Mühendislik Mimarlık Öyküleri-VII

MÜHENDİSLİK MİMARLIK ÖYKÜLERİ VII

ISBN
978-605-01-0884-2

Yayınlayan
Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

İletişim
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

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

Tasarım
Dijle Göksoy Konuk

Mayıs, 2016

İÇİNDEKİLER

Dışkapı Su Süzgeci'nin Onurlu Ama Hazin Öyküsü **9**
Levent TOSUN

İlk Yerli Traktörümüz HGS'nin Öyküsü **23**
Mahmut KİPER

Yoktan Varedilen İkinci Şehir: Batman 41
Nadir AVŞAROĞLU

Sümerbank'lı Olabilmek...! "Filyos Ateş Tuğlası Sanayii Müessesesi" **65**
Nejat Gökhan GÜRKAYA

Metalurji'nin Duayen Hocası: Prof. Dr. Naci Sevinç **83**

Memleketimin Eroin Fabrikaları **93**
Nadir AVŞAROĞLU

Mesut Olmak Lazım **107**
Kemal Aydın ÇELİK

İlk Türk "Jeep"i **127**
Mahmut KİPER

Haydar Çiçek Açtı **143**
Nadir AVŞAROĞLU

İlk Kadın İnşaat Mühendisi: Sabiha Gürayman **151**
Betül GÜRAN

Anadolu'nun Renkleriyle Bezenmiş Basmaların Tesisi: Sümerbank Nazilli Basma İşletmesi **165**
Mahmut KİPER

Fabrika Kızı ve Tamirci Çırağı **179**
Nadir AVŞAROĞLU

SUNUŞ

Birliğimizin 50. Kuruluş yıldönümü dolayısıyla ilkini yayımladığımız ve 37. Çalışma Döneminden bu yana çıkardığımız "Mühendislik Mimarlık Öyküleri"nin yedincisini okuyucuyla buluşturmanın haklı gururunu yaşıyoruz.

"Mühendislik Mimarlık Öyküleri" hem meslektaşlarımızdan, hem akademik çevrelerden, hem de bu ülkenin geleceğini düşünen duyarlı insanlardan o kadar büyük ilgi gördü ki, bu ilgi yedinci kitabı da beraberinde getirdi.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren bir ülkenin tarihini mühendislik, mimarlık uygulamalarının penceresinden anlatan öykülerle, üretmenin ve bölüşmenin kıvancını gelecek kuşaklara aktarabilmek bizim için gurur kaynağı oldu.

TMMOB Yönetim Kurulu olarak, umudun yeşermesine katkıda bulunan, kararlılık ve devamlılığın önemini gösteren bu öyküleri derleme işini özveriyle yürüten Mahmut Kiper'e, Nadir Avşaroğlu'na, Melih Şahin'e, kitabın hazırlanmasına emek veren yayın görevlimiz Dijle Göksoy Konuk'a ve öyküleri yazan üyelerimize teşekkür ediyoruz.

Mehmet SOĞANCI
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı
Mayıs 2016

ÖNSÖZ

Gelenekselleşmiş olaylar, kurumsallaşmış yapılar her zaman ilgimi çekmiştir. 60 yılı geçkin tarihi ile TMMOB de bu kurumlardan bir tanesi.

Farklı bir yaklaşımla, ülkemizde bu kurumsallaşmanın en güzel örneklerinden bir tanesi de Dümbüllü'nün Kavuğu'dur. Kavuk, tiyatro oynayan, senaryo yazan, tiyatroya gönül vermiş sanatçılara kuşaktan, kuşağa aktarılması şartı ile verilir. Kavuğu alan kişi tarafından bir değer ve gelenekselleşmiş bir unsur olarak yıllarca taşınır ve vakti zamanı gelince bu kavuğa layık olduğu ve geleneği sürdürebileceği düşünülen kişiye devredilir.

Bizim hikayemiz de böyle başladı. Mühendislik-Mimarlık Öyküleri kitabı 2000'li yılların başında TMMOB'nin 50. yılı kutlama programları için bir araya gelen ekip tarafından atıldı. Bu ekibi oluşturan dönemin TMMOB başkanı Kaya Güvenç'in, Mühendislik-Mimarlık Öyküleri kitabı çalışmasının temellerinin atılmasında önemli katkıları vardı. 2001 yılında bir araya geldiğimiz ekip ile bugüne kadar bu çalışmayı taşımayı başardık.

Mühendislik-Mimarlık Öyküleri kitabı, TMMOB'nin en uzun soluklu çalışması oldu. Bu ana kadar yayınladığımız 6 kitapla ülke sanayimizi, üretim süreçlerini, bu toprakların kalkınma mücadelesini anlatmaya çalıştık. Mühendislik-Mimarlık Öyküleri kitapları TMMOB tarihinde talep üzerine ikinci baskısı yapılan tek yayın oldu. Her bir kitap binlerce basıldı. Türkiye'nin her yerinde bulunan mühendis, mimar ve şehir plancıları ile buluştu. Bence tüm bunlardan daha önemli olarak, bazı Odalarımızın da gayretleri ile mühendislik-mimarlık öğrencileri ile buluştu.

Mühendislik-Mimarlık Öyküleri yayın dizinini yayınladığı ilk günden bu yana çalışmayı başarı ile taşıyan, geliştiren ve olgunlaştıran değerli meslektaşım Metalurji Mühendisi Mahmut Kiper, geçtiğimiz kitap ile 6 kitapta toplam 75 öykünün yayınlanmasında koordinasyon görevini üstlendi. Misyonunu tamamladığını düşünerek bu kitaptan itibaren "kavuğu" bana devretti. Kavuğun emanetçisi olmanın sorumluluğu ile naçizane bu çalışma benim yürütücülüğümde şekil buldu.

Ancak bu çalışmanın ne kadar zor bir iş olduğunu o zaman anladım. Çünkü 6 kitap ve 75 öykü ile nerede ise bu topraklardaki sanayileşme ve kalkınma çabalarının önemli bir bölümünü ele almışız. Değinmediğimiz konu başlığı, anlatmadığımız sanayi başarısı kalmadığını düşünmüştüm. Ancak ilerleyen süreç içinde bu ülke insanının tüm olanaksızlıklara ve olumsuz şartlara rağmen kendilerine olan inançları ve yaratıcılıkları beni bir kez daha hayrete düşürdü.

Bugün elinizde bulundurduğunuz bu kitap ile Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serisine 7. kitabı eklemenin gururunu ve mutluluğunu yaşıyoruz. Daha önceki çalışmalarda birlikte olduğumuz Elektrik Mühendisi Orhan Örücü ve maalesef şu anda aramızda bulunmayan ancak her zaman varlığını hissettiğimiz Orman Mühendisi Sümmani Can'ı da bu satırlarda anmak isterim.

Dümbüllü'nün kavuğu misali, Mühendislik-Mimarlık Öykülerinin temsili kavuğu artık bende. İlk kitaptan bu yana bu ailenin bir ferdi olarak, bu emaneti ne kadar taşırım, ne kadar geliştirir ve zenginleştiririm bilemiyorum. Ancak kutsal bir emanet gibi taşıyacak ve bu ülkedeki mühendis ve mimarların sanayileşme çalışmalarına ışık tutmaya çalışacağım. Ta ki, bu çalışmayı taşıyacak ve katkı koyacak daha genç bir meslektaş

bulana kadar. İşte o zaman ben de bu kavuğu öperek bu genç arkadaşıma devretmek istiyorum.

Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serisinin 7. kitabını ustam ve kavuğun gerçek sahibi Metalurji Mühendisi Mahmut Kiper ve değerli arkadaşım Makine Mühendisi Melih Şahin ile birlikte hazırladık. Her kitapta olduğu gibi Dijle Göksoy Konuk bizlerden yardımını esirgemedi. Toplam 12 yıldır bu kitabın yayınlanmasında TMMOB Yönetimi bizlere her zaman destek verdi.

Beğeneceğiniz umudu ile ...

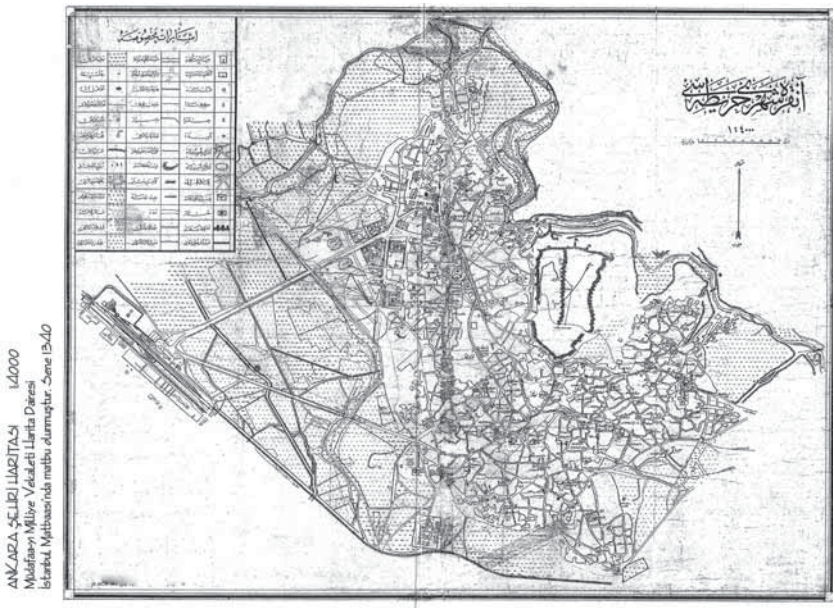
Nadir AVŞAROĞLU
Maden Mühendisi
Mühendislik-Mimarlık Öyküleri Kitabı Koordinatörü
Mayıs-2016

DIŞKAPI SU SÜZGECİ'NİN ONURLU AMA HAZİN ÖYKÜSÜ

Levent TOSUN
Makina Yüksek Mühendisi
Ankara Sular İdaresi 1977-1980 Genel Müdürü

DIŞKAPI SU SÜZGECİ'NİN ONURLU AMA HAZİN ÖYKÜSÜ

Ankara 13 Ekim 1923 tarihinde Başkent ilan edildiğinde nüfusu 30 bin civarında idi. Ankaralılar Kale ve sırtlarında oturmaktaydılar. Müdafaa-yı Milliye Vekaleti Harita Dairesi tarafından basılan 1924 tarihli haritadan da görüleceği gibi güneyde demiryolu hattı yerleşimin sınırını oluşturuyordu. Gençlik Parkı, Hipodrom bölgelerinden başlayarak uzanan bölge bir bataklıktı. Roma Hamamı, Dışkapı ve Bentderesi ise şehrin kuzey sınırını belirliyordu. Önemli bir yerleşim alanı olan, Konya Sokak'tan Çengel Han'a, aşağıda Anafartalar Caddesine kadar uzanan Hisarönü bölgesi 1917'deki büyük yangında harap olmuştu.



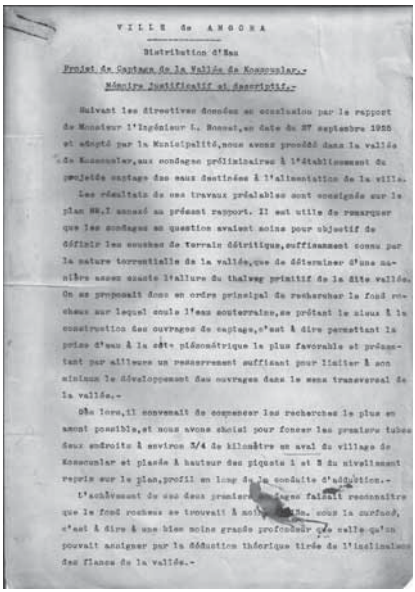
Başkent ilan edildikten sonra Ankara'nın nüfusu hızla arttı; 1927 yılında 75 bin oldu. Ancak, kent sağlıklı bir su altyapısına sahip değildi. Cumhuriyeti ilan eden, Ankara'yı başkent yapan kadrolar, her alanda olduğu gibi, büyük bir heyecanla, Ankara'nın çağdaş bir altyapıya kavuşması için çaba harcadılar. Gittikçe artan nüfusun gereksinmesine yetecek miktarda, fen kurallarına uygun, sağlıklı ve yeterli basınçta ulaşacak bir su altyapısı kurmayı hedeflediler.

Romalılar zamanından beri kullanılan ve Elmadağ'ın bir kısım suyunu taşıyan Kayaş'taki Hanımpınarı bölgesindeki tesislerin geliştirilmesini ve suların kente basit kanallar yerine borularla getirilmesini düşündüler ve uzmanlara bu konuda çalışmaları için görev verdiler.

Dönemin Ankara Belediye Başkanı olan Haydar Bey, İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi Su Profesörü Burhanettin Bey ile temasa geçti. Diğer taraftan sorunun incelenmesi işi Belçika'dan Emil Kantren firmasına ihale edildi.

Emil Kantren firması, Fransa'nın ünlü su mühendisi bay L. Bonnet'i çağırarak incelemeler yaptırdı. Çalışmalar sırasında Romalıların su galerileri de ayrıntılı olarak incelendi. Yapılan deneylerden sonra Roma galerileri ve Hanımpınarı menbasının sularının esasında Elmadağ'dan Kosunlar Vadisi boyunca geldiği kanısına varıldı. 27 Eylül 1925 tarihli rapor hazırlandı. Hanımpınarı ve Şahnepınar yörelerindeki galeriler yerine Kosunlar vadisine yapılacak bir yer altı barajı ile tüm suyun toplanabileceği ortak görüşüne varıldı.

Bunun üzerine Emil Kantren firması mühendis bay Hyard'a Yeraltı Kaptajı projesi hazırlattı. Proje raporunda yapılacak işler anlatılıyor ve sonucunda yapılacak iş miktarı (metraj) ve parasal bedeli (keşif) ayrıntılı olarak veriliyordu.



VILLE de ANGORA

Distribution d'Eau

Projet de Captage de la Vallée de Kosounlar.-

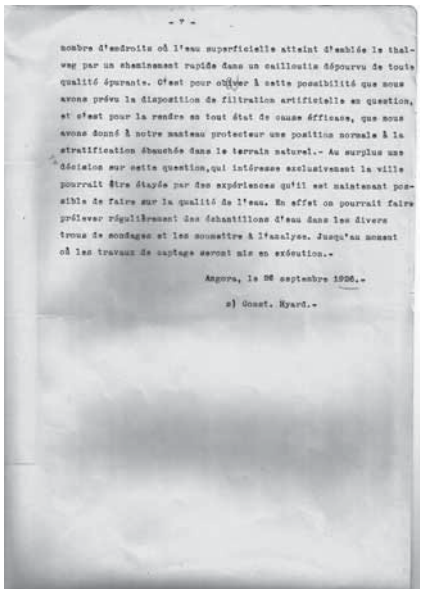
Mémoire Justificatif et descriptif.-

Suivant les directives données en conclusion par le rapport de Monsieur l'Ingénieur L. Bonnet, en date du 27 septembre 1925 et adopté par la Municipalité, nous avons procédé dans la vallée de Kosounlar, aux sondages préliminaires à l'établissement du projet de captage des eaux destinées à l'alimentation de la ville.

Les résultats de ces travaux préalables sont consignés sur le plan NR.I annexé au présent rapport. Il est utile de remarquer que les sondages en question avaient moins pour objectif de définir les couches de terrain détritique, suffisamment connu par la nature torrentielle de la vallée, que de déterminer d'une manière assez exacte l'allure du thalweg primitif de la dite vallée. On se proposait donc en ordre principal de rechercher le fond rocheux sur lequel seule l'eau souterraine, se prêtant le mieux à la construction des ouvrages de captage, c'est à dire permettant la prise d'eau à la côte piézométrique la plus favorable et présentant par ailleurs un ressèrrement suffisant pour limiter à son minimum le développement des ouvrages dans le sens transversal de la vallée.-

Dès lors, il convenait de commencer les recherches le plus en amont possible, et nous avons choisi pour forcer les premiers tubes deux endroits à environ 3/4 de kilomètre en aval du village de Kosounlar et placés à hauteur des piquets 1 et 2 du nivellement repris sur le plan, profil en long de la conduite d'adduction.-

L'achèvement de ces deux premiers forages faillit reconnaitre que le fond rocheux se trouvait à notable [illegible] sous la surface, c'est à dire à une bien moins grande profondeur que celle qu'on pouvait assigner par la déduction théorique tirée de l'inclinaison des flancs de la vallée.-



- 7 -

nombre d'endroits où l'eau superficielle atteint d'emblée le thalweg par un cheminement rapide dans un caillouttis dépourvu de toute qualité épurante. C'est pour obvier à cette possibilité que nous avons prévu la disposition de filtration artificielle en question, et c'est pour la rendre en tout état de cause efficace, que nous avons donné à notre massif protecteur une position normale à la stratification étanchée dans le terrain naturel.- Au surplus une décision sur cette question, qui intéresse exclusivement la ville pourrait être étayée par des expériences qu'il est maintenant possible de faire sur la qualité de l'eau. En effet on pourrait faire prélever régulièrement des échantillons d'eau dans les divers trous de sondages et les soumettre à l'analyse. Jusqu'au moment où les travaux de captage seront mis en exécution.-

Angora, le 26 septembre 1926.-

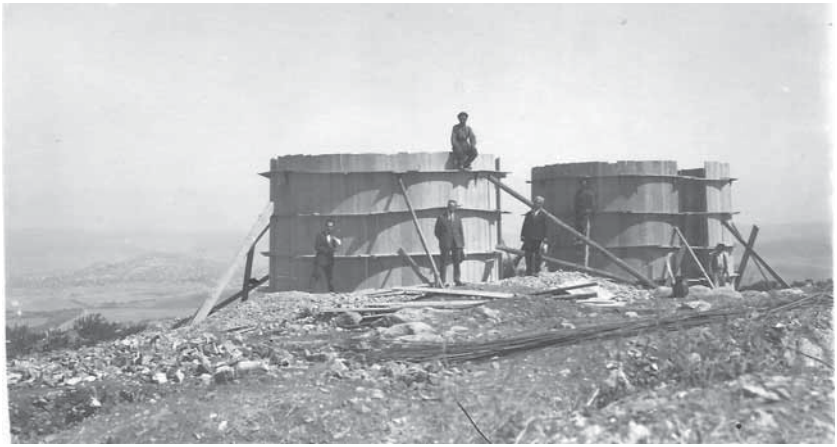
a) Const. Hyard.-

Kosunlar Kaptajı Raporu, 1926



Kavaklıdere pompa istasyonu yapımı,1927

Şahnepınar ve Hanımpınarı menba suları için pompa istasyonları, Kocatepe'de su deposu, Cebeciye kadar boru döşenmesi işleri ile kente biraz daha su verilmeye çalışıldı. Yeni gelişen Çankaya bölgesine su verilmek üzere, bugünkü Çağdaş Sanatlar Merkezi'nin bulunduğu alandaki su deposu ve pompa istasyonu yapıldı.



Kocatepe su deposu yapımı, 1927



Cebeci su şebekesi yapımı, 1927

1928 yılında başlanan Kosunlar kaptajı inşaatı, bütçe kısıtları nedeni ile, kısa süre sonra durdu. 1928-1930 yılları arasında Ankara'da büyük su sıkıntısı çekildi. Ülkemizden ve yurtdışından getirilen çoğu yabancı uzman Kosunlar Kaptajı'na Elmadağ menbalarının da ilavesi ile Ankara'nın 160.000 nüfusa kadar su sorununun olmayacağını hesapladılar.

1927 yılında Ankara kentinin gelişmesine yönelik bir Nazım Planı yarışması açıldı. Yarışmayı kazanan Alman Hermann Jensen'in hazırladığı plan 1932 yılında kabul edildi. Plan 50 yıl sonra, 1977'de, nüfusun 300 000 olacağı esasına göre hazırlanmıştı.

Bu çalışmalar sürerken, 1930 yılında, Nafia Vekaleti Sular Umum Müdürlüğü (bugünkü DSİ Genel Müdürlüğü) görevini Hollandalı uzman bay Tubergen yürütüyordu. Onun da önerisi ile, Ankara'nın su sorunun çözümü için önce bütçeden yeterli ödenek ayrıldı. Daha sonra, 20 Mayıs 1931 tarihli kararname ile, Ankara Şehri İçme Suyu Komisyonu kuruldu. Komisyonun üst düzey yetkililerden kurulmuş olması konuya verilen önemin bir göstergesiydi.

Bayındırlık Bakanlığı Müsteşarı aynı zamanda komisyon başkanlığını yürütüyordu. Sağlık Bakanlığı'ndan Hıfzısıhha Genel Müdürü, İçişleri Bakanlığı adına Ankara Belediye Başkanı, Bayındırlık Bakanlığı'ndan Su Genel Müdürü, Maliye Bakanlığı merkez saymanı Komisyonun diğer üyelerini oluşturuyordu.

Komisyon, ilk olarak, Kosunlar kaptajı projesini tamamlamaya çalıştı. Bu proje, vadinin yaklaşık 12 m derinliğinde, vadiyi enine kesen bir bent yapılmasını ve bendin içindeki galeride toplanan yer altı suyunun şebekeye verilmesini kapsıyordu. Dönemin imkanlarıyla vadinin içi adım adım, karınca kararlılığıyla açıldı, andezit kayalar parçalanarak kente doğru su yolları yapıldı. Bu çalışmalarla cumhuriyetin sağlık ve çağdaşlık olan suya kavuşma iradesini ortaya koymaktadır.



Kosunlar kaptajı yapımı, 1928

Komisyon, çalışmalarında, Jensen'in imar planını esas kabul ediyordu. Kosunlar kaptajı için önceden yapılmış olan çalışmaların istenilen düzeyde olmadığı ve hızla artan nüfusa yetecek kadar su temin edilemeyeceği düşüncesi ile başka kaynaklardan su temini olanakları da araştırıldı.

Kızılırmak'tan ve Sakarya nehrinden su getirilmesi irdelendi. Sonunda, Sincan köyüne kadar Ankara ovasının sulanması amacı için inşaatına 1929 yılında başlanmış olan Çubuk Barajı'ndan su alınması uygun görüldü. Bu husus 23 Nisan 1934 tarihli çıkartılan kanunla yürürlüğe girdi.

Ankara'ya 10 km uzaklıktaki Çubuk Barajı inşaatı sürerken boru hattının da döşenmesine başlandı. Alınan suyu filtre etmek ve kente pompalamak için Dışkapı'da Ziraat Fakültesi arkasında su süzgeci yapılması kararlaştırıldı.

10 Haziran 1935 tarihinde temeli atılan Su Süzgeci yapısı Almanya'nın ünlü sanayi yapıları müteahhitlik firması Hochtief

tarafından projelendirildi ve yapımı kısa sürede gerçekleştirildi. Bu firma İstanbul'da 1973'de açılan birinci köprünün de yapımcı ortaklarından biridir.

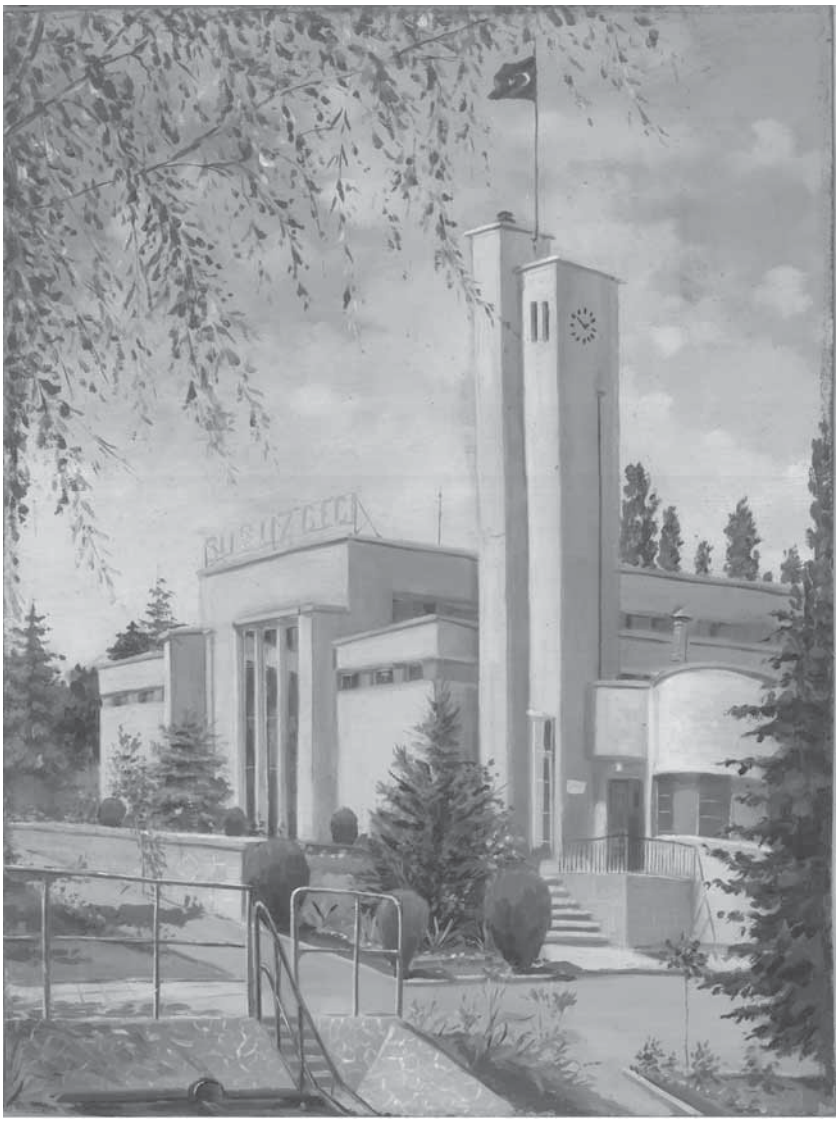
3 Kasım 1936 tarihinde hizmete giren tesis, o dönemin mimari özelliklerini taşıyordu; kesin hatlı yalın geometrik biçimli kütlelerin uyumundan oluşuyordu. Bu kütlelerden biri olan yan kanat, aynı yıllarda başka nadir örnekleri yapılan, yarım silindirik biçimli bir uzantı ile bitiyordu. 1930'lu yıllarda Ankara'da yapılan Sergievi ve Gar Gazinosu binalarında olduğu gibi, bu binada da, yatay kütleleri dengeleyen, çağdaşlığın simgesi bir saat kulesi bulunuyordu. Cumhuriyet, su süzgeci binasının özenli yapısıyla, sanki, Ankara'nın suya ulaşması olayı için tarihe not düşüyordu.

Barajdan alınan su arıtıldıktan sonra kente dağıtılıyordu. Bir kısmı ise arıtılmadan Kazıkiçi bostanlarına ve Gençlik Parkı'na veriliyordu.

Genç Türkiye Cumhuriyeti her alanda gösterdiği heyecanı Ankara'nın altyapısı konusunda da gösterdi. Bilimsel yöntemlerle, dönemin tanınmış uzmanları ile çalışıldı. Olanaksızlıklar içinde örnek eserler meydana getirildi.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ülkede ilk kurduğu Çubuk Barajı, onun aynı zamanda doğaya karşı açtığı çağdaş bir savaşı göstermektedir. Bu başarı günümüze kadar uzanan sayısız tesisin yapılma iradesinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Teknik ömrü dolan barajın sosyal tesislerinin kapatılması ve güvenliğin kaldırılması nedeniyle, örnek Çubuk Barajı, bugün, şehir lümpenlerinin cirit attığı, halkın ulaşamadığı bir alana dönüştürülmüştür.

Sonraki yıllarda 'Kralların ressamı' olarak ünlenecek olan Rahmi Pehlivanlı 1950'lerde Ankara'ya geldiğinde zamanın Sular İdaresi Genel Müdürü kendisine su tesislerinin resimlerini yaptırdı. Övünç duydukları Su Süzgeci yapısı da bunlardan biri idi.



Sü Süzgeci binası, Rahmi Pehlivanlı tablosu
(kontraplak üzeri yağlı boya, 51x38 cm)

1992 yılına kadar hizmet veren bu yapının bulunduğu alan ASKİ ve Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından Turgut Özal Üniversitesi'ne devredildi. Bu üniversite, Su Süzgeci yapısını 8 Ağustos 2013 tarihinde bir günde yıktı.

10 Haziran 1935 günü Su Süzgeci'nin temeli atılırken, zamanın yöneticileri, büyük bir heyecanla bir anı kapsülü hazırlamışlardı. Övünç duydukları bir diğer kurum olan Atatürk Orman Çiftliği'nin hazırlamış olduğu beyaz bir deri üzerine aşağıdaki yazı yazılmış, zamanın Başbakan ve Bakanları tarafından imzalanmış, bir şişe içinde ve korunmuş bir şekilde temel betonuna konulmuştu.

'Türk'ün öz çocuğu ve Türk Ulusunun büyük kurtarıcısı Kemal Atatürk'ün IV. Cumhurbaşkanlığı devrinde ve Bin Dokuz Yüz Otuz Beş Yılı Haziranı'nın 10'uncu Pazartesi gününde işbu su süzgecinin temeli kurulmuştur.'

Su Süzgecini koruyamadık. Şimdi, acaba, temel içindeki anı kapsülü kurtarılabilir mi, Cumhuriyetin kadrolarının hiç olmazsa hatırasına sahip çıkılabilir mi diye son bir çaba sarf etmek gerekiyor. Ayrıca, Başkentin ilk su projesi olan Kosunlar yeraltı kaptajının üzerine titreyerek süratle koruma altına almalı ve Cumhuriyetin kurucularının heyecanını bizden sonraki kuşaklara aktarmalıyız.

Ankara'ya suyu getiren Cumhuriyetin öncülerini, mühendislerini, kazma kürekle çalışan işçileri, çağdaş yaşam için kayaları parçalayan iradeyi saygı ve sevgiyle anıyoruz.

Vehbi Koç ve Ankara Araştırmaları Merkezi (VEKAM) Cumhuriyetimizin ilanının 90. yılı münasebetiyle 26 Ekim 2013 tarihinde "Kur(t)uluş 1923" sergisi düzenledi. Bu yazı, sergi için hazırlanan katalogda yer aldı. Sergi ve katalog yazılarında Koleksiyoncular Derneği üyelerinin büyük katkıları oldu.

Yazının yeniden yayınlanması için izin veren VEKAM'a çok teşekkür ederiz.

Ama bitmedi..

Cumhuriyetin ilk sanayi yapılarından olan Su Süzgeci'nin hunharca yıkılması duyarlı kesimlerin tepkisini aldı. Yapının yıkılışının 40. günü basın organlarına Başsağlığı, birinci yıldönümünde Anı Kapsülü için Kayıp ilanı verdiler.



Ankara Su Süzgeci (1936-2013)

BAŞSAĞLIĞI

Ankara Su Süzgeci Yapısı,
Cumhuriyetimizin sağlıklı, modern altyapıya sahip kentler kurma çalışmasının sembolü idi.
Ankara'ya temiz su vermek için Çubuk Barajı ile birlikte ünlü Alman inşaat şirketi Hochtief tarafından inşa edildi,
1936'da hizmete açıldı.
Döneminin modern mimari özelliklerini taşıyan, kimlikli bir endüstri yapısı idi.

Su Süzgeci Yapısı, Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından bir vakıf üniversitesine devredilmiş.
1950'lerde Ressam Rahmi Pehlivanlı'nın tablosuna konu olan yapının
"Endüstri Mirası" olarak tescili için başvuruya yanıt beklenirken, aniden yıktırıldığı öğrenildi.
Yeni kurulacak bir üniversitenin tesisleri için bulunmaz bir fırsattı, moloz oldu.

Ankara, Başkent oluşunun önemli bir anısını, mimarlık da önemli bir dönem yapısını kaybetti.
Yıkılışının 40. gününde, Ankara'nın ve mimarlığın başı sağolsun.

Mimarlar Derneği 1927 - Türk Serbest Mimarlar Derneği - Mimarlar Odası Ankara Şubesi
Koruma ve Restorasyon Uzmanları Derneği - DoCoMoMo_Türkiye Ulusal Çalışma Grubu



Sonra, ülkemizde 17 ve 25 Aralık 2013 tarihlerinde ayakkabı kutusu olayı oldu. Sonra bazı kesimler arasında küslükler oluştuğu konusu gündeme geldi. 30 Mart 2014 günü yerel seçimler yapıldı.

23.Mart.2015 tarihinde o dönem iktidar partisinin basın sözcüsü, Ankara Belediye Başkanı için şunları söyledi:'Seçimlerde oy isterken bu yapının kucağında oturmuştur. Bu yapıya Ankara'yı parsel parsel satmıştır. Yurt yerleri vermiştir.... İmar planlarında değişiklikler yapmıştır. Çok zor seçimi kazanınca birilerine yaranmak için ..... verdiği yerlerin hepsini iptal etme kaygısındadır. Mahkemelerde boğulmaktadır.'

Bu gelişmelerin birbiri ile ilişkisi var mıdır bilmiyoruz. Ama su Süzgeci artık yerinde yok..

Bizim için ise, konu hala bitmedi...

Bu konu ile ilgili daha fazla bilgi için: **www.susüzgeci.gen.tr**

İLK YERLİ TRAKTÖRÜMÜZ HSG'NİN ÖYKÜSÜ

Mahmut KİPER
Metalurji Mühendisi

İLK YERLİ TRAKTÖRÜMÜZ HSG'NİN ÖYKÜSÜ

Dünyada traktörün tarihçesi

Wikipedia traktörü tarla, bahçe, bağ'larda ve şehirlerin parklarında kullanılan tarım aletlerine (pulluk, orak makinesi, mibzer, pülverizatör, ekin biçme makinesi vb.) çekicilik yapan kendinden itimli motoru olan kara taşıtı olarak tanımlıyor.

Wikipedia'ya göre traktörlerin çalışma ilkesi otomobillerden pek farklı olmamasına karşın yine de karakteristik özellikleri vardır. Yerden oldukça yüksek dingillere oturtulmuş dar kesitli karoser, ön tekerlere oranla çok büyük derin yivleri olan arka tekerlekler en belirgin özellikleridir. Arka tekerleklerin bu şekli aracın her türlü arazi koşulunda ve yumuşak zeminde patinaj yapmadan ve devrilmeden çalışmasını sağlar. Bazı özel şartlara göre paletli traktörler de vardır. Paletler traktörün ağırlığını daha geniş bir alana yaydıklarından üzerinden geçtiği toprağın sıkışıp kalmasını önler ve traktörün toprağı daha iyi kavramasına yardımcı olur. Burada Lokomobiller traktörlerin ilk öncüleri sayılsa da, İçten yanmalı motoru olan ilk traktörü 1892 yılında ABD'de Iowa'lı John Froehlich yapmıştır deniyor.

Traktör kelimesinin Latince "trahere" yani çekmek kelimesinden türetildiğini belirten ODTÜ'nin önceki Rektörü Prof. Dr. Ural Akbulut bu konuda yazdığı bir yazıda dünyanın ilk traktörlerinin demir tekerlekli ve odun ya da kömür yakarak ısıtılan suyun buharıyla çalıştığından bahsediyor. Prof. Akbulut buharlı traktöre kadar buharlı makine gelişimini şöyle özetliyor; "İngiltere'de geliştirilen buhar makinası ve buharlı traktörün icadıyla tarımda makineleşme hızlandı. İngiliz T. Newcomen, buhar makinesinin pistonlu modelini 1710'da icat etti ve o makineler maden ocaklarındaki suyu boşaltmak için kullanıldı. J. Watt, 1765'te buhar makinesini % 80 enerji tasarrufu sağlayacak hale getirdi ve ardından da makinenin dairesel hareket yapmasını sağlayan düzeneği geliştirdi. Dairesel hareket yapabilen buhar makineleri sayesinde kağıt ve tekstil fabrikalarında üretim çok arttı. J. Watt'ın buharlı makinelerinden biri 1803'te, İstanbul'daki tersane havuzu için satın alınmıştı.

İngiltere'de R. Trevithick, 1799'da yüksek basınçlı buhar makinesini geliştirince buhar makinelerinin boyutu küçüldü. Trevithick, daha sonra buharlı otomobil ve buharlı tren yaptı. Ardından 1812'de çiftçiler için yarı portatif buharlı harman makinesi üretti."



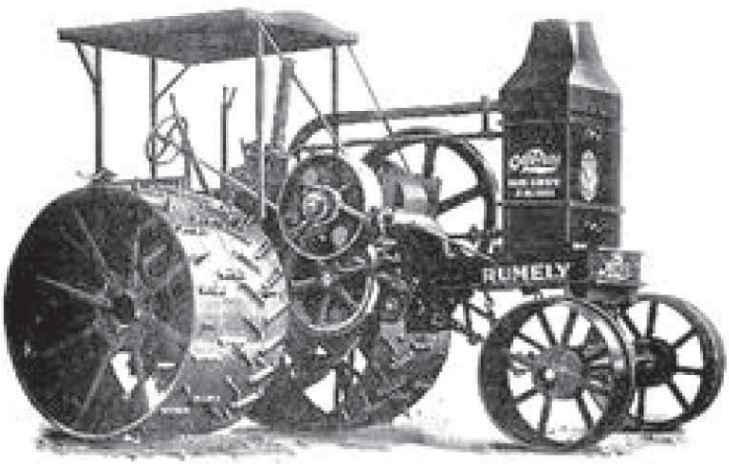
Demir tekerlekli Aultman-Taylor buharlı traktörü

Prof. Akbulut harman makinasından traktöre geçişi de şöyle anlatıyor; "İlk buhar makineleri ortaya çıkınca çiftçiler, saban veya pullukları çektirmek için sığırlar yerine mobil buhar makinesi kullanmak istedi. Buğday ve mısırı biçmek ve ardından tanelerini başak ve koçanlarından ayırmak için buhar makinesini kullanmak isteyenler

vardı. Mühendisler de bu amaçla buhar makinelerini küçültüp dört teker üzerinde normal yolda hareket ettirmek için yarışıyordu. Bazı çiftçilerin elle çalışan harman makineleri vardı. Bu çiftçiler, buhar makinesinin dönen aksını bir kasnak yardımıyla kendi harman makinelerine bağlayarak üretimi artırdı. Buhar makinelerinin boyutu küçülünce, buharlı küçük lokomotiflere normal yolda hareket etmelerini sağlayan geniş tabanlı demir tekerlekler takıldı. Böylece çok hantal da olsalar günümüzdeki traktörlerin ilk örnekleri ortaya çıktı. Çiftçiler, demir tekerlekli buharlı traktörleri çiftliklerine getirip arkalarına pulluk takarak tarla sürüyordu. Buharlı traktörlere takılan kesici aparatlar yardımıyla buğday veya mısır biçmek ya da kasnak takarak harman makinelerini çalıştırmak yaygınlaştı. Ancak buharlı traktörlerin çok hantal ve demir tekerlekli oluşu işlerin yavaş ilerlemesine neden oluyordu."

Pek çok kaynakta ilk traktörün 1889 yılında, Chicago'da Charter motor şirketi tarafından geliştirildiği belirtiliyor. Bunun bir buhar makinası şasisine monte edilmiş, tek silindirli benzin motorlu bir araç olduğundan bahsediliyor.

İlk Traktör



Ardından K. Benz benzinli otomobilin patentini 1886'da aldıktan altı yıl sonra J. Froelich ilk benzinli traktörü ABD'de üretmiş ancak bu traktör ilgi görmemiş. İngiltere'de 1902'de üretilen ve çok ilgi gören benzinli traktöre ise "zirai motor" deniliyormuş. ABD'de Henry Ford, ucuz otomobilleri piyasaya çıkardığı yıllarda benzinli traktör de yapmaya başlamış ve o dönemde "traktör" adı kullanıma girmiş. Ford'un "Fordson" marka traktörleri 1917'de ABD'de en fazla satılan traktörmüş. Ford'un traktörleri daha sonra İngiltere ve Rusya'da da üretilmiş. Kısa süre sonra tüm dünyada, demir tekerlekli buharlı traktörlerin yerini lastik tekerlekleri olan benzin veya mazotla çalışan traktörler almış.

Birinci Dünya savaşı sırasında traktörlerin kullanılmaya başlanmasıyla, büyük topraklar işlenmiş ve daha çok ürün elde edilmiş. A.B.D'nde çeşitli firmaların yaptığı pek çok traktör, öteki ülkelere satılmaya başlanmış Traktörlerin yapılarında en büyük değişiklik Harry Ferguson tarafından gerçekleştirilmiş. Ferguson hidrolik denetimli bağlantı sistemini geliştirmiş. Üçlü nokta bağlantı sisteminin kullanılmasıyla, pulluk ya da kültivatör kullanışlı biçime sokularak, traktörün bir parçası haline gelmiş. Toprağın araca karşı direnciyse, üst bağlantıya geçirilmiş ve böylece bu direnç, denge sağlayan bir güç haline sokulmuş.

Günümüzde traktörler genellikle dört tekerleklidir ve arka tekerleklerden tahrik edilir. Motor, dişli kutusu ve aktarma organları ayrı bir şasiye gerek kalmayacak biçimde düzenlenmiştir. Bu düzenleme, ilk kez 1913 yılında, Wallis traktör şirketi tarafından Ohio'da denenmiş ve Ford tarafından başarıyla uygulanmıştır. Motor ve debriyaj doğrudan doğruya dişli kutusuna, dişli kutusu da öteki aktarma organlarına bağlıdır. Bu yapı, makina için sağlam bir omurga oluşturur. Çeşitli tarım aletleri için bağlantılar, traktörün arkasında ve yanlarında yeralır.

Kaynaklarda traktör tarihi ile ilgili ilginç hikayelere de rastlamak mümkün. Örneğin, ünlü spor otomobil markası Lamborghini eskiden bir traktör markasıymış. Ta ki II. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan bir olaya kadar.

Lamborghini firmasının sahibi Ferruccio Lamborghini'nin spor otomobillere büyük bir merakı vardır. Bir Mercedes-Benz 300SL, Jaguar E-Type, Alfa Romeo 1900, Lancia Aurelia B20 ve Maserati 3500GT satın alıp kullandıktan sonra ilk Ferrari'si olan 250GT'yi satın alır. Çok kısa sürede 3 araç daha alarak bir Ferrari hayranı olur. Ancak bütün Ferrarilerinde olan debriyaj problemi yüzünden Ferrari fabrikasına gider. Burada birkaç saat geçmesine rağmen sorun bir türlü giderilemez ve Lamborghini, Enzo Ferrari ile konuşmak ister. Enzo Ferrari, Lamborghini'ye, "Bir traktör üreticisi asla bir Ferrari'yi eleştiremez." cevabını verir. Ferrari'nin bu cevabı ile küçük düşen Lamborghini, fabrikasına döner ve debriyajını tamir etmeye başlar. Bunu yaparken aslında Ferrari'sinde kullanılan debriyajın kendi traktörlerinde kullanılanla aynı olduğunu fark eder. Debriyajın daha sağlamını yaparak değiştirir ve problemi çözer. Ardından Lamborghini, Ferrari'den hızlı, daha güvenilir ve daha sağlam arabalar yapmak ister. Bundaki amacı ise spor arabaların sadece Ferrari tarafından yapılabileceği algısını değiştirmektir. İlk olarak eski Ferrari mühendisleri Gianpaolo Dallara ve test sürücüsü Bob Wallace'ı işe alır. İlk üretim olan Lamborghini 350GT her yönü ile Ferrari'den daha iyidir. Üçüncü üretim modeli olan Miura efsanevi ve nefes kesen bir araç olmuştur ve ortadan motorlu spor otomobil çağını başlatmıştır. Günümüzde iki markanın kıyasıya rekabeti ortaya fantastik spor otomobiller çıkarmaya devam ediyor.

Türkiye'de Traktörün Tarihçesi

Tarım ve Toprağın 75. Yılı'nda yer alan Oya Köymen'in yazısında Türkiye'ye ilk traktörün 1907 yılında Adana Belediye Reisi İbrahim Rasih Efendi tarafından getirilerek numune tarlasına hediye edildiği belirtilmektedir.

İlk fabrikanın ise Türk Traktör ve Ziraat Makineleri Anonim Şirketi olarak 1955 yılında Amerikan yardımları çerçevesinde kurulduğu görülmektedir. Bu fabrikanın Türkiye'de Ankara Gazi'de Atatürk tarafından kurulan uçak üretim ve bakım fabrikasının kapatılarak yerine Minneapolis-Moline firmasının traktörlerinin montajını

yaparak traktör üretimine başlayan işletme olarak Minneapolis Moline Türk adıyla faaliyete başladığı anlaşılmaktadır. Bu işletme 1954 yılında MKE, TZDK, Ziraat Bankası, Tariş, Çukobirlik ve Minneapolis-Moline arasında imzalanan bir ön protokolle kurulmuş ardından 12 Eylül 1992 tarihinde bütün kamu hisseleri Koç Topluluğu'na devredilmiştir. 1998 yılında New Holland firmasıyla ortaklığa gidilen bu işletme Türk Traktör olarak bilinmektedir ve farklı lisanslarla Ankara'da traktör üretmektedir. Koç Holding web sayfasında Türkiye'de ilkler kısmında 1964'de ilk Türk traktörünün üretiminin bu tesiste gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Ancak tarih bunu pek doğrulamamaktadır. İlk türk traktörünün 1963 yılında Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nde ya da o zamanki adıyla Zirai Kuvvet Makineleri Kürsüsü'nde gerçekleştiği açıklanmaktadır.

İlk Türk Traktörü: HSG

Atelye dergisi'nden alıntıyla Çiftçi Kulübü sitesinde bu traktörle ilgili şu bilgilere yer verilmektedir;

"Türk yapımı traktör 1963 yılında Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nde yani o zamanki adıyla Zirai Kuvvet Makineleri Kürsüsü'nde Prof. Dr. Hamit Demirtaş önderliğinde, Doç. Dr. Süleyman Kadayıfçılar ve Asistan Dr. Gazanfer Hazardın tarafından yapıldı. Üç başarılı Türk mühendisin kendi olanakları ile finanse ettiği HSG traktörleri uzun uğraşlar sonucunda tamamlandı. Yapımını üstlenen mühendislerin isimlerinin baş harfini taşıyan HSG traktöründen yalnızca iki adet üretilebildi. 'Devrim' arabaları ile aynı kaderi paylaşan HSG traktörleri seri üretimleri yapılamadığı için tıpkı 'Devrim' gibi Türk sanayine kazandırılamadan yapıldığı yerde yıllarca bekledi."

Anılan sitede Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nün müzesinde sergilenen bu traktörün üretime başlama gerekçesini ve hazin sonunu HSG'nin yaratıcılarından hayatta kalan son mühendis Gazanfer Hazardın şöyle anlatıyor;

"Sanayi devrimi ile tarım ekonomisi ve üretim ilişkilerinin yerini makine ekonomisine bırakması, tüm dünyada toplumsal ve ekonomik açıdan

yeni bir dönüşüme yol açtı. Makineleşme sonucu kitlesel üretim artarken, sermaye birikimi de aynı oranda çoğaldı. Dolayısıyla sanayi gücünü elinde bulunduran ülkeler oldukça ayrıcalıklı bir konuma yükselirken, diğer toplumlar için ise sonuç çok da iç açıcı olmadı. Özellikle tarım ekonomisi ile ayakta duran ülkeler teknolojik gelişmelerin gerisinde kalınca ekonomik açıdan son derece zayıfladılar. Sanayileşme sürecini tamamlayamayan ülkemizde de bu anlamda büyük darboğazlar yaşandı. Bu tersine gidişi değiştirebilecek fırsatlar yakalayan Türkiye, 'Devrim' otomobilleri ve 'HSG' traktörleri örneğinde olduğu gibi eline geçen benzer şansları değerlendiremeyince gelişmesini tamamlayamayan devletler nitelemesinden asla sıyrılamadı. 1961 yılında yetenekli Türk mühendisleri ilk Türk otomobili Devrim'i, 1963 yılında ise sadece üç mühendisten oluşan bir çalışma grubu, Türkiye ekonomisinde önemli bir paya sahip olan tarım sektörünün ilk meyvesi HSG traktörlerini üretti. Ancak hemen hemen aynı dönemlerde hayata geçirilen bu iki proje dönemin siyasal ortamı elvermediği için seri üretim aşamasına geçemedi ve Türk makine sanayi açısından tarihi bir dönemeç olacakken, 'HSG ve Devrim' müzeleri süsleyen bir nesne olmaktan öteye geçemediler."



Ülkemizde yerli traktör imalatına yönelik ilk çalışma 1960'lı yıllarda Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nde (o zamanki adıyla Zirai Kuvvet Makineleri Kürsüsü) gerrçekleştirildi.

Anılan Çiftçi Kulübü sitesinde Ülkemizin ilk yerli traktörü HSG'nin öyküsünü dönemin Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölüm Başkanı Prof. Dr. Ali İhsan Acar şöyle anlatıyor;

"Tarım makineleri arasında önemli bir yere sahip olan traktör dünyada ilk olarak 1889 yılında, Chicago'da Charter motor şirketi tarafından geliştirildi. Sonraki yıllarda Amerikan çiftliklerinde ve Avrupa arazilerinde fazlaca boy göstermeye başlayan traktörler 1960'lı yıllara gelindiğinde başarılı üç Türk mühendisin bireysel girişimleri ile ülkemizde de üretilmek üzere projelendirildi. Türkiye için tartışılmaz derecede önemli olan tarım sektörünün vazgeçilmezi traktör, tüm dünyadaki teknolojik gelişmeler göz önünde bulundurularak tamamen yerli emek ve yerli sermaye ile üretildi. Yerli traktörümüzü imal etme fikrine yönelik ilk çalışmalar 1960'lı yılların başında Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nde yani o zamanki adıyla Zirai Kuvvet Makineleri Kürsüsü'nde yapıldı. Başını tarım makineleri mesleğinin duayenlerinden Prof. Dr. Hamit Demirtaş'ın çektiği, yardımcılıklarını Doç. Dr. Süleyman Kadayıfçılar ve Asistan Dr. Gazanfer Hazardın'ın yaptığı üç kişilik bir grup, ilk yerli traktör imalatına başlanmasına yardımcı olmak ve bu yolda ışık tutmak amacıyla yola çıktı. Prof. Dr. Hamit Demirtaş, Doç. Dr. Süleyman Kadayıfçılar ve Asistan Dr. Gazanfer Hazardın bir proje hazırladı ve bu çerçevede hareket etmeye çalıştı. Çizmiş oldukları bu proje kapsamında prototip bir traktör modelini kendilerine örnek aldılar ve bu modeli hayata geçirdiler. Yapmış oldukları bu prototip traktöre ise kendi isimlerinin (Hamit-Süleyman-Gazanfer) baş harflerini verdiler."

Prof. Dr. Ali İhsan Acar ayrıca, grubun projeyi hazırlarken kullanmış olduğu tasarım şekillerinin günümüzde hala geçerliliğini koruduğunu da vurguluyor.

HSG projesini hayata geçiren üç mühendisten biri olan ve proje süresince asistanlık görevini yürüten Gazanfer Hazardın bu söyleşi esnasında gruptan hayatta kalan tek kişi. Yapmış olduğu işten



HSG traktörlerinin ilk modeli

ve hayatından memnun olduğunu belirten Prof. Dr. Gazanfer Hazardın, hocaları Hamit Demirtaş ve Süleyman Kadayıfçılar'ı hiçbir zaman unutamadığını ve HSG traktörlerinin yapım aşamasında yaşadıkları her şeyi dün gibi hatırladığını söylüyor. Projeye başlama aşamasında oldukça heyecanlı olduklarını ifade eden Hazardın o günleri şu cümlelerle anlatıyor: "1961 -1963 yılları arasındaydı. Hocalarım projeyi bana açtıklarında çok heyecanlanmıştım, hemen kabul ettim. Tabi ki bu proje hocalarımı da çok heyecanlandırıyordu. Hemen harekete geçtik. Her gün üzerinde konuşup, nasıl bir yol izleyeceğimizle ilgili kararlar alıyorduk. Projeyi hazırlarken büyük ve gösterişli bir traktör yerine küçük, prototip model iki tane traktör üretmeye karar verdik ve projeyi çizme aşmasına geçtik. Sonra da bu süreci montaj aşaması izledi. Projeyi çizmeye başlamamızdan traktörü sahaya indirmemize kadar geçen süre

1,5-2 yılı buldu. Hazırlamış olduğumuz traktörler saatte 20 km/saat hıza ulaşabiliyordu. Bu zaman diliminde başaracağımıza inananlar olduğu gibi, başaramayacağımızı düşünenler de vardı. Bizim de umutsuzluğa kapıldığımız zamanlar oldu. Çok zor zamanlar geçirdik. Ama çalışma sistemimizden asla taviz vermedik. İşin büyük bir kısmı mühendislik aşamasıydı. Zamanımızın çoğu bu aşamada geçti. Geri kalan kısımlarla ilgili olarak makine-kimyadan destek alıyorduk. Biz bu dönemde çok para harcamamaya çalıştık. Paramızı idareli kullanmak için kendi malzemelerimizi kendimiz yapıyorduk. Nihayetinde başardık da. Kolay olmadı; cebimizden çok para harcadığımız zamanlar da oldu ama değdi. Verdiğimiz emeklerin karşılığını hiçbir zaman tam olarak alamasak da bizim için en kıvanç verici olan yola çıktığımız hedefi başarı ile tamamlamış olmaktı."



HSG'nin deneme sürüşleri

Cumhurbaşkanı HSG'yi Deniyor

Büyük uğraşlar verilerek hazırlanan HSG traktörlerinin yapımı sonunda biter. İki adet üretilen traktörler Ankara Üniversitesi



Traktör bir gövdeli pulluk çekebilecek şekilde tasarlanmıştır.

Ziraat Fakültesi'nin bahçesinde denenmek üzere indirildiği gün traktörlerin başında olan ve yaşananlara canlı şahitlik eden Hazardın o dakikalarla ilgili şunları söylüyor: "Traktörleri denemek üzere bahçeye indirdiğimiz gün ağır bir misafirimiz vardı. Tabi hepimiz çok heyecanlıydık. Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel HSG traktörünü denemek üzere alandaydı.

Cumhurbaşkanımızın oldukça meraklı olduğu halinden belliydi. İşte o gün ne kadar büyük bir iş başardığımızı anladım."

Traktörlerin yapımı planlandığı üzere hayata geçirildi, denendi, hatta birkaç defa kullanıldı fakat hiçbir zaman seri üretim yapılamadı. Traktör sayısı sadece ikiyle sınırlı kaldı.

Gazanfer Hazardın 'Devrim' otomobilleri ile 'HSG' traktörlerinin hikâyesini birbirine çok benzetiyor. Hemen hemen aynı tarihlerde hayata geçirilen bu iki projenin hiçbir zaman hak ettiği değeri göremediğini ısrarla vurguluyor: "Bu iki proje de aynı nedenle seri



HSG'nin motoru ilk kez çalıştırılıyor

üretime geçemedi. Türk sanayi başka bir noktaya ulaşabilirdi. Her iki proje de ülkemiz için yapılmış ama her iki proje de bir türlü istediği istikrarı yakalayamamıştır. HSG traktörleri kimi kesimlerce sürekli takdir edildi ve devamının getirilebilmesi için çaba gösterildi, kimi kesimlerce de aşırıya kaçmakla, gereksizlikle suçlandı." Gazanfer Hazardın bu konuda olumlu düşünenlere teşekkürlerini iletirken olumsuz düşünenlere de sert tepki gösteriyor. Hazardın; "Biz bu proje için gecemizi gündüzümüze kattık, büyük uğraşlar verdik. Karamsar olduğum anlarda Hamit ve Süleyman hocalarım bana hem moral verdiler, hem de güven aşıladılar. Bu yüzden onlara şükran borçluyum. HSG traktörlerinde hiçbir zaman fanteziye kaçmayı düşünmedik ve kaçmadık da. Biz sadece bu programın sahiplenilmesini bekledik. Biz çok şey istemedik" diyor.

Gerek Devrim ve gerekse de HSG Beş yıllık kalkınma dönemine girildiği yıllarda gündeme gelmiştir. Ülkenin gereksinimlerinin atılım yapacak şekilde Ar-Ge'ye dayalı yerli tedarik yaklaşımı ile yapılması önemlidir. Bu projelere bu gözle bakmak gerekir. Pek çok alanda olduğu gibi tarım sektöründe de makineleşme ve



1962 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel, HSG traktörü önünde Hamit Demirtaş'tan bilgi alırken

motorlaşma verimlilik açısından önemlidir. O zamanki koşullarda bir kısmı hayvanla çekilen ekipman ile çok az sayıda traktör ekipmanı yerli olarak yapılmaktadır. O yıllarda başlamış olan montaj faaliyetleri dışında ülkede traktör ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Küçük ölçeklerdeki tarım işletme sahiplerinin satın alabilecekleri fiyatta traktör ve ekipmanların piyasada mevcut olmasının gerekliliği ve ayrıca sanayi tesislerinin boş olan kapasitelerinin değerlendirilebilmesi gibi amaçlar o dönemde kürsüde çalışan hocaların çıkış noktalarını oluşturmuştur. Traktörün tasarım çalışmaları, günümüzde hala geçerli olan yöntemlere uygun olarak gerçekleştirilir. Traktör, bir gövdeli pulluk çekebilecek şekilde tasarlanır. Bu amaçla güç gereksinimi, traktörün ağırlığı, ağırlık merkezinin yeri, traktörün ön ve arka aksları arasındaki mesafe, traktörün iz genişliği, traktör hızı, çeki kuvveti, lastik tekerlekleri, kuyruk mili ve kaldırma tertibatı ayrı ayrı hesaplamalar ve gözlemlemeler sonucunda belirlenir.

Tabii o yıllarda kitap benzeri kaynak bulunmasının zorluğu, özellikle Türkçe kaynak bulmanın imkansızlığı göz önüne alınırsa yapılan işin ne denli büyük ve önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bu ilk yerli traktör seri üretime geçememiş ancak başarılı bir prototip olarak sadece Ankara Üniversitesi Tarım Makineleri Bölümü'nün sembolü olmakla kalmamış diğer üniversitelerin Ziraat Fakültelerinin Tarım Makineleri Bölümlerine de ilham kaynaklığı yapmıştır. Ve bu bölümler gerçekten ülkemiz tarımı için özgün ve önemli bir çok ilk ve yerli tarım ekipmanları ve makineleri üretmişlerdir.

50 yıl önce yapılan bu ilk traktörler, 50 yıldır yapıldıkları yerde bekliyor. Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü'nün müzesinde sergilenen traktörlerin bakımı okul yönetimi tarafından periyodik olarak gerçekleştiriliyor. Tıpkı ilk yerli otomobilimiz olan Devrim'in son örneğinin yapıldığı yerde hala çalışır halde beklediği gibi.

Bu ilkler neyi bekliyor derseniz Türk mühendis ve mimarlarınca çağı yakalayan yeni ilkler yapılmasını demek yanlış olmaz.

Ülkelerin bugünkü durumları, sıkça karşılaşılan yol ayrımlarındaki tercihlerinin sonucudur. O yol yerine, diğer yol tercih edilse tümüyle farklı bir bugün olacaktır. İşte Devrim'in, HSG'nin öykülerine bu gözle de bakmakta yarar var. Bu ilkler aynı zamanda şayet motorlu araç yapma birikimi oluşturmuş bir ülke bu süreci devam ettirseydi acaba bugün ne halde olurduk? sorusunun cevabını verebilecek yegane kanıtlardır aynı zamanda.

Devrim otomobili, HSG traktörü pek çok şeyi temsil ettiklerinin bilinciyle, doğdukları yuvada geçmişin birikimini ve inancını geleceğe de taşımaya devam edecek.

Bu ilkler yaşamaya devam etmelidir. Çünkü bu ilkler nedense kritik karar aşamalarında gereksiz ve israf olarak nitelenmiş ve seri üretimleri engellenmiştir. İsraf denilen bu ilk prototipler her halde dünyadaki en düşük bütçeli önemli proje sınıfına rahatlıkla girerler. Dönemin en üst yöneticilerinin de yakın ilgisi ve desteğine rağmen hangi iç ve dış güç ve lobilerin bu ilkleri engellediği araştırılması gereken en önemli soru ya da sorunlardandır. Özellikle de bu ilkleri rakip olarak görebilecek özel sektörün lisanslı üretimlerinin ilk yerli prototiplerin seri üretimlerinin engellenmelerinin hemen arkasından piyasayı sarması dikkate alındığında bu soru ve cevapları için derin incelemeler daha da kritik olmaktadır.

Ama bırakın bu derin incelemeleri hem mucize gibi başarı öyküleri yaratıp, hem de bırakın bunların üzerinden gelişme stratejileri oluşturmayı, hatırlamamak bile ne yazık!

Oysa ilkleri sürekli hatırlamalı ve hatırlatmalıyız. Onlar onu yaratan uzmanların kendilerini yetiştiren ülkelerine karşı yaratma ve başarma heyecanlarıdır. Pek çok diğer örnekteki gibi, o birikim, heyecan ve inanç kullanılmayıp, cezalandırılsa da yok etmek isteyenlere inat var olmaya devam edecektir.

DEVRİM TRAKTÖRÜ
HSG
Dönemi:1961-62
Bulunduğu Yer:Tarım Makinaları Bölümü

AÜZF.Tarım Makinaları Bl.öğretim üyeleri Hamit Demirtaş,Gazanfer Harzadın,Süleyman Kadayıfçılar'ın kendi bölümlerinde tamamen yerli malzeme ve birikimleriyle yaptıkları ilk yerli traktör.Patentini alıp, isimlerinin baş harfini vererek imal ettikleri bu traktörün seri üretimi hiçbir zaman gerçekleşememiştir.





Not: Bu öykü ve fotoğraflar Atelye Dergisi'nden alıntılandığı belirtilen Çiftçi Kulübü Sitesi ile Makine Hikayeleri Kitabından alıntılarla oluşturulmuştur. (http://www.ciftcikulubu.net/ilk-turk-traktoru-hsg;http://www.temsad.com/dosyalar/MakineHikayeleri-1.pdf)

Ayrıca Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Müzesi'nde ki fotoğraflardan yararlanılmıştır.(https://anadolugezgini.wordpress.com/2014/11/11/ankara-universitesi-ziraat-fakultesi-tarim-muzesi)

YOKTAN VAREDİLEN İKİNCİ ŞEHİR: BATMAN

Nadir AVŞAROĞLU
Maden Mühendisi

YOKTAN VAR EDİLEN İKİNCİ ŞEHİR: BATMAN

Özellikle ilkokul çağlarımızda öğrendiğimiz bir şarkı/marştı; Ankara, Ankara, güzel Ankara. Seni görmek ister her bahtı kara. Bu marşın orta bir yerinde "yoktan var edilen ilk şehir sensin" ifadeleri yer alır. Yıllar sonra Ankara'da yaşamaya başlayınca bu ifadelerin ne anlama geldiğini daha iyi anlamaya başladım. Bu öyküde ise bu topraklarda yoktan var edilen ikinci şehrin öyküsünü anlatmaya çalıştım.

İlk bilinmesi geren konu; Türkiye›de petrol üretiminin ilk kez gerçekleştirildiği Raman-8 kuyusunda hala üretimin devam ettiğidir. Ülkemizde 1935 yılında yürürlüğe giren 2804 sayılı kanunla Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün (MTA) kurulmasının ardından Raman Dağı'nda jeolojik çalışmalara başlanırken, 1940 yılından itibaren kazılan 7 kuyuda ekonomik değere sahip petrole rastlanmıştır.

Cumhuriyet'in ilk petrol jeologu Cevat Eyüp Taşman'dır. Orta öğretimini İstanbul Robert Kolej'de yapan Taşman, 1910 yılında mezun olduğunda, zamanın hükümeti tarafından Amerika'ya eğitime gönderilen 4 kişiden biriydi. ABD'de Columbia Üniversitesinde Maden Mühendisliği okuyan Taşman, 1933 yılında "Petrol Arama ve İşletme İdaresi" kurulunca, hükümet tarafından Türkiye'ye davet edildi. Taşman, MTA Enstitüsü Petrol Grubu Direktörü olarak 1945 yılına kadar çalıştı. Ardından "Petrol Baş Müşavirliği"ne atanarak 1952 yılına kadar bu görevde kaldı. 1953 yılında ise Petrol Baş Müşavirliği görevi devam ederken yeniden MTA Petrol Grubu Direktörlüğü'ne getirildi ve bu görevi 1955'in Mart'ına kadar sürdürdü. Taşman, Türkiye'nin petrol arama ve bulma tarihinde ve petrol edebiyatında hep konuşulacak isim olacaktır.

Petrol Arama İşletme Dairesi'nin başına getirilen Taşman, mühendis İhsan Ruhi Berent'le birlikte yabancı uzmanlardan da yararlanarak, Doğu ve Güneydoğu'da petrol arama çalışmalarını yürütmüştür. Doğu'da petrol sondajı için jeolojik etütler ve jeofizik araştırmalar 1933 yılında başlar. İlk derin kuyu sondajı 1934 yılında Midyat-Basbirin'de yapıldı. Bu kuyuda 1.327 metreye inildi ve petrol

bulunamadı. 1936 yılında Raman kuyuları açıldı. 1940 yılında İluh-Batman'da 1.048 metre derinlikte petrole rastlandı. Günde 10 metreküp ham petrol verimi olan kuyu, ümitleri arttırdı.



Petrolün (kara altın) bulunuşunda dönemin petrolcüleri, sahalardan sahalara koşturmuş. Raman-1 petrol kuyusunun kurulduğu Meymuniye boğazına, Midyat-Basbirin'den kulenin getirilişi tam 6 ay sürmüştür. Yolun olmadığı, derelerde tahta köprüleri yaparak ilk kulenin naklini Meymune boğazında yapılırken çok büyük zorluklarla gerçekleşmiştir. Meymuniye merkez kampında içlerinde yabancı uzmanların da bulunduğu, yakıcı güneş altında çalışmaktan tunçlaşmış simaların, parlak gözlerine bakıldığında sıkılan elleri nasırlaşmış o topluluk arasında bakın, kimler vardı? "Şekip Engineri (MTA Katibi Umumisi), Necdet Egeran (Dr.Yük.Müh. Jeolog), Mithat Akyürek (Kamp Şefi), Muammer Erzan (İdari Kısım Müd.), Mazlum Öğet (Maden Müh.) Turgut Uluğ (Petrol Baş Müh.), Hulusi

Berilgen (Yük. Pet. ve Çamur Müh.) Ali Dramalı (Yük.Pet.Müh.), Abdurrahman Durukal (Yük. Pet.Müh. İstihsal Şefi), Şemsi Ağar (Yük. Kim.Müh.), Rauf İren (Yük. Mak.Müh.), Kazım Karacadağ (Yük. İnş.Müh.), Ahmet Çaycı (Yük.Müh.), Oğuz Avdan (Yük. Kim. Müh.), İrfan Toper, (Yük. İnş.Müh.), Sadettin Kurul (Muhasip), Cemal Sedem (Muhasebeci), Nuri Çankaya (Anbar Memuru), Selahattin Arıkan (Revizör), Rıza Baba (Yol Ekip Şefi), Hilmi Sagoçi (Jeofizik ve Top. Şefi), Muhittin Eren (Sondör), Yusuf Öney (Sondör), Esat Atuğ (Sondör), Zekeriya Kanter (Sondör), Mankievicz (Rafineri Uzmanı-Polonyalı), Mr. Woody (Baş Sondör-ABD. Drillexco) Mr. Durard (Başsondör-ABD, Drillexco) Mr.Lundblad (Sondör-ABD Drillexco), Mr.Quick (Mak. Müh. ABD. Drillexco), Mr.Willis (Sondör-ABD, Drillexco) ve Mr. Mayes (Gruse-ABD, Drillexco)."



Raman Dağı'nda yapılan sondaj çalışmaları da netice vermiş ve 1.042 metre derinlikte petrol bulunmuştur (22 Nisan 1940). Bugün Batman il sınırları içinde bulunan Raman Dağı'nın yüksekliği 1.300 metre civarındadır. Bu bölgede petrol bulunduğu ümidiyle, 1934 yılından itibaren jeolojik etütler yapılmaya başlanmıştır. Beş yıl kadar devam eden etütler neticesinde, 24 Temmuz 1939 tarihinde

burada ilk sondaj çalışması yapıldı. "Raman–1" adı verilen bu kuyunun derinliği 1.042 metreye ulaştığında, ümit verici bir petrol damarı bulundu. Bu dağda bulunan ham petrol, aynı zamanda Türkiye'nin ekonomik ve ticarî anlamdaki ilk petrolü olma özelliğini de taşıyordu. 1.052 metrede tamamlanan kuyudan düzenli ilk pompalama çalışmasına 3 Haziran günü başlandı.

Petrol arama çalışmalarında en zor görev sondaj işidir. 1940'lardan başlayarak uzun yıllar Raman dağında petrol arayan sondör Muhittin Eren, o dönemin sondaj çalışmalarını anlatıyor; "Meymuniye boğazında 1 numaralı kuyudan sonra dağa çıkıp orada sondaj yapardık. Raman dağında 8-9 ve 12 nolu kuyularda petrole rastladık. O günlerin şartları bir başkaydı. Yılanlı çatılar altında çocuk büyüttük. Şimdi ki taşıtlar yoktu. Her defasında hastalanan çocuğumu doktora götürebilmek için üzümcünün eşeğini üzümleriyle birlikte satın almaya kalkıştım. İmkansızlıklar içindeydim. Çalışırken de yaşarken de imkansızlıklar vardı."

1940 yılında ilk petrol kuyusunun bulunduğu Garzan-1'de sondaj takımı sıkışınca büyük patlama yaşanmıştı. O patlamada petrol arama çalışmalarında büyük emeği olan ABD'li sondör Kid Russell ve Hamdi usta, hayatını kaybettiler. İlk petrol mühendislerinden Abdurrahman Durukal, o patlama anını yazıyor; "Amerikalı sondör Russell, dinamit hazırlığını yaparken bir anda patlama yaşandı. O esnada demirden oluşan demir bir saç parçası işçi Reşit Yonca'nın kolunu koparıyordu. O dönemlerde yol yoktu, ulaşım zordu. Reşit Yonca, Diyarbakır'a kaldırılmak istenilirken, kan kaybından yaşamını yitirmişti. Onlar, ilk petrol şehidimizdi."

25 Nisan 1940 tarihinde dönemin Başbakanı Dr. Refik Saydam, Raman 1 kuyusunu ziyaret eden ilk Başbakan oluyor. Önce Diyarbakır'a hareket eden Başbakan Refik Saydam, iktisat vekili Hüsnü Çakar ve MTA Enstitüsü Müdürü Halil Yener ile 29 Nisan akşamı çıkarma yapıyor. Geceyi Diyarbakır'da geçiren Başbakan 1 Mayıs günü ise Meymune boğazına geliyor. Şimşeklerin çaktığı, yağmurun bol olduğu bir günde Başbakan Refik Saydam, adını hep duyduğu ancak o ana kadar göremediği,

bilmediği kara altınla orada tanışır. Elini petrolün içine sokar, koklar ve mutluluğu gözlerinden okunur. Başbakan Dr. Refik Saydam, ilkel sondaj kuleleriyle çıkarılan o 'kara altın'ı görünce sevincini dile getiriyor; "Bu mıntıkada petrolün bulunması büyük bir sevinçtir. Bu kuyuda verimin arttırılması için yeni sondajlara ihtiyaç vardır. Bundan böyle petrol mühendislerince tespit edilecek program dahilinde aramalar yapılacaktır. Petrol aramaları için meclisten gerekli desteği vereceğiz."



Daha sonra Raman'da Yakıtlı köyü yakınlarında 1945 yılında Avusturya'dan alınan "Trauzel Kulesi" ile ilk defa farklı bir teknoloji kullanılarak yapılan sondaj çalışmasında 17 Ocak 1946'da 1.361 metrede petrol bulundu. Günlük 45 varille üretime başlanan kuyuda 1948 yılında asit kullanılarak günlük verim 450 varile yükseltildi. Raman-8 kuyusundan bugüne kadar yaklaşık 1 milyon ton petrol çıkarılmıştır. TPAO Batman Bölge Müdürlüğü'nce çevre düzenlemesi yapılan ve çalışanların gözdesi olan Raman-8 ismi verilen kuyudan 2. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün katıldığı törende 8 Mart 1948 günü petrol çıkarılmaya başlanmıştır.

Bir film çekimi için Batman'a gelen ve 1995'te kalp yetmezliğinden yaşamını yitiren aktris Belgin Doruk, petrol arama sahalarındaki gizemi şöyle değerlendirmiş; "Batman çevresindeki kimsesiz dağlarda kendi kendine işleyen otomatik pompalar var. Mitolojideki

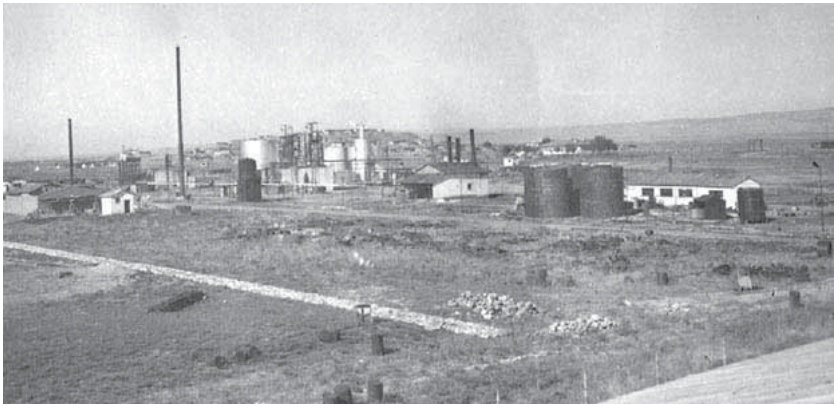
atlar gibi başını kaldırıp indiriyor, gece-gündüz çalışıyor. Bunların yanlızlığı çok garibime gitti. Çektiği petrolü Batman'daki rafineriye borularla gönderiyor. Sonra, yine ıssız tepelerde burgu makinaları var. Toprağın binlerce metre derinine kadar borular iniyor. Ufacık bir hata, milyonlarca liranın kaybolmasına sebep oluyor. Burgu makinalarının yanında vagonlar yapmışlar. Elektriği, buzdolabı, her şeyi olan minik evler de bu vagonların içinde. Petrol mühendisleri, eşleri ve çocuklarıyla bu dağ başlarında yaşıyorlar. Çok fedakar insanlar..."

Batman TPAO Rafinerisi

Raman'da işletilebilir petrol bulunduktan sonra sıra petrolü işleme aşamasına gelmişti. Meymuniye boğazındaki rafineri, ülkemiz petrolcülük tarihinde ilk pilot rafinerisi olarak kayıtlara geçmiştir. Uzun süre Kimya Mühendisi Şemsi Ağar'ın Müdürlüğü'nü yaptığı Meymuniye Rafinerisi'nin öyküsünü de ilk petrolcülerden Abdurrahman Durukal'dan dinliyoruz; "MTA'nın Meymuniye boğazına kurduğu bu küçük rafineri tesisatı bile memlekete neler kazandırmıyor ki? Önce genç petrolcülerin rafineri mütehassısları için bir ekol ve laboratuvar olan rafineri, Raman'da çalışan bütün motorlu vasıtaların, motorların benzinini ve mazotunu karşılıyordu. Artık Raman dağı ve çevresinde yabancı akaryakıtla iş görülmediğini öğrenmekle ne kadar iftihar etsek azdır."

Batman'da kurulan ülkenin ilk rafinerisi hakkında bilgi veren Şemsi Ağar, Batman merkezinde kurulması gereken yeni bir rafinerinin kuruluş öyküsünü de şöyle anlatıyor; "Raman-8 ve daha sonra 9 no'lu kuyudan asitlemeler sonucu yüksek randımana ulaşılması üzerine küçük rafinerinin ihtiyacı karşılamaktan çok uzak kalacağı düşünülerek, Batman'da günlük 200 ton kapasiteli bir rafineri kurulmasına karar verilmiş. 1948 yılında yeni rafinerinin yapımına başlanıldı, Kasım ayında üniteleri tamamlanan 200 ton kapasiteli rafineri faaliyete geçirildi. Batman'da demiryolu yakınında kurulan yeni rafinerinin hizmete başlamasıyla Meymuniye Boğazındaki

küçük rafineri kapatıldı. İlk rafinerinin bazı parçaları yeni rafineride değerlendirildi."



1948 yılında Batman-Hasankeyf karayolu güzergahındaki Meymuniye'deki ilk rafineri üretime geçtiğinde dönemin Başbakan'ı Ordinaryüs Profesör Şemseddin Günaltay, beraberindeki heyetle kimya mühendisi Şemsi Ağar'dan bilgi almıştı. Gördükleri karşısında oldukça memnun kalan Şemsettin Günaltay, dönemin petrolcülerine her türlü imkanı sağlamıştı. Başbakan Günaltay'ın ardından Demokrat Parti'nin görevde olduğu 1950'li yıllarda bu kez petrolü yakından gören isimler Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes'ti.

Batman'da çıkarılmaya başlanan "kara altın" 1950'li yıllarda iktidar olan Demokrat Partisi'nin Genel Başkanı Adnan Menderes'in de ilgisini çekmişti.

Dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes, hükümet oluşlarının ilk yılında Batman'da kurulan ve "Tecrübe Rafineri" olarak adlandırılan tesislerde ilk petrolcülerden Şemsi Ağar, TPAO Genel Müdürü Şahap Birgi'den rafineriden aldığı bilgiler doğrultusunda Batman'da yeni bir rafinerinin kurulmasına karar vermiş, böylelikle şimdiki Batman Rafinerisi'nin kurulma çalışmalarına başlanılmıştı.



Kuruluşunun ardından 1955 yılında ham petrol üretimine başlayan Batman Rafinerisi'nde Flayer'in ilk ateşini ABD'li Kızılderili mühendis yakmış. Rafinerinin yapımı tamamlandığında şimdi ki Petrolkent, Akyürek, Çarşı, Cumhuriyet, Şirinevler ve Yavuz Selim mahallelerinin yeri bozkır bir ovaydı. Batman ve çevresindeki tek-tük yapılar petrol kentinin altyapısını oluşturmuştu. Rafinerinin flayeri'nin ilk ateşinin öyküsünü bir kez daha okuyalım; "ABD Parsons firmasında çalışan Kızılderili bir mühendis vardı. Beraberinde ok-yay getirmişti. Kızılderili okunu alıp geldi. Ok'un ucuna gazlı bir bez parçası bağladı ve yaktı. Faleyr'e doğru nişan aldı, alevli oku fırlatınca flayer ateş aldı. Rafineri böylece ateşlenmiş oldu..."

Ülkenin ilk rafinerisi 1955'te üretime başlaması, dönemin yöneticilerini de heyecanlandırmış, 1956'da 200 tonluk kapasiteyle üretime başlayan Batman Rafinerisinin, sonraki yıllarda 1 milyon tona çıkarılmasına yönelik yatırım ve teknoloji yenilemesiyle yöreye adeta hayat vermişti. O dönemler kömürle çalışan trenlere ağır fuel oil deneme çalışmalarına da Batman DDY Gar'ında başlanılmıştı. Fuel oil'in trenlerde kullanıldığını ilk Rafineri Müdürü Şemsi Ağar anlatıyor; "O zamanlar nispeten pahalı olan kömür yerine trenlerde rafineri fazlası olan ağır yakıt kullanılmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştı. Şartlar şimdiki gibi değildi. Fuel-oil satılamıyordu, elde kalıyordu. Endüstri çok az gelişmişti. Bu nedenle satılmayan



fazla ürünlerin kullanılması için çalışmalar yapıldı ve başarılı oldu. Ekonomi tersine dönene kadar trenler de fuel-oil kullandı." 1955 yılında çalışmalarına başlayan Batman Rafinerisi çok uzun yıllar boyunca ülkemizin akaryakıt ihtiyacını karşılamıştır.



Var Edilen Bir Kent: TPAO Batman Sitesi

Petrolün ilk bulunduğu dağ olarak bilinen Raman'da yeni kamp 1949'da kurulduğunda lojmandan yemekhaneye, fırından çamaşırhanesine kadar olan binalar yapılmıştı. 1948-49 kış mevsiminde petrolcülerin hizmetine açılan o tesislerde altyapı da

unutulmamıştı. 1947 yılında Raman dağında petrolün bulunmasıyla birlikte mühendis ve işçilerin kalacağı konaklama tesisleri de Zeve (Yakıtlı) köyünde kurulmuştu. Meymuniye'deki merkez kampına yakın mesafede olan 8 nolu sondaj kuyusunun bitişiğinde 1948 yılının haziranın da 5 daireli lojman binası, yemekhane, fırın ve çamaşırhane binalarından oluşan küçük bir yerleşim birimi kurulmuştu.



Kampta görevli mühendis ve işçiler için biri iki katlı diğeri de tek katlı olmak üzere iki yatakhane binası, bir de mutfak ve yemekhane binası yapılmıştı. 1948-49 kış mevsiminden önce işçilerin hizmetine açılan o tesislerde elektriğinden suyundan tutun da banyosuna hatta duşuna kadar her şey yapılmıştı. Sondaj kulelerine yakın kampta petrolle ısıtılan su kazanı lojman, mutfak ve çamaşırhane binalarının da ihtiyacı karşılanıyordu. O dönemin petrolcülerinden Abdurrahman Durukal, Hulusi Berilgen, Mehlika Taşman, Dr. Muzaffer Baştaymaz ve Fikret Kıraner sık sık bir araya geliyordu.

1955 yılında Batman Rafinerisi'nin üretime geçmesiyle birlikte dönemin petrolcülerinin adresi Batman olmuştu. Meymuniye boğazındaki tesislerin kapatılmasıyla Batman'a yerleşen petrolcüler, beş yıldızlı oteli aratmayan misafirhanede sık sık bir araya gelip kara altındaki çalışmaları değerlendirirlerdi. 1956 yılından itibaren

modern bir yerleşime kavuşan petrolcüler, o bozkır bir alanı yaşanır hale getirmiştir. İşte o yılları anlatan petrolcülerin siteyle ilgili görüşleri; "1956 yılından itibaren modern yerleşime kavuşmuştuk. O yıllarda tenis kortları, büyük havuz inşaatı da başlamıştı. Sadece bir tek ağaç olan site alanında bir orman dikilmişti. İlk yıllarda zar-zor büyüyen bu ağaçlar, şimdilerde siteyi orman gibi yemyeşil bir yer haline getirdi. Şemsi Ağar'ın belki de yaptığı en büyük hizmet bu olmuştur."

Meymune boğazının bitişiğindeki Raman kampı da petrolcülerin bir başka adresiydi. Gazeteci Niyazi Acun, "Dünya petrolü ve Türkiye" dergisinde, Raman dağındaki kampı bakın nasıl özetlemiş; "Lojmanların bir kısmı tek kat üzerine yapılmış. Tek katlı binalar önlerinde geniş balkon ve geniş pencereleriyle etrafa medeniyet manzarasını saçmış. Diğer iki katlı binaların çatıları örtülmüş, pencerelerin takılma hazırlıklarına başlanmış. Evlerin içinde bol su ve elektrik Ramanlıların medeni hayatına katkıda bulunmuştur."

Batman'ın modern semti olarak bilinen Site, yapılaşmaya başladığı yıllarda sosyal aktiviteleriyle gündemdeydi. Bir dönemler sanatçıların da konuk olduğu ve film çektiği Türkiye Petrollerinin Site'sinde oturanlar sinema, tiyatro ve konserleri ilgiyle takip ederlerdi. 1955-56 yıllarında Batman Rafinerisinin üretime başlamasıyla artık yeni semt halini alan Site'de de 'hayat' başlamıştı. Küçük bir ormanı andıran Site'deki evler, büyük kentlerdeki semtleri andırıyordu.



Kuruluşundan itibaren Türkiye'nin en güzel sosyal tesislerinden biri olan Batman Bölge Müdürlüğü tesisleri, personelin rahat bir yaşam sürdürebilmesi için birçok alana sahipti. İçinde bulundurduğu personel lojmanları, ilköğretim okulu, TED Koleji, sineması, yüzme havuzları, çay ve dinlenme bahçeleri, spor salonu, golf-tenis ve futbol sahaları, sağlık birimi, pansiyonları, misafirhaneleri, restoranları, gıda marketi ile en güzel hizmeti vermeye çalışan sosyal tesisler, petrol faaliyetlerinin en yoğun olduğu 1970-1980'li yıllarda çok dolu ve canlı bir yaşam görüntüsü sergiledi. Batman'da belli bir süre çalışanlar tarif edilemeyen bir duyguya sahip olduklarını söylüyorlar. Bunun adını onlar "Batmanlılık ruhu" olarak niteliyorlar. Bir dönemler TPAO'da sosyal aktivitelerle adından söz ettiren Halit Edip Özcan, anlatıyor; "Batman'da insanlar 24 saatinin yarısını beraber geçirirler. Site'de oturanlar her gün birbirlerini görürler. Sevinçler, kederler ve eğlenceler 'hep beraber' paylaşılır. Küskünlük olsa bile uzun sürmez."



Metin Avdaç Batman doğumlu, babası da TPAO da işçi olan bir fotoğraf sanatçısı ve belgesel film yönetmeni. Ailece gittikleri

localı yazlık Saray Sineması'nda başlayan sinema tutkusunu, özellikle kente Yılmaz Güney filmleri geldiğinde okuldan kaçışını gülümseyerek anlatıyor: "Bir çam ağacı belirlemiştim, onun altına çantamı ve siyah önlüğümü gömüp Raman sinemasına giderdim. O zamanın teknik koşulları bugünkü gibi değildi, filmler sık sık kopar, yanardı. Makinistin sokağa atttığı filmleri toplar, lokum kutusundan projeksiyon makinası yapar, arkadaşlarıma gösterim yapardım."

İstanbul ve Ankara'dan Batman'a yerleşen dönemin petrol mühendisleri ve idarecilerinin öncelikli görevlerinden biri de Türkiye Petrollerinin bulunduğu alana eğitim yuvasını kazandırmaktı. İluh köyündeki ilk eğitim yuvasının ardından 1960 yılında ikinci okul Site'ydi. Petrolcü mühendislerinin çocuklarının yanı sıra çevredeki bazı İluh'luların çocukları da TPAO'nun o ilkokulunda eğitim-öğretime 'merhaba' demişti. Site'deki ilk havuz ise 1956 yılında yapılmış. Batman Rafinerisinin üretime başlamasıyla birlikte petrolcüler, sıcak yaz mevsiminde serinlemek için bölgede ilk havuzu Site'de yaparak, bir ilke imza atmış. O dönemin petrolcüleri sıcak bir Batman yazında aileleriyle havuzda serinlemenin keyfini yaşıyor.

O dönemin petrolcülerinden Rıfat Beyazıt anlatıyor; "Erkekler işe giderken kadınlar günlük yaşamlarına dönüyorlardı. Yemek ve kahvaltı sosyal tesislerde yeniliyor, evlerde nadiren yemek pişiyordu. Kadınlar bir birlerine çay ve kahve toplantıları için gidip geliyorlardı. Bazı hanımların kahvesi meşhurdu. Haftada iki daha sonra üç kez sinema vardı. Bir kamyonetin içinde rafineriye ait film makinesi gelir, kurulur ve sinema seyredilirdi. Bu sinema gecelerinde kamptaki herkes ve çevre köylerden gelenler film izlerlerdi. Sinema geceleri iple çekilirdi. Raman'da ise sondör ve baş sondörler oturmaya başlamıştı. Alış-veriş, adli işler, mektup, telgraf ve telefon için Beşiri'nin yolu tutulurdu."

Türkiye Petrolleri tesisinin olduğu Site semti, modanın adresi gibiydi. 1950'lili yıllarda Yeşilçam sanatçılarının ayak bastığı Site'nin güzelliğini unutulmaz sanatçılardan Belgin Doruk, bir söyleyişinde



anlatıyor; "Toprağın Kanı filminin çekimi için gittiğimiz Batman'da küçük bir Avrupa-i şehirle karşılaşınca tuhafıma gitmişti. Türkiye Petrolleri'nin tesislerindeki ışıklar İstanbul'da yoktu. Mühendis ailelerinin giyim tarzı tek kelimeyle mükemmeldi. Sanki Batman, küçük bir Paris gibiydi. Mühendis eşlerinin üzerindeki kıyafetler göz kamaştırıcıydı. Bizden daha iyi giyinirlerdi."

"Toprağın kanı" filminin çekimleri için 35 gün Batmaan'da kalan dönemin önemli aktrislerinden Belgin Doruk kendisi ile yapılan bir röportajda Batman'ı ve Site'yi anlatıyor; "Diyarbakır'dan iki saat ötedeki eski Batman, mağaralarda, kulübelerde yaşayan insanlarıyla tam bir Güneydoğu Anadolu köyü. Adı ilçe, ama köy işte... Ortadan bir demiryolu geçiyor. Demiryolu'nun öbür yanında 'Türk Petrol Sitesi' 5.000-6.000 nüfuslu minik bir Paris; asfalt yollar, çiçekli, çamlı parklar, korular, tenis kortları, yüzme havuzları, atletizm sahaları, okullar, apartmanlar, sinemaskop perdeli son sistem sinemalar, tiyatrolar, sıcak sulu, kaloriferli villalar ve cennetten gelmiş insanlar... Şehrin ortasında,



bizim Eyfel adını taktığımız 40 metrelik kule. Üzerinde, İstanbul'da bile göremediğimiz parlaklıkta ışıklar... Civardaki köylerde çalışıp, bize tahsis edilen villaya dönerken hep, Paris'e dönüyoruz, derdik."

Belgin Doruk, şimdi; "İyi ki oralara gitmişim. Hem petrolün ne olduğunu tanıdım hem de Anadolu'yu. Böyle bir film çevirme meselesi olmasaydı, ben yurdumun bunca güzel ve ilgi çekici köşesini görmekten mahrum kalacaktım" diyor.

Ay Beyaz, Deniz Mavi, Eğlenin Kızlar

Batman'ın, TPAO'nun ve Site'nin en önemli marka değeri ise TPAO Batman Orkestrası'dır. Batman'daki Siteyi modern bir hale getirmeyi amaçlayan dönemin yöneticileri, Site'deki sosyal hayatın en önemli parçalarından birini de özellikle gençler arasında popüler olacak bir orkestranın getirilmesi şeklinde değerlendirmişlerdir. Bu düşünceden hareketle, 1960'lı yılların yükselen aranjör ve pop müzik sanatçısı Ahmet Akman ile irtibata geçilir ve TPAO Batman Orkestrası'nın oluşturulma startı verilir.

İlk dönemlerinde caz parçaları, yemek müziği ve dans parçaları çaldılar ama kısa bir süre Batman ve çevresine öyle çok hayran oldular ki, köy düğünlerine bile katıldılar. Akman bir süre sonra ayrıldı ama Türk hafif müzik hayatında bir efsane olacak grubun da nüvelerini atmış oldu. Klavye ve vokalde İlhan Telli, bateride Semih Özmert,



gitarda Ünal Üstol, basgitarda Çetin Oral, tenor saksafonda Ünal Yiğitbaş ve gitarda Atilla Akman'ın oluşturduğu Batman Orkestrası; TPAO'nun o günlerde sanata yaptığı yatırımın sonucuydu. Tek işleri müzik olan bu adamlar TPAO görevlendirmesiyle kurumun şubelerinin olduğu her yerde konserler vermeye başladılar.

TPAO Batman Orkestrası'nın solisti İlhan Telli, o günleri anlatıyor; "İstanbul-Beyoğlu'nda piyanomla İngilizce ve İtalyanca şarkılar söylerken, Batman'dan gelen teklife eşimi de alıp bu hiç tanımadığım şehrin yolunu tuttum. Anlatılır gibi değildi 60'lı yıllarda Batman bambaşka bir yerdi. Doğu Ekspresi'ni taşıyan demiryolunun ikiye ayırdığı bölge ne köy ne de kent olan ucube bir yerleşim yeriydi, Batman. Diyarbakır yolu ile tren yolunun birleştiği noktada tren yoluna paralel giderseniz Batmanlıların yaşadığı bölgeyi görürdünüz ki; o bölge köy ile kasaba arası bir yerdir. Tren yolunu aşarsanız, TPAO'nın sahasına girerdiniz. Yola devam ederseniz, sol



tarafta rafineri, sağ tarafta ise Site semti yer alırdı. Kent, petrolün bulunmasıyla 'İluh' adlı bir köyden 'Batman' adlı bir yerleşim yerine dönüşmenin sancılarını yaşıyordu."

TPAO Batman Orkestrası, 1960'ların sonlarına doğru, o sırada ortaya çıkan Anadolu pop akımının etkisiyle, türkülerin caz yorumunu yapmaya ve çalmaya başladı. Aynı yıllarda düzenlenen Altın Mikrofon yarışmalarına da katıldı. 1966'daki yarışmaya Fırat Kenarında Yüzer Kayıklar/Kaleden Top Atarlar şarkıları ile katıldılar. Sonraki yıllarda rock'n roll melodileri, çalışmalarında daha baskın olmaya başladı. 1967'de Altın Mikrofona Ay Beyaz, Deniz Mavi/ Kara Toprak şarkıları ile katıldılar ve dördüncü oldular. 1968'de ise Meşelidir Enginde Dağlar/Aç Aç Kollarını ile güçlü rakipleri Erkin Koray, Moğollar, Cem Karaca'yı bile geride bırakarak birinci oldular. 1960'lı yıllardaki değişimleri, yaratılan özgürlük ortamının sanata yansımasını ve Batman'dan bile böyle bir gurubun çıkması ise yıllar sonra bir belgesel filme konu oldu.

İlhan Telli, o dönemlerin 'Sitesi'ni hayranlıkla şu şekilde dillendiriyor; "Rayların bir tarafı ilkel bir kasaba panoraması çizerken, diğer tarafında ise Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın (TPAO) çalışanları için yarattığı bir cennet vardı; Site. Modern bir yerdi. Üç katlı işçi apartmanları ile tek katlı mühendis villalarından oluşan sitede ne yoktu ki? Şehrin İluh tarafında insanlar radyoyu şaşkınlıkla karşılarken, hastaneler, okullar, sinema salonları, tenis kortları

ve yüzme havuzları bütün konforuyla Sitelilelere hizmet verirdi. Çocuklarımıza yüzme hocaları, bale hocaları özel ders verirdi. O dönem sadece TPAO çalışanlarına açık olan sitenin havuzu yazın ışıklandırılır ve bir dans salonuna dönüştürülürdü.

Site'nin lokalinde her akşam mühendis aileleri yemek yerlerdi. Bu sırada programına başlayan TPAO Batman Orkestrası daha sonra gençler için dönemin dans ve caz parçalarını çalar, Beatles parçalarını seslendirirdi. Çalınan caz müziğiyle havuz kenarında gençler salınarak dans ederlerdi. O yıllarda yeni yeni kulağa çalınan Anadolu popun 'çılgın' ezgileri eşliğinde kendilerinden geçerdi. Bugün dahi Batman'da genç kadınların havuz kenarında mini etekleriyle çılgınca dans ederken hayal etmek neredeyse imkânsız. Kışları, aynı şey misafirhanenin yemek salonunda gerçekleşirdi. Yalnız, kışları çocuklar götürülmezdi. Yazları ise, her akşam en az bir çocuk koştururken havuza düşerdi. Batman'ın bir kısmı yoksulluktan kırılsa da, kapağı TPAO'ya atan Batmanlılar da bu eğlencelerden ve konfordan nasibini alırdı."

Batman'da doğmuş, var olmuş ve hayat geçmiş bu Orkestra, Batman'ın en büyük marka değeri olarak 1968 yılında Altın Mikrofon Şarkı Yarışması'nı kazanarak tüm ülkede büyük bir sükse yapmıştı. İlhan Telli, TPAO'nun başarılı orkestrasını da şöyle yorumluyor; "1968 yılında Altın Mikrofon'un dördüncüsü yapılır. Altın Mikrofon kervanı; bir otobüs, bir minibüs ve bir kamyondan oluşmuştur. Otobüste seyahat eden toplam 32 müzisyen ve yakınları, tam 17 gün sürecek bir maraton sonrası ulaşacaklardır finale. Erkin Koray Dörtlüsü, Haramiler, Moğollar, Sis Beşlisi ve Turgut Oksay ile TPAO Batman Orkestrası'ndan oluşan finalistler, 17 Nisan'da Adana, 18 Nisan'da, yarışmacıların şehrin en lüks oteli olmasına rağmen Sirkeci otellerinden farksız üçüncü sınıf bir otelde kaldıkları Urfa, 19 Nisan'da, yarışmacılara, Gazi Köşkü'nde doldurulmuş kuzu ziyafeti çekilen Diyarbakır, Elazığ, Malatya, Gaziantep, Antakya, tekrar Adana, Afyon, elbette Efes Oteli'nde kalınan İzmir, 29 Nisan'da, müzisyenlerimizin, kaldıkları otelden konser verecekleri sinemaya kadar trafik polisleri eşliğinde götürüldüğü Çanakkale ve 30 Nisan'da


Çarşamba 22
Hürriyet
10 Sayfalık
ALTIN MİKROFON 1968
Yarışmanın Dördüncü yılında ZAFER BATMAN'ın
Haramiler ikinci, Moğollar üçüncü Erkin Koray dördüncü, Turgut Oksay ve Sis Beşlisi beşinci oldu
Ünl. Hürriyet
ALTIN MİKROFON YARIŞMASI

Edirne'de halkın karşısına çıkarlardı." Başarı öyküsünü anlatıyor İlhan Telli; "Yarışmayı renklendirmek için kervana katılmış Orhan Boran, "Yuki'nin babası" olarak büyük ilgi toplar bu turnede. İstanbul'da verilen konserler sonrası, nihayet Şan Sineması'nda yapılan finalde sonuçlar açıklanır. Çoğunluğu, Urfa, Elazığ, Diyarbakır ve Gaziantep gibi şehirlerde toplanmış 6.068 oyla Batman Orkestrası birinci olur.

Bu Altın Mikrofon yarışmalarının emektar topluluğu, nihayet şeytanın bacağını kırmış ve birinci olmuştur. Grup "Meşelidir Enginde Dağlar Meşeli" adlı şarkıyla bu sonucu elde etmiştir. Koray Oktay, Oğuz Durukan, Uğur Dikmen ve kervanın en genç müzisyeni olan Asım Ekren'den kurulu Haramiler, (4.476 oy alarak) "Arpa Buğday Daneler" ile ikinci, koyun postlarının uğur getirdiği söylenen Moğollar, (3.711 oy) "Ilgaz" ile üçüncü, Erkin Koray dahil dört kişiden oluşan Erkin Koray Dörtlüsü (2.980 oy) "Çiçekdağı" ile dördüncü olurlar. Beş finalistimizden Turgut Oksay'lı Sis Beşlisi de "Iğdır'ın Al Elması" ile muhtemelen kervanımız Iğdır'a uğramadığından ancak 2.423 oy alarak beşinci olur.

İlk defa 1965 yılında yapılmış olan bu yarışmanın dördüncüsü de bitmiştir. Böylelikle henüz o tarihlerde bilinmiyor olsa da, bu son yarışma olacaktır. 1979'a kadar Batman'da kalmış İlhan Telli. Batman halkının yaptıkları müziğe çok ilgi gösterdiğini anlatıyor. Orkestradaki beş müzisyenin 1977 yılına kadar bir arada kaldığını, daha sonra çeşitli ayrılmalar ve yeni katılımlar olduğunu anlatan Telli, 1979'dan sonra ayrıldığı Batman'a bir daha gidememiş. Yerleştiği İzmir'de arabeskin de yaygınlaşmasının etkisiyle Fransız tatil köylerinde, lüks otellerde müzisyenlik ve animatörlük yapmış.

Ve Hazin Son

Batman Rafinesinin inşaatına 1948 Temmuzunda başlandı ve aynı yılın Kasım ayında 200 ton arıtma kapasiteli ilk üretime geçildi. 1951'de Garzan bölgesinde de petrol sahasının bulunmasıyla birlikte, Batman Rafinerisinin kapasitesi de genişletildi ve yıllık üretimi 330 bin tonu aşan modern bir rafineriye dönüştürüldü.

Batman il sınırları içinde bulunan Raman ve Garzan çevresi, halen Türkiye'nin en çok petrol üreten bölgesi olma özelliğine sahip. Buradan elde edilen ham petrolün bir kısmı Batman Rafinesinde arıtılırken, bir kısmı da boru hatlarıyla İskenderun Körfezine (Dörtyol) pompalanıyor. Buradan da, gemilerle (Kırıkkale'ye yine boruyla) Türkiye'nin başka merkezlerinde kurulmuş bulunan rafineri tesislerine gönderiliyor.

Raman ve Garzan bölgesinde elde edilen petrol, Türkiye genelinde elde edilen petrolün yaklaşık % 60-70'ne karşılık geliyor. Bugün itibariyle, bu coğrafyada yüzlerce kuyudan yıllık milyonlarca varil petrol üretildi. Petrolün net üretim miktarı sürekli olarak değişiyor. Zira, eski kuyuların bir kısmı kapanırken, bir taraftan da yeni yeni kuyular açılıyor. Türkiye geneli için belirtilen rakamlara göre, yıllık üretim iki buçuk milyon ton civarında. Bu miktar, ihtiyacın ancak % 8-9 kadarını karşılamakta. Geri kalan büyük kısım ise, petrol üreten muhtelif ülkelerden ithal edilmekte.

1940'larda Batman'da petrol fışkıran ilk kuyunun üstünden tam 75 yıl geçti. İlk başlarda bir köy hüviyetinde olan Batman (İluh köyü),

elde edilen petrol ve burada kurulan rafineri sayesinde hızla gelişti. Batman, sırasıyla 1950›de bucak, 1957›de ilçe ve 1990›da da il oldu. Bugün itibariyle nüfusu 350.000 civarında olduğu tahmin ediliyor. Ancak artık Batman; kamuoyunun Hizbullah'la, kadın intiharlarıyla, faili meçhullerle tanıdığı bir kent. Ancak bu tarif 2000'lerin Batmanı'nı anlatıyor. 60'lı yıllarda Batman bambaşka bir yerdi.



Doğu Ekspresi'ni taşıyan demiryolunun ikiye ayırdığı kent, petrolün bulunmasıyla İluh adlı bir köyden, Batman adlı bir kente dönüştü. Eski kovboy filmlerinden hatırlarız, Amerika'nın bilinmedik bir köşesinde altın madeni bulunur. Başta madenciler olmak üzere herkes bu kasabaya akın eder. Issız kasaba birden ihya olur; bankalar, iş yerleri, oteller, barlar, eğlence yerleri ile dolar, taşar. Bu dükkanların amacı altın bulan madencinin harcama yapmasını sağlamaktır. Ancak günün birinde altın biter ve önce bu dükkan sahipleri kasabayı terk eder. Filmin son karesinde, terk edilmiş kasabada rüzgarla uçuşan yapraklar görülür. Bu kare yoktan var edilen bir kentin hazin öyküsüdür

.NOT : *Bu çalışma ağırlıklı olarak Çağdaş Batman Gazetesi arşivlerinden, Sanal Basın internet sitesinin "Fotoğraflarla Petrol Kentinin Hikayesi"nden ve TPAO Batman Orkestrasına ait çeşitli internet sitelerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.*

SÜMERBANK'LI OLABİLMEK...!
"FİLYOS ATEŞ TUĞLASI SANAYİİ MÜESSESESİ"

Nejat Gökhan GÜRKAYA
İnşaat Mühendisi

SÜMERBANK'LI OLABİLMEK...!
"FİLYOS ATEŞ TUĞLASI SANAYİİ MÜESSESESİ"

1953 yılında, en güzel son bahar günlerinden biri olan Eylül ayının Yirmiikinci günü sabahı, ülkem coğrafyasının kuzey batısında, Batı Karadeniz'in zaman zaman çılgın dalgalarının dövdüğü sahil kenti olan Zonguldak iline bağlı şirin beldesi olan Filyos'ta, bir **Sümerbank neferi ve Filyos çocuğu olarak "Filyos Ateş Tuğlası Sanayii Müessesesi"** Lojmanlarından birinde gözlerimi açmışım dünyaya.

Müessesenin Personel şefi olarak görev yapan babam, annem ve ağabeylerimle birlikte yaşamı kucaklamaya başlamışım ilk günden... Tabi ki 14 yıl sürecek çocukluğum ve gençliğe adım atacağım günlerde tüm Sümerbank ve Filyos bütünlüğü, kardeşliği, dostluğu içinde...

SÜMER HOLDİNG 03.Haziran.1933 Tarih ve 2262 Sayılı yasa ile 11.Temmuz.1933 tarihinde, henüz özel sermaye birikimi olmayan o dönemlerde Ulu Önder Mustafa Kemal ATATÜRK tarafından **SÜMERBANK** adı ile kurulmuş, 17.Haziran.1938 tarih ve 3460 sayılı yasa ile Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) haline getirilmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Sanayileşme girişimi ürünü olan bir çok ortaklıklar kurularak Pamuklu dokuma, Yünlü dokuma, Deri ve ayakkabı, Kimya, Toprak ve Seramik, Kağıt, Demir ve Çelik Sanayi sektörlerinde bir çok üretim tesisini faaliyete geçirerek ülkemin her yöresine hizmet götürmüş, yöre halkına ekonomik, sosyal canlılık ile iş ve aş sunmuş duayen kuruluşlardan biridir SÜMERBANK.

Bu önsöz ile başlayarak, özelde ise bir Sümerbank neferi ve Filyos çocuğu olarak SÜMERBANK FİLYOS ATEŞ TUĞLASI SANAYİİ MÜESSESESİ'nin dünü ile bu gününü anlatmak/kıyaslamak istiyorum.

FİLYOS ATEŞ TUĞLASI SANAYİİ MÜESSESESİ, Yaklaşık 67.736,00 m^2 si kapalı alan olmak üzere toplamda 206.924,00 m^2 alanda, **"Atatürk**

Fabrika modeli" anlamında, AR-GE çalışmalarının yapılabileceği bir laboratuar, her türlü eğitim verilebilen bir okul, her türlü spor ve sanat imkanlarına sahip olan bir kültür kompleksi olarak kurulmuş, İkinci büyük savaş sonrasında yer alan Ekonomik kalkınma politikaları çerçevesinde 1945 yılında temeli atılarak 1949 yılında deneme üretimine başlanılmış, genelde ülke gereksinmesinin büyük bir kısmını ve özelde ise, o tarihlerde yine bir Sümerbank kuruluşu olan Karabük Demir ve Çelik Fabrikası yüksek fırınlarının şamot tuğla (Yüksek ısıya dayanıklı tuğla) ihtiyacını karşılamak üzere kurulan önemli bir sanayi kuruluşudur.(1)

Üretime girdiği günden itibaren 1970 yıllarına kadar bünyesinde;

60 memur, 600 işçi istihdam eden,

27 memur lojmanı ile 36 Teknik eleman-Usta başı lojmanı,

1 Memur ve 1 işçi misafirhanesi,

1 Doktor, 1 Baş hemşire, 1 hemşire ve 4 hastabakıcısı bulunan 1 Revir ,

Biri yazlık - biri kışlık olmak üzere 2 adet sosyal tesisi (Lokal),

1 Sinema salonu - Tiyatro salonu,

1 Ekonoma (Şimdiki süper market emsali mağaza),

2 Tenis kortu, 1 futbol sahası, 1 basket sahası, 1 voleybol sahası, 1 mini golf sahası,

Çocuk bahçesi ve parkı ile beraber yaklaşık 6000 mt uzunluğunda enfes bir kumsalı bulunan üretim, sosyal ve kültürel eğitim, iş ve aş merkezi olan muazzam bir kuruluş.



1950 li yıllarda Sümerbank Ateş Tuğlası Sanayii Müessesesi ve Filyos
(Doğudan Batıya bir estantene)



1950 li yıllarda Sümerbank Ateş Tuğlası Sanayii Müessesesi ve Filyos
(Kuzeybatıdan Kuzeydoğuya bir estantene)

Yine o yıllarda Zonguldak ili Çaycuma ilçesine bağlı şirin bir Nahiye olan Filyos ise;

TCDD İstasyonunun arkasında bulunan ve benimde 1959 yılında ilk eğitimime başladığım Hisarönü İlkokulu, 1961 yılı ikinci yarısında açılan, bundan sonraki ilkokul eğitimimi tamamladığım 27 Mayıs İlk Okulu, Nahiye Müdürlüğü binası ile Jandarma Karakolu arasında yer alan ve yine eğitimime devam ettiğim ve mezun olduğum Filyos Orta Okulu, T.C.D.D. ye ait Tren İstasyonu ve İstasyon şefliği, Belediye binası ve Belediye Başkanlığı, PTT müdürlüğü, yıkık eski iskele, yeni iskele ve iskele işletme şefliği, 2 Cami gibi resmi makamların haricinde, özel kişilere ait olan 1 otel, 2 Fırın, 1 Kasap, 2 Manav, 1 Gazete bayi, 1 Terzi, 2 Berber, 1 ayakkabı imalat, satış ve tamirci dükkanı, 1 Pastane, 5-6 bakkal, 5-6 Kahvehane, 1 Fotoğraf stüdyosu, Belediye parkı ile biri kapalı diğeri açık hava olmak üzere 2 sineması bulunan şirin bir belde...



Ulu önder Mustafa Kemal'in

"Endüstrileşmek En Büyük Milli Davalarımız Arasında Yer Almaktadır"

Öz deyişi ile yola çıkılarak ülkenin ağır sanayileşme hamlesinde atılan önemli adımlardan biri olan Sümerbank Ateş Tuğlası Sanayii

Müessesesi, özellikle Karabük Demir - Çelik Fabrikası yüksek fırınlarının ihtiyacı olan, yüksek ısıya dayanımlı ateş tuğlası imal edilmesi gerekçesi ile, gerek ham madde olan şiferton ocaklarının yakınlığı, işletmeye olan nakliye kolaylığı ve üretim malzemesinin de ihtiyaç mahalline yakınlığı ve yine ulaşım kolaylığı gerekliliği ile o yıllarda köy statüsünde olup da sonradan 13.12.1954 yılında belediye teşkilatı ve sonradan da Nahiye (Bucak) olan, Batı Karadenizin azgın dalgalarının dövdüğü sahillerde, ardından güneş doğan yamaçlara sırtını dayamış, Denizin ufkunda batan Güneşi izlerken, gün batımında hüzünlenen Filyos/Hisarönü beldesine kurulmuş, yöreye ekonomik değerler kazandıran büyük bir tesis.

Konusunda uzmanlaşmış, atama ile gelen personel dışında hemen hemen diğer tüm çalışanların yöre halkından olması, çiftçilikten başka hiçbir iş olanağı bulunmayan yörede istihdamı arttırmış, yöre halkına iş ve aş temin etmiştir.

Spor tesisleri, sosyal tesisleri (yazlık ve kışlık Lokaller) ve çok maksatlı Sinema - Tiyatro salonları ile sadece site personeli ve ailelerine değil, tüm yöre halkına hizmet etmiş, 1950 li yılların başından itibaren haftada biri yerli, diğeri yabancı iki film gösterilerek ve belli aralıklarla getirilen Tiyatro gösterileri ile sinema izleme alışkanlığı ve tiyatro kültürünü aşılamış, özellikle gençlere ve orta yaş gurubuna, kadın – erkek ayırımı yapmaksızın spor aktivitelerini artırma olanağı sağlamış, diğer kentlerden gelen yabancı aileler ile yöre halkını çok iyi kaynaştırmış, dostluk bağlarının artmasında, birey ve toplum ilişkilerinin ne denli anlamlı olduğunu bile öğreten, dostlukları pekiştirip, kız alıp verme ile aile bağları oluşturan ulvi kuruluş.

O yıllarda, kurulu olan Türk Kadınlar Birliği Derneği var. Müessese Lojmanlarında ikamet eden hemen tüm ailelerin kadınları da bu derneğe üye. Kışlık lokalde birçok aktiviteler düzenleniyor, ihtiyaç sahibi olan yurttaşlara yardım eli uzatılıyor, biçki-dikiş kursları veriliyor, olabildiğince gereksinimleri karşılanıyor, yardımlaşma ve

olanla yetinme ve o'nu paylaşma duyguları o denli yer etmiş ki, bu gün anlatabilmek çok zor.

Kadınlar Birliği Derneği tarafından ortaklaşa oluşturulan bütçeye ilave olarak müessesenin de takviyesi ile temin edilen giysiler, muhtelif eşyalar, gıda maddeleri-erzak, alınan kumaşlar ve dernek üyeleri tarafından dikilen çuval, torba v.s malzemeler Müessesenin tahsis ettiği araçlar ile köylere götürülür ve orada bulunan ihtiyaç sahiplerine birer birer dağıtılırdı. Şahsi çıkarlar uğruna bugünlerde tamamen unutulmuş olan, tam anlamıyla paylaşım ve gönendirme emsali davranışın temellerini oluşturan bir model.

Yöre halkına da, belli kurallar içinde açık olan sosyal tesislerde bayram kutlamaları, düğün, nişan, sünnet törenleri yapılır, misafirler ağırlanır, işçi – memur ayırımı yapılmaksızın eğlenceler tertip edilir, hep bir arada dostça, kardeşçe yaşam sürerdi. Tüm bireyler arasındaki dayanışma, karşılıklı güven o denli fazlaydı ki, sitede hiçbir evin kapısı kilitlenmez, hırsızlık, uğursuzluk, fesat nedir bilinmezdi. Lojmanların, her türlü meyve ağaçları olan geniş bahçelerinde her aile kendi ihtiyacı için ve bir anlamda da hobi olarak muhtelif sebzeler diker, bundan büyük mutluluk duyarlardı.

Havanın müsait olduğu hemen her gün mesai bitiminden sonra erkekler futbol, voleybol, basketbol, tenis veya mini golf oynayarak spor yapar, eşleri ve aileleri ya bu oyunları seyreder, ya da lokal terasında toplanıp sohbet ederler, çocuklar ise kendi akranları ile zaman geçirirlerdi. Spor karşılaşmaları bitiminde hemen sahile gidilir, denize girilip ter atılır, deniz dönüşü biraz bahçe ile uğraşılır ve duş yapılıp genelde Lokale gidilirdi. Sempatik, coşkulu, ahenkli bir yaşam sürer giderdi...

Dört nesildir bir İstanbul çocuğu olan, rahmetli babam M. Hamdi GÜRKAYA 1950 yılında Karabük Demir-Çelik Fabrikasından tayin olarak Personel şefliği görevi ile müesseseye gelmiş, yine üçü de rahmetli olan annem Ayhan, ağabeylerim Necati ve Pircan ile birlikte site lojmanlarında yaşamlarını sürdürmeye başlamışlar. İleriki yıllarda 1953 de ben Nejat Gökhan ve 1959 da ise kız kardeşim

Raşe Birhan işte bu lojmanlarda Filyoslu olarak dünyaya gözlerimizi açmışız.

Ayni yıl teyzem Nezihe ATGIN ile eşi, eniştem Tevfik de oğulları Özdemir ve kızları Sibel ve anneannem Refet ile ablamız Nefise olmak üzere, onlar da Karabük Demir-Çelik Fabrikasından tayin ile müesseseye gelmişler. 1956 yılında Sengül dünyaya geliyor, fakat 3 ay sonra vefat ediyor, Azmi ise 1958 de doğuyor. Teyzem Nezihe ATGIN müessese revirinde baş hemşire, eniştem ise hassas aletler operatörü olarak görev yapmaktalar.

O yıllarda nahiyede doktor, hemşire ve ebe yok. Tüm sağlık sorunları da tabi ki Sümerbank müessesesi personeli olan doktor, hemşire, sağlık personellerince giderilmeye çalışılıyor, acil müdahaleler yapılıp, gerekli ise Zonguldak devlet hastanesine sevk ediliyor ve hatta duruma göre araç tahsis edilerek nakledliyor.

Doğaldır ki yörede tek ebe-hemşire olan teyzem 1950 ile, emekli olup Filyostan ayrıldığı 1970 yılına kadar ben ve kardeşim dahil, tüm Filyos ve köylerinde o tarih aralığında doğan bebeklerin bir çoğunun da ebesi olması sıfatı ile çok mutlu ve bunu birçok kez gururla anlattığını hatırlıyorum. Yörede teyzemin adı "Ebe anne" olarak ünlenmişti.

1950 li yıllar, ikinci büyük savaş henüz bitmiş, ülkem yokluk içinde ve etkilenmiş durumda. Ümmetçilikten Yurttaşlığa geçiş sürecini henüz idrak edememiş bir toplum, çok genç bir Cumhuriyet, emekleme çağında, pek çok yol kat edilmesine rağmen sosyal yaşam henüz bilinmiyor, ancak tam bir Endüstrileşme dönemi, köşe taşlarının yerlerine oturtulması gereken bir dönem...

Bu tür genel amaçlara da hizmet veren ve üretimini sürdürerek ülke ekonomisine büyük katkıları bulunan dev çınar, yöre halkına istihdam sağladığı, gelir düzeylerinin iyileştiği ve dolaylı olarak da yöre esnafını gönendiren bir çarkı da çalıştırmış olmaktadır.

Babamın tayin olduğu 1967 yılı Eylül ayına kadar, doğduğum günden beri dolu dolu geçen 14 yıl, çocukluğum ve gençliğe

adım atış yıllarımda aldığım terbiye, eğitim, görev aşkı, çalışma azmi, paylaşım ruhu, birlikte yaşam ve benzeri konuların tümünde, ailemin verdiklerinin yanında "Sümerbank Filyos Ateş Tuğlası Sanayii Müessesesi ailesi" nin de katkılarının olduğu inancı ve bilincindeyim.

İnanıyorum ki Genelde Sümerbanklı, özelde ise Filyos'lu olabilen her birey bu inancımı kabul eder ve benimle paylaşır.



1950-1960 arası Müessese İdari ve teknik personeli bir arada güzel bir anı

FİLYOS'A ÖZLEM
Sevilerin en çılgınıyla sevdin beni,
Bağrına bastın '50 küsürlü yıllarda,
Tozunla, toprağınla bulayıp,
Sonra yıkadın yağmur'unla, Kar'ınla,
Denizinde pişirdin tuzlu suyunla.

Filyos'um...
Koskoca görünen,
Oysa kısacık bir ondört yıl kaldım bağrında.
Savurdu rüzgarlar sonunda Anadolu'nun koynuna.
Kopardı senden.
Alışamadım ki sensizliğe...!
Yokluğun hançer,
Özlemin girdap,
Vuslatın magrip olacak...!
"Çocuk olsam şimdi, çantam elimde..."
Dizeleriyle başlayan söylemine,
Hemşehrim Ziya MISIRLI'yı özlüyorum.
İskeleden atlayıp kaleye yüzdüğümüz, denizini özlüyorum.
Hırçın, çamurlu sularını denize koyan, ırmağını özlüyorum.
Mezarlıktaki çınarın altında yatan, mevta'larını özlüyorum.
Çuh-poh-poh trenlerini, o karanlık tünellerini özlüyorum.
Demirköprüde pikniğini, dağlarında gezintimi özlüyorum.
Özlem duyduğum her yerini özlüyorum...
Filyos'um.
Yokluğun hançer,
Özlemin girdap,
Vuslatın magrip olacak... Özlüyorum.

(11.04.2006 İzmir)

....Özlem dolu geçen tam 48 yıl sonra Temmuz 2015 de gelebildiğim ve ancak 2 gün kalabildiğim Filyos'u adım adım gezdim, çocukken düştüğüm yolları, top oynarken sağ ayak bileğimi incittiğim sahayı, sahili, kaleyi, mezarlığını, çarşısını, istasyonunu, her iki ilk

okulumu, orta okulumu, belediye parkını, makas başını, iskelesini, eski iskelesini, müessese lojmanlarını gerçekten adım adım gezdim. Çoğu zaman gözlerim dolu dolu olarak, yaş akıtmamak için gözlerimden kendimi sıkarak adım adım gezdim. Her adımda çocukluğumu görüyordum sanki, dostlarımı arkadaşlarımı görüyordum, sohbet ediyordum onlarla...



Muhteşem yazlık lokalin şimdiki içler acısı durumu

Birden irkildim! Aradan geçen 48 yıl çok şeyleri yok etmiş... yürüdüğüm yollar bile perişan, evler perişan, bahçeler perişan, boyumca otlar bürümüş her yanı, binalar harabeden farksız. O ne öyle, yazlık lokal tam bir virane, tenis kortları yok, golf sahası yok, mezbelelik ve çalılık olmuş. Voleybol ve basket sahaları da yok artık, çalıdan girilemiyor içeri. İlk sıra evler ve orta mahalledeki sıra evler yıkılmış, çocuk bahçemiz yok artık.

Rahmetli anneannemin ve Sengül'ün mezarlarını ziyaret için gittim, o denli çalı kaplamış ki mezarlığa bile giremedim... Bu nasıl bir ihmal ve adam sendecilik ? Anlam vermek mümkün değil...



Hayret... !? İşletme girişinde, İdari Bina önündeki Atatürk büstü halen durmakta, bakım yapılmamış olmasına rağmen hiç değilse yıkılmamış ve kaldırılmamış... Aradan geçen 48 yıl sonra yine de dimdik ayakta, mağrur ve başı göklerde...

Karşısında 15 dakika oturup anılarımı düşledim.

29 Ekim gecelerinin coşkusunu yaşadım.

Bayram gecelerinde atılan havai fişekleri ve fener alaylarını görür gibi oldum sanki... Büyük coşku ile kutlanan Cumhuriyet bayramlarını, balolarını hatırladım. (O coşkulu yılların bıraktığı izlerle günümüzde bile her 29 Ekimde olabildiğince coşku ile, çocuklarım ve eşleriyle birlikte bayramımızı kutlar ve o günleri yad etme alışkanlığımı sürdürerek, atalarımdan aldığım bu mirası ben de çocuklarıma ilettim. İnanıyorum ki çok uzun yıllar daha devam edecektir...)

Hiç biri yoktu, eski site yoktu, dostlar, arkadaşlar, komşular, ağabeyler, ablalar, teyzeler, amcalar yoktu. Çocukluğum yoktu çocukluğum. Çocukluğumu çalmışlardı benden..

...

Anlatılacak daha çok anılar olmasına rağmen, boğazıma düğümlenen ilmik çok şeyi engelliyor tabi.

Anlatıldığı üzere, üretken, çağdaş, çok yönlü amaçları taşıyan ulu çınar için hazırlanan senaryolara da göz atacak olursak, siyaset girdabında nelerin ve nasıl döndüğüne anlam vermek olasılığı çok daha bariz olarak görülecektir. Şöyle ki:

TBMM resmi kayıt ve tutanaklarında da belirtildiği haliyle 1959 – 1963 yılları arasında yıllık ortalama belli başlı rakamlara da bakacak olursak:

Kuruluş sermayesi.....11.000.000,00 TL
Öz kaynaklar.....12.500.000,00 TL
Yabancı kaynaklar.....20.000.000,00 TL
Yıllık işçi-memur ödemeleri.....4.000.000,00 TL/Yıl
Alımlar tutarı.....5.000.000,00 TL/Yıl
Hammadde stok.....5.000.000,00 TL/Yıl
Mamul stok.....4.000.000,00 TL/Yıl
Yarı mamul stok.....1.000.000,00 TL/Yıl
Tuğla üretimi.....30.000,00 Ton/Yıl
Satış miktarı.....23.000,00 Ton/Yıl
Satış tutarı.....12.000.000,00 TL/Yıl
Satış vergi v.s.....1.500.000,00 TL/Yıl **(2)**

Resmi kaynaklara göre Sümerbank – Amasra Şiferton ocak üretimi ile ileriki yıllarda düşünülen Ateş Tuğlası gereksinimi ise;

1975 yılında . . . . 21.121,00 Ton/yıl
1976 yılında . . . . 26.300,00 Ton/yıl
1977 yılında . . . . 26.600,00 Ton/yıl
1978 yılında . . . . 25.250,00 Ton/yıl
1979 yılında . . . . 31.920,00 Ton/yıl

İlerleyen yıllarda ise artarak 86.700,00 Ton/yıl olarak belirlenmiş ve bu verilere göre Sümerbank Ateş Tuğlası Sanayii Müessesesi özel sektöre ve ülke talebi fazlalığına karşın 1982 yılı sonuna kadar tüm üretimini siparişe bağlamış durumdadır. (3)

Kurulduğu her yörede olduğu gibi, Sümerbank Filyos Ateş Tuğlası Sanayii Müessesesi de bulunduğu yöre olan Filyos'a Ekonomik ve sosyal canlılık, eğitim, bilgi, görgü, iş ve aş getirmiştir.

Böyle bir kurum, yeni türeyen siyasilerce rant kapısı görülüp oyuncak edilmesi neticesinde;

1983 yılında Türkiye Çimento ve Toprak Sanayii (ÇİTOSAN) ne bağlanmış,

1987 yılında Filyos Ateş Tuğlası Sanayi T.A.Ş Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiş,

1995 yılında özelleştirilme kapsamına alınmış,

1997 yılında özelleştirilerek Zonguldak Yatırım A.Ş. satılmıştır.

Özelleştirildikten sonra eğitimli ve uzmanlaşmış mevcut personel emekli edilerek yeni işveren tarafından istihdam edilen yeni personel ile yıllık 46.000.00 ton ağır hizmet ateş tuğlası ile 10.000,00 ton ateş tuğlası harcı üretimine devam edilmiştir.

Öğrenebildiğim kadarı ile şimdilerde ise, birkaç kere hisse devirleri ile el değiştirmiş olup, eski Sümerbank lojmanlarının bir kısmı yıkılmış, boş arsalar üretilerek parselasyon yapılmış ve inşaat yapılmakta olup rant süreci farklı boyuta dönüşmüştür. Zaman içinde diğer lojmanların ve işletme binalarının da akıbeti bundan farklı olmayacaktır.



Çocukluğumun geçtiği her iki Lojmanın giriş cephelerinin şimdiki durumu.

İşte ... Sayın Maliye Bakanı (?) beyin 27 Temmuz 2005 tarihinde, İstanbul Sanayi Odası Meclis toplantısında yaptığı konuşmada büyük kin duyguları ile söylediği gibi

"Yakında Sümerbank tarihten siliniyor artık, bitirdik. Elinde bir şey kalmadığı gibi ismini de kaldırıyoruz..." söylemi "**o**" zihniyete göre gerçekleştirilmiş oldu...

... Fiziken parçalanan, bitirilen Sümerbank hafızalardan, anılardan, nesiller boyu anlatılan ve anlatılacak olan anekdot'**lardan da silinebilecek ve unutulabilecek mi?**

Zaman en büyük tanık olacaktır. Bekle ve gör...

KAYNAK :

(1) Sümer Holding A.Ş Kuruluş ve Tarihçe.

(2) TBMM Tutanakları

(3) Bülent HANER Maden Y. Müh. Sümerbank Tarlaağzı Şiferton işletmesi Amasra/Zonguldak. Şifertonun önemi ve tanıtılması.

(4) Açılış töreni fotoğrafı Filyos Belediyesi aşivinden alınmıştır.

(5) Diğer Fotoğraflar Hamdi GÜRKAYA ve Nejat GÜRKAYA arşivlerinden alınmıştır.

METALURJİ'NİN DUAYEN HOCASI:
Prof. Dr. NACİ SEVİNÇ

METALURJİ'NİN DUAYEN HOCASI;
Prof. Dr. NACİ SEVİNÇ

Prof. Dr. Naci Sevinç, ODTÜ Metalurji ve Malzeme Mühendisliği Bölümü'nün eski bölüm başkanı, değerli bir bilim adamı. Pos bıyıkları, gür saçları ile metalurji mühendislerinin unutulmaz hocası.



Öğrencilerine derslerinde anlattığı yüksek fırın ve çizimleri ile anlatımı ile metalurji mühendisliğini sevdiren değerli bilim adamı.

Kendi ifadeleri ile, 1968 yılında ODTÜ Metalurji Mühendisliği'nden mezun oldu. Yüksek lisansımı 1970 senesinde, yine ODTÜ'de tamamladı. Aynı yıl üniversitede asistanlığa başlayan Naci Sevinç, 1971 yılında yurtdışına gitti. Yüksek Fırın ve demir-çelik konularındaki doktoramı da 1976 senesinde MIT'de tamamladı. Doktoranın ardından yine akademik çalışmalarını sürdürmek için ODTÜ'ye döndü. Yine kendi deyimi ile "O gün bugündür de ODTÜ'de". Ta ki, 2013 Ocak'ta yaş haddinden emekli olana kadar. ODTÜ'den ayrıldıktan sonra bilimsel çalışmalarına ve öğrenci yetiştirmeye Atılım Üniversitesi'nde devam ediyor.

Bunca yılın ardından Prof. Dr. Naci Sevinç, kendisi ile röportaj yapan Mühendishane Dergisi'ne kendisine ve meslek hayatına ilişkin anılarını şöyle anlatmış.

Hocam, üniversitelerdeki genel eğilimlere baktığımız zaman, metalurji mühendisliğinden temel malzeme bilimi konularına doğru bir yönelim görüyoruz. Bunun sonuçlarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Şimdi orada çok ciddi bir sıkıntı var. Biz bu sıkıntıyı yıllar öncesinden de gördük aslında. Konuya üniversite açısından bakarsak, öncelikle üretim ya da klasik metalurji diyebileceğimiz konularda çalışacak hoca bulabilmek artık bir problem. Bu konularda çalışan öğretim üyeleri artık emekli oldu ya da olmak üzere. Bu hocaların yerine yeni, genç arkadaşların geçmesi lazım. Biz bu konuda çok ciddi bir arayışa girmemize rağmen, öğretim üyesi olsun diyebileceğimiz bir arkadaş bulamıyoruz. Çok başvuru var, korkunç başvuru var. Ama bu arkadaşların hepsi, daha yeni konular diyebileceğim, malzeme bilimi ağırlıklı, ya da ileri malzeme ağırlıklı konularda çalışıyorlar.

Yani sadece belli konular üzerine yoğunlaşmış adaylar geliyor ama bölümün ihtiyacı olan konularda yeni adaylar bulmakta zorlanıyorsunuz?

Şimdi yurtdışında bir yığın öğrencimiz var. Fakat bunların hepsi, klasik metalurji diyebileceğimiz konuların dışında çalışıyorlar. Bu kaçınılmaz olarak böyle olmak durumunda, çünkü gittikleri yerlerde o konular çalışılıyor. Ama ondan sonra geldiklerinde, buradaki üniversitelerin ihtiyaçlarına çare olamıyorlar. Diğer taraftan, kendileri de akademik pozisyon bulmakta zorlanıyorlar. Örnek olarak buraya geçtiğimiz 9-10 ay içerisinde nereden baksan 7-8 tane başvuru oldu. Bu arkadaşların hiçbirini kabul etmemiz mümkün değildi. Ama çalışma konuları nedeniyle, anlatabiliyor muyum?

Üniversiteler açısından bir sıkıntı var. Peki, sanayi perspektifinden nasıl bakıyorsunuz?

Şimdi, sanayinin durumuna bakacak olursak, Türkiye'deki sanayi hala metalurji ağırlıklı bir sanayi. Örneğin çelik üretiminde dünyanın en büyük sekizinci ülkesi konumuna geldik. Avrupa'da ikinciyiz. 1970'lerde 2 milyon ton olan üretimimiz, 40 milyon tona falan geldi. Hala çelik fabrikası yatırımları var. Dökümde Avrupa'da bayağı bir söz sahibi olduk.

Şimdi, bu alanlarda bizim yetişmiş mühendise ihtiyacımız var. Ama üniversitelerden bu konularda kuvvetli mezunlar gelmiyor.

Bunun yanında, belki ortamın da şartlamasıyla, çocuklar da pek düşünmüyorlar bu konuları. Malzeme tarafı daha cazip geliyor. Gidip de bir çelikhanede, ya da dökümhanede çalışayım demiyorlar. Bu da beraberinde sıkıntıları getiriyor tabii. ODTÜ, İTÜ gibi üniversitelerin mezunları özellikle hiç gitmek istemiyor oralara.

Malzeme ve metalurji artık aynı çatı altında barınmakta zorlanıyor mu?

Malzeme artık bütün mühendisler tarafından çalışılıyor. Bütün mühendisler malzeme araştırmaya başladılar. Örneğin bizim bölüme öğretim üyesi olsun diye başvuran çocuklara bakıyorsun. Elektrik mühendisliği okumuş. Ama sonra malzeme üzerine araştırma yapmış, ben malzemeciyim diyor. Kimyacısı da böyle, biyoloğu da. Artık interdisipliner bir alan oldu malzeme. Ve öyle de olmak durumunda. Ama bu gelişmeler, metalurjiyi bir disiplin olmaktan çıkarmamalı. Metalurji mühendisliği, eskiden ana mühendislik dallarından bir tanesiydi. Bence. Kimya mühendisliği gibi, inşaat, elektrik, makina mühendisliği gibi, metalurji de temel bir daldı.

Peki, metalurji mühendislerinin malzeme konusuna yaklaşımında, bu saydığınız diğer branşlara kıyasla ne gibi farklar var?

Öncelikle, biz bir mühendislik bölümüyüz. O yüzden formasyonumuz farklı. Temel bilim üzerine çalışan birisinin, mühendislik formasyonu gerektiren bir konuda çalışma yapması aynı şekilde olamaz. Sürekli malzeme bilimine vurgu olduğu zaman mühendisliği kaybetmeye başlıyoruz.

Bir diğer sorun da, mesela ben şimdi çocuklarda bir süreç bilgisi eksikliği olduğunu hissediyorum. Bizim konularda süreç çok önemlidir. Bir yerden başlarız, bir yere gideriz. Ben bir sonuç istiyorsam, buraya nasıl giderim, bunun öncesinde ne yapmam gerekir diye düşünürüm. Çocuklara böyle güzel güzel konular anlatılıyor ama bu süreç bilgisi bir eksiklik olarak kalıyor. Yani bölük pörçük bir şeyler biliyorlar ama kombine edemiyorlar. Bu da,

klasik metalurji formasyonunun eğitimde arka planda kalmasından kaynaklanıyor.

Aslında metalurji ve malzeme dediğimiz zaman o kadar geniş bir alandan bahsediyoruz ki, bu kadar kapsamlı bir konunun bir lisans programında aktarılması da oldukça çok zor olsa gerek?

Kesinlikle öyle. Bir yandan malzeme araştırmak lazım, malzeme çalışmak lazım, ama bir de mühendis yetiştirmek lazım. Şimdi bizim burada yaptığımız yanlış şu: Mesela kimya mühendisleri: Onlar da malzeme çalışıyor. Ama bölümün adını "Kimya ve Malzeme Mühendisliği" yapalım demiyorlar. Malzeme çalışmayan yok zaten mühendislerin içinde. Ama bir tek biz "ve malzeme mühendisliği" lafını ortaya koyduk. Ve koymanın ötesinde, metalurjiyi geri plana attık.

Malzeme çalışırken klasik metalurjiyi dışlayacak konuma gelirsek, onun zararını görürüz, görüyoruz da. Biz daha üretim boyutundan çıkabilmiş değiliz ve görünür gelecekte de çıkabileceğiz gibi görünmüyor. Kaldı ki, çıkmalı mıyız, orası da tartışmalı. Mesela hala paslanmaz çelik yapmayan bir ülkeyiz. Daha yapacağımız epey bir iş var yani. Bu alanlarda da adama ihtiyaç var tabii. Bu konularda şu ana kadar herhalde en az sıkıntı yaşayan ODTÜ ve İTÜ'ydü. O konularda kadroları vardı çünkü. Ama onlar da çok kan kaybetti, birçok öğretim üyesi artık emekli oldu, olmak üzere. Yeni gelen insanlar da kaçınılmaz olarak malzeme ağırlıklı konularda çalışmış insanlar. Çünkü gittikleri yerlerde o konuları çalışabiliyorlar.

Konuya biraz da sanayinin beklentileri perspektifinden bakalım. Üniversitede verilen eğitimin, sanayide çalışanlar için fazla kuramsal olduğu görüşüne katılıyor musunuz?

Bu öğrencinin işine yarar, bu sanayideki adamın işine yarar meselesi değildir bu. Bakın, mühendislik bir formasyondur. Üniversite eğitiminin amacı bu formasyonu vermektir. Atılım Üniversitesi için henüz çok yeniyim ama ODTÜ'den bahsetmem gerekirse, biz bu açıdan galiba ODTÜ'de iyi bir eğitim veriyoruz. Nedeni de ortada:

mezunlarımız çok başarılı. Akademik çalışmalarda başarılılar. Yurtdışına giden mezunların hepsi orada gayet güzel konumlara geldiler. Sanayide çalışanlara bakıyorsun, pırıl pırıl mühendis hepsi. Demek ki biz o formasyonu verebiliyoruz, anlatabiliyor muyum? Atılım Üniversitesi'nde de ODTÜ'ye benzer bir ders programı olduğu için, öğrencilerin burada da aynı mühendislik formasyonunu almalarını bekliyoruz.

Bir örnek vereyim. Mesela, matematik. Biz burada oturup hergün diferansiyel denklem kullanmıyoruz. Kullanan mühendisler vardır belki, ama bizde öyle aman aman bir matematik gerekmiyor. E kaldır o zaman matematiği diyebilir misin? Diyemezsin.

Temel bir kavrayış ve formasyon kazanmanızı sağlıyor çünkü...

E yani. Ben sanayiye gidecek öğrencilere söylüyorum. Senin o çalışacağın yerde, bu işe senelerini vermiş ustabaşları var. Sen hayatın boyunca, o adamın bildiği kadar bilemeyeceksin. Çünkü o en ince ayrıntısına kadar işi biliyor. Ama "niye"sini bilmiyor. Sen işte onu biliyorsun. Aradan yıllar geçse de, sen onun bildiği kadar bilemeyeceksin. Ama onun önüne geçeceksin. Çünkü sen niyesini biliyorsun. Bu çok daha önemli.

Biraz da metalurjinin geleceği üzerine konuşalım. Az önce Türkiye hala paslanmaz çelik üretmeyen bir ülke dediniz. Bu yeterince ar-ge yapılmıyor olmasıyla ilgili bir durum mu, yoksa arkasında ekonomik nedenler mi var?



Yok, hayır. Paslanmaz çelik bizim yapamayacağımız bir şey değil. Olay bir pazar olayı. Bunun tüketimi



Çelik sektörü teknik eğitimle devam ediyor

ve satışı önemli. Öteden beri konuşulur bu, Türkiye'de paslanmaz çeliğin yeterli tüketimi yok denilirdi. Artık bu doğru değil. Biz de bir fabrika kurulmasını olanaklı kılacak bir tüketim seviyesine geldik zannediyorum. Ayrıca üretilen çelik ihraç da edilebilir.

Fakat bu işin bir pahası var tabii. Paslanmaz çeliğin yatırım maliyetleri yüksektir. Yani, ben inşaat demiri yapacağım diyerek bir çelikhane kurarsan, bunun bir maliyeti vardır. Ama paslanmaz çelik dediğin zaman, örneğin bunun yassı mamül olması lazım. Sadece uzun mamul yapacağım dersen olmaz. Yani özet olarak teknik olarak yapılamaz bir iş değil bu. Birilerinin bu işe soyunması lazım.

Geri dönüşüm ve atık malzemelerin geri kazanımı da günümüzün önemli konularından birisi. Metalurji perspektifinden nasıl değerlendiriyorsunuz?

Tabii, bu konu çok önemli. Giderek de önem kazanacak. Ben demir-çelik özelinde konuşayım, ama bunları bir genelleme olarak da söyleyebiliriz: Üretimin artık sıfır atıklı olması amaçlanıyor. Yani, örneğin, sıfır atıklı çelik yapacaksın deniliyor. Üretimde çıkan her türlü malzemeyi bir yerlerde değerlendirmen gerekiyor. Eskiden atabiliyor, satabiliyor olduğun şeyleri artık yapamıyorsun. Toprağa

gömemiyorsun, havaya veremiyorsun. Ne yapacaksın? Bir yerlere saklayayım dediğin zaman, yarın öbür gün baş belası haline geliyor. Çünkü, hiçbir derdi olmasa bile, yer kaplıyor. Fabrika ortamının olduğu yerde arazi çok değerli. Kaldı ki attığın şey de zararlı bir şey. O yüzden bu atıkları değerlendirme konusunda çok ciddi çalışmalar var. Ve gelecekte de olacak.

Bazı hocalar vardır, sanki dersinde hayatın anlamını verecekmiş gibi ne anlattığından bağımsız olarak yüzünde tebessüm eksik olmadan dinleyesi gelir insanın. İşte böyle bir akademisyendir, Naci Hoca. Kafası zehir gibi çalışır, öğrenciyle çok güzel muhabbet kurar, ama asla yüz göz olmaz, gerektiği zaman çizgisini bozmadan ayarı verir. 70'i geçkin yaşına rağmen çelik konusuna, dolayısıyla mesleğine duyduğu aşkla neredeyse her ders öğrencilerini bu alanda çalışmaya teşvik eder.

"Bulsunlar birini de kurtulayım akşamın bir saati şuraya gelip ders vermekten" diye yakınır ama öğrenciye kıyamaz, dersi verecek hoca olmadığından emekli olmasına rağmen devam eder dersi vermeye. Dersleri zordur, sınavları daha zordur, şaşı olana kadar, gözden yaş gelene kadar kağıda baktırır, kederlere sürükler, ancak hocaya duyulan sevgi saygı her ders katlanarak artmaya devam eder.

Tecrübeyle sabittir ki, eski bir mezun yeni bir mezunla karşılaştığında ilk sorulardan biri "Naci hocadan ders aldın mı?" olur. Bölümden 80'lerde ve 90'larda mezun olmuş adamla 2010'larda mezun olmuş mühendisler arasında zamandan bağımsız bir köprü gibidir.

Naci Hoca'mıza uzun bir ömür diliyoruz.

Kaynak : http://muhendishane.org/roportaj-prof- dr-naci- sevinc/

MEMLEKETİMİN EROİN FABRİKALARI

Nadir AVŞAROĞLU
Maden Mühendisi

MEMLEKETİMİN EROİN FABRİKALARI

Günümüzde illegal olarak kullanılan birçok uyuşturucu vakti zamanında legal olarak eczanelerde satılmakta, hiçbir yan etkisinin olmadığına inanılarak kullanılmaktaydı. Tüm dünyada yaygın olarak kullanılan eroin de bu uyuşturuculardan biri ve Anadolu ile olan mazisi de oldukça eskidir.

Bayer ilaç firması, 1897'de mucize bir ilaç keşfetti. İlacın etkilerini tam anlamak için, ilacı damarına enjekte eden bir mühendis, "Kendimi kahraman gibi hissediyorum" (I feel like a hero) deyince, adını kahraman manasında Heroin koydular. Eroin, eczanelerde aspirin gibi satılmaya başlandı. Tıpkı bir dönem ecstasy'nin eczanelerde zayıflama hapı olarak satıldığı gibi. Her şey çok masum bir istekle başladı "ağrıları dindirmek" için eroin ortaya çıktı

Alman ilaç şirketi Bayer'in kimyagerlerinden Dr. Felix Hoffman 21Ağustos 1897 tarihinde morfini sentezleyerek "eroini" bulmuştur.



Çok iyi bir ağrı kesici özelliği olan ilaç; kanser ve tüberküloz hastaları üzerinde, savaşta yaralanan askerlerde ve hatta soğuk algınlığı etkilerini azaltmak için hiçbir yan etkisi olmadığı belirtilerek uzunca bir süre piyasada kalmıştır. Bu nedenlerle eroin yıllarca dünya üzerinde yasal bir ilaç olarak kullanıldı.

Eroinin pek de masum olmadığı anlaşılınca önce Amerika'da, sonra da Avrupa'da ticareti yasaklandı. Mucize ilaç



olarak tanıtılan eroin çok kısa bir sürede bu iki kıtada yayıldı. 1910 yılına gelindiğinde ilacın yan etkileri olduğu iyice anlaşıldı. 1912 yılında ise Bayer firması eroin üretimini tamamen durdurdu. O yıllarda Avrupa ve Amerika'daki eczanelerde eroin 25 gr.lık paketler halinde satılmaktaydı. Bu tarihlerden başlayarak afyon ticaretinin uluslararası olarak yasaklanması için harekete geçilmeye başlandı.

Benzer bir şekilde kokainin de bağımlılık yaptığı uzun süre gizlenmiş, fakat sonunda yerine alternatif bulunduğu anda ameliyatlarda anestezi için dahi kullanımına son verilmiş olsa da bu uygulamanın da tarihi çok eski değildir. Ünlü psikanalizci Sigmund Freud'un genç, yaşlı ve çocuk tüm hastalarına her derde deva kokain adlı ilacı





yazdığı bilindiği gibi önceleri yan etkilerini kabul etmeyen doktor, 3 sene uğraş verdikten sonra ancak kendi kokain bağımlılığına son verebilmiştir. Her iki madde de pazara sürüldükleri ilk senelerde "her derde deva mucize ilaç" sloganları ile piyasaya çıkmıştır.

Osmanlı'da Eroin Üretimi

Afyonun kâr ve uyuşturma açısından değer kazandığı dönemde, dünyadaki en kaliteli afyon üretimi merkezi Anadolu'ydu. Osmanlı Devleti döneminde başta Ege Bölgesi olmak üzere Anadolu'nun birçok bölgesinde afyon üretimi yapılmaktaydı. 1800'lerin sonundan itibaren Osmanlı Devleti için önemli bir gelir kapısı olan afyon üretimi ekonomik ve siyasi sebeplerle dünya çapında yürütülen "afyon üretiminin sınırlandırılması" politikaları doğrultusunda hayli etkilendi. Bu nedenlerle Osmanlı Devleti 1912 Lahey Afyon Sözleşmesi'ne imza koymadı, ancak sözleşmeler Sevr Anlaşması ile bir yükümlülük haline getirildi.

Eroinin tüm dünyada kullanılmasını yasaklayan Dünya devletleri en büyük afyon üreticisi Osmanlı Devleti'nin 1912 Lahey Afyon Sözleşmesi konferansına delege göndermeyip 1914'te kabul



edilen ek pakete de imza koymamasını üzerine çeşitli yaptırımlar uygulanması konusunda fikir birliğine vardılar. 1900'lerin başında nerede ise dünyada üretilen eroin hammaddesi olan afyon üretiminin önemli bir kısmı Osmanlı topraklarında sürdürülüyordu. Bütün dünyada yasak olan eroin üretimi Osmanlı'da ve devamında Türkiye'de serbest olunca dünyanın her yerinden uyuşturucu tüccarları Türkiye'yi mesken tutmaya başladı. Osmanlı'nın 62 bölgesinde afyon üretimi yapılmaktaydı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde üretilen bu afyondan üretilen morfin, "yüksek kalite" olarak nitelendiriliyordu. Osmanlı İmparatorluğu, bu dönemde Avrupa ülkeleri ile afyon ticareti yapmaktaydı. Osmanlı'dan alınan afyonu, Belçika, İngiltere ve Hollanda gibi ülkeler Uzak Doğu'ya pazarlıyordu.

İstanbul'daki Eroin Fabrikaları

Eroin ve afyon 1925'te tüm dünyada yasaklanırken, İstanbul'da 3 tane "eroin fabrikası" kuruldu. "Afyon alkoloidleri" adı altında açılan bu üç fabrikada eroin üretmeye başlandı.

1926 yılında açılan ilk fabrika Taksim'deydi, sermaye ise Japon'lara aitti. Daha sonraki yıllarda bu fabrikanın sermayesinin Japon mafya örgütü Yakuza'ya ait olduğu ifade edilmiştir. Japon girişimciler, 1926 yılında o dönem harap haldeki Taksim Mecidiye Kışlası'nı afyon



sentezleyerek uyuşturucu üreten bir fabrikaya çevirdiler. Fabrikanın bağlı olduğu şirketin adı ise Oriental Products Company'di. Bakırköy Ruh ve Sinir Hastalıkları hastanesi kurucularından Ord. Prof. Dr. Mazhar Osman, "Keyf Veren Zehirler" kitabında Japon fabrikasındaki işçilerin zamanla birer eroinmana dönüşmesinden şöyle bahsetmiş: "İlk eroinmanlar bana Japon fabrikasından geliyordu. Fabrikaya sapasağlam giren bu Türk amele yaparken koklamaya mecbur oldukları eroin tozu yüzünden yemeden içmeden kesiliyor, günden güne zayıflıyor, ayakta duramayacak hale geliyor, valeryana düşkün kediler gibi mutlak o kokuyu arıyor, uyuşuk ve tembel bir adam oluyor, nihayet altı yedi ay sonra patron sen hastasın diye on para tazminat vermeksizin suyu alınmış limon kabuğu gibi kapı dışarı atıyordu"[1]

1929 yılı Mayıs ayında Eyüp'ün Bahariye semtinde, Haliç'e yakın bir bölgede ikinci fabrika kuruldu. Eroin fabrikasının adı ise; Eczayı Tıbbiye ve Kimyeviye (ETKİM)di. Aynı yıl İstanbul'daki son fabrika Kuzguncuk'ta

1 Mazhar Osman Uzman, Keyf Veren Zehirler, Kader Matbaası: İstanbul, 1934.

kuruldu. Türk Ecza-yı Tıbbiye ve Kimyeviye Şirketi TETKAŞ adını taşıyan fabrika, Eyüp'teki fabrikanın açılışından tam 7 ay sonra; Aralık 1929 yılında kuruldu. Bu fabrikayla ilgili en çok dikkat çeken noktalardan biri ise kurucuları arasında Kurtuluş Savaşı kahramanı İsmail Hakkı'nın da bulunduğu şirketin yönetim kurulu başkanı zamanın TBMM başkan vekili ve Trabzon milletvekili olan ve daha sonra Başbakanlık da yapacak olan Hasan Saka olmasıdır.

Tüm modern dünyada yasak ama ülkemizde yasal olan eroinin getirdiği kazanç ve ekonomik hareketlilikle, taze cumhuriyetimiz bir uyuşturucu cenneti haline geliyor. Bu yıllarda, Türkiye'nin 27 sanayi kuruluşu var ve bunlarının tamamının yıllık kârı 2 Milyon TL düzeyinde seyrederken, eroin fabrikalarımızın cirosu 15 Milyon TL. Aylık bir milyon bağımlının ihtiyacını karşılayacak kadar ve en kalitelisinden eroin imal ediliyor o sıralar genç cumhuriyetimizde.

Bu dönemde inanılmaz ucuz olan eroin toplumun her kesiminde kullanıcı bulmaya başlıyor, iç pazara satışı yasak olan ama denetlenmeyen madde, fabrika çalışanlarından başlayarak tüm ülkede bir bağımlılar ordusu yaratmaya başlıyor. İçte durum böyleyken, dışarıdan tüm dünyadan gelen ambargo tehditleri, yasal zorlamalar, dayatmalara rağmen Türkiye üretime devam ediyor, 1930'a gelindiğinde dünya gazetelerinde Mustafa Kemal Atatürk ve İsmet İnönü uyuşturucu satıcısı olarak resmediliyor. Mustafa Kemal bu işe bir son vermek istese de Mecliste eroinden kasasını dolduran milletvekilleri nedeniyle fabrikaları kapattırıp, eroin üretimini yasadışı hale getiremiyordu.[2]

Şubat 1930'da New York'ta yakalanan Alesia isimli bir gemide Türkiye'den yüklenmiş 500 bin dolarlık saf morfin ele geçti. Tam bu sıralarda da kurtuluş savaşımızın kahraman gemilerinden Pierre Loti, Lamartine, Bulgaria, Vesta gibi gemiler tüm dünyada uyuşturucu kaçakçısı gemiler olarak fişlenmişti. Ekim 1930'da Londra'da düzenlenen konferansa Türkiye de heyet gönderdi, amaç uluslararası arenada eroin yüzünden kötü durumda olan

2 Türkiye'deki yasal eroin fabrikaları http://hafif.org/yazi/turkiye-deki-yasal-eroin-fabrikalari 22.02.2016

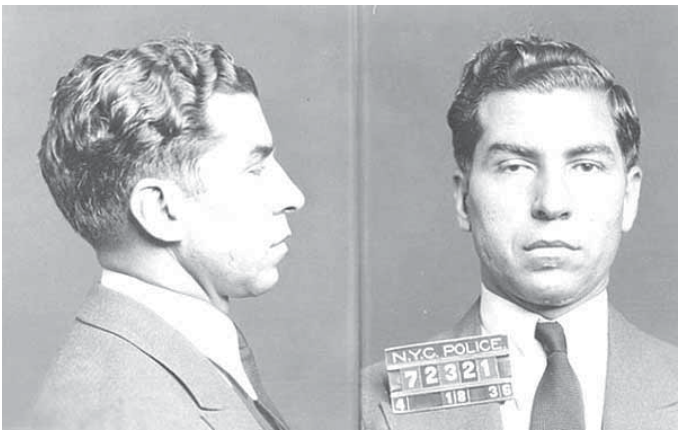
imajı düzeltip, Milletler Cemiyeti'ne girebilmenin çarelerini aramaktı. Ancak konferansta, Türk heyetinin yaptığı hatalarla Dünya uyuşturucu kaçakçılığının merkezinin, Türkiye'nin yasal eroin ticareti olduğu belgelendi. Artık tüm Dünya'da Türkiye adı eroinle birlikte anılmaktaydı.

1931 yılında Mustafa Kemal Atatürk, Cenevre'de Türkiye'nin uyuşturucu trafiğinin ana konu olduğu toplantıya bir heyet gönderdi. Heyetin başında eroin fabrikaları yönetim kurulu başkanı Hasan Saka vardı. Hasan Saka, bulunduğu mevkii itibarı ile afyon ekiminin ve eroin üretiminin tamamen yasaklanmasına karşıydı. Bunun üzerine toplantıdan genç Türkiye Cumhuriyeti'ne ağır ambargolar uygulanması yönünde bir karar çıktı. Türkiye köşeye sıkışmıştı.1933'e kadar göstermelik azaltmalar ve göstermelik eroin taciri tutuklamaları, sınır dışı etmeleriyle fabrikalar üretime devam etti.[3]

Bu konuda yayınlanan çeşitli makalelerde fabrikanın yönetim kurulu başkanı, o dönemde meclis başkanı olan ve daha sonra başbakanlık da yapan Hasan Saka'nın levantenler, Rum iş adamları, Belçikalı sermaye gruplarının ortaklıkları olduğu iddia edildi. "Overdose Türkiye" adlı, İstanbul'daki eroin fabrikalarını konu alan kitabın yazarı Cengiz Erdinç fabrikaların kapatılışını şu şekilde özetliyor: "1933'te eski bir asker olan General Sherril Türkiye'ye elçi olarak atanıyor. Mustafa Kemal'in biyografisini yazıyor ve sağladığı bu yakınlık sayesinde kabinede en güvendiği adamların bu işin içinde olduğunu anlatıyor. Bir gecede bir yasa çıkarılıyor ve Mustafa Kemal kabineyi toplayarak ertesi gün şu açıklamayı yaptırıyor; "Eroin fabrikaları kapanmıştır, uluslararası anlaşmaları imzalayacağız." Mustafa Kemal'in iradesine rağmen meclis direniyor. Karar Halk Fırkası'ndan geçiyor ama mecliste bir yıl boyunca yasa hazırlanamıyor. "Afyon lobisi" 1933 yılında Mustafa Kemal'e bile direnecek güce sahip. Ancak Mustafa Kemal'in ısrarları ile fabrikalar kapatılıyor. "

3 Türkiye'deki yasal eroin fabrikaları http://hafif.org/yazi/turkiye-deki-yasal-eroin-fabrikalari 22.02.2016

Godfather Değil Gerçek; "Lucky Luciano"



Yasal eroinin kokusu 1930'ların Amerika'sında bir mafyaya ulaşıyor, üstelik o kişi "Lucky Luciano". Avrupa'da yasak ancak Türkiye'de eroin üretimi yasal olarak yapılıyor. O dönemde ABD'de mafya eroini keşfediyor. Lucky Luciano merkezi hesapları olan bir işletme gibi yönettiği mafyayı klasik bir suç örgütünden bir endüstriye evriltiyor. Luciano'nın beyni olan Meyer Lansky 30'ların başında İstanbul'a gelip bağlantılar kuruyor. Amaç, Fransız bağlantısı olan ve Havana'da noktalanan afyon-eroin hattı için Türkiye'deki fabrikalardan tedarikçilik sağlamak.

Türkiye uluslararası anlaşmaları imzalamayıp morfin ve eroin sattığı için, 1929'dan başlayarak büyük bir ambargo ile karşılaşıyor. ABD New York belediye başkanı la Gardia Türk malları için bir yasa tasarısı veriyor. Şubat 1930'da New York'ta yakalan Alesia adlı bir gemide Türkiye'den yüklenen 500 bin dolarlık morfin bulunuyor. Amerika'da mafya klanları arasında savaşın başladığı bu dönemde Luciano Türk eroini sayesinde üstünlük sağlıyor, eroinin geleceğini görüyor ve üzerine oynuyor. Baba filmi ile 70'lere taşınan "mafya eroin satar mı, satmaz mı?" tartışması aslında 1930'ların ürünüdür.

Amerika'da içki yasağı yeni sona ermiş, mafya içki yasağı döneminde büyük kriminal ciroya ve organizasyona ulaşmıştır. Çok

parası ve büyük bağlantıları organize edebilecek yeteneği vardır. Luciano bu dönemde İstanbul'daki fabrikalar ve kaçakçılarla ilişki içindedir. 1930'da bu fabrikalar 1,5 milyon bağımlının ihtiyacını karşılayabilecek kapasitede, aylık yaklaşık 3-5 ton eroin üretiyor. Türkler'in de içinde bulunduğu çok uluslu kaçakçılık yapısı özellikle Mısır'a bol miktarda eroin sevk ediyor. Mısır'da yaşanan bu facia yüzünden, Türkiye'deki fabrikaların kapanma nedenlerinden biri de genç yaşta Kahire emniyet müdürü olan İngiliz Russell Paşa'nın çabaları olmuştur. Eroin kaçakçılığının, hukuki anlamda organize suç olarak ilk Mısır'da tanımlandığı söylenebilir. Russell Paşa'nın hedef gösterdiği kişilerden biri meclis başkanı Hasan Saka, diğeri ise İçişleri Bakanı Şükrü Kaya. Şükrü Kaya'nın Fransa'da kaçakçılarla işbirliği yaptığını söylüyor. Mısır'da o dönemde kitlesel ölümler oluyor. 10-12 milyonluk Mısır'da neredeyse 30-40 bin kişi eroinden ölüyor. Kaynağında Türkiye'den yapılan kaçakçılık var.[4]

Bu yıllarda denetimler sıkılaşsa da, fabrikalardaki üretim sürüyordu. Türkiye, uyuşturucu konusunda remî tekel oluşturmaya karar verdi. Tekel hazırlıkları, bunu ele geçirmek isteyen uyuşturucu sermayesini heyecanlandırdı. 1931 Ekiminde İstanbul'da, Hasan Saka, Siirt milletvekili ve Milliyet gazetesinin sahibi ve İş Bankası Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Bey (Soydan), Michelaere, Lapin ve başka siyasetçilerin katıldığı bir uyuşturucu toplantısı düzenlendi. Amaç, afyon üretiminin darbe almasını engellemek ve resmî korunma yollarını (yani uyuşturucu tacirleri-siyasetçi-yargıç bağlantılarını) kurmaktı.[5]

Aynı yıl devlet, göstermelik bir hamleyle Michelaere'i sınır dışı etti. Kuzguncuk'taki Sico'nun yönetimini dünya çapında uyuşturucu kaçakçılığıyla nam salmış Taranto ailesi ele geçirdi. Tarantolar, fabrikayı güvence altına almak için şirketin, Cumhuriyet Gazetesi sahibi ve başyazarı Yunus Nadi'yi geçirmek istediler. Yunus Nadi, siyasi nüfuzunu kullanarak elde ettiği rantla tanınıyordu. 1922'de,

4 Overdose Türkiye, Cengiz Erdinç

5 Afyon İmparatorluğu'ndan Eroin Cumhuriyetine, Süleyman GÜLER, Radikal Gazetesi, 27.10.2013

aralarında Kılıç Ali, Şükrü (Kaya), Tunalı Hilmi gibi isimlerin bulunduğu 54 milletvekili ve 37 tüccarla birlikte Türkiye Milli İthalat ve İhracat AŞ'yi kurmuştu. İlişkilerini kullanarak Almanya'dan ithalat ayrıcalığı elde etmişti ve karşılığında Cumhuriyet Gazetesi'nde Nazizm propagandası yapıyordu. Ancak Yunus Nadi, iktidarı da sıkça eleştiren Arif Oruç gibi gazetecilerden gelen tepkiler üzerine uyuşturucu şirketinin yöneticisi olmaktan vazgeçti.[6]

Aynı dönem, başta İstanbul olmak üzere eroin ve morfin bağımlılarının sayısında büyük bir artışın gözlemlendiği dönem oldu. Fabrikalarda çalışan işçilerde başlayan bağımlılık, uyuşturucu maddelerin ucuzluğu nedeniyle, toplumun her sınıfına yayıldı. Alt sınıflar da, dönemin seçkinleri ve sosyetesi de bağımlılaştı. Örneğin 1920'den sonra Ankara'nın Sağlık Bakanı Rıza Nur'un eşi ile ünlü tiyatrocu Afife Jale morfinmandı. Afife Jale, son yıllarını Bakırköy Hastanesi'nde morfin tedavisi görerek geçirdi ve 1941'de vefat etti.

1930'lu yıllarla birlikte, toplumdaki bağımlılık sorun oluşturmaya başlarken, tüm dünyada Türkiye ismi eroinle birlikte anılmaya başladı. Mustafa Kemal ve İsmet Paşa'nın doğrudan uyuşturucu tüccarı gibi gösterildiği karikatürler çeşitli ülkelerde yayınlanıyordu. Dünya nezdindeki bu imaj cumhuriyetin yönetici kadrolarını rahatsız etmeye başladı. Devlet, afyon üretimi ve ihracatının daha kontrollü yapılması için düzenlemelere gitmeye karar verdi.[7]

TC Uyuşturucu Maddeler İnhisarı (Tekeli)

Devletin işlediği afyon, siparişlere göre, üzerinde TC Uyuşturucu Maddeler İnhisarı yazan sandıklara yerleştiriliyordu. CHP, Aralık 1932'de dünyada uygulanan politikalarla paralel bir dizi düzenleme yaptı. Bunların kanunlaşması ve Milletler Cemiyeti'ne bildirilmesi süreci, uyuşturucu lobisiyle karşı-lobi arasında büyük bir çekişme

6 Afyon İmparatorluğu'ndan Eroin Cumhuriyetine, Süleyman GÜLER, Radikal Gazetesi, 27.10.2013

7 Türkiye'nin Yasal Eroin Fabrikaları, Best Haber, http://besthaber.net/derin-tarih/turkiyenin-yasal-eroin-fabrikalari.html, 06.01.2016



sonucu zorlukla gerçekleşti. Özellikle dönemin İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'nın engelleme gayretleri kayda değerdir. Sonunda 31 Mayıs 1933 tarihinde TC Uyuşturucu Maddeler İnhisarı (Tekeli) kuruldu. Uyuşturucu satışı devletin tekeline geçti; devlet artık resmen uyuşturucu satıyordu. Bu tekel, daha sonra 1937'de, bugün hâlâ var olan Toprak Mahsulleri Ofisi'ne (TMO) dönüştürüldü.

12 Mart 1972 muhtırasına kadar Türkiye Cumhuriyeti afyon ekiminden ciddi para kazanan bir devlet oldu. Hatta Amerikan büyükelçisi Commer başbakan Süleyman Demirel'i bu konuda ciddi bir biçimde uyarıyor sonra Demirel afyon ekimini azaltsa da devam ettirdiği bilinmektedir. Ancak bu durumu hoş karşılamayan ABD'nin 12 Mart Muhtarası'nda ciddi manada rol oynadığı ve Türkiye'nin Afyon ekimini yasaklaması konusunda hayli, baskıcı olduğu da ifade edilmektedir. Osmanlı'dan başlayarak 1970'lerin ortasına gelene kadar Anadolu topraklarında 62 vilayette ciddi manada afyon ekimi yapıldığı bilinmektedir. Afyon üretiminin yasal olduğu bu dönem zarfında dünya üzerinde en kaliteli üretimin Anadolu

topraklarında yapıldığı ifade edilir. Birçok araştırmacıya göre şu an ABD'nin Afganistan'da olmasının sebebi de uyuşturucudur. Osmanlı Devleti'nden kalan dış borcun doğru dürüst gıda ve sanayi üretim ve ihracatı yapılmadan ödenmesinin (en azından tarih kitaplarımızda "ödendi gitti" dışında açıklayıcı bir veri olmaz pek) başlıca kaynaklarından olması muhtemel, cumhuriyet burjuvazisi kokan bir kara tarih perdesi.

Kaynaklar:

Overdose Türkiye - Cengiz Erdinç

Keyf Veren Zehirler - Mazhar Osman Uzman

Taksim Eroin Fabrikası, hürriyet.com.tr, "Devlet 1932'ye Kadar Eroin Üretip Sattı"

http://listelist.com/istanbuldaki-eroin-fabrikalari/

http://onedio.com/haber/10-yilda-15-milyon-kes-yarattik-her-yastan-17-maddede

cumhuriyetin-eroin-fabrikalari-565026

http://www.yeniakit.com.tr/haber/ismet-inonu-uyusturucu-fabrikalari-kurmus-55203.html

http://hafif.org/yazi/turkiye-deki-yasal-eroin-fabrikalari/

https://de.wikipedia.org/wiki/Hasan_Saka

MESUT OLMAK LAZIM

Kemal Aydın ÇELİK
Maden Mühendisi

MESUT OLMAK LAZIM...

Gün ağarmış yataktan zorla da olsa kalkmışım, başım çatlıyor.

-Kahvaltı hazır, sakın kahvaltı yapmadan gitme! Eşimdi, yoldaşımdı.

İki odalı lojmanımızın salon penceresinden dışarı bakıyorum. Kara kış fena bastıracak. "Yine işimiz zor diye" geçirdim içimden.

Alacakaya, namı değer Guleman, dağların üzerinde kartal yuvası, etrafta bir tek ağaç yok. Çıplak dağlar, dağlar sadece dağlar...

Bu manzara insana hapsedilmiş hissi verir bazen, sanki birileri sizi almış ve büyük parmaklıkları olan bir yere hapsetmiş ve siz sadece o parmaklıkları görüyorsunuz. Bazen de hüzün verir insana bu manzara, yalnız olduğunu ve hatta terk edildiğini anımsatır ve dünyada kendisinden başka kimsenin yaşamadığını düşündürür. Kimi zaman da bu manzara neşelendirir insanı, bu zor koşullarda yaşayabiliyorum, mücadele edebiliyorum, Ferhat misali bu dağları delebiliyorum, diye.

Ruh halinize göre düşünüyorsunuz. Kendinizi mi düşünmeniz gerekir? Ailenizi mi? İşinizi mi? Yani kısacası;

Madenci, madenci için midir, yoksa madencilik için mi?



İki kez üst üste çalan havalı korna ile irkildim

- daaaat..daaat....

- Geldik işte ne oldu yani iki dakika çayımızı bitirsek, diye bağırdım pencereden.

Çift şöför mahalli Dodge pick-up a doluşmuş dört mühendis, deri gocuklarına sarılmış, titrek ve üşümüş yüzleri ile bana bakıyorlar.

- Çayını Soride içsene efe...

Hamit, İzmir ödemişli hep böyle konuşur, cümlelerinin sonuna efe kelimesini ekler. Yakışıyor aslında, kısa boylu ufak tefek bir arkadaşımız, biz de ona doğal olarak efe derdik.

Guleman, lojmanlarımızın olduğu bölge, Sori ise işyerinin olduğu bölge arada sekiz km. mesafe var, toprak yol bozuk köy yolu yani zıplaya, zıplaya gidiyor ve yine zıplayarak dönüyoruz. Belki de günün yorgunluğu bu sarsılmalarla atılıyordur. Kim bilir. Lojmanların arasından ilerleyen araç, mezarlığı geçiyor ve düzlükte akıl çeşmesinin önünden...

"Bu akıl çeşmesinin hikayesi de ayrı; Rivayet odur ki başmühendisimiz, Mehmet bey araba kullanmasını bilmiyormuş, öğrenmeye de hevesi var tabi ama baş mühendis, kime desin bana şoförlük öğret diye, neyse cesaretini topluyor ve şoför Hasan'a biraz da emrivaki yaparak direksiyona geçiyor, işte tam bu düzlükten geçerken çeşmeye geliyor ve olduğu gibi çeşmenin içine araçla birlikte giriyor, alın size akıl çeşmesi."

...geçerken dikkatlice bakıldığında belli belirsiz herkesin yüzünde bir gülümseme oluyor. Bahro köyünün içerisinden geçen araç, yine bahçe çitleri ile uğraşan Ali Kurt'u sıyırıyor sanki, geriye bakıyorum aynadan, dudaklarında belli belirsiz sitem var.

Ali Kurt yaşlı bir madenci, hani kurt dediklerinden zaten soyadı da öyle ya, yolu çitleri kullanarak her gün biraz daha daraltıyor, kurt ya, amaç şirketten bir şeyler koparabilir miyim, ama bu hevesi her zaman kursakta kalıyor.



Sori de yine koşuşturma var.

Vardiyadan çıkanlar evlerine gidiyor, yorgun bedenlerini kimseden saklamadan. Vardiyasına gelenlerde de eve dönüş zamanının heyecanı var sanki yüzlerinde, şakalaşıyor gülüyorlar biri birleriyle, onlar değil sanki yeraltına girip havasız tozlu ortamda vardiyasını tamamlayacak olanlar. Onlar değil sanki bir hafta boyunca ailelerini göremeyecek olanlar.

Oturup akşam vardiyası raporlarına bakarken Osman tavşan kanını getirdi, Abi gettim.

-Oğlum dilini eşek arısı soksun senin, gettim ne! getirdim diyeceksin.

Yine her günkü aynı fırçamızı Osman'a attık, o da söyleyememenin beklide ezikliğini yaşıyor ama biz bu fırçayı mutlaka atıyoruz. Hoşumuza gidiyor.

Daha çayı yudumlamadan, yeniden Osman karşımda sırıtıyor. Ağabey toplantı var.

Beş mühendis ve başmühendis,

Günün mana ve önemi tabiî ki başmühendis tarafından dile getiriliyor. Her gün aynı sözler, aynı temenniler, aynı başarı dilekleri.

- Programı tutturalım çocuklar.

Başmühendis Mehmet beyin son sözleri ile kapanıyor toplantı. Sen kal. Diyor Mehmet Bey

Çayımızı burada içiyoruz zorunlu olarak, kapı çalıyor ve genç bir arkadaş içeri giriyor. Mesut, diyor Mehmet Bey, çiçeği burnunda yeni mühendisimiz. Diye de ekliyor.

-Mesut Beyi al ocağı gezdir, hazır olması için elinden geleni yap. Diye emrivaki yapıyor.

Eee, başa gelen çekilecek tabi. Odaya gittik Mesut'la sohbet, nerden, nasıl ve niçinlerin ardından ocağa vardık.

Cemil çavuş karşıladı bizi, hoş geldin beyim.

-Hoş bulduk Cemil Çavuş. Bu arkadaş, yeni mühendislerimizden Mesut Bey, hazırlan ocağa gireceğiz.

-Olur, beyim dedi Cemil Çavuş.

Yaklaşık 1,90 m civarındaydı, iri yarıydı elleri çok büyüktü. Hep düşünmüşümdür, nasıl hareket ediyor bu yeraltında diye. Ama yıllarını vermişti neredeyse emekliliği gelmişti.

- Beyim, dedi Cemil Çavuş ve ekledi.

- 1430 Galerisine dün konuştuğumuz gibi bir ekip gönderdim. Çalışıyorlar oraya bakalım mı?

Arama galerisi sürülmesi işiydi daha yeni başlamıştı yaklaşık 10 m kadar olmuştu

- Sen bak, Cemil Çavuş. Biz Mesut beyle girelim ocağa, hatta başlarında kal çıkışta senin yanına geliriz. Dedim.

- Olur beyim.

Karpit lambalarımız hazırlanmış, kapı çıkışına konulmuştu. Maden ocağına girişte başkaca bir aksesuara şantiyede ihtiyaç duymuyorduk, çünkü giysilerimizi evden giyerek çıkıyor, çekiç ajanda ve baretimi



zaten Soriden alıyorduk. Burada sadece karpit lambasına ihtiyacımız vardı. Maden ocaklarında aydınlatma için kullandığımız bu lambalar, pratik ve ucuz olduğundan kullanımından vazgeçilemiyordu ve her türlü şartta yanabiliyordu.

"Karpit lambasının, alt kısmında karpitin konulacağı bir hazne ve bu haznenin bir boru çıkışı var ve bu boru ucuna meme tabir edilen ince delikli bir parça ilave ediliyor. Üst kısmında su haznesi var haznenin alt bölümünde, bir musluk yardımı ile su akıntısı sağlanıyor. Bu iki parça bir kelepçeyle birleştiriliyor ve musluk açıldığında karpit üzerine su düşüyor, su ile karpit birleşince asetilen gazı oluşuyor ve meme ucundan çıkıyor. Bu gaza, bir kıvılcım çakıldığında tutuşarak yanıyor. Bu alev yer altında oldukça önemli bir aydınlatma sağlıyor ve bu aydınlatma ile tüm çalışmalar rahatlıkla gerçekleştirilebiliyor."

Maden ocağı yörenin en büyük ocaklarından biriydi, Tepebaşı, dam dört girişi var, giriş ile madenin bulunduğu yer arası yaklaşık dört

km. en üst kotu ile en alt kotu arasında iki yüz metre fark var, her katta yaklaşık on km. ye yakın galeri ve bir o kadar da boşluk var.

O gün her nedense, maden ocağı içerisindeki çalışılan bölgeleri değil de yıllar önce çalışılmış bölgeleri gezip görmek istedim. Bu isteğim belki, yeni çalışma alanları bulabilmek amacı güdüyordu, belki de yanımda yeni mühendise biraz da hava atamak veya çalışma alanlarımızın ne denli güç şartlarda olduğunu göstermekti, bilemiyorum her ikisi de olabilirdi.

Ayağımızda botlar, elimizde karpit lambası, başımızda baret 1404 galerisinden içeri yürümeye başladık, galeri uzundu, galeri cidarlarının çatlaklarını kontrol ediyor ve demir yolunun traverslerinin aşınıp aşınmadığını kontrol ederek ilerliyorduk.

Bu travers, düşünürken karpit lambasının alevi ile bir sigara yaktım. Yeni mühendis olmuş ve Guleman'a tayin olmuştum, aynı yanımdaki delikanlı gibi.

- Efendim ben Hacettepe Üniversitesinden mezunum, okulumuz genelde cevher hazırlama üzerine yoğun eğitim yapıyor, mümkünse bu alanda çalışmak isterim.

- Olmaz kardeşim, bana madenci lazım, doğru ocağa, hadi. Dedi

Yanındaki başmühendise dönüp biraz da azarlayarak emir verdi, Müessese Müdürü.

Henüz bir gün olmuş oraya geleli, ancak benden başka bir de efe var. Başkada mühendis yok, on ocak ve yaklaşık iki bin işçi var, bir koşturmaca ki sorma gitsin.

Doğru ocağa emri verilir de, biz kendimizi ocak yönetirken bulmaz mıyız, bulduk tabi, tamam okulda öğrendik, bir takım şeyler biliyoruz ama pratikte neler var bilmiyorum, öğreten de olmadı.

- Hoş geldiniz beyim.

Cemil Çavuş karşılamıştı, yanımda Baş Mühendisimiz Mehmet Beyle birlikte.

- Hoş bulduk baş efendi. Mehmet Bey bu şekilde hitap ederdi baş çavuşlara, eski madencilerin de bu şekilde hitap ettiklerine şahit olmuştum. Bu hitap şekli cezaevlerinde de kullanılıyor. Her nedense.

Arkadaşımız bundan böyle bu ocağın amiridir, kendisine yardımcı olunsun, ocağın her yanını tanıtın diye Cemil çavuşa bir dizi emir verdi. Dönüp,

- Akşam görüşürüz raporunuzu bekliyorum. Arabasına atlayarak gitti

Gitti ya, gitti. Kaldık mı bir başımıza, yeni mezun olmuş bir mühendis ve yıllarını madenciliğe vermiş bir baş efendi. Hadi bakalım kolay gelsin.

Hoş beş ve yapılan hazırlıkların ardından cemil çavuş tarafımdan yıllarca unutulmayacak bir melzeme talep etti.

- Beyim traversimiz bitti yarın gelmezse, işimiz zor.

Allah, Allah travers, travers, travers ne, hiç duymadım diye geçirdim içimden. Ne olabilir diye de düşünmekteyim ki Cemil çavuşun bu sözden sonra ne dediğini hiç hatırlamıyorum. Travers ne, travers ne, travers ne

- Ağabey, bu rayların altına konulan odunlar arası mesafe sabit mi olmalıdır. Mesut'un lafıyla irkildim.

Bilen, öğrenen ve öğretecek olan bir tecrübeli mühendis edasıyla.

- Onların adı travers, odun deme sakın.

- Aralarındaki mesafe de mutlaka sabit olmalı ki demir yolu daha sağlıklı çalışabilsin.

Her gün bu yolu yürüyoruz her gün, onlarca km yol yürüyoruz, yoruluyor insan bazen bunalıyor, etrafa bakıyorsunuz ama bazen görmüyorsunuz görebileceklerinizi.

- Lokomotif geliyor, kenara çekil, diye sağ elimle Mesut'u galeriye yapıştırdım. Vardiya çavuşu arkasından geliyordu kataron.

- Beyim hoş geldiniz, Aydın kolunda matkap delikte kaldı matkap almaya gidiyorum ambardan dedi,

- Neden, kardeşim problem ne, bu matkaplar neden böyle tıkanıyor. Çatlakta lağım mı yapıyorsunuz, dünden beri bu beşinci, gidiyorum bakmaya, çatlaktaysa gerisini sen düşün. Dedim, belki biraz sertti ama, ben böyleydim, bunu tüm çalışanlar bilirdi. Bu nedenle bahane üretmezlerdi.

Aydın kolu olarak bilinen çalışma alanı, başlangıçta ince bir cevher damarının varlığıyla başlamıştı, cevherin takip edilmesini ve mutlaka her gün rapor verilmesini baş çavuşa söylemiştim, her gün de çalışmaları kontrol etmiştim. Yaklaşık elli metre ilerleme yapılmıştı ancak cevher damarında herhangi bir gelişme olmamıştı, çalışanların şevki yavaş, yavaş kırılıyordu, ama kromit cevherleşmesiydi bu aynen tespih tanesi gibi bir dizilim yapıyordu, bu özelliğini birçok kez gözlemlemiştik, taneler arası mesafe hiçbir zaman bu denli uzun olmamıştı. Ama olsundu, devam edilmesi gerektiğini vurguladım baş çavuşa, galeri tam yüz yirmi metre sonra yaklaşık bir metre kalınlık yaptı ve ilerleyen her metrede kalınlık arttı, çalışma alanında kalınlık şimdi kırk metre, bu nedenle buraya benim adımı verdi çalışanlar, Aydın kolu dediler ve bu şekilde anılmaya başlandı.

Çalışma alanına vardığımızda işçiler sıkışan matkabı çıkarmak için mücadele ediyordu, tabanca diye adlandırdıkları mortoperfaratör'ü sağa sola çeviriyor ve matkabı yerinden oynatmaya çalışıyorlardı, çalışma alanında çatlak yoktu belli ki matkabın uç delikleri tıkanmış ve hava çıkışı engellendiğinden partiküller sıkıştırmıştı, yazık çıkması çok zordu, patlatma sonucu çıkacaktı ve muhtemelen de bir daha kullanılamayacaktı.

- Delerken şu matkabı ara sıra çıkarın ve deliğin içerisine hava üflesin bunu neden yapmıyorsunuz yazık değimli bir matkap kaç lira dedim, maden ustasına.

- Yaptık beyim ama,



- Yapsaydın, tıkanmazdı Hüseyin dikkat et canım, bunlara dikkat etmeseniz neden size usta diyelim o zaman, ustalık bu mu?

- Tamam, beyim çıkaracağız meraklanma, dedi Hüseyin

Canım sıkılmıştı, ne bu her gün her gün bir problem sarfiyatlar had safhada diye düşündüm, akşam git Mehmet beye hesap ver,

- Oğlum dikkat etmiyor musunuz ne bu giderlerin hali, vs. vs. kafam bozuktu.

Girdiğimiz galerinin yaklaşık elli metre daha aşağısına, eski zamanlarda üretilmiş olan ve çalışma alanımızın oldukça uzağındaki boşluklarda bulduk kendimizi, kromit mercekleri üretilmiş, peş peşe boşluklar oluşmuştu.

- Bu boşluklar oda olarak anılır, bak şu gördüklerin de topuk, odaların çökmemesi için bilinerek bırakılan cevherli bölgeler dedim, Mesut'a

Hem öğretiyor hem de kontrol ediyordum acaba üretimi yapılabilecek bir topuk var mı? Bırakılmış bir damar var mı? Diye. Çünkü önceki zaman diliminde, oldukça büyük adeseler üretildiğinden küçük adeseler, üretilmemiş ve terk edilmişti. Bazen bunlar teşhis edilebiliyordu, kontrol etmek gerekiyordu.



Çalışma olmayınca boşluklar zifiri karanlık, nemli ve korkutucuydu, yürüme alanları yoktu, terk edildiği için bakım da yapılmamıştı ve dikkatli olmak gerekiyordu.

Bunları düşünürken, tavandan damlayan sular her ikimizin de karpit lambası alevini söndürdü, kaldık mı karanlıkta...

- Olduğun yerde dur. Diye haykırdım Mesut'a. Sakın kımıldama,

Ceplerimi karıştırdım, ceketin pantolonun, yok, yok, çakmak veya kibrit almamıştım. Unutmuştum.

- Çakmağın var mı? Dedim,

- Yok, ağabey ben sigara içmem. Dedi.

Sigarayı ben içiyordum tabii ki, çakmak bende olmalıydı, zaten sorumlu da bendim, zaten içmesem de maden ocağına girerken mutlaka yanımda bulundurmalıydım.

- Allah kahretsin, ne yapacağız şimdi?

Kaldık mı zifiri karanlığın içerisinde, ne olacak şimdi, en ufak bir ışık huzmesi yok, oldukça uzağız çalışma alanlarına bağırsan kimse duymaz, hay Allah...

Düşünüyorum, bizi bulmaları için en az iki gün lazım, nerede olduğumuzu bilmiyorlar, aramaya başlamaları için mutlaka akşam olması lazım, ocaktan geç çıktığımızı da bildiklerinden gece olmadan aramaya bile başlamazlar, sonra hareket edemediğimizden soğuk ortamda perişan oluruz...

- Karpit lambasını yakacak kibritimiz yok dedim. Karanlıkta kaldık ama sen meraklanma. Bir çare bulacağım, dedim.

Mesut'un rahatlaması lazımdı, zaten ne olduğu veya olabileceği konusunda da bir fikri yoktu, yanında tecrübeli mühendis vardı her nasılsa, bir çare bulurdu, bulmalıydı.

Bir çare bulamıyordum, acaba çekici taşlara vursam kıvılcım çıksa bununla karpit lambasını yakabilir miyim? Bir iki çekiç vurup denedim de, belli belirsiz kıvılcım çıkıyor cevhere denk gelirse ama o da karpit lambasını yakabilecek güçte değil, benzin olsa patlatmaz cinsten bir kıvılcım, olmaz, ı ıh...

- Nasılsın, dedim Mesut'a

- İyiyim ağabey, dedi ama sesi titrekti ya üşüyor veya tedirgin oldu diye düşündüm.

- Mesut, sen otur burada ve beni bekle. Her ne olursa olsun sakın hareket etme, bir yere gitmeye çalışma, ben dışarı çıkmanın bir yolunu bulacağım. Dedim.

- Tamam, ağabey sen bilirsin...

Evet, ben bilirim ama neyi bilirim, bu durum farklı kardeşim, hava atmaya benzemiyor, hayat söz konusu, hadi benim hayatım bana ama yanımda birisi var. O ne olacak. Gel de çık işin içinden.

Yanımdaki çekiç, karpit lambasını yere bırakıp yüz üstü uzandım, yer ıslaktı. Başladım sürünmeye, ellerim önde taşlar elime değince kenara itiyorum yavaş ta olsa karanlığın içerisine doğru ilerliyorum.

Kafamda çıkış yönünün neresi olduğu var, ama etraf zifiri karanlık acaba yönüm doğru mu? İlerlerken önüme boşluklar, baş yukarılar

kuyular gelebilir, hiçbirisinde malzeme olmadığından ne ile karşılaşabildiğini bile bilemezsin, buna rağmen ilerliyorum, henüz hiçbirisine düşmedim.

Bu şekilde yaklaşık bir saate yakın sürünmüşüm, her tarafım ıslandı üşüyorum, ama her yanımdan da buhar fışkırdığını hissediyorum, önüme gelebilecek olan boşlukları hissedebilmek için taş atıyorum ve

sesini dinliyorum, aradaki zaman farkından önümde ne olduğunu belirlemeye çalışıyorum, bir yandan da düşünüyorum.

Ulan diyorum, kendi kendime, şuradan bir taş düşse altında kalsak, acılar içinde gideriz, bazen de yok ya bir şey olmaz evvel Allah. Bu badireyi de atlatırız, diyorum. Şu film şeridi olayı gerçekten gözümün önünden geçiyor, yaptıklarımı, yapacaklarımı, başaramadıklarımı düşünüyorum, ölmezsem eğer daha neler yapabilirim diye geçiriyorum aklımdan. Cesaretleniyorum, sürünüyorum...

- Tınnnnn...

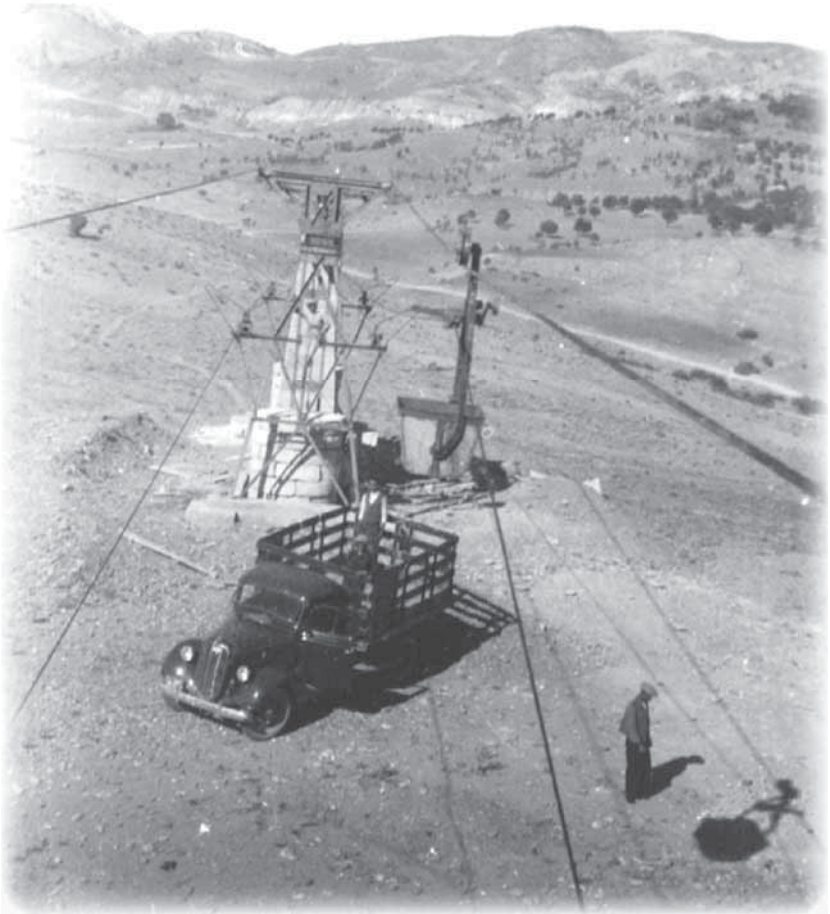
- Bu ses, bu ses, boru bu, yırttım dedim kendi kendime, yırttın oğlum, bu basınçlı hava borusu olsa gerek. 1404 ten ocağa basınçlı hava dağıtan demir boru, durdum.

Taş atmaya devam ediyordum sesi bir daha duymak ve emin olmak için, eğer atıl bir boru olsa ses böyle yankılı çıkmazdı, bu ses yankılıydı, bunu yeniden duymam gerek, taş atıyorum devamlı sesin geldiği yöne, ama isabet yok.

- Tınnnnn...

Evet, bu ses devamlılığı olan bir boru sistemi, yankı yapıyor, evet bu o. Sürünerek sesin geldiği yöne hareket ediyor ve bir yandan da taş atıyorum.

Boruyu yakaladım, ıslak soğuk, boruyu kavradım sarıldım ona sanki bir dosta sarılır gibi sarıldım. Bir süre öylece kaldım, soğuktu, üşümüştüm. Heyecandan, ürperdiğimi hissettim.



Yaklaşık 15 cm çapında bir boruydu bu, flanşlı diye tabir edilen tipte, altışar metrelik boruların biri birine flanşlarla bağlanmış şekildeydi, boru sistemi 1404 galerisine yaklaşık olarak yüz metrelik kırk beş derece eğimli bir baş yukarı ile varıyordu, aşağıya olan devamlılığı ise 1300 galerisine gidiyordu ve çoğu gömülüydü, aşağı gitmek imkansızdı, yukarı çıkılacaktı, ancak ne ile karşılaşılacağı ve hatta baş yukarının, kim bilir belki de göçük yaptığı kapalı olabileceği de aklıma geliyordu. Ama başka çare yoktu.

Artık bir kılavuzum vardı. Boru,

Boru beni özgürlüğüme kavuşturacaktı, aileme kavuşturacaktı, beklide onurumu kurtaracaktı... Her yer hala karanlık ve ıslaktı.

Elimle borunun varlığını hissederek tırmanmaya başladım, başyukarı oldukça dik ve yer altı sularının sanki yağmur gibi aktığı bir ortamdaydı, sırılsıklam olmuştum. Yoğun bir tabii hava akımının da varlığı soğuğu iki katına çıkarıyordu, ama yukarı tırmandıkça, güç sarf ediyor ve vücut ısım artıyordu. Tabi ki heyecanım da öyle.

Boru paslanmıştı, paslar suyun varlığıyla adeta yağ gibi sarmıştı boruyu, tutmak destek almanın olanağı yoktu, her an kayabilirdim, ama başyukarının dar olması duvarlardan daha fazla destek almamı kolaylaştırıyordu.

Bir saati oldu, belki de bana bir yıl gelmişti, tırmanıyordum. Yavaş ve dikkatlice, tahminen başyukarının ortalarına gelmiştim.

"Baş yukarı, yer altı madenciliğinin önemli aktivitelerinden biridir, bazı kesimlerce fere diye de adlandırılabilir, ama biz Guleman bölgesinde baş yukarı tabiri kullanıyoruz, daha Türkçe ve daha anlamlı. Yer altında üst üste açılmış iki galerinin alt galeriden başlamak üzere, eğimli olarak açılan tali galeriler olarak adlandırılır. Patlatılan malzemenin, daha kolay boşaltılması için genellikle kırk derecenin üzerinde eğimlerle açılmaya çalışılır, malzeme ve insan nakli için kullanılır"

Ayaklarımı baş yukarının cidarlarına sıkıca bastırıyor ve ellerimle önüme gelebilecek olan engelleri kontrol etmeye çalışıyordum, karanlıkta sağa sola sallıyorum ellerimi bir şeylere değer mi? Diye, Keşke, elimde bir uzun tahta parçası veya buna benzer bir şey olsaydı, diye düşündüm. Hiç değilse daha uzun bir mesafeyi kontrol edebilirdim, ama yoktu ve böyle devam edilecekti...

Elim bir taşa çarptı, durdum. Ayaklarımın bastığı yeri sağlama aldım ve taşı yerinden oynatmak istedim, taş yerinden oynadı, aşağıya doğru yuvarlandı sesi dinledim.

Ahhhh...

Ben sesi dinlerken, arkadan yuvarlanan diğer bir taş dizime vurdu, yuvarlandı, acıyordu, ama ayağımı oynatabiliyordum. Önemli bir şey yoktur diye düşündüm. Taşları, bir, bir yuvarlamaya başladım. Boruya vuruyorlar ve kıvılcımlar çıkarıyorlardı, ah keşke bu kıvılcımlarla lambayı yakabilseydim.

Taşları temizledim ve tırmanmaya devam ettim, bacağımda ılık bir akıntı hissediyordum, her yer ıslaktı ama bu ılık durum sanırım yuvarlanan taş bacağımı kanatmıştı, tüm giysilerim ıslaktı kontrol edebilme isteğim bile yoktu, her nasılsa bana çok zararı yoktu bu ılık akıntının diye düşündüm. Bir an önce dışarı çıkmalıydım... Tırmandım... Tırmandım...

Kılavuzum boru, tırmanıyordum. Hava akımı kuvvetlenmeye başladı. 1404 galerisine yaklaşmıştım, üşüyordum hala, ıslaktım ve çok yorgundum.

Biraz oturup dinlenmek istiyordum. İhtiyacım da vardı, ama nereye ve nasıl, sular hala damlamaya devam ediyor. Her yerde.

Hava akımı şiddetleniyordu, ellerimi sallamaya devam ediyorum, boruyu bırakmamaya da özen göstererek.

Baş yukarının en üst kısmına tırmanmayı başarmıştım, artık düz galeriye geldiğimi hissettim. Yaklaşık, otuz metre sonra ana galerideyim, diye aklımdan geçiriyor ve giderek heyecanım



artıyordu. Şu an içinde bulunduğum galeri 1404 galerisinin bir kolu atıl bir kol, kullanılmıyor. O nedenle dikkatli olmakta yarar var, sürünüyorum hala, kılavuzum boru...

Nihayet, ana nakliye galerisi 1404, işte demir yolunu ellerimle buldum. Traversler. Traversler, Traversleri bulacağıma bu kadar sevineceğimi ummamıştım.

Bu kez kılavuzum, demir yolu oldu ayağımla yokluyor, hissederek ilerliyordum, galeri yaklaşık bu kesimde iki bin metre kadardı, zaman, zaman sendeliyor, düşe kalka ilerliyorum, bir yandan da lokomotifin erken gelmesini umarak.

Rayların titreşiminden lokomotifin geldiğini hissettim. Kendimi, galeri cidarına yapıştırıp beklemeye başladım Girişin sağ tarafında, drenaj kanalının olduğu bölgede, galeri diğer yöne nazaran biraz daha geniştir, yani demir yolu sola yanaşıktır, yürüme yolu sağ taraftadır, bu nedenle burada rahatlıkla lokomotifin geçişini bekleyebilirim. Lokomotif, homurtuyla yaklaşıyor. Işığı göründü, kurtulmuştum...

Lokomotif yaklaşıyordu, ışık huzmesi oldukça yoğundu, gözlerim kamaşıyordu. Hiçbir şey göremiyordum sanki, güneşe bakıyordum. Lokomotif sürücüsü beni fark etmişti ve durdu.

- Beyim, ne bu hal.

Zülküf, şaşkınlıkla bağırıyordu, lokomotifin gürültüsü bir yandan ne dediğini belli belirsiz anlamıştım.

- Sorma, Zülküf, sorma. Dedim.

- Bana bir lamba verin ve acele gidip baş çavuşu bulun derhal gelsin.

Anlamışlardı bir problem olduğunu, lambayı aldım, lokomotif hızla uzaklaşmaya başladı.

Aradan yaklaşık iki, iki buçuk saat zaman geçmişti. Acaba, mesut ne haldeydi.

Üşümem, ürpertilerim geçmişti sanki. Artık sadece mesut'u düşünüyordum, inşallah başına bir şey gelmemiştir. Dedim.

Bana emanetti, bu kez korku sarmıştı içimi. Başına bir şey gelirse kendimi affedemem diye düşünüyordum. Bu tür duygular, düşünceler, teoriler ve kurgularla geçen zamanın her anı bana ızdırap gibi geliyordu. Tükenmiştim iyice, bu kadar karamsar olmamıştım hiçbir zaman. Kötü, kötü düşüncelerle doluydum. Korkuyordum açıkçası, titriyordum, çömeldim olduğum yere, titremem üşümekten değildi besbelli. Korkudan...

Bu günün sonunda, acaba nasıl bakacaktım insanların yüzüne, nasıl anlatacaktım olanları ne diyecektim, bahane üretecek miydim? Şöyleydi de. Böyleydi de. Diye geveleyecek miydim?

- Ne işin vardı kardeşim orada. Diyecekler miydi?

- Hadi gidiyorsun, yanına birisini de al. Demezler miydi?

- Yok kardeşim, yooook. Önce emniyet. Diyen de olabilirdi.

- Tedbir almalıydın, yedek çakmağın olmalıydı, Genç mühendisi götürmemeliydin, bekleseydin ya onunla.

- Diyenlerde olabilirdi. Bunlara karşı hangi tür bahanelerle cevap verebilecektim?

Belki de birisi "yaşamak şakaya gelmez... Ciddiyetle yaşayacaksın" diyecekti bana.

Bunların hepsi olabilirdi, olursa da verecek cevabım yoktu. Belki de şu an düşünemiyordum, belki de tartışacaktım, altta kalır mıydım? Bilemiyorum.

Gürültüler duydum.

- Geçmiş olsun beyim, hayırdır, dedi Cemil Çavuş.

Büzülmüştüm ve titriyordum belli ki yüzüm bembeyazdı.

- Gidelim dedim. Hadi çabuk.

Cemil çavuş, bir şey sormadı. Önde ben, arkada Cemil Çavuş ve ekibi... Tecrübeliydi, kötü bir şey olduğunun farkındaydı ve beni takip ediyordu koşar adımla gidiyorduk.

Bir buçuk saatte tırmandığım baş yukarıyı, ne çabuk indik diye geçirdim içimden hayret.

Ya o sürünerek geldiğim yerler. Buralardan nasıl geçmişim, nasıl düşmemişim boşluklara. Uçarcasına gidiyordum, sanki o yorgun adam ben değildim.

- Yavaş, beyim. Takılıp düşeceğiz, diye haykırdı Cemil çavuş.

- Koş Cemil Çavuş Koş. Dedim. Koş...

Hiçbir şey anlatmıyordum, hiçbir şey, onların da oldukça meraklandığını hissediyordum ama anlatacak ne gücüm vardı ne de isteğim, yürüyorduk, koşuyorduk...

- Mesut, Mesut. Diye bağırmışım belli belirsiz.

Aynen bıraktığım yerde, büyük bir cevher kayasının üzerinde oturmuştu, titriyordu, ışığı görünce yüzü gülümseme ile doldu.

O gülümsemeyi unutamam, hayattı bu, yaşamaktı, sevgiydi, özlemdi, her şeydi...

İLK TÜRK "JEEP"İ

Mahmut KİPER
Metalurji Mühendisi

İLK TÜRK "JEEP"İ
Kısaca Dünya Otomobil Tarihi

Vikipedi'de önemli bir teknolojik buluş olan otomobilin tarihi ile ilgili şöyle bir giriş yapılmış;

"Otomobilin tarihi 19. yüzyılda enerji kaynağı olarak buharın kullanılmasıyla başlar ve içten yanmalı motorlarda petrolün kullanılmasıyla devam eder. Günümüzde alternatif enerji kaynakları ile çalışan otomobillerin üretilmesi konusunda çalışmalar hız kazanmıştır. Otomobil, ortaya çıkışından itibaren gelişmiş ülkelerde insan ve yük taşımacılığı konusunda ana ulaşım aracı olarak kendini kabul ettirmiştir. Otomotiv endüstrisi II. Dünya Savaşı'ndan sonra en etkili endüstri kollarından birisi olmuştur. Dünya üzerinde 1907 yılında 250.000 olan otomobil sayısı, Ford'un -Fordist üretim modelini oluşturan üretim bandı yaklaşımıyla seri üretimi hayata geçirdiği yaklaşım nedeniyle sadece otomotiv endüstrisinde değil tüm üretim sisteminde milat kabul edilen dönüm noktalarından sayılan MK- 1914'te Ford Model T'nin ortaya çıkışıyla 500.000'e ulaşmış, II. Dünya Savaşı'ndan hemen önce bu sayı 50 milyonun üzerine çıkmıştır. Savaşın ardından geçen otuz yıl içinde otomobil sayısı altı katına çıkmış ve 1975 yılında 300 milyona ulaşmıştır. Dünya üzerinde yıllık otomotiv üretimi 2014 yılında 81 milyonu geçmiştir. Bunun yaklaşık 66 milyonu otomobildir.

Otomobil tek bir kişi tarafından bulunmamıştır, yaklaşık yüzyıl boyunca dünyanın dört bir yanında ortaya çıkan buluşların bir araya gelmesiyle ortaya çıkmıştır. Modern otomobilin ortaya çıkışının yaklaşık 100.000 patent alımı sonrasında gerçekleştiği tahmin edilmektedir.

Otomobil ulaşımda bir çığır açtı ve bireylerin mekân ile olan ilişkileri başta olmak üzere derin sosyal değişikliklere neden oldu. Ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesini kolaylaştırdı ve yollar, otoyollar ile park yerleri gibi devasa yeni altyapıların geliştirilmesine yol açtı. Tüketim nesnesi olarak görülmesiyle birlikte yeni bir evrensel kültüre temel oldu ve sanayileşmiş ülkelerde aileler için olmazsa

olmaz bir eşya olarak yerini aldı. Otomobil, günümüz gündelik yaşamında çok önemli bir yer tutmaktadır.

Otomobilin sosyal yaşam üzerindeki etkileri her zaman tartışma konusu olmuştur. Yaygınlaşmaya başladığı 1920'lerden beri çevre üzerinde (yenilenemeyen enerji kaynaklarının kullanılması, kaza sonucu ölüm yüzdesinin artması, kirliliğe yol açması) ve sosyal yaşam üzerinde (bireyselliğin artması, obezite, çevre düzeninin değişmesi) olan etkileri nedeniyle eleştirilerin odağı oldu. Kullanımının artmasıyla birlikte şehir içinde tramvay ve şehirlerarası tren kullanımına karşı önemli bir rakip oldu.

20. yüzyılın sonları ve 21. yüzyılın başlarında önemli petrol krizleri ile karşılaşan otomobilin karşısında petrolün kaçınılmaz azalması, küresel ısınma ve endüstrinin genelinde uygulanan kirlilik yaratan gazların emisyonları üzerindeki kısıtlamalar gibi sorunlar bulunmaktadır. Bunların üzerine 2007 - 2009 yılları arasında yaşanan ve otomobil endüstrisini derinden etkileyen küresel finans krizi eklenmiştir. Bu kriz önemli küresel otomotiv gruplarına ciddi zorluklar yaşatmaktadır.

Vikipedi'de Jeep tarihçesi ile ilgili de şu bilgi yer almaktadır;

1938 yılında motosikletlerinin ve diğer askeri araçlarının (modifiye edilmiş Ford Model-T) yerine geçebilecek; hafif, manevra yeteneği güçlü, sağlam, güvenli ve seri bir genel maksatlı araç arayışı içinde olan ABD ordusu bu ihtiyacını karşılamak için bir yarışma düzenledi. 135 farklı firmaya yarışmaya katılması için çağrıda bulunuldu. Ancak yarışmaya katılacak firmalar bazı kısıtlamalara da uymak zorundaydılar. Taşımacılık için ağırlığın 600 lbs'yi ve dingil aralığının 75inç'i geçmemesi bu kısıtlamalardan bazılarıydı. Sadece 49 günde bir prototip ve ayrıca 75 günde 70 test aracı üretmek için kıyasıya bir mücadele başladı. Sonuç olarak sadece üç firma bunu başarabildi (Bantam, Willy-Overland, ve Ford). Yarışmayı kazanan 738,74 $'lık fiyatıyla Willy-Overland oldu. Bu modelin adı CJ1A idi. Bir askeri araç için gayet lüks olan bu araçta tente ve otomatik camlar vardı. Ertesi yıl, orduda epey iyi tutan bu araç CJ2 ismi ve birkaç farklılıkla sivil halkın kullanımına sunulmuştu.

Jeep isminin nerden geldiği tam olarak bilinememekle birlikte Ford'un yarışma için ürettiği 'Ford GP' isminden geldiğine inanılmaktadır. 'GP' isminin ise General-Purpose (Genel maksatlı) ya da G=Government ve ABD'deki 4X4 sınıfını ifade eden P'nin birleşimiyle oluştuğu düşünülmektedir. O güne kadar ABD ordusunda kullanılan araçlar "GP" (General Purpose okunuşu: cipi) olarak adlandırılıyordu, bu yüzden de Willy ilk üretilen araçlara Jeep ismini koydu, "CJ" ismi ise daha sonra bu jeeplerin sivil halka satılmasıyla başladı, sivil jeep'i anlamına gelen "Civilian Jeep" isminin kısaltması olarak CJ kullanıldı

Türkiye'de Otomobil Sanayii

Türkiye'de otomobil endüstrisi birkaç prototip proje dışında ağırlıkla yurt dışı lisanslara bağlı bir sektör olarak gelişmiştir. Kısaca bir Türkiye Otomobil Sanayi kronolojisi wikipedia'da şöyle verilmektedir:

1954 yılında tarım alanında da kullanılmaya uygun olan Jeep modellerinin Türkiye'de üretilmesi için Tuzla Jeep Fabrikası kurulmuş ve Türk Willys Overland askeri cip ve kamyonetleri ile Büssing kamyonlarının yapımına başlanmıştır. 1955'te ise ticari kamyonet üretimine geçilmiştir. 1955 yılında kurulan Federal Türk Kamyonları AŞ tamamı Türk olan kadrosu ile Çayırova'da Federal markası ile kamyon montajı ve imalatına başlamıştır.1958'den itibaren üç sene Fuldamobil lisansı ile İstanbul Şişli'de ufak ilk türk otomobili Nobel 200 üretildi. 1959 yılında Ford Motor Company ve Koç grubu girişimiyle Otosan kurulmuş ve otomobil üretimine dönük yatırımlar bakımından ilk adım atılmıştır. 1960 yılında kadrosu bütünüyle Türk olan Otosan fabrikasında günde 4 adet Ford Consul otomobil ile 8 adet Ford Thames kamyon üretimine, 1967 yılında da hafif ticari araç Ford Transit üretimine başlanmıştır.

1962 yılında Federal Türk Kamyonları AŞ OYAK tarafından satın alındı. Yerine İnternational Harvester ortaklığıyla Kamyon, Otobüs, Minibüs,Traktör,Kamyonet,Pick-Up ve REO marka Askeri Araçlar ile şase,radyatör,benzin deposu,tampon ve şase ara malzemesi üretecek olan Türk Otomotiv Endüstrileri A.Ş. kuruldu. 1963 yılında

ise Otobüs Karoseri A.Ş. tarafından Magirus otobüsleri montajı gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

1961 yılında dönemin Devlet Başkanı Cemal Gürsel›in emriyle Eskişehir Devlet Demiryolları Fabrikasında Türk mühendisler tarafından tamamıyla Türkiye'de tasarlanıp, geliştirilen ilk otomobil üretilmiş ve araca Gürsel'in isteği üzerine Devrim adı verilmiştir. O tarihlerde toplu iğne dahi üretemeyen bir ülkede 129 gün gibi çok kısa bir zamanda son derece kısıtlı imkanlarla tamamen Türk yapımı bir otomobil geliştirilmiş, bundan 4 tane üretilmiş; otomobillller için 3 farklı tipte 10 adet motor üretilmiştir. Projeye katılanların yaptığı açıklama olayı özetlemektedir:

> *"Devrim otomobilleriyle, "Türkler otomobil yapamaz!" zihniyeti çürütülmüş, geri düşünce mağlup edilmiştir. Şunu ileri sürebiliriz ki, Devrim›in daha sağlam, daha güzel hale getirilmesi artık bir yatırım işidir. Bu konuda karar vermek de devletindir. Teşvik görmek bizleri şevklendiriyor. Yapıcı tenkide daima hazırız. Şahsi hiçbir menfaatimiz yok. Hedefimiz memleketimizin inkişafıdır.(gelişmesidir) Takdir Büyük Türk Milletinindir.»*

Türk milletinden hak ettiği ilgiyi gören Devrim otomobillleri ne yazık ki yatırım konusunda aynı ilgiyi görememiş ve seri üretime geçememiştir.

1960'ların ortalarına doğru TOE Volvo ile ortak araç üretiminde bulunma çalışmaları yapmış ve Volvo firmasıyla anlaşma sağlanamayınca 1968 yılında Triumph firmasının ortaklığı ile 'Zafer' marka yerli otomobil üretme çalışmalarına başlanmıştır. Önce sedan modelinin, daha sonra ise station wagon ve pick-up modelinin üretilmesi düşünülen aracın daha tanıtım aşamasında iken bazı kişilerin ve çevrelerin baskısı nedeniyle üretiminden vazgeçilmiştir. Bu otomobil daha sonra Haifa İsrail'de Triumph 1300 baz alınarak Autocars İsrail tarafından Triumph Zafer olarak 1967'den 1973 yılına kadar CKD koleksiyon olarak üretildi aynı Tofaş'ın kuş serisinin Etyopya'da CKD olarak bir dönem üretildiği gibi.

1966 yılına gelindiğinde Otosan, İngiliz Reliant firmasına prototipini hazırlattığı ve prensipte fiberglas gövdeli, iki kapılı, bütün mekanik parçaları Ford'dan alınan, adı bir yarışma sonucu belirlenen otomobilini Anadol'u üretmeye başlamıştır. Ve bu otomobil seri üretim bakımından önemli bir köşe taşı olmuştur.

Anadol'un üretime başlamasından sonra 1968 yılında Tofaş kurulmuş, 1971 yılında Murat 124 modelini İtalyan Fiat lisansı ile üretmeye başlamıştır. Yine 1969 yılında kurulan Oyak Fransız Renault lisansı ile ilk modelini 1971 yılında Renault 12 olarak hayata geçirmiştir.

Bu dönemde koltuk, döşeme, lastik, kauçuk parçalar ve akü üretebilen Türk sanayisi motor aksamı, piston, sekman, subap, dişli üretimine de geçmiş; MAN, Otoyol Sanayi A.Ş., Karsan, Otomarsan, Genoto, Chrysler, BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş., Taşıt Sanayii A.Ş. faaliyete başlamıştır.

1975 ile 1979 arası Çiftçiler otomotiv Volkswagen EA 489'u üretti.

1977 yılında Ford Otosan ve Reliant'ın Anadol için kurulan ortaklığında Bertone imzalı FW11 prototipi ortaya çıkmış ancak bu projenin maliyetini yüksek bulan Otosan mühendisleri yeni bir çalışma başlatarak Anadol 16 adı verilen yeni bir örnek geliştirmişlerdir, ancak bu prototipin üretiminden de vazgeçilmiştir.

1980 yılında Devrim'den sonra motoru da dahil olmak üzere bütünüyle Türkiye'de Otosan tarafından tasarlanan «Çağdaş» modeli, endüstri tasarım ödülü almıştır. Çağdaş modeli yeni bir Anadol modeli olarak tasarlanmıştı ve motor olarak Wankel Tipi Motor kullanılmıştı.

1985 yılına gelindiğinde Otosan Ford Taunus modelini, Oyak Renault ise ikinci bir model olarak Renault 9 modelini üretmeye başlamıştır. İki yıl sonra 1987'de ise Türkiye'nin ilk hatchback modeli olan Renault 11 bantlardan çıkmış ilk dizel motor da Anadol pikap'a takılmıştır.

1989 yılında motor ve karoserde yapılan değişikliklerle Renault 12 serisi , Toros modeline dönüştürülmüş ve 2000 yılına kadar üretimi devam etmiştir.

90'lı yıllarda Renault'nun üst sınıf modeli Renault 21'in üretimine başlanmıştır. Türkiye'de üretilen ilk Opel'ler ve Toyota Corolla yollara çıkmıştır.

1993 yılında TOE ve 1995 yılında Genoto fabrikaları kapanmıştır.

1996 yılında klasik otomobil tutkunu Prof. Dr. Hasan Yurdakul klasik tipteki *Maral* marka otomobillerin üretimine başlamıştır. Araçların üretimi günümüzde halen sürmektedir ve üretim tamamiyle elle yapılmaktadır.

1997 yılında yine ilk Türkiye'de üretim olarak Honda Civic ve Hyundai Accent üretimine başlanmıştır.

1999 yılında Fadıl Akgündüz'ün kurduğu JetPA şirketi tarafından, bu "dünya otomobilinin" Akgündüz'ün memleketi Siirt'te üretileceği "İmza 700" adlı küçük "yerli" otomobilin "prototipi" lanse edilmiş, daha sonra İngiliz bir firmaya yaptırılan 2 maket, tel örgülerle çevrilen büyükçe bir arazi ve inşaata başlanmış birkaç bina ile sınırlı kalmıştır.

Türkiye bu yıllarda spor otomobil üretmeye başlamıştır. Etox, Anadol STC-16 dan sonra üretilen Türkiye nin üretmiş olduduğu 2. spor otomobildir. Henüz prototip aşamasındadır. Diğer spor otomobiller ise Yonca-Onuk Tersaneleri tarafından üretilen «Onuk Sazan» ve «Onuk S-56» adlı prototip aşamasında olan otomobillerdir. Ayrıca bir Çenberci Ltd. Şti. klasik tipteki el yapımı Diardi marka otomobilleri üretmiştir.

2007 yılında Gaziantep'te kurulan Müjdeci Kamyonet firması Folkvan markalı kamyonetlerin üretim ve montajına başlamıştır.

2007 yılında Fatih Başoğlu Şamil 1 ve 2 isimli otomobillerini tescil ettirmiştir.

2010 yılında Türkiye'de üretimine başlanan modellerden birisi de Doblo'dur. Üretimi devam etmektedir.

2015 yılı itibariyle EVT S1 adı verilen spor otomobil üretilmiştir.

28 Mayıs 2015 tarihi itibariyle T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Saab 9-3'ün bütün haklarını satın almıştır, bazı kaynaklara göre de o otomobil aslında CadillacBLS'dir.

2015 yılında Bakan Fikri Işık %100 yerli otomobilin 2020 yılından önce yollarda olacağını söylemiştir.

Türk Malı Jeep'in Öyküsü

Yukarıda görüldüğü gibi ülkemiz otomobil tarihçesi birkaç kişisel ve meraka dayalı münferit ve ardı gelmeyen girişim dışında büyük ölçüde lisanslı üretimlere dayanmaktadır ve bu çemberi kırmaya çalışan Devrim gibi projeler de hala gerçek gerekçeleri bilinmeyen nedenlerle sonlandırılmıştır.

Neden sonlandırıldığı belli olmayan başarılı ulusal projelerden biri de 1988'de, Yıldız Teknik Üniversitesi ve Türk Silahlı Kuvvetleri ortak programı olarak hayata geçen Tuzla'da ki, "Askeri Jeep (jip) Üretimi" dir. Tuzla Jeep Fabrikası, 1990'da seri üretime geçmiş, 15 yıldan fazla sürede, yerli 13 bin kadar çeşit çeşit, her ihtiyacı karşılayan askeri jipler üretmiş ve sonra, hiçbir açıklama yapılmadan "İhtiyaç yok" denilerek 2006'da, üretim durdurulmuştur. Artık ihtiyaçlar daha pahalıya gelen ithal araçlarla giderilmektedir.

Tuzla üretimi askeri araçlar , halen TSK'da kullanılmaktadır.

Türk malı "JEEP'in öyküsü http://www.anadolu.eu/Dergi/jeep.pdf de şöyle anlatılmaktadır;

"Tuzla'da Jeep'lerin üretildiği fabrika, 1954 yılında, "Türk Willys Overland" adıyla kurulmuştu. Türkiye'nin ilk otomotiv fabrikası sayılan bu yerde, ABD'den getirilen parçalar yerli parçalarla montajlanarak sivil ve askerî amaçlı Jeep, kamyonet üretiliyordu. Fabrika daha sonra Türk Silahlı Kuvvetleri'ne devredildi. 1986 yılından itibaren

'T Model' adıyla jiplerin yerlileştirilmesi çalışmalarına geçildi. 1990'lı yıllarda da yüzde yüz yerli GT ve GTD Model olarak askerî jip üretimine başlandı. Araçlara ait marka tescili, 1995'te Türk Patent Enstitüsü tarafından 'Tuzla 1013' adı ve 'T' logosuyla yapıldı. Ayrıca, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü'nden araç tip onay belgeleri alınarak, ihracat için gerekli şartlar elde edildi.

"Neler oldu? Neden oldu? Tuzla Jeep Fabrikası'nın yerli üretimi neden durduruldu?" sorusuna yanıt verirken, "Bu konuyu yetkililer de bilmiyor. Yanıtı ancak üst düzey makam ve yetkililer verebilir, onlara sormak lazım. Ordu'nun bir konsept değişikliği yapacağı, imalat sektöründen çıkacağı, farklı bir konsepte gireceği şeklinde bir düşünce ifade ediliyordu. Bu fabrikada üretimin durdurulacağı, hatta fabrikanın kapatılacağı zaten sürekli konuşulan bir şeydi. Birileri bu işten memnunken, birileri de rahatsız olmuş olabilir" diyerek söze başlayan Tuzla Fabrikası'nda yerli jip üreten ekibin içinde yıllarca görev üstlenmiş bir mühendis ve akademisyen olan Yıldız Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Rahmi Güçlü şöyle devam ediyor: "İmalat kolay iş değil. Yatırım, risk gerektirir. Herkes bunu göze alamıyor. Çoğu sanayici bundan kaçınıyor, ithalat kolaya geliyor. TSK da bugün ithal ediyor... Bizim yapmaya, gerçekleştirmeye çalıştığımız; yerli olarak ürettiğimiz ama her seferinde içeriden ve dışarıdan önümüzün kesildiği onlarca proje var. Devrim arabaları bir örnek... Benzin



unutuldu diye proje iptal edilir mi? Buna kim inanır? Türkiye uçak yapıp Hollanda'ya ihraç ettiği zaman da proje durduruldu. Dış güçler engel oluyor ama tabii içerden de onlara destek olanlar çıkıyor."

Prof. Dr. Rahmi Güçlü bu fabrikayı ve Jeep leri şöyle takdim ediyor;

"Tuzla Fabrikası, Türkiye'nin yerli malı ilk seri üretim otomotiv fabrikasıdır. Burada 4 x 4 yerli askeri arazi araçları üretildi, 15 farklı model... Komutan aracı, personel aracı, mobil silah araçları, ambulans... Ben kesin cümlelerle şunu ifade edeyim: Bu projede geldiğimiz noktada ürettiğimiz araçlar, teknolojik açıdan, yurtdışından ithal edilen araçlardan çok daha üstündü. İthal taşıtların tırmanamadığı eğime bizimkiler tırmanır..."

Türkiye'nin ilk ulusal yer gözlem uydusu Göktürk-2 projesinde de yer alan Prof. Dr. Rahmi Güçlü, 2006 kapanma sürecini "üzücü bir nokta" olarak nitelendirirken ve "Yetkililer tarafından araştırılması, niye böyle olduğunun soruşturulması, sorgulanması gerekir" derken, mevcut sistem ve altyapının farklı bir açıdan ele alınabileceği, üretime tekrar başlanabileceği mesajını veriyor: "Bugün milli uydumuz Göktürk-2'nin üretilmesi ne kadar önemliyse, 1990'lı yıllarda yerli bir askeri araç tasarlamak ve üretmek de o kadar önemliydi, bugün de halen çok önemli. Bu projenin kahramanları var: Ben o zamanlar Yıldız Teknik Üniversitesi Araştırma Görevlisi olarak ekipteydim. Bir avuç Türk mühendisin ve komutanın örnek gösterilecek başarısıdır bu. Ders kitaplarına, tarihe not düşülecek bir konudur. TSK açısından stratejik önemi çok büyük bir proje ve üretimdi. Ben inanıyorum ki bugün bile böyle bir yerli üretim olanak ve teknolojisine sahip fabrika pek yoktur. O tarihte vites kutusu hataları, orada kurduğumuz deney setiyle tespit edilebiliyor ve böylece tüm vites kutusu hatalı diye çöpe atılmıyordu. Her ihtiyaç ya fabrikada üretildi veya iç piyasadan temin edildi. Üretilen araçların maliyeti, ithal edilenlerin maliyetinin çok altındaydı."

Ve Rahmi Hoca şöyle yakınıyor;

"Yurtdışına, ithalata harcanan paranın çok daha az bir bölümü bu projenin yürütülmesine ve geliştirilmesine harcansaydı bugün

dünya markası jiplerimiz olurdu. Böyle bir kabiliyet var, böyle bir başarı yakalanmış. İrade meselesi... Bu araçları tatbikatlarda gören, satın almak isteyen İran, Pakistan gibi ülkeler oldu. O dönemde mevzuat elvermedi. Üretim devam etseydi, sivil ihtiyaçlara yönelik talepler de karşılanabilirdi. Üretim durduruldu ama fabrika yerinde... Parça üretiliyor, mevcut askeri araçlara lojistik destek sürüyor. Orası daha verimli hale nasıl gelir, imalat yapılabilir mi, gözden geçirmek lazım. İnsanımız çalışkandır, beyin gücümüz de var. İrade ve teşvik gerekiyor. Bu ülkenin başaramayacağı hiçbir şey yok. Tuzla Jeep Fabrikası'nda Jeep üretiminin durdurulması, ülkemize yapılan en büyük kötülüklerden biri olup soruşturulması gereken bir husustur. Devlet yetkililerimiz dahil birçok kişi yerli otomobil yapacak babayiğitler aramaktadır. Ne yazık ki bu araçları üretmiş babayiğitleri bilen yok. Oysa, Türkiye'de, 1988-2006 yılları arasında, YTÜ işbirliğiyle, Kara Kuvvetleri Komutanlığı 1013. Ordu Donatım Ana Tamir (Tuzla Askeri Jip) Fabrikası'nda "Tuzla 1013" markasıyla on bin'in üzerinde yerli askeri jip tasarlanmış ve seri olarak üretilmiştir. Yani bu jip projesinin yönetimi, tasarımı ve imalatı tamamen ülkemize aittir. Bu askeri jiplerin geliştirilmesi projesinde üniversite-sanayi işbirliği kapsamında görev aldım. Bugün Türk Silahlı Kuvvetleri'nin envanterinde, 10 binden fazla yerli askeri jip ve mobil silah yer alıyor; hâlâ kullanılmakta olan bu araçları kışlalarda



ya da törenlerde görebilirsiniz. Bugüne kadar bu jiplerin kamuoyu tarafından bilinmemesi, askeri bir proje olmasından kaynaklanıyor."

Prof. Güçlü projede emeği geçenleri de şöyle anıyor;

"Bu askeri jiplerin ve mobil silah platformlarının geliştirilmesi projelerinde, Fabrikanın komutanlarından Tuğgeneral Rumi Özyalçın, mühendislerden Albay Sabahattin Ergönenç, Bnb. Hamdi Akgül, Yzb. Tevfik Zengin, Yzb. Mevlüt Yerlikaya, Yzb. Süleyman Yangınlar, birçok subay, astsubay ve sivil personel ile YTÜ'den Prof. Necati Tahralı öncülüğünde, kendisiyle birlikte, YTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Yüksek, Prof. Dr. Ahmet Topuz, Prof. İrfan Yavaşlıol ve Makina Müh. Bölümü'nden bazı öğretim elemanları yer aldı ve asker ve sivil Türk mühendislerin başarılarıyla, 15 farklı model yerli askeri araç üretildi."

Özellikle, Tuzla 1013 markalı GT Model Jip'in vites kutusuyla ilgili çalışmaların kendi doktora tezi konusu olduğunu, süspansiyon sistemiyle ilgili çalışmaların da Prof.Dr. İsmail Yüksek'in doktora tez konusu olduğunu ifade eden Güçlü, "Devrim arabasının başına gelenlerin Tuzla askeri jiplerinin de başına geldiğini ve aynı kaderin yaşandığını" belirtiyor. Tuzla Askeri Jiplerini Geliştirme Projesi'nde, motor dahil tüm parçaların Türkiye'de üretildiği, özellikle vites kutusu, arazi dişlileri, diferansiyel mekanizması, şaftları ve diğer aktarma organları, şasi, kaporta, iç ve dış tüm aksamın K.K.K. 1013. Ordu Donatım Ana Tamir Fabrikası'nda yerli olarak üretildiği belirtiliyor.

Prof. Güçlü, "3, 4 ve 5 vitesli bu araçlar, sadece komuta kontrol aracı olarak değil, savunmaya yönelik silahlı mobil araç haline dönüştürülerek, üzerine havanlar, tanksavarlar ve çeşitli tip silahlar yerleştirilerek de kullanılmıştır. Bunlarla birlikte, bu araçlara radar sistemleri ve haberleşme amaçlı sistemler de monte edilmiştir. Bu araçlar, şasileri büyütülerek, personel taşıyıcı, ambulans ve cenaze araçları olarak da tasarlanmış ve üretilmiştir. Bu tip araçlar, Ordumuzun talebine göre üretilerek hem ihtiyaç karşılanmaya, hem de yurt dışına bağımlı olmaktan kurtulmaya çalışılmıştır" diyor.



Prof.Dr. Rahmi Güçlü, "Yurtdışından ithal edilen araçlarla, Tuzla 1013 markası ile üretilen araçlar arasında bir karşılaştırma yapıldığında, Türkiye'de teknik özellikleri ve kabiliyetleri açısından çok daha üstün bir araç üretildiği görüldü. Bu araçların maliyeti, ithal edilen araçların maliyetinin, modeline göre, yaklaşık dörtte biri veya beşte biriydi. Büyük bir tasarruf sağlanmıştı. Bu jiplerle ilgili yapılan projelerin ve testlerin sonuçları, gerek üniversitede hazırlanan lisansüstü tezleriyle, gerekse Silahlı Kuvvetler Dergisi'nde, bilimsel konferanslarda ve basın yayın organlarında yayımlanan makale ve yazılarla belgelendi. Bu bilgi ve belgeler, Tuzla Askeri Jip Fabrikası'nda mevcuttur" diyor ve ekliyor: "Benzin konulmasının unutulduğu söylenerek yapımı durdurulan Devrim arabalarına niçin daha sonra benzin konularak çalıştırılmadığını milletçe anlayamadığımız gibi, binlerce adet üretilen Tuzla askeri jiplerinin üretiminin durdurulmuş olmasını da anlayabilmiş değiliz. Bugün farklı bir isim (K.K. Lojistik Komutanlığı 7. Bakım Merkezi Komutanlığı Fabrikası) ve işlevle çalışmakta olan bu askeri fabrikada, o günün şartlarında bir avuç azimli ve vatansever insanın her türlü riski göze alarak elde ettiği, bu içimizi burkan başarı hikayesi, tarih ve ders kitaplarına girecek ve gençlere örnek gösterilecek kadar önemlidir. Devrim Arabası'nın

filmini sinemada içimizi burkarak seyretmiştik ama bu fabrikada içimizi binlerce kez burkacak ve çok sayıda film yapılabilecek gerçek hikayeler mevcuttur. Bu fabrikada var olan yüzde yüz yerli askeri araç ve mobil silah üretimi yeteneğimizi kaybederek yeniden yurtdışına bağımlı hale gelmemiz, ülkemiz adına çok büyük bir kayıptır."

Gideceğin Yol Geldiğin Yolun Devamı Olacaktır

Geçtiğimiz 2-3 yılda devlet yetkililerimiz yerli otomobil üretecek babayiğit arayıp durdular ve ne yazık ki lisansla üretim yapan pek çok babayiğit tüm destek vaadlerine rağmen bu işe soyunmadı. Bunun üzerine ilgili bakanlık bu işe kendi soyundu ve 28 Mayıs 2015 tarihi itibariyle T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Saab 9-3'ün bütün haklarını satın aldığını duyurdu. Vikipedi'ye ve bazı kaynaklara göre de o otomobil aslında CadillacBLS'di.

Endüstri 4.0'ın konuşulduğu günümüzde yerli otomobili hülyası anlamlı mı değil mi tartışmasına girmeden sadece yerli otomobilden ne kastedildiğini sorsak pişmiş aşa su katmış mı oluruz?

Kastedilen tüm parçaları ile yerli üretimse – hadi günümüzde yetkinliğimiz olmayan bir konu olan MEMS ağırlıklı sistemlerle çalışan otomobillerde bu sistemleri sağladığımızı varsaysak bile – parça ya da sistemleri yerli olarak üretsek acaba bu Türkiye'nin dünyaya takdim edeceği bir otomobil olur mu?

Diğer bir deyişle Orijinal Ekipman Üreticisi (OEM) konumu yeterli mi?

Dünyada ki otomobili üreticilerine baktığımızda sorunun yanıtı pek içi açıcı değil. Örneğin Volvo bir İsveç markası olarak ilk otomobili 1927'de üretmiş. Volvo araçları çok uzun süredir sağlamlıkları ve güvenilirlikleriyle pazarlanıyor. Yani Marka imajı arkasında bu özellikleri var. Bu özellikleri lafla yapmıyor, sağlamlık ve güvenilirlikle ilgili neredeyse tüm ilkler onun tarafından geliştiriliyor ve patentleniyor. Daha sonra bazı uygulamalar yararları görülünce tüm araçlarda standart hale geliyor. İşte sadece birkaç örnek;

1944 İlk Güvenlik kafesi

1944 Lamine edilmiş ön cam

1957 Önde 2 noktalı emniyet kemeri

1958 Arkada 2 noktalı emniyet kemeri

1966 Güvenli kapı kilitleri

1972 Arka kapılara çocuk emniyet kilidi

1991 SIPS – Yan Darbe Koruma Sistemi

1998 WHIPS – Omurga Koruma Sistemi

2001 SCC – Volvo Güvenlik Konsept Arabası

2006 CWBS - Fren Destekli Çarpma Uyarısı (S80)

2009 City Safety - Saate 19 milin altında gidiyorsa, önde bir arabanın belirmesi durumunda arabayı otomatik durduran sistem (XC60)

Anlaşılacağı gibi Volvo markasını dünyada bilinir ve istenir kılan unsurlar sadece marka değil. Sağlamlık ve güvenilirlik marka imajını güçlü kılan arka plan uygulamalar.

Özetle bazı sektörlerde sadece Orijinal Ekipman Üreticisi (OEM) olmak yetmiyor, Orijinal Tasarım Üreticisi (ODM) ve en sonunda da mutlaka Orijinal Marka Üreticisi (OBM) olmak gerekiyor.

Peki yerli otomobilimiz dünyada bilinir bir marka olmak için ne marifetlerini ortaya koyacak? Bunu henüz bilmiyoruz.

Bildiğimiz tek şey hemen tüm küresel otomobil marka öykülerinden de gördüğümüz gibi gelecek ancak geçmiş birikimlerin üstüne kurulabilir.

Geçmişte ki Devrim, Yerli Jeep gibi önemli birikimlerini bırakın bir çırpıda yok etmeyi yok sayan ve unutturmaya çalışan ülkemizde küresel bir otomobil markası doğar mı?

Karar sizin....

Not: Türk Malı "Jeep" öyküsü ve fotoğraflar http://www.anadolu.eu/Dergi/jeep.pdf isimli kaynaktan yararlanılarak oluşturulmuştur.

HAYDAR ÇİÇEK AÇTI

Nadir AVŞAROĞLU
Maden Mühendisi

HAYDAR ÇİÇEK AÇTI

Sevgili Dostum,

80'lerin başında
ODTÜ'nün en nadide köşelerinden biriydi
1. Yurt, 508 nolu oda

Kamu Yönetiminden Murat
Psikolojiden Erkan
Mühendislik Bilimlerinden İbrahim
Metalürji Mühendisliği'nden Erden
Maden Mühendisliği'nden Melih
ve ben

Muhabbetin, sohbetin en kıvamlısı
Arkadaşlığın, dostluğun en koyusu
Yardımlaşmanın ve dayanışmanın en kralı

O odada kurduğum dostlukları
Arkadaşlıkları
Yaşadıklarımı
Ömrüm oldukça unutmam
1. Yurt, 508 nolu Odanın güzellikleri
Sadece bunlarla sınırlı değildi.
Görsel güzellikleri de vardı



15 metrekarelik odada, 6 kişi yaşardık
Ama 80'lerin başında eski bir saksıya diktiğimiz
ve mor çiçekler açan bir sarmaşığımız vardı.
Bardağın dibinde kalan çaylarla suladığımız
Belki de bu yüzden çiçeklerinin giderek kırmızıya çaldığı
Pencereyi bir çerçeve gibi dolandırdığımız bir sarmaşık

1. Yurdun özelliği şudur, hocam
Akşam yemeğine giden bütün kız yurtları
Bizim pencerenin önünden geçer
Akşam üstü dersten gelmişsin,
Böyle bir bahar günü
Elinde çay fincanı
Pijama ile birlikte,
Göbeğini kaşıyarak
Sarmaşığın çerçevelediği
Pencere kenarında yerini alırsın

Akşam yemek vakti gelince
Bütün ihtişamı ile kız yurtları arz-ı endam eyler
5. Yurttan Neslihan
7. Yurttan hazırlıktaki esmer kız
Ekonomiden Mehtap
Kimya Mühendislikten Emine



Hepsi her akşam yemek için kafeteryaya gider
Bizim pencerenin önünden geçerdi.
Mor çiçekli sarmaşığın çerçevelediği
Pencere kenarında biz
Erden, Melih, Erkan ve ben
Askeri ve mülki erkanın geçiş törenini izlerdik

Sadece sarmaşık değil, Hocam,
Mesela akvaryumumuz vardı,
Kendine bakmaktan aciz öğrenciler
15-20 tane lepistes ve melek balığına bakardık
Yemleri kalmadığı zaman ekmek ya da sinekle beslediğimiz
Lepistesler yavruladıkları zaman
İçini çıkardığımız ampullerin
İçinde biraz çakıl ve birkaç yavru balıkla
Hediye ettiğimiz kızlardan puan topladığımız
Bir akvaryumumuz vardı
Bir de Hocam
O pencerenin kenarında
Bahar, yaz aylarında pervazında
"Cam Güzelleri"nin olduğu bir penceremiz vardı





Cam güzeli bitkisi enteresandır.
Kopan bir dalı, bir hafta suda beklet
Hemen köklenir, saksıya dikilir.
Bizim 508 nolu Odanın penceresinde
Renk renk cam güzelleri
Kırmızı, pembe, mor, beyaz, turuncu
Bir erkek yurdu odası için çok renkli bir manzara

Tabii bir erkek yurdunun yaratıcılığına istinaden
O güzel ve renkli çiçekler açan
"Cam Güzelleri"nin birer adı vardı
Pakize, Mualla, Safiye, Perihan, Semahat

Hepimizin ayrı bir cam güzeli vardı
Herkes pencerenin önünde kendi çiçeğine bakar
Kendi çiçeğini sulardı

1. Yurdun önünden geçip, bizim odaya bakanlar için
Bizlerin ne kadar duygusal ve estetik olduğumuzun

Bir göstergesi gibiydi.
Sevgili Hocam
Bunca güzel çiçeğin arasında
Yani; Pakize, Mualla, Safiye, Perihan, Semahat'in arasında
Bir de kaktüsümüz vardı
Adı;
Haydar

Makine Mühendisliği'nden Apo abi mezun olduğunda
Öğrenci evindeki birkaç eşya ile birlikte getirmişti.
Atmaya kıyamadık
Zaten arada sırada bardağın dibindeki çayı döktüğünde
Hayatını sürdürebiliyordu.
Ne çiçek açardı, ne de bir işe yarardı.
Pakize, Mualla, Safiye, Perihan, Semahat'in arasında
O kaba görünümü ile
Yıllarca o pencerenin kenarında durdu
Haydar
Öğrencilik yıllarının üstünden 35
Mezuniyetin üzerinden nerede ise 30 yıl geçti

Mezun olurken Haydar'ın bir ışkınını almıştım.
Yıllar önce bir kez açtı
Bir de geçen hafta açtı

Ne cismine
Ne de ismine yakışır bir şekilde
Kocaman
Pes pembe bir çiçek

Söylemeye dilim varmıyor ama
Haydar çiçek açtı

İnanılmaz bir duygu
İnanılmaz bir kıvanç

35 yıl bekle
Çok da emek verme



Ama 35 yıl yanında taşı
Bir sadakat göster
Ve sonucunu gör
Kocaman, pes pembe bir çiçek

Mezuniyetin ardından
Mesleki kitaplarımı saklayamadım
Hesap makinamı birine vermiştim
T-cetvelini hanım attı
Aradan 30 yıl geçti

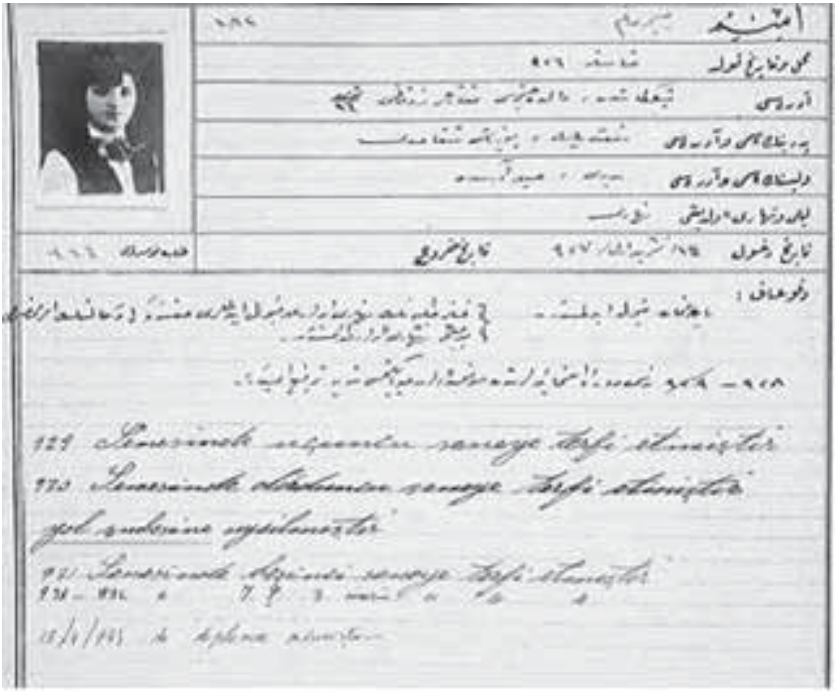
Geriye
Bir punch kartları kaldı,
Hala kitap ayracı olarak kullandığım
Bir de Haydar

Şairin de dediği gibi
"Terk etmedi Haydar beni"

İLK KADIN İNŞAAT MÜHENDİSİ: SABİHA GÜRAYMAN

Betül GÜRAN
Atılım Üniversitesi

İLK KADIN İNŞAAT MÜHENDİSİ; SABİHA GÜRAYMAN



Sabiha Hanım'ın Mühendis Mektebi'ndeki Kaydı (İTÜ ARŞİVİ)

Cumhuriyetin ilk kadın inşaat mühendisi Sabiha Güreyman anlatıyor: "İstanbul'a gelir gelmez hemen okul arkadaşım Nesibe'ye uğramıştım; Mühendis Mektebi'ne bu yıl (1927) kız öğrenci alınacağını söyledi.. Koşup gittik. Kayıtlar o gün kapanıyordu. Giriş sınavlarına ise iki gün kalmıştı. "Boşuna yorulma kızım!" dediler. Tepem atmıştı. "Beyefendi! Siz bana kayıt şartlarını söyleyiniz" dedim."

Sabiha Güreyman 1933'te Türkiye'nin ilk kadın inşaat mühendisi oldu. Anıtkabir dahil, pek çok kamu projesinde çalıştı. Ankara- Beypazarı



yolu üzerindeki "kız köprüsü", adını Sabiha Hanım'ın şantiye günlerinden alır. Sabiha Hanım, 2003 yılında vefat etmeden önce tüm varlığını İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı'na bağışladı.

"Yaşamak faaliyet demektir. Bir toplumun bir uzvu faaliyette bulunurken diğer uzvu atalet içinde olursa o toplum felç olmuştur. Dolayısıyla toplumumuz için ilim ve fen lazım ise bunları aynı derecede hem erkek hem de kadınlarımızın elde etmeleri gerekmektedir. Kadınların en büyük vazifesi analıktır, ilk terbiye verilen yer ana kucağı olduğu düşünülürse bu vazifenin önemi layıkıyla anlaşılır. Milletimiz kuvvetli bir millet olmaya azmetmiştir. Bugünün gereklerinden biri de kadınlarımızı her hususta yükselmelerini sağlamaktır. Bu sebeple



kadınlarımız da ilim ve fen sahibi olacaklardır. Erkeklerin geçtikleri bütün tahsil derecelerinden geçeceklerdir sonra kadınlar erkeklerle yürüyerek birbirinin yardımcısı ve destekçisi olacaklardır..."

Atatürk 1923 yılında İzmir'de halka hitap ederken kadının ekonomik ve sosyal hayatta yer almasının ne kadar önemli olduğunu yukarıdaki bu sözleriyle ifade etmiştir. Ülkenin ekonomik, sosyal- kültürel her alanda gelişip ilerlemesi için vatandaşların bilgi sahibi olması gerekir.



Bu hem erkek hem de kadınlarımızla birlikte olmalıdır. Dünün ve bugünün başarılı insanları ilk gözlerini açtıklarında annelerini gördüler onları örnek aldılar. Aslında kadının çocukları eğiten, yetiştiren bir taraf olduğunu düşünürsek kız çocuklarına ve erkek çocuklarına iyi bir terbiye, okul öncesinde iyi bir eğitim vermesi için kadınların da bu eğitimden geçmiş olmaları lazımdır. Bilindiği gibi Türk kadını Kurtuluş Savaşı'mızda cephede savaşan erkeklere bütün gücüyle destek vermiştir. Cepheye erzak ve cephane taşımışlardır yaralı askerlerimize hastabakıcılık yapmışlardır. Tüm dünya tarafından bilindiği gibi kadınlarımız her alanda çok başarılı

olmuşlardır, sahip oldukları bu başarıları kendi bileklerinin gücüyle yapmışlardır.



Türk kadını kamusal alana ilk olarak öğretmenlik mesleğiyle dâhil olmuştur ve daha sonra ebelik hizmetini yapmışlardır. Zamanla kadınlar halı dokumada, ipek ve tütün fabrikalarında dikiş-nakış işlerinde çalışmaya başlamıştır. Bu çalıştıkları alanlarda gayet başarılı olan kadınlarımız neden bilim konusunda ve eğitim konusunda da bir şeyler yapmasınlar? Ve yaptılar çok da başarılı oldular. Cumhuriyet tarihimizde her biri faklı konularda cesurca mücadele ile başarı elde etmiş örnek alınacak birçok kadın öncülerimiz vardır. Bunlardan biri de ilk kadın inşaat mühendisi olan Sabiha Rıfat Güreyman'dır.

"Yüksek Mühendis Mektebi'nin İlk İki Kız Öğrencisinden Biri Olmuş"

1927-1928 öğrenim yılında ilk defa Yüksek Mühendis Mektebi'ne kız öğrenci alınacağı haberini tesadüfen duyan Sabiha Rıfat Güreyman, kız arkadaşı Melek Ertuğ ile birlikte çok zorluklarla mektebe kayıt yaptırmayı başarmışlardır. Yüksek Mühendis Mektebi'nin

ilk kız öğrencilerden biri olduğu için kendisine dikkatle, merakla bakan gözlere aldırmadan okuluna devam etmiştir. Sabiha Rıfat Güreyman, bir asker çocuğuydu ve babasının görev yerinin sürekli değişmesi nedeni ile çok zorluklar yaşamış ama kararlılığından hiç vazgeçmemiş ve 1933 yılında Yüksek Mühendis Mektebi'nden başarıyla mezun olmuştur.



Sabiha Rıfat'ın Güreyman'ın hayatının konu alındığı "Uçan Parmaklar" adlı belgeselde Güreyman'ın dayısının kızı Türkan Yurdagül onun çalışkanlığını okumaya olan hevesini şu sözlerle dile getiriyor: "Çok akıllı bir kızdı ben onu okutmak için İstanbul'da kaldım derdi babam. Gece yarısı bir bakarım ki gaz lambasını yakardı diyor. Ne oldu Sabiha derdim dayıcım bir yere takıldım oraya çalışacağım dermiş o da dermiş ki uykunda da mı anlatıyorsun sen bunları. Çok çalışkan her tuttuğunu koparan bir kızdı derdi ve babam onu çok severdi.",

Dünyada ilk kadın mühendis olduğu düşünülen Elizabeth Bragg 1876 yılında Berkeley'den mezun olurken neredeyse yarım asırlık bir farkla Türkiye'de ilk iki kadın mühendis 1933 yılında mezun

olmuşlardır. Sabiha Rıfat Güreyman, Yüksek Mühendis Mektebi'ni bitiren ilk iki kızdan biriydi. Arkadaşı Melek Ertuğ'un evlenerek mesleğine devam etmediği için iş hayatında bir süre yalnız kalmıştı. Güreyman, ilk olarak Bayındırlık Bakanlığı'na başvurup o zamanki adı Nafıa Vekâleti'nde ilk görevine başlamıştır. İş hayatının ilk zamanları insanları kendine kabul ettirmekle uğraşmak zorunda kalmışsa da bir kadının inşaat mühendisi olabileceğini düşünemeyen herkese başarısıyla kendini kabul ettirmiştir ve zamanla etrafındaki kadın erkek herkesin saygısını kazanmıştır.

"Beypazarı Halkı Ona İthafen Köprünün İsmini Kız Köprüsü Koymuş"



O yıllarda savaşlarla yıkılmış olan ülkemizin yeniden inşa edilmesi için yapılan imar çalışmalarına Yüksek Mühendis Mektebi'nin ilk mezunları yetişmiş. Mühendisler şehir dışına gönderilmeye başlanmış ancak deneyimli mühendislerin gönderilmesi uygun görülmüştür. O dönemde Ankara-Beypazarı karayolunun 86.

Km'sine yapılacak olan köprüde görev almak isteyen Sabiha Rıfat Güreyman isteğini dile getirmiş ancak isteği o zamanın valisi Nevzat Tandoğan tarafından uygun görülmediği için geri çevrilmiştir. Şartlara bakmaksızın ne olursa olsun gideceğini ısrarlı bir istekle tekrar bildirerek görevi almış ve büyük bir görev aşkıyla başlamıştır. Kısa sürede şantiye hayatına uyum sağlayarak hem beraber çalıştığı arkadaşlarının hem de köylü halkının sevgisini ve saygısını kazanmıştır. Pek çok kez inşaatı bırakarak gitmek isteyen işçileri ikna edip geri döndürmüş ve o dönemin en zorlu projelerinden biri sayılan bu köprünün yapımında örnek olacak bir azimle çalışmıştır. Başarıyla köprüyü bitirmişlerdir. Sonraları çalışmalarını takdir eden Beypazarı köylü halkı Sabiha Rıfat Güreyman'a temsilen köprünün ismini "Kız Köprüsü" diye anmışlardır.

"Anıtkabir Meslek Hayatının En Büyük Eseriydi"



Bu başarılı çalışmasından sonra Sabiha Rıfat Güreyman yine birçok okul, köprü ve bina yapımında da görev almıştır. Fakat meslek hayatının en önemli eseri olarak gördüğü Anıtkabir inşaatında 10 yıl süreyle kontrol mühendisi olarak görev almak Güreyman'ı çok onure etmiştir. Çünkü Atatürk'ün emri ile 1927-1928 öğrenim yılında

ilk defa Mühendis Mektebi'ne kız öğrenci alınmaya başlanmasıyla birlikte kadınlara çağdaşlık yolu açılmıştı ve Sabiha Rıfat Gürayman mektebe kaydını yaptırıp başarılı bir inşaat mühendisi olarak mezun olmuştu. Ord. Prof. Emin Onat ve Prof. Orhan Arda tarafından projesi çizilen Anıtkabir'in kontrol mühendisliği görevini layıkıyla bitirip "Türk kadınına çağdaşlık yolunu açan Atatürk'e olan minnet borcumun bir bölümünü ödeyebilecektim" demiştir. Anıtkabir inşaatında bir kadın mühendisin görev yapması sadece Türkiye'de değil dünya çapında bir yankı uyandırmıştır. Anıtkabir'i ziyareti sırasında inşaatın başında bir kadın mühendis ile karşılaşan Yunanistan Başbakanı Venizelos, Sabiha Rıfat Gürayman'ı tebrik edip ülkesinde ondan büyük bir övgüyle bahsetmiştir. Gürayman, TBMM inşaatında da aynı dönemde görev yapmıştır.

"Sabiha Rıfat Gürayman'a Anıtkabir Hediyesi"

Gürayman'ın bu başarılarının gelecek nesillere örnek olması gerekirdi. Eskişehir'de yaşayan ve kendi dalında başarılı olan Kimya



Mühendisliği'nden emekli öğretim elemanı Günseli Naymansoy tarihimizdeki öncü kadınlarımızın hayatını incelemiştir. İlk kadın inşaat mühendisimiz olarak adından söz ettiren Sabiha Rıfat Güray man'ın hayatını bir konferansında konu olarak ele almıştır. Bu başarılı öncü kadınlarımızı daha geniş kitlelere tanıtmak amacıyla "Atatürk'ün Mühendis Kızları", "Bilimde Cumhuriyet Kadınları", "Türkiye'de Bilim ve Kadın" ve "50 Öncü Türk Kadını" gibi kadınların bilimde yerini anlatan önemli kitaplar yazmıştır. Kitabında Sabiha Rıfat Güray man'ın hayatından da bahsetmiştir. Günseli Naymansoy, Güray man'ın Anıtkabir inşaatında kontrol mühendisi olarak görev yapan ilk kadın inşaat mühendisimiz olması sebebiyle unutulmaması ve hak ettiği değeri bulması için resminin Anıtkabir Hürriyet Kulesi'ne konulmasını istediğini belirterek Genel Kurmay Başkanlığına müracaat etmiştir ve isteği kısa sürede kabul edilmiştir. Bunu yürekten istediğini belirterek Günseli Naymansoy Yeni Şafak gazetesinin 28 Aralık 2008 tarihli bir konuşmasında şunları dile getirmiştir:

"Bu doğrultuda Genelkurmay Başkanlığı'na Aralık ayının başında mektupla müracaat ettim. Genelkurmay Başkanlığı'nın talebime olumlu yanıt verip bunu yerine getireceğini yazıyla tarafıma bildirmesi, beni çok mutlu etti. 29 yıllık kimya mühendisiyim ve ilk kadın mühendisimiz Sabiha Güray man'ı üç yıl önce ve büyük bir çaba göstererek buldum. Genç meslektaşlarımızın, bize bu yolu açan Güray man'ı tanıyacak olmaları memnuniyetimi bir kat daha artırıyor. Bu aynı zamanda ülkemizde kadın belleğinin oluşmasına da küçük bir katkı olacaktır."

"Fenerbahçe'nin İlk Sarı Meleği"

Mühendislik mesleğinin gereklerini yaparken aynı zamanda sosyal hayatını da en güzel şekilde devam ettiren Güray man, voleybol kulübüne katılarak adından daha çok söz ettirmiştir. 1928 yılında Fenerbahçe Voleybol Kulübü bir oyuncu eksikliğinden dolayı kapandığında kulübe dâhil olmak istemiş ve ilk kez bir Türk kadını voleybol filelerinin önünde görülmüştür. Fenerbahçe



Voleybol Kulübü'nde erkek voleybolculardan geri kalmayan Güreyman'ın başarılarını gören kulüp yetkilileri onu takımda oynatabilmek için hemen harekete geçmişlerdir. Beş erkek ve bir bayan oyuncudan oluşan takım o yıl bütün rakiplerini yenmiş ve takım arkadaşları tarafından "Uçan Parmaklar" diye hitap edilen Sabiha Rıfat Güreyman böylece Fenerbahçe Voleybol Kulübü'nün ilk sarı meleği olmuştur.

Sabiha Rıfat'ın Güreyman'ın hayatının konu alındığı "Uçan Parmaklar" adlı belgeselde Güreyman'ın yeğeni olan Beyhan Susup voleybolda başarılı olmak için nasıl çalıştığını şu sözlerle açıklıyor:

"Voleybolda başarılı olmak için çok çalıştı çünkü erkeklerle oynayan tek kadın. Kadınların içinde kendinizi ispat edebilirsiniz ama erkeklerin gücüyle kendinizi ispat etmek biraz zor. Herkes bir antrenman yaparken o 2,3 antrenman yapıyordu. Anıları vardı ailesiyle ilgili kendi çocukluğuyla ilgili eğitim hayatıyla ilgili iş hayatıyla ilgili emeklilik hayatıyla ilgili çok güzel anıları vardı onları paylaştık beraber. Voleybol çok sevdiği bir spordu kulüpte oynadığı için çok gururluydu hatta o zaman ona uçan parmaklar dendiğini söylerdi."

"Sabiha Rıfat Hanım Tüm Servetini Şehit Çocuklarının Eğitimine Bağışladı"

Sabiha Rıfat'ın kendisi de bir asker çocuğu olduğu için şehit çocuklarının okuması gerektiğini düşünmüştür. Bu yüzden

de çalışma hayatında elde ettiği tüm servetini İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı'na ve Fevzi Akkaya Temel Eğitim Vakfı'na bağışlamıştır. Bu vakıflar aracılığıyla burslar vererek birçok şehit çocuğunun eğitim masraflarını karşıladı. Ve cumhuriyet tarihimizin ilk kadın inşaat mühendisi olan Güray man 4 Ocak 2003 tarihinde, 93 yaşında hayatını kaybetti.



ANADOLU'NUN RENKLERİYLE BEZENMİŞ BASMALARIN TESİSİ:
SÜMERBANK NAZİLLİ BASMA İŞLETMESİ

Mahmut KİPER
Metalurji Mühendisi

ANADOLU'NUN RENKLERİYLE BEZENMİŞ BASMALARIN TESİSİ: SÜMERBANK NAZİLLİ BASMA İŞLETMESİ

Basma, çeşitli desenlerin baskı yoluyla pamuklulara uygulanmasıyla elde edilen desenli kumaşlara verilen isim. "Ülkemizde en çok tüketilen kumaş hangisidir?" diye sorulsa, herhâlde ilk akla gelen cevap basma olur. Çünkü, her yaştan ve her kesimden insan Anadolu'nun tüm renkleriyle, türlü türlü çiçekleriyle bezenmiş basmaları özellikle bir dönem çok sevdi, pek çok ihtiyacını bol çeşitli, ucuz ve sağlıklı bu kumaşla giderdi. Basma deyince de Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası'nı çok özel bir yere koymak gerekir.

Topyekûn bir kalkınmanın üretim seferberliği ile sağlanması temeline dayanan 1. Sanayi Planı, ülkenin yer altı ve yer üstü zenginliklerinin halkın ihtiyaçlarına göre ve refahını artıracak şekilde değerlendirilmesini esas alır. Bu kapsamda da, Çukurova yöresinin ardından ülkemizin en büyük ikinci pamuk üretim bölgesi olan Büyük Menderes Havzası'nda bir basma fabrikası kurulmasına karar verilir. Yer seçiminde Başbakan Vekili Celal Bayar ağırlığını koyar ve Nazilli'de kurulma kararı çıkar. Ancak bu kararda bugünlerde sıkça gördüğümüz rant ve paylaşım değil, Cumhuriyet'in ilk yıllarında kurulan hemen tüm tesislerin yer seçimlerinde etkili olan kaynağa yakınlık, bölgeye çok yönlü etki ve yöre halkına sağlanacak katkılar gibi unsurlar belirleyici olmuştur.

Devlet eliyle kurulan ilk basma fabrikası olma özelliğine sahip olan Sümerbank Basma Fabrikası'nın Nazilli'de kurulmasının ana nedeni Adana'dan sonra kurulmuş 2. Pamuk İstasyonu'nun burada kurulmuş olması idi. Bu istasyona yurtdışından gelişmiş makineler getirilmiş ve kuruluşun başına da eğitimini Amerika'da tamamlamış olan Celal İğriboz atanmıştı.

Tesis Kuruluyor

Bundan sonrasını 31 Ağustos 2014 tarihli Sözcü Gazetesi'ndeki "Bir Basma Fistan Hikayesi" başlıklı yazısında Soner Yalçın şöyle anlatıyor;

"İstasyonda yapılan ıslah çalışmaları sonucunda 28 adet pamuk çeşidi tescil ettirildi. Tescil ettirilen Acala 1086, Coker 100 A/2 ve Nazilli 66-100 çeşitlerinin her biri 10-15 yıl üretimde kalarak Ege Bölgesi pamuk üretimi artırıldı. Ve 25 Ağustos 1935 tarihinde Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nın temelleri atıldı. Bedeli narenciye karşılığı ödenmek üzere Sovyetler Birliği'nden kredi ve teknik destek alınarak kollar sıvandı. Ve hummalı çalışma başladı; 120 Sovyet mühendisi ile çevre il ve ilçelerden gelen 4 bine yakın işçi geceli gündüzlü çalışarak hedeflenen tarihten 20 gün önce inşaatı bitirdi. Yapımı 18 ay sürdü. Bina ve makineler dahil olmak üzere fabrika 5 milyon Türk Lirası'na mal olması planlanırken, maliyeti 8 milyon Türk Lirası'na yaklaştı. Fabrikada kullanılacak kaliteli pamukların çevrede yetiştirilmesi için 200 adet modern tohum ekme makinesi satın alındı. Aynı zamanda fabrika içinde demirhane, marangozhane, dökümhane, kaynak ve teneke işleri yapan bölümler; elektrik ve su ihtiyacını karşılayabilmesi için elektrik-su santralleri yapıldı. Binlerce çam ağacı dikildi..."

Böylece 360 dönümlük bataklık bir alanda kısa sürede dev bir tesis yükselir.

9 Ekim 1937'de yapılacak açılış merasimi için çok büyük bir organizasyon yapılır. ilk kafileyle, Başvekil Vekili Celal Bayar ile birlikte Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, Millî Müdafaa Vekili Kazım Özalp, Maliye Vekili Fuat Ağralı, Kültür Vekili Saffet Arıkan, Gümrük ve İnhisarlar Vekili Ali Rana ve daha pek çok devlet erkânı gelmişlerdir.

Ardından, Saat 13:30'da Atatürk'ü taşıyan özel tren Nazilli'ye girer. Atatürk'e bu seyahat esnasında İsmet İnönü, Afet İnan, Kütahya Milletvekili Recep Peker, Ziraat Vekili Şakir Kesebir refakat eder. Atatürk'ü taşıyan özel tren Nazilli'ye yaklaşırken, yaşananları Afet İnan şöyle anlatır: "... Tren sabahtan beri münbit, sulak ve yeşillik bir vadiden ilerliyor. İki taraftan hafif yükselen dağlarla, tabiatın en çok özenerek işlediği kıvrımlarıyla şekil almış olan bu yerler, bu yurt Türk'ün mukaddes toprağı. Nazilli'ye yaklaşıyorduk. Atatürk merakla H.Reşit Tankut'a sordu 'Nazilli ne demektir?' Onun izahatı bitmeden

trenin içini genç ve gür sesler doldurmuştu 'Yaşa Atatürk' Bu candan seslerle kuvvetlenen heyecan, istasyona inildiği zaman Atatürk'ü daha çok etkilemişti. O halk içinde mesut anlarını yaşıyordu...".

İlk Türk Basma Fabrikası Olmanın Tarihi Şerefi

Açılışta ilk önce yöre halkı adına fabrika yeri için Nazilli'nin seçilmesinden dolayı teşekkür konuşmaları yapılır. Ardından Celal Bayar, o dönemlerdeki pek çok tesis gibi bu fabrika için de kredi ve teknik destek veren Sovyetler Birliği'ne teşekkürlerini ve fabrika ile ilgili bazı rakamları özetle şöyle dile getirir: Büyük Reisicumhurumuz, sayın bayanlar, baylar! Milletine layık olduğu şerefi, adı ve milletinin tabii temayüllerine hakiki istikamet veren büyük halaskâr Atatürk'ün irşat ve işaretleriyle İnönü hükûmetinin tatbik ettiği Birinci Beş Yıllık endüstrileşme programımızda yer alan Nazilli Basma Fabrikası'nın kurulmasını ve işletilmesini Sümerbank'a emanet etmiştik. Bankamız fabrikayı kurmak için Sovyet endüstrisi ile teşrik-i mesai etti. Ve şimdi yakından göreceğiniz bu büyük ve modern fabrikayı vücuda getirdi. Sümerbank'ın çok kıymetli mesaisini ve Türk mühendis ve işçilerinin gayret ve ehliyetlerini burada takdirle sevgiyle yad ederken, Sovyet teknisyenlerinin bizimle samimi iş birliğini tebarüz ettirmekten zevk duyarım. Fabrika makinelerinin ve techizatının ekseriyeti yakın komşumuz ve dostumuz Sovyet Rusya'dan alınmıştır. Bina ve makineleri dâhil olduğu hâlde altı milyon liraya mal olmuştur. Sümerbank fabrikaya ayrıca 1,5 milyon liralık bir pamuk alarak işleyecektir. Fabrika 28 bin iğ ve 800 otomatik tezgâh ile çalışacak ve 2.400.000 kilo iplik istihsal edecektir. Bununla 20 milyon metre basma imal edecek aynı zamanda eski bir el ve ev sanayi yatağı olan bu muhitin de iplik ihtiyacını temin eyleyecektir. Her gün vasati 2400 işçi çalıştıracak ve ücret olarak senede 1 milyon lira ödeyecektir. Anlaşılıyor ki muhitin iş hacmine fabrika doğrudan doğruya ve bilvasıta her sene beş milyar lirayı geçen yeni bir hareket ve kazanç ilave edecektir. Nazilli

Basma Fabrikası, ilk Türk Basma Fabrikası olmakla tarihi bir şeref taşıyor."



ULUS

ADIMIZ, ANDIMIZDIR

HER YERDE 5 KURUŞ

İlk basma fabrikan

NAZILLI BAYRAM YAPIYOR

Atatürk altın anahtarla fabrikayı bizzat açtılar

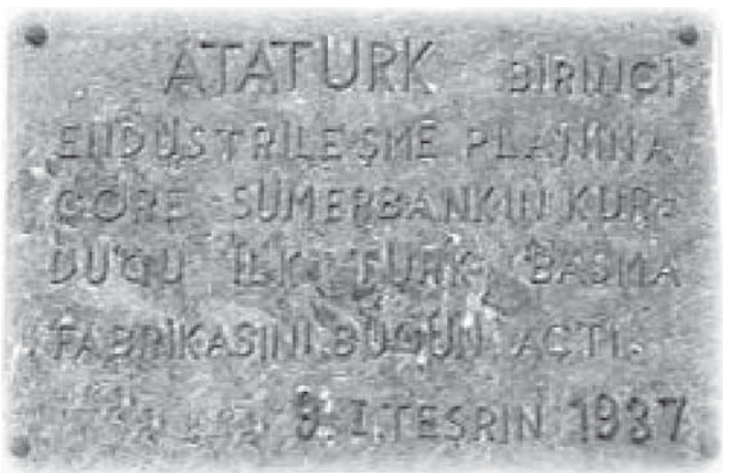
B. CELÂL BAYAR GÜZEL BİR NUTUK SÖYLEDİ

Egede büyük bir faaliyet göze çarpıyor

ATATÜR

Ege ma

dün b



Fabrikanın giriş kapısının yan tarafına konulmuş kitabede şu ifade dikkati çekmektedir. "Atatürk Birinci Endüstrileşme Planı'na göre Sümerbank'ın kurduğu ilk Türk Basma Fabrikasını açtı. 9 Ekim 1937."



Atatürk coşku içindeki halkı, fabrika girişindeki müdüriyet binası balkonundan selamlar. Açılış konuşması bittikten sonra erkekli kadınlı işçiler, Atatürk'ün önünden geçit töreni yaparlar.

Atatürk sarı madenden yazılmış Sümerbank harfleri ile yapılmış anahtarla fabrika kapısını açar.

2. Kitapta yer alan Sümerbank'ın anlatıldığı öyküde belirtildiği gibi "... hiç beklemediği bir anda tüm makineler çalışmaya başlayıp, ayağının altındaki dünya ve etrafını saran hava birden harekete geçince, Atatürk önce hatta biraz şaşırır, duraklar. Sonra, belki kendi bile farkında olmadan, ağzından şu sözler dökülüverir; 'İşte, bu bir musikidir''.



Ve, Sümerbank Basma Fabrikası ile Nazilli'nin kaderi tümüyle değişir.

Beethoven Dinleyen İşçiler



Mustafa Kemal ve İsmet İnönü Nazilli Basma Fabrikası'nın Açılış Töreninde

Bu, Mustafa Kemal'in Aydın ve yöresine yaptığı son ziyarettir. O gün açılan işletme ise elektrik santralinden dökümhanelere, mekik atölyelerinden, 10'larca makineden oluşan dev torna bölümlerine, çırçır, iplik, dokuma fabrikalarına kadar tam bir entegre komplekstir. Üretim tesislerinden başka işçiler ve yöneticiler için fabrikanın karşısında oluşturulan lojman ve sosyal konut alanı, konutlarla birlikte yapımı gerçekleştirilen sosyal tesisleri, okulu, sağlık ocağı, spor tesisleri ve yeşil alanlarıyla bu yörenin çehresi baştan başa değişir. Fabrika ve sosyal tesisleri ile bölgede kısa sürede herkesin görmek için akın ettiği "Sümer Mahallesi" doğar, gelişir.

Soner Yalçın yukarıda anılan yazısında Fabrika'da ki gelişmeleri şöyle anlatır;

"İlk yıl 1938'de; yaklaşık 9 milyon metre basma; 145 ton iplik üretildi.

Bir yıl sonra; basma üretimi 12 milyon metreye ve iplik üretimi 407 tona çıktı.

10 yıl sonunda; basma üretimi 20 milyon metreye ve iplik üretimi 2 bin 800 tona çıktı.

1960'lı yıllar fabrikanın istikrarı yakaladığı; 1970'li yıllar ise verimlilik ve kârlılık açısından zirve yaptığı dönemdi. 1974 yılında elde ettiği 71,5 milyon liralık kârla Türkiye'nin o yıl en büyük 100 işletmesi arasında 26. sıraya yükseldi.



Nazilli Basma Fabrikası'nda düzenlenen baloya katılan işçi kadınlar.

Bugün Türkiye'deki fabrikalarda Beethoven dinleyerek çalışan hiç işçi var mı? O gün vardı... Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nda Beethoven çalıyordu.

Piyanosu olan bir fabrikadan bahsediyoruz. Emekçilerinin koro kurdukları ve klasik müzik seslendirdikleri bir fabrikadan! İşçi korosu, sadece Nazilli'de değil, Aydın ve Denizli gibi çevre illerde konserler veriyor ve Atatürk'ün çok önemsediği çok sesli müziği Anadolu'ya tanıtıyordu. Ayrıca, İşçilerin radyosu vardı.Tiyatro yapıyorlardı. Fabrika bir eğitim kurumu gibiydi. İşçiler yemek aralarında dünya klasiklerini okuyordu. Fabrikada eğlenceler düzenleniyordu. Balolar yapılıyordu. Haftada 6 filmin gösterildiği 700 kişilik sinema salonu vardı.Kurulan "Sümer Halkevi"nde halka biçki-dikiş kursları veriliyordu. Yılda iki kere halka basma dağıtılıyordu. Fabrikada

işçilere okuma yazma öğretmek için beş sınıflı okul vardı. "Sümer İlköğretim Okulu" adlı bu işçi okulu 980 öğrenciye sahipti. İşçi çocukları için 26 yatak ve 40 mevcutlu bir kreş kurulmuştu.Lacivert – beyaz renkli Sümer Spor; atletizmden bisiklete, futboldan yüzmeye kadar birçok branşta faaldi. Paten yapılıyordu. Bisiklet yarışları düzenleniyordu.Fabrika bünyesinde 40 yataklı bir hastane, bir eczane, bir de laboratuvar vardı. İşçiler ve memurlar, fabrikanın hemen önünde özel olarak inşa edilen 264 dairelik ve bin kişilik lojmanlarda kalırken, bekar işçiler için 350 kişilik "Bekar İşçi Evleri" vardı."



1938 yılı Nazilli Basma fabrikası Katlama dairesi çalışanları

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası da daha once birçok kez belirtildiği gibi Cumhuriyet'in temsilcisi olmuş, yöreyi ekonomik, sosyal, kültürel kısaca her yönüyle baştan başa dönüştürmüş, geliştirmiştir.

Mühendislik Mimarlık Öyküleri serisinin 4. Kitabında Nadir Avşaroğlu tarafından öyküsü anlatılan ve Nazilli merkezi ile fabrikayı birbirine bağlayan, yavaş ve sallanarak "gıdırdayan" sesten esinlenerek yöre halkının "Gıdı gıdı" olarak adlandırdığı ve geçtiği zamanlarla saatin kaç olduğunu bildikleri sevimli minyatür tren, ülkemizde şehir içinde işletilen raylı toplu taşımacılığın ilklerindendir. Fabrika çalışanlarının yanı sıra Nazilli halkının da ücretsiz olarak binebildiği bu trene ithafen Gıdı Gıdı isminde bir de mizah gazetesi çıkıyordu.

Ata Emaneti

1980'lere gelindiğinde bildik senaryolar burada da tekrarlanır. Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'nda da tüm KİT'lerde olduğu gibi makine ve tezgahlar eskimişti ama değiştirilmiyordu. Nazilli'ye Karaman, Kayseri, Eskişehir, Bergama, Adıyaman ve Bakırköy fabrikalarından demode, derleme tezgahlar sökülüp getirildi! Bunlar bilinçli adımlardı; amaç kamu kuruluşlarını gözden düşürmekti. Teknolojik gerilemenin verdiği zarar ve sürekli küçülmeyle fabrikada iş verimliliği düştü. İşçilerde moral gücü tükeniyordu. Fabrika 66 yıllık tarihi boyunca 28 defa müdür değiştirdi.

Pazar kaybedildi; 1998 yılında 4.3 milyon metre basma ve 388 ton iplik üretildi. 2001'de ise, üretim basmada 1.5 milyon metreye ve iplikte 500 tona düştü.

Tablo 1. Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası'nda Yıllara Göre Basma ve İplik Üretim Miktarları

Yıl	Basma Üretimi (mt)	İplilk Üretimi (Ton)	Yıl	Basma Üretimi (mt)	İplik Üretimi (Ton)
1938	8.267.564	145	*1981*	26.845.000	1.802
1939	12.113.551	407	*1982*	29.201.000	1.961
1940	13.630.992	866	*1983*	27.874.000	2.277
1941	14.627.000	817	*1984*	32.096.000	3.182
1942	18.676.000	522	*1985*	34.319.000	2.537
1947	20.404.275	2.775	*1986*	30.874.000	2.127
1951	22.796.042	2.721	*1987*	36.852.000	2.323
1952	24.096.606	2.861	*1989*	20.025.000	1.037
1963	28.428.481	3.051	*1990*	21.204.000	1.357
1965	29.275.935	3.016	*1991*	15.866.000	1.041
1968	28.055.386	3.226	*1992*	16.527.000	623
1970	25.823.000	2.855	*1993*	12.062.000	587
1972	28.746.000	3.102	*1994*	7.079.000	810
1973	26.363.000	2.859	*1995*	6.478.000	967
1974	26.307.000	2.934	*1996*	10.379.000	706
1975	28.880.000	2.873	*1997*	9.875.000	694
1976	28.585.000	3.319	*1998*	4.351.000	388
1977	30.396.000	2.474	*1999*	5.515.000	598
1978	29.526.000	2.513	*2000*	4.964.000	686
1979	25.987.000	2.247	*2001*	1.527.000	550
1980	24.019.000	2.071	*2002*	2.300.000	500

Kaynak: Sümerbank Nazilli Basma Fabrikası 1938-2002 Yılları Raporları

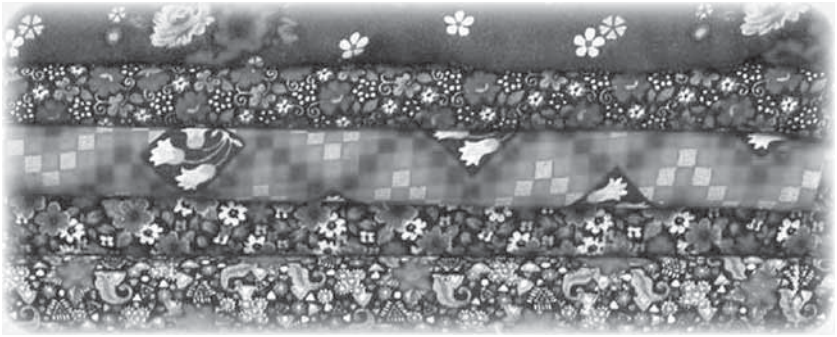
2001 yılında bir zamanlar ikibinden fazla kişiye ve ailelerine ekmek kapısı olan fabrikanın kalan işçileri bir süre sonra orası da kapatılacak olan Sümerbank Bursa Merinos'a gönderildi. Bu işçiler gözyaşları içinde toplu olarak otobüslere binip yola çıkmadan önce, fabrikanın içindeki suskun tezgâhların arkasındaki duvara ''EMANETİNİ KORUYAMADIK ATAM'' yazarlar, sanki Cumhuriyetin, Ata'nın emanetlerini, ülke tesislerini korumaktan sadece ve ilk elden onlar sorumluymuş gibi ezik ve suçlu bir şekilde.

Nazilli Sümerbank Basma Fabrikası'na son darbeyi Başbakanlık Özelleştirme İdaresi vurdu. Fabrika kapatıldı ve bedelsiz olarak Adnan Menderes Üniversitesi'ne devredildi.

Ve koca bir tarihin kapısı böylece kapandı. Atatürk'ün musiki sesleri olarak tanımladığı tezgâhlar hurdacılara satıldı. Üniversitenin kullanımı dışındaki büyük bir bölümü, içindeki tarihi dokuma makineleri, araç ve gereçleriyle çürümeye terk edildi.

Kaç Kuşak Sümerbank'la büyüdü?

Belli bir yaştaki insanların hatıralarında Sümerbank'ın ve basmalarının özel bir yeri vardır. Olcay Akkent, Bodrum Yarımada gazetesinde yer alan bir köşe yazısında o rengarenk basmaları şöyle anlatıyor: "Sümerbank her zaman beni heyecanlandırmıştır. Çünkü benim kuşağım Sümerbank ürünleri ile büyümüştür. Örneğin, Nazilli basması. 29 kuruştu metresi. Her yaz bir elbise dikerdi Teyzem bana. 29 kuruş diye iki tane değil. Sadece bir tane. Yoksa müsriflik olurdu. O Cumhuriyet Kuşağı var ya... Müsriflik o kuşağın baş düşmanıydı. 1943' te, Ankara'da, anamla yeni bir hayata başlarken, küçücük evimizi cıvıl cıvıl Nazilli basmaları ile süslemiştim. 1980'lerde Bodrum'un Cuma Pazarı'nda da Nazilli basmasına benzer basmalar satılırdı. Yani yüzde yüz pamuklu basmalar. O günlerde gene divan örtüsü yapmak için aldığım rengarenk çiçekli basmalar, zaman içinde masa örtülerine ve yastık kılıflarına dönüştü ama ne renginden ne de kalitesinden bir şey kaybetti. Hâlâ da işe yarıyorlar. Arka avlumdaki masamı ve iskemlelerimi süslüyorlar."



Rengarenk Nazilli Basmaları

O yöre insanlarının hatıralarında ise Nazilli Basma Fabrikası'nın çok ayrı bir yeri vardır. Bu öyküde yer alan pek çok resmin de alıntılandığı Sümerbank ile ilgili İlhan Öden'in sumerbank.blogspot.com sitesinde görüşlerini paylaşan bir bölge insanının şu sözleri memleket tesisleri kapatılınca neler yitirdiğimizi ne güzel anlatıyor ve başkaca bir söze de gerek bırakmıyor:

'Ben Nazilliliyim. Fabrika kapandıktan sonra oradan hiç geçmedim. Hayalimdeki gibi kalsın istedim. Babam Sümerbank'tan emekli. Biz basma kokuları ile büyüdük. O koku burnumdan hiç gitmez. O günlerden kalma basmaları saklarım. Zaman zaman koklarım. Onlarda babamın kokusu var. Emeğin kokusu var. Atatürk sevgisi var.'

FABRİKA KIZI VE TAMİRCİ ÇIRAĞI

Nadir AVŞAROĞLU
Maden Mühendisi

FABRİKA KIZI ve TAMİRCİ ÇIRAĞI

Bizim evde de pazar günleri diğer birçok evdeki gibi klasik biçimde yaşanır. Evde en erken ben kalktığım için, sabah alışverişini ben yaparım. Karşıdaki gazete bayinden pazar günlerine özel 8 gazete, 2 dergi, fırından pide ekmek, 2 simit, dereotlu poğaça. Pastaneden çocuklara su böreği alırım. Ocaktaki çayı da demlediğim zaman benim Pazar mesaim bitiyor. Çocuklar uyanıp kahvaltıyı yapınca salondaki büyük kanepe, televizyon, uzaktan kumanda, ince belli bardakta demli çay, gazeteler ve dergiler bana kalıyor.

Ancak bu saltanat yaklaşık bir saat sürebiliyor. Sonra bizim evde bir diğer pazar klasiği yaşanıyor. Eşim evin genelinde örfi idare ilan ediyor. İlk olarak bilgisayarın başındaki oğlum fırça yiyor; "Önce üstünü değiş, sonra bilgisayara otur.", "Ufff, tamam anne". Evde tam bir teyakkuz hali, çamaşır makinesine beyazlar atılıyor. Elektrik süpürgesi ile bugüne kadar hiç görmediğim evin çeşitli köşelerinde temizlik yapılıyor. Evin hangi köşesinde bulmaca moduna geçsem, "ayağını kaldır oranın tozunu alıcam, geç şöyle otur" türünden çeşitli fırçalar yeniyor. Kız da ders çalışıyorum ayağı ile elde cep telefonu, kulağında mp3 çalar, kitaba anlamsızca bakıyor. 10 senedir her pazar aynı.

Bu Pazar, eşimin temizlik yapacağı bölgeden kaçtım, kızımın odasına sığındım. Gazetemi okuyup, bulmacamı çözüyorum. Kızım kulaklığını çıkardı. "bak baba Grup "Bilmem Ne"yin söylediği "Fabrika Kızı" diye bir şarkı, sen seversin, bir roman gibi anlatmış, çok hoş". Şarkıyı sonuna kadar dinledim ve kızımın yeni bir şey keşfetmesinin hazzını yaşaması için bu şarkıyı bildiğimi söylemedim. Oysa ben o Fabrika Kızı'nı yakinen tanırım. Fabrika Kızı benim gençliğimin, delikanlılığımın şarkısıydı.

"Fabrika Kızı"; müziği Bora Ayanoğlu'na ait bu hüzünlü şarkıyı Alpay'ın sesiyle tanımış ve sevmişizdir. Fakat çoğumuz bu şarkının kim için, nerede, neresi için yapıldığını pek bilmeyiz ya da düşünmeyiz.

"Gün doğarken her sabah / Bir kız geçer kapımdan /Köşeyi dönüp kaybolur / Başı önde yorgunca" diye başlayan şarkı, fabrikada tütün sararak ekmeğinin derdinde olan ve kederli dünyasında onuruyla ayakta durmaya çabalayan bir işçi kadının uzaktan tanık olunan hikâyesini anlatır.



O tütün sarılan yer Türkiye'nin ilk büyük sigara üretim yeri olan Cibali Tütün Fabrikası'dır. Haliç kıyısındaki anıtsal bina, İstanbul'da fabrika düzeninde kadın işçi çalıştıran ilk yerlerden biridir ve ülkemizde çocuk kreşi bulunan ilk fabrikadır. Bugün özel bir üniversitenin kampüsü olan ve koridorları artık "tütün" kokmayan Cibali Tütün Fabrikası'nın koridorlarında dolaşırken duvarları süsleyen siyah beyaz fotoğraflarla tütün fabrikasının bir asırlık geçmişine yolculuk yaparsınız. Tütün balyalarının üst üste yığıldığı depolar, pek çoğu gayr-i müslim kadınların tarihin belleğinde yer edeceklerini bilmeksizin tütün işlerken poz verdikleri atölye, sıra sıra tütün işleme makinaları. Üstüne şiirler yazılıp, şarkılar bestelenen bir fabrika var mıdır bilinmez ama Cibali Tütün Fabrikası şarkıların çilekeş kahramanlarını bağrında taşımıştır.

"Fabrikada tütün sarar, sanki kendi içer gibi, ara sıra hayal kurar, bütün insanlar gibi" şarkısının güfte yazarı Cibali"deki bu fabrikadan ilham alır. Türkiye'de kadınların kitleler halinde çalışma yaşamına katılması da bu fabrika sayesinde olur. Cibali Tütün Fabrikası babadan oğula, anada kıza, kuşaklar boyu çalışan işçileriyle, 20. yüzyılın başlarında işçi hareketlerine, grevlere ev sahipliği yapmasıyla ekonomik ve sosyal tarihte olduğu kadar "siyasi" tarihte de yer bulur kendisine.



70'li yıların başında popüler olan ve o dönemin gereği toplumsal sorunları ön plana çıkaran şarkılardan biridir, Fabrika Kızı. Şarkıda Fabrika kızı işçi sınıfının bir temsilcisi olmasına rağmen kadın olmanın duygusallığını da taşır. Şarkıda vurgu; genç yaşta ağır bir yükün altında ezilmiş olmasından daha gerçekçi. Fabrikada tütün sarar, sararken de hayal kurar. Bütün arzusu pembe panjurları olmasa da bir evi olsun ister, Bir de içmeyen kocası. Fabrika kızının tüm isteği bütün arzusu bu. Bu durum sağlanırsa tanrı ne verirse geçinip gidecek, yeter ki mutlu olsun yuvası.

Tarihi Bizans surlarının ardında İstanbul'un en eski bölgesi yer almaktadır. Bu surlar, Cibali Tütün Fabrikası'nın da etrafını çevreler. Bu fabrika Osmanlı döneminden beri "Altın Boynuz" diye de anılan Haliç'e yalnızca birkaç metre uzaklıktadır. Fabrikanın bitişik semti Unkapanı bölgesinde Osmanlı devrinde ticari hayatın kalbinde yer alan ve 19. yüzyıla kadar kullanılan Zeugma bulunuyordu ve doğal olarak Zeugma etrafındaki faaliyetler bölgeye hareket getiriyordu. Bu hareketlilikten Cibali Tütün Fabrikasu da nasibini alıyordu. Cibali'nin Haliç kıyılarındaki ambarlar ve depolar bu bölgeye doğru gelişmiş olan ticari hayat hakkında fikir vermektedir. Cibali'nin limanı olan Porto del Pozzo, Haliç'e kıyasla daha küçüktür. Eski zamanlarda deniz ve Haliç surları arasındaki mesafe 12-15 metre kadardı ve sahil şeridinde de Haliç limanından yola çıkacak mallarla dolu ambarlar ve tersaneler sıralıydı. Surlar içindeki geçitler malların taşınmasında kolaylık sağlıyordu.

Cibali yaygın bir inanışa göre ismini 1453'te Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'un fethi sırasında aldı. Bursalı bir asker olan Cebe Ali Bey,



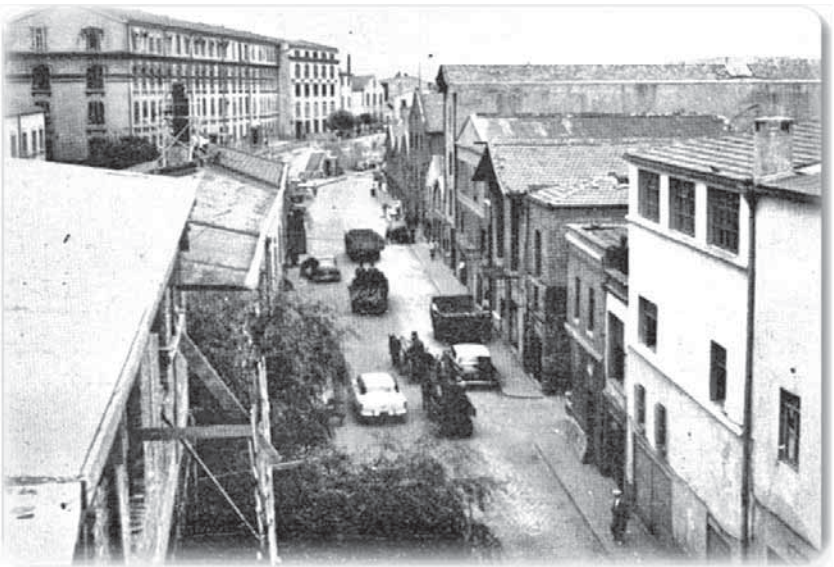
sur duvarlarını yıkarak şehre girdi. Halkın bu noktaya Cebe Ali Bey'e atfen verdiği ismin zamanla Cibali'ye evrildiğine inanılmaktadır. Bölgenin sınırları batıda Küçük Mustafa Paşa, güneyde Zeyrek, doğuda Unkapanı ve kuzeyde Haliç'tir.

Fetihten sonra Cibali bölgesi gelişmeye başladı. Hepsi de meşhur birer denizci olan kaptanlar Murat Reis, Mustafa Paşa ve Kemal Reis bölgede kendilerine köşkler yaptırdılar. Cibali'yi İstanbul'un kimliğiyle birleştiren iki faktör vardır. İlki, bölgede sık sık çıkan yangınlardı; ikincisi ise semtle aynı ismi taşıyan bu tütün fabrikası ve tütün ambarıydı. Cibali ticari bir merkez olduğu ve gemi yapımında pek çok yanıcı madde kullanıldığı için sık sık yangın oluyordu. Eğer rüzgar kuzeydoğudan eserse, Haliç surlarının iç ve dış kısmındaki yangınlar, özellikle o dönemde şehirde pek çok ahşap bina bulunduğu için ciddi bir tehlike oluşturuyordu. O dönemlerde büyük yangın felaketlerinin birçoğu "Cibali yangınları" olarak adlandırıldı.



1884 yılında kurulan Cibali Tütün Fabrikası, bölgeyi sosyal ve ekonomik anlamda değiştiren önemli bir kurumdu. 1900'lerin hemen sonrasında faaliyete başlayan kurumun büyük fabrika binası

tütün işleme ve sigara üretimi için kullanılıyordu. Tütün gümrükleri de bu bölgede toplanmıştı ve fabrikada çalışan işçilerin birçoğu bu çevrede yaşıyordu. 45 yıllık Fransız işletmeciliğinin ardından fabrikanın işletmesi cumhuriyetin kurulmasını takiben 1 Mart 1925'te devlete geçti.



Cumhuriyetin ilk yıllarında devlet önemli bir dış borç yükü altındaydı. Bu borçları karşılamak üzere Düyun-u Umumiye İdaresi kuruldu. Kuruluşunun hemen ardından İdare, birçok vergiye el koyar, yetmeyince tuza ve tütüne de el atar ve Reji İdaresi kurulur. Reji(TEKEL) sayesinde tütün ve tütün mamulleri devlet tekelinde toplanır. Günümüz TEKEL'inin önceli olan Reji İdaresi, tütün üretimi ve ticaretini merkezileştirince, özel şahıslara ait olan Cibali Tütün Fabrikası da bu yabancı idareye satılmak zorunda kalınır.

Cibali Tütün Fabrikası, 1925'de Reji'den alınıp devletleştirildiğinde tam kapasite ile çalışmakta ve 1940'a kadar da ülkedeki her türlü sigara üretimini tek başına karşılamaktaydı. 1970 yılında İstanbul

Sigara Fabrikası kuruluncaya kadar da ülkemizin en önemli sigara fabrikası olarak kalmayı başardı. 1937 yılında Cibali Sigara Fabrikası'nda üretilen sigaralar Sipahi Ocağı ve Köylü de dahil olmak üzere bütün sigaralardır. Diğer tütün mamulleri ise; Yenice, Enâlâ, Bafra ve Tatlısert tütünleri, ihraç edilen her türlü sigara ve tütün mamulatı, pipo tütünü, puro ve sigarilloslar, enfiye ile tömbekidir.

Cibali Tütün Fabrikası, değişik tütün mamullerinin üretiminin de denendiği bir fabrikadır. Örneğin, İkinci Dünya Savaşı başladıktan kısa süre sonra yollar kapanıp puro üretmek için sargılık tütün ithal etmek imkânsız hale gelince, bu fabrikada yerli tütünlerden puro yapma imkânları aranır. Havana tütünleri tohumları ve Rize'nin Pazar kazasından elde edilen ürünle (Türk Havana cinsi tütünle) 1948'de "İstanbul Purosu" çıkarılır. Piyasada satılmakta olan Ege, Toros, Çankaya puroları kaldırılır. O yıllarda "Esmer" adıyla satılmakta olan sigarillos da kaldırılarak yerine yine bu fabrikada ve Pazar tütünleri ile yapılan Marmara ve Pazar sigarillosları piyasaya sürülür.

Bizim kuşak hatırlar; Fabrika Kızı şarkısında 70'li yıllar için oldukça ilerici ve toplumsal bir söylem vardır. "İhtiyar anası gibi kadınlığını bilememek". Çalışan kadın, modernleşmesine rağmen gene de (ihtiyar anası gibi) kadınlığını yaşayamıyor. Kendi cinselliği ve kadın kimliğiyle asla barışamayacağını, (belki giderek erkekleşeceğini, duyarsızlaşacağını) ama bunun farkına bile varamadığını anlatıyor. Bu kadın gene de bir kocanın hayalini kurmaktadır. Para kazanıyor olması ve kendi ayakları üstünde durabilmesi yeterli değil, illa koca lazım ve üstelik koca olarak istediği de çok bir şey değil, içmesin, sarhoş olup pislik yapmasın ve yuvanın rızkını içkiye harcamasın yeter.

Cibali Sigara Fabrikası, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başındaki işçi hareketlerinde de önemli bir yere sahiptir. 1970'li yılların sonunda işçi direnişleri ile ünlenen Adana Sigara ve İstanbul Maltepe sigara fabrikalarının rolü, o yıllarda Cibali işçileri tarafından oynanır. Fabrika, Cibali, Fener, Fatih ve civarında oturan halkın, özellikle kadın işgücünün (üstelik kadının çalışmasına pek hoş gözle bakılmadığı

yıllarda) çalışma yaşamına girmesine öncülük eder. İşçi ücretleri de o yıllarda orta halli bir yaşam kurmak için yeterlidir.



Öğle yemeği verilmesi, sağlık sorunlarına çözüm bulunması, acil parasal ihtiyaçlara cevap vermek üzere "İşçi Taavvün Sandığı"nın kurulması fabrika çalışanlarının önemli sosyal haklarındandır. Taavvün Sandığı (Biriktirme Sandığı), 1950'li yıllarda yerini Sigorta Kurumu'na bırakır. Diğer bir deyişle şimdiki Sigorta Kurumu, (önce SSK, sonra SGK) Cibali'deki bu sandığa dayanmaktadır.

Fabrikanın, yine işçi hakları çerçevesinde kazanılmış bir başka özelliği ise içinde bir çocuk kreşinin bulunmasıdır. "Cibali Kreşi", işçi hakları çerçevesinde kazanılmış ancak fabrika yönetimi için de övünç kaynağı olan bir sosyal motiftir. Fabrikadaki bu kreşin Türkiye'deki ilk kreş uygulaması olduğu söylenmektedir.

1948 yılında "İktisadi Yürüyüş" dergisinde yeralan bir yazıda "bu fabrikanın içtimai yardım ve çocuk kreşi memleketteki şöhretini muhafaza etmektedir. 16 yataklı reviri, eczanesi, laboratuarı ve her sahada mütehassıs doktorları ile Cibali işletmesi yıllardan beri

buraya emek veren müdür Sami Sunal'a ve arkadaşlarına manevi bir haz bahşedecek bir haldedir" denilmektedir.

2010 yılı başlarında tüm ülkede yaşanan ve Ankara'da doruk noktasına çıkan TEKEL işçi eylemleri sırasında gördüğüm tüm kadın işçilere "fabrika kızı" gözüyle bakmıştım. Omuzlarında ağır bir yük, işçi olmanın zorlukları, kadın olmanın sıkıntıları, bulacağı bir koca ve kuracağı mutlu bir yuvanın hayalleri.

Bu nedenle midir bilmiyorum? 70'li yıllarda delikanlılığımı yaşarken, yine o dönemin popüler şarkılarından "Tamirci Çırağı" ile "Fabrika Kızı"nı bacı-gardaşmış gibi düşünmüşümdür. Çocukluk, gençlik işte, ben öyle düşünürdüm. Ortak paydaları işçi olmaları mıdır, zavallı olmaları mıdır, aynı sınıftan olmaları mıdır, bilmiyorum. Ama ikisini o yıllarda bacı-gardaş olarak düşünmüşümdür.



Ancak Fabrika Kızı, Tamirci Çırağına benzemez. Kadın olmasından dolayı biraz daha duygusal ve bu genç yaşta ağır bir yükün altında ezilmiş olmasından daha gerçekçi. Fabrikada tütün sarar, sararken de hayal kurar. Dışarda bir yağmur başlar, yüreğinde derin sızı, gözlerinden yaşlar akar, ağlar Fabrika Kızı.

Pek çok tarihi olaya tanıklık eden, çok sayıda sosyal hakka imza atan Haliç'teki bu ihtişamlı bina ve işçileri edebiyatımızdaki yerini, birçok aşkın tanığı ve sahibi olarak ta almıştır. Rizeli bir berber olduğu anı defterinden anlaşılan Aşık Çakır Çavuş, İstanbul'dan ayrılıp giderken yanında yol arkadaşı olarak Cibalili bir kadını da götürür. Bununla ilgili üç parça manzum hatıratından biri Cibali üzerinedir ve bir bölümünde şöyle der: Cibâli'nin dilberi / Tütün sarar elleri / Şekli beşerde peri / Gör Rizeli berberi. Mahmut Yesari'ye ait Çulluk isimli roman da Cibali Tütün Fabrikası'nda çalışan bir genç kızı anlatır. Bu romandan etkilenen Bora Ayanoğlu da "Fabrika Kızı" şarkısını yazar ve besteler. Ancak bir başka rivayete göre Ayanoğlu bu şarkıyı, fabrikada çalışan Mahtume isimli, oldukça hoş ve alımlı bir kızdan etkilenerek yazmıştır.

1900'lerde çekilmiş, fabrikadaki hayatı anlatan fotoğraflara bakarsak, göreceğimiz manzara dikkate değerdir. Fabrikada o yıllarda 1.500'ü kadın ve 662'si erkek olmak üzere toplam 2.162 kişi çalışmaktadır. TEKEL Cibali Tütün Fabrikası; kendi polisi, sosyal görevlileri, hastaneleri, sosyal tesisi, bakkalları, okulları, yangın birimi, sendikaları ve lokantalarıyla aslında kendi başına küçük bir şehirdir.

Çoğunluğu kadın olmak üzere kadınlı-erkekli çok sayıda işçinin çalıştığı, mimari yapısı, işçisi, insan ilişkileri, sosyal olayları ve aşklarıyla hem şehir hem sanayi tarihimizde önemli bir yere sahip olan Cibali Tütün Fabrikası, 1992 yılında boşaltılır. Yaklaşık iki buçuk yıl sonra 1995'te Fatih Belediye Binası olarak kullanılmak istenir. Fakat bu girişim gerçekleşmez. Ardından Kadir Has Vakfı'na devredilir. Vakıf, binada restorasyon gerçekleştirdikten sonra 1997 itibariyle binayı Üniversite merkez kampus binası olarak kullanmaya başlar.

Günümüzde binaya girdiğinizde duvarlarında tütün üretimi dönemine ait fotoğraflar görebilirsiniz. Fabrika döneminden kalan demir yapı unsurları da hemen göze batar. Bu demir sütunlar arasında o eski fotoğraflarda, tütün kokan elleri, tütün kokan duvarları, iş makinelerinin seslerini hissedebilir; romanlara, şiirlere ve şarkılara dökülmüş aşkları tekrar yaşayabilirsiniz. Bu yazıyı okuduktan sonra Haliç'ten geçerken binaya bir kez daha bakın. Görkemi ve manzarasıyla size hala bir genç kız edasıyla göz kırptığını fark edeceksiniz.

Cibali Tütün Fabrikası ve Fabrika Kızı'nın hikayesi belki 40 yıl sonra bir Pazar günü bizim evde tekrar hayat buldu. Kızımın yeni tanıştığı Fabrika Kızı ile ben onun yaşlarındayken tanışmıştım. Benim hayalimdeki Fabrika Kızı, sıska, ince, narin bir şeydi. Sanki kendi içer gibi fabrikada tütün sarar. Sararken de hayal kurardı. Bütün insanlar gibi.

70'li yıllardan günümüze en az 40 yıl geçti. Büyük olasılıkla tamirci çırağı büyümüş, kendi mahallesinden bir kızla evlenmiş, üç çocuk sahibi biridir. Eğer işleri rast gitti ise, Büyük Sanayi'de ya da OSTİM'de bir Tamir-Bakım atölyesi açmıştır. Büyük oğlunu yazları okul kapanınca zanaat öğrenmesi amacıyla yanında çalıştırıyordur.



Büyük bir olasılıkla Fabrika Kızı, geçici işçilikten kurtulmuş, TEKEL'de kadrolu olarak çalışmış, geçen bunca süre içinde 5.000 iş gününü doldurunca emekli olmuştur. 80'lerin başında Tamirci Çırağı'nın da çalıştığı atölyede kalfa olan ve aynı mahallede yaşayan birisi ile evlenmiştir. Mahalle baskısı nedeniyle kocası içmiyordur, ancak bazen karısını dövdüğü olur. Olsun iki çocuğunun hatırına Fabrika Kızı ona da katlanır. Şimdilerde o narin, sıska yapısı gitmiş, irileşmiş, göbekli koca bir avrat olmuştur.

Bunlar mutlu son mudur bilmiyorum ama 15 yaşında iken Fabrika Kızı ile Tamirci Çırağı'nı bacı-gardaşmış gibi düşünürdüm. Şimdi 50 yaşındaki kafa ile her ikisinin birbirlerine çok yakıştığını, birbirlerinin talep ve özlemlerine cevap verebilecek, karı-koca olması gerektiğini düşünüyorum.

Pazar akşamı gazetelerin geri kalanlarını aldım, yatağıma geçtim. Gazetelerin ardından iyice uykum bastırınca, gözlerim iyice yorulunca Fabrika Kızı aklıma geldi. Tavandaki avizede; suratı yağlı, tulumu eski, elinde ingiliz anahtarı ile Tamirci Çırağını ve zayıf, sıska, başı arkadan zarif bir tülbentle bağlı ayağında eski bir ayakkabısı ile Fabrika Kızı'nın silüetini avizede gördüm.

Tamirci Çırağı; belki bacısının,

Belki de karısının elinden tutuyordur.

Kim bilir.....

Kaynaklar

1- Tekel Dergisi
2- Osmanlı'dan Günümüze Tekel isimli kitap, (TEKEL Yayınları).
3- 1965 İstanbul Ansiklodepisi (Reşat Ekrem Koçu)
4- 1933 İstihbarat Bülteni
5- Özel Arşiv ve Koleksiyonlar