

ÖNDER KÜÇÜKERMEN





MSGSÜ

Kıymetli üniversiteme
teşekkür ve sevgilerimle

Önder Küçükerman
Ruhken
7. Haziran 2023

MIMAR SINAN UNIVERSITY
FACULTY OF ARCHITECTURE

Prof. ÖNDER KÜÇÜKERMAN
The Head of Department of Industrial Design

e-mail: onder@kucukerman.com
web: www.kucukerman.com
Tel: (+90 212) 252 67 11 Fındıklı - 80040 İstanbul

MIMAR SINAN UNIVERSITY
FACULTY OF ARCHITECTURE

Prof. ÖNDER KÜÇÜKERMAN
The Head of Department of Industrial Design
Correspondent in Turkey
The International Committee for the
Conservation of Industrial Heritage (T.I.C.C.I.H.)

e-mail: onder@kucukerman.com
web: www.kucukerman.com
Tel: (+90 212) 252 67 11 Fındıklı - 80040 İstanbul

car



TÜRKİYE
HAZİRAN 2000
200.000 TL

İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 19.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

TEST

VOLKAN IŞIK
MITSUBISHI CARISMA
EVO VPyi test etti

RENAULT CLIO SPORT
BMW 3 SERİSİ CABRIO

MGF 1.8 VVC
NISSAN ALMERA
TOYOTA COROLLA
VOLVO V70

MERCEDES SLK
BMW Z3
PORSCHE BOXSTER
SEAT SALSA

YENİ

MERCEDES C SINIFI
HONDA CBR900 RR

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi



TVR TUSCAN

CEHENNEM ATEŞİ



İlk otomobiller ilk markalar

Prof. Önder Küçükerman, 1909 yılında ülkeye giren ilk otomobilleri ve marka bolluğunu anlattı.

1908-1914 yılları arasında imparatorluğa girmiş olan otomobillerin sayısı çok değildi. Bu otomobillerin çoğu da İstanbul'daydı. Ancak İzmir, Adana, Kahire, Beyrut ve Bağdat'ta da belirli sayıda otomobil kullanılıyordu.

O tarihlerde Osmanlı İmparatorluğu'nda toplam otomobil sayısı 100-150 adet dolayındaydı. Üstelik bu otomobiller ülkelere göre sıralandığında durumun karmaşıklığı açıkça görülüyordu.

Almanya'dan Mercedes, Daimler, Benz, Puch
Fransa'dan De Dion Bouton, Delahey,
Deloney-Belleville, Delage, Panhard le Vasseur,
Hotchkiss, Renault
İtalya'dan Fiat
İngiltere'den Rolls-Royce ve Rapier
kamyonları

Hiç kuşkusuz, bu kadar farklı markadan otomobilin bakımının yapılması ve arızalanan yedek parçaların temini büyük bir karmaşa yaratıyordu. Örneğin arızalanan çok basit parçalar, o dönemin ölçekleri içinde, döküm ve makine sanayiinin yoğunlaştığı bölgelerde, yani "Perşembe Pazarı"nda, "Kalafat Yeri"nde bir ölçüde üretilebiliyordu. Boğaziçi'ndeki "Robert

College"nin atölyelerinde de bazı otomobillere bakım yapılabilirdi.

Eğer bu şekilde de çözüm bulunamazsa, yedek parçalar, üretici fabrikaya sipariş veriliyor ve aylarca bekleniyordu. Aslına bakılırsa, o tarihlerde ülkedeki yollar da otomobiller için uygun değildi. Sık sık kırılan parçalar, bu küçük atölyelerde el yordamıyla ve sadece ölçülere uygunluğu düşünülerek üretilebiliyordu.

1909 yılında Osmanlı İmparatorluğu döneminde, ilk kez görülmeye başlanan otomobillere halk tepki gösteriyordu. Ama otomobilin özellikle askeri açıdan çok büyük önem taşıdığı da anlaşılıyordu. Bu yüzden, ülkeye ilk olarak askeri amaçlı otomobiller girdi.

Diğer yandan, üst düzey devlet hizmetinde de yavaş yavaş at arabası yerine otomobil kullanılmaya başlandı. Nitekim, 1911 yılında İstanbul "Şehremini" Belediye Başkanı Tefvik Bey, bedeli ve giderleri belediyeye ait olmak üzere ilk otomobili satın aldırdı.

Mahmut Şevket'i aşa da motorlu araçların önemli bir yenilik olduğunu görerek, bu alanda uzman eğitimini başlattı. Bu amaçla Yüzbaşı Mehmet ve Aziz Bey'in eşliğinde kendi şoförüyle

beş arkadaşını Almanya'ya "Gaggenau" fabrikasına gönderdi.

Aynı zamanda, kabine üyelerine ve padişah Mehmet Reşad'a da birer "Mercedes" otomobil alındı. Bu binek otomobillerin yanında, yine Almanya'dan askeri amaçlı "Gaggenau" kamyonlar getirilmişti. Bu motorlu araçların bakım ve onarımı da bir sorundu. Bunun çözümü için de Miralay Selahattin Bey komutasında bir "Otomobil Taburu" oluşturularak askeri şoför yetiştirilmesine başlandı. Aynı tarihlerde yine askeri amaçla Fransız yapımı "Hotchkiss, mitralyözlü otomobiller" ithal edildi ve Fransız teknisyenlerin denetiminde eğitime başlandı. İşte bu arada "Tophane Sanayi Mektebi"nden mezun olan İskender ve diğer arkadaşları ilk Türk şoförü olarak yetiştirilmiş ve araçlar onlara teslim edilmişti.

"Arızalanan çok basit parçalar, Perşembe Pazarı'nda, Kalafat Yeri'nde bir ölçüde üretilebiliyordu. Boğaziçi'ndeki Robert College'in atölyelerinde de bazı otomobillere bakım yapılabilirdi."

Opel

اپوپل اوتوموبیللری

۲-۴-۵ کیچک

داتا بولده اوتوموبیلر موجوددر .

اپوپل اوجوزدر .
اپوپل شیفدر .
اپوپل صانغلامدر .
اپوپل ادارملدر .
اپوپل شکه ایسی دککدر .

اپوپل صانتین آیکز
سنلرجه قوللانیرسکر
و
صحق ممنون اولورسکر

تورکیه وکیلی : استانبولده غلطهده سلائیک ااقمسی
قارشوسنده بختیار خاننده

دوقتورف. کهبهارد

دورت کیچک لیوزین ۶۸-۴۷

F-I-A-T

فیتات

F.I.A.T

فرانسه اوتوموبیل فابریکاسی تریب ایتش اولدنی ۱۹۰۰ (عمراندیری ادریشی)
فایتنس نازارو (فیات) اوتوموبیل ایله فرانسهده .

فایتنس نازارو طرفندن قوللانیران (فیات) آرایسی فرانسه اوتوموبیل
فابریکاسی تریب ایتش اولدنی (عمراندیری) ادریشی قولندی .
۸۰۰۰ کیلومترده مسافتی ۶۰۰۰۰ ساعته یاتشدر . شوالده وسطی
اولادق ساعته ۱۹۷۰۰ کیلومتره قطع ایتش اولور .

car



TÜRKİYE
TEMMUZ 2000
SAYI: 3
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

TEST
VOLKAN IŞIK
Maserati 3200 GT
UĞUR IŞIK
Pontiac Trans Am

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

WILLIAMS
BMW
BAR
HONDA

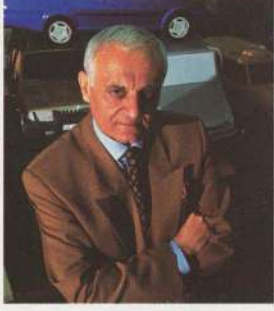
YENİ
MERCEDES
C SINIFI
LEXUS
IS200

FERRARI
360 SPIDER
EVO VI
MAKINEN

YENİ
AUDI RS4
NISSAN
SKYLINE
GT-R

AVRUPA-JAPONYA

21. yüzyılda 'şövalye samuray' savaşı



Otomobille tanışan ilk padişah

Prof. Önder Küçükerman, otomobille tanışan ilk Osmanlı Padişahı'nı ve ülkemize giren ilk yabancı markaları anlattı.

Otomobilin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte, İstanbul'daki devlet kurumlarında at arabasından otomobile doğru bir geçiş yaşandı. Örneğin Sadrazam Sait Halim Paşa'nın resmi makam arabası değiştirildi ve yerine bir otomobil alındı. Son halife Abdülmecit Efendi ise daha şehzade iken bir otomobil almıştı. 1908 yılında "Erkanı Harbiye Nezareti" için sekiz adet zırhlı otomobil getirildi. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Harbiye Nazırı olan Enver Paşa için de Amerikan yapımı "Ford" marka bir otomobil satın alınmıştı. V. Mehmed Reşad ise savaş sırasında alınan bir otomobile atlı arabadan inip resmi otomobile binen ilk Osmanlı Padişahı oldu.

Otomobilin askeri amaçlı kullanımı, Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle birlikte iyice yaygınlaştı. Ayrıca, Almanya'dan "Otomobil Bölükleri" getirilerek "Otomobil Taburu"nda yetişen şoförlere teslim edildi.

Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu, Birinci Dünya Savaşı'na Almanya'nın yanında girmiş ve bu savaştan sonra maddi ve manevi kayıpla çıkmıştı. Sonuç olarak 1914-1918 yılları arasında ülke, ilk kez topyekün savaş gerçeğiyle karşı karşıya kaldı. Bu nedenle ülkenin tüm kaynakları kullanıldı, varolan sanayi üretimi harekete geçirildi. Birinci Dünya Savaşı ile birlikte ülke

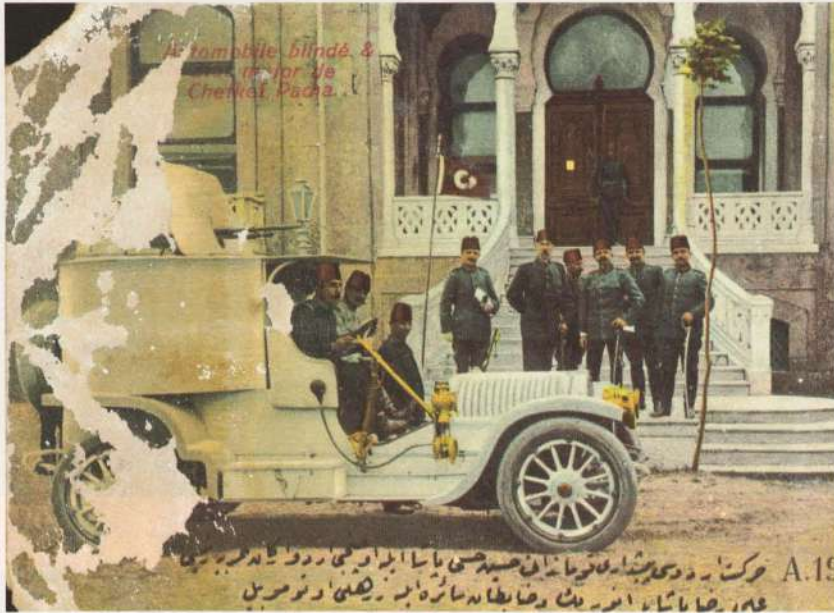
ekonomisi dışarıya kapandı. Daha önce dış ülkelerden getirilen ürünler, Anadolu'dan temin edilmeye başlandı. Kısaca bu büyük savaş, bir bakıma Türkler'in ticaretin yanı sıra sanayi alanında da gelişmesini ve örgütlenmesini sağladı. Nitekim o yıllarda İstanbul'da yayımlanan "Sanayi" dergisindeki bir yazıda "Sanayi Müdüriyet-i Umumiyesi" mühendisi Fuat Kamil Bey şöyle yazıyordu: "...Kapitülasyonların kaldırılmasıyla Osmanlılar ekonomik bağımsızlıklarına kavuştu. Artık emin olabiliriz ki istikbal bizimdir".

"Sanayi" dergisindeki bir başka yazıda, savaşların genellikle yıkıcı oldu, ancak bazen yapıcı yönlerinin de bulunduğu yazıyordu. Bu görüşe göre Osmanlı toplumu, ancak savaşın sağladığı ortamda sanayileşebilirdi. Dergide savaşın başından beri önemli adımlar atılmış olduğu şöyle anlatılıyordu: "... Birinci Dünya Savaşı'nın ruhumuzda husule getirdiği uyanıklık sonucunda, sınaata karşı meyil ve teveccüh sanayiye doğru adımlar günden güne artıyor. Birçok sermayedarımız bir araya geliyor, birleşiyor, birtakım sınai cemiyetler, şirketler vücuda getiriyor, ufak ya da büyük imalathaneler açıyor. Türk buralarda patron, Türk buralarda amale oluyor".

"Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Harbiye Nazırı olan Enver Paşa için Amerikan yapımı "Ford" marka bir otomobil satın alınmıştı. V. Mehmed Reşad ise savaş sırasında alınan bir otomobile atlı arabadan inip resmi otomobile binen ilk Osmanlı Padişahı oldu."

Bütün bu girişimlerin bir başka ayağı da 1917 yılının başında kurulmuş olan "Milli Fabrikaçılar Cemiyeti"ydi. Bu girişimin amacı, ülkenin gerek duyduğu sanayi işletmelerinin kurulabilmesi için vatandaşlar arasında işbirliği ve güç birliği oluşturmak. Aynı dönemin bir başka girişimi de 1916 yılında İstanbul'da 50 bin lira sermayeyle kurulmuş olan "Vesait-i Nakliye Anonim Şirket-i Osmaniyesi"ydi. Ancak savaş sonunda Osmanlı İmparatorluğu büyük kayıplara uğramış ve İstanbul 1920 yılında müttefik ülkeler tarafından işgal edilmişti. İstanbul'u işgal eden ülkelerin birlikleri, farklı markalardan oluşan motorize birlikleriyle gelmişti. Kaynaklardan Fransızlar'ın "Latil" ve "Berliet", İtalyanlar'ın "Fiat", İngilizler'in ise "Albion" marka kamyonları kullanmış olduğu anlaşılıyor. Bu markaların dışında, birçok farklı marka otomobil de İstanbul'a gelmişti.

Kaynaklara göre, İstanbul'un işgali sırasında Amerikalılar da Sirkeci'deki depolarında "American Foreign Trade" adı altında yarı resmi bir kuruluş oluşturmuştu. Bunun sonucunda "Chevrolet", "Studebaker" markalı otomobil ve kamyonlar, komisyoncular aracılığıyla Türkiye pazarına sürülmüştü. "Fiat" ise bir adım daha ileri giderek, doğrudan Torino'ya bağlı bir "Fiat" bürosu açmıştı.



car



TÜRKİYE

AĞUSTOS 2000

SAYI: 4

2.000.000 TL

İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

PORSCHE 911 CARRERA

Almanlar'ın efsanevi spor otomobili
Porsche'nin en popüler modeli
Carrera'yı test ettik

SAAB 9-3 VIGGEN

Saab'ın en güçlü modeli 9-3 Viggen,
performansıya kanatsız
jetleri andırıyor

TESTLER

MCC SMART CABRIO

VOLVO V70

CROSS COUNTRY

DAEWOO NUBIRA

SEAT LEON

VW LUPO

CHRYSLER PT CRUISER

RENAULT CLIO RS

SEAT LEON SPORT



VOLVO V70 XC SUBARU FORESTER AUDI ALLROAD

Audi, Allroad ile dört çekerli station
wagon sınıfına yeni bir soluk getirdi

BURNS ve McRAE

İki büyük rakip, bilinmeyen yönlerini
anlattı ve becerilerini ortaya koydu

FERRARI-TVR

TVR Tuscan, Ferrari'nin yeni modeli 360 Spider'ın tahtına göz dikti



1980'lerde İstanbul'da "Araba sevdası"

Prof. Önder Küçükerman, dönemin en ünlü romanı "Araba sevdası" ile o yılların en büyük tutkusunu ele alıyor.

Ünlü romancı Recaizade Mahmut Ekrem tarafından 1870'li yıllarda yazılan "Araba sevdası" isimli roman, Abdülhamit dönemi İstanbul'unun renkli yaşamını, eğlencelerini ve dönemin "Alafranga paşazadeleri" için yeni yeni yaygınlaşmaya başlayan at arabalarının önemini anlatıyordu. Zengin bir ailenin çocuğu olan Bihruz Bey, romanın baş karakteriydi. Bihruz Bey'in en büyük merakı ise dönemin modasına uyarak, son derece gösterişli arabasıyla mesireleri, eğlence yerlerini dolaşmak, ayrıca alafranga beylerin hepsinden daha süslü giyinmek, berberler, kunduraacılar, terziler ve gazinolardaki garsonlarla Fransızca konuşmaktı.

Arabaların bu denli yaygınlaşmasında, o tarihlerde İstanbul'daki en önemli gezi yeri olan "Çamlica Bahçesi"nin yenilenerek açılmasının rolü büyüktü. Kadın-erkek, kendi arabaları ya da kiralık arabalarla, istirahat ve tenezzühe mahsus olan cuma ve pazar günleri, Çamlica Bahçesi'ne akın ediyordu. Süslü hanımları ve şık beyleri taşıyan birkaç yüz araba, tıpkı bir zincir gibi peş peşe yürüyordu.

Bihruz Bey de romandaki anlatımla, Çamlica'nın "pek favurabl bir promenad mahalli" olacağını anlayınca, "Bender" fabrikasına "gayet hafif ve zarif bir arabayla, mevcutlarına göre ikişer

parmak daha boylu bir çift Macar araba hayvanı" ısmarlamıştı. Arabayla hayvanlar, bahçenin açıldığının ikinci haftasına yetişmişti. O yılın moda rengi olan açık tatlı sarıya boyanan arabanın yan taraflarına, beyin isminin ilk harflerinden oluşan yaldızlı birer marka yerleştirilmişti.

"Tekerleklerin çubukları incecikti. Fakat çok yüksek, zarif ve nazik, amiyane tabirle kız gibi bir şeydi" ... At arabalarının o tarihteki önemini ilginç biçimde ortaya koyan romandaki bazı bölümler, gerçekten o yıllarda İstanbul'da bir "Araba sevdası"nın varlığını gösteriyor. "...Kendisi gibi kibarzadelerin rağbet göstereceği hiçbir seyir yeri yoktu ki, bu beyefendi, en son modaya göre giyinmiş olduğu halde, bazen yağız ve bazen kır bir beygir koşulu dört tekerlek üzerinde, üstü ve yanları açık, süslü bir peykeden ibaret olan ve seyis oturtmaya mahsus yeri arka tarafında bulunan arabasıyla orada hazır bulunmasın..."

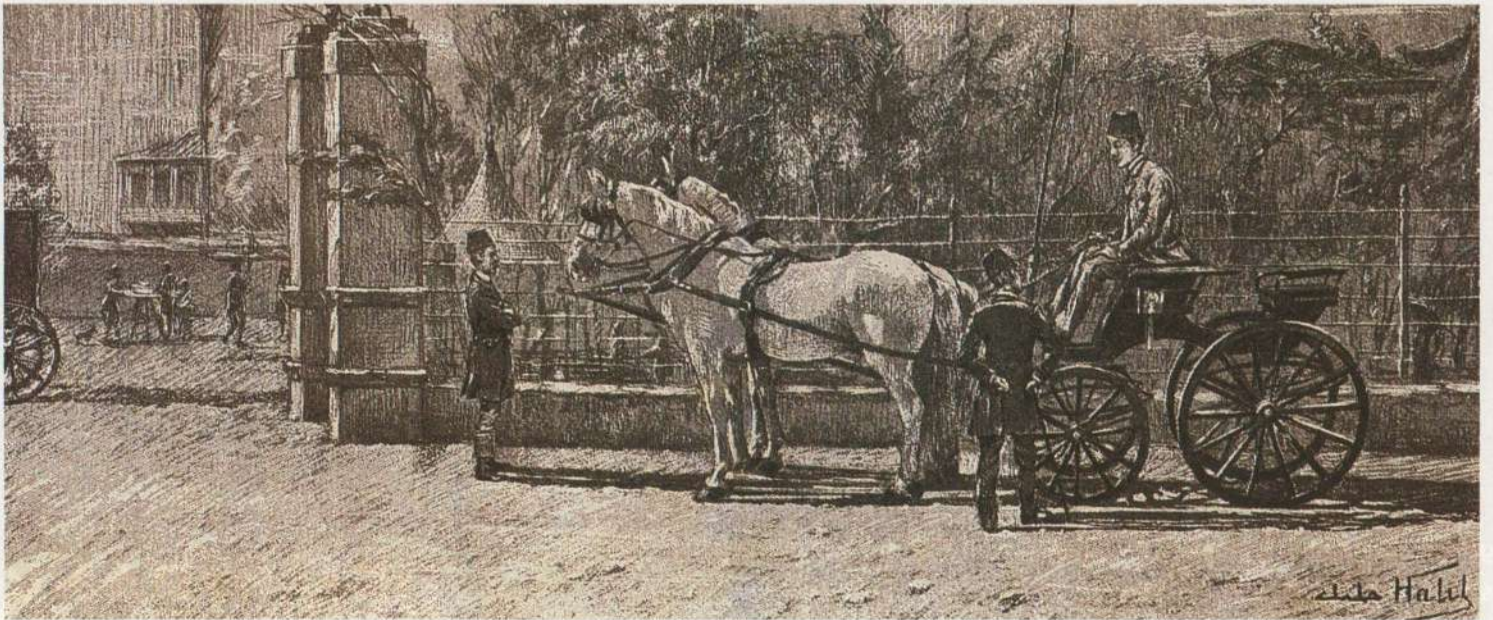
Ama böyle yeni model bir arabayı kullanmak çok da kolay değildi. Nitekim Bihruz Bey, Çamlica Bahçesi'nde araba kullandığı zamanlarda, "...Bir kimseyi çiğneyip kaza çıkarmamak, arabayı bir yere çarptırıp sakatlığa meydan vermemek için" hem kendi hayvanlarının hem de öndeki ve gerideki arabaların hareketine dikkat etmekten,

çevresindeki hiçbir şeyi göremiyordu. Bu nedenle de Andon isminde bir arabacı tutmak zorunda kalmıştı.

Romanın sayfaları arasında, İstanbul'da taksitle araba satışıyla ilgili ilginç olaylar da yer alıyor. Örneğin Bihruz Bey, arabasını "Mösyö Kondraki"den dört taksitle almış, ancak para yönünden sıkışıklığa düşüp bu ödemeyi geciktirince, icraya verilmişti. Nitekim daha sonra arabasının bir onarımı için gittiği fabrikadan şöyle bir mektup alınca çok şaşırılmıştı. "...Tamir için kendiliğinden gelen arabanızı hayvanlarıyla birlikte tevkife maattesüf mecbur kaldık..."

İşin gerçeğini araştıran Bihruz Bey, durumu anlamakta gecikmemişti. Arabacı Andon, Üsküdar İskelesi'nde geri geri giderken bir çarşı arabası çarpınca, dingil eğilmiş ve biraz da boya bozulmuştu. Andon korkusundan, kendi cebinden onarım yaptırmak için feribota binmiş, Kabataş'a geçip, Feriköy'deki Mösyö Kondraki'nin fabrikasına gitmişti. Bihruz Bey'e sattığı arabanın taksitleri ödenmediği için ne yapacağını düşünen Kondraki, kendiliğinden önüne gelmiş olduğunu görünce, arabaya el koyuvermişti. Atları da sökmüş, "Batakçı Bihruz Bey'in 150 altın borcunu ödemedikçe" atları da arabayı da geri vermeyeceğini söylemişti.

"Arabaların bu denli yaygınlaşmasında, o tarihlerde İstanbul'daki en önemli gezi yeri olan 'Çamlica Bahçesi'nin yenilenerek açılmasının rolü büyüktü."



cair



TÜRKİYE
EYLÜL 2000
SAYI: 5
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3,30 £
ALMANYA 19,50 DM
SINGAPUR 14,90 \$
MALTA 2,25 Lm
İTALYA 13,200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7,95 \$

TESTLER

OPEL AGILA
SKODA FABIA
AUDI TT
HONDA S2000
BMW X5 4.4iA
MERCEDES ML 430
HONDA EURO ACCORD
YERLİ FIAT MAREA 2.0
CADILLAC LE MANSTA
RENAULT LAGUNA 1.6 16V

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

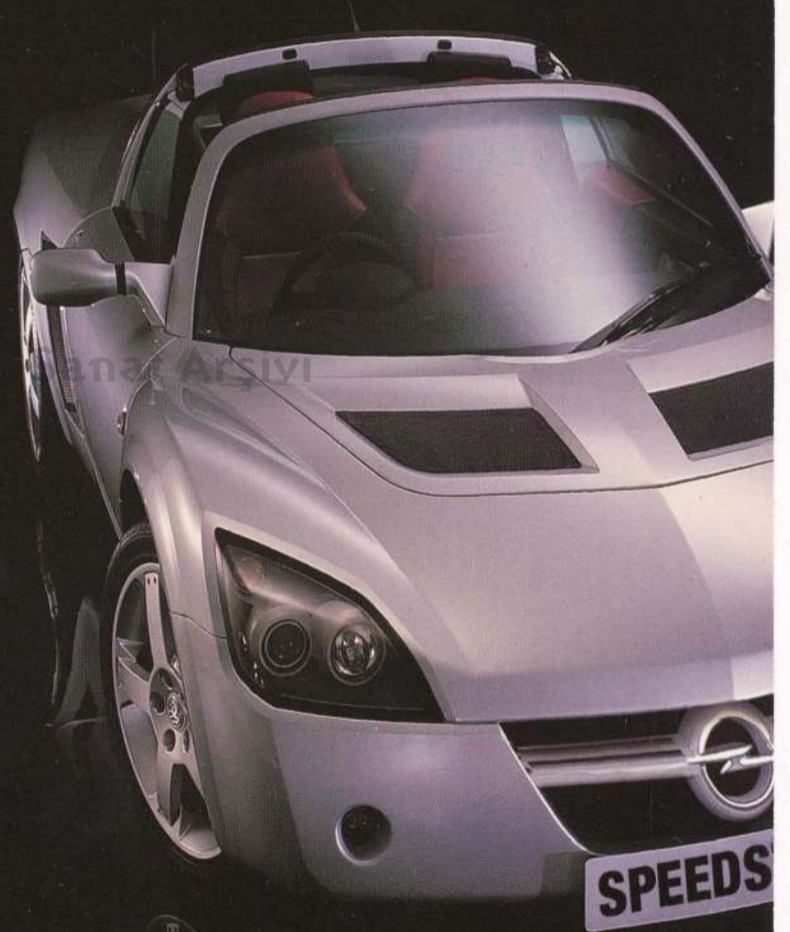
ÖZEL: FERRARI 360 SPIDER

Volkan Işık, Ferrari'nin son gözdesini Monaco'da test etti



MORGAN
AERO 8

65 yıl sonraki ilk modeli



OPEL
SPEEDSTER

Opel'in yeni imajında ilk adım



Anadolu'da at arabası sanayii

Prof. Önder Küçükerman, 1900'lü yıllarda at arabası üretiminin sanayileşme öyküsünü anlattı.

19'uncu yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda bazı bölgeler at arabası yapımında büyük gelişme göstermişti. Üretim özellikle Bursa, Eskişehir, Konya gibi şehirlerde çok yaygındı. Aslına bakılırsa, bu merkezlerdeki araba üretimi bir anlamda standart, hatta yarı fabrikasyon olarak gerçekleştiriliyordu. Örneğin demirden yapılan parçalar, bağlantılar, takımlar, ahşap ve tekerlek parçaları ayrı ayrı atölyelerde üretilip hazırlanıyordu. Nitekim benzer bir sistem günümüzde de sürdürülüyor.

Böyle bir üretim düzeniyle, hem yüksek bir üretim standardı ve hızı hem de fiyat yönünden üstünlük sağlanıyordu. Bunun sonucunda, tüketicimin yüksek olduğu bölgelerde, örneğin

marangozlardı. Bu ustalar da araba yapımının temel bilgilerini kuşaktan kuşağa aktarıyorlardı. Büyük merkezlerdekinin tersine, tüm işi tek başlarına yapıyorlardı. Üstelik günlük hayatta her gün kullanılan arabaların birçok parçasının onarım işini de onlar üstleniyorlardı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda, 1913-1915 yılları arasında yaptırılan ilk sanayi istatistikleri, dönemin üretim durumunu açıkça gösteriyordu. İstanbul Vilayeti ile Bursa, Bandırma, İzmir, İzmit, Karamürsel, Manisa ve Uşak'ta bulunan sanayi kuruluşları yerinde incelenerek bir sanayi istatistiği yapılmıştı. Kuruluşların genel yapısı, teknik donanımı, çalışanları ve üretimi büyük bir titizlikle incelenmiş ve ayrıntılar kaydedilmişti. Sonuçlar da 1917 yılında "Ticaret ve Ziraat



Eskişehir'de, bir araba üreticisi "sipariş bile almadan" araba yapabiliyordu. Çünkü tamamlanınca, hemen satılacağını biliyordu. Araba o gün yapıpı tamamlanınca aynı gün satılıyordu. Böyle olunca da üreticiler hiç durmadan araba üretiyordu. Böylece hem fiyat düşüyor hem de alıcı hiç beklemiyordu.

Anadolu'da büyük merkezlerin dışında kalan küçük yerleşimlerdeki araba yapımı geleneğini yaşatanlar, genellikle ahşap yapı ustaları ve

Nezareti" tarafından yayımlanmıştı.

Aslına bakılırsa bu araştırma, dönemin geniş Osmanlı topraklarına göre çok dar bir bölgeyi kapsıyordu. Ancak ülkenin sanayi hakkında genel bir fikir de verebiliyordu. Çünkü sanayi, genellikle İstanbul ve İzmir çevresinde yoğunlaşıyordu.

İmparatorluğun son yıllarında üretim, dört değişik düzende yapılıyordu.

• Üretimin büyük çoğunluğu, "küçük üretim" adı verilen "zanaatçılık" biçimindeydi. Bu üreticiler,

"Eskişehir'de, bir araba üreticisi 'sipariş bile almadan' araba yapabiliyordu. Çünkü tamamlanınca, hemen satılacağını biliyordu."

kendi aletleri ve el tezgahlarıyla çalışarak, buldukları bölge için üretim yapıyorlardı. Genellikle yanlarında iş gücü olmuyordu.

• Diğer yandan ticaret sermayesi, küçük üreticileri yavaş yavaş denetim altına alıyordu. Örneğin tüccar, bir müteahhite ham maddeleri ve parça başına hesaplanan üretim maliyetini veriyordu. Müteahhit de çoğunlukla "işçi"lere bu malzemeyi dağıtıp, üretileni toplayarak tüccara teslim ediyordu.

• İmparatorluğun son yıllarında "imalathane" düzeni de yaygınlaşmaya başlamıştı. Büyük ticarethaneler, kendi denetimleri altında işçi çalıştırıyorlardı.

• Üretimin çok küçük bir kısmıysa makine, enerji kullanan, işçi çalıştıran fabrikalarda yapılıyordu.

Örneğin, İzmir'de bulunan "Galja Karlo Araba Fabrikası", 1876 yılından itibaren üretim yapıyordu. Bilgilere göre, bu fabrikanın motoru da yerli yapımdı.

1913 yılı dış ticaret istatistiklerine göre İstanbul ve İzmir limanlarından 161 yük arabası, 39 adet de araba girmişti. Bu çok küçük bir sayıdır. Yoğun biçimde kullanılan at arabalarının sayısı göz önüne alındığında, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki arabaların çoğunlukla küçük araba atölyeleri tarafından üretilmiş olduğu ortaya çıkar.

cair



TÜRKİYE

EKİM 2000

SAYI: 6

2.000.000 TL

İNGİLTERE 3.30 £

ALMANYA 19.50 DM

SINGAPUR 14.90 \$

MALTA 2.25 Lm

İTALYA 13.200 L

FRANSA 42 FF

BELÇİKA 272 BF

ABD 7.95 \$

TESTLER
NISSAN PATROL
TOYOTA RAV4
PLYMOUTH
PROWLER
CITROEN PICASSO
VOLVO C70 CABRIO

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

YENİ MINI

BMW'nin Mini'si
yola çıkmaya hazır

HONDA CIVIC

Beş kapılı Civic
herkesi şaşırtacak

FORD MONDEO

Yeni Mondeo
gücünün doruğunda

SUBARU IMPREZA TURBO

Özel: Impreza
Turbo'nun ilk yol testi

OPEL CORSA

Yeni Corsa
artık çok daha iyi



2001 YILININ EN GOZDE OTOMOBİLLERİ

ÖZEL: Yeni model yılında en çok merak edilen altı yıldızın ilk sürüş izlenimleri

**BMW
M3**

Tahtın yeni varisi



Bir yabancınn gözyle at arabası

İsveç Büyükelçiliği'nde çalışan D'Ohsson'un gözyle at arabaları. Prof. Önder Küçükerman anlattı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda, 18'inci yüzyılda at ve araba kullanımının ilginç yönleri, İstanbul'da İsveç Elçiliği'nde uzun süre çalışmış olan D'Ohsson'un eserinde yer alıyor. Dönemin günlük yaşamını çok ayrıntılı biçimde inceleyen ve günümüze taşıyan bu eserde, at ve araba kullanımı hakkında çok ilginç görüşler yer alıyor. Bu görüşler, o dönemde at kullanımından, at arabası sanayiine geçişte yaşanmış olan çarpıcı değişimi şöyle özetliyor:

Avrupa'da "herkes" araba kullanıyordu

"... Bütün İmparatorlukta, sadece Eflak ve Boğdan'da vatandaşlar araba kullanmaktadır. Polonya ve Avusturya hanedanı devletlerinin hudutları üzerinde bulunan bu eyaletlerin adetleri, diğer Asyalı devletlerin adetlerine değil, Avrupalılar'ın adetlerine benzer. Eflak ve Boğdan yerlilerin eski adetlerini sürdürmelerinde de şaşacak birşey yoktur..."

Asya'daysa sadece saray kadınları arabaya binebilirdi

D'Ohsson'un aktardığı gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle Asya Bölgeleri'nde durum bütünüyle değişti. Çünkü sadece kadınlar arabaya binebilirdi:

"... İmparatorluğun geri kalanında, araba sadece saray kadınlarının kullanımı içindir. Hatta Türkler, arabayı küçümserler. Saray adamları ve askerler, arabanın rehabet sembolü olduğunu, ancak kadınlaşmış milletlerin bundan faydalanacağını ve erkeğin bineceği tek şeyin at olduğunu söylerler. Bu bakımdan Osmanlı İmparatorluğu'nda erkekler arabaya binmez. Senenin her mevsiminde, padişah bile, halk içinde ancak atıyla görünür. Usulen sarayda bulunan üç-dört araba, hiçbir surette, en büyük merasimlerde bile kullanılmaz. Nitekim III. Mustafa iki kez, I. Abdülhamit ise bir kez arabaya binmiştir. O da şehirde değil, İstanbul'un civarında..."

"... İstanbul'un bütün büyükleri arasında sadece ulemanın en başta gelenleri, "Şeyhülislam" ve "Kazasker" arabayla gidip gelebilir. Şeyhülislam'ın arabası yeşil, Kazasker'in arabası kırmızı çuha kaplıdır..."

"... Yalnız padişahların arabasına dört at koşulur. Bu arabalar da diştan erguvan rengi çuhayla kaplıdır. Ayrıca bir de sultanların ve ülkenin başta gelen kadınlarının kendilerine has "Koçi"leri vardır. Diğerleriye kira arabası kullanır. Zaten bir araba kiralamak da öyle pek sık olan bir şey değildir..."

"... "Koçi" denilen bu arabalar, ülkede yapılır ve yaylı değillerdir. Bunlar süs ve işçilik bakımından da çok sade arabalardır. Binmeyi kolaylaştıracak basamakları bile yoktur. Bu iş için arabanın arkasına asılı olarak taşınan iki üç basamaklı bir merdiven kullanılır. "Koçi"lere iki attan fazla koşulmaz. Atların koşumları da çok sadedir. Kadınlar için olan "Koçi" arabaları da çok gösterişli değildir."

İtibarlı birisi "arabaya binmek zorunda kalırsa" ne yapardı?

D'Ohsson'un aktardıkları arasında, itibarlı birisinin arabaya bindiğinde nasıl davrandığıyla ilgili bilgiler de yer alıyordu.

"... Bir subay ve itibarlı bir insan, asla "Koçi"ye binmez. Eğer ihtiyarlık yahut herhangi bir kaza sonunda binmek zorunda kalırsa, kendisini halktan saklamak için arabanın pancurlarını sıkı sıkıya kapar. Yoksa seyahatlerde bile arabaya binilmez. Her türlü seyahat atla yapılır. Hasta olmadıkça bir "Paşa", bir "Bey" ya da herhangi bir subayın arabaya binmesi utanç verici bir şeydir..."

Şehir dışında kadınlar için araba ve at

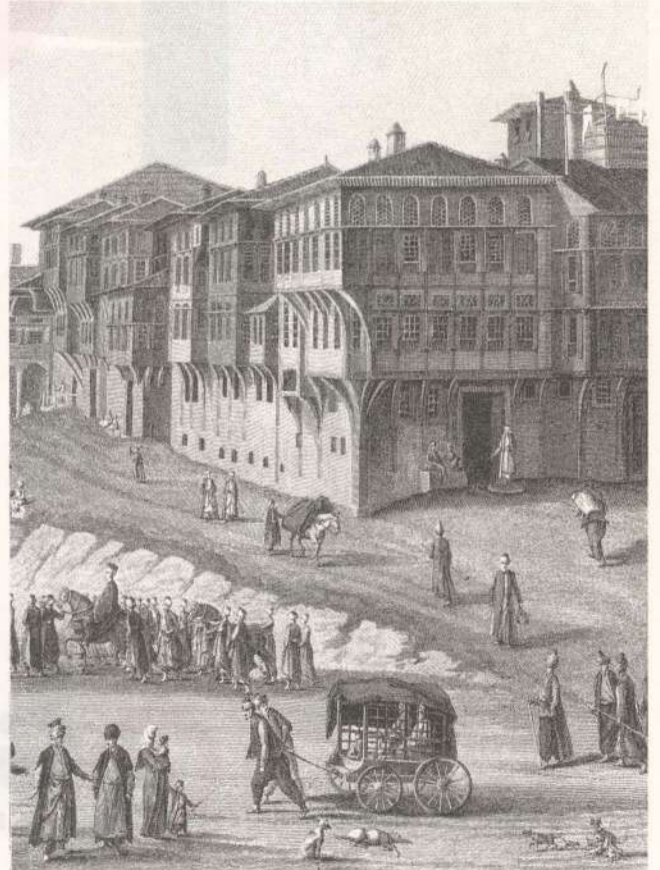
D'Ohsson, 18'inci yüzyılda, büyük şehirler dışında, kasaba ve köylerdeki kadınların araba ve at kullanımı hakkında da şu bilgileri aktarmaktadır:

"... Şehir çevresinde, kasaba ve köylerde yaşayan kadınlar "Araba" denen başka bir taşıma aracına binerler. Bunların yapısı büsbütün basittir. Etrafı ağaç bir korkulukla çevrilidir. Oturacak yere bir halı ya da basit bir örtü serilir. Bunları da manda veya öküzler çeker. Genellikle bütün bu

18'inci yüzyılda İstanbul'da, dönemin kadınlarının kullandığı anlaşılan küçük ve kafesli harem arabası, kendi türünde ilginç bir örnektir.

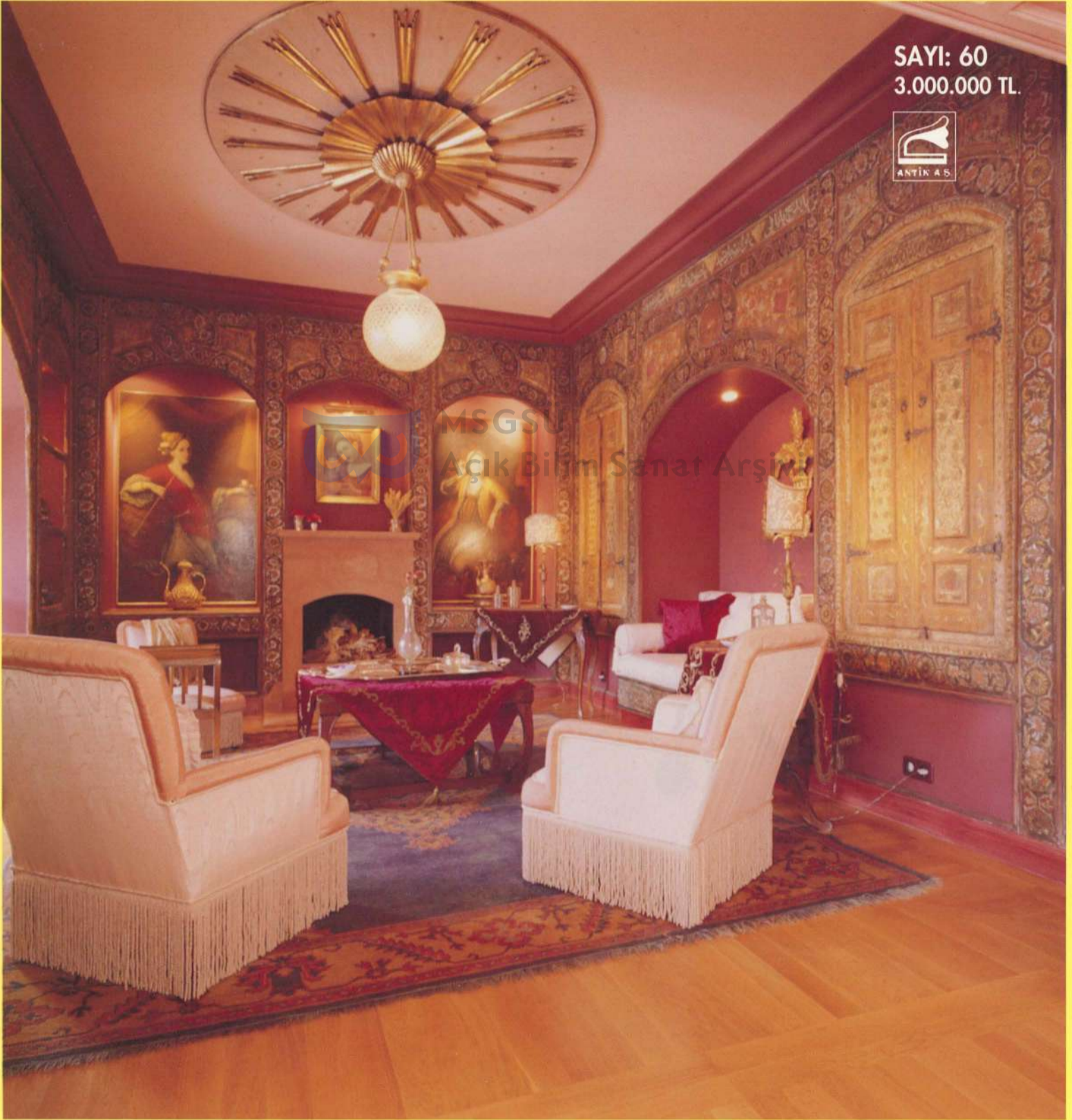
arabalar, dört, altı ya da sekiz kişiliktir. Gerektiği zaman yatacak yer vazifesi görecektir kadar uzundur. Yine hepsinde "Şark usulü", bağdaş kurup oturmaya yarayan bir şilte bulunur..."

"... Gerek İstanbul'da, gerek Avrupa Türkiye'sinde bir müslüman kadının ata bindiği asla görülmez. Ancak Asya bölümünde özellikle "aşağı tabaka" arasında, kadınların ata binmesi çok yaygındır. Bazıları ata yan olarak, bazıları da erkek gibi biner. Hangi biçimde olursa olsun görünüşleri çok tuhaftır. Büyük bir örtü bütün vücutlarını kaplar. Sadece gözleri görünür..."



ANTİK & DEKOR

ANTİKA, DEKORASYON ve SANAT DERGİSİ



SAYI: 60
3.000.000 TL.



ISSN 1300-7424-00



9 771300 742402

2000/05

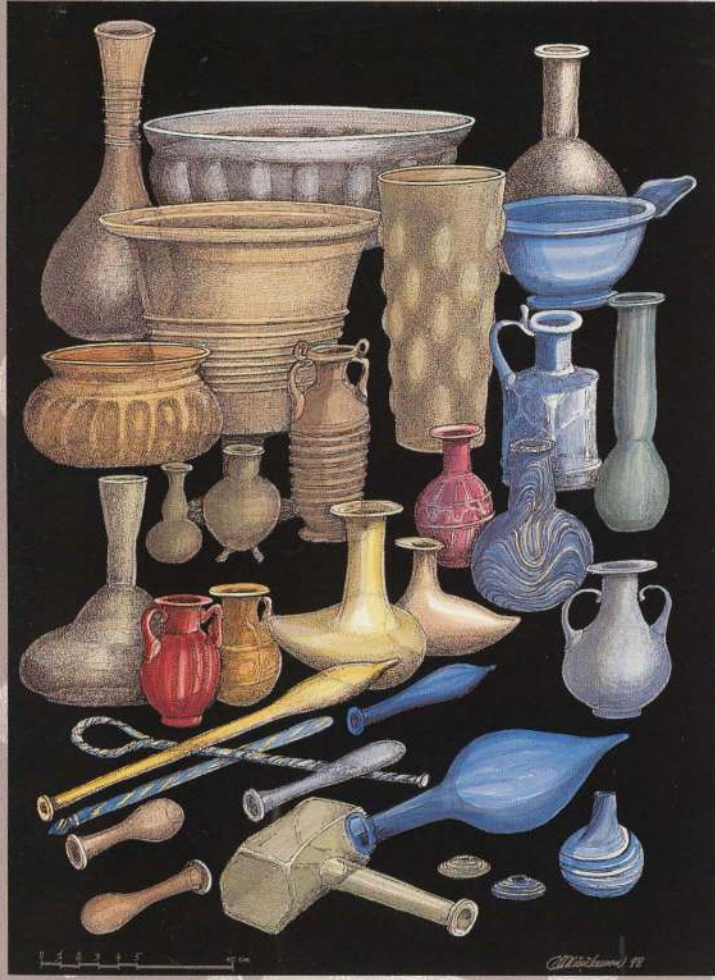
ÜÇ SARAYIN CAM YARIŞI



Prof. Önder Küçükerman *Anadolu'da binlerce yıl önce başlayan, İstanbul ve çevresinde de son 500 yıl içinde gelişen cam sanayiinin öyküsünü birbirinden güzel örneklerle "İstanbul'da 500 Yıllık Sanayi Yarışı Türk Cam Sanayii ve Şişecam" kitabında anlatıyor. Sayın Küçükerman'la Türk sanat ve bilim dünyasına kazandırdığı bu yeni eserle ilgili olarak bir söyleşi gerçekleştirdik.*



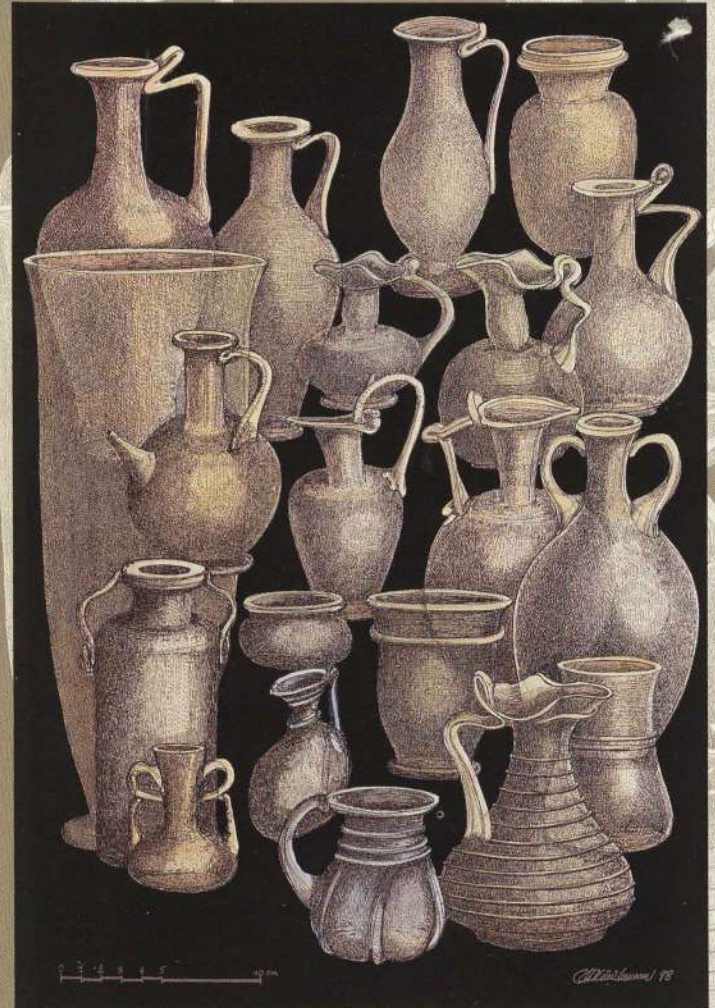
III. Murad döneminde yapılmış bir minyatürde camcı esnafın geçit töreninde, 1580'li yılların cam fırınlarında yapılabilen en büyük boyutlu ve renkli düz camlarla yapılan tepe pencereleri görülüyor. (Surname-i Hümayun, Topkapı Sarayı Müzesi Kitaplığı)



Anadolu'daki cam sanayiinin ilk günlerinde yaşanan sanayi yarışının 100'er yıllık aralıklarla gelişimi. M.S. 100'lü yıllarda cam sanayiinin ilk döneminde üretilmiş olan küçük boyutlu, renkli ve çok özenli cam ürünler. (Çizim: Önder Küçükerman, Örnekler: Şişecam Koleksiyonu)



M.S. 200'lü yıllarda cam sanayiinin gelişimi ile birden yaygınlaşan fonksiyonel cam ürünler. (Çizim: Önder Küçükerman, Örnekler: Şişecam Koleksiyonu)



M.S. 300'lü yıllarda cam sanayiinin gelişimi ile biçimleri gelişen ve zenginleşen fonksiyonel cam ürünler. (Çizim: Önder Küçükerman, Örnekler: Şişecam Koleksiyonu)

Antik&Dekor: Sayın Küçükerman, sizi böyle bir kitap hazırlamaya yönelten etkenler nelerdir?

Küçükerman: 25 yıl kadar cam tasarımı yaptım. Şişecam tasarım ortamının içinde bulundum. Bu süre, bana çok ilginç bir deney yaşama olanağı verdi.

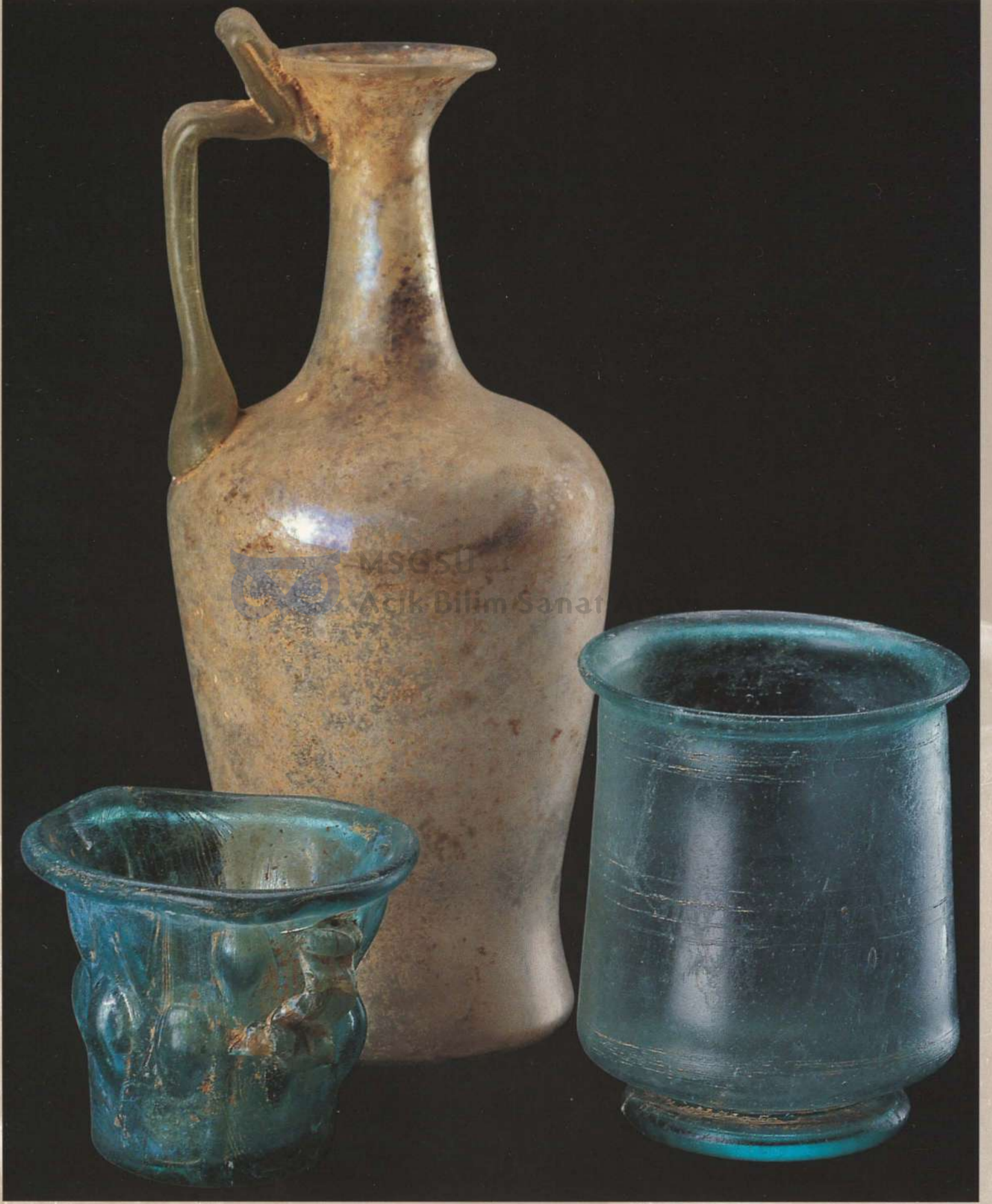
Herkesin bildiği gibi ilk cam Akdeniz'de ve Anadolu'da yapılmıştır. O gün, bugün de Anadolu'da Roma camı, Bizans camı, Selçuklu camı, Osmanlı camı, yani cam kültürünün tümü yaşandı. Bütün bunların devamı olarak da Şişecam var. Şişecam da dünyanın en büyük cam şirketlerinden birisi.

Bütün bu mirasla, bugünkü Şişecam arasında bir bağlantı var mıydı? Yok muydu? Kitabın amacı buydu.

Antik&Dekor: Kitabın içeriği söz konusu olduğunda, nasıl bir yol izlediniz?

Küçükerman: Bu müzelerde duran camları kim, niye yapmıştır? Oradan başladım ve sonuçta şu kanaate vardım. "Bugün Şişecam, sadece yetmiş yıl önce kurulmuş bir Türk şirketi değil, ilk kez camın üretildiği bir ülkedeki, 3500 yıllık mirasın da bugünkü sahibidir.

Buna sahip olan ülke sayısı da çok azdır. Bu konuda büyük hak sahibi Mısır ve Suriye var. O ülkelerde de bugün gelişmiş bir cam sanayii yok. Bu mirası alıp üçbin küsur yıl sonra başarıya götürebilmek bir başarıdır. Kitapta bu olay anlatılıyor. Bu araştırmada beş katman gördüm. Birinci katman, camı insanlar nasıl buldular? Burada da tasarım



Anadolu'daki cam sanayiinin M.S. 1-4. yüzyıllardaki çok başarılı ürünlerinden iki bardak, ves ürahi. (Şişecam Koleksiyonu)



Dolmabahçe Sarayı Osmanlı İmparatorluğu'ndaki büyük değişimin sembolü olmasının yanında, dönemin cam sanayiinin en çarpıcı ürünlerinin uygulandığı, çok ilginç bir tasarımdır. (Önder Küçükerman Arşivi)

tanrısının Türkiye'ye bir armağanı olduğu görüşündeyim.

Antik&Dekor: Cam sanayii hangi aşamalardan geçerek günümüze ulaşmıştır, açıklar mısınız?

Küçükerman: Kitabı yazarken bir şansım vardı. Çok uzun yıllar sanayide yer aldım. Sanayide bir şeyin iyi yapılması demek şu anlama gelir: Birisi iyi bir şeyler yapalım diye karar verir. Bir başkası bu kararı uygular.

Birisinin de buna para bulması gerekir. Yani karar, para ve yapacak olan gereklidir. Bunlar olmazsa müzelerde görülen eserler de yapılamazdı. Basit bir köy testisi de genel anlamda böyle yapılır.

Bu düşünceye göre, Türkiye'de toprağın altı, her yer cam dolu ise, bu kadar camın yapılması için karar, para ve yapacak adamın da var olması gerekir. Bunun da adı sanayidir. Çünkü evimde cam üreteyim diye kimse cam yapamaz. Tarihte de bu böyleydi. Cam demek, daima sanayi demektir.

Bu ilk camlar çok kıymetli olduğu için kuyumculuk gibiydi. Nitekim, kitaptaki ilk çizime baktığımız zaman; renkli, çok şekilli, bir buluş yapma heyecanının ürünleri görülür. İlk camı biçimlendirenler, ben bu yenilikten ne yaparım diye araştırıyorlar. 100 Yıl geçince ikinci çizime geliyoruz. Burada ne yapılacağına karar artık verilmiştir. Camı zeytinyağı, sirke, parfüm, ilaç için kullanırım diyorlar. Burada asıl amaç hiç bir zaman güzel ürün yapmak değil. Fonksiyonel ürüne dönüyor. Bu cam endüstrisi anlamına gelir. Tarih iki bin yıl önce. Bir 100 yıl daha geçtiğinde artık camcıların yeniden yaratıcı ürünler yapmaya başladığını görüyoruz.

Müzelerdeki bütün camlar Türkiye'deki kazılarda bulunmuştur. Demek ki camcılığın ilk önemli üç evresi; yeni buluşun yaratıcı heyecanından çıkan ürünler, bunun belli bir hedefe yönlendirilmesi; zeytinyağı, sirke, şarap, tıp, parfüm şişesi gibi. Ondan sonra da tekrar camcılık ustalığı. Bu camları yapanlar burayı terk edip gitmediler. Aynı cam fırınlarını, aynı teknikleri sürdürdüler. Selçuklu dönemine kadar, Roma, Bizans uygarlığı büyük bir iz bıraktı burada. Bu büyük miras Osmanlı Devleti'nin kuruluş dönemindeki sarsıntılar arasında biraz ihmal edildi. Zaten tam o yıllar Murano camcılığı ile Avrupa camcılığının başladığı tarihlere. Osmanlı İmparatorluğu kurulduğu zaman Fatih'in kaç tane camı olduğu kitapta yazılı.

Antik&Dekor: Kitapta 15. yüzyıldan 20. yüzyıla, Şişecam'a uzanan bir İstanbul camcılığı anlatılıyor. Bu konuda bize neler söyleyeceksiniz?

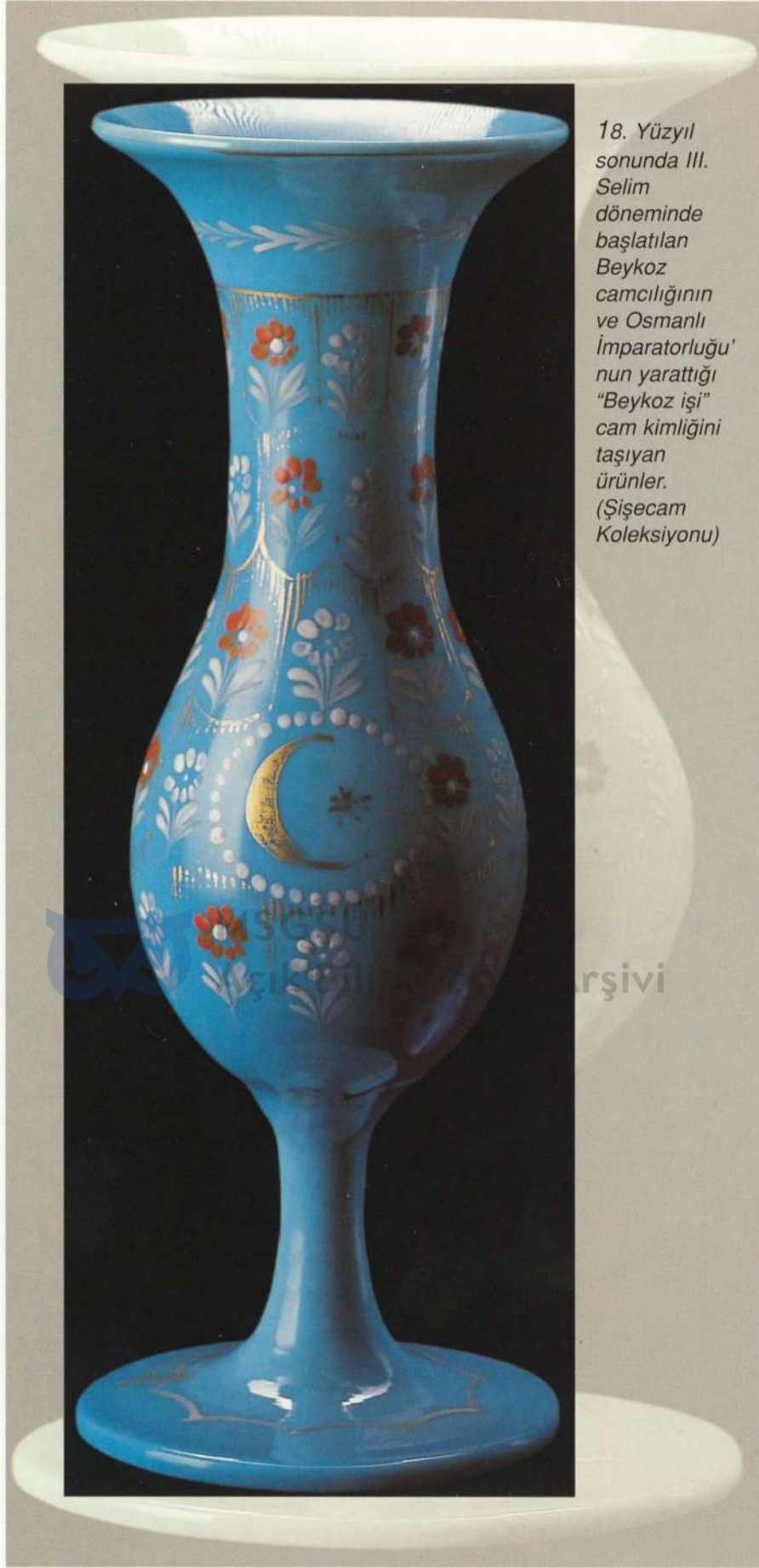
Küçükerman: İstanbul camcılığı bölümü aslında üç sarayın cam yarış-

nı anlatıyor. Aslında kitabın bir başka ismi, Üç Sarayın Cam Yarışı'dır.

Topkapı Sarayı dönemi olan üç yüzyıl içinde üretilmiş pencere camlarının boyları küçüktür. Çünkü, o tarihte düzcam yapamıyor, pide yapar gibi camı akıtıyorsunuz, sıvıyorsunuz. Onun da boyu küçüktü. Bu nedenle Fatih döneminde saraydaki pencerelerde yuvarlak ve küçük dökme camlar vardır. Renkli ve güzel pencereler yapmak için gene küçük küçük cam levhalar yapıp kırmak gerekiyordu. Bugünkü anlamda düzcam yoktu. Camcının elinde küçük cam parçaları vardı. Bunları da bir kuyumcu gibi işlemek zorundaydı. O yüzden tepe penceresi dediğimiz önemli ürünler ortaya çıkmıştır.

Tepe penceresi, bir anlamda cam sanayiinin küçük cam üretmesi sonunda oluşmuştur. Parçacıklar bir araya getirilerek büyük camlar elde ediliyor. Örneğin, Süleymaniye Camii'nin 5 metre boyundaki penceresi, aslında küçük camlardan oluşmuştur. Çünkü, yapılabilen camlar büyük değildi, ama büyük pencere isteniyordu.

Binaları yapanlarla, camcılar arasında bir gerginlik söz konusuydu. 16. yüzyılda binayı yapabilmek için mimar mümkün olduğu kadar pencereyi küçük tutmak zorundaydı. 17. yüzyılda ise bir binanın zenginliği, pencere-



18. Yüzyıl sonunda III. Selim döneminde başlatılan Beykoz camcılığının ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yarattığı "Beykoz işi" cam kimliğini taşıyan ürünler. (Şişecam Koleksiyonu)

sinin büyük olmasından anlaşılırdı. Büyük pencere para demektir. Mimar kapalı bir bina yapmak istiyor. Pencereci de penceresini büyütme istiyor. Ama kalın duvar çok sağlamdır. Pencere camları ise çabuk kırılır. O nedenle iki kat pencere yapılıyor. Her ne olursa olsun içeriye renkli ışık alınmak isteniyor.

Antik&Dekor: Camcılığın hemen her devirde Osmanlı sultanları tarafından desteklendiğini görüyoruz. Cama bu kadar önem verilmesinin nedeni nedir?

Küçükerman: Osmanlı'nın ilk döneminde önemli konulardan birisi de kandildi. Çünkü bu dönemde cam, tepedeki ışıktır. Yani kandildir, tepe

Dolayısıyla, Topkapı Sarayı döneminin üç yüzyılı, Türk camcılık sanatına, küçük camlarla büyük eserler yapma ustalığı vermiştir. Bunlar genellikle saray binaları, konutlar ve tabii ki dini binalardır.

Burada şu noktaya dikkati çekmek isterim. Cam üretimi genellikle İstanbul'da yapılıyordu. Ama imparatorluğun her yerindeki hemen hemen her özenli evde de tepe penceresi vardı. Bunun ne kadar karmaşık bir iş olduğunu düşünebilirsiniz. Çünkü, diyelim ki İmparatorluğun uzak bir köşesinde, bir evde tepe penceresi yapılacak. Bu pencere yapılıyor, taşınmıyor, oraya konuyor. Bu ne demektir? Osmanlı ülkesinin her yerindeki pencere de aynı biçimde yapılıp gidiyor, Belgrad'daki de öyle. Mısır'daki de.

Cam hammaddesi ucuzdur, ama işlenmesi bilgi ve para gerektirir. Bugünkü anlamı ile bilgisayarın merkezi olarak tasarlanması, merkezi olarak üretilmesi ve gönderilmesi gibiydi. Bu hesaplama o devirde İstanbul'da büyük sayıda cam pencere üreticisi olması gerekiyor. Gerçekten de Evliya Çelebi'nin kayıtlarında çok sayıda camcı vardır.

penceresidir. Tepedeki ışık da sembolik bir simgeydi. Binalarda, saraylarda, camilerde tepedeki ışığa büyük emek sarfedilmişti. İyi cam yapanlardan biri de Venedikti. O yüzden Venedik'le ne zaman savaş çıkarsa cam ithalatı dururdu. Savaş biter bitmez camlar, kandiller gelir, camilere takılırdı. Bunun ne kadar sıkıntı verici olduğu açık. O nedenle devamlı olarak camcı esnafının örgütlenmesi için çalışılmıştır.

O dönemde gerçekten ciddi bir camcılık rekabeti de vardı. Bunun en ilginç örneği yürüyen cam fırınıdır. Topkapı Sarayı dönemi böyle bir camcılık olarak bugünkü Kapalı Çarşı ve çevresinde büyük bir endüstri yaratmıştır. Topkapı Sarayı döneminin dünya camcılığına armağanı tepelerdeki pencereleri, renkli cam pencereler ve kandiller gibi ürünlerdir. Tabak, çanak, bardak gibi ürünler çok fazla iddialı olmadığımız bir konuydu.

Antik&Dekor: Topkapı Sarayı'ndan sonra ikinci saray Dolmabahçe. Bu dönemin camcılığa katkısı nedir?

Küçükerman: III. Selim, her ne kadar Topkapı Sarayı'nda ikamet ediyor idiyse de oradan taşınma hazırlıklarını başlatmış olan kişiydi. Onun döneminde yapılan Aynalı Kavak Kasrı, aslında batıdaki Sanayi Devrimi'nin Osmanlı'ya yansımasıdır. Bazı

salonlarında masa, iskemle, bazı salonlarında sedir vardır. Bu ne demektir? Değişim başlıyor. O nedenle III. Selim bir çok sanayi değiştirirken cam sanayiini de değiştiriyor.

Kendisi fırçayla ipek kumaş üzerine desenler çizmiş. Yani yaratıcı bir insan. Müzikle, sanatla meşgul. O yüzden reform maksadıyla yaptığı ürün de Beykoz camları oldu.

Beykoz camcılığı nedir? III. Selim döneminde sanayi devrimi başladığı ve etkinleştiği için nasıl Osmanlı camcılığı çökmüşse, dünya camcılığının en önemli merkezi olan Venedik camcılığı da çöküyordu. Çünkü, onlar aynen İstanbul camcılığı gibi geleneksel yollarla üretim yapıyorlardı. İngiltere, Fransa, Almanya'da yüksek fırınlarda büyük cam endüstrisi başlayınca, onlar da Osmanlı'nın yaşadığı problemin aynını yaşamıştı. Ama, onlar sofraya takımları, vazo, çiçek, kandil gibi ürünlerde uzman oldukları için ürün gamı bizden farklıydı. Sanayi devrimini ülkelerine taşımak isteyen Avrupa kral, kraliçe, prenslerinin sarayları için en son moda Venedik'ten bir camcı getirtmek oldu. Venedik camcılarını böylece sanayi yarışını kaybettiyse de tasarım yarışını kazanmış oldu. Her yere camcı ihraç etti.

Biz de Mehmet Dede'yi Venedik'e gönderip eğitiyoruz. Yani, teknoloji transferi.

III. Selim, şunu söylemek istemişti: "Beyler biz sanayide, top, tüfekte, bina inşasında bir takım yollar aldık. İyi ama sanatta ne olacak?"

O dönemde Venedik modası var. III. Selim Venedik'ten buraya da bir camcı getirin demiş olmalı.

III. Selim'in babası III. Mustafa da bugünkü Tekfur Sarayı bölgesi camcılığını kurmaya çalışmıştı. Ama III. Mustafa sanayici, yatırımcıydı, sanatçı değil. Darphane kuruyor, teknoloji kuruyordu.

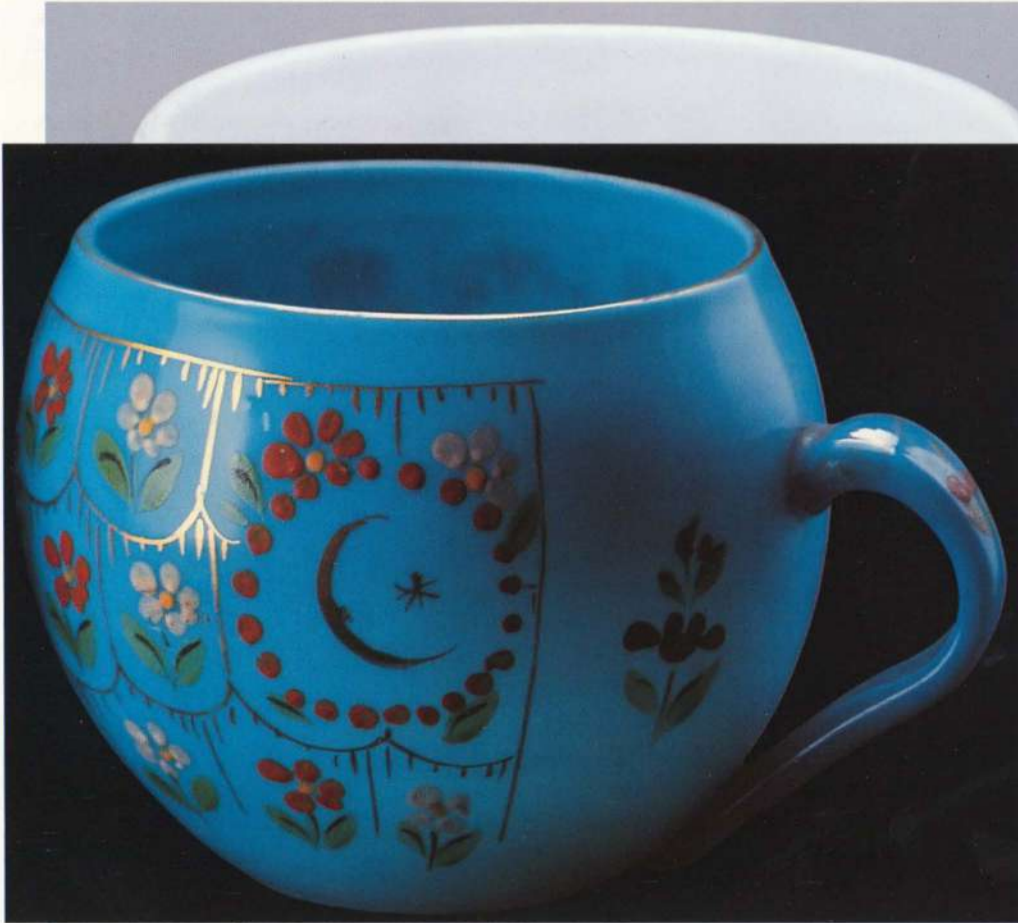
III. Selim ise yaratıcı olduğu için; "Biz eğer fabrikayı babamın kurduğu yere kurarsak sanatı öldürürler." diye düşünmüş olmalı. Çünkü onlar sirke, zeytinyağı, şarap, gaz lambası gibi şeyler yapıyorlar. Halbuki III. Selim sanatçı. O da uzakta bir yere bakıyor. O günlerde gözde yer Beykoz. Çünkü orada iki dere akıyor. Cam yapmak için de su, kum ve ateş lazım. Odun, kum, su orada. Beykoz'da birkaç da fabrika var.

Osmanlı'da sarayların cam yarışında, ikinci saraya III. Selim'in Topkapı Sarayı'ndan armağanı Boğaziçi camcılığını başlatmaktı. Dolayısıyla, Beykoz işi dediğimiz ürünler Venedik'ten teknoloji transferi ile yapılan bir yenilik transferiydi. Bu işin hammaddesi, fırını getirilmişti. Ama ürünler Lâle devrinin ve Boğaziçi'nin İstanbul'a kültürel bir armağanıydı. Bunları yaratan bilgi birikimi Lâle devrinin parıltısından, ışıltısından doğmuştu ve arkasında da Venedik teknolojisi vardı.

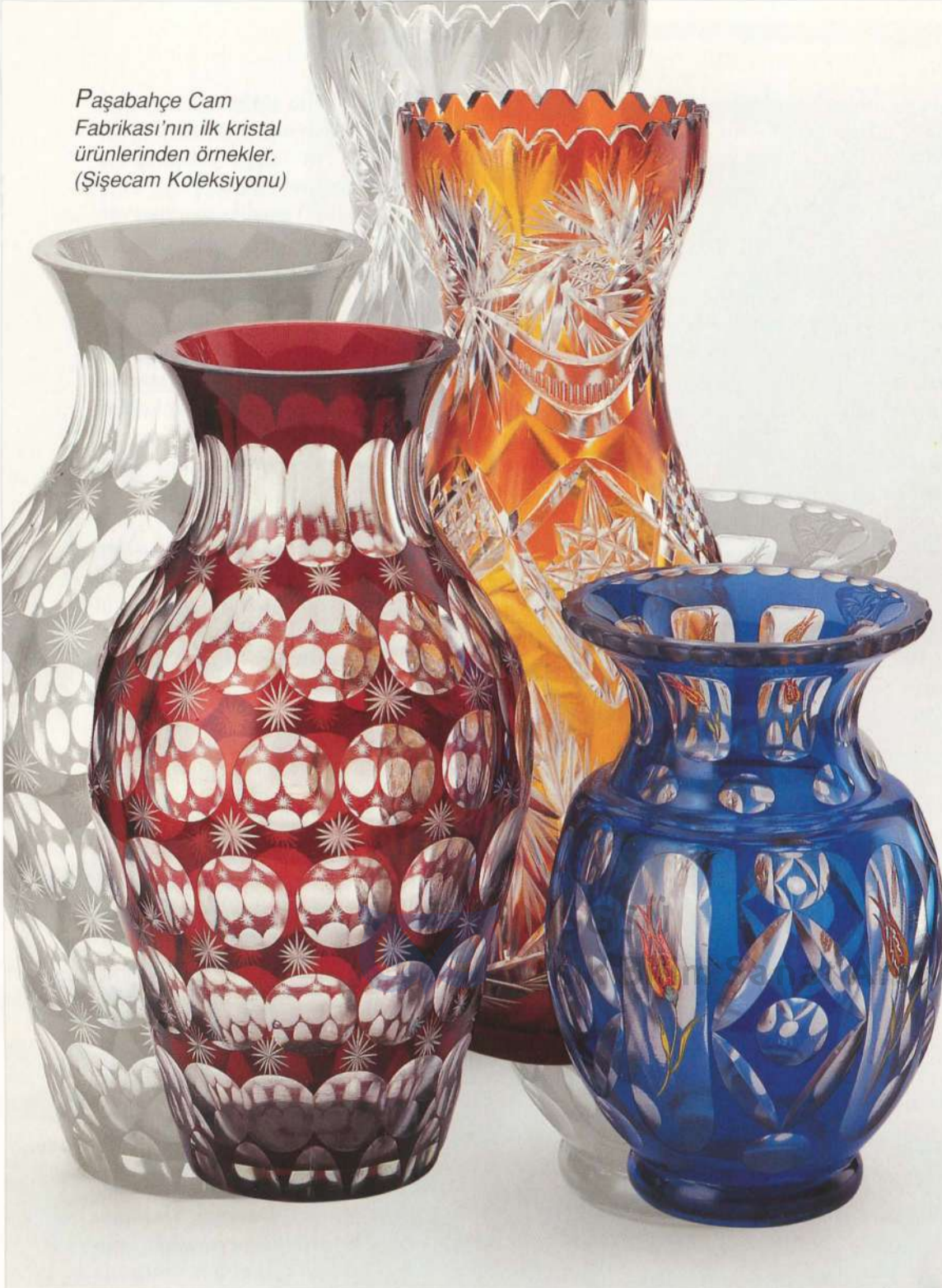
Sanayi Devrimi, Topkapı Sarayı'na uymadığı için orayı terketmek zorunda kalanlar Dolmabahçe Sarayı'nı tamamen yeni sanayi sarayı olarak kurmuşlardı.

Topkapı Sarayı sessizliğin sarayıdır. Asansör yok, lamba yok, basınçlı su yok. Sessiz. En çok duyabildiğiniz yürüyen insanın ayak sesi, kuş sesi, rüzgâr sesi, ezan sesi, çok çok at sesidir, araba da yoktu.

Ama o sırada Avrupa'daki Sanayi Devrimi at arabası, top, delikli demir, merdiven, asansör, kahvehane, postahane, tren yolu, motorlar getiriyordu. Eminim ki, o dönemde şöyle düşü-



Paşabahçe Cam Fabrikası'nın ilk kristal ürünlerinden örnekler. (Şişecam Koleksiyonu)



nülmüştü: "Topkapı Sarayı'nı kendi haline bırakalım, bozmayalım. Yeni bir saray yapalım."

Bu sırada Londra'da 1851 Sergisi açılıyor. O tarihte de Fethi Paşa, Muzurus Paşa gibi bir kadro var ki bunlar Batı'da yetişmiş kişiler. Teknolojiyi Türkiye'ye transfer ediyorlar. Ve Dolmabahçe Sarayı böylelikle 1851 Crystal Palace, 1844 Paris Sergisi'nin karışımı bir bina olmuştur. Bu bina yapılırken halı dışında herşey ithal edilmişti. Çünkü o tarihte porselen fabrikaları, cam fabrikaları, herşey batmış. Mobilyacılaşmaya uğraşıyorlar. Eminim ki Fethi Paşa Venedik'te yaşanan bu olayı gördüğünden, camları ithal ederken şöyle düşün-

müştü: "Evet, düz camımız yok. Getirin İngiltere'den, Fransa'dan. Evet, şu anda büyük avizelerimiz yok, getirin Viyana'dan. Camlı merdivenlerimiz yok, getirin en büyük rakip Bohemya'dan, görsün bizinkiler."

Ama, III. Selim'e de haksızlık etmemiş ve Beykoz işi ürünlere o da önem vermişti. Ancak, saray bitmeden öldüğü için belki de yeni Beykoz fabrikasının ürünlerini saraya koymadı.

Antik&Dekor: Cam yarışı Dolmabahçe'den sonra Yıldız Sarayı'nda da devam etti mi?

Küçükerman: III. Selim, temelini attığı Beykoz camcılığı ile aslında gü-

nümüzün Türk camcılığı açısından çok önemli bir şeyi başlatmıştı. Türkiye Şişe Cam Fabrikaları o fabrikanın kurulduğu arazinin içinde kurulmuştu. Dolmabahçe Sarayı dönemi, III. Selim'in armağanı olan Beykoz camcılığını yaşatmıştı. Balat ve Eyüp çevresinde eskiden kalan tek tük cam fabrikaları Dolmabahçe Sarayı dönemindeki cam atölyelerinin kalıntılarıdır. Ama ne yaparsınlar ki cam artık bir sanat eseri olmaktan uzaklaşıyordu. Basit bir günlük madde haline geliyordu. Bu bizi Yıldız Sarayı dönemine getiriyor.

II. Abdülhamid Dolmabahçe Sarayı'nın bir sanayi sergisi olduğunu fark etmiş ve terketmenin zamanı geldiğine karar vermişti. Çünkü 1867'de, o dönemin şehzadesi 20 küsur yaşlarındaki II. Abdülhamid, Paris ve Londra'yı görüyor, 40 gün Avrupa'da geziyor.

Abdülhamid, döneminde sanayi geliştirmeye uğraşmıştır, Avrupa görmüş biri olarak. Sanayi-i Nefise Mektebi'ni kuruyor. Fakat, Sanayi-i Nefise'nin destekleyeceği sanayi kuruluşları hangileriydi? O devirde cam artık tam anlamı ile değerini kaybetmiş durumdaydı. O günlerde "İşkembeciler işkembelerini camlı kutuda satsınlar, simitçiler simitlerini camlı kutuda satsınlar, Be-

yoğlu'nda camlı vitrinlerini haksız yere sokağa uzatanların camlı vitrinleri geri alınsın." gibi konular yaşanıyor-

du. Ya da ilk çıkan gazozlarda, şişelerin içindeki bilyalar güzel olduğu için herkes gazozu içiyor, şişeyi kırıp bilyesi ile oynuyordu. Cam eski önemini iyice kaybettiğinden padişahın ona yatırım yapması söz konusu değildi.

II. Abdülhamid Yıldız Çini Fabrikası'nı kurmuştu. Avrupa'da kurulan son saray porselen fabrikası buydu. Ama camı da çok kendi kaderine terk etmemiş ve Paşabahçe'deki Modiani cam fabrikasını ruhsat vererek kurdurmuştu.



Paşabahçe Cam Fabrikası'nın ilk ürünlerinden Tekel ve İnhisarlar İdaresi için üretilmiş olan şişelerden örnekler. (Tekel Arşivi)

Diğer yandan, Dolmabahçe Sarayı döneminde geleneksel tepe penceresi önemini kaybetmişti. Çünkü Dolmabahçe Sarayı'ndaki cam yarıştı büyük pencereydi. Melling'in gravürlerine baktığımız zaman, Boğaziçi kahvehanesini gösteren resimlerde duvarlarda bir tane bile tepe penceresi yoktur. Aksine büyük, modern camlar vardır. Tepe penceresi, kadınların bulunduğu harem gibi yerlerde görülür. O tarihten sonra tepe penceresi, yani yukarıdan gelen ışık cami, mescitlere özgü kabul edilmiştir.

Tepe pencereleri o tarihte Avrupa'dan gelen büyük düzcamlardan vit-

raylara dönüştü. Dolmabahçe Sarayı'nın ana özelliği; düzcamların girmediği. Ama ülkede düzcamlar üretilmediği için cam yarışını kaybetmişti.

O tarihte cam bardak, tabak yoktu. Su içmek için toprak kaplar ya da ithal bardak kullanılıyordu. Cam bardak ve cam şişeye ihtiyaç olduğu anlaşılmıştı. Ayrıca gazoz çıkmıştı. Bunlar ilk cam kaplardı. Ama onlar da teknik olarak yetersiz olduğu için gıda maddelerinde hijyen sorunu vardı.

Cam sanayii I. Dünya Savaşı'nda problemlerle karşılaşmıştı. 1920'lerde Modiani'nin fabrikası da

kapandı, bir tek Balat civarındaki küçük atölyelerde basit şişe, bozacı, şerbetçi şişeleri, konserve, turşu ve ilaç sanayii için cam üretiliyordu. Cam yarıştı böylece kaybedilmişti.

Antik&Dekor: Cumhuriyet dönemi cam sanayii, Şişecam'ın kuruluşuna geldiğimizde, yönetimin yine cama özel bir önem verdiğini görüyoruz? Bunun nedenlerini açıklar mısınız?

Küçükerman: Türkiye Cumhuriyeti, bu yarışta güçlü olarak giriyordu. Şişecam Fabrikaları başında bulunan Türkiye kelimesi büyük bir gücün var olduğunu gösterir. O yüzden başta Atatürk, İnönü dahil, devlet cam fabrikasıyla da ilgilenmişti.

Paşabahçe'de 200 yıllık bir miras da vardı. Eğer 200 yıl önce III. Selim camcılığı ortaya kurmasaydı, Mehmet Dede ile birlikte 40-50 kişilik camcılık gelmeyecekti. O kapandıktan, imparatorluk rejim değiştirdikten sonra o camcılar yeni gelen kişiye başvurmuşlar ve bizim bir camcılık firmamız var demiş ve teşvik görmüşlerdi.

İşte Beykoz bölgesindeki 200 yıllık camcılık, rekabet karşısında hep çökmüş, yükselmiş, çökmüş yükselmiş ve camcılarının sayısı artmıştır. Unutmayalım ki Modiani devrinde burada 500 kişi çalışıyordu. 1920'lerde azınlıklar Türkiye'yi terkedip, fabrika kapanınca bu 500 kişi ve aileleri

Paşabahçe'de işsiz olarak oturmaya devam ediyorlardı. Hepsi camcıydı. Dağılarak Çubuklu'da damacana yaparak oyalanmışlardı.

Paşabahçe Fabrikaları'nın kurulma sebebi de büyük olasılıkla camdan anlayan o kadar adamın orada durmasıydı. Bugün Paşabahçe'de 3-4 bin kişi camdan anlar. Ama oradaki camcılık 200 yıllıktır. Venedik, Murano gibi bir mirası taşımayı sürdürmektedir.

Kitapta ana hatları ile üzerinde durulan kurgu buydu. Camcılığın Türkiye'ye yaptığı bir jest olduğunu düşünüyorum: Güneyde o güzel plaj-



18. Yüzyıl sonunda III. Selim döneminde başlatılan Beykoz camcılığının ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yarattığı "Beykoz işi" cam kimliğini taşıyan ürünler. (Şişecam Koleksiyonu)

ların tertemiz olma nedeni, camın hammad-
desi olan kuvars olmasıdır. O yüzden Ceneviz-
li gemiciler akşam yemeği için kıyıya çıkıp,
biraz da soda bloklarını taş gibi kullamp ate-
şi yaktıklarında soda ile kuvars bir arada eri-
miş ve sabah camı bulmuşlardı. O yüzden bu
plajlar, bir rastlantı diyelim, camcılığın bura-
da doğmasına neden olmuştu.

3-4 bin yıl önce burada ateşi kumda ya-
kanlar camı bulmuş, o miras büyüyerek gel-
miş bugünkü Şişecam'ı yaratmıştır.

Kitabın kapağındaki resimde Anadolu'da-
ki cam sanayinin ilk günlerinden bu yana ya-
şanan cam sanayii yarışımın ilginç köşe taşları
görölmektedir. Bunlar; Anadolu'da bulunan
ve İ.S. 200'lerde yapılmış şişe, Anadolu'da
bulunan ve İ.S. 300'lerde yapılmış cam kap,
Batı Anadolu'da bulunan ve İ.S. 300'lerde ya-
pılmış sürahi, 18. yüzyıl sonunda Beykoz'da
üretilen gülsuyu kabı (Gülabdan), 1935 yıllarında
Paşabahçe Cam Fabrikası'nda üretilmiş
olan sürahi, 1997 yılında Şişecam'ın "Beykoz
Celeneği" anısına ürettiği sürahidir. Bütün
bunlar Şişecam'ın koleksiyonundadır.

Şişecam'ın koleksiyonu, dünyanın herhan-
gi bir müzesindeki cam koleksiyonu değil,
kendi mirasının müzesidir. Böyle bir müzeyi
gerçek mirası ile kurabilecek pek az cam şir-
keti olduğu kanaatindeyim. Uzun yıllar cam-
cılığın içinde bir kişi olarak böyle bir kitap
hazırlamak zorunda hissettim kendimi.

Antik&Dekor: Kitabın yanısıra 2000 adet
çok özel bardak yapıldı. Kitabın bardakla
birlikte sunulmasında verilmek istenen mesaj
nedir?

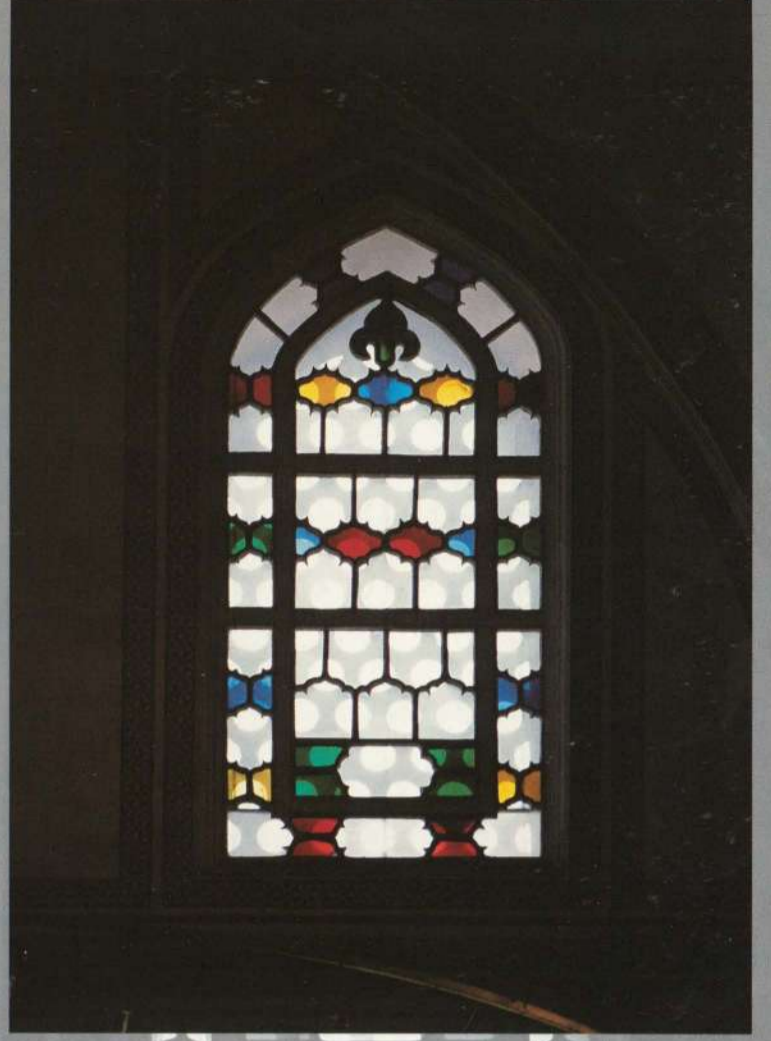
Küçükerman: Evet, kitabın bir de özel
bardağı var. Bu bardakla şunu yapmak istedik. Bu kitabın
ömrü yaklaşık 200-250 yıl. Oysa, cam bardağın ömrü 5
bin yıl. Kitapta yazdığımız mesajları bardağın altına ve üs-
tüne basarak bunu 5 bin yıl kadar tarihin derinliklerine bır-
aktık. 5 bin yıl sonra bir koleksiyoncu bu bardağa baktı-
ğında yanılmasın istedik. Bardağın en sağlam yeri tabanı-
dır. Biz de oraya bardağın hangi nedenle, hangi tarihte,
kaç adet yapıldığını çıkmayacak şekilde yazdık. Camın
kalıcılığının bir simgesi bu bardak. Bu ucuz camdan üre-
tilmiştir, ama arkasında trilyonlarca liralık bir büyük yatırı-
m ve bilgi birikimi vardır.

Bu bardak dünya tarihinde 5 bin yıl sonra yeraltın-
dan çıkarıldığında, niçin yapıldığı kesinlikle anlaşılacak
tek cam.

Antik&Dekor: Sayın Küçükerman sizce ülkemizde Şi-
şecam'la sağlanan gelişim nedir, cam sanayimizin dünya
cam sanayii içindeki yeri nedir?

Küçükerman: 25 yıl cam tasarımının içinde bulunan
bir hoca olarak bunu şöyle yorumluyorum: Dünyadaki bü-
yük cam şirketleri büyük, pahalı teknolojileri kullanmak-
talar. Bu şirketler arasında böyle büyük ve gerçek bir mi-
rasa sahip olan yoktur. Şişecam bu mirası başında da Tür-
kiye kelimesini taşıyarak başarıya götüren nadir şirketler-
den biridir. Benim söyleyebileceğim Şişecam'ın başlangıç-

*İstanbul'da
1550-1557
yılları
arasında
yapılmış olan
Süleymaniye
Camii'nden
bir pencere.*



MSGSÜ
Açık Bilim Sanat Arşivi

tan itibaren gösterdiği eğri başarı eğrisidir. Bir geleneği
kullanarak ve bilgi birikimi yaratarak bunu yapmıştır.
Çok ciddi bir teknik rekabet gücüne ulaşmıştır. Çok ciddi
bir altyapıya sahiptir. Ve kendi içinde geliştirilmiş bu alt-
yapıyı kullanan gerçek anlamda bir sanayii kuruluşudur.

Hoca ve sanayide yetişmiş bir kişi olarak, sanayi kuru-
luşlarına şöyle bakarım: Bir işletmede üçüncü kuşak var
mı? İlk kuşak girişimcidir ve önden gider. Tecrübeyi sim-
geler. İkinci kuşak, onun hemen arkasından gelen, o tecrü-
beyi güce çevirebilmiş olan kuşaktır. Üçüncüsü ise yeni ku-
şaktır. Gençtir. Bunlar değişen koşullara göre hareket ede-
bilirler. Bu üç kuşağın toplam süresi en az 70, en çok 100
yıldır. Yani yüz yılda bir direğin düz dikilebilmesini öğre-
niyorsunuz. Şişecam bu üç kuşağı yaşamıştır. Deneyime,
güce ve yeni kuşaklara sahiptir. Daha iyi olmaması için
hiçbir sebep göremiyorum.

Antik&Dekor: Peki tasarım açısından gelişmeleri nasıl
değerlendiriyorsunuz?

Küçükerman: Şişecam'da çok geniş bir tasarım kad-
rosu yetişmiştir. Bu yönden çok tecrübelidir. Bu kadro,
dünyanın herhangi bir yerindeki, herhangi bir cam
tasarım kadrosu ile yarışabilecek, rekabet edebilecek ve
başarı kazanacak bir kadrodur.

Antik&Dekor: Bize bu değerli kitabı ve ülkemiz cam
sanayii okuyucularımıza tanıtmak fırsatı verdiğiniz için
teşekkür ederiz. □



Gölgeye Övgü

Çerçeve:

Gölgeye Övgü

MEHMET ERGÜVEN

SAMIH RIFAT

ISMAIL ERTÜRK

MUNIR GOLE

ONAY SOZER

E. H. GOMBRICH

CUNICIRO TANIZAKI

İsmarlama

Gölgeler

AYŞE ERKMEN

GÜLSÜN KARAMUSTAFA

SAMIH RIFAT

NAZIF TOPÇUOĞLU

AHMET ELHAN

SEÇİL YERSEL

ÖZGE AÇIKKOL

Tartışma

Sanatın Komplosu

JEAN BAUDRILLARD

ALİ AKAY, UĞUR TANYELİ

Portfolyo

Zulmetten Alınacak

Ders Yok

DENIS ROCHE

Düşünceler

Müze Ne İşe Yarar?

FERİT EDGÜ

ENİS BATUR

GÜVEN TURAN

ANDRE MALRAUX

Okuma

Karasu: Ses Boşluğu

İçindekiler

Editörden

ÖZGE AÇIKKOL • 3

Odak

GÜVEN TURAN - Od, Oda, Odak • 4

Rüzgâr Gülü

MEHMET ERGÜVEN • ENİS BATUR • CEM İLERİ • SAMİH RIFAT •
CEM AKAŞ • GÜVEN TURAN • ELVAN ZABUNYAN • SEBASTIAO SALGADO •
JEAN-FRANÇOIS CHEVRIER • BILLY KLÜVER • ÖYKÜ POTUOĞLU

Düşünceler

ENİS BATUR - Müzenin Zararları Üzerinde Ne Denli Dursak Azdır • 35
FERİT EDGÜ - Bir Müze Tutkunu • 39
GÜVEN TURAN - Saklamanın ve Göstermenin İki Karşıt Ucu • 41
ANDRE MALRAUX - Hayalî Müze • 45

Söyleşi

ÖNDER KÜÇÜKERMEN - "Hayata bir kez geliyor insan ve manzaralı yoldan gitmeli" • 61

Okuma

CEM İLERİ - Karasu: Ses Boşluğu • 69

Sanat-Mekân

ENİS BATUR - Basel: Festivalde Karnavalı Anımsamak • 79

Tartışma

JEAN BAUDRILLARD - Estetik Yanılsamalar ve Yanılsamabozumları • 97
ALİ AKAY - Baudrillard Kenci Yanılsamasıyla Sanatı Yeniden mi Kuruyor?
Ve Farkında Değil • 108
UĞUR TANYELİ - Mimarlık Bağlamında Eleştirel Bir Baudrillard Okuması • 111

Portfolyo

DENİS ROCHE - Beşinci Gün • 118
Zulmetten Alınacak Ders Yok • 124

Çerçeve:

Gölgeye Övgü

MEHMET ERGÜVEN - Mucizevi İkiz • 145
SAMİH RIFAT - Fotoğrafın Gölgeleleri • 151
İSMAIL ERTÜRK - Sinemadaki Gölgenin Kaynağı Nerede? - Alman Dışavurumcu
Sinemasında Aydınlatma ve Gölge Oyunları • 157

MÜNİR GÖLE - İçişik • 165

ÖNAY SÖZER - Işığın Metafiziginden Gölgenin Estetiğine • 169

E. H. GOMBRICH - Düşen Gölgenin Özellikleri • 177

VICTOR I. STOICHITA - Ebedi Dönüşün Gölgesinde • 193

CUNİÇİRO TANIZAKI - Gölgeye Övgü • 209

PASCAL QUIGNARD - Gece Bizi Sadeleştirir • 215

İsmarlama Gölgeler

AYŞE ERKMEN • GÜLSÜN KARAMUSTAFA
SAMİH RIFAT • NAZIF TOPÇUOĞLU • AHMET ELHAN
SEÇİL YERSEL • ÖZGE AÇIKKOL

Bkz.

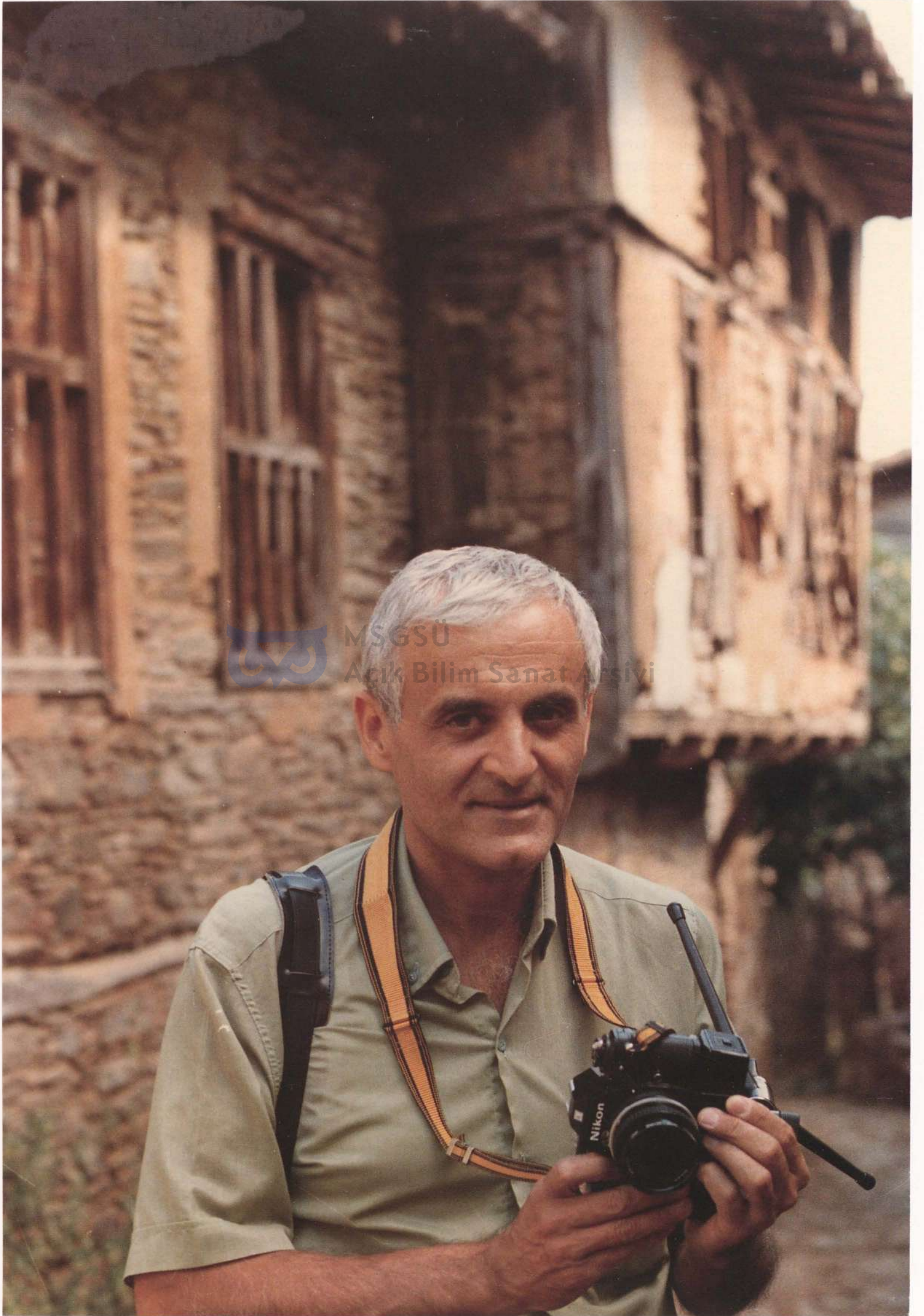
SELAHATTİN ÖZPALABIYIKLAR - Osmanlı Resmine Farklı Bir Yaklaşım • 238
EDA ALAGÖZ - Mimarlık Kaçınmadığımız Sanattır • 240

Arşivden

ENİS BATUR - Bir Avni Lifij "Puzzle"ı • 240

Ek: Bir Katedral İnşa Etmek





“Hayata bir kez geliyor insan ve manzaralı yoldan gitmeli”

“Ben kendi manzaramı böyle tamamladım. Sürekli dünyayı gözledim ve sanayi bana gerçeğin ne olduğunu öğretti!” diyor MSÜ Endüstri Tasarımı Bölüm Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman. Türkiye'nin endüstriyel mirasına ışık tutmak amacıyla her yıl bir kitap yazmayı hedefleyen Küçükerman, Beykoz'dan Şişecam'a, Hereke halısından Isparta halısına, Türk Evi'nden Maden sanatına, Türk otomotiv endüstrisinden endüstri tasarımına kadar uzanan farklı konularda kitaplar yayıma hazırlıyor. Bu yoğun tempo içinde projelere her zaman yer var. Şimdiki hedefleri ise Traktöre Nasıl Geçildi, Kuyumculuk Endüstrisi ve Kapalıçarşı, Türk Tasarım Tarihi, Türk Sanayi Tarihi, Anadolu'da Yaratıcılığın İzi konularındaki kitapları yayımlamak. Önder Hoca'yla çocukluk yıllarından bugüne kadar olan süreçte, başdöndürücü üretkenliğini yakalamaya çalışan bir söyleşi yaptık.

Ash Kayabal : Çocukluk yıllarınızdan başlayalım...

Önder Küçükerman: 1939'da Trabzon'da doğdum. O yıllarda Almanya'daki müzik eğitimini bitiren babam, müdür yardımcısı olarak Trabzon Lisesi'ne geliyor. Idealist genç bir adam. Anne tarafım ise, 1630'lardan beri Trabzonlu bir aile. Annem Trabzon'un varlıklı bir ailesinin ilk kızı. Bugün Atatürk'ün köşkünün bulunduğu yerin hemen altında çok geniş bir arazi içinde evimiz vardı. İşte ben orada doğmuşum. Etrafımızdaki insanlar iyi eğitim görmüş, elit bir gruptu. Örneğin dayım Orhan Peker'di. O yıllarda savaş tehlikesi vardı, yakınlarda yaşanan işgal tehlikesi nedeniyle herkes tedirgindi. 1939'da savaş patlak verince, babam ben doğduktan sonra annemi alıp İzmir'e gidiyor. Böylece ailenin bir ucu İstanbul, bir ucu Trabzon bir ucu da İzmir oldu.

Kayabal: İzmir'in fotoğrafa yönelmenizde özel bir yeri var...

Küçükerman: Evet. 1940'ların İzmir'i'ni hatırlıyorum. O yıllarda İzmir gerçekten güzel bir şehirdi. Karşıyaka'da 30-40 metre genişliğinde bir kumsal vardı. Deniz çok temizdi. Su altı fotoğrafları çekerdik. Yıllar sonra benim su altı kameralarıyla ilgilenmemin nedeni budur. Hayatım Karşıyaka-İstanbul arasında geçiyordu. Karşıyaka o tarihte küçük ve medeni bir yerdi. Nüfus azdı. Ancak kendi içinde izole bir yerdi. İstanbul'a geldiğimde ilk iş Beyoğlu'na giderdim. Fotoğraf ve sanat malzemeleri satan dükkânların önünde saatler geçirirdim. Fotoğrafla ciddi anlamda ilgilenmeye başladım. O yıllarda fotoğraf makineleri çok ilkel. İzmir'de iki star fotoğrafçı vardı; Mustafa Kapkın ve Saadettin Yıldız. Her ikisi de askeri hava fotoğrafçılarıydı. Ben fotoğrafa bu kişileri tanıyarak yöneldim. Okuldan çıkınca hemen onlara gider ve rötüş yapardım. O yaptığım rötüşler beni İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi'ne birincilikle soktu. Çünkü negatif üzerine kalemle rötüş yapmak gerçekten zor bir işti.

Kayabal: Tasarım konusuna ilginizde de İzmir-İstanbul hattında geçen günler rol oynadı değil mi?

Küçükerman: Daha lise yıllarında gözümde bir Akademi görüntüsü canlanıyordu. Ressam ve mimar olmayı düşünmüyordum. O yıllarda İzmir'in yoklukları beni tasarımcı olmaya yöneltti. Örneğin fotoğraf makinenizin 360 derece dönen tepesi yok, tornacılara gidip basit parçalar yaptırıyorduk. Flaşların reflektörü yetişmiyordu, büyük reflektör yaptırıyorduk. Su altı kamerası fikri gelişince makineleri suya karşı geliştirmek için kutular yapmaya başladık. Ben onların fotoğrafçı takımının içine ka-

nel fotoğrafçılarıydık. Türkiye seyahatlerine de çıkıyorduk. İstanbul'dan Bursa'ya o günlerde 6 saatte gidiliyordu. Amerikan filmlerinde safari giysiler görmüştük. Ama Türkiye'de yoktu bu tür giysiler. Necatibey Caddesi'nde çöpçülere elbise satan mağazalar vardı. Güzel, keten giysilerdi bunlar. Gültekin'le bu kumaştan giysi ve çanta yaptırдық. Ben resmi fotoğraflar, Gültekin sosyal olayları çekirdi. Daha sonra Gültekin, ben ve Baha Gelenbeli Türkiye'nin ilk fotoğraf kulübünü kurduk. Bu kulüp aynı zamanda Türkiye'nin ilk fotoğraf sergisini açtı. Bu sergi bir hayli eleştiri aldı. Bazı hocalar böyle bir sergi için kameraya gerek yok, bunlar elle de çizilir dedi. Bu ilk sergide yer alan fotoğraflar daha sonra müzelere, koleksiyonlara girdi. 1960'lara geldik. İhtilal başladı. Çekim için gittiğimiz her yerde sorun çıkıyordu. Örneğin Orhangazi'ye gidiyoruz, jandarma çeviriyor. Bazı gazeteler çektiğimiz fotoğraflar nedeniyle tekzip aldı. Simkeşhane'de süpürge resmi çekmiştik. Bir süpürgeci günde şu kadar... süpürge dokur diye bir resimaltı yazılmış fotoğrafa. Maliyeciler bu haberi gördükten sonra süpürgecilere baskın yapıyor. Olay mahkemeye yansıdı. Gazete de mahkemeye verildi. Basınla ilgili fotoğraf çekmenin tehlikeli olduğu anlaşıldı. Gültekin de ben de bu konudan soğuduk.

Kayabal: Hangi bölüme asistan olacağınıza karar vermek güç oldu değil mi?

Küçükerman: O dönem Akademi'yi bitiriyordum. Hocalar İç Mimari bölümüne asistan olmamı istiyordu. Ben ise Endüstri Tasarımı bölümünü nasıl kurarım diye düşünüyordum. Bir tarafta babam kadar sevdiğim Utarit Izgi, diğer tarafta Hayati Görkey...

Biri iç mimar olmamı, öbürü ince yapı asistanı olmamı istiyor. Mezuniyet sonrası çift kimlikli bir asistan oldum. Mimarlık bölümünde ince yapı asistanı, İç Mimarlık bölümünde mimari proje asistanı. Derken 1966'ya geldik. Evlendim. Evlendikten sonra fotoğraf stüdyomu ve kameraları eşime verdim. Fotoğraf tehlikeli bir hale gelmeye başlamıştı. Türkiye de çok içine kapandı. Ben mesleki fotoğraf çekimine döndüm.

Kayabal: Tez konunuz Türk Evi'ydi...

Küçükerman: Tez konum Türk Evi'ydi. Türk Evi'nin ana felsefesini etüt etmem istendi. Fotoğraf maceram sırasında bütün Türkiye'yi taramıştım. Zengin bir dia arşivim vardı. 25 bin kare Türk Evi çekmiştim. 1966'da Safranbolu'ya gittik ilk defa. O tarihte tanınmıyordu Safranbolu. Tez hazırladığımı ve eski evlerin fotoğraflarını çekeceğimi söyledim. Yöre halkı, 'Bütün evler eskidir', dedi. O sırada müezzin ezanı bitirdi. Küçük camiden aşağı doğru bana seslendi. 'Hocam anladım. 5 dakika bekle bizim evi de çekersin', dedi. Safranbolulularla dost olduk. Bu tez bana Türk tasarımının temel kaynaklarının neler olduğunu, Türkiye'de bugünkü anlamda ulusal bir miras olduğunu gösterdi. Sedat Hakkı Eldem, 'Evlad, unutma, bu evlerin içindeki ürünleri de tanıt', dedi. Bu cümle benim bakış açımı değiştirdi. Türkiye'de o güne kadar geleneksel, halk kültürü, folklor, sanat tarihi adı altında tanımlananların başka bir başlık altında işlenmesi gerektiğini düşündüm.

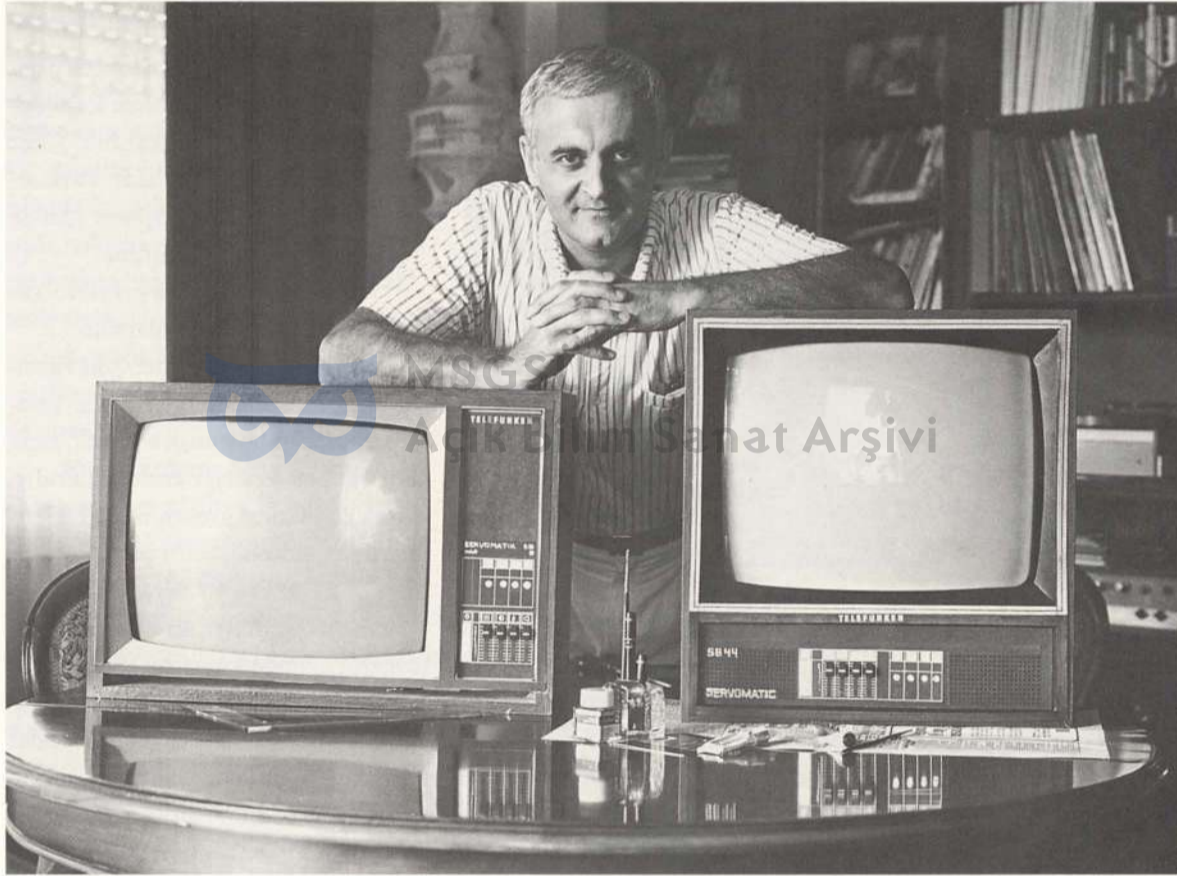
Kayabal: MSÜ'de Endüstri Tasarımı Bölümü'nü kurmak için bir hayli mücadele verdiniz. Hayalperest bir genç olarak görülme çabalarınızı etkiledi mi hiç?

Küçükerman: 1970'lere geldik. O yıllarda da özel üniversiteler vardı. Bir sayı bu üniversitelerin kapatılması gündeme geldi. Ben de bölümde bir tartışma başlattım. İç Mimarlık'ta yapılan mobilyalar dünyanın her yerinde endüstriyel işlemlerle yapılıyor. Bölümün adını Endüstri Tasarımı koyalım dedim. İkiye bölündük. Bir tarafta yüz küsur yıllık bir gelenek var. 1965-1970 arası Türkiye'de sanayi kuruluşları yoktu. Örneğin demir boru, benim öğrenciliğimde yoktu. Sunta dahi yoktu. 1970 sonrası Borusan yeni bir endüstri kurdu. Boru üretiyordu. Bu ilk kare profil, Türkiye'de mobilya sektörünün endüstri süreçlerine göre üretim yapmasını sağladı. Alüminyum benim mezun olduğum yıl çıktı. Endüstri Tasarımı bölümünü kurma müca-

delem sürüyordu. Böyle bir bölüm herkese ütöpik geliyordu. Olmayacak bir iş için uğraşan, hayalperest bir genç adam olarak görülüyordum. O dönem özel üniversiteler kapatıldı ve bize bağlandı. Bizim üniversiteye de Nişantaşı'ndaki Özel Güzel Sanatlar Akademisi bağlandı. Akademi müdürü Feridun Akozan'dı. Batan geminin malları gibi İç Mimarlık Yüksekokulu'nu aldık. Ben bu bölümü Endüstri Tasarımı bölümü yapmayı önerdim. Sonunda MSÜ bünyesinde bu bölümü kurmayı başardım.

Kayabal: Endüstri Tasarımı bölümünü kurarken hedefleriniz neydi?

Küçükerman: Biz Türkiye'de binlerce yıllık üretim kimliği ve sürecinin çözülmesinin devamı olmalıyız. Yazdığım kitapların temeli 1970'lerde atıldı. Yüzlerce belge bulmadan bir kitap yazamazsınız. Yapılan bir ürünün 5 saniye içinde orta zekâlı bir kullanıcıya sizin düşündüğünüz mesajı tam vermesi durumunda başarılı olacağını gördüm. Türkiye'de pazar henüz gelişmemişti. Bir ürünün sağlam ve ucuz olması gibi fakirlik esası hâkimdi. Türkiye'nin endüstriyel mirası için yazdığım kitapları 50'ye



tamamlamam gerekiyor, çünkü Türkiye'de 50 tane üretim kolu var. Şu an 32'deyim.

Kayabal: Bölümü kurduktan sonra neler hissettiniz?

Küçükerman: Başarmak güzeldi, ama hiç umutsuzluğa kapılmadım. Hat uzmanı Emin Barın şöyle demişti, "Bak evladım. İki tür meslek vardır. Birisi seninki, birisi de benimki. Benim konumu bilenler gitgide azalıyor. Beni geçen zaman uzman yapıyor, ama seninki tam tersi çünkü sen bir böbrek ameliyatı olup çıksan bir ay kaybedersin. Senin işin ileriye doğru bir hücum mesleği. Geride kalanları biriktir ve öyle anlamlı bir hale getir ki zinciri koparma!" Bu bana verilen çok ciddi bir öğüttü. Mesleğimi Türkiye'nin geçmişi olarak gördüm. Seramiğin içinde bir sanat vardır ama, konuya bir sanayici olarak bakarsak o sanatın ardında bir de endüstriyel rekabet vardır. Kanuni Iznik'i neden kurdu? Iznik'e bugün bakarsak Merter'de tekstil endüstrisinin kurulması gibi. Kanuni parayı veriyor, kısa sürede iş istiyor. Üretim, fason imalata dönüşüyor. Kanuni ortadan kalkınca Iznik de batıyor. Endüstrinin kura-

1980'lere doğru
Telefunken için tasarlanan
ilk televizyonlar.

lıdır bu. Bir şirket, rekabet hakkı varsa yaşar, bu hak kalkarsa ölür. Ama ona karşılık Kütahyalılar 800 yıl batmadı. Onlar günlük kullanım ürünü yapıyor. Kütahya ürünü Anadolu'nun gerçek anlamda rekabete dayalı endüstri ürünüdür. Iznik ürünü ise siyaseten desteklenmiş bir ürün.

Kayabal: 1980'lere gelirse...

Küçükerman: Sümerbank özelleştirilmişti. Sümerbank Geliştirme danışmanı olarak Toplukonut İdaresi kadrosuna haberim olmadan tayin edildim. 12 yıl Ankara'da bu görevi yürüttüm. Türkiye'de el sanatları ve folklor gibi olguların küçük ölçekli üretim olduğu, bu üretimin tasarım yönünden desteklenmesi gerektiği düşüncesinden yola çıkan projelerin içindeydim. Sümer Halı'nın özelleştirme dışında tutulmasını sağladım.

Kayabal: Bir de vakıf girişimleriniz oldu...

Küçükerman: Tınaz Titiz'le çalışırken ilk defa meslek köyleri üzerine çalıştık.

Örneğin Net Holding'in kurduğu Sultanköy bu girişimin başarılı bir örneği. Paşabahçe 200 yıllık bir cam geleneğine sahip olduğu için burasını Cam Köyü ilan ettik ve bir vakıf kurduk. Yıldız Sarayı'nda da Halıcılık Vakfı, Türk seramik endüstrisinin gelişmesi için de Türk Seramik Vakfı'nı kurduk.

Kayabal: Kitaplara gelirse. Yıldız Çini Fabrikası'yla başlayalım...

Küçükerman: Yıldız Çini Fabrikası bugün Milli Saraylar'a bağlı. Tasarım düşüncesi açısından seramik, cam, halı ve ipek kraliyet endüstrileridir. Ortak özellikleri üretim malzemelerinin ucuz, tekniklerinin pahalı oluşu. Porselen 100 bin yıl dayanır. Kraliyet



UKSYO sergisi, 1975.

fabrikaları ucuz olanla ilgilenmemiştir. Yıldız Çini Fabrikası dünya saraylarının prestij teknolojisiydi. Türkiye'de ateşe dayalı endüstrilerin üçüncü kuşağıydı. Bu fabrikalar saray duvarlarının içindeydi. Fabrika, Sanayi-i Nefise mektebiyle aynı tarihte kuruldu. Mektebin tüm kadrosu orada çalıştı. Fabrika Sümerbank'a bağlanana kadar bütün ressamı ve müdürleri bizim Akademiklerdir. Saray şunu da önemsiyordu; örneğin Bulgar Kralı Ferdinand'ın portresi işleniyor. Bu portrenin Ferdinand'a benzermesi gerekir. Renk faktörü ciddi bir teknik gerektiriyor. O dönemin ressamı özel şahsiyetler olmalı. Yıldız Çini Fabrikası akademinin etkin olduğu bir tasarım faaliyetinin ürünüydü. Bu kitap tamamen onun üzerine.

Kayabal: Endüstri tarihine baktığımız bir başka konu da Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası oldu...

Küçükerman: Türkiye'nin en güçlü ürünlerinden biri de dericilik. Fatih'in İstanbul'u fethettikten sonra deri tesisleri kurup, bunu destekleyecek vakfı da Ayasofya'ya bağlaması derinin önemini vurguluyor. Derisini alacağımız hayvanın önce kesilecek yere getirilmesi gerekir. Avrupa'da Romanya'ya kadar birçok bölgede en iyi cins koyun yetiştiren çiftlikler kurulmuştur. 1820'lerden söz ediyorum. Bu iyi cins koyunlar buraya nasıl taşınacaktı. Kurban bayramında yürüyerek gelen sürüler ona dayanır. Almanya'dan, Bulgaristan'dan yola çıkan koyun sürüleri yürüyerek İstanbul'a gelirdi. Önce mezbahada kesilir. Derisi Yedikule'ye gider, ayakkabı, askeri malzeme, yünü ise Feshane'de kumaş olurdu. Dericiler ve tekstilciler nedeniyle Edirne peynirine sahibiz.

Bugün Saraçhane'de Belediye Binası'nın bulunduğu yerde büyük bir örgüt kurulmuş, ama o tarihlerde deri endüstrisi hijyen nedenlerle sorun çıkıyor, bu nedenle kaldırılıp Boğaz'a götürülüyor. Boğaz تنها, yerleşme bölgesi yok. İki dere akıyor. Derelerin sahibi de galiba Hanife Hanım adında sürekli sorun çıkaran bir kadın. Bir türlü hükümete kiralamıyor suyu. Sonunda ikna ediliyor. Beykoz Türkiye'nin ilk entegre sanayi bölgesi. Orada kılıç bileme tesisleri de vardı. Sonra deri, çuha, kâğıt, seramik, cam fabrikası kuruldu.

Kayabal: Isparta ve Hereke halıları...

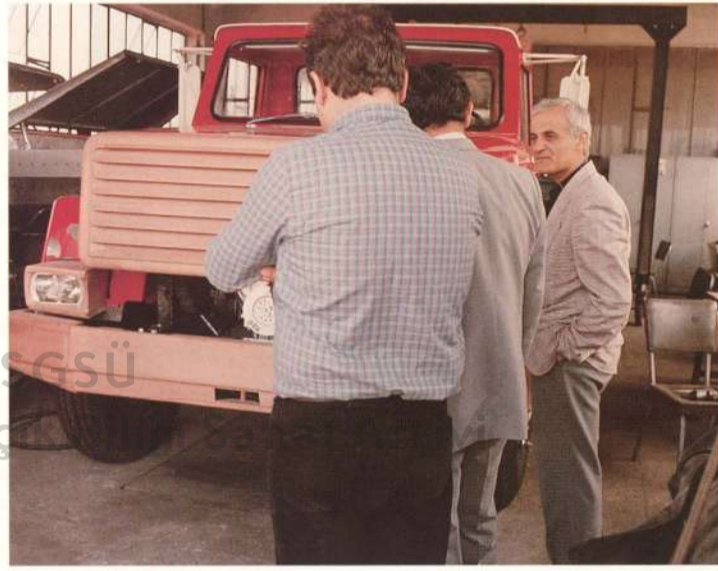
Küçükerman: Türkiye'deki şehirler birer ürünle özdeşleşmiştir. Isparta halısı da böyledir. Hereke gibi halıcılık projesinin ürünüdür. Hereke, ticari halı üretiyordu, Isparta ise ucuz ve günlük bir halı. Isparta halısı da İzmirli kadının bir ürünüydü. İzmir limanı olmasaydı Isparta halıları dünyaya açılmazdı. Isparta halıları, 1800'lerde dünyanın en büyük halıcılık şirketi East Oriental Company'nin bir projesidir. Bunun bizim endüstri tasarımımız açısından önemi şudur; ilk kez Isparta halıları bir proje kapsamında çizilmiş ve üretilmiştir. Projeler Londra ve Manchester'da uygulandı. Sümerbank'ın halıcılık yönetim kurulunda bulunduğum yıllarda bu geleneği öne çıkaracak şekilde halıcılık okulları kurduk. Bu kitap Isparta halılarının bundan sonraki perspektifini yansıtan bir çalışma.

Kayabal: Teziniz de Türk Evi üzerineydi. Daha sonra bir kitaba konu olan Türk Evi'ni nasıl ele aldınız?

Küçükerman: Türk Evi'ni konu alan çok kitap yazdım. Bu kitabı Türk Evi üzerine kurmamın nedeni Orta Asya'dan bu yana Türklerin halının bir ögesi olmasıydı. Osmanlı ve Türk evi farklıdır. Kitap, Türklerin Anadolu'ya getirdikleri kendi kimliklerini, evlerini araştırıyor. Türk evinin şöyle bir görevi vardı; Osmanlı İmparatorluğu'nda buradan yürüyüp Belgrad'ı alıyorsunuz. Ama bulunduğunuz yere kendi kimliğinizi koymanız gerekiyor. Dini element camidir, sivil element evdir. O yüzden Türk Evi, Osmanlı İmparatorluğu'nun sivil mekân kimliğidir. Türk Evi Belgrad'dan Atina'ya kadar her yerde uygulanmış. Öz ve mantık değişmez. Halı, varlık ve aile kayıdır. Üzerinde yaşanır. Halının üzerinde tavan vardır, o da kozmostur. Taşıdığınız değerlerdir, o yüzden halı ve halıya bağlı normları devlet hep korumuştur. Halıların isimlerine bakın; orta halısı, meydan halısı, sefir halısı, yastık, merdiven, sofa halısı... Bütün bunlar mimari halılardır. Bugünkü anlamda üç boyutlu koordinatları belirlenmiş tasarım sisteminin parçalarıdır. Osmanlı devleti halı standartlarını çok iyi kontrol etmiş, ev standartını serbest bırakmıştır.

Kayabal: 2 bin yıllık cam mirasına sahibiz. Son kitabınız Türk cam sanatını konu alıyor...

Küçükerman: Dünyada ilk camcılık Fenike'de başlıyor. 5 bin yıllık camlar Anadolu ürünüdür. 2 bin küsur yıllık Roma'dan beri gelen bir cam mirasına sahibiz. Bu kitabın adı üç sarayın cam yarışıdır. Topkapı döneminde cam yarış, tavana tepe penceresi koymak ve bunu siyasi bir ürün olarak tasarlamak. Dolmabahçe'de Avrupa sanayi devrimi yaşanıyor. Dolmabahçe'de bir tane tepe penceresi yoktur. Beykoz serisi İtalya'dan mı çaldı, Türkiye'de mi geliştirildi tartışması yanlış. Çünkü sanayi devrimi Venedik'i 17. yüzyılda çökertti. Çöken Venedikliler yaşamak için dünyaya



Chrysler kamyonları için prototipler, 1980'ler.

dağılmak zorunda kaldı. O tarihte bütün krallıklar ve padişahlıklar, batan geminin malı misali Venedikli ustaları kendi saray camcılıklarına getirdiler. Aynı çağda biz de III. Selim kanalıyla büyük bir ihtimalle ustaları çağırdık. Teknoloji transferi yaptık. Bugün pizza üretimi ne kadar Türkse, Beykoz camı da o kadar Türktür. İlginç olan Beykoz'da 250 yıl önce atılan bu temel, bugün bütün dünyaya karşı büyük gücü olan Şişecam'ı çıkarmıştır. Bir sanayi kuruluşu üç dört kuşak değil, 10 kuşaktan sonra rekabet edebilir hale geliyor. Bugün Şişecam'ın genel müdürü sadece bu şirketin değil, 2500 yıllık mirasın da sahibidir. O yüzden bu kitabın adı Türk Cam Sanayii.

Kayabal: Maden dökümünün ne kadar değerli bir sanat olduğunu ve bu güç sanatın bilinmeyen zorluklarını Türk Maden Sanatı'nda anlatıyorsunuz...

Küçükerman: Uzun yıllar Demir Döküm ürünlerinin tasarımını yaptım. Maden döküm sanatı son derece ağır bir endüstriye dayanıyor. Ne yazık ki maden sanatının iki açmazı var; tekrar tekrar eritildiği için maden üzerine tarih yazılamamıştır.

Ürün bittikten sonra, ne kadar güç ortaya çıktığını anlamamız mümkün değil. O nedenle maden dökümcünün hakkı yenir. Maden sürekli eritildiği için eskiden kalma orijinal maden bulmak güçtür. O yüzden saraylar hiçbir zaman maden fabrikası kurmamıştır. Bu kitapta maden dökümünün Türkiye'de ne kadar kıymetli bir geçmişe sahip olduğunu, MSÜ'nün sahibi olduğu Tophane'nin önemini göstermeye çalıştım.

Kayabal: Tofaş için hazırladığımız kitaptan da söz eder misiniz?

Küçükerman: Bursa'da 2500 yıl önce yapılmış bir at arabası bulundu. Bursa Arkeoloji Müzesi'nde sergileniyor. Bu arabayı restore ettik. Tofaş bunun üzerine büyük bir çalışma başlattı. Araba üzerine bir belge hazırlandı. Bu arada Bursa'da büyük bir Araba Müzesi'nin açılması için çalışmalar sürüyor. Niçin otomotiv sanayii Bursa oldu? Çünkü Bursalılar 2500 yıldır arabayla iç içe. 1940'lı yıllarda Bursa'da araba yaptırılırdı. Ta Osmanlı'dan bu yana imparatorluğun araba yapım merkeziydi. Detroit'ten çok eskidir.

Kayabal: 4 ciltlik ve yaratıcılık-üretim üzerine kurguladığımız bir kitap projeniz de var...

Küçükerman: 4 ciltlik bir kitap tasarladım. İkişi yayımlandı. Adları sırası ile *Yaratıcılık*, *Adımlar*, *Kimlik*, *Haklar*. Çünkü bir ürün yaratıcılık ister, o yaratıcılığı ürüne dönüştürmek için belirli adımlar atmak gerek, bunun için hakların elde edilmesi ve bütün ürünlerin belli bir kimlik edinmesi gerek. 1960'larda bana endüstri tasarımı nedir diye sorulsaydı; kolay, ucuz, ergonomik üretim derdim. Bugün sorulsa, kimlik yarışı ve risktir derim.



Köprü için tasarlanan kabinler, 1981.

car



TÜRKİYE
KASIM 2000
SAYI: 7
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3,30 £
ALMANYA 19,50 DM
SINGAPÜR 14,90 S
MALTA 2,25 Lm
İTALYA 13,200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7,95 \$

BMW M3
VW PASSAT
PEUGEOT 607
VOLVO S60
LAND ROVER
FREELANDER
ALFA 147

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

VOLKAN IŞIK YENİ SUBARU
IMPREZA WRX'İ TEST ETTİ



14 SPOR
OTOMOBİLİN
PİSTTEKİ
ZORLU FİNALİ
YILIN SPOR
OTOMOBİLİ

X537 GJU



İstanbul'daki ilk at arabası sanayi merkezi

Prof. Önder Küçükerman, Saraçhane'de gelişen ilk at arabası sanayisini anlattı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda at arabası yapımı ve taşımacılığı, büyük şehirlerde ve kırsal alanda ayrı yönlerde değişime uğramıştır. Kırsal alanda, genellikle yerel üreticiler çok basit araçlar yapıyorlardı. Ancak şehirlerde öyle değildi. Şehirlerde kullanılan at arabaları, hem karmaşık tasarımlar gerektiriyor hem de daha değişik türlere ve donanımlara ihtiyaç duyuluyordu. Örneğin İstanbul'daki araba yapımı, daha önceki yüzyıllarda, at koşum takımları üretmek için büyük bir dericilik sanayi olarak kurulmuş olan "Saraçhane" çevresinde gelişmeye başlamıştı. Çünkü at orada donatılıyordu, büyük at ahırları ve en önemlisi arabacılar da oradaydı.

Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu'nda, at kullanımından araba sanayine geçişin ilk tohumları da bir bakıma Saraçhane çevresinde atılmıştı. At arabası yapımı için her şeyden önce ahşap gövde, deriden yapılmış çok sayıda parça, demir ve sarı madenden yapılmış değişik bağlantı parçaları gerekiyordu. Bu iş için gerekli olan bütün yan sanayi de zaten Kapalıçarşı ile Saraçhane arasındaydı. Atın arabaya bağlanması, aslında deri ve madenden çok karmaşık ve

ayarlanabilen bağlantı parçalarının üretilmesini gerektiriyordu. Bu parçaların başarısı, arabanın ve atın kullanımıyla verimi açısından çok önemliydi.

İşte bu değişimin yaşandığı 19'uncu yüzyılda, İstanbul'da yaşamış olan Fransız sanatçısı Lacomte'nin o günlerdeki adıyla "Karos" olan araba hakkındaki izlenimleri şöyle:

"...Karos yapımclığı ve saraçlık, eskiden Saraçhane denilen yerde toplanmıştı. Fatih Cami'nin etrafı saraçlarla doludur. Orada Asya'nın içlerine gönderilmek üzere dizginler ve kırbaçlar imal edilmektedir. Bunları yapan Türk işçilerdir ve 40 dükkanlık bütün bir sokağı işgal etmektedirler. Çalışma usulleri, Avrupa'daki meslektaşlarına pek yakındır. Bu işçiler eyerleri de yapmayı başarmışlardır. Ancak işçilik pek ince değildir. Fiyatı da elbet onlarınkine göre düşüktür. 10 Mecidiye (50 Frank)'dir. Halbuki iyi bir İngiliz eyerinin fiyatı 250-300 Frank'tır. Türkler eyercilikte eli yıl öncesine kadar çok ustaydılar. Maalesef yabancı rekabet, bugün bu sanatı hemen hemen yok etmiştir..."

"... Türk arabalarının bir karakteri vardı. Kırmızı kumaştan bir örtüyle örtülen oymalı çerçeveleriyle korunmuştu. Atların koşumları

gümüş parçalarla süslenmişti. Doğunun parlak ve şen güneşinin altında, parıltılar saçan gümüş düğmelerle süslenmiş uzun kollu seyis üstlükleriyle de son derece dekoratifti..."

Bu yazının yazıldığı tarihlerde, İstanbul'daki araba taşımacılığında, bir bakıma hala eski "Gedik" düzeni sürüyordu. Bu düzende "Kahya" ve "Katip"ler, arabacıların raconunu keserlerdi. Katip işi yollar, kahya fiyatı koyar, arabacı da pazarlık yapmadan taşınacak malı yükler götürürdü.

1800'lü yıllardan başlayarak İstanbul'da kullanılmış ilk at arabaları, ya Avrupa'dan ithal ya da kısmen yerli yapım olarak üretilmişlerdi. Nitekim o dönemde Karaköy'deki "Tekerekli Mağaza"larda Fransız ve İtalyan yapımı "tek yıldız, çift yıldız, üç yıldız"lı araba parçaları satılırdı. Bu arabaların iki "dingili", iki "başı" ve "makasları", üzerlerinde "Paris" yazılı paketlerin içindeydi. Genellikle madeni ve mekanik kısımlar ithal edilirdi. Ahşap ve döşeme kısımlarıysa marangoz tarafından yerli olarak üretiliyordu.

İstanbul'da at arabası yapımı hakkında bilgiler veren Çelik Gülersoy'dan da şu bilgileri alıyoruz:

"... İstanbul'daki arabaları, buradaki ustalar yaparlardı. Pek başarılı olurlardı. Tophane'de ihtiyar bir Rum arabacı vardı. Avrupa arabalarının eş arabalar üretirdi. Çok da müşterisi vardı. Epeyce para alırdı, ama o kadar güzel arabalar yapardı ki, parayı verenler can ve gönülden helal olsun derlerdi. "Landon" denilen bir tür körüklü ve geniş "Kupa" arabalarını da İstanbul arabacıları imal ederdi.

Bu arabalar en çok "Römise" arabalar olarak düğünlerde, mesirelerde ve donanma geceleri gezintilerinde, yabancıların ve azınlıkların düğünleriyle cenazelerinde kullanılırdı. Birtakım "Römiz" arabaları vardı ki, bunlar aylıkla kiraya verilir..."

Yukarıda çok kalın çizgilerle anlatıldığı gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nda geleneksel atçılık kültürü ve sanayi çok iyi organize olmuş durumdaydı. Ancak Avrupa'daki araba sanayinin yenilikleri, bu eski sanayi kolunu bir anlamda yıkmıştı. Buna karşılık, at koşumu ustalığının kendini yenilemesiyle, yerli olarak at arabası üretimine de hızla geçmişti.

"İstanbul'daki araba yapımı, daha önceki yüzyıllarda, at koşum takımları üretmek için büyük bir dericilik sanayi olarak kurulmuş olan "Saraçhane" çevresinde gelişmeye başlamıştı. Çünkü at orada donatılıyordu, büyük at ahırları ve arabacılar da oradaydı."



car



TÜRKİYE
ARALIK 2000
SAYI: 8
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 S
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

OPEL ASTRA COUPE
VOLVO S60
AUDI A4
VW PASSAT
FORD MONDEO
HYUNDAI ELANTRA
ALFA ROMEO 156 SW
OPEL CORSA

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

VOLKAN IŞIK
PORSCHE 911 TURBO'YU TEST ETTİ

RENAULT
CLIO V6
230 bg

LOTUS
ELISE
120 bg

IMPREZA
TURBO
215 bg

FORD RS
FOCUS
230 bg



'ORTA SINIF'
SPOR OTOMOBİLLER

Düşük fiyat-yüksek performans isteyenlere



Bursalı araba ressamları

Prof. Önder Küçükerman, 1950'li yıllarda kaybolmaya başlayan araba ressamlarını anlattı.



Anadolu'da at arabalarının parlıtlı renklerle boyanması ve çeşitli simgesel motiflerle zenginleştirilmesi bir gelenektir ve inanılmaz kaynakları vardı. Aslına bakılırsa, arabaların çok renkli boyanması, doğu yaratıcılığının kültürel kaynakları arasında önemli bir yer taşıyordu. Ancak 1950'li yıllarda Türkiye'de motorlu araçların yaygınlaşmasıyla birlikte, Anadolu'da geleneksel olarak arabası yapan ustalar da anlam değiştirmeye başlamıştı. Eski at arabacıları, artık bir üretici gibi değil de sanki garip teknikler kullanan ustalar olarak görülüyordu. Zaten sayıları da hızla azalmaya başlamıştı. Bu arada, Anadolu at arabalarının renkli dünyası da kayboluyordu. Anadolu'da yüzlerce yılda gelişen at arabası boyama mesleği de, bütün özellikleriyle birlikte ortadan kalkmak üzereydi. Onların yüzyıllar içinde elde ettikleri hünerler, artık gizli bir yetenek gibi görülüyordu. Oysa onlar, günümüzdeki otomotiv tasarımcılarının yaptığı gibi bir iş yapıyorlardı. Sahibinin isteğine uygun olarak arabanın içini, dışını hatta altını bile renklendiriyorlardı. Acaba bu ustalar, nasıl bir düşünceyle bu işi yapıyorlardı? Hangi teknikleri kullanıyorlardı? Bunu 1950'li yıllarda çok değişik biçimde

gözlemlemiş birisinin kaleminden izleyebiliyoruz: Bedri Rahmi Eyüpoğlu.

Ünlü ressam Bedri Rahmi Eyüpoğlu'nun 1950'li yıllarda, Bursa'daki araba ressamlarını anlattığı bir yazısı, bu geleneğin özelliklerini ilginç biçimde ortaya koyuyordu:

"... Türkü söyleyerek resim yapan kişiye, Bursa'nın eski han avlularından birisinde rastlamıştım. Bir de çırağı vardı yanında. Araba boyuyorlardı. Bildiğimiz yük arabalarıyla üstü kapalı yaylıları, çeşitli nakışlarla donatıyorlardı. Usta yalnız türkü söylemekle kalmıyor, bir yandan gayet ince nakışlar çizerken bir yandan da eşe dosta laf yetiştiriyordu. Ustanın rahatlığına karşılık, çırak tepeden tırnağa dikkat kesilmişti. Sadece dikkat değil bu ya! Çırağın ağız burnu boya içindeydi. Çırağın on misli iş çıkaran ustanın parmaklarında bile boyadan eser yoktu. Ara sıra çırakla şakalaşıyor, çırak sadece gülüyor, gözünü fırçanın ucundan kıl kadar ayırmamaya çalışıyordu..."

"Bu bizimki de meslek mi sanki, diyordum. Sen on beş günde bir resim çıkaramıyorsun. Herfçioğlu günde on tane araba donatıyor. Her arabada on tane resim var. Tekerleklerin içindeki nakışlar da cabası. Hele bu tekerleklerin içindeki

nakışları yapmak için buldukları kolaylık yok mu! Çırak tekerleği, bir bileği taşı gibi çabuk çabuk döndürüyor. Usta mavili fırçayı alıyor, dönen tekerleğin münasip tarafına dokunduruyor. Mavi çevre çizgisi kaşla göz arasında kapanıyor. Arkasından kırmızılı fırça fır dönüyor. Derken siyah fırçasıyla beyazı bir sağdan bir soldan, aynı anda döktürüyorlar. Tekerlek dönüyor. Renkli benekler, birbiri arkasından sıraları şaşmadan yerine oturtuluyor. Tekerlekler duruyor. Ustanın türküsü durmuyor. Beneklerin ötesine berisine sokulan fırça, bunların kimisi kele çeviriyor, kimini kuşa, yıldıza. Dayanamıyorum artık:

- Yaşa reis diyorum. Harika vallahi.

Usta dönüyor: "Vay hocam! Huzurunuzda bizimki sanat değil, zanaat. Ekmek parası, sıra işi ne yaparsın. Geçinip gidiyoruz işte" diyor.

Adamcağıza bal gibi ressam olduğunu söylüyorum. Gülüyor. "İltifat ediyorsunuz. Biz haddimizi biliriz. Sanat kim, biz kim" diyor.

Sen en hantal, en nankör, en ucuz boyalarla günde on arabayı on çeşit nakışla donat, tozun, toprağın, alın terinin, kirin, pasın, sokağın, bozkırın kasvetine bir tutam bahar, sepetler dolusu meyve, kilometrelerce kare nakış kat. Sonra da kendini sanatkarlar arasına katma. Sanat kim, biz kim be...

Peki, ya şu kan ter içindeki sütçü beygirinin koşumlarındaki işçiliğe ne dersin? Tahta üzerine kakılan bakırın dilimlerine, mavi boncukların göz göz serpilmesine, koşumları abat etmesine sanat demez de ne dersin? Zanaat der geçersin.

Reksiz ve biçimsiz bir hayatın yenir, yutulur bir şey olmadığını, elli liralık bir at koşumuna incik boncuk dizdirerek, yirmi beş lira fazla ödeyen arabacıdan daha iyi kim anlatabilir? Mavi boncuklar, bakır oymalar, kakmalar, atların, katırların hatırı için değil, bizim gözlerimizin hatırı için işleniyor. Bursa hanlarında rastladığım araba ressamına, asıl ressamın kendisi olduğunu, bizim bir sürü mesele arasında yarım yamalak işler çıkardığımızı söylediğim zaman gülmüş ve şöyle demişti: "Ben de sizi, haberiniz olmadan çalışırken seyrettim. Karşıdaki manav dükkanının resmini yapıyordunuz. Bir fırçada bir eşek çizdiniz. Kendi kendime, oğlum bak işte bunu ancak ressamlar yapar" dedim..."

"1950'li yıllarda Türkiye'de motorlu araçların yaygınlaşmasıyla birlikte, Anadolu'da geleneksel olarak at arabası yapan ustalar da anlam değiştirmeye başlamıştı."



oscar

TÜRKİYE
ŞUBAT 2001
SAYI: 10
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 S
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

VOLKAN IŞIK TEST ETTİ
AUDI S3 QUATTRO

LAND ROVER
FREELANDER 2.5 V6
CHRYSLER SEBRING
MITSUBISHI PININ 5 KAPI
FORD MONDEO 2.0 GHIA

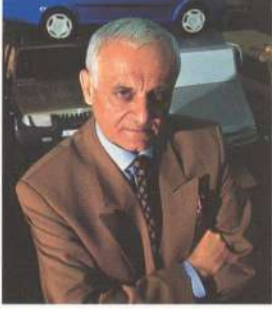
Dünyanın en seçkin otomobil dergisi



İKİTİDAR

HIRSI

Porsche, Bentley, Ferrari ve Mercedes'in liderlik savaşı



1928'de İstanbul'da montaj

Prof. Önder Küçükerman, Bernar Nahum'un anılarına dayanarak 1928 yılında Buick marka bir otomobilin montaj hikayesini anlattı.



Türkiye'ye ilk otomobiller, 1920'li yıllarda ithal edilmeye başlanmıştı. Bu yeni ve ilginç ticaret, İstanbul'da bile henüz çok yaygınlaşmamıştı. O tarihlerde 17 yaşında olan ve bu ticaretin tam ortasında iş hayatına başlayan Bernar Nahum'un anıları, bu konudaki en önemli kaynaklardan biri. Kendisinin 1928 yılında otomobil işine nasıl başladığı, anılarında şöyle yer alıyor: "...1 Haziran 1928 günü, saat 9.00'da Beyoğlu'nda o zamanki Tokatlayan Otel'i karşısındaki, henüz dekorasyonu tamamlanmamış bir mağazaya gittim. İstiklal Caddesi 239 numara. Bir tarafta işçiler çalışıyordu. Arkadaysa bir büro vardı. Masanın başında heybetli bir adam oturuyordu. Daha sonra o kişinin, şirketin müdürü Ali Nadir Bey olduğunu öğrendim. Yüksek Mühendis Ali Nadir, Amerika'da eğitim görmüş, ehliyeti varmış ve otomobil kullanırmış. Kendisine kimin tarafından gönderildiğini söyledim. "Bana bir iş verileceğini umuyorum" dedim. Beni karşısına oturttu ve birçok soru sordu. Bunlardan iki tanesi aklımda: "Otomobil işini sevecek misin? Bunu öğrenmek için canla başla çalışacak mısın?". Her ikisine de "Evet" dedim.

Çalıştığım yerin unvanı "M. Franko ve Şürekası, kuruluş halinde Anonim Şirket" idi. İşlemler

tamamlanınca Ottaş adını alan bu şirket, 1928 yılının kasım ayında Bakanlar Kurulu kararıyla 100 bin lira sermayeyle kuruldu..."

Bernar Nahum'un işe başladığı şirketin Cihangir'de bir tamirhanesi vardı. Kendisinden ilk iş olarak, oraya giderek Rus Sefareti'ne ait otomobilin durumu hakkında Dimitri Usta'dan bilgi alması ve montajın bir an önce bitirilmesi istenmişti. Nahum tamirhaneye gidip otomobili görmek istediğini söyleyince usta, bir yardımcısını çağırarak şöyle demişti;

"Bu genç arkadaşına Rus Sefareti'nin otomobilini göster". Ama Bernar Nahum'un anlatımına göre, oradaki otomobilin durumu şöyleydi: "...Teneke kutular içinde bir yığın demir parçası, parçalanmış bir motor, atölyenin ucunda da iki uzun demir raya benzeyen acayip bir nesne duruyordu. Daha sonra bunların şasi olduğunu öğrendim..."

Usta ise montaj hakkında şöyle bir açıklama yapmıştı: "...Bu gördüğün 1926 model Buick marka bir otomobildir. Her sabah buraya gel, bir saat burada kal ve bu demir parçalarından nasıl bir otomobil yapılacağını kendi gözünle gör. 15 gün içinde otomobili teslim edeceğiz..."

Genç Nahum, gerçekten de 15 gün boyunca her sabah garaja giderek, kendi gözleriyle bir otomobilin adım adım nasıl yaratıldığını görmüştü. Transmisyon dişlilerinin sıraya dizilip kutuya girdiğini, diferansiyelin montajını, motorun toparlanmasını, karoserinin tahta parçalarının şasiye bağlanmasını, sacların

"Bernar Nahum, 15 gün boyunca her sabah garaja giderek, kendi gözleriyle bir otomobilin adım adım nasıl yaratıldığını görmüştü."

oturtulmasını, yani bir otomobilin elle yapılmasını baştan sona izlemişti. Çünkü o yıllarda otomobillerin yapımında henüz ahşaptan yapılan parçalar da kullanılıyordu.

Buraya kadar özetlenen, gerçekte 1928 yılı Türkiye'sinde yeni yaygınlaşmaya başlayan otomobil kullanımının perde arkasını yansıtıyordu. Çünkü o yıllarda otomobille ilgili her şey, parça parça ithal ediliyordu. Hatta otomobillerine yedek parça arayan tamirciler bile her yeni parçayı, sarılı olduğu yağlı kağıtları açıp, benzinde yıkayıp, yağından temizleyip pırl pırl olduğunu görmeden satın almak istemiyorlardı.

Kısacası 1920'li yıllarda otomobil, tek tek bütün parçalarıyla bakılıp, güvenli olduğu görülmesi gereken yeni bir üründü. Ancak öyle olunca bir otomobile inanılabilir ve gönül rahatlığıyla kullanılabilirdi.

Aslına bakılırsa, o yıllarda bir otomobil bulmak da kolay değildi. Nitekim 1928 yılında İstanbul'a gelen Afgan Kralı ve eşinin gezdirilmesi için İstanbul Polis Müdürü'ne verilmiş olan otomobil, gezi bitince geri alınmıştı. Polis Müdürü de yine sepetli motosikletini kullanmaya devam etmişti. O tarihte İstanbul'da resmi görev için sadece Vali ve 3'üncü Kolordu Komutanı'nca kullanılan iki otomobil vardı.

cair

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

**MODİFİYE EKİ
&
HERKESE BEDAVA
OTOMOBİL KOKUSU**

TÜRKİYE
MART 2001
SAYI: 11
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

**VOLKAN IŞIK TEST ETTİ
CITROEN SAXO KIT CAR**

**HYUNDAI SANTA FE
CHRYSLER NEON
NISSAN ALMERA SEDAN
BMW 330 Ci
RANGE ROVER-BMW X5**

ÖZEL TEST
550 BARCETTA
GÜN IŞIĞINA ÇIKTI

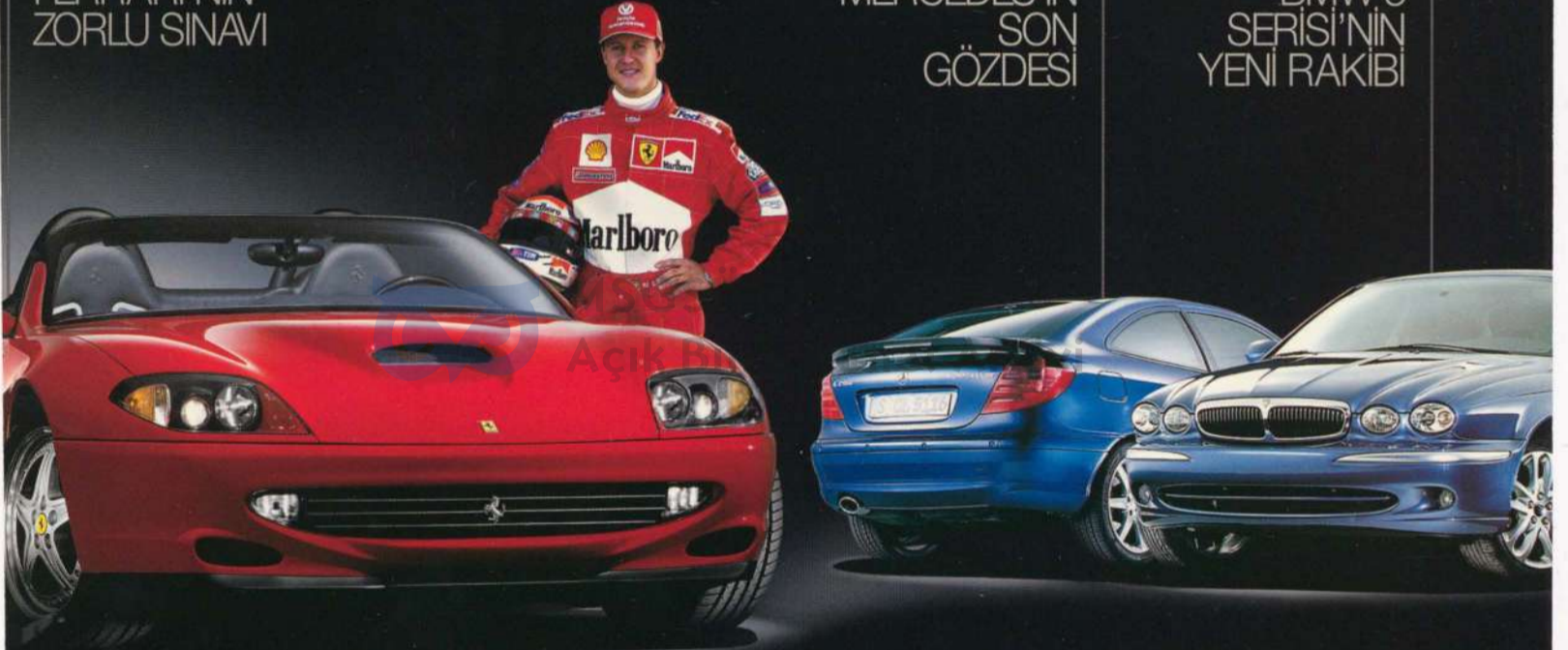
FERRARI'NİN
ZORLU SINAVI

C-SINIFI
SPORT
COUPE

MERCEDES'İN
SON
GÖZDESİ

JAGUAR'IN
X-TYPE
ATAĞI

BMW 3
SERİSİ'NİN
YENİ RAKIBİ



SCHUMACHER
YENİ FERRARI'YI
TEST ETTİ





Pendik'ten Gebze'ye 23.5 saatte nasıl gidilir?

Prof. Önder Küçükerman, 1930'lu yıllarda Türkiye'deki otomobil ve karayolu maceralarını anlattı.



1 930'lu yıllarda Türkiye'deki karayolu ulaşımının durumu nasıldı? Aslında bugünkü kuşakların karayolundaki ilk otomobillerin durumunu tam olarak anlayabilmesi çok zor, çünkü 1930'lu yıllarda şehirler henüz çok büyümemişti. Karayolları da çok sınırlıydı.

Bu durumu açıklamak için verilebilecek en iyi örneklerden biri şu: İstanbul'da, Pendik'ten Gebze'ye karayoluyla ulaşılıyordu. Bernar Nahum'un anlattığına göre, bu yolu otomobille gidebilmek için ilginç bir deneme yapılmıştı: Pendik'ten Gebze'ye otomobille gidilebileceği iddiası üzerine, General Motors'un Türkiye'deki Müdürü Faysal Targan, yanına kazma-kürekli 3 işçi alarak yola çıkmış ve sonuçta Pendik'ten Gebze'ye 23.5 saatte ulaşabilmişti.

Şehir içinde insanlar yürür, ağır yükse hamallara taşınırdı:

1930'lu yıllarda, evlerle işyerleri arasındaki mesafeler yaya olarak aşılabiliyordu. Hala faytonlar ve at arabaları kullanılıyordu. Otomobil çok ayrıcalıklı bir araçtı. Kamyonlar da henüz yaygınlaşmamıştı. Bu yüzden yük taşıma hamalların işiydi.

Yine Bernar Nahum'un anlattıklarına göre, kısa mesafelerde bir hamalın sırtına 200 kg yük konularak taşınırdı. Her cins malı, bir yerden diğerine taşıyacak ehliyetli hamal grupları vardı. Büyük 300-400 kg'lık fıçılar, iki uzun değneğe bağlanır ve 4 kişi omuzlayarak taşırdı.

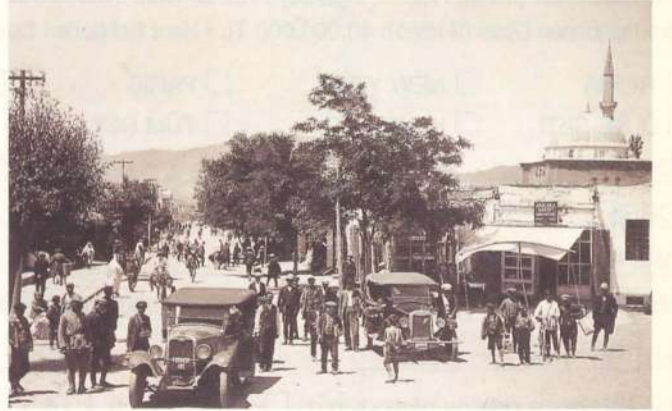
Anadolu'da bazı karayollarında pusulayla yön bulan şoförler vardı:

O yıllarda, Anadolu'da karayolu tanımına uygun çok az örnek vardı. Örneğin, Ankara'dan Eskişehir'e kadar uzanan bozuk da olsa bir karayolu kullanılıyordu. Bu iki şehir arasındaki mesafe atlı ve yaylı arabalarla 3 günde aşılabiliyordu. Adana'dan Ulukışla'ya karayoluyla gidilemiyordu. 1930'lu yıllarda tren hattı genişletilerek, Gülek Boğazı'na bir geçit açılmıştı.

"1930'lu yıllarda, evlerle işyerleri arasındaki mesafeler yaya olarak aşılabiliyordu. Otomobil çok ayrıcalıklı bir araçtı."

1930'larda yaşanan bir başka ilginç olay da şoförlerin yollarını pusulayla bulmasıydı. Bernar Nahum, anılarında otomobilleri kullanan sürücülerle ilgili şu değerlendirmeyi yapıyordu: "... O günün şartlarını gösteren manzarayı tamamlamak amacıyla Türk şoförlerinden söz etmek istiyorum. Bu şoförler, normal olarak çalışmaması gereken bitkin makineleri, en ilkel biçimde yamayarak, tellerle bağlayarak, kırık şasileri perçinleyerek çalıştırabiliyordu. En önemlisi, Anadolu yollarını keşfetmişlerdi. Konya çölünde pusula kullanmışlardı. Yollarda iz bırakarak, ülke için önemli bir görev yapmışlardı. Bunlara birer isimsiz kahraman diyebilirim..."

Bugün için inanılmaz gibi görünen bu durumu daha iyi anlayabilmek için Bernar Nahum'un anılarındaki şu olayı dikkatle değerlendirmek gerekir: "...Çorum'un Mecit özü kasabasında hem ziraatçı, hem tüccar bir bey, bir GMC kamyonu satın almıştı. Rober isimli iriyarı bir Alman şoförü vardı. Şehir içinde iş görürdü. Yılda iki defa, ilkbahar ve sonbaharda Eskişehir'e kadar kamyonla gelir, orada kamyonunu tren vagonuna yüklerdi. Trenle İstanbul'a getirilen kamyon, Haydarpaşa'da büyük takalara bindirilir, Tophane'de indirilirdi. Sonra Cihangir'deki atölyemizde bakımı yapılırdı..."



car



9 771302 643707

ISSN 1302-6437

TÜRKİYE
NİSAN 2001
SAYI: 12
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

VOLKAN IŞIK TEST ETTİ
TOYOTA CÉLICA GT-S
BMW M3
DAIHATSU TERIOS
CITROEN C5-VW PASSAT
RENAULT LAGUNA-
FORD MONDEO

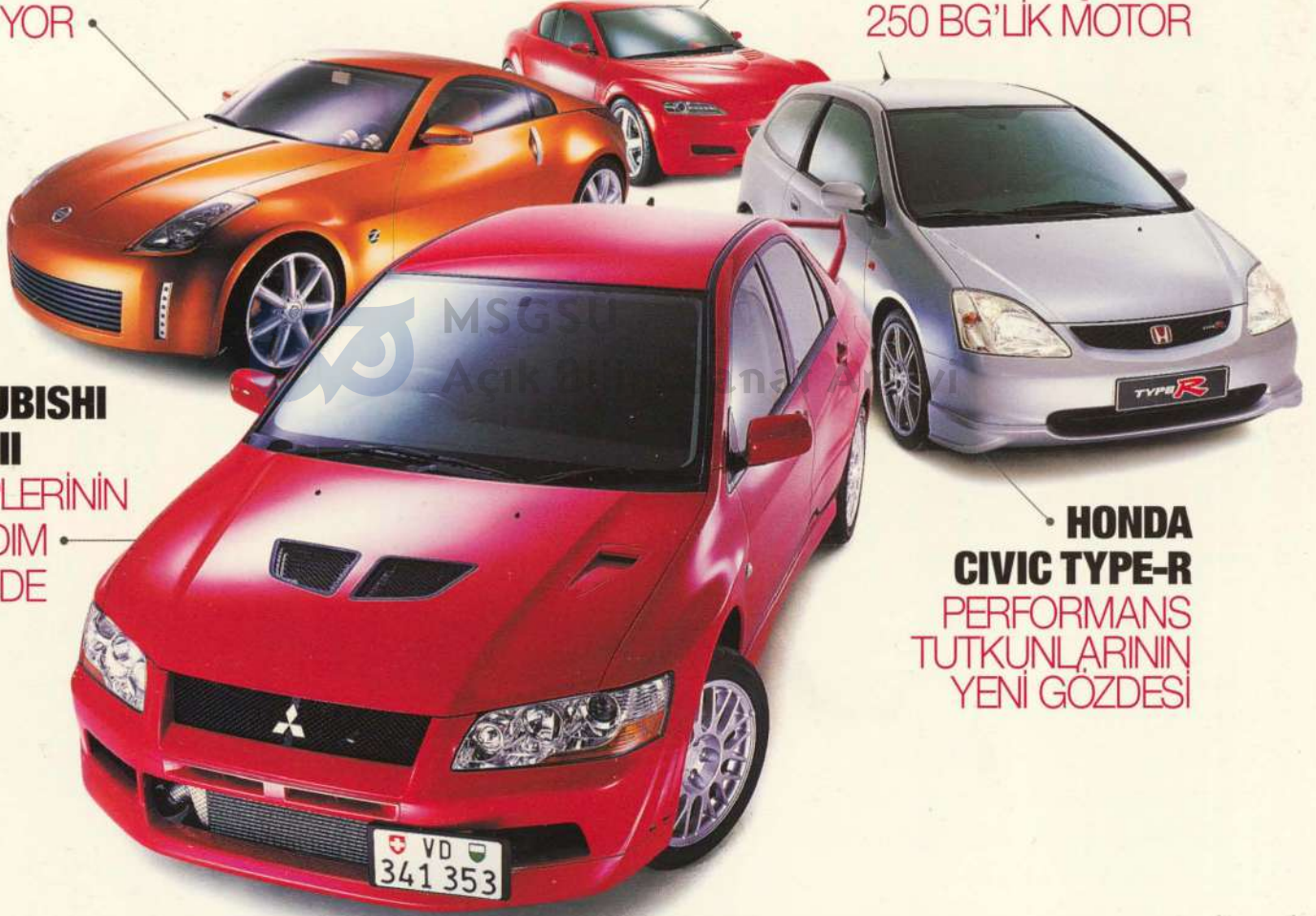
Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

NISSAN Z
BİR EFSANE GERİ
DÖNÜYOR

MAZDA RX-8 RADİKAL
BİR DEĞİŞİM VE
250 BG'LİK MOTOR

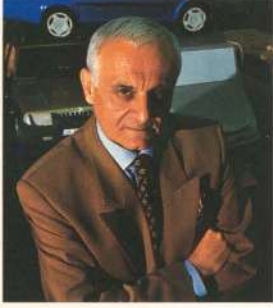
MITSUBISHI
EVO VII
RAKİPLERİNİN
BİR ADIM
ÖNÜNDE

HONDA
CIVIC TYPE-R
PERFORMANS
TUTKUNLARININ
YENİ GÖZDESİ



JAPONYA

YENİDEN DOĞUYOR



Otomotiv sanayiine geçiş

Prof. Önder Küçükerman, 1930'lu yıllarda Bursa'da at arabası üretiminden otomotiv sanayiine nasıl geçildiğini anlattı.

Anadolu'nun her bölgesinde yüzyıllardan beri üretilmekte olan at arabaları, 1930'lu yıllarda, dönüm noktasına gelmişti. Çünkü Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, ülkede tarım üretiminin gelişmesiyle birlikte, daha çok at arabasına ihtiyaç duyulmuştu. Buna karşılık motorlu araçların kullanımı da artmıştı. Bursa'da yüzyıllardan beri sürdürülen araba üretimi, bu önemli değişimden payını almaya başlamıştı. Diğer yandan, Türkiye'de traktörlerin ve tarım makinelerinin de ilk kez kullanılmaya başlandığı o yıllarda, şehirlerde, çiftlik ve köylerde bütün taşıma işi de at arabalarıyla yapılıyordu.

Bu ilginç değişimin yaşandığı dönemde, Bursa'daki Beyazıt mahallesinde, Büyük Haydar Sokağı'ndaki Faytoncular Hanı, at arabası ve fayton üretiminin merkezi gibiydi. Faytonlar, şehirlerdeki tek taşıma aracı olduğu için, yaygın olarak kullanılıyordu. Ancak, o yılların sıkışık ekonomik koşulları altında, her arabayı, en küçük parçasından başlayarak, hemen hemen bütünüyle yeni baştan üretmek gerekiyordu.

İşte o yıllarda, küçük bir çocukken bu üretimin içinde bulunan Ahmet Uzel, Bursa'da yaşadıklarını, hatırlayabildiği kadarıyla şöyle

özetliyor: "...Bursa'da imalat bir handa yapılıyordu. "Faytoncular Hanı" olarak anılan bu han, hala duruyor. O zaman bu handaki üretim bir "round" şeklinde gerçekleştiriliyordu. Hanın kapısından girince, ortada bir şadırvan vardı. Çok şık ve temiz bir yerdi. İki-üç günde bir fayton çıkarırlardı. Burada adeta bir seri, fabrikasyon imalatı vardı. Önce faytonun çatısını kurarlardı, ondan sonra bir "line" üretim hattı gibi, üzerinde tornacı, dökmeçi, tesviyeci, boyacı imalatıyla ilgili işleri yaparlardı. Böylece hanın bir tarafından imalatına başlanan fayton, tıpkı bir "round" sistemi gibi yavaş yavaş ilerler ve diğer taraftan boyanmış, tamamlanmış şekilde çıkardı. Adeta Henry Ford'un ilk otomobil üretiminin Türkiye uygulaması gibiydi. Ford ilk otomobilleri nasıl üretiyorsa, babam ve dayıları da o günlerde faytonları bu şekilde üretiyorlardı. Bu faytonlar, Türkiye'nin dört bir yanına satılıyordu. O dönemde çalışan insanlar, fayton üreticiliğinde birinci sınıf üretim yapan uzman kişilerdi. Asıl patronlar, babamın dayılarıydı. Tanınıp tutunurlardı. O zamanlar senet, çek, devlet tahvili gibi şeyler yoktu. Satışlar "Sarı", yani altın lirayla yapılıyordu. Alırsın malını, verirsın sarı liranı..."

Ve otomotiv sanayiine geçiş

Ahmet Uzel, Bursa'daki fayton üretiminin durma noktasına gelişini ve babasının otomotiv araçları için makas yayı üretimine geçişini de şöyle özetliyor: "Fayton üretimi benim çocukluk dönemimde bitti. Çünkü, otomobiller gelmeye başlamıştı. Beş-altı yaşındaydım. Hatırladığım kadarıyla, Bursa'da fayton üretiminin dönemi bittiği için, işi kapamaya karar verdiler. Zaten dayılarım da çok yaşlanmıştı. Böylece o iş kesildi. Babam da, o zaman yeni yeni çıkan otomobiller için makas üretmeye başladı. Bu imalatı Bursa'da, Faytoncular Hanı dışında iki ayrı yerde yapıyorduk..." Görüldüğü gibi, Türkiye'de yavaş yavaş yaygınlaşmaya başlayan motorlu araçlar, çok büyük bir tasarım ve üretim birikimine sahip olan Bursa'daki ahşap araba üreticileri üzerinde de değişiklikler yapmaya başlamıştı. Gerçekten de yüzyıllar içinde, Bursa'da çok önemli bir "ahşap karoser, madeni parça ve yay üretimi" ustalığı kazanılmıştı. Bu üç özellik, yeni bir ürün olan "motorlu araçlar" üzerinde de bir araya gelebilirdi. Öyle de oldu. At arabası ustaları, 1930'lu yıllarda, otomotiv sanayiine geçme hazırlığına başlamıştı.

"Motorlu araçlar, çok büyük tasarım ve üretim birikimine sahip Bursa'daki ahşap araba üreticileri üzerinde de değişiklikler yapmaya başlamıştı."



cair



9 771302 643707

ISSN 1302-6437

TÜRKİYE

MAYIS 2001
SAYI: 13
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SİNGAPUR 14.90 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

MERCEDES SLK 320
VOLVO C70 2.3 T5
HONDA CIVIC 1.6 LS
ASTON MARTIN VANQUISH
LAND ROVER FREELANDER
2.5 V6-2.0 TD4
CHEVROLET CAMARO SS

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

**PORSCHE
911 C4**
CARRERA
DÜNYASINA
YOLCULUK
YAPMANIN
KOLAY YOLU

**MGF
TROPHY**
SONUNDA
KENDİNE
UYGUN
KALBI
BULDU

YENİ MINI
GENÇLERİN
VE GENÇ
KALANLARIN
GÖZDESİ
OLACAK

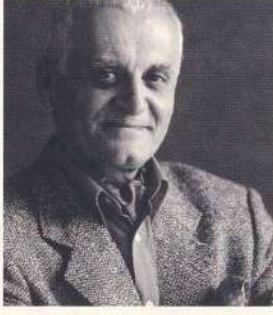
**PEUGEOT
206CC**
HEM COUPE
HEM CABRIO
KEYFİNİ
YAŞAMAK
İSTEYENLERE

**BMW
COMPACT**
DÜNYANIN EN
BEĞENİLEN
HATCHBACK
MODELİ
OLACAK MI?



sizi
**MUTLU EDECEK
OTOMOBİLİ SEÇİN**

Farklı olmanın tek yolu, doğru otomobili tercih etmek



Tarihi hanlardan bugünlere
Prof. Önder Küçükerman,
 1930'lu yıllarda Bursa'da tarihi hanlarda yapılan
 üretimi ve o dönemde yaşananları yazdı.

BURSA'NIN TARİHİ HANLARINDA SANAYİ:
 Bursa, 19'uncu yüzyılda fayton yapımında uzmanlaşmış önemli merkezlerden biriydi. O yıllarda fayton önemli bir araçtı, çünkü şehirler arası sefer yapıyorlardı. Diğer yandan, çok iyi makasları olduğu için dönemin en rahat arabalarıydı. Bursa'da genellikle iki tip araba üretiliyordu: "Briçka" ve "Fayton".

Eski sanayii merkezi, şehrin içindeki tarihi hanlardı. Küfeciler, bakırcılar, onun yanında arabacılar, testereciler, bıçakçılar, kunduraacılar, bir bakıma Bursa'nın sanayii bölgesiydi. Bakırcılar çarşısında akşama kadar çekici sesi duyulurdu. Tornaçlar da önceleri at arabaları için sonra da motorlu araç şasisleri için ahşap karoser yapıyordu.

Bursa'daki at arabası yapımında Pirinç Hanı önemli bir yer tutuyordu, çünkü bu handa arabayla ilgili işlerin tümü yapılıyordu. Üst katında dökümhaneler, altta araba yapımcıları ve tamircileri çalışıyordu. Tornacı, marangoz, dökümcü gibi birçok atölyenin her biri, arabanın belirli parçalarını ürettiyordu. Biri de bunları monte ediyordu. O yıllarda tahta tekerlekleri de genellikle kendileri yapıyorlardı. Bazen de dışarıdan alıyorlardı. Koşum takımları ise yakındaki

saraçlarda hazırlanıyordu. Yapımı tamamlanan arabaları kendileri boyuyorlardı.

Hanın bir tarafı da ahırdı. Çünkü köylüler araba almak ya da onarım için hayvanlarıyla geliyordu. Orada büyük ve eski bir kahve vardı. Kahvenin arkası da oteldi. Han içinde ve yakınlarında dericiler, ipekçiler ve zeytinyağcılar çalışıyordu. Onların da işi arabacılarlaydı.

Arabaların sadece fener gibi bazı özel parçaları dışarıdan satın alınırdı, çünkü bugünkü far üreticileri gibi, o dönemin fenerleri de daha hassas ve özel bir üretim düzeni gerektiriyordu.

O dönemdeki bir arabanın en önemli bakım aracı, arabaya telle asılan, içine yağ ve kaz tüyü konulan eski bir askeri mataraydı. Bu tüylerle arabaların tekerlek milleri yağlanıyordu. Üretilen arabaların çoğu Bursa dışına satılıyordu. 1930'lu yıllarda her yere çoğunlukla yürüyerek gidilirdi. O zamanlar arabaya binmek pahalı bir işti. Buna karşılık panayrlara gönderilecek eşyalar, sebze-meyve sandıkları, Silivri, Çatalca, Hayrabolu veya Çorlu'daki panayrlara bile gönderilirdi.

Yay üretiminden işe başlayanlar

1930'lu yıllarda ithal edilmeye başlanan motorlu taşıt araçlarının yaygınlaşmasından kısa bir süre

sonra, at arabalarının yerini artık motorlu araçların alacağı belli olmaya başlamıştı. Bursalı usta üreticiler de bu değişime ayak uydurmaları ve işlerini yeniden tanımlamaları gereğini görmüşlerdi. Bunlar arasında, yay üretimi iyi bir gelişim gösterdi.

Aslına bakılırsa o tarihlerde ithal edilen ilk motorlu araçlar, hem yolların bozukluğu hem de aşırı yük yüzünden, çoğunlukla yay sorunu yaşıyordu. Ayrıca hemen her marka otomobil ithal edildiği için, bütün araçların değişik tiplerde yaylara ihtiyacı vardı. Bunu karşılayacak yay üretimi de henüz ortada yoktu. Üstelik o tarihlerde, çelik yay üretimine uygun malzemeyi hem bulmak hem de işlemek kolay değildi. Bu nedenle en küçük yay atölyesinin bile, iyi bir tekniğe ve ustaliğe sahip olması gerekiyordu.

Bursalı Uzel ailesinden İbrahim Uzel, 1935 yılında küçük bir atölyede yaprak yay üretimine başladı. Hızla gelişecek bir üretim alanına geçtiği anlaşılıyor. Gerçekten de kısa sürede işleri gelişmiş ve Bursa'da ikinci bir atölye daha açmıştı. Böylece 19'uncu yüzyılda Bursa'nın tarihi hanlarında gelişen at arabası üretimi, 1930'lu yıllarda otomotiv sanayiine dönüşmeye başladı.

1930'LU
 YILLARDA
 ANADOLU'DAKİ
 USTALARIN
 YÜZLERCE
 YILLIK
 HANLARDA AT
 ARABASI
 ÜRETİMİNDE
 KULLANDIKLARI
 ARAÇLAR VE
 TEZGAHLAR.



car



TÜRKİYE
HAZİRAN 2001
SAYI: 14
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.90 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

MERCEDES C200K
SPORTCOUPE
MITSUBISHI EVO VII-
BMW M3
JAGUAR X TYPE-
MERCEDES C SINIFI-
BMW 3 SERİSİ
HONDA CIVIC 1.6 ES OTM.
PEUGEOT 307
VOLVO SCC

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi



CHRYSLER
PT CRUISER
RETRO
DİZAYNIN
TEMSİLCİSİ



Volkswagen
Passat ailesinde
benzinli-dizel çekişmesi

ALMAN DİYETİ



Şehirde otomobil, köyde traktör
Köylerde kullanılmaya başlanan ilk traktörleri ve yaşananları, Prof. Önder Küçükerman yazdı.



OTUZLU YILLARDA TÜRKİYE YOLLARINDA motorlu araç sayısı artmıştı. Gerçi bu araçların rahatlıkla kullanılabileceği uygun yollar pek yoktu ve arızalandıklarında kolayca onarılamayacağı da belliydi. Hatta benzin bile her yerde kolaylıkla bulunamıyordu. Benzin istasyonları şehirlerde yeni yeni açılıyordu. Pek çok kişiye göre otomobil iyi bir şeydi, ama bir sürü sıkıntıyla birlikte hayatımıza girmeye başlamıştı. Her şeye rağmen motorlu araçlar, başta İstanbul olmak üzere, birkaç büyük şehirde "kabul edilmişti". Buna karşılık, köylerde "yeni güç" olan traktörlerin de görülmesinin zamanı gelmişti. Fakat köylere ulaşan bu ilk motorlu araçlar, "tam olarak ne olduğu belli olmayan", hatta kuşku verici aletler olarak görülüyorlardı.

Bugün bu durumu tam olarak anlamak mümkün değil. Ancak o günleri yaşayanların anılarından bu ilginç gelişimi izleyebiliyoruz.

Traktörlerin yaygınlaştırılması, devlet tarafından destekleniyordu, çünkü tarımın geliştirilmesi için bu yeni makinelerin kullanılması isteniyordu.

Öncelikle traktör kullanımının belirli merkezlerde yaygınlaştırılması gerekiyordu. Fakat birçok soru da ortada duruyordu. İthal edilen bu traktörleri o bölgelere kim götürecekti? Daha da önemlisi, onları kim çalıştıracak ve bakımını kim

yapacaktı? 1935 yılında, Türkiye'de ziraat makinelerinin ve traktörlerinin yaygınlaştırılması için sürdürülen girişimler sırasında, farklı görüşlerle de karşılaşmıştı. Bu ilginç değişimin ilk girişimcilerinden biri olan Bernar Nahum'un 1930'lu yıllarda yaşadıkları, köylerde karşılaşılabilecek güçlükleri çok güzel açıklıyor.

1935 yılında Nahum'un çalıştığı şirket, ziraat makineleri işine girmeye karar vermiş ve bir miktar da traktör ithal etmişti. Adana'daki büyük çiftlik sahipleri, ithal edilen 3 adet paletli traktörden birini denemek istiyordu. Bernar Nahum'u da bu işlerin başına getirdikleri bir yabancı mühendisin yanına vererek, iki makinistle birlikte 1935 haziranında Adana'ya gönderdiler.

Şimdi Bernar Nahum'un anılarındaki ilginç olaylara dönelim:

"... Büyük arazi sahipleri Amerika'da okudukları için satın alacakları traktörü, Nebraska test usulüyle denemek istiyorlardı. Tam bu sırada Urfalı bir genç gelip bizi buldu. Galatasaray mezunu olduğunu, Urfa'da geniş arazileri bulunduğunu ve şehirlerine yenilik getirmek istediğini söyledi. Bu traktör ve pulluğu Urfa'ya götürdüğümüz takdirde, arazilerinde bir günlük tecrübe yaptıktan sonra satın alacaklarını ve traktörün Akçakoyunlular istasyonuna nakil

ücretini peşin ödemeye hazır olduklarını da söyledi. 48 saat sonra, saat 15.00 sularında bir makinistle birlikte Akçakoyunlular istasyonunda olduk. Vagondan traktörü indirdik, pulluğu traktöre bağladık. Tam bu sırada birkaç atlı görüldü. Genç Urfalı attan indi ve bize "Hoşgeldiniz" dedi. İstasyondan 2 kilometre uzakta bir tarlada tecrübenin yapılacağını söyledi. Biraz sonra bir başka atlı geldi ve bir şeyler söyledi. Yarım saat sonra 7-8 atlı daha geldi. Aralarında epeyce görüştükten sonra, bana dönerek "Babam bu makinenin toprağımıza girmesine izin vermiyor. Bu gavur icadı toprağımıza girerse, bu topraktan hayır gelmez" diyor dedi..."

Traktörü Adana'ya geri götürmelerini istiyorlardı. Ertesi gün, aynı genç Adana'da karşılarına çıkarak özür dilemişti. Babasının 7 köyün sahibi olduğunu, Urfa'da derebeylik sisteminin devam ettiğini, bu makineler girdiği takdirde feodal sistemin bozulacağı endişesinde olduğunu ve herhangi bir zararları varsa karşılamaya hazır olduğunu söylemişti.

Görüldüğü gibi, 1930'lu yıllarda motorlu araçlar, Türkiye'de büyük şehirlerde kabul görmeye başlamıştı. Fakat köylere girmesi için biraz daha zaman geçmesi gerekiyordu.

"KÖYLERE ULAŞAN İLK MOTORLU ARAÇLAR, TAM OLARAK NE OLDUĞU BELLİ OLMAYAN, HATTA KUŞKU VERİCİ ALETLER OLARAK GÖRÜLÜYORDU."

car



9 771302 643707

ISSN 1302-6437

TÜRKİYE
TEMMUZ-
AGUSTOS 2001
SAYI: 15
2.000.000 TL
İNGİLTERE 3.30 £
ALMANYA 19.50 DM
SINGAPUR 14.00 \$
MALTA 2.25 Lm
İTALYA 13.200 L
FRANSA 42 FF
BELÇİKA 272 BF
ABD 7.95 \$

ÖZEL SAYI
TEMMUZ-AGUSTOS
TAM 196 SAYFA

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi



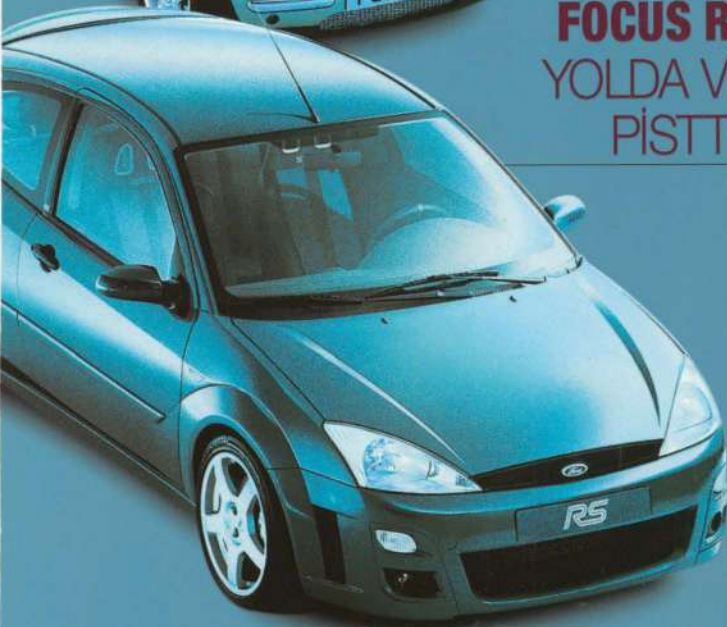
FORD T-BIRD
O, GERİ
DÖNDÜ

DEFENDER
AFRİKA'DA
MACERA



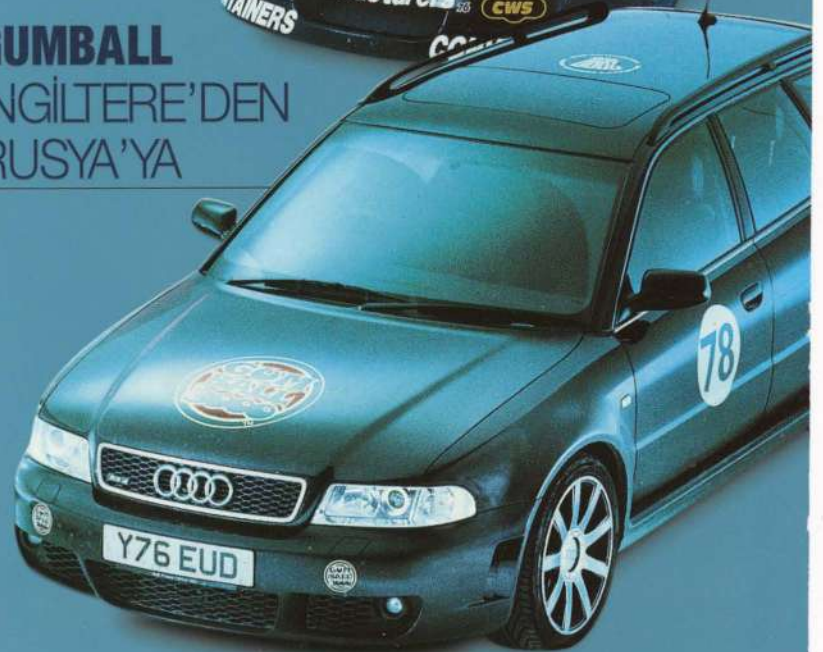
MINI COOPER
41 YILLIK
EFSANE

NASCAR
OVAL PİST
AVRUPA'DA



FOCUS RS
YOLDA VE
PİSTTE

GUMBALL
İNGİLTERE'DEN
RUSYA'YA



EFSANE & MACERA

Merakla beklenen üç efsane... Heyecan verici üç macera



Suikastin perde arkası

Prof. Önder Küçükerman, II. Abdülhamid'e uygulanan suikast girişiminin, otomobil kullanımını nasıl etkilediğini yazdı.

1 900'LÜ YILLARDA OSMANLI İmparatorluğu'nda at arabaları yaygın olarak kullanılıyordu. Yıldız Sarayı'ndaki devlet kurumlarında çok sayıda at arabası vardı. Dünyada otomobilin yaygın olarak kullanılmaya başlandığı o yıllarda, İstanbul'da yaşanan bir olay, bu yeni araca karşı kuşku duyulmasına neden olmuştu. 1905 yılında Yıldız Camii'nden dönüşünde, Sultan II. Abdülhamid'in arabasının yakınına bırakılan bir bomba patlamış ve bu olay, zaten yeni bir araç olan otomobile kuşkuyla bakılmasına neden olmuştu. Herhalde şöyle düşünülüyordu: Her yeri açıkta olan bir at arabasına 50 kiloluk bomba gizlice yerleştirilebilirdiğine göre, kapalı bölümleri olan otomobile kimbilir neler yerleştirilebilirdi?

Sultan II. Abdülhamid, 21 Temmuz 1905 Cuma günü, Yıldız Sarayı önündeki camiden saraya dönerken, bir arabaya yerleştirilen 50 kiloluk bomba patlamıştı. Sonuçta üçü asker olmak üzere 26 kişi ölmüş, 58 kişi ağır ve hafif yaralanmış, ayrıca orduda bulunan ve üst düzey devlet adamlarına ait 17 araba parçalanmış, yirmi kadar da at ölmüştü. Olay sırasında orada bulunan II. Abdülhamid'in kızı Ayşe, yıllar sonra yazdığı anılarında o günü şöyle anlatıyordu;

"...Cuma günü hava pek güzel olduğundan arabamı hazırlatmış, Selamlık Resmî'ni seyrettikten sonra bir gezinti yapmak için çıkmıştım. Atlarımız çıkarılıp arabaya sıraya dizilmişti. "Hazır ol" borusu çalınmıştı. Tam bu sırada saat kulesi tarafından top gibi şiddetli bir sesle müthiş bir patlama duyuldu. Bizim araba şiddetle yerinden sıçradı. Caminin avlusu bir anda karmakarışık olmuştu. Toz duman içinde kalmıştı. Ortalığa takır takır bir şeyler yağıyor, saat kulesinin taşları düşüyordu. Şaşkına dönmüştüm. Birdenbire babam aklıma geldi. "Babam, babam" diyerek ağlamaya başladım. Bu anda merdivenin üçüncü basamağında duran babamı gördüm. Gür sesiyle ve ellerini açarak "Korkmayınız, korkmayınız" diye iki defa bağırdı. "Herkes yerinde dursun" diyerek ağır adımlarla inmeye başladı. Arabanın önüne gelen babam, "Telaş edilmesin. İzdihmandan kimse incinmesin" diyerek arabasına bindi. Dizginleri eline aldı. Arabasını her

zamankinden daha ağır kullanarak yokuştan inmeye başladı. Fakat aşağıdaki manzara çok acıktıydı. Karşımdaki parmaklıklar yıkılmıştı. Yukarıya çıkarken yerde yatan insanları ve atları gördükçe, gözlerimizi kapıyorduk. Sinir buhranından ağlıyorduk..."

İşte İstanbul'da, üstelik Yıldız Sarayı kapısındaki bu patlama, büyük bir olasılıkla ülkede otomobile karşı duyulan korkunun ve isteksizliğin de nedeni olmuştu. Belki de herkes, otomobilin "bütünüyle patlayabilecek bir şey" olduğunu düşünmeye başlamıştı.

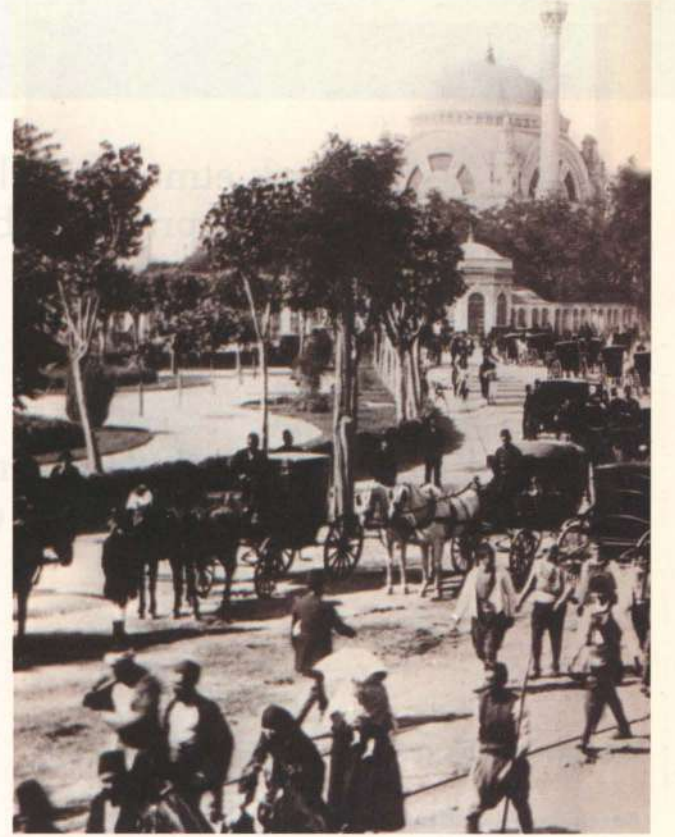
Bu önemli olay üzerine geniş bir araştırma başlatılmıştı. "Heyeti Fenniye" raporuna göre, patlamayla birlikte yerde yetmiş santim derinliğinde bir çukur açılmıştı. Diğer yandan parçalanmış 16 arabanın kayıt numaraları, belediye yapılan araştırmalarla belirlenmişti. Görevlendirilen özel bir kurul ve İstanbul'da araba imal edenlerin yardımıyla, bütün bu arabaların sahipleri bulunmuştu. Ancak 17'nci arabanın kayıt numarası ve sahibi bulunamıyordu. İşin bir ilginç yanı da bu arabanın lastik tekerlekli olmasıydı. Çünkü bazı önemli ve tanınmış kişilerin getirdiği ve sayıları bilinen arabaların dışında, böyle lastik tekerlekli bir arabayı kimse tanıyamıyordu. O tarihte İstanbul'da, henüz lastik tekerlekli araba pek yoktu. Bütün arabaların tekerlekleri demir çemberliydi. İstanbul'daki Arabacı Esnafı Kahyası, sürücülerin değnekçileri, araba tamir ve üreticileri de aynı görüşteydi. "Tekerleği lastik kaplı" olan bu arabanın bütünüyle "meçhul" olduğunu ve her durumda yeni gelmiş bir şey olduğunu belirtmişlerdi.

Genişletilen araştırmalar ve İstanbul'daki "arabalık"larda yapılan çalışmalar sonucunda, Viyana Sefareti'nden gelen bilgilerle her şey ortaya çıkmıştı. Bu suikastin, Viyana'daki "Neseldorfer Wagenbean Gesellschaft" araba fabrikasına "Meylor" türünde bir araba siparişinin verilmesiyle başladığı anlaşılmıştı. Viyana'da üretilen arabanın üretim numarası da 111123'tü. Siparişi veren bir kadın, resim üzerinde gördüğü faytonu ismarlamıştı. Ancak bu arada ön taraftaki seyisin oturma yerinin 40-50 santim daha büyük olmasını istediği ortaya çıkmıştı. Belgelere göre;

Fabrika Müdürü, o kadar büyük bir ölçünün, kaba ve sakil görüneceğini ihtar etmişse de kadının ısrarı üzerine istenilen ölçüdeki değişiklik yapılmıştı. İşte bu boşluğa yerleştirilen saatli bombayla araba, Cuma namazına gelen halkın içine sokulmuştu. 50 kiloluk bomba büyük bir güçle patlayarak bütün çevreyi yıkmış, çok sayıda kişi ölmüş ve yaralanmıştı. Ancak II. Abdülhamid birkaç saniye gecikmeyle dışarı çıkmış ve tesadüfen hayatı kurtulmuştu.

Yukarıda çok kalın çizgilerle anlatılanlar, hiç kuşkusuz o tarihlerde kullanılan atlı araba konusunda daha dikkatli olunması gerektiğini ortaya çıkarmış ve araba kullanan herkeste bir kuşku uyandırmıştı. Belki de herkes "motoru zaten patlayarak çalışan" bir otomobilin ne kadar büyük bir tehlike olacağını düşünmeye başlamıştı. Bu yüzdendir ki, II. Abdülhamid döneminde otomobil, askeri amaçlar dışında devlet hizmetlerinde kullanılmamıştı.

"İKİNCİ ABDÜLHAMİD'İN HER ZAMAN KULLANDIĞI AT ARABASIYLA YILDIZ SARAYI CAMİİ'NE GELİŞİ."



AD

Art decor



100. SAYI



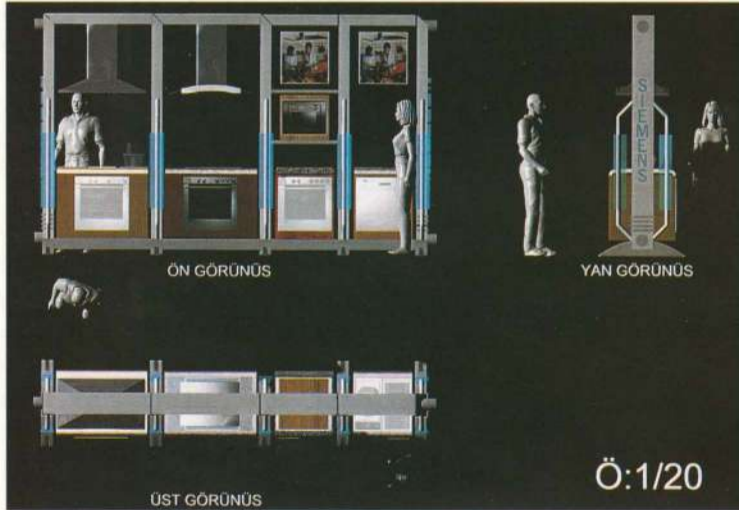
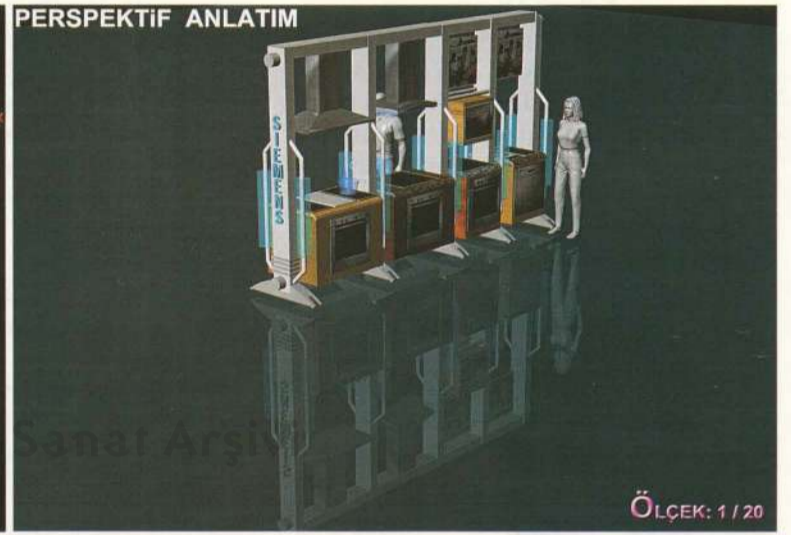
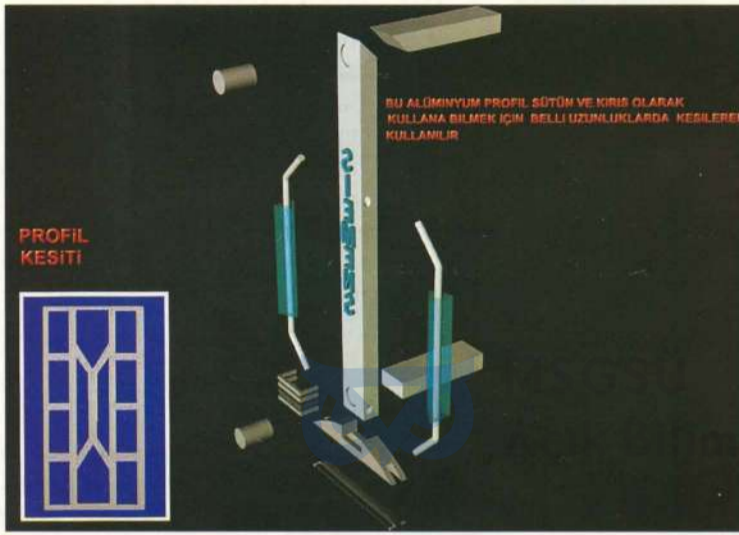
1 / 0 7

TEMMUZ 2001 2 500 000 TL

Tasarım öğrencilerinin 21.yüzyıl mutfaklarına ilişkin düşünceleri

"ANKASTRE" SİSTEMLER

MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü ve Siemens işbirliğiyle düzenlenen "Siemens Ev Teknolojisi Çözümleri Yarışması" geçen ay tamamlandı, öğrenci tasarımcılar da ödülleri aldı. Firmanın kurum kimliğini yorumlayan sergi sistemleri tüketicilere 21.yüzyılın mutfak mekânlarına ve kendi mutfak çözümlerine ilişkin ilginç fikirler de veriyordu.



Mehmet Tuncel tasarımı ile Birincilik Ödülü ve 1500 USD ödül kazandı.

Siemens'in tasarım eğitimini desteklemek ve ilgili endüstri alanları ile iletişimi güçlendirmek amacıyla MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü ile birlikte düzenlediği öğrenci yarışması sonuçlandı. Prof.Önder Küçükerman başkanlığında toplanan ve Prof.Onur Altan, Prof.Gürkut Uysal, Doç.Dr. Süha Erda ile Siemens yöneticile-

ri Rüdiger Nickel, Haluk Çelebioğlu ve Bahriye Bayraklı'dan oluşan jüri, 15 katılımcının serbest el veya bilgisayarla yapılmış çok sayıda tasarımını değerlendirdi. Birden fazla çalışmayla katılan genç tasarımcıları gizli oyla değerlendiren jürinin kararı çok ilginçti. Mehmet Tuncel, birincilik, ikincilik ve üçüncülük ödülleri kimseye kaptırmamış, üç derece için ön-

görülen 1500, 1000 ve 750 dolarlık ödüllerin sahibi olmuştu. İsmail Türedi, "Yetenek teşvik için jüri özel ödülü" ve 200 milyon TL'lik ödülün başka 500'er dolarlık iki ayrı mansiyonun da sahibi oldu. Üçüncü mansiyon ile 500 dolar ise Turgay Kılıç'ın oldu. Lisans ve lisanüstü öğrencilerine açık olan yarışmanın şartnamesine göre, tasarımların ticarî amaçlı

kullanımı için tasarımcılarından izin alınması gerekiyor.

Çizimlerin çoğunun yeni fikirler sergilediğini belirten Siemens Ev Aletleri Genel Müdürü Rüdiger Nickel'a göre, gizli oyla yapılan değerlendirmede jürinin aynı isimlerde yoğunlaşması ilginçti. Birinci, yedi kişilik jüriden altı oy almıştı. Değişik bakış açılarının Siemens mağazalarına taşınmasına önayak olan yarışma, öğrencilerin gelecekteki sergileme konseptlerine de yön verebileceğini gösterdi.

Türkiye'de ankastre mutfak sistemlerinin gelişmesine öncülük etmeyi amaçlayan Siemens, cihaz kullanımını da artıracak bir strateji izliyor. "Daha fazla konfor, daha fazla hijyen ve daha fazla zaman-enerji tasarrufu" düşüncesiyle geliştirilen ankastre cihazlar, mutfak "yemek pişirilen yer" olmaktan çıkarıp, "yaşanılan yer" haline getiriyor.



Mehmet Tuncel tasarımı ile İkincilik Ödülü ve 1000 USD ödül kazandı.

SIEMENS YARIŞMASININ DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ

Ankastre beyaz eşya sergi sistemini konu alan tasarım yarışması iki soruna çözüm aradı: Bir, Siemens'in ürün kimliğini öne çıkararak bir sergi sistemi geliştirmek; iki, firma bayilerinde kullanılacak bu sistemle ankastre ürün müşterisine kendi mutfaklarının tasarımı için fikir vermek.

Mutfak aletleri tarihimizin kısa geçmişi

Geleneksel Anadolu mutfakları, geleneksel yaşam biçiminin ürünleriyle oluşturulmuştu. Yemekler bu sistemin ürünüydü. Buna göre belirli bir mutfak düzeni, araçları ve aksesuarları vardı. Ancak eski düzen son 150 yıldan beri oldukça farklı bir çizgide gelişti. Gelişimin ivmesini Sanayi Devrimi vermiş; 1800'lü yıllarda bütün Avrupa ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu da bu değişimden kendi payına düşeni almıştı. Sanayi Devrimi, mutfakta da geleneksel tasarımı, üretimi ve yaşamı etkilemişti. Değişimin ilk etkileri 1850-1900 yıllarında Avrupa işi mutfak araçlarının ülkeye girmesiyle yaşandı. Mekanik ya da elle çalışan basit aletler mutfaklara heyecanı, hava-gazı ve sıvı gaz da bunların enerji kaynağıydı.

Ne var ki, geleneksel ev mekânları ve mimari kurgu, bu ürünlere göre değildi. Mutfak, orada çalışanların "gizli bir işi" ve saklı yeri idi. Oysa bu aletlerle hazırlanan yemekler, başka diyarlarda görkemli atmosfer içinde yeniliyordu. Geleneksel mutfak, bütünüyle ve sadece el hünerine tabiydi. 1900-1914 arasındaki dönemde gazlı ve elektrikli, mekanik araçlarla tanışan mutfaklar yaşama mekânındaki eski yerlerini koruyor, arka plandan öne çıkamıyordu. Birinci Dünya Savaşı'ndan İkinci Dünya Savaşı, sonuna kadar, 1914-1945 arasında, savaş sanayii dışında kalan bütün ürünler gibi, mutfak ürünleri tasarım ve üretimi de kesintiye uğradı.

Mutfaklar "beyaz eşya" ile tanışıyor

İki savaş arası, sac üzerine emaye kaplama veya beyaz boyalı ürünlerin, bugünkü "beyaz eşya"nın mutfaklara katılmasına tanıklık eder. Bu yeniliklere soğutucular da katıldı. Ne var ki mutfak, hâlâ "görülmemesi gereken mekân" olmayı sürdürüyordu. Peşpeşe çıkan yeni ürünler birer "emrivaki" gibi insanların hayatındaki yerlerini alıyordu. Bu sıradaki görüş, mutfak "boş bir mekân" olarak tasarlamaktı.

1914-1950 döneminde mutfaklarda bir sürü "emrivaki" ürün boy gösterdi. Bunlar, birbirleriyle işlev-boyut ilişkisi kurmadan gelişigüzel yerleştiren mekâna. İsteyen istediği mutfak aletini betondan yapıp fayansla kaplanmış tezgâhın altına, üstüne, yanına, önüne yerleştiriyordu.

1950'ler ve '60'ların yeni mutfak kavramı

1950'ler mutfaklarımız gazlı veya elektrikli buzdolaplarıyla tanıştı. Mutfakta yer olmadığı için, "kıymetli mobilya" muamelesi gördü. Kâh kordonda, kâh salondaydı. Mutfaktaki yeri beton tezgâhın kırılmasına bağlıydı. Sonunda mekânın "asil parçası" olduğunu kabul ettirebildi ve planlamada özel dikkatle ele alındı. 1960'larda mutfak ürünleri tasarımındaki gelişmeler daha net görülmüyordu. Bu arada araçları ve mutfak mobilyalarını üretenler de uzlaşmaya vardılar. Mekânı tasarlayanlar ile mutfak üretenler "anlaşmak zorunda" olduklarını anlamışlardı.

1960'ların sonunda mutfak "evin gizli aş yeri" tanımından çıktı, bağımsız çözüm gereğini dayattı. Örneğin, gizlilik adına her tarafı örtülen aspiratörler bugün artık sanat eseri titizliğiyle öne çıkarılıyor. Mutfak önce evin özel ve özgün bir mekânı oldu, sonra "merkezî" konumunu almaya yöneldi. Salon kadar önem kazanmıştı ve artık "yaşanılan yer"di.

Evin merkezi olarak mutfak ve "ankastre" ürünler

1980-1990'larda, o zamana dek edinilen tasarım deneyimleri, mutfak "bilinmeyen şeylerin ve aletlerin konulacağı mekân" olmaktan

çıkardı; "günlük yaşamın önemli merkezi" haline getirdi. Bununla birlikte mutfak sistemlerinin üretimi ve kullanımı da hızlandı.

"Ankastre" ürün kavramı ve mutfaktaki önemi bu aşamada netleşmeye başladı. Mutfakın fonksiyonel ömrü içinde, araç ömrünün, teknik donanımın ve estetik değerlerin değişebileceği anlaşılmıştı. Tasarımcı, her değişimde birşeyleri kırmadan bu karmaşık sorunu çözenin en iyi yolunun, "modüler ve ankastre bir tasarım mantığı"ndan geçtiğini biliyordu. Bu "kırıp dökme" tatsızlığını bir kez yaşayan ev sahibi de yeni sisteme epeyce yakınlaşmıştı. Sonuçta mutfak yeni bir kavram kazandı: "Ankastre mutfak ürünleri". Düşünce sistemi, geniş kapsamlı bir altyapı organizasyonu ve hassas ölçülerde gerçekleştirilmiş ürünlerin matematiksel bir mantık içinde planlanması, montajın da çok kolaylaşması demektir.

Tarihî gelişimini kaba hatlarıyla özetlediğimiz mutfak mekânı artık "ankastre" kavramıyla tanımlanıp tasarlanıyor. Bu kavramı yorumlayan genç tasarımcılar ise her zamankinden daha çok önem taşıyor.

Prof.Önder Küçükerman
MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı



Yarışma jürisi projeleri değerlendirirken...



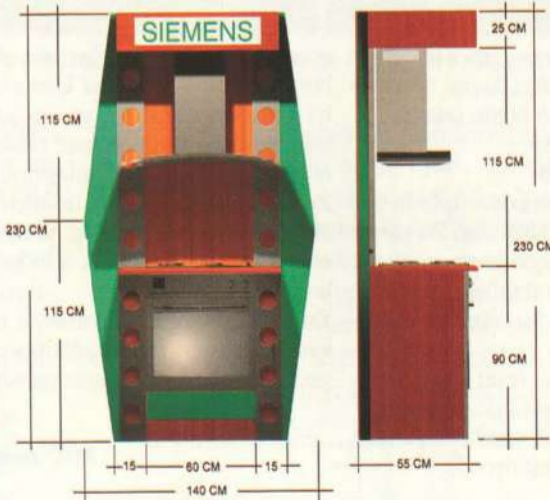
Mehmet Tuncel tasarımı ile Üçüncülük Ödülü ve 750 USD ödül kazandı.



Turgay Kılıç tasarımı ile 1. Mansiyon ve 500 USD ödül kazandı.

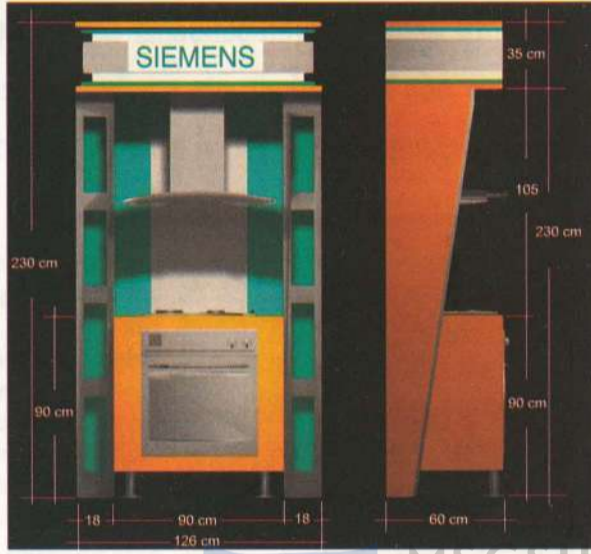


İsmail Türedi,
tasarımı ile
2. Mansiyon ve
500 USD ödül kazandı.

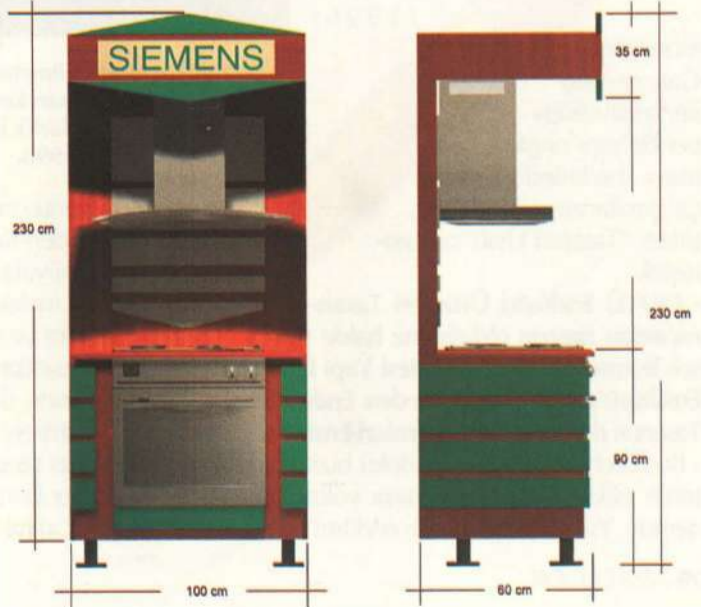




İsmail Türedi tasarımı ile
3. Mansiyon ve 500 USD ödül kazandı.



İsmail Türedi,
"Yetenek
Teşvik İçin
Jüri Özel
Ödülü" ve
200.000.000 TL
para ödülü
kazandı.



cair

212382

2001/08



ISSN 1302-6437

TÜRKİYE

2.500.000 TL

İNGİLTERE 3.80 £

ALMANYA 19.50 DM

SINGAPUR 14.90 S

MALTA 2.25 Lm

İTALYA 13.200 L

FRANSA 42 FF

BELÇKA 272 BF

ABD 7.95 \$

ÖZEL SAYI
EYLÜL-EKİM

HERKESE ÜCRETSİZ
BLOKNOT

OPEL ASTRA COUPE
TURBO 2.0 16V
HONDA CIVIC TYPE-R
YENİ MERCEDES SL
HONDA STREAM-
RENAULT SCENIC-
OPEL ZAFIRA

Dünyanın en seçkin otomobil dergisi

PAUL SMITH X-TYPE

YENİ TVR TUSCAN S - BMW M COUPE

YENİ ASTON VANQUISH - 911 TURBO

YENİ MG ZT - BMW 320i

İNGİLTERE ALMANYA

Dört İngiliz takımı,
Alman rakiplerine
karşı final maçında



Otomobil üretimi başlıyor

Prof. Önder Küçükerman, 1928 yılında başlayan otomobil üretiminin nasıl bir gelişme gösterdiğini ve o dönemde yaşananları yazdı.



1919 YILINDA İSTANBUL'UN İŞGALİ sırasında Amerikalılar, Sirkeci rıhtımındaki depolarında, American Foreign Trade adı altında yarı resmi bir şirket kurmuşlardı. Bu şirket de komisyoncular vasıtasıyla Ford, Chevrolet, Studebaker marka otomobil ve kamyonları satıyordu. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin dış ülkelerle ilişkileri ve ticari bağlantıları yeniden kuruluyordu. Bu arada, ilk Türk tüccarı olarak 1924-1925 yıllarında otomobil işine giren Sirkeci'deki Aynvefa firması, Ford marka araçları pazarlamaya başlamıştı. Daha sonra Taksim'deki Katıpzade Sabri isimli firma, Ford acentalığını almıştı.

1928'de Türkiye'de hem birçok değişim yaşıyor, hem de İstanbul ve Anadolu'da otomotiv ticareti yaygınlaşıyordu. Çeşitli otomotiv markaları, tamirhaneler, yedek parça ve lastikçiler ortaya çıkıyordu. Nitekim Koçzade Vehbi firması da 1928 yılının Ekim ayında, Ankara ve çevresi için Ford bayiliği almıştı.

O yıl, otomotiv işinde çalışmaya başlayan Bernar Nahum, İstanbul Cihangir'deki bir atölyede yapılan 1928 model Ford'un montajını anlatırken şöyle anlatıyordu: "... Teneke kutular içinde bir yığın demir parçası, parçalanmış bir motor, iki uzun demir ray gibi şasi. Transmisyon dişlilerinin nasıl dizildiğini, diferansiyelin

"1931 YILINDA TESİSTE, GÜNDE 48 KAMYON VE OTOMOBİL ÜRETİLİYORDU. BUNLAR BALKANLAR, SOVYETLER BİRLİĞİ VE İRAN DAHİL OLMAK ÜZERE ORTADOĞU'YA İHRAÇ EDİLECEKTİ."

montajını, motorun toplanmasını, karoserinin tahta parçalarının şasiye bağlanmasını, sacların oturtulmasını, yani bir otomobilin el montajının nasıl yapıldığını gördüm..."

Aynı tarihlerde, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra gücünü kaybeden İstanbul Limanı'nın canlandırılması için girişimlerde bulunuluyordu. Hükümet 1927 yılında, bir yasayla İstanbul'da bir tür serbest bölge kurulmasını desteklemişti. Bu yasaya uygun bir serbest bölge kurulması için 1928'de, hükümetle Ford Motor Company arasında 25 yıllık bir sözleşme yapılmıştı.

Ford Motor Company'nin İngiltere kolu olan girişimciler, İstanbul'da bir montaj tesisi kurmak istiyorlardı. Monte edilecek otomobil, traktör ve kamyonun bir kısmının Sovyetler Birliği'ne bir kısmının da ülke içinde satılması düşünülüyordu.

O tarihlerde ülkede otomotiv sanayini destekleyecek bir alt yapı olmadığı için yapılan her öneri kabul edilmemişti. Örneğin montaj için getirilen parçalar gümrüksüz ithal edilecekti. İhraç edilen ürünlerden vergi alınmayacaktı. Yurtiçinde satılacak otomobil, kamyon ve traktörlere, yürürlükteki gümrük kanununa göre vergilendirilecekti.

1929 yılında getirilecek parçaların montajı için İstanbul'da Tophane'de gümrük alanı içindeki depoların bir kısmı bu şirkete verilmişti. "Ford

Motor Company", 450 işçiyle montaja başlamıştı. Elektrik üretim tesisi, havalı perçin makineleri, elektrik punto kaynağı, çeşitli üretim ve taşıma hatlarıyla üç boya fırını kurulmuştu. O günlere göre ileri sayılabilecek bir teknoloji kullanılıyordu. 1931 yılının Haziran ayında tesiste, günde 48 kamyon ve otomobil üretiliyordu. Bunlar Balkanlar, Sovyetler Birliği ve İran dahil olmak üzere Ortadoğu'ya ihraç edilecekti.

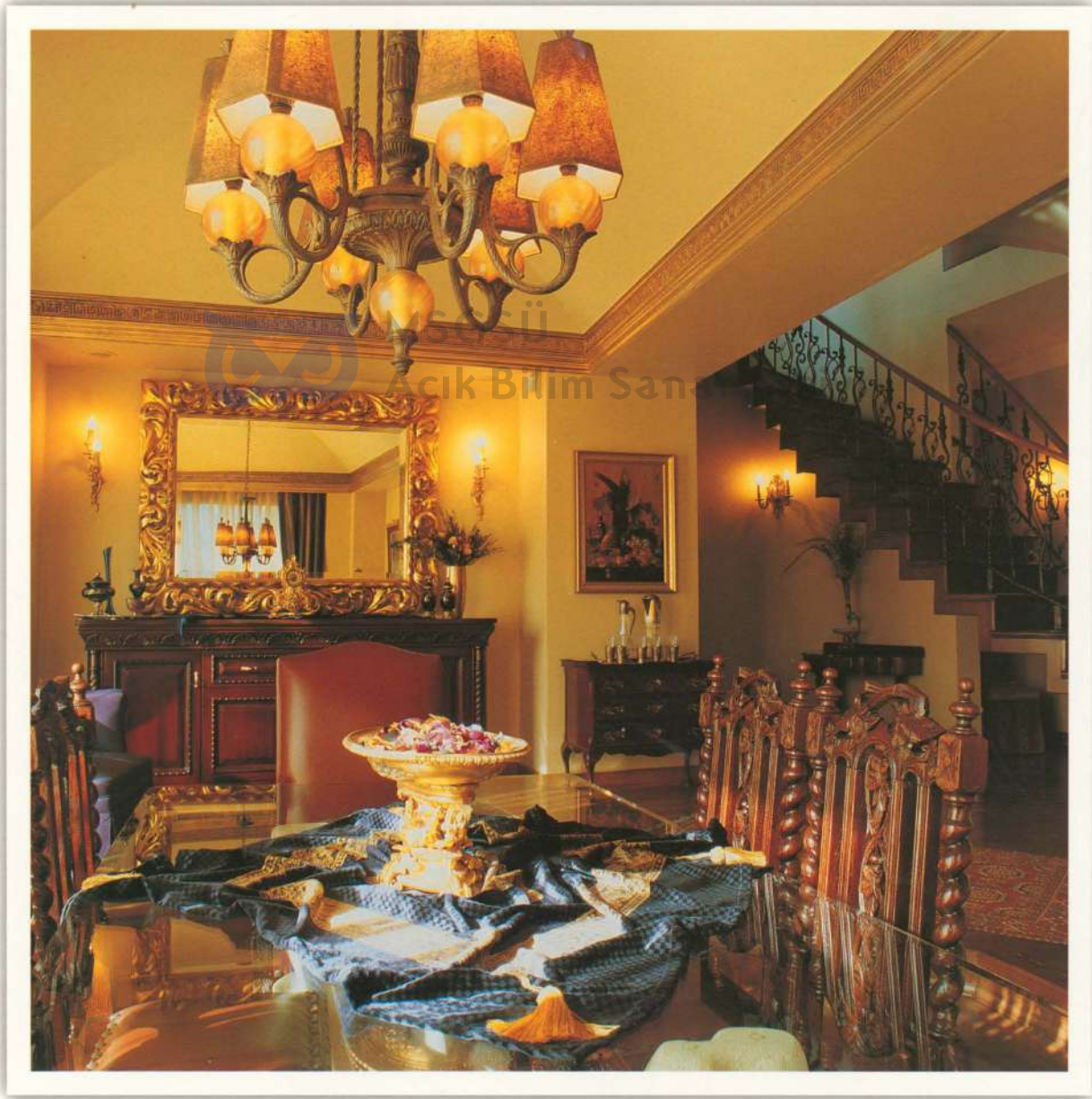
Ancak 1930'larda yaşanan dünya ekonomik krizi, tüm girişimleri durdurmuş ve çoğu ülke kendi aralarında yeni ticaret sözleşmeleri yapmışlardı. Bu durumda da Ford Motor Company için bölge ülkelerine ihracat olanağı kalmamış ve şirket zorlukla karşılaşmıştı.

Aslında İstanbul'daki bu otomotiv sanayine karşı garip bir direnç de vardı. Gümrük müfettişleri şirketin gümrük hilesi yaptığını öne sürerek sorunlar çıkarmıştı. Yüzyıllardır çalışan gümrük hamalları, otomobil ve kamyon üretimi işlerine engel olacağı için parça sandıklarını denize atmışlardı. Önceki yıllarda yaşanan kapitülasyonlardan zarar görmüş olan halk da yabancı yatırımlara soğuk bakıyordu.

Sonuçta üretim, hızla azalmaya başlamış ve önce 30'a, sonra kısa aralıklarla da 20, 12 ve 8'e düşmüştü. Böylece İstanbul'da 1928 yılında başlayan Ford üretimi durmuştu.

AD

Art decor



- sanat atölyeleri • ayasofya efsaneleri
- parkeler • kavanozlar • yeni zelandada

ARIN BÜLÜŞMƏSİ
NBUL 2008



0 1 / 0 3

MART 2001 2 250 000 TL

MSÜ öğrencilerinden "ev-ofis" kavramı üzerine denemeler

YAŞAMA YERİNDEKİ İŞYERİ

Çalışma eyleminin zaman ve mekâna bağlılığını azaltarak esneklik sağlayan "Ev-Ofis" sistemi, MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü son sınıf öğrencilerinin bu yılki diploma projesiydi. Düşüncelerini, uygulama raporları, teknik çizimler ve üç boyutlu modellerle hayata geçiren öğrenciler ilginç projeleriyle, başarılı meslek yaşamlarına adım atmış oldular.

SEVDA BARANDIR

Günümüzde iletişim araçları ve interaktif bilgisayar teknolojisinin gelişmesine paralel olarak ortaya çıkan yeni çalışma kültürü, yaşam biçimimizi de etkiliyor. "Ev-Ofis" çalışma çevresi olarak adlandırılan bu kültür, çalışma eylemini zaman ve mekânla olan bağlarını azaltarak esneklik sağlama ilkesinden alıyor ve doğal olarak bu tanım beraberinde bazı sorunları da getiriyor. Örneğin, bu değişim evdeki yaşam biçimini etkileyerek yenden biçimlendirmekte; günlük yaşam ve çalışma alanlarının içiçe girmesine yol açmaktadır. Bireysel alanla kamusal alan arasındaki bu dönüşüm ve geçirimlilik sosyal, psikolojik ve fiziksel mekâna bağlı birçok sorunun da çözülmesini zorunlu kılıyor.

Teknolojiye paralel olarak gelişen bu kültürün iletişimi kolaylaştırarak insanları sosyalleştirdiği düşünülebileceği gibi, aynı zamanda insanları sosyal alandan uzaklaştırıp izole ettiği de söylenebilir. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü öğrencilerinin bu yılki yarıyıl projesi bu konsepti konu aldı. Öğrencilerin çalışma ve iletişim işlevi gören böyle bir "merkez"in konut içindeki diğer birimlerle ilişkisi ve dolayısıyla nasıl konumlandırılacağı sorusuna getirdikleri çözümler oldukça ilginç oldu. Çalışma çevresi bir bütün olarak

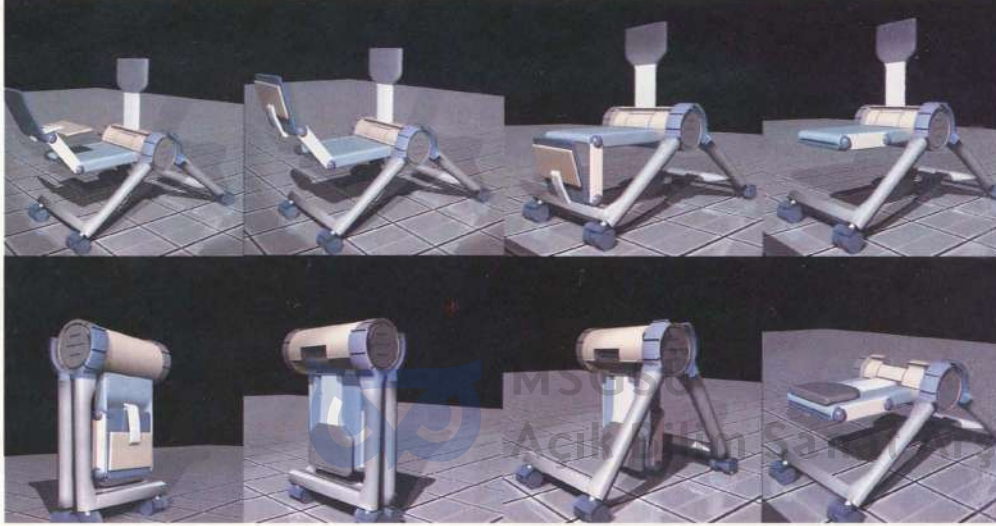
1,2. Ev içerisinde bir çalışma alanı oluşturarak bu alanda iş sahibi kimsenin işlerini, sosyal hayatını kısıtlamayacak şekilde yürütebilmesini sağlamak Bilge Dönmez'in projesinde çıkış noktası olmuş. "Ofis kavramında

öncelikli amaç, kullanıcının ihtiyacı olan malzeme ve ürünlere sahip olabilmesidir. Bu bazda kullanıcı belirlenir, ihtiyacı olan malzeme ve ürünler tespit edilir. Kullanıcı bunlara rahatlıkla ulaşabilmeli ve ihtiyacını giderebilmelidir."





1



5



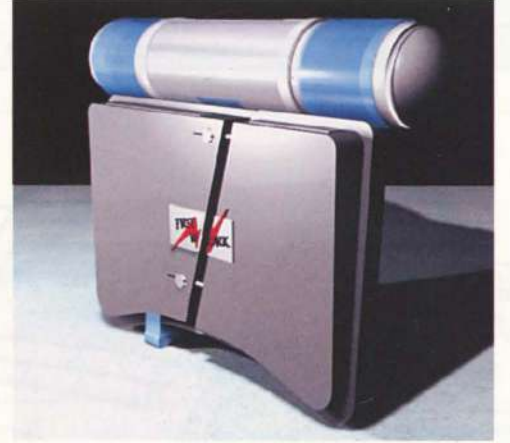
6



2



3



4

1,2,3,4. Işıl Mete'nin "Free Work" isimli projesi, son teknolojiyle üretilmiş, her türlü iletişim aracını ve bir ofiste ihtiyaç duyulan ekipmanları bünyesinde bulunduran bir ev-ofis çalışma ünitesi. Taşınabilir bir sistem olan Free Work, bünyesinde bulundurduğu telefon, faks, yazıcı ve data saklama ünitesi ile

kullanıcısına büyük kolaylık sağlıyor. 5,6. Ürünün zaman ve mekan ile ilişkisi gözönüne alınarak bir mekana ait olmayan ve istenilen mekanda kullanılacak bir çalışma çevresi oluşturma çabası, Erhan Kaynak'ın projesinin temel amacı. Ürünün taşınabilmesi, mekana bağlı olmama durumunu beraberinde getiriyor.

yisi için önemli bir potansiyel vaat ettiğini kaydediyordu. Meslek hayatına ilk adımlarını atan öğrencilerin bu tasarımları sayesinde işyeri olan ofis, artık kişisel ortam olan evlere girecek.

EV-OFİS KAVRAMINA YENİ KONSEPT

MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü öğrencilerinin 2001 yılı ev-ofis kavramına yeni bir yaklaşım getiren yarıyıl projesini

yöneten Bölüm Başkan Yardımcısı Doç.Dr.Süha Erda, çalışmayı şöyle anlattı: "Günümüzün ve büyük olasılıkla yakın geleceğin de simgesi sayılabilecek bilgisayara dayalı iletişim teknolojilerinin gelişimi, bunun yanında örneğin yeni esnek çalışma modelleri ile esnek ücret ve insan kaynakları politikaları çalışmaya yeni boyutlar kazandırmaktadır. Diğer taraftan ülkelere özel coğrafi koşullar ve mega-kentlere özgü yüksek maliyetli ulaşım ve yüksek kira limitlerinin de eklenmesiyle standart büro koşullarınca 'formatlanmış' iş ortamları yanında, çalışanın özel yaşamı içinde şekillenen yeni bir çalışma normunun ortaya çıkı-



1. Halit Turan'ın ev-ofis çalışma sistemi kavramına bakış açısını gösteren projenin perspektif görünümleri. 2. Ev-ofis ortamında kullanılacak cihazların ortak bir sistemle tasarlanmasını amaçlayan Yıldız Kaygun, gerekli olana tarayıcı-yazıcı ve bilgisayarı bir düzlem üzerinde programlamış. Ev ortamındaki rahatlık ve mahremiyet söz konusu olmadığından telefon görüşmesi ses alıcısı ile yapıyor. Faks-modem ile haberleşildiği gibi bilgisayar üzerindeki kamera sayesinde web-konferanslar yapılabiliyor. 3,4. Aydın Taşdelen, ev-ofis kavramına daha esnek çözümler bulmak için tasarladığı projede, çalışma mekanını evin bir köşesiyle sınırlı tutmamış. Bütün çevrede ve her türlü dinlenme konumunda bile kullanılacak bir sistem yaratmayı amaçlamış.

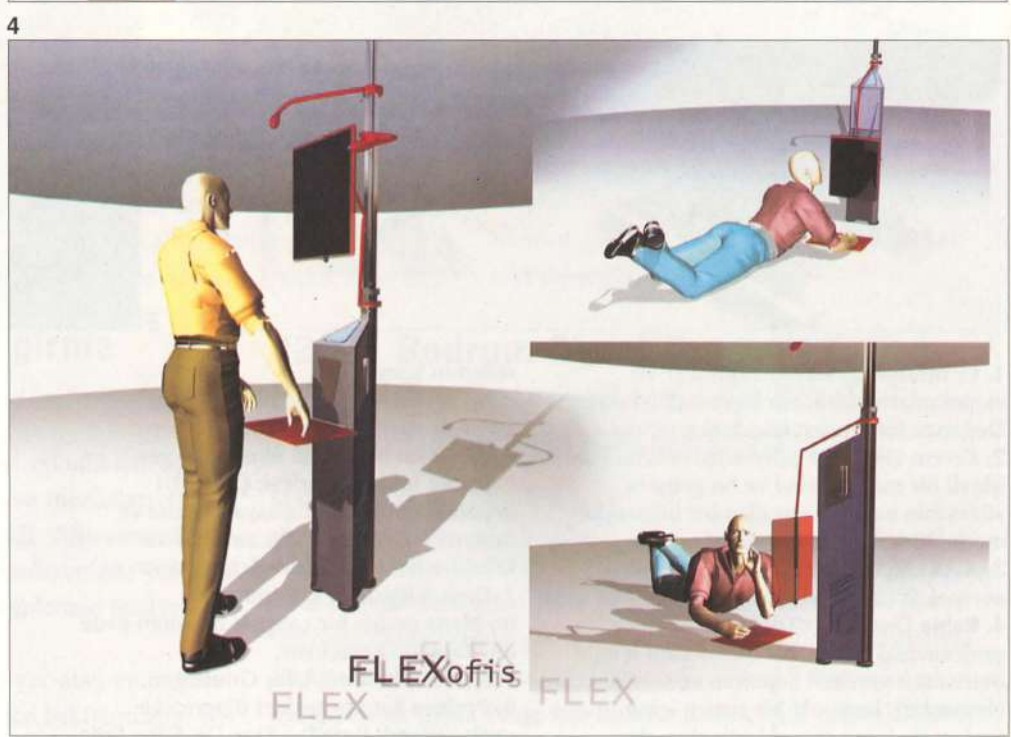
şına tanık olmaktadır.

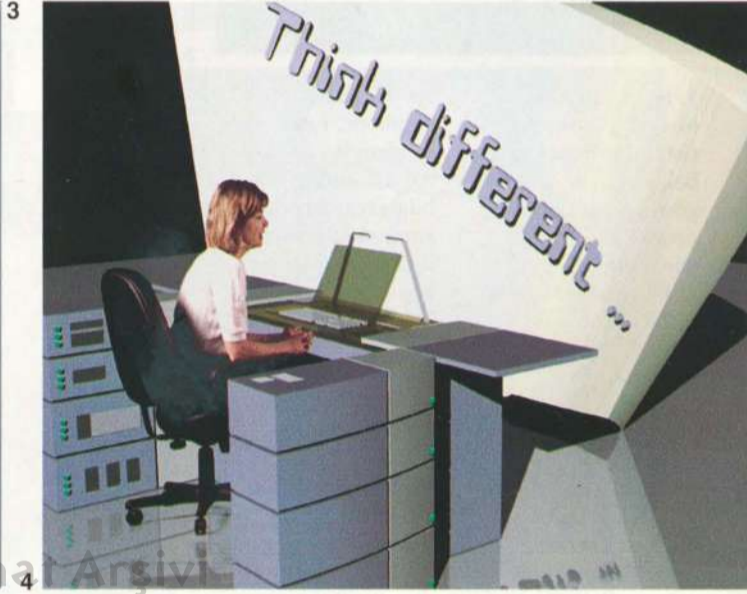
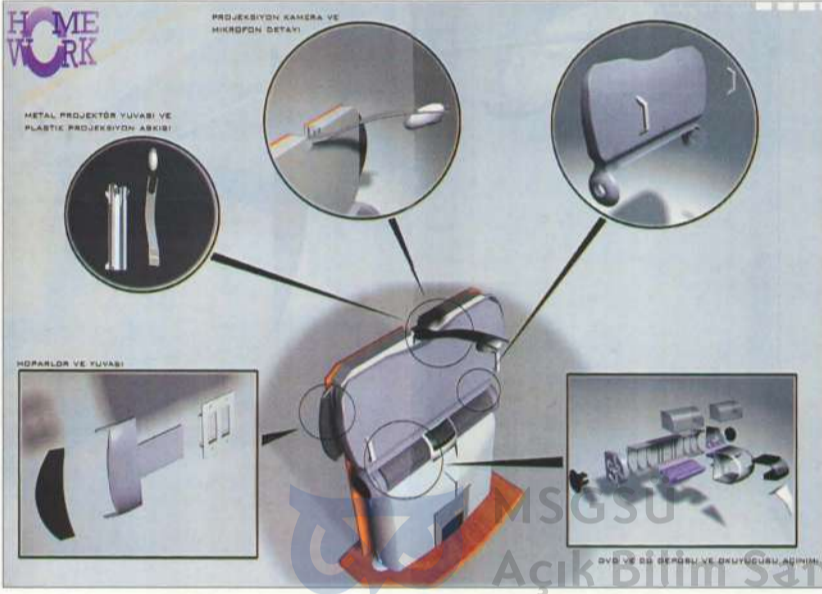
Özellikle iş ve ticaret metropollerinden başlayıp yaygınlaşan bu sonuçtan yola çıkarak, bu yıl MSÜ Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü'nde kış yarıyılı diploma proje konusu olarak ev-ofis kavramı ele alınmıştır. Diploma alma aşamasına gelen 14 öğrenci bu kavramı vurgulayacak ev-ofis donanımları ortaya koymak ve profesyonelliğe hazırlık alıştırmaları yapmak üzere ve son kez öğrenci olarak birbirleriyle kıyasıya yarıştılar.

Öğrencilerden öncelikle çalışanın özel yaşamı ile ofis kavramının buluşmasının yorumuna felsefi bir platform oluşturmaları istendi. Daha sonra kendilerine aşağıdaki ana başlıklar altında toplanabilecek üç zor hedef verildi:

1. Yapılacak ofis donanımı, kullanıcının kişisel çalışma farklılıklarına ve beklentilerine uyabilecek esneklikte olmalıdır. Kişiye özel bir kullanım nesnesi olarak yeniden ele alınmalıdır.

2. Kullanıcının çalışma biçimini koşullayan iş, görev ya da mesleğe yönelik 'uzmanlık varyasyonlarına' açık olmalıdır.





1. Ev ortamında kişisel bilgisayar ve ekipmanlarını biraraya toplamak için Bilge Doğanay tarafından tasarlanan sistem.
2. Kerem Okkay'ın geliştirdiği sistem, çok işlevli bir masa yüzeyi ve bu çalışma yüzeyinin yanında yer alan bir bilgisayar modülünden meydana geliyor.
3. Ayla Okçu'nun tasarladığı sistemin perspektif çizimleri.
4. Rabia Önder'in "Tool Box" adlı projesindeki amacı, bir ofis ortamı içinde bulunması gereken donanım ve elemanları, kompakt bir sistem içine toplamak; bunu gerçekleştirirken de

sistemin konut içine yerleştirileceğini dikkate alıp, ev-ofis sistemine uyarlamak.
5. Herşeyin el altında olması, az yer kaplama temel kriterleri; CD/kağıt depolama ünitesi, bilgisayar, yazıcı ve tarayıcı elemanları... Bu amaçlar ve kriterlerden yola çıkılarak tasarlanan Z-Desk, bilgisayar kullanımının ön plana çıktığı bir çalışma ortamını evde oluşturmayı amaçlıyor.
Projenin sahibi ise, Ulaş Gündoğan,
6. Projeye katılan ondört öğrenci ve proje sorumlularından Doç.Dr. Süha Erda.

3. Evdeki kişisel konfora uyan özgür çalışma, biçimleri yaratılmalı ve buna özel nesne programları oluşturulmalıdır. Geleceğin genç tasarımcıları, verilen süre içinde kendilerine eğitim sürecinde kazandırılan 'Endüstri Tasarımcısı' formasyonunu, geliştirilen yeteneklerini, yaratıcı düşünce yapısını denemiş oldular. Böylece verilen bir problemi, konulan hedefler doğrultusunda yeniden yorumlamada gösterdikleri başarıyı sergiledikleri projeleriyle kanıtlamış oldular." AD

MSÜ AYIN İZİ

01/2001

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ AYLIK BÜLTENİ

Üniversitemiz Öğretim Yılı Yeniliklerle Girdi...

Mimar Sinan Üniversitesi, Sanat Alanında Yüz Yılı Aşan Birikimi, Çağdaş Eğitimi ve Gelecek Vizyonunu Yansıtan Yeniliklerle Eğitimini Sürdürüyor...

Üniversitemiz öğretim yılına yeni bir yönetim ile girdi. Rektörümüz Prof. Dr. İsmet Vildan Alptekin, rektör yardımcılarımız ise; Prof. Beril Anılanmert, Prof. Dr. Fehmi Kızıllı, Prof. Dr. Ender Aktulga oldu.

2 Ekim 2000'de Üniversite Oditoryumu'nda gerçekleştirilen bir törenle yeni öğretim yılı açıldı. Törende ilk olarak üniversite konservatuvar öğrencileri A. Scriabin ve B. Smetana'dan eserler seslendirdiler. Daha sonra Rektör Prof. Dr. İsmet Vildan Alptekin açış konuşmasını yaptı. Öğrenciler adına yapılan konuşmanın ardından, hükümet adına Turizm Bakanı Erkan Mumcu bir konuşma yaptı.

Üniversitemizin geleneksel açılış dersini Prof. Önder Küçükerman verdi. "Dünya Fuarlarında Türkiye'nin 150 yılı ve Sanayi-i Nefise'den Mimar Sinan Üniversitesi'ne" sunumu, Mimar Sinan Üniversitesi'nin Türk



Üniversitemizin Açılış Töreninde (soldan sağa) Prof. Önder Küçükerman, Turizm Bakanı Erkan Mumcu ve Rektörümüz Prof. Dr. İsmet Vildan Alptekin Eski Rektörlerimizden Prof. Muhtesem Giray

Sanayiine katkılarını açmıyordu. Küçükerman, bu gelişim sürecinde Sanayi-i Nefise'nin geleneğindeki fuar olgusunu ele alarak bunun önemini vurguladı. Türkiye'nin tanıtımındaki yansımalarını geniş bir perspektifle açıkladı. Görüntüyle desteklenen ders ilgiyle izlendi.

Programın devamında Mimarlık Bölümü öğrencilerinin çalışmalarının yer aldığı öğrenci sergisi ve Osman Hamdi Bey Salo-



Üniversitemizin Açılışının ilk dersinde Prof. Önder Küçükerman

nu'nda ise yine üniversiteye bağlı Resim Heykel Müzesi "Elvah-ı Nakşiye" koleksiyonundan eserlerin oluşturduğu bir sergi, kokteyl ile açıldı.

Yeni bir yıla, yeni bir yayın ile girme heyecanını yaşamaktayız...

İç haberleşmemizi sağlamak, birimlerimizdeki etkinlikleri duyurmak, yeni gelişmeleri sizlere ulaştırmak, öğrenci ve mezunlarıyla bütünleşmemiz açısından, bu bültenin yararlı olacağı düşüncesindeyiz. Her ay çıkacak olan "MSÜ Ayın İzi", çeşitli bölümlerimizde yer alan sanatsal ve bilimsel çalışmaları, öğrencilerin ve kulüplerinin faaliyetlerini kapsayacaktır.

Yeni eğitim yılından itibaren üniversitemizde yer alan etkinlikleri bu ilk sayımızda toplu olarak size sunduk. Bu sürece baktığımızda, yeni Dekan ve Bölüm Başkanlarının seçimi, anma törenleri sanat etkinliklerinin koordinasyonu, hizmet birimlerinin donanımlarının değerlendirilmesi ve yeniden yapılanma çalışmasının başlatılması, üniversite içinde ve dışı birimlerde süre gelen inşaatlarla çok yoğun bir döneme girmekteyiz. Yeni oluşturulan Kültür ve Sanat Komisyonu da büyük bir heyecanla üniversitemizin kuruluş yıldönümü kutlama çalışmalarını öğrencilerle birlikte sürdürmekte, yarışmalar düzenlemektedir.

Öğrencilerimizi, öğretim elemanlarımızı ve mezunlarımızı, kurum

"2001 Bodrum Sanat Projesi" Turizm Bakanlığı, Üniversitemiz ve Yerel Yönetimlerin İşbirliğiyle Bir İlki Gerçekleştirecek....

İlki, önemli turizm merkezlerinden biri olan Bodrum'da uygulanması tasarlanan Turizm 2001 projesi Mimar Sinan Üniversitesi'nin çeşitli birimlerinin geniş katılımıyla oluşturuldu. Çalışmayla Türkiye'de ilk kez Bakanlık - Üniversite - Yerel Yönetimler işbirliği gündeme geldi. Proje için üniversitenin çeşitli bölümlerinden geniş katılımlı komisyonlar oluşturuldu. Bu komisyonların oluşturdukları projelerden seçilenler Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın desteğine 1 Kasım 2000 tarihinde sunuldu. Projeler, müzik, plastik sanatlar, gösteri sanatları birlikteliğinden oluşmuştu. Bodrum Sanat Projesi'ne Mimarlık Fakültesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Meslek Yüksekokulu, Mimar Sinan Üniversitesi Devlet Konservatuvarı, ayrı ayrı önerilerini projelendirdiler, projeler Bakanlığa sunuldu.

BAŞLA

Ayın İ

Bugüne ka

minin yeter

zaman vur

Halkla İlişk

kaçınılmaz

konudaki ça

tedir ve bir l

Bilindiği gil

ler, çeşitli r

artırmak, ba

mak, tanıtım

yararlanmak

rütülmesini

gerektirmek

lemleri ise b

nak vermen

ğu ortaya çı

2001 yılı b

İlişkiler Biri

olacaktır.

Söz konusu

bu arada ür

mak amacı i

mütevazı ay

verdik. Den

bir yönetim

sını oluşturu

man süreci i

Bu vesile il

ulaşmak içi

çinmeyen ün

alan arkada

tüm Üniver

ve saygılar s

Prof.

Rekt

TEMMUZ - AĞUSTOS - EYLÜL / 2001 SAYI: 5

ÜCRETSİZDİR

İSTANBUL

İSTANBUL BETON ELEMANLARI VE HAZIR BETON

FABRİKALARI SAN. VE TİC. A.Ş. YAYINIDIR

▶ İSTANBUL VE TURİZM



▶ ALTYAPIDA İSTON İMZASI

▶ İSTON TUZLA TESİSLERİ AÇILDI

▶ I. ULUSLARARASI KENT MOBİLYALARI SEMPOZYUMU'NDAN İLGİNÇ NOTLAR

▶ YEDİVEREN / KÖPRÜLER



İSTON

AKTÜEL



I. ULUSLARARASI KENT MOBİLYALARI SEMPOZYUMU

Türkiye'de Kent Mobilyaları üretiminde öncü ve rakipsiz olan kuruluşumuz İSTON '1. Uluslararası Kent Mobilyaları sempozyumu' düzenleyerek, bu alanda Türkiye'de bir ilke imza attı.

9-10-11 Mayıs 2001 tarihleri arasında Gümüşsuyu İTÜ Makine Fakültesi Orhan Öcal Giray Konferans Salonu'nda gerçekleşen sempozyuma bildiri sunmak üzere çok sayıda yerli ve yabancı bilim adamı, yerel yönetim yetkilisi ve üretici firma temsilcisi katıldı.

'Uygar Kent Uygar Kentli' sloganıyla organize edilen ve İngiltere, Belçika, Almanya, İtalya, Bulgaristan, Kazakistan, Güney Afrika, Türkiye ve Hindistan'dan konuşmacıların bildirimleri ile katıldığı Sempozyumun'da kent yaşamına ilişkin ilginç açıklamalar yapıldı.

Sempozyumda Kent Mobilyaları kavramı ve olgusu; sosyolojik, psikolojik, ekonomik ve tarihsel geli-

şim, zaman ve mekan, çevre bütünlüğü kurumsallık, insan ilişkileri gibi yaşamın somut ve soyut yönleri ile tanımlandı ve tartışıldı.





'Uygar Kent ve Uygar Kentli' temasının işlendiği sempozyumda 10 adedi yabancı olmak üzere 40 adet bildiri sunuldu

Türkiye başta olmak üzere dünyanın çeşitli ülkelerinden kent mobilyaları örneklerinin sergilendiği bir fotoğraf sergisinin de yer aldığı sempozyumda üçüncü günün sonunda Kentleşme Sürecinde Kent Mobilyaları konulu bir de panel düzenledi.

Başkanlığını Mimar Sinan Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölüm Başkanı Prof. Önder Küçükerman'ın yaptığı panele, Prof. Dr. Ahmet Cengiz Yıldızcı, Prof. Dr. Hande Süher, Prof. Dr. Ünsal Oskay, Şişli Belediye Başkanı Mustafa Sangül, Eyüp Belediye Başkanı Ahmet Genç, Kadıköy Belediye Başkanı Selami Öztürk, Mimarlar Odası Üyesi Yücel Gürsel, Bellitalia yetkilisi Achille Zilli, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürü Faruk Anılın ve İSTON Genel Müdürü Süreyya Polat konuşmacı olarak katıldı.

Panelde kent mobilyalarının şehir yaşamı içindeki önemine değinen konuşmacılardan özellikle yerel yöneticiler uygulamada karşılaşılan güçlükler üzerinde durdu. Akademisyenler kent mobilyalarının kent kültürüne katkılarını işaret ederek, bu anlamda standartların geliştirilmesi ve katılımcı bir demokrasi tavrı ile uygulamalar yapılmasının gerekliliği vurguladılar. Çeşitli önerilerin de sunulduğu panel sonrası oturum başkanı Önder Küçükerman başkanlığında bütün katılımcıların altına imza attığı bir deklarasyon oluşturuldu.

İSTANBUL İÇİN TASARIM YAPMANIN SORUMLULUĞU

Bir tasarımcı olarak, İstanbul için kent mobilyası tasarlarken 5 adım atılması gereğine inanırım:

- Birinci adımda Sultanahmet Meydanı'ndaki dikilitaşa kulağımı dayarım. Hemen hemen 5000 yıl önce böyle bir taşın yaratılması için karar veren, parayı bulan, onu tasarlayan, uygulayan ve sonra bu meydana taşıyıp dikenlerin konuşmalarını duymak isterim.

- İkinci adımda, Topkapı Sarayı'nın giriş kapısının kalın taş duvarına kulağımı dayar, 500 yıl önce bu eseri başlatanların kendi aralarındaki heyecanlı konuşmalarını duymak isterim.

- Üçüncü adımda, Dolmabahçe Sarayı'nın giriş kapısına ve Saat Kulesi'nin duvarına kulağımı dayarım. 150 yıl önce bu yeni ürünleri tasarlayanların ne konuştuklarını ve nasıl karar aldıklarını duymak isterim.

- Dördüncü adımda, Yıldız Sarayı'nın giriş kapısına ve Saat Kulesi'ne kulağımı dayarım. 120 yıl önceki tasarımcıların bunları niçin ve nasıl tasarladıklarını duymak isterim.

- Beşinci adımda ise, sanatçıların İstanbul'un parkları, meydanları için yaptıkları tasarımlara ve eserlere kulağımı dayarım. Onların bu kent için bir ürün tasarlarken ne düşündüklerini duymak isterim.

Eğer bütün bunları kendi kulağımla tam olarak duyamazsam, gördüklerimi kendim değerlendirmeye çalışırım. Acaba bize nasıl bir tasarım mirası bıraktılar? Bunu anlamaya çalışırım.

Bir tasarımcı olarak, bugün tasarlanan kent ürünlerine de gelecektekilerin kulağını dayayacağına inanırım.

Bu nedenle, İstanbul için birşey tasarlarken, binlerce yıl sonra da ürünlerimiz üzerinden bizi dinleyebileceklerini ve değerlendireceklerini hiç unutmam.

Prof. Dr. Önder Küçükerman Mayıs 2001

AKTÜEL

Deklarasyonda "Benim şehrim, benim şehir mobilyam gibi bir sloganla kent mobilyasını bir okul gibi düşünelim. İstanbul'daki ilkokul 2. sınıf öğrencilerine bir oyun parkı tasarlatalım. Herkesin katılımıyla bir çalışma grubu kurulsun. Geleceği inşa edecek öğrenciler gerçekte ne istiyorlar? Bu sorunun doğru yanıtını birlikte bulalım. Ve İSTON bu çalışmayı koordine etsin" dendi.

1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu Kentleşme Süreci İçinde Kent Mobilyaları konulu panelin ardından İSTON Genel Müdürü Süreyya Polat'ın bu sempozyumun 2.'sinin 2002 yılında yapılacağını ilan etmesiyle sonuçlandı. Üç gün süren sempozyumun tatlı yorgunluğu İSKİ Türk Sanat Müziği korosunun verdiği Türk Sanat Müziği konseriyle atıldı.



Kamuoyu ve ilgili çevrelerce çok önemli değerlendirilen sempozyumun sonuçlarına ilişkin Prof. Dr. Ahmet Cengiz Yıldızcı şu değerlendirmeleri yaptı:

- Sempozyumda bina ölçeğinden , kent ölçeğine kadar değişik mekanlarda kullanılan KENT MOBİLYALARI çevre, insan-çevre ilişkileri ile tasarım, işletme, bakım ve yönetim açılarından incelenmiş, örnekler verilmiş ve İstanbul'dan örneklerle önemi ve gerekliliği vurgulanmıştır.

- Çevre ve çevre koruma bilincinin yakın zamanlara dayandığı ülkemizde bu konuda yapılan girişim ve çalışmaların yeterli olduğu söylenemez. Konu yeterli bilgiye sahip kişi ve kuruluşlarca ele alınmalı, çevre ve mekana uygun tasarımlar gerçekleştirilmelidir. Tarihi ve Doğal çevre ile yeni kentsel mekanların özellikleri dikkate alınarak elemanın mekansal uyumluluğu sağlanmalıdır. Ayrıca aynı mekanda yer alacak olan kent mobilyalarının biraraya getirilişinde elemanların birbiri ile uyumuna özen gösterildiği kadar, bu elemanların mekan içerisindeki konuşlandırılmasını da dikkate almalıdır.

- Kent mobilyası üreten kuruluşların sınırlılığı malzeme ve çeşit sınırlılığını da beraberinde getirmektedir. Sonuçta farklı algılama özelliklerine sahip mekanlarda aynı tip kent mobilyası kullanımı görülmektedir.

- Kent mobilyası konusundaki sorunlardan en önemlilerinden birisi de kentlerimizin altyapı yetersizliklerinden

kaynaklanmaktadır. Yerel yönetimler ile diğer kamu kuruluşları arasındaki (PTT-İSKİ-İGDAŞ-ELEKTRİK) koordinasyonsuzluk veya bütçelerinin harcama dönemlerinin farklı zamanlarda oluşu, düzenlenmiş bu mekanın yeniden kazınmasına ve bozulmasına neden olmaktadır. Kentlerimiz altyapı kanal sistemine sahip olsalar bu sorunlarla karşılaşmayacaktır. Yine farklı kurumlar kendi kent mobilyalarını sadece elemen-işlev boyutunda seçmeleri sonucu kent mekânında birbiri ile uyum sağlanmamış rastgele yerleştirilmiş, kargaşaya neden olan kent mobilyaları ile karşılaşmaktayız.

- Kent mobilyalarının bakımı da, hem kullanımı özen-dirme hem de vandalistik eylemleri engelleme açısından önem taşımaktadır. Bakımsız, eski, pis görünümlü kent mobilyaları, vandalistik eylemler için kişileri daha fazla cesaretlendirdiği görülmektedir. Bunun karşısı olan bakımlı ve estetik bir çevredeki elemanların vandalistik eylemlere en az maruz kaldığı gözlenmiştir.

Kent mobilyaları ile ilgili vandalizm, bakım ve kullanım ile ilgili problemlerin çözümünde, öncelikle kullanıcıların eğitilmesi, kentli bilincinin ve kente sahip çıkma düşüncesinin kazandırılması gerekir. Uygur kentli toplumunu yaratmada, yerel yönetimlere, gönüllü toplum kuruluşlarına ve eğitim kurumlarına büyük görevler düşmektedir. Kamu mekânlarını kullanan toplumumuza, sahiplik duygusunun kazandırılması için halkın katılımını sağlayan projeler üretilmesi desteklenmelidir.

OCAK - ŞUBAT - MART / 2001 SAYI:3

İSTONBUL

İSTANBUL BETON ELEMANLARI ve HAZIR BETON
FABRİKALARI SAN.ve TİC. A.Ş. YAYINIDIR

▶ KENT & ESTETİK

Prof. Önder KÜÇÜKERMAN
Prof. Dr. Ahmet YILDIZCI
Doç. Dr. Seçil ŞATIR
ve
Çelik GÜLERSOY

▶ Özcan KÖKNEL
ve Kentleşme

▶ Sabancı
İSTONBUL'da

▶ Kenan IŞIK'la
tiyatro üzerine

▶ Özel Zamanların
Güzel Çiçeği 'LALE'

2001



KENT & ESTETİK



Endüstriyel & Tasarım & Kent Estetiği

“Kent estetiği bir kentte otorite var mı yok mu onu gösterir...”



Kent estetiği denince bir yerleşim alanında yaşayan fertlerin sosyo-kültürel özellikleri ve bu özelliklerin şehrin mimarisine, dolayısıyla kimliğine yansıyan güzellikler akla gelir. Bu alanda yaptığı inceleme, araştırma ve projeleriyle tanınan Prof. Önder Küçükerman söyleşimize; şehri, buzdolabı veya çamaşır makinası gibi endüstriyel bir ürüne benzetip, onun tabii bir şey olmadığını belirterek başladı.

“Bugün yediğimiz, içtiğimiz, kokladığımız şeylerin dışındaki herşey endüstri tarafından üretiliyor. Endüstri tasarımının işi, sanayide üretilen şeyleri doğru, güzel ve gerçekçi yapmaktır. Endüstriyel ürün tasarımı mantığı şehir mobilyalarının üretiminde de geçerlidir. Onu üretenlerin ve üretimini yönlendirenlerin estetik ya da tasarım kaygıları yeterince iyi ise “o şehir sonuçta iyi bir ürün olur” diyen Küçükerman, estetik olmayan itici ortamların vatandaşın şehri sahiplenmemesi gibi tehlikeli sonuçları da beraberinde getirebileceğini söyledi.

Küçükerman, “Kent estetiği iki şeyi gösterir. Birincisi o kentte otorite var mı yok mu. İkincisi ise, o kent kendine uygun makyajı yapabilmemiş mi? Bir şehre hava yoluyla gelip beş dakika yürüdüğünüz zaman onun hangisi olduğunu hemen anlamanız gerekir, örneğin burası New York diyebilmelisiniz. Dünyanın hangi şehrine giderseniz gidin havaalanından inip şehre giden yola çıktığınız zaman eğer yollar düzgün, işaretler yerli yerindeyse, peyzaj itinalı, bakımlı, alt yapı yerindeyse, etrafı su basmıyorsa, trafik düzgün yürüyorsa o şehrin fonksiyonel olarak iyi işlediği görülür” şeklinde konuştu.

Prof.Önder KÜÇÜKERMAN

Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Anabilim Dalı Başkanı'dır.1939'da Trabzon'da doğan Küçükerman, İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi mezunu olup, Türkiye'de ilk kez Endüstri Tasarım Bölümü'nü kuran kişidir. Çok sayıda bilimsel ve sanatsal araştırma, makale ve yayıma sahip olan Küçükerman, 1984-1992 yılları arasında Başbakanlık Danışmanlığı da yapmıştır.

İSTONBUL

KENT & ESTETİK

“Yer pisse sen de tükürürsün!..”

Küçükerman ek olarak, “Şehir estetiği bir yandan fonksiyonun ifadesi, öteki yandan kimliğidir. Geri kalmış ülkelerde büyük şeref bulvarı mükemmeldir ama hemen arkasındaki sokaklar perişandır. Demek ki bulvarda otorite var, arkada otorite yok” dedi.

Toplumların estetik anlayışının kente yansımaları konusundaki düşüncelerini sordüğümüzde ise Küçükerman; “Bu tabii iki taraflı. Birincisi kenti yönetenlerin kentin teknik ve estetik değerlerini çok iyi analiz etmiş ve iyi tanımlamış olmaları gerekiyor. Bu da yönetenlerin sorumluluğunda. Çünkü irade oradadır. İşin ikinci yanını ise, kullanıcılar oluşturur. Şehrin sahipsiz olmadığı konusunda bu kullanıcıların da eğitilmeleri gerekiyor. Yönetenlerle halk arasındaki ara kesit, çevre uyumlu şehir mobilyalarıdır. Kaldırım taşı iyi ise, yol su tutmuyorsa, yürürken parmağını kırmıyorsa, lambalar düzgün aydınlatıyorsa,



otobüs durağı iyi ise vatandaş ile yönetici arasında çok önemli olan güven bağı oluşur. Eğer olmuyorsa, yer pisse sen de tükürürsün” şeklinde konuştu.

**Antalyalı'nın kulağı
yanar,
Erzurumlu'nun kulağı
donar**

Şehirlerin herkesin her istediğini yapabileceği yerler olmadığını, mutlaka bir otoritenin var olması gerektiğini belirten Küçükerman, Avrupa'da kurallara uymayanların önce uyarıldığını, uygulamayı kendisi yapan belediyenin gerekiyorsa faturayı vatandaşa ödettiğini hatırlattı. Çeşitli ülkelerden örnekler de veren Küçükerman, “Sıcak ülkelerde

asfalt ve kaldırımlar açık renk, soğuk iklimlere sahip ülkelerde ise koyu renk olur” dedi. Komşu ülke Yunanistan'dan bu konuya ilişkin çarpıcı bir örnek de veren Küçükerman, “Yunanistan'da, yazın gelen turistin, ayak parmağını kaldırıma

değip yakmaması gerektiğini hesap edip ona göre kural koyuyorlar. Bu kurallar o kadar ileri gidiyor ki, budanacak ağacın şekli dahi belirleniyor” diyerek, Türkiye'deki uygulamalara ilişkin gerçekleri de artık görmek gerektiğini söyleyip bir örnek verdi. Küçükerman, “Aynı endüstriyel özelliklere sahip bir açık mekan telefonunu hem Antal-



İSTONBUL

KENT & ESTETİK

ya'ya hem Erzurum'a koyarsanız Antalya'daki vatan-
daşın kulağı yanar, Erzurum'dakinin ise kulağı donar"
dedi. "Şehirlerde peyzaj da dahil olmak üzere, yönetimin
herşeyi aynen bir işletme yada fabrika çalıştırır gibi
planlaması gerektiğini" söyleyen Küçük-
erman, "Bugün modern dünyada bir şeyin
güzel üretilmesi artık biraz da demode.
Asıl başarı, onun çevreye zarar vermeden
nasıl yok edileceğidir. Bunu henüz şehir
mobilyasına yansımış olarak görmü-
yoruz" dedi. Oysa şehir mobilya-
larının tıpkı ilaç gibi bir son kullanma
tarihi olduğunu belirten Profesör
Küçükerman, İstanbul'da yeni üretilen
otobüs duraklarının uluslararası stan-
dardlarda olduğunu ama bunların da bir
ömürlerinin bulunduğunun bilinmesi
gerektiğini söyledi. Eskiyen şehir mobil-
yasının mutlaka yenilenmesi gerektiğini
ifade eden Küçükerman, bu konuda
İstanbul'a yeni getirilen otobüs durak-
larını örnek göstererek, "Çok iyi tasar-
lanmış ve uluslararası normlarda üretilmiş bu otobüs durakları
ömürleri dolduğunda yenisi ile mutlaka değiştirilmelidir" dedi.

Başkan, "Erguvanlar çiçek açtı" demeli

Avrupa ülkelerinden kent estetiği anlayışına ilişkin çarpıcı
örnekler de veren Prof. Küçükerman, İsviçre'de belediye
başkanının Nisan ve Mayıs ayı geldiğinde erguvanlar açtığı
zaman ortaya çıkıp söyleyecek başka hiç bir şey yokmuş gibi,
"erguvanlar açtı" demesinin çok önemli bir olay olduğunu
söyledi. Küçükerman, "Bu söylem ilk bakışta anlamsız gibi
görünebilir ama erguvan da şehrin çok önemli bir elementidir
ve 15 gün çiçekli kalır. Şehre otobüs durağı, telefon kabini
koymak ne kadar önemliyse 'erguvanlar açtı, dikkatle bak'
demek de aynı projenin parçasıdır" dedi.

'İstanbul'da Boğaz'daki tarihi binaların eski duvarlarında
kuzeye bakan bölgelerindeki yosunlara herkes baksın!..' diyen
bir yönetici benim ölçülerime göre başarılıdır" diyen Küçük-

erman, "O aslında bunu söylemekle şunu vurgulamış
oluyor: Oradaki 200-300-400 yıllık taş duvar özenle
korunmuştur. Taş duvar üzerindeki yosun da o duvarın
bir 'software'i yani derin anlamıdır." şeklinde konuştu.

Prof. Önder Küçükerman konu ile ilgili
Türkiye'den bir örnek verirken de, İstanbul'da
eğimi bir hayli fazla olan Şişli civarında şehir
ögesi olarak çok sayıda yeşilden yoksun duvar
bulduğunu, oysa dimdik vadilere
yerleşmiş İtalya ve Avusturya'daki şehir-
lere baktığınız zaman hiç duvar görüleme-
yeceğini, çünkü o duvarların belirli bir
projeye göre yeşille kaplı olduğunu
belirtiyor. Avrupa'da kent estetiği konu-
sunda kendi kimliğini en iyi yansıtan
şehrin İngiltere olduğunu söyleyen
Küçükerman, İngiltere'nin bu işe önem
veren ilk ülkelerden biri olduğunu dile
getirdi. Prof. Önder Küçükerman, "Hem
bir ada kültürü hem de sanayi devrimini
başlattıkları için şehrin alt yapısı nedir
üst yapısı nedir, tesisatı nedir biliyorlar,
en iyi tekniği kullanıyorlar" dedi.

"İngiltere'de dağın başında da yürüseniz yeşille iyi entegre
edilmiş, değişmemek üzere planlanmış (İngiliz şehir mobil-
yasının özelliğidir. Yüz sene sonra giden aynı numaralı yerden
aynı numaralı otobüsün geldiğini görür) şehir mobilyaları ile
karşılaşırsınız" diyen Küçükerman, bunun "altyapı ve planlama
öyle bir hale gelmiş ki, kültürel altyapı o kadar kuvvetli ki,
herhangi bir değişikliğe gerek yok" anlamına geldiğini
vurguluyor.

İsveç, Norveç, Danimarka gibi tasarım kalitesi çok yüksek
olan ülkelerde de şehir mobilyasına çok özel önem verildiğini
dile getiren Küçükerman, "İngilizler'in aksine bir İsveçli,
şehrin içerisine her altı ayda bir yeni heykeller dikilmezse
belediyeden şikayetçi olur" şeklinde konuştu.

"Aslına bakılacak olursa şehir mobilyası kamuya açık bir
tatmin aracıdır" diyen Önder Küçükerman, İSTON'un



**"Şehirlerin sanat
senaryosunu
yöneten sanat
yönetmenleri
olmalı"**

MSGSÜ

Açık Bilim Sanat Arşivi

İSTANBUL

KENT & ESTETİK

patentini aldığı şehir mobilyalarının yaratıcısı İtalya'nın da çok başarılı bir tasarım geleneğine sahip olduğunu söyledi. Düşüncesini "Bir İtalyan, etrafındaki bir şehir mobilyasını bir süre geçtikten sonra yenilemiyorsa belediyeyi demodelikle suçlar. İtalyanlar İngilizler'in aksine etraflarındaki her şeyin her an değişmesini ister. Çünkü İtalyanlar'ın varlık sebepleri tasarımdaki yaratıcılık yarışdır" dedi.

İskandinavya'dan da ilginç bir örnek veren Küçükerman, burada insanların güneş çıktığı zaman hemen güneşlenebilmeleri için özel duvarlar yapıldığını, yolda yürüyen çok ciddi giyimli İsveçli'nin bile güneşi görür görmez elbisesini çıkarıp iç çamaşırları ile kaldığını, Kuzeye kapalı bir duvar bularak güneşlendiğini ve tekrar elbisesini giyip gittiğini söyleyerek, "Eğer siz ona güneşlenebileceği bir park, rüzgara kapalı bir duvar koymazsanız, 'bu yerel yönetimler iş yapmıyor' diye şikayetçi olurlar" dedi.

İstanbul'a yakışır otobüs durakları ve peyzaj çalışmaları için belediyeyi tebrik etmek gerekir

İstanbul Büyükşehir Belediyesi başta olmak üzere, ilçe belediyeleri ve diğer belediye kuruluşlarının Kent estetiği adına yaptıklarını yeterli bulup bulmadığı sorumuza Prof. Önder Küçükerman, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ni bu şehre kazandırdığı yeni otobüs durakları nedeniyle tebrik etmek gerektiğini, zira bunların İstanbul'a yakışır şekilde tasarlanmış ve üretilmiş en iyi otobüs durakları olduğunu söyledi. Peyzaj planlaması konusundaki ciddi çalış-

maları da çok takdir ettiğini belirten Küçükerman, kent estetiğinin en önemli tarafının yeşil olduğunu, İstanbul'un yeşili kaybetmek üzereyken yeniden kazanmaya başlamasının da çok sevindirici bir gelişme olduğunu vurguladı. Küçükerman, özellikle Büyükşehir'in önemli noktalarda iyi çalışmalara imza attığının altını çizdi.

Bu arada belediyeleri eleştirdiği noktaların da olduğunu belirten Profesör, bu konuda özellikle yanlış planlama yüzünden kuruyan ağaçları örnek gösterdi. "Türkiye'de kaldırım planlaması yapanlar ağaçla elektrik direği arasındaki farkı iyi bilmediği için ağaçlar kuruyor. Levent civarındaki ağaçların % 30'u bu nedenle kurudu" diyen Küçükerman, belediyelerin bilim adamlarıyla daima temas halinde olmaları gerektiğine işaret ederek, "Alınan kararlar teknik seviyede değil, üst yönetim seviyesinde olmalı. Bir kente ne kadar çınar ağacının dikileceğine bir peyzajcı tek başına karar vermemeli" şeklinde konuştu. Dünyanın önemli şehirlerinde şehrsel ve şehir mobilyası peyzajı entegre eden şehir senaryosu art direktörleri olduğunu hatırlatan Prof. Önder Küçükerman, "Şehir sonsuza giden ve 24 saat oynanan bir tiyatro gibidir" ifadesini kullandı.

Kent estetiğinin toplum psikolojisi üzerindeki etkilerine de değinmeden geçemeyen Küçükerman, "İnsan dışarıya çıktığında kapısında şehri güzelleştirmek için birisinin uğraştığını görürse, bu bir fantezi değil, o insanın şehirle el sıkışması demektir" dedi. "Önünüzde birisi süpürüyor diğeri tükürüyorsa tüküreni uyarırsın, ama yok eğer süpürmüyorsa sen de tükürürsün" diyen Prof. Önder Küçükerman, sözlerini, şehir mobilyalarının bir hırdavat yani 'hardware' değil bir 'software' yani bir beyinsel istek ve tatmin dengesi olduğunu belirterek bitirdi.



NİSAN - MAYIS - HAZİRAN / 2001 SAYI:4

ÜCRETSİZDİR

İSTANBUL

İSTANBUL BETON ELEMANLARI ve HAZIR BETON

FABRİKALARI SAN.ve TİC. A.Ş. YAYINIDIR

▶▶ **Sur Kapıları'nı araladık**

▶▶ **Kopyalanmak İster misiniz?**

▶▶ **Mayıs ayında sizi Sempozyuma bekliyoruz**

▶▶ **Büfe Tasarım Yarışması**

▶▶ **Nasuh MAHRUKİ ile deprem üzerine**

▶▶ **SOKAK
ÇOCUKLARI**

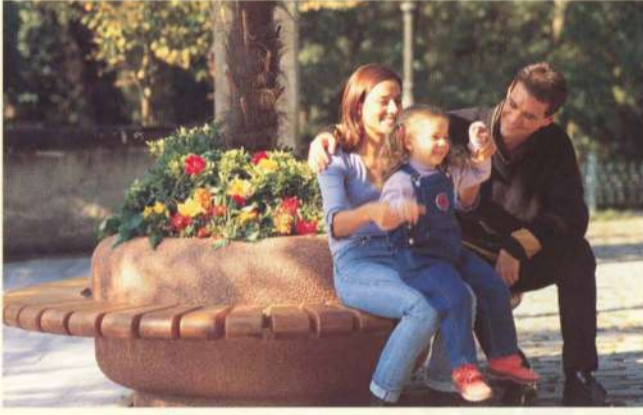


▶▶ **Logomuz Değişti**

İSTON

SEMPOZYUM-YARIŞMA

“1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu” Gerçekleşiyor (9-10-11 Mayıs 2001)



İSTON, bilinen ve bilinmeyen yönleriyle, kent mobilyalarını bilimsel bir platformda tartışmak, konuyla ilgili düşünceleri ve projeleri ortaya koyabilmek için “1. Ulusal Kent Mobilyaları Sempozyumu” düzenliyor. İTÜ Taksim Gümüşsuyu Makine Mühendisliği binasında Orhan Öcal Giray Konferans Salonu'nda 9-10-11 Mayıs 2001 tarihleri arasında 3 gün sürecek sempozyumda sürpriz etkinliklere yer verilecek.

İSTON'un en öncelikli hedeflerinden biri, bilimsel

kriterler çerçevesinde şehir estetiği olgusunu yerleştirmek ve olgunlaştırmak. Böylece alt ve üst yapısı ile çağdaş ve kaliteli şehir yaşamının gelişimine katkıda bulunmak.

Hızla değişen dünyamızda yaşadığımız çevrenin çehresi de bu değişime ayak uyduruyor. Kaydedilen her gelişmenin uygar bir dünyanın inşasına hizmet etmesi düşünülür. Her yeni gün çoğalan devasa yapılar insanlığın artan ihtiyaçlarını karşılarken, estetik unsur da tüm gerekliliği ile kendini hissettirmeye başladı.

Ortaya çıkan bu gereksinim peyzaj mimarisinin yeni tasarımlar ve düşünceler geliştirmesine yol açıyor. Bugün gelişmiş ülkelerin büyük bir çoğunluğunda şehir mobilyası adı altındaki malzemelerle dış mekan düzenlemeleri yapılıyor.

Çevreci bir yaklaşımla tasarlanan modern şehir mobilyaları teknolojisini Bellitalia patentıyla Türkiye'ye taşıyan kuruluş olan İSTON, başta İstanbul olmak üzere bütün şehirlerimizde şehir estetiğinin gelişimine katkıda bulunmayı hedefliyor.



I S T O N
İSTONBUL
AKTÜEL

İstanbul İçin Büfe Tasarım Yarışması



İSTON İstanbul'un tarihi, kültürel ve coğrafi dokusuna uyumlu, modern çizgide yeni büfeler tasarlamak ve inşaa etmek amacıyla Satış Büfeleri Konsept Yarışması düzenliyor. Lisans düzeyinde diplomaya sahip Mimar, İçmimar ve Endüstri Ürünleri Tasarımcılarının katılabileceği yarışmaya başvurular, İSTON Küçükköy Genel Merkezinden katılım formu ve şartnamesini şahsen almak suretiyle yapılacaktır.



İstanbul Beton Elemanları ve Hazır Beton Fab.San.Tic.A.Ş ÖZGÜN TASARIMLAR YARIŞMASI "BÜFELERİMİZ"

İstanbul genelinde hizmet veren "BÜFELERİN" yeniden tasarlanması konusu ulusal ve iki kademeli olarak yarışmaya çıkarılmıştır.

Yarışmaya mimar, iç mimar ve endüstri tasarımcıları katılabilecektir.

Yarışma konuları: Halk Ekmek Satış Büfesi. Akbil Satış Gişesi. Sandviç Satış Büfesi. Gazete-Dergi Satış Büfesi.

Yarışmaya ilişkin jüri, ödül ve takvim bilgileri aşağıda belirtilmiştir.

JÜRİ LİSTESİ:

Danışman Jüri Üyeleri:

Ali Müfit GÜRTUNA	İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı
Prof.Dr. Adem BAŞTÜRK	İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri
Dr.Kadir TOPBAŞ	Mimar - Beyoğlu Belediye Başkanı
Mehmet TAŞDIKEN	Yazar - Başkan Danışmanı
Prof.Dr. Semavi EYİCE	Sanat Tarihçi - Yazar
Erdal BİLALLAR	Gazeteci - Yazar (SABAH)
Hüseyin GÜLERCE	Gazeteci - Yazar (ZAMAN)
Ayşen GÜR	Gazeteci - Yazar (HÜRRİYET)

AŞLI JÜRİ ÜYELERİ :

Önder KÜÇÜKERMAN	Endüstri Tasarımcısı Prof. (M.S.Ü.)
Işık AYDEMİR	Y.Mimar Prof. Dr. (Y.T.Ü.)
Nigan BAYAZIT	Y.Mimar Prof. Dr. (İ.T.Ü.)
Ataman DEMİR	Y.Mimar Prof. (M.S.Ü.)
Basri METE	Mimar / İstanbul Büyükşehir Belediyesi Gn.Sekr.Yard.
Süreyya POLAT	Mimar / İston Genel Müdürü
Cengiz GENÇATA	Y.Mimar / İston Danışman

Yedek Jüri Üyeleri:

Besim Ö.DARTAN	Y. Mimar / İston Genel Md.Yard.
Refik YÜKSEK	Y.Mimar Dr. / İston Proje Yönetmeni

Rapörtörler:

Ahmet OSMANOĞLU	Mimar / İston Proje Kord.
Taner TAVLAŞ	Mimar / İston Mim.Br.Şf.
Harun DURGUN	Mimar / İston

ÖDÜLLER:

I.Aşama Ödülleri:	
Seçilecek 10 Tasarımın her birine	5.000.000.000 TL
II.Aşama Ödülleri:	
Onur Ödülü - Seçilecek 3 Tasarımın her birine	10.000.000.000 TL
Teşvik Ödülü -Seçilecek 3 Tasarımın her birine	4.000.000.000 TL

PROJELERİN TESLİM TARİHİ VE YERİ:

I.Aşama için Projelerin teslim tarihi 26 Haziran 2001 Saat 17.00'ye kadardır.
II.Aşama için Projelerin teslim tarihi 14 Eylül 2001 Saat 17.00'ye kadardır.
Projeler; İSTON (İstanbul Beton Elemanları ve Hazır Beton Fab.San.Tic.A.Ş)
Eski Edirne Asfaltlı Metris Cezaevi Karşısı Küçükköy - İSTANBUL
adresine elden teslim edilecektir.

YARIŞMA SONUÇLARININ İLANI:

Jürinin değerlendirme çalışmaları sonucunda I.aşama sonuçları 16 Temmuz 2001 tarihinde İSTON tarafından ülke genelinde yayımlanan yüksek tirajlı günlük iki gazetede ilan edilecek ayrıca jüri raporları ile birlikte tüm yarışmacılara posta ile gönderilecektir.
II.aşama sonuçları ise 04 Ekim 2001 tarihinde I.aşamada takip edilen yol ile ilan edilecektir.

BAŞVURU ADRESİ:

Yarışmacılar, yarışma şartnamesini İSTON (İstanbul Beton Elemanları ve Hazır Beton Fab.San.Tic.A.Ş.) Büfe Tasarım Yarışması Rapörtörlüğü' Eski Edirne Asfaltlı Metris Cezaevi Karşısı Küçükköy-İSTANBUL adresinden 20.000.000 TL karşılığında alabilirler. Yarışmaya İstanbul dışından katılmak isteyenler İSTON A.Ş Yapı Kredi Bankası Sıracevizler Şubesi İSTANBUL 881 - 3 no'lu hesap numarasına 20.000.000 TL'yi yatırdıklarına dair makbuzu ve açık adreslerini faks yoluyla bildirdikleri takdirde yarışma şartnamesi kendilerine posta ya da kurye aracılığı ile ulaştırılacaktır.

Tel: 0212.537 82 00 (6 Hat) Fax: 537 82 07 www.iston.com.tr E-Mail: info@iston.com.tr

İ S T A N B U L B Ü Y Ü K Ş E H İ R B E L E D İ Y E S İ

NİSAN-MAYIS-HAZİRAN 2001

65

ANTİK & DEKOR

ANTİKA, DEKORASYON ve SANAT DERGİSİ



SAYI: 67

5.000.000 TL.

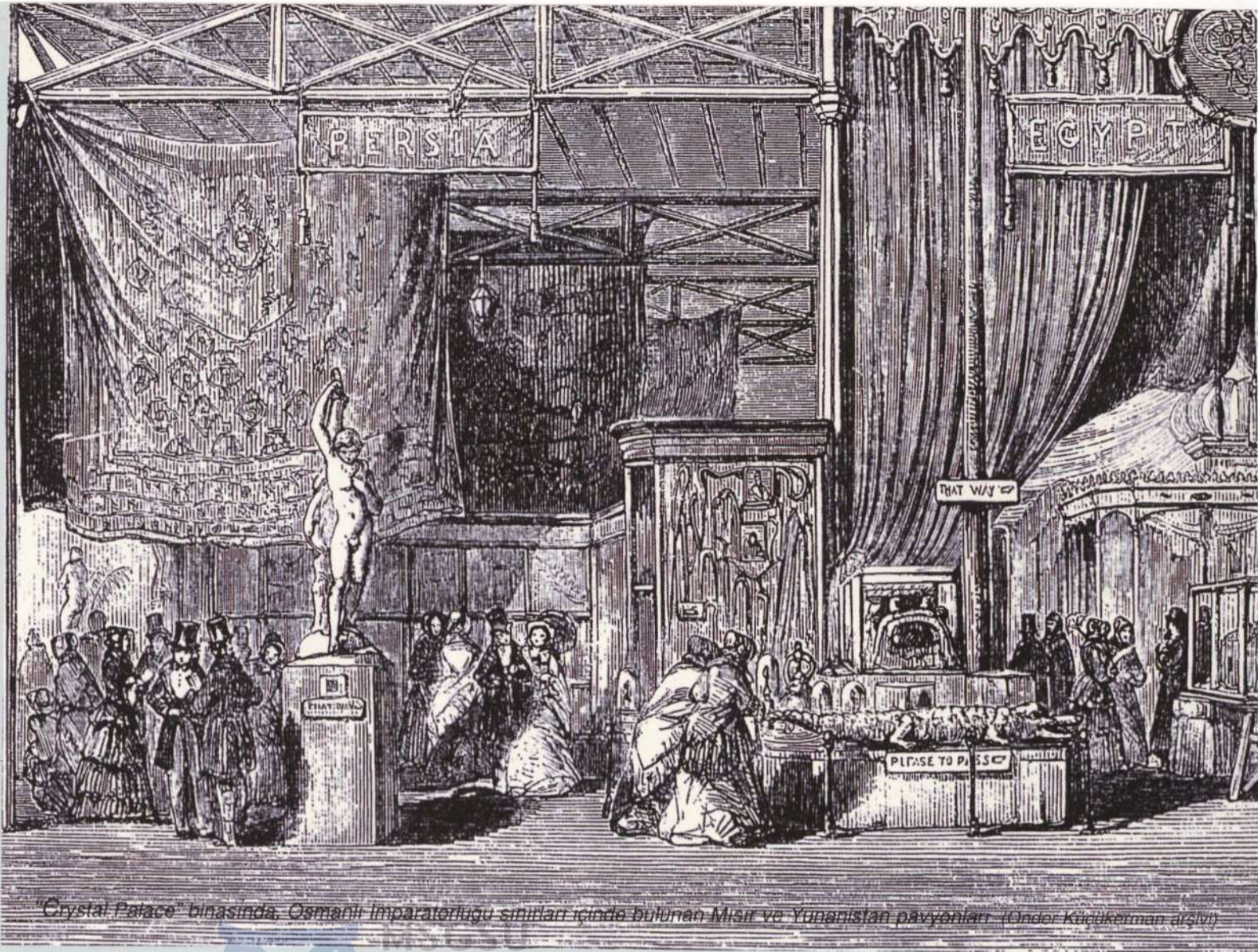


MSG Açık Erişim Sanat Arşivi

ISSN 1300-7424-00

9 771300 742402

106604 2001/06



"Crystal Palace" binasında, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde bulunan Mısır ve Yunanistan pavyonları. (Önder Küçükerman arşivi)



Açık Bilim Sanat Arşivi

1851 LONDRA SERGİSİ

"Great Exhibition of the Works of Industry of All Nation"

VE

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ YANSIMALARI

Prof. ÖNDER KÜÇÜKERMEN

M.S.Ü., Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı

The International Committee for The Conservation of Industrial Heritage- TICCIH Türkiye Temsilcisi

Dünyanın ilk ve en güçlü sergisi 1851 yılında, Londra'da açılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu da bu sergiye çeşitli ürünleriyle yoğun biçimde katılmıştı. Ama bu büyük sergi, yıllar boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nda etkiler yapmıştı. Bu etkiler, öncelikle Dolmabahçe Sarayı'nın donatımından başlayarak, İstanbul'da yeni yaşam ve mekan kavramlarını yeşertmişti.

Bu yazıda önce 1851 Londra Sergisi'ni, sonra da Osmanlı İmparatorluğu'ndaki etkilerini kalın çizgilerle izleyeceksiniz.



"SANAYİ DEVRİMİ" DÖNEMİNİN İLK "DÜNYA SERGİLERİ"

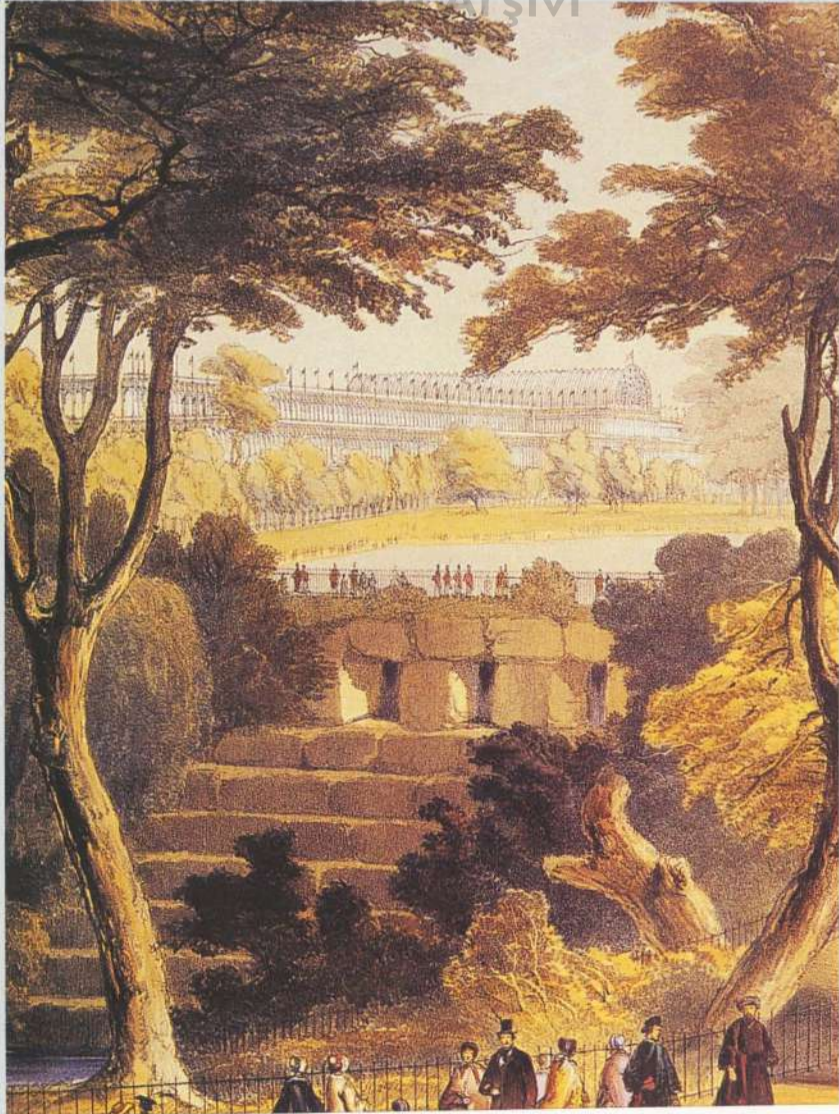
1800'lü yılların başlarında, Avrupa'da "Sanayi Devrimi"nin etkisiyle, başta İngiltere olmak üzere üretim teknikleri gelişmiş ve sonuçta da hemen her alandaki üretim hızla artmaya başlamıştı. Ancak bu sanayi için hem hammadde üretimini, hem de pazarı canlandırmak gerekiyordu. Yeni ürünlerin, yeni pazarlara ulaştırmanın en etkili yolu, öncelikle üretimin etkili biçimde tanıtmak olduğu da anlaşılmıştı.

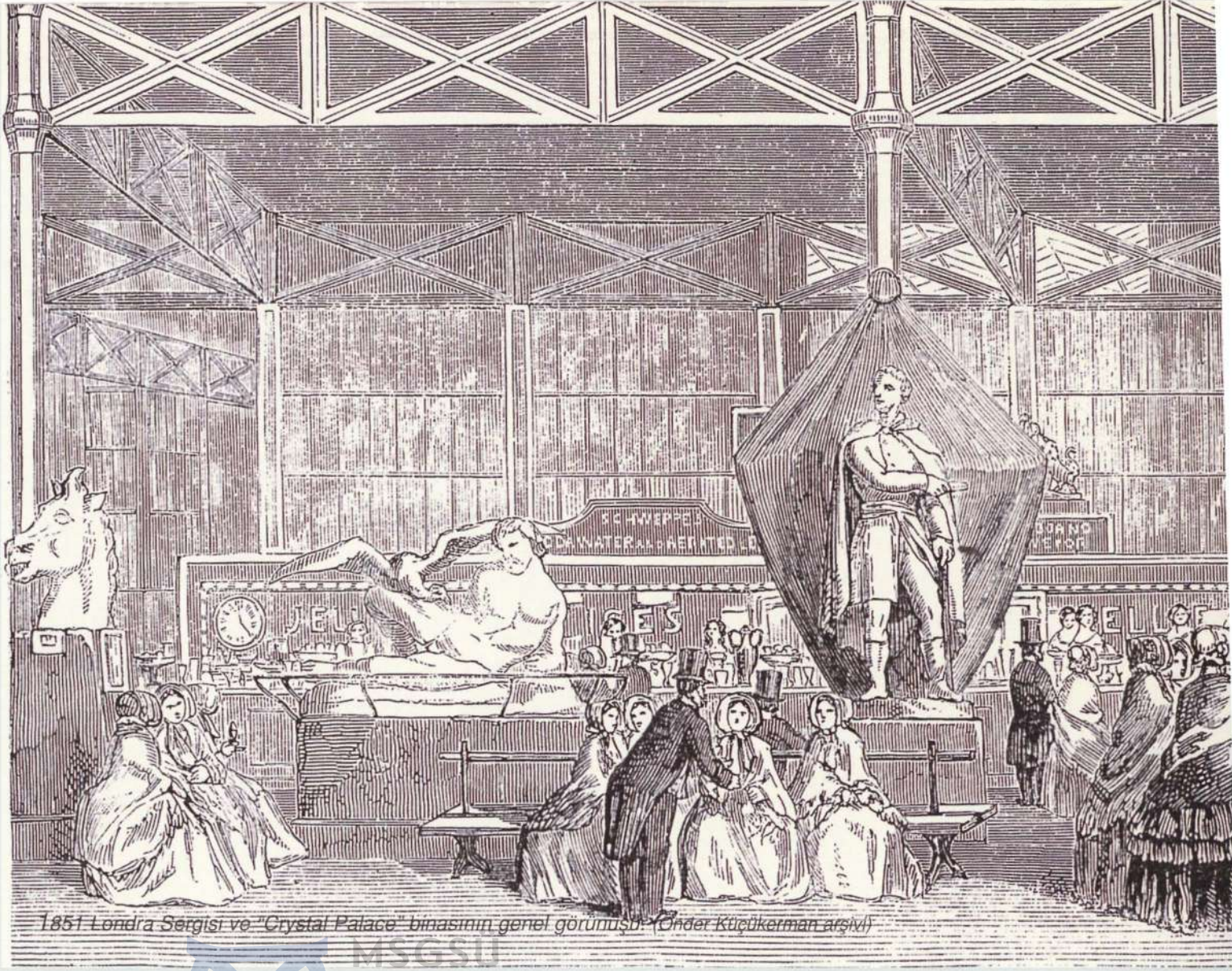
Bu nedenle, Avrupa'da 1800'li yıllardan başlayarak çeşitli büyüklüklerde sanayi sergileri açılmaya başlanmıştır.¹

1800'lü yıllarda başlayan bu ilk küçük ve yerel sergiler 19. Yüzyıl'ın ortalarına doğru uluslararası bir nitelik kazanmaya başlamıştı. Özellikle Napolyon savaşlarından sonra, başta İngiltere olmak üzere Avrupa devletlerinde artan üretime pazar ve hammadde kaynakları bulmak ciddi bir sorun durumuna dönüşmüştü. Üreticileri ve sanayicileri bir çatı altında bir araya getirmek gerektiği anlaşılmıştı.

Sonuçta, günümüzden 150 yıl önce bu sergilerin ilk ve en büyük örneği yaratılmıştı.

1851 Londra Sergisi ve "Crystal Palace" binasının genel görünüşü.
(Önder Küçükerman arşivi)





1851 Londra Sergisi ve "Crystal Palace" binasının genel görünüşü. (Çnder Küçükerman arşivi)

1851 LONDRA SERGİSİ VE ÜNLÜ BİNASI: "CRYSTAL PALACE"

Bu uluslararası sergilerin ilk ve en etkili örneği, o yıllarda Avrupa'nın en güçlü sanayi ülkesi olan İngiltere'nin girişimiyle 1851 yılında Londra'da "Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations" adı altında açılmıştı. Sergi, J. Paxton, Fox ve Henderson'un bu amaçla tasarlayıp gerçekleştirdiği, "Hyde Park" içinde kurulan ve döneminin sanayi gücünü simgeleyen ünlü "Crystal Palace" binasının içinde açılmıştı.

Bu sergiye Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, Felemenk ülkeleri, İspanya, Portekiz, Prusya, Zollverein Devletleri, Rusya, Hindistan ve Osmanlı İmparatorluğu ile değişik ülkelerden büyük katılım olmuştu. Sergiye 22.000 "denk"ten çok eşya gönderilmiş olduğu belgelerden izlenmektedir.

OSMANLI İMPARATORLUĞU İÇİN LONDRA SERGİSİ'NİN ÖNEMİ NEYDİ?

Londra Sergisi'nin açılmasından birkaç yıl önce, Osmanlı İmparatorlu-

ğu ile İngiltere arasında çok önemli gelişmelere yol açan bir ticaret anlaşması yapılmıştı. Böylece iki ülke arasında özellikle ticari açıdan yakın bir işbirliği yaşıyordu. O nedenle bu sergiye büyük önem verilmiş, Osmanlı İmparatorluğu'ndan, doğal kaynakları ve çeşitli sanayi ürünleri ile geniş ölçüde katılım sağlanmıştı.

Sonuçta Osmanlı İmparatorluğu'ndan 700 kadar üreticinin, çok sayıda ürünle sergide yer almış bulunması da bu yeni gelişmeye verilen önemi göstermektedir.

Osmanlı Ürünlerinin Sergiye Hazırlanması

Osmanlı İmparatorluğu'nun, ilk kez katıldığı böyle bir sergi için hazırlıkların da büyük bir özenle yürütüldüğü anlaşılıyor. Nitekim, ülkenin her tarafından getirilen ürünler, gemiye yüklenmeden önce, İstanbul'da devlet ilgileri, sefirler, esnaf ve tüccarın görebilmesi amacıyla kısa bir süre sergilenmişti. Aslında bu kısa süreli bir sergiydi ve halka açık değildi. Ama ülke üretimi ilk kez böyle bir nedenle bir araya getirilmiş ve ilgililer tarafından bir bütün olarak izlenmişti.

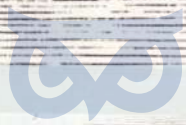
İstanbul'da yayımlanan "Ceride-i

Havadis" gazetesindeki, "24 Zilkade 1266" tarihli bir hükümet bildirisinde bu sergiye katılmanın gerekçesi şöyle açıklanıyordu:²

... İmparatorluğun sergiye katılmaktan amacı, ülke topraklarının verimliliğini göstermek, Osmanlı tebasının tarım, sanayi ve sanat alanlarındaki kabiliyetini kanıtlamak, Padişahın ülkenin gelişmesi yolunda sarfettiği gayreti ortaya koymaktır. Osmanlı İmparatorluğu'nu sergiye katılmaya sevkeden diğer önemli bir etken de, özellikle Tanzimat'tan sonra gelişen Osmanlı-İngiliz dostluğudur...

Sergilenecek ürünlerin Londra'ya gönderilmesi hazırlıkları, Musurus Bey, Mustafa Paşa, Cemalettin Paşa ve diğer yüksek rütbeli görevlilerin denetiminde yürütülmüştü. Sonuçta 200 sandık dolusu tarım ve el tezgahı ürün "Feyz-i Bahri Fırkateyni"ne yüklenerek yola çıkarılmıştı. Ancak hava koşulları elverişli olmadığı için, gemi Nisan ayı sonunda Londra'ya ulaşabilmişti.

"Crystal Palace"daki Osmanlı İmparatorluğu bölümleri, "Zohrab ve Major"un yönetimi altında düzenlenmişti. Osmanlı İmparatorluğu tarafından sergilenen ürünlere ayrılan çok

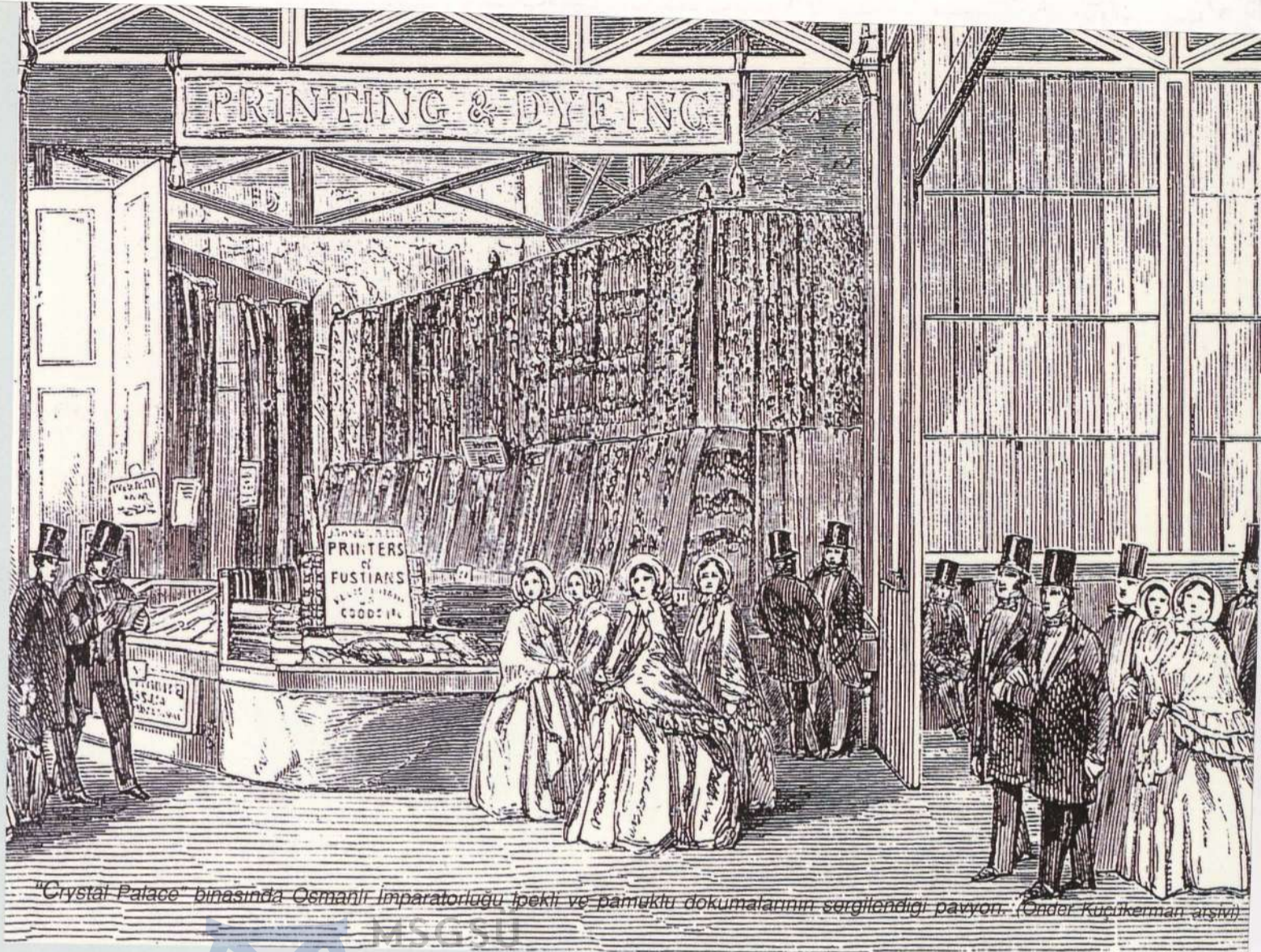


MSGSÜ

Açık Bilim Sanat Arşivi



1851 Londra Sergisi ve "Crystal Palace" binasının genel görünüşü. (Önder Küçükerman arşivi)



"Crystal Palace" binasında Osmanlı İmparatorluğu ipekli ve pamuklu dokumalarının sergilendiği pavyon. (Önder Küçükerman arşivi)

sayıdaki mekan küçük olmakla birlikte, tarım ürünleri, madenler, kumaşlar, işlemler ve değerli şallarm büyük ilgi toplamış olduğu anlaşılıyor. Ancak ürünler Londra'ya geç geldiğinden için, sergilenen ürünleri gösteren ilk katalogda yer alamamıştı.³

Osmanlı İmparatorluğu bölümü ve ürünleri birçok değişik salonda ve ayrı standlar biçiminde yer almıştı. Bu standlar, İngiltere Kraliçesi Victoria dahil, birçok önemli kişi tarafından gezilmiş ve beğeni kazanmıştı. Özellikle tarım ürünleri ve el işleri, gerek kalite, gerekse çeşit bakımından dikkati çeken başlıca ürünler arasındaydı.

OSMANLI İMPARATORLUĞU TARAFINDAN SERGİLENEN ÜRÜNLER

1851 Londra Sergisi'ne, Osmanlı İmparatorluğu'ndan yaklaşık 700 üreticiye ait, çeşitli cins ve miktarda ürün gönderilmişti. Bu ürünleri gösteren liste, özellikle o yıllarda İmparatorluk sınırları içinde bulunan Mısır, Tunus, Yunanistan, Arnavutluk, Bulgaristan, Ege adaları gibi bölgelerdeki üretimi ayrıntılı olarak göstermesi açısından da çok ilginçtir.

Aşağıda ayrıntılarıyla sunulan bu ürünler, türlerine göre çeşitli gruplarda sıralanmıştır:⁴

Dokumalar ve işlemler:

- Çeşitli şal, çuha şalı, sof, şayak, miska, kadife, aba ve kebe, yün keçeden yapılmış kepenek ve külah, deve ve keçi tüyünden dokunmuş çul ve çuval, işlemeli çuha, seccade, kilim, halı, heybe, torba, kuşak, kolan, kemer, dizgin, yular, çanta, şerit, yastık, sedir ve masa örtülerinden birer takım veya birer adet.

- Canfes, ipekli ve pamuklu alaca, kutnu, ipekli ve pamuklu gömleklik kumaş, ince ve kalın çeşitli bezler, basma yatak ve yorgan yüzleri, bir ve iki telli kuşak, başörtü, hakber ve seveyiden birer tane veya birer top.

- Berber ve hamam takımları, ipekli peştamal olan futa, peşkir, peştamal ve el havluları, mahrama, yağlık, mendil, çevre, uşkur, kese, sofrabaşı ve peşkiri, ipekli ve pamuklu çarşaf, yatak bağı, İngiliz ipliği alacası, sırmalı veya sade maşlahlar, sarık, takke, çorap ve bunlar gibi giyim eşyalarından birer takım, birer top veya ikişer tane.

- İbrişim, ipek, pamuk ipliği, ke-

ten ipliği, urgan, ip, kendir, yün ipi, halat, kaytan, şerit, kınnap, saçak, kemer, etek bağı, Leh kılaptanından şerit, kaytan ve oya, her türlü elbise harcı, çeşitli madeni tel ve dokuma hammaddelerinden birer okka veya birer top.

Doğal malzemeden el işleri:

- Hurma yaprağı, kamyş, saz, ot, söğüt dalı ve samandan örülmüş, sepet, seccade, yelpaze, sineklik ve bunlara benzer şeylerden birer tane.

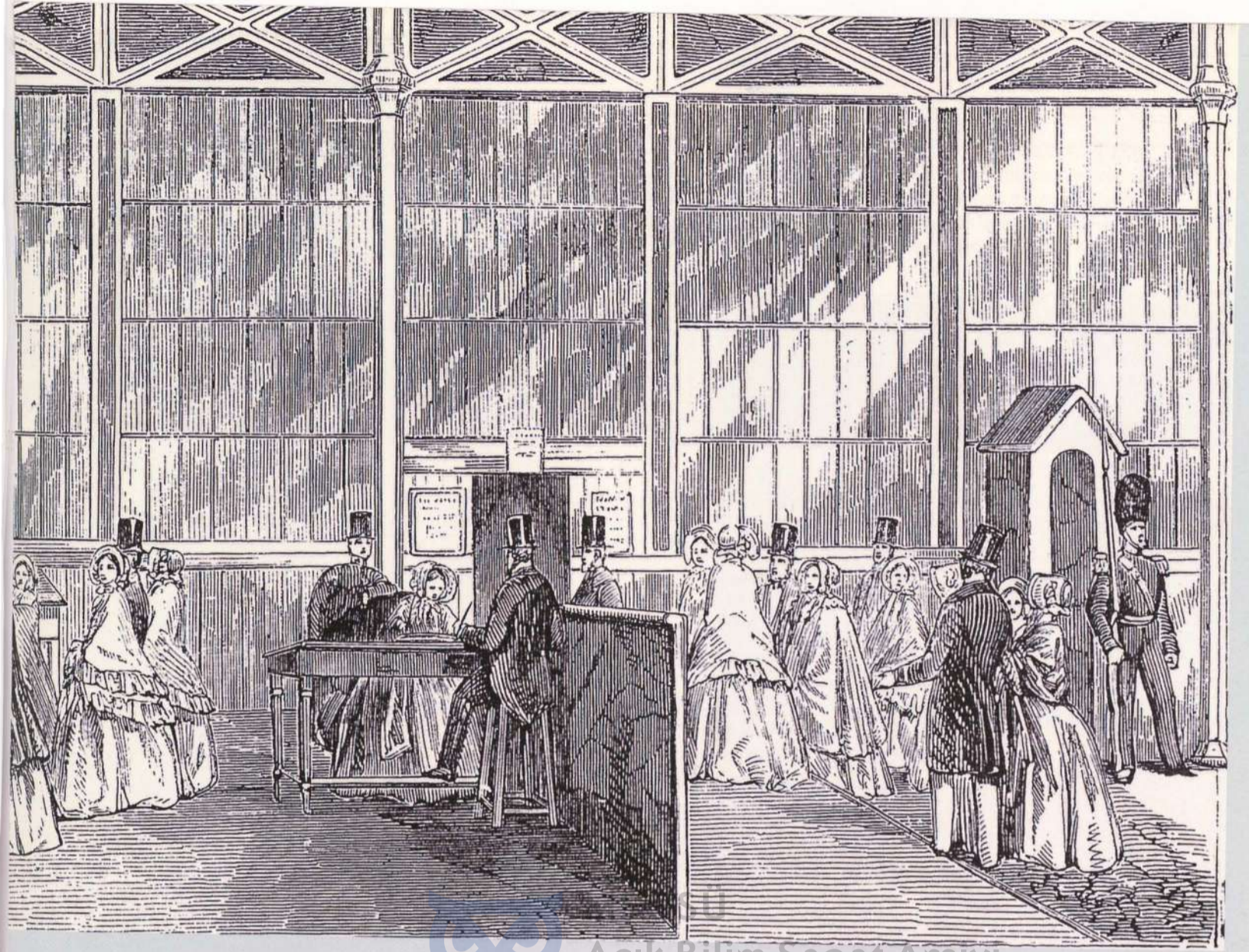
- Ağaç, kemik, balık pulu, sedef, boynuz, kösele, meşin, sahtiyan, güderi ve tırşeden yapılmış silahlık, palaska, sepet, sandık, bir tür ayakkabı olan çedik, pabuç, kaşık, tarak, fildişi tarak, kehribar takımı, kiraz ve yase-min tütün çubukları, nargile, para kasaları, okka ve divitten birer tane.

Maden sanayii ürünleri:

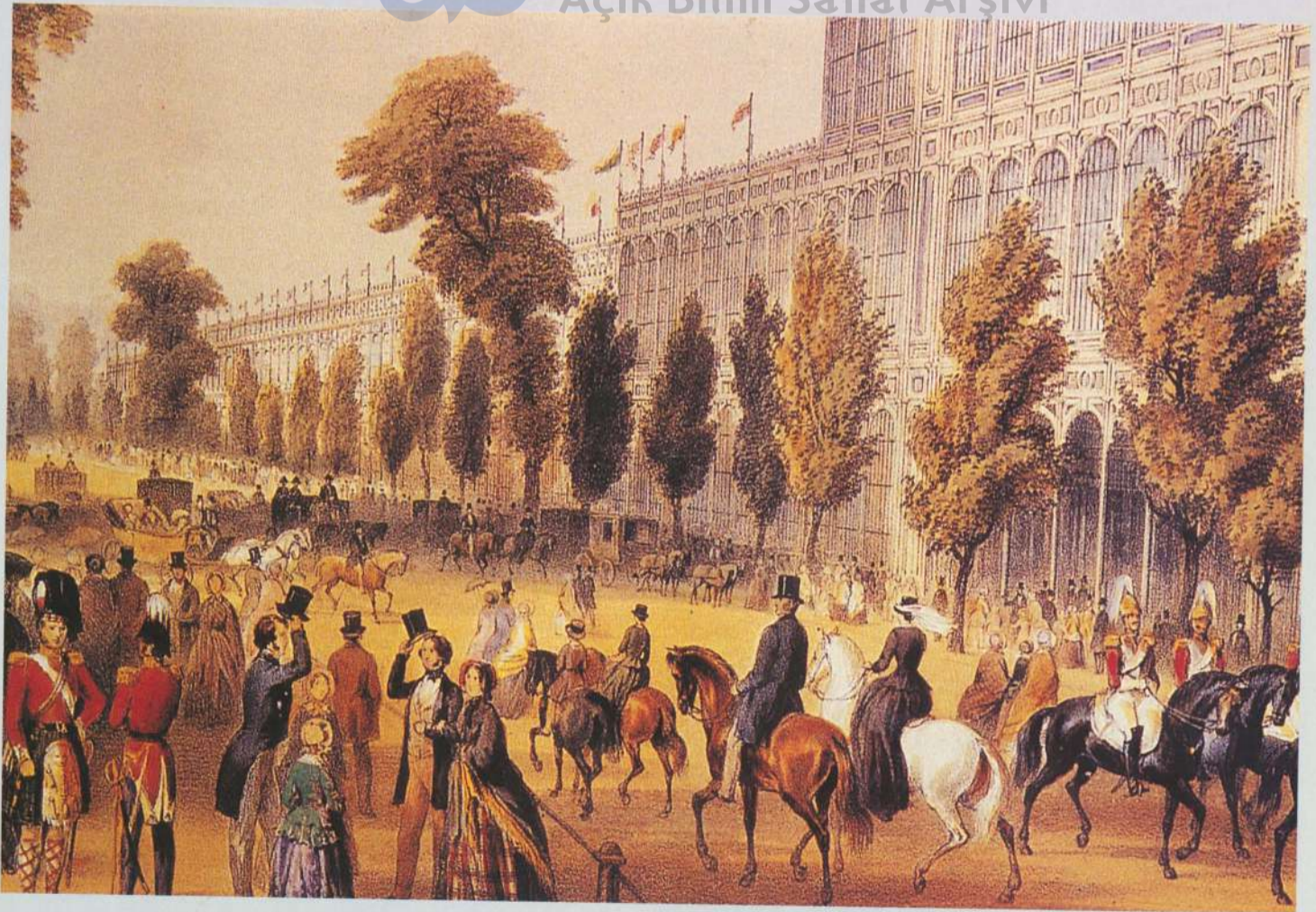
- Kılıç, bıçak, kama, balta, nacak, keser, testere, bıçkı, hızar, satır gibi kesici aletlerle bel, kazma, kürek, çekiç, orak, turpan gibi bağ ve bahçe aletlerinden birer veya ikişer tane.

Cam ve seramik ürünleri:

- Fağfur, frenk ve Kütahya ma-

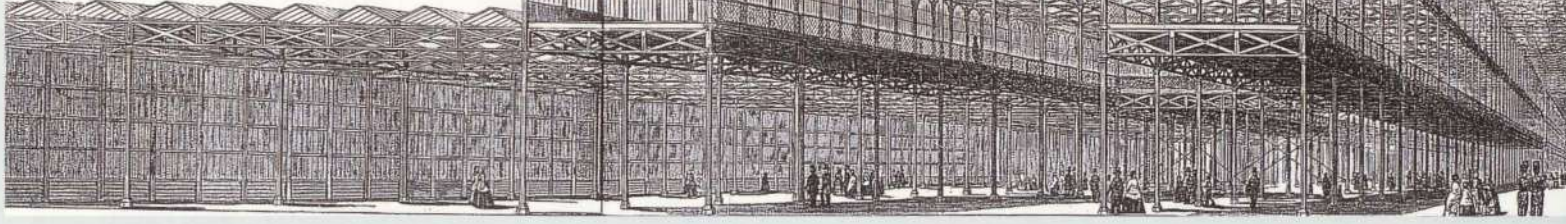


Çağrı Bilim Sanat Arşivi



1851 Londra Sergisi ve "Crystal Palace" binasının yakından görünüşü. (Önder Küçükerman arşivi)

1851 yılında dönemin Sanayi Dervimi'nin en önemli ürünlerinden olan, döküm demir ve camla inşa edilmiş "Crystal Palace" binasının çizimi. (Önder Küçükerman arşivi)



denlerinden yapılmış billur, cam, kase, bardak, tabak, çay ibriği, su testi, mürekkep okkası, lüleci ve çömlekçi çamurundan yapılmış testi, bardak, çanak, çömlek, küp, kavanoz ve benzeri eşyalardan birer tane.

Madenler:

● İmparatorluğun çeşitli bölgelerinden çıkartılan madenlere ait örnekler. Bunlar arasında zımpara madeni, pota toprağı madeni, tebeşir madeni, güherçile madeni, pekmez toprağı, nişadır madeni, lüleci ve çömlekçi çamuru toprağından birer parça.

● Bileği taşı, köstere taşı, balgami taşı, somaki taşı, mermer taşı, kireç taşı ve kara taştan birer veya ikişer okka.

Kuyumculuk ürünleri:

● Altın, gümüş gibi madenlerden

yapılmış süs eşyalarından birer takım veya ikişer tane.

Kağıt ürünleri:

● Sade, düz ve kabartmalı yazı kağıtları, çiçekli ve renkli kağıt, mukavva, karton ve duvar kağıtlarından birer deste.

Gıda ürünleri:

● Pirinç, buğday, arpa, mısır, nohut, fasulye, bakla, mercimek, burçak, çavdar, haşhaş, susam, darı, yulaf gibi hububat çeşitlerinden birer okka.

● Kırmızı, siyah çekirdekli-çekirdeksiz kuru üzüm, incir, hurma, kestane, fındık, erik, armut, dut, vişne ve kayısı kuruları, keçi boynuzu, tulum, kasar ve lor peyniri, kuru kaymak, pastırma, sucuk, pekmez, bal, tarhana, bulgur, erişte ve daha bunlar gibi gıda maddelerinin her türlüşünden birer okka.

● Gülyağı, ıtryağı, biberyağı, kekikyağı, çitlenbikyağı, pelinyağı, taffanyağı, çiçekyağı ve nane suyundan yüzer dirhem.

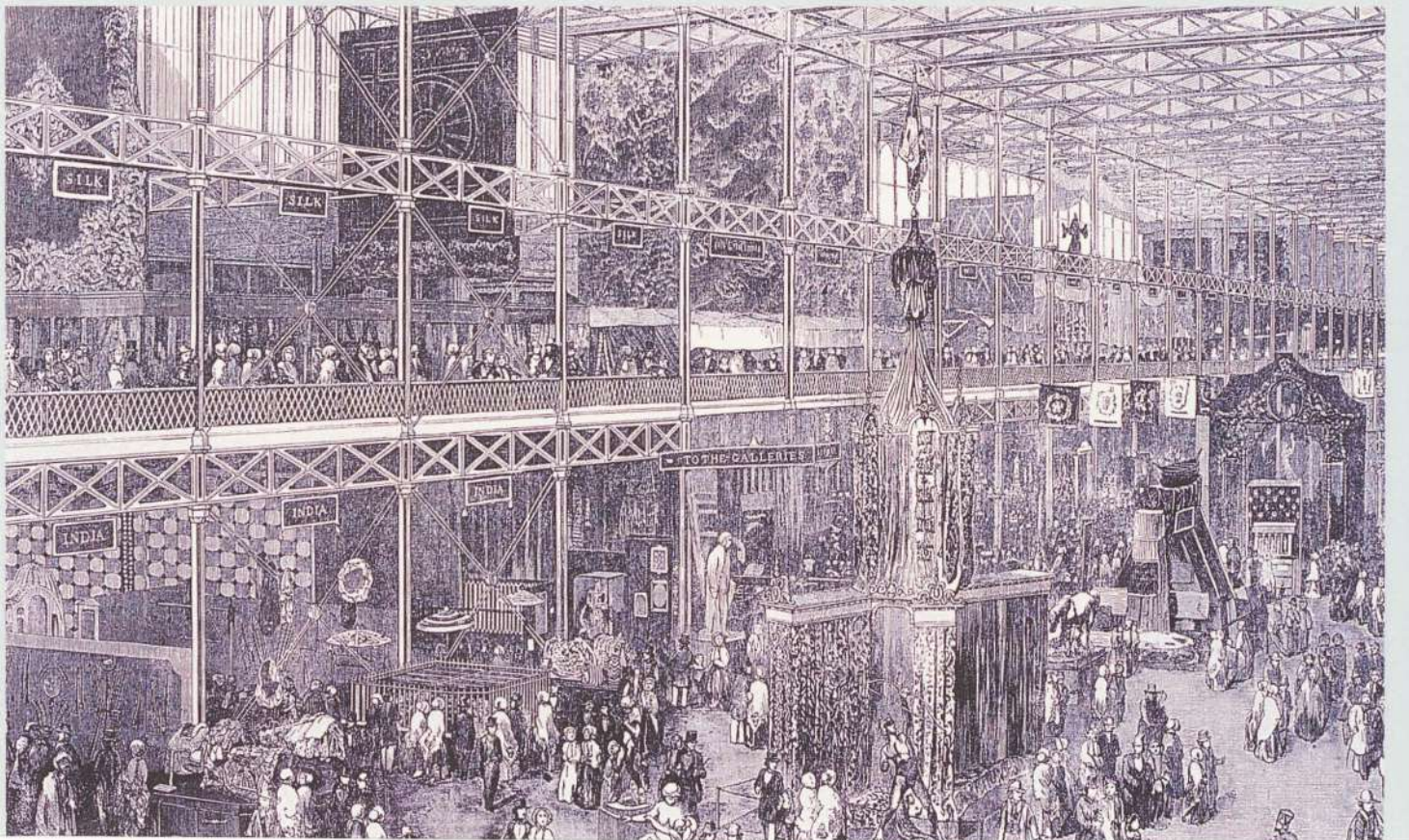
● Karagünlük ve karagünlük kabuğu, katran, zift, çam sakızı, ada sakızı, kükürt ve benzerlerinden yarımşar okka.

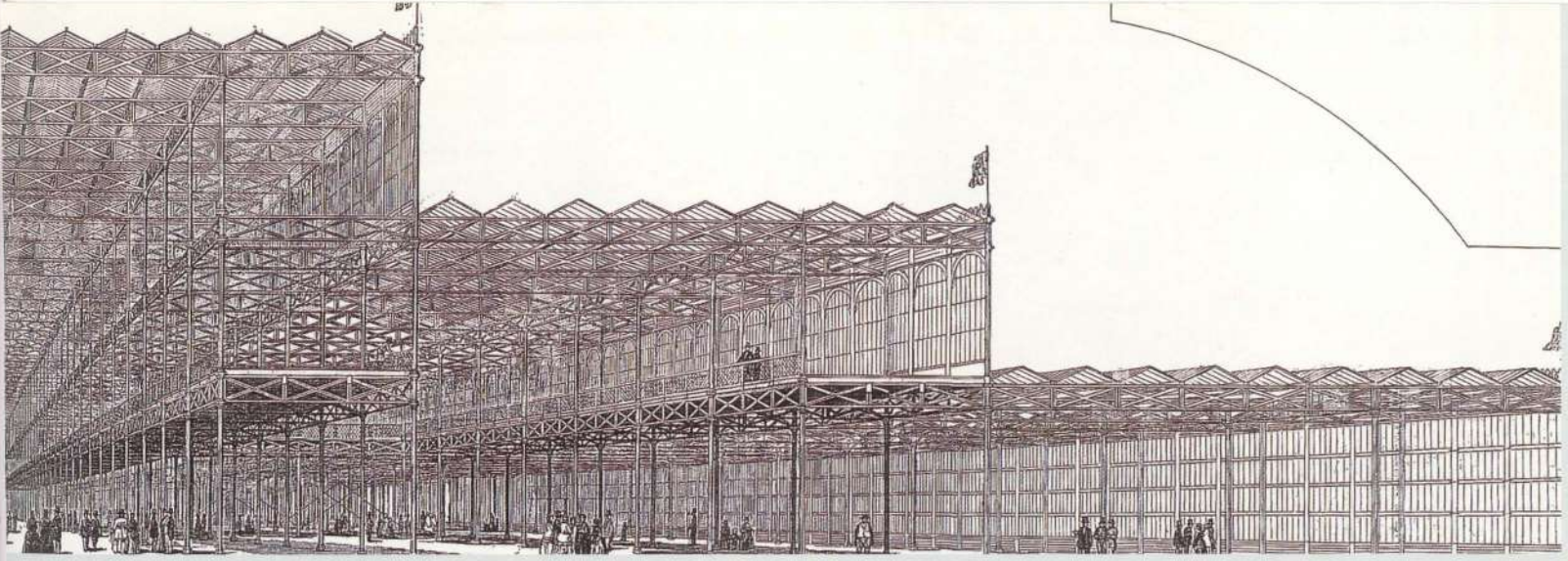
● Tereyağı, sadeyağ, içyağı, mum, balmumu, zeytinyağı ve haşhaş yağından birer okka.

Doğal maddelerden yapılan sanayi ürünleri:

● Zamk, palamut, çamkabağı, beyaz ve yeşil mazi, çehri, alboya için asbur çiçeğı, mahmuziye ve güherçile taşı, kalye taşı, göz taşı, zoya yapılan toprak, nefit yağı, bezir yağı, acı kireç, balık tutkalı, çarık tutkalı, ökse ve meyan kökünden birer okka veya yüzer dirhem.

1851 "Crystal Palace" binasının sergi salonlarından görünüş. (Önder Küçükerman arşivi)





● Zeytin, keten tohumu ve kenevir gibi yağ elde edilen maddelerden birer okka.

● Kösele, meşin, sahtiyan, güderi, tirşe, boyalı-boyasız postaki ve kaplan postundan birer adet.

OSMANLI İMPARATORLUĞU ÜRÜNLERİ ARASINDAN ÖDÜL KAZANANLAR

Londra Sergisi yaklaşık altı ay açık kalmış ve 11 Ekim 1851 tarihinde kapanmıştı. Sergi sonunda oluşturulan komisyonlar, 170'i "büyük" olmak üzere 3088 madalya dağıtmıştı. Osmanlı ürünlerinden de çok sayıda "Büyük Madalya" ve çeşitli teşvik ödülleri kazanılmıştı. Osmanlı ürünleri arasında dokuma ve giyimle ilgili olarak ödül kazanan kişi ve kurumlar, alfabetik sırayla şöyleydi:⁵

● Ayşe Hanım ve gelinine. (Şıb şıb işlemeleri için)

● Bohçacı Hanım'a. (İnce gümüş tellerle dokunmuş, işlenmiş bir ipekli kumaş olan şıb şıb işlemeleri için)

● Bursa ilgili fabrika ve atölyeleri yönetimine. (İpekli dokumaları için)

● Hacı Mustafa Ağa'ya. (Bürüncek için)

● Hoca Karabettin'in hanımına. (Şıb şıb işlemeleri için)

● Midilli Adası sakinlerinden Pinto'ya. (Rugan deri için)

● Osmanlı İmparatorluğu'na. (Arnavut kesimi elbiseler için)

● Osmanlı İmparatorluğu'na. (Ke-se işlemeleri için)

● Sofya'lı Anakadın'ın kızlarına. (Çevre işlemeleri için)

● Tunus Valiliği'ne. (Fes, şal ve kenarları püsküllü başörtü olan kefiye, ipek, pamuk ve ketenden yapılmış kumaşlar için)

● Tunus Valiliği'ne. (Sırma ve klabdan işlemeleri için)

● Tunus Valiliği'ne. (Tunus'tan gönderilen şıb şıblar için)

● Üsküdar'lı debbağ ustalarından Hacı Ali Ağa'ya. (Deri örnekleri için)

● Üsküdar'lı Hacı İbrahim Ağa'ya. (Çatma yastık için)

● Yüzbaşı Mehmet Ağa'ya. (Yapığı için)

1851 LONDRA SERGİSİ'NİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ YANSIMALARI:

Dolmabahçe Sarayı'nda Yeni Sanayi Ürünleri

1851 Londra Sergisi, ilk uluslararası örnek olması nedeniyle, çeşitli ülkelerden gönderilmiş bir çok sanayi, tarım ve sanat ürünleri bir araya getirmiş, böylece, dönemin en yeni aletleri, makineleri ve bunların yeni ürünleri de ilk kez bir araya gelmişti. Sonuç olarak, sergi "Sanayi Devrimi"nden sonra, Batı'da sanayi, tarım ve sanat alanlarında yaşanan gelişmeleri" yaygınlaştırmıştı. Böyle bir ortam içinde, Osmanlı ürünlerinin tanıtılması çok yararlı olmuştu. Osmanlı üreticileri de sergide çeşitli ülkelerin tarım ve sanayi ürünleriyle ve bu yeni alet ve makinelerle karşılaşmıştı.

Hiç kuşkusuz bu karşılaşmanın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki olumlu yansımaları kısa bir süre sonra görülmeye başlanacaktı. Örneğin o yıllarda yapımı devam eden Dolmabahçe Sarayı, bu sergiden çok ciddi biçimde etkilenmişti.

Diğer yandan, sergiye çeşitli ülkeler tarafından gönderilmiş sanat eserlerinin de bulunması, Osmanlı sergisindeki yöneticileri etkilemiş olmalıydı. Çünkü daha sonraki yıllarda Avrupa'da açılan bütün sergilerde, Osmanlı sanatçılarına ait eserler de yer alacaktı.⁶

1851 Londra Sergisi'nden, aynı yıllarda inşaatı tamamlanan Dolmabahçe Sarayı için çok sayıda eser ve

cam satın alınmıştı. Bu uluslararası sanayi sergilerinin her türlü yeni ürünü de, satın alarak saray donatılmıştı.

Örneğin, çok büyük boyutlu düz pencere camları, o yılların çok önemli bir yeni ürünüydü. Bu "büyük yenilik" nedeniyle, Dolmabahçe Sarayı'nın pencereleri, camlı tavanları ve aynaları, dönemin en büyük cam ölçülerine uygun olarak hayata geçirilmişti. O yıllarda, Dolmabahçe Sarayı için bu camların Avrupa fabrikalarından satın alınmasından başka bir çare de yoktu. Çünkü Osmanlı İmparatorluğu içinde bu anlamda üretim yapan bir cam fabrikası bulunmuyordu.

"Camlı Köşk"

19. Yüzyıl başlarında demir konstrüksiyonlu ve camla kaplı dev boyutlu mimari yapıların ortaya çıkması, bu yöndeki yaratıcı tasarımların gelişmesi yönünden çok önemli roller oynamıştı. Nitekim Londra'daki "Crystal Palace", böyle bir sanayi girişiminin ilk kez ve öncü tasarımı olarak büyük ün yapmıştı. Bu ilk örneğin etkisiyle aynı teknik, küçüklü büyüklü birçok yapıda kullanılmaya başlanmıştı.

Bu yeni akım, Osmanlı İmparatorluğu'nda da "Camlı Köşk" adı ile birden yaygınlaştı. Bunların en özel örneği de Dolmabahçe Sarayı'ndaki "Camlı Köşk" oldu. Demir ve cam endüstrisinin bu yeni ürünü, "hafif yapı" teknolojisinin çok yönlü şekilde gelişmesini de sağlamıştı. Kısacası, yeni bir ürün olan "maden taşıyıcı" ile birlikte, cam alabildiğince kullanılıyordu.

Dolmabahçe Sarayı'nda, demirden yapılmış "Camlı Köşk" içinde kristal şamdanlar, aplikler, akvaryumlar ve olağanüstü ustahkla yapılmış olan madeni ayaklar üzerindeki renkli camlarla donatılmış lambalar bulunmaktadır.



"Crystal Palace" binasının büyük iç meydanlarından bir görünüş. (Önder Küçükerman arşivi)

İngiliz Yapımı ve Kraliçe Victoria'nın Armağanı Olan "Kristal" Avize

Dolmabahçe Sarayı'nda, dönemin en gelişmiş aydınlatma teknolojisi kullanılmıştı. Bunlar arasında, sarayın en önemli mekanlarından olan ve özel törenler için kullanılan "Muayede Salonu"nda kubbeye asılı olan avize gerçekten birçok yönüyle önemlidir. Sanayi Devrimi'nin desteklediği ve ilk kez 1851 Londra Sergisi'nde yaygınlaşan, yeni bir tasarım düşüncesinin çok iddialı ürünü olan 4.5 ton ağırlığındaki ünlü avize, metal askılar ve kesme kristal camlarla yapılmıştı. Böyle ağır bir avizenin kubbeye asılması için bile, dönemin karmaşık çözümleri kullanılmış ve sonuçta gerçekten en çarpıcı etkinliğe ulaşılmıştı.⁷

"Muayede Salonu"ndaki bu dev boyutlu avize, hem binanın yapım sırasında, hem de yerine takıldıktan sonra, herkesin ilgisini çekmeye devam etmişti. Acaba bu ilgi, avizenin hangi özeliğinden kaynaklanıyordu? Bunun yanıtı bellidir. Hiç kuşkusuz olağanüstü büyüklüğünden.

Çünkü avizenin üzerinde toplam olarak 664 adet mumluk vardı. İlk kurulduğu yıllarda aydınlatma için "kandil" kullanılmış, daha sonra ise havagazı ile yanar duruma dönüştürülmüştü. 1910 yılından sonra ise sarayda elektrik donanımı kurulması ve avizenin havagazı donatımları değiştirilerek, bu kez de elektrik ampul-

leri takılmıştı. Görüldüğü gibi bu avize, 150 yıl içinde üç kez enerji değişimine tanık olmuştur. Bu son durumda, avizenin ağırlığı 4.5 tondur ve bugün üzerinde 750 adet ampul vardır.⁸

Bu avize hakkındaki çeşitli bilgiler, dönemin gazetelerinde ve İstanbul'u gezen yabancıların notlarında da izleniyordu. Örneğin, 1853 yılında, İstanbul'da yayımlanan "Ceride-i Havadis" gazetesinde şu haber yer almıştı: "...Londra'ya sipariş edilmiş olan avizeyi, Londradaki Hankok adındaki birisi, en iyisinden yapmaktadır..."

17 Temmuz 1856 yılında Journal de Constantinople'in 720. sayısında "...büyük avize, kubbeden altın kaplama bir zincirle sarkıyor ve üçe ayrılıyordu..." haberi veriliyordu.

Dorina Neave, ise "Twenty Six Years on Bosphorus" isimli kitabında Dolmabahçe Sarayı'nı gezdikten sonra şöyle yazıyordu: "... Binada seramonî ve resepsiyonların yapıldığı sonsuz büyüklükteki salona girdik... Duvarların yanısıra yerleşmiş yıldızlı sütunların arkasında başka eşya yoktu. Duvara asılı aynalar ve kristal avize, Kırım Savaşı'ndan sonra Sultan Abdülaziz için Londra'da en büyüğünü bulmakla görevlendirilmiş olan Mr. Charles Hanson kanalıyla satın alındı. Kendisinden bekleneni en iyi şekilde yapmış olduğu bu avizenin büyük salonun tek süsü olmasından anlaşılıyor..."⁹

Sir Henry Woods ise, "Türkiye

Anıları- Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909" isimli kitabında şöyle diyor: "... Dolmabahçe Sarayı'nın çok geniş tören salonu, dünyadaki en büyük salonlardan birisidir. Bu muhteşem salonun tam ortasında harikulade bir kristal avize bulunmaktadır. Bu avize, Kraliçe Victoria tarafından Abdülmecid'e armağan edilmiştir".

Aslında bu büyük avizenin nerede ve ne zaman yapılmış olduğu, üzerinde bulunan etiketten açıkça bellidir. Bu etikete göre 1853 yılı, Haziran ayında, Londra'da Cockspur Street No 1'de bulunan "Hancock, Rixon and Dunt" firmasından Frederick Rixon tarafından tasarlanmış ve üretilmiştir. Bu firma, 1851 Londra Sergisi'nin kataloğunda cam firmaları arasında "46 numara" da yer almıştı. Ayrıca o yıllarda "...10.000 Pound tutan çok büyük bir avizenin, İngiltere'de Stourbridge'deki bir cam fabrikasında yapıldığına dair..." bilgiler vardır.¹⁰

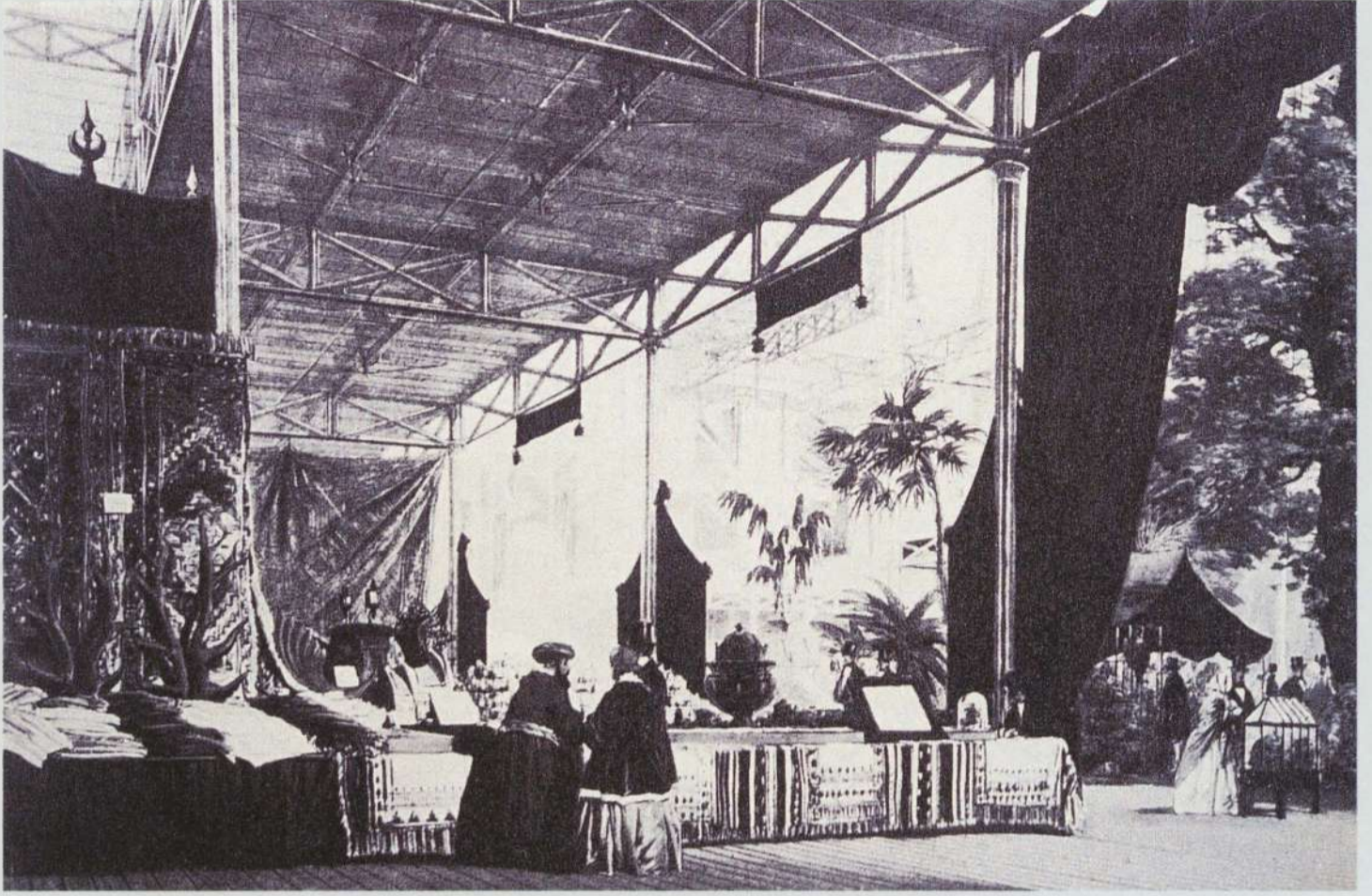
Dolmabahçe Sarayı'nda bulunan diğer avizeler de 1851 Londra Sergisi'nde yer alan ve dönemin en ileri sanayiine sahip olan "Baccarat", "Bohemya" ve Venedik teknolojilerinin ürünleriydi.

Büyük Aynalar, Kristal Şamdanlar ve Kristalli Şömineler

Dolmabahçe Sarayı'nın mekanlarında kullanılmış bulunan, yeni üretim teknolojisinin yardımıyla dönemin en büyük aynaları, yeni bir me-



1851 yılında Londra'daki sergide yer alan "Crystal Palace"ın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yansımalarından bir örnek:
1850'li yıllarda yapılan Dolmabahçe Sarayı'ndaki "Camlı Köşk"ün iç görünüşü.
(Önder Küçükerman arşivi)



"Crystal Palace" binasında, Osmanlı İmparatorluğu pavyonlarından birisi. (Önder Küçükerman arşivi)

kan düşüncesinin ürünlerini geliştirmişti. Sarayın "Medhal Salonu"nda, şöminelerin üzerinde bulunan kesme camlar ve aynalar kullanılarak üretilmiş özel yansıtıcı panolar kullanılmıştı. Özel camlarla yapılan bu panolar, birbirleri üzerindeki yansımalarla, sarayın ilk giriş mekanında çok ilginç bir etki yaratıyordu.

Dolmabahçe Sarayı içinde kullanılmış bulunan ve çok özel ürünleri olan cam eserlerin büyük bir kısmı Londra Sergisi'nde ve kataloglarında yer almıştı. Bu yeni tekniklerin ürünleri olan camlar, avizeler, şamdanlar, aplikler, bir tür sanayi fuarı gibi bir rol oynamıştı. Bu avizeden başka, sarayda 52 kristal avize, 30 bronz avize, 142 adet çeşitli tavan askısı, 60 kristal şamdan, 334 çeşitli şamdan vardır.

Unutmamak gerekir ki, bu kadar çok sayıdaki aydınlatma aracı ile, 1850'li yıllarda bir sanayi sergisi bile açılabilirdi.

"Mobilya" ve "Mefruşat" Ürünleri

Dolmabahçe Sarayı, Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük değişiminin simgesidir. Topkapı Sarayı ile arasındaki fark, bu değişimin en açık göstergesidir.

Topkapı Sarayı mekanlarında bugünkü anlamda herhangi bir mobilya yoktu. Buna karşılık, "Yeniliğin simgesi" Dolmabahçe Sarayı'nda ise bütün mekanlar masa, iskemle, koltuk ve dolaplarla düzenlenmişti.

Kısacası, 1850'li yıllarda, Osmanlı İmparatorluğu'nda, mekanın değişimi açısından çok önemli bir değişim başlamıştı. Nitekim, 1851 Londra Sergisi'ne Osmanlı İmparatorluğu'ndan hiç bir mobilya üreticisi katılmamıştı. Buna karşılık, balta, keser, testere, bıçkı, hızar gibi kesici aletlerin üreticileri yer almıştı.

1851 Londra Sergisi'nin mobilya sanayii açısından önemli etkinliklerinden birisi, aslında mimaride yaşanan büyük bir değişimin uzantısı olmasıydı. Başta İngiltere olmak üzere, Fransa, Almanya, İtalya'daki üreticiler o dönemin sanayiinin, geleceğin mekanlarını nasıl değiştireceğini çoktan görmüşlerdi. Bu sergideki mobilyalar, sanayi desteğinde büyük bir sıçrama başlatmıştı. Örneğin, ahşap üretimi makineleşmişti. Eskiden elle yapılan ahşap biçimlendirme sistemleri yerine makine sanayii geçiyordu.

Buradan iki sonuç çıkıyordu. Birincisi, "geleneksel kimlik makineleş-

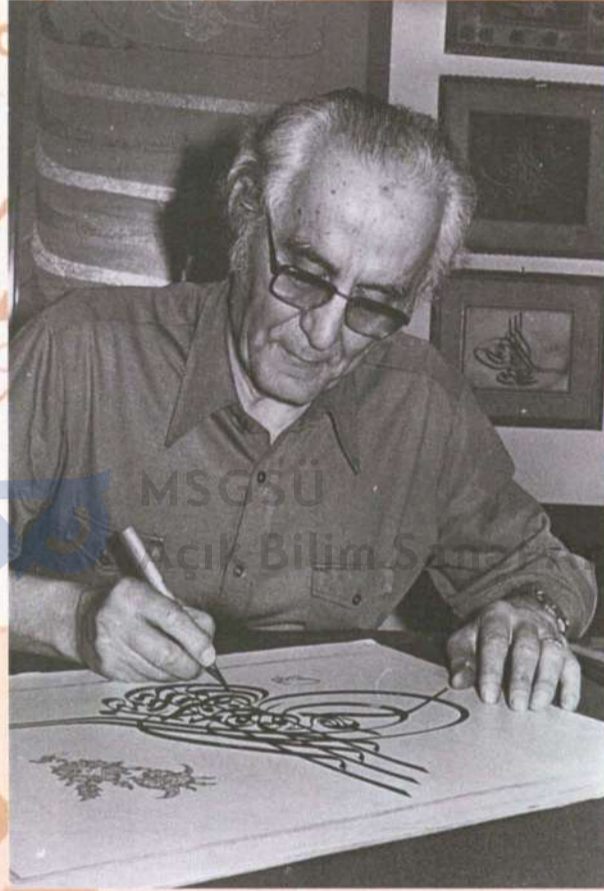
mişti". İkincisi ise "yeni kimlikler yaratılıyordu".

İşte bu nedenle, 1851 Londra Sergisi, Osmanlı İmparatorluğu için zaten yeni bir ürün olan "Mobilya" ile buna bağlı olarak, "Mefruşat"ı da, başta Dolmabahçe Sarayındaki "sanayi uygulamaları" olmak üzere, bir denbire yaygınlaştırmaya başlamıştı.

KAYNAKLAR

- 1- KÜÇÜKERMEN, Önder, *Tasarım ve Sanayi Mirası Olarak İstanbul'daki Milli Sarayların Önemi*, s. 10, MİLLİ SARAYLAR, TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı yayını, 1994-1995, İstanbul
- 2- ÖNSOY, Rifat, *TANZİMAT DÖNEMİ OSMANLI SANAYİİ VE SANAYİLEŞME POLİTİKASI*, s. 59, Türkiye İş Bankası yayını no. 291, Ankara, 1988
- 3- GERMANER, Semra, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları*, s. 33, Tarih ve Toplum, Cilt 16, sayı 95, İletişim yayını, 1991, İstanbul
- 4- ÖNSOY, Rifat, *TANZİMAT DÖNEMİ OSMANLI SANAYİİ VE SANAYİLEŞME POLİTİKASI*, s. 60, Türkiye İş Bankası yayını no. 291, Ankara, 1988
- 5- ÖNSOY, Rifat, *TANZİMAT DÖNEMİ OSMANLI SANAYİİ VE SANAYİLEŞME POLİTİKASI*, s. 62, Türkiye İş Bankası yayını no. 291, Ankara, 1988
- 6- GERMANER, Semra, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları*, s. 33, Tarih ve Toplum, Cilt 16, sayı 95, İletişim yayını, 1991, İstanbul
- 7- KÜÇÜKERMEN, Önder, *İSTANBUL'DA 500 YILLIK SANAYİ YARIŞI: TÜRK CAM SANAYİİ VE ŞİŞECAM*, s. 144, ŞİŞECAM yayını, 1998, İstanbul
- 8- KARAHÜSEYİN, Güller, *Dolmabahçe Sarayı'nda Bir Teknoloji Ürünü: Aydınlatma Araçları*, s. 40, TBMM Milli Saraylar, 1994/1995, İstanbul
- 9- NEAVE, Dorina, *Twenty Six Years on Bosphorus*, 1933, Londra (TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı Arşivi)
- 10- TBMM Milli Saraylar Arşivi

Bir Yazı Sevdalısı



EMİN BARIN

YAPI KREDİ
KÜLTÜR SANAT
YAYINCILIK

İçindekiler / Contents

Bir Yazı Sevdalısı / *A Lover of Calligraphy*
Ferit Edgü • 6

Allah, Allah! / *Allah, Allah!*
Elif Naci • 10

Hat'tan Harfe: Zincirin Altın Halkalarını Yeniden Bağlayan Emin Barın / *From the Line to the Letter: Emin Barın, Re-Joiner of the Golden Links of the Chain*
Prof. Önder Küçükerman • 12

Emin Barın ve Perşembe Toplantıları / *Emin Barın and the Thursday Gatherings*
Cenap Yazansoy • 20

Hocam Emin Barın / *My Teacher, Emin Barın*
Abdullah Taşçı • 22

Çağdaş Bir Sanatçı Olarak Emin Barın / *Emin Barın as a Contemporary Artist*
Prof. Dr. Bülent Özer • 28

Bir Hattat Olarak Olarak Hocam Emin Barın / *My Teacher Emin Barın as a Calligrapher*
M. Savaş Çevik • 30

Yazıların Müziği / *The Music of the Scripts*
Nurullah Berk • 36

Bütün Yönleriyle Hocam Emin Barın / *My Teacher, Emin Barın, in All His Facets*
Prof. İlhami Turan • 38

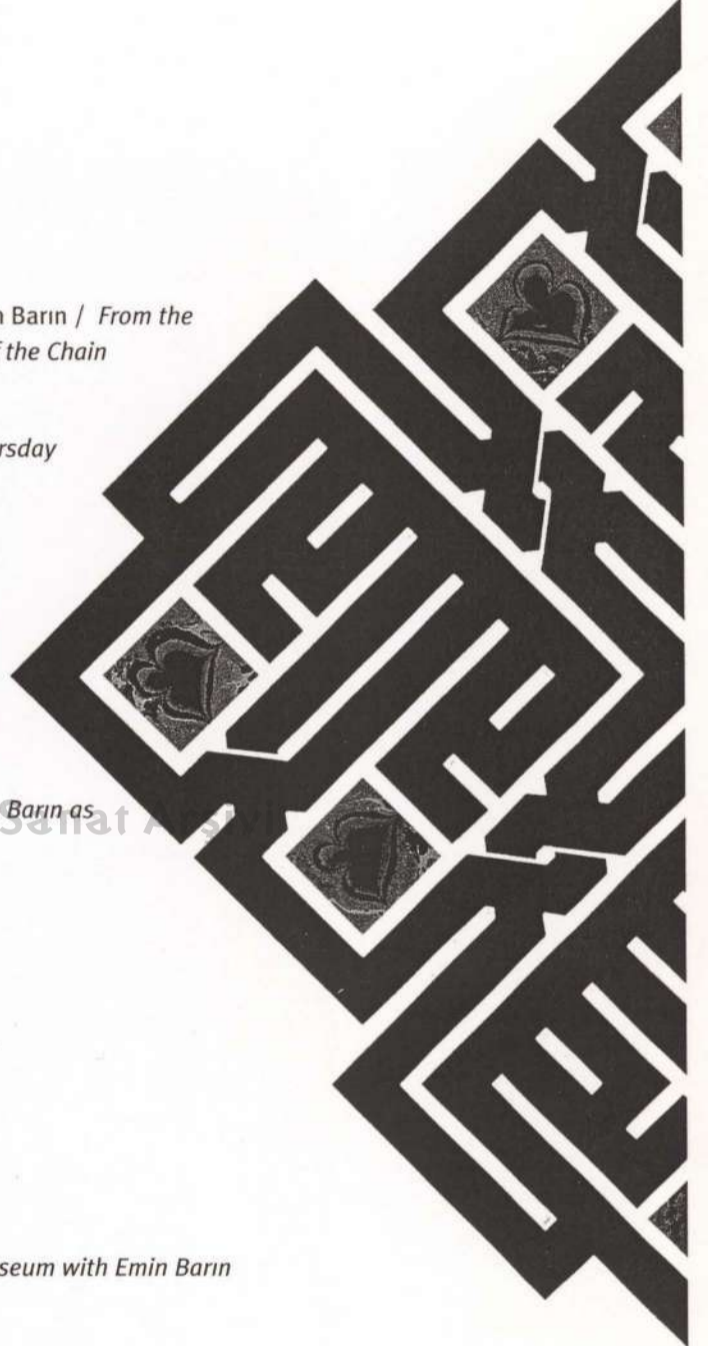
Perşembeden Perşembeye / *Always on Thursday*
Midhat Sertoğlu • 50

Emin Barın'la Gülbenkian Müzesi'nde / *At the Gulbenkian Museum with Emin Barın*
İslam Seçen • 52

Emin Barın: Koleksiyoner / *Emin Barın: The Collector*
Raffi Portakal • 56

Katalog / *Catalogue* • 59

Kronoloji / *Chronology* • 156



**FROM THE LINE TO THE LETTER:
Emin Barın, Re-Joiner of the Golden
Links of the Chain**

Prof. Önder KÜÇÜKERMAN*

My First Class with Emin Barın in 1960

It was 1960, my first day as a student at the Academy of Fine Arts. We spent the morning in the workshop and in the afternoon had our first class in "Calligraphy". I asked who the teacher was. Emin Barın, they said and added, "He's a very important person, a real Mensch!"

When we entered the "calligraphy workshop," which was on the ground floor of the Academy overlooking the Bosphorus, we honestly had no idea just what we were going to learn in this calligraphy class. A middle-aged man at a table in the corner, "Emin Hoca" was eyeing the new students with a benevolent smile. Next to him was his young assistant, İlhami Turan.

The class began. I still remember how Emin Bey started writing the letters A, B and C on the blackboard, repeating them as he wrote. He was explaining how the letters were formed, how they related to one another, how they fit together in general. All of us, who had got into the Academy after passing the very difficult examinations, realized within minutes that we knew absolutely nothing about the design of the letters we ourselves used when we wrote, let alone those on the blackboard, and zilch about calligraphy!

In his calm, unassuming way, Emin Hoca was opening our eyes to a brand new world by explaining very clearly and simply the basic principles of handwriting. We were dumbstruck. He gave a short break and then asked us to reproduce the letters he had drawn. Amazing! Within a few minutes it was clear that we couldn't even write the letters properly. Only one person managed to do it. And he had worked previously in advertising!

As we left the class, I realized that I was looking at those around me with a touch of scorn! We after all had begun to learn the rules of the letters of the alphabet!

Later on everybody started taking an uncanny interest in this calligraphy class. We filled notebook after notebook with our handwriting. And while we thought we had made a little more progress each time, I have to admit that we were always taken aback when we saw the mistakes Emin Hoca found and, ever so gently, corrected. Writing properly without mistakes became a question of honor among us. Without ever letting on, Emin Hoca was teaching us the fundamental rules of communication. Everybody started working harder, writing more, and a sort of friendly rivalry even developed among the students.

* Chairman, Department of Industrial Design, School of Architecture, Mimar Sinan University, Turkey Representative, The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH)

HAT'TAN HARF'E:

Zincirin Altın Halkalarını Yeniden Bağlayan Emin Barın

Prof. Önder KÜÇÜKERMAN*

1960 Yılında Emin Barın'dan İlk Ders

Yıl 1960. Güzel Sanatlar Akademisi öğrencisi olarak ilk günümdü... Sabah Atölye çalışması, öğleden sonraki ilk ders ise "Yazı" idi... Hocamızın ismini sordum; Emin Barın dediler. Ve eklediler: "Çok önemli birisidir, baba adamdır!"

Akademi'nin giriş katında, denize bakan "Yazı atölyesi"ne girdiğimiz zaman, doğrusunu isterseniz, yazı dersinde ne öğreneceğimizi tam olarak bilmiyorduk. Köşedeki masada orta yaşlı ve yeni gelen öğrencilere toleranslı bir ifadeyle, gülümseyerek bakan "Emin Hoca", yanında da genç asistanı İlhami Turan vardı...

Ders başladı... Hâlâ hatırlarım, Emin Bey, duvardaki yazı tahtasına A, B, C diyerek harfleri yazmaya başladı. Harflerin kuruluşunu, birbirleriyle ilişkilerini, genel olarak istif edilmelerini açıklıyordu. Zorluklarla dolu Akademi sınavlarını aşmış bizler, değil tahtada yazdığımız harflerin tasarlanışını, yazıyı bile hiç bilmediğimizi birkaç dakika içinde anlayıvermiştik!..

Emin Hoca, hiç istifini bozmadan, büyük bir sükûnetle yazı hakkındaki temel ilkeleri çok açık ve yalın biçimde anlatarak gözlerimizi yepyeni bir dünyaya açıyordu. Şaşırmıştık. Kısa bir aralık verip, şimdi de yaptığı harf çizimlerini tekrarlamamızı istedi. Hayret! Harfleri bile doğru yazamadığımız birkaç dakika içinde ortaya çıkıvermişti. Sadece bir kişi iyi yazabilmişti. O da zaten reklamcılıktan geliyordu!..

Dersten çıktığımızda, çevredekilere biraz küçümseyerek baktığımızı farkettilim!.. Çünkü biz harflerin kurallarını öğrenmeye başlamıştık!..

Daha sonraki derslerde, herkes bu yazı dersine garip bir ilgi göstermeye başladı. Defterler dolusu yazı yazıyorduk. Ve her defasında biraz daha ilerlediğimizi sanırken, Emin Hoca'nın, yumuşak bir ifadeyle, bulunduğu yanlışları ve yaptığı düzeltmeleri görünce şaşırdığımızı söylemeliyim.

Yanlışsız yazmak adeta bir şeref meselesi gibi olmuştu aramızda. Herkes daha çok yazmaya, daha çok çalışmaya başladı. Emin Hoca kimseye fark ettirmeden iletişimin temel kurallarını öğretiyordu. Hatta öğrenciler arasında bir tür yarış başlamıştı.

* Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı; The International Committee for The Conservation of Industrial Heritage (TICCIH) Türkiye Temsilcisi

Zamanla görmeye başladık ki, Emin Bey bizlere Latin harflerini öğretirken, hem Osmanlı döneminin yazı sanatının temel bilgilerini hem de değişik uygarlıklardaki bilgileri aktarıyordu. Bunu yaparken ilginç örnekler de veriyordu. Örneğin, eski bir hattatın, "... cuma günü öğleden sonra yazdığı bir yazıyı, kırk yıl sonra görse bile niçin ve nasıl tanıyacağını..." anlatmıştı. Çünkü namaz için geçen kısa süre içinde "... el yazısında akıcılık..." kayboluyordu...

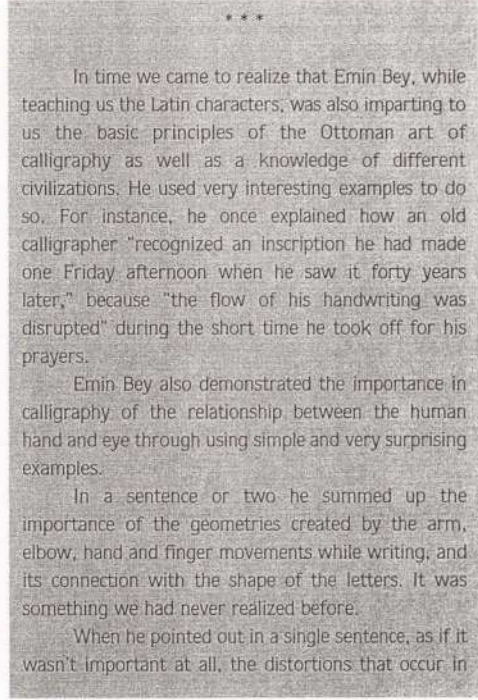
Ya da insan eli ve gözü arasındaki ilişkilerin yazı sanatındaki önemini çok basit ve çok şaşırtıcı örnekleriyle gösteriveriyordu.

Yazarken kol, dirsek, el ve parmak hareketlerinin oluşturduğu geometrilerin önemini ve harf tasarımıyla ilişkilerini bir iki cümlede özetleyiveriyordu.... O güne kadar hiç farketmediğimiz bir konuydu bu...

Büyük mekânlardaki yazı deformasyonları, ya da üç boyutlu bir yazıdaki plastik değerlerin ana hatlarını hiç önemli bir şey değilmiş gibi bir cümlede anlattığında, farketmeden yazı ile insan ve mekân ilişkileri netleşiveriyordu gözümüzde.

Kısacası, Emin Bey bizleri yazı dünyasının karmaşıklığında usta bir rehber gibi zevkle ve yormadan dolaştırıyordu. İşin ilginç ise, bunu yaparken çok basit ve bilinen bir şeyi anlatıyor gibi davranmasıydı.

Güzel Sanatlar Akademisi gibi bir sanat kurumunda, bu ilginç yaklaşımın, Emin Bey'in ustalığı ve önemli bir özelliği olduğunu sonradan anlamıştık. O, çevresiyle, öğrencileriyle, tanıdığı ve tanımadığı herkesle dosttu... Bir gün önce Akademi Balosuna hoca arkadaşlarıyla smokin giyerek



DGSA Türk Süsleme Şubesi öğretmen ve mezunları (26.6.1945). Orta sıra soldan: İhsan, İ. Yümnü, N. Korman, R. Tezel, İ.H. Altunbezer, N. Okyay, H. Dikmen. Arka sıra soldan: M. Demironat, F. Dayıgil, E. Barn, Z. Müridoğlu, S. Okyay.
Teachers and alumni of the Department of Turkish Decoration, Fine Arts Academy (26.6.1945). Middle row from left: İhsan, İ. Yümnü, N. Korman, R. Tezel, İ.H. Altunbezer, N. Okyay, H. Dikmen. Back row from left: M. Demironat, F. Dayıgil, E. Barn, Z. Müridoğlu, S. Okyay.



ATATÜRK'ÜN GENÇLİĞE HITABI

EY TÜRK GENÇLİĞİ BİRİNCİ VAZİFEN TÜRK İSTİKLALINI TÜRK CUMHURİYETİNİ İLELEBET, MUHAFAZA VE MUDAFAA ETMEKTİR.

MEVCUDİYETİNİN VE İSTİKBALİNİN YEGANE TEMELİ BUDUR. BU TEMEL SENİN EN KIYMETLİ HAZİNESİDİR. İSTİKBALDE DAHI SENİ BU HAZİNEDEN MAHRUM ETMEK İSTEYECEK. DAHİLİ VE HARİCİ BEDHÂHLARIN OLACAKTIR. BİRGÜN, İSTİKLÂL VE CUMHURİYETİ MUDAFAA MECBURİYETİNE DÜŞERSEN, VAZİFEYE ATILMAK İÇİN, İÇİNDE BULUNACAGIN VAZİYETİN İMKAN VE ŞERÂİTİNİ DÜŞÜNMEYECEKSİN. BU İMKAN VE ŞERÂİT ÇOK NAMUSAT BİR MAHİYETTE TEZAHÜR EDEBİLİR. İSTİKLÂL VE CUMHURİYETİNE KASTEDECEK DÜŞMÂNLAR, BÜTÜN DÜNYADA EMSÂLİ GÖRÜLMEMİŞ BİR GALİBİYETİN MUMESSİLİ OLABİLİRLER. CEBREN VE HİLE İLE ÂZİZ VATANIN BÜTÜN KALELERİ ZAP TEDİLMİŞ, BÜTÜN TERSÂNELERİNE GİRİLMİŞ, BÜTÜN ORDULARI DAĞITILMIŞ VE MEMLEKETİN HER KÖSESİ BİLFİL İSGÂL EDİLMİŞ OLABİLİR. BÜTÜN BU ŞERÂİTTEN DAHA ELİM VE DAHA VAHİM OLMAK ÜZERE, MEMLEKETİN DAHİLİNDE İKTİDARA SAHİP OLANLAR, GAFLET VE DALÂLET VE HATTA HİYANET İÇİNDE BULUNABİLİRLER. HATTA BU İKTİDAR SAHİPLERİ, ŞAHSİ MENFAATLERİNİ MÜSTEVLİLERİN SİYASİ EMELLERİYLE TEVHİT EDEBİLİRLER. MİLLET FAKRÜ ZARURET İÇİNDE, HARÂP VE BİTAP DÜŞMÜŞ OLABİLİR.

EY TÜRK İSTİKBALİNİN EVLADI İSTE BU AHVAL VE ŞERÂİT İÇİNDE DAHI VAZİFEN, TÜRK İSTİKLÂL VE CUMHURİYETİNİ KURTARMAKTIR. MUHTAC OLDUĞUN KUDRET, DAMARLARINDAKİ ASIL KANDA MEVCUTTUR.

Emin Barın'ın kendi geliştirdiği bir fontla yazdığı "Atatürk'ün Gençliğe Hitabı".
"Atatürk's Address to the Youth of Turkey" written by Emin Barın with a font of his own.

inscriptions on large surfaces, or the main plastic lines of an inscription in three dimensions, the relationship between writing on the one hand and humans and space on the other became instantly clear to us.

In short, Emin Bey took pleasure in leading us, like an experienced guide, through the complex world of writing. The interesting thing about it was that he always acted as if he was telling us something very simple and familiar.

We came to realize much later that in an art school like the Fine Arts Academy this intriguing approach was due entirely to Emin Bey's expertise and remarkable personality. He was friendly with his colleagues, his students, and everybody, whether he knew them or not. One day he would attend the Academy ball with his colleagues in a grey tuxedo, the next day in class he would pick up a hundred-year-old pencil and explain how to sharpen and use it. He was on "intimate terms with both the modern west and the traditional east".

Keeping abreast of new currents in art was an

katılır, ertesi gün derste, eline yüz yıllık bir kamaş kalemi alıp nasıl sivriltildiğini ve nasıl kullanıldığını anlatırdı... "Batı'yla da, gelenekle de dost bir yakınlık" içindeydi...

Unutmamak gerekir ki, Akademi öğrencileri için en önemli konu, dönemin en yeni sanat akımlarını izlemektir. Öylesine renkli bir konu yanında bile, Emin Bey, yazı dünyası ile, hiç kimseyi yormadan ama çok derinde izler bırakan ilginç bir yakınlık kurmuştu.

Almanya'da Latin Harfleri Öğrenimi

Emin Barın'ın bu "usta-öğrenci dostluğu" yaklaşımı hepimizi kendisine yakından bağlamıştı. Emin Bey'i daha yakından tanıdıkça büyük bir tevazu içinde kendine sakladığı başarılarını adeta zorla öğreniyorduk. Almanya'daki çalışmalarını, yazdığı önemli yazıları, Olimpiyatlar için hazırladığı ve ödül kazanan işlerini, yavaş yavaş oluşturduğu çok önemli bir koleksiyonu duyuyorduk. Atatürk'ün gençliğe hitabesi gibi önemli yazıları yazmıştı. Kısacası, Emin Bey, Latin harflerini akademik bir doğrulukla çözümlemiş ve en önemli yerlerde uygulamıştı.

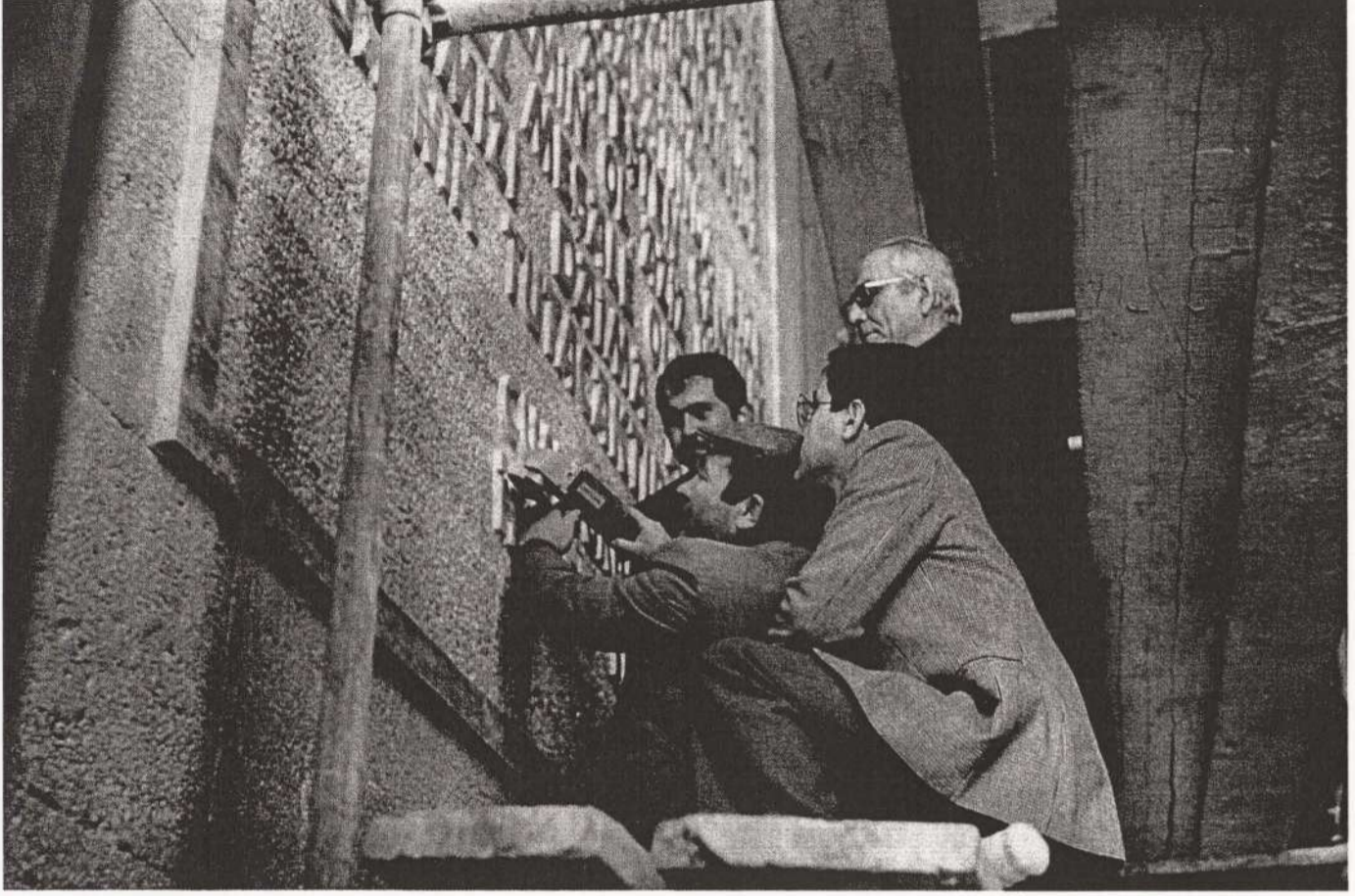
Akademi öğrencileri olarak, iki yıl sonra yazının temel bilgi ve yaratıcılık gerektiren bir tasarım alanı olduğunun bilincindeydik artık. Ancak işin daha ilginç belki de öğrendiğimizin sadece Latin harfleri olmadığıydı. Sessizce verdiği usta işi örneklerle, yazının bir uygarlık aracı olduğunu, doğru ve kolay yazılması için gerekenlerin ipucunun rehberliğinde yakalamıştık...

Atölyesindeki "Perşembe Toplantıları"

O yıllarda Emin Bey'in bir yazı ve cilt atölyesi olduğunu ve orada eski yazı ve cilt sanatıyla ilgilenen "bilge isimlerin" her Perşembe günü atölyesinde toplandıklarını duymuştuk. Tabii bir öğrenci olarak oraya katılmayacağımızı da biliyorduk.

Açıkçası ben kendi hesabıma bu Perşembe toplantılarını gerçekten merak ediyordum. Ancak 1965 yılında asistan olduğum zaman, bir nedenle Emin Bey'e gittiğimde, bu sorunun yanıtının "Perşembe toplantısında bulunabileceğini" söyleyerek beni çağırmıştı...

İçeri girdiğim zaman, konuyla ilgili dönemin çok önemli isimleri, yan yana, bazen bir eski hat ustasının yazısı, bazen eski bir kitap cildi üzerinde tartışıyorlardı. Hepsisi eseri ayrı ayrı dikkatle inceliyor, sonra o konuda



Barın, Anıtkabir yazıları üzerinde çalışırken.
Barın while he was working on scripts of Atatürk's mausoleum.

çok kısa ve hatta bizler için "şifreli" denilebilecek bir yorum yaparak yanındakine uzatıveriyordu.

Ben, Topkapı Sarayı dönemindeki Osmanlı "Ehl-i Hıref" ustaları hakkında nasıl bilgi alabileceğimi sordum. İsmi hatırlayamadığım çok yaşlı isimlerden birinin, gözlüğünün üstünden Emin Bey'e, "... Bu genç adam kim..." der gibi baktığını gördüm. Emin bey de "...Bizdendir..." der gibi bir baş hareketi yapınca, sorularımın cevabını almaya başlamıştım.

Şaşkınlık içindeydim. Çünkü bir hamlede anlatılanları hiç bir yerde okumamış ve duymamıştım. Oysa bu kişiler, olayı sanki içinde rol aldıkları bir film gibi canlı biçimde anlatıyordu. Onların da birer "Ehl-i Hıref" olduğunu nereden bilebilirdim ki?

O zaman anladım ki, Emin Barın hocamız, tarihin derinliklerine gömülmekte olan eski ve önemli bir geleneksel tasarım ve yaratıcılık mirasını yaşatmak istiyordu ve bu nedenle de küçük bir "kor"u canlı tutmak için, "son ustaları birleştirerek", kendi ölçeğinden çok daha büyük bir etkinlik yaratmaya çalışıyordu...

Sonuç olarak, Emin Bey'in atölyesindeki "Perşembe toplantıları"nın, Türkiye içinde ve dışında birçok müze ve koleksiyonun oluşmasında veya gelişmesinde ateşleyici rolü olduğu kesin olarak söylenebilir.

important subject for Academy students. Emin Bey made a profound impression on us by showing us how, quite effortlessly, to find connections between even a colorful subject like this and the world of calligraphy.

Learning the Latin Script in Germany

Emin Barın was a firm believer in friendship between teachers and students, in a way that bound all of us closely to him. It was only as we got to know him better that we came to learn about his many accomplishments which he so modestly kept to himself. We heard about his studies in Germany, the important inscriptions he had written, the prize-winning project he had undertaken for the Olympics, and the major collection he had gradually put together. He had also written important inscriptions such as Atatürk's address to the youth of Turkey. In short, Emin Bey had analyzed the Latin characters with academic precision, employing them in the most significant places.

As his students at the Academy, we had finally come to realize after two years that handwriting was an area of design requiring basic knowledge and creativity. But perhaps the more interesting part of it was that what we had learned was not merely the

Latin letters. Through the masterful examples he so quietly gave us, we had not only gleaned a hint of what is required for writing correctly and fluently but also grasped that handwriting is a vehicle of civilization.

The Thursday Gatherings at His Workshop

We heard in those years that Emin Bey had a calligraphy and bookbinding workshop and that "scholarly figures" with an interest in these ancient arts gathered there every Thursday. We also knew that as students it was of course out of the question for us to take part in those meetings.

Quick frankly, I for my own part was extremely curious about those Thursday gatherings. Only in 1965, when I was an assistant and went to Emin Bey for some information, did he invite me there saying I would find the answer to my question "at the Thursday meeting".

When I stepped inside, all the important names of the day interested in the subject were sitting side by side, discussing things such as an inscription by an old calligraphic master, or the binding on an old book. One by one they would each examine the work carefully and then hand it on to the next person with a pithy comment that, to us, was almost like a code.

I asked how I could get information about the Ottoman "Ehl-i Hiref" or master craftsmen in the period of the Topkapı Palace. I noticed that one of those venerable personages, whose name I cannot remember, peered over his spectacles at Emin Bey as if to say, "Who is this young man anyway?" And when Emin Bey tilted his head slightly as if to say, "One of us...", I began to catch on.

I was astonished, because what had been conveyed there in one fell swoop I had never heard or read about anywhere else. These people were explaining it live, like actors in a film. How could I have known that they, each and every one of them, were none other than the "Ehl-i Hiref"?

It was then I realized that Emin Bey wanted to perpetuate an ancient and very important legacy of traditional design and creativity that was being slowly buried in the depths of history and, by bringing the last masters together, was trying to keep a small "chorus" going and thereby create an impact far beyond what he could do as a single individual.

In conclusion, the Thursday gatherings at Emin Bey's workshop can certainly be said to have been a motivating factor in the creation or development of a number of museums and collections both in Turkey and abroad.

"...Those Familiar with the Old Heritage Are Slowly Declining in Number..."

In later years we also had an opportunity to get to know Emin Hoca's family... His wife Necla, and his children, Tevfik, Ayşe and Gülperi, and his friends... And what we encountered was a big, happy and harmonious family.

At our cottage in the village of Ağacli I saw another side of Emin Bey, a personality friendly to

"... Eski Mirası Bilenler Azalıyor..."

Sonraki yıllarda Emin Hocanın ailesiyle de yakın olma şansımız oldu... Eşi Necla hanım, çocukları Tevfik, Ayşe ve Gülperi... Dostlarıyla birlikte... Uyumlu, mutlu ve geniş bir aileydi tanıdığımız...

Ağacli Köyü'ndeki kır evimizde komşumuz Emin Bey'in başka bir yanını görmüştüm; herkesle dost, toleranslı ve çevresiyle barışık bir kişilik...

Bir gün bizim evde, pergolanın altında otururken, kendisine meslek yaşamını özetlemek gerekirse ne diyeceğini sormuştum. Bu soru üzerine söylediği her kelime benim için gerçek bir ders gibiydi:

"... Bak oğlum, ben Türkiye'de Latin harflerine geçişin yaratıcılığı için uğraşmış bir kişiyim. Bu amaçla Almanya'da okudum, uğraştım, çok eser verdim, insan yetiştirdim... Ama bir gün baktım ki, eski yazı sanatını bilenlerin azalmaya başladığını gördüm... İşin garibi bunu bilenler azaldıkça, elimdeki bilgiyi koruyup gelecek kuşaklara aktarmanın önemi ortaya çıkmaya başladı... Böylece, eski hat sanatının yeni yorumları üzerinde çalışmaya başladım. Amacım, eski yazıyı diriltmek değil, hat sanatının ve yaratıcılığının oluşturduğu bir geleneksel mirasın temel ilkelerinin, Latin harfleriyle de yaşatılacağını gösteren bir mesajı iletme..."



Emin Barın atölyesi (1979). Oturanlar (soldan): Hasan Çelebi, Kemal Batanay, Rikkat Kunt, Şevket Rado. Ayaktakiler (soldan): Recep, Emin Barın, Ragıp Tuğtekin.
In Emin Barın's workshop (1979). Seated (from left): Hasan Çelebi, Kemal Batanay, Rikkat Kunt, Şevket Rado. Standing (from left): Recep, Emin Barın, Ragıp Tuğtekin.

Emin Barın'ı Tarih Şöyle Yazacak: "... Kopan Eski Bir Zincirin Altın Halkalarını Yaratıcı Biçimde Birbirine Ekledi..."

Açıkça görülüyordu ki, değerli hocamız Emin Barın, Türkiye'de yeni bir yazı kimliğini en üst düzeye çıkarırken, kaybolma tehlikesini yaşayan eski bir mirasın değerlerinin geleceğe aktarılması için bir şeyler yapmaya çalışıyordu. Bu amaçla da tamamen kendi girişimi ile üç çok önemli şey yapmıştı:

Birincisi, atölyesindeki Perşembe toplantılarıydı. Eski ve parlak bir ocağın sönmeye yüz tutan son közlerini, ısrarla üfleyerek yeniden parlatmıştı. Bu öyle başarılı oldu ki, kendisini kaybettiğimiz tarihten beri, bu toplantılardaki ateş hâlâ yanıyor.

İkincisi, eski mirasın en anlamlı ve seçme örneklerini büyük bir sabırla toplamış ve korumuştur. Bu mirasın kaynaklarını, başarılarını ve ufuklarını gösteren ve yukarıdaki özel amaca dönük bir koleksiyon oluşturmuştur. O nedenle bu sergi, Emin Bey'in eski mirasın altın halkalarına bakışının ipuçlarını gösterir.

Üçüncüsü kendi yaratıcılığının ürünleriydi: Çünkü kendisi de, eski bir mirasın kaybolmasına karşı görevini büyük bir duyarlılıkla yapmıştı. Nitekim bu son yeni yaptığı yorumları, bütün ömrünce hocalık yaptığı Güzel Sanatlar Akademisi ve Mimar Sinan Üniversitesi'nin Senato salonunda asılıdır.

* * *

Kısacası değerli Emin Barın Hoca, kopmaya başlayan eski ve çok değerli bir altın zincirin yeni halkalarını, çok saygılı bir biçimde yenilerine ekleyecek yolu sessizce ve özveriyle bulmuş ve bize miras olarak bırakmıştır.

Sevgili Emin Hocam, ismin sonsuza kadar yaşasın...

Ocak 2002



everyone, tolerant and at peace with himself.

One day when we were sitting on the porch, I asked him how he would sum up his career. Every word that he said was like a lesson to me:

"... You see, my son, I am a man who has struggled in Turkey to effect a successful transition to the Latin alphabet. For this reason I studied in Germany, I worked hard, I produced many works and trained many people. Then one day I looked around me and I saw that those who knew the old art of calligraphy were slowly dying out. The funny thing about it is that as their numbers decreased the importance began to emerge of preserving my own knowledge and passing it on to future generations. That is how I first began re-interpreting the old art. My purpose was not to revive the old way of writing but rather to convey a message that would show that the basic principles of a traditional legacy consisting of the art of calligraphy and creativity can also be kept alive in the Latin letters."

**What History Will Write about Emin Barın:
"The Man who Creatively Joined the Golden Links
of a Broken Chain"**

It is abundantly clear that our esteemed teacher, Emin Barın, as he raised the art of calligraphy to new heights in Turkey, was also trying to do things to keep alive the values of an ancient heritage facing extinction. Entirely at his own initiative he did three important things to this end:

First of all, the Thursday meetings at his workshop. By his insistent fanning, he rekindled the ashes of an old and brilliant fire that was beginning to go out. And he was so successful in doing this that the fire has continued to burn at those meetings ever since he died.

Second, with superhuman patience he collected and preserved the most meaningful and choice examples of this ancient heritage, developing for this purpose a collection that also indicates the sources, triumphs and horizons of that heritage. In that sense, this exhibition provides a clue as to how Emin Bey viewed the golden links of that ancient legacy.

Third and last are the products of his own creativity, insofar as he himself, with enormous sensitivity, undertook the task of rescuing an ancient heritage from extinction. Appropriately, these last new creations of his are hung in the Senate Hall of the Fine Arts Academy and Mimar Sinan University, where he taught all his life.

* * *

In sum, our beloved teacher, Emin Barın quietly and self-effacingly discovered new links for an old and very precious chain that was beginning to fall apart and, adding them with the utmost respect, thereby left a legacy of his own.

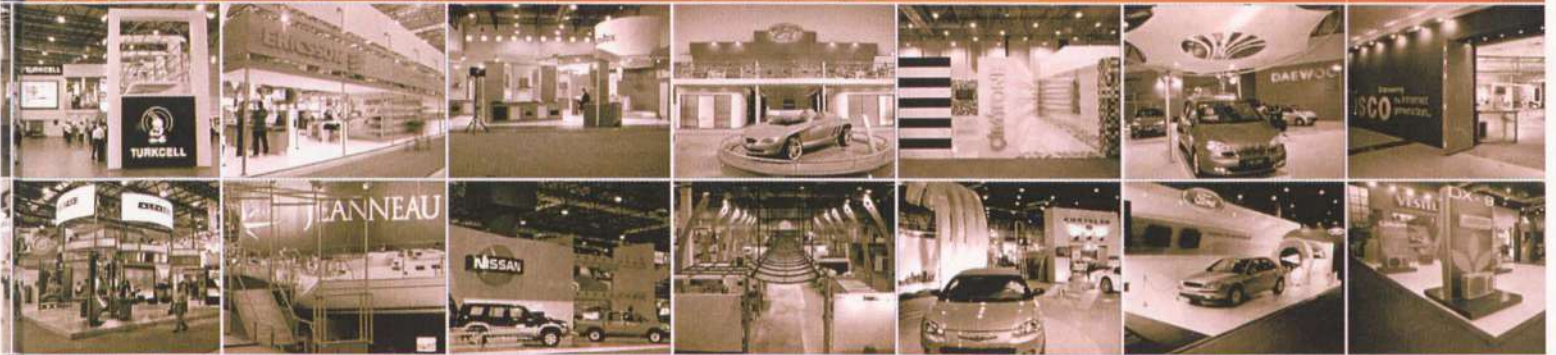
My dear teacher, may your name live forever ...

January 2002

fuar stand tasarımı fair stand design



MSGSU
Açık Bil



yapı-endüstri merkezi yayınları

İçindekiler / Contents

Stand Tasarımı Üzerine	7
<i>On Exhibition Stand Design</i>	8
Sergiler, Fuarlar, Standlar ve Yaratıcı Tasarımlar	9
<i>Exhibition, Fairs, Stands and Creative Design</i>	19
Stand Tasarımları / <i>Stand Desings</i>	31
Ajans Epik Reklam ve Dekorasyon Tic. Ltd. Şti.	32
Akın Nalça Tanıtım ve Tasarım Hizmetleri Ltd. Şti.	36
Alfa Dekorasyon Proje Taahhüt ve Tic.	40
Arif Özden Mimarlık Ltd. Şti.	46
Atölye d	56
Aykut Erol	60
B Grup & Expo	68
Barents Ltd. Şti.	76
Bronz Mimari Tasarım Uygulama Ltd. Şti.	80
Dekorasyonel Tasarım İçmim. Rek. Mef. San. Tic. Ltd. Şti.	84
Demirden Tasarım	88
Evo Mimarlık ve Yapı Elemanları San. ve Tic. Ltd. Şti.	96
Fuar Dizayn (Mobel Dizayn Dekorasyon Ltd. Şti.)	104

Sergiler, Fuarlar, Standlar ve Yaratıcı Tasarımlar

Prof. Önder Küçükerman

MSÜ, Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı

Sergi ve Fuar Kimliğinin Tarihsel Gelişimi

Bugün günlük yaşamın içinde yer alan ürünler hemen hemen bütünüyle tasarlanmış ve üretilmiştir. Aslına bakılırsa çok uzun bir süreden beri, hemen hemen tümüyle tasarlanmış ve sanayi tarafından üretilmiş bir çevre içinde yaşıyoruz...

Sergi, fuar ve stand kavramları ise 1700'lü yıllarda ortaya çıkmaya başlayan sanayi devrimi dönemi ile biçim almaya başlamış olan kavramlardır. İlk sergiler, genellikle ticaret amacıyla Avrupa'da açılmaya başlamıştı. Bu sergilerde, asıl amaç olan ticaretin yanı sıra, çeşitli eğlenceler de düzenleniyordu. Aslına bakılırsa o tarihlerde, bir şehre birkaç kilometre uzaktan gelmek de gerçek bir macera gibiydi. Bu yüzden, ilk sergiler önemli bir buluşma noktası gibiydi. Böyle büyük bir kalabalığın biraraya gelmesi, hiç kuşkusuz, eğlence ve gösteri düzenleyenler için de büyük bir fırsattı. Bu nedenle, Avrupa'da açılan ilk sergiler bile, bir anlamda uluslararası özellik taşıyordu.

1750-1851: İlk Ulusal Sergiler

"Fuar" kelimesi, 1773 yılında İngiltere'de yayımlanmış bir sözlükte, "yıllık bir açık pazar yeri" olarak tanımlanıyordu. "Sergi" ise, sadece "sergileme" anlamına geliyordu. Bu nedenle İngiltere'de ilk sergiler, genel olarak bir pazar yeri gibiydi. Sergilenenler de çeşitli günlük ürünlerdi.

1754 yılında Londra'da Kraliyet Sanatlar Birliği olan "Royal Society of Arts", sanatçıları, üreticileri ve tüccarları desteklemek amacıyla, her yıl ödüller vermeye başlamıştı. Bu ödüllerini kazanan ürünleri sergilemek gerektiğinde de, ancak bir hırdavatçı dükkânı bulunabilmişti. Böylece, Sanayi Devrimi ürünlerinin sergisi, ilk kez İngiltere'de açılmış oluyordu.

İngiltere'deki gelişmelere karşılık, Fransa'da açılan ilk genel sergilerde ise sanayideki üretim yöntemleri yerine, endüstrinin ürünleri yer almıştı. Çünkü, Fransa'daki sergilerin başlangıcı, daha ilginç bir olayla ilgiliydi. 1789 yılında, İhtilal'den sonra, Kraliyet dönemindeki ünlü fabrikalar olan "Sevres, Gobelin ve Savonnières" kuruluşların ne olacağı belli değildi. Bu eski ve saygın üretim kuruluşların çok sayıdaki değerli ürünü de satılmayıp elde kalmıştı. Bu değerli ürünlere bir pazar bulabilmek için St. Cloud Şatosu'nda özel bir sergi açılmasına karar verilmişti. Ancak sergiden bir gün önce, Napolyon Bonaparte, halkın karışıklık çıkarmasından endişelenerek açılışı durdurmuştu. Sonuçta bu sergi, 1797 tarihinde Paris'te Otel Dorsay'da, daha genişletilmiş olarak açılabilmişti.

Bu sergi büyük başarı sağlayınca, Fransa hükümeti, yıllık sergilerin açılmasına karar vermişti. Bunların birincisi, 1798 tarihinde Champ de Mars'ta özel olarak inşa edilmiş bir sergi binasının içinde açılmıştı. Üç gün açık kalan bu serginin amacı, Fransız endüstrisinin, İngiliz endüstrisine karşı rekabet gücünü göstermekti. Nitekim serginin katalog ve raporlarında, Fransız üreticilerinin, İngilizlere göre çok daha güçlü olduğu görülüyordu.

Fransa'daki millî sergiler 1827 yılına kadar, politik gelişmelere bağlı olarak Louvre Sarayı avlusunda değişik aralıklarla ve değişik tarihlerde açılmıştı. Bu sergilere katılım sürekli olarak arttığı için 1849'da onikincisi açılan ve altı ay açık kalan sergide, 4.500 katılımcı yer almıştı.¹

1851-1920: Uluslararası Sergiler ve Osmanlı İmparatorluğu

1851 Londra Sergisi: "İngiliz Sanayisinin Gücü"

(*Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations*)

Avrupa'da 1800'lü yılların başlarında, "Sanayi Devrimi"nin etkisiyle, başta İngiltere olmak üzere, bütün sanayi ülkelerinde hızla artan üretim için hammadde ve pazar kaynak-

larını canlandırmak gerekiyordu. Yeni pazarlara ulaşabilmenin en etkili yolu ise, üretimin etkili biçimde tanıtılmasıydı. Bu nedenle, 1850'li yıllardan başlayarak uluslararası sanayi sergileri açılmaya başlanmıştır.

Bu sergilerin ilk ve en etkili örneği, o yıllarda Avrupa'nın en güçlü sanayi ülkesi olan İngiltere'nin girişimiyle 1851 yılında Londra'da açılmıştı. Sergi, Londra'da "Hyde Park" içinde kurulan, J. Paxton, Fox ve Henderson'un bu amaçla tasarlayıp gerçekleştirdiği, döneminin sanayi gücünü simgeleyen ünlü "Crystal Palace" içinde düzenlenmişti. Bu sergiye Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, Felemenk ülkeleri, İspanya, Portekiz, Prusya, Zollverein devletleri, Rusya, Hindistan ve Osmanlı İmparatorluğu ile, değişik ülkelerden büyük bir katılım olmuştu. Sergiye 22.000 "denk"ten çok eşya gönderilmişti.

Osmanlı İmparatorluğu da, kendi doğal kaynakları ve çeşitli sanayi ürünleri ile geniş ölçüde katılmıştı. Bu geniş ölçüde katılımın nedeni, birkaç yıl önce, İngiltere ile yapılan ticaret anlaşması ile yakın ilişkilerin başlamış olmasıydı. Bu nedenle sergide Osmanlı İmparatorluğu'ndan 700 kadar üretici, çok sayıda ürünle yer almıştı.

1855 Paris Sergisi: "Fransız Sanatının Gücü" (Paris Exposition Universelle)

Üçüncü uluslararası sergi, 1855 yılında Paris'te açılmıştır. Bu, Osmanlı İmparatorluğu'nun katıldığı ikinci sergi olmuştu. Paris Sergisi'nin Mayıs ayında açılması kararlaştırılmış, ancak Kırım Savaşı nedeniyle bir ay sonraya ertelenmişti. Aslına bakılırsa, Osmanlı İmparatorluğu da aynı tarihte Kırım Savaşı'nı yaşıyordu. Ancak, bu sıkışık duruma karşılık, başta İstanbul olmak üzere İzmir, Selanik, Trabzon, Aydın, Halep, Niş, İşkodra, Drama, Şam, Niğde, Kayseri, Bozok, Amasya ve Bursa gibi en büyük üretim bölgelerinden getirtilen yaklaşık 2000 adet ürünle bu sergiye katılmıştı.²

Açılışta İmparator III. Napolyon bizzat hazır bulunmuştu. Osmanlı İmparatorluğu'nu ise, Hariciye Teşvifatçısı Kamil Bey temsil etmişti. Paris Sergisi, "Tarım ve Endüstri" ile "Güzel Sanatlar" olmak üzere iki ayrı bölümde düzenlenmişti. Bu açıdan, güzel sanatlara geniş bir yer ayrılmış olan ilk sergi olma özelliğini de taşıyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun 2000 parça ürünü "Champs-Elysees Endüstri Sarayı"nda sergilenmişti.³

1862 Londra Sergisi (International Exhibition of 1862)

Osmanlı İmparatorluğu, 1862 yılında Londra'da açılan sergiye de geniş biçimde katılmıştı. İşin ilginç yanı, sergiye katılmak isteyenlerin sayısının beklenenin çok üzerinde olmasıydı. Gerçekten de çeşitli bölgelerden 787 üretici sergiye katılmak üzere başvurmuştu. Bunların çoğunluğu İmparatorluğun çeşitli bölgelerinden elde edilen tarım ürünleriydi. Bunun yanı sıra devlete ait fabrikalar ile küçük atölyelerin üretimleri yer alıyordu. Sergi sonunda, Osmanlı ürünleri 83 madalya ve 44 mansiyon kazanmıştı. Osmanlı ürünleri arasında, önceki sergilere gönderilenlerden farklı olarak, çeşitli sanayi ürünleri de vardı. Ama çoğunluğu hâlâ İmparatorluğun çeşitli bölgelerinde yetiştirilen buğday, arpa, çavdar, mısır, pirinç, tütün, pamuk, ipek, kuru sebze ve meyveler oluşturuyordu.

1863 İstanbul Sergisi: "Osmanlı İmparatorluğu'nun Gücü" (Sergi-i Umumi-i Osmani)

Osmanlı İmparatorluğu döneminde düzenlenmiş olan ilk ve en büyük uluslararası nitelikteki sanayi sergisi, 1863 yılında İstanbul'da "Sergi-i Umumi-i Osmani" adı altında açılmıştı. Bu serginin amacı, ülkedeki sanayinin kalite, çeşit ve fiyatlarını ve üretimde karşılaşılan sorunları belirlemektir. Bir diğer amacı da Avrupa'daki sanayi yeniliklerini ülkeye getirecek ortamı hazırlamak ve bu yeniliklerin kullanımını yaygınlaştırmaktır. Sergiye verilen önemin bir göstergesi olarak kurulan üst komitenin başına Maliye Nazırı Prens Mustafa Fazıl Paşa getirilmişti.

Başlangıçta, sergi alanı olarak Sultan Ahmet'te bulunan bazı binaların üzerinde durulduğu anlaşılıyor. Ancak bunların ihtiyacı karşılamayacağı görülünce, aynı bölgede yeni bir sergi binası yapılmasına karar verilmişti. Binanın inşaatı Mustafa Fazıl Paşa, Mısırlı Sarraf Kevork, Eramian ve Oppenheim'den oluşan bir şirkete ihale edilmişti. Sergi binasının mimari tasarımı Bourgeois ve iç dekorasyonu Leon Parvillee tarafından hazırlanmıştı. Yaklaşık 3.500 metrekarelik bir alana sahip olan sergi 28 Şubat 1863 tarihinde açılmıştı.

1867 Paris Sergisi: "Fransa'nın Gücü" (Paris Exposition Universelle)

Fransız İmparatoru III. Napolyon, 1867 yılında açılacak olan "Paris Sergisi"nin şeref konuğu olarak, Osmanlı hükümdarı Sultan Abdülaziz'i davet etmişti. Bu davetin asıl ama-

cı, iki ülke arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesiydi. Diğer yandan Fransa ile rekabet içinde bulunan İngiltere Kraliçesi Victoria da, Abdülaziz'e, kendisini Londra'da karşılamaktan şeref duyacağını bildirmişti. Avrupa'ya yapılacak bu büyük gezi ayrıntılı olarak planlanmış ve Haziran ayı sonunda 5 gemi ile hareket edilmişti. Bu heyette Abdülaziz'in yanı sıra, büyük oğlu şehzade Yusuf İzzeddin Efendi, şehzade Murad Efendi, şehzade Abdülhamid Efendi ve çok sayıda üst düzey görevli vardı.⁴

Osmanlı İmparatorluğu, bu sergiye çok yoğun olarak katılmıştı ve kendilerine ayrılan bölgeye üç bina yapmıştı. Bu binalardan birincisi, Bursa Yeşil Cami'nin modeli, ikincisi ise İstanbul'daki Boğaziçi köşklerinden bir örnekti. Bu sergide Osmanlı İmparatorluğu, 100 kadar madalya ve mansiyon almıştı. Ayrıca Mısır'la birlikte bir de "Büyük Ödül" alınmıştı. Genel olarak bütün bu ödüller, tarım ürünleri, ipekçilik ve dantelcilikten alınmıştı. Buna karşılık incir ve üzüm dalında yalnız 3 bronz madalya elde edilmişti. Sanayi ürünleri alanında hiçbir ödül yoktu.

1873 Viyana Sergisi: "Avusturya'nın Gücü" (1873 Weltausstellung Wien)

1873 yılında Viyana'da açılan "Weltausstellung Wien", 1 Mayıs 1873 tarihinde, Viyana'daki "Prater" parkında, Tuna Nehri'ne paralel olarak gelişen bir alan içinde düzenlenmişti. Sergi "Endüstri Sarayı", "Güzel Sanatlar Sarayı" ve geniş alanlar içinde yer alan çeşitli ülkelere ait pavyonlardan oluşmuştu. "Prater" parkının "Doğu"ya ayrılmış bölümünde Osmanlı İmparatorluğu, Mısır ve Rusya pavyonları yer alıyordu.

Osmanlı pavyonunun sergi komiseri Osman Hamdi Bey'di. Mimari tasarım ve düzenlemeler ise Montani Efendi tarafından gerçekleştirilmişti. Bu amaçla, İstanbul'daki III. Ahmet çeşmesinin bir eşi, Sergi Sarayı'nın Doğu girişi ile Güzel Sanatlar pavyonu arasında inşa edilmişti. Sergi alanı içinde, mermer taşları ve kurnaları ile bir hamam, bir kahvehane ve geleneksel çini üretimini gösteren bir çini fırını yaptırılmıştı.⁵

1889: Paris Sergisi: "Fransız İhtilalinin 100. Yılı"

1800'lü yıllarda, uluslararası sergilerin, uluslararası ilişkiler ve tanıtım açısından etkinliği görülünce bu gibi sergiler, ekonomik getiriler yerine, güç gösterisi biçimine dönüşmeye başlamıştı. Bu konuda gücü olan her ülke, bir öncekinden daha büyük, daha ses getirci ve etkin olan sergiler düzenlemek istiyordu.

1889 Paris Sergisi'nde 1789 Fransız İhtilali'nin 100. yılı nedeniyle düzenlenmiş, ancak çok başarılı olmamıştı. Bu yönden sadece Fransa açısından büyük önem taşıyan sergi, Mayıs ve Ekim ayları arasında açık kalmıştı. Bu önemli sergiye birçok ülke katılmamıştı. Özellikle Avrupa monarşisi, bu sergiye katılmaya davet edildiğinde, bazı siyasal sorunlar çıkarabileceği nedeniyle resmen katılmamıştı. Sadece bazı küçük ve resmi olmayan katılımlar gerçekleştirilmişti.

Paris'in simgesi olan Eyfel Kulesi de, bu sergi nedeniyle hazırlanmıştı. 31 Mart Pazar günü, Eyfel ve bir grup sergi sorumlusu, yirmi bir top atışıyla kuleye çıkmıştı. Eyfel, şöyle demişti: "... Şimdi Fransız bayrağının, çok yüksek bir direği var..."⁶

Bu sergide genellikle Fransız sömürgeleri öne çıktığı için, Osmanlı İmparatorluğu, herhangi bir sergi komiserliği veya sergi komitesi kurmamış, çok az sayıda bireysel katılımlar olmuştu. Bu sergide, "Güzel Sanatlar Pavyonu"nda Osman Hamdi Bey ve Halil Paşa eserlerini sergilemiş ve madalya ile ödüllendirilmişlerdi.⁷

1893 Şikago Sergisi: "A. B. D.'nin Gücü" (Worlds Columbian Exposition)

1893 Şikago Sergisi, Amerika'nın keşfinin 400. yıldönümü nedeniyle düzenlenmişti. Ama aslında bu sergi, Amerika Birleşik Devletleri sanayi ve bilimdeki gücünü göstermek ve her alanda Avrupa ile rekabet edecek duruma girdiğini ispatlamak amacıyla Şikago'nun Michigan gölü kıyısında kurulmuştu.

Amerika Birleşik Devletleri hükümeti, Sultan II. Abdülhamit'e özel bir heyet yollayarak davet etmişti. II. Abdülhamit, resmi bir komisyon oluşturmuş, sonuçta sergide bir Türk köyü kurulmuş, bir de cami inşa edilmişti. Ayrıca, halı, kumaş, çini, mobilya, silah ve çeşitli el sanatları ile gemi maketlerinin sergilendiği bir pavyon düzenlenmişti. Bütün bunlar arasında şöyle yer almıştı:⁸

"...Türk Köyü'nde, her şeyi mükemmel bir cami, kırk-elli dükkânı olan ve İstanbul'daki Mısır Çarşısı biçiminde üstü örtülü bir çarşı, fevkalade bir lokanta, rahat rahat bin kişi alabilen bir tiyatro, bir cadde ve büro olarak kullanılan on-on beş ev, sokak başlarında ufak tefek, mesela şekerleme satan birkaç köşk vardı..."

Şikago Sergisi'nde 12 ayrı bölümde çeşitli ürünler tanıtılmıştı. Burada güzel sanatlar, resim, heykel ve dekoratif sanatlara ayrılmış bölümlerde, çeşitli türde sanatçılar da katılmıştı.

1900 Paris Sergisi: "Yeni Yüzyılın Değişimi" (Paris Exposition Universelle)

1900 Paris Sergisi, bir bakıma yeni bir yüzyılı başlatan düşüncelerin yeşerdiği ve tarım, endüstri ve sanat ürünlerinin tanıtıldığı çok önemli bir olay olmuştu. Osmanlı İmparatorluğu da bu sergiye katılmış ve yabancı ülkelere ayrılan "Quai d'Orsay'de, Milletler Caddesi'nde yer almıştı. Osmanlı pavyonunun mimarı Rene Ducas, bu binada geleneksel mimari kimliği yansıtmaya çalışmıştı. Bununla birlikte, Osmanlı pavyonu, gerek sergideki yeri, gerekse etkili kubbesiyle, bir Doğu kimliğinin yansıtılmasında başarılı olmuştu.⁹

Paris Sergisi'ndeki Osmanlı İmparatorluğu pavyonu hakkında, 1900 yılı, 11 Ağustos tarihli "Illustration" dergisinde, bir Fransız gözüyle şöyle yazılmıştı:¹⁰

"...Üstünde Osmanlı bayrağının dalgalandığı, hilallerin mızraklar gibi yükseldiği Milletler Caddesi'ndeki pavyon oldukça ilginç bir yapı. M. Rene Ducas, yerel zevkleri yansıtan kursuz bir eser yapmış. Renkli temel taşları ile çizgilenmiş, sırlı çinilerle, benekli panolarla süslenmiş beyaz duvarlar. Yıldızlı saçak altları, her renkten vitraylarla kapanmış pencereler. Tümü güzel bir görünümde..."

1909 Bursa Sergisi: "Milli Sanayinin Geliştirilmesi"

(Bursa Ziraî-Senai-Ticari Sergisi)

Bursa'da Sultan II. Abdülhamid döneminde gerçekleştirilmiş olan ilk sergi, 1906 yılında, 127.076 kuruş sarf edilerek "Mekteb-i İdadi-i Mülki'de açılmıştı. 1909 yılında açılan serginin, bir öncekine göre daha büyük bir etkinlik yaratmış olduğu, 27.837 kişinin gezmiş olmasından anlaşılıyor. "Bursa Sergisi" nin, asıl amacının Bursa'nın en temel ürünü olan dokuma sanayinin geliştirmek olduğu anlaşılıyor. Ancak, sergilenen ürünleri gösteren fotoğraflardan, çok sayıda küçük sanayi kuruluşunun bu sergiye katıldığı görülüyor.

1923-1950: Türkiye'de Milli Sergiler

1923: İzmir İktisat Kongresi Sergisi

Bugünkü adı ile "İzmir Enternasyonal Fuarı", aslında Atatürk'ün talimatı ile, Cumhuriyet'in ilanından sekiz ay önce, 17 Şubat 1923 yılında İzmir'de toplanan I. İzmir İktisat Kongresi ile başlamıştı. Böylelikle hem Cumhuriyet'in milli ve kalkınmacı temel ilkeleri demokratik bir kongre sonucunda belirlenmiş, hem de İzmir Fuarı'na giden yol açılmıştı. 1923 yılında açılan sergi, 1922 yılında İzmir'de yaşanan büyük yangında hasar görmüş ve daha sonra İzmir Fuarı'nın kurulacağı bölgede düzenlenmişti. Kongre binası olarak da, 2. Kordon'da Osmanlı Bankası deposu olan Hamparsomyan binası kullanılmıştı. Binanın içi ve dışı "İktisat Sergisi" amacıyla süslenmiş, sergiye 144 üretici kuruluş ve girişimci katılmıştı.

1926: Karadeniz Gemisi ve ilk "Yüzen Sergi": "Türkiye'nin Avrupa'da Tanıtımı"

1926 yılında Ticaret Bakanlığı tarafından özel bir sergi gezisi için Karadeniz gemisi hazırlanmıştı. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından düzenlenen ve "Seyri Sefain Denizcilik Şirketi" tarafından gerçekleştirilen bu gezici serginin kataloğundan şu bilgiler alınıyor:

İstanbul'dan 31 Mayıs tarihinde hareket eden gemi Barselona, Liverpool, Havr, Londra, Hamburg, Stokholm, Helsingfors, Leningrad, Danzig, Kopenhag, Amsterdam, Anvers şehirlerinde 2 veya 3 günlük sergilemeler yapmıştı. Daha sonra yeniden Akdeniz'e dönen gemi, sırasıyla Marsilya, Cenova, Napoli, Venedik, Triyeste'deki sergilerden sonra 31 Ağustos tarihinde yeniden İstanbul'a ulaşmıştı. Sergi kataloğuna göre, daha sonra Batum, Odessa, Constanza ve Varna'ya da gidilecekti. Türkiye'nin bu ilk "Yüzen Sergisi"nde sanayi, tarım ve el sanatları ürünleri yer almıştı. Ayrıca İş Bankası da bu olayın içinde yer almıştı.

1927-1950: İzmir ve İstanbul Sergilerinin Başlaması

1927: İlk "9 Eylül Sergisi" ve Devamı

İzmir'de 1923 yılında açılan "İktisat Sergisi"nin gördüğü ilgi üzerine, 4-25 Eylül 1927 tarihinde Mithat Paşa Sanat Enstitüsü'nde "9 Eylül Mahalli Sergisi" açılmıştı. İzmir Ticaret Odası'nın önerisi ve İzmir Valisi Kazım Dirik'in kararı ile açılan sergide 71 resmi kurum ve 195 yerli firma ile 9 dost ülkenin 72 kuruluşun ürünleri sergilenmişti. "9 Eylül Sergisi"ni toplam 80.744 kişi gezmişti.

İkinci "9 Eylül Sergisi" 1928 yılında, 4-20 Eylül tarihleri arasında, yine aynı binada ancak bu kez uluslararası düzeyde gerçekleştirilmişti. Sergiye 155'i yabancı olmak üzere 515 kuruluş katılmıştı. Serginin gördüğü ilgi ve sonuçta ticari etkinliğinin gelişmeye başlaması, bu düzenlemenin daha geniş bir alanda yapılması gerektiğini gösteriyordu.

1933 yılında, "9 Eylül Panayırı" eski yangın yerine inşa edilen Sanayi ve Ticaret Pavyonlarında açılmıştı. Sergiyi 100.000 kişilik büyük bir kalabalık ziyaret etmiş ve 23 yabancı, 150 yerli kuruluş katılmıştı. 9 Eylül Panayırı 30 Eylül gecesi kapanırken, bu etkinliğin uluslararası nitelik kazanması gerektiği ortaya çıkmıştı.

İlk uluslararası anlamdaki "İzmir Uluslararası 9 Eylül Panayırı" 1934 yılında 26 Ağustos-15 Eylül tarihleri arasında açıldı. Bu fuara İngiltere, Irak ve Sovyetler Birliği ülke olarak, 23 yabancı ve 130 yerli kuruluş, 20 Ticaret ve Sanayi Odası ve banka katılmıştı.

1933: İstanbul "İş Bankası Sergisi": "Milli Gelişmelerin Duyurulması"

İstanbul, Galatasaray'da açılmış olan "İş Bankası Sergisi" 1934 yılında yayımlanmış olan bir yazıdan izlenebiliyor. Bu yazıda "Dekorator" İsmail Hakkı Oygur'un üzerinde durduğu en önemli konu, ilk kez, İş Bankası gibi büyük bir kuruluşun, on yıllık çalışmalarını, girişimlerinin sonuçlarını ve hesaplarını kamuoyuna göstermek amacıyla açtığı sergi için "dekoratöre müracaat etmiş olması"ydı. İsmail Hakkı bu konuda şu ayrıntılı düşüncelerini belirtmişti:¹¹

"...Dekorator Selahattin Refik, bu sergiyi umumi bir görüş ile tertip etmiş, her pavyona ayrı bir renk ve ziya tezyinatı bulmuş olmakla her kısmın karakterini, içinde teşhir edilen her eşyanın manasını kıymetlendirmiştir. Panoları süsleyen elemanlar, sergilerde bugüne kadar gördüğümüz lüzumsuz eşya veya "ornöman" değil, bankanın muhtelif şubelerde gösterdiği faaliyetin grafikleri, "diyapozitif agrandismanları", fabrikalara ait maketler, tasarrufu, itimadı, bankanın ilk sermayesini gösterir dekoratif panolarla yeni tezyini sanatların bugün aradığı karakter dahilinde, yalnız lüzumlu elemanlarla kompoze etmiştir ..."

Bu sergi, gerçekten döneminin bu anlamda belki de ilk ve önemli bir uygulamasıydı. Üstelik ülkenin o günkü sınırlı malzeme ve uygulamaları ile böylesine "etkili ve modern" bir sergi İstanbul halkı için de oldukça önemli bir yenilik olmuştu.

1935: İstanbul "Yerli Mallar Sergisi": Türk Sanayisinin Tanıtımı

1935 yılında, İstanbul, Beyoğlu'ndaki Galatasaray Okulu bahçesinde "Yerli Mallar Sergisi" açılmıştı. Genç bir dekorator olan Vedat Ömer, Türk Endüstrisi Salonu'nun düzenlemesini yapmıştı. Aynı sergideki "Süngercilik" vitrini de ressam Arif Dino'nun tasarımıydı. Galatasaray'daki sergi hakkında yayımlanan bir haber, buradaki tasarımları şöyle tanımlıyordu:¹²

"...Bu salon en ekonomik araçlarla en sade ve en güzel tertip edilmiş pavyondu. Salonun fonunda Türk endüstrisinin durmadan yükseldiğini gösteren 5 metre yüksekliğinde sembolik heykelle, Türk endüstrisi mekanizmasının unsurlarını teşkil eden yuvarlak çarklı teşhir gözleri, fikir ve san'at bakımından muvaffak olmuş buluşlardır... Bu salon bize modern sanatın, sanıldığı gibi lüks ve masraf sanatı olmayıp sadelik ve düşünüş doğruluğu sanatı olduğunu küçük bir misal halinde göstermektedir..."

1935: Üçüncü "İzmir Uluslararası 9 Eylül Panayırı" ve 1936: "İzmir Arşulusal Fuarı"

1935 yılında, 21 Ağustos - 9 Eylül tarihleri arasında açılan İzmir 9 Eylül Panayırı, bir panayırından çok daha büyük etkinlik kazanmıştı. Katılımcılar arasında İran, İtalya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Yunanistan'dan gelen 38 yabancı kuruluş ile 165 yerli kuruluş, 38 Ticaret ve Sanayi Odası ile bankalar bulunuyordu. Bu serginin bir "panayır" olarak tanımlanmaması gerektiği açık olarak ortaya çıkmıştı.

“İzmir Arsiulusal Fuarı”, ilk kez 1936 yılında, 421.000 metrekarelik alanda kurulmaya başlanmıştı. Eski yangın yeri olan bu alan Belediye Başkanı Behçet Uz tarafından yapılan girişimle, projelendirilerek düzenleme çalışmaları başlatılmıştı. Artık İzmir Arsiulusal Fuarı, geniş bir alan içinde düzenlenebilecekti.

1 Ocak 1936 tarihinde, büyük bir törenle İzmir Enternasyonal Fuarı'nın temeli atılmıştı. Sekiz ay süren inşaat sonunda, Kültürpark içindeki binalar tamamlanmıştı. 1 Eylül 1936 günü artık İzmir'in önemli bir simgesi vardı. Fuarın Lozan kapısı önünde yapılan parlak bir törenle açılan fuara, Mısır, Yunanistan ve Sovyetler Birliği'nden 48 yabancı kuruluş, 32 vilayet pavyonu ve 45 yerli kuruluş katılmıştı. Bu önemli olay, kentin gelişmesinde büyük bir etkinlik yaratacağı.

1939 New York Sergisi: “II. Dünya Savaşı'nın Gölgesinde Gelecek ve Ürünleri” (*New York World's Fair*)

1939-40 yılları arasında açık kalmış olan New York Dünya Sergisi, büyük ilgi görmüş ve iki yıl içinde 45 milyon kişi tarafından gezilmişti. Ancak aynı yıl başlayan II. Dünya Savaşı, bu büyük serginin bütün etkinliğini geri planlara itmişti. Bu serginin en kalıcı etkisi, “Geleceğin ve Ürünlerinin Yaratılması” düşüncelerini ortaya atmış olmasıydı. Gelişen tekniklerin gelecekte insan yaşamını nasıl etkileyeceği, herkesin ilgi odağı olmaya başlamıştı. Nitekim, General Motors tarafından hazırlanan ve geleceğin yaşamını, kentlerini, otomobilleri gösteren modeli olan “Futurama” bu açıdan büyük bir ilgiyle karşılanmıştı.¹³

1939 New York Sergisi'ndeki Türk pavyonunun tasarımını hazırlayan Sedat Hakkı Elidem'in projesi “Türk Sitesi”, “Devlet Pavyonu” ve “Türk Çeşmesi” olarak inşa edilmişti. Fuardaki Türk sitesi binasının ve çeşmenin kendine has “milli” kimliğinin, daha inşa edilirken ilgi uyandırmış olduğu anlaşılıyor.¹⁴

Türk Sitesi'nin çinileri Kütahya'da, alçı pencereleri, tavan göbekleri, havuz taşları, bronz parmaklıkları ise İstanbul'daki Türk sanatçılar tarafından hazırlanmıştı. Binanın tasarımında eski Türk mimarisinde suyun kullanılma geleneğine özel önem verildiği, havuzlar, sebillerin gece aydınlatması da özenle gerçekleştirilmişti. Hatta projede inşa edilen çeşme, daha sonra New York Belediyesi'ne hediye edilmişti.

1946-1953: Dünya ile Bağlantılar

1946 yılı, Türkiye tarihinde hem siyasi, hem ekonomik açıdan yeni bir dönüm noktası olmuştu. Çünkü tek partiden, çok partili parlamenter rejime geçiş başlamıştı. Demokrat Parti kurulmuş, ilk kez tek dereceli seçimler yapılmıştı. 16 yıldan beri, kesintisiz olarak dışa kapalı, korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük olan ekonomi politikaları da gevşetiliyordu. İthalat serbest bırakılarak artırılmıştı. Bir bakıma, Türkiye, dünya ekonomisi ile bir bağlantı kuruyordu. 1947 ve 1950 yılları arasında yabancı sermaye sınırlamaları da gevşetilmeye başlanmıştı.¹⁵

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, Avrupa'nın karşı karşıya kaldığı ekonomik sıkıntıların aşılmasında, geniş ölçüde bir kredi sisteminin hayata geçirilmesi gerektiği görülmüştü. Bu koşullar altında Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa'ya yönelik bir yardım planı hazırlamıştı. Türkiye'nin de içinde bulunduğu 19 ülkede geniş kapsamlı bir bölgesel kalkınma çalışması başlatılmıştı. Amerikan yardımı 1948 yılının ilkbaharında yürürlüğe girerek 1952 yılına kadar sürmüştür. Bu yardım planıyla bağlantılı olarak, öncelikle tarım üretiminin yeniden düzenlenmesi ve artırılması gerekiyordu.

Sonuçta, Marshall Planı, özellikle de otomotiv, traktör ve tarım araçları sanayisinin gelişmesinde ve tarımdaki makineleşmenin artmasında ve kullanılmasında çok önemli ölçüde etkili olmuştu. İşte bu yıllarda Türkiye'de ilk kez, ithal ürünlerin tanıtıldığı yerel sergiler açılmaya başlamıştı.

1949: İstanbul Sergisi: “Fetihten Bugüne İstanbul”

1949 yılında, İstanbul Belediyesi'nin girişimiyle ilk kez, “Fetihten Bugüne İstanbul” isimli büyük bir sergi düzenlenmişti. Bu sergiyi ilk düşünce düzeyinden uygulamaya kadar hayata geçirenler, o dönemin en önemli isimleriydi. Sergide İstanbul'un Türkiye açısından önemini anlatan pavyonlar, bölümler, panolar, haritalar, hep bu genç sanatçılar tarafından yapılmıştı. Serginin tümü, Cumhuriyet döneminin “kurucu ve yapıcı” düşüncesini ta-

nımlıyordu. İstanbul'un su, elektrik, temizlik, sağlık, kültür, spor, "münakalat" sorunları ve çözümleri tek tek belirtiliyordu.

1950-1954: İthal Ürünler ve Türkiye'de "Tıkanma"

1950'li yıllardan başlayarak, Türkiye'de sanayi alanındaki özel girişimin etkinliği ortaya çıkmaya başlamıştı. Özellikle Türkiye sanayinin geleceğinin görülmesi, bu yöndeki araştırmalarının çekici gücünü oluşturuyordu. Ülkeye bütün dünyadan her marka ürünler girmeye başlamıştı. Ancak, 1954 yılında Türkiye'de döviz sıkışıklığı başlamıştı. Buna bağlı olarak, 1954-1961 yılları arasında, Türkiye'deki serbest dış ticaret politikaları son bulmuş ve bir tıkanıklık başlamıştı. Ekonomi durgunluk içine girmiş, ihraç ürünlerine olan ilgi azalmıştı.

Bu dönemde, milli ekonomi içinde sanayinin büyüme hızı artmaya başlamıştı. Ancak bu sıkışıklığa karşılık, sanayinin geliştirilmesi için başlatılmış olan ivme, kendi kendine büyümeye başlamıştı. Bu gelişme nedeniyle, yeni ürünlerin tanıtılması sorunu ortaya çıkmaya başlamıştı. O yıllarda, herhangi bir sergi salonu olmadığı için, çeşitli mekânlarda, orta boy stand ölçeğindeki sergi düzenlemeleri başlamıştı.

1958 Brüksel Sergisi: "Expo '58"

(Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles)

Ana teması "İnsan ve ona yapılan hizmetler" olan bu sergiye Türkiye, Dışişleri Bakanlığı tarafından düzenlenen geniş bir programla katılmış ve açılan ulusal mimari yarışması sonucunda hazırlanan projeyi uygulamıştı. Türkiye Pavyonu, mimar ve sanatçılardan oluşan geniş bir grup tarafından yaratılmıştı. Mimari: Muhlis Türkmen, Utarit İzgi, Hamdi Şensoy, İlhan Türegün, Statik: Y. İnş. Müh. Şevket Koç. Sergi binasının mimarlarından olan Prof. Utarit İzgi, bu yarışma ile ilgili yaşanmış olanları bir söyleşide şöyle anlatıyordu:¹⁶

"...Sergi, uluslararası düzeyde önem taşıyan, bir bakıma değişik ülkelerin yaşam tarzlarını, yaklaşımlarını gösteren bir etkinlikti... Sergi, sadece mimari yapı olarak değil, bir sanatlar sentezini oluşturan bir girişimdi. Bu proje, sergi salonu ve lokantadan oluşan iki ayrı blok ve bunları birleştiren dekoratif bir pano duvar ile bu duvarın uç kısmında yer alan "mobil plastik"ten oluşan bir kompozisyonu..."

1962-1976: Dışa Bağımlı Yerli Sanayi Sergileri

1960 yılında "Devlet Planlama Teşkilatı" kurulmuştu ve hazırladığı I. Beş Yıllık Kalkınma Planı, yerli sanayi kesimine büyük bir öncelik veriyordu. Bütün üretimin yerli üretimle karşılanması isteniyordu.

Aslında, 1962-1976 yılları arasındaki dönem, korumacı, iç pazara dönüktü. Sanayileşmenin doğrultusu, yatırımların dağılımı ve sektör öncelikleri vardı. İthalatla birlikte, radyo, buzdolabı, çamaşır ve elektrikli süpürge, televizyon, otomobil, yeni işyerleri, ev eşyaları gibi ürünler ile artık yakından tanışılmıştı. Ancak dış ticaretteki tıkanmalar nedeniyle bu malların ithali serbest bırakılamıyordu. O nedenle bu ürünleri, bazı durumlarda yabancı sermayenin katılmasıyla, ülke içinde üretebilme yolları aranmaya başlanmıştı.

Bu sanayi alanları, ilk başta sadece montaj yapacak biçimde kurulmaya başlanmıştı. Zaman içinde daha fazla yerli katkıyla ve çevresinde geliştirdiği yan sanayisiyle gelişecek, ancak teknoloji ve temel girdiler bakımından dışa bağlı olacaktı. 1968-1972 yılları arasında uygulanmış olan 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı da, yerli üretiminin gerçekleştirilmesini amaçlıyordu. Bu amaçla, yerli üretimin artırılması için düzenlemeler yapılıyordu. Ancak bu dönemin en belirgin özelliği, döviz tahsislerindeki sıkı denetimdi.

Türk sanayinin bu yeni ürünlerinin özellikle büyük şehirlerde açılan yeni sergilerle tanıtılması gerekiyordu. Ancak buna uygun özel mekânlar yoktu ve bu yüzden sergiler okul binalarında, kamu kuruluşlarında düzenleniyordu.

1970 Osaka Sergisi: Asya'da İlk Dünya Fuarı (Japan World Exposition)

1970 Dünya Fuarı, Osaka'da 14 Mart 1970'de açılmış ve 77 ülke katılmıştı. Asya'da düzenlenen bu ilk dünya fuarında tema "İnsanlık için ilerleme ve uyum" olarak belirlenmişti. İkinci Dünya Savaşı sonundan bu yana, dünya fuarları temaları bir gelenek olarak, insanlığa saygı gösterme temel düşüncesinden doğuyordu. "Expo '70" amblemi beş kıtayı

anlatan beş daireden oluşuyor ve ortadaki daire Japon bayrağını simgeliyordu. "Expo '70"de yenilikler arasında dönemin gelişmiş teknolojisi uygulamaları dikkati çekiyordu. Bu sergideki Türkiye pavyonunu ise bir yarışma sonucunda, Ragıp Buluç ve Orhan Peker tasarlamıştı.

1980-1990: Türkiye'de Özel Sektörün Etkinliği ve İlk Kapsamlı Fuarlar

1978-1982 yıllarını kapsayan IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Türk sanayisinin dışa bağımlılığını en aza indirmek için gereken düzenlemelerin yapılmasını sağlamayı amaçlıyordu. Özellikle de sanayinin, ihracata dönük olarak biçimlendirilmesi öncelik kazanmıştı. Ülkedeki üretim uluslararası düzeylere getirilmeliydi. Bu düşüncenin bir uzantısı olarak, sanayinin geliştirilmesi gerekiyordu. 1978-1982 yılları arasında, yatırımlar içinde sanayinin payı, en yüksek düzeye ulaşmıştı.

Bu gelişmeler, Türkiye'deki geniş kapsamlı sergilerin başlangıcı olarak kabul edilebilir. Çünkü sergi standları için gereken gelişmiş tasarımlar da o koşullar içinde gündeme gelmeye başlamıştı. Ama o yıllarda da bir sergi, hâlâ sadece "bir ürünün tanıtıldığı vitrin" olarak görülüyordu.

1980'li yıllarda Türkiye'de sanayinin yeni boyutları ortaya çıkmaya başlamıştı. Türkiye'de gelişmekte olan ve genellikle değişik ülkelerin değişik lisans ve "know-how" patentleri altında üretim yapan fabrikalar çoğalmaya başlamıştı. Üretimin kısa zaman içinde yerleştirilmesi gerektiği öne sürülüyordu. 1985-1989 yıllarını kapsayan 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı, diğer sanayi alanları yanı sıra, Türk sanayisinin fiyat ve kalitesiyle uluslararası standartlarla, dış rekabet gücü olan, ileri teknolojiye sahip bir biçime yönelmeyi amaçlıyordu.¹⁷

Türkiye'de sergiler, fuarlar artık kalıcı mekânlara kavuşmaya başlıyordu. Bu amaçla sergi kuruluşlarının örgütlenmesi de başlıyordu. O tarihlere kadar genellikle en basit malzemelerin kullanıldığı sergi ve standlar değişmeye başlamıştı. Sergilerde ve standlarda kullanılan tasarımlar da değişmeye başlıyordu. Sergilenen yeni ürünler de bu değişimin hızlanmasında etkili oluyordu. Bütün bu yenilikler, tüketicinin değişimi ile de bağlantılı olarak daha yaratıcı sergi ve stand tasarımlarını ortaya çıkarıyordu.

1985 "Tsukuba" Sergisi (*Science and Technology for Man at Home*)

Bu koşullar altında Türkiye, 1985 yılında Japonya'da açılan "Tsukuba Dünya Sergisi"ne katılmıştı. Türkiye pavyonu tasarımı için, 1970 yılında Osaka Dünya Sergisi'nde Türkiye pavyonu yarışmasını kazanmış olan Ragıp Buluç görevlendirilmişti. Tsukuba Sergisi'ndeki Türkiye Pavyonu, var olan bir yapının içinde düzenlenmişti.

1990-2000: Uluslararası Fuar Kimliğinin Türkiye'de Oluşumu

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminin, sanayi açısından önemli yanlarından birisi sanayi kuruluşlarında araştırma-geliştirme çalışmalarının başlatılması ve yaygınlaştırılmasıydı. Bu süre içinde, zaten üretim yapan eski kuruluşlarda, araştırma ve tasarım yönündeki çalışmalar yoğunlaşmıştı. Diğer yandan, lisans anlaşmalarıyla yeni kurulacak olanlarda da, bu amaçla geniş kapsamlı bir araştırma-geliştirme bölümleri kurulması ve yeni teknolojilerin geliştirilmesi isteniyordu.

1990'lı yıllar içinde Türk sergi ve fuar kuruluşları uluslararası fuar tasarımı kimliğini etkinlikle uygulamaya başlamışlardı. Sergi ve fuar kuruluşları kendi içlerinde örgütlenmeye başlamışlardı. En ileri sergicilik tekniklerinin uygulanmasıyla, stand tasarımlarının değişimi de başlamıştı. Bu alandaki en yeni ürünlerin kullanılmasıyla, tasarım düzeyi de hızla değişmeye başlamıştı. 1990'lı yıllardaki konuların karmaşıklaşması, sergi kuruluşlarının da ihtisaslaşmasını gerektiriyordu.

1992 Sevilla Sergisi (*Age of Discovery*)

Uluslararası sergilerin de bu değişim içinde önemli bir rolü görülmeye başlamıştı. Nitekim, 20. Yüzyıl'ın son Dünya Sergisi İspanya'nın Sevilla kentinde açılmıştı. "Amerika'nın Keşfinin 500. Yıldönümü" nedeniyle, serginin ana teması "Yeni Bir Dünyanın Doğuşu" olarak belirlenmişti. Bu temaya uygun olarak dört ana bina tasarlanmıştı. Bunlar, "Keşif", "15. Yüzyıl", "Bugün" ve "Yarın" konulu sergilerin açıldığı binalardı ve serginin merkezini oluşturuyordu.

Türkiye Pavyonu Mimari Proje Yarışması, Devlet Bakanlığı tarafından Mimarlar Odası'nın bilgisi ve katkısıyla düzenlenmişti. Serginin resmi konusu, "Tarihteki son 500 yıllık gelişmelerin, insanlığın her daldaki keşiflerin geçmişini açıklayan, bugünü tanımlayan, geleceğe dönük bir projeksiyonu" idi. Yarışmada Öner Tokcan, Hulusi İ. Gönül ve C. İlder Tokcan'ın tasarlamış olduğu proje 1. ödülü kazanmıştı. Proje 600 metrekarelik bir alanda, "yeşil mimari" konseptine uygun olarak tasarlanmıştı.

1998 Lizbon Sergisi (*The Oceans - A Heritage for the Future*)

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 19 Aralık 1994 tarihinde 92. toplantısında aldığı kararla, 1998 yılının "Dünya Okyanuslar Yılı" olarak kutlanmasını kararlaştırmış ve Türkiye'de bu karara katılmıştı. Bu kutlamaların, Portekiz'li ünlü denizci Vasco da Gama komutasındaki bir gemi filosunun 1498 yılında Hindistan kıyılarına ulaşması nedeniyle Batı ile Doğu'nun karşı karşıya geldiği bu tarihi olayın 500. yılının kutlanması amacıyla Portekiz'de kültürel ağırlıklı bir fuar açılması kararlaştırılmıştı. Bu fuara 160 ülke, 35 uluslararası kuruluş, 100'ü aşan sivil toplum kuruluşu katılmıştı.¹⁸

2000: Türkiye'de Fuar Sektörünün Büyük Gelişimi

2000'li yıllar, Türkiye'deki fuar ve sergilerin teknik açıdan en üst düzeye ulaştığı bir dönem olmuştur. Çünkü uluslararası kimliğin başarıyla kullanılması, Türkiye'deki sergilerin tasarım açısından da gelişmesini sağlamıştır. Özellikle bu amaçla kullanılan teknik altyapı ve karmaşık organizasyonları gerçekleştirebilen kadroların varlığı, bu gelişimin arkasındaki en önemli gücü oluşturmaya başlamıştır. Diğer yandan küresel ürünler, küresel işbirliği, küresel tasarım kültürü, sergi ve stand tasarımlarında çok önemli değişimler yaratmaya başlamıştır.

Expo 2000 Hannover: "Yüzyılın Değişimi" (*Humankind-Nature-Technology*)

Türkiye'nin bu değişimi içinde, Expo 2000 Hannover'de yer alan Türkiye pavyonunun tanıtım kataloğunda, ülkedeki sergi kimliğinin değişimini gösteren ana tasarım düşünceleri şöyle yer alıyordu:

"...Doğa ile İnsan'ın, Doğu ile Batı'nın El Sıkıştığı Ülke: Mimarisiyle, kullanılan malzemelerle ve içinde sergilenenlerle, pavyon binasının evrensel bir dil. Sözcüklerle değil, formlarla, doku ve renklerle konuşuyor. İnsanın insanla, doğayla ve teknolojiyle uyumunu, bu uyumun mümkün, hattâ bir zorunluluk olduğunu anlatıyor..."

Türkiye pavyonu, Turizm Bakanlığı'nın yönetiminde geniş bir organizasyonla düzenlenmiş, binanın mimarisi ise Murat Tabanlıoğlu tarafından gerçekleştirilmişti.

SONSÖZ: Sergi Tasarımında Yaratıcılığı "Mesajlarla Yakalamak"

Yukarıda çok kalın çizgilerle özetlenenlerle, 200 yıl içinde yaşanmış olan dünya sergileri ve bu ortamlar içinde yer alan Türkiye'nin yaşadığı uzun ve yorucu bir yarış tanımlamaya çalışılmıştı.

Aslında bu yarış bugün her yönüyle çılgınca denilebilecek biçimde hızlanmaktadır. 1850'li yıllarda altı ay açık kalan dev boyutlu sergiler, bugün birkaç günlük dev boyutlu olayla biçimine dönüşmektedir.

Bu sergileri tasarlayanlar, düzenleyenler için, herşey "rüzgar gibi geçmekte"dir. Sergileri gezenlerin, devboyutlu mekânlarda tasarlanan yüzlerce standın önünde, ancak birkaç saniye ilgilenecek kadar süresi vardır. Bu tasarımları yapanlar da her gün zorlaşan şu sorularla karşı karşıyadır:

Niçin "böyle bir tasarım" yapıyorum?

Bu stand hangi "teknik mesajları" vermelidir?

Bu standın "tez"i nedir?

Bu standın "yeni"liği nedir?

Bu stand tasarımının mesajı nasıl bir "sonuç" olmalıdır?

"Rüzgar gibi geçen" bir süreç için bu mesaj nasıl bir tasarıma dönüştürülmelidir?

Notlar

1. ALLWOOD, John, *The Great Exhibitions*, s. 5, Studio Vista, 1997, Londra.
2. ÖNSOY, Rifat, *Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 66, Türkiye İş Bankası Yayınları, no. 291, 1988, Ankara.
3. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", s. 33, *Tarih ve Toplum*, Cilt 16, sayı 95, İletişim Yayınları, 1991, İstanbul.
4. KUTAY, Cemal, *Avrupa'da Sultan Aziz*, Geçmişten Günümüze Türk Kitaplığı, 1970, İstanbul.
5. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", s. 38, *Tarih ve Toplum*, Cilt 16, sayı 95, İletişim Yayınları, 1991, İstanbul.
6. ALWOOD, John, *The Great Exhibitions*, s. 78, Studio Vista, London, 1977.
7. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", s. 39, *Tarih ve Toplum*, Cilt 16, sayı 95, İletişim Yayınları, 1991, İstanbul.
8. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", s. 39, *Tarih ve Toplum*, Cilt 16, sayı 95, İletişim Yayınları, 1991, İstanbul.
9. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", s. 40, *Tarih ve Toplum*, Cilt 16, sayı 95, İletişim Yayınları, 1991, İstanbul.
10. "1900 Paris Sergisi'nde Resmi Osmanlı Pavyonu", s. 77, *Tarih ve Toplum*, Cilt 2, 1984, İstanbul.
11. OYGAR İsmail Hakkı, "İş Bankası Sergisi", *Arkitekt*, s. 203-206, 1934, İstanbul.
12. "Yerli Mallar Sergisi, Galatasaray", *Arkitekt*, sayı 7-8, s. 201, 1935, İstanbul.
13. MADRAN, Burçak, "Bir Küresel İletişim Ortamı Olarak Dünya Fuarları", s. 68, *Domus m*, sayı 6, 2000, İstanbul.
14. ELDEM, Sedad Hakkı, "1939 New York Dünya Sergisi'nde Türk Pavyonu Projesi", *Arkitekt*, s.153-155, 1939, İstanbul.
15. BORATAV, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi - 1908-1985*, s. 74, Gerçek Yayınevi, 1988, İstanbul.
16. MADRAN, Burçak, "Expo '58 Pavyonu Sanatların Sentezidi", s. 75, *Domus m*, sayı 6, 2000, İstanbul.
17. AZCANLI, Ahmet, *Türk Otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi*, s. 242, Otomotiv Sanayii Derneği yayını, 1997, İstanbul.
18. ACAR, Fariz, *Dünden Bugüne Dünya Fuarları*, s. 8, Mersin Deniz Ticareti, Şubat, 1999, Mersin.

Exhibitions, Fairs, Stands and Creative Design

Prof. Önder Küçükerman

MSU, Faculty of Architecture, Head of Department of Industrial Design

Historical Development of Turkish Exhibition and Fair Design

At the present day, almost all goods in everyday use are products of a design process. Actually, we have now been living for a very long time in an environment in which almost everything is specially designed and industrially produced.

The modern concept of exhibitions, fairs and stands originally began to take shape in the 18th century during the first stages of the industrial revolution. The first exhibitions were arranged in Europe, generally with a commercial aim in view, but this commercial aspect was usually accompanied by various types of entertainment. As a matter of fact, in those days, to arrive at a city from a distance of several kilometers constituted a real adventure. The gathering of large crowds presented the providers of display and entertainment with an excellent opportunity. Thus, even the first exhibitions to be opened in Europe possessed a certain international character.

1750-1851: International Fairs

The term "fair" was first employed in England to refer to an annual "outdoor market". As for "exhibition", this was used to refer to a "display" of some kind. Thus the first exhibitions in England were generally in the nature of market places with exhibits consisting of a variety of everyday wares. In 1754 the Royal Society of Arts began to award annual prizes with the aim of encouraging craftsmen, producers and merchants. However, only a hardware store was available for the display of these prize-winning objects, so it was not in England that the first exhibition of Industrial Revolution products was held. The first general exhibitions in France differed from those in England insofar as they displayed industrial products rather than industrial methods of production. The exhibitions in France began with a world-shaking event. In 1789, after the revolution, the future of famous institutions of the Old Regime such as Sevres, Gobelins and Savonneries hung in the balance. Large quantities of high quality, prestigious goods remained unsold. In order to find a market for these goods it was decided to open an exhibition in the Chateau de St Cloud, but one day before the opening of the exhibition Napoleon Buonaparte cancelled the event for fear of a hostile public reaction. In the end, this exhibition was opened in 1797 in an enlarged form in the Hotel D'Orsay in Paris.

The brilliant success of this exhibition led to a decision to open annual exhibitions, and the first of these was held in a special exhibition building erected in the Champ de Mars in 1798. The aim of this exhibition, which remained open for three days, was to display the competitive edge of French industry over English industry. The catalogues and reports produced in conjunction with this exhibition showed the strength of French as opposed to English producers.

National exhibitions in France were held until 1827 in the courtyard of the Louvre at various dates and at various intervals in conjunction with various political developments. Participation in these exhibitions steadily increased, with 4,500 exhibitors taking part in the twelfth exhibition in 1849, which remained open for six months.¹

1851-1920: International Exhibitions and the Ottoman Empire

1851: The "Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations"

In Europe at the beginning of the 19th century it became vital to stimulate the available markets and the various sources of raw materials to meet the requirements of the rapidly increasing industrial production in all the various industrial countries, with England at

their head. The most effective method of penetrating new markets was through publicity aimed at providing information concerning the various goods produced. This led to the opening of a series of international exhibitions from 1850 onwards.

The first and most effective of these was the exhibition opened in London in 1851 at a time when England was the most powerful industrial country in the world. The exhibition was housed in the famous "Crystal Palace", designed and erected in Hyde Park by J. Paxton, Fox and Henderson as a symbol of industrial achievement. A great many nations participated, including the US, France, the Netherlands, Spain, Portugal, Prussia, Russia, India and the Ottoman Empire. More than 22,000 objects were exhibited.

The Ottoman Empire participated with a wide range of examples of its natural resources and its various industrial products. This generous participation was made possible by the close relations with England resulting from the trade agreement reached a short time previously. As many as 700 producers participated in the exhibition with a large number of industrial products.

1855 Paris Exposition Universelle: The Strength of French Industry

The third international exhibition was opened in Paris in 1855. This was the second exhibition to which the Ottoman Empire contributed. It was intended that the Paris Exhibition should open in May, but the opening was postponed for a month on account of the Crimean War. Actually, the Ottoman Empire was also very seriously affected by the Crimean War at this time, but, in spite of the tense situation, nearly 2,000 items were sent to the exhibition from Istanbul and other important centers of industry such as Izmir, Salonica, Trabzon, Aydin, Aleppo, Nish, Ishkodra, Drama, Damascus, Niğde, Kayseri, Bozok, Amasya and Bursa.²

The opening was attended by the Emperor Napoleon III in person, while the Ottoman Empire was represented by Kamil Bey, Master of Protocol at the Foreign Office. The Paris Exhibition was divided into two sections, with "Agriculture and Industry" on the one hand and "Fine Arts" on the other, thus making it the first exhibition to allot a place of real importance to the fine arts. The Ottoman Empire was represented by 2,000 items displayed at this exhibition in the "Champs-Elysées Palace of Industry".³

The International Exhibition of 1862

The Ottoman Empire made a very considerable contribution to the International Exhibition opened in London in 1862. An interesting feature of the exhibition was the fact that the number of Ottoman producers wishing to participate greatly exceeded expectations, with 787 applications arriving from a number of different parts of the Empire. The items contributed consisted mainly of agricultural products, but these were accompanied by industrial products from state factories and small workshops. At the end of the exhibition Ottoman goods were awarded 83 medals and 44 mentions. A new feature of the Ottoman contribution to this exhibition was the high proportion of industrial products, though the main bulk was still made up of agricultural products such as wheat, barley, rye, maize, rice, tobacco, cotton, silk, dried vegetables and fruit from various parts of the Empire.

1863 Istanbul Exhibition: "Sergi-i Umumi-i Osmani"

The "Sergi-i Umumi-i Osmani", the first and largest of the international industrial exhibitions arranged under the Ottoman Empire, was opened in Istanbul in 1863. The aim of the exhibition was to high-light the quality, diversity and prices of the local industrial products as well as the various problems encountered in actual production. Another aim was the creation of an environment suitable for the introduction of industrial innovations from Europe and to encourage the exploitation of these innovations. The importance given to the exhibition is clearly indicated by the appointment of the Finance Minister Prince Mustafa Fazıl Pasha as head of the senior executive committee.

It would seem that in the beginning consideration was given to certain buildings in Sultan Ahmet as the site of the exhibition, but when it became apparent that these would not meet the necessary requirements it was decided to build a new exhibition building in the same area. The construction of the building was entrusted to a group composed of Mustafa Fazıl Pasha, the Egyptian banker Kevork, Eramian and Oppenheim. Bourgeois was responsible for the architecture of the building and Leon Parvillee for the interior

decoration. The exhibition, which covered an area of approximately 3,500 m², was opened on 28 February 1863.

1867 Paris Exposition Universelle

The "Paris Exhibition" was opened by the French Emperor Napoleon III, while Sultan Abdulaziz, the ruler of the Ottoman Empire, was invited as guest of honour. The purpose of this invitation was the strengthening of relations between the two countries, and it was at this same time that Queen Victoria, the ruler of a country in vigorous competition with France, informed Sultan Abdulaziz that she would be greatly honoured if he would give her the opportunity of receiving him in London. The Sultan's visit to Europe was planned in great detail and at the end of June he left in a convoy of five ships accompanied by his eldest son the Crown Prince Yusuf İzzeddin Efendi, Prince Murad Efendi, Prince Abdulhamid Efendi and a large group of state dignitaries.⁴

The Ottoman Empire made a very significant contribution to this exhibition with three pavilions on the exhibition site. The first of these buildings was modeled on the Green Mosque in Bursa, while the second took as its model the waterside residences on the shores of the Bosphorus. In this exhibition the Ottoman Empire won as many as a hundred medals and awards. It was also awarded a "Grand Prix" in conjunction with Egypt. Most of these awards were presented for agricultural products and silk and lace manufacture. Figs and grapes, however, received only three bronze medals. No prizes were received for the industrial products.

1873 Vienna Exhibition - "Weltausstellung Wien"

The "Weltausstellung Wien" was opened on 1 May 1873 in the Prater Park in Vienna on a site running parallel with the river Danube. The exhibition was composed of a "Palace of Industry", a "Palace of Fine Arts" and a number of pavilions belonging to various different countries. The Ottoman, Egyptian and Russian pavilions were located in a section of the park set aside for participants from the Orient.

Osman Hamdi Bey was entrusted with overall responsibility for the Ottoman pavilion, while Montani Efendi was responsible for the architectural design and layout. A replica of the Ahmet III fountain in Istanbul was erected on a site between the eastern entrance of the Exhibition Palace and the Pavilion of Fine Arts. The site also contained a Turkish bath with marble paving and basins, a coffee house and a kiln demonstrating the production of ceramic tiles.⁵

1889: Paris Exhibition - "The 100th Anniversary of the French Revolution"

The remarkable effect of the various 19th century international exhibitions as regards both publicity and international relations began to lead to economic considerations being replaced by considerations of national prestige. As a result, every powerful country attempted to hold exhibitions that would be larger, more prestigious and more effective than the last.

The Paris Exhibition of 1889, which was held on the occasion of the anniversary of the French Revolution, was comparatively unsuccessful, but, although it was of real importance only for France itself, a large number of countries participated and the exhibition remained open from May to October. However, a number of European monarchies decided not to take official part in the exhibition for fear of possible political reactions, and participation was limited to a few small, unofficial entries.

It was for this exhibition that the Eiffel Tower, which was to become the symbol of Paris, was erected. On Sunday 31 March Eiffel and a group of exhibition officials ascended the tower to the accompaniment of a volley of twenty-one cannon, while Eiffel declared that "The French flag now has a lofty flagpole".⁶

As this exhibition was devoted primarily to the French colonies the Ottoman Empire appointed neither an exhibition commissar nor an exhibition committee and was content with a very restricted participation. However, a number of paintings by Osman Hamdi Bey and Halil Pasha exhibited in the "Pavilion of Fine Arts" were awarded medals.⁷

1893 Chicago Exhibition (Worlds Columbian Exposition)

The Chicago Exhibition, which was held in Chicago on the shores of Lake Michigan, was intended to celebrate the 400th anniversary of the discovery of America. Its more essential

aim, however, was to demonstrate the strength of American science and industry and to show that the US was now fully capable of competing with Europe in every field.

The US government sent a delegation bearing a special invitation to Sultan Abdulhamit II, who thereupon established an official committee which decided on the erection of a Turkish village and mosque on the exhibition site. A pavilion was also erected housing a collection of carpets, fabrics, tiles, furniture, weapons, handicrafts and model ships. The following report on the Ottoman contribution appeared in the press:⁸

"...The Turkish village contains a beautiful mosque, a covered market with forty-five shops in the style of the Grand Bazaar in Istanbul, an excellent restaurant, a theatre with seating for a thousand spectators, a street with ten or fifteen houses serving as offices, and a number of kiosks at the beginning of the streets selling various miscellaneous goods such as sweets."

The Chicago Exhibition was composed of twelve separate sections displaying a wide variety of exhibits. The sections devoted to the fine arts contained paintings, sculpture and decorative arts contributed by a number of different artists.

1900 Paris Exhibition: "The New Millennium" (Paris Exposition Universelle)

The idea of arranging a 1900 Paris Exhibition was inspired by the beginning of the new millennium and was of great importance as regards the publicity provided for agricultural, industrial and artistic products. The Ottoman Empire participated in this exhibition in the Rue des Nations in the Quai d'Orsay, a section allocated to foreign participants. As the architect of the Ottoman pavilion, René Ducas set out to make the building reflect traditional Ottoman architecture. At the same time, the Ottoman pavilion was highly successful in presenting an Oriental identity both in its actual location in the exhibition and in its imposing dome.⁹

The following description of the Ottoman pavilion in the Paris Exhibition as seen through French eyes appeared in the August number of "Illustration":¹⁰

"...The pavilion in the Rue des Nations with the Ottoman flag fluttering above it and surmounted by crescents is a very interesting building. M. René Ducas has created an absolutely faultless work reflecting local taste, with a foundation of coloured stone, white walls with glazed tiles and speckled panels, gilded eaves and stained glass windows of every colour. The whole is a work of very great beauty."

1909 Bursa Exhibition: "Development of National Industry"

(Bursa Agricultural-Industrial-Trade Exhibition)

The first exhibition in Bursa was held during the reign of Sultan Abdulhamit II in the "Mekteb-i İdadi-i Mülki" (Civil Service School) in 1906 at a cost of 127,076 kurush. That the 1909 exhibition created a much greater impression than the previous one is apparent from the fact that it was visited by 27,837 people. The essential purpose of the Bursa exhibition was the development of the textile industry, Bursa's main activity, but it would appear from the photographs of the exhibits that a large proportion of the participants in this exhibition consisted of small industrial establishments.

1923-1950: National Exhibition in Turkey

1923: Izmir Economic Congress Exhibition

The Fair now known as the "Izmir International Fair" began in conjunction with the Economic Congress, which opened in Izmir on 17 February 1923, eight months before the proclamation of the Republic on the initiative of Atatürk. It thus emerged as the result of a democratic congress based on the principles of nationalism and development adopted by the Republic and prepared the way for the later "Izmir Fair". The 1923 exhibition was located in an area which had been devastated by the great conflagration of 1922 and which was later to serve as the site of the "Izmir Fair". The Hamparsomian building on the 2nd Cordon, which was used at that time as the depot for the Ottoman Bank, served as the Congress building. The building, which was decorated on both the inside and outside as an "Economic Exhibition", was visited by a total of 144 manufacturing establishments and entrepreneurs.

**1926: The Karadeniz and the First "Floating Exhibition":
"Introducing Turkey to Europe"**

In 1926 the Karadeniz was prepared by the Ministry of Trade for a special exhibition cruise. The following information concerning this cruise exhibition planned by the Istanbul Chamber of Commerce and Industry and realized by the "Seyri Sefain Denizcilik Şirketi" (Maritime Navigation Company) can be found in the exhibition catalogue.

The ship left Istanbul on 31 May to call for exhibitions of a duration of two or three days each at Barcelona, Liverpool, Le Havre, London, Hamburg, Stockholm, Helsingfors, Leningrad, Danzig, Copenhagen, Amsterdam and Antwerp. The ship then returned to the Mediterranean, calling at Marseille, Genoa, Naples, Venice and Trieste, and reaching Istanbul on 31 August. According to the exhibition catalogue, it was intended that it should call later at Batum, Odessa, Constanza and Varna. This first Turkish "floating exhibition" contained industrial and agricultural items as well as examples of handicrafts. The Ish Bank played an active role in its organization.

1927-1950: The Beginning of the Istanbul and Izmir Fairs

1927: The First "9 September Exhibition" and Its Successors

The interest shown in the "Economic Exhibition" held in Izmir in 1923 led to the opening of the "9 September Local Exhibition" in the Mithat Pala Art Institute on 4-25 September 1927. The exhibition, which was opened at the suggestion of the Izmir Chamber of Commerce and on instructions from Kazım Dirik, the Governor of Izmir, contained exhibits from 71 official institutions, 195 local firms and nine friendly countries. The "9 September Exhibition" was visited by 80,744 people.

The second "9 September Exhibition", which was held in 1928 on 4-20 September in the same building, displayed a more international character. Participants in the exhibition included 515 institutions, 155 of them from foreign countries. The great interest aroused by this exhibition and its favourable effect on trade indicated quite clearly that it was desirable that the exhibition should be repeated on a larger scale.

In 1933 the "9 September Fair" was opened in a new "Industry and Trade Pavilion" erected on the old conflagration site. The exhibition was visited by over 100,000 people and had contributions from 23 foreign and 150 local organizations. By the time the "9 September Fair" closed on the evening of 30 September it had become apparent that in future it would be necessary to arrange the exhibition on a more international level.

The first truly "international" exhibition was the "9 September Fair" held from 26 August to 15 September 1934. There were 130 local and 23 foreign participants, including the UK, Iraq and the USSR, and 20 Chambers of Commerce and banks.

1933: The Istanbul Ish Bank Exhibition: "Exhibition of National Development"

Information regarding the "Ish Bank Exhibition" held at Galatasaray in Istanbul can be found in an article published in 1934. In this article, entitled "Decorator", İsmail Hakkı Oygur lays particular emphasis on the employment of a decorator for an exhibition in which, for the first time, a large institution such as the Ish Bank revealed to the public its activities over the previous ten years, its accounts and the results of its various enterprises. İsmail Hakkı wrote as follows:¹¹

"...The "decorator" Selahattin Refik arranged this exhibition with an overall design in mind, each pavilion being painted a different colour and displaying a different type of decoration, with full importance being given to the character of each section in accordance with the type of objects exhibited within it. Instead of the superficial and purely "ornamental" decoration to be seen in previous exhibitions, the decoration consisted of meaningful elements in conformity with the latest approach to the art, such as graphics and "diapositive enlargements" showing the activities of the bank in its various branches, together with models of its factories and with decorative panels showing the original capital of the bank and its subsequent growth."

This exhibition was perhaps the first true exhibition in the modern sense of the term to be held in this period. Moreover, for the Istanbul public, a "modern" and "highly impressive" exhibition of this kind, achieved in spite of the limited materials and technology available, was a very important innovation.

1935 "Istanbul Exhibition of Domestic Products": Introduction to Turkish Industry

The "Istanbul Exhibition of Domestic Products" was held in the garden of the Galatasaray Lycée in Istanbul in 1935. The layout of the Turkish Industry Room was the work of the young interior decorator Vedat Ömer, while the "Sponge-fishing" showcase in the same exhibition was designed by the painter Arif Dino. A news article on the Galatasaray Exhibition gave the following account of the designs employed in this section:¹²

"...This salon displays the finest and simplest layout achieved by the most economical means. The five metre high statue at the end of the room symbolizing the steady progress of Turkish industry and the round showcases displaying its mechanical elements are most successful from the artistic point of view. This salon demonstrates in a small symbolic way that modern art is not the de luxe, expensive art that it is often portrayed but rather an art characterized by simplicity and honesty of approach."

1935: The Third Izmir International "9 September Fair" and the 1936 "Izmir International Fair"

The "Izmir 9 September Fair" held from 21 August to 9 September 1935 was of much greater significance than the normal type of fair. The participants included 38 foreign organizations from countries such as Iran, Italy, the Soviet Union, Yugoslavia and Greece, along with 185 Turkish organizations and 38 banks and Chambers of Trade and Commerce.

In 1936 the "Izmir International Fair" was held on a site measuring 421,000 m². Work on the project was begun on the old conflagration site on the initiative of Behçet Uz, the Chairman of the Municipal Council. Thus, the Izmir Fair was finally provided with a sufficiently spacious site.

The foundation stone of the "Izmir International Fair" was laid with a great ceremony on 1 January 1936. The buildings in the Culture Park were finally completed after eight months of construction work, and by 1 September 1936 Izmir could finally boast an imposing symbol. The Fair, opened with a brilliant ceremony in front of the Lausanne Gate, contained contributions from 48 foreign organizations, including Egypt, Greece and the Soviet Union, and 45 domestic companies. This event played a very important role in the development of the city.

1939 New York World Fair: "In the Shadow of the Second World War"

The New York World Fair remained open throughout the years 1939-40. It aroused a very great deal of interest and during these two years was visited by a total of 45 million. Unfortunately, the outbreak of the Second World War tended to push this magnificent Fair into the background. The most lasting effect of the fair was the creation of a striking portrayal of the future and its products. Everyone was made aware of the way in which developing technology would affect the lives of all, and the greatest interest was aroused by "Futurama", which was conceived by General Motors and aimed at displaying the way of life, the cities and the automobiles of the future.¹³

The Turkish Pavilion in the New York World Fair, which was designed by Sedad Hakkı Eldem, consisted of a "Turkish House", a "State Pavilion" and a "Turkish Fountain". The "national" identity displayed by the "Turkish House" building and the fountain both aroused very great interest while still in the process of construction.¹⁴

The tiles employed in the "Turkish House" were made in Kütahya, while the plaster windows, the ceiling bosses and the bronze grills were the work of Istanbul craftsmen. Special importance was given to the traditional use of water in the old Turkish architecture and the pools and fountains created in accordance with this concept were beautifully illuminated at night. The fountain forming part of the project was later presented as a gift to the New York City Council.

1946-1953: Forming Links with the Outside World

The year 1946, which saw the transition from a single-party to a multi-party regime, proved to be a turning-point in Turkish economic and political history. These years saw the foundation of the Democrat Party and the holding, for the first time, of single degree elections. The closed, protectionist economic policy that had been implemented uninterruptedly for the previous sixteen years was relaxed, and this was accompanied by a relaxation in import controls, resulting in a great increase in the quantity of imported goods, thus linking Turkey quite firmly with the global economy. The years between 1947 and 1950 also saw a relaxation in the restrictions imposed on foreign investment.¹⁵

The implementation of a broad credit system was regarded as a vital element in overcoming the economic difficulties confronting the world at the end of the Second World War. In the face of the reigning conditions the United States prepared an aid plan for Europe, and a regional development project was implemented comprising nineteen countries, among which Turkey was included. American aid was begun in spring 1948 and continued until 1952. This aid programme entailed the introduction of reforms in agriculture and an increase in agricultural production. The Marshall Plan was instrumental in bringing about a very great increase in the production of tractors and other types of agricultural machinery, coupled with the mechanization of agriculture in general. The same years saw the appearance of the first local fairs devoted to publicizing imported goods.

1949: The Istanbul Exhibition: "Istanbul from the Conquest to the Present Day"

In 1949 the Istanbul Municipal Council arranged for the first time a large and comprehensive exhibition entitled "From the Conquest to the Present Day" The most distinguished figures of the day were involved in the exhibition from its first conception to its final form, with young artists responsible for pavilions, panels and maps illustrating the importance of Istanbul for the country as a whole. The main aim of the exhibition was to demonstrate the initiative and creativity characteristic of the Republican period. Attention was directed to each urban problem in turn, such as water and electricity supplies, health and hygiene, sport, transport and communications.

1950-1954: Imported Goods and "Stagnation" in Turkey

The 1950s saw the emergence of effective private enterprise in Turkey in the industrial sphere and the appearance of a bright future for Turkish industry became the focal point for research in this field, while, at the same time, every type of import began to flow into Turkey from all over the world.

However, 1954 was marked by a shortage of foreign currency in Turkey, resulting, in the years 1954-1961, in the end of unrestricted foreign trade and the beginning of an era of economic stagnation, accompanied by decreasing interest in imported goods.

The same period saw an increasingly rapid growth in the role of industry in the national economy, which led to the problem of publicity as regards the newly manufactured goods. As there were no dedicated exhibition venues at that time displays began to be arranged in rooms in the form of medium-sized stands in a variety of different buildings.

1958 Brussels Exhibition: "Expo '58" (Exposition Universelle et Internationale)

Turkey participated in this exhibition, whose main theme was "Humanity and Services to Humanity", with a broad programme drawn up by the Ministry for Foreign Affairs and with the implementation of a project chosen as the result of a national competition. The Turkish Pavilion was created by a large group of artists and architects, including the architects Muhlis Türkmen, Utarit İzgi, Hamdi Şensoy and İlhan Türegün, and the civil engineer Şevket Koç. Professor Utarit İzgi, one of the architects responsible for the exhibition building, gave the following account of his experiences as regards the competition:¹⁶

"...The exhibition was an event of international importance displaying the various lifestyles and attitudes of a number of different nations. The exhibition was not so much a purely architectural creation as a synthesis of various arts. The project consisted of two separate blocks containing an exhibition room and a restaurant with a decorative panel joining the two and a "mobile plastic" composition at the end of the panel."

1962-1976: Exhibitions of Foreign Linked Domestic Industry

A "State Planning Board" was founded in 1960 and in the First Five Year Plan drawn up by this body special priority was given to domestic industry. It was hoped that total requirements would finally be met by domestic production, and in the years 1962-1976 a policy of protectionism was applied to the domestic market.

As far as industrialisation was concerned priority was given to the distribution of investment among the various sectors. The imports regime had familiarized the public with various goods such as radios, refrigerators, washing machines, televisions, automobiles and domestic appliances, but stagnation in foreign trade made it impossible to continue their import. This led to an examination of ways of manufacturing these goods within the country itself with the help of foreign investment.

Although, at first, this industry was based purely on assembly processes, in the course of time, with greater local participation and the development of subsidiary industries, dependence on foreign sources became more or less limited to technology and basic components. The Second Five Year Plan, implemented in 1968-1972, was aimed at the development of domestic industry and various initiatives were introduced in order to increase local production. One of the most striking features of this period was the imposition of a strict currency control.

It now became essential that exhibitions should be held, particularly in the larger cities, to publicize the new goods now being produced by Turkish industry, but as there were no venues specially prepared for such activities the exhibitions had to be held in schools or other public buildings.

1970 Osaka: "Japan World Exhibition" The First World Fair To Be Held in Asia

The World Fair was opened in Osaka on 14 March 1970 with the participation of 77 countries.

The theme of this fair, the first to be opened in Asia, was "Progress and Harmony in Human Relations", a concept that formed part of a tradition of respect for humanity that had grown up since the end of the Second World War. The "Expo '70" emblem symbolized the five continents and the exhibition consisted accordingly of five sections with the central section surmounted by the Japanese flag. One of the most striking features of this exhibition was devoted to a demonstration of the effective exploitation of the technological progress characteristic of the period. The Turkish pavilion was designed by Ragıp Buluç and Orhan Peker as the result of a competition.

1980-1990 Private Enterprise in Turkey and the First Comprehensive Fairs

The Fourth Five Year Plan of 1978-1982 aimed at introducing measures that would reduce dependence on foreign sources to a minimum and at organizing Turkish industry on an export basis. In order to achieve this aim it was essential that domestic production should be raised to an international level, an aim which entailed the development of the home industry. In 1978-1982 the proportion of total investment devoted to industrial development reached its highest point.

These developments may be regarded as the basis for the emergence of comprehensive exhibitions in Turkey, and it was as a result of these conditions that the design of exhibition stands appeared on the agenda. Nevertheless, at that time an exhibition was still seen as no more than a showcase for some particular product.

In the 1980s Turkish industry began to attain completely new dimensions and there was a marked increase in the number of factories in Turkey producing goods under licence or on the basis of know-how patents from various countries. It was, however, generally accepted that it was essential that Turkish industry should as soon as possible be freed from foreign ties and the Fifth Five Year Plan covering the years 1985-1989 set out to furnish Turkish industry with a state-of-the-art technology that would make it truly competitive and adjust the quality and price of Turkish industrial products in accordance with international standards.¹⁷

This period saw the appearance in Turkey of permanent venues for fairs and exhibitions, together with the establishment of institutions devoted to the organization of exhibitions.

A change appeared in the whole concept of exhibitions and stands, which until then had generally been composed of the most ordinary materials, and this was accompanied by modifications in exhibition and stand design in line with changes in the type of customer. At the same time, this process of change was greatly accelerated by the new products displayed. All these innovations led to the appearance of more original and creative exhibition and stand design.

1985 Tsukuba Exhibition: Science and Technology for Man at Home

It was under these conditions that when Turkey entered the "Tsukuba World Exhibition" opened in Japan in 1985 responsibility for the design of the Turkish pavilion was entrusted to Ragıp Buluç, who had won the competition for the design of the Turkish pavilion in the Osaka World Exhibition of 1970. The Turkish Pavilion in the Tsukuba Exhibition was arranged within an already existing building.

1990-2000: The Formation of an International Fair Identity in Turkey

One of the most important features of the period covered by the Sixth Five Year Plan from the point of view of industry was the emergence and proliferation of work in the fields of research and development in the various industrial institutions. This soon led to a marked increase in work in research and design in the older institutions already engaged in production while the new institutions established on the basis of licensing agreements set up comprehensive research and development departments directed towards the development of new technologies.

In the 1990s Turkish fair and exhibition organizations began to engage in the effective implementation of international fair design. Exhibition and fair institutions began to set up internal organizations, accompanied by the implementation of the most advanced exhibition techniques and the adoption of various modifications in stand design. The use of new products in this field led to rapid changes in stand design. The greatly increased complexity that was a feature of the 1990s obliged the exhibition institutions to undertake a process of specialization.

1992 Seville Exhibition: Age of Discovery

The above-mentioned change now began to play a significant role in international exhibitions. The last World Fair of the 20th century, which opened in the city of Seville, was inspired by the 500th anniversary of the discovery of America. The theme of the exhibition was "The Birth of a New World" and the four main buildings composing the exhibition were designed in conformity with this theme. These buildings, entitled "Discovery", "The 15th Century", "Today" and "Tomorrow" formed the central focus of the exhibition.

The competition for the architectural project for the Turkish Pavilion was arranged by the Ministry of State on the basis of the knowledge and experience of the Chamber of Architects. The theme of the exhibition was "a description of the developments in the history of humanity in every field of activity that have defined the past, determine the present and indicate the future". In the competition an award was presented to a project designed by Öner Tokcan, Hulusi Gönül and C. İlder. The project, which covered an area of 600 m², was designed in conformity with the concept of "green architecture".

1998 Lisbon Exhibition: "The Oceans - A Heritage for the Future"

It was decided that, in conformity with the decision taken by the General Council of the United Nations at its 92nd meeting on 19 December 1994, the year 1998 should be celebrated as the "Year of the World's Oceans", a decision which Turkey fully supported. A fair of a predominantly cultural character was thus organized to celebrate the landing on the shores of India of a fleet commanded by the famous Portuguese sailor Vasco da Gama in 1498, a historic event that brought the East and the West face to face with one another. 160 countries, 35 international institutions and over 100 civilian bodies participated in this fair.¹⁸

2000: Important Developments in the Fair Sector in Turkey

The new millennium saw fairs and exhibitions in Turkey reach their peak from the technical point of view, with the successful exploitation of an international identity

leading to a significant development of exhibition design. The existence of teams capable of handling the necessary infrastructure and the complex organization accompanying it began to form the most powerful force behind this development. At the same time, global products, global identity and global design culture began to bring about extremely important changes.

Expo 2000 Hanover: "A Century of Change" (Humankind-Nature-Technology)

The following description of Turkish attitudes to this change is to be found in the brochure for the Turkish Pavilion in the Expo 2000 Hanover:

"...A country in which Nature and Humankind, East and West join hands, and a universal language composed of the pavilion building, its architecture, the materials employed and the objects displayed. This language is made up, not of words, but of forms, textures and colours. The Turkish Pavilion symbolizes harmony between man and man and between nature and technology, as well as the vital necessity of this type of harmony..."

The Turkish Pavilion was designed by a large group under the auspices of the Ministry of Tourism, while the actual architecture of the building was realized by Murat Tabanlıoğlu.

CONCLUSION: Creativity in Stand Design and the Messages Conveyed

In the brief accounts given above we have attempted to describe the various world exhibitions over the last two centuries and the conditions governing the long and exhausting race in which Turkey has been engaged.

Actually, this race has recently assumed a really frenzied character. The great fairs that remained open for six months in the 1850s have been replaced by equally great fairs that remain open for only a few days. For those responsible for designing and running these fairs everything "rushes by like the wind". The visitors can spend only a few seconds in front of each of the hundreds of stands in gigantic venues, while the designers are faced with the following questions, which become more and more urgent every day:

"What is my aim in designing this stand?"

What "technical message" should this stand convey?

What is the "thesis" proposed by this stand?

In what does the "novelty" of the stand consist?

What should be the "effect" of the stand design?

In a process that "rushes by like the wind" how is the message to be transformed into design?

Notes

1. ALLWOOD, John, *The Great Exhibitions*, p. 5, Studio Vista, 1997, London.
2. ÖNSOY, Rifat, *Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, p. 66, Türkiye İş Bankası Publications, No. 291, 1988, Ankara.
3. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", p. 33, *Tarih ve Toplum*, Vol. 16, No. 95, İletişim Publications, 1991, İstanbul.
4. KUTAY, Cemal, *Avrupa'da Sultan Aziz, Geçmişten Günümüze Türk Kitaplığı*, 1970, İstanbul.
5. GERMANER, Semra, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları*, p. 38, *Tarih ve Toplum*, Vol. 16, No. 95, İletişim Publications, 1991, İstanbul.
6. ALWOOD, John, *The Great Exhibitions*, p. 78, Studio Vista, London, 1977.
7. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", p. 39, *Tarih ve Toplum*, Vol. 16, No. 95, İletişim Publications, 1991, İstanbul.
8. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", p. 39, *Tarih ve Toplum*, Vol. 16, No. 95, İletişim Publications, 1991, İstanbul.
9. GERMANER, Semra, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları", p. 40, *Tarih ve Toplum*, Vol. 16, No. 95, İletişim Publications, 1991, İstanbul.
10. "1900 Paris Sergisi'nde Resmi Osmanlı Pavyonu", p. 77, *Tarih ve Toplum*, Vol. 2, 1984, İstanbul.
11. OYGAR İsmail Hakkı, "İş Bankası Sergisi", *Arkitekt*, p. 203-206, 1934, İstanbul.
12. "Yerli Mallar Sergisi, Galatasaray", *Arkitekt*, No. 7-8, p. 201, 1935, İstanbul.
13. MADRAN, Burçak, "Bir Küresel İletişim Ortamı Olarak Dünya Fuarları", p. 68, *Domus m*, No. 6, 2000, İstanbul.
14. ELDEM, Sedad Hakkı, "1939 New York Dünya Sergisi'nde Türk Pavyonu Projesi", *Arkitekt*, p. 153-155, 1939, İstanbul.
15. BORATAV, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi - 1908-1985*, p. 74, Gerçek Press, 1988, İstanbul.
16. MADRAN, Burçak, "Expo '58 Pavyonu Sanatların Senteziydi", p. 75, *Domus m*, No. 6, 2000, İstanbul.
17. AZCANLI, Ahmet, *Türk Otomotiv Sanayiinin Tarihsel Gelişimi*, p. 242, Otomotiv Sanayii Derneği publication, 1997, İstanbul.
18. ACAR, Fariz, *Dünden Bugüne Dünya Fuarları*, p. 8, Mersin Deniz Ticareti, February 1999, Mersin.

ANTİK & DEKOR

ANTİKA, DEKORASYON ve SANAT DERGİSİ



SAYI: 69
7.500.000 TL.



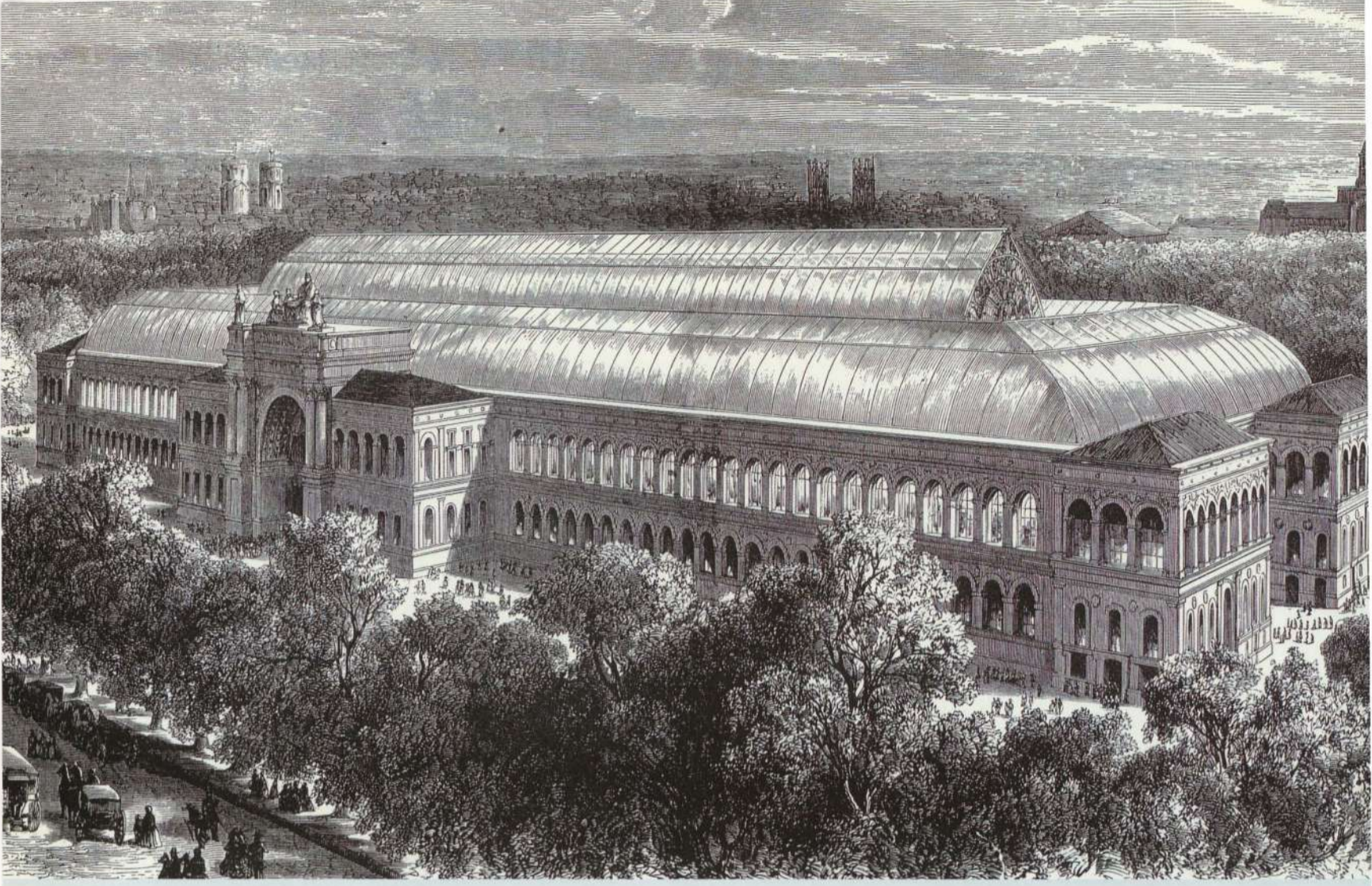
ANTİK A.Ş.

ISSN 1300-7424-00



9 771300 742402

106604 2002/02



1855 Paris sergisi'nde Endüstri Pavyonu'nun (Palais de L'Industrie) "Champs-Elyses" yönünden görünüşü.
(John Alwood, s. 32, L'illustration, Journal Universal, 1854)



MSGSU

Açık Bilim Sanat Arşivi

1855 PARIS GÜZEL SANATLAR SERGİSİ

"Exposition Universelle des Beaux-Arts"

ve

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ YANSIMALARI

Prof. ÖNDER KÜÇÜKERMAN

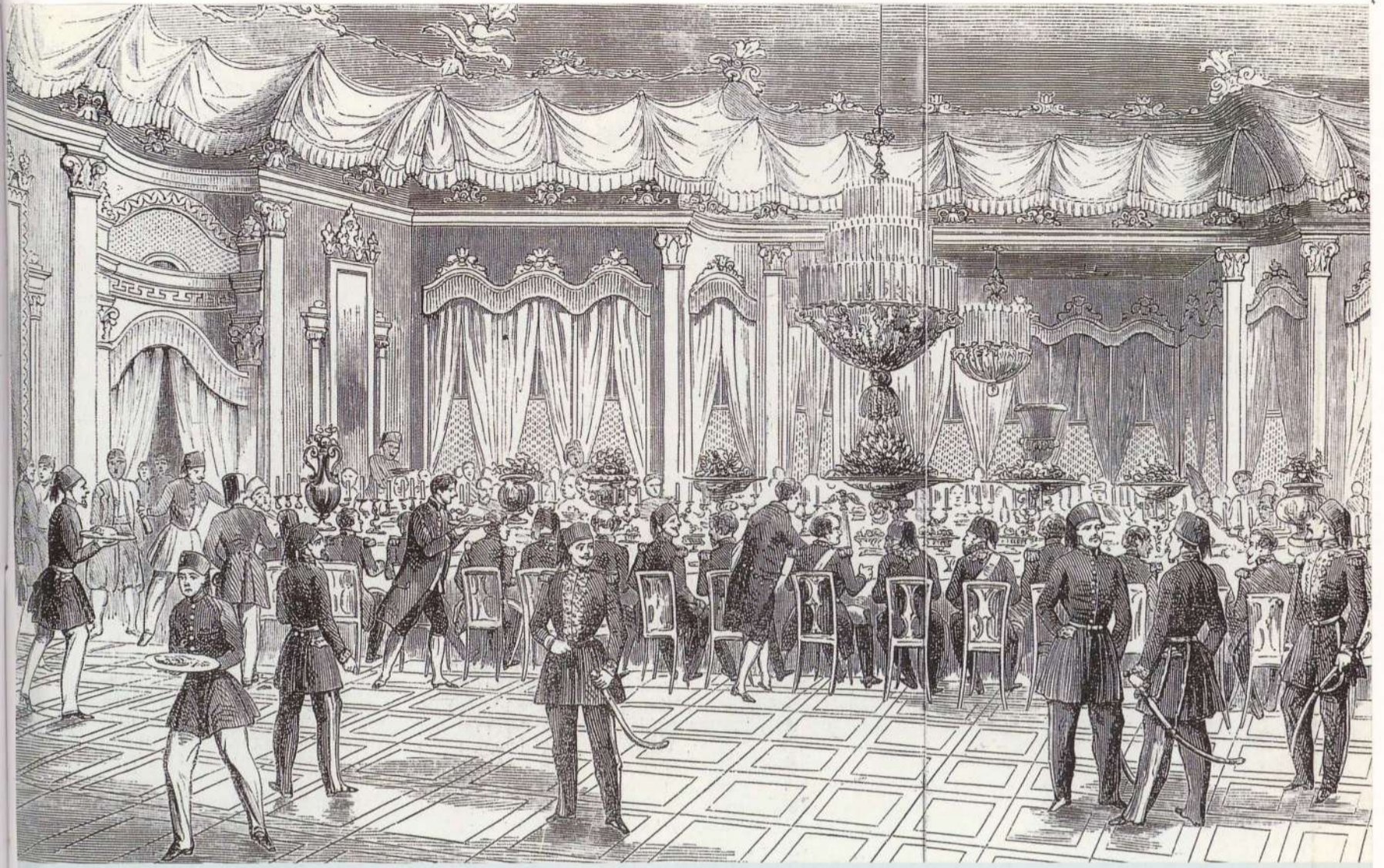
Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı
The International Committee for The Conservation of Industrial Heritage-TICCIH Türkiye Temsilcisi

1700'lü Yıllarda Fransa'daki İlk Sanayi Sergileri

"Fuar" kelimesi, 1773 yılında İngiltere'de yayımlanan bir sözlükte, "yıllık bir açık pazar yeri" olarak tanımlanıyordu. "Sergi" ise sadece sergileme anlamına geliyordu. Bu nedenle İngiltere'de ilk sergiler, genel olarak bir pazar yeri gibiydi. Sergilenenler de öncelikli olarak çeşitli günlük ürünlerdi.¹

18. Yüzyıl'da Avrupa'daki ilk sergiler, genellikle ticaret amacıyla açılmaya başlamıştı. Ancak hiç kuşkusuz bu ser-

gilerde, asıl amaç olan ticaretin yanı sıra çeşitli eğlenceler de düzenleniyordu. Aslına bakılırsa o tarihlerde, bir şehre birkaç kilometre uzaktan gelmek de gerçekten bir macera gibiydi. Bu yüzden, ilk açılan sergiler önemli bir buluşma noktası gibi etkili oluyordu. Böyle büyük bir kalabalığın buluşması, hiç kuşkusuz, eğlence ve gösteri düzenleyenler için büyük bir fırsat oluyordu. Bu nedenle, Avrupa'da açılan ilk sergiler bile, başlangıçtan beri bir anlamda uluslararası özellik taşıyordu.



Kırım Savaşı'nın bitmesi ve Dolmabahçe Sarayı'nın 13 Temmuz 1856 günündeki açılış töreni.
(Çelik Gülersoy, Dolmabahçe, s. 56, İstanbul Kitaplığı, 1984, İstanbul).

Fransa'da İlk Sergiler

İngiltere'deki bu gelişmelere karşılık, Fransa'da açılan ilk genel sergilerde ise üretim yöntemleri yerine, endüstrinin ürünleri yer alıyordu.

Ama Fransa'daki sergilerin başlangıcı, aslında ilginç bir olayla yakından ilgiliydi. 1789 yılında, Fransa'daki "İhtilal"den sonra, önceki dönemin kraliyet üretim atölye ve fabrikaları olan ünlü "Sevres, Gobelins ve Savonnières" gibi kuruluşların ne olacağı konusu gündeme gelmişti. Çünkü bu eski ve saygın üretim kuruluşlarının çok sayıda değerli ürününün bile satılmayıp elde kaldığı görülmüştü. Sonuçta, bu değerli ürünlere bir pazar bulabilmek için St. Cloud Şatosu'nda özel bir sergi açılmasına karar verilmişti. Ancak Napolyon Bonaparte, sergiden bir gün önce, halkın karışıklık çıkarmasından endişelenerek bu açılışı da durdurmuştu. En sonunda bu sergi, 1797 tarihinde Paris'te Otel Dorsay'da, daha da genişletilmiş olarak açılabilmişti.

Bu sergi büyük ilgi görüp başarı sağlayınca, Fransa hükümeti, yıllık sergilerin açılmasına karar vermişti. Bunların birincisi, 1798 tarihinde Champ de Mars'ta özel olarak inşa edilmiş bir sergi binasının içinde açılmıştı. Üç gün açık kalan bu serginin amacı, Fransız endüstrisinin, İngiliz endüstrisine karşı rekabet gücü olduğunu göstermekti. Nitekim kataloglara ve sergi raporlarına göre, Fransız üreticileri, İngilizlere göre çok daha güçlü görünüyordu.

Bu başarılı sergiye rağmen, Fransa'da 1801 yılına kadar herhangi bir yeni sergi açılmamıştı. 1801 yılında Louvre'da açılan ve sekiz gün açık kalan sergide yer alan üreticilerin sayısı, öncekinin bir misliydi. Sergilenenler ise Fransız üretimi olan seramik, cam, dokumalar, mobilya, silah ve çeşitli teknik araçlardı. Ayrıca ilk kez, Hükümet tarafından, M. Jacquard dokuma makinesi standının bu sergide yer almasına izin verilmişti.

Fransa'daki milli sergiler 1827 yılına kadar, Louvre Sarayı avlusunda politik gelişmelere bağlı olarak değişik aralıklarla ve değişik tarihlerde açılmıştı. Bu sergilere katılanlar sürekli olarak artıyordu. 1849'da onikinci kez açılan ve altı ay açık kalan sergide, 4.500 katılımcı yer almıştı.²

1855 Paris Sergisi Hazırlıkları

İlk kez İngiltere'de açılan 1851 Londra Sergisi'nden sonra, bu önemli başlangıcın birçok benzerinin açılması için pek çok ülkede adeta bir yarışın başladığı görülür.

Örneğin 1853 yılında İrlanda'da Dublin şehrinde "Great Industrial Exhibition" açılmıştı. Yaklaşık altı ay açık kalan bu sergiyi 1.156.232 kişi gezmişti. Daha sonra, 1853-54 tarihleri arasında New York'ta "World's Fair of Works of Industry of all Nations" açılmıştı. Yaklaşık 16 ay açık kalan bu sergiyi de 1.250.000 kişi gezmişti.³

Paris'te açılacak bir sergi için de, 1855 yılı belirlenmişti. Ancak o yıllarda Kırım savaşı yaşanıyor ve bu nedenle, serginin ana teması, "Bütün milletlerin birliği için bir barış mabedi" olarak tanımlanmıştı.

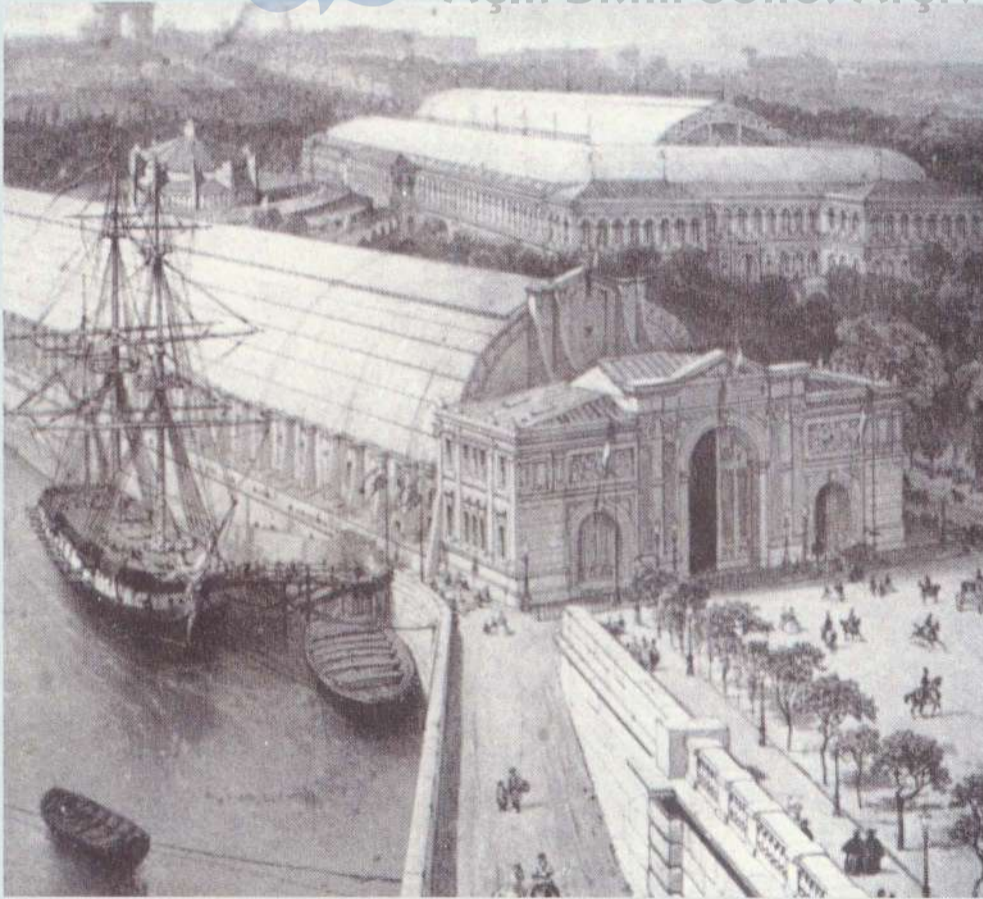
1855 yılında açılan "Paris Exposition Universelle", Kırım Savaşı'nın gölgesinde biçimlendirilmişti. Raporlara göre 6.5 ay açık kalan bu sergiyi 5.162.330 kişi gezmişti. Ser-



8 Mayıs 1854 günü, Prens Napolyon onuruna eski Beylerbeyi Sarayı'nda verilen yemek. (Milli Saraylar, s. 139, 1992, İstanbul. Brindesi'nin çiziminden hazırlanan gravür. L'illustration, 10 Haziran 1854, No: 589).

gi giderleri, Fransa hükümeti tarafından karşılanmıştı. III. Napolyon da kendi ağırlığını koymak için kuzeni Prens Napolyon'u serginin genel yöneticisi olarak görevlendirmişti. ⁴

Bu sergi için "Endüstri Sarayı" (Palais de l'Industrie) ve



1855 Paris Sergisi'nin Ren nehri yönünden görünüşü. (Önder Küçükerman arşivi).

"Güzel Sanatlar Sarayı" (Palais des Beaux-Arts) olmak üzere iki önemli yapı inşa edilmişti. Bir de "Makine Galerisi" hazırlanmıştı. Ancak 1855 Paris Sergisi'nin en önemli özelliğinin, "Güzel Sanatlar Sarayı"ndaki sanat eserleri olduğu anlaşılıyor.

Aslında "Endüstri Sarayı" 1852 yılının Mart ayında yapılmaya başlanmış, ancak 1854 yılının Şubat ayında bile hala tamamlanmamıştı. Nitekim bu binanın iki ay gecikmeyle açıldığı anlaşılıyor. Bu bina dikdörtgen planlıydı ve kısmen camlı bir çatıyla örtülmüştü. ⁵

1854 Yılında Kırım Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu ve Fransa İşbirliği

Kırım Savaşı, Sultan Abdülmecid döneminde 12 Mart 1854 ile 10 Eylül 1855 tarihleri arasında, Osmanlı, Fransız ve İngiliz devletleri ile birlikte Rusya'ya karşı yaşanmıştı. Sultan Abdülmecid'in başladığı yenilikler nedeniyle, Rus çarı Nikolay, Türkiye'deki Ortodoksların kendi himayesine verilmesini istemişti. Ret cevabı üzerine Eflak-Boğdan eyaletleri işgal edilmiş ve bir Rus donanması 30 Kasım 1853 tarihinde, Sinop'u bombalayıp Osman Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasını batırmıştı. ⁶

İstanbul'un ve Boğazlar'ın Rus tehdidi altına girdiğini gören Fransa ve İngiltere, Ekim ayında, Çar anlaşmaya yanaşmazsa, Türklere yardım edeceklerini bildirmişlerdi. Sonuçta Türk-Rus anlaşmazlığı, bu olaydan sonra özellikle Boğazlar yüzünden bir Avrupa sorunu durumuna almıştı. Nitekim bir süre sonra İngiltere ve Fransa'ya ait donanmalar Çanakkale boğazını geçerek İstanbul önlerine gelmiş ve Rus Çarı bu durumu protesto etmişti.

Sinop bombardımanından sonra İngiltere kraliçesi Victoria ve III. Napolyon, Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasındaki anlaşmazlığı çözmek için arabuluculuk önerisini Çar Nikolay kabul etmemişti. Londra ve Paris hükümetleri Rusya'dan, Eflak ve Bağdan'ın hemen boşaltmasını, Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünü tanınmasını, Ortodoks teba üstünde hak ileri sürmesinden vaz geçilmesini iste-



1855 Paris Sergisi'nde Fransız kolonilerinin ürünlerinin sergilendiği bölümden bir görünüş.
(John Alwood, s. 34, L'illustration, Journal Universal, 1855).

mişlerdi. Kısacası, Eflak ve Boğdan'ın boşaltılmaması savaş nedeni sayılmıştı.

Çar'ın, 9 Şubat 1854 tarihinde Rus ordularına Tuna'yı geçme emrini vermesi üzerine, İngiltere ve Fransa, 12 Mart 1854'te Rusya'ya karşı savaş açılmasını kararlaştırmışlardı. Aynı tarihte, Osmanlı İmparatorluğu, Fransa ve İngiltere arasında üç antlaşma yapılmıştı.

Birincisi olan "İstanbul Antlaşması" ile İngiltere ve Fransa, Osmanlı devletinin toprak bütünlüğünü garanti ediyor ve yenileşme girişimlerini destekliyordu.

İkincisi olan "Londra Antlaşması" ile iki devlet Osmanlı İmparatorluğundan özel çıkarlar sağlamak düşüncesinde olmadıklarını açıklamışlardı.

Üçüncüsü olan, 15 Nisan protestosuyla da Avrupa'nın beş büyük devleti olan "İngiltere, Fransa, Osmanlı İmparatorluğu, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Prusya", barış ilkelerini kararlaştırmıştı. Buna göre, Osmanlı topraklarının bütünlüğü, Osmanlı tebasına yeni haklar verilmesi, yeni bir fermanla bunların duyurulması, Eflak ve Boğdan'ın boşaltılması öngörülüyordu.

İşte bu antlaşmalar sonunda Rusya üç devlete karşı savaş yapmak zorunda kalmıştı. Kırım Savaşı, Rumeli ve Anadolu kıyılarından başka Kırım ve Baltık'ta yaşanmıştı. Müttefiklerin başarıları, Nikolay'ın ölümü ve yerine II. Alek-

sandr'ın geçmesi, Ruslarda, savaşı kazanma ümidini yok etmişti. Yeni Çar, şerefli bir barış yapmağa hazır olduğunu bildirince, barış koşulları için Paris'te bir kongre toplanmıştı.

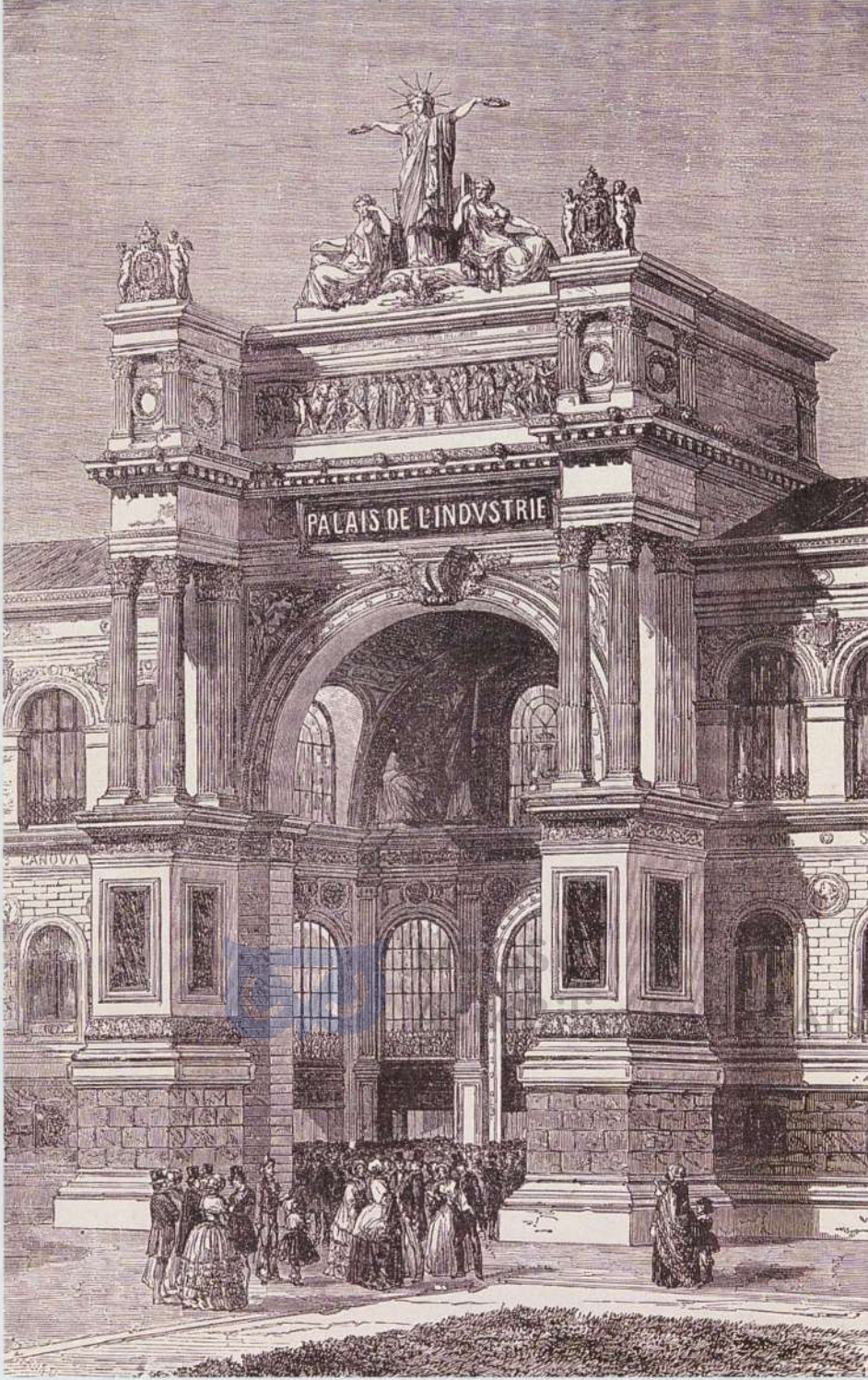
Böylece Ekim ayında sona eren savaşlarda, iki tarafın toplam olarak 240.000 kişi kaybettiği Kırım Savaşı bitmiş ve Paris Antlaşması imzalanmıştı.⁷

Yukarıda görüldüğü gibi, hem Osmanlı İmparatorluğu, hem Fransa, 1855 Paris Sergisi'nin açılış yılında birlikte savaşarak kazanmıştı. Üstelik bu savaş nedeniyle, ülkeye gelen çok sayıdaki yabancı nedeniyle, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki reform arayışlarında da yeni örneklerle karşılaşmıştı. Gerek askeri alanda, gerekse halk arasında birçok yenilik yaşanıyordu.

Ayrıca unutmamak gerekir ki, Paris Sergisi Haziran ayında açılmıştı. Oysa Kırım Savaşı ise 10 Eylül'de bitmiş ve Paris Antlaşması imzalanmıştı.

Kısacası, 1855 Paris sergisi hem Fransa için, hem de Osmanlı İmparatorluğu için, çok karmaşık bir ortamda hazırlanmış ve açılmıştı.

Diğer yandan, Kırım Savaşı, İstanbul'a da birçok değişiklik getirmişti. Örneğin Fransız, İngiliz ve diğer yabancı askerler, büyük bir harcama yapıyordu... Diğer yandan,



1855 Paris Sergisi'ndeki Endüstri Pavyonu'nun (Palais de L'Industrie) giriş kapısı.
(Önder Küçükerman arşivi).

Boğaziçi'deki yalılarda, İstanbul'lu hanımefendiler bile, orduya çamaşır yetiştirmek için dikiş dikiyorlardı.⁸

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Hazırlıklar

1855 yılında Paris'te açılan üçüncü uluslararası sergi, Osmanlı İmparatorluğu'nun katıldığı ikinci sergiydi. Paris Sergisi'nin Mayıs ayında açılması kararlaştırılmıştı. Ancak Kırım Savaşı nedeniyle bir ay sonra, Haziran ayına ertelenmişti. Açılışta İmparator III. Napolyon bizzat hazır bulunmuştu. Osmanlı İmparatorluğu'nu ise, Hariciye Teşrifatçısı Kamil Bey temsil etmişti.

Osmanlı İmparatorluğu da Kırım Savaşı nedeniyle, sıkışık durumuna karşılık, başta İstanbul olmak üzere İzmir,

Selanik, Trabzon, Aydın, Halep, Niş, İskodra, Drama, Şam, Niğde, Kayseri, Bozok, Amasya ve Bursa gibi en büyük üretim bölgelerinden getirilen yaklaşık 2.000 adet ürünle bu sergiye katılmıştı.⁹

Aslına bakılırsa, 1855 yılı, Osmanlı İmparatorluğu'nda Batı sanayiinin en yeni ürünlerinin hızla yaygınlaşmaya başladığı bir dönemi simgeler. Sanayileşme için girişimlerin yapıldığı bu tarihlerde, İstanbul'daki Dolmabahçe Sarayı da tamamlanıyordu. Üstelik, sarayın en ilginç kısmı olan iç mimarisi bu yıllarda tamamlanıyordu. Dolayısıyla, 1855 yılında Paris'te açılacak serginin de bu konuda herhalde büyük bir önemi vardı. Mobilyalar, yeni teknolojiler, sanat eserleri gibi birçok ürüne gerek vardı.¹⁰

Unutmamak gerekir ki, Dolmabahçe Sarayı kompleksi içindeki Tiyatro binası da aynı tarihler içinde yapılmaya başlanmıştı. Ve 1858 yılında, Dolmabahçe Sarayı'nın kullanılmaya başlamasından üç yıl sonra, bu tiyatronun da kullanılmaya başlandığı bilinmektedir.¹¹

Diğer yandan, aynı tarihte telgraf makinesinin haberleşme alanında kullanılmaya başlanmasıyla birlikte, bu yeni aracın ne kadar yararlı olduğu da hemen ortaya çıkmıştı. Bu önemli yenilik hızla yaygınlaşınca, 1855 yılında "İstanbul Telgraf Merkezi" kurulmuştu. Artık Avrupa ile doğrudan haberleşme yapılabiliyordu....

1856 yılında Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde tren yolu yapımı için de birçok proje başlatılmıştı. Nitekim özellikle Anadolu'nun ihraç ürünlerini İzmir'e aktaracak önemli bir proje olan "İzmir-Aydın Demiryolu"nun yapımı da bu tarihte başlatılmıştı. Aynı yıllarda

ülkede buna benzeyen birçok yenilik de yaşanıyordu.¹²

Sergideki 35 pavyonda Osmanlı İmparatorluğu Ürünleri

Paris Sergisi, "Tarım ve Endüstri" ile "Güzel Sanatlar" olmak üzere iki ayrı bölümde düzenlenmişti. Bu açıdan, güzel sanatlara geniş bir yer ayrılmış olan ilk sergi olma özelliğini de taşıyordu. Yapımına çok önceden başlanmış olan "Endüstri Sarayı", sanayi ve tarım ürünlerinin sergilenmesi amacıyla, tamamlanmıştı. "Trocadero"da ise bir "Güzel Sanatlar Sarayı" yapılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun 2000 parça ürünü ise, işte "Champs-Elysees Endüstri Sarayı"nda sergilenmişti.¹³



1855 Paris Sergisi: 15 Kasım 1855 tarihindeki kapanış töreninde görünüşü. (Önder Küçükerman arşivi).

Osmanlı İmparatorluğu bu sergiye katılacak ürünlerin belirlenmesi için yerel meclisler ve yetkililer görevlendirilmişti. Ayrıca, sergilenmek üzere seçilen ürünlere gümrük ve vergi muafiyeti de sağlanmıştı. Yol giderleri ise devlet tarafından karşılanmıştı. Sonuçta, 1855 yılı Nisan ayında, İmparator III. Napolyon tarafından açılışı yapılan sergide Osmanlı İmparatorluğu'na ait 35 pavyonda şu ürünler yer almıştı:¹⁴

- 37 adet ham ipek, kaytan, düz ve bükülmüş keten ve pamuk ipliği örneği. 31 adet şerit örneği.
- Beyrut atölyeleri ile "Hereke Fabrika-ı Hümayunu" ürünü 10 adet kurdela ve şerit örneği.
- 13 adet tuhafiyeci örneği. Bunlar arasında özellikle "Feshane-i Hümayun"da üretilmiş fesler ile Konya ve Amasya'dan gönderilmiş keçe, takke ve çoraplar.
- Çoğunluğu "Selvi Burnu Fabrika-i Hümayunu" ürünü 53 adet köse-

le, kürk, maroken deri, kuzu, çakal ve kaplan derileri örneği.

- Kandiye ve İstanbul'daki askeri atölyelerden gönderilmiş 15 çift kundura, potin ve terlik.
- 12 adet "Şark tipi" eyer.
- "Tophane Fabrika-i Hümayunu" ürünü Şam tüfekleri, beşli ve gümüş yıldızlı Yanya tabancalarından oluşan 44 adet ateşli ve kesici silah.
- 15 hırdavat örneği.
- Bakır ve bronzdan yapılmış 20 adet mangal, karavana, tepsi ve benzeri ürünler.
- Davul, zurna, kemençe gibi 23 adet Doğu müziği aleti.
- Manastır, Şam, Yanya ve İşkodra gibi bölgelerden gönderilmiş 50 adet moda ve süs eşyası.
- 107 adet çekmece, dolap ve nalın gibi ağaçtan yapılmış süslü ve karmarlı taş, siyah Kudüs taşı ve diğer taş ürünü örnekleri.

- 29 adet seramik ürünü. Bunlar arasında özellikle "İncirköy Fabrika-i Hümayunu" yapımı porselen ve camlar. Çanakkale çanak-çömlekleri, Kütahya çinileri, fırınlanmış topraktan yapılmış çubuk lüle ve biblolar.
- Krem, güzel kokular, kokulu sabun, Kızanlık ve Kandiye gül ve sirke suları ile Konya nane suyundan oluşan 20 adet parfüm örneği.
- 18 adet şeker ve şeker ürünü. Bunlar arasında İstanbul lokumu, sebze ve meyve ezmeleri, pekmez ve benzeri ürünler.
- Kıbrıs ve Kandiye şarapları, Kızanlık ve Kandiye rakıları ile Gemlik sakızlarından oluşan 13 örnek.
- 24 adet zeytin, susam, ceviz, badem ve haşhaş yağı örneği.
- 12 adet tuz ve amonyak örneği. Bunlar arasında şap, güherçile, soda ve sodyum klorür.
- Buğday, çavdar, mercimek ve fasulye unu ile patates nişastasından oluşan 27 örnek.

- 32 adet meyve, bitki ve tohum örneği. Bunlar arasında Sayda şeker kamışı, beyaz Halep mantarı ve Kandiye kaparileri, çoğu Sakız Adası'ndan gönderilmiş sakız, Konya'dan gönderilmiş çam sakızı ve Sezer'den gönderilmiş katran tortusundan oluşan 7 adet zambak ve reçine örneği.

- 6 adet kök ve lif örneği, kök boya, Yanya kırmızı boyası, safran, Kudüs çiviti ve Koriya sumak ağacı yaprağından 19 adet boya ve tanen örneği.

- 36 hayvansal ürünler. Bunlar arasında bal, balmumu, deve ve tavşan içyağı, koza, keçi kılı, Sayda kırmızı böceği, Kandiye sünger ve mercanı.

- Dövme demir. Lübnan ve Manastır'dan gönderilmiş maden, Demirhisar ve Nevrekop'dan gönderilmiş manyetik maden filizi, Kandiye'den gönderilmiş, demir sülfat. Drama ve Trabzon'dan gönderilmiş gümüş galen, bakır, bakır sülfat, bakır pirit, krom ve krom oksit. İzmir'den gönderilmiş kırmızı topraktan oluşan 28 örnek.

- Nevrekop'tan gönderilmiş ametist, Bursa'dan gönderilmiş amiyant, Sivas'tan gönderilmiş zimpara taşı, Edirne'den gönderilmiş talk, mika, tebeşir ve kireç taşı, Tokat'tan gönderilmiş oniks, Lübnan'dan gönderilmiş sarkit ile Kandiye'den gönderilmiş renkli mermerlerden oluşan 39 adet örnek.

- 15 yanabilir maden örneği. Kastamonu ve Lübnan'dan maden kömürü, linyit, bitüm, kükürt, Halep'ten katran ve Kandiye'den gazyağı.

- Sıvı mineraller içerisinde Manastır'dan gönderilmiş atlara içirilen bir adet içinde demir bulunan su örneği.

Osmanlı Ürünlerinin Kazandığı Madalya ve Mansiyonlar

Osmanlı İmparatorluğu'ndan, doküman ve giyim ürünlerinin yanı sıra, çok sayıda tarım, hayvancılık, maden, sanayi ürünleri, yiyecek ve içecek, kimyasal ürün gönderilmişti. Bütün bu ürünler, sergiye katılan devletlerin temsilcileri tarafından değerlendirilmiş ve ödüllendirilmişti. Sonuçta Osmanlı

EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1855

INAUGURATION par S. M. L'Empereur

Galerie de F à I
Entrée par le Pavillon Nord-Ouest.
Côté du Cours la Reine

1855 Paris Sergisi'nde açılışı yapılan Geleri'nin İmparator III. Napolyon tarafından verilen davetin çağrı kartı. (Önder Küçükerman arşivi).

ürünleri 27 madalya, 20 mansiyon almıştı. Bunlar arasında doküman ve giyim ürünleri şu madalyaları kazanmıştı:¹⁵

- Afyon Karahisar'dan Ahmet Usta'ya, pipo ve bastonlar için
- Aydın Vilayeti'ne, incir ürünü için
- Bayan Murad Marie'ye, işlemler için
- Beyrut'tan Dalgue Mourgue'e, ham ipek için
- Beyrut'tan "Mourgue et Comp." ile Hamadi'ye, ipek kozaları için
- Bursa'dan Agop Çubukçuyan'a, ham ipek için
- Bursa'dan Ali Ağa'ya, keçe ürün-

VISITES ET ÉTUDES

DE

S. A. L. LE

PRINCE NAPOLEON

AU PALAIS DES BEAUX-ARTS

OU

DESCRIPTION COMPLÈTE DE CETTE EXPOSITION

(Peinture, Sculpture, Gravure, Architecture)

AVEC LA LISTE DES RÉCOMPENSES;

REVUES DES

VISITES DU PRINCE

AUX PRODUITS COLLECTIFS DES NATIONS

QUI ONT PRIS PART A L'EXPOSITION DE 1855.

PARIS

HENRI ET CHARLES NOBLET, ÉDITEURS

56, RUE ST-DOMINIQUE

1855

Sergiyi gezen III. Napolyon'a, Osmanlı Sergi Komiseri Kamil Bey tarafından verilen bilgilerin de yer aldığı kitabın sayfaları. (Önder Küçükerman arşivi, National Gallery of Art, Washington).

leri için

- Bursa'dan "Falkeysen et comp."na, Kıbrıs ve Olimpiya Dağı şarapları için
- Bursa'dan Pavlaki'ye, beyaz ibrişimler için
- Canik Sancağı'na, mısır ürünü için
- Edirne Vilayeti'ne, susam yağı için
- Feshane-i Hümayun'a, çeşitli doküman ve başlıklar için
- İstanbul'dan Della-Sudda'ya, ilaç ve tıbbi cihaz koleksiyonu için
- İstanbul'dan Gülmezoğlu'na, işleme ve danteller için
- İstanbul'dan Hacı Bekir Ağa'ya, Arap kesimi örgüler için
- İstanbul'dan Hacı Hüseyin Ağa'ya, süslü terlikler için
- İstanbul'dan Hurşit Ağa'ya, kırmızı topraktan mamul lüleler için
- İstanbul'dan Mihranduzoğlu'na, maden alaşımı için
- İstanbul'dan Mustafa Ağa'ya, Arnavut kesimi elbiseler için
- İstanbul'dan Stefan'a, tütün keseleri için
- İstanbul'dan torbacılar kahyası Mustafa Ağa'ya takke ve benzeri ürünler için
- İzmir Vilayeti'ne, kuru üzüm için
- Konya Vilayeti'ne, yumuşak buğday için
- Osmanlı İmparatorluğu'na, bütün İmparatorlukta yapılan altın ve gümüş işlemler için
- Sivas'taki atölye sahiplerine, çeşitli ağızlıklar için
- Trablusgarp eyaletine tarım ürünleri için
- Trabzon'dan Fabrikatör Hacı Usta'ya, keten ve pamuklu giysiler için

Sergilenen ürünler arasında, aşağıda sıralananlar ise mansiyon kazanmıştı: ¹⁶

- "Hereke Fabrika-i Hümayunu"na, ipek kurdela ve şeritler için
- "İzmit Fabrika-i Hümayunu"na, siyah yün korseler için
- Amasya Vilayeti'ne, arpa için
- Anadolu ve Rumeli eyaletlerine, sarı ve kırmızı bakır ürünleri için
- Filibe Vilayeti'ne, kuru üzüm için

- Halep Vilayeti'ne, fıstık ürünü için
- İstanbul'dan Pascal Artin'e, Osmanlı-İngiliz ve Fransız ittifakını simgeleyen bir anıt projesi için
- Kandiye'ye, beyaz buğday için
- Osmanlı İmparatorluğu'na, Şark silah arması için

Ayrıca bu sergiye katılan devlet fabrikaları arasında, Beykoz'daki "İncirköy Fabrikası" da bulunuyordu ve cam ve porselen fincanlar ile benzeri ürünler sergilenmiş olduğu anlaşılıyor. Eldeki çok sınırlı bilgilere göre, "İncirköy Fabrika-i Hümayunu" ürünü olan bu porselen ve camlar da madalya kazanan ürünler arasındaydı. Bu sonuçtan, fabrikanın, Paris'teki böyle önemli bir uluslararası sergiye götürülecek kadar iyi ürünleri bulunduğu anlamı çıkıyor.

Sergiyi Gezen Prens Napolyon ve Osmanlı Sergi Komiseri Kamil Bey

Sergiyi gezen III. Napolyon'a, Osmanlı Sergi Komiseri



Kamil Bey tarafından verilen bilgilerin de yer aldığı bir yayının 1856 yılında Paris'te yapılmıştı. Bu yayının orijinal adı şöyleydi: "Visites et etudes se S.A.I. le Prince Napoleon au Palais des beaux-arts, ou, Description complete de cette exposition (peinture, sculpture, gravure, architecture): Avec la liste des recompenses, suivies des visites du Prince aux produits collectifs des nations qui ont pris part a l'exposition de 1855".

Bu kitabın sayfaları içinde, bütün katılımcıların ürünleri, aldıkları ödüller tek tek açıklanmıştır. Bu sayfalardaki bilgiler yardımıyla, Osmanlı ürünleri hakkında daha ayrıntılı bilgiler elde edilebilmektedir.

Sergide Yer Alan Sanat Eserleri

1855 Paris Sergisi'nde, Osmanlı sanatçıların eserleri yer almamıştı. Ancak buna karşılık, halı, kumaş, çini ve diğer geleneksel ürünler çok büyük bir etkinlikle yer almıştı.

Aslında bu önemli geleneksel ürünler de, o tarihlerin eğilimi olan "Orientalism"le ilgilenen ve özellikle de belgesel çalışan sanatçılar açısından büyük bir malzeme kaynağı sağlamış oluyordu.¹⁷

1855 Paris Sergisi, Avrupa'nın sanayi gücünü göstermesi yanında, geleceğin sanat ortamının da biçimlendirilmesinde etkili olmuştu. Özellikle de bu konuda Fransa'nın ağırlıklı bir konumda olduğu görülmüştü.

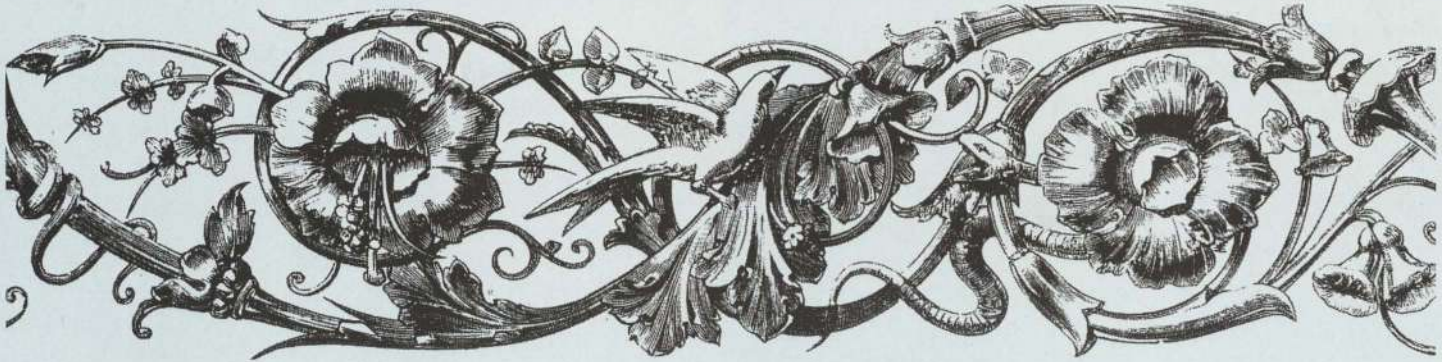
Çünkü bu sergide ilk kez, değişik ülkelerden gelen sanatçılar ve güzel sanat ürünleri bir araya gelmişti. Sergi'deki "Güzel Sanatlar Sarayı"nda 5000'den fazla tablo yer almıştı. Bunlar arasında en ilgi çekici olarak Fransız sanatçıları Delacroix, Corot, Millet, Daubigny ve Gerome'in tabloları sayılabilir. Serginin eleştirmeni de Charles Baudelaire'di. Ingres'in ünlü Oryantalist yapıtları "Türk Hamamı" ve "Yıkılan Kadın" tabloları ve bunların çok sayıdaki eskizi de sergide yer almıştı.¹⁸

SERGINİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ YANSIMALARI

1855 Paris Sergisi, gerek politik, gerek askeri ve gerekse ticaret açısından Osmanlı İmparatorluğu'nda değişik yönlerde etkili olmuştu.

Bunların başında, politik ortamın sıcaklığı geli-

855 Paris Sergisi'nde yer alan, Fransız tasarımı bir saatli masa ve beyaz zemin üzerine altın işlenmiş bir pano ayrıntısı. (John Alwood, s 33).



yordu. Ve ilk kez Osmanlı ile Fransa ve İngiltere ile askeri alanda büyük bir işbirliği yaşanmıştı. Buna bir de Dolmabahçe Sarayı'nın inşaatının tamamlanması eklenmişti. Bu sarayın yapımında İngiliz ve Fransız teknolojisinin en seçme ürünleri yer almıştı.

İşin ilginç yanı, Kırım Savaşı'nın İstanbul'da ortaya çıkardığı yoğunluk ve karışıklıklar, o tarihe kadar bu işle ilgili "İhtisap Nezareti"nin de lağvedilmesiyle sonuçlanmıştı. "Meclis-i Vala" tarafından bir nizamname hazırlanarak "Şehremaneti" kurulmuştu. Tanzimat ve Kırım Savaşı, bir bakıma İstanbul'un bir çok yönden değişmesine neden olmuştu. Sonuçta, 1855 yılında şehrin güvenliği "Zaptiye Nezareti"ne devredilmişti. İstanbul halkına belediye hizmetlerini artık "Şehremaneti" sunacaktı.

1855 Paris Sergisi, sadece bir büyük sergi olmaktan ötede, Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli etkiler yapan, Avrupa ile bir buluşma projesi gibi olmuştu.

1855 yılında Dolmabahçe Sarayı'nın yapımı da tamamlanmıştı. Ancak devlet, Avrupa'lularla birlikte Rusya'ya karşı açılmış bir savaşın içindeydi. Binlerce insan kaybediliyordu. Böyle bir ortamın içinde bir sarayın, hem de böyle büyük ölçekli bir sarayın açılışının "yakışık almacağı" kesindi. O yüzden savaşın bitimi beklenmişti.¹⁹

Sonuçta, 13 Temmuz 1856 günü, hem Sarayın açılışını, hem de barışın imzalanmasını kutlamak için büyük bir ziyafet verilmişti. Bu ziyafet "Büyük Taht salonu"nda yapılmış, çiçek vazoları ve altın şamdanlarla süslü masada 130 davetli yer almış, akşam saat 6'dan itibaren, vapur, kayık, araba ve atla gelmeye başlayan davetlilerin, saray görevlileri tarafından Taht Salonu'na bitişik şahane bir bekleme salonuna alınmıştı. Sadrazam ve bütün vezirlerin hazır bulunduğu salonda Abdülmecid, Fransız Mareşali Pelissier'e üzeri pırlantalarla işlenmiş bir madalya takmış, bir diğerini de henüz Kırım'dan dönmemiş olan olan İngiliz Komutanı General Sir William Codrington için, İngiltere büyük elçisine vermişti. Davetliler yemek salonuna alındığında da önce Abdülmecid Marşı, sonra Fransız ve İngiliz milli marşları çalınmıştı.²⁰

Fransa ile ilişkilerin yakınlaştığı bu dönemde, mimari akımlar da etkinliğini arttırıyordu. Örneğin, Neo-Barok kimlikli İhlamur kasırları, 1855-1857 yılları arasında Sultan Abdülmecid'in sevdiği bir bölgede yapılmıştı. Bu yapıların mimarı da, Paris'te dört yıl mimarlık eğitimi gören, mimari plandan çok, kullandığı dekoratif öğelerle mekan-

sal etkiler elde eden Nikogos Balyan'dı.²¹

1855 Paris Sergisi'nin Osmanlı İmparatorluğu üzerinde mobilya kullanımı ve hatta üretiminin yaygınlaşması bakımından da büyük bir etkisi olmuştu. Çünkü Dolmabahçe Sarayı'ndaki mobilyalar, tıpkı canlı bir mobilya kataloğu gibiydi.

Nitekim Paris Sergisi'nden sonra İstanbul'da mobilya üretimi gelişmeye başlamıştı. Bu mobilyalar önceleri bütününü ya da parçalı olarak ithal ediliyordu. Ama kısa bir süre sonra, yerli olarak üretim de başlamıştı.

1855 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk kez kullanılmaya başlanan telgraf da, artık Fransa ve İngiltere'ye kadar doğrudan bir bağlantı sağlamıştı. İmparatorluk Avrupa'ya iyice yaklaşmıştı... □



1855 Paris Sergisi'nde sergilenen bir mobilya (Önder Küçükerman arşivi).

KAYNAKLAR

- 1 - ALLWOOD, John, THE GREAT EXHIBITIONS, s. 5, Studio Vista, 1997, Londra
- 2 - ALLWOOD, John, THE GREAT EXHIBITIONS, s. 5, Studio Vista, 1997, Londra
- 3 - ALLWOOD, John, THE GREAT EXHIBITIONS, s.180, Studio Vista, 1977, Londra
- 4 - ALLWOOD, John, THE GREAT EXHIBITIONS, s.180, Studio Vista, 1977, Londra
- 5 - ALLWOOD, John, THE GREAT EXHIBITIONS, s. 35, Studio Vista, 1977, Londra
- 6 - Hayrettin Bey, KIRIM HARBI, s. 57, 1001 Temel eser, No 77, İstanbul
- 7 - Meydan Larousse, Cilt 7, Kırım Savaşı, s. 252, Meydan Yayınevi, 1972, İstanbul
- 8 - SAKAOĞLU, Necdet, Tanzimat Saraylarında Bir Düşün Belgesi, s. 169 MİLLİ SARAYLAR, ,1992, İstanbul
- 9 - ÖNSOY, Rifat, OSMANLI SANAYİİ VE SANAYİLEŞME POLİTİKASI, Türkiye İş Bankası yayını, no. 291, 1988, Ankara
- 10 - KÜÇÜKERMEN, Önder, Tasarım ve Sanayi Mirası Olarak İstanbul'daki Milli Saray'ların Önemi, s. 17, MİLLİ SARAYLAR, ,1994-1995, İstanbul
- 11 - ÖNER, Sema, Dolmabahçe Saray Kompleksini Oluşturan Yapıların Değerlendirilmesinde Yeni Bulgular, s. 115, MİLLİ SARAYLAR, 1994/1995, İstanbul
- 12 - KÜÇÜKERMEN, Önder, 1847'DEN 1997'YE SIEMENS'İN 150. YILI, s. 48, Siemens AG yayını, Münih, 1997, İstanbul
- 13 - GERMANER, Semra, Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları, s. 33, Tarih ve Toplum, Cilt 16, sayı 95, İletişim yayınları, 1991, İstanbul
- 14 - ÖNSOY, Rifat, OSMANLI SANAYİİ VE SANAYİLEŞME POLİTİKASI, Türkiye İş Bankası yayını, no. 291, 1988, Ankara
- 15 - ÖNSOY, Rifat, OSMANLI SANAYİİ VE SANAYİLEŞME POLİTİKASI, Türkiye İş Bankası yayını, no. 291, 1988, Ankara
- 16 - ÖNSOY, Rifat, TANZİMAT DÖNEMİ OSMANLI SANAYİİ VE SANAYİLEŞME POLİTİKASI, Türkiye İş Bankası yayını no. 291, Ankara, 1988
- 17 - GERMANER, Semra, Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları, s. 34, Tarih ve Toplum, Cilt 16, sayı 95, İletişim yayınları, 1991, İstanbul
- 18 - GERMANER, Semra, Osmanlı İmparatorluğu'nun Uluslararası Sergilere Katılımı ve Kültürel Sonuçları, s. 34, Tarih ve Toplum, Cilt 16, sayı 95, İletişim yayınları, 1991, İstanbul
- 19 - GÜLERSOY, Çelik, DOLMABAĞÇE, s. 54, İstanbul Kitaplığı yayını,1984, İstanbul
- 20 - GÜLERSOY, Çelik, DOLMABAĞÇE, s. 54, İstanbul Kitaplığı yayını,1984, İstanbul
- 21 - DİŞBUDAK, Dilek, Geçmişten Günümüze İhlamur Mesiresi, s. 156, MİLLİ SARAYLAR, ,1992, İstanbul

ANTİK & DEKOR

ANTİKA, DEKORASYON ve SANAT DERGİSİ

SAYI: 70
7.500.000 TL.



ISSN 1300-7424-00



9 771300 742402

106604 2002/03

SARAY BAHÇESİNDEKİ
“YILDIZ ÇİNİ FABRİKA-İ HÜMAYUNU”
VE
110 YILLIK PORSELEN KOLEKSİYONU

Prof. ÖNDER KÜÇÜKERMAN

Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı
The International Committee for The Conservation of Industrial Heritage (TICCIH Türkiye Temsilcisi)



Yıldız porselen vazo. H. 1312
sene 3 imalat damgalı (1897).
(Antik A.Ş. arşivi).

YILDIZ SARAYI'NDA YARATILAN BİR KOLEKSİYON: "YILDIZ" ÇİNİ VE PORSELENLERİ

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu", Yıldız Sarayı'nın Boğaziçi'ne bakan yeşillikler içindeki küçük bir düzlükte saklı, çok önemli bir fabrikadır.¹

1892 yılından bu yana, Türk çini ve porselen sanatının yakın tarihlerdeki gelişimine önemli katkılarda bulunan bu bina, dış görünüşüyle bir fabrikadan daha çok, saraya ait özenli bir yapı gibidir. Bu fabrikanın iki önemli rolü olmuştur: Birincisi, 19. Yüzyıl'da Avrupa'daki porselen sanayiinin ülkeye getirilmesi, ikincisi ise Osmanlı çiniciliğinin yeniden canlandırılmasıydı.

Yıldız Sarayı bahçesinde kurulmuş olan bu fabrika, önce Avrupa teknolojisiyle çalışmaya başlamıştı. Ama kısa bir zaman içinde, gerilemekte olan Türk çini ve porselen geleneğinin yeniden geliştirilmesi yönünde çok önemli bir görevi yerine getirmişti.

Çin'de bir saray geleneği olan porselen endüstrisi, Avrupa'da, 18. Yüzyıl'da özellikle de sarayların ihtiyaçlarını karşılayabilmek için yeni geliyordu. Aslında, porselen üretiminin, teknik açıdan bir çok zorluğu vardır. Ayrıca o günlerde Doğu'daki porselen ustalığının yüzyıllar boyunca "saklı tutulmuş olan bilgilerinin" gün ışığına çıkarılmasına için uğraşıyordu. Avrupa'daki "Saraylar", bu özel tekniği elde etmek ve kendi ürünlerini geliştirmek için uğraşır, bu alandaki teknikle çalışan sanatçıları destekliyordu.

Kısacası, 19. Yüzyıl'da Doğu'nun bu "soylu sanatı"nı, Batı'da öncelikle "Saraylar için", ama sadece "sarayların kalın duvarları içinde" üretmenin yarışı yaşıyordu.

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" da hiç kuşkusuz böyle bir düşünceyle ilişkili olarak kurulmuştu. İlk kurulduğu yıllardan başlayarak, "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" nun öncelikle Saray ve çevresinin çini ve porselen ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulduğu söylenir. Oysa, fabrikanın 110 yılı aşan süre içindeki ürünlerine bakınca, çok daha önemli açılardan da Türk sanatı üzerinde etkileri olduğu görülür.²

SARAY FABRİKALARI ARASINDAKİ PORSELEN YARIŞI

Anadolu'nun yüzlerce yıldan bu yana yaşatageldiği geleneksel sanayi ve sanatları arasında, çini ve seramik üretiminin büyük önemi vardır. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çini ve seramik geleneklerinin gerilemeye başladığı günlerde, Çin'den elde edilen bilgilerle Avrupa'da porselen üretimi geliyordu. Üstelik de Avrupa'daki porselen fabrikaları, Osmanlı İmparatorluğu'nun geleneklerine uygun özel ürünlerini ihraç ediyordu. İnsan resmi yasak olduğu için de üzerlerine "çiçek demetleri, gül desteleri" işleniyordu.

Sonuçta, özellikle 19. Yüzyıl'da, Avrupa porselen fabrikaları arasında belli başlı birkaç büyük fabrikanın ürünleri Osmanlı İmparatorluğu'nda da çok tanınmış ve yaygınlaşmıştı. İşte hem bu Avrupa fabrikalarının ürünlerinin çoğalması, hem de o günlerde ülkede iyi porselen isteği, Yıldız Sarayı bahçesinde bir porselen fabrikasının kuruluşunu gerektiren etkenlerdi.³

Yıldız Sarayı'nda "Çini Fabrika-i Hümayunu" adı altında böyle bir fabrikanın kuruluşu hakkında bilinenlerden birisi şöyledir: Fransa elçisi, bir toplantıda II. Abdülhamid'in yanındayken masanın üzerinde duran bir bardağı çok beğendiğini söyler. Sultan da elçiye bunun "Sevr" ürünü olduğunu ve kendisinin de bunu beğendiğini söyler. Bunun üzerine elçi de hemen "... Öyleyse Sevr'deki fabrika gibi bir tane de burada kuralım..." der. Bu olayın ne kadar gerçek olduğu bilinmiyor. Ancak böylesine üst düzeydeki iki kişi arasında ortaya atılan böyle bir öneri, gerçekten de etkili bir başlangıç olabilirdi.⁴

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" nun kuruluşunun diğer yorumu ise şöyleydi: Fabrika doğrudan doğruya Büyükelçi Paul Cambon'un "korudu-

Yıldız porselen vazo.
Sultan II. Abdülhamid'in
kızı Naile Sultan'a düğün
hediyesi olarak verdiği
vazo daha sonra
Sıdika ve Vehbi
Bilimer
tarafından
1955 yılında
Naile Sultan
köşkünde
düzenlenen
bir
müzayededeki
satin alınmış.
Üzerindeki
resimleri
Mardinosa usta
tarafından
yapılan vazanın
çifti de bulunuyor.



Yıldız porselen resim çerçevesi. H. 1323 imalat damgalı çerçevede yağlıboya Sultan II. Mahmud portresi bulunuyor.



ğu bir kişiye" iş alanı sağlamak için önerisiyle kurulmuştu. Bu yüzden Padişahla yaptığı bir görüşmede bir çini fabrikası kurmayı önermiş ve böylece çalışmalar başlamıştı.⁵

Bütün bunların yanısıra o yıllarda Prusya Kralı, Avusturya-Macaristan İmparatoru, Fransa Kralı, İngiltere Kralı ve Rus Çarı'nın saraylarının porselen fabrikalarında saray ve yakın çevresi için çok özel ve ünlü porselenler üretiliyordu. İşte belki de bu düşünceyle II. Abdülhamid de saraya bağlı olarak özel üretim yapabilecek bir porselen fabrikasının kurulmasını istiyordu.

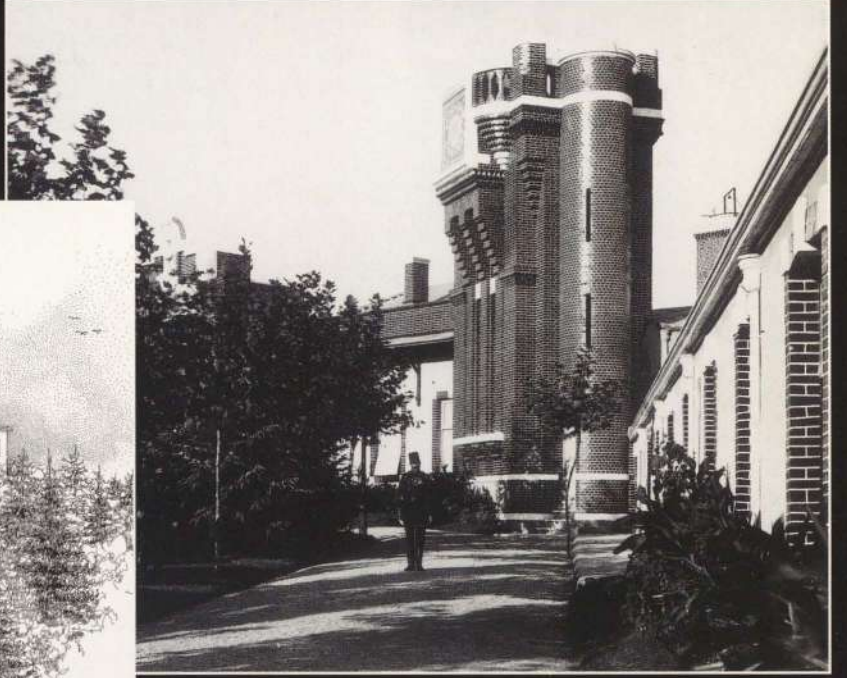
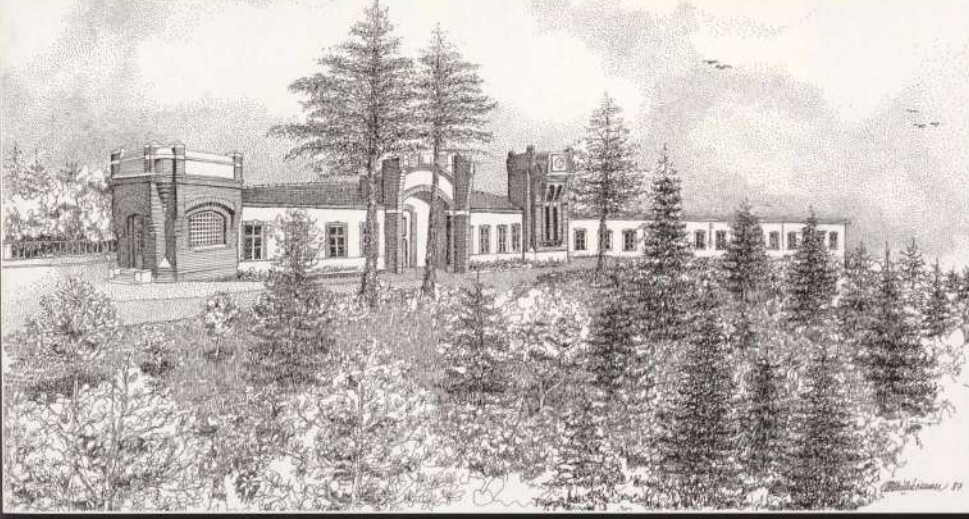
Ama böyle önemli bir fabrikanın kurulması, acaba bu kadar "anlık" bir kararın sonucu olabilir miydi?

Bu fabrikanın II. Abdülhamid döneminde ve büyük bir hızla kurulmuş olması, kendisinin sanata olan ilgisi ve yakınlığını da akla getiriyor. Unutmamak gerekir ki, II. Abdülhamid, 1867 yılında Abdülaziz'in resmi gezisine katılarak başta Paris, Londra olmak üzere büyük şehirleri görmüş, Dünya Sergisi'nde bulunmuş, müzeleri gezmiş, bu konulardaki özenli ürünlerle yakından ilgilenmişti. Nitekim 1873 Viyana Dün-

Yıldız porselen tabak. H. 1312 imalat damgalı. Arkasında "Ser Mücellid-i Hazret-i Şehriyar-ı Ali Ragıp" yazılı. Ortasında altın yıldız konturlu, mor renkte yıldız üzerine altın yıldızla çalışılmış Sultan II. Abdülhamid tuğrası bulunuyor. (Antik A.Ş. arşivi).



"Yıldız Fabrika-i Hümayunu"nun kurulduğu yıllardaki durumu.
(Çizim Önder Küçükerman).



"Yıldız Fabrika-i Hümayunu"nun kurulduğu yıllardaki görünümü.
Kulenin üzerindeki Osmanlı Arması henüz yerinde durmaktadır.
(Önder Küçükerman arşivi).



Yıldız porselen vazo. H. 1312 sene
2 imalat damgalı (1896).
(Antik A.Ş. arşivi).

ya Sergisi'nde Osman Hamdi Bey'in komiserliğinde düzenlenen Osmanlı Pavyonu'nda gerçek üretim yapan geleneksel bir çini atölyesi de kurulmuştu. Ayrıca marangozluk konusundaki kişisel yetenekleri bilinen böyle birisi için sanatla, çiniyle ve porselenle ilgilenmek ve bunların sarayda üretilmesi konusunda öncülük etmek kararı daha kolay alınmış olmalıydı.

"Saray"lar, En Pahalı Teknolojilerle Üretilen "Sıcak Sanatlar"ı Niçin Destekliyordu?

Sıcak sanatlar için kullanılan "seramik, çini, fayans, yumuşak porselen, sert porselen gibi" tanımlamalar aslında teknik özelliklerdir. Bu teknikler, biçim açısından çeşitli özellikler taşır, ama üretildikleri dönemin teknik sınırlarının üst düzeyiyle de sınırlıdır. Genel tanımıyla "Pişmiş" olan malzeme, gerçekte tek bir gruptur.



Ama, gerek teknik özellikleri, gerek ham malzeme kompozisyonu ve gerekse üretimin organizasyonu açısından çok geniş bir yelpaze oluştururlar.

Bunlar arasında, porselen teknolojisi, en zor ve karmaşık olanıdır. Çok zor teknik sorunları aşmak gerektiği için, "en pahalı" olanıdır. Bu yüzden de porselen üretimi daima "Saray"lar tarafından desteklenmiştir. Ama bu zorluğuna karşılık çok uzun ömürlü ve etkili ürünler ortaya çıkıyordu. İşte bu özellikleri, porselen sanatının, daima saray desteğine dayalı olarak gelişen ileri bir teknolojiyle ele gitmesinin nedeni olmuştur.⁶

Acaba "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" bu yelpaze içinde nerede yer alıyordu? O günlerin Sarayı içinde kurulan bir fabrika, hiç kuşkusuz dönemin en ileri tekniklerine sahip olmalıydı. Çünkü bu yeni fabrikada yapılan ürünler, Fransız porselen endüstrisinin ünlü ürünleriyle eş olmalıydı.

Diğer yandan, "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu", Anadolu'nun geleneksel çinicilik sanatının yeniden canlandırılması için yapılan çok önemli bir teknoloji geliştirme merkezi olmuştu. Birçok ünlü sanatçının bu fabrikayla ilişkileri olmuştu. Nitekim "Yıldız" için çalışan sanatçıların çoğu, o günlerin ünlü kişileri idi. Hatta belki de bu fabrikanın kaderi "Sanayi-i Nefise Mektebi" ile birlikte kurulmuştu.

**"YILDIZ ÇİNİ
FABRİKA-İ
HUMAYUNU" VE
DÖNEMİN
SANATÇILARI
Yeni Bir "Ehl-i
Hıref" mi?**

Topkapı Sarayı'nın üstadları yüzyıllar boyunca çinicilik alanında önemli ürünler tasarlamışlardı. Bu kez de Yıldız Sarayı'nın usta sanatçıları, hem son yüzyılın Osmanlı porselen ve çini sanatının genel kimliğini belirlemişti. Ayrıca da Avrupa teknolojisi ile Anadolu ge-

leneğinin yeni yorumlarını yaratmışlardı...

Yukarıda sıralanan nedenle, Yıldız'ın ve sanatçıları ile Topkapı Sarayı'nda 16. Yüzyıl'dan 19. Yüzyıl'a kadar çalışmış ünlü tasarım düzeni "Ehl-i Hıref" arasında büyük benzerlikler vardır. Böylece 500 yıl önce Topkapı Sarayı'ndaki "Ehl-i Hıref" üstadlarına karşılık, 1890'lı yıllarda bu kez Yıldız Sarayı'nda "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" ile yeni bir yaratıcılık ortamı oluşturulmuştu.⁷

"Yıldız"ın en önemli özelliklerinden birisi, kurulduğu günden başlayarak, sanatçıları için yeni bir ortam olmasıydı. İstanbul'da resim ve sanat üzerine kamuoyu yeni oluşuyordu. "Sanayi-i Nefise Mektebi" yeni açılmıştı ama, "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu"nda ancak özel eğitilmiş ressamlarla yeni bir çini ve porselen sanatı gelişebilecekti. Yeni bir teknik olan porselenin hem biçimlendirilmesi, hem de bunların üzerinin resimlendirilmesi gerekiyordu.

Kısacası tasarlama, biçimlendirme, ka-



Yıldız porselen vazo. H.1312 sene 2 imalat damgalı (1896). Gövdesinde Fransız usta A. Nicot tarafından yapılmış peyzaj yer alıyor. (Antik A.Ş. arşivi).



Sevr Porselen fabrikasının "resimhanesi" ve çalışanlar. (Önder Küçükerman arşivi).



Sevr Porselen fabrikasında çini pano üretimi.



Sevr Porselen fabrikası, 1900 Paris Sergisi'nde. (Önder Küçükerman arşivi).



Yıldız Porselenlerinin en önemli ürünlerinin yer aldığı Dolmabahçe Sarayı Mavi Salon.

lip hazırlama, pişirme ve sır kimyası ve teknolojisini iyi bilen, yeni sanatçılar gerekiyordu.⁸

“Yıldız Çini Fabrika-i Humayunu”nun İlk Günleri

“Yıldız Çini Fabrika-i Humayunu” saray mimarı Raimondo d’Aranco tarafından tasarlanmıştı. Yapımı hızla tamamlanarak 1892 yılında çalıştırılmaya başlanan fabrika, 1894 depreminde zarar görmüş, gerekli onarımlar hemen yapılarak yeniden üretime geçilmişti.⁹

“Yıldız”ın ilk müdürü bir Fransız’dı ve ilk günlerde “Sevres”den ustalar getirilmişti. Her türlü ham malzeme ve kalıpların da, “Limoges” ve “Sevres” fabrikalarından getirildiği söylenmektedir. Ama fabrikanın ilk ustaları arasında birçok Osmanlı da vardı. Ayrıca birçok kalıbın fabrikadaki ustalar tarafından yapılmış olduğu da biliniyor. Çünkü, o günlerde herşeyin dışarıdan getirilmesi, çevrede tepki oluşturmuştu. Nitekim daha sonraları bu konuda şöyle yazılarla karşılaşılmıştı:¹⁰

“... Sanki memlekette bulunmayan

bir şeymiş gibi kaolin ve feldspatin da Fransa’dan getirildiği maalesef bir hakikattir...”

“Yıldız Çini Fabrika-i Humayunu” bu düşünceler ışığında çalışmaya başlamıştı.¹¹

“YILDIZ”IN YENİ “EHL-i HİREF”İ ARASINDAKİ SEKİZ ÜNLÜ SANATÇI

“Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu”nun sanatçılarının bir kısmı, Türk resim sanatının çok tanınmış kişileridir. Çoğunlukla ressam olarak tanınan bu sanatçılar, “Yıldız” için de çok önemli çalışmalar yapmışlardı. Böylece “... teknoloji ile geleneksel sanatların birleşmesi ve Batılılaşma...” arasındaki çok hassas ilişkinin de oluşturulmasına katılmışlardı. Unutmamak gerekir ki, bu fabrikanın kuruluş günlerinde Osmanlı İmparatorluğu’nda, “Sanayi” için şiirler yazılıyor, kampanyalar açılıyordu. O günlerin amaçlarından birisi de geleneksel ürünleri yeni teknolojilerle destekleyerek geliştirmektir.

Bu açıdan o günlerin genel görünüşü, bu ünlü sanatçıların hayat hikaye-

lerinin özeti gibidir. Askeri okullarda, “Sanayi-i Nefise Mektebi”nde yetişen bu ressamların bir kesimi Yıldız Sarayı bahçesindeki bu yeni sanat ortamının ilk kadrosunu oluşturmuştu.

İşte fabrikanın çok özenli binası, bu nedenle Yıldız Sarayı’nın bahçesi içinde kurulmuştu. Zaten, Saray mimarı Raimondo d’Aranco’nun tasarladığı binaya bakılınca, bunun bir fabrika olduğu bile kolay kolay anlaşılmaz. Neredeyse Batı ve Doğu mimari kimliğini birleştiren ve pişmiş toprak malzemenin çarpıcı yorumlarını ve görüntülerini bir araya getiren, çok özel bir okul binası gibidir.

Bütün bu nedenlerle, “Sanayi-i Nefise”li ve “Askeri Okul”lardan mezun olmuş sekiz ünlü isim, “Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu”nun, bugün müze ve koleksiyonlardaki ürünlerin yaratılmasındaki en önemli rolleri oynamışlardı:¹²

Osman Hamdi Bey: Osman Hamdi Bey, II. Abdülhamid’in tahttan indirilmesiyle, 1907 yılında desteksiz kalan ve eleştirilere uğrayan “Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu”nun 1908 yılın-



Yıldız porselen vazo.
1312 sene 14
malat damgali
(1910). Mısır pazarı
in özel imalat. Ön
üzündeki
adalyonda "Çoban
e İnekler" konulu
ryantal resim
alışması bulunuyor.
antik A.Ş. arşivi).

da yeniden çalıştırılması için çok uğraşmıştı. En sonunda 1909 yılında, bu konu bir "Sanayi-i Nefise Mektebi"nin ilgi alanı olarak kabul edilmiş ve Osman Hamdi Bey'in müdürü olduğu "Müze-i Hümayun"a bağlanmıştı.

Osman Nuri Paşa: 1839 yılında İstanbul'da doğmuş, 1894 yılında "Harbiye"den, "Ressam Piyade" sınıfından mezun olmuştu. 1892'de Askeri İdadi'de resim hocası, 1892 yılında Mekteb-i İdadi-i Şahane'de resim hocası olmuştu. Nuri Paşa 1898'de Kuleli'de resim öğretmenini görev yapıyordu.¹³

Mesrur İzzet: "Sanayi-i Nefise Mektebi"nde okumuştur ve Eskişehir taşı ile dekoratif ürünler tasarlıyordu.¹⁴

Şeker Ahmet Paşa: 1841 yılında Üsküdar'da doğmuş, Tıbbiye'de öğrenci iken yeteneği II. Abdülaziz'in dikkatini çekmiş ve 1862 yılında resim öğrenimi görmesi için Paris'e "Mekteb-i Osmani"ye gönderilmişti. Ancak, 1870 yılında bu okul kapandığı için, Paris'te sekiz yıllık bir çalışmadan sonra yurda dönerek askerlik hizmetine başlamıştı. "Sanayi-i Nefise Mektebi" jüri üyesiydi.¹⁵

İsa Behzat Bey: 1875'te Üsküdar'da doğmuş, orta öğrenimini "Toptaşı Rüşdiyesi"nde görmüş, 1893'te "Sanayi-i Nefise-i Mektebi"ne girmiş, Oskan Efendi'nin öğrencisi olmuş ve 1898'de Heykel Bölümü'nü bitirmiştir. 1913'te Kavala'da resim öğretmenliği yaptıktan sonra "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" müdürlüğüne getirilmişti.¹⁶

Halit Naci: 1875 yılında İstanbul'da doğmuş, "Bahriye Mektebi"ne devam etmişti. Öğrenciliğindeki resim çalışmaları okul komutanı tarafından da destek görmüştü. Halit Naci bu konuda eğitim görmesi ve dönüşte fabrikanın baş ressamlık görevine getirilmesi için Padişah tarafından Fransa'ya, "Sevres" çini fabrikasına gönderilmişti. Orada "çini ressamlığı" eğitimi görmüş, İstanbul'a döndüğünde, yapımı tamamlanan "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu"nda baş ressam görevine başlamıştı. Halit Naci, bu fabrikada uzun süre, resim ve süsleme işlerini yönetmiştir. Hem Batı, hem de Doğu tekniği ile hazırladığı birçok büyük vazo, duvar çinileri, yemek takımları gibi eserleri vardır.¹⁷

Hüseyin Zekai Paşa: 1860 yılında doğmuş, 1883 yılında Harbiye Mektebi'nin piyade sınıfından mezun olmuştu. Harbiye'de öğrenciyken yaptığı bir tablo Mektep Nazırlığı tarafından Saray'a takdim olunmuş ve Sultan II. Abdülhamid tarafından ilgi görmüştü.¹⁸

Ömer Adil Bey: 1868 yılında doğmuş, "Kız Sanayi-i Nefise Mektebi" müdürlüğü ve öğretim üyeliği yapmıştı. Klasik İtalyan sanatı hayranıydı ve doğaya mümkün olduğu kadar sadık kalarak çalışırdı. 1928 yılında ölmüştür.¹⁹

Mustafa Vasfi Paşa: 1857 yılında Erzurum'da doğmuş, 1877 yılında "Mühendishane"den orduya katılmıştı. Okul yıllarından beri sanata yakınlığı ve yaptığı haritalar Saray'ın ilgisini çekmiş ve önce "Harbiye Matbaası Resimhanesi"ne, sonra "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu"nda ressam, daha sonra da müdür olmuştu.²⁰

Hoca Ali Rıza: 1864 yılında doğmuş, 1894 yılında Harbiye Mektebi'nden mezun olduktan sonra, 1884'te "Harbiye"de resim öğretmenini yardımcısı, 1892'de Harbiye-i Şahane, yağlı boya resim öğretmenini yardımcısı olmuştur. 1935 yılında ölmüştür.

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" ürünlerinde isimleri geçen



Yıldız porselen vazo. Kaide kısmında eski türkçe ile sene 3-1313 ayıldız soğuk damgası bulunuyor. Gövde üzerinde bulunan çeşitli renklerdeki gül ve leylak desenleri Fransız usta A. Nicot tarafından resmedilmiş. (Antik A.Ş. arşivi).

bütün kişiler aşağıdaki listede yer almaktadır. Bu listede, her sanatçının hangi kaynaktan sanat öğrenimi gördüğü de belirtilmektedir:

ASKERİ OKUL:

Mekreb-i Tıbbiye: Şeker Ahmet Paşa (1841-1907)

Mekreb-i Harbiye-i Şahane: Osman Nuri Paşa (1839-1906), Hüseyin Zekai Paşa (1860-1919), Hoca Ali Rıza (1864-1939)

Mekreb-i Bahriye: Halit Naci (1875-1927)

SANAYİ-İ NEFİSE MEKTEBİ

Ömer Adil (1868-1928), Halit Naci (1875-1927), İsa Behzat Bey (1875-1913), Mesrur İzzet.

YABANCI RESSAMLAR:

A. Nicot (A.N.), Et. Narcice, F. Zonaro, J. Della Tulla, M. Ernest Manbori, Tharet (Tare), U. Avergne (W. Lavergne), Wilfred de Sain.

KAYNAĞI BİLİNMEYENLER:

Ali, Ali (Uzun Ali Bey), Ali Ragıp (Ser Mücellid-i Hazreti Şehriyari Ali Ragıp), Atam, Bende-i Ali, Civani (Bardakçıoğlu Civani), Enderuni Abdurrahman, Enderuni Esseyid Nuri, Ferid, Halid Namık, Hilmi Kasımpaşalı, Hüseyin Giritli, Hüseyin Hulusi, İbrahim, İbrikar Hadi Bey, İsmail, Karabet, Mehmet, Mesrup, Musa, N. Atan, Nâili, Ömer, Ressam Enver Bey, Ressam Mardiros Efendi, Reşid, Rifat, Şefik, Şevki, Vasıf.

“YILDIZ ÇİNİ FABRİKA-İ HUMAYUNU” KOLEKSİYONU’NUN DÖNEMLERİ

BİRİNCİ DÖNEM (1892-1909)

II. Abdülhamid Döneminin “Saraylar Arası Sanat Yarışına Katılan” Ürünleri

“Yıldız Çini Fabrika-i Humayunu”, kurulduğu 1892 yılından 1908 yılına kadar düzenli bir çalışma sürdürmüştür. Bu süre içinde “resimhane”de Fransızlar ve Osmanlılar birlikte çalışmışlardır. Burada tasarlanıp üretilmiş olan ilk porselenler bugün müze ve özel koleksiyonlardadır. Bunlar, çok özenli ve özel ürünlerdir. Üzeri resimli çeşitli boyalarda vazolar, padişah portreleri bulunan fincan takımları, çe-

şitli duvar tabakları gibi porselenlerdi. Bunların üzerine, genellikle İstanbul'daki saraylar ve köşkler ve önemli mimari yapılar işlenmişti.²¹

"Yıldız"da Osmanlı İmparatorluğu için özel olarak üretilmiş olan "Viyana" ve "Saks" porselenlerine karşılık, Osmanlı kimliğini yaratacak yeni tasarımlar yapılıyordu. Bununla birlikte o dönemde "Yıldız"da üretilen porselenler gövde biçimleri bakımından, hala "Sevres" porselenlerinin etkisindeydi. Ama "Sevres" porselenlerinin üzerindeki resimlere karşılık, bu kez fonda Büyükdere manzaraları, Sultanahmet Meydanı gibi konular işleniyordu. Ama yine de o dönemdeki deyişle, "... Bunlar artık birer kopya değil, yeni ürünlerdi..."²²

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" bu yönüyle Osmanlı İmparatorluğu'nda resim sanatının gelişimi açısından da çok ilgi çekici bir rol oynamıştı. Gerçekten de kibrit kutularının üzerlerindeki resimlerin kazınmadan cepte taşınmadığı bir dönemde, bu kadar bile olsa "resim yapabilmek" çok önemli bir yenilikti. "Yıldız" porselenlerinde az da olsa insan ve diğer canlıların resimleri yapılmıştı. Ancak bunların çoğunluğu II. Abdülhamid için özel olarak yapılmış olan ürünlerin üzerine işlenmişti.²³

"Yıldız Fabrika-i Hümayunu"nun İlk Dönemindeki Ürünlerin Türleri

"Yıldız"ın ilk dönemindeki ürün dizisine bakılınca, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki değişim görülebilir. Çünkü artık iskemlede oturuluyor, masa üzerindeki yemek kültürünün geliştirilmesine çalışılıyordu. Saray, köşk, kasır ve konakların öncülüğünde yeni mimari mekanlarda yeni düzenlemeler yapılıyor, duvarlara resim çerçeveleri yer yer asılıyordu. Evlerde masa üstü için yeni şeyler gerekiyor, yeni bürolarda kalemlik gibi yeni araçlar kullanılıyordu. Bütün bunlar arasında porselenin de önemli bir yeri vardı.

Yukarıda belirtilenlerin ışığında, II. Abdülhamid döneminde üretilmiş olan porselenler genel şu ürün dizisi içinde sıralanabilirler:²⁴

Mekan donatımı ve dekorasyon takımları: Büyük vazo, kupa takımı, çiçeklik, duvar tabağı, çini levha, vb...

Yemek takımları: Sofra takımı, servis tabağı, çorba kasesi, yemek tabağı, pay tabağı, salata tabağı, pilavlık, salçalık, yemek sahanı, sahan, yemişlik, yoğurt kasesi, ekmeçlik, sürahi, su şişesi, vb...

Kahvaltı takımları: Kahvaltı takımı, kahvaltı tabağı, servis tabağı, ekmeçlik, vb...

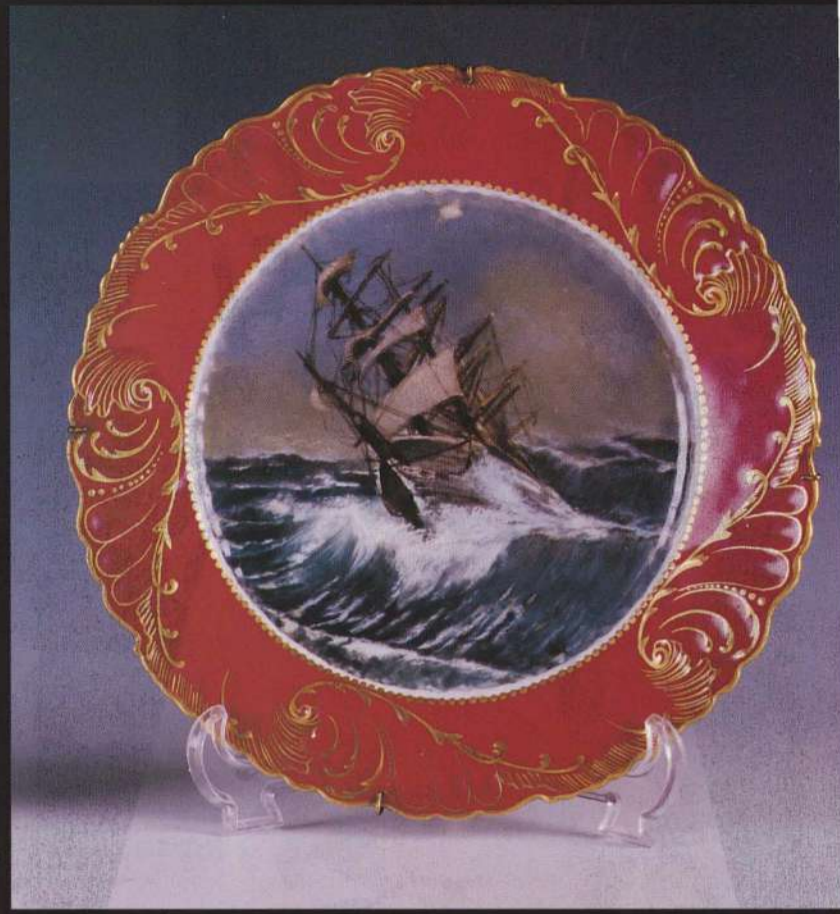
Kahve takımları: Kahve fincanı takımı, şekerlik, vb...

El yıkama takımları: Leğen ve ibrikten oluşan "lavmana" takımı, vb...

Çalışma masası takımları: Yazı takımı, kalemlik, kartvizit tabağı, kutu, vb...

Resim çerçeveleri: Duvar için resim çerçevesi, masa üstü resim çerçevesi, vb...

Duvar tabakları: Çeşitli boyda resimli duvar tabakları



Yıldız porselen tabak. H. 1312 imalat damgalı (1894). Tabağın üzerindeki yelkenli tasviri Mardinosa usta tarafından hazırlanmıştır. (Antik A.Ş. arşivi).

Bu ürünlerin hemen hemen tümünde: "... En büyük, en etkili, en iyi çizim, en iyi renk, en zor üretim, en küçük, en büyük..." gibi özellikler vardır. Bu porselenlerin çok sayıdaki en güzel örnekleri de bugün Topkapı Sarayı Müzesi ile, TBMM Milli Saraylar Koleksiyonu'nda korunmaktadır. Ayrıca bu tür özel ürünler az sayıdaki özel müze ve koleksiyonlarda da yer almaktadır.

II. DÖNEM (1909-1920)

Sorunlar, Kararsızlık, "Yerli Toprak" dönemi ve Fabrika'nın Kapanması

1892-1909 yılları arasında üretimini düzen içinde sürdüren "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" sıkıntılarla karşı karşıya kalmıştı. Çünkü II. Abdülhamid tahttan indirilmişti. Bu durumda "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu", 1909 yılında üretimi durdurmak zorunda kalmıştı. Böylece yaklaşık 16 yıl içinde büyük bir destek ve ümitlerle çalışmış olan fabrika bir bakıma artık kendi kaderine terkedilmiş oluyordu.

Ancak, bu önemli fabrikanın yeniden çalıştırılması için hemen girişimler yapılmaya başlamıştı. Yirmiden fazla sanatçı, fabrikayı çalıştırabileceklerini söyleyerek devlet ilgililerine başvurmuşlardı. Fakat zaten çok masraflı olan çalışma sisteminden ötürü, sıkıntılar yaşayan fabrikanın, devlet desteği olmadan çalışamayacağı ortadaydı. Oysa, Meşrutiyet'in ilânından sonra yaşanan hürriyet havasında gazeteler, II. Abdülhamid döneminin birçok işini ele alıyor, bu arada pahalı çalıştırılan işletmeler hakkında eleştiriler yapıyordu. Ama, diğer tarafta da yıllarca çalışmış bir "Çini Fabrika-i Hümayunu" ve buna bağlı bir sanat ortamı vardı.²⁵

Sultan Mehmet Reşat Döneminde, Osman Hamdi Bey'in Girişimleri

Bu tartışmalar arasında konuyu hem bir sanat ortamının yok olması, hem de bir geleneksel sanatı yaşatacak olan sanayi kuruluşunun kapanması sorunu olarak değerlendirenler vardı.

"Yıldız"ın kapalı kalması ülke için bir kayıp olarak görülmeğe başlanmıştı. Çeşitli çözümler öne sürüldü.

Sonunda "Ticaret" ve "Nafia Nezaretleri" de "Yıldız"ın hangi kuruma bağlanacağı araştırılmış ve çini üretimi bir güzel sanat alanı olarak görülmüştü. O halde bu kuruluşun bağlanabileceği en uygun yer belliydi: "Müze-i Hümayun Müdürlüğü".

"Müze-i Hümayun" Müdürü olan Osman Hamdi Bey, fabrikanın bir an önce açılmasını istiyordu. Sonuçta, "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu", "Müze-i Hümayun Müdürlüğü"ne bağlı bir kuruluş olarak düzenlenmeye başlanmıştı. Ancak böyle bir fabrikanın hemen çalışamayacağı da ortaya çıkmıştı. Çünkü asıl sorun, ekonomik bir üretim düzeninin nasıl sağlanacağıydı.

Ama "Yıldız"ın şanssız günleriydi. Çünkü bu kez de Osman Hamdi Bey 24 Şubat 1910'da öldü. Artık "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" için, eski bir dönem bütünüyle kapanmış oluyordu...

1911: "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" Yeniden Üretime Başlıyor

Osman Hamdi Bey'in ölümü üzerine, "Müze-i Hümayun"un yeni müdürü olan Halil Edhem Bey "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu"nun çalıştırılma hazırlıklarını yürütmeye başlamıştı.

Ancak, ona göre, "Çini Fabrikası" ismini taşıyan fabrika, çiniden daha çok porselen ürettiyordu. Üstelik artık ülkeye Avrupa'dan çok sayıda porselen ithal ediliyordu. "Yıldız", ekonomik olmayan bir işletmeydi ve bunlarla ne kadar rekabet edebilirdi? Bu yüzden Yıldız Fabrikası yalnız çinicilik alanında üretime geçerse, hem bu geleneksel sanat canlanacak, hem de bu kuruluş, bir çinicilik okulu görevi yapabilecekti.

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" en sonunda 1911 yılının Temmuz ayı başlarında yeniden üretime başlamıştı. Fabrikanın bu ikinci çalışma döneminde, işler Maarif Nezaretinden yürütülmüştü. Buna karşılık memur ve işçilerin göreve devamları, maaş ve ücretleri "Müze-i Hümayun" Müdürlüğüne bağlı kalmıştı.²⁶

Yani bu önemli fabrikanın başlangıçta sahip olduğu en üst düzeydeki destek, artık bütünüyle kaybolmuştu.

Bütün bu nedenlerle, "Yıldız"ın II. Dönemi olan 1908-1915 yılları arasında fabrikanın yaşadığı sorunlar nedeniyle çok az üretim yapılmıştır.

1915-1920 Yılları: Yeniden Açılış ve "Yerli Toprak" Dönemi

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu"nu yeniden üretime geçirme çalışmaları tam sonuç vermeye başlarken, bu kez de Birinci Dünya Savaşı başlamıştı. Böylelikle fabrika yeniden kapanmak zorunda kalmış ve çok uzun sürecek olan sessizlik dönemine girmişti.

Savaş sırasında kapalı kalan fabrikanın, kuruluş amacıyla pek de ilgili olmayan, ama o gün için çok önem taşıyan telefon ve telgraf izolatörlerinin yerli olarak üretilmesi için çalıştırılması istenmişti. Dağılmış olan eski ustalar bir araya getirilerek hazırlıklara girilmişti. Fabrika Müdürü Mesrur İzzet Türkiye'de kaolen bulunduğu hükümeti inandırmış ve Anadolu'nun birçok bölgesinden örnekler getirilmişti. Sonuçta istenilen özellikte yüzbinlerce fincan üretilerek ülkenin içinde bulunduğu sıkıntı ortadan kaldırılmıştı. Ancak ne yazık ki, bu izolatörlere ait hiçbir örnek elde yoktur.

Bu arada fabrika ürünleri üzerinde ilginç bir değişiklik de yapılmıştı. Fabrikanın ilk döneminde sadece çok özel porselenlerin arkasına vu-



Yıldız imalat damgalı porselen yemek takımı. Takım, oniki adet yemek tabağı, iki adet mezelik, bir adet sosier ve üç adet servis tabağından oluşuyor. (Antik A.Ş. arşivi).

rulan "Ay yıldız, tarih ve yapıldığı yılın son iki sayısı" ile birlikte "Yerli toprak" yazısı, o günlerde üretilen pek çok örneğin arkasına yazılmaya başlamıştı.

Sonuçta, 1920 yılında İstanbul'un işgali ile başlayan Osmanlı İmparatorluğu'nun son günlerinde fabrika da kapanmıştı. Ve sessizce duracağı uzun bir süre başlamıştı.

"Yıldız" fabrikasının bu dönem içinde ortaya çıkardığı ürünler, aslında Osmanlı İmparatorluğu'nun çalkantılı günlerini yansıtmaktadır. Çünkü artık hem porselenin ham maddesi, hem üretim niteliği, hem de ürün türleri değişmişti. Artık asıl sorun, günlük hayatta kullanılacak en basit porselenlerin nasıl üretileceğiydi...

III. DÖNEM (1945-1990) Cumhuriyet'in İlk Porselen Fabrikası: "Sümerbank Yıldız Porselen Sanayii Müessesesi"

1920 yılında kapandıktan sonra, "Yıldız Çini Fabrikası" adı ilk kez 1945 yılındaki bir gazetede haberde duyulmuştu. Ama bu kez konu çok değişti. Fabrikadaki kalıplar, yarı pişmiş 3000 tabak, çok sayıda vazolar ve fırın, geçen kış İstanbul Defterdarlığı tarafından arttırma ile 1350 liraya bir antikacıya satılmıştı. Milli Emlak tarafından tasfiye edilerek, kendi haline terk edilmiş olan fabrika binası 12 yıl boyunca boş duracaktı.²⁷

1957 yılında, tarihi fabrikayı yeniden çalıştırılmak için girişimler başlatılmıştı. Çünkü ülkede hiç bir porselen fabrikası yoktu ve Hükümet bir porselen fabrikası kurulmasını istiyordu. Sümerbank'a fabrikanın onarılması, donatılması ve yeniden işletilmesi görevi verilmişti. Üretim için gereken makineler Almanya'da "Dorst Keramische Maschinen Fabrik", elektrikli fırınlar ise "Siemens" tarafından yaptırılmıştı. Böylece önce Fransız teknolojisiyle



Yıldız porselen vazo. H.1312 sene 14 imalat damgalı (1908). Gövdesinde Fransız usta A. Nicot tarafından yapılmış peyzaj yer alıyor. (Antik A.Ş. arşivi).

kurulan fabrika, bu kezde Alman teknolojisine göre yenilenmiş oluyordu.

Yeni ismi "Sümerbank Yıldız Porselen Sanayii Müessesesi" olarak değiştirildi. Ön cephedeki Osmanlı arması kaldırıldı. Bu eski fabrika, 1.1.1962 tarihinde yeni hayatına başlamıştı. Yeni fabrikanın ilk müdürü Muzaffer Tayşi, daha sonra da Cevdet Demirok olmuştu. Üçüncü müdür ise, İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi öğretim üyelerinden, Muhsin Demironat olmuştu. Fabrikanın üretimdeki amacı da artık şöyle tanımlanıyordu:²⁸

"...Ne 16. Yüzyıl'a ait mavi-beyaz fayansları, ne "Eser-i İstanbul" ve ne de eski "Yıldız" porselenlerini taklit etmek değil, aksine bunlardan ilham alarak, zamanımızın sanat esprisine uygun Türk motiflerini ihtiva eden porselen eşya imal etmek..."

Dolayısıyla, 1962-1994 yılları arasındaki 32 yıllık süre içinde "Yıldız"

ürünleri artık yeni bir kimlik taşıyacaktı. Bu kimliğin ürünleri, Cumhuriyet döneminin "... geleneği koruyan ve geleceğe dönük..." tasarım düşüncesini yansıtmaktadır. Nitekim Sümerbank tarafından çalıştırılan "Yıldız", bir yandan eski İznik çinileri üzerinde araştırma yaparken, diğer yandan da günlük hayata yeni ürünler yetiştirmek için uğraşıyordu. Bir yandan Washington'daki İslam Merkezi'nin çini kaplamalarını üretirken, diğer yandan da en ucuz yemek takımlarını üretmeye uğraşıyordu...

1986 yılında özelleştirme öncesi dönemde, Sümer-Holding yönetimi tarafından, bu tarihi fabrikanın özelliklerinin olduğu gibi korunup, ileride müze-fabrika olarak

çalıştırılması ilkesi kabul edilmişti. Nitekim bu nedenle, fabrikasyon üretim azaltılmış, el üretimine ağırlık verilmişti. Ayrıca fabrika içinde dağınık olarak bulunan bütün eski örnekler özenle toplanıp değerlendirilerek, Müdüriyet binası içinde bir müze oluşturulmuştu. Bu müzenin amacı, Cumhuriyet döneminde üretilmiş olan eserleri bir araya getirmektir.

Sümerbank'ın 1985-1994 yılları arasında başlattığı bu değişimin birer simgesi olması amacıyla da Osmanlı figürleri serisi ile bazı eski koleksiyon parçalarının üretimine başlanmıştı.

IV. DÖNEM 1994: "TBMM Milli Saraylar Yıldız Çini Fabrikası"

1959'da Sümerbank'a devredilerek o yılların hızlı sanayileşme girişimi içinde başlayan bir çalışma dönemin-

den, 1994 yılında Sümer Holding'in özelleştirilmesine kadar geçen süre içinde büyük bir özenle korunmuş olan fabrika, artık yeni bir döneme girmişti. Çünkü Yıldız Fabrikası, 1994 yılında bütünüyle TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı'na devredilmiştir.

Böylece tarihi "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu", bundan böyle Türk porselen sanatının ve sanayiinin gelişmesi için yapmış olduğu önemli görevin çeşitli dönemlerini, eski sanatçıların eserlerini sergileyen ve bu yönde özel üretim yapan bir müze-fabrika olarak çalıştırılmaktadır.

MÜZELERDE BULUNAN "YILDIZ" İŞLERİ

Topkapı Sarayı Müzesi

Topkapı Sarayı Müzesi'ndeki "Yıldız" işlerinin pek çoğu 1894 yılında yapılmıştır. Bu porselenlerin alt veya arka kısımlarında genellikle fabrikanın "Ay-yıldız"lı damgası, ya da üretimde kullanılmış olan kaolenin "Yerli" olduğu gibi bilgiler yazılıdır. "Yıldız" ürünlerindeki bu tür genel damga ve işaretlerin yanında, zaman zaman sanatçı isimleri de yer almaktadır.²⁹

Topkapı Sarayı koleksiyonlarında yer alan "Yıldız" porselenleri arasında, üzerinde kadın resimleri bulunan bir grup eser daha vardır. Ama bu porselenler doğrudan doğruya yabancı ressamın eserleriydi. Bu sanatçı grubun yaptığı porselenler teknik açıdan, daha çok Sevres porselenlerine yakındır. Nitekim isimleri belirlenen bu sanatçılar, eserleri üzerine imzalarını Latin harfleriyle atmışlardı. Et. Narcice, Wilfred de Sain, J. Della Tulla, U. Neagn, A. Nicot, F. Zona-ro, Pierre Tharet.³⁰

TBMM Milli Saraylar

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" sanatçıları tarafından 1894-1920 tarihleri arasında yapılmış por-

selenlerinden oluşan çok önemli ve büyük bir koleksiyon, Milli Saraylar'a bağlı Dolmabahçe Sarayı ile diğer saray, köşk ve kasırlarda bulunmaktadır. Bu koleksiyonun en önemli grubu, boyları 24 ile 235 santimetre arasında değişen salon vazolarıdır. Bu porselen vazolar çeşitli desen, renk ve biçimlerde işlenmişti ve dönemin en önemli mekanlarında yer alıyordu. Nitekim bu vazoların çoğu, bu gibi salonlarda simetrik olarak kullanılmak üzere çift olarak üretilmiştir. Üstelik bu vazolara çiçek de konulamıyordu, çünkü pek çoğunun kapağı vardı.

"Yıldız Fabrika-i Hümayunu" nun sahip olduğu tekniklerle, genellikle en çok 70 santimetre yüksekliğindeki porselenler tek parça olarak yapılabiliyordu. Ancak Dolmabahçe Sarayı'nda boyu 235 santimetreye kadar olan çok büyük vazolar vardır. Bu vazolar, çeşit-

li boyda ve biçimde parçalar halinde hazırlanıp pişirilebiliyordu. Nitekim "Yıldız" sanatçıları tarafından tasarlanmış, en büyük boyutlu vazolar da, dönemin porselen fırınlarının boyutlarına uygun olarak yapılmıştı. Bu parçalar ayrı ayrı pişirilip, dekorlama işlemleri tamamlandıktan sonra da ayak, gövde ve boyun kısımları, madeni parçalar ve çeşitli civatalar kullanılarak birleştiriliyordu.³¹

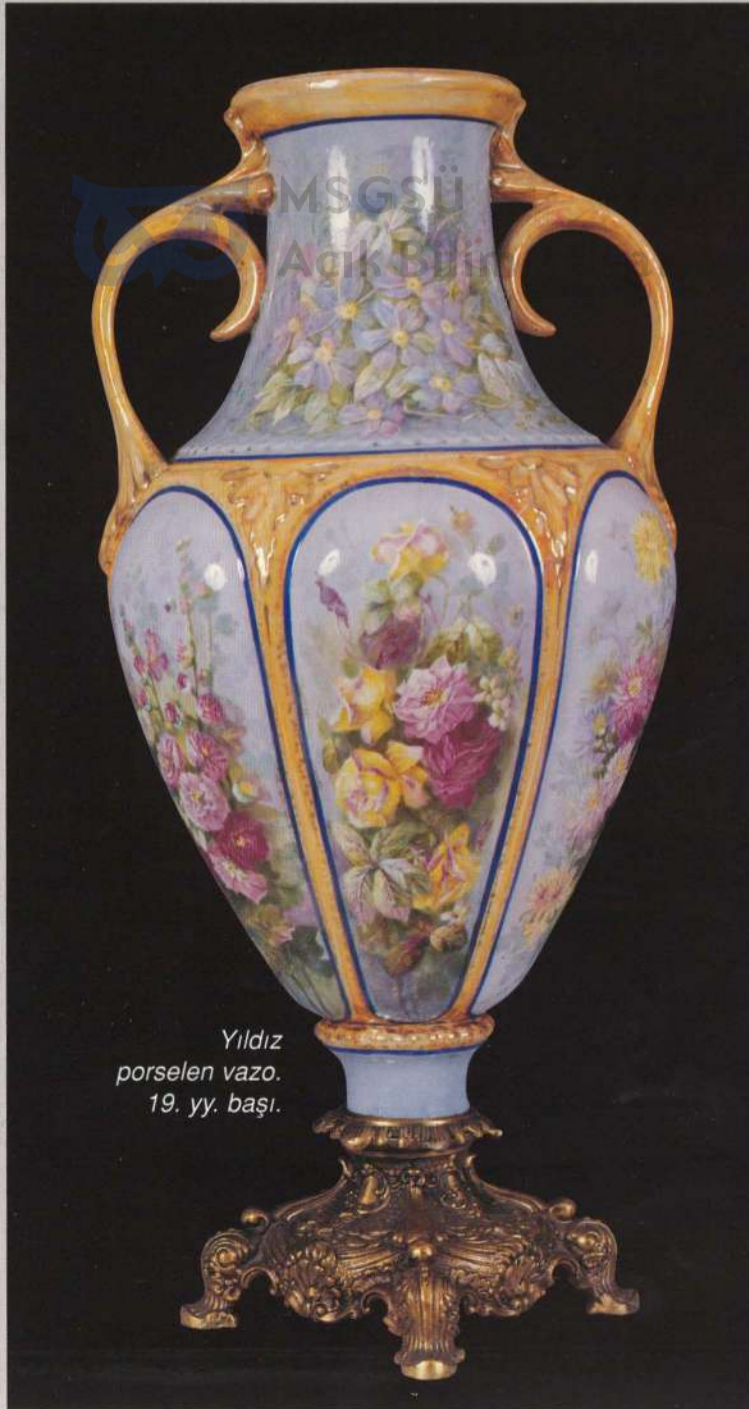
Milli Saraylar koleksiyonundaki vazolar üzerinde, daha çok figürlü figürsüz kır ve orman manzaraları, İstanbul'un çeşitli tarihi ve doğal mekanların manzaraları ile bitkisel süslemeler vardır. Bu resimlerin büyük bir bölümünde, ressamın imzası yer almaktadır.

"YILDIZ" İŞLERİNDE


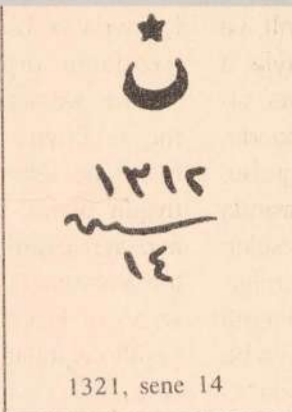

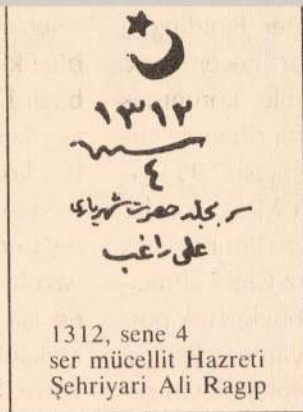



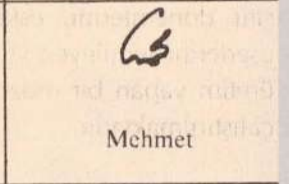
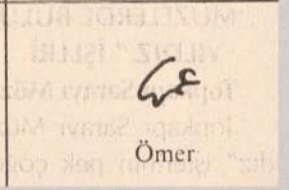
KULLANILMIŞ OLAN AMBLEMELER

"Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" amblemi "ay yıldız"dır. Bu amblem bile, bu önemli girişimin niçin başlatıldığını açıkça gösterir.

Bu amblemin altında bazen yeşil, bazen de altın yıldızla, fabrikanın kuruluşuna başlatıldığı kabul edilen "1312 H." tarihi yazılmıştır. Bu tarihin altında bulunan sayılar, eserin yapım yılını tanımlamaktadır. Örneğin, "1312 sene 4" yazılan eserin, "Fabrikanın 4. yılında üretildiği" anlaşılır. 1894 yılından başlayarak 1909 yılına kadar fabrikada üretilmiş eserlerin üzerinde bu kodlama sistemi kesiksiz olarak sürdürülmüştü. 1909 yılında II. Abdülhamid dönemi ile birlikte "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" kapandığı için bu çalışma düzeni de kesilmiştir.³² 1911-1918 yılları arasında, başlangıçtaki düzenden bütünüyle uzaklaşmıştır. Tasarım ve teknoloji de değişmeye başlamıştı. Nitekim, yapılan porselenler artık "Yıldız Çini Fabrika-i



Yıldız
porselen vazo.
19. yy. başı.

<p>Kaolin de Turquie. T barret.</p>  <p>1312, sene 3 Türk kaoleni, Tharet</p>	 <p>1321, sene 14</p>	 <p>1312, sene 4, yerli toprak</p>	 <p>1312, sene 4 ser mücellit Hazreti Şehriyari Ali Ragip</p>	 <p>1310, sene 36</p>
	 <p>1312, sene 6</p>	 <p>1312, sene 3</p>	<p>نه آطاب</p> <p>K. Agâh</p>	 <p>Mehmet</p>
			<p>حالی</p> <p>Halit</p>	 <p>Ömer</p>

"Yıldız Fabrika-i Hümayunu" ürünlerinde bulunan amblem, imza ve açıklamalardan örnekler.



Yıldız porselen iftariyelik, H. 1320 tarihli.

Humayunu" ürünü değildi. Ürünler teknik yönden eski kalitesinden uzaklaşmıştı. Amblemler ise kırmızı, mavi, siyah olarak yazılmış ve tarihleme sistemi de değişmiştir.³³

Fabrika'nın Sümerbank tarafından çalıştırıldığı yıllar içinde ise, amblemler yeniden değişmiştir. Fabrika TBMM Millî Saraylar Daire Başkanlığı'na bağlandıktan sonra ise amblemler yeniden değiştirilmiştir.

DİPNOTLAR

- 1 - KÜÇÜKERMEN, Önder, *DÜNYA SARAYLARININ PRESTİJ TEKNOLOJİSİ, PORSELEN SANATI VE YILDIZ FABRİKASI*, Sümerbank Genel Müdürlüğü yayını, 1987, İstanbul
- 2 - KÜÇÜKERMEN, Önder, *Kendisi Küçük, Türk Sanatına Katkısı Büyük Kuruluş: Yıldız*

- 3 - KOCABAŞ, Hüseyin, *PORSELENCİLİK TARİHİ*, s. 48, Bursa, Yeni Basımevi, 1941, Bursa
- 4 - CEZAR, Mustafa, *SANATTA BATI'YA AÇILIŞ VE OSMAN HAMDİ*, s. 212, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 109, 1971, İstanbul
- 5 - CEZAR, Mustafa, *SANATTA BATI'YA AÇILIŞ VE OSMAN HAMDİ*, s. 212, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 109, 1971, İstanbul
- 6 - KÜÇÜKERMEN, Önder, *DÜNYA SARAYLARININ PRESTİJ TEKNOLOJİSİ, PORSELEN SANATI VE YILDIZ FABRİKASI*, s. 71, Sümerbank Genel Müdürlüğü yayını, 1987, İstanbul
- 7 - ÇAĞMAN, Filiz, *Saray Nakkahanesinin Yeri Üzerine Düşünceler*, s. 36, Sandoz Kültür Yayınları No: 11, 1991, İstanbul
- 8 - KÜÇÜKERMEN, Önder, *Ehl-i Hira Topuluğu Niçin Kurulmuştu ve Ne Yapıyordu?* TOMBAK, Sayı 1, s. 16-19, 1994, İstanbul
- 9 - KÜÇÜKERMEN, Önder, *YILDIZ SARAYINDAKİ ÇİNİ FABRİKASI VE MİLLİ SARAYLARDAKİ YILDIZ PORSELENLERİ KOLEKSİYONU*, s. 57, T.B.M.M. Dergisi, Sayı 4, 1987, Ankara
- 10 - KOCABAŞ, Hüseyin, *PORSELENCİLİK TARİHİ*, s. 67, Bursa, Yeni Basımevi, 1941, Bursa
- 11 - CEZAR, Mustafa, *SANATTA BATI'YA AÇILIŞ VE OSMAN HAMDİ*, s. 213, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 109, 1971, İstanbul
- 12 - KÜÇÜKERMEN, Önder, "Sanayi Devrimi'nin İstanbul'daki Renkli Bir Mirası Olarak "Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" ve Sekiz Ünlü Sanatçı, s.4, TOMBAK, sayı 4, 1995, İstanbul
- 13 - BOYAR, Pertev, *OSMANLI İMPARATORLUĞU VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVİRLERİNDE TÜRK RESSAMLARI*, s. 35, Jandarma Basımevi, Ankara
- 14 - ÇOKER, Adnan, *OSMAN HAMDİ VE SANAYİ-İ NEFİSE MEKTEBİ*, s. 50, Mimar Sinan Üniversitesi yayını, 1983, İstanbul
- 15 - İSLİMYELİ, Nüzhet, *Asker Ressamlar ve Ekoller*, s. 38, Asker Ressamlar Sanat Derneği yayını, sayı 1, 1965, Ankara
- 16 - GEZER, Hüseyin, *TÜRK HEYKELİ*, s. 57, Türkiye İş Bankası Kültür yayını, No: 225, 1984, Ankara
- 17 - BOYAR, Pertev, *OSMANLI İMPARATORLUĞU VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVİRLERİNDE TÜRK RESSAMLARI*, s. 118, Jandarma Basımevi, Ankara
- 18 - YETİK, Sami, *RESSAMLARIMIZ*, s. 74, marifot basımevi, 1940, İstanbul
- 19 - BOYAR, Pertev, *OSMANLI İMPARATORLUĞU VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVİRLERİNDE TÜRK RESSAMLARI*, s. 194, Jandarma Basımevi, Ankara
- 20 - BOYAR, Pertev, *OSMANLI İMPARATORLUĞU VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVİRLERİNDE TÜRK RESSAMLARI*, s. 60, Jandarma Basımevi, Ankara
- 21 - KÜÇÜKERMEN, Önder, *Sanayi Devrimi'nin İstanbul'daki Renkli bir Mirası Olarak: Yıldız Çini Fabrika-i Hümayunu" ve Sekiz Ünlü Sanatçı*, s. 4, TOMBAK, sayı 4, 1995, İstanbul
- 22 - KOCABAŞ, Hüseyin, *PORSELENCİLİK TARİHİ*, s. 65, Bursa, Yeni Basımevi, 1941, Bursa
- 23 - KOCABAŞ, Hüseyin, *PORSELENCİLİK TARİHİ*, s. 65, Bursa, Yeni Basımevi, 1941, Bursa
- 24 - KARAKAŞLI, Semra (KÜÇÜKERMEN, Önder, BAYRAKTAR, Nedret-) *MİLLİ SARAYLAR KOLEKSİYONUNDA YILDIZ PORSELENLERİ*, s. 38, TBMM Millî Saraylar Daire Başkanlığı yayını, 1998, İstanbul
- 25 - CEZAR, Mustafa, *SANATTA BATIYA AÇILIŞ VE OSMAN HAMDİ*, s. 213, Türkiye İş Bankası Kültür yayını, 109, 1971, İstanbul
- 26 - CEZAR, Mustafa, *SANATTA BATIYA AÇILIŞ VE OSMAN HAMDİ*, s. 24, Türkiye İş Bankası Kültür yayını, 109, 1971, İstanbul
- 27 - *Yıldız Çini Fabrikası*, s. 197, Arkitekt, 161-162, 1945, İstanbul
- 28 - Sümerbank Yıldız Porselen ve Çini Sanayii Müessesesi broşürü (tarihsiz)
- 29 - BAYRAKTAR, Nedret, *Topkapı Sarayı Müzesi'ndeki İstanbul Manzaralı Yıldız Porselenleri*, s. 30, sanat Dünyamız, Yıl 5, sayı 15, 1979, İstanbul
- 30 - BAYRAKTAR, Nedret, *Kadın Tasvirli Yıldız Porselenleri*, s. 2, Sanat Dünyamız, yıl 8, sayı 23, 1981, İstanbul
- 31 - KARAKAŞLI, Semra (KÜÇÜKERMEN, Önder, BAYRAKTAR, Nedret-) *MİLLİ SARAYLAR KOLEKSİYONUNDA YILDIZ PORSELENLERİ*, s. 38, TBMM Millî Saraylar Daire Başkanlığı yayını, 1998, İstanbul
- 32 - BAYRAKTAR, Nedret, *ÇİNİ FABRİKA-I HÜMAYUNU MAMULATI AYILDIZ DAMGALI PORSELENLER, YILDIZ PORSELENLERİ*, s. 56, Antik Dekor, Sayı 6, Nisan, 1990, İstanbul.
- 33 - BAYRAKTAR, Nedret, *ÇİNİ FABRİKA-I HÜMAYUNU MAMULATI AYILDIZ DAMGALI PORSELENLER, YILDIZ PORSELENLERİ*, s. 56, Antik Dekor, Sayı 6, Nisan, 1990, İstanbul.

Merhaba!

Yenilik rüzgârları beraberinde yeni bir Tofaş Gazetesi'ni de getirdi. Sektörün küresel oyuncusu Tofaş, bu yıl hayata geçireceği yepyeni projelerle başarı grafiğini daha da yükseltmeyi hedefliyor. Size de bu Gazete'yle "sesiniz olma" sözü veriyor.

• Antonio Bene'nin Mesajı

Tofaş CEO'su Antonio Bene "Tofaş'ın 2002-2012 Stratejik Programı" başlıklı yazısıyla bizlerle.

Sayfa 4'de

• TOFAŞ tv yayında!

Tofaş TV, haftada 60 dakikalık yayınıyla, 9 Nisan 2002 tarihinde Tofaş bayileri, Tofaş çalışanları ve yan sanayi tarafından izlenmeye başlandı.

Sayfa 9'da

• www.tofas.com.tr yenilendi

Tofaş İnternet sitesini (www.tofas.com.tr) yeniledi. Yeni İnternet sitesi, Tofaş'ın yenilik rüzgârlarının müjdeleyicisi olan "değişim yaratıcılıkla başlar" sloganının anlamlı bir göstergesi.

Sayfa 9'da

• Ahşap tekerlekten dev endüstriye

Önümüzdeki günlerde açılışı yapılacak olan "Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi" Bursa'da var olan araba yapımı geleneğini gün ışığına çıkarıyor.

Sayfa 10'da

• Fiat Abarth Motorsports takımı hedefe ilerliyor

Fiat Abarth Motorsports takımının, ciddi bir hazırlık döneminden sonra ilk hedefi Türkiye Markalar Şampiyonluğu.

Sayfa 12'de



Yeni Türkiye coşku dolu

Tofaş "değişim yaratıcılıkla başlar" sloganıyla başlattığı değişim programını, kurum içi yapısını yenileyerek, yeni ürünlerini tanıtarak ve moral destekli etkinlikler düzenleyerek sürdürüyor

Tofaş "Yeni Türkiye" projesiyle yeni ekonomik ve toplumsal değerlere göre yapılanırken, diğer yandan da art arda yaşanan felâketler ve ekonomik krizlerle hayallerine küsen Türk insanına, sahip olduğu değerleri hatırlatmaya çalışıyor.

Tofaş kurumsal yapısındaki değişiklikleri düzenlediği toplantılar, geceler ve lansmanlarla hedef kitesine bir bir açıklarken, kurum

ve marka ayırımı üzerinde özellikle duruyor. Uzun yıllar Tofaş ve Fiat adlarını yan yana kullanan Tofaş, tüketici algısını netleştirmek için kurumla, markayı birbirlerinden ayırdığını açıkladı. ("Tofaş bir kurum, Fiat ve Alfa Romeo da markalarıdır" diyen, Tofaş'ın Pazarlamadan Sorumlu Direktör Yardımcısı Murat Selek'in konuyla ilgili ayrıntılı açıklamasını 3. sayfada okuyabilirsiniz.) Tofaş, "Yeni Türkiye" projesi içinde yer

alan, kurum ve marka ayırımının ardından, 11 Nisan'da Mydonose Showland'de "Yeni Türkiye" adlı müzikal gösteri düzenledi. Tofaş, Türkiye'ye, Türk insanına, "Biz başardık, siz de başarabilirsiniz, düşlerinizi gerçeğe dönüştürebilirsiniz" mesajını verdi. (Tofaş'ın 11 Nisan'da Mydonose Showland'de düzenlediği "Yeni Türkiye" gecesinin ayrıntılı haberini 4. sayfada okuyabilirsiniz.)

Tofaş bir şampiyon ağırladı: Schumacher

22 Nisan, Pazartesi günü, Türkiye'den bir şampiyon geçti. Fiat Ailesi'nin Formula 1 yarışlarındaki şampiyon takımı Ferrari'nin dünya şampiyonu pilotu Michael Schumacher, rol aldığı yeni Fiat Palio'nun yeni reklâm filminin ilk gösterimi için Tofaş'ın misafiri oldu.

Sayfa 7'de



Yeni ürünlere, özel tanıtımlar

Tofaş, Nisan ayında basın ve bayileri için düzenlediği özel lansmanlarla yeni ürünleri Palio Speedgear, Palio Weekend, Palio Sporting ve Albea'yı tanıttı.

Sayfa 6'da



Güle Güle Jan Nahum, Hoşgeldin Antonio Bene

Jan Nahum, artık İtalya'da, Fiat Auto'nun Genel Merkez'inde. Jan Nahum İtalya'ya transfer olurken, Tofaş'ın CEO'lüğüne yıllarca Fiat Ailesi içinde çalışmış, kurumu çok iyi tanıyan Antonio Bene geçti.

Sayfa 2'de



Doblo'nun Cenevre çıkartması

Bu yıl 72'incisi düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı, tüm üretici ve tasarım firmaları için bir gövde gösterisi niteliğinde geçti

Otomobil üreticileri için geleneksel bir katılım haline gelen ve bütün yıl üzerinde çalıştıkları modellerini görücüye çıkardıkları, **Cenevre Otomobil Fuarı** bu sene de oldukça heyecanlı geçti. Merakla beklenen Fuar'da, bu sene elliden fazla ürün aynı anda tüm dünyaya sunuldu. Fuara katılan 250 firma, dünyanın dört bir yanından gelen ziyaretçileri kendi standlarına çekebilmek için birbirleriyle yarıştı. **Audi RS 6, Mercedes CLK, VW Phaeton, Lancia Phedra, Ferrari 575 M** gibi seri üretim modellerin yanı sıra markaların gelecekte seri halde üretmeyi planladıkları konsept otomobiller ise fuarda büyük ilgi topladı.



Fiat Doblo Malibu

14 ay gibi kısa bir sürede üretim rakamı 100 bine ulaşan Fiat Doblo'nun Malibu versiyonu,

Türkiye piyasasına sunulduktan tam iki ay sonra uluslararası bir pazarda görücüye çıkarak Türk otomotiv tarihinde bir ilke imza attı. Benzinli, 16 sübaplı, 103 beygir güç üretebilen motoruyla çok amaçlı otomobiller (MVP) arasında en yüksek performans ve donanıma sahip Fiat Doblo Malibu, sadece **Tofaş'ın Bursa** tesislerinde üretiliyor ve 43 ülkeye ihraç ediliyor.

Fiat'tan "kişiye özel" modeller

Marka değerini artırma çalışmaları içinde olan Fiat, Cenevre Otomobil Fuarı'nda en geniş alanı kiralarak ziyaretçilerine ilginç ve keyifli anlar yaşatırken aynı zamanda İtalyan mutfağından geleneksel tadlar sunarak hem göze, hem de midelere hitap etmiş oldu. Fiat'ın "kişiye özel çalışma" mesajını vermek amacıyla düzenlediği "kişiye özel" el yapımı takım elbise diken emektar bir terzi ile narin elleriyle ağacı oyarak keman yapan usta genç kızın estetik bir şölene dönüşen gösterileri fuarda büyük ilgi gördü.

Boschetti Doblo'yla

Fuardan bir buçuk ay önce **Fiat Auto'nun**



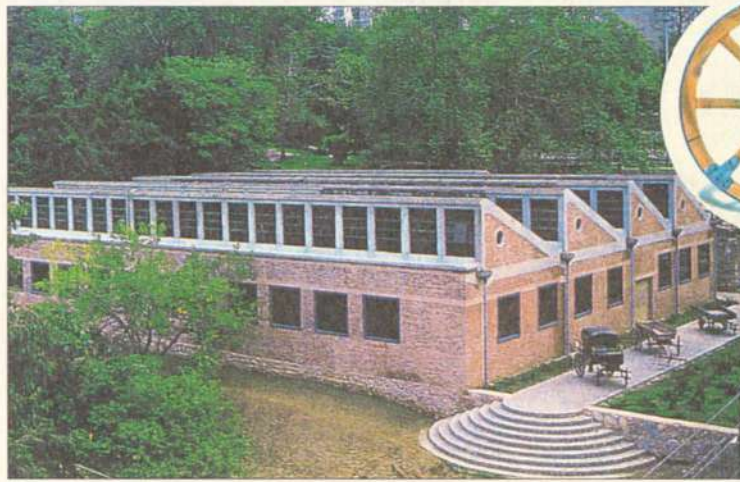
Fiat Auto'nun yeni CEO'su Giancarlo Boschetti, Cenevre Otomobil Fuarı'nda Doblo'nun başarısından gurur duyduğunu belirtti.

CEO'lüğüne atanan ve henüz basının karşısına çıkmamış olan **Giancarlo Boschetti'nin** Fiat standını ziyaret ettiği ise fuarın en hoş sürprizi oldu. Etrafı gazetecilerle kuşatılan Boschetti Türkiye'de üretilen ve Avrupa'da ilk kez lansmanı yapılan Doblo Malibu'nun önünde Türk gazetecilere poz verdi.

Türk basın mensuplarının **Jan Nahum'a** ilişkin sorularını cevaplayan Giancarlo Boschetti, Jan Nahum'un Türkiye'de büyük başarılar imza attığını ve Tofaş'ta önemli gelişmeler kaydettiğini vurgulayarak, "Nahum Fiat'ın gelişimine önemli katkılar sağlayacaktır" dedi.

Basit bir ahşap tekerlekten, dev bir endüstriye

Önümüzdeki günlerde törenle açılışı yapılacak olan "**Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi**", Bursa'da var olan araba yapımı geleneğini gün ışığına çıkarıyor



Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş., 30 yıllık tarihi boyunca edindiği deneyim ve birikimlerden yola çıkarak, sektör tarihini de gün ışığına çıkarma çabalarına ara vermeden devam ediyor. Bu çabaların içinde **Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'nin** çok özel bir yeri var. Önümüzdeki günlerde törenle açılacak olan Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi, araba yapımı geleneğini ve tarih içindeki gelişimini de gözler önüne serecek.

Müze açılmadan önce **Prof. Önder Küçükerman**'in hazırladığı ve uzun soluklu bir çalışmanın ürünü olan "**Anadolu Tasarım Mimarisinin Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayi ve Tofaş**" adlı kitaptan yararlanarak Asya'da

binlerce yıl önce dönmeye başlayan çok basit bir ahşap tekerleğin günümüze doğru uzanan izini sürmeye çalıştık. Bilindiği gibi Anadolu araba tarihinin eski yolları, yine eski bir merkez olan Bursa'ya çıkar. Günümüzün Türk otomotiv sanayii de, yolculuğuna Bursa'da başladı. Koç Topluluğu'nun otomobil sektöründeki tarihi, Koç Topluluğu'nun kurucusu ve Şeref Başkanı **Vehbi Koç'un** Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara ve çevresi için **Ford** bayiliğini ve **Standart Oil** acentalıklarını alması ile başlar.

"Otomobil işini sevecek misin?"

Bu uzun ve zahmetli yolculukta birçok kahraman kişi, kurum ve kuruluş bulunuyor. İşte onlardan biri daha: **Bernar Nahum**. "**Anado-**

lu Tasarım Mimarisinin Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayi ve Tofaş" adlı kitapta Vehbi Bey ile birlikte yıllar boyunca Türk otomotiv sanayinin kurulmasında önemli roller oynayan **Bernar Nahum'un** şöyle bir anısına yer veril-

miş:

"1 Haziran 1928 günü saat 9.00'da, Beyoğlu'nda o zamanki **Tokatlayan Oteli** karşısındaki henüz dekorasyonu tamamlanmamış bir mağazaya geldim. İstiklal Cad. 239 numara... Bir tarafta işçiler çalışıyordu. Arka tarafta ise bir büro vardı. Masanın başında heybetli bir adam oturuyordu. Daha sonra o kişinin Şirketin Müdürü **Ali Nadir Bey** olduğunu öğrendim.

Yüksek Mühendis Ali Nadir, Amerika'da eğitim görmüş, otomobil kullanırmış, ehliyeti varmış. Kendisine kimin tarafından gönderildiğimi söyledim. 'Bana bir iş verileceğini umuyorum' dedim. Beni karşısına oturttu ve birçok soru sordu. Bunlardan iki tanesi hâlâ aklımdadır. 'Otomobil işini sevecek misin? Bunu öğrenmek için canla başla çalışacak mısın?' Her ikisine de 'Evet' dedim. Çalıştığım yerin ünvanı **M. Franko ve Şürekası, Kuruluş halinde Anonim Şirket** idi. İşlemler tamamlanınca **Ottas** adını alan bu şirket 1928 yılının Kasım ayında Bakanlar Kurulu kararıyla 100 bin lira sermaye ile kuruldu." Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi, "otomobil işini sevenler" in anılarını canlı tutacak!

Nalburkiye

Hardware & Paint

Sizin Derginiz

Ocak - Şubat 2002 • Yıl: 14 • Sayı: 78 5.000.000 TL

2 ayda bir yayınlanır



Boya sektöründe 2003 hazırlığı...

Üniversite - sanayi işbirliğinde büyük fırsat...

SUBCON İSTANBUL FUARI İLE İHRACAT HAMLESİ...

KASTKAP



KASTAMONU
PLASTİK SANAYİ

MERKEZ

Eski Firuzköy Yolu Bağlarıçı
Cd. No.: 39 Avcılar-İST.
Tel.: (0212) 509 32 99
676 39 05 - 509 75 01
694 27 65 Fax: 676 39 06

ŞUBE

Süleymaniye Ağızlıkçı Sok.
Tahtakale/İST./TÜRKİYE
Tel.: (0212) 526 10 41-42
526 67 75 Fax: 526 78 53

ŞUBE

İSTOÇ Toptancılar Çarşısı 5. Ada
No. 105-107 İkitelli-İSTANBUL
Tel. (0212) 659 25 58
Fax (0212) 659 25 59

“Sağlıklı işbirliği için, ilişkinin tanımı yeniden yapılmalıdır”

**Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı Prof. Önder Küçükerman,
Türkiye’de üniversite-sanayi işbirliğinin genel bir bakış açısıyla
tanımlandığını hatırlatarak, taşların yerine oturması için amacına uygun
bir düzenin sağlanması gerektiğini söyledi.**

Endüstri tasarımı, tamamen sanayi ile içiçe yaşamaya mecbur bir daldır. Bu yüzden birçok bölüme oranla ilişki açısından daha şanslı ve sanayi kuruluşlarına daha yakındır. Sanayinin en önemli özelliğinin günceli yaşamak olduğunu ifade eden **Küçükerman**, bunu yaparken hem teknik, hem de bilgi fizibilitesi yapmanın zorunluluğuna dikkat çekti. **Prof. Önder Küçükerman** “Sanayi kuruluşu günceli yaşarken ihtiyaçları için bazen büyük, kimi zaman da küçük ölçekli bir teknik yatırıma gerek duyabilir. Böylesi hususlar dikkate alınmadan ortaya atılan blok yaklaşım, sorunları çözümsüz kılmaktadır” dedi.

Sürekli olarak gelişmelerin içinde bulunan sanayi kuruluşlarının aksine, üniversitelerin gelişen teknolojiyi kolayca izlemesinin her zaman mümkün olmadığını dile getiren **Küçükerman** konuşmasını şöyle sürdürdü: “Üniversite literatürü teorik olarak takip edebilir. Ama bunu realiteye döndürmeniz, çok zordur.

Sanayi, üniversiteden kendisi için araştırma yapmasını ister. Bunun için de malzeme ve teknoloji gerekir. Ayrıca sanayide süreler sanıldığından daha kısadır ve genellikle işin hemen çözülmesi gerekir. Bir üniversite ise yıl boyunca en fazla üç proje verebilir. Burada temel problem teknoloji takibinde, sanayinin üniversitenin önünde olmasıdır. Oysa yurtdışında bazı çözümler telefonla dahi sunulmaktadır. Bu da akademik kuruluşların üretimin önünde koşmasının so-

nucudur. Türkiye’de özellikle büyük sanayi firmaları, ilk yatırımı yapmış, kendisini geliştirmiş, belli bir ekibe ve finansmana sahiptirler. Bu nedenle, ülkemizde üniversiteye gelen projeler uzun vadeli ve imalatı doğrudan etkilemeyecek işlerden oluşur.”

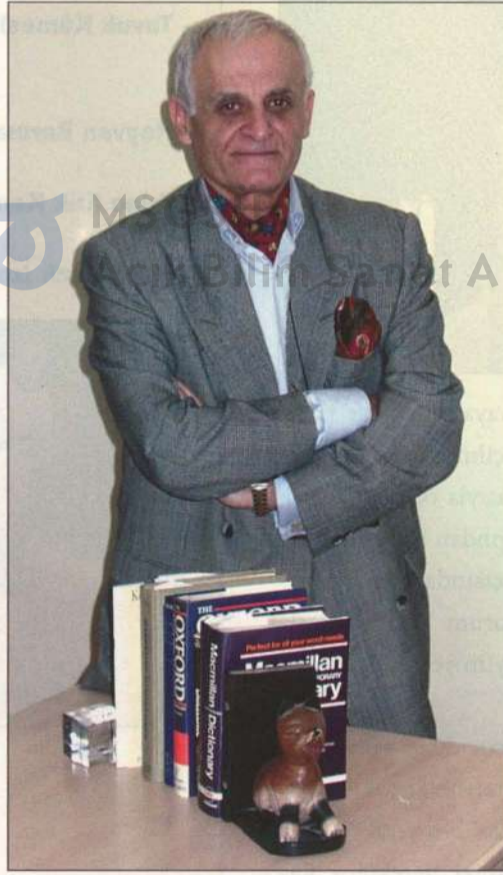
Prof. Önder Küçükerman, sanayi ile ilişkinin çok genel tutulmasından kaynaklanan diğer problemleri de şu başlıklar altında topladı:

- 60’lı yıllarda mesleki uygulamaların üniversitede olması istenirdi. Böylece büyük projelerin üniversiteye gelmesi ve üniversitenin canlı kalabilmesi amaçlanıyordu.
- Zaman içinde bu yapı değişti ve üniversite hocalarının iş yapma olanağı aşıldı.
- Yapacağımız araştırmada teknolojiye, ekipmana ve bunları değerlendirecek insana ihtiyacımız vardır. Eleman alımı yapmak istersiniz, karşınıza kadro sorunu çıkar. Aletleri güncelleştirmeyi hedeflersiniz, ekonomik problemler kendisini gösterir.

• Başarı için genel tanımların iyi yapılması gerekir. Örneğin biz kendi bölümümüzde şöyle yaptık. Bütün fabrikaların atölyeleri ve imalat sahaları bizim atölyemizdir. Dolayısıyla bir konuda çalışma yapacak veya proje hazırlayacak öğrenciyi doğrudan ilgili fabrikayla iletişime geçiriyoruz.

Uzmanlaşmanın başarıdaki rolü

Uzmanımız, Hindistan ve İtalya örneğini ortaya atarak, başa-



İşbirliği

rıya ulaşmanın yerel gerçekler, stratejiler ve destekler belirle-
mekten geçtiğini söyledi. 20 sene önce Hindistan'ın kamış
üretimi için uyguladığı politika sonucunda, üniversitelerin
bu konuyla ilgili araştırmalara girdiğine dikkat çeken Küçü-
kerman şöyle konuştu:

“Ülkenin üniversitesiyle üretim gerçeklerini biraraya ge-
tiren bir karar gerekiyor. Buna yönelik bir politikanızın
olması gerekiyor. Bazı ülkelerde bu işlerde küçük ve orta
ölçekli sanayi, üniversitelerden daha çok yararlanıyor.
Türkiye'deki orta ve küçük ölçekli sanayicinin çok derin-
den gelen gelenekçi temelleri ilişkiye engel oluyor. Türki-
ye'nin her yerinde aynı kazma sapı yapılı. Kazmayı da
başka birisi yapar. Fakat bu kazmayla sapı mutlaka birbi-
rine uyar.

Halbuki bu konuda bir yasa, yönetmelik ya da TSE stan-
dardı yoktur. Bu geleneksel yapı, kendisini değiştirmeye
karşı korumuş, eski bir kavramdır. İngiltere, Almanya gi-
bi ülkelerde sanayi devrimi yaşanırken, yeni sanayi kuru-
luşları ve üniversitelerle, geleneksel yapıda çalışanları bü-
tünleştirme projeleri uygulanmıştır. Bizde ise yeni bir sa-
nayi kurulduğu zaman, kendisinden öncekileri tamamen
cahil kabul eder. Dolayısıyla her defasında sıfırdan başla-
nır. Türkiye'de üniversite-sanayi işbirliğinin en güzel

örneklerinden birisi Bursa şehrinde verilmektedir. Bur-
sa'da 2 bin 500 yıldır at arabası yapılı. Tofaş kurulurken,
at arabası imalatı olan bir bölge seçtiler. Çünkü Bursalılar
zaten yüzyıllardan beri araba sanayiinin içinde, entegre
çalışmayı biliyorlardı. Sonuçta sanayi Bursa'da kuruldu ve
o bölgedeki üniversiteler de bu konuda ihtisaslaşarak eği-
tim vermeye başladılar. Bizde üniversitelerin ve sanayinin
kurulması sırasında bu bağ çok iyi kurulamadı ve sorun
halen devam etmektedir.”

İtalya'da 1950 yılında verilen kararı da örnek gösteren uz-
manımız gelişimi şu kelimelerle özetledi:

- İtalya 1950'de Made In Italy ibaresini yaratmak için yola çı-
kar.
- Ülkede hiçbir temel malzeme ve hammadde yoktur. Yani
her şeyi üretmek ve daha pahalıya satmak zorundadır.
- Küçükerman, bunun ürün geliştirmeye karar vermek anla-
mına geldiğini ifade ediyor.
- İtalya, daha sonra fikri satmaya başlar. Her şehir bir konu-
da uzmanlaşır.
- O bölgedeki üniversiteler de şehrin yapısına uygun eğitim
verirler ve son derece verimli bir ilişki kurulur.
- Bu sistemin benzer örnekleri Amerika ve Almanya'da da gö-
rülmemektedir.

Altı çizilecek noktalar

Röportajımızın bu bölümünde Prof. Önder Küçüerman
sorunları ve olması gerekenleri başlıklar altında şöyle sıraladı:

- Döner sermaye sistemi, vergilendirme, işçi çalıştırma mev-
zuatlarını gündeme getiriyor. Dolayısıyla üniversite ile iş-
birliği yapmak isteyen sanayici, büyük bir yükü karşılaşı-
yor. Bu durumda da ilişkiye sıcak bakmıyor.
- Sanayide her şey gizlidir. Oysa şu anda üniversitelerin ça-
lışma şekilleri gizli projeleri yapmaya çok elverişli değil.
Dolayısıyla hiçbir şirket projesinin herkese açık olarak ça-
lışılmasını, raporlanması ve tez olarak yayınlanmasını is-
temez.
- Özel konularda uzmanlaşan üniversitelerin oluşmaması,
çözümlerin zaman alması sonucunu doğurmaktadır.
- Zaman zaman teknik altyapı bilgisizliğinden, doğru olma-
yan çözümler, sanayi kuruluşlarını çelişkide bırakmaktadır.
- Her iki tarafın da hazırlıksız olması, çalışmalarını teşvik
eder görünen, ama pratikte teşvik etmeyen bir yapıya sü-
rüklemiştir.

- Büyük holdinglerin genellikle bünyelerinde ar-ge laboratu-
arları var. Asıl hedefe ulaşmak için kobilerin harekete geçi-
rilmesi lazım.
- Üniversite-sanayi işbirliğinin bir başka boyutu da, mezun
olan öğrencilerin pratik anlamda yeterli bilgiye sahip ol-
mamasıdır. Öğrenciler mezun olmadan önce sanayi kuru-
luşlarında gerçek anlamda staj görmelidir.
- İki kesimin özel formatlarla biraraya gelmeleri, bunu for-
malite gibi algılamamaları gerekmektedir. Yanlış insanla-
rın buluşması, ilişkilerin gevşemesine neden oluyor.
- Dünyada, sanayisini geliştirirken hem üniversite, hem de
sanayi kanadında kendisinden öncesini cahil ilan eden ga-
liba tek ülkeyiz. Bu, bilgiler arasındaki zincirin kopmasına
neden oluyor.
- Patent anlayışı yeniden oluşturulmalıdır. Patent, herhangi
bir şeyi yeni yapmaktır. Ama ülkemizde patent deyince
dev boyutlu projeler akla geliyor. Oysa çok sıradan ve kü-
çük bir yenilik dahi, patent konusudur. Patent sistemi,
bilginin zincirlerini de güçlendirir.

DAYANIKLI TÜKETİM MALLARI SEKTÖRÜNDE



DAĞITIM KANALI

NİSAN 2002 AYLIK SEKTÖREL YAYIN SAYI: 34 2.500.000 TL

ISSN 1032-308X

www.dagitimkanali.com



- Kriz Ankastre pazarının hızını kesmedi.
- İmpa Grubu gölgede kalmış markaları gün ışığına çıkarıyor.
- İthalatçılığın kuralları
- Bayiler koratesin üzerinde!..

SEKTÖRÜN FUARA İHTİYACI VAR!

**ISK-SODEX
2002'DEYİZ...**

İÇİNDEKİLER



beyazz.com'u tıklayın

İÇİNDEKİLER 6

EDİTÖR 8

SEKTÖR UZMANI 10

HABERLER

ARÇELİK BLOMBERG'İ SATIN ALDI

GENPA İLK KONSEPT MAĞAZASINI AÇTI

12



İTHALATÇILAR BİRLİĞİ 16

İTHALATÇI
BİRLİKLERİNİN
KURULUŞU



BAYİ TOPLANTISI
SIEMENS'TEN
BAYİLERİNE
MOTİVASYON

22



ONLAR'DAN
TÜRKİYE'YE FIRSAT
EŞİTLİĞİ

26



RÖPORTAJ

İMPA GRUBU GÖLGEDE KALMIŞ
MARKALARINI GÜN IŞIĞINA
ÇIKARIYOR

28



YENİ ÜRÜNLER
SIWAMAT IQ
BOSCH BUHAR
İSTASYONLU ÜTÜ

30



ANKASTRE

32

KRİZ ANKASTRE
PAZARININ HIZINI
KESMEDİ



BİLGİSAYAR
HP, YENİ
EKONOMİNİN
ÇÖZÜM
PLATFORMUNU
TANITTI

40



TEMA Türkiye Çöl Olmasın

DAĞITIM KANALI DERGİSİ AYLIK OLARAK YAYINLANIR



Taita Reklam Ajansı ve Turizm
Hizmetleri Ltd. Şti. Adına İmtiyaz Sahibi
Yıldırım SÖYLEMEZ

Yayın Koordinatörü
Hakan DEMİRBAG

Reklam ve Organizasyon
Günay DEMİRBAG
Reyhan SÖYLEMEZ

Karadeniz Temsilciliği
Faik Can ÖZEN

Dağıtım
GPS

Renk Ayrımı
Senkron

Baskı
Şan Ofset

Abone
ABONET Abonelik Dağıtım Paz. ve Basın
Yayın Ltd.Şti.
Perpa Ticaret Merkezi 2.Kat B Blok No:1752
Okmeydanı İSTANBUL
Tel: (0212) 222 72 06
Fax: (0212) 222 27 10
E-mail: abonet@obanet.com
web: www.abonet.com

Taita Reklam Ajansı ve Turizm
Hizmetleri Ltd. Şti.
Kuzguncuk Uryanizade Sokak No:30/1
Usküdar İSTANBUL
Tel: (0216) 341 06 92
(0216) 492 66 56
Fax: (0216) 495 44 42
www.dagitimkanali.com
taita@veezy.com
ISSN 1302-308X

REKLAMLAR VE UZMAN YAZILARI
FİRMALARIN KENDİ SORUMLULUĞUNDADIR

KAYNAK GÖSTERMEK KAYDIYLA
ALINTI YAPILABİLİR



SEKTÖREL
YAYINCILAR
DERNEĞİ ÜYESİDİR



KRİZ ANKASTRE PAZARININ HIZINI KESMEDİ

Türkiye ankastre pazarı dur durak bilmiyor. Her yıl yaklaşık bir kat büyüyen bu cazip pazar sektörde faaliyet gösteren üretici, ithalatçı ve perakendecilerin iştahını kabartıyor. Uzmanlara göre Türkiye beyaz eşya pazarı şu anda yıllık yaklaşık 100 bin adetlik bir büyüklüğü ifade ediyor. Bu miktarın yüzde 80'lik bölümünü ocak, fırın ve davlumbaz üçlüsü oluşturuyor. Satış adetleri de büyükten küçüğe aynı sırayı takip ediyor. Pazarın geri kalan yüzde 20'lik bölümünü ise sırasıyla bulaşık makinesi, buzdolabı, çamaşır makinesi ve diğer tamamlayıcı ürünler oluşturuyor. Ankastre pazarının gelişimine ilişkin işaretler hazır mutfak sektörünün yaygınlaşmasıyla alınmaya başladı. Bugün Türkiye'de cirosunun yüzde 40'ini ankastre, yüzde 60'ını ise solo ürün satışından elde eden beyaz eşya üreticisi mevcut. Talepleri çok yakından izleyen beyaz eşya satıcıları da bu kulvara giriyor. Bu gelişmeler ışığında ankastre konusunda bir araştırma yaptık. Görüşlerini aldığımız uzmanların bilgilerinden faydalanacağınızı umuyoruz. Rüdiger Nickel; "ankastre pazarının lideri olmaktan gurur duyuyoruz"

Türkiye ankastre pazarının lider firması Siemens, bu alandaki pazarlama ve tanıtım çalışmalarına hızla devam ediyor. Nisan ayında İstanbul'da gerçekleştirilen Türkiye'nin en büyük banyo-mutfak fuarına özel bir standla katılan şirket, burada tüm ankastre ürün gamını tanıttı. Siemens, standda gerçekleştirdiği aktivitelerin yanı sıra profesyonellere yönelik düzenlediği toplantılarla da dikkat çekti. Siemens'in geleneksel hale gelen "Mimarlar ve Mutfak Satış Danışmanları Toplantısı"nın 3'üncüsü 5 Nisan tarihinde Tüyap Beylikdüzü İnterexpo Salonu'nda yapıldı. Siemens teknolojisinin en yeni ürünlerinin sergilendiği standda başlayan toplantı, sektördeki gelişmelere ekonomi ve teknoloji penceresinden bakılan bir oturumla devam etti. Toplantı akşam yemeğinde hoş bir sürprizle noktalandı.

3. Mimarlar ve Mutfak Danışmanları Toplantısı'nın oturum bölümünde Siemens Genel Müdürü Rüdiger Nickel, Prof. Önder Küçükerman, Satış Müdürü Haluk Çelebioğlu ve Pazarlama Müdürü Bahriye Bayraklı yaptıkları konuşmalarla davetlileri bilgilendirdi. Oturumun açılış konuşmasını yapan

Rüdiger Nickel, Apo krizi ile başlayıp deprem ile devam eden süreçte şubat krizinin tuz biber ektiğini söyledi. Nickel, "ankastre pazarının lideri olmaktan gurur duyuyoruz" dedi. Daha sonra renkli bir sunum yapan Prof. Önder Küçükerman mutfak konsepti ve ankastre ürünlerin tarihsel gelişimini toplumsal olaylar ve sanayileşmeye bağlı olarak anlattı.

«Ankastre konusunda çalışacak yeni bir insan türüne ihtiyaç var.»

Prof.Önder Küçükerman'dan ankastre konusunda bilgi aldık. Küçükerman şunları söyledi; "ankastre ürün dediğiniz zaman, binanın mimarisini tasarlayan ile ürünü üreten insanın çok iyi bir bağlantısının olması mecburiyeti var. Çünkü buradaki son kullanıcı, ev hanımının mimar ol-

ması, sanayici olması gerekmiyor. Evhanımı sadece zevkine göre bir ürün kullanmak ister. Dolayısıyla bir hata olduğu zaman onun suçu yoktur. Burada en önemli hadise; binayı tasarlayan insanın ankastre sistemini iyi bilmesi ve binayı inşa eden sistemin buna uygun bir mantıkla ve toleranslar içerisinde hareket etmesidir. Burada beyaz eşya üreticilerinin yapacağı çok fazla şey yok. Bununla birlikte onların bu anlamda çalışan mimar ve iç mimarlarla yapacağı çok özel bir eğitim olası sorunları çözer. Çünkü bina ankastreye uygun değilse, zorlayarak ankastre hale getirirsiniz. Bunlar belki uygulamada gizlenebilir ama yeni bir model geldiği zaman gizlenen o problem karşınıza çıkar. Bayilerin bu konudaki fonksiyonu ticaret... Bayiler teknik bir iş yapmıyor. Ticaret yapan insanlardan bu tip bir tespit beklemek biraz zor. Çelik kapı üreticilerinin çözümü aslında ankastre için güzel bir örnek. Çelik kapı şirketleri farklı kapı ölçüleriyle karşılaştıklarında sorunu çözebilmek için kapının takılacağı yerin ölçüsünü alan norm standardını çok iyi tarif etmişlerdir. Kapı ölçüsünü almaya giden bir uzmandır. O kişi duvara vurur sağlamlığını görür, kenarlar inceleyerek vidalayabileceği yeri belirler. Dolayısıyla en mühim adam ölçüyü alan insandır. İç mimarın yaptığı genellikle artistik bir çözümdür. Bu konuyu teknik açıdan tasarlarken aradaki o eleman yoksa kesinlikle problem olur. Ankastre konusunda da yeni bir tür insana, bir uzmana ihtiyaç var. Bu kişi mevcut binanın normlarıyla ankastre sistemi normlarının nasıl kesiştirilebileceği konusunda iyi eğitilmiş, problemi gören ve hızla çözüm üretebilecek niteliklere sahip olmalı. Bu insan henüz ortada yok. Binanın emrivakisiyle ürünün kesinliğini birleştirecek, zevk selim sahibi olması gerekmeyen fakat teknik olarak yaşanabilecek problemleri bilen ve bu gözle mutfaka baktığı zaman 15 dakikada iç mimara gerekli bilgileri verebilen bir insan lazım. Bunu yapabilen firmalar sorunsuz montaj gerçekleştirir."

Ankastre pazarı her yıl yüzde 100 büyüyor Türkiye ankastre pazarı ile ilgili olarak Teba Şirketler Gru-



32

beyazz.com'u tıklayın

Hürriyet

7 Ocak 2002 Pazartesi

Kurucusu: Sedat Simavi 1896 - 1953

Fiyatı: 275 bin TL

1928 yılında taşıt sayısı 5 bin 500 adetti

TOFAS, Türk otomotiv sanayinin tarihçesini "Anadolu tasarımı mirasının ayak izlerinde Türk otomotiv sanayii ve Tofaş" adlı kitapta topladı. Prof. Dr. Önder Küçükerman'ın hazırladığı kitapta at arabalarından, otomobillere otomotiv sanayindeki ilkler yer alıyor.

■ V. Mehmed Reşad otomobile binen ilk Osmanlı Padişahı oldu.

■ Motorlu araçların önemli bir yenilik olduğunu görerek, ilk otomobilleri getiren Sadrazam Mahmut Şevket Paşa, 11 Haziran 1913'de bir suikaste uğradı ve otomobilinin içinde öldürüldü.

■ Osmanlı İmparatorluğu döneminde ilk otomobilin ülkeye hangi tarihte girdiği tam olarak belli değil. II. Abdülhamid döneminde özel izinle getirilen iki otomobilin hediye edildiği, ancak kendisinin bunları kullanmamış olduğu anlaşılıyor.

■ Otomobilin Türkiye'de yoğun olarak kullanımı resmi ve askeri otomobillerle başladı. Üst düzey devlet hizmetinde yavaş yavaş at arabası yerine otomobil kullanılmaya başlandı. Askeri amaçlı alınan araçların bakımı için "Otomobil Taburu" kuruldu.

■ İstanbul'un işgalinde otomobil

firmalarının ilk büroları açıldı.

■ 1924-25'li yıllarda otomobil işine Türkler girmeye başladı. Türk tüccarlar, Ford, Peugeot, Fiat, Studebaker, Essex, Dodge, Lancia gibi markaları Türkiye'ye getirdiler.

■ 1920'lerde İstanbul'da yaklaşık 200 özel otomobil, 300-400 adet de taksi bulunuyordu. Bütün Türkiye'de ise toplam 1500 otomobil bulunduğu tahmin ediliyordu. 1928'de toplam taşıt sayısı kamyon ve kaptrıkaçtırlarla birlikte 5 bin 500 dolayındaydı.

■ Motorlu taşıt aracı üretimi 1920'li yılların sonunda başladı. 1940'da Uzel otomobil yayı ve şasi takviyesi üretmeye başladı. Zırai Donatım Kurumu, 1943'de tarım araçları için Adapazarı'nda fabrika kurdu. 1948 yılında Türk Hava Kurumu tarafından "Türk Traktör" kuruldu. İlk yerli otomobil Devrim 1960'da üretildi. 1962 yılında ise Chrysler Kamyon fabrikası kuruldu.

■ Türkiye'nin seri üretilen ilk yerli otomobili Anadol projesi 1965 yılında Koç Grubu tarafından yapıldı.

■ Uzun yıllar at arabası üretiminin merkezi olan Bursa, 1960'lı yıllarda yeni bir misyona kavuştu. Tofaş ve Oyak Renault otomobil fabrikalarının kurulmasıyla, Bursa Türkiye'nin otomobil üretim merkezi haline geldi.

İlk yerli oto Devrim 99 günde üretildi



■ Türkiye'nin ilk yerli otomobili Devrim, 99 günde tasarlandı ve üretildi. Eskişehir'deki Devlet Demiryolları atölyesinde,

bütün parçaları yerli olan bir otomobilin üretilmesi çalışmaları 1960 yılında başladı. 25 mühendis, dört otomobilin üretimini 1960 yılının Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirdi. Otomobiller, Cumhuriyet Bayramı törenlerinden bir gün önce Ankara'ya getirildi. Ancak tören, otomobile yeterli benzin koyulmadan birden bire başlayınca, Devrim ilk kullanılışında yolda kaldı. Bu talihsiz durum, Devrim projesinin rafa kaldırılmasına yol açtı.

PAZARTESİ, 7 Ocak 2002

7

Çağdaş da Devrim'in kaderini yaşadı

✓ Türkiye'nin 'Devrim'den sonra tamamı yerli ikinci otomobili 'Çağdaş' adıyla Koç Grubu tarafından üretildi

✓ Ancak 'Devrim'le aynı kaderi yaşayan 'Çağdaş' da seri üretime geçilemeden Türk otomotiv tarihine karıştı

İlk otomobile 1905'te tanıştık

Türk Otomotiv Sanayi ve Tofaş kitabında, 1905 yılında arabasında bombalı suikaste uğrayan 2'inci Abdülhamit zamanında Türkiye'ye ilk otomobillerin girmeye başladığı belirtiliyor.

- 1908: İkinci Meşrutiyet ile birlikte otomobil kullanımına yaygınlaşmaya başladı.
- 1909: İlk resmi ve askeri otomobiller Osmanlı Devleti tarafından resmen kullanılmaya başlandı.
- 1910: Otomobil ilanları dergilerde yayımlanmaya başlamıştı. Mahmut Şevket Paşa, Almanya'ya otomobil fabrikalarına heyet gönderdi. Kabine üyelerine ve Padişah 5'inci Mehmet'e birer tane Mercedes otomobil getirdi. Otomobillerin bakımı için 'Otomobil Taburu' oluşturuldu.
- 1913: İstanbul sokaklarında yolların temizliğinde motorlu araçlar kullanılmaya başlandı.
- 1919: İstanbul Sirkeci'de Amerikan Foreign Trade, Ford, Chevrolet, Studebaker otomobillerini piyasaya sürdü. İstanbul'da Fiat Torino'ya bağlı bir büro kuruldu.
- 1920: Otomobiller toplu taşıma amaçlı kullanılmaya başlandı.
- 1928: Türkiye'de ithal ve montaj otomobiller dönemi başladı.
- 1940: Özel otomobil yayı ve şasi takviyesi üretmeye başladı.
- 1943: Zırai Donatım Kurumu, tarım araçları için Adapazarı Fabrikası'nı kurdu.
- 1948: Türk Hava Kurumu tarafından 'Türk Traktör' Kuruldu.
- 1960: İlk yerli otomobil olan Devrim üretildi.
- 1962: Chrysler Kamyon kuruldu.
- 1965: Anadolu projesi başladı.
- 1968: Tofaş kuruldu.
- 1969: Oyak Renault Kuruldu.
- 1971: Murat 124 üretildi.
- 1979: Koç Grubu Çağdaş'ı üretti.
- 1988: Tofaş 131 Şahin üretildi.

NEDİM ŞENER

Bir grup idealist Türk mühendisinin Eskişehir Devlet Demiryolları Atölyesi'nde tasarlayıp ürettiği ilk yerli otomobil olan 'Devrim'den sonra bu alanda ikinci girişimi Koç Grubu'nun yaptığı ortaya çıktı.

Prof. Dr. Önder Küçükerman imzasıyla 'Türk Otomotiv Sanayi ve Tofaş' adıyla yayınlanan kitapta yer alan bilgilere göre, Koç Grubu, 1966 yılında fiberglas olarak üretimine başladığı Anadolu'un peşinden daha ileri teknolojiyle 1979 yılında 'Çağdaş' adında bir başka otomobili de piyasaya sokmayı planlandı.

İlginç hikâye

Ancak bu otomobil de aynı alandaki ilk girişim olan Devrim ile aynı kaderi paylaştı ve seri üretimi gerçekleştirilemedi. Şu anda Otosan fabrikasında bir köşeye bırakılan Çağdaş adlı otomobilin tasarımının hikayesi oldukça ilginç.

Kitapta yer verilen bilgilere göre, 1970'lerde otomotiv sanayinin gelişmesiyle tasarım ve



Devletin tasarımı olan ilk yerli otomobil Devrim (sağda), özel sektörün ilk projesi Çağdaş da üretime geçemedi.



Depoda benzin bitince gözden düşen Devrim

Devlet Demiryolları'nın Eskişehir'deki atölyesinde tasarlanan Devrim otomobili 1960 yılında 25 mühendis tarafından üretilmişti. Çalışmaları gizlilik içinde yürütülen Devrim için, atölyede özel bir bölüm oluşturulmuştu. Otomobilin bütün ayrıntılarının tasarımı ve üretimi için belirlenen süre sadece 99 gündü. Devrim'in 1960 yılındaki Cumhuriyet törenlerine yetiştirmesi gerekiyordu. Yoğun bir çalışmayla dört adet otomobil üretimi gerçekleştirilmiş, törenlerden bir gün önce trenle Ankara'ya gönderilmişti. Ancak, araçlara konması gereken yüksek oktanlı benzin, törenlerin erken başlaması sonucu depolara doldurulamadı. Birinci aracın benzini bitince yolda kalan Devrim projesi daha sonra rafa kaldırıldı.

Yeni model arayışları içinde olan Koç Holding bünyesinde Araştırma Geliştirme Merkezi'ne bağlı olarak Rotatif Motor Grubu adlı bir bölüm oluşturuldu.

Tasarım ödülü aldı

Testlerin ardından 1979 yılında prototipi üretilen Çağdaş'a 1980 yılında İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi tarafından Türkiye'deki ilk 'Endüstri Tasarım Ödülü' verildi. Ödülü o zamanki Sanayi Bakanı Şahap Kocatoğlu'nun elinden şu anda Tofaş Genel Müdürü olan Jan Nahum aldı. Ancak otomobil, 1960 yılında dört adet üretilen Devrim otomobili gibi, sanayi tarihi içinde kaybolup gitti.

Nahum: Konjonktür uygun değildi



Çağdaş'ı tasarlayan bölümün başkanı olan Jan Nahum, otomobilin üretimine o dönemdeki konjonktür ve petrol krizi nedeniyle geçilemediğini söyledi. Nahum, konuyla ilgili şöyle konuştu:

"Çağdaş adlı otomobilin gövdesi metal, dışı ise fiberglastı. O zamanın en üstün teknolojiyle üretilmişti. Ancak 1979 yılıydı ve konjonktür ile petrol krizi nedeniyle seri üretime geçilemedi. Çağdaş'ın tasarımında kullandığımız bilgisayar programlarını Amerikan Federal Hükümeti tarafından üretilmişti. Bu programları ABD'nin üç otomotiv devi olan General Motors, Ford ve Chrysler üretim süreçlerinde değişiklik yaratacağı için kullanmak istememişti. ABD

Hükümeti, Türkiye'ye bu tasarım programlarını ücretsiz olarak verdi. Hatta bu bilgisayar programlarını kullanabileceğimiz bellek Türkiye'de yoktu. Gövdesinin içi metal olan ve bilgisayarda çarpma testleri yapılmasını sağlayan programları Hacettepe Üniversitesi'nin bilgisayarlarında 10'a bölerek çalıştırabildik.

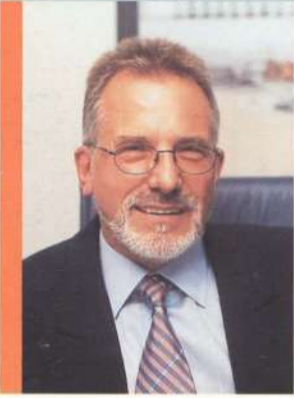
Güvenlik üst seviyedeydi

Bilgisayarda dinamik çarpma testleri yapılarak üretilen Çağdaş, o zamanın en üst teknolojiyle can güvenliği en üst seviyede tutan bir tasarımdı. Ucuz aile aracı olarak tasarlıyorduk ama fiberglasın girdisi olan petrol fiyatlarını nereye gideceğini bilemediğimizden üretime geçemedik."



Jan Nahum (sol başta), Çağdaş'ın tasarımı ödülünü 1981'de Sanayi Bakanı Şahap Kocatoğlu'nun (sağda) elinden almıştı.

Haziran-Temmuz-Ağustos 2002



Değerli Dostlarım,

Bayi gazetemizin bu sayısı benim için özel bir anlam taşıyor. Roadshow sırasında da sizlerle paylaştığım gibi, Ağustos ayı sonunda Türkiye'den ayrılıyorum ve bu sayıda sizlerle son kez buluşuyorum. Türkiye'den çok güzel anılarla ve çok büyük dostluklarla ayrıldığımı bilmenizi isterim. Türkiye'nin, buradaki Siemens çalışanlarının ve sizlerin kalbimdeki yeri her zaman çok özel olacak. 1997'den bu yana, tüm zorluklara ve ekonomik krize karşı

başarılı bir şekilde ayakta durarak, Siemens'i çok önemli bir konuma taşıdınız. Desteğiniz ve özveriniz için bir kez daha sizlere teşekkür etmeyi borç bilirim.

Gazetemize dönersek, öncelikle **Nisan-Mayıs-Haziran** sayısının size biraz geç ulaştığını belirtmek istiyorum. Bildiğiniz gibi, bu aylarda aktivitelerimiz yoğunlaşıyor. Biz de tüm bu haberleri size sıcak sıcak ulaştırabilmek için gazetemizin **İlkbahar Sayısı**'nı kısa bir süre erteledik ve farkedebileceğiniz gibi dolu dolu bir yayın hazırladık.

Mutfak ve banyo sektörünün en büyük fuarı **MUDER (Mutfak & Banyo Mobilyası ve Donanımları Fuarı) 2002**, Nisan ayının en kapsamlı etkinliklerinden biriydi. Siemens, yeni ürünleri, ankastre buharlı fırın, akıllı çamaşır makinesi **SIWAMAT IQ** ve Nostalji Serisi ile fuarın yıldızı oldu. Bu yıl yaklaşık 20 bin kişinin ziyaret ettiği MUDER Fuarı teknolojimizi tanıtmak ve rakiplerle farkımızı ortaya koymak açısından önemli bir vitrin görevi üstlendi. Fuarın ardından canlanan satışlar da bunu gösteriyor.

MUDER aynı zamanda mimarlar ve mutfak satış danışmanları ile bulduğumuz bir etkinlik oldu. Geleneksel **Mimarlar ve Mutfak Satış Danışmanları Toplantı**mızın bu yıl üçüncüsünü, sektörü buluşturan fuar MUDER'de düzenledik ve yeni ürünlerimizin tüm özelliklerini detaylarıyla anlattık.

Nisan ayında bir toplantılar dizisi olan **Roadshow 2002**'de İstanbul, İzmir, Ankara, Trabzon ve Adana'daki yaklaşık **800 bayimizle** biraraya geldik. Satışın ön cephesindeki bayilerimizle buluşmamızın önemi sizlerle yüz yüze iletişim kurabilme olanağı bulmamızdı. Üst yönetimin de katıldığı toplantılarda görüşlerinizi bizimle paylaştınız. Roadshow boyunca yeni ürünlerimizi, satış sonrası hizmetlerimizi tanıttık ve satış stratejilerimizi anlattık. İnsanları cam kırıkları ve ateş üzerinde yürüten dünyaca ünlü NLP uzmanı **Emile Ratelband**'ın olağanüstü gösterilerinde ise motivasyon yoluyla gücümüzü zirveye çıkarmanın tekniklerini öğrendik. Çok verimli geçen Roadshow 2002'de yaşadıklarımızı ilginç fotoğraflarıyla birlikte gazetemizin sayfalarında bulacaksınız. Önümüzdeki dönemlerde de bu tür toplantılar düzenleyerek sizlerle yüz yüze iletişim kurmaya devam edeceğiz.

Haziran ayında, Mimar Sinan Üniversitesi (MSÜ) işbirliğiyle düzenlediğimiz **"2. Siemens Tasarım Yarışması"** sonuçlandı. 5 Haziran'da

ödül törenini gerçekleştirdiğimiz yarışma, geçen yıl olduğu gibi bu sene de çok sayıda yaratıcı proje ortaya çıkardı. Geçen yıl sadece MSÜ öğrencilerine yönelik düzenlediğimiz ve bu yıl ise İstanbul'da tasarım eğitimi veren tüm fakültelere taşıdığımız yarışma, profesyonel dünyanın deneyimlerini yaşamak adına genç yetenekler için önemli bir fırsat yarattı. Yarışmanın üstlendiği bu görev, akademik çevrenin yanısıra **Sanayi Bakanlığı** tarafından da olumlu tepkiler aldı. Sanayi Bakanlığı Müsteşarı Doç. Dr. Adem Şahin jüri üyesi olarak bizzat organizasyonunda yer aldığı yarışmanın bakanlık tarafından destekleneceği sözünü verdi. Bir sosyal sorumluluk örneği olarak gördüğümüz tasarım yarışmasının aldığı bu övgüler, Türkiye çapına yayılan kapsamlı bir yarışma düzenlemek konusunda bizi cesaretlendiriyor.

Bu büyük etkinliklerin yanısıra, evlilik arifesindeki çiftlere ürünlerimizi tanıttığımız Dolmabahçe Kültür Merkezi'ndeki **Wedding 2002** ve endüstriyel tasarım alanındaki uzmanlığımızı sergilediğimiz **Marmara Üniversitesi'nde** düzenlenen **Tasarım Platformu'na** da katıldık. Son birkaç ayda, yeni Siemens Teknoloji Merkezleri'nin açılışlarıyla birlikte satış zincirimizi büyüttük. Açılışlarımız, etkinlikler, fuarlar basında geniş yer buldu. Bu sayede, çalışmalarımızı geniş kitlelere ulaştırmayı başardık. Gazete'nin sayfalarında da okuyacağınız gibi, uluslararası ve yerel ödüller kazandık. Üstelik bu ödüller, hem tasarım hem de satış sonrası hizmetler konusundaki başarılarımızı teyit eder nitelikteydi.

2002 yılında pazara sunduğumuz yeni ürün ve teknolojilerimiz için gazetemizin bu sayısında özel bir bölüm ayırarak size satışta yardımcı olacak bilgiler verdik. Pazarda rakip tanımayan yeni ürünlerimiz; **SIWAMAT IQ**, **AGION** teknolojisine sahip buzdolapları, **EPG**'li televizyonlar ve çamaşır kurutma makinelerinin, teknoloji ve tasarım açısından üstünlüklerini müşterilerinizle paylaşmanızı öneriyoruz.

Bayi gazetemizde yer verdiğimiz önemli bir gelişmeyi de ödeme sistemleri konusunda kaydettik. **Yapı Kredi Bankası** ile yaptığımız anlaşma sonucu **Worldcard** Siemens bayilerinde geçerli olmayı başladı. Worldcard ile, puan kazandıran, taksitli alışveriş imkanı sunan ve bayinin riskini azaltan yeni bir ödeme sistemine geçtik.

Değerli Dostlarım,

Beyaz eşya pazarında teknolojimiz, ürün ve hizmetlerimizle tüketicilerin beklentilerine cevap verebilmek ve rekabet koşullarında fark yaratabilmek için çalışmalarımızı aralıksız sürdürüyoruz. Satış aşamasında sizlerin desteği bu hedeflerin gerçekleştirilmesinde büyük önem taşıyor. Satış kampanyaları, halkla ilişkiler ve reklam faaliyetleriyle de Siemens her zaman sizin arkanızda olacak.

Evet, benim için veda vakti geldi. Ancak, Türkiye'den sizlerin sevgisiyle ve güzel anılarla ayrılıyor olmak beni çok mutlu ediyor. Son 5 yılda Türkiye benim ikinci vatanım oldu. Ben yokken Siemens'e ve Türkiye'ye çok iyi bakın!

Genel Müdür
Rüdiger Nickel

Genç yetenekler Siemens için tasarladı

Mimar Sinan Üniversitesi' nin işbirliği ile bu yıl ikinci kez düzenlediğimiz **Siemens Tasarım Yarışması**'yla üniversite öğrencilerine profesyonel dünyanın kapılarını aralıyoruz.



Siemens, ev teknolojisi ürünleriyle endüstriyel tasarım alanında Türkiye ve dünyada söz sahibi olan bir marka. Endüstriyel tasarım alanındaki bu konumumuzu pekiştiren ve Siemens'in Türkiye'de tasarımıyla birlikte anılan bir marka olmasını sağlayan girişimlerimizden biri de **Siemens Tasarım Yarışması**.

Siemens Tasarım Yarışması'nın en önemli amaçlarından biri gençlere profesyonel dünyanın kapılarını aralayacak bir fırsat yaratmak. Bu hedefle 2001 yılında sadece Mimar Sinan Üniversitesi'nde düzenlediğimiz tasarım yarışmasına gösterilen ilgi bu yıl

aynı yarışmayı daha geniş bir katılımı ile gerçekleştirmek konusunda bizi cesaretlendirdi. Zira, geçen yıl jüriye sunulan projeler, öğrencilerin profesyonel düzeyde tasarım geliştirecek kadar yetenekli olduklarını gösteriyordu. Gençlerin bu ilgisi nedeniyle tasarım yarışmasını İstanbul'daki tüm mimarlık fakültelerine taşıma kararı aldık.



Bu yıl konusunu **"Dış Cephe ve Vitrin Düzenleme"** olarak belirlediğimiz tasarım yarışmasının duyurumunu **7 Mart 2002** tarihinde MSÜ Oditoryumu'nda gerçekleştirdik. Basın mensuplarının da ilgi gösterdiği tanıtım toplantısına İstanbul'daki üniversitelerden akademisyenler ve öğrenciler katıldı. MSÜ Mimarlık Fakültesi, Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman ve Genel Müdür Yardımcımız Haluk Çelebioğlu tanıtım toplantısında yaptıkları konuşmalarda öğrencileri yarışmaya katılmaya çağırdılar.

SIEMENS



Siemens Mağazaları için
Dış Cephe ve Vitrin
Tasarım Yarışması

Siemens ve Mimar Sinan Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü ve İç Mimarlık Bölümü İşbirliği ile



Siemens "Ev Teknolojisi"

Siemens
Tasarım yarışması: 2

Ürünü yaşamın içinden seçmek >>>

Yeditepe Üniversitesi öğrencilerinin talebi üzerine, bu üniversitede de bir toplantı düzenleyerek yarışmamızla ilgili detayları paylaştık. Çok sıcak bir atmosferde geçen bu toplantıda öğrencilerin sorularını yanıtladık ve onları yarışmaya katılma konusunda cesaretlendirdik.

Sektöre yeni yetenekler kazandıracağına inandığımız yarışmaya İstanbul'daki üniversitelerin **İç Mimarlık ve Endüstriyel Tasarım Bölümü** öğrencileri katıldı. 23 Mayıs'a kadar projelerini teslim eden öğrenciler, Siemens mağazalarının dış cephe ve vitrin düzenlemelerine yönelik bir kimlik konsepti geliştirdiler. Projeleri değerlendiren jürinin en önemli başarı kriterlerinden biri, tasarımların Siemens ürünleriyle birlikte, yaşamdan bir kesiti yansıtmalarıydı.

Ödüller sahiplerini buldu

2. Siemens Tasarım Yarışması'nın ödül törenini **5 Haziran 2002** tarihinde MSÜ'de gerçekleştirdik. Mimar Sinan Üniversitesi öğrencilerinin ilk üç dereceye girdikleri ve 1 mansiyon aldıkları yarışmada, Marmara Üniversitesi'nden (MÜ) katılan öğrenciler de 2 mansiyon ve bir yetenek teşvik için jüri özel ödülü kazandılar.

3 Haziran'da ön elemelerden geçen 10 projeyi değerlendirmek üzere bir toplantı yapan jüri, MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden



Türker İnan'ı birincilik, MSÜ İç Mimarlık Bölümü'nden Gürkan Kula'yı ikincilik, MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden Ersin Alaca ve Çınar Narter'i üçüncülük ödülüne layık buldu. Yarışmada mansiyon ve yetenek teşvik için jüri özel ödülü kazanan öğrencilerinin isimleri ise şöyle:

1. **Mansiyon:** Pelin Güley, Aysu Kaya ve Fatih Us (Mimar Sinan Üniversitesi)
2. **Mansiyon:** Günfer Suyabatmaz (Marmara Üniversitesi)
3. **Mansiyon:** Pınar Yahşi (Marmara Üniversitesi)
4. **Yetenek teşvik için jüri özel ödülü:** Seza Filiz ve Müge Göker (Marmara Üniversitesi)

"Tasarım yarışmasıyla Siemens'in 155 yıllık deneyimini paylaşıyoruz"

Genel Müdürümüz **Rüdiger Nickel** İstanbul'daki üniversitelerden akademisyenler ve öğrencilerin katılımıyla düzenlenen ödül töreninde bir konuşma yaptı. Nickel yarışmanın kapsamını genişlettiklerini belirterek, "Tasarım yarışması ile Siemens'in 155 yıllık birikimini genç yeteneklerle paylaşmak ve onlara iş dünyasının deneyimlerini yaşatabilmeyi amaçlıyoruz. Bu nedenle 2001 yılında sadece Mimar Sinan Üniversitesi öğrencilerine yönelik düzenlediğimiz yarışmayı bu yıl İstanbul'daki tasarım alanında eğitim veren tüm fakültelelere taşıdık. Bundan sonraki hedefimiz yarışmamızı Türkiye'deki

üniversiteler çapında düzenleyerek mümkün olan en fazla katılımı sağlamak olacak" dedi.

MSÜ Mimarlık Fakültesi, Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman da yarışmanın öğrenciler için önemli bir deneyim olduğunun altını çizdi. Tasarım eğitiminde kuram ve atölye çalışmalarının yanında endüstri kollarıyla bilgi alışverişi yapılmasının büyük önem taşıdığını vurgulayan Prof. Küçükerman, öğrencilerin, tasarım alanında kendisini kanıtlamış bir marka olan Siemens'in kurumsal kimliği üzerinde yaptıkları çalışma ile profesyonel bir deneyim yaşadıklarını belirtti.

Jüri üyelerinden **Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Müsteşarı Doç. Dr. Adem Şahin** ise Siemens Tasarım Yarışması'nın üniversite - sanayi işbirliğinin geliştirilmesi konusunda güzel bir örnek teşkil ettiğini belirterek, bakanlık olarak bu tür projeleri destekleyeceklerini söyledi.

Yarışma birincisi 1.500\$, ikinci 1.000\$, üçüncü 750\$ ödül alırken, mansiyon ve yetenek teşvik için jüri özel ödülüne layık bulunan projeler 400\$ ödül kazandılar.

Yarışmaya katılan projeler 5 - 14 Haziran tarihlerinde MSÜ Fındıklı Kampüsü'nde sergilendi.

Tasarımcılara ödül

SIEMENS Beyaz Eşya ile Mimar Sinan Üniversitesi'nin düzenlediği "Dış Cephe ve Vitrin Düzenleme Tasarım Yarışması"nda dereceye girenlere ödülleri törenle verildi. Yarışmada; MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden Türker Inan birinci, MSÜ İç Mimarlık Bölümü'nden Gürkan Kula ikinci, MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden Ersin Alaca ve Çınar Narter üçüncü oldu. Yarışmada birinci 1500, ikinci 1000, üçüncü de 750 dolar para ödülü almaya hak kazandı.



Siemens Beyaz Eşya ile Mimar Sinan Üniversitesi'nin ortaklaşa düzenlediği tasarım yarışmasında dereceye giren üniversitelilere ödülleri törenle verildi.



Umut çocukları resim sergisi açtı

VAKIFBANK Umut Çocukları İlköğretim Okulu öğrencilerinin resim çalışmalarından oluşan sergi Vakıfbank'ın Levent'teki sanat galerisinde açıldı. 22 çocuğun eserlerinden oluşan sergide guaj ve sulu boya resimlerinin yanı sıra pişmiş tuğla üzerine araları kırılarak çakıllarla doldurulup mekanların iç ve dış yüzeylerinde kullanılan seramik panolar da yer alıyor. Umut çocuklarının sergisi 20 Haziran tarihine kadar gezilebilir.

Gültekin ÇİZGEN

C A M D A Y O L C U L U K

Objeler, Heykeller, Salkımlar, Metal Cam Kombinasyonları



C A M S E R G İ S İ

Gültekin Çizgen'in "CAM" üzerindeki yeni imzası

Gültekin Çizgen'le 1960 yılından başlayan bir dostluğumuz vardır. Bu dostluk, Güzel Sanatlar Akademisi'ndeki öğrenciliğimiz sırasında, Burhan Toprak'ın sanat tarihi dersinde arka sıralarda başlamıştı.

Sonra uzun yıllar boyunca birlikte "fotoğraf işiyle de meşgul olduk"... Gültekin, o günlerde de bugünkü gibi coşku dolu, her ne olursa olsun mutlaka sonuç almak isteyen ve ilgilendiği konuya tutku ile bağlanan biriydi. Büyük bir sabır ve ısrarla istediği her sonucu aldığı için yakın şahidi oldum.

Ama Gültekin Çizgen'i o yıllarda daha yakından tanıyınca, onun kendi özellikleri yanında çok önemli üç kaynağa daha sahip olduğunu gördüm. Birincisi, Bizans'ın, Osmanlı'nın, İstanbul'un karmaşık dokusunu çok iyi bilirdi. Çünkü babası da hem bir Akademi'li ressam, hem de Topkapı Sarayı'nda çalışan değerli ve çok titiz bir uzmandı. Gültekin'in üzerinde bu kaynağın büyük etkisi vardı. Zaman zaman ziyaret ettiğimizde, Topkapı Sarayı arşivleri için çektiği fotoğrafları, düzenlediği arşivi görünce Gültekin'in kaynaklarından birisinin babası olduğu hemen anlaşılıyordu.

İstanbul'un derininde saklı olan bir şeyleri iyi biliyordu ve gerçekten çok şanslıydı. İkinci olarak, birlikte çıktığımız "Anadolu fotoğraf turlarında", dostum Gültekin'in Anadolu'nun ışıklı ve sıcak dünyasına da derinlemesine ve kolaylıkla girebildiğini görmüştüm. Bu toprağın en olmadık gözlerini, fotoğraf makinesinin vizöründe, adeta eliyle koymuş gibi bulabiliyordu.

Gültekin'in çok önemli bir özelliği ise, hangi konu ya da malzeme ile çalışırsa çalışsın, onu en hızlı bir yolla, istediği gibi biçimlendirebilmesi, yorumlayabilmesi ve kişiliğinden birşeyler katmasıydı.

Yakından izlediğim, sevgili dostum Gültekin Çizgen, bu özelliklerini 1960 yılından bugüne kadar en iyi biçimde kullanarak, başarılarını kendi tanımladı, hem de yenilikler katarak bugüne geldi.

Kısacası, canının istediğini yaptı... Üstelik istediği kadar yaptı... Her yaptığına da damgasını vurarak...

Gültekin'in cam tasarımı çalışmalarında, Bizans, Osmanlı ve Anadolu mirasını yıllar

boyu içine çekmesinin büyük bir rolü olduğunu düşünüyorum.

Aslında Gültekin'in yaratıcılığında camın, saydamlığın önemli bir yeri her zaman vardı. Cam... Bu ışıklı, parıltılı ve renkli malzeme, hem binlerce yılı aşabilecek kadar dayanıklıdır, hem de bir anda kırılıverecek kadar dayanıksızdır...

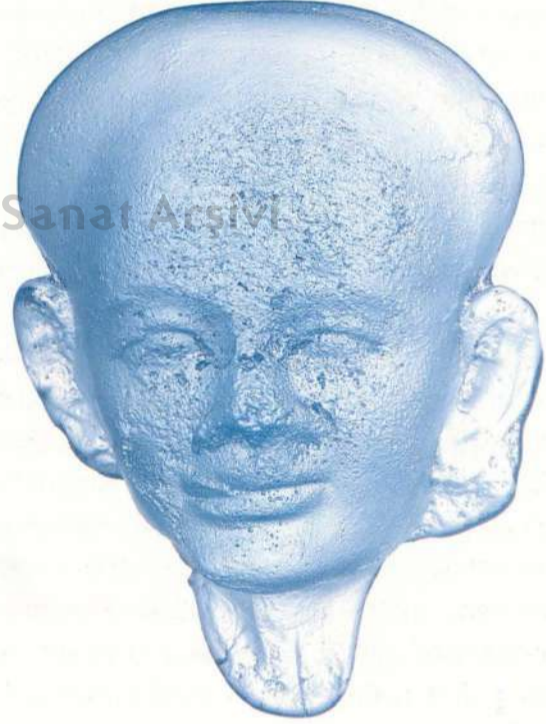
Gültekin Çizgen, artık camı da heyecanları arasına katmış. Camda yolculuğa çıkıyor. Üstelik çektiği fotoğrafların zamana karşı fiziksel dayanıksızlığına karşı, bu kez 5000 yıl dayanabilen cam malzemesine yaratıcı elini değdirmiş oluyor.

Değerli dostum Gültekin...

Yolun her zamanki gibi, saydam, ışıklı ve parıltılı olsun...

Cama attığın coşkulu imzaların, yaratıcı mesajlarını binlerce yıl sonraya taşımaya devam etsin.

Prof. Önder Küçükerman
Mimar Sinan Üniversitesi



Gültekin Çizgen's signature of "GLASS"

My friendship with Gültekin Çizgen goes back to 1960, when we were occupying the backrow seats in Burhan Toprak's Art history class. For many years, we both put our efforts into working in photography. Gültekin is still enthusiastic as he was back then, passionate, patient and hardworking. He always impressed me with his uncompromised commitment to finishing up what he started out to do. As I got to know him more closely I realized that he has many resources at his command. Çizgen knows the intricate tapestry of Istanbul culture as well as the Ottoman traditions very well partly because his father was a well-known painter and an artist working at the Topkapı Palace. He has had a great influence on his son. Gültekin was also lucky enough to develop a feeling for the secrets of Istanbul. I know from our many photography expeditions in Anatolia that he can immerse himself into the heart of this land and observe its rarest corners and capture it with his camera. Another thing that strikes me about Gültekin is his ability to put his artistic essence into whatever subject or medium he decides to work with. This quality more than others is the mark of my dear friend Gültekin Çizgen. He has successfully carved out a creative career for

himself over the years. Gültekin managed to stay with what he has selected to do and did it well enough to leave his mark in that area for younger generations to learn from and appreciate.

I can see the Byzantium, Ottoman and Anatolian influences in Gültekin's glass works while his individuality is also visible in them. Glass is a colorful medium, it is sturdy enough to last a millenia while fragile enough to be shattered in an instant. Light and transparency are among its essential qualities. Gültekin Çizgen is now creating in glass. It is a new journey for him.

My dear friend Gültekin. May this journey be as bright and sparkling as all other journeys have always been for you. May your signature on glass last for as long as the history of the art of glass.

Prof. Önder Küçükerman
Mimar Sinan Üniversitesi

BİZDEN HABERLER

KOÇ TOPLULUĞU'NUN AYLIK DERGİSİ

Temmuz 2002

sayı 292

**RMK Müzesi,
Kültür Bakanlığı
Ödülünü Aldı!**

**Uluç Ali Reis Denizaltısı,
RMK Müzesi'nde
Halkın Ziyaretine Açıldı!**

**Bursa'da Tofaş
Anadolu Arabaları
Müzesi Açıldı!**



**Koç Topluluğu Sosyal
Sorumluluklarının Bilincinde**



İçindekiler:

Küresel Vizyon.....4

- İlk Ford Transit ile Gururlandık!
- ABD Eski BM Temsilcisi Richard Holbrooke: "AB'nin de Türkiye'ye İhtiyacı Var"



Sektörel Vizyon.....10

- Beldeyama, Galaxy ve Solaris'le Yamaha'nın Üretim ve İhracat Üssü Oluyor
- Bireysel Emeklilik Sigortası



Toplum ve Yaşam.....24

- Uluç Ali Reis Denizaltısı
- Migros, 'Müşteri Memnuniyeti'ni Anlatıyor

Kültürel Vizyon.....28

- Rahmi M. Koç Müzesi'ne Kültür Bakanlığı'ndan Ödül
- Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi



İletişim.....33

- VKV Koç Üniversitesi Rahmi M. Koç Mühendislik Fakültesi Binası Açıldı

BİZDEN HABERLER

KOÇ HOLDİNG A.Ş. AYLIK YAYIN ORGANI

Yazışma Adresi: Bizden Haberler
Nakkaştepe, Azizbey Sok. No: 1
81207 Kuzguncuk-İstanbul

Tel: (0 216) 531 00 00

Fax: (0 216) 343 15 37

Internet: <http://www.koc.com.tr>

e-mail: bizdenhaberler@koc.com.tr

Temmuz 2002 Sayı: 292

Sahibi: Koç Holding A.Ş. adına

F. Bülend Özaydınlı

Genel Yayın Yönetmeni: Can Çağdaş

Sorumlu Yönetmen: Fatma Nur Halil

Ediör: Ölkü S. Osmanoğlu

Sanat Yönetmeni: Nihal Atatepe

Yayın Kurulu: Ali Saydam, Can Kaya İsen,

Ebru Uluceviz, Fikret Şahin, Şeniz Akan

Yapımcı: Kesişim Yayıncılık ve İletişim

Hizmetleri Ltd. Şti. Tel: (0 212) 288 79 70-71

Renk Ayrımı ve Baskı:

Çali Grafik Matbaacılık A.Ş.

Tel: (0 212) 696 52 27 (pbx)

Bu dergideki yazı ve resimler kaynak belirtilmek suretiyle kullanılabilir.

Art Arda Gelen Başarıların Sevinciyle...

Bu ayki dergimizi üç temel ana konunun aydınlık haberleriyle hazırladık. Dergiyi dikkatli bir gözle inceleyen okurlarımız hemen fark edeceklerdir; bir bölümde işlerimize, bir başka bölümde Topluluğumuzun alt yapısına, diğer bölümde de sosyal sorumluluklarımıza yönelik haber ve yazılar, Temmuz sayımızın içeriğini oluşturuyor.

Her türlü sıkıntıya göğüs gerip inşaatı tamamlanarak açılışı yapılmış olan **Ford Otosan Kocaeli Fabrikası**'nda Türk mühendislerinin eseri olan ilk **Transit Connect**, banttan çıktı.

Siz dergimizde "İlk Ford Transit Connect ile Gururlandık" başlıklı haberi okurken, üretilen Connect'ler, müşterilerine ulaşmak üzere dünya yolculuğuna çıkmış olacaklar.

Bir diğer uluslararası başarıyı **Beldeyama** ile ilgili sayfalarımızda bulacaksınız. İş hayatımızın bu ayki bir başka başarı hikâyesi ise genç **Koç Bilgi Grubu**'nun büyük adımı: **Bulgaristan Telekom**'u için **Türk Telekom**'la dev ortaklık.

Alt Yapıda Yaşanan Hızlı Evrim Süreci

Koç Topluluğu'nun alt yapısında bir süredir hep beraber izlediğimiz hızlı bir evrim süreci yaşıyoruz.

Bu konuda Turizm Grubu'nun ve **Migros**'un haberlerinin yanı sıra Mayıs ayı başında açılan "**kockariyer.com**" sitesinin mimarlarıyla yapılan röportaj, sözünü ettiğim hızlı evrim sürecini yansıtmaya açısından sanırım sizler için de çok anlamlı olacaktır.

Bu ay dergimizin neredeyse yarısını Topluluğumuzun sosyal sorumluluklarını yerine getirmeye yönelik çalışmaları kapsıyor.

Türkiye'de ilk defa bir denizaltı, bir müzede, **Rahmi M. Koç Müzesi**'nde halkımızın ziyaretine açıldı. Bu değerli müzemiz **Kültür Bakanlığı**'nın gelenekselleşen "**Kültür ve**

Sanat Büyük Ödülü"ne değer görüldü.

Gurur duyacağımız bir başka sosyal sorumluluk haberimiz de, müzelerimize yeni bir müzeyi daha ilave etmemizdir: Bursa'daki **Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi**, yeni otomobil ustalarının eskilere bir armağanı olarak kültür tarihimizde yerini almış bulunuyor.

Eğitim, her sayımızda olduğu gibi yine dergi gündemimizin önemli bölümlerinden biri. Geçtiğimiz ay, **Koç Üniversitesi**'nde **Rahmi M. Koç Mühendislik Binası**'nın açılışını yaptık. **Koç Üniversitesi**, şeref konuğumuz **Richard Holbrooke**'un konuşmasıyla zenginleşen bir törenle yeni mezunlarına diplomalarını verdi. **Koç Özel Lisesi**'nden de geleceğe pırl pırl genç beyinler gönderdik. Mezun olan gençlerimizi uğurladığımız törende ünlü tarihçimiz **Prof. Dr. İlber Ortaylı**, sayfalarımızda sizlerle paylaşmak istediğimiz çok derin ve keyifli bir konuşma yaptı.

Geleceğe umutla bakmamız için pek çok geçerli nedenimiz var. Futbolda Dünya Kupası Üçüncülüğü'nü kazanmış olmanın o muhteşem gurunun ülke olarak tek yürek halinde tattık.

Art arda gelen başarıların sevinciyle hazırladığımız bu sayıda son olarak değinmek istediğim konu da yine sizinle ve geleceğinizle ilgili: Bireysel emeklilik sayfasını sizler için hazırladık.

Dergimizin tadına varmanız umuduyla keyifli okumalar; bu ay izine çıkacak olanlara iyi tatiller... ☺

Can Çağdaş

Koç Holding A.Ş.

Kurumsal İletişim Koordinatörü

Yeni Otomobil Ustalarından Eskilere Bir Armağan:

Tofaş Anadolu Arabaları

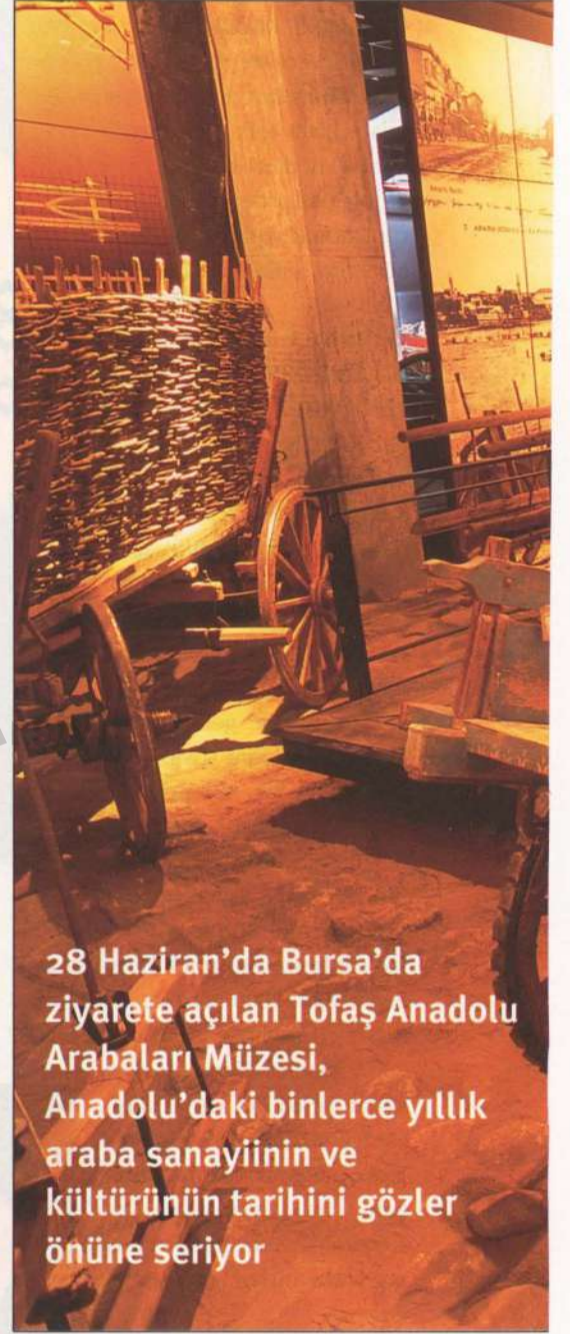
Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başkenti **Bursa**... Dünyanın en nadide kumaşları arasında kabul edilen ve Bursa'nın kalkınmasında kilit bir rol üstlenen ipek... Ve ipeğin dış dünyaya yolculuğunda kendisine eşlik eden arabalar... Gerçekten de tarihin derinliklerine doğru bir yolculuk yaptığımızda, Bursa'nın tekstil alanında hızla gelişmesinin, beraberinde bir başka sanayinin, araba sanayiinin gelişmesine ön ayak olduğunu görüyoruz. Hatta, bugün dev bir endüstri haline gelen ve Bursa'nın adı otomotiv sanayii ile birlikte anılmasını sağlayan ve başlangıçta el emeği, göz nuru zanaatın izlerini taşıyan bu sanayiinin yaşam öyküsü nerelere dayanıyor? Bu öykünün baş kahramanları kimler? Üstelik sessiz ve derinden giden böyle eski bir gelenek zamanla bugünkü sanayi düzeyine nasıl ulaştı?



28 Haziran 2002'de, Bursa'da Tofaş tarafından ziyarete açılan "**Tofaş Bilgi Parkı ve Anadolu Arabaları Müzesi**", işte böylesine bu değerli kaynağı ve bu öykünün baş kahramanlarını; el yapımı arabaların öyküsünü gözler önüne seriyor.

28 Haziran'da kalabalık bir davetli topluluğunun katılımıyla gerçekleştirilen Tofaş Bilgi Parkı ve Anadolu Arabaları Müzesi'nin açılış töreninde, tüm davetlilerin yüzlerinde tarihe tanıklık etmiş Anadolu arabalarına dokunmanın ve yakından izlemenin heyecanı okunuyordu.

Devlet Bakanı **Recep Önal**, Bursa Valisi **Ali Fuat Güven**, Büyükşehir Belediye Başkanı **Erdogan Bilenser** ve Tofaş CEO'su **Antonio Bene**'nin hazır buldukları törende, sergilenen tüm eserler, Türk otomotiv sektörünün kalbinin Bursa'da atmasının bir tesadüf olmadığını gözler önüne serdi.



28 Haziran'da Bursa'da ziyarete açılan Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi, Anadolu'daki binlerce yıllık araba sanayiinin ve kültürünün tarihini gözler önüne seriyor

Ahşap Tekerlekten Dev Otomobil Sanayiine...

Törende bir açılış konuşması yapan Tofaş CEO'su Antonio Bene şunları söyledi: "Çevremizi, dünyamızı anlamının, tanımının en temel gerekliliklerinden biri zamanın getirdiği değişimi kavramaktır. İnsanlığın büyük macerası, her yönüyle merak uyandıra-

Tofaş Anadolu Müzesi'nin açılış vesilesiyle düzenlenen törende açılış kurdelesini (soldan sağa) Tofaş CEO'su Antonio Bene, Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Erdoğan Bilenser, Devlet Bakanı Recep Önal ve Bursa Valisi Ali Fuat Güven birlikte kestiler.



kültürel vizyon

Müzesi

Istanbul Çarhısı



Anadolu Arabaları Müzesi'nde sergilenen arabalar, Anadolu üretim ustalığının değişik tasarımlarının örnekleridir. Bütün bu örnekler, tıpkı günümüzdeki bir otomobil gibi, teknik özellikleriyle tek tek değerlendirilerek sınıflandırıldı. Böylece, "Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi"nin birer üyesi oldular.

cak ilginçliktedir. Etrafımızda ya da çok uzaklarda olup bitenleri, ancak zaman boyutuyla birlikte ele aldığımızda gereği gibi anlayabiliriz. Tarih, merak edilmeye değer olmanın ötesinde, felsefeden edebiyata, modadan teknolojiye bugün ve yarının her cins üretimine destek olabilecek, önemli bir yaratıcılık kaynağıdır.

Şimdi ise tarihe karşı duyduğumuz sorumluluğun bir ifadesi olan Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'ni açıyoruz. Türkiye'ye ve özellikle Bursa halkına armağan ettiğimiz ilk ve tek araba müzesinde, Asya'da binlerce yıl dönmeye başlayan ahşap bir tekerleğin Anadolu topraklarındaki öyküsünü ve günümüz Türk otomo-

tiv sanayisine gelinceye kadar geçirdiği renkli değişimi gözler önüne seriyoruz."

Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Önal ise yaptığı konuşmada, Tofaş'ın böylesine anlamlı bir girişime destek vermesinden dolayı duydukları memnuniyeti ifade ederek, Bilgi parkı ve Anadolu Arabaları Mü-

zesi'nin birçok etkinliğe ev sahipliği yapacağına dikkat çekti.

Müzedede Sergilenen Arabalar Nasıl Biraraya Getirildi?

Anadolu Arabaları Müzesi'ndeki arabalar, Anadolu üretim ustalığının değişik tasarımlarının örnekleridir. Bu arabalar, geniş bir alan içinden özenle taranarak seçildi. Böylece bölgesel özelliklerin bir uyum içinde bütünleşmesi amaçlanmaktaydı. Zaman içinde değişikliklere uğramış olan bu arabalar, yeniden orijinal duruma dönüştürüldü. Bütün bu örnekler, tıpkı günümüzdeki bir otomobil gibi, teknik özellikleriyle tek tek değerlendirilerek sınıflandırıldı. Böylece, "Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi"nin birer üyesi oldular.

Artık, gelecekteki kuşaklar, bu örneklerle bakarak, Türk otomotiv sa-



Tofaş Anadolu Müzesi için eski ipek fabrikası (solda) restore edildi. 1998 yılında başlayan restorasyon çalışmalarında, doğal ortamın ve tarihi dokunun korunmasına büyük özen gösterildi.

nayinin tarihi kaynaklarından birisi olan at arabalarının rolünü daha açık olarak izleyebilecek.

Bu çerçevede, Anadolu Arabaları Müzesi'ni, sadece eski araba müzesi olarak kabul etmemek gerekir. Zira, at

arabaları, Anadolu'daki binlerce yıllık araba sanayiinin ve kültürünün canlı ve etkili köşe taşlarıdır. Anadolu tasarım tarihinin çok değerli ve anlamlı ürünleridir. Bu "yeni ustaların, eski ustalara bir teşekkürüdür".

Otomobil Sanayiinin Mihenk Taşları: At Arabaları

Anadolu'daki at arabası, ilk bakışta çok yalın bir araç gibi görünür. Ama aslına bakılırsa, arabaların çok da karmaşık bir yapısı vardır. Üstelik de at arabası ustasının kullanıcıya karşı da çok derin sorumlulukları vardır. Diğer yandan, Anadolu'daki arabanın temel ilkeleri çok değişmemiştir.

Ama kendi içindeki küçük değişimlerle çok sayıda araba yapılabilirdi. Hatta birbirinin tam eşi araba bulmak bile zordur. Oysa bütün bu arabaların arasında belirli teknik standartlar vardır. Bir ustanın yaptığı arabayı bir başkası onarabilir. Yedek parçalar kolayca her yerde yapılabilir.

Örneğin, bir araba kendi ağırlığından çok daha fazla yük taşıyabilir. En uygunsuz arazide yürüyebilir. Tekerlek boyu derinliğindeki sular- dan geçebilir. Bazı türlerinde, taşıdığı yük- lere göre boyu uzayıp kısalabilir, yükselip alçalabilir, genişliği

değişebilir. Çok az bakımla uzun yıllar çalışabilir.

Anadolu'daki arabalar, bütün bu koşullara rahatlıkla uyum yapabilir. Ama genel ilkeler aynıdır. Yalnız ayrıntılar değişir. Üstelik Anadolu'da binlerce yıl boyunca, binlerce değişik türü üretilip kullanılmış olan arabalar bir açıdan tasarım tarihinin en değerli mirası olarak önem taşımaktadır.

Araba Ressamlarını Unutmamak Gerek

Anadolu'daki araba sanayiinin ilginç bir zenginliği de ressamlardır. Kaynaklarının çok derinlerde olduğu bilinen araba ressam- ları, aslında birer kimlik uzmanıydılar. Ahşap ve demirle yapılan bu

araçlara değişik bir anlam kazandırmışlardı. Fırçalarından çıkan resimler bazen Orta Asya'nın simgelerine kadar uzanırdı. Bazen de nakış uzmanıydılar.

Zaman içindeki her yenilikten etkilendiler. Müşterilerin isteklerini karşıladılar. Bazen arabaları kötü göz- lere karşı korumak da gerekiyordu. Arabaların üzerine şürler, öyküler, simgeler işlediler. Bütün bunları yaparlarken, araba boyamanın, bir kimlik tasarımı olduğunu çok iyi biliyorlardı.



Bursa Derin Esebey At Arabası

AD

Art decor

EYLÜL 2002 4 000 000 TL



- tasarımda zen felsefesi • ofis dosyası
- harley earl'ün öyküsü • latif ariş portresi

ISSN 1300-5936
1 1 2 5 7 3
09
9 771300 593004
2 0 0 2 / 0 9

KKTC FİYATI: 5 000 000 TL

Kültürel ve teknolojik mirası araştıran Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'nde

TASARIM USTALIĞININ DÜNÜ

İlk otomobil fabrikası Tofaş'a evsahibi olan Bursa, geleneksel ulaşım ve tasarım tarihimize ayna tutan Anadolu Arabaları Müzesi'ni de kucakladı. İpek fabrikası yanındaki 15. yüzyıl hamam, 19. yüzyıl Fransız taş yapı kozaklık, 19. yüzyıl Türk evi ve 20. yüzyıl Osmanlı kozaklık birimlerini içeren müze, Anadolu insanının tasarım ustalığını geleceğe taşıyor.

Yazı: BERFİ DICLE ÖĞÜT Fotoğraflar: VEDAT ÖZTÜRK

Tarihin dili olsaydı bize ne çok şey anlattı... Tarihin dili yok ama, bıraktığı izleri sürerek nasıl bir dili konuştuğunu anlayabilir, neler söylediğini öğrenebiliriz. Tıpkı günümüzden 2600 yıl önce yaşamış bir arabacının mezarında yapılan kazılarla gün ışığına çıkarılan araba parçaları gibi. Sözkonusu buluntular, Anadolu'da bugün de kullandığımız arabaların çok eski zamanlardan beri tasarlanıp üretildiğini göstermiş oldu. Göstermekle kalmadı, Bursa'da Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi'nin kurulmasına vesile oldu.

1988 yılında Bursa yöresinde yol yapım çalışmaları sırasında tesadüf eseri rastlanan Akhamedia uygarlığına ait bir tümülüs, 2600 yıl önce Bursa'nın araba yapımında önemli bir merkez olduğunu ortaya koyan kanıtlar sunuyordu. Anadolu arabalarının bu en eski örneği yeni bir projenin başlamasına rehberlik etti. Y.Mimar A. Naim Arnas, MSÜ Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Bölüm Başkanı Prof. Önder Küçükerman ve Tofaş'ın Murahhas azası ve tasarımcı-yöneticisi Jan Nahum bir araya geldiler; 1998 yılı Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Erdem Saker'in ve yardımcısı Dr. Engin Yenal'in kendilerine gösterdiği eski ipek fabrikasının bulunduğu yerde "Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi"nin kurma kararını verdiler.

Projenin gelişimi her ne kadar tesadüflere dayansa da, araştırmalar hiç bir şeyin tesadüf olmadığını gösteriyordu: Tıpkı, Türkiye'nin "yaşayan ve gelişen en eski araba sanayii merkezi" Bursa'da yapılan anketlerin, her üç aileden birinin dedesi ya da üç-dört kuşak öteye uzanan atalarının arabacı olduğunu belgelemesi gibi...

Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'nin gelişim sürecini, Y. Mimar Naim Arnas şöyle özetliyor: "Kasım 1997'de Tofaş Bursa Fabrikası'nda Araştırma Geliştirme Merkezi inşaatını yapıyordum. Prof. Önder Küçükerman da o tarihlerde *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve Tofaş* isimli kitabını hazırlıyordu. Tesadüfe bakın, Tofaş Araştırma Geliştirme Merkezi'nde görevli Arkeolog Zerrin Ertürk, Bursa yöresinde bulunmuş 2600 yıllık eski ara-



ba kalıntılarının Bursa Arkeoloji Müzesi'nde olduğunu söyledi. Buluntular, bir koleksiyoner olarak beni çok heyecanlandırdı. Araba müzesi kurma fikri böylece doğmuş oldu.

Müzei fabrika içinde mevcut iki avluda yapmak üzere projelendirdim, uygulamaya da başlıyordum. Dönemin Bursa Belediye Başkanı Erdem Saker ve danışmanı Dr.Engin Yenal bundan haberdar olunca, projeyi Bursa şehine ka-

zandırmak için İpeker ailesinden aldıkları, içinde ipek fabrikası, hamam, kozaklık kalıntıları olan, Umurbey Mahallesi'ndeki 17 dönümden bahsettiler. Metruk ipek fabrikasının her tarafı yıkık döküktü, çöplük halindeki bahçe şarapçıların mekânıydı. Kozaklıktan biri yıkılmıştı, biri moloz altında kalmıştı. Burada güzel bir müze olabileceğini hissettim. Bu hisleri Jan Nahum da paylaşınca, Bursa bu müzeyi kazanmış oldu.



"Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi ve Bursa Büyükşehir Belediyesi Tofaş Umurbey Bilgi Parkı projesi 1998'de Belediye ve Tofaş arasındaki bir protokolle başladı. Aynı mahallede büyümüş olan bugünkü Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Erdoğan Bilenser de projenin bir an evvel tamamlanması için gerekli desteği verdi. İlk iş çevre çitleriyle alanı kontrol altına aldık. Muhtar Erdoğan Uçansu'yu rahmetle anmalıyız; park olması için direnmeseydi, bu alan çirkin apartmanlarla dolu bir mahalle olacaktı.

"Anıtlar Yüksek Kurulu'nca tescilli binaların, rölöve, restitüsyon, rekonstrüksiyon projelerini hazırladık. Proje, restorasyon, inşaat, tesisat, dekorasyon, bahçe düzenlemesi, arabaların Anadolu'nun muhtelif bölgelerinden bulunup satın alınması, restorasyon ve bakımlarının yapılması, bilgisayar destekli model çizimleri ve arabaların tasnifi dört yıl aldı."

Araba Müzesi, eski ipek fabrikası, kemerli taş yapı (kozaklık), 1432 tarihli Umurbey Hamamı ve Bursa Evi'nden oluşan bir yapı grubunu kapsıyor. Bahçe düzenlemesinde setler, istinat duvarları ve yollarda eski demiryolu traversleri kullanılarak doğallık korunmaya çalışılmış. Gezi yollarında granit bordür ve 10x10 granit parke taşları kullanılmış.

Doğal bitki örtüsü korunan bahçeye girer girmez gözünüze, "Doğal anıttır, kesilemez" plakalı karadut takılıyor. Anıtlar Kurulu'nca tescil edi-

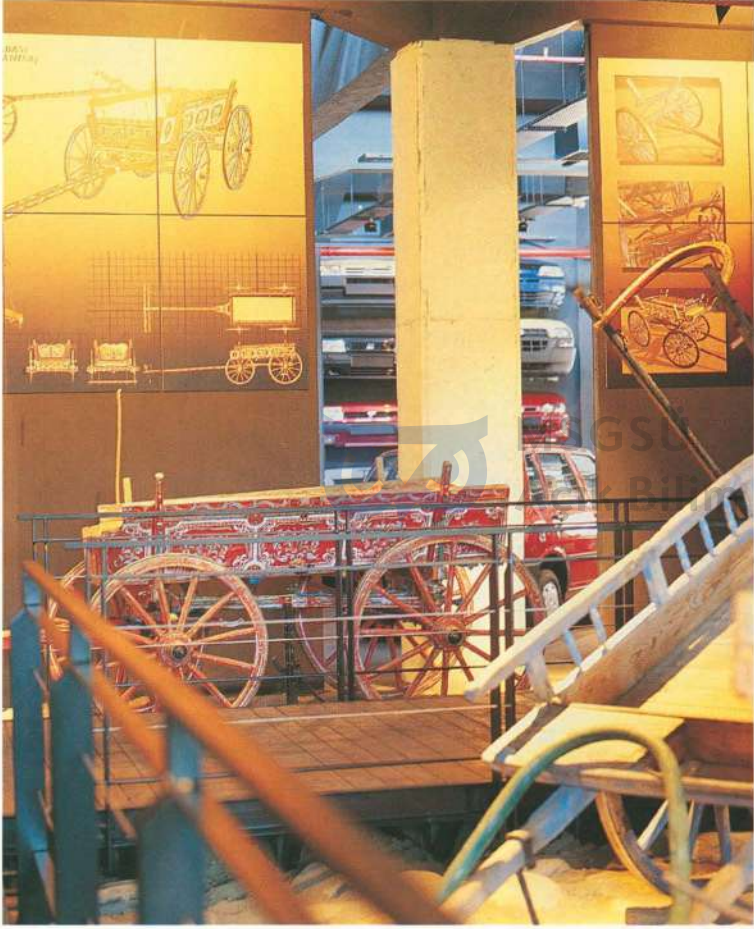


Eski ipek fabrikası, kozaklık, Umurbey Hamamı ve Bursa Evi'nden oluşan Bursa Araba Müzesi'nin çevresindeki geniş arazi bir botanik bahçesi gibi düzenlenmiş. Bahçenin gezi yollarında granit bordür ve parke taşı kullanılmış.

lerak plakalanan karadut 200 yaşında, hemen solundaki dev Doğu Çınarı ise yaklaşık üç asırlık. Bahçe düzenlemesi bu şekilde altı anıt ağacı öne çıkarmış. Bir botanik bahçesini andıran bahçe çalı türleriyle de zenginleştirilmiş. Doğu çınarı, defne, ıhlamur, çam, sedir, çitlenbik, akasya, aylantus, palmye ve dut gibi boylu poslu ağaçların yanında, hoş kokulu mürver, oya, kurtbağı, fındık, kızılıçık, erguvan ve morsalkım gibi ağaçcıklara; şimşir, iris, akantus (aslan pençesi) gibi bitkilere yer verilmiş. Kafeteryanın önünde düzenlenen her dem kırmızı yediveren gülleriyle dolu gül bahçesini de görmek gerek.

Müzenin bulunduğu Umurbey Mahallesi, adını, 15. yüzyıl ortalarında yaşamış, Kara Timurtaş Paşa'nın oğlu Umur Bey'den alıyor. Asker kimliği kadar ileriye gören aydın kişiliğiyle de ünlü olan Umur Bey, Bursa'ya kütüphane, hamam, cami gibi birçok eser kazandırmış. Müze kapsamına alınan hamam 20. yüzyıl başlarına kadar kullanılıyormuş. Son yıllarda harabeye dönen yapının müzeye alınması yeniden hayat bulmasını sağlamış. Titiz bir restorasyonla kazanılan yapı "Sergi Ev" olarak işlev görecek.

Müzenin ana binası, eski ipek fabrikasında planlanmış. 1954'te inşa edilen bu betonarme yapıda Anadolu tarihinin çeşitli dönemlerini yansıtan 31 motorsuz araç (at, öküz ve kağrı arabası) ile Tofaş'ın 30 yılda ürettiği otomobilleri temsilen 10 adet otomobil sergileniyor.



Müzenin yaşayan, canlı bir kültür kurumu olması, projenin daha başında belirlenmiş. İpek fabrikasının iki yanındaki kozaklıklar bu amaca uygun olarak, motorsuz araçları için restorasyon atölyesine dönüştürülmüş. Bursa ve çevresinin mimarî yapı özelliklerini yansıtan Türk Evi, restorasyonu tamamlanınca Müze Yönetim Binası olarak işlevlendirilecek.

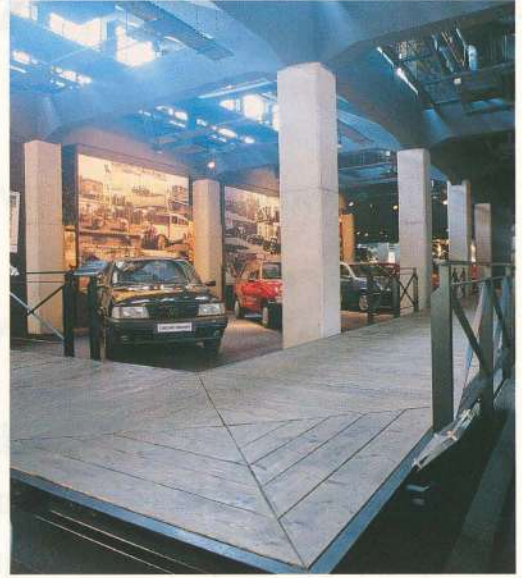
Ana binanın iç mekânına tek tapıdan girilip aynı kapıdan çıkılması ve ziyaretçilerin müzeyi tarif edilmiş bir gezi yolunu izleyerek keşfetmeleri istenmiş. Girişte sağda Danışma-Gişe, arkasında hediyelik eşya-kitap satış yeri bulunuyor. Hemen ortadaki standda, motorsuz araçların 1/18 ölçekli gümüş modellerinden oluşan bir koleksiyon sergileniyor. Y. Mimar A. Naim Arnas'a ait bu koleksiyon, Kapa-

lıçarşı' daki gümüş ustası Cemil Usta'nın dört yıllık el emeği göz nuru. Müze giriş holünde faytondaki Atatürk ve Latife Hanım'ın fotoğrafından çalışılan yağlıboya tablo ile Tofaş'ın müzeyi Bursa'ya armağan mesaj var. Giriş holü devamındaki karanlık odacıkta, Üçpınar Tümülüsü'nün 1988'de bulunması ve Bursa Arkeoloji Müzesi kazı çalışmalarını gösteren duratranslar ile 2600 yıl önceki arabacı mezarının gerçek görüntüleri, buluntular anlatılıyor. Artık müzeyi gezebiliriz.

İlk durak Heykeltraş Süha Semerci'nin uyguladığı Üçpınar Tümülüsü Mezar Odası: Sol klinede arabacı yatıyor, konservasyonu Hande Kökten'e ait arabanın madeni parçaları ile at koşumlarının röprodüksiyonları da sergileniyor. Mermer stel ve rölyeflerin reproduksiyonları da burada. Ön-

der Küçükerman, buluntulardaki madeni parçalardan ve müzelerdeki araba kabartmalı mermer rölyeflerden yararlanarak 2600 yıllık arabanın geometrisini oluşturmuş. Kasanın biçimi ve ölçüleri; kendi dengesi, yük dağılımı gibi tesbitlerden hareketle tasarlanan arabanın bilgisayar destekli teknik çizim ve modellemesini Trio Design (Başak, Burak, Volkan) ekibi yapmış. Uygulama, Bursa köylerinden bulunan üç ustanın eseri. Atların heykellerini ise Heykeltraş Prof. Tankut Öktem üstlenmiş. Koşum takımlarını Bursalı saraç ustalarının. Üç arabadan ikisi bu müzede, biri Arkeoloji Müzesi'nde.

2600 yıllık araba ile Tofaş üretimi otomobiller aynı salonda yanyana sunuluyor. Arabaların görüntüleri duvarlara yerleştirilen aynalarla çoğaltılmış. Yanıp sönen ışık düzeni görüntülerin



zaman boyutuna işaret etmek ve izleyicileri merakla güzergâha yönlendirmek için. Gezi yolu üzerinde arabacı ve sarâç dükkânlarıyla karşılaşılıyorsunuz. Mekân düzenlemeleri şantiye şefi Mimar Mehmet Battürk tarafından mahalli ustalara, zamanın mimari özelliklerine uygun olarak yaptırılmış. Cemalettin Yılmaz için kalfalığını yapmış, ahşap karkas arası tuğla dolgu, üzeri çamur-saman sıvalı, ahşap yatay ve düşey kepenkli, toprak zeminli bu dükkânların çatısı da alaturka kiremit örtülü.

Arabacı dükkânı; alet edavatı, tezgâhı, örsü ocağı, körüğü ile komple olarak arabacı Mustafa Babik'ten alınmış. Babik'in babası ve dedesi de arabacı, onun ataları da... Sarâç dükkânı için A. Naim Aras'ın eski alet, edevat nereden bulunur çabasının ulaştırdığı son sarâç ustası Mehmet Şık'ın dükkânından gelme. Şık'ın vefatı üzerine dükkânın satışa çıkarıldığını duymuş mimar, ampulünden bayrağına kadar tüm eşyayı satın alıp getirmiş buraya.

Gezi boyunca gözünüze ilişen duvar panolarında Anadolu arabalarının tasnif ve teknik özelliklerinin 3D Max programı ile yapılan resimlerini de izliyorsunuz. Mimar Aras'ın dört yılda topladığı; Bursa, Araba ve Tofaş konulu Osmanlı ve Cumhuriyet dönemine ait eski fotoğraf, kartpostal, ilkgün zarfı, afiş, pul, kitap gibi dokümanlardan seçilip büyütülen kareler de

Bursa Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi, şehrin hem tasarım ve taşımacılık tarihimizdeki yeri ve önemini, hem otomotiv sanayimizin ilk merkezi olarak bugüne kadar üretilen Tofaş otomobillerinin canlı bir belgeseli olma özelliği taşıyor.

mekân kurgusunu zenginleştiriyor.

Her biri özenle seçilen ve özellikleri bölgeye, kullanıcıya göre değişen, Anadolu tasarımı arabaların sergilendiği Anadolu Arabaları bölümündeyiz artık. Ağaç arabalar, kırsal arabalar, yol arabaları, savaş arabaları gibi gruplar özellikleriyle tanıtılıyor. Buradaki pano ve araba modellemeleri A. Naim Aras'ın ekibindeki İç Mimar Muhteşem Kesgin ile Endüstri Tasarımcıları Cemal Bilgin ve Öykü Gürsu'nun uzun ve zorlu çalışmalarının ürünü. Teknik çizimler ve modellemeler bilgisayar ortamında 3D Max kullanılarak yapılmış. Tek arabada 800'den fazla parça olduğu düşünülürse, modelleme çalışmasının çapı daha iyi anlaşılır. Teşhirdeki arabaların çoğu bir köşeye atılmış, kimlik değişikliğine uğramış, iyi-kötü onarılmış, işin kötüsü yakılmak üzere fırınların önüne atılmış haldeymiş. Teknik ve tasarım özellikleri saptanıp uzmanlarınca restore edilerek teşhir edilecek duruma getirilmişler. Kimi kullanıcılarından satın alınıp sergiye dahil edilmiş. Edirne Süpürge

Arabası, Edirne'deki süpürgeci den süpürgeciyle birlikte alınmış mesela. Manisa Akhisar'dan alınan Brıçka, hafta sonu düğünün bitiminde teslim alınıp teşhir yerine yerleştirilmiş. Arababalar, taşıdıkları yük, manevra yeteneklerine, yapıldıkları köylere ve yapımcılarına göre isimlendirilmiş: İstanbul Çarklısı, Konya Çarklısı, Esebey Düğün Arabası, Tatar Arabası, Bulgar Arabası gibi. Ahşap ve demirden yapılan arabalar yük, yola ve işleve göre biçimlendirilmiş: Uzun yol arabası, av arabası, düğün arabası, taşlı yol arabası, tomruk arabası, çamur arabası gibi.

Anadolu'daki arabaların bir özelliği, demir ve ahşap kısımlara anlam kazandıran resimlerdir. Araba resimleri bazen kem gözlerden koruyan semboller resmeder, bazen şiirler ve öyküler anlatır, gönüllerince çiçek-böcek betimlerler. Onların günümüz grafik tasarımcılarından da pek farkı yoktur aslında.

İlk Murat 124, ilk Murat 131 ve ilk Kartal ile son Tipo, son Uno, 1.000.000'uncü Tempra da sergilenen Tofaş ürünleri arasında. Tofaş'ın teknolojisini, Ar-Ge'sini ve robotların çalışmasını anlatan panoyu inceleyip 2001'de ihracat rekoru kıran Doblo'yu selamladıktan sonra çıkışta otomobil firmasının motorlu sporlara verdiği önemi anlatan panolar, kazanılan ödül ve kupalarla uğurlanılıyorsunuz. AD

Fiat'ın koltuklarını, Mimar Sinan öğrencileri tasarladı

Otomotivciler ile üniversitelerin Ar-Ge işbirliği artıyor. Mimar Sinan Üniversitesi öğrencileri, bitirme tezinde Fiat otomobiller için geleceğin koltuklarını tasarladı

SANAYİ ile üniversitelerin işbirliği tüm hızıyla sürüyor. Fiat otomobillerinin koltuklarını tasarlamaya aday olan Tofaş'ın ilk meyvesi de bu sayede ortaya çıktı.

1995 yılından bu yana Fiat Auto'nun koltuk mükemmeliyet merkezi olmak için çalışan Tofaş, Mimar Sinan Üniversitesi işbirliği ile hazırladığı 'Otomobil Koltuğu İçin Araştırma ve Tasarım Projesi'ni İtalyan ortağına gönderdi.

Üniversitenin Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü öğrencilerinin 2001-2002 yılı diploma projelerini içeren kitapçıkta, otomobilin karmaşık yapısı içinde çok önemli bir öge olan koltuğun farklı tasarımları yer alıyor.

Fiat Auto İş Geliştirme Bölümü Başkanı Jan Nahum'un Tofaş CEO'suyken, baş koyduğu proje ile üniversite işbirliği 1997 yılına dayanıyor. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fa-



kültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı Prof. Önder Küçükerman, Tofaş'la ilk işbirliğine 1997-1998 yılında Kartal modeli ile başladıklarını belirterek, "Çalışma 2 sömestr sürdü. 22 öğrenci proje hazırladı. 2001 yılında ise daha kapsamlı bir işbirliğine gittik" diyor. Bursa fabrikasını ziyaret ederek Ar-Ge hakkında bilgi alışverişinde bulduklarını kaydeden Küçükerman, 19 kişilik bir grubun öğretim üyeleri denetiminde çalıştığını, böylece öğrencilerin de yaratıcılıklarını kullanarak model çıkardığını kaydetti.

Bu çalışmanın 1995'te kurulan Ar-Ge departmanının sürdürdüğü uzun soluklu bir projenin ilk adımı olduğunu söyleyen Tofaş CEO'su Antoino Bene, "Hedefimiz Fiat'tan tüm sorumluluğu alacak şekilde belirli konularda uzmanlaşmak" diyor.

İtalyan Devleti Fiat'a ortak olacak

İTALYAN Devleti, Koç Holding'in Tofaş'taki ortağı Fiat'ı düştüğü zor durumdan kurtarmak için sermayesine ortak olmaya hazırlanıyor. Bir yılda 11 bine yakın işçisini çıkarma kararı alan Fiat'ı kurtarmak için hükümet, Fiat yönetimi, bankalar ve sendikalar arasındaki görüşmeler devam ediyor. Ekim sonuna kadar somut bir kararın çıkması beklenen Fiat Auto'da, şimdilik gidilen yolun İtalyan devletinin sermayeden ortak olması şeklinde olduğu görülüyor. Devletin yanı sıra kredi bankalarının da, Fiat'tan alacağı borçlarının bir bölümünü hisse senetleri aracılığıyla sermayeye dönüştüreceği söyleniyor.

AB'deki Rekabet Kurulu'nun Komiseri Mario Monti de, "AB rekabet yasaları, İtalyan devletinin Fiat'ın sermayesine girmesinde hiçbir engel teşkil etmiyor" dedi.

Oto Yedekparça

Spare Parts & Service Equipment

ve servis ekipmanları

Eylül - Ekim 2002
5.000.000 TL

Sayı: 52

Türkiye'nin Gerçek Gücü;
Reel Sektör'ün televizyonu

expo channel

Süspansiyonun
hayati parçası:
AMORTİSÖR

Automechanika
Fuarı'na Türkiye
damgası...

Antalya
esnafının
Formula 1
umudu...

MONROE

Reflex

Yeni

TWIN DISC
TECHNOLOGY



**DAHA FAZLA YOL TUTUŞ,
DAHA FAZLA GÜVENLİK***



Yeni
Monroe Reflex,
Araç güvenliğinde
son nokta.
Farkı yaşayın...

Dönüşlerde savrulmayı önler
Direksiyon hakimiyetini artırır
Aracın yol tutuşunu artırır

MONROE
amortisörleri

YOLLAR ARTIK DAHA GÜVENLİ
CAVUŞOĞLU MAH. SPOR CAD. NO: 86 81410 KARTAL - İSTANBUL
TEL: 0216 586 84 84 FAKS: 0216 586 84 60

TENNECO
Automotive

*Fransa'da GTS tarafından yapılan acil durum manevra testlerinde, belli araçlar için
Reflex amortisörlerinin daha fazla güvenlik ve daha iyi yol tutuş sağladığı görülmüştür.

www.otoyedekparcadergisi.com

www.monroe-eu.com

Sektörel gelişme böyle olur...

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. ile Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü'nün birlikte yürüttüğü 'Otomobil Koltuğu için araştırma ve tasarım projesi' genç beyinlere imkân tanırken, sektörün dünyada söz sahibi olması için uygulanması gereken bir yöntemin de altyapısı oluşturdu.

2001-2002 Bahar Yarıyılı'nda diploma projesi olarak gerçekleştirilen uygulama, üniversite-sanayi işbirliğinin güzel bir örneğini sergiledi. Diploma ve ara sömestr projeleri final jürisi 30 Ocak 2002 tarihinde MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü üye ve yardımcıları ile, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. yetkililerinin katılımıyla oluşturuldu. Konuyla ilgili bir açıklama yapan MSÜ Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı Prof. Önder Küçükerman "Üniversite-sanayi işbirliği ile gerçekleştirilen 'Otomobil koltuğu için araştırma ve tasarım projesinin Türk otomotiv sanayii için değişik bir anlam taşıdığına inanıyorum" dedi. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. CEO'su Antonio Bene ise proje ile ilgili görüşlerini şu şekilde özetledi: "Geleceğin otomobil koltuklarını geliştirecek insan kaynağını yetiştirmek ve gerekli bilgi birikimini oluşturabilmek için, ülkemizin sahip olduğu imkânları harekete geçirmenin zorunlu olduğuna inanmaktayız." Tofaş yetkilileri, dünya çapında rekabetçi bir güce sahip olabilmek amacıyla, ülkenin ilgili kuruluşlarından Mimar Si-



Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü

nan Üniversitesi ile gerçekleştirdikleri ortak projeden ortaya çıkan ürünlerin ve oluşan tecrübenin ülkemize ve sektörümüze önemli bir katma değer yarattığı konusunda hemfikir. Yetkililer, bunun sadece bir başlangıç olduğunu ve önlerinde katedilmesi gereken uzun bir yol olduğunu düşünüyorlar ve bu doğrultuda, otomobil koltuğu geliştirilmesi ile her türlü yetkinlikten ve birikimden yararlanmayı arzuluyorlar. Projelerin değerlendiren jüri üyeleri şu isimlerden oluştu: Jan Nahum, Prof. Önder Küçükerman, Prof. Dr. Cemil Toka, Prof. İlhan Erhan, Prof. Gürkut Uysal, Prof. Dr. Kenan Mortan, Doç. Dr. Oğuz Bayrakçı, Doç. Dr. Süha Erda, Avni Karshoğlu ve Saffet Üçüncü.

Proje sonuçları daha sonra, Prof. Önder Küçükerman'ın kaleminden ve yorumundan bir kitap haline getirildi. Küçükerman yapılan uygulama ile ilgili düşüncelerini kitapta şu cümlelerle aktardı: "Tofaş Türk Otomobil Fabrikaları A.Ş. ile 'üniversite-sanayi işbirliği' çalışmalarının, bölümümüzün öğrencileri ve otomotiv sanayiinin gelecekteki tasarımcı kadrosunun oluşturulmasında önemli bir rol oynayacağına inanıyorum."

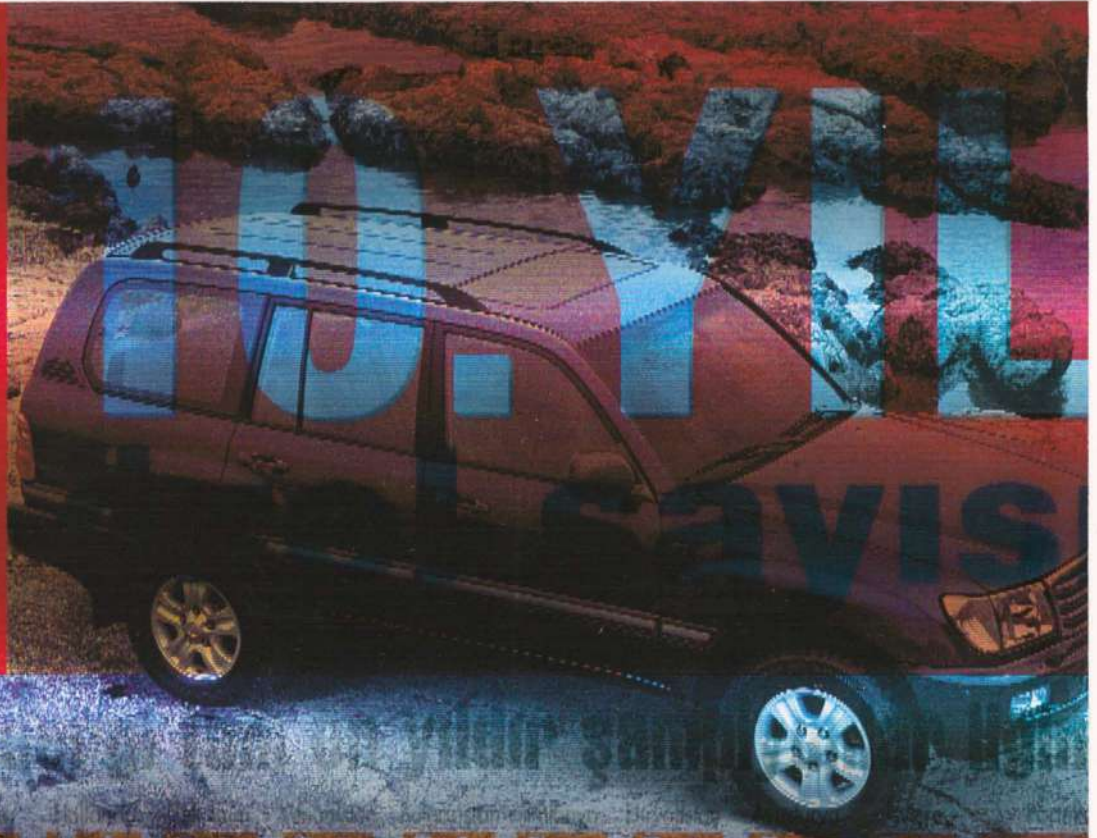


İskender Atakan Semineri

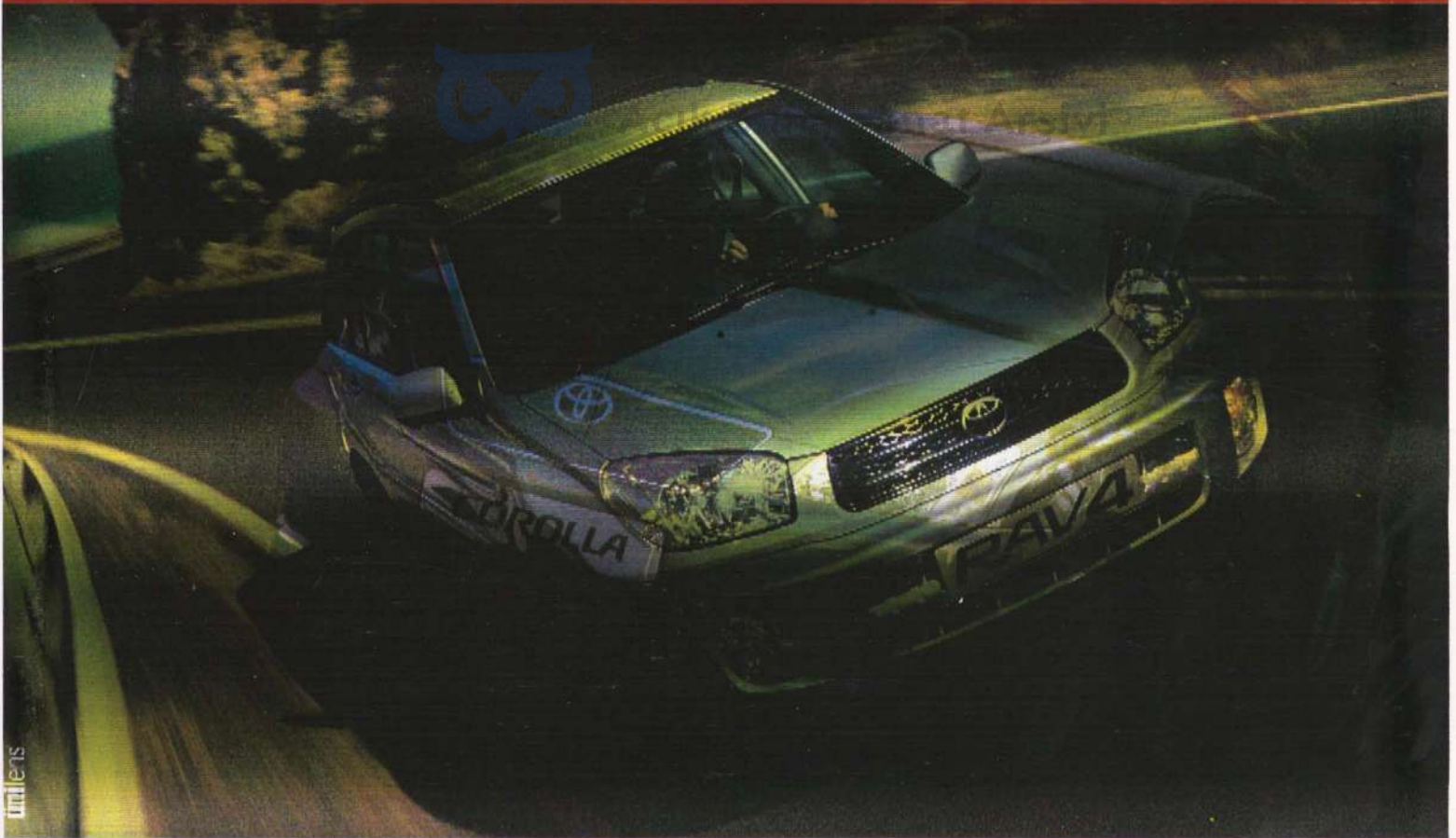
Auto SHOW

1.750.000
TL

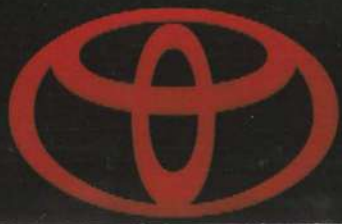
152272 SAYI 2002/44 26 EKİM-4 KASIM



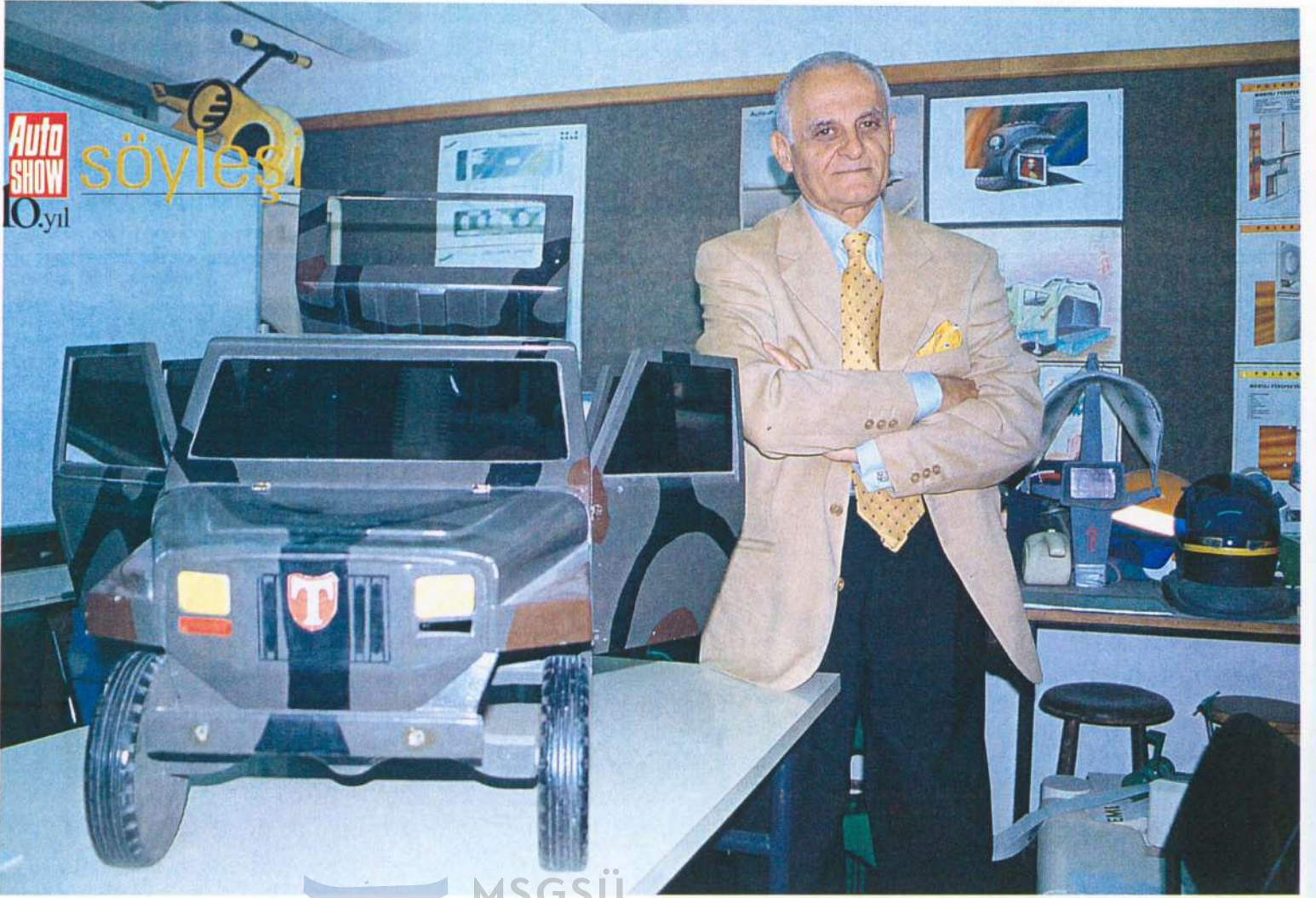
Safkan 4x4 Yeni Land Cruiser



timlens



TOYOTA



Auto
SHOW
10.yıl

söyleşi

MSGSÜ
Acık Bilim Sanat Arsiyi
Prof. Önder Küçükerman

Kimse otomobili tek başına tasarlayamaz

Üretilcek bir otomobilin sadece çizimlerle yaratılamayacağını ve uzun bir ekip işi olduğunu söyleyen Prof. Önder Küçükerman ile Türk tüketicilerinin beklentilerini, ülkemizdeki otomobil tasarımının geleceğini konuştuk.

Her ne kadar ekonomik kriz, otomobil satışlarını son yılların en kötü düzeyine indirse de Türkiye'nin otomotiv açısından ciddi bir potansiyeli bulunuyor. Şu anda üretim kapasitelerinin çok düşük bir bölümü kullanılsa da, 6 yerli üretici çalışmalarını sürdürüyor. Tofaş Fiat'ın Doblo, Renault'nun Megane, Ford'un Transit Connect ile devam ettiği ihracat ataklarına kısa bir süre sonra Hyundai, Toyota ve Honda da katılacak. Yan sanayi kuruluşlarımız ve ticari araç üreticileri de listeye eklendiğinde Türkiye'nin otomotiv sanayiindeki üretim gücü daha iyi anlaşılıyor. Ancak, özellikle gençler arasında büyük ilgi görmesine rağmen tasarım açısından fazla

bir yol alındığını söylemek zor. Ayrıca ülkemizde otomotiv sektöründe tasarım alanında uzmanlaşmış isimler bulmak da son derece güç. Alanının en yetkin isimlerinden olan Prof. Önder Küçükerman, Türkiye'de otomobil tasarımı konusunda yol alınması için uzun yıllardır çalışmalarını sürdürüyor. Halen Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölüm Başkanı olan Küçükerman ile Türkiye'de otomobil tasarımının geleceğini, yeni trendleri, tasarım ile üretimin arasındaki ilişkiyi konuştuk.

Auto SHOW: Ülkemizde tüketiciler otomobillere nasıl bir anlam yükleniyor? Otomobilin geleceği nereye doğru gidiyor?

Önder Küçükerman: Türk halkı bundan 20-25 yıl önce ilk kez sıfır km bir otomobil alma fırsatını yakaladı. Genellikle daha önce hep kullanılmış otomobiller almak zorunda kalıyorlardı. 1970 yılı bu nedenle çok önemli. Otomobilleri alanlar kendi çocukları gibi büyüttüler. Ailelerin ulaşım alışkanlıkları değişti, profesyoneller iş yapabildiler. Sonuçta Tofaş'ın Kuş Serisi'yle başlayan otomobil ailesinin bir ucu aile otomobili, bir ucu ticari kullanıma uygun Kartal olarak genişledi.

Otomobil firmaları aslında şartlara göre ürün çıkartırlar. 1980'lerde dünyanın her yanında üretilen otomobillerin ülkemize ithal edilmesiyle insanımız bir kez daha otomobile

baktı. Fiyat açısından rekabet edebilen çok sayıda model tüketicinin ilgisini çekmeye başladı. 1990'larda otomobillerdeki rekabet global bir hale geldi.

Bugünkü durumu şöyle görüyorum. Tek bir merkezde tasarlanıp üretilen bir araç, farklı bölgelerdeki ihtiyaçları veya talepleri karşılamakta zorlanıyor. O nedenle Fiat'ın kullandığı bir kavram, interteknoloji kavramı ortaya çıktı. Dolayısıyla kişiselleşebilen otomobillere doğru gidiyoruz. Dolayısıyla otomobil daha önceki yıllardaki gibi taşıt aracı değil, yaşamın her alanına girmeye başlayan değişik bir dört tekerlekli araca dönüştü. Bazısı ofis, bazısı iş ortağı bazıları da bir eğlence, h.z

veya hobi aracı olarak görüyor. Bu nedenle otomobilin geleceği sonsuz ihtiyaçlara göre şekil alabilecek bir şekilde ilerliyor.

Auto SHOW: Artık otomobiller teknik olarak birbirine çok yakın. Geriye bir tek tasarım kalıyor. Tasarımın yani otomobilin nasıl göründüğünün sizce satın almada etkisi ne kadar?

Önder Küçükerman: Bir tasarımcı olarak soruyu şöyle yanıtlamak isterim. Aynı sınıftaki otomobiller genel olarak aynı ağırlıktadır, aynı miktarda sac ve plastikten üretilirler. Ayrıca teknik olarak birbirlerine çok benzerler. Ancak aralarındaki fiyat farklılıkları çok büyüktür. Burada ürün ve insan arasındaki ilişkilere bakmak gerekiyor. İnsanlar bir ürünü niye seçerler? Öncelikle fiyatı uygun olsun, beklentileri karşılansın. Ama bunun dışında genel bir kural vardır. Bu kuralı çok ciddiyle kabul ederim. Bir tüketici herhangi bir ürünü gördüğünde ilk 4-5 sn'de bir karar verir. Ve bu son derece önemli bir karardır. Bu kadar kısa bir süre içinde otomobile sadece birkaç kez ve çapraz olarak bakma fırsatını yakalar. İşte o 4-5 sn'de tasarımcıların otomobilin kimliği ile ilgili bütün bilgileri vermeleri gerekir. Tüketicinin TV seyrederken önünden bir anda geçen otomobile ilgili yapılmış olan her şeyi anlaması gerekir. Bu 4-5 sn içinde otomobil hakkında bir fikir sahibi olamıyorsanız şansınızı büyük ölçüde kaybedersiniz.

Auto SHOW: Tasarım konusunda Murat Günak iyi isimlerden biri. Adı duyulan ve başarılı bulunan tasarımcılar genellikle başka markalara transfer ediliyor. Ardından eski markalarında yaptıkları tasarım çalışmalarını yeni firmalarında da kullanmaya başlıyorlar. Sadece bir tasarımcı, bir markanın geleceğini bu kadar etkileyebilir mi?

Önder Küçükerman: Otomobile şunu söyleyebilirim. Bu sektörde hiç kimse otomobili tek başına yapamaz. Bu kesin bir gerçektir. Dolayısıyla bazı otomobil firmaları bazı isimleri öne çıkartmak zorundadır. Bu ekrandaki savaşın bir parçasıdır. O otomobili tasarlayanlar son derece geniş bir takım içerisinde oynamak zorunda, akla hayale gelmeyecek problemleri aşmak zorunda olan kadrolardır. Bu nedenle bir otomobili tek kişiye tasarlatmak mümkün değildir. Ben bir kişi için o söylenenlerin en az yarısının bir tanıtım veya bir pazarlama çalışması olduğunu düşünüyorum. Uzun yıllardan beri bunu yapan dev stüdyo-

lar var, onlar hariç. Ancak bir otomobilin durup dururken tek kişi tarafından tasarlanıp ortaya çıkması çok zor. Sadece genel hatları oluşturulabilir, bu da tasarım anlamına gelmez.

Auto SHOW: Üretim bantlarına taşınacak bir otomobilin tasarım aşamaları nasıl gerçekleşiyor? Bu iş gerçekten kağıtlara, şablonlara çizilerek yapılabilecek bir işlem mi?

Önder Küçükerman: Gerçek bir otomobil tasarımı çok zahmetli ve baştan aşağı risk taşıyan bir uygulamadır. Ortalama 4-5 yıl gündemde kalacak bir ürünü, güncel moda çizgilerine dayanarak tasarlasanız başarısız olabilir veya çok kısa bir sürede eskitebilirsiniz. Bu nedenle kalem, kağıt ve birkaç çalışmayla otomobili tasarlayamazsınız.

rütabilen bir mantık sırasına göre işlemelidir. Dıştan resimler çizip, sonra otomobilin içini doldurmak olmayacak bir olaydır.

Büyük usta tasarımcılar da birçok otomobili kağıt üzerinde tasarlamışlardır. Ancak bu tecrübeli bir orkestra şefinin çubuğu eline almıyordur. Çubuğu her eline alan orkestrayı yönetemez.

Auto SHOW: Üniversitenin endüstri tasarım bölümlerine başvurular nasıl bir beklentiyle geliyorlar?

Önder Küçükerman: Bizim bölüme herkes iyi otomobil çizerek giriyor. Biz de onlara, o dedikleri gibi kağıt üstünde çizilerek bir otomobilin yaratılmayacağını, bir otomobilin öncelikle konsept halindeyken yollara çıkması için gereken zama-

kımları çalışmalarımıza katılıyor ve işin zorluğunu görüp vazgeçiyor.

Auto SHOW: Gelecekte Türkler tarafından tasarlanıp üretilen modeller görececek miyiz?

Önder Küçükerman: Şu anda üretim yapan fabrikalar içerisinde tasarımcı kadrosu çok arttı. En azından büyük fabrikalarda bizim öğrencilerimizin yönetici pozisyonunda çalıştığını biliyoruz. 10-15 yıl önce böyle bir şey yoktu. Bunun iki temel sebebi var. Yerli üretimde birçok sorunu yerinde çözmek gerekiyor. Bunu kamyon ve otobüs üreticileri daha fazla yapıyor. Ama otomobil sektörü bunu çok fazla başaramıyor. Ancak hızla geliyor. Şu anda bizim yaptığımız gibi koltuk ve benzeri parçaların tasarımları daha yoğun yapıyor.

Ortalama 4-5 yıl gündemde kalacak bir ürünü, güncel moda çizgilerine dayanarak tasarlasanız başarısız olabilir veya hemen eskitebilirsiniz.

Bu olsa olsa bir eskiz veya konsept olur. Üretime girecek bir model yaratmak için tasarımcının daha önce en az birkaç otomobil tasarlaması gerekir. Güvenlik var, mühendislik var... Hepsi dikkate alınmalı. Otomobil tasarımı tamamen fonksiyondan ve içten hareket eden, insanı koruyan ve bunu uygun şekilde yü-

nün 5-6 yıl olduğunu, çok büyük bütçelere ihtiyaç duyulduğunu ve bugüne kadar hiçbir kuruluşun "gel senin çizimin üzerinden bir otomobil yapalım" demediğini anlatıyoruz.

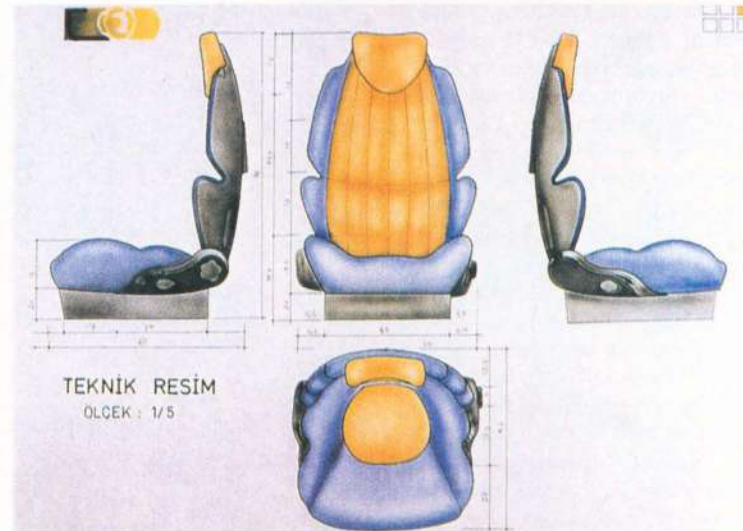
Bu yüzden otomobil tasarlayan bir takımın uygun bir parçası olmaları gerektiğini öneriyoruz. Sonra bir

Ancak tasarımların üretime geçtikçe daha da ilerleyeceğini ve 10 yıl içinde otomobile doğru gideceğine inanıyorum. Örneğin Kartal sadece Türkiye'de tasarlanmış bir araçtır. Albea, Doblo, Renault Clio Symbol'de de Türk tasarımcıların imzası vardır.

Sümer DEMİRCİLER



MSÜ Tasarım Bölümü'nde öğrencilerin ilginç tasarımları bulunuyor (üstte). Tofaş Fiat için tasarlanan koltukların kısa süre sonra üretilmesi bekleniyor.



Prof. Önder KÜÇÜKERMAN

1939 yılında doğan Prof. Önder Küçükerman, 1965 yılında İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'nde asistan olarak çalışmaya başladı. 1971'de



akademiye bağlı olarak Uygulamalı Endüstri Sanatları Yüksek Okulu'nda ülkemizin ilk Tasarım Bölümü'nü

kurdu. 1971 yılından beri Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Başkanlığı'nı kesintisiz olarak sürdüren Küçükerman, Tofaş araç konseptleri, Chrysler ticari araç tasarımları, Naturland konsept otobüs tasarımı, Tuzla konsept askeri araç tasarımı, Tofaş konsept araçları başta olmak üzere çok sayıda tasarım çalışması bulunuyor.



Umurbey Mahallesi'deki Anadolu Arabaları Müzesi'ni gezen Mimar Sinan Üniversitesi öğrencileri, arabalardan 'ilham' aldılar.



Müzedede 'araba' dersi

Mimar Sinan Üniversitesi öğrencileri 'Anadolu Arabaları Müzesi'ni gezdiler.

TUNA ÇAM

Türkiye'nin ilk ve tek araba müzesi olan Tofaş "Anadolu Arabaları Müzesi"ni ziyaret eden Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü öğrencileri, müzede sergilenen arabalara bakarak yeni tasarımlar çizmeye çalıştılar... Beğendikleri arabaların önünde yere oturarak çizim yapan öğrenciler, ilginç görüntülere sahne oldu.

Umurbey Mahallesi'nde geçtiğimiz haziran ayında Tofaş tarafından hizmete sokulan "Anadolu Arabaları Müzesi"ni gezen 120 tasarım bölümü öğrencisi, derslerini

müze içinde çalıştılar. Öğrenciler, müzede sergilenen 34 motorsuz ve 10 motorlu arabayı uzun uzun incelediler. Daha sonra kağıtlarını ve kalemlemlerini çıkararak öğrenciler, beğendikleri bir arabanın yanında oturarak yeni tasarımlar çizmeye çalıştılar.

Yerlere ya da at arabalarının üzerine oturarak çizim yapan öğrencilerden bazıları da arabaların fotoğraflarını çekti. Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölüm Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman, amaçlarının eskiyle yeniyi birleştirerek araba evrimini öğrencilere göstermek ve yeni tasarımlara katkıda bulunmak olduğunu vurguladı.



Öğrenciler, Formula 1'in ünlü sürücüsü Micheal Schumacher'in test sürüşünde kullandığı arabayı da yakından incelediler.

Formula 1 Dünya Şampiyonu Micheal Schumacher'in test sürüşünde kullandığı Palio Kid Car'ın da sergilendiği alanı gezen öğrenciler, dünya şampiyonu sürücünün kullandığı aracı yakından incelediler. Araç önünde hatıra fotoğrafı çekirmek isteyen öğrenciler uzun kuyruk oluşturdular.

Tofaş ilham kaynağı

Mimar Sinan Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden bir grup öğrenci, Tofaş Otomobil Müzesi'ni gezdi ve müze içerisinde eskiz çalışması yaptı.

• Hasan ALİ ÇAVUŞ

Mimar Sinan Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Endüstri Ürünleri
Tasarım Bölümü'nden 120 öğrenci
dün derslerini Umurbey'deki

Tofaş Otomobil Müzesi'nde yaptı. Müzedeki binlerce yıl öncesine ait arabalardan ve Tofaş'ın bugüne kadar ürettiği tüm modellerden ilham alan öğrenciler, eskiz çalışması yaptılar.

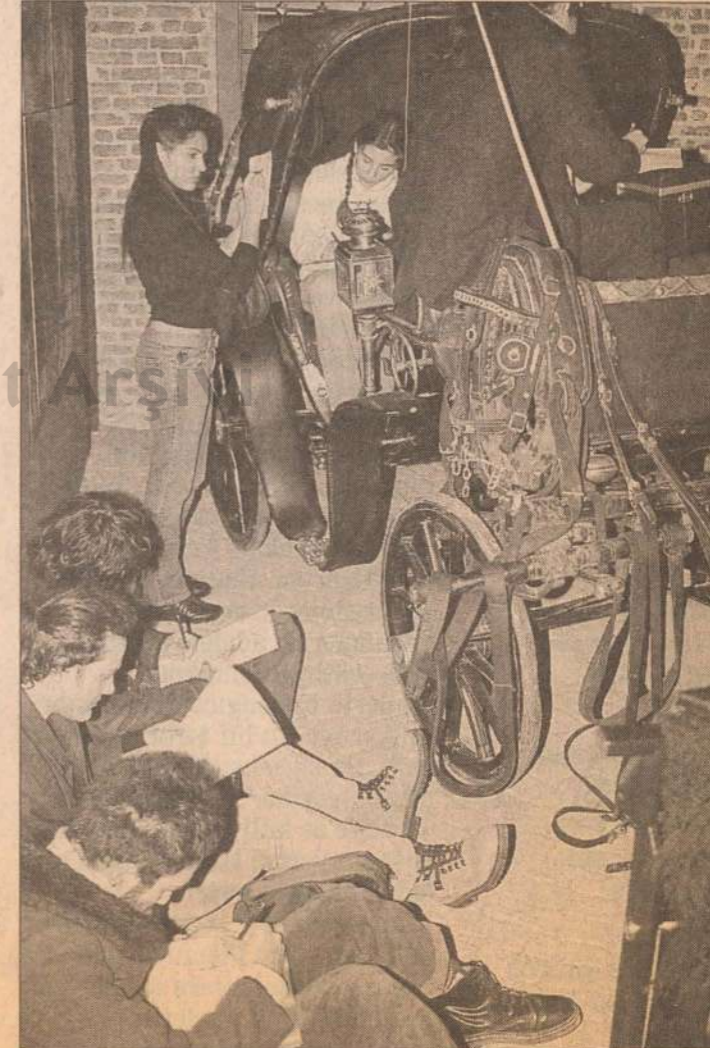
Mimar Sinan Üniversitesi

Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman, müzede öğrencilerine hitaben yaptığı konuşmada, Bursa'nın 3 bin yıllık bir kent olduğunu belirterek, "Bu müzenin girişindeki at arabası 2 bin 600 yıl önce Bursa'da yürüdü" dedi.

Bursa'da o yıllarda da at arabası imal edildiğini hatırlatan Küçükerman, ayrıca ilk sanayi okulunun da 1850 yılında Bursa'da kurulduğuna dikkat çekti. Küçükerman, Bursa'nın bugün bir otomotiv merkezi olduğunu da sözlerine ekledi.

Eski arabalara veya üzerindeki objelere eskizlerinde değişik yorumlar getiren tasarım öğrencileri, müzeden mutlu bir şekilde ayrıldı.

Daha sonra Tofaş Otomobil Fabrikası'na götürülen öğrencilere, fabrikanın bazı bölümleri gezdirilerek bilgi verildi.





TÜRKLER



MSGSÜ

Açık Bilim Sanat Arşivi

14

EDİTÖRLER

HASAN CELÂL GÜZEL
PROF. DR. KEMAL ÇİÇEK
PROF. DR. SALİM KOCA

Y. E N İ T Ü R K İ Y E Y A Y I N L A R I



TEKNİK KOORDİNATÖR
MURAT OCAK

SANAT YÖNETMENLERİ
ŞAFAK TAVKUL / D. HAMZA GÜRER

GÖRÜNTÜLEME
GÖRÜNTÜ YÖNETMENİ
YRD. DOÇ. DR. TUFAN GÜNDÜZ

GÖRÜNTÜ YÖNETMEN YARDIMCISI
HASAN TAHSİN

DR. MUHAMMET GÖRÜR / FATMA DOĞANCI
YÜKSEL ŞAHİN / AHMET SAİT CANDAN / HÜSEYİN KÖKSAL

RESİM TARAMA
TURGAY SÜSLÜ / ÜMİT BAHADIR

MEHMET KESKİN / FATMA ÖZGÜR ŞAHİN / MURAT AYDINER
KADRIYE AKKAYA / LEVENT SÜSOY / AHMET DÜZGÜN / UMUT ARAS
TURGAY SÜSLÜ / ÜMİT BAHADIR / EROL EFE / ZÜLFİKÂR MERT
CAN AYVAŞIK / LALE AZİMZADE / SERHAN BALKANAL
VURAL DÖNMEZ / ABDÜLKADİR KILIÇASLAN

TASHİH GRUBU
ELNUR AĞAYEV

AHMET BUDAK / ZEHRA FİLİZ BİLİR
EMİNE ÖZDEMİR / BÜŞRA BOLAY
EBRU DEMİR / RIZVAN GENBERLİ

GRAFİK TASARIM
D. HAMZA GÜRER

BASKI
SEMİH OFSET

CİLT
BALKAN CİLTEVİ

YAYIN KODU
975-6782-33-1 ISBN (TAKIM)
975-6782-47-1 ISBN (CİLT)

YAYIN YERİ VE TARİHİ
ANKARA 2002

YAN KAĞIT: BÜLBÜL YUVASI EBRU, NUSRET HEYGÜL



BEYKOZ CAMLARI

PROF. DR. ÖNDER KÜÇÜKERMAN
MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ / TÜRKİYE

GİRİŞ

Öndokuzuncu yüzyılda Beykoz bölgesinde başlatılmış camcılığın ürünlerini yan yana dizip, bunlara kulağınızı dayarsanız, aslında çok ilginç ve renkli bir yarışın öyküsü dinlersiniz. Çünkü bu camlar yardımıyla, uzun bir süre içinde yaşanmış olan "uluslararası sanayi rekabetini, siyasal kararları, büyük yatırımları, başarısızlıkları, başarıları", güzel bir cam eser olarak yazılmış, değişik bir dilde dinleyebileceğinize inanıyorum.

Bununla birlikte, tarihi "Beykoz camları"nın belki de asıl önemli yanı, biçimsel güzelliklerinin ötesinde, gerçekte son "iki yüz yılın uluslararası sanayi ve sanat yarışının günümüze kadar gelebilmiş ürünleri" olarak taşıdığı çok yönlü anlamıdır.

Üstelik, "Beykoz Camları", bu yönleriyle de Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük önem vererek başlattığı bir dizi sanayileşme projesinin camcılık konusunda elde ettiği "ürün kimliği ölçeğindeki" başarılı temsilcileridir.

O nedenle, bugün koleksiyonların camlı bölmelerde sessizce duran "Beykoz camları", gerçekte 19. yüzyılda, Boğaziçi bölgesini gelişmiş bir organize sanayi bölgesine dönüştürme projelerinin heyecan dolu ve yapıcı günlerini temsil etmektedir. Bu yönden bu camların her biri, dönemlerinin hareketli olaylarını özetleyen birer sessiz "İstanbul eseri"dir.

Bu eserler Beykoz bölgesindeki yaklaşık iki yüz yıllık bir sürekliliğin temsilcileridir. O dönemdeki sanatımızın, şiirimizin, müziğimizin ve kültürümüzün cam teknolojisi üzerinde özetlenerek yansması olarak, özel bir anlam da taşırlar.

Bütün bunların yanı sıra, kitapta "Beykoz camları"nın başlangıcından

bugüne kadarki gelişiminin teknik özellikleri inceleniyor. Böylelikle "Beykoz camları" ile ilgilenen veya koleksiyon yapanlar, bu camların üretiminde kullanılmış olan eski teknikler hakkında da belirli bir ölçüde teknik bilgi bulacaklardır.

I. BÖLÜM

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA GELENEKSEL CAM SANATI VE SANAYİ DEVİRİMİ'NİN İLK YANSIMALARI

İSTANBUL'DAKİ CAMCILIĞIN İLK GÜNLERİ

Herşeyden önce belirtmek gerekir ki, tarihin en eski günlerinden beri, cam üretmek için "çok pahalı bir üretim teknolojisi"nin kurulması gerekmiştir. Bu nedenle camcılık, ilk günlerden bugüne kadar bütün devletlerin, sarayların özel olarak desteklediği bir tür "prestij teknolojisi" olarak gelişmiştir.

Ve hiç kuşkusuz bu desteğin sonucunda ortaya çıkan özel ürünler de, o gücün kimliğini yansıtmışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda da durum hemen hemen böyle olmuştur. Özellikle İstanbul'da 16. yüzyıldan başlayarak, devlet kendi cam sanayini geliştirmek için büyük ölçekli yatırımlar ve düzenlemeler yapmıştır.

O yüzdendir ki, Osmanlı dönemindeki cam sanayinin tarihi kaynakları ve temelleri böyle bir bakış açısıyla değerlendirilirse, bu gelişmeyi destekleyen etkili merkezin daima İstanbul olduğu görülür.

Ancak o tarihlerde, cam sanayii teknik yönden çok büyük bir değişim yaşamamıştı. Birkaç yüzyıl önceki cam atölyelerine bakılırsa, bunların genellikle çok küçük hacimli üretime



Camgerler (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



uygun olduğu görülür. Bu da çok doğaldır. Çünkü camın fırınlarda ve potalar içinde ergitilmesi için gerekli ısı kaynağı olarak odun ateşi kullanıldığından çok yüksek ısılarla ulaşılamıyordu. O dönemlerin cam hamurlarında sınırlı ham madde kompozisyonları kullanıldığı için, sadece belirli biçimlerin üretimine imkan veriyordu. Ayrıca camda değişik renklerin elde edilmesinde teknik sınırlar vardı.

Bu ve bunun gibi çok sayıdaki teknik sorunlara rağmen, Osmanlı İmparatorluğu'nun değişik dönemlerinde kapsamlı teşvik ve düzenlemeler yapılmış, böylece cam teknolojisi ve sanatı ile başarılı ürünlere ulaşılabiliyordu. Ancak hiç kuşkusuz, 19. yüzyıla kadar olan süre içinde tam anlamıyla gelişmiş bir cam sanayiinden söz edilmedi de mümkün değildir.

1582: III. MURAD DÖNEMİ'NDE CAMCILAR

İstanbul camcılığının eski günleri hakkında ne kadar bilgiye sahibiz? Bu konudaki ilginç bir örnek, III. Murad Dönemi'nde hazırlanmış olan "Surname"nin içinde yer alan çok ilgi çekici ve önemli bir minyatürde izleniyor. Çünkü bu minyatürde, bütün esnaf teşkilatı ile birlikte, cam ustalarının geçit töreni görülmektedir.¹

Bu minyatürde, cam ustaları, bir arabanın üzerine inşa edilmiş cam fırını ile geçite katılmış olarak çizilmiştir. Fırının çevresinde yer alan ustalar cam üretimlerini sürdürmektedirler. Böyle önemli bir tören için bile olsa, gerçek bir fırının tekerlekler üzerinde inşa edilip içinde gerçekten ateş yakılarak cam ergitilmesi, aslına bakılırsa özellikle o tarihler için, aşılması gereken büyük teknik zorluklarla doluydu.

Üstelik minyatürdeki görünüşüyle, gerek arabanın kuruluşu, gerekse fırın boyutları ile cam üretiminde kullanılan teknik, döneminin en gelişmiş düzenine sahip olan gerçek bir atölye kadar doğrudur. Ayrıca, bu fırının genel yapısı üzerinde teknik açıdan kısa bir değerlendirme yapılırsa, cam üretiminin değişik adımlarında kullanılmakta olan araçların tümünün, günümüzdeki cam atölyelerinde kullanılanların hemen aynı olduğu da görülür. Hatta fırın önünde camı hazırlayan, "üfleterek şişiren" ve son biçimi veren ustaların kendi aralarındaki çalışma düzeni bile, hem o dönemlerin, hem de bir bakıma günümüzün cam atölyesindeki çalışmayı yansıtır.

DEVLETİN CAMCILIĞA DESTEĞİ VE GEDİK DÜZENİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda, bütün sanayi ve sanat alanlarında olduğu gibi, camcılıkta da yoğun denetimle-

rin yapıldığı biliniyor. Bunun bir sonucu olarak, cam üretimi ve satışı kesin kurallara bağlı olarak sürdürülüyordu. Ama öte yandan, bu sanatın gelişmesini sağlayacak ekonomik ve sosyal konular da özenle düzenleniyordu. Örneğin, "Gedik" düzeni içinde camcıların "Nazır"ları, "Kethüda"ları, "Yiğitbaşı"ları, "Duacı"ları ve "Sahib-i karhane" yani, "işyeri sahibi" olan "Usta"ları vardı. Bu düzen içinde, gerektiğinde kendileri ile ilgili koşulların ve düzenin korunması sağlıyorlardı.²

SARAY DESTEĞİNDEKİ ÖZEL TASARIM GRUBU:

"EHL-İ HİREF" VE "CAMGERAN"

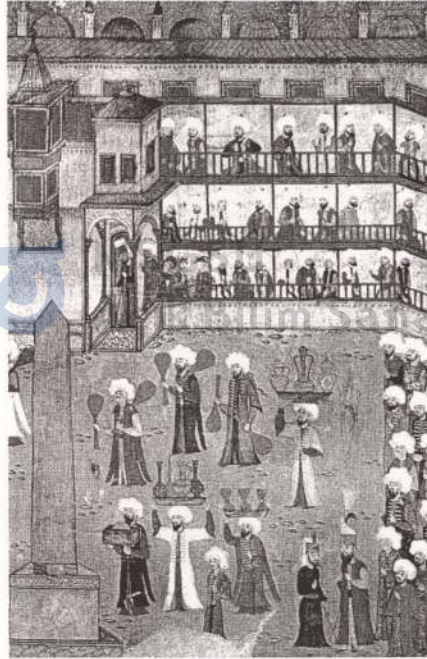
Osmanlı İmparatorluğu'nda doğrudan Topkapı Sarayı ile bağlantılı olarak çalışan, en üst düzeydeki "sanat erbabı" olan ve "Ehl-i hiref" denilen ve özel kadro vardı. Bu kadro arasında "Camgeran" olarak isimlendirilen cam ustaları da görev yapıyordu. Bunların başında da "Sercamger" yani "Camcıbaşı" bulunuyordu. "Ehl-i Hiref" kavramının bugünkü anlamıyla karşılığı, devlet adına görev yapan "baş danışman tasarımcı" olarak tanımlanabilir.

Devlete bağlı olarak çalışan cam atölyelerindeki üretimi denetleyen "Nazırlık" ve "Kethüdalık" gibi düzey görevler ise "Enderun-u Hümayun"da yetişmiş kişilere veriliyordu. Aylıkları da devlet tarafından ödeniyordu. "Yiğitbaşı" ve "Duacı"ları ise esnaf kendi arasından seçiyordu.

Böylesine denetlenen bir düzen içinde gerçekleştirilen ürünlerin biçimleri, özellikleri, ağırlıkları, fiyatları kesin olarak belirlenmiş oluyordu. Belirlenen "ölçü" ve "dirhem"e göre yapılmayan, "kalp" olan ya da "alçak iş" denilen cam ve şişeler ise, "Nazır" tarafından kısıtlanıyor, bunu üreten ustalar da cezalandırılıyor.

Ama buna karşılık, "cam işleyenler" devlet tarafından korunuyordu. Örneğin, cam fırınları için gereken çam odunu ile, cam fırınında ergitilmek için kullanılan "maya" denilen şişe ve cam kırıklarının sadece gerçek üreticiye ve aracısız olarak satılması denetleniyordu. Hatta bu değerli malzemenin ülke içinde sıkıntısının çekilmemesi için ihracatı bile önlenbiliyordu.

Yukarıda çok kalın çizgilerle açıklanan düzen, gerçekte cam üretiminin devlet tarafından desteklenerek sürdürüldüğünü gösteriyor. Ancak bu düzenin bir başka yönü daha vardı. Böyle bir üretim düzeni ile ürünlerin bile denetlenmesi demek, bugünkü anlamıyla "ürün kimliğinin ve standartların" korunması anlamına geliyordu.



Camgerler İncası, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



EVLIYA ÇELEBİ DÖNEMİ'NDE İSTANBUL'DA CAMCILAR

1640'lı yıllarda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki camcılığı izleyebildiğimiz önemli kaynaklardan birisi, Evliya Çelebi'nin aktardığı bilgilerdir.

Evliya Çelebi'nin bu bilgilerinde, sık sık "camcı esnafının yürüyüşü" sözü geçer. Burada sözü edilen "yürüyüş", Osmanlı İmparatorluğu'nda, resmi amaçlarla düzenlenen büyük "şenliklerde" meslek erbabının yürüyüş ve gösterileridir. Bu gösterilerde esnaf padişahın önünden geçit yapıyordu. Çok eski bir geleneğe göre bu geçit sırasında, esnaf bir yandan padişaha hediyeler sunarken, diğer yandan da halka bazı şeyler dağıtıyorlardı. Evliya Çelebi'nin anlatımıyla, o yıllarda cam kullanan esnaf genel olarak şunlardan oluşuyordu.³

İlaç İçkileri Esnafı: 500 dükkanda, 60 kişidir... Bunlar, Hindiba, Köknar, Nane, Zahtere gibi ilaçların suyunu çıkarıp renkli şişelere koyarak dükkanlarını süslerler. İlaçları savaşlarda askerlere çok gerekli olduğu için, bu satıcılar, "yürüyüşlerde" hünerli ürünleriyle ve baştan aşağı silahlı olarak geçerler.⁴

Gülsuyucuları Esnafı: 41 dükkanda, 70 kişidir. Bunlardan bazıları, kocaman bir katır üzerinde küp kadar bakır kazanlar içinde gülsuyu satan Edirneli hatunlardır. Bir kısmı da dükkanlarda buhur suyu, anber suyu, aselbend, gülsuyu, yasemin suyu gibi güzel kokular satarlar... Bu ilaçlar savaşlarda askerlere çok gerekli olduğu için önemlidir.⁵

İlaç Yağları Esnafı: 8 dükkan, 14 kişidir. Bu esnafın işleri, badem, selvi kozalağı, ceviz, fındık ve daha çeşitli ürünlerden yağlar çıkarıp, küçük şişeler içine koyup tahirevanlar üzerinde dükkanlarını süslerler. Halka yasemin yağı, sümbül, gül ve reyhan yağları dağıtarak geçerler.⁶

Şekerciler Esnafı: 70 dükkanda 100 kişidir.

Mumcu Esnafı: 555 işyerinde 5500 kişidir. Bunlar kasapların iç yağlarına muhtaç oldukları için, kasapların yardımcılarıdır.

"Sultani" balmumu işyeri: Tek bir işyeridir. Odunkapısı'nın iç tarafında Kundakçılar içinde büyük bir işyeridir. Ağası, emini 100 işçisi vardır. Bütün "salatin" camilerine, sultanlara, Eski Saray'a ve Yeni Saray'a, vezirlere ve büyüklere balmumu burada yapılır.

Ama, diğer mum yağı işyerlerinin sanat erbabı arabalar da, dükkanlarını çok sayıda nakışlı mumlar ile süsleyip, nice nakışlı fanuslara mumlar yakıp, nice bin sırıkların üzerini yay mumları ile donatıp, alaylar içinde direk kadar, nakışlı, yıldızlı balmumları yakıp, arabalar üzerinde çeşitli mum ve fişenk yakarak, seyircileri korkuya düşürür.⁷

Şişeci Esnafı: 3 işyerinde 300 kişidir.⁸

Rakıcılar Esnafı: 100 dükkanda 300 kişidir. Her bitkiden gülsuyu gibi rakı çıkarırlar. "Leh" diyarında bin türlü rakı yaparlar.⁹

"Müselles" çiler: Bunlar da alayda dükkanlarını şişe şişe müselleslerle süsleyip geçerler.¹⁰

"Mel'un, Mezzum, Uğursuz Esnaf, Yani Meyhaneciler": İşyerleri 1060 kadardır. Hepsini "kefere" ve "fecere" olarak 600 kadardır. Devletin masrafı çok olduğundan, tabii karşılığı da ona göre olacağından, şarabı yasak etmemişlerdir. Senelik gelir alırlar. İstanbul'un dört çevresinde meyhaneler çoktur.¹¹

Belgelere göre, 1682 yılında İstanbul'da 3 şişe atölyesinde 105 kişi, şişe ticareti yapan 200 dükkanda 300 kişi, ayna ticareti yapan 90 dükkanda 105 kişi, düz cam ticareti yapan 71 dükkanda 400 kişi çalışıyordu. Bunlara ek olarak, devlet için çalışan atölyeler bulunuyordu. Buradan görülüyor ki, 1682 yılında sadece İstanbul'da yaklaşık bin kişilik bir grup camla ilgiliydi.

İSTANBUL'DAKİ İLK SANAYİ BÖLGELERİ VE CAMCILAR

İstanbul'daki cam üretimi, çeşitli yüzyıllarda, genel bir ilke olarak sanayi yerleştiği bölgelerde yapılmıştı. Örneğin, Bakırköy bölgesindeki "Baruthane-i Amire", gerçekte 18. yüzyıldan başlayarak, bir sanayi bölgesi olarak kurulmuş ve çalışmıştı. Çünkü belgelere göre orada "... hayvanat ile işleyen büyük çarklar ve dibeklerden başka, perdah yerleri, camhane, güherçile kazan ve ocakları..." bulunuyordu. Yani, hayvan gücü ile dönerek çalışan büyük "çarklar, dibekler, parlatma tezgahları" kullanılıyordu.

Bu teknoloji, o dönemler için ağır sanayi anlamına geliyordu. Hiç kuşkusuz cam atölyeleri de, benzer amaçlar için kurulmuş sanayi bölgelerinin teknik olanaklarından yararlanıyordu.¹²

OSMANLI CAMCILIĞI'NIN GELENEKSEL ÜRÜNLERİ VE ÖZELLİKLERİ

Bütün bu kaynaklar, 18. yüzyıla kadar İstanbul'daki cam üretimini, gerek kapasitesi, gerek teknik bilgi yoğunluğu ve gerekse cam biçimlendirme ustalığı bakımından, o günkü koşullarda ihtiyacı karşılayan düzeyde olduğunu gösteriyor.

Aslına bakılırsa Sanayi Devrimi öncesinde, aynı tarihlerde Avrupa'daki bir cam üretimi de, hemen benzer düzeylerdeydi. Oralarda da cam üretimi dar bir çerçevenin içinde özenle korunuyordu. Bu koruma içindeki çok özel nitelikteki ve pahalı camların üretimi, denetim altındaydı. Cam fırınları için gereken enerji kaynağı olan çam odunu camcılara özel izinle veriliyordu. Çünkü ormanlar, prenslerin, kralların özel mülküydü.



İbrak, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



Ayrıca bu özel koşullar altındaki üretimde çalışanların kendi aralarındaki işbölümü ve nitelikleri denetleniyordu. Hiç kuşkusuz, böyle kapsamlı bir düzenin sonucunda sonuçta ortaya çıkan ürünler de kalite ve türlerine kadar etkili olan bir denetimden geçiyordu.

Yüzerce yıl öncesinde, pahalı kaynakları kullanarak çalışabilen ve sonuçta da gerçekten güzel ürünler veren cam sanayinin, çok üst düzeydeki bir denetim ve destek ile ayakta kalabilmesi çok doğaldı. Bu sıkı düzenlemelerin doğal bir sonucu olarak, üretilen çok özel camlar da, hiç kuşkusuz ancak en üst düzeydeki kesime hitap edebiliyordu.

Kısacası, geçtiğimiz yüzyıllar içindeki usta işi cam eserler, aslında ticari bir üründen çok, her yerde "gücün sembolü" anlamına geliyordu.

1750: ESKİ "TEKFUR SARAYI"

ÇEVRESİNDE CAM SANAYİİ

III. Mustafa Dönemi'nde İstanbul'daki cam sanayii gibi ateş kullanmayı gerektiren üretim alanları, Edirnekapı yakınındaki, eski Tekfur Sarayı kalıntıları çevresine taşınarak, o bölgede yeni baştan düzenlenmişti. Bu konuda ayrıntılı ve açıklayıcı belgeler henüz tam olarak ortaya çıkarılamamıştır. Ancak bu bölge hem şehrin dış sınırındaydı, hem de Haliç'e ve Eyüp seramik atölyelerine yakındı. Kısacası, böyle bir sanayi için uygundu.

Diğer yandan bu bölge, ham madde, odun ve kömürü kolayca taşımak için, sur dışına yakındı. Ayrıca, cam ve seramik fırınlarında kullanılan reçineli çam odunu isli yanıyordu. Ve bu iş hiç kuşkusuz o tarihlerde de bir çevre sorununu yaratıyordu. Ayrıca bu gibi sanayi kolları, çok miktarda kül, atık, kırık parçalar ve cüruf ürettiyordu. Tekfur Sarayı'nda yeni baştan biçimlendirilen bu sanayi atıkları da kolayca uzaklaştırılabiliyordu.

Bu düzenlemeyle, bütün cam ve şişe imalathaneleri, Tekfur Sarayı arsasında toplanmış, bu sanatla uğraşanlara bu yerler kiraya verilmişti:

Belgelere göre, "...Ateş fırınlarıyla iş gören atelyeler, kuyumcu potaları, rastık ve süleğenciler, çini ve fağfur imalathaneleri, tuğlacılar ve çana çömlekçiler de burada bulunuyorlardı. Başka yerde cam ve şişe yapılması da yasaklanmıştı. Buradaki cam ve şişe karhanelerinden alınan kira bedelleri III. Mustafa'nın yaptığı hayrata vakfedilmişti..."

Ancak bu yeni sanayi bölgesi de dönemin cam üretimindeki teknik gelişmeleri tam olarak yakalayamamıştı. Ayvansaray, Eğrikapı ve Tekfur Sarayı çevresinde yerleşmiş olan bu yeni cam sanayii, bir süre başarılı üretim yapmıştı. Ancak, Avrupa'da kurulmaya başlayan yeni cam fabrikalarının rekabeti karşısında yavaş yavaş sönmüşlüğü.¹³

Bu konudaki bütün kaynak eksikliğine rağmen, bu bölgedeki sokakların hala kullanılan eski isimleri arasında "Şişehane sokağı, Balmumcular sokağı" gibi isimlerin bulunması, bu sanayi bölgesinin sınırlarının belirlenmesine yardımcı oluyor. Diğer yandan, bu bölgede "Lonca" yapılarının bulunması, 18. yüzyılda burada bir sanayi düzeninin ortaya çıkardığı sistemin izlerini belirlemektedir.

SANAYİ DEVRİMİ'NİN ETKİLERİ

Sanayi Devrimi, 18. yüzyılda Avrupa'da başlamış ve çok ilginç bir gelişimi biçimine dönüşmüştü. Ve bu değişim, yüzyıllar içinde kimliğini bulan geleneksel cam üretimine yeni ve sarsıcı etkiler yapmaya başlamıştı. Üstelik yeni enerji kaynaklarının kullanılmasıyla, o günlere kadar bilinen her şey değişmeye başlamıştı.

Bu gelişmelerin cam sanayiindeki yansımaları ise çok kalın çizgilerle şöyle özetlenebilir:

Yeni cam fırınlarında odun yerine kömür kullanılmaya başlanınca, yüksek ısılara daha ucuz olarak ulaşılabilmişti. Bu yenilik, camın ham maddesinin büyük ölçüde ucuzlaması demekti. Diğer yandan camın ham maddelerinin daha hassas ve daha ucuz olarak hazırlanmasını sağlayacak pek çok yeni teknik ve araçlar da geliştirilmişti. Örneğin, önceleri küçük fırınların potalarında ergitilen camların yerine, artık büyük ölçekli cam kapasitesi yaratacak yeni fırın teknikleri geliştirilmişti. Cam yüzeylerinin işlenmesi amacıyla yüzyıllardan beri kullanılan "renklendirme, mineleme, aşındırma, kesme" gibi çok zahmetli sanatsal işlemler de, yeni tekniklerle büyük ölçüde hızlandırılmış ve cam ürünlerinin fiyatı ucuzlatılmıştı.

Sonuçta, bütün bu yeni teknikler, üretimi kolaylaştırmış ve cam sanatının yenilikleri olarak çok sayıdaki üründe aynı anda kullanılmaya başlanmıştı.

Ayrıca yüzyıllar boyunca en büyük sorun olan, "camın kesilmesi, parlatılması, yüzeylerin değişik biçimlerde preslenmesi" gibi olağanüstü zor olan işlemler yerine, bir çok yeni tekniğin kullanılması hızla yaygınlaşmıştı.

Bu çarpıcı değişimler nedeniyle, uzun yıllardan beri geleneksel yollarla ve usta işi üretim yapan en eski camcılık merkezlerinin bile, hiç beklemedikleri büyük krizlerle karşılaşmaya başlamış olması pek doğaldı.

CAM SANAYİİ: "ÜST DÜZEYDEKİ BİR KİMLİK YARIŞI"

Tarihin her döneminde, bir bölgenin cam sanayiinin ürünleri, adeta o yöredeki "yönetim gücünü temsil eden birer kimlik ürünü" biçimini almış gibidir. Çünkü her dönemdeki cam sanayii, gerçekten de, kendi teknik zorluklarına karşılık, sonuçta ortaya çarpıcı ürünler çıkarabiliyordu. En küçük bir cam boncuktan başlayarak, Roma Dönemi'nin en önemli sanayi ürünü olan camlarına kadar hep böyle bir kimlik yarışı yaşanmıştır.



Gülbadan, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



Ama bu kıyasıya sanayi yarışını sürdürmüş olanların ne kadar haklı oldukları da bugün kolayca anlaşılıyor. Bu haklılığın en açık göstergesi, müze vitrinlerinde duran herhangi bir cam eserin, onun üretildiği dönemi ve bölgeyi yazılı bir belge kadar açıklıkla tanımlamasıdır.

Bu önemli nedenle, cam üretimi tarih içinde her zaman, genellikle de "en üst düzeydeki bir tür kimlik yarışının güçlü desteğine" sahip olmuştur.

Aslında bu işin arkasında asla vazgeçilemeyecek bir gerçek vardı. Çünkü cam üretiminde kullanılan ham malzeme, genellikle yerel kaynaklardan daha ucuz olarak sağlanabiliyordu. Cam üretimi yapmak için uzak bölgelerden tonlarla özel kum taşımak, bugün için bile kolay ve ucuz bir yol değildir.

Yerel kaynaklar ise, bir camın kimliğini belirleyen birçok özellik taşırlar. Böylelikle, geçmişteki üretim koşullarında en ucuz elde edilen yerel bir malzeme, bir anlamda o bölgenin cam kimliğini yaratmanın da en ucuz çözümünü hazırlıyordu.

Bu gerçeğin en ilginç örneklerinden birisi, Venedik camcılığı ile Orta Avrupa camcılığının ürünlerindeki büyük kimlik farklılığıdır. Venedikli camcılar en eski günlerden bu yana ham madde olarak Akdeniz kumu kullanmışlardır. Bu kum, "düşük ısıda kolayca eritilip, üstelik uzun süre boyunca akıcı" kalabilir. Böylece Venedikli cam ustaları, ürünlerine biçim verebilmek için "çok uzun bir süreye" sahipti.

Buna karşılık Bohemya camcılarının kullandıkları yerel ham maddelerinin eritilmesi için "yüksek ısılar" gerekiyordu. Bu nedenle eritilmesi pahalıya gelen cam, üstelik "... hem çok çabuk soğuyordu, hem de yapısı sertti..."

Dolayısıyla geçmiş yüzyıllardaki bir Bohemyalı camcı için hem camın eritilip kullanıma hazırlanması pahalıydı, hem de biçimlendirme süresi çok kısaydı. O nedenle en kolay ve hızlı yapılabilecek biçimleri üretecek kadar "az zamanı" vardı.

Bunun anlamı, bu koşullar altında "en yalın biçimlerin üretilmesi gerekiyor" demektir.

Ama buna karşılık Bohemyalı cam ustası, biçimlendirdiği bir camı soğuttuktan sonra, onun yüzeyini işlemek için çeşitli teknikleri geliştirmiştir. Çünkü o da kendi sanayiini, kesme işlemlerini daha kolay yapacak biçime dönüştürmüştü.

Böylece Bohemya'nın dünyaca ünlü kesme camları, cam ustalarının zorunlu olarak geliştirdikleri teknik üstünlüğün yarattığı bir ürün kimliğini yüzlerce yıl boyunca sürdürebilmişlerdir.

Cam üretiminin temel yapısından kaynaklanan bu gerçeğin pratik bir sonucu olarak, dünyanın en eski ve önemli camcılık merkezleri arasında bile daima bir kimlik yarışması yaşanmıştır.

SARAY FABRİKALARINDAN, CAM SANAYİNE GEÇİŞ

İşte yukarıda çok kalın çizgilerle tanımlanan bütün bu nedenlerle, 19. yüzyıldan önceki camcılık, her dönemin devletleri ya da sarayları tarafından özellikle korunuyor ve destekleniyordu.

Ama 19. yüzyılda Avrupa'da gelişmeye başlayan "Sanayi Devrimi"nin etkileriyle, geleneksel sanatlar arasında özel bir yeri bulunan cam ürünlerin kimliği bile ciddi biçimde sarsılmaya başlamıştı.

Bununla birlikte bu eski gücü yeni gelişmelere uyarlamak için de hemen ciddi girişimler başlatılmıştı. Nitekim birçok önemli ve ünlü camcılık kuruluşlarının başlangıcı genellikle 18 ve 19. yüzyıllarda krallıkların, sarayların kurduğu veya çok yönlü desteklediği özel fabrikaların ve atölyelerin uzantılarıydı. Hiç kuşkusuz, bu fabrikaların değerli ürünleri hem kendi dönemlerinde, hem de bugün müze ve koleksiyonların en değerli parçalarıdır.

Avrupa'daki bu fabrikaların özenli cam ürünleri, diğer ülkelerde olduğu gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nda bir prestij ürünü olarak kabul edilmişti. Ve genellikle çok önemli mekanlarda kullanılıyordu. Bu durumu belgeler arasında şöyle izleyebiliyoruz: ¹⁴

"...Osmanlı sarayları, Avrupa'da Şark zevkine ve geleneklerine uygun şekilde yapılmış bu güzel eşya ile dolup taşıyordu. Osmanlı sultanları Avrupa fabrikalarına şekil ve dekorasyon bakımından kendi zevklerine uygun biblolar sipariş ederler; uygun vesilelerle bunları valilerine, yabancı diplomatlara, sarayın yüksek memurlarına ve İstanbul'a gelen misafirlere hediye olarak verirlerdi. Doğuların zevkini anlayan cam imalatçıları bu zevke cevap veren eşya ve biblolar yapmaya başladılar ve o tarihten beri de çarşı ve pazarda bu çeşit eşya muntazaman bulunmaya başladı..."

Aynı kaynaklardan, 18. yüzyılın başında Bohemyalı cam ihracatçıların, Beyrut, Kahire ve İstanbul'da imalathaneleri bulunan cam şirketleri halinde gruplaşmış buldukları da anlaşılıyor. Bu gibi ticari düzenlemelerin sonucunda cam sanatçıları, Bohemya camları üzerine kesme veya boyama teknikleri ile İstanbul resimleri ve ya padişah tuğrası gibi motifleri işliyorlardı.

CAM SANAYİNDEKİ REKABETİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ YANSIMALARI

19. yüzyıla kadarki dönemde cam üretimi, genellikle küçük potalarda eritilen camlarla yapıyordu. Ayrıca böyle bir üretim, bütünüyle el ustalığına dayanıyordu. Öte yandan, cam üretimi teknik açıdan daima çok özel ve ağır bir endüstrinin varlığı ile gerçekleştirilebilir. Örneğin cam tekniğinin eski günlerinden beri kulla-



Fiçı, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



nılan "üfleterek cam şişirme" tekniği, kullanılıyordu. Sanayi Devrimi ile birlikte, "üfleme" teknikleri geliştirilerek üretime getirdiği yeni yorumlarla birçok yeni ürün, kolay yapılabilir ve satılabilir duruma dönüştürülmüştü.

"Üfleme" tekniği, ilke olarak, 1800'lü yıllarda da henüz bir el üretimi idi. Ama sanayileşme nedeniyle cam ürünler artık her gün biraz daha ucuzluyordu. Ve bu yeni camlar, olağanüstü işlemlerle zenginleştirildiği zaman, sonuçta bir sanat eseri değerine de ulaşabiliyordu.

II. BÖLÜM

19. YÜZYIL'DAKİ SANAYİ DEVİRİMİNİN OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDAKİ SEMBOLÜ OLARAK "BEYKOZ İŞİ" CAMLAR

BEYKOZ CAMCILIĞININ I. DÖNEMİ

1839: ABDÜLMECİD DÖNEMİ, "TANZİMAT" VE
SANAYİNİN GELİŞTİRİLMESİ

1839 yılında tahta çıkan Abdülmecid, kendisini son derece çalkantılı bir ortam içinde bulmuştu. Nitekim kendisinin döneminde ülkede iç ayaklanmalar olmuştu. Aynı yıllar içinde Avrupa devletleri ile sorunlar yaşanmış, Cidde, Suriye, Mısır, Eflak-Boğdan, Sırbistan, Karadağ'da ayaklanmalar çıkmış ve bütün bunlara çözüm bulunmuştur. Büyük siyasi olaylarla, Mısır'da Süveyş Kanalı açılmıştır.

Abdülmecid, babasının başlattığı yenileştirme girişimlerini içtenlikle sürdürmüş, ancak yumuşak kişiliği nedeniyle aynı hızla geliştirememişti. Bu yenilikçi yönlerinden ötürü, gerek halkın sevgisini, gerekse Avrupa devletlerinin takdirini kazanmıştı. Haksızlıktan, yanlış karar vermekten ve gereksiz kan dökülmesinden nefret eden Abdülmecid, Osmanlı İmparatorluğu'nu içte ve dışta oldukça iyi bir konuma getirmiş bir kişi olarak kabul ediliyordu.

Bütün bu girişimlerin sonucunda, Osmanlı İmparatorluğu'nun en kapsamlı ve etkili yenileştirme hareketlerinin temeli olan "Tanzimat" ilan edilmişti. Aslında, o tarihlerin ölçüleri içinde bu çok büyük bir yenilikti. Çünkü imparatorluğun Batı ile yakınlaşması ve bu amaçla yapılan büyük değişim, bir anlamda bu proje ile birlikte hayata geçmeye başlamıştı.

Çok geniş kapsamlı olarak planlanıp hayata geçirilen bir "Islahat Programı" nı açıklayan iki "Ferman" la başlatılmış olan bu proje "Tanzimat" olarak isimlendirilmişti. Birincisi 1839 yılındaki "Gülhane Hatt-ı Şerifi", ikincisi de 1856 yılındaki "Hatt-ı Hümayun" dur.

Osmanlı İmparatorluğu'nda başlatılan bu önemli girişimin desteği ile İstanbul'da çok sayıda yeni sanayi kuruluşu ortaya çıkmaya başlamıştı. Diğer yandan, bu yeni fabrikaların ürünlerinin haklarının korunması için "Fransız Patent Kanunu", "İhtira Beratı Kanunu" kabul edilmişti. "Kara Gümrükleri" kaldırılmış, "Damga Resmi Kanunu" kabul edilmiş, "Ticaret Mahkemeleri" kurulmuş, "İdadiye Mektepleri" açılmış, "Zonguldak Maden Kömürü İşletmesi" çalışmaya başlamış ve en önemlisi "Sanayi Mektepleri" kurulması için girişimler başlatılmıştı.¹⁵

Tanzimat Dönemi'nde Zeytinburnu ve Bakırköy, bir tür entegre sanayi bölgesi olarak kabul edilmişti. 1842 yılında deniz kıyısında kurulan "Zeytinburnu Fabrikaları" nda, genellikle çeşitli makine ve takım tazgahları, çelik ray, demir boru, tarım aletleri, bağ ve bahçe aletleri, koşum takımları, top, kılıç, süngü gibi savaş araçları üretiliyordu. "Bakırköy" tesisleri de demir fırınıyla, tersanesiyle, iplik bükme ve dokuma fabrikalarıyla geniş bir bütündü. Bütün bu fabrikaların kurulmasında ve işletilmesinde yabancı uzmanların katkıları bulunuyordu. Ayrıca Avrupa ve Amerika'dan jeolog ve mühendisler getirilerek, ülkedeki ham madde kaynakları araştırılmıştı. Nitekim İstanbul Büyükkada'daki demir madeni ile Ereğli'deki kömür yatakları bu amaçla araştırılıp bulunmuştu.¹⁶

BOĞAZIÇI'NDE "BEYKOZ

CAMCILIĞI" NİN BAŞLAMASI

19. yüzyılın başlarında Avrupa'daki Sanayi Devrimi'nin desteğinde gelişen yeni sanayi kolları ve merkezleriyle rekabet edebilmek için Osmanlı İmparatorluğu'nda gerek devlet, gerekse özel kesim önemli girişimler yapmaya başlamıştı.

Öte yandan, unutmamak gerekir ki Venedik camcılığı, İstanbul camcılığı için uzun süredenberi "önemli bir rakipti". Ve böyle bir rekabete dayanabilecek yeni fabrikaların kurulması gerekiyordu.

Bu işe uygun düz ve geniş araziler aranarak gerekli yatırımların yapılması girişimleri başlatıldı. Boğaziçi'ndeki Beykoz çayırı ve çevresi de bu gibi yeni teknolojilerin yerleşmesi için çok uygun bulunmuş olmalıydı.

Daha önce düzenli bir şekilde İstanbul surlarının ve eski Tekfur Sarayı'nın çevresine yerleştirilmiş ve gittikçe gerilemiş olan eski cam atölyelerinin yanı sıra, Beykoz'daki düzlükler-

de de yepyeni bir camcılık başlatılmıştı. Hatta bu bölge, o tarihlerde yapılan çeşitli yatırımlarla, bir anlamda ülkenin ilk organize sanayi bölgesi gibi oluyordu. Nitekim bu gelişimin parçaları olarak, dönemin cam, porselen, tuğla, deri, ayakkabı, ispiroto, mum, kumaş, kağıt gibi sanayi kollarının en yeni teknolojilerini taşıyan fabrikalar hep Beykoz ile Paşabahçe arasında kurulmaya başlamıştı.



Kandil, (F. Bayramoğlu,
Türk Cam Sanatı ve
Beykoz İşleri, İst. 1974)



Beykoz bölgesinde ilk kez cam fabrikasının kuruluşu, Venedik camcılığının kendi krizlerini aşmak için dışa açılmaya başladığı yıllara rastlıyor. Ve büyük bir olasılıkla, böyle bir nedenle, III. Selim Dönemi'nde Mehmet Dede isimli mevlevi Venedik'te eğitilmiş ve daha sonra Beykoz'daki fabrikada camcılığa başlamıştır.

Bütün bu gelişmelerden açıkça anlaşılıyor ki Osmanlı İmparatorluğunda diğer Avrupa krallıkları gibi, o tarihlerin en yeni sanayi ve sanat olayı olan camcılığa sahip çıkmıştır. Üstelik de uzun yıllardan beri en önemli rakip olan Venedik cam teknolojisini ülkeye getirmek ve onu alabildiğince geliştirmek için girişimler ve düzenlemeler başlatmıştı.

AKDENİZ CAMCILIĞI VE "BEYKOZ"

CAMLARININ KAYNAKLARI

İstanbul'da başlatılmış olan Beykoz camcılığı aslında, Akdeniz camcılığının 3000 yıllık tarihi kimliği ile bağlantılıydı.¹⁷

Camcılığın başlangıç noktası olan Doğu Akdeniz ve daha sonra da olağanüstü bir şekilde parlayan Venedik camcılığı, tarih içine bizim "Beykoz işi" kimliği olarak tanınan cam eserlerin yaratılmasında büyük ölçüde etkili olmuştu.

Aslına bakılırsa, özellikle Venedik ve Murano camcılığı, bu eski tekniği olağanüstü yorumlara ulaştırmıştı. Bu üretim tekniğinin temeli olan hassas kimya bilgisi ve camcılık ustalığı ile Venedikli usta camcılar 18. yüzyılda dünya camcılığına kendi kimliğini vurmuştu. Ancak aynı yıllarda, "Sanayi Devrimi", bütün ülkelerdeki bu gibi geleneksel üretim merkezlerini ciddi darboğazlara sokmuştu.¹⁸

Muranolu camcılar da o güne kadar bütün bilgilerini büyük bir titizlikle koruyarak kendilerine saklamışlardı. Ancak, 19. yüzyıl başlarında Murano'da yaşanan ekonomik ve siyasal krizler nedeniyle cam ustaları bütün Avrupa'ya dağılmaya başladılar.

Çok doğaldır ki, o dönemlerin kralları, imparatorları bu ünlü cam ustalarını, kendi ülkelerinin cam sanatını geliştirmede kaynak olarak kullanmak için davet etmişlerdi. Ve hiç kuşkusuz Venedik cam ustalığından önemli ölçüde yararlanmışlardı.

Böylece yüzyıllar boyunca her yönüyle bir kapalı kutu olan ve her türlü bilgisini gizleyen Venedik camcılığı birden bire bütün Avrupa'ya, üstelik en üst düzeydeki desteklerle yayılmaya başlamış oluyordu.¹⁹

Aynı tarihlerde Osmanlı İmparatorluğu da, Avrupa gibi, bu sanayileşme girişimlerine başlamıştı. Her ülkeden en ileri sanayi ve teknoloji için uzmanlar getirtiliyordu. Bu girişimlerin doğal bir uzantısı olarak Venedik'ten ayrılan ustalarla da ilişkiler kurulmuş olmalıydı. Beykoz örneğinde olduğu gibi, Mehmet Dede Venedik-

te eğitildikten sonra İstanbul'a dönmüştür. Belki de yanında Venedik'ten yardımcıları, aletler ve malzemeler getirmişti. Çünkü o yıllarda bu gibi uygulamalar çok yaygındı.²⁰

Osmanlı İmparatorluğu'nun, 19. yüzyılda kurmaya çalıştığı cam sanayiinin en önemli rakipleri olan Venedik ve Bohemya camcılığının ve ürün kimliğinin, Beykoz camcılığının gelişmesindeki etkileri acaba nasıl olmuştu?

Yukarıda görüldüğü gibi, Venedik, neredeyse yüzlerce yıldan beri önemli bir camcılık merkeziydi. Üstelik, Venedik camcılığında, ham malzemesinin hazırlanmasından başlayan, sonuçtaki üründe biten çok sıkı bağlantılar bulunuyordu. Böyle bir düşünce ile ulaşılan geleneğin sonucunda, "elit" bir ürün ustalığı elde edilmişti. Bu da ürünün değerini artırıyordu. Sürekli olarak geliştirilen yenilikler, en usta cam sanatçıları eliyle yeni ve olağanüstü ürünlere dönüştürülüyordu.

Ama Venedik camcılığının belki de en ilginç yanı, cam formlarının üretilmesinde hiçbir kalıp kullanılmaması ve daima "orijinal" ürün elde edilmesiydi. Bütün ürünler "el ile ve sınırlı sayıda" üretiliyordu. Cam sanayiindeki herşey, "binlerce yılın deneylerini, usta ellerle bir araya getirme" düşüncesine yönelmişti.

Nitekim en eski cam tekniklerinden olan ve Osmanlı İmparatorluğu'nda "Çeşmebülbul" olarak isimlendirilen "Filigrano", Venedik'te ve dünyanın pek çok camcılık geleneğinde bugün bile ustalıklarla üretiliyor. Akdeniz camcılığının bu eski geleneği, Venedik

cam ustaları tarafından birçok şekilde, günün cam sanatının gerektirdiği yeni yorumlarıyla birlikte, her zaman geliştirilerek uygulanmıştır.

Ne kadar ilginçtir ki, bugün birer "el ustalığı eseri" olarak kabul ettiğimiz "Beykoz camları", gerçekte "dönemin en ileri sanayi kuruluşları" arasındaki uluslararası rekabet yarışının ürünleri olarak yaratılmıştı. Hatta, "Beykoz camları"nın bu yönü üzerinde o kadar duruluyordu ki, birçok örnek, uluslararası sanayi fuarlarına, Osmanlı İmparatorluğu'nun bu alandaki sanayi düzeyini temsil ederek gönderilmiş, üstelik de bu özellikleriyle ödülleri kazanmışlardı.

Kısacası Beykoz camları, bir anlamda, imparatorlukta kurulmaya başlayan yeni bir cam sanayiinin o dönemdeki sembolleriydi. 19. yüzyılda ortaya çıkarılmış bulunan bu gibi ürünlerin hemen hemen tümü, yeni teknolojilerin birer sembolü olarak kabul ediliyordu.²¹

Bütün bunlarla bağlantılı olarak, daha önce İstanbul surlarının ve eski Tekfur Sarayı'nın yanına yerleştirilmiş olan cam atölyelerine karşılık, 19. yüzyıl başlarında, Beykoz'daki düzlüklerde bu kez de en yeni tekniklerle cam üretimi başlatılmıştı.

Beykoz bölgesi, arazi yapısı, suları ve büyük bir olasılıkla, o yıllarda İstanbul'un en önemli sorunu olan yan-



Gülabbad, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



gınlara neden olmayacak kadar uzakta bulunması nedeniyle seçilmişti.

Çünkü o dönemlerde yeni bir sanayi demek, "yüksek ısı ve ateş ve bunun sonucunda da yangın tehlikesi" demekti. Kısacası, Beykoz çevresi, bütün bu özellikleriyle bir anlamda ülkenin ilk organize sanayi bölgesi gibi bir anlam kazanmaya başlıyordu. Yeni fabrikaların kurulmasına uygun düz ve geniş arazilere ve diğer şartlara sahip olan Boğaziçi'ndeki Beykoz çayırı ve çevresi de bu gibi yeni teknolojilerin yerleşmesi için gerçekten uygundu.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bütün bu sanayileşme girişimlerini değerlendirirken, cam sanayinin kendine özgü yapısını ve bir özelliğini de hatırd tutmak gerekir.

Cam üretimi gece-gündüz, hiç durmaksızın süregelen bir çalışma düzeni gerektirir.

O yüzden nerede bir cam atölyesi varsa, orada kesintisiz bir çalışma düzeni vardır. Bütün bunlara ek olarak, o tarihlerde camcılık bir tür aile sanatı gibi kabul ediliyordu. Hatta cam alanında çalışan ailelerin kişileri, genellikle camcılığın değişik kollarıyla ilgili oluyordu.

Bu uzmanlığın özelliği nedeniyle bir cam atölyesi kapansa bile, orada çalışmış olan camcılar başka bir iş koluna kolay kolay geçemiyordu. Ve üstelik, hepsi de üretimi duran böyle bir işyerini ne yapıp yapıp yeniden çalıştırmının yollarını arıyorlardı. Hatta emekli olanlar bile, kendilerine göre camcılığın değişik işlerini yaparlardı.

Bu nedenle, en eski tarihlerden bu yana, yaygın biçimde cam üretimi yapılan bölgeler hiç durmadan değişimin dalgalanmalarını yaşar. Atölyenin biri kapansa, bir süre sonra yenisi açılır. Eski ustalar yeni atölyeye geçer ve cam işlemeye devam ederler.

Beykoz bölgesinde de 18. yüzyılın sonlarından bu yana hep böyle olmuştur. Bir cam atölyesi kapanmış, diğeri açılmış ve böylece günümüze kadar devam edegelmiştir. Gerçekte bu ilginç durum, hemen hemen her yerde böyle olmaktadır.

BEYKOZ CAMCILIĞININ II. DÖNEMİ

EN ÜST DÜZEYDEKİ KİŞİLERİN UĞRAŞTIĞI
"CAM VE BILLUR" ÜRETİMİ

III. Selim Dönemi'nde Beykoz'da çalıştırılan ilk cam fabrikasından daha sonra, "Tanzimat" Dönemi'nin en ünlü isimlerinden olan Ahmet Fethi Paşa'nın girişimleriyle, yine aynı bölgede bir "Cam ve Billur Fabrikası" kurularak üretime başlatılmıştı.

Beykoz bölgesindeki III. Selim Dönemi'ndeki fabrika gibi, şimdilik, hakkında çok fazla bilgi ve belge bu-

lunmayan bu girişimde de, "Beykoz işi camlar"a ek olarak ünlü "Çeşmibülbül"ler yaratılmıştı.

Ne kadar ilginçtir ki, döneminin en güçlü camcılık merkezi olan Venedik'in teknik desteği ve "kimlik etkileriyle" üretilmeye başlanan bu ürünler, zaman içinde "Boğaziçi camcılığı"nın yeni kimliğini oluşturmuşlardı.

Ancak, Venedik camlarının, İstanbul için uzun süredenberi "önemli bir rakip" olduğunu da unutmamak gerekir.

1850'Lİ YILLARDA CAM TEKNOLOJİSİ, "DOLMABAĞÇE SARAYI" VE YENİ ÜRÜNLER

19. yüzyıl, cam sanayinin bütünüyle çok köklü değişimler yaşadığı bir dönem olmuştur. Bu dönemin en önemli özelliği, geleneksel cam üretiminin çok büyük bir hızla sanayileşmeye dönüşmesiydi. Böylece gerek mimaride, gerekse günlük hayatta büyük boyutlu çeşitli camlar ve yeni cam ürünler kullanılmaya başlanmıştı.

Nitekim 1850'li yılların en ileri sanayinin ürünlerini bir araya getirmiş olan Dolmabahçe Sarayı'nın inşaatında, Avrupa cam sanayinin en yeni ve çarpıcı camları da kullanılmıştı.

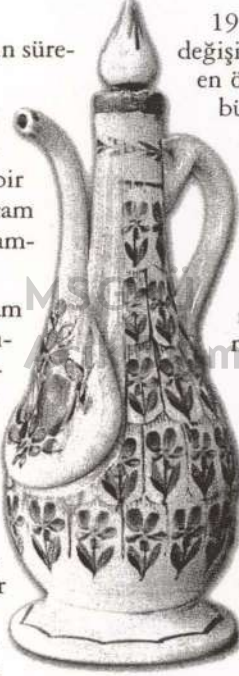
Dönemin pek çok sanayi ürününün hayata geçmesi de cam malzemenin yeni kullanım alanlarıyla ortaya çıkmıştır. Kıyasıya bir yarış içine girmiş bulunan Avrupa cam sanayii hiç durmadan yeni ürün yaratıyordu. Yeni aydınlatma araçları, aynalar, büyük pencereler, vazolar, sürahiler, şişe ve bardaklar gibi yeni ürünler hep o dönemin yenilikleriydi. Belki de bu nedenle, Dolmabahçe Sarayı, dönemin cam sanayinin ve sanatının en ünlü üreticilerinin en özel ürünlerini bir araya toplama açısından çok ilginç bir rol oynamıştır.

Ama bu arada, geleneksel Osmanlı cam sanayii bu gelişmelere uyum yapamayıp sönmeye yüz tutmuştu. Bu durum, büyük bir olasılıkla, Dolmabahçe Sarayı'nı inşa edenleri oldukça düşündürmüş olmalıydı.

İşte bu nokta, Beykoz'da yeni bir camcılık geleneğinin ikinci döneminin başlatılması için bir ortam yaratmıştır.

"SANAYİ DEVRİMİ" VE AHMET FETHİ PAŞA'NIN BEYKOZ CAMCILIĞINA DESTEĞİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'da başlayan "Sanayi Devrimi" ile karşı karşıya kaldığı tarihlerde, Avrupa'da önemli görevlerde bulunmuş olan Ahmet Fethi Paşa'nın, birçok yararlı girişimi yanında, III. Selim'den sonra, Beykoz'da gerçek anlamda bir cam sanayinin kurulmasında da önemli rolü olmuştur.



İbrik, (F. Bayramoğlu,
Türk Cam Sanatı ve
Beykoz İşleri, İst. 1974)



1801 yılında doğan, "Enderun"dan yetişen ve "Tanzimat" Dönemi'nin önemli devlet adamlarından olan Fethi Paşa, Avusturya, Londra ve Paris'te elçilik yapmıştı. İngiltere Kraliçesi Viktorya'nın taç giyme töreninde Osmanlı İmparatorluğu'nu temsil etmişti. Kendisi "Meclis-i Vala" üyesi ve Ticaret Nazırı olmuş, 1840 yılında II. Mahmud'un kızı Atiye Sultan ile evlenmişti. 1852'de "Mühimmat-ı Harbiye Nazırı" ve "Tophane Müşiri" olmuş, ikinci kere aynı görevdeyken 1854 yılında ölmüştü.²²

Ahmet Fethi Paşa'nın çok renkli bir kişiliğe sahip olduğu da anlaşılıyor. Kendisi, herşeyden öncelikle Batı'yı çok iyi tanıyordu.

Belgelere göre, Osmanlı döneminde ilk müzeyi de Fethi Paşa hayata geçirmiştir. III. Murad Dönemi'ne kadar Saray'a ait olan özel eserler, Yedikule'de bir kalede korunuyordu. Bu eserler daha sonra Topkapı Sarayı'na taşınmış, Fethi Paşa ise bu eserleri Saint Irene Kilisesi'nde 1846 yılında bir araya getirecek ilk genel müzeyi kurmuştu. Bu müzeye daha sonra "Müze-i Hümayun" adı verilmiş ve ilk müdür olarak "Galatasaray Sultanisi" hocalarından bir İngiliz görevlendirilmişti. Bu arada Ahmet Fethi Paşa'nın resim sanatının gelişmesini desteklediği ve hatta ünlü ressam Hüsnü Yusuf Bey'in, Paris, Belçika, Viyana, Berlin ve İtalya'ya gönderilerek resim öğrenimi görmesini sağlamış olduğu anlaşılıyor.

Ancak bütün bunların yanı sıra, Ahmet Fethi Paşa'nın en önemli görevlerinden birisi de Dolmabahçe Sarayı'nın tamamlanıp döşenmesinde etkin rol almış olmasıydı. "Tophane Müşiri" olarak, Dolmabahçe Sarayı'nın cam eşyaları, mobilyaları ile bazı özel parçalarının Paris ve Doğu Avrupa'daki mağazalardan ve fabrikalardan satın alınmasını yönetmişti. Bununla birlikte, o dönemde hakim olan "... ticaretin Türklere uygun olmadığı..." düşüncesinden ötürü "yadigarlanmış" olduğu bile anlaşılıyor.

YENİ FABRİKALARA DOĞRU

İşte bu koşullar altında, Dolmabahçe Sarayı'nın kurulması için Avrupa'dan getirilen yeni ürünlerle birlikte, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki temel sanayi alanlarının gelişmemiş olduğu da açık biçimde ortaya çıkmıştı. Bu önemli eksikliğin hızla giderilmesi için, başta "Hereke Fabrika-i Hümayunu" olmak üzere bir dizi yeni fabrika kurulmaya başlanmıştır.

Diğer yandan, 1855 yılında inşaatı tamamlanan Dolmabahçe Sarayı, aynı zamanda dönemin hem en ileri teknolojisine sahipti hem de en ileri sanayi ürünleriyle donatılmıştı. Bu yönüyle, bir saraydan daha çok, birbiriyle rekabet eden çarpıcı ürünlerin bir araya getirildiği bir tür sanayi sergisi gibiydi. Çünkü Fransız "Sevres" vazoları, "Baccarat" kristalleri, İtalyan "Venedik" camları,

Alman-Çekoslovak "Bohem" avizeleri getirilerek sarayın iç mimarisinde kullanılmıştı.

Unutmamak gerekir ki bu ürünler o önemde bile, Avrupa'daki "Sanayi Devrimi"nin ve uluslararası sanayi sergilerinin en güçlü ve etkili ürünleriydi.

İşte Ahmet Fethi Paşa'nın oluşturduğu bu ortam, daha sonra Beykoz'da kurulacak olan yeni bir cam fabrikasının da temellerini oluşturmuştur.

1844: BEYKOZ "ÇINI VE BILLUR FABRİKA-I HÜMAYUNU"

Ahmet Fethi Paşa'nın, "Tophane Nazırı" iken cam sanayiinin ve sanatının geliştirilmesi açısından yaptığı en önemli işlerden birisi, o tarihlerde büyük bir sanayi bölgesi olarak gelişen Beykoz'da, Abdülmecid'in buyruğuyla bir "Çini ve Billur Fabrikası"ni kurmuş olmasıydı.

Üstelik bu fabrika, o tarihe kadar yapılmış olan, ülkede bir cam sanayi kurma girişimlerinin arasında en uzun süreli etkili olacaktı.

Çünkü bu girişimin desteğiyle, Beykoz çevresinde geliştirilen camcılık, hemen hemen hiç kesilmeden uzun yıllar boyunca sürdürülmüş ve bir bakıma, günümüzün cam sanayiinin bile içinde yeşerdiği verimli bir gelenek ortamı oluşturulmuştur.

Aslında III. Selim Dönemi'nde Beykoz'da çalıştırılmış olan cam fabrikasının en ünlü ismi olan cam ustası Mehmet Dede'nin "Venedik'te camcılık eğitiminden geçmiş olması", Ahmet Fethi Paşa'nınkinden önce kurulmuş olan fabrikanın en düşündürücü yanıydı.

Venediklilerle başlatılan bu fabrikadan sonraki yıllarda inşaatı tamamlanan Dolmabahçe Sarayı'nda, Avrupa'nın Venedik dışındaki en önemli cam fabrikalarının cam eserleri büyük bir çoğunlukla ve erkinlikle kullanılmıştı. Aslına bakılırsa Venedik camcılığı da aynı tarihlerde "Sanayi Devrimi"nden olumsuz yönde etkilenmiş ve çeşitli sıkıntılar içine düşmüştü. Yani o tarihte eski ve ünlü Venedik camları artık "Yeni" anlamına gelmiyordu. Hatta belki de günün koşulları içinde "Demode" kabul edilen bir ürün grubunu simgeliyordu.²³

Ama bu arada ilginç olan şey şuydu: Ahmet Fethi Paşa, "Sanayi Devrimi"nin en önemli cam fabrikalarının örneklerini Dolmabahçe Sarayı'na getirterek bir tür sanayi sergisi oluşturmuş, daha sonra da bu kaynaktan destek alarak yeni bir cam fabrikası kurmuştu. Bu yeni cam fabrikasıyla da günümüzün cam sanayiine bir tür temel oluşturmuş oluyordu.

Ahmet Fethi Paşa'nın "Paşabahçesi"nde kurduğu cam ve billur fabrikasında yapılan camlarla ilgili olarak bir olay anlatılır. Bu öncüsü olduğu cam sanatı ile kendisinin özdeşleştirilmesini göstermesi açısından çok ilgi çekicidir:



İbrık, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



Söylenişine göre, Paşa öldüğü zaman, Kuzguncuk'taki yalısında büyük üzüntüye kapılan Çerkes kalfalar "Ah efendimiz bunları ne kadar severdi. O gitti, bundan sonra bunları görecek göz kimde kaldı?" diyerek, yalıdaki çeşmibülbülleri çamaşır sepetlerine doldurup denize atmışlardı. Ancak Ahmet Fethi Paşa'nın torunu Rey'an Hanım'ın söylediğine göre bu olayın aslı şöyleydi:

"-Ninem yedi yaşındayken babası ölünce yetim kalmış. O dönemde yetimlerin hakkının korunması için her şey satılığa çıkartılmış. İşte o zaman kahya, Şemsinur Hanımefendi'ye bu satışın yazık olduğunu söyleyerek satışı durduruyor. O arada bazı şeyler satılmış. Geriye kalan ve dedemin kurduğu fabrikanın ürünleri olan camlardan bazı örnekler de şimdi bende duruyor."²⁴

Yukarıda anlatılanlar, Beykoz camlarının, üretildiği dönemde neredeyse Fethi Paşa ile özdeşleştiğini ve çok önemli olduğunu da gösteriyor.

1845: ÇUBUKLU'DA "CAM VE BILLUR FABRİKASI"

Beykoz yakınlarındaki Çubuklu'da kurulmuş olan cam fabrikası hakkında başka bilgiler de vardır:²⁵

...yüzyıldan biraz daha önce, Çubuklu civarında bir cam ve billur fabrikası kurulmuştur. Bu fabrika bir müddet sonra devlet tarafından satın alınmış, buraya Darphane Nazırı Tahir Efendi müdür tayin edilmiştir. Bu fabrikada cam eşya ve bu arada "çeşmibülbül"ler mükemmel bir şekilde yapılmış ve örnekleri 1846 yılında devlet erkanına gösterilerek takdire görmüştür...

İstanbul'da yayımlanan "Takvim-i Vekayi" gazetesinin 19 Ocak 1847 tarihli ve 316. sayısının ikinci sayfasında "Vukuat-ı Resmîye" haberleri arasında da bu fabrikayla ilgili bazı bilgiler vardır.²⁶

Başbakanlık Arşiv Genel Müdürlüğü'ndeki belgelerden şu bilgiler elde edilebiliyor:²⁷

"... Boğaziçi'nde 'İncir Karyesi civarında' Hüdavendigâr Müşiri Mustafa Nuri Paşa bir 'Cam ve Billur Fabrikası' yaptırmıştır..."

Mustafa Nuri Paşa (1798-1787) Sultan II. Mahmud tarafından saraya alınmış, önce "tırnakçı", daha sonra "sır katibi" olmuştu. Çeşitli valilik görevlerinden sonra "Serasker" olan Nuri Paşa Bursa Valiliği de yapmıştı. Kendisinin kurduğu bu fabrika hakkında "Sadaret"ten Saray'a yazılan 11 Nisan 1846 tarihli bir yazıdan, şöyle bir ferman çıkarılmış olduğu anlaşılıyor:

"... Mustafa Nuri Paşa'nın rica ve iltiması üzerine fabrikanın Padişah tarafından satın alınıp Emlak-ı Hümayun'a dahil edilerek, Darphane-i Amire'den imal ve idamesi hususuna..."

Bu emrin yerine getirilmesi için Darphane Nazırı gerekli girişimi yapmıştı. Sonuçta, fabrika kurmak için

"... Efkaf-ı Hümayun Hazinesi'nden, Sultan Mustafa vakfı arazisinde 15.000 zirakarelik arsa ve içinde bir masura ma-leziz, aylık 320 akçe icare-i müeccele ile". Mustafa Nuri Paşa'ya kiralanmıştı. Fabrikanın artan kiralar nedeniyle "...İcaresinin yıllık 64 kuruşu mukataaya bağlanarak, aynı yılın muharrem ayının ilk gününden itibaren (30.12.1845) Darphane tarafından vakfa ödemesine Efkafnazırı tarafından, Padişah'tan izin istenmiş..." ve uygun görülmüştü.

Böylece fabrika devlet yönetimine geçmiş oluyordu.

Kaynaklara göre, daha sonraki gelişmeler şöyle olmuştu. Fabrikayı ve yönetimini devralan Darphane Nazırı Tahir Bey, başarılı bir çalışma düzeni kurmuştu. İlk ürünler ertesi yılın başında padişaha sunulmuştu. Padişah da Mabeyin'den gönderilen 27.12.1846 tarihli bir yazıda şöyle bildirmişti:

"-Bunların, içlerine birer pusula konularak sadrazama gönderilmesi ve Padişah adına şeyhülislam ve öteki nazırlara dağıtılması..."

Sadrazam, ertesi günkü tarihli cevabı ile "kendisinin ve hediyeleri dağıttığı öteki nazırların teşekkürlerinin" padişaha ulaştırılmasını rica etmişti. Mabeyinden yazılan ilk yazıda fabrikaların durumu anlatıldıktan sonra biraz daha ayrıntılı açıklamalar yapılmıştı:²⁸

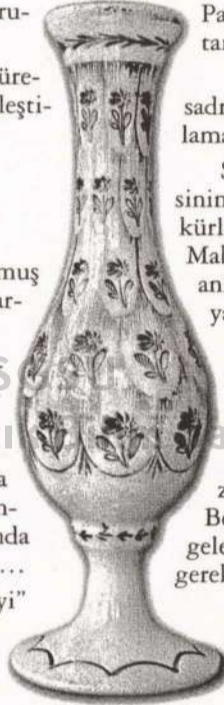
... Boğaziçi'nde Çubuklu adı ile anılan yer civarında bulunan billur fabrikası her açıdan önde gidip, ilerleme kaydetmiştir. Bu nedenle Padişah hazretleri tarafından değerli bulunup, buranın satın alınarak bu güzel değerlerin, düzenlemelerin Devlet Darphanesi Nazırı Tahir Beyefendi Hazretlerine ferman buyurularak lazım gelenlerin yapılması için yukarıda adı geçen amir, gereken gayreti göstermiştir.

Padişahın sahip çıkması ile söz konusu fabrikayı padişaha ait bir fabrika haline getirmiş ve düzenlemeler usulünce yapılmıştır. Güzel bir başlangıçla, bu taraflarda bulunan maden cevherinden olan çeşmibülbül denilen, çok beğenilen ve itibar edilen billur çeşidinin imal edilmesi için, fabrika mamulleri seçilmiş kalıplara dökülerek, örnekler padişaha takdim edilmiştir. Adı geçen örnekler gerçekten güzel, nefis ve istek doğrultusunda başarı kazandıracak biçimde olmuştu. Bu nedenle padişahın tarafından beğenilmişti. Padişahın döneminin güzel eserleri olmasından dolayı bütün vekiller, kabine azaları, nüfuz ve itibar sahibi kişilerin bu örnekleri görmesi ve gereklerin yerine getirilmesi için adı geçen örnekten Sadrazam ve Şeyhülislam ile diğer yüce vekillere de hediye edilmiştir...

Yani kısacası, Çubuklu'da kurulan "Cam ve Billur Fabrikası"nın ürünleri, dönemin padişahına, vekillerine ve ileri gelenlere hediye edilecek düzeyde başarılı olmuşlardı.

1855: PARIS SERGİSİ'NDE OSMANLI CAMLARI

1855 yılında Paris'te açılan üçüncü uluslararası sergi (Paris Exposition Universelle), Osmanlı İmparatorlu-



Lâledan, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



Laledan, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)

ğunun katıldığı ikinci sergiydi. Aslına bakılırsa aynı tarihte Kırım Savaşı'nı yaşayan Osmanlı İmparatorluğu, sıkışık durumuna karşılık, başta İstanbul olmak üzere en büyük üretim merkezlerinden yaklaşık 2000 adet ürünle bu sergiye katılmıştı. Osmanlı ürünleri 35 pavyonda sergilenmiş, sergi sonunda yapılan değerlendirmelerden sonra, 27 madalya ve 20 mansiyon kazanmıştı.

Bu ürünler arasında "İncirköy Fabrika-i Hümayunu" ürünü olan porselen ve camlar da madalya kazanan ürünler arasındaydı.²⁹

1856 PARIS SERGİSİ

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu tarafından kurulmuş olan fabrikaların ürünlerinin yer aldığı önemli bir olay da, 1856 yılında Paris'te açılan uluslararası sergiydi.³⁰

Bu sergiye katılan devlet fabrikaları arasında, Beykoz'daki "İncirköy Fabrikası" da bulunuyordu. Bu sergide cam ve porselen fincanlar ve benzeri ürünler sergilenmişti. Sergiye ürünleriyle katılan diğer devlet fabrikaları ise şunlardı: İzmit Fabrikası, Hereke Fabrikası, İstanbul'dan "Feshane", "Basmahane", "Zeytinburnu Fabrikası", "Beykoz Teczizat-ı Askeriye Fabrikası", "Tophane".

Yukarıdaki çok sınırlı bilgilerden, Beykoz'daki bu fabrikanın, Paris'teki böyle önemli bir uluslararası sergiye götürülecek kadar iyi ürünleri bulunduğu anlamı çıkarılabilir.³¹

1860: ÜRETİMDE "GEDİK"

DÜZENİNİN KALDIRILMASI

Aslına bakılırsa, bütün bu gelişmeler, Sanayi Devrimi'nin yeni kurallarının ülkeye hızla girmeye başladığını göstermektedir. Yeni sanayi, özel olarak yetişmiş insan gücüne ve düzenlemelere gerek duyuyordu. Bu yeni bir durumdu. Bu yeniliğin en ilginç sonuçlarından birisi, Osmanlı İmparatorluğu'nda yüzyıllar boyunca üretim düzeninin temelini oluşturan "Gedik" sisteminin kaldırılmasıydı. Nitekim 1860'lı yıllarda "Esnaf ve Sanatkar Birlikleri"nin sanat ve hizmet tekelinin kaldırılması da aynı düşüncenin devamıydı.

Bundan da şu anlam çıkıyordu: Osmanlı İmparatorluğu'nda yeni bir sanayinin kurulması, yabancı ülkeden "... hem teknolojiyi, hem de onu kullanacak insan gücünün getirilmesi..." demek oluyordu.

Beykoz camcılık geleneğinin yabancı ülkelerden alınan destekle kurulmasının temelindeki düşünce de bu gerçeğe dayanıyordu.³²

III. BÖLÜM

BEYKOZ ATÖLYELERİNİN ÜRETTİĞİ CAMLARIN ÖZELLİKLERİ "BEYKOZ İŞİ" CAMLARININ ÖZELLİKLERİ

CAM TEKNOLOJİSİNİN OLANAKLARI

Genel olarak söylemek gerekirse, cam üretimi her zaman bir tür "ağır endüstri" ile yapılabilmisti. Üstelik en küçük ölçeklisi de, en büyük ölçeklisi de bu anlamda aynıydı.

Çünkü camcılık, ham malzemesi, camı eritmede kullanılan enerjisi, teknolojisi, özel araç ve gereçleriyle gerçekten çok karmaşık yapılı bir sanayidir. Üstelik bu karmaşık yapılı endüstride ham malzeme cam potalarına girer, uzun sürede eritilir ve birkaç dakikada işlenerek bütünüyle bitmiş bir ürün olarak dışarı çıkar.

Cam sanayiinin her döneminde ve her türünde, üretim öncesinde, çok uzun hazırlıklar gerekir. Ama sonuçta, potalarda çok yüksek ısılarla eritilen cam hamurunu, çok kısa bir süre içinde ustalıklı biçimlendirmek gerekir. Erimeş cama kesin biçimi verilir, soğutulur ve bitmiş bir ürüne dönüşür.

Hiç kuşkusuz, bu koşullarla çalışan bir endüstrinin, üstelik de ekonomik olarak ve rekabete dayanacak biçimde çalıştırılması da zorunludur.

İşte böyle bir düzen, her zaman büyük bir bilgi, kapsamlı bir düzenleme ve hassas biçimde denetlenen teknoloji gücü ile geleneksel el ustalığına dayalı birikim gerektirmişti.

CAM TÜRLERİ

Beykoz'daki atölyeler de sert bu koşullar altında çalışmış olmalıydı. Acaba, 1800'lü yıllarda bu atölyelerin ürettiği camların teknik özellikleri ne düzeydeydi?

19. yüzyılın ilk yarısındaki el üretimi cam tekniği koşullarının bir ürünü olan Beykoz camları, teknik yönden, genel olarak dört temel grupta toplanabilir.³³

"RENKSİZ" CAMLAR

"Beykoz işi" olarak tanımlanan ürünlerde en yaygın olarak "renksiz" ve "saydam" cam kullanılmıştı. Ve "Beykoz işi" olarak tanımladığımız biçimlerin hemen hemen tümü, temel yapıları açısından bu nitelikteki camla yapılmıştı. Ayrıca da bu cam malzeme, özellikle büyük boyutlu şişe, tabak, leğen ve ibriklerin üretilmesine de uygun olduğu için, üretimin kolaylıkla yapılmış olması gerekiyor.

Bu renksiz camlar, cam fırınları ve potaları çevresinde yapılan, "sıcak üretim" denilen işlemlerle biçimlendi-



riliyordu. "Sıcak üretim" tamamlandı, ürünler son biçimini aldıktan sonra, bunlar "kesme", "kumlama", "boyama" ve "altın yıldız" gibi çeşitli "soğuk" işlem ve tekniklerle daha da zenginleştiriliyordu.

Bu camların üzerlerinde işlenmiş bulunan, "gül" ve "maydanoz" gibi tanımlanmış belli başlı desenler de, bir anlamda o dönemin süsleme tekniklerinin ve sanatının kimliğini oluştuyordu.

"RENKLİ" CAMLAR

"Beykoz işi" ürünlerde, "saydam" cam hamuru ve özel renk potalarının hazırlanmasıyla üretilen renkli camların önceki gruptan tek farkı, "renkli" olmalarıydı. "Beykoz işi" ürünlerde, genellikle "kobalt mavisi, koyu mavi, kırmızı, menekşe" gibi renklerdeki camlar kullanılmıştı.

Böyle olmakla birlikte, camın üretimi ve biçimlendirilmesi sırasında uygulanan çeşitli ısıtma işlemlerinden ötürü, sonuçtaki ürünlerde, bazen renk değişiklikleri ortaya çıkabiliyordu.

Cam hamuru renkli olarak hazırlanan bu camlar üzerine de, üretimin tamamlanmasından sonra, renksizlerde olduğu gibi, çok çeşitli "boyama, mine ve yıldız" gibi birçok "dekor" tekniği uygulanmıştı.

Ayrıca, renkli cam gövdeleri üzerine çeşitli derinliklerde ve inceliklerde çok sayıda "Soğuk kesme" işlemleri de yapılmıştı. Ancak Beykoz camlarının soğuk kesme işlemlerinde kullanılmış olan aşındırma taşları çok yüksek nitelikli olmadığı için, kesilen yüzeyler çok parlak değildi.

"OPAL" CAMLAR

"Beykoz işi" camları arasında çok sayıda, "Opal" cam tekniği ile yapılmış olan örnekler vardır.

Aslında bu dönemin önemli bir yeniliği idi ve çok doğaldı. Çünkü 17 ve 18. yüzyıllarda, çok beğenilen Çin porselenlerini, özellikle Avrupa'da kopya edilerek üretilebilecek porselen sanayinin kurulması için yoğun bir yarış yaşanılıyordu. Buna karşılık, "Doğu"nun porselen üretim tekniği, büyük bir titizlikle korunuyordu.

Porselene benzeyen cam üretebilmek için Venedikli ustalar da kendi teknolojileri içinde çözümler arıyorlardı. Nitekim en sonunda özel cam formülleri geliştirerek ilk olarak porselene çok benzeyen "Opal" camı üretmişlerdi.

Ve bu yeni teknik 17. yüzyılda Orta Avrupa'da, 18. yüzyılda ise hemen hemen bütün Avrupa'da yaygın bir biçimde günlük hayata girmişti.

Opal cam tekniğiyle yapılan cam ürünler, hemen her alanda büyük bir ilgi görmüştü. Nitekim, 1800'lü yılların başlarında Suriye'de bile opal camın yaygınlıkla kullanıldığını anlatan bir belgeden bu durum açıklıkla görülebiliyor: ³⁴

"...Tuvalet eşyası, lamba, su bardağı, tabak, şamdan gibi her çeşit ev eşyası o kadar moda haline gelmiştir ki, sadece Avrupa'da değil, 1870'e doğru Doğu'da bir çarşı ürünü haline gelmişti. Bu tarihte Suriye'nin zengin aileleri bu güzel şeyleri evlerinin süsü olarak ya da günlük ihtiyaçları için satın almaya başlamışlardı. Camdan, kristalden ve opal camdan güzel eşya, yeni gelinlerin çeyizlerine konuyordu. Ayrıca zengin büyük ailelerde de özel koleksiyonlar yapılmaya başlanıyordu..."

İşte Beykoz'da kurulan yeni cam atölyeleri de hiç kuşkusuz, çok beğenilen bu yeni tekniği yoğun biçimde kullanmaya başlamıştı.

Aslına bakılırsa "Opal" cam, teknik yönden, saydam camın hamuru içine yapılan çeşitli katkıların yardımıyla "yarı geçirgen" bir özellik kazanması ile elde ediliyordu...

Bu katkıların oranı veya camın ergitilme süresi ile ilişkili teknikler, değişik nitelikteki opal camlar üretiliyordu. Çünkü tekniklere bağlı olarak, "camın yapısında oluşan kristallerin" büyüklüğü, sonuçta camın ışık geçirgenliğini değiştirir. Ve ayrıca, bu opal camların yapısında

kullanılan değişik katkı malzemelerinin etkisiyle, camlar ışığa tutulunca "Kırmızı" ile "Koyu portakal" arasında değişen renkler görülür.

Opal cam tekniği ile yapılan Beykoz camları üzerinde de, çok çeşitli boyama, mine ve yıldız teknikleri uygulanmıştır.

"ÇEŞMİBÜLBÜL"LER

İstanbul camcılığının 19. yüzyılda Beykoz'un Çubuklu, İncirköy bölgelerinde, çok özel bir cam ustalığıyla ve tekniğiyle üretilen bir başka ürün grubu da "Çeşmibülbül"lerdi. "Bülbül gözü" anlamına da gelen bu ürün grubuna böyle bir ismin verilmesinin nedeni kesin olarak bilinmiyor. Çok zor bir cam ustalığıyla üretilen "Çeşmibülbül"lerin yapımında kullanılan renkli cam çubukların oluşturduğu helezonlar etkisiyle ve belki de dönemin "Boğaziçi'nin renkleri ve şiirsel ortamına uygun" bir kavramdı.

Ancak her ne olursa olsun, Beykoz'da, Boğaziçi'nin renkli atmosferi içinde yeni bir isim ve kimlik ile ilgili teknik özellikler desteğinde yaratılan "Çeşmibülbül"ler, İstanbul cam sanatı içinde çok özel bir konuma sahip olmuştu.

"BEYKOZ CAMLARI" NIN, DÖNEMİN CAM BİÇİMLERİYLE İLİŞKİLERİ

Beykoz camlarının üretildiği dönemdeki camcılığın kuralları bugün tümüyle bilinmektedir. O nedenle, Beykoz camlarının üretilmesindeki ustalığın nerelerde aranması gerektiği de tanımlanabilir.



Kuş. (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



Herşeyden önce belirtmek gerekir ki, cam üretiminde en kolay elde edilen biçim bir "küre"dir. Ve bir "küre"nin elde edilmesinden sonra, onun üzerinde çok sayıda işlemle, cama pek çok biçim verilebilir. İşte bu üretim yolları, aynı zamanda o camı biçimlendirenlerin ne derecede usta olduğunu ya da kullanılan araçlarla tekniklerin hangi düzeyde bulunduğunu açıkça gösterebilir.

Beykoz ürünlerine bakıldığı zaman, çoğunlukla, camcılık teknikleri açısından çok aşırı teknik yorumların yapılmadığı görülür. Çoğunlukla, belirli temel biçimler kolaylıkla elde edilmiş, daha sonra ise onun dış yüzeylerini işleyerek değerlendirecek işlemler yapılmıştır.

Kıyası, Beykozlu cam ustaları, üretimi kolaylaştıran, ama biçime kimlik veren bir doğrultuda çok pratik ürünler biçimlendirmişlerdi. Gövdeler, kulplar, ayaklar, tablalar, kapaklar için, hep bu ilke ile, cam tekniğine uygun, elde edilmesi en kolay yolları kullanmışlardı.

Ancak burada şu noktayı da belirtmekte yarar vardır. Bugün bile camcılıkta zor ve değişik biçimleri elde etmek, çok pahalı yatırımlar, araçlar, tesisler ve hatta araştırmalar gerektirir. Oysa geçtiğimiz yüzyılda bütün bunların önünde teknik sınırlar vardı. Ve herkes en yaratıcı bir çalışmayı bile, inanılması zor yalınlıkta ki araçlarla ve yollarla elde etmek durumundaydı.

1876: II. ABDÜLHAMİD
DÖNEMİNDE "YILDIZ SARAYI"
VE CAM SANAYİNİN SÖNMEŞİ

1876 yılında tahta çıkan Sultan II. Abdülhamid, Dolmabahçe Sarayını kullanmamış ve devletin yeni yönetim merkezi olarak Yıldız Sarayını inşa ettirmeye başlamıştı. Böylece II. Abdülhamid Dönemi boyunca Yıldız Sarayı içinde Küçük Mabeyn, Cihannüma Köşkü, Şale Köşkü, Yıldız Camii, Tiyatro, Marangozhane, Eczane, Tamerhane, Kilithane, Çini Fabrikası, Kütüphane ve Şehzade Köşkü gibi küçük büyük pek çok yapı inşa edilmişti.³⁵

Yıldız Sarayı'nın bölümler halinde inşa edildiği yıllar boyunca, Avrupa'da geliştirilen en yeni teknikler ve malzemeler, bu yapılarda küçük ölçeklerde ve özenle kullanılmıştı. Bu nedenle o yapılar, bir bakıma Avrupa sanayiinin ülkedeki ilk yansımalarıydı.

Yıldız Sarayı'nın inşa edildiği yıllarda, Avrupa'daki cam sanayiinde de büyük değişimler yaşanıyor. Cam artık günlük hayat içindeki herhangi bir sanayi ürünü olarak yer almıştı. Pencere camları artık normal bir üründü. Saraydaki seralarda standart boyutlarda camlar kullanılıyordu. Elektrikle aydınlatmalarda kullanılan camlar artık İstanbul'daki herhangi bir özenli yapıda da bulunuyordu. Kristal avize ve şamdanlar ise, genellikle

çok özenli binalarda, özel mekanlarda kullanılıyordu. Cam eşyalar artık her yerdeydi.

Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılan bütün bu camların hemen hiçbiri ülkede üretilmiyordu. Bir cam sanayiinin kurulması için herhangi bir girişim de yoktu.

Kıyası, İstanbul'daki yüzlerce yıllık cam sanayii ve sanatı yarışı bir anlamda kaybedilmişti.

Belki de bu nedenle II. Abdülhamid Dönemi'nde Yıldız Sarayı bahçesinde çok özenli bir "Çini ve Porselen Fabrikası" kurulmuştu. Büyük bir olasılıkla, cam rekabetinin kaybedilmesi karşısında, hiç yoksa eski İznik ve Kütahya çinicilik mirasının korunması için saray bahçesinde böyle çok özenli bir fabrika kurulmuştu.

18. yüzyıl sonlarında, en üst düzeydeki girişimlerle Beykoz'da kurulmuş olan cam üretiminin de hiçbir canlılığının kalmadığı anlaşılıyor.

Aslına bakılırsa, Osmanlı İmparatorluğu o tarihlerde, iç ve dış sorunlar, savaşlar, ekonomik sıkışıklıklarla karşı karşıyaydı. Böyle sorunlu yıllar içinde ülkede bir cam sanayiinin kurulması ya da geliştirilmesi düşünceleri geri planda kalmış olmalıydı.

Diğer yandan, o yıllarda Avrupa'daki ünlü cam fabrikaları özel kalıplarla, düz cam yanı sıra, "desenli camlar" da üretebiliyordu. Artık cam levhaların yüzeyleri üzerinde işlemler yapılabiliyor, düz camlar yeni tekniklerle adeta bir sanat eseri gibi değerlendiriliyordu. Ayrıca bu camlar üzerine renkli boyalar, kaplamalar, baskılar, özel aşındırma işlemleri yapılıyor.

Kıyası, o dönemde ülkenin her yerinde cam yaygın

olarak kullanılıyordu. Ancak bu camların tümü Avrupa'dan ithal ediliyordu.

BEYKOZ CAMCILIĞININ III. DÖNEMİ

1899: "FABRICA VETRAMI DI CONSTANTINOPLE"

Beykoz camcılığının üçüncü adımı, 1884 yılında Paşabahçe'de, bugünkü Tekel İçki Fabrikası ile vapur iskelesi arasında, deniz kıyısında kurulmuş olan ve halk arasında kısaca "Modiano Cam Fabrikası" olarak bilinen fabrika ile başlamıştı.

Bu cam fabrikası "Saul D. Modiano" isimli bir İtalyan girişimci tarafından "Fabbrica Vetrami di Constantinople" adıyla kurulmuştu. Bu önemli kuruluş o tarihlerde Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tek cam fabrikasıydı.

Yaklaşık olarak 10.000 metrekarelik alanda kurulmuş olan fabrikada sosyal bölümler dışında, değişik bölümler halinde, fırınlar, makina daireleri, kesimhane, marka işleme, tornalar, ambalajlama, marangozhane, depolama tesisleri bulunduğu anlaşılıyor. Ayrıca fabrikanın yakınında da 4.000 metrekare kadar bir alanda da lojman ve sosyal tesisler bulunuyordu.



Kuş, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



Belgelere göre, "kendine has kişiliğiyle ünlü" olan Saul Modiao'nun cam fabrikasında 100'ü Avrupalı olmak üzere 600 kişi çalışıyordu. Bunların 500'ü doğrudan cam üretimiyle ilgili işçilerdi. Kaynaklara göre 1906 yılında fabrikanın 4 cam fırını ve 80 üretim tezgahı vardı. Bu tezgahların 24 adedi, gelecekteki gelişmelere dönük olarak kurulmuştu.

Fabrikanın, sağlıklı ve rahat çalışma koşullarına uygun mekanlara sahip olduğu da anlaşılıyor. Ayrıca, değişik üretim bölümlerinde düzenli gruplar ve grup başları bulunuyordu.

Modiano Cam Fabrikası'nda üretilmiş olan en önemli ürünler, dönemin temel ihtiyacı olan aydınlatmada kullanılan gaz lambaları, lamba globları, abajurlar ve küçük lambalardı. Bunların hem fabrikanın kendi standart ürünü olarak, hem de siparişe göre üretilmiş oldukları anlaşılıyor. Bunların yanı sıra, cam atölyesinde, renkli de dahil olmak üzere çeşitli şişeler, nargileler, irili ufaklı bardaklar, tam veya yarı bitmiş çeşitli camlar üretilmişti.

Fabrikada üretim tekniği olarak da, hem yukarıda sıralanan ürünler için "üfleme", hem de bardak, tabak, komposto camları, yağlık ve sirkelikler için gereken "pres" tekniği kullanılmış olduğu da anlaşılıyor. Hatta, 1906 yılında bu fabrikada, Osmanlı İmparatorluğu, Bulgaristan ve Mısır için 100.000 Frank değerinde cam üretildiği biliniyor.

Paşabahçe'de kurulmuş bulunan bu önemli cam fabrikası hakkında, ne yazık ki çok az belge vardır. 1884 yılında kurulmuş olan bu fabrika, kendisinden yaklaşık 100 yıl önce III. Selim Dönemi'nde Beykoz'da başlatılmış olan camcılık geleneğinin canlı tutulmasında önemli bir rol oynamıştı.³⁶

Bu fabrika 1922 yılına kadar üretimini sürdürmüş, daha sonra aynı yerde inşa edilen Tekel İçki Fabrikası'nın yapımı sırasında yıkılmıştı. Böylece fabrikanın, içinde rol aldığı "Beykoz ve Paşabahçe camcılık tarihi" içinde bir hatıra olarak kalmıştı.

Modiano Cam Fabrikası'nın kuruluşu ile, bir bakıma bölgede yeniden canlanmış olan Boğaziçi camcılık geleneği, fabrikanın kapanışından sonra yeniden sessizliğe gömülmüştür. Fabrikanın cam ustaları, çevrede çok küçük ölçekli birkaç cam atölyesi işletmeye uğraşmış, ancak başarılı olamamıştır.

TARİHİ BEYKOZ CAMCILIĞININ KAYBOLMASI

1920 yılında Osmanlı İmparatorluğu yıkılmış, İstanbul işgal edilmiş ve bütün sanayi üretimi de durmak zorunda kalmıştı. Ve sahiplerinin ülkeyi terk etmesiyle birlikte, Modiano Fabrikası da bütünüyle ortada kalmıştı. Yapılacak

pek fazla bir şey de yoktu. Çünkü, yaklaşık olarak 22 yıl bu fabrikada çalışmış olan pek çok usta camcının iş yapabilecekleri başka cam atölyesi çok azdı. Nitekim Modiano Fabrikası'nın kapanmasıyla, Haliç ve eski Tekfur Sarayı çevresindeki küçük ölçekte cam üretimi yapılan atölyeler kendi olanakları ölçüsünde ihtiyacı karşılamaya çalışmıştı. Bu atölyeler, belki de Modiano Fabrikası'ndan satın aldıkları makine, kalıp ve hatta aletlerle cam üretimini sürdürmüşlerdi.

Çünkü o yıllarda ülkede bu gibi cam makine ve aletlerini yapmak da hemen hemen imkansızdı.

Diğer yandan, 1922 yıllarına kadar Modiano Fabrikası'nda çalışmış olan Türk ustaların bir kısmının Paşabahçe'de bütün gün oturup ne yapacaklarını konuştukları 1970'li yıllarda bile anlatılıyordu. Çünkü yüzlerce aile işsiz kalmıştı.

Bir camcının tek işi "cam yapmak"tır. Nitekim Paşabahçe'de kurulan içki fabrikası genişletilirken, Modiano Fabrikası bütünüyle ayakta duruyordu. İçki fabrikası rıhtımının genişletilmesi için Modiano Fabrikası yıkılarak deniz doldurulmuş ve yeni bir rıhtım yapılmıştı.

Bu sırada Modiano Fabrikası'nın iki cam potası yıkım sırasında dışarı alınarak, İçki Fabrikası'nın bahçesinde saksı olarak kullanılmıştı. Bu potalar bahçede hala saksı olarak durmaktadır.

Bu rıhtımda yapılan çeşitli kanal kazılarında, daha sonraki yıllarda, moloz altından çıkarılan renkli cam parçalarının, çeşitli atölyelerde yeniden eritilip kullanıldığı biliniyor. Hatta kazılarda bulunan özellikle renkli camların daha sonraki yıllarda kurulan Paşabahçe Cam Fabrikası'nın ilk günlerinde bile, üretimde renk olarak kullanıldığını, en eski cam ustaları anlatırlardı.

TARİHİ BEYKOZ CAMCILIĞININ SON KUŞAĞI

PAŞABAHÇE CAM FABRİKASI

Yukarıda çok kalın çizgilerle anlatılan bütün bu nedenlerle, 1930'lu yıllarda Paşabahçe bölgesinde çok sayıda camcı ailesi bulunuyordu. Türk cam sanayinin yeni baştan kurulması konusu gündeme geldiği zaman da bu önemli gerçeğin ilk olarak akla gelmesi çok doğaldı. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, 1800'lü yılların ilk günlerinde başlatılmış olan eski "Boğaziçi Camcılığı", Türkiye Cumhuriyeti'nin 1935 yılında kurulacak olan yeni projesi olan Paşabahçe Cam Fabrikası'na, büyük ve zengin bir miras bırakmış oluyordu.

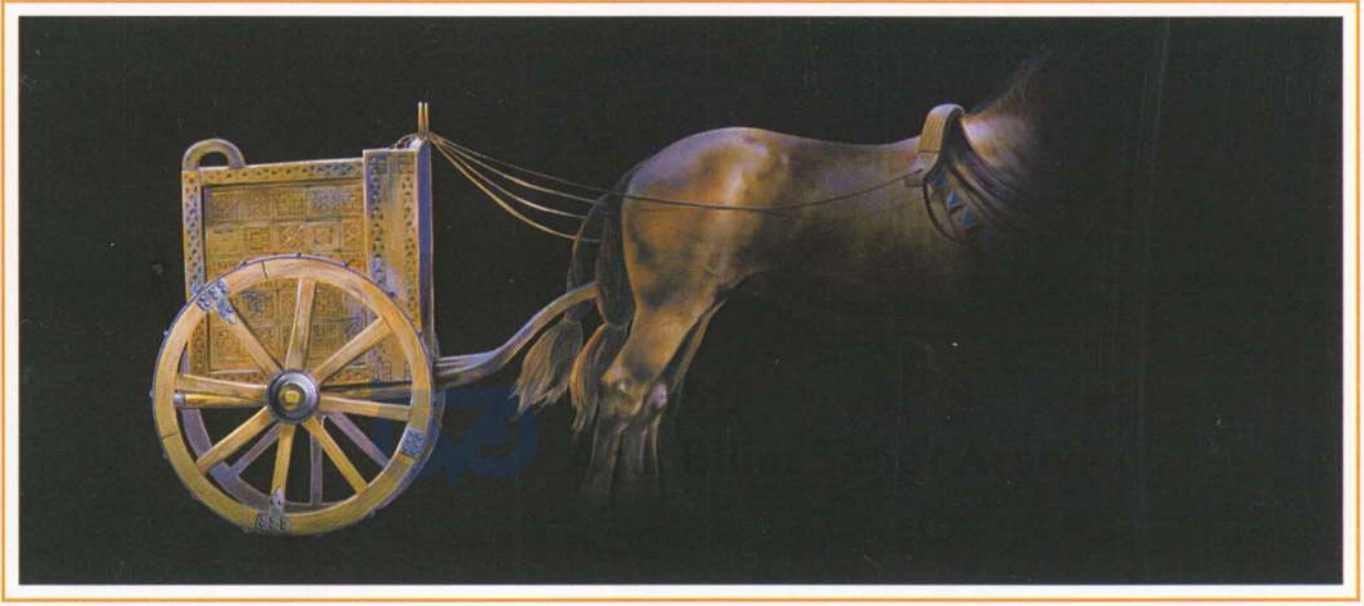


Tabak, (F. Bayramoğlu, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, İst. 1974)



DİPNOTLAR

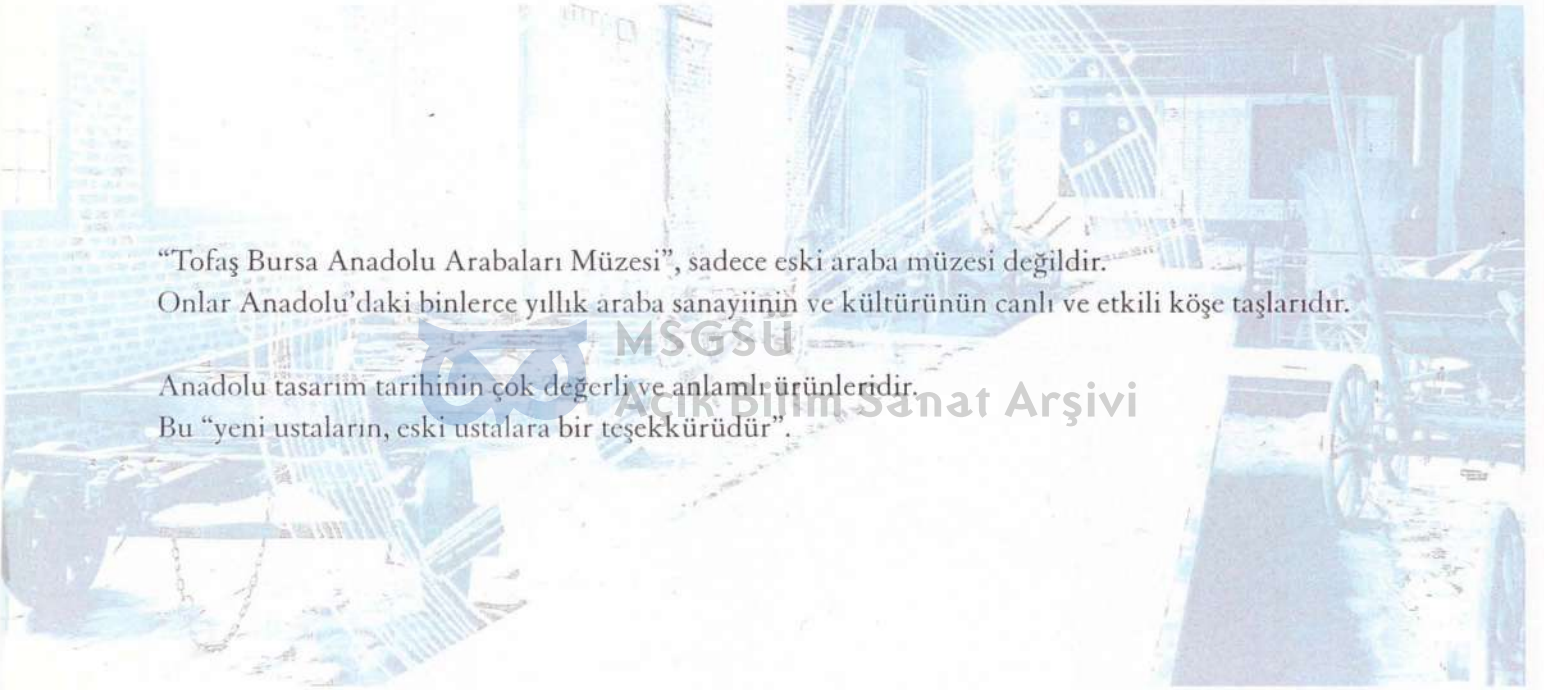
- 1 Küçükerman, Önder, Cam Sanatı ve Geleneksel Türk Camcılığın-dan Örnekler/The Art of Glass And Traditional Turkish Glass-ware, s. 147, İş Bankası kültür yayınları, sayı: 271, Ankara, 1985.
- 2 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 11, İş Bankası yayını, No: 153, İstanbul, 1974.
- 3 Mantran, Robert, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul-I, s. 356, Türk Tarih Kurumu yayını, 1990, Ankara.
- 4 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 188, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 5 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 188, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 6 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 189, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 7 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 211, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 8 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 240, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 9 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 282, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 10 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 282, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 11 Zillioğlu, Mehmet, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt II, s. 284, Zu-huri Danışman Yayınevi, 1971, İstanbul.
- 12 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 11, İş Ban-kası yayını, 1974, İstanbul.
- 13 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 14, İş Ban-kası yayını, 1974, İstanbul.
- 14 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 24, İş Ban-kası yayını, No: 153, İstanbul, 1974.
- 15 Küçükerman, Önder, Türk Giyim Sanayii Tarihindeki Ünlü Fab-rika: Feshane Defterdar Fabrikası, Sümerbank yayını, 1988, Anka-ra.
- 16 ÖNSOY, Rifat, Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileş-me Politikası, s. 53, İş Bankası yayını, 291, 1988, Ankara.
- 17 Küçükerman, Önder, 3000 Yıllık Akdeniz Camcılığının Anado-lu'daki Son İzleri: Göz Boncuğu, s. 64, Türkiye Turing ve Otomo-bil Kurumu yayını, 1987, İstanbul.
- 18 Küçükerman, Önder, Boğaziçi Camcılığının Ünlü Eserleri: Çeşmi-büllüller, s. 4, "Türkiyemiz", Akbank yayını, sayı 66, Şubat 1992, İstanbul.
- 19 Küçükerman, Önder, Cam Sanatı ve Akdeniz'in 3000 Yıllık Cam-cı Kardeşleri, (Müzeler İçin Düş Bilançosu), Yapı Kredi yayınıları, s. 99, sayı 93-3, 1993, İstanbul.
- 20 Küçükerman, Önder, Türk Cam Sanatı İçinde Beykoz İş Camlar, Cam Sanatı ve İstanbul, ANTİK A. Ş. yayını, 153, Müzayede kata-loğu, 1993, İstanbul.
- 21 Küçükerman, Önder, A Short Story of Traditional Turkish Glass Art, s. 51, "Turkey-Economy", no. 5, 1990, Ankara.
- 22 Küçükerman, Önder-YÜCEL, İhsan, Milli Saraylardaki Cam Eserle-rin 19. yüzyılda Türk Cam Sanayiinin Gelişimine Etkileri ve Ah-met Fethi Paşa, s. 32, Milli Saraylar, TBMM, Milli Saraylar Dairesi Başkanlığı yayını, 1993, İstanbul.
- 23 Küçükerman, YÜCEL, İhsan, Milli Saraylar'daki Cam Eserlerin 19. yüzyılda Türk Cam Sanayiinin Gelişimine Etkileri ve Ah-met Fethi Paşa, s. 37, Milli Saraylar, TBMM, Milli Saraylar Dairesi Başkan-lığı yayını, 1993, İstanbul.
- 24 Birsal, Salah, Sergüzeşt-i Nono Bey ve Elmas Boğaziçi, İş Bankası Kültür yayınları, s. 310 No. 240, Ankara 1983.
- 25 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 19, İş Ban-kası yayını, 1974, İstanbul.
- 26 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 20, İş Ban-kası yayını, 1974, İstanbul.
- 27 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 21, İş Ban-kası yayını, 1974, İstanbul.
- 28 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 22, İş Ban-kası yayını, 1974, İstanbul.
- 29 Önsöy, Rifat, Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileş-me Politikası, s. 65, Türkiye İş Bankası yayını no. 291, Ankara, 1988.
- 30 Sarç, Ömer Celal, Tanzimat ve Sanayimiz, s. 435, "Tanzimat I", Maarif Matbaası, 1940, İstanbul.
- 31 Küçükerman, Önder, Türk Giyim Sanayii Tarihindeki ünlü Fabri-ka "Feshane" Defterdar Fabrikası, s. 72, Sümerbank Genel Müdür-lüğü yayını, 1988, Ankara.
- 32 Küçükerman, Önder, Geleneksel Türk dericilik sanayii ve Beykoz Fabrikası: Boğaziçi'nde Başlatılan Sanayi, s. 151, Sümerbank yayı-nı, Ankara, 1988.
- 33 Küçükerman, Önder, Türk Cam Sanatı İçinde "Beykoz İş" Cam-lar, Cam Sanatı ve İstanbul, ANTİK A. Ş. yayını, 153. Müzayede kataloğu, 1993, İstanbul.
- 34 Bayramoğlu, Fuat, Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri, s. 24, İş Ban-kası yayını, No: 153, İstanbul, 1974.
- 35 Bilgin, Bülent, Geçmişte Yıldız Sarayı, s. 15, Yıldız Sarayı Vakfı ya-yını, 1988, İstanbul.
- 36 Küçükerman, Önder, Paşabahçe "Modiano" Cam Fabrikası, s. 482, İs-tanbul Ansiklopedisi, Cilt 5, Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı yayını, 1994, İstanbul.



TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.



BURSA
ANADOLU
ARABALARI
MÜZESİ



“Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi”, sadece eski araba müzesi değildir.
Onlar Anadolu’daki binlerce yıllık araba sanayiinin ve kültürünün canlı ve etkili köşe taşlarıdır.
Anadolu tasarım tarihinin çok değerli ve anlamlı ürünleridir.
Bu “yeni ustaların, eski ustalara bir teşekkürüdür”.

TOFAŞ



BURSA
ANADOLU
ARABALARI
MÜZESİ

Anadolu tasarım tarihinin en ilginç ürünleri: Arabalar

Acaba niçin Bursa'da araba sanayii gelişmiştir? Çünkü Bursa zaten tarih içinde her zaman bir "araba sanayii" merkeziydi.

Bursa'da eski günlerde, hemen herkesin, bir at arabasına bakarak, onun dereyi mi geçeceğini, tarlada mı dolaşacağı, ya da çamurlu arazide mi gideceğini bir bakışta anladığına inanırım. Kimbilir kaç kuşak öncesinden bu yana Bursa'daki ustaların damarlarında araba tasarımı dolaşmış olmalıydı.

Gerçek bir sanayi kaynakları genellikle çok derinlerden gelir. Araba sanayii de, tıpkı eski gelenekler gibidir. Şehirlerin gelenekleriyle derinden bağlantıları vardır. Bursa'da hemen herkes arabadan anlar. Aslına bakarsanız, böylesine köklü bir sanayi için "üç kuşağın bir araya gelmesi" gerekir.

En eski kuşak, "tecrübe", orta kuşak "güç", yeni kuşak ise "yenilik" demektir. İşte bu üçü bir arada, uyumlu olarak bulunursa, orada bir "gelenek bütünlüğü" vardır. Bu açıdan Bursa, geçmişteki bilgi ve deneyleri, sürekliliğini sağlayarak geliştiren önemli bir örnektir. Yüzyıllar boyunca kazanılan çok sağlam bir "bilgi"yi özenle korumuştur.

Ancak bu değerli deneyin en eski kaynakları nelerdi? Bu kısım karanlıklar içindedir. Gerçekten acaba bu bölgedeki araba ustalığının kaynakları nerelere kadar uzanmaktaydı? Bin yıllar boyunca Bursa çevresinde tarlalarda dolaşan at arabaları kimlerin tasarımlarıydı? Bu arabalar nasıl gelişmişti? Bu bilgi hangi "biçimler"de saklanmıştı? Bu konudaki eğitim nasıl sağlanıyordu? Bu arabaların tasarımındaki ilkeler kuşaktan kuşağa yüzyıllar boyunca nasıl aktarılmıştı? Üstelik sessiz ve derinden giden böyle eski bir gelenek zamanla bugünkü sanayi düzeyine nasıl ulaşmıştı?

İşte "Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi", bu değerli kaynağın göz önüne çıkarılmasına ve anlamlandırılması uygun ortamı oluşturuyor.

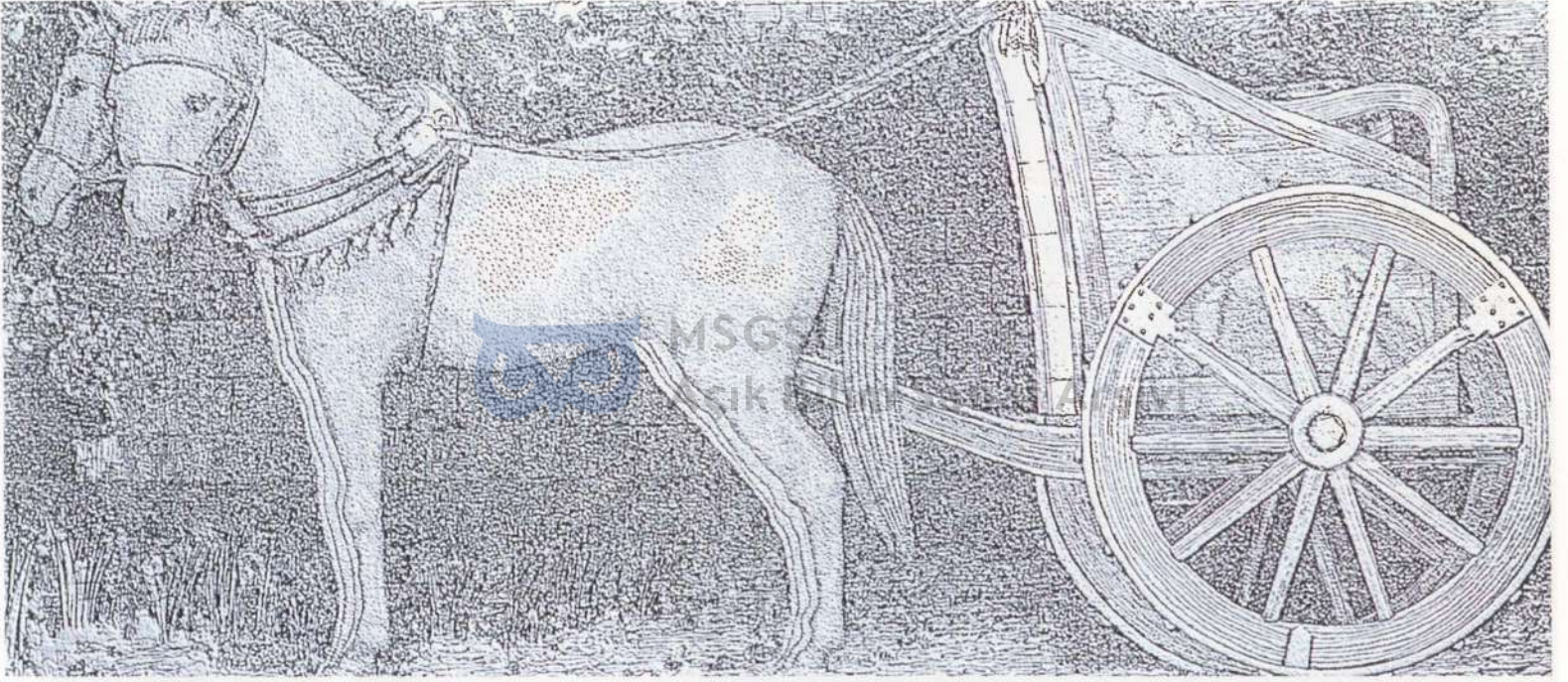
Prof. Önder Küçükerman



MSGSU
Açık Bilim Sanat Arşivi

Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi düşüncesi nasıl başladı?

Böyle bir düşüncenin en değerli kaynağı, Bursa çevresinde en eski araba sanayiinin ve kültürünün kaynaklarının bulunmasıyla ilgilidir. Acaba bu çevredeki en eski araba ustalığına nasıl ulaşılabilecekti? Şans yardım etti. Bursa'nın tam ortasında, Arkeoloji Müzesi'nde sessizce duran ve tam 2600 yıl önce yapılmış olan bir araba bulundu. Anadolu arabalarının en eski örneği, yeni bir projenin başlamasına rehberlik edecekti.



2600 yıl önceki Anadolu'lu ustanın arabası...

Selam olsun 2600 yıl önceki Anadolu'lu araba ustasına. Artık, 2600 yıl önce, kim olduğunu bilemediğimiz bir ustanın yaptığı araba karşımızda duruyor. Bu ustanın yaptığı arabanın parçaları toprağın altından bulunup çıkarıldı, müzedeki yerini aldı. Şimdi ise, Bursa'nın bugünkü araba ustalarının eliyle yeniden canlandırıldı. Anadolu'lu araba ustasının 2600 yıldan beri toprak altında saklanan selamını alıp geleceğe aktardık.

2600 yıl önceki araba nasıl yapılmış olmalı?

At arabasına tasarımcı gözüyle bakılınca, işin aslı çok açık olarak görülür. “Araba” tahta ve demir kullanılarak “yapılır”. Çok yalın, ama çok da “gerçekçi bir yapı”dır. Üstelik de bu yapı, en temel ilkesinden en küçük ayrıntısına kadar her şeyiyle çok doğru olmalıdır. Bu açıdan bakılırsa, tahta ve demirin, at arabası yapımında olduğu kadar başarılı kullanıldığı çok az tasarım vardır.



Araba ustalığının zaman içindeki gelişimine bakılırsa, bu çok açık olarak görülür. Tahta malzeme olarak hafiftir, ama çok dayanıklıdır. Demir ise bağlantılar ve aşınma noktalarına uygundur. O nedenle, yüzyıllar boyunca ahşap ve demir, araba ustalarının en yakın dostu olmuştu.

Eski bir kavram: “Demire yükle, tahtayı süsle.”

Anadolu'nun arabaları, uzun bir geçmişten gelip günümüzde de yaşayan ilginç bir geleneğin ürünleridir. Bütün geleneksel ürünlerde olduğu gibi, “çizilip, hesaplanmadan” yapılır. Ama “güvenilebilir deneylere dayalı” olduğu için hiç şaşmadan uygulanan bir üretilimdir. Zor koşullar altında kullanılan bu araçlar, bir bakıma ustasının garantisi altındaydı. Usta da böyle kapsamlı bir garantiyi verebilmek için, her şeyi en küçük noktasına kadar doğru biçimde



çözümlenmek ve kesin çözümlere ulaşmak zorundaydı. 2600 yıl önce böyle hızlı bir arabayı tasarlayan ustanın elinde de sadece ahşap ve maden sanayii vardı. Arabayı taşıyan mekanik düzen demirden yapılıyordu. O yıllarda da, bir arabadaki madeni parçalar, genellikle, aşınmayı azaltan noktalarda kullanılmaktaydı. Bunlar, tekerlek yatakları, tekerlek çemberleri, çeşitli bağlantılardı. Bu iş bir bakıma mühendislikti.

Binlerce yıl önce, Bursa bölgesindeki bir araba yapıcısının ikinci işi ise arabada kullanılan ahşap parçaların biçimlendirilmesiydi. Buradaki durum öncekinden çok değişti. Madeni parçalardaki yüksek standarda karşılık ahşap kısımlarda “standart dışı” davranılmıştır. Aslında bu da çok doğrudur. Çünkü her müşterinin değişik istekleri, ancak ahşap kısımlarda kolayca çözümlenebilmekteydi. Bu kısım, “ustayla - kullanıcı” arasındaydı. O nedenle, arabanın taşıdığı yükün alındığı “tabla” ya da “sandık”, değişik biçimlerde yorumlanabilirdi. Bir de arabanın sahibinin kimliğine uygun sembollerin yapılması gerekiyordu.



Bu arabanın bir anlamda “tipi” ve “modeli”ydi. Hiç kuşkusuz o yıllarda da, uzun yol arabası, hız arabası, av arabası, tören arabası, ağır yük arabası, taşlı yol arabası, çamur arabası, düz arazi arabası, dağ yolları arabası gibi birçok araba yapılması gerekiyordu. Bunlar doğru olarak tasarlanmalıydı. O tarihlerdeki araba yapıcısı bütün bunları tam olarak çözümlenmek zorundaydı. Yoksa arabası arızalanan müşteri kısa bir süre sonra karşısına gelecekti. Daha da kötüsü, geri gelemeyecek bir yerde olabilirdi. Usta da müşteri de bunu biliyordu ve bu konuda rekabet etmek gerekiyordu. Ve işin ilginç tarafı ise bu konuda hayret verici standartlar bulunmasıydı.

“Ağaç kısımdan tanırız.”

Yıllarca önce bir araba ustasına, kendi yaptığı arabaları sonradan nasıl tanıdığını sormuştum. Cevabı çok açıktı: “Ben kendi yaptığım arabaları nerede olsam tanırım. Her usta da kendi yaptığını tanır. Çünkü oymalar var... Ağaç kısımdan tanırız yani... Herkes kendine göre bir oyma çıkarır... Bir araba gördü mü, en çok oraya bakar. Benim oymam hep aynıdır. Demir kısımdan pek belli olmaz ama, ağaç kısımdan hemen anlaşılır.” Birkaç kelimedede özetlenen bu bilgi, aslında çok kesin ve günümüzde de geçerli olan temel bir tasarım doğrusunu özetliyor.



Araba tasarımının binlerce yıllık dili...

Acaba Bursa bölgesindeki araba yapım geleneğinin kaynakları nerelere kadar gitmektedir? Böyle çok eski bir ürünün kaynaklarını ararsanız, onun bir ucunu elinizin altında, diğer ucunu da müzelerde bulursunuz. Bu bakımdan, eski tasarımcıların ürünleri üzerine kaydettikleri mesajlar özenle okunmalıdır. Böylece arkeolojik mesajlar, eski tasarımcıların canlı bir selamı gibi anlamlı olabilir.

Anadolu'daki bir araba ustasına, bi işi nasıl öğrendiğini sorduğunuz zaman, genellikle şöyle der: "Biz bu işi baba sanatı olarak öğrendik. Devam edip gidiyoruz."



Aslına bakılırsa, geçmiş yüzyıllardaki tasarım ve üretim düşüncesinin temelinde, her şeyi "en basit biçimde çözmek" yatmaktaydı. Bazen bir kralın arabasında yaratılacak bir kimlikti. Bazen de, en basit ama en garantili biçimde herhangi bir arabanın üretilmesiydi. Burada sözü geçen geniş kapsamlı garanti nasıl sağlanabiliyordu? Aslına bakılırsa, binlerce yıl önceki tasarımların garantili olup olmadığı hemen ortaya çıkmaktaydı.

Araba ressamlarını unutmamak gerekir.

Anadolu'daki araba sanayiinin ilginç bir zenginliği de ressamlardır. Kaynaklarının çok derinlerde olduğu bilinen araba ressamları, aslında birer kimlik uzmanıydılar. Ahşap ve demirle yapılan bu araçlara değişik bir anlam kazandırmışlardı. Fırçalarından çıkan resimler bazen Orta Asya'nın simgelerine kadar uzanırdı. Bazen de nakış uzmanıydılar. Zaman içindeki her yenilikten etkilendiler. Müşterilerin isteklerini karşıladılar. Bazen arabaları kötü gözlere karşı korumak da gerekiyordu. Arabaların üzerine şiirler, öyküler, simgeler işlediler. Bütün bunları yaparlarken, araba boyamanın, bir kimlik tasarımı olduğunu çok iyi biliyorlardı.



Anadolu arabaları nasıl bir araya getirildi?

Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'ndeki arabalar, Anadolu üretim ustalığının değişik tasarımlarının örnekleridir. Bu arabalar, geniş bir alan içinden özenle taranarak seçildiler. Her bölgenin kullanımına göre özelleşmiş olanlar belirlendi. Böylece bölgesel özelliklerin bir uyum içinde bütünleşmesi amaçlanmaktaydı. Bunlar arasında, Bursa yapımı olanların özel bir önemi vardı.

Arabalar nasıl onarıldı?

“Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi”nde yer alan araba örneklerine bakınca, bugün onların çok yorgun olmadığı görülüyor. Ama aslında onlar çok yorgun arabalardı. Yıllar içinde olmayacak ağır işlerde kullanılmış, değişiklikler geçirmişlerdi. Belki de değişik sahiplerin elinde bulunmuşlardı. Sonuçta bunlar yorulmuş, kimlik değişiklikleri yaşamış, kırılmış,



iyi veya kötü onarılmıştı. Bir kısmı da bir köşeye atılmış ya da fırında yakılmak üzere sökülüp bir kenara dizilmişti. Her bir araba, çok ince işlemlerden geçirilerek restore edildi. Eski eser restorasyonu uzmanları bu iş için aylarca uğraştılar. Zaman içinde değişikliklere uğramış olan bu arabalar, yeniden orijinal duruma dönüştürüldü. Madeni kısımlar tek tek sökülüp temizlendi ve yeniden birleştirildi. Her arabanın ölçümleri ve kayıtları yapıldı. Her arabanın teknik özellikleri ve tasarımlarındaki önemli özellikleri belirlendi. Bütün bu örnekler, tıpkı günümüzdeki bir otomobil gibi, teknik özellikleriyle tek tek değerlendirilerek sınıflandırıldı. Böylece, “Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi”nin birer üyesi oldular. Artık, gelecekteki kuşaklar, bu örneklerle bakarak, Türk otomotiv sanayiinin tarihi kaynaklarından birisi olan at arabalarının rolünü daha açık olarak izleyebilecekler.

Geçmişin at arabasına bugünkü “otomotiv sanayii” gözüyle bakış...

Anadolu'daki at arabası, ilk bakışta çok yalın bir araç gibi görünür. Üstelik bu arabalar eskiden, günlük hayatın içinde sessizce öylesine yer almıştı ki, sanki doğal bir şeymiş gibi gelirdi. Ama aslına bakılırsa, arabaların çok da karmaşık bir yapısı vardır. Üstelik de at arabası ustasının kullanıcıya karşı da çok derin sorumlulukları vardır.



Diğer yandan, Anadolu'daki arabanın temel ilkeleri çok değişmemiştir. Ama kendi içindeki küçük değişimlerle çok sayıda araba yapılabilir. Hatta birbirinin tam eşi olan arabaları bulmak bile zordur. Oysa bütün bu arabaların arasında belirli teknik standartlar vardır.

Bir ustanın yaptığı arabayı bir başkası onarabilir. Yedek parçalar kolayca her yerde yapılabilir. Örneğin, bir araba kendi ağırlığından çok daha fazla yük taşıyabilir. En uygunsuz arazide gidebilir. Tekerlek boyu derinliğindeki sulardan geçebilir. Bazı türlerin taşıdığı yüklere göre boyu uzayıp kısalabilir. Yükselip alçalabilir, genişliği değişebilir. Çok az bakımla uzun yıllar çalışabilir.



Anadolu'daki arabalar, bütün bu koşullara rahatlıkla uyum sağlayabilir. Ama genel ilkeler aynıdır. Yalnız ayrıntılar değişir. Üstelik Anadolu'da binlerce yıl boyunca, binlerce değişik türü üretilip kullanılmış olan arabalar, bir açıdan tasarım tarihinin en değerli mirası olarak önem taşımaktadır.

Bursalı araba üreticilerinden otomotiv sanayiine geçiş...

Bursa'da yüzyılın başlarında, otomotiv sanayii için gereken birikim vardı. At arabası üretiminde, belirli sistemler kurulmuş, kendi ölçeğinde yan sanayi oluşmuştu. Bugünkü ölçüler içinde çok küçük görülen bu birikim, aslında çok eski bir geleneğin gücüne sahipti. O nedenle ki, Bursa'daki eski at arabası kültürü, hızla otomotiv sanayiinin temelini oluşturdu.



Sonuçta, Bursa bütünüyle bir otomotiv sanayii şehri oldu. Otomotiv sanayiinin yeni ustaları, aslında çok eski bir birikimi yeniden ateşlemişlerdi.

Bir şehrin binlerce yıllık bilgisinin müzesi.

Şimdi sıra, Bursa'da bir otomotiv sanayiinin temelini atmış olan en eski ustalara teşekkür gelirdi. Aslında belki de onlar çok basit bir iş yaptıklarına inanıyorlardı. Sadece hayvanların çekebildiği çeşitli arabaları yaptıklarını düşünüyorlardı. Ama unutmamak gerek. 200 yıl önce Bursa'da bir tür fabrikasyon yoluyla fayton üretilirken, henüz ilk otomobil daha yola çıkmamıştı.



O nedenle, Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi sadece eski araba müzesi değildir. Onlar Anadolu'daki binlerce yıllık araba sanayiinin ve kültürünün canlı ve etkili köşe taşlarıdır. Anadolu tasarım tarihinin çok değerli ve anlamlı ürünleridir. Bu "yeni ustaların, eski ustalara bir teşekkürüdür"



TOFAŞ 1982
TOMEREL
TANIRHAN A.Ş.



BURSA
MUSEUM of
ANATOLIAN
CARRIAGES

“Tofaş Bursa Museum of Anatolian Carriages” is not just a museum of antique carriages.
They are significant corner stones of carriage industry and cultures of thousands of years.
Each one being a unique and valuable piece of Anatolian design history..
They are “best regards of today’s masters to the unknown masters of history”.

TOFAŞ



BURSA
MUSEUM of
ANATOLIAN
CARRIAGES

Carriages: The most fascinating products of Anatolian design history

How come the automotive industry has developed in Bursa? Because, Bursa has long been the center for carriage industry in the history.

I believe that anyone living in Bursa could detect, at a first glance which carriage could cross the river, run in the field or muddy lands. For generations, the carriage design has flooded in the blood of masters of carriages.

An industry often finds its source in history. Carriage industry is like a tradition. Cities are deeply connected to their traditions. Everyone in Bursa has knowledge of carriage. Three generations should come together for a deep-rooted industry.

Old generation stands for “experience”, the mid-generation stands for “power” whereas the young generation stands for “innovation”. Wherever three generations coexist in an harmony, there is a “continuation of tradition”. Within this framework, Bursa is an important example of cumulated and continued knowledge and experience. “Knowledge” gained through ages is well preserved.

What are the sources of this valuable experience? There are still some sources not highlighted. What are the early sources of mastership of carriage design? Whose design were the carriages used on the farms. How did they develop? In which “forms” this knowledge was preserved? What was the nature of education system? How were the principles of car making carried from one generation to the next generation? How come a tradition, which sustained for ages, has turned into a giant industry of today?

“Tofaş Bursa Museum of Anatolian Carriages” has helped to highlight and give meaning to this valuable source.

Prof. Önder Küçükerman



“Bir şehrin,
binlerce yıllık bilgisi” nin müzesi.

Şimdi sıra, Bursa’da bir otomotiv sanayiinin temelini atmış olan en eski ustalara teşekkürü geldi.

Aslında belki de onlar çok basit bir iş yaptıklarına inanıyorlardı. Sadece hayvanların çekebildiği çeşitli arabaları yaptıklarını düşünüyorlardı.

Ama unutmamak gerek. 200 yıl önce Bursa’da bir tür fabrikasyon yoluyla fayton üretilirken, henüz ilk otomobil daha yola çıkmamıştı.

O nedenle “Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi”, sadece eski araba müzesi değildir. Onlar Anadolu’daki binlerce yıllık araba sanayiinin ve kültürünün canlı ve etkili köşe taşlarıdır. Anadolu tasarım tarihinin çok değerli ve anlamlı ürünleridir.

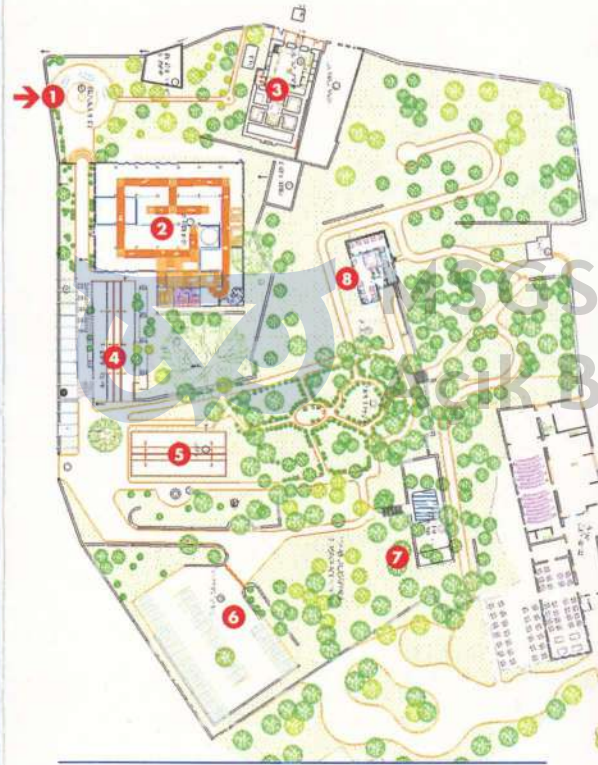
Bu “yeni ustaların, eski ustalara bir teşekkürüdür”.

Binlerce yıl boyunca
bu arabaları tasarlayıp üretenlere...
“Tofaş’tan selam olsun”

TOFAŞ



**BURSA
ANADOLU
ARABALARI
MÜZESİ**



- | | |
|----------------|---------------|
| 1 Giriş | 5 Kozaklık |
| 2 Müze | 6 Otopark |
| 3 Hamam | 7 Bilgi Parkı |
| 4 Fransız Yapı | 8 Kafeterya |

Umurbey Mahallesi Kapıcı Sokak BURSA
Müze Tel : (0 224) 329 39 41

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.

TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI A.Ş.



**BURSA
ANADOLU
ARABALARI
MÜZESİ**



Tofaş Bursa
Anadolu Arabaları Müzesi
düşüncesi nasıl başladı?

Böyle bir düşüncenin en değerli kaynağı, Bursa çevresinde en eski araba sanayiinin ve kültürünün kaynaklarının bulunmasıyla ilgilidir.

Acaba bu çevredeki en eski araba ustalığına nasıl ulaşılacaktı?

Şans yardım etti. Bursa'nın tam ortasında, Arkeoloji Müzesi'nde sessizce duran ve tam 2600 yıl önce yapılmış olan bir araba bulundu.

Anadolu arabalarının en eski örneği, yeni bir projenin başlamasına rehberlik edecekti.

Artık, 2600 yıl önce, kim olduğunu bilemediğimiz bir ustanın yaptığı araba karşımızda duruyor.

Bu ustanın yaptığı arabanın parçaları toprağın altından bulunup çıkarıldı, müzedeki yerini aldı. Şimdi ise, Bursa'nın bugünkü araba ustalarının eliyle yeniden canlandırıldı.

Anadolu'lu araba ustasının 2600 yıldan beri toprak altında saklanan selamını alıp geleceğe aktardık.





Anadolu Arabaları nasıl biraraya getirildi?

Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'ndeki arabalar, Anadolu üretim ustalığının değişik tasarımlarının örnekleridir.

Bu arabalar, geniş bir alan içinden özenle taranarak seçildiler. Her bölgenin kullanımına göre özelleşmiş olanlar belirlendi. Böylece bölgesel özelliklerin bir uyum içinde bütünleşmesi amaçlanmaktaydı.

Bunlar arasında, Bursa yapımı olanların özel bir önemi vardı.

Her bir araba, çok ince işlemlerden geçirilerek restore edildi. Eski eser restorasyonu uzmanları bu iş için aylarca uğraştılar. Zaman içinde değişikliklere uğramış bu arabalar, yeniden orijinal duruma dönüştürüldü.

Madeni kısımlar tek tek sökülüp temizlendi ve yeniden birleştirildi. Her arabanın ölçümleri ve kayıtları yapıldı. Her arabanın teknik özellikleri ve tasarımlarındaki önemli özellikleri belirlendi. Bütün bu örnekler, tıpkı günümüzdeki bir otomobil gibi, teknik özellikleriyle tek tek değerlendirilerek sınıflandırıldı.

Böylece, "Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi"nin birer üyesi oldular.

Bursa Öküz Arabası



Panyo



Tokat Kağı



Museji
Açık Hava Sanat Arşivi

Istanbul Çarklısı

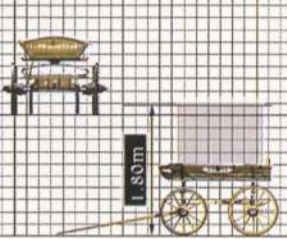

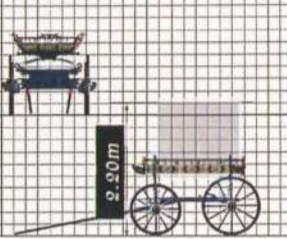
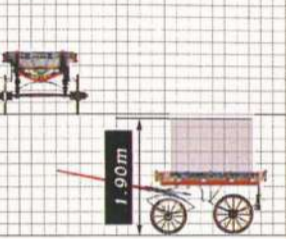
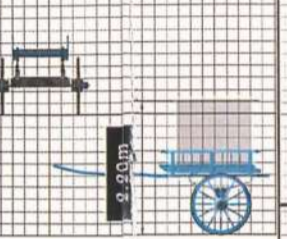


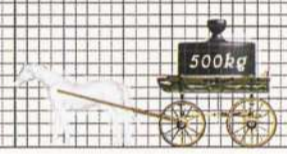

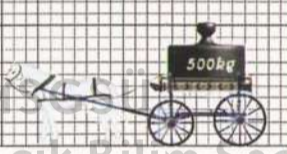




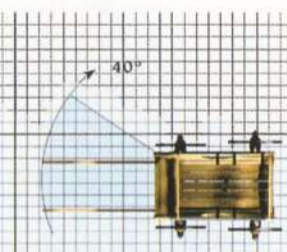
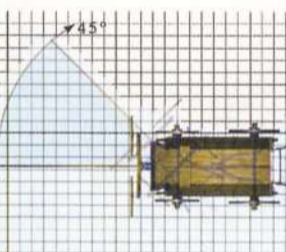
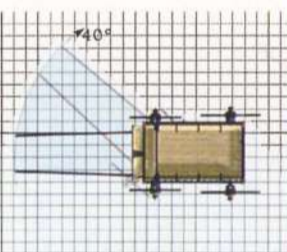
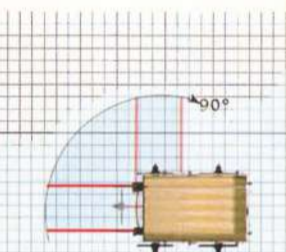
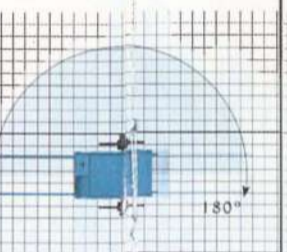
ROMA DÖNEMİ SAVAŞ ARABASI	AĞAÇ ARABALAR			
KUPA	BALIKESİR ÖKÜZ ARABASI	TOKAT KAĞNI	BURSA ÖKÜZ ARABASI	AKHİSAR ÖKÜZ ARABASI











ANADOLU ARA

KIRSAL ARABALAR

BURSA YARIM ESEBEY	BURSA DERİN ESEBEY	AKHİSAR TEK ATLI ESEBEY	KONYA ÇARKLISI	SİVAS AT ARABASI
				

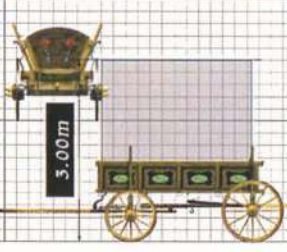
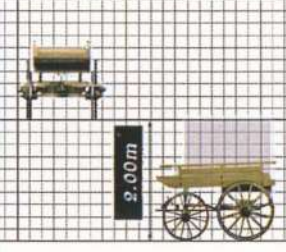
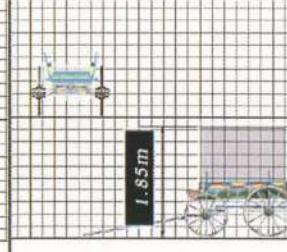
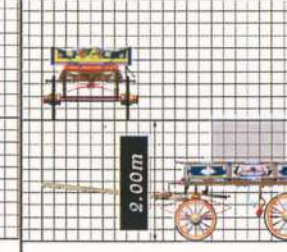
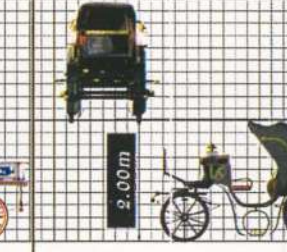
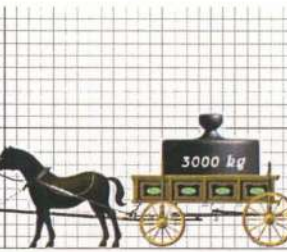
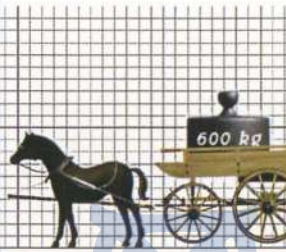
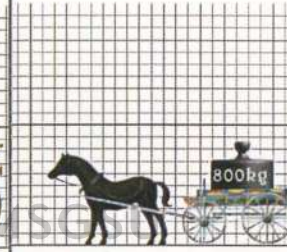
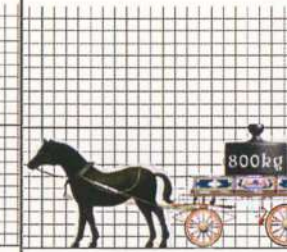
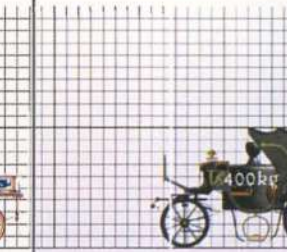
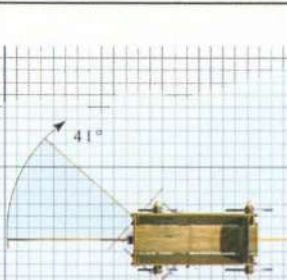
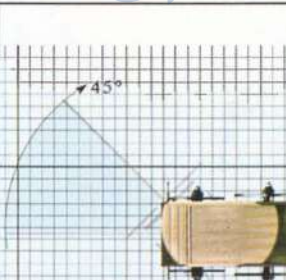
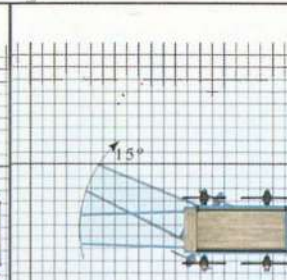
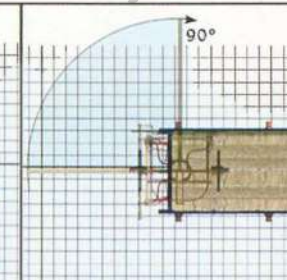
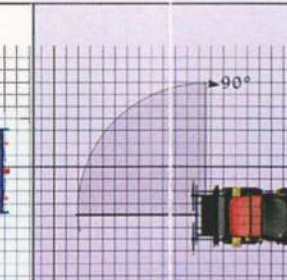
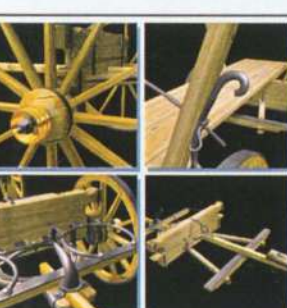

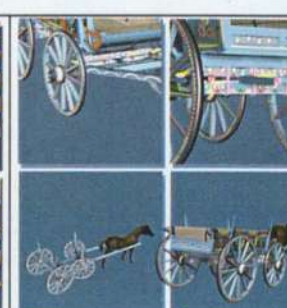
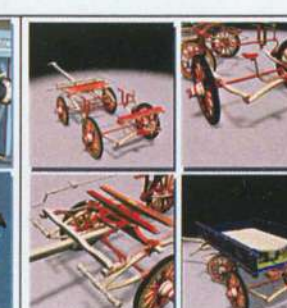




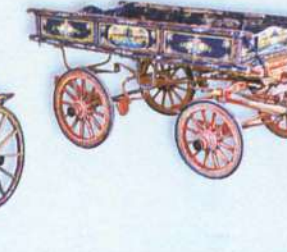

				
---	---	--	---	---

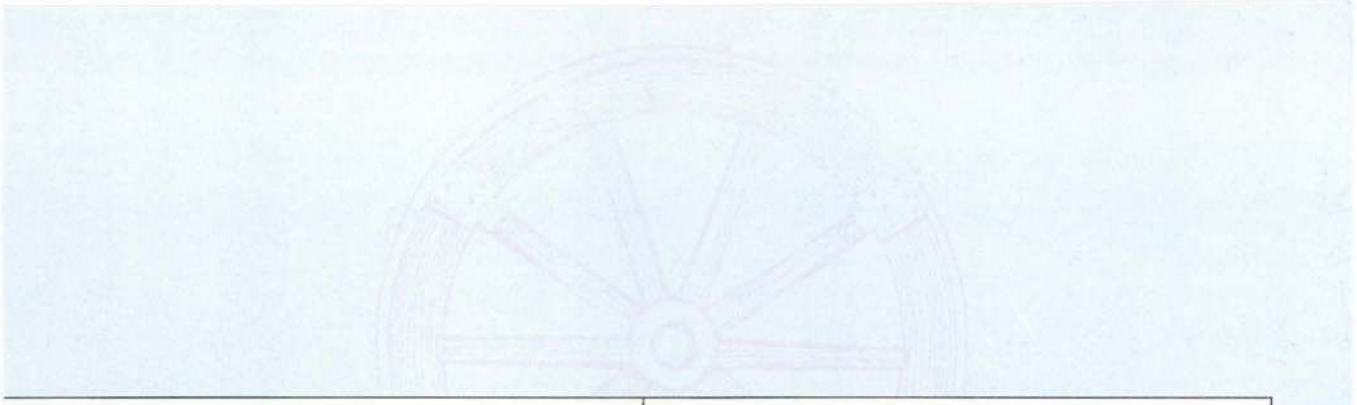
				
---	---	--	---	---



BALARI

BURSA TATAR ARABASI	TRAKYA TATAR ARABASI	ESKİŞEHİR TATAR ARABASI	İSTANBUL ÇARKLISI	FAYTON
				
				
				
				
				



YOL ARABALARI		SAVAŞ ARABALARI	
BRIÇKA	PANYO	AĞIR YÜK ARABASI	TOP ARABASI

GABARI
YÜKSEKLİK

ÇEKİŞ GÜCÜ
KAPASİTE

MANEVRA
YETENEĞİ

DİĞER
ÖZELLİKLER

Open Science
Açık Bilim Sanat Arşivi

BEYKOZ'DA ATÖLYELERDEN FABRİKAYA DÖNÜŞEN CAMCILIK TARİHE KARIŞIYOR**BEYKOZ'UN ANILARINDA KALACAK...**

Paşabahçe'ye inerken ortalığı anason kokusu kaplar. Rakı Fabrikası'yla birlikte iş-kembesi ve kundura fabrikalarıyla ünlü Beykoz'un bir de Şişe Cam'ı vardır. Yapıldığı zaman sahilde bulunan fabrika şimdilerde ana yolun gerisinde. Boğaziçi'nin bu semti artık cama veda ediyor. Arkasında binlerce acı tatlı anı bırakarak...



Boğaziçi ile camın 200 yıllık aşkı bitti

Vali ikna için devrede



ARANIZDA HALLEDİN

İşçilerin fabrikayı terk etmeme eylemi sürerken Vali Erol Çakır devreye girdi. İşçi ve işveren temsilcileriyle biraraya gelen Vali Çakır taraflara konuyu aralarında halletmelerini tavsiye ettiklerini söyledi. (SHA)



İşçi ve aileleri direnişte

ŞİŞECAM'IN tarihi Paşabahçe Fabrikası'ndaki işçiler, çocuk oturmayı sürdürüyor. Dün bir grup işçi, "Atam, Paşabahçe'yi tarih yaptırmayacağız", "Atam, emanetin elden gidiyor", "Paşabahçe bizindir, bizim kalacak" yazılı dövizler taşıyarak eylem yaptı. İşçi temsilcileri ise Vali'nin arabulucu olmasından memnun, "Bekleyişimiz eylem değil" yorumu yaptılar.

YIL 1935: ATATÜRK PAŞABAHÇE'NİN AÇILIŞINDA



TARİHİ FABRİKAYI ONURLANDIRDI

Atatürk'ün ziyaretinde Şişe Cam Şirketi'nin İdare Meclisi üyeleri de refakat eder. Atatürk için Paşabahçe'de üretilen kabartmalı cam kase (altta).

'Soframda kristal bardaklar isterim'

MUSTAFA Kemal Atatürk, ilk kez 27 Mayıs 1935 günü Paşabahçe'yi ziyaret eder. Şirketin ilk Umum Müdürü olan Adnan Berktaş bu anısını şöyle anlatır:

Deha ve enerji fıskıran nazarları ile yapılmakta olan işleri tetkikten sonra bana hitaben: "Adnan Bey, bu fabrikada kesme kristal cam da yapılacak mı?" sorusunu tevcih buyurdular. Ben, fabrika tesisatı meydanında kristal cam imaline mahsus tertibatın bulunmadığını, ilk merhalede kristal imlattanın müşkülünü, böyle bir fabrikasyonun ileride ele alınmasının düşünüldüğünü izaha çalışırken, müşfik fakat itiraz kabul etmeyen kat'i bir sesle: "Ben bundan böyle soframda kendi fabrikamızı kristal bardaklarını kullanmayı isterdim. Yapılabilir ise, memnun kalırım" emrini verdi-



ler. Bu direktif, bizim için ikinci bir enerji kaynağı oldu. Geceyi gündüze katarak kristal cam imaline lüzumlu tertibatı kısa bir zamanda fabrikaya ilave ettik. Mübarek Atamız için "KA" inisiyalini taşıyan kesme ve oymalı kristal bardak tasarımlarını Çankaya'ya gönderirken heyecandan kalbim duracak gibi idi. Acaba büyük Ata, yaptığımızı beğenecek mi idi? Asırların ender yetiştiği o müstesna insan, kendi sahasında büyük bir aşk ve imanla çalışan bizlerden iltifat ve teveccühü esirgemedi. Daha iyilerine ulaşmak yolundaki gayretlerimizi kamçıladi, her zaman işlerimizle alakadar oldu, fırsat düştükçe de paha biçilmez iltifatlarından bizi mahrum bırakmadı... (Prof. Önder Küçükerman'ın Türk Cam Sanayi ve Şişecam kitabından)

Geçmiş III. Selim dönemine uzanan cam atölyeleri 1935'te şişecam fabrikasına dönüştü. Ancak 67 yıllık Paşabahçe'ye "zarar" ettiği için kilit vuruldu

Türkiye Şişe Cam Grubu önceki gün, "verimsiz, bu fabrikanın yarattığı zararlar her 2 yılda bir yeni bir fabrika yaparım" diyerek Beykoz Paşabahçe'nin şalterini indirdi... Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk cam fabrikasında çarklar sustu... Boğaz'ın en güzel köşesinde cama ve tarihine veda eden 67 yıllık tarihi fabrikanın bundan sonra hangi amaçla kullanacağı meçhul. Cumhuriyet tarihine tanıklık eden bu fabrika bundan sonraki yaşamına beş yıldızlı bir otel olarak mı devam edecek, ya da bir müze mi olacak belli değil. Bilinen o ki fabrikanın kapatılması ile birlikte, "alev-cam ve ustanın" Beykoz'da başlayan aşkında sona gelindi...

FIRINLAR HÂLÂ SOĞUMADI

Biraz tarihin tozlu yaprakları karıştırıldığında İş Bankası'nın 1935 yılında cam fabrikası kurmak için Beykoz'u seçmesinin hiç de tesadüf olmadığını görmek mümkün. Nedenini açıklamak için ise oldukça uzağa Osmanlı İmparatorluğu'na uzanmak gerekli. Beykoz'da camcılık, sanatçı yönü ağır basan III. Selim'in Mehmet Dede isimli bir Mevlevi'yi cam sanatını öğrenmek için İtalya'ya göndermesi ile başlıyor. III. Selim'in öncülüğünü yaptığı "Beykoz camcılığı" asıl altın çağını II. Abdülhamid zamanına kadar sürdürdü. Bu dönemde cam personele ve çinilere yani Yıldız Sarayı

Dönemi'ne yenildi. Ardından gelen savaşlarla birlikte 1920'lerde azınlıklar Türkiye'yi terk edince buradaki fabrika kapandı ve 500 çalışan ailesi ile birlikte ortada kaldı...

Beykoz Paşabahçe kurulurken İş Bankası'nın amacı cam ustalarının ayağına gitmekti. Beykoz'da cam ustanın alev ve cam ile aşkı yeniden başladı. Taa ki iki gün önceye kadar. Yine "gerçekler hakim oldu" ve büyük aşka ikinci kez nokta konuldu. Şimdi ise ortada kalan 870 çalışan ve ailesi var.

İşveren "15 gün zorunlu izne çıkın sonra görüşürüz" diyor. Ancak işçiler fabrikayı, fabrika camını bırakmıyor. Bir ümit yeniden üretim başlarsa diye fırınlar soğumasın diye 250-300 kişi halen çalışıyor. Belki de yüzbinlerce insanın karşısında nefes tükettiği fırınlar soğuyacak, Beykoz Fabrikası "camı" anıları arasına saklayıp yeni bir yola doğru çıkacak. Ama Boğaz'ın incisinde ateşle-ustanın dansları hiç unutulmayacak... **HACER GEMİCİ**





DÜNYA

Kurucusu: Nezih DEMİRKENT

EKONOMİ-POLİTİKA

6 Kasım 2002 Çarşamba

Şişecam, marka peşinde

● Murat ÇORLU
İSTANBUL

Cam ev eşyası üretiminde dünya üçüncüsü olan Şişecam, dünya liderliğine oynuyor. Durand ve Libbey şirketlerinden sonra cam ev eşyası sektöründe 3. büyük üretici firma olduklarını belirten Şişecam Cam Ev Eşyası Grup Başkanı Gülsüm Azeri, Batı Avrupa'da piyasadan çekilen bazı markaları satın alarak büyümeyi hedeflediklerini söyledi. Önümüzdeki dönemde Rusya ve ABD'daki yatırımlara ağırlık vereceklerini kaydeden Azeri, "Bölgesel liderlik değil, dünya liderliğine soyunmuş durumdayız. Biz gider Çin'de de üretim yaparız. Böyle bir haber duyarsanız hiç şaşmayın" dedi.

Azeri, DÜNYA'ya yaptığı açıklamada, 1998 yılında özellikle Rusya krizinden sonra Türkiye pazarında ciddi bir daralma olduğunu hatırlatarak üretimlerinin büyük bir kısmını dış pazarlara yönlendirerek ihracatı 3 yıl içerisinde yüzde 70 artırdıklarını söyledi.

Maliyete odaklanma

Türkiye'de cam ev eşyası üretiminin yoğun işçilik gerektirdiğini ifade eden Gülsüm Azeri, maliyetleri aşağı çekmenin ise mümkün olmadığını kaydetti. Azeri, "Otomatik üretimde de böyle. Robotlara paketletilebilirsiniz. Ancak siparişler tam robotlara uygun gelmiyor. Dolayısıyla en büyük esnekliği yine de üretimin bittiği



Şişecam Cam Ev Eşyası Grup Başkanı Gülsüm Azeri, Batı Avrupa'da piyasadan çekilen bazı markaları satın alarak büyümeyi hedeflediklerini söyledi.

noktadan sonraki paketleme, ayırma gibi işlemleri insan gücüyle yapıyorsunuz. Ancak bu vasıfsız işçilik. Malesef vasıfsız işçilikte dahi Türkiye'de pek çok sektörde ücretler yukarı çıkmıştı. Paşabahçe bundan çok etkilenmedi. Bu nedenle birtakım tedbirler almaya çalıştık. Vasıfsız işçiliğin yoğun olduğu pek çok yerde işi fabrikanın dışına çıkardık" diye konuştu. Maliyet düşürmeye yönelik çalışmalar sonucu Paşabahçe'yi 3 yılın sonunda ciddi kâr eden bir kuruluş haline getirdiklerini belirten Azeri, tekrar büyüme trendine girdiklerini söyledi.

Yurtdışında yatırım

Krizin ortasında hiç çekimeden 30 milyon dolarlık yeni bir fabrikayı Eskişehir'de kurduklarını belirten Gülsüm Azeri, yurtiçinin yanı sıra yurtdışında da yatırımlara ağırlık verdiklerini vurguladı. Gürcistan'da önce bir şişe fabrikası ile işe başladıklarını, ardından Rusya'da yeni bir şişe fabrikasının temelini attıklarını ifade eden Azeri, "Çünkü, Rusya pazarında bira kullanımında ciddi bir patlama var. 7 Kasım'da Gürcistan'da maliyeti 15-20 milyon doları bulacak yeni ya-

tırımımız devreye girecek. Bölgesel liderlik değil, dünya liderliğine soyunmuş durumdayız" dedi.

Azeri'nin şaşırmayın mesajı

"Biz gider Çin'de de üretim yaparız. Böyle bir haber duyarsanız hiç şaşmayın" görüşünü dile getiren Azeri, yurtdışındaki yatırım yaparken dikkate aldıkları kriterin pazarın büyüklüğü olduğunu işaret ederek, "Güney Amerika'da bir üretim yapabiliriz. Bir yerde üretime karar verebilmek için orada pazarın çok büyük olması lazım. Oranın üretim maliyetlerinin Türkiye'den daha uygun olması lazım. O nedenle Batı'da artık şans yok. Bugün artık hiç kimse gidip Avrupa'da züccaciye fabrikası kurmaz" dedi.

Yeni markalar

Dünyada cam ev eşyası üretiminde Durand ve Libbey'in Paşabahçe'nin rakipleri olduğunu belirten Azeri, sektörlerinde dünyanın 3'üncü büyük şirketi olduklarını vurgulayarak yabancı ortaklığı düşünmediklerini söyledi. Azeri, şöyle devam etti: "Paşabahçe'ye ortak biraz zor. Çünkü, ortaklıklar

ancak iki tarafa da ciddi katkıları varsa yapılır. Biz Paşabahçe olarak bize katkısı olacak ortak görmüyoruz dünyada. Ancak Paşabahçe gider marka satın alır. Kendisinden çok daha küçük boyutta ancak o bölgede etkinliği olan, özellikle de marka imajıyla da bir getirisi olabilecek, Paşabahçe markasına ilave markalar katar. Dünyada çok hızlı değişimler oluyor. Özellikle Batı Avrupa'da pek çok geçmişin ünlü markaları teker teker sahneden çekiliyor. Paşabahçe'nin züccaciye dünyasında imajı çok yüksek. Bir fuara gittiğiniz zaman Paşabahçe ne yaptı diye bütün dünya gelip, Paşabahçe standında yeni ürünlerde hangi teknolojiyi hangi paraya teklif edebiliyor ürünün onun peşinde koşanlar var. Üç rakip birbirimizi çok sıkı takip ediyoruz."

Taklit ürün sorunu

Paşabahçe ürünlerinin bazı ülkeler tarafından taklit edildiğini de vurgulayan Azeri, konuya ilişkin şikayetini şöyle dile getirdi: "Son 4 yıldır çok yoğun olarak ürün patenti alıyoruz. Ürün şekli ile prosesi birleştirerek, ama çok ağırlıklı şekil ve dizayn patenti

alıyoruz kendimize yönelik. Bu patentler zaman zaman şirketler arasında çelişkiler yaratıyor ve herkes kendi hakkı olduğunu iddia ediyor ve sonunda hukuksal boyutlara gidiyor ama bu kavgaın içinde Şişecam ve Paşabahçe yıllardır var. Bu ağırlıklı İran'dan oluyor. Gözetim altına alındı. Olabildiğince kendimizi korumak için çalışıyoruz. Şu anda yapabildiğimiz, karşılaştığımız haksız rekabeti kendi devletimize anlatıp buna karşı tedbir alınmasını istiyoruz."

Yeni dönem hedefleri

Gülsüm Azeri, Paşabahçe olarak dünya arenasındaki rekabete odaklanmak zorunda olduklarının altını çizerek önümüzdeki döneme ilişkin hedeflerini şöyle özetledi:

"Türkiye pazarında mutlaka gelişen talebe doğru fiyatla cevap veren bir üretici olacağız. Paşabahçe olduğu sürece Türkiye'de fiyatlar yukarı çıkması olası değil. Haksız rekabet ortamı ile kuyaya mücadele edeceğiz. Bunu yaparken Türkiye'deki cam fiyatlarını gelişmiş ülkelerdeki fiyatların her zaman altında tutacağız. Dünya rekabetinde ise daha pazarlama ağırlıklı yatırımlara odaklanıyoruz. Bunların başında da lojistik geliyor. İtalya'da bir ambar kurduk. 2003 yılının başlarında Batı Avrupa'da büyük bir dağıtım merkezi kuruyoruz. Biz Avrupa'da köşedeki ülkenin üreticisi değiliz. Ciddi boyutta üretim yapan ama o ürünü de en iyi servisle ulaştırabilen üretici olmak istiyoruz. Bu nedenle en büyük rakibimiz Fransız eğer 3 günde teslim ediyorsa, biz de 3 günde teslim edecek şartlarda tedbirimizi alıyoruz. Ama Türkiye'den yola çıkarsanız bir ürünü 10 gün önce de teslim etmek ambarrınızda hazır dahi olsa mümkün değil. Bunu Amerika'da da yapacağız. Gerekirse Uzakdoğu'da da. Şu anda Amerika'da bir şirket kuruyoruz. Cam satmak için lojistik ve pazarlama şirketi. Çin'de ağırlıklı pazarlama yatırımları yapacağız."

1 ve

önde ismi
elere ulaş
ranın altında
ve 1.5 kilo
sürdü. 30
tarihleri ara
ampanya ile
ak.



Şişecam, Pamukkale'yi dünyaya camla satacak

1994'ten itibaren Beykoz'daki geleneksel cam ev eşyası üretimini Denizli Cam Fabrikası'na kaydıran Şişecam, burada sürdürdüğü; Beykoz serisi, Çeşm-i Bülbüller, Opalin ürünler ve Nazarlık üretimine Pamukkale'yi sembolize eden yeni ürünler ekleyecek.

TÜRKİYE Şişe ve Cam Fabrikaları A.Ş., 1994'ten itibaren Denizli'ye taşıdığı Beykoz'daki geleneksel cam ev eşyası üretimini, Pamukkale, Hierapolis ve Leodikya'yı da kapsayan büyük bir turizm projesiyle destekleyecek. Denizli Valiliği, arkeolog ve tarihçi bilimadamları ile birlikte yürütülen projeye göre, dünya kültür mirası Pamukkale ve çevresindeki kalıntılarda rastlanan 5 bin yıllık cam üretim geleneği turistlere yerinde anlatılacak.

Tarihi cam fırını kalıntıları tur programlarına alınacak ve son olarak da Denizli Cam Fabrikası'nda devam eden geleneksel üretim turistlere canlı olarak gösterilecek. Projenin ticari ayağı ise halen tasarımı sürdürülen ve Pamukkale'yi sembolize edecek geleneksel bir cam ev eşyası ile tamamlanacak.

Şişecam Cam Ev Eşyası Grubu ve Denizli Cam Yönetim Kurulu Başkanı Gülsüm Azeri, "Turistik ortamın içinde sürdürdüğümüz sanat zenginliği olan el imalatımızın kültürel açıdan da çok değerli olduğunu düşünüyoruz. Bunu da bölgeye gelen turistlere sunmak istiyoruz. Bunun için valilik ile görüşüyoruz" dedi.

ÜRETİM ŞOVU YAPILACAK

Gülsüm Azeri, bölgenin tarihinde de cam ev eşyası üretiminin çok önemli biryeri olduğunu belirterek şöyle konuştu:

"Bu yüzden, Denizli Cam, turistlerin uğradığı kültür odaklı bir noktada yer alacak. O noktada bir üretim şovu da yapacağız. Bölgeyi, Pamukkaleye yansıtan yeni bir ürün de düşünüyoruz. Bu konudaki araştırmalarımız sürüyor. Tarihi doğru oturtmamız gerekiyor ve hata yapmadan Denizli'de, Pamukkale ve başka tarihi zenginleri bizim ürünlerimizle bağdaştıracak bir projeyi başarmak istiyoruz. Bu konuyu Prof. Dr. Önder Küçükerman ile birlikte geliştiriyoruz. Yeni ürünü Paşabahçe mağazalarında satmayı amaçlamıyoruz. Ürün bu bölge için ve tamamen turizme dönük bir ürün olacak. Ancak, bölgenin gücü sayesinde de dünya çapında bir ürün olacak."

Denizli Valisi Yusuf Ziya Göksu ise Şişecam'ın bu projesinin Denizli'ye ve ülkeye her açıdan yararlı olacağını söyledi. Göksu, "Denizli ve Pamukkale'nin turizm katma değerini hızla yukarı çekmeliyiz. Bu bölgedeki bütün üretim dallarında dünya çapında markalar, ürünler oluşturmalıyız. Bu nedenle Şişecam'ın çalışmalarını destekliyoruz" dedi.



Sadi ÖZDEMİR



Denizli Cam 5 bin yaşında

■ MİMAR Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman, tarihte camın ilk kez Akdeniz ve Günel Anadolu'da üretildiğini, bu nedenle de sözkonusu projenin büyük bir turizm değeri olduğunu söyledi. Küçükerman, "İlk cam 5 bin yıl önce Doğu Akdeniz'de üretildi. Roma egemenliğinde ise üfleme tekniği bulundu ve cam üretimi sanayileşti. Bizans,

Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde en önemli sanayi kolu olarak geliştirildi. Bu üretim geleneği şimdi büyük ölçekte ve en başarılı şekilde yine Anadolu'da Denizli'de devam ediyor. Bu yüzden bana göre Denizli Cam Fabrikası'nın kapısına kuruluş tarihi olarak Milattan Önce (M.Ö.) 3000 yazmak bilimsel olarak doğru olur. Bu bölgede tarihle bağlantılı üretim projeleri dünya çapında büyük önem taşıyor" dedi.

ABD'de şirket Rusya'da fabrika

■ ŞİŞECAM Cam Ev Eşyası Grubu ve Denizli Cam Yönetim Kurulu Başkanı Gülsüm Azeri, Avrupa pazarında yüzde 12'lik pay elde ettiklerini önümüzdeki dönemde Rusya ve ABD'ye yönelik yatırımlar yapacaklarını söyledi. Azeri, Rusya'da züccaciye için üretim yatırımı yapacaklarını, ABD'de ise şirket kurup lojistik noktalar oluşturacaklarını açıkladı. Azeri şöyle konuştu: Rusya'da ise züccaciye pazarında hızla büyüyor. Orada üretim yapmadığımız için de ciddi gümrük ödüyoruz. Bu nedenle Rus pazarının kendine özgü ve çok satılan ürünlerini üretmek için bu ülkede üretim yatırımı yapacağız. Diğer ürünleri Türkiye'den göndermeye devam edeceğiz. Rusya pazarı umduğumuz gibi giderse ikinci bir üretim yatırımı da düşünüyoruz." Gülsüm Azeri, "Yakında ABD'de de kendi şirketimizi kuracağız. Bir ya da daha fazla lojistik merkezi oluşturacağız. ABD çok büyük pazar ve burada başarılı olursak dünya sıralamasında ikinciliğe yükselebiliriz" dedi.



GAZETE

Atılım yılı etkinlikleri

2002 Tofaş için değişim yılıydı. İşte Tofaş'ı Atılım Yılı'nın sonunda sektör liderliğine taşıyan etkenler ve 2002 Tofaş Günlüğü...



Sayfa 2'de

Hoş geldiniz...

Tofaş üst yönetimi CEO'ya bağlı dört grup direktöründen oluşuyor. Son atamaların ardından üst yönetimde iki yeni grup direktörü göreve başladı. Ticari Grup Direktörü Müfit Arseven ve Finans ve Kontrol Grup Direktörü Sergio Spinolo: Tofaş Ailesi'ne hoş geldiniz!

Sayfa 4'te

CEO'dan teşekkürler...

Antonio Bene, 10 Aralık'ta düzenlediği basın toplantısında gazetecilerin karşısında, iç pazar liderliği için tüm çalışanlara, bayi, servis ve satış ekiplerine teşekkür etti.



Sayfa 6'da

Gazetecilerle mini ralli



Şampiyon olmayı çok seven takım Fiat Abarth Motorsports, iki yıl üst üste yakaladığı Markalar Şampiyonluğunu basın mensuplarıyla paylaştı.

Sayfa 7'de

Güle güle...

Tofaş Bursa Fabrikası'nda kurulduğu günden beri görev yapan Üretim Direktörü Savaş Arkan, emekliye ayrılırken gazetemizin sorularını yanıtladı.



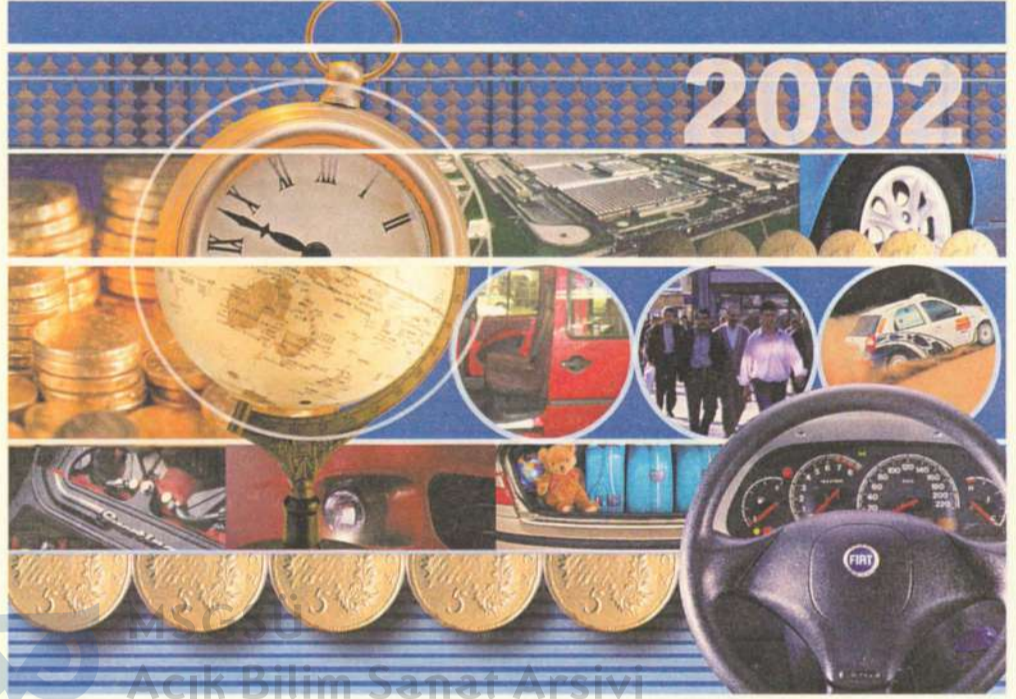
Sayfa 8'de

En genç üç adam

Tofaş Spor Kulübü'nün en genç yıldızları Halil, Hakan ve Uluğ ile basketbol ve hayat üzerine... Adam gibi gençler nerede diyenlere...



Sayfa 12'de



Tofaş, 2002 yılının sektör lideri!

Tofaş, Aralık ayı başında ilan ettiği seferberliğin ardından, aylık ortalama satışlarını ikiye katladı. Tofaş, otomobil ve hafif ticari araç toplamında, 24.278 adet satışla otomotiv sektöründe liderliği elde etti.

Mayıs ayında elde ettiği liderliği yıl sonuna kadar sürdüren Tofaş, hafif ticari araçta 13.091 adet, otomobilde ise Fiat ve Alfa Romeo toplamında 11.187 adetlik satışla, 2002 yılını en yakın rakipleri Ford ve Renault'nun önünde tamamladı. Hafif ticari araçta Fiat Doblò, 1B segmentinde Cargo, P segmentinde ise Panorama ile liderliği elde etti. Toplam 54 ülkeye ihraç edilen, ihracat şampiyonu Fiat Doblò'nun hem ticari, hem de binek kullanımına uygunluğu ve gerek bireysel, gerekse filo kullanımında tercih edilmesi, 2002 yılını da başarıyla tamamlamasını sağladı. 2002 yılında otomobilde yenilenen Fiat Palio'nun B segmenti lideri olması, yine geçtiğimiz yıl

pazara sunulan Fiat Albea'nın da C segmentinde elde ettiği yüksek satış grafiği, Tofaş'a sektör liderliğini getiren diğer etkenler oldu. 2001 yılını da ihracat, üretim, istihdam, borsa ve motor sporlarında elde ettiği beş şampiyonlukla tamamlayan Tofaş, 2002'yi 'Atılım Yılı' olarak ilan etmişti. Tofaş'ın, satış ve servis noktalarında değişiklik yapılmış, hizmet anlayışı geliştirilmiş ve ürün gamı yıl içinde yenilenmişti. Otomobil ve hafif ticari araç toplamında sektör liderliğini ilan eden, Otoekonomist şemsiyesi altında müşterilerine finansal çözümler sunan Tofaş, hizmetlerini çeşitlendirerek satışlarını yeni yılda daha da artırmayı hedefliyor.

Sayfa 3'te

İyi seneler...!

Başlangıçlar önemlidir. Yeni kararlar alıp, uygulamaya geçmek, hayata yeniden başlamak için ideal bir zamandır. Daha sağlıklı yaşayacağımıza, kendinize ve sevdiğinizlere daha çok zaman ayıracağımıza, hedefleriniz doğrultusunda çalışacağımıza, hiçbir şeyi ertelemeyeceğimize dair kararlar alın; yapamayacak olsanız bile... Çünkü yeni yılda en önemli şey hayata ve kendinize yeni bir şans tanımaktır. İyi seneler!



Sayfa 2'de



Eski ve yeni ustalardan Mimar Sinanlılara ilham

Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden bir grup öğrenci, Prof. Önder Küçükerman rehberliğinde Bursa Anadolu Arabaları Müzesi ile Tofaş Bursa Fabrikası'nı gezerek feyz aldı.

19 Aralık 2002 Perşembe günü Mimar Sinan Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden 120 öğrenci, derslerini Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'nde ve Tofaş Bursa Fabrikası'nda yaptı. Müzedeki binlerce yıl öncesine ait arabaları izleyerek eskiz çalışması yapan öğrenciler, Tofaş'ın otomobillerinden ve müzedeki objelerden ilham aldı. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Başkanı Prof. Önder Küçükerman, müzede öğrencilerine hitaben yaptığı konuşmada, Bursa'nın üç bin yıllık bir kent olduğunu belirterek,



Bursa'da at arabalarının üretildiği ve ilk sanayi okulunun da 1850 yılında Bursa'da kuruldu-

guna dikkat çekti.

Eski arabalara ve diğer objelere eskizlerinde değişik yorumlar getiren tasarım öğrencileri, müzenin ardından Tofaş Bursa Fabrikası'nı gezdi.

Fabrikada Ar-Ge'yi beğeniyen öğrenciler, 'Tofaş Hatırası' çekilerek, kendileri için hazırlanan kokteyle katıldı.

Prof. Önder Küçükerman, gezinin öğrenciler için yeni ufuklar açacağını belirtti.

Küçükerman, öğrencilerine eski ve yeniyi göstererek, yeni tasarımlara katkıda bulunmayı amaçladıklarını ve öğrencilerin eskiz çalışmalarının biraraya getirilerek değerlendirileceğini söyledi.

Gezelim görelim, kâm alalım dünyadan

Tofaş'ın bulunduğu her iki şehir de, hem tarihi açıdan hem de doğal güzellikleriyle oldukça zengin. Öyleyse fotoğrafçılık ve gezi etkinlikleri neden artmasın?

Tofaş İstanbul Merkez'de görevli bir grup çalışan, Sultanahmet'te bulunan yüzlerce yıllık tarihi mekânları gezdi. Tofaşlılar, 23 Kasım 2002 Cumartesi günü, 30 kişinin katılımıyla gerçekleştirilen gezide Arkeoloji Müzesi, Ayasofya, Yerebatan Sarnıcı ve Mozaik Müzesi'ni gezerek, tarih içinde dolaşmanın keyfini çıkardı.

Rehber eşliğinde tarih...

Gezi boyunca, profesyonel bir rehber tarihi yapılarla ilgili çeşitli bilgiler verdi. 916 yıl kilise, 481 yıl cami olarak kullanılan ve 1935'ten bu yana müze olarak tarihi işlevini sürdüren Ayasofya, çeşitli kültürler için, sayısı bir milyonu aşan eseriyle dünyanın en büyük müzeleri arasında yer alan Topkapı Sarayı'nın içindeki Arkeoloji Müzesi, Sultanahmet Camii'nin altında kalan, 4. ve 6. yüzyıllar arasında yapılan mozaiklerin sergilendiği Mozaik Müzesi'nde Tofaşlılar tarihi bir yolculuk yaparken büyüldü.

Gün boyunca birlikte çalıştıkları iş arkadaşlarıyla, bu kez farklı bir etkinlikte biraraya gelmenin mutluluğunu yaşad.

Tofaşlılar, bu etkinliğin motivasyonu ile daha farklı bir sinerjinin doğacağını belirterek, Tofaş'ın ayrıcalığını hissettiklerini, arkadaşlık ilişkilerinin ve güçlü bir iletişimin iş hayatında önemli olduğunu vurguladı.



Tofaşlı çalışanlar, Sultanahmet'te dolaşmanın keyfini yaşadı.

'Babasının oğlu' dört okul birincisi!

Vehbi Koç tarafından 23 yıl önce başlatılan Bizden Haberler Dergisi Eğitim Başarı Armağanı'na, 2001-2002 öğretim yılında okul birincisi olan Tofaş çalışanlarının çocukları da hak kazandı.

İlköğretim ve lise düzeyindeki okul birincilerine verilen Eğitim Başarı Armağanları, 16 Aralık 2002 Pazartesi günü, Koç Holding Nakkaştepe Tesisleri'nde düzenlenen bir törenle sahiplerini buldu.

Vehbi Koç tarafından 23 yıl önce başlatılan Bizden Haberler Dergisi Eğitim Başarı Armağanı'na bu yıl Tofaş çalışanlarının çocukları da hak kazandı.

Velisi Tofaşlı olan dört öğrenci hediye, plaket ve para ödülleri Koç Holding Yönetim Kurulu Başkanı Rahmi M. Koç'tan aldı.

Öğrencileri başarılarından dolayı kutlayan Rahmi M. Koç, eğitime önem verdiklerini ve öğrencilerin başarılarıyla gururlandıklarını söyledi.

Öğrenci velileri ise "Çocuklarımızın başarılı olmaları hepimizi gururlandırdı. Onlardan hiçbir şeyi esirgemedik. Onlara iyi birer eğitim verebildiysek, bunu Tofaş'a borçluyuz" diye konuştu.

Öğrenciler ise anne-babalarına teşekkür ederek, "İyi ki babalarımız Tofaşlı, yoksa okula gitmek, düzenli bir eğitim almak çok zor

olurdu" dedi. Ödül alan öğrenciler Tofaş Bursa Fabrikası'nda kendileri için düzenlenen küçük bir kutlama töreninin ardından, yöneticilerle 'hatıra fotoğrafı' çektiler.

Veliler ve ödül alan çocuklar

Baba Adı	Öğrencinin Adı
İsmet Vanarşevir	Deniz
Muhammet Aytaş	Tuncel
Muhittin Yılmaz	Alper
Turgay Şirin	Aşkan



2001-2002 Öğretim Yılı'nda okul birincisi olan çocuklar Tofaş Bursa Fabrikası yöneticileri ve velileriyle birarada...

Dr. P. P. P. Önder Küçükerman
267 21 57

DÜNYA GAZETESİ, 25.07.2000 SALI, SAYFA:13

Gerç ve yetkin bilim adamlarımızdan Dr. Rüş-
kü Bozkurt'un bana yolladığı "Türkiye Cam
Tarihi" kitabını uzun süredir kütüphanemde
bekletiyordum. Türkiye'de sanayi tarihi yazımında
özgün yeri olan dostum Profesör Önder Küçükerman'ın eserini zamanı verip okuduğumda, Türkiye'de cumhuriyet yaratacığını bir kez daha anlaşıp, hayran kaldım. 500 yıllık eler üstünde tutulan bir sanat dalının ancak cumhuriyetçilik içinde şekillenip, yerini bulduğunu gördüm. Artısanı sanat ya da sanayi her ve kim olursa olsun, ancak ve ancak doğru rehber politikalarda ayakta duruyor.

Sormak istenir: Türkiye var olma adına 1934 yılında ölçek ekonomisini yaratma katan almamış olsa ki, 2000 yılında dünyanın en büyük 10 üreticisi arasında bu ülkeden Şişe Cam'ın yer alması mümkün olur muydu? İsraih malı politikalar sonucu, AR-GE hemen daha ilk yıllarda kurulması olmasaydı, acaba bugün bu şirketler topluluğu ürününün yüzde 50'sini ihracata konu edebilir miydi? Slogan doğrudur. Şişe-Cam, Cumhuriyet kuşaklarının ortak gururudur.

Bir gelenekten dünya markası çıkar mı? Hem evet, hem hayır!.. Malta, gelenek olmuş, marka olmamıştır. Bohemya marka olmuş, ama dünya pazarında tutunmamıştır. Galiba ikisini birden yapabilen ender isimlerden biridir Şişe-Cam... Sanayi tarihi yazımında 30 eseri geride bırakan Profesör Önder Küçükerman, 500 yıllık Türkiye camcılığını 1 camii ve 3 sarayda modelyerek, kesitler çizerek, 15. yüzyıl Topkapı Sarayı'nda cam kulanıla-

GLOBUS

Kerem MORTAN

Tepedeki ışık ve Şişe-Cam

rak, "tepedeki ışık" yakalanmıştır. Hemen sonrasında Süleymaniye Camii'nde benzer bir durum vardır. Caminin imaret defteri kayıtlarından anlıyoruz ki, burada toplam 1436 cam ustası çalışmıştır. Bunların 610'unun günlük 10-12 akçe alması, cam işindeki ustalık oranının yüksekliğini düşündürmektedir.

Osmanlı ve selâmları, terakülî camilerin yarı kullandığı "ama" su bilekleri, Osmanlı sanayi devrinin gücünü simgeli olan camii sanatı dönemini bildirmiştir. O kadar ki, 1838 Osmanlı-İngiliz ticaret anlaşmasında camiden hiç söz edilmemesi, olayın tümüyle Balat ve Beykoz'da rekabet edemeyen ilkel cam tezgâhlarından ibaret kaldığını gösterir.

Kristallerin sarayı olarak bilinen Dolmabahçe'de cam hem Bohemya, hem de Venedik malı ithal cam olacaktır. Saray içindeki Camii Koşk adeta dönemin cam teknolojisinin bütün yorumlarının bir arada izlenebileceği bir cam tekniği ve sanatı sergisidir. Buna karşılık, 1851 yılında Londra'da da açılan Dünya Sanayi Sergisi'nde Büyük Madalya'nın Beykoz camcılığına verilmesi, Batı'nın Ana-

dolu ile alayının olsa olsa tatlı bir ironisidir.

İronidir diyoruz! Çünkü Dolmabahçe'de ithal cam ürünlerinin içiyle yer alan ithal 82 bronz kristal avize, 142 tavan askısı, 60 kristal şamdan ve 124 kristal şamdanla yeni bir dünyaya sanayi sergisi açılacağına kaydeden Profesör Küçükerman, 1844 yılında Osmanlı bir kez daha atığa kalkarak, Beykoz'da çini ve fahşar fabrikası kurar. Ancak bu fabrika, İstanbul'da 1870-1871 yıllarında kapanan son imdeler kalın Osmanlı çini kapısı.

1876 yılında 2. Abdülhamit döneminde Yıldız Sarayı yaptırıldığında, cam sanayi bilinmiştir! Bu yüzden mirasın korunması için saray bahçesine somadan Sümerbank tarafından devralınarak açık kalabilen bir çini ve porselen atölyesi kurulur. Ama artık Anadolu bir açık pazardır. Açık pazar biraz da yögeçer hamadır. Bu kez hikmetli bilinmez Modiano isimli bir İtalyen, Beykoz'da 1899 yılında 23 yıl yaşayacak olan bir cam fabrikası kurar.

Cumhuriyet kurulu ve bu fabrika kapanır. Kapanışa ilişkin kesin bir belge yoktur. Ama kestirme yorum, cumhuriyetçiliğin Bay Modiano'ya yer bırakmayacağına olan inandır. Nitekim cumhuriyet-

çilik bu yerde bir ulusal sanayi kuruluşu olan TE-
KEL fabrikasını 1930 yılında kurar.

Sonra cumhuriyet, 500 yıllık tepedeki ışığı bile-
rek, Beykoz'un Paşabahçe'sinde 11 aylık kısa bir
anşaat dönemi sonrası özel bir imtiyaz karaman-
esi ile Paşabahçe cam tesislerini kurar.

Bugün dünyanın ilk 10'u arasında kendisine yer
arayan Türkiye'nin tek kuruluşu durumunda olan
Şişe Cam'in 500 yıllık bir hiükimden sırtlayıp ge-
tirdiği miras işte budur. Bütün bunları sıraladuktan
sonra, "Cam sanayi, Türkiye'de cumhuriyet ku-
şadannın ortak gururudur!" sözünde bilimem yan-
lıyor muyuz?

Profesör Michael Porter, Japon sanayisini ince-
lediği yeni eserinde (Nisan 2000 Mac Millan) "Cam
Japon Compete" temel sonunu bu ülkedeki sanayi
kuruluşlarının strateji yokluğu olmasına bağlar.
İyi de, bu strateji güneş doğar gibi doğrudan kendi
başına ve bir batımda doğmaz ki? Türkiye'de geç-
miş kaç yıla dayanırsa dayansın "düz ya da hüz
dönemi" için strateji arayan tüm organizasyonların
Türkiye sanayi tarihindeki büküm noktalarına iyi
bakmalarında yarar vardır. Bu açıdan İş Banka-
sı'nın piri piri Genel Müdürü Ersin Özince'nin,
"toplumsal yarar ön planda tutan anlayışın" ne ol-
duğu üstünde iyice düşünmek kadar, gerek Profes-
sör Önder Küçükerman'ın, gerekse Tarih Vak-
fı'nın sanayi tarihi ve monografilerinin iyice elek-
ten geçirilmesinde yarar var diyoruz.

Halkla İlişkiler - Belge Bilgi

GAZETE

Atılım yılı etkinlikleri

2002 Tofaş için değişim yılıydı. İşte Tofaş'ı Atılım Yılı'nın sonunda sektör liderliğine taşıyan etkenler ve 2002 Tofaş Günlüğü...



Sayfa 2'de

Hoş geldiniz...

Tofaş üst yönetimi CEO'ya bağlı dört grup direktöründen oluşuyor. Son atamaların ardından üst yönetimde iki yeni grup direktörü göreve başladı. Ticari Grup Direktörü Müfit Arseven ve Finans ve Kontrol Grup Direktörü Sergio Spinolo; Tofaş Ailesi'ne hoş geldiniz!

Sayfa 4'te

CEO'dan teşekkürler...

Antonio Bene, 10 Aralık'ta düzenlediği basın toplantısında gazetecilerin karşısında, iç pazar liderliği için tüm çalışanlara, bayi, servis ve satış ekiplerine teşekkür etti.



Sayfa 6'da

Gazetecilerle mini ralli



Şampiyon olmayı çok seven takım Fiat Abarth Motorsports, iki yıl üst üste yakaladığı Markalar Şampiyonluğunu basın mensuplarıyla paylaştı.

Sayfa 7'de

Güle güle...

Tofaş Bursa Fabrikası'nda kurulduğu günden beri görev yapan Üretim Direktörü Savaş Arıkan, emekliye ayrılırken gazetemizin sorularını yanıtladı.



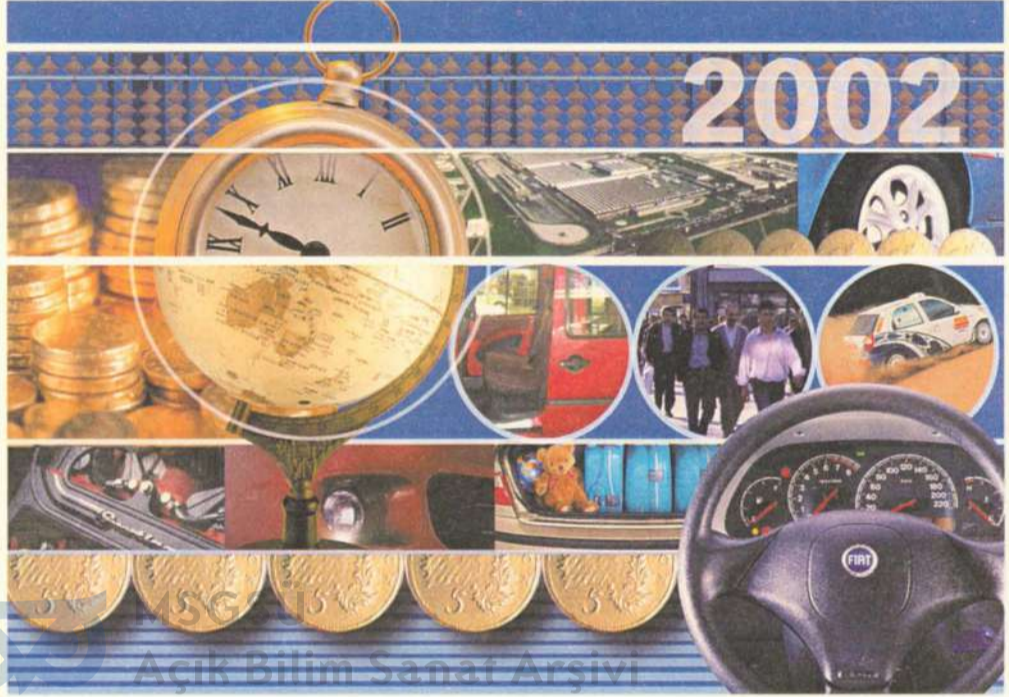
Sayfa 8'de

En genç üç adam

Tofaş Spor Kulübü'nün en genç yıldızları Halil, Hakan ve Uluğ ile basketbol ve hayat üzerine... Adam gibi gençler nerede diyenlere...



Sayfa 12'de



Tofaş, 2002 yılının sektör lideri!

Tofaş, Aralık ayı başında ilan ettiği seferberliğin ardından, aylık ortalama satışlarını ikiye katladı. Tofaş, otomobil ve hafif ticari araç toplamında, 24.278 adet satışla otomotiv sektöründe liderliği elde etti.

Mayıs ayında elde ettiği liderliği yıl sonuna kadar sürdüren Tofaş, hafif ticari araçta 13.091 adet, otomobilde ise Fiat ve Alfa Romeo toplamında 11.187 adetlik satışla, 2002 yılını en yakın rakipleri Ford ve Renault'nun önünde tamamladı. Hafif ticari araçta Fiat Doblo, 1B segmentinde Cargo, P segmentinde ise Panorama ile liderliği elde etti. Toplam 54 ülkeye ihraç edilen, ihracat şampiyonu Fiat Doblo'nun hem ticari, hem de binek kullanıma uygunluğu ve gerek bireysel, gerekse filo kullanımında tercih edilmesi, 2002 yılını da başarıyla tamamlamasını sağladı. 2002 yılında otomobilde yenilenen Fiat Palio'nun B segmenti lideri olması, yine geçtiğimiz yıl

pazara sunulan Fiat Albea'nın da C segmentinde elde ettiği yüksek satış grafiği, Tofaş'a sektör liderliğini getiren diğer etkenler oldu. 2001 yılını da ihracat, üretim, istihdam, borsa ve motor sporlarında elde ettiği beş şampiyonlukla tamamlayan Tofaş, 2002'yi 'Atılım Yılı' olarak ilan etmişti. Tofaş'ın, satış ve servis noktalarında değişiklik yapılmış, hizmet anlayışı geliştirilmiş ve ürün gamı yıl içinde yenilenmişti. Otomobil ve hafif ticari araç toplamında sektör liderliğini ilan eden, Otoekonomist semsiyesi altında müşterilerine finansal çözümler sunan Tofaş, hizmetlerini çeşitlendirerek satışlarını yeni yılda daha da artırmayı hedefliyor.

Sayfa 3'te

İyi seneler...!

Başlangıçlar önemlidir. Yeni kararlar alıp, uygulamaya geçmek, hayata yeniden başlamak için ideal bir zamandır. Daha sağlıklı yaşayacağımıza, kendinize ve sevdiğinizlere daha çok zaman ayıracağımıza, hedefleriniz doğrultusunda çalışacağımıza, hiçbir şeyi erdemeyeceğimize dair kararlar alın; yapamayacak olsanız bile... Çünkü yeni yılda en önemli şey hayata ve kendinize yeni bir şans tanımak... İyi seneler!



Sayfa 2'de



Eski ve yeni ustalardan Mimar Sinanlılara ilham

Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden bir grup öğrenci, Prof. Önder Küçükerman rehberliğinde Bursa Anadolu Arabaları Müzesi ile Tofaş Bursa Fabrikası'nı gezerek feyz aldı.

19 Aralık 2002 Perşembe günü Mimar Sinan Üniversitesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü'nden 120 öğrenci, derslerini Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'nde ve Tofaş Bursa Fabrikası'nda yaptı. Müzedeki binlerce yıl öncesine ait arabaları izleyerek eskiz çalışması yapan öğrenciler, Tofaş'ın otomobillerinden ve müzedeki objelerden ilham aldı. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarım Bölümü Başkanı Prof. Önder Küçükerman, müzede öğrencilerine hitaben yaptığı konuşmada, Bursa'nın üç bin yıllık bir kent olduğunu belirterek,



Bursa'da at arabalarının üretildiği ve ilk sanayi okulunun da 1850 yılında Bursa'da kuruldu-

guna dikkat çekti. Eski arabalara ve diğer objelere eskizlerinde değişik yorumlar getiren tasarımcı öğrenciler, müzenin ardından "Tofaş Bursa Fabrikası'nı gezdi. Fabrikada Ar-Ge'yi beğeniyen öğrenciler, "Tofaş Hatırası" çekerek, kendileri için hazırlanan kokteyle katıldı. Prof. Önder Küçükerman, gezinin öğrenciler için yeni ufuklar açacağını belirtti. Küçükerman, öğrencilerine eski ve yeniyi göstererek, yeni tasarımlara katkıda bulunmayı amaçladıklarını ve öğrencilerin eskiz çalışmalarının biraraya getirilerek değerlendirileceğini söyledi.

Gezelim görelim, kâim alalım dünyadan

Tofaş'ın bulunduğu her iki şehir de, hem tarihi açıdan hem de doğal güzellikleriyle oldukça zengin. Öyleyse 'fotografçılık ve gezi etkinlikleri' neden artmasın?

Tofaş İstanbul Merkez'de görevli bir grup çalışan, Sultanahmet'te bulunan yüzlerce yıllık tarihi mekânları gezdi. Tofaşlılar, 23 Kasım 2002 Cumartesi günü, 30 kişinin katılımıyla gerçekleştirilen gezide Arkeoloji Müzesi, Ayasofya, Yerebatan Sarcı ve Mozaik Müzesi'ni gezerek, tarih içinde dolaşmanın keyfini çıkardı.

Rehber eşliğinde tarih...

Gezi boyunca, profesyonel bir rehber tarih yapılarla ilgili çeşitli bilgiler verdi. 916 yıl kilise, 481 yıl cami olarak kullanılan ve 1935'ten bu yana müze olarak tarihi işlevini sürdüren Ayasofya, çeşitli kültürlerle ait, sayısı bir milyonu aşan eseriyle dünyanın en büyük müzeleri arasında yer alan Topkapı Sarayı'nın içindeki Arkeoloji Müzesi, Sultanahmet Camii'nin altında kalan, 4. ve 6. yüzyıllar arasında yapılan mozaiklerin sergilendiği Mozaik Müzesi'nde Tofaşlılar tarihi bir yolculuk yaparken büyüldü.

Gün boyunca birlikte çalıştıkları iş arkadaşlarıyla, bu kez farklı bir etkinlikte biraraya gelmenin mutluluğunu yaşadı.

Tofaşlılar, bu etkinliğin motivasyonuyla daha farklı bir sinerjinin doğacağını belirterek, Tofaşlı olmanın ayrıcalığını hissettiklerini, arkadaşlık ilişkilerinin ve güçlü bir iletişimin iş hayatında önemli olduğunu vurguladı.



Tofaşlı çalışanlar, Sultanahmet'te dolaşmanın keyfini yaşadı.

'Babasının oğlu' dört okul birincisi!

Vehbi Koç tarafından 23 yıl önce başlatılan Bizden Haberler Dergisi Eğitim Başarı Armağanı'na, 2001-2002 öğretim yılında okul birincisi olan Tofaş çalışanlarının çocukları da hak kazandı.

İlköğretim ve lise düzeyindeki okul birincilerine verilen Eğitim Başarı Armağanları, 16 Aralık 2002 Pazartesi günü, Koç Holding Nakkeştepe Tesisleri'nde düzenlenen bir törenle sahiplerini buldu.

Vehbi Koç tarafından 23 yıl önce başlatılan Bizden Haberler Dergisi Eğitim Başarı Armağanı'na bu yıl Tofaş çalışanlarının çocukları da hak kazandı.

Velisi Tofaşlı olan dört öğrenci hediye, plaket ve para ödülleri Koç Holding Yönetim Kurulu Başkanı Rahmi M. Koç'tan aldı.

Öğrencileri başarılarından dolayı kutlayan Rahmi M. Koç, eğitime önem verdiklerini ve öğrencilerin başarılarıyla gururlandıklarını söyledi.

Öğrenci velileri ise "Çocuklarımızın başarılı olmaları hepimizi gururlandırdı. Onlardan hiçbir şeyi esirgemedik. Onlara iyi birer eğitim verebildiysek, bunu Tofaş'a borçluyuz" diye konuştu.

Öğrenciler ise anne-babalarına teşekkür ederek, "İyi ki babalarımız Tofaşlı, yoksa okula gitmek, düzenli bir eğitim almak çok zor

olurdu" dedi. Ödül alan öğrenciler Tofaş Bursa Fabrikası'nda kendileri için düzenlenen küçük bir kutlama töreninin ardından, yöneticilerle 'hatıra fotoğrafı' çektiler.

Veliler ve ödül alan çocuklar

Baba Adı	Öğrencinin Adı
İsmet Varanşevir	Deniz
Muhammet Aytaş	Tuncel
Muhittin Yılmaz	Alper
Turgay Şirin	Aşkan



2001-2002 Öğretim Yılı'nda okul birincisi olan çocuklar Tofaş Bursa Fabrikası yöneticileri ve velileriyle birarada...

Çeşm-i Bülbüller DENİZLİ'de



Türk cam kültürünün dünyaya kabul edilen Çeşm-i Bülbül ve Beykoz Camları, Siseecam'ın Denizli'deki atölyelerinde üretilmeye devam ediyor.

Paşabahçe'de üretilerek bütün dünyada marka haline gelen Türk el imalatı camlar şimdi Denizli'de devam ediyor



500 derece sıcaklıkta çalışan işçilerin büyük emek harcamalarıyla ortaya çıkan cam ürünler, başta ABD, Avrupa ülkeleri ve Japonya olmak üzere 40 ülkeye ihraç ediliyor.

> Reşat Şüphesiz

DENİZLİ - Şişecam'a bağlı Denizlicam atölyelerinde üretilen Türk el-imalatı cam eşyaların başta ABD, Avrupa ülkeleri ve Japonya olmak üzere 40 ülkeye ihraç edildiği bildirildi. Şişecam'ın Cam Ev Eşyası Grubu Başkanı ve Denizlicam Yönetim Kurulu Başkanı Gülsüm Azeri, "Büyük bir metropoliten olan alanda sıkışıp kalan Beykoz tesislerimizde fiziki şartların oluşturduğu maliyet dezavantajını çok erken dönemlerde göyerek, el-imalatı gibi farklı yaklaşım gerektiren üretimde alınması gereken tedbirleri alarak, 1994 yılında Paşabahçe-Beykoz tesislerindeki el-imalatını Denizli'ye taşıdık" dedi. Denizlicam'da üretilen el-imalatı cam eşyanın yüzde 75'inin ihraç edilerek ülkeye yıllık 17 milyon dolar döviz kazandırdıklarını belirten Gülsüm Azeri, aynı zamanda butik olarak üretilen ve el becerisine dayanan Türk camcılığının yaşaması için gerekli şartların da oluşturulduğunu söyledi.

Denizlicam'da yıllık olarak 200 ton kristal, Çeşm-i Bülbül ve serbest şekilde el-imalatı cam eşya üretildiğini belirten Azeri, "Beykoz'daki üretimimizin kapanmasıyla iddia edildiği gibi kültür mirasımızdan birşey eksilmiş değildir. Türk camcılığında el becerilerini yükseltmek ve usta-çırak geleneğini yaşatmak için gerekli tedbirleri aldık. diye konuştu.

Denizlicam Yönetim Kurulu Başkanı Gülsüm Azeri

5 bin yıllık parıltı

İSTANBUL (İHA) - Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman, camın ilk kez Türkiye'de doğduğunu söyledi. 5 bin yıl önce camın ilk kez Akdeniz ve Güney Anadolu'da üretildiğini belirten Küçükerman, "Anadolu'da başlayan Roma egemenliği zamanında 'üfleme' tekniği bulunmuş ve cam üretimi sanayileşmeye başlamıştır" dedi. Akdeniz'de başlayan geniş ölçekli cam üretiminin Venedik'e, buradan da Avrupa'ya yayıldığına dikkati çeken Küçükerman, ateşin içinde yapılan bu parıltılı camların kralıkların ve sarayların desteği ile mücevherden silaha parfüm şişesinden ilaç şişesine dekorasyondan sanayiye kadar kullanıldığını söyledi. Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki cam sanayinin devletin denetimi ve desteği altında olduğunu kaydeden Küçükerman, "Camcılık tarihinin başlamasıyla o zamanki camların nasıl yapıldığı sorusu akla geldi. Bugünkü teknoloji ile bir cam üretimi için 500 derece sıcaklık ve bir çok teknoloji kullanılıyor. O dönemde bugünkü imkanlar olmadığına göre cam nasıl yapılıyordu. İlaç olarak kullanılan gözyaşı damlaları için göz yaşı şişeleri yapılmıştır. Çok küçük olan bu şişelerin nasıl ve hangi imkanlarla yapıldığı hâlâ merak konusudur. Bugünkü teknoloji ile gözyaşı şişelerini yapmak istesek herhalde epey bir zaman alır. Belki de yapılamaz" dedi.

oluşturduğu maliyet dezavantajını çok erken dönemlerde göyerek, el-imalatı gibi farklı yaklaşım gerektiren üretimde alınması gereken tedbirleri alarak, 1994 yılında Paşabahçe-Beykoz tesislerindeki el-imalatını Denizli'ye taşıdık" dedi. Denizlicam'da üretilen el-imalatı cam eşyanın yüzde 75'inin ihraç edilerek ülkeye yıllık 17 milyon dolar döviz kazandırdıklarını belirten Gülsüm Azeri, aynı zamanda butik olarak üretilen ve el becerisine dayanan Türk camcılığının yaşaması için gerekli şartların da oluşturulduğunu söyledi.

Denizlicam'da yıllık olarak 200 ton kristal, Çeşm-i Bülbül ve serbest şekilde el-imalatı cam eşya üretildiğini belirten Azeri, "Beykoz'daki üretimimizin kapanmasıyla iddia edildiği gibi kültür mirasımızdan birşey eksilmiş değildir. Türk camcılığında el becerilerini yükseltmek ve usta-çırak geleneğini yaşatmak için gerekli tedbirleri aldık. diye konuştu.

Denizlicam Yönetim Kurulu Başkanı Gülsüm Azeri

emin, kendini söyleyen Basayev, "Çeçenistan Devlet Başkanı Aslan Mashayev ve silah arkadaşlarının, operasyon konusuna kendilerine ilgi vermedikleri için" özür üledi. Ancak gerçekten doğrulanmayan arkanın Rusya, başkanı Ahmet Şişli'de gözaltı alındı.



Ruslar'ın

MSÜ AYIN İZİ

07/2002

İMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ AYLIK BÜLTENİ

Yeni Ustaların, Eski Ustalara Bir Teşekkürü

28 Haziran 2002 tarihinde Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi,



düzenlenen törenle açıldı. MSÜ Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü öğretim üyelerinin katıldığı törende, Bursa'da araba üretimi köklerinin binlerce yıl öncesine dayandığına, bu sebeple Türk otomotiv sektörünün kalbinin bugün Bursa'da atmasının bir tesadüf olmadığına dikkat çekildi. "Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi", sadece eski araba müzesi olmadığı, Anadolu'daki binlerce yıllık araba sanayiinin ve kültürünün canlı ve etkili köşe taşlarından olduğu vurgulandı. Bu müze "yeni ustaların, eski ustalara bir teşekkürüdür". Ayrıca törende "Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi" fikir babalarından Prof. Önder Küçükerman'a Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından teşekkür plaketi verildi.



MSGSÜ

Açık Bilim Sanat Arşivi

CNREXPO

Avrupa Birliği'nde!

Üreticiler bu fuarlarla dış pazarlara ulaşıyor.

CNR EXPO 2002 - 2003 FUARLARI

ESANTİYON 2002 17. Uluslararası İş Dünyası Promosyon ve Hediyelik Eşya Fuarı	11 - 15 Eylül	ITF	BTM 2003 İnşaat Malzemeleri ve Teknolojileri Fuarı	03 - 06 Nisan	ITF
SHOP DESIGN 2002 7. Uluslararası Mağaza, Market Donanımları ve Ekipmanları Fuarı	12 - 15 Eylül	ITF	TRANSEURASIA 2003 Ellekleme, İstif Makinaları, Depolama, Tasıma ve Lojistik Sistemleri Fuarı	15 - 20 Nisan	AFEKS
GIDA (WORLD FOOD) 2002 10. Uluslararası Gıda Ürünleri ve İşleme Sistemleri Fuarı	12 - 15 Eylül	ITF	PRIVATE LABEL 2003 1. Uluslararası Özel Markalı Ürünler Fuarı	17 - 19 Nisan	MF
IPACK 2002 17. Uluslararası Ambalaj ve Paketleme Sanayi Fuarı	12 - 15 Eylül	ITF	BEAUTY 2003 Profesyonel Kosmetik, Güzellik Ürünleri ve Ekipmanları Fuarı	01 - 04 Mayıs	ITF
TATEF 2002 9. Uluslararası Metal İşleme Teknolojileri Fuarı	25 - 29 Eylül	ITF	KIRTASIYE 2003 9. Uluslararası Kırtasiye ve Ofis Malzemeleri Fuarı	02 - 06 Mayıs	EUF
ENERGY 2002 5. Uluslararası Enerji Üretim, İletim, Dağıtım, Petrol ve Gaz Sistemleri Fuarı ve Konferansı	26 - 29 Eylül	ITF	SUBCONIST 2003 Uluslararası Yan Sanayileri Fuarı	08 - 11 Mayıs	MF
MUSIAD 2002 9. Uluslararası MUSIAD Fuarı	03-06 Ekim	ITF	EVTEKS 2003 9. Uluslararası Ev Tekstili Fuarı	21 - 25 Mayıs	ITF
MIDEX 2002 7. Uluslararası Mobilya ve İç Dekorasyon Fuarı	10 - 13 Ekim	ITF	ANKOMAK Ağır İş Makinaları Fuarı	04 - 08 Haziran	EUF
REDEX 2002 6. Uluslararası Gayrimenkul Geliştirme Fuarı	10 - 13 Ekim	ITF	YUTAV 2003 Uluslararası Yumurta, Tavukculuk Fuarı	05 - 07 Haziran	FGS
ITSE II 2002 12. Uluslararası Tekstil, Hazır Giyim ve Aksesuarları Fuarı	11 - 13 Ekim	ITF	TIME 2003 Uluslararası Üretim Teknolojileri Fuarı	04 - 07 Eylül	ITF
KONFIST 2002 Uluslararası Konfeksiyon ve Nakış Makinaları Fuarı	10 - 13 Ekim	CNR	REHABİLİTASYON Rehabilitasyon Ürün, Ekipman ve İhtiyaçları Fuarı	04 - 07 Eylül	MF
CEBİT BROADCAST, CABLE & SATELLITE 2002 Uluslararası Uydular ve Kablo TV, Multimedya, Digital Yayın, Ses & Işık Fuarı ve Konferansı	17-20 Ekim	HMI	KUAFÖR Sac, Cilt Bakım Ürünleri ve Bakım Ekipmanları Fuarı	04 - 07 Eylül	MF
BEST 2002 Bina Elektrik ve Elektronik Sistem Teknolojileri Fuarı	17-20 Ekim	BY	ESANTİYON 2003 18. Uluslararası İş Dünyası Promosyon ve Hediyelik Eşya Fuarı	10 - 14 Eylül	ITF
MEDIST-MEDICAL İSTANBUL 2002 Uluslararası Medical Ürünler ve Hastane Donanımları Fuarı	17-20 Ekim	CNR	GIDA (WORLD FOOD) 2003 11. Uluslararası Gıda Ürünleri ve İşleme Sistemleri Fuarı	11 - 14 Eylül	ITF
IDEX 2002 Uluslararası Ağır ve Dış Sağlık Ekipmanları Fuarı	17-20 Ekim	CNR	IPACK 2003 18. Uluslararası Ambalaj ve Paketleme Sanayi Fuarı	11 - 14 Eylül	ITF
AUTOSHOW 2002 9. Uluslararası Otomobil ve Aksesuarları Fuarı	25 Ekim - 05 Kasım	ITF	S.O.S 2003 Uluslararası Güvenli Yapı, Afet Öncesi Hazırlık Fuarı ve Kongresi	18 - 21 Eylül	MF
EXPOSHIPPING 2002 7. Uluslararası Denizcilik Fuarı ve Konferansı	30 Ekim - 03 Kasım	ITF	SECURE EXPO 2003 Uluslararası Güvenlik ve Polis Ekipmanları Fuarı	18 - 21 Eylül	MF
HOME-TECH Uluslararası Ev Elektronikleri Fuarı	31 Ekim - 3 Kasım	MF	ENERGY 2003 6. Uluslararası Enerji Üretim, İletim, Dağıtım, Petrol ve Gaz Sistemleri Fuarı ve Konferansı	24 - 27 Eylül	ITF
ÜRETİCİDEN TÜKETİCİYE	22 Kasım - 3 Aralık	CNR	IDEF 2003 6. Uluslararası Savunma Sanayi, Havaçılık ve Denizcilik Fuarı	30 Eylül - 03 Ekim	CNR
S.O.S 2002 Uluslararası Güvenli Yapı, Afet Öncesi Hazırlık Fuarı ve Kongresi	12-17 Kasım	MF	REDEX 2003 7. Uluslararası Gayrimenkul Geliştirme Fuarı	02 - 05 Ekim	ITF
SECURE EXPO 2002 Uluslararası Güvenlik ve Polis Ekipmanları Fuarı	12-17 Kasım	MF	MIDEX 2003 8. Uluslararası Mobilya ve İç Dekorasyon Fuarı	02 - 05 Ekim	ITF
OTOMOTİV 2002 8. Uluslararası Oto Yan Sanayi, Yedek Parça, Servis Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı	12 - 15 Aralık	ITF	MUSIAD 2003 10. Uluslararası Müsiad Fuarı	09 - 12 Ekim	ITF
TİCARİ ARAÇLAR 2002 6. Uluslararası Ticari Araçlar ve Aksesuarları Fuarı	12 - 15 Aralık	ITF	ITSE II 2003 14. Uluslararası Tekstil, Hazır Giyim ve Aksesuarları Fuarı	16 - 18 Ekim	ITF
İSTANBUL KİTAP GÜNLERİ 2002	13-22 Aralık	CNR	CEBİT BROADCAST, CABLE & SATELLITE 2002 Uluslararası Uydular ve Kablo TV, Multimedya, Digital Yayın, Ses & Işık Fuarı ve Konferansı	16 - 19 Ekim	HMI
OPTİK 2003 Tüm Optik Ürünleri Fuarı	23 - 26 Ocak	AFEKS	BEST 2003 Bina Elektrik ve Elektronik Sistem Teknolojileri Fuarı	16 - 19 Ekim	BY
BOAT SHOW 2003 Uluslararası Boat Show Fuarı	14 - 23 Şubat	NTSR	IDEX 2003 Uluslararası Ağır ve Dış Sağlık Ekipmanları Fuarı	16 - 19 Ekim	CNR
ITTE 2003 3. Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı	27 Şubat - 02 Mart	ITF	MEDIST-MEDICAL İSTANBUL 2003 Uluslararası Medical Ürünler ve Hastane Donanımları Fuarı	16 - 19 Ekim	CNR
İSTANBUL 2003 Uluslararası Mücevher, Takı, Saat & Malzemeleri Fuarı	13 - 16 Mart	RF	TİCARİ ARAÇLAR 2003 7. Uluslararası Ticari Araçlar ve Aksesuarları Fuarı	23 - 26 Ekim	ITF
ITSE 2003 13. Uluslararası Tekstil, Hazır Giyim ve Aksesuarları Fuarı	13 - 15 Mart	ITF	OTOMOTİV 2003 9. Uluslararası Oto Yan Sanayi ve Yedek Parça, Servis Ekipman ve Aksesuarları Fuarı	23 - 26 Ekim	ITF
FLORIST 2003 Uluslararası Çiçekçilik ve Bahçe Kültürleri Fuarı	12 - 16 Mart	CNR	HOME-TECH Uluslararası Ev Elektronikleri Fuarı	11 - 14 Aralık	MF
PETSHOW 2003 Uluslararası Pet Ve Evcil Hayvanlar Fuarı	12 - 16 Mart	CNR	TÜSİD Uluslararası Otel, Restaurant, Gastronomi Donanımları ve Teknolojileri Fuarı	03 - 07 Aralık	CNR
FOODTECH 2003 Gıda Teknolojileri Fuarı	27 - 30 Mart	HKF	AUTOSHOW 2003 10. Uluslararası Otomobil ve Aksesuarları Fuarı	05 - 14 Aralık	ITF
NALBURİYE 2003 10. Uluslararası Nalburiye ve Hırdavat Fuarı	03 - 06 Nisan	EUF	İSTANBUL KİTAP GÜNLERİ 2003	12 - 21 Aralık	CNR

- 150.000 m²'ye ulaşan dünya standartlarında fuar alanı
- Organizasyonlara değer katmak için **Mimar Sinan Üniversitesi Endüstriyel Tasarım Bölümü Başkanı Prof. Dr. Önder Küçükerman** danışmanlığında yenilenen iç tasarım ve dekorasyon
- **Tuğrul Şavkay** danışmanlığında sayısı artan restaurantlar ve VIP kalitesinde sunulan gurme mönüler
- **Metronun** hizmete girmesiyle artan ulaşım olanakları
- **İstanbul'un** dünyanın en önemli **fuvar kentlerinden** birisi olmasını sağlayan vizyon

SANAT

ÇEVRESİ

ÖZEL SAYI: 4

MART 2003
5.000.000 TL.

RESİM, HEYKEL, DEKORATİF SANATLAR, MİMARLIK, TİYATRO, SİNEMA, TV, FOTOĞRAF, SANAT OLAYLARI



MSGSÜ
Açık Bilim Sanat Arşivi

MİMAR SINAN ÜNİVERSİTESİ'nin denizden görünüşü. (Fotoğraf: Erdal Aksoy)

1960-1970: "AKADEMİ"DE ENDÜSTRİ TASARIMI BÖLÜMÜ'NÜN KURULUŞU AKADEMİ YILLARI HAKKINDA BİRKAÇ KÜÇÜK ANI

Prof.
ÖNDER KÜÇÜKERMAN
Mimar Sinan Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü
Başkanı

1960'lı Yıllarda Türkiye'de
"Akademi" ne anlama geli-
yordu?

1960 yılında Akademi'de öğ-
rencilik yıllarım başladığı zaman
durum şöyleydi:

Her şeyden önce söylemek ge-
rekirse, o yılların Türkiye'si, tasan-
m ve üretim bakımından büyük
bir "sükunet içindeydi", ...

Bu ortam içindeki "Akademi"
ise, o yıllarda herkesin düşündü-
ğü gibi kolayca "...ulaşılama-
cak..." büyük işlerin yapıldığı bir
yerdi...

Bizler "Yüksek Dekoratif Sa-
natlar Bölümü, İç Mimari Atölye-
si" öğrencileri, dönemin çok de-
ğerli hocalarından, iç mimari ko-
nusundaki bilgilerimizi algılamaya
çalışıyorduk. Örneğin ahşabın en
önemli ve temel malzeme olduğu-
nu hakıyla öğretiyorlardı.

Ancak, aynı yıllarda ülkede,
bugünkü kuşakların tam olarak
anlayamayacakları büyük yok-
luklar da yaşanıyor: Örneğin,
bir projenin iyi olması için çini
mürekkebinin ve sulu boyanın
dağılmayacağı kağıt bulmak zor
işti. Çünkü iyi kağıt yoktu... Pro-
jenin bu kağıdın üzerine kurşun
kalemle hassas biçimde çizilmesi
de çok önemliydi. İyi kurşun ka-
lem de yoktu...

Sonra da bu projeyi lekesiz bo-
yamak için suluboya renklerinin
hazırlanıp, tülbentten süzülüp
küçük şişelere doldurulması da
"incelik gerektiriyordu...". Çün-
kü iyi sulu boya da yoktu...

* * *

İşte bu koşullar altında, 1960'lı
yılların Akademi'sinde en büyük
sorumluluk, bildikleri her şeyi iç-
tenlikle öğretmeye çalışan dene-
yimli sanatçı ve hocaların üzerine
oturmuştu... Üstelik bu değerli
düzenle çok büyük bir tolerans
vardı... Herkes bir "düşünce ada-
mı" gibiydi...

Ama bunların arasında, insa-
nın, "doğa'nın ve yaratıcılığın
gerçekleri" her şeyin üstündey-
di...



Üniversite hocaları bir kokteylde (soldan sağa doğru): Prof. Önder Küçükerman, Prof. İlhami Turan, Prof. Muammer Onat, Prof. Dr. Necati İnceoğlu

Akademi, ülkedeki tek sanat kurumu olduğu için, çevredeki bütün sanat hareketlerini izlemek çok kolaydı... Çünkü hemen her şey Akademi içinde veya çevresinde yaşıyordu... Bu doğal bir gerçek gibi kabul ediliyordu... Nitekim Beyoğlu'nda yavaş yavaş açılmaya başlayan bir kaç sanat galerisi, bu işin artık yaygınlaşabileceğini göstererek, herkesi hem şaşırtıyor, hem de sevindiriyordu...

Ancak, o yıllarda bir içmimarlık öğrencisinin, ileride ne iş yapacağı pek de belli değildi. Bazılarına göre, o yılların moda yeri olan Hilton Oteli'nde beş çaylarına gidilirse, varlıklı insanlarla tanışılabilirdi. Böylece de iş yapılabildi.

Diğer yandan, gelecekteki mesleki hayatımızın temelini, çok usta marangozlarla iyi geçinmek olduğu söyleniyordu. Müşterinin ise kim olacağı pek belli değildi. Kesinlikle bilinen bir başka önemli şey, İzmir Fuarı'nda "... büyük potansiyel..." olduğuydu...

O yıllarda Beyoğlu'nda ilk kez bir dükkan vitrini "tasarlandığı" zaman, hepimiz gidip bu modern mağazanın vitrinine bakmış ve şöyle düşünmüştük: Demek ki artık bundan böyle "... vitrin konusu var..."

Aynı yıllarda ülkedeki sanayi kuruluşlarında henüz yeni yeni küçük kıpırdanmalar başlamıştı. Örneğin, üretilemeye başlayan "kare profil demir boru", hepimiz için "modern endüstrinin yaratıcılığa sunduğu nimeti" olarak görülüyordu. Belli ki artık bundan böyle mobilyalar "kare profil demir"den yapılacaktı... Kaprisli usta marangozların ustalığı da böylece sarsılmış olacaktı.

Birkaç yıl içinde alüminyum profiller üretilmeye başlanınca, hepimiz sevinç içinde karar vermiştik: "Artık Türkiye sanayileşme yoluna girmişti..."



(Soldan sağa doğru): Prof. Önder Küçükerman, Prof. Muhteşem Giray, Prof. Sedat Hakkı Eldem, Prof. Dr. Bülent Özer ve Prof. Gündüz Gökçe. (1987)

1965: Akademi'de "Endüstri Tasarımı Bölümü" Kurma Girişimleri

1965 yılında Dekoratif Sanatlar Bölümü'nden İçmimarlık diplomasını ve asistanlık teklifini aldığı zaman durum buydu. Aynı yıl Mimarlık Bölümü'nde İnce yapı ve Dekoratif Sanatlar Bölümü'nde proje asistanlığına atandığı zaman, Türkiye'de "endüstri" sözcüğü daha sıkça kullanılmaya başlamıştı.

Aslında bu sihirli "endüstri" sözcüğü, "Akademi"de iki değişik şekilde karşılanmaya başlamıştı. Bizim kuşağın bir kısmına göre, mesleğimizin parlak geleceği bu sihirli sözcükte saklıydı... Diğer kısmına göre, "Akademi"deki sanat ortamına zarar verebilecek olan tehlikeli bir sözcüktü...

Aslına bakılırsa, o yıllarda "endüstri" sözcüğünün yaygınlaşmasının arkasında, gerçekten

de o yıllarda Türkiye'de devletin uygulamaya başladığı yerli sanayi geliştirilmesi projesi vardı... Gazetelerde yavaş yavaş yeni sanayi ürünlerinin reklamları bile görülmeye başlamıştı.

Herkes heyecan içindeydi: Türkiye sanayileşiyordu...

Böyle bir ortam içinde, o yıllarda asistanlar olarak kendi aramızda ateşli konuşmalar yapıyorduk. Her şey "endüstrileşmek" zorundaydı... Artık mekanlara endüstri ürünleri yön verecekti... Bizler de endüstri için sanatımızı kullanacaktık...

İçmimarlık konusu da endüstriden güç almalıydı. Mobilyaların endüstri koşulları ile üretileceği günler uzak değildi... Ama aslına bakılırsa ortada henüz gelişmekte olan bir endüstri veya ürünü falan da görülmüyordu...

Bu koşullar altında, sanat kurumu "Akademi"nin çatısı altında "endüstri için yaratıcılık" ortamına da bir yer açmak gerektiği tartışmaları iyice alevlenmişti...

Ama şu soruya hala tam bir yanıt bulunamıyordu:

Bir sanat kurumunun içinde endüstrinin ne işi vardı?

Bu konuyu tartışanlar arasında, koridorda karşılaşınca yol değiştirenlere bile rastlanıyordu...

Aslında kurulması gereken bu bölümün adının İngilizcesi belliydi: "Industrial Design"... Öyle ama Türkçesi ne olacaktı? Bizler "Endüstri Tasarımı" olmasını öneriyorduk... Herkesin değişik bir düşüncesi vardı... Uzun tartışmalardan sonra bu işin biraz ertelenmesi gerektiği anlaşılıyordu...

1970: Ve "Endüstri Tasarımı Bölümü"nin Kurulması

Ancak 1960'ların sonunda, daha önceki yıllarda kurulmuş olan çok sayıdaki "Özel Yüksek Okul"lar kapatılarak, devlet okullarına ve üniversitelere bağlanmaya başlanmıştı.

Bu beklenmedik değişim, acaba bizim "Endüstri Tasarımı Bölümü" kurma projemizi hayata geçiremez miydi?

Açık söylemek gerekirse, bir avuç genç asistan arkadaşımınla birlikte pusuya yatmış gibiydik.

Birden beklediğimiz oldu. Akademi Başkanı Feridun Akozan ve bazı hocalarımız beni çağırıp, Nişantaşı'ndaki bir özel okulun içmimarlık, grafik ve birkaç bölümünün Akademi'ye bağlanabileceğini söyledi. Çünkü kendisi yıllardır bir "Endüstri Tasarımı Bölümü" kurma hayalimi en yakından bilen kişiydi... Tabii bu beklenmedik gelişim, istediğimizden de fazla bir şeydi... Heyecanla "hemen" dedim... Onlar da bu yeni bölümü kurmam için, beni bu bölümün başkanı olarak "hemen" atadılar.

Akademi'ye bağlanan bu özel okulda gerekli değişiklikler hızla yapıldı. Beşiktaş'ta deniz kıyısında bu işe uygun olabilecek iki bina bulundu. Aslında depo olarak

kullanılan binaların projeleri hızla hazırlandı, inşaatı tamamlandı.

Ve sonunda "İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi"ne bağlı olarak iki Yüksek okul kuruldu: "Uygulamalı Endüstri Sanatları Yüksek Okulu" (UESYO) ve "Mimarlık Yüksek Okulu" (MYO)

Ben de Endüstri Tasarımı Bölümü Başkanı olarak ilk kez bu mesleğin adını, Akademi'mizin künyesine yazdırmış oluyordum. Bu okul, sanayileşmenin gereklerine göre biçimlendirildiği için, hem gece, hem de gündüz öğretim ve eğitim yapacaktı. Gece kısmı beş yıl, gündüz ise dört yıldır. Büyük bir hızla işe koyulduk... Hem deneyimli, hem genç ve hem de endüstriye dönük değerli kişilerden oluşan bir kadro oluşturmaya başladık...

Diğer yandan, ülkedeki sanayileşme politikasını ortaya atan Devlet Planlama Teşkilatı da, böyle önemli bir ihtiyacı karşılayacak olan bölümümüzü büyük bir içtenlikle destekliyordu.

Artık bir sanat kurumu olan Akademi içinde, "endüstri" kelimesi daha sık duyulmaya başlamıştı...

Nitekim kısa bir süre sonra, Akademi'nin yapısı içindeki İçmimarlık Bölümü, önce "İçmimarlık ve Endüstri Tasarımı Bölümü" olarak biçimlendirildi. Daha sonra da "Endüstri Tasarımı Bölümü" ayrılarak kendi kimliğini geliştirmeye başladı...

Böylece 1970 yılında 83 yaşına girmiş olan Güzel Sanatlar Akademisi'nin büyük bilgeliği içinde, artık "endüstri için yaratıcılık" da yer almış oluyordu.

Aslında o yıllarda "endüstri" sözcüğünün, Türkiye'nin geleceği açısından çok özel bir önemi vardı... Bu yüzden Akademi içinde yavaşça kimliğini kazanmaya başlayan bu yeni mesleği o yıllarda herkes güler yüzle ve ümitlerle karşılıyordu... Endüstri kuruluş-

ları (tam olarak nasıl kullanılacaklarını bilmedikleri, ama önemli olduğunu hissettikleri) bu mesleğe büyük ilgi göstermeye başlamıştı... En büyük endüstri kuruluşları, bizimle ilişki kurmak ve desteklemek istiyordu...

Bu amaçla UESYO'daki ilk mezunların projelerinden oluşan ve bu yeni mesleğin anaçlarını tanıtmak amacıyla "İnsa İçin Daha İyi Bir Çevre" isimli gezici bir sergi hazırlamıştık. Bu sergi, çeşitli sanayi kuruluşlarında açılmaya başlanmıştı. Bu sergi Ankara'da ve ayrıca Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde açıldığı zaman, bu yeniliğin herkesi etkilediğini açıkça görüyorduk.

Kısacası, "Sanayi- Nefise Mektebi" 1883 yılında ilkedeki sanat ortamının geliştirilmesi için kurulmuştu.

Bu sanat kurumunun 83. yılında ise bu kez aynı çatı altında, değişik bir "Sanayi-i Nefise" bölümü olan "Endüstri Tasarımı Bölümü" kurulmuş oluyordu...

* * *

Endüstri Tasarım Bölümü'nün Türkiye'de ilk kez "İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi" yapısı içinde kuruluşunda, başta dönemin Akademi Başkanı Prof. Feridun Akozan, olmak üzere, Prof. Kerim Silivrii, Prof. Muhteşem Giray, Prof. D. Safa Ş. Erkün, Prof. Namık Bayk, Prof. Utarit İzgi, Prof. Sadı Ersin, Prof. Hamdi Şensoy hocalarımız ile çok sayıda kişinin uzal görüşü ve karşılığı asla ödeneneyecek emekleri vardır...

Bugün Türk sanayide endüstri tasarımı mesleğinin olumlu katkıları varsa, bu kişilere de büyük bir teşekkür borcumuz vardır...

* * *

Ama bunlar arasınca asıl önemlisi, "... Akademi'li hocalarımızın, yöneticilerimizin yeniliklere karşı büyük destekleri, toleransı ve bilgeliğidir..."