



# TURING

EYLÜL 2020 SAYI: 403

TÜRKİYE TURİNG ve OTOMOBİL KURUMU BELLETENİ / MAGAZİNE of THE TURKISH TOURING AUTOMOBILE CLUB



## OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL



# YAYALARA ÖNCELİK VERİN

MONACO PRENSESİ

**CHARLÈNE**

*Charlene de Monaco*

**CHARLES LECLERC**

FIA FORMULA 1 YARIŞ PİLOTU

*Charles Leclerc*





**Dr. Bülent KATKAK**  
Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu  
Yönetim Kurulu Başkanı

**D**eğerli Üyelerimiz ve Okuyucularımız,

Dergimizin Haziran'da yayınlanan 402. sayısında da arz ettiğim üzere, bütün dünya ile birlikte ülkemizi de tesiri altına alan Covid 19 Pandemisi ile başa çıkabilmek için alınan tedbirler kapsamında Kurumumuzun tüm eğitim, öğretim, kültür, sanat, gezi programlarımız 15 Mart itibariyle tatil edilmişti. Geçen yıl 350 civarında öğrencimizle gerçekleştirdiğimiz yaz kurslarımız için ise ümidizi muhafaza ediyorduk. İş sağlığı ve güvenliği uzmanlarımızın tavsiye ettiği yeni kurallara uygun şekilde ilan ettiğimiz yaz kurslarımız maalesef 3 sınıfta toplam 43 öğrenci ile gerçekleşebildi. Buna da şükrediyor ve önümüzdeki dönem için ümidimizi sürdürüyoruz. "Mevla görelim neyler" Ülkemizde otomobil deyince akla gelen ilk kurum olan TTOK, rahmet ve minnetle andığımız Reşit Saffet Atabinen ve arkadaşları tarafından kurulduğu 1923'den itibaren otomobil kullanma rehberlerinden yol haritalarına, yolların yapımından işaretlenmelerine, otomobil yarışları ve ralli organizasyonlarına kadar pek çok faaliyetle hep ilkleri gerçekleştirmiştir. 1937 yılından beri FIA üyesi olan Turing, devletimizin verdiği özel görevle hala uluslararası seyahatler için geçerli ehliyet ve triptik belgelerini düzenlemeye devam etmektedir. Kurumumuz, kamu yararına hizmetle 97. yılını geride bırakırken alanında önemli bir kaynak olacak, otomobilin ülkemizdeki serüvenini anlatan, üç kitaptan oluşacak bir seriyi yayın hayatımıza kazandırmaktadır. Yıllar süren arşiv, basın, hatırat gibi ana kaynakların taranması ile hazırlanan

eser, görsel malzemeyle de zenginleştirilmiştir. Kapak dosyamızda yakından tanıyacağınız serinin ilk kitabı olan "Osmanlı İstanbulunda Otomobil"i dergimizle birlikte sizlere ulaştırmanın sevincini yaşarken, diğer iki kitabın da önümüzdeki aylarda elinizde olacağı müjdesini şimdiden veriyoruz. Değerli akademisyenler tarafından titizlikle hazırlanan eserin hayat bulmasında katkılarından dolayı başta kitabın editörleri Prof. Dr. Erhan Afyoncu ve Dr. Coşkun Yılmaz olmak üzere yazarlarından Prof. Dr. Vahdettin Engin, Prof. Dr. Kemalettin Kuzucu, Prof. Dr. Turhan Kaşar, Doç. Dr. Uğur Demir, Doç. Dr. Ahmet Önal ve tüm emeği geçenlere teşekkür ederim. Kaynak niteliği taşıyan ve kültür tarihimize önemli katkıları olacağını düşündüğümüz bu eseri siz değerli üye ve okuyucularımıza sunmaktan mutluluk duyuyoruz.

Dergimizin bu sayısında da kıdemli üyelerimiz ile yapılmış röportajlar yer alıyor. Geçmişte Turing'e hizmette bulunmuş, hala üyeliklerini ve katkılarını devam ettiren 1933 doğumlu Nafia Eser Teker Hanımefendi ve 1934 doğumlu Prof. Dr. Erdoğan Şuhubi Beyefendi ile Tülay Taşdemir'in yapmış olduğu ders verici ve ufuk açıcı sohbetleri zevkle okuyacağınızı umuyorum. Kendilerine bu samimi sohbetleri ve misafirperverlikleri için teşekkür ediyor, sağlıklı, hayırlı uzun ömürler diliyorum. Turing dergimizin itina ile hazırlanan bu 403. sayısını da ilgiyle, severek ve beğenerek okuyacağınız ümidiyle selam, sevgi ve hürmetlerimi arz ediyorum.

# İçindekiler

Eylül 2020 / Sayı: 403

Kapak

## OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL

◆ Coşkun Ünsal



4

Dünya

## BERAT

◆ Mustafa İsmet Saraç ◆ Bülent Katkac



12

22

Nostalji

## 1976 TRIUMPH TR6

◆ Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Arşivi



Sohbet

## PROF. DR. ERDOĞAN ŞUHUBİ

◆ Tülay Taşdemir ◆ Turing ve Aile Arşivi



26

Sohbet

## NAFİA ESER TEKER

◆ Tülay Taşdemir ◆ Turing ve Aile Arşivi



32

Türkiye

## GÖLYAZI

◆ Ali İhsan Gülcü



38

Mimari

## ANADOLU HİSARI

Dr. M. Sinan Genim

50



Test Sürüşü

## LAND ROVER DEFENDER

Tuğrul Katkak Land Rover Arşivi

60



64 Turing

## DÜNDEN BUGÜNE TURİNG ARMALARI

Ömer Kırkpınar

68 TURİNG'DE EĞİTİM

Abdülhamit Beşir

70 TURİNG'DE İMAR ÇALIŞMALARI

Y. Bilgehan Karapınar

74 ENGLISH SUMMARY



# TURİNG

EYLÜL 2020 / SAYI: 403

## TÜRKİYE TURİNG ve OTOMOBİL KURUMU

Adına Sahibi

Yönetim Kurulu Başkanı

Dr. Bülent Katkak

### Yönetim Kurulu

Prof. Dr. Ahmet Emre Bilgili, Prof. Dr. Cemalettin Şahin,

Tevfik Sulu, Özdemir İçin,

Mim. İlhan Turan, Hayrullah Cengiz,

Ali Düşmez, Mustafa İsmet Saraç,

Ali Altıntaş, Dr. Salim Aydın

### Denetim Kurulu

Prof. Dr. Gürsel Öngören, YMM. Özcan Tunçel

Mehmet Güntekin

### Onur Kurulu

Prof. Dr. Mehmet Akif Aydın, Neziha Başgelen

Hilmi Orbay

### Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Tülay Taşdemir

### Genel Yayın Yönetmeni

Tuğba Subaşıoğlu

### Görsel Yönetmen

Selim Cayık

### Çeviri

Ezgi Arslan

### Yapım-Yayın

# Motto

PROJECT

MTT İletişim ve Reklam Hizmetleri

Şehit Muhtar Cad. Tan Apt. No: 13/13

Taksim İstanbul

Tel: 0212 250 12 02 / Faks: 0212 250 12 64

mottoproject.com / info@mottoproject.com

### Baskı

Ajans Es

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi No: ZC 7 P.K. 34010

Topkapı/İstanbul Sertifika No: 44922

### Yayın Türü

Yerel, Süreli

Turing Dergisi, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun ücretsiz olarak 3 ayda bir yayınladığı kurumsal dergidir. Turing Dergisi, MTT İletişim ve Reklam Hizmetleri tarafından T.C. Yasalarına uygun olarak yayımlanmaktadır.

Dergide yayınlanan yazı, fotoğraf, illüstrasyon ve konuların her türlü hakkı mahfuzdur. İzensiz kaynak dahi gösterilerek alıntı yapılamaz.

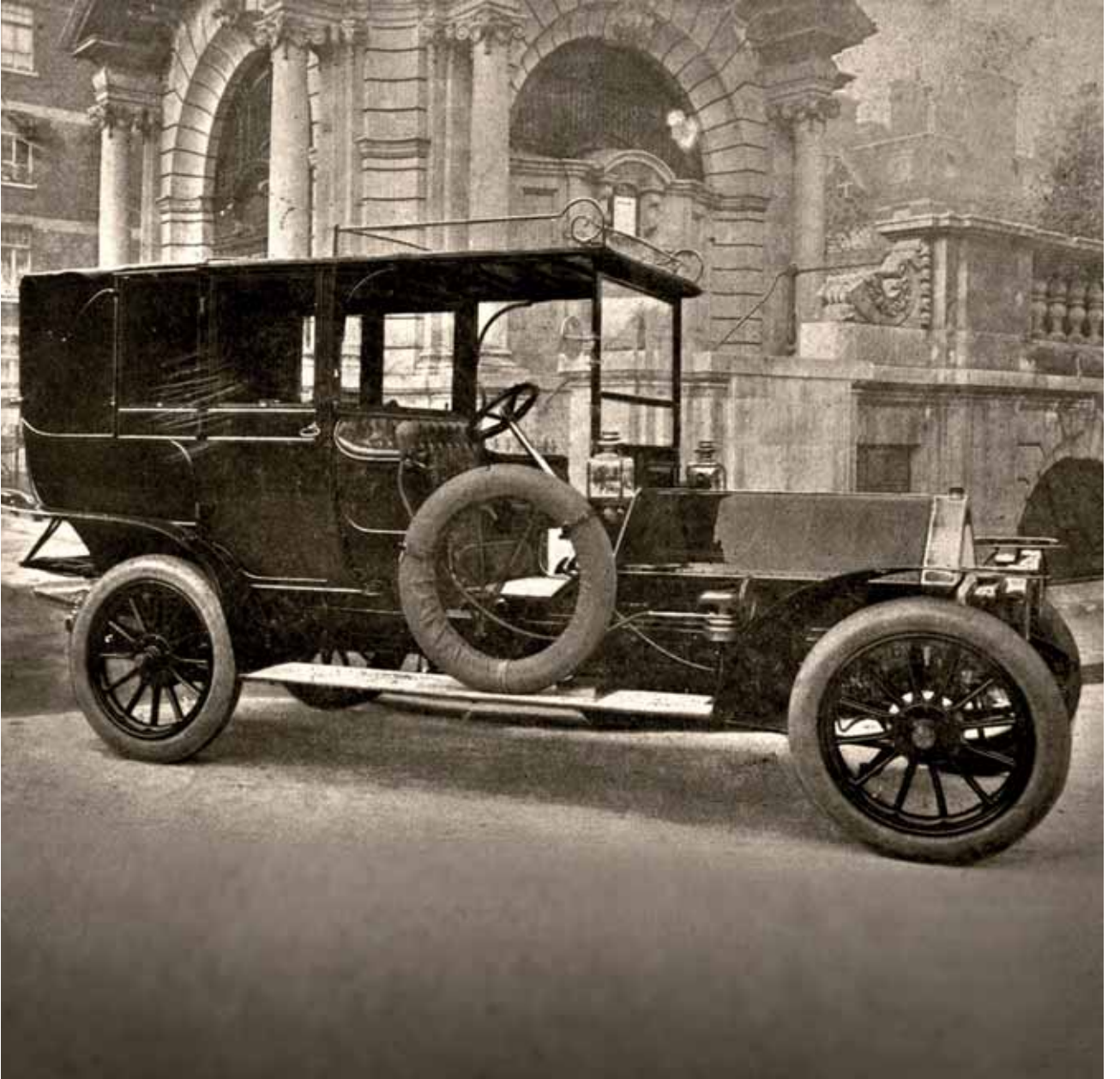
Adres: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu  
Sanayi Mahallesi, Seyrantepe Girişi / İstanbul  
Tel: 0212 282 81 40 (4 Hat) Faks: 0212 282 80 42  
www.turing.org.tr / turing@turing.org.tr

# OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL

✦ Coşkun Ünsal / [cunsal@msu.edu.tr](mailto:cunsal@msu.edu.tr)

İnsanoğlunun dünyadaki serüveni incelendiğinde hayatını idame ettirmek için yaptığı icatlar içerisinde ulaşım ile ilgili olanların oldukça önem arz ettiği görülmür. Hayvanların evcilleştirilmesi ve bazılarının yolculuklarda kullanılmasıyla başlayan süreç, Sümerler

Devri'nde (M.Ö. 4000 - M.Ö. 2000 yılları arası) tekerleğin icadıyla devam etmiş, bu icatla birlikte insanoğlunun hareket kabiliyeti artmıştır. Mütemadiyen ana ve tali yollar oluşturup şehirleri ve bölgeleri birbirine bağlayan insanoğlu, çevresini tanımaya başladı.



Sanayi devrimiyle birlikte motor gücünün kullanılması, kendiliğinden hareket eden manasındaki otomobillerin icadına imkân verdi. Osmanlı topraklarında da ilk zamanlar otomobile kendiliğinden hareket eden anlamında "zâtü'l-hareke" ismi verildi. Böylece otomobile hareket imkânı veren buhar, elektrik ve petrol gibi enerji kaynakları da önem kazandı. Günümüzde insanların neredeyse temel tüketim malzemelerinden biri haline gelen otomobilin icadı ve dünyaya yayılmasıyla bir yerden bir yere seyahat etmek hem kolaylaşmış hem de hızlanmış oldu.

Ülkemizde otomobil tarihiyle ilgili yapılmış çalışmalar ya belli bir tarih aralığını kapsamakta ya da konuyu bazı yönleriyle ele almaktaydı. Otomobil denilince ilk akla gelen kurumlardan birisi olan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, bu eksikliği gidermek amacıyla birkaç yıl önce bir çalışma başlattı. Bu çalışma, aziz hocalarımız Prof. Dr. Erhan Afyoncu ve Dr. Coşkun Yılmaz'ın editörlüğünde "Osmanlı İstanbulunda Otomobil" adı altında ilk meyvesini verdi.



Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950'lere kadar gelecek olan ikinci kitabın ve kültür, sanat, edebiyat ve folklorumuzda otomobilin yerinin ele alınacağı üçüncü kitabın ise en kısa zamanda okuyucularıyla buluşturulacağı müjdesi verilmektedir. Osmanlı İstanbulunda Otomobil kitabı, "Osmanlı'dan Önce İstanbul'da Yollar ve Taşımacılık" (Turhan Kaçar), "Fetih'ten Tanzimat'a İstanbul'da Kara Ulaşımı" (Ahmet Önal), "Otomobil Öncesinde İstanbul'da Kara Ulaşımı" (Vahdetin Engin), "Dünyada Otomobil Tarihinin Başlangıcı" (Fatih Gürçan) ve "İstanbul'da Otomobilin Tarihi, Osmanlı Dönemi" (Erhan Afyoncu-Uğur Demir) başlıklarıyla beş bölüme ayrılmıştır. Bölümlerde anlatılanlarla ilgili görseller kullanılarak okuyucunun soluk alması sağlanmıştır.

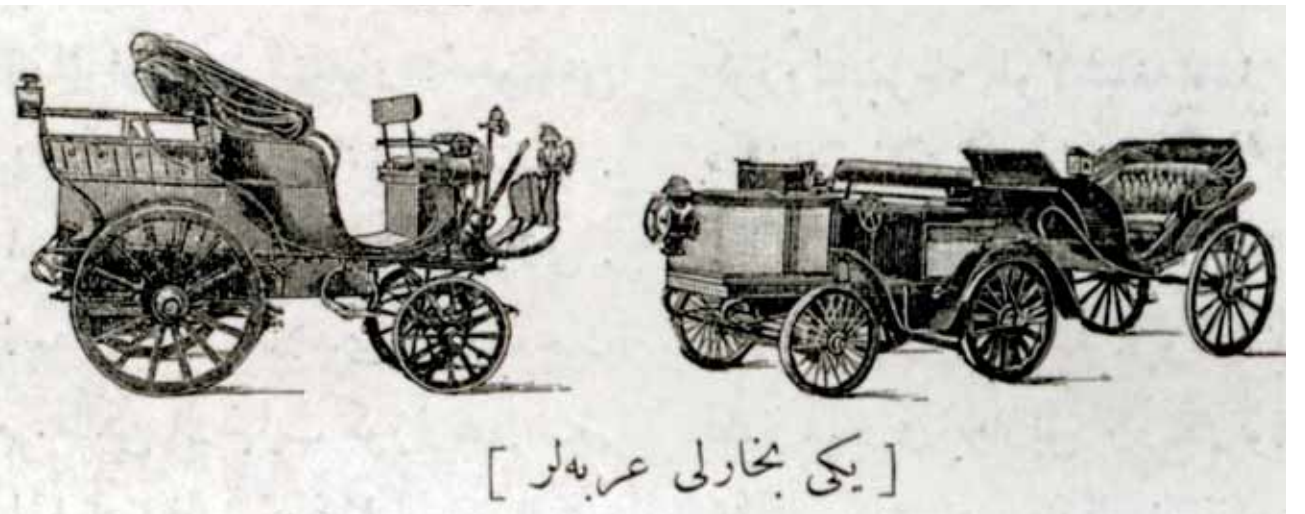




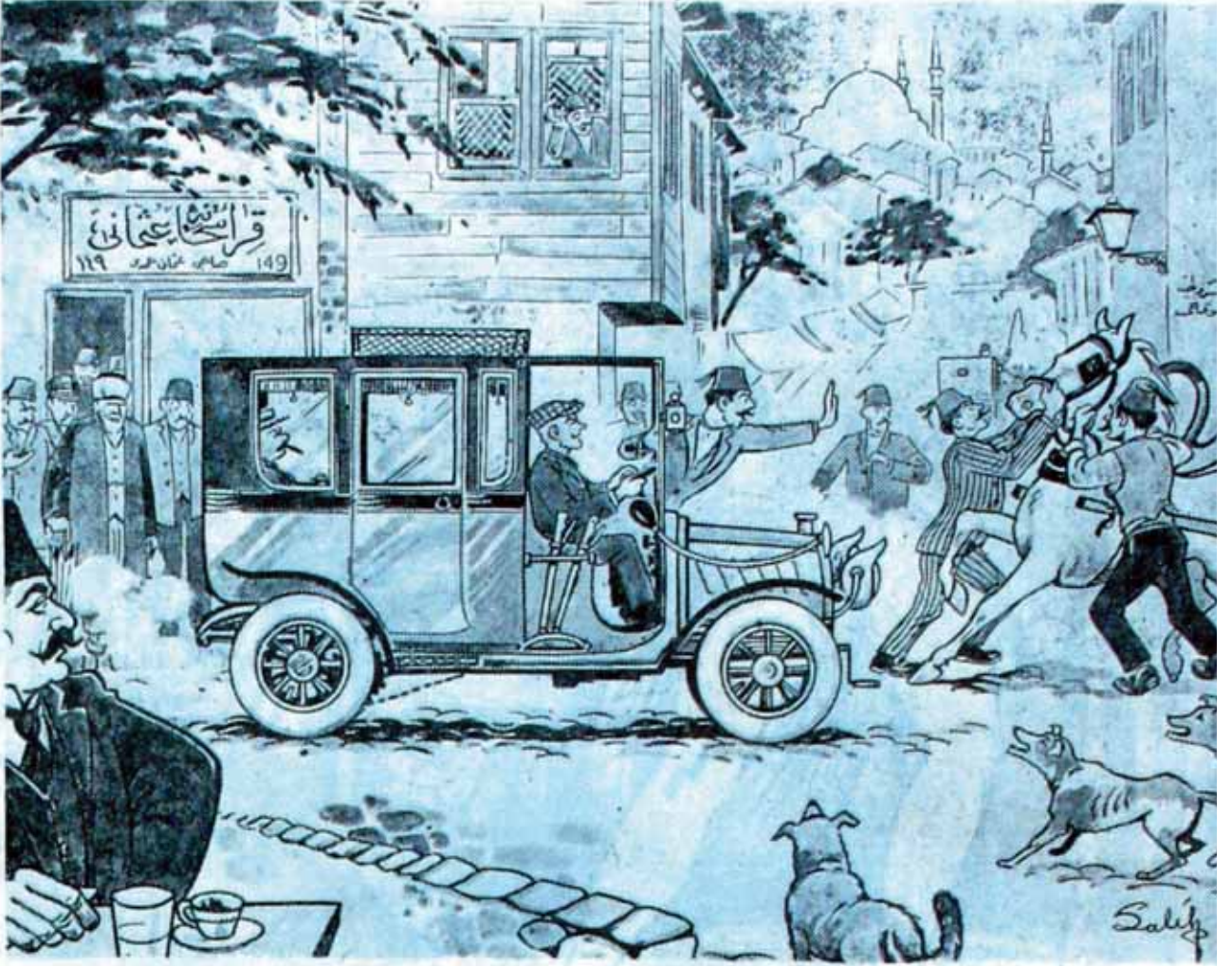


Yine ana kaynaklarda geçen bazı ilginç metinler, "Okuma Parçası" adı altında sadeleştirilerek okuyucunun dikkatine sunulmuştur. Böylece ana kaynaklardan elde edilen verilerle inşa edilen metin, görsel malzeme ve okuma parçalarıyla tekdüzelikten kurtarılmıştır.

Kitabın ilk dört bölümü giriş mahiyetinde olup, okuyucuyu asıl konuya hazırlamak amacıyla kaleme alınmıştır. Böylece okuyucunun tarih boyunca ortaya çıkan yollar, ulaşım vasıtaları ve bunların insanlar üzerindeki etkileri hakkında fikir sahibi olmaları hedeflenmiştir.



# Istanbul sokaklarında ilk otomobil



- Destur de de dur be adam, hayvan bu işte ürktü. Makinenin patırdısından! Çevirin geriye de biz geçelim!
- Olmaz siz sapın sokağa biz geçip gidelim makine bu beklemez...
- Bu frenk icadı otomobil denilen nesne de bu imiş demek! Tövbe yârabbl ortalığın bereketi kaçacak!...
- Cenabıhak bizleri her türlü âfattan masun buyursun, şunun yüzünden zavallı beygirle arabacının haline bakın!...
- İşte vasitai medeniyet, işte vasitai sürat! Yaşasın meşrutiyet vallâhi.. Fakat bu dapdaracak sokaklara göre kel başa şimşir tarak!!...

Bu manada birinci bölümde Doğu Roma'daki (Bizans) ulaşım ağları ve kullanılan araçlar; ikinci bölümde Fetih'ten Tanzimat'a kadar İstanbul'da yollar ve taşımacılıkta kullanılan muhtelif arabalar; üçüncü bölümde Tanzimat'tan otomobilin gelişine kadar kara ulaşımında kullanılan omnibüs, atlı tramvay, banliyö tren ve elektrikli tramvaylar ele alınmıştır. Dördüncü bölümde ise dünyada otomobil fikrinin ortaya çıkmasından sonra muhtelif marka otomobillerin doğuşu ve dünya pazarında karşılık bulmasıyla ilgili özet bilgiler verilmiştir.

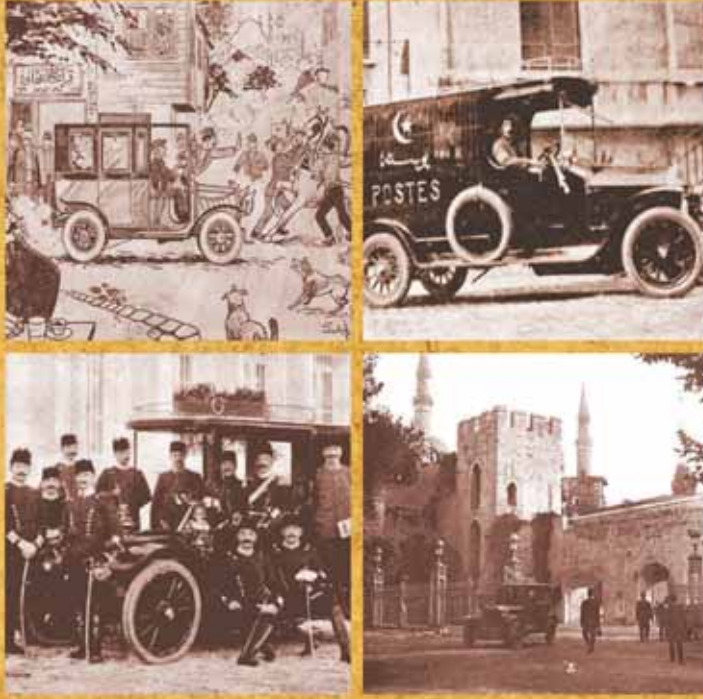


Kitabın asıl kısmını oluşturan son bölümünde, konunun mahiyetinin anlaşılması için yer yer imparatorluk coğrafyasına atıflar olmakla birlikte, İstanbul merkezli bir otomobil tarihi ele alınmıştır. Çalışmada ağırlıklı olarak Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Kızılay Arşivi, ATASE ve dönemin gazeteleri başta olmak üzere ana kaynaklar kullanılmış, sınırlı sayıdaki araştırma eserlerden istifade edilmiştir. İstanbul sokaklarında dolaşmaya başlayan otomobilin tarihi ele alınırken lastikçilerden benzinliklere, tamircilerden kelepircilere, taksilerden dolmuşlara, şoförlerden otomobil kazalarına kadar pek çok konu zengin bir içerikle okuyucunun dikkatine sunulmuştur. Otomobilin yol arkadaşları olan bisiklet, tramvay, omnibüs ve otobüse dair de önemli bilgiler sunulularak ulaşımın genel mahiyeti tasvir edilmiştir. Yaya faktörü bu kapsamda ele alınarak trafiğin otomobil dışındaki unsurlarının ihmal edilmemesine özen gösterilmiştir. Yeni bir vasıta olan otomobile nasıl binilip inileceği, diğer ulaşım vasıtalarıyla trafikte nasıl bir ilişki tesis edileceği, otomobili sürmeden hakkında neler bilinmesi

gerektiği gibi pek çok konu da ana kaynaklarla ortaya koyulmuştur. Bu yeniliklere ek olarak ulaşım alanındaki değişiklikleri zikretmek gerekmektedir. Mevcut yolların otomobil geçişine uygun hale getirilmesi ve yeni yolların açılmasına kitapta hususî olarak yer verilmiştir.

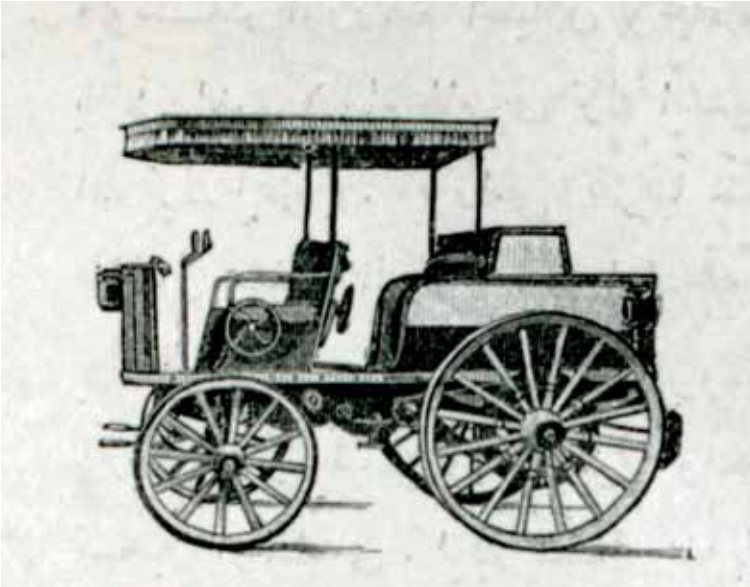


# OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL

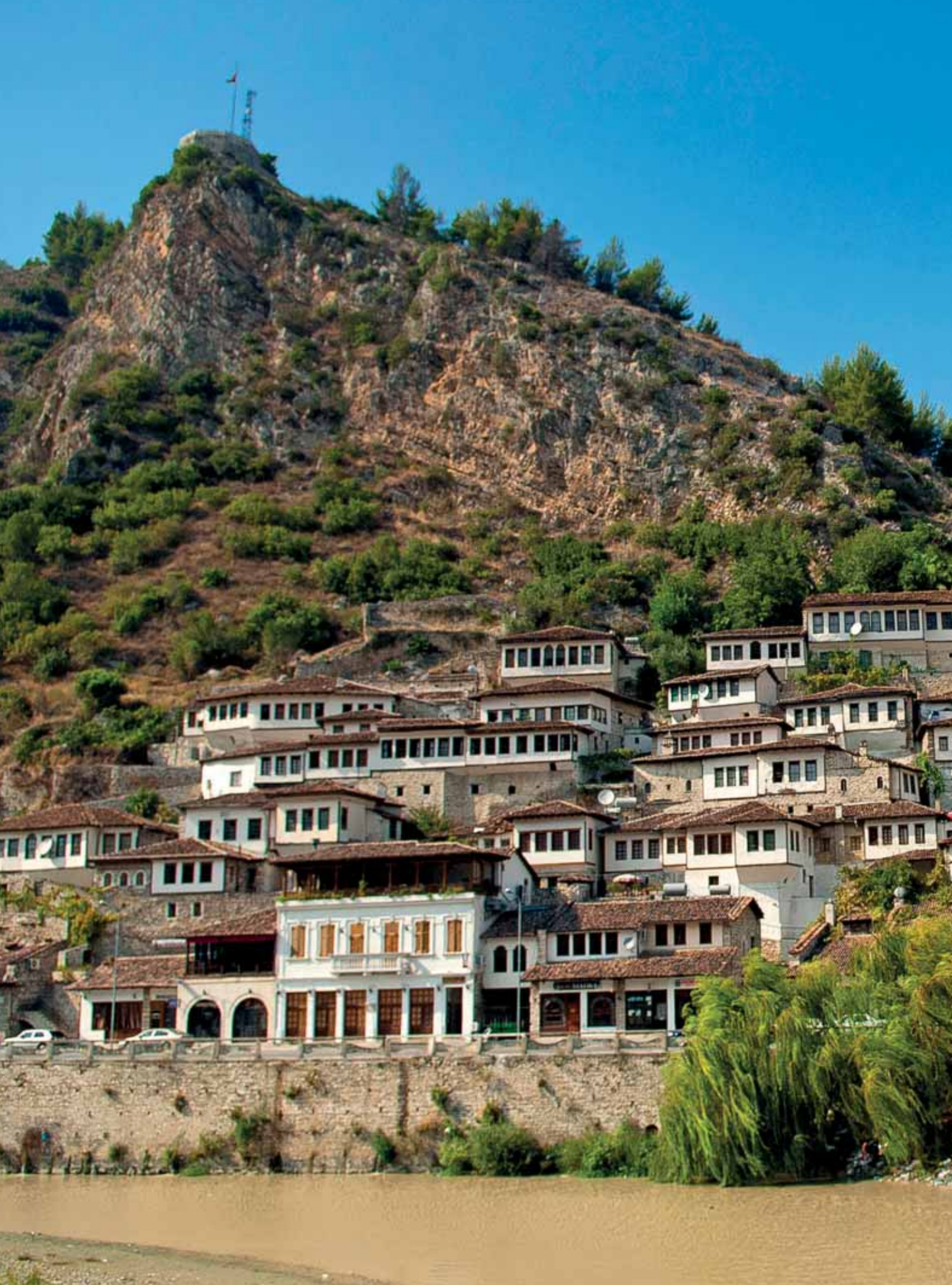


EDİTÖR  
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

TÜRKİYE  
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU



Sonuç olarak kitapta kadim bir dünyada modern bir vasitanın yarattığı etki ilginç örneklerle sunulmuştur. Bu manada yalnızca yolların hazır olup olmadığı ele alınmayıp insanların hayret, merak ve korkuyla dolu ilk tecrübeleri de yansıtılmıştır. Haliyle okur, zengin muhteva ve akıcı bir üslup eşliğinde otomobiline binip penceresi Osmanlı İstanbul'una açılan uzun bir yolculuğa çıkacaktır. Bu yolculuk sırasında bazen yakıt almak için İstanbul sokaklarında en iyi benzinliği arayacak bazen diğer ulaşım vasıtalarıyla yol mücadelesi verecek bazen otomobilinin bakımı için tamirci arayacak bazen de büyük küçük bazı kazalara karışacaktır.



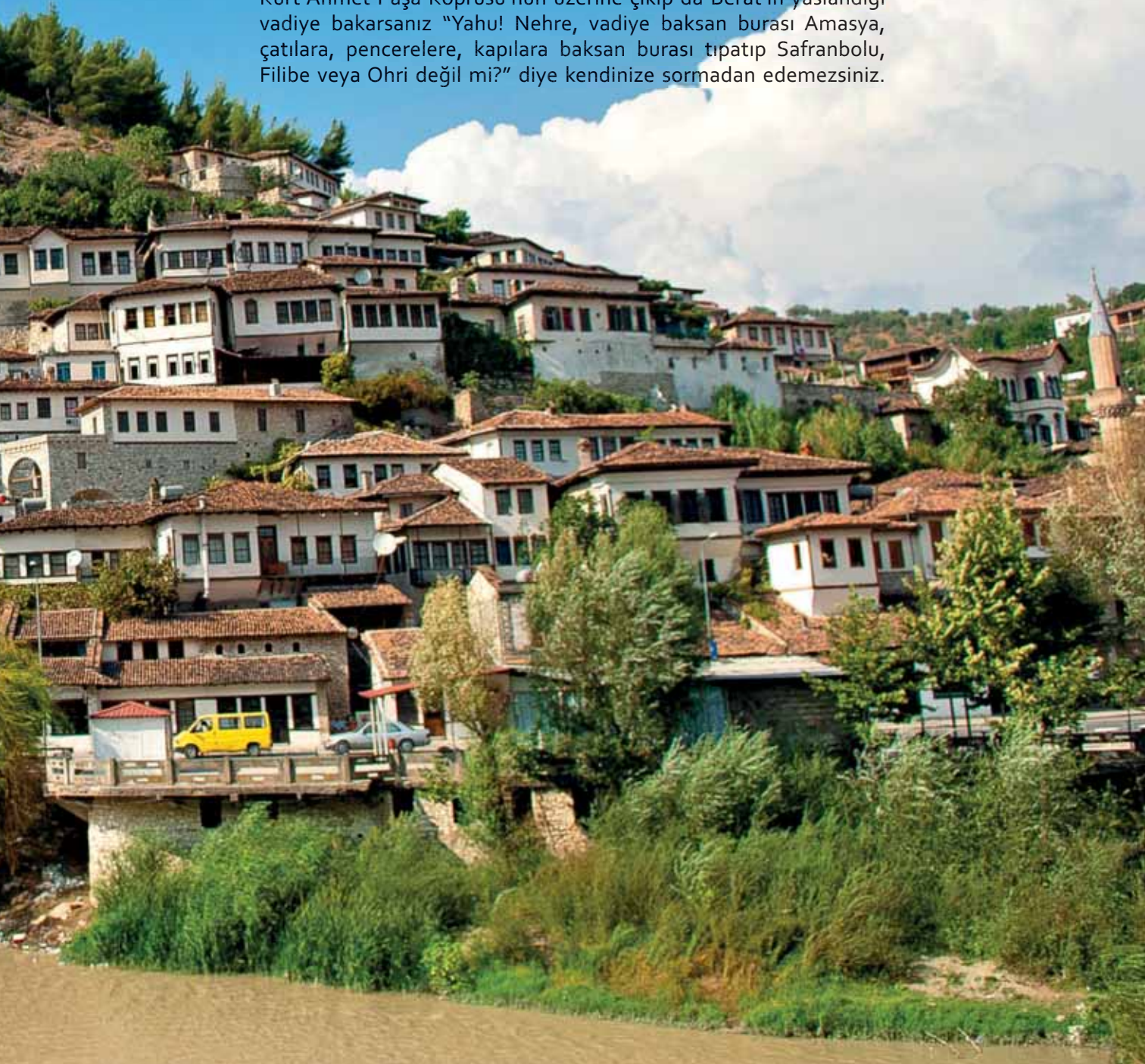
Amasya, Safranbolu, Beypazarı

# BERAT

Hep aynı zevk, hep aynı tat

◆ Mustafa İsmet Saraç ◆ Bülent Katkık

Osmani İrmağı'nı sağınıza alıp, Őehre girerken 1777 yılına tarihlenen Kurt Ahmet Paşa Köprüsü'nün üzerine çıkıp da Berat'ın yaslandığı vadiye bakarsanız "Yahu! Nehre, vadiye baksan burası Amasya, çatılara, pencerelere, kapılara baksan burası tıpatıp Safranbolu, Filibe veya Ohri değil mi?" diye kendinize sormadan edemezsiniz.





Esasında bunu söyleten Osmanlı'nın Anadolu'dan Rumeli'ye beraberinde taşıdığı merhum A. Haluk Dursun Hocamızın vasfı ile 3 selim formülü. "Akl-ı Selim, Kalb-i Selim ve sözü edilen estetiğin temeli Zevk-i Selim".

Bu üç selim Amasya'dan; ortasından nehir geçen vadinin iki yamacına şehir kuruluşunun en güzel formülünü, Safranbolu'dan da latif ve zarif ev mimarisinin Rumeli'ye adapte üslubunu Berat'a getirip dantel gibi işlemiş... Bir de ismi beyaz anlamına gelen Berat olunca şehrin silüeti gönüle inşirah veren bir sıfat kazanmış.

Şehrin dini mimari unsurları yani camiler ve diğer yapılar, 1967'deki kültür devriminde büyük tahribata uğramış. Ama şehir genel manzara itibarı ile hala Osmanlı Şehri özelliğini korumakta. Kale içi ve çevresi Safranbolu'dan başlayıp, Filibe ve Ohri'de devam eden ev mimarisi çizgisinin özelliklerini yansıtmakta.







Arnavutluk'un dördüncü büyük şehri olan 180 bin nüfuslu müze şehir Berat'ın meydanında 1828 yılında inşa edilen Bekarlar Camii, bir diğer adı ile Süleyman Paşa Camii, kalem işi tezyinatı ile öne çıkmakta.

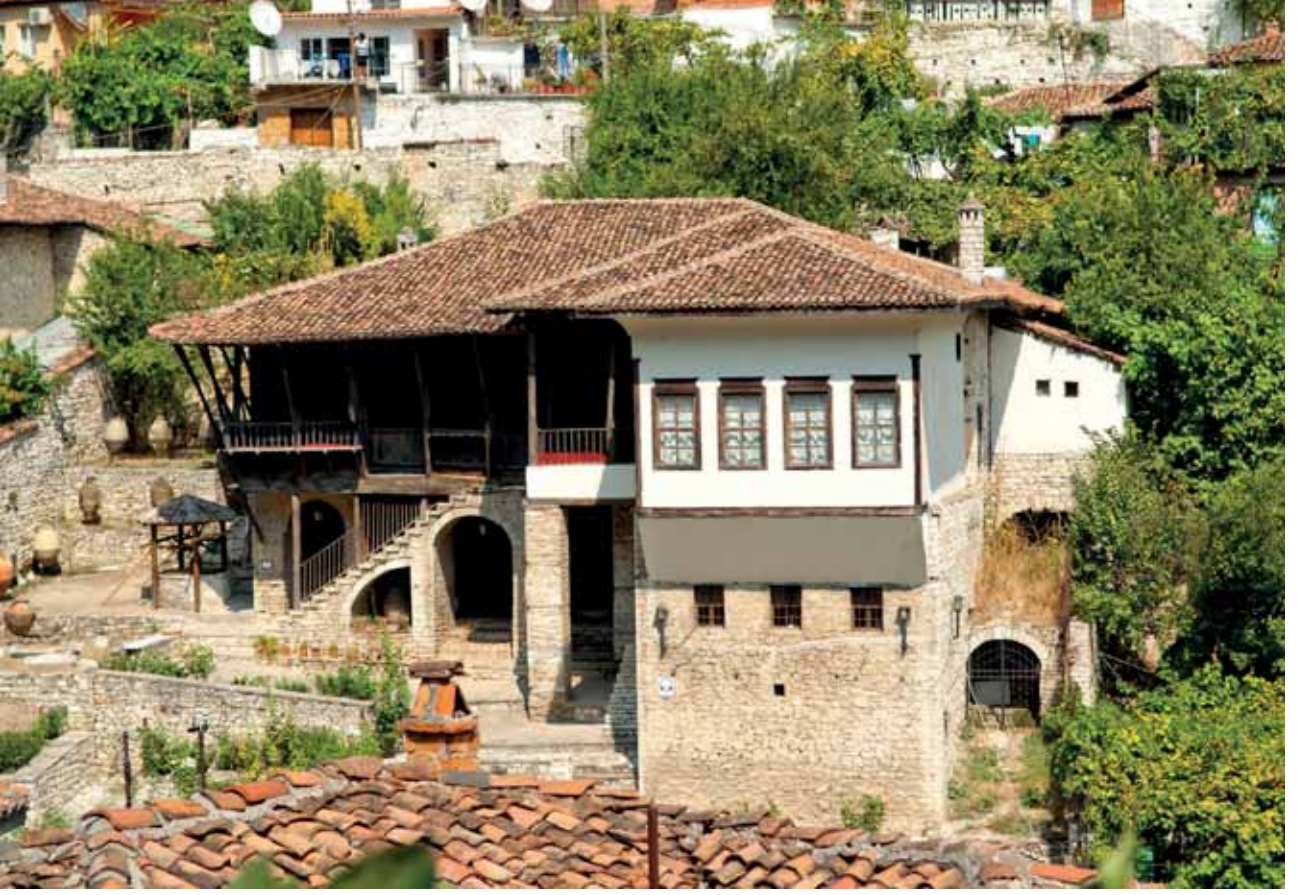
Biraz daha yukarı doğru cami, tekke ve medrese üçlüsü yer almakta. Özellikle işlemeli ahşap tavanlı, kiremit çatılı 1492'de inşa edilen Sultan 2. Beyazıt Camii, hem mimari güzelliği hem de genç cemaati ile dikkat çekiyor.



Revakları, beyaz taş işleciliği ve şirin kiremit çatısı ile Şeyh Hasan Halveti Tekkesi oldukça iyi durumda ama faal değil.

Hacı Sinan Medresesi Beyazıt Camii'nin doğusunda yer alıyor ve cami ile aynı dönemden. İki katlı, taş ve ahşap mimarili, kiremit çatılı medrese Arnavutluk'un en eski medreselerindenmiş. Ancak şimdi asli görevinin dışında Eski Eserler Kurulunun Ofisi olarak hizmet veriyor.

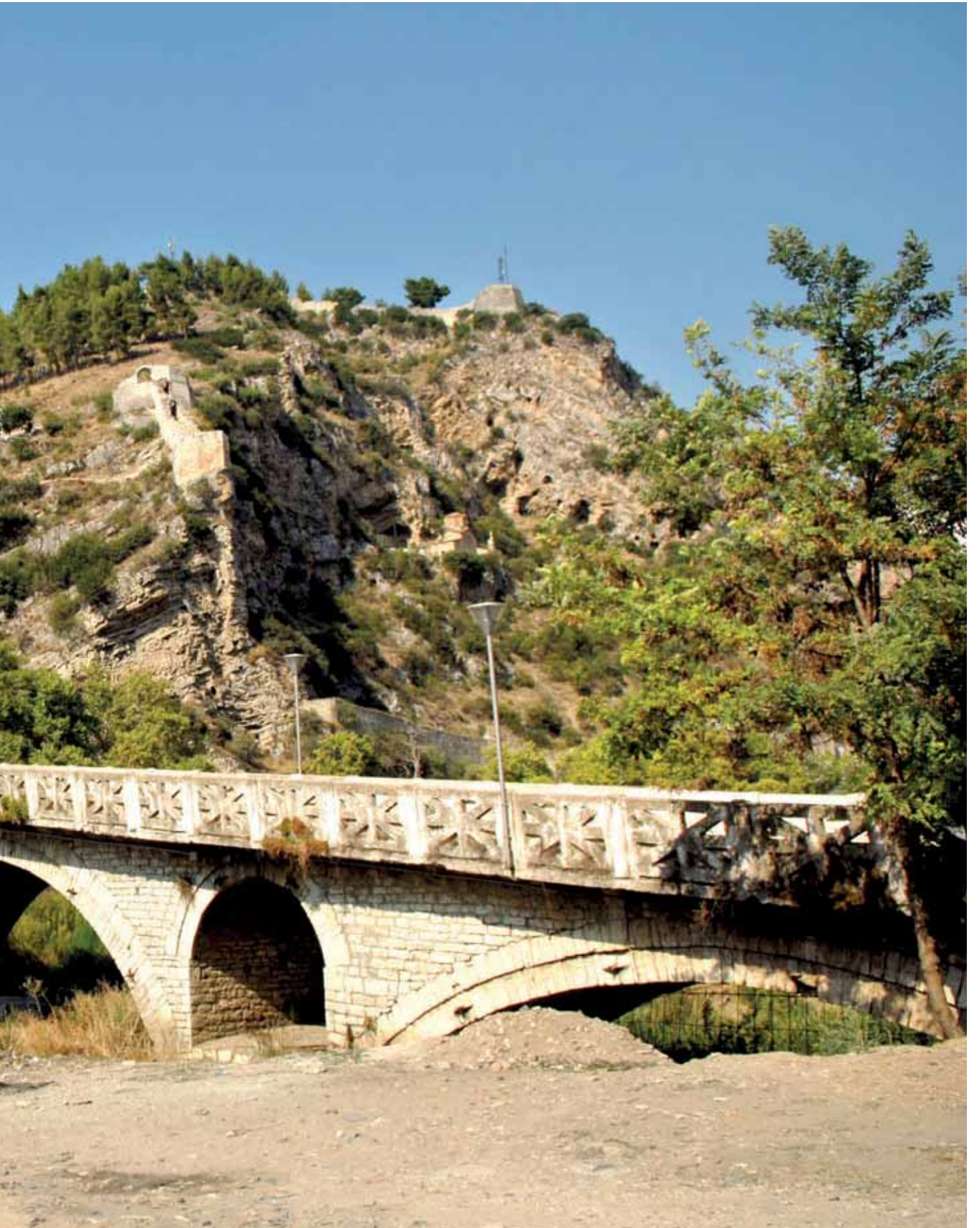
Tekke'yi, Medrese'yi gördükten sonra Cuma namazını Beyazıt Camii'nde genç ve eğitilmiş imam Efendi'nin arefesinde olduğumuz Ramazan Ayı'nın faziletlerini ihtiva eden uzunca hutbesi ile eda ediyoruz.



Namazdan sonra caminin hemen yanı başındaki börekçiden sonuna yettiğimiz Arnavut tepsi böreğinin tadına bakarak çarşıda yürümeye başlıyoruz. Enver Hoca dönemi sonrası alışmadıkları dünyaya ekonomik ve sosyal uyumun sancısını çeken Arnavutların eski dönemin izlerini yaşayan tedirgin ve yorgun bakışlarını farkederek Kurşunlu Camii'ne geliyoruz. Diğer adı Uzguroğlu Ahmed Bey Camii. 1554 yılında yapılmış ve oldukça iyi durumda. Kare planlı tek minare ve şerefeli camide ilgamızı çeken şey yüksek sayıda hanımlardan oluşan Cuma cemaati olması. Berat'ı öne çıkaran özgün ve güzel ev mimarisinin yoğun olarak gözlemlendiği bölgelerden biri ise Mengalem Mahallesi.









Arnavut taşçılık sanatının izini taşıyan sokaklarında yürüyerek bu evleri temâşa ayrı bir zevk.

Şirin Berat evlerinin arasından yokuşa vurup, bir süre yürüdükten sonra zeytin ve çam ağaçlarının içinden geçip, ünlü Berat Kale'sinin kapısına dayanıyoruz. İnşa tarihi Milattan Önce 6.yüzyıla kadar uzanan kale, Osmanlılar tarafından 1417'de tamir görmüş. Kale içi ev mimarisi, bizim Antalya ve Alanya Kaleiçi ev mimarisini andırıyor. Evlerin arasındaki taş sokaklarda yürürken iki yanınızda evlerin taş örme duvarlarından sarkan sarmaşıklar size eşlik ediyor ve ortam bizim bugün şehirlerimizde kaybettiğimiz Arnavut kaldırım sokaklarda yürüme zevkimizi bize yaşıyor.





Kale içinde tamirat görmüş kilisenin yanı sıra kırmızı tuğlalardan yapılmış, minaresinin kaidesi ile şerefe dışındaki bölümleri yıkılmış mahzun bir camii hüznü bir manzara teşkil etmekte. Ayrıca camiye yakın bir yerde kalenin su ihtiyacı-

nı karşılamak üzere yapılmış muhtemelen inşası Bizans dönemine kadar uzanan çok büyük bir sarnıç var. Kalenin surlarından Osumi Irmağı'nın suladığı vadiyi seyretmek doyulmaz bir temaşa zevki yaşıyor.



# 1976 TRIUMPH TR6

📍 🌐 Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Arşivi / [info@atamanmuseum.com](mailto:info@atamanmuseum.com)

1965 yılında, İtalyan Michelotti'nin modern tasarımı ile efsane Jaguar XK 120'nin stilinden ayrılan roadster, İngilizlerin ilk benzin enjeksiyonlu seri imalat otomobili 6 silindirli TR5'i de 1968 yılına kadar pazarladı ve 1969'da daha da modern bir ön ve arka görünüş ile Alman Karmann firması Triumph TR6 modelini tasarladı.







1967'de müzemizdeki TR4A ile bağımsız arka süspansiyon sistemini (IRS) kullanmaya başlayan Triumph, bu sistemi tercih etmeyen kullanıcılar için makaslı süspansiyonu, imalatının % 25'inde kullanmaya devam etti. Çoğunlukla Amerika'nın tercih etmediği yeni arka süspansiyon gibi, TR5 P.I.'ın benzin enjeksiyonlu motoru da Amerikan pazarında ilgi görmedi. 1965'de TR5 P.I.'ın versiyonu TR 250 Amerika'da pazarlandı. TR6 P.I.'da, TR5 P.I. gibi yine Amerika dışında tüm dünyada Lucas enjeksiyonlu motor ile satıldı.





TR6 ise, rahat bir sürüş için sonradan gücü 125 beygire düşürülen 150 beygir gücündeki 5500 devirli motor yerine, Amerika'da ikiz Stromberg karbüratörlü, TR 250'nin 2498 cc. hacimli motoru ile pazarlandı ve 106 beygir güç, 4900 devir ile daha düşük bir performans sergiledi. Enjeksiyonlu motor 0-96 km'ye 9 saniyede erişirken, karbüratörlü versiyonda aynı mesafe 11.5 saniyede aşıldı.





TR6, 1969-1976 yılları arasında 94,619 adet üretildi. 8,370 adedi TR6 P.I. olarak İngiltere'de, 86,249 adedi de yurt dışında satıldı. Triumph'ın en çok satan otomobili olan bu Roadster'in önceki TR'lar gibi overdrive şanzıman, katlanabilir 'Tonneau' PVC tente ile sökülebilir metal hard top seçenekleri var. Ahşap kaplama gösterge paneline sahip ve içi tüylü dokuma halı ile kaplı TR6'nın, 1974 yılında, Amerika şartnamesi gereği ön tamponu yükselti- lerek, lastik tampon boynuz- ları ilave edildi. Son TR6, 15 Temmuz 1976'da imal edildi. Yerini, Harris Mann'ın farklı tasarımı TR7'ye bıraktı.

## ÖZELLİKLER

Motor	Triumph, 6 Silindir, Düz, OHV, Benzinli, 2498 cc. (152 cu. inch), 106 Beygir, 4900 Devir, İkiz Stromberg Karbüratör
Çap x Strok	74.7 x 95 mm
Vites Kutusu	Düz, 4 ileri, senkronize, yerden
En Yüksek Hız	179 kms
Hızlanma	0-96 kms. 11.5 s
Gövde	Çelik, açık, iki kişilik
Şasi	Çelik, kutu kesitli, merdiven şekilli, X-bağlantılı
Süspansiyon	Ön, bağımsız, çift salıncak, helezon yay, amortisör. Arka, bağımsız, yarım salıncak aks, helezon yay, piston tip amortisör.
Elektrik Sistemi	12 Volt / 57 Amper s
Frenler	Hidrolik, ön disk, arka kampana
Dingiller Arası	2240 mm
Uzunluk	3937 mm
Genişlik	1470 mm
Yükseklik	1270 mm
Ağırlık	1067 kg
Ön İz Genişliği	1276 mm
Arka İz Genişliği	1264 mm
Lastik Ölçüsü	185 SR 15

# PROF. DR. ERDOĞAN ŞUHUBİ

◆ Tülay Taşdemir / [tulay.tasdemir@turing.org.tr](mailto:tulay.tasdemir@turing.org.tr) ● Turing ve Aile Arşivi

Bu sayımızda Kurumumuzun kıdemli üyelerinden ve ülkemizin dünyaca tanınan bilim adamlarından, mekanik bilgini, Prof. Dr. Erdoğan Şuhubi Hocamız ile yaptığımız kıymetli sohbeti sizlerle paylaşıyoruz.



## Sayın Hocam sizi tanıyabilir miyiz?

4 Ekim 1934 yılında İstanbul'da doğmuşum. Doğduğum ev Cağaloğlu'na yolu düşenlerin önünden geçtiği, ön cephesinde "İctihad Evi" yazan ve Abdullah Cevdet'in; Gustave Le Bon ve Reşid Rıza'dan, Peyami Safa ve son halife Abdülmecid Efendi'ye kadar önemli şahsiyetler ile yazışmalarının olduğu ve yakın tarihimize ışık tutacak bilgileri içeren, Osmanlı Devleti'nin son yılları ile erken Cumhuriyet döneminin entelektüel faaliyet merkezlerinden birisidir. Rahmetli annem ev hanımı, babam ise ticaretle uğraşan başarısız bir tüccardı. Tek çocuğum. Annem ve babam lise mezunuydu, her ikisi de Fransızca bilir, hatta annem piyano çalardı.

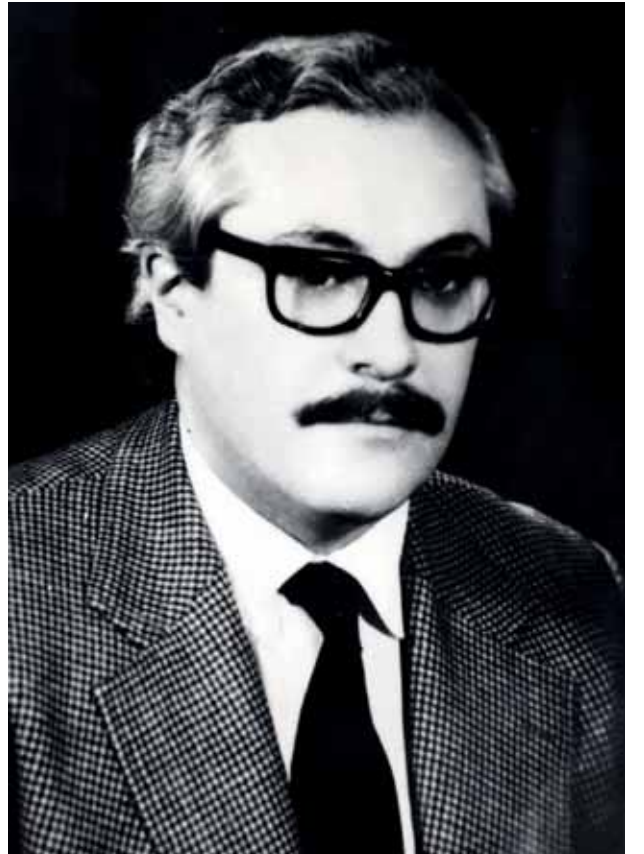
4 yaşında ağır bir bronkopnömoni geçirmişim. O dönemde antibiyotik yok. Ciğerlerim zayıf olduğu

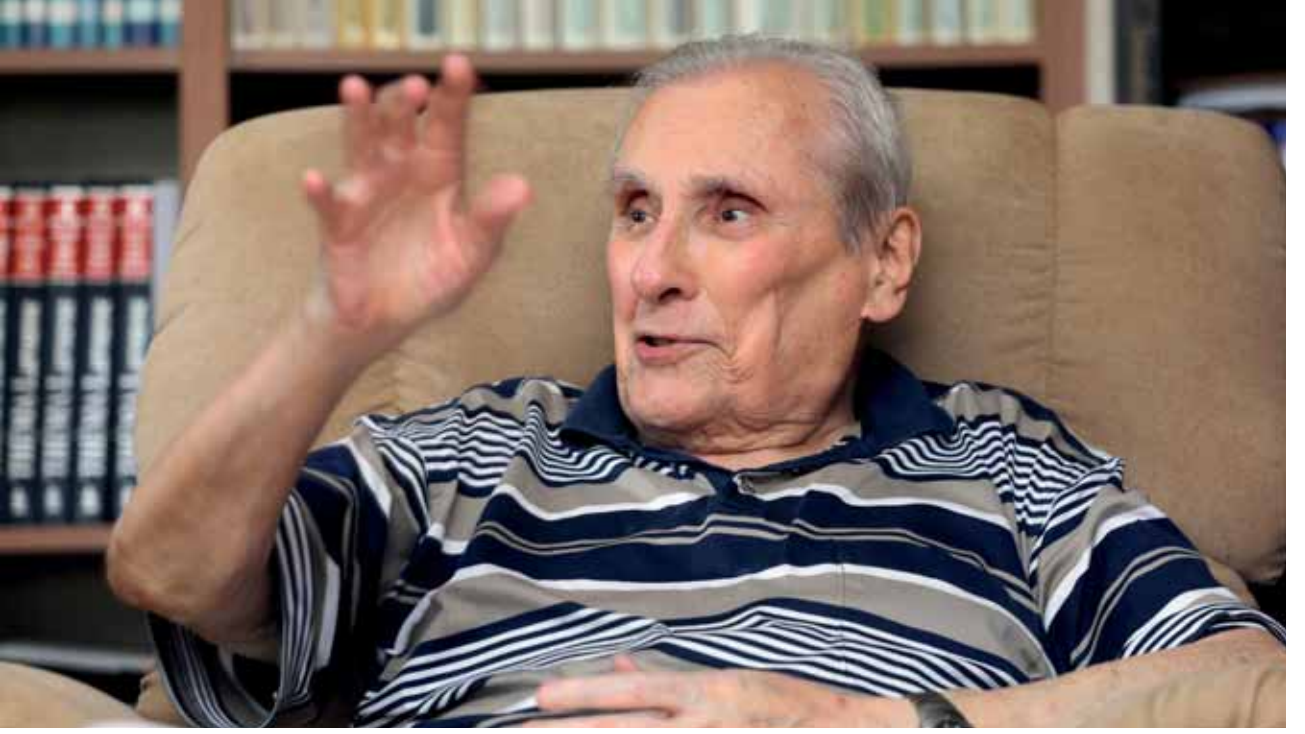
için doktorların şehirden uzak, köy havası almam gerektiği telkinleri neticesinde Fenerbahçe'ye taşınmışız. 1934'den 1958'e kadar Fenerbahçe'de kaldık. Dolayısıyla gençliğimin büyük bir kısmı burada geçti. O dönem Fenerbahçe sayfiye yeri idi, Kızıltoprak tarafında ise biraz daha varlıklı aileler kalıyordu. Bizim muhitimizde daha çok orta gelirli insanların yaşadığı bir mahalleydi. Sene 1938-39'lar arkadaşlarımla yemyeşil sokaklarda keçiler sürer, türlü türlü yaramazlıklar yapar, oyunlar oynardık. Zamanın nasıl geçtiğini anlayamaz, hava kararınca evlerimize dağılırdık. Ertesi gün ise kaldığımız yerden başladık yeniden oynamaya, hiç ara vermemiş gibi. Hemen hemen herkesin evi bahçeli idi. Bahçe deyip geçmemek lazım, içerisinde envaiçeşit meyve ağaçları, mis gibi kokan çiçeklerin yetiştiği, eli yatkın hanımların



ryla bizi çalıştırdı. Sınıftaki diğer arkadaşlarımız ise biz ders çalışırken, tenefüs aralarında güle oynaya zaman geçirirlerdi. Matematik hocamız bir nevi hırs yapmıştı, çünkü o dönemde sadece İnşaat Fakültesi sınavla öğrenci alıyordu. Bir süre sonra bizim de tek amacımız inşaat fakültesini kazanmak olmuştü. 1951 yılında imtihanlara girdik, her ikimiz de İstanbul Teknik Üniversitesini kazanmıştık. 1956 yılında İTÜ İnşaat Fakültesinden mezun oldum. Ardından aynı fakültenin Teknik Mekanik ve Genel Mukavemet bölümünde asistan olarak göreve başladım. 1959 yılında Minimum Ağırlıklı Plaklar isimli tezime doktora aldım. Nükleer Enerji Enstitüsünü bitirdikten sonra 1962-64 yıllarında Amerika Birleşik Devletleri'nin Purdue Üniversitesinde araştırmalar yaptım. Türkiye'ye döndüğümde dinamik magnetoelastisite konusunda verdiğim tezle 1964 yılında doçentliğe yükseldim. 1968 ile 1970 yılları arasında ABD'de Princeton Üniversitesi Hava-Uzay ve Makine Bilimleri bölümünde konuk öğretim üyesi olarak çalıştım. 1970 yılında Türkiye'ye döndüm ve İTÜ İnşaat Fakültesinde profesör oldum. 1971 yılında İTÜ'de yeni kurulmuş olan Temel Bilimler Fakültesine geçtim ve 1982 yılına kadar önce Mekanik, daha sonra da Sürekli Ortamlar Mekaniği kürsüleri başkanı olarak

ise mutfak ihtiyaçlarının neredeyse çoğunun karşılandığı bir bostandı adeta. Okul çağıma geldiğinde annem, Kızıltoprak'taki okula gitmemi istemişti. Oraya başvurmuş, ancak yaşımın küçük olması nedeniyle okula alınamamıştım. Bu durumda Merdivenköy'deki ilkokula kaydım yapılmıştı. Bu okula gitmem benim için kazanç olmuştu. Çünkü mahalledeki arkadaşlarımın çoğunluğu buradaydı. Okuldaki arkadaşlarım mütevazı ailelerin çocuklarıydı. Okul bitince Haydarpaşa Lisesi'ne kayıt oldum. 1951 yılında da İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'ne kaydımı yaptırdım. Rahmetli babamın bu dönemde bana uzunca bir müddet küs kaldığını hatırlıyorum. Babam o zaman kendisinin en büyük hayali olan tıbbiyede okumamı çok arzuluyordu. Lisenin başlangıç yıllarında biyolojiyi çok sevmem etkili olacak ki ben de tıbbiye okumak istiyordum. Lisenin son yılında bölümler seçileceğinden okulumuzun baş muavini, aynı zamanda matematik hocamız seviyemizi ölçmek amacıyla bir sınav yapmıştı. O sınavda ben ve bir arkadaşım Gökçe, soruları eksiksiz cevaplamıştık. Gökçe Aykut, daha sonra Atatürk Barajı'nı yapan mühendisler grubunda yer aldı. O sınavdan sonra hocamız, her ikimizi ders aralarında adeta rehlin alır, Fransızcadan çevirdiği matematik sorula-





görev yaptım. 1975 yılında İngiltere Bilim Araştırma Konseyi (Science Research Council) davetlisi olarak 6 ay süre ile Newcastle upon Tyne Üniversitesi Mühendislik Matematiği bölümünde konuk profesör olarak araştırma yaptım. 1982-1999 yılları arasında YÖK ile kurulan İTÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Mühendislik Bilimleri bölümünün başkanlığını yaptım. İtalyan Ulusal Araştırma Konseyi'nin davetlisi olarak Genova ve Napoli üniversitelerinde toplam 10 ay süre ile seminerler verdim. 1986 yılında Kanada'da Killam Konuk Bilim Adamı (Killam Visiting Scholar) seçildim ve 1987'de 4 ay Calgary Üniversitesi Makina Mühendisliği bölümünde araştırma yaparak bir dizi seminer verdim. Yurt dışında Princeton, Oxford, Newcastle upon Tyne, Nottingham, Alberta, Calgary, Genova,

Bologna, Messina, Napoli üniversitelerinde ve Berlin Teknik Üniversitesi'nde çeşitli konferanslar verip, seminerler yürüttüm. 1983-1987 yılları arasında 4 yıl NATO Collaborative Research Grants Programme panel üyesi olarak çalıştım.

1968-1983 yılları arasında İTÜ'deki görevime ek olarak, 1972 yılı sonuna kadar İTÜ İnşaat Fakültesi içinde yer alan TÜBİTAK Marmara Araştırma Enstitüsü Uygulamalı Matematik bölümü başkanlığı, 1983-1985 arasında aynı yerde kurulan Temel Bilimler Araştırma Enstitüsünün müdürlüğü, 1985-1986 yılında iki enstitünün birleştirilmesi ile oluşturulan Gebze Araştırma Merkezinin başkanlığını yaptım. 1976 yılında TÜBİTAK Bilim Ödülü'nü kazandım. Eylül 1991'de Academia Europaea üyeliğine ikinci





Türk üye olarak seçildim. Mayıs 1993'te de New York Bilimler Akademisi (New York Academy of Sciences) üyeliğine seçildim. Eylül 1993'te Türkiye Bilimler Akademisi'nin kurucu üyesi oldum. International Society of Engineering Science adlı uluslararası bilimsel derneğin kurucu üyeleri arasında olup, International Society for the Interaction of Mechanics and Mathematics, Teorik ve Uygulamalı Mekanik Türk Milli Komitesi ve Türk Matematik Derneği üyesiyim.

Çoğu yurt dışında yayımlanmış yabancı dilde 100'ü aşkın bilimsel makalem, araştırma raporu ve seminer notlarım bulunmaktadır. Türkçe 6, İngilizce 3 kitabım var.

### **Matematik çoğu insanın kaçtığı, korktuğu bir bilim sizce sebebi nedir?**

Matematik birtakım uzun ve yorucu işlemlerden ibaret görüldüğü için çekici gelmiyor çoğu kimseye. Sayıların ve işaretlerin arkasındaki ilişkileri anlamamazsanız, sayılarla hayatın arasındaki ilişkiyi de

anlayamazsınız. Mühendislik bilimlerinin temelinde matematik yatar. Mekanik bölümüne ilgim alakam fazla olunca matematik de hayatımın bir parçası oldu. Bizde maalesef matematik ezberletilmeye çalışılıyor. Oysa matematik rasyonel bir bilimdir. Matematikte işin mantığını bilmek gerekir. Yüzlerce formülü aklınızda tutamazsınız, ama olaylara mantık çerçevesinden baktığınızda sonuca rahatlıkla ulaşabilirsiniz. Size bir Pisagor, Gauss ya da Hardy olabilirsiniz demiyorum, onların ayrı bir zekası olduğunu düşünüyorum. Ama her insanın makul bir seviyeye kadar





matematiği rahatlıkla yapabileceğini söylüyorum. Bizdeki matematik hezimetinin en büyük sebeplerinden birisi öğretmenlerimizdir. Geometri dediğiniz şeyde beş aksiyon vardır. Bu beş aksiyonda mantık dizisini kullanarak bütün geometriyi inşa edebilirsiniz. Öğrenci kafasında onları mantıklı bir şekilde oturtup, işin özünü anlayabilirse her şeyi çözmüş olur. Tabii bir de bana matematiği sevdiren kıymetli hocam gibi öğretmenlerimizin olması gerekiyor. Hayatımda diğer iki önemli şahsiyeti de burada anmak isterim. Bunlardan birincisi, İstanbul Teknik Üniversitesinin merkez kütüphanesine de ismi verilen kıymetli Hocam Prof. Dr. Mustafa İnan. Ülkemizin ilk kadın arkeoloğu Jale İnan'ın da eşi ve matematik

alanında bir dahi olan kıymetli hocamı ne yazık ki 56 yaşında kaybettik. Diğer bir hocam ise dünyaca ünlü matematikçi ordinaryüs Prof. Dr. Cahit Arf'di. Her ikisini de rahmetle anıyorum.

#### **Sayın Hocam okuyucularımızla neler paylaşmak istersiniz?**

Ben oldukça meraklı birisiyim. Bu özelliğimin bana çok şey kattığını söyleyebilirim. Merak denilince yanlış anlaşılmasın, benimki öğrenme ve yeni şeyleri keşfetme merakı. İstanbul Teknik Üniversitesinde araştırma görevlisi iken Gedikpaşa'da oturan teyzemlere gitmiştim. Teyzemın oğlu İstanbul Erkek Lisesine gidiyordu. O gün eve okuldan Almanca

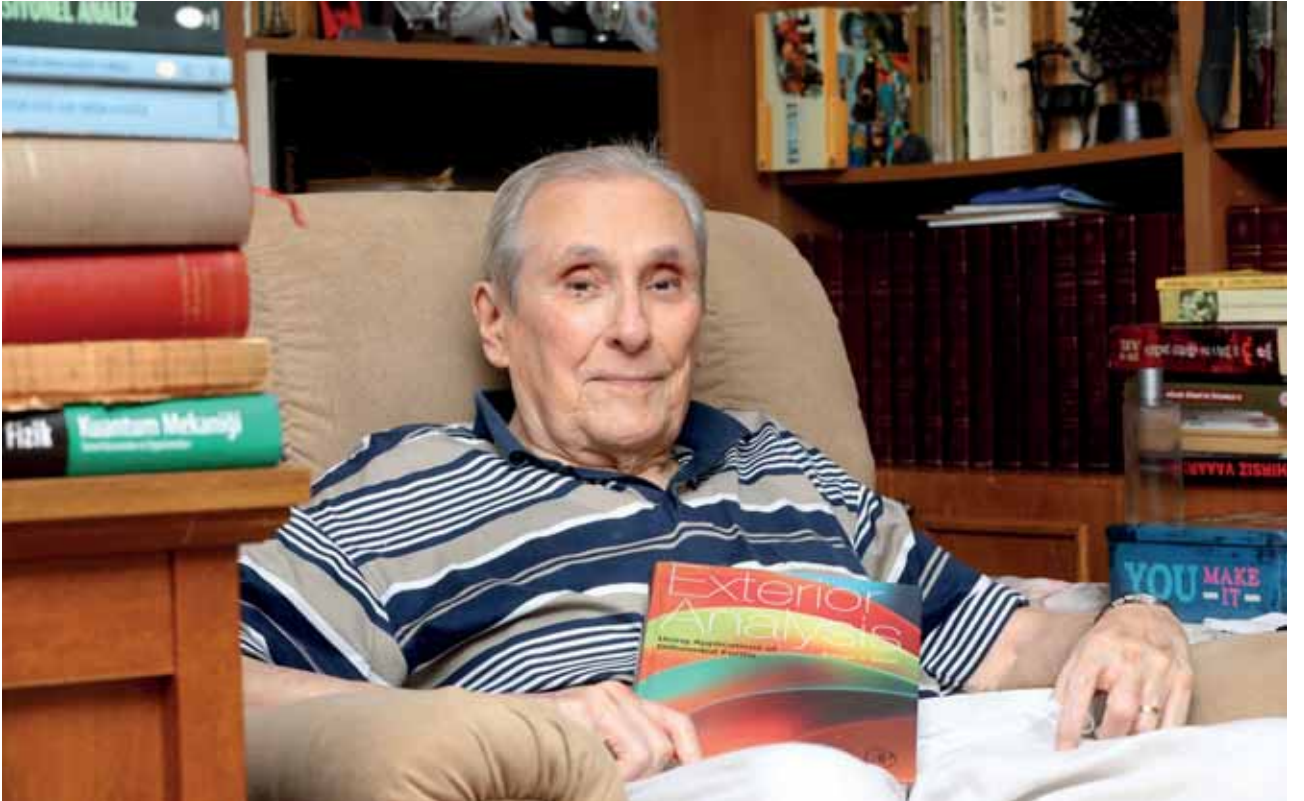




öğretmeni gelmiş, kendisine özel ders veriyordu. Teyzem beni de hocayla tanıştırmıştı. Oldukça şık görünümlü beyefendi, İstanbul Teknik Üniversitesinde araştırma görevlisi olduğumu duyunca oğlunun matematik dersinin kötü olduğunu ve benim ona özel ders verip veremeyeceğimi sormuştu. Hiç ücretli ders vermediğimden bu teklifi başlangıçta kabul etmedim. Bir müddet düşündükten sonra karşılığında siz de bana Almanca öğretirseniz teklifinizi kabul edebilirim demiştim. Almanca hocası Almanya'da doktorasını yapmış oldukça başarılı bir kişiydi. Kısa sürede karşılıklı dersler yapmaya başladık. Ben oğluna matematik dersleri verdim, o bana Almanca dersleri. Böylece Almancayı öğrenmiştim. Bu dili öğrenmek istememin temelinde merakım yatıyordu. Mühendislik okuduğum için Almanca yayınlarını çeviriden değil, kendim birebir okumak istiyordum. Bu sayede bir dil daha öğrenmiştim. Merakı olmayan hiçbir şey öğrenemez. Merak etmek ve araştırmak bilginin kaynağıdır. İyi bir eğitim, önce merak eden ve araştıran, sonra bilen insan yetiştirmeyi hedefler. Benim meraklı olduğum çok şey var ama becerikli olduğum husus kendi mesleğim. Çok iyi piyano çalmak, hatta orkestra şefi olmak isterdim. Hiçbir yeteneğim olmamasına rağmen içimde kalan bir heves. Klasik müzik dinlemeyi çok severim. Bu hususta

biraz eski kafalıyım. Beethoven, Brahms ve Haydn'ın benim için yeri ayrıdır. Eşimle Amerika'da iken çok konserlere gittik, önemli müzikalleri izleme şansımız oldu. Özellikle Rus orkestra şefi Vladimir Aşkenazi'yi unutamam. Tiyatro ve sinemayı da çok sever ve takip ederdim. Ne yazık ki 2016 yılında kalça kemiğimin kırılması neticesinde şimdilerde evden takip edebiliyorum. Bunun dışında en büyük zevklerimden birisi okumak. Her gün düzenli olarak okurum. Çok iyi yüzerdim, hatta bununla ilgili bir anımı paylaşmak isterim. Gençlik yıllarımda daha çok Fenerbahçe'de yüzerdim. Bir gün denizdeyken yanımdaki adam birden hızlanmaya başladı, o hızlandıkça ben de hızlandım, hatta hırs yapıp bir müddet sonra onu geçtim. Daha sonra beraber olduğum arkadaşlardan biri yanıma gelerek, bana "Az önce kimi geçtiğini biliyor musun?" diye sordu. Ben de o kişiyi tanımadığımı söyledim. Meğerse yarıştığım kişi İstanbul yüzme şampiyonuymuş.

Yaşamını Türkiye'de bilimin gelişmesine adanmış, kalıcı çalışmalar üreten, uluslararası düzeyde tanınan ve sayılan kıymetli Hocamız Erdoğan Şuhubi Beyefendi'ye ve sevgili eşi Birsan Hanımefendi'ye hayırlı, sağlıklı ömürler dileriz.



# NAFİA ESER TEKER

◆ Tülay Taşdemir / [tulay.tasdemir@turing.org.tr](mailto:tulay.tasdemir@turing.org.tr) ● Turing ve Aile Arşivi

Kurumumuzun kıdemli üyelerinden, hayat dolu yaşamı ve yardımsever kişiliği ile hepimize örnek olacak Nafia Eser Teker Hanımefendi ile yaptığımız keyifli sohbeti sizlere sunuyoruz.





### Eser Hanım sizi tanıyabilir miyiz?

12 Aralık 1933 yılında Ankara'da doğmuşum. Annem Bedia Hanım bir süre öğretmenlik yapmış, babam Burhanettin Eker ise valiydi.

Babamın görevi nedeniyle il il gezmişiz. Üç kardeş-tik. Ablam Maden Tetkik Arama Enstitüsünde çalıştı, ağabeyim ise avukattı. Maalesef hepsini kaybet-tim. İlkokula Erzurum'da başlayıp, Gaziantep'te tamamladım. Ortaokulu ise Çanakkale'de başlayıp, Tekirdağ'da bitirdim. Rahmetli babam sürekli okul değiştirmemizin eğitimimiz için sorun oluşturacağını düşündüğünden Çamlıca Kız Lisesine yatılı olarak kaydımı yaptırmıştı.

Rifat Ilgaz'ın romanından uyarlanan Hababam Sınıfı filmleri Çamlıca Kız Lisesinin tarihi binasında çekil-mişti, herkesin bu filmlerden tanıdığı okulda ben yatılı olarak okuyordum. Okulda gündüzlü ve yatılı öğrenci vardı. Yatılıların bir kısmı hafta sonu ailelerin yanına giderdi, benim de olduğum diğer grup ise hafta sonları da okulda kalırdı. Ailem Ankara'da ol-duğu için ben daimi yatılıydım. Bu yüzden okulumu evim gibi benimsemiştim. Hafta sonu arkadaşlarım gittiğinde koca okulda hayallere dalar, kendimi sanki o dönemde yaşıyor gibi hissederdim.

Okulumuz tarihi bir konaktı, kocaman bahçesi ve muhteşem bir manzarası vardı. Ünlü mimar Kema-lettin Bey tarafından tasarlanmış. Konağın sahibi Ahmet Ratip Paşa, 1892-1908 arasında Hicaz Umum Valisi olarak görev yapmış, Osmanlı devlet adamı ve devrin en zenginlerindenmiş.



Yapının merdiven korkulukları bakara kristali, kapılar ve pencere üzerleri oymalarla süslüydü. Kapılar sanki bir mücevher gibi işlenmişti. Avizelerin güzelli-ği ise hala gözlerimin önündedir. Bu okulda okumak benim için bir ayrıcalıktı.

Çamlıca Kız Lisesinden mezun olduktan sonra İstan-bul Üniversitesi İktisat Fakültesine girdim. Doktor olmayı çok istiyordum, ancak babam iktisat okuma-mı istediği için onu kıramamıştım. Mezun olduktan sonra İş Bankası'nda çalışmaya başladım ve bura-dan emekli oldum. Yalnız şunu özellikle belirtmek isterim, fiilen emekli oldum, çalışmaya halen devam ediyorum.





### Ailenizden bahsedebilir misiniz?

Babam çok entelektüel bir kişiliğe sahipti. Saint Joseph Lisesi'ni bitirmiş, ardından da mülkiyeyi. Fransızcası çok iyiydi. Babam Ağrı Valisi iken 5. Cumhurbaşkanımız Cevdet Sunay da Ağrı'da görev yapıyormuş. İkisi çok iyi dostlarmış, hatta babam Cevdet Sunay'a Fransızca dersleri vermiş. Annem Bedia Hanım, asker kızıydı. İstanbul Kız Lisesinden mezun olduktan sonra bir dönem öğretmenlik yapmış. Evlenmeden önce piyano çalarmış, ancak evlendikten sonra babamın Ağrı'ya vali olarak tayini çıkınca piyanosundan ayrılmak zorunda kalmış. Babam; Ağrı, Mersin, Erzurum, Gaziantep, Çanakkale, Tekirdağ ve Kocaeli Valiliği yaptı, sayesinde il il gezdik. Bu durumun güzel yanları olduğu gibi üzücü yanları da vardı. Her gittiğimiz yerde yeni bir düzen, yeni bir hayat kuruyorduk. Ayrılışlar ise çoğu zaman hüznü oluyordu, hele de çocuksanız. Evimizde hep bir misafir ağırlandığını hatırlıyorum. 8. sınıftayken Kazım Karabekir Paşa, eşi ve ikiz kızlarıyla misafirimiz olmuştu. O günün anısına fotoğraf çekilmişti. Yıllar sonra bu fotoğrafı Kazım Karabekir Müzesi'ne bağışladım. Babam Gaziantep Valisi iken Başbakan Recep Peker ve Onuncu Yıl Marşı'nın şairlerinden Behçet Kemal Çağlar evimize misafir gelmiş.



Ben kısa bir bale gösterisi yapınca merhum Peker, babama bale tahsili yapmamı önermiş, babam ise "önce tahsilini yapsın sonra dans eder" demiş. Annem ve babam misafir ağırlamayı çok severdi, sanırım ben de onlara çekmişim.

### Neler yapıyorsunuz?

Az önce de bahsettiğim gibi çalışmaya devam ediyorum. 86 yaşındayım tüm ihtiyaçlarımı kendim görüyorum, bu durum beni zinde tutuyor. Akranlarıma göre normal bir emeklilik geçirmiyorum. İçinde bulunduğumuz dünyayı daha iyi bir yer haline getirmek, gelecek nesillere karşı en büyük sorumluluğumuz olduğunu düşünüyorum. Annem "Yapacağımız bir şey var ve bilerek bunu yapmıyorsak insanlığı-mızdan utanmamız gerektiğini söyler; en kızdığımız

insan kapımıza gelse buyur demeliyiz." derdi. Ben bu düsturla büyüdüm. Emekli olduktan sonra birçok yardım kuruluşunda görev aldım. Bunlardan birisi de Lions Kulübü'dür. Darüşşafaka başıbaşısıyım. Semiha Şakir Huzurevi'ne sürekli ziyaretlerim oluyor, oradaki sakinlerle sohbet etmek, dertlerini dinlemek, onlara yardımcı olmak bana çok iyi geliyor. Tabii bir de öğrencilerim var. Uzun yıllardan beri Çapa Tıp Fakültesinin ailelerinden uzakta, evde yaşayan öğrencilerine yardım ediyoruz. Onlara ev eşyası desteğinde bulunuyoruz. Bu kıymetli işin organizasyonu yapıyorum. Toplanan tüm eşyaları evimin altındaki depoda tasnifleyip ihtiyaç sahibi öğrencilere iletiyoruz. Rahmetli annem uzun yıllar hastalıkla mücadele etti, bu zor zamanlarında evlat olarak hep yanında oldum. Annem ömrünün son dönemlerini tekerlekli





sandalyede geçirdi. O sandalye olmasaydı, ihtiyaçlarını karşılamamız daha da güç olurdu. Kendi kendime bir söz vermiştim. Her yıl ihtiyaç sahibi bir kişiye tekerlekli sandalye alacağım diye. Çok şükür bu sözümü hala yerine getirebiliyorum.

### **Seyahat ve müzik tutkunuzu öğrendik, bize bunlardan bahseder misiniz?**

Seyahat etmekten büyük keyif alıyorum. Gezmenin aynı zamanda öğrenmek olduğunu düşünüyorum. Gezerek, görerek çok şey öğrendim bu hayatta. Değişik kültürleri tanımak, gittiğimiz yerlerin farklı özelliklerini keşfetmek, farklı lezzetler tatmak ve farklı bakış açıları edinmek, hepsi insana değer katan şeyler. Tarih ve coğrafya kitaplarından okuduğumuz yerleri hayal etmek yerine görmek, hissetmek, dokunmak ve tabii unutulmaz tecrübeler edinmek, paha biçilmez deneyimler. Gençler için hayat şimdi bilgisayarlarının, telefonlarının içinde. Onlarla ilgi-

lenirken yaşamayı unutuyorlar. Hayat akıp geçiyor, hem de hızlı hızlı. Geriye dönüp baktığınızda yapamadıklarınız için pişmanlık duymanız ve hayallerinize biraz bile olsa yaklaşmadığınızı fark ettiğinizde geç olabilir.





Seyahat etmenin yaşı yok ve hiçbir şey için geç değil. Herkese kendi imkânları dâhilinde gezmelerini tavsiye ediyorum. Çok sayıda ülkeyi gezdim. Balkanlar, Avrupa, Afrika, Amerika, Alaska, Hindistan, Avusturya, Japonya ve daha nice yerler. Mart ayında Singapur'a gidecektik, salgın nedeniyle gidemedik. Her şey düzelince seyahatlerime kaldığım yerden devam etmek istiyorum.

Müziğin de hayatımdaki yeri çok anlamlıdır. Çok uzun yıllar piyano çaldım. Rahmetli annem piyano çaldığı için benim de çalmamı çok istedi. Ben de çok sevdim piyanoyu. Cemal Reşit Rey'in öğrencisi, bestekâr ve piyanist Fulya Akaydın'dan piyano dersleri aldım. Uzunca bir müddet beraber çalışmalar yaptık. Yesari Asım Arsoy evimize yakın otururdu, kendisiyle tanışıklığımız vardı. Her defasında bir gün seni dinlemeye geleceğim derdi, uzunca bir müddet gelmeyince ben de çalışmalarına ara vermiştim. Rahmetli annem her gün prova yapmam hususunda beni uyarırdı. Gerçekten de annemin dediği gibi oldu, Yesari Asım Bey, bir gün ansızın evimize ziyarette geldi. Çok heyecanlanmış, prova yapmadığım için kendime kızmışım. Neyse ki korktuğum olmamış,

hata yapmadan eseri çalmıştım. Annem ile göz göze gelip oh çekişimi asla unutamam. O günden sonra her gün düzenli olarak prova yapıp, piyano çaldım. Hocam Fulya Akaydın'ın kendi el yazısı ile yazdığı 800'ü aşkın notayı uzunca bir süre muhafaza ettikten sonra bu notaları TRT arşivine bağışladım.

### **Son olarak okuyucularımızla neler paylaşmak istersiniz?**

Boş yere harcadığımız zamanın telafisi yok maalesef. İnsan hayatta yaptıklarıyla hatırlanır. Yaşarken zamanı ne kadar iyi kullanmışsak, o kadar birikim yapmışızdır. Boşa geçirilmiş bir hayat, bana göre hiç yaşanmamıştır. Herkese hayatı yaşlanarak değil, yaşayarak geçirmelerini tavsiye ediyorum.

Güler yüzü, enerjisi, yaşanmışlıkları ve anlatıkları ile bizi kendisine hayran bırakan Eser Hanımefendi'ye, içten sohbeti ve misafirperverliği için çok teşekkür ediyoruz. Kendisine sağlıklı, mutlu, huzurlu ömürler dileriz.

# GÖLYAZI

Akşamları Suların Kızıla Büründüğü Belde

📍 Ali İhsan Gülcü / [aigulcu@hotmail.com](mailto:aigulcu@hotmail.com)

Uluabat Gölü'nün bir çekilen, bir yükselen suları ile ortaya çıkan ağaç kökleri, tatlı su gölündeki yabancı kuşlar ve ördekler, tekne ile aralarında dolaşacağınız sazlıklar ve nilüferler, yarımadanın Arnavut kaldırımlı sokakları, ağlayan çınarı ve akşamları göl sularını kızıla boyayarak batan güneş sizi bu kadim medeniyet beldesine hayran bırakacaktır.

## *İlibat (Apolyont) Gölü'nün Övgüsü - EVLİYA ÇELEBİ*

*İlk kaynağı Bursa'da Ruhban Dağı'nın eteğinde Delice köyü'nden çıkıp Kirmastı Gölü'nden beri akarak gelip İlibat Kalesi altında yedi fersah uzunluğunda abıhayat bir göldür. Ayağı Mihaliç Boğazı'na üç fersahtan uzağa akıp Rum Denizi'ne Mihaliç Boğazı ağzında dökülür. Kış vakti asla donmaz; suyu ılık olduğu için Türk kavminin yörükleri "İlibat" derler. Kış mevsiminde içinde kaz, ördek, karabataklık, martı ve sürhâb kuşları yaşarlar. Gölde turna, sazan ve başka nefis balıklar avlanır. Mirî vergi verir avcıları vardır.*







Kız adası, beyaz nilüferler, kamışlar ve sazlıklar... Bir de göç mevsiminde yoğunlaşan yaban kuşları... Tepeli pelikanlar, elmabaş patkalar, ördekler ve sakarmekeler... Tatlı bir su gölü kıyısındaki sevimli küçük köy değil, sanki önünüzde duran, şiiir gibi akıcı, roman gibi zarif, narin bir görüntü. İnsana ilham veren, içini coşturan, mutlu eden bir manzara... Ne yana dönerseniz dönün, usta bir ressamın tuvalinden çıkmış müthiş kompozisyonlar... Ne görmeye, ne gezmeye doyamayacağınız bir belde Gölyazı... Ağlayan çınara ulaşmadan konuşan papağanlar karşılıyor sizi. "Hoş geldin!" deyip bir hatıra fotoğrafı çektirmek istiyorlar. Meydandaki Roma döneminden kalma çelenk bezemeli ihtişamlı mermer taş blokları görüp sonra bir Osmanlı saltanat kayığı ile yarımadanın etrafında göl turu atmak ayrı bir keyif veriyor insana.

Hele güneşin kızıla bürünerek batması yok mu? Gölyazı, muhteşem manzarası ve özgün dokusuyla gören herkesin hayran kaldığı bir Bursa beldesi. Doğa ile insan yapılarının nasıl bir arada uyumlu bir güzellik ortaya çıkartabileceğini sergileyen ender yerleşim noktalarından biri. Pek çok gezginin mutlaka gidilecek yerler listesinde yer alıyor bu eşsiz güzellikteki seyahat rotası.





### APOLLON HATIRASI

Gölyazı, Bursa'nın Nilüfer ilçesine bağlı, Bursa merkeze yaklaşık 42 kilometre mesafede. Keyifli bir araç yolculuğu ile bir saatte ulaşılabilir. Köyün doğal ortamını korumak amacıyla hafta sonu ve bayramlarda Gölyazı'ya araçla giriş yapılamıyor. Aracınızı köyün dışına park edip biraz yürüyorsunuz.

Gölyazı'yı ilk keşfedenler, yaşamak için ideal bir merkez olduğunu görüp postu sermişler buraya. Ekmek elden, su gölden nasıl olsa... Bereketli topraklarına ne ekmeniz yetiyor. Tatlı su gölüne attığınız hiçbir olta boş dönmüyor. Aynı zamanda bir zeytin beldesi. Uluabat Gölü'ndeki bir yarımada üzerine kurulmuş olan Gölyazı'nın, bilinen ilk

ismi Apolyont. Mitolojide Işık Tanrısı'nın şehri olarak geçiyor. Hz. İsa'dan önce 6. yüzyılda Apollon Krallığı'nın sınırları içinde bulunan yerleşim alanı, Roma ve Bizans döneminde de önemli bir yerleşim merkezi olmuş.

Cumhuriyet öncesinde nüfusunun büyük çoğunluğu Rumlardan oluşan Gölyazı'nın kaderi, İstiklal Harbi ile birlikte değişmiş. Mübadele yani değişimle buradaki Rumlar Yunanistan'a gönderilmiş, Selanik'teki Türkler ise getirilip buraya yerleştirilmiş. O yüzden Gölyazı'yı gezerken Türk kimliğinin ve Türk bayraklarının hep ön planda olduğunu fark edersiniz. Gölyazı ve çevresi ile mükemmel uyum sağlayan Türkler, çalışkanlıklarıyla çevre kültürünü geliştirmişlerdir.





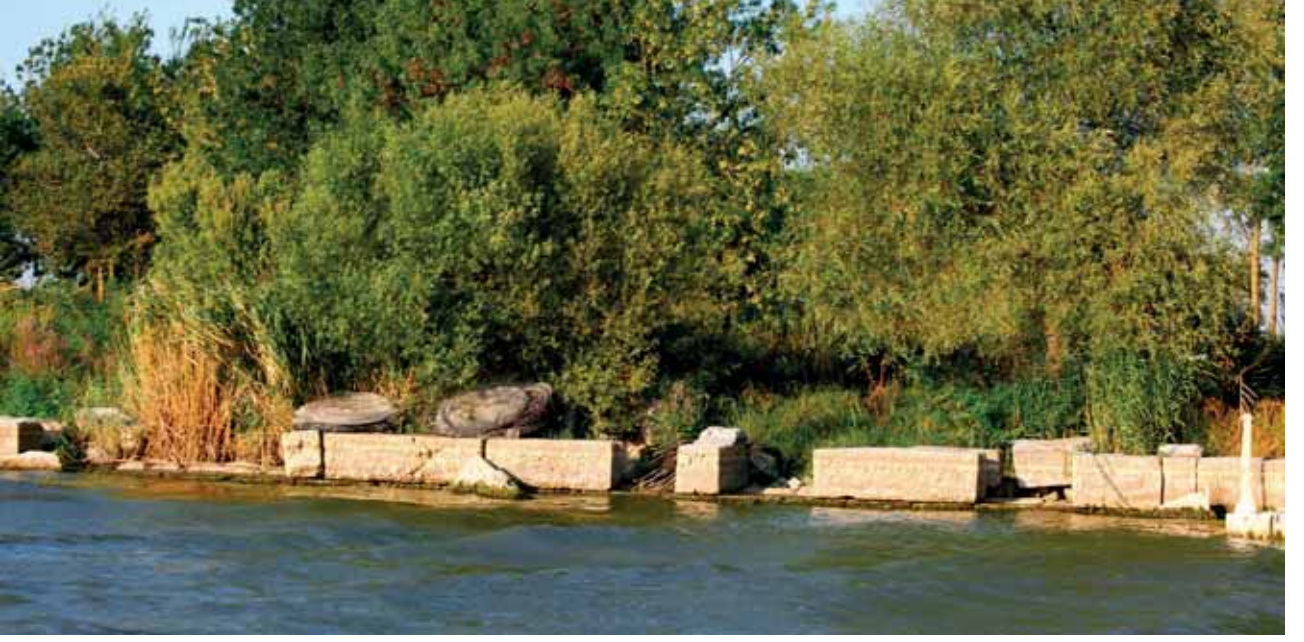
### KADİM MEDENİYETLERİN İZLERİ

Bu küçük beldeyi gezerken kadim medeniyetlerin izlerini görebilirsiniz. Özellikle de meydana tarihî kalıntılar, üzeri çelenk motifleri ile süslenmiş sur duvarlarında yer alan devasa mermer bloklar dikkatinizi çeker. Tekneyle gezerken Kız Adası'nın kıyılarında dönemin ihtişamlı yapılarından kalan dalgaların okşadığı devasa mermer blok taşları görüp hayret ederseniz.

Gölyazı ve Uluabat Gölü'nün alamet-i farikası kerevittir. Otuz yıl öncesine kadar gölden çıkarılan kerevitin tamamı yurt dışına ithal ediliyordu. Bir mantar hastalığının girmesi ile kerevitin kökü kazındı. Öyle ki, kerevitten geriye Milattan Önce I. yüzyılda Apollonia'da basılan kerevit kabartmalı sikkeler kaldı hatıra.

Bölgede bol miktarda bulunan Bizans İmparatorluk sikkelerini de unutmayalım. 1303 Dimboz Zaferi'nden sonra Kite (Ürnlü) Tekfuru'nun topraklarını alan Osman Gazi, Gölyazı Bölgesini de fethe ederek Türk egemenliğine açmış.





### TARİHTEN GÜNÜMÜZE KALANLAR

Roma Çağı'nda bir hayli gelişen Gölyazı'da, Bizans döneminde dini yapılar ön plana çıkmıştır. Hem bölgede hem de Uluabat Gölü üzerindeki Alyos ve Manastır Adalarında Bizans döneminden kalma ören yerleri bulunur. Halk arasında "Deliktaş" olarak anılan ve su kemeri olduğu tahmin edilen bir yapı ile "Taş Kapı" diye adlandırılan antik kale kalıntılarının yanı sıra, Kız Adası'nda bulunan Apollon

Tapınağı'nın kalıntıları, antik tiyatro kalıntıları, yarımadanın çevresinde kalıntılara rastlanan surlar, 19. yüzyılda burada yaşayan Rum azınlık tarafından yaptırılan Hagios Georgios Kilisesi ve Manastır Adası'nda kalıntıları bulunan Hagios Konstantinos Manastırı bölgenin en ilgi çekici tarihi kalıntılarıdır. SİT alanı ilan edilerek koruma altına alınan bölgede, yapılış tarihi bilinmeyen tarihi bir cami ve hamam da bulunmaktadır.





## AĞLAYAN ÇINAR

Gölyazı'nın en önemli sembolü Ağlayan Çınar'dır. Gölyazı'nın ana kara ile bağlantısını sağlayan köprünün başında bulunan sekiz asırlık "ağlayan çınar" ağacı görülmeye değer bir doğa harikasıdır.

Bu belde her mevsim ayrı bir güzellik sunar ziyaretçilerine. Ilıman geçen kış aylarından sonra Uluabat Gölü'nün suları yükselir, Venedik'i andıran görüntüler çıkar ortaya. Sonbaharda kökleri gözüken birçok ağacın gövdesi baharda sular altında kalır.

Gölyazı'yı gezerken Uluabat Gölü kıyısına çekilmiş onlarca balıkçı teknesi ile karşılaşsınız. Balıkçılık ve sandalcılık beldenin en önemli geçim kaynakları arasındadır. Sazan ve turnanın yanı sıra gölden çıkan çapak ve yayın balığı da lezzetlidir. İster buradaki küçük sevimli restoranlarda yiyin, isterseniz alıp piknik yaparak kendiniz ızgara yapın. Ama mutlaka bir balık molası verin. Zaten meydana gelen nefis ekmek kokuları adaya yayılırken, ister istemez göl kenarındaki küçük bir balık lokantasına yönlendirecektir sizi.





### KIZILA BOYANAN SULAR

Gölyazı'nın en keyifli aktivitesi sandal turudur. Kısa ve uzun tur olarak yapılan turların ikisi de çok güzel, fiyatları da oldukça uygun. Uzun tur yaparak nilüfer ve sazlıklar arasından sandalla süzülme oldukça keyifli. Uluabat Gölü'nde artık insana alışmış su kuşları ziyaretçilere kartpostallık fotoğraflar sunar. Asıl kompozisyonları ise gün

batımında yakalarsınız. Gölyazı'ya gittiğinizde gün batımını mutlaka izlemelisiniz. Griye kaçan bulanık suları kırmızıya boyayan güneş, o kadar keyifli batır ki Uluabat Gölü'nde... Usta bir yüzücünün sessiz ve narince havuza dalması gibi süzülüp kaybolur durgun sularda... Güneşin batışını izleyeceğimiz en güzel nokta ise Gölyazı'nın hemen bitişiğindeki Zambak Tepe'dir.





## ULUABAT GÖLÜ

Marmara Denizi'nin güneyinde yer alan Uluabat Gölü, derinliği 6 metreyi geçmeyen sığ ve bulanık bir tatlı su gölüdür. Tamamı SİT alanı olan ve bağlı olduğu ilçeye adını veren muhteşem nilüfer çiçeklerine ev sahipliği yapan Uluabat Gölü, ortalama 2 ile 4 metre arasındaki derinliği ve puslu havasıyla her daim farklı bir görüntü sunar ziyaretçilerine.

Gölü besleyen başlıca su kaynağı Mustafakemalpaşa (Kirmastı) Çayı'dır. Gölün tek gideğeni ise kuzey batıdaki Susurluk ya da Simav Çayı'na karışan Kocaçay'dır. Uluabat Gölü, tarım alanları ve küçük söğütlüklerle çevrilidir. Göl suları çevredeki tarım alanlarının sulanmasında kullanılmaktadır. Kıyıları geniş sazlıklar, sığ kesimleri ise su içi bitkilerle kaplıdır.





Uluabat Gölü'nde en yaygın bitki grubu kamış ve sazdır. Uluabat, Türkiye'nin en geniş nilüfer yataklarına sahiptir. Beyaz nilüfer gölün kuzeydoğu kıyılarında yoğunlaşır.

Göl, küçük karabatak, alacabalıkçıl ve kaşıkçı için önemli bir üreme alanıdır. Kışın gölde aralarında küçük karabatak, tepeli pelikan, elmabaş patka, tepeli patka ve sakarmekenin de gözlenebileceği büyük sayılarda su kuşu barınır. Gölde üreyen diğer önemli kuşlar arasında küçük akbalıkçıl ve çeltikçi sayılabilir.

Bölge uygun iklim koşulları ve nitelikli topraklarıyla ülkemizin en verimli tarım alanlarına sahiptir. Gölde 21 tür balık tespit edilmiştir. Bu türler içerisinde ticari amaçla avlanan balıklar turna ve sazandır. Az miktarda da yayın, tatlı su kefali, ringa balığı ve kızılkanat avlanır.



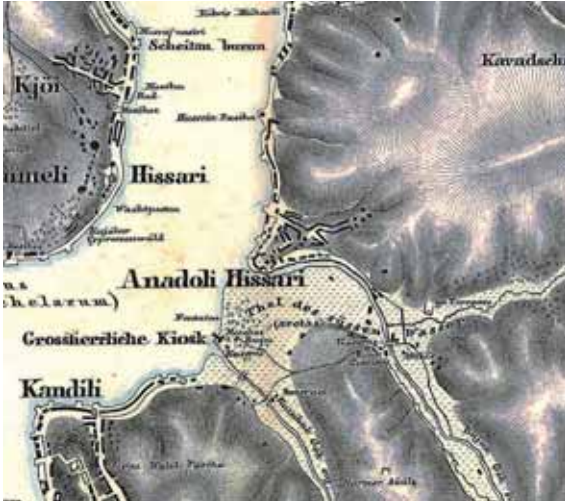
# ANADOLU HİSARI

📍 Dr. M. Sinan Genim / [sinan@sinangenim.com](mailto:sinan@sinangenim.com)



Bizim Göksu'ya yerleşmemiz Sultan Yıldırım Bayezid'in (1389-1402) 1395 veya en geç 1397 tarihindeki üçüncü İstanbul kuşatması sırasındadır. Âşık Paşazâde, "Tevârih-i Âli Osmân" isimli eserinde; "... Padişah büyük bir ordu toplayarak İstanbul üzerine geldi. Kocaeli'nden Yoros'a çıktı. Ayrıca Yahşi Bey'i gönderdi. Şile'ye gelip anlaşarak şehri aldı. Padişah Yoros'a geçti. Sonra Boğazkesen'in üst yanında bir hisar yaptı. Güzelcehisar derler. Kale tamamlanınca içine asker koyarak kuvvetli şekilde kapattı..."





Moltke Haritası, 1836-1837



İstanbul Anadolu Ciheti Haritaları, 1934

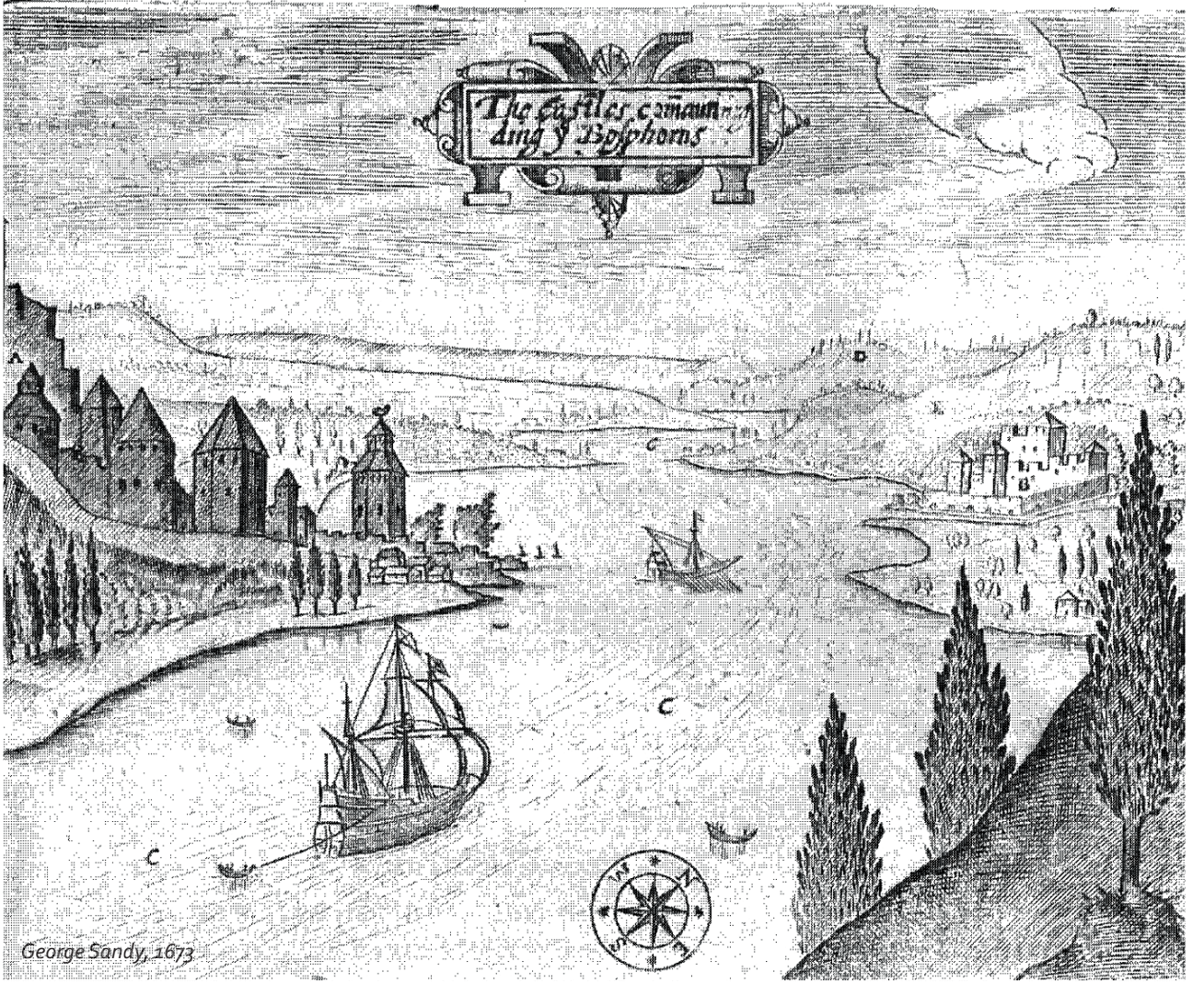
Güzelcehisar'ın yapım tarihi konusunda farklı yorumlar vardır. Âşık Paşazâde H. 793/1390-1391 tarihini verirken, Nişancı Mehmed Paşa H. 797/1394-1395 tarihinde yapıldığını söylemektedir. Albert Gabriel her iki tarihi belirtmekle iktifa eder. Ekrem Hakkı Ayverdi ise H. 797/1394-1395 tarihini kabul etmektedir. Âşık Paşazâde'nin açıklıkla belirttiği gibi Güzelcehisar'ın yapımı Şile'nin fethinden sonradır. Şile H. 798/1395-1396 veya H. 799/1396-1397 tarihinde teslim olur. Bu kaydı esas alırsak hisarın yapımı en erken 1395-1396, en geç de 1397 tarihinde olmalıdır. Bu arada, devrin kaynaklarını detaylı olarak inceleyerek İstanbul'daki bu ilk yapımızın kesin yapılış tarihini net olarak tespit etmek gerektiğini belirtmek isterim.

Günümüzde daha çok Anadolu Hisarı adıyla anılan bu yapının pek çok adı da vardır. İlk yapıldığı dönemde Güzelcehisar olarak isimlendirilen yapı, Neşrî'nin Taescher tercümesinde belki de bir okuma hatası olarak Gözlüce Hisar olarak belirtilmektedir. Fatih Sultan Mehmed (1451-1481) döneminde ise Yenice Kal'a olarak söz edilir. Hoca Sadeddin Efendi ise "Akça Hisar" demektedir. Bir dönem de "Güzelhisar" adı ile anılır.

Güzelcehisar, Göksu'nun Boğaz'a karıştığı, dere yatağına paralel uzanan kireçtaşı ve şist tabakalarından oluşan dil üzerine yapılır. Yapıldığı dönemde günümüze nazaran denize daha yakın olmalıdır. Günümüzde kıydan oldukça uzak kalan hisar yapıldığı dönemde deniz kıyısındadır. Fatih Sultan Mehmed döneminde kısa zaman içinde dolan kara parçasını da içine alacak şekilde hisarpeçe yapılacaktır.



Anadolu Hisarı, Hamse-i Atayî 1617

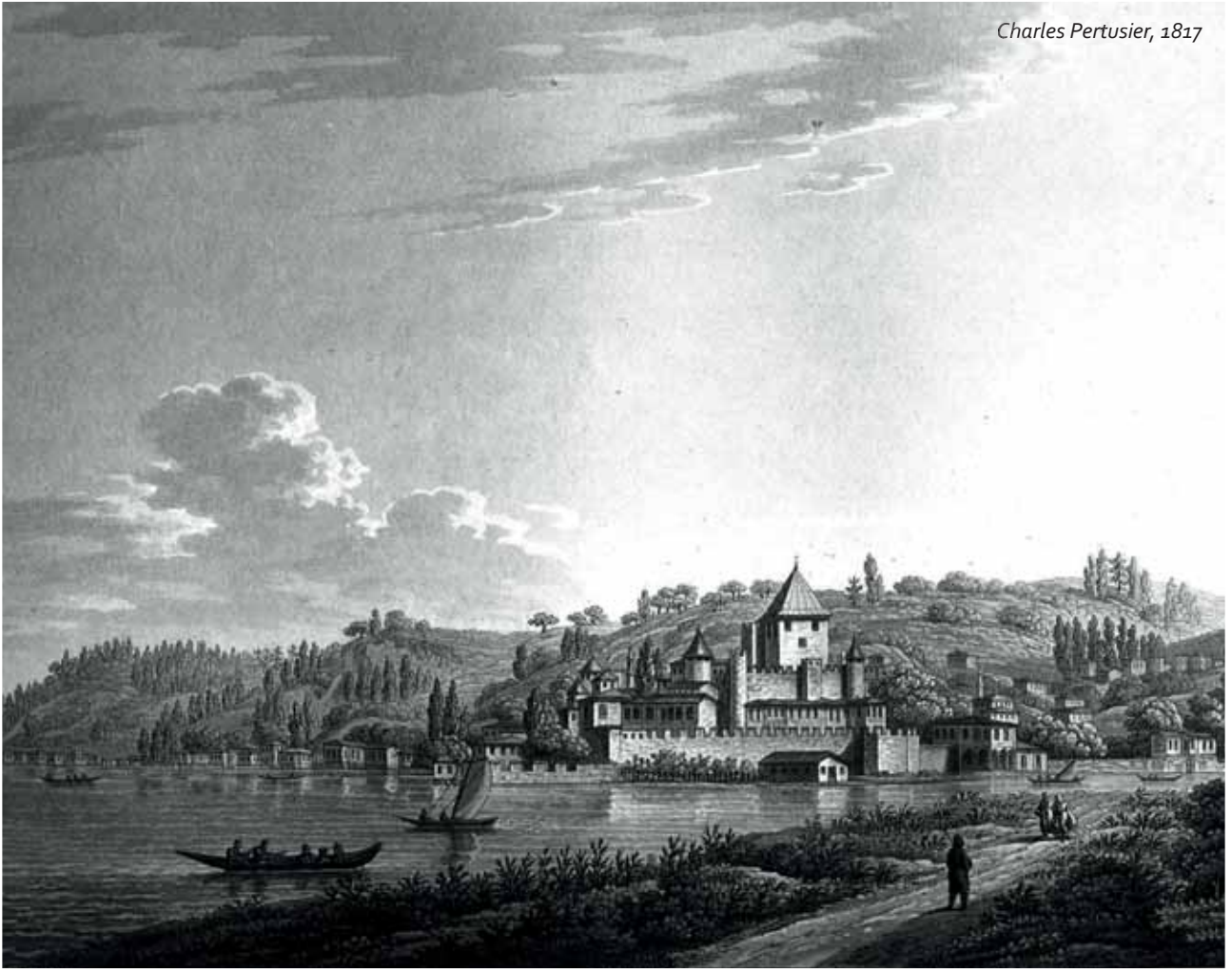


George Sandy, 1673

Sultan Yıldırım Bayezid tarafından yaptırılan iç kale-ahmedek, yaklaşık 20,00 x 24,00 metre ebadında bozuk bir dikdörtgen formundadır. Bu dikdörtgenin Göksu kıyısında, 8,70 x 10,50 metre ebadında dikdörtgen, dört katlı, günümüzde külâhını kaybetmiş bir kule bulunmaktadır. Bu hisarın deniz yönünde iki adet, kara yönünde iki adet olmak üzere toplam dört adet burcu vardır. Deniz yönündekilerin içinde geçişe imkân verecek boşluklar olmasına karşın, daha narin olan kara yönündekilerin içi doludur. Yer yer zeminde 10,00 ile 15,00 metre yüksekliğinde olan hisar duvarlarının, özellikle ateşli silahların bulunmadığı dönemde tam bir koruma sağladığı anlaşılmaktadır. Daha sonra Fatih Sultan Mehmed döneminde, 1452 yılında yapılan hisarpeçeye toplar konulduğunu Tursun Bey nakleder. Gerçekte hemen karşısında bulunan Rumeli Hisarı'nın hisarpeçesi ile bu hisarpeçe arasında dönemin atış mevzileri bakımından büyük bir benzerlik

bulunmaktadır. Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı hisarpeçe üç burç ile takviye edilir. Kuzeybatı yönündeki iki burcun içinde katlar olmasına karşın, batı yönündeki burcun içi boştur. Büyük bir avlunun bulunduğu orta alandan Yıldırım Bayezid'in yaptırdığı hisara girilmektedir. Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı bölümlere bakıldığında tümüyle denize hâkim bir düzen kurulduğu anlaşılmaktadır. Çünkü aradan geçen elli yıl içinde çevre tümüyle Türk hakimiyetine geçmiş olup, kara yönünden gelecek bir tehdit söz konusu değildir. Anadolu Hisarı'nda yapılan bu yeni düzenlemeden çok kısa bir süre sonra İstanbul 29 Mayıs 1453 günü fethedilecek ve bu hisar, günümüze kadar fonksiyonsuz kalacaktır. Bu arada Sidney Toy'un Anadolu Hisarı'nın Bizans döneminde II. Andronikos Palaiologos tarafından Latin ilhamı ile büyütüldüğüne dair açıklamalarının gerçekte bir ilgisi olmayıp, yazarın bir yakıştıması olduğunu da belirtmek isteriz.

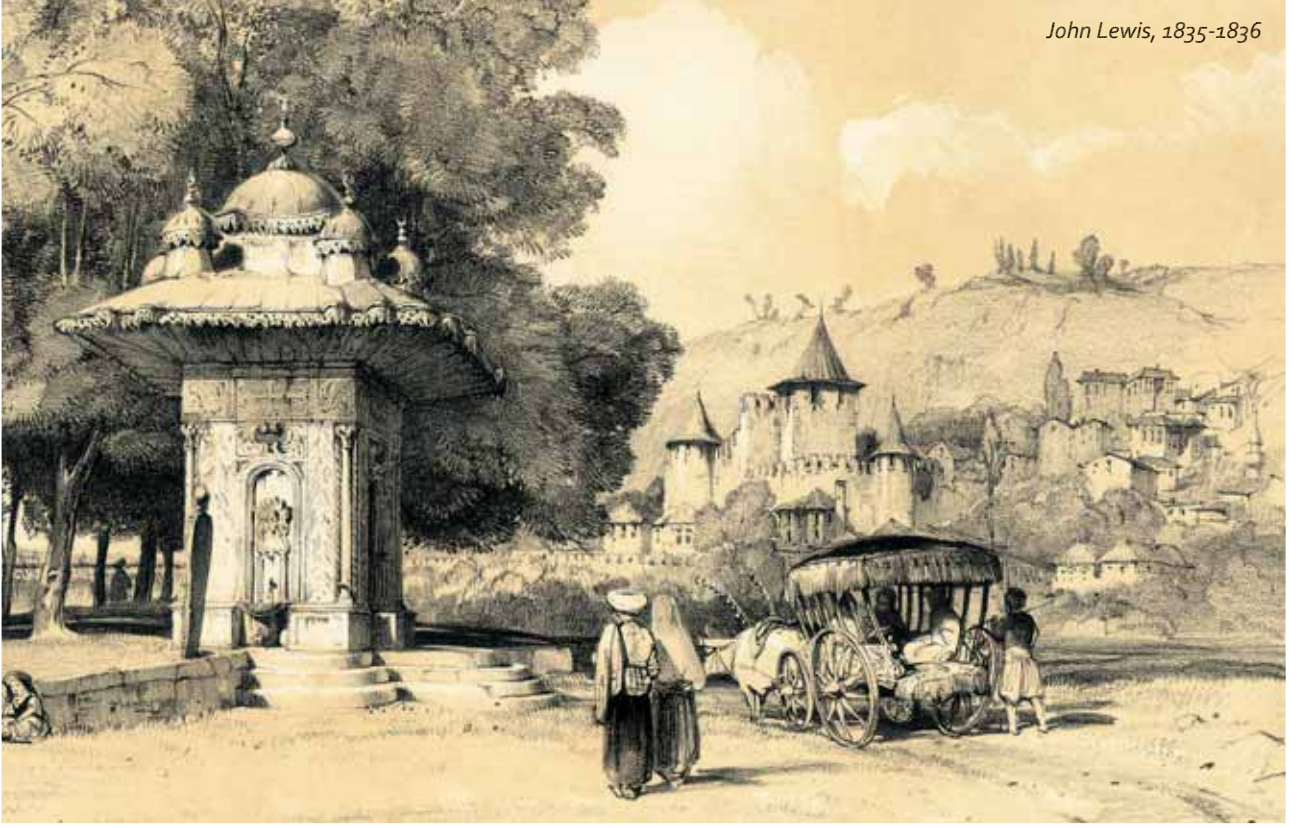
Charles Pertusier, 1817



Carl Gustav Löwenhielm, 1820

Anadolu Hisarı'nın yapımından sonraki ilk esaslı onarım Sultan II. Bayezid (1481-1512) döneminde meydana gelen ve tarihimizde Küçük Kıyamet denilen 1509 depreminden sonra yapılır. İstanbul'un hemen her yerinde büyük hasara neden olan bu deprem sonrası Mimar Murad oğlu Hayreddin tarafından 29 Mart 1510 günü başlanan inşaat faaliyeti, 1 Haziran 1510 günü tamamlanır. 1544-1550 yılları arasında bölgeyi gezen Petrus Gyllius gördüklerini şöyle anlatır;

"... Türklerin Göksu, yani yeşil su dediği Aretai Deresi doğudan batıya doğru ilerleyerek Neokastron yakınında denize dökülür... Derenin ağzından, sağ yan boyunca ilerleyenler, Sultan'ın sık meyve ağaçlarıyla gölgelenen çok güzel ve çok büyük bahçesini görürler; solda ise Neokastron vardır, Asya'da Boğaz'ın su geçidini daraltır..."



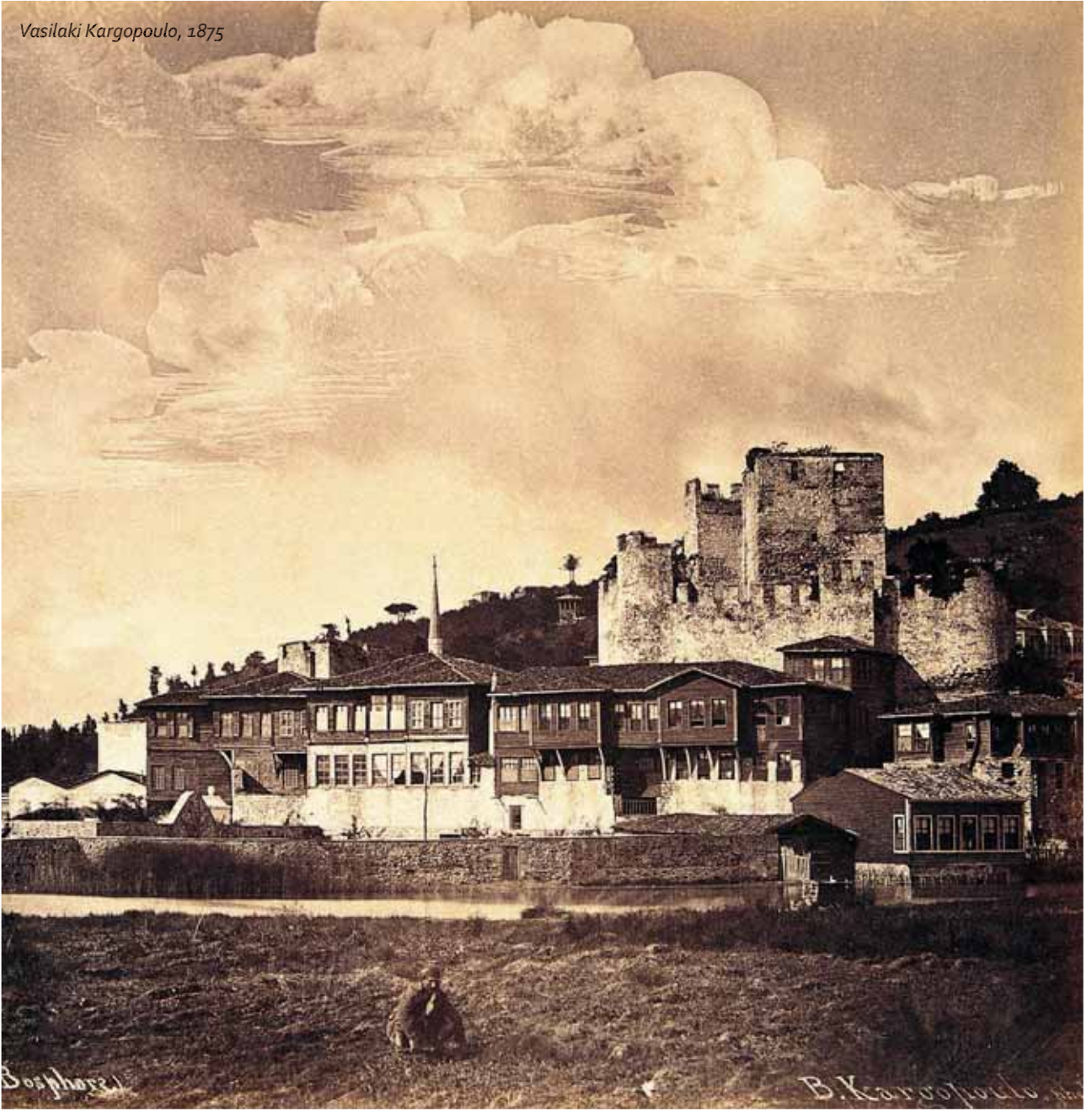
John Lewis, 1835-1836

Evliya Çelebi ise XVII. yüzyıl ortalarında gezdiği Anadolu Hisarı'nı şu sözlerle tarif eder; "Deniz kıyısında Göksu nehrinin denize karıştığı yerde alçak kayalar üzere... tarihinde Fatih Sultan Mehmed yapısıdır. Şeddâdî yüksek yapı ve sağlam kaledir ancak küçüktür, büyüklüğü bin adımdır. Batıya bakan bir kapısı var, içinde dizdâr evi ve neferât evleri var. 200 timar ehli neferdir. Köyleri tamamen Kocaeli sancağındadır. Cephanesi deniz kıyısında karşı Rumeli-hisarı'na Akıntıburnu'na bakan toplardır."



Thomas Allom, 1838

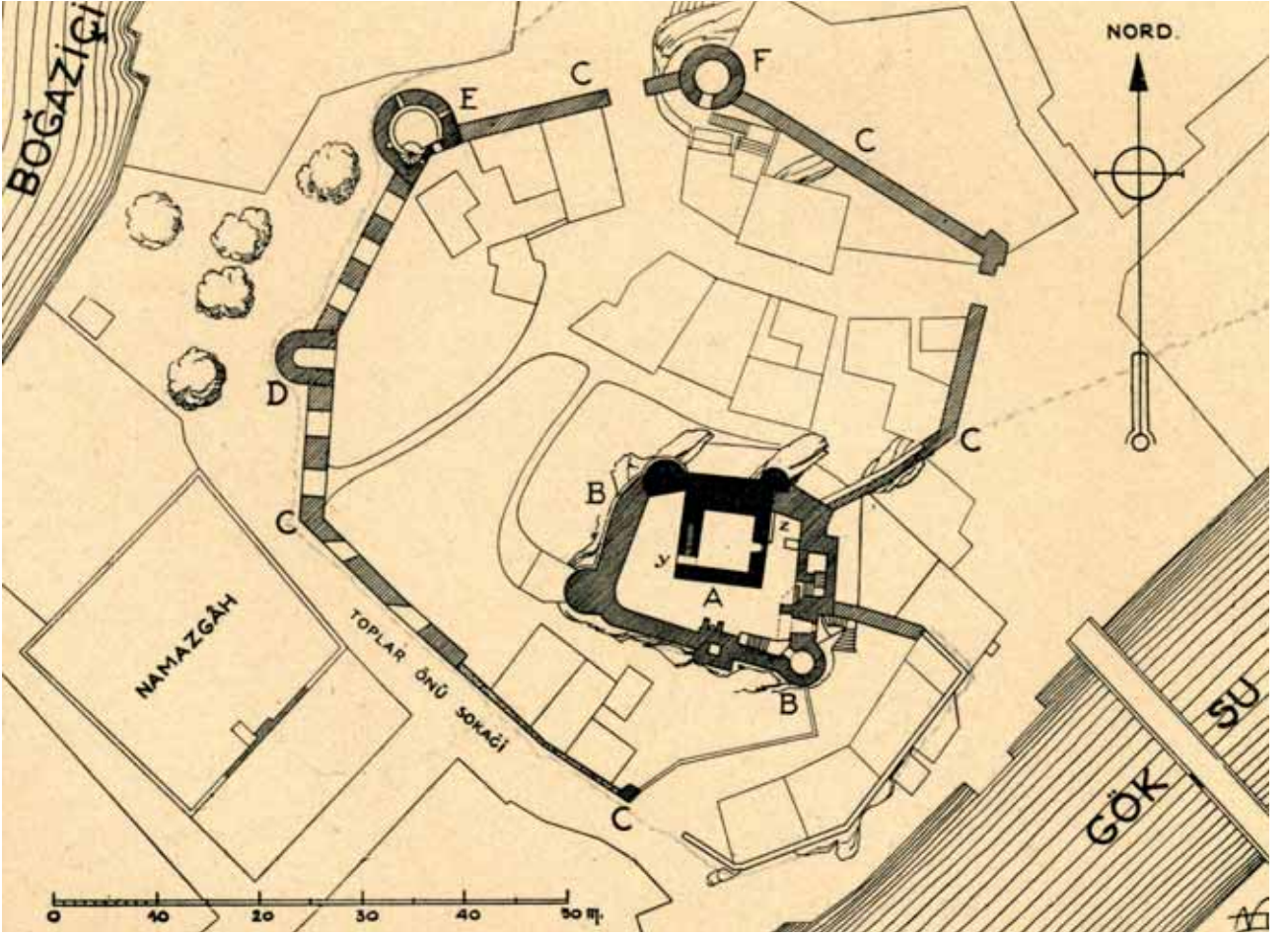
Vasilaki Kargopoulo, 1875



XVII. yüzyılın sonlarına doğru bölgeyi gezen Eremya Çelebi Kömürciyan, Anadolu Hisarı yerleşmesinin tümüyle Türklerden oluştuğunu söylemenin dışında hisar ile ilgili herhangi bir bilgi vermez. Yüz yılı aşkın bir süre sonra İnciciyan'da Anadolu Hisarı'ndan hemen hemen aynı sözlerle bahseder. 1830'lu yıllarda çeşitli İstanbul görünümleri çizen Thomas Allom'un, yayımladığı albümdeki metinleri yazan Robert Walsh, gerek Anadolu Hisarı'nın gerekse Rumeli Hisarı'nın zaman içinde ihmaller nedeniyle birer harabeye döndüğünden söz eder.

Allom'un çizdiği gravürde Anadolu Hisarı'nın askerî önemini kaybettiğini hisarın büyük oranda harap olduğu, ana yapı ve burçların üzerindeki kurşun kaplı külahların artık olmadığı görülmektedir. Buna karşın Pertusier'in kitabında yer alan gravürleri çizen ve 1796-1827 tarihleri arasında İstanbul'da bulunan Préalau'un desenlerinde gerek hisarın gerekse hisarpeçenin burçlarının üzerinde kurşun külahlar bulunmaktadır. John Lewis tarafından çizilen 1837 tarihli bir gravürde ise gerek hisarın gerekse hisarpeçe burçlarının üzerinde kurşun kaplı külahlar görülmektedir.

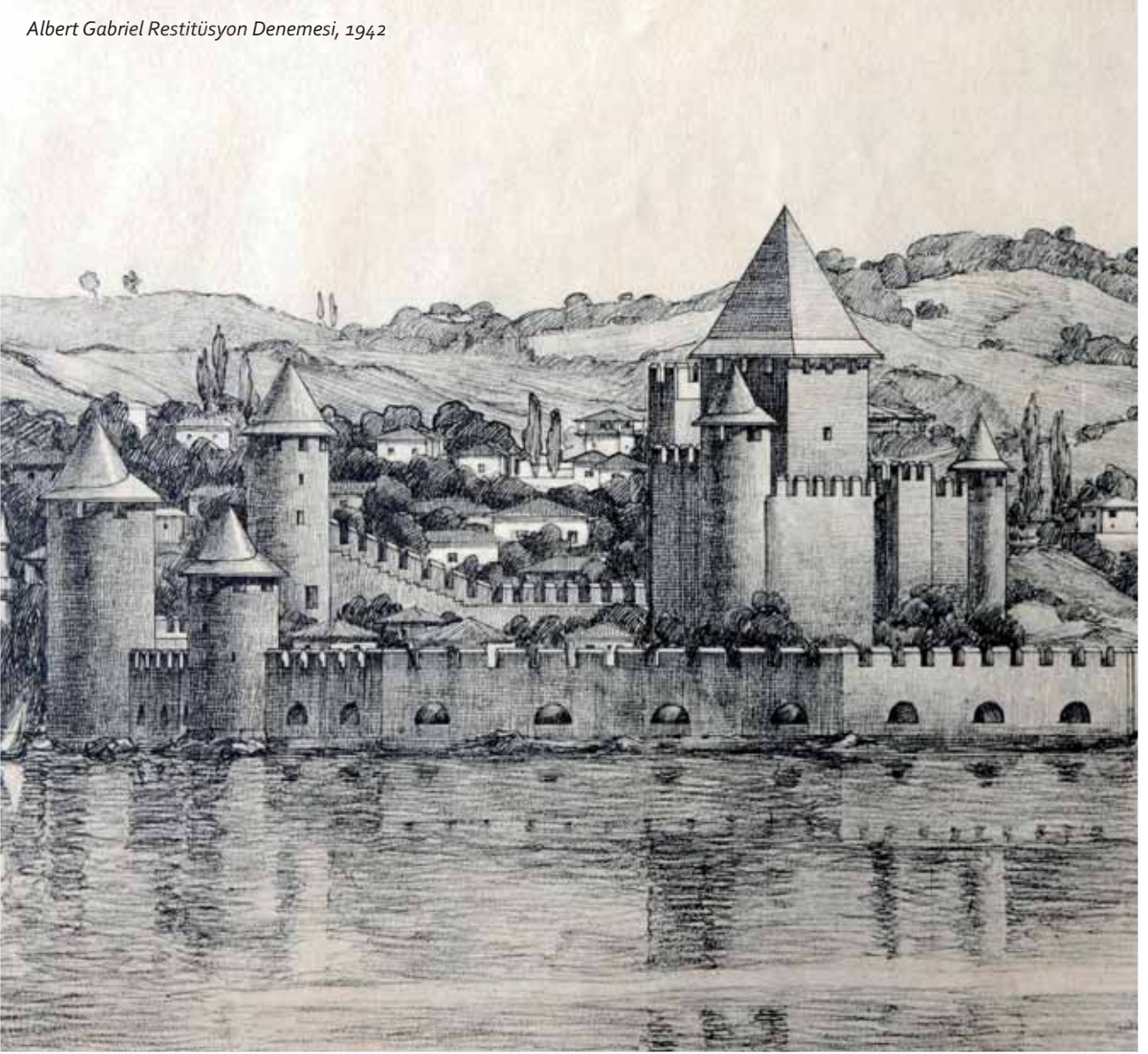




Anadolu Hisarı'nı Orijinal Vaziyet Planı

Bu gravürlerden hangisi gerçeği yansıtmaktadır? Muhtemelen XVIII. yüzyılın en geç XIX. yüzyılın başlarında yok olan külahlar bazı çizimler tarafından daha önceki dönemlerde çizilen görüntüler esas alınarak tekrarlanmış olmalı ve etkili bir görüntü elde etmek için yerinde olmamasına rağmen kurşun külahlar varmış gibi çizilmiş olmalıdır. Büyük bir olasılıkla XIX. yüzyılın başında meydana gelen bir yangın veya kurşunlarına ihtiyaç duyulduğu için yapılan bir yıkım sonrası külahlarını kaybeden hisar, ilk görünümünden büyük oranda uzaklaşmıştır. Fatih Sultan Mehmed'in, Anadolu Hisarı'nın kuzeyinde, günümüz iskele meydanında, denize nâzır bir cami yaptırdığı bilinmektedir. Ayvansarâyî'nin bu caminin fevkani olduğunu söylemesine karşın H. 1026/1617 tarihinde Nev'izâde Atâî'nin kaleme aldığı "*Hamse-i Atâî*"deki bir minyatürde görülen cami, tek minareli ve tahtâni bir görünümündedir. Önünde bir namazgah sofasına benzer alçak bir duvarla çevrili çimenlik bir alanın da görüldüğü bu minyatürde, hisar ve hisarpeçe burçlarının üzerinde kurşun külahlar bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu arada hisarpeçenin

içinde üzerleri kiremit örtülü çok sayıda yapı da yer almaktadır. Caminin üzerinin kubbe mi, yoksa kırma çatıyla mı örtülü olduğu anlaşılmamasına rağmen, üzerinin kurşun örtülü olması bir padişah yapısı olduğunu göstermektedir. Muhtemelen zaman içinde harap olan yapının bilinmeyen bir tarihte yenildiğini ve bu kere fevkani olarak yapıldığını düşünmek gerekir. Bu caminin yakın geçmişi konusunda pek çok kaynakta yanlış bilgi bulunmaktadır. Söz konusu caminin 30 Ekim 1878 günü meydana gelen yangın sonrası, bugünkü yerinde Sultan II. Abdülhamid tarafından yeniden inşa edildiği söylenmesine karşın, 1890-1900 tarihli çok sayıda fotoğrafta caminin bu kere fevkani, ancak kırma çatılı olarak eski yerinde, yani iskele meydanında yapıldığı görülmektedir. Caminin yeni yerinde inşa tarihi çok daha sonra olup, 1928 yılında yapılan Boğaziçi sahil yolu nedeniyle yapılan istimlakler sırasında yıkıldığı, ancak Sultan II. Abdülhamid döneminde yapılan camiye ait H.1301/1883-1884 tarihli kitabenin yeni camiye takılması nedeniyle böyle bir yanlışlığa düşüldüğü anlaşılmaktadır.

*Albert Gabriel Restitüsyon Denemesi, 1942*

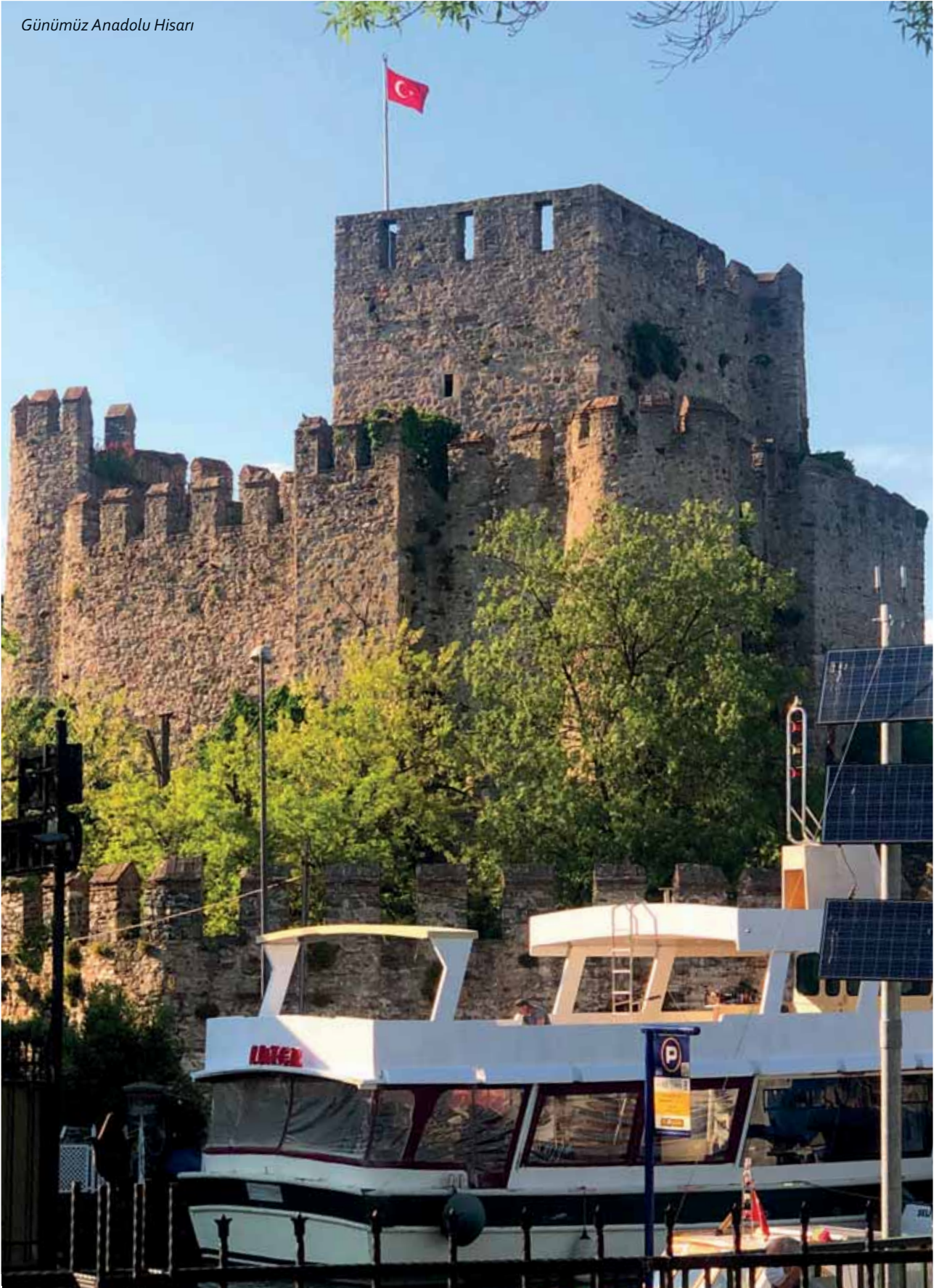
Necib Bey'in 1924 tarihli haritalarının Anadolu Hisar bölümünde söz konusu cami iskele meydanındaki yerinde bulunmaktadır. Hisarın bu kadar yakınında, hünkâr mahfili de olan bir cami olmasına rağmen, muhtemelen XVII. yüzyılda bu kere hisarın batı yönüne mihraplı ve minberli büyükçe bir namazgah da inşa edilir. Zaman içinde derenin getirdiği alüvyonlar nedeniyle dolan alanda inşa edilen bu namazgah da herhangi bir süsleme ve kitâbe yoktur.

Claude-Marie Ferrier'in 1855 yılında çektiği fotoğrafta hisarpeçenin duvarları üzerine inşa edilmiş klasik tarzda evler yer almaktadır. İki katlı olan bu evlerin alt kat pencerelerinin hisarpeçe dendanlarının boşluklarında yer aldığı görülmekte.

Pascal Sebah'ın 1865-1870, Vasilaki Kargopolu'nun 1875'de çektiği karelerde hisarpeçenin üzerinden dışa doğru eli böğründeler üzerinde taşan bu yapıların zaman zaman yenilediği veya yeniden yapıldıkları anlaşılmaktadır. Her iki fotoğrafta da hisarın önündeki alanın günümüze nazaran daha küçük olduğu ve burada tek katlı küçük bir yapı dışında herhangi bir bina bulunmadığı görülmekte.

30 Ekim 1878 günü Anadolu Hisarı iskânı büyük bir yangın felaketi ile karşılaşır. Ergin'e göre on iki hanenin yandığı bu yangın muhtemelen iskele meydanındaki bir yapıdan başlamış olup, cami ve devamındaki yapılardan sonra hisarpeçe üzerinde yer alan konutların yok olmasına neden olur.

*Günümüz Anadolu Hisarı*





Anadolu Hisar iskânı ile Hisar'ı etkileyen en büyük olumsuz girişim Emin Erkul'un İstanbul Belediye Başkanı (8 Haziran 1924-12 Ekim 1928) olduğu dönemde inşasına başlanan Boğaz sahil yolu nedeniyle yapılan istimlakler ve hisarın içinden geçen yolun genişletilmesidir. Muhtemelen 1878 yılında meydana gelen yangın sonrası Göksu Deresi'nin başlangıcına bir ahşap köprü yapılır. Bu köprüden geçen ve devamında hisarın yanındaki sokaktan

iskele meydanına ulaşan dar sokağın genişletilmesi sonucu hisarpeçenin bir bölümü ile iskele meydanında, içlerinde camide olan bazı yapıların yıkılmasına yol açar.

Bundan böyle iskele meydanı çevresinde kümeleşen iskânın ortasından geçen yoğun bir taşıt trafiği oluşacaktır. Hisarpeçe üzerindeki son ahşap yapı da 1971 yılında vuku bulan bir yangında yanar. İstanbul'un Fethi'nin 500. yıl dönümü olan 1953 yılı

Anadolu Hisarı Canlandırma



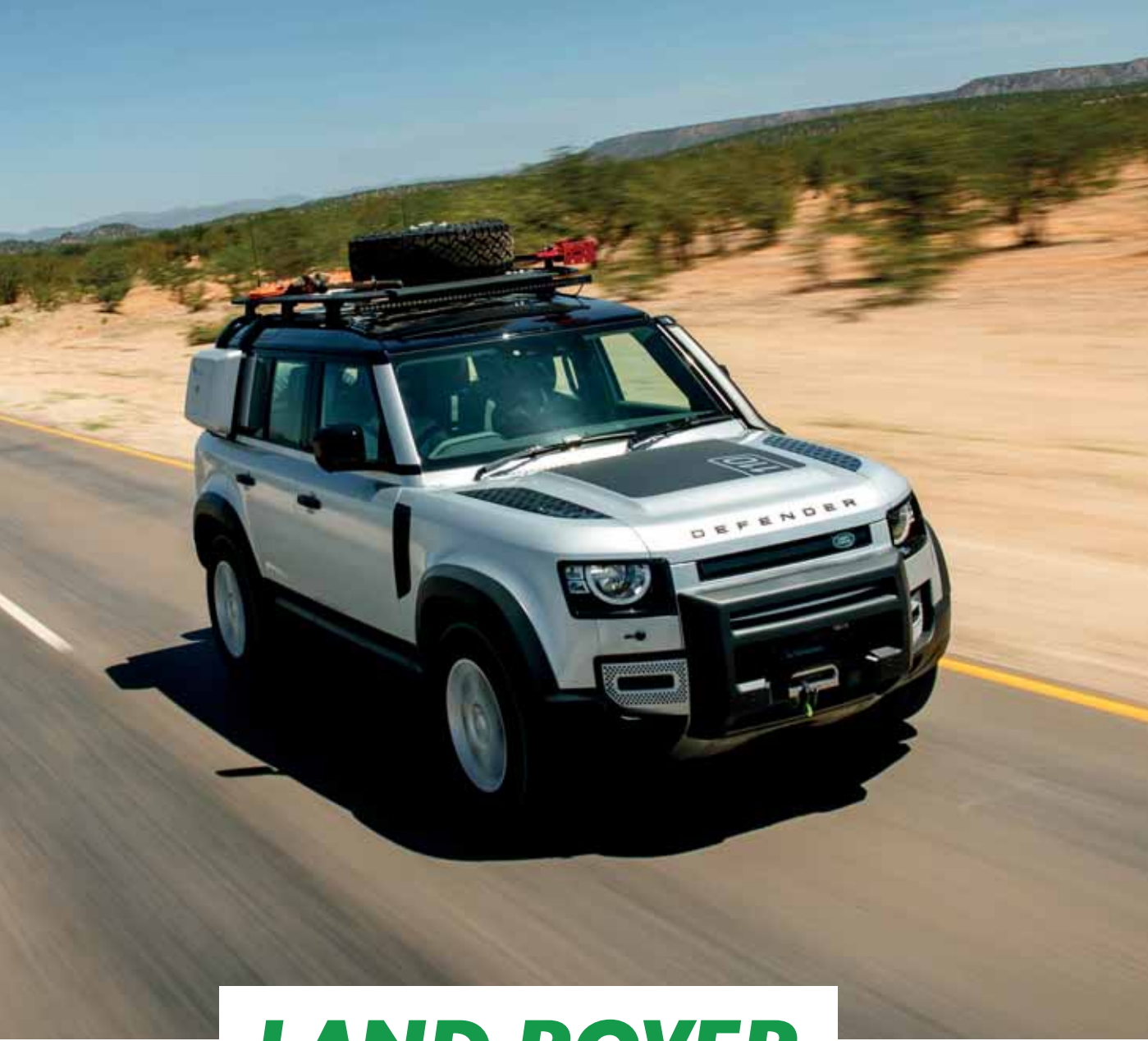
İnada hisarın onarımı ve yeni bir fonksiyona kavuşturulması için bazı çalışmalar yapılırsa da herhangi bir neticeye ulaşılmaz.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru hisarın önünde giderek büyüyen ve muhtemelen bir bölümü doldurulan alanda çeşitli boyutta yalılar ve yapılar yapılmaya başlanır. Yeni yapılan bu binalar büyük oranda hisarın görüntüsünü etkilemektedir.

Ancak yine de bütün bu karmaşa içinde hisar varlığını belli etmektedir. Bir dönem hisarın içinden geçen yolun kapatılması ve derenin içine doğru başka bir güzergâhtan, mezarlığın bir bölümünün altından geçirilecek bir tünel ile Boğaz yolu bağlantısının sağlanması gündeme gelirse de çok rağbet görmez ve unutulur. Bu kere biz Anadolu Hisarı'nın restore edilerek bir bütün haline getirilmesi, kule ve burçlarının kurşun külahlarının inşası, beden

duvarlarının badana ile boyanmasını öneren bir çalışma yaptık, umarım bu canlandırmalar hisarın görkemini bize bir kere daha hatırlatır.

Anadolu Hisarı bizim bu şehirde inşa ettiğimiz ilk yapıdır. Bu şehirde yaşayanlar için çok önemli ve değer verilmesi gereken bir anıt olması gerekir. Bu yapının ihmal edilmesi ya da günümüzde olduğu gibi kaderine terk edilmesi kabul edilebilir bir durum değildir. En kısa süre içinde ilgili kurumların Kültür ve Turizm Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin konuyla ilgilenmelerini ve geçmişti altı yüz yılı aşan bu yapının şehrimiz için önemli bir anıt olarak varlığını sürdürmesine yardımcı olmalarını dilerim. Son günlerde yazdığım bir yazıda belirttiğim gibi; *"...ne yazık ki neye malik olduğunun farkında olmayan insanlar için malik olduklarının da bir değeri olmuyor."*



# LAND ROVER DEFENDER

◆ Tuğrul Katkak / [tugrulkatkak@gmail.com](mailto:tugrulkatkak@gmail.com) 🌐 Land Rover Arşivi

Arazi araçlarının şahı Land Rover Defender, uzun bir aradan sonra kabuk değişti. Dünyanın dört bir yanındaki ordu, polis, itfaiye, ambulans ve arama kurtarma güçlerinin on yıllardır vazgeçemediği Klasik Defender'ın halefi; atasının mirasını hak etmiş mi? Buyurun birlikte görelim.

Altmış yedi yıl boyunca iki milyondan fazla satan klasik Defender'ın üretimi, 2016 yılında sonlandı. Yenilenen Defender ise üç yıl sonra, 2019 yılının Eylül ayında Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Slovakya'da bulunan bir fabrikada üretilen yeni Defender, 2020 yılının başlarında "110" modeliyle satışa çıktı. Aslında "110" ismi Klasik Defender'dan geliyor. Klasik Defender'ın 110 modeli, aks mesafesi 110 inç olduğu için bu ismi alırken; 5-kapılı yeni Defender 110'un aks mesafesi ise 120 inç olmuş. 2020'nin sonlarına doğru ise 3-kapılı bir yeni Defender piyasaya sunulacak. Bu modele de yine Klasik Defender'a gönderme olarak "90" ismi verilmiş. Gelgele-

lim, yeni Defender 90'ın aks mesafesi de 100 inç uzunluğunda. Yine de Land Rover'ın tarihine sahip çıkma çabası takdire şayan. Peki Land Rover, tarihine sadece isim koyarak mı sahip çıkmaya çalışmış, yoksa yeni Defender, üzerine konduğu mirası hak edebilecek seviyede mi? Dilerseniz önce teknik özelliklerden başlayalım. Türkiye'de sadece tek bir motor seçeneği ile satışa sunulan yeni Defender, D240 isimli 2.0 litrelik sıralı 4 silindirli turbodizel motoru ile 240 beygir güç üretiyor. 2.3 ton ağırlığa sahip araç, sıfırdan 100 km/s hıza 9.1 saniyede çıkabiliyor. 5 metre uzunluğunda, 2.1 metre genişliğindeki aracın yüksekliği de neredeyse 2 metre.





Devasa boyutlardaki bu canavarın dış görünümü oldukça modern olmakla birlikte, dizayn hatları ile ikonlaşmış klasik Defender'ı da hatırlatıyor. Tüm donanım seçeneklerinde standart bulunan havalı süspansiyon, aracın hem asfalt hem de arazideki sürüşüne son derece olumlu katkıda bulunmuş. Aracın asfalt performansı şaşılabilecek düzeyde konforlu ve derli toplu. Uzun süspansiyon aralığı sayesinde yoldaki çukur veya tümseklerle karşı yumuşak tepkiler verip, sarsıntıları sürücü ve yolculara asla yansıtmıyor. Kabin içi gürültü ise yok denecek kadar az. Ne motor ne rüzgar ne de tekerlek sesini duyabilmeniz mümkün. Tabii arazi lastiği

tercih ederseniz bir miktar gürültü olacaktır. 8-ileri otomatik vitesi gayet başarılı, vites geçişlerini de hissetmiyorsunuz. Yeni Defender'ın 100 km/s hıza kadar gaz tepkisi, 2.3 ton ağırlığına rağmen gayet seri. 100 km/s'den sonra ise aracın ne kadar ağır olduğunu ara hızlanmalarda hatırlıyorsunuz. Bu durum yine de uzun otoban yolculuklarında sürücüsünü üzmeyecektir. Asfaltta tam bir beyefendi gibi davranan Yeni Defender, araziye çıkınca bambaşka bir yüzünü gösteriyor. İster çamur, ister kum, ister kar, isterse de toprak zeminde olsun; sürücüsüne keyifli anlar yaşatan yeni Defender, sanki kendi kendine ilerliyor!







Bu yüksek arazi performansını kalkış kontrol ve patinaj önleme sistemlerine, düşük hızlardaki hassas ve yumuşak gaz tepkilerine ve araç altındaki kameralara borçlu. Tabii Land Rover'ın alanındaki lider off-road tecrübesini de yadsımamak gerek. Çok geniş ve ferah bir iç kabine sahip aracın endüstriyel iç tasarım dili, yeni Defender'ın maceracı ruhunu çok iyi yansıtmış. Sade ve gösterişsiz olmasına rağmen sürücü ve yolculara güçlü, şık ve lüks bir atmosfer sunuyor. Hayalet kadran bulunan konsolda bir de 10 inçlik dokunmatik ekran mev-

cut. Türkiye'de dört farklı donanım seçeneği ile satılan yeni Defender'ın baz modeli Ağustos 2020 itibarı ile 1.2 milyon Türk Lirası. Klasik Defender kadar dayanıklı, güçlü ve becerikli olan yeni Defender, sefeline kıyasla asfaltta çok daha konforlu ve kullanışlı. Arazi yetenekleri o kadar iyi ki, bu aracı satın alıp asfalttan hiç çıkmamak gerçekten yazık olur. Land Rover Defender geleneğinin bir parçası olmak ve kendini ara sıra maceracı hissetmek isteyen sürücüleri asla üzmeyecek bir şaheserle karşı karşıyayız.



## DÜNDEDEN BUGÜNE TURİNG ARMALARI

◆ Ömer Kırkpınar / [omerkirkpinar@hotmail.com](mailto:omerkirkpinar@hotmail.com)

Otomobilin icadı ile birlikte insanoğlunun seyahat etme özlemi de zamanla tutkuya dönüştü. 1800'lü yılların son çeyreği ile 1900'lü yılların başında birbiri ardına kurulan otomobil kulüpleri, işte bu tutkunun gizli kahramanlarını yarattı. Üyesi olduğu otomobil kulüplerinin amblemlerini aracına sabitlemeyi düşleyen gezginler, otomobillerinin radyatör panjurlarına takılan bu sevimli metallerin, bir gün meraklısına ilham kaynağı olacağını nereden bilebilirdi.





Koleksiyonerlerin tutkusu haline gelen otomobil rozetlerinin en ilgi çekenlerinden birisi de Türkiye Turing ve Otomobil Kurumunun ay-yıldızlı logosunu içeren rozeti veya kulüp arması.

Öyle ki; dünyada bu konuda yayınlanmış en kapsamlı tek eser olan "The World of Car Badges" adlı katalogta, Kurumumuzun otomobil rozeti de yer alıyor. Dünyadaki klasik otomobil meraklılarının büyük ilgi duyduğu ve radyatör panjurlarına takmak için önemli bir arayış içine girdikleri, İtalya (Milano) yapımı ay-yıldızlı otomobil rozeti, koleksiyonerlerin de en değerli parçalarından birisi. 1960'lı yılların sonlarında üretilen 90 mm çapında sarı pirinç üzerine transparan sıcak mine oturtulmuş olan otomobil arması (rozeti) emsallerinden çok daha farklı ve o denli de güzel.

Ancak katalogta yer alan bu rozetten önce Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun İspanya'da yaptırdığı 1940'lı yılların son çeyreğine rastlayan bir otomobil rozeti var. O da radyatör panjuru takılıyor, ama sonra üretilenden daha küçük ebatta. 75 mm çapında, pirinç üzerine sıcak mine ay-yıldız işlenmiş olan bu rozetin radyatör panjuru bağlantısı, arkasında sabit iki somun ile gerçekleştirilmiş.

Kısaca Kurumumuz için, bugüne kadar (önce İspanya'da, daha sonra İtalya "Milano"da) üretilmiş iki versiyonu var. Her ikisi de günümüzde, değerli bir koleksiyon parçası olarak kabul ediliyor.

Amerika Birleşik Devletleri ve Batı Avrupa ülkelerinde kurulan otomobil kulüpleri, bir yandan otomobille geziyi teşvik edici unsurları hayata geçirirken, diğer taraftan, radyatör önündeki panjura monte edilen "kendi kulüp amblemleri/armalarının (Car Badges)", koleksiyoner yaratmadaki rolünü üslendi.

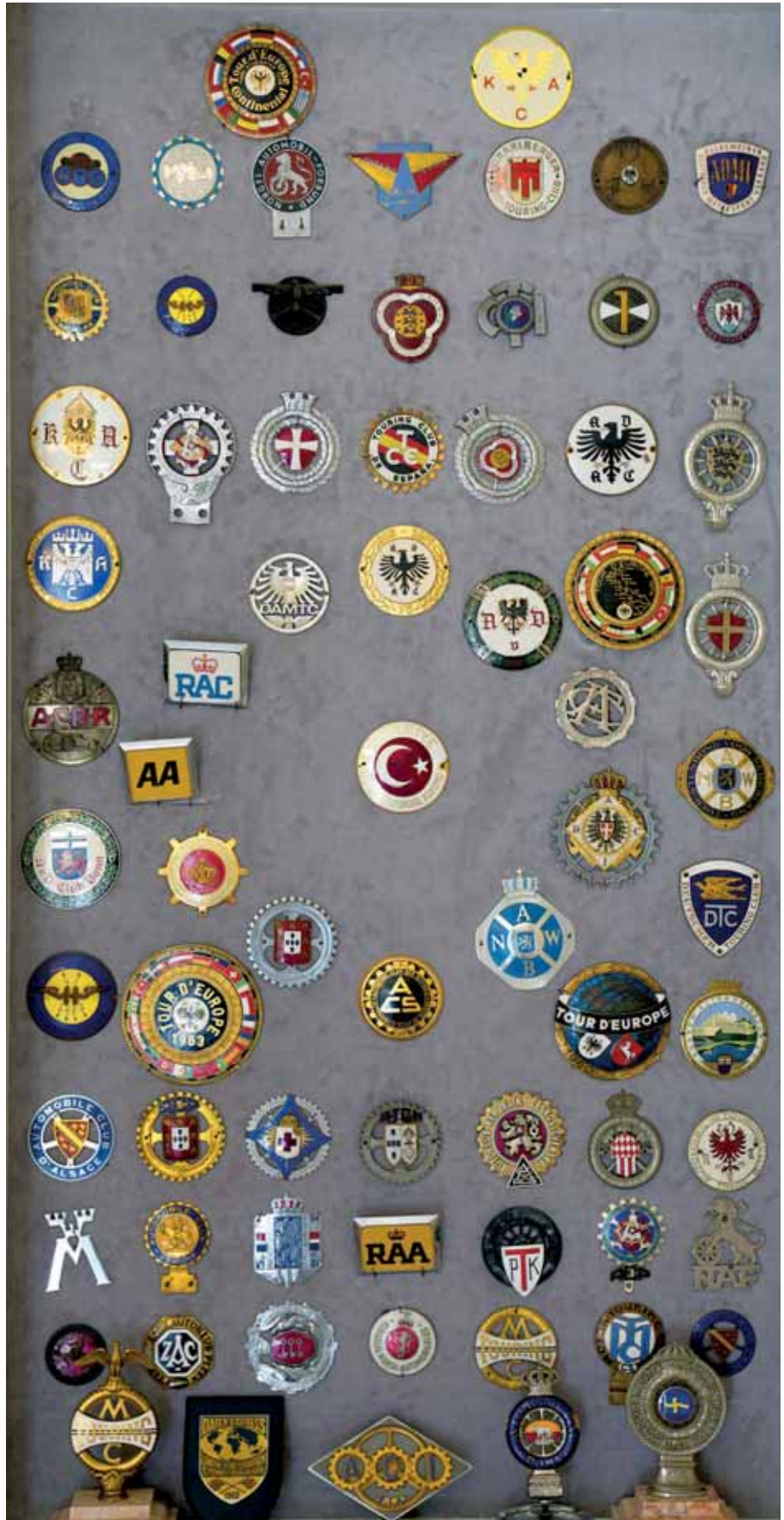




Otomobil kulüplerinin çoğalmasıyla birlikte, hepsi birer sanat harikası olan ve önemli bölümü el işçiliği ile üretilen "Otomobil Kulüpleri" arma, amblem veya rozetleri, bugün koleksiyonerlerin baş tacı olmayı sürdürüyor. Otomobille turizm/ gezi, tur anlamına gelen Touring (Turing) adını taşıyan kulüpler ile diğer ülke otomobil kulüplerinin varlığının artması, dünyada hem gezi emniyetinin (teknik) sağlanması hem de yol gösterici olması bakımından büyük önem taşımaya başladı. Bugün, bu kulüplerin vazgeçilmez ve tartışmasız hizmetleri sayesinde otomobilleri ile seyahat edenlerin en büyük destekçisi olmaya devam ediyor. Üstelik bağlı buldukları uluslararası kuruluşlar, - "Ligue Internationale des Associations Touristes" (LIAT) (1898). Daha sonra adı, "Alliance Internationale de Tourisme" (AIT) olarak değişti (1919) ve "Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus" (AIACR) (1904). Bu kuruluşun da adı "Federation Internationale de l'Automobile" (FIA) olarak değişikliğe uğradı (1946). Bundan 97 yıl önce "Türk Seyyahin Cemiyeti" adı ile kurulan ve dolayısıyla Cumhuriyet ile yaşıt "Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu" (TTOK) da bu uluslararası iki kuruluşun (AIT-FIA) üyesi.

Verdiğim bu özet bilgiler, otomobil kulüplerinin yapılarını tanımlamaya yardımcı olurken, bu kulüplerin de hangi uluslararası kuruluşlara karşı sorumlu olduğunun bilinmesi açısından büyük önem taşıyor.

Bir yandan otomobil kulüpleri kurulurken, diğer taraftan bu kulüpleri tanıttıcı arma, amblem ya da rozetlerin üretimine de hız verildi. Yukarıda da belirttiğim gibi, özellikle radyatör panjurları, söz konusu otomobilin destek gördüğü veya üye olduğu kulüplerin tanıtımı bakımından da en uygun yer olarak seçildi. Otomobil kulüpleri kuruldukları tarihlerden itibaren çeşitli evrelerden geçti. Amblemleri de buna paralel olarak değişikliklere uğradı. Nikel, krom, alüminyum, döküm ve pirinç olarak üretilen amblemlerin dizaynları veya grafik çalışmaları, ülkelerin ya da buldukları şehrin çizgilerini taşıırken, zeminleri genellikle sıcak mine, soğuk mine ve boyama teknikleri ile renklendirildi. Amblemlerde en dikkat çeken unsur, bir otomobili çağrıştıran özelliklerin yer almasına özen gösterilmeydi. Bir direksiyon simidi, bir jant ve telleri ile kapağı, iki tarafa açılmış kanat ve benzeri motifler, temsili motor dişlisi ve özenle iç içe geçmiş söz konusu kulübün isminin baş harflerini içeren çalışma, materyali oluşturan unsurların başında geliyor.



## TURING'DE EĞİTİM

◆ **Abdülhamit Beşir** / [abdulhamit.1876@hotmail.com](mailto:abdulhamit.1876@hotmail.com)

Karantina müddetince evlerimize çekilip öğrencilerimize özlem duyduğumuz günler geride kaldı. 22 Temmuz 2020 itibariyle TTOK olarak öğrencilerimizle yeniden buluşmanın kıvancı içerisindeyiz. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, istikbalimizin teminatı olan gençlerimizi kültürel, sosyal ve sanatsal alanlarda ufku geniş insanlar olarak yetiştirmek gayesiyle çeşitli projeler yürütmektedir. Bunlardan birisi de şüphesiz öğrencilerimizi akademik yaşamlarında destekleyecek olan eğitim ve etüt çalışmalarımızdır. Yaz döneminde de yıl içerisinde olduğu gibi öğrencilerimizin talepleri doğrultu-

sunda eğitimlerimizi sürdürmekteyiz. Elbette tüm eğitim ve etüt çalışmalarımızı içerisinde bulunduğumuz sıhhi durumu göz önünde bulundurarak planlamaktayız. Eğitimlerimizin sıhhat içerisinde yürütülmesi maksadıyla her gün kurum girişinde ateş ölçümü yapılmıştır. Ayrıca öğretmenlerimize ve öğrencilerimize kurum ile derslik girişlerinde maske-dezenfektan temin edilmiştir. Bununla birlikte periyodik olarak ders materyallerimiz ve dersliklerimiz dezenfekte edilmiştir. Tüm çalışan, öğretmen ve öğrencilerimize kurum içinde maske kullanımı zorunluluğu getirilmiştir.





Sınıf yerleşim planları hızızsıhha tedbirlerine uygun olarak fiziki mesafeye göre yeniden tanzim edilmiştir. Ders saatlerinin belirlenmesinde toplu taşıma araçlarının yoğunluğunun en az olduğu zaman dilimi göz önünde bulundurularak, eğitimlerimize devam edecek öğrencilerimizin en az etkileşim ile Kurumumuza ulaşmaları amaçlanmıştır. İkramlarımız içinde yeni düzenlemelere gidilmiş ve eğitimler müddetince paketlenmiş ikramların servisine özen gösterilmiştir.

Hafta içi eğitimleri ELTS (Uluslararası İngiliz Dili Test Sistemi), YDS (Yabancı Dil Sınavı) ve İngilizce B1 kursları olarak düzenlenmiştir. Ders materyallerinin Kurumumuz tarafından temin edildiği bu derslerde öğrenci sayımız da tedbirler gereği önceki dönemlere nazaran sınırlı tutulmuştur. Öğrencilerimiz ders aralarında fiziki mesafelerini muhafaza ederek teneffüs etmekte ve karantina müddetince mahrum oldukları sosyal hayatı, tedbirler ile birlikte yaşamaktadırlar.



## TÜRİNG'DE İMAR ÇALIŞMALARI

◆ **Y. Bilgehan Karapınar** / [yunusbilgehan@hotmail.com](mailto:yunusbilgehan@hotmail.com)

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu 1994 yılında, 30 yıldır ikamet ettiği Şişli'deki genel merkezinden, artan trafik sorunu ve müşterilerinin otopark ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla taşınmak zorunda kalmıştır. Kurumun yeni merkezi, Büyükdere yolunun TEM Otoyolu'na bakan cephesindeki 10 dönümlük arazi üzerine kurulan müstakil binalar olmuştur. Başlangıçta bu arazi, Turing'in otoyollar ve köprüler üzerinde sürdürdüğü yol yardım servisi için bir üs olarak kullanılmıştır. Bu hizmetin sona ermesiyle binalara ofis fonksiyonu verilmiş ve çeşitli çevre düzenlemeleri yapılarak genel merkez olarak kullanılmaya başlanmıştır. Triptik ve sigorta işlemleri için yerli-yabancı müşterilerini Seyrantepe Genel Merkezi'nde ağırlayan Turing, çeşitli kültür-sanat faaliyetleri ve sosyal sorumluluk projelerine de destek vermektedir. Bu çerçevede üyeleri, öğrencileri, kursiyerleri ve misafirlerine kurum merkezinde ev sahipliği yapmaktadır.







Turing'in Seyrantepe'deki merkezinde toplam 460 metre uzunluğunda çift taraflı yol bulunmaktadır. Yıllar içerisinde asfalt yolda oluşan lokal deformasyonlar, çökmeler ve derin çatlaklar zeminde yapısal ve estetik sorunlara yol açmıştır. Yolun bazı bölgelerinde ağır taşıt yüklerinden kaynaklanan göçmeler-

den dolayı drenaj problemleri ortaya çıkmış, özellikle yağmurlu hava koşullarında oluşan su birikintileri, mevcut yolun yayalar tarafından kullanımını zorlaştırmıştır. Tüm bu aksaklıkların giderilmesi için haziran ayında başlayan yenileme çalışmaları iki aylık süren titiz bir çalışma sonucunda tamamlanmıştır.





Yenileme faaliyetleri; bordür taşı imalatı ve beton uygulaması olmak üzere iki aşamadan meydana gelmiştir. Ayrıca yağmur suyunun tahliyesi için belirli noktalara kanallar açılarak demir mazgallar da koyulmuştur. Çekme ve basınç dayanımı yüksek olması nedeniyle betonarme sistem tercih edilmiştir. Öncelikle estetik ve yapısal özelliğini kaybetmiş eski bordürler sökülüştür. Ardından mevcut asfalt kaldırılarak önceden dökülmüş olan beton zemine ulaşılmıştır. Zemin temizlendikten sonra 50x15x10 ölçülerindeki granit bordür taşları her iki yolda karşılıklı olarak terazili bir şekilde yerleştirilmiştir.





Zemine hasır donatılar serildikten sonra beton dökümüne geçilmiştir. İmalat boyunca 20-25 cm yüksekliğinde C30 sınıfı beton kullanılmıştır. Döküm işinden sonra betonun sertleşmesi beklenmiş ve dekoratif taş motifli kalıplar serilerek baskı imalatına geçilmiştir. Yolların yanı sıra kampüs içerisinde

bulunan binaların çevresindeki bordür taşları da granit bordürlerle yenilenmiştir. Yenilenen yolları ile misafirlerini ağırlamaya devam eden Turing Genel Merkezi, pandemi koşullarına uygun olarak alınan tedbirlerle faaliyetlerini sürdürmektedir.

**Page 1 | PRESENTATION****Dr. Bülent Katkak  
TTOK President**

Dear Members and Readers,

As I presented in the 402nd issue of our magazine published in June, within the scope of the measures taken to cope with the Covid-19 pandemic that affected our country as well as the whole world, all of our education, training, culture, art, travel programs had been suspended as of March 15. Yet we were still optimistic that we could hold our summer courses, which accommodated around 350 students last year. Unfortunately, our summer courses, which we announced in accordance with the new rules recommended by our occupational health and safety experts, were held in 3 classes with a total of 43 students. We are grateful for this and we continue our hope for the upcoming period. We will see what God's intention is for the future.

The first institution that comes to mind regarding automobiles in our country, our Club has always broken grounds with many activities from driving guides to road maps, from road construction to marking, automobile races and rally organizations since its establishment in 1923 by Reşit Saffet Atabinen and his friends, whom we remember with mercy and gratitude. Touring Club, which has been a member of FIA since 1937, still continues to issue the driving license and triptych documents valid for international travel. As our institution is leaving behind its 97th year serving the public benefit, we are introducing a series of three books that tell the adventure of the automobile in our country, which will be important resources in the field. The first work, which was prepared by scanning sources such as archives, press and memoirs, was enriched with visual materials. While we are delighted to deliver the first book of the series, "The Automobile in Ottoman Istanbul," we are already giving you the good news that the other two books will be ready for our readers in the coming months.

The work emerged thanks to the meticulous efforts of several esteemed academicians. Here, we would like to thank the editors of the book, Prof. Dr. Erhan Afyoncu and Dr. Coşkun Yılmaz, and its authors, Prof. Dr. Vahdettin Engin, Prof. Dr. Kemalettin Kuzucu, Prof. Dr. Turhan Kaşar, Assoc. Prof. Dr. Uğur Demir, Assoc. Prof. Dr. Ahmet Önal and all others who contributed. We are pleased to present this valuable resource for our cultural history to you, our valuable members and readers.

This issue of our magazine also includes interviews with our senior members. Ms. Eser Teker, born in 1933, and Prof. Dr. Erdoğan Şuhubi, born in 1934, were interviewed by Tülay Taşdemir. I hope you will enjoy reading their enlightening conversations. I thank them for their sincerity and hospitality and wish them healthy and long lives.

I wish you will enjoy the 403rd issue of our magazine and read it with interest, love and appreciation. I hereby extend my deepest feelings of love and respect to you all.

**Page 4 | COVER****Automobile in Ottoman Istanbul book**

The book *Automobile in Ottoman Istanbul* consists of five chapters titled "Roads and Transportation in Istanbul before the Ottoman Empire," "Land Transportation in Istanbul from Conquest to Reform," "Land Transportation in Istanbul Before Automobiles," "The Beginning of Automobile History in the World" and "History of the Automobile in the Ottoman Empire, Ottoman Period."

The first chapter addresses transportation networks in Eastern Rome (Byzantine) and the vehicles used, the second part addresses the roads and various cars used in transportation in Istanbul from the Conquest to the Reform; the third chapter addresses the omnibus, horse-drawn tram, suburban train and electric trams used in land transportation from the Reform era to the arrival of the automobile. In the fourth part, a brief information is given about the emergence of various brands of automobiles after the emergence of the idea of automobile in the world and its recognition in the global market. In the last part, an automobile history based in Istanbul is discussed. Many topics from tire dealers to gas stations, from mechanics to bargainners, from taxis to minibuses, from drivers to automobile accidents were explained. In addition, information was given about bicycles, trams, omnibuses, buses and pedestrians. Many issues such as how to get on and off the car, which was a new concept, how to act around other transportation means in traffic, what to learn about before driving the car and similar information was shared.



**Berat**

Built in 1828 in the city square of Berat, the museum city with a population of 170 thousand and the fourth largest city of Albania, the Bachelors Mosque, also known as the Süleyman Pasha Mosque, welcomes you with its handcrafted decoration. Sultan Beyazıt II Mosque, built in 1492, attracts attention with its architectural beauty and its congregation composed of mostly young people. Sheikh Hasan Halveti Dervish Lodge is also in good condition.

After seeing the dervish lodge and the madrasa, we perform the Friday prayer in Beyazıt Mosque. Then we start walking in the bazaar, tasting the Albanian tray pastry at the börek shop right next to the mosque.

We arrive at the Kurşunlu Mosque. Its other name is Uzguroğlu Ahmed Bey Mosque. It was built in 1554 and is in pretty good condition. One of the districts where the original and beautiful residential architecture that highlights Berat is the Mengalem neighborhood. After hitting the slope between the dainty Berat houses and walking for a while, we pass through the olive and pine trees and reach the gate of the famous Berat Castle.

We are pleased just by walking on the cobbled streets. It is wonderful to watch the valley, through which the Osumi River flows, from the walls of the castle. In addition, there is a very large cistern close to the mosque, which was built to meet the water needs of the castle, probably dating back to the Byzantine period.

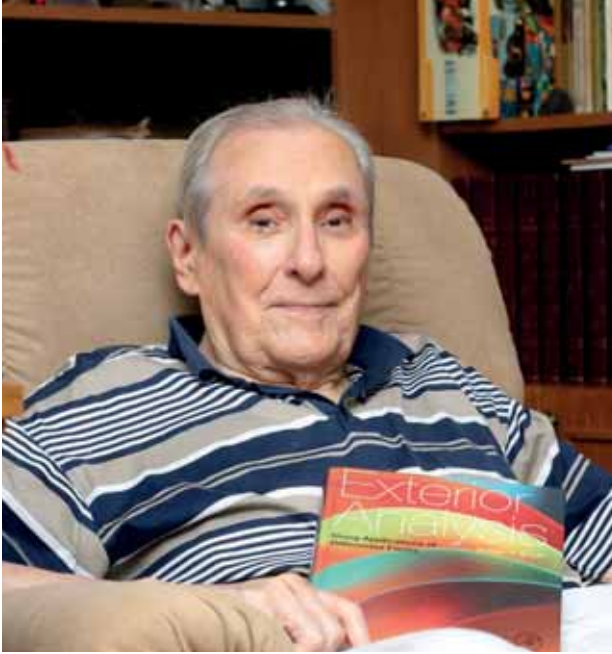
**1976 Triumph TR6 Roadster**

Triumph, which started using the independent rear suspension system (IRS) together with the TR4A model in our Museum in 1967, continued to use the balance suspension for 25% of its manufacturing for users who did not prefer this system. Much like the new rear suspension, which was often not preferred in the United States, the TR5 P.I.'s gasoline-injected engine did not attract attention in the American market. In 1965, TR5 P.I.'s TR 250 version was marketed in America. Just like TR6 P.I., TR5 P.I. was also sold with Lucas injection engine all over the world excluding America. The TR6, on the other hand, was sold with the 2498 cc. engine of the TR 250 with a twin Stromberg carburetor in the United States, which had 106 hp and 4900 rpm, displaying a lower performance, instead of a 150-horsepower 5500-rpm engine, which was capable of reducing the power to 125 hp for a comfortable ride. The injection engine allows the car to reach 96 km in 9 seconds, while the carburetor-fitted version takes the same distance in 11.5 seconds.

The TR6 was produced in 94,619 units between 1969-1976 and 8,370 units were sold as TR6 P.I. in the UK while 86,249 units were sold in other regions. As Triumph's best-selling car, this roadster has options just like the previous TRs, such as overdrive transmission, foldable 'Tonneau' PVC tarpaulin and removable metal hard top. In 1974, the front bumper was raised and rubber bumper horns were added to the TR6, which had a wooden instrument panel and was covered with furry woven carpet. The last TR6 was manufactured on July 15, 1976. It was then replaced by Harris Mann's unique design, TR7.



Page 26 | INTERVIEW

**Prof. Dr. Erdoğan Şuhubi****Could you tell us about yourself?**

I graduated from ITU Faculty of Civil Engineering in 1956. Then I started working as an assistant in the Technical Mechanics and General Strength department of the same faculty. I got my doctorate in 1959. I did research in Purdue University in the United States between 1962-64. I became an associate professor in 1964. Between 1968 and 1970, I worked as a visiting professor at the Department of Aerospace and Mechanical Sciences at Princeton University. I became a professor at ITU Faculty of Civil Engineering. Later, in addition to my position at ITU, I acted as the head of the Applied Mathematics department of TUBITAK Marmara Research Institute, the director of the Basic Sciences Research Institute and the head of the Gebze Research Center. I won the TUBITAK Science Award in 1976. I have more than 100 scientific articles, research reports and seminar notes, most of which were published abroad. I have 6 books in Turkish and 3 in English.

**Why do you think mathematics is a science that most people find intimidating?**

Mathematics is a rational science. It is necessary to know the logic that's in play there. You cannot remember hundreds of formulas, but when you look at incidents from the frame of logic, you can easily reach the result.

**What would you like to share with our readers?**

I'm a very curious person. Without curiosity, you cannot learn anything. Curiosity and research are the source of knowledge. Education must aim to raise people who wonder and then research to learn something. However curious I might be, I am skilled at my own profession. I like classical music, theater and cinema. I read regularly every day.

Page 32 | INTERVIEW

**Nafia Eser Teker****Could you tell us about yourself?**

I was born on December 12, 1933 in Ankara. After graduating from Çamlıca Girls' High School, I entered Istanbul University Faculty of Economics. I really wanted to be a doctor, but I couldn't deny the wish of my father, who wanted me to study economics. After graduating, I started to work at İş Bank and retired from there.

**Could you tell us about your family?**

When my father was the Governor of Ağrı province, our 5th President Cevdet Sunay was working in Ağrı as well. The two of them were very good friends, and my father even gave French lessons to Cevdet Sunay. Thanks to my father's governorship, we traveled from province to province. We were establishing a new order, a new life everywhere. Leaving a city was often sad, especially when you are a child.

**What do you do now?**

I'm still working. I am 86 years old - I see too all my needs on my own and this keeps me fit. And I also have students. Also, I promised myself that I would buy a wheelchair for a person in need every year. Fortunately, I can still keep this promise. I really enjoy traveling. Music also holds a very significant place in my life.

**Finally, what would you like to share with our readers?**

Unfortunately, there is no compensation for time wasted. People remember others for what they do in life. The better we use time as long as we're alive, the more we accumulate. A life wasted has never been lived, in my opinion. I advise everyone to spend life living, not getting older.



## Gölyazı



Gölyazı is a town of Bursa's Nilüfer district and it is also known as a town of olives. The first known name of Gölyazı, which was founded on a peninsula in Uluabat Lake, is Apolyont. It is mentioned as the city of the God of Light in mythology. The residential area, which was within the borders of the Apollon Kingdom in the 6th century AD, was also an important settlement center in the Roman and Byzantine periods. The destiny of Gölyazı, with a population mostly composed of Greeks before the Republic, changed with the War of Independence. The historical ruins in the square and the marble blocks on the city walls decorated with wreath motifs attract one's attention. You can see marble block stones on the shores of Kız Island while traveling by boat.

In Gölyazı, which developed considerably in the Roman period, religious buildings came to the fore during the Byzantine period. "Deliktaş" (stone with a hole), "Taş Kapı" (stone gate), the ruins of the Temple of Apollo on Kız Island, the ruins of the ancient theater, the walls around the peninsula, the Hagios Georgios Church and the Hagios Konstantinos Monastery with ruins on the Monastery Island are the most interesting historical remains of the

region. There is also a historical mosque and a bath with an unknown date of construction in the region, which has been declared a protected area and taken under protection.

The most important symbol of Gölyazı is Weeping Plane Tree. While wandering around Gölyazı, you will come across dozens of fishing boats docked on the shore of Uluabat Lake. Be sure to take a fish-lunch break in small cute restaurants here. Make sure you take a boat tour in Gölyazı. The sunset in Gölyazı is magnificent. The most beautiful spot where you can watch the sunset is Zambak Hill. Uluabat Lake, which is a protected area and hosts the magnificent water lily flowers that give its name to the district to which it is connected, offers a different view with its misty air. The main water source feeding the lake is Mustafakemalpaşa (Kirmastı) Stream. The lake has the largest lotus bed in Turkey.

Large numbers of water birds live on the lake that can be observed during winter. Other important birds breeding in the lake include the little egret and glossy ibis. The region has one of the most productive agricultural areas of our country with its suitable climatic conditions and quality soil.

## Anatolian Fortress



*This structure, which today is mostly called the Anatolian Fortress, actually has had many names. It was named Güzelcehisar (Fair Fortress) when it was first built. During the reign of Sultan Mehmed the Conqueror, it was referred to as Yenice Kal'a (New Castle). Hoca Sadeddin Effendi called it Akça Hisar (White Fortress). For a period, it was known as Güzelhisar (Beautiful Fortress). Güzelcehisar is built on the spit where Göksu Creek joins the Bosphorus, which is made of limestone and schist layers running parallel to the stream bed. This fortress has a total of four towers, two towards the sea and two towards the land. Looking at the sections built by Sultan Mehmed the Conqueror, it is understood that a completely sea-dominated order was established, because in the previous fifty years, the surrounding regions had completely gone under Turkish domination and there was no threat*

*from the land side. Shortly after this new arrangement in the Anatolian Fortress, Istanbul was conquered on May 29, 1453 and this fortress lost function well until today. The first major repair after the construction of the Anatolian Fortress is made after the 1509 earthquake called the Little Apocalypse. After this earthquake, which caused great damage almost everywhere in Istanbul, the construction activities began on March 29, 1510, carried out by Architect Murad's son Hayreddin, and completed on June 1, 1510. It is known that Fatih Sultan Mehmed built a mosque in the north of Anatolian Fortress, in today's pier square. Towards the end of the 19th century, mansions and structures of various sizes began to be built in the area in front of the fortress, which gradually grew larger possibly due to landfill.*



## Page 60 | TEST DRIVE

**Land Rover Defender**

Production of the Classic Defender, which sold more than two million units in sixty-seven years, ended in 2016. The renewed Defender was introduced at the Frankfurt Motor Show three years later in 2019 September. The Classic Defender's 110 model is named after its 110-inch wheelbase, but the 5-door New Defender 110's wheelbase is 120 inches. Towards the end of 2020, a 3-door New Defender will be launched. This model was named as "90", again referring to the Classic Defender. New Defender, sold in Turkey with only one engine option, produces 240 horsepower with its D240 model 2.0-liter inline 4-cylinder turbodiesel engine.

The asphalt performance is quite comfortable - no noise inside the cabin. The 8-speed automatic transmission is very successful, as you do not feel the gear shifts. This is a vehicle with a very large and spacious interior cabin. Although it is simple and rustic, it offers drivers and passengers a powerful, elegant and luxurious atmosphere. As durable, powerful and resourceful as the classic Defender, the New Defender it is much more comfortable and convenient on asphalt compared to its predecessor. Its off-road capabilities are so good that it would be a shame to buy this vehicle and never get off the asphalt road. We are confronted with a masterpiece that will never upset drivers who want to be a part of the Land Rover Defender tradition and feel adventurous from time to time.



## Page 64 | TURING

**Art on Car Grilles**

One of the most interesting car badges, which has become the passion of collectors, is the crescent-and-star corporate badge of the Touring and Automobile Club of Turkey. In the catalog named "The World of Car Badges," the badge of our corporation is also included. The crescent-and-star car badge made in Italy (Milan), which is of great interest to classic car enthusiasts around the world who attach it to their car grilles, is one of the most valuable pieces loved by collectors. The car badge produced in the late 1960s is very different from its counterparts and is just as beautiful. There is an automobile badge built by Turing in Spain, coinciding with the last quarter of the 1940s. There are two versions produced for our institution (first in Spain, then in Milan, Italy), both of which are now considered a valuable collectible. Automobile clubs established in the United States and Western European countries encourage road travel on one hand, and on the other, have made it their objective to have collectors attach their "club emblems (car badges)" on the front grille of their car. With the increase in the number of automobile clubs, their club emblems, icons or badges have become works of art, most of which being hand-made unique designs.

## Page 68 | TURING

**Education at Touring Club**

In the summer, we continued our education in line with the demands of our students, as we did throughout the year. Of course, we are planning all our trainings and courses by considering the pandemic situation we are in. We take everyone's temperature at the entrance of the institution every day in order to carry out our trainings in a healthy manner. In addition, disinfectant and masks were provided to our instructors and students at the entrance of the institution and the classroom, and our course materials and classrooms were disinfected. It is obligatory for all employees, teachers and students to wear face masks within the institution. Classroom layout plans were rearranged in accordance with social distance and hygiene measures. Treats were served with a new arrangement and we took care to serve packaged treats during the trainings. Week-day trainings ELTS (International English Language Testing System), YDS (Foreign Language Exam) and English B1 courses were provided. In these courses where course materials were provided by our institution, the number of our students has been kept within certain limits compared to previous terms due to the health precautions.

## Page 70 | TURING

**Zoning Works at Touring Club**

*Touring Club hosts domestic and foreign customers at Seyrantepe Headquarters for carnet de passage and insurance transactions, and also supports various cultural and arts activities and social responsibility projects. Within this framework, it hosts its members, students, trainees and guests at the institution's headquarters. In the Seyrantepe headquarters, there is a double-sided road of 460 meters in total. Renovation works, which started in June, were completed as a result of a two-month meticulous work. The works basically consisted of two stages: Curbstone manufacturing and impressed concrete application. In addition, ducts were opened at certain points for the discharge of rainwater and iron gratings were placed. After removing the old curbs and the existing asphalt, we reached the previously-poured concrete layer. After the ground was cleared, granite border stones of  $50 \times 15 \times 10$  were placed opposite each other on both sides of the road. After casting, decorative stone pattern molds were laid and printing was performed. In addition to the roads, the curbstones around the buildings in the campus were renewed with granite borders. Touring Club Headquarters, which continues to host its guests with its renewed roads, continues its activities with the measures taken in accordance with the pandemic conditions.*



# GÖRÜNÜR OLUN

## HAILE GEBRSELAŞSIE

UZUN MESAFE KOŞUSU  
OLİMPİK VE DÜNYA ŞAMPİYONU

*Haile*



# ÇOCUKLARA DİKKAT EDİN

**DIDIER DROGBA**

ULUSLARARASI FUTBOLCU

