Mühendislik Mimarlık Öyküleri-VI

Mühendislik Mimarlık Öyküleri VI.

1. Baskı
Mayıs 2014

ISBN:978-605-01-0615-2

Tasarım
Dijle Göksoy Konuk

Teknik Hazırlık:
Patika Ajans Mat. Rek. Org. Tic. Ltd. Şti.
Meşrutiyet Cad. 54/16 Kızılay Ankara
Tel: 0.312 431 22 11
Faks: 0.312 431 22 66

Baskı:
Eflal Ajans & Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti.
Adres: Kazım Karabekir Cad. Koyunlu İşhanı No: 95/1-A İskitler Ankara
Sertifika No: 29527

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
Selanik Cad. No:19/1
Yenişehir 06650 ANKARA
Tel: 0312 418 12 75
Faks: 0312 417 48 24
Web: www.tmmob.org.tr
E-Posta: tmmob@tmmob.org.tr

İÇİNDEKİLER

Sunuş 5

Önsöz 7

1960'larda Mühendis Kimliği 11
Melih Şahin

İlk Ar-Ge'ler 23
Mahmut Kiper

Vecihi'nin Uçakları 65
İsmail Yavuz

Rayların Unutulan İkizleri Karakurt ve Bozkurt 105
Melih Şahin

Murtaza'nın Fabrikası 121
Nadir Avşaroğlu

Konuşan Fabrika Bacası 133
Ekrem Murat Zaman

DSİ'nin Öyküsü 143
Dursun Yıldız

Bir Bilim Adamının Coğrafyası Sırrı Erinç 181
Tübitak

Bir Ömürdür Şantiye 197
Nadir Avşaroğlu

Küçük Adam Doğru Yok, Büyük Adam Doğru Var 211
Kurtuluş İzbek

Eskimeyen Ayakkabılar Yapan Fabrika:
Sümerbank Beykoz Deri ve Kundura 241
Mahmut Kiper

Dante Gibi Tam Ortasında Ankara'nın Saracoğlu Mahallesi 257
Nadir Avşaroğlu

Gözlüklü İnatçı 273
Yücel Akyürek

Kapanış 283
Serdar Şahinkaya

SUNUŞ

TMMOB'nin 50. yılı dolayısıyla başlatılan ve 37. Çalışma Döneminden bu yana çıkarılan "Mühendislik Mimarlık Öyküleri"nin altıncısını okuyucuyla buluşturmanın haklı gurunu yaşıyoruz.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren bir ülkenin tarihini mühendislik, mimarlık uygulamalarının penceresinden anlatan öyküler o kadar yoğun ilgi gördü ki, bugün elinizde altıncısını tuttuğunuz bir seri haline geldi.

Kitap yalnız meslektaşlarımızın değil, her kesimden insanın ilgisini çekti. Bizleri en çok sevindirense geleceğin mühendis, mimar ve şehir plancısı öğrenci kardeşlerimizin ilgisi oldu.

TMMOB Yönetim Kurulu olarak, bu öykülerin bizlere ulaşmasını sağlayan Mahmut Kiper'e, Nadir Avşaroğlu'na, Orhan Örücü'ye, Melih Şahin'e, kitabın hazırlanmasına emek veren yayın görevlimiz Dijle Göksoy Konuk'a ve öyküleri bizlerle paylaşan üyelerimize teşekkür ediyoruz.

Üreterek büyüyen ve paylaşarak gelişen bir ülke yaratma konusunda ilham kaynağı olmasını dilediğimiz öyküleri beğeneceğinizi umuyoruz...

Mehmet SOĞANCI
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı
Mayıs 2014

ÖNSÖZ

TMMOB'nin 50. yılı yayınlarından olarak 2004'de çıkarılan Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-I kitabının sunuşunda, bu seri ile amaçlananlar şöyle aktarılmıştı; ülkemiz sanayi gelişiminde başarılı uygulamaları hatırlatmak ya da bilinmesini sağlamak, ülke kalkınmasının temeli olması gereken üretim süreçlerinde mühendis ve mimarların ne denli önemli olduğunu vurgulamak, bu süreçlerde yer alan meslekdaşlarımıza belki de gecikmiş vefa borcumuzu bir nebze ödemek .

Bu ilk kitabın ardından geçen 10 yılda Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serisinde 5 kitap daha çıktı ve elinizdeki bu 6. Sayı ile birlikte toplam 75 öykü sizlerle buluştu.

Bu öyküler özellikle Cumhuriyetin ilk dönemlerindeki sanayileşme ve kalkınma hikayesinin mozaiklerinin bir araya gelmesinde önemli bir işlev gördü ve o ilk dönemlerde yapılanların ve başarılanların aydınlanması için ışık tuttu. Bu gün geriye dönüp baktığımızda doğru bir iş yaptığımızı düşünüyoruz. Çünkü bu seriyi önerdiğimiz zamandan bu yana sezinlediğimiz ve çıkan her sayıda vurgulamaya çalıştığımız gibi giderek şiddeti artan bir biçimde ve sistemli olarak Cumhuriyetin kuruluş dönemleriyle ve bu dönemde yapılanlarla hesaplaşma içinde olunduğunu görüyoruz. Buna da bağlı olarak sanayi devrimini yakalama ve muasır medeniyet seviyesine erişme araçlarından olan ilk dönem sanayi tesislerinin bırakın varlığına isimlerine bile tahammülün gösterilmediği, o dönem birikimlerinin tüm izlerini tarihten silmek için her yolun denendiği bir yok etme dönemine tanık oluyoruz. Özellikle son dönemde yok edilenler sadece sanayi tesislerimiz olmadı. Aynı zamanda kent kimliği ve kültürünü sağlayan, kente kimlik ve anlam katan, kent tarihini oluşturan tüm yapılar ve dokular yok edildi. Doğa da yok edilişten fazlasıyla nasibini aldı. Ve doğanın parçası insanı var eden değerler çok ağır tahribata uğratıldı. Yine bu süreçte kavramların içi boşaltıldı, tam bir kavramların manüpülasyonu dönemi yaşatıldı. Ve bunların neden sonuç ilişkisi içinde sınıflar yok edildi. Bu gün artık işçi, köylü, burjuva kısaca hiçbir sınıfsal yapıdan söz edemiyoruz. Ve bunun doğal sonucu olarak sınıfsal ilişki ve bunlardan doğan değerler ve mücadeleler de eskilerde kaldı. Dünyada benzeri dönemlerde hep gözlene gelen suç tür ve sayılarında büyük artışlar baş göstermekte ama bunun nedenleri ve nasıl baş edileceğine dair araştırma ve çalışmalara pek az rastlanmaktadır. Olan biteni ve çözüm

önerilerini bize anlatmasını beklediğimiz bilimsel ortamlar kabuklarına çekilmiş olunca da tartışma kirli siyaset meydanlarına taşınmaktadır. Bu karmaşa dönemlerinde uğradığımız bazı kayıpları yerine koymak ne yazık ki mümkün olmayacak. Olan bitene başkaldırı olarak özetleyebileceğimiz Haziran 2013'de ki Gezi olaylarında kaybettiklerimizi anılarımızda hep yaşatacağız.

Umut varsa her şey vardır. Geçmişten umut olarak önümüze koyabileceklerimizi yok ederek umudun sadece kendileri olabileceklerini dayatmaya çalışanlara "Gezi" başkaldırışı tarihsel bir cevap niteliğindedir.

Ve şayet kavramların içini yeniden evrensel tanımlarla doldurabilir ve sınıfsal yapı ve değerleri yerli yerine oturtabilirsek o zaman verilen bu mücadelelerin boşa gitmediğini söyleyebileceğiz.

Tüm bu yakın dönem yaşananlar içinde "Mühendislik-Mimarlık Öyküleri"nin misyonu ise bağımsız, kendi gücümüzle ve kendi mühendis ve mimarımızla hem de en zor koşullarda nelerin yapılabileceğine dair üstü örtülmeye ve yok edilmeye çalışılan pek çok örneği halkımıza ve yeni nesillere aktarmak oldu.

Bu 6.sayımızın "1960'larda Mühendis Kimliği" başlıklı ilk öyküsünde de vurgulandığı gibi;

Mühendis dava adamıdır. Mühendislik formasyon ve kültür gerektirir. Ve bu öyküyü derleyen Melih Şahin'in 1963 ve 1964'deki yazılarından alıntılar yaptığı Mehmet Ali Oksal'dan aktardığı şu tespit önemlidir; "..Şayet mühendisin toplumdaki rolü küçültülürse düzenin gıcırtıları artar." O dönem yapılan bu tespit daha güçlü şekilde bu dönem de geçerlidir.

Ar-Ge, mühendislerin önemli fonksiyonlarından biridir. Cumhuriyetin "İlk Ar-Ge'leri" ile Osmanlıdan bu yana eskimeyen ayakkabılar yapan "Beykoz Kundura"nın öyküsü de bu sayıda yer aldı.

Bir önceki sayıda Türkiye'nin uçak fabrikalarını anlatan İsmail Yavuz bu sayıda "Vecihi'nin Uçakları"nın öyküsünü paylaştı. Melih Şahin diğer bir öykü olarak Cumhuriyetin buharlı lokomotif dönemini yakalama uğraşının başarıldığının göstergeleri "Karakurt ve Bozkurt"u anlattı. Bu seride başından beri birlikte çalıştığımız ve aynı zamanda emektar öykü yazarı Nadir Avşaroğlu; "Murtaza'nın Fabrikası", "Bir Ömürdür Şantiye" ve

"Saracoğlu Mahallesi" başlıklı 3 öyküsü ile bu sayıda yer aldı. Bu serinin bir diğer emektarı Ekrem Murat Zaman "Konuşan Fabrika Bacası"nı bizlerle paylaştı. DSİ pek çok yönüyle Cumhuriyetin en önemli kurumlarındandır. Bu kurumun öyküsünü Dursun Yıldız kaleme aldı.

Hemen her sayıda belirli alanlarda Cumhuriyetin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuş ve mesleğimize değer ve onur katmış üstadlara yer verilmeye çalışıldı. Bu sayıda bu kapsamda Sırrı Erinç'i anmak istedik. Mühendis ve mimarlar için işletmeler hele de işletmeye alma çalışmaları ile erkek meslekdaşlar için askerlikte mesleğini yapma uğraşları unutulmazlar arasındadır. Bu kapsamda iki öyküye de bu sayıda yer verdik. Kurtuluş İzbek "Küçük Adam Doğru Yok, Büyük Adam Doğru Var" ve Yücel Akyürek "Gözlüklü İnatçı" başlıklı öykülerini bizlerle paylaştı.

Bu altı sayılık dizi ile geçmişten ders çıkarılacak bazı öyküler bugüne taşınmaya çalışıldı. O günlerden bu günlere genel bir değerlendirmeyi ve bu çerçevede Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serisinin analizini son "Kapanış" öykümüz olarak ve bizi kırmayarak Dr. Serdar Şahinkaya yaptı.

Bu seri ile amaçlananların büyük ölçüde gerçekleştiğini düşünüyoruz.

Mühendislik Mimarlık Öyküleri serisi bundan sonra başka bir çerçevede yoluna devam edecek ve serinin bu yeni düzende koordinatörlüğünü Nadir Avşaroğlu sürdürecek.

Geçen zamanda serinin ilk kitabında "Cumhuriyetin İlk Dönemlerinde Yüksek Mühendis Mektebi ve Dökümcülük Anılarım" başlıklı öyküsünü yayınladığımız Burhan Oğuz'u, "Bir Rüzgara Karşı Toplu Konut Öyküsü"nü yazan Şevki Vanlı'yı, 4.Kitapta "Bir Ar-Ge Öyküsü" nü bizimle paylaşan Refik Üreyen'i ve 5. Kitapta "Türk Havacılık Tarihinin 100 Yıllık Seyir Defteri" Mehmet Kum'u kaybettik, kendilerini saygı ve sevgi ile anıyoruz.

Öneri aşamasından başlayarak bu güne kadar Mühendislik Mimarlık Öyküleri serisinin koordinatörlüğünü büyük bir kıvançla yaptım. Tüm bu süreçte başta Nadir Avşaroğlu olmak üzere Orhan Örücü, son sayılarda Melih Şahin ve diğer bazı arkadaşlarla birlikte planlamalar yaptık ve çalıştık. Ayrıca, dizgi ve baskı çalışmalarını özveri ve titizlikle yürüten Dijle Göksoy Konuk'a ve destek veren tüm değerli arkadaşlara da teşekkür borcumuz var.

TMMOB'nin bu çalışmasında başından itibaren TMMOB'nin Yönetim Kurulları da tam destek verdi, Yönetim Kurullarının Değerli Başkan ve Üyelerine de teşekkür ediyoruz.

Kuşkusuz asıl teşekkür öykülerini bizlerle paylaşan dostlara...

Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-I kitabında belirtilen serinin devamının gelmesi ümidini - bu 6 kitaplık seriyle gerçekleştirmekten duyduğumuz sevinçle- artık daha güvenle geleceğe taşıyoruz.

Öyküleri beğeneceğiniz umuduyla ve saygıyla,

Mahmut KİPER

Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-VI Kitabı Koordinatörü

Nisan 2014

1960'LARDA MÜHENDİS KİMLİĞİ

Melih Şahin
Makina Mühendisi

1960'LARDA MÜHENDİS KİMLİĞİ

İnsanlığın ortak mirası olan bilim ve teknolojinin toplumsal ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilmesi ve kullanılmasında mühendisler önemli rol oynamaktadır. Mühendislerin amacı; insanın mutluluğu, yaşam kalitesi ve toplumsal refahın yükseltilmesi, oluşturulan zenginliklerin toplumsal faydaya dönüştürülmesini sağlamaktır.

Mühendislik, Mühendis kimliği, sürekli gündem olmuş, olmaya da devam etmektedir. Döneme ait bakış açısını, Makina Mühendisleri yayın organı olan Mühendis ve Makina dergisinde 1960 lı yıllarda yayınlanan, Mehmet Ali Oksal'ın kaleme aldığı yazılar aracılığı ile yansıtmaya çalışacağız.

Mehmet Ali Oksal, Nisan 1963 de, Mühendis ve Makina dergisinin 69. Sayısında yayınlanan, "Mühendis kimdir" isimli yazısına, Tevfik Fikret'in *"Bir gün Yapacak Fen Şu Siyah Toprağı Altın, Her şey Olacak Kudreti İrfanla... İnandım"* sözüyle başlayarak, Mühendis kimliği ile ilgili durumunu aşağıdaki gibi özetler;

.....Durup dururken, böyle bir soruya neden lüzum duyuldu, önce, onu açıklayalım. Ekonomik gelişmesini hızlandırmak zorunluluğunda olan Türkiye gibi bir ülkede, Mühendis'in yerine ve rolüne bakınca, tasalanmamak elde değil... İş hayatının çeşitli alanlarında, ancak Mühendis ile yürütülebilecek pek çok faaliyet, yanlış ellerde verimsizliğe ve başarısızlığa mahkûm olup gitmekte. Yurt ekonomisine yön ve şekil veren devlet sektöründe de, mühendislik bilgisine, tecrübe ve davranışına duyulan ihtiyaç ise meydandadır. Bu duruma karşı, memlekette mevcut bir avuç Mühendis kadrosu neyle oyalanıyor? Bu bir avuç Mühendis 'ten kaçı mühendislik yapmakta? İçlerinden kaçı, mühendislik kültürüne dayanarak, kalkınma hamlemize tam destek olma imkânı bulmaktadır? Sonra yüzde kaçı, mühendisliklerinin icabı, meslekî faaliyetlere veya senede bir defa yapılan kongrelerine katılmaktadır? Evet, kaç kişi, mesleğinin ülküsünü kalbinde, meşalesini elinde taşır görünüyor? Neden böyle? Neden?... .....Dâva önemlidir. Dâva hepimizin, bütün Mühendis'lerin davasıdır. Biliyoruz ki, mühendisliğin gayeleri yüce ve kutsaldır. Yine biliyoruz ki, insanlık ve medeniyeti bugünkü seviyesine Mühendis yükseltmiştir..... ..... Mühendis,organizasyon, yönetim ve uygulama adamıdır aynı zamanda. Modern sevk ve idare, sanat veya ilminin kurucularına ve önderlerine

bakalım bir kere. Bunlar kimlerdir ? Mühendis 'ler değil mi ? İhtiyaçlarımız artıp değiştikçe, mühendislik de gittikçe dalbudak salan kompleks bir meslek haline gelmekte. Dolayısıyla, Mühendis'in kimliğini tanımlamak güçleşiyor. İşte, saydığımız bu kusurlarımızın, üzüntü ve ıstıraplarımızın ve daha bir çok nedenlerin sebep ve cevaplarını arayıp bulmak, daha doğru ve kısacası, kimliğimizi yoklamak için, Mühendis kimdir? diye soruyoruz. Fakat, O'nun inanı (yemini), onun kim olduğunu en iyi şekilde tanıtabilir. Kim neye inandığını ancak kendisi bilir. Onun için, bizde neye inandığını bizzat Mühendis'ten dinleyelim. "Mühendis İnanı" başlıklı yazıda, böylelikle, Mühendis kimdir? Sorusuna verilen bir cevabı bulmuş olacaksınız.....

"Mühendisin İnanı"

Ben bir mühendisim. Mesleğimle pek çok övünürüm, fakat kendini beğenmişlikten uzak olarak. Mesleğime karşı, yerine getirmeye daima hazır olduğum, kutsal ödevlerin bulunduğu kanısındayım.

Bir mühendis olarak, ancak ve yalnız yüzü ak işlere girişeceğim. Hizmetlerimi angaje eden kimseye, ister işveren ister müşteri olsun, başarının ve vefanın olancasını göstereceğim.

İhtiyaç duyulduğunda, hüner ve bilgim, her hangi bir şart koşmadan toplum yararına kullanılabilir. Özel güçten, insanlık hizmetinde iyiye kullanılacak ödev doğar; ve ben bu iddiayı kabul ediyorum.

Mesleğimin yüksek itibarına toz kondurmadan, lâyık olduğunu bildiğim her mühendisin itibar ve menfaatlerini korumaya çalışacağım; fakat görevim icap ettiriyorsa, haksız hareketiyle meslek bakımından değersiz olduğunu gösteren herhangi bir kimseye ait hakikatıda açıklamaktan çekinmeyeceğim.

Taş çağından beri, insanın ilerlemesi benim meslek öncülerimin dehası sayesinde mümkün olabilir. Tabiatın bol madde ve enerji kaynakları onlar tarafından insanoğluna kullanışlı hale getirildiler. Yine onlar tarafından bilimin ilkeleri ve tekniğin açığa vuruşları diriltildi ve pratik değerlere çevrildi. Bu birikmiş tecrübenin mirası olmasaydı benim çabalarım cılız kalırdı. Kendimi, mühendislik bilgisinin yayılmasına ve her şeyden önce,

mesleğimin genç üyelerinin mesleğin bütün maharet ve geleneklerinden haberli olmalarına vakfedeceğim.

Bizim özel ihtisas adamı oluşumuzun, tam bir samimiyetle, hizmet etme gerekliliğini taşıdığını daima anlamış bir kimse olarak, arkadaşlarıma, onlardan da karşılık olarak beklediğim aynı tam ölçü içinde, doğruluk ve adil muamele. Hoşgörürlük ve saygı ve mesleğimizin vakar ve standartlarına bağlılık sözü veriyorum.

Mehmet Ali Oksal, Kasım 1963 de, Mühendis ve Makina dergisinin 76. Sayısında "Toplum ve Mühendis" konusunu ele alacaktır. Mühendis'in toplum içindeki rolü ve sorumlulukları aşağıdaki ifadelerle yer alır yazıda;

".....ne heykel gibi duralım, ne de yıldırımlar gibi çakalım. Fakat, mühendisi ilgilendiren konuları vaktinde ele alalım, soğukkanlılıkla tartışalım, ve dava olabilecekleri kamu oyu önünde savunalım. Hem öyle savunalım ki mühendisin hakkına, hukukuna ve varlığına saldırmaya hiçbir kimse kolay kolay cesaret edemesin.

Mühendisi topluma hizmet yolunda tökezletmek isteyenlere kuvvetle karşı koymak lâzımdır. Aksi halde mühendisin topluma faydalı olma imkânları daralır. En güzel savunma mühendisi topluma tanıtmakla yapılabilir. Toplum mühendisi yakından tanımaz; mühendis hakkındaki bilgisi eksik ve hatta yanlıştır. Çünkü, mühendis kendisini tanıtmada çekingenlik gösterdiği gibi, meslek teşekkülleri de kayıtsız kalmışlardır. Topluma göre mühendis yalnız okumuş bir teknisyendir. Hakikat bu mudur ya?

Maddî ve manevî vurgun peşinde koşanlar mühendisin teknik bilgi ve tecrübesini ya işportaya veyahut karaborsaya düşürmek sevdasındadırlar. Mühendisliğin formasyon ve kültüründen yoksun olana mühendisin yetkisi verilebilir mi? Mühendisi yaratıcı ve yapıcı karakterinden sıyırabilir misiniz?.....

Mühendisin faaliyet alanını, kendileri rahat at oynatsınlar diye, daraltmak isteyenler sözde tekniğe ve ihtisasa önem verir görünmeye çalışıyorlar. Aslında her ikisinin sessizce yıkımı hazırlanıyor. Biraz dikkat, bu sürüklenişi görmeye yeter. Mühendisin topluma yönelen görevleri sınırlandırılmak istenirse, bu onun kutsal haklarına el uzatmak sayılmaz mı?

Mühendislik sayesinde toplum hayatı çok komplike bir düzene kavuşmuştur. Böyle bir düzenin verimli olabilmesi yine mühendislik işidir. Bu yüzden yeni yeni mühendislik dalları doğmuştur. Şayet mühendisin toplumdaki rolü küçültülürse, düzenin gıcırtıları artar, belki de iniltiler başlar.

Özellikle, gelişme çabası içindeki bir toplumda mühendisin önderlik tarafları büyük faydalar sağlar.....

Medeni araçların teknik özellikleri arttıkça onların kullanılma ve idareleri de teknikleşmektedir.

Bu yüzden iktisadî ve sosyal kalkınma en çok mühendislik tekniğine önem vermek zorunluluğundadır. Gıda, sağlık, giyim, barınak ve diğer medenî ihtiyaçların giderilmesinde insanoğlunun en vefalı yardımcısı yine mühendistir.

Gelişmenin gelişigüzel olamayacağını en iyi mühendis bilir. Onun plân anlayışında spekülâsyon yoktur. Çünkü mühendislik rasyonel düşünüş ve davranışlar mesleğidir. Toplum kalkınmasının mayası işte buradadır. Fakat mühendisin bu kudretinden toplumun haberi var mı? Sanki gizlenecek tarafı varmış gibi duyulmamıştır bu gerçek. Bu, peşinden birer birer, biner biner koşabileceğimiz bir dâvadır. Bizim olduğu kadar bizim gibilerin de dâvası. Yapıcı ve yaratıcı insanların dâvası. Bir toplum ve memleket dâvası.

Üretimin dayandığı emekte "El" kuvvetlenirken, «Baş» ihmal mi edilecek? İkisi de aynı gövdeye hizmet için. Toplu sözleşme, grev ve lokavt gibi müesseselerin toplum hayatımıza getireceği zindelik yanında yeni yeni problemlerin bulunacağı da meydandadır. Bunların toplum yararına çözümünde ise mühendisin önderliği şarttır.

Toplum yapısının gelişme yönü, gün geçtikçe, mühendisin teknik-dışı görevlerini teknik tarafı yüzünden arttırmaktadır. Böylece mühendisin toplum kaderindeki rolü gittikçe önem kazanacaktır. Mühendisi toplum hayatımızın ön plânında gördüğümüz gün, başta ekonomik olmak üzere bütün sıkıntılarımızın birer birer ortadan kaybolacaklarına inanıyoruz. Yanlış ve bozuk her şeye karşı olan mühendislik ahlâkı, mühendisin kamu hizmetinde de en büyük yardımcıdır. Vatandaşlık sorumluluğu devletin yönetimine kadar uzandığına göre, mühendisin olumlu bilgi ve inanışları

bu yolda çok faydalı ve lüzumludur. Onun yapmak kadar, istemekle ve hatta sormakla çevresinde düzeltebileceği konular mı yok?

Sözü yine mühendisleri geri itmek isteyenlere getirelim. Onları daha yakından tanımamız lâzımdır. Çünkü onlar tuzakla avlanan cinstendirler. Kendilerini göstermezler kolay kolay. Yapılacak iş, çıkarlarına doğru yürümektir. İşte o zaman, yani ayaklarımıza dolanınca, yakalanırlar. Geriye, yakalarına yapışmak kalır.

Türk mühendisi vücudu, kalbi ve kafası ile Türk toplumuna hizmet etme arzu ve heyecanı içindedir. Fakat onun "yalnız adam" olmaktan kurtulup içinde bulunduğu ortamla daha yakından ilgilenmeye de ihtiyacı var. Çevresini gözler, önüne bakar ve adımlarına dikkat ederse Türk toplumu ondan çok büyük faydalar görecektir.

Mehmet Ali Oksal, Ocak 1964 de, Mühendis ve Makina dergisinin 78. Sayısında ise "Politika ve Mühendis" konusunu ele alacaktır. Politikanın iki anlamı yazının başlangıcıdır.

.... İlki; "Hükümet etme bilim ve sanatı; yurt içinde ve dışında Devletin teşkilât, idare ve kontrolü ile ilgilenen bilim" şeklindedir. İkincisi ise : "Partilerin yahut siyasî adayların başarılarını kurnazca yahut dürüst olmayan yollardan sağlamaları" diye kötüye gelen bir anlamda tanımlanmaktadır. Bizim burada sözünü etmek istediğimiz iyiye gelen anlamdaki politikadır ifadesini kullanır yazar.

Mühendis iki açıdan politika ile ilgilenmek zorunluluğundadır. Biri, vatandaşlık görevini yapmış olmak için. Diğeri tamamen bencil bir sebebe dayanır. Mühendis ayrıca kendi öz varlığını koruma çabasındadır. Mühendisin yararı ve çıkarlarına yabancı eller uzanmaktadır. Mühendisin yalnız başına çözemediği problemler artmaktadır. Onun için politika ile daha yakından ilgilenmek ve politika yolu ile haklarını kaptırmamaya çalışmak gerekiyor. Bunu yaparken kendisini kötü politikanın çarklarına kaptırmamak, demokrasinin normal müesseselerini iyi politika yolunda kullanmak mümkündür. Hakikat şudur ki, halk'ın oyu ile iktidara gelen her siyasî kadro, daima seçmenin ve "tazyik grupları" nın nabzını dinler ve bu nabza göre davranır. Her nabza göre şerbet verenler bir yana, devlet işlerine ciddiyetle eğilen başlara giden en sağlam yollardan biri siyasi karakterde olan bu guruplardır. Onun için, mühendislerin politikasına

ağırlıklarını iyice hissettirebilecekleri bir kuvvet olmaları kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Mühendis odalarının, meslek teşekkülleri olarak, bu alanda büyük imkânları mevcuttur.

.....memleketimizdeki partilerin kuruluş program, işleyiş, personel, ve parlamento faaliyetleri hakkında bilgimiz olmalıdır. Durumları uygun olan meslektaşlarımızın parti faaliyetlerine katılmaları, her şeyden önce, meslektaşlarına karşı bir borç sayılmalıdır. Ancak bu sayede mühendislerin istek ve teklifleri yerlerine getirilebilir. Kamuoyu ile parti yolu daima açık tutulmalıdır. Böylece kendi inan ve kaynaklarını millet ve devletin emrine koymayı ülkü edinmiş bir mühendis topluluğu daha faydalı ve verimli olur.

Mehmet Ali Oksal, Şubat 1964 de, Mühendis ve Makina dergisinin 79. Sayısında da "Mühendis'lik ve İlerisi " yazısı ile Mühendis kimliğine başka bir açıdan bakmaktadır. Yazar insanlığın, mühendisliğin geleceğinin, mühendislerin görev ve sorumlulukları arasında olduğunu belirterek aşağıda özetlenen görüşleri ifade etmektedir.

.....dünyanın yarınında Mühendisliğin önemi ve sorumluluk payı var.

Tarihten de yaşlı mühendisliği tarih içinde gözleyecek olursak, onu uygarlık anıtlarında cisimleşmiş görürüz, işte, yanı başımızdan akıp giden zamana meydan okuyan Piramitler... işte, tarihin akışını değiştiren Fatih'in topları... Makinalaşma devriminin yapıcısı buhar makinasından bugünkü insan yaratığı gezegenlere kadar sayısız yapıtların hepsi, mühendisliğin geçmişteki hizmetlerinin en tanınan ve sağlam kanıtlarıdır. Mühendisliği ölmezliğe eriştirecek olan elbetteki bu anıtlar değil, fakat onları ortaya koyan insan zekâsıdır. Mühendislik ise bu zekânın en verimli bir üretimidir. Mühendisliği daha çok bu açıdan izlemek yerinde olur. Leonarda da Vinci'nin sanatı Mona Liza gülümsediği müddetçe yaşar, fakat, onun mühendisliğinin yaratıcı ve yapıcı düşünüşe kattığı maya insanlığın hamurunda sonsuzluğa kadar dayanacaktır...

.....Mühendisliğin kaderine etki yapacak önemli olaylardan biri dünyanın her köşesinden yükselen kalkınma haykırışlarıdır..... Sanayileşmeye dayanan iktisadî ve sosyal kalkınma çabalarını kolaylaştırmak ve hatta onları başarıya ulaştırmakta mühendisliğin alacağı rol iyi seçilmelidir. Yanlış bir seçimin mühendisliğin itibarına dokunacağını gözden kaçırmamalıyız.

Varlığını sürdürebilmek için mühendislik, başka memleketlerle yaptığı işbirliğindeki payını sorumluluk ve önderlik alanlarında da arttırmalıdır..... Mühendisliğin yarınını hazırlayan bugünkü başarısı, her şeyden önce, mühendisliği uygulayanların yetenek ve yeterliğine bağlıdır.

Görülüyor ki mühendisliğin ilerisi kısmen mühendislerin elindedir. Bunun için, özgür ve önder bir mühendis kadrosunun memleketimize büyük hizmetler yapabileceğine inanan kişiler olarak mühendislerin görev ve sorumluluklarına işaret etmeyi faydalı buluyoruz.

Mühendislik, kendisini ileriye götürecek araçları, içinde bulunduğu ortamın koşullarına göre, seçme durumundadır. İleri memleketlerin mühendislik öğreten okul ve fakültelerinin ders programlarında yapılan devamlı değişiklikler mühendisliğin hangi yönlere doğru geliştiğini göstermektedir. Bizde henüz o ölçü ve anlayışta bir davranış göze çarpmamaktadır. İleri memleketlerdeki gelişmenin kuş-bakışı görünüşü şöyledir : Mühendislik bir yönden genelleşmeye, diğer yönden ihtisaslaşmaya doğru, birbirine karşıt, iki yönde gelişmektedir. Okul ve fakülteler birincisini, endüstri ve benzeri müesseseler ikincisini sağlamaya çalışıyorlar. Okul ve fakültelerin ders programlarında eskiden müsbet ilimler ve teknoloji ağır basarken, bugün sosyal ilimlerle nerede ise bir denge kurulmuştur. Böylelikle, mühendisliğin diğer bilim köklerinden gıdalanması ve üzerindeki mühendislik dallarını tutacak sağlam bir gövdeye kavuşması sağlanmıştır. Mühendisliğin böyle bir düzendeki bütünlüğü her halde üretken olmaktadır. Endüstrinin isteklerine uygun ihtisas dallarını böyle bir gövdeye aşılamak da daha kolay ve verimlidir.

Mühendis kimliği nedir sorusuna; "Mühendis Kimdir?", "Toplum ve Mühendis", "Mühendis ve Politika" ve "Mühendislik ve İlerisi" konulu yazılarda yaptığımız yolculukla yanıt aradık.

"Mühendis Kimdir?" yazısında yer alan "Mühendis Yemini" mühendisin mesleki etik ve sorumluluklarını ortaya koymaktadır. O yıllarda mezun olan mühendislerin diplomalarını alırken yemin ettikleri biliniyor. Güncelliğini hiç kaybetmeyen mesleki etik ve sorumluluklar bugünün kimlik tartışmalarının en önemli gündem maddesi olmaya devam ediyor.

"Toplum ve Mühendis", yazısında mühendisin toplum gözündeki yerinin önemi, onun toplumca doğru anlaşılması, tanınması ve toplum

adına olan rolünün, kısıtlanmasının olumsuz sonuçları çok yönlü ele alınmaktadır. Bugünümüzü ise Sevgili Başkanımız Teoman Öztürk'ün sözleri anlatıyor; "...Yüreğimizdeki insan sevgisini ve yurtseverliği, baskı ve zulüm yöntemlerinin söküp atamayacağının bilinci içinde, bilimi ve tekniği emperyalizmin ve sömürgenlerin değil, emekçi halkımızın hizmetine sunmak için her çabayı güçlendirerek sürdürme yolunda inançlı ve kararlıyız..."

"Mühendis ve Politika" yazısında, mühendisin politika ile ilgilenmesinin vatandaşlık görevi ile birlikte mesleğini ve uygulamalarını korumak, geliştirmek adına zorunlu olduğu ifade edilmektedir. Meslek Odalarının, mühendislerin politikasını hissettirecekleri bir kuvvet olarak görülmesi gerektiği önemli bir tespit olarak görünüyor. Günümüz şartlarında değişen fazla bir şey yok. Meslek Odalarının politika yapmaları yıllardır tartışma konusu. Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği ve Odalarımızın çalışmaları konu için verilecek en güzel yanıt olsa gerek.

"Mühendislik ve İlerisi" yazısında ise tarihten yaşlı mühendisliğin, tarihte yaşanmış deneyimlerle kendisini daha ileriye taşıdığı, sanayileşmede sürekli gelişen mühendisliğin rolünün önemi, yarını ise bugünün başarıları ile mühendisliği uygulayan; yetenek, uzmanlık ve yeterliliğin şekillendirdiği, tespitleri dikkat çekiyor. Mühendislik eğitiminin nitelik ve niceliği de ifade bulan önemli bir husus olarak karşımıza çıkıyor. Mühendislik ve İlerisinin yanıtı ise ar-ge çalışmalarında saklı. Gerek mühendislik uygulamalarının gerekse mühendisin gelişimi nitelikli eğitim ve sonrasında kazanılacak uzmanlıklarla olanaklı. Konu biz mühendislerin ve örgütlülüğümüz Meslek Odalarımızın öncelikli gündem maddeleri arasında varlığını sürdürüyor.

Sonuç olarak, kimlikten hareketle, Mühendis, mesleki bilgi ve yeteneklerini teknokrasinin gereksinimlerine uygun olarak, ülkesinin ekonomik kalkınmasına yapıcı ve yaratıcı tarzda katkıda bulunacak yönde uygulama görev ve yükümlülüğünü üzerine alan; bu uğraşında moral ölçeğine sadık kalmayı ve ancak insanlar için gerçek bir değer taşıdığına bilinçli olarak karar verdiği problemlerin çözümünde mesleğinin bütün olanaklarından faydalanmayı kabul eden, aydın ve ahlâklı kişi diye tanımlanır. Bu tanım, mühendislerin ülke ekonomik kalkınmasında ne denli etken rol oynayabileceklerini açıkça ortaya koymaktadır.

1960'ların bakış açısını yansıtan tespitler tartışılır olsa bile bugünde büyük ölçüde geçerliliğini koruyor. Mühendislik ve mühendisin evrenselliği de bu durumu bize açıklıyor.

Kaynakça;

Makina Mühendisleri Odası Mühendis ve Makina Dergisi Arşivi

İLK AR-GE'LER

Mahmut Kiper
Metalurji Mühendisi

İLK AR-GE'LER

Kavramsal Çerçeve ve Kısa Bir Tarih Turu

Konuyla ilgili temel dokümanlarda Araştırma ve deneysel geliştirme (Ar-Ge), *" insan, kültür ve toplumun bilgisinden oluşan bilgi dağarcığının artırılması ve bu dağarcığın yeni uygulamalar tasarlamak üzere kullanılması için sistematik temelde yürütülen yaratıcı çalışmalar"* olarak tanımlanmaktadır.

Genellikle bilim adamlarınca gerçekleştirilen "Temel Araştırma"ların çıktılarından yararlanılarak ağırlıkla mühendislerin yer aldığı "Uygulamalı Araştırma" ve artçısı ve yine mühendislerin başrol oynadıkları "Deneysel Geliştirme" çalışmaları Ar-Ge kavramının ana süreçleri olarak adlandırılmaktadır.

Tarihi neredeyse insanlık kadar eski olan Ar-Ge'nin ana güdüleyici unsuru ise genellikle savaşlar ve harp sanayi olmuştur. Öyleki, Galileo teleskopu önce İtalya,Venedik'deki Medici sülalesinin harp amaçlı niyetleri ve özellikle de Mahkeme salonlarını gözlemeleri için geliştirmiş daha sonra göğe çevirmiştir.

Ancak günümüzde en önemli gelişmişlik kıstaslarından biri olan Ar-Ge'ye ayrılan kaynak miktarı ve ulusal Ar-Ge stratejilerindeki yetkinlik unsurları yani kurumsal, sistematik ve ulusal bir politika olarak Ar-Ge'nin öne çıkması özellikle sanayi devrimine bu anlamı yükleyen gelişmelerde ve ardından da dünya savaşları döneminde gerçekleşmiştir.

I.Dünya savaşı "kimyacıların savaşı", II.Dünya Savaşı ise "fizikçilerin savaşı" olarak da anılır.

I.Dünya Savaşı'nda kimyacılarca geliştirilen arsenik ve hidrojen siyanür bileşikleri ve diğer zehirli gazlar ve yine bu savaşta keşfedilen hardal gazı, göz yaşartıcı gaz ve diğer zararlı gazlar ve bunların sonuçları bu harbin "kimyacıların savaşı" olarak, II.Dünya savaşında ise harbin gidişatında çok etkili olmuş olan radarın, atom bombasının geliştirilmesi ve benzeri projeler de bu ikinci cihan harbinin "fizikçilerin savaşı" şeklinde anılmasını haklı kılar.

Ülkemiz ise küresel Ar-Ge savaşlarında oldukça geride kalmış olmasına ve bu niteliğiyle pek bilinmemesine rağmen özellikle son dönemlerde meydanlara uyguladığı gaz savaşlarında artık tüm dünyanın iyi tanıdığı ülkelerden biridir.

Ancak Osmanlı'nın yükseliş dönemlerinde harp sanayinde, son dönemlerinde ise halkın başlıca geçim kaynaklarından olan hayvancılık ve bunların hastalıkları alanında önemli Ar-ge sayılabilecek girişim ve başarılara rastlanır.

Harp sanayi bilindiği gibi Osmanlı'nın en önem verdiği alanlardan biridir ve gelişme öyküsü Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme devriyle paralellik gösterir. O dönemlerde top ve savaş gemileri gibi çağın en önemli harp araç ve gereçleri tamamen yerli imkanlarla üretilmiştir. Bu dönemde, "Tophane-i Hümayun" İmparatorluk silah sanayiinin temelini oluşturmuş ve bir defada 1060 top döküm ve ayda 360 kg barut üretim kapasitesine ulaşılmıştır. Ayrıca, savaş gemisi üretim kapasitesi ve teknolojik düzey de Avrupa ülkelerinin çok ilerisinde olmuştur. İnebahtı Savaşından sonra tamamen yok olan İmparatorluk Donanmasının, beş aylık bir dönemde 200 gemi olarak yeniden inşa edilmesi, Osmanlı Tersanelerinin üretim kapasitesinin boyutunu ortaya koymaktadır.

Bilindiği gibi sivil alanda kullanılan pek çok gelişme öncelikle savaş sanayi amaçlı Ar-Ge çalışmalarının sonuçlarından doğmaktadır. Fakat Osmanlı'nın savaş alanındaki gelişmelerini sivil yaşama geçirdiği fazla örneğe rastlanmamaktadır.

Türk savunma sanayii 18. yüzyıldan itibaren özellikle sanayi devrimiyle gelen Avrupa'daki teknolojik gelişmelerin dışında kalmaya başlamış ve Birinci Dünya Savaşı sırasında etkinliğini büyük ölçüde yitirmiştir. Bu nedenle, Cumhuriyetin ilk yıllarında savunma sanayiine ilişkin ciddi bir altyapı devralınmamış, bu alandaki faaliyetler Kurtuluş Savaşı sırasında kurulan birkaç üretim tesisi ile sınırlı kalmıştır.

Osmanlı'nın ana geçim kaynaklarından hayvancılığın gelişmesi özellikle de salgın hastalıkları ile ilgili bazı başarılar ise Prof. Fazilet Vardar Sukan ve arkadaşlarınca kaleme alınan "Türkiye'de Endüstriyel Biyoteknoloji" başlıklı çalışmada şöyle aktarılmıştır;

"...1887'de, Alexander Zoeros Paşa ve Veteriner Hekimi Hüsnü Bey İstanbul'da Daül-kelp Tedavihanesi'ni kurmuş ve dünyada 3. kuruluş olarak kuduz aşısı üretimini gerçekleştirmiş, 1892'de ise Hüseyin Remzi tarafından modern bir çiçek aşısı kuruluşu Telkihhane-i Şahane açılmıştır. Bunları; Pendik ve Etlik Veteriner Kontrol Araştırma Enstitüleri'nde 1898'de

Moris Nikol, Ali Rıza Uğur, Nikolaki Mavroğlu ve Adil Mustafa Şehzadebaşı tarafından poliklonal sığır vebası serumu (ilk kez üretim ve uygulama); 1913'de Nikolaki Mavroğlu tarafından Borrel usulü çiçek aşısı üretimi takip etmiştir."

Cumhuriyetin İlk Ar-Ge'leri

Yukarıda değinildiği gibi Osmanlı dönemi sanayi devrimini ıskalamış ve bir iki alan dışında da Ar-Ge gibi bilimsel çabalar pek gündeminde olmamıştır. Cumhuriyet kurulduktan sonra her ne kadar günümüze kadar ülkemizin temel araştırma temelli, dünyaya armağan edebildiği önemli bir buluşu olmasa da hemen Cumhuriyetin ilanı ardından;

"Araştırma ve/veya pratik deneyimden elde edilen mevcut bilgiden yararlanarak yeni malzemeler, yeni ürünler ya da cihazlar üretmeye; yeni süreçler, sistemler ve hizmetler tesis etmeye ya da halen üretilmiş veya kurulmuş olanları önemli ölçüde geliştirmeye yönelmiş sistemli çalışma" olarak nitelenebilecek deneysel geliştirme çabalarının sıklaştığı görülmektedir.

Bu çabaların da öncelikle dünyadaki genel eğilime uygun şekilde genellikle askeri alanlarda yoğunlaştığı ve bu süreçlerde önemli bir kısmı yurtdışında eğitilerek oluşturulmaya çalışılan mühendis sınıfının başı çektiği gözlenmektedir.

Bu ilk Ar-Ge sayılabilecek çalışmalara dair Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serisindeki değişik öykülerin içinde önemli ip uçları yer almıştır.

Bu çalışmada da ağırlıkla bu seride yer alan öykülere gömülmüş aktarımlara, bir kısmı da Ağustos 2007 tarihli Turkishtime'de yer alan Şafak Altun'un bir makalesine ve diğer bazı farklı kaynaklardan erişilebilenlerden önemli bazı Ar-Ge çabalarına bir tarih ve önem sırası gözetilmeden yer verilmiştir.

Ar-Ge çalışmaları doğası gereği risk taşır ve deneme yanılmaya açıktır. Her Ar-Ge başarılı olmaz ama başarılı olanlar içinden, kalkınmaya, istihdama, ihracata ya da ithalatın ikamesine önemli katkılarda bulunan ve pek çok gelişmeye öncülük eden ya da yolunu açanlar çıkar.

Gelişmiş ülkelerin bu ünvana erişmelerinde Ar-Ge çalışmaları ve stratejileri büyük rol oynamıştır. İşte bu nedenle 21. Yüzyılda da Ar-Ge, başta gelişmişler olmak üzere hemen her ülkenin ulusal önceliklerindendir.

Ülkemize gelince pek çok başarılı Ar-Ge öykümüzün sonu hüzünle bitmiş, başaranlar sanki başarıları nedeniyle cezalandırılmışlardır.

Kimbilir belki de bu nedenle ülkemizde Ar-ge pek sevilmez!

Ama yine de bu çalışmada kendisinden pek çok alıntıya yer verilen ülkemizin ilk metalurji mühendisi olarak bildiğimiz Selahattin Şanbaşoğlu'nun dediği gibi;

"Başarının ödülü yalnızlıktır. Ancak bu ödül yeni başarıları engellememelidir...."

Şakir Zümre Bomba Fabrikası

Cumhuriyetin kurulması ardından hem özel girişimlerde ve hem de devlet tesislerinde önemli ve değerli Ar-Ge sayılabilecek faaliyetler başlatılmıştır. Bu ilk ar-ge'lerin ağırlıkla kazanılmış bağımsızlığın ve ülkenin korunması gibi nedenlerle askeri alanlarda olması şaşırtıcı değildir.

Türkiye'nin ilk ve en büyük özel sektör savunma sanayi fabrikasının temelleri 1925 yılında Şakir Zümre tarafından tamamı yerli sermaye ile İstanbul Haliç'te atılmıştır.

Zümrezade Ahmet Şakir ya da bilinen ismiyle Şakir Zümre'nin hukukçuluğu yanında Cumhuriyet döneminin ilk sanayicisi, İstiklal Savaşı'nın ilk Türk özel "uçak bombası" fabrikasının kurucusu gibi ünvanlara da sahip olduğu belirtilir.

Varna doğumlu Şakir Zümre 1908'de Cenevre hukuk fakültesinden mezun olur. I. Dünya Savaşı sırasında, Varna Türk milletvekili olarak Bulgar Parlamentosu'na 17 Türk temsilciden biri olarak girer. Mareşal Fevzi Çakmak'ın yakın akrabası olan Şakir Zümre, aynı yıllarda Sofya'da Yarbay rütbesiyle Türk Askeri Ataşeliği görevinde bulunan Mustafa Kemal'le tanışır ve yakın arkadaşlık kurar. İstiklal Savaşı'na destek vermek üzere yurt dışından Anadolu'ya silah ve cephane gönderdiği gibi savaş sanayisinde değerlendirilmek üzere Türkiye'ye usta ve teknisyen bulunmasında da yardımcı olur. Bu üstün hizmetleri nedeniyle İstiklal Madalyası alır.

İstiklal Savaşı›ndan sonra Türkiye'ye dönen Şakir Zümre, Atatürk'ün onayıyla İstanbul Haliç'inin Karaağaç mevkiinde I. Dünya Savaşı döneminde ordunun ihtiyacı için silah ve cephane üretimi yapan Tapa Fabrikası'ndan geriye

kalan yıkıntıların üzerine 1925 yılında Türkiye'nin savunma sanayisinin ilk özel sektör fabrikasını kurar. İlk üretimler Bulgaristan'dan getirilen yabancı teknik kadro ile yapılırken zamanla yetiştirilen Türk işçiler 1930'lu yıllarda Bulgar teknisyenlerin yerini alır.

Türk Hava Kuvvetleri'nin ve Türk Kara Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan ilk silah ve cephaneler, ilk Türk denizaltı su bombaları, Şakir Zümre Fabrikası tarafından geliştirilir ve üretilir.

Şakir Zümre'nin fabrikasında kadın-erkek çok sayıda işçi çalışmakta ve fabrikanın ciddi bir de spor takımı bulunmaktadır. Pek az bilinse de Şakir Zümre fabrikasındaki en önemli Ar-Ge'lerden biri ilk Türk motoru olmuş ve bu başarısı, dönemin İktisat Dergisi'ne *"mazot ile müteharrik motor beş beygir kuvvetinde ve 550 devrelidir. Araba üzerine bindirilmiş olduğundan köylerimiz için ideal bir enerji kaynağıdır"* cümleleriyle yansımıştır.

Kısa süre içinde Yunanistan, Bulgaristan, Polonya, Mısır, Ürdün, Suriye gibi çeşitli ülkelere ihracata başlayan Şakir Zümre Silah Fabrikası'nın Yunanistan'a sattığı mühimmat *"Harp Sanayiimizin Büyük Bir Zaferi. Yunanistan bizden 1,5 milyon liralık bomba satın alıyor"* başlığıyla gazetelere haber oluyordu.



Şakir Zümre Bombalarıyla Beraber

Personel sayısı II. Dünya Savaşı döneminde zaman zaman iki bin kişiye kadar çıkan ve çok önemli hizmetlerde de bulunan fabrika, savaş sonrası döneminde Amerikan hükümeti tarafından başlatılan "silah yardımı" nedeniyle silah ve cephane üretimine son vermek zorunda kalır. Tarım aletleri üretimine yönelen fabrikayı bu defa da Marshall Yardımı

vurur. Bu yardım çerçevesinde bol miktarda tarım aletleri ithal edilir ve Şakir Zümre yaptığı yatırımdan büyük zarar görür.

Şakir Zümre fabrikası kapandığı 1970 yılına kadar önceleri uçak bombaları, top mermisi, el bombası, ardından canavar düdüğü, İş Bankası'nın o meşhur kumbarasını ve çeşitli tarım aletlerini ve en sonunda da o pek bilinen ve rağbet gören değişik tipteki sobaları üretir.



Vatan Caddesi'ndeki resmi geçite katılan Şakir Zümre sobaları, 1950.

Askeri Fabrikalarda İlk Ar-Ge'ler

Cumhuriyetin geleceğinin biçimlenmesinde ve ilk dönemlerdeki hızlı kalkınmasında çok etkili olan 'yurtdışında her alanda kendi uzmanlarını yetiştirme' projesinin önemli getirilerinden biri de bu uzmanlarca gerçekleştirilen önemli Ar-Ge faaliyetleri olmuştur.

Gerçekten de değişik zamanlarda yurtdışında öğrenim gören bu insanların pek çoğu ülkelerine dönmüşler, büyük sorumluluklar almışlar, hepsinin altından büyük başarılarla çıkmışlardır. Yeni bir ülke yaratma ideali peşinde her türlü zorluğa rağmen ilkleri başarma uğraşından hiç vazgeçmemişler ve bu yöndeki çabalarında amirlerinden de köstek değil destek görmüşlerdir. Kendilerini saygıyla ve minnetle anıyoruz.

Bu uzmanlardan biri de Mustafa Kemal'in Ankara Garı'ndan uğurladığı kafilede yer alan Selahattin Şanbaşoğlu'dur. Şanbaşoğlu önce Berlin'de Makine Mühendisliği eğitimine başlar, sonra Metalurji diye bir alan olduğunu öğrenince memlekete gereklidir diye bu bölüme geçer.

Gerçekten de o dönemlerde ülkelerin gelişmişliklerinin ölçütü ağır sanayidir ve bu sanayinin lokomotiflerinden biri de demir-çeliktir. İşte metalurji de metal üretiminin ve şekillendirilmesinin bilimidir.

1932'de okulunu bitirip yurda döner ve ilk ve o zaman tek çelik tesisi olarak aynı yıl açılan Kırıkkale Çelik fabrikasında iş başı yapar. Sadece Selahattin Bey için değil Türkiye için de çeliğin öyküsü böylece başlar. Kırıkkale'nin ve buradaki ilk Ar-Ge'lerin öyküsünü kendisinden dinleyelim;

"1929 senesinde , Kırıkkale'de ki çelik fabrikasının temeli atıldı. 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'de Almanlardan bir heyet geldi, bunları çalıştırmaya başladık. Kırıkkale'nin esas görevi vasıflı çeliktir. Bunda da başarılı olunmuştur. ilk kuma çelik döküm de Kırıkkale'de yapıldı. Çelik döküm kumu tanınmıyordu, bentonit hiç bilinmezdi, nereden geleceğini de bilmiyorduk. O vakit yaptığımız şey şamotu öğüterek, döküm kumuyla karıştırarak çelik döküm için kalıp kumu imal etmekti. 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."

Herşeyin ilki zordur. Uzun araştırmalar, uğraşlar, büyük kaynaklar gerekir. Türkiye'de ise işler daha zordur ama inanç ve başarma azmi yokları var etmektedir. Nasıl mı? Selahattin Bey'i dinlemeye devam edelim;

"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."

Kırıkkale Çelik Fabrikası bundan sonra da önemli Ar-ge çalışmalarına ev sahipliği yapacaktı. Söz yine Selahattin Beyde;

"Bu tesiste 1935-1950 arası 150 çeşit çelik yapılmıştır. Bugün- kendisiyle söyleşi yaptığımız 1992 yılı için MK- maalesef bunun dörtte biri yapılmıyor. Uçak çeliği-çünkü o zamanlar Türkiye'nin uçak fabrikaları vardır- , kalem çeliği, paslanmaz çelik, krom-vanadyumlu, krom-molibdenli takım çelikleri, sıcak iş çelikleri, kobaltlı, volframlı çelikler, yüksek hız çelikleri, tüm dişli çelikleri, sementasyon çeliği kısaca her türlü vasıflı çelik burada yapıldı. Kapasite 2 tonluk bir elektrik ark ocağından ibaretti. Kendi ihtiyacımızı, TCDDY'nin ve Milli Savunma'nın ihtiyaçlarını karşılardık. Piyasaya vermedik, piyasanın ihtiyacı da yoktu...."

Peki bunlar nasıl başarılmışlardır? Şanbaşoğlu'nun cevabı gerçekten şaşırtıcıdır ve sonrakilerin o ilk dönemlerden hiç ders almadığını da göstermektedir; "Kitaplardan bakarak yaptık, lisans mevzubahis değildi."

Şaşırtıcıdır çünkü, kolay bir işmiş gibi söylediği çelik alaşımlarını –hele o dönem söylenen koşullarda ve sahip olunan birikimle- yapmak oldukça güç, zahmetli bir iştir.

Ders alınmamıştır çünkü ülkemizin daha sonraki tercihleri hep lisansla üretimler ve yurt dışından alımlar şeklinde olmuştur.



İhtiyar Çelikçi
Selahattin Şanbaşoğlu

Anlaşılacağı gibi, Ülke için önemli pek çok 'ilk' O ve arkadaşları tarafından Kırıkkale Çelik'de başarılmıştır. Bunlardan birini de, Selahattin Bey'le yakın çalışma şansı bulmuş ve güçlü bir dostluk kurmuş olan MKEK eski Genel Müdür Yardımcılarından Günay Güngen şöyle aktarıyor; 'İkinci Dünya Savaşının zor ve dar günleridir. Takım çeliği üretilecektir fakat ne krom vardır ne de nikel. Bunlar stratejik malzeme oldukları için hiç bir ülke ihraç izni de vermemektedir. Askeri Fabrikalar Genel Müdürü Maliye Bakanı'na gider, piyasadaki tüm nikel paraların piyasadan toplanarak kendilerine verilmesini ister, bu işlem yerine getirilir. Ancak krom nasıl temin edilecektir. İşte bu safhada Şanbaşoğlu ve arkadaşları devreye

girer, ülke topraklarından elde edilen krom cevherinin eldeki iki tonluk ark ocağında izabesini başarırlar, Türkiye'de ilk ferro-krom üretimini gerçekleştirirler ve takım çeliği sorununu çözerek, ordunun şiddetle ihtiyaç duyduğu silahların ve mühimmatın üretimini devam ettirirler.'

İlk Ray

Bu noktada hatırlatmakta yarar var. Yakın dönemlerde yöneticiler pek çok ilkin kendi dönemlerinde yapıldığını öne sürmektedir. Bunlardan biri de ray üretimidir.

Oysa Kırıkkale Çelik fabrikası kurulur kurulmaz ilk kalkıştığı işlerden biri ray üretimidir. Çünkü Cumhuriyetin birinci sloganı 'bir karış daha fazla demiryolu'dur.

İlk ray öyküsünü Şanbaşoğlu'ndan dinleyelim;

"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 Senesi'nin Haziranı'nın 4'ünde burada yapılmıştır. Daha sonra Almanlar gittiler ve 1934'e kadar çelikhane çalışmadı; çünkü ne mühimmat, ne de ray için hiçbir sipariş yoktu....."

Sipariş yoktur. Çünkü Devlet Demir Yolları (DDY) Kırıkkale'de üretilen raylara güvenmemektedir.

Ali Çetinkaya Ulaştırma Bakanı olup DDY ona bağlanınca, rayların buradan alınması için talimat verir. Ama eski alışkanlıkların yıkılması zordur.

Bundan sonrasını Selahattin Bey şöyle anlatır; ' DDY İnşaat Dairesi Fen Heyeti Başkanı İsmail Fuat Bey, Alman Konsorsiyumundan gelen ve o zaman kullanılmakta olan raylarla bizim rayları mukayese için İsviçre'ye gönderdi. Gelen raporda bizim rayların Alman raylarından çok daha mukavim çıktığı görülünce itirazlar kesildi. 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."

Ve Kırıkkale Çelik 1934-1940 arası DDY'na 20.000 ton ray verir. Daha sonra 1939'da devreye giren Karabük Demir Çelik (KARDEMİR) ülkenin ray ihtiyacını karşılamaya başlar.

İlk Yerli Tank Ne Zaman Yapıldı?

Yine günümüzdeki iddialardan biri de ilk yerli tankın yine yakın dönemde yapıldığıdır.



İlk Yerli Üretim Olduğu Sanılan Tank 1946 Cumhuriyet Bayramı Törenlerinde Halkı Selamlıyor

(Referans: Serdar Şahinkaya; Kaynak:http://www.trmilitary.com/forum/viewtopic.php?f=7&t=659)

Yaşasaydı Selahattin Bey'in buna da itirazı olurdu. İlk tankın öyküsünü yine ondan dinleyelim; '1946'da kendi girişimimizle tank yaptık. Bunun sadece Ford motoru dışardan geldi. Dizayni bizimdir, tipi kendimize mahsustur. Tasarımını Kamil Necati ve arkadaşları yaptı. Zırh levhası, topu, paleti aktarma organları, hepsi bizim üretimimizdir. Bu tank 1946'da Cumhuriyet bayramı törenlerinde geçti. Ancak sipariş gelmedi ve tek tank olarak kaldı.." Amerikan yardımı başlayınca hazırcılık ve kolaya kaçma başladı.'

Araştırmalarımda ne bu tankla ve ne de onu yapanlarla ilgili çok fazla bilgiye rastlayamadım. Türkiye'de pek çok önemli ilkin akıbetini bilen bir kişi olarak bu beni fazlaca da şaşırtmadı doğrusu.

Sadece Şanbaşoğlu'nun ilk tankın tasarımını yaptığını belirttiği Kamil Necati ile aynı kişi olduğunu düşündüğüm başka bir Kamil Necati öyküsüne 18 Şubat 2007'de Erdal İpekeşen'in Hürriyet Gazetesi'ndeki bir yazısında rastladım. Yazı başka bakımlardan da ilginçti. İşte o Yazı:

"Yıl, 1952... TCDD yönetimi Almanya'dan 2 adet motorlu tren satın alıyor. 1954 yılına kadar da sayısını 18'e çıkarıyor. MAN firmasından alınan bu trenler, üç vagondan oluşuyor. Şimdiki teknolojiden çok geride, o zamanın şartlarıyla hizmet veren Ankara-İstanbul hattında çalışmaya başlıyor. Ve tren o tarihte 140 kilometre sürate çıkmaya başlıyor. Evet, yanlış duymadınız, tam 140 kilometre sürat yapıyor. İlk başta da her şey iyi gidiyor. Süre olarak, iki şehir arasındaki mesafe kısalıyor ve tren, yolcu akınına uğruyor.

Ancak, aradan iki ay geçince, lokomotiflerin dingillerinde çatlamalar olduğu görülüyor. Hemen Almanlar çağrılıyor ve Eskişehir Fabrikası'na çekilen trenler incelenmeye başlıyor. Dingillerdeki çatlağın nedeni araştırılırken, güzergâhta bulunan rayların sapasağlam olduğu gözleniyor. Almanlar, sırf test için ülkelerinden başka lokomotif ve vagon getiriyor. Sonuçta uzun araştırmalardan sonra çatlamanın nedeni bulunuyor. Lokomotiflerin ağırlığı 15.5 ton gelmektedir. Halbuki Almanlarla yapılan anlaşmada ağırlık 13.5 ton olarak belirlenmiştir. Aradaki bu 2 ton fazlalık, 140 kilometrelik süratten dolayı çatlamalara neden olmuş, yolcuları bir facianın eşiğine getirmiştir.

Bu durum anlaşılınca trenleri satın alan tesellüm heyetinin başkanı Kamil Necati Bey hemen istifasını basıyor. Hatanın Almanlarda olmasına ve herhangi bir kaza yaşanmamasına rağmen başkanın bu onurlu davranışı, o zamanki yönetim tarafından kabul ediliyor.

Sonrasında, mevcut hatta bu tonajla hareket edemeyeceğine karar verilen trenlerin dingil ağırlıkları düşürülüyor ve sürat aşağıya çekiliyor. Bu 18 tren de yıllarca Demiryolları'na hizmet veriyor."

Demek ki bir zamanlar ülkemizde iyi devlet adamları da varmış...



İlk Hızlı Trenin Resmi Olduğu Sanılmaktadır
(Kaynak: www.wowTurkey.com)

Şekerin Tadını Anadolu'ya Öğreten Fabrikalar

Kuruluş süreci devletin ilk şeker fabrikası Alpullu ile eşzamanlı başlayan ve devreye alınması itibariyle Türkiye'nin ikinci şeker fabrikası olan Uşak Şeker Fabrikası bu işe cumhuriyetten evvel gönül veren Nuri Şeker'in olağanüstü gayretleri ile kurulmuştur.

Nuri Şeker'i de Türkiye'nin ilk Ar-Ge'cileri arasına rahatlıkla sokabiliriz.

Uşaklı Molla Ömer Oğlu Nuri Şeker ta Osmanlı zamanında şekerin Hindistanda kamıştan Avrupada ise pancardan elde edildiğini duymuştur. Avrupadan getirttiği pancar tohumlarını ekerek pancar üretmiş ve bunları rendeleyerek şerbet, bu şerbetten de pekmez, bulama, köpük helvalar yapıp bunları pazarlarda satmıştır.

O dönemlerde ülkeye şeker gelmezdi, sadece az miktarda halkın insan kemiğinden yapıldığını sandığı Rusya'dan kelle şekerleri gelirdi zaten halkın bunları alacak parası da yoktu.

Nuri Şeker'in fabrika sevdası, Mühendislik-Mimarlık Öyküleri-2 kitabında yer alan ve İbrahim Günaydın tarafından kaleme alınan yazıda şöyle anlatılmaktadır:

'....Kurtuluş savaşı ardından, hemşehrileriyle 'Uşak Terakki ve Ziraat A.Ş'ni kurmuş. Ortaklarda nakit olmadığı için buğday, arpa, tavuk, koyun hatta tavuk yumurtası toplanıp, değer fiyatlarıyla satılarak ortaklık paylarına işlenmiş. Bu nedenle köylüler, Nuri Şeker fabrikayı yumurta parasıyla kurdu derlermiş. Cumhuriyet hükümetinin sağladığı arazi, nakit gibi teşviklerle de Uşak Şeker Fabrikası hatta temeli Alpullu'dan da önce atılarak, Alpullu'dan yaklaşık 1 ay sonra üretime geçmiş.....'

Galiba, bu gecikmede ilk fabrika olma onurunun bir devlet işletmesine verilmek istenmesi de etkili olmuş.

Bu öyküde şeker üretimine nasıl kendini adadığı ve kararlılığı Nuri Şeker'in hatıralarında şöyle aktarılmıştır;

'....bir gün aile efradımı topladım, onlara kat'i bir lisanla şunları söyledim; siz de bilirsiniz ki, ben başladığım bir işten asla dönmem. Eğer ben ölseydim, siz ne yapacak, neyle geçinecektiniz? Yine tarlalar ekip biçecek, onun geliriyle geçiminizi temin edecek değilmiydiniz? İşte bundan sonra da aynı şekilde hareket edeceksiniz. Artık beni ölmüş bilin. Bugünden itibaren şeker fabrikasını kuruncaya kadar benim size hiç bir faydam dokunmayacaktır...'



Uşak Şeker Fabrikası Kurucuları-Oturanlar içinde Beyaz Paltolu Nuri Şeker (Referans: wikipedia.org.Kaynak:Tanju Bilgen)

Çabaları ve girişimci ruhu oğul Muhsin Şeker şöyle ifade eder;

'... babam, fabrikayı kurmadan evvel şekeri evimizde imal etmeyi başarmıştı. Köyde yetiştirdiği pancarları evimizde kazanlara koyup kaynatıyor, kabuklarını soyup rendeletiyor, ağaçtan yapılmış makinamızda sıkıp elde edilen şerbete kireç ayranı katıyor, sabaha kadar öyle bırakıyordu. Sonra altına çökmüş şerbeti bulandırmadan başka kazanlara aktarıyor ve bundan köpük helvası yapıyordu. Ben de bu helvaları pazara götürüp satardım. Şehirlisi, köylüsü kapış kapış alırdı. Babam bununla yetinmedi. Sayısız deneylerden sonra, pancar kokusundan arındırılmış koyu şerbeti eline alıp, dükkan dükkan gezdirdi, 'işte dedi; bu şekerin koyu şerbetidir. Bir şeker fabrikası yaptıralım, tarlalara 'çükündür' ekelim. Hem paramız Avrupa'ya gitmesin, hem çoluk çocuk, milletimiz bol şeker yesin....'

Alpullu ve Uşak şeker fabrikaları ile ülke şeker sanayi gelişmeye başlamış, pancar tarımı ve şeker işletmeciliğinde oldukça ilerleme sağlanmıştı.

Merinosun Koyunu...

Şeker öyküsünden görüleceği gibi sadece sanayi alanlarında değil her alanda Ar-Ge önemlidir. Tabii hayvancılık alanında da. Aşağıdaki öykü bana kalırsa bu alandaki ilk Ar-ge'ler için özellikle de Ar-Ge'nin deneme yanılmaya ne denli açık olduğuna dair güzel bir örnektir.

Kaynak yine Mühendislik-Mimarlık Öyküleri. Serinin 3.Kitabı.



Mustafa Kemal İlk Merinos Yünlerini İnceliyor

Nadir Avşaroğlu Köy Enstitüsü mezunu olan İbrahim Türk'ü kaynak göstererek anlatıyor; "Bursa Merinos Fabrikası kurulunca, yeterli yün olmadığını gören o zamanki yöneticiler 300 kadar merinos koyunu ithal edilmesine karar verir. Halkalı Ziraat Okulu'na getirilen koyunların başına bir çoban verilir. Çobanın yaylıma çıkardığı koyunların toynakları yaralanır; yürüyemez hale gelir.

Değişik yorumlar yapılır. Sonunda karar verilir ki, koyunların yaylıma çıktığı otlakların toprakları yaralanmaya sebep olmaktadır. Çare olarak Rami Çizme Fabrikası'nda koyunlara çizme diktirilir. Çizme giydirilen koyunlar bileklerinden kırılmaya başlar, koyun sayısı hızla azalır. Çok sayıda koyun telef edildikten sonra anlaşılır ki, merinos koyunu yaylıma çıkmaz, sabit beslenir.''

"Bir Gripin Al Bir şeyin kalmaz"

Ağustos 2007 tarihli Turkishtime'de yer alan Şafak Altun'un makalesinde Eczacı Necip Akar'ın yaptıkları da anlatılır. 1924 yılında eczacı okulundan mezun olan Necip Bey, Ağabeyi Cemil Akar ile önce "Şampuan Cemil", "Necip Bey Kremi" ve Necip Bey Diş macunu müstahzarlarını üretmeye başlar. 1927'de diş macununun formülünü değiştirip yeni bir formül geliştirir ve belli bir yaştakilerin hatırlayacağı "Radyolin" isimli yeni bir diş macunu imal eder ve Türkiye›de ilk afiş reklamını bu ürünle başlatır. Akar, 1935'te o kış bütün ülkeyi kasıp kavuran grip salgınına çare olarak tek ambalaj halinde satılan Gripin'i geliştirerek piyasaya sürer. Gripin'in grip, nezle, soğuk algınlığı, romatizma ve benzeri durumlarda her türlü ağrıyı dindirici özelliği bu ürünü kısa sürede meşhur kılar. Daha sonra ithal sabunların yerine halkın ihtiyacı olduğunu düşündüğü el ve vücut sabunu geliştirir ve "Puro Temizlik Sabunu"da piyasada çok tutulur. Daha sonra ilk yerli çocuk maması "Paro" ve ağrı kesici ve kan sulandırıcı özelliği olan Opon'un formüllerini geliştirir bu ürünler de piyasada çok tutulur. İlk yerli temizleme tozu olan «Fay»›ı da o çıkarır. Paro ve Puro'nun reklam



afişlerini ve ve küçük Puro sabun paketçiklerini de havadan uçağıyla Vecihi Hürkuş atar. Bu tanıtımıyla da yine reklam konusunda bir ilke daha imza atan Necip Akar'ın ürünlerinin ticari başarısında çok yaratıcı ve ülkemiz için ilk örnekler olan reklam tasarımları büyük rol oynamıştır.

1 Ekim 2013 tarihli Hürriyet Gazetesi'nde yer alan yazısında Gürül Öğüt, Akar ürünleri ile ilgili reklam başarılarını anlatırken dönemin ünlü kadın artistlerinin ve Türkiye Güzellerinin Puro Sabunu reklam afişlerinde yer aldığını ve bunun önemli bir ticari başarı getirdiğini belirtir.



Puro Reklamlarında Film Yıldızları ve Türkiye Güzelleri



Puro Reklamlarında Film Yıldızları ve Türkiye Güzelleri

"Ömür Yoğurtlarının Tadı Başka"

Sözü edilen yazısında Şafak Altun Ömür Yoğurtlarının hikayesini de anlatmıştır. Fikret Yüzatlı eski bir askerdir. Atatürk ve İnönü'nün teşvikleriyle 1933'te İstanbul Bahçelievler'de Türkiye'nin ilk entegre süt ve süt ürünleri fabrikasını kurar. Yüzatlı girdiği bu sektöre pek çok yeni teknoloji de getirir. O güne kadar yoğurtlar süt kazanlarının odun ateşinde ısıtılmasıyla yapılmaktadır. O modern bir ısıtma sistemi kurar ve tahta palalarla karıştırılan kazanların içine elektrikli motorlar koyar. Ömür'ü Ömür yapan en önemli şey lezzetidir. İnek sütü ile koyun sütü karıştırılarak elde edildiği için tadı piyasadaki diğer yoğurtlardan çok farklıdır. Fikret Yüzatlı, bu standart tadı her dönem muhafaza etmek için çok çalışır.

Yılın belirli dönemlerinde elde edilebilen koyun sütünü dondurmak ve her mevsim kullanabilmek için eksi otuz derecede bir şoklama buzhanesi kurdurur. Böylece 12 ay boyunca standart bir kaliteyi yakalar. O yıllarda İstanbul'un yoğurt ihtiyacı Silivri'deki mandıralarca karşılanıyor, yoğurtlar büyük sinilerle bakkallara geliyor ve dilim dilim satılıyordu. Yüzatlı bir kiloluk teneke ambalaj kutularda üretime geçer. Böylece ülkenin ilk ambalajlı yoğurtları piyasaya girmiş olur. Bir süre sonra dönüşümlü teneke kutular talebi karşılayamaz. 1955 yılında teneke kutudan parafinli karton kutulu ambalaja geçer.

1965'te Türkiye'nin ilk plastik ambalajlı yoğurdu üretilir. El değmeden hazırlanır. O zamana kadar bir yoğurdun kalitesini kaymak kalınlığı ile ölçen Türk halkı, ilk defa kaymaksız ve homojenize yoğurt ile tanışır. Alışması ve kabullenmesi biraz zaman alır.

6.02.2005 tarihli Hürriyet Gazetesi Pazar ekinde Sibel Arna yoğurdun isminin hikayesini şöyle aktarıyor; "Yüzatlı uzun süre tesise isim arar. Kafkaslar'da yaşayan insanların yoğurt yiyerek uzun ömürlü olduklarını duymuştur bir ara. Ondan etkilenip, farkında olmadan yarattığı bu ölümsüz markaya Ömür ismini verir."



Tolon Reklamı
(Kaynak: http://www.tolon.com/tarihce.aspx)

Makine İmalat Sanayiinde Önemli Bir Ar-Ge Hikayesi

Şafak Altun'un sözü edilen yazısında Tolon Çamaşır Makinasından da bahsedilir. 1937'de Bursa'da PTT Fen Müfettişiyken Türkiye'nin ilk dokuma tezgahını yaptığı belirtilen Kamil Tolon milli sanayi hareketine katkı koymak ister. Önce 1944'de seri olarak mayın kesme makinaları üretir. Ardından yine ilkler olan bobin sarma ve çözgü makinesi, santrifüjlü su pompası ve biçerdöver üretir. 1950'de suyun mekanik gücünü kullanarak çamaşırı yıpratmayan güvenlikli pervanesi ve santrifüj ile sıkma yapan Tolon Marka ilk ev tipi

çamaşır makinasını geliştirir. Bir örneği Koç Müzesinde olan bu çamaşır makinasının kazan, santrifüj ve kapakları saf bakırdan yapılmıştır.

Dünya Uçak Atlaslarında Türk Uçakları

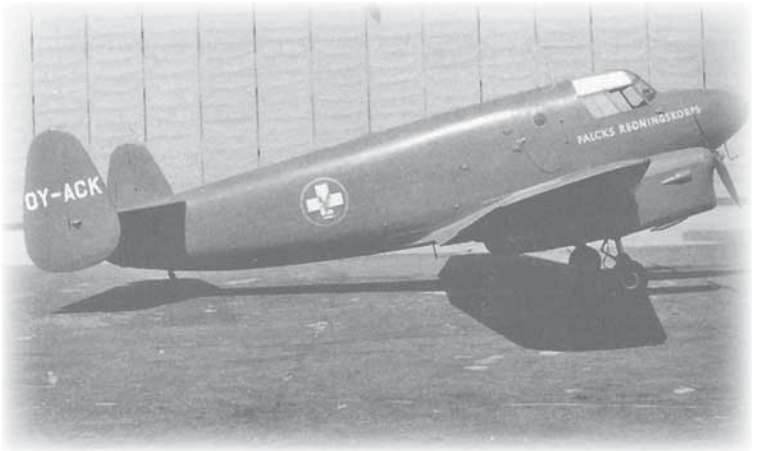
İsmail Yavuz, Türkiye İş Bankası Kültür yayınlarından çıkan "Mustafa Kemal'in Uçakları" kitabının önsözünde şöyle der; "Uçaklar konusunda başöğretmenlik yaptım. Amerikalı Wright Kardeşler, Lockheed kardeşler, Boeing, Douglas, Fransız Bleroit, İngiliz Bristol gibi kişiler ve uçakları bana öğrenciyken –hava okulunda- anlatılmıştı. Ne var ki Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ, Ali Yıldız, Selahattin Alan ve yaptıkları uçaklar, kırdıkları rekorlar bana anlatılmamıştı..."

Muhtemelen İsmail Yavuz'a yukarıda anılan kitabında detaylı olarak anlattığı 1925'den itibaren TOMTAŞ, Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikaları ile temeli atılan yerli uçak sanayinde 1941-1950 arasında tamamen özgün 15 farklı modelde planör ve uçak tasarlandığı, bunların siparişlere göre üretimlerinin yapıldığı ve bir kısmının değişik ülkelere ihraç edildiği, 1950'lerin en ileri aşaması olan jet motorlu uçak tasarımının da gerçekleştirildiği anlatılmamıştır.

Gerçekten Cumhuriyet kurulur kurulmaz başlanan uçak fabrikaları ardından edinilen birikimlerle 1939 yılında Etimesgut Uçak Fabrikası, ardından 1947 yılında Gazi Uçak Motor Fabrikası ve 1950 yılında da iddialı uçak tasarımları için gerekli Ankara Rüzgar Tüneli'nin faaliyete geçmesinin öyküsü 1937'de Atatürk'ün kendi uçağımızı ve motorumuzu yapma isteğine kadar gitmektedir. Bunun sonucunda kombine 3'lü yani uçak, motor ve hava testleri altyapılarının kurulmasına başlanmıştır. Gerçekten planlama müthiştir.

Sonuçları da.

Bu çabalar ile tasarımları da yerli THK-1, THK-3, THK-4, THK-6, THK-7, THK-8, THK-9, THK-13 modeller planör olarak ve THK-2, THK-5, THK-10, THK-11, THK-12, THK-14, THK-15 modelleri ise değişik sayılarda uçak olarak imal edilmişlerdir. THK-16 jet eğitim uçağı projesi ise üretim aşamasına kadar gelmiş ancak bu aşamada fabrikalar kapatıldığı için üretimi gerçekleştirilememiştir.



THK-5 Ambulans Uçağı, Danish Register of Civil Aircraft sitesinde OY-ACK

(Türkiye'den alınan bu uçak 1951-1961 yılları arasında Danimarka'da uçmuştur.)

Kaynak: İ.Yavuz " Mustafa kemal'in Uçakları" Sh.156

Mühendislik Mimarlık Öyküleri serisinde yukarıda açıklanan Türkiye'nin kuruluşunun hemen ardından hem Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ ile özel sektör eliyle ve hem de TOMTAŞ, Türk Teyyare Cemiyeti(THK), MSB Hava Müsteşarlığı ve MKE vasıtasıyla devlet eliyle kurulmuş uçak fabrikalarının öyküleri de yer aldı. Serinin elinizdeki bu sayısında İsmail Yavuz'un kaleme aldığı Vecihi Hürkuş'un yaptığı uçaklarla ilgili Ar-ge öyküleri ilginç olmanın ötesinde hayranlık uyandırmaktadır. Benzer çabaları ve başarılanları bir önceki sayıda yer alan Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nda da görmek mümkündür. Aynı şekilde serinin ilk ve 5. Kitaplarındaki uçak fabrikaları öykülerinden, lisanslı üretimle başlayan devlet uçak fabrikalarının sonlarına doğru yukarıda da anılan pek çok yerli tasarımla üretimler gerçekleştirdiği, THK-16 kodlu ve "Mehmetçik" isminde eğitime yönelik bir jet tasarımının da THK tarafından geliştirilmekte olduğu anlaşılmaktadır. Etimesgut'ta bir uçak motor fabrikası da kurulmuştur. Ancak tüm bunlardan geriye pek az kişinin farkında olduğu havacılık müzesinde bir – iki yerli uçak ve anılar dışında fazlaca da bir şey kalmamıştır. Bir de Ankara Rüzgar Tüneli.

İlginçtir, İsmail Yavuz kitabında yapılan bu planör ve uçak tasarımlarıyla ilgili hemen hiçbir belgeye ulaşamadığını, THK-16 Jet Uçağı tasarım dokümanlarının ise Almanya'ya kaçırıldığının belirtildiğini söylemektedir.

Oysa ilginç bir tesadüf olarak tam 37 yıl sonra 1987'de TUSAŞ'ta montajı yapılmaya başlanan başka bir 16'nın (F-16) dokümanlarında sanırım hiçbir eksiklik yoktur.

O ilk 3'lü plandan tek geriye kalan olan Rüzgar Tüneli iddialı uçak Ar-Ge çalışmaları için önemli ve gerekli bir altyapıdır.

Nitekim, 1941 yılında dönemin Başbakanı Şükrü Saraçoğlu, Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel ve THK Başkanı Şükrü Koçak tarafından uçak ve motor fabrikalarının Ar-Ge çalışmalarında ve üniversitelerde uçak mühendisliği eğitimlerinin başlanması ile gerek duyulacak ve bu kurumlara hizmet verecek Ar-Ge Enstitüsü'ne temel oluşturacak bir Aerodinamik Araştırma Merkezi'nin kurulması kararı da alınır ve Beşevler'de "Ankara Rüzgar Tüneli" kurulmaya başlanır. 1950'de kısmen devreye alınsa da uçak fabrikalarının kapanmasıyla işlevsiz kalır ve 1993'de TÜBİTAK-SAGE'ye devredilir.

Uçak fabrikalarının kapanma hikayesi Şakir Zümre'nin ki ile neredeyse aynıdır. Devreye ABD girer, 2.Dünya Savaşı sonrasında nakliyesi zor gelen elinde kalan savaş malzemelerini Türkiye'ye hibe eder ve ulusal politikaları gereği Türkiye'yi kendisine bağımlı hale getirmek için malum Marshall yardımlarını devreye sokar. Bol miktarda ABD uçağı girmesi ile birlikte Türkiye, üretmek yerine satın almayı-kiralamayı benimser ve fabrikada artık üretim yapılmaz. Hazıra alıştırılan Türkiye'nin uçak üretimi konusunda kazandığı deneyimler heba edilir.

Şu örnek uçak sanayinin kısa bir özeti gibidir: Danimarka fotoğrafı yukarı kısımlarda verilen 1951'de satın aldığı Türk uçağından tekrar almak için 1953'te sipariş vermek ister ancak fabrikaların kapandığı ve Türkiye'nin artık uçaklarını dışarıdan aldığı söylenir.

Oysa ağırlıkla İstanbul Teknik Üniversitesi'nin Havacılık Şubesi'nden yetişen Tayyare Mühendislerinin Etimesgut Uçak fabrikası'nda tasarladıkları planör ve özellikle yukarıda anılan uçaklar o dönem dünyadaki havacılık sanayindeki gelişmelerle boy ölçüşecek niteliktedir.

Bu fabrikada 1942 yılında 113 mühendis ve 221 teknisyen ve işçi ile toplam yaklaşık 350 olan çalışan sayısı 1945'e gelindiğinde toplam 957'ye ulaşır. Fabrikada uçak tasarımlarının geliştirildiği ve çizimlerinin yapıldığı bir "Etüt (Ar-Ge) Bürosu"de bulunmaktadır.



THK Etimesgut Uçak fabrikası Etüt Merkezi
(Kaynak: İsmail Yavuz, Şükrü Er Arşivi)

İTÜ'nün Uçak Mühendisliği Bölümü'nden mezun ve THK Gazi Uçak Fabrikası Etüt Bürosu Şefliği de yapmış olan Şükrü Er uçak fabrikalarının kapanması ardından aralarında ilk yerli motor da olmak üzere pek çok ilk ve önemli Ar-Ge çalışmasını yaptığı havacılık sanayinde bir daha çalışamaz. Büyük bir hayal kırıklığı ile şunları söyler; "Üniversiteden mezun olduğumda iş hayatında ömrümü uçak fabrikalarında geçireceğimi ve bu alanda memleketime kıvançla hizmet vereceğimi sanırken, memleketimizin uçak endüstrisinin acı sonu ile karşılaştık ve memlekete ihtisasımız dışında hizmete zorlandık....".

Şükrü Er 1954'de kurulmuş Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğinin de ilk Genel Sekreteridir aynı zamanda.

Serinin bir önceki kitabında yer alan ve Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nda görev yapmış aynı zamanda ülkemizin ilk uçak mühendislerinden Mehmet Kum'un duyguları da benzerdir.

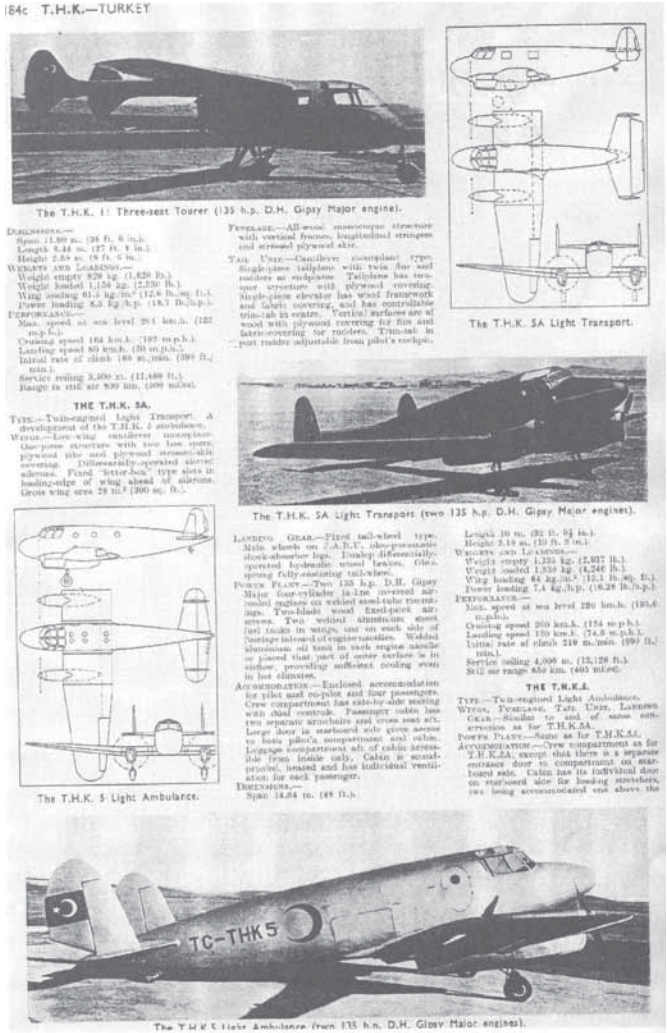
Sadece bu iyi mühendislerin değil, onlarla birlikte ülkenin de çok değerli bu ihtisas alanı yok edilmiştir.

Ne yazık....

Vecihi Hürkuş'a göre eğer fabrikalar faaliyetini sürdürebilseydi II. Dünya Savaşı sırasında uçak satacak olan Türkiye'nin önü kesilemezdi. Oysa Türkiye'den hemen önce Sovyetler Birliği'nde Junkers tarafından kurulan fabrika heba edilmemiş, Ruslar bu fabrikayı daha da geliştirerek Sovyet hava sanayinin temelini atmışlardır. Kubishev'de kurulan bu fabrika, Mig ve Tupolev gibi havacılık tarihinin efsanelerin doğum yeri olacak, Junkers mühendislerinin geliştirdiği jet motorları Sovyet/Rus teknolojisinin temelini oluşturacaktı.



Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nda Üretilen NuD38 Yolcu Uçağı



184c T.H.K.—TURKEY

The T.H.K. 1: Three-seat Tourer (135 h.p. D.H. Gipsy Major engine).

DIMENSIONS.—
Span 11.89 m. (39 ft. 0 in.).
Length 8.44 m. (27 ft. 8 in.).
Height 2.84 m. (9 ft. 4 in.).
WEIGHTS AND LOADINGS.—
Weight empty 920 kg. (2,029 lb.).
Weight loaded 1,450 kg. (3,196 lb.).
Wing loading 61.6 kg./m.² (12.6 lb./sq. ft.).
Power loading 8.5 Kg./h.p. (18.7 lb./h.p.).
PERFORMANCE.—
Max. speed at sea level 204 km.h. (122 m.p.h.).
Cruising speed 164 km.h. (102 m.p.h.).
Landing speed 80 km.h. (50 m.p.h.).
Initial rate of climb 180 m./min. (591 ft./min.).
Service ceiling 3,600 m. (11,809 ft.).
Range in still air 830 km. (500 miles).

THE T.H.K. 5A.

TYPE.—Twin-engined Light Transport. A development of the T.H.K. 5 ambulance.
WINGS.—Low-wing cantilever monoplane. One-piece structure with two box spars, plywood ribs and plywood stressed-skin covering. Differentially-operated slotted ailerons. Fixed "letter-box" type slots in leading-edge of wing ahead of ailerons. Gross wing area 28 m.² (300 sq. ft.).

The T.H.K. 5A Light Transport.

The T.H.K. 5A Light Transport (two 135 h.p. D.H. Gipsy Major engines).

The T.H.K. 5 Light Ambulance.

FUSELAGE.—All-wood monocoque structure with vertical frames, longitudinal stringers and stressed plywood skin.
TAIL UNIT.—Cantilever monoplane type. Single-piece tailplane with twin fin and rudders at end of fuselage. Tailplane has two-spar structure with plywood covering. Single-piece elevator has wood framework and fabric covering, and has controllable trim-tab in centre. Vertical surfaces are of wood with plywood covering for fins and fabric-covering for rudders. Trim-tab in port rudder adjustable from pilot's cockpit.
LANDING GEAR.—Fixed tail-wheel type. Main wheels on T.A.B.U. oleo-pneumatic shock-absorber legs. Duplex differentially-operated hydraulic wheel brakes. Glen-springs fully-castoring tail-wheel.
POWER PLANT.—Two 135 h.p. D.H. Gipsy Major four-cylinder in-line inverted air-cooled engines on welded steel-tube mountings. Two-blade wood fixed-pitch airscrews. Two welded aluminium sheet fuel tanks in wings, one on each side of bearings between engine nacelles. Welded aluminium oil tank in each engine nacelle so placed that part of outer surface is in airflow, providing sufficient cooling even in hot climates.
ACCOMMODATION.—Enclosed accommodation for pilot and co-pilot and four passengers. Crew compartment has side-by-side seating with dual controls. Passenger cabin has two separate armchairs and cross seat aft. Large door in starboard side gives access to both pilot's compartment and cabin. Luggage compartment aft of cabin accessible from inside only. Cabin is soundproofed, heated and has individual ventilation for each passenger.
DIMENSIONS.—
Span 14.64 m. (48 ft.).
Length 10 m. (32 ft. 9¼ in.).
Height 3.18 m. (10 ft. 5 in.).
WEIGHTS AND LOADINGS.—
Weight empty 1,335 kg. (2,937 lb.).
Weight loaded 1,930 kg. (4,246 lb.).
Wing loading 64 kg./m.² (13.1 lb./sq. ft.).
Power loading 7.4 kg./h.p. (16.28 lb./h.p.).
PERFORMANCE.—
Max. speed at sea level 220 km.h. (136.6 m.p.h.).
Cruising speed 200 km.h. (124 m.p.h.).
Landing speed 130 km.h. (74.8 m.p.h.).
Initial rate of climb 240 m./min. (799 ft./min.).
Service ceiling 4,000 m. (13,128 ft.).
Still air range 850 km. (495 miles).

THE T.H.K.5.

TYPE.—Twin-engined Light Ambulance.
WINGS, TAILPLANE, TAIL UNIT, LANDING GEAR.—Similar to and of same construction as for T.H.K.5A.
POWER PLANT.—Same as for T.H.K.5A.
ACCOMMODATION.—Crew compartment as for T.H.K.5A; except that there is a separate entrance door to compartment on starboard side. Cabin has its individual door on starboard side for loading stretchers, two being accommodated one above the

TC-THK 5

The T.H.K.5 Light Ambulance (two 135 h.p. D.H. Gipsy Major engines).

O Dönemlerde Dünya Uçaklarını ve Özelliklerini Sergileyen "Jane's All The Worlds' Aircrafts" Uçak Atlasında Uzun Yıllar Türkiye Uçak Fabrikaları'nda Yapılan Türk Uçakları da Yer Almıştır. (1949-1959 Yılı Kataloğunun 184c Sayfasında THK-5 ve THK-11 Uçaklarına Ait Bilgiler
Kaynak: İsmail Yavuz "Mustafa Kemal'in Uçakları", T.İş Bankası Yayınları)

Sfero'yu kim buldu ?

Mühendislik Mimarlık serisinin ilk sayısında Burhan Oğuz'un dökümcülük anılarına da yer verilmişti. Bu anıların bir yerinde Burhan Oğuz ilginç bir buluştan şöyle söz eder;

".....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). Paşanın 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 matara 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 ikisi 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. Bunlar, 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....."

Gerçekten de sfero dökme demirin keşfi pek çok yönden çığır açmıştır. Bunu dünyaya armağan eden kişi bizim ülkemizden bir mühendis olsaydı ne iyi olurdu.

Eskişehir Cer Atölyesi'nde Gerçekleştirilen İlkler

Yine Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serisinde Eskişehir Cer Atölyesi 'nde gerçekleştirilen ve sadece Türkiye'nin önemli Ar-Ge çalışmaları açısından değil aynı zamanda ülke sanayi tarihi bakımından da çok değerli ilklere yer verilmişti.

Eskişehir Cer Atelyesi ile başlayıp bugün TÜLOMSAŞ olarak devam eden, demiryollarının kuvvet merkezi bu tesiste pek çok ilk ve yeni şeyler yapılmıştır. Bu tesis ülkenin mühendislik birikiminin oluşumunda ve bu birikimle neler yapılacağının test edilmesinde de bir çok özel işe imza atmıştır.



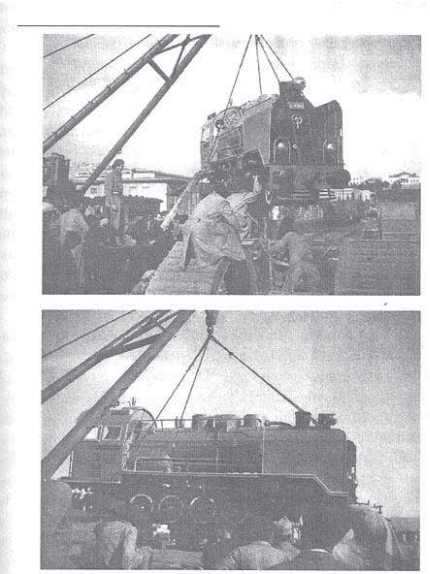
Eskişehir Cer Atölyesi'nde üretilen bir lokomotifin raya indirme töreni..

1951 yılında Türkiye'de ilk mekanik kantar imalatı, lisans veya know-how alınmaksızın bu Atölyede gerçekleştirilir.

Yıl 1957, Gençlik Parkı bir bayram yeridir. Herşeyi ile Eskişehir Cer Atölyesinde üretilen iki küçük buharlı lokomotif, "Mehmetçik" ve "Efe", hem Ankara'yı, hem de Eskişehir'i sevince boğar.1750 m2'lik bir güzergahta, Havuzbaşı ve Esmen adı verilen istasyonlar arasında 20 km /saat hızla gidip gelen ve bugün belli bir yaştaki Ankara'lıların mutlulukla ve çocukluk heyecanlarıyla hatırlayacağı 35 ton yük kapasiteli iki küçük buharlı lokomotif bir yandan o çocukların sevinçlerini, bir yandan Eskişehir Cer Atölyesinin gururunu ve büyük lokomotifleri de üretebilmenin umudunu taşır.

Lokomotiflerden herbiri yaklaşık 50.000 liraya mal olmuştur ve her parçası fabrikada imal edilmiş tamamı Türk yapısı lokomotiflerdir.

Bu iki küçük trenden yıllar önce, bu emektar ve üretken demiryolu atölyesinde buharlı lokomotifin "kalbi" sayılan "buhar kazanı" üretimi de başarılmıştır. Bu atölyede üretilen ilk buhar kazanının çeliğine alnının terini katmış 1911 doğumlu emekli "cer" işçisi Sabri Altınkap, 1994 yılında 83 yaşında iken kendisiyle konuşan gazeteciye o günlerin heyecanını ve gururunu şu sözlerle anlatır:



Küçük Tren Eskişehir'den getirildiği Ankara Garı deposundan Gençlik Parkı'ndaki yerine taşınırken. 1957.

Ülkemizde Üretilen İlk Lokomotifler Yani, Gençlik Parkının Küçük Trenleri

"Efendi, buhar kazanı bu, buhar kazanı! Yani makinenin [lokomotifin] kalbi! 'Cer' ne demektir bilir misin? 'Cer' kuvvet [lokomotifin çekiş, çekme gücü] demektir. Cer Atölyesinde 'cer'in kendisini yapacağız şimdi anlayacağın. Ben on altı yaşındayım efendi o sıra *(1927).* Kazan lafı duyuldu ya mahallede, [Eskişehir'in eski kent merkezi] Odunpazarı'nın arkasında oturuyoruz o sıra, yetişkin usta muamelesi yapılır oldu bana. Buhar kazanı bu efendi! Üstünde Grup (Krupp) yazmıyor, Tüsen (Thyssen) yazmıyor, 'Cer' yazıyor Cer!"

Cer "kuvvet" demektir, ama aynı zamanda onu yapan Fabrikanın ismidir. O isim aynı zamanda başarabilmenin gücü demektir, cumhuriyet demektir, bağımsızlık demektir ve geleceğe umutla bakabilmek demektir o kuşağın gözünde.

Fabrikanın şeref anıtı KARAKURT Lokomotifi

1961 yılına gelindiğinde ise, Türk işçi ve mühendislerinin şeref anıtı Fabrikada istim tutar. Bu, 1915 beygir gücünde, 97 ton ağırlığında, 70 km/h hız yapabilen ilk Türk buharlı lokomotifidir ve adı ' KARAKURT'tur.

Evet, gene 1961 yılında ve bu işletmede yapılan ilk Türk buharlı lokomotifi Karakurt, 28 Ekim gecesi aynı yıl gene bu fabrikanın atelyesinde tasarlanıp hayat bulan ve Türk mühendislik birikiminin geldiği noktayı tüm dünyaya gösteren başka bir ilki, ilk Türk Otomobili 2 adet 'Devrim'i, Cumhuriyet Bayramı törenleri için Ankara'ya taşımaktadır.

Ya da kaderlerine....



Karakurt Raylar Üstünde

Devrim Otomobili

Serinin 2004 yılında çıkan ilk kitabında ülke Ar-Ge tarihinin şeref sayfalarından birini oluşturan Devrim otomobilinin öyküsü de Aydın Engin'in Cumhuriyet Gazetesi'nde 28 Ağustos 1994 günü başlayan ve dört gün süren 'Devrim Direniyor- Bir Meydan Okumanın Öyküsü' başlıklı yazı dizisinden yapılan bir derlemeyle paylaşılmıştı. Aşağıdaki satırlar bu öyküden;

"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 sanayi, –günümüzde mekanik sistemler yerine mikroelektromekanik (MEMS) sistemlerin ağırlık kazanmasıyla bu oranın %30-40'lar arasına düştüğü belirtilmektedir MK- 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, l milyon 650bin lira bütçe ile DDY atölyelerinde üretilen üç prototip otomobil – bazı kaynaklarda 4 prototip üretildiği belirtilmektedir MK-

(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 –ekipte 22 mühendis ve 1 mimar yer almaktadır MK-, 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, insanların "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 ütopya'ydı. 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.

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 arabada Eskişehir'e döndüler.Orada unutulmaya ve çürümeye terk edildiler.

Unutuldular da..."

(Bazı kaynaklarda otomobillerin merkeze istendiği ve burada preslerde ezildiği, bugüne kalan son devrimin ise arızalı olduğu belirterek gönderilmediği ve saklandığı anlatılmaktadır-MK)



Son Kalan Devrim!

***

"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 yayılan 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, (TÜ-LOMSAŞ)'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. 33yıl geçmiş aradan" demeleri gerekiyordu. Demediler.

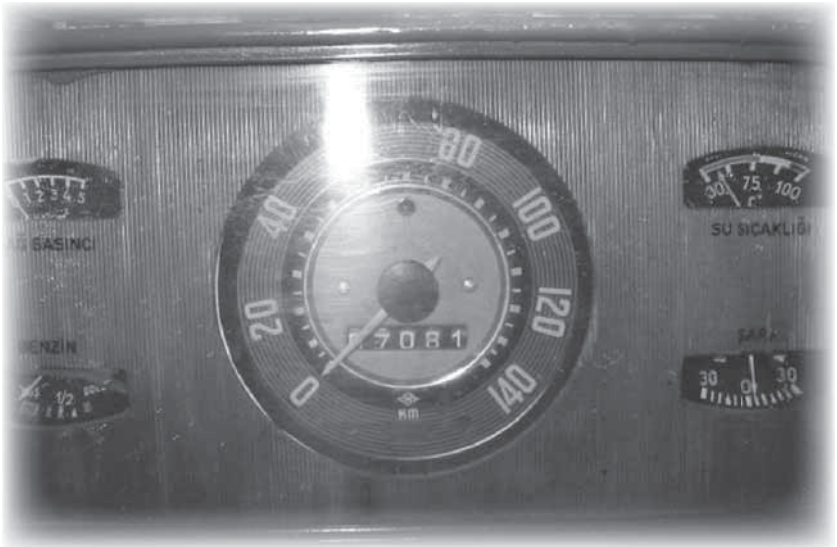
-Anahtarı nerde bunun?

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...."

Bu satırların yazarı da 1998'de Tülomsaş'ı bir ziyaretinde Devrim'e aynı heyecan ve hislerle binen şanslılardan biridir.



Türk Otomobilinde Türkçe Kadranlar....

Günümüzde Ar-ge

"Mühendislik Mimarlık Öyküleri" serisinde sonraki zamanlara dair önemli Ar-Ge çalışmalarına örnek olabilecek öykülere de yer verilmiştir. Dr.Fikret Yücel'in "PTT-Arla", Dr. Baha Kuban'ın "Cam Sanayimiz", Prof. Nuri Saryal'ın "ORDOT Projesi", Hakan Altınay'ın "İlk Robot", Refik Üreyen'in "Bir Ar-Ge Öyküsü", Aydın Eken'in "Kartal Araba Vapuru" öyküleri bunlardan bir kaçıdır. Kuşkusuz yukarıda yazılanlardan başka da pek çok değerli Ar-Ge öykümüz vardır.

Ancak bu gün geldiğimiz durumda Ar-ge kültürü edinmiş, özümsemiş bir ülke konumundan oldukça uzak olduğumuz bir gerçektir.

Dünyada sanayi devrimi ardından talebin arzdan fazla olması nedeniyle 1960'lara kadar üretim ölçeği en önemli rekabet gücünü oluşturmuş ama daha sonraları yüksek üretim ölçeği yeterli olmamaya başlamıştır. On'ar yıllık periyotlarla maliyet, kalite, hız ve bilgi unsurlarının daha öncekilere ilave olarak en önemli ülkelerarası sanayi rekabet unsuru olduğu görülmektedir. Tüm bu dönemlerde Ar-ge önemini hep korumuştur.

Ancak özellikle 21. Yüzyıldan itibaren önemi çok daha fazla öne çıkmıştır. Çünkü teknolojik savaş giderek daha yakıcı olmaya başlamıştır.

Oysa, Türkiye'nin 1950'lerden sonraki tercihi teknolojiyi sürekli satın almak ve dışa bağımlı olmak yönünde olmuştur. Özetle, anahtar teslim tesisler, makina alımı gibi teknoloji transfer yöntemleri tercih edilmiş, dünyada teknoloji geliştirme süreçleri kısaldıkça yani yeni makinalar piyasaya çıktıkça eskisi rekabet için yeterli olmamış, eskiler atılarak büyük paralarla yeniler alınmış ama kısa bir süre sonra o da eskimiş ve bu kısır döngü ve bağımlılık artarak sürmüştür. Oysa, gelişmiş ülkelerle geri kalmış ülkeler arasındaki temel farkı işte bu teknoloji transfer yöntemleri oluşturmaktadır. Gelişmiş ülkeler, Araştırma-Teknoloji Geliştirme ve Yenilikçilik, üniversite-sanayi işbirliği gibi yöntemlerle teknolojileri üreten, geri kalmış ülkeler ise onları yüksek bedellerle satın alan ve bağımlı olan ülkelerdir. Aslında geri kalmış ülkeler kendi Ar-Ge'sine kaynak ayırmaz ama satın aldığı ürün/tesis içinde teknoloji geliştirme hakkı fiyatın çok büyük kısmını oluşturduğundan diğer ülke Ar-Ge çalışmalarını finanse eder. Bu bağımlılık teknolojide giderek artan bilgi yoğunluğu ile doğru orantılı olarak artmakta ve maliyet büyümektedir.

Bunu doğrular bir örnek Mete Özgürbüz ve arkadaşlarınca Türkiye'nin sağlık sistemine yönelik olarak yakın zamanda yapılan bir çalışmada şöyle ortaya konmaktadır;

"Türkiye yılda gerçekleştirdiği 56 milyar dolarlık harcama ile bölgede en yüksek sağlık harcaması yapan ülke konumundadır. Her yıl GSMH'sının %7'lik kısmını buna harcamaya devam ederse 2020 yılında 100 milyar doların üzerinde bir miktarı sağlığa ayıracak konuma ulaşacaktır. Bu rakamlar büyüme ve kârlılıkta sıkıntı çeken yabancı firmalar için son derece iştah kabartıcıdır. Türkiye, ilaç sektörü bakımından dünyada 16. sırada yer almakta olup, tıbbi cihaz harcamalarında ise ilk 30 içerisindedir. Kabaca bir analizle Türkiye'nin sağlık sektörü pazarı olarak dünyada ilk 20'ler civarında olduğu söylenebilir.

Pazar olarak oldukça iştah kabartıcı bir büyüklükte olmamıza karşın aynı pozitif konumlanmayı araştırma ve yenilikçilik açısından söylemek pek mümkün değildir. Her ne kadar Batı'nın en iyi eğitim kurumları ile yarışabilecek bazı üniversitelerimiz olduğu bir gerçekse de genele

vurulduğunda durumun çok parlak olmadığı açıktır. Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabetçilik Endeksi sıralamasına göre Türkiye;

- İnovasyon Kapasitesinde 71,
- Bilimsel araştırma kurumlarının kalitesinde 89,
- Ar-Ge'de Üniversite endüstri İşbirliğinde 74,
- Eğitim sistemi kalitesinde 94,
- Fen Bilimleri ve Matematik eğitim kalitesinde 103,
- Girişim Sermayesi imkanında 82. sıradadır.

INSEAD "Küresel Yenilikçilik Endeksi"nde ise ülkemiz 74. sırada yer almakta, yine aynı kurumca yapılan incelemede "inovasyon altyapısı" yönünden ülkemiz 141 ülke içerisinde maalesef 130. sırada yer almaktadır."

Ve Özgürbüz ve arkadaşları acı sonucu çarpıcı bir biçimde tek bir cümlede şöyle özetlemektedir; "Diğer bir deyişle Dünya'yı 20'şer ülkelik liglere ayırırsak Türkiye pazar büyüklüğünde 1'inci ligde yer alırken bilgi üretimi/Ar-Ge/eğitim/inovasyon konularında 4, 5 hatta 6'ncı ligde kendine yer bulabilmektedir."

MühendislikMimarlık Öyküleri Serisi'nin 4. Kitabında Arçelik'in Ar-Ge öyküsünü anlatırken Refik Üreyen ülkemizin 1950'lerden sonraki temel teknoloji transfer tercihi olan lisans ve know-how alımları için ders niteliğindeki şu tesbiti yapıyor; "bir müddet sonra size verilen bilginin ne kadar pahalı ve onun ötesinde sizi ve şirketinizi ne ölçüde sınırlayıcı hatta bir bakıma köreltici hale getirdiğini görüyorsunuz. Önemli olan şirketinizin ileriye bakıp gördükleridir. İleride bir belirsizlik görüyorsa teknolojisini yönetme girişimlerine başlamalıdır. Teknolojiyi bulmakta problemi olacaksa bugün ÜrGe ve ÜrYöGe'sini oluşturması ve kuvvetlendirmesi yarın da Ar-Ge projelerini belirleyip işe koyulması gerekir."

Arçelik firmasının özgün ürünler geliştirme sürecinde dönüm noktası olduğunu düşündüğüm Ar-Ge Merkezi'nin kurucusu ve ilk Başkanı Refik Bey'in bir şirket için yaptığı bu tesbit, bir ülke için de aynen geçerlidir ve Cumhuriyetin ilk yıllarındaki yapılanlardan ve söylenenlerden hiç ders alınmadığını göstermesi bakımından da özel bir önem taşır.

Şu sözler Mustafa Kemal'e aittir; "....eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın kör ya da aptal olması gerekir. Dünya savaşı biter bitmez tüm silahlar birden demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadelerle geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyor. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini daha etkili olanları yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Biz yeni, genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz..."

Genç Cumhuriyet örneklerden görüleceği gibi gelişmişlerle boy ölçüşmek için fazla da beklememiş, ancak sonra kendi kurduklarını, yarattıklarını kendi elleriyle yok etmiştir. Sonra da modası geçmiş otomobil kalıplarını alıp, lisansla üretimler yapmış, pek çok alanda geri teknolojilere büyük paralar ödemiştir. Hem de Mustafa Kemal'in bu sözlerinden yarım asır sonra...

Ancak bu döngüyü tekrar bir yerlerden kırmaktan başka çıkar yol yoktur.

Tek çıkar yol ise ulusal Ar-Ge kaynaklarını artırmak, nasıl zamanla üretim kültürü edindiysek, Ar-Ge kültürünü de edinmektir. Türkiye, bu konuda önemli parametreler olan gerek Ar-Ge'ye ayrılan kaynak, gerek devlet ve özel sektör katkı oranları ve gerekse de araştırmacı sayısı olarak çok gerilerde bulunmaktadır. Bu yönde atmamız gereken adımlarda hızlanmamız gerekmektedir.

Tüm bu çerçevede bazı siyasilerin öne sürdüğü gibi ülkemizin tarihsel bir çerçevede Ar-Ge yeteneğinin olmadığını söylemek doğru olmaz. En azından bu öyküde anlatılanlar hem de oldukça dar imkanlarla nelerin başarılabileceğine dair önemli örneklerdir.

Kaldı ki kurumsal Ar-Ge çabalarında da Cumhuriyet döneminde 1980'lere uzanan önemli uygulama ve çabalar olduğunu unutmamak gerekir. Hem sanayi ve hem de ülkemiz için kritik önemde olan tarım ve hayvancılık alanında cumhuriyet döneminde değerli yapılanmalar ve başarılar görülür. Prof. Fazilet Vardar Sukan ve arkadaşları önceki bölümlerde anılan çalışmalarında cumhuriyet döneminde hayvancılık alanında yapılanlarla ilgili bilgiler de sunmaktadır. İşte birkaç örnek;

Osmanlı'dan miras kalan Pendik ve Etlik Veteriner Kontrol Araştırma Enstitüleri'nde 1925'de, koyun çiçeği aşısı, koyun çiçeği serumu, keçi çiçeği aşısı, sığır vebası aşısı ve serumu; 1928 yılında Çiçek *(Smallpox)* aşısı ve 1938 yılında Semple tipi Kuduz, tifüs aşısı ve 1950'lerde İnfluenza (grip) aşısı ve viral bir aşı olan şap aşılarının geliştirilmesi başarılmıştır.

1950'li yıllarda, Refik Saydam Hıfz-ı Sıhha Enstitüsü, beşeri aşıların üretimine başlamış ve Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından resmi olarak Ulusal İnfluenza Merkezi olarak kabul edilmiştir. Acaba bu gün bu enstitümüz bu aşıları hala üretebiliyor mu?

1961'de Elazığ Veteriner Kontrol ve Araştırma Enstitüsü'nde at vebası aşısı üretimi,

1968-1987 arası canlı virüs Newcastle aşısı üretimi gerçekleştirilmiştir.

1967'de Refik Saydam Hıfz-ı Sıhha Enstitüsü'nde kuru çiçek aşısı üretimine geçilmiştir.

Anılan çalışmaya göre, bir dönemde sadece tarım ve hayvancılık alanında etkin bir şekilde çalışan 60 kadar araştırma merkezi vardı. Bunların 35'i tarımsal, 14'ü su ürünleri ve 11'i de veteriner ve hayvancılık üzerineydi. Bu gün biyoteknolojinin çok öne çıkmasına paralel olarak bu alanda ülkemizin çok hem de çok değerli hammadde kaynakları olarak değerlendirilebilecek endemik tıbbi, aromatik bitki, gen kaynakları, yaban hayat zenginliği ve yenilenebilir enerji kaynakları dikkate alındığında bu tür Ar-Ge merkezlerinin yeniden ve güçlü şekilde hayat bulmasının kritik önemi daha iyi anlaşılacaktır.

Geçmişte, benzeri Ar-Ge merkezlerinin başka kurumlar çatısı altında da kurulduğu ve önemli başarılar sağladığı bilinmektedir.

Ayrıca, zamanla kuruluşlar bünyesinde önceleri "Etüt Büroları" ve daha sonraları da "Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Daireleri" ya da bilinen kısa ismiyle APK'lar oluşturulmuş ve bu yapılar değerli Ar-ge çalışmaları ve kuruma ilgili konuda birikim ve yetkinlik kazandıran faaliyetler yürütmüşlerdir.

Bu gelişmenin özellikle 1980'lerden itibaren sönümlenmeye ve sonra da bu merkez ve dairelerin ya kapandığına ya da işlevsiz bırakıldığına

tanık olunmaktadır. Öyle ki, APK Daireleri sürgün yerleri olmuş ve kimi kurumlarda "Al Paranı Konuşma" Daireleri olarak anılmaya başlanmıştır.

Ülkenin zorlukla oluşturduğu Ar-Ge birikimlerinin yok edilmesinde özelleştirme uygulamalarının katkısı da büyüktür. NETAŞ, Teletaş ve benzeri özelleştirmelerde satın alan yurt dışı firmaların ilk yaptığı işler Ar-Ge birimlerini kapatmak olmuştur.

Temel sorun girişte belirtildiği ve bu serideki pek çok öyküden görüleceği gibi başarıların cezalandırılması, umutların kırılması ve Ar-Ge sonuçlarının seri üretime alınması için gerekli şartların devlet yetkililerince – bağımsız politikalar yerine dış güdümlü baskıların da etkisiyle- sağlanmamasıdır ve bu durum dünyadaki gelişmiş ülke hikayelerinin hiç birinde görülmemektedir.

Son dönemlerde her ne kadar Ar-Ge destekleri, Ar-Ge Merkezleri ve Teknopark, Teknoloji Transfer Ofisleri ve benzeri mekanizmaları özendirecek ve destekleyecek pek çok önemli program uygulamaya konsa da bunların ülkemiz Ar-Ge kapasitesi ve buna dayalı teknolojik yetkinliklerimiz adına önemli bir kritik büyüklük yarattığını ve bizi küresel arenada bir yerlere taşıdığını söylemekten henüz uzağız.

Artık kaçınılmaz şekilde etkisi büyük Ar-Ge öykülerinin yeniden başlaması gerekmektedir.

Kaldı ki Selahattin bey'in dediği gibi; "O gün o koşullarda yapılanların bugün yapılmamasının mazereti olamaz..."

VECİHİ'NİN UÇAKLARI

İsmail Yavuz
Uçak Mekanik Sistemleri Öğretmeni

VECİHİ'NİN UÇAKLARI



Vecihi Hürkuş

Kurtuluş Savaşımızın Kahraman pilotlarından Vecihi Hürkuş, (18.01.1896–16.07.1969)[1] İstanbul'da doğmuştur. Bebek'te İlkokulu, Üsküdar'da Füyuzati Osmaniye Rüştiye'sinde ve Üsküdar Paşa kapısı İdadi'sinde okumuştur. Sanata olan yeteneğinden Tophane Sanat Okulu'na gitmiş ve bitirmiştir.

1914 yılında İstanbul-Kahire seferinde Fethi Bey, Nuri Bey ve Sadık Bey'lerin şehit olmalarından çok etkilenmiş ve tayyareci olmaya karar vermiştir. Yeşilyurt Tayyare Makinist Mektebi'nden küçük zabit olarak 1915 yılında mezun olmuştur. Makinist olarak Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat cephesine tayin edilmiştir. Orada 2 Şubat 1916 tarihinde tecrübe uçuşunda uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a dönmüştür. Geçirdiği kazaya rağmen pilot olmaya karar vermiştir. Bu karar onu tam elli yıl göklere bağlayacaktır. Yeşilköy'deki Tayyareci Mektebi'ne girerek tayyareci (pilot) olur. Pilot olarak ilk uçuşunu 21 Mayıs 1916 tarihinde gerçekleştirmiş, 15 Kasım 1916 tarihinde tayyarecilik tahsilini bitirerek pilot[2] diplomasını almıştır. 1917 sonbaharında Kafkas Cephesi 7. Tayyare Bölüğü'ne[3] gedikli erbaş olarak atanmıştır. Orada bir Rus uçağı düşürerek Kafkas Cephesi'nde uçak düşüren ilk tayyareci olmuştur. 8 Ekim 1917 günü hava savaşında yaralanarak düşünce, Ruslara esir olmadan önce uçağını teslim etmemek için yakar.[4]

---

[1] www.tayyarecivecihi.com, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Resmi Web Sitesi

[2] Keyüsk Mazlum, Türk Havacılık Tarihi,1914–1916, Hava Basımevi, Eskişehir 1951, s.104

[3] Keyüsk , a.g.e., s.99

[4] Keyüsk , a.g.e., s.105

Esir olarak Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderilir. 1918 yılında Azeri Türklerinin yardımı ile adadan yüzerek kaçar, yürüyerek Musul'a oradan da İstanbul'a döner.



Bursa'ya geçen ilk havacılarımız; Tayyareci Şakir Hazım ve Eşi, Tayyareci Hayrettin, Tayyareci Vecihi, Ser Makinist Eşref, Tayyareci Kazım (Şehit), Tayyareci İhya (Şehit).

İstanbul'un işgalinde Kuvva-i Hava-iyeci arkadaşları ile birlikte 7 Haziran 1920'de[5] Anadolu'ya üç uçak kaçırmaya çalışmış fakat uçakların yetersiz bakımlarından dolayı başarılı olamamıştır. Altı tayyareci arkadaşı ile birlikte Malta adasından esaretten dönen askerlerin arasında gizlice Harem'den kalkan bir gemiyle Mudanya'ya kaçmış, oradan Bursa ve Eskişehir üzerinden Konya'ya giderek Kurtuluş Savaşı'na katılmıştır. Kurtuluş Savaşı'nda Mustafa Kemal'in ordusunda Vecihi, "Sivil Tayyareci" olarak kayıtlara girmiştir. I. İnönü, II. İnönü ve Sakarya savaşlarında Tayyareci Fazıl ile birlikte çok önemli keşif görevlerinde bulunmuştur. Özellikle II. İnönü savaşlarında yaptığı keşif uçuşunda Yunan ordusunun geri çekildiğini Batı Cephesi Kumandanı İsmet İnönü'ye rapor ederek, Türk ordusunun hücum etmesini sağlamıştır. "Türk Ulusu'nun makûs (kötü) tarihinin" değişmesine sebep olan kişilerdendir.

[5] Tanman Sıtkı, Türk Havacılık Tarihi,1918–1923, Hava Basımevi, Eskişehir 1953, s.18

15 Ağustos 1920 günü Konya Alaşehir üzerinde Kurtuluş Savaşı'nın ilk uçuşunu ve Alaşehir'e girmekte olan Yunan ordusuna bomba atarak ilk hava muharebesini yapmıştır. Seydiköy Hava Meydanına, 14 Eylül 1922 tarihinde Kurtuluş Savaşında son uçuşu[6] gerçekleştiren yine Vecihi Hürkuş'tur. TBMM'den üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazanmıştır. Savaş sonrası İzmir Seydiköy'de açılan tayyare okulunda yeni tayyarecileri eğitmeye başlamış, kara ve deniz okulunda öğretmenliğinden başka fen işleri ile de uğraşmıştır. Savaşta çekilen yoklukların giderilmesi amacıyla havacılığı millileştirme düşünceleri başlamıştır.

İlk Türk Tayyaresi "Vecihi K-VI"

Vecihi Hürkuş, Birinci Dünya ve Kurtuluş Savaşı'nda değişik marka ve modelde Fransız, İtalyan, İngiliz ve Alman uçaklarında uçmuş, gerektiğinde bunları tamir etmiş ve test uçuşları yapmıştır. Özellikle Kurtuluş Savaşı'nda çekilen malzeme sıkıntısı ve yokluklar, onda neden kendi uçağımızın olmadığı sorusunu uyandırmış, icatçı (yaratıcı) özelliğiyle uçak tasarımları yaparak projelendirmiş ve girişimci ruhuyla da bu rüyasını hayata geçirerek ilk Türk uçağını yapmıştır.

Haziran 1923'te Edirne'de arızalandığı için İtalyanlar tarafından terk edilen 9 kişilik bir yolcu uçağını almak için makinist Eşref ile birlikte memur edilir. Vecihi, makinist Eşref ve yardımcı ile birlikte kısa zamanda arızalarını gidererek iki motorlu kaproni tipinde uçağı Edirne'den İzmir'e uçurarak getirir. Bu olay, o zamanki Hava Kuvvetleri Müfettişi Albay Muzaffer Bey tarafından takdir edilir ve uçağa ''Vecihi'' isminin verilmesini emreder. Vecihi, bundan çok etkilenir ve ondan aldığı cesaretle Muzaffer Bey'e uçak yapma projesini sunar.[7] Muzaffer Bey projeleri tetkik eder ve uçağın yapımına onay verir.

---

[6] Hürkuş Vecihi, Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı kredi Yayınları, İstanbul,2000, s.421

[7] İbrahim Fırtına, Org.Muzaffer Ergüder"in Havacılık Anıları 1922–1930, THK. Basımevi, Ankara2009, s.5

Böylece, 24 Haziran 1923'te, henüz cumhuriyetimiz ilan edilmeden, Tayyareci Vecihi altıncı projesi olan Vecihi K-VI uçağını tasarlar ve teknik çizimlerini kısa zamanda tamamlar. Arkadaşları ile birlikte Halkapınar Tayyare Atölyesi'nde, motoru savaştan kalan Yunan uçaklarından alınarak, gövdesi ve kanatları ile diğer tüm parçaları yerli malzemeler kullanılarak imalatına başlanır. Tasarım kriteri olarak projesine üç nokta belirler. Bu maddeler kitabında belirttiği sırası ile şöyledir;

1. Tayyarenin nakil ve monte işlemi en az zamanda en az el işi ile mümkün kılmak.

2. Tayyare keşif maksadına göre hazırlanmakta olduğu halde, süratini 200 kilometre üstüne çıkarmak ve tırmanma kabiliyetini kaybetmemek.

3. Müdafaa silahlarının kolaylıkla kullanılması için görüş vasfını yükseltmek ve bir avcı tayyaresi yüksek manevra kabiliyetini temin etmek ve harekâtı kolaylaştırmak.

Görmekteyiz ki Vecihi, onay aldığı projesini belli bir bütçe ve kriterler çerçevesinde yapmıştır. Bu Türk havacılığı için çok önemli bir adımdır. Tasarım için oluşturduğu kriterlerin ise o zamanki dünya havacılığına adeta meydan okuma olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü süratin 200 kilometre olması, en kısa zamanda uçağın monte edilmesi, pilot mahallinden görüşün çok iyi olması gibi kavramlar bugün dahi bir uçak karakteristiğinde rol oynayan önemli kavramlardır.

"1923 yılı, dünya havacılığı henüz teknik tekâmül aşamasında ve ilmi araştırmalar devresinde bulunuyordu. I. Dünya savaşının doğurduğu zaruretler içindeki buluşlar ve eksik terakkiler durmuş, havacılık sanayinin daha ilimi esaslar dâhilinde yürümesi imkânları araştırılmaya başlanmıştı. İşte bu ilerleme dünya havacılık tekniğinde ilerleme devresi idi."

Bu sözleri söylerken Vecihi, 1924 yılında kendi uçağını yapmış ve Dünya havacılığından hiç de geri kalmadığını ispatlamıştır. 14 ayda tüm montajı tamamlanarak uçar duruma getirilmiş olan Vecihi K-VI uçağı, Seydiköy Hava Meydanına taşınır, motor ve taksi testleri yapılarak uçabilir duruma getirilir.

Vecihi, K-VI uçağına uçuş müsaadesi istemiş ve uçabilirlik sertifikası için bir teknik heyet oluşturulmuştur. Ancak teknik heyetin içerisinde mühendis ve kontrol edecek seviyede tecrübeli ve bilgili personel

bulunmadığından işlem gecikmiştir. Sonunda teknik heyetin başkanı, "Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz, uçağına güveniyorsan atla, uç bizi de kurtar" der. Bu söz üzerine Vecihi, 28 Ocak 1925 tarihinde pazar günü saat 15'te uçağı Vecihi K-VI'nın ile ilk ve son olan tecrübe uçuşunu 15 dakika havada kalarak yapar ve emniyetli bir şekilde yere iner.[8]

Unutulmamalıdır ki Vecihi 1925 yılında gerçekleştirdiği Vecihi, K-VI uçağının tecrübe uçuşu esnasında Hava Kuvvetlerinin tecrübe pilotudur ve Kurtuluş Savaşı esnasında birçok tecrübe uçuşu gerçekleştirmiştir. Bu tecrübe uçuşunun o zamanki standartlara uygunluğunu anlatmak ve yapılan işin büyüklüğünü anlamamız için Vecihi Hürkuş'un kitabından aynen aktarıyorum: "28 Ocak 1925 Seydiköy Tayyare Meydanı ölü sukutu içindeydi, meydanda ne bir tayyare sesi ne de bir motor sesi. Hangar kapalı yalnız birkaç nöbetçiden başka kimse yoktu. Hangara geldiğimi gören makinistim Ekrem koşarak yanıma geldi, ben daha kendisine bir şey söylemeden o, 'Tayyaremizi çıkarayım mı hocam?' derken gözleri sevinç ile doluydu, hassas çocuk geliş maksadımı ne güzel anlamıştı. Sade göz kırpma ile onun sorusunu yanıtladım. O yanımdan fırlarken tekrar bir işaretle bir an daha tuttum ve bir çuval içine 60 kilo kadar kum koymayı unutmamasını söyledim.

Her şey tamam, saat 15.00, belki birkaç dakika daha geç, motorum çalışıyor, yerdeki bu ısınma zamanında kum çuvalı rasıt mahalline bağlanırken ben de son bir defa daha tayyarenin her noktasını geçiriyorum: Kanatlarım, dümenlerim, teller ve emniyetler hepsi iyi, ben de pilot mahallindeyim. Kumanda vasıtaları rahat ve hassasiyetle oynak, motörümün son kontrolünde, devir saati ibresinin gösterdiği 1420 rakamında öyle tatlı ve tanınan bir ahenk var ki bu inancıma kuvvetli bir mesnet idi. Etrafıma baktım, meydan sessizlik içinde Ekrem'in yüzüne baktım o sevinç içinde gülüyordu. Benim sözümü beklemeden eğildi, tekerleklerin önlerindeki takozları çekti ve sonra koşarak yanıma sıçradı. 'Beni de al hocam' dedi. Fakat bu isteği yerine getiremezdim. Çünkü yeni bir tipin ilk tecrübesini yapıyordum, bu aynı zamanda beynelmilel bir teamül, (uluslararası havacılık kuralı) bir mecburiyetti.

---

[8] Hürkuş, a.g.e.,s.165

Kısa bir rule ile meydanın uçuş sahasına dâhil olduktan sonra rüzgâr istikametine dönmüş ve gün şiddetle esen şimal rüzgârına karşı motörümü doldurmuştum. Belki heyecanım vardı, fakat sevinçten hiç bir şey hissetmeden kuşumun ayaklarının yerden kesildiğini anladım.

Şimdi boşlukta, uçuyorum berrak semasında, kendi kafamla, kendi ellerimle yaptığım kanatla üzerindeydim. Sürat her an biraz daha fazla; 100, 120, 150, 180 kilometrelere yükselirken tayyarem tok ve hırçın tırmanışına devam ediyordu. O anki duygularım; bu sürat bizde mevcut tayyarelerin hiç birinde yok. Muvazene dümenlerimi; evvela hafif sonra sert, ve daha çok sert olmak üzere birçok kez tecrübe ediyorum. Hassasiyet çok iyi, diğer kumanda vasıfları üzerinde ayrı ayrı muhtelif tesirlerle tekrar tekrar yaptığım tecrübelerim inancıma büyük kuvvet katıyor. Evvela sola dönüş, sonra sağa, daha sonra devamlı dönüşlerim tayyaremin itaatinin tam olduğunu doğruluyordu.

Bu tecrübelerden sonra devam eden uçuşumda büyük bir zevk vardı. Uzun zaman kullanılmış bir tayyarede uçuyor gibi idim. Bu arada yaptığım sürat tecrübeleri de tasarladığım projemin limitlerini tam olarak tahakkuk ettirmişti. 15 dakika devam eden uçuştan sonra inişe geçtim, bu tatbikatta normal bir tayyarenin hassasiyeti ile neticelendikten sonra etrafımı saran arkadaşlarımın omuzları üzerinde kendimi buldum."

Uçuş 15 dakika sürer çünkü uluslararası standartlarda bir uçağın ilk tecrübe uçuşu 15 dakikadır. Dünya havacılığı henüz teknik ve bilimsel araştırmalar devresinde av uçaklarında sürat 200–220 km iken, Vecihi K-VI'nın sürati ise 207 km idi. Uçağın motoru, Benz marka 6 silindir su soğutmalı 200 BG. gücünde, uzunluğu 7.610 m. kanat genişliği 11.70 m. yüksekliği 3.00 m. kalkış ağırlığı 1270kg. dır.

Vecihi, uçağının yapımı esnasında Aralık 1923 ile Mayıs 1924 tarihleri arasında Hava Müfettişi Albay Muzaffer Bey, Bnb. Fesa Bey, Yzb. Cemal Bey, Yzb. Murat Bey ve Tayyareci Halim Beylerle ilk Avrupa seyahati için seçilir.[9] Seyahatin amacı Avrupa uçak sanayisini ve havacılığını değerlendirerek genç cumhuriyetin havcılığını geliştirmek, yeni yapılanmayı kurmaktır. Bu seyahat neticesinde sonraki yıllarda TOMTAŞ kurulacaktır.

---

[9] **Fırtına, a.g.e., s.54**

[9] **Okar Avni, Türkiye'de Tayyarecilik 1910–1924, İstanbul, 2004, s.105**



Şef Albay Muzaffer Bey, Kaptan Barboten, Bnb.Fesa Bey, Yzb.Cemal Bey, Tayyareci Vecihi Bey, Yzb. Murat Bey, Tayyareci Halim Bey.

Vecihi, kitabında tarihleri ile Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere olmak üzere geniş olarak anlatır. Yaptığı uçağı Avrupa'daki yapılanlarla kıyasladığında oldukça iyi durumda olduğunu görür ve şöyle der: *"Bir çok fabrikaların nasıl işe başladıklarını ve mesela Fransa'da Gaudron kardeşlerin, Bleriot'un ve Farman'ın keza Almanya'da, İngiltere'de, Amerika'da olduğu gibi birçok benzerlerinin nasıl havacılığa başladıklarını ve nasıl atölyeler meydana getirdiklerini çok iyi biliyordum. Her şeyden evvel milli bir inanç ve teşvik bu yoldaki başarının tek çaresiydi, bende muvaffak olmak için buna muhtaçtım. İzmir'de inşası devam eden projem tam manasıyla ulusal bir enerji ve hakiki bir Türk kafasının mahsulü idi. Vecihi K VI tipinin evsafı, kudreti nispetindeki Avrupa'daki emsalinden hiçbir noktada geri olmamakla beraber, tercihe değer hususiyetleri de vardı. "*

Vecihi K-VI uçağı, Türk uçak imalat tarihinde atılan ilk adımdır. Maalesef sahip çıkılması ve desteklenmesi gerekli olduğu bilincine varılamamıştır. Oysa incelediğimizde o zamanki Dünya havacılığı teknolojisi ile aynı seviyededir. Örneğin Türkiye'nin 1924 yılında Fransa'dan aldığı Avions Caudron C.59 tipindeki uçağın motoru 80 bg, hızı 180 km, tam yük kalkış ağırlığı da 890 kg idi.

Vecihi Hürkuş, izin almadan uçtuğu gerekçesi ile beraber yola çıktığı, uçağının yapımı için müsaadesini ve yetkisini aldığı Albay Muzaffer Ergüder tarafından cezalandırılır. Oysa çaresizlik içersinde bırakılmıştır.

Türk milletinin neler yapabileceğini ispat etmek için uçmak zorunda kalmıştır. Havacılık sanayini ülkemizde kurma idealini Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere gibi ülkelerde ararken aslında yanı başındaki Vecihi bilerek veya bilmeyerek görülmemiştir. Belki de kıskançlıkla görünmek istenmemiştir. Hakkında alınan bu yanlış karar neticesinde istifa ederek Hava Kuvvetlerinden ayrılır. İzmir'den Ankara'ya gider, kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti'ne (T.Ta.C.) (Şimdiki Türk Hava Kurumu) katılır. Türk Hava Kurumunun kurucu beş üyesinden biridir. Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname'sinin (THK Tüzüğü) hazırlanmasında öncü rol alır. 15 Mart 1925'te Bolu Milletvekili Cevat Abbas tarafından TBMM'ne sunulan tüzük kabul edilir ve Türk Hava Kurumu Kurulmuş olur. Vecihi, Fen Şubesini organize etmekle görevlendirilir. Amacı, Gazi Mustafa Kemal'in "İstikbal Göklerdedir." yönergesiyle havacı bir kuşak yetiştirmek için bir okul açmak, milli bir hava sanayi kurulmasına katkıda bulunmaktır.

Hürkuş, yaptığı Vecihi K-VI uçağını geri alıp, T.Ta.C.'nin bağış toplama faaliyetlerinde kullanmak ve halka havacılık sevgisini aşılamak ister, fakat uçağını geri almayı hiçbir zaman başaramaz.



"VECİHİ K-VI" İlk Türk Uçağı 1925 (Gönül Hürkuş arşivi)

Cumhuriyetimizin henüz birinci yılında tasarımı Tayyareci Vecihi HÜRKUŞ tarafından yapılmış, projelendirilerek Seydiköy Hava Meydan Komutanlığı Fen memurluğuna sunulmuş, tetkik edilerek onaylanmıştır. Daha sonra proje bütçelendirilerek yapılması uygun görülmüştür.



"VECİHİ K-VI" İlk Türk Uçağı 1925 (Gönül Hürkuş arşivi)

28 Ocak 1925 tarihinde ilk ve tek test uçuşu Vecihi Hürkuş tarafından yapılmış,15 dakika havada kalmış ve emniyetli olarak yere inmiştir. (Fotoğrafta başarılı uçuştan sonra kurban kesildiği görülmektedir.)

VECİHİ K-VI İlk Türk Uçağının Teknik Özellikleri [10]

Tayyare tipi	:Vecihi K-VI Keşif Uçağı
Motor	:Benz marka, 6 Silindirli su soğutmalı, 200 BG
Ebatları	
Tam genişlik	:11.700 M
Tam uzunluk	: 7.610 M
Tam yükseklik	: 3.00 M
Kanat taşıma sathı	: 31.800 M^2

[10] Hürkuş Vecihi, Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı kredi Yayınları, İstanbul,2000,s.136

Ağırlıkları	
Boş ağırlık	: 830 Kg.
Mürettebat	: 160 Kg. (İki kişilik)
Akaryakıt	: 200 Kg.
Tam uçuş ağırlığı	: 1270 Kg.
Kanada düşen ağırlık	: 40 Kg./M
Motor kuvvete düşen ağırlık	: 7,70 Kg. / B.G.
En yüksek sürati	: 207 Km./saat
Seyahat sürati	: 188 Km./saat
Askı sürati	: 83 Km./saat
Pervane çap	: 2850 Mm.
Pevane hatvesi	: 2740 Mm.



(Tayyareci Vecihi Müzesi Derneği Arşivi)

1925 yılında Türk Hava Kurumu amblemindeki Vecihi K-VI Uçağı, amblem Vecihi Hürkuş tarafından çizilmiştir. Uzun yıllar Türk Hava Kurumu bu amblemi kullanmıştır.

Vecihi Faham Tayyare İnşaa Fabrikası (1932-1935)

Vecihi –XIV Spor-Eğitim Uçağı

Vecihi Hürkuş, Gaziemir'de Vecihi K-6 uçağını yaptıktan sonra Ankara'ya gelmiş ve Türk Hava Kurumu'nun (THK) kurulmasında rol almıştır. TOMTAŞ'ın test pilotluğunu da yapan Vecihi Hürkuş TOMTAŞ'ın 1928'da kapanmasının ardından tekrar THK'daki eski vazifesi olan teknik şubede çalışmaya başlamıştır. Ancak üç yıl önceki çalışma ortamını bulamaz. 1928'in ilk aylarında bir tayyare projesi hazırlar fakat THK'da uçak yapma fırsatı bulamadığı gibi yapmaması için de uyarılır.

Bunun üzerine çizimini tamamladığı projesini kendi imkânları ile yapmaya karar verir. Çalıştığı kurumda hayata geçirme fırsatı bulamadığı projesini geliştirerek yeni bir proje olarak Vecihi XIV'ü hazırlar. "14" rakamının anlamı, Vecihi Hürkuş'un 1930 yılına kadar geliştirdiği projelerin on dördüncüsü olmasından gelmektedir. Vecihi, çizdiği projelerden 6, 14, 15 ve 16'ıncısını gerçekleştirmeyi başarmıştır.

Vecihi Hürkuş ilk Türk spor-eğitim uçağı olan "VECİHİ – XIV' ün yapımına makinist Hamid, makinist Yusuf ve iki marangoz arkadaşı ile birlikte 19 Haziran 1930'da başlamıştır. Büyük bir gayret ve insanüstü bir çalışma ile yapımını dört ay gibi sürede tamamlamış, 16 Eylül 1930'da da ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir.

1933 yılında Vecihi Kadıköy'de kurduğu fabrikada kendi projesi olan Vecihi-XIV, XV, XVI tipinde uçaklar yapmıştır. Daha sonra bu uçaklarla Türkiye'nin ilk sivil tayyare mektebini (uçuş okulu) kurarak ilk sivil pilotları yetiştirmiştir. Bu pilotlardan birçoğu daha sonra THK'da pilot olarak çalışmışlardır.

"...Bir Tayyarenin inşası ne kadar basit olsa da, çalışma süresi olarak en az 5.000 saate ihtiyaç vardır. Beş kişilik bir kuvvet, normal mesai şartları ile üç aylık zaman 3.600 saat eder, geri kalan hizmeti sağlamak beni düşündüren bir zorluktu. Bu zorluk karşısında çalışma saatini uzatmak, yoruculuğu hissettirmeyecek bir hava yaratmak suretiyle iş arkadaşlarımı neşe içinde meşgul etmeyi düşünmüş buna göre iş programı tanzim etmiştim. Birkaç gün içinde tutumuma alışan arkadaşlarım, memnunlukla benim çalışma metoduma uydular, bu suretle iş saati hesabımda büyük kazanç

olmuştu. Mesai süresi sekiz değil, on iki saat oluyor ve hiçbir elemanım bundan şikâyet etmiyordu özellikle makinistim Hamit benimle maraton yarışmasındaymış gibi paydos etmiyor ve yanımdan ayrılmıyordu."[11]

Vecihi, uçağını 1930 yılında bir buçuk aylık yıllık izninde yapmayı planlar fakat bu süre yetersizdir. Bu nedenle süreyi bir buçuk ay daha uzatır ve uçağını üç ay içinde bitirmeye mecbur kalır. Böylece 1930 yılı Haziran 15'ten itibaren iznini alarak projesini hiçbir eksik bırakmadan tamamlamış olarak İstanbul'a hareket eder. Evi Kadıköy'de olduğundan kendine uçağını yapmak için Keresteciler Sokağında bir mağazanın üst katında bir yer bulur ve burayı kiralar. İlk iki gün ihtiyacı olan malzemeleri hazırladıktan sonra üçüncü gün, iki marangoz, bir hızarcı, bir tesviyeci ve makinist Hamit ve Yusuf ile 19 Haziran'da işe başlar.

Vecihi planları doğrultusunda ön çalışma olarak tüm detay parçaları son haline gelecek şekilde örnek olarak hazırlamıştır. Daha sonra ekip ahşap, çelik ve alüminyumdan aynı parçaları hazırlar. Vecihi çok sıkı denetlediği bu on beş günlük sürecin ardından 2 Ağustos 1930'da makinist Hamid ve Yusuf'la birlikte uçağın parçalarının montajına başlar.

Hazırlanan parçalar yerlerine takılarak ve tutucu tellerin alıştırılması ile gövde montajı tamamlanmış ve böylece Vecihi XIV uçağı meydana gelmeye başlamıştır. Vecihi, malzeme bakımından hiçbir sıkıntı çekmez çünkü yerli malı malzeme kullanmıştır. Vecihi çok önem verdiği bu özel konuyu şöyle anlatmaktadır:

"Tayyaremin yüzde 55'i oranında imal malzemesi ağaç, çeşitli kereste ticarethanelerinde yaptığım araştırmalarda 30–40 yıllık malları normal ısı şartlarında kurutulmuş olarak buluyordum. Bu ağaçlarda havacılık tekniğinde aranılan vasıfları bol bol bulmuştum. Alman uçak inşaatında kullanılacak kerestelere ait norm esaslarına uygunluğu bizzat yaptığım ve bazı müesseselerde yaptırdığım statik denemelerle, buluyor ve tam güvenle Amerikan Spruss ağaçlarını kullanmak ihtiyacını duymuyordum. Çünkü aynı vasıfları yerli mallarımızda bulmuştum. Benim üzerinde önemle durduğum husus özellikle yerli mallarımızı değerlendirmek sureti ile uçak imalatını kolaylaştırmaktı.

---

[11] Hürkuş, a.g.e.,s.233

Anadolu yarımadasını kaplayan ormanlarımızdaki ağaçların, düşüncelerimi tatmine kâfi geldiğini görmüştüm. Yaptığım statik denemelerde güvenle kullanıyordum. Bu imalatta ihtiyaç olan kontrplaklarımı Rus malı kullanmıştım, ama bunun da yerli malı olarak temini imkânlarını ihmal etmedim. İstanbul Sütlüce'de bulduğum Kelebek Kontrplak Fabrikası idaresi ile yaptığım görüşmelerde başarı elde edilmiş, verdiğim numunelere göre fabrika 1 mm. kalınlıkta kontrplak yapmaya muvaffak olmuştu ki 1932 yılında açtığım tayyare mektebimin atölyesinde inşa ettiğim tayyarelerde hep Kelebek fabrikasının mamulâtını kullanmıştım."

O tarihte Türkiye'de bulunması mümkün olmayan veya yapılamayan kanat bezi, emait (kanat bezi üzerine sürülen bir çeşit boya), tandör (çelik tellerin tutturucusu), çelik cıvata gibi gerekli olan malzemeleri Vecihi, Yeşilköy'de Fransız Cidna hava nakliyat şirketinin Müdürü M. Pontiere'in yardımı ile Fransa'dan temin etmiştir.

Uçağın yapımında kullanılan malzemeler yüzde 55 ağaç, yüzde 25 bez, alüminyum, çelik, yüzde 20 motor (çelik-demir) maddelerinden oluşmakta idi. Pilot mahalli borda saatleri Sadefi Vasıf Bey, yağ deposu Agop Usta tarafından yapılmıştır. Motor Çekoslavak malı, markası Gnomm et Rohn 1250 devir/dakika ve 110 beygir gücünde idi.

Aslında bu aşmada şu tespiti yapmak hiç de yanlış olmaz: Vecihi Hürkuş, bir uçağın üretimi için gerekli olan, tasarım, imalat, kalite kontrol, uçuş ve yer test işlemleri gibi adımların tümünü kendisi yapmıştır. Uçağın imalatını ekibi ile birlikte yapmakta fakat kalite kontrolünü ve test işlemlerini yine kendisi yapmaktadır. Vecihi, makinistleri Hamit ve Yusuf ile yapımına başladığı uçağının imalatını 89 günde tamamlamıştır.

Vecihi ilk tecrübe uçuşunu 16 Eylül 1930'da saat 15.00'da Kadıköy Kızıltoprak mevkiinde büyük bir kalabalığın önünde başarıyla gerçekleştirmiştir. Havada on beş dakika kalmış, uçağının tüm kumanda ve kabiliyetini kontrol etmiş ve tam netice alarak yere inmiştir. 17 Eylül'de ikinci tecrübesini Yeşilköy'e giderek yapmış ve uçağının yeterliliğini görmüştür.

Bu onun tasarlayarak yaptığı ikinci uçak ve başarıyla gerçekleştirdiği ikinci tecrübe uçuşudur. Aslında o tarihte kazanılan bu başarı müthiş bir olaydır. Çünkü günümüzde dahi bir uçağın ilk tecrübe uçuşunda başarı sağlanması oldukça nadirdir. Özellikle Avrupa'da ve Amerika'da birçok kişi ilk tecrübe uçuşlarında hayatlarını kaybetmiştir. Örneğin çok yakın bir

tarihte Nisan 2011'de, Gulfstream Aerospace şirketinin yeni yaptığı G650 tipindeki uçak otuz birinci test uçuşunu gerçekleştirmek üzere kalktığı anda sağa çekerek yere çakılmıştır. Ne yazık ki bu olayda iki pilot ve iki test mühendisi hayatını kaybetmiştir.

Bu esnada Vecihi'yi sadece bir pilot olarak değerlendirilecek olursa, o tarihte dünyanın sayılı pilotlarından olduğunu söyleyebiliriz. 1924 yılında Hava Müfettişi Muzaffer Ergüder ile Hava Kuvvetleri, 1925 yılında da Başkan Cevat Abbas ile Türk Hava Kurumu kadrosunda iken Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya'ya uzun süreli seyahatler yapmıştır. Amacı Türk havacılığının kuruluş çalışmaları için inceleme seyahatleri olan bu gezilerde Vecihi, ilk defa gördüğü uçaklarla yüzlerce tecrübe uçuşu yapmış ve Avrupalıların büyük hayranlığını toplamıştır. Almanya'da Robach ve Junkers, Fransa'da Moran, Nieuport, Dewoiton, Potez, Bregue, Henriot, Gaudron, Goliat gibi şirketlerin uçaklarını test etmiş ve özellikle Fransa'da gazetelerde "Türk Ası" olarak haber yapılarak büyük ilgi toplamıştır. Potez 25 tipindeki uçağın test uçuşunda yaptığı akrobasiden etkilenen fabrika yetkilileri Vecihi'ye 29 Ağustos 1925'te Atlantik uçuşunu teklif etmişlerdir. Buna ekip şefi Cevat Abbas Bey izin vermediği gibi Fransız Aero Kulübü de bir Türk'ün böyle bir uçuşa layık görülmesine karşı çıkmıştır. Bu uçuş daha sonra Amerikalı Charles A. Lindbergh tarafından New York'tan Paris'e 21 Mayıs 1927 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Vecihi, 1926'dan 1928 yılına kadar TOMTAŞ'ın baş tecrübe pilotudur.

Vecihi Hürkuş 18 Eylül 1930 da Yeşilköy'den Vecihi-XIV uçağı ile havalanarak 500 kilometre mesafede Ankara hipodrom meydanına inmiştir. 29 Eylül 1930 tarihinde, o zamanki yetkili kurum olan, İktisat Vekâleti'ne resmi teknik muayenesi ile seyrüsefer ve uçuş izni almak için uçağının teknik dosyası ile müracaat etmiştir. Ne var ki Vecihi Hürkuş'un bu müracaatına 14.10.1930 tarihinde yazılı olarak şu cevap gelir:

Tayyareci Vecihi Bey
Türk Tayyare Cemiyeti
Ankara

Vecihi XIV tipi tayyare her ne kadar tecrübe uçuşlarında ve takiben İstanbul'dan kalkarak Ankara'ya kadar hava yoluyla yaptığı uçuşlarla uçuş kabiliyetinin yerinde olduğu anlaşılmış ise de, *tayyarenin aerodinamik vasıflarını tespit edecek elimizde hiç bir vasıta bulunmadığından fennen muayenesine imkân görülmemiş* ve bu suretle icap eden seyrüsefer vesikası verilememiştir.[12]

İmza
M.M. V.Hava Umuru Umum (Sivil Havcılık Genel Müdürlüğü)
Müfettişi Y.
Miralay Macid

Böylece Vecihi büyük umutlarla yaptığı uçağı Türkiye'de çığır açacak zannederken Türk havacılık makamlarınca onaylanmamış, hatta uçağına el konularak uçmasına müsaade edilmemiştir. Oysa uçağın aerodinamik özelliklerini ölçecek aletlerin olmayışı bu makamların eksikliğidir, bu sorunu çözmeleri gerekmez miydi?

Vecihi, bu konuda kitabında şunları söylüyor: "O tarihte Türk hava teşkilatında tayyare mühendisi yoktu. Hatta havacılık ilmine vakıf arkadaş da yoktu. Hava Umuru Umum Müfettişlik Beşinci Şubesinin vazifesi, satın alınan tayyarelerin normal işlemlerini yapmaktan ibaretti. Satın alınan tayyareler gelir, Eskişehir'de komisyon huzurunda uçurulur ve kabul raporu gelince fen şubesi bu muameleyi tekâmül ettirirdi."

Gönlümüz ister ki bugün Vecihi'ye artık her şeyimiz tam diyebilelim. Ama ne yazık ki diyemiyoruz ve aynı sıkıntıları yaşıyoruz. Ancak, 18 Ekim 2011'de Türk Havacılığı için çok önemli ve avHavacılığı için sevindirici bir gelişme oldu. Milli Savunma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında yapılan bir protokolle göre TUSAŞ tarafından tasarlanarak yapılmakta olan yerli Hürkuş eğitim uçağı projesi üzerinden EASA (Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi) ile sertifikasyon işlemleri gerçekleştirecek.

---

12 Hürkuş, a.g.e.,s.248

İmza töreninde konuşan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım özetle şöyle demekte: "Hürkuş adı verilen, Vecihi Hürkuş anısına Türk sivil havacılığının kendi özgün uçağını geliştirmeye yönelik ilk adımı olacak bu eğitim uçağının sertifikalandırılması, test edilmesi ve onayının verilmesi ile dâhil olduğu EASA sistemi içerisinde bu yetkiye sahip olacak. Bu noktada EASA'dan alınan desteğe devam edilecek. Ancak asıl önemlisi, Savunma Sanayi Müsteşarlığı, TAİ marifetiyle de teknik imkân ve kabiliyetleriyle eksik uzman ihtiyacını buradan karşılayacak ve böylece kendi özgün uçağımızın yapımına ve bunun belgelendirilmesine yönelik çok önemli bir projeyi başlatmış oluyoruz." [13]

Vecihi'nin 1930'lu yıllarda sertifikasyon için verdiği savaşı, Türkiye'nin 2011 yılından sonra onun adının üzerinden veriyor olması ne ilginç bir olaydır.

Şimdi işimiz 1930'lu yıllara göre daha zor olacak. Çünkü o yıllarda her ülke kendi otoritesine sahipti. Eğer Vecihi'nin uçakları o zamanki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından sahip çıkılarak sertifikalanmış olsaydı Türkiye, Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi'ne (JAA) uçak imal eden ülke olarak katılmış olacaktı. Ve şu anda herhangi bir Avrupa ülkesi üzerinden sertifikasyon işlemlerimizi yaptırmayacak, otorite bir ülke konumunda olacaktık. Bununla birlikte geç de olsa bile böyle bir işlemin farkına varılarak sürecin başlatılması çok sevindiricidir.

Vecihi-XIV uçağına seyrüsefer vesikası verilememiş olması Vecihi'yi çok üzmüş olmasına rağmen kesinlikle yıldırmamıştır. Kendinden öyle emindir ki, uçağının bir başka ülkede sertifikalanmasını ister ve 1930 yılı Genel Kurmay Başkanlığı Havacılık biriminde çalışmakta olan eski öğrencilerinde Binbaşı Şefik Çakmak'a şunları kırık kalbi ile iletir: "Tayyaremin muayenesi için, Fen Şubesi, elinde aerodinamik vasıfları tespit edecek vasıta bulunmadığını ileri sürüyor. Fen Şubesi, fenni muayenelerin icap ettiği vasıtaları henüz tatmin etmemiş bulunuyorsa, bütün varını vermek suretiyle milli havacılığımızda muvaffak bir eser meydana getirmiş bulunan bir vatandaşın kabahati nedir? Binaenaleyh, bu haksızlığın giderilmesini ve tayyaremin kurtarılmasını tekrar tekrar sizin vicdanınıza bırakıyorum.

---

[13] Interpromedya Haber Merkezi - bthaber@interpromedya.com.tr

Eğer hakikaten Fen Şubesi, bu tayyarenin muayenesine muktedir değilse, bu muayenenin bir dost devlet servis tekniğinde yaptırılması büyük Erkan-ı Harbiye'miz için mümkün olmayan bir mesele değildir. Mesela hükümetimizin son tayyare satın aldığı Çekoslovakya hükümeti servis tekniğine bu fenni muayeneyi tevdi etmesi hiç gayri tabii bir şey olmaz. Hususu ile Çek tayyareciliği ve tekniği yüksek, Avrupa devletlerinin içinde en yakın olanıdır. Bu suretle bu milli eserin hakiki kıymeti tam olarak meydana çıkmış olur."

Birkaç gün sonra Fuat Bulca'nın da girişimleri neticesinde Türk Hava Kurumu'ndan 10 Kasım 1930 tarih ve 33731 numaralı izin belgesi gelir. Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak tarafından imzalı belgede "Vecihi Bey'in, milli mücadelede çok hizmeti görülmüş değerli bir tayyareci olmasını takdiren" Vecihi-XIV uçağının Çekoslovakya'da sertifikalanması için gerekli müsaade verilmiştir. Fevzi Çakmak, Vecihi'yi Kurtuluş Savaşı'nda gösterdiği başarıdan, deyim yerindeyse gözü kara pilotluğundan tanımaktadır.

Bu sefer Vecihi, Gaziemir'de kalan uçağının aksine uçağını kurtarmıştır. Uçağını Ankara'da sökmüş, verilen vagona yerleştirmiş ve demiryolu ile Haydarpaşa'ya oradan da Prag'a göndermiş, kendisi de vize işlemlerini tamamladıktan sonra başka bir trenle Prag'a gitmiştir.

Prag'da ilk iş olarak Çekoslovakya Ulaştırma Bakanlığı Havacılık Dairesi'ne müracaat eder. Kendisine Dr. Müh. Styha eşlik eder ve devleti adına çok yardımcı olur. Çek hükümeti, Türk Büyükelçiliğinin girişimleri ile Vecihi'nin uçağının sertifikalanmasını bir devlet işi olarak kabul etmiş ve gerekli kolaylığı sağlamıştır. Burada şunu anlıyoruz ki Türkiye Cumhuriyeti Devletinden bazı yetkililer Vecihi'ye sahip çıkmış ve Türk Büyükelçiliğini bu konuda görevlendirmiştir.

Vecihi-XIV uçağı, Uluslar arası Sivil Havacılık Komisyonu CINA (Committe International de Navigation Aerien) tarafından, kötü hava şartlarının altında 9 – 25 Nisan 1931 tarihleri arasında altı test uçuşuna tabi tutulmuştur. [14]

Bu testler 500, 1000, 1500, 2000, 2500 ve 3000 metre olarak gerçekleştirilmiş, 2500 metrede sıcaklık -22 °C dereceye düştüğü halde başarıyla gerçekleştirilmiştir. Uçak yapısında kullanılan tüm malzemelerinin sertlik ve sağlamlık test kontrolleri neticesinde, "Dünyanın en iyi spor tayyarelerinden biridir" diye Prag'da sertifikalandırılmıştır.

---

[14] Hürkuş, a.g.e.,s.258

Bu testleri yine Vecihi'nin kitabından alıntı yaparak aktarmamın en doğru iş olduğunu düşünüyorum. Çünkü onun içinde en önemli konu çektiği bir sürü zorluktan ziyade uçağının sertifikalanması idi. Benim için ise, elimde bir kopyası bulunan 60 sayfalık 1931 yılında verilmiş Vecihi-XIV uçağına ait statik hesap raporunun önemini anlatmaktır. Bu sertifika basit bir marangozhanede yapılan bu uçağın aslında dünya standartlarında olduğunun kanıtıdır. Bu aynı zamanda o yıllarda Vecihi'nin teknisyen ve pilot olarak kendi deyimi ile havacılık ilminde nerde olduğunun da göstergesidir.

Türkiye bu sırada yurt dışından uçak almakta ve Kayseri Tayyare Fabrikası'nda da lisans altında uçak üretmeye çalışmakta ancak yanı başındaki Vecihi'yi görememektedir. Günümüzde de aynı hataların yapılmaması adına bu konuyu geniş ve net olarak anlatmaya çalışmaktayım.

Prag'da Test Uçuşları

Birinci Test Uçuşu: 09 Nisan 1931

Bu programa göre birinci vazife serbest bir uçuştu. Derhal tayyareme atladım ve motörümü çalıştırarak kısa bir rule ile yerden ayrıldım. Komisyonun gözlerinden ayrılmamak şartı ile tayyarenin serbest uçuş vasıflarını ve normal dönüş kabiliyetlerini gösterdim.

İkinci Test Uçuşu: 10 Nisan 1931

Mühendis Bervida, tayyareye iki paragraf yerleştirdikten sonra, programın bu göreve ait notunu açıkladı. Tayyarenin yerden kalkış mesafesi, kalktığı noktadan itibaren 600 metre mesafede yükselme kapasitesi ve bu uçuşa devamla ilk üç dakikada tayyarenin yükseliş kabiliyetini kontrol idi.

CINA (1) mevzuatına göre bu sınıf tayyareler ve emsali için kalkış mesafesi 250 metre, 600 metre mesafe dâhilinde yükselişin 20 metre olması ve ilk üç dakikada yükseliş haddinin 450 metre olması icap ediyordu.

Netice: Kalkış mesafesi 83 metre, 600 metre düz çıkışta 46 metre ve ilk üç dakika zarfında kazanılan irtifa 560 metre olarak tespit edilmişti.

Üçüncü Test Uçuşu: 11 Nisan 1931

120 kilometre mesafe üzerinde seyahat süratinin tespiti idi. Sis dalgaları arasında bocalarken yağmur da mütemadiyen yağıyordu. Bu vazife 50 dakika devam etti, geldim limana indim. Komisyon, havanın fena olması hasebiyle vazifenin tekrarını istediğinden tekrar yükseldim ve devam

ederek ikinci 120 kilometreyi de yaptıktan sonra limana indim.

Netice: Aradaki iniş, kalkış da dâhil olmak üzere yapılan hesaba göre tayyarenin seyahat sürati ortalama olarak saatte 135 kilometre olarak tespit edildi.

Dördüncü Test Uçuşu:16 Nisan 1931

En yüksek süratin ve en düşük tutunma süratinin tespiti tecrübesi idi. Fena hava sebebiyle, motor devri ufki uçuşta normalde 1250 iken 1180'den yukarı yükselemiyordu. Aşağıda komisyonun verdiği talimata göre kontrol gruplarının verecekleri flama işaretlerine göre hareketimi uyduracaktım.

Netice: En yüksek sürat saatte 155 kilometre ve askı sürati de saatte 61 kilometre olarak tespit edildi.

Beşinci Test Uçuşu: 17 Nisan 1931

İrtifa uçuşu tecrübeleriydi. Hava da kısmen müsait, meydandayız. Komisyon irtifa uçuşu için gerekli hazırlıklarla meşgul, her tecrübede olduğu gibi ağırlıklar kontrol ediliyor ve tayyareye iki barograf konuyor, ben de motörümü çalıştırarak uçuşa başlıyorum. 500, 1000, 1500 ve 2000 metrelere yükseliş çok iyi, hava açık ama kuzey iklimi çok soğuk 2000 metrede ısı -22 °C idi. Bu soğuğun tesiri olacak, bilhassa 2500 metreden sonra motor ahenginde hafif aksama ve uçuş hızında haddini aşma hissedilmeye başladı, buna rağmen 3000 metreye yükseldim, bu yükselişteki zamanı plana uygun bulmaktan memnundum ve daha fazla motörümü hırpalamamak için bundan sonraki tavan uçuşunu yapmaktan vaz geçerek inmeye başladım.

Netice: 1000 metreye 8, 2000 metreye 19 ve 3000 metreye 32 dakikada yükseliş normal olarak kabul edilmiş ve yapılan hesapla azami irtifa 3500 metre olarak anlaşılmıştı.

Altıncı Test Uçuşu: 18 Nisan 1931

Manyabilite-tayyarenin muhtelif uçuş vaziyetlerinde kumandalara karşı uyumu ve hassasiyeti tecrübe edilecekti ki bunu tespit için istenen akrobatik uçuştur.

CINA normuna göre bu kapasitede tayyarelerde (mektep ve spor tayyarelerinde) yüksek akrobasi hareketlerini pilot arzusuna bırakmak teamüldür. Nitekim komisyon reisi bu kaideyi hatırlatıp icrasını arzuma

bırakmış ve beni bu samimi beyanıyla memnun etmişti. Hemen tayyaremin yanına gelerek içindeki fazla ağırlıkları çıkardım ve havalandım. Yüksek irtifaya ihtiyacım yoktu, 300 metrelik irtifayı kâfi bularak her çeşit akrobasi oyunlarına başladım, bu hareketlerde uçağım alçalmak değil aksine yükseliyordu, başarımın neşesi içinde yaptığım bu uçuşların sonucunu bir ters uçuşa bağladıktan sonra tam 80 derecelik bir akışla irtifamı düşürdüm ve yere indim. Bu uçuşlarım hava limanında bulunan birçok insanların takdirlerini çekmekle beraber komisyon azalarının kanaatlerinde de en küçük bir tereddüt bırakmamıştı.

23 Nisan 1931 Gazino: Güzel çiçeklerle süslenmiş küçük bir parkın ortasında ve liman direksiyon binasının arkasında idi. Mühendis Bervida ile gazinonun içine girdikten sonra büyük salonun kapısından ayağımı atarken bütün vücudumun titrediğini hissetmiştim. Tam karşıma gelen duvarın ortasında etekleri düğümlenmiş Türk ve Çek bayrakları içinde defne dalı ile çerçevelenmiş beyaz bir levha üzerinde büyük harflerle "Yaşasın Türk Tayyareciliği" yazısını görmüş, önce bu yazıyı, sonra da salonda bulunanları selamlamıştım. İki saat kadar neşe içinde uzayan yemekten sonra Dr. Styha ayağa kalktı ve kendisine getirilen büyük bir zarfı bana verirken Türk havacılığının yükselmesi temennilerini tekrar etti.[15]

Derin saygı ve şükran sözleriyle aldığım bu zarfın üzerinde: "Vecihi XIV tip tayyaresi" yazılı idi. İçinde tayyaremin beynelmilel CINA vasıflarına haiz *iyi bir mektep ve spor tayyaresi olduğuna dair bir diploma, tayyarenin aerodinamik ve statik hesapları ve protokol* bulunuyordu. Vesikaların hepsi de tasdikli ve Nafıa Nezareti'nin mühürlerini taşıyordu.[16]

Vecihi trenle getirdiği uçağı ile dönüşte Prag'dan İstanbul'a 2000 kilometrelik bir uçuş planı yapar. 25 Nisan 1931 de Prag'dan havalanır, önce Avusturya'nın kuzey batısında Linz şehrine uğrar oradan Tuna nehrini takip ederek Viyana'ya gelir. Burada hava muhalefetinden birkaç gün beklemek zorunda kalır. Viyana'dan Budapeşte'ye ve oradan Belgrad'a sonra Niş civarından Kreşovaç ve daha sonra Sofya'ya gelir. 5 Mayıs'ta Sofya'dan kalkar ve halkın büyük tezahüratı içersinde Edirne'ye iner. Ertesi gün İstanbul ve oradan da Ankara'ya gelmiştir.

---

15 Hürkuş, a.g.e s.261

16 Vecihi XIV Uçağının statik hesaplama raporu 60 sayfadır. Ulus THK Müzesinde bir kopyası bulunmaktadır.

Daha sonra, Vecihi, uçağı ile Türk Hava Kurumu namına iki turne yapmıştır. İl il binlerce kilometre uçarak THK'yı tanıtmış ve birçok Türk gencini uçurarak onlara havacılığı sevdirmiştir.

Türk Hava Kurumu namına birinci turne, Kızılcahamam, Gerede, Bolu, Ereğli, Zonguldak, Cide, Sinop, Samsun Trabzon, Sarkışla, Akdağmadeni, Sorgun, Yozgat, Sungurlu, Kalecik ve Ankara'ya olmuştur.

İkinci turnede Ankara'dan başlayan uçuş Aksaray, Konya, Manavgat, Antalya, Fethiye, Muğla, Aydın, Denizli, Uşak, Eskişehir, Adapazarı, İzmit ile devam etmiş ve İstanbul Yeşilköy'de son bulmuştur.

Turneleri büyük bir başarıyla tamamlanmıştır. Kurum şubeleri bağışlarla zenginleşmiştir. Fakat gittiği yerlerden günlük raporlar çekmedi bahanesi ile 3 Kasım 1931 tarihli telgrafla büyük yardımcısı makinisti Hamit'in işine son verilir.

Hürkuş'a ödenen uçuş tazminatı kesilerek Vecihi XIV uçağı uçuştan men edilir. Oysa Vecihi raporları çekilmesi için THK il veya ilçe başkanlıklarına vermiştir. Bundan sonraki uçuşların Milli Savunma Bakanlığı tarafından verilecek uçakla gerçekleştirileceği bildirilir. Bu durum Hürkuş'un kurumdan ayrılmasına neden olur.

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi (V.S.T.M.)

1932 yılında Vecihi Hürkuş Kadıköy'de Türkiye'nin ilk sivil uçuş okulu Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni (VSTM) kurmuştur.

1933 yılında Vecihi Faham Tayyare İnşaa Fabrikası'nda kendisinin tasarlamış olduğu projelerini Vecihi-XIV, XV, XVI tipindeki uçakları öğrencileri ile birlikte imal etmiştir. On iki öğrencisinin isimleri; Sait (Bayav), Tevfik (Aytan), Muammer (Öniz), Abdurrahman (Türkkuşu), Salih, Osman (Kandemir), Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Eribe ve Türkiye'nin ilk kadın pilotu olan Bedriye Gökmen'dir.[17] Öğrencilerin eğitimi sırasında hiçbir kaza olmamıştır. Çok zor ekonomik koşullarda eğitim yaparken bazı kurumların, örneğin Tekel İdaresi›nin ve İş Bankası›nın reklâmlarını yapmış, bazı vatansever yetkili kuruluşların da yardımlarını görmüştür.

---

[17] Hürkuş, a.g.e s.318

Nuri Demirağ, 1933 yılında havacılık sanayini kurma çabaları içinde ziyaret ettiği fabrikasında Vecihi'ye "Okulunuza nasıl yardım edebilirim?" diye sorar. Vecihi, "Nuri Bey, okulumuza yapılacak en güzel yardım uçuş araçlarımıza bir uçak daha katmakla mümkündür" der. Demirağ'ın "Güzel, bir uçağın maliyetini ve ne kadar zamanda yapıldığını bana söyleyebilir misiniz?" sorusuna "Evet, efendim atölyemizde bir uçağın yapımı yaklaşık olarak 90 günlük süre ve maliyet de 5.000 lira civarında oluyor" cevabını verir. Yardım sever biri olan Nuri Bey, "Okulunuza yardım olmak üzere bu günden itibaren emrinize bir uçak bedeli 5.000 lira ayırıyorum" der ve veda ederek okuldan ayrılır. Bu ziyaret Vecihi Hürkuş'un okuluna yeni bir uçak kazandır ve böylece Vecihi XVI tipli Nuri Bey uçağı doğmuş olur.

Vecihi, kurduğu okulda bulunan öğrencilerden para alamaması ve fabrikasında imal ettiği uçakları satamaması neticesinde maddi krize girer. Bu durumda öğrencilerini bırakmaz ve yardım çareleri arar. Aldığı reklam gelirleri yetersiz kalır, bu durumda en azından okulunda eğitim amaçlı kullandığı benzinden yabancı ülkelerde olduğu gibi vergi alınmamasını ister. Devlet arşivlerinde bulduğum 1934 yılında yardım amaçlı yazdığı mektubu Ek-1 de bulabilirsiniz.

1935 yılı başlarında Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, çağrılı olarak Rusya'ya gider. Orada sivil havacılığın durumunu görür ve dönüşünde Atatürk'e anlatır. Atatürk, gezdiği her yerde kendisini havadan saygıyla izleyen, gazetelerdeki yazılardan izlediği Hürkuş hakkında da Fuat Bey'den bilgi ister. Aldığı cevaplar karşısında Büyük Atamız, **"**Ya, öyle mi? O halde Türk Kuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın!**"** emrini verir.

Bunun üzerine 1935 yılında Vecihi Hürkuş'un Türk Kuşu'nu kurması için THK'da tekrar göreve başlaması için Ankara'ya çağrılır. O da uçağına atlayarak Ankara'ya gelir. Hürkuş bu durumdan çok sevinçlidir. Türk Kuşu'nda yapılması düşünülenler, onun gerçekleştirmek istediği şeylerdir. Başöğretmen olarak amatör gençleri çalıştırmak, Etimesgut hangarlarını yapmak, yaz kampı için uçuş sahası İnönü meydanın bulunması ve yapılması onun idealleri idi. Okulunda yetiştirdiği öğrencilerinden Sait Bayav, Tevfik Artan ve Muammer Öniz'in Rusya'ya eğitime gönderilmesi

onun mutluluğu olur. Ne yazık ki 29 Ekim 1936'da kızı gibi büyüttüğü yeğeni Eribe'nin[18] paraşütünün açılmaması nedeniyle düşmesi ve 30 Ekim 1936 günü şehit olması onu çok üzmüştür.

1937 yılında Atatürk'ün talimatı üzerine THK tarafından Almanya'ya Weimar Mühendislik Mektebi'ne ihtisas sınıfında eğitimine gönderilir. Bir buçuk yıl sonra mezun olmuş 27 Şubat 1939'da Tayyare Makine Mühendisliği diplomasını almıştır.


Studierenden-Ausweis
Nr. 609 Ausländer
für Vecihi Türkus
geboren am 6.1.1896 in Türkei
INGENIEURSCHULE
WEIMAR
Der Direktor

Türkiye'ye döndüğünde Bayındırlık Bakanlığına başvurarak, "Tayyare Mühendisliği Ruhsatnamesini" almak istemiş, ancak yetkililer, "iki yılda mühendis olunmaz" diye bir gerekçe ile talebini kabul etmemişlerdir. Mühendisliğini Danıştay kararı ile kabul ettirir. Oysa Türkiye'ye çok büyük ümitlerle dönmüştür. Atatürk'ün ölümü ile 1939 yılında Türk Hava Kurumu'nda da kadrolar değiştirilmiştir dolayısı ile yönetim anlayışı da değişmiştir. THK yönetimi, onu Van şehrine tayin eder bunun üzerine THK'dan bir kez daha istifa etmek zorunda bırakılır.

Aynı tarihlerde Avrupa ve A.B.D. Havacılık Sanayinin gelişmesi için Vecihi'lere büyük destekler verilmiştir. Bunun net örneği Igor Sikorsky'dir. 1919 yılında Rusya'dan Amerika'ya göç eden Sikorsky, Amerikan hükümetinden destek görmüş ve 1930 yılında yaptığı uçakla okyanusu geçmiştir.

Vecihi, Alman Junkers firması ile TOMTAŞ döneminde çalışmış, Ju A-35 uçaklarının uçuş kumanda sistemlerinde yaptığı modifikasyonlarla Profesör Junkers tarafından büyük takdir toplamıştır. Profesör Junkers, Vecihi'nin fabrikasından uzaklaşmasını istemediğini belirtmiş[19] fakat Vecihi, hiçbir zaman memleketinden ayrılmayı düşünmemiştir.

---

[18] İlk Türk bayan havacı şehidimizdir. Kabri Ankara Cebeci Şehitliğindedir.

[19] Hürkuş, a.g.e.,s.214

Onun en büyük arzusu ve hedefi, Atatürk'ün Türk Hava Kurumu'nun kurulmasını sağlayarak gösterdiği hedef olan, "Uçak ve motorlarının memleketimizde yapılması" söylemini hayata geçirmek olmuştur. Çünkü o bunun sıkıntılarını Kurtuluş Savaşı esnasında yaşamıştır ve malzeme eksikliğinden kırık çıkık kanatlarla uçmanın ne demek olduğunu çok iyi bilir.

Bugün baktığımızda Vecihi Hürkuş'un, Mustafa Kemal'in ne demek istediğini en iyi anlayan, ilke ve devrimlerini en iyi uygulayan, Türk İstiklali ve Cumhuriyeti için yılmadan çalışan bir kişi olduğunu net olarak anlıyoruz.

1942 Yılında "Vecihi Havada" kitabını yayınlar. Bu kitabında, 1915-1925 yılları arasında Birinci Dünya Savaşı, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyetin ilk döneminde yaşadıklarını, ilk uçağını nasıl yaptığını anlatır.

Havacılıktan uzun bir ayrılıktan sonra 1947'de Kanatlılar Birliği'ni kurar. Gençlerin büyük ilgi gösterdiği bir kuruluş olur. 1948'de Türk Hava Kurumu'ndan Magister tipi bir öğrenim uçağı temin ederler. Kızı Gönül'ün Yazı İşleri Müdürü olduğu "Kanatlılar" adlı aylık bir dergiyi, 12 sayı çıkarırlar. Ancak, büyük çoğunluğu üniversite öğrencileri olan Kanatlılar Birliği fazla yaşayamaz.

1951'de beş arkadaşıyla birlikte havadan zirai ilaçlama yapmak üzere "Türk Kanadı" adı ile bir şirket kurar, Sait Bayav ve Muammer Öniz'le İngiltere'ye giderek Auster MK-V tipi üç uçak alırlar. Türkiye'ye döndükten sonra ortaklar arasında çıkan anlaşmazlık üzerine Hürkuş, haklarından vazgeçerek şirketten ayrılır. 1952'de Paro mamasının reklâmını yapmak için tekrar İngiltere'ye giderek Percival Proctor V tipi dört kişilik hafif turist tipi tayyare alır. Bu tayyare ile değişik müesseselerin reklâmını yapar. Paro bebek maması, Puro sabunu gibi gıda ve malzemeleri ufak kâğıt paraşütlerle uçaktan dağıtarak, kanatlarına taktığı patiskalar üzerine banka isimlerini yazarak reklamcılık yapar.

6 Ağustos 1954'de "40. Hizmet Yılı"nı kutlamak için Yeşilköy Uluslararası Havaalanı'nın salonunda "Türk Havacılar Bayramı" adıyla bir jübile yapılır.

29 Kasım 1954'de Hürkuş Hava Yolları'nı kurar. Türk Hava Yolları'nın seferden kaldırdığı uçaklardan sekiz tayyare Ziraat Bankası'ndan kredi ile satın alınmıştır. Bir takım güçlüklerle uğraşarak hava yollarının sefer yapmadığı yerlere seferler koyarak, izin vermediklerinde gazete taşıyarak çalışmak ister, ama kazalar, kaçırılmalar, sabotajlar sonunda Hürkuş Hava Yolları'nın uçakları uçuştan men edilir.

Buna rağmen elinde kalan son uçağını (TC-ERK) da Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün emrinde kullanarak Güney Doğu Anadolu'da toryum, uranyum ve fosfat arayarak zor doğa koşullarında çalışır.

Hayatının sonlarında çok sıkıntı çekmiş, borçlandırılmış, uçamayacak duruma düşürülen uçaklarının sigorta giderleri ve bunların faizleri borcuna eklenmiş, icra takipleri, davalar nedeni ile vatana hizmet tertibinden kendisine bağlanan çok yetersiz maaşına bile haciz konmuştur.

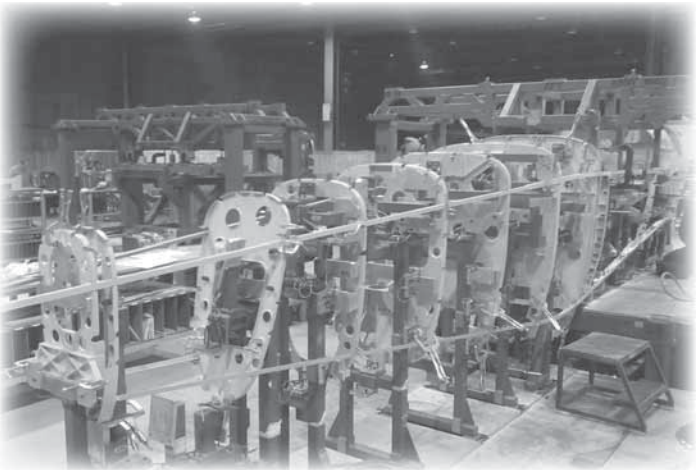
Ankara'da anılarını yazarken, beyin kanamasından komaya girer. Gözleri ve kalbi göklerde olan Vecihi Hürkuş, insanların aya ayak basmak üzere dünyadan ayrıldığı gün olan 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askeri Tıp Akademisi Hastanesi'nde hayata gözlerini yumar. Ankara, Cebeci Asri Mezarlığı'nda ebedi istirahatine defnedilir.



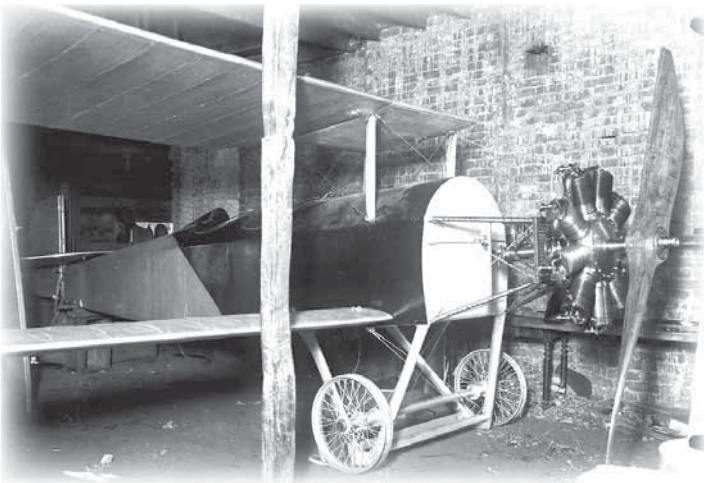
"VECİHİ - XIV'' İlk Türk spor-eğitim uçağının montajı (1930)

(Gönül Hürkuş arşivi)

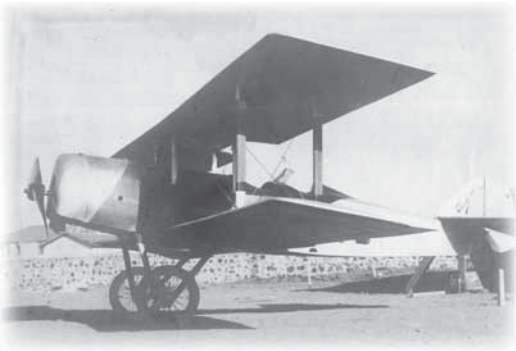
Vecihi'nin yaptığı işin uluslararası standartlar seviyesinde olduğunu, iki fotoğrafın kıyaslanması ile aynı tekniğin kullandığı çok kolay anlaşılabilir.



TUSAŞ - KT-1T Eğitim Uçağının Montaj hattı 2010



VECİHİ - XIV İlk Türk spor-eğitim uçağının montajı
(Gönül Hürkuş arşivi)



"VECİHİ - XIV"

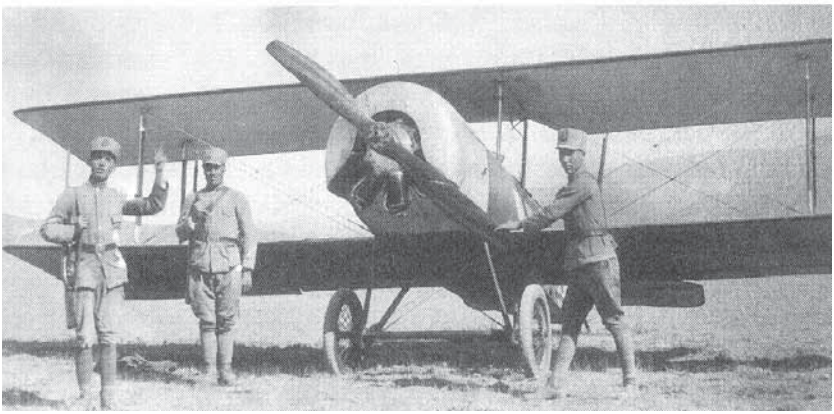
İlk Türk Spor-Eğitim Uçağı
1930

(Gönül Hürküş arşivi)

Vecihi XIV uçağının CINA statik hesaplama raporuna göre boyutları ve teknik özellikleri.

Tam genişlik	: 8,80 m.
Tam uzunluk	: 7,20 m.
Tam yükseklik	: 2,65 m.
Kanat taşıma sathı	: 24,00 m.kare
Ağırlıkları	
Boş ağırlık	: 520,00 kg.
Binenler	: 150,00 kg. (İki kişilik)
Akaryakıt	: 150,00 kg.
Bagaj	: 30,00 kg.
Tam uçuş ağırlığı	: 850,00 kg.
Kanada düşen ağırlık	: 35,00 kg.
Motörde kuvvete düşen ağırlık	: 7,70 kg.
Uçuş vasıfları (Specification)	:
Yüksek hız	: Kd. 82 % 155 km/saat
Seyahat hızı	: Ekonomik 140 km/saat

Tutunma hızı	: 60 km/saat
İniş sürati	: 60 km/saat
Hız kaydı	: Vril 45 km/saat
Tam uçuş ağırlığı ile kalkış mesafesi	: 65 m.
İniş mesafesi	: 50 m.
Tam ağırlıkla 15 m. mânialı kalkış	: 110 m.
İniş 15 m. mânialı iniş	: 85 m.
Pervane	:
Çapı	: 2500 mm.
Hatve uzunluğu	: 2500 mm



"VECİHİ - XIV'' İlk Türk Spor-Eğitim Uçağı 1930 (Gönül Hürküş arşivi)

Uçağın askerler tarafından el konularak uçuşuna müsaade edilmeyişi.



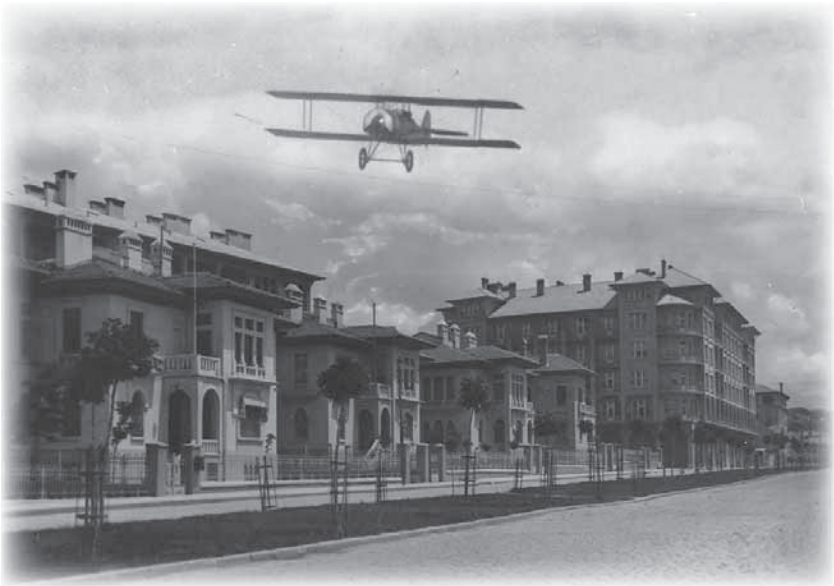
"VECİHİ - XIV'' İlk Türk Spor-Eğitim Uçağı 1931 (Gönül Hürküş arşivi)



Vecihi HÜRKUŞ,

19931 yılı Türkiye turnesi, Muğla

Vecihi HÜRKUŞ ve Makinisti Hamid Türk Tayyare Cemiyeti (T.H.K.) namına 1931 yılında iki kez Türkiye turu yaparak, Türk Hava Kurumu'nu ve havacılığı Türk halkına tanıtmıştır.



"VECİHİ - XIV'' İlk Türk Spor-Eğitim Uçağı 1930 (Gönül Hürküş arşivi)
Ulus Gençlik parkı karşısında Devlet Tiyatro binasının üzerinde.



Vecihi B. propaganda seyahatine dün başladı

Maruf tayyarecimiz gittiği yerlerde halka konferanslar veriyor

KARADENİZ

ANKARA

Tayyareci Vecihi Beyin Tayyare Cemiyeti namına Karadeniz havalisinde bir ziyaret ve propaganda seyahatine çıkması kararlaştırılmıştı. Telgrafların verdikleri haberlere göre Vecihi B. dün Ankara'dan hareket etmiştir. Maruf tayyarecimiz seyahati esnasında Gerede, Bolu, Zonguldak, Cide, İnebolu, Sinop, Fatsa, Ordu, Unye, Giresun, Bü-

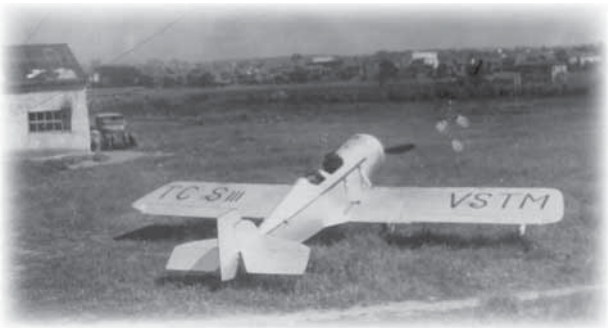
Türk Hava Kurumu namına birinci turne, Kızılcahamam, Gerede, Bolu, Ereğli, Zonguldak, Cide, Sinop, Samsun Trabzon, Sarkışla, Akdağmadeni, Sorgun, Yozgat, Sungurlu, Kalecik ve Ankara olmuştur.

1932 yılında Vecihi HÜRKUŞ'un Kadıköy'de kurduğu fabrikada kendi projesi olan Vecihi-XIV, XV, XVI tipinde uçaklar tasarlamış ve imal etmiştir. Daha sonra bu uçaklarla Türkiye'nin ilk sivil Tayyare Mektebini (Uçuş Okulu) kurarak pilotlar yetiştirmiştir.



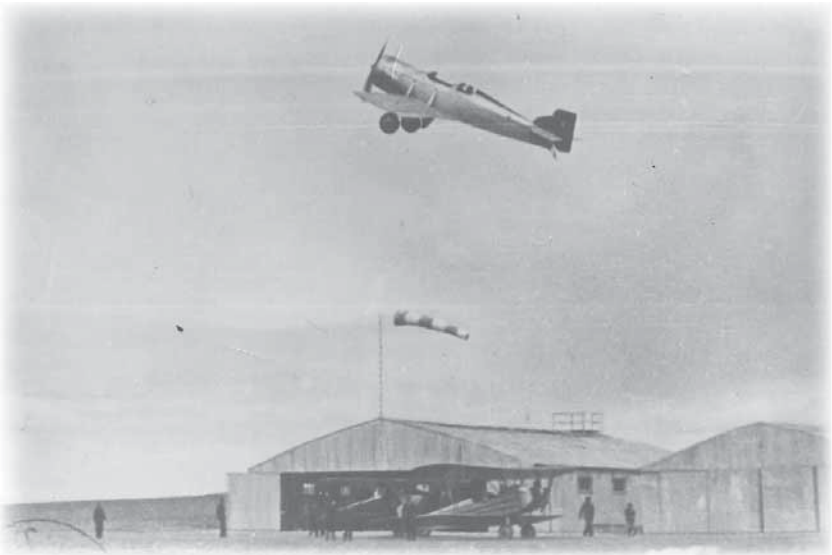
"VECİHİ XV " Eğitim Uçağı 1933 (Gönül Hürküş arşivi)

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi öğrencisi Türkiye'nin İlk sivil Bayan pilotu Bedriye Tahir Gökmen.



"VECİHİ - XV'' Eğitim Uçağı 1932 (TVHM Deneği arşivi)

Alttan tek kanatlı, tek motorlu, iki kişilik ve ahşap pervaneli, konstrüksiyonu %50 metal, %50 ahşap, Motor gücü 120 HP, Azami sürati 185 km/h, İrtifası 3000 metre idi.



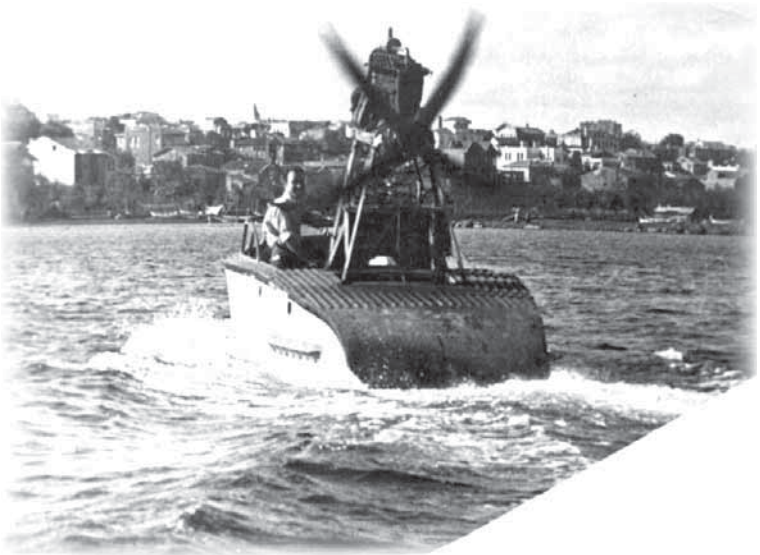
VECİHİ – XV'' Eğitim Uçağı 1935 Etimesgut
(TVHM Deneği arşivi)

Vecihi Hürkuş 1935 yılında Türk Kuşunu kurmuş ve kendi yaptığı Vecihi 15 uçağı ile eğitimler vermiştir. O uçuşlardan birinde.



"VECİHİ - XVI" Yolcu Uçağı 1933 (TVHM Deneği arşivi)

Vecihi Hürkuş, öğrencileri ile birlikte deniz uçağı denemesinde.



UÇAK MOTORLU SU KIZAĞI -VECİHİ SK X - 1933

Günümüzde Howercraft olarak adlandırılan *Deniz kızağı* 1933 yılında icatkar kişilik Vecihi tarafından yapılmış, Deniz Kuvvetlerine satılmaya çalışılmış fakat Deniz kuvvetleri sipariş vermemiştir. Ne yazık ki Vecihi'nin bu mükemmel tasarımı da gerekli değerini ve yerini bulamamıştır.

"...Boş durmak çok kötü idi. Düşünüyorum hiç olmazsa muasır tekâmüle uygun bir şey yaparak milletimizin muhtaç olduğu hızı sağlayan bir araç meydana getireyim. Bu düşünce ile planlarını hazırladım ve İktisat Vekâletinden patentini de almıştım. 1930–1933 yılları uçağımın kabulü mücadelem, onu takip eden yurt uçuşlarım, açtığım okulun kuruluşu çalışmaları ve okula uçaklar yapım işleri gibi ağır işler bu eseri yapmaya imkân vermemişti, fakat 1933 yılında ayrı bir ekip teşkil ederek, atölyemin çalışmaları arasına bu inşaatı da ilave etmiştim. İnşaattan sonra denize indirerek yaptığım tecrübelerde, kullanış ve sürat bakımından değerleri aynen bulmuştum. Sürat küçümsenmeyecek bir derece **52** mildi. Özellikle seyir halinde su kesiminin, dümenler altı dâhil 25 cm. oluşu denizcilerimizin önemle dikkatini çekmişti, bu su kesim azlığı en sığ yerlere girebilmek vasfına malik bir deniz aracı olmuştu. Biz bu okul uçuş görevlerinde deniz acil servisi olarak kullanıyorduk..."

Vecihi Hürkuş'un yaptığı Uçaklar ve Deniz Kızağı listesi [20]

1.	Vecihi	K-VI	1924	K (Kara)
2.	Vecihi	XIV	1930	
3.	Vecihi	XV	1933	
4.	Vecihi	XIVD	1933	D (Deniz)
5.	Vecihi	XVI	1934	
6.	Vecihi	XVID	1934	
7.	Vecihi	SK X	1933	SK (Su Kızağı)



De Hawilland Uçağı, Hürkuş Hava Yolları, 1954

De Hawilland Uçağı, Hürkuş Hava Yolları, 1954



[20] Hürkuş Vecihi, Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı kredi Yayınları, İstanbul,2000,s.347

Türk havacılığı için büyük özveri ile çalışan Vecihi'nin açtığı bu yolda ilerlemeye çalışan biri olarak onun çok değerli sözlerine tamamıyla katılarak bu kısmı noktalıyorum.

"Fakat unutmamak lazımdır ki büyük Ata'nın yarattığı bir yurt ve bir cumhuriyet idaresi içinde yaşıyoruz. Atamızın şu sözü en güvenli kuvvetimizdir:

Ey Türk gençliği muhtaç olduğun kudret damarlarındaki asil kanda mevcuttur.

İşte bu söz için inanıyorum ki, Türk Cumhuriyet kültürü, bugün değilse bile yarın her imkânı hazırlayacak ve milliyet sevgisi bağını kuracak ve inkılâp kültürünü kuracaktır."

Basında Vecihi Hürkuş www.tayyarecivecihi.com



Vecihi B. tayyaresinin Prağ'da aldığı netice ...

Âli komisyo n«Dünyanın en iyi spor tayyarelerinden biri» diye rapor verdi

Tayyarecilerimizden Vecihi Beyin bir tayyare yaptığı ve büyük erkânı harbiinin tasvibi ile bu tayyarenin tetkik edilmek üzere Çekoslovakya'ya gönderildiğini ve kendisinin Tayyare Cemiyetince de taltif edildiğini yazmıştık.

Vecihi Beyin İstanbul'da kendi elile yaptığı bu tayyare Çekoslovakya Nafıa Nezaretinin Nakliyatı havaiye şubesinde beynel - milel nakliyatı havaiye komisyonu tarafından tetkik olunmuş ve «beynelmilel spor ve seyahat tayyaresi» olarak kabul edilmiştir.

Komisyonun Vecihi Beyden istediği tayyarenin inşaatına dair Statik hesap komisyonu tarafından üç hafta tetkik edilmiş ve neticede tayyarecilikte kabul edilen usullere muvafık bulunmuştur. Bundan sonra tayyarenin malzemesi muayene edilmiş ve fenne muvafık görülmüştür. Tayyarenin uçuş tecrübelerinde bir mühendis birlikte bulunarak uçuşu kontrol etmiştir. Tayyarenin evsaf ve uçuş kabiliyeti memdil kuvvetle motörle mücehhez tayyarelerin fevkinde görülmüştür. Neticede tayyare Âli komisyonun raporunda «dünyanın en iyi spor tayyarelerinden biridir» kaydile takdir edilmiştir.

Güzide tayyarecimizin hem makinecilikte, hem tayyarecilikte kazandığı bu yüksek muvaffakiyet memleket için de büyük bir şereftir.



İstanbul - Ankara, Ankara - Erzurum Tayyare Seferleri

932 Senesinde Hava Postalarımız Başlıyor

•Posta tayyareleri hep böyle Vecihi 14 tipinde olacaktır

(Yazının 3 üncü sayfadadır)

Vecihi B. Trakya ve cenubî Anadolu seyahatine çıkacak

Güzide tayyareci son hava turnesinden ve Gördüklerinden memnuniyetle bahsediyor



Kıymetli tayyarecimiz Vecihi Bey

Tayyare Cemiyeti namına Anadolu'da bir hava turnesi yaparak şehrimize gelen Vecihi Bey, dün Vilâyeti, Koloroduyu, Fırkayı ve Tayyare cemiyetini ziyaret etmiştir. Vecihi Bey, Anadolunun Şimal ve Cenup mıntakalarında yaptığı seyahatlerde memleketi yakından tanımak ve havacılık ihtiyaçlarımıza yarıyacak arazi bilgilerini kuvvetlendirmiş olduğunu; halkımızın tayyareciliğe karşı gösterdiği alâka ve mühabbetin çok derin bulunduğunu, ve, Türkün ilk malı olan tayyaresile şimdiye kadar Avrupada ve memleketimizde 150 saatten fazla uçuş yaparak 25 bin kilometre mesafe katetmek suretile eserini iyice tecrübe ettiğini söylemiş ve tayyaresinin hakikaten en iyi bir mektep tayyaresi olduğuna kanaat getirdiğini ve seyahate iştirak eden makinist Hâmit Beyin de iyi bir pilot yetiştiğini ilâve etmiştir.

Vecihi Bey, bundan sonra Trakya, ile Anadolunun Şarkı Cenubisini ziyaret edecektir.

Vecihi Bey Yeni Bir Teşebbüse Daha Girişiyor

Motörsüz Tayyareler İçin Planör Yetiştirmiye Karar Verdi

Kendi teşebbüsile kurduğu Hvâ Tayyare Mektebinde bir senedenberi pilot yetiştirmekte olan Vecihi Bey, öğrendiğimize göre bir taraftan da planör yetiştirmiye karar vermiş, işe de başlamıştır. Bildiğimiz bi gün mâtör, motörsüz ve yalnızlı tayyarelerde gülüşlük yapacaklar. Bu hususta kendilerine malûmat istediğinde Vecihi B. bize şöyle dedi ki:

"— Mektebimizin esasen planör şubesi de vardır. Fakat şimdiye kadar yalnızlık yüzünden bu mühim hava sporu şubesile meşgul olmak imkânı bulamamıştık. Artık planör uçuşları tatbikatına da başlamaya karar verdik. Çok yakın bir zamanda muallimlerimizin planörlerini havada görebilmek mümkün olacaktır.

"Esasen motörsüz hava dalgaları arasında kayan bu uçuş vasıtasının zevkini de hiç şüphesiz çocuklarımız tatacaklardır. Kısaca gençleştirilmiş havacılığa karşı çok yüksek bir sevgi ve bağ vardır. Yalnız mütehassıslar, farklı uçuşların çok pahalıya mal olduğunu söylüyorlar. Bu hususta da Vecihi Bey, tahsilin mühim olduğu gibi ruhsat edilmesinden, ehemmiyetle bahsetmiştir.

"Gençlik sevgisi memleketin sevkine pilot yetiştirdiğim kadar bu hususiyetimin çok fedakârlıklara katlanabilmemi kaydetmek zannediyorum, diyor. Diğer taraftan mahdut bütçemize nazaran az zamanda bu yeni tayyare tipi elimize geçirmek müşkül olacak..."



Vecihi B. tayyaresinde kapıcılık yaparken

Vecihi Beyin son seyahati

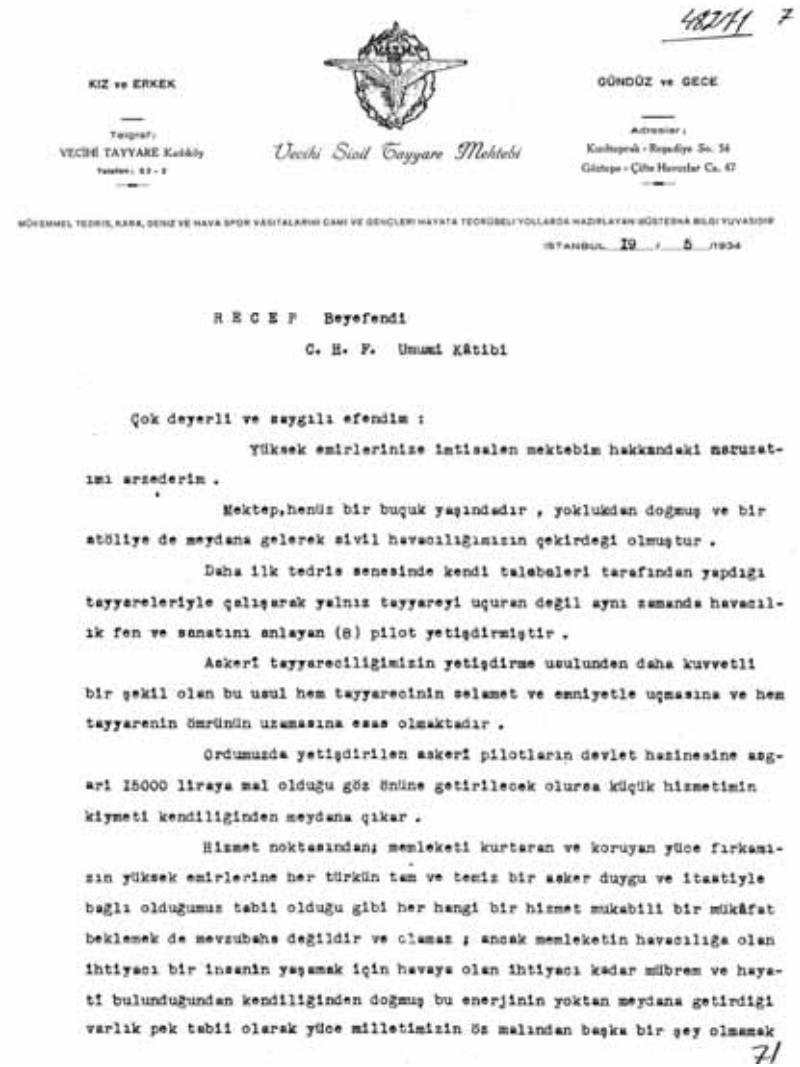


Güzide tayyarecimiz Vecihi Bey son hava seyahatinde Muğla'ya da uğramıştı. Vecihi Bey Muğla'da çok büyük alâka görmüş, tezahüratla istikbal ve teşyi edilmiştir. Yaptığı uçuşlarda bir çok zevatla beraber bazı münevver hanımlar da tayyareye binerek ilk defa hava cevelânları yapmışlardır.

Vecihi Beyin memlekette tayyare sevgisi uyandırmağa matuf olan propaganda seyahati çok iyi semereler vermiş addedilebilir. Resimiz Vecihi Beyi Muğla'lılar arasında göstermektedir.

Ek-1 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi 490-0-001-000-000-1542-271-1

Vecihi Hürkuş'un Cumhuriyet Halk Fırkası Genel Sekreterine Uçuş Okulu'na (Vecihi Sivil Tayyare Mektebi) yardım yapılması için yazdığı İkinci mektubu.



4871/1 7

KIZ ve ERKEK

Telgraf:
VECİHİ TAYYARE Kadıköy
Telefon: 53 - 2

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi

GÜNDÜZ ve GECE

Adresler:
Kuşhuşrak - Bayadiye So. 54
Göztepe - Çifte Havuzlar Ca. 47

MÜKEMMEL TEDRİS, KARA, DENİZ VE HAVA SPOR VASITALARINI CANI VE GENÇLERİ HAYATA TECRÜBELİ YOLLARDA HAZIRLAYAN MÜSTESNA BİLGİ YUVASIDIR

İSTANBUL 19 / 5 /1934

R E C E P Beyefendi

C. H. F. Umumi Katibi

Çok değerli ve saygılı efendim :

Yüksek emirlerinize imtisalen mektebim hakkındaki maruzatımı arzederim .

Mektep,henüz bir buçuk yaşındadır , yoklukdan doğmuş ve bir atöliye de meydana gelerek sivil havacılığımızın çekirdeği olmuştur .

Daha ilk tedris senesinde kendi talebeleri tarafından yapdığı tayyareleriyle çalışarak yalnız tayyareyi uçuran değil aynı zamanda havacılık fen ve sanatını anlayan (8) pilot yetiştirmiştir .

Askeri tayyareciliğimizin yetiştirme usulunden daha kuvvetli bir şekil olan bu usul hem tayyarecinin selamet ve emniyetle uçmasına ve hem tayyarenin ömrünün uzamasına esas olmaktadır .

Ordumuzda yetiştirilen askeri pilotların devlet hazinesine asgari 15000 liraya mal olduğu göz önüne getirilecek olursa küçük hizmetimin kıymeti kendiliğinden meydana çıkar .

Hizmet noktasından; memleketi kurtaran ve koruyan yüce fırkamızın yüksek emirlerine her türkün tam ve temiz bir asker duygu ve itaatiyle bağlı olduğumuz tabii olduğu gibi her hangi bir hizmet mukabili bir mükafat beklemek de mevzubahs değildir ve olamaz ; ancak memleketin havacılığa olan ihtiyacı bir insanın yaşamak için havaya olan ihtiyacı kadar mübrem ve hayati bulunduğundan kendiliğinden doğmuş bu enerjinin yoktan meydana getirdiği varlık pek tabii olarak yüce milletimizin öz malından başka bir şey olmamak

71

(2)

Vecihi T. T. M.

iytibariyle korunarak kiymetlendirilmesi hususunu yüce dayağımızın geniş ve düşünüşlerine arzediyorum .

Malumu devletleridirki ordumuzun her sınıfdan ihtiyat kuvvetleri daima emre müheyyadır , yalnız havacılık ihtiyatımız yoktur.

Bu küçük varlık da bu hayati noksanı gidermek için;türk cumhuriyeti çocuklarını havacılığa alışdırmak ve yetişdirmekden başka bir şey düşünmiyor , bu temiz ve vatanî dilek ve işe rağmen en ufak bir yardım bile yok.

En çok müstehliki bulunduğumuz benzinin bizde fiyatı yabancı ellerdeki benzin fiyatından beş dafa fazladır,halbuki havacılıkta mecburi kullanılan kuvvetli motörlerin sarfiyatı pek çoktur , geçen bir senelik çalışmamızla sarf ettiğimiz benzin miktarı (15) ton raddesindedir ,gün geçdikçe bu miktar pek tabii çoğalacaktır.

Bu benzin pahalılığından uçuşlarda takip edilmesi zaruri olan programlarımızın pek büyük fedakârlıklarla tatbik edebildigimiz gibi attığım bu kiymetli adımın durmaması için de tahammülün fevkinde küfetler ihtiyar ediyorum, hatta bu yüzden de bugün Borçlu vaziyetteyim .

Yüce dayağımızın öz malı olan bu küçük hava yuvasını korumanızı, havacığımıza hizmet gayesiyle yaptığım küçük borçlardan beni kurtarmanızı ve bu benzin derdimize (maliyyet fiyatı gibi) bir çare bulmanızı arz ve istirham eder ve bu vesile ile candan saygılarımı sunarım efendim .

Müdafaa talebeleri tarafından ve yalnız onların sarfiyatı avrupadan getirilerek müteaddet meydana getirilen üç tayyarelik ilk Avrid Küçük filomuzun fotografisini ilişdirerek arz ederim efendim.

Cevdet

Fedmiye ve Terbiye Dairesine

26. V. 1914

72

C. H. F.
Yüksek Komutanlığı
27 Mayıs 1934
No: 48271

RAYLARIN UNUTULAN İKİZLERİ KARAKURT VE BOZKURT

Melih Şahin
Makina Mühendisi

RAYLARIN UNUTULAN İKİZLERİ KARAKURT VE BOZKURT

Otomobil imal etmeden uçak tasarlayan, imal eden ve sonrasında elde edilen kazanımları çok kolay sıfırlayan bir ülkeyiz. Demiryolculuğu da bu anlayıştan nasibini alan değerlerimizden.

10. Yıl Marşında "demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan" dizesi Cumhuriyetin kurucu kadrolarının, "demiryolculuğu" medeniyete ulaşmada önemli bir unsur olarak görmelerinin sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ümit Sarıaslan "Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına" kitabında "Trencilik ve İbrikçilik" isimli yazısında özetle şöyle der;

".....Tarihin treninin taşıyıp getirdiğini (ve götürdüğünü) gören cumhuriyet kurucuları, imparatorluğun tren politikasının "vesayet ekonomi politiği" nin biçimlendirdiği raylarını tam tersi yönde, yeniden döşeyeceklerdir. 24 Mayıs 1924, Anadolu topraklarındaki imtiyaz demiryolculuğunun sonlandırıldığı, aynı zamanda ulusal demiryolculuğumuzun kurulup, kurumsallaşmasının da başladığı tarihtir. Bu tarihten başlayarak tren, cumhuriyetin varlık nedenine, yeni yönetimin kurulup kurumsallaşmasında, bir anahtara dönüştürülecektir. Demiryolları cumhuriyetle özdeşleşecektir. İmparatorluğun bağrına saplanarak, onu ölümün kucağına ulaştırmanın aracına dönüşen raylar, bu kez bağımsızlığın ve uygarlığın gün günden bayındırlaştırılan coğrafyasına döşenecektir. Ne var ki 1923 karşılaşmasında hesabı kesilen emperyalizm, pusuya yatacak, demiryollarının demirden bir kararlılıkla döşenmesinin ardındaki "irade" sulandırılacak; dün imparatorluğu batıran "batı sermayesi ", yakın geçmişte açılan ilk ödün kapısından yurda dalacaktır. 1945 yılında emperyalizmin yurda girmesiyle birlikte trenin ve demiryolculuğun da ipi çekilecektir. Demiryolu ve tren, kargışlı iki kavrama dönüştürülecek, Truman doktrinleri, Marshall planları kumpasına alınan Türkiye, çağdaş Tanzimatçılığın ekonomi-politiğine "stratejik ayak" olarak bağlanacaktır....."

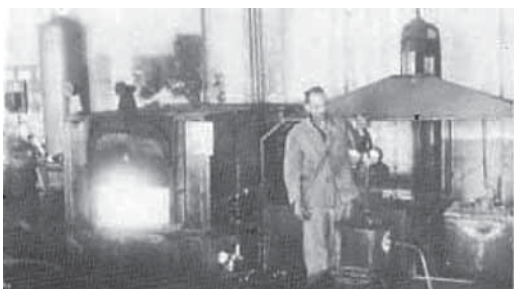
1945 yılı ile birlikte demiryollarına olan bakış değişime uğramaya başlamışsa da, 1960'lara kadar olan dönemde, bu politikaya ters olduğu düşünülecek örneklerde karşımıza sürpriz olarak çıkacaktır.

İşte Karakurt ve Bozkurt kardeşlerin başarı öyküsü de bu sürprizler arasındadır. İki kardeş lokomotifin ortaya çıkışı o tarihler için ülkenin buhar çağı ile tanışma süreci olarak değerlendirilebilir. Demiryolculuğun bir kenara itilmeye başlandığı bu zaman diliminde, Eskişehir Cer Atölyesinde üretilen iki küçük buharlı lokomotif, "Mehmetçik" ve "Efe" yarattıkları mühendislik birikimi ile büyük buharlı lokomotiflerinin ar-ge dönemi olmuşlardır. Bu durum Cer atölyesinin gururu olarak ifade bulurken Karakurt ve Bozkurt'un doğuşu için umut olmuştur.

Karakurt Buharlı Lokomotifinin doğum yeri, Eskişehir Cer Atölyesi'nin kısa tarihçesi Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ'nin (TÜLOMSAŞ) web sayfasından derlenen bilgilere göre, şöyledir;

Eskişehir'in demiryoluyla tanışması 1894'de İstanbul-Bağdat demiryolu hattının kentten geçmesiyle başlar. Aynı tarihte Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryoluyla ilgili buharlı lokomotif ve vagon tamiri ihtiyacını karşılamak üzere Eskişehir'de Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adı verilen küçük atölye kurularak bugünkü TÜLOMSAŞ'ın temeli atılır. Anadolu-Osmanlı Kumpanyası'nın adı 20 Mart 1920'de Kuva-i Milliye tarafından adı "Eskişehir Cer Atölyesi" olarak değiştirilir. Eskişehir Cer Atölyesi'nde, 1925-1928 yıllarında Köprü, Demiryolu Makası, Kantar ve yol emniyeti ile ilgili malzemeler üretecek, Kazanhane, Çarkhane, Marangozhane gibi birimler hizmete girerek dışa bağımlılığın kırılması adına önemli yol kat edilir. Bu suretle tamirat vasfı yanında imalâtçılık vasfı daha bariz bir hüviyet almıştır.





Cer Atölyesi Kazanhane

Usta şair Nazım, sanki cer atölyesinde çalışan Sabri Ustanın ağzından anlatır, sanayileşmeyi, 1923 yılında yazdığı "Makinalaşmak İstiyorum" şiirinde;

trrrrum,
trrrrum,
trrrrum!
trak tiki tak!
makinalaşmak istiyorum!

beynimden, etimden, iskeletimden geliyor bu!
her dinamoyu
altıma almak için çıldırıyorum!
tükrüklü dilim bakır telleri yalıyor,
damarlarımda kovalıyor
oto-direzinler lokomotifleri!
trrrrum,
trrrrum,
trak tiki tak
makinalaşmak istiyorum!
mutlak buna bir çare bulacağım
ve ben ancak bahtiyar olacağım
karnıma bir türbin oturtup
kuyruğuma çift uskuru taktığım gün!
trrrrum
trrrrum
trak tiki tak!
makinalaşmak istiyorum!

Aydın Engin, Türk Tarih Vakfı Yayını olan Çarklardan Çiplere isimli kitaptaki "Eskişehir Cer Atelyesi'nden Tülomsaş'a" başlıklı öyküsünde, bu emektar ve üretken demiryolu atölyesinin kazanhanesinde buharlı lokomotifin "kalbi" sayılan "buhar kazanı" üretiminin başarıldığını anlatır. Bu atölyede üretilen ilk buhar kazanının çeliğine, alnının terini katmış 1911 doğumlu emekli "cer" işçisi Sabri Altınkap, 1994 yılında 83 yaşında iken kendisiyle konuşan gazeteciye, o günlerin heyecanını ve gururunu şu sözlerle anlatır. "Efendi, buhar kazanı bu, buhar kazanı! Yani makinenin [lokomotifin] kalbi! 'Cer' ne demektir bilir misin? 'Cer' kuvvet [lokomotifin

çekiş, çekme gücü] demektir. Cer Atölyesinde 'cer'in kendisini yapacağız şimdi anlayacağın. Ben on altı yaşındayım efendi o sıra (1927). Kazan lafı duyuldu ya mahallede, [Eskişehir'in eski kent merkezi] Odunpazarı'nın arkasında oturuyoruz o sıra, yetişkin usta muamelesi yapılır oldu bana. Buhar kazanı bu efendi! Üstünde Grup (Krupp) yazmıyor, Tüsen (Thyssen) yazmıyor, 'Cer' yazıyor Cer!". Cer "kuvvet" demektir, ama aynı zamanda onu yapan Fabrikanın ismidir. O isim aynı zamanda başarabilmenin gücü demektir, cumhuriyet demektir, bağımsızlık demektir ve geleceğe umutla bakabilmek demektir, o kuşağın gözünde.

Orta Anadolu Makine ve Aksamları İhracatçıları Birliği yayını Moment Ekim 2008 SAYI: 05 de Nostalji köşesinde yayınlanan" Türkiye'nin ilk lokomotifi: Karakurt" isimli yazıda Eskişehir Cer Atölyesinin gelişimi özetle şöyle anlatılır;

".....

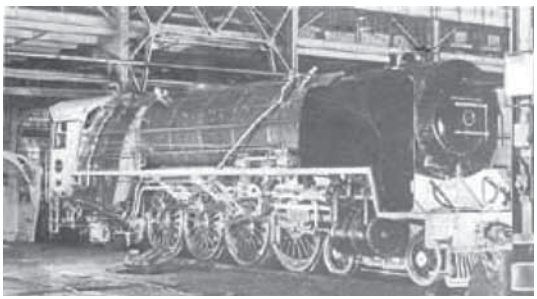
Ulusal Kurtuluş Savaşının kazanılmasının ardından Atatürk, "Asıl savaş iktisadi savaştır" diyerek, endüstrinin çekirdeğinin bile bulunmadığı ülkede mücadelenin yeni başladığını bildiriyordu. Genç Türkiye Cumhuriyeti denize döktüğü düşmana hala bağımlıydı. Tarlaları pazarlara, madenleri fabrikalara, fabrikaları limanlara bağlayan demiryollarının tüm ihtiyaçları, başta Almanya olmak üzere, Belçika, İsveç ve Çekoslavakya'dan karşılanıyordu. 1923 yılında 800 metrekare kapalı alana ulaşan Eskişehir Cer Atölyesi'nde 1928 sonuna kadar, köprü, demiryolu makası, kantar ve yol emniyeti ile ilgili malzemeler üretecek birimler hizmete sokuldu ve dışa bağımlılık bir nebze de olsa azaltılmaya çalışıldı. Artık, yılda 3-4 lokomotif ve 30 yolcu ve yük vagonunun tamiri yapılabiliyordu. II. Dünya Savaşı sırasında, Cer Atölyesinde bir seferberlik başlatıldı. Önce askere alınan işçilerin yerine altı aylık kurslarla yeni işçiler eğitildi. Gündüzlü ve yatılı Çırak Sanat Okulları açıldı. Atölyede kalan bir avuç uzman işçi, bir yandan demiryollarına ve orduya eksiksiz bir destek sağlarken, bir yandan yeni işçi ve çıraklara öğretmenlik yaptı, diğer yandan da henüz hiçbir sanayinin olmadığı ülkemizde seferberliğin zor koşullarının doğurduğu güçlükleri aşabilmek için yeni projelerin peşinde koştu. Bu insanüstü özverinin sonucunda daha önce yapılmayan birçok makine parçalarının, hatta takımların imalatı gerçekleştirildi. Yine bu dönemde, Cer Atölyesi bünyesinde kurulan Kaynak Evi aynı zamanda Türkiye'de dünya standartlarında kaynakçı yetiştiren bir merkez oldu.



Cer Atölyesi Kaynak evi

1946 yılında II. Dünya Savaşı sona erip seferberlik kaldırılınca geri dönen işçilerle birlikte artan üretim kapasitesi ile Cer Atölyesi, adı hâlâ atölye olsa da bir fabrika haline gelmişti. Yeni tesislerin eklenmesiyle büyüyen Cer Atölyesi'nde 1951 yılında Türkiye'de ilk mekanik kantar imalatı, lisans veya know-how alınmaksızın gerçekleştirildi. Türkiye'nin gözde kurumlarından biri haline gelen Atölye, artık gerçek bir atılıma hazırdı. Sonunda beklenen fırsat geldi.

Halkın demiryolu sevgisini artırmak üzere Eskişehir Cer Atölyesi'ne iki küçük buharlı lokomotif üretme talimatı verildi. Lokomotifler Ankara'daki Gençlik Parkı'nda işletilecekti. 4 Nisan 1957'de Eskişehir'de Çukurhisar Çimento Fabrikasının açılış törenine katılan Başvekil Adnan Menderes, 5 Nisan'da da Cer Atölyesi'ni ziyaret etti. Fabrikaları n bütün müştemilatı ile bilhassa Çırak Okulunu inceleyen; sanatkârlarla, işçi sendikaları ve federasyon heyetleriyle görüşen Menderes, daha sonra Gençlik Parkı için üretilen "Mehmetçik" ve "Efe" adlı minyatür trenlerin lokomotiflerinden birine bindi. Başvekil küçük lokomotiften o kadar memnun kalmıştı ki; "Bu lokomotifin büyüğünü sizden istesem yapabilir misiniz?" diye sordu. Cer Atölyesi zaten yıllardır bu talimatı bekliyordu. 1958 yılında, Atölye, Eskişehir Demiryolu Fabrikası adıyla yeni ve büyük hedefler için organize edildi. Bu hedef ilk yerli lokomotifi imal etmekti. ....."



Karakurt İmalat da

Yaklaşık 3 yıl süren çalışmanın ardından 1961 yılında, tasarımının dan üretimine tamamen Türk işçi ve mühendislerinin emeğinin eseri olan 56201 plakalı Karakurt, yola çıkmaya hazırdı. 1915 beygir gücünde, 97 ton ağırlığında, 70 km/h hız yapabilen ilk Türk buharlı lokomotifiydi Karakurt. ....."

Tasarımında Skoda CKD lokomotiflerinden de esinlenildiği Türkiye'nin Trenleri isimli web sitesinde (http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Steam/Steam) yer almaktadır. Karakurt, başka bir gurur abidesi olan ilk yerli tasarım Devrim otomobillerini, Eskişehir den Ankara ya taşıma onurunu da yaşamıştı.



Standard Gauge Tender Locomotives List

55001 to 57027

Nbr. from	to	Axle	Tot. Qty	First year	Manufacturer	Remark
55001	55049	E	49	1922/27	Nohab, Schwarzkopff, Henschel	Type G10
56001	56079	1'E	79	1937/41	Henschel, Krupp, BMAG, Esslingen	
56080	56116	1'E	37	1948	Vulcan Foundry (GB), Beyer Peacock	
56117	56166	1'E	50	1949	Skoda, CKD	
56201	56202	1'E	2	1961	TCDD	T56201 "Black Wolf" from Eskisehir workshop, T56202 "Grey Wolf" from Sivas workshop, based on Skoda design
56301	56388	1'E	88	1947/49	Vulcan Iron Works (USA)	"Skyliners"
56501	56553	1'E	53	1943	Henschel, Borsig, MBA, Schwarzkopff, WLF	BR52 "Kriegslok"
56701	56748	1'E	48	1943	Schneider, Fives Lille, SFCM Call, Batignolles	BR44ük, ex SNCF 150X. Purchased from SNCF in 1955
56901	56910	1'E	10	1917	Henschel	Transition design between the G121 and the BR44.
56911	56918	1'E	8	1926/27	Corpet-Louvet	Ex SCP Rly
57001	57027	1'E1'	27	1932/37	Henschel, Krupp, Schwarzkopff,	

Türkiye'nin Trenleri Web Sitesinden

Teknik özellikleri aşağıda yer alan Karakurt, 25 yıl olarak öngörülen hizmet süresinden 10 yıl erken, 1976 yılında demiryollarına veda etti. Halen Eskişehir'de bugün TÜLOMSAŞ adını alan Eskişehir Cer Atölyesi'nde, Türkiye'nin yerli teknoloji geliştirme çabalarının bir anıtı olarak aynı dönemin ürünü Devrim otomobiliyle birlikte sergilenmektedir.



Karakurt yollarda



REVİZYON NO:00
PROSEDÜR NO:
ÜRA.SP-04.01
YUK.TAR.
FNO:
KONU: T-58201 KARAKURT
REFERANS:

TÜLOMSAŞ
TEKNİK BİLGİ

T.B. 1660

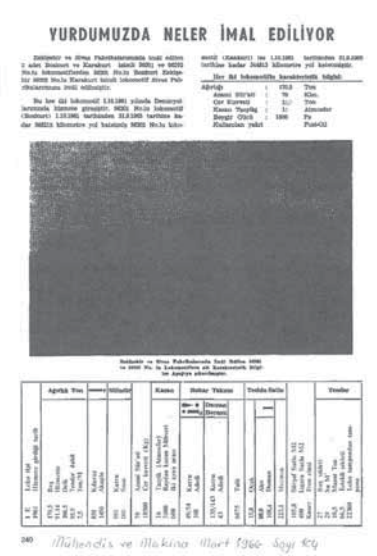
Tadilat
Tarih
İmza

TEKNİK ÖZELLİKLER

RAY AÇIKLIĞI	1435 mm
BUHAR KAZAN BASINCI	16 kg/cm²
BOŞ AĞIRLIĞI	97 ton
İŞLETME AĞIRLIĞI	106.5 ton
SÜRTÜNME AĞIRLIĞI	62 ton
CER KUVVETİ	18.5 ton
LOKOMOTİF GÜCÜ	1915 HP
MAKSİMUM HIZ	70 km/h
İMALATÇI FİRMA	TÜLOMSAŞ
TİPİ	1 E
ADET	2
İŞLETMEYE GİRİŞ YILI	1960
DARASI	97 ton
SERVİS AĞIRLIĞI	106.9 ton
SÜRTÜNME AĞIRLIĞI	93.7 ton
DİNGİL BASINCI	19.5 ton
KAZAN GÜCÜ	1915 BG
KILAVUZ TEKERLEK ÇAPI	850 mm
AKUPLE TEKERLEK ÇAPI	1400 mm
SİLİNDİR ÇAPI	650 mm
PİSTON STROKU	660 mm
AZAMİ HIZ	70 km/h
CER KUVVETİ	18600 kg
BUHAR BASINCI	16 kg/cm²
ALEV BORUSU ÇAPI	49x04 mm
ALEV BORUSU ADEDİ	106
DUMAN BORUSU ÇAPI	133x143 mm
DUMAN BORUSU ADEDİ	43
BORULARIN BOYU	6975 mm
OCAK ISITMA ALANI	16 m²
ALEV BORULARI ISITMA ALANI TOPLAMI	98.9 m²
DUMAN BORULARI ISITMA ALANI TOPLAMI	108.4 m²
KAZAN ISITMA ALANI	225.4 m²
SÜRŞOF BORU ALANI	195.8 m²
IZGARA ALANI	4.2 m²
FREN TİPİ	KNORR
TENDER DARASI	29 ton
TENDER SUYU	29 ton
TENDER YAKITI	11 ton
TENDER SERVİS AĞIRLIĞI	69 ton
LOKOMOTİF BOYU	22960 ton

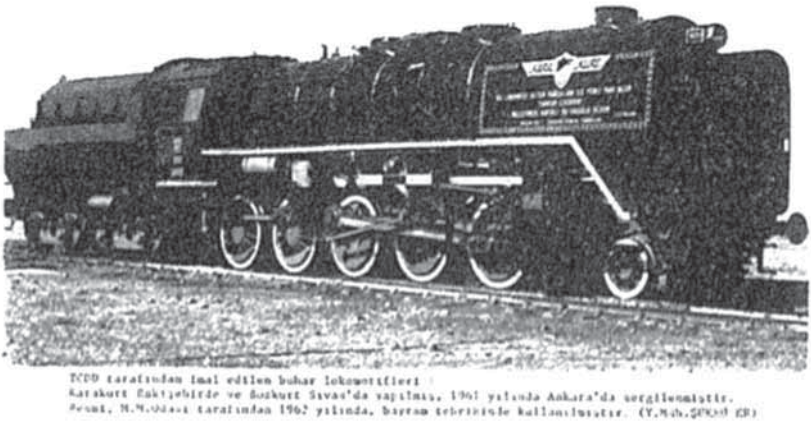
Hazırlayan: ÜRÜN-ARGE / ÇEKEN ARÇ.PRJ.MD. Tarih: 11.10.2001 Sayfa 1/1

Karakurt Teknik Özellikler



YURDUMUZDA NELER İMAL EDİLİYOR

Mühendis ve Makina da Karakurt ve Bozkurt



Makina Mühendisleri Odası tarafından
bayram tebrikinde kullanılan Karakurt fotoğrafı

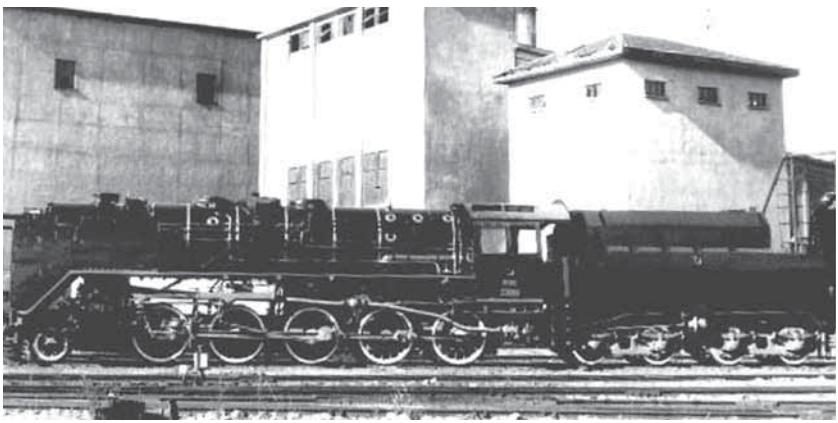


Karakurt istirahatgahında

Karakurt'un ikizi Bozkurt

Bozkurt Buharlı Lokomotifinin doğum yeri, Sivas Cer Atölyesi'nin kısa tarihçesi Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ)web sayfası ve diğer kaynaklardan derlenen bilgilere göre, şöyledir;

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ), TCDD'nin kullanmakta olduğu buharlı lokomotif ve yük vagonlarının onarımını yapmak gayesi ile 1939 yılında "Sivas Cer Atelyesi" adı altında işletmeye açılmıştır. Sivas Cer Atelyesi'nde 1939 - 1953 yılları arasında demiryolu araçlarının sadece bakım ve onarımları yapılır. Kuruluşundan tam 14 yıl sonra, Sivas Cer Atölyesi, Sivas Demiryolu Fabrikası adını alarak yerli lokomotif ve yük vagonu üretmek üzere yeniden organize edilmiştir. 1953 yılında yük vagonu imalatına başlanır ve zaman içinde, üretim kalitesini artıran işçi ve mühendisler yük vagonu konusunda uzmanlaşırlar. Hedeflerini büyüterek, bakımını yaptıkları buharlı lokomotifi yüzde yüz yerli parçalarla imal etmek için hazırlıklara başlarlar. Bu reorganizasyon çalışmasından sonra 1959 yılında yapım çalışmalarına başlanan ve tamamı, Türk işçi ve mühendislerinden oluşan ekip tarafından çok kısa bir sürede bitirilen **Bozkurt Lokomotifi** 29 Ekim1961 yılında hizmete girmiştir.

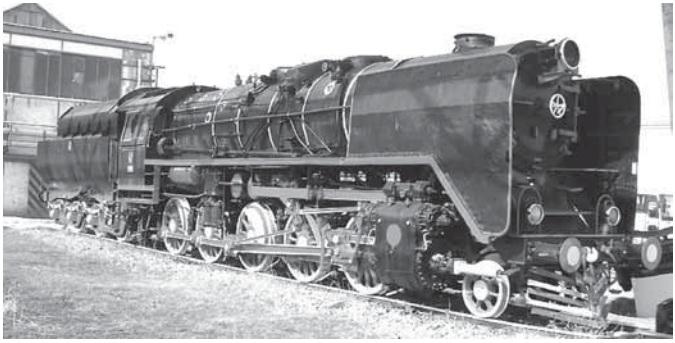


Bozkurt Yollarda

Karakurt'un ikizi olarak, 1961 yılında Sivas Cer Atölyesi'nde 56202 seri numarasıyla imal edilen Bozkurt lokomotifi de 25 yıl dolu dolu hizmet ettikten sonra 1994 yılında emekliye ayrıldı. Bozkurt da Karakurt gibi doğduğu yerde Sivas'ta üretildiği fabrika önünde, Türk sanayisinin gelişimini gösteren bir abide olarak sergileniyor.



Bozkurt ve Karakurt isimli iki buharlı lokomotifin plakası





Bozkurt istirahatgahında

Bozkurt, teknik özelliklerinin de yer aldığı tabelada, üretildiği günden bugüne kadar geçen zamanı, kendi duygularıyla şöyle değerlendiriyor:

Ben Sivas demir yolu fabrikalarında Türk işçi ve mühendisinin el birliği ile imal ettiği Bozkurt isimli 56202 nolu tamamen yerli ilk lokomotifim. 20 Kasım 1961 tarihinde TCDD'nin hizmetine girdim. Güzel yurdumu arkamda binlerce ton yükle doğudan, batıya, kuzeyden, güneye yüzlerce kez geçtim. Hizmet sırasında geçirdiğim sayısız hastalık demir yolu personelince iyileştirildi. Yaklaşık 25 yıllık hizmetin sonunda ekonomik ve teknik ömrümü doldurduğum gerekçesi ile emekli oldum. İmal edildiğim, adı sonra değiştirilen ve gelişen TÜDEMSAŞ'ta 25 yıl hizmet ettiğim raylarımın üzerine oturttular, boyadılar, bir gelin gibi süslediler. Etrafım çiçek ve çimenlerle donatıldı. Bulunduğum yerden kuşların cıvıltısı içinde, üretimi ve onarımı yapılan vagonların servise verilişini mutlulukla izliyorum. Rahatım, mutluyum, ilginize teşekkür ediyorum.

O günün şartlarında %75-80 parçası yerli olan her iki lokomotif de de, bandaj, fren ve ışık teçhizatından başka bütün akşam (silindirler, biyeller, pistonlar, kazan, gövde v.s.) yerli yapılmıştı. Aslen İlk buhar silindiri 1939 da (o tarihte ülkemizin en büyük ve modern dökümhanesi olan) Sivas fabrikasında dökülerek işlenmiş, 1940 dan itibaren muvman ve hareket aksamı ile pompalar yapılmağa başlamıştır. 1940 dan 1952 ye kadar lokomotifin diğer parçaların imalatı üzerinde uzmanlık bir hayli artmış, 1952 den itibaren de kazan imalinde modern yöntemler uygulanmaya başlamıştı.

Cemal Üner ise Mart 1965 de, Mühendis ve Makina dergisinin 92. Sayısında yayınlanan, "Ulaştırma Politikası" isimli yazısında, Devlet Demiryollarında lokomotif imalatının durumunu aşağıdaki gibi özetler;

".....Demiryol Fabrikaları şimdiye kadar 2 adet buhar lokomotifi imal etmiştir. Bunlardan birisi Eskişehir'de, diğeri ise Sivas'ta yapılmıştır, imalat için lüzumlu malzemenin çok güç ve çok uzun bir zaman zarfında tedarik edilmesinden dolayı bu lokomotiflerin imali de maalesef 5 yıl gibi uzun bir zaman sürmüş ve bunlar ancak 1961 de servise girebilmiştir. Malzemesizlikten dolayı imalatın tamamlanamaması bazılarınca yanlış tefsir edilmiş ve (Demiryolu Fabrikalarında 2 lokomotifin imali 5 yıl kadar devam etti) gibi mugalatalı cümleler bile sarf edilmiştir. İmalat yönünden hakikatlerin bu şekilde tahrif edilmesi genel olarak yapıcılık gücünü zayıflatmakta ve dolayısıyla nefse itimatsızlığı da devam ettirmektedir. Çok kere umumî efkârdaki bu gibi yanlışlıkları düzeltmek için bir hayli

zaman israf edilmektedir. Bu sebepten bu iki lokomotifin imali ve arızasız çalışması manevî bakımdan büyük faydalar sağlamıştır. Halbuki bizde ilk buharlı lokomotif imal edildiği zamanlarda Amerika ve Avrupa'nın bir çok memleketlerinde buhar devri kapanmış veya kapanmak üzere idi.....”

“.....Bu imalatın önemli bir cephesi de var. Şöyle ki bu 2 lokomotifin imali, Diesel lokomotifi imalinin programa alınmasına muhakkak ki çok yardım etmiştir. Şayet bu iki lokomotif imal edilmemiş olsaydı, dizel lokomotifi imalinin kabul edilmesi çok zor olacak ve belki de hiç mümkün olmayacaktı. Yani bu lokomotiflerin imal edilmesi ilgililere emniyet ve itimat sağlamıştır...”

Cemal Üner'in yazısı daha birçok önemli noktaya işaret etmektedir. Yaşanan deneyim gelecekte ülke sanayisinin gündeminde olacak birçok projenin ülke sınırları içinde kalmasını sağlayacaktır.

Son söz olarak söylenecek, Karakurt ve Bozkurt kader ortakları Devrim Otomobilinden daha şanslıydılar. Çünkü onlar 1976 ve 1994 yılına kadar kullanımda kaldılar. İkiz kardeşler bugün doğdukları cer atölyelerinin bahçelerinde, onları üretenlerin gururunu gösteren birer abide olarak dinleniyorlar, kendilerini ziyarete gelen konukları ile huzurlu gelecekten umutlu.....”

Kaynakça;

MMO Mühendis ve Makina Dergisi Arşivi

http://www.tulomsas.com.tr,

http://www.tudemsas.gov.tr,

http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Steam/Steam

"Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına" / Ümit Sarıaslan / Otopsi

"Ülkemizde Üretilen İlk Buharlı Lokomotifler Mehmetçik ve Efe" / Mahmut Kiper / Mühendislik Mimarlık Öyküleri-V

"Cumhuriyet Demiryolu'nun Kuvvet Üssü: Eskişehir Cer Atelyesi" /Mahmut Kiper / Mühendislik Mimarlık Öyküleri-V

"Türkiyenin İlk Lokomotifi: Karakurt" / Moment Ekim 2008 SAYI: 05 /Orta Anadolu Makine ve Aksamları İhracatçıları Birliği yayını

"Demiryollarına Bir Bakış ve Eskişehiri' İn Önemi" / Zeki Ader

"Yarım Kalan Devrim Rüyası" / Muhittin Şimşek / Alfa

"75 Yılda Çarklardan Chip'lere" / Tarih Vakfı Yayınları

MURTAZA'NIN FABRİKASI

Nadir Avşaroğlu
Maden Mühendisi

MURTAZA'NIN FABRİKASI

Çocukluğumun, delikanlılığımın, gençliğimin kentidir, Adana. Ancak ben sokakları turunç kokan kentimden ayrılalı 30 yıl oldu. Ailemin hala Adana'da ikamet etmesi nedeniyle fırsat buldukça gider, çocukluğumun ve gençliğimin geçtiği sokaklarda gezerim.

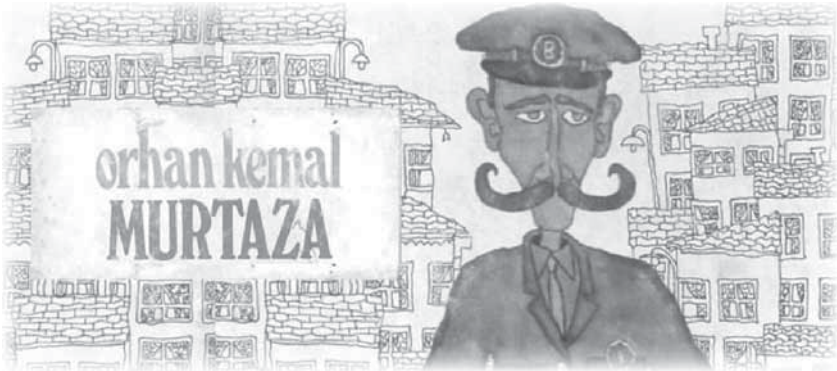
En son iki yıl önce geçmiştim, o fabrikanın önünden. Çocukluk yıllarımdaki gibi İstasyon Meydanı'nın yanından geçtim, Döşeme Mahallesi'ne geldim. Fabrikanın devasa bahçesinin önündeki sahada, eskiden olduğu gibi duvarın üstüne oturdum ve 35-40 yıl öncesini yeniden yaşamaya çalıştım. Ama olmadı.

Bu geniş alanda iki büyük, bir de küçük 3 futbol sahası vardı. Hele yaz ayları geldi mi, Adana'daki tüm mahalle takımları burada mahalle maçı yapmak için sıraya girerdi. Adana'nın o cehennem gibi yaz sıcaklarında, o toprak sahada top oynar, bizleri izlemeye gelenlere kendimizi göstermek isterdik. Hiç de başarılı olamazdık ya, varsın olsun.

Bizim mahalledeki çocuklar İstasyon Meydanı'ndan sahaya gitmelerine rağmen ben Çifte Minare'nin önünden geçer, futbol oynayacağımız sahaya giderdim. Amaç Zehra'nın evinin önünden geçmekti. Bilirdim, yaz ayları geldimi hemen yayladaki evlerine giderlerdi, ama bir umut; ya gitmemişse. Belki pencereden görürdüm. Bıyıkları yeni terlemiş 15 yaşındaki bir delikanlının umutlarıyla, her seferinde şansımı dener, moralimi bozmadan yoluma devam ederdim. Turunç kokan sokaklardan geçerken, o yıllarda son demlerini yaşadığını bilemediğim, o güzelim Milli Mensucat fabrikasının önünden geçerdim.

Benim kuşağımda kime sorsanız şu ünlü repliği bilir; "ben gördüm kurs, aldım sıkı terbiye büyüklerimden. Görseydin kurs, alsaydın sıkı terbiye büyüklerinden konuşmazdın böyle cahil sözler. Bilirdin yüksektir bir vazife her şeyden"... Orhan Kemal'in bu sözlerle sürekli görevin yüceliğini öne çıkaran "vazife adamı" kahramanı Bekçi Murtaza. Müşfik Kenter'den Müjdat Gezen'e, sayısız oyuncunun rolleriyle sahnelenen ve çok sayıda Yeşilçam filmine konu edilen Orhan Kemal´in ölümsüz romanı.

Bu repliği niye mi yazdım. Bu replik, bu roman ve Bekçi Murtaza bu fabrikanın kahramanıdır da ondan. Ulusal edebiyatımızın en usta



kalemlerinden Orhan Kemal, Adana'daki Milli Mensucat fabrikasında çalışmış ve bu fabrikada katiplik yapmış. Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden, Çukurova'nın bereketli topraklarına çalışmak için gelen ve okuma yazma bilmeyen birçok Anadolu çocuğu, Milli Mensucat fabrikasında çalışırken, bürokratik sorunlarının çözümü için fabrika katibi Orhan Kemal'in yanına gelmekte ve Orhan Kemal de bu insanlara yardımcı olurken onları da gözleme ve izleme şansına sahip olur. Belki de bu gözlemler sonucunda "Bereketli Topraklar Üzerinde" ve Milli Mensucat fabrikasında geçen ve ulusal edebiyatımızla,tiyatromuzun unutulmazları arasında yer alan "Bekçi Murtaza" adlı eserlerini yaratır.

Kurulduğu yıllar olan 1900'lerin başında Adana kent merkezi'nin çok dışında olan, ancak büyüyen ve gelişen kent ile birlikte şu anda Döşeme Mahallesindeki konumu ile birlikte Adana'nın tam ortasında kalan Milli Mensucat fabrikası, 1907 yılında Ermeni Simyonoğlu evlatlarından Aristidi Kozma tarafından "Simyonoğlu Fabrikası" adıyla kurulmuş. Daha sonra hazineye geçen fabrikanın adı, İttihat ve Terakki yönetimi tarafından "Milli Fabrika" olarak değiştirilmiş. Birinci Dünya Savaşı sonunda Adana'yı işgal eden Fransızlar, fabrikayı eski sahiplerine vermişler.





Kurtuluş Savaşı'nın ardından tüm Anadolu'da başlatılan sanayileşme hamlesi ile birlikte bu fabrikada etkilenmiş. Mustafa Kemal'in "Adana'daki sahipsiz fabrikaları yeniden canlandırma talimatı" üzerine aslen tüccar olan ve o yıllarda Adana milletvekilliği yapan Nuh Naci Yazgan, 1924'te milletvekilliğinden istifa ederek, başta bu fabrika olmak üzere Adana'daki birkaç fabrikayı canlandırmak için harekete geçer. Bu çerçevede hareket eden Nuh Naci Yazgan, 1927'de dönemin diğer Adana'lı iş adamları Mustafa Özgür, Nuri Has, Seyit Tekin ile birlikte fabrikayı hazineden satın alır.

1927 yılında Nuh Naci Yazgan öncülüğünde Adana'lı tüccar ve iş adamları Mustafa Özgür, Nuri Has, Seyit Tekin sayesinde tekrar üretime başlayan fabrikanın adı "Milli Mensucat" olarak değiştirilir. Bu sermayedarların yaptıkları modernizasyon ve atılımlarla Milli Mensucat fabrikasında üretilen "Aslan" marka vater ve ekstra iplikler, ülkede büyük talep görür.

Atatürk'ün iki kez ziyaret ettiği ve kentin merkezinde yer alan fabrika, Türkiye'nin 7'inci, Adana'nın ilk sanayi kuruluşu olarak bilinmektedir. 1930'larda Türk Hava Kuvvetlerine iki uçak hediye eden fabrika, "Milli Mensucat" adı altında eğitime bir de ilköğretim okulu kazandırmıştır. Fabrika geçmişte işçilerine özel para basıp dağıtmasıyla da bilinir.

Bırakın Bekçi Murtaza'yı bir kenara, "Orhan Kemal'i bile Milli Mensucat fabrikası yaratmıştır" gibi iddialı bir söz söylesem ne derece doğru olur bilmiyorum. Ancak Orhan Kemal'in hayatında son derece önemlidir bu fabrika. Mesela çocuklarının anası ve eşi Nuriye Hanım'la bu fabrikada tanışır. Orhan Kemal bu fabrikada kâtip, müstakbel eşi de dokuma bölümünde işçidir.

Orhan Kemal bir Türkiye hikâyesidir aslında. Bütün eserlerinde 1930'ları Milli Mensucat fabrikası üzerinden çok iyi anlatır. Toprak kökenli bir toplumdan, sanayiye geçiş sürecindeki sancıları ve sanayi sermayedarlığını anlatır. Modern ağa, onun ortağı cahil ağa, İtalyan mühendis, onların sürtüşmesi ve kuşak çatışması vardır eserlerinde. Tabii kendisi açısından da bir aşk filizlenir bu fabrikada. Dokuma tezgâhında çalışan güzel bir Boşnak kızı. Herkesin vurulduğu bir kadın. Orhan Kemal de kendisine göre yakışıklı, dönemin iyi futbolcularından. Fabrika katibi olması nedeniyle tanınan bir insan. Fabrika içerisinde, gidiş gelişlerinde güzel Boşnak kızını görür ve âşık olur.

Orhan Kemal, Milli Mensucat fabrikasında tanıdığı eşi Nuriye ile bir süre görüştükten sonra anlaşır ve fabrikadan tanıdığı İzzet Usta'yı aracı koyarak istetir. Aslında İzzet Usta'yı siz de tanırsınız, kitaplarının büyük kahramanları vardır; İzzet Usta, İlyas Usta. Bu ustalar da birisini sembolize eder. Çoğu romanında Orhan Kemal bu ustaları da tarif etmektedir. Çoğu Balkan göçmeni muhacirler gibi "sarı saçlı, mavi gözlü". Ama o "Usta"lar hiçbir zaman slogancı değildir. Çok aklı başındadırlar. Örneğin, "kitap okuyun" der. "Avare Yıllar"da bu ustalar çok güzel anlatılır.



Milli Mensucat Fabrikası

Milli Mensucat fabrikasının boyama kısmı ustası İzzet Usta'yla birlikte gidip kızı isterler. İzzet Usta da kız evinde Orhan Kemal'in ailesinden ve fabrikada yaptığı kâtiplikten bahsederek, kızın ailesini ikna etmeye çalışır. Orhan Kemal'in babası Abdülkadir Öğütçü milletvekilliği ve bakanlık yaptığı için Çukurova ahalisi tarafından oldukça tanınan bir

kişidir. "Yav, öyle bir adamın oğluna veriyorum kızımı; hiç başlık maşlık da istemem, al bir çul, sar kızı götür" der. Orhan Kemal de İzzet Usta'ya dönerek; "aman ustam, kızın babası babama değil bana veriyor kızı. Bir yanlışlık olmasın." der. Çünkü kendisinin ne olduğunu çok iyi bilir. Bu yokluk içerisinde evlenirler.



"Avare Yıllar", "Dünya Evi" gibi kitaplarında fabrikada çalışan dokuma işçisi eşi Nuriye Öğütçü'den esinlenen Orhan Kemal, "Cemile" adlı unutulmaz eserinde de eşi Nuriye Öğütçü'nün hayatını ve Milli Mensucat fabrikasındaki yıllarını anlatmıştır. Eserini de "tekmil hayatı ıstıraplarla geçmiş, yıllardır kahrımı çekmekten usanıp yorulmayan cefakâr karıma..." ifadesiyle eşine ithaf etmiştir.

1900'lerin ilk yarısında halkının çoğunun göçebe yaşadığı ve hayvancılıkla uğraştığı Çukurova, 1950'lerden sonra özellikle Marshall Yardımları ile sanayi ile tanışmış ve bereketli toprakları sayesinde tarım sektörüne dayalı sanayileşmenin öncülüğünü yapmıştır. Bu yıllarda pamuk bitkisi ile tanışan Çukurova, özellikle tekstil sektörü gibi pamuğa dayalı bir sanayinin lokomotifliğini de üstlenmiştir. 1950'lerde başlatılan bu planlamanın Adana'daki en önemli kilometre taşlarından birisi Milli Mensucat fabrikası olmuş, tekstil sektörünün ihtiyaç duyduğu çeşitli türden birçok pamuklu ipliği üretmeyi başarmıştır.

Uzun bir süre Çukurova'nın en önemli tekstil fabrikası olarak hizmet veren Milli Mensucat fabrikası 1978 yılında bu kez biriken borçları nedeniyle tekrar hazineye geçer ve üretimine ara verir. 1983'te Turgut Özal'ın talimatı ile iş adamı Mehmet Özüzümcü'ye, 49 yıllığına kiraya verilir. Böylece benim çocukluğumun ve gençliğimin geçtiği, toprak sahalarında futbol oynadığım bu fabrika kaderine terk edilir.

Fabrikanın adı "Milsan Mensucat" olarak değiştirilir ve Milli Mensucat 90 yıldan fazla üretim yaptıktan sonra 2000 yılında makinelerini durdurur. Fabrikaya, SSK'ya olan borcu nedeniyle Hazine yeniden el koyar. Ardından

fabrika, Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğü'nün aldığı kararla "kültür varlığı endüstri mirası" olarak tescil edilir.

Geçtiğimiz yıllarda Adana'da çekimleri yapılan "James Bond" filminin son serisi olan "Skyfall"un aksiyon sahnelerinde kullanılan ve hasar gören otomobiller tarihi Milli Mensucat Fabrikası'nda yabancı ve Türk tamirciler tarafından tamir edilir. Adana'nın ilk sanayi tesislerinden olan, 2000 yılında üretim durduktan sonra çürümeye terk edilen ve daha sonra Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından "kültür varlığı endüstri mirası" olarak tescillenen asırlık Milli Mensucat Fabrikası, bu kez Adana'da çekimleri yapılan "James Bond" filminin son serisi olan "Skyfall'un tamirhanesi olur.

2000'li yılların hemen ardından kentin ortasında ünlü yazar Orhan Kemal´in "Bekçi Murtaza" isimli eserinin geçtiği yer olan ve herkesin iştahını kabartan 68 dönüm arazisi için Adana Ticaret Odası (ATO) üniversite kurmak için müracaat eder. Adana'nın ilk sanayi tesislerinden olan, 2000 yılında üretim durduktan sonra çürümeye terk edilen ve daha sonra Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından "Kültür varlığı endüstri mirası" olarak tescillenen asırlık Milli Mensucat Fabrikasının eğitim amaçlı kullanılması planlanır.

Bir dönem "Orhan Kemal Kültür Merkezi" veya "Orhan Kemal Müzesi"ne dönüştürülmesi gündeme gelen fabrikanın Döşeme Mahallesi'ndeki 68 bin 530 metrekarelik arazisinde "özel üniversite alanı" oluşturulmasına yönelik imar plan uygulaması teklifi, Adana Büyükşehir Belediye Meclisi'nce kabul edilir. Böylece asırlık Milli Mensucat Fabrikası'nın, gerekli izinler alındıktan sonra Adana Ticaret Odası (ATO) Vakıf Üniversitesi olarak hizmet vermesi planlanır. Ancak bu gerçekleşmez ve bu yerin bir kültür mekanı olarak kullanılması gerektiğini düşünenler kazanır.

Bir söyleşisinde Milli Mensucat'ın kendisine kattıklarını şöyle dile getirmişti Orhan Kemal: "Gurbete çıkan, Adana'ya inen köylülerle bu fabrikada tanıştım. Çırçır işçileriyle, pamuk işçileriyle. Onların mektuplarını, dilekçelerini yazdım. Halk çocuklarının şehir madrabazları elinde nasıl sömürüldüklerini gördüm." Yüz yıla yaklaşan kahırlı ömrü yanında, Orhan Kemal gibi bir usta yazarımızın anılarıyla bezeli "Milli Mensucat", şimdilerde kaderine terk edilmiş durumda.



Orhan Kemal'in oğlu Işık Öğütçü, bakın ne diyor: "Sanayin, sanatın iç içe olduğu böyle bir mekan, herhalde bir başka ülkede olsa, şimdiye kadar çoktan bir kültür merkezi ya da müze olur, insanları kucaklardı. Bizde ise kaderine terk edilip müteahhitleri bekliyor."

Geçmişimize, anılarımıza bu denli mi yabancı olduk?

Son olarak 2005 yılında Kültür Bakanlığı'nın aldığı bir kararla Adana ve Türkiye'nin en eski sanayi kuruluşlarından biri olan Milli Mensucat fabrikası "Kültür Merkezi ve Müze" olması kararı alınır. Müze olması kararlaştırılan tarihi binanın kurtarılması ve misyonuna uygun şekilde kullanılması benim için son derece sevindirici.

Kültür ve Turizm Bakanlığının Milli Mensucat fabrikası ile ilgili projesinde, farklı bir müze anlayışı ön plana çıkartılıyor. Milli Mensucat Fabrikası'nın bulunduğu bölgeye inşa edilecek olan müzede şehrin doğal, tarihi, kültürel, sanayi, spor ve diğer alanlardaki tarihsel geçmişi yedi ayrı branşta düzenlenecek zengin bir konseptte gerçekleştirilmesi planlanıyor. "Türkiye'nin 24 saat yaşayan ilk müzesi" kavramı ile oluşturulacak proje, Türkiye'de bir ilk olacak, şayet yapılırsa.



Türkiye'de emsali bulunmayan özellikteki bu müzede Adana'nın doğal, tarihi, kültürel, spor, sanayi ve popüler alanda öne çıkan özelliklerinin sergileneceği konsept müzeler aynı alanda ancak farklı bloklarda ziyaretçileriyle buluşturulacak. 7 farklı branş altında düzenlenecek müzenin geçiş yollarında şehrin sembolü bitki zenginliğine de yer verilmesi planlanıyor.

Milli Mensucat Müzesi'nin içeriği ne olursa olsun, bu mekânın tekrar hayat bulması, Adana halkının kullanımına sunulması ve bu toprakların 100 yılı aşkın sanayi birikiminin bir biçimiyle yaşatılması önemlidir. Milli Mensucat fabrikası, bir tekstil fabrikası olmasının çok ötesinde bir ülkedeki toprakla ve hayvancılıkla uğraşan köylülerden, işçi sınıfına geçişin tarihidir. Milli Mensucat fabrikası, bir ülkenin kendi ürettiği ürünleri yine kendi sanayisinin hammaddesi olarak kullanmasının tarihidir. Milli Mensucat fabrikası, bir fabrikanın kesintisiz 24 saat çalışabildiğinin, 12 yaşında gece vardiyasında çalıştırılan çocuk işçilerin ve erkeklerle birlikte bir makinenin başında çalışabilen kadın emeğinin tarihidir.



"Bekçi Murtaza" Orhan Kemal'in Milli Mensucat fabrikasında tanıdığı, gözlediği ve romanın kahramanı yaptığı yaşayan bir karakterdir. Rumeli göçmenidir, Milli Mensucat fabrikasında gece bekçiliği yapmaktadır. İşine o kadar bağlıdır ki, "fabrika sahibi" bile onun gerisinde kalır, ilk bakışta "işçi düşmanı" ve "patron uşağı" gibi görünse de aslında değildir; öylesine işgüzardır, öylesine kuralcıdır ki, amirlerini bile geride bırakır. Çünkü;

"Görmüştür kurs, almıştır amirlerinden takdir!"

Patron köpekliği yapmakta yarışanlarla onun yaptıkları birbirleriyle bağdaşmaz. "Bekçi Murtaza"nın yaşamı, doğruluk anlayışı, değer yargıları ve görev ahlakı onlardan ayrıdır. İçi kan ağlasa bile, evladının hastalığında bile, kendi kurallarından şaşmaz. Bu katılığı, işgüzarlığı yüzünden, oğlunun gözünde bile "emekçi düşmanı, patron yandaşçısı"dır.

Peki "Bekçi Murtaza" bu kadar patron yardakçısıdır da, aylığına, ücretine üç kuruş zam alır mı? Asla, o bütün bunları kendisi için değil, düzen için yapmaktadır; sömürü düzeninin farkında bile değildir. Onun görevi fabrikanın üretimini düşürmemek için, iş gücüne nöbetçilik yapmaktır. Kafasında tek doğru vardır, o da bu! Tuttuğu nöbetin, hangi sınıfın işine geldiğinin, çıkarlarını koruduğunun farkında bile değildir; çünkü böyle bir düşünme yeteneği bile yoktur.

Orhan Kemal'in büyük ustalığı, ırgatbaşı, kâtip, odacı gibi sermaye yardakçılarından "Bekçi Murtaza"yı ayırabilmesidir. Orhan Kemal'in romanlarındaki toprak ve fabrika işçileri iş bulma zorluğu ile her şeye göğüs geren, sınıf atlamak için her çeşit dalavereye katılmakta sakınca görmeyen, üstelik bu dalaverelere koşarak gidenlerdir. İşte bunların yanında "Bekçi Murtaza" öyle saf, öylesine temizdir ki, bu özellikleri onu sevimli yapar.



Çocukluğumun, delikanlılığımın, gençliğimin kentidir, Adana. Sokakları turunç kokar. Yıllar önce yaptığım gibi yine Zehraların evinin önünden geçtim. Ancak, o iki katlı ev de yıkılmış, yerine bir alışveriş merkezi yapılmış. Yıllarca Zehra, pencereden bir kez bakar mı diyerek geçtiğim ev de yok artık, benim gençlik hayallerim de. Düşünerek ve üzülerek Döşeme Mahallesi'nde yürüdüm, sokaklar hala turunç kokuyordu.

Benim gençlik hayallerimi bir kenara bırakır, Milli Mensucat gibi 100 yıllık bir tarih abidesini merak ederseniz siz de Döşeme Mahallesinden geçerken dönüp bir bakın. O atölye tipi dokuma bölümlerini geçtikten sonra köhnemiş, paslanmış dev gibi bir kapı görürsünüz. Bu eskimiş ve yıllardır kullanılmayan korunaklı kapının hemen yanında Bekçi Murtaza hala gece vardiyasındadır.

Çünkü Murtaza'nın o ünlü repliğinde de dediği gibi "yukarıda Allah, Ankara'da devlet hem de hükümet, burada da ben". Doğrudur. Üzerinden yıllar geçer, insanlar ölür, fabrikalar çürür, duvarlar dökülür, kapıları paslanır. Ama Milli Mensucat fabrikası ile Bekçi Murtaza bir bütündür ve hala oradadır.

KONUŞAN FABRİKA BACASI

Ekrem Murat Zaman
Maden Mühendisi

KONUŞAN FABRİKA BACASI

6 Ekim 1935 tarihinde, Celal Bayar'ın: *"İş Bankası, havzaya ayak atmak suretiyle, milli tekniğin diğerlerine numune (örnek) olacak derecede yüksek olmak liyakatini (yeterliliğini) ve eserini göstermiştir. İş Bankası'nın kömür istihsalindeki (üretimindeki) teknik muvaffakiyetidir (başarısıdır) ki bize istikbal (gelecek) için daha kuvvetli adımlar atmak ümit ve imkânını göstermiştir. Şimdi girdiğimiz kısım ve hedef kömür sanayi üzerinedir. Ve o kömür sanayi üzerinde atılan adımın ilk mümessili (temsilcisi), ilk pişdarı (öncüsü) bu gördüğünüz fabrikadır"* sözleriyle açılışı yapılan ve inadına tek başına ayakta duran, Cumhuriyet'in ilk kok fabrikası bacasına, fotoğrafını çekmek üzere yaklaştım ve sordum.

– Neden boynunu büktün?

"*Kentin nabzını yokluyorum"* diye cevapladı sorumu. Fotoğraf makinesine poz verirken, o da bana sordu: *"Neden kimse beni konuşmuyor? Neden bazıları bana bakıyor ama göz göze gelemiyorum?"*



Yıkılmak üzere olan yaşlı baca: *"Adımdan da anlaşıldığı gibi ben bu kok tesisinin hava deliğiyim. O koca fabrikadan geriye sosyal tesislerime çıkan 404 merdiven ile bir de ben kaldım. Tarihi miras olan Üzülmez Kok Fabrikası artık yok. 20 yıldır tek başına yaşam mücadelesi veriyorum. "* Herkes gibi, şöyle bir bakıp yoluma devam edeceğimi sanmış olmalı ki; *"Dur gitme, beni dinle. Sana fabrikamı ve fabrikamda Zonguldak kömüründen neler üretilirdi anlatayım. Anlatacaklarımı sizin Google'da bulamazsın"* dedi.



Türkiş Kok fabrikasının altyapı çalışmaları

"Bakma şimdilerde öyle tek başına durduğuma... Daha Ereğli Kömürleri İşletmesi (EKİ) kurulmadan önce, İş Bankası'nın 63 ruhsat numaralı ocakta kurduğu Maden Kömür İşleri T.A.Ş (TÜRKİŞ) tarafından yapılan Üzülmez Kok Fabrikasının 63 metre uzunluğundaki bacasıyım" diye başladı anlatmaya... *"Benden önce Fransızların yani Ereğli Şirketi'nin, Zonguldak sahilinde bir kok ve briket tesisi vardı ama onun ülkeye yararı yoktu"* dedi ve ardından: *"15 Ağustos 1934'te Başbakan İsmet İnönü ve İktisat Bakanı Celal Bayar tarafından atıldı tesislerimin temelim. Koppers Company, Inc. tarafından yapıldım. Yılda 220. 000 ton kömür işlenerek 80.000 ton kok, 110.000 ton briket, 640 litre temiz benzol, 4.000 ton ham katran, 1.800 litre kreozot, 130 litre fenol ve günde 70.000 m³ havagazı elde edilecek kapasite ile kuruldum."* dedi.



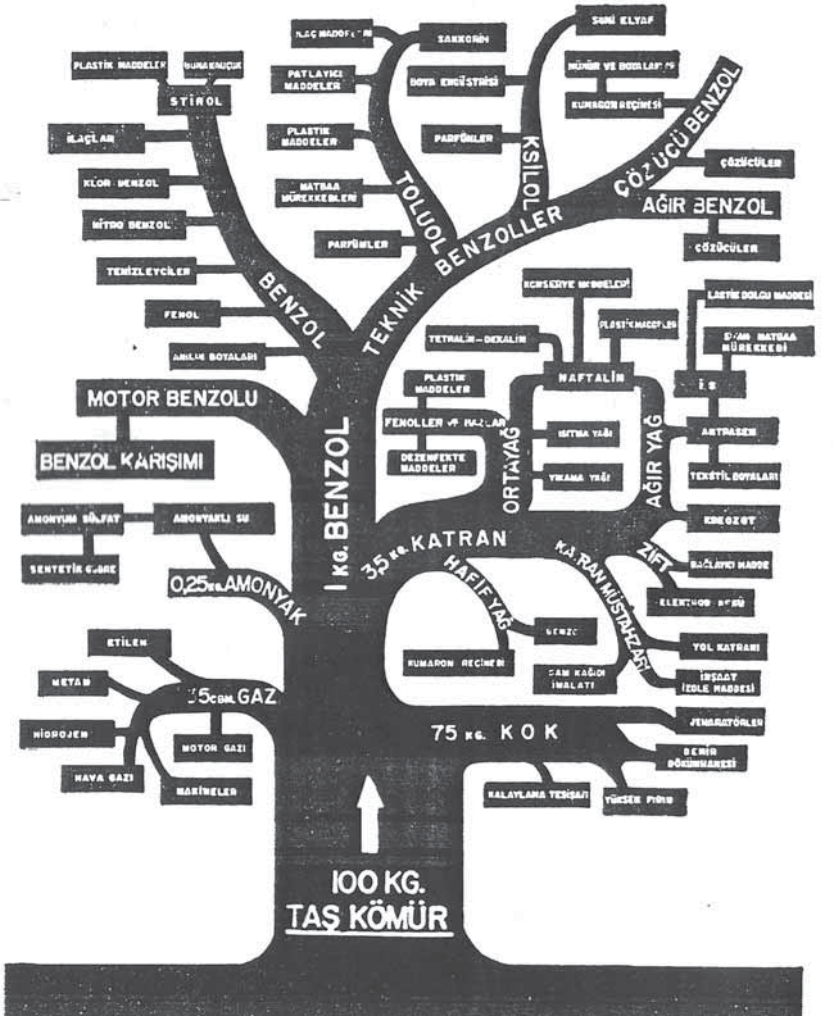
İnönü ve Bayar Üzülmez'de.(15.8.1934)



Üzülmez Kok Fabrikası. (1936)

Daha sonra baca; kömür havzasından üretilen temiz tüvenanın yanı sıra 10/18, 18/50 ve krible (50/100) kömürün satışa sunulduğunu belirtti. Ayrıca, yıkanmış kömürün en alt ürünü olarak lavuardan gelen 280 ton/gün (0/10) kömüre göre çalışan Üzülmez Kok fabrikası hakkında şu bilgileri verdi; *"Benim Fabrikam; hazırlama, fırınlar ve taktirhaneler (damıtma üniteleri) olmak üzere üç kısımdan oluşur. Fabrikada kömür, kurutma işleminden sonra değirmenlerde ince öğütülür. Kurutulmuş ve öğütülmüş olarak işlenen kömürün, %76 sı kok kömürüne dönüştürülür. Fırınlardaki taktir sühuneti (damıtma ortamı ısısı) yüksek olmadığından kok içinde bir miktar uçucu madde bırakılmakta ve bu nedenle kok kolaylıkla yanabilmekteydi"* dedikten sonra ürünleri hakkında ise şu bilgileri de verdi; *"Kömürün, kapalı bir yerde kuru kuruya taktirinden (damıtılmasından) sırasıyla:* ***Havagazı*** *(Hidrojen, metan, karbonmonoksit, doymamış hidrokarbonlar, karbondioksit ve azot),* ***Katran*** *(Muhtelif cins hidrokarbonlar, fenoller, naftalin, antresan),* ***Gaz suyu*** *(Amonyak, kükürtlü hidrojen, siyanür asidi vs.) ve sonra da* ***Kok*** *çıktığını, yani geri kalan kısmın kok" olduğunu söyledi. "Bir ton kömürden; 760 kg kok, 40 kg katran, 10 litre benzol, 300 m^3 havagazı elde edilirdi."* diye ekledi.

Bunları anlatırken, bir yandan da buruşmuş, yorgun elleriyle anlattıklarına anlam kazandıran kömür türevlerini gösteren ağacı çiziyordu.

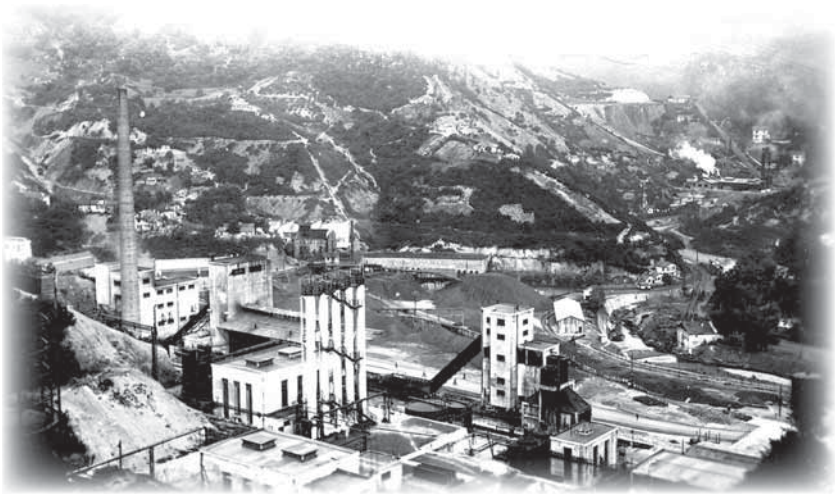


KOK Ağacı

Kömürden, % 4–5 oranında elde edilen katran damıtılarak içinde bulunan muhtelif maddelerin kaynama noktalarının farkından yararlanılarak bu maddelerin birbirinden ayrıldığını belirtti. Sözlerine şöyle devam etti:

*"Katranın damıtılmasından **hafif yağ** (benzol, tuluen, diğer hidrokarbonlar), **orta yağ** (fenoller, kreozoller, naftalin, diğer hidrokarbonlar), ağır yağ (naftalın, ağır fenoller, hidrokarbonlar) ve **antrasen yağı** (antrasen, fenantren, hidrokarbonlar) elde edilir. Bunlardan geriye kalan kısım da karbon ve ağır yağları bünyesinde bulunduran **zift**'tir."*

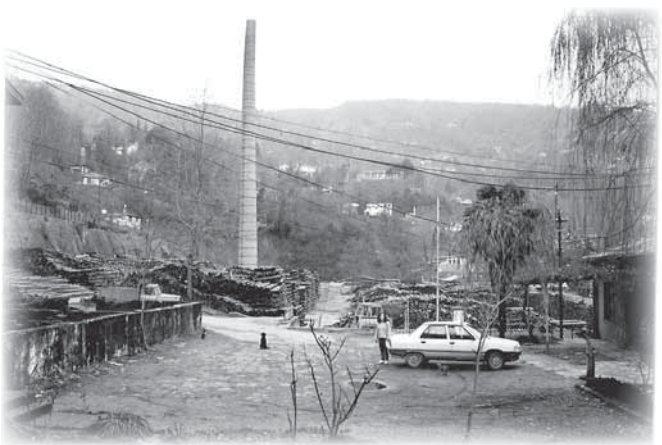
Baca, Kok Fabrikası tesisleri hakkında da şu bilgiyi verdi: *"Fabrikada yan yana dizilmiş bir batarya şeklinde 20 adet kok fırını mevcuttu. Bu fırınların her biri 10 ton kömür almaktaydı. Genişliği 35 cm. uzunluğu 12 m. yüksekliği 4 m. olan fırınların sağ ve solunda ısıtma kamaraları mevcuttu. Fırın ve ısıtma kamaraları yüksek sühunete (ısıya) mütehammil (dayanıklı) ateş tuğlasından yapılmıştı. Her fırının ön ve akasından iki kapağı vardı. Fırınlar özel tertibat (düzenek) ile doldurulurdu. Doldurulduktan 19 saat 30 dakika sonra kok oluşurdu. Bu arada havagazı, katran gibi uçucu maddeler gaz halinde yüksek ısıyla özel bir baca aracılığıyla geniş bir boruda toplanırdı. Burada soğuk su yardımıyla 70–80 dereceye kadar soğutulur, katran mayi (sıvı) haline geçer ve depoya akardı. Diğer maddelerde soğutulmaya devam edildikçe sıvı haline gelir ve özel depolarda toplanırdı. Havagazı, borulardan tulumbalarla emilir ve yıkama işlemine alınırdı. Yıkama sonucunda gazın içindeki yanıcı maddeler temizlenmiş olurdu. Kulelerden çıkan gaz, gazometrelere toplanarak kullanılacak yere sevk edilirdi."*



Briket hakkında ise; *"Kurutulmuş ve öğütülmüş kömüre %9 oranında zift'in katılmasıyla elde edilen karışım preslenerek kalıplar halinde ürün elde edilir. 24 saatte elde edilen briket 300 ton'dur."* bilgisini verdi.

"İlk satış ve nakil işlemine 20.10.1935 tarihinde başladığını" belirttikten sonra üretimleri hakkında şu bilgileri verdi: *"1935 – 1942 yılları arasında 448.729 ton sömikok ürettim. Zonguldak sömikokunun, kalorisi İstanbul Gazhane kokuna nazaran % 40 ve Alman kokuna oranla % 20 yüksek olduğu resmi çözümlemelerle anlaşılmıştır. Briket imaline ise 1936 yılının sonunda başlandı ve 1942 yılı sonuna kadar 144.668 ton da briket ürettim."*

Yapılışından üretiminin durdurulmasına kadar geçen zaman içindeki gelişmeleri özetle şu şekilde anlattı: *"1937'de Kömür havzası demiryolu ile Ankara'ya bağlandı. Bir taraftan devletleştirme bir yandan da yatırımlar devam ederken, hizmet 1940'dan sonra EKİ adı altında yürütüldü. 1935 yılında deneme kok üretimi yapan Kok Fabrikası, kuruluşunu tamamlayarak 1936 yılı başında üretime başladı. Yan ürünleri ile birlikte fabrikanın üretimi de giderek arttı. II. Dünya Savaşı öncesinde ve savaş boyunca yurt dışından kok ve kömür ithal edilememiş, Ankara ve İstanbul'un özellikle hava gazı ihtiyacı olan kok, bu fabrikadan temin edildi. 22 Eylül 1962'de Kardemir Kok Fabrikası açılması ve Eylül 1964'te Erdemir Kok Fabrikasının kurulmasıyla işlevimi yitirdim. Üretim çalışmam 10.05.1976 tarihinde durduruldu."*



İlk Kok Fabrikasından geriye kalan sadece bacası (1990).

19 Mayıs 1976 tarihinde, Kok Fabrikası Kapatıldı' başlığı ile: *"Demir – Çelik fabrikalarının koklaşma niteliği olan kömüre ihtiyacının arttığı bir dönemde, alınan kapatma kararına gerekçe olarak fabrikanın tamirine harcanacak paranın fazla tuttuğu gerekçe gösteriliyor. Fabrikanın 20 fırınından 7 sinin çalıştığı, çalışan 7 fırında da bakıma ihtiyaç duyulduğu, bu yüzden işçilerin yüksek ısıda çalıştığı bildiriliyor. Fabrikanın kapatılmasından sonra işçilerin eski işlerine uygun EKİ'nin diğer iş yerlerine nakledileceği açıklanıyor. Şeklindeki açıklamalarla gazetelerin önemli konusuydum"* dedi.

Uzun yıllar tek başına ayakta durma çabası nedeniyle yorgun ve tesislerin önce yıkıma terk edilmesinden sonra da yıkılıp, yok olmasından üzüntülüydü. *"Gidin bakın Dünya'daki emsallerine"* dedi üzüntüyle...

– Üzülme. Cumhuriyeti kuranlar seni üzülmesin diye Üzülmez'e koymuşlar, dedim.

Boş bir teselliydi benimki. En çok dikkatimi çeken konu ise, teknik terimlerin ve yabacı sözcüklerin öz Türkçe karşılıklarını da bana vermiş olmasıydı. *"Kömürün burada yaşayanları doyurduğu yılların özelliği bu"* dedi.

– Naftalin gibi beyazlamış sakalın, dedim.

"Naftalin dedin de aklıma geldi, son olarak sana, naftalini nasıl üretirdim onu da anlatayım" dedi ve şunları anlattı: *"Orta yağlarda bulunan % 20–30 arasındaki naftalin, büyük tavalarda kendi haline bırakılarak billurlaştırılırdı. Yağından ayrılan bu naftaline ham naftalin denirdi. Ham naftalin santrifüjden geçirilerek içindeki yağın büyük bir kısmından kurtarılırdı. En son kalan yağ da kuvvetli bir presleme sonunda çıkarılırdı. Sıkışma sonucunda kalıp haline gelen naftalin, renginin açılması ve son tasfiyenin yapılması için bir kazan içinde eritilirdi. Çıkan buharlar kapalı bir oda içinde tekrar sulpleştirilerek (katılaştırılarak) kar gibi beyaz saf naftalin elde edilirdi."*

Son sözleri şunlar oldu 80'lik bacanın; *"Tek başına 'Endüstriyel Miras' kapsamında değerlendirilip kültür varlığı olarak tescilli de olsam, kentsel belleğin yok edilişine üzgünüm"* dedi ve ardından; *"Savaşlarda bile korunan kültürel miras, bir kere tahrip edildiğinde bir daha yerine asla koyulamayacak bir kayıp olur. Dahası, kentsel kalıntılar sadece onu*

sahiplenenin ya da onun bulunduğu yerde bugün yaşayanların değil, bütün insanların ortak varlığı, geçmişidir" diye ekledi.

Konuşan bacadan üzüntüyle ayrıldıktan sonra Naftalini sorunca Google'a, şu bilgiyi verdi bana: *"1819'da ilk defa kömür katranından elde edilen naftalin; maden kömürü katranının fraksiyonlu destinasyonundan (saflaştırılmasından) elde edilen, özel kokulu, beyaz, 1.158 yoğunluğunda, 80°c' de ergiyen, 218°c' de kaynayan, suda ergimeyen, alkol, benzol ve eterde kolaylıkla eriyen antiseptik bir hidrokarbondur. Naftalin (C10H8) günümüzde, petrolün katalizör yardımı ile parçalanmasından elde edilmektedir..."*

DSİ'NİN ÖYKÜSÜ

Dursun Yıldız
İnşaat Mühendisi
Su Politikaları Uzmanı

DSİ'NİN ÖYKÜSÜ

DSİ'nin tarihine bakıldığında önce 1914 yılında kurulan Umur-u Nafıa Müdüriyet-i Umumiyesi karşımıza çıkar. Bu kurum daha sonra 1925 yılında Sular Fen Heyeti Müdürlüğü,1929 yılında ise Sular Umum Müdürlüğü olur. 1939'da Su İşleri Reisliği olarak dönüşür. ve 1954 yılında Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü kurulur**.** DSİ tarihi aslında Cumhuriyet sonrasında başlayan yeni tarih içinde Türkiye Cumhuriyetinin su yönetimi tarihiyle özdeşleşmiş bir tarihtir.

Bu tarihten söz ederken başlangıçta bu konuda çok büyük bir şevkle ve titizlikle çalışmalar yapıp , çok değerli " Su ve DSİ Tarihi " adlı kitabı yazan Sn Abdullah Demir'e en içten teşekkür ve saygılarımız sunalım. Su ve DSİ tarihini bugünlerin anlamasına yardımcı olan bu çok değerli yayın DSİ Vakfı tarafından 2000 yılında yayınlanmış ve birçok kişi, kurum ve kuruluşa ışık tutmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu 19 yüzyılın başında bir yandan bozulan ekonomisinin sıkıntılarını yaşarken, diğer taraftan batılılaşma çabalarını sürdürüyordu. Bu arada İstanbul'un su sorununu çözmek için çeşitli projeleri uygulamaya çalışıyordu.

Osmanlı İmparatorluğunda su işlerinin örgütlü bir şekilde ve sürekli olarak ele alınması 1914 yılında Nafıa Nezareti'nin yeniden yapılanması ile oluşturulan "Umur-u Nafıa Müdüriyet-i Umumiyesi"nin (Bayındırlık İşleri Genel Müdürlüğü) kurulmasıyla başlar. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e su yönetimi konusunda bu kurumsal yapı kalır.

Bunun için 1920 yılında Cumhuriyet'in ilanından hemen sonra 3 sayılı "Türkiye Büyük Millet Meclisi ve İcra Vekillerinin Sureti İntihabına Dair Kanun" çıkarılmıştır. Bu Kanunla oluşturulan 11 bakanlıktan biri de Nafia Vekâleti'dir[1].

Su idarelerinin taksimat, teşkilat ve vezaifi hakkında tanzim ve tevdi olunan, merbut talimatnamenin mevki mer'iyyete vazıı Nafıa Vekâleti celilesinin 18/19 Temmuz sene 1925 tarih ve 527/4190 numaralı tezkeresi üzerine icra vekilleri heyetinin 22 Temmuz sene1925 tarihli ictimaında tasvib ve kabul edilmiştir.

[1] Abdullah Demir. Su ve DSİ Tarihi, DSİ Vakfı,153 s., Ankara, 2001.

*Türkiye Reisicumhuru **Gazi Mustafa Kemal,***

Başvekil İsmet, Müdafai Mülkiye Vekili Receb Adliye Vekili Mahmud Esat, Dahiliye Vekaleti Vekili İhsan, Maliye Vekaleti Vekili Ali Cenani, Nafıa Vekili Süleyman Sırrı, Bahriye Vekili İhsan, Ticaret Vekili Ali Cenani, Hariciye Vekili Doktor Tevfik Rüştü, Maarif Vekili Hamdullah Suphi, Sıhhat ve Muavenet İctimaiye Vekili Süleyman Sırrı, Ziraat Vekili Mehmed Sabri

Sular Fen Heyeti Müdürlüğü



Seydişehir İncesu Regülatörü / Konya

Daha sonra yukarıda verilen Talimatname ile 1925 yılında "Umur-u Nafıa Müdüriyet-i Umumiyesi"ne bağlı bir "Sular Fen Heyeti Müdürlüğü" kurularak Türkiye 12 Daireye bölünür. Bursa, Adana, Ankara, Edirne ve İzmir Su İşleri Müdürlükleri oluşturulur. Bu tarih Cumhuriyet dönemi için su işlerinin başlangıç noktası olarak kabul edilmektedir. Artık Osmanlı'dan kalan miras üzerinden Cumhuriyet'in su yönetimi yolculuğu başlamıştır[2].

Birinci Su İşleri Dairesi Bursa'da kurulur. Ancak gerek gözlem yetersizliği gerekse ödenek azlığı, işlerin beklenen ölçüde gelişmesine imkân vermemiştir. 1929 a kadar ise ancak 7 tanesi faaliyete geçebilmiştir[3].

Ancak su temini çalışmaları ne savaş ne de başka işleri bekler. 1929 yılında ise ortaya çıkan şiddetli kuraklık ve kıtlık su işlerinin önemini yeniden ve çok acı bir şekilde hatırlatır.

---

2 Dr. Ceyhun Özçelik "Türkiye'de Su Hizmetleri ve Su Hukuku'nun Gelişimi" DSİ Teknik Bülteni Sayı 103 Ocak 2008 Ankara

3 Age.

1929'da Mustafa Kemal Atatürk bu konuda açıklama yapar;

"Su İşleri Teşkilatı Etüdü henüz başlangıcındadır. İktisadiyatımızın ana tedbirlerinden olan su işleri umumi idaresi'nin fenni kabiliyet ve kudreti çok sağlam kurulmalıdır." [4]

Bu ifade bir bakıma Sular Umum Müdürlüğü'nün kuruluş emridir. o yıl "Sular Umum Müdürlüğü" kurulur.

Cumhuriyet döneminde bir taraftan imtiyazlı su şirketlerinin su hizmetleri konusundaki aksamalarla uğraşırken diğer taraftan bu şirketlere verilen imtiyazların Genç Cumhuriyet'e en az maliyetle sonlandırılmasına çalışılmıştır. Ancak öncelik su yönetiminin yeni yasal ve kurumsal yapısının oluşturulmasına verilmiştir.

17 Şubat 1926 tarihinde Medeni Kanun'un kabulüyle birlikte, su hukukunda modern hukuk kurallarının işlediği yeni bir dönem başlar. 1926 yılında 831 sayılı "Sular Hakkında Kanun" adlı bir kanun çıkarılmış ve su yatırımlarına özel bir önem verilmiştir .1926-1928 yılları arasında kuraklık baş gösterir. Sıtma salgını görülür. 1927 yılındaki Teşviki Sanayi Kanunu'nda etkisiyle üç beyaz; un, şeker, pamuk ve üç siyahın; kömür, demir, akaryakıta öncelik verilmesi doğrultusunda su kaynakları planlaması da önem kazanır.



Çubuk 1 Barajı

1929 yılında, 12 yılda harcanmak üzere 100 milyon lira ödenek ayrılır. 1TL=1,2$. Bu ödenekle, Çubuk I barajı, Ankara Ovası sulaması, Bursa sulaması, Nazilli Ovası ana kanal açılması, Cellat Gölü'nün kurutulması, Tarsus (Aynaz) bataklığının kurutulması işlerine başlanır. Ancak, dünya krizi nedeniyle bu ödeneğin çok az bir kısmı kullanılır.

[4] Abdullah Demir. Su ve DSİ Tarihi DSİ Vakfı Yayını Ankara s.8

Su Etüdlerine Başlanıyor. Merkezi Yapı Kuruluyor -1934

1932 yılında akarsularda kapsamlı bir etüt çalışması başlar ve bir döküm çalışması yapılır. Bu arada Cumhuriyetin ilk barajı olan Çubuk Barajı 1936 yılında tamamlanır.

Bu dönem içinde 1934 tarih ve 2443 sayılı kanunla ilk defa Merkezi bir yapılanma öngörülmüş ve merkezi hükümet kuruluşuna belediye içme suları ile ilişkili olarak yardım ve denetleme vazifesi verilmiştir. Böylece Cumhuriyetin daha sonra uzun bir dönem DSİ Genel Müdürlüğü olarak hizmet verecek merkezi kamusal su yönetim yapısının ilk adımları atılmaya başlanır.

Su İşleri Reisliği Kuruluyor 1939

1939 yılında da Nafıa Vekâleti'ne bağlı olarak "Su İşleri Reisliği" kurulmuştur. Bu tarihten sonra su işlerinin önemi çok daha iyi anlaşılmış, su kaynaklarının istikşafı, etütleri ve planlamaları ile su ölçümleri yapılmıştır.

Bu dönemde Çubuk Barajı İnşaatı, Ankara ovası sulaması, Ankara su ihtiyacının karşılanması, Bursa Ovası Sulaması, Cellat Gölü Bataklığının ve Tarsus Aynaz Bataklığı'nın kurutulması ve Nazilli Ovası Ana Kanalı açılması için ayrılan 100 milyon Lira ödenekten ancak 12 Milyon Lirası sarfedilebilmiş,1930-31 Dünya ekonomik krizi gelip çatmış, paranın üstü Su İşlerine verilmemiştir. Bu parayla Duyun-u Umumiye'nin borçları ödenmiştir[5].

Yukarıda belirtilen bataklık kurutmalarının daha sonra büyük tartışmalara neden olmasından dolayı bu konuda daha detaylı açıklama ihtiyacı duyulmuştur.

Yukarıda belirtilen Cellat Gölü'nün sivrisinekleri, oradan geçen trendeki insanları dahi hasta etmeye yeter bir beladır. Bu kurutma olayı, suyun sebep olduğu belalardan kurtulma hadisesidir.

Aydın Milletvekili Esat Menteşe Tepeköy İstasyonu'nda Mustafa Kemal ile birlikteler.Esat Bey bir istasyon sonrasının adı "Cellat" dır der. Bataklığı anlatır. Gazi Mustafa Kemal gereken emri verir. Mahallinde bataklık kurutulur. Şimdi bu istasyonun adı "Sağlık" İstasyonudur. Bataklığın yerinde bugün ülkemizin en kaliteli Pamuğu yetiştirilmektedir[6].

---

5 Abdullah Demir "Su ve DSİ Tarihi", DSİ Vakfı Yayını. Ankara

6 Age. S.9.

Bu nedenle uzun süre tartışma konusu olan bataklıkların kurutulmasının yanlızca doğal dengenin bozulması açısından ele alınmasının yanlış tartışmalara neden olur. Zira bu tartışma günümüzde Avrupa Birliği ile yapılan kanun taramalarında da sözkonusu olmaktadır. Örneğin 2006 Mayıs ayında kitabın yazarlarından Özdemir Özbay'ın katıldığı Brüksel'deki toplantıda Portekiz temsilcisi 6200 sayılı Yasanın 2. Maddesi'ndeki görevler sayılırken "Bataklıkları Kurutmak" maddesinin böyle bir kanunda nasıl yer aldığı ve neden kanun kapsamından çıkartılmadığı tartışmasını açmıştır. Bu soruya Özdemir Özbay tarafından verilen cevap aynen şöyle olmuştur;

"Soruyu soran sayın temsilcinin ülkesi dahil İspanya, Fransa, İtalya, Yunanistan ve Türkiye gibi ülkelerde 20. yüzyılın ilk yarısında en büyük halk sağlığı sorunu sıtma idi.Sıtma ile yapılan savaşta dünyada en büyük başarıyı kazanan ülkenin Türkiye olduğu BM Sağlık Örgütü Raporlarında görülecektir.İşte bu başarı bu maddenin uygulanması ile sağlanabilmiştir. Bunun aksi binlerce hayatın sona ermesi olurdu.O dönemdeki bu mecburiyet ortadan kalktıktan sonra bataklıklar kurutması yapılmamıştır."

Bu açıklama topluluk heyetine çok ilginç geldiği için yeniden kaleme alınan DSİ Teşkilat Kanunu Taslağında bu maddenin nasıl düzenlendiği İsveç temsilcisi tarafından sorulmuştur. Bu soruya verilen cevap ise *"bataklıkları doğal yaşamı sürdürecek şekilde ıslah etmek "* şeklinde olmuştur. Bu cevap üzerine bu yasanın çıkması bekleneceğinden Türkiye için bu sorunun bir daha sorulmaması kararlaştırılmış ve "kırmızı nokta[7]" konulmuştur. Ancak o zaman hazırlanan bu kanun tasarısı yasalaştırılmadığı için Avrupa Birliği tarafından kırmızı nokta kaldırılmış ve konu tekrar tartışmaya açılmıştır.[8]

Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Sulama

Çubuk Barajı'nın tamamlanmasını takip eden dönemde devlet yatırımlara devam etmiş, Bursa'da Gölbaşı Barajı (1938), Niğde'de Gebere Barajı (1941) inşaatı başlamış, bunları Van'da Sihke (1948), Eskişehir'de Porsuk I (1949) barajları inşa edilmiştir.

---

7 Komisyonda tartışmanın yeterli olduğu konular için konuluyor.

8 Özdemir Özbay'ın DSİ 'yi temsilen Enerji Bakanlığı Heyeti ile Brüksel Toplantısı. Mayıs 2006

Ayrıca bazı göllerin tanzim projeleri de ele alınmış ve Isparta'da Gölcük, Van'da Keşiş, Doni ve Ermenis, Denizli'de Işıklı, Manisa'da Marmara ve Ankara'da Eymir gölleri üzerinde bu kapsamda çalışılmıştır.Bu dönemde su hizmetlerinin finansman yönü de ele alınmış 1933 yılında içme suyu, ve kanalizasyon hizmetleri için belediyelere yardım amacıyla belediyeler bankası kurulmuştur. Bu kuruluş, daha sonra adını 1945 de İller Bankası olarak değiştirmiş ve 1960 larda, Tortum, İkizdere, Kovada I, Sızır vb tesisler yapmıştır.

1925 yılında "Su İdarelerinin Taksimat, Teşkilat ve Vezaifi Hakkında Taliat" adlı Kanun Kabul edilmiştir. 1926 - 27 - 28 yıllarında peş peşe gelen kuraklık ülke için bir felaket olmuştur. Ancak kurumsal yapıyı oluşturma çabası içinde olan ve finansman bulma konusunda zorluklar yaşayan Cumhuriyet dönemi bu konudaki planlarının ilk sonuçlarını 1939'dan itibaren almaya başlamıştır.

İlk sulama Şebekeleri için 1939 yılında Adana Seyhan Regülatörü, 1941 de Emirâlem, Adala Regülatörü, Alemdar, Göksu ve Porsuk Regülatörleri bitirilmiştir. 1943 ten sonra bitirilen Gediz, Emirâlem, Çömlekçi, Adala, Feslek, Seyhan, Berdan Gümenek, Beyşehir Gölü, Postalcı, Alemdar, Göksu ve Porsuk regülatörleri ve sulama şebekeleri sulama altyapısının önemli kilometre taşları olmuştur.

Amasya Cazibe sulaması 1945 de tamamlanmıştır. Bu günkü GAP projesinin bütün özelliklerini taşıyan bir model olarak dizayn edilmiştir. 11 Haziran 1936 da 3039 sayılı Kanun ile Çeltik ekimi Yasal statüye kavuşmuştur.

Ancak sulama şebekeleri ile birlikte toprağı ve çiftçi'yi de hazırlamak gerekmektedir. Atatürk'ün daha Cumhuriyet ilan edilmeden; "Her çiftçi ailesinin geçinecek kadar bir toprak sahibi olması lazımdır" şeklindeki sözü bir toprak reformu yapılması gereksiniminin ilk işareti idi, Mustafa Kemal Atatürk bu reform'un sulama işleri ile birlikte, sulama ölçütü dikkate alınarak yapılmasının gerektiğini ifade ederdi. Bu da toprağın hazırlanması, mülkiyet yapısının değiştirilmesi ile birlikte çifçi'nin de eğitilmesi anlamına geliyordu. Köy Enstitüleri Projesi aynı zamanda bu amacın gerçekleşmesi için de çok önemli bir projeydi.

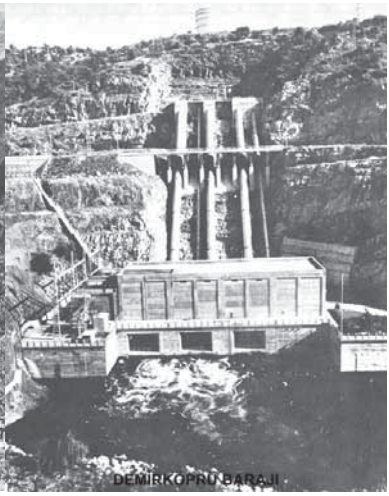
Seyhan Barajı ve Aşağı Seyhan Sulaması, Sakarya Irmağı üzerinde yaptırılan çalışmalar, Sarıyar barajının İnşası gerçekleştirildi. O dönmede tamamen

yerli kaynaklarla başlanıp bitirilen Almus, Kesikköprü barajları, Seyhan, Ahmetli, Köprüçay, Maraş önemli sulama projeleridir.

Bu projeler tamamlanırken İkinci Dünya Savaşı bitmiş, savaşının getirdiği yıkımları temizleyerek savaşın izlerini silmek ve hızlı kalkınmayı sağlamak için tüm dünyada bir yarış başlamıştır. Bu dalga Türkiye'yi de 1950 lerde çok amaçlı su kaynakları geliştirme projelerine yöneltir. Cumhuriyetten o güne kadar oluşturulan su yönetimi kamu kurumsal yapısı artık daha hızlı çalışmak zorundadır.



Sarıyer 2 Barajı



Demirköprü Barajı

İMTİYAZLARIN GERİ ALINMASI VE KURUMSALLAŞMA DÖNEMİ (1936-1954)

Türkiye'de kuramsal temelleri 1930'larla atılmış olan, uygulaması ise 1933 yılında başlayan belediîleştirme politikası 1949 yılına kadar devam etmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra kamu hizmetinin yerine getirilmesinde şirketler yerine işletmeler, imtiyaz yöntemi yerine emanet yöntemi tercih edilmiştir. Bu tercihe paralel olarak imtiyazlı şirketler satın alınmış ve yerine getirdikleri hizmetler belediye işletmelerine verilmiştir. Bu 20 yıllık süre içinde uygulanan politikalar ve oluşturulan mevzuat 1980 yılına kadar devam etmiştir.

1932-1939 yılları arasında Türk ekonomisinde artan devlet müdahalesinin tezahür biçimlerinin bütünü, en genel anlamda devletçilik terimiyle nitelendirilmiştir[9]. Bu yıllar içinde kentsel hizmetler alanında devletin müdahalesi iki şekilde kendini göstermiştir. Birincisi yabancı şirketlerin elinde olan imtiyazların alınması ve şirketlerin belediyelere devredilmesidir. İkinci yol, belediyelerin kentsel hizmetleri (özellikle elektrik hizmetleri) yerine getirmek için kurdukları şirketlerin, belediye örgütleri içinde işletmeler haline dönüştürülmesidir.

Devlet bu süreçte yaptığı bir takım düzenlemeler ile imtiyazlı şirketlerin elde ettiği kâr oranlarında düşüşlere sebep olmuştur. Bu durum, şirketin hisselerinin satış sürecini hızlandırmış ve beledîleştirme politikasını daha rahat uygulanmasına fırsat vermiştir[10].

Tüm bu sebeplerle, gerçekleştirilen beledîleştirme politikası içinde satın almalar 12 yıl boyunca sürmüş; toplam 15 farklı kanunla 29 adet imtiyazlı şirket kamunun mülkiyetine geçirilmiştir. Belediye işletmelerinin kurulması ile birlikte düşünüldüğünde, yasal düzenlemeler 1949 yılına kadar sürmüş; genel bir politika olarak ise varlığını 1980'lere kadar devam ettirmiştir.

Beledîleştirilmenin birinci ayağı olduğunu ifade ettiğimiz bu süreç 1933 yılında başlayarak 1945 yılına kadar devam etti.Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) tarafından şirketlerle yapılan görüşmeler sonucunda satış sözleşmeleri imzalandı; ardından, TBMM'den sözleşmenin onaylandığına ilişkin kabul kanunları geçti. Çoğu kez, kabul kanunu içerisinde yer verilen bir madde ile şirketlerin tesisleriyle birlikte belediyelere devredilmesi sağlandı.

Bu dönem, bir taraftan su yapılarının inşa edildiği diğer taraftan da imtiyazlı su şirketlerinin satın alınarak Belediyelerin sular idaresine devredildiği bir dönem olmuştur.Böylece, Osmanlı'nın son elli yılı ile Cumhuriyet döneminin ilk on yılını kapsayan imtiyazlar dönemine son verilerek, 1930'lu yıllardan 1980'li yıllara kadar sürecek olan bir kamusal örgütlenme dönemini başlamıştır[11].

---

9 Boratav, K. **Türkiye'de Devletçilik**, Savaş Yayınları,1982. Ankara.

10 Tekeli, İ. **Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1990)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları,2009. İstanbul.

11 Dr. Ceyhun Özçelik "Türkiye'de Su Hizmetleri ve Su Hukuku'nun Gelişimi" DSİ Teknik Bülteni Sayı 103 Ocak 2008 Ankara

Özel teşebbüsün, sanayi yatırımlarında başarısız olması nedeniyle, 1931 yılında benimsenen Devletçilik ilkesi gereği, 1934 yılında, Cumhuriyetin sanayinin ilk planlı kuruluş evresi olan 1. Beş Yıllık Sanayi Planı uygulamaya konulmuştur[12]. Bu çerçevede, enerji üretimine yönelik su kaynakları planlaması ve sistematik akım ölçümleri için 1935 yılında 2819 nolu kanun ile Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü (EİE) kurulmuştur. İdare ilk olarak Keban Projesi ile etütlere başlamış, Fırat Nehri üzerinde gözlem istasyonları kurmuştur.

Su İşleri Reisliği

1937 yılında Sular Umum Müdürlüğü adını, personel ücret politikası nedeniyle, Su İşleri Reisliği olarak değiştirmiştir[13]. 1945 sonrası Marshal yardımıyla su kaynakları geliştirme çabaları önem kazanmış, Seyhan ve Sakarya nehri üzerinde etütlere başlanmıştır.

Cumhuriyeti takip eden yıllarda su kaynaklarının geliştirilmesi için kurumsal yapının oluşturulmasına devam edilmiştir. Çünkü ilk 20 yıl mevcut kurumsal yapılarla hizmet verilmek durumunda kalınmıştır. Örneğin Cumhuriyetin meteorolojik gözlemlerinin önemli bir kısmını, resmi yazışmalarda "Maarif Vekâleti Hey'et ve Fiziki Arzi İstanbul Rasathanesi" adını kullanan Kandilli Rasathanesi yapmıştır. Başlangıçta yalnızca iklim istasyonu olarak çalışan bu kuruluş sonraları, bir astronomi rasathanesi olma çabalarına girmiştir. Bunun yanında Tarım, Milli Savunma ve Bayındırlık bakanlıkları kendi meteorolojik gözlem istasyonlarını kurmuşlardır. 1937 yılından sonra 3127 sayılı kanunla Başbakanlığa bağlı Devlet Meteoroloji Umum Müdürlüğü kurulmuştur [14].

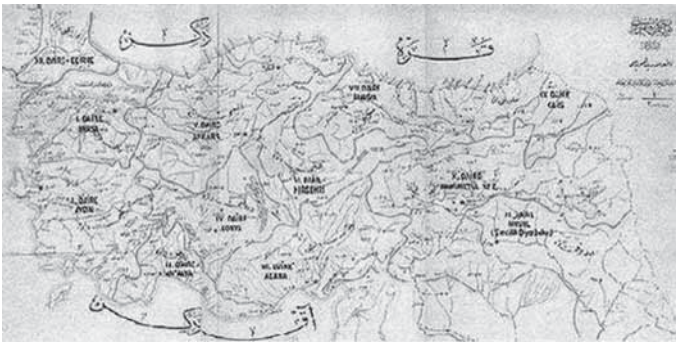
---

12 "Su ve DSİ Tarihi", DSİ Vakfı Yayını. Ankara

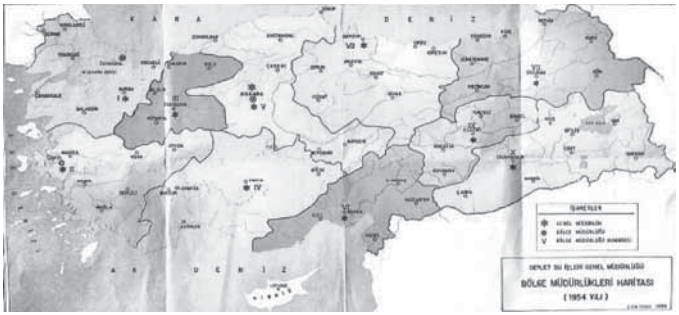
13 ÖZBAY Ö., HASGÜLER M.; Su ve Toprak Kaynaklarında Kirlenme, Nisan 1990 4Is., Ankara.

14 Dr. Ceyhun Özçelik "Türkiye'de Su Hizmetleri ve Su Hukuku'nun Gelişimi" DSİ Teknik Bülteni Sayı 103 Ocak 2008 Ankara

1950 li yıllarda çok amaçlı projeler yapılması gündeme gelmiştir, Etibank ve EİE nin katkılarıyla Sakarya Nehri üzerinde Sarıyer Barajının (enerji amaçlı), yapımına başlanmıştır. Aynı yıl 5516 sayılı "Bataklıkların Kurutulması ve Bundan Elde Edilecek Topraklar Hakkında Kanun (Sıtma kanunu)" un yürürlüğe girmesiyle[15], bataklık kurutulma projelerinde karar merci Bayındırlık Bakanlığı olarak belirlenmiş ve su hukukundaki bir boşluk doldurularak, bataklıkların kurutulması teşvik edilmiştir. 4373 sayılı "Taşkın Koruma Yasası" ve 5516 sayılı "Bataklıkların Kurutulması ve Bundan Elde Edilecek Topraklar Hakkında Kanun." larla birlikte çok amaçlı projelerin gündeme gelmesi, 1953 yılında yürürlüğe giren 6200 sayılı "Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun"a öncülük etmiştir.



Cumhuriyetin İlk Yıllarında Su İdarelerinin Bölge Taksimatı (22 Temmuz 1925)



DSİ Bölge Müdürlükleri (1954)

15 Abdullah Demir 2001 "Su ve DSİ Tarihi", DSİ Vakfı Yayını. Ankara

DSİ Tarihi -DSİ Kuruluyor .

Burada öncelikle kuruluşundan bu yana DSİ'de büyük bir şevk ve heyecanla birçok zorluğu aşarak onurla hizmet veren tüm çalışanlarını kutluyoruz. Şimdi DSİ tarihine geçelim.

Cumhuriyetin kuruluşundan 1950 yılına kadar geçen 27 yılda sadece 3 baraj yapılabilmiştir.Bunlar Çubuk1,Porsuk ve Gebere barajlarıdır. Türkiye Cumhuriyeti Su İşlerini daha sistemli bir kurumsal yapı ile daha hızlı bir şekilde yürütmek zorundadır.

18 Aralık 1953 tarih ve 6200 sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkındaki yasa kabul edilir. Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı bir tüzel kişilik olarak DSİ kurulur.

Yıl 1954 dür. Kurulan DSİ Genel Müdürlüğüne yer lazımdır.Genel Müdürlük , İdari Mali İşler ,Hukuk Müşavirliğiyle birlikte şimdiki Yargıtay binasının Atatürk Bulvarı üzerindeki iki katlı bloğunda yer alır.Proje İnşaat Dairesi Ziya Gökalp Caddesinde,Araştırma Dairesi Akay Caddesinde,Barajlar Dairesi Tunus Caddesinde,Etüt ve Plan Dairesi Konur Sokak'ta, Makine Dairesi ve V. Bölge Müdürlüğü İzmir Caddesinde ayrı ayrı yerlere dağılır.

Kuruluş aşamasında DSİ Genel Müdürlüğü bünyesinde taşrada havzalar itibariyle 10, Seyhan ve Hirfanlı'da da 2 adet olmak üzere toplam 12 adet Bölge Müdürlüğü ile 26 Şube Başmühendisliği oluşturulmuştur. Bu yapı 1925 yılında Su İdareleri'nin Bölge taksimatına benzer bir yapı olmuştur. Merkezde ise; Etüd Plân, Proje İnşaat, İşletme, İdarî İşler Daire Reislikleri ile Makine, Barajlar, Amenajman Müdürlükleri, Malzeme, Neşriyat, Hukuk İşleri ve Teknik Müşavere Kurulu gibi birimler kurulmuştur.

Türkiye 26 havzaya ayrılır. Her havzada Sulama sahası, Drenaj sahası,Kurutma,Taşkından koruma ve Üretilecek enerji miktarı hesapları yapılır. Kurumdaki teknik eleman sayısı 88 Yüksek Mühendis, 71 Mühendis,54 Fen Memuru olmak üzere toplam 213'tür.Bu tarihte Kurumda makine parkı olarak ise 9 treyler,2 çekici,25 kamyon,14 kamyonet,16 pikap,32 kaptı kaçtı,85 jip olmak üzere toplam 183 adet makine bulunmaktadır[16].

16 Abdullah Demir 2001 "Su ve DSİ Tarihi", DSİ Vakfı Yayını. Ankara

DSİ tarihi konusunda çok değerli çalışmalar yapmış olan Yüksek Mimar Abdullah Demir "Al Gülün Dikeni" adlı eserinde "DSİ'nin ilk tesisi Etlik'te kuruldu,Çubuk Çayı kenarında üstü gecekondularla dolu bir yerdi. Oda başına 2500 TL istimlak bedeliyle gecekondular hızla istimlak edildi ve yıkıldı. Bölge binası,laboratuvar, matbaa,merkez atelyesi ve ambarlar 1958 yılının sonuna kadar hızla inşa edildi." der. DSİ'nin ilk tesisi kurulmuştur artık.

Şimdi bir Umum Müdürlük Binasına ihtiyaç vardır. DSİ teşkilatının bir çatı altında toplanması şart olmuştur. Bu bina için o günün ihtiyacı bilinmektedir fakat 30 yıl sonraki ihtiyacın ne olduğunun da bilinmesi gerekir. Genel Müdür Süleyman Demirel talimat verir;

-"30 yıl sonraki DSİ, nasıl bir DSİ olur.Araştırın"

Daire Başkanları biraraya gelir, Mevcut kadro bilgileri ve teşkilat yapısı 30 yıl sonrası için ele alınır. Sonuç genel müdüre sunulur.



DSİ Genel Müdürlüğü Binası

Bu ihtiyaç dikkate alınarak " Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Binası Mimari Proje Müsabakası" adı altında bir ulusal müsabaka açılır.47 proje arasından bugünkü proje seçilir. Projenin uygulanacağı yer ise DSİ Genel Müdürlüğünün bugünkü bulunduğu yerdir. Proje 1964 yılında ihale edilir.1969 yılında tamamlanır.

Bu arada DSİ umum Müdürlüğü faaliyetleri için 1960 yılında Ulus Rüzgarlı Sokaktaki Ankara'nın en büyük binası olan Çatalhan kiralanır.Farklı semtlere yayılmış merkez daireler buraya taşınır. Makine İkmal Etliğe gider. Yalnız Araştırma Dairesi Akay'da kalır .DSİ Genel Müdürlüğü binası tamamlanırken Esenboğa yolu üzerindeki Araştırma Dairesi de tamamlanır. Daire oraya taşınır.

Taşradaki Bölge müdürlükleri binaları da zaman içinde inşa edilir.

Şimdi daha hızlı çalışma zamanıdır.Almus 27MW,Kesikköprü 76MW barajları ihale edilir.1963 yılında Keban Barajı için fiziki yatırımlara başlanır.

DSİ kuruluşundan bu yana toprak ve su kaynaklarının geliştirilmesinde eğitimin önemini bilerek faaliyetleri arasında eğitim ve araştırmayı öne çıkartmıştır. Meslek içi eğitim merkezleri kurulmuş ve personel düzenli olarak bu kurslarda eğitilerek Türkiye'nin su mühendisliği hafızası yaratılmıştır.1955 yılından 1993 yılına kadar DSİ'nin toplam teknik elemanlarının %75'i (3354 teknik eleman) yurtdışına gönderilerek teknik bilgi ve görgüsü arttırılmıştır.Bu sayı o dönemin koşulları gözönüne alındığında yurtdışı deneyimli çok önemli bir teknik güce karşılık gelir. Zaten bu teknik güç bugün Türkiye'deki tüm Su yapıları konusundaki Mühendislik Müşavirlik Firmalarının kurucusu olmuştur.

DSİ kurulurken ABD Su İşleri Teşkilatı Bureau of Reclamation örnek alınmıştır.1902 yılında kurulan bu teşkilat ABD'nin kalkınmasında çok büyük bir rol oynamıştır. 1901 yılında ABD Tarım Bakanı yıllık raporunda *"Sulama ile tarım imkanları o kadar geniştir ki en geniş ve en iyi gelişmeyi sağlamak için bu işe verilecek her şey milli bir kazançtır.Yapılan şey ne olursa olsun etkileri yalnız sulama yapan nesile tesir etmeyecek ,gelecek nesilleri de hayati önemde etkileyecektir."* şeklinde bir açıklama yapmıştır.

Başkan Roosvelt de bu düşünceyi destekler açıklamalar yapmıştır.

1963 yılında Bureau of Reclamation'ın başındaki Genel Müdür Floyd E. Dominy *"20 Yüzyılda ABD'nin lider devlet olmasında en büyük pay sulanan araziler,buralarda üretilen ürünler ve hidroelektrik enerji üretimidir "* açıklamasını yapmıştır.

ABD 21. yüzyılın başında Tarıma ve Sulamaya verdiği bu önemle ulusal sermaye birikiminin en önemli alanı olan" tarımsal üretim" alanında çok ileri bir adım atmıştır.1902 yılında kuruluşunda 17 Eyaleti içine alan 7 bölgeden oluşan bu teşkilat 100 yıl sonra artık işletme teşkilatı olmuştur. Ancak bu 100 yıl boyunca atılan en önemli adımlardan biri de bir ailelik ekonomik büyüklükte çiftlik birimlerinin mülkiyetini geniş anlamda teşvik eden toprak politikası olmuştur.21 yaşını doldurmuş veya aile reisi olmuş her insanın 64 dekarlık bir araziye sahip olmasına ve burada 5 yıl oturduktan sonra ,tarım yapma ve toprağı ıslah etme gibi bazı mecburiyetleri yerine

getirmesi şartıyla bir unvan sahibi olmasına izin veriliyordu. Yani tapu alabilmesi için bir kuyu ,bir ahır sahibi olması ve çiftçilik yapmaya hazır hale gelmesi ilk şarttı.Toprak ve çiftçiler böyle hazırlandı ve su yönetimi de 1902 de çıkartılan "Islahat kanunu "ile mali olarak desteklendi. ABD su yönetiminin başarılı süreci böylece başlıyordu.

DSİ de 1925 'de çıkartılan bir kanunla teşkilatlanmaya ilk adımını atmıştı. Ancak düşünülen 12 bölgenin sadece 7 bölgesi 1929 yılına kadar kurulabilmişti.Bu çok başlangıç adımı idi.Esas kuruluş 1954 yılında çıkartılan 6200 sayılı kanunla gerçekleşti.

ABD 'nin örnek alınan kuruluşundan yarım yüzyıl daha geç kalınmıştı. Ancak kurumsal yapı örnek alınarak gerçekleşmiş ve bu satırların yazarı dahil birçok mühendisi ABD'nin bu kurumunda teknik bilgi ve deneyim eğitiminden geçmiştir.Ülkemizde bu konuda geç de kalınsa teşkilat yapısına yönelik bir uygulama yapılmış ancak aynı uygulama toprak reformu konusunda gerçekleşmemiştir. Toprak reformu daha Cumhuriyetin kuruluşunun başında Atatürk ve Celal Bayar tarafından çok istenmesine rağmen bir türlü hayata geçirilememiştir.

Cumhuriyetin başında planlamanın böyle yapılmış olmasına rağmen , toprağının mülkiyetini reformla düzenleyen,eğitimli iş gücünü "Köy Enstitülerinde" yetiştiren sulama ve su yönetimi sistemini de DSİ ile gerçekleştiren bir yapının kurulması maalesef mümkün olmamıştır. Bu nedenle DSİ'nin çok büyük ,özverili ,başarılı hizmetleri entegre bir kalkınma planı için istenilen faydayı sağlayamamıştır.

DSİ ,yasasında da belirtildiği şekilde " ülkemizdeki yerüstü ve yeraltı sularının zararlarını önlemek ve bunlardan çeşitli yönden yararlanmak amacıyla" kurulmuştur. Bu kurum oluşturulurken akıldaki ilk hedeflerden biri, ülkemizde taşkınlar ya da sel, kuraklık gibi afetlere neden olan su kaynaklarının denetim altına alınması olmuştur.

O dönemde kontrol altına alınması ve önlenmesi hedeflenen koşut bir başka afet de sıtmadır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Anadolu'daki nüfusu kıran sıtma salgınlarının önlenebilmesi için, özellikle sivrisinek larvalarının bulunduğu ortamlar olan durağan su kaynaklarının denetim altına alınması olduğu bilinmektedir (6200 sayılı yasa'nın 2. maddesinin c bendinde,

"bataklıkları kurutmak" DSİ'nin görevleri arasında sayılmaktadır). Bu kurumdan beklenen bir başka hizmet de tarımda kullanılacak su kaynaklarını işlemek, düzenlemek, tarım alanlarına barajlar, kanallar, sulama tesisleri yoluyla ulaştırmaktır. Özetle amaç, hep kamusal yararın gözetilmesidir.Bu kamusal yarar gözetilirken DSİ vizyoner bir anlayışla çalışmalar yapmıştır.

Örneğin bugün ileri sürülen Nehir havza sınırları dikkate alınarak su ve toprak kaynaklarının ekonomik esaslar çerçevesinde geliştirilmesi yani "havza planlama anlayışı" günümüzden yaklaşık yarım asır önce 1958 yılında 9. Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in DSİ Genel Müdürü olduğu dönemde yayımlanan bir talimatta yer almıştır. Proje esaslarının tespitine ait bu talimatın ikinci maddesinde Talimatın amacı şöyle belirtilmiştir;

"Bu talimat bir havzanın istikşaf, planlama, kati planlama(avan proje) gibi üç kademe halinde olan çalışmaların her kademesinde havza ve manzume projelerin analiz edilmesi alternatiflerinin etüdü ile proje esaslerının tesbiti ve savunulmasında kullanılır."

Aynı maddede yer alan "manzume proje " ise şu şekilde tanımlanmıştır;

"Manzume proje: su ve bununla ilgili toprak kaynaklarının geliştirilmesi ve kontrolü için maksat, planlama, inşaat ve işletme bakımlarından müstakil bir bütün teşkil eden ve bir havzayı tamamen içine alan tedbirlerin heyeti umumiyesidir.[17]"

Bu talimatta ifade edilmek istenen özetle havzanın bütün olarak ele alınarak çalışmaların üç aşamada gerçekleştirilmesi ve farklı seçeneklerin teknik ve ekonomik yönden incelenerek projeye karar verilmesidir. Bu anlayış kurumların havza bazında teşkilatlanmasına neden olmuş ancak bütüncül havza yönetimi uygulamalara yansımamıştır.

DSİ havzalarda teşkilatlanmış, fakat su kaynaklarının planlanması ve uygulaması yani barajların yapılması zaman almıştır.Bunun ekonomik kaynak ayırmanın yanısıra teknik nedenleri de vardır.

17 Nafia Vekâleti Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü, Proje Esaslarının Tesbitine Ait talimat. Teknik Kitaplar No: 10-2 Ankara, 1958, s.2.

Bunun için önce akım gözlem istasyonu verileri toplamak konusunda seneler süren gözlemler yapılmalıdır.Çünkü projenin ana girdisi "su"dur ve bu kaynağın iyi planlanması için en az 10-15 yıllık rasatlar gerekir.Sonra İstikşaf,etüt ve plan,proje ve uygulama safhaları gelir.Ancak bu projelere olan ihtiyaç çok fazla hissedilmeye başlanmış,su ve elektrik talebi hızla artmıştır. Bu nedenle projeleri hızla geliştirmek için daha kolay projelerin öncelikle yapımı tercih edilmiştir.

Cumhuriyetten sonra su yönetimi ve kullanımı planlamalarının yapılmasında,koruma önlemlerinin belirlenmesinde ve denetiminde kamu ağırlıklı merkezi bir yapı oluşmuştur. Su kaynaklarımızı geliştirme politikamız ise oluşan su talebinin proje bazındaki uygulamalarla bir an önce karşılanması şeklinde oluşmuştur.Bu kamu ağırlıklı merkezi yapının merkezinde ise hep DSİ Genel Müdürlüğü olmuştur.

Aslında Cumhuriyet'ten bu yana gerek Hidroelektrik Enerji üretimi gerek içme ve kullanma suyu sağlanması ve gerekse tarımsal sulama ve sanayi suyu konusunda çok büyük bir gelişme katedilmiştir. Bu gelişmenin kararlı adımları Cumhuriyetin kurulduğu yıllardaki tüm zorluklara rağmen DSİ Genel Müdürlüğünün çok akılcı bir şekilde o zamanlarda atılmış ve personelinin özverili çalışmalarıyla uygulamaya geçirilmiştir. DSİ Genel Müdürlüğünün bu alanlardaki çalışmaları aynı zamanda gerek planlama gerekse proje uygulama ve işletme alanlarında ülkemizin çok önemli bir deneyim ve birikim kazanmasına imkân tanımıştır.

DSİ ile yürüyen Merkezi Kamusal Su Yönetimi Dönemi (1954- 1980)

Türkiye'de su kaynaklarının gelişimi ve korunması ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgili olan çeşitli kamu kuruluşlarının 1954 yılından itibaren önce merkez daha sonra da taşra teşkilatları kurulmuştur. Bu dönemde su yönetimi merkezi kamusal bir yapı oluşumu içine girer ve en verimli dönemini yaşar. Kurumsal çerçevede bu merkezi kamusal yapı karar verme, yönetim ve kullanıcılar olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Başbakanlık, DPT ve Bakanlıklar karar mekanizmalarında yer alır. DSİ, EİEİ, İller Bankası İl Özel İdareleri ve benzer kuruluşlar Yönetim ve Geliştirme bölümünü oluşturur. Çiftçi, Su Kullanıcı Birlikleri ve diğer su tüketicileri de su kullanıcıları olarak yer alır.



Türkiye'deki Barajlar ve Hidroelektrik Santraller (2010)

DSİ Genel Müdürlüğü Faaliyetlerine Başlıyor.

1954 yılından sonra orta vadede su yönetimi konusunda kurulan yatırımcı kurum ve kuruluşlar arasından Devlet Su işleri Genel Müdürlüğü, su kaynaklarının planlanması, geliştirilmesi ve yönetiminde ana sorumlu kuruluş olmuştur. DSİ Kuruluş Kanunu'nun birinci maddesinde "Yerüstü ve yeraltısularının zararlarını önlemek ve bunlardan çeşitli yönden faydalanmak maksadıyla Bayındırlık Vekâletine bağlı hükmi şahsiyeti haiz mülhak bütçeli Devlet Su işleri Umum Müdürlüğü kurulmuştur" denmiş [18], bu kuruluşun görevleri ise 2. maddede taşkın denetimi, sulama, kurutma, akarsu ıslahı vb. içerecek şekilde belirtilmiştir. Aynı maddenin g fıkrasında "şehir ve kasabaların içme su ve kanalizasyon projelerini tetkik, tasdik ve murakabe etmek" hükmü yer almıştır. Böylece, su kaynaklarının değerlendirilmesinde DSİ'yi yetkili kılan yeni bir dönem başlamıştır.

18 "Su ve DSİ Tarihi", DSİ Vakfı Yayını. Ankara



DSİ Bölge Müdürü Hazım Tütüncüoğlu
ve DSİ Teknik Personeli Şantiyede

İlk 5 Yıllık Kalkınma Planı

DSİ, 1960 yılında ilk 5 yıllık kalkınma planınına çok büyük katkıda bulunmuştur.[19] Daha sonra bu plan doğrultusunda yapılanmaya ve çok amaçlı su tesislerinin yapımına hız vermiştir. 6200 sayılı yasanın 2. maddesinin d ve i fıkraları nedeniyle "sudan faydalanılırken bir yandan da sudan enerji üretmek için EİE ile iş birliği yapar"hükmü doğrultusunda EİE ile işbirliğine girmiştir. Gündeme gelen havza planlaması esasları ışığında, Türkiye 26 havzaya ayrılmış ve 1953 yılında Seyhan Barajı (sulama, taşkın kontrolü ve enerji amaçlı) yapımına başlanmıştır. 1950 yılında DSİ tarafından hazırlanan kalkınma planı 1960 larda, ülkenin doğal, beşeri ve iktisadi her türlü kaynak ve imkânlarını tespitini, sosyal ve kültürel planlama anlayışıyla bir bütünlük içerisinde planlamak amacıyla Devlet Planlama Teşkilatının kurulmasına öncülük etmiştir. Bu yıllarda ayrıca yerli kaynak ve işgücü kullanma fikri olgunlaşmış, neredeyse tamamı yerli işgücüyle, Almus (1958-1966), Kesikköprü (1959-1966), barajı inşa edilmiştir.

19 7. Beş Yılık Kalkınma Planı, DPT.



İstanbul Su Sisteminde "Denizaltı Su Borusu"

1968 yılında "Ankara, İstanbul ve Nüfusu Yüzbinden Yukarı Olan Şehirlerde İçme, Kullanma ve Endüstri Suyu Temini Hakkında Kanun" çıkarılmıştır ". Bu kanun 6200 sayılı kanununu tamamlayıcı nitelikte olup, söz konusu şehirlerin suyunun teminine DSİ'yi yetkili kılmıştır. Kanunun ikinci maddesinde de "Su kaynağını teşkil eden barajlar, isale hatları ve tasfiye işleri Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünce, depo ve tevzi şebekeleri belediyelerce yapılır." İfadesi kullanılarak depo ve dağıtım işlerinin belediyelerce yapılmasını öngörmüştür. Ayrıca, belediyelerin yapım masraflarını 30 yıl içerisinde DSİ ye ödemesini gerektiğini belirterek, büyük şehirlerin su ihtiyaçlarının karşıladığı bir takım çok amaçlı barajlar için (Ankara'da; Çubuk II (1961-1964), Bayındır(1962-1965), Kurtboğazı (1963-1967), İstanbul'da; Alibey (1975,1983), Ömerli(1968-1972) vb.) belediyelerce DSİ ye ödenmesi gerekli miktarlar aynı yasada belirtilmiştir. Bu ödemelerin son dilimleri 30 yıl içinde o dönemin enflasyonunun etkisi ile çok küçük miktarlara gerilemiştir. Buna rağmen birçok belediye bu tesislerden gelen borçlarını ödememiştir.

1968 yılındaki kanunda aynı zamanda barajların işletmesinin DSİ de kalması, isale ve tasfiye tesislerinin ise belediyelere devredilmesi öngörülmüştür. Bu yasayla büyük şehirlerin, geçmişten süregelen su sıkıntısı bir nebze

aşılmaya çalışılmıştır. Aynı yıl DSİ tarafından su itilaflarını aşmak için bir yasa tasarısı hazırlanmıştır. Ancak uygulamaya geçirilememiştir [20].

Bölgesel Planlamaya Geçiş;



Başbakan Süleyman Demirel DSİ Elazığ Bölge Müdürü ve Vali ile DSİ Yemekhanesinde

1961 yılında Diyarbakır da Fırat Planlama Amirliği kurulmuştur. Bu karar bölgesel bir planlamaya geçişe de öncelik etmiştir. Bu amirlik 1964 yılında Fırat havzasının sulama ve enerji potansiyelini belirleyen" Fırat Havzası İnkişaf Raporunu", 1966 yılında "Aşağı Fırat İnkişaf Raporunu" hazırlamış, benzer çalışmalar Dicle nehri içinde devam ettirilmiştir. 1966 yılında Keban Barajı inşaatına başlanmıştır.

DSİ Genel Müdürlüğü nün bugüne değin başardığı en önemli projeler GAP kapsamında tamamladığı entegre projeler olmuştur. Bu projeler gerek gerek uluslararası baskılar gerekse yöresel zorluklar nedeniyle çok özverili çalışmalar gerektirmiştir. DSİ 1977 yılında suya dayalı bir entegre

20 Devlet Su işleri Genel Müdürlüğü Hizmetleri ile İlgili Mevzuat,1996. 406s. Ankara.

bölgesel kalkınma projesi olan Güneydoğu Anadolu Projesi kapsamında Urfa Tünelini kazmaya başlamıştır.Bu tünelle DSİ Dağları da Çağları da delip Fırat'ın suyunu Harran'a kavuşturmuştur.



Keban Barajı İnşaatı
Foto: Savaş Ekin



Keban Barajı
Foto: Savaş Ekin

Entegre yaklaşımın da etkileriyle, 1986 yılında Güneydoğu Anadolu Projesi entegre bölgesel planlama çerçevesinde ele alınması düşünülmüş ve 13 büyük proje oluşturulmuştur. Başlangıçta, su ve toprak kaynaklarının değerlendirilmesine yönelik olan bu proje, 1989 yılında tamamlanan GAP mastır planı ile bölgenin; tarım, enerji, alt yapı, konut, sanayi, eğitim, ulaşım vb. yönden ferahlamasını sağlayacak, çok yönlü entegre bölgesel kalkınma projesine dönüşmüştür.Bu projede DSİ Genel Müdürlüğü başlangıcından beri çok farklı bir görev ve sorumluluk anlayışı ile çalışmıştır.



GAP'ta Sulama Kanalları
Foto: Savaş Ekin



Atatürk Barajı
Foto: Savaş Ekin

Su Yönetimi Bütünlükçü Yapıdan Uzaklaşıyor.DSİ'de Erozyon

Su kaynakları yönetimimize bakıldığında 1980 li yıllara kadar kamu yönetimi içinde merkezi yönetimin ağırlığı bulunduğu görülür. Merkezi politikaların uygulanması ise merkezi yönetim-yerel yönetim işbirliği ile gerçekleşmiştir. Bu politikalar daha çok oluşmuş ihtiyaçların bir an önce karşılanmasına yönelik olarak havza içinde proje bazında uygulamalara neden olmuştur. Yani su yapıları havza bütünü içinde değil daha çok tekil olarak proje bazlı ele alınıp inşa edilmiştir. DSİ Genel Müdürlüğü havza bazında örgütlenmesine rağmen geniş olarak havza bazında uygulamalar yapamamıştır. Su, birçok ekonomik sektörde temel bir girdi olduğu için de sektörel kurumlar kendi sektörlerine ilişkin sorunlara yerel ölçekte ayrı ayrı eğilerek eşgüdüm olmadan sorunlara çözüm aramışlardır.

Aslında bu dönemde bazı kurumlar yasal olarak yetkilendirilmiş olsa da genel anlamda DSİ Genel Müdürlüğünün etkisi ile hala merkezi kamusal bir su yönetimi yapısının bulunduğu söylenebilir. Ancak bu yapı da kendi içinde büyük zafiyetler yaşamış ve erozyona uğramıştır. Bu nedenle de hantallaşmış ve sonuç alma becerisi azalmıştır.

Bu da merkezi kamusal bir yapı olmasına rağmen su yönetimini bütünlükçü bir anlayıştan uzaklaştırmış ve kurumlararası koordinasyonu zorlaştırmıştır.

1980'ler Kırılma Noktası

Aslında 1980'den sonra su ve kanalizasyon hizmetleri yönetiminde belediyeler düzeyinde de iki farklı yönetim modeli oluşmuştur. Orta ve küçük ölçekli belediyelerde bu hizmetler belediye bünyesi içinde yer alan hizmet birimlerince yürütülmüştür. Bunlar doğrudan belediyeye bağlı katma bütçeli kuruluşlardır. Yaklaşık 3200 adet belediyede hizmetler bu birimlerce verilirken önce İstanbul'da daha sonra da diğer Büyükşehir Belediyelerinde Su ve Kanalizasyon Genel Müdürlükleri kurulmuştur. Bu Genel Müdürlükler daha sonra Büyükşehir statüsündeki 16 kente yaygınlaşmıştır. Bu yapılar tüzel kişilikleri olan yapılar olup su ve kanalizasyon hizmetlerini yapmak ya da yaptırmakla yetkilendirilmiştir. Bu yetki daha çok bu hizmetlerin özel sektöre yaptırılması yönünde kullanılmaya başlanmıştır.

1980'lerde yapılan yasal düzenlemeler ile kentsel içme ve kullanma suyu talebinin karşılanmasında yerel yönetimler yetkili kılınmıştır. Bu dönemde başlamak üzere su yönetimi yapısına düzensiz ve plansız olarak birçok kuruluş eklenmiştir. Su yönetiminde yetkili olan kuruluşların artması büyük bir yetki karmaşası ve koordinasyon eksikliği doğurmuştur.

DSİ'de Erozyon

Bu dönemde DSİ Genel Müdürlüğün de da bazı zaafiyetler ortaya çıkmaya başlamıştır.Bu dönemde su yönetimi merkezi kamusal yapı ile özelleştirmeye yönelik uygulamalar arasında sıkışık bir dönem yaşamıştır.

Bu dönemin özgün siyasi ve ekonomik koşulları DSİ'nin de çalışma anlayışını etkilemiştir.Artan nüfusla birlikte talep arttıkça,projeler çeşitlenip çoğaldıkça, DSİ Genel Müdürlüğü başta olmak üzere su kaynakları yönetimi kurumları, mali,idari ve siyasi sorunların baskısı altında kalmış, Su üzerine Küresel Politikaların da etkisiyle yapısal bozulma ve çözülme dönemi başlamıştır.....

Bu dönem ilerledikçe su yönetimindeki zafiyetin sonuçları ortaya çıkmaya başlamıştır. Su yönetiminde bütüncül bir anlayışın olmaması kurumların birbirinden bağımsız projeler geliştirmesine, Koordinasyon

eksikliği, projelerde sonuca ulaşılmasının uzamasına, Yeni koşullara göre düzenlenmeyen yönetim sistemi ve düşük ücretler de personel verimliliğinin düşmesine neden olmuştur. Bu sorunlar ve ödeneklerdeki azalma DSİ Genel Müdürlüğünde 1990'lı yılların ortalarında üretimde verimi düşürmüş ve denetimi de etkilemeye başlamıştır.

Bu dönemde DSİ Genel Müdürlüğü sosyo-politik faktörlerin etkisiyle talebi düzenleyici mekanizmalara yer verememiş ve siyasi baskılar nedeniyle birçok verimsiz projenin altına imza atmak durumunda kalmıştır.

Bu dönemde DSİ Genel Müdürlüğü'nün teşkilat yapısı da değişikliklere uğramıştır. Bunlardan en önemlisi başlangıçta havzalar itibariyle 10 adet olan Bölge Müdürlükleri gerekli olmamasına rağmen 26'ya çıkmıştır. Bu idari olmaktan daha çok siyasi olan genişleme 2003 yılında yasa çıkartılarak daraltılmaya çalışılmışsa da yerleşmiş sistem nedeniyle bunda başarılı olunamamıştır.

DSİ Katma Bütçe'den Genel Bütçe'ye

DSİ Kurumsal yapısını ve işlevlerini farklılaştıran yasalardan en önemlilerinden biri DSİ'yi Katma Bütçeden Genel Bütçeye geçirerek tüzel kişiliğini kaldıran yasa olmuştur.Ancak daha sonra tekrar bu tüzel kişilik geri verilmiştir.

2006 yılından önce katma bütçeli idare iken 5018 sayılı Kanunla genel bütçe kapsamına alınan Devlet Su İşleri sonra tekrar katma bütçe kapsamına alınmıştır.

2000 li yılların başında DSİ 'nin yeni kurumsal yapısının nasıl olması gerektiği konusunda uluslararası kurumların çalışmaları artmıştır.

Dünya Bankası uzmanları tarafından Türkiye için hazırlanan Temmuz 2006 tarihli "İrrigation and Water Resource with a Focus on Irrigation Prioritasition and Managament" raporunda "Yeni Bir Su Kaynakları Yönetimi Kurumu İçin Öneriler" de yer almıştır.

Su ve toprak kaynaklarımızın geliştirilmesinde çok önemli işlevler gören ve büyük deneyim ve birikime sahip olan DSİ Genel Müdürlüğünün bu dönemde kurumsal olarak bir gerileme dönemine girişinin nedenleri ve sonuçları aslında DPT'nin 7. ve 8. Beş Yıllık Kalkınma Planlarındaki tesbitlerda açıkça görülmektedir.

DPT Kalkınma Raporu ve Yeni Ufuklar

Ülkemizde 21. Yüzyılın başında su yönetimi ve uygulanacak su politikaları konusundaki tablo DPT'nin 8. Beş Yıllık Kalkınma Raporunda aşağıdaki gibi özetlenmiştir;

"Küreselleşen dünya politikaları, 21. yüzyıl su yönetiminin sürdürülebilir, entegre olmuş talep odaklı, özel işletmeciliğe olanak sağlayan bir şekilde yürütülmesi gerekliliğini egemen kılmıştır. Geçen yüzyılın sonuna doğru dünyada yaygınlaşan çevre bilinci ve çevreye duyarlı planlama ve yönetim politikaları tam olarak uygulanamamıştır. Ayrıca; sosyal ve ekonomik gelişmelerle birlikte kişi başı günlük su ihtiyacı artmış, koordinasyon eksikliğinden dolayı kaynaklar verimli kullanılamamış, atıksu arıtma uygulamalarında ve deşarjlarındaki eksiklik, kaçak su tüketimi ve şebekede bakım-onarımdaki aksaklıklar devam etmiş, kamu yatırımları özel sektör yatırımlarına öncelik tanımak için ikinci planda kalmıştır.

Ayrıca, 1984 yılı sonunda çıkarılan 3096 sayılı kanuna dayalı olarak bugüne kadar yürütülen özelleştirme politikaları ve Yap-İşlet-Devret, Yap-İşlet gibi modeller uygun bir şekilde yürütülememiş, enerji sektöründe dar boğaza girilmiş ve tarım sektörünün geliri de düşmüştür. Bunun yanında, çevreye olan duyarlılık artmış olmasına rağmen, sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı içerisinde, doğal kaynakların yönetimini sağlayacak, ekonomik dengeleri koruyarak kalkınmaya imkân verecek, doğayı ve insan sağlığını koruyacak ve gelecek kuşaklara, sağlıklı bir ortam bırakacak yönde istenilen politikalar geliştirilmemiş, ÇED sürecinde de istenilen başarı sağlanamamıştır[21]. Üstelik Su hukuku konusunda boşluklar süregelmiş, hazırlanan taslaklar yasalaşamamış, su konusunda görev, yetki ve sorumluluklar, artan mevzuatlarla birbirine girmiştir[22]."

Su Yönetimi Karnemiz: Zayıf

DPT 'nin tesbitlerinde 21. Yüzyıl'ın başında su yönetimi karnemizin zayıf olduğu ortaya çıkmıştır. Bu olumsuzluklar karşısında yirmibirinci yüzyılın ilk 5 yılında alınacak önlemler, 8. Beş Yıllık Kalkınma Planında şöyle özetlenmiştir.

21 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, DPT.

22 7. Beş Yılık Kalkınma Planı, DPT.

"Su kaynaklarının geliştirilmesi, kullanılması ve korunmasıyla ilgili hukuki bir düzenleme yapılacaktır", "su ve atıksu standartları AB standartlarına uygun hale getirilecek", "167 sayılı yeraltısuları yasası düzenlenerek kaçak kullanımlara karşı caydırıcılık sağlanacak", "İller Bankası Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılacaktır", "Nüfusu 100 bini aşan yerlerde su ve kanalizasyon idareleri kurulacak", "Özelleştirme Yap-İşlet, Yap-İşlet-Devret modellerinin yerel yönetimlerde uygulanmasını yaygınlaştırılacak","ÇED sürecinin etkin kılınması yönünde düzenlemeler yapılacak", "doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı teşvik edilecektir"

DPT'nin gerek tesbit gerekse önerilerinde Türkiye'nin 21. Yüzyılın başındaki su politikasındaki ana eksenin özelleştirme ve çevre duyarlılığı olması gerektiği yer alır.Bu iki ana nokta teknik olmaktan çok ekonomik ve politik tercihlerdir ve Türkiye'nin su yönetimi kurumsal yapısı bu tercihe göre yeniden şekillenecektir. Bu yeniden şekillenme döneminde DSİ genel Müdürlüğü de bundan büyük oranda etkilenecektir.

Yasa Çıktı ama Uygulanmadı

21. Yüzyılın başında sosyo-politik etkilerin oldukça yoğun bir şekilde baskısı altında olan DSİ'de bu etkinin ağırlığını ortaya koyan çok ilginç bir durum yaşanmıştır.DSİ'nin kurumsal yapısındaki ataleti ortadan kaldırmak için geçmişten kalan DSİ refleksi ile son bir çaba gösterilmiş ve teşkilat şemasında bir düzenleme yapılmıştır.Ancak TBMM'de yasa çıkmasına rağmen DSİ'nin kurumsal yapısı değiştirilememiştir.

2003 yılında DSİ teşkilat şemasındaki bu düzenleme ile bazı Bölge Müdürlükleri'nin kapatılarak şube müdürlüğü olarak diğer Bölge Müdürlüklerine bağlanması için TBMM'inde yasal değişiklik yapılmıştır[23]. Ancak bu Yasa çıkmasına rağmen uygulanamamış Bölge Müdürlüklerinin kapatılması engellenmiştir. Bu durum bu dönemde DSİ Genel Müdürlüğünün işleyişinde siyasi faktörlerin etkisi açısından çok çarpıcı bir örnek olmuştur.

DSİ'nin kurumsal işleyişindeki bu karmaşa ve baskılar kurumu hantallaştırmış ve etkinliğinden uzaklaşmasına neden olmuştur.

23 YILDIZ D,ÖZBAY Ö . 2012 Osmanlı'dan Günümüze Su Hukuku ve Su Politikaları 2012 Truva Yayınları. İstanbul

Su Hizmetlerinde İkinci İmtiyaz Dönemi

20. Yüzyılın sonlarına doğru küresel ölçekte geliştirilen su hizmetleri yönetimi politikaları ile mevcut kamu kurumlarının görev ve sorumluluklarının bir bölümü özel şirketlere devredilmeye başlanır.

Yeni Cumhuriyet tarafından 1930'lu yıllarda İmtiyazlı şirketlerden satın alınarak Belediyeler tarafından verilmesi kararlaştırılan hizmetlerin bundan yaklaşık 50 yıl sonra tekrar İmtiyaz hakkı devri ile özel şirketlere devredilmesi kabul edilir. "Su Hizmetlerinde İkinci İmtiyaz Dönemi" başlar. Yıl 1980'lerin başıdır.

İlk olarak İçmesuyu ve kanalizasyon hizmetlerinin kamu hizmeti anlayışı dışında özel sektör tarafından da verilebilmesine yönelik yasal uyum çalışması, 1983 yılında 2560 sayılı İSKİ Yasası kapsamında gerçekleşir. Bu Yasa öncelikle İstanbul'da İSKİ'nin su hizmetinden %10'dan aşağı olmayacak bir oranda kâr sağlamasına olanak tanımış daha sonra bu modelin diğer büyükşehirlerin su ve kanalizasyon hizmetlerine yaygınlaştırılması ile uygulama alanı genişlemiştir.

1981 yılında 2560 sayılı Yasa ile "Su ve Kanalizasyon İdareleri (SKİ)" şeklinde ve daha sonra 1986 yılında 2560 sayılı Yasa' da yapılan yeni düzenlemeler ile büyükşehir statüsündeki belediyelerde de SKİ kurulması söz konusu olmuştur. Bu yasalarla kurulan Su ve kanalizasyon İdareleri, (büyükşehir idari alan sınırları içinde) içmesuyu, kullanma suyu ve sanayi suyu sağlamak ve bunları kaynaktan kullanıcıya (aboneye) kadar su temini, arıtması, su şebekesi, atık su toplanması ve arıtması işleri ile gerekli her tür işlemi yapmak veya yaptırmakla görevlendirilmiştir.

Bu model'in 1986 yılında tüm büyükşehir belediyeleri için geçerli kılınmasıyla 1980'lere kadar devam eden İller Bankası odaklı model değişerek, sektörde dış kredi imkânlarına yönelimler başlar. Büyükkentlerde Su ve Kanalizasyon İdarelerinin kurulmasıyla yeni bir model olarak Dünya Bankası kredileri kapsamında çokuluslu su şirketlerine kentsel su hizmetlerinin işletiminin devredilmesi gündeme gelir ve ilk uygulama Antalya örneğinde gerçekleşir. Antalya Anakent Belediyesi adına kentin su ve kanalizasyon işlerinden sorumlu "Antalya Su ve Atık Su İdaresi" 1995 yılında Antalya kentinin su yönetimini, "işletme hizmetlerinin özelleştirilmesi" kapsamında, 10 yıllık bir süre için, uluslararası bir Fransız şirketinin yavru şirketi olarak,

ANTSU adı ile kurulan şirkete devreder. Ancak hizmetler aksar, fiyat artar ,sorunlar yaşanır, Fransız şirket su hizmetinin fiyatlandırılması konusunda anlaşmazlığı uluslararası tahkime götürür[24].Fransız firma işi bırakır ve ülkeden ayrılmak zorunda kalır.

1990'lı yıllarda su kaynaklarının yönetiminde özelleştirme politikaları yabancı kredi bulmanın ön koşulu olarak ortaya çıkmıştır. Dünya Bankası, Birleşmiş Milletler (BM) ve OECD, su kaynakları politikalarında bu şartın uygulanabilmesi için önce yapısal uyum kredileri verir. Yerel yönetimlerde ikinci bir imtiyazlara açılma dönemini başlar [25]. Bu dönem sadece su hizmetlerinin özselleştirilmesi şeklinde sürmez. Bazı büyükşehir belediyeleri DSİ'den su tahsisleri alarak su temini yapılarını kendileri yapmaya niyetlenir. Ankara'da iki dönem üstüste kurak dönemin yaşanması ile ortaya çıkabilecek su temin sıkıntısı DSİ tarafından Ankara Belediyesine bildirilir. Belediye DSİ'nin Gerede su temini projesini aldığı yasal yetki ile kendisi yapmak ister . Proje'nin yapılması gecikir. Kurak dönem Ankara 'yı teslim alır. 2027'den sonra Ankara için düşünülen Kızılırmak'tan su getirme Projesi hızla devreye alınır ve 2009 yılında tamamlanır.

DSİ Sulama Tesislerinin İşletmesini Devrediyor

Sulama'da başlangıçta işletmeyi devlet yaparken 1993 tarihinden bu yana su kullanıcılarının oluşturdukları sulama örgütleri ve yerel yönetimlerce yapılan sulama işletmeciliği ön plana çıkmıştır. 1993 yılına kadar, alanı yaklaşık 2000 hektara kadar olan küçük şebekeler, kademe kademe her yıl su kullanıcıları örgütlerine devredilmiştir.

1993 yılından bu yana DSİ, işletme ve bakım yönünden sınırlı sorumluluktaki sulayıcı grupları kurarak su yönetiminde katılımcı yaklaşımı teşvik etmiştir.1993 den başlayarak bu tesislerin % 96'sı devredilmiştir. Halen yaklaşık 680'i aşkın sulama birliği bulunmaktadır.

---

24 Birgül Ayman Güler.(Ed.) 1999 Su Hizmetleri Yönetimi -Genel Yapı. TODAİE Yerel Yönetimler Araştırma ve Eğitim Merkezi. Yayın No: 289. Aralık 1999 Ankara

25 Dr. Ceyhun Özçelik "Türkiye'de Su Hizmetleri ve Su Hukuku'nun Gelişimi" DSİ Teknik Bülteni Sayı 103 Ocak 2008 Ankara

Ülkemizde sulama konusundaki bir başka örgütlenme ise "Sulama Kooperatifleri" olup bu kooperatifler 1969 yılından sonra[26] sulama hizmetleri konusunda katılımcı su yönetimi kavramının yerleşmesi açısından önemli hizmetler vermiştir. DSİ sulama tesislerini 1163 Sayılı Kooperatifler Kanunu hükümlerine göre kurulmuş olan Sulama Kooperatiflerine de devretmiştir. Halen ülkemizde 1388 sulama kooperatifi bulunmaktadır

1986 yılında Dünya Bankası'nın "Drenaj ve tarla içi geliştirme" projesiyle DSİ ve KHGM tesislerinin çiftçilere daha fazla işletme ve bakım sorumluluğu verme doğrultusunda, devredilmesi hususunu vurgulaması, devir sürecini tetiklemiştir. Uygulanan politikalar doğrultusunda Sulama Birliği sayısı hızla artmıştır. Ayrıca enerji yatırımlarında da özel kesim yatırım faaliyetlerini geliştirmek için Yap-İşlet-Devret ve Yap-İşlet gibi yeni modeller uygulamaya konmuş, kamu projeleri ikinci plana çekilmeye başlanmıştır[27].

1993 den itibaren Dünya Bankası teşvikleri, uluslararası alanlarda gelişen katılımcılık kavramlarının yanında, işletme ve bakım ve personel giderlerinin artması, özdenetimin tam olarak sağlanamaması gibi nedenlerden dolayı, sulama tesislerinin köy tüzel kişilikleri, belediyeler, sulama birlikleri, kooperatifler ve üniversitelere devri görünür şekilde artmış ve bu bir kural haline dönüşmüştür[28].

DSİ'nin Faaliyetleri ve Su Yönetimi Aksıyor (1990-2000)

1990'lı yılların ortalarından itibaren Türkiye'de su yönetimi teknik ve idari olarak büyük bir koordinasyon eksikliği ve verimsizlik içine girmiştir.Bu durum DSİ Genel Müdürlüğünün faaliyetlerini de doğrudan etkilemiştir. DSİ Genel Müdürlüğü diğer kurumlar gibi ülkenin çeşitlenerek artan ihtiyaçlarına ve dünyadaki gelişmelere idari, teknik ve doğal çevre açısından uyum gösterememiştir.

---

26 Sulama Kooperatifleri 24. /4/1969 tarihli ve 1163 sayılı "kooperatifler Kanunu"na müsteniden kurulmaktadır

27 7. Beş Yılık Kalkınma Planı, DPT.

28 Dr. Ceyhun Özçelik "Türkiye'de Su Hizmetleri ve Su Hukuku'nun Gelişimi" DSİ Teknik Bülteni Sayı 103 Ocak 2008 Ankara

Su kaynaklarının daha verimli kullanılmasına yönelik teknik ve idari yapısal reformları gerçekleştirememiştir. Gelecek projeksiyonları konusunda eksik kalmıştır. Türkiye 2000'li yılların başında Sulama ve Hidroelektrik enerji üretiminde özel sektörün yer aldığı yeni model uygulamalarına bu altyapı eksiklikleriyle girmiştir.

7. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1996-2000) Türkiye'nin su yönetimindeki ve dolayısıyla DSİ 'nin faaliyetlerindeki eksiklikler aşağıdaki şekilde açıklanmıştır.

"Gelişmelere paralel olarak, "1990 ların ilk yarısında, su kaynaklarının planlanmasında, yönetiminde, korunmasında yetersiz kalınmış, kuruluşlar arası bilgi aktarımı ve koordinasyon tam olarak sağlanamamıştır. Altyapı sistemlerinin bakım onarım ve işletmesindeki eksiklikler devam etmiş, 1980'lerde baş gösteren özelleştirme politikaları bu dönemde de etkin olarak yürütülememiş, yeterli, düzenli ve gerekli veriler uygun şekilde sağlanamamış, çevre yönetiminde ilgili kuruluşlar arasında yetki ve sorumluluk paylaşımındaki yetersizlik ve bu konuda çıkarılan kanun ve mevzuatlardaki uyumsuzluk sonucu, çevre yönetiminde etkinlik sağlanamamış, kurumlarda konuyla ilgili nitelikli personel eksikliği çekilmiş, kentlerin alt yapıları artan nüfusla yetersiz kalmıştır."[29].

7. Beş Yıllık Kalkınma Planı'na bağlı olarak 1997-1998 yılına ait hükümet programında bir Su Yasası hazırlanması için Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı dolayısıyla DSİ görevlendirilmiş, DSİ de mevzuat taraması işlemlerine başlamıştır. Bu kapsamda su zengini olarak nitelendirilen Danimarka, Brezilya, suyu az olan İsrail, Güney Afrika, suyu birliklere devrederek özelleştiren İngiltere, su durumu sosyal yapı itibariyle bize benzeyen İspanya, İtalya, su yatırımlarını büyük ölçüde tamamlamış Almanya gibi ülkelerin su yasaları ve Avrupa topluluğu su politikası raporu incelenmiş bir rapor halinde hazırlanmıştır. Bir yandan da çevre sorunlarının çözümü için uygulanan politika ve alınan kararların AB normları ve Uluslararası Standartlara uyumlu hale getirilmesi çalışmaları sürdürülmüştür [30].

---

29 7. Beş Yılık Kalkınma Planı, DPT.1996-2000

30 DSİ Hukuki ve Kuramsal Düzenlemeler Komisyonu Çalışmalarına İlişkin Rapor, Dsi, 65 s., Ankara.

Sulama Tesislerinin Yapımı da Özel Sektöre Açılıyor.

Dünya Bankası 1998 yılından başlayarak "Drenaj ve tarla içi geliştirme" projesiyle başlattığı uygulamayı bir adım öteye taşımış, bu kurumla "Sulama Yönetimi ve Yatırımlarda Katılımcı Özelleştirme Projesi" için DSİ ve KHGM nün işletmecilikten sonra planlama ve yatırım alanından da çekilmesini içeren bir kredi anlaşması imzalanmıştır. Bu durum Sulama Tesislerinin yapım ve işletmesinin daha sonra özel sektöre açılmasına yönelik altyapıyı hazırlamıştır. Bu yasa[31] 2007 yılında TBMM'de kabul edilmiş ancak kendisine şimdiye kadar bir uygulama alanı bulamamıştır. .

20 yüzyıldaki hızlı gelişmeler su yönetimini tek başına bir mühendislik anlayışıyla değil çevre-İnsan bütünü içerisinde değerlendirme gereğini getirmiştir. Bu yüzyılın son çeyreğinde de bu doğrultuda politikalar izlenmeye başlanmış. Ülkemizde de bu politikalar doğrultusunda kısmi gelişmeler olmuş ancak, su yönetimi ve su kurumları istenilen düzeye getirilmemiştir. Bu çalışmalar Orman ve Su İşleri Bakanlığının kurumsal yapısının oluşturulması şeklinde bugün de sürmektedir.

DSİ Baraj ve HES Yapımından Çekiliyor

DSİ'nin enerji tesisi yapımından uzaklaşmasına yönelik yasal altyapı 2000 li yılların ortalarında hazırlandı.

01.07 2006 tarihli ve 5509 sayılı "Yap İşlet Modeli İle Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesiyle Enerji Satışının Düzenlenmesi Hakkında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile DSİ Genel Müdürlüğü Hidroelektrik Santral yapmı alanından da uzaklaştırıldı.Şöyleki:

Bu yasanın geçici 4. Maddesinde " çok maksatı projeler ile kanunun yürürlüğe girmesinden önce uluslararası ikili işbirliği anlaşmaları kapsamında yer alan projeler ve önceki yıllar yatırım programlarında yer alan projeler,lisans alınmasına gerek olmaksızın DSİ Genel Müdürlüğü tarafından 7 yıl içerisinde yapılabilir veya yaptırılabilir.Bu projelerin hidroelektrik üretim tesislerinin yapımı aşamasında elektrik üretim tesisleri 4628 sayılı EPDK Kanunun kapsamında faaliyet göstermek üzere

31 31/01/2007 tarihli ve 5578 sayılı "Toprak Koruma ve Arazi kullanımı Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

özel sektör başvurularına açılır.4 ay içerisinde başvuru olmaması halinde DSİ Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilebilir" denmektedir.

Bu maddeden açıkça anlaşıldığı kadarıyla zaten DSİ'ye tanınan 7 yıl içerinde bu tesislerin yapılamayacağı gerçeğinden hareket edilerek kanun vaz olunmuştur.Tesislerin DSİ'ce yapılması zorlaşmaktadır. Zaten mevcut projelerde de DSİ'nin iş yaptırabilme ağırlığı yok olmak üzeredir.

Bir diğer deyişle 01 07 2013 tarihine kadar DSİ Genel Müdürlüğü birçok baraj ve HES projesini bitiremedi. Bu durumda DSİ enerji alanından tamamen çekilmiş ve birçok büyük ölçekli baraj için de bu alan özel sektörün yapım ve işletmesine açılmış oldu.

Yukarıda açıklanan nedenlerle 1.07 2006 tarihli ve 5509 sayılı "Yap İşlet Modeli İle Elektrik Enerjisi Üretim Tesislerinin Kurulması ve İşletilmesiyle Enerji Satışının Düzenlenmesi hakkında Değişiklik Yapılamasına Dair Kanun" la 2006 yılında DSİ Enerji alanından uzaklaştırılmıştır.18 Ekim 2011 tarihinde DSİ Genel Müdürü tarafından yapılan" DSİ Artık HES yapmayacak" açıklaması sadece bu yasal zorunluluğun kamuoyuna duyurulması olmuştur. !

2011 yılında da Devlet Su İşleri (DSİ) Genel Müdürü Akif Özkaldı,DSİ'nin elindeki projelerin tamamlanmasının ardından hidrolik santral yapmayacağını açıklamış ve "Hidrolik santrallerin özel sektör marifetiyle yapılmasını öngörüyoruz. Biz de içme suyu ve tarımsal sulama projelerine odaklanacağız" demiştir.

Böylece kuruluşundan bugüne kadar toplam 58 hidroelektrik santral ve 706 baraj yapan DSİ Hidroelektrik Enerji tesisi yapma alanından çekilmiş oldu.

Yeni Su Yönetimi Kurumsal Yapısı Ve Yeni DSİ

Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak 21. yüzyıla uzanan zaman diliminde dünyada su kaynakları yönetimine ilişkin olarak pek çok yeni kavram ortaya çıkmıştır. Klasik havza yönetimi anlayışına eleştiriler 1970'li yılların ortalarından itibaren başlamış, klasik planlama anlayışının sürdürülebilir kalkınma anlayışı ile çeliştiği ve ekosistemlerin korunmasının ihmal edildiği savunulmuştur. Dünyada suyu baskılayan unsurlar dâhil suyu etkileyecek birçok gelişme yaşanırken klasik su yönetimi anlayışının durağan bir özellik taşıdığı ve bu gelişmelere uyum gösteremediği ileri sürülmüştür.

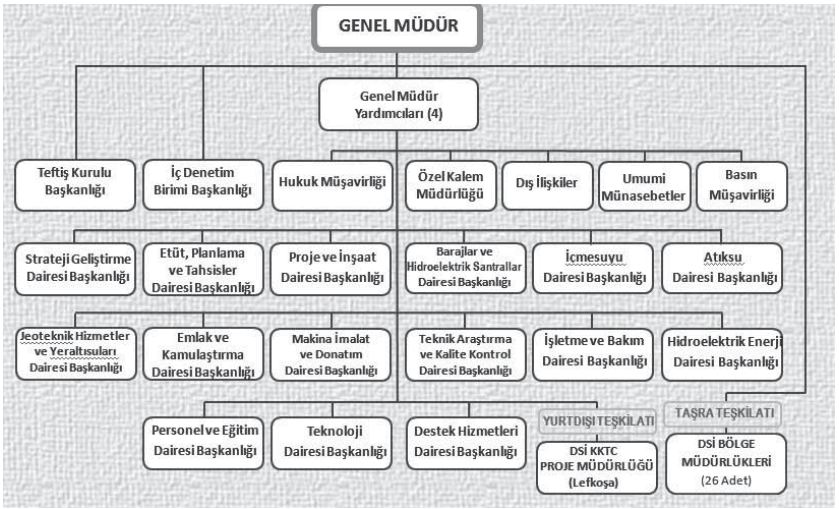
Dünyada bu tartışmalar yaşanırken DSİ Genel Müdürlüğü bu dönem boyunca bu kavramlara çağın koşullarına ve özel sektör'ün her açıdan gelişmesine uyum sağlayamamıştır. Daha hızlı karar alma ve daha etkili denetim yapma konusunda gerekli olan gelişme çizgisini yakalayamamıştır. DSİ Genel Müdürlüğünde 1990'lı yıllarda başlayan ve tedrici olarak gelişip kökleşen yapısal sorunlar kronikleşmiştir.

DSİ Genel Müdürlüğü bugüne kadar Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı gibi çeşitli bakanlıkların bünyesinde yer almıştır.31.08.2007 tarihinden itibaren Çevre ve Orman Bakanlığı'na bağlı olan DSİ 2011 yılından itibaren yeni kurulan Orman ve Su İşleri Bakanlığı'na bağlanmıştır.

Yeni Dönemde DSİ

Orman ve Su İşleri Bakanlığı teşkilat yapısı ile ilgili çalışmalar sürmektedir. Ancak şu ana kadar belirlenen genel teşkilat yapısında Su İşleri konusunda Su Yönetimi Genel Müdürlüğü ile Uygulama Genel Müdürlüğü şeklinde iki genel müdürlüğün yer alacağı ve ana yapıyı oluşturacağı ileri sürülmüştür. Bu arada Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü ve DSİ Genel Müdürlüğü Orman ve Su İşleri Bakanlığına bağlanmıştır. Ancak DSİ Genel Müdürlüğü'nün yetki görev ve sorumlulukları ile teşkilat yapısının yeniden düzenlenmektedir. Bu kapsamda 6200 sayılı DSİ Genel Müdürlüğü kuruluş yasasında düzenleme yapılması ve DSİ'deki bazı Daire Başkanlıklarının kaldırılması ve yeni, Şube Müdürlükleri ve Daire Başkanlıkları kurulması çalışmaları sürdürülmektedir. Bunun için Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün teşkilat ve görevleri hakkında kanun hükmünde bir kararname hazırlanmaktadır.

Ülkemizdeki su kaynakları yönetiminin mevcut kurumsal yapısı birçok ülkede olduğu gibi geçmişte belirlenen kalkınma hedeflerine uyumlu olmaya ve büyük ölçüde su talebini karşılamaya çalışan bir yapı olarak tedrici bir şeklide oluşmuştur.Bu yapıda en önemli rol DSİ Genel Müdürlüğüne düşmüş ve ülkemizdeki kurumsal yapı içinde henüz açıkça tanımlanmamış birçok fonksiyon tamamen sistematik olmamakla birlikte bu kuruluş tarafından yerine getirilmiştir.Bu koşullar DSİ Genel Müdürlüğünde ülke çapında büyük bir birikim, deneyim ve donanımın oluşması sonucunu yaratmıştır.



Halen 657 sayılı kanuna tabi 7570 memura, 11 336 işçiye ve 182 Rasatçı ve sözleşmeli personele sahip olan DSİ toplam 19 088 kişiyle görevlerini yürütmektedir.Bu çalışanların 5485'i teknik personeldir.

20 Yüzyılın ortasında çok büyük bir inanç ve özveri ile kurulup geliştirilen DSİ Genel Müdürlüğü bugüne kadar Türkiye'nin gelişme ve kalkınmasına çok büyük katkılarda bulundu.Su Yönetimindeki değişimden ve ülkenin farklılaşan ihtiyaçlarından etkilenen DSİ Genel Müdürlüğü artık yapımcı olmaktan daha çok proje-yönetim alanında faaliyet gösterecek bir kurum durumundadır.

Bugüne kadar 706 adet irili ufaklı baraj ve gölet inşa ederek; 3,2 milyon hektar araziyi sulamış, 58 adet hidroelektrik santral (HES) tesisi ile yılda 40 milyar kWh enerji üretilebilecek kapasiteye ulaşmış, başta İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Adana olmak üzere nüfusu 100.000'den büyük olan illere yılda 2,9 milyar m3 içme suyu temin etmiştir. Ayrıca taşkın kontrol, erozyon önleme ve ağaçlandırma çalışmaları ile Türkiye›nin gelişmesine ve kalkınmasına damgasını vurmuştur.Üstelik bu su yapılarını yüzde 93'ü aktif deprem kuşağı üzerinde olduğu gibi yüzde 98›i de deprem riski altında bulunan Türkiye'de yapmıştır. Bugüne kadar bu yapılarda hiçbir ciddi deprem hasarı oluşmamıştır.

ve 7. Cumhurbaşkanı ve Eski DSİ Genel Müdürü İnş. Yük. Müh. Süleyman Demirel'in belirttiği gibi;

DSİ bir Marka olmuştur. Görünen odur ki Türkiye artık yoluna farklı bir DSİ ve Su Yönetimi yapısıyla devam edecektir.Tüm dünyada su yönetimi ve planlaması alanındaki gelişmeler ve ülkemizin gelişen ve farklılaşan ihtiyaçları dikkate alındığında bu çok doğal bir yenilenme ihtiyacıdır. Ancak bu yenilenme gerçekleşirken Türkiye'nin su yönetimi donanmasının Amiral Gemisi DSİ'nin kurumsal hafızasından birikiminden ve geleneklerinden faydalanılması şarttır.

DSİ Genel Müdürlüğünün markalaşma sürecinde emeği geçen tüm kişi kurum, şirket ve kuruluşları burada anıyor ve tebrik ediyorum.Türkiye'nin bundan sonraki yeni su yönetiminde DSİ 'nin bilgisinin, deneyiminin , donanım ve vizyonu ile çalışkanlığı ve başarma azminin yol gösterici olmasını diliyorum .

DSİ tarihini kısıtlı sayfalara sığdırmak hiç de kolay değildir.Bu zor işi elimden geldiğince başarmaya çalıştım. Ancak yine de birçok eksiğimin olduğuna eminim. Bu nedenle hem okurlardan hem de bu tarihi bilgili inançlı ve özverili çalışmalarıyla bizatihi yaratan su yönetimi kahramanlarından özür diliyorum.

Biliyorum ki, DSİ'nin yeşili ülkemizde bu kuruma hizmet veren onbinlerce insanın onuru olmuş ve milyonlarca insanın gönlünde taht kurmuştur.

DSİ harfleri ise ülkeyi bu yeşilliklere, toprağı suya,enerjiyi fabrikaya kavuşturmanın gurur sembolü olmuştur. Bu gururu yaşamak için DSİ çalışanları nice zorluklara göğüs germiş,nice badireleri aşmış, nive maceralar yaşamıştır. Bu nedenle DSİ tarihini yazmak zordur ve DSİ tarihi için daha yazılacak çok şey vardır.Gelecekte bu tarihi daha kapsamlı ele alarak yazacak araştırmacılara şimdiden teşekkür ediyorum.

BİR BİLİM ADAMININ COĞRAFYASI
SIRRI ERİNÇ*

* TÜBİTAK Bilim Teknik Dergisi Eylül 1996 sayısında yer alan Gökhan Tok'un yazısından alınmıştır.



BİR BİLİM ADAMININ COĞRAFYASI SIRRI ERİNÇ

Türkiye, yetiştirdiği bilim adamları ile çağdaş uygarlık seviyesinde yerini alacaktır. Ülkemizde bilimin gelişmesi ve avdın düşüncenin yerleşmesi için bilim adamlarımıza çok büyük işler düşmektedir. Bu görevi yıllarca başarıyla yürütebilmiş bilim adamlarımızdan birisi ise hiç şüphesiz Prof. Dr. Sırrı Erinçtir.

Sırrı Erinç, 24 Ocak 1918'de İzmit'te dünyaya gelir. Ailenin 4. çocuğu olan Sırrı Erinç'in babası o tarihlerde İzmit ağır ceza reisi olan Hüseyin Fuat Bey, annesi ise Emine Maide hanımdır. Hüseyin Fuat Bey, Kurtuluş Savaşı'nın hemen ardından Aydın'a tayin edilir ve ailesiyle birlikte oraya gider. Aydın, Sırrı Erinç'in ilkokula başladığı şehirdir ama ilkokulu İstanbul'da bitirecektir. 1930'lu yıllar ise Erinç'in İstanbul Erkek Lisesi'nde geçirdiği yıllardır. İstanbul Erkek Lisesi Sırrı Erinç'in parlak akademik geleceğinin temellerinin atıldığı yerdir. Lisede çok başarılı bir öğrencidir. Parlak zekâsı ve dil öğrenmeye olan yeteneği bu yıllarda açığa çıkar. Alman olan dil öğretmeni, bu yeteneğini iyi kullanarak ona Almancayı çok iyi bir şekilde öğretir. Ayrıca lisenin son sınıfına gelindiğinde Sırrı Erinç'in yabancı dil bilgisi Fransızca ve Rusça'da okuduğunu anlayacak düzeye erişmiştir. Yerbilimlerine olan merakı da lise yıllarında başlar. O dönemlerde coğrafya öğretmenleri olan Mehmet Şükrü ve Halil Şükrü beyler onun giderek tutku haline gelen bu eğilimini desteklerler ve Sırrı Erinç henüz lise öğrencisiyken onu Ord. Prof. Dr. Hamit Nafiz Pamir ve Ord. Prof. Dr. Besim Darkot ile tanıştırırlar. Sırrı Erinç bu yılları şöyle anlatır: "O zamanlar ben jeolojiye meraklıydım. Jeolog olacaktım, kutuplara gidecektim, keşifler yapacaktım. Böyle hayallerim vardı. Liseyi 1936 yılında birincilikle bitirdim. Jeolojiye olan merakım ise lisenin 9. sınıfında başladı, bütün hocalarım da beni desteklediler. Yalnız şunu söylediler bana: 'Oğlum sen bu lisenin yıldızısın ama bu işten para kazanamazsın; gel vazgeç.' Hayır dedim ben coğrafyacı olacağım.



Rahmetle anarım iki hocam vardı. Şükrü beyler, onlar beni üniversitedeki iki kişiyle tanıştırdı. Bunlardan birisi rahmetli hocam Besim Darkot bey, İkincisi de Türkiye'de jeolojinin kurucusu olan ve sonradan MTA'nın genel müdürlüğünü yapan Halit Nafiz Pamir idi. Fakat o sıralarda jeoloji, tabiyye bölümündeydi. Tabiyyede fizyoloji okurlar, botanik okurlar, hayvanat okurlar ve arada bir de jeolojiyle ilgili bir ders görürlerdi. Bu beni tatmin edecek bir şey değildi. Onun için ben coğrafyaya girdim. Fiziki coğrafya konularına zaten meyilim vardı. Lise hocalarım beni üniversite hocalarına götürüp emanet ettiler. Ben oraya emanet olarak gittim."

Sırrı Erinç, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü'ne kaydolur. Aynı zamanda Yüksek Öğretmen Okulu'na da girmiştir. Erinç, bu okulun öğrencilerine zorunlu olan tarih derslerine girmekle yükümlü bulunur. Ama o, yerbilimlerine duyduğu aşırı sevgi nedeniyle tarih yerine jeoloji almayı başarır. Böylece idealindeki eğitimi almayı başarabilmiştir. "Yüksek Öğretmen Okulu, bu durumu bakanlığa yazdı ve bakanlıktan sırf benim için izin çıktı. Bu, okulun tarihinde ilk kez gerçekleşen bir olaydır. Böylece ben hem coğrafya hem jeoloji bölümlerinden mezun olan ilk kişi oldum."

Erinç, üniversite yıllarında İngilizce de öğrenerek bildiği dillerin sayısını artırır. Erinç'in öğrencilik yılları kendi deyimi ile "Bilimsel Türk coğrafyasının kuruluş ve örgütlenme dönemine" rastlar. O yıllarda Edebiyat Fakültesi Coğrafya bölümünün başında İ. Hakkı Akyol gibi Türkiye'de modern coğrafyanın kurucularından olan bir bilim adamı bulunmaktadır. Akyol, fiziki coğrafya alanında etkinliği büyük olan ve bu konuda saha çalışmalarının katkılarını kavramış bir araştırıcıdır. Onun yanında meslekten coğrafyacı olarak yetişmiş sayıca az fakat nitelikçe kuvvetli bir öğretim kadrosu bulunmaktadır. Bu kadro Fransa'da öğrenim yaparak, de Martonne ve Baulig gibi otoritelerin yanında yetişmiştir. Bu dönemde henüz Türkiye'de



çalışmaları devam eden Chaput'un etkisiyle jeolojiye dönük çalışmalar yapılmaktaysa da jeomorfoloji öğretiminde Akyol-Darkot ve Ardel ekibi Davis-Richtofen ilkelerini yansıtan Fransız jeomorfoloji ekolüne bağlılığını sürdürmektedir.

Sırrı Erinç, hocalarından bu ekolü bütün incelikleri ile öğrenirken, Obst'un bölüm kütüphanesine sağladığı zengin eserleri de aslından okuyarak metodolojisini geliştirir ve değişik ekolleri tanıma olanağı bulur. 1940 yılında mezun olan Erinç, coğrafyaya olan derin sevgisi ve başarılı çalışmaları sonucunda 1 Eylül 1940 tarihinde Coğrafya Enstitüsü'nde asistan olarak çalışmaya başlar. Sırrı Erinç'in akademik yaşamındaki ilk önemli olay 6-21 Haziran 1941 tarihinde Ankara'da toplanan 1. Coğrafya Kongresi'dir. Erinç bu kongreye katılmaz ama II. Louis tarafından kongrede sunulan bildiriyi basılmak üzere Türkçe'ye çevirir. 1944 yılında tamamladığı tezi glasyal morfoloji üzerinedir ve bu tezi ile "doktor" unvanını alır. Erinç'in tezinin en önemli yanı Doğu Karadeniz dağlarında varlığı bilinmeyen bazı Pleistosen glasyal şekillerini ortaya çıkarmasının yanı sıra Pleistosen daimi kar sınırının o dönemde bugünkünden daha alçak oluşunda yalnızca iklimin değil, tektoniğin de rolünün bulunduğunu kanıtlamasıdır. Bu çalışmayla Doğu Karadeniz Dağları'nın Pleistosen'den beri bir tektonik yükselmeye uğradığı kanıtlanmıştır. Kaçkar Dağları'nda buzul olduğunu ortaya çıkaran ilk kişi olan Sırrı Erinç bu buluşunu şöyle anlatır: "Güçlükle başardığımız işlerden biri Kaçkar Dağları'ndadır. Kaçkar Dağları'nı Türkiye'ye ben tanıttım. O dönemlerde Türkiye'de buzul olduğu bilinmiyordu. Bu bölgeye oldukça maceralı bir yolculuktan sonra eriştik. Trenle Erzurum'a gitmiştik. Orada o zamanlar posta katarı vardı, İspir'e kadar yaklaşık 200 kilometre yürüdük. Gece 2000 metre yükseklikte, otların arasında soğuktan çenelerimiz titreyerek konakladık. Dağları yaya olarak gezdik, resimler çektik ve her seferinde bitlenerek eve döndük. Ben eve geldiğim zaman daima kapıda soyunurdum. Eşim Vahide beni hamama, giysilerimi de kazana sokardı. İşte o günlerimiz, böyle geçti." Sırrı Erinç 1945 yılında

doktorasını tamamladıktan sonra üniversitenin o dönemki rektörü Cemil Bilsel tarafından Ahlat'ta İstanbul Teknik Üniversitesi'ne bağlı bir enstitü kurmak üzere görevlendirilir: "Biz Ahlat'a gitmek üzere bir pırpır uçağa bindik. Nasıl bindik bugün hayret ediyorum. Pilot önde, ben de arkasında oturuyorum.


1960 Konya
Karapınar kumulları

Önce Van'a gittik: oradan eşya aldık. Bize o dönem 750 lira para vermişlerdi, o parayı kullandık. Van'da bir gemiye bindik ve bütün gölü dolaşarak, bir gece de gemide yatmak suretiyle, önce Erciş'e sonra da Ahlat'a geldik. Orada 45 gün kaldık. Enstitü'nün tabelasını bizzat ben yazdım 'İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Tarih ve Coğrafya Araştırma Merkezi' diye. Ne yazık ki sonra oranın gerisi gelmedi. Ama bu Van'daki 100. Yıl Üniversitesi'nin ilk nüvelerinden biri sayılabilir."

Doktorasını tamamlayan Erinç, doçent olduğu 1948 yılına kadar çok az araştırma yapar. Bu sırada gözlemlerine dayanan bir rejyonal etüd yayımlar. Bunun yanında uzmanlaşmış olduğu glasyal morfoloji çalışmalarını da sürdürmektedir. O dönemlerde coğrafya araştırmaları ile ilgili yazıların yayımlandığı tek kaynak "Türk Coğrafya Kurumu"nun çıkarmakta olduğu "Türk Coğrafya Dergisi"dir. Sırrı Erinç'in doçentlik tezi "Van Gölü ve Çevresinde Coğrafi Araştırmalar" adını taşır. İlk kez 1945 yılında başladığı Van Gölü çevresindeki arazi araştırmalarının bir sonucudur bu tez. Erinç, Van Gölü'nün derinliğini ilk ölçen bilim adamıdır aynı zamanda. "Van Gölü'nün derinliğini ilk ölçen benim" diyor söyleşimiz sırasında; "1945 yılında Perşembe pazarından 100 metre kadar çelik kablo aldım. O döneme değin Van Gölü'nün derinliği hakkında herkes bir şeyler söylüyordu. Kimileri 5-10 metre diyordu, kimileri dipsiz diyordu. Bize araştırma yapmak için bir kayık bir de gemici verdiler. Çelik kabloları kayığa yükledik. Eşim Vahide hanımla birlikte metre metre, 10 metrede bir değişik renkte olmak üzere kabloları bağladık. Bu kablolar bir de çıkrığa bağlıydı. Kablonun ucunda bir ağırlık bir de termometre vardı. İstanbul Boğazı'nda araştırmalar yapmış İngiliz Philip Ullyott adında bir biyoloji

hocası vardı. Kablonun ucundaki termometre onun kullandığı cinsten Negretti-Zambra adında ters dönen bir termometreydi. Bu termometreyi atarsınız derine, bir de ağırlık salladığınız zaman telden suyun sıcaklığı neyse onu alırsınız. Ben onu salladım, 100 metreye kadar gittik. Fakat Van Gölü adeta bir deniz; bir ucundan bir ucuna 120 km. O sırada fırtına çıktı; akıntı bizi sürüklüyor. Ben aletleri bıraktım kürek çekmeye başladım. Bizim o halimizi fark edince Tatvan'dan bir motor göndermişler, bizi o kurtardı; yoksa az daha boğuluyorduk. Ben işte o zaman Van Gölü'nün derinliğinin 100 metreyi geçtiğini ölçtüm. Son zamanlarda modern aletlerle yapılan ölçümler sonucu derinliğin 450 metre olduğu anlaşıldı."



Buzulların şekillendirdiği, çizdiği ve cilaladığı bir hörgüçkaya. Sağda Sırrı Erinç. Salaçar yöresi Verçenik (3711m) güney yamaçları. (1944)

Sırrı Erinç'in doçentlik tezi bir rejiyonal etüd olarak daha ileride yayımlayacağı "Doğu Anadolu Coğrafyası" adlı kitabının çekirdeğini oluşturur. Aynı zamanda Erinç'in göl araştırmalarının da bir başlangıcı olur. Sırrı Erinç, yalnızca jeomorfoloji ile değil, fiziki coğrafyanın hemen bütün dallarında araştırma yapmış ve ortaya orijinal yayın ve bulgular çıkarmış bir araştırıcı olarak ilk



1948'de Cilo Dağları'nda.

hidrografya çalışmasını Van Gölü üzerinde yapmıştır. İlerleyen yıllarda Sapanca Gölü üzerinde de Van Gölü'ne benzer bir çalışma yapacaktır. Erinç, doçent olduktan sonra araştırma ve yayın çalışmalarına hız vermiştir. Coğrafya dünyasının sınırlı olan yayın olanakları onu daha başka kaynakların araştırılmasına yöneltmiş ve içte ve dışta çeşitli dergilerde yazılarını yayımlatmaya başlamıştır. Bu dergiler arasında "Fen Fakültesi Mecmuası", Almanya'da yayımlanmakta olan "Geologische Rundschau", Amerika'da yayımlanan "Annals of the Associsation of American Geographers'' ve "The Geographical Review" sayılabilir. Erinç'in bu dergilere yazdığı yazılarda ağırlıkla klimatolojiye yer verilmiştir. Bu yazıların ve araştırmaların içinde en önemlisi Thorntwaite sınıflandırmasına göre Türkiye iklim tiplerini saptayan yazıdır.

1950'li yıllarda Türk coğrafyacılığında büyük atılımlar meydana gelir. Bu atılımlar Sırrı Erinç'e de büyük olanaklar sağlar. Erinç. 1951-1952 yılarında A.B.D'de Fulbright bursu ile ziyaretçi öğretim üyesi olarak çeşitli üniversitelerde dersler verir. Türkiye'de Fulbright bursu ile yurtdışına giden bilim adamları arasında ilklerden biridir Erinç. Öncelikle batıda, California'nın Berkeley Üniversitesi'nde iklim, güneydoğuda Louisiana Devlet Üniversitesi'nde alüvyal jeomorfoloji araştırmaları yapma olanağı bulur. Thornthwaite'in Johns Hopkins Üniversitesi'nde bulunan klimatoloji laboratuvarını inceleyen Erinç, burada buharlaşma, terleme ve su bilançosu konusunda deneysel çalışmalar yapar. Bunların yanında toprakçı Sokoloff ile tanışma olanağı da bulur. Sırrı Erinç Amerika'dan Türkiye'ye döndüğünde Edebiyat ve Fen Fakülteleri yeni binalarına taşınmış ve yerleşmiştir. Bu dönemde 'İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi" yayımlanmaya



Bostancı Gezisi, Mart 1962.

başlamış ve böylece araştırmaların yayımlanabileceği yeni bir kaynak doğmuştur. Bunun yanında 1954'te yayımlanmaya başlayan "Review" bu olanağın zenginleşmesine katkıda bulunur. Erinç gibi, araştırma açısından kendi deyimiyle 'velud' (verimli) olan ve birden fazla dilde yazı yazabilen bir araştırıcı için böyle bir derginin varlığı gerçekten çok yararlı olmuştur. Sırrı Erinç'in bu dönemdeki çalışmaları öğretim ve araştırma olarak ikiye ayrılabilir. Öğretim alanında, jeomorfolojide o zamana kadar bilinenden farklı bir "Periglasyal Süreçler ve Periglasyal Topografya" kavramını getirmesi, daha çok Davisçi olan jeomorfoloji görüşüne genelde Peltier'e dayalı "morfojenetik bölge" kavramını sokuşu en önemli katkılarıdır. Aynı şekilde, okuttuğu rejyonal derslerde de iklimi hava kütlelerinin hareketine esas olarak açıklamıştır. Bu yıllardaki araştırma ve yayın çalışmaları da öğretim çalışmalarına paralel olarak daima modern görüş ve yeniliklere yer verir, onları Türkiye'de uygular nitelikte olmuştur. Bu dönemde, Erciyes ve Cilo dağlarına kadar, buzul taşıyan bütün dağları gezen ve araştırmalarını yayınlayan Erinç'in, bu uzmanlık alanı dışında vermiş olduğu en önemli araştırmaların başında "Karadeniz ve Çevresinin Morfolojik Tekamülü ile Pleistosen İklim Değişiklikleri arasındaki Münasebet" adlı eseri gelir. Bu araştırmasında Erinç, özellikle Rusların en yeni çalışmalarını inceleyerek başarılı bir çalışma ortaya koymuştur. Yine jeomorfoloji alanında bu başarılı uygulamalarını bu dönemde yapmıştır. "Çukurova'nın Alüvyal Morfolojisi" ve "Gediz ve Küçük Menderes Deltalarının Morfolojisi" bu dönemin ürünleridir. Sırrı Erinç'in bu dönem çalışmalarında ağırlık merkezini alüvyal jeomorfolojinin oluşturduğunu görmek mümkündür. Alüvyal jeomorfolojide drenajın kuruluşuna önem vermiş ve yalnızca bu ve drenaj tipleri konusunda araştırmalar yapmıştır. Karacabey, Garsak, Gönen, Misiköy boğazlarını konu alan araştırmaları ile "Türkiye'de Drenaj Tipleri" isimli yapıtı, bu tür çalışmalarına örnek oluşturur. Yine bu konuda Tanoğlu ile birlikte yayınladığı fakat büyük ölçüde kendi ürünü olan Sakarya'nın eski yatağı ve drenajının yön değiştirmesine ilişkin çalışması, yayınlandığı dönemde tartışmalara yol açar. Bunun yanında Küçük ve Büyük Menderes Grabenlerinin oluşumu ile bunların kenarlarındaki "Tmolos depo"larını konu alan çalışmaları büyük önem taşıyan ve bugün bile geçerliliğini koruyan görüşleri içeren yapıtlar niteliğindedir.

Bu dönemde Erinç periglasyal topografya araştırmalarına da başlar. İlk defa 1954'te Honaz Dağı'nda yaptığı bu tür çalışmalara Bozdağ ve Uludağ'da





da devam etmiştir. Ayrıca pedoloji ile ilgili yayınlar yapmaya da başlamıştır. Ancak bu dönemde bunlar, kendi görüşlerini içermeyen tercüme edilmiş yayınlardır. Bunlar arasında Erinç'in A.B.D.'de tanıştığı Sokoloff'un yeni bir pedojenez anlayışını dile getiren "Humisol", Rusça'dan çevirdiği "Küçük Asya'nın Pedojenez Şartları" gibi eserler sayılabilir. Bu dönemde iklimle ilgili yazıları yoğunluk taşımaz. Yalnızca Thorntwaite laboratuvarında gördüğü bir "Buharlaşma ve Terleme Ölçeği"ni tanıtır ve Tümertekin ile birlikte "Türkiye'de Yağış Oynaklığı"nı yazmakla yetinir, bütün bunların yanında Erinç, uluslararası ününü de bu döneme borçludur. "The Geographieal Review", "Geografiska Annaler" gibi dergilerde yazıları yayımlanan Erinç, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü'nün "Review" adlı dergisinde de yazılarını yayımlatır. Gerek bu derginin uluslararası dağıtımı ve gerekse ayrı baskı halinde gönderilmesi ile birçok bilim adamı tarafından tanınmış ve bulgularından yararlanılmıştır. 1952 yılında Washington'da düzenlenen konferansta Türkiye'deki Pleistosen Buzullaşması konusundaki bildirisi de onun uluslararası platformda ün kazanmasını sağlayan çalışmalarından biridir.

1957 yılı Erinç'in akademik yaşamında daha değişik bir dönemin başlangıcıdır. Bu dönemde Doç. Dr. Sırrı Erinç Profesör olur ve Fiziki Coğrafya Kürsüsü'nün başına getirilir. Erinç'in kürsüyü devraldığı günlerdeki en önemli faaliyeti öğretime klimatoloji derslerini eklemesi ve



1944, Cilo Dağı'nın en yüksek (4135 m) doruğu ve buradaki buzullar (sol üst). 1945, Sırrı Erinç'in Süphan Dağı'nda keşfettiği buzul (sol alt). 1945, 1,5 km uzunluğundaki Büyük Kaçkar Buzulu (sağ)



Erinç formülüne göre Türkiye'de yağış etkinliği ve nemlilik derecesi bakımından farklı bölgeler.

kendi çalışmalarını da bu yönde yoğunlaştırmasıdır, "Bir Fiziki Coğrafya Kürsüsünde fiziki coğrafyaya ilişkin bütün konulara yer verilmelidir" görüşünde olan Erinç bu tür eksiklikleri kendi verdiği ya da kürsü üyelerine verdirdiği derslerle kapama yoluna gider. Bu dönemde İstanbul Teknik

Üniversitesi Hidrojeoloji Enstitüsü'nde verdiği dersleri bir kitap halinde yayımlar. Bu kitap gerek Türkiye iklimi konusundaki sentezi ve gerekse uygulamalı klimatoloji kavramını Türkiye'ye getirmiş olması bakımından büyük önem taşır. Erinç'in kendi kürsüsünde verdiği ve sonradan yayımladığı Klimatoloji kitabı ve klimatoloji araştırmaları ise dinamik-jenetik esasları temel alan, hava kütlelerinin hareketi ve niteliklerine yer veren, hava tiplerini saptayan modern dinamik klimatoloji görüşünü yansıtır. Klimatoloji araştırmalarında bu konudaki bilgisini ve yaratıcı gücünü ortaya koyan yapıtı 1965'te ortaya koyduğu "Erinç indisi"dir. Yağış etkinliğini belirleyen ve yalnız ve yalnız klimatolojide değil diğer birçok alanda hatta jeomorfolojide de uygulanabilen bu formül, o güne kadar kullanılan çeşitli kuraklık indisi formüllerinin en pratiğidir. Sırrı Erinç, 1960'ların başından sonra çalışma ağırlığını jeomorfolojiden sentez çalışmalarına kaydırır.

1960'ların başında Karapınar'daki yürüyen kumul sorununu bir gazetede kamuoyuna duyurur. Uygulamalı jeomorfolojiye ilişkin bu konuyu duyurması ülke çapında büyük ilgi uyandırır. Sırrı Erinç Türkiye'de ilk defa uygulamalı jeomorfoloji çalışma ve araştırmaları başlatır ve kürsüsünde ders olarak okutur.



1970'lerde yazdığı "Türkiye, İnsan ve Ortam" adlı yazısı ise jeokoloji açısından bir sentez girişimidir. Bu yazının devamı niteliğinde 1977 yılında "İstanbul Boğazı ve Çevresi" adlı bir kitap yazar ve 1980'de "Jeokoloji


Mart 1962 Bostancı gezisi.

açısından İstanbul Yöresi" adlı bir konferans verir. Bu dönemdeki sentezleri içerisinde "Türkiye'de toprak çalışmaları ve Türkiye Toprak Coğrafyasının Ana Çizgileri" isimli eseri hem çok başarılı bir deneme olması hem de Erinç'in derlediği bu çalışmadan ilginç sonuçlar çıkarması açısından önemlidir. Bu çalışma Erinç'in sentez çalışmalarının tipik bir örneğidir.

Sırrı Erinç'in bölge planlaması ve uygulamalı coğrafya hakkında da yazıları bulunmaktadır. Bunlardan ilki 1958 yılında yayımlanan "Bölge Sınırlandırılmasının Esasları" adındaki araştırmasıdır. 1959 yılında yayımlanan "Bölge Planı Nasıl Yapılır?" isimli araştırmasını "Planlamada İklime Müdahale" ve "Tatbiki Coğrafya ve Planlama" adlı araştırmaları izler. Sırrı Erinç'in en önemli yapıtları arasında "Jeomorfoloji" adlı iki ciltlik çalışması, "Ortam Ekolojisi ve Degradasyonal Ekosistem Değişiklikleri" ve büyük bir kısmını kendisinin hazırladığı "Türkiye Atlası" sayılabilir. Jeomorfoloji adlı kitap, kendi alanında öncü nitelikler taşıyan ve jeomorfoloji araştırmaları yapacaklara yol gösterici bir eserdir. Türkiye Atlası, bugün güncelliğini kaybetmiş olsa da benzer bir çalışmayla yeri doldurulabilmiş değildir. Sırrı Erinç'in araştırmaları, özellikle de glasyal jeomorfolojiye ilişkin olanları yabancı araştırmacılar tarafından da kaynak olarak kullanılmıştır. Erinç, Avrupa Konseyi Uluslararası Coğrafya Ders Kitapları İnceleme Komisyonu'na seçilmiştir. Bunu 1956'da IGU (Uluslararası Coğrafya Birliği) toplantısında, 1961'de Polonya Kuaterner Araştırmaları toplantısında ve 1973 yılında Kuaterner Araştırmalar Birliği'nin Yeni Zelanda'da yaptığı

toplantılarda kazandığı ününe borçludur. Sırrı Erinç Avrupa Konseyi Uluslararası İnceleme Komisyonundaki çalışmalarından birini şöyle anlatır: "Avrupa Konseyi 1960'lı yıllarda bütün konsey üyesi olan Avrupa ülkelerinde orta tedrisatta okutulan coğrafya kitaplarının incelenmesini ve gayrı dostane veya gerçeğe uymayan ifadelerin kitaplardan çıkarılmasını isteyen bir proje geliştirmişti. Ben bu toplantılara 1960'tan 1967'ye kadar katıldım. Strasbourg'ta toplandık, Hollanda'da toplandık. Her ülkenin temsilcileri katıldı bu toplantılara. Ben orada ülkemi başarılı bir şekilde temsil ettiğime inanıyorum. Orada Türkiye'yi tanıtan bir yazı da yazdım."



24 Nisan 1962, Prof. Dr. Gabriella Schwarz.

Sırrı Erinç'in araştırmacı kişiliğinin yanında ele alınması gereken diğer bir yanı da idareci kişiliğidir. Erinç'in idarecilik yaşamı yalnızca kürsü başkanlığı ile sınırlı olmamış, 3 kere Coğrafya Enstitüsü müdürlüğü ve çok kereler İstanbul Üniversitesi senatörü olarak görev yapmıştır. Özellikle 1960'lı yılların başında yaptığı enstitü müdürlüğü sırasında akademik toplantılar organize etme, yabancı bilim adamlarını ağırlayarak konferanslar verdirme ve onlarla tartışmalı ekskursiyaonlar düzenleme bakımından çok başarılı olmuştur. Son Enstitü müdürlüğü ise, Enstitü'nün Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü'ne dönüştürülmesi dönemine rastlar. Erinç 1985 yılında bu görevinden yaş haddi nedeniyle emekli olur. Böylece 45 yıllık resmi hizmet yaşamı sona ermişse de Erinç çalışmalarını sürdürmüştür. Erinç, çalışmalarını tam bir yurtseverlik anlayışıyla, çoğu zaman göğsünü siper ederek gerçekleştirir. Bu çalışmalarından biri 1984'te Paris'te açtığı bir sergidir:

"1984 yılı Ermeni terör örgütü Asala'nın iyice azdığı bir dönemdi. Orly'ye bomba koymuşlardı ve Türk diplomatlara saldırıyorlardı. Aynı sene burada Uluslararası Coğrafya Birliği'nin bir kongresi vardı. Bu kongreye katılmak üzere Dışişleri Bakanlığı beni görevlendirdi. Ben orada bir sergi açtım. Birçok arkadaşım yakasına Türkiye kokartını takmaya çekiniyordu. Ama ben yakamda Türkiye yazısıyla dışarıda da dolaştım. Çünkü saklanmak ağırıma gidiyordu."

Erinç'in son olarak Türkiye'yi temsil ettiği kongre 1987 yılında Kanada'nın Montreal kentinde yapılmış olandır. Sırrı Erinç burada da bir sergi açar: "1979'dan beri coğrafi isimlerin standartizasyonu çalışmaları yapılıyordu. Biz İstanbul diyoruz. Yunanlılar Constantinopol diyorlar, biz Selanik diyoruz, Yunanlılar Tesalaniki diyor; bu gibi şeylerin standart hale getirilmesi söz konusuydu. Ben bu konferanslara aşağı yukarı 1979 yılından itibaren katıldım. Son konferans Montreal'de oldu ve ben burada da bir sergi açtım."

Sırrı Erinç'in coğrafya eğitimine katkıları yalnız üniversite derecesinde değildir; aynı zamanda yazdığı lise ders kitaplarıyla da Türk eğitim sistemine katkıda bulunmuştur. Erinç bu katkılarını şöyle anlatır: "Başlangıçta yalnız başladım. Sonraları bu sene kaybettiğimiz arkadaşımız Sami Öngör'le birlikte 1942'den 1984 sonuna kadar ortaokul ve lise coğrafya kitapları yazdık. Böylece, aşağı yukarı 60 yaşına gelen insanların çoğu 1984'te lisede olanlar ve onlardan öncekiler benim gıyabi öğrencim savılır. Arkadaşımı kaybettik ama ben hâlâ bu konuda çalışıyorum. Yalnız kendi adımla olan kitaplarım var. Bu senede (1996) bir lise 1 kitabım çıktı. Böylece ortaöğretime katkım da 50 seneyi buluyor."

Sırrı Erinç başarısını borçlu olduğu çalışmasını ve coğrafya bilimine bakış açısını şu sözleriyle anlatır; " Ben şuna inanıyorum; coğrafya bütün bilimlerin anasıdır. Diğer bilimler sonradan ayrılmıştır: jeoloji ayrılmıştır, klimatoloji ayrılmıştır vesaire... Çok geniş kapsamlı bilgi veren bir ilim alanıdır. Bir coğrafya bölümünden hocanın notlarını okuyarak ve ona bağlı kalarak mezun olmak kolaydır. Bu en kolay tahsillerden birisidir. Bu yüzden bir zaman birçok insan buna eğilim göstermişti. Fakat bugünkü coğrafya öyle değildir: laboratuvara dayanır, arazi çalışmalarına dayanır. İster beşeri olsun, ister fiziki coğrafya olsun muhtelif bilim alanlarında temel bilgilere ihtiyaç gösterir. Onun içindir ki iyi coğrafyacı olmak son derece



zor bir iştir; çünkü bir çeşit insanlı tabiat felsefesi yapabilme ve tabiatı bir bütün olarak değerlendirme yeteneğine ulaşmanız gerekir. Bu itibarla zannediyorum ki coğrafya en faydalı bilimlerden biridir. Bir memleketin potansiyelini ortaya koymak için envanter yapacaksınız, tümünü birden ortaya koymak ancak iyi bir coğrafyacının işidir. Gerçek bir coğrafyacının söylediğim gibi yetişmesi gerekir."

Sırrı Erinç çalışmalarını emekli olduktan sonra da sürdürmüştür. Bugün (1996) hâlâ önemli projelere katılmakta ve yeni kitaplar yazmaktadır. "Biz elimizden geldiği kadar bir şevler yapmaya çalıştık. Ben hâlâ da çalışıyorum. Şu anda Ege Tabanının Morfolojisi adlı ortak bir projede ben, İTÜ ve Seyir Hidrografi birlikte çalışıyoruz."

Sırrı Erinç bugüne değin Türkiye coğrafyası üzerine sayısız çalışmalar yapmış, birçok bilimsel çalışmaya imzasını atmış, l995'te TÜBA şeref üyeliğine seçilmiştir. Ama bunu yeterli görmemektedir. Hâlâ içinde yeni çalışmalar yapma isteği duyar ama eski düşünü de unutmamıştır: "Ben zamanında Amundsen'in, Scott'un, kutupları keşfeden insanların hayranıydım. Oralara gidemediğim için üzülüyorum. Coğrafyacı olarak dünyanın birçok yerini gezdim, kongrelere gittim. Brezilya'dan İzlanda'ya, Amerika'nın muhtelif yerlerinden Yeni Zelanda'ya kadar birçok yere gittim. Afrika'yı fazla görmedim, oraları görmek isterdim. Bir de büyük bir araştırmaya, keşif gezisine katılmak isterdim. Bu insana büyük bir heyecan veriyor."

Editörün Notu: Prof. Sırrı Erinç (1918- 2002); 1997 yılında INQUA (International Quaternasy Assoc.) "Türkiye Kuvaternerine Katkı Ödülü" ne, 1998 yılında ise "TÜBİTAK Hizmet Ödülü'ne layık görülmüştür.

BİR ÖMÜRDÜR ŞANTİYE

Nadir Avşaroğlu
Maden Mühendisi

BİR ÖMÜRDÜR ŞANTİYE



Fransızca kökenli bir kelimedir, şantiye (chantier). Dil Kurumu'nun sözlüğüne göre; "inşa halindeki ev, fabrika, baraj gibi her türlü yapı" olarak tarif edilmiş. Yoğun bir hayatın aktığı yerdir, şantiye. Bir sürü hayata tanıklık edersiniz. Birçok kişiyi tanıma, birçok maceraya ortak olma, birçok anıyı birlikte yaşama olanağı bulursun şantiyede. Kimisi ömrünü adar, hayatı ve anlatacakları şantiye kadardır. Kimisi 3-5 kuruşu denkleştirmek için oradadır. Kimisi hayatın sıkıntılarından kaçmak için sığınmıştır. Ancak ortak kanı, herkesin ekmeğinin peşinde olduğudur.

Nerede ise tüm mühendislik ve mimarlık branşlarının ortak çalışma alanıdır, şantiye. Tersaneler, maden işletmeleri, binalar, barajlar, fabrikalar, köprü inşaatları, kısacası bir mühendislik hizmeti verilecek her türlü yapı sektörünün öncesinde irili, ufaklı mutlaka bir şantiye bulunur. Bütün şantiyelerdeki temel prensip az adamla, az zamanda çok iş kotarmaktır. Bütün işler acildir, bütün işler önceliklidir. Toz, toprak, çamur, muhtelif renklerde baret, devamlı ses çıkaran telsizler, bol miktarda karmaşa, çeşitli ebatlarda, içi muhtelif niteliklerde malzemelerle yüklü kamyonun yüksek streste harmanlanmasıyla oluşan bir garip dünya.

Ama kitaplar öyle yazmaz. Bu kitaplara göre, şantiye ikinci bir öğrenim alanıdır. Genç ve deneyimsiz mühendisler iyi bir şantiyede, saha, proje, metraj, kesin hesap ve hak ediş konularında her türlü bilgiyi öğrenirler. Yine bu kitaplara göre; sahayı ve şantiyeyi tanımadan bir masa başı göreve gelmek, proje çizmek doğru da değildir. Çünkü demiri, profili, kalıbı tanımadan mühendis olunmaz. Kısaca mühendis olunabilmek için, okulda iken farkında olmadığınız başka bir dünyayı tanımak için ve piyasayı, terminolojiyi öğrenmek ve tez vakitte olgunlaşmak için mükemmel bir ortam olduğu yazar kitaplarda.

Bana göre durum farklıdır. Hem de çok farklı. Şantiye; mühendislik biliminin en ağır çalışma ortamına sahip alandır. Şantiyede çalışan adamın bayramı, gecesi gündüzü, hafta sonu olmaz, karı kışı, yağmuru çamuru,

tozu toprağı olur. Yeri gelir şehir şehir gezersiniz. Ailenizle, sevdiklerinizle bir pazar oturup beraber kahvaltı edemezsiniz. İşler her zaman yoğundur, fazladır, deli gibi çalışırsın. Dışarıdan bakan biri ise seni bey gibi yaşar görür.

Şantiyede hiç akıllı insan olmaz. Ne kadar arıza insan var sanki onların buluşma mekânıdır. Aklı başında birine rastlama olasılığı son derece düşüktür zira akıllı adam yanlışlıkla gelme gafletinde bulunsa bile akıllı olduğu için uzun süre durmaz gider. Şartlar gitmesini engelliyorsa o da bir süre sonra diğerlerine ayak uydurur ve geri dönülmez bir yola girer. Şantiyede çalışmaya alışmış bir insan için ofis ortamında çalışmak son derece sıkıcı ve monotondur. Nasıl ki ofis ortamında çalışanlar şantiyede çalışanları mühendis, mimar bile olsa amele gibi görüyorsa, şantiye çalışanı da ofistekileri tek tip giyinmiş sıkıcı penguen ordusu gibi görür. Şantiye farklı bir dünyadır, dışarıdakiler içeridekileri anlamaz, içeridekilerde dışarıdakileri beğenmez.

Şantiye çalışanları yaradan tarafından "yardır ya kulum" denilmiş insandır. Dayanıklıdır, +40 ^{0}C'da da, -40 ^{0}C'da da çalışabilir. Adaletlidir, üstüne söver, altını ezer. Uysaldır, sigara aralarında boş kalır, şantiyesine, projesine, yönetimine söylenir, sitem eder, dakika başı istifa eder, ama sigarası bitti mi hadi ben sahaya kaçtım der, çalışmaya devam eder.



Ekonomiktir, az yakar, hızlı kaçar, sabah çay, kahve, sigara devam eder. Organize ve dakiktir, hiçbir işini geciktirmez. Cesurdur, altındaki arabaya bakmadan sahadaki çamura girer, iş kovalar. Sahada nerede malzeme unutulsa işine yarasın, yaramasın alır sahip çıkar. Yol yordam bilir, koyar postasını nabız yoklar olmadı döner ağam paşam der işi bağlar.

Renkli bir karakterdir, üstünde fosforlu yeleği, kafasında bareti yüz metreden belli eder kendini. Emekçidir, lüks arabaya binmez, 4 çekerden başka araba tanımaz. Kalenderdir, iş makinesinin kepçesinde çektirir profil resmini. Sahiplenir, iş bitti mi "burayı ben yaptım" der, babasının

malı zanneder. Yaratıcıdır, her dilde, her şivede küfreder, kendisine has küfürleri ile nam salar.

Anlatılmaz yaşanır, şantiyecilik. Çayını, sigarasını, kahvesini verirsen, kuş uçmaz, kervan geçmez dağ başında aylarca yaşayabilir. Aslında bir tanısan şantiyeciyi sen de çok seversin. Sınıf farkının ortadan kalktığı, bir bardak çayın ilaç hükmünde olduğu, kavgası gürültüsü bol bir ortamdır. Bir mühendis olmasına rağmen bir patron gözü ile Feyzi Akkaya şantiyeyi şöyle tarif etmiş; "yapılacak işin, kâfi emniyetle zamanında, şartnamesi isteklerine uygun olarak yapılmasını ve bitirilmesini sağlamak için kurulan tezgâha şantiye derler."

Şantiye yaşamı, şantiye hayatı çok zordur. Bazen kente ve kent yaşantısına yakın olur şantiye, o zaman evde kalmak ve hatta ailenizle birlikte olmak gibi büyük bir nimete sahip olursunuz. Bazen bir baraj şantiyesi ya da maden işletmesinde bulursunuz kendinizi, en yakın kasabanın kilometrelerce uzak olduğu. Ama ekmek kapısıdır, şantiye.

Bekir Usta; "gurbette taşa oturmayan evdeki halının kıymetini bilmezmiş" derdi. 2-3 ayda bir kere, en kabadayı ayda bir kere evinize gidebildiğiniz o gidişinizde de en fazla 3-5 gün kalabileceğinizi belirten izinlere sahip çalışma yeridir, şantiye. İkinci bir askerlik gibidir. Tümüyle erkeklerin olduğu, sünger yataklı ranzalarda kalınan, keskin çorap kokuları ve horlama sesleri arasında uyumaya çalışılan, bir teneke sıcak su ile sadece pazarları banyo yapılabilen, subay, astsubayların yerini saha mühendisi, şantiye şefi, şantiye müdürü, proje müdürü, formen, usta, muhasebeci, tekniker, ressam, süpervizör, teknik emniyetçi, kalite kontrolcü, ambarcı, hizmetli ve şoförlerin aldığı ikinci bir askerlik gibidir.

Öte yandan hayat okuludur, şantiye. Adam satmanın ne olduğunu, dedikoduyu, adamı sırtından bıçaklayanı, en güzel dostluğu, paylaşmayı, sabretmeyi, katlanmayı, hasreti, sevgiyi, özlemi, acıyı, hainliği, ayrımcılığı, kısacası her türlü akla gelmeyecek kavramların öğrenildiği yerdir.

En güzel dostlukların kurulduğu yerdir, şantiye. Normal hayattan elde edilemeyecek tecrübeler edinilir, konteynırın havası farklıdır, temiz olmayan bardaklardan çay içmek gibisi yoktur, samimiyetin doruk noktalarında olduğu yerdir, o mangalın tadını başka yerde alamazsınız, işçilerle kaynaşarak harika futbol maçları yapabilirisiniz, saçınıza sakalınıza dikkat etmesiniz de olur, istediğiniz gibi küfür edebilirisiniz.

Kimsenin suçlu olmadığı yerdir, şantiye. Boyacıya göre sıvacı kötü iş yapmıştır. Sıvacıya göre duvarcı yanlış örmüştür. Duvarcıya göre beton kötü dökülmüştür. Betoncuya göre kalıpçı kötü çakmıştır. Kalıpçıya göre şantiye şefi öyle talimat vermiştir. Şantiye şefine göre proje kötü çizilmiştir. Projeciye göre işveren az para vermiştir. İşverene göre de kriz vardır.

Kim ne derse desin bir şantiyede en önemli şey şantiyenin kendisidir. Ne çalışanlar, ne yemekler, ne yataklar, önemli olan şantiyenin devamlılığıdır. Sadece iş bitince kapanır şantiye. Orada yaşananlar da yıllarca başka şantiyelerde anlatılır. İş bitene kadar o şantiye dünyanın en kötü yeridir, iş bittikten sonra başka bir şantiyede, dünyanın en güzel günleri orada geçirilmiş gibi anlatılır. Yıllar sonra hikâye anlatırken en çok kullanılan kelimedir "şantiye".

Bir şantiyenin en olmazsa olmaz kişisi "şantiye şefi"dir. Şantiye yaşamının hiyerarşik anlamda en üst noktasıdır. Şantiyenin iş bitirme, işçi çalıştırma, parayı doğru kullanma, adaletli olma anlamında hakkını veren ve bir şantiyeyi optimum başarıyla yöneten bir şantiye mühendisidir. Bu tecrübe ve teknikle, dünyayı dahi yönetebilir.



İş tarifinde, şantiyenin iş programını hazırlamak ve bu programa günü gününe uyulmasını sağlamaktır. Programa uymak için, malzeme satın alması, iş dağıtması, ortalık toplaması, koordinasyon yapması, cinayet işlemesi, adam kovması, yemek yemesi, usta olması, küfretmesi, işçi tartaklaması, evden uzak kalması, sekreterine düz işçilerden biriymiş gibi davranması, teodolit, nivo ve benzeri tüm aletleri okuyabilmesi ve çok becerikli olması gerekebilir. Ancak şantiye şefinin en önemli görevi hak ediş gerçekleştirmesidir. Patronundan, yevmiye bekleyen işçisine kadar herkes bu anı bekler.

Tereddütsüz konuşan, bütün verileri elinde bulundurup, işini bir savcı, bir avukat gibi savunan, projesini kendisi kadar iyi tanıyabilen, görev adamı, emekçi, işçi ve mühendistir. İyi bir şantiye mühendisi; kendisinden,

yürütmesi beklenen projeyi içmiş, beynine kazımış, araziye ve malzemeye hükmedebilen, teknik hesapların ve hızlı çözümlerin adamıdır. İyi bir şantiye mühendisi; şantiyenin günah keçisidir, beton santrali bozulsa o uğraşır. Mixer kaza yapsa yemeğini yarım bırakır. Ekskavatör tırnak kırsa sıcak yatağından sahaya gider. Başında unuttuğu baretini, ancak eve geldiğinde fark eder.

10 gün boyunca yaklaşık 40 saat uyuyabilip gün içinde oradan oraya koşturan, hem milyarlarca liranın muhasebesini, hem işin raporlamasını, hem işçi ve işverenle toplantılarını, hem şantiye düzenini, hem şantiye güvenliğini, hem lojistik takibini, hem bakkal, manav, kasap, hırdavat, ev tutma, yeme-içme organizasyonunu ayarlayan adamdır. Bunların haricinde işçisine cebinden avans dağıtır, derdini dinler, sorunlarına çözüm bulmaya çalışır, kasası eksi çıkar, haftanın 7 günü 3 ay boyunca aralıksız çalışır, kazandığı parayı harcayamaz.



Bir şantiye mühendisi için şantiyelerdeki en önemli yaşam alanlarından birisi de konteynırlardır. Genellikle "ayak altı" olmayan, şantiyenin yola bakan kenarında konumlanan, işin büyüklüğüne, ölçeğine göre kocaman da, tek bir 10 m^2 de olabilen ofistir. Kadın, erkek fark etmeden aynı tuvaletin kullanıldığı, fon müziği olarak devamlı bir telsiz sesinin duyulduğu, tozun Allahın emri, masaların çiçeği olduğu, yazın çok sıcak, kışın çok soğuk olan, kapının girişinde staff montların, çelik burun botların, baretlerin ve safety yeleklerin asılı olduğu mekândır.

Yazın çatının üstüne tutulan su ile serinlik sağlanır, kışın her masanın altında bulunan ısıtıcılar ile sıcaklık ayarlanır. Herkesin kendisini çok rahat hissettiği bir mekândır. Enteresan bir samimiyet barındırır. Kapıyı çalmadan girip kendine çay söyleyen mi istersin, taşerona küfür eden mi, botlarını çıkarıp üşüyen ayaklarını yağlı kaloriferde ısıtanlar mı, yaz sıcaklarında baretini çıkarıp vantilatörün karşısında göğsünü açarak size rapor veren mi, ne ararsanız vardır bu ofislerde. Masaları, dolapları, bilgisayarları,

yazıcıları tozla; koridorları da toprakla ve çamurla kaplı çalışma ortamıdır. Yazın sıcak, kışın soğuk olur, ama çay eksik olmaz.

Şantiyede boru döşeme işini bitirip konteynıra daha yeni gelmişsindir, her tarafın toz toprak içindedir, o sıra şantiyeden ayrılıp geri dönen bir arkadaşını görürsün, elin pas çamur, çimento karışımı bir katmanla sıvanmış durumdadır. Karşındaki düşünmeden elini uzatır, çünkü onun eli de aynı durumdadır. Karşındakinin elini sıkınca iki kişi de arada kalan katmanın farkındadır ve bundan hiç bir rahatsızlık duymaz. Sıkmanın etkisiyle katman ufalanıp küçük parçalar açığa çıkarır. Şantiyede tokalaşmak böyle bir şey, şantiye böyle bir yerdir.

Kendine ait özellikleri ve kendine ait bir kültürü vardır şantiye yaşantısının. Kendine ait bir dili, çok farklı bir yaşam biçimi, 7/24 yaşanan bir hayat şekli vardır. Çok farklı bir yatakhane, farklı bir yemek kültürü, farklı bir jargonu, özlem, sevinç ve hayalleri vardır, şantiyenin.

Her şantiyede ortak olarak kullanılan bir dil vardır. İşçiler arasındaki konuşmalarda anahtar kelime olarak kullanılan "la", işçiler ile mühendisler arası iletişimde "şefim", mühendisler arası iletişimde "hocam" halini alır. Ancak ortak kullanılan dil araya muhtelif küfürlerin serpiştirildiği "şantiye jargonu"dur.

Örneğin şantiyede mühendis denilmez, o kişi "müyendiz"dir. Baret yerine miğfer, ankraj yerine ankıraş, topoğraf yerine fotrafçı denilir. Ben daha traktör diyeni duymadım, o alet "motur"dur. JCB yerine cisbi, blokaj yerine daş serimi, yevmiye yerine yöömiye ve konteyner yerine konteyin denir. Kendine ait ölçü birimleri vardır şantiyelerin. Örneğin 15 dakika yerine "bir cigara içimi", çok uzakta yerine "taa anasının nikahında", çok soğuk yerine "...ım buz tuttu" denilir. Bir zaman birimi olarak eşeğin sudan gelmesi, bir iş birimi olarak 5 işçinin üç gün çalışması, bir hacim ölçüsü olarak zibil gibi, bir zaman birimi olarak tükürüğüm kuruyana kadar kullanılır.

Ama şantiyenin tek değişmeyen kuralı tüm bu vurguların küfürle güçlendirilmesidir. Ancak şantiyede bir kadın bulunması bu durumu gözle görülür miktarda azaltır. Ancak kadına hitap etmek konusunda ciddi sıkıntı yaşanır. Kadın olduğunuz için "şefim" demek ağır gelir işçiye, "müyendiz hanım" fazla kibar kaçar, "abla" ya da "yenge"ye de müyendiz hanım kızar. Bir de kadın mühendisin yanında küfür edildi mi "pardon abla görmedik" ile durum örtbas edilir. Zordur vesselam.

Yemeklerde şantiye kültürünün önemli bir parçasıdır. Her şantiyenin her birimin tüm çalışanlar tarafından sevilen bir aşçısı vardır. Herkes bilir o ustanın elinin ayarını, hangi yemeği iyi yaptığını ve malzeme yokluğunda neler yaratabileceğini. Ama hangi aşçı olursa olsun, her şantiyede olduğu gibi, her pazartesi günü nohut ya da kuru fasulye kaynar.



Ama şantiyede yemekler ne kadar kötü olursa olsun, dünyanın en iyi menemenleri şantiyelerde yapılır. Zira menemenin sırf şantiyeler için yaratılan bir yemek olduğundan kuşkulanırım. Fazla mesai yapan ya da şantiye mühendisinin talimatı ile işini bitirene kadar çalışan işçiler yemek vaktini kaçırınca, biten yemeğin yerine yemekhanede sırf bu emekçiler için icat edilmiş bir türdür, menemen. Şantiyelerdeki aşçıların ustalığı yaptıkları menemenle ölçülür ve ona göre namları yürür. Bu nedenle, birçok şantiyenin yemekhanesinin çevresinde domates, biber eken ve buradan topladıkları malzemelerle organik menemen yapan aşçılar bulunur.

Aslında en iyi çaylar da şantiyede yapılır. İşçisinden patronuna kadar herkesin ortak noktası olan çay, hiçbir ayırım yapmadan herkese aynı oranda hizmet eder. Şantiyede odun ateşinde isli demlikten içilen çaya alışan bünyeye hayatının geri kalanında içeceği çaylar abdest suyu gibi gelir. Bir kış akşamında -10 derecede ekskavatörün kabininde demlenen hep birlikte içilen çayın yerini hiçbir şey tutmaz.

Ömrü hayatımda mangal yakmanın bu kadar kolay olduğu başka yer görmedim. Her türlü yanıcı yakıcı alevlendirici kesici delici vb alet bulunduğundan bu konuda hiçbir sıkıntı yaşanmaz. Gelen misafirlerinizi ağırlamak için aşçıların ayırdığı bir parça mangallık et şantiyelerde mutlaka bulunur. Bir de bayram dönüşlerinde memlekete giden işçilerin dönüşte "şefim sana ..... getirdim bak hele" deyip öğünlerimizi kral sofrasına çevirmeleri yok mu. Hala özlerim Bekir Ustanın Rize'den getirdiği harnup pekmezini ya da Rıza Ustanın Erzurum'dan getirdiği tulum peynirini.



Bir de gece vardiyaları vardır, şantiyelerin. Yalnızlığın, kimsesizliğin, ıssızlığın, sessizliğin ve ayrılıkların vakti. Mesleğimin ilk yıllarında gece vardiyasına kalırdım. Şantiye şefimiz Hayrettin Abi'nin teorisine göre gece vardiyası evli ve çocuklu olanlar için değildi. Bu nedenle gece vardiyasına hep biz bekârları yazarlardı. Hayrettin Abi'ye göre; gece vardiyası; endüstri devriminin, biz çalışanlara karşı çıkardığı en acımasız işkenceydi. Üretimin durmaması için kullanılan bu yöntemle şantiyenin durmaması ve işin sürmesi sağlanıyordu. Kesinlikle haklıydı.

Gece vardiyası; tüm insanlar gece evlerinde sıcak yataklarında aileleri ile beraberken, sen bitmez tükenmez bir üretim ilişkisinin içine girersin. Her akşam aynı işkenceyi yaşarsın, kalkarsın akşamın bir vakti, giyinip işe gidersin. Öğrencilik yıllarında "allahım bana öyle bir iş ver ki sabahları hep erken kalkmak zorunda kalmamayım, geceleri de erken yatmayayım." diye dua ettiğin aklına gelir. "keşke başka bir dilek dileseydim" diye düşünürsün.

Aslında gece vardiyasının bazı iyi yönleri de vardır. Mesela gündüz vardiyasında çalışanlar tüm çalışma saatlerini patron, patron oğlu veya

damadı, müdür, müdür yardımcısı, bilmem ne şefi, bilmem oranın kısım sorumlusu vs. kişilerin istekleriyle, dertleriyle geçirirken, gece vardiyasında yapılacaklar bellidir. Belli başlı işleri yapıp bitirdikten sonra, bilgisayar başında müzik dinleyerek, otararak geçirebilirsiniz. Hem de sizden üst kimsenin olmamasının rahatlığını hissedersiniz.

Ama zordur, bazen çok zor. Sabaha karşı daha da çöker uyku yorgunlukla. Gözler kısılır, minicik kalır ama iş için dikkatli olunmak zorundadır. Çayla ve kahveyle ayakta kalırsın, hele sabaha karşı vardiyanın bitimine 3 saat kala yemekhanede yapılan kahvaltının ardından ofis olarak kullandığın konteynıra geçersin, ya pencerenin ağzında ya da bahçedeki kameriyenin altında ama mutlaka şantiyenin ışıklarına bakan bir noktada oturur çayını içersin ve bir cigara.

İşte o anda geceyi hissedersin, yalnızlığı. Gece vardiyasında yemekten sonraki yarım saatlik dilimi herkes kendisi ile baş başa kalarak yaşamak ister. Sanki herkes kabuğundan çıkıp gerçek kimliğine bürünür, olması gerektiği gibi. Daha hür daha içten daha sıcak olur. Gece vardiyası; şantiyenin öksüz çocuğu, gündüzden daha uzun sürer. Sense konteynırın bahçesindeki sandalyede, demli bir şantiye çayı, koyu kıvamlı bir sigara. Aklına her akşam aynı türkü gelir.

Akşam olur garanlığa galırsın

Derin derin sevdalara dalarsın

Oy gelin gelin, sevdalı gelin,

Öldürdün beni

Birden aklına gelir, selvi boyu, al yazması ile. Cigaradan derin ve kuvvetli bir nefes çekersin, hızla tükenir. İnce belli bardaktan bir fırt daha çay çektiğinde, Bekir Usta'nın sesi duyulur telsizde "şefim, atelyenin önündeki malzemeler nereye götürülecek." Canın istemeye istemeye telsize cevap versin. Bardakta kalan son çayı da kafana diker, gerçek hayata dönmek için şantiye ışıklarına doğru yürümeye başlarsın.

Şantiye, 7/24 çalışılan yerdir, kendi kendinle baş başa kalmaya, yalnız kalmaya hiç fırsatın olmaz. Allahtan da olmaz. Çünkü şantiyede en kötü şey yalnızlıktır. Çalışırken anlamazsın zamanın nasıl geçtiğini. Hatta zaman geçmesin istersin. Akşam "hava kararmadan son katın betonunu

da döksek" diyerek geçen zamana sitem edersin. Ama hava kararıp da kendinle baş başa kaldığın zaman ejderha olsan kâr etmez. Ne kavgada ustalığın, ne de çatal yürek civan oluşun kar etmez. Başlar gece devriyesi hasret kaldıklarının.

Önce evini özlersin, evinin kokusunu özlersin. Evin kokusu mu olurmuş deme. Olur, aslında bunu en iyi sen bilirsin. Yatağını, yastığını yorganını özlersin. Aylarca şantiye denen bu ömür törpüsünde çürürken evine gitmeyi, sıcacık bir duş almayı, tertemiz bir yatağa girmenin hayalini özlersin. Salondaki kanepeyi, o kanepede saatlerce gazete ve dergi okumayı, kumandayı, kimse müdahale etmeden televizyonda kanal taramayı, televizyonda zap yaparken sehpanın üzerinde talan edebileceğin meyve tabağını, tuvalette el havlusunu, bakalım neler varmış diye ara sıra yoklanabileceğin buzdolabını özlersin. Kapı zilini, "ben geldiiim" sesiyle kapıdan içeri giren birini özlersin.

Ama denir ki, insan evinden daha çok evin içindekileri özlermiş. Evi özlemek bir bahaneymiş. Masa başında hep birlikte yenilen yemeği, oğlunu kucağına almayı, kızının saçlarını okşamayı özlersin. Bütün gün evin içinde kıkırdayan çocuk seslerini dinlemek, "hadi evladım saat kaç oldu yatın artık" demeyi özlersin. Aynı battaniyenin altında, hanımla birlikte televizyon seyretmeyi özlersin.

Uzaktan iş makinalarının sesi seni bu hayalden uyandırır. Hava kararır, şantiyenin ışıklarına doğru bakar, paketten bir cigara daha çıkarırsın. Akşam erken iner şantiyeye. Sana evi hatırlatan tek şey karşıda duvar dibinde üç dal gecesefası, üç kök hercai menekşedir. Hırsla çakarsın kibriti, ilk nefeste yarılanır cigaran. Şantiyenin ışıklarına doğru evinin, çocukların, eşinin özlemi, dışarıda delikanlı bir bahar.

Bir mühendis için en zor çalışma şeklidir, şantiyecilik.

Şantiyeler, her mühendisin meslek hayatının belirli bir döneminde bulunması gereken üretimin çok yoğun ve hızlı olduğu yerlerdir. Yüzlerce erkeğin bir arada çalışması ise egosu tavan yapmış bir sürü takıntılı adam arasında olmak demektir. Her meslekte olduğu gibi şantiyelerde de hayat öğrenilir. İnsanların türlü psikolojik durumuna, tepkilerine çok kısa süre içinde şahit olunduğu için insanları ki aslında hayatı, tanımak için şantiyeler hızlandırılmış birer okul gibidir.

Şantiye çalışmaları genelde kârlı işlerdir. Fakat işin daha karlı olması için verimli çalışıp işin en kısa sürede bitirilmesi istenir. Sabit giderleri azaltmak bunda başlıca faktörüdür. İşin süresinin kısalması için çalışanların fedakârlıkları ve yoğun çalışmaları da gerektirir. İşte bu nedenlerle güzel yurdumuzdaki şantiyeler, emek sömürüsünün en önde gelen yerleri olmuşlar, kırsal kesimden gelen insanları tabiri caizse köle gibi 7/24 izinsiz ve asgari ücretle çalıştırarak, Auschwitz kampları haline gelmişlerdir.

Belki de şantiyelerin en iyi tarafı geçici kabulünün yapılarak işin teslim edildiği andır. Bu şantiyede görev alan bir kişi ister amele olsun, ister proje müdürü, yapılan binanın karşısına geçerek "bu binayı ben yaptım" moduna geçer. Kimi zaman bir dağ yamacında, kimi zaman en yakın yerleşim birimine yüzlerce kilometre uzakta, yerine göre çölde ya da buzlarla kaplı bir zemin üzerinde bir ömür geçirirsin şantiyede.

Zor iştir şantiyede çalışmak, bir şantiyede yıllarını harcamak. Bazen şantiyeye bir ömür verilir, gençlik yılların delikanlılığın heba edilir. Geriye bir tek solgun fotoğraflar ve hiç aklından çıkmayacak anılar kalır.

Bir mühendis için en zor çalışma şeklidir, şantiyecilik.

KÜÇÜK ADAM DOĞRU YOK
BÜYÜK ADAM DOĞRU VAR

Kurtuluş İzbek

KÜÇÜK ADAM DOĞRU YOK, BÜYÜK ADAM DOĞRU VAR

Her ne kadar, "aşina çağrışımlar"ı, bazı kişileri bir süre rahat uyutmayacak olsa da ; "**Tomas bey**", ve "**Mr Yosef**" dışında, adı geçen her olay ve ismin tamamen hayal ürünü olduğu bu öyküde, milliyet gözetmeksizin toplumsal üretim adına yaşayanların bazı küçük soluklarını bulacaksınız.

Öyküde adı geçen değerli dostum *Çek Cumhuriyeti eski Ankara Büyükelçisi* Ph.Dr. **Tomas Lane** beyefendiye bu öyküden söz ettim. Çok iyi derecede Türkçe bilen sayın büyükelçi, bu öyküyü okuduktan başka, onu Çekçe'ye çevirerek Çek Cumhuriyeti'nde yayımlamak konusunda yardımlarını esirgemeyeceklerini bildirdiler. Hatta mümkün olursa, bu öykünün Türkiye ve Çek Cumhuriyeti'nde eşzamanlı şekilde yayımlanmasını da kararlaştırdık. Bu iki özel açıklamayı yapmak için kendilerinden izin almış bulunduğum sayın Lane'e burada bir kez daha teşekkür ediyorum.

"Mr Yosef" ise yazık ki bugün hayatta değildir. Zaten öyküde de anlatıldığı gibi, bu acı haberi bizzat ekselans Lane'den aldım. Mr Yosef ; "özverili", "çalışkan", ve "adam" bir adamdı.... Zamana meydan okuyan bu öykü, bu yüzden Mr Yosef'e ithaf edilmiştir.

K. Kurtuluş İzbek / 29.12.2004-İzmir

-I-

Güçlü sarı fonda savrulan kar altında beş boyunsuz karaltı, ellerindeki fenerleri önlerine boş yere tutarak yürüyorlar. "Beş" mi dedim! Belki de altı... Tam hatırlamıyorum. Ama yanımda hep Sezgin var. Servisimde henüz birkaç günlük stajyer olan bu delikanlı, fener hüzmelerini tıka basa dolduran karın altında ürkek sekiyor. Üstelik zorunluluktan, kimbilir kaç numara büyük bir gocuk vermişiz ona. Belki bu yüzden, her zamankinden daha küçük hatırlarım o gece onu. Tipinin keskin jiletlerine aldırmadan ince boynunu uzatıp dolaşıyor ortada. Üstelik "boyun" uzadıkça, daha çok kar doluyor gocuğun içine...Sürekli peşimsıra seğirten bu siluete, o gece göz ucuyla bakmaktan nasıl alacağım kendimi...

Henüz gecenin başlangıcında, birkaç adım ötemde donup kaldığını gördüm. Şaşkın gözlerle bakıyordu elindeki kontrol kalemine ; çünkü elinde ışıl ışıl yanıyor...*Hiçbir yere dokunmamasına rağmen, nasıl olur da böyle yanar bu sihirli kalem ?* Siluet, bir süre kımıltısız düşündü bu konuyu. Gözlerim üstünde... Sonunda sessiz bir "aferin" alarak benden, havaya attı onu. Çünkü bu önemli deney, kalemin havadayken bile yandığını kanıtladı ona. "380 kilovolt şalt sahası", ona ilk kez oynuyor bu oyunu. Ve o, gene ilk kez, "orman"a rağmen "ağaç"ı görmeye başladı... Neden hep "aktif devre"ler olur ki kitaplarda ? Öğrenci düşünmesin diye mi ?

O gece pano saçaklarında, pek çok fener hüzmesinde göz göze geldik. Sivilceli kırmızı yanakları, kar kümeli saçları ile peşimdeydi hep. Bütün dikkatini bana odaklamış, her hareketimi dikkatle tartıyor. Ne söylüyor, ne yapıyordum, ve acaba neden yapıyordum... Ama o kadar doğal davranıyor ki kızamıyorum ona. Mühendis'in de insan olduğunu nasıl anlatacağım bu çocuğa...

Tüm uyarılarıma rağmen, her karşılaşmamızda morarmış ellerini mutlaka ceplerinden çıkardığını hatırlıyorum. Ne yaptıysam, bu anlamsız saygı gösterisinin önüne geçemedim. Ailesi ve öğretmenleri, doğrusu elbirliğiyle iyi başarmışlardı bunu...

***

O tipide ayakta durmak bile başlıbaşına marifetken, sarhoşum da üstelik. Zaten düşüyordum az önce, son anda tuttular ; utandım halimden. Ama soğuğa minnettarım, biraz kendime getirdi beni. Ne var ki gözlerimi kapayınca, savrulan karla birlikte başım da dönüyor hala. İlk "arıza gece"miz, böylemi olacaktı...

Gene bir panonun başındayız. Gene karsuyu içinde gözlük camlarım. Onları silmek asla para etmiyor. Ağzım kuru, dudaklarım hala ayrılmıyor birbirlerinden, sözcükler güçlükle çıkıyor boğazımdan. Kağıt peçetelerden güçbela okuduklarımı bağırıyorum fener ışığında:

-Sıra üç, sağdan dördüncü, 48 volt varmı?

Ama tipi kapıp götürüyor sesimi. Sesler içiçe uğulduyor gecede :

" **Sıra kaç, sıra kaç... "** ;

" Ölçtüm diyorum 220, 220..." ;

"- ..."

Böylece o gece Sezgin'in görevi kendiliğinden ortaya çıkmış oldu: "Söylenenleri yüksek sesle tekrarlamak". Önceleri hiç çıkmayan sesi, gürleşti giderek :

"Üstten ikinci sıra, sağdan yedinci. Üstten ikinci ..."

Gecenin bu vaktinde, Aliağa fideri'nin elektriksiz kalışının sanki tek sorumlusuymuş gibi, Sezgin heyecan içinde, canla başla yapıyor görevini. Bir ara tok bir sese arkamı döndüm. Çığnendikçe kayganlaşan buz yapacağını yapmıştı sonunda. Tutunmağa vakit bulamadan kaymış ve panonun beton kaidesine kötü vurmuştu başını Sezgin. Bir şeyi var mıydı, iyimiydi acaba? Ağzından buharlar saçarak birşeyi olmadığını tekrarladı sürekli. Kanıt olarak savurduğu eğreti kahkahalar, alnındaki şişliği daha erken farketmemize yaradı sadece. Hemen bir avuç kar aldım, şimdi hafifçe oğuyorum anlını. Kan dağılıyor, şişlikteki gözle görülür büyüme sihirli bir şekilde nasıl da durdu...

"-Kar da bir işe yarıyormuş demek".

Kimse gülmedi bu espriye ; zaten bu havada hiç de kolay değil bu. Kaza bardağı taşıran son damla oldu, stajyeri göndermeliyim hemen. Son bir kontrol ; evet evet kan dağılıyor ; fakat şiş ürkütücü görünüyor bana hala.

"Neden baretin yok bakayım senin?" (Ne kalın bir ses, bu ses benim mi?)

O bir şeyler söylemeğe başladı. Ama ben onu dinlemiyor, düşünüyorum kendi kendime. Acaba eğer başında baret olsa, bu kazadan korunurmuydu? Neden olmasın ; "darbe" mutlaka "düşen şey"lerle yukardan mı gelmek zorunda? Delikanlı, soğuktan büzülmüş bedenini iki yana sallayıp yüzüme buharlar atarak hala bir şeyler anlatıyor. Eller

gene pantolona yapışık, yanlarda,... Nasıl böyle bir hata yaptım? Ne işi var bu çocuğun bu gece burda?

Hemen atölyeye gönderdim Sezgin'i. Arkasından da seslendim :

"-Hem bak bakalım çay olmuş mu..."

Amacım onu sıcağa göndermek elbet. Çünkü vardiyada, sabaha kadar taze çay bulunduğunu kim bilmez bu santralda... Belki bir tek o... Çünkü o kadar "yeni" ki, bu tipide atölyenin yolunu bulabileceğinden bile emin değilim. Hem bu devasa santralda, hem de güpegündüz, daha önce kimler kaybolmadıki... Beyaz karanlıkta kaçkın tebessümler dolaştı yanaklarımda... Ama Sezgin, "yolu bildiğini" söyleyip çoktan kaybolmuştu bile. Neden laf dinlemezler... Halbuki, şalt sahasına çizmesiz ve baretsiz giremeyeceğini, daha o sabah tekrar hatırlatmamışmıydım ona...

Gerçekte son derece zeki biri olan bu mühendis adayı, belki beş dakika sonra, elinde bir baret ile nefes nefese döndü. Önce, şalt sahasındaki yüksek otlara sürtünen bir bedenin oluşturduğu kıvılcım atlamalarını gördük uzaktan. Yüksek Basınçlı Sodyum Buharlı Lamba'ların güçlü sarı hüzmelerini tıka basa dolduran karda bir siluet, mini havai fişek gösterisi eşliğinde giderek yaklaştı. Merakla bakıyoruz gelene. Büyü bozuldu, "Sezgin"e dönüştü sonunda siluet dansçısı... Ve o, hiçbir şey olmamış gibi, nefes nefese yanımıza gelip geçiriverdi elindeki bareti başına. Kalakalmışız öyle. Kısa bir şaşkınlığın ardından, önce adamlardan biri başladı gülmeye. Sonra hep birlikte koyverdik makaraları...Sonunda Sezgin de dayanamadı, o da katıldı koroya. Sabaha karşı bir şalt sahasında, hem de bir boranın ortasında kahkahadan kırılıyoruz. Kar, küçük hortumlar halinde dans ediyor etrafımızda. Neden gülüyoruz ? Ne önemi var bunun.., Gerginliği nasıl da attık üzerimizden ve hem de nasıl ısındık... Sorduğumuzda : "gidip geldim" dedi. Gidip gelmişti işte... Hepsi buydu... İyi de, önünü görmenin marifetten sayıldığı bir gecede, hem de o kadar uzun bir yolu, böyle kısa sürede nasıl gidip gelmişti ? Çünkü böyle bir santralda, şalt sahasından atölyelere giden en kestirme yol, kuşuçuşu her zaman beşyüz metreden fazladır**...**

"-İyi de, sen niye döndün kardeşim? Ben sana atölyede kalacaksın demedimmi ?"

***

"-Anlıyamadım Ali abi, ne demedinmi ?"

Hay allah... Zaman ne garip bir oyuncak...Toparlanıyorum hemen :

"-Baret Sezgin bey... Baret diyordum... O bareti, hatırlıyormusunuz acaba ?"

"-Hatırlamak mı dediniz abi...Hatırlamak ne kelime, hiç unutmadımki..."

Meğer o gecenin kar sularından biriktirmiş gözlerinde. Birkaç tanesi ince süzüldü yanaklarına. Onları gözleriyle birlikte, kadehinde bir noktaya dikerek tane tane ekledi:

"O bareti çok masada anlattım. Çocuklarım onlarla büyüdüler. Hatta ille görmek istediler onu. Ben de sahte bir tane götürdüm onlara. Yıllardır odalarında bir çiviye asılı"...

Rakılarımızdan iri yudumlar aldık. Dalgın bir sessizliktir yürüdü masada.

"-Ama Sezgin bey.. Şey... Hatırlıyormusunuz bilmem. Yani o gece... Ben... Baret almanız için göndermemiştim sizi..." (Hay allah, onyedi yıl gecikmiş bir soru, ne gereği var şimdi...)

Sezgin bey kaldırdı başını. Kıpkırmızı yanakları ve burnu, kırlaşmış şakakları ile ; sanki yıllar öncesine ait o fener hüzmelerinden birinden konuştu yine:

"-Ama abi, o gece siz kar altındayken , bağlasanız durmazdım ben o atölyede... "

Bunu duyan kuşlar havalandı içimden ; nasıl da hafifledim. Gerçi biliyordum öyle olduğunu. Çünkü *ertesi günkü yazılı savunma'*ma ben de aynen öyle yazmıştım. Ama onun bu savunma'dan haberi yoktu elbet. Ama demek doğruydu yazdıklarım... Ne var ki bir defa da ondan duymak, meğer ne önemliymiş... Kaldırıp kadehi, bir dikişte bitirdim onyedi yıllık huzursuzluğu. Ne rahatlık... Papyonlu garson, virtüöz kadehlerimizi

doldurdu yine. Yıllar sonra sözleşerek, "eski kasaba"da buluşmuş, yad ediyorduk eski günleri. Ama doğrusu, iki yabancı idik, oturduğumuzda masaya. "Siz"in "abi" ye dönmesi hemen olmadı. Türk Rakısı'nin bu konudaki katkısını da elbet inkar etmeyeceğim. Ama işte sonunda, yarı açık pencerede solmak üzere olan güneşe terketmiştik zamanı. On yedi yılı, itivermiştik dirseğimizle masadan. Saçlarım siyahlamış, Sezgin staja başlamıştı yine. İşte dosttuk gene. Perdeler oynuyor, hafif bir esinti dolaşıyor saçlarımızda. Huzur, böyle bir şey olmalı işte...

***

-II-

Sıradan bir gündü halbuki. Henüz kükürtdioksit'le tanışmamış o güzelim havayı doyasıya çekmiştik içimize. Bu yeni santral henüz "deneme üretimi" yapıyor, yani otomatik sistemleri tek tek sınanıyor o günlerde. Her gün yeni şeyler öğrendiğim bu testlerde, Mr Yosef, Mr Pavel ve Mr Jaroslav 'a sorular soruyor, notlar alıyorum sürekli. Ne varki bu Çekoslovak uzmanlar, ne ingilizce ne de Türkçe bilmediklerinden, "Tomas bey" aranıp bulunuyor hemen. (Gerçekte bir türkolog olan "Tomas bey", Çekoslovak yapımcı firmanın görevli "çevirmen"idir. İki elin parmaklarından çok yabancı dil bilen sabır küpü bu adam, mükemmel bir Türkçe'nin yanısıra, Türk gelenek ve göreneklerine de öyle sahip ki, santraldaki bir avuç Türk için o "mr." değil "bey"dir. Hatta "tuhaf" ismine rağmen, onu Türk sananlar hiç de az değil.) Ama bu söylediklerimden, ortada pembe bir tablo olduğu sanılmasın. Çünkü "yeni mezun" bir mühendis olarak, gece oturup "ertesi gün"e hazırlanamıyorum bile. Çünkü "avan proje" ve dökümanların tamamı Çekçe...Üstelik günlük her yeni test, avan projelerde yeni değişiklikler yapılmasını gerektiriyor... Önceleri bu değişiklikleri günü gününe not alırken, çoktandır bundan da vazgeçim. (Ertesi gün değişeceğini bildiğin bir bilgiyi not almak ne kadar doğru ?). Sözün kısası, "uygulama projesi"nden geçtim, ortada henüz geçerli bir "avan proje" bile yok. Bu yüzden testleri yöntem ve sonuçlar açısından irdeleyen genel notlar alıyorum sadece. Hem zaten "müdür" de söylediği, *"tüm testler bittiğinde, nihai uygulama projeleri bize nasıl olsa verilecek"*... Yani "sıkmamalıyım" kendimi...

Her şeye rağmen kendimi yine de "sıktığım" işte böyle bir gündeyiz. Akşam Tomas bey gene saate bakıp gülüyor. Çünkü bizim oltu yuvarı, malum ip üzerinde fazla oyalanmış yine. Ama yapacak bir şey yok, test ancak o saatte bitmiş... Yani banyoya gitmek için acele etmemize gene gerek yok. Çünkü "akşam servisi" kaçtı zaten ; sonraki ilk arabasının kalkmasına da neredeyse bir saat var. Atölyedeki giyinme dolabıma, ordan da banyoya doğru seğirttim. Sabun kokusu sinmiş koridorda kimsecikler yok. Aman unutmayayım da, banyodan sonra şu lanet "imza"yı atmaya gideyim gene. Çünkü o sihirli imzayı "çalışma"nın biricik göstergesi sayan müdür, son günlerde ortalarda görünmüyor üstelik.

Tam bir saat sonra, kasabaya doğru sarsılan ilk vardiya arabasının içindeyim. Hava kar havası..Yaşım 23. Yorgunluk mu, o da ne...

O tarihte kasabadan birkaç kilometre gerideki lojmanlarda oturuyoruz. Yeni yapılmış bu sitede henüz çoğu boş olan lojmanlar bunlar. Sitede temel ihtiyaçlarımız fazlasıyla karşılanıyor sayılır. Ne var ki dünyadan kopuk yaşanmıyor. Bu yüzden, mesaiden sonra mutlaka kasabaya çıkar, dünya yerinde mi diye bakardık o günlerde. O akşam da bakmıştım, yerindeydi... Kasabanın tek birahanesinde köpüklü bir biranın başında buldum kendimi. Ama o da ne, bir Çekoslovak gurup giriyor içeriye. Gerçi kasabalı alışkın onlara, ama bu defa yanlarında eşleri de var! Bazı Çekoslovak eşlerinin kasabaya geldiğini herkes gibi ben de duymuştum. Ama manzara iğrenç olmaya başlamıştı bile, kapadım gözlerimi.

Kısa zamanda doldu sahne ; üşüşen üşüşene... İnsanlar birbirlerini eziyor camlarda, uğultu yükseliyor giderek... Birleştirilmiş büyükçe bir masaya tedirgin yerleşti Çekoslovaklar. "Külyutmaz kasabalı"ya, bu kadınların birer "eş" olduğunu anlatmanın bir yolu var mı acaba... Sonunda buldum o yolu. Çekoslovak erkeklerin çoğunu tanıyorum. Kibar selamları üzerine kalkıp hoşgeldiniz dedim. Eşleriyle tek tek tanıştırdılar beni. Hanımefendiler gülümsemeye çalışarak karşılık veriyorlar. Ama besbelli ki camlardan tedirginler. Çünkü camlardaki kalabalık büyüyor giderek. Garson siparişleri aldı. "Haber" en ücra kömür madenlerine ulaşır birazdan.

Dereden tepeden konuştuk Çekoslovak dostlarla. Kasabalının "yabancı merakı"ndan sözettim onlara. Yoksa dedim kötü bir niyetleri yok... Ne var ki camlar azıyor giderek. Yabancı dostlarımızın tedirginliği de öyle. Ama aralarına bir Türk katıldığından, bir parça rahatlamış gibiler sanki. Ama beni farklı bir kefeye koydukları da belli. Benim de bu kasabada doğup büyüdüğümü... Anlatsam mı onlara...

Uzun bir ayrılıktan sonra eşleriyle hasret gidermeye gelmiş bu kadınların, "yabancı ülkenin küçük kasabası"nda ve üstelik "buz gibi" bir havada, üstelik de eşleriyle birlikte bir birahanede oturmasından daha doğal ne olabilir ? Ama bunu camlara anlatmak, işte bu imkansız...

Sonunda dayanamayıp, izin isteyip kalktım. Camlardaki kalabalık, kapıda ürkek bir yelpaze gibi açılıp yol verdi bana. "İşte" dedim kendi kendime, "onlar'dan olmadığımın işareti"...

Avare dolaştım akşam yollarında bir süre. Sonra lojmanların içinde buldum kendimi, ne kadar çabuk geçmiş zaman... Saate baktım, yemekhane kapanacak neredeyse. Hızla çıktım basamakları. Yemekhane boş, lambaların çoğu sönük, yemekler soğuktu gene. Uzattığım tepsiye birşeyler koydu bir görevli. İşte o an geldi haber ; "Alakart'ta eğlence vardı, bekleniyordum". Üstelik beni çağırtan da müdür'dü.

" Peki ne eğlencesi bu?"

Haberi getiren garson bilmiyordu.

***

Garsonun peşinden "alakart salonu"na girdiğimde hıncahınç doluydu salon ! Herkes takım elbiseli , herkes orada... !. Masalarda mezeler, renkli fenerler tavanda ! Mikrofonlu biri sahneye davet ediyor müdürü. Bayram mı, n'oluyor ? İzlediğim görevli "protokol"deki yerime götürüyor beni ; en azından bunu biliyorum.

Sahneye yönelen müdürle yüzyüze geldik bir an. *"Geç kalan hırpani kılıklı elektrik mühendisi"*ne sitemkar bakışlar fırlatarak yanımdan geçti. Gerçekten de salondaki tek kravatsız benim galiba. Bütün bakışlar üzerimde bu yüzden; en azından ben öyle sanıyorum. İş giysilerimden

ben de rahatsızım doğrusu. Geçebilmem için sandalyelerinden kalkıp yol veriyor insanlar. O da ne, Tomas bey ve Mr Yosef el sallıyorlar! Onlar da burda! Sonra diğerlerini de gördüm...Yani Çekoslovaklar da var salonda! Merakım iyice arttı, ne kutlaması bu acaba ? Yaklaşınca Mr Yosef yanındaki boş sandalyeyi işaret etti, çöktüm. Bana eşlik eden görevli bozuldu galiba bu işe. O sırada papyonlu müdür mikrofondan "müjde"yi vermeye başlamıştı bile :

-154 ve 380 kilovolt şalt sahalarını... Çekoslovak yapımcı firma"dan... şu an resmen teslim alıyorum... Hayırlıı... Uğurlu olsun... Kadehimi bunun şerefineee..."

Donmuş kalmışım... Doğru olabilirmi bu?

"-Nasıl yani? Projeler yok daha ortada ... Bir arızada... N'olacak...?"

Sesimi mi yükselttim ; yan masalar bakıyor... Mr Yosef bir kadeh uzattı. Bütün salonla birlikte, biz de ayakta kadeh kaldırdık bu mutlu olaya. Sonra iki müdür karşılıklı "plaket"leştiler. Alkışlar, alkışlar... Şimdi çigan müziği etrafında dönen rugan ayakkabılar var sahnede. Kadeh kuşları, uğultu böcekleriyle birlikte dönerken havada, biraz da utanarak Mr Yosef'e "olup biten"i soruyorum. Yapımcı firmanın şalt-elektrik sorumlusu olan orta yaşlı bu güngörmüş yabancı, yarı ingilizce yarı türkçe durumu özetliyor: "Ankara'nın talebi (!) üzerine, şalt sahalarının işletme sorumluluğunu devralan protokol imzalanmış... "

"- Nasıl olur, nihai projeleri almadık sizden daha ?"

"- Mr Ali, bir hafta içinde testler bitecek. Prag son durumu nihai projelere işleyip en geç bir ay içinde Ankara'ya gönderir. Ayrıca, endişe etmeyin, "son bilgi" zaten bende var. Bir arızada yardımcı olurum size."

Anlaşılmıştı mesele. Henüz ortada "proje" bile yokken ; uzman-bürokratlarımız, eşi benzeri görülmemiş bir fedakarlık ile (!), "şalt arızalarını" hem de benim adıma üstlenmişlerdi. İşte az önce buna kadeh kaldırmıştı herkes...Yani aslında kutlanan "ben"dim ! Salonda tek "kot pantolonlu" oluşum da, olsa olsa bu yüzden... Ne var ki kurt Yosef beni kutlamamış, tam tersine "**endişe etmememi**" söylemişti. Saçlarıma

kadar endişe içindeyim bu yüzden... Çekoslovakya'dan yeni gelmiş sert votka dolu minik bir kadehi ısıtıyorum elimde ve düşünüyorum : "Ali abartıyorsun oğlum... Elbette... Hatta... Amma da abartıyorsun... Koca bir kurum... Sorumluluğu üstlenmiş...Sana mı vermiş ? Hem Yosef de endişelenmemeni söylüyor, daha ne... Kendine gel...". Evet evet, şimdi sakinim artık...

Ne var ki "haber"i bir yabancıdan almış olmayı kabullenemiyorum. Yani "kot pantolon"un hesabını mutlaka soracağım müdürden. Bu rezalete, sabah saygıdeğer müdür ne diyecek acaba ? En iyisi bir istifa dilekçesi ile gitmek yanına.

Başımı kaldırarak çat pat "çekçe"m ile :

"-Ge kui Mr Yosef" (teşekkür ederim)

dedim ona. Tamamen haklı olan bu adama başka ne diyebilirdimki... Zaten müdür de, mikrofondan az önce aynı şeyleri söylememişmiydi...

Şimdi elinde kadeh ile ayakta Çekçe "post" yapıyor Yosef. Bütün masa ayakta, kadehler elimizde dinliyoruz onu. Masada tek Türk benim. Tomas bey, o herzamanki güleç yüzüyle söylenenleri Türkçe'ye çevirmeyi teklif etti. Bir "eğlence"de hiç böyle bir şeyi kabul edebilirmiyim.. Teşekkür ederek bu nazik teklifi reddettim. Çünkü İngilizce, Türkçe ve Çekçe'yi "Tarzanca"yla harmanlayarak bu gece her konuda herkesle anlaşabileceğimden eminim. Ne varki Mr Yosef'in Çek'çe "post"unu hiç anlamıyorum elbet. Ama son cümleyi anladım. Çünkü ünlü "Yosef tekerlemesi" ile Türkçe bitirdi sözü:

"Küçük adam doğru yok, büyük adam doğru var."

Herzamanki gibi, kahkahalarla karşılandı bu ünlü tekerleme. Çünkü Yosef'in bu şirin tekerlemesine santralda alışkın herkes. Ve gene herkes, eninde sonunda Yosef'in onu "tekerleyeceğini" bilir. Minik kadehleri hep birlikte bir dikişte bitirdik. Ne var ki hergün duymaya alışkın olduğum bu şirin tekerleme ilk kez güldürmedi beni. Yoksa gülme sırası, artık Yosef'de miydi ? Kaldırıyorum başımı, dikkatle bakıyorum yüzüne... Hayır, hayır, o her zamanki ciddiyetiyle sıradaki post'u dinliyor. Hergün yeni bir şey öğrendiğim bu yabancıya sadece güven duymadığımı bir

kez daha anlıyorum. Bir ara, aramızdaki yirmi küsur yaşı bir hamlede iterek kulağıma fısıldıyor :

"**Yok problema Mr Ali, yok problema**".

O gece protokoldeki yerime gitmedim hiç... Yosef, ülkesindeki "güdümlü" uygulamaları saatlerce eleştiren gerçek bir Çekoslovak sosyalisti, ben ise karekteri "iyiden bağımsız" Kemalist bir Türk ; anlaşabilmek için daha neye ihtiyacımız vardı ki....

***

Sonrası bilinen şeyler: "**şerefe**" ve "**na zdaravi**" ve havada kelimeleri porselenlere kurban eden çatal bıçak sesleri. Orkestra camlarda savrulan karın valsini çalıyor. Meğer çoktan gevşemiş gecenin ipleri. Günlerle çalkalanan insanlar, tıpası açılmış gazlı içecekler gibi bastırılmışlıklarını atıyorlar havaya. Türk ve Çekoslovak bayraklı masalarda Türkçe ve Çekçe halk şarkıları ; kahkaha koroları arada. Şimdi Yosef, Çekoslovakya'dan ilk kez gelmiş birine Türk rakısı tattıracak ; hem de sek... Eyvah helak olacak adam... Mr Pavel engel olmaya çalışıyor ; çünkü Yosef, rakıyı da votka gibi bir dikişte bitirmesi gerektiğini anlatıyor adama... Kahkahalar.. Kahkahalar... Arada "iş" konuşuyoruz. Frsat buldukça sorular soruyorum Yosef'e. O herzaman yaptığı gibi "çizerek" anlatıyor. Gene birşeyler çiziyor bana peçetelere, burada bile rahat bırakmıyorum adamı. "Müdür ve ricali"ni terkeden "Jön Türkler", çoktan yan masaya çökmüşler. Osman, Kurtuluş, Besim başı çekiyor herzamanki gibi. Tomas bey'in, Türkçe ve Çekçe anonsları duyuldu:

"**-Şimdi Mr Jaroslav, merak edenlere nasıl içildiğini gösterecek**".

Tezahüratlar yükseliyor hemen ; bazıları Türkçe :

"**Haydi Jaroslav, göster şunlara**"...

"**Koçum Mr Jaroslav**"...

"**Çekilin gösterecek**"...

Elinde votka şişesi ve iki kadehle sahnede yerini aldı usta Jaroslav. Ayakta duracak hali yoksa da, böyle geceler hiç onsuz olurmu... Salondaki uğultu

kesildi hemen. Jaroslav, önce şişeden kadehlere votka koyuyor biraz. Ama o kadar sarhoş ki, yere döküyor birazını. Ostrava'da evindeki yaşlı karısı çok kızdı bu işe. Ama o hiç karısını üzermi ; silmeye koyuldu bile yerleri. Karısı nasıl da yumuşadı hemen... Hınzır Jaroslav, bir de öpücük kondurup şaşkına çevirdi kadını... Artık karşılıklı yudumlayabilirler içkilerini. Radyoyu açmasını rica ediyor karısı ; gidip çevirdi radyonun düğmesini. Birden bir cazırtı yayıldı havaya ; bu Prag radyosu da hep böyle parazit yapar zaten... Radyoda kesik kesik bir haber : "-**Tass haber ajansının bildirdiğne göre, Türkiyede yeni yapılan bir santralın çalışanları bu gece hep birlikte eğleniyorlar**". (Tabi kahkahalar patladı salonda). İkinci kadehleri dolduruyor şimdi Jaroslav. Ama ne şanssızlık, votkayı bu defa da üstüne döktü... Sinirli karısı gene başladı bağırmaya. Ve daha neler neler... Ama kadehlere dolan içkinin şırıltısı, konuşmalar, en küçük sesler, hepsi hepsi mikrofonda... Sonunda şişe de bitiyor. Neredeyse yıkılacak artık ikisi de... Sonunda Jaroslav ve karısı salonu selamladılar. Alkış ve tezahürattan inliyor salon... Tabi Jaroslav'ın gerçekte boş bir şişe ile sahneye çıktığını elbet biliyor herkes. Ama "pandomim" ve "ses" birada ancak bu kadar başarılı olabilir. "Sahte yudum sesleri", içme dürtülerini tahrik etmiş olmalı ki, bütün salon "yudum"lara uzanmış farkında olmadan... Yani gene kendi içmeden, herkese içirmeyi başardı usta Jaroslav. Her zamanki gibi, salon yıkılıyor alkıştan... Henüz tanımadığımız ihtiyar karısı, burada böyle tanınıp sevildiğini bilse, nasıl şaşırır kimbilir...

***

Gece bütün ihtişamıyla devam ediyor. Ama laf ediyor görenler peçetelere: "Bari burda yapmayın" ; "eğlence zamanı eğlence"...

Hatta bir ara ben bile sıkılarak söyledim :

" **Mr Yosef, isterseniz yarın devam edelim...**"

Halbuki soran benim; adam bana anlatıyor onları....

"Sus" işareti yaparak devam ediyor anlatmaya. Arada, masamıza gelen "ziyaretçi"ler nedeniyle küçük aralar veriyor "ders"e. Halbuki ben

çoktan vazgeçmişim sorudan. Ama artık iş işten geçtiğinden mecburen dinliyorum. Kızgınım kendime. Bari burda rahat bırakmalıyım bu adamı...

İnsanlar haklı tabi, "eğlence zamanı eğlence". Öyle ki uzun lojman gecelerinde, savruk kağıt tomarları arasından bir güneş bulup çıkarmak, ve sabah bir servise binip ardından gitmek onun, o günlerde tek eğlence... Ne var ki bir "mersedes" bozuyor eğlence'yi. Çünkü Türk olsun Çek olsun hepimiz, nuhi nebi'den kalma minibüslerle azap sabahlarında sarsıla sarsıla giderken işe ; Çekoslovak'ların bir "**Rus müdür**"ü var ki, cilalı bir mersedesle, yazın toza kışın çamura buluyor bizim minibüsleri. Mersedes! Evet.. İşte aradığımı buldum sonunda. Yosef'i durdursa durdursa bu mersedes durdurur. Bir ara karısının masaya gelip kulağına birşeyler fısıldamasını fırsat bilip koydum hemen taşı gediğine :

"-**Mersedes doğru yok, sosyalizm doğru var.**"

Yirmi kişilik masada Tomas bey dışında Türkçe bilen yoksa da, nasıl da anladı bir anda hepsi... Umduğumun ötesinde ses getirdi bu "diplomatik atak" ; içkiden gevşemiş kaslar hareketlendi hemen. Damarlarına iyi basmışım meğer... Zavallı "mersedes"e gelen vuruyor, giden vuruyor... Hurdası daha şimdiden ortasında masanın. Çünkü ülkelerindeki "çarpık sosyalizm"in, buradaki baş simgesi o. "Mersedesli adam" ise, onları temsil etmek şöyle dursun, baş düşmanı hepsinin... Diğerleri gibi galeyana gelen Yosef de unuttu nihayet beni. Hatta arada dönüp, bana bile Çekçe birşeyler bağırıyor. Peçeteleri sırasına göre üst üste koyup cebime yerleştirdim itinayla. Çünkü öğretmenim, peçetelere bile "sıra numarası" koyacak kadar titiz... Peşpeşe huzurlu votkalar dipledim sonra. İri kar taneleri uçarken camlarda, yan masalar şarkı dozunu kaçırmıştı iyiden. Oyun havaları valse galip gelirken, birkaç kez "gerçek mersedesler"e kaldırdık kadehleri.

Neden sonra, bir ara, bir tuhaflık sezdim masada, ama nedir anlamadım önce. Uğultu ve kahkaha bir anda dindi, bir sessizliktir çöktü masaya. Ama kısa sürdü şaşkınlığım, anlaşılmıştı mesele. "Bay muhbir"lerden biri dolaşıyordu etrafımızda gene... Ama zavallı, nasıl da anlayışla karşıladı sessizliği... Şaşmamak mümkün değil ; yabancı bir ülkede, vatandaşlarının masasına kulak kabartan şu zavallı mı temsil ediyor "sosyalizm"i...?

Yoksa yaşamlarına kadar burda herşeyi bizlerle paylaşan, işçi sınıfının bu gerçek temsilcileri mi ? Ani cevap ellerimden geliyor. Cebime gidiyor hemen ellerim. Peçeteleri cebimden çıkarıp, kısa bir süreliğine tekrar yayıyorum masaya. Çünkü muhbir bey'in onları görmesinde fayda var ; dostlarıma bir zarar gelsin istemem...

Onikiden vurmuşum, ancak bu kadar isabet olur. "Sessizliğin nedeni", yirmi kişilik masanın etrafını dolanarak tam da önünde durdu peçetelerin. Sözüm ona gülerek birşeyler söylüyor şimdi Yosef'e. Yosef'in önündeki votka şişesini eline alarak peçetelerle aynı hizaya kaldırdı onu. Evire çevire bakıyor etiketine... Fransız şampanyası mübarek... Gerçekte peçeteleri görmeye çalışıyor elbet. Yapmam gerekeni yapıp, sert bir hareketle ona doğru çevirdim peçeteleri. İyi görmüyordu anlaşılan "Moskova"nın gözleri...

Bay ihbarcı, geldiği gibi gözden kayboldu sonra. Ama "iliklere kadar sinmiş korku", çoktan alıp götürmüştü salondaki coşkuyu. "Müdür" ile "mersedes"in daha önce hiç işitilmeyen cılız kahkahaları, uzaktan da olsa bu yüzden duyulabiliyor artık şimdi. Sözümona iki düşman kutbu temsil eden bu adamlar, böyle uzun uzun neye gülüyorlar acaba ? Kim demiş bittiğini, "Jaroslav pandomim"i tüm haşmetiyle devam ediyor halâ...

Kar delirdi iyice ; ama zaten gecede ne akıllı ki... Kalorifer berbat yanıyor, camlar sonuna kadar açık ; pencerelerden kar savruntuları doluyor içeriye. Eh içkiler de ona göre sayılır: Kadehlerde rus votkasının en sert olanı... Ter içindeyiz, kimin umurunda üşümek... Kaldı ki "müzik coğrafyamız" şaşmış. Kafkas yaylalarından yola çıkan türküler "belen kahvesi"nde mola verince, bir avuç "çekoslovak ormancı" yıkıyor masaları...Bağlama tellerine yamanan "misket" söz dinlemiyor artık. Antik Anadolu yollarında kılık değiştirip nehir gibi akıyor zilleri Fırat'ın. Ve Bursa üzerinden İstanbul'a yürüyor zaptsız davullar. Ud ile kanun en önde, başlarında adagio tuğları... Ama "**İstanbul'a kadar gelmişken**" diyorlar "**hiç, Bohemya ovalarına uzanmamak olurmu ?"** Çekoslovak dostlar alıyor sazı eline burda. "Bir yaz yağmuru öncesi", cam göbeği yeşili kristal Bohemya göllerinden bir esinti karışıyor

havaya. Karpatlardan Moravya'ya dökülen, kimbilir kaç yüz yıllık ladin ormanlarının ürpertili sesi bu... Müzik, işte bu sensin ; kimin umurunda sözler ! O gece öğrendim, hüzün ne evrensel bir duyguymuş meğer.. "Sıra sende" dediklerinde, hangi şarkıyı söylesem, düşündüm bir an. Narin bir "Bodrum".. Becerebilirmiyim acaba? Kapıyorum gözlerimi: "**Bir zamanlar aşık olmuştum... Ama şimdi... Adı neydi unuttum... Bodrum Bodrum...** " Bunu benmi söylüyorum? Ne güzel söylüyorum...

Şarkı sırası bir bizde bir Çeklerde. Tomas beye geldiğinde sıra, *"şike var"* diye bağıranlara, Tomas beyin Türk değil de Çek olduğunu acaba nasıl anlatsak... Yerlere yatıyoruz gülmekten...Hin oğlu hin Tomas bey de, inadına, "hicaz makamı" ile başlamazmı...Değme gitsin...

O gece başka ne mi oldu ? Mr Yosef'in saygıdeğer hanımefendi eşi ve genç bir slovak kız, dansa davet ettiler beni. Genç kız ne güzel dansediyor... Bunu söyledim kendisine. Ama hepsi o kadar... Onun, benim o güne kadar gördüğüm en güzel kız olduğunu ise söylemedim ona. Söyleyemezdim çünkü, kasaba öyle öğretmişti bana...

"89 kadife devrim"inin, o salondaki bu güzel insanların işi olmadığına, yıllar sonra beni kim inandırabilir... Bir sabah gazetemi açtığımda haberi heyecanla okuyacak ve haberin altındaki fotoğraftaki kalabalığa bakacaktım uzun uzun...

Ve **"İşte"** diyecektim gülerek,

"-hallettiler mersedesi sonunda"...

****

Kaçta çıktık alakart'tan, nasıl geldim lojmana, nasıl yattım bilmiyorum. Sonrası karabasan zaten; rüyamda ziller çaldı sabaha kadar... Neden sonra bir ara, rüya olmadığını anladım o zillerin. Kaldırdım başımı, gerçekten telefonla birlikte kapı zili de çalıyordu durmadan ! Ama hepsi birden neden çalsın ? Kalkacağım, ama bunu yapmak zor... Güçlükle kalkıp yaktım ışıkları. Başım çatlıyor... Işıklar yanınca, daha çok feryat etmeye başladı ziller. Lavobaya kapaklandım, bir ağrı kesici aldım. Sonunda anlaşıldı ki, telefonda vardiya amiri, kapıda da iki haberci var... Bağırarak birşeyler anlatmaya kuyuldular. Korktum, hiç bir şey

anlamadım önce. Sonunda anlayabildim durumu ; "380 kV Aliağa fideri" "aşırı gerilim"den açmıştı. Aliağa elektriksiz yani...

"**Tekrar kapatın kesiciyi siz de...**"

"-**Kapama almıyor, mesele de bu zaten**"

"**Neden** ?"

Cevap boyunu aştığından, vardiya amiri şalt kumandaya aktardı telefonu.

"**Çok denedik**" diyor telefondaki şalt başteknisyeni, "**hem uzaktan hem yakından kapama almıyor kesici**".

Röleyi resetlemiş, bara gerilimlerini de kontrol etmişler, normal görünüyormuş herşey. Ama kesici kapatmıyormuş. Duvarlar dönüyor, anlamaya çalışıyorum söylenenleri. Peki transfer barayı denemişlermi ? Onu da denemişler.. Detaylar anlatıyor şalt kumanda, görevini iyi biliyor doğrusu. Bense konuşmakta güçlük çekiyorum henüz. Biraz toparlanınca vardiya amirini istedim yeniden. Aynı zamanda sendika başkanı olan vardiya amiri tekrar telefonda karşımda yine. Şalt projelerinin henüz tarafımıza teslim edilmediğini hatırlattım ona. Bunu bildiğini söyledi... Vardiya amiri bunu biliyordu demek ! Ya o anda sarhoş olduğumu? Onu da bildiğini söyledi... Hatta, az önce Ankara'dan kuranportörle arayan "sayın başkan"a bunları hatırlatan da kendisiydi... Yani başkan bile biliyordu sarhoş olduğumu... Ama bizzat başkanın talimatıydı ; ne yapıp edip gidermeliydim arızayı. Hem zaten bana çok güveniyordu başkan. Emindi bu işin üstesinden geleceğimden... "İş"ten sonra, vardiya amiri ile bir tutanak tutacak ; ayrıca başkana da rapor edecektim durumu. Tam o sırada, ne olduysa hatlar karıştı, bir başka parazitli konuşmayı duymaya başladım telefonda. Konuştuğu kişinin söyledikleri anlaşılmıyorsa da, vardiya amirinin cevapları net şekilde duyuluyor : "...**emredersiniz vali bey**", "...**ulaştık efendim**", "**hiç merak buyurmayınız...**". Vali ile konuşuyor vardiya amiri...Olanları anlamakta güçlük çekiyorum. Hat kesildi. Hemen arkasından tekrar çaldı telefon. Bizzat arayarak vali muavininin de talimat verdiğini söyledi vardiya amiri ...

"Ya müdür ?"

Sarı sendika başkanı vardiya amiri kekeliyor bir süre. Meğer uyandıramamışlar daha onu.

"**Hem biliyorsunuz, müdür beyin sağlığı da pek iyi değil zaten**"...

Kendimi tutamayıp bir kahkaha atıyorum. Daha birkaç saat önce çiçeği burnunda eşiyle pistte varyeteler döktüren müdür rahatsızmış demek...

Geleceğimi söyleyip kapatıyorum telefonu. Gitmesine gideceğim ama, ya sonra ? Çünkü dünyayı bir kez çevreleyecek uzunlukta kablonun kullanıldığı bir termik santralda, "proje"siz arıza gidermeye soyunmak akıl işi değil... Vardiya amirine gelince, görevini yapmış, talimatları aktarmıştı o. Ama Ege'nin bir kısmının karanlıkta, koca bir rafinerinin ise devre dışı kaldığını söylemeyi unutmuştu nedense... O kafamıydı yoksa, "iş"i "talimat" kılıp geri bırakan bizi ? O kafa olmasın sakın, kasabanın girişindeki benzin kuyruklarının nedeni... Ya da, tütün ülkesinde bulunmayan sigaranın...Ya da... Ya da...

Hala başım dönüyorsa da daha iyiyim şimdi. Teknisyenleri kaldırması için habercileri lojmanlara gönderdim. Çıkarlarken bağırdım arkalarından:

"-Bekar lojmanında bir stajyer var, onu da alın..."

Camları ardına kadar açtım sonra. Kar savruntuları serpiliyor odanın içine. Soğuk iyi geldi. Duşa girip suyu açıyorum sonuna kadar. Gürültüyle düşüyor üstüme su ; ve bağırıyor sanki: *"Küçük adam, doğru yok. Büyük adam, doğru var".* Fayanslar dönüyor etrafımda, titriyorum ; ama ayıldım galiba. Pencerenin önünde giyiniyorum, dişlerim vuruyor birbirine. Nihayet kapatıp pencereyi, uzanıp çevirdim telsizin düğmesini. Bir anda boğuk gürültüler yayıldı odaya. Bastım mandalına telsizin :

"**Elektrik mühendisi Ali şalt kumandayı arıyor**"

Rafineriyi sordum "şalt kumanda"ya. "Yedek generatörler"i çalışıyormuydu rafinerinin, bilgi gelmişmiydi acaba ?

"**Maalesef"** dedi şalt kumanda, **"-yedek generatörleri arızalıymış gene**"

Yani tamamen devre dışı koca rafineri... Hem de ülkede benzin ve mazot kuyruklarından geçilmeyen bir dönemde ! Şimdi Aliağa'da da, gene sarı sendika başkanı bir vardiya amiri, telefon başında birilerine "talimat" iletiyordur mutlaka. Nasıl bir düzen, nasıl bir mantıktır bu? Kararlıyım, artık bunlar söylenmeyecek yazılacak ; hem de arıza tutanaklarına, hem de raporlara... Bir an, tutanağa ve rapora şöyle yazmak geçti aklımdan: *"Küçük adam, doğru yok. Büyük adam, doğru var"...* Şaşırdım birden, durumu nasıl da özetliyor bu tekerleme. Evet, evet yazılacak en doğru şey bu... Telsizde kıyamet kopuyor, saat 04.28...

-III-

"**-Haydi beyler...**".

Beş boyunsuz karaltı toparlanıyoruz, takım çantaları toplandı bile. Ellerim donmuş, ayaklarımsa yok... Tipi azgın halinde...Topu topu on dakika çalıştık, ama nasıl da tükendi gücümüz. Ama ilk kontrollarımızı da bitirdik sayılır (bitirdikmi ?). Ölçü aletini güçlükle uzatıyorum adamlara. Birbirimizin peşisıra, bembeyaz savrulan bir uğultu duvarı içinde kaz adımlarıyla yürüyoruz şimdi. Düşünmeye çalışıyorum. Geldiğimizde, önce "düşük gerilim rölesi"ni reset ettik, çıkışlarını kontrol ettik ; normal... Şimdi de kesicinin hava basıncı ve kumanda gerilimlerini kontrol ettik ; o da normal... Evet hiç olmazsa bunlardan eminim artık. Ve kesici kapatmıyor... Şimdi sakin düşünmeliyim. Evet evet, tek bir nedeni olabilir : "korumalardan biri hala devrede"... Yani "bir kilitleme" sürekli engel oluyor kapatmaya... Evet ama...o halde yapabilsem bile... benim bu kesiciyi asla kapatmamam gerekiyor..! Çünkü kapanırsa bu defa bir facia olacak... Zaten "kilitleme"ler bunun için var.... yani kapatılamasın diye...offf... Ah ne olurdu, bir proje olsa elimde... Ama bir not defteri ve "akşam peçeteleri", ne kadar proje yerine geçer ? Yokladım ellerimle, "peçeteler" hala cebimde. Gerçi bir hayli terminal numarası yazıyor onlarda, ama kargacık burgacık... Hem Yosef'e neden bu kadar güveniyorumki ? O da içkili değilmiydi akşam... "Tavana" bakıp bakıp yazmadı mı onları, unuttunmu...Yani cebindeki peçeteler bile "**akşamdan kalma**"... Akşamdan kalma peçeteler... Akşamdan kalma

peçeteler onlar... Oğlum "akşamdan kalma Ali", kendine gel, onlara mı güveniyorsun...Bunları benmi düşünüyorum, tipi mi uğulduyor...

Şalt sahasının tel örgülü kapısından çıktık. Telsizde vardiya amiri, parazitli sesiyle gene beni anons ediyor. Hiç anlaşılmıyor dedikleri. Hışımla basıyorum mandala:

"-Ben Ali. Sesiniz çok kötü. Anlaşılmıyor. Telefonda her kim var ise, söyleyin beklesin. Atölyeye geçiyorum. Ordan ararım sizi.".

Atölyeye kadar, savrulan karın uğultusuna gömüldük yine.. Sonunda atölyenin kapısından içeri attık kendimizi. Vardiya amiri, şalt başteknisyeniyle birlikte nöbetteydi kapıda. Açılarak yol verdiler. Adamlarla hemen kalorifer peteklerine yapıştırdık sırtımızı. "**Dikkat, kalorifer çok kızgın**" dedi biri. Kimin umurunda... Hem sırtıma sıcak bir petek değil de, buz kalıpları değiyor sanki... Sezgin bir çay tutuşturdu elime, içmekten çok ellerimi ısıtıyorum. Bir taraftan da durumu özetliyorum vardiya amirine.

"Bir "kilitleme" engel oluyor kapatmaya. Hangisi bilmiyorum. Proje olsaydı söylerdim. Anladın değil mi? Elimizde proje olsaydı, mesele yoktu... Ama şimdi... Korumaları tek tek iptal ederek denemek lazım. Koruma iptal etmek ne demektir biliyorsun. Asla böyle bir riske girmem. Bunu Ankara'ya söyle. İstersen ben söyleyeyim. Ama acele et"

"Ama talimat.."

"-Bu iş talimatla olmaz. Ya Ankara'dan ya Müdür'den ... Sorumluluğu üstlenen bir yazı isterim... Ya Ankara'dan ya Müdür'den... Yazı..." Büyük bir sessizlik oldu atölyede ; biraz sesimi yükseltmişim demek...

"Korumaları devreden çıkarmak"... Bunu başka bir zaman söylesem, deli olduğumu düşünecek olan vardiya amiri, koşarak çıktı kapıdan. Orda beklemeli, hiç bir yere ayrılmamalıydım, dönecekti hemen. Giderken, emrindeki şalt başteknisyenine de ayrılmamasını söyledi oradan. Durumun önemini daha iyi kavrayan teknisyenlerim sessizce çaylarını tazeledilerr. Kumanyalar açıldı. Şalt başteknisyeni yanımızda sakin içiyor sigarasını, umurunda değil olanlar... Bir ara yüzüme bile bakmadan :

"-Az önce" dedi, **"-müdürün talimatıyla Yosef'i uyandırdık, saat 7'e kalmaz burda olur..."**

Gene birden sessizlik çöktü atölyeye... Demek müdür uyanabilmiş sonunda... Ve demek öğretmenim gelecekti... Gerçi bunu bilmek güzeldi, rahatlatmıştı beni ; ama vardiya amiri bunu bana söylemeye gerek duymadığına göre, sıcak yataklarımıza geri dönecektik herhalde. Dışarda, şöförlü bir aracın bizi beklediğini de hepimiz biliyorduk üstelik.

"Ama saat beşbuçuğa geliyor, 7 'ye birbuçuk saat var daha... Neden birbuçuk saat daha enerjisiz kalsın hat?"

Cevap yerine, şalt başteknisyeninin sigarasından öbek öbek umursamazlık dumanları yayıldı havaya. Ama zaten, artık önemi yok bunun. Herhalde lojmana döneceğiz birazdan. Bir kahve yaparım kendime şöyle koyu... Gerçi ayıldım ama bir kahve iyi gelir. Demek uyanan müdür, Yosef'den "son bir rica"da bulunmuş anlaşılan... Hayır, hayır olurmu ; Yosef'den değil, "mersedes"ten...

Ama o ne ! Vardiya amiri gene göründü kapıda... Nefes nefese ve elinde de bir kağıt... Bir şey demeden uzattı. Okumaya çalışıyorum tutanağı, ve anlamaya...:

"Daire Başkanı Sn .....'ın olur ve talimatları ile, ...günü saat 05.20 itibarı ile Aliağa fiderine ait tüm koruma ve kilitlemeler, zorunluluktan ötürü geçici olarak iptal edilecek ve...."

Deli mi, ne yapıyor bu adam böyle ! Ya ben ne yapıyorum ; alınır mı bu risk ! Ama bu yazıya göre riski alacak olan ben değilim ki... Kafam karıştı. Ne de güzel kandırıyorum kendimi ; bundan büyük sorumluluk mu olur... Ama artık çok geç. Yoksa değilmi ? Vardiya amiri acele ediyor. İki kopya tutanağı karşılıklı imzaladık ; birini alıp özenle katladım, koydum cebime. Vardiya amiri yanında getirdiği "kırmızı defter"e, "fider adı" ve "teslim saati"ni de yazdı bile ; imzaladım. Bitmişti vardiya amirinin görevi. Tören edasıyla yaktığı sigarasından yüklü nefesler çekip kolaylık diledi bize ; ve şalt başteknisyeniyle birlikte kuş gibi hafif kayboldu kapıda...

Gözlerimi açmadım bir süre. Atölye ne kadar sıcak ve sakindi....

Sonra gürültüye boğuldu atölye. Önce büyük masanın başına topladım herkesi. Elimde ne bilgi varsa yaydım masaya: eski notlar, bazı test çizimleri, terminal numarasız şablon kesici projesi ve akşamdan kalma peçeteler... Bu "zengin" bilginin içinden, Aliağa Fideri ile ilgili olanları ayıklıyorum şimdi. Üzerinde hiyeroglif tarzı kargacık burgacık notlar bulunan akşam peçeteleri, iri bir tomar halinde masadalar. Kimi hala ıslak olan peçetelere artık insaflı gözlerle bakıyor adamlar. Ama şalt sahasında cebimden ilk çıkardığımda onları, fener ışıklarında nasıl da şaşkın bakmışlardı onlara... "Sarhoş şef" aklını mı kaçırmıştı acaba ? Sonraki yıllarda, öyküsü diğer santrallara yayılacak "ünlü peçeteler" olacaklarını onların, o gece ne bilsinler... Çünkü aynı adamlar ertesi gün o peçeteleri "camlatarak" atölye girişine asacak, ve yıllarca merak edenlere gururla anlatacaklardı onları ; ta ki on yıl kadar sonra yüreğim yanarak duyduğum gibi, o çerçeveyi orda "yakışıksız bulan" disiplin dehası bir ulu genç meslektaşım santaralda işbaşı yapıncaya kadar... Ancak o anda elbet daha hiçbirini bilmiyoruz bunların henüz. Bu yüzden kaldığımız yerden devam edelim anlatmaya...

***

Masada çizdiğim şeklin başında son gözden geçirmeleri yaptık.

"Arkadaşlar, şu kilitlemeleri tek tek iptal edeceğiz. Yani önce şu şu terminalleri köprüleyeceğiz teker teker. Öteki terminallerin ne olduğunu bilmiyoruz, bu yüzden bunlara dokunmak yasak. Evet, şimdi iş bölümü yapalım. Fuat, köprü atma işini sen yapacaksın. Anlat bakalım ne yapacaksın?"

Zehir gibi anlatıyor Fuat.

" Yalnız her işlemden sonra numarayı anons edip bekleyeceksin. Önce Murat "tamam" diyecek, sonra da benim "tamam" dememi bekleyeceksin. Anladın değimli, ben "tamam" demeden sakın diğerine geçme. Murat sen de...".

Herkes görevini biliyor artık. Sezgin'in görevi bunları not almak. Tek tek not alıyor söylenenleri.

"**Ali sen panodasın. Murat "tamam" dediğinde sırayla "giriş"leri çıkarıp kapama butonuna basacaksın... Bu işi yapman en fazla bir dakikanı alır. Ben B112'de voltmetre başında olacağım.... ",** ve nedense sesimi alçaltarak söylüyorum son sözü :

"-Peçete doğruysa eğer, B112'ye 48 volt gelince kesicinin kapatması lazım".

Beklenen taş gediğine oturuyor hemen:

"O zaman Ali Abi... Uzatma kablosuyla...B112'ye 48 versek ?"

Dayanamayıp gülüyorum sonunda. Kim demiş stajyerimin, o gece orda ne işi var diye...

"**Ama"** diyorum, "**korumalardan biri devredeyse, düşün bakalım n'olur o zaman?"**

Eyvah, bunu ona söylüyorum ama, ben neden düşünmüyorum... Hayır hayır, ben neler saçmalıyorum böyle. Bütün röleleri kontrol etim ya, ne çbuk unuttum.... Kendine gel oğlum Ali, sakin ol, sakin ol...

Telaşla ekliyorum:

"Önce, kapatmaya neyin engel olduğunu öğrenmemiz lazım."

Gözleri parlıyor uykusuz stajyerimin ; perişan ama ne kadar mutlu.... Ama stajyerim, henüz bizim de "stajyer" olduğumuzun farkında değil... Çünkü hepimiz işbaşı yapalı dört ay olmuş daha ; üstelik de o geceyarısına kadar, bir şeye el sürmemiz yasaktı santralda... Ama o kadar eğitimden sonra hakkından gelinmeli artık o kesicinin. Ah bir de projelerimiz olsa... Ne var ki peçetelerle idare etmeliyiz bu gece. Şaka gibi ; yıllar sonra yazsam bunları, inanmazdı kimse...

Herzaman iki santimlik kauçuktan çizme kullanan şalt ekibinin, "**yemekhane grev yaparsa bunlar yenecekmiş"** dediği, **beş santim kauçuk kaplı "arıza çizmeleri"**ni, özel naylonlarını yırtarak ilk kez geçirdik ayaklarımıza.

"Şimdi herkes telsizine yeni batarya taksın, deneme yapacağız"

Bataryalardan ötürü telsizlerden biri çalışmazsa felaket olur...Bataryalar yenilendi, telsizler sınandı, iyi çalışıyor hepsi. Sıkı atkılar kuşanıp, yün başlıklarımızın üstüne geçirdik baretlerimizi. Takım çantaları da gürültüyle kapandı, hazırız.

"**Haydi arkadaşlar, bitirelim şu işi**".

Merdivenleri indik. Saat 05.42. Kapıdan çıkamadan sendeledik, öfkeli sabah kar silleleri ile yürüdü üstümüze. Kauçuk çizmelerin gıcırtısında, beyaz düşmana karşı fenerlerle savunuyoruz kendimizi. Adamlara hiç söylemedim ama, Yosef nasıl olsa gelecek... Kaçamak geçiyor bu düşünce aklımdan, kaçırıyorum gözlerimi ; sanki adamlar onları okuyabilirmiş gibi...

***

Yerime ulaştım, ama yeni pano kapağı açılmaya "alışkın" değil henüz. Zorluyorum, olmuyor. Bütün gücümle yüklendim sonra, neyse, güç bela açıldı sonunda. Demek adamlar, pano kapaklarını açarken böyle zorlanıyorlardı da haberim yoktu benim... Voltmetreyi çıkardım B112 terminalini arıyorum şimdi. Ama ıslak gözlük camlarım engel oluyor görmememe. İyi ki "peçeteler" var yanımda; çıkarıp birini siliyorum camları. Evet B112 şurda, o da tamam. Sonra doğrultuyorum feneri voltmetrenin ekranına doğru. Fenerin güçlü hüzmesi kırmızılaşıyor giderek, ışığın etrafa taşan kısmı artıyor, beyaz ve kırmızı yer değiştiriyor gecede ; bu doğru olabilirmi? Öylece kalakaldım. Voltmetreyi takım çantamdan çıkaralı henüz bir dakika bile olmadan, "inanılmaz gerçek"le yüzyüzeyim şimdi. Kımıldamadan duruyorum, şalt sahasının beyazı kaplıyor gözlük camlarımı giderek. Bir daha siliyorum camları, yavaşça yaklaştırıyorum feneri, evet 48'i gösteriyor ibre... O halde... O halde hiçbir köprüye gerek yok... Yani normal kapatma verildiğinde, B112'ye 48 volt zaten geliyor... Yani kilitlemelerden hiçbiri zaten devrede değil... Ama yok, herhalde ben yanlış bir yeri ölçtüm. Dikkatle eğilip bakıyorum tekrar ; hayır doğru: "B112"... İyi ama... Öyleyse... Kapatma verildiğinde B112'ye 48 volt zaten geliyorsa, nasıl kapatmaz, neden kapatmaz bu kahrolası kesici ? Beynimin içinde kalın bir ses bağırıyor cevabı :

"Ah şaşkın Ali! Kapama rölesine sinyal geliyor ama röle kontakları harekete geçmiyor, öylemi ? Düşün bakalım neden olabilir bu ? Sakın "eğitim"lerde, tahtada çizerek anlattığın "üç parmak kuralı"ndan olmasın? Nasıl düşünmezsin bunu, tabiki rölenin bobini yanık... Rölenin bobini yanık tabi ki..."

Beyaz kar yumakları, görünmez jiletlerle birlikte dönüyor gecede. Minnettarım soğuğa... Sonunda mandalına dokunuyorum telsizin, güçlükle çıkıyor sesim :

"**Arkadaşlar herşey iptal, herşey iptal. Gelin hemen.**"

Ama bu sözleri meraklı vardiya amiri de duydu elbet telsizden. İşte beni anons etmeye başladı bile ; ne ki cevap vermeye hiç niyetim yok. Önce kablo demetleri arasına sıkıştırıp yerleştiriyorum feneri, artık röleyi iyice aydınlatıyor fener. Emin olmak için, rölenin bobin uçlarını ölçüyorum bu kez ; çünkü sorun kabloda da olabilir. İbre dönüyor, evet evet 48 geliyor bobine ; ama kontaklar kımıldamıyor bile. Yani teşhisim doğru : "bobin yanmış". O halde röleyi değiştirmeliyiz hemen. Hafifim artık. Adamlar da geldiler. Telsizle kod numarası bildirip, yedek bir röle istedim ambardan. Tipi öylesine bağırıyorki kod numarasını birkaç kez tekrarlamam gerekti. Ama böylece vardiya amirine "bilgi" de vermiş oldum, yani bir taşla iki kuş... Ambar nöbetçisi, röleyi "hemen" göndereceğini anons ediyor. Ancak bu "hemen", "en az yirmi dakika" demek. Halbuki el ve ayaklarım yok artık... Atölyeye mi gitsek acaba, hem bir çay ne güzel olur şimdi... Ama çaresiz bekliyoruz, çünkü atölyeye gidip gelmek çok daha fazla sürer. "Geçmeli tip" olduğundan yeni röleyi değiştirmek çok basit, yeterki gelsin... Bu arada tipiden biraz olsun korunmak için, açık pano kapaklarını siper etmişiz gövdemize. Ama ne yapılsa boş, hareketsiz beklemekten berbat üşüyor insan. Birden aklıma hoş bir fikir geldi ; yanıbaşımızdaki "**gerçek soba**"yı neden kullanmıyoruz ki...Elimi pano kapağına uzatıyorum hemen ve bütün endamıyla orada durmakta olan "**ısıtıcı / heater**" yazan anahtarı çeviriyorum. Panonun içindeki çift sıra güçlü rezistanslar kızarmaya başladı bile. Daha şimdiden büyük bir sıcaklık yakıyor yanaklarımı. Bunu daha önce neden düşünmedimki ; ama

zaten bu gece neyi düşündüm... Neşelenen ekip "elektrik sobası"nda ovuşturup ısıtıyor ellerini. Stajyerim ne olduğunu soruyor bu ısıtıcının.

"-**Kışın"** diyorum, **"röle kontaklarında oluşabilecek buzlanmalara karşı..."**

Gözlerim büyüdü, donup kaldım bir an, sanki kaynar sular dökülüyor başımdan aşağı... Feneri kapıp o an uzandım panoya ; fener hüzmesinin aydınlattığı yerdeki minik kontaklara dikkatle bakıyorum. Evet "yanık" sandığım bobinin kontakları minik kımıltı hamleleri yapmakta... Var gücümle bağırdım :

"-**Açık tutun ağzınızı, kapatacak, kapatacak !**"

Sözümü bitirmeme kalmadan, korkunç bir patlama ile sarsıldı gece. Hava tahliyelerinden çıkan 16 atmosferlik basıncın etkisiyle, kar yığınları bir anda sis bulutları gibi savruldu havaya. Basınçlı hava sisteminin mekanik aksamı uzun uzun titreyip yankılandı. Stajyerim patlamanın etkisiyle kapaklandığı yerden şaşkın gözlerle bakıyor bize. Çünkü "basınçlı havalı bir kesici", ilk kez bu kadar yakınında kapattı. "Kapattı"... Evet kesici kapattı. Bunu hepimiz biliyoruz ; ama bilmek ve idrak etmek bazen ne kadar farklı kavramlar... Ben mi düşünüyorum, yoksa tipi mi uğulduyor bunları bana... Neden sonra yanyana konmuş sonuna kadar açık beş telsiz bir anda yırttı tipinin uğultusunu:

"Şalt kumanda konuşuyor, Saat 06.11, Aliağa beslendi. Şalt kumanda konuşuyor, Saat 06.11, Aliağa beslendi. Elinize sağlık Ali bey."

Elimde güçlükle tuttuğum ıslak kibritin eczalı kısmı kalmamış. Sigaramı eğilip "elektrik sobası"ndan yaktım, kavrulmuş olmalı yanaklarım. Çöktüm sonra Sezgin'in yanına. Telsizde vardiya amirinin ısrarlı sesi. Ama ne çare, uzanmışım karlara, tane tane gülüyorum, ağlıyormuyum yoksa? Yağan karın geldiği yerde, yanıp sönen ışıklı dev bir baca silueti dönüyor üstümde. Gözlerimizde, soğutma kulelerinin ürkünç buhar bulutları, kavisler çizerek dağılıyor. Üşümek mi, o da ne, tutuşmak üzereyiz ; Sarıkaya'nın altında ve üstünde şafak sökecek birazdan ; ve burda gün bilmemiz içindir ; senin için kardeş senin için ; dinamit sakızına yatıp fitili güneşe veren kömür işçilerine ; tarhana tenceresi karası kocaman

bir armağan ; bilmek olup biteni öfkeli sabahlarda ; Hatunköy'de mesela ; Kamile Teyze'nin çevirdiği bir düğmenin ucunda ; Kemal'ce konuşmak o müthiş aydınlığı ; bilmek ; idrak etmek ; anlamak ; sabahı ve şafağı ; an ve an...

Şafağın ilk ışıkları vuruyor bacaya. Şalt sahasının tel örgülerinden çıkmak üzereyiz. Omuzlarında kardan apoletlerle Sezgin en önde. Birkaç saat öncesinin stajyeri değil artık o, nasıl da heybetle sekiyor karda...

Ardından şarkı gibi bir ses yükseliyor telsizden. Yosef bu, beni arıyor. Basıyorum telsizin mandalına hemen:

"**-Yes sir, dobri den**"

Kesiciyi kapattığımızı haber almış, gelmeyecek. Ama merak da ediyor : "problema" neymiş acaba...

"Problema sir," diyor ve ekliyorum: "**Küçük adam doğru yok, büyük adam doğru var, sir**"

Vardiya emekçilerinin sevgi nidalarıyla birlikte, Yosef'in o harika gülüşü yankılanıyor telsizden uzun uzun...

Ne varki, Yosef doğruyu söylediğimin farkında değil henüz. Halbuki birazdan vardiya amirinin yanında olacak ve aynısını yazacağım tutanağa : "**Küçük adam doğru yok, büyük adam doğru var**".

***

-IV-

Neden sarsılıyorum sonra... Bir el var omuzumda... Sezgin'in eli... Heyecan içinde, hem anlatıyor hem yaşıyor geceyi. Şaşırıyorum birden, yükselip alçalan sesi, o geceki tipinin uğultusuna ne kadar da benziyor... Ve ne çok şey hatırlıyor... İki billur kadeh bu kez "peçetelerin şerefine" dokundu havada birbirlerine

Sezgin beyle müthiş bir iş yapmış, aynı kasabanın aynı birahanesinde buluşmuşuz yıllar sonra... Ne var ki kasaba büyük bir kent görünümünde artık. Birahaneyi ise tanımak hiç mümkün değil, ki sorarak zor bulduk zaten. Herşeyi gibi adı bile değişmiş. Kaldırıp başımı bir daha bakıyorum

; "**clup pub**" yazıyor camda... Hem de neon ışıklı, yürüyen bir yazı... Üstelik artık bayanlar da var oturan içerde. Ama rahatsız eden kimse yok onları... Aynı kasabanın aynı birahanesi mi burası?

"-**Hayır**" diyor Sezgin bey, "-**...bizim birahane değil burası**" ! Garsona "eski"lerden birşeyler soruyoruz, bilmiyor. Ne var ki, az sonra masamıza gelen kelli felli ihtiyar heyecanlandırıyor bizi. Sorularımız ilgisini çekmiş, sahibiymiş oranın ; eğer istersek yardımcı olabilecek bize... Ses tanıdık. Dikkatle bakıyorum yüzüne. Baktıkça değişiyor. Yoksa... Evet "Ümmet" bu; yirmi yıl önceki birahanenin sahibi... Sezgin beyi çıkaramadıysa da, beni hemen tanıdı elbet. Sarmaş dolaş oluyoruz.

" **Dönmemiz gerek**".

" **Olmaz bu gece misafirimsiniz**".

Yanımıza çöktü Ümmet. Hararetle eskileri deşiyoruz durmadan. Eski kasaba, eski dostlar, eski birahane, eski... "Eski camlar" geliyor gene aklıma.. Masalarda oturan bayanlara dikkatle bakıyorum dönüp. Sonra camlara kayıyor gözlerim ister istemez.. Ne varki camlara tırmananlardan eser yok. Ama yoksa...? Daha dikkatli bakıyorum ; gölgeler oynuyor ; evet evet gölgeler oynuyor camlarda... Sonunda görüyorum artuk. Evet, evet herkes orda... Müdür, mersedes, vardiya amiri, Osman, Kurtuluş, Besim, Tomas, Yosef, Pavel, kimler yok ki...Ama neden dışarıdalar ? "-**Gelin**" diyorum fısıldayarak, "-**gelsenize**". Açık camlardan tek tek, sessiz ama gülerek giriyorlar içeriye. Şimdi sadece Yosef kaldı dışarda ; direniyor o, girmiyor içeriye.

"-**Sen neden gelmiyorsun Yosef ?**"

"-**Unuttunmu, ben öldüm**" diyor o. Yanaklarından eski gecelere yayılan o herzamanki ölçülü gülümsemeye son bir kez bakıyorum uzun uzun...

***

Sote ve kırmızı şarap ikram ediyor Ümmet. İlk heyecan geçince, sonunda o da, **"…. ne yapıyor?"** diye başladı bize eskilerden sormaya.

"Mr Yosef ne yapıyor?"

Sezgin atıldı hemen :

"- Onun gibisini görmedim ben... Ne hafıza vardı adamda, değilmi abi...

" İki klasör" diye mırıldanıyorum, **"İki klasör terminali ezbere bilirdi o... Ne sinyalidir, nereden geliyor, nereye gidiyor..."**

Ümmet yineledi sorusunu:**"-N'apıyor şimdi ?"**

(Acaba söylesem mi... Çünkü... Kaldırıp başımı bakıyorum. Camda o hala, bize bakıyor...)

"-Öldü... iki gün önce öldü... daha doğrusu... ben iki gün önce aldım haberi..." (İki yıl önce ölmesi neyi değiştirir... Ben iki gün önce duydum. Yani benim için, iki gün önce öldü o. "Haber"ini almazsak, o insan hep yaşamazmı ?)

Ümmet başını kaldırmadan fısıldıyarak sordu:

"-Kimden duydun öldüğünü ?"

"-Bir tercüman vardı... Hani bazıları Çek sanırdı onu... Mutlaka hatırlayacaksın, adı Tomas"

Ümmet, **"-Tomas bey"** diye düzeltti yanlışımı hemen. Ve ekledi **:**

"-Kim hatırlamaz ki... Bir ara..." ; Düşündü bir an ve devam etti **:**

"Bir ara Türk Büyükelçisiymiş diye duyduk... Prag'da...".

Bu son söz yankılandı gecede. Onu dinledim uzun uzun. Sonunda kaldırdım kadehimi. Üç parlak kırmızı kadeh, sessizlikte yanarak dokundu birbirine. Ve nihayet cesaret edip bakabildim yan gözle. Tomas bey ağzı kulaklarında, halâ gülümsüyordu bu söze camda ; çok hoşuna gitmişti... Çünkü yer Prag değil Ankara... Ama herkesin sevgisini kazanmış bu değerli Türkolog, o kadar "onlardan" ki ; onun gerçekte bir "Çek" olduğunu nasıl söylerim bu adama... Hoş, söylesem de inanmaz... En iyisi, bırakayım yaşlı küçük taşlar yerinde kalsın. İçimde kabaran fırtınalar koparan bu kasaba, yeterince dokundu zaten bu gece onlara...

ESKİMEYEN AYAKKABILAR YAPAN FABRİKA SÜMERBANK BEYKOZ DERİ VE KUNDURA

Mahmut Kiper
Metalurji Mühendisi

ESKİMEYEN AYAKKABILAR YAPAN FABRİKA:

SÜMERBANK BEYKOZ DERİ VE KUNDURA

Bin yıl önce Asya'dan Anadolu'ya gelen Türk boyları önemli bir ayakkabı kültürünü de beraberlerinde getirmişler. Divan-ı Lügat it Türk, Kutadgu Bilig ve Dede Korkut Kitabı'nda "Edik" olarak, genelde ayakkabı anlamı veren sözcükle ilgili açıklamalar varmış. Edik, bugün hala Anadolu sözlü geleneğinde de yaygın olarak kullanılıyor.

Türk ayakkabıcılığı ile ilgili en eski tarihsel belgenin ise İbn-i Batuha Seyahatnamesi olduğu belirtiliyor.14. yüzyıl İbn-i Batuha belgelerinde babuççu, başmakçı, dikici, haffaf, kavaf gibi ayakkabıcılık terimleri varmış.

Tanınmış gezginimiz Evliya Çelebi de ayakkabıcıları toplu olarak "pabuççiyan" diye anmış. Mercan yokuşundaki terlikçilerden söz ederken onların gayet cesur olduklarından, asla mağlup olmadıklarından sözedip, hatta Süleyman Han'ın yeniçerilere kızdığında "sizi papuççu bekarlarına kırdırırım"dediğini belirtmiş.

Türk kültürüne dair pek çok belgede ayakkabının renginin yaşa, göreve, sosyal düzeye göre değiştiği belirtiliyor. Osmanlı yeniçeri ocağında yayalar sarı çizme, bölük başları kırmızı çizme, küçük zabitler ise siyah çizme giyermiş. Renklerin sembolik anlamları özellikle kadın ayakkabılarında da geçerliymiş. Anadolu kadınları, bekarsa sarı, evliyse kırmızı, dulsa yeşil çarık ya da ayakkabı seçermiş.

Kültürümüzde oldukça önemli yer tutan ayakkabı üretimi ise ufak imalathanelerde yapılırmış.

Ta ki, İstanbul'da, Prof. Önder Küçükerman'ın anlatımıyla, Boğaziçi'nin en güzel bölgelerinden olan Beykoz'da, dik tepelerin denizden uzaklaşıp, yerini, içinden sular akan geniş düzlüklere bıraktığı büyük bir alanda 1810 yılında o zamanki ismiyle 'Tabakhane-i Klevehane-i Amire' diğer adıyla "Beykoz Debağat ve Kundura Fabrikaları" kurulana kadar.

Prof. Önder Küçükerman'ın "Geleneksel Türk Dericilik Sanayii ve Beykoz Fabrikası" adlı kitabına göre projenin başlangıcı, III. Selim döneminde 1805'te Beykoz yakınındaki Akbaba köyünde bir özel mülk değirmenin suyunun, beykoz çayırı civarında bulunan Kâğıthane'ye verilmek üzere devlet tarafından satın alınmasına kadar gider. Böylece, Beykoz'da Hünkâr İskelesi'nin kuzeyinde, Servi Burnu tarafında kalan sahil bölgesinde, su

ihtiyacı gerek bu kaynaktan gerekse diğer derelerden sağlanan bir sanayi bölgesi kurulurken, beykoz dericiliği de bu çerçeve içine yerleşir. 1810'da Beykoz'da bir deri imalathanesi kurmuş olan Hamza Efendi'den satın alınan debbağhane orduya devredilir ve adı yukarıda belirtildiği gibi "Dabakhane-i Klevehane-i Amire" olarak değiştirilir. Fabrikada önceleri ordu için gereken palaska, kütüklük ve koşum takımları üretilir; bu girişimlerin devamı olarak, 1816'da fabrika, "Beykoz Teçhizat-ı Askeriye Fabrikası"na dönüştürülür. 1826'da ise aynı bölgede yeni bir tesis kurularak keçi derisinden yeni tip, el üretimi askeri kundura yapımı başlatılır.

Türk dericiliğini ve ayakkabı geleneğini de önemli ölçüde etkileyen bu teknolojik gelişmenin sonuçları 1856'da, Uluslar arası Paris Fuarı'nda, Beykoz Fabrikası'nın ürettiği askeri kundura, çizme, koşum takımı, palaska ve kütüklüklerin sergilenmesi sırasında gözlenmiştir. Osmanlının sanayileşme çabalarının bir parçası olarak 1861'de "gedik"lerin ve "esnaf ve sanatkâr birlikleri"nin sanat ve hizmet tekeli kaldırılmış, ıslah-ı sanayi hareketi başlatılmıştır. 1862 Londra ve 1863 İstanbul sergilerinde de ürünleri beğeni toplayan fabrikanın kapasitesi 1870'e gelindiğinde günlük 300 çifte yükselmiştir.

Batı sanayi devriminin en önemli gücü olan buhar makineleri de Beykoz Fabrikası'nda ilk olarak 1872'de çalıştırılmaya başlanır. O tarihte yapılan bir yenileme ile 40 beygirgücünde 1 buhar makinesi, 2 buhar kazanı, 2 taş değirmen ve 70 deri kuyusu eklenerek teknoloji yönünde önemli ve büyük bir adım atılmış olur. Aynı yıl düzenlenen Uluslararası Viyana Fuarı'nda Beykoz ürünü kunduralar altın madalya bile kazanır.

Üretimini sürekli artıran ve yeni yapılarla genişleyen fabrika, II. Meşrutiyet döneminin başlarında Beykoz Techizat-ı Askeriye Fabrikası adını aldıktan sonra 1911›de yılda 270 bin çift çeşitli ayakkabı üretecek duruma gelir.

Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın girişimiyle 1912'de Beykoz Fabrikası'na 90 beygir gücünde 2 dizel motor ve bir buhar kazanı getirilir. Böylece, hızla büyüyen fabrikada günlük kundura üretimi 1000 çifte çıkar. Teknolojisi yenilenen fabrika aynı yıl kromlu debbağata geçer. Sonraki yıllarda hızlı gelişmelerle büyüyen fabrikada günlük üretim kısa sürede 1.000 adet deri ve 2.000 çift kunduraya ulaşır, ancak I. Dünya savaşı sırasında üretim epey azalır.



Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/

Kent ve Demiryolu web sitesine 13 Ekim 2009 tarihinde konulan "Beykoz-Akbaba Demiryolu" başlıklı yazıya göre 1.Dünya savaşı sırasında Rus Donanması Osmanlı Savaş gemilerinin Karadeniz'e çıkışını önlemek ve bu deniz yolundan özellikle kömür getirilmesine mani olmak için İstanbul boğazının Karadeniz'e çıkan ağzına mayın döşemişlerdir. Beykoz'da ki başta deri ve kundura fabrikası olmak üzere diğer fabrikalara deniz yolu ile kömür getirilemediği için Ağaçlı Kömür Madenlerinden çıkarılan linyit kömürü çeşitli yollardan getirilen taş kömürü ile karıştırılarak kullanılmıştır.

Bu nedenle özellikle Beykoz'daki Askeri Deri ve Kundura Fabrikası'nın kömür ihtiyacını karşılamak için Beykoz'dan Karadeniz'e uzanan ve boğazın yakın kısımlarından geçen bir demiryolu döşenmeye başlanmıştır. Osmanlı döneminde çizilmiş bir haritada 1917 yılında inşa edilen Beykoz-Akbaba dar hat demiryolu da ayrıntılı olarak görülmektedir.



1917 yılında inşa edilen Beykoz-Akbaba dar hat demiryolu haritası
(Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/)

Ekim 1917 devriminden sonra Rusya'nın savaştan çekilmesi ile beraber fabrikadan kömür maden ocağına uzanan dar hat demiryoluna ihtiyaç kalmaz ve kullanım dışı kalır ve fabrika içinde malzeme taşımada kullanılır.



Beykoz Fabrikası'ndan eski bir görünüm
(Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/)



Beykoz Fabrikası'nda eski günlerde ambara ayakkabı nakli
Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/

Cumhuriyetin kunduracısı

Bu işletme, Cumhuriyetin ilanından sonra Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü'ne bağlanır. 1925'te ise yeni kurulan Sanayi ve Maadin Bankası'na devredilir. Bu bankanın sanayi kısmı 1933›te Sümerbank adıyla yeniden örgütlenirken, kurum da "Sümerbank Deri ve Kundura Sanayi Müessesesi" adını alır. Fabrika'ya giren ham deri, dışarıdan hiçbir malzeme alınmadan ayakkabı olarak dışarı çıkar. Kapasite giderek artar, tüm Cumhuriyete kundura sağlar.

Eskiler hatırlayacaklardır. Çocuklar bu ayakkabıları hiç sevmezler, çünkü eskimez böylece yeni ayakkabı da alınmaz. Eskisin diye arsalarda o ayakkabılarla futbol oynanır, su birikintilerine girilir, nafile yine de eskimez.

Beykoz kunduraları eskimez!

Belli bir yaşta olanlar mutlaka en az bir kere Beykoz kunduralarından giymişlerdir. Artan taleple kapasite de artar, 1980'lerde 2,5 milyon çifte



ulaşır. Beykoz'un kârıyla Van, Tercan ve Sarıkamış Deri ve Kundura Fabrikaları kurulur. Ekipler Beykoz'da yetiştirilir.

Uğurlu dev tesis

Çalışan sayısı 3000'e yaklaşır. Cumhuriyet döneminin en hatırı sayılır ve bilinir kurumlarından biri olan bu tesis o yöredeki Paşabahçe Cam, Tekel gibi diğer kuruluşlarla beraber Beykoz ve çevresinde apayrı ve canlı bir yaşam alanı oluşturur. Bu yaşama Sümerbank Kundura'nın katkısını 'Ayakkabının "A"sı Beykoz Kundurası' başlıklı yazısında Nazım Alpman şöyle anlatıyor;

'Türkiye'nin sanayileşme dönemine kalın bir damga vuran Beykoz kundura tesisinin Boğaziçi'nin uzak ilçesi Beykoz'da çok farklı bir anlamı vardı. Beykozlular için onun adı sadece "fabrika" idi. Her "Fabrika" kelimesinden Beykoz'daki bu uğurlu dev tesis anlaşılıyordu. Fabrikanın düdükleri Beykoz'un hayat cıngılıydı. Sabah 06.30'daki ilk düdük işçileri yataktan kaldırıyordu. İkinci düdük 07.00'de "hadi artık evlerden çıkın" anlamına geliyordu. 07.15'de çalan üçüncü düdük işbaşı buyruğuydu. Akşam 17.00'deki "paydos" düdüğü, Fabrika'da hayatı durdururken Beykoz'da hareket başlatıyordu. Manavlar elmaları parlatıyor, kasaplar kıyma çekmeye başlıyor, fırınlarda el yakan ekmekler tezgahlara yerleştiriliyor, ev kadınları yemeklerini ateşe koyuyorlardı.

Beykoz'un eğlence hayatının nabzı da Fabrika'da atıyordu. Ahırdan bozma "Ali Bey'in Sineması" dışında ikinci kışlık sinema 'Fabrika'daydı. Spor salonu büyüklüğündeki yemekhanenin dev duvarından Hollywood'un parlak yıldızları geçerdi. Fabrika devamlı olarak yabancı film oynatırdı. Ali Bey'de ise hep yerli filmler vardı. Beykozlular sahnelerimizin en büyük yıldızlarını Fabrika sayesinde görebilme ayrıcalığına sahiptiler. Her yıl temmuz veya ağustos ayında Beykoz Çayırı'nda yapılan devasa ölçülerdeki sünnet düğünlerinde



Beykoz Haftası....
(Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/)

Beykozlular karnaval niyetine eğlenirlerdi. Henüz "Sanat Güneşi" olmamış Zeki Müren, "Şahane Kadın" Sevim Çağlayan, "Radyoların Bülbülü" Muzaffer Akgün, "Taş Bebek" Gönül Yazar, "Bay Samanyolu" Berkant, ''Güldürü Ustası'' Celal Şahin gibi dönemin yıldızları sabaha kadar şarkıları, türküleri ve esprileriyle Beykozluları mest ederlerdi. Sünnet Düğünü tesisini hazırlamak için Fabrika'nın marangozları yaklaşık bir ay çalışırlardı. Bir futbol sahası büyüklüğündeki alanın sökümü de 15 gün alırdı. Bu şenliğin aktüalitesi de bir yıl konuşulurdu.'

Hayat fabrika düdüğüyle başlardı

Bu işletme ile ilgili bir yazıda, çalışanlar için fabrika tarihçesiyle ailelerinin geçmişinin bile özdeş olduğu belirtiliyor. Buranın ustaları, 1810 yılında kurulan bu fabrikada, Balkan Harbi'nde, Çanakkale ve Kurtuluş savaşlarında çarpışan askerlere, yakın zamana kadar jandarma ve orduya ayakkabı hazırladıklarını anlatıyorlar gururla. Balkanlar'ın en büyük deri ve kundura fabrikasında çalışmış olmaktan mutlular. Yaşlılar, bir okul, aile yuvası olarak tanımladıkları fabrikanın eski günlerini özlüyor. Emekli bir kundura işçisi eski günlere özlemini şöyle anlatıyor: "Dedem, babam ve annem gibi bende kundura fabrikasından emekliyim. Eskiden her şey daha zordu ama huzurluyduk. Sabahları evimizde büyük telaş yaşanırdı. Annem, babam ve ben birlikte hazırlanıp giderdik işe. O zamanlar Beykoz'da hayat fabrika düdükleriyle başlar, fabrika düdükleriyle biterdi. İlk düdükle uyanır, son düdükle işimizi bitirirdik."

Bu ustanın Beykoz'da hayatı belirlediğini söylediği fabrika düdükleriyle ilgili bir de anısı var: "İstanbul Valisi Vefa Poyraz'ın döneminde Danimarka Kralı gelmişti İstanbul'a. Tarabya Otelinde kalıyordu. Sabah fabrika düdüğünü

duyan kral hava saldırısı olduğunu sanıp pijamalarıyla sokağa fırlamış. Vefa Bey bizden rica etti, o günden sonra düdükleri dağa çevirdik."



Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/

Cumhuriyetin ilk dönemlerdeki sanayileşme rüzgarına büyük bir coşkuyla katılan Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası'nın batı tarzı üretim için eğitim veren bir okulu da vardı. Özellikle Fabrika'da babaları çalışan işçi çocukları ortaokuldan sonra bu okula alınırlar, iki yıl kundura işçiliği eğitimi verilir, sonra Fabrika içinde çeşitli birimlere dağıtılırlardı. Bu şekilde bütün işçilik kalitesi aynı düzeyde tutulurdu. Toplam kalite gibi kavramlar da daha ortada yoktu.

1980'lere gelindiğinde bilinen senaryolar tekrarlanır. Pek çok Cumhuriyet tesisi gibi bu 182 dönümlük tesisin idam fermanı da gecikmez. Fabrika ilk kez 1986'da "zarar" eder, 1987'de özelleştirme kapsamına alınır. Zaten son işçi alımı 1984'ün son ayında yapılmıştır. Azalan işçilerle birlikte kapasite düşer. Bir zamanlar mahşer yeri gibi olan üretim bölümleri, birer ikişer kapatılır. Tabii ki okul da.

Nazım Akman bahsedilen yazısında, işçilerle sohbetlere de yer vermiş. İşçi Seyfullah Öztürk "Bu fabrikanın düdük sesiyle gözümü açtım, onunla

büyüdüm. Şimdi o düdük artık yok. Sanki boğazlandık ama nedense kimse bizi duymadı!" demiş

Fabrika'nın eski bir yöneticisi kendilerini "hançerlenmiş" gibi hissettiklerini söylüyor ve devam ediyor; "Bu tesiste 3 bin kişiye iş imkanı vardı. Orta Asya pazarı açıldı. Biz bilgi birikimimizi oralara götürebilirdik. Ne izin verildi, ne de bizim için bir bağlantı arandı. En son 1989'da Almanya'ya ayakkabı verip yeni teknoloji ürünü makineler aldık. Biz hem ürün hem de teknoloji satabilecek düzeydeydik. Ama 'siz öldünüz' dediler. Oysa nefes alıp veriyoruz. Bıraksalar özerk olsak kimse bizle rekabet edemezdi. Beykoz'u bilerek batırıp başkalarını ihya ettiler.'

Prof. Önder Küçükerman yaptığı bir çalışmada burasının 1311 Kanunevvel'de yapılan "Sırmakeş Çeşmesi", tarihi havuzu, yaşları saptanamayan çınar ağaçları, kurulduğundan bugüne kundura örneklerini barındıran koleksiyonu ile gerçekten sahip çıkılması gereken koca bir tarihe sahip olduğunu belirtir.



Eski reklamlarında da yer aldığı gibi Beykoz kundura "Fiyatlarımız, kayalar gibi sabit ve her yerden ucuzdur" sloganı ile halkın itibarını kazanmış, 200 yıldır hem halkın hem askerin ayağını çıplak bırakmamıştır. Atatürk için de pek çok ayakkabı yapmıştır.

Beykoz deri ve kundura fabrikasının yıllık üretim kapasitesi sona doğru gelinmeye başlandığı dönemlerden sayılabilecek 1993 verilerine göre 1.600.000 çift kundura, 100.000.000 dm^2 deri, 750 ton kösele, 1.200 ton suni kösele, 800 ton lastik, 500 ton solüsyondu. O yıl işletmede 1.286 işçi, 96 memur kalmıştı.

Üretim gibi zaman da durmuş...

Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası İstanbul Anadolu yakası Beykoz İlçesi'nde boğaz kıyısında bulunan ve 182 dönümü kapsayan alanda bulunmaktadır. Ortaçeşme ve Yalıköy'e komşudur. Avrupa Yakası'nda ise Sarıyer, Tarabya ve Yeniköy kıyılarının tam karşısında yer almaktadır.

Beykoz fabrikasının 19.yüzyılın ilk günlerinde başlayan ve 21.yüzyılın başına kadar gelişerek süren 2 koca asırlık üretiminin en ilginç ürünleri, bugün fabrikanın koleksiyonunda bulunan ayakkabı örnekleridir.

Fabrika, Osmanlı'dan bugüne tam 200 yıllık ayakkabı geleneği ve sanatını, hem teknik ve hem de tasarım yönünden geçirdiği aşamalarla yansıtan çok değerli, paha biçilmez bir kesit sunmaktadır. Kışın sert geçtiği doğu bölgeleri için buz ve karda yürümeyi sağlayan özel botlardan çöl savaşları için tasarlanmış ayakkabılara, döküm fabrikalarında kullanılan tahta tabanlı güvenlik ayakkabılarından su geçirmez avcı botlarına, özel çizmelerden taşlarla süslenmiş kadın pabuçlarına kadar nice ayakkabı üretilmiş bu uğurlu, dev tesiste.

Ta 19. yüzyıldan kalma ayakkabılardan özel botlara, bir dönemin modasını yansıtan kadın ayakkabılarından terliklere kadar nice malzemenin yanı sıra, eski makineler, geçmişte fabrikadaki üretimi belgeleyen sayısız fotoğraf ve belgeyle bu koca tesis çok değerli bir sanayi tarihini barındırıyor. Bunun yanı sıra, bu ayakkabılardan, Türk savaş tarihinin bir başka yönü de izlenebilmektedir. Nitekim 19. ve 20. yüzyıl'da bu fabrika hemen bütün savaşlar için özel amaçlı ayakkabı araştırması, tasarımı ve üretimi gerçekleştirmiştir.

Yanı sıra, burada üretilen kadın, erkek ve çocuk ayakkabılarından, Beykoz geleneğinin ayakkabı konusunda yalnız askeri değil, her türlü üretimi gerçekleştirmiş olduğu ve bugünkü ayakkabı sanayinin yaratılmasında bir okul görevi yapmış bulunduğu da görülmektedir. Fabrika ayrıca, 1950'li yıllardan sonra birçok kamu kurum ve kuruluşuna da üstü deri altı kösele ayakkabı temin etmiştir. Kamu kurumlarında çalışanlar hatırlar, personele verilen iş elbisesi kapsamında yılda bir defa yazlık ayakkabı adı altında Sümerbank'tan alınan deri ve altı kösele pabuç da verilirdi.



Deri ve Kundura Fabrikası (Beykoz-İstanbul)
Kaynak: http://kentvedemiryolu.com/

Koca tarihe biçilen değer!

Tarihi eser statüsünde olması gereken bu yerin, Özelleştirme İdaresi'nin web sitesinde 13-04-2005 tarihinde 29.750.000 YTL bedelle ve blok satış yöntemi ile özelleştiği belirtiliyor. Boğazın dibinde 182 dönümlük arazisiyle birlikte tam 200 yıllık koca bir tarihe biçilen değer bu.

Fabrikadaki deri atölyelerinde üretim gibi zaman da durmuş sanki. Boğaz gemileri Hünkar İskelesine uğramıyor artık.

Şimdilerde bu yerler televizyon için çekilen dizilere, bazı programlara figüranlık yapıyor. Ama, bu dev tesis şimdilerde bir harabeye de dönse gören herkesi heyecanlandırmaya devam ediyor.

Burada çekilen bir dizinin oyuncuları ile söyleşi yapmaya giden muhabir Ayşe Küçükkurt'un duyguları şöyle; 'Beykoz'daki eski ayakkabı fabrikasında dizi setini ararken, bir an oranın bir zamanlar nasıl insan sesleri ile dolu, kanlı canlı bir yer olduğunu düşündüm. İşleri yetiştirmek için nasırlı ellerin nasıl canla başla çalıştığı gözümün önüne geldi. Sadece hayal edebildim. Fabrika kapanırken çalışanların alelacele oradan nasıl çıktıklarını düşündüm.

Dolapların kapaklarının hâlâ açık kaldığını, bir zamanlar tıkır tıkır çalışırken köşesinde hurdaya atılacağı günü bekleyen makineleri, bir köşeye öylece atılmış kundura topuklarını, duvarlara kazılan yazıları, su şişelerini ve yalnız ve sessiz yaşantılarının sonlanacağı günü bekleyen boş binaları gördüm. Sonra düşündüm. Burası kapatılacağı zaman direnen işçilere, acaba orada dikilen kunduraları giyenler de destek verseydi ne olurdu? Belki bugün halen o fabrikadan makine sesleri geliyor olur ve bizler de doğru dürüst uygun fiyata ayakkabı giyebilirdik.'

Mekan olarak burayı seçmiş diğer bir TV programı ile ilgili olarak muhabir Musa İğrek'in yaptığı bir söyleşide fotoğraf sanatçısı Berkant Çolak şöyle diyor; " Şairleri Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası'nda fotoğraflamak benim için çok keyifliydi. Mekân bu iş için çok harikaydı. Bunu yaparken fabrikayı ön plana çıkarmaya çalıştım. Çünkü bu tarihi mekân gitgide yok oluyor. Tarihsel belleğimiz çok zayıf maalesef. Buranın fotoğraflarla belgelenmesini istedim. Bu serginin iki başrol oyuncusu var, şairler ile Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası. Bu yüzden serginin adını 'Mekândan Yüzler' koyduk."

Musa İğrek belirtilen yazısında duygularını şöyle dile getirir; 'Fabrikadaki mahşeri kalabalığın izleri, işçilerin ve buharlı makinelerin sesleri, yığın yığın ayakkabılar, duvarlar, aynalar... Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası'nın öyküsünü şairlerin portresinden okumak biraz dokunaklı olabilir. Belki de Sait Faik'in 'Şehri Unutan Adam' adlı öyküsündeki gibi siz de bu fabrikayı riyasız kucaklamak için yollara düşersiniz.''

Gene bir TV dizisi çekimlerinin bir bölümünde Deniz Gezmiş, Yusuf Aslan ve Hüseyin İnan'ın, bu üç genç fidanın, darağacına yürüdükleri sahneler için plato olarak seçilen yer de burası oldu. Deniz Gezmiş, idam sehpasına götürülürken arkadaşlarına 'Hadi eyvallah çocuklar' diye seslenir. Sümerbank Beykoz Kundura ile bu üç genç arasında belki başka benzerlikler de kurulabilir ama kuşkusuz son benzerlik kaderleri. Sümerbank Kundura'da, bu 200 yıllık ulu çınar da, idama gönderilirken bize seslendi 'hadi eyvallah çocuklar.'

Duymak istemedik ya da önemsemedik. Oysa utansak ve başımızı eğip ayaklarımıza baksak, hala onun yaptığı ayakkabıların ayaklarımızda olduğunu görecektik ve hatırlayacaktık ki, O aslında Osmanlının endüstri devrimine yaklaşmak için buharlı makinalarla donattığı tesisiydi. Cumhuriyetin coşkusu, temsilcisi hatta ta kendisiydi. O bizim

çocukluğumuz, gençliğimizdi. Bizden, içimizden biriydi. Her idam edilen Cumhuriyet tesisiyle sadece tarihimiz değil, Cumhuriyetten de, bizlerden de birşeyler yok oluyor. En başta da onların temsil ettiği bağımsızlık, kendi kendimize başarabilme, kimseye baş eğmeden var olabilme gücümüz, inancımız.

Kimbilir, belki de aslında yok edilmek istenen tam da budur.



Beykoz Deri ve Kundura'dan bugüne kalan!

DANTE GİBİ TAM ORTASINDA ANKARA'NIN SARACOĞLU MAHALLESİ

Nadir Avşaroğlu
Maden Mühendisi

DANTE GİBİ TAM ORTASINDA ANKARA'NIN

SARAÇOĞLU MAHALLESİ

Bir pazar sabahı kahvaltıdayken sordum eşim ve çocuklarıma "Saraçoğlu Mahallesi nerede bilir misiniz?" Herkes bir yer söyledi ama kimse yerini bilemedi. Aslında çocuklarım adını bile duymamıştı. Ama ben yerini tarif edince, o sokaklarda herkesin bir anısı ya da gözlemi olduğu ortaya çıktı.

İnsan yaşadığı kenti ne kadar tanır? Yaşadığı kentte, yürüdüğü kaldırımlarda, arşınladığı sokaklarda, başını kaldırıp etrafa baktığı var mıdır bilinmez? Yaşam mücadelesi, bir yerlere yetişme telaşı, sürüp giden iş yaşamı, yorucu bir günün izleri. Ne Ankara senin farkına varır, ne de sen Ankara'yı yaşarsın.

Bir Ankaralı'nın ömrü hayatında en sık karşılaştığı sorudur; "bu Ankara'nın nesini seviyorsunuz?" Bu soru final sınavında ters köşe yapan hocanın zor sorularından biridir. Aklınızdan türlü cevaplar geçer, o cevapları toparlamaya, satırlara dökmeye çalışırsınız, üzerine yazılar yazarsınız ama sizin aklınızda bildiğiniz cevabı bir türlü istediğiniz gibi aktaramazsınız karşınızdakine. Tuhaf bir çaresizlik hissi kaplar içinizi.

Doğrudur, bakıp hayran kalacağınız bir şehir değildir; Ankara. Ne büyüleyici güzellikteki Boğaz'a, ne de bira içerek güneş batışını seyredeceğiniz bir Körfez'e sahiptir. Benzer asık yüzlü devlet binaları, pek çok yerde rastlayamayacağınız yoğunluktaki yeşillik, geniş ferah yollar bile kurtarmaz onu.

Bu nasıl bir şehirdir ki doğal güzelliği yok denecek kadar az olsun, havası soğuk ve gri olsun, binaları sıkıcı bürokratlarla dolu olsun, sokaklar memurlarla, işine koşturan insanlarla dolu olsun, gezip görecek yerleri bir çırpıda sayılabilecek kadar az olsun ve en önemlisi denizi olmasın. Ama yine de orada yaşayanların, doğup büyüyenlerin sebebini anlayamadıkları bir şekilde içlerine işlesin.

Kimse bilmez, ama Ankara, yaşandıkça, sokaklarında anı bıraktıkça güzelleşen bir şehirdir. Gözlerinizi sımsıkı yumup var gücünüzle söverek ona saldırmayı bırakırsanız görürsünüz aslında onun size kollarını açmış gülümsüyor olduğunu. İçinde yaşamayan bilemez ama Ankara güzeldir...

Ankara'yı sevmek; bozkırı sevmektir. Kışın kuru ayazını, yazın kuru sıcağını, gri binaların arasından çorak dağlara, batan kırmızı güneşi sevmektir.

Ankara'yı sevmek; serin yaz akşamlarında balkondan şehri seyretmeyi, kışın kar altında Eymir'de mangal yakmayı, donmuş buzda kaymadan yürümeyi sevmektir.

Ankara'yı sevmek; biraz da durağanlığı sevmektir. Çocukluk arkadaşlarını ergin yaşında da her gün görmeyi sevmektir. Ankara'yı sevmek güneşi sevmek gibidir. Ne ona gözlerinizi dikip bakabilirsiniz ne de onun sıcaklığından vazgeçebilirsiniz. Ankara'yı sevmek geceyi sevmek gibidir. Çok karanlık olsa da etrafı aydınlatan yıldızlar vardır ve siz o yıldızları görseniz de aslında, o yıldızlar hep çok uzaktadırlar.

Bir de Ankara'yı sevmek yaşamayı sevmek gibidir. Her sabah uyandığınızda derin bir nefes alırsınız, başlayan güne size hayat verdiği için teşekkür edersiniz. Ankara'yı sevmek aslında zoru sevmektir. Çünkü Ankara, kendini kolay sevdirebilen bir yer değildir. Başka şehirler gibi insanı ilk bakışta kendine âşık edemez. Doğal güzellikleri, tarihi yerleri, kültürel etkinlikleri sınırlıdır. Bu yüzden Ankara'yı sevmek emek ister, çaba ister, sevmeyi bilmek ister...

Saraçoğlu Mahallesi işte tam bu Ankara'nın ortasındadır.

1920'li yılların başında nüfusu yaklaşık 20.000 olarak tahmin edilen Ankara'nın bugünkü 4.700.000 nüfusa erişinceye değin geçirdiği dönüşüm sürecinin incelenmesi, bir anlamda Türkiye Cumhuriyeti'nin dönüşüm sürecinin incelenmesi anlamına gelir.

İstanbul yerine Ankara'nın başkent yapılması sıradan bir karar değildi. Bu karar, yeni devletin kurucularına, Ankara'yı yeniden kurmak gibi önemli bir sorumluluk yüklüyordu; çünkü bataklıklarıyla; çamurlu yollarıyla; bakımsız, eski ve kerpiç evleriyle Ankara'nın İstanbul'a alternatif başkent olarak görülmesi, çılgınca bir düşünceydi. O yıllarda Ankara'nın eksiklikleri bunlarla da sınırlı değildi. Kentin elektriği, sağlıklı içme suyu, doğru düzgün bir oteli ve lokantası yoktu. Başkent olmanın gerektirdiği hiçbir yapı bulunmuyordu. Bakanlıklar, sığındıkları birkaç köhne evde, masa ve iskemle yerine malzeme sandıklarıyla döşenmiş odalarda çalışıyorlardı.

Ankara'nın başkent olarak kalacağı konusunda kuşkuları olan eski Ankaralılar sahip oldukları arazileri bir an önce ellerinden çıkarmaya bakıyorlardı. Yıllar boyunca, Ankara imar planlarının uygulanmasının önünde, yönetime en büyük güçlükleri çıkaracak olan yeni Ankaralılar bu fırsatı kaçırmadılar. Bunların bir bölümü yönetime yakın kişiler ya

da yöneticiler olan bu kişiler Ankara'nın yeni imar planını ve mimarisini oluşturdular.

Bu spekülasyoncuların bütün engelleme çabalarına karşın, bugünkü Bakanlıklar bölgesi ve 3.000 memur konutu yapılması için bu bölgenin arkasında kalan Saraçoğlu Mahallesi, metrekaresi ortalama bir liradan daha az bir bedelle toplam 118.000 liraya kamulaştırıldı.



z kokteyl ve ziyafetler de tertiplenmiyecek

(Devamı Sa. 5 Sü. 2 de)

Devlet dairelerinin toplu olarak bir araya getirileceği Saracoğlu mahallesinin umumi görünüşü. (Foto: Hürriyet)

Saracoğlu mahallesi devlet dairesi oluyor

Böylece kiralardan tasarruf edilecek

ANKARA, 29 (Husûsi) — Devlet memurlarının mesken ihtiyacını karşılamak gayesiyle inşa edildiğinden bu yana bir "çıban başı" olmaktan ileri gidemiyen Saraçoğlu mahallesindeki 75 apartmanın durumu yeniden ele alınmış ve bunların devlet dairelerine tahsis olunarak bütçede büyük çapta bir tasarrufun temini yolundaki çalışmalara başlanılmıştır.

1944 yılında devrin başbakanı Şükrü Saraçoğlu tarafından temeli atılan 434 daireden mürekkep 75 apartmanın inşasına 1946 yılında ihtisâl edilecek çok düşük kira karşılığında memurların istifadesine tahsis olunmuştur. Emlâk Kredi Bankasınca inşa edilen 75 apartmanlık mahalle, 13,5 milyon liraya malolmuştu. İnşaatın ikmalini takiben bağlanan devredilmiştir. Kurumunuza isâfe edilen mahallenin ismi de 19 Ikincikânun gelişinden sonra "Namık Kemal" olarak değiştirilmiştir.

Bakanlıklarla hemen yanında kurulan modern mahalledeki apartman dairelerini

(Devamı Sa. 5 Sü. 1 de)

350 bin dolar tutan "Atom,, yardımı...

İstanbul Reaktörü için Amerikalıların yardım edecekleri dün açıklandı

ANKARA, 29 (A.A.) — Amerika Birleşik Devletleri Atom Enerjisi Komisyonu Reisi John A. McCobe, İstanbul'da inşasına başlanmış olan atom araştırma ve eğitim merkezinin bir cüzünü teşkil eden araştırma reaktörü projesi için Amerikan hükümetinin Türkiye'ye 350 bin dolar tutarında bir yardımda bulunacağını açıklamıştır.

Mr. McCobe, bu husûsu derpiş eden tebrik mektubunu, bugün Washington'da Türkiye Büyük elçisi

Saraçoğlu Mahallesi Türkiye'nin başkenti Ankara'nın Çankaya İlçesi'ne bağlı en merkezi semti Kızılay'ın mahallesidir. Asker ve üst düzey bürokratlar için kurulduğundan dolayı 'Devlet Mahallesi' olarak da bilinir.

1940'larda planlanıp hayata geçirilmiş cumhuriyetin ilk toplu konut projesidir. Saraçoğlu Mahallesi'nin temelini 1944 yılında dönemin Başbakanı Şükrü Saraçoğlu tarafından atılmıştır. Mahalle, 1945 yılında Alman mimar Paul Bonatz tarafından projelendirildi ve Cumhuriyet döneminin üst düzey bürokratlarına lojman olarak yapılan 436 konutluk yerleşim biriminin yapımı 1946 yılında tamamlandı.



Milli Müdafaa Caddesi, Kumrular Sokak, Necatibey Caddesi ve Yahya Galip Caddesi'nin kuşattığı Saraçoğlu Mahallesi, Emlak Bankası tarafından gerçekleştirilen ilk toplu konut uygulamalarından biridir. Alman mimar Paul Bonatz başkanlığında bir grup Türk mimar tarafından gerçekleştirilen mahalle 436 lojman, okullar, sosyal amaçlı binalar, dükkânlar ve oyun sahalarından oluşur.

Bir arkadaşım derdi ki, on yıl Ankara'dan uzak kal, Gökdelenin dibinde üç cigara içimi bekle, mutlaka tanıdığın birileri geçer. Ankara; küçük, samimi ve tanıdıktır.

Bahaneler; eş, iş, güç, yeni bir hayat kurmanın zorluğu, içinde yaşarken herkesin burun kıvırdığı, beğenmediği, biran önce kaçmaya çalıştığı, fakat asla terk edemediği şehirdir, Ankara.

Sakarya Net Piknik'te bira, patates kızartması, kendinle baş başa kalmak istediğinde Dost Kitabevi, Denizatı Pastanesinde kuru üzümlü kek, Botanik Bahçesinde sabah yürüyüşü, Farabi'den, Cinnah'a çıkıştır, Ankara.

Kızılay'da yarım ekmek arası dönerle karnını doyurmak, yenilenmeye ihtiyaç duyduğunda Kızılırmak Sineması, Bahçeli 7. Caddede amaçsızca volta atmak, Yüksel Caddesi'nde yaz serinliğinde akşam vakti dolaşmak,

kışın lapa lapa kar altında, soğuk havayı yüzünde hissederek saatlerce gezinmek, Papazın Bağı'nda şarap, makarna, Necatibey'de Hacı Baba'dan baklava, Bulka Pastanesi'nde otururken geçen kızları seyretmek, ellerin cebinde Kolej-Kızılay arasını yürümektir, Ankara.

Şaire göre en iyi kalpli, üvey ana. Güven duygusunun, kalıcı dostlukların, ayrılıkların, kısır döngülerin şehri. Sıcak ve samimi şehir, çocukluğumu, gençliğimi çalan şehir, büyüdüğüm ve daha da büyümek istediğim şehirdir, Ankara.

Saraçoğlu Mahallesi işte tam bu Ankara'nın ortasındadır.

Mahalle, Ebenezer Howard tarafından 1902'de ortaya atılan, iki katlı ve bahçeli evlerden oluşan "Bahçe Kent Mahalle Tasarımı"na sahiptir. Ankara'da özellikle üst düzey memur ailelerinin konut sorununu çözmek için 1939 yılında geliştirilen proje savaş nedeniyle ertelenmiş ve harp sonrası gerçekleştirilebilmiştir. Lojmanların bulunduğu bloklar iki, üç ve dört katlı olarak planlanmıştır. 29 Ekim 1944 yılında yapımına başlanan binalar, İkinci Ulusal Mimarlık Üslubu'nun özelliklerini taşır.



Geleneksel Türk Konut Mimarlığı'nın önemli öğelerinden olan çıkmaların, saçakların ve kafeslerin kullanıldığı dış cepheler gereğinden fazla önemsenmiştir. Ayrıca genel planlama açısından bakıldığında tüm mahallede Jansen'in bahçeli ev anlayışının izleri görülür. Kumrular Sokak'taki sosyal ve kültürel etkinlikler için yapılmış olan bina, belli bir döneme kadar Milli Kütüphane olarak kullanılmıştır.

Alman Goethe Entitüsü'nün internet sitesinde yer alan bilgilere göre Saraçoğlu Mahallesi; Ankara'daki mesken bunalımını önlemek üzere 1944 yılında çıkarılan Memur Mesken Yasası uyarınca başlatılan bu konut grubu, II. Ulusal Mimarlık Akımının başkentteki önemli bir örneğini oluşturmaktadır.

Alman mimar Paul Bonatz, 1920'ler Almanya'sının Siedlung anlayışını getirmeye çalıştığı yerleşmede, konut bloklarının yanısıra çocuk bahçesi, ilk ve ortaokul ve bugün İl Halk Kütüphanesi olarak işlev gören o zamanki sosyal binayı ortak kullanım için tasarlamıştır. Mahallenin yerleşme düzeni yapıldığı yıllarda eleştirilere hedef olmuş, topografyaya uyumun başarılı olduğu, ancak yönlendirmenin iyi olmadığı ifade edilmişti.

Bitişik nizamda, gruplaştırılmış değişik tip ve yükseklikte tasarlanan apartmanlarda iki, üç ve beş odalı, altı tip üzerinde planlanan 642 daire gerçekleştirilmiştir. Konut blokları bodrum üzerine iki, üç ya da dört katlıdırlar. Cephelerinin odalara karşılık gelen kısımları dışa doğru, bazıları balkon olan çıkmalar yaparlar. Konutların dış biçimlenmelerinde 1940'lı yıllarda mimarların ulusal mimarlık arayışları içinde bir öneri çözüm olarak Sedat Hakkı Eldem tarafından ortaya atılan "Türk Evi" temasının yansımaları izlenmektedir.

Geniş saçaklar, cumbaya öykünen destek üzerindeki cephe çıkmaları, pencere modülasyonları, sacdan yapılma kafes biçimli balkon korkulukları geleneksel Türk evinden alıntılardır. Ancak Alman mimar Paul Bonatz Türk evinin plan düzenini bu konutlar için kaynak olarak görmemiş, hem bu nedenle hem mekân organizasyonu açısından ve de yapı ekonomisi ilkelerinin göz önüne alınmaması nedeniyle yapıldıkları yıllarda planları başarısız bulunmuştur.

Benim aile efradında olduğu gibi bırakın başka kentte yaşayanları, birçok Ankara'lı bile bilmez Saraçoğlu Mahallesi'nin yerini. Aslında hergün önünden geçerler, hergün Mahallenin kıyısından dolmuşa binerler, her akşam evlerinin iaşelerini bu mahalleden alırlar, kısacası her gün bu Mahalleyi yaşarlar, ama sorduğunda yerini bilen olmaz.



Saraçoğlu Mahallesi; Ankara'nın en çok bilinen, Kumrular Sokağı'nın üst tarafıdır. Bu mahalle bilinmese de, herkes bilir Kumrular Sokağı'nı. Kızılay'da Güvenpark'tan, Necatibey Caddesi'ne kadar açılan, iki tarafında da devasa çınar ağaçları dizili dar kaldırımlarında yürümesi ayrı bir zevk veren sokak.

Adına şiirler yazılmış güzel Ankara sokakları vardır: Ahmed Arif, Karanfil Sokağı'ndaki bir saksıyı anlatır, Yılmaz Odabaşı ise "söz bitmiştir" der Kumrular Sokağı'nda. Odabaşı söz bitmiştir der ama Kumrular Sokağı'nda başlar, Saraçoğlu Mahallesi'ndeki hayat.

Kumrulardan ayrılırken, telaştan, akıp giden trafikten, insan yoğunluğundan kendinizi soyutlayıp, başınızı yukarı kaldırabilirseniz şayet, o sokağın güzelliğini fark edebilirsiniz. Asırlık çınarlar ve kestane ağaçları sıralanmıştır sokağın iki yanında, bunlar anıt ağaç statüsündeler, çok az kişi bilir bunu sanırım. Güvenpark dolmuş durağının yoğun trafiği bu sokaktan akar, sokağın sağ tarafına dizilmiş olan sıra sıra dönerciler, kozmetik mağazaları, kuruyemişçiler. Sokağa daha bir yoğunluk katar, kaldırım üzerindeki ayakkabı boyacıları, seyyar satıcılar ise yürümenizi biraz güçleştirse de sokağa renk katar.

Bir Pazar sabahı, hafif esintili bir sonbahar gününde geçersiniz Kumrular Sokaktan. Henüz Ankara trafiği başlamamış, egzoz gazlarına boğulmamışken. Şehir merkezinin tam ortasında bir yerde olmasına karşın, şehrin hengâmesini hissetmezsiniz bu sokağa girdiğinizde. Gökyüzünü kaplayan ağaçlar, sanki izole eder şehirden sizi. Ayrı bir huzur verir. Toprak Mahsulleri Ofisi'nin önündeki bahçede koyu ve kıvamlı bir mercimek çorba. Ve çorbanın üstüne içilen demli bir çay ve tüttürülen bir cigaranın yanından gelip geçen yaşamın içindeki bir sürü hayat.

Zıtlıkların sokağıdır; Kumrular. Sokağın bir tarafında korkunç bir koşuşturma, şehrin telaşı, bir yerden bir yere yetişme kaygısı. Öbür kaldırımda sessizlik, sükunet huzur ve Saraçoğlu Mahallesinin sizi saran dinginliği. Kaldırımın bir tarafı tamamıyla işyeri, dükkânlar, satıcıların bağırışları, parlak neon ışıklar. Sokağın öbür kaldırımında sadece Saraçoğlu Mahallesi'nin evlerinde yanan lamba, mutfakta yenilen yemeğin kokusu, akşamüzeri dağılan Namık Kemal İlkokulu'ndan sevinç içinde çocuk sesleri.

Saraçoğlu Mahallesi işte tam bu Ankara'nın ortasındadır.

Mahalle ile ilgili olarak 2013 yılı başında Ankara Ticaret Odası (ATO) Başkanı Salih Bezci, Bakanlar Kurulu'nun "afet riskli alan" ilan etmesiyle Saraçoğlu Lojmanları'nı da içine alan "Namık Kemal Mahallesi'ni Kurtarma Projesi"ni açıkladı.

Ankara Ticaret Odası (ATO) Başkanı Salih Bezci'ye göre bu proje sadece Kızılay'ı kurtarmakla kalmayacak, marka şehir yapmak üzere yola

çıktıkları Ankara'ya hayat katacaktı. ATO Başkanı Salih Bezci, Amerika'da Manhattan'ın West Willage denilen yerinde Chelsea adı verilen bir bölgenin bulunduğundan dem vurarak, Chelsea'nin önceleri mezbaha bir yerken yapılan çalışmayla cazibe merkezi haline getirildiğini ifade etti. Saraçoğlu Mahallesi de aynı şekilde, Kumrular Sokak'la birleşik bir projeyle, araç trafiğine kapatılarak bir cazibe üssü yapılabilir ve böylece Saraçoğlu, Ankara'nın cennet bölgesi haline getirilebilirdi.

Ancak, Ankara Ticaret Odası (ATO) Başkanı Salih Bezci'nin söylemlerinde eksik kalan en önemli nokta, Ankara'nın tam ortasında yer alan bu kadar büyük bir arazinin ekonomik değerinin ne olduğuna dairdi. Günümüzde Saraçoğlu Lojmanları'nın bulunduğu alanın değeri milyar dolarla ifade ediliyor. Başkent'in ünlü emlakcılarından Salim Taşçı, Saraçoğlu lojmanlarının bulunduğu bölgenin metrekare birim fiyatının 12 bin 500 dolar ila 15 bin dolar civarında olduğu, mahallenin toplam değerininde yaklaşık 1 milyar dolar olacağını söylüyor. Ayrıca sözlerine bu bölgenin "afet riski altındaki alan" ilan edildiği için lojmanların Çevre Bakanlığı veya TOKİ tarafından yıkılarak, bölgede ciddi rant getirecek yeni bir proje yapılması beklendiğini de ekliyor.



Saraçoğlu Mahallesi; Ankara'nın en çok bilinen caddesi, Necatibey Caddesi'nin sağ tarafındadır. Sıhhıye'den, Ankara'nın simgesi Geyik Heykeli'nden başlar, Bakanlıklardaki Gençlik Caddesi'nin başına kadar devam eder. Ankara'da etrafı ve üstü ağaçlarla kaplı çok fazla cadde ve sokak göremeyeceğimden başkentin en sevilen yerlerinden birisidir.

Necatibey Caddesi'nin girişinden sağlı sollu 10 metrede bir dikilmiş asırlık çınar ağaçları sayesinde her zaman gölge bir caddedir. Caddenin en sağ şeridi belediye tarafından otoparkçılara kiralanmış ve paralı otopark olmuştur. İkinci şeride sürekli arabalar park eder, trafik tıkanır, polis gelir, aslında hiç gitmez, sabahtan akşama kadar megafonla adam azarlayıp siren çalarlar. Hele bir de Atatürk Lisesi dağılıp tüm öğrenciler Caddeye yayıldığında siz o zaman curcunayı bir görün.

Siz bakmayın bu kalabalığına aslında güzeldir, Necatibey Caddesi. Ankara'daki caddelere başka şehirdekiler gibi kimse hakim değil, kimsenin malı değildir. Yazın her ne kadar serin olsa da kışın inanılmaz soğuk bir caddedir. Caddede hayat, sabahın ilk ışıkları ile başlar, akşam saat 9'dan sonra neredeyse tamamen biter. Kumrular sokağında olduğu gibi caddenin sağ tarafı ne kadar cıvıl cıvıl ise, sol tarafı da o kadar sessiz ve sakindir.

Vaktiniz varsa, bir bahar sabahında Necatibey Caddesini boydan boya geçip, Saraçoğlu mahallesine gelin. Sabah saatlerinde kahvaltı yapmadıysanız Meram Pastanesi en güzel mekândır. Eğer daha sade bir kahvaltı istiyorsanız caddenin karşısındaki simitçiden hala fırınlanmış kokusu size kadar ulaşan gevrek simit, üçgen eritme peynir ve demli bir bardak çay ile karnınızı doyurabilirsiniz.

Ankara'da bahar mevsiminin yaşanabileceği en güzel yerlerden biridir Necatibey caddesi. Yılın en sevdiğim zamanında, insanın içi kıpır kıpır olur. Cadde boyu yürürken hayat bulur, "yaşamak güzel şey be kardeşim" dedirtir. Sabahın oldukça erken bir saatinde, asırlık çınarların arasından sızan güneş ışınları insanın yüzüne vurur. Yüzünü belli belirsiz bir gülümseme kaplar, sebepsiz yere her şeyin iyi gideceğine dair bir his oluşur içinde.

Önce İzmir Caddesi'nin önünden geçersin. Gençliğinin geçtiği mekânlar, Caddeyi tamamıyla kapatmış çınar ve atkestaneleri, Ankara'nın merkezinde bir mesire yeriymiş hissi yaratır. Biraz ileride eski Derya Sineması, şimdiki İnşaat Mühendisleri Odası merkezi gelir karşına. İşte tam o esnada bir bahar yağmuru Ankara sokaklarında. Necatibey Caddesini çıkarken insan şaşırır, bahar yağmurlarının ne zaman yağacağı belli olmaz. Aniden ve küçük tanelerle gelir, hafifçe yüzünü göğe çevirirsin, havada güneş varken yağan kararsız yağmurları hissedersin.



Necatibey Caddesinde sen yağmuru yaşarken birden Saraçoğlu Mahallesi'nin lojmanları görünür. İlkokuldan yeni çıkmış öğrenciler sıra sıra dizilmiş servis araçlarına giderken, Caddenin kenarındaki bir lojmanda yaşlı bir kadın çamaşır seriyordur. Lojmanlara gözün takılarak ilerlersin, Gençlik Caddesi'ne vardığında Saraçoğlu Mahallesi kurulduğundan beri var olan Çocuk Bahçesini görürsün. Salıncaklara binen, kaydıraktan kayan ve kum havuzunda oynayan mutlu çocuklar. Köpeğini gezdiren yaşlı bir mahalle sakini ve bahar aylarının gelmesi ile parklarda buluşan üniversiteli çiftler.

Saraçoğlu Mahallesi işte tam bu Ankara'nın ortasındadır.

Saraçoğlu Mahallesi'nde gelinen noktayla ilgili olarak 22 Şubat 2013 tarihinde Mimarlar Odası bir açıklama yaptı. Mimarlar Odası Saraçoğlu Mahallesi'nin yıkılmaması ve dönüşümüne, kentlilerin karar vermesi için katılımcı bir yöntem önerdi. TMMOB Mimarlar Odası, Saraçoğlu için yarışma açacağını duyurarak, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mimarlar Odası Ankara Şubesi'nin Saraçoğlu için açacağı Kent Düşleri yarışmasına yeşil ışık yaktı.

Mimarlar Odası daha önce Ulucanlar Cezaevi'nin yıkılması veya ayakkabıcılar çarşısı yapılması tartışmalarına müdahil olarak, Ulucanlar Cezaevi için yarışma düzenlemişti. Yine kent düşleri yarışmasından elde edilen sonuçla Ulucanlar Cezaevi müzeye dönüştürülmüştü. Ulucanlar Cezaevi'nde Adalet Bakanlığı'nın desteğini alan Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Saraçoğlu'nda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın desteğini alıp alamayacağı merak ediliyor.

Çevre ve Şehircilik Bakanı Erdoğan Bayraktar, açıklama yaparak yarışmaya sıcak baktıklarını söyledi. Bayraktar'ın açıklamasını yeterli bulmayan Mimarlar Odası bir açıklama yaparak; Saraçoğlu Kent Düşleri Fikir Yarışmasına, Bakanlığın destek açıklaması çok önemli bulduğunu ancak

yeterli görmediğini ifade etti. Ankara Ticaret Odası'nın konunun tarafı değilken açıklama yapmasının endişe verici olduğu vurgulanarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın konuyu soru işaretlerini çözecek şekilde çözmesi gerektiğini ifade etti.



Mimarlar Odası Ankara Şubesi, farklı kurumlarla, STK'larla işbirliği içinde Ankara'ya daha önce açtığı yarışmalarla farklı kamusal alanlar kazandırmayı başarmıştı. Ulucanlar Cezaevi ve Hasanoğlan'da onarımı devam eden müzik okuluyla sinema salonu bunlara örnek verilebilecek alanlar içerisinde yer alıyor.

Mamak Askeri Cezaevi için Kent Düşleri Yarışması'nın yedincisi kısa zaman önce yapılarak Mamak Cezaevi'nin kamusal alana dönüştürülmesi mücadelesini yürüttü. Şimdi tartışmaların odağında duran Saraçoğlu'nun da böyle bir süreçten geçip geçmeyeceği Ankaralılar ve Saraçoğlu sakinleri için bir süre daha soru işareti olarak kalacağa benziyor.

Ankara'da yaşıyorsanız sonbaharda bir Pazar sabahı, Ankara dışından geliyorsanız TMMOB Danışma Kurulu için İMO'ya geçerken bir yarım saatinizi ayırın, Saraçoğlu Mahallesi'nin ara sokaklarında bir tur atın. Kumrulardan girip, önce 93. sokağı sonrada 95. sokağı geçerek Necatibey Caddesi'ne çıkın. Ankara'nın tam ortasındaki sessizliği, sakinliği ve huzuru yaşayın. Yıllar boyu burada yaşamış Ankara'lı memurların mutluluğunu hissedin.

İlk olarak 93. sokağa girerken bu mahallenin önemli bir parçası olan İl Halk Kütüphanesi'ni ve Çankaya Kaymakamlığı'nı görürsünüz. Her iki mekânda da güller yeni budanmış, çevresindeki ayrık otları temizlenmiş, sonbaharın puslu havası ile çimler ve demir parmaklıklarda giderek sararan sarmaşıklar karşılar sizi. Hala hafta içinde bu kütüphaneye gelen ilkokul öğrencileri güllerin içinden geçerek ansiklopedilerine kavuşurlar.

93. sokak boyunca atkestaneleri. Sonbaharla birlikte atkestanelerinin yaprakları sarıdan kahverengine çalar. "Herşeyi süpürebilirsin, sonbaharı süpüremezsin" demiş şair, gerçekten de öyledir; Ankara'da sonbahar. Sabahları işlerine gitmek için dolmuşlardan inen memurlar, Güvenparkta dolmuş kuyruğu, her sabah aynı şekilde yaşanan hep aynı telaş. İşte tam o noktada başlar Saraçoğlu Mahallesi, Ankara'nın tam ortasındaki cennet mekân. Alice harikalar diyarında gibi farklı bir dünya. Bu durumun abartı olmadığını bilirsin. Şehrin trafiğinden kaçıp, şehrin içindeki ormana girersin. Saraçoğlu Mahallesi'nde sonbahar başlar.

Mahallesi'nin sokaklarında sarının, kahverenginin, kırmızının her tonu, çam ağaçları ve atkestaneleri ile donatılmış bir mekân ve bu renklerin birbirlerine geçişini ağaçlarda ve toprakta görürsün. Sokaklarda bu mevsimde hep bir toprak kokusu olur ve bu koku bağımlılık yaratır. Hüzünlü bir Pazar sabahı Mahallede sokakları gezerken pakette son kalmış cigarayı da çıkarırsın. Giderek zorlaşan hayat şartları, büyüyen çocukların ve onlarla büyüyen dertleri, kredi kartı borçları. Dertli, dertli cigaraya sarılırsın, tüm ciğerlerini sonbahar kaplar...

Saraçoğlu Mahallesi'nin dar sokaklarını gezerken hafif bir rüzgâr eser, ağaçların yaprakları sarı ve kırmızının her tonuna bürünür. Sabahleyin yeni uyanmış semt sakinleri ev hallerinde sokaktan geçenken seni süzerler. Meraklı bakışların altında yürümeye devam edersin, içinde değişik duygular, merak, heyecan, mutluluk, umut.

Sokakları geçerken hafif bir yağmur çiselemeye başlar. Hafifçe ıslanmaya başlarsın. Atkestanelerinin yapraklarına bastıkça çıkan sesler, sarı, kahverengi yaprakların arasından binaları saran sarmaşıklar. Lojmanların arasındaki merdivenlerin başında oyun oynayan çocuklar. Hemen karşındaki lojmanın sokak kapısı açılır, kızıl saçlı genç bir kadın, kahvaltı için ekmek ve gazete almak için sokağa çıkar. Yaprakları sararmış çınar ağacının altından geçerek sana doğru gelir. Mevsim ile uyumlu dolgun saçları ve elbisesi ile geçer gider önünden, Ankara'da sonbahar.

2013 yılında ülkemizdeki iki büyük kentimizin tam ortasında, kentlerin tam merkezinde iki önemli yeşil alan sorunu yaşandı. İstanbul Taksim'de Gezi Parkı sorunu ve Ankara Kızılay'da Saraçoğlu Mahallesi sorunu.

Saraçoğlu Mahallesi'ne konumu ve kaderi itibariyle Gezi Parkı'nın Ankara'daki eşdeğeri desek yeridir. Gezi Parkı eylemi sayesinde ülke

genelinde çevre duyarlılığı artmışken, bu güzide mahallenin başına örülmek istenen çoraplardan bahsetmemek olmazdı.

Barındırdığı binlerce ağaç ve düzgün mimarisi ile şehrin tam ortasındaki beton çölünde bir vahaya benzeyen bu tarihi mahalle, ülkeyi yönetenlerin yegâne gelir kapısı olan arazi rantına kurban edilmek üzere.

Çeşitli bakanlıklar başta olmak üzere birçok kamu kuruluşunun lojmanlarının bulunduğu binlerce ağaç içeren mahalle, "afet riski taşıdığı" iddiasıyla sit alanı özelliğini kaybetti ve "restore edilmesi için" Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na devredildi.

Sığınak olabilecek kadar sağlam, kalın duvarlı, 2-3 katlı taş binaların depreme dayanıksız oldukları iddia edilerek güvenlik bahanesiyle yıkılması planlanıyor. Rantı muhteşem olan bu arazideki binalar ve ağaçlar kesildikten sonra yerlerine ne dikileceğini hayal etmek zor değil.

Tamamı lojman olarak kullanıldığı için, Ankara'lı aşıklar dışında kamuya pek açık değil. Bu sebeple Gezi Parkı kadar sahiplenilmiyor. Ankara'da deniz olmadığı gerçeği ve Kızılay'a oksijen sağlayan tek yer olması yüzünden, Saraçoğlu Mahallesi'ndeki ağaçlar da en az Gezi Parkı'ndakiler kadar kıymetli ve bir o kadar ilgiyi hak ediyor.

GÖZLÜKLÜ İNATÇI

Yücel Akyürek
Yüksek Mimar

GÖZLÜKLÜ İNATÇI

Yazın sonlarına doğru, Konya'daki 2. Ordu İnşaat Emlak Daire Başkanı Albay beni çağırdığında, telaş içinde evraklarını topluyordu. Ordu Kurmay Başkanının bizi beklediğini söyleyerek çok olağan olmayan bu davet karşısında neden çağırılıyor olabileceğimizi sordu. Bilmediğimi söyledim. Hemen arkasından not defteri ve kalem almak için aşağı inerken, bir taraftan da üzerimdeki kurşun kalem ve silgi tozlarını silkeleyerek temizliyordum. Daha önce, yedek subay okulunda da başıma geldiği gibi, bu sefer başka bir şeyin bahanesi olarak kılık kıyafet konusunda yeni bir olumsuzluk yaşamak hiç de iyi olmayacaktı.

Askeri araçla giderken, neden çağırılmış olabileceğimizi yorumlamaya çalıştık. Ben, ailemi görmek için ertesi günkü haftalık Ankara yolculuğumu düşünürken o:

"tenkisat değildir inşallah" dedi.

Bu Albay'ın en korktuğu şeydi. Gülmemeye çalıştım, çünkü Albay'ın ikide bir yaptığı:

"aman tenkis olmasın!"

uyarıları nedense, askerliğin katı disiplini içinde gülünecek şey arayan bize komik gelmişti.

Garnizondaki önem sıramız, askeri hakim ve savcılarla doktorların hemen arkasındaydı. Ama bunun nedeni, mimar ve mühendis dönem asteğmenleri olarak projelendirme lisanslarımız değil, onların gerektirdiği ihtiyaçları belirleyen keşif yetkilerimizdi. İrili ufaklı birliklerin herhangi bir proje kapsamında ele alınamayacak kadar küçük çok sayıda ihtiyaçları vardı. Zemin grobetonundaki göçüklerin tamiri için fazladan iki torba çimento, kireç boyalı ağaçlıkların çevrelediği kameriyelerin çürüyen direklerini yenilemek için birkaç ona on kereste, ya da onarılacak bir yüzey için macun ve boya, bunlar arasındaydı. Birlik komutanlarının, bir başka projenin keşfi içine bu küçük ve masum ihtiyaçlarının sıkıştırılması konusunda bizi, bir bardak çay eşliğinde ikna etmeleri hiç de zor değildi. Bu durum, daire başkanlığımızın önem sırasını da belirliyordu.

Askerlikten önce hiç duymadığım Arapça kökenli tenkisat sözcüğü, bir bütçe yılı içinde kullanılmayan tahsisli ödeneklerin bir sonraki yıla aktarılamaması ve sonuç olarak da bütçenin küçülmesi demekti. Böyle bir

durum elbette keşiflerin bize sağladığı bu ayrıcalıkların daralması anlamına da geliyordu.

İnşaat Emlakta ürettiğimiz proje ve keşifler, Ordu Kurmay Başkanlığının onayına gidiyordu. Bu konumdaki Tümgeneral'in inşaat işlerine karşı özel bir ilgisi olduğu ve bu konudaki titizliği herkes tarafından bilindiği için, durumun şakaya gelir tarafı olmayabilirdi. O günlerde bizim görev sahamız içinde olan Kıbrıs konusunda da olağanüstü bir hareketlilik göze çarpıyordu. Acaba Kıbrıs'la ilgili bir durum söz konusu olabilirmiydi? Araç Askeri Hastaneye yöneldiğinde, o bölgede benim sorumluluğumdaki projeler aklıma geldi. Binanın eklemelerle büyütülmesi ve büyük arka bahçesinde yeni bir astsubay ordu evi tasarımı üzerinde çalışıyordum. Bizi karşılayan Tümgeneralin şoförü, mutfak olarak kullanılan salaş müştemilat binasının kiremitsiz ve korkuluksuz beton terasını işaret etti. Çatı düzlüğü, astsubay ordu evinin yapılacağı bahçeye tam karşıdan bakıyordu.

Binanın yanında yine korkuluksuz olarak çatıya çıkan merdivenleri merak içinde tırmanarak çatı düzlüğüne ulaştığımızda, Kurmay Başkanı ve etrafında toplanmış albayları gördük. Onlarla konuşurken bizi hemen farketmemişti. Herkesin neden bizden önce oraya toplanmış olduğuna bir anlam vermeye çalışarak biz de arkalarda bir yere iliştik. Bir ara sözlerinin arasında:

"Aklı bir karış havada çocukları bize gönderiyorlar, sivil hayatta yapamayacaklarını burada yapmaya kalkışıyorlar"

dediğini duydum.

Astsubay orduevi ön projesini çizerken buranın bir dinlence yeri olduğunu aklımda tutuyor ve her yerde görmeye alıştığımız basma kalıp askeriye veya nafia binalarına benzetmek istemiyordum. Oyuncaklı veya uçuk kaçık unsurlar barındırmadığı halde, benim tasarımımı beğenmemiş ve benim gibi askeri ortamı fırsat bilerek mesleki doygunluk aramaya kalkışan asteğmenleri usulünce uyarmaya karar vermiş olabileceği bu koşullara uygun en mantıklı varsayımdı. Daire Başkanımız da bunu tam vaktinde sezinleyerek yavaş yavaş yanımdan ayrılarak diğer albayların arasına katıldı. Konuşmanın ardından, çatı düzleminin sınırına haddinden fazla yaklaşmış olarak ayakta duran Tümgeneral bana:

"gel bakalım"

diye seslendi.

Önümüzdeki arsa küçük bir tatbikat alanı görünümündeydi. Bir manga asker, bir tuğla yığınının yanında hazırolda bekliyordu. Ne olduğunu henüz tam kavramaya vakit bulamadan erler, yarı yürüyerek yarı koşarak kucaklarındaki tuğlaları, Tümgeneralin emirleriyle, gösterilen yerlere bırakmaya başladılar. Diğerleri, düz hatlar oluşturacak şekilde bunların arasını tuğlalarla doldurdular. Birinci, ikinci ve üçüncü çizgi derken Dünya'nın, tuğlalarla çizilmiş belki de ilk mimari planı! arazi üzerinde yavaş yavaş belirmeye başlamıştı. Uygulama:

"sağa yürü",

"tuğlayı ayağının dibine bırak",

"geri dön",

"öbürü gelsin."

gibi kısa komutlarla devam etti.

Bazı yerleri beğenmeyerek düzeltmeler de yapıyordu. Anlaşılan Komutan projeyi kendine göre çözmüş, ve hem beni hem de orada hazır bulunan diğerlerini, uygulamalı bir derste, bir mimari projenin nasıl ele alınacağı konusunda eğitmeye karar vermişti. Her dörtgen kapandığında ortaya çıkan bölüme, sanki benim önerime destek çıkıyormuş gibi:

"pek ala, burası giriş",

"burası vestiyer",

"burası mutfak"

gibi işlevler tayin ediyordu.

Bitirdikten sonra, başından beri olması gerekeni nihayet bulmuş olmanın rahatlığıyla:

"söyle bakalım, asteğmen tamam mı?"

diye sordu.

Bilinen mimar- müşteri ilişkilerinin ötesinde hiç alışılmamış bir yöne evrilmeye başlayan bu gelişmenin bende yarattığı şaşkınlık ve hayal kırıklığını gizlemeye çalışsam da, inşaat mühendislerinin betonarme hesaplarına veya doktorların reçetelerine hiç değilse doğrudan müdahale

etmeyi düşünemeyeceği halde, kolları sıvayarak bu şekilde mimarlığa girişmesi mesleğim adına büyük bir haksızlıktı.

"hayır komutanım!"

diye cevapladım.

Tabii ki benden beklenen bu değildi. Kurmay Başkanı, sanki ilk defa görüyormuş gibi beni, üzerimdeki bütün ayrıntılara odaklanarak, dikkatle incelemeye başladı.

Büro işinde çalışanlara yazlık üniforma veya dahili elbise dağıtılmadığı için uzun süre tek takım olarak kullandığım ve öteden beri vücuduma hafif bol gelen haricilerin dizleri ve dirseklerinde torbalanma; yaka ve düğmeler civarında da ütü parlamaları oluşmuştu.

Şapkam ise geniş üstlük ve siperliği ile, muhtemelen binbaşı düzeyine kadarki subaylar arasında dışarıdaki bir şapkacıdan değiştirilmemiş tek nizami şapkaydı. Önündeki ay yıldızlı kokartı tutan metal çubuk çıkıntısının alnımdaki izine ve acısına bile bir süre sonra alışmıştım. Çoğumuz, askeriyede dağıtılan ayakkabılarla inatlaşırken oluşan nasırlarla benzer sorular yaşamış olduğumuz için, bu gibi küçük olumsuzluklara karşı bağışıklık ve hatta belki de tuhaf bir bağımlılık kazanmıştık.

Genel görünüşüm öbür asteğmenlerden değişik, belki biraz tuhaf olsa da, talimatnameye aykırı olmadığı halde bir ya da birden fazla kusur bulmak işten bile değildi. Ancak beklenen olmadı ve Komutan bu sefer:

"Peki neresi olmamış?"

diye sordu. Emir komuta zinciri çerçevesindeki alışılmış kalıplarının dışına çıkarak soru cevaplı bir hale dönüşen bu konuşmanın albayları nasıl şaşırttığını yüzlerinden okumak mümkündü. Muhtemelen, işin daha ilk başında neden:

"alın bu adamı karşımdan, bir dahaki sefere doğru dürüst bir kılık ve projeyle gelsin!"

benzeri kestirme bir emirle sorunu halletmediğini merak ediyorlardı. Ama Generalin bu tavrı, benim için tümüyle sürpriz de sayılmazdı. Bu koşulları önceden hazırlayıp beni satranç tahtasının karşısına oturtmaya karar vermiş olduğuna göre, oyun sırasında kuralları değiştiremeyeceğini de göze almış olmalıydı. Her tavrına yansıyan tam bir özgüven içinde, ikinci sorusunun da cevabını sabırla bekliyordu.

Bu kadar basite indirgenmiş bir yaklaşım karşısında, mesleki bir değerlendirme yapmak ve hele mimari prensiplerden bahsetmek nafileydi. Evet ama, birkaç anlamlı şey söylemekten başka çarem de yoktu. Arsanın kötü kullanılması ve işe yaramayan luzumsuz protokol girişlerinden başlayarak, göze hemen çarpan birkaç maddeyi arka arkaya sıralamaya çalıştım. En çok zorlandığım şey, bütün bunları kabul edilebilir bir askeri iletişim disiplini içinde, jestlerden ve vücut dilinden arındırılmış şekilde ve esas duruşta aktarabilmekti.

Komutan, öğrencisinin hakkını teslim eden bir öğretmen tavrı, ama yine de, eninde sonunda kendi doğruları konusunda beni ikna edebileceği inancıyla, bu sefer de planı sil baştan yeniden çizmeye karar vermişti. Daire Başkanımız, etrafındaki albayların öfkesini yeterince temsil eden bir yüz ifadesiyle yanıma yaklaşarak:

"tamam de! uzatma artık!"

diye kısık sesle beni uyardı.

Bu ikinci girişimiyle artık istenen sonuca ulaşıldığına inanan Komutan, bu kere biraz daha sabırsız:

"Şimdi oldu mu?" diye yeniden sordu.

Yine olmamıştı!

Olacak gibi de değildi. Yapı bu defa dikdörtgen bir biçim kazanarak arsanın gerisine çekilmiş olsa da, başka olumsuzluklar ortaya çıkmıştı. Orta mekanı küçük bölümler halinde parçalayan duvar kalabalığının kaldırılması, bacalı ve ıslak alanların kendi içlerinde ayrı ayrı gruplandırılarak bir araya toplanması falan derken, saatler geçiyor, öğleden sonrasının sıcağında rüzgarla yerden kalkan tozlar ter içindeki yüzlerimize yapışmaya ve gözlerimize dolmaya başlıyordu.

Arsa üzerinde tuğlalarla plan çizme uygulaması, artık benim söylediklerimden de bağımsız, bütünüyle onun inisiyatifinde, küçük değişikliklerle ilerliyordu. Ancak, çözümden giderek uzaklaşıldıkça, talimatlar sertleşiyor; etrafımdaki çemberi daraltan sabırsız albayların hafif tekme ve dirsek darbeleri eşliğindeki protestoları benim direncimi de kırıyordu.

Soru ve cevapların uzamasıyla işin iyice çıkmaza girdiğini düşündüğüm ve bundan sonra ne yapmam gerektiğine karar veremediğim bir noktada Komutan, birden bana dönerek:

"söyle bakalım, senin rütben ne!" diye sordu.

"Asteğmen komutanım"

"Peki benimki?"

"Tümgeneral komutanım."

"Say aradaki rütbeleri!"

"Teğmen, üsteğmen, yüzbaşı, binbaşı, yarbay, albay, tuğgeneral."

Henüz cümlemi tam bitirmemişken, parmağıyla aşağıyı işaret ederek:

"Öyleyse, ben böyle istiyorum, böyle olacak, anlaşıldı mı!" diyerek tartışmayı bitirdi.

Albayların yüzündeki gerginlik bir anda gitmiş, yerini büyük bir rahatlamaya bırakmıştı. Çok kısa bir aranın hemen arkasından, son bir çabayla:

"Emredersiniz komutanım. Ama imzalamam!" diyebildim.

Ortalık yeniden gerilmiş; buz gibi bir sessizliğe dönüşmüştü.

Komutan, bir süre daha beni süzdüğü kısa bir kararsızlığın ardından,

"Peki peki ne halin varsa gör!"

diyerek albayların şaşkın bakışları altında hızla çatıdan aşağı indi.

Terasın üzeri aniden boşalmış; beraberinde geldiğim daire başkanımla birlikte bütün albaylar jiplerine binerek birer birer uzaklaşmıştı. Belediye otobüsleri, veya Konya'da dolmuş işlevi gören triportörlerin güzergahı dışındaki bu bölgeden, kaldığım yere nasıl giderim diye düşünerek merdivenlerden aşağı inerken Tümgeneralin şoförü beni bekliyordu.

"Sizi çağırıyor" dedi.

Şaşırmıştım.

Yanında yer gösterdi ve nerede oturduğumu sordu. İnşaat Emlak nizamiye binasında kaldığımı öğrenince de hiçbir şey olmamış gibi hal hatır sorarak beni oraya kadar götürdü.

Artık sona yaklaşmakta olan askerliğimin kalan süresi içinde Kurmay Başkanımızla bir daha, karşı karşıya hiç gelmedik. Ancak bir ara:

"o gözlüklü inatçıyla sarışın ukalayı bir daha görmek istemem!"

dediği rivayet ediliyordu.

Ukala sarışın ise yine benim dönemimden başka bir yedek subay mimardı.

Askerlik dönemimizin sonu 1974 Kıbrıs harekatına rasladığı için bütün diğer projeler gibi astsubay ordu evi projesi de rafa kaldırılmıştı. İnşaat Emlakta son yaptığımız iş, Kıbrıs'ın oda büyüklüğündeki bir kabartma haritasıydı. Troodos ve Beşparmak dağlarını ve buralardaki bütün yerleşme yerlerini askeri paftalardan harita üzerine işlediğimiz için, harekat planlamasında kullanılacağını tahmin etmek zor değildi.

Dönem sonuna doğru Genel Kurmaydan gelen bir emirle askerlik süremiz bir ay daha uzatılıp 18 aydan 19 aya çıkarılınca doğrusu fazla üzülmemiştim. Yaşamın bir çok evresinde de karşımıza çıkan otoriter yaptırımlar ile meslek onurunun kesiştiği yerde , hiç değilse zerafet sınırlarının aşılmamış olmasının mutluluğu ile galiba, geçici bir süre boyunca seçenekleri sınırlayarak günlük yaşamı olabildiğince sadeleştiren askerliği sevmiştim.

"KAPANIŞ"

Serdar Şahinkaya(*)

(*) Dr. Siyasal Bilgiler Fakültesi-Mülkiye, yarı zamanlı öğretim elemanı. Yazıyı bütünüyle gözden geçirerek eleştiri ve önerilerini esirgemeyen tarihçi dostum İlter Ertuğrul'a teşekkürü bir borç bilirim.

"KAPANIŞ"

Başlık *ironik* bulunabilir. Bir bakıma öyledir de. Çünkü adeta bir devir (her açıdan) kapanmış, kapatılmıştır. Kapanan devir, büyük bir malzeme hareketine; yani sanayileşmeye dayanan üretimin yarattığı heyecanın, tüm ülkede ve farklı sosyal katmanlarda paylaşıldığı zamanlardır.

İşte o zamanlarda paylaşılan toplumsal heyecanın kimi ateşleyicilerine dair anlatılar, **TMMOB** tarafından 2004 yılından bu yana beş cilt halinde yayınlanmıştır. Elinizdeki cilt ise, altıncısı ve şimdilik, sonuncusudur.

Bu yayınların yaratıcı önderi, emektar yazarı ve koordinatörü Sayın ***Mahmut Kiper,*** öykülerin bu düzende sonuncu cildinin yayınlanacağını ve benim de bu son yayında bir değerlendirme yazısı yazmamı istediğinde, her türlü sıkışıklığıma rağmen, büyük sevinçle kabul ettim.











Bu beş ciltlik, ***"Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri"*** nin bazı monografilerini önceden okumuştum. Fakat, bu yazıyı yazmak için beş cildi, yani 61 öyküyü, tam 1145 sayfayı yeniden okudum.

"Ne iyi ettim" dedim -kendi kendime- okuyunca. Ne çok bilmediğim husus varmış, ne kadar çok şey öğrendim ve adeta tazelendim.

Ve bir kere daha TMMOB'a, Sayın Kiper'e, emeği geçen tüm yazarlara, o öykülerin yaratıcı kişilerine, kurumlarına hayranlık duydum. Saygılarımı sundum. Buradan da teşekkür ediyorum. O öykülerin yaratıcılarının büyük bir bölümü bugün aramızda değil ne yazık ki. Kurumların da çoğu yok.

Çünkü, o kurumların çoğu "*babalar gibi satıldı"* !

Ve 1923 Cumhuriyeti ile birlikte yaratılan ***"üretime dayanan toplumsal özgüven"*** de yok artık.

Efendim,

Bu yazı, üç eksende kurgulanmıştır. *Birinci eksen;* öykülere ilişkin kısa hatırlatmalardır. *İkinci eksen* ise, başarı öykülerine eşlik eden iktisadi ortamın ana çizgilerini büyüme hızı açısından ele almaktadır. *Üçüncü eksen* de bu öykülere benzer yeni öykülerin günümüzde neden yazılamayacağına dair bir anlamda, yazı başlığına da doğrudan atıf yapılabilecek "kapanış" a ilişkin bir değini ve bir anlamda sonuç niteliğini taşıyacaktır.

-I-

Öykülere İlişkin Kısa Hatırlatmalar

2004 yılı, TMMOB'nin 50. kuruluş yılıdır. Yarım asırlık birikimin simgesi olan ***"Mühendislik Mimarlık Öyküleri"*** Projesi o yıl kararlaştırılır. Ve ilk ürün, yani ***birinci*** cilt, 2004 yılının Mayıs ayında yayınlanır. Dönemin TMMOB Başkanı, ***Kaya Güvenç***'tir. Yayın koordinatörü de ***Mahmut Kiper.***

Aslında bu öyküler, ***bir anlamda bilimle toplumun buluşturulmasına tanıklık eden*** öykülerdir.

Birinci kitapta yer alan ilkyazı; 1957'de, bir büyük usta *Kemal Saatçioğlu* ile yapılan söyleşidir: ***"60 Yıllık Mühendisle Konuştum".*** Söyleşiyi *Aydın Nisari* gerçekleştirmiş.

İkinci yazı *Mahmut Kiper*'in kaleminden; ***"Fabrikalar Kuran Fabrika Kardemir ve Türkiye Cumhuriyeti Demir-Çelik Öyküsü"***. Üçüncü yazının başlığı ise, ***"İlk Feneri Yakanlar"***; yazarı da, bu dizinin çalışkan kalemlerinden *Nadir Avşaroğlu.*

Baki Remzi Suiçmez, ***"Yeşil Çay Yaprağından Demli Çay Bardağına: Bir Başarı Öyküsü"*** başlıklı yazısı ile her saatte içtiğimiz çayın hikâyesini anlatıyor ilk kitapta.

Takip eden iki yazı, Türkiye'nin hüzünlü sanayileşme öykülerinden biri olan **Devrim Otomobili**ne ait. İlki, *İsmet Özkan*'ın hazırladığı; ***"Devrim Otomobili Raporu"*** diğeri de *Aydın Engin*'in ***"23 İnançlı İnsanın 129 Günlük Serüveni"***.

İlhan Tekeli Hoca'nın, ***"Türkiye'nin Yaşadığı Hızlı Kentleşmenin Öyküsünü Kurmanın Seçeneklerinden Biri"*** başlık yazısını, ***"Celalettin Uzer ile Söyleşi"*** takip ediyor.

Cumhuriyetimizin bir başka iddialı sanayileşme hamlelerinden biri de 1926 yılında başlayan *Uçak Fabrikaları*dır. Bu fabrikaların sonlarına dair hikâyeler de oldukça hüzünlüdür. İşte bu öyküyü, *M. Bahattin Adıgüzel*, ***"Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?"*** başlığıyla etraflıca anlatıyor.

Bu satırların yazıldığı (Mart 2014) günlerde üç yıldır süren derin tahribatı nihayetlendiren mahkeme kararı geldi: Atatürk Orman Çiftliği (AOÇ)'nin ana planının yürürlüğü durduruldu. Ama hukukun çiğnendiği çok etkili bir çevrimden geçiyoruz ülke olarak. Umarım, AOÇ'deki tahribatı yaratanlardan hesap sorulur ve her şeye rağmen, AOÇ yine eski ağaçlı günlerine döner. İşte *Reşat Ünal* da bu birinci kitapta, ***"Atatürk Orman Çiftliği"***nin kuruluşuna tanıklık etmemizi sağlıyor.

Birinci kitabın son beş makalesi ise:

Şevki Vanlı, ***"Bir Rüzgâra Karşı Toplu Konut Öyküsü"***; *Burhan Oğuz*, ***"Cumhuriyetin İlk Dönemlerinde Yüksek Mühendis Mektebi ve Dökümcülük Anılarım"***; *Dr. Fikret Yücel*, ***"PTT Arla ve Teletaş'ın Öyküsü"***; *Doç. Dr. Sadrettin Alpan*, ***"MTA'lı Yıllarım"***; ve son yazı da ***"A. Raşit Gençer ile Söyleşi".***

***

Mühendislik Mimarlık Öykülerinin **ikinci** kitabının önsözü bu defa TMMOB'un dönem başkanı ***Mehmet Soğancı*** tarafından kaleme alınmış. Sunuş yine dizinin editörü **Mahmut Kiper**'e ait.

Kitabın basıldığı dönemde yukarıda da değindiğim gibi ***ülkenin huyu değişmiştir*** artık. Oysa TMMOB'un yıllardır kararlılıkla savunduğu "***üreterek büyüyen ve paylaşarak gelişen bir Türkiye"*** özlemi dipdiridir. Bu özlem, huy değiştirmiş ülke için de aslında bir zorunluluktur.

Bunun için zengin ilham kaynaklarımız vardır, geçmişimizdedir.

Artık olmayanlar, yani Cumhuriyeti yeşerten işletmeler ve o işletmelerin üretim kültürü önemlidir. Geçmişin izleri bu perspektifte sürüldükçe, yaratılan ve yaşatılan ulusal sevinç, mutluluk, kıvanç ve inanç elle tutulur hale gelmekte, yani somutlaşmaktadır. ***İsmet İnönü,*** katılabildiği tesis açılış törenlerinde şu ibareyi sıkça kullanmaktadır: ***"Kurtuluş hareketinin en inandırıcı delili"***.

Bu izlerin sürüldüğü on üç öykü, ikinci kitapta yer almıştır. Hadi gelin o öykülere ve yazarlarına kısaca bir göz atalım:

Ekrem Murat Zaman'ın, ***"Kömüre Giden Demiryolu"*** yazısı, kitaptaki ilk öyküdür. *Mahmut Kiper* üstadımız ikinci kapsamlı araştırmanın yazarıdır: ***"Cumhuriyetin İlk Yıllarında Sanayi Politikaları ve Sümerbank".***

Sümerbank, Cumhuriyetin 1930'lar sanayileşmesinin adeta harekât merkezidir ve Türkiye'yi dokuyan tezgâh olarak da isimlendirilir. ***Gazi Mustafa Kemal Atatürk***, fırsat buldukça bu tesislerin açılışlarında bulunmakta ve sanayileşme heyecanının yaratılmasına da katkıda bulunmaktadır. Merinos Fabrikasının açılışında şöyle der; ***"Bu çok kıymetli fabrika milli sevinci artıracaktır"***.

Nermin Fenmen, " ***Refik Fenmen: Mühendisliği ve Eğitimciliği Örnek Bir Fen Adamı***"nı kaleme alırken, *İbrahim Günaydın* da, ***"Beyaz Şekerin Acılaşan Öyküsü"***nü anlatır.

Beşinci öykü, *Dr. Baha Kuban* tarafından hazırlanan bir sektör monografisi: ***"Cumhuriyetin Kuruluşundan Bir Mühendislik Öyküsü: Cam Sanayii"***. *Mustafa Atmaca* ise, ***"İzzettin Silier ile Odalarımız ve Biz"*** başlıklı söyleşiyi hazırlamıştır.

Baki Remzi Suiçmez, ***"Sevinç – Hüzün Sarmalında Bir TOPRAKSU Öyküsü"*** nü anlatıyor. Bu öykünün ardından birçok ders dolu ***"F. Behçet Yücel İle Yüksek Gerilimli Yıllar"*** söyleşisi gelmektedir.

Dokuzuncu yazı da bir söyleşidir; ***"Aydın Köksal: Bilişime ve Bilişim Dilinin Türkçeleşmesine Adanan Bir Yaşam"***. *Dr. Erdenur Karakaş* ise, ülkenin kritik bir dönemeçte kurduğu, kritik bir sanayi tesisinin "***Seydişehir Alüminyum"***un öyküsünü anlatmaktadır.

Son üç yazının ilki, yine ilginç bir söyleşi. *Prof. Dr. Nuri Saryal* ile yapılmış: ***"Bir AR-GE Öyküsü: ORDOT Projesi".*** Bir sivil mimarlık örneği yapı, on ikinci öyküdür. *Perihan Kiper* tarafından hazırlanmış: ***"Bir Döneme Tanıklık İstanbul-Hilton Otelinin Kuruluş Öyküsü"***.

İkinci kitabın son yazısı da *Çetin Ünalan*'ın ***"Türk Yüksek Mimarlar Derneği"*** başlığını taşıyan araştırmasıdır.

***

Yıl 2008'e geldiğinde ***Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri***'nin **üçüncü** kitabı çıkar. Editör yine *Mahmut Kiper*'dir. Sayın Kiper'in çalışkanlığı, özverisi ve nezaketi olmasa sanıyorum, bu eserlerin yayınlanması oldukça güçleşebilirdi.

Geçmişine sahip, geleceğine duyarlı, yüreği barıştan, özgürlükten, emekten yana çarpanların çatı örgütü TMMOB'un dönem Başkanı *Mehmet Soğancı* yine ilginç ve çarpıcı on bir öykülük üçüncü kitabın önsözünü kaleme almıştır.

Üçüncü kitabın sürükleyici aktörü üç ayrı araştırma ile *Nadir Avşaroğlu*'dur. Avşaroğlu'nun bu kitap için hazırladığı öyküler sırasıyla; ***"Bir Demiryolu Neferi: Behiç Erkin"***; ***"Ulusal Havacılık Tarihimizin Ta Kendisi Vecihi Hürkuş (Tayyare Makina Mühendisi)"*** ve sonuncusu da ***"Tekstil Mühendisliğinin Üniversitesi Bursa Merinos Dokuma Fabrikası"***dır.

İkinci kitabın havacılık sektörü ile ilgili diğer öyküsü; ***"Cumhuriyet Dönemi Endüstri Mirası Havacılık Sanayi Yapıları"***dır ve *Bilge İmamoğlu* tarafından hazırlanmıştır.

Bu cildin, ilginç ve az bilinen öykülerinden biri de *Dr. Murat Koraltürk* tarafından yazılmış olan; ***"Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen İlk Gemiler ve Ata Nutku"*** monografisidir.

Dr. Perihan Kiper, bir dönem yerel yönetimlerin proje finansmanında kamusal kaynaklı ihtisas bankasını konu ediyor araştırmasına: ***"Bir Cumhuriyet Dönemi Yapıtı İller Bankası".***

Diğer dört öykü de; *Hakan Altınay;* ***"İlk Robot"***; *Erol Köktürk,* ***"Haritacı, Ekrem Ulusoy"***; *Ahmet Demirtaş,* ***"ORKÖY"***; *Naci Yüngül,* ***"Türk Mühendisliğinin Tarihçesi"***dir.

Üçüncü kitabın en vurucu araştırmalarından birisi de son sırada yer alan *Mahmut Kiper*'in hazırladığı, ***"Paydossuz Bacalar, Paydossuz Yaşamlar ve Mühendisler, Mimarlar"***dır. Kiper, araştırması ile üretime dayanan özgüveni bütünüyle gözler önüne seriyor ve bugün yön duygusunu kaybetmişler için adeta pusula görevini görüyor.

***

Dördüncü kitap Nisan 2010'da, yine *Mehmet Soğancı*'nın önsözü, *Mahmut Kiper*'in sunuşu ile yayınlanmıştır. Üreterek büyüyen ve paylaşarak gelişen

bir Türkiye'yi yaratmak için özellikle gelecek kuşaklara bu başarı öykülerini aktarmak gerçekten de çok önemli bir görevdir.

Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri'nin dördüncü kitabı dâhil toplam 51 öykü yayınlanmış oluyor.

O öyküler de; Cumhuriyete can vermiş tesis ve kuruluşlar,

O öyküler de; umutlarla başlayan, büyük özverilerle gelişen, başarılarla yoluna devam edecek işletmelerin hazin sonları, bu başarıların isimsiz kahramanları, mühendisler, mimarlar. Birçoğu yok artık...

Dördüncü kitapta, yine birbirinden ilginç on iki öykü var. Bu öykülerin dördü de çalışkan yazar *Nadir Avşaroğlu* tarafından hazırlanmış: ***"'Tarih' Olmasın 'Tarih' Kalsın. Haydarpaşa Garı 100 Yaşında"; "Mühendisliğin, Mimarlığın En Önemli Simgeleridir: T Cetveli ve Hesap Makinesi"; "Madenlerde Çalıştırılan Son Katır"*** ve de ***"Gıdı Gıdı".***

Dizinin usta editörü *Mahmut Kiper* de dördüncü kitaba ayrıntılı üç makalesi ile katkı yapıyor. Kiper birinci yazısında, Cumhuriyetin ilk dönemlerindeki sanayileşme hamlelerinin efsane ismi ve Türkiye'nin ilk metalürji mühendisini anlatıyor. ***"Paydossuz Bir Yaşam: Selahattin Şanbaşoğlu".*** Selahattin Şanbaşoğlu'nun öyküsünü okurken, kendisinin ilginç bir sözü dikkatimi çekti. Not etmek istiyorum: ***"Türkiye, kendi zekâsını körelten bir memlekettir."***

Kiper'in ikinci makalesi, ***"Medeniyet Hamurunu Yoğuran Kuruluş: SEKA"*** başlığında. Son makalesi ise, ***"Cumhuriyetin Maden İşleme Mektebi".***

Canip Sevinç, ***"Türk Şeker Makine Fabrikalarının 85 Yıllık Tarihi"*** makalesi ile adeta fabrika yapan bir fabrikayı anlatmakta. *Refik Üreyen*'in makalesinin başlığı da, ***"Bir AR-GE Öyküsü".***

"ZİNGAL Şirketi, Zindan ve Çangal Ormanı ile Sanayileşme Girişimi Olarak Ayancık Kereste Fabrikası" nın yazarı *Ahmet Demirtaş.*

Dördüncü kitabın son iki öyküsü; *Ekrem Murat Zaman,* ***"Zonguldak Limanı"*** ile *Halim Doğrusöz*'ün ***"Yöneylem Araştırması Serüvenim: Bir Bilimsel Gelişimin Transferi Öyküsü".***

***

İki yıl sonra...

Beşinci kitap, Nisan 2012'de yayınlanır. Bu yayın da, yine *Mahmut Kiper*'in editörlüğünde gerçekleşir. Kolay bir iş değil. On yıllık bir süreç tamamlanmıştır. Ve bu yapıt ile birlikte öykü sayısı 61'e ulaşmıştır.

Evet, kritik önemde 61 öykü.

Kritik önemde, çünkü küreselleşmenin tasarımcıları, yarattıkları dünya düzenine biat edilmesi için **"senin geçmişin yok, sadece geleceğin var ve bu gelecek de benim gösterdiğim gelecektir"** yalanına inanmamızı istemektedirler.

Ve bu amaçla da ülkelerin tarihle bağlantısını yok etmek *"asli işleri"* olmaktadır.

Ve işte bu nedenle de yerli işbirlikçiler eliyle kente kimliğini veren tarihi binaları, meydanları, parkları yok ediliyor. Kentlinin kentiyle bütünleşmesinin, kendini ona ait hissetmesini sağlayan bağlar koparılıyor, doğa ile ilişkisi kesiliyor ve bunların yerine yaratılan yeni(!) geleceğe baş eğmesini, modern teknoloji karşısında kendini yenik hissetmesini sağlamak için birbirinin aynı koca koca ayna camlı, kromaj balkon taklitli devasa binalara insanlar hapsediliyor. Bütün yollar alış veriş merkezlerine (AVM) çıkıyor.

İşte bu nedenle, sanayi tarihimizin köşe taşlarındaki tüm izler de büyük bir hızla yok ediliyor.

Ve aynı nedenle, Cumhuriyetin hemen başında hem de elde avuçta bir şey yokken uçak fabrikalarımızda diğer ülkelere satılan uçaklar imal edildiği bilinsin istenmiyor.

Bu bağlamda, TMMOB'un bu ***Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri*** çok önemli. Bugün modern hayat diye yutturdukları hız kültürü ile bizi geçmişimize yabancılaştıranlar, artık gizlemek ya da perdelemek ihtiyacı bile duymadan sanayi tarihimizi oluşturan tüm değerleri hızla katlediyorlar.

Katledilen değerlerin bir kısmına ait beşinci kitapta yer alan öykülere sırasıyla göz atalım:

İlk öykü, *Nadir Avşaroğlu*'ndan; ***"Modern Jeolojinin Önderi: İhsan Ketin Hoca".*** Başlığı ***"1923'ten 2011'e Türkiye'de Uçak İmalatı Tarihi"*** olan ikinci öykü *İsmail Yılmaz* tarafından hazırlanmış.

Üçüncü yazı, üç imzalı bir söyleşi ve hatırat aslında. *Arzu Yıldız, İsmail Yavuz* ve *Mahmut Kiper; **" Türk Havacılık Tarihinin 100 Yıllık Seyir Defteri: Mehmet Kum".***

"Bir Zamanlar Ekonomalar Vardı.." başlıklı dördüncü öykünün yazarı *Nadir Avşaroğlu.*

Beş ve altıncı öyküler *Mahmut Kiper* tarafından hazırlanmış; ***"Cumhuriyet Demiryolu'nun Kuvvet Üssü: Eskişehir CER Atelyesi"*** ve ***"Ülkemizde Üretilen İlk Buharlı Lokomotifler Mehmetçik ve Efe".***

*Aydın Eken, **"Zamanın Başlangıcı Kartal Araba Vapuru İnşaatı"*** ve *Burak Asiliskender; **"Son Sümerbanklı"*** yazıları da kitabın yedi ve sekizinci öykülerini oluşturmaktadır.

Son iki öykü de;

*Şanver İsmailoğlu; **"Kılavuz Coli"*** ve yine *Nadir Avşaroğlu; **"Ereğli Kömür İşletmeleri Radyosu".*** Evet, böylelikle ilk beş ciltteki 61 öyküye kısaca da olsa değindik. Sizin elinizdeki bu altıncı cilt ile öykü sayısı on dört daha artarak 75'e ulaşmış olacak.

Efendim, şimdi de bu öykülere eşlik eden zamanların iktisadına kuş bakışı ile bir göz atmaya ne dersiniz?

-II-

Öykülere Eşlik Eden İktisadi Ortamın Ana Çizgileri

Gazi Mustafa Kemal'in önderliğindeki Cumhuriyet kadrolarının, zaman zaman karşılaştıkları sorunlarla ilgili pratiğe ilişkin noktalarda, deneme – sınama yöntemiyle de olsa *korumacılıktan ⟶ planlamaya bir kestirim olarak değil de halkçılık bağlamında siyasi bir öngörü olarak gören bir devletçiliğe* doğru ***stratejik bir tercih*** geliştirdikleri konusu dönemin bütünü incelendiğinde görülmektedir.

Ve işte yukarıda değinilen öykülerin nerede ise, tamamına yakını böyle bir ortamın ürünüdür

Bu stratejik tercihin oturduğu zeminin bir *'ideolojik paketi'* de vardır. **"Akıl ve bilimi"** miras olarak bırakmak başlı başına ideolojik bir pakettir. Paketin içinde akıl ve bilimle uygarlığın en ileri aşamalarına varan bir ülke ideali

vardır. Bunun yanı sıra, özünde mali bağımsızlığın yattığı tam bağımsızlığın bir ülke için varlık ve yokluk demek olduğu düşüncesi ve buna uygun bir inşa politikası da vardır. Ve bu inşa politikası, halkın bütününün çıkarını gözetir.

Bir sürü iç ve dış baskı ve dirence karşın bir Aydınlamacı ve Jakoben olarak Gazi Mustafa Kemal Atatürk bu stratejik tercihin yaratıcısı ve yol gösterici önderidir.

Bu tercih sayesindedir ki, Cumhuriyet Türkiye'si;

- Üretim alanına (sanayi ağırlıklı) ,
- Dolaşım alanına (dış ticaret, borçlanma, finansal akımlar) ,
- Bölüşüm alanına,
- Fikir alanına,

sahip, yani 'özgür ve bağımsız' bir ülke olarak yaratılmıştır.

Ve işte o öyküler, böyle bir ülkede yaratılmıştır. *'Üretim'* alanına, dış ticaret, borçlanma ve finansal akımlardan oluşan *'dolaşım'* alanına, *'bölüşüm'* alanına ve *'fikir'* alanına sahip özgür ve bağımsız bir ülkenin; yani, o dönem Türkiye Cumhuriyeti'nin iktisadi gücünü, başarısını ortaya koyarak bir hakkı teslim etmenin zamanıdır.

Bu başarının iktisadi ölçüsü, milli gelirin büyüme hızlarıdır:

1924 – 2012 Türkiye Cumhuriyeti Dönemlere Göre İktisadi Büyüme

Dönemin Niteliği	Kapsanan Yıllar	GSMH Yıllık Ortalama Büyüme(%)
Cumhuriyetin 89 yılı	1923-2012	4,5
1. İlk 25 yıl	1924-1948	3,8
1a.Yeniden inşa ve devletçilik	**1924-1939**	**6,6**
1b. Savaş yılları ve sonrası	1940-1948	0,0
2. Öncesi, sonrasıyla DP	1949-1961	5,9
3. Karma, müdahaleci ekonomi	**1962-1979**	**6,5**
4. Neoliberalizmin aşamaları	1980-2011	4,0
4a. Kısmi liberalleşme	1980-1989	4,8
4b. Serbest sermaye hareketleri	1990-1997	4,4
4c. Kesintisiz IMF güdümü	**1998-2012**	**3,8**

Tablodaki bulgular yorum yapmaya gerektirmeyecek kadar açık olmasına rağmen birkaç noktayı vurgulamakta yarar vardır:

Cumhuriyet döneminin bütününe bakıldığında milli gelirin yıllık ortalama büyüme hızı yüzde 4,5'tir. Yaklaşık seksen dokuz yıllık Cumhuriyetimizin milli gelirin büyümesi açısından en parlak yılları, ***'yeniden inşa ve devletçilik'*** olarak adlandırabileceğimiz 1924 – 1939 dönemidir ve yıllık ortalama büyüme hızı yüzde 6,9'dur.

Cumhuriyet dönemi içerisinde bu orana yakın büyüme hızına çok yaklaşan dönem; yeniden inşa ve devletçilik döneminde kurulan kamusal işletmeleri, fabrikaları, tesisleri yani bütünüyle Kamu İktisadi Teşebbüsleri(KİT)'ne ait kurulu kapasitelere dayalı iktisadi altyapıyı, ***'planlama'*** anlayışıyla yeniden harekete geçirerek geliştiren ve ***'karma, müdahaleci ekonomi'*** dönemi olan 1962 – 1979 yıllarını kapsayan dönemdir; yıllık ortalama büyüme hızı yüzde 6,5'tir.

Başarı son derece açıktır.

Ve işte TMMOB'nin ***Mühendislik Mimarlık Öyküleri'***ne konu işletmeler, fabrikalar, gemiler, lokomotifler, uçaklar, mühendisler ve mimarlar, binalar da hep o iki döneme aittir: Yeniden inşa ve devletçilik ve planlama temelinde karma, müdahaleci ekonomi dönemleri.

Büyüme hızları açısından düşük ve başarısız yıllar ise; başarı öykülerine konu cumhuriyetin iktisadi kazanımı olan ne varsa zaman içerisinde tedricen tasfiye ile başlayıp haraç – mezat satılmasına uzanan ***özelleştirme - piyasalaştırma*** dönemine ait olanlardır.

Bu dönemde, iktisadın asli öğeleri toplumsal sınıflar ve insanlar yok varsayılmış, 'üretim ve bölüşüm' meselesi unutturulmuş ve iktisat sadece 'faiz – döviz – borsa' üçgenine sıkıştırılarak 'arttı – azaldı – aynı kaldı' ifadelerinden ibaret bir hal almıştır.

Aşağıda yer alan *I. ve II. Sanayi Planlarına Göre Sınai Tesisler Haritası* buraya kadar değinilmiş olan başarı öykülerini yaratan tesislerin coğrafyamıza dağılımına işaret eder bir anlamda:

- Haritaya bakınca ilk göze çarpan hususun, ***halkçı – devletçi*** ekonominin, **demiryolları + sanayileşme = devletçilik**

denkleminin, aynı zamanda önemli ve de başarılı bir bölgesel gelişme stratejisi uygulanmış olduğunun altı çizilmelidir.

- I. ve II. Sanayi Planlarının, sadece sanayi planı olarak değil, belki daha geniş perspektiften bakarak birer 'kalkınma planı' olarak değerlendirilmesi, mekânsal boyutlarıyla birlikte ele alındığında abartılı bulunmamalıdır. 1930'larda sanayinin yurt sathına yaygınlaştırılmasında gözetilen bölgeler arası dengeye günümüzde ne kadar çok ihtiyaç hissedildiği yeterince açık değil midir?

- Yine haritaya yakından bakıldığında, tarifeli 'yük ve yolcu' taşıyan denizyolu seferlerinin de önemsenmesi ve farkında olunması gerekir. Hele günümüzde özellikle Karadeniz'in doldurularak otoyol yapıldığı düşünüldüğünde, 1930'larda Trabzon – İstanbul arasındaki seferlerin ne kadar önemli ve 'iktisadi' olduğu gerçeği göz ardı edilmemelidir. Bu noktada, *'Artık, Sarp sınır kapısından, İstanbul'a gaz kesmeden gidilebiliyor, işte gelişme budur'* zihniyet ve söyleminin takdiri okuyucuya aittir.

- Aynı 'yolcu ve yük' taşıyan tarifeli seferlerin Marmara, Ege ve Akdeniz'de de geçerli olduğunu yine haritadan izlememiz mümkün. Her yıl, 1 Temmuz tarihinde kutlanan Kabotaj Bayramları törenlerinde 'üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde...' diye başlayan nutukları yazan ve atanlara hem bu haritaya bakmalarını, hem de Gazi Paşa'nın 1937'de TBMM'nin açış konuşmasındaki şu sözlerini okumalarını önermek gerekmektedir: *"Ekonomik yapımızdaki gelişme, deniz ulaşım araçları ihtiyacını her gün artırmaktadır. Yeni sipariş edilen gemilerden bir kısmı, önümüzdeki ilkbaharda gelmiş bulunacaktır. Fakat bunlar, bu günden görülmekte olan ihtiyaca cevap verecek sayı ve büyüklükte değildir. Yeni gemiler inşa ettirmek ve özellikle eski tersaneyi ticaret filomuz için hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek için gerekli araçları sağlamak zorundayız (Alkışlar). Şu günlerde, yüksek Meclise, su ürünleri ve Deniz Bank hakkında bir tasarı gelecektir. Konunun yüksek ilginizi çekeceğinden şüphe etmiyorum."*

I ve II. Sanayi Planlarına Göre Sınai Tesisler

Harita, (İnan 1972:6 numaralı ek)'den alınmıştır.

Birinci ve ikinci beş yıllık sanayi programlarına göre kurulmuş, kurulmakta ve kurulacak sanayi yerlerini göstermektedir.
Tarifeli vapur seferleri de göz ardı edilmemelidir.

*Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri*nin altın sayfalarının yazıldığı Cumhuriyet ekonomisinin inşa dönemine ait bir genel değerlendirme ile bu kısım sonuçlandırılmalıdır:

'Korumacılık ve devletçiliğin harika sentezindeki, korumacı faktör, dünya krizine karşı doğru bir koruma mekanizması sağladı. Depresyonda, Türk ekonomisini emperyalist sistemden kısmen koparabildi. Öte yandan devletçi unsur Kemalist yönetime, dönemin tartışılan hedeflenen şartlarından kaynaklanan potansiyel fazla üzerinde iktisadi ve merkezi kontrolde bulunarak bu fazlanın sanayileşme için fon olarak kullanma olanağı verdi. Dolayısıyla Kemalist yönetim 1930'ların başlarındaki ortamın, sanayileşme için bir fırsat olduğunu doğru bir biçimde anlamıştı. Bu konuda, bir geçmişin olmaması onları acılı ve sert denemelere ve yanlışlara itti, ancak bu şekilde, kendi amaçlarına en etkin hizmeti verecek iktisat politikalarını bulmaya muktedir oldular. *Kemalist Türkiye'nin bu alandaki deneyimi, ilk defa yirminci yüzyılda geri kalmış ve bağımlı bir ülkenin dış açıkları, kronik dış borçlar ve mali esareti olmadan, kendi kendine yeten bir sanayileşmeyi gerçekleştirmesinin, ütopik bir fantezi olmadığını gösterdi; başka bir deyişle, Kemalist deneyim ulusal kapitalist model içinde geri kalmışlık ve bağımlılığın üstesinden gelmenin önemli bir çabası olarak tanımlanabilir'.*

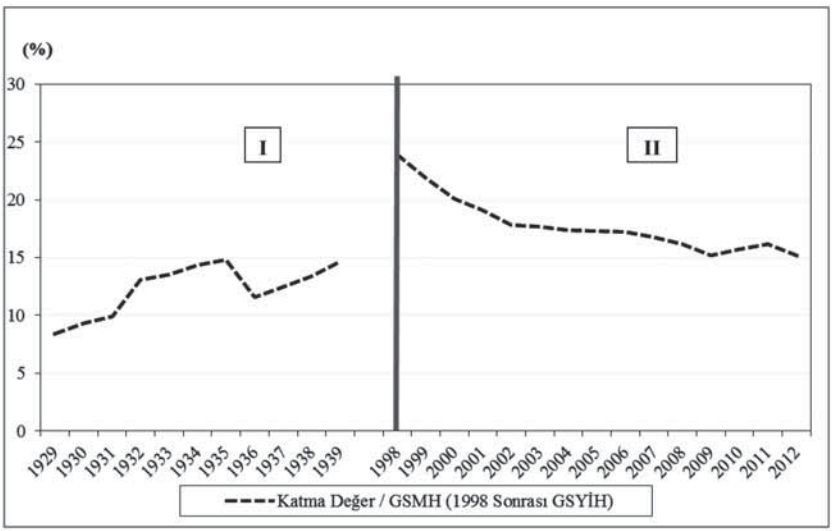
Gerçekten de tanımlanabilir. Hem tanımlanabilir, hem de bugün için uygulanabilir. Ya da en azından o dönemin uygulamalarından günümüz için çok sayıda ders çıkarılabilir. Çıkarılmalıdır da... Girişte de sorduğum bir soruyu buraya kadar yazdıklarımla cevapladığımı umarak bir daha sorarak hatırlatmış olalım: Cumhuriyet treninin makas değiştirişi, basit bir iktisat politikası seçimi mi, yoksa bilinçli bir stratejik tercih miydi?

Evet, bilinçli bir stratejik tercihti... Rasih Nuri İleri'nin 'büyük bir gerçekçi' olarak değerlendirdiği **Gazi Mustafa Kemal Atatürk** bu süreci, Tarihçilerin Kutbu Halil İnalcık'ın tabiriyle bir Erkân-ı Harp Subayı titizliğinde berrak bir stratejiyle kurgulamıştır.

-III-

Kapanış ya da Yeni Başarı Öyküleri Neden Yazılamaz

Önce, meseleye tarihsel perspektiften bir göz atalım. Aşağıdaki grafik, bugünlerde giderek *derin tarihçilerin* özel ilgisine mazhar olan 1930'lar Türkiye'si ile 2000'ler Türkiye'sine yakından bir bakalım. Aşağıdaki grafik, imalat sanayi katma değerinin milli gelir içindeki payını iki dönem itibariyle karşılaştırmamıza olanak sağlıyor:



İmalat Sanayi Katma Değeri / Milli Gelir (%)

Not: (1929 – 1930 dönemi için İmalat Sanayi Katma Değerinin, Gayri Safi Milli Hasıla'ya; 1998 – 2010 döneminde ise Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya oranıdır.

Birinci bölüm, esas olarak 1930'lu yılların bütününü, ikinci bölüm de 1998'den başlamak üzere 2000'li yılları kapsıyor. Eğri eğimlerinin yönleri, bana göre çarpıcı ve bir bakıma ülkemizdeki dönemler itibariyle sanayileşme heyecanının dozunu da göstermektedir.

Bilindiği üzere, *merakların dünyası* olarak da tanımlanabilecek sanayileşme meselesi, sadece *iktisadi* ya da sadece *teknik* bir mesele

değildir. Sanayileşme, bir *siyasi tercihtir* de aynı zamanda. Özellikle 1930'lar Türkiye'sinde olduğu gibi.

1930'lar Türkiye'sinde imalat sanayi katma değerinin artış hızı yıllık ortalama yüzde 12'dir. Grafik son derece nettir. Bu parlak sanayileşme deneyimi, imalat sanayi katma değerinin ulusal gelir içerisindeki payında meydana gelen gelişmelerden de görülebilir: 1929 yılında imalat sanayi katma değerinin ulusal gelir içindeki payı yüzde 8,4'tür. *Halkçı-Devletçi ekonomi yönetimi*nin dönem sonunda ise, bu pay yüze 14,7'ye yükselmiştir. Bu başarının arkasında, korumacılık ve devletçiliğin harika sentezi yatmaktadır. Sentezdeki korumacı faktör, dünya krizine karşı, doğru bir koruma mekanizması sağladı. Depresyonda, Türk ekonomisini emperyalist sistemden kısmen koparabildi. Öte yandan devletçi unsur Kemalist yönetime, dönemin tartışılan hedeflenen şartlarından kaynaklanan potansiyel fazla üzerinde iktisadi ve merkezi kontrolde bulunarak bu fazlanın sanayileşme için fon olarak kullanma olanağı verdi. Dolayısıyla Kemalist yönetim, 1930'ların başlarındaki ortamın sanayileşme için bir fırsat olduğunu doğru bir biçimde anlamıştı. ***İşte bu kavrayış o başarı öykülerini yarattı.***

1930'lar sonrası döneme, satırbaşlarıyla birkaç küçük hatırlatma ile değinmek istiyorum:

- 1940'ların sonuna doğru, Dünya Bankası'nın Thornburg Raporu: *"İddialı ve yoğun sanayileşme politikalardan vazgeçin. Pastoral bir ülke olabilirsiniz."*
- 1960 İhtilali ⟶ 1961 Anayasası ⟶ DPT'nin kuruluşu ve yeniden planlı yıllar. İlk üç Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulanır. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın stratejisi yazılmış, plan hazırlanmıştır. Hedef, ithal ikameci sanayileşmenin ikinci evresine geçerek, her türlü aktarma organları imalatının gerçekleştirilmesidir. Ancak, gündeme başka bir Dünya Bankası Raporu düşer. Türkiye yeniden sanayileşmeden vazgeçirilir.
- 24 Ocak 1980 Kararları ve 12 Eylül Darbesi.

Grafiğin (II) nolu kısmının başlangıcı olan 1998 yılı, aynen 24 Ocak 1980 ya da Türkiye'nin sermaye hareketlerine tam serbestlik tanıdığı Ağustos 1989

tarihleri gibi, yakın iktisadî tarihimizde önemli bir dönemeçtir. 1998 yılında Türkiye artık IMF, Dünya Bankası (DB), Dünya Ticaret Örgütü ve uluslararası finans ve derecelendirme kuruluşlarının denetim ve gözetiminde ekonomik ve siyasal kurumlarını neoliberal koşullandırmaların biçimlendirmesini kabullenmiş ve uluslararası işbölümünde kendisine biçilen yeni rolü üstlenmiştir. Bu rolün ana özellikleri şu şekilde özetlenebilir:

• Uluslararası ve yerli finans sermayesine sermaye hareketleri üzerine sınırsız serbestlik güvencesi sağlayarak, yüksek finansal getiri sunmak;

• İşgücü piyasalarını kuralsızlaştırma ve esnekleştirme yöntemiyle ucuz işgücü deposu hâline dönüştürerek, katma değeri düşük teknolojilerde uzmanlaşmak ve sanayiini uluslararası şirketlerin taşeronu olarak geliştirmek;

• Üretimde ithal girdi kullanma ve ithal mal tüketme eğiliminin kuvvetlenmesine izin vererek, finansmanı esas itibariyle spekülatif sermaye tarafından sağlanan bir ucuz ithalat cennetine dönüşmek;

• Kamu hizmetlerini ticarîleştirerek vatandaşları 'müşteriye', kamu hizmeti üreten kurumları 'ticarî işletmeye' dönüştürmek; kamu iktisadî kuruluşlarını yerli ve uluslararası özel sermaye şirketlerine doğrudan yabancı sermaye cezbetmek uğruna yok pahasına satmak;

• Etkin ve demokratik yönetim, 'iyi yönetişim' söylemleriyle, aslında tüm toplumu ilgilendiren stratejik, ekonomik ve siyasî kararların alınmasını ve uygulanmasını demokratik denetim mekanizmalarının dışına çıkarırken, devletin neoliberal anlayışa uygun bir biçimde yeniden yapılandırılmasında toplumun desteğini sağlamaya çalışmak.

Görüldüğü gibi bu uygulamalar Türkiye'nin ekonomik ve siyasal bağımsızlığına yönelik açık bir tehdit oluşturmakta ve emeği ile geçinen geniş halk kesimlerinin kazanılmış haklarını geriletmektedir. Özetle, 1998 sonrası IMF Yakın İzleme Anlaşmasını izleyen süreçte yapılanlar, ülkemizin hedeflerini ve kaynaklarını kendisinin belirlediği bağımsız, görece eşitlikçi ve sosyal dayanışmacı bir kalkınma stratejisi uygulayabilmesinin önündeki en büyük engeldir. Grafiğin (II) kısmı yani 1998 – 2012 dönemindeki imalat sanayi katma değerinin ulusal gelir içindeki payının gelişim yönü de yukarıda yapılan değerlendirmeyi teyit eder mahiyettedir. 1998 yılında

yüzde 23,9 düzeylerinde iken bu pay dramatik bir biçimde 2012 yılında yüzde 15,2'ye gerilemiş durumdadır. Eğilimin seyri için bir tespit yapalım: hatırlatalım: *Ülkenin imalat sanayi tabanının süreç içerisinde eridiği*nin de bir başka göstergesidir. İşte bu nedenle de yeni başarı öyküleri yazılamamaktadır.

Çünkü;

Planlama, bilgi ve aklın kadere egemenliği olarak tanımlanırsa -ki, öyledir- Türkiye, 1980 sonrasında ikincisini tercih etmiştir. Bu tercihin getirdiği durum, konu ile ilgili hemen her kesimi esas olarak mutsuz kılmış, ancak bu mutsuzluktan kurtulmak için gayret göstermek yerine mevcut hâl optimum kabul edilerek / zannedilerek *uyum* gösterilmiştir. Nazım'ın dizelerindeki gibi; *"(..) Koyun gibisin kardeşim, / gocuklu celep kaldırınca sopasını / sürüye katılıverirsin hemen / ve âdeta mağrur, koşarsın salhaneye. (..)"*

Üretmeden tüketmek doğal olarak ithalatçılığı körüklemiş *-ceteris paribus-*ve bu körüğün bastığı duman eşliğinde lojistik, perakendecilik, AVM'cilik, gayrimenkulcülük parlayan yıldız sektörler olmuş ve bu bağlamda göğü delen plazaların 1453'lü reklamları 7/24 ekranları kaplamıştır.

Bu eğilimi besleyen *"zehirli dil"* adeta ana akım iktisadı ve onu besleyen tüm dalları da sarmıştır. Araştırma gündemleri de bu dilden etkilenmiş, *insansız* ve *sınıfsız* eğri ve denklemler dünyası *artışlar-azalışlar-aynı kalışlar*lardan ibaret "iktisat" metinleri etrafı örümcek ağı gibi sarmıştır.

Ancak; akan suda iki kere yıkanılmaz sözü eskidir. Eskiyi birebir yaşayabilmenin olanaksızlığını insan unutursa, bu sözü hatırlamalıdır. Ama, eskinin ciddi birikimi, onu silme çabalarıyla yüzleşip yeni birikimleri filizlendirir. İnsan bunu da unutmamalıdır.

Hadi gelin başlığa geri dönelim

Başlıktaki "kapanış" akla önce artık sanayileşmenin ve Cumhuriyetin kuruluş ve 1960 sonrası dönemde izlediği sanayileşme politikalarının bittiğini ve o dönemin kapandığını çağrıştırsa da belki de "kapanan" bize 1980'den beri dünyanın küreselleştiğini, *"bırakınız yapsınlar-*

*bırakınız geçsinler"*den başka iktisat anlayışı kalmadığını ve bu ideolojik bir tercihken buna karşı çıkmanın ideolojik bir tavır olduğunu söyleyen borsa-faiz-döviz iktisadının; bir başka söyleyişle *"inşaat ya resullallah"* diyen, üretmeyen al-satçı iktisat anlayışının "kapanış"ıdır...

"Kapanış" için umutlu olmamızı sağlayan bu ve önceki yayınlarda TMMOB'nin aktardığı deneyim ve heyecandır...

Ne mutlu o heyecanı yitirmeyen ve gelecek kuşaklara aktarmaktan bıkmayanlara...

Hepsinin beynine, kalemine, yüreğine, emeğine sağlık...

Kaynakça

Bağımsız Sosyal Bilimciler (BSB) (2006); **IMF Gözetiminde On Uzun Yıl, 1998-2008: Farklı Hükûmetler, Tek Siyaset, Haziran 2006.** http://www.bagimsizsosyalbilimciler.org/ (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2012). Bahse konu çalışma 2007 yılında Yordam Kitap: 13 olarak aynı isimle yayınlanmıştır.

Korkut Boratav (2008), **Türkiye İktisat Tarihi 1908–2007,** Ankara, İmge Kitabevi Yayınları, 12. Baskı.

Nazif Ekzen (2009), **Türkiye Kısa İktisat Tarihi 1946'dan 2008'e**, ODTÜ Yayıncılık, Temmuz. Ankara.

Afet İnan (1972): I. Sanayi Planı 1933. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Bilsay Kuruç (2010). *"Bir Planının Anatomi Politiği: Dördüncü Plan'ın Hazırlanışı ve Sonu"* **Attilâ Sönmez'e Armağan, Türkiye'de Planlamanın Yükselişi ve Çöküşü (1960 – 1980)** ed. Ergun Türkcan, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, Mayıs.

Bilsay Kuruç ve Serdar Şahinkaya (2012); "1930'lar Türkiye'sinde Sanayileşmenin Ana Çizgileri" **Bugünün Bilgileriyle Kemal'in Türkiyesi: La Turquie Kamaliste**. Boyut Yayıncılık. İstanbul. s.106 – 115.

Christian Marazzi (2010). **Sermaye ve Dil**. Ayrıntı Yayınları. 2010. İstanbul.

Ergun Türkcan (Editör) (2010). **Türkiye'de Planlamanın Yükselişi ve Çöküşü (1960–1980): Attila Sönmez'e Armağan** İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Mayıs, İstanbul.

Serdar Şahinkaya (2009); **Gazi Mustafa Kemal ve Cumhuriyet Ekonomisinin İnşası,** ODTÜ Yayıncılık, 2. Baskı. Kasım. Ankara.

MÜHENDİSLİK MİMARLIK ÖYKÜLERİ DİZİNİ

Mühendislik Mimarlık Öyküleri – I

1. Baskı: Nisan 2004

2. Baskı: Ekim 2006

236 Sayfa

İçindekiler:

Önsöz , Kaya Güvenç

Sunuş, Mahmut Kiper

Kemal Saatçioğlu ile Söyleşi

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

İlk Feneri Yakanlar
Nadir Avşaroğlu

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

Devrim Otomobili Hikayeleri
İsmet Özkan-Aydın Engin

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

Celalettin Uzer'le Söyleşi

Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?
M.Bahattin ADIGÜZEL

Atatürk Orman Çiftliği
Reşat Ünal

Bir Rüzgara Karşı Toplu Konut Öyküsü

Şevki Vanlı

Cumhuriyetin Ilk Dönemlerinde Yüksek Mühendis Mektebi ve Dökümcülük Anılarım
Burhan OĞUZ

PTT Arla ve Teletaş'ın Öyküsü
Dr. Fikret Yücel

MTA'lı Yıllarım
Doç. Dr. Sadrettin ALPAN

A. Reşit Gencer'le Söyleşi

Mühendislik Mimarlık Öyküleri – II

1. Baskı: Mayıs 2006

2. Baskı: Ekim 2006

296 Sayfa

İçindekiler:

Sunuş , Mehmet Soğancı

Önsöz, Mahmut Kiper

Kömüre Giden Demiryolu
Ekrem Murat ZAMAN

Cumhuriyetin İlk Yıllarında Sanayi Politikaları ve SÜMERBANK
Mahmut KİPER

Refik Fenmen: Mühendisliği ve Eğitimciliği ile Örnek Bir Fen Adamı
Nermin FENMEN

Beyaz Şekerin Acılaşan Öyküsü
İbrahim GÜNAYDIN

Cumhuriyet'in Kuruluşundan Bir Mühendislik Öyküsü
Cam Sanayimiz
Dr. Baha KUBAN

İzettin Silier ile Odalarımız ve Biz

Sevinç - Hüzün Sarmalında Bir Topraksu Öyküsü
Baki Remzi SUİÇMEZ

F. Behçet YÜCEL ile Yüksek Gerilimli Yıllar

Aydın Köksal: Bilişime ve Bilim Dilinin Türkçeleşmesine Adanan Bir Yaşam

Seydişehir Alüminyum
Dr. Erdemir KARAKAŞ

Bir AR-GE Öyküsü; ORDOT Projesi
Prof. Dr. Nuri SARYAL

Bir Döneme Tanıklık İstanbul-Hilton Otelinin Kuruluş Öyküsü
Perihan KİPER

İstanbul Manifaturacılar Çarşısı (İMÇ)Hikayesi
Doğan TEKELİ

Türk Yüksek Mimarlar Derneği
Çetin ÜNALIN

Mühendislik Mimarlık Öyküleri – III

1. Baskı: Mayıs 2008

207 Sayfa

İçindekiler:

Sunuş , Mehmet Soğancı

Önsöz, Mahmut Kiper

Bir Demiryolu Neferi Behiç ERKİN
Nadir AVŞAROĞLU

Cumhuriyet Dönemi Endüstri Mirası Havacılık Sanayi Yapıları
Bilge İMAMOĞLU

Ulusal Havacılık Tarihimizin Ta Kendisi Vecihi HÜRKUŞ
Nadir AVŞAROĞLU

Tekstil Mühendisliğinin Üniversitesi
Bursa Merinos Dokuma Fabrikası
Nadir AVŞAROĞLU

Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen İlk Gemiler ve Ata NUTKU
Murat KORALTÜRK

Bir Cumhuriyet Dönemi Yapıtı İller Bankası
Dr. Perihan KİPER

İlk Robot
Hakan ALTINAY

Haritacı Ekrem ULSOY
Erol KÖKTÜRK

ORKÖY
Ahmet DEMİRTAŞ

Türk Mühendisliğinin Tarihçesi
Naci YÜNGÜL

Paydossuz Bacalar, Paydossuz Yaşamlar ve Mühendisler Mimarlar
Mahmut KİPER

Mühendislik Mimarlık Öyküleri – IV

1. Baskı: Nisan 2010

200 Sayfa

İçindekiler:

Sunuş , Mehmet Soğancı

Önsöz, Mahmut Kiper

"Tarih" Olmasın, "Tarihi" Kalsın Haydarpaşa Garı 100 Yaşında
Nadir AVŞAROĞLU

Paydossuz Bir Yaşam: Selahattin Şanbaşoğlu
Mahmut KİPER

Türkşeker Makina Fabrikalarının 85 Yıllık Tarihi
Canip Sevinç

T- Cetveli'nin Hikayesi
Nadir AVŞAROĞLU

Bir Ar-Ge Öyküsü
Refik Üreyen

Medeniyet Hamurunu Yoğuran Kuruluş: SEKA
Mahmut KİPER

Madenlerde Çalıştırılan Son Katır
Nadir AVŞAROĞLU

Cumhuriyetin Maden İşleme Mektebi: ETİBANK
Mahmut KİPER

Zingal Şirketi, Zindan ve Çangal Ormanı İle Sanayileşme Girişimi Olarak Ayancık Kereste Fabrikası
Ahmet DEMİRTAŞ

Gıdı Gıdı
Nadir AVŞAROĞLU

Zonguldak Limanı
Ekrem Murat ZAMAN

Yöneylem Araştırması Serüvenim Bir Bilimsel Gelişimin Transferi Öyküsü
Halim Doğrusöz

Mühendislik Mimarlık Öyküleri – V

1. Baskı: Nisan 2012

206 Sayfa

İçindekiler:

Sunuş , Mehmet Soğancı

Önsöz, Mahmut Kiper

Modern Jeolojinin Önderi: İhsan Ketin Hoca
Nadir Avşaroğlu

1923'ten 2011'e Türkiye'de Uçak İmalat Tarihi
İsmail Yavuz

Türk Havacılık Tarihinin 100 Yıllık Seyir Defteri: Mehmet Kum
Arzu Yıldız
İsmail Yavuz
Mahmut Kiper

Bir Zamanlar Ekonomalar Vardı
Nadir Avşaroğlu

Cumhuriyet Demiryolu'nun Kuvvet Üssü: Eskişehir Cer Atelyesi
Mahmut Kiper

Ülkemizde Üretilen İlk Buharlı Lokomotifler: Mehmetçik ve Efe
Mahmut Kiper

Zamanın Başlangıcı: Kartal Araba Vapuru İnşaatı
Aydın Eken

Son Sümerbanklı
Burak Asiliskender

Kılavuz Coli
Şanver İsmailoğlu

Ereğli Kömür İşletmeleri Radyosu
Nadir Avşaroğlu

Mühendislik Mimarlık Öyküleri – VI

1. Baskı: Mayıs 2014

312 Sayfa

İçindekiler:

Sunuş , Mehmet Soğancı

Önsöz, Mahmut Kiper

1960'larda Mühendis Kimliği
Melih Şahin

İlk Ar-Ge'ler
Mahmut Kiper

Vecihi'nin Uçakları
İsmail Yavuz

Rayların Unutulan İkizleri Karakurt ve Bozkurt
Melih Şahin

Murtaza'nın Fabrikası
Nadir Avşaroğlu

Konuşan Fabrika Bacası
Ekrem Murat Zaman

DSİ'nin Öyküsü
Dursun Yıldız

Bir Bilim Adamının Coğrafyası Sırrı Erinç
Tübitak

Bir Ömürdür Şantiye
Nadir Avşaroğlu

Küçük Adam Doğru Yok, Büyük Adam Doğru Var
Kurtuluş İzbek

Eskimeyen Ayakkabılar Yapan Fabrika Sümerbank Beykoz Deri ve Kundura
Mahmut Kiper

Dante Gibi Tam Ortasında Ankara'nın Saracoğlu Mahallesi
Nadir Avşaroğlu

Gözlüklü İnatçı
Yücel Akyürek

Kapanış
Serdar Şahinkaya