Mühendislik Mimarlık Öyküleri-I

ISBN
975-395-755-6

Kapak Tasarımı ve Sayfa Düzeni: Emrah Durak

Baskı
Kozan Ofset 0 312 3842003
Baskı Tarihi
Nisan 2004

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
Atatürk Bul. No: 131 Kat: 9 Bakanlıklar-ANKARA
Tel: (0312) 418 12 75 **Faks:** (0312) 417 48 24
Web: http:// www.tmmob.org.tr **E-posta:** tmmob@tmmob.org.tr

İÇİNDEKİLER

Önsöz 5

Sunuş 7

Kemal Saatçioğlu ile Söyleşi 11

Fabrikalar Kuran Fabrika Kardemir ve Türkiye Cumhuriyeti Demir-Çelik Öyküsü
Mahmut Kiper 19

İlk Feneri Yakanlar
Nadir Avşaroğlu 43

Yeşil Çay Yaprağında Demli Çay Bardağına Bir Başarı Öyküsü
Baki Remzi SUİÇMEZ 63

Devrim Otomobili Hikayeleri
İsmet Özkan-Aydın Engin 89

Türkiye'nin Yaşadığı Hızlı Kentleşmenin Öyküsünü Kurmanın Seçeneklerinden Biri
İlhan Tekeli 119

Celalettin Uzer'le Söyleşi 135

Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?
M.Bahattin ADIGÜZEL 141

Atatürk Orman Çiftliği
Reşat Ünal 155

Bir Rüzgara Karşı Toplu Konut Öyküsü
Şevki Vanlı 173

Cumhuriyetin İlk Dönemlerinde Yüksek Mühendis Mektebi ve Dökümcülük Anılarım
Burhan OĞUZ 187

PTT Arla ve Teletaş'ın Öyküsü
Dr. Fikret Yücel 203

MTA'lı Yıllarım
Doç. Dr. Sadrettin ALPAN 217

A. Reşit Gencer'le Söyleşi 229

ÖNSÖZ

"Mühendislik Mimarlık Öyküleri-I" adlı kitabımızdaki öyküleri okurken, mühendislerimizin ve mimarlarımızın geçmişteki serüvenine tanıklık etmekle kalmayacak, aynı zamanda kalkınma tarihimizden kesitler de göreceksiniz.

Mühendislerin ve mimarların sınırlı olanaklarla yarattıkları, yaratmaya çalıştıkları bir dünya var bu kitapta...

Cide yolunu yapanlar mesleğimizin bir çözüm sanatı olduğunu, ulaşılmayacak yol olmadığını gösteriyorlar. Demir-çeliğin öyküsü mühendislik tarihine kendisi kadar sağlam bir yapı taşı bırakıyor. "İlk feneri yakan" maden mühendisleri emekçilerin geleceğe giden yoluna ışık tutuyor. Her gün zevkle yudumladığımız çayın bardağımıza gelene kadar ne badireler atlattığı anlatılıyor. Devrim Otomobilinin öyküsünün kendisi başlı başına önemli bir mühendislik girişiminin ne tür engellemelerle karşılaştığının, inançlı mühendislerin umutlarının nasıl tüketildiğinin ifadesi. Atatürk Orman Çiftliğinin kuruluşu ve geçmişi terkedilmiş bir alanda umudun yeşertilebileceğinin kanıtı.

Bilimle toplumun buluşturulmasına tanıklık ediyor bu öyküler.

Bu derlemenin, öyküleri yaratanlara vefa borcunun ödenmesinin ötesinde bir amacı daha var: O da "mühendislik-mimarlık şimdi nasıl bir yerde" sorusunun yanıtlarını aramak. Kısıtlı olanaklar, maddi sıkıntılar, çağın gerisinde kalmış teknoloji şartları içerisinde kalkınmak için, halka hizmet için mücadele eden mühendisler ve mimarlar bugün ne yapabiliyorlar? Mesleklerini toplum yararına ne ölçüde kullanabiliyorlar? Başarı öykülerinin temelini oluşturan irade bugün ne kadar geçerli? Başarının yerine durağanlığın, yapmanın yerine yıkmanın, coşkunun yerine umutsuzluğun geçirilmeye çalışılmasının arkasında hangi ekonomik ve siyasi koşullar yer alıyor?

Mühendislerin ve mimarların, toplumun ihtiyaçlarını bilimsel bilgiyi kullanarak karşılama misyonları, kalkınma, sanayileşme, hakça paylaşma hedefleri, bu amaçlara ulaşmak için çabaları sürüyor. Emperyalist sistemin ülkemiz için öngördüğü, hatta ülkemize dayattığı role karşın yer yer başarılar elde ediliyor.

Mühendisler, mimarlar ve şehir plancıları, araştırmanın, tasarlamanın, yapmanın, işletmenin coşkusunu yaşamaya özlem duyuyorlar. Yaptıklarından daha fazlasını yapmaya hazırlar. Yeter ki sayıları 500 bine yaklaşan, her yıl mezun olanların sayısı 25 bini bulan meslektaşlarımızın, bilimi ve teknolojiyi halkımızın hizmetine sunabilmeleri için görülen ortamlar yaratabilelim. Yeter ki, artık ulusal bilim, teknoloji ve yenilenme politikaları temelinde sanayileşme, kalkınma, hakça paylaşım için siyasi bir irade oluşturabilelim. Yeter ki, bize uygun bulunan ucuz işgücüne ve doğal ve kültürel varlıklarımızın kuralsız ve sınırsız tüketimine dayalı rekabet anlayışı yerine, bilimi ve teknolojiyi toplum yararına kullanma anlayışını egemen kılabilelim. Yeter ki, bu anlayışa uygun yatırımlar yapabilelim. Yeter ki bu amaçlarla sürdürdüğümüz mücadelemizi yükseltebilelim, bütün çalışanlarla ortaklaştırabilelim.

Daha fazla, daha güncel başarının öyküsünü yazmaya ve yayınlamaya devam edeceğimiz günlere olan özlemimizle, umudumuzla ve kararlılığımızla, bize bu öyküleri yayınlama olanağını veren meslektaşlarımıza, bu çalışmayı planlayıp bize kazandıran Mahmut Kiper'e, kitabı yayına hazırlayanlara Yönetim Kurulumuz adına teşekkür ediyorum.

Kaya Güvenç
Yönetim Kurulu Başkanı

SUNUŞ

TMMOB'nin kuruluşunun 50. yılında, yaptıkları, kurdukları, çalıştırdıkları ile sadece TMMOB'yi değil, aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'ni anlamlandıran, geliştiren mühendis ve mimarların, daha geniş bir ifadeyle mühendisliğin ve mimarlığın bazı öyküleri bu kitapta toplandı. Bu öykülerden kimi, Türkiye Cumhuriyeti döneminde gerçekleştirilmiş ve önemli başarılar içeren sektörlerin oluşumunu; kimi, ismini hepimizin yakından bildiği sanayi kuruluşlarının kurulmasını ve gelişimini; kimi de iz bırakmış bazı mühendislerin ve mimarların kendilerini ya da yarattıklarını anlatıyor.

Türkiye'de gerek sektörlerin oluşumu, gerek fabrikaların kurulması ve gerekse bu işletmelerde yapılan uygulamalar ve bir çok planlamalar büyük mühendislik ve mimarlık başarıları içermektedir. Özellikle son çeyrekte üretimin iyice geri plana itilmesi ile artık kimse yapılan başarılı uygulamaları gündeme getirmemektedir. Oysa o gün, o koşullarda yapılanların bilinmesi, hem moral olarak hem de gelişimde üretimin ne denli gerekli olduğunun gösterilmesi bakımından büyük önem taşımaktadır.

Bu başarılara imza atanların çoğu TMMOB üyeleridir.

Bu öykü kitabı ile amaçlananlardan biri, başarılı uygulamaları hatırlatmak ya da bilinmesini sağlamak; bir diğeri, üretimde mühendisin-mimarın öneminin anlaşılmasını sağlamak ve çalışmalarda yer almış meslektaşlarımızı anarak belki de gecikmiş bir vefa borcunu bir nebze ödemek, sonuncusu da ne zorluklarla kurulanların ne kadar kolay yıkılıp satıldığını ya da yok edildiğini göstermektir.

Tabii, nedeni ne olursa olsun kazanılmış yetenek ve kültürü red edercesine başarısız mühendislik-mimarlık uygulamaları da ülkemizin çokça görülen gerçeklerindendir. Buna örnek esintilere de yer verilmiştir.

Bu kitapta, ülke mühendislik-mimarlık yeteneğinin ve birikiminin anlaşılabilmesini sağlayacak tüm mozaikleri birarada bulabilmek mümkün değildir, başlangıcından beri de böyle bir hedef hiç olmadı. Bu kitaba çoğunun ısmarlama, bir kısmının da eski yayınlardan alıntı

şeklinde temin edildiği **bir mühendislik-mimarlık öyküleri denemesi** denebilir sadece.

Zaten, ülkenin zengin mühendislik-mimarlık öykü hazinesinin gün ışığına çıkarılması için ilk girişim olarak 'Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-I' başlığı ile yayınlandı. Umarız serinin devamı gelir.

Ancak gene de, bazı öykülerin bugün artık neredeyse kanıksadığımız, hatta son kuşağın muhtemelen doğal karşıladığı yıkan, bozan, birilerine peşkeş çeken para modellerinin bize yaşattığı usanmışlık ve umarsızlık girdaplarından, tasarlayan, yapan, kuran, çalıştıran, geliştiren, paylaşan üretim modellerine doğru ufak umut yolculuklarına sebep olacağını umuyoruz.

Anlatılanlar kimi zaman masallardaki olağanüstülükleri çağrıştırıyor. Buna uygun olarak, bu kitapta, teknik detaylardan uzak, konuyu bilsin bilmesin herkesin anlayabileceği hikayemsi bir dille kaleme alınan ya da daha önce yapılan söyleşilerden alıntılanan öyküler yer alıyor. Bu nedenle mühendislik-mimarlık başarı ya da başarısızlıkları öykülerin içine gömülmüş durumdadır. Ancak bazı uygulama veya sonuçlara bakarak, mühendis, mimar ya da plancıların hakkını teslim etmek mümkün olacaktır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında neredeyse en küçük bir sanayi tesisi olmadan uçak fabrikası deneyimini yaşayan, bir ağır sanayi işletmesini 1930'ların sonunda hafriyatını kazma-kürekle, toprakların tahliyesini merkep katarları ile yaparak 2.5 yılda işletmeye alan, neredeyse toplu iğne üretmeden otomobil üretimine soyunan ve muhtemelen bir kısmı otomobil kullanmayı bile bilmeyen 23 mühendisi ile o günün en ileri teknolojilerini içeren otomobili 129 günde tamamlayan bir ülkede yaşıyoruz. Ancak tüm bu gelişme potansiyeline rağmen büyük emeklerle kurulanların iki dakikada yıkıldığını, satıldığını da çok gördük. Bunlar, masallardan başka nerede olur ki?

Görev bilinciyle öne çıkmayı yadırgayan, yaptıkları ile övünmeyen, tam tersine anonimleştiren insanlar Cumhuriyetin sağlam tuğlalarını ördü, pek çoğu sessizce göçüp gitti.

Bu kitapla, bunların bazılarını öne çıkarma fırsatı bulduk. Onlar

bunu çoktan hak etmişlerdi. Bu tür anılası insanlarımız ve mühendislik-mimarlık öykülerimiz pek çok. O öykülere, geleceğe de umutla bakmamızı sağlayan geçmişimizin en değerli mirasları olarak bakmalı ve onlara sahip çıkmalıyız.

Türkiye sanayi ve teknoloji tarihinde, bugün gelinen noktadaki gelişmemiş ve yetersiz görüntünün aksine pek çok ilk ve yenilik görmek mümkündür. Öyküleri çoğalttıkça, tüm yetenek ve kazanımlara rağmen bugünkü kötü durumun sebepleri kuşkusuz daha iyi anlaşılacak ve anlatılacaktır.

Mühendis ve mimarların merkezinde olduğu öyküler sadece teknik içerikleri ile değil, bunun yanında sağladıkları toplumsal ve tarihsel etkileri ile de değerlendirilmelidir. Çünkü, mühendisliğin tanımında zaten, sanayi yaratarak, sanayinin koşullarında sürekli iyileştirmeyi ve üretkenliği artırarak toplumsal değişim projelerinde aktif hatta öncü rol almak vardır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, köylülerden sanayi işçisi yaratmak buna güzel bir örnektir. Bu dönüşüm projesinde, ülkemizin ilk ağır sanayi tesisi Karabük Demir Çelik Fabrikaları'nın inşaatında işe başlayan ve bu tesiste üretimde aralıksız 45 yıl çalışan Hakkı Usta herkese, ergimiş metalin ışığı ile özdeşleştirerek, üretime ve üretim tesislerine nasıl bakılması gerektiğine ilişkin galiba en güzel dersi veriyor. Aydın Engin'in yaptığı söyleşide şöyle diyor;

'Divriği madeniyle Zonguldak kömürü buluşmuş; Karabük'te düğün dernek kurulmuş, cevher erimiş, akıyor potaya. O cevherin ışığını bilir misin sen? **1200 derecede erimiş demir cevheri bir ışık saçar efendi. O ışıktır, memleketin ışığı. İyi bakmazsan kör eder adamı. Erimiş cevhere bakmasını bileceksin. Yoksa kör olursun. Ne demek istediğimi anlıyonmu sen?..**'

Ne demek istediğimizi, memleketin ışıklarına nasıl bakılması gerektiğini bir de öykülerle anlatalım istedik. Öykülerini bu kitapta bizlerle paylaşan tüm yazarlara teşekkür ediyoruz. Kendilerinden habersiz hikayelerini daha önceki yayınlardan derlediğimiz, bir çoğu artık aramızda olmayan mühendis-mimarımızı saygıyla anıyoruz.

Bu kitabın peşinden birçok öyküyle bu serinin devam edeceği ümidiyle, Türkiye mühendislik-mimarlık ve plancılık tarihinin gelişimine katkıda bulunan tüm meslekdaşlarımıza şükranlarımızı sunuyoruz.

Mahmut Kiper
Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-I Kitabı
Koordinatörü

Kemal Saatçioğlu ile Söyleşi

"60 YILLIK MÜHENDİSLE KONUŞTUM"*

Söyleşiyi Yapan:

Aydın Nisari

* Bu söyleşi, TMMOB yayın organlarından "Mühendislik-Mimarlık" gazetesinin18 Temmuz 1957 tarihli sayısından alınmıştır.

Umumi Katip Şükrü Er, Birliği ziyaret etmiş bulunan bir zatı göstererek sordu;

- Beyefendiyi kaç yaşında tahmin edersin?

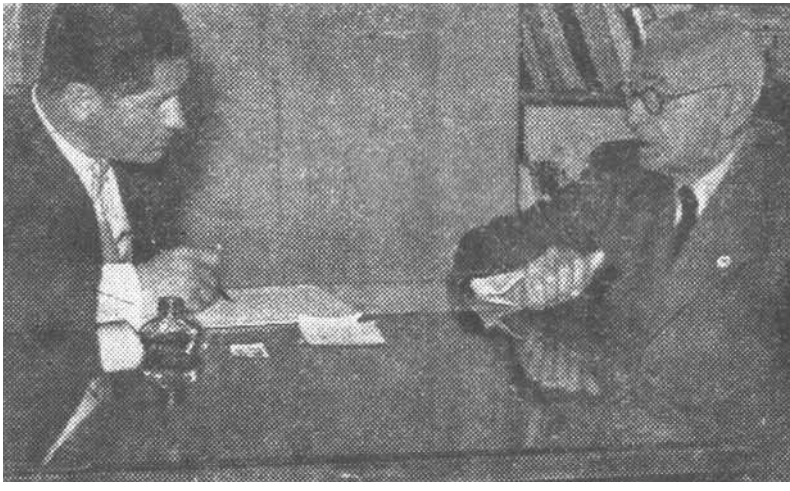
Dikkatle baktım, düşündüm, tanıdığım yaşlı kimselerle kıyaslayarak doğru bir sonuç çıkarmaya çalıştım:

- 60 yaşında olsalar gerek.

Meğer çok yanılmışım; Y. Müh. Kemal Saatçıoğlu'nun nüfus tezkeresi değil, Hendese-i Mülkiye Mektebinden aldığı diploma 60 yaşında! Gözümüz aldanıyor, fakat dinlediğimiz zaman 83 yıllık bir ömrün dile geldiğini anlıyoruz.

7 Çocuk Babası

İki defa evlenmiş, 7 çocuğu var. Çocuklarından ikisi profesör, ikisi yüksek mühendis, biri başmüfettiş; kızlarından biri de hem doktor, hem belediye reisi, hem de bir partinin başkanı. Uzun bir ömrün tatlı meyveleri... Son hanımından doğan çocukları ise henüz küçük.



Dünle Bugünün Mukayesesi

Kemâl Saatçıoğlu, imar bakımından dünle bugün arasındaki farkı hayranlıkla belirttikten sonra, dünkü mühendisle şimdiki meslektaşlarımı şöyle kıyasladı:

- "Tophanenin Maliye'ye borcunu ödemek için Topçu Mektebi'nin yanında ve Topçu Mektebi hocalarının idaresinde kurulan okulda gördüğümüz tahsille, şimdiki Mühendis mekteplerinin idaresi, tahsili ve yetiştirdikleri arasında mukayese imkânsızdır. Eski tahsilin şimdikine göre pek iptidai kalacağı kanaatindeyim. Biz, adetâ hezarfen yetişecekmişiz gibi, her branşın dersini birlikte okuyarak mezun olurduk; inşaatçısı, sucusu filân hep bizden çıkardı. Makina diye yalnız buhar makinalarını gördük, elektrik bahsinde ise sâdece bir postane kurabilecek bilgiyi aldık. Tayyare henüz icat edilmemişti. Eğer dakikada 400 devir yapacak bir makina icat edilebilirse, uçmanın mümkün olacağı söylenirdi."

O zaman betonarme de okumamışlar; fakat, betonarmeyi doğrudan doğruya mucidinin, Enebik'in kitaplarından öğrenmişler.

İlk Vazife

Kemâl Saatçıoğlu mektebi bitirdikten sonra, o zamanki adı Hüdavendigâr olan Bursa'ya Başmühendis Muavini olarak tayin edilmiş. Daha sonra hiç durmadan vazifeden vazifeye koşmuş. 1929 da Giresun Başmühendisi iken kendi isteği ile emekliye ayrılmış. Ama yine de durmamış, emekli olarak da yurdun hizmetinde ve mesleğinin gösterdiği istikamette gayretler sarf etmiş. Halen, DSİ 2. Bölge İnşaat ve Proje Servisinde gündelikle çalışıyor. Bitmeyen bir çalışma azmi, şevk ve iradesi.....

Cemal Paşa'ya Ait Bir Hatıra

Birinci Cihan Harbi içerisine Suriye'de öbüründen ayırmak için "Büyük" diye anılan Cemal Paşa'nın icraatı o devri anlatan kitapların ve ağızların önemli konularındandır. Cemal Paşanın şahsiyet ve hüviyeti ile kendisinin ve devrinin otorite telakkisini açıklayan aşağıdaki fıkra, güzel bir espriyi de kucaklamaktadır:

Birinci Cihan Harbi'nin en kızgın günlerinde, birbirlerini vahşiyane şekilde kırıp geçiren insanlığı yola getirmek kararını veren peygamberlerin kendi ümmetleri içerisine inmeleri söz konusu olurken; yeryüzüne inmemek için Hazreti Muhammed'in gösterdiği bahane şudur;

- Ümmetimin arasına inemem, Arabım ben, Cemal Paşa asar!

İşte bu Cemal Paşa'nın hakim olduğu Şam Vilayeti Belediyesi'nin Heyeti Fenniye Reisi, bizim Kemal Saatçıoğlu! Kemal Bey gülümseyen bir yüzle bir hatırasını şöyle anlattı;

- Belediyede akşam saat 8'e kadar çalıştıktan sonra, saat 9:30'da tekrar gelip 12'ye kadar vazifeye devam ediyorduk. Bu yorucu mesai arasında bir gün, Belediye Reisi Rıza Paşa Rikabi beni çağırarak "Cemal Paşa telefon etti. Nehri Yezid Rivarı yıkılmış. Nehri Tura Kanalını da tıkadığı için karargaha ve kışlalara su gitmiyormuş. Paşa emretti, yarın gidip bakacak ve ne lazımsa derhal yapacaksın." dedi. Aynı gecenin yarısı evime yeni dönmüş ve henüz soyunmuşken kapıya bir otomobil geldi. Cemal Paşa beni istiyormuş. Karargahın önünde Belediye Reisi bekliyordu. Durumu kısaca izah ederek, "Cemal Paşanın bir sorusu üzerine evvelce bahsi geçen kanal ve setin tamirine başlandığını ve başında senin bulunduğunu söyledim. Sakın beni yalancı çıkarma. Bilirsin, sonunda kurşun var". Huzura Rıza Paşa ile birlikte çıktık, Cemal Paşa bana sordu "İşi kaç günde bitirip bize su verebileceksin?" Bir anda şaşırdım, Rıza Paşa'yı yalancı çıkaramazdım, ama yanlış bir hareketimi de hayatımla ödeyeceğimi biliyordum. "İnşallah bir ayda, Paşa Hazretleri" dedim. Cemal Paşa hiddetlendi, "Bir haftada bitirmek için ne lazımsa söyle." Ne diyeyim, gelişigüzel saydım; "40 kilo dinamit, 50 lağımcı, 200 asker." Rıza Paşa Rikabi'nin alet edavatı temin edebileceğini söylemesi üzerine Cemal Paşa bana "Yarın gider bunları Hüsnü Paşa'ya temin ettirirsiniz" emirini verdi. Çıkarken de "Bir hafta içerisinde bitiremediğin takdirde vallahi seni asarım, ona göre davran" dedi. Karargahtaki kanalın içerisine girerek yürümeye başladım. 5 kilometre gittikten sonra ne göreyim? 30 metre yükseklikte 50 metre boyunda 2 tünel arasında üzerinden kanal geçen bir duvar yıkılmış ve Nehri Tura kanalını da doldurmuş. Bu işin o günün imkanlarıyla iki ayda bitirilmesi bile zor. Hüsnü Paşa'ya gittim, yok. Öğleden

sonra gelecekmiş. Düşündüm; öyle de ölüm, böyle de; iyisi mi gidip Cemal Paşa'ya işin içyüzünü anlatayım; vurursa kader, elden ne gelir? Düşündüğüm gibi de yaptım.

Ertesi gün, Cemal Paşa, yanında Rıza Paşa ile Mısır Başmühendisi Maisner Paşa'nın muavini Mühendis Ata Bey'le birlikte kanala geldiler. Paşa, Ata Beye "Çık bakalım dedi, bu iş ne kadar günde bitirilebilir?" Merdivenlerden çıkarken Ata Bey yavaşça sordu:

"Kaç günde mümkündür, dedin". "Bir ayda". Aşağı inince Ata Bey "Paşam dedi, Kemal Bey işe iyi başlamış, ümit ederim ki bir ayda işi bitirecek." Paşa, bu söz üzerine bana dönerek;

- Seni affettim, dedi.

Ayaklarına kapanarak ağlamaya başladım...

Kemal Bey böylece asılmaktan kurtulmuş, ama işin bitmesi için kendisinden 460 altın harcamaktan kurtulamamış.

Cide Yolu İstikşafı

Kosova'dan sonra Kastamonu'ya tayin edilen Kemal Saatçıoğlu, orada Cide yolu istikşafı dolayısıyla başından geçen dikkate değer bir vakayı da şöyle anlattı;

- Kastamonu Valisi Yenişehirli Nazım Paşa, kendilerinden ürkmüş olduğu halkı memnun etmek için, buraya tayin edilir edilmez Vilayetin ileri gelenlerini toplayarak, arzularını sormuş, onlar da "Meyhanecileri istemeyiz, Cide yolunun yapılmasını isteriz" demişler. Nazım Paşa, işi ele alarak, bir taraftan meyhanecileri Cide'ye sürerken, diğer taraftan da Cide yolunun yapılması konusunda çalışmalara başlamış. Nezaretten gelen istikşaf mühendisleri "Kibert Şirketi, bu yolun haritasını yapmadıkça orada istikşaf imkansızdır" yollu baştan savıcı bir cevapla geldikleri yere dönmüşler ki benim bundan ve daha evvel verilmiş bulunan 16 rapordan haberim yok.

Başmühendis Nadir Bey beni Nazım Paşa'ya takdim ettiği zaman Paşa sordu;

- Mektepli misin, alaylı mı?

- Mektepliyim, efendim.

- Mezuniyetine kaç sene oldu?

- 8 sene Paşa Hazretleri.

Beni yukarıdan aşağı şöyle bir süzdükten sonra, tekrar sordu;

- Sen Cide yolunu yapabilir misin?

"Hay hay" cevabını verince de:

- Otur bakalım şuraya, dedi, sen bu yeri görmeden nasıl yaparım diye söz veriyorsun?

- Paşam, dedim, para var mı?

- Var

- O halde yer de var, elbetteki yaparım bu yolu; ben mühendisim Paşam;

Ailemi yerleştirdim, 50 lira avans aldım ve Kastamonu'ya gelişimin dördüncü günü Daday'a gittim. Yapılması istenilen yol, Daday'la Cide arası. Kaymakama, bir jandarma ve bir mekkareden ibaret ihtiyacımı bildirince sordu;

- Ya binek?

Yaya gideceğimi haber verince adamcağızın yüzünde şaşkınlığın çizgileri belirdi. Ertesi gün yola çıktık. Elimde istikşaf paftası, köşesinde pusula, omzumda altimetrik, ayağıma podametre asılı, Daday'dan istikşafa başladım. İşte tam bu günlerde, daha evvel bahsettiğim gibi meyhaneciler Cide'ye sevkediliyorlarmış. Ben yaya önde, suvari jandarma arkada, gören köylüler jandarmaya;

- Nireye götürüyon donguzu?

Diyorlar, sonra da bana dönüp;

- Nasıl, diye soruyarlar, ırakı satan mı?

8 kilometre sonra bir köye indik, Köylü jandarmaya koştu, onu karşılayıp;

- Hoş geldin başefendi, merhaba.

Filan dedikten sonra, bana da;

- Akşamlar hayırlı olsun çorbacı "dediler. Jandarma hiddetlendi,

- Ülen, bu mühendis, Müslüman.

Köylü boynunu büktü;

- Ne bilek, kısa don giyiyo da, Kemal Bey, bakmış ki nereye gitse gayri Müslim veya meyhaneci sanılacak, hemen eve haber yollayıp, mektepte 7'nci sınıfta giyindiği kırmızı şeritli ceketini istemiş. Ancak bunu giydikten sonradır ki yolda görenler;

- Merhaba çavuşağa kolay, gelsin.

Demeye başlamışlar.

Kemal Saatçıoğlu 22 günde Cide yolunun haritasını ve 3 ay sonra da en müşkül bölgede 24 kilometrelik tesviyeyi turabiye yaptırmaya muvaffak olunca, maaşına 150 kuruş zam almış!

60 sene mühendislik yapan ve 83 yıl yaşamış bulunan Kemal Saatçıoğlu'nun biri birinden enteresan daha pek çok hatırası var. Hatırası, hatıraları var ama biz bunları yayınlarken, tabiidir ki, gazetemizin hacmini göz önünde tutmak zorundayız...

FABRİKALAR KURAN FABRİKA KARDEMİR VE TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEMİR-ÇELİK ÖYKÜSÜ

Mahmut Kiper
Metalurji Mühendisi

20 Ekim 1992 tarihinde TMMOB Metalurji Mühendisleri Odası'nda yapılan Akşam Söyleşisi'nin konusu "Türkiye'nin Demir-Çelik Öyküsü"; konuşmacısı ise -Atatürk'ün yurtdışına gönderdiği diğer öğrencilerle birlikte 1926'da Ankara Garı'ndan bizzat uğurladığı- ülkemizin ilk Metalurji Yüksek Mühendisi Selahattin Şanbaşoğlu idi.

Şanbaşoğlu, önce makina mühendisliği eğitimine başlamış; ama daha sonra, "**Memlekete gereklidir**" diyerek Aachen'de metalurji eğitimi görmüş; 1930'ların başlarında başlayan demir-çelik seferberliğinin her aşamasında nefer, lider, gözlemci ve tanık olarak yer almış; Türkiye'nin sınaî gelişiminde sürekli izler bırakmış ve bu satırlarda anlatılacak olan demir-çelik öyküsünün -inanılmaz güçlü hafızasıyla en ince detaylarına kadar- bu günlere taşınmasını sağlamış bir üstadımızdı. Aynı zamanda, Cumhuriyetin o dönemlerdeki insanlarında görülen özelliklerinden olan üstün devlet ve görev bilinciyle, tüm olumsuzluk ve yokluklara rağmen, ülke sanayisinin temel taşlarını oluşturan kuruluşlarını ülkemizin sağlam tuğlaları olarak sessizce ören ve yine sessizce göçüp giden bir mühendisi idi. Türkiye demir-çelik öyküsünde KARDEMİR'in (Karabük Demir Çelik İşletmeleri); KARDEMİR öyküsünde de, kendisi hiç çalışmamış olmasına rağmen, S. Şanbaşoğlu'nun çok önemli bir yeri vardır.

Söyleşide Şanbaşoğlu, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden başlayarak bu öyküyü şöyle aktarmıştı :

"Endüstri devrimine yol açan temel unsur olan çeliğin kütle halinde imalatını gerçekleştirmiş olan İngiltere'nin Başbakanı kaybettikleri Amerikan müstemlekesi için demiştir ki, 'Biz bir müstemleke kaybettik ama öyle bir sanayi üretimi meydana getirdik ki, o müstemlekeyi kat kat telafi edecek durumdadır.' Evet.... çeliğin kitle halinde imali çok önemli bir olaydır. Osmanlı İmparatorluğu -gerçi elde bir vesika yok ama- 1820'lerde sanayi devrimine girmeye çalışmıştır. Şöyle bir hatıramı müsaade ederseniz arz etmek isterim :

1942-43 senesinde, Askeri Fabrikalar Genel Müdürü Başkanlığı'ndaki bir heyetle harp içerisinde İngiltere'ye gittik. İngiltere'nin davetinin sebebi Türkiye'yi harbe sokmak için ilişkileri geliştirmekti. Fabrikayı gezdikten sonra enteresan bir şey göstere-

ceğiz dediler. Fabrikanın büyük yeşil bahçesinin bir yerinde, fevkalade bakımlı, mermerden yapılmış, etrafı zincirle çevrili bir mezar var. Mezarın üzerinde: 'İstanbul'dan buraya staj için gelip 28 yaşında ölen İbrahim.....'in mezarıdır. Bu garibin mezarına kimse dokunmasın!... Tarih 1840.' yazıyor....

Ama, Osmanlı İmparatorluğu'nda hangi tarihte kütle halinde çelik imaline başlandığına ilişkin bir vesika yok. Vakti zamanında Askeri Fabrikaların kütüphanesindeyken, İmalat-ı Harbiye'nin mazisinden bahseden bir kitap görmüştüm. Sonra gidip aradım; ama kaybolmuştu. O nedenle hafızama istinaden anlatacağım. Osmanlı'da kütle halinde çelik üretimi evvela Camialtı Tersanesi ile başlamıştır. Abdülaziz'in zamanında Osmanlı Donanması'nın gelişmesi arzu edilmiş olduğu için, bu tersane kurulmuştur ve içinde hem demirhane, hem de bir haddehane bulunmaktadır. 2000 tona kadar bütün gemilerin boyası, çırak okulunun mürekkep ihtiyacı dahil tüm ihtiyaçları da bu tesiste yapılıyordu.

Daha sonra İmalat-ı Harbiye tarafından Zeytinburnu'ndaki demir-çelik tesisleri kurulmuştur. İlk kurulan tesisler beşer tonluk biri bazik, diğeri de asidik Siemens-Martin ocaklarıdır. Bazik sistemle kütle çelik imalatı, asidik sistemle de topların namluları yapılıyordu. Zeytinburnu'nda haddehane yoktu; dövme ve presleme işlemleri vardı. Yani, Siemens-Martin ocağından dökülen çelik haddeleme suretiyle değil, dövülme suretiyle şekil alırdı.

Bu durum aşağı yukarı Birinci Cihan Harbi'ne kadar devam etti. Bu savaşta hem çelikhane, hem imalathaneler ve diğer tüm fabrikalar var güçleriyle çalıştılar. Mütareke ile birlikte hepsi kapandı, harap oldu. Ve Türkiye Cumhuriyeti teşekkül ettiği vakit, 1923'te elinde çelik üreten hiçbir tesis yoktu. Ufak pik dökümhanelerinden başka hiçbir şey kalmamıştı."

S. Şanbaşoğlu Cumhuriyetin ilk yıllarındaki demir-çelik ile ilgili girişimleri de şöyle anlatıyor;

"İlk teşebbüs 1924 senesinde imalathanelerin tekrar kurulması için çıkarılmış bir kanunla başlar. 100 milyon liralık tahsisatın 5 sene zarfında sarf edilmesi üzerine bir kanun çıkarılmış ve ona istinaden

askeri fabrika imalathaneleri tekrar yeni baştan kurulmaya başlanmıştır.

İlk önce Ankara Fişek Fabrikası ile işe başlanmıştır. Ve 1929 senesinde de, Kırıkkale'deki çelik fabrikasının temeli atılır. Bu fabrika 1932'nin başında bitti. Fabrikada iki tane 10'ar tonluk Siemens-Martin ocağı, bir tane 2 tonluk elektrikli ark ocağı ve iki tane de kupol ocağı ile beraber dökümhane, haddehane, demirhane, tamirhane vardı. 1932'te Almanlar'dan bir heyet geldi, bunları çalıştırmaya başladık."

S. Şanbaşoğlu'nun 1995'te ölümünün ardından, bir anı kitabı basıldı. Bu kitabın sunuşunda Prof. Dr. Bilsay Kuruç, Türk Tarih Vakfı'nın Sözlü Tarih Projesi kapsamında, Ülkü Özen'in Selahattin Şanbaşoğlu ile yaptığı söyleşiden alıntılara da yer vermişti. Bu söyleşide, Kırıkkale'nin ve fabrikanın o günlerdeki durumunu da Şanbaşoğlu şöyle anlatıyordu :

"1932'de Kırıkkale'de askeri fabrika sahası dışında sadece 13 ev vardı. Meyhane, kahvehane ve kasap dükkanı aynı yerdi. Yol yoktu. Haftada yalnız iki tren geçerdi. Gazete gelmezdi. Fabrikaya ya trenle, ya da çamur tarladan geçerek gidilirdi. İşçi tamamen oraların köylüsüydü. İki, üç saatte köyünden eşekle veya yaya gelirdi. Fabrikada eşeklere ayrı yer vardı. Çelik fabrikasında 500-600 işçi çalışırdı. ***İşçilere*** *(yani çalışan köylüye) kendi getirdiği pekmez veya ayrana bandığı yufka ekmeğinden ibaret yemeğinin ve kendi elbisesinin dışında,* ***ilk fabrika yemeği ve kıyafeti Kırıkkale Çelik Fabrikası'nda verilmiştir. Bunu yapan da devlet değildi. Kendi aramızda para toplayıp başlattık ve usul haline getirdik....****"*

O devirde yörede ne sebze hali, ne kabzımal ne de mezbaha vardır ve onlar, fabrika çevresindeki uygun bir arazide domates, biber, fasulye vb. gibi sebzeler ile tavuk, koyun gibi hayvanları doğrudan doğruya kendileri yetiştirerek, çalışanlara Cumhuriyetin ilk tabldot uygulamasını başlatırlar. Cumhuriyetin ilk yıllarında nelerin, hangi koşullar altında ve hangi inanç ve dirençlerle başarıldığını gösteren bu ara açıklamadan sonra, tekrar Şanbaşoğlu'nun ağzından demir-çelik serüvenine devam edelim :

"O vakit demiryolları Türkiye için çok önemli. Bu fabrikaları askerlerin ihtiyaçları için kurarken, İsmet Paşa'nın emriyle '.... Burada ray- da yapılsın.' denmiştir. Türkiye'de ilk defa ray 1932 senesinin Haziranı'nın 4'ünde burada yapılmıştır. Daha sonra Almanlar gittiler ve 1934'e kadar çelikhane çalışmadı; çünkü ne mühimmat, ne de ray için sipariş vardı.....

1934 senesinde Ali Çetinkaya Bayındırlık Bakanı olduktan sonra Devlet Demiryolları ona bağlandı. Devlet Demiryolları başlangıçta hiç istemiyordu; ama, Çetinkaya zorlayınca ray siparişini Kırıkkale'ye vermek zorunda kaldılar. Başlangıçta, tabiatıyla hiç tahsisat falan yok. Hepimiz acemiyiz ve doğru dürüst kütle halinde üretim yapamıyoruz. O esnada, 15'lik top imalatı için Almanya'ya tekâmül kursuna gidenler, Škoda firmasından Harlas isimli bir ustabaşı getirdiler. Bizim çelik imalatında Harlas'ın çok büyük yardımı ve tesiri oldu.

Rayları ilk teslim ettiğimiz zaman TCDD şüphe etmişti. İnşaat Fen Heyeti Başkanı olan İsmail Fuat Bey bizim raylardan ve Alman konsorsiyumundan gelmiş raylardan bir kaç örnek alıp test etmek üzere İsviçre'ye gönderdi. Onlar rayları Thomas çeliğinden yapıyordu. Bizim raylar onlarınkinden kat be kat mukavim çıkınca herkesin sesi kesildi. ***1935-1940 tarihleri arasında TCDD'ye 20.000 ton ray verdik.***

Kırıkkale'nin esas imal görevi vasıflı çeliktir. Bunda başarılı olmuştur. **1935-50 arasında 150 kadar değişik çelik çeşidi yapılmıştır. Türkiye'de bugün bunun yarısı üretilmiyor.**

Kırıkkale'de hep yeni şeyler yapılırdı. Sıcak iş, yüksek hız, kısaca her cins takım çeliği yapıldı. Hülasa, uçak çeliği, kalem çeliği, paslanmaz çelikler, atışa dayanıklı çelikler, bütün dişli çelikleri, semantasyon çelikleri, daha bir çokları yapıldı. Bizi en çok müşkülata uğratan, fişek için, platina dediğimiz çok düşük (% 0,08) karbonlu ve silissiz malzeme imal etmekti. Kırıkkale'de dolomit yoktu, ama manyezit vardı; manyezitin yakılması ve katılması ilk defa burada oldu.

Sonra, Türkiye'de ilk defa çelik döküm, kuma çelik döküm de bura-

da yapıldı. Çelik döküm kumu tanınmıyordu, bentonit hiç bilinmezdi. O vakit şamotu öğütüp döküm kumuyla karıştırma suretiyle çelik kumu imal edildi. İlk yapılan şeyler, topların tekerlek başları olmuştur. Ve ondan sonra da enteresan iki döküm yapıldı; bunlar eski Erkin denizaltı personel gemisinin bodoslamaları ve mermi çeliklerinin çekme halkaları için, iç kısmı beyaz döküm, dış kısımları gri döküm halkalardı.

Kapasite 2 tonluk bir elektrik ark ocağından ibaretti. Bütün bunları kitaplardan bakarak yaptık. Patent, lisans söz konusu olamazdı. Kendi ihtiyacımızı, TCDD'nin ve Milli Savunma'nın ihtiyaçlarını karşılardık. Piyasaya vermedik, piyasanın ihtiyacı da yoktu...."

Prof. Dr. Bilsay Kuruç, Şanbaşoğlu'nun anlattıklarından yola çıkarak o dönemki Kırkkale'yi şöyle tanımlıyor :

".... 1930'larda ıssız Kırıkkale köyünde minyatür bir sanayi modeli kurulmuştu. Askeri fabrikalar 1924'te alınmış olan bir kararla, 'Kızılırmak'ın doğusunda kurulsun...' ilkesine göre ve bütünüyle de harp sanayisine yönelik olarak, ana ve yardımcı fabrikalar biçiminde kurulur. Fişek, mermi, çelik, tüfek ve barut fabrikaları ortaya çıkar. Mermi, barut, kapsül, fişek yanında, top tabanca, zırh mermisi, zırh levhası, vagon yayı, tampon yayı ve kabına sığmayan bir çok ürün, bu minyatür sanayide üretiliyordu...."

Bu minyatür sanayide gerçekten çok önemli, değişik ve zor işler yapılıyordu. Ama 600-700 ton/yıl ölçekli çelik üretimi ülkenin sanayileşebilmesi için çok yetersizdi. Türkiye'nin sanayi devrimini yakalaması için, ağır sanayisini kurması ve bunun için de lokomotif sektörlerden olan demir-çelik işinde çok yüksek üretim rakamlarına ulaşması gerekiyordu. İngilizlerin kitlesel demir-çelik üretimini 'Amerika Müstemlekesi'nden daha üstün tutmaları gibi, başta ABD olmak üzere, diğer gelişmiş ülkeler de bu üretimi çok önemsediler. 1980'lerin sonlarında Uluslararası Demir-Çelik Enstitüsü'nün (IISI) 21. yıllık toplantısındaki şeref konuğu şöyle diyordu: "**ABD bir endüstri devi ise, bunu çelik endüstrisi merkezli sınaî üretim gücüne borçludur....**"

En azından 2000'lerin başına kadar uzanan bir sanayi çağında lokomotif rol oynamış olan iş kollarının desteklenmesi, ekonomik geliş-

menin anahtarı konumundaydı. Çünkü bu anahtar sektörlere yapılan yatırımlar sonucu, üretimde görülen % 20'lik bir artış, ulaşımdan reklama tüm diğer yan sektörlerde % 20'lik bir artışı da beraberinde getirmekteydi. Kimya sanayisi ile birlikte temel lokomotif sektörlerden olan demir-çelik işkolunda çalışan bir kişi, bu sektörlerden etkilenen diğer işkollarında 20 kişiye daha istihdam olanağı sağlamaktaydı. Yeni yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti de bu gerçeği görüyordu. Bu nedenle de, ülkede kitlesel ölçekli bir entegre demir-çelik tesisinin kurulması hususunun araştırılması için gereken çalışmalar, İktisat Vekaleti tarafından hemen başlatılmıştı.

KARDEMİR'in kuruluşunun 50. yılında yayınlanan bir broşürde anlatılanlara göre, 1925 yılında, bir taraftan petrollerin incelenmesi için Lüksemburg'dan Dr. Lucius, diğer taraftan da kömür ve demir madenlerinin araştırılması için Avusturya'daki ünlü Löben Maden Mektebi'nin profesörlerinden Dr. Granigg Türkiye'ye getirtilir. Dr. Granigg, raporunda demir cevherinin ve cevherin izabesi için kullanılacak kokun dışarıdan getirilmesini tavsiye eder...

Öte yandan ülkemizdeki kömürlerin koklaşma testleri ve cevherlerin uygunluk analizleri de yurtdışında yaptırılmıştır. Bu kıpırtılardan sonra 1928'e kadar herhangi bir diğer araştırma emaresi gözlenmemektedir. 1928'de Genel Kurmay'da yapılan bir toplantıda konu tekrar ele alınmış; fakat, bütçeye ödenek konamadığından, demir-çelik sanayi kurma teşebbüsü ikinci kez olumsuz sonuçlanmıştır.

1932'de Rus Heyeti'nin incelemelerinden sonra, konu tekrar gündeme gelmiş; bu heyetin verdiği raporlarda, 1929-30 gümrük istatistiklerine göre, bir yılda 150.000 ton demir-çeliğe sürüm bulunabileceği, bunun için de günde 300 ton kapasiteli bir yüksek fırına ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Bu yüksek fırının işletilmesi için kurulacak kok fabrikasında da kimya sanayi bakımından önemli yan ürünler elde edileceği ve bu ağır sanayi merkezi çevresinde kurulacak sülfürik asit fabrikası ile diğer yan sanayi tesislerinin çok ekonomik olacağı doğrultusunda görüşler ortaya konmuştur.

Ruslardan sonra Amerika'dan gelen bir diğer heyete Türkiye'nin ekonomik tahlilleri yaptırılmış; bu kapsamda demir-çelik sanayisi de

ele alınmıştır. Ve nihayet, entegre demir-çelik tesislerinin kuruluş yerlerinin seçiminin ve diğer sorunların incelenebilmesi için, Sümerbank ve Genel Kurmay ile birlikte çalışmalara başlanmış; birinci sanayi kalkınma planı kapsamında yer alan bu en önemli tesisin kesin olarak kurulmasına karar verilmiştir.

Amerikalı iktisatçıların ve Rus heyetinin incelemeleri sonucunda, tesisler için önerdikleri kuruluş yeri Ereğli'dir. Daha sonra, kesin kuruluş yerinin tespiti için Sümerbank ve Askeri Fabrikalar uzmanlarından bir heyet seçilir. S. Şanbaşoğlu ile KARDEMİR'in yolları da ilk kez burada kesişir. Yer seçimi için oluşturulan heyette Vedat Akdoğan, Hasan Osman Kıraç ve S. Şanbaşoğlu bulunmaktadır. İncelemelerin sonucunda ".... tesis Zonguldak'ta kurulsun..." derler; Genelkurmay deniz toplarının atış menzili (o zamanlar 70 km'ydi) dışında kalması hususunda ısrar eder ve Zonguldak'tan 70 km içeride 11-12 haneli Karabük Köyü bulunur. Karabük'ün seçilmesinde savunma gereksinimi dışında şu faktörler de rol oynamıştır :

- Taşkömürü havzasına olan yakınlığı;
- Demiryolu güzergahında olması nedeniyle, 1936 yılında Erzurum demiryolu hattının yapılışında bulunan Divriği demir madenindeki cevherin nakil imkânı;
- Yörenin işçi yerleşmesine uygunluğu;
- Yöredeki jeolojik yapının ağır sanayi tesisi kuruluşuna elverişli oluşu,
- Demir cevheri dışarıdan ithal edileceği için sahile yakın oluşu.

Alman Krupp firması 80.000 ton/yıl ve İngiliz Brassert firması da 150.000 ton/yıl kapasiteli iki ayrı teklif verirler. İşin alınması için çok bastıran İngiliz Hükümeti ile imzalanan toplam 2,5 milyon £ tutarındaki bir kredi anlaşması çerçevesinde, KARDEMİR'in ihalesi H. A. BRASSERT firmasına verilir. 3 Nisan 1937 tarihindeki temel atma töreninde Başvekil İsmet İnönü şunları söylüyordu :

".... Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları adı dikkatinizi celp etmiştir. Demir-Çelik fabrikaları yedi tane büyük fabrikadan mürekkeptir. Bunlardan her biri her memlekette başlı başına birer kıymet sayıla-

bilir. Yüksek fırınlar, çelik fırınları, kok fırını, haddehane, 20.000 kw kudretinde bir elektrik santrali, büyük bir atölye ve tali maddeler fabrikası, bugün meydana getirilmesi kararlaştırılmış olan bunlardır. Bu müesseselere dayanarak yeniden kurulacak fabrikalar ayrıca bir mevzu olacaktır.

Kurulacak fabrikalar fennin en son terakkilerini ve en son icatlarını ihtiva edecek olan en kuvvetli müesseselerdir. Bu fabrikada günde bine yakın amele çalışacaktır. Amelenin nispeten azlığı, kurulacak olan bu fabrikanın ne kadar modern ve mekanize olduğunu göstermeye kâfidir. Bu müesseselere 22 milyon liradan fazla para sarf edeceğiz. Fabrikaların her gün kullanacağı madenleri 236 vagon taşıyacaktır. Bu her gün on trenin buraya gelmesi demektir.

Arkadaşlar, endüstri hayatına hevesle girdikten sonra asıl endüstrinin ana kısmına, ağır endüstriye bugün başlamış bulunuyoruz. Makina endüstrisine de buradan başlanır. Bu müessese içtimai bakımdan da ayrıca dikkati celp edecek bir kıymeti haizdir. Burada çalışanların ikamet ve çalışma sıhhat şartları, mektep ihtiyaçları ayrıca hazırlanacak, bunlar için ayrı ayrı müesseseler kurulacaktır. Görüyorsunuz ki, Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları ile memleketin her sahada çok kıymetli olan başlıca ihtiyaçlarına cevap verecek bir müessese kurmakla kalmıyoruz. Cumhuriyetçi ve milliyetçi Türkiye'nin manevi ve içtimai bir medeniyet ve kültür müessesesini de meydana getirmiş oluyoruz.

Demir ve Çelik Fabrikalarının endüstri bakımından, ekonomi bakımından olduğu kadar, memleketin müdafaası için olan yüksek ehemmiyetine de bilhassa dikkatlerinizi celp etmek isterim. Bu fabrikalar her ihtiyaç için istediğimiz demir ve çelik temin etmekle, memleket müdafaası bugünden sonra daha geniş temellere istinat etmiş olacaktır. Her bakımdan memlekete bu kadar lüzumlu ve faydalı olan bu fabrikaları vücuda getirmek Atatürk'ün büyük ehemmiyet verdiği başlıca bir mevzu idi.



'Millî Şef' KARDEMİR'in Temel Atma Merasiminde (3 Nisan 1937)

Bugün temelini atmakla sevinç duyacağımız bu fabrikaların kurulması için çok çalışılmış, uzun müzakereler ve tetkiklerde bulunulmuştur. Bu yolda karşılaşılmış olan sayısız zorlukları gidermek ve kuruluşlarını tahakkuk ettirebilmek için başlıca istinat kuvvetimiz Atatürk'ün bitmez tükenmez müzahereti ve yardımı olmuştur...."

Böylelikle, Soğanlı ile Araç çaylarının kesiştiği yerde ve birer bataklıktan farksız olan geniş çeltik tarlalarının üzerinde memleketimizin ilk büyük ağır sanayi tesisleri hızla yükselmeye başlamıştı. Bu olay ülke çapında büyük yankılar uyandırmış ve gazeteler olayı günlerce işlemişlerdi....

KARDEMİR'in kuruluşu ile ilgili olarak S. Şanbaşoğlu şunları anlatıyordu :

*"**.... Karabük'ün yapılması** -dikkat buyurun- **2½ senede olmuştur ve bu yapılma işinde ne dozer, ne de ekskavatör vardı. Bütün bu işler kazma, kürek ve eşek küfeleriyle yerlerin doldurulması suretiyle gerçekleştirilmiştir...***

Bu kadar hızlı bir fabrika yapılmasında, benim kanımca en önemli faktör -öldüyse, Allah rahmet eylesin- Azmi Tlabar ismindeki kontrol mühendisiydi. O hep işinin başındaydı ve sabahtan gece saat 12'ye kadar mütemadiyen bu işle meşgul olurdu...."



Bir Entegre Demir-Çelik Tesisinin Konstrüksiyonunda
Kas Gücü Kullanıldığının Resimli Vesikasıdır.... (28 Şubat 1938)

1 Mart 1938'de makinaların montajı başladı ve birbirini besleyen-tamamlayan üniteler bütünü olan bu tesiste ilk olarak 6 Haziran 1939'da Kuvvet Santrali ve ardından da 27 Temmuz 1939'da 1. Kok Fabrikası işletmeye alındı.

9 Eylül 1939'da işletmeye alınan Fatma adındaki 1. Yüksek Fırın, karnındaki cevheri taşkömürünün ateşi ve karbonu ile yoğurdu; uzun doğum sancıları çekti. Cumhuriyetin ilk sıvı demiri 10 Eylül 1939'da Fatma'nın karnından akkor halinde gün ışığına çıktı.

Yüksek fırında gerçekleşen reaksiyonların tümü bugün bile açıklanamamaktadır. Ama toprağı ateşle birleştirerek demir veren bütün yüksek fırınlara, bu saygı uyandıran ve heyecan veren doğurganlıklarından dolayı, hep kadın isimleri verilir ve yıllarca hiç durmazlar. İçerilerine her gün yüklenen cevheri bu fırınlar, gerisin geri demir olarak gün yüzüne çıkarırlar.

Ve tam 64 senedir -her 5-6 senede bir bakım-onarım için verilen kısa molalar hariç- **Fatma ve daha sonraları da kardeşleri Zeynep ile Ülkü, her gün demir doğurur durur....**

15 Eylül 1939'da Fatma tam kapasiteyle işletmeye alındığında, Yüksek Fırın Şefi Ekrem Kapralı ve İngiliz Uzman Mr. Smith Müessese

Müdürü Halit Civelekoğlu'nun yanına gelir ve döküm alındığını bildirirler. Bu esnada, orada tanık olarak S. Şanbaşoğlu da bulunmaktadır. KARDEMİR'le Şanbaşoğlu'nun yolları, uzun yıllar sonra tekrar kesişecektir.

Daha sonra, sıra demiri yine ateşle çeliğe dönüştürecek olan Siemens-Martin ocaklarının devreye alınmasına gelir. Hem bu ocakların devreye alınması, hem de haddehane ve ray çekme ayarlarının yapılması süreçlerinde Kırıkkale'den gelen ekiplerin çok büyük katkıları olacaktır. Ve bundan sonra da KARDEMİR, hem başka demir-çelik işletmelerinin, hem de başka fabrika ve tesislerin kurulmasında, olağanüstü bir özveriyle, çok büyük hizmetler verecektir.

KARDEMİR o günlerde en ileri teknolojileri içeren devasa boyutlu bir ağır sanayi tesisiydi ve işletilmesi için müteahhit firma ile 1½ senelik bir sözleşme yapılmıştı. SÜMERBANK da bu tesisin işletilmesine yardım etmekle görevlendirilmişti. 13 Mart 1937'de kurulan Sümerbank Karabük Bürosu, 1 Haziran 1939'da 30.000.000 TL. sermaye ile kurulan Türkiye Demir-Çelik Fabrikaları Müessesesi'ne devir oluyor; başlangıçta 32.900.000 TL'ye mal olan KARDEMİR'e Sümerbank'ça Sülfürik Asit ve Süperfosfat Fabrikaları ile bazı tesisler daha ilave ediliyor ve böylece toplam kombine yatırım maliyeti de 50.000.000 TL'ye baliğ oluyordu.

13 Mayıs 1955 tarihli bir kanunla KARDEMİR, 200 milyon TL sermayeli bir 'iktisadi devlet teşekkülü' durumuna gelmiş ve "Türkiye Demir-Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğü" adını almıştı. 21 Mayıs 1955'te ETİBANK'ın bir müessesesi olan Divriği Demir Madenleri'ni de bünyesine katan kuruluşta, bu işletmelerin dışında başlıca şu üniteler mevcuttu;

- Kırma-Eleme ve Sinter Tesisleri,
- Kok Fabrikaları,
- Yüksek Fırın,
- Çelikhane,
- Haddehaneler,
- Makina Atölyesi,

- Çelik Konstrüksiyon Atölyesi,
- Pik, Çelik ve Demirdışı Metal Dökümhaneleri.

KARDEMİR'de, yalnız inşaatlarda kullanılabilecek olan klasik uzun çelik mamûllerinin üretimi için gerek duyulan tesislerin yanı sıra, makina ve çelik konstrüksiyon atölyeleri ile dökümhanelerin de kurulmasının temel nedeni, ülkemizin her yöresinde başlatılan kalkınma ve sanayileşme çağını yakalama hamlesi çerçevesinde planlanan tesislerin hayat geçirilmesiydi. Örneğin, 35 tona kadar pikten ve 26 tona kadar da çelikten mamûl, çok ağır parçaların dökülebildiği 49.000 t/yıl kapasiteli dökümhaneler, Türkiye ve Balkanlar'ın en büyük ve Avrupa'nın da hatırı sayılır büyük tesislerindendi. KARDEMİR, bünyesindeki bu ek tesislerle, bir çok fabrikanın kuruluşunda önemli görevler üstlenip '**Fabrikalar Kuran Fabrika**' unvanını taşımaya hak kazanmıştır. Zira, **Afşin-Elbistan Termik ElektrikSantralı, PETKİM, Seydişehir Alüminyum Tesisi, Karakaya Barajı, Fırat Köprüsü; Pendik, Taşkızak ve Alaybey Tersaneleri ile Ereğli Demir-Çelik Tesisleri (ERDEMİR) ve İskenderun Demir-Çelik Tesisleri (İSDEMİR) de dahil olmak üzere, TRT ve PTT'nin 19 adet Radyo-TV anten kulesi, çay fabrikalarının 64 ünitesi, 9 tane şeker fabrikası, 7 çimento fabrikası, ETİBANK işletmelerinin bir kısmı ve bazı askeri tesisler KARDEMİR tarafından kurulmuştur.**

Milli Şef İnönü'nün KARDEMİR'in temel atma töreninde söylediği;

"Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları ile memleketin her sahada çok kıymetli olan başlıca ihtiyaçlarına cevap verecek bir müessese kurmakla kalmıyoruz, cumhuriyetçi ve milliyetçi Türkiye'nin manevi ve içtimai bir medeniyet ve kültür müessesesini de meydana getirmiş oluyoruz"

sözlerini bu işletme tümüyle doğru çıkarmıştır. Ülke sanayinin gelişiminde büyük hizmetler veren tesis öte yandan bir '**içtimai medeniyet ve kültür müessesesi**' olma işlevini de yerine getirmiştir.

Türk Tarih Vakfı tarafından çıkarılan "75 yılda Çarklardan Çiplere" isimli kitapta yer alan bir çok sanayi öyküsü içinde Aydın Engin tarafından kaleme alınmış KARDEMİR hikayesi de vardır. Bu yazının sonların-

da KARDEMİR'in genç cumhuriyette medeni insanlar yetiştirmek adına yaptıklarından bir kaç örnek şöyle anlatılmaktadır;

''KARDEMİR bünyesinde "Fabrika" dergisinin İkinci Dünya Savaşı'nın en zorlu günlerinde (1943) çıkarılan bir sayısında Ocak ayı etkinlikleri şöyle verilmiştir:

'... Halkevlerinde Ocak ayı içerisinde altı konferans icra edilmiş olup, bir tanesinde üstad Nurullah Ataç lisan meselelerine temas etmiştir. Maarif Vekilimiz Hasan Ali Yücel ise konferansında Karabük civarında Köy Enstitüsü değil sanayi meslek mektepleri ihdasına karar verdiklerini samiine izah buyurmuş, milli şairimiz Mehmet Emin Yurdakul hece vezni şiiri ile aruz vezni şiirinin mukayesesine tahsis edilmiş bir konferans vermiştir.

... Gene ocak ayı müddetince Demir Çelik tiyatro salonunda, Halkevi müsamere kolu, Fransız edip Moliere'nin, Ahmet Vefik Paşa adaptasyonu Mürai eserini temsil etmiş; bu temsilin akabinde, Karabük'e teşrif eden Ankara Devlet Konservatuarı talebelerinden müteşekkil heyet, aynı eseri bu defa da Fransızca aslından tercüme edilmiş şekliyle sahneye vazetmişlerdir. Temsilden sonra, her iki versiyonu da seyir eylemiş olanlar tarafından, lise edebiyat muallimesi Fitnat Arzıkal idaresinde münakaşa ve mukayesesi yapılmıştır. Hareketli cereyan eden münakaşalarda garp ve şark zaviyesinden tiyatro san'atı da bahis mevzuu edilmiştir.

Ocak ayı hitamına doğru Ankara Musiki Muallim Mektebi korosu tarafından halk şarkılarının çok sesli icrası yapılmış, ayrıca Ankara'dan davet edilen Gazi Orta Öğretmen Mektebi ve Terbiye Enstitüsü spor muallimleri tarafından ameli ve nazari olarak eskrim dersleri verilmiştir. Demir Çelik Tenis ve Velosipet (bisiklet) takımlarına ilave olarak pek yakında bir eskrim takımı ihdas edileceği memnuniyetle haber alınmıştır...."

Türkiye sanayisinin ve insanının gelişiminde bir çok ilke imza atan KARDEMİR, bu ülkeye yöneticilik dersleri de vermiştir. Metalurji Mühendisleri Odası eski Başkanlarından Süleyman Sami Altun'dan KARDEMİR'in eski yöneticileri ile ilgili bazı anılar dinlemiştim.

Bu gün Karabük Yenişehir Cami karşısındaki Parka ismi verilen Tayyip Baba (Tayyip Arı) 1930'lu yılların sonlarında çok uzun süre İdari İşler Müdür Yardımcılığı yapmış. Onun döneminde bir gün Yönetim Kurulunda bir karar teklifi önergesi okunmuş. Önergede mealen şöyle denilmekteymiş;

" Maiyetindeki personelin..... işlerini deruhte etmeleri sırasında gerekli denetleme ve kontrolleri yeterince yapmayarak İşletmelerin zarar görmesine sebep olan Müessese Müdür Yardımcısı Tayyip Arı'nın.....TL yevmiye cezasıyla cezalandırılmasını tensip ve müsaadelerinize arz ederim. İmza Tayyip Arı"

Tayyip Baba, kendisi hakkında ceza verilmesi için önerge vermiş ve bu önergenin işleme konulmaması yönünde Yönetim Kurulu ısrarlarını da kabul etmemiştir.

Tarihe düşülen bu notu bugünkü yöneticiler okuyorlar mı acaba?

KARDEMİR'in bir başka Yöneticisi, Ocak 1947 ile Temmuz 1950 arasında bu tesisin Müdürü olan Muhittin Erkan ne o zamanlar ne de şimdi Karabüklüler tarafından unutulmuş. İşini iyi yapanı ödüllendirmek için bir çok kendine has yöntem geliştirmiş, ilişkileri geliştirmek için piknikler düzenlermiş, toplu sünnet ve düğün törenleri yaptırmayı sosyal sorumluluk olarak görürmüş. Adana'dan ucuz karpuz, Erzurum'dan et ve tereyağ, Sümerbank'tan ucuz kumaş vb. getirerek personele hesaplı şekilde sattırırmış. Yöre halkı tanınmış sanatçıları ilk kez onun düzenlediği gecelerde görmüş.

Böyle gelişen KARDEMİR, daha sonraları, Ülkemizin sanayisini geliştirmeyi hedefleyen demir-çelik üretimini artırma gayretlerine paralel olarak, kendini tevsi etmiştir. Mevcut kapasite, ilk yüksek fırın Fatma'nın kardeşi Zeynep'in devreye girmesiyle 275.000 ton/yıl'a ve son yüksek fırın Ülkü'nün 1964'te yılında işletmeye alınmasıyla da 600.000 ton/yıl'a kadar yükselmiş; daha sonra gerçekleşen ıslahat ve tevsiat ile birlikte 1 milyonton/yıl'a erişmiştir.

Uzun ürüne yönelik bu ilk entegre tesisin ardından, yassı ürüne yönelik ve yine cevher ve taşkömüründen üretim yapmak üzere, ikinci bir entegre demir-çelik tesisi kurulması yönündeki girişimler 1957'de

başlamıştı. Bundan sonrasını gene Selahattin Şanbaşoğlu'nun ağzından dinleyelim :

".... 1956-57'de Alman Krupp, SÜMERBANK, ETİBANK ve İş Bankası iştiraklarıyla bir şirket kuruldu. Şirketten istenen Türkiye'de bulunan demir yataklarını inceleyip ikinci demir çelik sanayisinin tipi ve yerini tayin etmekti. 1958'de şirketin başına beni getirdiler. Bir rapor hazırlayıp, hükümete yakınlığı da bulunan İş Bankası Genel Md. Üzeyir Avunduk'a verdim. Tavsiyem 1 milyonton/yıllık yassı mamûl tesisi kurulmasıydı. Üç ayrı yerden birinde olmalıydı: Ereğli, Edremit Körfezi veya İskenderun. Buraların üçünde de birer demir-çelik tesisi kurulmuştur (Ali Ağa'yı Edremit Körfezi'nin havzasında düşünmek gerekir). Çünkü entegre demir-çelik tesislerini deniz kenarında kurmak doğrudur. Çünkü, demir-çelik 1 ton mamul için 6 ton hammadde ithal eder ve su yolu en ucuzudur.

Krupp hammadde vaziyetini uygun görmeyerek işten çıktı. Beni bazı bakanların bulunduğu küçük bir Bakanlar Kurulu'na çağırdılar. İzah ettim. Kredi alındı ve Sanayi Bak. Ereğli'nin kuruluşuna ön ayak oldu. Ereğli verdiğim rapordaki esaslara göre kuruldu, ama kapasite 500.000 ton/yıl olarak. Ben görev almadım...."

Evet... ERDEMİR, yassı mamûl hedefleyen 470.000 ton/yıl kapasiteli ikinci entegre tesis olarak, 7462 sayılı yasayla 1960'ta kurulmaya başlanmış ve özel bir AŞ statüsüyle 1965 yılında da işletmeye alınmıştır.

ERDEMİR'in 600 milyon TL'lik kuruluş sermayesinin % 21'i 'Koppers Assoc.' isimli bir konsorsiyuma ve % 8,25'i de 'Chase Int. Investment Co.' firmasına aitti. SÜMERBANK ile TDÇİ-KARDEMİR de 153'er milyon TL ile % 25,5'erlik iki ayrı hisseye (veya % 51'lik kombine bir çoğunluğa) sahiptiler. Sonradan yabancı ortaklar hisselerini yerli ortaklara satmışlardı.

ERDEMİR hisselerinin yarıya yakını bugün borsada kote edilmiş durumdadır ve geri kalan kısmı ise hâlâ kamunun elindedir. Üretim kapasitesi ilk önce 2 milyonton/yıl'a(Mt/yıl), ardından da 3 Mt/yıl'a çıkarılmıştır. Ülkenin tek yassı mamûl üreten tesisi olan ERDEMİR bu gün, ana ve yan üretim tesislerinin yanı sıra iki liman, iki baraj, 1.500

lojman, bir hava limanı ve sahibi olduğu diğer fabrikalarla ülke ekonomisinin temel taşlarından biridir.

Sermaye takviyesinin yanında, ERDEMİR'in devreye alınmasında da yoğun çabalar harcayan KARDEMİR, ülkemizin üçüncü ve son entegre demir-çelik tesisi olan İSDEMİR'in devreye alınması sürecinde de sayısız fedakârlıklarda bulunmuştur. 1970'te temeli atılan İSDEMİR'de, 1975'te yüksek fırın devreye alınmış; 1977'de ise 1 mt/yıl kapasiteli bir çelikhane çalışmaya başlamıştır. 1974'te bitirilmesi planlanan, ama ancak 1977'de bitirilebilen İSDEMİR'in kuruluşundaki gecikmede, Türkiye'de özel sektör geliştirmek üzere sermaye yaratma çabalarının büyük etkisi olmuştur.

İnşaat ve montaj işlerinin tonaj hesabıyla bölüm bölüm özel firmalara ihale edilmesinin ardından, yüksek bedellerle işi alan firmalar bu işleri çok daha düşük fiyatlarla küçük şirketlere devretmiş; ancak, altyapısı yeterli olmayan küçük şirketler işleri bitirememiş; ya da ağır tonajlı bazı işler tamamlanmış ve hassas bölümler tamamlanamadan iş yarım bırakılmıştır. Süre uzatımı ve yeniden fiyatlandırma ile büyük para kazanan bazı firmalar, işi önce bıraktıkları halde, aynı işi daha yüksek bedellerle tekrar almışlardır. Tüm bunlara rağmen, ünitelerin hemen hemen hepsi yarım kalmış ve bu işler de KARDEMİR'in montaj ekibince tamamlanmıştır.

İSDEMİR bugün 2,2 mt/yıl'lık kapasiteye ulaşmıştır. Ancak, yaşadığı finans sorunları ve kronikleşen zararları sonucu ERDEMİR'e bağlanmış ve uzun yılların birikimleri sonucunda oluşan sorunlar göz ardı edilmiştir.

Cevher ve taşkömüründen demir-çelik üreten bu entegre tesisler dışında, hurda demir-çelik girdisiyle çelik üreten EAO (Elektrikli Ark Ocağı) Tesisleri de -bu kapsamdaki ilk tesis olan Kırıkkale Çelik Fabrikası istisna kalmak kaydıyla- 1950'lerin sonlarına doğru, özel sektör tarafından ülkemizde kurulmaya başlanmıştır. İlk olarak, Elektro Metal AŞ 1957'de EAO ile çelik üretimeye başlamış; sonra da, METAŞ ile diğerleri onu izlemişlerdir.

EAO işletmelerinden olan ve Türkiye'nin alaşımlı çelik üreten en büyük tesisi olan Asil Çelik'in de gayet ilginç bir öyküsü vardır. Bu tesis

özel sektör tarafından yapılmış; ancak layığınca işletilemediği için de kamulaştırılmıştır. Uzun yıllar bu tertiple çalıştıktan ve pek çok ek yatırım gerçekleştirildikten sonra, Asil Çelik tekrar özelleştirilmiştir.

2000'li yıllara kadar dünya demir-çelik üretimi ile dünya sınaî üretimindeki gelişme büyük bir paralellik göstermektedir. Bu olguya bağımlı olarak ekonomik, sosyal ve politik bütün gelişmelerde de demir-çelik işkolunun büyük etkisi olmuştur. Bugünkü Avrupa Birliği'nin temelini oluşturan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) anlaşmaları ülkelerinin gelişmişlik düzeyini de çok etkilemiştir.

Genç Türkiye Cumhuriyeti de sanayi çağını yakalamak için, doğru bir öngörüşle, entegre demir-çelik tesisini kurarak ağır sanayi hamlesine başlamış; ancak, zaman içinde demir-çelik üretimi ile ilgili olarak alınan bazı yanlış kararlar, büyük yapısal bozukluklara neden olmuştur.

2002 yılı sonu itibarıyla, Türkiye'nin toplam ham çelik kapasitesi yaklaşık 20 mt/yıl ve üretimi de 16,47 mt/yıl olmuştur. 2002'de dünyada üretilen toplam 886 mt çeliğin % 1,8'ini üreten Türkiye, dünyanın en büyük 13. üreticisi olmuştur.

Ülkemizdeki yıllık uzun ürün tüketimi 6 mt, yassı ürün tüketimi ise yine 6 mt civarındadır. Yassı ürün talebi, ekonomik gelişmeye de paralel olarak, her yıl % 5 artmaktadır. Böylece, yaklaşık 11 mt uzun ürün kapasite fazlası ve 3 mt da yassı ürün açığımız bulunmaktadır.

Ülkemizin 16,47 mt ham çelik üretimine karşılık 12 mt tüketimi olmasına rağmen, başta EAO tesislerinin hurda girdiye bağımlı olması ve entegre tesislerin de yurtdışının hammadde girdilerine bağımlı olması nedeniyle, Türkiye, net demir-çelik ithalatçısı bir ülke konumuna gelmiştir.

2002 yılı sonu itibarıyla, ülkemizde faaliyet sürdüren 16 EAO tesisinin kapasitesi, toplam kapasitenin % 69'una tekabül eden 14 mt düzeyindedir ve bunların toplam 2002 üretimi de 11.33 mt (% 69) kadardır. Ülkemizde halen mevcut üç entegre demir-çelik tesisinin toplam kapasitesi ise yalnız 6,2 mt/yıl (ülke toplamının % 31'i) düzeyindedir ve 2002 yılı üretimi de 5,14 mt'dir (% 31). Ülkemizdeki ham çelik üretim kapasitesinin 16,6 mt'lik bölümü (% 83'ü) uzun ürün,

3 mt'lik bölümü (% 15'i) yassı ürün ve yaklaşık 0,4 mt'lik kalan bölümü (% 2'si) ise vasıflı çelik üretimini hedef almıştır.

Oysa ki, dünya çelik üretimine ilişkin istatistik verilerine baktığımız zaman, yukarıda çizilen tablonun neredeyse tam tersi bir görünümle karşılaşmaktayız. Dünya çelik üretiminin % 70'i entegre tesislerde ve sadece % 30'u EAO ile işletilen tesislerde gerçekleşmektedir Ayrıca, dünya üretiminde yassı ürünlerin payı % 65, uzun ürünlerinki ise % 35 düzeyindedir. Ayrıca, gelişmiş ülkelerde, yassı ürün payı aynı kalmak kaydıyla, alaşımlı çelik üretiminin toplam üretim içindeki payı da %15 dolaylarındadır.

Gelişme çabasına giren ülkelerde öncelikle şehirleşme çalışmalarının ve buna bağlı olarak inşaat sektörünün ağırlık kazandığı görülür. Bu nedenle çelik endüstrisinde ilk başlarda uzun ürün talebi fazladır.Zamanla gelişmişlik düzeyine bağlı olarak beyaz eşya, makina, otomotiv gibi sektörlerin yassı çelik ürünlerine talebi artar, aynı zamanda alaşımlı çelik çeşitlerine ve miktarlarına da gereksinim fazlalaşır. Demir-çelik üretim projeksiyonları yapılırken ve buna göre yatırımlar yönlendirilip, teşvik edilirken bu temel kural gözetilir. Demir-çelik üretiminden etkilenecek sektörlerin geliştirilmesi de böyle yönlendirilir. 1960'larda ülkemiz uzman ve mühendislerinin bu günlerin yassı-uzun gereksinimlerinde doğru tahminler yaptığı biliniyor. O halde, hangi çıkarlarla ve hangi yabancı danışmanlık kuruluşlarının yönlendirmesi ile onca yatırıma izin verildi, daha da ötesinde teşvik sağlandı? Bu, Cumhuriyet demir-çelik öyküsüne yakışmayacak bir kara mizahtır.

Ülkemizin demir-çelik sektöründeki bu çarpıklıktan en çok etkilenen kuruluşların başında ise KARDEMİR gelmektedir. Hem demir-çelik sektörümüzün, hem de KARDEMİR'in yapısal bozulmasını hazırlayan etmenler arasında, yanlış politik kararlar yanında, yabancı uzman ve danışmanlık kuruluşlarının da büyük veballeri bulunmaktadır. Gerek ülkemizin demir-çelik üretiminin projeksiyonu, gerek tesis ölçeklendirilmesi ve gerekse tevsiat işlerinde, yabancı uzmanların genellikle yanlış kararları görülür.

KARDEMİR'in 1958-62 yılları arasında 600.000 ton/yıl kapasitesine çıkarılması çalışmalarında görev üstlenen Alman ve İngiliz firmaları, mevcut küçük Siemens-Martin fırınlarını yıkıp yerine büyüklerini kurarak çelik üretimini sağlamışlardır. Oysa, o yıllarda günümüzde de hala geçerli olan 'LD Konvertörleri'yle çelik üretimi yapılmaktadır. Bu stratejik hata tesisin geleceğine hep olumsuzluk taşıyacaktır. Kontinü kütük tesisinin zamanında kurulmaması da, KARDEMİR'deki zarar dönemini başlatan en önemli teknik nedenlerin bir diğeridir. Ancak, KARDEMİR'deki esas geri gidiş süreci, 1980'lerin sonuna doğru kamu işletmelerini her ne pahasına olursa olsun elden çıkarma politikaları ile başlamıştır. Zira, teknolojik yatırımları zamanında yaptırmama ve engelleme, aşırı istihdam, sermaye yetersizliği ve çok yüksek faizlerle özel bankalara borçlandırma gibi çeşitli kötü yönetim politikalarının en acımasızları bu işletmeye uygulanmıştır.

1989'da başlayıp epey de uzun süren bir grevin ardından KARDEMİR eni konu mecalsizleşip verimsizleşmiş; Ve nihayet, 5 Nisan 1994'ün ekonomik tedbir paketi içinden KARDEMİR'in kapatılma kararı da çıkmıştır. Aslında, sadece Karabük'ü değil, Bartın, Eflani, Kastamonu, Çankırı gibi çok geniş bir bölgeyi de besleyip giydiren KARDEMİR hakkındaki bu kararın; bazı yanlış uygulamaları hayata geçirmek için ince hesaplarla kurulmuş bir tuzak olduğunun anlaşılması uzun sürmemiştir.

Ünlü 5 Nisan Paketi'ne karşı gösterilen ilk tepki, bazı yabancı uzmanların tesisi incelemesini takiben, anılan kapatma kararının alınacağını fark eden Metalurji Mühendisleri Odası yönünden geldi; Oda, kararın hemen ertesindeki bir basın toplantısı ve ardından yayınlanan 'KARDEMİR Raporu' ile gerekçelerin doğru olmadığı ve aslında çoktan alınması gereken bir takım tedbirlerle, KARDEMİR'in hâlâ verimli olarak işletilebileceği gerçeğini kamuoyuna açıkladı.

Yukarıda özetlenen gelişmelerin ardından, gerek bölge insanının etkisi, gerekse işçi sendikasının baskısıyla Başbakanlık bünyesinde bir 'KARDEMİR İnceleme Komisyonu' kurulmuştu.

KARDEMİR'le S. Şanbaşoğlu'nun yolları en son bir kez daha kesişti: Bu komisyonda o da bulunuyordu.

1939 Eylül'de KARDEMİR'den sıvı metalin alındığı ilk gün orada bulunan Şanbaşoğlu, Komisyon'un en çalışkan üyesiydi; tam 55 yıl sonra, KARDEMİR'i kurtarmak için en ön safta yine mücadele ediyordu. Komisyon çalışmalarının sonuna doğru inceleme için KARDEMİR'e gidildi. Buraya şov yapmak için gelen siyasilere, ülke sanayisinde derin izler bırakmış 87 yaşındaki bu kişi, 'Bu tesis ülke için gereklidir, kapatmak cinayettir!' sözleriyle ders veriyordu....



S: Şanbaşoğlu 1907-1995

5 Nisan 1994 kararları öncesi ve sonrası tüm olanlara o dönem Metalurji Mühendisleri Odası Başkanı olan ve KARDEMİR İnceleme Komisyonunda da yer alan bu satırların yazarı şahittir.

KARDEMİR Raporu da ucuz siyaset malzemesi yapıldı. Selahattin Şanbaşoğlu ise, engin bir vicdan huzuru içinde, "Biz görevimizi yaptık...." diyordu. Ve bu onun son görevi oldu; bir yıl sonra kendisini trafik terörüne kurban verdik, aramızdan ebediyen ayrıldı. KARDEMİR de, çok büyük paralar karşılığı yabancı bir danışmanlık şirketince düzenlenen raporda belirlenen esaslara göre, işçi sendikasının önderliğindeki bir konsorsiyuma devredildi.

Oysa ki, Türkiye'nin gelişim sürecinde hep ilklere imza atmış, sürekli üretmiş, pek çok fabrika kurmuş, bunlara ilaveten tıpkı bir sanayi okulu gibi sayısız işadamı ve teknik eleman yetiştirmiş olan Cumhuriyetin bu ilk ağır sanayi işletmesinin yapacağı daha çok şey var. Yüksek fırınlarda ve diğer tesislerde, ülkenin büyük gereksinim duyduğu ara mamûllerin üretimi pek alâ mümkün. Ama, galiba niyet yok. Sadece KARDEMİR'i tekrar ayağa kaldırmaya değil, üretmeye ve üretime dayalı olan değerlerle ekonomik gelişmeyi sağlamaya da niyet yok....

Genç Cumhuriyetin o ilk dönemlerinde hangi niyet ve heveslerle nelerin başarıldığını, üretmeyi sevmeyle memleket sevmenin nasıl eş anlamlı olduğunu, aynı ışığın kimilerine aydınlık verirken, kimilerini nasıl kör edebileceğini bilmem KARDEMİR Eski Ustabaşılarından Hakkı Yardibi'nden daha güzel kim anlatabilir?

Sözünü ettiğim, "Çarklardan Chip'lere" isimli kitaptaki Aydın Engin'in KARDEMİR öyküsünde yer verdiği bu söyleşide, KARDEMİR'in temel atma töreni için kurulan derme çatma şantiye binasının inşaatında işbaşı yapıp aralıksız 45 yıl çalıştıktan sonra Kuvvet Santralı Ustabaşılığından Emekli Hakkı Usta şöyle diyor;

"....Şu Keltepe'den aşağıya, buraya yürüyerek geldim. Baktım bu civarın köylüleri toplanmış bir yere doğru gidiyorlar. Biz de fabrika kurulacak diye duymuşuz ya, onların ardına takıldım. Soğanlı Suyu'nun oraya vardık, Uşaklı Eyüp Bey diye bir adam kırın ortasına bir masa, bir iskemle kondurmuş, oturuyor. 'Çocuk gel buraya' diye çağırdı. Sordu, 'Çalışır mısın?' dedim, 'Çalışırım efendim.' Başladık işe. Geleni alıyorlar biliyor musun? İşçi yok. Sinek, sivrisinek kırıyor milleti. Isıcak kavuruyor. Gelen bir bakıyor şöyle. Bir on beş gün çalışıyor. Bırakıyor gidiyor. Dayanması zor senin anlayacağın. Ben dayandım.

.... Baktım düz amele yövmiyesi düşük. 'Haaa, bu iş cahillikten böyle oldu' dedim. Ona sora, buna sora yazıyı öğrenmeye çabalıyorum biliyor musun? Daha fabrika filan kurulmadan, şimdi bu Yenişehir dediğimiz yere bir ilk mektep açıldı. Duttum kaydoldum.

Şimdi bak sekiz saat çalışmak, inşaatta mesai senin anlayacağın; sekiz saat uykuydu, yemekti, ıvır zıvırdı; sekiz saat mektepti, ders çalışmaktı filan oluyor. Akşamdan yarı geceye kadar. Biz 17 işçiyiz, köylülerin ufak mektep çocuklarınlan beraber okuyoruz. Şimdi ben ordan hemde üstün başarıyla bir diploma aldım mı arkadaş!

O zaman anladım ki dünyanın ekseni nedir? Ne kadar eğiktir? 23 derece eğiktir biliyon mu? İngiliz gavurunun tercümanı da hoca okulda. Adam diyor ki 'Karadeniz'in ortasına bir iğne düşmüş, bunu bul!' Sen şimdi buna imkan yoktur efendim,' dersin. Paraleller, meridyenler filan bir araya getirip karşılaştırdın mı 'gemi aha burada batmış, iğne de aha şurada diyeceksin, elinle koymuş gibi bulacaksın. Ben burada, bu fabrikada yani, öğrendim dünyanın ne olduğunu.

..... 36 başından 37 sonuna doğru temeller bitti, duvarlar yükseldi epey. Ve efendi iş yürüdü biliyon mu? 1939 senesinde de jenaratörü çevirdik biz. Kuvvet santrali cereyan vermeye başladı. Haaa bak, o jeneratörün şalterini basma şerefini Allah bana nasip etti biliyonmu? Çok şanlı, şereflidir yani.

..... İşte şimdi geldik Yüksek Fırına. Hepsi bir tamam. İsmet Paşa filan gelmiş, yüksek askeriye kumandanları, vekiller filan hep orda. Vali arada kaybolmuş, var sen hesapla artık. Günlerdir vermişiz kuvveti ısınmış yüksek fırın. Derken efendi, bir ışık çaktı ki yüksek fırından...

Ohooo içimiz ışıyor efendi içimiz. Herkes salya sümük ağlıyor biliyon mu? Işık bu, yüreğine de vuruyor, kafanın içine de. Öyle kızıl, öyle parlak bir ışık işte. Divriği madeniyle Zonguldak kömürü buluşmuş; Karabük'te düğün dernek kurulmuş, cevher erimiş, akıyor potaya.

..... Bak efendi ben bu fabrikaya 45 yıl hizmet vermişim. 45 yıl ne demek biliyon mu sen? 45 yıl yetişkin adamda ömür demek. 45 yıl. Bir yevmiye cezam yoktur benim 45 yılda. Bir yevmiye ceza alacak bir kusur, bir ihmal yoktur efendi. Neden öyle peki? Bu fabrika bizim gözümüz. Bizim gözümüzün ışığı. O cevherin ışığını bilirmisin sen? 1200 derecede erimiş demir cevheri bir ışık saçar efen-

di. O ışıktır, memleketin ışığı. İyi bakmazsan kör eder adamı. Erimiş cevhere bakmasını bileceksin. Yoksa kör olursun. Ne demek istediğimi anlıyon mu sen?.."

Hakkı Usta'nın ne demek istediğini anladık mı? Işığa, memleketin ışıklarına doğru bakmasını bildik mi? Yoksa kör mü olduk?

Madem ki, Türkiye Cumhuriyeti demir-çelik öyküsüne Selahattin Şanbaşoğlu ile başladık, yine onunla bitirelim; aynen şöyle diyordu :

"**.... O gün, o koşullarda yapılanların bugün yapılmamasının mazereti olamaz, isteselerdi her şey yapılabilirlerdi....**"

"Maden işleri yeni bir açılma devresindedir.
Maden Mühendislerimizi ihtiyaca yeter sayı ve değerde yetiştirmeye önem vermek gerekir."

K. ATATÜRK

1935 yılı TBMM açılış nutku

İLK FENERİ YAKANLAR*

Nadir Avşaroğlu
Maden Mühendisi

* Madenciliğin kalbi Zonguldak'ta 1848'ten bu yana ilk yasal grev 30 Kasım 1990 tarihinde başlamış, Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) ve Maden Tetkik ve Arama (MTA) Genel Müdürlüklerine bağlı işyerlerinde çalışan 48 bin işçi greve gitmiştir. Taleplerini kamuoyuna duyurmak isteyen madenciler Zonguldak'tan Ankara'ya yürüyüşe geçmiştir. Madencilikte yıllardır kullanılan ancak ülke gündemine ilk kez bu yürüyüşte oturan slogan "Madencinin Feneri Sönmeyecek" olmuştur.

Eğitim, toplumun gelişmesinin belirli bir aşamasındaki düşünce, davranış, bilgi ve becerilerin bireylere aktarılmasıdır. Doğaldır ki böylesi bir aktarım eğitim kurumları aracılığıyla olacaktır. Toplumdaki kurumların incelenmesi ise, bu kurumların içinde yer aldıkları sosyo-ekonomik yapının bütünselliği içinde ele alındığında anlamlı sonuçlar verebilir. Bu nedenle, toplumdaki eğitim, sistem ya da kurumların bütün boyutlarıyla kavranıp değerlendirilmesi, söz konusu sistem ya da kurumların, toplumsal yapının içerdiği diğer kurumlar arasındaki yerinin belirlenmesine bağlıdır. Toplumsal kurumlardan bir tanesi olan eğitim kurumunu, toplumun sosyo-ekonomik yapı ve ilişkilerinin oluşturduğu dinamiklerden soyutlayarak yalnızca kendi içinde değerlendirmeye girişmek ele alınan konunun gerçek boyutlarının gözden kaçırılması sonucunu verir.

Bu boyutları ile ele alındığında; aşağıda sunulan çalışma, eğitim konusuna sadece Osmanlı'nın son dönemlerinden başlayan kısa bir tarihçe olarak değerlendirilmelidir. Ülkemizde hak ettiği yeri bir türlü bulamayan madencilik sektöründeki en önemli eksikliklerden biri de bellek kaybı ve güçlüklerle elde edilen deneyimlerin yitmesidir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında başlatılan kalkınma hareketleri, ülkenin kendi kaynaklarına yönelmesine neden olmuş ve hemen 1924 yılında özellikle askeri amaçlar göz önünde bulundurularak Zonguldak Yüksek Maden Mühendisi Mekteb-i Alisi eğitime açılmıştır. Özellikle Anadolu'dan yoksul ailelerin zeki çocukları (bir çoğu o yıllarda Anadolu'da öğretmenlik yapan eğitmenler tarafından önerilenler) bu okula alınmış, çocukların yiyeceği, yatacağı ve hatta sigarası dâhi devlet tarafından karşılanarak okutulmuştur.

Akademik anlamda devamlı ilk maden mühendisliği eğitimi İstanbul Teknik Üniversitesi'nde "Maden Fakültesi"nin kuruluşu ile başlamıştır. Maden Fakültesi 1947'de başlayan ve 6 yıl süren yoğun bir hazırlık sürecinden sonra, 1 Mart 1953'te öğrenime başlamıştır. 1947 yılında Prof.İlhami CİVAOĞLU'nun Makina Fakültesi Dekanlığı'na verdiği önerge ile başlatılan kuruluş süreci, 11 Ekim 1947'de İktisat Vekaleti'nin (Ekonomi Bakanlığı) Maarif Vekaleti'ne (Milli Eğitim Başkanlığı), Yüksek Maden Mühendisi azlığı nedeni ile yer altı servetlerinin değerlendirilmesi işinin ele alınması konulu başvurusu ile devam etmiştir.

Dünyada ise; ilk Maden Teknik Okulu 1736'da Avusturya'da kurulmuştur. 1762'de, Avusturya kraliçesi Maria Therasa Yukarı Macaristan'da (günümüzdeki Slovak Cumhuriyeti) Schemnitz'de İmparatorluğun varlığını sürdürmek için Maden ve Metalurji tesislerini yönetebilecek mühendisler ve günün bilim ve teknolojisi ile donatılmış yöneticiler yetiştirmek için Maden Akademisi'ni kurmuştur. Bu okul dünyadaki ilk maden mühendisliği okulu olarak literatürlerde yer almaktadır.

Kraliçe, maden ve metalurjiye çok fazla önem vermektedir. Oğullarını yaz aylarında maden bölgelerine madencilik, metalurji, ekonomi ve iş ilişkileri konularında eğitilmeleri için bu okula yollamıştır. İlk Maden Okulu'na 1763'te Belçikalı kimyager-metalurjist Joseph Nikolaus JACKQUIN atanmıştır. Eğitim 1764'te Almanca olarak başlamış, 1867'de Macar egemenliğinden sonra Macarca olarak sürdürülmüştür. 1949'da Üniversite olan okul 1990'da Miskole Üniversitesi adını almıştır. Miskole Üniversitesi'nin Müze Kütüphanesi'nde 45.000 ciltlik maden, metalurji, kimya, fizik, biyoloji, mineraloji, jeoloji ve matematik kitapları bulunmaktadır. 16. yüzyılın kitapları dahi kütüphanede bulunmaktadır. Kitapların çoğu Almanca, eskiler ise Latince'dir. Bu kütüphane maden ve metalurji dallarında dünyadaki tüm kitapları içeren tek kütüphanedir.

Ortaçağ'da, Avrupa'da kiliseler ve dinsel örgütler, bilimsel düşünümü ve yerbilimlerinin gelişmesini engellemiş, ortam kara bir bulut ile örtülmüştür. Buna karşın Anadolu, Arabistan, Buhara, Semerkant ve Mezopotamya'da yaşayan bilim adamları, yerbilimlerinin değişik konularına, değişik ağırlıkta ve anlayışta yer vermişlerdir. Bunlardan Hüseyn İbni Ishak (809-873) kıymetli taşlardan, El-Biruni (973-1040) mineraller ve bunların fiziksel özelliklerinden, doğunun en büyük hekimi ve düşünürü İbni Sina "Şifa" ve "Kanun" adlı yapıtında taşlar, tuzlar, madenler, yanar taşlar(kömür) ve fosiller hakkında bilgiler vermiştir.

Avrupa ülkelerinde olduğu gibi Anadolu'da da yerbilimleri ve mineraller konusunda ilk ayrıntılı bilgilerin verilmesi ve yayınların yapılması, yurdumuzda yüksek öğretim kurumlarının kurulması ve buralarda bu konulardaki derslerin verilmesi ile başlamıştır. Üniversitenin ilk

temeli sayılan "**Mühendishane-i Berri-i Hümayun**"nun ders programları ve yayınları incelendiğinde, bu okulun "Baş Hocası" Hoca İshak Efendi'nin yerbilimlerinin bazı konularına "**Mecmua-i Ulumu Riyaziye**" (Matematik Bilim Dergisi) adlı yapıtıda yerverdiği görülür. 1835'te basılan 4. Cildinin 381. sayfasında, bir bölüm olarak "**İlmi Hikmet-i Tabiiye-i Mahsusdan Mevcudat-ı Arziye'nin Ahvali Muhtasaraları**" (Tabiat Bilimi Özelliklerinin Hikmetinden, Yeryüzünün Halinden Özetler) bölümünde, doğada bulunan cisimler (ecsami arziye-i tabiiye), bitkiler, hayvanlar ve madenler hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir.

Madeniyat alt bölümünde; tuzlar, (emleka), taşlar (ahçar), kıymetli taşlar (cevahir), altın, platin, kurşun, demir vb. madenler anlatılmakta, özellikleri açıklanmaktadır. Bunlardan sonra yeryüzünde görülen, jeolojik olaylar "Alemi kevn-ü fezada vâki alâim ve âsar" (Yeryüzünün ve Uzayın Oluşumundan İzler ve Eserler)) adlı alt bölümde sıcak maden suları, içerisinde tuzlar, yanardağlar ve depremler anlatılmakta, somut örnekler verilmektedir.

19. ve 20. yüzyıllarda fen bilimlerinde, özellikle yerbilimlerinde Avrupa'daki gelişmelerin bizdeki yansımaları ne yazık ki çok geç ve pek azdır. Bunun asıl nedeni, skolastik metotların ve Medrese Öğretimi'nin uzun zamanlardan beri ülkemizde kökleşmiş olmasıdır. Medreselerde "Ümmet Terbiyesi" yani müşahade, tetkik, tecrübe ve tenkide hiçbir yer vermeyen, yalnız ayetlerin, hadislerin ve diğer metinlerin şerh ve tefsirine dayanan, ana dilimiz yerine Arapça'nın egemen olduğu bir öğretim metodu takip ediliyordu.

Türkiye'de yer bilimlerinin yüksek öğrenime girmesi Tanzimat Devri'nden sonra başlar (1839). Tanzimattan önce, İstanbul'da "Tıphane" adıyla 4 sınıflı bir Tıbbiye Mektebi açılmış (1827) ve bundan ayrı olarak Cerrahhane adıyla bir mektep de bulunmaktadır. 1836'da bu iki müessese birleştirilerek 6 sınıflı "**Mekteb-i Tıbbıye-i Şahane**" adıyla yeniden kurulmuş ve 1850'de bu mektep ıslah edilerek modernleştirilmiştir. Dr. Abdullah Bey bu mektepte "**İlm-i Arz ve Maadin**" (Yeryüzü Bilimi ve Madenler) dersleri vermiştir.

Abdullah Bey, İstanbul bölgesinin jeolojisi hakkında yaptığı araştır-



İbrahim Lütfi Paşa (1838-1902

malarını Fransız Jeoloji Derneği ve Fransız Bilimler Akademisi dergilerinde yayınlamıştır. Paris'te 1867 yılında kurulan uluslararası sergiye Türk Miralayı rütbesiyle gönderilmiş ve İstanbul civarından topladığı 1.200 kadar fosil ve mineral numunesini sergilemiştir. Gördüğü ilgi nedeniyle, bunları ve bunların resimlerini çizdiği albümle beraber Fransız "**Museum d'Historie Naturelle**"**e** hediye etmiştir. Fosilleri paleontolog Verneuil tarafından tamamlanmış ve birçok yeni türler bulunmuştur. **Trilobites Abdullahi** Verneuil, **Pleurodictyum Constantinopolitanum** gibi ayrıca İstanbul'da Fransızca olarak yayınlanan **Gazete Medicale d'Orient**'da da, İstanbul jeolojisine dair makaleler yayınlanmıştır.

1870 yılında Askeri Tıbbiye'de öğretim Türkçeleşince, burada jeoloji ve mineraloji derslerini Fransızca olarak veren Dr. Abdullah Bey'in derslerini Binbaşı İbrahim Lütfi Bey Türkçe'ye tercüme etmeye başlamış ve 1874'de (1291) Abdullah Bey ölünce, Mektebi Tıbbiye-i Şahane'nin İlmülarz ve Maadin (Jeoloji ve Mineraloji) muallimliğine atanmıştır.

İbrahim Lütfi Paşa 1867 yılından itibaren Askeri Tıp Okulu'nda önce Patolojik Anatomi muallim muavini, 1870'de Dr. Abdullah Bey'in muavini olmuş, jeoloji ve mineraloji derslerini Türkçe'ye çevirmiştir. 1874'de Dr. Abdullah Bey'in ölümü üzerine de dersin muallimliğine (profesörlüğüne) getirilmiş ve bu dersi ölünceye kadar bu okulda okutmuştur. Dr. Abdullah Bey ve İbrahim Lütfi Paşa, öğrencilere derste göstermek için düzgün ve düzenli taş ve fosil koleksiyonu yapmıştır.

İstanbul Üniversitesi eski Rektörlerinden, verem uzmanı Ord.Prof.Dr. Tevfik Salim SAĞLAM 1959'da yayınladığı "Nasıl Okudum?" adlı yapıtında, 1898 yılında girdiği Askeri Tıbbiye'nin öğrenim yılları anılarını ve hocalarının özelliklerini anlatırken İbrahim Lütfi Paşa hakkında; *"Birinci sınıf hocaları arasında pek muhterem iki sima daha*

vardı; İlmi tabakatül-arz ve maadin hocası İbrahim Lütfi Paşa ve muavini Sakızlı Ali Bey. İbrahim Lütfi Paşa Tıbbiye'nin en eski hocalarından ve tıp dilimizin Türkçe'ye çevrilmesinde büyük hizmetler görmüş, altmışını geçkin nazik ve muhterem bir zattı. Kendisi, zamanın jeoloji ve bilhassa mineralojiyi en iyi bilen bir mütehassısı sayılırdı. Hatta bu sebepten kendisine "Taşçı İbrahim Paşa" denirdi. ..... Elimizde küçük bir jeoloji kitabı vardı. Bu o zamanın klasik bir kitabı olan Lapparant'ın tercümesiydi. Kitabın aslı, esasen güç ve düğümlü bir uslüp ile yazılmıştı. Türkçe'si ise hakikaten pek üstadâne bir tarzda harfiyyen yapılmış bir tercüme olmakla beraber, hiç anlaşılmaz bir şeydi. Türkçe'sinden anlayamadığım cümlelerin manasını Fransızca metinden çıkardığım olurdu. Jeoloji tatbikatı yapılmazdı. Mineraloji için Tıbbiye'de oldukça zengin bir taş koleksiyonu vardı. Onları dersaneye getirir, bize gösterirlerdi. İmtihanda etiketleri çıkartılır ve bizim tanımamız istenirdi." demekte ve o yıllarda (tamamıyla bugünkünün benzeri olan) jeoloji ve mineraloji öğretimi hakkında, ilginç bilgiler vermektedir.

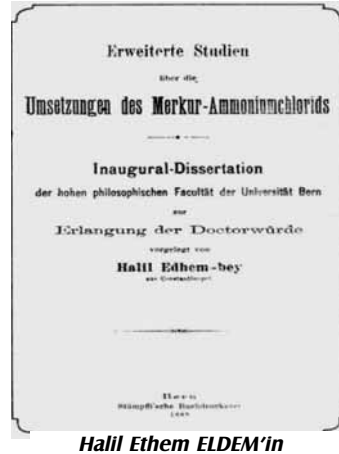
Tanzimat Hattı Hümayunu'nun Sultan Mecid zamanında Reşit Paşa tarafından açıklanmasından sonra 1869'da Darülfünun çok basit bir programla açılmış ve iki sene sonra tekrar kapanmıştır. 1900 senesinde Darülfünunü Şahane adı ile yeniden açılmış ve **Ulumu Tabiye Şubesi**'ne (Doğa Bilimleri Şubesi) Halil Ethem Bey, **İlmi Tabakatül Arz ve Maadin** (Jeolojik Formasyonlar ve Madenler) müderrisi olarak tayin edilmiştir. Halil Ethem Bey'in hocalığı 1909'da Şehr-i Eminliği'ne tayin oluncaya kadar devam etmiştir. Türkiye'nin Bilim Tarihi'nde Arkeoloji ve Müzecilikte büyük bir isim yapmış olan Halil Ethem Bey'in jeoloji eğitiminde de hizmetleri olmuştur. Halil Ethem Bey, daha sonra yaşantısını aktaracağımız, Fransa'da Maden Mühendisliği öğrenimi görmüş olan Sadrazam İbrahim Ethem Paşa'nın oğlu ve Arkeoloji Müzesi'ni ilk kurmuş olan ünlü ressam Osman Hamdi Bey'in kardeşidir. Halil Bey Viyana Politeknik'de Kimya ve Maden Mühendisliği eğitimi görmüş ve Avrupa'dan dönüşünde (1876) Mekteb-i Mülkiye'de ve Darüşşafaka'da Kimya, İlm-i Tabakatül Arz ve Maadin derslerini vermiş ve sonradan Darülfünun'a nakletmiştir.



Halil Ethem ELDEM

Bu sırada Viyana'daki hocaları Hochstatter ve Franz Toula'nın derslerini göz önünde tutarak ve onların okutma tarzlarına uygun olarak **İlm-i Maadin ve Tabakatül Arz** (Madenler ve Jeolojik Formasyon Bilimi) isimli bir kitap yayınlamıştır (1891). İfadesi sade, şekli ve resimleri güzel olan bu kitapta ülkemize ait örnekler ve bilgiler aktarılmıştır. Halil Ethem Bey Hochstatter'in Avrupa Türkiye'sinin Jeolojisi ve Franz Toula'nın Kocaeli jeolojisi ve maden potansiyeli üzerine yaptıkları araştırmalarda kısmen birlikte çalışmışlardır. Toula, Kocaeli'nde Triyas devrine ait toplayıp tanımladığı bazı fosil türlerini, Halil Ethem Bey'in adına dayanılarak adlandırmıştır; (Terebratula Ethemi, Rhynconella Ethemi, Acrodiceras Halili... vs. gibi) Bu fosil koleksiyonu halen Viyana Tabiat Tarihi Müzesi'nde bulunmaktadır.

Avrupa'da ilk doktora yapan ve Darülfünun'da ilk jeoloji ve mineraloji muallimi (profesörü) olan Halil Ethem ELDEM'in çocukluğu İstanbul'da, gençliği Avrupa'da geçmiştir. Halil Ethem orta öğrenimini babasının (İbrahim Ethem Bey) elçi olduğu Berlin'de, yüksek öğrenimini de babasının isteğine uyarak kimya ve yerbilimleri dallarında İsviçre'de Zürih Üniversitesi'nde yapmış ve sonra da Bern Üniversitesi'ne giderek kimya dalında doktor unvanı almıştır. Bu çalışma temel bilimler dalında



Erweiterte Studien

über die

Umsetzungen des Merkur-Ammoniumchlorids

Inaugural-Dissertation

der hohen philosophischen Facultät der Universität Bern

zur

Erlangung der Doctorwürde

vorgelegt von

Halil Edhem-bey

Halil Ethem ELDEM'in Doktorasının kapağı

Avrupa'da yapılan **ilk Türk doktorası**dır. Bu doktoranın konusu, ayrıntısı ve belgeleri Prof.Dr. İhsan KETİN ve Prof.Dr. E. İNÖNÜ'nün araştırmaları ile gün ışığına çıkarılmıştır. Kimya dalında yapılan bu doktora çalışması Türkiye'de bilimsel araştırmaların başlangıcı, tarihsel gelişimi ve bilim tarihi açısından ayrı bir önem taşımaktadır.

Halil Ethem 1885'te yurda dönünce, ilk yıllardaki resmi görevleri yanında Darüşşafaka Lisesi'nde (1885-1893), Mektebi Mülkiye'nin Lise kısmında (1894-1901), Hendeseyi Mülkiye'de (1894-1909) hocalık yapmış ve 1900'de açılan yüksek muallim mektebi (Darül-Muallimini Aliye) fünun şubesi tabakatülarz (jeoloji) profesörlüğüne 40 kuruş maaşla getirilmiştir. 1901'de Darülfününu Şahane'nin Tabii İlimler Bölümü'ne İlmimaadin ve Tabakatülarz (Jeoloji ve Mineraloji) profesörlüğüne 600 kuruş maaşla atanarak Avrupa'da öğrenim gördüğü konularda dersler vermiştir.

Halil Ethem, 1885 yılında ilk Türk bilim doktoru olarak yurda dönmüş fakat Dr. unvanını hiç bir yerde, hiç bir yapıtında kullanmamıştır. Halil Ethem kimya dalında doktora yapmasına karşın kimya ile pek az uğraşmış, ancak yurda dönüşünün ilk yıllarında (1885-1892) Darüşşafaka Lisesi'nde kimya ve jeoloji dersleri okutmuş, orada bir kimya laboratuarı yaptırmış ve sonra kimya ile ilgisini kesmiştir.

Darülfünun'da hoca olduğu yıllarda (1903), zamanın sadrazamı Avlonyalı Ferit Paşa, Hicaz demiryolu boyunca, kurulacak tesisler ve burada yaşayacak insanlara gerekli suyun bulunması için yeraltı suyu araştırmaları yapmak, alınan sondaj makinalarını kullanmak ve su bulmak için Halil Ethem'i görevlendirmiş fakat Halil Ethem kendisinin bu işte yeterli olmadığını, sağlığının da bu işlere uygun bulunmadığını söyleyerek görevi kabul etmemiştir (Türkiye'deki ilk sondaj yer altı suyu bulmak için 1920 yılında Samsun civarında yapıldığı bilinmektedir). Halil Ethem Bey'in büyük bir emek ve araştırma sonucu hazırlanan yayınları 60'dan fazladır. Bunların isimleri, yayın yerleri, Türk Tarih Kurumu tarafından, 1947'de yayınlanan "Halil Ethem Hatıra Kitabı" Cilt 1, 5.299-302'de, yayın tarihine göre verilmiştir.

Bu arada Mektebi Sultani'de (Galatasaray Lisesi) bulunan **Turuku Meabir** Mühendis Mektebi'nde ve Mektebi Harbiye'de jeoloji öğret-

meni olan Lecoq Paşa **Ameli İlmül** Arz isimli bir kitap yayınlamıştır. Kitap, Kolağası Rusçuklu Şevki Bey tarafından Türkçe'ye çevrilmiştir (1854). Kitapta Anadolu'nun jeolojisine hiç değinilmemiştir. Kırım Seferi dolayısıyla müttefik devletlerin donanmalarına gerekli olan kömürü sağlayacak olan Ereğli ve Zonguldak Havzası hakkında Fransız mühendislerin raporlarından alınmış bilgiler vardır.

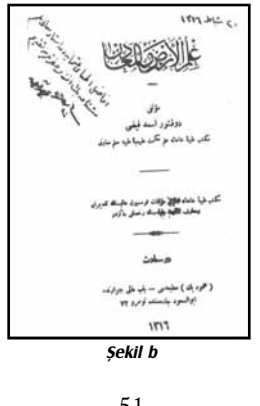


İlmi Maadin ve Tabakatülarz (mineraloji ve jeoloji) Şeklin altında, 128 adet şekil, bir de boyalı tabakatül arz haritasını havaidir.
İstanbul (Mihran) Matbaası, Babıali Caddesi numro 7,1307 (1891)

İstanbul Darülfünunu Balkan Savaşı sırasında yeniden kapanmış (1911) ve 1913'te yeni bir anlayışla **Darülfünunu Osman-i Ulumu Riyaziye ve Tabiiye Şubesi** (Fen Fakültesi) olarak açılmış, Genel Müdürlüğü'ne Salih Zeki Bey tayin olmuştur. Bu şubenin biri erkeklere, diğeri kızlara (İnas Darülfünunu) ait olmak üzere iki bölümü vardı. Kızlar kısmında Dr. Müştak Bey, erkekler kısmında Eczacı Mahzar Hüsnü Bey **İlmi Arz** derslerini kürsülere vermişlerdi. 1915'te erkekler kısmında esaslı bir reform yapılmış ve Birinci Dünya Savaşı'nda müttefikimiz olan Almanya'dan birçok Profesör tayin olunmuştur.



Şekil a



Şekil b



Şekil c

Şekil a : Türkiye'de jeoloji konusunda 1852'de yayınlanan ilk kitap "İlmü Tabakatülarz" in ilk, sayfası. Kitap, o yılların yazış biçiminde, Tanrı adı ile başlamakta, Tanrıya şükür, elçisine selam ve içten saygı ile devam etmekte ve ... şayan ve sezadırki işbu arziyat arz (yer) ve asuman (gök) ve teayyünatı edvar (devirler) ü ezman (zamanlar) satama... diyerek, düz yazıda kafiye kullanılmış ve edebiyat yapılarak konuya girilmektedir.

Şekil b : Dr. Esad Feyzi (Mekteb-i Tıbbiyei Şahane ilmi hikmeti tabiiyei tıbbiye muâllim muavini) nin "İlmüarz ve Maadin" adlı kitabının kapağı. Darülfünun jeoloji profesörü Müştak Bey'e "Efâzılı etibbâi Osmaniye'den (Osmanlı doktorlarının ünlülerinden), üstâd meâli himem Müştak Bey Efendi Hazretleri'ne takdim" yazısı ve imzası bulunmaktadır.

Şekil c : Darülfünun ve Mühendis Mektebi'nde muâllim Ahmet Malik (SAYAR) tarafından yazılmış "Madeniyat ve Arziyat" adlı kitabın kapağı.

İLK MADEN MÜHENDİSİ SADRAZAM İBRAHİM ETHEM PAŞA

Osmanlı madenciliğinin 17. ve 18. yüzyıllarda çöktüğü, teknoloji birikiminin yok olduğu, ustaların dağıldığı bilinen bir gerçektir. İkinci gerçek de, medrese eğitim düzeninde madenciliği oluşturan bilim dallarından hiç birinin yer almadığıdır. 19. yüzyılda Osmanlı, para basımı için yurt dışından ucuza aldığı madenlerden yoksun kalınca, iç kaynaklara yönelmek zorunda kalmıştır. Bu olguya Batılıların siyasal çekişmeleri ile Ereğli Kömür Havzası'nın bulunuşu da eklenince, ülke madenciliği dirilme sürecine girmiştir. Bu canlanmanın işaretlerini, 1827 yılında İBRAHİM ETHEM adında bir gencin, Maden Mühendisliği öğrenimi için yurt dışına gönderilmiş olmasıyla, 1858 yılında Arazi Kanunnamesi'nin ve 1862 yılında da İlk Maden Nizâmnamesi'nin yürürlüğe



Sadrazam İbrahim Ethem Paşa (1818 - 1893)

konulmasında buluyoruz.

İbrahim Ethem Sakız Adası'ndaki bir ayaklanma sırasında İzmir'e kaçan Rum kökenli bir çocuktur. Bu zeki çocuk "Kaptan-ı Derya" ve dönemin Bahriye Nazırı olan Koca Hüsrev Paşa'ya köle olarak satılır. Koca Hüsrev Paşa, bunu kimsesiz, fakat üstün zekalı diğer çocuklar gibi evlat edinir. Adını da İbrahim Ethem koyar. Hüsrev Paşa'nın yaşamındaki özellik (çocuğu bulunmadığı için) bu gibi kimsesiz, kabiliyetli çocuklara baba olmasıdır. Koca Hüsrev Paşa, 10 kadar kimsesiz ve zeki çocuğu evlat edinmiştir. Bu çocukların arasında bakanlık ve valilik makamlarına kadar yükselmiş kimseler bulunmaktadır. Bu çocukların arasında Prens Sabahattin'in dedesi (Kaptan-ı Derya) Halil Rıfat Paşa da bulunmaktadır.

Hüsrev Paşa'nın diğer bir özelliği de padişahın saygısını kazanan, kendisine yakın, hayırsever bir devlet adamı oluşudur. Himayesine aldıkları çocukları, ileride devlete hizmet edebilecek kişiler olarak yetiştirmek onun amaçlarının başında gelmektedir. Bu maksatla dört çocuk seçer, bunları Paris'te okutmak ister. Amacını dönemin padişahı Sultan Mahmut'a açar. Bu çocukları padişaha tanıtır ve padişahın onayını alır.

1829 yazında bir yelkenli ile (padişahın huzurunda) Aynalıkavak'tan hareket eden bu çocuklar (Ethem, Hüseyin Rıfkı, Abdüllatif ve Ahmet) 40 gün sonra Marsilya'ya ulaşırlar. Başlarında ünlü bir oryantalist olan Türk dostu Amédéé Joubert bulunmaktadır. Henüz 11 yaşında olan Ethem, Pariste (İnstitution Barbet'e) yatılı olarak verilir.

Ethem'in sınıf arkadaşı daha sonra Nobel ödülü alacak olan biyokimya uzmanı Louis Pasteur'dur. Bunlar yakın arkadaşlıkları ile sınıfın gözde öğrencileridir. Institution Barbet'in bir geleneği vardır. Okulu birincilikle bitirenlerin diplomalarını devlet başkanları vermektedir. Ethem ile Pasteur arasında birincilik yarışı başlar. Ethem, kıl payı Pasteur'u geçer. Diploma törenine İmparator III. Napoleon gelir ve Ethem'e eliyle diplomasını verir.

Ethem yüksek öğrenimini maden mühendisliği dalında yapar. Yeraltı zenginlikleri bu denli çok olan ülkemizde maden mühendisi yoktur. Ethem bu eğitiminde de birinciliği kimselere bırakmaz

(1839).Türkiye'ye dönüşünde bu meslekte çalışmak istese de (6,5 yıl çalışabilmiştir), zengin Batı kültürü, üstün Fransızcası, yönetim alanındaki yetenekleri ile devletin üst kademelerinde değişik görevler alır. Elçiliklerde bulunmasının ardından sırası ile Dışişleri, Ticaret, Maarif, Bayındırlık, İçişleri, Adliye Vekillikleri'nde bulunmuş ve Mithat Paşa'nın yerine **Sadrazam** (Başbakan) olur.

1839'da Türkiye'ye dönen İbrahim Ethem, 1840'da Ergani madenlerine baş mühendis olarak tayin edilmiştir. Daha sonra Gümüşhacıköy'e müdür olarak atanmış ve 1845'de Keban ve İstanbul Sarıyer madeninde, 1846 Amasya'da çalışmıştır. İbrahim Ethem bundan sonra birçok idari işlerde ve Meclisi Maarif ve Şurayı Devlet aza ve reisliklerinde bulunmuştur. İbrahim Ethem Paşa, Ticaret Vekili iken hükümete mali kaynaklar sağlamak, bu tarihlerde Avrupalılar tarafından madenlerimizi işletme istekleri karşısında, "**onların dilinden ve ilminden anlar eleman yetiştirmek ve zarar görmemek gayesiyle**" meslek okullarını açmayı düşünmüştür. Bunun için 1872 yılında "**Orman ve Maadin Mektebi**" kurulmuştur.

Orman ve Maadin İdaresi'nin 1872 (28 Teşrinisani ve 7 Kânunisani 1289) tarihli yazılarında bir maden okulunun kurulması hakkında şunlar denilmektedir: *"Rüştiye mekteplerinden mezun veya dışarıdan istekli 18-25 yaşındakiler imtihan ile alınarak 2 yıllık bir öğretimle maden aramak, ölçekli harita yapmak maden damarlarının durumunu ve gidişini tayin etmek, madenlerin mahiyetini meydana çıkarmak, Maden Nizamnamesi'ne göre maden çıkartanların imalâtını ve şartnamelere uygun hareket edip etmediklerini kontrol etmek ve rapor vermek üzere ikinci sınıf maden mühendisliği derecesinde öğrenci yetiştirmek üzere bir maden mektebi kurulması istenmektedir."*



Sadrazam İbrahim Ethem Paşa

Bu konuda daha detaylı bilgi elde etmek için teskerelerin ve eski yazış-

maların incelenmesi gereklidir. Bu okulun kuruluş hazırlıklarının ve yönetmeliklerinin, İbrahim Ethem Paşa'nın Nafıa, Ticaret Nazırlığı'nda başlamış onun yardımları ile yürümüş, ölümü ile birlikte kapanmış olduğunu tahmin etmekteyiz. Bu Okulun kapanışından 1924 yılına kadar Türkiye'de Madencilik öğretimi yapılmamış, bu meslekte yetişmek isteyenler Avrupa'ya gitmiş veya gönderilmiştir. Bugün Türkiye'de tanınmış, önemli görevlerde bulunmuş olan 69'un üstündeki maden mühendisleri Fransa, Belçika ve Almanya'daki maden okullarından mezun olmuşlardır.

Orman ve Maadin İdaresi'nin mektep açılması hakkındaki bu fikri, o sıralarda Türkiye'de "Maden İşleri"ne bakmak üzere Fransa'dan getirilmiş olan Vays ve Donez isimli maden mühendislerine de bildirilmiş ve bu konuda düşünceleri sorulmuştur. Bu konu kendilerinin huzurunda "Şurayı Devlet"te tartışılmıştır. Bu iki maden mühendisi: Bu Okula girecek öğrencilerde yeteri kadar ön bilgi bulunmadığından böyle bir okulun açılmasında fayda olmayacağını ileri sürmüşlerdir.

Buna karşı Orman ve Maadin İdaresi, bu okul için gerekli derslerin Rüştiyelerde okutulduğunu ve sınavla öğrenci alınacağına göre, *"imtihan ederken müracaat edenlerin durumlarının tespitinin mümkün olacağını"* ileri sürerek bu okulun açılmasında ısrar etmiş ve okulun açılması hakkında gerekli irade 1873'de(15 Za. 1290) çıkmıştır.

Okulun açılması sırasında 1872'de (7 Kânunisani 1289) bu okul için bir de Yönetmelik (Nizamname) çıkarılmıştır. Bu Yönetmeliğe göre öğretim iki yıldır ve şu dersler okutulacaktır:

1. Yıl : Hesap, Logaritma, Cebir, Müsellesat (Trigonometri), İrtisam (Hendese ve Çizim), Mesaha (Ölçme), Topografya, Fizik, Fenni Maadin, Nizamatı Maadin ve Kitabet (Maden Kanunu)

2. Yıl : Tabakatülarz (Jeoloji), Topografya ve Tatbikatı, Ameliyatı Kimya, Fenni Maadin, Nizamatı Maadin ve Kitabet.

Bu okulda 1879 yılına kadar iki yıl süre ile öğrenim yapılmış ve 1879'da (Recep 1297) çıkartılan 12 maddelik yeni bir yönetmelikle öğretim süresi 4 yıla çıkartılmıştır. İlk iki yıl "Orman Mühendisi Mektebi" öğrencileri ile ortak, 3 ve 4. sınıflar ayrı ayrı olarak meslek

dersleri görmek üzere programlar yapılmıştır. Yönetmeliğe göre Okul'da şu dersler okutulmaktadır;

1. Yıl : Kavaidi Osmaniye (Osmanlı Grameri), Fransızca, Coğrafya, Hesap, Hendese, Resim, Fizik, Kimya.

2. Yıl : Edebiyat, Münşeat-i Osmaniye (Okuma), Fransızca, Tarihi Tabii, Resim, Hendese, Logaritma, Cebir, Trigonometri, Fizik, Kimya.

3. Yıl : Trigonometri, Tatbiki Arazi, Resim, Jeoloji, Kimya, Minşeat-i Osmaniye, Fransızca.

4. Yıl : Kimya ve İzabe-i Maadin, İmâlatı maadin, Harita, İmâlat Müsveddesi, Münsaat-i Osmaniye, Fransızca.

Bu eğitim programının, günümüzün modern maden mühendisliği eğitimine çok yakın olduğu gözlenmektedir. 1893 yılında da Orman Bölümü Halkalı Ziraat Mektebi'ne nakledilmiştir. Maden Bölümü de kapatılmıştır. Kapatma gerekçesi; madencilik eğitiminin yurt dışında yapılmasıdır. Orman Mektebi'nden 7 dönemde 49 Orman ve Maden Mühendisi mezun verildiğini öğreniyoruz. Osmanlı arşivlerine göre yurdumuzda Maden Mühendisi yetiştirildiğine ilişkin başka hiçbir işarete rastlanılmamıştır

Bu okulların yeri, hocaları, mezunları, kaç yıl öğretim verdiği hakkında maalesef elimizde kesin bir bilgi yoktur. Fakat bu okulun İbrahim Ethem Paşa tarafından kurulduğu ve İbrahim Ethem Paşa'nın burada hocalık yaptığını biliyoruz. 1928 yılında, **Zonguldak Yüksek Maden Mühendisi Mektebi Alisi** ilk mezunlarını verinceye kadar, ülkemize maden bilim ve teknolojisini getirenler, yurt dışında eğitim görmüş mühendis ve teknisyenlerdir.

TÜRKİYE'DE ÖĞRENİM GÖREN İLK MADEN MÜHENDİSLERİ

Türkiye'deki "**Türk Maden Teknik Elemanı**" miktarının yetersizliği dikkate alınarak, madenciliğin ihtiyaç duyduğu mühendisleri yetiştirmek üzere, Zonguldak'ta 1924 yılında T.C. İktisat Vekilliği'ne bağlı dört yıl tedris devreli "**Yüksek Maadin Mühendisi Mektebi Alisi**" açılmış ve başına müdür olarak İstanbul Yüksek Mühendis Okulundan Profesör "Müderris" **M.Refik FENMEN** tayin edildiği gibi yurt dışından da bir

kısım yabancı öğretmenler getirtilmiştir.

Ereğli Şirketi teslim tutanaklarında askeri kışla olarak görülen, şimdiki Endüstri Meslek Lisesi'nin tarihi binaları, I. Dünya Savaşı sırasında askeri kışla olarak yapılmıştır. İnşaatın finansmanını, o zaman taşkömürü ocaklarını işleten şirketlerin iane olarak karşıladıkları bilinmektedir.

Orman Maadin Mektebi'nin 1888 yılı mezunu olan Havzai Fahmiye Müdürü Hüseyin Fehmi (İmer)' in girişimleriyle, savaştan sonra Bölge Erkan-ı Harp Kumandanı Kurmay Yarbay Hayri Bey'inde yardımıyla bu kışlaların İktisat Vekaleti'ne (Ekonomi Bakanlığı'na) bağlı Havzai Fahmiye emrine bırakılması sağlanır.

Binalar önceleri "Maden Fen Memuru Mektebi" olarak kullanılır. Bu okul Topoğraf, Jeometr, Başçavuş gibi teknik elemanlar yetiştirir. Daha sonra Havzada mühendis ihtiyacını karşılamak amacıyla 1924 Yılında açılan "Yüksek Maadin ve Sanayi Mühendis Mektebi" kurulur. Maden mühendisi yetiştirmek amacıyla kurulan okul, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurduğu ilk yüksek okuludur. Bu okul, savaştan yeni çıkmış ve tamamen kendi öz gücüne dayanarak ülkeyi yeniden kurma amacındaki genç Türkiye Cumhuriyeti'nin umudu olmuştur. Okulun kuruluşunda, zamanın en gelişmiş okullarından Belçika'nın Mons şehrindeki "Ecole des Mines" örnek alınmıştır. 1925' te tayin olan Okulun kurucusu ve müdürü aynı zamanda Elektrik Bölümü hocası, Elektrik Yüksek Mühendisi Profesör Mehmet Refik Fenmen (1882-1951) görevini okulun kapatıldığı 1931 yılına dek sürdürdü.

Bu okulun kurucusu ve müdürü M.Refik FENMEN, ülke madenciliğine hizmeti kendisine ideal edinmiş, "bilgili ve çalışkan" öğrenciler yetiştirmeye büyük önem veren değerli bir eğitimcidir. Okulun madencilikle ilgili diğer bütün mesleki ders hocaları da Avrupa'da öğrenim görmüş değerli Maden Mühendisleri olup, ayrıca Belçika'dan gelmiş dördte mesleki uzmanlık sahibi ve deneyimli hoca bulunmakta idi.

1924'den 1927 yılına kadar ilk dönemlerde İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi'nde olduğu gibi lise sınıfları arasından imtihanla ve sonradan sadece Lise mezunları arasından seçilen leyli meccani (parasız yatılı) öğrencilerin değerli bir öğretim kadrosuyla ciddi bir

öğretim verilmiştir. Okulda gösterilen derslerin madenciliğe ait olan uzmanlık kısmındaki yabancı profesörlerin ders müfredatını doğrudan doğruya takip edebilmeleri için öğrencilere okula girişlerinden itibaren haftada 10 saat Fransızca kursları verilmiştir.

Ayrıca teneffüslerde dahi öğrencilerin aralarında Fransızca konuşmalarını sağlayan sıkı bir disiplin, İsviçreli bir Fransızca öğretmeni tarafından tesis ve tatbik olunmuştur. Böylece Fransızca öğretilmiş öğrencilere ders kitabı olarak Fransızca teknik kitapların en modernleri her yıl parasız olarak verilmiştir. Tamamlayıcı olarak da Fransızca Teknik Kütüphane kurulmuştur. Bu sayede, Batı dünyasının teknik literatürü içine, tercüme yoluyla değil, doğrudan doğruya girme imkanı sağlanmıştır.

Laboratuarlarıyla, koleksiyonlarıyla, her türlü cihazlarıyla zamanın en modern bir Maden Yüksek Mühendis Mektebi halinde çabuk gelişen bu okulun mezunları, tatilleri sırasında Türkiye'deki madenlerde ve mezuniyeti takiben 3 ay da Avrupa'daki madenlerde ciddi bir stajdan geçirildikleri için, mevcut yerli, yabancı maden şirketlerince maddi ve manevi çok iyi şartlarda derhal angaje edilmişlerdir. Öğrenciler her tedris yılı sonunda bir ay ocaklarda işçi gibi çalışarak staj yaptıkları gibi, okulu bitirmelerinde de Avrupa'daki maden ocaklarına staja gönderilirdi. Bu stajlarını başarı ile tamamlamayanlara da diplomaları verilmezdi.

Zonguldak Yüksek Maadin Mühendisi Mektebi Alisi 1924 yılında açılmış, ilk mezunlarını 1928 yılında vermiştir. Ancak bu yüksekokul pek kısa ömürlü olmuş ve 1931 yılında son mezunlarını verdikten sonra kapatılmıştır. Okuldan 1924-1931 yılları arasında toplam 70 Maden Mühendisi mezun olmuştur.



Zonguldak Yüksek Maadin Mühendisi Mektebi Alisi Binası

1924-1925, 1925-1926 ve

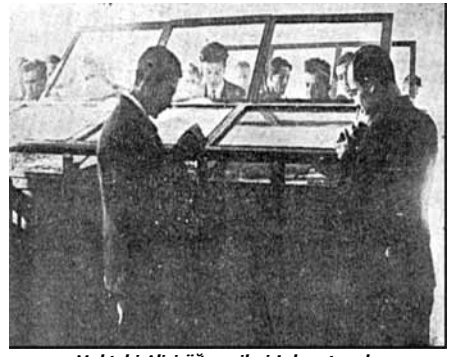


Türkiye'de Öğrenim Gören İlk Maden Mühendisleri

1926-1927 dönemlerinde lise sınıfları (ortaokul mezunları), 1927-1928 ve 1928-1929 dönemlerinde ise sadece lise mezunları arasından sınavla öğrenci alındı. 1929 yılından sonra okula öğrenci kaydı yapılmadı.

1924-1925 ve 1925-1926 dönemlerinde, Matematik Profesörü Kerim Bey, Fizik Profesörü Hayri Bey ve Kimya Profesörü Mehmet Akif Bey tarafından, sadece temel dersler verildi. 1926-1927 döneminde başlayan meslek dersleri için Belçika'dan 4 adet ve Fransızca dersi için İsviçre'den 1 adet profesör getirtilerek dersler Fransızca verilmeye başlandı ve bu eğitim kadrosu Fransızca bilen Türk futbol, voleybol ve tenis eğitmenleri sağlanarak güçlendirildi. 1925 ile 1927 yılları arasında iki büyük bina daha ilave edilerek, Mineraloji ile Petrografi koleksiyonları oluşturuldu ve Sınai (Endüstriyel) Kimya Laboratuarı kuruldu.

Okulun son devrelerinde, ülkemizin ihtiyacından fazla Maden Mühendisi mezun olduğunun ileri sürülmesi üzerine, okul müdürü M.Refik FENMEN okulun genişletilerek mühendisliğin başlıca dallarında geniş bilgi sahibi sanayi mühendisleri de yetiştirilmek arzusuyla okulu "**Maadin ve Sanayi Mühendisi Mektebi Alisi**" haline çevrilmesine çalışmış ise de, 1931 yılında mezun verildikten sonra okul kapatılmıştır.



Mektebi Alisi öğrencileri Laboratuarda

Okul kapatılmadan önce İktisat Vekaleti'nin (Ekonomi Bakanlığı) okulu kapatma gerekçesi şu şekilde belirtiliyor, *"Çıkarılacak madenlerle ilgili gereksinime yeterli*

olacağı ya da fazlasının işsiz kalacağı, 1929 Dünya ekonomik bunalımının Türkiye'yi de etkilemesi gerekçeleriyle ve T.C. Hükümeti'nin tasarruf önlemi alması" nedenleriyle geçici olarak kapatılmıştır. Kapanma nedeniyle okulu bitiremeyen 3. sınıfın öğrencileri İstanbul'daki yüksek okullara nakledilmişlerdir. Müdür Mehmet Refik Bey İstanbul'a tayin edilmiştir.

Cumhuriyetten önce, Türkiye'deki madenlerde ve Zonguldak Havzasında tek tük maden mühendisi mevcut iken, Türk madenciliğine, Etibank'a, MTA'ya değerli hizmetlerde bulunmuş, daha sonraki yıllarda aralarında bakanlık (İhsan SOYAK), milletvekilliği (Rauf ALPSOYLU, Naim KROMER, Cemal KIPÇAK) ve şairler (Behçet Kemal ÇAĞLAR) gibi birçok değerli maden mühendisi yetiştirmiş olan bu okulun kuruluşunda ve devamında hizmeti geçenleri şükranla yad etmek gerekir.

YÜKSEK MAADİN MÜHENDİSİ MEKTEBİ ALİSİ 1928 - 1931 MEZUNLARI

1928 Mezunları (16)	**1929Mezunları (12)**	**1930 Mezunları (17)**	**1931Mezunları (25)**
Ruhi ALKOR	Cevad ADIGÜZEL	Nazım ADASAL	Hamdi ADALI
Zülkerem ALTAY	İhsan AYLA	Mustafa AHİ	Celâl ADIBELLİ
Kudret ARGUN	Behçet Kemal ÇAĞLAR	Cemil AHMET	Şerif AKKUTAY
Tevfik AYYILDIZ	Ahmet KALAYCI	Kâmil AKAT	Kazım AKYEL
Ö.Hulusi BARUTOĞLU	Cemal KIPÇAK	Rahmi AKINCI	Rauf ALPSOYLU
Faik BİRKAN	Nuri KIRCI	Ekrem BEKSOY	Mazlum ANGIN
Bahattin BİRSAN	Sadi MİMAROĞLU	Niyazi DURUSOY	Cemalettin BAŞGÖZE
Selahattin GÖKTUĞ	İbrahim NARŞAP	Mustafa Sami ERK	Cemil BAŞGÖZE
Yusuf GÜRATA	A.İhsan SOYAK	Enver ERKMEN	Celâl Ferit ÇINAR
Hakkı KÖK	Nevzat URUK	Hakkı EVİNSEL	Adnan DEMİRCİ
Naim KROMER	Nihat ÜSTÜNEL	Emin HARAÇCI	Fahrettin DORUK
Cemal KURTULAN	Cafer ZADİL	Sadettin PEKMEZCİLER	Mahir EDİSON
Hulusi ORPEN		Bahri SAVAŞKAN	E. Necdet EGERAN
Mazlum ÖĞET		Kemal SİLİMEN	Hilmi EREL
Fuat TARI		Reşat SİLİMEN	Nebil EZGÜ
Nevzat YERDEL		Halim TÜRKMEN	Azmi HALULU
		Zeki YERDELEN	Kâmil HAZNEDAROĞLU
			Sıtkı KOÇMAN
			Mazlum KUROSMAN
			Mücteba MEHMET
			Necdet ÖZDİNÇ
			Hilmi SANALAN
			Hikmet SÖZEN
			Rıza TUNA
			Kadri YERSEL

Kaynakça

1 - TMMOB Maden Mühendisleri Odası Arşivi

2 - "Zonguldak Yüksek Maadin Mektebi Alisi'nin Kuruluş Yılları", **Bahri SAVAŞKAN**, 1954, (Kitap olarak hazırlansa da basılamamış kendi daktilo yazıları

3 - MTA Enstitüsü Dergisi, No 12, Sayfa 156

4 - "The Birth and Development of the Geological Sciences" **F.D. ADAMS**, 1938, Baillére, Tindall and Cox, London.

5 - "The Fabric of Geology" **C. ALBRITTON**, Freeman, Cooper Co. California.

6 - "The Founders of Geology" **A. GEIKIE**, 1962, Dover Pub. Inc., New York.

7 - "Halil Ethem ELDEM: Temel Bilimler Dalında Avrupa'da İlk Doktora Yapan, Darülfünun Jeoloji-Mineraloji Muallimi" **Kemal ERGUVANLI**, Yeryuvarı Dergisi, Ağustos 1982

8 - "Yerbilimlerini Mekteb-i Tıbbiye'de İlk Kez Türkçe Okutan Hoca İbrahim Lütfi Paşa", **Kemal ERGUVANLI**, Yeryuvarı Dergisi, Ağustos-Kasım 1980

9 - "Türkiye'de Yerbilimleri Öğretiminin Tarihçesi", Hamit Nafiz PAMİR, Yeryuvarı Dergisi, Kasım-Aralık 1979

10 - Maden Mühendisleri Biyografisi, **İhsan R. BERENT, Kadri YERSEL, Fahrettin DORUK,** 1990

11 - Havzanın Tarihçesi, **Bahri SAVAŞKAN**

12 - Türkiye Maden Mühendisliği Öğretiminin Gelişmesi, **Prof.Dr. Senai SALTOĞLU**, 1981

13 - Türkiye'de Madenciliğin Tarihçesi ve MTA, MTA Yayınları, 1985

14 - Maden Yüksek Mühendisi **Ahmet PEKKAN**'ın Özel Arşivi

15 - Maden Teknisyen ve Başçavuş Okullarımız, MTA Dergisi, 2/34, 1945

16 - "Maden Mühendisliğine Giriş", **Cemal BİRÖN, Suna ATAK**, Çağlayan Kitabevi, 1986.

17 - İbrahim Ethem Paşa'nın torunu Yük.Mühendis Cemâl Sait Bark'ın Anıları

18 - Ekrem Murat ZAMAN ve **Alaattin ÇAKIR**'ın Zonguldak Havzası'nın Tarihçesini konu alan kitap taslağından

"YEŞİL ÇAY YAPRAĞINDAN DEMLİ ÇAY BARDAĞINA" BİR BAŞARI ÖYKÜSÜ

Baki Remzi SUİÇMEZ

Ziraat Mühendisi

Dünyada sudan sonra en çok tüketilen bir gıda ve içecek maddesi olan çay, "Camelli Sinensis Kuntze" bitkisinin taze sürgünlerinin değişik yöntemlerle işlenmesi ile elde edilmektedir. Çin ve Hindistan'da 2700 yıldan beri yetiştirilen çay bitkisi, Doğu Karadeniz bölgesinde Artvin, Rize, Trabzon illerini kapsayan asıl bölgede ve Giresun ili ve Ordu ili Fatsa ilçesini kapsayan ikincil bölgede, yaklaşık 200 km uzunluğundaki kıyı şeridinde, 10-35 km içerilere kadar uzanan kesimde, 1000 metre yüksekliklere değin ulaşan yamaçlarda, ekonomik anlamda yetiştirilmektedir.

Doğu Karadeniz'de ekili olduğu bölgenin başlıca tarımsal geçim kaynağı, en önemli istihdam alanı olan çay tarımından, yaklaşık 1 milyon kişi geçinmektedir.

766.533 dekar alanda 204.112 üreticinin çay ürettiği Türkiye, çay tarım alanlarının genişliği bakımından dünya üretici ülkeler arasında 6. sırada, kuru çay üretimi yönünden 5. sırada, yıllık kişi başına tüketim bakımından ise 4. sırada yer almaktadır.

Çay, Türk insanı için sabah kahvaltılarından gece sohbetlerine kadar en çok tüketilen gıda maddelerindendir. Damaklarımızı esir eden çay tutkusu, asırlar ötesine uzanan bir beslenme geleneği değildir. Tüketim amacıyla çayın dışardan getirtilmesinin öyküsü 1600'lü yıllara dayansa da, ülkemizde yerli üretime geçilmesi ve çay kullanımının yaygınlaşması 1923 sonrası Türkiye Cumhuriyeti'nin başarısıdır.

5 Mayıs 1925 tarihinde Atatürk tarafından Ankara'da, kurulan ve Atamız'ın vasiyeti sonucu 11 Haziran 1937 yılında Hazineye emanet edilen Atatürk Orman Çiftliği; Çağdaş Türkiye'nin bilinçli emekle yeşertilebileceğini, çağdaş üretim yöntemleriyle bozkırın bile en güzel ürünleri verebileceğini tüm dünyaya gösteren örnek bir projedir. Bozkırı cennete çevirenler, yeşil atıl alanları yeşil altına, çayı işleyerek siyah altına döndürdüler.

Dünyanın tek doğal çayı olan ve "yeşil altın" olarak adlandırılan "çay"ın ülkemizdeki öyküsü, Cumhuriyeti kuranların ve geliştirenlerin inancı, ısrarı, başarma tutkusu, bilimsel çalışmanın başarı öyküsü olduğu kadar, Ziraat Mühendisliği mesleğinin de başarı öyküsüdür.

Doğu Karadeniz göç veriyordu. 20. yüzyılın ilk çeyreği erkekler gurbete gidiyor, gözü yaşlı analar, gözü yolda gencecik gelinler, lastik ayakkabısı olmayan çocuklarını doyurmaya çalışıyorlardı.

"Birinci Paylaşım Savaşı" sonucu İmparatorluğun parçalanışının yarattığı otorite boşluğu, bölgeye eşkiya baskısını getirmişti. Genç Cumhuriyete karşı oluşan gerici başkaldırı hızla bastırılmıştı. Ekonomik zorluklar ve isyanların yarattığı güvensizlik ortamının giderilmesi, bölgede huzur ve güvenin sağlanması gerekiyordu.

Ankara'da 1921 yılı Nisan ayında Bakanlıklar temsilciliklerinin katıldığı bir Komisyon kuruldu. İktisat Bakanlığı temsilcisi Ziraat Genel Müdürü Zihni Derin, bölgenin huzura kavuşması için, öncelikle insanların geçimini sağlayacak iş ve çalışma koşullarının yaratılması gerektiğini söylüyordu.

Doğu Karadeniz'in "makus talihi"ni değiştirmeye yönelik önemli bir gelişme, 1918 yılında Ali Rıza Erten'in Batum ve Kafkasya'daki incelemeleridir.Tarım Bakanlığı tarafından 1918 yılında Batum ve çevresinin zirai ve iktisadi durumunu incelemek üzere görevlendirilen Halkalı Yüksek Ziraat Okulu (Halkalı Ziraat Mektebi Alisi) öğretim üyelerinden eski Mardin Mebusu Ali Rıza Erten'in hazırlamış olduğu, savaş sonrası ortaya çıkan öncelikli olaylar nedeniyle dikkate alınamayan ve daha sonra "Şimali Şarki Anadolu ve Kafkasya'da Tetkikatı Ziraiye" adıyla Hükümet tarafından kitap olarak yayımlanan rapor; çayın Rize dolaylarında yetiştirilmesinin olanaklı olduğunu nedenleri ile birlikte açıklayan, o günkü İstanbul gümrüğüne dışalım yoluyla gelen çaylara da değinerek çayın Türkiye'deki geçmişi-



Camellia sinensis (Çay)

ni anlatan ilk bilimsel yapıttır. Ülkede çay yetiştirilmesi için fiili ve aktif bir çalışmaya girmeyip, yalnızca yazdığı raporla çay tarımına katkı sağlayan Ali Rıza Erten'in raporunu Komisyonda gündeme getiren Zihni Derin, halka yeni geçim olanakları bulabilmek amacıyla Rize ve çevresinde incelemelerde bulunmak üzere Komisyonca görevlendirilir.

1880 yılında Muğla'da doğan Zihni Derin, 1904'de Halkalı Yüksek Ziraat Okulunu bitirmiş, 1905'te Aydın'da Orman ve Maden Muamelat Katibi olarak Devlet Memurluğuna başlamış, Rodos'ta Akdeniz Adaları (Cezayir-i Bahr-i Sefit) İli Orman Müfettiş Katipliğinde, Gediz ve Simav ilçeleri Orman Müfettiş Vekaletinde bulunduktan sonra, 1907'de aynı ilçelerde Orman Müfettişi olmuş, iki yıl sonra Akdeniz Adaları İli Orman Müfettişliğine atanmıştır. 1909'den 1912'ye kadar Selanik Ziraat Mektebi'nde Kimya, Ziraat Sanaatları ve Jeoloji öğretmenliği yapmış, 1914'den 1920'ye kadar Bursa'da Sultani Mektebinde (Lise) ve Kız Öğretmen Okulunda Tabi İlimler okutmuş ve Bursa Milli Eğitim Müdür Vekilliği görevinde bulunmuştur. 1920'de Yunanlıların işgalinden hemen önce Bursa'dan ayrılıp, kara yoluyla Ankara'ya gelmiş, Milli Mücadele Hükümetinin kurduğu İktisat Bakanlığında ilk Ziraat Umum Müdürü olmuş, 1924'e kadar bu görevde kalmıştır. Bu görevdeyken bir heyetle birlikte Doğu Karadeniz illerine gidişi, ileriki yıllarda çizeceği mücadeleli yolun ve "Çayın Babası" olarak adlandırılmasının başlangıcı olur.

Ziraat Umum Müdürü Zihni Bey, bölge insanının yaklaşımından duyduğu sevinci şöyle anlatır:

"Ben Umum Müdürken Rize'de Ziraat Odası Reisinden şöyle bir mektup almıştım. 'Siz burada bazı kalkınmalar yapacakmışsınız, bu arada çay yetiştirilmesi üzerinde de durmanızı bilhassa rica ederim. Bahçemde bir çay fidanı var, Batum'dan getirttiğim bu topraklarda gayet iyi yetişiyor' diye bahsediyordu. Bu fikir çok hoşuma gitti. Rus Sefiri ahbabımdı. Rica ederek ondan çaya ait broşürler istedim. Sefir memnuniyetle bana birkaç kitap verdi. Bu arada Batum'dan Rize'ye gelip çay üzerinde tetkikler yapan bir Rus ilmi heyetinin de raporunu verdi. Bu raporda Batum'la Rize'nin aynı iklim şartlarına ve toprak kalitesine sahip olduğu, Batum'da yetişen çayın ve birçok denemeleri yapılan çay çeşitlerinin Rize'de de çok iyi neticeler vereceğini yazıyordu."

Rize ve çevresinin zirai ve ekonomik durumu hakkında bilgi toplamaya başlayan ve bölgede yapılabilecekleri araştıran Zihni Derin, bu gezinin ardından, iklim ve toprak yapısının çay ya da turunçgil üretimine uygun olduğu kanısına vararak bu konuda yoğun çalışmalar yapmaya başlar. Rize Ziraat Fen Memuru İbrahim Bey'le birlikte 1924'de Batum'a düzenlenen geziye katılır. Batum ve çevresinde Ruslar tarafından kurulmuş olan çay bahçelerini, çay fabrikasını ve Astropikal Bitkiler Araştırma İstasyonu'nu inceleyerek gerekli bilgilerle Rize'ye döner. Beraberinde çay tohumu ve fidanları, narenciye ve bazı meyve çeşitleri, bambu rizomları ve bir Rus bahçıvanı getirir. Eski adı Garal Dağı olan hazineye ait bir bölgedeki Müftü Mahallesi'nde, bugünkü adıyla Merkez Fidanlığında, 15 dekarlık arazide ilk fidanlık kurulur ve çok küçük ölçekli de olsa ilk üretim başlar.

Türklerin çayla tanışmasının öyküsü incelenir süreçte. M.S. 5. yy.'da çay ticareti yapılsa da, çayın tarihi göçlerle Anadolu'ya gelmediği bilinmektedir. Anadolu'da çay içme alışkanlığının başlangıcının 17. yüzyıla kadar gitmesine karşın, çaya ilgi gösterilmemesi nedeniyle, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde köklü bir kahve tüketim alışkanlığı yerleşmiştir. Sonraki yıllarda çay içme alışkanlığının halk arasında hızla yaygınlaşmasının etkisiyle Türkiye'de çay yetiştirilmesi sürekli konuşulur ve tartışılır bir konu olmuş, çok az sayıda da olsa çay ile ilgili risaleler yazılmaya başlanmıştır. 1731 yılında Damât-zâde Ebû'l-Hayr Ahmed Efendî'nin yazdığı "Çay Risalesi", "Çaycı" lakabı ile anılan ve Hicaz Vali Vekilliği, Harem-i Şerif Müdürlüğü ve Basra Valiliği gibi görevlerde bulunan Hacı Mehmet Arif'in 1877 yılında yayınlanan "Çay Risalesi", 1879 yılında Mehmet İzzet Seyit B.Ahmet Hamdi'nin yazdığı "Çay Risalesi", 1893 yılında Ali Nazıma'nın "Çay Risalesi" ile 1910 yılında Mehmet İzzet Efendi tarafından yazılan "Çay Hakkında Malumat" adlı kitap, bu yapıtlara örnek olarak gösterilebilir.

Türkiye'de çay üretme girişimleri de yeni değildi aslında. İlk girişim l888 yılında yapılmış, bu girişimle ilgili bilgiler 1892 yılında yayınlanan "Coğrafyayı Sınai ve Ticari" adlı kitapta yer almıştır. Söz konusu yazılı kaynakta; zamanın Ticaret Nazırı Esbak-ı İsmail Paşa'nın aracılığı ile Çin'den çay fidanları ve tohumlarının getirildiği ve getirilen bu tohum ve fidanların Bursa ilinde denendiği, ancak çay fidanlarının gelişme

göstermediği, aynı çabanın 1892 yılında tekrarlandığı ve ekolojik koşulların çay yetiştiriciliğine uygun olmaması nedeniyle her iki denemeden de sonuç alınamadığı belirtilmektedir.

Birinci Paylaşım Savaşı'ndan sonra bölgede yaşanan ekonomik ve sosyal bunalımlar, işsizlik dolayısıyla meydana gelen aşırı göç, bölge insanına gelir kaynağı ve iş alanları yaratılmasını zorunlu kılmıştır. Bu konuda yoğun uğraş veren Zihni Derin, bir rapor ve yasa teklifi hazırlar:

"Rize'de Araklı hududundan Batum hududuna kadar olan sahada Batum'da yetişen çay kalitesinde bizim de çay yetiştirebileceğimiz kanaatine vardıkdan sonra hazırladığım raporu Vekile ibraz ederek, bir çay kanunu teklifi yapılmasını istedim.

Kanuna, çiftçiye dönüm başına 60 lira verilmesine dair bir madde de koydurtmuştum. Eğer böyle bir para alırlarsa çiftçiler daha kolaylıkla çay ziraati yapabilirlerdi. Çünkü masrafları az olacaktı. Bir kere erozyona mani olmak için araziyi sed yapmak icapediyordu. Fakat kanun çıkmıyor, gecikiyor, ben de müthiş telaşlanıyordum.

Birgün Sıhhat Vekili Hulusi Bey Rize'ye geldi. Fidanlığımızdaki çay ziraatini çok beğendi. Ve kanunun biran evvel çıkması için uğraşacağını söyledi. Hakikaten o Ankara'ya döndükten birkaç ay sonra da beklediğimiz birinci Çay Kanunu çıktı."

1918 yılında hazırlanan Rapor da dikkate alınarak, Büyük Millet Meclisi'nde 6 Şubat 1924 tarihinde "Rize Vilayeti ve Borçka Kazasında Fındık, Portakal, Mandalina, Limon ve Çay yetiştirilmesine dair 407 Sayılı Kanun" kabul edilir, çay tarımı böylece yasal güvenceye kavuşturulur.

Bu yasaya göre başlatılan çay üretimi çalışmalarının başına Ziraat Umum Müfettişi olarak Zihni Derin getirildi ve Rize vilayeti ile Borçka kazasında çay fidanı yetiştirilmesine başlandı. Rize'de kurulan Çay Araştırma Enstitüsü'nün kurucu müdürü de olan Zihni Derin tarafından yürütülen bir çok deneme nedeniyle, halk Sayın Derin'i, "Zihni Hoca" adıyla anmaya başladı.

Rize ve çevresindeki çalılık ve kızılağaçların sökülerek yerlerine yasada yazılı çeşitlerin dikilmesini amaçlayan 407 sayılı Yasa, büyük

çaplı devlet yardımı, tesis ve teşkilat kurulmasını gerektiren çay yetiştirme ve işlemesine para ayrılmaması ve devletin çeşitli ivedi sorunlarla karşılaşması sonucu, ölü doğmuş, işletilememiştir.

Çay tarımı, Ali Rıza Erten'in raporunda ayrıntılı şekilde açıklanmış olan çayın ekolojisine uymuyan illerde üretim denemesi yapılması ile çoğaltılarak halka dağıtılan fidanların gerekli destekten yoksun bulunan ve yeterli bilgi verilemeyen üreticilerce, geleceğe yönelik belirsizliğin de giderilememesi üzerine, ne yazık ki fazla rağbet görmez ve devletin ilgisi de kısa sürünce, 1924-27 yılları arasındaki yoğun çabalar yetersiz kalır. Zaman ilerledikçe çay fidanlarının üretim ve dağıtımındaki heyecan, üreticilerin ilgisizliğine paralel olarak azalır, çalışmalar durdurulur.

Asım Zihnioğlu'na göre, 407 sayılı Yasa'nın tek yararı Rize Merkez Fidanlığı'nın ayakta kalması olmuştur. Ege ve Akdeniz bölgelerinde geniş çapta yetiştirilen Satsuma türü mandalinanın ilk üretildiği yer olan Merkez Fidanlığı, Fen Memuru İbrahim Bey'in Çarşamba'ya tayin edilmesine üzerine, 1936 yılına değin süren bir duraklama dönemine girer.

Zihni Derin sonraki 10 yıl boyunca tekrar öğretmenlik mesleğine döner. Öğretmen arkadaşlarının anılarına göre; bu dönemde bile her kır gezisinden cepler dolusu bitki örnekleriyle döner ve laboratuarda incelemeler yapar. Pancardan şeker çıkarır, çeşitli yağlardan da sabun. 1936'da meslek aşkı depreşir ve Edirne'de Ziraat Müşavirliği görevini yürütür.

Ekonomik kalkınma modeli olarak "Devletçilik" modeline geçen Hükümetin, "Kendi Kendine Yetme" ilkesini benimsemesi ve 1933 yılında bunu bir programa bağlaması üzerine, ülkemizde çay tarımı yeniden gündeme gelir. Süreci ve İsmet İnönü'nün çayla ilişkisini Asım Bey şöyle değerlendirir:

"Gerçekten de o yıllarda her alanda Türkiye kendi ihtiyacını kendisi karşılama çabasına girmişti. 1930'lu yıllardan beri Şeker Fabrikası, Kömür İşletmesi, Karabük, Sümerbank, Etibank, Devlet Üretme Çiftliği gibi fabrika ve kurumları geliştirme hareketleri başlamıştı. Devlet Demiryolları, Devlet Deniz Yolları bu dönemde önemli atak-

lara girişmişti. O yılların koşulları, üretimde devletin öncülük yapmasını gerektiriyordu. Ülkenin üretim alanına dönük atakları yine o dönemde gerçekleşmişti.

İsmet İnönü'nün kafasında ve yüreğinde yurtta çay yetiştirilmesi de vardı. Bu nedenle İnönü yurt çaycılığıyla yakından ilgileniyordu."

1935 yılında yurt gezisine çıkan dönemin Başbakanı İsmet İnönü'ye, dönemin Ziraat Odası Başkanı Muharrem Şad ve Ticaret Odası Başkanı Hulusi Karadeniz tarafından Rize'de ilk çay yetiştirme girişimi ve Zihni Derin'in 1924 yılındaki çalışmaları anlatılır. Konuyu ilgiyle dinleyen İsmet İnönü, Ankara'ya dönünce, çay yetiştiriciliği çalışmalarına başlanması amacıyla Tarım Bakanlığı'nı görevlendirir. 1935 yılında Ziraat Vekili Prof. Dr. Muhlis Erkmen'in Ankara'daki Ziraat Fakültesi ve Bakanlık uzmanlarından oluşan bir bilim heyeti ile birlikte Rize'ye yaptığı inceleme gezisinde, bölgenin çay tarımı ve sanayisinin gelişmesine her yönden elverişli olduğu kanısına bir kez daha varılır. Geziye katılan heyet içerisinde yer alan ve sonradan Tarım Bakanı olan Prof. Dr. Şevket Raşit Hatipoğlu, "Türkiye'de Çay İktisadiyatı" adlı yapıtını yazarak, bölgede çay bahçeleri kurmanın ve elde edilecek yaprakların kuru çay haline getirilmesinin önemini savunur.

Hindistan'dan getirilen iki uzmanın iki yıl süren çalışmalarından başarılı sonuç alınamayınca, Şevket Raşit Hatipoğlu Rize'ye gelir ve örgütlenme çalışmalarını yürütür. Edirne'de Ziraat Müşavirliği görevinde bulunan Zihni Derin, Ankara'da Tarım Bakanlığı Baş Müşavirliği'ne atanır. Rize ve çevresinde kurulacak Ziraat Teşkilatı'nın koordinatörlüğü görevi verilen Zihni Derin, uzun yıllardan sonra tekrar Rize'ye gelir. Fidanlıkta bulunan iki ahşap evden birinin üst katındaki bir odaya yerleşir, alt kattaki odayı laboratuar olarak hazırlar. 1924 yılında Batum'dan getirdikleriyle oluşturduğu bahçeyi ve parselleri gezerken, çeşitli süs bitkilerinin, mandalina, greyfurt, ağaçkavunu, portakal, limon, bambu ve diğer meyveler ile küçük çaplı parsellerde birkaç yüz fidandan oluşan küçük bir çay bahçesinin gayet güzel yetiştiğini görmek, onu mutlu eder.

Zihni Derin bu çalışmalar içinde boğuşup dururken, kendisinden 30 yaş daha genç olan bir meslektaşı onunla aynı kader yolunda

buluşur. 1927'de İzmir Ziraat Okulu'nu bitiren ve Uşak Şeker Fabrikası'nda göreve başlayan Asım Zihnioğlu, 1933 yılında Giresun'da fındık tarımıyla ilgili çalışmalara başlar. Fındık türleriyle ilgili denemeler yapar ve özellikle o günlerde hasat sonrası hemen depolanan ürünün çürümesini önlemek için, yörede pek bilinmeyen harman işlemini gündeme getirerek çiftçilere öğretmeye başlar. Bu amaçla, 35-40 kişilik ekiplerle köylerde fındık harmanları organize edilir.

Giresun'da bir Fındık Araştırma İstasyonu kuruluşunu gerçekleştirdikten kısa bir süre sonra, 1938'de Rize'de yeniden düzenlenen Çay ve Fidanlıklar Müdürlüğü Teşkilatı'na atanan Asım Zihnioğlu, Zihni Derin'le birlikte yoğun bir çalışma ortamına girer.

"Bir Yeşilin Peşinde" adlı yapıtında anılarını anlatan Asım Zihnioğlu, 1938'te tanıştığı Rize iliyle ilgili şunları yazar:

"O dönemde Rize küçük bir kentti. Yeşil tepelere serpilmiş iki katlı evler ve bu tepelerin dibindeki ince düzlük şeride sıralanmış dükkanlardan ibaret küçük bir kent. O tarihte henüz liman da yok. İskelenin çıkışından başlayan ve denize paralel olarak uzanan bir tek ana cadde var. Bunun da boyu beş yüz metreyi geçmiyor. Caddenin deniz tarafında şirin bir park yer alıyor; burası Belediye Parkı. Parkın bir kıyısı kumsal ve deniz... Denizin çırpıntısı, hoş kokusu insana huzur veriyor. Parkın ve ana yolun karşısında üç katlı beton, çirkin görünüşlü bir bina yükseliyor. Bu Rize'nin en yüksek binalarından birisi. Altında bakkal, eczane, arka sokağında da aşhane ve berber dükkanı yer alıyor. Binanın ikinci katı kahvehane, üçüncü katı otel: Palas Oteli; beş, altı odası var. Odalardan birine yerleşiyorum ve artık Rize'deyim.

Burada, yaşamımın 16 yılını geçireceğimi, yıllar boyu Rize ve çevresi ile ilgileneceğimi, doğma büyüme bir Rizeli gibi buralara bağlanacağımı hiç düşünmemiştim."

Odasına yerleştikten sonra hemen Ziraat Bahçesi diye adlandırılan fidanlığa giden Asım Bey, Zihni Derin'le tanışmasını ise şöyle anlatır:

"Zihni Derin benden bir vapur önce gelmiş, fidanlıkta bulunan iki ahşap evden birinin üst katındaki bir odaya yerleşmiş. O'nu alt kat-

taki odayı laboratuar olarak kullanma hazırlığında iken buluyorum. Beni sevinçle karşılıyor ve birkaç arkadaşımızın daha geleceğini haber veriyor."

Geçmişte kaybedilen yılların deneyimleriyle sıkı tutulan işler, bu kez daha bilinçli ve programlı şekilde yürütülmeye başlanır. Çaya gönül veren ekip tarafından, Zihni Hoca'nın derlediği çay tarımı ve sanatı hakkındaki ilk notlar toplu halde okunarak incelenir, laboratuara çevrilmiş odada el ele verilerek yapılacak işler planlanmaya başlanır, laboratuarda bölge toprakları ve iklim incelenirken, çayla ilgili uygulamaya en elverişli olan teknikler saptanır.

Rize çayının içeriğindeki maddeler bakımından diğer ülke çaylarından daha kaliteli olduğu laboratuar çalışmaları sonunda anlaşılır. İklim ve toprak yapısı da çay tarımı için oldukça uygundur. Bu koşullar altında şevkle çalışmalara başlandığı sırada, umutsuzluk ve güvensizliğin yaygın olduğu bölgede sonradan dost olduğu CHP İl Başkanı Mehmet Mataracı'yla tanışan Asım Zihnioğlu, oldukça iddialı konuşur. Mehmet Mataracı'nın *"Birkaç yıl önce buraya iki İngiliz uzman geldi, bir şey yapamadı, siz mi yapacaksınız bu işi?"* küçümsemesine Asım Bey'in yanıtı kısa ve serttir: *"Mehmet Bey bu sözünüzü unutmayın. Sizinle bir yıl sonra tekrar buluşmak isterim."*

1924 yılından 1937 yılına kadar yapılan bilimsel çalışmaların olumlu sonuç vermesi ile Batum'dan 1937 yılında Gürcistan kökenli 20 ton, 1939 yılında 30 ton, 1940 yılında 40 ton çay tohumu ithal edilerek, hızlı bir şekilde çay bahçesi tesisi çalışmalarına başlanır. Çayların getiriliş öyküsünü Asım Bey'den aktaralım:

"Batum'dan getirilen çay tohumlarının en azından yüzde 90'ının intaş kabiliyetinde olması işimizi kolaylaştırıyordu. Batum'daki Çakva Çay Araştırma İstasyonu tarafından hazırlanan tohumları Rize'den kiraladığımız iki motorla Rize'ye getirdik. Bu tohumlar kontraplak sandıklar içinde ve ufalanmış odun kömürü ile karışık, çok sağlam durumda ambalajlanmış olarak bize ulaştı. Bu tarz ambalajlama, bünyesinde önemli miktarda yağ içeren tohumların rutubetten korunarak bozulmasını önlemekteydi."

1938 yılının Ekim ayının sonuna kadar süren çalışmaların ardından bölgenin örgütlenme çalışmaları başlatılır. Toprağını çay yetiştirilmesi için kurulan örgüte bir yıllığına vermiş olan üreticilerin hazır çay bahçesine kavuşmasının yanı sıra, bölge teknisyeninin kontrolü altında halk bilinçlendiriliyor ve yönlendiriliyordu.

O zamanki örgütün dar bir kadro olması yüzünden, önce yalnız Rize merkez kazasına bağlı dar bir alan ele alınmış ve bu alan altı bölgeye ayrılmıştı. Zihni Derin'in başkanlığında belirlenen bölgelerde o dönemde çalışan teknisyenler şunlardı: 1. Çayeli Bölgesi Teknisyeni: Hakkı Balköse, 2. Gündoğdu Bölgesi Teknisyeni ve Bölgeler Kontrolörü: Asım Zihnioğlu, 3. Birinci Merkez Kaza Bölgesi Teknisyeni: Cahit Yılmaz, 4. İkinci Merkez Kaza Teknisyeni ve Fidanlık Şefi: Rauf Başar, 5. Pehlivantaşı Bölgesi Teknisyeni: Sadullah Dikmen, 6. Derepazarı ve İyidere Bölgesi Teknisyeni: Mahmut Fevzi Gökçeli, 7. Teşkilatın Mali İşler Mutemedi: Behçet Tuzcu

Bölge teknisyenlerinin kontrolü altında önceden eğitilmiş çay ustaları fiilen çalışarak çaylık kuracak olanlara yardım ediyor, böylece onlara pratik kazandırmış oluyorlardı. Bir dönüm toprağa, 120'şer santim sıra arası ve 1 metre sıra üzeri aralıklarla dikilmek üzere ortalama 833 fidan sığıyordu.

İlk günlerde çay üretimine sıcak bakmayan köylüler, bölge çalışmalarının düzenli ve sürekli olduğunu gördükten sonra işin ciddiyetine vararak, mısır tarlalarının çay bahçelerine dönüşmesine izin verirler. 1939 yılında Batum'dan getirtilen çay tohumları ile atıl durumdaki kumar ve çıfınlar sökülerek, mısıra ek bir ürün olarak yeni çay bahçeleri kurulur. Süreci Asım Zihnioğlu'dan aktaralım:

"Öncelikle bu toprakların çalılardan temizlenip köklerin sökülerek temizlenmesini ve ardından da 100-120 santimetre genişlikte setlendirilmesini hedef almıştık. Fakat bu işler, kol gücü gerektiriyordu. O dönemde köylerde yetişmiş insan gücü bulma olanağı yoktu. Ekonomik darlık ve sıkıntı bölge erkeklerini gurbetçi yapmıştı. Zonguldak'ta kömür işçiliği, İstanbul Boğazı'nda balıkçılık, hep bu bölge insanının uğraş yeri ve ekmek kapısıydı. Bu arada Ankara ve diğer büyük kentlerde inşaat işçiliği ve ustalığı yapan

çok kişi, birinci gruptakilerden daha şanşlıydılar. Zira, inşaat işlerinde ücretler kömür işçiliği ve balıkçılıktan daha iyiydi.

Köylerde çalışarak çaylık kuracak adam buluruz umuduyla Cuma namazlarında köy camilerine gidiyorduk. Fakat ne imama ne müezzine ne de cemaate rastlayabiliyorduk. Köylerde yalnızca kadınlar vardı. Onlar yuvalarının ve çocuklarının bekçisi, evlerinin sahibi idi"

Çayın ülkemizde yetiştirilmesine basın kuşkuyla yaklaşıyor, çayın Rize'de yetiştirilmesinin beyhude bir davranış olduğu şeklinde halkı yönlendiriyordu. "Rize ve çevresinde ekşi portakal yetişir, çay yetişmez" diyenlerin başında gelen üstat gazeteci Burhan Felek, çay yetiştirme çalışmalarından vazgeçilmesini istiyordu. Burhan Felek'e verilen yanıtlar, ortaya konulan somut analiz sonuçları ve belgeler onu bu düşüncesinden vazgeçirmiyor, "Yerli çay yetiştirilemez" fikri yaygınlık kazanıyordu.

Başarılı olmak isteğine karşın, başarısızlığa uğramak olasılığı çaya gönül verenleri ürkütüyordu. Bu ruh yapısını anlatan Asım Zihnioğlu, başarı için kendilerine güvenen köylüye teşekkür etmeyi de borç sayıyordu:

"1939 ilkbaharında Batum'dan gelen çay tohumlarının hazırladığımız köy topraklarına ekimi başarılı olmasaydı, Türkiye'de çay yetiştirme umut ve gayreti büyük bir darbe yerdi. Belki de hem bölge halkında hem de devlette umutsuz tepkiler doğar, bu atılım başarısızlığa dönüşebilirdi.

Ortada hiçbir somut kanıt yokken, tarlasındaki mısır, fasulye, kabak ve karalahana gibi başlıca yiyecek ürünlerinden vazgeçmeyi göze alan ileri görüşlü Rize köylüsünün anlayış ve kavrayışını burada takdirle anmak isterim."

Çaylık, tesis avansı vermeden plan ve projelerin gerçekleşmeyeceği kanısına varan Zihni Derin ve arkadaşları, avans para vermenin yasal dayanak gerektirmesi nedeniyle, soruna kalıcı çözüm bulmak amacıyla bir kanun teklifi hazırlar, kapı kapı dolaşarak yetkililere durumun ciddiyetini anlatmaya çalışırlar.

Kanunun bir türlü çıkarılamadığı bu süreçte, gereksinimler için gerekli olan maddi olanaklar sağlanamıyordu. O zamanın Ziraat Genel Müdürlüğü'nde toplanan anlayışlı insanların gayretleriyle, Atatürk Çiftliklerinin sahibi Devlet Ziraat İşletmeleri Genel Müdürlüğü devreye sokulur. Gereksinimin giderilmesi amacıyla, Rize teşkilatı emrine avans olarak köylüye dağıtılmak üzere 127.000 lira Ziraat Bankası'na gönderilir. Bir dönüm çaylık kuracaklara, önce 12.5 lira kuruluş avansı, sonra 625 kuruş birinci yıl bakım avansı ve ikinci yıl bakım avansı olarak da yine 625 kuruş verilmesi kararlaştırılır ve bu yöntem herkese duyurulur.

1938 yılı ve 1939 yılı başlarında bir kilo mısırın fiyatı 3 kuruştu. İlk kuruluş avansı olan 12.5 lira ile bir aile, mısır gereksiniminin önemli bir kısmını karşılayabiliyordu. Günlük ücreti 1 lira olan bir erkek işçi, on beş gün çalışarak bir dönüm çaylığı meydana getirebiliyordu. Bu olanağı duyan bazı gurbetçiler, yıllık izinlerini erken kullanarak, döndükleri evlerinin bahçesinde kendi çaylıklarını kuruyorlardı. Eve dönmeyenlerin eşleri olan kadınlar ise, örgütle anlaşma imzalayarak aldıkları avansla komşu erkekleri çalıştırarak çaylıklarını kuruyorlardı. Bölge memuru teknisyen, çaylık kurulacak araziyi önceden yerinde görerek inceliyor, toprağı asiditesini araştırıyor, uygun bulursa çaylık kurma izni veriyor ve sonra da üreticiye avans ödeniyordu. Bakım avanslarının da bölge memurunun olumlu raporuna göre ödenmesi sayesinde, çaylık tesisinde emniyet sağlanıyordu. Faizsiz olarak üreticiye verilen paralar, atölyelere ve fabrikalara ürün tesliminde ve ürün tesliminden iki yıl sonra başlamak üzere taksitle kesilerek tahsil ediliyordu.

Kredi desteğiyle desteklenen çay tarımının başarılı olması üzerine, bir çaylık sahibi olmak ve yakın gelecekte gelir kaynağına kavuşmak isteğinin bölgede yayılması, gurbete gidişi oldukça azalttığı gibi, gurbetten izinli dönenlerin de çay tarımıyla uğraşmalarına yol açtı.

İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine gereksinim duyulan erkek işgücünün askere alınması, mısır fiyatlarının 3 kuruştan 150-200 kuruşa kadar aşırı artışı, çaylık tesisi kurma çalışmalarını bir süre duraklattı. 1940 yılında Ankara'da yapılan bir toplantıya katılan Asım Zihnioğlu, o sıralar Ankara'da olan Zihni Derin'in de katıldığı toplantıda ilginç bir yöntem geliştirdiklerini belirtiyor:

"Samsun'dan Ankara istikametine hareket edecek treni beklerken Samsun ile Çarşamba arasında yeni kurulmuş olan Gelemen Devlet Üretme Çiftliği'ni ziyaretim sırasında o yıl çok bereketli bir mısır ürününün elde edildiğini, bu ürünün Toprak Ofisi'ne kilosu 18 kuruştan devredileceğini öğrendim. Çiftlik müdürüne aynı fiyatla bu mısırların çay üreticisine avans para yerine dağıtılması düşüncesini aktardım, bu mısırların ofise tesliminin ertelenmesini rica ettim. Bakanlıkta bu konu tartışıldı ve bu mısırların çay üreticisine tahsis edilmesi halinde son parti çay tohumlarından elde edilen fidanlarla yeni çaylıkların kurulması olanağının ele geçeceği ortaya çıktı. Aksi halde Batum'dan ikinci parti olarak getirilecek tohumlardan çıkacak fidanların bozulmaya yüz tutacağı ve böyle bir durumun da programı altüst edeceği düşünülerek mısırın, ofis yerine çay üreticisine tahsisi uygun görüldü.

Gelemen Çiftliği'nde yüzer tonluk jüt çuvallara doldurulmuş olan mısırlar Toprak Ofisi yerine Rize'deki Ziraat Bankası depolarına taşındı. Kilosu 18 kuruştan satın alınan mısırların parası Rize köylüsü yerine Gelemen Çiftliği'ne aktarıldı.

Teşkilat bölgede derhal bir açıklama yaparak 1 dönüm çay bahçesi yapacaklara 100 kiloluk bir çuval mısır vereceğini açıkladı. Bunu duyanlar teşkilata başvurup anlaşma imzalayarak arazilerini çaylık haline getirme uğraşısına girdiler.

Çaylık kurma anlaşmasını imzalayanlar bir dönüm için alacağı mısırın yarısını bu tesiste çalışacak kişilere vermek suretiyle bir dönüm çaylığın eksiksiz ve tam olarak tesisini sağlama imkanını buluyorlardı. ... Bölgede çaylık kurma isteği yeniden canlandı."

Çay tarımının gelişmesine paralel olarak yeni yasal düzenlemeler gündeme gelir. 1940 yılında çıkarılan 3788 sayılı Çay Yasası ile çay tarımı ve üretimi, girdi ve kredi sübvansiyonları ile önemli ölçüde desteklenmiş, Araklı'dan Sovyet sınırına kadar olan bölgede 30 bin dekarlık bir alan çay tarımı için ayrılmış, bahçe tesis edeceklere arazi vergisi muafiyeti ve çay bahçesi ruhsatnamesi alma zorunluluğu getirilmiş, üreticiye Ziraat Bankası'ndan 5 yıl süreyle faizsiz kredi verilmiştir.

Hindistan'ı yerinde inceleyen, çaya gönül verenler, "İndian Tea Association" adlı organizasyondan etkilenerek, ülkemizdeki üreticilerin bir kooperatif çatısı altında birleşmelerine çalışır. Yasaların üreticilerin kooperatifleşmesine özendirmesine karşın, tarım satış kooperatifleri ve diğer kooperatiflerin başarısız örnekler olması, Türk Ticaret Yasası'na uygun, özgür bir kooperatif kurulmasını gündeme getirir. Rize'de görevlendirilen kooperatif uzmanı Akil Koyuncu ile birlikte kooperatif tüzüğü hazırlanır. Müteşebbis heyetin on üçüncü ortağı olan Asım Zihnioğlu, fahri başkanlığı da üstlenir. Böylece, yönetim kurulu başkanı ve üyelerine her hangi bir şekilde bir ücret ödenmeyeceği maddesini içeren tüzüğüyle, 1946'da "Çaycılar Yardımlaşma Kooperatifi" kurulur.

Kooperatifin gelişmesi süreci ise, çeşitli tahriklerin etkisiyle sorunlu olur. Asım Zihnioğlu'nun bir anısı verilen mücadeleyi çok iyi yansıtmaktadır:

"Bir gün Rize merkezindeki dairemde çalışırken, kalabalık bir kadın grubu toplanarak baskın yaparcasına odama girdi. Kesilen yüzde beş paralarını istiyorlardı. Kendilerini nezaketle karşılayıp sukunetle dinledim. Kooperatiften görecekleri yararları anlatmaya çalıştım, fakat onlar isteklerini ısrarla sürdürdüler. Bunların tahrik ve tertip edilerek gönderildiğini anlamıştım. İçlerinden sözcülük yapar gibi en çok bağıran kadına 'Sen neredensin, adın nedir?' diye sordum. O köye ait ödeme bordrosunda bu kadından ne kadar para kesildiğini araştırdım. Fakat bu isimde birisinin kayıtlı olmadığını, dolayısıyla ondan bir para kesilmediğini anlayınca kendisine dönerek, 'Sen şimdi git de seni buraya gönderenlerden bağırma ücreti iste!" dediğim zaman ortalıkta bir sessizlik olmuştu.

Diğer kadınlara, 'Sizin hesabınıza da bakayım' diyerek, kalabalığın içinden birisinin adını aldım ve bordroda bu kadından 500 kuruş kesildiğini gördüm. Cüzdanımdan beş lira çıkararak muhatabıma uzattım. 'Bacım senin kooperatif paranı ben ödeyeceğim ve sen yine kooperatif üyesi ortağı olarak kalacaksın. Bundan hem sen hem de çocukların hayır görecek. Buyur, al bunu' dediğim zaman utanarak peştamalını yüzüne kapattı, 'Yok, yok' diyerek kapıdan çıkıp gitti. Diğer kadınlar arasında da bir sessizlik hüküm sürmüş,

birbirlerine bakışıp yola dizilerek, uzaklaşmışlardı. Kendilerinin aldatıldığını ve kullanıldığını anlamış, pişmanlık duymuş gibiydiler. Onurlu Karadeniz kadını her türlü zorluk ve olay karşısında önce onurunu korumasını çok iyi biliyordu."

İşleme aşamasında ise, artık atölyelerden fabrikalara geçme zamanı gelmişti. 1940 yılında kurulan çaylıkların iyice gelişmiş olması üzerine, ele geçecek ürünü Hindistan ve Seylan'daki gibi işleyerek kuru çay haline getirecek yeni ve modern bir fabrikaya gereksinim duyulmaya başlanmıştı. Bu amaçla İngiltere'de çay makinaları üreten fabrikalara başvurularak teklif istenir. Rize'ye gelen İngiliz çay uzmanları Dr. Mann ve Mr. Allen, yapılan çalışmaları olumlayan tespitlerde bulunur. Karabük'te ilk Demir Çelik Fabrikasını kuran Brassert firması, fabrika makinalarının müteahhidi olarak seçilir. Savaşın uzun sürmesinin etkisiyle, sipariş edilen makinalar İngiltere'den 1946 yılında getirilir.

1946 yılında ilk çay fabrikası inşa edilirken Asım Bey'in yanına gelen Mehmet Mataracı, beşinci kata yükselen inşaata bakarak; *"Bu kadar büyük bir binayı çayla nasıl dolduracaksın?"* sorusunu sormuş, Asım Bey'in yanıtı ise; *"Bu bile yetmeyecek, bunun gibi daha çok fabrikalar kurulacak."* olmuştu. Kısa süre sonra kurulma zorunluluğu ortaya çıkan Gündoğdu ve Çayeli Fabrikalarının açılış töreninde, kurtuluş umudunun gerçekleşmekte olduğunu gören Mataracı'nın 1946'da ilk fabrikaya yaklaşımı ise; *"Zararı yok, gerekirse askeri kışla yaparız"* alaycılığını taşıyordu.

Üretilmeye başlanan yaş çay yaprakları Zihni Derin tarafından kurulan atölyelerde işlenerek kuru çay elde edilmiş ve üretim giderek artmıştır.

1946 yılında Rize'yi ziyaret eden Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından, inşaatı başlamamış, temel yeri henüz belirlenmemiş fabrikanın temelinin atılması amacıyla, CHP yerel örgütü yetkililere baskı yapar. Baskıya direnen ve Çaycılar Yardımlaşma Kooperatifi nedeniyle de eşrafla görüş ayrılığı içinde bulunan Zihnioğlu, "İnönü'ye temel attırmadı, üstelik İnönü için yazılan yazılmış duvar yazısını sildirdi" iddiasıyla, Cumhurbaşkanı'na ve Tarım Bakanı'na şikayet edilir.

Gelişmeleri Genel Müdür Şefik Bakay'dan aktaralım:

"Önce bana geldiler, Paşa'yı ziyaret etmek istediklerini söylediler. Onları buluşturdum. Fahri Kurtuluş, Paşa'ya hitaben Rize Çay Fabrikası Müdürü hakkındaki şikayetleri özetledi ve elindeki raporu sundu. Cumhurbaşkanı onları sukunetle dinledi ve hiçbir karşılık vermedi. Sadece 'Bitti mi?' diyerek bu tutumlarından memnun olmadığı anlamına gelen bir tavır takındı, bana da 'Al bunu, ilgili bakanlığa gönder' talimatını verdi."

Tarım Bakanlığı'nca Rize'ye Başmüfettiş gönderilmesinin ardından Asım Bey, Ankara'ya Tarım Bakanı'nın yanına çağrılır. Bir ambar memurunun Dalaman'a gönderilmesiyle sorunu çözmeyi öneren Bakana, kendi tayininin daha anlamlı olacağı gerekçesiyle karşı çıkan Asım Bey, iddia sahibi Fahri Kurtuluş ile görüştürülür, sorun tatlıya bağlanır.

Şikayetçilerin umduklarını bulamamaları üzerine, 1946 yılında aralarında Prof. Dr. Ali Rıza Erten'in de bulunduğu bir heyet tarafından temeli atılan 60 ton/gün kapasiteli ilk çay fabrikası, 1947 yılında Rize Fener Mahallesinde Merkez Çay Fabrikası adı altında işletmeye açılır. İlk çay fabrikasının kurucusu ve müdürü, Asım Zihnioğlu olur.

1947 yılı yazında bir savaş gemisiyle Doğu Karadeniz gezisine çıkan Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, bir yıl önce geldiği fabrikayı, üretime geçtikten sonra tekrar ziyaret eder. Üreticilerin verdiği bilgi ve çayın kalitesi hakkında edindiği izlenim Paşa'yı çok memnun eder, üreticilerin *"Çay ve fabrika bizim gözbebeğimiz"* sözleri Paşa'yı etkiler, teşekkürlerini bildirerek, iki saat boyunca incelemelerde bulunduğu fabrikadan ayrılır.

Çay tarım alanlarının ve yaş çay yaprağı üretiminin artması çay işleme fabrikalarının sayısının da giderek artmasını zorunlu kılar, 1973 yılında kurulan yaş çay işleme fabrika sayısı 32'ye, 1985 yılında ise 45'e ulaşır. Halen Çay-Kur, 46 adet tasnifli dökme kuru çay fabrikası, 3 adet paketleme fabrikasıyla üretime devam etmektedir.

Zihni Derin, 1946 yılı Ağustos ayında, bölgeye yerleştirilen çay tarımının mutlu dönemini gönül rahatlığı içinde yaşarken, yaş haddi nedeniyle emekli olduğu haberi gelir. Emeklilik onun bu bölgede

bulunması için bir engel değildir. Tarım Bakanlığı kendisine anlaşmalı bir kadro tahsis ederek Bakanlık Koordinatörü görevini verir. Ankara'ya yerleşen Zihni Derin, 5-6 yıl boyunca yılda birkaç defa Rize'ye gelerek çalışmalarına devam eder.

Siyasetle hiçbir ilgisi olmayan Zihni Derin, kendisini çok seven Rizeli'lerin parlemontada Rize'yi temsil etmesine yönelik ısrarlı teklifleri üzerine, meclise girerse Doğu Karadeniz bölgesine ait sorunları dile getireceğini ve bölgenin çeşitli yönlerden kalkınması için çaba sarf edebileceğini düşünerek, 1950 seçimlerinde Rize'den bağımsız milletvekili adayı olur.

Rize'de seçim propagandasına çıkmayıp, yalnızca seçim pusulası bastırarak seçime katılan Zihni Derin, farklı bir havada yapılan seçim sonunda bütün popülaritesine rağmen milletvekili seçilemez. Rizeli'ler, ikna ettikleri Zihni Hocalarına karşı sözlerini tutamamışlar, Zihni Derin'i Meclise gönderememişlerdir. Zihni Derin ise küsmemiş, Rize'yle ilgisini kesmemiştir.

Siyasete ilgi duymayan, ancak Demokrat Parti'nin yaptığı yanlışlara karşı protesto anlamında Cumhuriyetçi Köylü Millet Partisi'nin adaylık teklifini kabul eden Asım Zihnioğlu da, 1954 seçimlerinde Uşak'tan bağımsız milletvekili adayı olur, ama seçilemez. Rize'deki görevine dönen Zihnioğlu, İstanbul'a tayin edilir.

Zihni Derin, 1964 yılında Rize'de yapılan "Çay'ın 40. Yılı" törenlerine, mücadele arkadaşı Asım Zihnioğlu ile birlikte onur konuğu olarak çağrılır. Bu toplantıya katılmak üzere Rize'ye giderken üzücü bir trafik kazası geçirir. Olayı Asım Zihnioğlu'ndan aktaralım:

"1964 yılına gelindiğinde çay bitkisinin bilinçli olarak Rize toprağına dikilmesinin 40.Yılı kutlamaları doğrultusunda bazı bakanlar, Çalışma Bakanı Bülent Ecevit ile birlikte Zihni Derin'de davet edildi.

Gece 21:00 sularında Rize'ye ulaşarak fabrika misafirhanesine yerleşti. Sabah erken saatlerinde Zihni Hoca kalkmış etrafı seyrederken, idealinin gerçekleştiğini görmenin heyecanını ve duygusallığını yaşıyordu.

Rize merkezindeki tören yerine gitmek üzere hazır beklerken valinin otomobili göründü. Çalışma Bakanı Bülent Ecevit, "Birlikte gidelim" diyerek Zihni Derin'i valinin arabasına aldı. Tören yerine geldikten sonra, Zihni Hoca arabadan indi, arabanın arkasından geçerken şoför arabayı geriye sürdü, Hoca'ya çarpıp onu yere düşürdü.

Zihni Derin hemen hastaneye kaldırıldı. Röntgen çekiminden sonra, kalça kemiğinin kırıldığı anlaşılarak, ameliyat için Ankara'ya dönmesine karar verildi. Trabzon'da öğle sonu uçağı ile Ankara'ya ulaştırıldı. Havaalanında oğlu Haldun Derin ve kızı Melahat Hanım tarafından karşılandı. Ankara Hastanesi'ne yatırıldı. Hemen ameliyata alındı, ameliyatı takip eden günlerde acıları hafifledi. Taburcu olup evine döndüğünde koltuk değneği kullanarak yürümeye başladı. Ziyarete gelenlere "Bir aksilik oldu, geçer" diyordu."

Zihni Hoca'nın meslek yaşamındaki en büyük hüsranını onun anılarından aktaralım:

"1938'de Rize'de bilhassa çay ziraatiyle meşgul olmaya memur edilmiş ve kendimi adeta çay aşkına vermiştim. Öyle çalışıyor, çiftçi ve köylüye de bu zevki öyle aşılıyordum ki onlar da derhal bu işe başlayacaklarını ve bütün tarlalarına çay ekeceklerini söylüyor, sevinçlerine beni de iştirak ettiriyorlardı. İşte ikinci Çay Kanununu o zamanlar hazırlamış, teklif etmiş ve neticeyi beklemeye koyulmuştum.

Günler uzuyor, Vekalete müteaddit telgraflar çekiyor, fakat hiçbir netice alamıyordum. Çiftçilerin de bana karşı itimatlarının gittikçe azaldığını daima değişen hallerinden anlıyordum. Onları aldatmış bir insan vaziyetine girdiğimden öyle utanç duyuyordum ki bu benim için meslek hayatımda hiç unutamayacağım bir hüsran olmuştu. Bu yüzden ne kadar uzun ve uykusuz geceler geçirmiştim. Hala unutamam."

Çay aşkı için uykusuz geceler geçiren Zihni Derin, kaza sonrası sağlığı bir daha düzelemeden, 1965 yılında Ankara'da vefat eder.

1965 yılında ise, kuru çay üretimi iç tüketimi karşılayacak düzeye

ulaşmış, Türkiye çay dışalımcısı konumundan kurtulmuştur.

Zihni Hoca'nın sabırla başlattığı ve sağlam temellere oturttuğu çalışmalar durmaz. 5684, 6133 ve 6757 sayılı yasalar çıkarılarak, üretim özendirilir ve çay plantasyonları artırılır.

Ülke çaycılığının Devlet Planlama Programına uygun olarak planlanması için kurulan I. ve II. Dönem İhtisas Komisyonları'na Asım Zihnioğlu katılır ve Çay İhtisas Komisyonu'nun Raportörü olur. Beş Yıllık Planlama İhtisas Komisyonu Raporları'nda; çayla ilgili öngörülen gelişme projeleri yanında, en modern tesislerin bölgede kurulması, kaliteli ürünün imalat yöntemleri ve buna uygun maliyet hesapları, içsatım fazlasının dışsatımı ve dış piyasaya açılma konularına yer verilmesine karşın, bu raporlar hiçbir zaman uygulamaya konulmaz.

Ekonomik boyutta üretime geçilmesiyle birlikte çayın tarımı Tarım Bakanlığı, kuru çay üretimi ve pazarlaması ise Gümrük ve Tekel Bakanlığı ya da Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmüştür. Çay üretimi 1971 yılında Çay Kurumu Genel Müdürlüğüne devredilmiş, 1973 yılında fiilen faaliyete geçen kurum 1982 yılında "Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü (Çaykur)" adı altında bir kamu iktisadi kuruluşuna dönüştürülmüştür. 1969 yılında kendi isteğiyle emekliye ayrılan Asım Zihnioğlu, Tekel Bakanı'nın Genel Müdürlük isteğini, "Bundan sonraki çalışmaları genç meslektaşlarımıza bırakalım, bu çalışmayı onlar sürdürsün" ifadesiyle nazikçe reddeder. Sonraki yıllarda Çaykur, nitelikli personel istihdamına ve piyasa koşullarına uygun özerk bir yönetim anlayışına yönelememiş, sürekli siyasetçilerin oyun alanı olmuştur.

Çaykur'daki istihdam politikası konusunda da Asım Zihnioğlu'nun bir anısı yöneticilere örnek olması gereken bir niteliktedir:

"1951 yılında Tekel Bakanı Rıfkı Salim Burçak'ın özel kalem müdürü Fethi Aşkın'dan bir mektup aldım. Mektupta 'Bakan'ın bir ricası var, arkadaşı Prof. Dr. Fehmi Yavuz'un bir akrabasına fabrikada iş verilmesini istiyor' diye yazıyordu. O sırada kampanyanın yarısını devirmiş bulunuyorduk. Kısa bir müddet sonra da mevsim gereği ürün azalacağı için fabrikada mevsimlik ve geçici olarak çalışan işçilerimizin bir kısmına yol verilmesi gerekecekti. Diğer usta ve memur kadroları ise doluydu, yeni birisine ihtiyaç yoktu. Durumu,

kuralımızı anlatan bir mektupla bu isteği karşılayamayacağımızı, anlatarak kuralı bozarsak kötü duruma düşeceğimizi, birçok kimsenin ellerindeki sıra numarasına göre bizden işe davet beklediğini belirterek, Sayın Bakan'ın bizi mazur görmesini rica ettim. Bu mektubumdan kısa bir süre sonar Özel Kalem Müdürü'nden aldığım mektup ilginçti. Tekel Bakanı Rıfkı Salim Burçak, 'sırayı ve kuralı bozmayın' diyor, tutumumuzu tasvip ediyor ve teşekkürlerini iletiyordu. (Fethi Aşkın, daha sonra 1960'da Tekel bakanı olmuştu.)"

1938 yılında başlanılan çay bahçesi tesisi çalışmalarına, 1974 yılında yeni izinler verilmemiş, 1982 yılında tekrar çaylık kurulması izini verilmiş, 1985 yılında ise çay alanları Ordu-Fatsa'ya kadar genişletilmiştir.

Günümüzde sorun olarak görülen üretim alanlarındaki genişleme ve çay yaprağında kalitenin bozulması ile ilgili birkaç saptama yapmak gerekir.

1947 yılında açılışı yapılan fabrikanın üretime bir hafta geç başlaması yüzünden ürüne sert ve kart yaprakların karışması üzerine, kaliteden ödün vermemek amacıyla yaklaşık dört ton kuru çay imha edilir. Halka haber verilerek Rize Belediyesi yakınında bir meydanda bu çaylar yakılır. Rize Belediye Başkanı Ekrem Orhon, çaycılığın Rize ve çevresine sağladığı kalkınma hareketini överek, *"Bu siyah altın topraklarımızın ürünü, insanlarımızın emeğiyle kazanılmıştır. Ona gözümüz gibi bakacağız. Daha güzel ve daha nefis olması için çalışacağız."* sözleri yanında, meydana dökülen kötü vasıflı çayı yetiştirmekten sakınmanın gereğini anlatan içtenlikli bir konuşma yapar. Çayın yakılarak imha edildiğini gören ve duyanlar için bu olay bir tür uyarıcı olur ve bunun yararı yaprak standardının korunmasını sağlar.

1960 yılında yönetime askerlerin gelmesi, bozulan yaprak kalitesinin düzeltilmesi çalışmalarına ivme kazandırır. Önceki üç-dört yıl boyunca kaba ve kart yaprakların alımına göz yuman tutuma alışan üreticiler, 1961 kampanyasında filiz yaprak alımına tepki gösterirler, Rize Valiliği önünde protesto gösterileri yapılır. Milli Birlik Komitesi'nin görevlendirdiği bir askeri heyet Rize'ye gelir ve üreticilerin protestosuna yol açan uygulamaları yapan yetkilileri sırasıyla görevden alır.

Deneyimli uzmanların görevden alınmasını fırsat bilen Rize'li üreticiler, budama bıçaklarıyla koparttıkları kart yaprakları ve sert yapraklı dalları satarken, aslında kendi geleceklerini yok ettiklerini görmüyorlardı.

Gelinen noktaya Zihni Derin'in yaklaşımı serttir.

"İlk zamanlar çaylarımız çok iyi kalitede idi. Sonradan çiftçiler fazla yaprak alsınlar diye budamayı bıraktılar ve gelişigüzel yaprakları zamansız olarak yolmaya başladılar, böylece çayın lezzeti, kokusu bozuldu. Halbuki beş filizden ancak üçü alınıp, ikisi göz için bırakılmalıdır. Bunun için de budamayı hiç bir zaman ihmal etmemelidir. Aksi takdirde çaylarımız bugünkü gibi semiz otu kokusunu alır."

Adalet Partisi'nin iktidara geldiği yıllarda Tekel Bakanı İhsan Topaloğlu Rize'ye gelir. Yaprak toplama konusunda programlı çalışmalarla üreticileri yönlendirmeye çalışan Merkez Müdürü Ziraat Mühendisi Orhan Minisker ile alım yerlerini dolaşır, üreticilerin dertlerini dinler. Hopa'da, uygun vasıfta çay yaprağı getirmediği için alım yerinde sert ve kart yaprakları seçmek zorunda kalan bir üretici, Tekel Bakanı'na şikayette bulunur. İhsan Topaloğlu ise, tüm alım yerlerinde uygulamaya konulan ve 3788 sayılı Yasa'ya dayalı tüzüğe uygun yürütülen çay yaprağı alım kampanyasını desteklemesi gerekirken, "Seçtirilen bu yapraklar da üründür. Üreticiye sıkıntı vermeyin." der. Konunun önemini Bakana anlatmaya çalışan Orhan Minisker, Bakanın sözünde ısrar etmesi üzerine, "Bunu yapamam. İstifamı takdim ediyorum." der ve görevinden ayrılır.

Çay İşletmeleri'nin Tekel Genel Müdürlüğü'ne bağlı iken Tekel mevzuatının sürat ve aktivite eksikliği nedeniyle bu işletmeler iktisadi kuruluş haline getirilmiş, ancak karar yetkisi Ankara'da ve siyasilerin elinde olduğu için kurum kendi inisiyatifini kullanamaz hale gelmiştir. Siyasetin içinde olması nedeniyle yaprak standardı konusu sakıncalı, yasak bir konu olmuş, bu konuya dokunanın eli kırılmıştır.

Bakan konumundaki bazı kişilerin bilgisizliği ise, diğer önemli sorunlardan birisidir. 1951 yılında dönemin Ticaret Bakanı Veli Beşe Rize'ye geldiğinde, çayla ilgili ilk sözü, "Şu otunuzu görelim bakalım" olmuştu. Bakan'ın bu sözünü tebessümle karşılayan Zihnioğlu'nun

yanıtı ise, "Tanıyacaksınız efendim" olmuştu. Gerekli bilgilendirmelerden sonra Rize'den ayrılırken söyledikleri, özür niteliğindeydi: "Çok güzel, böyle bilmiyorduk... Ben bu kalitedeki çayı dünyaya satarım."

İktidarı elinde bulunduranların bu bilgisiz, önyargılı ve popülist yaklaşımı benimsemesi ve deneyimli ve dirayetli yöneticileri devre dışında bırakmaları, sektörün gelişmesini engeller. Altının 9 lira olduğu 1938 yılına kadar, yaprağın fiyatı 60 kuruş/kg, İkinci Paylaşım Savaşı'nın ortaya çıkardığı pahalılık karşısında 150 kuruş/kg, 1949'da ortalama olarak 180 kuruş/kg, 1959'dan itibaren 1965 yılına kadar 300 kuruş/kg olarak tespit edilir. Bu süreçte üretici 1938'de 15, 1942-1952 arasında 20 kilo yaş yaprakla bir Reşat altını alırken 1965'de aynı altını alabilmek için 40-45 kilo vermek zorunda kalır.

Yöre halkı, Karadeniz'in eğimli arazi yapısı nedeniyle dağların eteklerine kurulan bahçelerde yetişen çaya, ekmek parasını çıkardığı, kızların çeyiz parasını sağladığı, erkeklerin göçünü önlediği sürece "yeşil altın" adını verir. Çay üreticileri için "güzel günler", özellikle 1980'li yılların başından itibaren bitmeye başlar, yeşil altın, paslı yaprağa dönüşür.

Özelleştirme rüzgarları altında, 4 Aralık 1984 tarih ve 3092 sayılı yasayla çayda Devlet Tekeli kaldırılarak, gerçek ve tüzel kişilere yaş çay satın alma, işleme ve paketleme fabrikaları kurup işletme hakkı tanınır. Yasanın 3. maddesiyle 3788, 4223 ve 6133 sayılı yasaların çayla ilgili hükümleri yürürlükten kaldırılır.

Günümüzde Çaykur'un 46, özel sektörün ise 230 adet yaş çay işleme fabrikası bulunmaktadır. Çaykur'un üretim kapasitesi 6.700 ton/gün, özel sektörün ise 8.700 ton/gün'dür. Toplam kapasite 15.400 ton/gün'dür. Sektörde kapasite kullanım oranı yönünden büyük fark vardır. Toplam üretim kapasitesinin % 57'sine sahip olan özel sektör, kuru çay üretiminde % 30-35, toplam % 43 üretim kapasitesine sahip Çaykur kuru çay üretiminde % 60-65'lik paya sahiptir. Çaykur mevcut kapasitesinin tamamını kullanırken, özel sektörün kapasite kullanım oranı oldukça düşüktür.

Özellikle özelleştirmeye zemin hazırlama amaçlı politikalar nedeniyle güç duruma düşen Çaykur ödeme güçlüğü çekerken, devlet

özel fabrikalara yüzmilyarlarca lira aktarır. Özel sektöre tanınan teşviklerin de etkisi ile hızla kurulan çay işletmelerinin üretim kapasitesinin artmasına karşın, özelleştirmenin amaçları arasında sayılan kaliteli üretim, rekabet, uygun fiyat oluşumu gibi amaçlar, özel sektör tarafından günümüze değin gerçekleştirilemez.

Kamu İktisadi Kuruluşu (KIK) niteliğinde olan Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü 1994 yılında çıkartılan 4046 sayılı Yasa'nın 35. maddesi gereğince, İktisadi Devlet Teşekkülü (İDT) statüsüne alınır.

Ana statüsü 20.12.1996 ve 22853 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü, halen yürürlükte olan bu statü çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Günümüzde çaylık alanların % 65'i Rize, % 21'i Trabzon, % 11'i Artvin, % 3'ü ise Giresun ve Ordu illerinde bulunmaktadır. Çay üreticilerinin % 80'i 0,1-5 dekar, % 17'si 6-10 dekar, % 2'si 11-15 dekar, % 1'i 16 ve üzeri dekar çaylık alana sahiptir. Çay tarımı bölgede çoğunlukla küçük aile işletmeciliği şeklinde yapılmaktadır.

Ekim alanlarının artışı, kalitesiz yaş çay yaprağının alınması ve kaçak kuru çay girişinin artması nedeniyle arz talep dengesizliğinde ortaya çıkan ürün fazlası ve böylece büyüyen stok hacimleri, üreticinin yaş çayı satmasını güçleştirmiştir. Özellikle son yıllarda enflasyon ve girdi fiyat artışı ile çay fiyatı arasında oluşan dengesizlikler nedeniyle ve yaş çay ürün bedellerinin kamu ve özellikle özel sektörce üreticiye zamanında ödenmemesi sonucu üretici yoksullaşmış, çay ekonomik bir gelir kaynağı özelliğini yitirmiştir.

Yaş çay alımları itibariyle Çaykur'un % 65, özel kesimin ise % 35 paya sahip olduğu sektör, hem kamu, hem de özel sektör işletmeciliği bakımından başarılı görünmemektedir. Çay işletmeciliğinde ortaya çıkan başarısızlık, üreticiye düşük yaş çay geliri olarak yansımakta, mevcut durumdan memnun olan hiçbir kesim kalmamaktadır.

2001 yılı itibari ile özel sektöre yaklaşık 300.000 ton, Çaykur'a 546.970 ton olmak üzere toplam 846.970 ton çay satan üreticilerin geliri, 2002 yılı taban fiyatı ile net 312 TL/kg üzerinden ortalama 1.294.650 TL'dir. Bir çay üreticisi ailesinin 4 kişi olduğunu var say-

dığımızda, her tür masraf dahil kişi başı gelir 323.6 milyon TL, yaklaşık 180 $'dır. Bu rakamlar, çay üreticiliğinin artık ekonomik bir faaliyet olmaktan çıktığını göstermektedir.

Üretici için belli miktarda çay alma ve uzun vadede de olsa ödeme garantisi taşıyan Çaykur'u tamamen özelleştirilmesini gündeme getiren Hükümet, maliyeti ancak karşılayan bir fiyatla üretim yapmak zorunda kalan çay üreticisinin de üretimden çekilmesini dayatmaktadır.

Büyük zorlukları aşarak başarıya ulaşan, sonradan geleceği göremeyenlerce başarısızlığa mahkum edilmeye çalışılan "Yeşil Çay Yaprağından Demli Çay Bardağına" çayın öyküsünü, Asım Zihnioğlu'nun sözleriyle bitirelim:

"Bugün çay üretimimizde yaşanan gerçek bir yanılgı ve gerçek bir kaostur. Artık çaycılığımızın devlet desteğine ihtiyacı kalmamalıydı. Üreticilerimizin ve bundan yararlanan bölge insanının harekete geçerek, kendi ürününe ve onun sorunlarına sahip çıkması gerekirdi....Üreticilerimiz ise sadece devletin vereceği yaprak fiyatlarının artırılmasını istemekten başka bir şey yapmamakta, bu çürük gidişin kendi çıkarları için büyük tehlike olduğunu düşünmemektedir. Yöre insanımızın, üreticilerimizin umursamazlığını ve içinde bulundukları tehlikeye göz yummalarını şaşkınlıkla izliyorum.

Artık 'günü kurtarma' ve 'günlük yaşam' düşüncesi değil, hem günü hem de geleceği kurtarmak için çaba sarf etmenin zamanı gelmiştir. Bu, ancak sorumluluğu hep birlikte paylaşmakla, sorunlara birlikte sahip çıkmakla yaratılabilir. Üreticiler, bölge insanı ve ilgililer sorumlulukta paydaşlık yaratabilirlerse, sorunlar birer birer kolayca çözülür. İşte özlemim budur."

"Yürekten verilen hizmet yüreklerde iz bırakır." Bedri Rahmi Eyüboğlu çaya gönül verenleri unutmaz, dizeleriyle tarihe taşır:

Bir ilimiz var adı, Rize
Durup dururken bir bardak çay sundu bize
Rize'de çayı kim yetiştirdi Rize'de

Misisipi'ye karışan çayları öğrettiler bize
Rize'de çayı kim buldu Rize'de
Kimdi o sessiz sedasız kumral kumral
demlenen mübarek adam
Adını öğretmediler bize
İşte o güzel adamdan bre şahin aman
Bir tane daha.

Tübitak, bir ideal uğruna ömrünü feda eden Zihni Derin'e 1969 yılında bir "Hizmet Ödülü" vererek, gurur dolu bir başarı öyküsünün kahramanını taçlandırır, adını ölümsüzleştirir.

Tübitak Hizmet Ödülü, 1983 yılında Asım Zihnioğlu'na verilir, onun adı da ölümsüzleştirilir.

Öyküde de görüleceği gibi, çay üretiminin çok önemli sosyal ve ekonomik getirileri vardır ve çay sektörünü ilgilendiren sorunlar, tek başına değil, ulusal çıkarlarımıza uygun bir tarım politikası bütünlüğü içinde inançlı ve onurlu insanlarca çözüme kavuşturulabilir.

Ali Rıza Erten, Zihni Derin, Asım Zihnioğlu, bir yeşilin peşinde koşan diğer insanlar. Sizi saygı ve şükranla anıyoruz. Unutmayalım: Bir yudum çay keyfi için geçmedi ömürler, bir yeşilin peşinde.

KAYNAKÇA

1. TERZİ, Necati, Çay Sektör Analizi, TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası yayını, Ankara, 2003.

2. TUNCER, Hadiye, Kırk Yıllık Meslektaşlarımız, "Zihni Derin'le Röportaj", Türk Yüksek Ziraat Mühendisleri Birliği Yayını, Akyıldız matbaası, 1958, Ankara.

3. ZİHNİOĞLU, Asım, Bir Yeşilin Peşinde, Tübitak Yayını, Ankara, 1998.

4. www.caykur.gov.tr

5. http://tea.birdemet.net

DEVRİM OTOMOBİLİ HİKAYELERİ

Devrim Otomobili Raporu

İsmet Özkan

23 inançlı insanın 129 günlük serüveni...

Aydın Engin

DEVRİM OTOMOBİLİ ÖYKÜLERİ İLE İLGİLİ AÇIKLAMA

Bu kitapta iki tane Devrim otomobili öyküsü yer almaktadır. Sadece ülke otomotiv sanayinin değil, aynı zamanda Türkiye sanayi tarihinin de çok etkileyici ve önemli bu yapıtaşı ile ilgili birincisi ikincisinin özeti olan iki öyküye neden yer verildiğine gelince....

Bu ilk Mühendislik-Mimarlık Öyküleri kitabında, Devrim otomobilinin de yer alması gerektiği düşünüldü. Böylece, hiç hak etmediği bir sonla karşılaşan Devrim otomobiline ve onu yapan 23 meslektaşımıza, kitabın amacına uygun şekilde, gecikmiş bir vefa borcunu bir nebze ödemek mümkün olabilecekti.

Devrim'i yapan 23 mühendisden biri ile konuşuldu ve kendisi önerimizi kabul ederek bir yazı yazdı ve bize gönderdi. Devrim otomobili süspansiyon ve fren grubundan Yüksek Makina Mühendisi İsmet Özkan tarafından yazılan 'Devrim Otomobili Raporu', ilk öykü olarak kitaptaki yerini aldı.

İsmet Özkan, yazdığı Devrim öyküsünde, onu yapanların isimleri, birkaç teknik detay ve otomobilin 29 Ekim 1961 günü insanlarla ilk karşılaştığında karşılaştığı şaşkınlık ve haksızlıkla ilgili bir kaç cümleyi yeterli görmüştü.

İlk talimat alındıktan sonra tasarımdan üretime kadar geçen 129 günde ve daha sonrasında onu yapanlar, büyük bir görev bilinciyle, öne çıkmadan, yaptıklarını da öne çıkarmadan, mütevazı bir şekilde üç otomobil imal etmişler ve eleştirileri hep yüreklerine gömmüşlerdi. O otomobili yapanlardan birinin yazdığı öykünün de aynı mütevazılıkla kaleme alınmış olması bizi şaşırtmadı.

Ancak, tasarımı da dahil Türk mühendislerince yapılmış üç adetlik prototip üretim de olsa, seri üretim koşulları neler getirir bilinmese de, o zamanki ismiyle Cer atelyesi bugünkü ismiyle Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.nin bir hangarında üretilmiş, kendisini yapan mühendisleri ile hatıra fotoğrafı çektirirken üzerine 'Türk Malı' yazan bir şerit yapıştırılmış, gösterge panellerinde 'Yağ', 'Devir' gibi bugün bile göremediğimiz türkçe kelimeler yazan bu otomobilin hikayesi detaylarıyla yer almalıydı.

Bu otomobilden on yıl sonra yabancı lisanslarla üretilmeye başlanan otomobillerin cilt cilt reklamı, romanı varken Devrimde iki öykülük bir yeri herhalde hak ederdi.

Aydın Engin'in Cumhuriyet Gazetesi'nde 28 Ağustos 1994 günü başlayan ve dört gün süren 'Devrim Direniyor- Bir meydan Okumanın Öyküsü' başlıklı yazı dizisi bu otomobil ile ilgili olabildiğince ayrıntı içermekte ve bir çok yönüyle olayları değerlendirmekteydi. Yazarından izin alındı ve derlenerek ikinci öykü olarak bu kitapta yer aldı.

1994'teki bu yazı dizisinde Devrim için 33 yıldır direniyor denilmekteydi. O otomobil bugün de hala direnmekte ve görenleri heyecanlandırmaktadır.

Evet, Eskişehir TÜLOMSAŞ Fabrikasındaki Devrim, adına yaraşır tarihi ve kimliği ile hala ayakta.

'Devrim Otomobil Raporu' isimli öyküyü kaleme alan İsmet Özkan ve Devrim'i üreten diğer meslektaşlarımıza teşekkürlerimizi sunuyoruz.

İkinci öykünün ismi ise Cumhuriyet Gazetesi'nin dört günlük yazı dizisinin başlıklarından oluşturulmuştur. Öyküleri beğeneceğinizi umuyoruz.

Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-I Kitabı

Koordinatörü

DEVRİM OTOMOBİLİ RAPORU

İsmet Özkan
Makina Yüksek Mühendisi

Devrim,prototip otomobil imalat projesi tarihçesi:

Ulaştırma Bakanlığı'nca 16 Haziran 1961 tarihinde bir yazı ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bir binek otomobilin geliştirilmesi ve bir prototip İmali görevi verilmiştir,

Bu görev için TCDD İşletmesinin seçiminde o tarihlerde onarım amacı ile kurulmuş geniş ölçüde yedek parça imal eden Ankara Adapazarı Eskişehir ve Sivas fabrikalarında önemli adette teknik personele ilaveten yetişmiş işçiden mühendisine kadar güçlü bir imalat kadrosu bulunması büyük rol oynamıştır.

-TCDD'nin imalat kadrosu:

Projenin tahakkuku için aşağı listede gösterildiği gibi, TCDD bünyesinde ;

-Proje Yönetim Grubu

-Çalışma Grupları

oluşturulmuştur,

Yönetim Grubu;

Sayın Emin Bozoğlu,TCDD Genel Müdür Yrd.

" Orhan Alp, Fab. Daire Bşk.

" Hakkı Tomsu, Cer Daire Bşk.

" Nurettin Erguvanlı, Cer Daire Bşk. Yrd.

" Mustafa Ersoy, Esk. Fab. Md.

" Celal Taner, Adap. Fab. Md.

" Mehmet Nöker, Ank. Fab. Md.

" Hüseyin Kayoğlu, TCDD Genel Müd. Müşaviri

" Necati Teköz, TCDD Genel Müd. Müşaviri

Çalışma Grupları,

Styling Grubu:

Yüksek Mühendis Nurettin Erguvanlı

Yüksek Mühendis Özcan Türer

Yüksek Mimar Kemal Alagöz

Motor Şanzıman Grubu;

Yüksek Mühendis Mehmet Nöker

Yüksek Mühendis Rıfat Serdaroğlu

Yüksek Mühendis Güttekin Sabuncuoğlu

Yüksek Mühendis Salih Kayasagun

Yüksek Mühendis Şecaattin Sevgen

Yüksek Mühendis Kemalettin Vardar

Karoseri Grubu:

Makina Mühendisi Celal Taner

Yüksek Mühendis Faruk Akyol

Yüksek Mühendis Samim Özgür

Yüksek Mühendis Salih Kaya Sağın

Süspansiyon ve Fren Grubu:

Makine Mühendisi Hamit İşeri

Yüksek Mühendis İsmet Özkan

Yüksek Mühendis Mustafa Seyrek

Elektrik Donanım:

Yüksek Mühendis Hasan Dinçer

Döküm İşleri:

Metalurjist İsmail Sıdal

Satınalma ve Maliyet Hesaplama:

Yüksek Mühendis Yavuz Yücel

Yüksek Mühendis Emin Bozoğlu, Yönetim Kurulunun lideri olarak bu listede adı geçen mühendis ve personelin olağanüstü bir tempo ile, fakat gönül rahatlığı ile çalışmasını sağlamıştır.

STYLING Grubu (Oto tipi Geliştirme);

Prototip otomobilin, anahatlarını belirledi; otonun boyutları, şanzıman motor ve diğer grupların nasıl toparlanıp imal edileceği üzerinde çalışmıştır ve otonun anahatları aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

a) Dört ile beş kişilik, orta boy tipinde (1000 -1100 kg.) binek otomobil,

b) Motor dört zamanlı ve dört silindir olarak 0-60 beygir gücünde olacak,

c) Karoser için hazırlanan (1/10) ölçekli maketlerden seçilen (1/1) ölçekli alçı modeli, karoseri, motor kaputu ve benzeri saçları, sonra bu modelden alınan kalıplarla yapılmış beton bloklara çekilmek ve çekiçle düzeltmek sureti ile tek tek imâl edilmiştir,

d) Dört silindirli motorun gövde ve başlığı, Sivas Demiryol Fabrikası'nda dökülüp Ankara Demiryol Fabrika'sında işlendikten sonra, kolları Eskişehir Demiryol Fabrikas'ında yapılmış ve son montajı ise Ankara Demiryol Fabrikası'nda tamamlanmıştır,

e) Süspansiyon grubu, ön takımlar için "Mc Pherson sistemini" ve bu sistem benimsenerek Eskişehir'de imâl edilmiştir; böylece "f" de belirtilen parçalar haricinde tüm parçalar, el işçiliğimizle üretilmiş ve sonuçta dört silindirli, direksiyon vitesli bir aile otomobili imal edilmiştir.

f) Elektrik donanımı diferansiyel dişlileri, kardan istavrozları, motor yatakları ile cam ve lastik aksam dışında tüm parçalar yerli imal edilmiştir.

Üç adet prototip imal edildi.

Nihayet 1961 Ekim ortalarında Devrim otomobil prototiplerinden

ilki hazır duruma gelebildi. Bir yandan ilk prototipin tecrübesi sürdürülürken bir yandan da 2.prototipin son kat boyası ancak 28 Ekim akşam yapılıp Ankara'ya sevk edilmek üzere yüklendiği trende boyasının pasta ve cilası yapılmış ve bu nedenle benzin deposu boşaltılmıştır. Tren sabaha karşı Ankara'ya vasıl olmuş ve Devrim otomobilleri. Ankara Demiryol Fabrikasına indirilmiştir (mânevra imkanı sağlamak için birkaç litre benzin konulmuştur).

Asıl benzin ikmali müteakip sabah Sıhhiye'de yapılarak Meclis'e gidilecekti. 29 Ekim sabahı motosikletli, oldukça kalabalık bir trafik ekibinden oluşan eskort eşliğinde Devrim otomobilleri yola çıktı.

Eskortu oluşturanlar benzin ikmali konusunda bilgi sahibi olmadıkları için benzin istasyonuna uğramadan yola devam ettiler, ancak Meclis önüne gelindiğinde durum fark edildi. Acilen getirilen benzin arabaya konuldu. 2. arabaya konulacağı sırada Cemal Paşa Meclis'in önüne gelmiş ve Anıtkabir'e gitmek üzere 2 numaralı Devrim otomobiline binmiştir.

Yola çıkıldı, fakat 100 metre sonra motor durdu. Cemal Paşa'nın "Ne oluyor?" sorusuna direksiyondaki Yüksek Mühendis Rıfat Serdaroğlu "Paşam, benzin bitti, " cevabını verdi. Paşa'dan özür dileyerek 1 numaralı Devrim otomobiline geçmesi rica edildi.

Büyük bir hoşgörü ile buna uyan Cemal Paşa Anıtkabir'e bu otomobille gitti ve inerken ünlü "Batı kafasıyla otomobili yaptınız ama doğu kafasıyla ikmali unuttunuz" sözlerini söyledi. Ertesi gün bütün gazeteler sözbirliği etmişçesine "100 metre gidip bozulan" başlığı attıkları gözlendi. Ancak 2 noİu Devrim otomobili aynı gün Hipodromda geçit törenine katılıyor ve basınımız ne bunu ne de Cemal Paşa'nın Anıtkabire 1 nolu oto ile gittiğini yazıyordu.

20. Yüzyılın ekonomik ve toplumsal hayatına yön veren en önemli etkenlerden biri olan otomobil sanayi yolunu açan bu girişimi için Cemal Paşa'yı her zaman rahmet ve şükranla anıyoruz.

Eskişehir Demiryol Fabrikaları ve Devrim Otomobilleri Müzesi

Eskişehir Demiryol tesislerinin hem yurtiçi hem yurtdışı pazarlara, vagon ve makina üreten dev bir devlet şirketine (Tülomsaş) dönüştüğünü görüyoruz,

Tülomsaş adını alan bu şirketin hangarlarının birinde, tamamen orada çalışan insanların özverisi ile 2 nolu Devrim otomobili korumaya alınmış ve bilahare Tülomsaş Genel Müdürü Dilaver Zeki Daloğlu'nun emirleri ile tesisin bahçesinde bir "mini müze" yapılmış ve Devrim otomobili bu müzede yıpratıcı iklim şartlarından etkilenmeyeceği camekanlı bir bölüme konulmuştur,

Devrim otomobili imalatı, müspet bilimlere önem verilerek kısa zamanda sonuç alınabileceğinin göstergesi olarak hep çok önemli olacaktır.

Saygı ve selamlar.

23 inançlı insanın, 129 günlük serüveni sonucu 1961'de doğan ve hala direnen bir otomobil: Adı Devrim

Aydın Engin

Bu yazı dizisinde, ilk Türk otomobilinin, tümüyle yerli malı otomobilin öyküsünü anlatacağız. Dört buçuk ay bile sürmeyen kısa bir gebelik döneminin ardından 29 Ekim 1961 günü doğan ve aynı gün ölen Devrim otomobilinin öyküsünü.

Bu dizi için, Devrim otomobillerinin yapımına katkıda bulunmuş 23 kişilik mühendisler ekibinin, yaşayan tüm üyelerine ulaşmaya çabaladık. Kimilerinin izini bulduk, ama ulaşmak mümkün olmadı. Kimilerinin izini bile bulamadık. Ne bir telefon numarası ne bir adres. Bulabildiklerimizin bir bölümü yaz tatili için İstanbul ve Ankara dışındaydılar. Bu yüzden Ankara büromuzdan genç arkadaşımız Bülent Sarıoğlu ve Milas muhabirimiz Olcay Akdeniz bize omuz verdiler.

Olcay Akdeniz arkadaşımız, Didim'de tatil yapan emekli bir mühendisle konuştuktan sonra yazısına şöyle girdi: "Devrim'in şansı yoktu. Dönemin Ulaştırma Bakanı Orhan Mersinli'ye görücüye çıktığında emme manifoldu kapakçığının kapatılması unutulmamış olsaydı; Ankara'da Cemal (Gürsel) Paşa 'ya sunulmaya götürülürken deposuna benzin doldurulsaydı; TBMM önüne giderken 'Yolda Shell'e uğrar benzin alırız' denip benzin istasyonuna giriş, çok kalabalık araç konvoyu ve aceleci polis eskortları tarafından engellenmeseydi; Devrimi yapan mühendisler, Ankara programını bilseler ve 'Nasıl olsa yalnızca gösterilecek' diyerek henüz denenmemiş 'siyah' Devrimi Ankara'ya götürmeselerdi; Cemal Paşa'nın canı o anda 'sarı' Devrim yerine 'siyah' Devrim'e binmek istemeseydi... Bütün bunlar olsaydı belki de bugünlerde ülkemizin yolları Devrim'lerle dolup taşacaktı. Belki şu günlerde Devrimler de önce işçi çıkaracak, sonra KDV'si düşürülünce yok sata-

caktı. Ama Devrim'in şansı yoktu!.." Olcay Akdeniz'in işlek Türkçesi, sevimli alaycılığı bir yana, Devrim'in 1961 Türkiyesi'nde bir şansı olabilir miydi? Galiba hayır!

Bugün Türkiye'de epey büyük bir otomotiv sanayii var. Akarbantlarından her gün yüzlerce otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs ve traktör "akan " bir otomotiv sanayii. Kuruluş yıllarında "montaj sanayii"nden öteye gidemeyen; ama her geçen yıl üretimde yerli parça payını arttırarak bugün yüzde 80'lere ulaşan Türk otomotiv sanayii, ülkenin en önemli istihdam alanlarından birini oluşturuyor. Küçük atölyelerden kocaman fabrikalara kadar uzanan "yan sanayii" ile birlikte Türkiye ekonomisinde artık "vazgeçilmez "bir yeri var. Bugünün gözlükleri ile bakıldığında 1961 yılında, 1 milyon 650 bin lira bütçe ile DDY atölyelerinde üretilen üç prototip otomobil (Devrim-1, Devrim-2, Devrim-3) önemsenmeyebilir. Ağır sanayiye sahip olmanın temel göstergesi olan "yerli motor üretimi" cesur, ama çocuksu bir girişim olarak değerlendirilebilir. Prototip yapımının kolaylığına karşılık, seri üretimin sorunları üstüne haklı teknik ve ekonomik açıklamalar sıralanabilir. Bu dizide bunları tartışacak değiliz.

Biz, 1961 Türkiyesi'nde 23 inançlı adamın öyküsünü anlatmak istiyoruz. "Bir yerli otomobil yapınız "emrini, emrin ötesinde bir meydan okuma, ülkenin bir güç gösterisi olarak kavrayan 23 yüksek mühendisin, 23 "Demiryolcu" nun öyküsünü... Almanya'da, İsviçre'de, Amerika 'da eğitim görmüş ve "iyi" değil, "çok iyi "yetişmiş; köşeyi kolayca dönebilecekken, kollanmak isteyen Türkiye'nin sanayileşme savaşımına omuz vermeyi yeğlemiş 23 mühendisin 129 gününü anlatmak istiyoruz. İnsanların "repo" kuyruklarında bekleştiği, banka faizlerinden söz edip döviz kurları üstüne sohbet ettiği bugünün Türkiyesi'nde böylesi öykülere ekmek kadar, su kadar gereksinim olduğu kanısındayız.

Devrim otomobilini 23 inançlı adam yaptı. Devrim, dünyayı değiştirmek, onu daha haklı, daha yaşanası, daha özgür kılmaksa eğer, devrim inançlı adamların işi; inancını yitirenlerin değil. Devrim otomobili küçük bir ütopyaydı. Ütopyası olmayanlar, ütopyalarını yitirenler Devrim yapamazlar.

Toplu iğne bile yapılamayan bir dönemde bir ülkede motoru dahil her şeyi yerli bir otomobil yapmak için gerekli özgüven ve inanç ile dünyayı değiştirmek onu daha yaşanası daha özgür kılmak sömürüsüz bir Dünyaya ulaşmak için gerekli özgüven ve inanç arasında dağlar yok.



Bir otomobil. Adı, Devrim

Yaşı bizcileyin olanlara bir anımsatma; daha genç kuşaklara ise kısa bir okuma parçası, 27 Mayıs 1960'ta iktidara el koyan askeri yönetim 22 Nisan 1961 günü 18-1959 sayılı ve nedense çift aylı, "çok gizli'" damgasını taşıyan bir Başbakanlık yazısını Ulaştırma Bakanlığı'na iletti. Bayram tatili başlamak üzereydi. O yüzden çift aylı, "çok gizli" damgalı yazı, bir motosikletli polis memuru tarafından Bakanlığa ulaştırılmıştı. Yazıda şöyle deniyordu:

"Memleketimize has bir binek otomobil motoru imali ve örnek olarak da bir yerli otomobil numunesinin vücut bulmasını müteakip, diğer memleketlerin en iyi evsaftaki otomobilleriyle mukayesesinin yapılarak hatalarının da tespiti suretiyle bu otomobilin zamanla tekamül ettirilmesi mevzuunun ivedilikle tetkiki...."

Çetrefil, hatta bozuk Türkçesini bir yana bırakırsak bu bir emirdi. Askeri yönetim dönemlerinde ise "Emir demiri keser". O yüzden her

şeyiyle yerli bir otomobil üretmek gibi bir düş, bir "endüstriyel macera" tartışılmaksızın uygulamaya kondu.

O dönemde böylesi bir projeyi gerçekleştirebilme olanağı yalnızca Devlet Demiryollarında vardı. DDY'nin Eskişehir Cer Atölyesi merkez seçildi. Ankara, Sivas ve Adapazarı DDY fabrikaları da aynı proje kapsamında görevlendirildi,

Batı kafası ve Doğu kafası

29 Ekim 1961 sabahı, motorları dahil tümüyle yerli iki otomobil (Devrim-1 ve Devrim-2), kendilerini Eskişehir'den Ankara'ya taşıyan özel tren katarından indirildiler. Kalabalık bir polis eskortuyla TBMM'ye gittiler. Orada Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel siyah Devrim-1 otomobiline bindi. Devrim, 200 metre kadar gitti ve durdu. Benzin bitmişti. Gürsel tarihsel(!) sözünü söyledi: "Batı kafası ile otomobil yaptık, Doğu kafası ile benzin koymayı unuttuk!"

Az ötede bekleyen ikinci Devrim otomobili çağrıldı. O benzin ikmalini yapmıştı. Gürsel siyah Devrim'den bej Devrim'e geçti ve yola çıktı. Cumhuriyet Bayramı töreninin düzenlendiği Hipodrom'a Gürsel, Devrim arabasıyla girdi. Devrim daha sonra geçit törenine de katıldı ve 4.5 ay süren bu endüstri macerası bitti.

Ertesi günkü gazeteler "Devrim yolda kaldı", "Devrim'in benzini bitti", "Devrim yürümedi", "Devrim ancak 200 metre yürüdü" başlıklarıyla çıktılar.

Devrimin defteri dürülmüştü. Her iki araba da Eskişehir'e döndüler. Orada unutulmaya ve çürümeye terk edildiler.

Unutuldular da...

***

Gazeteci, çocukluğunda "Al bir Ford, ol bir lord","Al bir Doç (Dodge), kalmasın borç, "Al bir Chrysler, nikah dairesi para ister" gibisinden çocukça tekerlemeler dinledi. Gencecik bir üniversite öğrencisi iken uluslararası petrol tekellerinin ülkeyi nasıl yağmaladığına ilişkin yayınları heyecanla okudu. O günlerde yeni yeni kurulan otomotiv sanayiine, "Bu gerçek ağır sanayi değil. Ambalaj sanayii bu" diye

karşı çıktı. Yürüyüşlere katıldı, mitinglerde bağırdı.

Tiyatro oyunları yazdı, "Motor Fiat, piston Ford, akü EAS, ambalaj Süleymaniye' diye dalgasını geçti.

Ve gazetelerde "Devrim yürümedi, Devrim yolda kaldı" manşetlerini okuduğu 30 Ekim 1961 sabahı kederlendi. Yenilginin acısını bölüştü.

Aradan 33 uzun yıl geçti. Bir kaç hafta önce, hazırlamakta olduğu bir başka yazı dizisi için Eskişehir'e, eski adıyla Cer Atölyesi, yeni adıyla Türk Lokomotif ve Motor Sanayii, (TÜLOMSAŞ)'a yolu düştü. Türkiye'nin belki de en büyük ağır sanayi kuruluşu Eskişehir Cer Atölyesi'nin hangarlarında dolaşırken, bir köşede, bakımlı, ama mahzun bir bej otomobil gördü. Plakasında "Devrim" yazıyordu.

- Bu, bu, bu... Nedir bu? diye sordu.

Ustalar omuz silkti:

-Devriiiiim!.. dediler.

-Ne yapıyor bu burada?

-Hiiiç, dediler. Arada bir, birşey lazım olunca biniyoruz.

-Yani yürüyor mu bu hala?

-Elbette. Niye yürümesin?

Aslında "Yok canım, deve. 33 yıl geçmiş aradan" demeleri gerekiyordu. Demediler.

-Anahtarı nerde bunun?

Gene omuz silktiler:

-Üstündeee!..

Daha ilk çevirişte motor aldı. Vitesleri bulamamak arabanın değil, sürücünün kusuruydu. Direksiyondan vitesli araba görmeyeli kim bilir kaç yıl olmuştu. Birinci vites bulundu. Takıldı ve Devrim yürüdü. Hangarın kapılarını açtılar. Devrim, gazeteci sürücü ile birlikte Eskişehir Cer Atölyesi'nin uçsuz bucaksıza benzeyen bahçesine çıktı. Başladı tur atmaya. Birinci vites, ikinci, sonra geri, bir daha birinci, ikinci, üçüncü...

Yürüyor, evet yürüyor, koşuyor Devrim. 33 yıldır unutulduğu hangarından çıkmış, keyifli bir motor gürültüsüyle koşuyor. Biraz (33 yıl kadar biraz) yaşlanmış. Çalışırken titriyor. Gazetecinin de keyiften, mutluluktan, coşkudan elleri titriyor.

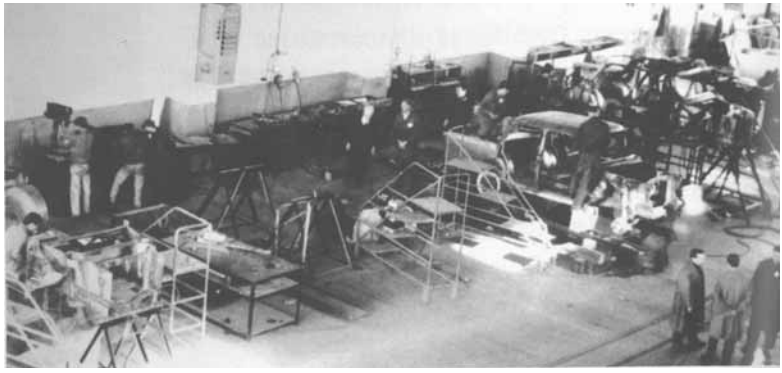
Devrimle buruk vedalaşma

Turlar bitti, fotoğraflar çekildi. Gazeteci (Haydi itiraf etsin) Devrim'i şöyle bir okşadı, 33 yıl öncesinden kalma çekiç izleri taşıyan kaportaya dostça bir şaplak attı, vedalaştı.

Gazeteye döndü ve daktilosunun başına oturdu.

***

16 Haziran 1961 günü Devlet Demiryolları'nın 23 mühendisi Ankara'da bir araya geldiler. TCDD Genel Müdür Yardımcısı Yüksek Mühendis Emin Bozoğlu toplantıyı açtı. Ulaştırma Bakanlığı'ndan gelen çift aylı, "çok gizli" damgalı yazıyı okudu. Bir binek otomobili, motoru dahil tümüyle yerli bir binek otomobili üretmekle görevlendirilmişlerdi.



Toplantıya katılan 23 teknik adamın yüzünde bir... bir... evet, bir "gülücük" uçuştu. Meydan okuyan, ama girişecekleri zorlu kavganın sonuçlarından ne de olsa ürkenlerin yüzüne konuveren o belli belirsiz, o gergin gülücüklerden biri...

Sonra tartışma başladı. Teknik adamların duyguları, coşkuları bir yana ittikleri, meslekten olmayana hiç bir şey anlatmayacak terimlerin çarpıştığı bir tartışma... Karar: "Biz bunu yaparız arkadaş!"

Yıl 1961'di. Almanya'da Volkswagen fabrikalarının akarbandında bugünün bilgisayarlarının babası delikli kart tekniği deneniyor; jet uçakları sivil havacılığa adım atıyor; ABD'de renkli televizyon, siyah beyaz cihazları piyasadan kovup atıyor ve Türkiye'de yerlisi kaliteli olmadığı için toplu iğne ithal ediliyordu.

23 Donkişot İşbaşında

Donkişot, bir kahramandır. Çürüyen, ülkülerini yitirmiş, değerleri aşınmış bir İspanya'da cılız atının üstünde dimdik duran bu cılız adam, dünyayı kötülüklerden arındırmaya ant içmiştir. Canavarlara saldırır. Yanılmıştır. Yel değirmenidir onlar. Olsun insan yanılır. Kahramanlar insandır.

Donkişot dürüsttür ve tutkuludur. Evet, epey beceriksizdir, örneğin köşeyi dönemez. Repo kuyruklarında sarsak bir budala gibidir. Parasının hesabını bilmez, Mark alıp dolar satmayı, borsada oynamayı beceremez. Hisse senetlerinin ne işe yaradığını duymamıştır bile.

O tutkuludur. Dünyayı kötülüklerden arıtma ülküsüne tutkuyla bağlanmıştır. Daha iyi, daha yaşanılası bir dünya için canavarlara saldırmaktan ne korkar, ne geri kalır, ne ayak sürür...

129 gün kaldı

İlk toplantıdan üç gün sonra, 19 Haziran 1961 günü TCDD'nin Eskişehir Cer Atölyesi'nde, toplu iğne ithal eden Türkiye'nin 23 mühendisi bir araya geldi. Motoru dahil tümüyle yerli bir otomobil yapacaklardı. Otomobili olanlardan, gelirken arabalarını da yanlarında getirmeleri istenmişti. Çoğunun yoktu. Trenle geldiler. Otomobil yapmaya gelen ekipte, bir arabanın direksiyonuna oturmamış mühendisler vardı, hatta çoğunluktaydı.

Üretim için Eskişehir Cer atölyesinde bir hangar hazırlandı.

Kullanım dışı kalmış dökümhane hangarı önce badana edildi. Sonra zemini kullanılmayan lokomotiv saclarıyla kaplandı. Bir gezer vinç, tezgah niyetine birkaç uzun masa, bir de toplantı masası yerleştirildi. Toplantı masasının bitişiğine de bir çay ocağı konuldu.

Hangarın dış duvarına, kapının hemen üstüne kocaman bir tabela çakılmıştı: 129 gün kaldı. Devrim otomobili 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirilecekti. Eskişehir Cer Atölyesinin yoksul hangarında uzun masanın çevresinde toplanmış tek lükslerinin, tavşan kanı çayın tadını çıkaran mühendisler ilkin iş bölümü yaptılar. Yönetici grubu TCDD Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu başkanlığında, TCDD Fabrikalar Dairesi Başkanı Orhan Alp, Cer Dairesi Başkanı Hakkı Tomsu, Cer Dairesi Başkan Yardımcısı Nurettin Erguvanlı, Eskişehir DDY Fabrikası Müdürü Mustafa Ersoy, Adapazarı DDY Fabrikası Müdürü Celal Taner, Ankara DDY Fabrikası müdürü Mehmet Nöker oluşturdular. Sonra alt gruplar belirlendi. Styling (stil verme, biçimlendirme) grubunda Nurettin Erguvanlı, Özcan Türer ve yüksek mimar Kemal Elagöz vardı. Motor- şanzıman grubunda Mehmet Nöker, Gültekin Sabuncuoğlu, Salih Kaya Sağın, Rifat Serdaroğlu, Şecaattin Sevgen, Kemal Vardar yer aldılar. Elektrik donanımının sorumluluğunu Hasan Dinçer üstlendi. Karoseri grubu kalabalıktı. Bu grup Celal Taner, Faruk Akyol, Samim Özgür, Hamdi Tahıllıoğlu ve Salih Kaya Sağın'dan oluştu. Süspansiyon ve fren grubunda Hamit İşeri, İsmet Özkan, Mustafa Seyrek görev aldılar. Döküm işlerini metalurjist İsmail Sıdal, satın alma ve maliyet işlerini de Yavuz Yücel yüklendiler.

Bir otomobil doğuyor

İlkin otomobilin temel özellikleri saptandı. Ateşli tartışmalar oldu. Her biri kendi dalında uzman, her biri Berlin, Dresden, Zürich, New York, Detroit üniversitelerinde parlak derecelerle eğitimlerini tamamlayıp devlet memuru maaşına talim etmeyi yeğlemiş Donkişotlar kılı kırk yardılar. Bilgilerini daha yaratıcı bir alanda kullanmanın tadını yaşadılar, Amerika'yı yeniden keşfetmenin 'tuhaf' coşkusunu duydular.

Motoru dahil her şeyiyle yerli ilk otomobil Devrim'in temel nitelikleri belli olmaya başladı: Motor dört zamanlı, dört silindirli ve 50-60 beygir gücünde olacaktı. Ön takımların süspansiyonlarında "Mc

Phearson" sistemi kullanılacak; debriyaj diskli, frenler hidrolik yapılacaktı. 50 beygir gücündeki motorun dakikada 3600 devir yapması öngörülmüş; 3 ileri 1 geri olmak üzere direksiyondan komuta edilen bir vites düzeni tercih edilmişti.

İlk gün böyle geçti. Cer Atölyesi misafirhanesindeki yataklarına çekilmeden önce hangarın kapısının üstündeki tabelayı değiştirdiler: 128 gün kaldı.

Ayrıntılara dalsak bu yazı bitmez. Bir örnek yeterli. Otomobilin tavanı, motor kapağı (kaput), kapılar, çamurluklar, bagaj kapağı... bütün bu bölümler sacdan üretiliyor. Ama dümdüz değil, her biri dışbükey otomotivcilerin deyişiyle "bombeli". Bunun içinse özel kalıplar ve uygun presler gerek. Karoseri ekibi zaten "Sorun çıksa da çözsek" dercesine hırslı. Önce otomobilin bire on ölçeğinde bir maketi yapıldı. Bunun ayrıntıları üstünde çalışıldı. Yüksek Makina Mühendisi Nurettin Erguvan anlatıyor:

'Daha çizimler sırasında sorun çıkıyordu. Çiziyoruz, bir biçim veriyoruz. Bir bakıyoruz, aaaa, bu Ford'un bilmem ne modeline benzemiş. Atıyoruz çizimi bir yana. Bir tane daha üretiyoruz. Olmadı, bu da Opel'i andırdı. Haydi o da çöpe. Sonunda tümüyle bizim olan bir biçim üretmeyi başardık.'

Böylece arabanın biçiminde (design) mutabik kalındı. Bu kez de bire bir alçı kalıbı yapıldı. Bundan sonrasını Yüksek Makina Mühendisi Rıfat Serdaroğlu anlatıyor:

'O zamanlar ne o kapasitede büyük preslerimiz vardı ne de pres kalıpları üretecek zaman. Kalıpları betondan döktük. Oraya, Eskişehir Fabrikası'nın bahçesine.Kalıpların altına, yere hidrolik krikolar yerleştirdik. Otomobilin taban sacını beton kalıbın üstüne koyup uçlarından yere bağladık. Sonra da krikolarla yukarı doğru iterek, bombeli tavanı elde ettik.'

Bu ilkel koşullar ve olanaksızlarda bir yerli otomobil üretmeye çabalayan Donkişotlar'ın başı, Yüksek Makina Mühendisi Emin Bozoğlu'ydu. Bozoğlu, olağanüstü enerjisi, şaşılası örgütleme yetisiyle ekibi ateşliyordu. Bozoğlu artık yaşamıyor.Çok yakın akrabası, sağlık

eski bakanlarından Mete Tan anlatıyor:

'Bozoğlu bir tuhaf, bir güzel, bir deli adamdı. Genelkurmay Genel Sekreterliği'ne kadar yükselmiş bir subaydı. Ama askerlik, galiba onun en son akla gelen mesleğiydi. Makina yüksek mühendisiydi. Kimyagerdi. Sosyologdu. Tarihçiydi. Bilime tutkun, teknolojiye vurgundu. Onun inancı olmasaydı Devrim otomobilinin ne motoru çalışırdı ne tekeri dönerdi.'

Devrim otomobilinin salt üretiminde değil, ona yönelen saldırıların göğüslenmesinde de bunca yıl bıkmadan savaşan Yüksek Mühendis Salih Kaya Sağın anlatıyor: 'Emin Bozoğlu, yönetim grubunun başı olarak bütün bürokratik engelleri cesaretle aşarak;görevin çok yanlılığı ve ivediliği nedeniyle büyük gerilim altında çalışan yirmiyi aşkın mühendisin kişisel sorunlarını bile çözüp, gönül rahatlığı ile çalışmalarını sağlayarak Devrim projesinin başarılmasında da birinci derecede rol oynadı.'

Arkadaşları arasında adı neredeyse efsaneleşmiş Emin Bozoğlu'nu bu kez de Rıfat Serdaroğlu'ndan dinliyoruz:

'Bence bugün Türkiye'de otomotiv sektörünün babası Cemal (Gürsel) Paşa ise, amcası da Emin Bozoğlu'dur. Bizi şevkle çalıştırmasını bilen bir yöneticiydi. O kadar ki onun saçtığı coşku ile otomobili Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirebilmek için son haftalarda günde 3-4 saat uyku ile yetinir olduk. Geceleri yatak yüzü görmedik. Ne işçiler ne ustalar ne biz mühendisler... Hangardaki uzun masaların üstüne kıvrılır, birkaç saat uyurduk. Rüyamızda da ya çalışan bir motor ya yürüyen bir otomobil görürdük.'

Yüksek Makina Mühendisi Şecaattin Sevgen, motor şanzıman grubundan bir başka Donkişot. Ekim ayı gelmiş çatmış, gün değil saat sayılır hale gelinmiştir. Sevgen, uykusuzluktan kızarmış gözleriyle "zaman"la savaşmaktadır. Ötesini kendi anlatıyor:

'O gün de vakit gece yarısını hayli geçmişti. Diferansiyeli bağlayacağız. Tekerleğin yanına uzanmışım. Kanaldaki arkadaşımın işini bitirmesini bekliyordum. O bitirince ben de aksı takacağım. Gülüşmelerle uyandım. Gün ağarmıştı. Bir daha o kadar deliksiz uyuduğumu hatırlamıyorum.'

Salt Mühendisler değil, bir motor ve otomobil üretmek düşü Eskişehir Cer Atölyesi'nin "Demiryolcularını" tutkuyla sarmıştır. Salih Kaya Sağın bitmez tükenmeze benzeyen 129 günlük anı hazinesinden bir tane daha çekip çıkarıyor: 'Devrim için yağ filtresine ihtiyacımız vardı. Elimizle demir kalıptan dökülmüş bir filtre vardı. Bizim projede görevli bir işçi arkadaşa parçayı verdik. İşçi arkadaş, bütün gece uyumamış. Sabahleyin filtreyi getirdi. Kusursuz bir parçaydı. Bir demir parçasını kendi elleriyle sabaha kadar işleyip filtre üretmişti.'

Bir Motor Üretmenin Coşkusu

Motor, otomobilin kalbidir; Otomotiv sanayiinin de kilidi. Mercedes'in bir sürü parçası yan sanayiye yaptırılır, ama motoru mutlaka Daimler-Benz imparatorluğunda üretilir. Seat, Skoda büyük otomobil kuruluşlarıdır. Ama ürettikleri arabada koşan Volkswagen motorodur. Nissan, tekleyen ABD otomotiv sanayiine motoruyla sızdı.

Bunlar, meslekten olmayan bizcileyin kişilerin bile bildiği gerçekler. Ama motorun bir teknik adam, bir makina mühendisi için anlamı çok farklı. Devrim otomobilleri için, üç ayrı tipte motor yapıldı. Sonra içlerinden birinde karar kılındı. Bu gün de o günleri anarken, "İlk Türk motoru" diyorlar,"ilk Türk motoru saat gibi çalışmaya başladığı zaman..."

İlk motor bitmişti. Orada tezgahın üstünde duruyordu ve marşa basılma anı gelmişti. Motor ekibinden, Rıfat Serdaroğlu sakinliği ve çelebiliği ile ünlü.Bir de tedbirliliği ile. Marşa basmadan önce motorun çevresine çelik birtür kafes geçirdi.

İlk kez üretilen, başka bir örneği olmayan ve ilk sınavını verecek olan motor patlayabilirdi ve bu binlerce çelik parçası fırlatan bir şarapnelden daha tehlikeliydi. Çelik kafes yerleştirildi. İyi anımsamıyorlar,ama ya Şecaattin Sevgen ya da Rifat Serdaroğlu marşa bastı. İlk Türk motoru saat gibi çalışmaya başladı.

Bu yazı için ulaşabildiğimiz tüm mühendislere sorduk. Hiç biri kendisinin ağladığını söylemedi. Hepsi "Arkadaşlar ağladı"dediler. Mantıksal sonuç: Eskişehir atölyesinde ilk Türk motorunun marşına basıldığında tüm ekip sevinçten ağlamıştı.

Arabalar vagonlara yükleniyor

Konuştuğumuz mühendisler hangarın duvarına asılı tabelaya "1 gün kaldı" yazılıp yazılmadığından pek söz etmediler. Ama 28 Ekim akşamını hepsi iyi anımsıyor. Şecaattin Sevgen anlatıyor:

'Bej arabayı, bayrama bir hafta kala güç bela yol tecrübesine hazırlayabilmiştik. Kısa bir parkurda gidip döndük. Yağ borusunda sızıntı, yağ pompasının geri dönüş valf ayarında aksama var.Önemli değil. Üstesinden geliriz. Sonra ikinci araba da tamamlandı. Onu siyaha boyadık. Daha resmi görünsün diye. Ama onu yol tecrübesine almamıza olanak kalmadı. Zaman dolmuştu 28 Ekim gün batımında çaresiz, işi bıraktık. Geç vakit arabalar vagonlara yüklendi. Biz de günlerden beri ilk kez sabaha kadar uyumak üzere trene bindik, Ankara'ya gidiyoruz...'

Salih Kaya Sağın aynı günleri, saate karşı yarışılan o amansız günleri anlatıyor:

'Siyah renkteki 2 Numaralı Devrim otomobilinin son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabildi. Pasta ve cilası ise Ankara'ya sevk edilmek üzere yüklendiği trende gece yol alırken yapıldı. Buharlı lokomotiflerle çekilen trende bacadan sıçraması olası kıvılcımlardan ötürü benzin depolarının boşaltılması istendi. Boşalttık. Biz de trene bindik. Ankara'ya gidiyoruz.'

Biten benzin mi, umut mu?

Öykünün sonunu ilk başta anlattık. Ayrıntılar çok da önem taşımıyor. Tren katarından indirilen, depoları güvenlik nedeniyle boşaltılmış arabalara, bir kilometre ötedeki Shell istasyonuna gitmeye yetecek kadar bir iki litre benzin konduğu; "kraldan fazla kralcı" yüksek bürokratların aceleciliği, konvoya eşlik eden motosikletli polislerin zamanında uyarılmamasıyla benzin ikmali yapılamadan TBMM'nin yolunun tutulması; Cumhurbaşkanı Gürsel'in siyah arabaya yaklaşması; alelacele bulunan bir bidon benzini depoya boşaltacak huninin unutulması; iki gencecik mühendisin, Kemalettin Vardar ile Rifat Serdaroğlu'nun bir gazeteyi huni yapmaya çabalaması; gazete kağıdından huninin ıslanıp hamurlaşıvermesi; Kemalettin Vardar'ın avuçlarını huni gibi depo kapağına tutup, "Dök şunu Rifat Geliyor adam, dök

şunu" deyişi; benzinin depo yerine yere boşalması; Serdoğlu'nun çaresizlik içinde benzinden sırılsıklam ellerini pantolonuna silip direksiyona oturması;siyah Devrim otomobilinin 200 metre gidip, önce bir öksürmesi, sonra da durması; Cemal Gürsel'in "Ne oldu?" sorusunu, her zaman sakin, Çelebi Serdaroğlu'nun, sanki kendisine saat sorulmuş gibi, "Benzin bitti paşam" diye yanıtlayışı... Hayır, bu ayrıntılar hiç önemli değil.

Nurettin Erguvanlı, Şecaatin Sevgen ve Mehmet Nöker'in o arada benzin ikmali yapmayı becerdikleri, bej Devrim'i çabucak siyah Devrim'in yanına çekmeleri; Gürsel'in aktarma yapması; direksiyonunda yüksek mühendis Şecaattin Sevgen'in oturduğu bej renkli Devrim-1'in Ankara caddelerini, alkış ve gözyaşları arasında aşıp, önce Anıtkabir'e oradan da geçit töreninin yapılacağı Hipodrom'a gidişi; geçit törenine katılması...Hayır, bu ayrıntılar da hiç önemli değil.

Devrim'e ölüm fermanı

Ama 30 Ekim sabahı yayınlanan gazetelerdeki idam fetvaları önemli. Günün tüm gazeteleri ağız birliği etmişçesine ve galiba Devrim sözcüğüyle bilinçaltı bir hesaplaşmanın hınç ve şehvetiyle (Hınç ve şehvet? Uydu mu bu söz, buraya? Tabii uydu. Evet, hınç ve şehvetiyle) hemen hemen aynı başlıkları attılar. "Devrim yolda kaldı", "Devrim200 metre gidebildi", 'Devrim yürümedi'.

129 gün önce tohumu çatlayan Devrim, 29 Ekim 1961 günü doğdu ve o gün öldü.Rifat Serdaroğlu anlatıyor:

'Basın olayı bu kadar olumsuz işlemeseydi çok daha farklı sonuçlar alınabilirdi. O günlerde gazetelerde bir de fotoğraf yayınlanmıştı. İngiltere Kraliçesi'nin limuzini yolda kalmış. Lordlar arkadan itiyorlar. Ortalık da birbirine girmiyor. Bu olay normal bir şeydir, yani Limuzin kalitesinde bir araba da yolda kalabilirdi, denenmemiş bir Devrim de. Üstelik benzin bittiği için değil, bir başka arızadan yolda kalabilirdi. Sorun bu değil ki..'

Şecaattin Sevgen farklı bir karamsarlığı dile getiriyor:

O günlerde 'basının ne denli büyük bir güç olduğunu kavramıştım ve aralarında gerçekleri sabırla araştıran ve uzun vadeli çıkarları

gözetenlerin pek ender bulunduğu kanısına varmıştım.Biz seri üretime uygun bir otomobil yapmadık. Bir prototip yaptık biz. Şayet ilk imalat sorunsuz olursa bu daha kötü olur, eksikleri geliştirilemez. İşte bu anlaşılamadı.'

At neslinin ıslahı sağlandı mı?

Devrim otomobiline yönelen saldırılar salt "Yürüdü, yürümedi" noktasında yoğunlaşmadı. O dönemde bir ithal otomobil 50 bin liraya satılırken, Devrim otomobillerinin üretimi için "tahsis" edilen 1 milyon 600 bin lira da dile düştü.

"Milletin parası har vurup harman savruldu" çığlıkları atıldı. Oysa 1 milyon 600 bin liraya üç prototip otomobil yapılmıştı, bunlar için çeşitli tip ve güçlerde 7 motor üretilmişti. Özel kalıplar hazırlanmış, tezgahlar kurulmuştu. Bunlar dikkate bile alınmadı.

Yüksek Mühendis Nurettin Erguvanlı, uzun yıllar öncesinde kalmış o günleri anlatırken, kırk yıllık devlet memurluğunun deneyimi ile sözcükleri tartarak konuşuyor. "Bir şeyler" söylemeden "bir şeyler" söylüyor. Dudakların da kederli bir gülümseme:

'Heyecanlı günlerdi. Özel sektör otomotiv sanayiinde bir hamleye hazırlanıyordu. Bir kaç yıl sonra bir sürü üretim kusuruyla sokaklarımızı dolduracak yerli (!) arabaların hazırlığı yapılıyordu. Binlerce ve binlerce motor ithal edilecekti Türkiye'ye. Ford, Fiat motorları filan. Tümüyle yerli bir motor üretimi de o günlerde gerçekleşince...'

'Yani efendim, Devrim için yerli motor üretimi engellendi mi diyorsunuz ?'

'Hayır, hayır. Böyle bir şey söylemedim ben. Ama ilginç bir rastlantı değil mi söylediğim?'

'Evet efendim, gerçekten ilginç bir rastlantı" dememize fırsat bırakmadan konuyu değiştirdi. Bürokrasi çarkını iyi tanıyan bir teknokratın zengin deneyimine saygı duyduk, ısrar etmedik.

Devrim'in üretiminin de, savunulmasının da yorulmaz militanlarından Salih Kaya Sağın anlatıyor:

'Haber, yorum ve fıkralarda harcanan bunca paranın boşa gittiğin-

den dem vuruyorlardı. Bize 1 milyon 600 bin lira tahsis edilmişti. Oysa aynı yıl orduda süvari birlikleri kaldırıldığı halde Tarım Bakanlığı bütçesine "At neslinin ıslahı" için konmuş bulunan 25 milyon lira ödenekten ve sonucundan kimse söz etmiyordu. Hala merak ederim, at neslinde o günden bu yana bir gelişme sağlanmış mıdır?'

Devrim bir meydan okumaydı

Fark etmişsinizdir, baştan beri kendi kişisel yargılarımızı bir yana bırakıp, Devrim otomobili üreten mühendislerden ulaşabildiklerimizin tanıklıklarına başvurmaya özen gösterdik. Başta da söyledik. Çoğu yüksek makina mühendisi olan ya meslek yaşamlarında devletin en üst düzeylerine yükselmiş çoğu çok önemli sorumluluklar yüklenmiş yurtsever teknokratlar, İçlerinde iki kez THY genel müdürlüğü yapmış Nurettin Erguvanlı gibi, Ecevit hükümetlerinden birinde Sanayi Bakanlığı yapmış Orhan Alp gibi, Genel Kurmay Genel Sekreterliği'nden gelip DDY genel müdür yardımcılığını üstlenmiş Emin Bozoğlu gibi adları Devlet Demiryolları ile özdeşleşmiş Salih Kaya Sağın, Mehmet Nöker, Şecaattin Sevgen, Rifat Serdaroğlu, Hakkı Tomsu, Mustafa Ersoy, Celal Taner, Mustafa Seyrek, Hamdi Tahıllıoğlu gibi kamu ya da özel sektörde başarılar kazanmış uzmanlar 33 yıl sonra Devrim'i, bu gözü kara "endüstri serüvenini" pek ilginç değerlendiriyorlar.

Mustafa Seyrek 33 yıl öncesine bakarken telefonda (uzakta, Silifke'deydi. Ancak telefonla ulaşabildik.) Sesi titriyordu:

'Bu bir meydan okumaydı Aydın Bey. Toplu iğnenin bile ithal edildiği bir ülkede bir meydan okumaydı. Devrim projesi başarıya ulaşmış ve kendini kanıtlamıştır. Engellenmesiyle ilgili ayrıntılara girmek istemiyorum. Ama şunu vurgulamak istiyorum. Biz, bu ülkenin yetişmiş elemanlarının, bu ülkenin servetler harcayarak yetiştirdiği mühendislerinin en zorlu teknik sorunların üstesinden gelebileceğini kanıtladık. Bunun onuru bize yeter.'

Didim'de alçak gönüllü bir tatil sitesinde, yıllarca omuza omuza ter döktüğü demiryolcu arkadaşlarıyla, örneğin kırk yıllık "kavga arkadaşı" Mehmet Nöker'le birlikte emekliliğin tadını çıkarmaya çalışan Rifat Serdaroğlu anlatıyor:

'Bir otomobil fabrikası kurulmadan ve yardımcı sanayi tam oluş-

madan seri halde otomobil üretimi yapılmayacağını herkes bilir. Biz sadece istenirse ve zorlanırsa Türkiye'de otomobil yapılabileceğini ve hatta bu yolda çok geç kalındığını göstermiş olduk. Zaten asıl hedef de buydu.'

Salih Kaya Sağın çocuğunu,yurdunu savunurcasına konuşuyor:

'Bu proje Türkiye'nin otomobil tipinin geliştirilmesiydi. İşte bunu anlayamadılar. Türkiye'de otomobil ve motor yapılacağına kimse inanmıyordu. Bizim görevimiz bunu kanıtlamaktı. Kendi özel otomobillerimizi söküp parçalarını inceledik. Pres makinalarımız, başka bir çok teknik gerecimiz yoktu. Parçaları alçı kalıplarıyla hazırladık. Teknik olarak bu gülünç bulunabilir. Ama asıl gülünç olan Türkiye'de bir otomobilin, motoruyla birlikte bir otomobilin yapılacağına inanmamak değil mi? Sıfırdan başladık, Amerika'yı yeniden keşfediyorduk sanki. Otomobilin motorunu yapıp çalıştırdığımız gün,Cemal Gürsel'le birlikte görmeye gelen bir Bakan,"Motor yapıldı. Çalışıyor da.Ama iktisadi olur mu? diye soruyordu.

Bir ülke düşünün ki "Motor yapılamaz" densin. Olanaksız bir sürede motor yapılsın ve bu küçümsensin. Otomobili yaptık. Bu otomobil yürüdü ve hala yürüyor. Biz kendi Amerika'mızı keşfettik ama ürettiğimiz otomobile ruhsat bile alamadık..."

Salih Kaya Sağın doğru söylüyor. Devrim otomobilleri için Eskişehir il trafik müdürlüğüne birkaç kez tescil, ruhsat ve plaka için başvuruldu. "Menşe şehadetnamesi olmadığından ruhsat verilmesine imkan bulunmadığı tespit edilmiş olup, bilgi edinilmesi...."diye başlayan resmi yazılarla yanıt geldi.

Devrim otomobilinin "menşe şehadetnamesi", yani nüfus kağıdı yoktu. Emin Bozoğlu ve arkadaşları, yani "23 deli" tarafından yoktan var edilmişti. Eskişehir İl Trafik Müdürlüğü yerden göğe haklıydı. Ruhsat ve plaka, nüfus kağıdında Ford, Fiat, Renault, Mazda, Jaguar, Opel filan damgası olan arabalara verilir. Devrim gibi ne idüğü belirsiz, nesebi gayri sahih (ana babası bilinmeyen) arabalara değil...Geçelim .

Necmettin Erbakan nereden çıktı?

Ah evet, bir de Erbakan Hoca öyküsü var. Yıllar ve yıllar sonra bir gazeteci, Devrim otomobili projesini Erbakan 'a yamamaya kalkıştı. Biz bu diziyi hazırlarken genç arkadaşlarımızın bir bölümü Devrim otomobilini anımsamadı bile. Devrim daha onlar doğmadan doğmuş ve ölmüştü. Ama Erbakan'ı anımsadılar. "Haa, şu Erbakan'ın yaptığı araba değil mi, ağabey?" diye sordular. Genç arkadaşlarımızı yanıtladık: Erbakan'ın Devrim otomobiliyle ilişkisinin bir "asparagas" olduğunu dilimizin döndüğünce anlattık. Ardından Salih Kaya Sağın'a sorduk, Mustafa Seyrek'e sorduk, Rifat Serdaroglu'na sorduk. Kimi öfkeyle, güldü. kimi dalgasını geçti. Serdaroğlu daha sakin açıkladı:

'Erbakan da nereden çıktı? Erbakan'ın Devrim projesi ile tek ilişkisi bir olumsuzluktan ibaret. O zamanlar Gümüş Motor adlı bir fabrikanın sahibi mi, yöneticisi mi neydi ? Biz de motor üstüne çalışıyoruz ya. "Gidip bakalım şu Gümüş Motor'a, işimize yarayacak bir katkıları olur mu" dedik. Gittik, ihtiyaçlarımızı anlattık. Bizim ihtiyaçlarımızı yanıtlayacak hiçbir olanakları olmadığını söylediler. Biz de zaten açılmamış olan Erbakan, daha doğrusu Gümüş Motor defterini kapattık. Hepsi bu, meslek gereği Erbakan Hoca'yı iyi kötü tanıyoruz. Erbakan siyasi yarar sağlayacaksa sinekten bile yağ çıkarır. Anlaşılan bir gazetecinin (!) "asparagas" haberini tekzip etmeyişinin ardında da Hoca'nın sinek yağı merakı var.. Bunu da geçelim.

Bağımsızlık ve Devrim

Şimdi kimileri yazının bu başlığına bakıp suratlarını buruşturacaklar, "Amaaaan gene o bayat yaveler" diyecekler. Eğer o "bayat yaveler" den söz etmek isteseydik buruşan suratlar umurumuzda olmazdı. Ama bu dizide bir siyasal ya da sosyal devrimden değil, 'Devrim otomobili'nden söz ediyoruz. Başlıkta kullandığımız "bağımsızlık" kavramını da salt bu çerçevede kullanıyoruz.

Yani "surat buruşturanlar" bile okumaya devam edebilirler.

Önce kimi gazetelerin sayfalarına yansıyan bir haberi aktaralım. Hürriyet gazetesi 28 Temmuz günü iç sayfalarından birinde şöyle yazdı:

"Dizaynı eski olmasına rağmen TOFAŞ'ın ürettiği otomobiller Çin'de

Toyota, Mazda, Ford ve Opel gibi dünya devlerine karşı büyük başarı sağladı. TOFAŞ'a Çin pazarının kapılarının açılmasında ucuz fiyatlar, büyük rol oynadı. İhracatı zorlamak için, cazip fiyatlarla pazara çıkan TOFAŞ'a, dünyanın her ülkesinden ihracat teklifleri gelmeye başladı. Ortadoğu, Kuzey Afrika, Romanya, Makedonya, Rus Cumhuriyetleri, Şili ve Arjantin gibi ülkelerden otomobil satın almak için teklifler yağıyor, ancak TOFAŞ, lisans anlaşması nedeniyle bağlı olduğu Fiat'ın izniyle ihracât yapabiliyor. Fiat'ı ihracat için ikna ettiklerini belirten TOFAŞ yetkilileri, ihracatta adım adım ilerlediklerini söylediler. (Ancak) Şili ve Arjantin'den gelen teklifi Fiat'a ileten TOFAŞ, Fiat'tan "Buralar bizim pazarımız. Buralarda dolaşmayın' şeklinde bir uyarı aldı. Acaba Fiat (ya da Ford ya da Opel ya da Renault filan) kime ve hangi koşullarda "Buralarda dolaşmayın bakayım" diye buyurabilir?

Kore'de uçan kuş gördünüz mü?

Bir üst paragraftaki sorunun yanıtını en iyisi Devrim'i yaratanlar versin. İlkin, Salih Kaya Sağın'a kulak verelim:

'Bizim görevimiz teknik bir sorunu çözmekti. Çözdük. Ama daha sonraki yıllarda mühendislik alanında özgün bir şey geliştirilmedi. Her şey bizim yaptığımızla kaldı. Bugün Türkiye'nin otomotiv sanayinin de içine düştüğü kısır döngünün kilidi de buradadır zaten. Örneğin Güney Kore Avrupa'dan aldığı otomobillerde özgün değişiklikler yaparak kendi otomobil "tipi"ni geliştirdi ve şimdi bir çok ülkeye ihracat yapıyor. Devrim'den sonra Türk mühendislerinin tasarım olarak otomobil üretimine etkin bir katkısı olmadı.

Sağın'ın değerlendirmesi önemli. Bugün "kendi" otomobil sanayii olan Türkiye'nin sokaklarında Güney Kore arabaları, Hyundailer, Kia'lar cirit atıyor. Peki Güney Kore sokaklarında hiç Serçe, Kartal, Şahin, Doğan türü "kuşlar"ın uçtuğunu gören var mı? Acaba Şili ve Arjantin pazarına Kia ya da Hyundai ihraç etmek isteyen Güney Kore firmalarına "Buralarda dolaşmayın bakayım'' diyen, daha doğrusu diyebilen oldu mu?

Nedir şu anda Türk otomotiv sanayiinin teknik düzeyi? 1965'te özel sektörce üretilen ilk otomobilden (Anadol) bu yana, piyasada "ege-

men" olarak iki marka var: Fiat ve Renault. Bunlara Ford kaynaklı Taunus'u, yerli üretime hazırlanan Toyoto'yı, ayrıca Opel'i katın. Hemen hepsi 1960'ların motor teknolojisi ile donanmış arabalar. Modeller Avrupa ve ABD pazarlarına epey önce çıkarılmış, pazar doyuncaya kadar üretilmişler. Ford'un, Taunus'un, Fiat'ın bizde kuş adlarıyla anılan 131 modelleri, Toyota'nın Corolla'sı, Reanault'nun Renault 12 serisi gibi. Yok eğer model tutmadıysa fazla diretilmeyip pazardan çekilmişler. Fiat'ın Tempra'sı, Renault'un Renault 9 ve Renault 11 serisi gibi. Peki sonra ne olmuş bu modeller ? Öyle ya üretimleri için onca yatırım yapılmış, kalıplar için milyonlar (Dolar tabii) harcanmış, tezgahlarda, preslerde onlara uygun,ince ve masraflı düzenlemelere gidilmiş. Sonra ne olmuş ya piyasa doyduğu için ya da piyasa tutmadığı için üretimden çekilmiş modellere?

Bernard Nahum, Vehbi Koç'la birlikte. Türk otomotiv sanayiinin özel sektördeki "babası" sayılır. Doğrudur da. İşte bu safkan iş adamının anılarından şu paragrafı birlikte okuyalım:

"...Ben Ford'un 1982 yılında imalattan kaldırmayı planladığı Cortina marka (modeli demek istiyor) otomobilin kalıplarını ucuz bir fiyata alarak, 1984-1985 yıllarında böyle bir projeyi gerçekleştirme yolunun ciddiyetle araştırılması gerektiği kanısındaydım. Cortina ile Taunus aynı tür otomobil olduğundan..."

Modası geçen otomobil ucuzdur

Anlaşılacağı gibi Taunus ile Cortina aynı otomobil. ABD'de Cortina olarak satılan araba, pazarlama teknikleri gereği olsa gerek, Avrupa pazarında Taunus adıyla satışa sunuldu. (Taunus, Almanya'da, Frankfurt yakınlarında dağlık bir bölgenin adıdır). Taunus otomobili Türkiye yollarında "En iyi yerli" sloganıyla işte böyle bir "mali strateji" sonucu koşmaya başladı. Artık ABD ve Avrupa piyasalarından çekildiği için kalıpları ucuza gelecek bir otomobil. Hepsi bu.

Böylesi stratejilerin sonucudur ki 5 Nisan 1994'teki Ekonomik Önlemler Paketi'nin ardından da Türk otomotiv sanayii bunalıma girdi. Kepenkleri indirdi ve KDV'den pay dilenmeye başladı. Payı aldı. Biraz kendine gelir gibi oldu. Ama mahalle kahvelerinin sade suya tirit soh-

betlerinde dahi, bu "kendine geliş"in geçiciliği konuşuluyor. Türkiye pazarı tıkanma noktasına doğru hızla ilerliyor. Türk otomotiv sanayiinin geleceği, ister istemez ihracatta. Ama hangi modellerle? Eloğlunun ya sonuna kadar pazarlayıp piyasaları doyurduğu, ya da zaten piyasalarda tutmadığı için üretimden kaldırdığı modellerle mi? Bunları alacak enayileri, kim, nerede bulacak ? Bulunsa bile bu ancak fiyat dampingleri ile olanaklı. O zaman da Torino'daki (Fiat), Detroit'teki (Ford), Osaka'daki (Toyota); Rüsselsheim'deki (Opel) patronlar, "Çekin ayağınızı bu pazarlardan bakayım" deyince ne olacak? Otomobil ihraç etmenin tek yolu fiyatı ucuz, kalitesi yüksek ve tasarımı özgün araç üretmektir. Türkiye özgün modeller üretemedi ve dünya otomobil pazarından pay kapamadı. Dünya piyasası otomotiv devlerinin dağ gibi yığılmış stoklarını alırken iyiden iyiye şımarık davranabiliyor. Fiyat, kalite ve özgünlük arıyor. Aradığını bulamayınca kolayca burun kıvırıyor. Devrim'in bir başka üreticisi, Şecaattin Sevgen konuşuyor: 'Biz çalışan, yürüyen Türk tipi otomobili araştırdık. Ortaya özgün bir ürün koyduk. Ama ondan sonra ne olacağı hiç düşünülmemişti. Türkiye o gün bugündür, yani hiç bir zaman, kendi koşullarına uygun otomobil geliştiremedi. Çünkü bu alanla ilgili insan gücü yetiştiremedi. Otomobil deyince bugün herkes değişiklik arıyor. Dünyanın en beğenilen arabalarına bakın, hepsi çekik gözlü Çin kızları gibi oldular. Otomobil imalatı budur. Sürekli değişiklik, geliştirme ve özgünlük."

Türkiye'ye özgü otomobil yapılmadı

Ama Türkiye bunu yapacak halde değil. Fabrikalar daima montaja dayalı büyük arabaya gitti. "Motoru şuraya yada buraya koyalım" dan öteye gitmedi teknik yaratıcılık. Bugün Türkiye'de az benzin yakan, küçük arabaya ihtiyaç var. Ama karar, ana üretici firmalara bırakıldığı için daha fazla kar getiren büyük arabalar yeğleniyor. Benzin alanında büyük kayıplar var. Benim en büyük hüsranım,Türkiye'nin kendi öz kaynaklarını harekete geçirerek kendi koşullarına uygun, bağımsız bir otomobil üretememesidir...

Gazeteci daktilosunun başından kalktı. Günlerdir otomobil markalarıyla, motor türleriyle, benzin tüketimiyle uğraşmıştı. Mola

verdi. Avrupa'da, ABD'de modası çoktan geçmiş ama İstanbul sokaklarında hala koşan "yerli" arabalarda kurşunsuz benzin kullanılamadığı için atık borularından (egzoz) fışkıran zehirli gazlarla aşırı kirlenen kentin havasını soludu.

Gazetenin bahçesinde turlamaya başladı. Kendine iç pazardan başka piyasa bulamadığı için bir ekonomik bunalımda kepenkleri indiriveren otomobil fabrikalarının işten çıkarılıp köylerine yollanan (Ah evet, ayrılmadan önce tezgahlarını temizleyip öpen) işçilerini, ustalarını düşündü. Sonra orada, bozkırın göbeğinde, Eskişehir Cer Atölyesi'nin bir hangarında bekleyen, ama sürücüsünü bulunca canlanıveren, marşına basınca gürleyiveren Devrim'i anımsadı.

Devrim orada, Eskişehir'de 33 yıldır direniyor. Devrim'i yaratan 23 delikanlıdan hayatta kalanlar, Devrim sözcüğünü duyar duymaz canlanıveriyorlar. Kimiyle yüz yüze konuşmuştu. Kimine telefonla ulaşabilmişti. Kimileriyle, genç gazeteci arkadaşları konuşmuştu. Hep birlikte 1994 yılı Türkiye'sine Devrim'i anlatmak, anımsatmak istemişlerdi. Türkiye'ye onur kazandıran, bir meydan okumanın öyküsünü anlatmayı denemişlerdi. Gazeteci Cumhuriyet'in görmüş geçirmiş bahçesinde, volta atarcasına dolandı. Dudaklarında, nedense bir marş: Çıktık açık alınla / On yılda her savaştan...diye başlayan, yoksulluk, gerilik çemberini kırmak için silkinmesini bilmiş bir halkın özgüvenini anlatan bir marş....

TÜRKİYE'NİN YAŞADIĞI HIZLI KENTLEŞMENİN ÖYKÜSÜNÜ KURMANIN SEÇENEKLERİNDEN BİRİ

İlhan Tekeli

Eğer insanlığın yaşamında binlerce yıl önce yaşanan neolitik devrim bir yana bırakılırsa, denilebilir ki bir toplumun yaşamında görebileceği en köklü dönüşüm sanayi devrimi sonrasında yaşadığı kentleşmedir. Genellikle yapıldığı üzere, Türkiye'nin bu dönüşümü 1948 yılından itibaren yaşamaya başladığı kabul edilirse, günümüze kadar geçen elli beş yılda büyük ölçüde kentleşmesini tamamladığı düşünülebilir. Önümüzdeki on yıl içinde bu sürecin sonuna daha çok yaklaşılmış olunacaktır. Türkiye bu dönüşümü, Dünya'da sanayi devrimini gerçekleştirmiş, dolayısıyla kentleşmeyi ilk kez yaşamış Avrupa ülkelerine göre, iki misli hızlı olarak yaşamıştır. Yaşanan bu dönüşümün başarılı olabilmesi için, bu dönüşümü yaşayan ülkelerin sanayilerini hızla büyütmeleri ve kentlerinin yapılaşmasını yaşam kalitesini artıracak biçimde gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Hem sanayiin gelişmesi, hem de kentlerin yapılaşmasının sağlanması hızlı bir kapital birikimini gerektirmektedir. Oysa Türkiye kapital birikimi bakımından, bu deneyimi ilk kez yaşayan ülkelere göre çok dezavantajlı konumdadır.

Böyle hızla ve az kaynakla yaşanan bu dönüşüm, beklenebileceği gibi, önemli sorunlar yaratmıştır, ama bu dönüşümün Türkiye'de yaşanan biçiminin, Avrupa deneyimine göre üstün olduğu yönler olduğu da söylenebilir. Örneğin Türkiye'de bu dönüşüm sırasında Avrupa'daki kadar yüksek toplumsal gerilimler yaşanmamıştır. Kuşkusuz bu dönüşüm öyküsünü tanımak, bu öykü üzerinde düşünmek Türkiye'nin bugünkü durumunu anlamak bakımından çok önemlidir. Kentleşme sözcüğünü çok kullanmamıza karşın, bizim yaşadığımız kentleşme öyküsünü kurmak konusuna yeterince düşündüğümüzü, anlatı seçeneklerini geliştirdiğimizi söylemek zordur.

Bu öyküyü anlatmaya, bu sorunun ne zaman farkına vardığı ve bu konudaki kavrayışını o Türkiye'nin yaşadığı zamanki donanımının nasıl belirlediği üzerinde durarak başlayalım. II. Dünya Savaşı'ndan çıkmış, çok partili bir siyasal yaşama girmeye çalışan Türkiye hızlı bir kentleşme beklentisi içinde değildir. Gerçi Cumhuriyet ilan edilirken Ankara'nın Başkent seçilmesi üzerine Ankara nüfusu yılda yüzde 6'lık bir hızla büyümüştü. Cumhuriyet bir tek kentteki bu hızlı büyümenin sorunlarıyla başa çıkmakta önemli sorunlarla karşılaşmıştı. Ülkenin

tüm kentlerinin bu hızla büyümesini hiç beklemiyordu. Hızla sanayileşmeyen bir ülkede bu hızdaki bir kentleşmenin olabileceğini de o zamana kadar yaşanan dünya deneyimi de göstermiyordu. Zaten Türkiye'nin II.Dünya Savaşı öncesindeki temel politikası nüfusun kırda tutulması ve kentleşmenin önlenmesi yönündeydi. Türkiye çalışan nüfusun işçileşmesini ve kentleşmesini tehlikeli buluyor ve sosyal rahatsızlıkların kaynağı olarak görüyordu. Bu nedenle en açık örnekleri, Zonguldak kömür madenlerinde ve Karabük Demir ve Çelik işletmelerinde görüldüğü biçimde, köyde yaşayan işçi kategorileri yaratılmaya çalışılmıştı. Yani Türkiye'nin yöneticileri ve elitleri, yaşanacak hızlı kentleşme olgusuyla, bu olgunun kaçınılmaz bir zorunluluk olduğunun bilincinde olmadan ve düşünce olarak ona karşı bir vaziyet içindeyken karşılaşmışlardır.

Bu durumda Türkiye hızlı kentleşme olgusuyla karşılaştığında Türkiye'nin aydınları bu olguyla ilişki kurmak konusunda hazırlıksızdı. Gerçi Cumhuriyet daha ilk yıllarında kent planlaması konusunda önemli adımlar atmıştı. Cumhuriyetin Ankara'yı Başkent olarak ilanı ve köktenci bir modernite projesini uygulamadaki kararlılığı kent planlamasına siyasal gündemde önemli bir yer kazandırmıştı. Cumhuriyetin bu ilk yıllarında kent planlamasının artık bir harita mühendisliği pratiği olarak görülmesi terk edilmiş, kent planlaması mimarlık hünerleri arasında görülmeye başlamıştı. Çıkartılan Belediyeler ve Umumi Hıfssısıhha Kanunlarıyla kent planlaması yapılması zorunlu hale getirilmişti. Belediyelere plan yapmalarına yardımcı olacak merkezi planlama ofisleri kurulmuştu. Kentlerde bina yapabilme yetkileri sadece mimar ve mühendislere inhisar edilmişti. Kentlerin dokusunu çok ayrıntılı bir biçimde adeta bir yönetmelik düzeyinde belirleyen bir yapı ve yollar kanunu benimsenmişti. İlgili üniversitelerin programlarına şehircilik dersleri konmuştu. Kent planlamasında uzmanlaşmış bir mimarlar grubu yetişmişti. Hatta bu kadronun bir kısmı uluslararası yarışmaları kazanacak düzeyde yetişmişlerdi. Yani hızlı kentleşme süreci işlemeye başladığında Türkiye bir kentin büyümesinin ve kentte yapılan bir yapının hangi koşullarda meşru kabul edildiği konusunda koyu bir modernist meşruiyet çerçevesi oluşturmuş bulunuyordu.

Cumhuriyetin ilk yıllarında kentsel planlama konusunda oluşturduğu bu kapasiteler ve zihniyet çerçeveleriyle karşılaşılan hızlı kentleşme olgusunun niteliği arasında büyük bir tutarsızlık bulunuyordu. Kırdan koparak kentlere gelen grupların kapasiteleri göz önüne alındığında, kurumsallaştırılmış bulunan modernitenin meşruiyet kalıplarının kentlere meşru olarak yerleşme olanağı bırakmadığı hemen farkedilir. Kentlere gelen bu gruplar çok düşük gelirliydi. Kazançlarıyla meşruiyet kalıplarına uygun olarak inşa edilmiş düzgün bir evi kiralama olanakları yoktu. O gelir seviyesinde düzenin meşru gördüğü bir şekilde konut yaptırmaları olanağı da yoktu. Bir şekilde para sağlamış olsalar bile modernitenin ondan beklediği şekilde bir arsa alıp, bir plan yaptırıp, yapı ruhsatı aldıktan sonra, binasını kurallara uygun olarak inşa ettikten sonra, oturma ruhsatı alması ve daha sonra orada yaşamaya başlaması, köyden koparak kente yeni gelenlerin gerçekleştirebileceği bir şey değildir. Yeni gelenlerin modernitenin meşruiyet kalıpları içinde kente yerleştirilmesinin bir üçüncü seçeneği vardır. O da devletin bu kente gelenlere sosyal konutlar sağlamasıdır. Bu da pratikte olanaksızdır. Devletin bu seçeneği gerçekleştirecek bir kaynağı yoktur.

Kısacası, modernitenin meşruiyet kalıpları kente yeni gelen kitlelere bir çözüm sağlamaya uygun değildi. Bu durumda kente gelenler kendi başlarının çaresine baktılar, gecekonduları inşaa etmeye başladılar. Kentlerin etrafında gecekondu kuşakları doğdu. Kente yeni gelenler, kendi koşullarına uygun bir şekilde, kentte kendilerine yer bulmayı başardılar. Köyden koparak kente gelenler kendi çözümlerini yaratmışlardı. Ama bu modernitenin meşruiyetinin sıkı kalıplarına sığmıyordu.

Şimdi toplumun aydın kesimleri özellikle de mimar ve mühendis camiaları modernite karşısında spontan olarak gelişen bu çözüm karşısında nasıl bir tavır takınacakları sorunuyla karşılaştılar.. Modernitenin meşruiyet kalıplarıyla koşullanmış zihinler hemen iki ayaklı çözümler geliştirmişlerdir. Bunun bir ayağı bu kitlelerin kentlere gelmesinin engellenmesini istemek biçiminde ortaya çıkmıştır. İkinci ayağı ise yasalara uygun olarak yapılmamış bu binaların yıkılmasını istemek ve bunun için de yıkıma ilişkin mevzuatın çalışmasının hız-

landırılmasını sağlayacak düzenlemelere gidilmesini talep etmek olmuştur. Dönemin gazeteleri bu tür yazılarla doludur. Hemen hemen hiç kimsenin aklına modernitenin meşruiyet kalıplarını sorgulamak, bunların yerine kente yeni gelen bu kitlelerin kapasiteleriyle tutarlı yeni meşruiyet kalıpları önermek gelmemiştir.

Modernitenin kalıpları içinde bu tür çözüm arayanlar genellikle toplumun tuzu kuru denilen kesimi olmuştur. Modernitenin meşruiyet çerçevesi onların başkaları hakkında acımasız yargılarda bulunmasını kolaylaştırmıştır. Kendilerini yeni gelenlerin yerine koyarak empatik anlayış içinde çözüm geliştirme sorumluluğunu duymamışlardır. Ama toplumda herkesin tuzu kuru değildir. Bunların başında da modernitenin yıkma çözümlerini uygulaması gereken yöneticiler gelmektedir. Yöneticilerin bu konudaki ruh halini gösteren en ilginç konuşmalardan biri 1930'lu yıllarda TBMM'de geçmiştir. Türkiye'de ilk gecekondular bu yıllarda Ankara'da yapılıyordu. Ama henüz toplumda gecekondu ismi ortaya çıkmamıştı, onlara o zaman barakalar denilip geçiliyordu. Sayıları artınca bu konuda TBMM'de dönemin güçlü İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'dan açıklama yapması istenildi. Temel beklenti bu barakaların hemen yıkılmasıydı. Modernitenin temsilcisinden beklenilen buydu. Oysa Şükrü Kaya bu barakaları hemen yıkmayacağını çünkü eğer bunları yıkarsa soğuk Ankara gecelerinde "Kim dondu" kaygısı içinde rahatça uyuyamayacağını biliyordu. Bu örnek çok aydınlatıcıdır. Şükrü Kaya tek parti rejiminin güçlü İçişleri Bakanı'dır. II. Dünya Savaşı sonrasındaki çok parti döneminin yöneticilerinin kararlarından farklı olarak onun karar verirken bir popülizm yaptığı kuşkusunu duyamayız. Ama modernitenin meşruiyet çerçevesinin tuzu kuru olanlarda yarattığı haklılık etkisi, sorumluluk yerinde olanları ikna etmekte yeterli olamamaktadır. Bu örnek II.Dünya Savaşı sonrasındaki gecekondulaşma sırasında uygulanmayan yıkım kararlarının tek gerekçesinin popülizm olmadığını bize göstermesi bakımından önemlidir.

Gecekondu olgusuna (ilk kez) sahip çıkan bir Türk düşünürü ya da plancısı olmamıştır. 1933 Üniversite Reformundan sonra Nazi Almanya'sından kaçarak İstanbul Üniversitesi Sosyal Siyaset Kürsüsüne profesör olarak gelen G.Kessler olmuştur. Almanya'da çok başarılı

konut kooperatiflerinin gelişmesinde önemli rol oynamış sosyal demokrat eğilimli bir bilim adamı olan Kessler gecekondulara ve gecekonduculara sahip çıkmıştır. Kessler devletin çözemediği sorunları kendi girişimleriyle çözen gecekonduculara çok anlayışlı olarak ve sempatiyle yaklaşmaktadır. Yapılması gerekenin onları cezalandırmak değil, onlara yardımcı olarak daha yeterli konut sahibi olmalarının kolaylaştırılmasını savunmaktadır. Bu girişimci gecekonducuların belediye seçimlerinde, şehir meclislerine seçilmeleri ve kentlerin onların girişimci potansiyelinden yararlanılmasını önermektedir.

Tabii iş gücünden esas yararlananlar kente gelen bu büyük sayıdaki yeni göçmenin sanayi ve inşaat girişimcileri olmaktadır. Onlar gecekonduların savunma söyleminin geliştirilmesinde doğrudan katkısı olmasa da bu kesimlerin işgücünden yararlanarak, bir yandan onların kentte kalmasını kolaylaştırırken, öte yandan onların gecekondu yapmalarına belli ölçüde de olsa fiilen yardımcı olmuşlardır. Ama onların savunusunu açıkça yüklenmemişlerdir.

Hızlı kentleşme karşısında Türkiye'nin kaynaklarının sınırlılığı, kentleşme için kabul ettiği meşruiyet kalıpları, bu geri döndürülemez olgunun kendisine emrivakilerle yol bulmak zorunda kalması sonucunu doğurmuştur. Bu emrivakilerin gerçekleştirilmesinde değişik aktörler değişik roller üstlenmiştir. Kuşkusuz baş aktör zaruret içindeki kente yeni gelenlerdir. Onlar bu olguyu gerçekleştirmişlerdir. İkinci önemli aktör ise bu gelişme karşısında göz yuman siyasal yöneticiler olmuştur. Bu göz yummada daha önce üzerinde durduğumuz insani kaygılar etkili olduğu kadar, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin içine girdiği çok partili siyasal rejimin halkın istekleri karşısında artan duyarlılığının da katkısı olmuştur. Modernitenin meşruiyet kalıpları üzerinde en çok direnenler mimarlar, mühendisler ve planlama pratiği içinde yer alan meslek camiası içindekiler olmuştur denilebilir. Onların içinde kimileri farklı düşünse de meslek camiasının tutumu katı modernist meşruiyet çizgisini savunmak olmuştur denilebilir. Bu konuda onlardan çözüm üretmeleri istendiğinde, çözümü küçük konutlar üretmede, küçük parsellerde, önceden planlanmış gecekondu önleme bölgeleri oluşturmakta bulmuşlardır. Kuşkusuz Türkiye, bu konularda yeterli kaynak ve insan gücü seferber edebilseydi bu yolla

da çözümler bulabilirdi. Nitekim savaştan büyük yıkımlarla çıkmış Avrupa'daki kentlerde konut sorunlarının çözümünde benzer yollar izleniyor, bunlar da Türkiye'deki meslek camiasının bu yoldaki düşüncelerine katkıda bulunuyordu.

Bir toplumun yaşayabileceği bu en büyük dönüşüm olgusunun gerisinde bulunan büyük itici gücün yarattığı emrivakilere karşı, Türkiye'nin kurumsal yapısının direnişi, o kurumun rejim bakımından önemine göre, çok farklı düzeylerde olmuştur. Bu direniş farklılığı kendisini en açık biçimde çıkartılan gecekondu aflarında ortaya koymuştur.

İlk gecekondu affı 1948 yılında çıktı. Bu afta "gecekondu" sözcüğü geçmiyordu. Yasanın adı Bina Yapımını Teşvik'ti. Ankara için özel olarak çıkarılan bu yasada gecekondu alanları yasaya ekli bir haritada mavi çizgilerle sınırlanmıştı. Bu çizgi içindeki alanlara belli bir süre için af getiriliyordu. Bu süre içinde modernitenin kalıplarına bağlı olmadan yaşam koşulları iyileştirilebilecekti. Yani bu yasayla modernitenin kalıpları dışına çıkmak mekanla ve zamanla sınırlanıyordu. Modernitenin meşruiyet kalıpları içinde bu yolla açılan delik çok küçüktü. İmar aflarının karşılaştığı en önemli direnç mülkiyet kurumundan gelmiştir. Bu direnç de mülkiyet türleri arasında önemli farklılıklar göstermiştir. Özel mülkiyet kurumunda hiçbir zayıflama olmamış ama kamunun toprak mülkiyeti büyük ölçüde işgallere açık hale gelmiştir. Kurumsal yapının emrivakilerin zorlaması karşısında en çok zedelenen kesimi daha çok yönetmeliklerin iç tutarlığında ortaya çıkmıştır. Örneğin oturma izni alınmamış yapılara su, elektrik bağlama olanağı yaratılmıştır. Belediyeler imar planı olmayan alanlara yol ve alt yapı götürebilmişlerdir. Belediye sınırları dışında yapılaşma büyük ölçüde köy mevzuatına bağlı bırakılmıştır. Burada modernitenin meşruiyet kuralları geçerli değildir.

Hızlı kentleşmenin kentsel yaşama ve kentin büyüme biçimine etkisi, sadece kentlerin etrafında oluşan gecekondu kuşakları halinde çıkmamıştır. Kentin modernitenin meşruiyeti çerçevesinde kalan kısımlarında da emrivakiler halinde gelişen çözümler modernitenin çözüm önerileri yanısıra kendilerine yer bulabilmişlerdir. Bunlardan biri dolmuşlar iken, ikincisi yapsatçılık olmuştur. Nüfusları hızla

büyüyen büyükşehirlerde yaşanan tek sorun konut sıkıntısı değildir. Kent içi ulaşımın sağlanmasında da ciddi sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Modernitenin bu konudaki akılcı çözümü toplu ulaşım sistemlerinin sunduğu hizmetleri artırılmasını gerektirmektedir. Oysa belediyeler güçsüzdür. Böyle bir yatırımı gerçekleştirememektedirler. Bu durumda spontan bir çözüm olarak taksi-dolmuşlar gelişmiştir. Bu konuya belediyeler büyük miktarda kapital ayıramayınca, çözümün küçük girişimci sermayesiyle üretilmesi zorunluluğu doğmuş, bu da dolmuşların gelişmesi halinde ortaya çıkmıştır. Bu yenilikçi çözümün var olan meşruiyet kalıplarıyla uzlaştırılması gecekondulara göre çok daha kolay olmuştur. Taksi, sistemin meşru kabul ettiği bir araçtır. Onun yeni bir kullanma biçimi olan dolmuşlar hatlar halinde düzenlenerek sistem içine alınmıştır. Tabii bunda başlangıçta daha çok kentin modern kesimlerinin yararlandığı bir çözüm olması da kolaylaştırıcı bir etki yaratmıştır denilebilir.

Hızlı kentleşme karşısında gelişen bir başka spontan çözüm yapsatçılık sürecinin gelişmesi olmuştur. İkinci Dünya Savaşı öncesinde gelişen imara ve yapı yapmaya ilişkin mevzuatta tek bir parselde, tek bir yapı yapılması öngörülüyordu. Yürürlükteki yasal sistemde bir parselin ve içindeki yapının mülkiyetinin parçalanması olanağı bulunmuyordu. Nüfusları hızla artan kentlerde imarlı arsaların değerleri de hızla artıyordu. Arsa spekülasyonu toplumda en çok yakınılan konulardan biri haline gelmişti. Bu durumda toplumda orta sınıfların bir parsel alıp onun üstünde bir konut yaptırma olanakları kalmamıştı. Bu durumda orta sınıfların bir konut sahibi haline gelebilmesi için arsa parasını aralarında bölüşmesine olanak verecek çözümler gerekiyordu. Bu çözüm daha sonra toplumda yapsatçı adı verilecek bir küçük girişimci formunun gelişmesiyle sağlandı. Yapsatçı genellikle kent merkezinde bir arsa sahibi ya da arsası geniş bir eski ev sahibi buluyordu. Yapsatçı bu arsada artmış olan imar haklarından yararlanarak çok katlı çok konutlu binalar yapıyordu. Bu katların önemli bir kısmını arsa sahibine bırakıyor, diğer kesimini inşaat sırasında satıyor, yapı için gerekli kapitali sağlıyor ve girişimini tamamlıyordu. Küçük girişimciler eliyle kent yenileniyordu. Bu yeni gelişen süreç ilk bakışta modernitenin kalıpları içinde bir işleyişe sahipti. Plan yapılıyor, yapı ve oturma ruhsatları alınıyordu. Ama yine de modernitenin meşruiyet kalıpları

içine sığmayan bir şeyler vardır. Mülkiyet bölünememektedir, oysa bu süreç mülkiyetin bölünmesini gerektirmektedir. Bunun için noterlerde yapılan anlaşmalarla bulunmak istenen çözümler daire sahiplerine güven vermemektedir. Ayrıca bu süreç eskiden düşük yoğunluklu olan mahallelerin yüksek yoğunluklu olarak yeniden yapılanmasına neden olmaktadır. Bu gelişme sonunda sözkonusu mahallelerde altyapılar ve sosyal donatılar yetersiz kalmakta, tarihsel dokular tahrip olmaktadır. Bu olup bitenler Türkiye'de Cumhuriyetin ilk dönemlerinde gelişen meslek çevrelerinin savunduğu düşük yoğunluklu kentlerden çok farklı bir kent yaratmaya başlamıştır. Yapsatçılık meslek çevrelerinde küçümsenen bir iştir. Prestijli mimarlar bu süreçten büyük ölçüde uzak durmaya çalışmaktadır. Bu süreç bu konuda hiçbir formel eğitimi olmayan çoğu Karadeniz kökenli küçük girişimcilerce yürütülmeye başlamıştır.

Türkiye yaşamakta olduğu bu büyük dönüşüme pratikte spontan çözümlerle uyum yaparken, yaşanmakta olan bu olguyu kavramakta ve bununla ilgili politikalar üretmekte modernist imar anlayışlarının ve bunlara ilişkin değer yargılarının yetersiz olduğunun da farkına varmaya başlamıştır. Bu farkına varış için on yıl kadar bir süre gerekmiştir. Bu değişik biçimlerde kendilerini göstermeye başlamıştır. Kentleşmenin sorunlarıyla başa çıkmak için İmar ve İskan Bakanlığı kurulmuş, sorunların çözümü için gecekondu alanlarında sosyal araştırmalar yapılmaya başlamıştır. Kentlerin planlamasının salt mimarlık hünerlerine dayandırılamayacağı, mutlaka toplumsal araştırmaya ve çözümlemeye dayandırılması gerektiği anlaşılmış, üniversitelerde bağımsız ilk şehir ve bölge planlama bölümleri açılmaya başlamıştır.

Yaşanmakta olan dönüşümün toplumsal boyutlarının gündeme gelmesi ve bunun öneminin kavranmaya başlaması modernite karşısında yeni bir meşruiyet çerçevesinin gelişmesini getirememiştir. Tersine modernite söylemi bu gelişmeyi de kolayca denetim altına alabilmiştir. Bu dönemde Türkiye'de "kentleşme" sözcüğünün yanısıra "kentlileşme" diye yeni bir sözcük gelişmiştir. Avrupa ülkelerinin kentleşmesi sırasında ise böyle ayrı bir sözcüğe genellikle gereksinme duyulmamıştır. Bu ülkelerde kentleşme sözcüğü hep kentlileşmeyi de kapsayan bir anlam içerecek biçimde kullanılmıştır. Türkiye'de

yaşanan kentleşme deneyimi sırasında, kente gelen köylüler kısa bir sürede kültürel bir dönüşme geçirerek, kentli değerleri benimseyemediklerini kavrayınca, bu kültürel dönüşümdeki gecikmeyi anlatabilmek için, kentlileşme terimine de gereksinme duymuşlardır. Böyle bir terimin geliştirilmesinin modernitenin meşruiyet çerçevesini korumak bakımından önemli sonuçları olmuştur. Kente gelen bu göçmenler artık kentteki köylülerdir. Eski kentliler onların kente gelmesini engelleyememiş, onlar kente gelmişlerdir. Şimdi eski kentliler onları kavramsal olarak yarattıkları sanal köylere hapsetmek istemektedirler. Onların kentte bulunurken özgün bir kültür yaratabileceğini kabul etmemekte ve belli bir gecikmeyle de olsa moderni temsil eden eski kentli kültürünü benimseyeceklerini beklemektedirler. Bu da modernitenin kültürel hegemonyasına karşı bir başkaldırının görmezden gelinmesini kolaylaştırmaktadır.

Kırdan kopuş ve kente geliş sürmektedir. Bu grup kentlere yerleşmiştir. Kendi varlığını kabul ettirmiştir. Kentte varlığını sürdürmesini kolaylaştıracak dayanışmayı sağlamak üzere hemşehrileri arasında ilişki ağlarını kurmuştur. Çok partili demokrasinin olanaklarından iki yönlü yararlanmaktadır. Bir yandan siyasi partilerin kayırmacı pratiklerini, öte yandan verdiği oyun sağladığı pazarlık gücünü iyi kullanarak gecekondu alanlarının altyapı kalitesini belli ölçüde geliştirebilmiştir. Artık kentte varlıklarının kalıcılığı anlaşılmıştır. Onların kalıcılığı iki yönden kendisini göstermektedir. Bir yandan kentte yaşamlarını sürdürmekte, öte yandan kültürlerini tek yönlü olarak değiştirmemekte, kentli kültürle etkileşmektedir. Artık modernist kültürü benimsemiş eski kentliler onları kendi kafalarında çizdiği köyün sınırları içinde tutamamaktadırlar. Böyle bir kent içinde köylüler kavramlaştırması geliştirilecek politikalara yol gösterememektedir. Yaşanan bu olgu karşısında yeni bir kavramlaştırmaya gerek duyulmaya başlanmıştır. Bu da kentlerin iki yapılı olduğunu kabul etmek şeklinde gelişti. Artık kentlerin makro formları ikili yapı şeklinde betimlenmekte ve kentlerin iç farklılaşmaları bu ikili yapıyla açıklanır hale gelmektedir. Böylece kalıcı bir ikili yapı algılamasının gelişmesinin kurumsal gelişmeye yansımasının en iyi örneği 1966 yılında çıkartılan 775 sayılı gecekondu yasası olmuştur. Bu yasada ilk kez gecekondu olgusu kabul edilmekte, bu olgu izinsiz inşaat kavramıyla geçiştirilmemektedir. Bu yasada

gecekondu kavramı ilk kez kullanılmakta ve daha düşük standartlı konutların yapılmasını kolaylaştırıcı yollar bir ölçüde de olsa meşrulaştırılmaktadır.

Kente gelen bu yeni grupların kentte varlıklarını kabul ettirmesinden ve kentin fırsatlarından yararlanmaya başlamasından sonra gecekondu olgusunun nitelik değiştirmesi hızlanmıştır. 1970'li yıllarda iki yönlü bir gelişme gerçekleşmiştir. Bir yandan varolan gecekondu mahalleleri kentsel hizmetlerden yararlanmasını sürekli artırmakta, sağlanan güvenceler gecekonduların konutlarını büyütmesine, çok katlı hale getirmesine yapı kalitesini geliştirmesine yol açmaktadır. Öte yandan gecekondu yapımı kente gelenlerin geldiklerinden kısa bir süre sonra kendi emekleriyle gerçekleştirebildikleri derme çatma bir konut olmaktan çıkmıştır. Artık kente yeni gelen bir köylü kente geldiğinde ancak bir gecekondu kiracısı olabilmektedir. Gecekondularda kiracı olarak oldukça uzun süreler yaşadıktan sonra bir gecekondu sahibi olabilmektedir. Gecekondu yapımı yarı piyasa ilişkileri, yarı mafya türü güç ilişkileri içinde gerçekleştirilmektedir. Bu yeni ilişkiler gecekonduların maliyetini artırmıştır. Ama bu ilişkiler gecekonduya meşruiyet sağlamasa bile ona güvence sağlayabilmektedir. Artık gecekondular hazine toprakları üzerinde değil, hisseli mülkiyet statüsüne sahip, mafya türü güç ilişkileri içinde parsellenmiş, hiç bir hukuki geçerliliği olmayan ama üzerinde yapı yapma güvencesi şu ya da bu şekilde sağlanmış bir parsel üzerinde yapılmaktadır. Bir anlamda modernitenin meşruiyeti dışında ortaya çıkmış bir tür planlama içinde gerçekleşmektedir. Bu gayri resmi planlama mafya türü gücün zorlamasıyla büyük itirazlar olmadan uygulanmaktadır. Tabii ki böyle bir zor düzenin moderniteyi temsil eden devlet bürokrasisi içinde yandaşları olmadan varlığını sürdüreceği düşünülemez. Kente yeni gelenlerin modernite dışında emrivakilerle kurduğu yeni düzen sadece modern dışı alanda kalmamakta, modernin içine sızarak onu da değişik bakımdan tahrip eder hale gelmektedir.

Artık yapılan gecekonduların niteliği de çok değişmiştir. Gecekonduların oldukça büyük oranı çok katlı hale gelmiştir. Bu çok katlı hale geliş değişik süreçlerin birlikte işleyişiyle ortaya çıkmıştır. Bu süreçlerden biri gecekondu sahiplerinin para biriktirdikçe yeni katlar

eklemesi yoludur. Bir diğeri ise kentin imarlı kesimi içinde bir arz süreci olarak spontan olarak gelişmiş bulunan yapsatçılığın çok katlı gecekondu mahallelerinin oluşmasında işlemeye başlaması olmuştur. İkili yapısı oldukça kemikleşmiş bu kente adeta iki ayrı konut pazarı oluşmuş bulunmaktadır. Gecekondu alanlarında uzun yıllardır yaşayanların birikimleri olmaya başlamıştır. Bu birikimlerini kentin modern kesimlerine değil gecekondu bölgelerine gecekondu yaptırarak yatırmaya başlamışlardır. Yatırım olarak gecekondularda kiralık konut arzı önemli bir paya sahip olmuştur.

Gecekondulular'ın kent mekanına iyice yerleşmeleri karmaşık bir ekonomik sektör niteliğini kazanması sadece yapı alanında kalmamaktadır. Piyasa mekanizmasının sağladığı demokratiklik içinde müzik alanında ilginç bir başka spontan gelişme ortaya çıkmıştır. Bu kesimin duygularına tercüman olmak için gelişen arabesk müzik, aynen gecekondu olgusunda olduğu gibi, başlangıçta modern kesimin temsilcisi olan devlet medyası tarafından dışlanmasına karşın, piyasa mekanizması içinde etkili olmuş ve zaman içinde kendisi de bazı dönüşümler geçirerek meşruiyetini kabul ettirmiştir.

1970'li yılların sonuna doğru gecekondu yapımında yeniden bir nitelik değişmesi ortaya çıktı. Kente yeni gelenlerin kentte kısa sürede gecekondu yapabilmeleri büyük ölçüde olanaksız hale gelince, gecekondu yapımı şiddet kullanabilen radikal siyasal gruplar tarafından örgütlenmeye başladı. Özellikle yeni gecekondu alanları şiddet kullanan radikal grupların himayesi altına girdi. Buralarda artık mafya gücü değil bu grupların gücü egemen olmaya başladı. Artık onlardan para değil, gecekondu yapmalarına olanak verilmesi karşılığında radikal ideolojilere sadakat talep ediliyordu. 1980 müdahalesi sonrasında gecekondu alanlarında bu parçalanma zaman içinde yok oldu. Ama aynı model bir ölçüde değişik tarikatlar tarafından uygulamaya konuldu.

Gecekondu konusuna toplumun bakışındaki önemli bir değişme 1984 yılında çıkartılan af yasasında ortaya çıktı. Bu yasa da gecekondu olgusunun modernist meşruiyet çerçevesiyle ilişkileri konusundaki ironik durumu sergilemesi açısından çok ilginç hükümler taşımaktadır. Bu yasa okunduğunda ilk bakışta Türkiye'deki siyasi otoritenin bunca

yaşanan maceraya karşın kentlerin büyümesi konusunda modernist meşruiyet çerçevesi içinde çözüm bulunmaya çalışıldığı kanısı uyanmaktadır. Yasada gecekondu alanlarında imar ve ıslah planları yapılması ve bu planlar yapıldıktan sonra piyasa süreçleri içinde gecekonduların yıkılarak yerine yapsatçılık yoluyla çok katlı apartmanlar yapılması öngörülüyordu. Bunun gerçekleşebilmesi için de imar ve ıslah planlarında yüksek imar hakları verilmesi isteniliyordu. Bu da gecekondu olgusunu iyi tanımamaktan kaynaklanan bir başka modernist çözümdü. 1950'lerde modernist meşruiyet adına gecekonduların yıkılarak temizlenmesini öngörenlerin çözümü kadar yüzeyseldi.

Bu çözüm de gecekonduların yıkılıp temizlenmesini çözüm olarak gören anlayış üzerine kurulmuştu. Ama bu temizleme işlemini devletin değil, piyasa mekanizması yoluyla yapsatçıların gerçekleştirmesi öngörülüyordu. Bunun ilginç yanı siyasal otoritenin gecekondululara geçmişteki aflarda olduğu gibi sadece kentte yaşamlarını sürdürmeleri için yapılan, bir anlamda devletin kendisinin halkının konut hakkını karşılayamayışı dolayısıyla emrivaki olarak gelişmiş bir duruma razı olmaktan çıkması ve gecekondulunun da kentte toprak spekülasyonu yapabilme hakkının varlığının tanınması haline gelmiştir. Bu spekülasyon hakkını tanımanın üstü kapalı gerekçesini ise kentin her yanında modernitenin meşruiyet çerçevesini yürürlüğe koymak teşkil etmiştir. Bu çözüm ancak büyük kentlerde prestijli konut alanlarına yakın gecekondu mahallerinde etkili olmuş ve dönüşümlere yol açmıştır. Boğaz sırtlarındaki gecekondu bölgelerinde olduğu gibi eski gecekondu sahiplerin çok büyük kazançlar elde etmelerine neden olmuştur. Bu da toplum vicdanını rahatsız etmiştir.

Bu amaçla gecekondu bölgeleri için imar ve ıslah planları hazırlanırken belediye başkanları plancılardan her gecekondu yerine verilecek imar haklarının hesabında ikinci kuşak gecekondulunun konut sorununun çözülmesinin göz önünde tutulmasını rica ettiler. Yani bu gecekondu yerine yapılacak apartman için yapsatçının gecekondu sahibine en az iki kat vermesine olanak sağlayacak kadar imar hakkı verilmeliydi. Böyle bir anlayış içinde gecekondu sorununa yaklaşınca devletin düzenine uygun olarak hareket etmiş bir yurttaşına göre

devlet gecekondulu yurttaşına daha çok hak tanımış oluyordu. Devlet gecekondu yapmak yerine modern kesimden bir kat almış bir ailenin cocuklarının konut sorunu düşünmezken, kentin iyi yerlerinde gecekondu yapmış olanların ikinci neslinin konut sorunu çözmeye çalışıyordu. Böyle yaparak modernitenin ulus devletinin yurttaşları arasındaki eşitlik anlayışını da ihlal etmiş oluyordu.

Ama bu çözüm bir kentin çok küçük bir kesimi için geçerli olabilecekti. Diğer gecekondu bölgeleri için bu gerçekçi bir çözüm değildi. Bu bölgelerdeki gecekonduların sahiplerinin büyük kesimi af için gerekli harçları bile yatırmadılar. Gecekondu mahallerinin bir kısmında yıkyap süreciyle yaşanan bu dönüşüm gecekondu kiracılarına gecekondu arzını azaltıyor, onların yaşamını daha da zorlaştırıyordu. Bu son af yasasının belki de en ironik yanı gecekondu bölgelerini modernitenin meşruiyet kalıpları içine sokmak isterken, modern kesimlerin imar mevzuatı dışındaki gelişmeleri ve kaçak yapıları için af getirmesiydi. Devlet nasıl spekülasyonda eşitlik sağlıyorsa kentin iki kesimi arasında imar mevzuatı dışına çıkmada da eşitlik sağlıyordu!! Gecekondu bölgelerinin zihniyeti arabesk müzikle nasıl kentin diğer kesimlerine taşındıysa, imar konusundaki tutumları da aynı şekilde kentlerin diğer kesimlerini etkiliyordu. Kentin modern kesimindekiler gecekondululularla girdiği ilişkilerde onların dönüşmesini beklerken hayretle kendilerinin de dönüştüğünün farkına varıyorlardı.

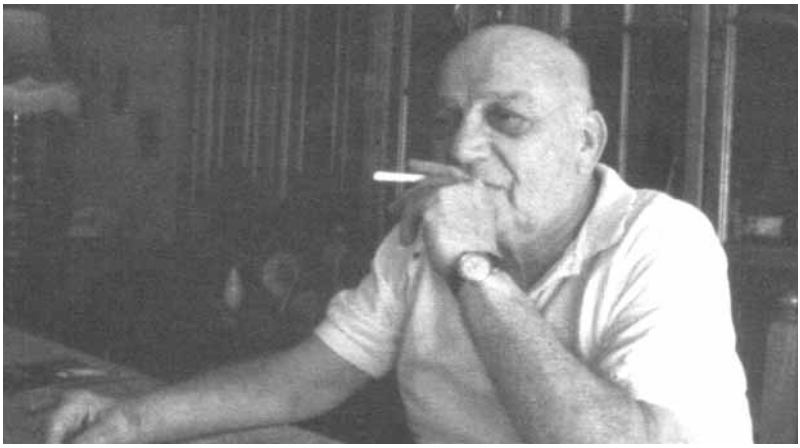
1984 yılında yürürlüğe giren bu aftan sonra geçen yirmi yılda beklenen dönüşmenin piyasa mekanizması içinde gerçekleşmesi ancak belli alanlarda oldu, ama Türkiye'de kent planlamasının gündemine dönüşüm projeleri sorunsalını getirdi. Bu dönüşümde belediyeler girişimci rolünü oynamaya başladılar. Bu yolla önemli dönüşüm projeleri gündeme geldi. Kırk yıl boyunca sürekli çözümsüzlüklerin nedeni haline gelmiş olan modernitenin meşruiyet kalıbı değişim projeleriyle kendisini yeniden üretmek yolunu buluyordu.

Türkiye'nin hızlı kentleşme olgusuyla kendi zihniyet ve kapasiteleri çerçevesi içinde nasıl ilişki kurduğunun, onu denetleyerek nasıl başa çıkmaya çalıştığının öyküsünü anlatmanın sonuna geldik. Bu öykü önümüzdeki iki on yılda da bir ölçüde devam edecek. Öykünün buradaki kuruluş biçimi üç konuya dikkatimizi çekiyor. Bunun belki de

en önde geleni toplumun hazırlığı en az, kapasitesi en düşük kesimlerinin zorunluluklar altında yaratıcı çözümler üretebilme ve uyum yapma kapasitesinin yüksekliğidir. İkinci önemli konu ise modernitenin meşruiyet çerçevelerinin bu kapasiteleri yönlendirmekte, onlarla ilişki kurmakta yetersiz kalması ve yaratıcı çözümlere büyük ölçüde kapalı kalmasıdır. Üçüncüsü ise popülizmin ağır bastığı çok partili demokrasi pratikleri modernitenin katı meşruiyet çerçevesinin yaratabileceği gerilimleri düşürmüş ve çatışmaya dönüşmesini engellemiştir. Bu karmaşık gelişme öyküsü içinde modernitenin meşruiyet çerçevesine alternatif bir başka meşruiyet çerçevesi geliştirilemediği için de modernitenin meşruiyet çerçevesi önemli yaralar alsa da kendisini yeniden üretebilme olanağını hep bulmuştur.

Celalettin Uzer'le Söyleşi*

* Bu söyleşi, TMMOB yayın organlarından "TEKNOKRAT" dergisinin Ağustos 1986 sayısından alınmıştır.



Celaleddin Uzer

Kısa Özgeçmiş

1914	Van doğumlu
1941	Liverpool Üniversitesi Mimarlık Fakültesi mezunu
1944-46	Gelibolu Kolordu Başmühendisi
1952	İmar İskan Bakanlığı, Fen Heyeti Reisi
1958	İmar İskan Bakanlığı, Şehircilik Dairesi Başkanı
1959	Mesken Genel Müdürü
1959-60	Tokyo, Wasseda Üniversitesi deprem mütehassısı
1961-63	TBMM Bayındırlık ve İmar Komisyonu Başkanı
1963-65	İmar İskan Bakanı

1965'den beri serbest Mimar, şehir plancılığı yapıyor.

Celaleddin Uzer, 1914'de Van'da doğmuş. Van Valisi olan babası Tahsin Uzer'in görevi dolayısıyla, daha sonra Erzurum ve Suriye'de bulunmuşlar. "İlkokulda 9 aldığım zaman hasta olurdum" diyen Uzer, orta tahsilini Robert Kolej'de yapmış ve birincilikle bitirmiş.

"Aslında doktor olmak isterdim. Lise bitince 6 bin kişinin katıldığı bir sınava girdim ve birincilikle kazanarak Amerika'ya gitmeye hak kazandım. Atatürk, "Senin yerine başka bir fakir gitsin, ben senin paranı veririm" dedi ve beni İngiltere'ye gönderdi. Şehirciliğe olan ilgim orada başladı. 1934'den 1942'ye kadar İngiltere'de kaldım. Üniversiteyi birincilikle bitirdim ve 'First Class Honors' aldım. Diploma töreninde beni İngiliz sandılar ve İncil getirdiler. Rektör, Churcill'in kulağına bir şey fısıldadı ve Kuran getirildi. Churcill, "Kahraman Türk dostlarımıza ve bize yardımcı olacak bu gence, iftiharla bu diplomayı veriyorum" dedi, diplomamı teslim etti. Üniversiteyi birincilikle bitirdikten sonra Türkiye'ye hemen gelemedim. Harp yıllarıydı, çıkış vizesi vermediler. İngiltere'de Abercrombie'nın asistanı olarak çatıştım. Şehirciliğe, onun yanında çırak olarak başladım. Londra'yı, Tokyo'yu ben çizdim ama imzayı onlar attılar. Daha sonra Dünya Mesken Kongresi'nde Divan Başkanı, Londra ve Liverpool Belediyelerinde sığınak mütehassısı olarak çalıştım. 'The Machinegun' derlerdi bana, çünkü en çok sığınağı ben yaptım orada. Ve benim yaptığım sığınaklar da en dayanıklıları oldu. Çünkü, bombardımanda, uğur mudur, nedir, tam isabet almadı. Orada biraz şanslıydım. İngiltere'de ayrı ayrı mimarlık, mühendislik ve şehircilik okudum. Daha sonra Japonya'da deprem ihtisası yaptım.

Ali Çetinkaya'nın isteği üzerine Türkiye'ye döndüğümde, çok değişmiş buldum Türkiye'yi. Atatürk ölmüş, annem, babam, amcalarım ölmüş. Bunlardan haberim yoktu. Bambaşka bir Türkiye buldum. Bayındırlık Bakanlığı'nda Şehircilik Fen Heyeti'nde mecburi hizmete tabi oldum. O zaman bu memlekette şehircilik diye birşey yoktu. Heussler diye bir adam var, acayip meydanlar yapıyor, dairevi meydanlar kabul etmez, dar yol sistemi yapar, 9,5 m.lik yollar. Bunlar benim nazariyelerime uymuyordu, boyuna değiştirmeye başladım. Halbuki ben fakir milletlerin geniş yollar yapmasına taraftarım. Çünkü fakir milletin yapboza tahammülü yoktur. Nitekim 1948'de Ankara'ya troleybüs geldiği zaman dönemedi. Dışkapı'ya gitti oradan döndü. Ulus meydanı kifayetsizdi. Hiç unutmam bir gün Ulus meydanında troleybüs dönecek, ortada da bir saat var, artık "Allah şoföre kolaylık versin" derken, "Halka da selamet versin" diyorduk. Çünkü dönemiyordu.

Şehircilik Fen Heyeti Reisliği'nden sonra Mesken Genel Müdürü oldum. Didim'de Fethiye'de yaklaşık 1000 tane bina yaptım. Daha Sosyal-Sigortalar yokken, işçi konutları yaptım. Eskişehir'deki 1 ve 2 numaralı kooperatifler hep benimdir. İmar İskan Bakanlığı'nı kurduk sonra. Yanlış bir deprem talimatnamesi vardı, değiştirdim. 1963-65 yılları arasında İmar İskan Bakanı iken, Ankara'nın havasının temizlenmesi için Gribla şirketi ile anlaştım, cins cins 3 ton kömür yolladım. Tahlilleri yapıldı. 200 milyona tasfiyehane kuracaktım. O zaman bana kızdılar, "Sen Sağlık Bakanı mısın? , ne karışıyorsun?" diye.

Bu iş kaldı, şimdi 600 milyara yapamazlar bu işi. İsmet İnönü'den izin alarak. Şark'ta Ermenilerden kalan alanlara köyleri yerleştirdim. Bütün deprem bölgelerinde prefabrikasyona geçmek için, Bakanlar Kurulu'nda ilk defa projeksiyon gösterdim. Gecekondu davasını ele aldım, teşkilatı kurdum. Havadan tesbip ederek, Aktepe'yi seçtim. Altyapısını yaptırdım, 5 bin bina yaptık. Arkadan partililere dağıtıldı. Eğer İsmet İnönü kabinesi 4 yıl kalsaydı, gecekondu davasını halledecektim. Fakat maalesef bu memlekette çalışana karşı düşmanlık var.

T- *Türkiye'deki şehircilik eğitimini olumlu buluyor musunuz?*

C.U- ODTÜ'yü de Teknik Üniversite'yi de ben bugün dünya ayarında okullar olarak kabul ediyorum, her ikisi de iyi elemanlar yetiştiriyor. ODTÜ'nün kuruluşu başlı başına bir olaydır. Charles Abrahms diye Birleşmiş Milletler Teknik Kurulu Başkanı bir zat geldi. Bu zatın vazifesi, Bayındırlık Bakanlığı'na bir şehircilik uzmanı, bir deprem uzmanı, bir de mimari büroya bir uzman temin etmek. Bakan, "Gezdir" dedi. Biz Abrahms'la bütün Anadolu'yu gezdik, Ankara'ya döndük. Ben o zaman Bakanlık'ta Fen Heyeti Reisi'yim. Charles Abrahms'la Tunalı Hilmi'de yeni açılan bir lokantaya gittik. Orada oturuyoruz, dedim ki Charles Abrahms'a, "Sen bize 3 uzman göndereceksin, bunlar çekip gidecek. Sen buraya bir üniversite kurabilir misin? Mesela, "Orta Doğu Teknik Üniversitesi" diye bir üniversite kursak, bütün Arap diyarı buraya gelir. Hem bize döviz sağlar, hem de çevreye hizmet etmiş oluruz." Charles Abrahms "Bunu yapmam için Başbakan'ı görmem lazım. Bizim 60 uzmanımız 6 aydır bekliyorlar, daha bir tanesi bile görememiş" dedi. O sırada şöyle bir kafamı çevirdim ki, Allah'ın büyüklüğü,

Vecdi Diker oturuyor karşı masadan. Karayollarında beraber çalışmıştık, Vecdi Diker, ben, Fehmi Tokay, Nazım Berksan, biz kurmuştuk Karayolları'nı. Vecdi Diker'in ne dinamik adam olduğunu bildiğim için, "Vecdi Abi bir dakika gelir misin?" dedim, hemen telefonla Fatih Bey'i aradı. Geldi, böyle böyle bir teklifte bulundum, "Ne dersin" dedim. "Çok güzel", dedi. Geldi, "Tamam yarın saat 9'a randevu aldım" dedi. Charles Abrahms şaşırdı.

Ankara Palas'ta misafir ediyoruz onu. Hemen gittik, bir rapor hazırladı. Ertesi sabah Vecdi Diker ve Avni Yener geldiler, Fatih Bey'e gittik. Fatih Bey, rapora baktı, "ben bunları sonra okuyayım, yarın size sunarım" dedi. "Hayır", dedi Charles Abrahms, "Şimdi okuyun, biz bekleriz". Fatih Bey gözlüğünü değiştirdi, başladı okumaya, biz de takip ediyoruz. "Çok güzel" dedi, Osman Veriver'le beni bu işte vazifeli kıldı. Charles Abrahms'ı yolcu ettik, gitti. Bir süre sonra bir telgraf aldık "300 milyon ayrıldı, her şey tamam."

Burada ise Halk Partililer, sanki ben Halk Partili değilmişim gibi, "Efendim, Türkiye'de Amerikan Üniversitesi kurulamazmış" diye karşı çıkıyorlar.

O esnada Eisenhover düştü, Truman geldi. Abrahms'tan bir telgraf, "İptal edildi." General Rally böyle bir üniversiteye lüzum yoktur diye beyanat vermiş. Canım sıkıldı. Ahmet Tokuş vardı, milletvekilidir. "Yahu senin neşen yok, ne oldu" dedi. Anlattım. "Biz parlamenterlerle Amerika'ya gidiyoruz, ver bana isimlerini, adreslerini arayayım" dedi, gitti. Haftasında Charles Abrahms'tan bir telgraf, "İşler düzeldi, 75 milyona indi, ama kuruluyor." Arkasından bir telgraf daha, "Dean Perkins başkanlığında Pensylvania heyeti Türkiye'ye geliyor, karşıla". Karşıladım. Milli Eğitim Bakanlığı'nda bir toplantı yaptık.. Teknik Üniversite ve Mülkiye benim aleyhimdeydi. Efendim, şehircilik varmış, böyle bir üniversiteye ne lüzum varmış.

T- *Türkiye'de "şehirci" olmak nasıl bir şey?*

C.U- Sürekli olarak, aşağı yukarı 40-45 senedir Türkiye'de şehircilik yapıyorum. Şehircilik öyle bir şey ki, meyvesini geç veren ağaca benzer. Her konan taş, birbiriyle toplanarak bir şehri oluşturur. Şehir

sosyal hayatın akışına bağlıdır, böyle bir akıştan işi ele almalıyız. Şehircilik, "şehirciyim" demekle bitmez. Şehirci aynı zamanda, mühendisliği, arkeolojiyi, haritacılığı da içine alır. Şimdi bakın bir şehir planı yaparken nerelerden geçeceksiniz: Karşınıza Karayolları çıkacak, bir. Anıtlar Yüksek Kurulu çıkacak, iki. Devlet Su İşleri çıkacak, üç. Milli Eğitim Bakanlığı çıkacak, dört. Arkeologlar çıkacak, beş. Enerji Bakanlığı çıkacak, altı. Şehirciliği, işte bütün bunlarla ilişkisi var diye seviyorum ben. Eski eser, halkla ilişki, biraz politikacılık da var serde. Bakanlık yaptıktan sonra, şehircilikle uğraşıyorum diye beni hakir görenler var. Ne yapacakmışım? Bakanlıktan sonra, bir bankaya girecek, meclis-i idare azası olacakmışım. Ondan sonra çarşamba günleri 3 saat gidip, 200 bin lirayı cebe atıcağım. Ben böyle şeye yokum. Mesleğim var seviyorum, niye yapmayayım? Çalışmak ayıp mı? İstersem çöpçülük bile yaparım.

Şehircilikte, şahsi menfaat olmamalı. Şehirciye etki yapılmamalı, şehirci etki altında kalmamalı. Şehirci, bakanlıklarla ve vatandaşla sürekli temas halinde olmalı. Bilmediği bir şeyi Lokantacı Mahmut Efendi'den, Bakkal Ahmet'ten, Emine Hanım'dan öğrenirsin.

Ve şehirci prensiplere uymalı. Bizim millet, pire için yorgan yakan millettir. Fonksiyon değil, dış görünüş önemli bizim için. Binanın dışını pek güzel yaparız da, içine hiç dikkat etmeyiz. Üst geçitler, örneğin. Niye alt geçit yapmazlar bilmem, bu milleti delirtmek için mi? İki katlı otobüs gelse, Ankara'da işleyemez. Üstgeçitler var çünkü. Şehir demek, mantık demektir, her ihtiyaca cevap vermelidir.

UÇAK FABRİKALARI NASIL KAPATILDI?

M.Bahattin ADIGÜZEL
Pilot
THK Tanıtım Müdürü

Hangi konuda olursa olsun başarılı olmak istiyorsanız önce hedefinizi sonra da başarının en önemli vasıtası olan stratejinizi iyi belirlemeniz gerekir. Aksi halde ya değirmen taşları arasında ya da dişliler arasında ezilip yok olmaya mahkumsunuz demektir.

Özellikle ulusal başarılardan bahsedebilmek için geçmişimizi, yani tarihimizi iyi bilmek zorundayız. Bunun mümkün olabilmesi için öncelikle arşivlere sahip çıkılması gerekiyor.

Çoğu kez "güncelliğini kaybetti, artık bu tarihe karıştı, bu şirket kapandı, yasalar değişti, bir daha lazım olmaz" gibi onlarca gerekçeyle imha ettiğimiz veya üç kuruş para uğruna sattığımız arşivler ne yazık ki Türkiye üzerinde oynanan senaryoların sürmesine ve tarihin sürekli tekerrür ettirilmesine neden olmuştur.

Arşivlere sahip çıkmadığımız için bugün ne İmam Ceheri, ne Hezarfen Ahmet Çelebi ne de Lagari Hasan Çelebi'nin adları uluslararası havacılık camiasında anılmıyor. 10uncu ve 17nci yüzyılda böyle bir uçuş yaptıkları dahi kabul edilmiyor. Türk Hava Kurumu tarafından her yıl üstün performans gösteren bir kadın ve bir erkek havacıya Hezarfen ve Lagari adına verilmek istenen madalyalara; böyle bir uçuşun yapıldığına dair belge gösteremediğimiz için Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI) tarafından karşı çıkılıyor.

Evliya Çelebi'nin "**Seyehatname'si**, Dr. John Wilkins'in 1648'de yazdığı "**Discovery of a New World: Moon-Yeni Dünyanın Keşfi: Ay**" isimli kitapları dahi ihtiyaca cevap vermiyor. Cumhuriyet döneminin çok güzel arşivleri var. Ama bu sefer de bunun kıymetini bilmeyen bir bürokrasi ve gerçeklerin gün ışığına çıkmasını bilerek ve/veya bilme yerek engelleyen siyasiler ve yasal engeller var.

Konu havacılık sanayi olunca ister istemez yakın tarihimize giriş yapmadan konunun ayrıntılarına girmek uygun değil. Türkiye'de havacılığın çağdaş ölçülerde gelişmesine sebep olan ilk kişi her konuda olduğu gibi Ulu Önder ATATÜRK'tür.

Göklere hakim olan ülkenin muhtemel bir savaşın da galibi olacağı düşüncesi 20nci yüzyılın başlarında önce askeri bir doktrin olarak ortaya çıktı. Ulu Önder bunu;

"**İstikbal Göklerdedir**"

diyerek bir çift sözle özetledi. O, 1900'lü yılların başında havacılıkta gördüğü gelişmelerin gelecek yıllara hükmedeceğini anlayarak bu cümleyi sarf etmişti. Cumhuriyet'in ilk yıllarında bize de rehber oldu, ama ilerleyen yıllarda ne oldu da bu ruh söndü ya da söndürüldü?

Havacılık sanayisinin gelişmesini sağlamak için Cumhuriyet'in ilânından hemen sonra ilk yaptığı iş, 16 Şubat 1925'de Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmak oldu. Kuruluş tüzüğünün ilk maddesine de; *"Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak."* şeklinde yazarak asıl amacını net bir şekilde ortaya koydu.

Ulu Önder hem fikir hem de icraat adamıdır. Bunları söylemekle yetinmedi. İlk yaptığı iş 23 Nisan 1926'da "Tayyare Makinist Mektebi"ni hizmete açmak oldu. Aynı yıl Alman Junkers Tayyare Fabrikası'yla işbirliği yaparak Kayseri'de TOMTAŞ Uçak Fabrikası'nı kurdu. Böylece Junkers lisansıyla A-19 ve A-20 uçaklarının hem üretimi hem de bakım ve onarımları Türkiye'de yapılmaya başlandı.

1929 yılına kadar Türk Hava Kurumu'nun denetiminde kalan bu fabrika 1929'da Milli Savunma Bakanlığı'na devredildi. Bugün Hava Kuvvetleri'ne bağlı 2nci İkmal Bakım Merkezi olarak çalışmalarına devam etmektedir. Ancak başlangıçtaki amaç devam ettirilemedi ve uçak üretimi durduruldu.

Bu fabrika kurulduğu zaman Avrupa'da **Airbus**, Amerika'da **Boing** firmaları yoktu!...

Cumhuriyet döneminin başlangıç yıllarında Türkiye'de havacılık sektöründe atılan dev adımların ve başarıların ardı arkasının kesilmediğine tanık olunur. Vecihi-VI adıyla anılan ilk tasarısını 1924'de gerçekleştiren Pilot Vecihi Hürkuş, 1931 yılında İstanbul'da kendi atölyesinde ürettiği Vecihi-XIV adıyla anılan ikinci uçakla Ankara'dan havalanarak küçük bir Türkiye turu yapmayı başardı. Ancak başına gelenler kelimenin tam anlamıyla pişmiş tavuğun başına gelmedi.

Vecihi Hürkuş anılarını bizzat kendisi kaleme aldı ve ölümünden sonra "**Bir Tayyarecinin Anıları**" adı ile yayımlandı. İbret dolu bu öykünün herkes tarafından okunması gerektiğine inanıyorum.

Bir yanda varlığını ve hayatını ortaya koyan yaratıcı bir genç diğer tarafta hiçbir riski ve sorumluluğu olmayan bürokraside yer alan şer dişlileri!... Kime hizmet ettiklerini bilmeden hizmet ürettiklerini iddia eden bürokratlar!...

Vecihi Hürkuş'tan sonra THK tarafından Fransa'da eğitime gönderilen Mühendis Selahattin Reşit Alan Bey, motor ve pervanesi hariç bütün parçaları Türk malı olan ve *MMV-1* adı verilen yeni tip bir ulusal uçağın prototipini imal etti. Ancak test uçuşlarını yapacak tecrübe pilotu bulamadığı için projesi yarım kaldı.

Fakat takip eden yıllarda O'nu, Nuri Demirağ keşfetti ve kurmayı düşündüğü uçak fabrikasına ortak yaptı.

1930'ların başında ekonomik krizlerin tüm dünyada doruk noktada olduğu yıllarda Nuri Demirağ'ın İstanbul Beşiktaş'ta açtığı uçak fabrikası havacılık sektörüne yeni bir ivme kazandırdı. Böylece Türk Hava Kurumundan sonra havacılık alanında faaliyet gösteren özel teşebbüs ruhu önemli bir başlangıç yarattı.

İlk uçağını 1936'ta yapan Demirağ, bu uçağa "**Nu D-36**" adını verdi. Tek motorlu olan bu uçağın hemen ardından 2 yıl sonra 1938'de çift motorlu tipi imal edildi ve adına da "**Nu D-38**" denildi. Başarılı uçuşlardan sonra bu uçakların seri üretimlerinin yapıldığına ve bir kısmının yurt dışına satıldığına da tanık olunmaktadır.

Fabrikaya paralel olarak Nuri Demirağ bugünkü Atatürk Havalimanı'nın bulunduğu bölgede bir de uçuş okulu açar. Yıllarca Beşiktaş'ta ürettiği parçaların montajını, Yeşilköy'de açtığı uçuş okulunda yapar ve ürettiği uçakların deneme uçuşları da burada gerçekleştirilir. Bu okul İstanbul Teknik Üniversitesi'nin özellikle mühendislik bölümü öğrencilerinin staj yeri olur. Hatta mühendislerin birçoğu pilot olur. Cumhuriyet döneminde mühendis pilotların çoğu yoğun olarak bu dönemde olmuştur.

Servetini ortaya koyan Nuri Demirağ da ne yazık ki Vecihi Hürkuş gibi aradığını bulamadı ve fabrikasını 1945'de kapatmak zorunda kaldı[1]. Türk Hava Kurumu; sipariş ettiği 12 uçağı "**teknik şartnameye uygun değil**" diye reddettiği için uzun süren hukuk mücadelesine rağ-

men hem davayı hem de tüm servetini kaybetti.

Nuri DEMİRAĞ, Vecihi HÜRKUŞ ve Selahattin REŞİT (ALAN) gibi havacılık lokomotifinin özel teşebbüs ruhunu yaratanlar, Hezarfen ve Lagari gibi sürgüne gönderilmediler ama yöneticiler ve politikacılar tarafından desteklenmediler de!... Milyonlarca dolarlık yatırımlar yok edildiği gibi bir ülkenin geleceğini garanti altına alacak yatırımlarda çıkan küçük sorunlara "**adam gibi**" yuvarlak masa etrafında oturulup çözüm aranmadığı için bir ülkenin geleceği karartıldı.

Kayseri tecrübesinden sonra uçak üretimi konusunda Türk Hava Kurumu'nun ikinci teşebbüsü Ankara'da oldu. 1940 yılının sonlarına kadar Akköprü'de sınırlı kadroyla çalışan Türk Hava Kurumu planör atölyesinin fabrika haline getirilmesiyle, burada İngiliz Miles Magister eğitim uçaklarının seri montajına başlandı.

Etimesgut'ta kurulan uçak fabrikası 1944'de tam üretime geçti. Bu fabrikada Magister uçaklarının yanısıra THK-1, 3, 4, 7, 9 eğitim ve akrobasi planörleriyle THK-13 uçan kanat, THK-2, 5 ve 10 tipi eğitim, akrobasi, sağlık ve nakliye uçakları da üretildi. Hatta THK-5 Danimarka'ya ve Ürdün'e satıldı.

Gelişmeler bununla da bitmedi. 1944 yılında Atatürk Orman Çiftliği'nde ilk uçak motor fabrikası kuruldu. 1951 yılına kadar üretime devam eden ve birçok projeye, imza atan bu fabrikalar bu tarihten sonra Makina Kimya Endüstrisine (MKE) devredildi. Fabrikalar 1953 yılında da Marşal yardımları nedeniyle tamamen kapatıldı.

2nci Dünya Harbi'nden önce Polonya'dan kaçarak Türkiye'ye sığınan havacılıkla ilgili birçok mühendis ve teknisyen, dönemin yöneticileri tarafından 1940'lı yılların başında iyi değerlendirilmiş ve Etimesgut uçak fabrikasında çalıştırılmaya başlanmıştır. Hatta fabrikanın temellerinin atılmasında büyük yararları dokunmuştur bu mühendis ve teknisyenlerin. 2nci Dünya Harbi nedeniyle ülkelerinden kaçtıkları için Türkiye'de tutunmak ve başarmak zorunda olduklarını kendileri de biliyordu. Başardılar da...

Ancak Harp bittikten sonra Polonya Hükümeti; harpten önce yurtdışına kaçan bilim adamlarının belirli bir tarihe kadar yurda dönmeleri

halinde af edileceklerini açıklar. Bu aftan yararlanmak isteyen Polonyalı mühendis ve teknisyenler bir ay içerisinde fabrikadan ayrılarak Türkiye'yi terk ederler.

O dönemde fabrikalarda birlikte çalışan Türk mühendis ve işçileri; Polonyalılar'ın çok iyi çalıştıklarını ve oldukça verimli işler yaptıklarını belirtmektedirler. Ancak bu kişiler fabrikadan ayrılırken nifak tohumlarını atmayı ihmal etmemişlerdir:

"Şu, şu, şu mühendisleriniz oldukça deneyimli ve iyi işler yapabilecek durumdalar. Ancak çok riskli çalışıyorlar ve ileride pilotlarınızın başını ağrıtabilirler....

'Şu, şu mühendisleriniz ise iyiler ama henüz yeterli deneyimleri yoktur. Tecrübesizlik nedeniyle sorun yaratabilirler..." şeklinde açıklamalar yaparlar fabrika yöneticilerine.

Polonyalı mühendis ve teknisyenler fabrikayı ve Türkiye'yi bir ay içerisinde terk ederler. Onlar gittikten sonra da bizim yöneticilerimiz, bizim mühendis ve teknisyenlerimize güvenmez olurlar[2].

Polonya'ya döneceklerini söyleyerek fabrikadan ayrılan Polonyalı mühendis ve teknisyenlerin çoğunun Polonya'ya dönmedikleri, büyük ücretlerle ABD, Kanada ve Fransa'ya transfer edildikleri yıllar sonra 1952'de tesadüfen öğrenildi[3].

1925-1950 yılları arasında Türkiye'yi ziyaret eden havacılıkla ilgili Amerikalıların, resmi görevlerinin dışında ziyaret ettikleri iki önemli kurum ve tesis vardır. Birincisi Türk Hava Kurumu ve Uçak Fabrikası, ikincisi ise Nuri Demirağ Uçak Fabrikası ve Gök Okulu. Uzmanlar fabrikayı gezerlerken yapılan işleri ve gelişmeleri sürekli takip ederler ve medyaya güzel demeçler vererek ülkeden ayrılırlar[4]. Bu tür olaylar bugün de var olan hareket tarzlarıdır.

Arşivin tozlu raflarında önem verip konunun ayrıntılarını araştırırken hiç ummadığım bilgi ve belgelere ulaştım. Bilgiler birbirini destekledi ve senaryosu yıllar önce yazılan korkunç plan ortaya çıktı.

Fabrikanın önde gelen mühendisleri yüksek ücretlerle ve hepsi bir ay gibi kısa bir zaman periyodu içerisinde Polonya'ya dönüyoruz diye

fabrikadan ayrıldılar.

-Polonyalılar ayrıldıktan sonra yöneticiler Türk mühendislerine güvenmemeye başladı.

-ABD'nin Marshall yardımları Türk havacılık sanayisinin üzerine kara bulut gibi çöktü.

-ABD hibe olarak çok sayıda uçak vererek, fabrikada üretimin iyice durmasına neden oldu.

-Yeni uçakları gören pilotlarımız üretilen uçaklara güvenmemeye başladı.

-Binbir güçlükle kurulan fabrikalara verilen siparişler dönemin iktidarı tarafından kesildi.

-Sipariş kesilince üretim durdu.

-Sürekli gideri olan 850'den fazla mühendis ve işçinin çalıştığı fabrikaların da kapanmaktan ve kapatılmaktan başka çaresi kalmadı.

Kısır görüşün, uzun vadeli stratejinin ne olduğunu bilmeyen ve anlamayan bürokrat, asker ve politikacıların kurbanı oldu.

Bu kararların alınmasında yabancı ülkelerin baskı ve yönlendirmelerinin çok büyük payı vardır. Suç; bu fabrikaların kapatılması için çaba sarf eden yabancıların değil, onların isteklerine, geleceği düşünmeden boyun eğen herkesindir.

Buna; *"Türkiye'nin, havacılık sektöründeki en az 100 yıllık kaybı"* diyebiliriz.

Her şeye rağmen içimizdeki ateşin söndüğünü söylemek mümkün değil.

1970'li yılların başında Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın başlattığı "**Kendi uçağını kendin yap**" kampanyası fikri ortaya atıldı. Ancak belli bir çevrenin dışında yine de fazla ilgi görmemişti o dönemde. Kıbrıs Barış Harekatı sonrası Türkiye'ye konan ambargo nedeniyle bu fikir savunma sanayi ve havacılık sanayimizde aniden alevlendi ve sonuçta bugün itibariyle azımsanmayacak ölçülerde ilerlemeler kaydetti.

Bugün F-16 projesi kapsamında kendini bulan TUSAŞ, TEI ve TAI kuruldu[5]. Hatta ASELSAN, HAVELSAN, ROKETSAN gibi birçok kuruluş da anılan tarihlerden sonra kurulan ve geleceğine umutla bakılan ve bakılması gereken kuruluşlar arasındadır.

Havacılık sanayinde Ankara, Eskişehir ve Kayseri'deki Hava Kuvvetlerine bağlı İkmal Bakım Merkezleri, Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı olarak özellikle helikopter montaj sanayii alanında Ankara'da faaliyet gösteren 5'nci Ana Bakım Merkezi Komutanlığı başta olmak üzere birçok özel ve kamu sektöründeki gelişmeler 2000'li yıllara umutla bakılabilecek bir geleceğin habercileridir.

Ancak bu sektörümüzde de acilen sivil-asker işbirliğine ihtiyaç duyulmaktadır. Devlet-Özel sektör ve asker arasındaki işbirliği sorunları geciktirilmeden giderilmelidir. Hükümetlerin ve politikacıların özellikle yerli sanayiyi desteklemeleri için bu kurum ve kuruluşları yakın takibe almaları, faaliyetlerinden haberdar olmaları, ulusal çıkarları koruyacak kararları zamanında almaları gerekmektedir.

Yakın tarihimizde yaşanan aynı hatalara tekrar düşülmemesi için yöneticilerin bu sözlere kulak kabartmaları gerektiğine inanıyorum. Her şeye politik görüş malzemesi olarak bakılmamalıdır. Bilime politika sokulmamalıdır. Politika yapmak isteyen bilim adamları var ise bilim ile politika arasında tercih yapmaları gerekmektedir. Hem bilimsel hem de siyasi titri olan cevherlerimizin düşünceleri ülke menfaatleri kapsamında birleştirilerek sanayiye işlerlik kazandırılmalıdır.

Havacılık sanayisi en hızlı gelişen ve diğer sanayi dalları arasında kuralları en katı olan bir sektör konumuna geldi.

Dünyada ve özellikle Avrupa'da kurulan sivil havacılık otoriteleri bir dizi önlemler almaya, emniyet için yeni kurallar koymaya ve bu kurallara uymayanlara ağır yaptırımlar uygulamaya başladılar. 1920-1944 yılları arasında Madrid, Paris, Roma, Varşova gibi havacılık kurallarını içeren bir dizi konferanslar düzenlenmiş ve uluslararası anlaşmalar yapılmış olmasına rağmen havacılık dalında en kapsamlı sözleşme 1944'de imzalanan Şikago sözleşmesidir.

Türkiye, 1944 Şikago antlaşması ile kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (ICAO) kuruluşunu onaylamıştır. Ancak sözleşmeyi imzalayarak teşkilata tam üye olduğumuzu ilan etmek marifet değil. Önemli olan üretimden işletmeye varıncaya kadar havacılık camiası içinde faaliyet gösterecek firmaların, ICAO standartlarında üretim ve işletme yapacak seviyeye gelmeleri için gayret sarf etmeleridir.

20'nci yüzyılın son çeyreğinde özellikle gelişmiş ülkeler ICAO standartlarının üzerine çıkarak bir dizi yeni önlemler almaktadır.

ABD kendi hava sahasında geçerli olmak üzere Federation Aviation Authority (FAA), Avrupa Birliği de Joint Aviation Authority (JAA) adıyla anılan sivil havacılık otoritelerini kurdular. Böylece 20'nci yüzyılın ikinci yarısından sonra yeni bir döneme girildi ve yüzyılın sonunda gerek işletmede gerekse üretimlerde **yasakların** yerini **üretim standartları** almaya başladı.

Belirlenen standartları taşımayan hava araçları Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri hava sahalarına giremeyecek, hizmetlerinden yararlanamayacak duruma getirilmiştir. Sonuç olarak havacılık alanında faaliyet gösteren firmalar ya belirlenen üretim-işletim standartlarına erişecek, ya da batılı ülkelerin teknolojilerini benimseyip onlara bağımlı ülkeler ve işletmeler haline gelecekler.

İlk uçuşu gerçekleştirerek havacılık tarihine ilk imzayı atan bir Türk olmasına rağmen, havacılık tarihindeki Lâgari Hasan ve Hezarfen Ahmet Çelebi'lerle yapılan güzel başlangıç, devlet idarecileri tarafından desteklenmedi. Destek, sürekli olduğu takdirde önemlidir. Aksi takdirde, yeni teknolojilere uyum sağlamak için daha çok emek ve daha çok sermaye harcanmaktadır.

Oysa sadece 17, 18, 19 ve 20'nci yüzyıllarda ABD, Fransa ve İngiltere başta olmak üzere birçok ülkede hem bilimsel araştırmalar yapılmış, hem de fiilen uçuş denemeleri gerçekleştirilmiştir. Zaman zaman kazayla sonuçlanan olaylara rağmen, ne araştırmacılar çalışmalarından vazgeçebilmiş ne de devlet yöneticileri araştırmacılara verdikleri desteği çekmişlerdir... 21'inci yüzyılda ise anılan ülkeler araştırma ve geliştirmeye daha çok bütçe ve zaman ayırmaktalar.

Üretimin yanında konuya bir de işletme açısından bakacak olursak, orada da ilginç durumlarla karşılaşmamız kaçınılmazdır. Türkiye'de sivil hava taşımacılığı alanında da ilk adımlar, 1925'de Ankara-İstanbul arasında uçuş izni verilmesiyle atılmaya başladı. 1933 yılında 2186 sayılı yasayla Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin kurulmasıyla havacılık sektöründe dünyadaki değişiklikler yakın izlemeye alındı. Başlangıçta sadece İstanbul-Ankara arasında başlatılan hava taşımacılığı takip eden yıllarda (1933) İstanbul-İzmir, Ankara-Adana bacakları da eklenerek büyümeye başladı.

Türkiye'de çağdaş anlamda kurulan ilk hava taşımacılık şirketi bilindiği üzere Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'dır. THY, 1968 yılına kadar piston motorlu uçaklarla sürdürdüğü iç ve dış hat seferlerine bu tarihten sonra jet uçakları satın alarak filolarını dış seferlere uygun hale getirdi. THY'nin İstanbul'da sahip olduğu teknik alt yapı ise özel sektör için güzel bir gelecek vadetmektedir.

Dünyanın en önemli yerlerine seferler yaparak Türk bayrağını dalgalandıran bu şirket bugünkü seviyesine kolay gelmedi. 79 yıllık gelişimin iyi irdelenmesi gerekmektedir. Şu anda özelleştirme kapsamında bulunmaktadır. Ancak Türk Hava Yolları'nı özelleştirmeden önce iyi düşünmek gerekir.

Türk Hava Yolları özelleştirildikten sonra sonu; Et Balık Kurumu'na, Sümerbank'a dönecekse böyle bir şirketi tekrar kurmanın kolay kolay mümkün olamayacağını hatırlatmayı havacılığı bilen bir vatandaş olarak görev sayıyorum. Özelleştirmeden önce özerkleştirilmesinin öncelikle düşünülmesinin daha yararlı olacağını değerlendirmekteyim.

Havacılık şirketleri kolay kurulan şirketler değildir. Yatırımları çok pahalı ve riskleri çok fazladır. Çok kaygan zeminlerde yürütülen bir işletmedir. İşletme masrafları çok fazladır. Ard arda kaza geçiren, filolarını yenilemeyen bir şirketin sektörde tutunması genellikle mümkün değildir. Bu nedenle sivil havacılık otoritesinin koordinatörlük görevi havacılık sanayisinin sağlıklı büyümesi için çok önemlidir.

Havacılık sektöründe 20nci yüzyılın ortalarında meydana gelen hızlı gelişmeler karşısında ulusal çıkarlarımızın korunması, uluslararası

ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "**Sivil Havacılık Daire Başkanlığı**" 1954 yılında kuruldu. Adı, 1987'de '**Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)**' olarak değiştirildi.

Hava limanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması amacıyla da 28 Şubat 1956'da 6686 sayılı yasayla Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü kuruldu.

Aynı dönem içerisinde Türk Hava Kurumu ve Silahlı Kuvvetlerin haricinde sivil havacılık sektörüne pilot ve teknik eleman desteği sağlayan birçok fakülte ve yüksek okul açıldı. ODTÜ ve İTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği Fakülteleri, Anadolu ve Erciyes Üniversitesi Havacılık Yüksek Okulları, 20. yüzyılın son çeyreğinde kuruluşlarını tamamlayarak sektöre eleman yetiştirmeye başladılar. Bunlardan ODTÜ ve İTU mühendislik alanında eleman yetiştirirken, Erciyes ve Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulları pilot ve çeşitli dallarda teknik personel eğitimleri veren beş yıllık yüksek okul konumundadır.

Buraya kadar anlatılanlar havacılık sanayimizin geçirdiği evrelerin çok kısa bir özetini vermekte olup tarihten açılan sayfaları içermekteydi. Aslında, arşivlerimiz iyi tetkik edildiğinde tarihimiz 5'inci kol faaliyetleri ve entrikalarla dolu. İster mühendis olalım, ister edebiyatçı, ister işçi, ister memur, ister muhalefetteki siyasetçi, ister iktidar partisi mensubu olalım; doğru kararlar alabilmek ve doğru stratejiler çizebilmek için siyasi tarihimizi iyi bilmemiz gerekiyor.

Çünkü bugün itibariyle ülkenin kaderine parmak basan insanlar, sadece kamu yöneticileri ve tarihçiler değil, parlamenterlerdir. İsteyen herkes parlamenter seçilebileceğine göre uluslararası ilişkilerde önemli olan devamlılık, düzenlilik, alınan kararlara bağımlılık ve kararlılık ilkeleri bütün parlamenterleri yakından ilgilendirmektedir. Kaldırılan parmağın ne anlama geldiğini bilmeyen parlamenterin parlamentoda yeri yoktur.

Günümüzde "**Geçmişini bilmeyenler geleceklerine asla yön veremezler.**"

Aslında her birimiz 5'inci kol faaliyetlerinin, yani bilerek ve bilmeyerek yapılan kötülüklerin potansiyel suçlusuyuz. Biz bu ülkeye bilerek kötülük yapanlar tespit edildiğinde tek kelime ile onlara "**hain**" diyoruz.

Ama ondan daha tehlikeli olanı "**bilmeden yapılan hatalardır.**" Fakat bunun tedavisi kolaydır. Bunun tedavisi;

- Önce vatandaş olarak birbirimizi tanımaktan,

- Sonra bizlerin geleceğine yön veren müesseselerimizi tanımaktan,

- Kargaşaya meydan verilmemesi için Devletimizin çıkarmış olduğu yasalara uymaktan ve

- Bunlara rağmen sorunlar yaşanıyorsa birbirimizle kavga etmeden sorunlarımızı yuvarlak masa etrafından toplanıp tartışarak çözmekten geçer.

Cumhuriyetin başlangıç yıllarını tekrar hatırlayalım. Nutuk'u bir daha okuyalım... 1920'li yılların başında ATAMIZ'IN icraatlerini hatırlayalım. Ulu Önder ATATÜRK'ün 1920'li yılların başında önemle üzerin de titrediği üç önemli kurum var. Bunlardan birincisi 31 Haziran 1921'de kurulan Çocuk Esirgeme Kurumu'dur. Cumhuriyetin ilanından önce düşünülmüş bir kurumdur. Amacı; Balkan Savaşı, 1. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında harpten yorgun ve bitkin düşmüş, ölen, şehit olan ve sakat kalan insanlarımızın çocuklarına ve yaşlılarına kol kanat germektir. Kısacası geleceğin emanetçilerinin çocuklar olduğunu görmüş ve bu nedenle de çocuğa önem vermiştir Ulu Önder.

İkincisi; 3 Mart 1924'de kurulan Diyanet İşleri Başkanlığı'dır. Cumhuriyetin ilanından hemen sonra ele alınmış olması dikkat çekicidir. Amacı; Din işlerini bilimsel bir şekilde incelemek, din ile devlet işlerini birbirinden ayırt ederek din kurallarını hurafecilerin elinden kurtarmaktır.

Üçüncüsü; 16 Şubat 1925'de kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'dir. Birçoklarımızın düşüncesine göre öncelik sırası daha sonra gelmesi gerekirken O, havacılığı diğer sanayi dallarından daha önemli

olduğunu görmüş ve Türk Hava Kurumu'nu kurmuştur. Amacı; havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmektir. Bu hareket; her şeyin küçüğünü ve hafifini yapmanın önemi o yıllarda kavranmış bir düşüncenin ürünü olarak görülmektedir.

Ülke sanayisinin bel kemiğini oluşturacak sanayi dallarında sadece kamu ve özel sektör temsilcilerinin çaba sarf etmesi yeterli değildir. Medyanın da rolü büyüktür. Atatürk döneminde yaratılan havacılık sanayi ruhunda medya desteği çok yüksektir. Bu konuyu merak edenlere "**Gökteki Venüs**" kitabımı okumalarını öneririm[6]. Medya desteği ile ilgili konu oldukça uzun olduğu için bu makale içerisinde incelenmesi yeterli ve uygun değil.

Ancak medya mensuplarına kısa bir mesajım var. Bir çok gazete bazı kurum ve kuruluşların sürekli kapalı bir kutuya benzediğini, gazeteci olarak kendilerinin tanımadığı bir kurumu topluma da tanıtamadıklarını yazıyorlar. Oysa günümüzde bir gazetecinin bu yöndeki bir iddiasına katılmamız mümkün değil. Hele hele bir gazetecinin bu sözün arkasına sığınmasını asla kabul edemiyorum.

Çünkü gazetecinin görevi; toplumun ihtiyaç duyduğu konuları belirleyip, araştırma yapmak ve onların anlayabileceği tarzda bilgilendirmektir. Toplumu doğru haberlerle donatmaktır. Bunu yapabilmesi için konuyu araştırması gerekir. Araştırma ise kaynağa inilerek yapılır. Bir başka gazeteden, şahıstan ya da geçmiş yıllara ait bilgi ve belgelerden alıntılar yaparak yorum ve yargılama yapmaya hakkı ve yetkisi yoktur. Basın ahlak ilkelerine uygun değildir.

Ön yargısız haber ve yorum yapan gazeteciler de olmaktadır. Zaten sayısı her geçen gün azalmaya başlayan gerçek gazetecilik yapanların azlığı bir Türk vatandaşı olarak beni derinden yaralamaktadır...

Eskiden basın yayıncılara okul yıllarında; "Bir köpek bir insanı ısırırsa bu bir haber olmaz, ancak bir insan bir köpeği ısırırsa bu haberdir" derlerdi.

Artık bu iddia çağımızda geçerliliğini kaybetmiştir. Bu ülkede çok güzel işler de yapılmaktadır, çok kötüleri de. Toplumun karşısına sürekli felaket haberleri vermenin anlamı yoktur. Yapılan güzel işler,

kurulan güzel tesisler, açılan fabrikalar, yapılan üretimler de vardır. Bunlar da haber yapılmalı, toplum bilgilendirilmelidir. Yorumlar insanlar bilinçlendirildikten sonra yapılmalı ve/veya yaptırılmalıdır.

Televizyon ve yazılı basın doğru kullanılırsa, doğru yönlendirilirse, basında çalışanlar da basın ahlak ilkelerine uyarak çalışma yaparlarsa kalkınmanın daha hızlı olacağını düşünüyorum.

Dipnotlar:

1. Nuri Demirağ Kimdir, Ziya Şakir, 1947

2. Uçak Motor Fabrikası mühendislerinden Uçak Yüksek Mühendisi Şükrü ER ile yapılan söyleşiler. Türk Havacılığında İz Bırakanlar, M.Bahattin Adıgüzel, s-256, 1 Ağustos 2003.

3. Gökteki Venüs, 15 Şubat 2004, M.Bahattin Adıgüzel

4. Nuri Demirağ Kimdir, Ziya Şakir, 1947.

5. Türkiye Uçak sanayii (TUSAŞ), Turkish Engine Industry (TEI) ve Turkish Airospace Industry (TAI)

6. Gökteki Venüs, M.Bahattin Adıgüzel, 15 Şubat 2004.

Gerçek esenliğe ermek istiyorsak, çok kan dökerek kazandığımız zaferlerden sonra çok fedakarlıklar yaparak ziraat, ticaret ve sanat sahasında önemli adımlarla yürümeye bakalım.

M.K.ATATÜRK

ATATÜRK ORMAN ÇİFTLİĞİ

Reşat Ünal
Harita ve Kadastro Mühendisi

1923 yılının Ekim ayının en önemli olayı, 13 Ekim 1923'te Ankara'nın başkent olarak ilanıdır. Bu büyük ve anlamlı bir olay; yeni devletin gözlerini anayurdun büyük parçası, asırlarca süren ihmaller, bakımsızlıklar, ihanetler içinde çökmüş, bunalmış olan Anadolu topraklarına çevirişidir.

Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin, Anadolu'nun en harap şehirlerinden biri olan tozlu, sıtmalı, en küçük imar ve konfor nasibi görmemiş ve 25.000 kadar nüfuslu Ankara'da yerleşme kararı, bağımsızlık mücadelesinin hatıralarına karşı asil bir saygı ve bağlılık nişanesi olmasından başka Orta Doğu'nun yeni jeopolitiği bakımından da gerçek ve ileri görüşlülüğe dayanan bir olaydır.

Mustafa Kemal ATATÜRK, bir yandan yeni kurulan devletin yapılanmasına çalışırken, bir yandan da ağaçsız ve çorak başkent Ankara'da örnek olacak, laboratuvar niteliğinde büyük bir çiftlik kurmayı kafasına koymuştur.

1925 yılı baharında, bir gün ATATÜRK, ülkenin tanınmış ziraatçilerini çağırarak , onlara ağaçsız ve çorak Ankara'nın yanıbaşında büyük bir çiftlik kurmak istediğini söyler ve yer aramalarını emreder.



Uzman heyet, Ankara'nın çevresinde çiftlik olacak yer ararken, en az bugünkü çiftlik yeri üzerinde durmuştur. Burası bakımsız, hastalıklı, sarı ve insanı bakarken rahatsız eden bir durumda idi. Bu geniş arazinin bataklıkları, şehrin hayatını zehirleyen ve etrafında yaşayanları kendi gibi renksiz ve hasta yapan bir sıtma kaynağı idi.

Biraz kıraç yerlerinde yuva kurmuş olan kartallar ve akbabalar, o zaman dört kerpiç duvardan başka bir şey olmayan mezbahanın etrafına yuva yapmışlardı. Burada uygarlığın eseri olarak yalnız bir demiryolu ince bir şerit halinde uzanıyordu.

Bu dönemde, kendilerine elçilik binası yaptırmaları için bedava arsa verildiği halde birçok ülke burada ağaç bile yetişmez diyerek Ankara'ya taşınmaya yanaşmıyorlar, kiraladıkları küçük temsilcilik binalarıyla yetinip İstanbul'da kalmakta direniyorlardı.

Uzmanlar çalışmalarını tamamlayarak sunarlar. ATATÜRK bugünkü çiftliğin bulunduğu yeri sorar, uzmanlar burasının bir çiftlik kurulması için gereken özelliklerden hiç birini taşımadığını, bataklık, çorak, fakir bir yer olduğunu belirtirler. ATATÜRK, "İstediğimiz yer böyle olmalıdır, Ankara'nın kenarında, hem bataklık, hem çorak, hem de kötü bir yer. Bunu biz ıslah etmezsek, kim gelip ıslah edecektir?" der.

Böylelikle, Atatürk Orman Çiftliği'nin temeli, Atatürk'ün 1925 yılında Abdi Paşa'nın eşi Faika Hanım'dan satın aldığı 20 000 dönüm toprak üzerinde atılmıştır. En basit bir barınma yeri bile olmadığı için, 5 Mayıs 1925 Pazartesi günü kurulan birkaç çadır ile çalışmalara başlandı ve mevsimin ilerlemiş olmasına rağmen iki fordson traktör ile toprağı sürmeye girişildi. ATATÜRK, yoğun devlet işlerine karşın buraya da zaman ayırıyor ve bazen traktörleri bizzat kullanıyordu. Bir yandan toprağın ıslah çalışmaları yürütülürken, bir yandan da gerekli idari binalar, imalathane, atölye, hangar, ahır, ağıl, süthane, anbar, elektrik, su tesisleri, fidanlıklar bir yıl gibi bir sürede tamamlandı.

Ancak 20.000 dönüm arazi modern teknikle geniş bir çiftlik işletmesi için yeterli değildi ve yörede uzun seneler terk edilmiş vaziyette duran ve sahipleri topraklarını işleyemeyecek durumda geniş araziler vardı. Bunların değerinin üstünde fiyatla alındığını gören sahipleri arazilerini Orman Çiftliğine satmaya başladılar ve Yağmurbaba,

Balgat, Macun, Güvercinlik, Tahar, Etimesut, Çakırlar çiftliklerinden satın alınan topraklarla oluşan çiftlikler tek bir yönetim altında birleştirilerek "Orman Çiftliği" olarak adlandırmıştır.

ATATÜRK, bunların dışında, aynı amaçları doğrultusunda işletmek üzere Yalova'da; Millet ve Baltacı Çiftliklerini, Silifke'de; Tekir ve Şövalye Çiftliklerini, Dörtyol'da; Portakal Bahçesi ve Karabasamak Çiftliğini ve Tarsus'ta; Piloğlu Çifliği'ni de satın alarak çiftlik işletmeleri arasına katmıştır.

ATATÜRK, ağaç bile yetişmeyen bu yerde insanın nasıl yaşayabileceğini kendi kendilerine soran ve Ankara'nın devlet merkezi oluşunu affedilmez bir hata sayan inançsız insanlara karşı, yepyeni bir mucize daha yaratmayı hedefliyordu.

ATATÜRK'ün Ankara'daki çiftliklerinde, tarım, hayvancılık ve sınai üretimdeki başarılar önemsenmekle birlikte, eğitim ve rekreasyon ile çağdaş bir başkent yaratma amacı da bulunmaktadır. ATATÜRK; yeni bir kent, yeni bir ülke ve yeni bir toplum kurma iradesini Orman Çiftliğinde simgeleştirerek, iç ve dış kamuoyuna göstermek istemiştir. Bu özellik, Atatürk Orman Çiftliği'ni sıradan bir çiftlik olmaktan çıkarmakta, tarihsel bir özellik kazandırmaktadır.

Atatürk Orman Çiftliği yalnız çiftlik işleten bir yer olmamış, modern ziraat ve hayvancılık tekniklerinin uygulandığı, ziraat fakültesi öğrencilerinin staj yaptığı, örnek sanat atölyeleri (ilk KOBİ'ler) , ilk sanayi kuruluşlarına kucak açması, parkları, havuzları, hayvanat bahçeleri, lokantaları, bira parkları ile gerek Ankara halkının ve gerekse dışarıdan gelenlerin gezi ve dinlenme yeri olmuş, Atatürk'ün döneminde yapılan Marmara Denizi ve alanı Karadeniz'in şeklini taşıyan havuzları hayranlıklar yaratmış, Karadeniz havuzu halkın dinlenme ve eğlence yeri olmuştur. Karadeniz havuzu yapıldığı yer itibariyle tıpkı gerçek Karadeniz gibi rüzgarlı ve dalgalı haliyle, Büyük Önder ATATÜRK'e hayranlığı daha da artırmaktadır. Marmara havuzunu gören Amerikalı gazeteci Rose Lea, makalelerinden birinde "Büyük cengaver, zaferi elde ettikten ve kılıcını kınına koyduktan sonra yorgunluğunu gideriyor. Kendi çiftliğini, zaferlerine birer şahit olan denizlerle süslüyor" demiştir.



Çiftliklerde kadın erkek herkes sarî bir iş neşesi içinde çalışır.

Orman Çiftliği, uzun ve çetin çalışmalar sonucunda çiftlikleri, genel ziraati, hayvancılığı, sanayi ve ticaret örgütlenmesiyle birbirini tamamlayan ve modern teknik aletlerle rasyonel bir iş birliğine dayanan büyük bir işletme haline gelmiştir. Çiftlik sadece üretim ile kalmamış, ürettiği maddeleri işlenmiş olarak piyasalara sürmüştür. Tüm Dünya'yı etkileyen 1929 krizine rağmen, gerekli önlemlerini alarak yoluna devam etmiştir.

ATATÜRK'ün çiftliklerin anlamını tam anlatabilmek için Ankara'daki Orman Çiftliğinin kuruluşundan Hazine'ye bağışlanana kadar geçen 12 yıllık dönemini vurgulamak gerekmiştir.

Ziraat İşleri; Çiftlik arazisinin bir bölümü kuvvetsiz, bir bölüm arazisi yorgun ve bakımsız, bir bölümü bataklıktı. Bir yandan bunların işe yarar hale getirilmesi için imar ıslah, sulama, kurutma, iyi ve bol

mahsul almak için besleme çalışmalarına başlanırken bir yandan da hemen 1925 yılında 14.000 dönüm hububat ekimiyle üretime başlanmıştır.

Her yıl istenilen miktarda mahsul alabilmek için araştırmalar yapıldı, toprağın laboratuar tahlilleri yapıldı, toprağın gereksinimine göre gübreleme yöntemleri geliştirildi. Su ihtiyacı için, yağmur ve kar sularının depolanması ve ilk baharda kullanılması için göletler oluşturuldu, yer altı sularının santrifüj tulumbaları ile çekilmesi için çalışmalar yapıldı, sulama kanalları kuruldu.

İlk dört yılda yapılan çalışmalar sonucunda; İncesu ve Bend Dereleri, Çubuk Çayı üzerinde bentler kuruldu ve sulama kanalları ile araziye bağlandı, Tahar Boğazı'nda ve Kelek Mevkiinde kışın akan suları ile yer altı sularının depolamak için göletler yapıldı, çiftlik yapılarının ihtiyacı ile ağaçlama çalışmalarında kullanılmak üzere kuyular açıldı, Marmara ve Karadeniz havuzları yapıldı, İstanbul Boğazında 145 m. uzunluğunda bir baraj yapıldı, Çakırlar Çiftliği'ndeki yer altı suları galerilerle yukarı çıkarıldı. Beş büyük ve nakledilebilen santrafüj tulumbası alınarak her sahada ekinlerin sulaması sağlandı.

Orman Çiftliği uygulamaları ile maliyetler düşürülmüş, toprağın gübre ile nasıl besleneceği, sulama zamanları, buğday, arpa, mısır gibi kuru mahsullerle patates, pancar, yonca nevinden nasıl yetiştirileceği, Orta Anadolu iklim koşullarında toprağın istediği en uygun tohumlar tespit edilmiş ve köylüye her yönüyle örnek olmuştur.

Ankara'nın başkent olmasıyla nüfusu adeta bir sıçrama yapmış, böyle bir kentin meyve, sebze ve bağ mahsullerine ihtiyacı artmıştır. Ankara çevresinde meyvecilik, sebzecilik ve bağcılık yapılmaktaydı, ancak bunlar geleneksel yöntemlerle yapılmaktaydı. Orman Çiftliğinde de bu işlere modern yöntemlerle başlatıldı ve böylelikle Ankara'nın sebze ihtiyacının bir bölümü karşılanmaya başlandı. Orman Çiftliğinde yöre iklimine uygun çeşitli meyve ağaçları dikildi ve üretime geçildi. Öyle ki bu üretim karşısında çiftlikte bir marmelat ve konserve fabrikasının kurulması planlandı. Ankara iklim ve toprağının yetiştirdiği yüksek kaliteli üzümlerden hem yemeklik, hem de şaraplık olarak yararlanılacak duruma getirildi. Kuruluş yıllarında tek bir ağacı bulun-

mayan Orman Çiftliğine dört milyondan fazla ağaç dikilmiş, kurulan fidanlıklarla ağaçlandırma alanı genişletilmiştir. Fidanlıklarda yetiştirilen meyveli ve meyvesiz ağaçlar Ankara'nın ve hatta diğer şehirlerin ağaçlandırma çalışmalarına kaynak olmuştur.

Hayvancılık İşleri; Orman Çiftliğinde ilk günden itibaren modern yetiştirme tekniği ile başlanılan hayvancılık, kısa zamanda geliştirilmiştir. Hayvancılık işlerinden koyunculukta, sığırcılıkta ve kümes hayvanlarının yetiştirilmesinde önemli başarılar elde edilmiştir. Gittikçe büyüyen Ankara'nın et ihtiyacı için modern bir devlet merkezine yakışır modern, temiz ve sıhhi bir kasaplık sınıfı tesis edilmiş, kümes hayvanları işinde de büyük ölçüde tavuk ve yumurta üretimi ilk defa Orman Çiftliği'nde yapılmıştır.

Orman Çiftliği'nde koyunculuk gittikçe geliştirilmiştir. Kıvırcık koyunları çiftliğin en verimli koyunları olmuş, Ankara'da sürü besleyenler, çiftlikten damızlık kıvırcıklar alarak, kıvırcık yetiştirmeye başlamışlardır. Çiftlikte kıvırcıktan sonra karaman ve merinos koyunları önem kazanmış, Bursa Merinos Yün Fabrikası'nın işlemeye başlaması ile merinos koyunculuğu daha da önem kazanmıştır. Çiftlikte Sovyetler Birliği tarafından hediye edilen erkek ve dişi karagül (astragan) koyunları seneden seneye geliştirilerek sayısı iki binden fazla hale getirilmiştir. Koyunculuk ile süt ve mamülleri, yünleri, derleri ve kasaplık et olarak önemli bir üretim alanı yaratılmıştır. Karagül koyunlarının derileri Leipzig'de işletilerek, ülke piyasasına sunulmuştur.

Anadolu'nun verimleri azalmış, boyları küçülmüş, soyları bozulmuş, öküzlerinde kuvvet, ineklerinde süt kalmamış olan yerli ırkı, Hollanda'dan getirilen damızlıklarla ıslah edilerek yeni bir sığır tipi yaratılmış, hem çiftçilere ve köylülere verilerek sığır hayvancılığının geliştirilmesine çalışılmış, hem sütünden, hem kasaplık hayvan olarak yaralanılmıştır.

Çiftliğin ilk kuruluş yıllarında Macaristan'dan getirtilen Nonyüs kırak ve aygırları ile çiftlikte saf kanlı koşum atları yetiştirilmiş, makinali ziraat yanında attan da ziraat ve nakliye işlerinde yaralanılmıştır. Bunun dışında Arap ırkı ile Fransız Ardana ırkı atları da muhtelif işlerde kullanılmıştır.

Çiftlikte modern tavukçuluk ilk kuruluşundan itibaren yapılmaya başlanmış, satış mağazalarının açılması ile daha da geliştirilmiştir. Legorn, kısmen rodeyland soyu tavuklarla işe başlanılmış, bunlar üzerinde yapılan tecrübeler iyi sonuç vermiş, piyasanın tavuk eti ve yumurta ihtiyacının bir bölümü karşılanmaya çalışılmıştır. Orman Çiftliği'nde tavukçuluk bölümünde tavşan da yetiştirilmiş ve iyi sonuçlar alınmıştır. Nesli bozulan Ankara tavşanları, Fransa'dan getirtilen tavşanlarla ıslah edilmişlerdir. Ankara ve Hollanda ırkından olan bu tavşanlar çok kolay çoğalmaları ve masrafların az olması nedeniyle kürkçülük işlerinde kullanılmışlardır. Çiftlikte 1929 yılından itibaren arıcılık faaliyetleri de başlatılmış ve yöre köyleri için fenni arıcılık konusunda iyi bir örnek olmuştur.

Sanayi ve Endüstri İşleri; Atatürk Çiftlikleri'nin dikkate değer özelliklerinden birisi de endüstriyel kuruluşlarıdır. Çiftlikteki malt, bira, soda, gazoz, buz fabrikaları, demir eşya ve pulluk fabrikası, süt, yoğurt, peynir çeşitleri, şarap ve deri fabrikaları çiftliğe küçük bir sanayi ve endüstri merkezi görüntüsü vermiştir.

Bira Fabrikası; Çiftlik bünyesinde doğal ihtiyaçların ürünü olarak 1934'de kurulan bira fabrikası, 1937'de yeni ve daha büyük bir fabrikaya dönüştürülmüştür. Bira endüstrisi zirai kalkınma içinde önemli görülmüştür. Daha önce şerbetçi otu ekmemiş olan köylü, bu maddenin ziraatine başlamış, yetiştirdiği arpasına iyi ve devamlı bir müşteri bulmuştur. Bira fabrikası küspeleri hayvanlar için çok besleyici bir gıda olmuştur. İlk birasını 1934'de piyasaya veren birinci bira fabrikası; malt, bira, buz, gazoz, soda imalat, doldurma ve ambalaj işlerini de yapmıştır. Bira fabrikasında, Normal, Siyah, Salon ve Salvator birası olmak üzere dört çeşit bira üretilmiştir.

Pastörize Süt ve Yoğurt Fabrikası; Süt fabrikası çiftliğin ilk kuruluş yıllarında düşünülmüş, binalarının bir bölümü o günlerde yapılmıştır. Fabrika tam tesisatlı bir işletme olarak beş yıl sonra faaliyete geçmiştir. Sütçülük ve mamulatı işleri için Avusturya ve Macaristan'dan uzmanlar getirtilmiş, hem uzmanlıklarından yararlanılmış hem de uzman gençler yetiştirmeleri sağlanmıştır. Tesislerin modern ve sıhhi olması sağlanmış, Ankara'nın süt ve yoğurt ihtiyacının önemli bir bölümü karşılanmıştır. Çiftlikte peynir imalinde, gerek kalite ve gerekse miktar

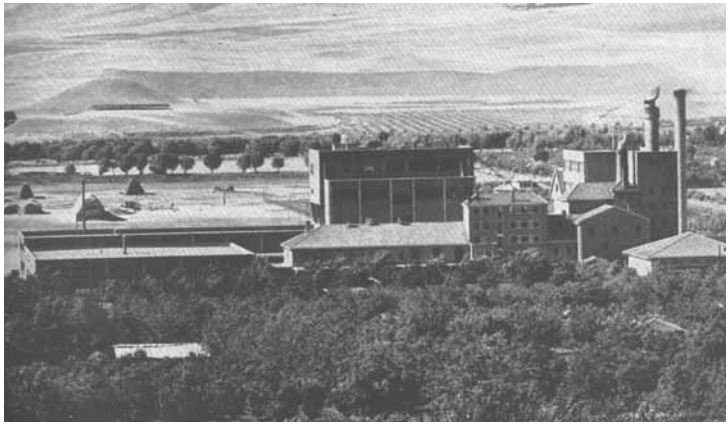
itibariyle önemli gelişmeler sağlanmıştır. Beyaz peynirin yanı sıra kaşar peynirleri de ülkemizin her tarafında aranır olmuştur. Çiftliğin tulum ve salamura peynirlerine talepler giderek artış göstermiştir. Çiftlik ürünlerinden olan tereyağları ve gerekse yemeklik yağlar piyasada aranır olmuştur.

Demir Eşya ve Pulluk Fabrikası; Atatürk Çiftlikleri'nin ilk tesisinde küçük bir tamirhane olarak kurulmuş olan fabrika, çiftliğin makinalarının tamiri ve yedek parça imali işlerini görürken, zamanla atölyeye demir döküm kısmı, metal dökme kısmı, tesviye ve montaj kısmı, demirhane ve tornahane, kafes teli işleri eklenmiş, 1931 yılında da çiftliğin ve Anadolu köylüsünün pulluk ihtiyacını karşılamak için pulluk atölyesi kurulmuştur. Burada pulluktan başka tohum temizleme makinaları, tırmık, tereyeğı pres aletleri gibi makinalar da yapılmıştır.

Şarap Fabrikası; Orta Anadolu yaylasının yüksek kaliteli şaraplık üzümlerinden imal edilen şaraplar, gerek Ankara'da, gerekse ülkenin diğer kentlerinde aranan şaraplar olmuştur.

Deri Fabrikası; Kasaplık hayvancılık işlerinin yan ürünü olan derileri değerlendirmek üzere kurulmuştur.

Değirmen ve Fırın; Çiftlik ihtiyaçları için kurulan değirmen, aynı zamanda yöre köylerinin ihtiyaçlarını gidermiştir. Yine fırında başlangıç-



ta çiftlik ihtiyaçları için kurulmuş, daha sonra Ankara'ya da ekmek yetiştirecek şekilde geliştirilmiştir. Fırında ekmek üretimi dışında bisküvi vb. imalatlar yapılmıştır.

Atatürk Çiftlikleri'nin ekonomik zincirinin son halkası ticaret birimleri olmuştur. Çiftliklerde ilk aşamada ziraat ve hayvancılık organize edilmiştir. Bunun uzantısı olarak endüstriyel yapılanmalar olmuştur. Doğal olarak üretimin değerlendirilmesi için piyasalarla ilişkiyi sağlamak için ticari yapılanmalar kurulmuştur. Bunun için satış mağazaları, lokanta ve gazinolar açılmıştır. Atatürk Çiftlikleri satış mağazalarında, çiftliklerin bütün mahsulleri satılmıştır. Ankara'da Yenişehir'de, Hacıbayram'da ve Samanpazarı'nda, İstanbul'da Beyoğlu ve Kadıköy'de mağazalar açılmıştır.

Atatürk Çiftlikleri'nde aynı zamanda sosyal yaşama öncülük etmek için lokanta, gazino, park ve plaj gibi işletmeler açılmıştır. Eğlence yerleri az olan Ankara'da halk, tatil günlerini çiftliğin parklarında, gazinolarında ve lokantalarında geçirmişlerdir. Yaz günlerinde Çiftliğin Bira Parkı ve Lokantası halkla dolup taşmıştır. Karadeniz Havuzu yaz aylarında halka açık hale getirilmiş, havuzda spor eğlenceleri düzenlenmiştir. Bugün hala Ankara'nın önemli lokantalarından olan Çiftlik Lokantası, 1936'da kurularak temiz ve ucuz yemekleriyle halkın hizmetine sunulmuştur. Halkın eğlencesi için bir lunapark kurulmuş, parasız olarak gezilen bir hayvanat bahçesi ile bir müze kurulmuştur. Çalışanlar ile civar köylülerin çocuklarının okumaları için çiftlikte bir de yatılı okul kurulmuş, bir poliklinik açılmıştır.

Atatürk Çiftliklerinde, modern ziraatın nasıl yapılabileceği ve üretimin nasıl değerlendirilebileceği gösterilmekle yetinilmemiş, bu alanda uzmanlar yetiştirilmesi de amaçlanmıştır. Gerektiğinde yurtdışından uzmanlar getirilerek, ülkemizde uzman yetiştirilmesi sağlanmıştır. Bu düşünceden hareketle, Yüksek Ziraat Enstitüsü'ne girecek lise mezunlarına önce Orman Çiftliği'nin bütün faaliyet alanlarında 10 ay süreyle staj yapma zorunluluğu getirilmiş, tarım teknikleri ve tarım makinelerini kullanma konusunda yetiştirilmeleri sağlanmış, buradaki başarısına göre enstitüye girebilmişlerdir. Orman çiftliğinde, değişik kentlerden gelen ziraat makinelerinde çalışacak ve kullanacak gençler için eğitim verilmiş, bu gençlere bir taraftan pulluk fabrikasında, diğer

taraftan ziraat makinelerinde çalışarak gerek makinaları kullanmasını, gerekse tamirini öğrenmişlerdir.

ATATÜRK Orman Çiftliği ile, yurdun değişik bölgelerinde kurduğu 6 adet çiftliğini; kurduğu amaçlar doğrultusunda yönetileceği umuduyla, aşağıdaki 11.6.1937 günlü bir mektupla Hazineye bağışlamıştır.

"Başvekalete,

Malum olduğu üzere, ziraat ve zirai iktisat sahasında fenni ve ameli tecrübeler yapmak maksadı ile muhtelif zamanlarda memleketin muhtelif mıntıkalarında müteaddit çiftlikler tesis etmiştim.

On üç sene devam eden çetin çalışmaları esnasında faaliyetlerini; bulundukları iklimin yetiştirdiği her çeşit mahsulattan başka, her nevi ziraat sanatlarını da teçmil eden bu müesseseler: ilk senelerden başlayan bütün kazançlarını inkişaflarına sarfederek büyük küçük müteaddit fabrika ve imalathaneler tesis etmişler, bütün ziraat makine ve aletlerini yerinde ve faydalı şekilde kullanarak bunların hepsini tamir ve mühim bir kısmını yeniden imal edecek tesisat vücuda getirmişler, yerli ve yabancı bir çok hayvan ırkları üzerinde çift ve mahsul bakımından yaptıkları tetkikler neticesinde, bunların muhite en elverişli ve verimli olanlarını tespit etmişler, kooperatif teşkili suretiyle veya aynı mahiyette başka suretlerle civar köylerle beraber faydalı şekilde çalışmışlar, bir taraftan da iç ve dış piyasalarla daimi ve sıkı temasta bulunmak suretiyle, faaliyetlerini ve istihsallerini bunların isteklerine uydurmuşlar, ve bugün her bakımdan verimli, olgun ve çok kıymetli birer varlık haline gelmişlerdir. Çiftliklerin yerine göre araziyi ıslah ve tanzim etmek, muhitlerini güzelleştirmek, halka gezecek, eğlenecek ve dinlenecek sıhhi yerler, hiylesiz ve nefis gıda maddeleri temin eylemek, bazı yerlerde ihtikarla fiili ve muvaffakiyetli mücadelede bulunmak gibi hizmetleri de zikre şayandır.

Bünyelerinin metanetini ve muvaffakiyetlerinin temelini teşkil eden geniş çalışma ve ticari esaslar dahilinde idare edildikleri, ve memleketin diğer mıntıkalarında da, mümasilleri tesis

edildiği takdirde, tecrübelerini müspet iş sahasından alan bu müesseselerinin ziraat usullerini düzeltme, istihsalatı artırma ve köyleri kalkındırma yolunda devletçe alınan ve alınacak olan tedbirlerin hüsnü intihap ve istikşafına çok müsait birer birer amil ve mesnet olacaklarına kani buluyorum, ve bu kanaatle tasarrufum altındaki bu çiftlikleri bütün tesisat, hayvanat ve demirbaşları ile beraber hazineye hediye ediyorum. Çiftliklerin arazisi ile tesisat ve demirbaşlarını mücmel olarak gösteren bir liste ilişiktir.

Muktazi kanuni muamelesinin yapılmasını dilerim. "

Atatürk Çiftlikleri'nin yönetilmesi için 1.1.1938 günlü 3308 sayılı yasa ile Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu (DZİK) kurulmuş ve bütün taşınmazlar bu kuruma devredilmiştir.

Bu dönemde Ankara'daki Orman Çiftliği "Gazi Orman Çiftliği " adını alarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Atatürk'ün bağışladığı çiftlikler, etkinliklerini yalnızca 11 yıl sürdürebilmiştir. Ancak, Gazi Orman Çiftliğinin parlak ve devamlı gelişmedeki hızı, çiftliğin Devlet yönetimine geçmesi ile birlikte birdenbire yavaşlamış, Atatürk'ün ölümünün üzerinden bir yıl geçmeden bira fabrikası Tarım Bakanlığınca, Tekel Genel Müdürlüğüne satılmış, 2. Dünya Savaşı'nın getirdiği olumsuzluklarla da gerileyerek, mali bir buhranın içine düşmüştür. Mali bünyede başgösteren dengesizlik, yıllar ilerledikçe artmış, 2. Dünya Savaşı'nın olumsuzsuz etkileri giderek azalmasına karşın daima büyük zararlar etmiştir.

Sonuçta, Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu, Zirai Kombinalar İdaresi ile birleştirilerek Devlet Üretme Çiftlikleri adı altında yeniden örgütlenmesini öngören 7.6.1949 gün ve 5433 sayılı Yasanın TBMM görüşmeleri sırasında; Atatürk'ün Ankara'daki çiftliğinin, özerk bir müdürlük eliyle yönetilmesinin uygun olacağı doğrultusunda bir eğilim belirmiş, 24.3.1950 günlü 5659 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Yasası, bu eğilime yanıt vermek amacıyla çıkarılmıştır.

Atatürk Orman Çiftliği adı altında özerk bir yapıya kavuştuktan sonra, faaliyetler devam ettirilmiş, çiftlik arazisi dışında yerler kiralanarak çalışmalar genişletilmiş, şarapçılık geliştirilmiş, Ankara şarabının

imal edildiği Kalecik Beyaz ve Karası, Nevşehir-Narköy'ün Emir, Lüks Kilis'in Horos Karası üzüm çeşitleri ile yüksek kalitede şaraplar üretildi ve Uluslararası Şarap Ofisi'nce tescil edildi. Taze üzüm suyu "üzüm özü" adıyla piyasaya sürüldü. Halkın, çiftliğe geliş gidişi kolaylaştırmak için 1952 yılından itibaren halk otobüsleri tahsis edildi. 1952 yılından itibaren kar etmeye başlayan Atatürk Orman Çiftliği'nde tarla ziraati yapılan alan bir misli genişletilmiş, yeni makinalar sağlanmıştır. Bağbahçe kültürleri ve ağaçlandırma işleri artırılmıştır. Ürünler için soğuk hava deposu yapılmış, büyük bir süt fabrikası inşa edilmiştir. Turistik Marmara Oteli 1968'de işletmeye açılmıştır. Çiftlik arazisi üzerinde Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali inşa edilerek 1997 yılından bu yana işletilmektedir. Çiftlik arazisi 1978 yılından bu yana toprak döküm alanı olarak da kullanılmaktadır.

5659 sayılı Yasanın 9. maddesi çiftlik taşınmazlarını Devlet malı saymış, 10. maddesi ise satılması ve kamulaştırılmasını özel bir yasa ile izin alınması koşuluna bağlamıştır. Böylece Çiftliğin toprak bütünlüğü, siyasi iradenin koruması altına alınmıştır. Ancak ne yazık ki, korumacı bir anlayışla yetinilmiş ve stratejik kullanım ilkelerini belirleyecek ve uygulayabilecek bir örgüt modeli öngörülmemiştir. Bu nedenle Ankara'nın büyümesi ile birlikte yoğunlaşan kentin altyapı gereksinmesi ve rant baskılarının Çiftlik alanını olumsuz etkilemesi önlenememiştir. Atatürk Orman Çiftliği'nin örgüt yapısındaki yetersizlikler ile bunun yol açtığı temel sorunlar olan; taşınmazlarının envanterinin yapılamayışı, üretim ve ağaçlandırma etkinliklerinden giderek uzaklaşılması, yasalara aykırı yapılaşma ve işgaller ortaya çıkmıştır.

Mustafa Kemal ATATÜRK'ün 11.06.1937 tarihli vasiyetnamesinin ekindeki listede "Ankara'da; Orman, Yağmurbaba, Balgat, Macun, Güvercinlik, Tahar, Etimesgut, Çakırlar Çiftliklerinden oluşan Orman Çiftliği, Yalova'da; Millet ve Baltacı Çiftlikleri, Silifke'de; Tekir ve Şövalye Çiftlikleri, Dörtyol'da; Portakal Bahçesi ve Karabasamak Çiftliği ve Tarsus'ta; Piloğlu Çitliği'ni arazi varlığı olarak belirtmiştir. Arazi büyüklüğü bu listede 154.729 dönüm olarak belirtilmiştir. Ancak,1939 yılında Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu tarafından yayınlanan "Atatürk Çiftlikleri" adlı yayın ile 1953 yılında Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü tarafından yayınlanan "Atatürk Orman Çiftliği" isimli yayında bu rakam 150.395

dönüm olarak verilmektedir. Bu miktardan 102.000 dönümü Ankara'daki Orman Çiftliği olarak verilmektedir. Bu miktar günümüzün rakamıyla 93.704.544 m2'dir. 1926'da Hakimiyet-i Milliye Gazetesi'nde yapılan " Reisi Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin Ankara Çiftlikler " adlı yayında Çiftliğin Orman, Balgat, Yağmurbaba, Macun, Güvercinlik ve Etimesgut Çiftliklerinin birleşmesi ile oluşmuş 80.000 dönüm araziden ibaret olduğu belirtilmektedir. Orman Çiftliği ve Mülhakatı Müdüriyeti tarafından hazırlandığı anlaşılan 8 Ağustos 1928 tarihli Gazi Orman Çiftliği başlıklı bir raporda 120.000 dönümden söz edilmektedir. Ancak bu rakamları doğrulayacak kesin kanıt oluşturacak bir belge, envanter vb. kayıt bulunmamaktadır.

Bu durum bazı soru işaretleri doğurmaktadır. ATATÜRK'ün 11.6.1937'de bütün tesisat, hayvanat ve demirbaşları ile beraber hazineye bağışladığı arazi; 12.6.1937'yi izleyen günlerde maliye hazinesine, 7.1.1938 'de kabul edilen ve 13.1.1938 'de yayınlanarak yürürlüğe giren 3308 sayılı Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu Hakkında Yasa'sı ile Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu'na, 7.6.1949 'da kabul edilen ve 13.6.1949 'da yayınlanarak yürürlüğe giren 5433 sayılı Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğü Görev ve Kuruluş Yasa 'sı ile Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğüne, 24.3.1950'de kabul edilen ve 1.4.1950 'de yayınlanarak yürürlüğe giren 5659 sayılı Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü Kuruluş Yasa 'sı ile Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 5433 sayılı Yasa'sının Geçici 3. maddesiyle, bu devirlerde mal değerlerinin Maliye, Tarım ve Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğü tarafından atanan 3 kişilik komisyon marifetiyle belirlenmesi, 5659 Yasa'nın Geçici 2. maddesiyle, bu devirlerde mal değerlerinin Maliye, Tarım, Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğü ve Atatürk Orman Çiftliği Müdürlüğü tarafından atanan 4 kişilik komisyon marifetiyle belirlenmesi hüküm altına alınmıştır. Ancak bu belgeler bulunamamaktadır.

Mustafa Kemal ATATÜRK'ün 11.06.1937 tarihli vasiyetnamesi ile hazineye bağışladığı arazilere ilişkin tek resmi kayıt, 11.05.1938 günü Hazine'ye bağış işlemine konu tapu senedi ve tapu kayıtları incelendiğinde Ankara'da 39.210.090 m2 büyüklüğünde bir arazinin bağışlandığı görülmektedir. Bu bağış ile birlikte bazı özel şahıslar ile Ankara Belediyesi ile Cumhuriyet Halk Partisine yapılan bağışlar söz konudur.

Ancak bağışa konu arazi miktarıyla ilgili olarak çeşitli iddialar bulunmaktadır. Topraklarının büyük bir bölümünün yasal olmayan yollarla özel kişilerin eline geçtiği kuşkuları çeşitli platformlarda yoğun biçimde dile getirilmektedir. Ancak bu tartışmaların dayanakları ne yazık ki belge ve bilgiler değil, söylenti ya da sezgilerdir. Ancak bunlar belgeye dayanmayan varsayımlara dayalı iddialardır. Örneğin Atatürk'ün arazileri arasında olduğu iddia edilen Çubuk'taki Aydos Yaylası'nın mülkiyetinin hiçbir zaman Atatürk'e yada (A.O.Ç'ye) ait olmadığı, 2002 yılında yapılan D.D.K.'nın yaptığı incelemede ortaya çıkartılmıştır.

Atatürk Orman Çiftliği arazileri ve tesislerden Bira Fabrikası ATATÜRK'ün ölümünün üzerinden bir yıl bile geçmeden (yaklaşık 50.000 m2) 6.7.1939'da çıkartılan 3697 sayılı yasa ile Tekel Genel Müdürlüğüne satılmıştır . Günümüzde ise ATATÜRK'ün diğer miraslarına yapıldığı gibi bu eseri de yok edilmek için özelleştirme kapsamına alınmıştır. 2002 yılı D.D.K. incelemesi sırasında, Devlet Ziraat İşletmeleri Yönetim Kurulu kararıyla satılan yaklaşık 7.372.000 m2 arazi bulgulanmıştır. Satılan bu arazinin bir kısmı alım amacı dışında kullanılmaktadır, Atatürk'ün arazileri üzerinde şimdi Urankent Konutları yükselmektedir. Atatürk Orman Çiftliği döneminde çıkartılan yasalarla (bir bölümü de mahkeme kararlarıyla) yaklaşık 14.611.000 m2 arazi satılmıştır. Atatürk'ün arazilerinden yapılan satışlarda, genelde önce fiili durum yaratılmış, sonra bu duruma yasallık kazandırmak için yasa çıkarmak suretiyle satışları sağlanmıştır. Diğer bir ifade, Devlete hakim siyasi irade Atatürk'ün arazilerinin talanında esas belirleyici olmuştur. Bu durum bugün içinde geçerlidir.

Atatürk Orman Çiftliği her ne kadar özerk bir statüye kavuşturulmuşsa da; Kuruluş Yasası'nda varlık nedeni (misyon) ile gelecek hedefi (vizyon) belirlenmemiş, taşınmazlarını yönetebilecek bir birim öngörülmemiştir. Yasanın bıraktığı boşlukları giderilemediği için kuruluş amacının gereklerince yönetilemediği, geliştirilemediği gibi topraklarının giderek küçültülmesi ve dokusunun bozulması önlenememiştir.

Atatürk Orman Çiftliği'nin, varlık nedenini ortaya koyabilecek, gelecek hedefi belirleyebilecek, belirlenen hedefe uygun stratejik planlar

üretebilecek; geliştirebilecek ve uygulayabilecek bir örgüt yapısı bulunmamaktadır. Değişik disiplin alanlarında eğitilmiş işgücünün; birlikte, sürekli ve eşgüdüm içinde çalışmasının öngörüldüğü bir yönetim modeli kurulmadıkça, Çiftlik alanının kentin gelişmesinden olumsuz etkilenmesinin önüne geçilemeyecek ve Atatürk'ün çağdaş bir başkent yaratma düşü gerçekleştirilemeyecektir.

Atatürk Orman Çiftliği'nin tarım ve hayvansal üretimi giderek azalan bir seyir izlemiştir. Tahıl ve hayvancılık için ayrılan alan giderek küçülmüştür. Kentin altyapısının gerektirdiği ana ulaşım yolları, su ve doğalgaz boruları, kanalizasyon, enerji nakil hatları ile bir ağ gibi sarıldığı için, üretim yapılabilecek tarlaları parçalanmış ve tarımsal işlevini yitirmiştir. Fırın kapatılmıştır. Az sayıda büyükbaş hayvan yetiştirilmekte ve bu nedenle de fabrikada işlenen süt satın alınmaktadır. Hayvancılıktan büyük ölçüde vazgeçildiği için deri fabrikası ile daha sonraları pulluk fabrikasına dönüşen demir atölyesi kapatılmıştır. 1930'lu yıllardaki üretim çeşitliliği geniş bir yelpazeye yayılırken, üretim etkinliğinden giderek uzaklaşılmıştır. Bağcılık yapılmadığı için, şarap üretimi satın alınan üzümlerle sürdürülmektedir. Üstelik biriken stoklar nedeniyle 1999'dan sonra arasında üretilmemiştir.

Çiftlik Müdürlüğü kayıtlarına göre Çiftlik alanının %15'nin orman olarak tanımlanabilecek nitelikte olduğunu göstermektedir. Oysa, Orman Bakanlığı'na göre ülkemizin % 25'i ormandır. Adında orman olan, Çiftliğin Türkiye ortalamasının altında bir ağaç dokusuna sahip olması düşündürücüdür.

Atatürk Orman Çiftliği, 1992 yılında sit, 1998 yılında ise I. Derece Doğal ve Tarihi Sit olarak tescil edilmiş; böylece, 2863 sayılı Yasanın koruması altına alınmıştır. Ayrıca, Çiftliğin alan bütünlüğü içinde yer alan Fişek, Çimento ve Traktör Fabrikaları ile Mitaş gibi sanayi kuruluşlarının kullandıkları alanlar da kapsam içine alınmış, böylelikle Çiftlik alanının bütünlük içinde korunabilmesi ve planlanabilmesinin ortamı oluşturulmuştur. Ancak, Çiftlik alanındaki yapılaşmaların büyük bir bölümü, 3194 sayılı Yasaya ve 2863 sayılı Yasaya da aykırı olarak yapılmıştır. 2863 sayılı Yasaya göre en geç bir yıl içinde bitirilmesi gereken koruma amaçlı imar planı, 2003 yılının sonlarına gelindiği halde henüz yapılmamıştır.

Geçmişte yapılanlar bir yana, Çiftlik toprakları üzerinde tehdit oluşturacak yeni gelişmelerin varlığı dikkat çekmektedir: Çiftliğin hipodrom yakınındaki toprakları üzerinde; "Ankara Metrosu 3.Aşama İşleri, Batıkent-Sincan-Organize Sanayi Bölgesi Arası Hat Yolu" ile iki metro istasyonu planlanmış ve çalışmalara başlanılmıştır. Üstelik, haritasından anlaşıldığına göre bu bölgenin hemen yakınında bulunan ve Çiftliğin ortaklık biçiminde mülkiyetindeki 42129/2 parsel, bir konut kooperatifine tahsis edilmiştir. Metro, bu bölgeye olan ilgiyi artıracaktır. Güçlü bir koruma oluşturulamazsa bu ilginin Çiftlik topraklarını olumsuz etkilemesinden kaçınılamayacağı açıktır.

Çiftlik topraklarının 21.983.218 m²'si satılarak, 6.888.496 m²'si ise kiraya verilerek toplam 28.871.714 m²'si, kamu kurumları ile özel hukuk kişilerinin kullanımına bırakılmıştır. Bu toprakların 5.178.989 m²'si kentin altyapısında kullanılmış, üzerine otogar, toptancı hali gibi büyük yapılar yapılmıştır. Bütünlük ve dokusunun korunması konusunda özenli olunmadığı için Çiftlik toprakları, yollar, borular ve enerji nakil hatları gibi kentin teknik altyapısı ile bir ağ gibi sarılmıştır. Ayrıca, imar düzenlemeleri ile 2.296.621 m²'sinde, üzerinde kamu kurumlarına ait yapıların bulunduğu parsellerde ortaklık biçiminde mülkiyetler oluşturularak fiilen Çiftliğin kullanımından çıkarılmış, bir bölümünün ise yargı kararlarıyla satılmasına yol açılmıştır.

Atatürk Orman Çiftliği alanının stratejik kullanım ilkeleri belirlenmediği için, kent planlarını yaparken belediyelerin kendilerini uymakla yükümlü sayacakları bir düzenleme bulunmamaktadır. Kent planları ve imar düzenlemeleri konusunda alınan her karar, altyapı için yeni toprakların terk edilmesini gerektirmekte ve bu gereklilik, bir sarmala dönüşmekte, Çiftlik toprakları giderek artan bir hızda küçülmekte ve dokusu bozulmaktadır.

1983 yılından bu yana son 20 yılda Çiftlik topraklarının satılmasına izin veren bir yasa çıkarılmamış iken ilk defa bu dönem, bu yasa dışılığı ortadan kaldırmak üzere 3194 sayılı Yasaya ve 2863 sayılı Yasaya da aykırı olarak yoğun yapılanmaların olduğu bir bölümde, Gençlerbirliği, Ankaragücü kulüplerinin kullanımındaki yerlerin satışı için bir tasarı bir yasa teklifi TBMM gündemine alınmış bulunmaktadır.

Bugün, Atatürk'ün çağdaş bir başkent kurabilme projesine sahip çıkılamadığı görülmektedir. Çiftlik olmanın gerektirdiği üretimden giderek uzaklaşılmıştır. Orman Çiftliği olarak adlandırılmakla birlikte, Türkiye ortalamasının altında bir bitki dokusuna sahiptir. Stratejik planlar yapabilecek ve bunları uygulayabilecek yetkinlikte bir örgüt yapısına kavuşturulamadığı için, kentin altyapı gereksinmeleri ve rant baskılarının topraklarını küçültmesi ve dokusunu bozması önlenememektedir. Kentin büyümesi yeşil alan gereksinmesini artırırken, Çiftlik alanı üzerindeki rant baskısı var olanı da tehdit etmektedir.

Atatürk, Orman Çiftliği projesine çağdaş bir başkent kurabilme amacıyla girişmiş, 12 yıl boyunca neredeyse kendisi yönetmiş, yaşamının son günlerinde, kurduğu amaçlar doğrultusunda geliştirilmesi dileğini belirten bir yazı ile Hazine'ye bağışlamıştır. Ancak bu konuda büyük bir ihanet, gaflet ve dalalet içine girilmiştir.

Büyük Atatürk'ün, bakımsız, bataklık, şehrin hayatını zehirleyen bir sıtma kaynağı iken, yoktan var ederek hızla geliştirdiği, bütün dünyayı kasıp kavuran 1929 krizinden bile gelişerek çıkarttığı ve büyüttüğü bu işletme, Atatürk'ün yönetiminden çıktıktan sonra aynı başarıyı yakalayamamış, arazi varlığı giderek bizzat devleti yönetenler tarafından azaltılmış, belediyeler kent içinde kalan arazileri imar uygulamaları ile yok etmiştir. Halen Atatürk'ün manevi şahsiyeti kullanılarak bu devam ettirilmektedir.

Atatürk Orman Çiftliği, halkımızın sadece Atatürk'ün bulunduğu dönemi anlatan 10. Yıl Marşı ile (Türkiye Cumhuriyeti'nin 80. yılında bile) coşkusunu açığa vurmasına önemli bir açıklama getirmektedir.

Kaynakça

Tek Adam, Ş.S.AYDEMİR
Atatürk Çiftlikleri, DZİK 1939
Atatürk Orman Çiftliği, AOÇ 1953
DDK İncelemesi 2002
Resimler: Atatürk Çiftlikleri, DZİK 1939

BİR RÜZGARA KARŞI TOPLU KONUT ÖYKÜSÜ

Şevki Vanlı
Mimar

Ankara'da mimarlık hayatına atılalı on yıla yaklaşıyordu... Müşterilerimin işlerini yaptırıp komisyon almadığım imalatçı ve malzemeciler, kendime iş yaparsam bana kredi açacaklarını söylediler. Babadan kalma olanakların da katkısıyla Gaziosmanpaşa'da bir arsa aldım. Emlak Bankas'ından kardeşimle benim ev kredimizi kullanarak, sekiz daireden üçünü satarak inşaatı bitirdim ve kiralarla kalan borçlarımı ödedim. 1964 yılı böyle geçti.

Bu, projeci olarak, çalıştığım mühendislerin çok hoşuna gitti ve birlikte inşaat yapmak istiyorlardı. İmalatçı ve malzemeci dostlar sürekli bana kredi açamazlardı... Yıl 1968 ve hala ısrar ediyorlardı. Sonunda, ben yapsatçılık yapmak istemediğimi, Ankara'ya bir uydu yerleşim kazandırmak hedefiyle bir toplu konut kuruluşu, yani bir anonim şirket kurabileceğimizi söyledim. Başıma neler geleceğini bilmediğim için cesurdum.



OR-AN A.Ş. Kuruluyor

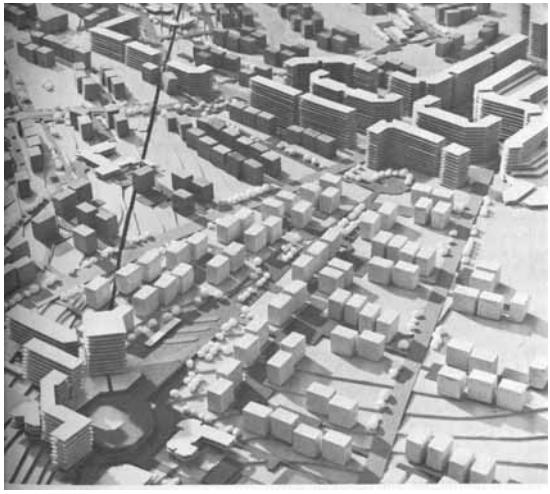
1968 İlkbaharında verdiğimiz bu kararı eşe dosta açtık... Hemen herkes hedefi ilginç buluyor ve katılmak istiyordu... Fakat hiç birimizde topluca bir para yoktu. Hepimiz emeğimizle yaşayanlardandık. Üç yüzden fazla dost ve tanıdık dokuz milyon sermayenin 1/4'ünü ödeyebildik. Anlaşılacağı gibi, on milyona dahi gelemedik. Topu topu 150.000 dolarımız vardı. Kuşkusuz dolar da 35 yılda 5/6 kez değer kaybetmiştir. Yani bugünkü değeriyle bir milyon dolar kadar bir para Bütün bu olup bitenler, İzmir Caddesi'ndeki proje büromda, benim odamda yaşanıyordu... OR-AN'ın bir yeri dahi yoktu.

Şirkete İsim Arıyoruz

Kulağa hoş gelen ve bellekte iz bırakacak bir ad arıyordum.

Anadolu'ya, Konya'nın yerlisi bir aileden gelmem nedeniyle bir tutkum vardır... Faaliyete de Ankara'dan başlayacağımıza göre, şirketin adının Orta Anadolu ile ilgili olmasını istedim. Fakat bu isim bana uzun geliyordu, bir şekilde kısaltmak istiyordum, ama başaramıyordum.

Bir gün Yenişehir, Atatürk Bulvarı, İş Bankası'nın önünden aşağıya doğru yürüyordum Tuna Caddesi'ni geçer geçmez sağda bir gazeteci / kırtasiyeci vardı, onun tepesinde, bir fotoğraf filmi markası olan "ORWO" yazılı bir tabela sallanıyordu... O anda şirketimizin adını gördüm "OR-AN" olmalıydı... O günlerde yaptığımız bir genel kurul toplantısına bu öneriyi getirdim... Herkes yadırgadı, kimse beğenmedi... O zaman



onlardan öneri beklediğimi söyledim. Sevgili ülkemizde beğenmeyen çoktur, öneri yoktur. Ben de, sonradan yerleşimin de adı olacak OR-AN ismini tescil ettirdim... Tuttu... O kadar tuttu ki bizden iki yıl kadar sonra kurulan ME-SA'nın adında çağrışım bulurum.

Uydu Yerleşime Arazi Aranıyor

O zamanlar, ODTÜ yerleşkesiyle, Ankara'nın coğrafyasına giren Eskişehir yolu çevresi aklımıza geliyordu. 1968'in sonbaharında bir emlakçı orada 500 dönüm arazisi olan bir avukatı getirdi... Avukat arazisinin m2 sine 40 TL. istiyordu... O günkü ölçülerimize göre, arazi sınırsız büyük, fiyat ise şehire göre çok küçük geliyordu. Fakat arazinin tutarı olan 20 milyon değil, iki milyon paramız vardı ve sonra ne yapacağımızı bilmiyorduk. Arazi sahibine, onun aynı sermaye olarak taşınmazını koymasını önerdim. O da bizim ne koyacağımızı sordu... "Emeğimizi" yanıtını verdim. Adama, onunla alay ediyormuşum gibi geldi ve bir Cumartesi öğleden sonra, benim mimarlık büromdaki odamın kapısını vurdu, gitti... Biz birkaç arkadaş ve emlakçı kaldık... Ne yapabilirdik?

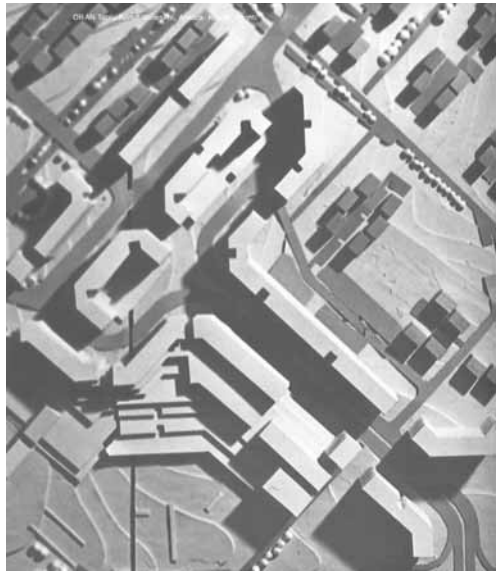
O zaman Çankaya, İş Bankası bloklarıyla biterdi... Sonrasını bilmiyorduk. Emlakçı arkada kimsenin ilgilenmediği ucuz arazi olduğunu söyledi, hemen görmeye gittik. Ankara'da, Çankaya ve Dikmen tepelerinin şehre dönük kuzey sırtlarına göreli olarak yerleşilmişti... Güney sırtlarının iyi bir ufku vardı... Doğuya doğru çıplak dağlar, güneye doğru içinde Gölbaşı'nın da yer aldığı ova görünüyordu. Dışardan bakınca arazi çorak ve tatsızdı. İçerden dışarıya bakınca ilginç bir manzara vardı ve önemli olan da buydu. Yönetim Kurulu kente bakan kuzey sırtlarını, ben ise ovaya bakan güneyi istiyordum. Yer seçimi girişimin ilk önemli adımıydı. Israrla güneyi kabul ettirdim.

Çok tapulu arazi nasıl alınır?

Başına gelen bilir, kurnaz arsa sahipleri arkaya kalır ve fiyat artırmak için ortadan kaybolur. Çizdiğimiz sınırların içi yaklaşık yüz hektarda, belki elli kadar tapu vardı... Kırk kadarını, bakımsız Dikmen Köyü kahvesinde topladık. Ben, bizden önce m2 si 4 TL. olan, talep olunca 6 liraya çıkan arazinin metresine 12 TL. teklif ettim. Yalnız koşullarım vardı... Hepsi ile aynı zamanda sözleşme yapacağız. Onlar da hemen tapuyu verecekler ve biz bir yıl sonra borcumuzu ödeyeceğiz. Çünkü onlara verecek meteliğimiz yoktu. Elimizdeki küçük parayla da Bakanlıklar'daki görkemli bir işhanının 1.katını kiralamış ve 6 aylık ödemeyi yapmıştık. Yani çarkın bu 6 ay içinde ciddi ciddi dönmesi gerekiyordu...

Uydu Yerleşkenin Planlaması

Tapuları aldık ve hemen planlamaya başladım. Orta tabakayı hedef alacaktık. Egemen kat yüksekliği ile inşa edilecek ve yerleşim planlamasına esneklik vermesi için, 8 daireli çok küçük apartmanlar olacaktı. Konfor standardı aynı olan, fakat büyüklükleri 100 ile 200 m2 arasında değişen ve her biri için iki farklı tip geliştirecektik... Yoğunluk (1)olacak, yani alanın 1/4' ü yapılarla örtülecek, %75 açık alan kalacaktı... Konutların aralarındaki mekanlar ve doğa, yerleşimin şekillenmesinde 1. sırada gözetilecekti.



Planlamada yüksek yapılar, yalnızca yerleşimin girişi ve sosyal merkezini vurgulamak için bulunacaktı. Bu başlıca ölçüt ve istekleri planlamada yanıtlamaya çalıştım.

Ankara İmar Müdürlüğü projeyi desteklediğini söyledi ve sıkıntı çıkarmadan tastik ederek, Bakanlığa sevketti. İmar ve İskan Bakanlığı, projeyi doğru Ankara Nazım Plan bürosuna gönderdi. Bu Kurum uzun zaman, projemizin ilkelerine uyup uymadığını tartıştı... Kanımca bu

kadar uzun tartışma, ilkeleri konusunda kuşku uyandırıyordu... Örneğin Çankaya'ya 6/7 km uzaklıktaki bir yerleşimin ulaşımı ülke ekonomisine yük olur sorununu, arkasından, projemiz çalışma alanını kapsamadığı için bir "yatakhane yerleşim" olacağı sorununu ve arsa spekülasyonu olacağı konusunu kendisine dert etti.

Zaman gerçekleri su yüzüne çıkarıyor... Bugün Ankara'daki gelişmeler bu endişelerin şaka niteliğinde olduğunu gösterdi. Arsa spekülasyonuna gelince... Bir arazi Nazım Plan içinde olsa alt yapıyı Belediye yapacak, spekülasyon katmerli olacaktı... Kanımca şehircilerin en önemli yanı bu tür birkaç takıntıdır. İşin garip yanı ise bizden sonra başta kendi memurları için, ek alanlar tastik ettiler, Millet vekillerine ve diplomatik alan gereksinmesine de OR-AN'da yer vererek arsalarımızın ciddi bir bölümünün istimlak edilmesiyle projemizi bozmak için ellerinden geleni yaptılar. Elli yıllık mesleki hayatımda öğrendiğim, Devlet memurunun gözlüğünün "kuşku" olduğudur. Ama son yıllardaki olaylar, bu gözlüğün istendiğinde kullanılmadığını gösteriyor.

Nihayet en son merci, İmar ve İskan Bakanlığ'ına geldik. Önceki işlemlerden sonra, burada hemen tastik olacağını sanırken, Bakanlık'tan arazi baraj taşma sahası olduğu için tastik olası değil, diye. Bir yazı geldi, Bakanlıkta yazıların karıştığını düşünerek ve gülerek ilgili müdürlüğe gittim. Aldığım yanıt bu yazının gerçek olduğu doğrultusundaydı... Onlara 1200 metre yükseklikte ne baraj ne de taşma olacağını anlatmaya çalıştım. Ama Çaldağı nazım planda nasılsa maviye boyanmıştı, bu boyanın silinmesi plan değişikliğine girerdi, tüm Bakanlıkların onayı ve yaklaşık iki yıl zaman gerekiyordu. Meslektaşların yine Devlet memurluğu tutmuştu. Neyse ki Müsteşar Muavini meslektaş Fikret Ungan müdahale etti, mavi boya silindi ve projemiz incelemeye alındı...

Sayın okuyucu, artık projenin tastik olduğunu sanmayın. Haftalar geçiyor, tasdik yazısı gelmiyordu... Ziyaretlerine gittiğimde daha incelenmediğini söylüyorlardı... Bu kaçıncı incelemeydi? Yine yukarıya başvurmak zorunda kalmıştım... Tüm memur meslektaşların böyle olmadığını biliyorum... Ama büyük oranda böyle olduğunu da bu süreç içinde öğrendim.

Toplu Konutta Pazarlama

Konut üretimi büyük ve yavaş bir yatırım olduğundan, satmadan yapmak olası değil. Pazarlamak için de girişim hakkında bilgi vermek gerekli... Bilgi alanlarında, yerleşim civarında arsa almaya girişmeleri ve bizim arsalarını aldığımız, bir kaç alamadığımız kişilerin de kazan kaldırması olası... Bu korkumuzu alıcılara anlatarak yerleşimin yerini başlangıçta gizli tuttuk. Buna rağmen genel yaklaşımımız güven verdi ve biz birkaç haftada 100 kadar daire sattık. Bu büyük bir başarıydı...

Yeni konut alıcılarının, almak istedikleri bilgiler arasında, kendilerinden önce kaç daire satıldığı da olacağını, fakat 100 sayısının önemini anlayamayacaklarını düşündüm. Görevlilere, böyle bir soru sorulursa, 200 demelerini söyledim. Birkaç gün sonra, OR-AN şirketinin bir ortağının görevlilere bağırıp çağırdığını duydum, "Beni nasıl yalancı durumuna düşürürsünüz?" diyordu... Ne yapacağımı, benim kırk yılda bir söylediğim bir pazarlama abartması yüzünden, ne diyeceğimi bilemiyordum. "Ne oldu?" diye sormaktan başka bir şey aklıma gelmedi... Ortağımız, "Kardeşim ben 500 sattık diyorum, siz 200 diyorsunuz" demez mi? Demek ki benim abartılı sayım bu ortağımızın pazarlama yeteneği yanında pek pısırık kalmıştı... Kısa zamanda 200'ü bulduk, ben de günahımdan kurtuldum.

Fakat 200'den sonra satışlar çok yavaşladı. Bir de Hastaş isimli, bize imrenerek kurulan ve müthiş reklam yapan bir firma peydah oldu Bizim konut alıcılarımızın yarısı bizden paralarını çekerek oraya yatırdı.

Biz 100'er daireli iki kooperatif kurarak SSK kredili alıcıları toplamaya başladık. Derken Hastaş iflas etti. Bu kez konut alıcılarımızın bir bölümü, benzetme yoluyla, bize olan güvenlerini yitirerek, yatırdıkları parayı istediler... Yine sorunların içine düşmüştük.

İnşaat Başlıyor

Proje ve onun uygulayıcısı olmak ile inşaatçı olmak, onu örgütlemek arasında çok fark var. Bu nedenle aramıza Emek İnşaat Genel Müdürü ve Emek İşhanı ve Otelleri inşaatlarının yürütücüsü Rafet Kapıcıoğlu'nu almıştık. OR-AN girişimini o yürütecekti. Yönetim Kurulu üyesi Rafet Bey, kamuda olmayan köklü sorunlar Kurula geldikçe telaş-

landı, aramızdan ayrıldı ve bu sorumluluğa kimse talip olmadı. Bütün işlerle karşı karşıya kalmıştım.

Ortaklar hisse paylarını ödemekte ağır davranıyor, konut alıcıları taksitlerini pek aksatmıyorlardı... Düzensiz de olsa işler yürüyor, yavaşda olsa satış ve ödemeleri sürüyordu...

Uygulamaya alt yapıyla, yol, su ve elektrikle başladım. Köy işlerinden makina kiralamak ve diğerlerini de en ekonomik yöntemlerle yürütüyorduk. O zamanlar, Türkiye'de hazır beton, düzgün tuğla üretimi, tesisat malzemesi, vinç veya asansör yok veya çok kıttı. Bir zamanlar küçük apartmanları, kalıpçı kökenli kalfalar yürütürdü. Ben de 20 küçük birimi 20 kalfayla başlamayı düşünmüştüm. Şehirden uzak işlere, mahrumiyet gözüyle bakan, ne kalfa, ne usta ne de işçi şehir dışına gelmek isteyorlardı. Düzeni değiştirmek için, inşaat mühendisi, bir kaç kalfa ve birçok işçi alarak işe başladım. Kısa zamanda 400 ile 500 arasında değişen bir kalabalığın yatması, yemesi, çalışması, genel sağlık ve ulaşım sorunlarıyla, malzeme teminiyle boğuşur olduk. Finansman sorunu bir türlü çözülmüyordu. Bankalar Kanununun 50. maddesine göre bankalar ancak Kamu yüklenicilerine, ellerindeki ihale oranında temlikle kredi açıyorlardı. Biz onlar için ne yaptıkları ne sonları belli olmayan garip yaratıklardık... Konumuzla ilgili Emlak Kredi Bankası ise o zamanlar etkin olan DPT'nin kanunlaşmış 2. beş yıllık kalkınma planında toplu konut kuruluşlarına uzun vadeli, düşük faizli kredi verilmesini öngördüğü halde, batık Hastaş'a kredi veriyor bize vermiyordu. Beş yüze yakın bir işçi kümesi bulan sendikalar da peşimizdeydi... Toplu İş Sözleşmesi yapıncaya kadar yapılan pazarlıklar sıkıntılarımıza tüy dikiyordu... Hayatımda başka böyle dert görmedim.

Dostların aklı ile Ankara'nın o zamanki en ünlü yapsatçı patronuna gittim, işbirliği teklif ettim. Adam bana sordu, "Siz aldığınızı, verdiğinizi yazıyor musunuz?" Doğal olarak "Evet" dedim. "Bu iş yürümez" dedi... Türkiye'deki iş hayatını bilenler, bu konuşmanın anlamını hemen anlarlar.

İlk Konutların Bitişi

Biliyorsunuz inşaatlar kışa doğru biter. Biz de 1970 sonbaharında ilk konut teslimini yapacağız... Bir tören hazırladık ve ilk anahtarı verme-

si için Vali Şerif Tüten'i davet ettik. Eksik olmasın, o ve yüzlerce konut alıcısı, fırtınalı bir havada çıkıp geldiler. Bu kez gereken kapalı büyük bir yer olmadığından, yeni boşaltılmış olan işçi yatakhanesine sığındık. Yılın ilk yağmurları olduğu için çatının delik deşik olduğunu bilmiyorduk. Başladı tavan üstümüze akmaya, çaresiz, kapalı yerde şemsiyeleri açtık ve Vali bey ilk anahtarı verdi...

Sanıyorum ilk elde 200'e yakın konut, merkezi ısıtması, elektiriği, suyu, telefonu ve yolu ile iskana hazır, bir o kadarı da epeyce toparlanmış haldeydi. Başlangıçta, minibüsle ulaşımı sağlayacak, kar yağdığında, gerekli ek takılmış olan traktörle 7 km'lik yolu Çankaya'ya kadar açacaktık..."Ya kış günü şehirle bağlantımız kesilirse? Ya dağdan kurtlar inerse?" gibi endişelerle kimse taşınmak istemiyordu. İş bana düştü. Ben çocukları alarak taşındım. Bir kadın ve bir bekçiyle yaşamaya başladık. Bizi gören beş aile daha taşındı. Bunların arasında bir doktor ve iki çocuklu bir ilkokul müdürü de vardı. Okul olarak projelendirdiğimiz şantiyede 7 öğrenci ile derslere başladık. Çocukların ikisi benim, ikisi hocanın diğer üçü de komşularındı. Bahara toplu taşınmalar başladı. Fakat bir yandan elektrik ve su arızaları, diğer yandan yine inşaatların başlamasının sıkıntılarından, bu başarının mutluluğunu yaşayamadım.

Yeni Sorunlar Eksik Olmuyor

Yerleşimin gerçekleşmesi bazı mühendis ortakların şirkete olan ilgilerini artırdı. Bu arada enflasyon %6'dan %15'e çıktı. Yani ekonomik sorunlarımız da arttı. Yönetim Kurulundaki arkadaşlar arsa satmak istiyorlar, ben de projenin kontrolünü elden kaçırmaktan korktuğum için satışa engel oluyordum. Şirketin kuruluşundan beri 7 yıl geçmiş, ben yorgun düşmüş, işi yerli yerine oturtamamıştım. Şirketin başından ayrılmam, diğerlerine becerilerini denemelerine fırsat tanımam gerektiğini düşünerek Murahhas Azalıktan, (şimdi CEO deniyor) ayrılmaya karar verdim. 1975 yılının Şubat ayı, inşaatlar da durmuş iken yaptığımız Genel Kurul toplantısında, Yönetim Kurulundan tümden ayrıldım ve projeciliğe geri döndüm. Ertesi yıl, Yönetim Kuruluna katılmaya başlasam da, kararlara ve uygulamalara uzak durmayı seçtim.

Yönetim, ucundan kıyısından arsa satmaya başladı... Arkasından bir özel ortaklık kurarak, OR-AN'ın inşaatlarını bu ortaklığa devrettiler. Yani kendi hesaplarına götürü yaptılar. Bunlar, benim gibi olmayan, iyi huylu, uyumlu bir mühendis arkadaşı genel müdürlüğe getirerek yürütüldü...

Bir taraftan inşaatın standardı çok düştü, diğer taraftan yerleşim projesinin dışına çıkılmaya başlandı... Arkasından Kamu, Millet Vekilleri Lojmanları ve yeni elçilikler için sanıyorum 30-40 Ha arası bir istimlakla, Arsa ofisi de OR-AN ile Konya Yolu arasında, yerleşimin batısındaki bir o kadar araziyi de (gecekondu önleme bölgesi) alarak, bizim projeyi gaddarca torpilledi... Buna karşılık bir zaman sonra Çankaya ile Konya Yolu arasında çok yüksek düzeyli bir yol yapıldı. Bütün bu olanlar yerleşimi güçlendirirken projeyi karmakarışık etti. Şimdi 2 katlı, 4 katlı ve 16 katlı yapılar, aralarında herhangi bir düzen olmadan rastgele yerleştiler. Belki mevzuata uygundur, ama projeye değil.

Proje Bir Ütopya mı, Yoksa Türkiye'nin Gerçeklerine Uygun mu?

Şehirlerimizin gerçeklerine yaklaşmaya çalışalım. Sahipsiz, yaşama hakkını yasalara, düzene karşı gelerek zorla koparan gecekondular ve yaşadıkları şehirlerin hizmetindeki insanlar... Kalabalıklaştıkça toplum düzenini tehdit eden, genelde köy kökenli halkımız... Şehirlerin yaşaması için bazı örgütleme ve üretim becerilerini değerlendiren, genelde kasaba kökenli halkımız ise kuralları arkalarına alıp toplumu nasıl sömüreceğinin peşinde. Hukuka uygun, uygarlık dışı yapılarla şehirlerimizi maskara eden kesim... Göreli bir şehir yaşama biçimine uygun bir hayat süren kooperatifler toplu tüketimi örgütleyerek, bir ortaklık, bir dayanışmadan güç alarak, amatör / acemi bir yaklaşımla yapılaşmaya katılanlar... ve nihayet üst düzey ekonomik koşullara sahip kesimin, diğer kümelere meydan okurcasına arayışlar içinde, villalar veya görkemli yapılarda büyük lüks dairelerde duvarlarla korunmuş bölgede yaşamak isteyen ve çok şey bildiği iddiasında olan kesim...

OR-AN'da bu sosyal ekonomik yapı içinden orta tabakaya yönelik, dünyadaki deneyimlerden yararlanarak, güzel ve çağdaş bir yerleşim

gerçekleştirmek istiyordum. Ayrımın ekonomik değil kültürel bir ölçütle oluşmasını umuyordum. Halbuki yerleşim gerçekleşmeye başlayınca, gerek ortaklar arası, gerekse konut alıcılarının arasındaki kasaba veya küçük şehir kökenli piyasa oluşturucularının saldırısına uğradı... Fakat onlar olmasaydı girişim gerçekleşebilir miydi? Onların yaşadığımız hayatın dinamiği olduğunu görmek istemeyen, çağın uygarlığının duygusal ve düşünsel güzelliklerini paylaşan bir yerleşim gerçekleştirmek ütopyasını yaşadım.

OR-AN Yerleşiminde Başarılar ve Başarısızlıklar

Şehirlerin büyüklüğüne ve alışkanlıklarına göre konut yerleşiminin genişliği ve merkeze uzaklığı söz konusu. OR-AN'ın büyüklüğünün ve şehre uzaklığının da 1960'lara göre iyi seçildiği anlaşılıyor. Buna karşılık, konuyla ilgili birikimsizlik ve deneyimsizlik nedeniyle girişimcilerin de, konut alıcılarının da kendi açılarından sorunları var.

Aileler en çok bahçeli ev istiyorlar. Ama onun doğa ile ilgili olanaklarından yararlanmaktan çok, yeryüzünde aidiyeti sınırlarıyla belli bir mülkiyet olması. Sanıyorum, güven duygusu veriyor... Bunun kendisine ne kadar sorunlar ile parasal yük getirdiğini düşünmek istemiyor. Bu istek yüzünden derme çatma evler ve altyapı yapılması ile yapının bakımının ihmali kötü sonuçlar vermektedir. Bahçeli ev, yüksek gelir düzeyine dönük bir program, bir istek olmalı.

Bahçeli evin getirdiği yükün bilincinde olan orta üst gelir grupları, apartman dairesini seçiyorlar. Bu durumda az katlı küçük apartman ile yüksek blokların arasında kesin bir seçim yok. Fakat, OR-AN'daki 4 katlı bloklarda oturanlar oldukça mutlular. Bu hoşnutluğun bir yanı dairelerin kullanışı, diğer yanı doğaya yakınlıkları olmalı. Çünkü daireler el değiştiriyor. Ve hiç boş kalmıyorlar. Bakımları da fena sayılmaz.

OR-AN'daki orta alt gelir gurubu, Sigorta veya Emlak Bankası kredisi koşullarıyla 100-120 m2 lik göreli küçük konutlardan da oturanların herhangi bir şikayetlerini duymadım. 74 m2 lik daireler dahil hiç boş kaldığı görülmüyor.

Bundan anlaşılıyor ki, OR-AN'da 74m2 ile 200m2 arasında ve birkaç

işlevsel yorum tipi çeşitleme ve tasarımları başarılı oldu... Planlamada bahçeli evi dışlamak ve sonradan programa almak yanlış bir yaklaşımdı. Bir diğer yanlış varsayım ise projedeki az orandaki yüksek blokların çevre oluşturacak bir şekilde toplu ve bir bütün oluşturacak nitelikte ele alınmamasıdır. Uygulamada bu büyük yapılar, herbirinin gerçekleşmesi bağımsız olacak birimler haline getirildiler. Projelendirme, pazarlama ve inşaatı yineleme yoluyla kolaylaştırmak piyasamıza daha uygun bir yaklaşımdı... Örneğin, 60.000m2 bir yapının projesi yerine 6000m2 nin projesini yaparak on kez yinelemek gibi... 300 yerine 30 daireyi pazarlamak, her blok doldukça yeni blok inşaatına başlamak, yatırımı bölmek ve küçük ekipleri bir bloktan diğerine kaydırarak onlara sürekli iş verebilmek gibi... Proje, pazarlama ve üretimde, ülkenin koşullarına uygun bu yaklaşımı önceden kavrayamadık.

Bunu planlamak ve projelendirmek belki 100 hektar bir alanı, 10 hektarlık bölümler halinde geliştirmek gerekirdi. Belki 100 hektara, yönlendirici bir plan yaparak bütünlüğü sağlamak, uygulama ölçülerini küçük tutarak zamanlamanın değişen gerçekleri karşılamasını sağlamak gerekirdi. Şimdi topluca konut üreten kuruluşlar, bahçeli ev , villalar ve yüksek bloklar gruplayarak uygulama yapıyorlar... Bunlar arasında bir büyük ortaklığı planlamayı düşünmüyorlar. 1/1000 veya 1/500 yönlendirici planlara ihtiyaç var.

Toplu Konut Çalışmalarında Gelinen Nokta

"Alt gelir gruplarının, örneğin gecekondu düzeyinde konutlarda oturanlar için, 1930'larda yeni kurulan kamu fabrikalarında ve maden ocaklarında yapılan işçi evlerinden sonra gereksinme arttıkça sorundan daha çok uzaklaşıldı sanki...

"1940'larda Emlak Bankası kredileriyle başlayan krediler ve gerçekleştirilen yerleşimler hep orta gelir guruplara dönük oldu... Sanki bu işleri yürütenler kendi düzeylerini korudular, kendileri ve eş / dost yararlandı veya ancak bu kesim geri ödeme olanağına sahipti.

Doğal üst gelir guruplarının her konuda sorunlarına bir yanıt bulunur. Gecekondu Önleme bölgeleri adındaki program dahi büyük ölçüde orta gelir gruplarına yaradı.

Afet bölgeleri, depremlerde yıkılanlar yerine yapılan konutların genelde ilkelliği, özellikle mimari olarak ilkelliği akıl almaz niteliktedir.

1960'larda DPT, konut konusuna sahip çıkmak istedi gibi oldu... Ama konu Devlet politikası olamadı. Türkiyenin, hangi konuda iki yakası bir araya geldi?

Ama ben bu eksikliği mimar ve mühendislerin başarısızlığı sayarım. Ne yapıp yapıp toplumun bu temel sorunları, konut, sağlık ve eğitim 80 yılda bir çizgiye getirilmeliydi.

Eğrisi ve Doğrusu ile OR-AN

Piyasa koşullarına aykırı olduğu için saptırılmış bir uygulama olsa da Cumhuriyet döneminde özel, özgür ve bütün olarak tasarlanmış tek projedir. Bilinçli olarak ve peşinen her türlü etkiye açık ve bir istek taşımayan planı ve projeleri olan bir girişim değildir.

OR-AN yerleşimi, kapsamlı olarak ele alınmış, tümü hedeflenmiş plan ve projeleri olsa da Türkiye gerçekleriyle çelişen isteklerle yönlendirilmiş olduğu için hedefine varamamıştır.

Sanırım, birikim içinde yararlı bir deneyimdir. Bölgesine adını verdiğine göre bir saygınlığı vardır.

Ülkemiz için çok daha başarılı yerleşim projeleri ve uygulamaları olması dileğiyle!...

CUMHURİYETİN İLK DÖNEMLERİNDE YÜKSEK MÜHENDİS MEKTEBİ VE DÖKÜMCÜLÜK ANILARIM*

Burhan OĞUZ

*Bu yazı Burhan Oğuz'un "Yaşadıklarım-Dinlediklerim" isimli anı kitabından derlenmiştir.

Benim zamanımın Yüksek Mühendis Mektebi'nin tüzüğü bugün için ilginç olabilir. Mektep altı yıllıktı. İlk üç yılı "Müşterek", son üç yılı da "İhtisas" yıllarıydı. İlk üç yılda çok sağlam bir matematik kültürü aldık, namlı hocalardan: Hamit (Dilgan) Hoca, Ali Yar Bey, Kerim (Erim) Bey, Ratip (Berker) Hoca, Müderris Muavini Nüshet (Gökdoğan) Hanım. Bahriyeden yetişme Salih Murat Bey, klasik fizik okuturdu. Kimya Hocamız Nurettin Münşi Bey ise ayrı bir tipti. Giritli idi ve Türkçe'yi ora şivesiyle konuşurdu. Doğru dürüst Rumca bildiği de şüpheliydi. Fransa'da okumuş, Fransızca bilmezdi. Karısı Almandı, Almanca bilmezdi. Kısa boylu, tıknaz, sürekli terleyen ve tütün çiğneyen, öğleden sonraları yarı sarhoş bir adamdı. Bildiği tahlil kimyasıydı, gümrüklerde lazım olan türden. Bize anion, kation araştırırdı. Modern kimyadan haberi yoktu. Anlatmıştı: Her tür malzemenin eşantiyonu bulunurmuş. Şüphelendiğinde mikroskop altına beraber sürülür, getirilen kırmızı tozun gerçek biber mi yoksa kiremit tozu mu olduğu derhal saptanırmış. Çeşitli kürklerin kıl kesitleri varmış. "Bir gün baktım, domuz kili, tıpkı kaynanamınki gibiydi" diye latife etmişti. Sorularla sıkıştırdığımızda "Çok sorma, sonra atarim" (yani "uydururum") derdi. Nekre bir adamdı. Hamit Hoca, Nurettin Bey ve Onnik Bey, bir üçlü idiler, beraber meyhaneye giderlerdi. Meclisleri pek hoş olurdu; kahkahadan geçilmezdi.

Onnik Bey Mühendishane'nin emektarı idi. Anlatıldığına göre mütarekede İngilizler bütün eşyaları sokağa atmışlar. Mukavemet hocamız Fikri Santur Beyle ikisi, sabahlara kadar bunların başında nöbet tutarlarmış, fisebillah. Çok güzel bas bariton sesi vardı, opera aryaları söylerdi.

Yine kimya, özellikle şimi-fizik (Fiziksel Kimya) okutan İlhami Cıvaoğlu hocamız vardı. Çok bilgili bir hoca idi. Modern fizik ve kimyaya bilhakken vakıftı (ama huyunu suyunu fazlaca övmeyeceğim).

Notlar yirmi üzerinden verilirdi. Geçme notu sekizdi. Ama; her dersin, önemine göre bir "üssü mizan"ı yani onunla çarpıldığı bir katsayısı vardı, beş ile on arasında (devam notununki ondu) . Notlar bunlarla çarpılır ve toplanırdı. Çıkan yekün ders sayısına bölünür, eğer sonuç on üçten aşağı ise bütün derslerden, çok iyi not aldıklarımız dahil,

kalınırdı. Sınavlarla iki dersten kalınırsa, bütün dersler sil baştan olurdu. Bir devrede iki kez kalan mektepten atılırdı. Bunlar Yıldız'a gidip oradan mezun olurlardı. Yani mektep en çok sekiz yılda bitirilebilirdi. Burada mutlak bir disiplin hüküm sürerdi. Dersler birer saat olup on beş dakika ara verilirdi. Hoca, saniyesinde derse girer, herkes ayağa kalkar, sınıf mümessili hemen yoklama yapardı. Bu iş bir iki dakika sürerdi. Müdür Suphi Bey sabah saat dokuzda yani derslerin başladığı saatte dış kapıyı kilitletir, geç kalanları aldırtmazdı. Bunlar üç ders "namevcut" yazılırdı ki bu çok önemliydi, şöyle ki devam notu genel ortalamaya büyük destek olurdu. Ama kapıcı Kamber Ağa "Bahçe" rakısı içerdi. "Özel teşebbüs" kendini göstermiş, arkadaşımız Vedat Öztaş "Ajans Jim Barnett"i kurmuştu. Sermayesi bir halatla bir ip merdivendi. İniş çıkış beş kuruştu. Bunlar, üçüncü kattan sarkıtılırdı (alt kat pencereleri sabit demir parmaklıklı idi). Kapılar akşam beşte açılırdı. Laboratuarda işini erken bitirenler çıkıp gidemezlerdi. Ama Kamber Ağa "Bahçe" rakısı içerdi...

Yatılılar gece sekizde dönmek zorundaydılar, aksi halde sokakta kalırlardı. "Ajans"a müracaat edilirdi. Yemekten sonra kaçanlar ip merdivenle iner, tebeşirle bir çizgi çekerdi duvara. Her dönen bu çizgiyi artı işareti şekline sokar, son gelen merdiveni toplardı.

Sınıflarımız genelde Boğaz'a bakardı. Bir sabah, topografya dersinde iken Dolmabahçe Sarayı'nın bayrağının ağır ağır yarıya indiğini gördük. Haber bütün mektebe yayıldı. Heyecanımızı tarif edemem. Suphi Bey yine kapıları kilitletti. Sınıfları dolaşıp "Efendiler, matem matemdir, ders derstir" diye bizi tutmaya çalışıyordu. Ama kim dinler? İnce bir radyo anten desant teline tutunarak üçüncü kattan aşağıya indiğimizi hatırlıyorum. Saray'ın kapısına vardık. Nöbetçiler, ağlayarak, Atatürk'ün vefatını doğruladılar, ama nezaketle bizleri geri çevirdiler.

Bir de ilginç bir idare memurumuz vardı, Arnavut Şevki Bey. Zayıf, uzunca boylu bir zattı. Jandarma yüzbaşısı imiş. Dersim'de bulunmuş. Ortalığı öyle idare etmişmiş ki onun mıntıkasında "çıt" çıkmazmışmış. Gerçekten o hem talebeyi, hem Müdür Suphi Bey'i "idare" ederdi. "Plağına göre dans ederim" derdi. O zamanlar, ulaştırma vasıtalarının pasoları vapur için ayrı, tramvay için ayrı ve sadece ev ile mektebin bulunduğu semtlerin durakları arasında geçerliydi. Pasoları Şevki Bey

hazırlardı. Ben Tarabya'da oturuyordum, benim vapur pasom "Trabya ile Küprü" arası içindi... Derken mektep Nafıa'dan alınıp Maarife bağlandı; adı da "Yüksek Mühendis Okulu" oldu. Müdür olarak Osman Tevfik (Taylan) Bey, muavini olarak da aile dostumuz ve benim kültür hayatımda son derece etkili olmuş olan Fahri Bekiroğlu Bey atandılar.

Her ikisi de Almanya'dan mezun makina mühendisi idiler. Ama bize demiryolu dersini veren Osman Tevfik Bey'in cehaleti dillere destandı. "Stratosfere gidilemez, hava olmadığı için itilecek bir vasat yok" derdi. Yani adam, fiziğin temel "etki-tepki" kaidesinden bihaberdi.

Fahri Bey Sümerbank'a intisap etmiş, dokuma fabrikalarının kuruluşu sıralarında kalabalık bir usta kafilesiyle birlikte Rusya'ya gitmiş. Kurulacak Nazilli ve sair bez fabrikalarının makinelerinin imalâtını takip etmişler, işletilmesini öğrenmişler. Ruslar, kendi fabrikalarının birini bunlara teslim etmişler, bunlar da onu bir süre işletmişler ve randımanı da yüzde altı kadar artırmışlar.

Fahri Bey orada ayrıca, Sovyetlerin halkın top yekûn okutulması sorununu nasıl çözdüklerini tetkik etmiş ve dönüşünde bunu bir rapor halinde Maarif vekiline (muhtemelen Hikmet Bayur Bey) sunmuş. Arada bir de nasıl etki yaptığını sorarmış. Ancak bir gün vekil ona "Israr etmeyin Fahri Bey, mareşal katiyetle top yekûn okutulmanın aleyhinde" demiş. Çok iyi Almanca ve Fransızca bilir, sağlam bir Osmanlı kültürüne sahipti. Çok okurdu ve inanmış, dengeli bir solcu idi. Bana "Kupkuru bir mühendis olmanın hiçbir değeri yok. Çok okuyup dünyanın gerçeklerini iyice öğrenmelisin" derdi ve bana sürekli kitap verirdi. Maalesef 1942 sonunda onu, bir safra kesesi ameliyatı sonucunda genç sayılacak yaşında kaybettik. Sanki babam ölmüştü...

İlk "Müşterek" devreyi bitirip iş meslek seçimine gelince bütün eş dost, hısım akraba, "Sakın Elektro-Mekanik'e gitme, Türkiye'de işsiz kalırsın; inşaat mühendisi ol, müteahhitlik "edersin" öğüdünü ısrarla veriyordu. Ben kimseyi dinlemedim ve Elektro-Mekanik'e girdim. Ülkenin kurtuluşunu sanayide görüyor, bunun öncülüğünü yapma hayalini kuruyordum.

Bizim şube, mektebin en zor şubesiydi. Bugün elektrik ve makina fakültelerinde okutulan bütün dersleri okuyor, yaptırılan projeleri yapı-

yorduk. Fazladan, hidroelektrik santral inşasıyla ilgili olarak hidrolik dersini su mühendisleriyle birlikte okuduk. Muhtasar betonarme ve topografya bile okuttular bize. Ben şahsen bunların çok faydasını gördüm. 1956'da Kayseri'de topograf bulunamadığından Erkilet-Kayseri enerji nakil hattı güzergâhının nivelmanını, Bayındırlık Müdürlüğü'nden ödünç aldığım bir nivo ile yapmak zorunda kalmıştım. Keza, yine aynı yıllarda, Kağızman'da bir ilâve trafo binasının betonarme hesabını yapmıştım.

Dördüncü sınıfa on bir kişi geçtik. Harp dolayısıyla (1939) biri Almanya'dan (Prof. İskender Humbaracı), biri de Polonya'dan iki arkadaş bize katıldı. Son sınıftan beş kişi mezun olduk! Yani, koca Türkiye'nin tek Yüksek Mühendis mektebi, makina mühendisi ve elektrik mühendisi olarak beş mezun vermişti.

Mektebin beş şubesi vardı: Yol, Su, İnşaat (Mühendis-Mimar çıkaran), Elektro-mekanik ve PTT, yani zayıf akım elektrik mühendisliği şubeleri.

Girdiğimiz 1936 yılına kadar lisede Olgunluk İmtihanı'nı veren herkes kaydını yaptırıp girerdi. O yıl, bütün şubelere toplam 120 kişi alınacakken 170 kişi müracaat etmişti, bu yüzden ilk kez giriş sınavı uygulandı ve o gün bugün devam ediyor.

O zamanlar, zorunlu staj diye bir şey yoktu. Ben, gönüllü olarak 1938 yazında elektrik idaresine amele yazıldım. Taksim'de, şimdiki AKM'nin bulunduğu yerde İETT Umum Müdürlük lojmanı, bunun arkasında da trafo merkezleri ve trafo tamir atölyeleri vardı. Bir süre orada çalıştıktan sonra şebekeye çıktım. Kamyonlara bindirilip sokaklara kablo döşemeye götürülüyorduk. 117 kuruş yevmiye alıyordum. Bir gün hayli komik bir olay oldu: Bir gece, büyük bir arıza nedeniyle bütün Beyoğlu karanlıkta kaldı. Yapılan ölçümler sonucunda arızanın tam genelevlerin bulunduğu Abanoz Sokağı'nın çıkışında olduğu saptandı. Çadır kurulup tranşe açıldı. Önemli arıza olduğundan başta İETT Umum Müdürü Hulki Bey (sonradan bizim ısıtma ve havalandırma hocamız) olmak üzere elektrik dairesinin bütün şefleri orada idi. Yaz aylarında olduğundan genelev kadınları, bellerine kadar çıplak olarak pencerelere çıkıp "mühendis, gelsene!" diye bağırıyorlardı. Bu

davet herkesi güldürüyordu, ama herkes bir üstünden utanıyordu. Sadece Hulki Bey olaya duyarsız kalıyordu.

Kısaca, böyle geçmiş bir öğrencilikten sonra 1942 Haziran ayında mezun oldum. Bunlardan Faruk Özerengin, İskender Humbaracı ve Necip Demirci, İstanbul Sular İdaresi'ne girdiler. İlk ikisi, aldıkları maaş yetmediğinden Yıldız Teknikum'unda hocalık da yaptılar ve buna yıllarca devam ettiler. Derken bir kanunla birdenbire profesör unvanına sahip oldular (Faruk, sonradan Kâzım Karabekir Paşa'nın bir kızıyla evlendi). Ben, hep o sanayi aşkıyla, arkadaşlarımın Sular İdaresi'nden aldıkları paranın da yarısıyla Nuri Paşa'nın Sütlüce fabrikasının dökümhane şefliğine başladım. Döküm hakkında hiçbir bilgim yoktu, ama kısa sürede işe hâkim oldum. Geceleri elime bu konularda ne geçirdiysem okuyordum.

O harp zamanlarının pik demirini sadece Karabük sağlıyor ve kilosu fabrikaya 18 kuruşa mal oluyordu. Paşa'ya askeriyeden 200 ton 93 Rus Harbi'nden kalma gülle vermişler, kilosu 20 paradan (1/2 kuruştan). Paşa, keyiften ağzı kulaklarına varıyordu. O ise ki fazla erken sevinmişti: yaptığım ilk deneme alabildiğine olumsuz sonuç vermişti, Şöyle ki, mal daha ocağın ağzından akarken adetâ hamurlaşan cam gibi sert, ne eğe tutan ne kalemle kesilen saf sementitten (beyaz dökme demir) ibaretti. Bunları Karabük pikine azar azar yedirerek kullanmayı denedim, malı tümden bozdu.

Yapılacak şey, bunları grafitleştirmek ,yani kır döküme dönüştürmekti. Bunun için de ferrosilisyum gerekliydi ki bulunmuyordu. Okuduğum kitaplardan, bakırla alimünyumun da grafitleştirici etkisi olduğunu öğrendim. Zeytinburnu'na telefon ederek bunların talaşlarından üçer kilo istedim (alüminyum talaşları matra imalinden, bakırınki de mermi çemberinden elde edilenlerdi). Bir potayı ölçüp belli bir yerine kadar doldurduğumda 250 kilo olacak şekilde işaretledim. Günlük mesaide piyade havan mermileri döküyorduk. Deney, paydostan hemen sonra başlayacak gibi küçük ocağı ateşlettim. Sadece ustabaşı (Panayot Usta) ile ben kalmıştık dökümhanede. Birkaç işçi de, giyinmiş halde, uzaktan ne yaptığımıza merakla bakıyordu. Potayı doldurduk. Ben önce, tartmış olduğum bakırı, kese kâğıdı ile içine attım. Panayot kremarla karıştırıyordu. Arkasından alüminyumu atacak oldum ki müthiş

bir patlama oldu, erimiş demir havalara kalkıp şemsiye gibi etrafa yayıldı. Panayot ocağın arkasına saklandı, ben kendimi maça kurutma fırınının içine attım. Koca dökümhaneyi yoğun bir sis kaplamıştı. Çatı uçtu sanmıştım. Kendime gelince "kimseye bir şey oldu mu?" diye bağırdım. Olmamıştı. Haliç'e bakan kapıları da açtırdım, sis dağıldı. Yeri kar yağmış gibi ince bir beyaz oksit tabakası kaplamıştı. Korkudan sapsarı olmuşum.

İdare binasına çıktım. Başmühendisim Cemal Rıfat (Berk) Bey beni bu halde görünce şaşırdı. Olayı anlattım. "Olmaz, alüminyum bunu yapmaz" dedi. Ben de biliyordum yapmayacağını ama yapmıştı. "O talaşlardan kaldı mı?" diye sordu. Kalmıştı. Bir tanesini çakmağına tutmasıyla maytap gibi parladı, Cemal Rıfat Bey yanan talaşı elinden attı. Meğer, Zeytinburnu'ndan, yanlışlıkla, yangın bombası imalinde kullanılan, magnezyum esaslı elektron-metal talaşlarını göndermişler. Dış görünüş itibariyle alüminyumla elektron-metal birbirlerine çok benziyorlardı. Bir büyük yanma tehlikesi atlatmıştım.

Ertesi sabah fabrikaya geldiğimde ilk işim yerlere dağılmış döküm parçalarını toplatmak oldu. Bunları kırdığımda, çelik gibi beyaz bir kesitte dağılmış siyah noktalar gördüm. Ve hayret! Matkap, metali kesti. Potaya hiçbir şey olmamıştı. Maden, havalara fırlamakla yetinmişti. Bu deneyi yenilemeyi aklıma koydum ve Zeytinburnu'ndan elektron-metal talaşı getirttim. Potaya kalın saçtan bir kapak kestirttim, üstüne bir halka kaynattırdım. Aynı şekilde, paydostan sonra potayı doldurttum ve kapağın altına astığım elektron-metal kesesini, halkadan geçen bir demir çubuğunun iki ucundan tuttuğumuz kapakla birlikte potaya kapattık.

İçerde kıyamet koptu ve sonra duruldu. Elektron-metal, eksotermik (ısı üretici) bir reaksiyon yaptığından, madenin dökülebilirliğini belirgin şekilde artırmıştı. Muntazam kütükler döktürdüm ve ertesi sabah yine muayene ettiğimde bu siyah benekli metalin, talaşla işlenebilir hale geldiğini iyice saptadım.

Mühendis Mektebi'ne gidip İlhami Cıvaoğlu hocayı buldum. İlgi ile dinledi ve bunun pekâlâ bir doktora konusu olabileceğini söyleyerek çalışmalara başlama önerisinde bulundu.

Daha ilk sınıflarda iken bazı arkadaşlarımız, Devlet'in çeşitli organlarının açtıkları sınavlara girerek Avrupa'ya, çoğunlukla Almanya'ya gitmişlerdi. 1942'den sonra bu ülkenin harp talihi dönmüş, her gün daha zor günler birbirini izler olmuştu. Her geçen gün daha ağır bombardımanlar, yaşamı ve bu arada üniversite yaşamını zeminliklere indirmişti.

Bu arkadaşlar, herkesin can derdine düştüğü bir ortamda, doktora tezlerini profesörlerine kabul ettirip yurda dönmüşlerdi. O zamana kadar, bunca değerli hoca, doçentlerin hiçbirinin doktorası yoktu. Bunlar, "doktor" sıfatlarıyla küçük dağları yaratıyorlardı. "Güftara (söze) gelip söyleseler cehl-i mürekkep..."...

İşte bu "bombardıman" doktorlarından Orhan Işık'la Necdet Tükel benim karşıma dikilip "İlhami Bey, doktor olmadığı için sana doktora yaptıramaz. Biz referans oluruz. O, olsa olsa, coreferent olabilir..." demişlerdi. Ben de "Hadi oradan, siz gelin bana doktora verin!" diye çıkıp gittim. Yani bu çalışma böylece kaldı. Onlar, fizik laboratuarının bir köşesinde çalışmama da izin vermediler.

Aradan on, on iki yıl geçecek ve Batı'da ilk "küresel grafitli dökme demir-spheroguss" patenti alınacaktı. Yani ben bunu bulmuştum, ama talihsizliğim bu ülkeli olmamdaydı. İşin bir ilginç yanı da, bugün bile, bunun elde edilme yönteminin, benim kapalı kapta magnezyumu karıştırma prensibimin aynı olmasıdır.

Nuri Paşa'nın fabrikası Sütlüce mezbahasının ötesinde, Pay Mahalli (kesilecek hayvanların alınıp satıldığı yer) ve Şakir Zümre soba ve bazı bombaların imal edildiği fabrikaya varmadan ortada bir yerde idi. Yanında, Vehbi Koç'a ait olduğu söylenen, çalışmayan bir dikişli boru fabrikası vardı. İstanbul'da, dökme demir dökümcülüğü büyük ölçüde İtalyanlar'ın elindeydi. Azap Kapı'ya yakın Dapey Biraderler, Kurtuluşta Karlotti Biraderler, Kalafat yerinde Corci Manfredi bunlardandı. Ama ustalar genellikle Rumdu . Buna karşılık demir dışı metal, pirinç, alüminyum dökümcüleri çoğunlukla Ermeni idiler. Kalafat yerinde bunların en ünlüsü Haykasar Usta idi. Küçükleri musluk dökerdi. Perşembe pazarından Unkapanı köprüsüne kadar olan yerde küçük gemiler çekilir, boyaları tazelenir, güverteleri kalafatlanırdı. Çekiç

gürültüsünden geçilmezdi, şöyle ki, kaynak tekniği yaygınlaşmamış olduğundan gemiler perçinli idi. Bir de Azap kapı tersanesinin kompresör çekici gürültüleri buna eklenirdi. Oralarda çalışanların çoğu bu yüzden sağırdı, benim de olduğum gibi. Bu semtin adı Kalafatyeri idi.

Kalafatyeri'nde, bir küçük kamyonun zor sığacağı genişlikteki sokaklar üzerinde küçük küçük atölye ve dökümhaneler sıralanmıştı. Üst üste konmuş iki üç varilin içi şamotla sıvanarak ve bir vantilatör ilâvesiyle meydana getirilmiş döküm ocağı (sözüm ona Kupol ocağı) ile küçük parçalar, soba aksamı, ocak ızgaraları gibi şeyler dökülürdü. Yer darlığından bunlar kapının dışına atılırdı. Bu yüzden de bir hırsız türü türemişti: "Kırdı kaçtı"lar. Bunlar çoğunlukla Tophane "şarapçı" serserileri idi ve bellerinde bir çekiç bulunurdu. Gece, bekçiyi kollarlar, adam öbür sokağa gittiğinde gözlerine kestirdikleri parçaları çekiçle kırıp taşıyabildikleri kadarını götürürlerdi. Sabahleyin de bunları hurdacılara satıp aldıkları para ile şarap içerlerdi. Ben de, Hasköy'de dökümcülüğün yanında, Kalafatyeri'nde ölmüş bir tornacının dul eşinden adamın dükkanını kiralamış, orada tornacılık yapıyordum. Kalafatyeri'nin bazı sokaklarında da yelkenciler, kürekçiler, ipçiler, kavaflar, Yemenciler..... sıralanırdı.

Menderes buraları yıktı, geri kalanını da Dalan temizledi. Şimdi bu semt, Haliç kıyısında bir park halinde.

Nuri Paşa fabrikalarında öğreneceğimi öğrenmiştim. Artık bu denli az paraya bu rutini (ve de Paşa'yı) çekmenin anlamı kalmamıştı. 1943 sonlarında istifa ettim (20.08.1943) ve Tarabya'daki köşkün satışından, borçlar ödendikten sonra kalan çok cüzî bir meblağa el koydum ve Karaköy meydanında rıhtıma çıkan ara sokağın köşesinde sarraflık yapan bir Yahudi'den Hasköy'de, yangından sadece dört duvarı kalmış bir binayı kiraladım. Doğru dürüst bir çatı yapmaya param yetmiyordu. Civarda atılmış katran varillerini çok küçük bir paraya alıp dama serdim. Tabiî bazıları delikti ve yağmur yağdığında bizim kalıplar berbat oluyordu. Ama çaresiz.

Yukarda adlarını verdiğim İtalyanlar, özellikle Karlotti Biraderler'le Manfredi, Belediye Mecari Şubesi (Kanalizasyon Şubesi)'nin sokak yağmur suyu ve pis su rögarlarını (ızgaralarını) tekellerinde tutuyorlardı.

Bunların kalıplanması ve dökümü oldukça zor olup geniş olanakları gerektiriyordu ki küçük dökümhaneler bu işlere girişemiyordu.

İlk zamanlar ustabaşı tutacak param yoktu ve bu işi kendim üstlenmiştim. Potanın bir ucunu ben taşıyordum. Daha sonraları Sütlüce'nin ustabaşısı Panayot'u çekip aldım. Baş başa vererek kendi olanaklarımızla bu dökümü gerçekleştirebilecek bir yöntem meydana getirdik. Bizim bu güçlü rakiplere göre bir başka avantajımız da vardı: Fatura üzerinden %15 muamele vergisinden bağışıklık. Beş işçiden fazlasını kullanan ve müesses motor gücü iki beygiri aşan işyerleri bu vergiye tabî idiler ki İtalyanlar bunu ödüyorlardı (benim vantilatör motorum 4,5 beygirdi, ama plâkası iki beygir gösteriyordu. Maliyeciler kontrole geldiklerinde işçilerim arka kapıdan çil yavrusu gibi dağılırlardı). Bunun dışında kupol ocağımı ve vantilatörümü kendim projelendirmiştim ve yüksek randıman elde etmiştim. Öbürleri, pik miktarının %14-18'i arasında kömür kullanırken benim ocak %11 ile yetiniyordu. Bu keyfiyet, maliyete yansıyordu. Bütün bunların dışında büyük kârlara alışmış İtalyanları, çok daha ucuza çalışarak kanalizasyon piyasasından sildim. Her ihalede peşime takılıp benimle anlaşma arar hale gelmişlerdi.

Daha sonraki yıllarda Ankara kanalizasyonunun 1. kısım ihalesinin tüm dökümlerini alacaktım ve çeşitli vana, kolektör silicilerini projelendirip imal edecektim (harpten hemen önce bu işi Alman Hochtief Şirketi üstlenmiş, gitmek zorunda kalınca bütün projeleri de beraberinde götürmüş. Nasıl olsa Türkler bu işi yapamaz, savaştıktan sonra gelir, devam ederiz diyerek).

Sınırlı olan Karabük piki ve metalurji koku dökümcüler kooperatifi eliyle kapasiteye göre dağıtılırdı. Bunlar at arabalarıyla Hasköy'e taşınırdı. Çok miktarda alınırsa kamyon tutulurdu. Arabacıların hiçbiri okuma bilmezdi. Ellerindeki adresi gösterir, yol ve dükkân sorarlardı. Buna karşılık şoförlerin böyle bir sıkıntıları yoklu. Ne de olsa atla değil, motorla uğraşıyorlardı...

O zamanlar ne otobüs, ne de dolmuş çalışırdı oralara. Sadece Haliç vapurları vardı ve bunlar da akşam erken saatlerde paydos ediyorlardı. Savaş dolayısıyla karartma vardı. Bir akşam bizim döküm geç kaldı;

bacadan normal olarak alevler çıkıyordu. Beyazıt Kulesi yangın alarmı vermiş, Aynalıkavak Karakolu komiseri bağırıp duruyordu. Benim Hasköy'deki adamım Süleyman (Tanyıldız) Usta "Çok bağırma, alacağın on kâğıt, fazla bağırırsan on bir olmayacak!" diye adamı susturmuştu.



Hasköy Caddesi 81 no.da, dökümhanemin önünde (1943)

Çoğu kez, Tünel civarındaki evimden yaya gidip geliyordum. Şişhane'den Kasımpaşa'ya, tamamen tenha olan Okmeydanı mezarlığından Hasköy'e iniyor, akşam da bu yolu ters yönde kat ediyordum. Annem doğal olarak çok endişeleniyordu, ama işin başka yolu yoktu. Bir ara, İstanbul'da kolera baş gösterdi. Bitten geçilmiyormuş. Dökümhanede benim için yıkanma imkânı olmadığından iş elbiseleri ile ve akşamları el yüz siyah olarak gidip geliyordum. Bir akşam, dostum olan Finlandiya Başkonsolosu Berthel Weckman, eşi ve kız kardeşi Tua ile yemeğe geleceklerdi (Tua ile evlenmem bahis konusuydu). Eve gelip yıkanıp dökündüm, kolalı gömlek giydim.

Sofrada yanımda, yine aile dostu Dr. Kamereddin Kanıçelebi oturuyordu. Birden beni dürttü, meğer yakamda bir bit geziniyormuş. Anlaşılan iş elbiselerinden bulaşmış. Doktor, kimseye çaktırmadan baktı, üstünde benek bulunmayışından hastalıklı olmadığını söyledi, rahatladım.

Harp yılları, henüz önemli bir üretim yeteneği olmayan ülkemizde kimilerine de kolay ve bol paralar kazandırmıştı.

Perşembe Pazarında "Asfalt Evi" tabelalı bir dükkan vardı. Bunun esas sahibi Yerasimos Evgenidis adlı bir Rum'du. Kumlu dam muşambası, "Emülzer" markalı bir tecrit (yalıtım) maddesi imal edip satardı. Ama Varlık Vergisi belini bükmüş, Nail Bey'in oğlu Nadir (ağabey) bu işe ortak olmuştu. Nadir'in parlak dönemleriydi. Oraya Etibank'tan ayrılmış bürokrat olan Necdet Merey'i müdür yapmıştı. Akıllı, çalışkan, kahkahası bol, çapkınlığı seven bir kişiydi. İyi anlaşmıştık ve burası benim irtibat bürom olmuştu, şöyle ki, Hasköy'de haliyle telefon yoktu. Beni arayan oraya not bırakırdı, uğradığımda bunu bana söylerlerdi.

Ben buradan piyasada dönen dolapları öğrenirdim. Harp sırasında ihtikar ve karaborsayı sözüm ona önlemek için bir "Milli Korunma Kanunu" çıkarılmıştı. Bu kanuna muhalefetten yakalananlar ağır hapis cezalarına çarptırılıyordu; ama yakalanırlarsa... İşin asıl sahipleri ortada gözükmezdi.

Devlet'in, ithal mallarının dağıtımı için şimdi adını unuttuğum bir teşekkülü vardı. Bunun başındaki kişi, o zaman Müzeyyen Senar Hanım'ın kocası olan Ercüment Işıl idi. Bu kişi Nadir ve yakın dostu, Ankaralı tüccar Ahmet Balcı'nın arkadaşı idi. Ahmet Balcı da, Vehbi Bey'in hemşerisi idi.

Ekmek karneye bağlanmıştı ve her gün daha kısıtlanıyordu. Sonunda bir gün 300 gr., bir gün de 150 grama kadar indi. Un ve unlu madde, börek, simit, poğaça... satışı yasaktı. Ama benim bu hususta fazla sıkıntım yoktu, şöyle ki, Hasköy'de bir yanım Bahriye, bir yanım da Halıcıoğlu Topçu Kışlasıydı...

Beyoğlu Tünel meydanında, Yüksek Kaldırım'ın köşesinde

Sergiades Kitabevi vardı. Bunun hemen yanında Yüksek Kaldırım'a bakan küçücük, ancak tek bir masanın sığabildiği bir dükkân vardı. Adam burada patates köftesi, pilâv ve zerde yapardı. O denli meşhurdu ki millet kuyruk olur, İETT idaresinin büyükleri buradan yemek getirtirlerdi. Adamın patates köftesi, hamur işini unuttururdu.



İlk işçi kadrosu. Bu resmi gören yabancı dostlarım bunu "Germinal"e benzetiyordu.

Bazı akşamlar Tokatlayan'a uğrardım. Barmen Serkis'in kokteylleri, dünya kataloglarına geçmişti. Orada birçok tanıdık olurdu. Tabiî karartma da vardı, cam çerçeve kara kâğıtlarla örtülürdü. Müdavimlerden, Tepebaşı'ndaki Alp Oteli'nde oturan dişçi Leon Bey vardı. Zengin, keyfine düşkün, nekre bir zattı. Gelir, "Bir yere kaybolmayasın, Aleko (kemençeci) ile Hırant (udî) gelecek..." derdi. Gece, Tokatlayanın arka tarafında bir salonda sofra kurulur, Nadir, Ahmet Balcı, Ercüment Işıl, eşi Müzeyyen Hanım, Leon Bey, bir iki kişi daha ve bazen de şöhreti şüpheli hanımlar bulunurdu. Müzeyyen Hanım bir ara gider ve seansı bittikten sonra dönerdi. "Bir ihtimal daha var, o da ölmek mi dersin?" şarkısını o zaman ilk olarak ondan dinlemiştim. Gecenin geç saatinde dağılırdık. Kimileri Tokatlayan'da kalırdı...

Karaköy'den Unkapanı köprüsüne kadar uzanan ve "Perşembe Pazarı" adıyla anılan Tersane Caddesi ayrı bir âlemdi ve günümüzde de böyle olmayı sürdürüyor. İşim icabı 1950'ye kadar, sonra da 1963-79 arası burayla sıkı temas halinde oldum. Az çok herkesle tanışıklığım vardı. Türk sanayinin kalbi burada atardı ve hâlâ da atıyor. Burada, bir iki tanesi müstesna (meselâ Viktor Bali müessesesi), küçük küçük dükkânlar sıralanır, bunlar akıl almaz cirolar yaparlar, çünkü sattıkları mallar (matkap ucu, freze bıçağı, kılavuz, ölçü âletleri vs...) yükte çok hafif, pahada alabildiğine ağır şeylerdir. Sadece "Hırdavatçılar çarşısı" biraz düzgün bir veçhe arz eder ve buradaki dükkânlar az çok rahat boyutludur. Bu dükkânların sahipleri isimsiz zenginlerdir. Ama binaları çok harap, pis görünümlü, kaldırımları eğri büğrüdür. Hiçbirinin çöp sepeti yoktur. Bunu süpürüp kaldırımın dibine sürerler (tabiî her geçen araba bunları peyderpey dükkâna iade eder). Yer darlığından bazı iri mallar (kaynak makinasi, küçük tezgâhlar vs.) kaldırıma çıkarılır ve yayaların geçidini engellerler.

Her türlü Belediye vergisine itiraz edip kazanç vergisi hususunda bilançolarda Ali Cengiz oyunu oynarlar. Yani her bakımdan vatandaşın hak ve hukukuna tecavüz, bahis konusudur. Hiçbirisi o çirkin görünüşlü binasına bir badana vurdurmaz, kaldırımını düzeltmez. Herhangi bir Belediye yasağını ihlâl etmekten çekinmez.

Vallahi kamu yararına yıkım bahis konusu olduğunda hepsi "hak hukuk" diye basar feryadı. Hukukun koruyucusu geçinen ünlü avukatlarımız, bunların vekâletini alıp Belediye'nin karşısına dikilirler. Hani "dinsizin hakkından imansız, gelir" derler ya, bunların hakkından, kısmen bile olsa. Bedrettin Dalan gelmişti. Ama bu noktadan öteye o dahi "hak, hukuk" duvarına çarpmıştı ve Perşembe pazarı, sosyal demokrat (?) Belediyenin gelip geçmiş olmasına rağmen, o kötü görünümünü koruyor. Pres döküm tekniği yaygınlaştığından (ECA vs...), Perşembe Pazarı'nın deniz tarafındaki bütün bir semtini işgal eden, çoğunlukla Ermeni muslukçular yerlerini kaynakçılara bıraktı.

Yemeniciler Sokağı'nda kendisiyle uzun yıllar çok iş yaptığım tornacı Hasan (Çelikoğlu) Usta vardı. Bu, mert, gözü pek, büyük bir bedenî güce sahip, akıllı, yaratıcı Karadenizli bir dostumdu. Onunla birçok önemli işler yaptık. O sokağın köşesinde yine Karadenizli sıcak

demirciler vardı. Bu adamlar akşama kadar, altında ateşin yandığı, 2-4 m. çapında kalın sacları 12'şer kiloluk balyozlarla döve döve kazan aynası vs. yaparlardı. O koskocaman elleri hiç gözümün önünden gitmez.

Akşam oldu mu, ellerini yüzlerini yıkayıp Arap Camii'nin bulunduğu sokaktaki meyhanelerin birinde soluğu alırlardı. Bir uzun ve çok sıcak yaz günü Ramazan'ında bizim Karadeniz uşakları, töre gereği oruçlu. Akşama kadar aç susuz, ateş karşısında balyoz sallamışlar. Ağızları kupkuru. Orucu meyhanede bozacaklar, ama ayıp olmasın diye içeri dalmak için imamın şerefeye çıkmasını bekliyorlar, meyhanenin kapısına arkalarını dönmüş olarak sıralanmış halde (o zamanlar minarelerde hoparlör yoktu). Başlar yukarı kalkmış, gözler şerefede. Dakikalar onlara saat gibi geliyor. Aralarında mırıldanıyorlar: "Ha avradını s....min imami, çıkmadi da!"...

İşte böyle. Kimileri boşlukları ve düzeni iyi kollayıp üretmeden, oturduğu yerden büyük paralar kazandı, sefa sürdü, kimileri ateşin karşısında kavruldu, üretti, terledi, ülke malına sahip çıktı, cefa çekti. Birçok mühendisi de bu ikinci kısma dahil etmek mümkün. Hatta bazı mühendisler, ne iş yaptıklarını, meramlarını bile anlatmakta zorluk çektiler. Bunlardan biri de 1955'de Arpaçay Şantiyesi Şefi olan Yüksek Mühendis Mahiç Suman'dır.

Mahiç Suman Orhantepe'ye su getirmek için Maltepe civarında kaptaj etüdü yapıyormuş. Dağda dolaşırken askerler bunu casus diye yakalamışlar. Ne gediklisi, ne de nöbetçi teğmeni laf dinlemiş. Neticede Mahiç'i bir kurmay binbaşının huzuruna çıkarmışlar. Adam işi anlamış ve aşağıdaki kağıdı yazıp kendisine vermiş:

"Su mühendisine su aramak için vesika verilmiştir."

İsim, cisim, mahal, müddet filan yok.

Beni çok güldüren, aklıma geldikçe hala güldüğüm bir başka zor mühendislik vakası da Finike'de geçmişti.

Finike'de hidro-elektrik santral, enerji nakil hattı ve kasabanın şebekesini yapıyorduk. Gerekli donanım, döviz yokluğundan sağlanamıyordu. Nihayet hükümet İtalyanlarla bir anlaşmaya girdi ve

bu mallar o ülkeden geldi. Adı geçen tesis için lüzumlu olanlar İller Bankası tarafından Belediye'ye teslim edildi. Belediye de bunları, kasabadan 1.5-2 km. mesafede, etrafı tel örgü ile çevrili, bekçileri olan gazhaneye istifledi. Burası geniş bir açık saha idi. Buradan da, yine İller Bankası temsilcisinin huzurunda bize devredilecekti. Temsilci, Banka'nın Bölge Müdürü'de olan, iri yarı, çok namuslu ve vatansever bir kontrol mühendisiydi. Tartının başına oturmuş, gramın kaçırılmamasına dikkat ediyor, izolatör ve saireyi eliyle tek tek sayıyordu. Hesabı da Belediye muhasebecisi tutuyor, teslim protokolunu hazırlıyordu.

Meğer muhasebeci, aynı zamanda Belediye'nin nikah memuru imiş. Adamın biri de gün almış, karanfilini takmış, gelin, misafirler gelmişler ki ne Belediye Reisi var (bir yerlere gitmişti), ne de nikah memuru. Bu sonuncusunun nerede olduğunu bilen de yok. Geç saate kadar bekleyip dağılmışlar.

Ertesi günü yine aynı sahne. Nihayet üçüncü gün birisi, memurun gazhanede olduğunu söylemiş. Pürhiddet damat bir faytona atlayıp oraya geldi ve doğruca kantar başında, kontrol mühendisi ile yanyana iskemlelerde oturan memurun koluna yapışıp sürüklemeye başladı. Öbür koluna da mühendis yapıştı ve bir çekiştirmedir gidiyor. Biz de seyrediyoruz. Damat bağırıyor, mühendis bağırıyor. Mühendis 'Ulan biz burada memleket işi yapıyoruz, sen s...ni düşünüyorsun!' diyordu.

Araya girdik de, damattan, törenden hemen sonra memuru arabayla getirme vaadi alarak mühendisi yumuşattık.

O zamanlar Mühendislik zor zanaattı.

PTT ARLA ve TELETAŞ'IN ÖYKÜSÜ

Dr. Fikret Yücel

TTGV ve TESİD Yönetim Kurulu Başkanı

GİRİŞ

1960'lı yıllarda Türkiyede PTT Genel Müdürlüğü tarafından kurulan ve çalıştırılan haberleşme şebekesi nicelik ve nitelik açısından yetersiz bir görünümdedir. Geçmişte gerekli yatırımların yapılamamasından ileri gelen karşılanamamış büyük bir istek stoğu ve işletmede kötü kaliteli bağlantılar şikayet konusudur. O tarihlerde telefon yoğunluğu 1 (bir)'in altında,hatta 1940'lı yıllarda 0,2 seviyesindedir. 1940 yılında bütün Türkiyede işletmede bulunan telefon sayısı 40.000'den ibarettir.Bu dönemde henüz hane başına bilgisayar sayısı, internete bağlı abone sayısı gibi kavramlar mevcut değildir.

Telefon yoğunluğunun düşüklüğü yanında bağlantıların,özellikle uzak mesafe bağlantılarının, sayısal yetersizliği ve kötü kaliteleri de göze batmaktadır.

Bu durum, uzun seneler telekomünikasyonun ekonomik, idari, kültürel ve siyasi alandaki öneminin kavranamamış olması yanında, Türkiye'nin bir türlü kurtulamadığı dış ödemeler dengesini sağlamada karşılaştığı güçlüklerden kaynaklanmaktadır. Zira, o tarihlerde telekomünikasyon yatırımlarında kullanılan hemen her şey dışardan temin edilmekte idi.

1960'lı yıllara gelindiğinde telefon yoğunluğu 0,6-0,7'lere yükselmiş olmakla birlikte telefon bekleyenlerin sayısı işletmede olanları geçmiş, bekleme süreleri on yıl ve daha yukarı seviyelere ulaşmış bulunmaktadır. Bu resme Türkiye'nin uzak mesafe bağlantılarında kullanılan cihazlar bakımından bir sergi, bir müze görüntüsünde olduğu tespitini de eklemek gerekir.

Bu durum, bir çok sakıncası yanında ,cihazların bakım ve işletmesinden sorumlu mühendislerin deneyim kazanmalarına yardımcı olmuştur. Öyle ki, bazı mühendisler yedek parçalardan, ölçü aletlerinden yararlanarak bir ve üç kanallı kuranportör cihazları imal etmiş ve ihtiyaç olan yerlerde işletmeye vermişlerdir.

Türkiyenin 1954 yılında Nato'ya girmesi ile PTT Genel Müdürlüğü uzak mesafe bağlantıları için, gerek transmisyon yolları, gerekse transmisyon cihazları açısından, Nato altyapı yatırımlarından faydalanma

imkanına, yani, yeni bir kaynağa kavuşmuştur. O tarihlerde uzak mesafe bağlantılarında çıplak havai devreler kullanıldığı için bu kaynak, büyük ölçüde, yeni çıplak havai hatlar inşaasında,mevcutların iyileştirilmesinde ve bunlar üzerinde çalışan kuranportör cihazlarının satın alınmasında kullanılmıştır.Daha sonra, çıplak havai hatların büyük ölçüde yerini alacak olan R/L sistemlerinin ilk defa Türkiyeye girişi Nato alt yapı yatırımları sayesinde olmuştur.

1960'lı yıllar ,özelikle 1965 ve sonrası ,Türkiye'de telekomünikasyon bakımından, hatta Türk sanayii bakımından, önemli yıllardır. Bu yıllar ,sanayileşmiş ve gelişmiş ülkelerde bilgisayar ve telekomünikasyonun birlikte kullanılmasının başladığı döneme rastlıyor.

PTT Genel Müdürlüğü, telefon santrali ve telefon makinaları ihtiyacını karşılamak üzere kullandığı ve çeşitli sebeplerle sık sık geciken aksayan, hatta iptal edilen uluslararası ihaleler yolu yerine, daha kararlı bir yol olarak yerli üretimi sağlamak için muhtelif zamanlarda girişimlerde bulunmuşsa da başarılı olamamıştır..1967 yılında, PTT Genel Müdürlüğü ve o zamanki ismi ile Northern Telecom arasında kurulan Netaş isimli ortaklık bu amacı gerçekleştirmek yolunda başarılı bir adım teşkil etmiştir. Türkiye'de telekomünikasyon kabloları imalatının başlaması da bu yıllara rastlamaktadır.

PTT ARLA'NIN KURULMASI

Dünyada Devletin yeni rolünün tartışılmaya ve yeni tanımlar getirilmeye başlandığı 1970'li yıllara kadar, aralarında ABD'nin de bulunduğu az sayıda ülke dışında, telekomünikasyon hizmetleri, Türkiyedeki gibi, tekel durumundaki idareler tarafından yerine getirilmektedir. Bunların görev ve yetkileri arasında bugünün düzenleyici kuruluşlarının görev ve yetkileri de bulunmaktadır.

Bu idarelerden bazıları sahip oldukları ar-ge laboratuarlarında iletişim ağlarında kullanacakları telekomünikasyon cihazlarını, özel sektör kuruluşları ile işbirliği halinde, geliştirerek üretimlerini ülkelerindeki sanayi kuruluşları arasında paylaştırırlardı.

Türkiyede de PTT Genel Müdürlüğü'nün böyle bir laboratuara sahip olması fikri 1955-1956 yıllarında gündeme gelmiştir. Laboratuarın o

tarihlerde Ankara Dışkapı'da, üzerinde bazı binaların ve anten direklerinin bulunduğu PTT'ye ait bir arazi üzerinde kurulması fikri ağırlık kazanmış bulunuyordu. Ancak hayata geçirilmesinde meydana gelen gecikmeler, daha sonra da sözü edilen arazinin PTT'nin elinden çıkması, konunun uzun süre gündemden kaldırılması sonucunu doğurmuştur.

Nihayet, 1965 yılında konu tekrar ele alındı ve vakit kazanmak üzere PTT Araştırma Laboratuarı'nın o sıralarda Gülhane Parkı'nın cadde tarafında bulunan PTT Fabrikası'na bağlı bir Müdür Yardımcılığı yapısında kurulmasına karar verildi. Zira, bu işlem, PTT Genel Müdürlüğü bünyesinde bir yönetim kurulu kararı ile sağlanabiliyordu. Gene de bu noktaya erişmek 1965 yılının, nerede ise, tamamını almış ve PTT Araştırma Laboratuarı'nın kurulması bu yılın aralık ayında mümkün olmuştur.

Kısa zamanda PTT ARLA kısaltılmış isminin kullanılmasına alışılan PTT Araştırma Laboratuarı'nın faaliyet göstereceği mekan hususunda hiç bir hazırlık yapılmamıştı. PTT Fabrikası kendisine dahi yeterli bulunmayan bir binada yer almış bulunuyordu. O sıralarda Tahtakale'de mevcut telefon santrali binası yanında inşa edilmekte olan yeni telefon santral binasında PTT ARLA'ya bir yer tahsis edilmesi kararlaştırıldı. Başlangıçta, henüz kaba inşaatı bitmiş olan santral binasının bir köşesinde 60-65 metrekare büyüklüğünde yan yana üç oda hızla barınacak hale getirilerek PTT ARLA'nın emrine verildi. O sırada PTT ARLA'nın kuruluşunu tamamlamak üzere üç kişi çalışıyor, destek hizmetler PTT Fabrikası tarafından sağlanıyordu.

1966 yılı kışı gayet sert geçmiş ve geri kalan kısmının tamamen açık ve inşaatın devam etmekte olduğu binanın bir köşesinde ilk çalışmalarını yapan PTT ARLA mensuplarının bu arada ısınmak için verdikleri uğraş acı, tatlı ilk anıları teşkil etmiştir.

Santral binası tamamlandıktan sonra PTT ARLA'ya işgal ettiği odaların bulunduğu katta toplam 600 metre karelik bir yer tahsis edildi, ilerde anlatılacağı gibi, kendi binasına taşındığı 1971 senesine kadar bu yerde faaliyetlerini sürdürdü.

Üç odanın ikisi bir ölçü laboratuarı halinde düzenlendi: Bunun için PTT Genel Müdürlüğü'nün bilhassa Nato projelerinden sağladığı, kuranportör ve radyolink cihazlarının bakım ve işletmesinde kullanılan ihtiyaç fazlası ölçü aletleri kullanıldı.

O tarihlerde artık Nato altyapı projeleri iyice azalmış ve PTT Genel Müdürlüğü'nün yatırımlarında bunlardan yararlanma olanağı hemen hemen ortadan kalkmış bulunuyordu. Transmisyon sistemleri ihtiyacının milli bütçeden karşılanması gerekiyordu.

İletişim yatırımlarının telefon santrali, transmisyon sistemleri ve erişim devreleri arasında dengeli bir şekilde yapılması gerekmektedir. Bu sebeple PTT ARLA'nın öncelikle transmisyon sistemleri üzerinde çalışması esası kabul edildi. Bunlar arasında da uzak mesafa haberleşmesinin sağlanmasında büyük ekseriyetle kullanılan çıplak havai devrelerle ilgili teçhizat ön sıraya alındı.

İLK ÜRÜN

PTT ARLA'nın yerleşme döneminde PTT Genel Müdürlüğü havai hatlar üzerinde kullanmak üzere bir miktar fizik filtresi satın almak için bir ihale yapmış ve bu ihaleyi daha önce Türkiye'ye havai hat kuranportörleri, bu arada fizik filtreleri satmış olan bir firma kazanmıştı. PTT ARLA'nın isteği üzerine ihale iptal edildi ve iş PTT ARLA'ya verildi. Bunun üzerine ihaleyi kazanmış olan firma fiyatını 500 dolardan 225 dolara kadar indirdi. Bu olayda PTT Genel Müdürlüğü'nün ve PTT ARLA 'nın gösterdiği cesaret övülmeye değerdir.

Hat filtresinin hesaplanması bir devreler teorisi dersinin ev ödevi seviyesinde bir işti. Önemli olan, bu filtrenin çalışacağı ortam ve koşullar göz önünde tutularak geliştirilip imal edilmesi idi.

Bu filtreler havai hatlarda işaret seviyesinin en yüksek olduğu noktalarda bulunduğu için bobinlerinin entermodülasyona sebep olmayacak, havai hatlardan gelecek yıldırım, atmosferik deşarjlardan etkilenmiyecek şekilde yapılmaları gerekiyordu. O günlerin Türkiye yan sanayi imkanları ile filtrenin içinde bulundurulacağı ve havai hat direkleri üzerine yerleştirilen kutunun dış etkenlerden zarar görmeyecek şekilde üretilmesi dahi çözülmesi gereken bir problem idi.

Yukarıda belirtildiği gibi, PTT ARLA mühendislerinin çeşitli firmaların cihazları üzerinde kazanmış oldukları deneyim bu problemlerin kısa sürede çözülmesini sağlamış ve PTT Genel Müdürlüğü'nün fizik filtresi ihtiyacı başarı ile karşılanmıştır. Sözü edilen filtreler, uzun yıllar daha sonra geliştirilen diğer havai hat sistemleri organları ile birlikte, PTT ARLA'nın repertuarının bir elemanını teşkil etmiştir.

İLK ÖZGÜN SİSTEM

O yıllarda Türkiye'de, uzak mesafe telefon trafiği yüksek olmayan çok sayıda ilçe hatta il bulunuyordu. Bunların ihtiyacını karşılamak üzere basit,ucuz iki kanallı bir kuranportör sisteminin geliştirilmesi konusu ele alındı. Aynı havai hattan yararlanan merkezlerin bulunduğu göz önünde tutularak, gerektiğinde, bu iki kanaldan birisinin ilk merkezde bırakılması, diğerinin daha sonraki merkez için hizmet görmesi imkanının da gerçekleştirilmesi ön görülüyordu. O tarihler elektron tüplerinin devrini tamamlayıp yerini bazı alanlarda yarı iletkenlere bıraktıkları dönemdi. Bu sebeple PTT ARLA'da geliştirilen cihazlarda yarı iletken kullanılması esası kabul edilmişti.Yarı iletken teknolojisindeki hızlı gelişme ve sık sık yeni tertipler ortaya çıkması bitmiş bazı tasarımların yenilenmesi gereğini ortaya çıkarıyordu.Germanyumdan silisyuma geçiş de o dönemlerde yaşanmış bir gelişmedir ve iki kanallı kuranportör sisteminde önemli değişiklikler yapılmasına sebep olmuştur.

İki kanallı kuranportör sistemi haberleşme şebekesinde uzun yıllar çok sayıda kullanılan başarılı bir ürün olmuştur. Denebilir ki ,bu ürünün PTT ARLA'ya olan güvenin tesisinde önemli bir rolü vardır. PTT ARLA, kısa zamanda, PTT Genel Müdürlüğünde çalışan personelin, özellikle kuranportör merkezlerinde çalışan teknisyenlerin, kendilerine yakın buldukları, benimsedikleri, güvenip övündükleri bir kuruluş haline gelmiştir.

TÜRKİYEDE ELEKTRONİK SANAYİİNİN KURULMASI İLE İLGİLİ ÇALIŞMALAR

Milli Güvenlik Kurulu Mayıs 1964'deki toplantısında Türkiye'de elektronik sanayii kurulması için çalışmalar yapılması kararını almış ve Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın 1964-1965 programına bu konuda bir fizibilite raporu hazırlanması kararı eklenmiş idi. Bu görev evvela

Makina Kimya Endüstrisi Kurumuna verilmişse de bir sonuç alınamayınca PTT Genel Müdürlüğüne aktarılmıştır. PTT Genel Müdürlüğünde konu, evvela Teknik İşler Daire Başkanlığında ele alınmış, sonra da, o güne kadar yapılan çalışmalar ve toplanan bilgilerle birlikte PTT ARLA'ya aktarılmıştır.Tarih 1967 yılı başlarıdır.

Türkiyede 1950'li yılların öncesinde elektronik sanayi faaliyeti, sipariş üzere yapılan bazı ses düzenleri, VHF-SSB ve VHF-FM telsiz cihazlarının küçük atölyelerde imalinden ibaret idi. 1950'li yılların ikinci yarısında Türkiyede yaşanan büyük dış ödemeler dengesizliği sonucunda, bir çok mallar gibi, elektronik tüketim cihazlarının da ithaline kısıtlamalar getirilmiştir. Kotalı ithal rejiminin başlaması ile ithali yasaklanan bu tür cihazların eski ithalatçıları yarı sanayici rolünü üstlenerek bu cihazların parçalarını getirtmek suretiyle montajlarının yapılmasını başlatmışlardır. 1964 yılında çıkarılan Montaj Sanayii Talimatı bu alanda bir düzenleme getirmiştir.

PTT ARLA konu ile ilgili raporunu 1967 yılı Temmuz ayında bitirerek PTT Genel Müdürlüğü'ne teslim etmiş;oradan da başta Milli Güvenlik Kurulu olmak üzere ilgililere dağıtılmıştır.

Raporda, özet olarak, Türkiye'de elektronik sanayiinin kurulup büyümesini desteklemenin gerekli olduğu, dayanıklı tüketim malları üretiminin özel sektöre bırakılmasının uygun olacağı, profesyonel cihazlarda, önceliğin telekomünikasyon cihazlarına verilmesi şartı ile, devletin öncülük etmesi icap ettiği belirtilmiştir.

Buna ilaveten elektronik sanayiinin ayrı bir sektör olarak ilk defa ele alındığı İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı için kurulan Elektronik Sanayii Özel İhtisas Komisyonunda PTT ARLA önemli görevler üstlenmiştir. Milli Güvenlik Kurulu'nun verdiği görevle İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın aynı zamana isabet etmesi sonucunda Elektronik Sanayii raporundaki ana fikirlerin Kalkınma Planına girmesi sağlanmış oldu.

YENİ CİHAZLAR GELİŞTİRME YOLUNDA ÇALIŞMALAR

PTT ARLA'da başlangıçta nispeten basit, kolay ve hızlı sonuç alınabilecek konular ele alınmakla birlikte bütün analog transmisyon

teçhizatının geliştirilmesi ile ilgili hazırlıklar da sürdürülmekteydi. Amaç, başta havai hatlar olmak üzere, simetrili kablo, eşeksenli kablo, radyo-link v.b.g. transmisyon yollarının aynı anda çok sayıda haber iletiminde kullanılmasını sağlayan her türlü çoklayıcı sistemler geliştirmek idi. Haber denince öncelikle ele alınan ses, yani telefondu. Buna telgrafı da eklemek gerekmiştir. Evvela ,analog çoklayıcı sistemlerinin bütün hiyerarşik kademelerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Analog sistemlerde çok önemli bir yeri olan LC filtrelerinin geliştirilmesi, bunlarla ilgili hesap yöntemleri, devre sentezinin matematik temeli atıldıktan sonra geliştirilen metotlardan yararlanarak geliştirilmiş ve o tarihte Türkiye'de bu alanda adeta bir mükemmeliyet merkezi haline gelinmiştir.

ÜRETİM

PTT Araştırma Laboratuarının kurulması düşüncesinin ortaya atıldığı sıralarda, bazı başka ülkelerdeki örnekleri gibi, sadece ar-ge yapması öngörülüyordu. Ancak ülkemizde geliştirilen ürünlerin çoğaltılması için sanayi tesisleri bulunmaması dolayısı ile bunların üretiminin de PTT ARLA'da yapılması yoluna gidilmiştir. Tahtakale'de kendisine ayrılan yerin 600 metre kareye çıkarılması ile küçük sayıda üretimin yapılabileceği bir alana da sahip olunmuştu.

Yukarda sözü edilen fizik filtresi ve iki kanallı havai hat kuranportör sistemlerinin ilk üretimleri bu alanda yapılmıştır. Bu sırada büyük çapta yan sanayiden yararlanmak gerekiyor ve faydalanabilecek mevcut imkanları tanımak işin önemli bir bölümünü teşkil ediyordu.Yan sanayii tanımak yanında onu desteklemek, icabında yol göstermek hatta eğitmek, malzemelerinin siparişinde yardımcı olmak, bazen tedarik etmek bu alandaki uğraşlar arasında sayılabilir. Bu başlangıç ilerde işler büyüyüp genişlediğinde yerli katkının en üst seviyede tutulmasının sağlanmasında çok yardımcı olmuştur. Zamanla, PTT ARLA'nın ve onun devamı olan TELETAŞ'ın etrafında bir yan sanayi halkası oluşmuştur.

Tahtakale'deki üretim sırasında yapılan asamblaj işi ile ilgili ilk yöntem esasları da tespit edilmiştir. Daha sonraki yıllarda bunlar geliştirilmiş, her ürün ve üretim adımı için yenileri elde edilmiştir.

YENİ BİNA

PTT Genel Müdürlüğü Northern Electric ile ortak olarak Netaş'ı kurmaya karar verince Ümraniye'de büyük bir arazi satın aldı. Bunun yarısı Netaş'a tahsis edildi. Geri kalan yarısının bir kısmı PTT Tesellüm Depo Müdürlüğü için ayrıldı. Artan arazi parçasına PTT Fabrikasının ve PTT ARLA'nın yerleştirilmesi öngörülüyordu. Bu işlemin PTT ARLA tarafı plana girmediği için, Devlet Planlama Teşkilatından gizli olarak yapılıyordu. PTT Fabrikası, Tesellüm Depo ve PTT ARLA'nın bina inşaatı aynı müteahhide verildi.

PTT ARLA için yapılan bina 6.000 metre kare kapalı alana sahipti. Böylece 60'dan 600'e, oradan da 6.000 metre kareye ulaşan bir büyüme çizgisi izlenmekte idi. Daha sonra TELETAŞ döneminde bu alan 60000 metrekareye kadar büyüyecektir.

Bina inşaatı 1971 yılında tamamlandı ve bu senenin Haziranında PTT ARLA Tahtakale'den Ümraniye'ye taşındı. PTT ARLA'nın bu sırada 44 çalışanı bulunuyordu.

YENİ SÜREÇLER, YENİ ÜRÜNLER

Yeni bina ihtiyaç duyulan bazı üretim süreçlerinin PTT ARLA'ya kazandırılmasına imkan sağlıyordu. İlk girişim, henüz Türkiyede bulunmayan baskı devre üretim teknolojisinin kazanılmasını temin edecek olan tek ve iki yüzlü baskı devrelerin imali için bir atölye kurmak olmuştur. Bununla ilgili olarak herhangi bir lisans, ya da know-how anlaşması yapılmamıştır.

Buna paralel olarak bir mekanik işler atölyesi kurulmuştur.

Daha sonra o tarihlerde kullanılması özellikle profesyonel cihazlarda giderek yaygınlaşan kalın film teknolojisinin öğrenilmesine başlanmıştır. Bu amaçla İTÜ'de kurulan kalın film laboratuarından faydalanıldığı gibi, UNIDO'dan sağlanan yardım ile bir eksperin kısa süreli hizmetinden yararlanılmış ve bazı teçhizatın satın alınması da sağlanmıştır. Sonuçta laboratuar çapında bir kalın film atölyesine sahip olunmuştur. Kalın film teknolojisi bileşen entegrasyonunun bir aşaması mikroelektroniğin ilk adımı olarak kabul edilmektedir. O tarihlerde kullanılması giderek yaygınlaşmakta ve özellikle profesyonel

elektronik cihazlarda tercih edilmekte idi. Daha sonra bu teknoloji TELETAŞ döneminde gerek lisansla üretilen, gerekse özgün ürünlerde kullanılmış ve kalın film atölyesi fabrikanın en meşgul birimi haline gelmiştir.

Tahtakale'de başlayan yeni ürün geliştirme çalışmaları Ümraniye'de de genişleyerek sürdürülmüş ve havai hat kuranportör sistemlerinin bütün çeşit ve kademeleri, analog mültipleks sistemlerinin simetrili kablo ve koaksiyal kablo için bütün hiyerarşik kademeleri, AM ve FM telgraf frekans sistemleri geliştirilmiştir. Böylece, o tarihlerde Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu transmisyon sistemlerinin çok önemli bir bölümü evvela PTT ARLA'nın sonra da TELETAŞ'ın özgün ürünleriyle karşılanabilir duruma gelinmiştir.

İLK LİSANS ANLAŞMASI

PTT Genel Müdürlüğü Türkiye'nin Nato'ya girdiği 1954 yılına kadar uzak mesafe haberleşmesinde münhasıran çıplak havai hatlar kullanmıştır. Bu tarihten sonra analog radyolink sistemleri de Nato altyapı projelerinden yararlanarak aynı maksatla kullanılmaya başlamış, daha sonra milli bütçeden aynı cihazların tedarikine gerek duyularak bu cihazların uzak mesafe şebekesindeki payı önemli boyutlara ulaşmıştır. PTT ARLA, Ümraniye'deki yeni binasına taşındıktan sonra hemen bir radyo laboratuarı kurarak bu cihazların geliştirme çalışmalarına girişilmiştir. Çeşitli sebeplerle bu girişim beklenen zamanda başarılı sonuçlar vermemiş, PTT'nin büyüyen ihtiyaçları karşısında daha hızlı bir çözüm bulmak amacı ile konu ile ilgili bir lisans anlaşmasına gidilmiştir.O sıralarda (yetmişli yılların ikinci yarısı) Türkiye gene önemli bir dış ödeme güçlüğü içinde bulunuyordu.

1978 yılında yapılan bir inceleme ve çalışma sonunda analog radyo sistemleri için yapılacak lisans anlaşması hususunda karar verildi ve PTT ARLA böylece ilk olarak özgün olmayan bir cihaz ailesini üretim yelpazesine dahil etmiş oldu. Bu cihazlardan transmisyonda sayısallaşmaya geçilinceye kadar, özellikle TELETAŞ döneminde, önemli sayıda üretim yapılmıştır. Bu anlaşmanın asıl faydası bu münasebetle, sahip olunan üretim süreçlerinin ve tekniklerinin iyileştirilmesi, büyütülmesi yanında, ince film gibi, yeni teknolojilerin de kazanılması olmuştur.

SAYISAL SİSTEMLERE GEÇİŞ

1960'lı yıllarda bütün dünyada sayısal transmisyon uygulamaları başlamıştı. Bu uygulamalar telefon santralleri arasındaki bağlantı sayısının artırılması alanında yapılıyordu. PTT ARLA da konu ile önce akademik seviyede ilgilendi ve cihazlarında bazı lojik devre uygulamalarına yer verdi, PCM sistemlerini öğrenmeye başladı. PTT Genel Müdürlüğü bir İtalyan firmasından satın aldığı ilk PCM sistemlerini İstanbulda bazı telefon santralleri arasında 1974 yılında işletmeye verdi.

PTT ARLA başından beri Tübitak ile çeşitli konularda ilşki içinde bulunuyordu. Marmara Araştırma Enstitüsü Elektronik Ünitesinin kurulması ile bu ilişki iyice kuvvetlendi, araştırma projelerinde iş birliği ve sanayinin ihtiyaçlarına yönlenme konularına sirayet etti. Bu bağlamda 30 kanallı bir PCM sisteminin geliştirilmesi için yapılan anlaşma, çeşitli sebeplerle beklenenden uzun sürmesi dışında, çok olumlu sonuçlar verdi. PTT ARLA ortaya çıkan ilk modeli üretilebilir ve kullanılabilir hale getirmek için olağanüstü gayret sarfetmek mecburiyetinde kaldı. İlk parti üretim 1981 sonu ile 1982 başlarında bitirilerek Tahtakale-Erenköy santralleri arasında servise verildi. Bu ilk modelden bir başka imalat daha yapılmadan sistemde önemli iyileştirmeler ve değişiklikler yapılmış cihazın çok sayıda jenerasyonu geliştirilmiştir. Simetrili kablo üzerinde çalışan ve santraller arası bağlantıların artırılması amacı ile kullanılan bu ilk kademe cihazdan sonra bütün hiyerarşik kademeleri le PDH olarak isimlendirilen sistem ailesi, zaman içinde her kademenin çeşitli jenerasyonları geliştirilmek suretiyle elde edilmiştir: Bu hiyerarşik cihaz ailesi sayısal radyo sistemlerinin sağladığı yollara uygulanmak suretiyle uzak mesafe haberleşmesinin sayısal olarak iletiminde geniş şekilde kullanılmıştır.

Analog sistemlerin (radyo ve mültipleks) en yüksek kapasiteli kademelerine kadar varan geliştirme ve üretimi ile başlayan uzak mesafe bağlantılarındaki zenginleşme ,sayısal alanda PDH sistemleri ve sayısal radyo sistemleri ,sonra da fiber optik kablolar ile devam ederek bu alandaki ihtiyacın bütününü çözmüş ,uzak mesafeli bağlantılarda otomatiğe geçişin kolayca gerçekleşmesini sağlamıştır.

Bugün artık PDH sistemleri yeni yatırımlarda pek kullanılmıyor. Bunların yerini geniş bandlı transmisyon özelliklerine ekonomik çözüm getiren senkron sistemler hiyerarşisi almış bulunuyor.

Bununla birlikte PTT ARLA ,daha sonra TELETAŞ ,tarafından geliştirilen bu sistemler yaklaşık yirmi yıl geçerliliğini korumuş ,örnek bir işbirliği sergilemesi yanında çok başarılı bir ticari gelişme göstermiş, ihracat yapılmış ve üretim lisansı satılmıştır.Doğal olarak bütün bu süre zarfında cihaz ailesi sürekli olarak gelişmeye ve iyileştirmeye tabi tutulmuştur.

TELETAŞIN KURULMASI

PTT ARLA'nın kurulmasından bir süre sonra ona bir anonim şirket statüsü kazandırma yönünde çalışmalar da yapılmıştı: Muhtelif tarihlerdeki girişimlerden ,bir öncekinden bir adım ileriye gitmesine karşın olumlu sonuç alınamamıştır.

Nihayet, 1983 senesinin sonbaharında PTT ARLA, TELETAŞ ismi ile bir anonim şirkete dönüştürüldü. PTT Genel Müdürlüğü'nün %49 hissesine karşılık, PTT Biriktirme Yardım Sandığı %26, Sezai Türkeş-Fevzi Akkaya %13, Vakıflar Bankası %10 ve Ray Sigorta %2 hisseye sahip idiler. Bu dönüşüm sırasında PTT ARLA 620 personele sahipti.

TELETAŞ uzun yıllar PTT ARLA'nın çizgisinde yürümeye, gelişmeye, büyümeye ve hizmet vermeye devam etmiştir. Transmisyon cihazlarından oluşan PTT ARLA'dan devraldığı repertuarını zenginleştirmekle birlikte yaptığı lisans anlaşması ile ve lisansör firmayı da kendi içine alarak sayısal santralleri de ürünleri arasına katmıştır.

BİTİRİRKEN

PTT ARLA ve onun devamı olan TELETAŞ, ömürleri boyunca, bir çok üretim teknolojisini endüstriyel boyutlarda Türkiye'ye kazandırmak başarısını göstermişlerdir. Diğer yandan geliştirdikleri, analog ve sayısal mültipleks sistemleri hiyerarşisi, AM ve FM telgraf mültipleks sistemleri, fiber optik kablolar için hat teçhizatı, küçük şehir sayısal telefon santralleri, telefon makinaları, 10 MHz bandında çalışan 2-8 Mb/s hızında işaretler için kullanılan sayısal radyo sistemi vasıtası ile Türkiyenin transmisyon ve anahtarlama cihazları ihtiyacını büyük ölçüde özgün ürünler kullanarak karşıla-

mak imkanını sağlamışlardır. Öyle ki, bir ara ülkenin telekomünikasyon yatırımlarının %20'den fazlası yerli fikri mülkiyete sahip ürünlerle karşılanır seviyeye ulaşmıştır. Bu suretle elde edilen katma değer de gayet yüksek idi.İlaveten lisansla imal edilen analog ve sayısal radyo-link sistemleri, sayısal telefon santralleri, teleks makinesi gibi cihazlarda erişilen yerli içerik gayet yüksek değerlerde bulunuyordu.

Bu tablo aynı zamanda PTT'nin telekomünikasyon yatırımlarını planlamasına uygun, hızlı, ucuz bir şekilde yapabilmesine olanak sağlamış, özel ihtiyaçların gerektirdiği özel çözümlerin kolaylıkla elde edilmesine olanak vermiştir.

TELETAŞ, hızlı bir şekilde büyümüş, bir ara personel sayısı 2400'e kadar yükselmiştir.

Bütün bunlar kadar önemli olan husus, PTT ARLA ve TELETAŞ'ın ülkemizde sanayi şirketlerinin kendi ürün ve teknolojilerini kendileri geliştiren bir şirket kimliğinde öncü rolü oynamalıdır. Bu örnek zaman içinde başka şirketlerin de benimsediği ve kopyaladığı bir esas haline gelmiştir. Bugün ülkemizde de mal ve hizmet üreten şirketlerin rekabet gücüne sahip olabilmeleri için farklı ürünler geliştirme yeteneğine sahip olmaları gerçeği anlaşılmaya başlanmıştır.

O dönemde bu model Türkiye'de o kadar yabancı idi ki konuya uzak kişiler yukarda sayılan özgün ürünlerin yabancı ortak tarafından getirildiğini zannetmişler, bir kısmını böyle olmadığı hususunda ikna girişimleri dahi inandırıcı olmamıştır. Oysa, yabancı ortak TELETAŞ'ın kendi geliştirdiği ya da PTT ARLA'dan tevarüs ettiği bu ürünlerden yıllarca, gene belki Türkiye'de ilk defa, önemli kar payları almıştır.

SON SÖZ YERİNE

PTT ARLA, TELETAŞ ve diğerlerinin başarıları ile Türkiye'deki haberleşme şebekesi yatırımlarında %20'lere ulaşan yerli fikri mülkiyet payının bugün %3'ün de altına düşmesi sorgulanmalıdır. Kuşkusuz, infokomünikasyon ve bilgi teknolojileri sanayiindeki Türkiyenin zayıf durumu ile bunun ilişkisi vardır.

1965-1990 arasında uygulanan modelin devam etmesinin mümkün olamayacağı açıktır. Ancak, kuruluşların teknolojiyi serbestçe izleyerek

geleceklerini saptamaları ve devam eden süreçte gerekli transformasyona uğrama inisyatifleri adeta ellerinden alınmıştır.

Petrole olduğu gibi, sınır aşan sulara ve hatta bor cevherine ve diğer stratejik doğal kaynaklara dışardan müdahaleler olasıdır. Oysa, demokratik bir ortamda bilgi birikimi, fikri mülkiyet hakları ve bunlara dayalı sanayi bu müdahalelere karşı kendi kendini koruyabilen değerlerdir. Bu itibarla Türkiye'nin kalkınma politikalarını böyle bir tabana dayandırması gerekir.

dipnotlar

1. Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı
2. Türk Elektronik Sanayicileri Derneği
3. PTT Genel Müdürlüğü ,1994 yılında ,Türk Telekomünikasyon A.Ş. ve TC.Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü olarak ikiye ayrılmıştır.
4. Yüz kişiye düşen telefon sayısı.
5. Kuranportör cihazları iki nokta arasında bulunan fiziki (çıplak havai hat,kablo) veya fiziki olmayan (elektromagnetik dalga) bağlantılarının aynı anda çok sayıda haberleşmede kullanılmasına olanak sağlayan cihaz grubuna verilen isimdir.
6. Radyo-link:İki nokta arasında fiziki bir bağlantı olmaksızın elektromagnetik dalgalar vasıtası ile irtibat sağlayan cihazlar.
7. British Post Office ,Deutsche Bundestpost ,Fransız PTT İdaresi gibi:
8. Fizik filtresi hattan gelen kuranportör sistemi frekanslarından fizik konuşma frekanslarını (300-3400 Hz) ayıran veya bunları birleştirerek hatta uygulayan bir makas filtredir.Genel olarak hat filtresi ismi verilen bir gup filtreden birisidir.
9. Koaksiyal kablo
10. Mültipleks sistemleri
11. Printed circuit board
12. Tick film technologie
13. Amplitüt modülasyonlu ve frekans modülasyonlu
14. Pulse code modulation
15. Bugünkü Marmara Araştırma Merkezi (MAM)
16. Pseudo synchronous digital hierarchy
17. SDH.
18. Baskı devre, kalın film, ince film, ince mekanik.
19. Bu cihaz gerekli mültipleks cihazı ile akuple idi.
20. Bugün bu oranın maalesef %3'ün altına düştüğünü belirtmeliyim.
21. Kerkük-Musul petrolünün yıllık gelirinin 20 milyar dolara ulaşabileceği tahmin ediliyor.Bunlara Türkiyenin sahip olmasını dünyada destekleyecek bir ülke bulmak mümkün değildir.

MTA'LI YILLARIM

Doç. Dr. Sadrettin ALPAN
Maden Yüksek Mühendisi

Dünyanın bir çok yerinde uluslararası toplantılarda yaptığım bütün konuşmalarımda "Madenciliğin beşiği Anadolu'dur" diye söze başlardım. Hakikaten de 5000-6000 yıl evvel Anadolu'da yaşayan çok akıllı ve kabiliyetli insanlar demir, kurşun, çinko madenlerini bulmuş ve değerlendirmişler.

Osmanlılar döneminde ve Cumhuriyetimizin başlangıcında Zonguldak kömür havzasında taşkömür işletme ve üretiminde önemli bir gelişme ile bazı küçük altın, kurşun, krom, bortuzu madenlerinin üretimi yapılmış ancak bütün bu taşkömürü ve madenler genellikle yabancı şirketler tarafından işletilmiştir.

Büyük Atatürk ve o zamanki Türkiye'nin ileri görüşlü yöneticileri, Türkiye'nin çağdaş ülkeler seviyesinde modernleşmesi, insanların medeni bir hayat yaşamaları için yapılan çeşitli sosyal ve eğitim reformlarına ilave olarak, memleket çapında kalkınmanın temeli olarak endüstrileşmenin de şart olduğunu anlamışlar ve ancak böyle dünyada saygın bir ülke olacağına inanmışlardır.

Endüstrileşmenin temelini de maden, endüstriyel hammadde ve enerji teşkil eder. Bunların bulunması için Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün (MTA) kurulmasına 1935 yılında karar verilmiştir. Aynı yıl, bulunan maden ve endüstriyel hammaddelerin işletilip mamul madde üretilmesi için Etibank kurulur. Elektrik enerjisi için gerekli etütleri yapmak için Elektrik İşleri Etüd İdaresi (EİEİ) Umum Müdürlüğü ve genel olarak Türkiye'de endüstri kuruluşlarını başlatmak için de Sümerbank gene aynı yılda kurulurlar. Tüm bu kuruluşların teknik ve bilimsel personel ihtiyacını karşılama görevi de MTA'ya verilir.

MTA kurulur kurulmaz 1935 yılından itibaren, gerek o zamanki hükümet ve gerekse MTA'nın ileri görüşlü ve cesur yöneticilerinin kararları neticesinde II. Cihan Harbi'nden hemen önce ve harp sırasında MTA, Etibank, Sümerbank ve EİEİ ihtiyacı için her yıl 2.000-3.000 müracaat arasından 20-30 öğrenci dış ülkelere gönderilirdi. O zamanlar Türkiye'de sadece Yüksek Mühendis Mektebi ile İstanbul Üniversitesi vardı. Jeoloji eğitimi sadece İstanbul Üniversitesi'nde mevcuttu. Yüksek maden mühendisliği, petrol mühendisliği, metalurji, jeofizik eğitimi yoktu.

1942 yılında MTA adına yurt dışına gitmek için açılan devlet imtihanını kazananların arasında M. Zeki DOĞAN, Mehmet Yusuf DİZİOĞLU, Münir TANYELOĞLU, Senih GÜREL ve ben vardık. 1943 yılında harp içerisinde MTA'nın gönderdiği son gruplardan biri olarak İngiltere'ye gönderildik. Yolculuk üç aydan fazla sürdü. Bir müddet Kahire'de bekledik, sonra Akdeniz'den geçen ilk konvoylardan biri ile yolumuza devam ettik. Akdeniz'de Alman uçaklarının hücumuna uğradık 70 kargo gemilik konvoydan ikisi Malta civarında battı. Cebelitarık'tan sonra hemen hemen Amerika sahillerine yaklaşıp, İrlanda üzerinden bir kavis çizerek bir aylık deniz seyahatinden sonra Glasgow'a geldik. Aynı gece trenle Londra'ya gittik. Harbin en şiddetli zamanında Londra'nın V1 pilotsuz uçak ve V2 roketatarlarla bombalanmasını gördük, harbin içinde yaşadık. 1944 yılında Birmingham Üniversitesinde Maden Mühendisliği eğitimimize başladık, 1951 yılında yurdumuza döndük ve MTA'da çalışmaya başladık.

MTA'nın ilk kuruluş yıllarında İstanbul Üniversitesi'nden mezun bir kaç jeolog hariç tamamen yabancı jeolog ve maden mühendisleri çalışıyordu. Benim çalışmaya başladığım 1951 yılında da çoğunlukla Alman, Avusturyalı ve Hollandalı jeologlar ve mühendisler ile Fransız, İngiliz ve İtalyan jeologları çalışıyordu. MTA'nın ilk Genel Direktörleri Reşit GENCER, Ord. Prof. Hamit Nafiz PAMİR ve Hadi YENER'in ileri görüşle 1935 yılından itibaren yabancı ülkelere gönderdikleri öğrenciler de 1940'larda dönmeye ve MTA'da çalışmaya başlamışlardı.

Ben ilk olarak Köyceğiz'deki Üçköprü Krom Arama Kampına ve daha sonra Sarıyer altın arama kampına gönderildim. Buradaki çalışmalar da gelişigüzel yapılıyordu ve memnuniyetsizlikle geri döndüm.

Daha sonra yedek subaylığımı tamamlayarak MTA'ya döndüm ve tekrar Üçköprü krom kamp şefi olarak Köyceğiz'e gönderildim. Burada çok zor şartlarda çalıştık. Daha ilk gün beni akrep soktu, hemen sıhhiye memuru geldi ve zehirlenmeye karşı getirdiğimiz iğnelerden bir tane yaptı. Ertesi gün topallayarak yürürken güzergahta kalın bir dal gördüm, dikkatlice bakınca kocaman bir yılanın dikilmiş bana baktığını fark ettim. Zar zor uzaklaştık. Özellikle yaz sıcağında tepelerde çalışırken bayılacak gibi oluyorduk. Tek mühendis bendim. Nerede sondaj yapılacak, nerede galeri yapılacak ben karar veriyordum. Ankara ile temas yoktu, oradan arayan soran da olmuyordu.

Tüm zor koşullara rağmen her sabah traş olur, galeri çalışmalarını sondaj neticelerini takip eder, oradan oraya koşturur dururdum. Yalnız pazar günleri 3-4 yerde çalışan bütün işçilerin Üçköprü kamp merkezine gelmelerini isterdim. Hepsi de traş olmuş, iyi giyinmiş gelirlerdi. O pazar günleri bize bayram gibi olurdu. Herkes güler eğlenirdi. Onlara spor da yaptırırdım. O zaman karar verdim şayet bir gün MTA Genel Direktörü olursam, bu kuruluşu gerek sosyal, gerek teknik ve gerekse ilim yönünden en ileri kuruluş yapacaktım. Yıllar sonra benim o zaman yanımda çalışanlar işçi sendikalarını kurdular ve yöneticileri oldular.

Gece gündüz 9 ay çalıştık. Sonunda 100.000 ton krom rezervini tespit ederek daha evvel 3 yıl çalışılıp netice alınamayan Üçköprü aramalarını tamamladık. Bu süre zarfında bir kez olsun Köyceğiz'e ve Fethiye'ye inmedim. Ankara'ya telgraf çekerek madenin bulunduğunu ve kampı kapatacağımı bildirdim. Ne gelen var, ne giden. Kimse inanmıyor. Üç aylık evli iken ayrıldığım evime 9 ay sonra yılbaşından birkaç gün evvel döndüm.

1953 yılında raporumu yazdım ve maden işletilmek üzere ETİBANK'a devredildi. Halen çalışmakta olan, 50 yıl evvel bulduğum madeni bir daha görmek nasip olmadı.

1954 yılında MTA Genel Direktörü Prof. Dr. Hamit Nafiz PAMİR oldu. Cumhurbaşkanı Celal BAYAR kendisini aramış ve Bursa Uludağ'daki Wolfram/tungsten madeni aramalarının sonuçlandırılmasını istemiş. Uludağ'daki durumda Üçköprü gibi yılan hikayesine dönmüştü.

Buraya kamp şefi olarak atandım. Maden mühendisi Samim DİBEKLİ 3m. yüksekliğindeki karı yararak yol açtı ve Üçköprü'ye sondör, çavuş ve işçileri ile gittik ve kampı kurduk. Yaptığımız sondajlarda cevherleşme olduğu görülüyordu. Yedi sondaj makinası gece gündüz çalışıyordu. Ben gelmeden önce, geçen yıl iki işçi donarak öldüğü için 1 Eylül'de yağan kar büyük bir paniğe neden oldu. Dağın tepesinden aşağıdaki otellere gitmeye karar verdik. Çok maceralı bir yolculuktan sonra otellere ulaşabildik. Bir kaç gün sonra geri döndüğümüzde kampın kurtlar tarafından basıldığını, koyunların öldürüldüğünü, çadırların yıkıldığını gördük. Hazırlıkları yapıp sondajı

tamamladık ve böylece dünyanın sayılı büyüklükte Wolfram madeni bulunmuş oldu. 1954 yılında raporunu hazırladığım bu maden de Etibank'a devredildi. Bu tesis daha sonra kapatıldı. 1954 yılından beri Uludağ'ı ve bu tesisi görmek de nasip olmadı.

1954 yılı benim için çok meşgul ve enteresan bir yıl oldu. Eylül ayında Uludağ'dan döndükten birkaç gün sonra Ekim ayının başında MTA Genel Direktörü H. Nafiz PAMİR beni çağırdı ve "Derhal bugün Dr. Van Der KAADEN'ı alıp Zonguldak Ereğlisi'ne gideceksiniz, bir demir yatağı bulmuşlar onu görüp etüt edeceksiniz" talimatını verdi. Ben bu mevsimin uygun olmadığını anlatmaya çalıştıysam da "Bakan Samet AĞAOĞLU'nun talimatı, hemen etüt edilmesi gerekiyor" cevabını aldım.

O gece Ereğli'ye vardık. Belediye Reisi ile görüştük. Ertesi sabah bir kılavuz üç atla geldi ve dağda maden olduğu söylenen yere gittik. Bize gösterdikleri numunelerin demir cevheri ile ilgisi yoktu. Her seferinde rehber "Herhalde şaşırdım, burası değildi" diyerek bizi başka yere götürüyordu ama orada da cevhere benzer bir şey olmuyordu.

Bizi bırakmıyorlar ve zorla dolaştırıyorlardı. Sonunda biz biraz kendi başımıza etüt yapalım diyerek geldiğimiz Jeeple oradan kaçtık. Şoföre hızla Ankara'ya sür dedim. Alaplı deresine geldiğimizde yağmurdan köprü yıkılmıştı ve sel aktığını gördük. "Suya sür" dedim ama derenin içinde saplanarak kaldık. Su jeep içinde yükseliyordu. Dr. KAADEN'in dizlerine kadar yükselmişti. Baktık, arkada askerler var. Yalvar yakar olduk. Suya girip jeepi itiyorlar ama nafile. Bizim gideceğimiz tarafta bir kağnı belirdi. Mandalara jeepi bağladık ve hep birlikte itip arabayı kurtardık. Biraz uğraştıktan sonra aracı çalıştırdık, tam bu sırada Belediye Reisi de karşı kıyıya gelmişti. Ona el sallayıp Ankara'ya döndük.

Meseleyi sonra anladık. Ereğlililer orada bir demir-çelik sanayi kurulabilmesi için demir cevheri olduğunu resmi olarak bildirmemizi istiyorlarmış. Ben cevher görmediğimizi ama Ereğli'nin Zonguldak Taşkömürü ve üretimine yakın olduğunu, sahilde bulunduğunu ve civarda bir de elektrik üretim santralinin mevcut olduğunu, tüm bunların bir çelik tesisi için önemli bulunduğunu bu nedenle Ereğli'de

çelik sanayiinin kurulmasının uygun olacağını tavsiye eden kısa bir rapor yazabileceğimi söyledim. Genel Direktör PAMİR çok memnun oldu. İki sayfalık bir rapor yazdım ve Bakanlığa gönderildi.

1954 yılında aynı zamanda İTÜ'ye doçentlik için müracaat etmem istendi. Prof. Galip SAĞIROĞLU ve Prof. Ekrem GÖKSU MTA'dan yeni gitmişlerdi, beni çağırdılar. Tezimi verdim ve Türkiye'nin ilk maden mühendisi doçenti oldum, 1954-1958 arasında İTÜ'de part-time ders verdim.

1957 yılında uranyum aramalarına başlamak için Atom Şubesi'nin kurulması için beni bu şubenin müdürlüğüne tayin ettiler. Burada bulunan iki Fransız'ın bu konuda hiç bilgisi olmadığı görülüp işlerine son verildi ve bir kaç Türk jeolog göreve başladı. Ama arazide çalışabilecek eleman yoktu. Prospektör kursu açtık ve bu kurs yıllarca devam etti. Buradan çıkanlar çok başarılı çalışmalar yaptılar.

1958 yılında MTA Genel Direktör Yardımcısı oldum. O sırada uçakla maden arama (airborne survey) projesini hazırlıyorduk. Projede benimle birlikte, Prof. Dr. Mehmet Yusuf DİZİOĞLU ve Prof. Dr. M. Zeki DOĞAN vardı. Bu projenin gerçekleşmesi için Amerika'ya gittim, AID Amerikan Yardım Teşkilatının Başkanı ile görüştüm. Bir milyon dolar verilince Hükümet çok sevindi. O zamanlar bir milyon dolar çok önemli idi.

1960 yılında ihtilalden sonra MTA Genel Direktörlüğü'ne tayin oldum. Aynı zamanda Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mütevelli Heyet Üyeliği ve Atom Enerjisi Komisyonu üyeliğine seçildim. Aynı yıl oğlum doğdu, herhalde bana uğur getirdi.

İlk işlerimden biri çalışanlara sosyal yardım olarak Akçakoca dinlenme kampını yaptırmak oldu. Türkiye'deki bu amaçlı hemen hemen ilk tesis olacak bu kampın kararını Encümen Üyelere kabul ettirmek zor oldu ama sonunda gerçekleşti.

Ankara o zamanlar evlerin bacalarından çıkan dumanla kaplı idi. MTA'yı Ankara dışına temiz havaya çıkarmaya karar verdim. 1960 yılında Eskişehir yolunda bugünkü MTA tesislerinin olduğu kır arazide inşaatı başlatmak için arazi almak üzere Encümeni toplantıya

çağırdım. Üyeler, "Orası şehir dışı, elektrik, su yok, dağ başı zor olur," dediler. Ama 20 yıl sonra bu yeni yerin muhtemelen şehirin ortasında kalacağını anlatınca ikna oldular, arsa alındı ve inşaat başladı.



MTA'nın ilk yıllarındaki Ankara-Akköprü tesisleri

Aynı zamanda 1960 yılında ODTÜ için de bir yer aranıyordu. Birleşmiş Milletler Teşkilatı bir milyon USD'lık bir alet yardımı yapacakmış fakat üniversitenin bu aletleri koyacak bir yerinin olmasını istemiş. O sırada Ankara'da şeker fabrikası inşa ediliyordu. ODTÜ şeker fabrikasında kurulsun diye görüşler vardı. Ben ODTÜ Mütevelli Heyeti toplantısında ODTÜ'nün şimdi bugünkü bulunduğu yerde kurulmasını teklif ettim. İnşaat yerinin ODTÜ üyelerinden mimar Orhan ALSAÇ tarafından tespit edilmesini önerdim. Bu teklif kabul gördü. İnşaat bürosunun kurulmasına karar verildi. Daha sonra Kemal KURDAŞ Rektör olarak seçildi ve inşaatlara başlandı. İlk bina Mimarlık Fakültesi idi. Temele önce bir çuval bozuk para döküldü. Ardından ilk kürek çimentoyu Cumhurbaşkanı Cemal GÜRSEL, ikincisini ben, son küreği de Kemal KURDAŞ attı. MTA ve ODTÜ'nün inşaatlarına aynı zamanda başlandı.

1960 yılında ODTÜ Mütevelli Heyeti Üyesi olur olmaz Maden bölümünün kurulmasını teklif ettim. Bu bölüm de kuruldu, çok değer-

li, başarılı birçok eleman yetişti. Gerek memleketimizde ve gerekse dışarıda çok önemli ve başarılı işler yaptılar.

1967-1968 yıllarında Prof. Dr. İhsan DOĞRAMACI ve Hacettepe Üniversitesi yöneticileri ile yaptığımız görüşmeler neticesinde bir Maden Bölümünün açılmasına karar verildi. Yaptığımız protokol ile MTA'nın Hacettepe Üniversitesi Maden Bölümü'nün kurulmasına 10 yıl süre ile yardım ve nezaret etmesi kararlaştırıldı. 1968 yılında da İzmir Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mustafa ULUÖZ'ün talebi üzerine burada da Maden Bölümünün kurulmasını destekledik.

1960'ların başında Ankara Üniversitesi Zooloji/Botanik diploması veriyordu ve mezunlarının MTA'ya alınmasını arzu ediyorlardı. Jeoloji diploması verdikleri takdirde mezunlarını MTA'ya alabileceğimizi bildirdim. Ankara Üniversitesi Senatosu kabul etti ve 1960'ların sonlarında bu üniversitenin joloji mezunları MTA'da çalışmaya başladılar.

Yine 1960'ların sonuna doğru İTÜ, Trabzon'da Karadeniz Teknik Üniversitesi'nde jeoloji bölümü kurmak için MTA'dan destek istedi. Kabul ettik ve öğretim üyelerinin çoğu MTA'dan temin edildi.

Böylece 1960'ların başında İTÜ, 1965'lerden sonra ODTÜ, 1970'lerin başında İzmir, Trabzon ve Ankara'daki üniversitelerin mezunları, 1940-1950'lerden beri gelen İstanbul Üniversitesi mezunlarına eklenmeye başlayınca MTA'da güçlendi. Kendi üniversitelerimizden jeolog, jeofizikçi, maden mühendisi, cevher zenginleştirmeci yetişmeye başlandı. Bir yerbilimci ordusu faaliyete geçmişti artık ve MTA'nın kuruluşundan ancak 35 yıl sonra teknik eleman ihtiyacını karşılamış oldu.

Enerji kaynakları olarak petrol ve kömüre ilave, Türkiye'de ilk defa yeraltından tabii buharı çıkarmak suretiyle jeotermal enerjiden istifade etmek için çalışmalar MTA'da 1960'lı yıllarda başlamış ve 1968 yılında Denizli civarında Kızıldere'de kuyuları açıp tabii buharı çıkarmıştır.

1970'li yılların başında Marmaris'te MTA, bir güneş ve rüzgar enerji merkezi kurmuş, böylece memleketimizde güneş enerjisi araştırma çalışmalarına öncülük etmiştir. Maalesef ben MTA'dan ayrıldıktan sonra bu merkezin kapatıldığını öğrendim ve böylece güneş enerjisinden yararlanmada gecikmiş olduk.

1970'li yılların önemli bir anısı elbette Yunanistan'a "Ege'de biz de varız" demek için Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) bir sismik etüd yapması konusunda alınan karardı. Bunun için önce TPAO bir Norveç Sismik Etüd gemisi kiralamak istemiş, Norveçli firma önce kabul etmiş sonra vazgeçmişti.

Değişik bakanlıkların temsilcileri ile yapılan toplantıda ya yabancı bir geminin kiralanması, ya satın alınması, ya da kendimizin bir sismik gemi yapması şıkları üzerinde duruldu. Kiralık bir gemi bulunamadı, satın alınması ise pahalı görüldü. Gemiyi kendimizin yapması konusunda TPAO çekimser kaldı ve biz talip olduk. Kabul gördü. 1974



1950'li yıllarda maden mühendisleri bir arazi çalışmasında.

yılında Jeofizik Şube Müdürü Sırrı KAVLAKOĞLU'nu bu işle görevlendirdim. Sırrı KAVLAKOĞLU, çok değerli jeofizik ekibini aldı ve İstanbul İstinye tersanesinin yanında bir eve yerleşti. Hora gemisi alındı, söküldü, yeni baştan tersanenin çok becerikli gemi mühendisleri ve işçileri tarafından MTA jeofizik ekibinin nezaretinde kısa zamanda tamamlandı. Diğer taraftan Amerika'da bir şirkete gemiye yerleştirilecek sismik cihazların siparişi yapıldı. MTA'dan Doç. Dr. Altan NECİOĞLU'nun denetiminde bu cihazlar imal edildi ve gemiye takıldı.

İyi bir kaptan ve gemi personeli bulundu. Böylece MTA Sismik I doğdu. Altan NECİOĞLU yönetiminde Sismik I denize açıldı. Ciddi

etütler yapıldı, bu sayede ülkemizde off-shore sismik etüd de başlamış oldu. MTA Sismik I ile etüt yapmaya başladıktan sonra bir de sondaj gemisi yapmak üzere Sondaj Şubesi Müdürü Alaattin HAMAMCIOĞLU başkanlığında hazırlıklar yapıldı fakat bu projeden sonra vazgeçildi.

1968 yılında MTA Tabiat Tarihi müzesini kurduk. Bununla genç öğrencilerin yerbilimine ilgisini çekmek istedik ve başarılı olduk. Müzeye bir de planatoryum yapılması için Alman Hükümeti ile anlaştım, ben MTA'dan ayrılınca Alman Hükümeti projeyi durdurdu.

1960 yılında MTA'ya Genel Direktör olunca 1953 yılında Muğla Üçköprü krom kampında düşündüklerimi yapma imkanı kazandım. Kuruluşundan beri başarılı çalışmalar yapan MTA'nın daha başarılı olması, modern teknolojiyi uygulayan bilimsel ve çağdaş bir kuruluş olması için MTA'nın yeni tesisleri yapılmış, lüzumlu modern alet, makina ve cihazlar, laboratuar, cevher zenginleştirme ve jeofizik aletleri, sondaj makinaları, harita matbaa ve baskı makinaları sağlanmıştır.

Böylece üniversitelerimizde yetişen yerbilimciler kendilerine temin edilen modern alet, cihaz ve makinalarla gerek merkezde ve gerekse arazide hızlı ve verimli çalışmalar yaparak maden, endüstriyel hammadde, kömür, petrol, uranyum, jeotermal enerji etütlerini karada, havadan uçakla ve off-shore denizde yaparak çok önemli neticeler almışlardır.

Halen mevcut çimento, seramik, mermer, demir, alüminyum, krom, bakır, kurşun/çinko, bor tuzu sanayi ile, enerji kaynaklarına (kömür, petrol) dayalı sanayi MTA'nın bulduğu maden, endüstriyel hammadde, kömür ve petrol sayesinde kurulmuştur. Bulunan ve rezervleri tespit edilen maden, endüstriyel hammadde ve kömürlerin yalnız listesi sayfalar dolusudur.

MTA'nın yaptığı jeolojik haritalar, bütün bakanlıklar ve özel kuruluşlar tarafından kullanılıyor, bulduğu madenler, endüstriyel hammaddeler ve enerji kaynakları yeni endüstrilerin kurulmasını sağlayıp iş sahası açıyor ve memleketimizin sosyal ve ekonomik gelişmesinin temelini teşkil ediyordu. Laboratuarlarda, hammadde ve cevher zenginleştirmesi ve değerlendirmesi hususunda araştırmalar yaparak kurulacak endüstrinin projelerinin hazırlanmasında öncülük ediyordu.

Düşünce ve rüyalarımın hakikatleşmesinde benimle birlikte çalışan mesai arkadaşlarıma ve bütün MTA'lılara teşekkür ederim.

MTA'nın isminin değiştirilmesi ile beraber bütçenin kısıtlanması, kanununun değiştirilmesi neticesinde yetenekli teknik personelin dağılmasına, laboratuar, jeofizik ve sondaj makina, cihaz ve malzeme parkının zayıflamasına, mali gücün azalması ile çalışma kapasitesinin azalmasına neden olmuş ve neticede maden arama gücü de azalmış ve sınırlı kalmıştır.

Bugün, Türkiye'de bundan sonra büyük maden yatakları bulunmaz diye görüşler işitiyorum; bu görüşler tamamen yanlıştır. Daha madenciliğin başlangıcındayız, daha yeraltına inmedik, maden potansiyelimiz büyüktür, daha yapılacak çok iş var, daha büyük denecek birçok maden yatakları bulunacaktır.

Ben ve bizim neslimiz gerek MTA ve diğer kamu/özel kuruluşlarda ve gerekse üniversitelerde zevkle çalıştık, madenciliğin temelini attık, başlangıcını yaptık. Genç yerbilimciler jeoloji, jeofizik ve maden mühendisleri bundan sonra derinlerde zengin yeraltı servetimizi, maden ve enerji kaynaklarımızı başarı ile bulacak, üretecek ve değerlendirecektir.

Yeraltında önemli, büyük maden yatakları vardır. İnançla ve bilinçle çalışıldığında başarı gelir. Gençler, memleketimizin hayrına yaptığınız hiç bir şeyden korkmayın.

Son olarak, MTA Genel Direktörlüğü'nün kurulmasında büyük hizmetleri geçen ilk Genel Direktörler; A. Reşit GENCER, Prof. H. Nafiz PAMİR ve Hadi YENER ile petrolün bulunmasını sağlayan İhsan Ruhi BERENT'i saygı ile anarım.

A. REŞİT GENCER'LE SÖYLEŞİ*

*Bu söyleşi, TMMOB yayın organlarından 'TEKNOKRAT' dergisinin Nisan 1986 sayısından alınmıştır.



Kısa Özgeçmiş

A.Reşit Gencer, 1891 yılında İstanbul'da doğdu, Çocukluğunun ilk günleri, Mühendishane-i Berr-i Hümayun'un ilk mezunu olan babası Osman Vehbî Bey'in görevi nedeniyle Beyrut ve Şam'da geçti. Daha sonra babasının 1903 yılında Selanik'e Nafıa Müdürü olarak tayin edilmesi üzerine, ilkokulu orada bitirdi. Orta öğretim için Belçika'ya giderek, uzun yıllar burada kaldı. Belçika'nın Mons Kentinde Poly Technique'in Maden Bölümü'nden 1914'te mezun olup Türkiye'ye döndü. Şu anda en yaşlı maden mühendisi sıfatını taşıyan Gencer, MTA'nın ilk, ETİBANK'ın ikinci Genel Müdürlüğünü yaptı. Evli ve çocuğu bulunmayan Reşit Gencer İngilizce ve Fransızca biliyor.

T- Okulunuzu bitirip Türkiye'ye geldiğinizde, sizden başka maden mühendisi var mıydı?

A.R.G- Belçika'da Mons'taki Poly Technique'in maden bölümünden mezun olup Türkiye'ye döndüğümde üç maden mühendisi ile karşılaştım. Birincisi, benden yaşlı ve eski mezun Damat Kenan Bey... Ama yine de ilk maden mühendisi o değil. Bundan yaklaşık 130 yıl kadar önce yaşamış Ethem Paşa varmış,ilk o. Paris'ten mezun olmuş, dönmüş ve çeşitli yerlerde memurluk yapmış; sonra da Sadrazamlığa

kadar yükselmiş. Onun oğlu, İstanbul'da çeşitli müzeleri yapan Ressam Osman Hamdi Bey vardır. Onun oğlu da maden mühendisiymiş. 5-6 sene evvel öldü, Celal Sait Bey... Neyse, ben Belçika'dan döndüğümde üç kişi vardı; birisi biraz evvel bahsettiğim Damat Kenan Bey, ikincisi gene Paris'ten mezun Abdullah Hüsrev Bey ki sonradan MTA'da bana muavinlik yapmıştır, benden 8-10 yaş büyüktür. Bir de Behçet Bey vardı. O da Berlin'den mezundu.

T- Kendi isteğinizle mi bu mesleği seçip yurt dışında okumaya gittiniz, yoksa devlet mi sizi göndermişti?

A.R.G- Hayır, devlet göndermedi. Babam 1903'te Selanik Nafıa Müdürüydü. Orada konsolos dostları vardı. Bir gün Belçika Konsolosuyla konuşurken benden bahsetmiş ve iyi bir tahsil yapmam konusunda tavsiyelerini rica etmiş. Konsolos, "Bizim memlekette çok iyi bir lise var, hem yüksek mektebe de hazırlıyor, oraya gönder" demiş. Ben Brüksel'de 15 yaşında yatılı olarak liseye başladım. Elektrik mühendisi olmak isterdim aklımca. Belçika'da lisede çok iyi arkadaşlarım olmuştu. Bunlardan birkaç tanesi beraberce maden mektebine gitmek istiyorlardı. Hadi ben de onlardan ayrılmayayım dedim, gittim.

T- Yani tamamen tesadüfi bir seçim oldu...

A.R.G- Evet, 5 sene okudum orada ve mezun oldum, Birinci Harp çıktı, döndüm.

T- Efendim, sizin bir askerlik anınız olduğunu duyduk. Donanmanın kömürü bitmiş. Siz maden mühendisisiniz diye çağırıp "Kömür bulun bir yerlerden" demişler, öyle mi? O yıllardaki anılarınızdan biraz söz eder misiniz?

A.R.G- Evet, öyle. Bir gün dersteyiz, bir subay girdi içeri ve "İçinizde mühendis olan var mı?" diye sordu. Bir iki kişi el kaldırdık. Subay, hemen gidip verdiği adrese başvurmamızı istedi. Bizi Hatay ve İskenderun'da yol ve köprü yapılacakmış, oraya gönderiyorlar. Akşam babama, "Yahu baba ben maden mühendisiyim; yol, köprü ne anlarım, ne olacak bu iş?" dedim. Tanıdığı sevk işlerine bakan dostu Enver

Paşa'nın oğlu vardı, gidip ona durumu anlatmış. O sırada da Ruslar Boğazları kapamışlar. Zonguldak'tan kömür gelemiyor, donanmanın kömürü yok. Bana da "Madem öyle maden mühendisisin, bari kömür ara" dediler... Çıktık yola, epey bir yer dolaştıktan sonra, nihayet Karadeniz Ağaçlı'da bir maden bulduk. Burada iş olur kanaatine vardık ve rapor verdik. Esasen askerler başlamışlardı orada çalışmaya. Gayri Müslimlerden bir işçi grubu verdiler bize, çalışmaya başladık. Harbin sonuna kadar burada kömür çıkardım. Kağıthane'den Ağaçlı'ya dekovil hattı vardı, günde 750 ton kömür çıkarttık. Askeri fabrikalar, Beykoz Kağıthane vs. hep bizim çıkardığımız kömürle beslendiler.

T- Kazma kürekle mi çıkartıyordunuz kömürü?

A.R.G- Kazma işlemezdi. Oranın kömürü kahverengimtraktır, oduna benzer. Ucu sivri çelik kamalar vardı, üstten balyozla vurulurdu ve damar çatlatılırdı, öyle toplanırdı.

T- Neyle taşırdınız çıkardığınız kömürü?

A.R.G- Askeri istihkâm taburu vardı, lokomotifli dekoviller vardı, onlarla taşırdık. Kömürü madenden dışarıya taşımak için tahtadan derviller yaptık. Resimlerini biz çizdik, askeri fabrikada yapıldı. Tekerlek filan döktüler İstanbul'da, işimizi görüyordu. Bu dediğim maden arabasıdır.

T- O sıralarda Türkiye'de Zonguldak Havzasının dışında madencilik faaliyetleri var mıydı?

A.R.G- Vardı. Birkaç tane daha kömür ve linyit madenleri açılmıştı. Bursa Bandırma'da G. Osman paşa'da bir linyit madeni vardı. Fethiye taraflarında krom madeni vardı. Pattersan diye bir İngiliz'in elindeydi o maden. Bir de Balya'da kurşun madeni vardı. Sonradan müdürlüğünü yapmıştım.

T- Nasıl almış bu İngiliz işletme ruhsatını?

A.R.G- Almış işte, isteyen istediği ruhsatı alırdı, kapitülasyonlar da var... İstiklal Harbi biter bitmez Balya'ya gittim. Savaş sırasında bütün personeli yabancıydı, kaçmışlar. Yalnız birkaç işçi vardı. O tekrar işlet-

meye konmak istedi. Sermayesi Fransız'dı. Adam arıyorlardı işletmek için. Atatürk'ün arkadaşlarından bir subay, babamın da arkadaşıydı, oraya müdür oldu. Bana haber yolladı, mühendis olarak gittim ve 1923'te göreve başladım.

Ondan evvel zafere kadar, 2 yıl Osmanlı Bankası'nda çalıştım. Orada da, ticari açıdan çok şey öğrenmiştim, faydası oldu.

T- Atatürk döneminde madencilik faaliyetleri gelişti mi? Bu yönde bir çalışma oldu mu?

A.R.G- Balya işletmeye kondu işte... Balya Karaaydın Madenleri Şirketi Fransa'ya cevher satardı. 1927'de başmühendis, 1928'de genel müdür ve murahhas aza oldum. Fransız şirketi olduğu halde bir Türk'ü başa getirmişlerdi. 1932 sonuna kadar oradaydım. O yıllarda meşhur dünya bunalımı vardı. O şirket de müşkül duruma düştü. Kurşun, bakır, çinko fiyatları düştü, zarar etmeye başladılar ve şirketi daha güçlü bir gruba devretmek zorunda kaldılar.

T- O zamanlar şimdilerde olan devlet hakkı diye bir kavram var mıydı?

A.R.G- Evet, ufak bir miktar alıyordu ton başına...

T- Zonguldak'taki Maden Teknik Okulu ne zaman kurulmuştu?

A.R.G- Ben Balya'da çalışırken kurulmuş. Balya'ya gelen yeni yabancı grup, tuttu kendi elemanlarını getirdi. Bana da "Siz çok yoruldunuz ama, çok da hizmet ettiniz. Meclis üyeliğine girer misiniz?" dediler, önce olur dedim ama, sonradan meslekten kopunca yavaş yavaş sıkılmaya başladım. 1933 yılıydı ve şirketin merkezi İstanbul'daydı. Memurluğa başlamıştım. Devlet de o zaman sanayileşme hamlesine girişmişti. Sümerbank filan kuruldu. Ankara'ya gittim ve görev talep ettim. Bir sene kadar Havzayı Fehmiye Umum Müdürlüğü yaptım. Vekalet madenleri işletmek için bu arada bir kanun yapıyor, Ankara'ya çağrıldım. O zaman Sanayi Bakanlığı'nın yerine İktisat Bakanlığı vardı. Bakan da Celal Bayar idi. Beni ve bir arkadaşı görevlendirdiler; madenler hususunda ayrı bir teşkilatlanmaya gitmek üzere başka ülkelerdeki uygulamaları inceleyin ve kanununu hazır-

layın dediler. Oturduk, çalıştık ve 1935'te MTA, Etibank kuruldu.

T- Yanılmıyorsak Etibank ve MTA iki ayrı kuruluş değillermiş...

A.R.G- Evet. Bakanlığa verdiğimiz projede aynı örgütlenmeydi, önce arayacak, sonra bir mali kuruluşla anlaşarak işletecekti. Bakan, "Politik amaçlı kullanılabilir, tehlikeli olur" dedi ve ayırmamızı söyledi. O gün o iki projeyi yaptık ve yine aynı gün Meclis'ten geçerek kabul edildi. Hiç unutmam, ben de Meclis'in locasından izliyordum oturumu, kabul edilip vekiller dağılmaya başladı. Vekil, "İşte oldu bu iş, şimdi birini seç ve genel müdür ol" dedi. Ben de "Maden Arama'yı istiyorum" dedim.

T- Böylece MTA'nın ilk genel müdürü oldunuz. Peki Etibank'a kimi verdiler?

A.R.G- Etibank'a İlhami Nafiz Pamir genel müdür oldu.

T- MTA nasıl çalışıyordu? Hangi esasa göre arama yapılıyordu?

A.R.G- Aramalarda belli bir masraf yapıyor ve daha sonra anlaştığı banka, şirket vs. belli bir hisse alıyordu karşılığında. Apart olarak, sermaye olarak hisse alıyordu. Bakan bizde yürümez ayırın dedi ya...

T- Hangi ülkeleri incelemiştiniz?

A.R.G- Rusla'rınkini incelemiştik. Celal Bayar ile birlikte 25 kişilik heyet ile Rusya'ya gittik ve inceledik. Muazzam bir teşkilatları vardı. Onlarda devlet kendi arıyor, kendi işletiyor tabii...

T- MTA'nın kuruluş yıllarında bütçesi, personel durumu, teknik eleman durumu nasıldı?

A.R.G- Abdullah Hüsrev benim muavinimdi. Zonguldak Maden Teknik Okulu'ndan mezun 2-3 tane maden mühendisi vardı. Adnan Demirci geçenlerde öldü. Necdet Egeran vardı, Fransa'ya göndermiştim MTA'da çalıştığı sıralarda ve jeoloji eğitimi görmüştü bir yıl süreyle, o vardı.

T- MTA'yı genişletmek için ne yaptınız?

A.R.G- 4-5 sene içerisinde epeyce ilerlettik ama, tabii şimdiki gibi muazzam değildi, iki tane apartman tutmuştuk. Biri 4 katlıydı, kira ile oturuyorduk. Biraz ilerde de ikinci bir bina vardı, iki katlı. Orada da laboratuarlar vardı,

T- Hangi yöntemlerle arama yapıyordunuz? Sondaj makinalarınız var mıydı? İlk etüdünüzü hangi bölgede yaptınız?

A.R.G- Büyük sondaj makinalarımız vardı. İlk defa Raman'da petrol sondajı yaptık, ilk etüt ettirip Etibank'a devrettiğimiz maden ise krom idi. Sonra Ruslardan geri alınan Ardahan'da kuvarsam bakır madeni vardı. Teşkilatı ile olduğu gibi duruyordu, onu da Etibank'a devrettik. Yine Ruslar zamanında Murgul bakır vardı, o iyice yarım bir teşebbüstü. Etüdünü bitirip, Etibank'a devrettik. Sonra Ergani madenleri vardı. Ergani bakır hiç işletilmemişti, biz yaptık, devrettik.

T- Kömür aramaları nasıldı peki?

A.R.G- Kütahya, Tunçbilek linyitleri ilk benim, aramalarımdır benim zamanımda ortaya çıkarıldı. Şimdi biliyorsunuz sadece metal işletmeciliği yapıyor. Kömür işletmeleri daha sonra kurulunca Etibank'tan oraya devir oldu. Benden sonra devir oldu ama...

T- Daha sonra Etibank'a genel müdür oldunuz...

A.R.G- Evet, vekil değişti ve Etibank Umum Müdürü'nün yeni vekille yıldızı barışmadı. Beni yaptılar. MTA'ya da Hadi Yener getirildi. O zamanlar MTA'da meclis başkanıydı, çok alim bir adamdı, 6 sene evvel öldü o da... Almanya ekolündendir.

T- Saint Barbara hakkında bir bilginiz var mıydı; o zamanlar bilinir miydi?

A.R.G- Evet, hikayesini bilirim, ilk Zonguldak'taki mektep açıldığı vakit, gelen profesörlerin çoğu Belçikalı'ydı. Bu hocalar Türkiye'ye bu âdeti soktular ve 4 Aralık Madenciler Günü olarak bizde de kutlanmaya başladı ondan sonra.

T- Madenci olduğunuza memnun musunuz? Elektrik mühendisi olmak istiyorum demiştiniz...

A.R.G- Evet, çok memnunum. Maden mühendisliği çok geniş çapta bir mühendisliktir. Fransızlar sanat anlamına gelen "art" derler hatta. Bir maden mühendisi makinadan, inşaattan, tıptan anlamaya mecburdur. Doğa ile tek başınıza mücadele etmeye mecbursunuz. Bir elektrik mühendisi santraldedir, orası ile meşguldür, çok yönlü değildir kısacası...

T- Bu kadar uzun madencilik yaşamı ve çalışma alanı içinde yapmayı düşünüp de yapamadığınız bir şey oldu mu?

A.R.G- Madencilik açısından yok, olamaz. Çünkü madencilikte ben en önemli olaylarda rol oynadım. Mesleki açıdan tatmin oldum. Belki birçokları gibi zengin olamadım. Tabii bu bir natur meselesi... Ticari fikir olmalı insanda, bunları yapabilmek için de mücadeleci olmalı, ketum olmalı...