

EGE TAŞRASINDA “MODERN”İN MİTLEŞMESİ: KEMER (BOZDOĞAN, AYDIN) VE DEMİRKÖPRÜ (SALİHLİ, MANİSA) BARAJ SİTELERİ VE LOJMANLARI (1)

Nilay ÜNSAL GÜLMEZ*

Alındı: 30.06.2013; Son Metin: 17.06.2015

Anahtar Sözcükler: Kemer; Demirköprü; baraj site ve lojmanları; işçi evleri; mit üretimi.

1. Bu yazı yazarın 2010 yazından itibaren Kemer ve Demirköprü Baraj Sitesi ve Lojmanları üzerine yürüttüğü araştırmanın ürünüdür. Araştırmanın seyahat giderleri Bahçeşehir Üniversitesi tarafından karşılanmıştır. Araştırma kapsamında 6-8 Aralık 2013 tarihleri arasında Antalya’da gerçekleştirilen IX. Do.co.mo.mo_tr buluşmasında “Manisa Demirköprü Baraj Sitesi ve Lojmanları” başlıklı bir sunum yapılmış ve aynı başlıklı poster etkinlik kapsamında düzenlenen sergide yer almıştır. Ayrıca *Ege Mimarlık Dergisi*’nde, 1950-60 döneminin sürdürülebilirlik tartışmaları öncesi bağlamını Kemer örneği üzerinden ele alan; yaşam ve barınma kültürüne değinerek Kemer Baraj Sitesi’ni deneyimlenmiş bir iyi-yer (e-topia) olarak tanımlayan kısa bir yazı kaleme alınmıştır (Ünsal Gülmez, 2015).

2. Türkiye’de Erken Cumhuriyet Dönemi’nde işçi meskenleri söz konusu olduğunda Sümerbank’ın Türkiye’nin çeşitli il ve ilçelerinde (Ereğli, Kayseri, İzmit, Hereke, Nazilli) benzer modeller kullanarak fabrikalar çevresinde inşa ettiği işçi lojmanları ve Seyfi Arkan’ın Zonguldak’ta kömür işçileri için tasarladığı Türk-İş İşçi Mahallesi (1936) aklı ilk gelen örneklerdendir (Cengizkan, 2009).

GİRİŞ

Türk mimarlık ve konut tarihi yazınında çok partili parlamenter sisteme geçiş ve Demokrat Parti’nin 1950 yılında iktidara gelişi önemli bir eşik olarak belirlemektedir. 1950’li yıllar ağırlıklı olarak İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa’da, özellikle Fransa’da üretimi yaygınlaşan çok katlı blokların (*grand ensemble*) ülkemize girişi ve Uluslararası Stil’in etkisi ile yeni tanışıklıklar; kent içinde apartmanlaşmanın başlangıcı, gecekondulaşma ve İstanbul özelinde Demokrat Parti’nin kentsel planlamaya müdahaleleri üzerinden tartışılmıştır (Bozdoğan ve Akcan, 2012; Şenyapılı, 1998; Sey, 1998; Erman, 1998). Kırdan kente göçün ivmelendiği bu yeni sosyo-politik ortamı inceleyen araştırmalar, İstanbul ve Ankara’da o yıllar için her anlamda büyük yenilikler sunan toplu konut ya da kooperatif projelerine odaklanmaktadır (Cengizkan, 2002; Inegöllü, 2000; Sey, 1998). Dönemin önemli özelliklerinden biri de kuşkusuz Laçiner’in (2010, 15) ifadesiyle “taşranın siyasi arenaya çıkışıdır”. DP’nin iktidara gelişi ile taşra kültürü hem fiziki anlamda göçle hem de iktidarın kullandığı dil vasıtasıyla merkeze yerleşmeye başlamıştır. Oysa, 1950-1960 aralığını konu alan çalışmaların, değişen dengelerin kaynağı olmasına rağmen taşraların barınma deneyimlerini çoğunlukla göz ardı ettiği gözlenir. Bu yazı, çoğu kez Erken Cumhuriyet Dönemi sanayi yerleşimleri ve işçi meskenleri üzerinden tartışılan taşranın “modern”le temas deneyimini, 1950’li yıllarda Ege bölgesinin kırsal kesiminde inşa edilen Kemer (Bozdoğan, Aydın) ve Demirköprü (Salihli, Manisa) Baraj Site ve Lojmanları özelinde ele alarak “modern”in mitleşmesine ve üretilen mitler üzerinden uzlaş(tırıl)an geleneksel ve modern yaşam biçimlerine odaklanmaktadır (2).

Barajlar, Erken Cumhuriyet Döneminden başlayarak modern dinlenme ve sosyalleşme olanakları ile toplumun gündemine gelmiştir. Bozdoğan (2002, 93), Erken Cumhuriyet Dönemi’nde inşa edilen Çubuk Barajı’nın (1930-1936) piknik alanlarında yer alan park, lokanta-gazino gibi kamuya

* Department of Interior Architecture and Environmental Design , Bahçeşehir University, İstanbul, TURKEY.

3. İki barajın ortak bir noktası da medeniyetin ve modernleşmenin görünürlüğüne işaretleri olarak inşa edilmelerine rağmen neoklasik öğeler barındırmalarıdır. Marathon Barajı'nın ayağında, MÖ 490'da Marathon Savaşı zaferinin ardından Delphi'de Atinalılar tarafından Tanrılara adanan "Treasure of the Athenians" (Atinalıların Hazinesi) tapınağının bir taklidi inşa edilmiştir (Kaika, 2006, 291). Benzer şekilde Çubuk Barajı'nın beton duvarının dibinde de üzerinde Atatürk'ün sözleri olan ve klasik Osmanlı sütunları tarafından taşınan küçük bir anıt portik yer almaktadır (Bozdoğan, 2002, 139). Kaika (2006, 293) modern mühendislik anıtlarında neoklasik ikonografinin kullanımını geçmişle gelecek, geleneksel ile modern arasındaki diyalektiğe bağlamaktadır.

4. Bu bakış açısıyla Rogge vd.'nin (1995) *Raising Arizona's Dams: Daily Life, Danger and Discrimination in the Dam Construction Camps of Central Arizona, 1890's -1940's* adlı kitabı baraj inşaat kamplarını (dam construction camps) inşaatlarda çalışanların gündelik yaşamları, kısmen barınma olanakları, topluluklardaki sosyal ve etnik sınıfsal ayrışma açısından incelemesi nedeniyle öne çıkar. Ancak kitap kapsamında incelenen kamplar çalışanların inşaat süresince barındıkları geçici yerleşimlerdir.

5. TC Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü tarafından internet üzerinden yayımlanan *Aydın Tarihi* (Mart 1956) belgesinde EMC ve RAR Ortaklığı oluşturan Fransız ve Türk şirketleri ile ilgili şu ifadelerle rastlanmıştır:

"Bir defa Demirköprü barajının inşası Fransa'nın tanınmış inşaat şirketlerinden 'Entreprises Métropolitaines et Coloniales' firması ile memleketimizde Trabzon ve Samsun limanları, Anıt Kabir ve Sarıyar Barajı gibi büyük tesisleri inşa etmiş veya etmekte olan 'Rar Türk Limited' sosyetesinin teşkil etmiş oldukları 'EmcRar Ortaklığı'na' maliyetle sabit kâr toplamı esaslı üzerinden hazırlanmış bir mukavele ile ve tamamen, kanunî yetkilere dayanılarak tevdi edilmiştir."

Ayrıca, 20 Temmuz 1957 tarihinde *Cumhuriyet Gazetesi'*nde çıkan habere göre, o tarihte Kemer ve Demirköprü Barajları'nı yapmakta olan Campagnie Française d'Entreprises (EMC) firması, Boğaziçi Asma Köprüsü'nün yapımı için de Türk Hükümeti ile bir protokol imzalamıştır.

açık yapı ve düzenlemeleri "doğanın zaptı" ve "cumhuriyetin modernist estetiğini inşa etmekteki başarısının simgesi olarak sahip olduğu" açısından değerlendirir ve bu anlamda sanayi faydacı yapıların modernist estetiğin dilinin üretimi ve temsili açısından önemine işaret eder. Baraj inşasının modernleşmeyi ve modernist estetiği görünür kılması yaklaşımı dönemsel bir tespit olarak iki Dünya Savaşı arasında Türkiye dışında da karşılık bulmuştur. Ege'nin karşı kıyısında Atina'nın su ihtiyacını karşılamak üzere inşa edilen Marathon Barajı da (1926-1929) bu anlamda Çubuk Barajı'na benzer bir görev üstlenmiştir. Kaika (2006), Marathon Barajı'nı (1926-1929) modernliğin doğanın zaptı ve ehlileştirilmesi arayışı, doğa ve kent arasındaki ilişkiyi yeniden inşa etme sürecinde modernleşmenin simgesi ve coğrafi imgelemin ve beraberinde taşıdığı tarihsel mirasın baraj üretiminin maddi kültürüne yansımaları açısından değerlendirmektedir (3). Barajlar II. Dünya Savaşı sonrasında değişen politik dengelere bağlı olarak üçüncü dünya ülkelerinde, özellikle Ortadoğu'da Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) arasındaki soğuk savaşın önemli cephelerinden biri olmuştur. Mısır'da planlamasına 1954'te başlanan ve ABD ile SSCB'nin politik düşünce ve hedeflerinin çarpıştığı bir arenaya dönen Asvan Yüksek Barajı (Aswan High Dam) (1960-1970) (Addison, 1959; El Mallakh 1959); ve Schayegh'in (2012) Soğuk Savaş ve ABD'nin İran'ın SSCB ile yakınlaşması endişesi sayesinde inşa edildiğini ifade ettiği İran Karaj Barajı (1958-1961) bu bağlamda Türkiye'nin yakın coğrafyasındaki önemli örneklerdir.

Truman Doktrini ve Marshall Planı kapsamında ABD'nin ekonomik ve askeri yardımda bulunacağı ülkeler arasında yer alan Türkiye'de de 1950'lerin ikinci yarısından sonra DP Hükümeti Amerika'nın dış politikası ile uyumlu biçimde tarımsal kalkınmanın ve bağlı olarak tarımsal modernizasyonun ekonomik kalkınma ile birlikte yürümesinin gerekliliğini benimsemiş (Baytal, 2007, 551, 562-3) bu çerçevede baraj yapımına hız vermiştir. Bu dönemde barajlar hem iktidarın yurt gezilerinin önemli ayaklarından biri olarak temel atma ve açılış törenleri vasıtasıyla liberal kalkınma politikalarını meşrulaştırdığı bir söylem alanı, hem de bu yeni kalkınma politikasının gerektirdiği ancak henüz ülkemizde var olmayan bilgi ve teknolojinin yabancı müşavir firma ve yükleniciler tarafından ülkemize taşındığı bir eylem alanı olarak karşımıza çıkar.

Bu yazıda Ege Bölgesi'nde inşa edilen ilk ve ikinci baraj olan Kemer (1954-1958) ve Demirköprü (1954-1960) Barajları incelenmektedir. Bu barajların programı sadece baraj inşası ile sınırlı olmayıp site ve lojman üretimini de içermiştir (4). Her iki barajda da tesis faaliyete geçtikten sonra baraj işletmesi bünyesinde çalışan personelin barınacağı kalıcı lojmanlar inşa edilmiştir. Barajlarla birlikte yapımına başlanan ve hızla tamamlanan, kendi kendilerine yeten yerleşimler olarak sözü geçen siteler ve lojmanları, 1950'lerde "işçi meskenleri meselesi" olarak adlandırılan genel çerçevede içinde özgün örnekler olarak değerlendirilebilir.

Yapımlarına 1954 yılında başlanan Kemer ve Demirköprü Baraj ve Hidroelektrik santrallerinin ortak noktası müteahhitliklerinin E.M.C (Les Entreprises Métropolitaines et Coloniales) - RAR (RAR Türk Limited Sosyetesini) adlı Fransız-Türk Ortaklığı (5), projelendirme ve kontrolörlüklerinin de Amerikan TAMS (Knappen Tippets-Abbett-McCarthy) isimli New York merkezli Müşavir Mühendislik firması tarafından yapılmış olmasıdır. Demirköprü Baraj Sitesi teknik ofisinde bulunan lojman tip projelerinden bazılarının üzerinde rastlanan Kemal

6. Örneğin iki katlı bir müstakil ev olmasına rağmen 3. Levend mahallesindeki 3-1-b plan tipinin zemin kat planı ile Demirköprü Barajı'ndaki F tipi; aynı şekilde 2. Levend'de yer alan 2-2-a plan tipi (ikiz ev) ile Kemer Barajı'ndaki üç yatak odalı müstakil ev planları büyük ölçüde birbirlerine benzer (Levend Mahallelerindeki plan tipleri için bkz. İnegöllü, 2000, 157-64).

7. Görüşme yapılan kişilere ait bilgiler (sırasıyla doğum-ölüm yılı, çalıştığı baraj ve görevi, çalışma/yaşama süresi) aşağıda sunulmaktadır:

Anđan Eryiğit (d.1964), Kemer Barajı işletme m¼d¼r yardımcısı-m¼hendis, (1998-halen s¼r¼yor).

Yusuf Pişkin (d.1925-ö.2013), Kemer Barajı beğci ve kantin sorumlusu (1956-1982).

¼zeyir Pişkin (d.1954), çocukluğu Kemer Barajı'nda geğmiş (1960-1982).

şerafettin Yumurtaş (d.1955), Kemer Barajı'nda t¼rb¼n operat¼r¼ (1976-halen s¼r¼yor).

Kayhan Asal (d.1934), Kemer Barajı'nda elektrik teknikeri (1958-1993).

Ahmet Dana (d.1961), Kemer Barajı'nda idari mali m¼d¼r yardımcısı (1997-halen).

Nurettin Karsu (d.1926), Kemer Barajı'nda bařm¼hendis (1955-58).

Önder Melek, (d.1961/baraj doğuumlu), Demirköprü Barajı'nda uzman memur (1980-halen s¼r¼yor).

Gön¼l Melek, (d.1965/baraj doğuumlu), Demirköprü Barajı, ev hanımı, (1980-halen s¼r¼yor).

Haluk Canpolat (d.1959), Demirköprü Barajı'nda mesul operat¼r (işçi) (1977-halen s¼r¼yor).

Meryem Canpolat, (d.1959), Demirköprü Barajı, ev hanımı (1977-halen s¼r¼yor).

Feriştah Koç (d.1938), Demirköprü Barajı, ev hanımı (1960-1985).

Ahmet Ar¼ ve Emin Canpolat isimleri bize T¼rk tasarımcıların lojmanların tasarım sürecinde yer aldıklarını d¼ř¼nd¼rmektedir. Bir yerleşim planı dışında, Kemer Baraj Siteleri ve Lojmanları'na ait bir belge ya da projeye ulaşılamamasına rağmen Kemer Sitesi ve Lojmanları'nın da aynı ekip tarafından tasarlandığını d¼ř¼nd¼ren g¼çlü nedenler bulunmaktadır. Her iki barajın da aynı m¼řavir ve m¼teahhit firmalar tarafından hemen hemen aynı yıllar arasında yapılmış olmalarının yanı sıra lojman plan tipleri ile k¼tle ve cephe biçimlenişleri arasında büyük benzerlikler hatta aynılıklar g¼ze çarpmaktadır. Bu iki baraj sitesindeki lojmanların plan şemaları Kemal Ahmet Ar¼ ve Refii Gorbon'un ortak çalışmaları ile gerçekteşen Levend Mahallelerindeki konut plan şemaları ile karşılaştırıldığında tipler arasında bazı örtüşmeler gör¼lmektedir (6). Ayrıca Ar¼'nun 1952-1956 yılları arasında İzmir İmar M¼řavirliđi görevini sürdür¼yor olması ve bu esnada İzmir İmar Planı yarışmasına beraber katıldığını Emin Canpolat ile birlikte İzmir'in yeni planları üzerinde çalışıyor olmaları (Ar¼, 2001, 58) Kemer Baraj Sitesi ve Lojmanları'nun tasarımlarında da Ar¼ ve Canpolat'ın katkıları olabileceği d¼ř¼ncesini güçlendirmektedir.

S¼rece dahil olan yabancı y¼klenici firmanın varlığı, baraj sitesi sakinlerinin “modern”le temaslarını, yabancılaşma ve uzlaşlarını meşrulaştırmaya yönelik mit üretimine zemin hazırlamıştır. Araştırma kapsamında taranan yazılı ve basılı kaynaklardan elde edilen bulguların yanı sıra, yerleşik mitler üzerinden taşradaki deneyimlerin yorumlanabilmesi için her iki baraj sitesinde geğmişte çalışmış ve yaşamış ve/ya bugün de hala yaşamakta olan kişilerle hem bireysel hem de odak grup gör¼řmeleri yapılmış, bir sözl¼ tarih çalışması gerçekteşirilmifitir (7). Gerçekteşirilen sözl¼ tarih çalışması, tasarımlarının T¼rk mimarlar tarafından gerçekteşirildiğine yönelik g¼çlü bulgulara rağmen lojmanların tasarımlarının Fransızlara atfedildiğini hatta bu d¼ř¼ncenin zaman içinde sarsılması g¼ç bir mit olarak yerleştiğini ortaya koyar. Lauri Honko (1984, 47) Miti Tanımlama Sorunsalı (The Problem of Defining Myth) başlıklı makalesinde mit'in çoğul tanım ve işlevlerine vurgu yapar. Bu yazı “mit”i, Honko'nun çok kapsamlı çalışmasında ele aldığı farklı kavramsal yaklaşımlardan bazıları ile örtüşür biçimde, insanın hayata uyum ve hayatla uzlaşma sürecinin tümleyici bir etmeni, arabulucu bir mekanizma olarak kavramsallaştırır. 1902 yılında tamamlanan Asvan Barajı'nın (Aswan Dam) geleneklerine son derece bağlı bölge insanı tarafından -her ne kadar geğmişi çok daha eskilere dayansa da- bölgeden göç¼n tek sorumlusu olarak kabul edilmesi, baraj inşası kaynaklı üretilen mitlerin uzlaştırıcı rol¼ne iyi bir örnektir. Burada mit, bölge insanının değişimin dinamiklerini deneyimlediği kente ilgisi ve bağlı olarak göç¼ ile geğmişine, değerlerine duyduğu bağlılık arasındaki gör¼n¼r karşıtlığı uzlaştırmak için bir araç olarak kullanılmıştır (Geiser, 1973, 192). Benzer bir mekanizma Kemer ve Demirköprü Baraj Siteleri ve Lojmanları'nda da işlerlik kazanmış, lojmanların tasarımı ile ilgili üretilen mitler “geleneksel” ve “modern” barınma k¼lt¼r¼ ve yaşam biçimlerini uzlaştıran bir arabulucu olarak çalışmıştır.

Ege'nin kırsal kesiminde birbirine yakın coğrafyalarda (Aydın / Bozdoğan ve Manisa / Salihli) inşa edilen her iki baraj projesinde aynı mitin üretilmesi ve süreklilik sunması, her iki barajın yabancı m¼teahhit ortağının aynı Fransız firma olması ve o yıllarda T¼rkiye'de bulunmayan pek çok sıhhi tesisat ve iç donatı malzemeleri ile mobilyaların ve hatta eve dair günlük kullanım ihtiyaçlarının Fransa'dan temin edilmiş olması gibi nedenlerle ancak kısmen açıklanabilir. Sözü geçen mitin filizlendiği ve beslendiği ortamı anlamak, 1950-60 yılları arasında büyük şehirlerde süregelen hızlı

8. 1923-1941 yılları arasında inşa edilen barajlar: Çubuk I (1930-1936), Gölbaşı (1933-1938), Gebere (1939-1941). 1950-1960 yılları arasında yapımına başlanan ve tamamlanan barajlar: Elmalı II (1952-1955), Sarıyar (1950-1956), Seyhan (1953-1956), Ayrancı (1956-1958), Kemer (1954-1958), Hırfanlı (1953-1959), Demirköprü (1954-1960), Sille (1953-1960), May (1957-1960) (Orhon, Esendal ve Kazak, 1991).

9. Örneğin; 1949 yılında mezuniyetinin hemen ardından, Elektrik İşleri Etüd İdaresinde göreve başlayan Süleyman Demirel önce 1949-1950, daha sonra 1954-1955 yılları arasında Amerika Birleşik Devletleri'nde barajlar, sulama ve elektrifikasyon konularında ihtisas yapmıştır (Özguven, 1998, 16).

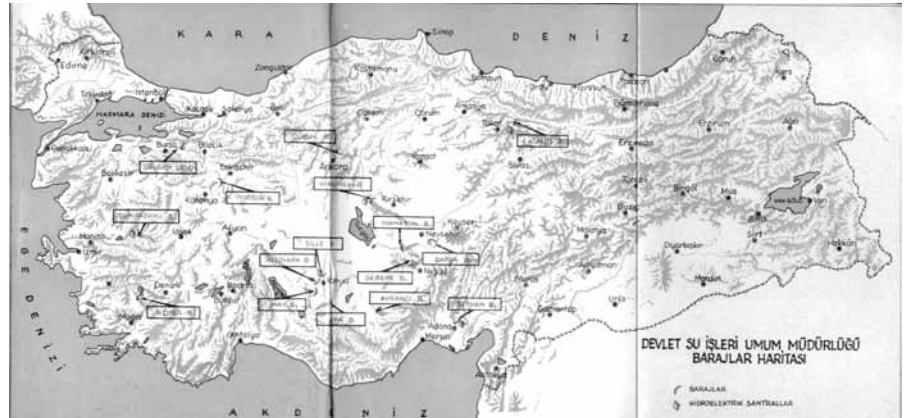
değişim ve dönüşümleri çok daha aheste ve gecikmeli olarak deneyimleyen taşradakilerin “modern” ile temas deneyimlerini ortaya koymak açısından önem taşımaktadır.

1950'Lİ YILLARDA KALKINMA HAMLESİNİN ÖNEMLİ AYAKLARINDAN BİRİ OLARAK BARAJLAR

1950 seçimlerinde iktidara gelen DP bu dönemde ekonomide liberalizmi sağlamak ve yabancı sermayenin ülkeye girişini teşvik etmek amacıyla “Batılı demokratik devletler” ile sıkı bir işbirliği içine girmiş (Baytal, 2007, 552) özellikle 50'lerin ikinci yarısından sonra kırdan kente göç olgusunun da etkisi ile geleneksel tarım yerini ABD destekli sanayiye bırakmaya başlamıştır. 50'ler aynı zamanda genç Cumhuriyetin yüzünü DP'nin çabaları ile Avrupa'dan ABD'ye çevirdiği yıllar olarak tanımlanmaktadır (Bozdoğan ve Akcan, 2012, 105). Bu dönemde modern tarıma yönelik DP, sulu tarım için önem taşıyan baraj inşaatlarını gündemine almıştır (Baytal, 2007, 567). Baraj inşaatları kalkınma ayaklarından her ikisine de (tarımsal sulama / taşkın önleme ve sanayi için elektrik üretimi) hizmet etmesi açısından DP'nin özel önem verdiği konulardan biri olmuştur (Safa, 1955a). Türkiye'de 1950 yılına dek tamamlanmış baraj sayısı üç iken 1950-60 arasında on iki barajın yapımına başlanmış, 1960 yılı sonu itibarıyla bu barajların dokuzu tamamlanmıştır (Orhon, Esendal ve Kazak, 1991) (8) (Resim 1).

1950'li yıllarda ortaya çıkan pek çok yeni kurum ve kuruluş gibi Türkiye Sinai Kalkınma Bankası (1950), DSİ (1954) ve Türkiye Barajlar Dairesi (1954) de bu yıllarda faaliyete geçmiştir. DSİ Genel Müdürlüğü'nün kuruluşu sırasında Amerikan Yardım Teşkilatı (AID) programı kapsamında hem ABD'nden uzmanlar getirilmiş, hem de çok sayıda teknik eleman yetiştirilmek üzere ABD'ye gönderilmiştir (Karataban, 1997, 18). Aynı yıl kurulan Türkiye Barajlar Dairesi'nin ilk başkanı “Barajlar Kralı” olarak bilinen Süleyman Demirel'dir (Atmaca, 1997, 36).

Bu noktada barajlara kalkınmada atfedilen önemli rolü daha iyi anlayabilmek adına Süleyman Demirel gibi yurtdışında yüksek eğitim alıp Türkiye'ye dönen mühendislerle birlikte giderek yerleşen mühendislik ideolojisinden kısaca bahsetmek anlamlı olacaktır (9). Göle'ye (2008, 9-12) göre Türk toplumunda sanayileşme miti, kapitalizm ve liberalizmden daha kolay gelişme olanağı bulmuştur ve “mühendislik ideolojisi” de bu bağlamda “sanayi toplumu ile kapitalizm arasındaki” karşıtlığa işaret etmektedir. Yıllarca ülkenin üst düzey idaresini üstlenen mühendisler,



Resim 1. Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü barajlar haritası. 1958 yılı itibarıyla hizmet veren ve yapımı devam eden barajları gösterir. Kaynak: DSİ (1958a), arka kapak harita olarak açılmaktadır.

Kemer barajı hidroelektrik tesislerinin temeli atıldı

1958 yılında memleketimiz topyekün 4 milyar 208 milyon kilovat saatlik enerjiye kavuşacak

Bayar ve Menderes Ankarada

Menderes dün gece D. P. Genel İktisat Kurulu toplantısına başkanlık etti.

Ankara 7 (Trafik) — Başbakan Adnan Menderes, beraberlerinde İktisat Vekili Kemal Seyidinoğlu ve diğerleri bugün saat 18.30 da burada İktisat Ankaraya gitti.

— Ankara 5. 3. 58. 4 da.



Başbakan Adnan Menderes Aydınlık Etkinler tarafından karşılanıyor

Başbakan mühim bir konuşma yaptı

İktisadi ve sosyal kalkınmada başarılar elde etmek için Menderes: «Bu gayretle, bu topraklarımızda milliyetçi bakımla tam bir emekçilikte ve kalkınmada» dedi.

Halkın 7 (a.s.) — Başbakan 23 de, Başbakan Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes'in bu toplantıda ve günün geç saatlerinde Kemer barajında yapılan, meclislerin en büyük toplantı ve toplantı sırasında yapılan önemli konuşmaları, Başbakan Menderes'in yaptığı konuşma, Ankara 5. 3. 58. 4 da.

Moskova
Fransa ile İspanya
Orman

Dulles'i

Resim 2. 8 Ekim 1955 tarihinde Cumhuriyet gazetesinde yayımlanan “Kemer Barajı Hidro Elektrik Tesislerinin Temeli Atıldı” başlıklı haber. Kaynak: Cumhuriyet gazetesi çevrimiçi arşivi, [http://www.cumhuriyetarsivi.com/monitor/index.xhtml] Erişim Tarihi (15.03.2013).

üretim sürecindeki rollerinin ötesinde toplumsal düzeyde de mühendislik (social engineering) yapabileceklerini, üretim düzeyindeki rasyoneliteyi tüm toplum ölçeğine yayabileceklerini düşünmüşlerdir. Göle (2008, 12), toplumu anlamak yerine yeniden inşaya yönelik bu toplumsal mühendislik ideolojisinin aslen Batı dışındaki toplumların deneyimlediği “akordsuz modernlik” durumuna bir cevap arayışı olduğunu öne sürmektedir. Baraj ve HES yapımı devletçiliğin sorgulandığı ve yerini yavaş yavaş kapitalist gelişime bırakmaya başladığı 1950-60 arası DP döneminde, mühendislik ideolojisinin ve sanayileşme mitinin söylem ve eylem alanında varlığını sürdürdüğü önemli alanlardan biri olmuştur. Baraj temel atma törenleri, yurt içi geziler esnasında gerçekleştirilen baraj inşaatı ziyaret ve açılışları, DP Hükümeti’nin sanayileşmeye attığı rolü geçmişle hesaplaşma ve geleceğe yönelik öngörülerini üzerinden dillendirdiği politik araçlara dönüşmüşlerdir (Resim 2) (Milliyet, 1958; Milliyet, 1956; Cumhuriyet, 1955a; Cumhuriyet 1955b; Vatan, 1955; Safa, 1955b). Örneğin 26 Eylül 1958’de Kemer Barajı açılış törenine katılan dönemin Başbakanı Adnan Menderes, Nazilli’de yaptığı konuşmasında barajın yardım paraları ile değil, ülkenin kendi olanakları ile yapıldığına vurgu yapmakta ve muhalefeti mesnetsiz eleştiri yapmak, hatta sanayi kalkınma hamlesine engel olmakla suçlamaktadır (Cumhuriyet, 1958a). Hemen ertesi gün Cumhuriyet Halk Partisi lideri İsmet İnönü, Menderes’in konuşmasına cevaben iktidarı memleketin idaresini barajlar gibi dev eserler yapmaya indirgemekle itham etmiş; kalkınma alanında bu yeni eserlerin memleketi kazandırılmasına değil; ancak ülkenin kaynaklarının ölçsüz ve bilinçsiz kullanımına ve bu eserlerin bir iç propaganda malzemesine dönüştürülmesine karşı olduklarını ifade etmiştir (Cumhuriyet, 1958b). Adnan Menderes, 18 Mayıs 1960’da, Kemer Barajı yanı sıra Demirköprü Barajı’nın da açılışını yapmış ve bu baraj 27 Mayıs 1960’da tutuklanmasından dokuz gün önce işletmeye açtığı son tesis olmuştur (Yeni Asır, 1960).

Bu dönemde Türk müteahhitlik firmaları, program dahilindeki işleri gerçekleştirebilecek deneyimleri olmadığı için ancak yüksek kâr oranlarıyla ihaleleri alan yabancı müteahhitlik firmalarına taşeronluk yaparak süreçte yer almışlardır (Atmaca, 1997, 36). Atmaca (1997) gerekli bilgi ve donanımına sahip, otonom olarak işleri yürütebilecek yerli müteahhit eksikliğinin ve

10. Hirfanlı'yı İngiliz G. Wimpey, Seyhan'ı Amerikan Morrison şirketleri inşa etmiştir (Atmaca, 1997, 36).

bu zafiyetten kaynaklanan ortaklıkların 1980'lere dek sürdüğüne işaret etmektedir. Baraj yapım sürecinde öncelikle Elektrik İşleri Etüt İdaresi gerekli hidrojik, topografik, jeolojik ve ekonomik etütleri yapıp avan projeleri hazırlamakta, sonrasında tatbikat projelerini gerçekleştirip teknik kontrollerde idareye yardımcı olması için bir mühendislik müşavir firması ile anlaşmakta; ardından da inşaat, DSİ Umum Müdürlüğü tarafından bir müteahhit firmaya veya firmalara ihale edilmekteydi (Arkitekt, 1959, 162). Kemer ve Demirköprü Barajlarında da aynı yöntem uygulanmıştır. Her ikisi de aynı Amerikalı müşavir firma (TAMS) tarafından projelendirilen ve aynı Fransız-Türk ortaklığı (EMC-RAR) tarafından yüklenen Kemer ve Demirköprü Baraj Projelerinin yapımı süresince Fransız müteahhit firma E.M.C., Türkiye'de bulunmayan bazı inşaat makine ve teçhizatını, DSİ Umum Müdürlüğü namına Fransa'dan satın alarak inşaat şantiyesine getirmiştir (DSİ, 1955, 17-8).

Köse ve Öncü (2000, 105), Türkiye'de 1954-65 arası "kapitalist kalkınmacı teknisyenler dönemi" olarak nitelenmektedir. Bu döneme ilişkin olarak Köse ve Öncü'nün (2000, 106) Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliğinin yayınları ve üst düzey yetkililerin demeçlerinden yaptıkları derleme, memleketin kendi yüksek mühendis ve mimarlarından gereğince yararlanmadığı, hatta güvenmediği, ve milli eserlerin yapımının hep yabancı unsurlara emanet edildiğine dair seslerin yükseldiğini ortaya koymaktadır. Bu ortamda Hirfanlı ya da Seyhan Barajları'nda olduğu gibi tek başına bir Batılı müteahhit firma yerine Fransız ve Türk firmaların birlikte yüklendikleri Kemer ve Demirköprü Baraj İnşaatları yerli mühendisler uzmanlaşma yolunda önemli bir deneyim alanı sunmuştur (10). Genellikle bir baraj tamamlanır tamamlanmaz bir başkasında görevlerine devam eden Türk mühendislerinin yurt genelindeki hareketlilikleri oldukça yüksektir (Asal, 2010; Karsu, 2010). İşçiler açısından değerlendirildiğinde de, özellikle inşaatlarının devam ettiği yıllarda hem geçici mevsimlik işçiler hem de yerleşik bölge insanı için barajlar ekonomik bir cazibe alanı oluşturmuştur. Örneğin, Türkiye'nin Sümerbank'la özdeşleşen ilçelerinden Nazilli'ye yakınlığı sebebiyle, inşaat başlar başlamaz Nazilli Sümerbank'tan Kemer Barajı şantiyesine teknik eleman akışının başladığı bilinmektedir (Asal, 2010).

"Barajın temeli atıldığında ben Sümerbank'ın elektrik santralinde çalışıyordum. Baraj başlayınca gözde ustalar, Sümerbank'taki herkes gitti. 14 lira yevmiye artı mesai ortalama 18 lira. Sümerbank'ta 7,5 lira alınıyor. Bu nedenle yetişmiş teknik elemanlar oraya gitti" (Asal, 2010, Kemer).

Kemer Barajı'na en yakın ilçe olan Bozdoğan'ın bucak ve köylerindeki nüfus 1955'de ani bir artış göstermiştir (Özey, 1991, 128). Benzer biçimde, 1950-1960 yılları arası Demirköprü Barajı'nın inşası sırasında işçiye duyulan gereksinim hem Salihli merkez hem de kırsal nüfusunun artışında



Resim 3. Cumhuriyet Gazetesi'nde yayımlanan 13 Eylül 1956 tarihli ilan. İlanda evlilere şantiyede ev verileceği de belirtilmiştir. (Cumhuriyet, 2013)

önemli rol oynamıştır (Otman, 1998, 99). 1954-1960 yılları arasında dönemin ana akım gazeteleri incelendiğinde sıklıkla çeşitli alanlarda Kemer ve Demirköprü Barajı’nda çalıştırılmak üzere mühendis, nitelikli işçi ve tercüman arandığına dair ilanlara rastlanır (**Resim 3**). Bu açıdan değerlendirildiğinde, karşılıklı menfaate dayanan ortaklıklar üzerinden inşa edilen Kemer ve Demirköprü Barajları’nın, inşa edildikleri kırsal alanın ötesinde Ege taşrasına yayılan daha geniş bir coğrafyada ülke içinde hareketliliği olan farklı grupların modern olanla temasını sağladığı söylenebilir.

1950’Lİ YILLARDA EGE TAŞRASINDA BARAJ SİTE VE LOJMANLARI

1950-60 arası dönem, Türkiye’de konut alanında bazı yeniliklerin uygulamaya geçtiği ve işçi meskenleri meselesinin hararetle tartışıldığı bir dönem olarak belirmektedir. *Arkitekt* dergisinde işçi meskenleri üzerine düşünceler, yorumlar sıklıkla yer bulmuş; yurtdışında yapılan genellikle az katlı müstakil ya da sıra evlerden oluşan ve bahçeşehir anlayışı içerisinde tasarlanmış uygulamalara yer verilmiştir (Togay, 1959; Wagner, 1956; Arkitekt, 1956). Türkiye’de bir işçi meskenleri kurumunun ve kanununun tesis edilmesi 1956 yılında gündeme gelmiş; bu yıllarda giderek ivme kazanan gecekondulaşmanın da önüne geçilmesi hedeflenerek büyük şehirlerde işçilere yönelik blok apartmanlar inşa edilmesi önerisinde bulunulmuştur (Cumhuriyet, 1956a). Bu yaklaşım ve uluslararası stilin de etkisiyle özellikle İstanbul’da yüksek bloklardan oluşan mahalleler inşa edilmiştir (**11**). Bu sırada Cumhuriyet’in ilk yıllarında yeni bir ulusal kimlik oluşturma çabasının aracı olarak, bahçeşehir uygulamalarının benzerlerinin yapımına girilmiş; söz konusu uygulamalara Avrupa’nın aksine Türkiye’de işçiler için değil daha üst sınıflar için devam edilmiştir (**12**). Ege Bölgesi kırsalında inşa edilen Baraj Sitesi ve Lojmanları ise, büyük kentlerin farklı biçimlerde “modern” olan ile temasa olanak sağlayan atmosferinden ve olanaklarından uzak; 1950’lerin başında henüz içe dönük karakterini kaybetmemiş taşra bölgelerinde, baraj inşaatı sürecinde işçilere geçici barınma olanağı sağlamanın ötesinde bahçeşehir idealini işçiler için sürdüren doğa içinde yalıtılmış kalıcı yerleşimler olarak değerlendirilebilir. Bu siteler, Erken Cumhuriyet Döneminde inşa edilen ve kentin içinde ya da çeperinde yer alan Sümerbank yerleşimlerinden farklı olarak kırsal bir deneyime olanak veren, bu anlamda 19. yüzyılın ütöpik sosyalistlerinden Robert Owen’ın İskoçya’daki New Lanark projesini hatırlatır biçimde nehir kıyısında, doğal bir güzelliğe ve bitki topluluğuna sahip alanlarda, kendi kendine yeten modern köyler olarak inşa edilmişlerdir (**13**). Su gücünden yararlanarak üretim yaptığı için tam nehir kenarına konumlanan New Lanark’ta, çalışanlara sunulan tüm olanaklar az sayıda uzun ve çok katlı yapı bloğu içinde yer almaktadır (**Resim 4**). Farklı olarak baraj siteleri, su kaynağına çok yakın ama yine de doğaya yapılacak müdahale ve yarattığı etkiyle görsel teması olmayacak biçimde, bahçeşehir karakterine uygun bir yerleşim düzeninde konumlanmışlardır.

Kemer Baraj Sitesi ve Lojmanları

Kemer Barajı, Ege Bölgesi’nin en önemli nehirlerinden Büyük Menderes’in Akçay kolu üzerinde, Aydın il merkezinin 100 kilometre güneydoğusunda, Bozdoğan ilçe merkezinin 29 kilometre doğusunda iki dağ silsilesinin kesiştikleri dar ve derin bir boğazda inşa edilmiştir. Baraj, Nazilli’nin 60 kilometre kadar güneyinde konumlanmaktadır (DSİ, 1958a, 3). Baraj gölü ve santral, ismini şu an baraj gölü suları içinde kalan tarihi kemerli köprüden almıştır (Özey, 2007a, 25).

11. İstanbul’da bahçeli konutlar yerine çok katlı bloklardan oluşan ilk konut uygulaması Emlak Kredi Bankası (EKB) tarafından inşa edilen 4. Levend Mahallesi’dir. EKB daha sonra yine çok katlı bloklardan oluşan en geniş uygulamasını Ataköy’de gerçekleştirmiştir (Sey, 1998).

12. Halit Femir, Feridun Akozan ve Ahsen Yapaner tarafından tasarlanan İstanbul Şenesenevler Yapı Kooperatifi (1952); K. Ahmet Arû ve Rebiî Gorbun tarafından tasarlanan Levend Mahallesi 1 kısım (1952); Ankara İş Bankası İkramiye Evleri (1952); Zincirlikuyu’da Zeki Sayar tarafından tasarlanan Merbank Mahallesi (1952) örnek olarak verilebilir (Arkitekt, 1952, 167, 174, 182, 215).

13. 1 Ocak 1800 tarihinden itibaren New Lanark’ta yönetici ortak olarak göreve başlayan Robert Owen, işçiler lehine ücret politikası, çalışma koşullarının iyileştirilmesi, işçiler ve aileleri için insani barınma koşullarının sağlanması, çocuklar için nitelikli eğitim gibi pek çok sosyalist reform gerçekleştirmiştir. 1968 yılına dek faaliyetini sürdüren New Lanark tesisleri, şu anda koruma altındadır (Busky, 2002, 75-8).



Resim 4. New Lanark. Fotoğraf: Robert Orr.



BARRAGE DE KEMER (TURQUIE)

VUE GÉNÉRALE LE 10 JUILLET 1958

KEMER BARAJI TÜRKİYE

10 TEMMUZ 1958 DE BARAJA UMUMİ BİR BAKIŞ

COMPAGNIE FRANÇAISE D'ENTREPRISES
(Anciens Ets. Léon DUBOIS - E. M. C.)
31 à 37 Boulevard Montmorency - P A R I S

RAR TÜRK LİMİTED SOSYETESİ
Percemli Sokak Cemaat Han
GALATA - İSTANBUL

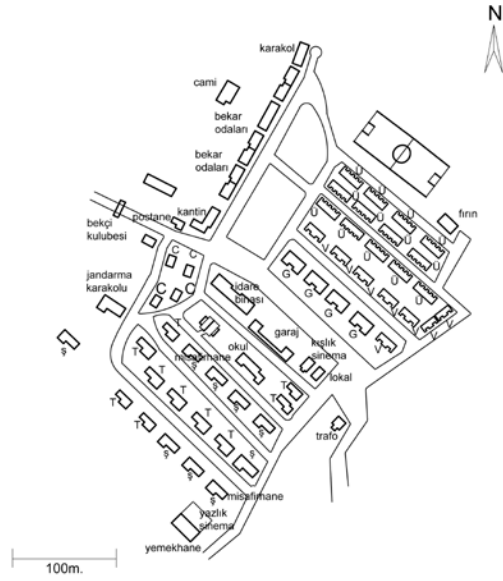
Resim 5. Kartpostal, Kemer Barajı açılış hatırası.

Barajın yapımından önce Büyük Menderes Havzası'nı içeren bir amenajman projesine 1950 yılında TAMS Mühendislik Şirketi tarafından başlanmış; proje 1952 senesinde tamamlanmış ve inşaat 1954 yılında ihale edilmiştir (DSİ, 1958a, 3). Aynı yıl baraj projesinin uygulamasına ihaleyi alan E.M.C-RAR adlı Fransız-Türk Firmalar kümesinde başlanmış; 1958 yılı Ekim ayında Kemer Baraj ve Hidroelektrik Santrali tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Özey, 2007a, 26) (**Resim 5**).

Kemer Barajı'nda Türk ve Fransız çalışanlar için aralarında yaklaşık bir kilometre mesafe bulunan iki ayrı site inşa edilmiştir. Bozdoğan yönünden yaklaşıldığında tesise giriş yapılan, halen baraj işletmesi personeli tarafından kullanılmakta olan ve barajın inşa edildiği yıllarda da Türk çalışanların yaşadığı, baraj sakinleri tarafından “Yukarı Site”, “Türk Sitesi” ya da “DSİ Sitesi” olarak adlandırılan ilk site baraj gölünün yaklaşık dört kilometre kuzeybatısındadır. Türk Sitesi'nin güneyinde baraj inşaat alanına daha yakın yerde konumlanan ve inşaat sırasında Fransızların kaldığı site ise “Aşağı Site” ya da “Fransız Sitesi” olarak adlandırılmıştır (**Resim 6**). Türkler ve Fransızlar için Kemer'de iki ayrı site inşa edilmesi, Amerikalı Müşavir ya da özellikle de Fransız müteahhit firmanın böyle bir isteği olup olmadığı sorusunu akla getirmektedir. Çünkü Fransa, sömürge ülkelerinde kendi vatandaşlarının yaşam alanlarını ayırma, ayrı mahalleler kurma pratiği olan bir ülkedir. Bunu Kurtuluş Savaşı sırasında işgal ettiği ve 1921'de çekildiği Zonguldak'ta da uygulamış; yerel halkın yaşam bölgelerinden yalıtılmış bir Fransız Mahallesi kurmuştur. Kuşkusuz bu mekânsal ayrışma yerel halkla hiç temas etmedikleri anlamına gelmemektedir. Uzmanlaşmış görevlilerin işçi ve köylüler arasında emperyalist kültür ve bağımlılık ideolojisini yaymaya çalıştıkları bilinmektedir (Akcan, 2006, 318). Bambaşka bir politik ortamda, ekonomik beklentinin işin zamanında bitirilmesine koşullandığı ve bilgi ve teknolojinin geçici taşıyıcıları olarak yer aldıkları Kemer'de ise Fransız firma yetkili ve çalışanları, kendilerini Türklerden neredeyse tamamen



Resim 6. Kemer Barajı, Aşağı Site (Fransız Sitesi). Fotoğraf yazara aittir.



Resim 7. Kemer Barajı, Yukarı Site (Türk Sitesi) yerleşim planı. Kaynak: Kemer Barajı teknik ofis; yeniden çizen Ezgi Çiçek.

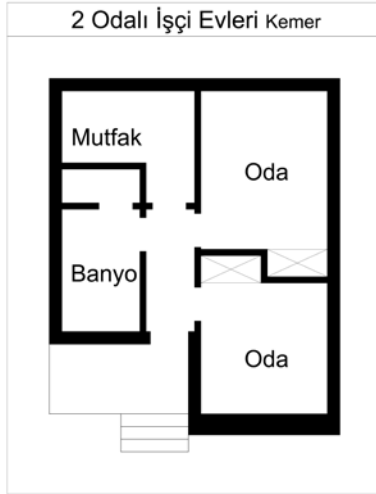
Resim 8. Kemer Barajı, Yukarı Site (Türk Sitesi) bekar odaları. Fotoğraf yazara aittir.

soyutlamış ve içe dönük bir hayat yaşamışlardır (Pişkin 2010a; Karsu, 2010).

Kemer’de birbirinden ayrı iki sitenin varlığı, bölgedeki köylerin oluşumuna yönelik yerel bir morfolojik olguyla da ilişkilendirilebilir. Öyle ki, Bozdoğan bölgesinde birbirlerinden uzak, yaklaşık 20-25 haneli bir kaç mahalleden oluşan köyler bulunmaktadır. Bunlara “mahalle yerleşmeleri” denmektedir. Mahalleler ya zamanla birleşerek köy olmuşlar; ya da köyden ayrılarak ayrı bir köy durumuna gelmişlerdir. Bu yerleşmelerin oldukça organik bir gelişimleri vardır (Özey, 2007b, 21). Sırma Köyü sınırları içinde yer alan Kemer Barajı Sitesi de idari işler açısından bağımsız olmakla birlikte köyün bir mahallesi gibidir. Sitenin yerleşim planı hazırlanırken bölgenin bu özelliği de dikkate alınmış olabilir.

Kemer Barajı teknik ofisinde bulunan Yukarı Site (Türk Sitesi) yerleşim planı incelendiğinde, sosyal mekânların sitenin ortasında, site giriş ve kontrol noktasının uzantısı olan ana yolun üzerinde konumlandığı görülmektedir (**Resim 7**). Bunun bir istisnası sitenin güney ucunda yer alan yemekhane, ve yazık sinema olarak kullanılan tesistir. Genel olarak Yukarı Site (Türk Sitesi) tam ortasından geçen ana yol ve hemen üzerindeki sosyal, idari yapılar tarafından ikiye bölünmüştür. Bu ana eksenin güneyinde mühendislerin ve idari personelin oturduğu daha büyük ve konforlu lojmanlar (Ş, T, C), kuzeyinde ise nitelikli ve vasıfsız işçilerin barındığı genellikle iki ya da üç odalı küçük birimler yer alır (G, V, Ü). Bekar odaları da yine sitenin kuzeyinde, girişten sola kıvrılan tali yol üzerinde ve işçi lojmanları ile arasında bir yeşil kuşak bırakılarak konumlandırılmışlardır (**Resim 8**). Çalışanlar arası hiyerarşi yerleşim planı kurgusuna açıkça yansımıştır. Bir vasıfsız işçinin çocuğu olarak Kemer’de büyüyen Üzeyir Pişkin’in şu sözleri bu ayrımı ve asfalt yolun kuzeyindeki yaygın algıyı ortaya koyması açısından önemlidir.

“Asfalt, girişteki ilk siteyi ikiye ayırıyor. Yukarıda bürokrat, aşağıda işçi kesim. İlk geldiğimizde işçi memur lokali ayrıydı. İdari kesim girişte herhalde rahatsız olmasınlar diye... İlk girdiğimiz yerde girişte bir asfalt vardı ya bunlar bize oradan yukarısını yasakladılar. Orda bürokratlar var, sonra sonra anlıyor insan hani onların çocuklarıyla dövüşürüz kavga ederiz diye” (Pişkin, 2010b).



Resim 9. Kemer Barajı, Yukarı Site (Türk Sitesi) iki odalı 45 metrekarelik işçi evleri (Tip Ü). Yazar tarafından şematik olarak çizilmiştir.

Resim 10. Kemer Barajı, Aşağı Site (Fransız Sitesi) Uydu Görüntüsü. Kaynak: <https://maps.google.com/sitesinden> yararlanılarak üretilmiştir.

14. Tip Ş 180m², Tip T 133m², Tip C 90m², Tip G 140m², Tip V 120m², Tip Ü 90m².

15. Kemer Baraj Sitesi teknik ofisinde Fransız Sitesi yerleşim planına ulaşamamış, uydu görüntüsünden yararlanılmıştır.

Resim 11. Kemer Barajı, Aşağı Site (Fransız Sitesi), Tip G. Fotoğraf: Erdoğan Ünsal

Resim 12. Kemer Barajı, Aşağı Site (Fransız Sitesi), Fransız okulu. Fotoğraf: Erdoğan Ünsal



Lojmanlara ait güncel dönüşümlerin işlendiği Yukarı Site (Türk Sitesi) yerleşim planı üzerinde büyüklükleri 90 metrekare ile 180 metrekare arasında değişen altı tip (14), 67 birim lojman ve bekar odaları görülmektedir. Baraj Teknik Ofisi'nden yetkililerin verdikleri bilgilere göre zaman içinde vasıfsız işçiler için tasarlanan her biri 45 metrekarelik iki odalı dördü sıra evlerin (Tip Ü) bir kısmı ikiye bölünerek daha geniş birimlere dönüştürülmüş; bir kısmı tamamen yıkılmıştır (Resim 9). Zaman içinde çeşitli dönüşümlere uğrayan lojmanlar hala ilk inşa edildiklerinde verilen tip isimleri ile anılmaktadır. Bir başka deyişle, lojman birim sayısı sitelerin inşa edildiği yıllardaki birim sayısını ve barınma kapasitesini vermese de tip sayısı aynıdır.

Baraja daha yakın konumdaki Aşağı Site'de (Fransız Sitesi) tüm lojmanlar; tek odalı bekar evleri ile, arazinin eğiminden dolayı kolonlar üzerinde inşa edilen iki odalı küçük birimlerden oluşan sıraevler (Tip Ü) ve sitenin güney batısında yoğunlaşan iki ve üç yataklı tek evlerden (Tip C ve Tip G)den oluşmaktadır. Bu lojmanlar Yukarı Site'den (Türk Sitesi) gelip baraja devam eden ana yolun güneyinde yer almaktadır (Resim 10, Resim



16. 1968 yılında Aydın Milletvekili M. Kemal Yılmaz, Fransız Sitesi'ndeki (Müteahhit Sitesi) hizmet binaları ve lojmanlar için sarf edilen paranın "baraj maliyetine dahil edildiğine ve milletin cebinden çıktığına" ve fenni tesisatı, sıcak ve soğuk suyu bulunan yüze yakın binanın on yıldır kullanılmadığına dikkat çekerek Meclise bu binaların eğitim işlerinde (bölge yatılı ortaokulu, bölge sanat ortaokulu, orman okulu vb.) kullanılmasına yönelik bir soru önergesi vermiş ancak olumsuz yanıt almıştır (Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 1968, 35, 67-8). Fransız Sitesi'ndeki binalar 1990'da kanal müteahhidi Çarmıklı Anonim Şirketi tarafından virane bir haldeyken ikamet karşılığı tadil edilmiş; ancak Çarmıklı Şirketi işi bitince elektriği kesmiş ve binalar yeniden terk edilmiştir (Yumurtaş, 2010).

11) (15). İdare binası ve lokal gibi ortak kullanım alanları ana yol üzerinde konumlanırken, hastane ve Fransız okulu Site'nin en güneyinde adeta sınır oluşturmaktadır (**Resim 12**). Aralarında Süleyman Demirel'in çalışma ofisinin de bulunduğu ofis binaları, atölyeler ve yemekhane ana yolun kuzeyindeki düz arazide konumlanmışlardır. Bu site uzun yıllardır atıl durumdadır (16).

Demirköprü Baraj Sitesi ve Lojmanları

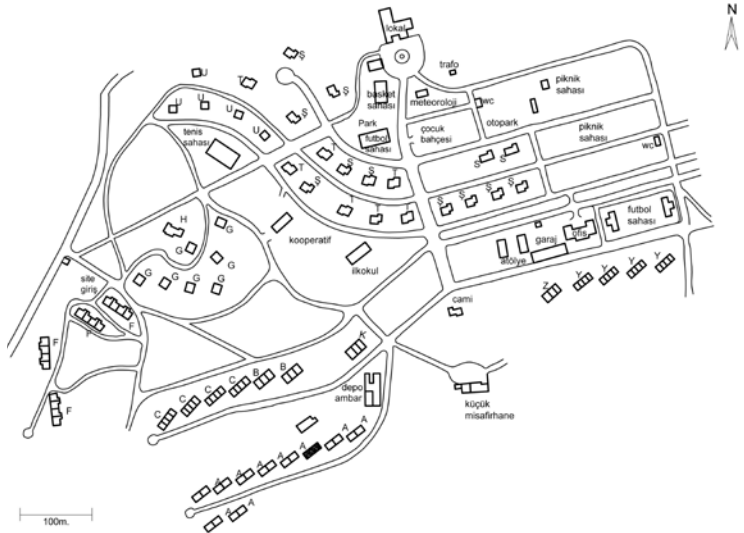
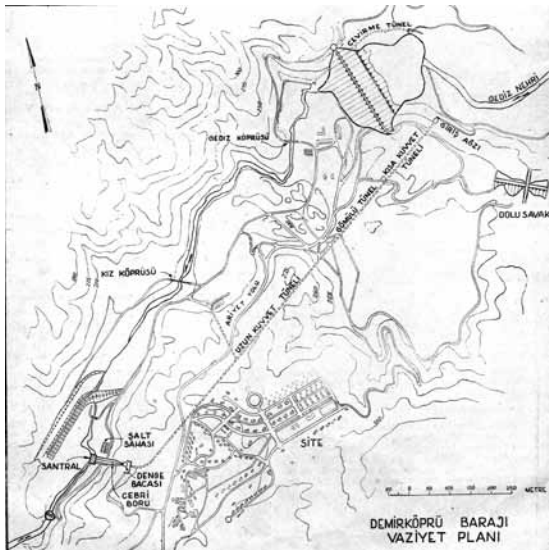
Demirköprü Barajı, Gediz Nehri üzerinde Salıhlı Kasabası'nın 25 kilometre kuzey doğusunda Demirköprü Mevkii'nde inşa edilmiştir. Gediz Nehri Havzasının amenajman planları Nafia Vekaletinin Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Direktörlüğü ve TAMS işbirliği ile hazırlanmış (DSİ, 1955, 4); şirket daha sonra inşaatın umumi kontrolörlüğünü de üstlenmiştir (DSİ, 1955, 17). Tıpkı Kemer Barajı gibi 1954 yılı Nisan ayında EMC-RAR Ortaklığına ihale edilen ve inşasına da aynı yıl Haziran ayında başlanan Demirköprü Barajı 1960 yılının Mayıs ayında tamamlanmıştır (DSİ, 1955, 17; DSİ, 1958b; Yeni Asır, 1960).

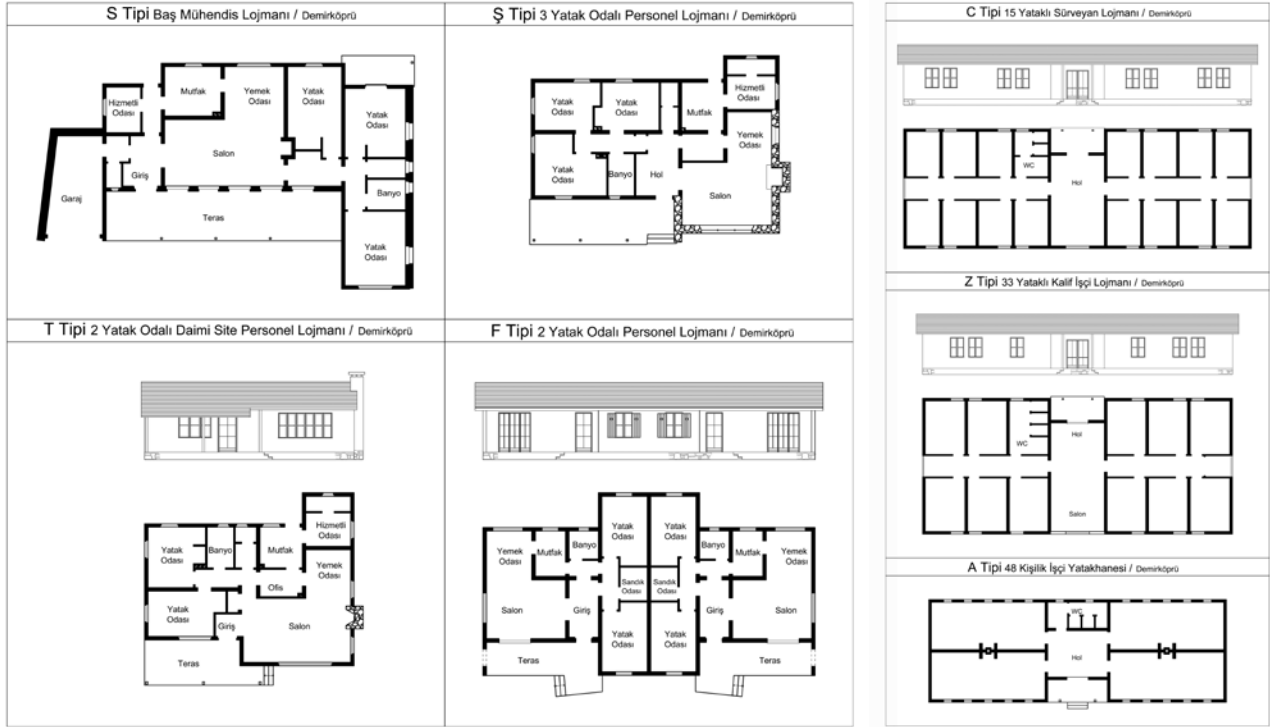
Demirköprü Barajı'nda Türklerle Fransızların bir dönem birlikte yaşadıkları tek bir site vardır (**Resim 13**). İşyeri lokali, yerleşimin kuzey sınırında geometrik merkez olmaksızın bir başvuru noktası olarak algılanmakta ve her şeyin adeta ona göre ve ondan çıkarak tasarlandığı izlenimini vermektedir. Ofis binası (idari yapı), garaj ve atölye ise site girişine oldukça uzak bir noktada konumlanmışlardır (**Resim 14**).

Sitenin merkezi konumundaki işyeri lokali, park, çocuk bahçesi, spor alanları gibi açık hava etkinliklerine yönelik bölümler ile çevrelenmiştir. Bu rekreasyon alanları, baraj lokali ile, baraj inşaatı sırasında müdür ve teknisyenlerin barındığı tek evlerin (Ş, U, T, G) (**Resim 15**) yer aldığı lokal merkezli dairesel eksen arasında bir ara bölge oluşturmaktadır. Araştırma kapsamında baraj çalışanları ile yapılan görüşmelerde, lokalin etrafında yer alan büyük birimlerin ağırlıklı olarak Fransızlara tahsis edildiği ve Fransız ve Türk çalışanlar arasında bu yönde bir ayırım olduğu ima edilmiştir (Melek, 2010). 14 Nisan 1956'da Cumhuriyet Gazetesi'nde yayımlanan "Gediz-Demirköprü Baraj inşaatında israf iddialarına cevap" başlıklı haberde yer alan "... bu evlerin bazılarında dört mühendis bir arada yatmaktadır; bir Türk mühendise, memuruna ve işçisine sağlanan imkân

Resim 13. Demirköprü Barajı yerleşim planı.
Kaynak: DSİ (1958b).

Resim 14. Demirköprü Barajı yerleşim planı.
Kaynak: Demirköprü Barajı teknik ofis;
yeniden çizen Ezgi Çiçek





Resim 15. Demirköprü Barajı plan tipleri.
Kaynak: Demirköprü Barajı teknik ofis;
yeniden çizen: Ezgi Çiçek

Resim 16. Demirköprü Baraj Sitesi,
yatakhaneler. Kaynak: Demirköprü Barajı
teknik ofis; yeniden çizen: Ezgi Çiçek

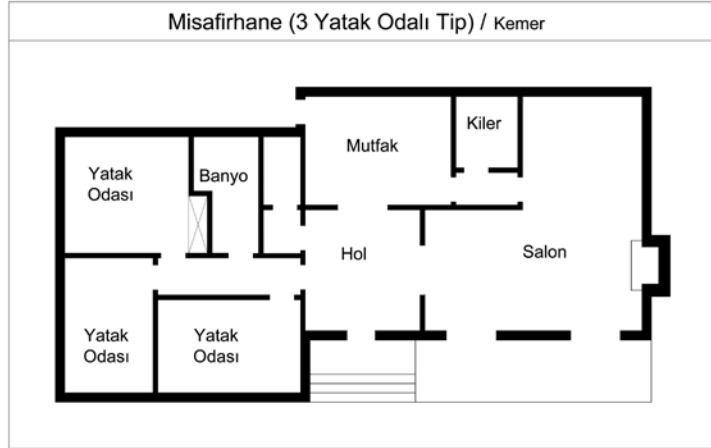
ne ise Amerikan ve Fransız personeline de aynı imkân sağlanmıştı” ifadesi de inşaat sırasında Türk çalışanlarla Fransızlar arasında barınma koşulları açısından sosyal statüden bağımsız bir ayrımcılık uygulandığına yönelik eleştiri ve şikayetler olduğunu doğrular niteliktedir (Cumhuriyet, 1956b).

Lokali çevreleyen tek evlerin gerisinde, tenis sahası, kooperatif ve ilkokulun yer aldığı ikinci bir ara bölge daha vardır. Bu yeşil kuşağın gerisinde yine tek ev olarak G ve dörtlü sıra ev olarak F tipleri yer alır; en geride ise 15 odalı ortak tuvalet kullanımlı sürveyan lojmanları (17) (Tip C), 33 yatak kapasiteli, geniş bir merkezi hole ve ortak tuvaletle sahip 11 odalı nitelikli işçi lojmanları (Tip Z), toplam 48 işçiyi barındıracak dört geniş odası olan amele yatakhaneleri (Tip A) ve plan şemalarına ulaşılabilen üç farklı tip daha yatakhane tasarlandığı görülmektedir (Resim 16). Yatakhanelerde banyo bulunmamaktadır; işçiler baraj inşaatı sırasında etkili biçimde hizmet veren, sonrasında yeniden işlevlendirilen hamamı kullanmışlardır.

Demirköprü Barajı Teknik Ofisi tarafından hazırlanan güncel durum listesine göre 2010 yılı itibarı ile baraj sitesinde büyüklükleri 66 metrekare ile 120 metrekare arasında değişen 12 tip (18) ve 94 birim lojman bulunmaktadır. Zaman içerisinde kalifiye işçi ve ameleler için yapılan yatakhanelerin tamamı (A, B, Z, Y, K) ailelerin barınabileceği lojman birimlerine dönüştürülmüşlerse de sitelerin inşa edildiği dönemde kullanılan tip isimleri, aynen kullanılmaya devam etmektedir. Dolayısıyla tip sayısında bir değişiklik olmamıştır. Ancak birim sayısı, aileler için iki odalı lojmanlara dönüştürülmüş ortaklaşa barınma alanlarını da kapsadığından sitenin inşa edildiği yıllardaki barınma kapasitesini yansıtmamaktadır.

17. Sürveyan (Fransızca surveillant) gözetmen, gözetici anlamına gelmektedir [http://www.tdk.gov.tr/] Erişim Tarihi (05.04.2013).

18. S-T-Ş-G tipleri 120m²; F tipi 96m²; A tipi 109m²; Z-B tipleri 81m²; Y tipi 85m²; U tipi 77m²; C tipi 66m²; K tipi 99m².



Resim 17. Kemer Barajı, Yukarı Site (Türk Sitesi), üç yatak odalı lojman (misafirhane olarak kullanılıyor). Yazar tarafından şematik olarak çizilmiştir.

Siteler ve Lojman Tipleri Üzerine Bir Karşılaştırma

Kemer ve Demirköprü Baraj Siteleri, yerleşim özellikleri açısından karşılaştırıldığında kuşkusuz aralarındaki başlıca ayrım, Demirköprü'de Türkler ve Fransızlar için tek bir site, Kemer'de ise Türk ve Fransız çalışanlar için aralarında bir kilometre mesafe bulunan iki ayrı site inşa edilmiş olmasıdır. Her iki baraj sitesinin yerleşim planlarında dikkati çeken en önemli ortak özellik, lojmanların ve sosyal yapıların yerleşiminde gözlenen farklılıklara rağmen hiyerarşiyi mekânsal düzlemde yeniden üretmeleridir. Ancak Kemer'de Türk ve Fransız siteleri baştan ayrıldığından site içerisinde bu hiyerarşik ayrım çalışanların sosyal statüleri üzerinden, Demirköprü'de ise hem milliyet hem de statü üzerinden üretilmiştir. Kemer'de her iki site de oldukça yoğun bir düzen içinde planlanmıştır. Birbirine paralel yollar ve aralarındaki adalardan oluşan Yukarı Site (Türk Sitesi) yerleşim planı ile karşılaştırıldığında, Aşağı Site (Fransız Sitesi), batı kesimde tıpkı Yukarı Site'de (Türk Sitesi) olduğu gibi yollar arasında düzenli bir biçimde yan yana konumlanan tek evlerden oluşurken, doğuda eğimin başladığı noktadan itibaren uzun blokların yer aldığı daha organik bir yerleşime evrilmektedir. Bu bağlamda Demirköprü Baraj Sitesi ile benzerlik gösterdiği söylenebilir. Demirköprü Baraj Sitesi, Kemer Siteleri'ne göre daha geniş bir alana yayılmıştır. Demirköprü'de planlamada çok sayıda ara bölge oluşturulmasının ve özellikle küçük birimlerin gruplar halinde ve dağınık olarak yerleştirilmesinin Kemer'den farklı olarak baraj inşaatı sırasında Fransızlarla Türklerin bir arada yaşayacak olmalarından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Kemer ve Demirköprü Baraj Siteleri'ndeki lojman tipleri hem planlama ilkeleri, hem de biçimleniş ve cephe düzenleri açısından birbirlerine çok benzemektedir (**Resim 15**, (Tip Ş) ve **Resim 17**). Tip isimleri de büyük oranda örtüşmektedir. İki site, tip çeşitliliği açısından karşılaştırılacak olursa, müdür, mühendis ve teknisyen bir başka deyişle daha yüksek statüye sahip çalışanların barındığı lojman tipi Kemer'de beş (Ş, T, C, G, V), Demirköprü'de ise altıdır (S, Ş, T, G, F, U). Lojmanlar plan kurgusu açısından değerlendirildiğinde hole açılan koridorun kapısı kapandığında daha özel mekânların (yatak odaları ve banyo) ortak mekânlardan (salon ve mutfak) tamamen ayrıldığı ve giriş holü ile birlikte salon ve mutfakın döngüsel bir anlayışla ele alındığı görülür. İki ve üç yatak odalı büyük tiplerde "salon salomanje" yaşam alanları göze çarpar. Meltem Gürel'in (2011, 153) 1950'lerde *Hayat, Yedigün* gibi dergilerde Batılı ev

19. Doğumunun 100. yılı Anma Etkinlikleri: Kemal Ahmet Arû. Uluslararası Kentsel Planlama ve Tasarım Sempozyumu'nda (19 Aralık 2012) Özsoy (2012) Arû'nun Levend toplu konutlarındaki tasarımlarının adeta tek ev tasarımlarına benzediğine ve kitlesellikle bireysellik arasındaki inceliği yakaladığına dikkat çekmiştir.

ingisinin uzantısı olarak sunulup teşvik edildiğini ifade ettiği, Fransızca *salon* (salon) ve *salle à manger* (yemek salonu) kelimelerinin birleşerek Türkçeye uyarlanmasıyla “salon salomanje” olarak adlandırılan birleşik yaşam ve yemek odaları, sabit mobilyalar –şömine, gömme dolaplar- vb. öğeler ile ithal donatılar her iki Baraj Sitesi'ndeki lojmanların ortak özelliklerindedir.

Kemer ve Demirköprü Baraj Siteleri'nin sunduğu barınma olanakları arasındaki temel fark işçi ve bekar çalışanlara yöneliktir. Kemer'de aileleri ile kalan vasıfsız işçiler için toplam iki odalı 45 metrekaarelik küçük konutlar, bekarlar içinse banyosu içinde tek odalı yan yana birimlerden oluşan bekar evleri inşa edilmiştir. Kemer Türk Sitesi, işçilere aralarındaki statü farkını gözetmeksizin bireysel ve oldukça konforlu barınma olanakları sunarken Demirköprü'de ortak mekân kullanımına dayalı, işçiler arası statü farkını gözetken alternatif çözümler üretildiği görülmektedir.

Genel bir değerlendirmeye, her iki baraj sitesindeki tip çeşitliliği, tasarım ekibinde yer aldığı düşünülen Arû'nun, farklı grupların yaşam biçimlerinin temasını yumuşatarak karşılamaya yönelik bir tavır içinde olduğu izlenimini uyandırmakta; Levend toplu konutlarının tasarımında görülen kitlesellikle bireysellik arasındaki dengiyi mekânsal ve boyutsal çeşitlilikle sağlama anlayışının baraj lojmanlarında da hakim olduğunu düşündürmektedir (Özsoy, 2012)(19).

MİT ÜRETİM MECRALARI OLARAK BARAJ SİTELERİ

Baraj site ve lojmanları inşa edildikleri coğrafyalara, yakın bir örneği olmayan bir yerleşme ve barınma kültürünü taşımışlardır. Sadece barajlarda çalışan ve yaşayanlar için değil çevre halkı için de bu tanımlanması zor “yeni” bir deneyimi sergilemektedir. Özey (2007a, 28), yapıldığı yıllarda ve sonrasında Kemer Barajı lojmanlarının ve “bu modern yerleşmenin” maddi olanakları kısıtlı yöre halkı tarafından gıptayla izlendiğini belirtmektedir. Bu bağlamda 1950'lerde Ege taşrasının, kendi barınma kültürüne yabancı, kente atfedilen ve çoğu kez imrenilen modern ev, mobilya, lokal, sinema gibi fiziksel ve sosyal olanaklarla uzaktan ya da yakından bir temas imkânı bulduğunda, mit üretimi için son derece uygun bir mecraya dönüştüğü söylenebilir. Çünkü mit doğası itibarıyla beklenmedik karşılaşmaları, yabancı durumları izah etmek, yeri geldiğinde uzlaşmak, Levi-Strauss'un (1955, 443) da ifade ettiği üzere “çelişkilerin üstesinden gelmek” için üretilir.

Bu yazı “mit üretimi” kavramına vurgu yapmakla özünde sözlü tarihin tarih yazınına katkısına olan inancını da ortaya koymaktadır. Sözlü tarih, yazılı ve resmi tarihin dışına itilmiş, göz ardı edilmiş durumları ortaya çıkarması ve bize olayları yerel olanın gözüyle görme fırsatı vermesi açısından önemlidir. Yazının bundan sonraki bölümü, gerçekleştirilen sözlü tarih çalışması üzerinden mit(in) üretimine odaklanmakta ve Türklerle Fransızları geçici de olsa karşılaştıran baraj sitelerinde yaşanan deneyimlere ışık tutmayı amaçlamaktadır. Üretilen mitler bu karşılaşmadan yıllar sonra da “o yerin” sözlü tarih ve kültürünün bir parçası olmaya devam etmektedir.

Geleneksel - Modern Gerilimi

Laçiner (2010, 21-2) halkevleri, orduvleri, şehir lokalleri ve çeşitli meslek kuruluşlarının lokallerini taşra modernleşmesinin taşıyıcı unsurları olarak nitelendirilmiş ve geleneksel ile modern arasındaki gerilimin bu unsurlar sayesinde merkez ile taşra arasında olmaktan çıkıp taşranın kendi

içinde işleyen bir dinamiğe dönüştüğüne işaret etmiştir. 1954'te DSİ'nin kurulması ve Anadolu'da şubeleşmesinin ardından sayıları artan baraj inşaatları ve bağlı olarak kurulan baraj site ve lojmanları, Laçiner'in sıraladığı lokal ve tesisler, ya da Sümerbank benzeri fabrika yerleşimleri gibi taşra ile özdeşleşen kasabaların içinde konumlanmalarına da benzeri bir duruma hizmet etmiş, "modern"i Anadolu'nun kırsal ücralarına taşımış; hatta kasabaların da dışında tamamen kırsal alanda konumlanmalarından kaynaklanan ıraklıkları, zor ulaşılabilirlikleri ve bağlı olarak bilinemezlikleri ve uyandırdıkları merakla, geleneksel ile modern arasında var olan gerilimi tırmandırarak "mit" üretimine zemin hazırlamışlardır. Bu mitlerin ne derece ciddiye alındığı resmi kurumların verdiği cevaplarda da ortaya çıkmaktadır.

Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Müdürlüğü'nün 1956 yılında yayımladığı *Ayın Tarihi Bülteni*'nde yer alan aşağıdaki alıntı, Demirköprü Baraj Lojmanları ve özellikle mekân donatısı üzerine üretilen mitleri örneklemesi açısından kayda değerdir.

"...Lojmanların maroken koltuk, ceviz karyola ve kuş tüyü yatakla tefrişi hakkındaki iddia da diğerleri gibi maksadı mahsusla uydurulmuştur" (Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Müdürlüğü, 1956).

Alıntı, baraj site ve lojmanlarındaki yaşam konforu ve tefrişata yönelik çok sayıda iddia ortaya atıldığını ve ilgili resmi kurumların bu gidişattan fazlasıyla rahatsız olduğunu ima etmektedir. Kulaktan kulağa yayılan söylentilerin kırsal bölgede zor koşullar altında yaşayan halkın üzerinde rahatsızlık ve yoksunluk hissi yaratacağında endişe edilmiş olması olasıdır. Çünkü baraj sitelerinin sunduğu barınma konforu 1950'lerde Ege taşrası için olağandışıdır. Kemer'in, 1937 yılından itibaren Sümerbank fabrika yerleşkesine ev sahipliği yapan, dolayısıyla modern barınma kültürü ile temas eden Nazilli'ye yakınlığı da bu anlamda bir farklılık yaratmamıştır.

Üretilen mitlerin resmi kurumlar üzerinde yarattığı etkiyi örnekleyen benzeri bir haber 14 Nisan 1956 tarihli *Cumhuriyet Gazetesi*'nde yer almış, bu haberde yine resmi ağızdan Demirköprü Baraj Lojmanları ile ilgili israf iddialarına cevap verilmiştir.

Tetiklerimiz sırasında şantiye binalarının ancak ihtiyacı karşılayabilecek nispette inşa edilmiş olduğunu ve lüksten kaçınıldığını gördük. Bu evlerin bazılarında 4 mühendis bir arada yatmaktadır... İnşa edilen ve dedikoduya sebep olan evler 75 sene dayanacağı hesap edilerek yapılmıştır. Bu evler barajın ikmalinden sonra baraj daimi personeline tahsis edilecektir. O zaman burada 60-70 ailenin oturacağı tahmin olunmaktadır (Cumhuriyet, 1956b).

Bu iki örnek ve benzerleri, 1950'lerde geleneksel ve modern yaşam biçimleri ve konfor koşulları arasındaki uçurumdan türeyen anlatıların israf ve yolsuzluk iddialarına yol açarak ilgili kurumları kendilerini savunmak durumunda bıraktığını ortaya koymaktadır (Milliyet, 1960a, 3; 1960b, 5).

1955-1958 yılları arasında Kemer Barajı inşaatında Başmühendis olarak çalışan Nurettin Karsu o yılların şartları içinde baraj lojman ve donatılarını ülke standartlarından farklılıkları üzerinden şöyle değerlendirir:

Lojmanlar oldukça kullanışlı olup hoşumuza gidiyordu. Lojmanların sıhhi tesisatı ile ilgili tüm malzeme Fransa'dan getirilmişti. O gün Türkiye'de evlerde bulunmayan tüm ihtiyaçlarımız Fransız malı olarak evlere yerleştirilmişti. Buzdolabı, şofben, tüm mutfak takımları... Bir çantasıyla lojmana giden bir ailenin tüm gereksinimleri karşılanırdı ve bunlar Fransız malı idi (Karsu, 2010).



Resim 18. Kemer Barajı, Yukarı Site (Türk Sitesi), V tipi, mutfak. Fotoğraf yazara aittir.

Karsu'nun sözleri, resmi kurumların çeşitli iddialara cevaben yayımladığı ve burada alıntılanan ifadelerle birlikte, lojmanların mekânsal özelliklerinin ötesinde özellikle donatıları ve tam donanımlı oluşları ile bölge halkının toplumsal hafızasına kazındığının göstergesidir. Lojmanların ve donanımının sağlamlığı, kullanılan her çeşit malzemenin yanı sıra lojman tasarımlarının da yabancılara (Fransızlara) ait olduğu miti üzerinden sitelerde hala konuşulmaktadır (**Resim 18**).

...60 yıllık pencereler duruyor. İdari binadakiler orijinal pencereler. Mandal aynı. Yukarıda kolonlar üzerine yapılan lojmanlar, ilk orası var. Lojmanlar sağlam, sadece çatlama oluyor. 60 yıllık bina... Demirbaşları devlet veriyordu, zaruri ihtiyaçlar. Komodinleri hala kullananlar var. İnsanlar şaşırıyorlar (Dana, 2010).

Kuşkusuz “modern” olanı mitleştiren bu anlatı üretimini dönemin özgün koşulları içerisinde değerlendirmek gerekir. 1950’ler Türkiye’de, Cengizkan’ın (2002, 157) da işaret ettiği üzere “batı ülkelerindeki gibi bir konut yapma seferberliği içinde olduğumuz ancak bu sürecin altyapısının yapı teknolojisi ve malzeme pazarında neredeyse tümüyle eksik olduğu” yıllardır. Tanyeli (1998, 236) de söylem üretme açısından kısır olarak nitelediği döneme ilişkin mimarlık camiasındaki şikâyetlerin önemli kısmının malzeme ve işgücü yetersizliği ile ilgili olduğunun altını çizmektedir. Mesken inşaatlarını incelemek ve özellikle işçi meskenlerini örgütlemek üzere 1955 yılında Türkiye’ye gönderilen Wagner’in (1956) hazırladığı rapor, ülkedeki inşaat malzemesi yetersizliği ve bağlı olarak ince yapı ve tesisat malzemeleri konusundaki dışa bağımlılığı açıkça ortaya koymaktadır. Aynı raporda Wagner (1956, 78) 1950’li yılların başında ülke genelinde köylerde su, kanalizasyon ve elektriğin hemen hemen hiç olmadığını; köylerde insanların taş, tuğla ya da kerpiçten kendi inşa ettikleri iki ya da daha az odalı evlerde aile başına ortalama altı kişi olarak son derece sıkışık biçimde yaşadıklarını belirtmektedir.

1950’li yıllarda Ege taşrasına, Bozdoğan ve Salihli’nin kırsal bölgesine bakıldığında, köy halkının genellikle iki katlı, birinci katı ahır, ikinci katı ev olarak kullanılan ve ikinci kattaki odaların dışarıdan merdivenle çıkılan “hayat” a açıldığı evlerde oturduğu görülmektedir. Evlerin çoğu tek ya da iki odalıdır (Özey, 2007b, 24-25; Deniz, 1992, 21). Deniz (1992, 35-40), “dış sofalı” evler olarak bilinen, odaların evin önündeki “sofa” ya da “hayat” olarak adlandırılan bir ön mekanın gerisinde yan yana sıralandığı Manisa yöresi köy evi şemalarının tüm Batı Anadolu’da İzmir, Aydın, Denizli, Muğla hatta Isparta’yı da içine alan geniş bir bölgede hakim olduğunu belirtmektedir (20).

20. Deniz (1992, 24-31), Manisa yöresi evleri plan tiplerini altı gruba ayırmıştır: Tek odalı evler, yan yana iki odalı evler, yan yana üç odalı evler, halk arasında “dambaşılı” olarak bilinen hayatın önünde bir evin damının olduğu evler, iki odalı evlerle aynı plan tipine sahip ancak bir üçüncü katı bulunan köşklü evler ve Salihli yöresinde özellikle tek katlı tek odalı olarak beliren bağ evleri. Köy evlerinden başka, Bozdoğan civarında da, bölge halkının özellikle 1950’li yıllarda çokça kullandıkları bir veya iki katlı, bir odası ve önünde gölge için çardağı veya iki katlı ise hayatı olan, banyosuz, tuvaleti meskenden ayrı taş ve kerpiçten yapılmış bahçe evleri ve az sayıda bağ evi vardır (Özey, 2007b). Her iki yörede de, mutfak, odaların bitişiğinde ayrı bir mekanda değilse, oda içinde bir bölümde ya da hayatta yer almaktadır; banyo ise gusülhane olarak odaların içindedir (Özey, 2007b, 25; Deniz, 1992, 22).

Anadolu’nun kırsal kesiminde, o yılların barınma koşulları altında, en küçük lojmanların bile boyut olarak işçiler tarafından son derece yeterli bulunması, oldukça anlaşılır bir durumdur (Pişkin, 2010a). Bektaş (2009, 41) 1975 yılına gelindiğinde Salihli’nin bağlı olduğu Manisa il merkezindeki konutların %39,2’sinin bağımsız mutfağının, %23,6’sının bağımsız helâsinin, %30,9’unun bağımsız banyosunun, % 35,4’ünün elektriğinin ve %51’inin içme suyunun bile olmadığını, konutların %82’sinin de 1-3 odalı olduğunu saptamaktadır. Bununla birlikte 1954’te Kemer Baraj Sitesi ve Lojmanları’nda elektrik varken baraj yakınlarındaki Sırma Köyü’ne elektriğin yirmi yıl sonra 1974’te gelmesi (Dana, 2010) bağlamı tariflemesi açısından açıklayıcı olacaktır. Üstelik bu gecikme oldukça trajik bir ikileme de işaret etmektedir. Ülkenin kalkınması için bölgeye yapılan barajın ürettiği elektrikten çevre köyler yıllarca yararlanamamışlar ve *mit* de bu ortamda büyüyerek günümüze ulaşmış,

21. Örneğin; Ataköy Sitesi'nin 1957 yılında gerçekleştirilen 1. Kısım inşaatına bakıldığında Ümit Asutay ve Yümnü Tayfun'un tasarladığı çok katlı A tipi projenin kat planının Kemer Barajı'ndaki büyük tip (Ş tipi) ile çok benzer olduğu görülür (Arkitekt, 1958, 61-6). İstanbul Şenesenevler Yapı Kooperatifi Mahallesi, F1, C2 tipleri ile İş Bankası İkramiye Evleri projesinin ikiz evlerinde de plan şemalarında benzer prensiplere rastlanmıştır (Femir, Akozan ve Yapaner, 1952, 167-73; Arkitekt, 1952, 182-184).

barajı ve lojmanlarını dışarıdakilerin gözünde daha da "öteki"leştirmiştir. Elektrik ve sıcak su, baraj sakinlerinin sözlerinde de çoğu kez mutfak ve banyo ile ilişkilendirilerek, bu lojmanların en temel ayırt edici nitelikleri olarak ortaya çıkmaktadır: "İnsanlar sülale boyu yıkanmaya geliyorlarmış tabi baraja sıcak su çok diye" (Canpolat, 2010).

Baraj inşaatı ve lojmanlara sunulan olanaklar yerleşimin yakın çevresini de etkilemiş; özellikle inşaatının devam ettiği yıllarda barajın elektrik, su ve diğer olanaklarından yararlanmak üzere çevre köylerin halkından site etrafına konut inşa etme girişimlerinde bulunanlar çıkmıştır (Özey, 2007a, 27).

Geleneksel Modern Uzlaşısı

Fransızların yaşam biçimlerinin, barınma ve yeme içme kültürlerinin farklılığı, bu farklılığın lojmanların tasarımına ve seçilen donatılara yansması, bağlı olarak Fransızların barınma biçimlerine ilişkin, her iki baraj sitesinde de tekrar eden anlatılara rastlanmıştır. Evlerdeki şöminelerin sadece Fransızlar tarafından kullanılması, Fransızların hayatlarını salonda geçirmeleri ve salonlarında sık sık partiler vermeleri ya da gideri açılıp kapanan mekanizmalı lavaboları doldurarak kullanmaları bunlardan bazılarıdır (Canpolat 2010; Dana 2010). Burada özellikle şömine, salonun boyutu, konumu ve mutfakla ilişkisi gibi bölgenin barınma kültürüne uzak mekânsal özellik ve donatılar, baraj sakinlerinin farklı bir barınma kültürünün ürünü olan konutlarda yaşıyor olduklarına dair mitin üretimine katkı sağlamıştır (**Resim 19a-b**).

... Şu karşıkı müdür lojmanı, evi... Büyükçe bir salon ve bir sürü kapıları... Mutfağı var kokteyl veriyorlarmış bakın kültürleriyle gelmişler buraya... O bütün kapılar açılmış kokteyl verirlermiş. Evde mazotlu sobalar, mazotluymuş sobaları falan, hizmetçiler hizmet ederlermiş. Yaşantılarıyla kültürleriyle geliyorlar. Öyle hizmetçileriyle dadılarıyla kültürleriyle gelip öyle yaşamışlar (Canpolat, 2010).

Aslında dönemin plan tipolojileri incelendiğinde genel ilkeleri açısından baraj lojmanlarının şemalarına çok benzer şemaların İstanbul'da sıklıkla uygulandığı ve sözü geçen ithal donatıların kullanıldığı gözlenmektedir (21). Ancak bu "modern" şema ve donatılar bölge halkına yabancıdır. Baraj lojmanları için Fransa'dan getirilen alafranga tuvalet, küvet, termosifon vb. eşya ve tefrişat, Fransız çalışanlar Kemer'de Aşağı Site'yi boşalttıktan sonra oraya yerleştirilen vasıfsız işçilerin, yabancı oldukları bu donatıları kendi

Resim 19a. Kemer Barajı, Yukarı Site (Türk Sitesi), şömineli lojman, G Tipi. Fotoğraf yazara aittir.

Resim 19b. Demirköprü Baraj Sitesi, şömineli lojman, T Tipi. Fotoğraf yazara aittir.



alışkanlıklarına uyarlamak adına duruma özgü çözümler üretmesine neden olmuştur.

O zaman için çok modern 24 saat sıcak suyu, klozeti, küveti ilk orada gördük. Babam orada 1956'da çalışmaya başlamış. Biz 1960-61'de oraya gittik. 1981'e kadar orada oturduk. ... O zamanlar her iki sitede de oturuluyordu. ... Gelenler yadırgıyorlardı. Köy hayatına devam etmeye çalışıyorlardı. Bizim lojmanda (işçiler) alaturka tuvalet vardı. Öbür siteye taşınacaksınız dediler. Onlar (ebeveynler) eşya arıyor, biz tuvalet arıyoruz; bulamadık. Klozet koymuş Fransızlar, kendi işçileri için. Biz “bu beyaz taşa yapmayız” dedik. Izgara çakıp etrafına merdiven yapıp alaturka gibi kullandık (Pişkin, 2010b).

Baraj sitelerinde iki farklı kültürün karşılaşması ve Fransız barınma kültürünün yerel konut ve barınma kültürüne uyarlanması gibi görünen durum özünde modern - geleneksel gerilimine ve bağlı olarak modern olanın özdeşleştirildiği ve ilk elden deneyimlendiği kent yaşamı ile henüz içe dönük niteliğini koruyan taşra yaşamı arasındaki farklılığa işaret etmektedir. Baraj sakinleri, yaşadıkları konutların, Fransızlar, bir başka deyişle “ötekiler” tarafından Fransız barınma kültürüne göre tasarlandığı *miti* üzerinden “modern” barınma deneyimine yabancılıklarını meşrulaştırmışlardır. Burada üretilen mitler aracılığıyla ötekileştirmenin, bir uzlaşma stratejisi olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Ege'nin kırsal kesiminde bu “modern site ve lojmanlar”, hem içerideki mühendis ve işçiler hem de civardaki halk tarafından “yabancı” ve “öteki” olarak nitelenmiş ancak bu niteleme, sunulan yeni yaşam biçimi ve konfor olanaklarını reddetmek değil, “öteki”nin varlığı üzerinden “modern” olanla uzlaşmak yönünde bir tutum üretmiştir.

Baraj siteleri, bölgenin geleneksel barınma kültürüne hem yerleşim kurguları, hem de sağladıkları toplumsallaşma olanakları açısından yabancı olsalar da, site sakinleri bu yeni yaşam biçimine kolaylıkla uyum göstermişlerdir. Her ne kadar, Karsu'nun (2010) da ifade ettiği üzere yoğun çalışma temposu içinde yaşam vardiyalara göre düzenlenmişse de, barajlarda ikamet eden çalışanlar, özellikle aileleriyle yaşayanlar için, kısıtlı zamanlarda dahi olsa yararlandıkları ve çoğunun ilk kez karşılaştığı, sinema, lokal, personelin kurduğu amatör tiyatro ve orkestralar, futbol ve voleybol takımları vb. sosyal olanaklar, konserlere gelen sanatçılar ile çevre muhitten bu olanaklardan yararlanmak için gelenlerin varlığı, kendilerini “ayrıcalıklı” hissetmelerini sağlamıştır (**Resim 20**). Baraj siteleri için eski baraj çalışanlarının yaptığı “Küçük Amerika”, “Küçük Paris” gibi benzetmeler, deneyimledikleri bu “ayrıcalıklı” ruh halini açıkça ortaya koymaktadır:

1965'lerde Küçük Paris denirmiş buraya. Filmler Nazilli'ye gelmeden buraya gelirmiş. Nazilli ve Bozdoğan'dan film seyretmek için gelirlermiş. Bir film iki gün oynamış. Önce baraj halkına sonra Bozdoğan ve Nazilli... (Eryiğit, 2010).

Bu noktada baraj lojmanlarının tasarımlarını tümüyle Fransızlara atfeden *mite* tekrar dikkat çekmek gerekiyor. Çünkü işin içinde inşa edilmekte olan barajın teknik bilgisine haiz, dolayısıyla bilgi kuramsal olarak egemen bir konum üstlenen, bilgiyle birlikte bir kültür taşıyıcısı olarak da tahayyül edilen Batılılar bulunmaktadır. Batılı, geçici olarak ikamet edeceği bu yerde bir kültür taşıyıcısı görevi üstlenmesi ve doğrudan Türklerle temas etmese de, bu görev konut ve donatısı, hatta barınma biçimi üzerinden onlara atfedilmiştir. Barajlarda yaşayanlar, Fransızlar tarafından tasarlanıp inşa edildiği düşünülükleri konutlarda yaşıyor olmakla, Batıyla



Resim 20. Kemer Barajı, Yukarı Site (Türk Sitesi), yazlık sinema. Fotoğraf yazara aittir.

özdeşleştirdikleri iyi ve konforlu yaşama kolaylıkla uyum sağlayabilmek üzerinden kendilerini “ayrıcalıklı” bir konuma yerleştirmişlerdir.

SONUÇ

1950’lerde iktidarın liberal kalkınma politikalarının söylem ve eylem alanı olarak öne çıkan barajlar bu yazı kapsamında incelenen Kemer (Bozdoğan, Aydın) ve Demirköprü (Salihli, Manisa) örnekleri üzerinden ürettikleri yaşam biçimi ve barınma deneyimi açısından ele alınmıştır. 1950’li yılların ekonomik, sosyal ve politik bağlamı içinden değerlendirildiğinde, Kemer ve Demirköprü Baraj Site ve Lojmanları, kent ve kasabaların da dışında, taşra kırsalında inşa edilen ve kendi kendine yetebilen mikro-çevreler olarak “işçi meskenleri” meselesi çerçevesinde özgün örnekler olarak nitelendirilebilir. Kemer ve Demirköprü Baraj Siteleri, her şeyden önce farklı kültürlerin ve sınıfsal grupların alışkanlık, yaşam tarzı ve çekincelerinin karşı karşıya geldiği birer müzakere alanı olmuş; bu müzakere şahıslar üzerinden değil mekân ve donatılar üzerinden sürdürülmüştür. Farklılaşan yerleşim planlarına rağmen ortak özellikler gösteren programları, lojman tipleri ve yaşam biçimleri ile Kemer ve Demirköprü Baraj Site ve Lojmanları, henüz modern olan ile tanışmamış bir coğrafyada hem Erken Cumhuriyet Dönemi’nin “bahçeşehir” idealini sürdürmüş, hem de mevcut sınıfsal hiyerarşiyi yerli ile yabancı, işçi ile mühendis arasında çok katmanlı biçimde yeniden üretmişlerdir.

Baraj inşa sürecine dahil olan Fransız müteahhit firmanın varlığı, 1950’lerin taşra koşullarında olanaksızlıklar içindeki bölge halkının geleneksel barınma kültürü ile baraj sitelerinin sunduğu modern barınma olanakları arasındaki uçurumla birlikte, her iki baraj sitesinde de lojmanların tasarımına dair *mit* üretimine zemin hazırlamıştır. Bu ortamda üretilen mitler, “geleneksel” ile “modern”i uzlaştıran, bölge insanının modern barınma kültürüne yabancılığını meşrulaştıran ve süreci normalleştiren, yeni koşullara uyum sağlamasına hizmet eden bir mekanizma olarak karşımıza çıkmaktadır. Kemer ve Demirköprü Baraj Site ve Lojmanları, barınanların ve/ya bu tesislerin sunduğu sosyal olanakları ile temas edenlerin, kimi zaman da sadece gıpta edenlerin deneyimleri ve ürettikleri *mitlerin* katkısıyla, buldukları coğrafyada mimari nitelikleri, sundukları barınma kültürü ve yaşam biçimi ile yakın çevrelerinin sosyal ve fiziksel dönüşümü için kolaylaştırıcı görevi üstlenmişler; nesilden nesile aktarılan bir toplumsal hafıza oluşturmuşlardır.

TEŞEKKÜR

Bu yazının dayandığı, uzun bir sürece yayılan araştırma sırasında eksik bilgi ve belgelerin tamamlanması konusunda büyük bir özveriyle yardımcı olan Erdoğan Ünsal, Üzeyir Pişkin, Önder Melek ve Müjde Melek’e, ayrıca yazının ilk taslaklarını okuyarak görüş ve önerileri ile metnin olgunlaşmasına katkı sağlayan Özen Eyüce’ye, Ela Kaçel’e, Ahmet Sezgin’e, Burcu Beşlioğlu’na, Deniz Özkut’a çok teşekkür ederim.

SİMGELER, KISALTMALAR

DP.....Demokrat Parti
TAMS..... Knappen Tippets-Abbott-McCarthy
EMC..... Les Entreprises Metropolitaines et Coloniales
RAR..... RAR Türk Limited Sosyetai
HES.....Hidro-Elektrik Santral

KAYNAKÇA

- ADDISON, H. (1959) *Sun and Shadow at Aswan: A Commentary on Dams and Reservoirs on the Nile at Aswan, Yesterday, Today and Perhaps Tomorrow*, Chapman & Hall, London.
- AKCAN, E. (2006) *Çeviride Modern Olan*, Yapı Kredi Yayınevi, İstanbul.
- Arkitekt, (1952) İş Bankası İkramiye Evleri, *Arkitekt* (253-254) 167-73.
- Arkitekt (1952) 253-4.
- Arkitekt, (1956) Aachen Maden İşçileri Evleri 1954, *Arkitekt* (284) 81-92, 94.
- Arkitekt, (1958) Ataköy Sitesi, *Arkitekt* (291) 61-6.
- Arkitekt, (1959) Hirfanlı Barajı ve Hidro-Elektrik Tesisleri, *Arkitekt* (297) 160-6.
- ARÛ, K.A. (2001) *Bir Üniversite Hocasının Yaşamının 80 Yılı*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- ATMACA, M. (1997) Termik Santrallerimiz Yarı Kapasitede Çalışıyor, Cumhuriyetin Mühendislik Çınarları, Refik Akarun'la Söyleşi, *Türkiye Mühendislik Haberleri* (392) 35-41. [<http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/1418.pdf>] Erişim Tarihi (15.10.2010).
- ASAL, K. (2010) Görüşme, Nazilli, 16 Eylül 2010.
- BAYTAL, Y. (2007) Demokrat Parti Dönemi Ekonomi Politikaları (1950-1957), *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* (40) 545-67. [<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/45/790/10141.pdf>] Erişim Tarihi (15.10. 2010).
- BEKTAŞ, C. (2009) *Manisa Evleri*, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, Mimarlar Odası Manisa Temsilciliği, İstanbul.
- BOZDOĞAN, S. (2002) *Modernizm ve Ulusun İnşası*, Metis Yayınevi, İstanbul.
- BOZDOĞAN S., AKCAN E. (2012) *Turkey: Modern Architectures in History*, Reaktion Books, London.
- BUSKY, D.F. (2002) *Communism in History and Theory: From Utopian Socialism to the Fall of Soviet Union*, Greenwood Press, Westport.
- CANPOLAT, M. (2010) Görüşme, Demirköprü Barajı, 13 Aralık 2010.
- CENGİZKAN, A. (2002) *Modernin Saati*, Mimarlar Derneği Yayın No:9, Boyut Yayın Grubu, İstanbul; 157-171.
- CENGİZKAN, A., ed. (2009) *Fabrika'da Barınmak: Erken Cumhuriyet Dönemi'nde İşçi Konutları Yaşam, Mekan ve Kent*, Arkadaş Yayınevi, Ankara.
- Cumhuriyet (1955a) Türkiye'nin En Büyük Barajı, 15 Haziran 1955; 7. [<http://www.cumhuriyetarsivi.com/monitor/index.xhtml>] Erişim Tarihi (15.03.2013).
- Cumhuriyet (1955b) Kemer Barajı Hidro Elektrik Tesislerinin Temeli Atıldı, 8 Ekim 1955; 1. [<http://www.cumhuriyetarsivi.com/monitor/index.xhtml>] Erişim Tarihi (15.03.2013).
- Cumhuriyet (1956a) Bir İşçi Meskenleri Kurumu Tesis Ediliyor, 20 Aralık 1956; 3. [<http://www.cumhuriyetarsivi.com/monitor/index.xhtml>] Erişim Tarihi (15.03.2013).

- Cumhuriyet (1956b) Gediz-Demirköprü Baraj İnşaatında İsrar İddialarına Cevap, 14 Nisan 1956; 3. [<http://www.cumhuriyetarsivi.com/monitor/index.xhtml>] Erişim Tarihi (15.03.2013).
- Cumhuriyet (1958a) Başbakan Dün Ankara'ya Döndü, 26 Eylül 1958; 1, 5. [<http://www.cumhuriyetarsivi.com/monitor/index.xhtml>] Erişim Tarihi (15.03.2013).
- Cumhuriyet (1958b) İnönü'nün Menderes'in Son konuşmasına Cevabı, 27 Eylül 1958; 1,5. [<http://www.cumhuriyetarsivi.com/monitor/index.xhtml>] Erişim Tarihi (15.03.2013).
- DANA, A. (2010) Görüşme, Kemer Barajı, 16 Ağustos 2010.
- DENİZ, B. (1992) Manisa Yöresi Köy Ev Mimarisi, *Arkeoloji-Sanat Tarihi Dergisi*, C.V, İzmir, s. 17-46.
- Digital Library for International Research [http://www.dlir.org/archive/archive/files/arkeoloji_sanat_tarihi_dergisi_v-6_p17-46_d50faa4d0a.pdf] Erişim Tarihi (20.01.2014).
- DSİ (1958a) *Kemer Barajı ve Hidroelektrik Santrali*, DSI Umum Müdürlüğü Neşriyatı (92-19), Ankara.
- DSİ (1958b) *Demirköprü Barajı ve Hidro Elektrik Tesisleri*, DSI Umum Müdürlüğü Neşriyatı (92-18), Ankara.
- DSİ (1955) *Demirköprü Barajı ve Hidroelektrik Tesisleri İnşaatı*, DSI Umum Müdürlüğü Neşriyatı (5), Ankara.
- EL MALLAKH, R. (1959) Some Economic Aspects of the Aswan High Dam Project in Egypt, *Land Economics* 35(1) 15-23. [<http://www.jstor.org/stable/3144704>] Erişim Tarihi (22.01.2014).
- ERMAN, T. (1998) Kentteki Kırsal Kökenli Göçmenlerin Yaşamında Gecekondu ve Apartman, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, der. Y. Sey, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul; 317-25.
- ERYİĞİT, A. (2010) Görüşme, Kemer Barajı, 16 Eylül 2010.
- FEMİR, H., AKOZAN, F ve YAPANER, A. (1952) İstanbul Şenesenevler Yapı Kooperatifi Mahallesi, *Arkitekt* (253-254) 167-73.
- GEISER, P. (1973) The Myth of the Dam, *American Anthropologist*, New Series 75(1) 184-194.
- GÖLE, N. (2008) *Mühendisler ve İdeoloji*, Metis Yayınları, İstanbul.
- GÜREL, M. (2011) The Modern Home, Western Fashion and Feminine Identities in Mid-Twentieth Century Turkey, *Performance, Fashion and the Modern Interiors from the Victorians to Today*, eds. F Fisher, T Keeble, P Lara-Betancourt, B Martin, Berg, Oxford-New York; 145-79.
- HONKO, L. (1984) The Problem of Defining Myth, *Sacred Narrative Readings in the Theory of Myth*, ed. A. Dundes, University of California Press, Berkeley, Los Angeles and London; 41-52.
- İNEGÖLLÜ, A. (2000) *Levend Mahallesinin Mekânsal Analizi*, yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, YTÜ, İstanbul.
- KAIKA, M. (2006) Dams as Symbols of Modernization: The Urbanization of Nature between Geographical Imagination and Materiality, *Annals of the Association of American Geographers*, 96(2) 276-301.

- KARATABAN, Y. (1997) Türkiye’deki Baraj Mühendisliğinin Günümüzdeki Durumu, *Türkiye Mühendislik Haberleri* (392) 18-20.
- KARSU, N. (2010) Görüşme, internet üzerinden soru cevap, 18 Ekim 2010.
- KÖSE, A. H., ÖNCÜ, A. (2000) *Kapitalizm, İnsanlık ve Mühendislik: Türkiye’de Mühendisler ve Mimarlar*, Türk Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği Yayını, Ankara. [http://www.emo.org.tr/ekler/562563ad64e2e39_ek.pdf] Erişim Tarihi (06.05.2013).
- LAÇİNER, Ö. (2010) Merkez(ler) Taşra(lar) Dönüşürken, *Taşraya Bakmak*, der. Tanıl Bora, İletişim Yayınları, İstanbul; 13-36.
- LEVI-STRAUSS, C. (1955) The Structural Study of Myth, *The Journal of American Folklore*, (68); 428-444. [<http://www.jstor.org/stable=536768>] Erişim tarihi (29.03.2013).
- Millet Meclisi Tutanak Dergisi* (1968) Dönem 2, Cilt 1, Toplantı:4, 5. Birleşim, 15.11.1968 Cuma
- MELEK, Ö. (2010) Görüşme, Demirköprü Barajı, 13 Aralık 2010.
- Milliyet (1956) Günaltay DP’yi tebrik etti, 17.10 1956; 1. [<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/>] Erişim tarihi (05.04.2013).
- Milliyet (1958) Menderes Kemer Barajı’nı Açtı, 26.09.1958; 1. [<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/>] Erişim tarihi (05.04.2013).
- Milliyet (1960a) Demirköprü Barajı’ndaki Büyük Yolsuzluk, 30.06.1960; 3. [<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/>] Erişim tarihi (05.04.2013).
- Milliyet (1960b) Demirköprü Barajı’nda Suistimaller, 13.07.1960; 5. [<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/>] Erişim tarihi (05.04.2013).
- ORHON, M., ESENDAL, S., KAZAK, M.A. (1991) *Türkiye’deki Barajlar*, TC Bayındırlık ve İskan Bakanlığı DSİ Genel Müdürlüğü.
- OTMAN, A. (1998) *Dünden Bugüne Salihli*, Anadolu Matbaası, İzmir.
- PİŞKİN, Y. (2010a) Görüşme, Nazilli, 16 Eylül 2010.
- PİŞKİN, Ü. (2010b) Görüşme, Kemer Barajı ve Nazilli, 19 Ağustos 2010.
- ÖZEY, R. (1991) Bozdoğan ve Çevresinde Bahçe Evleri, *Türk Dünyası Araştırmaları*, (71) 121-43.
- ÖZEY, R. (2007a) Bozdoğan’ın Ekonomik Coğrafyası, *Marmara Coğrafya Dergisi* (16) 1-42.
- ÖZEY, R. (2007b) Bozdoğan’ın Beşeri Coğrafyası, *Marmara Coğrafya Dergisi* (15) 1-36.
- ÖZGÜVEN, M. (1998) *Demirel: Devlet Hayatında 50 Yıl*, Ankara.
- ÖZSOY, A. (2012) *Prof. Kemal Ahmet Arû’nun Konut Alanları Tasarımı Yaklaşımını Yeniden Düşünmek: Avrupa’dan Örneklerle Karşılaştırmalı Bir Bakış*, Doğumunun 100. yılı Anma Etkinlikleri: Kemal Ahmet Arû. Uluslararası Kentsel Planlama ve Tasarım Sempozyumu’na sunulan bildiri (19 Aralık 2012), İTÜ Taşkışla, İstanbul.
- ROGGE A.E., McWATTERS, D.L., KEANE, M., EMANUEL, R.P. (1995) *Raising Arizona’s Dams. Daily Life, Danger and Discrimination in the Dam Construction Camps of Central Arizona, 1890’s-1940’s*, The University of Arizona Press, USA.

- SAFA, P. (1955a) Tenkitlere Dikkat, *Milliyet*, 13.10.1955; 2. [<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/>] Erişim tarihi (17.04.2013).
- SAFA, P. (1955b) Bir Barajın Manası, *Milliyet*, 25.03.1955; 2. [<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/>] Erişim tarihi (17.04.2013).
- SCHAYEGH, C. (2012) İnan'ın Karaj Dam Affair: Emerging Mass Consumerism, the Politics of Promise, and the Cold War in the Third World, *Comparative Studies in Society and History*, 54(3) 612-43. [<http://www.jstor.org/stable/23274536>] Erişim Tarihi (22.01.2014).
- SEY, Y. (1998) Cumhuriyet Döneminde Konut, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, der. Y. Sey, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul; 273-300.
- ŞENYAPILI, T. (1998) Cumhuriyet'in 75. Yılı, Gecekondulaşmanın 50. yılı, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, der. Y. Sey, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul; 301-16.
- TANYELİ, U. (1998) 1950'lerden Bu Yana Mimari Paradigmaların Değişimi ve "Reel Mimarlık", *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, der. Y. Sey, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul; 235-54.
- TC Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü (1956) *Ayın Tarihi (6 Mart 1956)*. [<http://www.byegm.gov.tr/ayintarihidetay.aspx?Id=418&Yil=1956&Ay=3>] Erişim Tarihi (31.10.2010).
- TOGAY, H. (1959) İşçi Meskenleri Meselesi, *Arkitekt* (296) 114-5.
- ÜNSAL GÜLMEZ, N. (2015) Barajda Barınmak, *Ege Mimarlık* (89-90) 34-9.
- Vatan (1955) *Kemer Barajı İnşaatına Dün Törenle Başlandı* başlıklı haber, *Vatan* 8 Ekim 1955; 1-7.
- WAGNER, B. (1956) Türkiye'de Mesken Meselesi, *Arkitekt* (284) 78-80.
- Yeni Asır (1960) *Menderes Demirköprü Barajı'nı Açtı* başlıklı haber, 19 Mayıs 1960.
- YUMURTAŞ, Ş. (2010) Görüşme, Kemer Barajı, 16 Ağustos 2010.

Received: 30.06.2013; Final Text: 17.06.2015

Keywords: Kemer; Demirköprü; dam sites and lodgings; workers' housing; myth creation.

THE MYTHOLOGISATION OF "THE MODERN" IN THE RURAL AEGEAN: THE CASE OF KEMER (BOZDOĞAN, AYDIN) AND DEMİRKÖPRÜ (SALİHLİ, MANİSA) DAM SITES and LODGINGS

Dam projects examined in this text involve not only the construction of the dam itself but also the construction of a settlement, almost a microcosmos that would meet all the needs of the employee during the construction and later performance of the setting. Kemer and Demirköprü dam sites and lodgings, which were constructed in the 1950's, share both contextual and formal features. Moreover, both are examined as genuine cases within the general framework of "workers' housing" providing accommodation for the workers and engineers during the construction process and for the permanent dam operating staff. They were both conceived by the US consultant firm (Knappen Tippets-Albert-McCarthy) and carried out by Franco-Turkish partnership consisting of E.M.C (Les Entreprises Métropolitaines et Coloniales) and the RAR Türk Limited Sosyete. While potent findings prove that the lodgings were designed by a team of Turkish

architects including Kemal Ahmet Arû and Emin Canpolat, the oral history research conducted in both dam sites reveals that the designs of the lodgings have been ascribed to French Constructors firm and this narration has settled as an overpowering myth. The article aims at tracing the reason behind this mythologisation and unfolds it as a strategy to reconcile the tension between traditional and modern lifestyles.

Within the scope of the article, the social, political and physical contexts of the 1950s are examined in order to unfold the meanings and roles attached to dam construction from the viewpoint of both political actors and the inhabitants of the rural Aegean. Both dam projects appeared as a channel to legitimize and exalt the economic and political goals of political parties and they have become a major field of learning and experiencing for Turkish engineers and technical personnel lacking the technological know-how and equipment for dam construction.

Furthermore, the spatial and social characteristics of Kemer and Demirköprü dam sites and lodgings have been analyzed comparatively. It is apparent that both projects, despite reproducing the hierarchical strata in spatial terms, have appeared as sites of negotiation that a variety of lifestyles, habits, dwelling cultures of different nations and social classes (workers and engineers) confronted and eventually reconciled in the 1950s. Here, creating myths has operated as a mechanism for the reconciliation of the traditional and the modern through the lodgings and their spatial equipment. Kemer and Demirköprü dam sites have conveyed and disseminated a modern dwelling culture to the Aegean rural context, which was far away from the urban atmosphere already acquainted with the modern; thus, they have operated as catalysts for the transformation of their close surroundings.

NİLAY ÜNSAL GÜLMEZ; B.Arch., M.Sc., Ph.D.

Received her degree in architecture from Middle East Technical University in 1997; completed her graduate studies M.Sc. (2000) and Ph.D. (2008) in Architectural Design at Istanbul Technical University. Currently works as an assistant professor at Bahçeşehir University. Main research interests include housing studies, theory and history of design, gender and space.
nilay.gulmez@arc.bahcesehir.edu.tr