

MÜHENDİSLİK MİMARLIK ÖYKÜLERİ

IX

MÜHENDİSLİK VE MİMARLIK ÖYKÜLERİ - IX

ISBN

978-605-01-1545-1

YAYINLAYAN

TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ

İLETİŞİM ADRESİ

TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ
SELANİK CAD. NO:19/1 YENİŞEHİR 06650 ANKARA
TEL: (312) 418 12 75 · FAKS: (312) 417 48 24
WWW.TMMOB.ORG.TR · TMMOB@TMMOB.ORG.TR
FACEBOOK.COM/TMMOB1954
TWITTER.COM/TMMOB1954

TASARIM

Dijle GÖKSOY KONUK

BASKI

AZDE AJANS BASIM YAYIN DAĞITIM TASARIM SANAYİ VE TİC. LTD. ŞTİ.
KOCATEPE MAHALLESİ HATAY SOKAK NO:20/2 ANKARA

İÇİNDEKİLER

ŞUNUŞ.....	5
EMİN KORAMAZ	
ÖNSÖZ.....	7
NADİR AVŞAROĞLU	
MÜHENDİSLİK TARİHİ.....	11
BİR ANARŞİST MÜHENDİS ÇETİN UYGUR.....	25
MUHAMMED KILIÇ	
ANKARA GAR KOMPLEKSİ.....	41
YILDIRIM YAVUZ	
İLK KADIN JEOLOJ.....	59
KARS DEMİRYOLU MİRASININ DEĞERLENDİRİLMESİ.....	79
MERVE ARSLAN ÇİNKO	
ARŞ. GÖR., İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK BÖLÜMÜ	
ZEYNEP ERES	
DOÇ. DR., İTÜ MİMARLIK BÖLÜMÜ	
ANKARA RÜZGAR TÜNELİ (ART).....	99
MAHMUT KİPER	
METALURJİ MÜHENDİSİ	
BİR MÜHENDİSLİK ÖYKÜSÜ.....	113

**YÜZYILLIK ÇINARLARIN İZİNDEN: SELİM SIRRI PAŞA VE İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU
SERÜVENİ.....125**
TURGUT KARAÇOBAN

CUMHURİYETİ AFIŞLEYEN ADAM: İHAP HULUSİ.....151
MAHMUT KİPER
METALURJİ MÜHENDİSİ

BİR ÖMÜRDÜR FABRİKA.....167
NADİR AVŞAROĞLU
MADEN MÜHENDİSİ

TURHAL ŞEKER FABRİKASI.....179

İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ VE ZEYYAT HOCA.....193
PROF. DR. CUDİ TUNÇER GÜRSOY
DOĞUŞ ÜNİVERSİTESİ

SUNUŞ

EMİN KORAMAZ

2004 yılından bu yana düzenli olarak yayınladığımız Mühendislik Mimarlık Öyküleri serisinin dokuzuncu kitabını sizlerle buluşturuyoruz.

Mühendislik ve mimarlık öykülerinin her bir kitabı, ülkemizin sanayileşme ve kalkınma serüveninin farklı boyutlarına dikkat çekiyor. Bu kitaplar, sanayi devrimine ayak uydurmaya çalışan Osmanlı'nın mirasını, çağdaş bir ülke yaratmak isteyen genç Cumhuriyetin gayretlerini ve planlı kalkınma döneminin yaratıcı uygulamalarını yeni nesillerle paylaşabilmek açısından bulunmaz birer kaynak sunuyor.

Ülkemizin zor dönemlerinde, onca olanaksızlıklar içerisinde bizden önceki meslektaşlarımızın hayata geçirdiği eserlere ilişkin öyküleri okumak, geleceğe ilişkin umutlarımızı çoğaltıyor. Bu kitapta yer alan öykülerin bizden sonraki nesillerin yaratıcı girişkenliğine ilham olmasını diliyoruz.

Sadece TMMOB'nin kurumsal tarihi açısından değil, Türkiye'deki mühendis, mimar ve şehir plancılığının mesleki tarihi açısından da çok önemli bir yer tutan bu seriyi bugünlere taşıyan tüm arkadaşlarımıza teşekkürü borç biliyoruz.

ÖNSÖZ

NADİR AVŞAROĞLU

Tam 20 yıl olmuş.

2004 yılında TMMOB'nin 50. kuruluş yılı için 2002 yılında başlattığımız “Mühendislik-Mimarlık Öyküleri” projesine başlayalı tam 20 yıl olmuş. O günlerde birlikte olduğumuz bu çekirdek kadro, artık bir çelik kadro olarak tam 20 yıldır, aynı azim ve inançla bu çalışmayı sürdürüyor.

Yola çıktığımız o günlerde bu kitabın bu denli uzun soluklu bir çalışma olacağını kestirememiştik. Ancak ilk kitabın gördüğü yakın ilgi ikinci ve üçüncü kitabı çıkarmamıza neden oldu. Daha sonraki yıllarda bizde bu işin peşini bırakmak istemedik. Bu toprakların sanayi tarihini ve mühendis ve mimarların alın terini olabildiğince kaleme alıp sizlere aktarmak istedik. Her kitabın taslağını bitirdiğimizde “tamam artık, anlatılacak herşeyi aktardık, bundan daha fazlası yazılmaz” dediğimizde anlatmadığımız, aktarmadığımız ve yazılmazsa yazık olacağını düşündüğümüz yeni öyküler bulduk. 20 yıl önce yola çıktığımız o çelik kadro, ilk günkü heyecanı ile Mühendislik-Mimarlık Öyküleri'ni yayınlamaya devam ediyor.

Bu kitapta, ilk ele aldığımız öykü “Mühendislik Tarihi” oldu. Muharrem Kılıç’ın anlatımı ve kendi deyimi ile “Bir Anarşist Mühendis Çetin Uygur”u ve Yıldırım Yavuz’un kaleminden “Ankara Gar Kompleksi”ne bu kitapta yer verdik. İnşa edildiği dönemden itibaren çevresiyle olan ilişkisi nedeniyle büyük önem taşıyan “Kars Demiryolu Projesi”ni bizlere Merve Arslan Çinko ve Zeynep Eres aktardı. Yine bir demiryolu öyküsü olan “Selim Sırrı Paşa Ve İzmit-Ankara Demiryolu Serüveni”ni bizlere Turgut Karaçoban anlattı. TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası’nın en önemli yayın organlarından Mavi Gezegen’de yayınlanan “İlk Kadın Jeolog” adlı çalışma da bu kitapta yer aldı.

İşletme Mühendisliği’nin İTÜ ve Marmara Üniversitesi’nin unutulmaz hocalarından Prof. Zeyyat Hatipoğlu’nu bizlere Prof. Dr. Cudi Tuncer Gürsoy anlatıyor. Turhal Şeker Fabrikası’nın acıklı öyküsünü internet ortamından topladığımız yazılarla bizler kaleme almaya çalıştık. Ayrıca her kitapta olduğu gibi, bu yayında da bizlerden öyküler yer aldı. 20 yıllık yol arkadaşım; Mahmut Kiper, Ankara Rüzgar Tüneli’ni bizlere aktardı. Ayrıca “Cumhuriyeti Afışleyen Adam” başlıklı yazısında da mühendis-mimarlarca kurulan, üretilen, geliştirilenlerin topluma tanıtımında ve yapılanların sahiplenilmesinde çok değerli bir rol üstlenmiş olması İhap Hulusi’yi bizlere aktarıyor. Ve “Bir Ömürdür Şantiye” ile “Bir Ömürdür Vardiya”nın ardından “Bir Ömürdür Fabrika” başlıklı naçizane yazım ile bu grubun üçlemesini de tamamlamanın gururunu yaşıyorum.

Mimarlık-Mühendislik Öyküleri serisinin 9. kitabını değerli dostlarım metalurji mühendisi Mahmut Kiper ve makina mühendisi Melih Şahin ile birlikte hazırladık. Her kitapta olduğu gibi TMMOB’nin değerli emektarı Dijle Göksoy Konuk tasarım ve mizanpaj konusunda bizlere destek verdi. Ancak en büyük desteği TMMOB Genel Sekreteri Dersim Gül ve 45. dönem TMMOB Yönetim Kurulu’ndan gördük.

Mühendislerin ve mimarların, toplumun ihtiyaçlarını bilimsel bilgiyi kullanarak karşılama misyonları, kalkınma, sanayileşme, hakça paylaşma hedefleri, bu amaçlara ulaşmak için çabaları halen sürmekte. “Mühendislik Mimarlık Öyküleri-IX” adlı kitabımızdaki öyküleri okurken, mühendislerimizin ve mimarlarımızın geçmişteki serüvenine tanıklık etmekle kalmayacak, aynı zamanda kalkınma tarihimizden kesitler de göreceksiniz.

Beğeneceğiniz umuduyla ...

Nadir AVŞAROĞLU
Maden Mühendisi

MÜHENDİSLİK TARİHİ

Mühendisliğin geçmişi insanoğlunun içindeki merak duygusu kadar eskidir. Atalarımız doğanın sunduğu malzemeleri ve sahip olduğu güçleri, tıpkı bizim bugün yaptığımız gibi insanlığın yararına kullanmaya ve kontrol altına almaya çalışmışlardır. Mühendislerin bu çabaları, onların toplum içerisinde “toplumun ihtiyaçlarını” karşılamak gibi bir misyonu üstlenmelerine neden olmuştur. (liman,yol, sel baskınlarını kontrol tesisleri yapmak).Bu nedenle tarihin önemli uygarlıklarında mühendisler, hükümdarlara yakın kişiler olmuşlar ve önemli mevkilerde yer almışlardır.

2. İLK UYGARLIKLARDA MÜHENDİSLİK:

A. MEZOPOTAMYALILARDA MÜHENDİSLİK:

Önemli mühendislik edimleri, bugünkü Irak'ta Dicle ve Fırat nehirleri arasındaki bölge olan Mezopotamya'nın eski sakinlerine çok şey borçludur. İlk tekerlekli arabanın bu bölgede görüldüğü

söylenmektedir. Çok eski ve gizemli bir halk olan Sümerler, yazılı tarihin başlangıcında Güney Mezopotamya'da, dünyanın ilk mühendislik uygulamalarını oluşturan kanallar, tapınaklar ve surlar inşa etmişlerdir. Mezopotamyanın diğer sakinleri Babiller ve Asurlular ise yine mühendislik adına önemli eserler vermişlerdir.

Bu döneme ait, bulunan kil tabletlerdeki kayıtlar M.Ö. 2000 yıllarında "usturlap" denen bir açı ölçüm aletinin astronomik gözlemlerde kullanıldığını göstermektedir. Bir dereceli daire ve bir görme kolundan ibaret olan bu alet, Mezopotamyalılar tarafından kullanılan 60'lık sayı sistemine dayalıydı. Bu sistem, zaman ve açı ölçümlerinde bugün hala kullanılmaktadır.

Babil ülkesini 43 yıl (M.Ö. 1850-1750) yöneten büyük kral Hammurabi, kendi adını taşıyan yeni ve kapsamlı bir kanunname derlemiştir. Kötü inşaat uygulamalarına izin verenlere cezalar getiren bu ünlü kanunname, günümüz inşaat kanunlarının bir önceli olarak görülmektedir.



Hammurabi Kanunları, kalite teminatı ve mesleki sorumluluğa ilişkin önemli bir mesaj veriyor ve ihlal halinde son derece ağır cezalar öngörüyordu.

Kral Sennacherib'in hükümdarlığı sırasında, Asurlular umumi su

kaynağının dikkate değer ilk örneğini tamamladılar. (M.Ö. 700 civarı)

B. ESKİ MISIR'DA MÜHENDİSLİK:

İlk plan ve inşaat uzmanları Eski Mısır uygarlığında ortaya çıkmıştır. Mühendisliğin bu ilk habercileri Mısır krallarının güvenilir danışmanları olarak üst mevkilere sahiptirler. Bu mevkiye sahip bir adam „Bayındırlık şefi(1)” olarak bilinen bir genel inşaat uzmanıydı.

Bu eski mühendisler / mimarlar, arazi ölçümünün (mesaha) bilinen ilk biçimini uygulamaya koydular. Mısırlılar ayrıca etkin sulama sistemleri geliştirdiler ve görkemli taş binalar inşa ettiler.

C.YUNANLILARDA MÜHENDİSLİK:



M.Ö. 600'den başlayarak, Doğu Akdeniz bölgesinde Yunanlı yaşam ve düşünce tarzı egemen olmuştur. Yunanlılar, en çok soyut mantıkları ve geçmişin ilmini kuramlaştırma ve sentez etme yetenekleri ile hatırlanmaktadırlar. Sanat, edebiyat ve felsefede gerçekleştirdikleri büyük ilerlemeler, mühendisliğe katkılarını gölgede bırakma eğiliminde olmuştur. Esas

olarak kuramın üzerinde yoğunlaşmaya eğilim gösterdiler, deneme, doğrulama ve uygulamaya az değer verdiler.

Yunanlılar mekanik teknolojiye de yaratıcı olmasını bilmişlerdir. Archimedes, bileşik makaraları, hidrolik vidaları, büyüteci ve çeşitli savaş makinalarını icat etmiştir. Yunanlılar deniz kültürüyle iç içe olmalarının bir sonucu olarak limanlar ve dalgakıranlar yaptılar. Yine Dünyanın ilk deniz fenerinin inşaatına bu dönemde başlandı (M.Ö.600). Bu fener 113 metre yükseklikteydi ve antik dönemde dünyanın yedi harikasından biri olarak biliniyordu. (Alexandria limanındaki Pharos feneri)



Sisam adasında inşa edilen , Megaralı mimar Eupalinus'un yönetimi altında 275 m yükseklikte bir tepeyi kesip geçen 1005 m uzunluktaki tünel bir diğer önemli eserdir.

D. ROMALILARDA MÜHENDİSLİK:

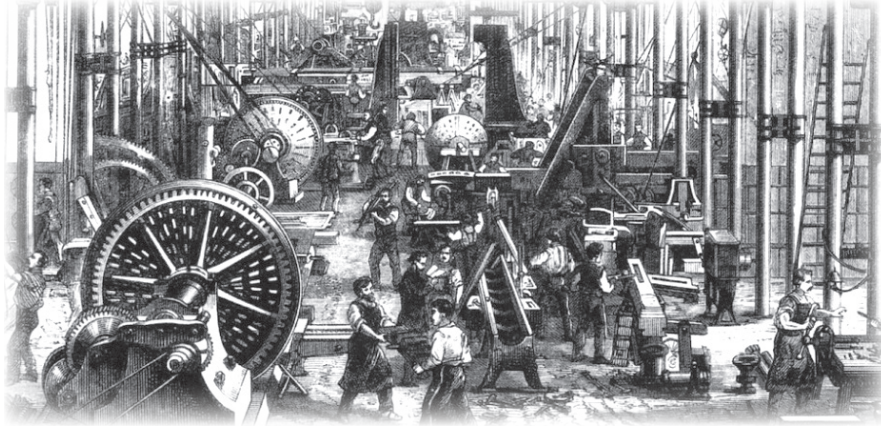


Antik dönemin en ünlü mühendisleri Romalılar, kaynaklarını daha fazla bayındırlık işlerine adanmışlardır. Yunanlıların aksine, Romalılar matematiksel mantıktan ve bilimden çok deneyime güvenen pratik inşaatçılardı. Yapıları tasarım açısından basitti ancak yine de ölçek olarak etkileyici ve uygulama

olarak cesurdu. Genellikle sanat ya da estetikten çok işleve önem veriliyordu.

Romalı inşaatçılar mühendisliğe önemli katkılarda bulunmuşlardır. Bunlar arasında, ileri inşa yöntemlerinin geliştirilmesi, sulu çimentonun keşfedilmesi , şahmerdan, ayak gücüyle çalışan vinçler, ahşap kovalı çarklar gibi bir dizi inşaat makinalarının tasarlanması sayılabilir.

2.1. ORTAÇAĞDA MÜHENDİSLİK:



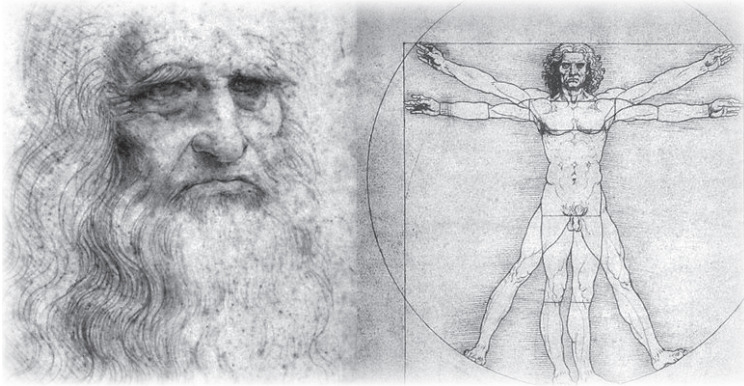
Roma İmparatorluğu'nun çöküşünü izleyen yaklaşık sekiz yüzyıl boyunca, yani Orta Çağ olarak bilinen dönemde mühendislikte nispeten az ilerleme olmuştur. Bununla birlikte, özellikle yapı tasarımında enerji tasarrufu sağlayan ve gücü arttıran makina ve aletlerin gelişiminde olmak üzere bazı önemli ilerlemeler bu dönemde olmuştur.

Ortaçağda, mühendisler emekten tasarruf sağlayan makinalar tasarlayıp geliştirerek insanlar ve hayvanların üretim güçlerini arttırmayı ya da desteklemenin yollarını aramışlardır. Yel değirmeni bu çağda geliştirilmiş ve daha etkin hale getirilen su değirmenleri yeni kullanımlara sahip olmuştur. Mekanik alanında ortaçağda Avrupada gerçekleşen diğer ilerlemeler arasında, çıkıık ve gemiler için mafsallı dümen sayılabilir.

Ortaçağın gelişkin mühendislik aletleri, malzemeleri ve tekniklerinin bir çoğu ilk kez Uzak Doğuda, özellikle de Çin'de görüldü. Barutun icadı ve kağıt yapımı, demirin dökülmesi ve kumaşların imalatına ilişkin işlemlerin geliştirilmesi bu ilerlemeler arasındadır.

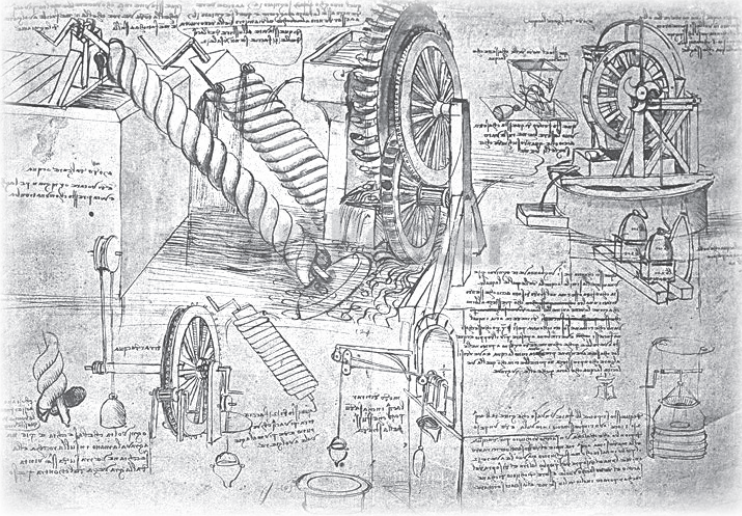
D. YAKIN ÇAĞDAN GÜNÜMÜZE MÜHENDİSLİK:

Yirminci yüzyıla doğru son 150 yılda, madencilik, imalat ve ulaşımda önemli ilerlemeler olmuştur. Buhar makinasını tasarlayan Thomas Newcoman'ın atmosferik basınçlı buhar makinasından çok daha etkindi. Fabrikatör Matthew Boulton'un desteğiyle, yüzlerce makina üretildi. 1800'e gelindiğinde, Boulton ve Watt makinalarından 500'ü, İngiltere'de, madenleri pompalayıp su çıkarmada, demir işleri ve tekstil fabrikalarındaki makinaları çalıştırmada kullanılıyordu.



19. yüzyıl, mühendisliğin bir meslek olarak öneminin daha da artmasına tanıklık etmiştir. İnşaat mühendisi ünvanını ilk kullanan İngiliz John Smeaton, bilim çevrelerinde üst düzeyde saygı görüyordu. 20.yüzyılda ilk Makina Mühendisleri Enstitüsü

1847'de kuruldu ve George Stephenson ilk başkan olarak hizmet verdi. 1908'e gelindiğinde, inşaat, makina, elektrik, kimya , madencilik ve metalurji mühendisliklerini temsilen beş dernek kurulmuştur.



19. yüzyıldaki mühendislik başarıları için, elektriğin bir güç kaynağı olarak geliştirilmesi en önemli faktörlerden biridir. Bunda, büyük oranda 19. yüzyılın ikinci yarısındaki sayısız bilimci ve mühendisin çabaları rol oynamıştır. Bununla birlikte, temeller, Alman George Simon Ohm, İtalyan Alessandra Volta ve Fransız Charles Coloumb ve Andre Ampere gibi, elektriğin temel doğasını tanımlayan, 18. yüzyılın başlarındaki fizikçilerin buluşları ile atılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan kısa bir süre sonra, nükleer yolla elektrik enerjisi üretimi üzerine tasarım ve fizibilite çalışmaları yapıldı. İlk nükleer enerji santrali 1967'de faaliyete geçti . Nükleer enerji fosil yakıtlardan elde edilen enerjiye ekonomik açıdan rakip hale geldi

Yirminci yüzyılda benzersiz teknolojik gelişme ve değişim yaşanmıştır. Keşiflerin adımlarının hızlanması, belki de en çok elektronik alanında belirgin olmuştur. Bu yüzyılda, sinyallerin ilkel bir biçimde iletilmesinin yerini, elektronik parçaların kullanıldığı muazzam kumanda sistemlerine sahip modern iletişim ağları almıştır. 1947’de transistörün icadından bu yana, elektronik sinyalleri güçlendirme cihazları olarak, vakumlu tüpler de yerlerini, büyük ölçüde, yarı-iletkenli cihazlara bırakmıştır. Transistör ve yarı-iletken diyot, elektronik donanımların çok küçülmesini sağlamıştır. Minik silikon çipler üzerinde seri üretilen, ucuz entegre devrelerin gelişi, elektronik tasarımda çığır açan değişimlere yol açmıştır. Minyatürleşme ile birlikte, bu tür cihazlar sinyallerin devreler aracılığıyla güvenilir ve hızlı bir biçimde iletilmesini ve daha hızlı kumanda devreleri ve dijital bilgisayarların geliştirilmesini sağlamıştır.

3. TÜRKİYEDE MÜHENDİSLİK TARİHİ:

Ülkemizde üniversite tarihi bugünkü adı İstanbul Teknik Üniversitesi olan, 1773’te açılan Mühendishane-i Bahr-i Hümayun’un kuruluşu ile başlar. İlk adı “Mühendishane” olan bu üniversite ulusal tarihimizin ilk üniversitesidir.

I. Abdülhamit devrinde büyümeye devam eden bu üniversite, *III. Selim* döneminde 1795’de adı Mühendishane-i Berr-i Hümayum (inşaat mühendisliği) olmuş ve bir kanunnameye bağlanmıştır. Bu kanun; üniversitenin kurulduğu dönem koşulları içerisinde oldukça modern ve detaylı bir üniversite kanunudur.

Tanzimattan Sonra Üniversite

Bugünkü anlamda üniversitelerimizin tarihi tanzimatla başlar. 1845’te “Meclis-i Muvakkat” adı ile ulema asker ve bürokratlardan oluşan yedi kişilik geçici bir meclis kurulmuş ve bir yıl çalışmıştır.

Bu meclis eğitim sisteminde yapılması düşünülen düzenlemeler için prensipler belirlenmiş ve batıda olduğu gibi eğitimin ilk, orta ve yüksek eğitim olmak üzere üç basamaklı yapılmasını benimsemiştir.

Tanzimatta bugün kullandığımız üniversite sözcüğüne karşılık olarak Osmanlıca (Türkçe) Darülfünun terimi kullanılmışsada içerik olarak batı tipi yeni modern üniversite benimsenmiştir. 1933'e gelindiğinde Darülfünun terimi yerine "üniversite" tercih edilecek en son darülfünun olan İstanbul Darülfünun'un adı İstanbul Üniversitesine çevrilerek hem terim hem de anlam itibarı ile üniversite batılı olacaktır.

Darülfünundan askeriye ve bürokrasinin ihtiyaç duyduğu insan gücü yetiştirilmesi amaçlanıyordu. I.Darülfünun 14 Ocak 1863'te öğretime başladı fakat çok geçmeden kapandı. 20 Şubat 1870'de II.Darülfünun (Darülfünun-u Osmayie) açıldı. 1874'de III. Darülfünun, 1 Eylül 1900'de IV. Darülfünun ve 1908'de V. Darülfünun açıldı. 20 Nisan 1912'de Darülfünun Nizamnamesi yayımlandı ve adı İstanbul Darülfünununa çevrildi.

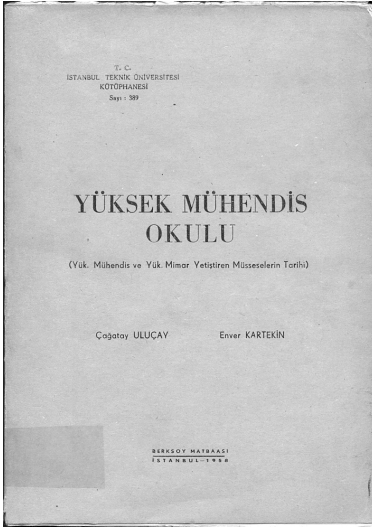
11 Ekim 1919'da Darülfünun nizamnamesi yeniden düzenlendi ve bilimsel özerklik verildi. 3 Mart 1924 tarih ve 430 sayılı Tevhid-i Tedrisat Kanunu ile bütün mektep ve medreselerle birlikte Darülfünun Maarif Vekaletine bağlandı. 21 Nisan 1924 tarih ve 493 sayılı kanun ile İstanbul Darülfünunun talimatnameleri yayımlandı, bilimsel ve idari özerklik verildi. Bunun dışında Cumhuriyet döneminde çok ciddi devrimler yapılmışsa da Darülfünuna dokunulmamıştır.

1930'dan itibaren Darülfünun çeşitli yayın organlarında eleştirilmeye başlanmış ve 1933'de İstanbul Darülfünun'u kaldırılarak İstanbul Üniversitesi kurulmuştur. 1933 reformu

daha sonraki üniversite düzenlemeleri üzerinde belirleyici bir etki yapmıştır. 1933 reformu ve çevresindeki olaylar cumhuriyet döneminden sonra üniversiteye bakışın anlaşılması bakımından önem taşımaktadır.

31 Temmuz 1933 de Darülfunun Kapatılmış Darülfunun toplam 240 olan öğretim elemanı kadrosu 53'e düşürülmüş ve diğer öğretim elemanının görevlerine son verilmiştir. Böylelikle, eski öğretim elemanlarının üçte ikisi işten atılmışlardır. Bunların yerine Almanya'dan Hitler rejiminden kaçan öğretim üyeleri getirilmiştir.

İstanbul Üniversitesi 9 aylık bir boşluktan sonra 1934' te çıkarılan İstanbul Üniversitesi Talimatnamesi'nde belirlenen yeni esaslara göre düzenlenmiştir.



1946 (18.6.1946 tarih ve 4936 sayılı kanun), 1961 (61 anayasası madde 120, 115 sayılı kanun) 1973 (7.7.1973 tarih ve 1750 sayılı kanun), 1981 (6.11.1981 tarih ve 2547 sayılı kanun) de olmak üzere üniverite kanununda en az 8 yıllık en çok 15 yıllık peryotlarda olmak üzere 5 defa düzenleme yapılmıştır.

1981'de Türkiye Üniversitelerinin tümü aynı yasal çerçevenin (2547 sayılı

kanun) içine sokulmuş, merkezinde YÖK bulunan otoriter bir yapı kurulmuştur.

Bu otorite üniversitelerin bütün uygulamalarını kontrol altında alma yönünde gelişmeler göstermektedir. Böylece otoriter yapı totaliterleşmeye dönüşmektedir. 1933' te başlayan otorite kurma arzusu giderek güçlendirilmiş, bürokratik-hiyerarşik bir otorite konisi inşa edilmiştir. Dünyada üniversiteleri aynı yapıda kuran ve aynı merkezden yöneten bir başka ülke bulunmamaktadır.

TARTIŞMA

Buraya kadar genel bir tarihçe ve kronolojik bir irdeleme ile nesnel durum tespiti yapılmıştır.

Başından beri üniversitelerin ve mühendisliğin tarihini irdelerken esas itibari ile yöneten egemen güçlerin hizmetinde olan, onun ayrıcalığını sonuna kadar kullanan, sınıfsal konumu itibari ile emekçi kimliğine uzak olan mühendislerin sayısının artmasına da bağlı olarak son 30 yılda neden sınıfsal konumları değişmeye başlamıştır.? Neden işsiz ordusuna dönüşmeye başlamışlardır ve şanslı olup iş bulabilenlerin ücretleri neden bu kadar düşüktür?

Ve neden bağımsız, özerk ve demokratik olması gereken üniversiteler/yüksek öğretim/mühendisler üzerinde YÖK gibi baskıcı bir otorite oluşturulmuştur.? Bu soruların yanıtlarını aradığımız ve bulabildiğimiz ölçüde gelişecek ve geliştireceğiz.

KAYNAKÇA

Bu konuda pek çok kaynak mevcuttur, aşağıda bazıları sıralanmıştır.

1. *“Introduction to Engineering” Paul H.Wright -1994- 2 edition Wiley&Sons*
2. *“Engineering as a Career” Ralp J.Smith- 1956-Mc.Graw -Hill book*
3. *“Mühendislik Kimliği” Ünsal Yetim -TMMOB Yayınları -1993*
4. *“Eski Yunan ve Roma’da Mühendislik” J.G.Landels-Tübitak-1995-5.Baskı*
5. *“Bir Mühendisin Dünyası” James I.Adams-Tübitak Popüler Bilim Kitapları-İkinci Basım-Mayıs 95*
6. *“Türkiye Tarihi IV” Murat Katoğlu (Cumhuriyet sonrası eğitim kültür-sanat) Genel Yönetmen:Sina Akşit-Cem Yayınevi-Temmuz 97-5.Basım*
7. *“21.yy ‘daTürkiye” Prof.Dr.Emre Kongar-Remzi Kitabevi-Ocak 99-17 Basım*
8. *TMMOB Makina Müh. Odası Öğrenci Üye Kurultayı 1999*
9. *Pek çok ülke eğitimlerinin tarihleri için ilgili web sayfaları*
10. *www.antimai.org*
11. *Mühendisliğin uzun yürüyüşü, Ghenu. M*
12. *www.wikipedia.org*

BİR ANARŞİST MÜHENDİS ÇETİN UYGUR

MUHARREM KILIÇ

Sınıf bilincine, sınıf dayanışmasına ve maden işçilerine adanmış bir hayat. Bir maden mühendisi olmasına karşın, bir maden işçisi gibi, işçi ve emekçi sınıfın yanında saftutan biri. 70'li yılların başında Maden Mühendisleri Odası genel sekreterliği ve kısa bir süre Türk Mühendis



Mimar Odaları Birliği genel sekreterliği görevlerini üstlenen, 1979'da yapılan genel kurulda kurucusu olduğu DİSK Yeraltı Maden-İş Sendikası başkanlığına seçilen emek mücadelesine adanmış bir hayat; Çetin Uygur.

mücadeleleri ve özellikle kalpleri o kadar büyüktür ki; onları tanıyan yol arkadaşlarının yanında, onları çağrıştıran ufacak bir şey söylediğinizde bile, ayağa kalkıp ceketlerinin düğmelerini iliklerler. İnsanca çalışma, yaşam koşulları ve işçilerin hak ve çıkarlarını korumak ve geliştirmek için onbinlerin, yüzbinlerin desteğini alarak onların sesi olan, Türkiye'nin toplumsal tarihinde “iz bırakan” sendikacı liderler, işte bu ikinci grup içerisinde.

Bu yazıda, aydın ve devrimci kişiliği ile iz bırakan sendikacılar arasında, 68 kuşağı kimliği ile farklı bir yeri olan, madencilerin “Çetin Abisi”, Çetin Uygur'un kısa yaşam öyküsü anlatılmaya çalışılacaktır.

1940 yılında bir öğretmen babanın çocuğu olarak Zonguldak Devrek'te doğan Çetin Uygur, ilk ve orta öğrenimini doğduğu ilde; yüksek öğrenimini ise İstanbul Teknik Üniversitesi Maden Fakültesi'nde tamamladı. Ülke sorunlarıyla ilgilenen aydın, devrimci ve mücadeleci kişiliği ile 68 kuşağının öğrenci liderleri arasında yer aldı. 68 kuşağının birçok devrimci öğrenci önderi gibi, o da “eğitim sorununun ülke sorunlarından bağımsız düşünülemeyeceğini ve gençliğin halkın sorunlarından soyutlanamayacağına” inanıyordu. Sömürü düzenini, tarihin ilerici güçleri olan işçi ve emekçi sınıflarının değiştirebileceğine olan inancı, Uygur'a bir maden mühendisi olmasına karşın, bir maden işçisi gibi, işçi ve emekçi sınıfın yanında saf tutturdu. Uygur'un Türkiye'de anti-kapitalist siyasal bilincin gelişimine önemli katkıları oldu; bu katkıları günümüzde de sürmektedir.

Uygur, bir mühendis olmasına karşın, mühendislerin örgütlenmesi kadar emekçi, işçi örgütlenmelerinin içerisinde etkin roller aldı; toplumsal tarihimizde ses getiren ve iz bırakan birçok işçi ve köylü direnişinde ve hareketinde ön saflarda yer aldı ve almaya devam etmektedir.

Uygur'un ses getiren ve iz bırakan bir eylemi de, İstanbul Teknik Üniversitesi Teknik Okul Talebe Birliği (İTÜTOTB) Başkanlığı yaptığı dönemde, İstanbul Teknik Üniversitesi Öğrenci Birliği (İTÜÖB) Başkanı Harun Karadeniz'le birlikte Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay'a yazdıkları mektuptur. 6. filonun İstanbul'a gelişini protesto eden öğrencilere yönelik polis şiddetini kınayan ve Cumhurbaşkanı Sunay'a "Türk ulusunun şeref ve namusunu koruma yemini"ni hatırlatan mektup, toplumsal tarihimizin ve 68 Gençliğinin önemli bir belgesidir.

1973-1974 yıllarında Maden Mühendisleri Odası genel sekreterliği ve kısa bir süre Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği genel sekreterliği görevlerini üstlenen Uygur, çalışma yaşamına adımını, günümüzdeki adı Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) olan Türkiye Kömür İşletmelerine bağlı Zonguldak Maden İşletmesi'nin Kozlu ocağında, maden mühendisi olarak attı. Madenlerde çalışma koşullarının düzeltilmesine yönelik verdiği mücadeleden duyulan rahatsızlık nedeniyle görevinden ayrılmak zorunda bırakıldı. Askerlik görevi sonrası Bigadiç Şayakçı Bor İşletmesi'nde çalıştı.

12 Mart 1971'den sonra, siyasal görüşleri nedeniyle bir süre tutuklu kaldı. Çetin Uygur, iktidar ve muhalefet yanlısı iki feodal kökenli taşeronun çıkarları için kışkırttıkları işçilerin katlettiği maden mühendisi arkadaşlarıyla ilgili bir araştırma yürüttü. Bu araştırması sırasındaki gözlemleri, saptamaları ve o güne kadar yaşadıklarının birikimiyle ve maden işçilerinden gelen istek doğrultusunda, 1975 yılında, Yeraltı Maden-İş Sendikası'nda çalışmalara başladı. Sendikanın, işyeri komite ve konseyleri aracılığıyla "sınıf temelli" bir sendikal örgütlenme olarak kurulmasına önderlik yaptı. Sendikanın 1978'de DİSK'e katılmasında önemli bir rol üstlendi. 1979'da yapılan genel kurulda sendika başkanlığına seçildi.

VATANDAŞ İŞTE ANARŞİSTLER ! ÜNİVERSİTELİ KARDEŞ BU ADAMLARI İYİ TANI !



1 — Veysi Sarısozen



2 — Harun Karadeniz



3 — Çetin Uygur



4 — Osman Saffet Arol



5 — Hasan Yalçın



6 — Cevdet Açıkkelli



7 — Şevket Orhan



8 — Mustafa Gürkan



9 — Öcal Okay



10 — Deniz Gezmis

**Türk Gençliği
Huzur Komitesi**

Uygur'un aydın birikimi sonucu ortaya çıkan işyeri komite ve konseylerine dayanan "sınıf temelli" örgütlenme deneyimi, çok farklı bir sendikal örgütlenme hareketidir. Bu model, özellikle tam mülksüzleşmemiş köy kokan maden işçisinin somut durumundan, kırsal kökenli oluşu ve köylerde yaşıyor olmasından çıkartılan bir modeldir. Uygur, maden işçisinin somut durumunu ve komite ve konseylerin sendikal örgütlenme modeli içerisindeki önemini şu sözleri ile belirtmektedir:

"Köylerdeki işçiler çok ciddi manada sınıf ve sendikal bilgiye ihtiyacı olan insanlardır. Onların böyle bir bilgiye erişebilmeleri için, kendilerini yetkin kılmayı ve eğitimi çok ciddi biçimde yapmalı ve kendilerinin sürece dâhil olmasını sağlamak gerekiyor. Kırsal alanlardaki yaşam koşullarının zorlamasıyla birlikte patronların dayatmalarına boyun eğen işçiler haline gelmişlerdir. Bu durumdan çıkabilmeleri için çok temel bilgileri öğrenmeye ihtiyaçları var. Günün 8-10 saatini yer altında veya açık işletmelerde 10-12 saatini geçiren işçilerin okumaya bile vakitleri yoktu. O zaman bunların farklı bir örgüt yapısı içinde, çalışırken bile bilgi yoğunluğundan geçirilmesi ve temel sınıf bilgileriyle buluşması sağlanmalıydı. Yeni bir yapılanmaya ilişkin de, üretken kılabilme açısından gruplar, komiteler halinde örgütlenmek gerekliydi. Bu komitelerin sözcülerinden oluşan bir konsey oluşturmuştuk. Kendisini işyeriyle sınırlamadan en genel çalışmanın içine girebilmeleri için sendika merkezinde konseyin sözcülerinden oluşan bir meclis kurulmuştu. (...) Her işyerindeki işçilerin sorunları, soruları, önerileri konsey sözcüleri meclisine gelir; o konsey, yönetime taşır. Konsey, sendika merkezini denetler pozisyonundadır. Böyle bir işleyişin içinde işletmede işçinin işe alınışından, disiplin sebebiyle işçi çıkartılmasına, çalışma düzeni kadar bu konseyler söz sahibidir."

Çetin Uygur, işçilerin, uzun vadeli ve ileriye bakan bir sınıf mücadelesinin gereksinimleri doğrultusunda, gerekli sınıf ve sendikal anlayış ve bilince ulaşabilmesi için sınıf temelli bir yaklaşımla örgütlenmenin öncelikli konu olduğunu düşünmektedir. “Tamam gel, üye fişini imzala” şeklindeki bürokratik mekanizmanın, sınıf sendikasına geçişin önündeki önemli engellerden biri olduğunu ve bu yolla işçi sınıfının örgütlenemediğini belirtmekte, bu şekilde bir bürokratik mekanizmaya bağlı olarak ortaya çıkan sendikal örgütlenmelerin bir sınıf örgütü olmadığına ve işçileri bir sınıf mücadelesine taşıyamayacağına inanmaktadır. “İşçilerin gerçek anlamda, bilerek sendikaya üye olmaları” gerekmektedir. Bu da ancak söz ve karar alım süreçlerine işçilerin katılımının gerçekleşmesi ve alınan kararların uygulanmasının işçiler tarafından bizzat üstlenilmesi ile sağlanabilir. İşçiler, işyeri komite ve konseyleri aracılığıyla belirledikleri sendikal yönetimleri denetleyebilirler ve uygulanacak sendikal politikaları saptayabilirler. Bu örgütlenme modeli Yeraltı Maden-İş Sendikası deneyiminde başarılı bir şekilde uygulanmıştır.

Yeraltı Maden-İş Sendikasının örgütlenme sürecine işçiler başlangıçtan itibaren aktif olarak katılmıştır. Uygur bu durumu, “1975’lerde Yeraltı Maden-İş Sendikasının örgütlenmesi için yola çıkışımızda Yeni Çeltak, Aşkale, Beypazarı, Hekimhan’daki işyerlerinden işçilerle birlikte karar aldık. (...) İşçilere sizin sendikanız yok mu, diye sorunca. Sendikamız yok dedi işçiler. Sendika istiyoruz dediler. Bize bir sendika dediler. Yeni Çeltak, Beypazarı işçilerinden de benzer talepler gelince, Ankara’da bir toplantı düzenledik. İsim olarak Yeraltı ve Yerüstü Maden İşçileri Sendikası demiştim, Beypazarlı işçi arkadaşın önerisiyle “Devrimci Maden-İş” olsun dedi. Herhangi bir şekilde bizden kaynaklanan bir yönlendirmemiz olmamıştı. (...) Sendikanın doğuşundan sonra, bu saydığım işyerlerinde örgütlenmeye



başladık. İşyeri komite ve konseylerini kurmaya başladık” sözleri belirtmektedir. Komitelerin ve konseyin oluşturulması, sınıf çıkarları doğrultusunda uygulanması istenen politikalara halkın desteğini ve mücadelesini doğrudan katmaktadır. İşe alımlarda etkin bir görevi olan konsey, işçinin niteliğine bakmakta; politikacıların seçmenine iş bulma baskısı önlenmektedir.

Yeni Çelttek'te Yeraltı Maden-İş Sendikası tarafından uygulanan model, maden işçisinin köylerinde komiteler kurulması, köy komitelerinin temsil edildiği bir üst organ olarak konseylerin oluşturulmasına dayanmaktadır. Komitelerden ve konseylerden başlayarak her düzeyde söz ve karar alım süreçlerine katılımın gerçekleşmesi ile ortaya çıkan örgütlenme sendikal örgütlülüğe geçişi kolaylaştırmıştır. İşçiler, sendikaya bilerek, gerçek anlamda üye olmuşlardır. Uygur, sınıf temelli yaklaşımla örgütlenen işçilerin, sınıf bilincine sahip olarak sendikal hareket içinde yer alabilmelerinin ancak “nereye geldiklerini, ne yapacaklarını bildiklerinde” olanaklı olacağını düşünmektedir.

Çetin Uygur, bir sınıf sendikasında işçilerin söz ve karar sahibi olmasının ancak “sendika nedir?”, “işçi kimdir?”, “işçi mücadelesi nedir?” konularının büyük harflerle yazılmış yazılarla işçilere

öğretilmesi yoluyla gerçekleştirilebileceğine inanmaktadır. İşçilerin yaşadığı köylerde kurulan komiteler ve köylerdeki komitelerin oluşturduğu üst kuruluş olan konsey(ler), madenin açılması, madende kimlerin çalışacağına ve madendeki çalışma koşullarının nasıl olması gerektiğine karar verdiği gibi, sendikalar örgütlülük konusunda da karar vermiştir.

Maden işçilerinin özel durumuna uygun olarak ortaya çıkan bu örgütlenme modelinin, diğer işkollarında da uygulanabileceğini inanan Uygur, örgütlenmenin her aşamasında yer alan sendika üyesi işçilerin sendikalarını denetleyeceğini; kararların oluşumuna ve bu kararların doğrudan hayata geçirilmesine katkı sağlayacağını; böylesi bir sendikal yapıda “sendikal bürokrasi”nin söz konusu olmayacağını belirtmektedir. Köylerde oluşturulan komiteler, diğer işkollarındaki işyerlerinde üretim süreçlerine göre oluşturulan işçi komiteleri olarak ortaya çıkmaktadır. Uygur, bu komitelerin sözcülerinden oluşacak işçi konseylerinin, karar alma süreçlerine etkin katılımının gerçekleştiği bir sendikal örgütün, siyasal önderliğin yol göstericiliğinde siyasal alana da müdahale yetkinliğine ulaşarak, gerçek anlamda bir sınıf örgütü kimliği kazanacağını belirtmektedir. Uygur’a göre, sendikaların başta olmak üzere siyasal partilerin de, gerçek anlamda işçi sınıfını temsil eden örgütler olabilmelerinin ölçütü, bu örgütlerin sınıf ideolojisini kabullenmeleri ve örgütlerde sınıfın doğrudan söz ve karar sahibi olmasıdır.

Uygur’un maden işçisinin somut durumundan hareketle geliştirdiği sınıf temelli yaklaşımın uygulandığı örgütlenme modeli aracılığıyla işçilere/madencilere, kendilerinin ayrı çıkarları olduğu, ayrı bir sınıfa ait oldukları anlatılarak ilk temel bilgilerin doğru olarak iletilmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. Doğru bilgilerle donatılan işçiler, sınıf temelli bir örgütün unsurları olarak hareket edecektir. Uygur, sendikaların, hakların

kullanılması noktasındaki bilgilerden başlayarak en genel anlamda yaşanan düzene, sisteme dair bilgileri öğreten sendikal eğitimleri vermiyorsa, o sendikanın hiçbir şey yapmadığını düşünmektedir. Bunları da ancak gerçek anlamda bir sınıf sendikası yapabilir. Sınıf sendikasının bir diğer önemli işlevi siyasal yol göstericilik görevidir.

Çetin Uygur'un "Yeraltı Maden İş Sendikası'nda, geliştirdiği model, kırsal kökenli maden işçisinin, "işçilik bilinci" elde ederek "sınıf bilinci"ne ulaşmasını ve daha sonraki aşamada, işçilerin, sorunlarının sorumlusu olarak kapitalist düzeni görmesini ve kapitalizme karşı tavır alabilecek anti-kapitalist siyasal bilince ulaşmalarını hedeflemektedir. 1975-1980 yılları arasında gerçekleşen Yeni Çeltek ve Aşkale özyönetim deneyimleri modelin başarılı örnekleridir. Maden işçileri, bu yerlerde, işyeri komite ve konseylerinin aldıkları kararları, sendikaları aracılığıyla hayata geçirdiler. 60-90 gün süren, başarılı bir özyönetim deneyimi yaşandı. İşçiler, Bakanlar Kurulu'nun madeni kapatma kararını tanımayarak ve maden işletmesine el koyarak, hem ürettiler hem de yönettiler. Bu özyönetim deneyimi sonucunda, Bakanlar Kurulu madeni kapatma kararını kaldırdı. İşçilerin örgütlendiği sendika, işveren tarafından tanınmak zorunda bırakıldı ve işçilerin talepleri uygulandı. Yeni Çeltek'le başlayan bu devrimci eylem biçiminde yöneten-yönetilen, işçi-sendikacı ayrımının ortadan kalkmış; işyeri komite ve konseylerinin tek yetkili olduğu grev günlerinde, üretenlerin de yönetebileceği kanıtlanmıştır.

Yeni Çeltek direnişi "üretenlerin yönetebileceğine" ilişkin önemli bir deneyim olarak akıllarda yer etti. Yeni Çeltek deneyimi, maden işçilerinin, insanca yaşamak ve kendilerine dayatılan sömürü çarkının dişlileri arasında öğütülmeye dur demek için geliştirilen ve uygulanan bir direniş kültürüdür. Yeni Çeltek'in öyküsü 12 Eylül'de sona erer. Sendika kapatılır; yüzlerce maden

işçisi tutuklanır; işkenceden geçirilir. Yeni Çeltek Devrimci Yol davası, yüzlerce işçinin yargılandığı tek dava olarak kayıtlara geçer. Anti-kapitalist siyasal bilincin ve bu direniş kültürünün geliştirilmesine olan katkısı Uygur'u, 1980 askeri cunta yönetiminin hedefi yaptı ve tutuklandı. DİSK ve Devrimci Yol davalarından yargılandı. 15 sene hapse mahkum edildi.

Çetin Uygur, günümüzde otoriter bir hükümetin kurduğu, açık siyasal denetim ve baskı karşısında işçi sınıfının ekonomik ve sendikal örgütlenmesinin önünde ciddi sorunlar olduğunu düşünmektedir. Günümüzdeki sendikal örgütlülüklerin bir sınıf örgütünden daha çok ekonomik örgütlülüklermiş gibi var edilip, o kavrama hapsedildiğini belirtmektedir. Bununla birlikte, siyasal denetim ve baskı karşısında ancak gerçek anlamda bir sınıf örgütlenmesi durabileceğine inanmaktadır. Sınıf mücadelesini ağırlıklı olarak üretilen değerden pay almanın yanı sıra, yaşanan düzendeki hakların kazanılması ve genişletilmesi doğrultusunda mücadele vermek olarak değerlendiren Uygur, hakları için mücadele yürütecek bir işçi gücünün oluşturulmasını gerekli görmektedir. Bunun içinde sınıf temelli yaklaşımla örgütlenmeyi şart koşmaktadır. Yaşam koşulları yüzünden savrulmuş olsa da işçi sınıfını, emekçi sınıflar içinde bilinç düzeyinin görece olarak en yüksek sınıf olduğunu düşünmesine karşın, ortak davranış sağlanamaması nedeniyle doğru siyasi tercih yapmaktan çok uzak görmektedir. Bugün, sendikaların, iş kollarında üye sayılarını artırırsalar bile, kendi başlarına örgütlenme mücadelelerinin, hak alma uğraşlarının başarılı olmasını olanaklı bulmamaktadır. Uygur'a göre sendikal mücadelenin başarılı olabilmesi için, işçilerin tek tek iş kolları düzeyinde sendikal mücadele vermesi yerine, kolektif bir mücadeleyi, ortak bir mücadeleyi gerçekleştirmesi gereklidir. Ortak mücadelenin yolu ise; işkolu, sendikalı-sendikasız, emekli-çalışan-işsiz ayrımı

gözetilmeksizin bölgesel düzeyde örgütlenmenin gerekliliğine vurgu yapmaktadır.

Uygur, taban örgütlenme modeli olarak, meslek ve işkolu ayrımı yapmadan tüm işçileri örgütleyen “genel sendika” modelini; üst örgütlenme modeli olarak da “sendika birliği”ne benzer bir yapıyı önermektedir. Bu örgütlenme modelleri aracılığıyla sermaye sınıfı ve onun iktidarı, tüm işçilerin ortaklaşa oluşturduğu bir kuvvetle mücadele etmek durumunda kalacaktır. İşçi sınıfının “istiyoruz, verin” söyleminin terk edilerek “alıyorum, uyguluyorum” diyen bir mücadeleyi gerçekleştirmesi gerekmektedir.

Uygur, sol ve sosyalist düşüncenin emeğin çıkarlarını savunmayı temel alan düşüncelerinin çok farklı çizgilerde ve çok farklı yerlerde olmasını, işçi sınıfının günümüzdeki sıkıntılı durumunun bir diğer nedeni olarak görmektedir. Sermayenin geliştirdiği ortak davranışın, sermayenin istediğini siyasi iktidarlar aracılığıyla almasını sağladığını fakat solun, bu konuda ortak tavır geliştirmenin çok uzağında olması nedeniyle toplumların sermayeden doğan krizlerin tahrip gücü ile baş edemediğini belirtmektedir.

YAZIYLA İLGİLİ BİR DEĞERLENDİRME

“Çetin Uygur sendikacılığa başlarken maden iş kolunda çalışan bir işçi ve sendika üyesi değildi, bu sendikanın personeliydi. Ama Yeraltı Maden İş'i Devrimci-Yol grubu adına, maden mühendisi bir sendika çalışanı olarak o biçimlendirdi, kısa süre sonra da genel başkanı oldu. Bundan yaklaşık 12 yıl öncesine kadar ise, DİSK içinde aynı iş kolundaki Dev Maden-Sen ile birleşmesi mümkün olamadı. Nihayet aynı iş kolunun iki kardeş sendikası uzun uğraşlardan sonra Dev Maden-Sen çatısı altında ve Çetin Uygur'a başkanlık verilerek ancak birleştirilebildi. Bu birleşmeyi çok geç de olsa mümkün kılan (aslında dayatan) bir neden %10 iş kolu barajı yüzünden yaşanan örgütlenme ve TİS yapabilme

zorluğu ise; öteki nedeni de Yeraltı Maden İş'in tamamen politik-ideolojik karakterde ve Çetin Uygur ile özdeşleşen bir doğuş ve varoluşa sahip olmasıydı.

Çetin Uygur, 1968 gençlik hareketlerinde yer almış ve meslek odalarında çalışmış bir devrimci aydın olarak, işçilik yapmaksızın bir işçi sendikasında yöneticilik üstlenmiş olan ve bu haliyle örneği pek bulunmayan bir sendikacı idi. Onun bu alandaki mücadelesi ve geliştirip uygulamaya koyduğu model, Devrimci-Yol grubuna özgü "İşyeri Komiteleri-İşçi Konseyleri" modelidir. Amasya-Suluova (Suluca) Yeni Çeltek, Çetin Uygur ve Yeraltı Maden İş için ve bu örgütlenme ve mücadele modelinin uygulaması açısından önemli bir iş yeridir. "

Kaynakça

<https://portreler.fisek.org.tr/cetin-uygurun-yasam-oykusu/>

ANKARA GAR KOMPLEKSİ

YILDIRIM YAVUZ

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi'nin 2003 yılından bu yana sistematik bir biçimde yürüttüğü Bina Kimlikleri ve Envanteri Projesi Cumhuriyet döneminde inşa edilen önemli mimarlık ürünlerinin belgelenmesi ve bu arşivin toplumun tüm kesimleri ile paylaşılarak, kent kültürünün oluşumuna katkıda bulunulması amaçlarıyla ortaya çıkmıştır. Bina Kimlikleri Söyleşileri kapsamında Ankara Gar Kompleksi konusunda ODTÜ Mimarlık Fakültesi akademisyenlerinden Prof.Dr. Yıldırım Yavuz'un sunumu



ANKARA GAR KOMPLEKSİ

YILDIRIM YAVUZ- Değerli konuklar, sevgili meslektaşlarım; Bina Kimlikleri Söyleşilerinin bu ilk konuşmasına, 1993 yılında, o dönemdeki belediyenin çıkardığı Ankara Dergisinin 2. cilt 5. sayısında yayınlanmış olan bir makalede yazdıklarımla başlayacağım. Başlamadan önce de, kendimce önemli saydığım başka bir konuya değinmek istiyorum: Bundan 1-1,5 ay kadar önce Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nde önemli sayılabilecek bir sempozyum yapıldı. Uluslararası ölçekteki bu restorasyon sempozyumunda, Fransız bir konuşmacı tarafından sunulan bir bildiri beni fazlasıyla etkiledi. Bu sunuşta, o zamana kadar bilmediğim, UNESCO'nun dünya mirası olarak kabul ettiği birkaç önemli proje arasında, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra tümüyle yeniden inşa edilen, çağdaş bir kentin de yer aldığını ilk defa olarak öğrendim.

Bu savaş sırasında yerle bir olan Le Havre kenti, oradaki Belediye Başkanının yoğun çabaları sonucunda, UNESCO tarihinde ilk kez, çok iyi planlanarak inşa edilmiş çağdaş bir kent olarak

örgütün Dünya Mirası listesine, alınır. Yani, binlerce yıl önceden kalan Mısır piramitleri, ya da çok değerli Ortaçağ kiliseleri gibi özel nitelikli önemli anıtlar içermeyen, büyük bir bölümü 50'lerden sonra yapılmış, modern, bir kent. Bugün Dünya Mirası Listesinde yer alan La Havre kenti, bu sunuş sırasında bana büyük bir üzüntüyle Cumhuriyetin başkenti Ankara'yı anımsattı. Ankara yepyeni bir toplumun, yeni bir ülkenin, yeni bir Cumhuriyetin başkenti olarak büyük umutlarla yapılan ve özellikle 1930'larda çağdaş mimarlığın en iyi örnekleriyle donanan, bunların oluşturulmasında yalnız yabancıların değil, Türklerin de yer aldığı müthiş ilginç ve modern bir kent olmasına karşın, bugün bu onurlu, güzel kenti bir ulusal miras, uluslararası değerde korunması gereken bir kent olarak saklamamıza neredeyse olanak kalmadı. Son dönemde, kentsel bir kriz olarak nitelendirilen ve kentte son 5-6 yıldır özellikle de Belediye'nin eliyle yapılan yıkım ve tahribat akıl almaz ölçülere ulaşmış, özellikle Cumhuriyetin yapısal ve mekânsal değerleri bu yıkımla yok olmaya başlamıştır.



Hızlı tren için yapılması planlanan yeni bir tren istasyonu bahane edilerek, unutturulmasına, geri plana itilmesine, hatta daha ileride belki de yıkılmasına çalışılan, Cumhuriyet Ankara'sının halen kullanılmakta olan Gar binası üzerinde birtakım teknik ve gerekli bilgileri vererek tanıtımına başlamak istiyorum: İmparatorluk döneminde Anadolu'daki demiryolu inşaatlarına baktığımızda, Haydarpaşa-İzmit hattının 1869-1873 yılları arasında Osmanlılar tarafından yapıldığını, 1888 yılındaysa, Deutsche Bank'ın yönettiği Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi adındaki yabancı bir şirketin, büyük bir olasılıkla Osmanlılarla da ortak olarak, bu hattı satın aldığını ve İzmit-Ankara ve Adapazarı-Arifiye hatlarının yapım haklarının da aynı yıl, yani 1888 de bu şirkete verildiğini görüyoruz.

İzmit-Ankara hattının yapımına 1890 yılında başlanıyor ve tren Ankara'ya ilk kez 1892 yılında ulaşabiliyor. 577 km uzunluğundaki Haydarpaşa-Ankara hattının yönetimi,

Cumhuriyetin ilanından sonra, 2 Eylül 1923 tarihinde, Haydarpaşa Limanı'yla birlikte o zamanki Nafia Vekâleti'ne, yani bugün Bayındırlık Bakanlığı adıyla bildiğimiz bakanlığa veriliyor. Kentte Almanlar tarafından yapılan eski, küçük gar binasının modern bir kentin girişine uygun bir yapı olmadığı kanısında olan Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, 1934 Kasım'ında Ankara'nın giriş noktası olan eski garın yeni bir binayla değiştirilmesine karar veriyor.

Eski Gar binasının ek binalarından, ana binanın doğusunda yer alan, beşik çatılı taş bina bugün hala yerinde durmakta, TCDDY Sanat Galerisi ve Müze'si olarak kullanılmaktadır. Gar'ın batısında yer alan ve yine Almanlar tarafından yapılmış olan eski istasyon şefinin köşkü ise, İstiklâl Savaşı sırasında Atatürk'ün çalışması ve barınması için tahsis edildiğinden, günümüzde bir Demiryolları ve Atatürk Müzesi olarak korunmaktadır.

1934 Kasım'ında yeni bir gar yapımına karar verildiğinde, Atatürk'ün "Bunu muhakkak bir Türk mimarı yapsın" isteği ve Bakanlar Kurulu'nun onayı üzerine, Ali Çetinkaya Gar'ın tasarım ve yapımını Bayındırlık Bakanlığı'na yeni tayin olmuş, 25 yaşlarında, yeni mezun, genç bir mimara; Şekip Akalın'a verir.

Binanın tanımına geçmeden önce, mimarının kimliğini kısaca tanımlamanın gerektiğine inanıyorum. Mimar Şekip Akalın, Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde, Balkan ve Birinci Dünya Savaşları'nın başlamasından kısa bir süre önce, 1910 yılında, Erzurum'da, Mahalleyi Cedid'deki bir evde doğar. Babası Sabri Bey 3. Orduda veteriner subay, annesi Karşlı, Yümnü Ağanın kızı Remziye Hanım'dır. Rus Devrimi'nden hemen önceki Osmanlı- Rus Savaşı sırasında Kars ve çevresi boşaltıldığı için, geri çekilen 3.Ordu'nun bazı birlikleriyle birlikte aile, Kurtuluş Savaşı sırasında Ankara'ya yerleşir.

Şekip Beylise eğitimini Ankara'da, üniversite eğitimini İstanbul'da, İTÜ'de Mühendislik Fakültesinin Mimarlık Kürsüsünde 1934 yılında tamamlar. Mezuniyetinden hemen sonra, 24 yaşında, Bayındırlık Bakanlığı'nda göreve başlar. Bir yıl sonra, 1935'te ise kendisine Ankara Garı'nı tasarlayıp inşa etme görevi verilir. 1936 yılında Ankara'da, Kesri'li bir ailenin kızı olan Saadet Hanımla evlenir. Bu evlilikten Melis ve Güliz adlarında iki kızı olur. Büyük kızı Melis bugün tanınmış mimarlarımızdan Doruk Pamir'le evli olup, İstanbul'da oturmaktadır.

Bayındırlık Bakanlığında altı yıl süreyle görev yapan Akalın, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olan Devlet Demiryolları 1940 yılında bir genel müdürlük olarak bakanlıktan ayrılınca. Gar'ın mimarı olarak Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Fen İşleri Bölümü'nde mimar olarak görevlendirilir. Oniki yıl süren bu görevinden sonra, altı yıl PTT Yönetim Kurulu üyeliği ve kısa bir süre de Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yönetim Kurulu üyeliği yapan Şekip Akalın. 1960 Devrimi ile birlikte Devlet memurluğundan ayrılır.

Akalın'ın Ankara Gar'ı dışında önemli ve dikkati çekici başka mimari tasarımları ya da gerçekleştirilmiş yapıları bulunmamakta. TCDYY Genel Müdürlüğü ve PTT'deki görevleri sırasında tasarladığı bazı ufak tefek binaların Ankara, İstanbul, Eskişehir ve Sivas'ta gerçekleştirildikleri bilinmekte. Ankarada. Gar dışında yaptığı binalar arasında, Ulus'ta, Büyük Postahane yakınlarındaki PTT telefon santrali binası, bugün yeri saptanamayan bir Erzurum Öğrenci Yurdu ve Gazi Orman Çiftliği Karakol Binası bulunmaktadır. Çeşitli kentlerde PTT binaları yapıyor. Proje olarak kalan bir kapalı yüzme havuzu tasarımı da bulunmaktadır. Yine çoğu gerçekleştirilemeden kalan tarım ve çiftlik binaları da tasarlıyor. 1976 yılında Ankarada yaşamını yitiriyor.

1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı'ndaki görevi sırasında kendisinden istenen Gar Binası için kısa sürede hazırladığı



ön proje çok beğenilen Akalın, ayrıntılı tasarım çalışmalarına başlamadan önce görgüsünü arttırmak ve yeni yapılmış gar binalarını incelemek üzere Avrupa'ya gönderilir.

1930'ların ortalarında Avrupa mimarlığında. Hitler'in Almanya da kurmuş olduğu Nasyonal Sosyalist rejimden etkilenen ve tüm dünya mimarlığını da etkileyen, güçlü, ezici ölçekli yapılarla gerçekleştirilen bir mimari anlayış hâkim. Yani bugün biraz faşist olarak tanımladığımız bir mimarı. Bu mimarının ilginç örnekleri arasında Stuttgart İstasyonu gibi, gar binaları da bulunmakta. Ankara Garı'nın genel kitle görüntüsünün, Stuttgart İstasyonu'na benzediği bazı mimarlık tarihçileri tarafından belirtilmiştir. Ancak, Şekip Akalın'ın Stuttgart Garı tasarımından yararlanıp yararlanmadığı belirsizdir. 30'ların Modern Mimarlığı zaten o yıllarda tüm dünyada birbirine benzeyen yapılar üretmektedir.

Akalın yurda döndüğünde yeni bir proje hazırlar. Beğenilen ve onaylanan bu proje 8 Temmuz 1935 yılında, 770 bin liralık bir muhammen bedelle ihaleye çıkarılır. İhaleyi mimar-müteahhit Abdurrahman Naci Demirağ kazanır. Kontrollük ise yine Devlet Demiryolları mühendislerinden yol dairesi başkan yardımcısı Alaattin Arısan'a verilir. Böylece, yeni Ankara Gar binası, mimarı, müteahhidi ve kontrolörü Türk olan, ulusal devletin gururunu yansıtacak biçimde, tümüyle Türklerin eliyle gerçekleştirilen bir proje olur. Bu yerel yapı teknolojisine karşın, bazı teknik konularda Almanlardan yardım alındığı da olur. Almanya da üretilen bazı teknik donanım araçlarının getirilmesi gerekmektedir. Örneğin büyük açıklık geçen çelik çatı makasları Alman teknisyen ve mühendisleri tarafından tasarlanıp monte edilir. Gar hemen iki yıl içinde, çok büyük bir hızla tamamlanır. 2 Eylül 1937 yılında teslim edilir ve büyük bir törenle 30 Ekim 1937 tarihinde açılır.

Akalın, Gar binasının bitişiğinde, ana binaya batı yönünden kavisli bir kolonadla bağlanan, tek katlı bir de gazino binası

tasarlayıp gerçekleştirir. O yıllardaki modern mimarinin en belirgin özelliklerinden olan yatay ve düşey hatların birbirleriyle dengeli bir biçimde ilişkilendirilmeleri, yatay hatların genellikle sürekli çizgiler ve yatay pencere dizileriyle vurgulanması, sürekliliğin kıvrımlı, yumuşak hatlarla belirlenmesi ve bu sürekliliği vurgulamak için dikdörtgen ve yarım ya da çeyrek daire planlı yapı kitlelerinin birleştirilmesi Şekip Akalın'ın hem Gar binasının ana kitlesinde, hem de ona çeyrek daire planlı kolonadla bağlanan Gar Gazinosu'nda da izlenmektedir. Ana kitlede, girişin iki yanındaki bölümlerin üst katlarındaki lojmanlara erişmek amacıyla gerçekleştirilerek, giriş doğrultusunu vurgulayan merdiven kuleleri ve gar gazinosu kitlesinin kente doğru yönelen yarım daire planlı ucu, cephelerde izlenen sürekliliği vurgulayan öğelerdir. Gazinonun bu kavisli ucuna yerleştirilen yüksek saat kulesi ise, yukarıda belirtildiği gibi, yatay ve düşey çizgileri dengelemeyi amaçlamaktadır.

Tabii saat kulesinin, bir istasyon meydanına çok yakışan bir diğer işlevi de tren yolcularına kalkış saatlerini hatırlatmakta olmasıdır. Zaman kavramının önem kazandığı 19. yüzyılın son çeyreğinde Anadolu kentlerinin büyük bir bölümünde da yöneticiler tarafından buna benzer saat kulelerinin yapıldığı bilinmektedir.

Gar tasarım ve yapımına ilişkin sayısal bilgiler da ilginçtir. Genellikle üç kat ve bir bodrumdan oluşan ana binanın uzunluğu 150 metredir. Toplam alan, tüm katlar dâhil 8 875 m² ya da yaklaşık 9 000 m². Buna göre taban alanı 3 000 m²'den fazla, çünkü üst katlar biraz daha küçülüyor. Toplam kitle hacmi ise 50 200 m³. Kullanılan beton miktarı, 4 000 m³ Ortadaki gişe holünün eni 23 m, boyu 33 m, iç yüksekliği ise 12 m. dir. Bu büyük orta holün açıklığı 6 adet. 23 m'lik çelik makasla geçilir ve bu makasların ait ve üst yüzleri buzlu camlarla örtülerek içeriye üstten bol ışık alınması sağlanır.

Başkent'in bu önemli giriş-çıkış noktasında hemen tüm yolcuların içinden geçtiği, gece ve gündüz bol ışıkla aydınlatılan bu mekân kişiye ferahlatan rahat ettiren, belki de pek nedenini bilemediği, anlayamadığı bir ferahlık, coşku ve mutluluk hissettiği, bir "ulu mekân" olarak nitelendirilebilir. Kent halkı için tasarlanmış buna benzer başka bir mekân örneğini ise Ankara'da bulmamız hemen hemen olanaksız.



Binanın yapımında ilginç bulduğum bazı ayrıntılara da dikkati çekmek istiyorum. Gişe holünü geçen büyük çelik makasların dışındaki tüm yapı öğeleri yerli malzeme ve işçilikle gerçekleştiriliyor. Tuğla dolgu betonarme iskelet sistemine

göre yapılan dış duvarları kaplayan pembe renkli Ankara taşı (andezit), tüm yüzeylerde, peronlar dâhil dış çevrenin tabanlarında parapetlerde ve kaldırımlarda kullanıldığı gibi, bu taşın kırıklarının çimento ile karıştırılması sonucu elde edilen aynı renkteki çıplak betonun da dış yüzeylerin gerekli yerlerinde, kirişlerin dökümünde ve ön cephenin yan bölümlerindeki geniş konsol saçaklarda da kullanıldığını, böylece binanın dış görünüşünde, yerde düşey yüzeylerde ve üst örtülerde de süregelen bir renk ve malzeme bütünlüğüne erişildiğini görüyoruz. Andezit'in sürtünmeye çok dayanaklı bir taş olmaması nedeniyle, ne yazık ki fazlaca aşınan peron döşemeleri 60'larda yapılan bir onarım sırasında bugün gördüğümüz beyaz mermer kaplamayla değiştirilmiş ve eskiden bu yönden izlenen görüntü bütünlüğü yitirilmiştir.

Günümüzde binanın hemen hemen hiç değişmeyen bölümünün ana giriş bölümü olduğunu söyleyebiliriz. Bu girişte yer alan ve üst üste yerleştirilmiş altışar silindirik parçadan oluşan, dairesel kesitli, pembe-mor renkli porfirle yapılmış yüksek kolonlar ilk günkü durumlarını korumaktadırlar. Malzemesi İstanbul yakınlarından getirilmiş olan bu kolonların yanı sıra, kapılar arasına yerleştirilmiş olan yalın tasarımlı ışıklandırma aplikleriyle, çok kaliteli ahşapla yapılmış ve ayak düzeyinde pirinç levhalarla korunmuş, çift kanatlı giriş kapıları ve bunların üzerinde yapı boyunca yükselen pencereler de özgün durumlarını korumaktadırlar.

Mimari estetiği, yapı malzemelerini olabildiğince saf bir biçimde kullanarak, malzemenin doğal güzelliğinde yakalamaya çalışan modern mimarlığın ilkelerini çok iyi yansıtan bu girişteki yalınlık, dönemin mimari anlayışını bize çok iyi bir şekilde anlatmaktadır.

Tren yolu yönündeki cephenin ilk resimlerinde, bu yöndeki peronların üst örtülerinin başlangıçta yapılmadığı, gereksinim

üzerine bunların daha sonra çelik ve camla yapıldıkları anlaşılmaktadır. Bu resimlerde izlenebilen saatler ise günümüzde de özgün durumlarını ve işleyişlerini korumaktadırlar. Yine bu resimlerden izleyebildiğimiz gibi, peron yönüne açılan bekleme salonları ile restoranın önlerindeki açık alanların da, daha sonra aynı andezit kırığı ile renklendirmiş betonarme ile yapılan, cam tuğlalı pergolalarla örtüldükleri anlaşılmaktadır. Böylece, bu erken dönemde yapılan müdahalelerin yapının genel tasarım anlayışını ve görünümünü bozmadıklarını, yapıyla uyum içinde olduklarını anlayabiliyoruz.

Mimarın bitişikteki Gar Gazinosu için çizmiş olduğu eskizlerden bir tanesinde, bugün iki katlı olan bu yapının aslında tek katlı olarak planlandığı bunun eski fotoğraflarda da görüldüğü, ikinci katın ise daha sonra, büyük bir olasılıkla 40'lerde eklendiği anlaşılmaktadır. Ancak, ana binanın tren yolu yönündeki ekler gibi, bu binadaki üst katın da yapının genel mimari kitlesine ve üslubuna uygun bir biçimde, özgün malzemeler kullanılarak gerçekleştirildiği ve bu nedenle de görüntüde her hangi bir bozulma ya da aykırı bir durum oluşmadığı dikkati çekmektedir.

1929 küresel mali krizi sonrası gelişen Devletçiliğin (Etatizm) en güçlü yıllarından birinde gerçekleştirilmiş olan Ankara Garı'nda, dönemin en güçlü ve popüler üslubu olan Alman Nasyonal Sosyalist mimarlığından esinlenmiş bazı ayrıntıları da izlemek olasıdır. Daha önce de belirttiğimiz, Devlet'in gücünü simgeleyen ezici ölçeğin ve simetrik planlamanın kullanılmasının yanı sıra, TCDDY logolarının tasarımında da, o yıllarda Almanya'daki logolarda güç simgesi olarak kullanılan kartalın kanatlarını anımsatan kanatlar yer almış ve bunlar daha sonra girişin iki yanındaki merdiven kulelerinin tepelerine de yerleştirilmiştir.

Büyük gişe holünün iç tasarımındaki yaldık da dış cephelerin düzenlemesinde izlenen sadelik kadar etkileyicidir. Pembe Ankara taşı ile kaplı dış çevrenin tersine, iç döşemeler, mekânların

aydınlık kurgusunu daha da vurgulayan, siyah mermerle yapılmış büyük, ince, çapraz çerçeveler arasında beyaz mermerlerle kaplanmıştır. 12 metre yüksekliğindeki gişe holünün duvarları da, yarı yüksekliğe kadar beyaz mermerle kaplanmış, düz beyaz sıvalı üst bölümlerden, giriş kolonadını oluşturan pembe- mor renkli porfirin aynısından, sürekli bir kuşakla ayrılmıştır. Hole giriş-çıkış cephelerinin dışında kalan karşılıklı iki yan duvarda yer alan bilet gişeleri krome metalle çerçevelenmiş büyük camlarla holden ayrılmış, önlerine beyaz mermer ve krome pirinç parmaklıklarla turnikeler yapılmış, üzerlerine dönemin yalın, modernist estetiğini yansıtan saatler yerleştirilmiştir. Yine dönemin düz hatlı modern kaligrafi anlayışını belirleyen, hafif bombeli krome metal harflerle oluşturulan yazılar hole açılan çeşitli mekânları tanımlamak amacıyla kullanılmışlardır. Son günlerde bu harflerden bir bölümü düştüğü için aynı harfler yeniden krome metalle yaptıracağına krom gibi gözüktüğü için aynadan kesilerek yerlerine yapıştırılmışlardır.

Gişe duvarlarının üst bölümlerinde profilli, alçı silmelerle büyük çerçeveler yapıldığı, bunların içlerinin de düz beyaz sıva olarak bırakıldıkları görülmektedir. Holün aydınlığına katkı yapan bu büyük beyaz alanların aslında Cumhuriyet'in kazanımlarını anlatan karşılıklı iki duvar resmi gerçekleştirmek üzere hazırlandıkları bilinmektedir. 4 metre yüksekliğinde ve 21 metre uzunluğundaki bu panolar için 1937 yılında, binanın tamamlanmasından altı ay önce uluslararası bir resim yarışması açıldığı, yarışmada ressam Nurettin Ergüven'in birinci, Atatürk'ün bazı heykellerini yapan Krippel'in ikinci geldiği, ressam Refik Ekipman ile Arkeoloji Müzesi Müdürü Halil Edhem'in de mansiyon aldıkları anlaşılmaktadır.

Sonuçları aynı yıl Arkitekt dergisinde yayınlanan yarışmada birinci gelen Nurettin Ergüven'in tablolarının adları "Lozan'dan Önce" ve "Lozan'dan Sonra" olarak tanımlanmıştır. "Lozan'dan Önce" adlı ilk tablo, Kurtuluş Savaşı'nın en önemli gününü, 27

Ağustos 1922 tarihli Büyük Taarruz sabahını betimlemektedir. Beyaz bir at üzerinde kalpaklı olarak resmedilen Atatürk, tablonun ortasında yer almakta, ileriye doğru uzanmış parmağı ile ünlü; “Ordular İlk Hedefiniz Akdeniz” komutunu vermektedir. İki yanında savaşı yöneten diğer komutanların resimleri yer alırken, bugün Kurtuluş Savaşı'nın simgelerine dönüşmüş mermi taşıyan kadınlar, hücum halindeki süvariler, süngülü askerler, v.b. tabloya destansı bir görünüm vermişlerdir.

Devrimleri betimleyen, “Lozan'dan Sonra” adlı ikinci pano önerisinde ise, bu sefer sivil giysileriyle Atatürk yeniden ortada görülmekte, sağında ve solunda kız ve erkek üniversite öğrencileri yer almakta, demiryolu inşaatları, köye giden tren, betonarme ve çelik köprüler, liman ve su işleri, tarım ve endüstri, modern Ankara'nın kuruluşu, şoseler, yollar ve halıcılıktaki gelişmeleri ifade eden ilginç ayrıntılar tabloyu tamamlar. Ancak, her halde mali olanakların zorlaması nedeniyle bu iki tablo gerçekleştirilemez ve panoların içleri bugün görüldüğü gibi düz beyaz sıvalı olarak bırakılır.



Giriş holünün aydınlık ve ferah bir mekân olmasına en büyük katkı ise, hem kent yönündeki, hem de tren yolu yönündeki karşılıklı iki duvarın neredeyse günümüz mimarlığında görülen şeffaf cam duvarlar niteliğinde gerçekleştirilen ve camlı kapıların üzerinde tavana kadar yükselen, büyük pencerelerle örtülü yırtıklardan kaynaklanmaktadır. Tavandan süzülen doğal ışıkla birlikte bu şeffaf yüzeyler gişe holünü neredeyse, ışıkla yıkanan cam bir kutuya dönüştürmektedirler.

90'lı yıllarla birlikte Ankara Gar binasında bazı olumsuz değişikliklerin oluşmaya başladığı izlenir. Mimarlık kültüründen habersiz çeşitli yöneticilerin elleriyle gerçekleştirilen ve maalesef günümüzde de sürmekte olan bu değişikliklerle Gar binasının dönem özelliklerini, modernist üslubunu ve olağanüstü güçlü yalınlığını yavaş yavaş yitirmekte olduğu görülmektedir.

Bu yıllarda yapılan bazı değişiklikler sonucunda, girişin solunda kalan kanatta yer alan bekleme salonu kaldırılarak burada TCDDY'nin işlettiği bir seyahat acentesi açılmış, girişinin üzerine gişe holü yönünde, çeşitli renklerdeki yağlı boya harflerle yazılmış, zevksiz bir tanıtım tabelası asılarak görüntü kirliliği yaratılmıştır. Aynı yıllarda, yapıdaki özgün tanıtım yazılarının özenli kaligrafik nitelikleri hiç göz önünde tutulmadan hazırlanan bir dizi rengarenk mekân tanıtım ve yönlendirme levhası ile yine bir sürü renkli reklâm panosu binanın içinde ve dışında olağanüstü bir görsel kirliliğe neden olmuşlardır. Aynı kanatta, restoranın bitişiğindeki koridor düşük kaliteli bir çayhaneye dönüştürülmüş, binanın üst düzeydeki modern estetiğine ters düşen, plastik masa ve sandalyelerle servis yapılmaya başlanmıştır. Daha kötüsü, bekleme salonlarından biri iptal edildiği için gişe holü demir ayaklı, zevksiz koltuklarla doldurularak bekleme salonuna dönüştürülmüş, tam merkezde de su borusu geçirmek üzere mermer döşeme delinerek bir

süs havuzu yapımına başlanmış, ancak Koruma Kurulu'nun şikâyeti üzerine işlemlerin bir kısmı durdurularak, koltuklar kaldırılmış, gişe holü ve peronlar yönlendirme levhaları ve reklâm panolarından arındırılmış, holün merkezinde açılan deliği örtmek için ise, buraya büyük bir saksı içinde çiçek yerleştirilmiştir. Ancak, özel bir girişimci tarafından işletilmekte olan çayhanenin masa ve mobilyaları yerinde kalmış, büyük bir olasılıkla kapatılan Bekleme Salonu'ndan kalan eski ahşap koltuk ve kanepeler de son günlerde yeniden gişe holüne doldurularak, burada kalabalık bir görüntü oluşturmayı sürdürmüşlerdir.

Yapının peronlara bakan cephesindeki reklâm levhaları da bugün kaldırılmış olsa da, bunların asılmalarından oluşan tahribat günümüzde bu cephede dikkatleri çekmektedir. Beyaz alçı ile doldurulan levha askılık delikleri, pembe renkli andezit taş kaplamaların yüzeyinde sırtmakta, onarımı yapan ve andezit kırığı ile özgün yüzey kaplamasına uygun bir dolgu harcı bile hazırlamayı düşünemeyen çağdaş işçilerimizin ve onları kontrol edebilmiş olması gereken Genel Müdürlük görevlilerinin ilgisizliği, Türk mimarlığının geleceği açısından düşündürücüdür.

Peronları birbirine bağlayan alt geçidin duvarları, ilk yapıldığında, geçenlerin içine ferahlık ve neşe katan, düz, turkuaz renkli çinilerle kaplıyken, yine son yıllarda arkadaki caddeye kadar uzatılan geçidin onarımı sırasında, bugün gördüğümüz, kötü kalite, iç kapayan, gri renkli fayanslarla döşenmiş ve özgünlüğünü yitirmiştir.

Yapıdaki önemli bozulmalardan biri de yan kanatların önündeki kaldırımların üzerini örten, açıklıktan cam tuğlalarla doldurulmuş betonarme, konsol pergolalarda izlenmektedir. İlk yapıldığında beton bölümleri çinko kaplamalarla doğal etkilerden korunmuş olan bu pergolalarda, zaman içinde, çinko kaplamaları bozulup

delindiği için yağmur ve kar sularının ıslattığı beton bölümlerin alt yüzeylerinde tuzlanmalar (efflorescence) oluşmuş, bunların önlenmesi için çinko kaplamalar yenileneceğine, pergoların üzerlerini yekpare bir biçimde örten ve cam tuğlalı açıklıkların ışık geçirgenliğini de önleyen, üzerleri oluklu asbest levhalarla örtülü, eğimli çatılar yapılmıştır. Beceriksiz bir işçilikle gerçekleştirilen bu çatıların yağmur suyu drenajı ise gerçekten acemice yerleştirilen çinko borulardan sağlanılmaya çalışılmış, bunların duvarları ıslatmasını önlemek için de, uçları havada sallanır bir biçimde bırakılmıştır. Ayrıca, andezit'li çimento ile çıplak beton olarak dökülen bu pergoların, tuzlanma nedeniyle beyazlaşan bölümlerinin de pembe boya ile kapatılmasına çalışılmıştır.



Sonuç olarak, uzun yıllar Cumhuriyet başkentinin giriş kapısı görevini üstlenen ve kenti oluşturan modern mimari ve planlamanın üst düzeydeki kalitesi konusunda ziyaretçilere ilk izlenimleri sağlayan Ankara Garı, çağdaş mimarlık tarihimiz aısından önemini hala korumaktadır. Çok dikkatli bakmadığımız zaman bizi yine etkileyen, bize yine huzur ve hayranlık sağlayan bir anıt yapı. Ancak, binanın bozulmakta olan ayrıntılarını incelemeye başladığımız zaman, modern Cumhuriyet mimarlığının korunmasındaki özensizliğin, ulusal mimarlık kalıtımımızı nasıl yok etmekte olduğu ortaya çıkmaktadır. Umarız, yapılması düşünölen yeni gar binasının yanı sıra Modern Türk Mimarisi'nin bu önemli yapısı da doğru bir biçimde onarılarak hiç olmazsa banliyö trenleri için bir terminal olarak yaşamını onurlu bir biçimde sürdürebilir.

İLK KADIN JEOLG

"MAVI GEZEGEN DERGISI, SAYI: 23, 2017"



1956 yılında Kaliforniya (ABD)'da ilk kez yapılan Dünya Deprem Mühendisliği Konferansı'na katılan yüzlerce bilim insanının arasında bildiri sunan tek Türk jeolog vardı. Türkiye'nin ilk kadın jeoloğu Nuriye

Pınar, hakkında çok az bahsedilmesine rağmen, daha 1940'lı yıllarda Marmara ve Ege'de deprem üreten fayların tehlikesini ortaya koymuş, Türkiye'nin ilk deprem kataloğunu Ervin Lahn ile birlikte tamamlamıştı. Paleontolojik çalışmalar da yapmış, Anadolu'ya özgü üç yeni echinid türü bulmuştu.

1914 yılında İstanbul'da doğan Müderris Mustafa Asım Efendi'nin kızı Nuriye Pınar, öğretimine Yirmidokuzuncu İlk Mektep'te başlamıştı. Erenköy Kız Lisesi'nden pekiyi ile mezun

olduğu 1932 yılında Maarif Vekâleti (Milli Eğitim Bakanlığı) tarafından Enebi Memleketlere Gönderilecek Talebe Hakkında Kanun ile liselerde muallim (öğretmen) olmak üzere açılan sınavı kazanan 700 öğrenciden biri olmuştu (1, 2, 3). Bu yıllarda başlayan Üniversite Reformu'yla İstanbul Üniversitesi (İÜ) yapılandırılmasında Jeoloji Enstitüsü'nün kadrosu "liseler yerine üniversiteye kazandırılmasının fayda sağlayacağı görüşüyle" yurtdışında eğitimlerini tamamlamış gençlerden oluşturulmuştu (4). Fransa'nın Bordeaux Üniversitesi'nde Doğa Bilimleri (jeoloji, botanik ve zooloji) lisans düzeyindeki öğrenimini, kimya sertifikası da alarak tamamlayan Nuriye Pınar 1937'de yurda dönünce İÜ Jeoloji Enstitüsü'nün kadrosuna asistan olarak katılmıştı (2, 5).

Zeynep Hanım Konağı'nda bulunan Enstitü'nün iki odasında laboratuvarlardan bir bölme ile ayrılmış küçük bir kısmında Nuriye Pınar, diğer bir odada da yurtdışında jeoloji tahsili yapmış, yeni atanan Dr. İhsan Ketin ile Enver Altınlı ve Fuat Baykal çalışmaya başlamıştı (6, 7). Bu yıllarda Jeoloji Enstitüsü'nde Prof. Hamid Nafiz Pamir ve Prof. Ahmet Can Okay'ın yanısıra yabancı öğretim üyeleri de bulunuyordu. Genç asistanlar, hem kendilerini yetiştirmeye çalışmış, hem de yabancı öğretim üyeleri tarafından verilen derslerde tercümanlık yapmışlardır. 1937-1942 yılları arasında Cenevre Üniversitesi'nden Prof. Eduard Paréjas'ın Jeoloji Enstitüsü'nde Fransızca verdiği Alp Tektoniği, Stratigrafi ve Paleontoloji derslerine Nuriye Pınar tercüman-asistan olarak girmiştir (2).

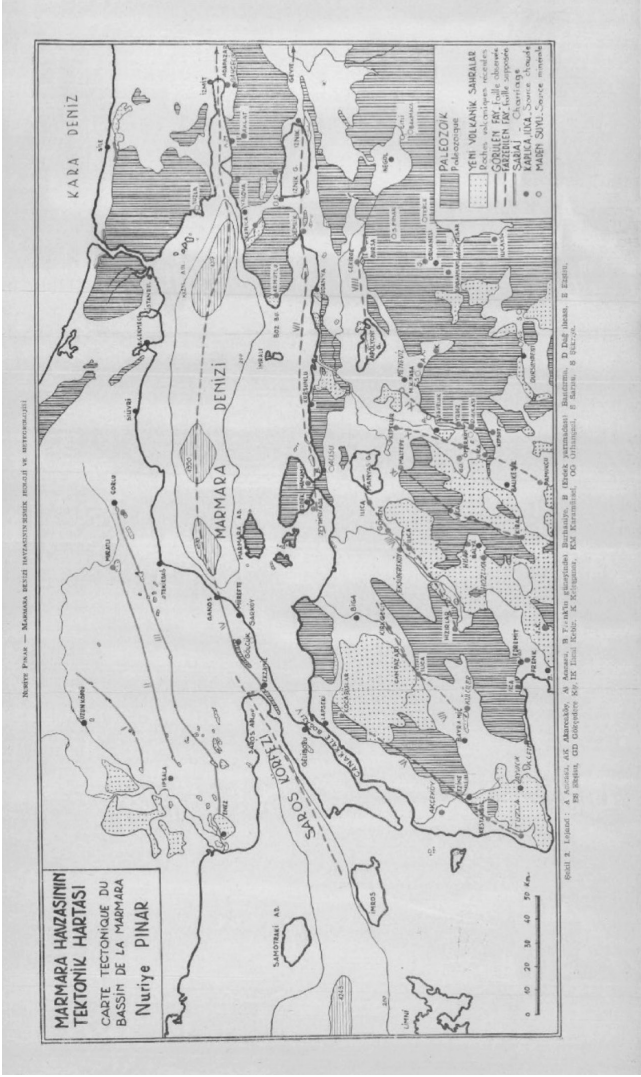
Jeolojik terimlerin Türkçeye kazandırılmasında bu dönemde yapılan çevirilerin katkısı önemlidir.*

* Kayaç terimine Jeoloji Enstitüsü'nde, İhsan Bey'le beraber çalışırken karar verdik. Üniversite terim komisyonunda Profesör Nihat Tarlan, bu kelimenin Türkçede de mevcut olduğunu gösterdi. O halde, Roche, Rock, Gestein karşılığı kayaç terimini alalım ve bu kütleyi kaldıralım dedik." N. Pınar (Deprem Paneli I, 1967)

Türkiye'nin stratigrafisi ve paleocoğrafyası ile ilgilenen Paréjas'ın Türkiye'nin Arzanî Tektoniği adlı kitabının çevirisini Nuriye Pınar 1941'de tamamlamış; bu tercüme İÜ Fen Fakültesi Monografileri'nin birinci sayısı olarak yayınlanmıştır (8). 1942'de Grenoble Jeoloji Enstitüsü'nden Prof. Maurioe Gignoux'un önemli eseri Traite de Géologie Statigraphique, Türkçeye Stratigrafik Jeoloji adıyla Prof. Hamit Nafiz Pamir, Dr. Nuriye Pınar ve Dr. Enver Altınlı tarafından tercüme edilmiştir (9).

Anadolu'da yıkıcı depremler

İkinci Dünya Savaşının başladığı yıllarda, Anadolu'da kısa aralıklarla birbirini izleyen büyük depremler olmuştur (6). Nuriye Pınar da depremlerle ilgilenmeye başlamıştı. İlk olarak 1940'da ani hava olayları alanında uzman olan Genel Fizik Enstitüsü Başkanı Prof. Dr. Marcel Fouché ile birlikte 27/12/1939 Erzincan Zelzelesinin Meteorolojisi adlı bir makale yazmıştır (10). Ardından İÜ Fen Fakültesi Monografileri'nin ikinci sayısı olarak 1942'de yayınlanan ikinci makalede de, depremler ile kuvvetli siklon merkezlerinin sebep oldukları şiddetli rüzgâr ve fırtınalar arasında bir bağlantı olabileceğini belirtmiştir (11). Daha sonra 1943 Hendek (Adapazarı) depremi ile ilgili Fen Fakültesi Mecmuası'nda ve Bureau Central Seismological International Publication'da iki makale daha yayınlamıştır (12, 13).



Şekil 1: Nuriye Pinar'ın Marmara ve Kuzeybatı Anadolu'nun tektonik durumu ve su kaynaklarının dağılımını gösteren haritası. Marmara Denizi'nin fay haritasını ilk defa Kuzey Anadolu Fayı (KAF) ile ilişkilendirerek çizmiştir (16).

Marmara'daki fayların dağılımı

Nuriye Pınar, Prof. Paréjas danışmanlığında sürdürdüğü doktora çalışmasına Marmara Denizi çevresinde meydana gelen yıkıcı depremlerin sebeplerini araştırmakla başlamıştı. 1894 İstanbul depreminin ardından Andrusov yürütücülüğünde yapılan çalışmada Osmanlı gemisi Selanik ile Marmara Denizi'nin ilk batimetri haritası yapılmıştı (14). 1932'de Sieberg'in yayınladığı makalede Marmara ve Ege'deki jeolojik yapıları genel hatlarıyla gösterilmişti (15). Pınar, bu verileri kullanarak 1942'de Marmara Denizi'nin fay haritasını ilk defa Kuzey Anadolu Fayı (KAF) ile ilişkilendirerek çizmiştir (Şekil 1). Bolu'ya kadar bilinen fayı, İzmit'e kadar uzatmış, Marmara Denizi'ndeki çukurlardan geçirecek Mürefte'ye bağlamıştır. İzmit Körfezi'nden Ganos'a doğru uzanan üç derin çukurdan geçen Ana Marmara fayının varlığını ilk kez Nuriye Pınar ortaya koymuştur (16). Çalışmasının birinci kısmında İstanbul ve İzmit'te meydana gelmiş yıkıcı depremleri listelemiş ve bu depremlerin eş-şiddetlerini karşılaştırmıştır. Pınar, Marmara bölgesinde yıkıcı depremleri oluşturan bu fayların önemini belirtmiş, deprem tehlikesini belirlerken fayların yerlerini su kaynaklarıyla ilişkilendirmiştir. (Şekil 1). Marmara Denizi ve çevresinin morfolojisini tasvir eden Pınar, tezindeki haritasına üç derin havzayı da eklemiştir. Marmara kıyıları boyunca yaklaşık 100 m'ye kadar değişik yüksekliklerdeki deniz taraçalarını derleyen Pınar, bunları KAF'ın aktivitesinin işareti olarak göstermiştir.

Prof. Fouché'nin eş-danışmanlığını yürüttüğü Nuriye Pınar'ın tezinin ikinci kısmında, Marmara Bölgesi'nde meydana gelen depremlerle şiddetli fırtınalar arasında bir ilişki olup olmadığını araştırmış; Marmara gibi hava karışıklığı olan bölgelerde tektonik deformasyonun da kuvvetli depresyonu (alçak basınç) ile ani rüzgâr değişimlerine yol açtığına işaret edilmiştir. Çalışmasında tarihi kayıtlarda bahsedilen 358 İzmit depremi ile birlikte ortaya çıkan ani sıcaklık artışı, rüzgâr ve fırtınaya dikkat çekmiştir.



Şekil 2: Ege Bölgesi'nin tektoniği, faylar ile su kaynaklarının ilişkisini gösteren harita (18).



Şekil 3: İÜ Jeoloji Enstitüsü kadrosu: Doçent Dr. İhsan Ketin, Profesör Dr. Ahmet Can Okay, Doçent Dr. Fuat Baykal ve 30 Mart 1945'te Fen Fakültesi'nde doçentliğe yükseltilen Nuriye Pınar (4).

Kandilli Rasathanesi verilerini kullanarak 1912 Ganos ve 1935 Erdek depremlerine ait barometre durumu ve rüzgâr gelişimini incelemiş, fırtına gibi çok hızlı değişen hava olaylarının frekanslarını analiz etmiştir. Türkiye'de yapılmış ikinci jeoloji doktora tezi olan bu çalışma, Marmara Denizi Havzasının Sismik Jeolojisi ve Meteorolojisi başlıklı makale ile Fen Fakültesi Monografileri'nin beşinci sayısı olarak 1942'de yayınlanmıştır (16, 17).

Ege Bölgesi'nin sıcak su kaynakları ve faylar

Dr. Nuriye Pınar, Marmaradaki faylarla su kaynaklarını ilişkilendirdiği gibi Batı Anadolu'da da sıcak su kaynaklarını faylarla birlikte listelemiştir. Bölgede deprem

üretebilen fayları çizerken meydana gelmiş büyük depremlerden sismik kaynak belirlemesi yapmıştır. Ege'yi kırık bölgelerine ayırarak meydana gelen tarihsel depremleri kırık bölgeleri ile

ilişkilendirmiştir (Şekil 2). Dr. Pınar'ın, 1945'te tamamladığı doçentlik tezi, Ege Bölgesi'nin Tektoniği, Sıcak Su ve Maden Suyu Kaynakları başlığı ile Fen Fakültesi Monografileri'nin onikinci sayısı olarak yayınlanmıştır (18).

Bu çalışmayla ilgili Ege Havzası'nın Sismik Çizgileri ve Sıcak Su Kaynakları makalesi 1949'da Fen Fakültesi Mecmuası'nda yayınlanmıştır (19).

Ege Bölgesi'ni etkileyen yıkıcı depremlerden 1949 Karaburun depremi ile ilgili yaptığı incelemeleri 23 Temmuz 1949 Karaburun (İzmir) Depreminin Jeolojik ve Sismolojik Etüdü adıyla Fen Fakültesi Mecmuası'nda yayınlanmıştır (20).



Şekil 4: 1944 Bolu-Gerede depremi sonrasında arazide. Meydana gelen sağ yanal atımlı fayın Bolu yakın güneyindeki görünümü. Fotoğrafta 3.5 m'lik yanal atım üzerinde duruyorlar (6).

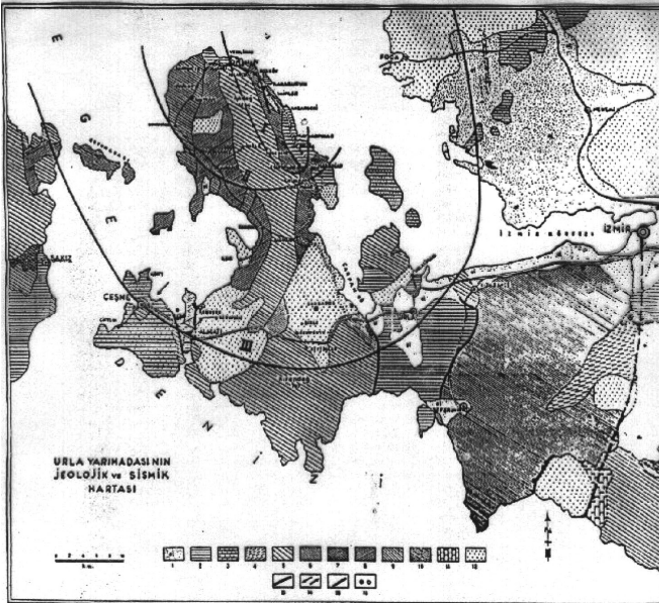
1950 yılında basılan bu makalede deprem hasarları detaylı olarak belirtilmiş, verilen eş-şiddet haritası günümüz deprem risk çalışmalarında da kullanılmaktadır* (Şekil 5).

* İzmir Deprem Master Planı (<http://www.izmir.bel.tr/izmirdeprem/izmirrapor.htm>)

Deprem Kataloğu çalışmaları

Kuzey Anadolu'da meydana gelen depremlerin hasarlarına dayanarak Türkiye'nin ilk Yersarsıntısı Bölgeleri Haritası 1945'te Bayındırlık Bakanlığı tarafından hazırlanmıştı. Bu haritada bir zon şeklinde gösterilen kırık üzerinde deprem merkezleri Bolu'dan batıya doğru devam etmiyor, Doç. Dr. Pınar'ın 1942'de Marmara Denizi'nde gösterdiği fayları henüz içermiyordu. Bu çalışmalar sırasında deprem envanteri yapılmamıştı; Türkiye'nin deprem bölgeleri ise bilinmiyordu. Tektonik birimlerle fayları gösteren sismotektonik haritaların yanısıra deprem katalogları da gerekliydi. Türkiye ve çevresinde meydana gelen depremlerle ilgili Salamon-Calvi, 1941 yılında bir çalışma yapmıştı (21). Bu yayından yola çıkan Doç. Dr. Nuriye Pınar ve Ervin Lahn** Anadolu'da etkili olan depremleri sistematik olarak listelemeye başlamıştır. Öncelikle Marmara Denizi çevresinde 19. yüzyılın sonuna kadar meydana gelen deprem hasarlarını derlemiş, daha sonra deprem bölgelerini Batı, Kuzey ve Kuzey Doğu, Orta ve Güney Doğu Anadolu olarak dört bölgeye ayırmıştır. Deprem oluşturan fay tanımları ve yer-zemin özelliklerini ekleyerek ilk deprem tehlike analizlerini gerçekleştirmişlerdir. Sonunda ortaya çıkan bu çalışma Bayındırlık Bakanlığı tarafından "Türkiye'nin Deprem Bölgeleri İzahlı Kataloğu" adıyla 1952'de basılmıştır (22). Katalog çalışması ile ilgili yapmış olduğu makaleleri Uluslararası Jeofizik ve Jeodezi Birliği (IUGG) yayınlarında yayınlanmıştır (23, 24, 25, 26, 27,28). Depremlerle ilgili çalışmaları sayesinde Doç. Dr. Nuriye Pınar, 1951'de Avrupa Sismoloji Komisyonu (ESC) üyeliğine seçilmiş, Türkiye'nin yaklaşık on yıl boyunca ulusal deprem raporlarını hazırlamıştır (29, 30, 31, 32).

** Daha sonra Emin İlhan adını almıştır.



Şekil 5: Doç. Dr. Nuriye Pınar tarafından hazırlanan 1949 Karaburun depreminin (M=6.6) şiddet haritası (20).

Depremlerin makro-sismik bulgularının incelenmesi

1951 yılında meydana gelen Kurşunlu (Çankırı) depreminin etkilerini inceleyen Doç. Dr. Nuriye Pınar, Ervin Lahn ile birlikte daha önceki depremlerde oluşmuş yüzey kırıklarının bu depremde tekrar hareket ettiğini gözlemlemişlerdir (22). Binaların yapım tarzı ve hasarın büyüklüğüne göre depremin şiddetini VIII olarak belirtmişlerdir. Doç. Dr. Pınar'ın 1953 yılında Fen Fakültesi Mecmuasında yayınladığı 13 Ağustos 1951 Kurşunlu depreminin jeolojik ve makrosismik etüdü adlı makalesinde depremin yüzey kırığını, "1944 depremi yüzey kırığını" (şekil 4) yer yer üzerleyen 60 km'lik bir fay şeklinde tanımlamış,

Paleontolojik Çalışmalar:

Üç Yeni Tür ve Bir Yöntem Doç. Dr. Nuriye Pınar, İstanbul Üniversitesi'nde 1937'den 1954'e kadar palaeontoloji dersleri vermiştir. Atife Daci, Samime Artüz ve Cazibe Sayar bu yıllarda yetişmiştir. Şile, İzmit, Kandıra ve Adapazarı bölgelerinde öğrencileriyle dersleri ile ilgili geziler düzenlemiş (Şekil 7), 1945'de Ayancık bölgesinde de önemli bir fosil yatağı incelemesi yapmıştır (5).

O yıllarda İÜ Enstitü Müzesi'nin yeniden oluşturulması için Fransa'ya gitmiş; Paris Doğa Tarihi Müzesi'nde 1951-1955 yılları arasında ekinidler ile ilgili yaptığı araştırmalarda Anadolu'ya özgü üç yeni tür bulmuştur. Bu bulguları içeren *Surles oursins de l'Eocene moyen de Çatalca-Karacaköy (Trakya, Turquie)* adlı makalesini 1951'de *Bulletin of Geological Society of France* dergisinde (40) ve *Echinides de Ramandag (Turquie)* adlı makalesi de 1954'te *Bulletin of Museum National History* dergisinde yayınlamıştır (41). Farklı bölgelerden ekinidler üzerine yaptığı bu çalışmalarda bir de biyometrik yöntem geliştirmiş; bu yöntem 1952'de Anadolu ciypeasterlerinin tayini metodu adı altında Fen Fakültesi Mecmuası'nda yayınlanmıştır (42). Palu bölgesinin (Elazığ) birkaç Neojen Echinidi hakkında başlıklı makale 1952'de (43), Tercan (Erzincan) bölgesinin Miyosen echinidleri adlı makalesi 1953'de (44) ve Kandıra (Kocaeli) bölgesinin Kretase echinidleri hakkında adlı makalesi de 1956'da (45) Fen Fakültesi Mecmuası'nda yayınlanmıştır. Doç. Dr. Pınar bu çalışmalarını 1952 yılında Cezayir'de tertiplenen 19. Uluslararası Jeoloji Kongresi'nde sözlü olarak sunmuştur (46). Daha sonraki yıllarda Türkiye'de Echinidlerin gelişmesi ve üç yeni tür adını topladığı bu makalelerini İÜ Yerbilimleri Dergisi'nde 1981'de yayınlamıştır (47).

Bu çalışmaları ile Türkiye'deki echinidlerin bölgesel dağılımını inceleyen Doç. Dr. Nuriye Pınar, Avrupa ve Kuzey Afrika'daki türlerle benzerliklerini ve farklılıklarını ortaya koymuştur.

Üç yeni tür ile birlikte Çatalca, Tercan, Palu, Kandıra, Raman Dağı, Aşkale ve Antakya'nın Samandağ bölgelerinden derlediği örnekler, Alt Kretase, Üst Kretase, Eosen (Lütesiyen), Miyosen (Burdigaliyen) ve Neojen jeolojik dönemlerine aittir (5). Önceleri Yıldız Teknik Üniversitesi'nde bulunan bu echinid koleksiyonu, Prof. Dr. Nuriye Pınar Erdem Adapazarı ve Palu (Erzurum) Echinid Koleksiyonu adı altında İstanbul Üniversitesi Jeoloji Müzesi Özel Koleksiyonlar Bölümü'nde sergilenmektedir (5). Koleksiyon üç yeni tür:

1. Galeaster terkosensis (Eosen)-Çatalca,
2. Trijacioka trakyensis (Eosen)-Trakya,
3. Euspatangus rogeri (Eosen)-Çatalca örneklerini içermektedir (Şekil 8).

Akademiden Siyasete

Doç. Dr. Nuriye Pınar 1953 Yenice depremi sonrasında arazideyken, çalışmalarını ilgiyle takip eden köylülerin “bir civelek* gelmiş, araştırma yapıyormuş” söylentisi ile epey tanınmıştı (48). Bölgeye gelen Başbakan Adnan Menderes kendisiyle tanıştırmış, Anadolu'daki deprem tehlikesini anlatma fırsatını bulmuştur. Başbakanın daveti üzerine milletvekilliğine adaylığını koymuştur.

1954-1960 yılları arasında TBMM 10. ve 11. Dönem Demokrat (DP) Parti İzmir milletvekilliği yapmıştır (49). Nuriye Pınar yabancı dil bilen, bilimsel kişiliğiyle de öne çıkarak iki dönem milletvekilliği ve Dünya Parlamentolar Birliği'nin Türk Grubu Genel Sekreterliğini yürüten nadir kadın vekillerden olmuştur. Meclis'e sunduğu kanun tekliflerinden üçü kabul edilmiştir (50).

* Bu yıllarda jeolog kelimesi “civelek” olarak bilinmektedir.



Şekil 8: İÜ Jeoloji Müze Özel Koleksiyonlar Bölümünde yer alan Prof. Dr. Nuriye Pınar Erdem Echinid Koleksiyonu'ndan yeni tür örneği(5): *Euspatangus rogeri* (Yeni tür n.sp. Pınar) Geç Lütésiyen (Çatalca) (<http://muhendislik.istanbul.edu.tr/jeolojimuzesi/?p=6613>).

1946'da kurulan Türkiye Jeoloji Kurumu'nun (TJK) ilk üyeleri arasında yer alan Doç. Dr. Nuriye Pınar (Şekil 9), milletvekilliği sırasında 1956- 1958 yılları arasında iki dönem TJK başkanlığı yapmıştır. Başkanlığı sırasında girişimleri ile kurumun maddi kazanımlarını da geliştirmiş**, bu yıllarda uluslararası arazi gezileri düzenlenmesini Milletvekilliği döneminde bilimsel çalışmalarını da sürdürmüş, uluslararası konferanslarda bildiriler vermiştir (2, 3). 1956 yılında Berkeley'deki 1906 San Francisco (ABD)

depreminin ellinci yıldönümü nedeniyle düzenlenen ilk Dünya Deprem Mühendisleri Konferansı'na Kaliforniya Mühendisler Birliği'nin davetiyle Türkiye'den katılan sadece Doç. Dr. Nuriye Pınar olmuştur (2, 48, 51). "Historical and modern earthquake-resistant construction in Turkey" başlıklı konuşmasında 1939 Erzincan depremi sonrasında Türkiye'de geliştirilen yapı yönetmeliği çalışmalarını sunmuştur (52, 53).

Aynı yıl Amerika Dışişleri Bakanlığı'nın davetlisi olarak sadece milletvekili değil, bir bilim insanı ve "Dünya'daki tek kadın deprem uzmanı jeolog" olarak Amerikan Senatosu'na takdim edilirken ayakta alkışlanmıştır.

** 20 Şubat 1957 tarihli TJK Yıllık Genel Kurul Toplantısı Tutanağı

Dönemin Başkan yardımcısı olan Richard Nixon'ın "Dr. Pınar, lütfen burada deprem yapmayın" sözleri Amerikan gazetelerinin manşetlerinde yer almıştır (48). Bu gezi sırasında New York Columbia Üniversitesinden Prof. Maurice Ewing ile görüşmüş, araştırma gemisi R/V Vema ile Akdeniz'de İzmir-Antalya arasında oşinografik, jeolojik ve antropolojik araştırmaların yapılması planlanmıştır (2). Türk araştırmacıların da katılmasının kararlaştırıldığı bu seferin organizasyonunu Türkiye hükümeti adına yürütmüştür. Bu yıllarda Batı Anadolu'nun kırıklı yapısının Ege Denizi'nin içine uzanabileceğine dikkat çeken Doç. Dr. Nuriye Pınar, 1958'de yeraltı kaynaklarının araştırılmasının gerektiğini Söke'de müşahede edilen tabii gaz emareleri hakkında düşünceler adlı makalesinde Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni'nde yayınlamıştır (54).



Şekil 9: 1947'de Türkiye Jeoloji Kurumu kurucu üyelerinin ilk kurultay sonrasında Cumhurbaşkanlığı ziyareti sırasında. Soldan, ayakta bulunanlar: Doçent Dr. F. Baykal, N.Egeran, K. Lokman, Cumhurbaşkanı İ.İnönü, Profesör M. Sayar, Profesör Dr. H.N. Pamir, O. Bayramgil, Doçent Dr. İ.Ketin, E. Chaput, önde bulunanlar: M.Akartuna, S.Artüz, B. Özmen, Ş. Abdüselamoğlu (Yeryuvarı ve İnsan, 1985. Sayı 10, Cilt 1).

1960'da askeri yönetimin başlamasıyla DP milletvekili Nuriye Pınar da Yassıada'da yargılanmış; bu sürecin arkasından Kayseri'de iki buçuk yıl cezaevinde tutuklu kalmıştır (49, 50). Aynı süreci paylaştığı Bilecik milletvekili Mehmet Erdem ile evlenmiştir.

Akademiye dönüş

Cezaevinden çıktıktan sonra bir süre eğitim kurumlarında çeşitli görevlerde bulunan ve uzun bir süre jeoloji çalışmalarına ara vermek zorunda kalan Doç. Dr. Nuriye Pınar 1967'de ilk defa düzenlenen Türkiye Deprem Paneli'ne katılmış, depremlerle mücadeledeki görüşlerini aktarmıştır.* 1967'deki Af Yasası ile yeniden akademiye dönmüş, İstanbul Devlet Mühendislik Mimarlık Akademisi** (İDMMA) İnşaat Mühendisliği Bölümü'ne Profesör olarak atanmıştır. 1973'de İzmir'de NATO tarafından düzenlenen Mühendislik Sismolojisi ve Deprem Mühendisliğinde Modern Gelişmeler adlı toplantıda Türkiye'nin Tektoniği ve Deprem Bölgeleri hakkında çağrılı bir konuşma yapmıştır (2). Eylül ayında Avrupa Jeofizikçiler Birliği'nin Zürih'teki toplantısında sunduğu bildirisini Türkiye'deki Ofiyolitik Seriler adlı makalesi MTA Dergisi'nde 1974'de yayınlamıştır (55). 1977'de Doğu Akdeniz ile ilgili bir kitapta Anadolu ve Kıbrıs hakkında Lahn ile birlikte yazdıkları Outlines of the stratigraphy and tectonics of Turkey, with notes on the Geology of Cyprus adlı makale bölüm olarak basılmıştır (56).

* “Şüphesiz ki depreme karşı korunma çalışmaları çoğaldıkça ziyan miktarları da azalacaktır.” Doç. Dr. Nuriye Pınar Erdem, 1967. I. Türkiye Deprem Paneli'nden

** Bugünkü adıyla Yıldız Teknik Üniversitesi (YTÜ)

Uzun yıllar depremlerle ilgilenmiş bir uzman olarak yerleşim alanlarının seçiminde jeolojinin önemi, deprem tehlikesinin tanımlanmasında aktif fayların belirlenmesi, jeoteknik bilgilerin uygulamada doğru kullanımı ve yapı malzemesi olarak kayaların tanınmasını içeren bilgileri Mühendislik Jeolojisi adı altında bir ders kitabında toplamıştır (57). Türkiye’de yayınlanan ikinci mühendislik jeolojisi kitabı olan bu eserinde genel jeoloji konularının yanısıra jeofizik araştırmalar, depremler ve depreme dayanıklı yapılar gibi başlıklar da yer almaktadır. Prof. Dr. Pınar’ın Deprem Kataloğu ve Mühendislik Jeolojisi kitapları, YTÜ’de gözden geçirilerek yeniden yayınlanmıştır. 1982 yılında YTÜ İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanı iken emekli olmuştur.

Prof. Dr. Pınar, deprem zararlarının azaltılması ve alınacak önlemlerle ilgili popüler bilim yazıları da yazmıştır (58, 59). Bir yazısında*, (“Depreme dayanıklı yapı yapma konusunda ilk önem verilecek şey, zeminin sert ve kaya olmasıdır. Daha sonraki aşama ise, yapı tiplerine göre harcın cinsi ve kalitesi ile binaların çatılarının hafif, temellerinin sağlamlığıdır. Bu tip binalar depreme dayanabilirler... Yapıların depreme dayanıklı olarak projelendirilmesinin amacı, insan hayatının güvencesini sağlamak ve yapıları hasarlardan korumaktır”) şeklinde yıllar önce deprem zararlarının azaltılması konusunda uyarmıştır. Deprem mühendisliğinin gelişmesine katkılarından dolayı Türkiye Deprem Vakfı mütevelli üyesi seçilmiş, Türk Parlamenterler Birliği, Türkiye Jeologlar Birliği, Ekoloji ve Çevre Dostları, Türk Kadınlar Konseyi gibi sivil toplum kuruluşlarında da çalışmalar yapmıştır. Ülkemizin ilk kadın jeoloğu ve deprem uzmanı Prof. Dr. Nuriye Pınar Erdem 2006’da İstanbul’da vefat etmiştir.

* <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/Arsiv/1976/12/21>

Son Söz

Marmara ve Ege'deki depremlerin sebebini araştıran ve Kuzey Anadolu Fayı boyunca meydana

gelen yıkıcı depremleri inceleyen Prof. Dr. Nuriye Pınar Erdem, bu gözlemlerine dayanarak yerleşim alanlarının seçimi, depreme dayanıklı projelendirme ve kullanılacak yapı malzemesinde jeoloji ve depremselliğın önemini daha o yıllarda yayınlarında anlatmıştır. Aletsel verilerin mevcut olmadığı zamanda hazırladığı Türkiye'nin İzahlı Deprem Kataloğu'ndan yıllarca tek kaynak olarak faydalanılmıştır.

Prof. Dr. Nilgün OKAY, İstanbul Teknik Üniversitesi, Maden Fakültesi, Jeoloji Mühendisliğı Bölümü, TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası, Mavi Gezegen Dergisi, Yıl 2017, Sayı 23, Sayfa; 5-15, İSTANBUL

KARS DEMİRYOLU MİRASININ DEĞERLENDİRİLMESİ

MERVE ARSLAN ÇİNKÖ
ARŞ. GÖR. İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK BÖLÜMÜ

ZEYNEP ERES
DOÇ. DR. İTÜ MİMARLIK BÖLÜMÜ

İnşa edildiği dönemden itibaren çevresiyle olan ilişkisi nedeniyle büyük önem taşıyan Kars demiryolu ve demiryolu yapıları, günümüz gereksinimlerini karşılamaması nedeniyle etkinliğini kaybetmiş olarak karşımıza çıkıyor. Güncel projelerle tekrar yapılandırılması gündemde olan demiryolu hattını ele alan yazar, “endüstriyel sit alanı” olarak tanımladığı alanın neden korunması gerektiğine dikkat çekiyor.

Demiryolu bir ulaşım sistemi olarak 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde hızla gelişerek kıta Avrupasında ve dünyada yaygınlaşmaya başlamış, Anadolu toprakları ile buluşması ise 1857 yılında İzmir-Aydın hattının inşasının başlamasıyla gerçekleşmiştir. Kimi yerde 150 yıla varan geçmişi olan demiryolu yapıları, günümüzde endüstriyel miras olarak değerlendirilmektedir. Son on yılda Türkiye'nin hızlı demiryolu sistemine geçmeye başlamasıyla eski hatlar ve onlarla bütünleşen tarihî yapılar koruma biliminin tartışma konuları arasına girmiştir. Bu

bağlamda 19. yüzyıl sonunda Ruslar tarafından inşa edilen Kars demiryolu yapıları da Anadolu'daki diğer demiryolu yapılarından farklılaşan mimari kimliğiyle ayrıntılı araştırmayı hak etmektedir. Bu makalede Kars tren garındaki kültür varlığı değeri olan yapılar tanıtılacak ve hızlı demiryolu uygulamaları bağlamında koruma sorunları tartışılacaktır.

19. YÜZYILDA KARS

Kars, Anadolu ve Kafkasya arasında bir geçiş noktası olup, tarih öncesi dönemlerden beri pek çok topluma ev sahipliği yapmıştır. 16. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı topraklarına katılan Kars, stratejik konumu nedeniyle çok sayıda savaşa da sahne olmuştur. 93 harbi olarak bilinen 1877-78 Osmanlı-Rus savaşının sonunda Ruslar bölgede egemenlik kurmuş ve bu durum 40 yıl kadar sürmüştür. Osmanlı döneminde, Erzurum vilayetinin bir sancağı olan Kars, Rus yönetiminde Güney Kafkasya (Zakafkasya) genel valiliğine bağlı bir oblast (vilayet) olarak tanımlanmıştır.

Kars'ta Rus işgali döneminde toplumsal ve ekonomik boyutların yanı sıra kentleşme ve mimarlık alanında da dikkate değer değişimler yaşanmıştır. 1876 yılı Erzurum salnamesine göre Kars sancağının nüfusu 100.000'in üzerinde iken işgalden 20 yıl sonra nüfus 300.000'e ulaşmıştır. Bu dönemde, tarım ve hayvancılık ile bununla bağlantılı imalat alanında da yeni gelişmelerin olduğu görülmektedir. 1900'lerin başında Ruslar ve bölgedeki İsviçreli peynir üreticileri, yağ ve peynir imalathaneleri açmışlardır. Rusçada imalathane anlamına gelen "zavot" sözcüğü, Kars'ta yerli halkın dilinde mandıra anlamını kazanmıştır ve günümüzde de kullanılmaktadır. Kentte artan nüfusa paralel olarak gelişen imar çalışmaları nedeniyle inşaat malzemesi üreten imalathanelerin sayısı da artmıştır.

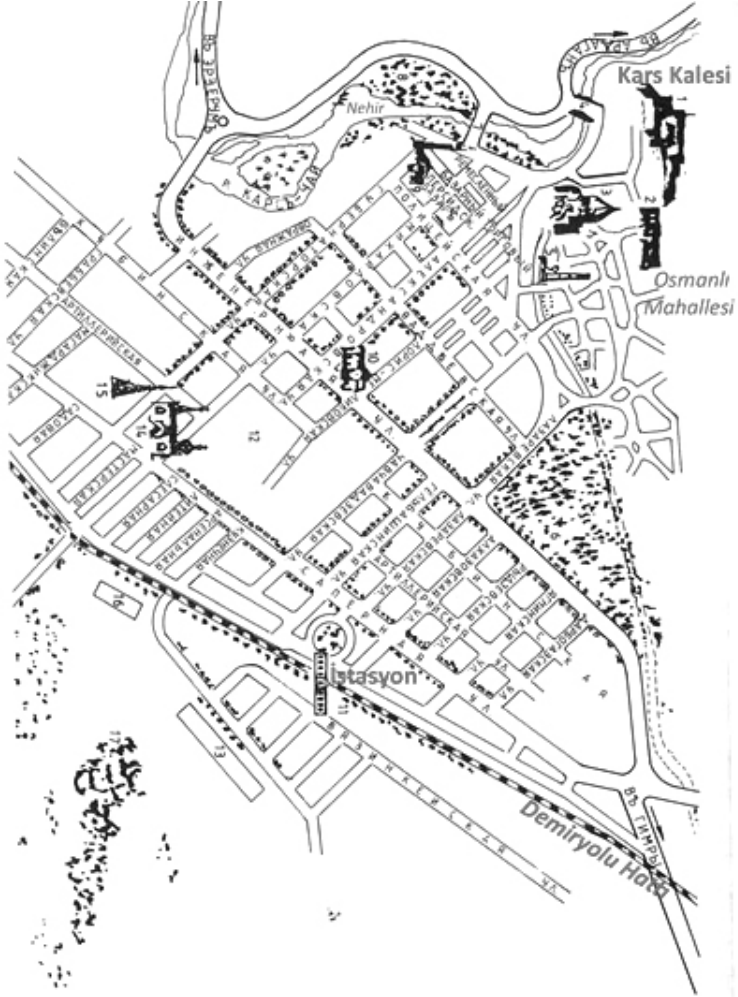
Bu dönemde tüm Kafkasya'da gücünü pekiştiren Ruslar, bu coğrafyadaki kentlerde kendi kimliklerini vurgulamak için geleneksel yerleşim dokularından farklılaşan radikal kentleşme projeleri geliştirmiştir. Tiflis, Bakü, Batum, Gümrü gibi kentlerde sur içi organik dokulu yerel mahallelerinin dışında meydanların yer aldığı, doğrusal akslı, ızgara planlı yeni kent dokuları geliştirilmiş ve dönemin neoklasik eklektik kargir mimari anlayışına uygun görkemli kamu yapıları ve konutlarla yeni kent merkezleri oluşturulmuştur. Kars'ta da Kars Çayı'nın batısında, kalenin eteğinde yer alan Osmanlı kent dokusuna dokunmayan Ruslar, nehrin doğusundaki yamaca ızgara planlı yeni bir kent kurmuştur. (**Resim 1**)



Resim 1. Rus yönetimi ile birlikte gelişen ızgara planlı kent

Kentin doğu sınırında yer alan demiryolu hattı ile Kars Çayı arasında kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda birbirine paralel caddeler ve caddelere dik sokaklar oluşturulmuştur. Geniş kaldırım, ağaçlandırılmış caddeler ve büyük park alanları ile Osmanlı yerleşim alanından uzak ve farklı yeni bir kent dokusu ortaya çıkmıştır. (**Resim 2**) Ana caddelerde resmî, dinî

ve ticari yapılar yer almıştır. Caddelerin köşelerinde çoğunlukla görkemli biçimlenişi olan iki katlı yapılar, sokaklar boyunca da yalın cepheli tek ya da iki katlı konutlar ile kentin yeni silueti oluşmuştur. (Resim 3)



Resim 2. 1910 tarihli kent planı



Resim 3. Rus döneminde gelişen yeni kent dokusu

Yeni kurulan kentte, yalnızca yerleşimin biçimlenişi değil, yapıların mimari karakteri de Osmanlı mahallesinden farklılaşmıştır. Gerek 19. yüzyıla ait kartpostal ve fotoğraflar gerek günümüze ulaşan az sayıdaki Osmanlı evleri incelendiğinde, Kars'ın geleneksel mimarisini orta sofalı ve çıkmalı, düz damlı, cepheleri sıvalı ve açık renk boyalı kargir yapıların oluşturduğu anlaşılmaktadır. Dik eğimli arazide bu yapılar adeta birbirinin üstüne çıkar şekilde konumlandırılmıştır. (**Resim 4**) Rus yapıları ise düzgün dikdörtgen biçimleri ve koyu renk bazalt taşı kaplı cepheleri ile çok farklı bir mimari kimlik sunmaktadır. Taş cephe yüzeylerdeki ara kat ve çatı seviyesindeki silmeler, pencere, kapı üzeri ve çevresindeki taş işlemler, söveler, söve altı taş silme detayları cepheye hareket katmaktadır. Bazı yapılarda, ön cephede demir konstrüksiyonlu balkonlar ve giriş saçakları bulunmaktadır. Bununla birlikte ahşap işleme detaylı verandalı yapılar da görülmektedir. Yapılar beşik ya da kırma çatılı olup, çatılar saç ya da çinko ile kaplanmıştır. Çoğunlukla bitkisel motiflerin işlendiği çinko çörtlenler ise cepheye hareket katan diğer bir unsur olmuştur.



Resim 4. Kale eteğinde gelişmiş Osmanlı kent dokusu

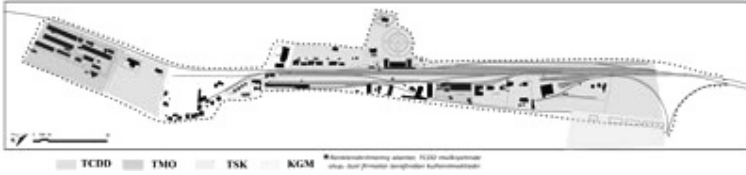
KARS DEMİRYOLU

Rus yönetimindeki Kars'ta yaşanan önemli gelişmelerden biri demiryolunun inşa edilmesi olmuştur. Rusya'nın yönetim merkezi St. Petersburg'dan uzak olan Kars'ın, merkez ile bağlantısı demiryolu ile sağlanmıştır. Baküden Poti'ye, oradan da Batum'a ulaşan (Kars'ın bağlı olduğu valilik olan) Güney Kafkasya demiryolu 1883 yılında tamamlanmış, 1899 yılında da bu hat Tiflis, Gümrü, Erivan, Culfa ve Kars'a uzatılmıştır. Kars Sarıkamış arasında da 1910-12 yılları arasında demiryolu yapılmıştır. Sarıkamış-Erzurum arasındaki demiryolu hattı ise I. Dünya Savaşı sırasında 750 mm'lik dar/dekovil hat olarak inşa edilmiştir. 1930'lara kadar kullanılan bu dar hat, 1957 yılında normal hatta dönüştürülmüş, böylece Erzurum-Sarıkamış-Kars arasında doğrudan bağlantı sağlanmıştır. (Resim 5) Günümüz Türkiye sınırları içerisinde kalan Doğukapı (sınır)-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum demiryolu hattı, Anadolu topraklarında Osmanlı iradesi dışında yapılmış, tek

çevresinde de TMO ve TSK'ya ait yapılarla birlikte Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) depoları demiryolu hattı çevresinde yer alır.

KARS DEMİRYOLU MİRASI

Kars demiryolu hattı ve garı, ızgara planlı kentin doğu sınırında yer almaktadır. Kent içindeki 2 km'lik hat boyunca, Rus döneminde yapılmış 30 yapı bulunmaktadır. Bu yapılar, hattın iki tarafında konumlandırılmış olup, günümüzde 15 yapı TCDD, 11 yapı TMO, 4 yapı TSK mülkiyetindedir. Cumhuriyet dönemi boyunca çeşitli işlevlerle kullanılan Rus dönemi yapıları, kimi değişimler içerseler de genel olarak mimari özelliklerini korumakta ve Kars demiryolunun tarihsel kimliğini oluşturmaktadırlar. Bu niteliğiyle Kars garı, endüstriyel bir sit alanı niteliği taşımaktadır. Ancak özellikle 1950'lerden itibaren alanda, değişen teknoloji ve gereksinimlere bağlı olarak inşa edilen yapılar, salt işleve yönelik kurgulanmış ve özensiz mimarileriyle alanın bütünlüğüne zarar vermişlerdir. (Resim 6, 7)



Resim 6. TCDD-TMO-TSK-KGM yapılarının alan içindeki konumu



Resim 7. Yapıların tescil durumu

Kars demiryolu hattı üzerinde merkezde gar binası yer almaktadır. Gar binasının çevresinde ise işletme binası, lojmanlar, işçi barakaları, ambarlar ve su kulesi konumlandırılmıştır. Demiryolunun idari birimlerinden biri olan gar binası, 1899 yılında inşa edilmiş, ancak yapı 1970 yılında yıkılarak yerine betonarme bir yapı yapılmıştır. Döneminin anıtsal yapılarından olan gar binasının neden yıkıldığı tam olarak bilinmemekle beraber, yapılan sözlü görüşmelerde yapının oldukça harap olduğu, gereksinimleri karşılamadığı için yıkıldığı ifade edilmiştir. 1970'de inşa edilen betonarme gar binası ile iki yanında yer alan yüksek katlı lojmanlar ise devam eden Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesi ile bağlantılı olarak yenileme kapsamında Temmuz 2016'da yıkılmıştır. Yıkılan üç yapının yerine, ilk yapının formuna benzer biçimde bazalt taşı ile kaplanmış bir yapı inşa edilmiştir. **(Resim 8)**



Resim 8. Eski gar binası ve 1970'de yapılan betonarme gar binası

1900'lerde demiryolunun tamamlanmasıyla birlikte garın batısında bir de işletme binası yapılmıştır. Yapı, Cumhuriyetin ilanından sonra gümrük binası olarak kullanılmıştır. 1988 yılında Erzurum Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu (KTVKK) tarafından tescillenen yapı, 2001 yılında restore edildikten sonra Kent Konseyi binası olarak kullanılmış, 2014 yılında ise Kars Gümrük Müdürlüğü'ne tahsis edilmiştir. **(Resim 9)**

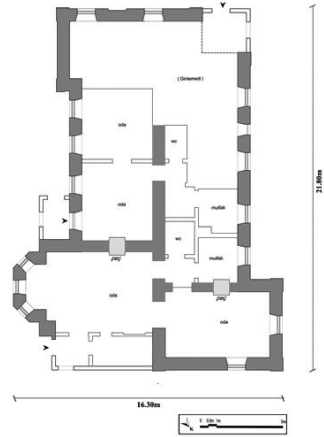


Resim 9. Eski işletme binası

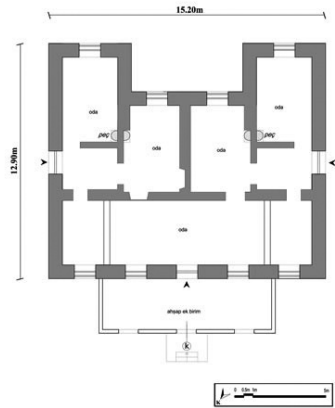
Rus döneminde gar alanında idari birimlerin yanı sıra konaklama ve teknik birim yapıları da inşa edilmiştir. Lojman ve işçi barakaları günümüzde TCDD çalışanlarının konaklama birimi olarak kullanılmaktadır. TCDD Emlak ve İnşaat Dairesi'nden elde edilen Kars demiryoluna ait 1972 tarihli bir vaziyet planına göre, alanda çeşitli dönemlerde inşa edilmiş 14 kâgir lojman, bir ahşap lojman ve iki işçi barakası mevcuttur. Günümüzde ise TCDD mülkiyetinde 13 kâgir lojman yapısı bulunmakta olup; bunlardan 11'i Rus döneminde demiryolu hattı ile birlikte yapılmıştır. Bu yapılardan 6'sı gar binasının güneyinde yakın bir konumda, 3'ü ise gar binasının kuzeydoğusunda yer almaktadır. Diğer 2 yapı ise istasyon alanının güneyinde uzak bir mesafededir. Ruslar tarafından yapılan 11 lojman yapısı, 2013 yılında Kars Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu (KVKBK) tarafından tescillenmiştir.

Tek katlı lojman yapıları, biçim ve plan şeması bakımından farklı tiplere sahiptir. Yapılar üç ya da dört daireden oluşacak şekilde düzenlenmiş, zaman içinde özgün plan şeması ve cephe düzeninde değişiklikler olmuştur. Düzgün kesme taş cepheli yapıların bazılarında cepheler sıvanarak taş dokusu kapatılmıştır. Uzun saçaklara sahip yapılar, sac kaplı kırma çatılıdır. Konutlarda

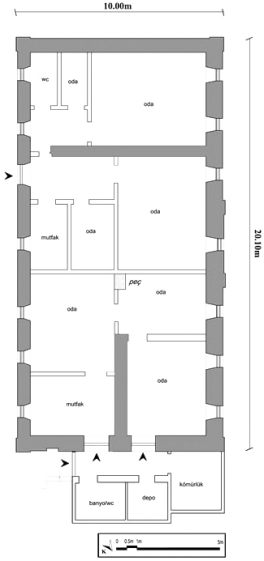
bölücü duvarlar arasına yerleştirilmiş, Rusların ısıtma sistemi olan peçler görülmektedir. (Resim 10-12)



Resim 10. Gar binası yanında yer alan lojman



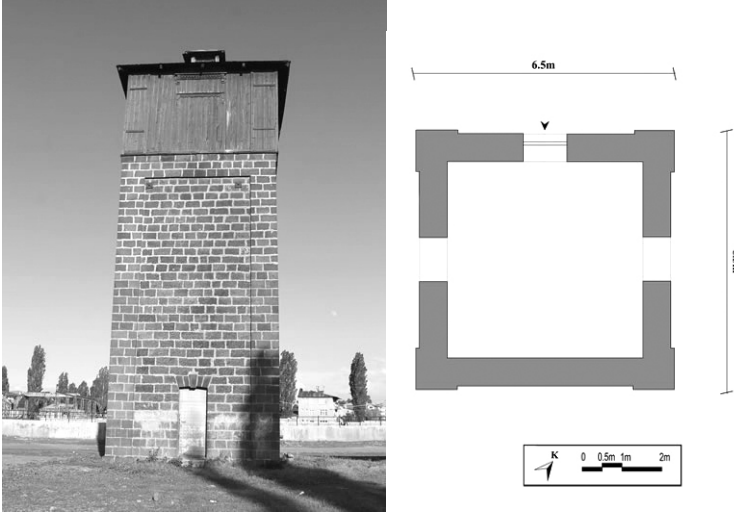
Resim 11. Gar binası yanında yer alan lojman



Resim 12. Eski Süt Tozu Fabrikası yanında yer alan lojman

Demiryolu hattının işleyişinde önemli yere sahip olan yapı grubu ise teknik birimlerdir. Bu yapılardan bazıları günümüze ulaşmıştır. Su kulesi ve ambar yapıları buna örnektir. 1972 tarihli vaziyet planına göre, Kars istasyonunda iki adet su kulesi bulunmaktadır. Günümüzde ise yalnızca, garın yanındaki kule mevcuttur. Kare planlı taş gövdenin yüksekliği yaklaşık olarak 12 metredir ve üzerinde ahşap bir bölüm yer almaktadır. Ahşap bölümün içerisinde su tankı bulunmaktadır. (**Resim 13**)

Günümüze ulaşan tek Rus ambar yapısı ise garın güneydoğusunda yer almaktadır. Tek katlı yapı, düzgün dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Cephesi kesme taş ile kaplı yapının köşe ve açıklık çevresindeki taş dizileri ana kütlede dışarıya taşırılarak cepheye hareket kazandırılmıştır. Beşik çatılı yapı, ahşap elemanlarla desteklenen uzun bir saçağa sahiptir. (**Resim 14**)



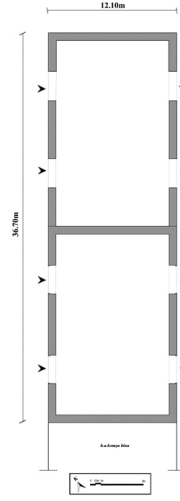
Resim 13. Su kulesi

İstasyon alanının güneyinde, günümüzde mülkiyeti TMO'ya ait lojman ve depo yapıları bulunmaktadır. TMO yapıları, Rus döneminde askeri kışla ve tavla olarak inşa edilmiştir. Kars çevresinde bulunan çok sayıda Rus kışlasının iyi korunmuş örneklerindedir. 2013 yılında Kars KVKBK tarafından tescillenen yapıların bir kısmı TMO çalışanları tarafından lojman, bir kısmı ise depo olarak kullanılmaktadır. Konaklama birimi olarak kullanılan yapılardan dört tanesi düzgün dikdörtgen bir biçime sahip iken bir tanesi "T" biçimindedir. (**Resim 15, 16**) Lojman işlevinin verilmesiyle birlikte özgününde büyük bir tek mekândan oluşan yapılar üç-dört daire olacak biçimde düzenlenmiş, plan ve cephe özellikleri büyük ölçüde değiştirilmiştir. Depo olarak kullanılan beş yapıdan üçü ise TMO tarafından özel firmalara kiralanmıştır. Bu yapıların içerisinde betonarme eklerin yapıldığı ve üst örtüyü taşıyan ahşap makas sisteminin yenilediği görülmektedir. Diğer iki depo yapısı ise TMO tarafından tahıl deposu olarak kullanılmaktadır. (**Resim 17**)



Resim 14. Ambar yapısı

TMO yapılarının kuzeybatısında, TCDD'ye ait parselin sınırları içerisinde bir dönem Süt Tozu Fabrikası olarak kullanılmış olan bir yapı bulunmaktadır. Rus döneminde askeri bir birim olarak kullanıldığı düşünülen yapı, 1934-1970 yılları arasında fabrika olarak kullanılmıştır. "T" plan şemasına sahip olan tek katlı yapının üst örtüsü, kapı ve pencerelerinin günümüzde mevcut olmamasının da etkisiyle yapı harap durumdadır. (Resim 18)



Resim 15. TMO'ya ait lojmandan görünüş

İstasyon alanının kuzeydoğusunda askeri alana giden ayrı bir demiryolu hattı



bulunmaktadır. Hattın hemen yanında, Rus dönemi sırasında yapıldığı düşünülen tavlalar bulunmaktadır. Günümüzde bu yapıların mülkiyeti TSK'ya aittir. Garın komşuluğunda yer alan TMO ek tesis alanı ve KGM asfalt tesisinin çevresinde yeni yapılaşma söz konusudur. TCDD'ye ait parsel içerisindeki boş alanlar ise, demiryolu ile yük taşımaları koşulu ile taşımacılık firmalarına kiralanmıştır. Bir ray hattı, firmalar tarafından kullanılan alanların içerisine kadar ulaşmakta, böylece yüklerini demiryolu ile taşıyabilmekte. TCDD, ekonomik gelir elde etmek amacıyla mülklerini ve boş alanlarını kiraya verme yoluna sıkça başvurmaktadır. Ancak alandaki kültür varlıklarını dikkate almadan gerçekleştirilen yeni yapılaşmalar, Kars garının endüstriyel sit bütünlüğüne zarar vermektedir.



Resim 16. TMO'ya ait "T" biçimli lojmandan görünüş

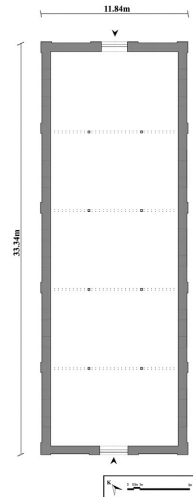
ALANA YÖNELİK KORUMA SORUNLARI VE YENİ PROJELER

Ruslar tarafından 19. yüzyıl sonlarında inşa edilen Kars demiryolu, Rus devletinin son noktalarından biri iken Cumhuriyet döneminde Anadolu'ya bağlanarak Rusya ile bağlantısı kesilmiş ve bu sefer de Türkiye Cumhuriyeti'nin sınır noktası olmuştur. Yakın zamana

kadar Kars demiryolu hem yolcu hem de yük taşımacılığında kentin gelişmesi açısından önem taşımış, bölge ticaretinin esasını oluşturan hayvan ve hayvan ürünlerinin Anadolu'ya taşınmasında büyük rol oynamıştır. Ancak günümüzde Türkiye genelinde demiryolu taşımacılığı zayıflamıştır. Kars'ta da havayolu taşımacılığının gelişmesi demiryolu yolcu kapasitesini, hayvancılık ekonomisinin zayıflaması da hayvan taşımacılığını azaltmıştır. Bir yandan demiryolu çalışan sayısının azalması bir yandan da yapıların günümüz gereksinimlerini karşılamaması nedeniyle bazı yapılar işlevsiz kalmıştır. Özellikle konaklama yapıları ve bazı idari birimler günümüzde kullanılmamaktadır. Tarihi demiryolu yapılarının yer aldığı bu bölge endüstriyel sit alanı niteliğinde olmasına rağmen, alan koruma altına alınmamıştır. İşletme Binası 1988, Eski Süt Tozu Fabrikası 2008 yılında, diğer Rus dönemi yapıları da 2013 yılında tescillenmiştir. Yapılar, tescil öncesinde uzun yıllar boyunca denetimsiz olarak kullanıcı müdahalelerine açık kalmış; plan, cephe değişimleri ve ek birim uygulamaları yapılmıştır.



Resim 17. TMO tarafından tahıl deposu olarak kullanılan yapılar



Günümüzde Kars'ta kent ve demiryolu ile ilgili büyük bayındırlık projeleri gündemdedir. Bunlardan birisi, Ankara-Kars arası yapılacak olan hızlı demiryolu hattı projesidir. Tamamlanması uzun zaman alacak olsa da proje demiryolunun tekrar etkin kullanımını sağlaması açısından önemlidir. Diğer büyük proje, Bakü-Tiflis-Kars uluslararası demiryolu hattı projesidir. Yakın zamanda tamamlanan ve “Demir İpek Yolu” olarak adlandırılan hat ile Çin'den Avrupa'ya bir bağlantı kurulması hedeflenmektedir. Her iki proje de hem yolcu hem de yük taşımacılığı açısından Kars'ı tekrar Anadolu'yu Kafkasya'ya bağlayacaktır.



Resim 18. Eski Süt Tozu Fabrikası'ndan genel görünüş

Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı projesi kapsamında Temmuz 2016'da Kars tren garı ve çevresinde yenileme çalışmaları başlamış, 1970'li yıllarda betonarme olarak inşa edilen gar binası ve iki tarafında yer alan çok katlı betonarme lojman yapıları yıkılmıştır. Bu alanda 2017 yılı itibariyle yeni bir gar binası yapılmış olmakla birlikte çeşitli ek yapıların inşaatı da gündemdedir. Garın yalnız yolcu taşımacılığı için kullanılması, kent dışında kurulacak lojistik merkezde ise depolama, yükleme ve boşaltma işlemlerinin gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

Kars garı ve çevresinin yeniden planlandığı bu süreçte alanın endüstriyel sit niteliğinin de dikkate alınarak, tarihî yapıları yavaşarak koruyan ve sit bütünlüğünü gözetken bir yaklaşımın

benimsenmesi gerekmektedir. Her ne kadar Rus dönemi yapıları tekil örnekler olarak tescillenmiş olsa da alanın da tarihî endüstriyel sit alanı olarak korunması, 19. yüzyıl tren teknolojisinin ve yapılaşma kültürünün hâlen yoğun etkisinin bulunduğu Kars garının taşıdığı tarihsel değerlerle birlikte kullanıma sokulması açısından önemlidir.

ANKARA RÜZGAR TÜNELİ (ART)

MAHMUT KİPER
METALURJİ MÜHENDİSİ



Türkiye Cumhuriyeti sanayi tarihi, içinde -ne yazık ki- pek az kişinin bildiği çok önemli, değerli ve pek çok yönüyle hayranlık uyandıran kurumları, tesisleri, kişileri, olayları barındırır. TMMOB'nin kuruluşunun

50. Yılında, 2004'de ilki çıkan ve her iki yılda bir devamı gelen Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serisi Cumhuriyet sanayi tarihimizin yapı taşlarının gün yüzüne çıkarılmasında ve daha fazla bilinmesinin sağlanmasında önemli bir işlev üstlenmiş görünmektedir.

Bu serinin bir çok sayısında tarihimizin en önemli parçalarından olan uçak sanayi üzerine de epey çalışma yer almıştır.



1926'dan itibaren TOMTAŞ, Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikaları ile temeli atılan yerli uçak sanayimizde hem Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ ile özel sektör eliyle ve hem de TOMTAŞ, Türk Teyyare Cemiyeti(THK), MSB Hava Müsteşarlığı ve MKE vasıtasıyla devlet eliyle kurulmuş uçak fabrikalarında üretilmiş uçakların imalatları yanında Ar-ge öyküleri de ilginç olmanın ötesinde hayranlık uyandırmaktadır.

Lisanslı üretimle başlayan uçak fabrikalarının sonlarına doğru pek çok yerli tasarımla üretimler gerçekleştirdiği görülmektedir.

Sona doğru THK-16 kodlu ve "Mehmetçik" isminde eğitime yönelik bir jet tasarımının da THK tarafından geliştirilmekte olduğu anlaşılmaktadır. Etimesgut'ta bir uçak motor fabrikası da kurulmuştur. Ancak tüm bunlardan geriye pek az kişinin farkında olduğu havacılık müzesinde bir - iki yerli uçak ve anılar dışında fazlaca da bir şey kalmamıştır.

Bir de Ankara Rüzgar Tüneli.

Ankara Rüzgar Tüneli (ART)

O 3'lü plandan yani uçak, uçak motoru ve hava testleri için rüzgar tüneli -şimdilik- tek geriye kalan olan Ankara Rüzgar

Tüneli iddialı uçak Ar-Ge çalışmaları için önemli ve gerekli bir altyapıdır.

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

Uçak fabrikalarının kapanma hikayesi pek çok değerli tesisin ve planın sonlandırılma gerekçeleri ile büyük benzerlik gösterir. 2.Dünya Savaşı sonrasında ABD nakliyesi zor gelen elinde kalan savaş malzemelerini Türkiye'ye hibe eder ve ulusal politikaları gereği Türkiye'yi kendisine bağımlı hale getirmek için malum Marshall yardımlarını devreye sokar. Bol miktarda ABD uçağı girmesi ile birlikte Türkiye, üretmek yerine satın almayı-kiralamayı benimser ve fabrikalarda artık üretim yapılmaz. Hazıra alıştırılan Türkiye'nin uçak üretimi konusunda kazandığı deneyimler heba edilir.

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

Oysa ağırlıklı İstanbul Teknik Üniversitesi'nin Havaçılık Şubesi'nden yetişen Tayyare Mühendislerinin Etimesgut Uçak Fabrikası'nda tasarladıkları planör ve özellikle yukarıda anılan uçaklar o dönem dünyadaki havaçılık sanayindeki gelişmelerle boy ölçüşecek niteliktedir.

Bu fabrikada 1942 yılında 113 mühendis ve 221 teknisyen ve işçi ile toplam yaklaşık 350 olan çalışan sayısı 1945'e gelindiğinde toplam 957'ye ulaşır. Fabrikada uçak tasarımlarının geliştirildiği

ve çizimlerinin yapıldığı bir “Etüt (Ar-Ge) Bürosu”de bulunmaktadır.

Etüt Bürosu’nda 1941-1950 arasında tamamen özgün 15 farklı modelde planör ve uçak tasarlandığı, bunların siparişlere göre üretimlerinin yapıldığı ve bir kısmının değişik ülkelere ihraç edildiği, 1950’lerin en ileri aşaması olan jet motorlu uçak tasarımının da gene burada gerçekleştirildiği nedense bilinmez, bilinsin de istenmez.

Gerçekten Cumhuriyet kurulur kurulmaz devlet eliyle (Kayseri Tayyare Fabrikası) ve özel teşebbüs girişimleriyle (Vecihi Hürkuş’un kurduğu Vecihi Faham Tayyare Fabrikası ve Nuri Demirağ’ın kurduğu Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası) faaliyete geçen uçak fabrikaları ardından edinilen birikimlerle 1939 yılında Etimesgut Uçak Fabrikası, ardından 1947 yılında Gazi Uçak Motor Fabrikası ve 1950 yılında da iddialı uçak tasarımları için gerekli Ankara Rüzgar Tüneli’nin faaliyete geçmesinin öyküsü 1937’de Atatürk’ün kendi uçağımızı ve motorumuzu yapma isteğine kadar gitmektedir. Bunun sonucunda kombine 3’lü yani uçak, motor ve hava testleri altyapılarının kurulmasına başlanmıştır. Gerçekten planlama müthiştir.

Sonuçları da.

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

Eğer uçak ve motor fabrikaları faaliyetini sürdürebilseydi ve rüzgar tüneli devreye alınabilseydi II. Dünya Savaşı sırasında uçak satacak olan Türkiye’nin önu kesilemezdi. Oysa Türkiye’den hemen önce Sovyetler Birliği’nde Junkers tarafından kurulan

fabrika heba edilmemiş, Ruslar bu fabrikayı daha da geliştirerek Sovyet hava sanayinin temelini atmışlardır. Kubishev'de kurulan bu fabrika, Mig ve Tupolev gibi havacılık tarihinin efsanelerin doğum yeri olacak, Junkers mühendislerinin geliştirdiği jet motorları Sovyet/Rus teknolojisinin temelini oluşturacaktı.

Bu kısa bir tarih turu ardından bundan sonraki bölümde büyük bölümü TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Kent İzleme Merkezi'nce Kasım 2015'de yayınlanan ve yapının Kültürel Miras olarak tescilinin temini amacıyla hazırlanan dokümandan alıntıyla uçak sanayimizin gelişmesi için kurulmuş bulunan ama daha pek çok konuda gerekli ve değerli ölçümler ve Ar-Ge çalışmaları yapılmasını mümkün kılan bir endüstri yapımız olan Ankara Rüzgar Tüneli'nin kısa bir öyküsü anlatılmaktadır.

Rüzgar Tüneli (RT) Nedir?

Normal şartlarda uçarak yapılacak pek çok test yerine, maketler üzerinden ölçeklendirilmiş rüzgar tünelleri testleri milyonlarca dolarlık maliyet avantajı sağlamaktadır. Havacılık dünyasında rüzgar tünellerinin önemi büyüktür. Çünkü bu aşama, uçağın bir prototipi ile gerçekleştirilmekte ve uçuş sırasındaki olası tüm aerodinamik kuvvetler hesaplanarak havada karşılaşılabilecek koşullar simüle edilmektedir.

En basit ifade ile RT, bu tür aerodinamik deneylerin laboratuvar koşullarında tekrarlanabilen koşullarda yapılabilmesine olanak sağlayan özel amaçlı yapılarıdır.

İngiliz bilim insanları Francis Herbert WENHAM ve John BROWING tarafından 1871 yılında tasarlanarak inşa edilen ilk örneklerinden günümüze kadar gelişen ve çeşitlenen RT'leri, başlangıçta genelde kanat ve sabit kanatlı hava aracı (uçak) gövdelerinin aerodinamik yapılarına yönelik analizlerde ölçümleme, değerlendirme ve analizlerde kullanılmış ardından aerodinamik koşullardan etkilenen tüm yapılar için önem kazanmıştır. Bir başka ifade ile, günümüzde uçak, helikopter, paraşüt, balon gibi hava taşıtları ile otomobil, kamyon, otobüs,

motosiklet gibi kara taşıtlarının aerodinamik özelliklerinin incelenmesi; özellikle yüksek binaların hava akımına etkilerinin bulunması, çanak anten, kule, köprü, şemsiye, kask gibi cisimlerin hareketli (akan) hava ile etkileşimlerinin bulunması, fırtına ortamında dayanımların incelenmesi gibi pek çok deney rüzgâr tünellerinde yapılabilmektedir.

ART Tarihçesi

Gerçek uçuş öncesinde ölçekli modeller yoluyla gözlem ve test imkanı sağlayan tesisler olarak rüzgar tünelleri, 20'nci yüzyıl başından itibaren havacılığın gelişiminde önemli rol sahibi olmuşlardır. Bu özellikleri nedeniyle **Cumhuriyet'in ilk yıllarında** Mustafa Kemal Atatürk'ün isteği ile uçak tasarım ve geliştirme sürecinde gerekli araştırma-geliştirme altyapısını ve uçuş öncesi ölçümleri sağlama işlevleri için önemli bir bileşen olarak Türkiye 'de de bir rüzgar tünelinin yapımına karar verilmiştir ama büyük buhran dönemi, ardından 2. Dünya savaşı yılları derken proje Atatürk'ün **vefatından sonraya kalır**.

Etimesgut Uçak Fabrikası ile eş zamanlı olarak rüzgar **tünelinin kurulması kararı, ülkedeki havacılık sanayisi adına hedeflenenlerin, havacılığa dair teknolojinin ülke sınırları içinde üretilmesini de içerdiğinin önemli bir işaretidir.**

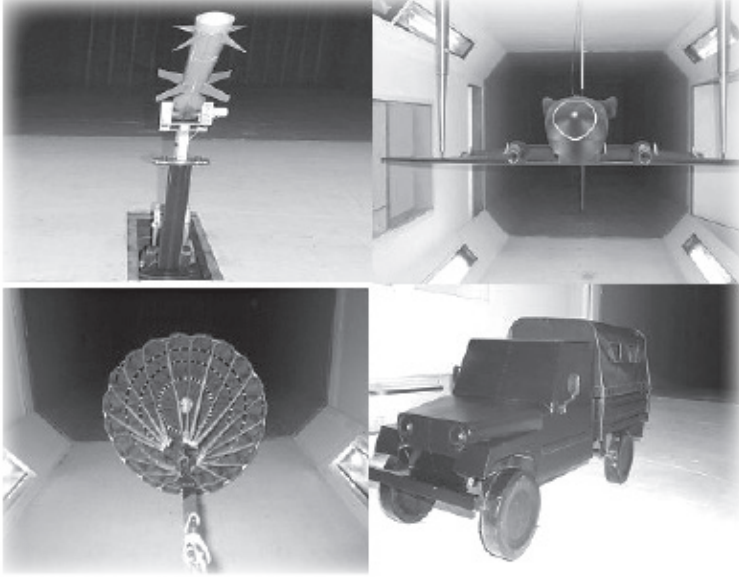
1944 yılında bir İngiliz şirketiyle anlaşılmasının ardından ART'nin yapımına 1947 yılında Milli Eğitim Bakanlığı tarafından başlanılır. ART, bir diğer örneği olan Farnborough Üniversitesi rüzgar **tüneline**den esinlenerek yapılmıştır. **Yer olarak uçak fabrikası arazisi değil, yapının eğitime yönelik işlevi öne çıkarılarak kurulması düşünülen** Ankara Üniversitesi kampusu seçilir. 1949 yılında The British Thomson Houston şirketi çalışanları ve Türk öğrenci ve öğretmenleri tarafından tünelin montajına başlanmış ve Mekanik ve motor aksamları 1950 yılında monte edilen tünel, kısmen işler duruma getirilmiştir.

Ancak tam bu dönemlerde 1952 yılında uçak fabrikası, 1954

yılında da uçak motoru fabrikası Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na (MKEK) devredilir. MKEK bir süre eski tasarımları geliştirerek uçak üretimine devam eder. Motor fabrikası 1955'te traktör imalatına geçerek bugünkü Türk Traktör Fabrikası haline getirilir. Uçak fabrikasında ise 1959'da üretim durdurulur, 1963'den sonra traktör üretimine başlanır. 1968 yılında fabrika MKEK Tekstil Makineleri Fabrikası'na dönüştürülür, daha sonra ise kapatılır.

Fabrikaların peşpeşe kapatılması ile ART amaçsız kalır ve montaj çalışmaları durdurulur. Sonraki 6 yıl boyunca ART 'de hiçbir çalışma yapılmaz. 1956 yılında Milli Savunma Bakanlığına devrinden sonra Milli Savunma Bakanlığı-ARGE tarafından revize edilir ve eksik bölümleri tamamlanır. Ancak ART 'de 1993 yılına kadar hiçbir test gerçekleştirilmez.

1972 yılında Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumuna (TÜBİTAK) bağlı olarak Güdümlü Araçlar Teknolojisi ve Ölçme Merkezi (GATÖM) adıyla kurulup daha sonra Balistik Araştırma Enstitüsü (BAE) ve son olarak da Savunma Sanayisi Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü (SAGE) adını alan enstitü ile mülkiyet sahibi Milli Savunma Bakanlığı arasında 1993 yılında bir protokol imzalanıp tesisin işletimi TÜBİTAK-SAGE 'ye verilir. SAGE'de ART Projesi sorumlusu Süleyman Kurun'un anlattıklarına göre işletiminin TÜBİTAK-SAGE 'ye geçmesiyle birlikte ART 'yi yeniden çalıştırmak için bir proje başlatılır. 1994 'te ART'nin içinin temizlenmesi, boyutlandırma çalışmaları, pervane ve motor sistemlerinin bakımı, modernizasyonu ve bazı bölümlerinin revizyonunu tamamlanır. Rüzgar tünelinin alt yapı çalışmalarının tamamlanmasından sonra teknolojinin gerisinde kalan ölçüm sistemlerinin geliştirilmesi ve yenilenmesi amacıyla bir dizi çalışma yapılır ve çalışmalar 1999 yılı ortasında bitirildiğinde ülkemiz, deneysel aerodinamik alanında havacılık, otomotiv, şehircilik ve çevre, aerostatik, danışmanlık gibi birçok alanda hizmet verebilecek bir yapıya kavuşmuş olur.



Yönetim Binası iç mekanik kullanımları (*kaynak*: Bilge İmamoğlu arşivi)

Ve ART 2000 yılında, dünyadaki düşük ses altı rüzgar tünellerin oluşturduğu grup olan Subsonic Aerodynamic Testing Association (SATA) grubuna akış kalitesi ve teknik donanımı ile üye olmayı başarır. Hatta 2006 yılında SATA 'nın toplantısına Türkiye ev sahipliği yapar.

O yıllarda TÜBİTAK-SAGE'de ART Altyapı Sorumlusu olarak görev yapan Süleyman Kurun Nisan 2004'de verdiği bir mülakatta ART'nin kullanım yerleri ile ilgili şunları söylemektedir;

“ART uçak, helikopter, paraşüt, balon gibi hava taşıtları ile otobüs, motorsiklet gibi kara taşıtlarının aerodinamik özelliklerinin incelenmesi, çanak anten, kule, köprü, şemsiye gibi cisimlerin hava ile etkileşimlerinin bulunması, fırtına ortamına dayanıklılığı gibi pekçok deneyde kullanılıyor. Son olarak yapılan çalışmalarla

ART, havacılık, otomotiv, şehircilik ve çevre, aerostatik, danışmanlık gibi birçok alanda hizmet edecek konuma geldi.”

Bir müddet farklı testlerin yapıldığı bu tesis yeterince değerlendirilemez ve içinde bulunması sebebiyle Ankara Üniversitesi’ne devredilir ve maalesef önce Ankara Üniversitesi Dış Hekimliği Fakültesi genişleme binasına alan kazandırmak için yıkım kararı verilen ardından itirazlar ve tepkiler sonucu yıkımdan vazgeçilen bu tesisin yine de bir çok kısmının inşaata kurban edildiği ve sadece ana binanın kaldığı anlaşılır.

Tarih Olmasının Endüstri Mirası Olarak Kalsın

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi 43. Dönem Yönetim Kurulu tarafından ART’nin kültür varlığı olarak tescil edilmesi için Ankara Kültür Varlıkları Koruma Bölge Müdürlüğü’ne sunulan Rüzgar Tüneli Tescil Öneri Raporu’nda bu tesisin neden Endüstri Mirası olarak kalması gerektiği şöyle vurgulanmaktadır:

“Uluslararası Endüstri Mirasının Korunması Komitesi (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) tarafından hazırlanan TICCIH Tüzüğü’nde, endüstri mirası ve endüstri arkeolojisi şu şekilde tanımlanmaktadır. “Endüstri mirası, endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari veya bilimsel değere sahip kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar, şunları içerir: Binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler ve fabrikalar, madenler ile işleme ve arıtma sahaları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, ulaştırma ve tüm altyapısı, ayrıca sanayiyle ilgili barınma, ibadet etme veya öğretim gibi sosyal faaliyetler için kullanılan yerler”dir.

Cumhuriyetin kurucu öznelere için bağımsızlaşma sürecinin yaşamsal parçalarından birini ifade eden, kültür varlığı olma özelliğinin yanı sıra endüstri mirası karakteri bulunan ART; Cumhuriyet’in büyük ölçekli sanayi girişimleri arasında modernleşme programının merkezi bileşenlerinden biridir. Bu

girişimlerin fiziksel ürünleri olan yapı gruplarının ve bunların kentsel etkilerinin mimarlık tarihi çalışmalarına dâhil edilmesi, aynı zamanda Cumhuriyet dönemi üzerinden yapı çevrenin tarihinin yanında, ekonomi tarihi, sanayi ve teknoloji tarihi, emek tarihi gibi başka alanlarda da bilginin artması ve bu alanlar arasında etkileşim ve ortaklığın derinleşmesi şansını bizlere yaşatmaktadır”

Bu raporda da detaylarıyla açıklandığı gibi ART Cumhuriyetin kuruluş ideolojisini yansıtmaktadır. Havacılığımızın en önemli endüstriyel anıtlarından biri olan ve II. Dünya Savaşının sürdüğü ve etkilerinin devam ettiği yıllara vatandaşlarının vergileri ve THK bağışları ile inşa edilerek “Türk Havacılığı” hizmetine sunulmaya çalışılan ve bugün ve Türk havacılığı açısından “ANIT” kabul edilebilecek bir “ENDÜSTRİYEL MİRAS” olan ve hatta İşlevini hala sürdürebilen bu eşsiz endüstri mirasının, plansız bir girişimle hem de ülkemizin ilk ve önemli bilim ve öğretim kurumlarından olan Ankara Üniversitesi Dış Hekimliği Fakültesi (AÜ- DHF) tarafından önce işlevsizleştirilmesi ve sonra da yıkılarak izlerinin silinmesi anlaşılır gibi değildir.

Bu yapı eğitim ve öğretimde de kullanılması amacıyla üniversite içinde kurulmuş ve ona emanet edilmiştir.

Sadece üretim ile değil, kentsel yaşam ve eğitim ve Ar-Ge süreçleri ile olan ilişkisi bakımından Ankara'nın özellikli alanlarından biri olan ve endüstriyel miras niteliğindeki Ankara Rüzgar **Tüneli yerleşkesinin onu koruyup, kollaması gereken** hem de Cumhuriyet tarihimizin en eski ve köklü üniversitelerimizden biri tarafından yıkılma girişimini anlamak mümkün değildir.

Oysa, Ankara Rüzgar Tüneline öncülük eden İngiltere'deki FORNBOROUGH Üniversitesinde bulunan İngiltere sanayisinin liderliğini simgeleyen rüzgar tüneli İngiltere tarafından müze olarak koruma altına alınmıştır.

İnşa edilen dönem için büyüklüğü ve teknolojisi itibariyle Balkanlar'da bir benzeri bulunmayan, Avrupa'nın en önde gelen rüzgar tünellerinden biri olan bu değerli sanayi mirası acaba bir zamanlar bizim de dünya uçak sanayinde önemli bir yerimiz ve gücümüz olduğunu ve dünya havacılık fuarlarında ve uçak atlaslarında Türkiye'de imal edilen uçakların da yer aldığını hatırlatacağı için mi tarihten silinmek isteniyor?

Kaldı ki, Hesaplamalı Akışkanlar Dinamiği (HAD) (Computational Fluid Dynamics (CFD)) simülasyonları yapabilen yüksek performanslı bilgisayarların geliştirilmesiyle artık rüzgar tünellerine ihtiyaç kalmayacağı yönündeki görüşler uzmanlarca doğrulanmıyor. Dünyadaki uzmanlar Ar-Ge'nin farklı aşamalarında rüzgar tünellerini kullanarak bilgisayar simülasyonlarını doğrulama ihtiyacının devam edeceğini bildiriyorlar ve rüzgar tünellerinin bu nedenle en az önümüzdeki 20 yılda da tamamlayıcı ve doğrulama süreçleri için gerekli bir unsur olarak önemlerini koruyacaklarını vurguluyorlar.

Yerli üretim, milli teknolojiler söylemlerinin içi ancak geçmişine sahip çıkmakla doldurulabilir. Çünkü gelecek ancak geçmiş birikimin üstüne kurulabilir. Unutulmamalıdır ki, geçmiş yok sayarak kurulmaya çalışılan gelecek temelsiz ve çok çürük olacaktır.

BİR MÜHENDİSLİK ÖYKÜSÜ

Ankara'da büyük bir makina üretim fabrikasında, 1980'li yılların ilk yarısında, fabrikanın tasarım bölümünün yöneticisi olarak çalışmışım. Otuzlu yaşlarımda, orta-az deneyimli bir makina mühendisiydim. O yıllarda fabrikanın sahibi olan şirket kamudan çok büyük ihaleler alıyordu. Fabrikanın tasarım bölümünün sınırlı teknik kadrosuyla; baraj, hidroelektrik santral, termik santral, çimento fabrikası, su arıtma tesisi gibi her biri büyük olan bu yatırımların fabrikada gerçekleştirilecek makina üretimine dönük üretim projelerini hazırlamak için fedakârca gece gündüz çalışmaktaydık.

Şirket Marmara Bölgesi'ndeki büyük bir şehrin içme suyunu sağlayan barajının yapım işlerini almıştı. Tasarım hizmetleri kapsamında, barajın dip savak borusu ve bu boru üzerindeki vanaları da var. Tasarım bölümünde işleri mühendisler arasında böldüm. Cebri boru tasarımını bir mühendise, konik vana tasarımını başka bir mühendise verdim. Program dar olduğu için kendim de kelebek vana tasarımını yükledim.



O yıllarda, tasarım işlerini DSİ ile sıkı bir etkileşimle sürdürüyoruz. Projeleri DSİ Barajlar ve HES Dairesi'ne onaylatıyoruz. Üretime onaydan sonra başlanabiliyor. DSİ'deki ilgililerle başlangıç görüşmeleri yaparken, 2.200 mm çaplı, 6,2 bar işletme basıncı ve en büyük debisi $47.5 \text{ m}^3/\text{san}$ olan kelebek vananın, çelik döküm gövde ve klapeli, dişli kutulu ve elektrik motorlu açma-kapama düzenli olmasını önerdim. O güne kadar fabrikanın ürettiği kelebek vanalar çelik döküm klape ve gövdeli, dişli kutu mekanizmalıydı ve üretilen en büyük kelebek vana çapı da 1200 mm idi. Daire başkanı, vana gövdesinin ve klapesinin kaynaklı sac konstrüksiyon olmasını istedi. Ayrıca, yabancı vana firmalarının artık hidrolik silindirli türdeki açma-kapama düzenine geçtiklerini, bu kelebek vananın da hidrolik silindirli olarak gerçekleştirilmesini istediklerini bildirdi. Böylece, DSİ kapsamındaki uygulamalarda ilk kez yerli bir üreticiye hidrolik açma-kapama mekanizması olan bir kelebek vana yaptırılmış olacaktı. Bu istekler, kelebek vana tasarım çalışmasını standart bir çalışma olmaktan çıkartıyordu. Bir prototip vana tasarlanacak ve üretilcekti. Süre de çok sınırlıydı.

Dar sayılacak bir sürede, 1983'ün ilk yarısında idarenin isteklerine uygun bir kelebek vana tasarımı yaptım ve idarenin onayını aldım.

Fabrika üretime başladı. Bir taraftan, hidrolik tahrik düzeni ile ilgili silindir, vana, tank, filtre, vb. devre elemanlarını hazır olarak sağlamak için İstanbul'daki tedarikçilerle görüşüyorum. Bulabildiğim devre elemanlarına göre gerektiğinde devre tasarımında gereken değişiklikleri yapıyorum. Diğer taraftan fabrikanın alışık olmadığı yeni konstrüksiyonla ilgili güncel soru ve sorunları, üretimde çalışan teknik arkadaşlarımla çözmeye uğraşıyorum.

Sonunda üretim tamamlandı. Hidrolik silindirli açma-kapama düzeneği yüksüz deneylerini idarenin gözetiminde tamamladık. Ufak tefek sorunları üreticiler çözümlədiler. Gövde ve klapenin basınç ve sızdırmazlık deneyleri için özel deney düzenekleri tasarladım ve üretildi. Basınç ve sızdırmazlık deneyleri de idare yetkililerinin katılımı ile yapıldı. Sızdırmazlık deneylerinde istenmeyen kaçak miktarları ile karşılaştık. Onu da fabrikanın üretici personeli çözdü. Bu sırada baraj su tutmaya başladığı için, prototip vana üzerinde daha ileri deneyler ve iyileştirmeler yapılamadı. Vana baraja sevk edildi, yerine montajı yapıldı.

Kulağımız barajdan gelecek haberlerde, bir iki ay geçti. Barajın su düzeyi o yıl kaydedilen yüksek yağışlar nedeniyle beklenilenden önce yükseldi. Sonra kötü bir haber geldi. Baraj gövdesinde bazı kaçaklar olduğu için, baraj gölündeki su miktarının önce azaltılması sonra da kontrol altında tutulması, bu sırada gövdeye beton enjeksiyonu yapılması gerekiyormuş. Aksi halde gövde tahrip olabilir ve barajın mansapında bulunan şehir yıkılan barajın suları altında kalabilirmiş. Bunun için dipsavak borusundan suyun kontrollü bir şekilde ve acil olarak boşaltılması gerekiyor. Fabrikanın üretim ekibinden bir ustabaşı bir kaç işçi ile vanaları kumanda etmek üzere hemen şantiyeye gönderildi.

Sonunda şantiyeden kötü bir haber daha geldi, kelebek vana açma-kapama mekanizması çalıştırılmamış. Bu vana, dipsavak cebri borusu üzerinde olan ve tehlike durumunda kullanılmak üzere konulan yegane vana, açılması şart. İstanbul'dan hidrolik silindir ve devre elemanları sağlayıcısı şirketin teknik elemanı ile vana tasarımcısı olarak ben acil olarak şantiyeye çağırıldık. Sırtımdan buz gibi bir ter geldi, göğsüm sıkıştı, gözüm karardı. Hemen o gece şirket aracıyla yola çıktım. Yanıma vana ile ilgili yaptığım bütün çalışmalarımı, kullandığım kaynak kitaplarımı, ilgili projeleri aldım.

Yolda araç içinde giderken sürekli düşünüyordum, vana klapesi neden açılmamış olabilir diye. Bütün olasılıkları aklımdan sırası ile geçirmeye çalışıyordum. Sabah erken saatlerde şantiyeye vardık. Beni doğru tünel içinde kelebek vananın olduğu yere götürdüler. Şirketin şantiye teşkilatının en yetkilileri, DSİ Bölge Müdürü ve müdürlük yetkilileri dar tünelin içinde, vana çevresinde, bizim fabrikanın ustabaşısı ile diğer personelin çalışmalarını tünele çekilen uzatma kablolarıyla yapılan seyyar aydınlatma lambaları ışığında endişe içinde takip ediyorlar. Keskin insan gölgeleri dar tünelin duvarlarında garip şekiller oluşturuyor. Vananın membasında basınçlı su var, boru üzerindeki manometre işletme basınç değerine hızla yaklaşmakta olduğunu gösteriyor. Ustabaşı beni görünce, oradakilere alçak sesle beni tanıttı. Topluluk içinde birden bir ferahlama oldu. İşte tasarımcı geldi, anlasa anlasa o anlar, çözse çözse o çözer duygusu şahlandı. Herkes benim vanaya yaklaşabilmem için geri geri giderek alanı birden boşalttı. Tek kişilik bir tiyatro oyununun oyuncusunun sahneye ilk çıktığı anda olduğu gibi ışıklar altında bir başıma kaldım. Kazım Usta, ellili yaşlarda deneyimli birisi, yanıma geldi, sordum:

– Durum nedir?



– İki gündür buradayız. Pompa motoru çalışıyor, pompa çalışıyor. Vana klapesini çalıştıracak hidrolik silindire istenen basınçta hidrolik yağ basılıyor, hidrolik yağ basınç göstergesinden izliyoruz. Silindiri, vana miline bağlayan kol kuvvet altında kalıyor, hafifçe esnemesinden anlıyoruz. Ancak kol bir milim bile hareket etmiyor. İstanbul'dan gelen hidrolik firması ilgilisi Ekrem Usta, silindir basıncını tasarlanan basıncın biraz daha üstüne çıkararak deneme yapmak istedi. Bu durumda kol kırılabilir diye düşündüm, izin vermedim. Kol kırılırsa, hiç bir şey yapamaz hale geliriz, yanarız.

– Vanayı boruya siz mi monte etmişsiniz?

– Evet.

– Klapeenin arkasına önüne, parça kaynattınız mı? Klapeyi tutan herhangi bir montaj profili gibi bir şey olabilir mi?

– Hayır.

– Klape ile gövde arasına bir şey sıkışmış olabilir mi? Klapeenin ön tarafına suyla birlikte rüsübat, beton vb. bir şey gelmiş, arkayı doldurmuş olabilir mi?

– Vananın su dolu olan ön tarafına bakamayız, ancak istersen arka tarafına menholü açıp bakabiliriz.

– Hemen bakalım.

Kazım Usta işçilere doğru yürüdü, menhol kapağını tutan civataları sökmelerini söyledi. İşçiler hemen takım çantası ile cebri boru üzerine çıktılar. Menhol civatalarını karşılıklı olarak birer birer gevşettiler ve söktüler. Tüneldeki topluluk yapılanları ilgi ve heyecanla takip ediyor. İşçiler ağır menhol kapağını yavaşça kaldırdılar, borunun üzerine devirdiler. İçeriye seyyar aydınlatma lambası ve bir merdiven sarkıttılar. Borunun üzerine çıktım, menholden borunun içine, klapenin susuz bölümüne indim. Kazım Usta da indi. Lambayı elime aldım, klapenin çevresini dikkatle kontrol ettik. Klape contasından en ufak bir sızıntı yok, her yer kupkuru. Klapenin arkası, conta ile gövde arası, borunun içi tertemiz. Klapeye engel olacak hiçbir şey yok. Kazım Usta'ya;

– Klapenin ön tarafı da böyle temiz midir? Rüsubat, inşaat artığı gibi bir şeyler var mıdır? Su tutulmadan, boru kuruyken öndeki menholü hiç açtırıp, içine girip baktınız mı?

– Bakmadım. Klapenin ön tarafından emin olamıyorum.

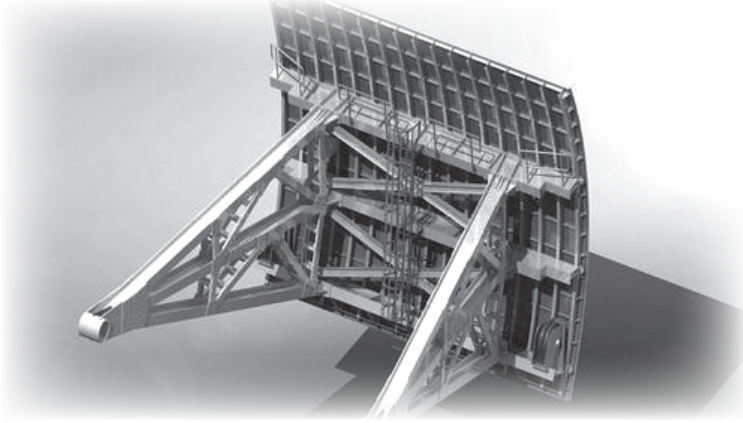
– Ekrem Usta ile de görüşelim.

Çağırdılar, Hidrolikçi Ekrem Usta yanıma geldi. Kırk yaşlarında birisi. Elini uzattı, tokalaştık.

– Hoş geldiniz.

– Sağolun. Durum nedir?

– Bizim hidrolik sistemimizle ve elektrik devremizle ilgili bir sorun yok. Gerekli basıncı sağlıyoruz ama sanki klapeyi tutan güçlü bir şey var. Nuh diyor, peygamber demiyor.



- Bence de klapenin arkasında büyük bir engel var.
 - Kazım Usta'ya söyledim, kabul etmedi. Basıncı biraz daha artırma şansımız var. Belki bu şekilde arkada her ne varsa oynatabiliriz veya kırabiliriz. Klappe biraz açılabilirse, su hareketi belki zamanla öndeki pisliği sürükleyerek temizleyebilir, bu şekilde klapeyi tam açabiliriz.
 - Basıncı yüzde kaç artırabilirsiniz?
 - Şu an güvenlik vanaları ile devre basıncını en yüksek pompa basıncının %30 altında tutuyoruz. Güvenlik vana basınç ayarını, pompa basınç değerine kadar yükseltebiliriz.
 - Ben hesaplarımı kontrol edeyim, kolun dayanabileceği güvenli gerilime kadar basıncı yükseltmeyi deneyelim. Kazım Usta haklı. Kolu kırarsak geri dönüşü yok. Siz de gerekli hazırlıklarınızı yapın, açılan menholü kapattırın, benim bildireceğim yeni basınç değerini bekleyin.
- Tünelin bir köşesine çekildim. Yakınıma bir seyyar lamba çektirdim. Dokümanları ve hesap makinasını çantamdan

çıkardım, yere oturdum, hesaplarımın üzerinden tersten giderek kolun güvenli gerilim değerinde yükseltilebilecek basınç değerini buldum. Hesabı bir de baştan sona giderek kontrol ettim, koldaki en büyük gerilimi yeniden hesapladım. Değerler birbirini tuttu. Kazım Usta ile Ekrem Usta beni izliyor, ben başımı hesaptan kaldırıncaya yanıma geldiler. Ekrem Usta sordu:

– Yüzde kaç artıralım?

– En çok %20 artırabiliriz, ama bunun %5 aralıklarla yapalım, kolu baştan zorlamayalım.

– Olur.



Bölge Müdürü yanıma geldi. Ne yapmayı planladığımızı sordu. Durumu, olasılıkları, çözüm planımızı anlattım. Uygun buldu. “Siz devam edin, ben döneceğim, dışarıda durum nasıl bir bakayım.” diyerek ayrıldı.

Planladığımız deneyi %5 aralıklarla basıncı yükselterek, 5 dakika basınç verip, 10 dakika basıncı sıfıra düşürerek yaptık. Kolda en ufak bir hareket olmadı. Yemeden içmeden öğle saatlerini bulmuşuz. Birileri bize ekmek arası kumanya ile ayran getirdi. Onları yerken, dışardan haber geldi. Bölge Müdürü vananın açılması ve tehlikenin önlenmesi için bir adak kurbanı kestirmiş. Biz kara kara başka ne yapabiliriz diye düşünürken, çevremizdeki kalabalık yavaş yavaş dağıldı. Suratlar sıkıntılıydı, ümitler boşa çıkmıştı. Ağızlarını bıçak açmıyordu. Çok bel bağladıkları tasarımcı mühendis te sorunu çözemeyecekti herhalde.

– Kazım Usta en iyi sen bilirsin. Başka ne olmuş olabilir?

– Valla aklıma bir şey daha geliyor ama...

– (Heyecanla) Nedir!?

– Fabrikada sızdırmazlık deneyinde hafif bir su kaçağı önlenememişti. İdarenin mühendisi çok acele ediyordu. Deneyi geçmemiz gerekiyordu. Ben de öğle arasında sızıntıyı kesmek için düşey flanşlar arasındaki contaları incelttirdim, flanşları gereğinden çok sıkıtarak gövdenin klapeyi iyice sıkmasını sağlayıp, sızıntıyı kestim. Ertesi gün eski contaları yerine taktıracaktım. Ama sabah fabrikaya geldiğimde vananın gece saatlerinde şantiyeye sevk edildiğini öğrendim. Sonra bunu kimseyle paylaşamadım, kaldı gitti.

– Bu durumu açıklıyor. Klape çevre contası çok sıkışmış durumda ve kauçuk sürtünmesi klape hareketine izin vermiyor. Klape çevresindeki sıkışmayı önlememiz gerek. Bunu sağlamak için düşey flanş civatalarını biraz boşaltabiliriz. Bu durumda düşey flanşlardan tünele bir miktar su kaçağı olur, ama onu tünelden pompa ile tahliye edebiliriz.

Bu düşüncemizi kimseyle paylaşmadık. Zaten vananın çevresinde pek kimse kalmamıştı. Kazım Usta, işçilere alt ve üst flanş civatalarını yavaş yavaş ve çok az gevşettirdi. Alt ve üst flanşların arasından önce damlama, sonra işeme şeklinde su sızıntısı başladı. Ekrem Usta'ya son kaldığımız yüksek basınçta klapeyi açmayı denemesini söyledim. Düğmeye bastı. Klape, kolaylıkla ve hiç zorlanmadan yerinde bir derece kadar döndü. Durdurdum. Boru hattının ucundaki konik vanayı tam açmalarını söyledim. Konik vana tam açıldı bilgisi gelince, kelebek vananın da tam açılmasını bildirdim. Birden vana içinden su büyük bir gürültü ile akmaya başladı. Basıncılı su konik vananın ucundan tıpkı bir mantar gibi açılarak boşluğa savruldu. Tünelin konik vanaya yakın tarafından bu manzarayı doya doya izledim. Su damlacıkları arasında bir gökkuşağı oluştu.

Şantiyede büyük bir sevinç yaşandı. Sonunda, asık yüzler güldü. Baraj gövdesi de, şehir de tehlikeli bir durumdan kurtulmuştu.

Şehirdeki bir milyondan fazla insanın kaderi bir hafta kadar bir vananın küçük kol pimine, genç bir mühendisin gayretlerine ve yaşlı bir ustabaşının insafına bağlı kalmıştı.

Vana ile ilgili bir kaç önlem aldırıldım; güvenlik vanası basıncını tasarım değerine düşürdüm, hidrolik yağ tasarım basıncında klapeyi bir kaç kere tam açtırıp, tam kapattırdım, düşey flanş cıvatalarını sızıntı damlama seviyesine inene kadar dikkatle sıktırdım, klape açma kapama hareketini bu durumda bir kaç kere daha yineledim, vanayı çalışır durumunda şantiye şefine teslim ederek, Ankara'ya eve döndüm. Banyomu alıp çıkarken, lavabo aynasında şakalarımda sanki bir kaç kırılmış sac görür gibi oldum. Yatağıma uzandım göz kapaklarım kapandı.

**YÜZYILLIK ÇINARLARIN İZİNDEN:
SELİM SIRRI PAŞA VE İZMİT-ANKARA
DEMİRYOLU SERÜVENİ**

TURGUT KARAÇOBAN

İzmit ilkçağda “Bitinya” (Bithynia) ismi verilen bölge dâhilindedir. M.Ö. 12. yüzyıldan itibaren Avrupa’dan Anadolu’ya göçler esnasında Frigyalılar, Bitinya üzerinden geçmişler ve bu bölgeyi birkaç asır ellerinde tutmuşlardır. Tarihî kayıtlara göre M.Ö. 712 yılında körfezde ilk Yunan kolonisi Megaralılar tarafından kurularak buraya kendi reislerine istinaden “Astakos” ismini vermişlerdir. Astakos İzmit’in bugünkü yerinde olmayıp körfezin güney doğusunda Başiskele mevkiindedir. M.Ö. 262 tarihinde Bitinya Kralı I. Nikomed kendi ismine istinaden “Nikomedia” adını verdiği şehri şimdiki İzmit’in yerinde kurdu. 259 yılında Gotların istilasına uğrayıp tahrip edilen İzmit, o dönemde hem iktisadi, hem de ticari bakımdan büyük bir varlık gösteriyordu. Ormanları, kaliteli mermerleri, süslemede kullanılan yeşim taşları bu kentin önemli madeni değerlerini oluşturmaktaydı. Bu madenlerden elde ettikleri ürünleri kendi tersanelerinde yaptıkları gemileriyle dünyanın her köşesine naklediyorlardı.



Şehir içinden geçen tren yolu etrafındaki çınarlar, Mutasarıf Selim Sırrı Paşa tarafından yeni diktirilmişken. (1890) (KBB Arşivi)

VII. asırda İslam fetihlerinin İstanbul'a yönelmesi İzmit'i de etkilemiştir. 674 yılında Muaviye zamanında İstanbul'a gelen Müslüman donanması İzmit'i kuşattıysa da bir sonuç alamamıştır. XI. asrın sonlarında Selçukluların eline geçen İzmit, 1097'deki birinci Haçlı seferi esnasında İmparator Alexios Komnenos tarafından geri alınmıştır. Osmanlı kuvvetleri İznik'in alınmasından (1331) sonra İzmit'e yönelmişlerdir. Başlarında Akça Koca'nın bulunduğu kuvvetlerle bölgeye hâkim olmaya çalışan Osmanlı Beyliği, Orhan Gazi zamanında 1337 yılında İzmit'i topraklarına katmıştır.

Orhan Bey zamanında İzmit'in merkez olduğu Kocaeli Sancağı teşkil edildi. Kocaeli, idari bakımdan Kanuni döneminde yapılan 1530 tarihli düzenlemeye göre İznikmid, Kandıra, Şile, Yoros, Yalakabad, İznik ve Ada kazalarıyla Anadolu eyaletine bağlı bir sancaktır. Kanuni'nin son döneminde Kocaeli Sancağı Anadolu eyaletinden alınarak Cezayir-i Bahr-i Eyaleti'ne (Kapudan Paşa Eyaleti) bağlanmıştır. 1844-45 yıllarında hazırlanan temettuat defterlerine göre Kocaeli, Bolu Eyaleti'ne bağlı bir sancaktır. Bir dönem Kastamonu Eyaleti'ne bağlı bir sancak olan Kocaeli, 1877

yılında Kastamonu Eyaleti'nden ayrı bir mutasarrıflık olarak idare olunmaya başlamıştır.

Tarih boyunca önemli bir yerleşim yeri olan İzmit, yüzyıllar boyu bu önemini ulaşım noktasında da gösterir. Osmanlılar zamanında özellikle İstanbul'un fethinden sonra önemli bir menzil şehri olan İzmit, Üsküdar-Bağdat yolu ile Halep arasındaki menzil noktasında yer almaktaydı. 1514'te Çaldıran seferine çıkan Yavuz Selim iki gün İzmit'te kalmış, Kanuni Sultan Süleyman, her iki İran seferinde de İzmit menziline konaklamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda merkezî hükümetin ve padişahın buyruklarını zamanında ilgililere yetiştirmek büyük bir sorundu. Hazine gelirlerinin büyük bir kısmını oluşturan vergilerin vaktinde toplanması, asker sevki ve benzeri sorunların çözümü, çoğu zaman merkezden gönderilen emirlerle yaptırılmaktaydı. İşte bu emir ve fermanların istenilen yerlere zamanında ulaştırılması için ana yolların geçtiği şehir ve kasabalarda uygun aralıklarla "Menzilhane" denilen durak evleri yapılmıştı. II. Mahmut döneminde menzil teşkilatı ve menzilhanelerde çeşitli ıslahatlar yapılmış ve menzilhaneler posta teşkilatının kurulmasına kadar önemini korumuştur. Yine II. Mahmut döneminde menzil teşkilatı yerine deneme amaçlı ilk posta yolu, Üsküdar'dan İzmit'e devlet olanaklarıyla inşa edilmeye başlanmış ve 1834-1835 yılında tamamlanmıştır.

Osmanlı'nın bayındırlık çabaları içinde karayollarının gerektiği biçimde yenilenmesi büyük yer tutmaktadır. İmparatorluğu merkezî bir idareye kavuşturmak isteyen II. Mahmut, bunun sağlıklı bir biçimde işleyişini sağlayacak ulaşım ağının geliştirilmesine önem verir. Bu ulaşım merkezinin başlangıcını da İstanbul oluşturmaktadır. Çünkü merkezîyetçi bir idarenin ruhu her şeyden önce eyaletleri başkente bağlamakla mümkündür. Kara ve deniz yolları ile telgraf hatları bu ağın ana ekseninin oluşturuyordu. 1836 yılında İzmit'i ziyaret eden II. Mahmut'un kente; Kartal, Gebze, Tavşancıl'ı birbirine bağlayan yeni İstanbul-

İzmit karayolundan geldiğinden bahsedilmektedir. Fellows 1850'lerde yayınladığı eserinde İstanbul'dan İzmit'e karayoluyla seyahat ettiğini, bu yolun Küçük Asya'nın en mükemmel yolu olduğunu ve 60 kilometre uzunluğundaki yolun da şimdilik İzmit'e kadar uzandığını söyler. Tanzimat sonrasında da Osmanlı'nın önem verdiği konuların başında ulaşım ağı gelmektedir. Bu da Osmanlı kentlerinin klasik dönemde kazandığı görünümünün değişmesine etki edici bir unsur olmuştur.



1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi sonrasında mevcut ulaşım ağının yenilenmesine yönelik çalışmalar hız kazanır. İmparatorluğun yapımına büyük önem verdiği yollardan biri İzmit-Ankara karayoludur. H. 18 Z 1283/M. 23 Nisan 1867 tarihli arşiv belgesine göre Turuk ve Maabir Nizamnamesi'ne (Yollar ve Köprüler Nizamnamesi) uygun inşa etmek kaydıyla, Mösyö Human'a yol yapımı imtiyazı verilmiştir. (A.MKT.MHM.379/92) Mösyö Human'a imtiyaz verilen yollar arasında İzmit-Ankara karayolunun da bulunduğu H.24 R 1285 / M. 13 Ağustos 1868 tarihli arşiv belgesinden anlaşılmaktadır. Yolun yapım süreci sık

sık sekteye uğramış, bitirilmesi zaman almıştır. BOA'da, yapılan yolun bitirilmesine ilişkin belgelerle karşılaşılır. H.26 C 1304 / M. 21 Mart 1887 tarihli belgede, acilen bitmesi gereken Ankara yolunun Bolu kısmı için Ankara ve Hüdavendigâr Vilayetleri civar kaza ve nahiyelerinden amele takviyesi yapılması, çalışmaların sürdüğü İzmit etabının tamamlanması için de Turuk ve Maabir Seyyar Müfettişi Sırrı Paşa'nın bölgeye gönderildiği belirtilmektedir. (DH.MKT.1406/45). Selim Sırrı Paşa, İzmit'e seyyar müfettiş olarak görevlendirilmesinden kısa süre sonra 18 Nisan 1887 tarihinde İzmit Mutasarrıfı olarak atanır. Yolun bitirilmesi ile ilgili durumu, bizzat Selim Sırrı Paşa'nın padişaha yazdığı 1888 tarihli layihadan öğreniyoruz. Bu raporda, İzmit Sancağı'na ait başlanan 107 kilometre yani 22 saatlik şose yolun, şosesi 5, yanları 1,5, toplam 8 metre genişliğinde olduğu, yol üzerinde kargir ve ahşap 206 adet köprü, menfez ve kasis ile beraber noksansız inşa edilerek açılışın yapıldığı belirtilmiştir. Raporda ayrıca, yedi sene önce yapımına başlanan yolun, yüklü miktarda para harcandığı halde yapımının ilerlemediğine değinilmiş, bunun etkisiyle halkın bitireleceğine inanmadığı yolun, tatil günleri de çalışılarak üç ay zarfında tamamlandığı belirtilmiştir.

1887-1895 yılları arasında İzmit mutasarrıfı olarak görev yapan Selim Sırrı Paşa, bu kentin önemli simaları arasına girmeyi başarmıştır. Birçok mutasarrıfın görev yaptığı kentte onun ismi kalıcı olmuştur. Misyonerlik faaliyetlerine müdahalesi sonucu görevden alınmasının ardından kente girişi dahi yasaklanan Selim Sırrı Paşa'nın diktirdiği tarihî çınar ağaçları, onun ismini yaşatmayı devam ettirirler. Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinde bulunan Sicil-i Ahval Derfteri'nde Selim Sırrı Paşa'nın tercüme-i ahvalinde geçen "Müşarünileyh Selim Sırrı Paşa bin üç yüz dört senesi Receb'in yirmisinde vaki bin üç yüz senesi Nisan'ın ikisinde beş bin gurus maaş ve Rumeli Beylerbeyliği payesi ile İzmid Sancağı Mutasarraflığına tayin buyurulmuştur"la

başlayan ve “İzmid’de Katolik rahiplerine mahsus kovan tabir olunan mesken civarında inşa edilmiş teneffüshane mahallinin ruhsatsız inşa olunacağı serriştesiyle mahallince hedm edilmiş ve serrahib hakkında da bazı muamele cereyan etmiş olması üzerine Fransız Sefareti tercümanı tarafından vuku bulan beyanattan ve sefaret vapurunun mezkur rahibi olarak İzmid’e gönderileceği dahi dermeyan eylediğinden bahisle İzmid Mutasarrıflığı’na evvelce intihab edilen zevattan birinin hemen tayini ve yıktırılan mahallin Mal Sandığı’ndan tamiriyle Sefarete teessüf beyanı suretleriyle bu işe nihayet verilmesi ba-tezkere-i hususuye-i samiye arz edilmekte müşarünileyh bin üç yüz on iki senesi şehri Şaban-ı şerifinin altısında 21 Kanun-ı Sani sene 1310’da azledilmiştir” ibaresiyle biten İzmit Mutasarrıflığı döneminde, şehre yaptığı katkılar ve İzmit-Ankara demiryolu yapımına talip oluşu, onu diğer mutasarrıflardan ayrı bir yere koymamızı sağlar.

Göreve başladığında ilk iş olarak, 110 kilometre uzunluğundaki İzmit-Geyve-Taraklı yolunun inşasına başlar. O zamanlar nakdi yol mükellefiyeti olmayıp belirli gün sayısınca bedenen çalışma zorunluluğu esas alınarak köy ve divanda bulunan mükellefler üzerine nüfus sayısına göre metre hesabıyla işler verilir. Bu çalışma yöntemiyle söz konusu yolu olabilecek en kısa sürede bitirmiştir. Yine İzmit’ten geçen demiryolunun her iki tarafını şose olarak yaptıran da Selim Sırrı Paşa’dır. Yol mühendisliği yönünde tecrübesinin yanında şehir bayındırlığı konusundaki uygulamalarıyla da Selim Sırrı Paşa dikkat çeker. Hem şehrin havasını bozan hem de halkın sağlığını önemli ölçüde riske sokan tuzlaların kurutulması da onun zamanında gerçekleşecektir. Bu işte de yine amele yöntemi kullanılmış, Paşa merkez kazası halkı ve diğer kaza köylerinin merkeze yakın köylerdeki halkı, davul zurna ile toplayarak birer gün çalıştırmıştır.

Haydarpaşa-İzmit demiryolunun Ankara’ya uzatılması gündeme geldiğinde de benzer bir çalışma yöntemini içeren teklifini Selim

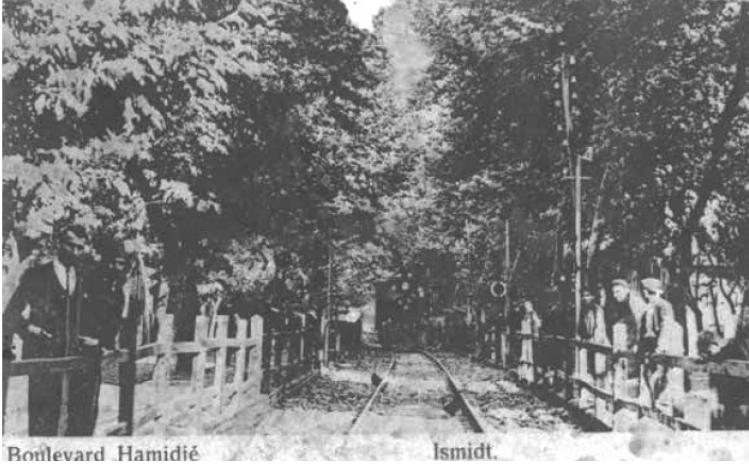
Sırrı Paşa padişaha sunacaktır. Böylesine bir durum o zamana kadar alışılmış bir şey değildir. Paşanın bu teklifi Padişah ve Sadrazam Kamil Paşa tarafından şaşkınlıkla karşılanır. O devirde Türkler içinden böyle bir teklif doğrudan Padişaha iletilmemiştir.

Paşa, layihasında “Turuk ve Maabir Seyyar Müfettişliği” memuriyeti ile görevliyken, Sivas’ta kırk ve İzmit’te yirmi saat olmak üzere toplam altmış saatlik yol yaptırdığını, bu konularda tecrübe kazandığını, İzmit’ten Ankara’ya kadar dört yüz küsur kilometrelik demiryolu hattını, devlet hazinesine yük olmadan üç sene içinde başarıyla tamamlanabileceğini bildiriyordu. Ona göre Avrupadan mühendisler getirmeye ve bu konuda masraf yapmaya asla gerek yoktu. Nafia Nezareti’nin kadrosunda bulunan mevcut mühendisler bu iş için yeterliydi. Toprak dolgu ve tesviye, duvar ve köprüler gibi inşaat işlerinin yapılması, travers ve raylar için gereken malzemelerin temini parayla sağlanacaktı. Demiryolu hattının toprak dolgu ve tesviyesi, on ikişer saat mesafeye kadar, hat üzerinde bulunan mevcut kasaba ve köy halkına çalışma yükümlülüğü getirilerek yaptırılacaktı. Çalışma yükümlülükleri bölgelerinde işler, çalışabilecek yaştaki erkek nüfus miktarına göre tespit edilerek dağıtılacaktı. Travesler ve yapılacak köprüler için bazı malzemelerin sağlanması da yine benzer yükümlülüklerle gerçekleştirilecek ve naklettirilecekti. Bu işler için para sarf edilmeyecekti. Yalnız taşçı ve dülger ustaların ücretiyle, zorunlu malzemeler ve diğer inşaat ve imalatlar için 300.000 lira ve rayların masrafına da 300.000 lira civarında para sarf edilmesi gerekiyordu.” Demiryolu inşaatının bütünüyle parayla yapılması durumunda 2.600.000 lira harcanması gerektiğini söyleyen Selim Sırrı Paşa, bu büyük projeyi 600.000 liraya inşa edebileceğini belirtir. Hattın işletmeye açılmasından sonra yıllık 400.000 lira gelir getireceği düşünülürse teklifin cazibesi daha açık görülür.

Paşa, önce yaptığı işleri anlatarak demiryolu yapmanın şose yoldan daha kolay olacağını izah eder. Bir nevi bu işteki tecrübesini ve yeterliliğini ispata çalışır. “İşte bu veçhile hazine-i devlete bar olmaksızın Ankaraya kadar bir demiryolu inşası maddesi pek sehil olarak hasıl olacağı gibi, bu hattın mülk ve devlete bahşedeceği favaidin arz ve tafsiline lüzum ve hacet olmayıp yalnız inşaatı maruza hakkında bir misal-i fiili arz ve iraeisi lazım gelirse bu abdi acizin geçende altmış bin amele ile İzmirde yirmi saatlik olarak inşa ettirdiğim muntazam şose ameliyatını arz ettirmek kifayet eder. Hâlbuki şimendifer hattının tefsiiye-i turabiyesi şose tarikini yapmaktan daha kolay olduğundan ol miktar altmış bin amele ile altmış saatlik demiryolunun tesviyesi kabil görülmüştür.”

Söz konusu layihadan sonra Selim Sırrı Paşa İstanbul’a çağırılmış ve kendisiyle görüşülmüştür. Ardından Sadrazam Kamil Paşa, Sırrı Paşa’nın layihasını yabancı mühendislere inceletir. Yabancı mühendisler Selim Sırrı paşanın teklifinin zaman kaybetmeye değmeyecek kadar değersiz olduğu yönünde görüş bildirip bu teklifin hem parasal hem de teknik yönlerden uygun olmadığı yönünde bir rapor sunarlar. Sadrazam Kamil Paşa da Selim Sırrı Paşa’nın teklifindeki yöntemlerle demiryolu yapmanın imkânsızlığını padişaha bildirir. Ayrıca bu yöntemlerle inşaata başlanması halinde bu inşaatın yirmi yıl süreceğini ilave eder. “...işbu demiryolunun amele-i mükellefe istihdamı ve inşaat-ı sınaie ve Avrupadan celp olacak levazımat için menfa sandıklarından altı yüz bin lira ita ile üç senede inşa olunacağı layiha-ı mezkurenin netice-i mebadınında gösterilmiş ise de mezkur demiryolunun geçeceği mahaller nüfus zükuru umumen senede dört güne celp ve istihdam olursa miktar-ı nüfus nispeten yirmi seneden ziyade inşaata devam olunması lazım gelip ahalinin demiryolu inşaatında istihdam kılınması ve bi’l-umum Memalik-i Şahane menafi sandıkları hasılatının inşaatı mezkurenin tahsis edilmesi muhtaç fasıl olduğundan bahisle

bazı tafsilat irad olunarak tercümeten mezkurun münderecatı teyit ve tasdik edildiğine müşarünileyh Sırrı Paşa'nın mütalaa-i maruzası mucibince demiryolu inşasının kabil el icra olmadığı anlaşılmış...”



O günlerin Hamidiye Bulvarı'ndan (bugünkü yürüyüş yolu). Adapazarı Yönünden İzmit'e gelen tren.

Sadrazam aynı zamanda Nafia Nezaretî'ne de teklifin uygun bulmadığını bildirmiştir. Aralarında Mösyö Pressel'in de bulunduğu mühendislerin hazırladığı raporda, Selim Sırrı Paşa'nın teklifinin geçersizliğini kanıtlamak için dört neden gösterilir:

1. Yeterli amelenin yol güzergahındaki köy ve kasabalardan temin edilemeyeceği
2. Ameleye Selim Sırrı Paşa'nın öngördüğünden daha fazla bir yevmiye verilmesi gerekeceği
3. İşletme gelirlerinin inşaat masrafına yetmeyeceği
4. Hattın inşasında görevlendirilecek mühendislerin yetmeyeceği

Bütün bu olup bitenlerin, yani teklifin incelenmesi için yabancı mühendislere konunun havale edilmesi, oradan çıkan raporun padişaha ve Nafia Nazırlığı'na bildirilmesinin yalnızca 11 gün alması (8 Mayıs 1888-19 Mayıs 1888) küçük bir soru işareti için yeterli bir neden gibi görünüyor. Üstelik bu reddedişin ardından, yalnızca dört ay sonra 4 Ekim 1888'de hattın inşaa imtiyazının Almanlara verilmesi, yine zamanlama açısından şaşırtıcı derecede hızlı görünüyor; ancak demiryolu serüveninin Osmanlı'da izlediği süreci ve Bağdat-Basra hattı için yapılan mücadeleye baktığımızda Selim Sırrı Paşa'nın teklifinin siyasi bir sürecin son halkasına rastladığı ve reddin siyasi nedenlere dayandığı oldukça açıktır.

Demiryolu XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren bugünkü işleviyle kullanılmaya başlamıştır. Demiryolu teknolojisindeki ilerlemeler, buharlı makinelere paralel olarak yürümüştür. Buhar makinesinin icadı demir sanayisinin de gelişmesine yol açar. Bununla beraber, buhar makinesinin icadından çok önce bazı maden ocaklarında raya yer verildiği görülür. Maden ocaklarından çıkarılan ham madde, ray üzerinde hareket eden ve insanlar ya da atlar tarafından çekilen dekovillerle yüklenecekleri taşıta ulaştırılmaktaydı. Bu amaca yönelik ilk kullanım örnekleri, 1550'lerde Fransa'daki Alsace maden ocaklarında görülür. Madeni rayların kullanılmasına da ilk olarak 1776'da İngiltere'de rastlanır.

Demiryolu yapımı konusunda asıl gelişme, George Stephenson tarafından, Darlington maden ocağını Stocton limanına bağlayacak bir demiryolu hattının yapılmasıyla gerçekleştirilir. 1825 yılında ulaşımaya açılan bu hatta, Stephenson'un kendi icadı lokomotifin çektiği tren, saatte 20 km. hızla hareket ederek yolculuğunu tamamlar. Bu başarılı sonuç İngiltere'de büyük ilgiyle karşılanır. Çok geçmeden bu yeni taşıtın büyük önemini fark eden iş adamları, birbiri ardına Stephenson'a yeni lokomotifler ısmarlar. 1829'da "roket" adıyla eskisinden çok daha

süratli bir lokomotif geliştiren Stephenson, modern anlamda demiryolu taşımacılığının da temelini atmış olur. Modern anlamdaki ilk demiryolu Liverpool-Manchester arasında 15 Eylül 1830'da faaliyete geçer. 1852'ye gelindiğinde ise İngiltere'de henüz demiryolunun ulaşmadığı şehir sayısı ise sadece 3'tür.

Demiryolları, Batı teknolojik gelişiminin gerek insan gerekse toplum yaşantısını en fazla etkileyen ürünlerden biridir. Ulaşımında sağladığı yeni olanaklar, endüstriyel gelişimin hız kazanmasına yol açarken, toplumsal ilişkilerde de köklü dönüşümlere neden olmuştur.

Emperyalist ülkelerin, dünyanın geri kalmış bölgelerine demiryolu hatları döşemeleri, geri kalmış ülkelerin de bu büyük dönüşümden etkilenmeleri sonucunu doğurmuştur. Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına dair ilk teklifler, Avrupa'da modern manada demiryollarının ortaya çıkmaya başladığı 1830 tarihinden kısa bir süre sonra, İngiliz şirketleri tarafından yapılmaya başlanmıştır. İngiliz subaylardan Francis Chesney başkanlığında bir İngiliz sermaye grubu, Fırat vadisinden Bağdat'a ve oradan da Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolunun ilk keşiflerini yapmak üzere 1830 Haziran'ında Fırat Havzası'na gelmişlerdir. Chesney, beraberinde getirdikleri iki buharlı gemiyi, Fırat'ta kullanmak üzere, İskenderun'dan parçalar halinde develerle Birecik'e nakletmiştir. Fırat Nehri'nde deneme seferleri yapan bu gemilerden biri 1836 yılında batmış, diğeri ise tayfalar tarafından konsolosa teslim edilmek suretiyle terk edilmişti. Bu girişimdeki başarısızlık sonucu bir süre sonra Fırat Vadisi'nden Basra'ya demiryolu döşeyerek Hindistan'a ulaşma düşüncesinin gerçekleşme şansını uzak gören İngilizler, 1850'de İskenderiye ile Kahire arasında bir demiryolu tesisi amacıyla ön çalışmalara giriştiler. İngilizler, bu demiryoluyla Akdeniz'den Kızıldeniz'e inmeyi ve böylelikle Hindistan'a biraz daha yaklaşmayı planlıyordu. 1851 yılında imtiyazı alır almaz inşasına başlanan İskenderiye-Kahire demiryolu 1856'da

işletmeye açılmış ve bu hat, Osmanlı topraklarında yapımı gerçekleştirilen ilk demiryolu olmuştur. Bu hat, inşa edildiği tarihlerde büyük bir stratejik ve ekonomik önem taşıdığı halde, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılarak iki deniz arasında aktarmasız gemi nakliyatının mümkün olması ile eski önemini kaybetmiştir.

1856'dan itibaren Osmanlı Devleti'ne, demiryolu imtiyazı almak için yapılan müracaatlar hızla artmaya başlar. Bunda Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında Rusya'ya karşı oluşturulan Osmanlı-İngiliz-Fransız ittifakının getirdiği dostluk havası payının yanı sıra, 1856'da ilan edilen Islahat Fermanı'nın da rolü bulunmaktadır. Çünkü bu fermanla Osmanlı Batılılarla işbirliğine gidilmesi gerektiğini kabul etmiştir. İmtiyazı İngilizlere verilen ilk hatlar, genellikle kısa mesafeli ve ticari amaçlıdır. Mesela, yapım izni 1856'da verilen Köstence Çernova'da (66 km), İzmir-Aydın (73 km) hatları Rumeli ve Anadolu'da gerçekleştirilen ilk demiryolları olmuş ve bunları 1861 ve 1863'te imtiyaz verilen Ruscuk-Varna (220 km) ve İzmir-Kasaba (93 km) demiryolları izlemiştir. İlk demiryolları, imparatorluğun nüfus topluluğu fazla, toprakları bereketli ve Avrupa ile teması kolay bölgelerinde inşa edilmiştir. Osmanlı demiryollarının inşasından; iktisadi, siyasi ve içtimai alanlarda büyük faydalar ümit ediyordu. Ürünler böylece ülke içerisinde kolay, hızlı ve ucuz bir şekilde bir noktadan başka bir noktaya nakledilebilecekti. Demiryolları bundan başka, devletin, imparatorluğun uzak şehirleri üzerinde nüfuzunu da arttıracığı gibi, savaş halinde askerî birliklerin istenilen yere bir an önce sevkîyatını sağlayacaktı. Nitekim Osmanlı'nın İzmir-Aydın hattının inşaatıyla yakından ilgilenmesi, ekonomik nedeninin yanında bölgenin ekonomik hayatını olumsuz etkileyen ve yıllardır bir türlü önlenemeyen eşkıyalık hareketleri ve iç huzursuzlukların, demiryolunun asker ve silah sevki hususunda sağlayacağı askerî üstünlük sayesinde bitirileceği beklentisiydi.

XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki siyasi ve askerî gelişmeler, Osmanlı Devleti'ni öncelikle Rumeli'de çok daha kapsamlı bir demiryolu yapmaya sevk etmişti. Böyle bir demiryolu yapma niyeti İstanbul'u Avrupa'ya bağlamasının yanında, yine güvenlik gereksiniminin bir ürünüydü. Böyle bir demiryolu, Balkanlarda iç ayaklanmaların ve dış kaynaklı kışkırtmaların arttığı bir dönemde askeri açıdan büyük faydalar sağlayacaktı. O tarihlerde Balkanlardaki Rus tehdidine karşı, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü savunan Batılı güçler de, Rumeli demiryollarını kendi menfaatleri noktasından destekliyorlardı. 17 Nisan 1869'da Avusturyalı banker Baron Hirsch'le yapılan bir mukaveleyle Rumeli demiryollarının yapılmasına karar verildi. İnşaatına 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule-Küçükçekmece bölümüyle başlanan Rumeli demiryolları, 1873'te 1279 kilometreye ulaştı. 1888'de ise Paris, Viyana ve Berlin gibi Avrupa başkentleri İstanbul'a bağlanmıştı. Osmanlı Devleti, Rumeli Demiryolları inşaatında büyük maddi zarara uğramıştı. Yapım için değeri 400 Frank olan 1.980.000 adet ikramiyeli tahvil çıkarılmıştı. Bu tahviller değeri üzerine satılsa 792.000.000 Frank gelir elde edilecekti. Hâlbuki Baron Hirsch'in kendisi, tahvilleri 128,5 Franka devletten satın almıştı. Böylece devlet 792.000.000 Frank kazanacağı yerde sadece 254.430.000 Frank elde etmiştir. Emisyon oranı % 32 nispetindedir ki, Osmanlı mali tarihinde bu derece kötü şartlarda yapılmış başka bir borçlanma örneği yoktur. Bunun dışında Rumeli Demiryolları için devlet senede kilometre başına 14.000 Frank ödeyecekti. Bu durumda 2000 km. demiryolu için devletin senede ödemesi gereken tutar: $14.000 \times 2000 = 28.000.000$ Frank olmaktaydı. Bunu 99 yıl boyunca ödeyeceği hesaplanırsa durumun vahameti ortaya çıkacaktır.

Hirsch'e verilen imtiyazın kötüye kullanılması, spekülasyon konusu haline gelmesi, yabancı devletler arasında rekabete yol açması ve devlete pahalıya mal olması üzerine 1871'den itibaren Osmanlı demiryolu yapımında yabancılara imtiyaz vermekten

vazgeçmiş ve devlet sermayesi ile yeni hatların inşasına girişmiştir. Sultan Abdülaziz 1871 yılında Asya topraklarını bir demiryolu ağıyla örme düşüncesiyle bir irade yayımladı. Gerçekleştirilmesi düşünülen ana hat İstanbul-Bağdat arasındaydı. Padişahın bu doğrultuda bir irade yayımlamasında, 1868-1871 yılları arasında Bağdat Valisi olan Mithat Paşa'nın düşüncelerinin de etkisi olmuş olmalıdır. Mithat Paşa imparatorluğun ulaşım sorununun çözümlenmesi için özel bir çaba gösteriyordu. İran ticaretinde büyük önem taşıyan ve imparatorluğun ilk tramvay hattı olan Bağdat-Kazimiye hattını döşetmiş; Dicle ve Fırat nehirlerinde buharlı gemi işletmeciliğinin olabilirliği üzerinde çalışmalar yapmıştı. Mithat Paşa'nın asıl ilgi duyduğu konu Bağdat Demiryolu idi. Paşa böyle bir demiryolu hattının Osmanlı'ya hem ekonomik hem de siyasi kazanımları olacağını; ancak bu hattın imtiyazının İngilizlere verilmeyip Osmanlı devlet teşebbüsü ile yapılması gerektiğini belirtmektedir. Ancak, finansman konusunda İngiliz yardımı alınabilirdi. Devlet eliyle demiryolu yapımına Ağustos 1871 tarihinde başlandı. Bu hat Haydarpaşadan İzmit, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Sivas; Diyarbakır, Mardin üzerinden geçecek ve Bağdat'ta son bulacak şekilde düşünülmüştü. Ertesi yıl eylül ayında ancak 24 kilometrelik bir ilerleme sağlanabilmiş ve Pendik'e varılabilmiş ve Haydarpaşadan İzmit'e ulaşabilmek için iki yıl beklemek gerekmişti. Padişah böyle dev bir projenin plansız programsız gerçekleştirilmesinin olanaksızlığını anlamış ve 1872'nin Şubat ayında Alman mühendis Wilhelm von Pressel'i "Asya Osmanlı Demiryolları" Genel Müdürlüğüne getirerek, hedefleri doğrultusunda bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmişti. Wilhelm von Pressel Almanya, İsviçre ve son olarak Baron Hirsch'in projesinde görevlerini başarıyla yürütmüş bir şahıstır. Pressel, 1872-1873 yıllarında padişahın istekleri doğrultusunda ayrıntılı bir demiryolu projesi hazırlar. Daha önce padişahın imtiyaz koparmak için hazırlanan projelerden

farkı, başlangıç noktası olarak Akdeniz'i değil İstanbul'u almasıdır. Pressel'in projesi padişahın isteklerine uygun bir şekilde Haydarpaşa'dan başlıyor, Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşıyordu. Pressel'in projesinde maliyetler, kilometre başına 90.000 Frank olarak hesaplanmıştı. Osmanlı'nın mali durumu göz önüne alındığında durum hiç de parlak görünmüyordu ve bu projenin altından kalkamayacağı aşikârdı. Bununla birlikte İzmit ve Mudanya'dan Bursa istikametine raylar döşenmeye başlanmıştı. Sonuçta 91 km.'lik İzmit hattı iki senede tamamlanırken (1873'te tamamlanmış ve hizmete girmiştir) Mudanya-Bursa arasındaki rayların döşenmesi 1874'te bitirilmiştir. Bursa'ya ulaşabilmek için 185.000 Lira harcanmış (4.200.000 Frank); ancak demiryolu, parasızlık nedeniyle işletmeye açılamamıştı. 1875 yılında Osmanlı Maliyesinin iflasıyla birlikte Pressel'e hazırlatılan proje de zorunlu olarak rafa kaldırılmıştır. Benzeri bir proje Nafia Nazırı Hasan Vehmi Paşa tarafından 1880 yılında hazırlanırken artık Avrupa sermayesine başvurulmaksızın bu boyuttaki girişimleri gerçekleştirmenin olanaksızlığı anlaşılmıştır.

1880'lerde Avrupa mali sermayesinin yeniden Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu imtiyazları peşinde koştuğu görülmektedir. Bunun en önemli nedeni Duyun-u Umumiye idaresinin 1882 yılında fiilen faaliyete başlamış olmasıdır. Duyun-u Umumiye idaresi yalnız Osmanlı Devleti'ne borç verenlerin alacaklarını garanti altına almakla kalmıyor, aynı zamanda demiryolu şirketleri ile Osmanlı hükümeti arasında belirlenen kilometre garantilerine ayrılan gelir kalemlerini de tahsil ederek demiryolu şirketlerine ödeme yapmayı, teminatı altına alıyordu. Böylece Osmanlı İmparatorluğu topraklarında demiryolu yapma ayrıcalığı elde edebilen şirketler, daha başlangıçta döşeyecekleri her kilometre demiryolu için asgari bir kâr garantisi sağlamış oluyordu. Osmanlı Devleti'nin borç

ödemelerini ertelediği 1875'ten Duyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulduğu 1881'e kadar, Avrupa mali çevrelerinin Babiâli'ye yaptıkları imtiyaz başvuruları kesilmişti.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun ağır yenilgisiyle sonuçlanması üzerine, Osmanlı yöneticileri orduda yeni önlemler almayı gerekli görmüşlerdir. Abdülhamit, İngiltere ve Fransa'ya karşı duyduğu güvensizlik nedeniyle bu görevi Fransa savaşında vurucu gücünü ispatlamış olan Alman ordusundan bir kurmay heyetine vermek istiyordu. 1880'in Mayıs ayında Abdülhamit Almanya'dan bir kurmay heyetinin gönderilmesini resmen talep etti. Bu dönem Rusya'nın Üç İmparatorlar Birliği'nden çekildiği günlere rastlamış ve bu durum da teklifin Bismarck tarafından kabul edilmesinde etkili olmuştur. Bismarck her ne kadar ihtiyatlı bir politika izlese de Alman imparatoruna Abdülhamit'in isteğini iletirken bu sayede Osmanlı üzerindeki etkilerinin de artacağı düşüncesini belirtmiştir. Ayrıca Alman silah sanayinin gereksinimleri de böyle bir teklifi daha cazip hale getirmiştir. Alman Krupp firması daha önce de Osmanlı İmparatorluğu'ndan silah siparişi almıştı. Ancak Osmanlı'ya silah satışı Vicker-Armstrong ve Schneider-Creusot gibi İngiliz ve Fransız şirketlerinin denetimindeydi. Mauser, Loewe, ve Krupp gibi Alman silah sanayilerinin rekabet güçlerini artırarak giderek tekel konumu kazanmaları, Alman Askerî Heyeti'nin ve özellikle 15 Ocak 1883 tarihinde İstanbul'a gelen Binbaşı von der Goltz'un yoğun ve başarılı çalışmaları sonucunda gerçekleştirildi. Von der Goltz'un Alman silah sanayi lehine ilk başarısı, 1885 yılında Çanakkale Boğazı'nın tahkimatı için 500 kadar ağır topun Krupp'a sipariş edilmesiydi. 1886 yılının Şubat ayında yine Krupp'tan 426 sahra topu, 60 havan topu alındı. 1886 yılında ayrıca Schichau Tersanesi'ne ısmarlanan torpidolar, 1887'de ise 500.000 tüfek 50.000 karabina Alman askeri heyetinin diğer başarılarıydı. 1888 yılında Almanya'dan satın alınan silahların tutarı, 2,2 milyon Mark'a ulaşmıştı. Almanya

Osmanlı İmparatorluğu'na 1889 ve 1890 yıllarında toplam 15,3 milyon; 1891 yılında 5,9 milyon; 1892'de 10,1 milyon; 1893'te 13,1 milyon; 1894'te 6 milyon 1895'te 12,2 milyon 1896'da ise 4,4 milyon marklık silah satışı gerçekleştirmişti.

Deutsche Bank'ın İzmit-Ankara Demiryolu imtiyazı elde etmesinde yine böyle bir silah alışverişinin önemli rolü olmuştur. Aynı zamanda Mauser Firması'nın satış müdürü olan, Württembergische Vareinsbank müdürü Alfred Kaula, 1887'den beri İstanbul'da önemli miktarda bir silah alışverişi için görüşmeler yapmaktaydı. Bu süreç içinde eski Osmanlı Demiryolları Genel Müdürü Wilhelm von Pressel ile tanıştı. Pressel yıllardır Almanya, İngiltere, Fransa ve İtalya'da Osmanlı İmparatorluğu için hazırladığı demiryolu projesine finansman sağlamak amacıyla birçok mali kuruluşa başvurmuş; ancak bir sonuç alamamıştı. Pressel, Kaula'yı kendi projesini ve Babiâli'ye bu konudaki başvurularını ayrıntılarıyla anlatmış, Kaula da Pressel'e projenin finansmanı için elinden geleni yapacağına söz vermişti. Kaula gerçekten de Almanya'ya döner dönmez Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens ile bu konuda görüşme yaptı. Aynı nedenle 1870'li yılların ortalarından itibaren Sultan Abdülaziz, Wilhelm von Pressel'i Alman sermayesinin desteğini sağlaması doğrultusunda elinden geleni yapması için teşvik etmişti. Pressel'in ilk başvurduğu kişiler arasında Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens de vardı. O dönemler Alman resmî politikasındaki Osmanlı İmparatorluğu'na karşı takınılan mesafeli tutum paralelinde Siemens projeye fazla ilgi göstermemişti.

Osmanlı yöneticilerinin hem askerî, hem de ekonomik kaygılarla ülke topraklarını Bağdat'a kadar boydan boya geçecek bir demiryolu özlemleri biliniyordu. Abdülhamit olayın askerî yönünü vurgulayarak "Demiryolları askerimizin çabuk hareketini temin edeceğinden büyük stratejik ehemmiyete haizdir ve bu bakımdan çok lüzumludur...Büyük devletler

arasında demiryolu inşaatı bakımından en fazla Almanya'ya itimat edebiliriz; çünkü onun için ehemmiyetli olan işin sadece iktisadi ve mali cephesidir.” şeklinde düşüncelerini açıklıyordu. 1875 yılında devlet girişimciliği ile demiryolu yapımında uğranılan kesin başarısızlık, bu konuda yabancı sermayenin şart olduğunu göstermişti. Buna rağmen Abdülhamit'in İngiliz ve Fransızlara duyduğu güvensizlik, onların yaptıkları başvuruları reddetmesine neden oluyordu. Berlin Kongresi'ndeki desteği bahanesiyle İngiltere'nin Kıbrıs'ın yönetimine el koyması ve 1882'de Mısır'ı işgal etmesi, bu devlete karşı Abdülhamit'in güvensizliğinin temel nedenleri arasında sayılır. Aynı şekilde Fransa, Avusturya ve İtalya gibi diğer büyük devletlere de güvensizlik duymasının haklı nedenleri vardı. Fransa 1881 yılında Tunus'u işgal etmişti. Rusya'nın Balkanlar ve Boğazlar, Avusturya'nın Balkanlar, İtalya'nın Osmanlı Afrikası üzerinde emelleri bilinmekte idi. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı toprakları üzerinde henüz herhangi bir talebi olmamış, tek bir Avrupa devleti vardı: Almanya. Alman İmparatorluğu'nun sömürgeleri arasında Müslüman toprağı bulunmaması da Osmanlılar için önemli bir unsurdur. Padişah ve Osmanlı yöneticilerinin diğer emperyalist devletlere düşmanlıkları bilindikçe, Almanlara duydukları yakınlık artmaktaydı. Alman ekonomik ve siyasal gücünün ülkeye sızmasına karşı koymak bir yana bu konuda davetkâr bir tutum içindeydiler. Abdülhamit bu yakınlığı “Türlklere bazen Şarklı Almanlar derler. Hakikaten de Almanlarla aramızda karakter benzerliği vardır ve belki de bundan dolayı onlara dönmekteyiz.” sözleriyle dile getiriyordu.

16 Mayıs 1888 tarihinde Alfred Kaulla'nın Siemens'e yazdığı mektup, bu sefer etkili olmuş, Siemens'i Anadolu'da yapılacak demiryolları konusunda isteklendirmişti. Kaulla mektubunda imtiyazın yaklaşık 6000 kilometrelik bir demiryolu inşaatıyla ilgili olduğunu ve kesinlikle bir Alman grubuna verilmek istendiği belirtiyordu. Bu mektuptan sonra Siemens ile Kaulla

arasında Anadolu Demiryolları ile ilgili çeşitli görüşmeler yapılmış ve Siemens, 9 Ağustos 1888 tarihinde Kaulla'ya mektup yazarak, imtiyaz girişiminde bulunmayı kabul ettiğini bildirmişti. Siemens'in ikna olmasında Kaulla tarafından yapılan açıklamalar etkili olmuştu. Kaulla padişahın demiryolları konusundaki ciddiyeti ve vermeyi kabul ettiği tavizler üzerine ayrıntılı açıklamalarda bulunmuştu. Ayrıca Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Osmanlı Devleti tarafından ödenecek kilometre garantilerine kefil olması, Siemens için önemli bir faktördü.

Siemens 15 Ağustos 1888 tarihinde Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak bakanlığın konudaki tavrını öğrenmek istemişti. Bu imtiyazın politik bir sakınca doğurup doğurmayacağını ve

İstanbul'daki Alman Büyükelçiliği'nden destek alınıp alınamayacağını soruyordu. Ayrıca demiryolu inşaatı hakkında da ön bilgi veriyordu. Öncelikle döşenecek olan İzmit-Ankara hattının, kilometre başına inşa maliyeti yaklaşık olarak 100.000 Mark tutuyordu. Osmanlı Hükümeti kilometre başına 14.400 Mark brüt gelir garantisi vermeye hazır olduğunu bildirmişti. Siemens garanti ödemelerinin, demiryolu güzergâhı üzerindeki bölgelerden, Düyun-u Umumiye İdaresi kanalıyla toplanacak olan aşar vergisince karşılanacağını belirterek; işletme masraflarının kilometre başına 4000 Mark tutacağını, bu durumda 10.000 Mark üzerinde bir kâr garantisi beklediklerini ekliyordu. Dışişleri Bakanlığı'nın cevabı 2 Eylül 1888'de geldi. Bakanlık, Deutsche Bank'ın Anadolu Demiryolları için imtiyaz talebinde bulunmasında herhangi bir sakınca görmüyordu.

Alman Dışişleri Bakanlığı'nın onayından kısa bir süre sonra, 4 Ekim 1888'de Osmanlı Devleti ile Deutsche Bank arasında imtiyaz sözleşmesi imzalandı. Bu kadar kısa bir sürede taraflar arasında anlaşma sağlanmasında Deutsche Bank'ın % 5 gibi düşük bir faiz haddi ile Osmanlı Devleti'ne 30 milyon Mark kredi açmasının önemli bir rolü olmuştu. Zira kısa bir süre

önce Osmanlı Bankası, Babıâli'nin borç talebini reddetmişti. Sözleşme 486 kilometrelik İzmit-Eskişehir-Ankara hattının inşa ve işletme koşullarını belirliyordu. İmtiyaz anlaşmasıyla birlikte, Haydarpaşa-İzmit hattı da 6 milyon Frank karşılığında Deutsche Bank'a devrediliyordu. İmtiyaz 99 yıl için verilmiş, yapım süresi üç yıl olarak saptanmıştı. Osmanlı Devleti yeni yapılacak İzmit-Ankara hattına kilometre başına 15.000 Frank garanti ödemesinde bulunmayı kabul ediyordu. Kilometre garantisi daha önce yapımı devletçe gerçekleştirilen Haydarpaşa-İzmit hattı için 10.300 Frank olarak belirlenmişti. Böylece Deutsche Bank'ın kuracağı demiryolu şirketi, daha başlangıçta belirtilen miktardaki kazancı garantilemiş oluyordu; çünkü işletme kârlarının bu düzeylere erişmediği yıllarda Osmanlı Devleti açığı kapatmakla yükümlü kılınmıştı. Garanti ödemeleri için hatların geçeceği şehirlerin aşar gelirleri karşılık gösterilmişti. Söz konusu vergilerin toplanarak demiryolu idaresine ulaştırılmasında Düyun-u Umumiye konseyi aracılık yapacaktı. Ayrıca demiryolu şirketine döşenecek hatların her iki yanından, yirmişer kilometrelik bir alan içinde maden arama ve ağaç kesme hakkı tanınıyordu.

İzmit-Ankara hattını gerçekleştirecek olan Konsorsiyum'da Deutsche Bank dışında, merkezi Frankfurt'ta bulunan Deutsche Vereinsbank ile Württembergische Vereinsbank bulunuyordu. Anadolu Demiryolları'nın gerçekleştirilmesi amacıyla 23 Mart 1889 Anadolu Demiryolu Şirketi adlı anonim şirket oluşturuldu. Şirketin sermayesi 45 milyon Frank'tı. Şirketin Genel Müdürlüğüne Otto von Kühlmann getirildi. Kühlmann, Baron Hirsch'in inşa ettiği Rumeli Demiryolları'nda işletme müdürlüğü yapmıştı. Demiryolu inşa maliyeti, Haydarpaşa-İzmit hattının yenilenme masraflarıyla birlikte 70 milyon Frank olarak hesaplanmıştı. Raylar, lokomotif gibi gerekli demiryolu malzemesiyle birlikte sermaye gereksinimi 100 milyon Frank'a

ulaşıyordu. Gerekli tutarı elde etmek amacıyla 80 milyon Franklık 1. seri tahvil, başta Almanya olmak üzere birçok ülkede piyasaya sunulmuştu.

Anadolu Demiryolu yapım çalışmaları 1889 yılının Mayıs ayında başlamış ve Otto Kapp'ın enerjik yönetiminde şaşırtıcı bir hızla ilerlemişti. 2 Haziran 1890 tarihinde 50 kilometrelik İzmit-Adapazarı hattı tamamlanmış ve düzenlenen devlet töreniyle demiryolu hizmete açılmıştır. Resmî açılış için İstanbul'dan yola çıkan özel olarak hazırlanmış tren İzmit'e geldiğinde onu Selim Sırrı Paşa ve İzmit kumandanı Sadettin Paşa karşılar. Sapanca istasyonundaki törende de önemli isimler bulunmaktaydı. Başta Nafia Nazırı Raif Paşa olmak üzere birçok Osmanlı devlet adamının yanında Georg von Siemens, Kaulla ve Kühlmann da törende hazır bulunuyorlardı. 27 Kasım 1892'de de Anadolu Demiryolu Şirketi'nin treni çiçeklerle ve Osmanlı bayraklarıyla Ankara İstasyonuna ulaşacaktı. 1880'lere kadar Almanlar Osmanlı dış ticaretinde ağırlığını duyuran, etkin bir iktisadi kurumlaşma gösterememiştir. Alman ticaret sermayesi ve yatırımları örgütlü olarak Osmanlı'da faaliyete geçebilmek için sanki büyük demiryolu yatırımlarını ve Alman bankacılığının ciddi desteğini beklemektedirler. Almanya'nın Türkiye'ye nüfuz edişi orduda ve mülki teşkilattaki ıslahata yardım edecek heyetler ve Bağdat demiryolu sayesinde oldu denebilir. 1888 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda tek bir kilometre demiryolu hattına sahip olmayan Almanya, 1890 yılının sonlarında yaklaşık olarak 2000 kilometrelik bir demiryolu ağının imtiyaz sahibiydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda elde edilen demiryolu imtiyazları ayrıcalık sahibi ülkenin, o bölgeyi nüfuz alanı haline dönüştüreceği anlamına gelmektedir. Almanya demiryolunu, Osmanlı'yı ekonomik ve politik açıdan kendine bağımlı kılma aracı olarak görmekteydi. Anadolu-Bağdat demiryolları Osmanlı-Alman ilişkilerinin lokomotif, Deutsche Bank'ın Anadolu'da ilk demiryolu ayrıcalığı elde ettiği 1888 yılı

ise lokomotifin hareket tarihi olarak kabul edilir. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki varlığı bu olayla birlikte somut olarak kendini hissettirmeye başlamıştır.

19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'yle iyi ilişkiler kurma gayretinde görülen Almanya'dan yararlanmak; bu devlete bazı yatırım imkânları da sağlayarak, diğer Batılı güçlere karşı dış politikada denge unsuru olarak kullanmaktı. Selim Sırrı Paşa'nın İzmit-Ankara demiryolu hattının yapılışına talip oluşu tam da bu sürece denk gelmiştir. Gerek daha önceki devlet eliyle yapılan hatta yaşanan sorunlar, gerekse Osmanlı Devleti'nin dengeye dayalı dış politikası paşanın önerisinin reddine neden olabilecek güçlü birer unsur olarak karşımızda duruyor.

Selim Sırrı Paşa'nın teklifi o zaman için erken sayılan milli bir duruş da sergiler. Zira mevcut mühendis kadrosuyla, köylüleri çalıştırarak dışarıdan maddi bir talep olmaksızın devletin kendi olanaklarıyla gerçekleştirilebilecek bir proje Selim Sırrı Paşa teklif etmektedir. Oysa Osmanlı'nın o dönemde Rusya ile açık; İngiltere ve Fransa ile de gizli düşman hali onu dengeyi sağlamak için güçlü devletle işbirliğine zorlamaktadır. Almanya ise bu iş için en ideal aday olarak durmaktadır. Ekonomik tavizlerle bu güvenlik kaygısının giderilmeye çalışılması Osmanlı'nın kurtuluş yolu gibi görünmektedir. Almanya ile Osmanlı'nın hem ticari hem de siyasi açıdan ilişkilerinin gelişiminin söz konusu projeye başladığı düşünülürse ve Sırrı Paşa'nın teklifini değerlendiren mühendis grubunun içinde, bizzat bu projenin fikir babası bulunuyorsa, (Mösyö Pressel) üstelik talepler aynı zaman diliminde yoğunlaşmışsa (teklifin incelenip reddediliş tarihi 8 Mayıs 1888-19 Mayıs 1888, Kaulla'nın Siemens'i ikna etmek için tekrar mektup yazma tarihi 16 Mayıs 1888) teklifin reddinin çok da şaşırılacak bir şey olmadığı anlaşılır.

Tarihi olayların, coğrafi etkilerin, demografik yapıların ve yönetsel etkilerin kentin kültürel kimliğinde derin izler bıraktığı,

bugünden geçmişe bakıldığında rahatlıkla görülebilir. Bu izlerden birini teşkil eden örneklerden biri de İzmit'in silüetinde önemli bir yer tutan eski adıyla "tren yolu" bugünkü adıyla "yürüyüş yolu" dediğimiz alanın her iki yanında sıralanan yüzyıllık tarihi çınar ağaçlarıdır. Selim Sırrı Paşa şehrin tam ortasından geçen ve yapımı kendisine verilmeyen bu hattın her iki tarafına çınar fidanları diktirir. Selim Sırrı Paşa'nın diktirdiği bu fidanlar belli bir tarihi olaya tanıklık etmekte, daha doğrusu tanığı olduğu nedenlerin günümüzde görülen sonuçları gibi hala ayakta durmaktadırlar.

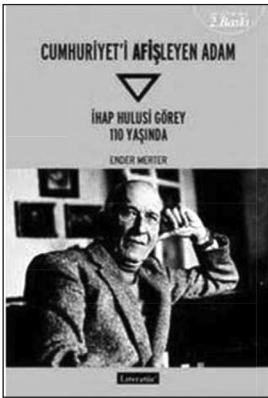


1900'lerin başı, İzmit Tren İstasyonu (KBB Arşivi)

**CUMHURİYETİ AFIŞLEYEN ADAM:
İHAP HULUSİ**

MAHMUT KİPER
METALURJİ MÜHENDİSİ

Başlık Ender Merter'in 2008 yılında yayınlanan "Cumhuriyeti Afişleyen Adam İhap Hulusi Görey 110 Yaşında" kitabından alınmıştır.



Mühendislik - Mimarlık Öyküleri serisinde bir grafikeri de anmamızın nedeni Onun, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren mühendis-mimarlarca kurulan, üretilen, geliştirilenlerin topluma tanıtımında ve yapılanların sahiplenilmesinde çok değerli bir rol üstlenmiş olması ve bugün bile hatırladığımız harika işler yapmış olmasıdır.

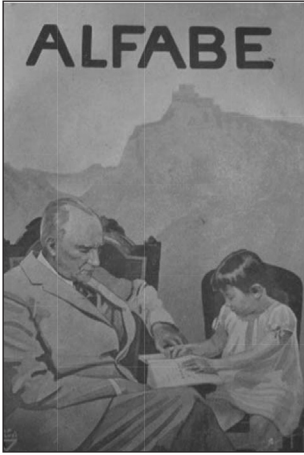
Güçlü, bağımsız ve modern bir ülke yaratma iddiasındaki genç cumhuriyet, halkının yoksun kaldığı ihtiyaçlarını karşılamak ve çağı yakalamak için büyük bir atağa kalkar. Peşpeşe tesisler kurulur, temel ihtiyaçlar üretilmeye başlanır. Ancak bunları halka tanıtabilmek ve benimsemelerini sağlamak gerekmektedir.

Bu kapsamda en büyük gereklerden biri topluma doğrudan, çağdaş bir tavırla seslenebilmek, yapılanları anlatabilmektir. Bunun içinse grafik tasarım alanında yetişmiş yetenekli sanatçılara ihtiyaç vardır. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde bu görevi hakkıyla yerine getirenlerin başında gelen ve Türk grafik sanatının kurulmasını sağlayan kişi, Ludwig Hohlwein'in öğrencisi İhap Hulusi'den başkası değildir.

İhap Hulusi yeni kurulmuş bir ülkenin mühendis ve mimarlarının yarattıklarını, yaptıklarını, ürettiklerini halka anlayacağı ve benimseyip içtenlikle kabul edecekleri bir şekilde gösteren ve anlatan Cumhuriyetin ilk tasarımcısı olur.

Batı'da eğitim görmüş, dört yabancı dil bilen, geniş kültürlü bir sanatçı olan Görey, bir kitle iletişimci olarak, yorgun Osmanlı'dan sonra filizlenen yeni Türkiye'nin halka anlatılması görevini üstlenir. Zira artık gün, küllerinden yeniden doğma, güçlenerek ayağa kalkma günüdür. Bunun için ülkede çok hızlı bir çağdaşlaşma süreci başlamıştır ve her alanda yeni atılımlar yapılmaktadır. İhap Hulusi'ye büyük iş düşmektedir. Yeni devlet, halkın yerli mallarını kullanmasını ister, bu isteğini de İhap Hulusi'nin tasarladığı afişlerle geniş kitlelere duyurur. O, eğitim seviyesi hayli düşük halka, afişini tasarladığı mamul ya da kurum hakkında en etkili mesajı, en iyi ve en anlaşılır şekilde vermekte çok başarılı olur.

Harf İnkılâbı da bunu zorunlu kılar. Zira okur-yazar oranı zaten düşük olan halkın karşısında bu kez, yepyeni bir alfabe vardır: latin alfabesi, İhap Hulusi'nin yaşamında önemli bir yere sahiptir. Zira 1 Kasım 1928'deki Harf İnkılâbı'nın ardından ülkemizde Latin harfleriyle yazılan ilk alfabenin kapak resminde, onun o çok tanıdık üçgen imzası bulunmaktadır.



Ender Merter, ustanın alfabe kapağı çalışması hakkında çok ilginç bir anekdotu şöyle anlatıyor: Atatürk'ün emriyle, alfabenin kapağını tasarlama işi İhap Hulusi'ye verilir. Atatürk, alfabenin kapağında kendisinin ve manevi kızı Ülkü'nün resminin kullanılmasını ister. Üstat, Ülkü'nün yaşadığı Eskişehir'de alır soluğu ve küçük kızın yaşadığı evi sormaya başlar, ancak bu gizemli soruşturma, kolluk kuvvetlerini şüphelendirir. Polisler

İhap Hulusi'yi alır ve karakola götürür. Meramını anlatır, ikna edinceye kadar bir-iki gün nezarete tutulur. Sonra konu Atatürk'e kadar gider ve İhap Hulusi sonunda serbest bırakılır. Nezaret sonrası Ülkü'yü bulup resmini yapar ve alfabenin kapağında Atatürk'le birlikte kompoze eder. Mustafa Kemal'de Ülküyle birlikte kısa bir süre poz vermiştir bu çalışmasında. Onun kapak resmini çizdiği alfabe 1970'lere kadar kullanılmış ve bizlere okumayı öğretmiştir.

Mısır'ın Kahire şehrinde, 28 Kasım 1898 doğan İhap Hulusi, müteahhit Ahmet Hulusi'nin oğludur. Asker dedenin görevi nedeniyle Mısır'a gitmiş olan aile, I. Dünya Savaşı'nda Kahire İngiliz işgaline uğrayınca İstanbul'a dönmüştür.

Resmetme tutkusu İngiliz okullarında okuyan İhap Hulusi'yi önce Almanya'da bulunan bir ressamdan mektupla resim dersleri almaya itmiş, bu tutku ilerleyen yıllarda hiç azalmamıştır. 22 yaşında çizim ve resim yeteneğini geliştirmek için Mısır'dan Almanya'ya gitmeye karar verir. Modelden çizim yapar ve bu çizimlerinin sürelerini not alır. Hayatını bu şekilde kazanmaya

karar verince afiş ve gazete ilanı tasarımı yapmak için Münih'te Kunstsgewerbe Schule'de afiş eğitimi alır.

Yaptığı işler beğeni görünce birçok firma için tasarım yapmaya başlar. Dönemin en etkili tasarımcılarından olan hocası Ludwig Hohlwein'in diğer başarılı bazı tasarımcılar gibi ABD'ye yerleşerek çalışmalarına orada devam etmesi yönündeki önerisini reddederek, 25 yaşında Türkiye'ye döner.

Arapça, Almanca, İngilizce ve Fransızca dillerine hakimiyeti nedeniyle Dışişleri Bakanlığı'nda çalışması istenir ancak o memuriyeti istemez ve Akbaba'da Münif Fehim ve Ramiz'le birlikte çalışmaya başlar.

“Alışılmadık, görmediğimiz bir sanat işi”

Akbaba dergisinin yönetici Yusuf Ziya Ortaç, İhap Hulusi'nin kendilerine gönderdiği ilk eserini “...İçinden bir karikatür çıktı zarfın. Ama bildiğimiz karikatürlerden değil. Ne resim-karikatür, ne karikatür-resim. Alışmadığımız, görmediğimiz bir sanat işi. İmza yerinde bir üçgen ve eski harflerle İhap Hulusi, sene 1923...” sözleriyle anlatır. Ortaç'ın adını koyamadığı bu çalışma İhap Hulusi imzasını taşıyan bir grafik çalışmasıdır ve ardından İhap Hulusi'nin çizimleri Akbaba dergisinin kapaklarını süslemeye başlar.

Daha sonra tamamen afiş çalışmalarına yoğunlaşır. Ünü yavaş yavaş artan İhap Hulusi İnci Diş Macunu'ndan ilk afiş siparişini alır. Siyah-beyaz yapılmış afişte, gülen siyahi bir kıızı resmetmiştir. Bu afiş siparişini hızla yenileri izlemeye başlar. 1929'da İstanbul'da ilk atölyesini kurduktan sonra ilk işlerinden biri 1930 yılında Kulüp Rakısı için tasarladığı etikettir ki İhap Hulusi'nin tasarımı hala Kulüp rakı şişelerini süsler.



İhap Hulusi, Yazar Fazıl Ahmet Aykaç'la Anadolu Kulübü/Büyükkada

Kulüp rakısının bulunduğu masadakiler İhap Hulusi ile karşı karşıya otururlar.



İhap HULUSİ afişlerine atmış olduğu “müselles (üçgen)” imzası ile 1925 yılından aramızdan ayrıldığı 27 Mart 1986 ya kadar Cumhuriyeti afişleyip renk, biçim ve yön vermeye emek harcamıştır.

İhap Hulusi Görey, çalıştığı tüm ilan metinlerini de kendisi yazmıştır. Mesela Sümerbank Yerli Mallar Pazarı'nın ilanlarında, ringde mücadele eden iki boksörün resmini şu cümle tamamlar; “Hafif sıklet bir şampiyon gibi bu da kunduruların en hafifi ve en sağlamıdır.” Sümerbank'ın ürettiği Beykoz Kunduraları için tasarladığı ilanda da, yeni bir çift erkek ayakkabısı üzerinde uçan martılar resmetmiştir. Afişteki mesaj nettir; “Beykoz kunduraları, martı gibidir, içlerine su geçirmez.”



Müsellesten Dreiecke: İhap Hulusi'nin eserlerini toplayarak ona dair çok önemli bir arşiv oluşturan Ender Merter Sanatçının 100. doğum yılında İhap Hulusi ile özdeşleşen "üçgen"e atıfta bulunarak "Müsellesten üçgene" adıyla bir dizi çalışmasını sanatçının 110. doğum yılı etkinliklerinin başlığı olarak bu kez Arapça üçgen anlamına gelen "müselles" ile üçgenin Almanca karşılığı "dreieck"i olarak değiştirmiştir. Bu almanca isimlendirme İhap Hulusi'nin Almanya' da güzel sanatlar eğitimini görmesi nedeniyle yapılmıştır. Müsellesten Dreiecke isimli çalışması 2008 yılında Frankfurt kitap fuarında sergilenmiştir.

Hayatını afiş sanatına adayan İhap Hulusi Görey'e göre afiş, sokaktaki insanı durdurup baktırtmalıdır. Bunun için en önemli ögenin 'buluş' olduğuna inanmıştır. Ona göre afiş, seyredenlerin ilgisini çekmeli ve düşündürmelidir. Söz ile çizgi birleşmelidir. İhap Hulusi afişi müziğe benzetir. Ona göre Beethoven müziği ile sokak çalgıcısının ki ne kadar farklıysa afişte de yaratıcının tarzı o derece önemlidir. Türkiye'de olduğu kadar yurtdışında da tanınmış bir sanatçı olan İhap Hulusi Görey'in, doğumunun 100. yılı olması nedeniyle, ICOGRADA(Avrupa Grafikerler Meslek Birliği)1998 yılını İhap Hulusi yılı olarak ilan etmiş, çeşitli etkinliklerle anma programları düzenlemiştir.

Onun grafikleri üzerine bir çok çalışma yapılmıştır. Bunlardan birinde Yelda Şenkal "Fırçanın Dilinden İhap Hulusi Görey:

Yalova Kaplıcaları Afişinin Göstergebilimsel Çözümlemesi” başlıklı makalesinde aşağıdaki bu afişin kapsamlı bir analizini yapmış ve afişle ilgili çözümlemesinde şu sonuca varmıştır;



“.....makaleye konu olan “Yalova Kaplıcaları” afişinin göstergebilimsel yöntemle çözümlemesinde başat imge kadın olarak karşımıza çıkmaktadır. Afişin merkezinde konumlandığı kadını, İhâp Hulusi, afişi renklendiren bir görsel unsur olarak görmemiş, Neolitik çağdan bu güne kadar

tarihsel panoramasında temsil ettiği tüm değerlere atıfta bulunarak resmetmiştir. İhap Hulusi, şifa veren, iyileştiren, ruhen ve bedenen insanın yenilenmesini sağlayan kaplıcaları, kadın imgesi kullanarak betimlemektedir. Ustanın çizgilerinde kaplıcanın şifalı sularının insanın ömrüne ömür katan, ruhsal ve bedensel yeniden doğmuş gibi hissettiren gücü, kadının doğurganlığı, yeni bir hayatı dünyaya getirme gücü ile sembolize edilmekte, geçmiş ve gelecek arasındaki bağlar doğanın düzeninde yeniden yapılanırken, yaşamın üretkenliğini anlamlandıran insan-doğa ilişkisi afişte ağaç ve kadın figürünün konumuyla karşımıza çıkmaktadır. İhap Hulusi Görey, Yalova Kaplıcaları için hazırladığı afişte, ülkemizin sahip olduğu doğal güzellikleri işlerken bizlere topraklarımızdaki bu doğal cennetleri korumamız, kollamamız gerektiğini hatırlatmaktadır. Yaşadığı dönemin ekonomik, sosyal ve kültürel hayata etkisini resmetmekteki ustalığı İhap Hulusi'nin afişlerinin tek başına ifade ettikleri anlamın ötesinde çok daha geniş bir perspektiften değerlendirme gerekliliğini doğurmaktadır.”

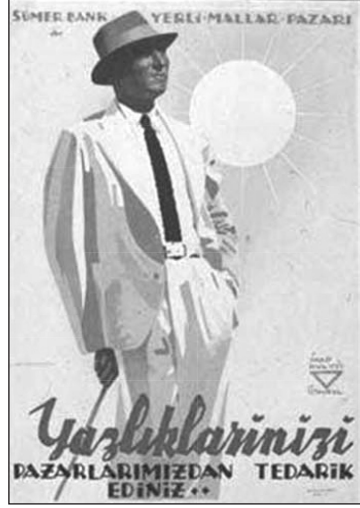
İhap Hulusi'nin afiş serüveni; Sahibinin Sesi Gramofonları (1927), yeni adı Milli Piyango olan Türk Tayyare Cemiyeti (1927-1977), Piyale Makarnaları, Türkiye İş Bankası, Ziraat Bankası (1930), Garanti Bankası, Emniyet Sandığı, Turing Kulübü, Nüfus Sayım afişleri (1935), Sivas-Erzurum demiryolu tahvilleri (1936), Vakıflar Bankası, Bayer, Kodak, Pirelli, Kurukahveci Mehmet Efendi ve Mahdumları, Kızılay (1940), Yeşilay, Sümerbank, Spor Toto, Ford Otomobilleri, Beykoz Kunduraları, Harrison Çorap Makineleri, Yerli Mallar Pazarı, Burla Biraderler gibi firma ve kurumların ilanlarıyla, afişleriyle devam eder...

Teyyare Piyangosu (bugünkü adıyla Milli Piyango) idaresi için 45, Tekel İdaresi için 35 yıl çalışan İhap Hulusi, bu süreçte yurtdışında da adını duyurur. Bayer'in afiş ve etiketleri, Mısır'ın

Tekel İdaresi, Devlet Demir Yolları ve şehir hatlarına ait afiş ve ilanları, ünlü İngiliz viskisi John Haig'in, İtalyanların Cinzano ve Fernet Branca'sının afiş ve etiketleri İhap Hulusi tarafından yapılır.

Ender Merter, usta için hazırladığı kitapta, onun afiş çalışmaları için, "Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1975'lere kadar Türkiye Cumhuriyeti ekonomisinin resimli romanlarını çizmiştir âdeta." demektedir. Afişlerini yaptığı hemen her firma, bir marka haline gelir. Bugün Eminönü'nde insanı büyüleyen, kokusuna meftun olup gidenlerin eli boş dönemediği Kurukahveci Mehmet Efendi Kahveleri onlardan sadece biridir. Markanın bugün hâlâ kullandığı o çok bilinen logosu İhap Hulusi'nin elinden çıkmadır. Merter, İhap Hulusi'nin tasarladığı Milli Piyango biletlerinin ise başlı başına bir medya olduğunu şöyle anlatır; "İnsanlara resimli roman keyfi verirdi. İzleyiciyi lacivert gökyüzünün altında parlayan karlı kış gecelerinde bembeyaz, aydınlık yollarda dolaştırır, yeni ve bilmediğiniz yerlere götürür ve bilmediğiniz olaylar yaşatırdı."





Ancak İhâp Hulusi de Cumhuriyet'in kalkınmasında büyük katkıları olan pek çok insanın kaderini yaşar, vefa görmez ve son yıllarını yokluk içinde geçirir.

Cumhurbaşkanına Gönderilmeyen Mektup

Milli Piyango biletlerinin tasarımı, İhâp Hulusi Görey'in en uzun soluklu çalışmasıdır. Milli Piyango İdaresi'ne 45 yıl boyunca hizmet eder. Ve ne yazık ki bir gün, kurumdan, yaptığı hizmetlerin takdirle karşılandığını, ancak bundan böyle başka bir ressamla çalışılacağını belirten bir yazı alır. Milli Piyango İdaresi, artık İhâp Hulusi ile çalışmak istemiyordur. Bu, tam bir yıkım olur. Çünkü maddi anlamdaki en büyük güvencesi birden bire elinden alınır. İhâp Hulusi Milli Piyango'nun bu kararının ardından kendisini emekli ilan eder ve ara ara yapmaya devam ettiği suluboya işlerine vakfeder tüm vaktini. Suluboya çalışmalarının yanı sıra karakalem desenleri çizer, hat sanatını modernize ettiği başarılı işler çıkarır. Seksenli yaşlarına kadar bilfiil çalışmış olan, hiçbir sosyal güvencesi bulunmayan İhâp Hulusi'nin elleri



artık yorgundur ve geçimini sağlamakta zorlanır.

Milli Piyango İdaresi'nin sözleşmeyi tek taraflı feshetmesinin ardından maddi zorluklar çeken büyük usta, kendisine maaş bağlanması için, dönemin Cumhurbaşkanı'na hitaben şu satırları kaleme alır: “..... beş sene Almanya'da tahsil gören, 1925 yılında Türkiye'de olmayan grafik sanatını tanıtan bir sanatçınızım. Grafik sanatını ilk Türkiye'ye

getiren sanatçı olarak, Devlet Tatbiki Güzel Sanatlar Okulu Grafik Sanatlar Bölümü Kurulu tarafından onur belgesi, ayrıca Grafikerler Meslek Kuruluşu onur üyesi unvanını aldım. 50 yıl Milli Piyango İdaresi'nin bütün resimlerini yaptım ama hiçbir hak tanımadan 2 yıl önce ilişkimi kestiler....

85 yaşında olduğumdan sanatımı icra edemiyorum. Hiçbir sosyal güvencem yoktur. Hayatımın son günlerinde yaşamımı idame ettirebilmem için maaş bağlanmasını rica eder görevinizde başarılar dilerim.”

“En derin saygılarıyla” sonlandırdığı bu mektubu, daktilo makinesinde temize çeker ancak sanatçı gururu baskın çıkar, mektubu postaya vermez.

Milli Piyango İdaresi kendisine sonradan cüzi bir maaş bağlamıştır ancak bu maaşı alamadan 27 Mart 1986 yılında 88 yaşında hayata veda eder usta sanatkar.



Milli Piyango İdaresi vefasını gecikmeyle göstererek, vefatının 16. yılında usta sanatçı anısına piyango bileti hazırlatır. Reklamcı Ender Merter'in girişimleriyle ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı tarafından özel izinle 100. yıl anı pulu bastırılır ve Heykeltıraş Prof. Vedat Somay'a bir İhap Hulusi büstü yaptırılır.

Latin harfleriyle yazılan ilk Alfabe'nin kapağını, Kulüp Rakısı etiketini, Kurukahveci Mehmet Efendi'nin amblemini, Milli Piyango biletlere, Beykoz kundurayı, İşbankası'nı, Yapı Kredi Bankasını, Piyale Makarnayı, Sümerbank'ı, Yalova Kaplıcalarını, Kızılay'ı, Gislaved çizmelerini, TCDD'yi kısacası Cumhuriyeti afişleyen, grafik sanatının bu büyük ismini, "müselles" imzalı İhap Hulusi Görey'i saygıyla anıyoruz.

İhap Hulusi'nin Hayatından Kesitler

- 28 Kasım 1898'de Kahire'de doğdu. ilk ve orta öğrenimini Kahire'de İngiliz okullarında yaptı. (1912 'de Saint Mary, 1915'de Saidiya Lisesi)
- 1917'de Almanyada bir ressamdan postayla resim dersleri aldı. 1920'de resim öğrenimi görmek üzere Almanya'ya gitti. (1920–1923 arası Münih'te Haimann Schule'de, 1923-25 arası Kunstsgewerhe Schule'de) 1923'te Galatasaray Lisesi'ndeki karma sergiye 6 eseriyle yurtdışından katıldı.
- 1925'te Almanyadan Türkiye'ye döndü.
- 1927'de ilk siparişi olan İzmir'den inci Diş Macunları'nın “Reklam Resmi”ni yaptı. 1927'de Dış İşleri Bakanlığı'nda kısa süreli memurluk yaptı.
- 1929'da İstanbul'da ilk atölyesini kurdu.
- 1930'da Kulüp Rakısı etiketini yaptı.
- 1931 Vatandaş afişini yaptı.
- 1933'te Alfabe kapağını yaptı.
- 1935'te Türkiye'deki ilk afiş sergisini İstanbul'da Beyoğlu'nda açtı.
- 1940'ta Şişli Halkevi'nde Afiş Sergisi'nde “Bursa ve İzmir” adlı afişleriyle derece aldı. 1965'te “İstanbul'un Tiplerinden” adlı bir dizi afiş hazırladı.
- 20 Kasım 1968'de Şişli Terakki Lisesi'nde resim sergisi açtı.
- 11–24 Mayıs 1977'de Devlet Tatbiki Güzel Sanatlar Yüksek Okulu'nda 20. Yıl Sergileri'ne katıldı.

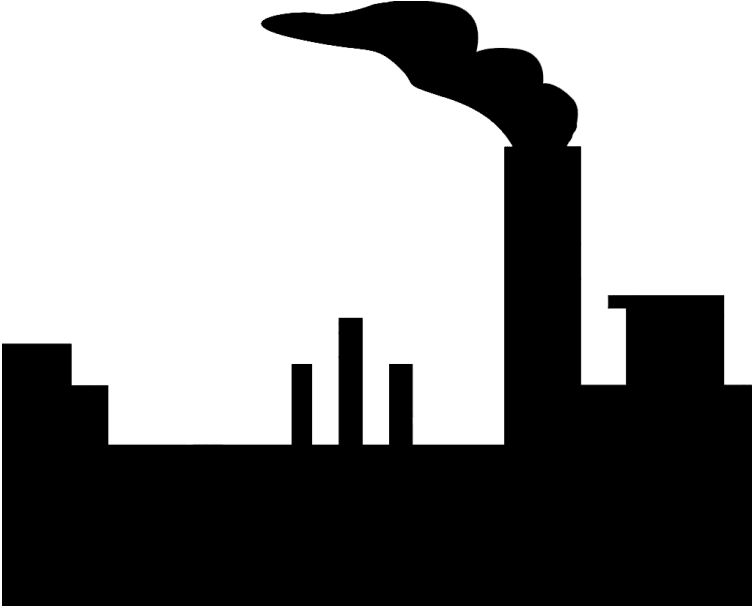
- 1978'de Grafikerler Meslek Kuruluşu onur üyeliğine seçildi.
- 18 Mayıs 1981'de İstanbul'da Forum Sanat Galerisi'nde ilk toplu sergisini açtı.
- 10-31 Mayıs 1982'de Türk- Amerikan Derneği'nde afiş, suluboya, yazı, retrospektif sergisi açtı.
- 30 Kasım- 23 Aralık 1983'te İstanbul Nişantaşı Akbank Sanat Galerisi'nde resim sergisi açtı.
- 1 Ağustos 1984'te Milli Piyango idaresi Sanat Galerisi'nde resim sergisi açtı.
- 27 Mart 1986'da 88 yaşında İstanbul'da öldü.

BİR ÖMÜRDÜR FABRİKA

NADİR AVŞAROĞLU
MADEN MÜHENDİSİ

İşe müracaat edip de bana “fabrikada çalışacaksın” dendiği zaman hayaller kurmuştum. Genç bir mühendis olarak kendimi fabrikadan ve üretimden sorumlu hissediyordum. Fabrika sahibinin oğlu edalarıyla Tarık Akan gibi, gürültülü makinaların arasından geçecek, çalışan işçilerin omuzuna değerek “kolay gelsin” diyecektim. Minur Özkul’a benzeyen ustabaşından bilgiler alacak, Şener Şen’e benzeyen işçiye elimle selam verecektim. Müjde Ar gibi bir sekretere “patron yerinde mi” diyecek, Hulusi Kentmen gibi bıyıkları olan babacan fabrika sahibine makinaların performansı hakkında bilgi verecektim. Dedim ya hepsi hayalmiş. Benden 6 fotoğraf, muhtardan ikametgâh, sabıka kaydı, sağlık raporu ve vukuatlı nüfus cüzdan sureti istenince hayalim son buldu.

Yıllar sonra anladım, fabrika bir ömürdür. En zoru ilk kez fabrikada işe başladığın gündür. Kafanda binlerce soru ile işyerine gelirsin. Okulda öğrendiklerinin yeterli olmayacağı, mesai arkadaşlarına karşı küçük düşüp düşmeyeceğin, kafanda



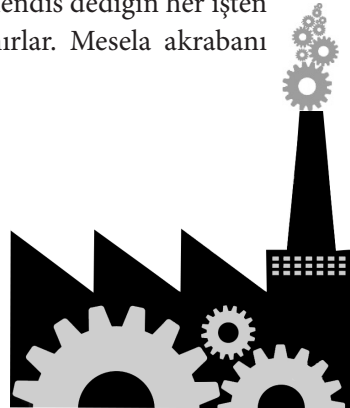
yüzlerce soru ile işe başlarsın. Mühendis olmak bir yana, okulu bitirirken ne kadar fazla teorik bilgiye sahip olursan ol, pratik eksikliği nedeniyle daha ilk günden rezil olacağını düşündürür sana. Sen, makina elemanları dersinde civataya gelen gerilimleri hesaplamayı öğrenmişsindir ancak bir kaplin nedir ya da flanş çeşitleri nelerdir vs. bilmezsin, bilsen dahi isim bazında kalır bilgilerin. Akışkanlar mekaniğine kök söktürüp, imalat konusunda at koşturuyor olman, fabrikada kimseyi ilgilendirmez. Fabrikada ilk işe başladığın günlerde mühendis olman bir suçmuş gibi hissettirir.

İlk başmühendisim Hayrettin abi söylemişti; “boş ver, mühendislikte acemilik 6 ayda geçer”. Gerçekten de öyle oldu. Fabrikada yıllar geçtikçe ve mesleki olarak yüksek kademelere çıkıldıkça, mühendislikten alınan keyifte artar. Bu meslekte, tamam ben oldum artık diyemezsen. Mutlaka daha yaratıcı bir

çözüm vardır. Çok büyük bir hata dahi yapmış olsan, nedenleri üzerinde dakikalarca toplantı yapılabilir ve bu toplantı sonunda kendine yeni bilgiler sağlamış olabilirsin. Özellikle çalıştığın fabrikada yeni bir makine ya da yeni bir proses uygulanması bir mühendis olarak sana büyük bir keyif verir. Hele bir de o konuda az buçuk bir şeyler biliyorsan, danışılacak adam ya da medet umulan mühendis pozisyonundaysan yaşanan soruna çözüm üretmenin keyfine doyum olmaz.

Yıllar geçer, fabrika eskir, sen deneyim kazanırsın. Anlarsın ki, mühendislik ne senin üniversitede öğrendiklerin, ne de ilk yıllardaki acemiliklerin. Yıllar geçer anlarsın, mühendislik, kusursuz çözümler bulmak değil, sınırlı kaynaklarla elinizden gelenin en iyisini yapmaktır. Mühendis ise, minimum masrafla fabrikaya maksimum gelir getirmek için uğraşan kimse. Üretimde görev alıyorsan kendini amele gibi hissedersin. Kalitede görev alanlar çok bilmiş olurlar, Ar-Ge'de görev alanlar küçük dağları kendilerinin yarattığını sanırlar.

Bir mühendis için en zoru üretim bölümünde çalışmaktır. 40 ayrı makinenin arızası, bir sürü işçinin sıkıntısı seni bekler. Sadece fabrikada yaşananlar olsa iyi, mühendis dediğin her işten anlar, her arızayı tamir eder sanırlar. Mesela akrabaları ziyarete gidersen, kombisiyle ilgili sorular sorar. Bir başkası nükleer santralleri sorar. Öbürü arabasının motorunu sorar. Klima alacak olan gelir sana sorar. Bunların hepsini bilmen lazım yoksa “bu nasıl mühendis” derler. İçinden söylenirsin “bu dediklerinin hepsinin ayrı



mühendisliği var, adamlar 4 yıl okuyorlar” diyemezsin, sadece içinden geçirirsin.

Ama fabrikada, üretim kısmında çalışmak tüm bunlara benzemez. Başta patron, herkes senden çare bekler. Arıza yapan makinanın başına bir an önce gelmeli, bir doktor edasıyla “açılın, açılın, ben mühendisim” demeni ve biran önce arızayı gidererek, çözüm bulmanı beklerler. Arızayı giderememek, “sen ne biçim mühendissin” dedirtmemek, millete kendini güldürmemek için canla başla uğraşırısın. Arızayı tespit ettiğinde “ulan bir rulman, bir cıvata insana nasıl bu kadar problem çıkarıyor?” diye düşünür insan. Ama en güzeli; dağılan rulmanı değiştirip, makinanın eskisinden daha iyi çalıştığını gördüğünde, elindeki gres yağını üstübü ile silerken, “Osman usta bana bir çay getir, ama demli olsun” dediğin andır.

Ama en önemli başarı, fabrikadan ayrılсан da, yıllar geçse de geride kalanlar için sevilen ve anılan bir mühendis olabilmektir. Örneğin; sevilen mühendis ameleliğe girer; “adam işçileri motive etmek için işe giriyor” olur. Aynı işi sevmeyen mühendis yaparsa, “çalışanlarına söz geçiremiyor kendi yapıyor” olur. Sevilen mühendis eller cepte iş buyurur; “vay be bu adam yönetici olmak için doğmuş” denir, sevmeyen mühendis eller cepte iş buyurur, “anca kaytarsın çene çalsın” olur. İyi mühendis işten ayrılmak istediğinde; “kariyerini yükseltmek için daha iyi yerler arıyor, hakkıdır” denir. Sevmeyen mühendis işten ayrılmak istediğinde; “çalışmaya niyeti yok hem bizi yüz üstü bırakıyor” denir. Dolayısıyla, fabrikadan ayrılсан da, yıllar geçse de geride kalanlar için sevilen ve anılan bir mühendis olabilmek, önemlidir.

Fabrikaya geldiğinizde havadaki toz bulutu, hiç susmayan makinaların gürültüsü sizi korkutur. Ancak babacan tavırlı mühendis arkadaşların ve “hoş geldin” diyen bir sürü insan ortamı yumuşatır. İşte o esnada elinde poşetlenmiş bir takım giysi

ve bir beyaz baretle ambarcı yanına yaklaşır ve “şefim şunlara bir bak üzerine olacak mı?” der ve sana fabrikada kullanacağını önlük, kot ceket, çelik burunlu ayakkabı ve beyaz bir baret verir.

İşte o beyaz baret büyüğü bir enstrümandır. Baretini kafana geçirdiğin an mühendis olduğunu, etrafında bulunanların bu beyaz barete bakarak davranışlarını gerektiğini, mühendis şapkası diyebileceğin ve yeni işe başladığın fabrika ortamında senin statünü belirleyen bu baret sana mucizevi bir aparatmış gibi görünür. Keşke beni baretimle ve beyaz önlüğümle birlikte babam da görseydi.

Fabrikada baret, kast sisteminin en önemli göstergesidir. Makinaların arasında beyaz baretle dolaşanlar kesinlikle mühendis-mimar-şef vs., sarı baretliler usta, işçi, amele ve kırmızı baretliler işçi sağlığı ve iş güvenliği sorumluları olarak statülerini belli eder. Renkler ve anlamları değişebilir belki, ama otorite sistemi ifadesini baret renginde bulur.

Aslında baretin kullanımı sahiden zordur, kimse takmak istemez. Özellikle yaz aylarında işkenceye dönüşür ama hiçbir şey can güvenliğinden mühim değildir. Fabrikada çalıştığın ilk aylarda herkes senin mühendis olduğunu bilsin, kendine güvenin gelsin, mühendis olduğuma ben de inanayım diye, kafandan çıkarmak istemezsin. Ama çoğunlukla kafana olmaz. Saçını tepende toplasan içine sığamazsın, salıp bıraksan baret kafandan düşer, sıkıntıya girersin. Ancak 3-4 ay sonra fabrikada çalışan herkes sana isminle değil de “şefim” diye seslenmeye başlarsa, anlarsın ki, artık çalışma ortamında tanınıyorsun, ondan sonra baret işlevini tamamlamıştır, artık takmazsın. Bu durumdan sonra baret, bir kartvizit misali arabanın arka tarafında bir hava atma aracı olarak yıllarca kalır.

Ama iş sağlığı ve işçi güvenliğinden sen sorumlu olacağından tüm işçilerin baret takmasını zorunlu kılarırsın. Bir fabrikanın

en önemli motiftir, işçiler. Mavi yakalı kıyafetleri ile hepsi de Orhan Kemal romanlarından çıkmışlar gibi. Vardiya ile bölünmüş hayatlar, gecesi gündüzüne karışmış insanlar, çekilen eziyet, hem de “bir ekmek parası” uğruna.

Gençliğinin, dinamizmin doruğundaki bir sürü kadın ve erkek sabahdan akşama kadar fabrikada alın teri akıtırlar. Hele bir de fabrikada otomasyon varsa sadece asgari ücrete çalışan bir güruh. Çoğu çalıştıkları fabrikada servis ve yemek ücretsiz diyerek mutlu. Sabahları daha gözlerindeki çapaklar düşmeden servislere doluşurlar. Kahvaltı niyetine her gün aynı simitçiden kuru simit alan bir sürü insan. Sadece işine motive yan taraftaki tezgahta çalışan arkadaşı ile yalnızca öğle yemeğinde birlikte olabilen ve sevdiği rengin ne olduğunu öğrenmeden emekli olan bir yığın emekçi.

Yıllar geçtikçe fabrikada hayat otomatik pilota bağlanır. Hep aynı kişilerle aynı saatlerde günaydınlaşırsın, aynı saatlerde iyi akşamlaşırsın. Hep aynı kişilerle servisten aynı durakta iner, aynı bakkaldan benzer şeyleri alırsın. Bilirsin ki, herkes senin gibi akşam evde yemeğini yiyor, aynı parodili TV dizilerini seyrediyor ve yaklaşık aynı saatlerde yatıyordur. Böylesine tek düze bir hayatta değişen tek şey sabah saatlerinde fabrikadaki masanın üstüne bırakılan ve gece vardiyasındaki üretimi gösteren tablodaki rakamlardır.

Fabrikadaki en önemli şey; üretimdir. Üretimin yapılması ve rakamlardaki artış herşeyden daha kutsaldır. Fabrikanın 24 saat çalışması için yapamayacağınız şey yoktur. Yıllar geçer gözlerinizin altı torbalanır, omuzlarınız çöker, ama siz hala üretimi arttırmayı amaçlıyorsunuz. Sohbetin tamamı mesai bitimine kadar hep “üretim ne kadar artacak”, “sana gönderdiğim raporu aldın mı”, “toplantıda alınan kararlar uygulandı mı?” şeklindedir.

Fabrika 24 saat çalışır, yıllar geçer fabrika üretir, sen hava kaçıran bir balon misali yıldan yıla sönersin.

Fabrikanın sıkıntıları sadece anlayıştan, üretimden ve prosesden de kaynaklanmaz, Aslında bölüm şefin ve ustabaşı ile anlaşır, kafa dengi olabilirsen cennet gibi bir yerdir fabrika. Ancak her cennette bir de şeytan bulunur. Bu şeytana fabrikada “müdür” denir. Genellikle işletme ya da ekonomi mezunu olan bu müdürler “mahiyetimde şu kadar mühendis çalışıyor” diye kasım kasım kasılırlar. Aslında mühendis olmak istemiş ancak becerememiş bu insanlar mevcudiyetlerini fabrika sahiplerine yalalaklık yapma derecelerine bağlı olduğunu bilirler.

Statükoyu korumaya çalışırlar. Mevcut düzeni devam ettirmekten başka bir amacı olmayan, disiplin ve otoritesini her alanda korumaya çalışırlar. Kavgasız gürültüsüz bir fabrika isteyen patronların tercihidir ama fabrikaya bir katkıları olmaz. Hele bir de bu müdürler alt kademelerden yetişmiş fabrika müdürü seviyesine yükselmişlerse, vay sizin halinize. Eski alışkanlıklarından kurtulamazlar, daha önce sorumluluğunu aldıkları, departmanlardaki işlere müdahale ederler. Her yerde adamları vardır, yapılan her işi biliyormuş gibi müdahale ederler. İstatistik, modern üretim teknikleri, sistem ve süreç gibisinden laflar ederek fabrikadaki üretim artışının kendisinin uyguladığı bu tekniklerden kaynaklandığını savunurlar.

Ancak tüm bu sıkıntıların dertlerin, üzüntülerin unutulduğu ve tekrar insanca bir yaşama geçebildiğin bir yer de vardır; yemekhane. Fabrikayaşamının en insani yerleri yemekhaneleridir. Saatlerce birlikte çalıştığınız insanları ve dostları burada görür ve eğer mümkün olabilirse iki satır sohbet edebilirsiniz. Ancak bu durum mavi yakalılar ve çoğu beyaz baretliler için böyle gelişmez. Koskoca yemekhane aynı saatte tüm fabrikanın bir araya geldiği ve konuşmadan sadece ağızlarını oynattıkları yer gibi görünür sana.

Genellikle ucuz yemekler çıkar bu yüzden yemekler genelde bol suludur. İşveren için ana felsefe çalışanların ekmeğe yüklenmeleridir. Haftanın ilk günü, kuru fasulye ve pilavdan müteşekkül olan tabldot, sanki Allahın emridir. İlerleyen günlerde yemek ve kadınbudu köfte, pirinç çorbası, daha da kalırsa sütlaç gibi pilav türevi yiyeceklerle menü çeşitlendirilir. Süsleme amaçlı plastik çiçeklerle taçlandırılmış, buruşuk örtülü masaların askeri bir nizam ile dizildiği, sandalyelerin tüm vücudunuzu hissizleştirdiği bir ortamda yemek yersiniz.

Mühendisler ve memurlarla birlikte oturduğunuz masada ortam oldukça gergindir. Sevdiğiniz bir yemek ya da güzel bir tatlı çıksa “vaay süper olmuş” diyemezsiniz. Çoğu kişi anlamsız gözlerle size bakar ve zevksizlikle, hatta midesizlikle sizi itham eder. Kendini ezik ve zavallı hisseder, masada aşağılandığını hissine kapılırsın. En iyisi yemeği beğendiğini hissettirmeden bir gurme edasıyla kaşları martı yapıp ne kadar çok yemeği kötülersen de o kadar çok itibarın yükselir grup içinde. Sende çoğu idari memurların yaptığı gibi yaparak çatalınla köftelere bakıp, üzerinde bilimsel araştırma yapan bir profesör edasıyla konuşmalar yaparsın. Ve son olarak tam karşında oturan insan kaynakları müdiresinin iri



gözlü zirkonyum taşlı yüzüklerin yuva yaptığı tombul parmaklı elleriyle mandalınayı parçalarcasına soyup mideye indirirlerken masada dedikodu ve kahkahanın gırla gittiği sohbete ortak olursun. Günün hatta sabah saatlerinde fabrika müdürü ile yaşadığın stresin bir kısmını atar, çay ile sigaraya biraz vakit kalsın diyerek yemekhaneyi terk edersin.

Ve fabrikada paydos zili çalar.

Paydos zili ile fabrikada ömür biter. Hayattan umarsız, yorgun yüzler, mekanikleşmiş vücutlar ve eller. Paydos ziliyle yorgun bedenlerini fabrika servislerine doğru sürükleyen insanlar ve servisler kalkana kadar derin derin içine çekilen bir sürü sigara. Yorgunluktan ya da bıkkınlıktan nerdeyse çıt çıkmayan bir otobüs dolusu insan. Garip bir metal, asit kokusu karışımı ile birlikte eve dönüş.

Derinlere dalar, düşünürsün. Daha servisteyken, eve dönüş yolunda fabrikayı özlemeye başlarsın. O fabrika yüzlerce kişiye ekmek kapısı olmuştur. Birçok kişiyle anıların birikir, sırayla hepsi gözlerinin önünden geçer. Soğuk kış gecelerinin bitmek tükenmek bilmez vardiyaları. Sabaha karşı kumanda odasında işçilerle içtiğin demli çay. Koltuk ambarının ağır kokusu ve duvarlarındaki o bölgenin futbol takımının posterleri. Vardiya masalarının çekmecelerinde geçmişe ait motosiklet dergileri. Panolarda ve duvarlarda asılı bir sürü teknik çizelgenin belgenin yanına markalama kalem ile yazılmış notlar. Ve sanki fabrikanın bünyesine sinmiş gibi görünen makinaların hiç susmayan ritmik sesleri.

Ama fabrika dediğin bir gariptir.

Yıllar geçince garip bir tutkuyla seni kendisine çeker.

Uzaklarda dumanı tüteni, geceleyin kilometrelerce öteden ışıkları parıl parıl parlayan bu kadar etkileyici başka bir manzara

tanımadım. Oysa ben, öyle endüstriyelleşme delisi, teknoloji manyağı bir insan değilim. Ayrıca fabrikaların, hem doğanın hem de işçinin, çeşitli açılardan anasını ağlatan, bacasından kapkara zehirli dumanlar salan, çelikten devasa canavarlar olarak resmedilmesini de gayet haklı buluyorum. Ancak, hala uzaklarda dumanı tüten bir fabrika gördüğüm zaman içim bir acayip olur. Böyle dizleri kırıp elimi çeneme dayayıp fabrikaya bakarak türkü çığırırım gelir.

Fabrika bir ömürdür.

Tüm sıkıntılarına rağmen zevkli bir ömür.

Bir mühendis için okul gibidir

Havası, kokusu, güürültüsü bir koğuşu andırır.

Çalışma saatin belli, yeri belli, maaşın belli,

İnsanın bir ömür çalışacağı mekandır.

Masanın üstünde notlar, vardiya defteri,

Düz kalsın diye üstüne rulmanlar konulmuş çizimler

Kahve kupası ile bütünleşmiş bir hayat ile

Bir ömürdür; fabrika

TURHAL ŞEKER FABRİKASI

Önceki yıllarda özelleştirmeye çıkarılan Turhal Şeker Fabrikası 2018 yılında satıldı. Hükümet, farklı kentlerde bulunan 14 şeker fabrikasını satışa çıkarmıştı. Bu fabrikalardan dördü satıldı. 2018 yılı başında Ankara'daki Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nda (ÖİB) iki fabrikayla birlikte Turhal'daki Şeker Fabrikası'nı da satışa çıkardı. Tokat'taki fabrika için 4 farklı kuruluş teklif verdi ve ihaleyi Kayseri Şeker kazandı.

Şeker ihtiyacının daha çok ithal edilerek karşılandığı, küçük atölyelerde az sayıda üretimin yapıldığı 1925'lerde yabancı sermayeye ve ithalata bağımlı bir ekonomiden kurtulup kendi kendine yeten bir ülke olma hedefindeki Türkiye'de şeker üretimi o zamanların en önemli gündemiydi. Dönemin ana söylemi: "Ekmeğimizi kendi unumuzdan yoğurmak, şekerimizi kendi pancarımızdan almak, bezimizi kendi pamuğumuzdan dokumak"tı.

Bu fikir ile kurulan şeker fabrikaları bir fabrikadan daha ötesiydi. Çünkü "Türkiye'de şeker fabrikaları sadece şeker üretmez.

Çevrelerinde kooperatifler örgütlenir, pancarın küspesi yem olur ve hayvancılık gelişir. Cumhuriyet, o fabrikalardan yola çıkarak tarımdan, kooperatife, hayvancılıktan bankacılığa kadar bir sistem kurmuştur.



İlk Şeker Fabrikası Uşaklı Molla Ömeroğlu Nuri (Şeker) tarafından başlatılmış, fabrika 17 Aralık 1926 tarihinde işletmeye açılmıştır. Arkasından Alpullu'da ve daha sonra Eskişehir'de açılmış ve Türkiye'nin 4. şeker fabrikası olan Turhal Şeker Fabrikalarının da kurulmasıyla fabrika sayısı 4'e yükselmiştir. Bu dört önemli şeker fabrikasının ardından devletin de teşviki ile ülkemizdeki şeker pancarı üretimi önemli boyutlara gelmiştir.

1935 yılında Türkiye Şeker Fab. AŞ'nin kurulması ile ülkemizdeki şeker fabrikalarının sayısı hızla artmıştır. Buna paralel olarak, pancar üretimi ve yetmiş teknik personel sayısı da önemli boyutlardadır. 2000'li yılların başında, Türkiye Şeker Fabrikaları;

- Türkiye'deki 500 büyük firma içerisinde ilk 10'da
- Çalışan sayısında 3.
- Öz sermayede 5.

- Üretimden satışlarda 6.
- Satış hasılatında 7.
- İhracatta 9.
- Fabrika sayısı 27
- Alkol fabrika sayısı 4 (Yıllık 57.6 milyon litre üretim kapasite)
- Sahip olduğu makine fabrika sayısı 6 (Toplam imalat kapasitesi 15 bin ton/yıldır.)
- Sahip olduğu tohum işleme fabrikası sayısı 1 (Yıllık işlenmiş tohum üretim kapasitesi 1200 tondur.)
- Sahip olduğu tarımsal işletme sayısı 2 (Toplam arazi 2100 ha)
- Sahip olduğu araştırma enstitüsü sayısı 1

İşte böylesine bir ortamda Tokattan.net’de Hasan Açikel bir kent ve bir fabrikanın hikayesini anlatmış.



Bir Şehrin Hikayesi “Turhal Şeker Fabrikası”

Mücadele yılları sonrası nüfusunun çoğu kırsalda olan, ekonomik bakımdan tamamıyla, ziraata bağlı yaşayan insanların bulunduğu ülkemizde, temel tarımsal yapıların oluşturulmasına yönelik politikalar ağırlık kazanmış ve Gazi Mustafa Kemal önderliğinde yürütülen reformist politikaların başında tarıma dayalı sanayi

kuruluşlarının kurulması yer almıştır. Tarımı ve dolayısıyla çiftçiyi kalkındırmanın amaçlandığı bu süreçte kurulan sanayi tesislerinin başında, 1934 yılında Türkiye'nin 4. şeker fabrikası olarak açılan, Turhal Şeker Fabrikası gelmektedir. Cumhuriyet'in ilk şeker fabrikalarını ve özelleştirme ile tekrar gündeme gelen Turhal Şeker Fabrikasının 1933'ten günümüze trajikomik hikayesini derledik.



Mücadele yılları sonrası nüfusunun çoğu kırsalda olan, ekonomik bakımdan tamamıyla, ziraata bağlı yaşayan insanların bulunduğu ülkemizde, temel tarımsal yapıların oluşturulmasına yönelik politikalar ağırlık kazanmış ve 1923-1950 yılları arasında bu politikaların uygulanmasıyla da gelişme sağlanmaya çalışılmıştır. Gazi Mustafa Kemal önderliğinde 1923 yılında başlayan reformist politikaların başında tarıma dayalı sanayi kuruluşlarının kurulması yer almıştır. Tarımı ve dolayısıyla çiftçiyi kalkındırmanın amaçlandığı bu süreçte kurulan sanayi tesislerinin başında, Birinci Dünya Savaşında şekerizlikten çekilen sıkıntılar nedeniyle Şeker Fabrikaları olmuştur. Atatürk'ün 1937 yılında Pertek'teki hitabelerinde “Şeker Fabrikalarının sayısı yirmiyeye çıkmaz ve şeker ekmek kadar kolay alınır hale getirmez isek gülbüz çocuklara hasret kalacağız” belirttiği ileri

görüşünden de istifade ederek diğer sahalarda yapılan hamleler, Şeker Sanayine de tatbik edilmiş ve sanayi bugünkü seviyeye ulaşmıştır.

Cumhuriyet'in İlk Şeker Fabrikaları; Uşak, Alpullu, Eskişehir ve Turhal

İlk ciddi teşebbüs Uşak'lı Molla Ömeroğlu Nuri (Şeker) adında bir çiftçi tarafından başlatılan ve Uşak'ta mahalli birçok müteşebbisin iştiraki olan Uşak Terakki Ziraat TAŞ, 19.4.1923 tarihinde 600.000 TL sermaye ile 6.11.1925 tarihinde temeli atılan ve 17.12.1926 tarihinde Türkiye'nin ilk Şeker Fabrikası olan Uşak Şeker Fabrikasını işletmeye açmıştır.

Uşak'ta Şeker Fabrikası kurma çalışmaları devam ederken % 68 i Türkiye İş Bankasına, % 10'u TC Ziraat Bankası ve Trakya İlleri Özel İdareleri'ne, % 22 si Trakya çiftçisi ve özel teşebbüs iştiraki ile 14.6.1925 'de 500.000 TL sermaye ile İstanbul ve Trakya Şeker Fabrikaları TAŞ kurulmuş, 22 Aralık 1925 tarihinde "Alpullu Şeker Fabrikası"nın temelini atmış, 11 ay gibi bir sürede fabrikayı tamamlayarak 26.11.1926 tarihinde işletmeye açmış ve ilk Türk şekerini üretmiştir. Başlangıçta bu fabrikanın da pancar işleme kapasitesi 500 ton/gün idi.

1933 yılına kadar ülkemizin şeker ihtiyacı Uşak ve Alpullu Şeker Fabrikalarında kısmen karşılanmış ve elde edilen tecrübe ile yeni şeker fabrikaları kurulması gerekli görülmüştür. Üçüncü Şeker Fabrikası % 50 İş Bankasına, %24,5 Ziraat Bankasına, % 24,5 Sümenbank'a, % 1 Muammer Eriş ve Mümtaz Beylere ait Eskişehir'de 3.000.000 TL. sermayeli Anadolu Şeker Fabrikaları TAŞ tarafından kurulmuş ve 5.12.1933 tarihinde Eskişehir Şeker Fabrikasını işletmeye açmıştır. Başlangıçta fabrikanın pancar işleme kapasitesi 1000 ton/gün dür.

Türkiye'nin 4. şeker fabrikası olan Turhal Şeker Fabrikası, İş Bankası ve Ziraat Bankalarına ait 3.000.000 sermaye ile Turhal'da

kurulan Turhal Şeker Fabrikası T.A.Ş. tarafından temeli 7 Ekim 1933 tarihinde atılmış, 18 Ekim 1934 tarihinde işletmeye açmıştır.

Her dört fabrika da küp şeker tesislerine sahiptir. Uşak Şeker Fabrikası Makine ve Tesisleri Çekoslovak “Skoda” diğer üç fabrika ise Alman “Maschinenfabrik Buckau R. V.Volf” firması tarafından kurulmuştur.

Şeker üretim faaliyetleri 1950 yılına kadar zaman zaman tevsi edilen 4 şeker fabrikası ile yürütülmüş, her yıl artan şeker ihtiyacının tamamen yerli üretimle karşılanabilmesi için 1951 yılında hazırlanan “Şeker Sanayii’nin Tevsi Programı” ile yeni şeker fabrikaları kurulması için çalışmalar yapılmıştır. Bu dönem pancar ekicilerinin teşkilatlandırılması amacı ile tarım kesiminde toplumsal dayanışmanın bir örneği olan kooperatifleşme hareketi başlatılmıştır.

Turhal Şeker Fabrikası

Turhal, Osmanlı’nın Tokat sancağına bağlı bir bucak merkezi iken 1923 mülki taksimatında da Tokat vilayeti sınırları içinde bucak olarak yer almış, Cumhuriyetin ilk yıllarında kale etrafında kümelenmiş, 6 mahallesi ve nüfusu 3000 civarında bir yerleşim yeridir.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün dönemin İktisat Vekili (Sanayi ve Ticaret Bakanı) Celal BAYAR’a verdiği talimat ve ısrarı ile Turhal’a şeker fabrikası kurulması için İş Bankası ve Ziraat Bankalarına ait 3.000.000 TL sermayeli Turhal Şeker Fabrikası TAŞ adlı şirket kuruldu. Turhal Şeker Fabrikası’nın temeli dönemin İktisat Vekili (Sanayi ve Ticaret Bakanı) Celal BAYAR tarafından 7 Ekim 1933 tarihinde atıldı. 1934 Şubat’ında montajı başlayan fabrika, 9 ay gibi çok kısa bir sürede bitirilerek devrin Başvekili İsmet İNÖNÜ tarafından 19 Ekim 1934 yılında hizmete açılmıştır.

Eskişehir Şeker Fabrikasının kuruluşu başarılı çalışmalarından dolayı 1934 yılında Turhal Şeker Fabrikasının kurulması görevi genç mühendis Muammer TUKSAVUL'a verilmiştir.



TUKSAVUL, Turhal Şeker “Doğu’dan Batı’ya” adlı anı kitabında Turhal Şeker Fabrikasının kuruluş hikayesini anlatır.

Dünya Gazetesi köşe yazarı Tamer MÜFTÜOĞLU, “Girokrat hikayeleri” başlıklı yazısında TUKSAVUL’un o dönemki anılarını şu ifadelerle paylaşıyor okuyucusuyla;

“Muammer Tuksavul ilk deneyimini Eskişehir Şeker Fabrikasının yapımında gerçekleştirir. Bu fabrikanın yapımında önemli tecrübeler kazanan Tuksavul’un kendine olan güveni artmıştır.

Genel Müdür Taşkent de genç mühendisin başarılı çalışmalarının farkındadır. Eskişehir Şeker Fabrikasının kuruluşu başarılı bir şekilde gerçekleştirildikten sonra, 1934 yılında Turhal Şeker Fabrikasının kurulması görevi genç mühendisimiz Muammer Tuksavul’a verilir. Henüz otuz yaşına yeni girmiş olan Tuksavul bu görevine büyük bir heyecanla sarılır.

Muammer Tuksavul, “Doğu’dan Batı’ya” adlı anı kitabında Turhal Şeker Fabrikasının kuruluş hikayesini anlatır. O dönemin çok olumsuz şartlarında bu fabrikayı 9 ay gibi çok kısa bir dönemde üretime geçirir. Toprağa ilk kazma vurulmasından şeker üretiminin gerçekleştirilmesine kadar geçen süre sadece 9 ay olmuştur. Hem de 1934 yılının Turhal’ında.

O yıllarda bu süre hakikaten bir mucizedir. 1934 yılında bir sanayi tesisi kurmak için Türkiye’nin, hele hele Turhal’ın şartları çok olumsuzdur. Turhal’da elektrik yoktur. Bir an önce fabrikayı

üretimine geçirebilmek için gemici fenerleriyle günde 3 vardiya çalışılır. Fabrika inşaatında çalışan ameleler (o yıllarda işçinin adı ameledir), daha çok Turhal'ın fakir çevre köylerinden toplanmaktadır. Hafta sonunda ücretini alan amelelerin çoğu, o kadar paraya sahip olunca bir sonraki hafta işe gelmemekte, köyünde kalmayı tercih etmektedir. Dolayısıyla her hafta yeniden amele bulup işbaşı yaptırmak gerekmektedir.

Fabrikanın kuruluşunda çalışan Alman mühendisleri yörede kalıp çalışmalarını sürdürmeye motive edebilmek için Tuksavul'un bulduğu yöntem de ilginçtir. İstanbul'daki Alman Hastanesinin Alman aşçısını Turhal'a getirmeyi başarmıştır. Bir de domuz çiftliği kurmuş, Alman mühendislere Alman aşçının elinden domuz pizozolası yedirerek onların Turhal'da kalmasını sağlamıştır. O dönemde tam bir mahrumiyet yeri olan Turhal'da çalışan Türk mühendisleri de Muammer Karaca'nın tiyatro oyunlarını seyrettirerek yörede tutmayı başarmıştır. (Olayı Prof. Dr. Kenan Mortan, 27 Mayıs 1997 tarihli Dünya Gazetesinde yayınlanan ve bizzat kendisiyle yaptığı "Tuksavul'dan Arda Kalanlar" başlıklı röportajında, Tuksavul'un kendi ağzından şöyle anlatmaktadır: futbol dışında bisikletçilik yapılmış, ayrıca Muammer Karaca tiyatro oynamıştır. Kızı ile evlendiği gerekçesiyle Trakya Umume Müfettişi Fuat Bozca, Karaca'yı reddetmişti. Tokat'a sürgün edildi. Onu aldık. Onun yönetiminde sinema salonunda tiyatro yapıldı. Seyirci olarak Tokat'tan vatandaş gelirdi. Bunlar hayatında ilk defa tiyatro görüyordu.)"

Dünyanın en kaliteli şekerini üreten Turhal Şeker Fabrikası ve fabrikaya ilave olarak yapılan ve Türkiye'nin 5 büyük makine fabrikasından biri olan Turhal Makina Fabrikası, nahiye olan Turhal'ın da kaderini değiştirdi. Nahiye, ekonomik anlamda büyük gelişmeler gösterdi ve hızlı göç almıştır. Hatta şeker fabrikası yapılıncaya kadar net olarak bilinemeyen Turhal'ın nüfusu ancak 1935 yılı itibarıyla 5687 olarak belirlenmiştir.

1944 yılında ilçe olan Turhal'ın en önemli gelir kaynağı Şeker Fabrikasıdır. Fabrikanın kampanya döneminde yaratılan istihdam şehir nüfusunun artışında önemli bir rol oynamıştır. Şeker fabrikası sadece Turhal merkezde değil çevrede de tarım faaliyetlerini geliştirmekle birlikte fabrika yan ürünü olan Küşpe ve Melas sayesinde et besiciliği ve hayvancılıkta önemli oranda artış sağlamıştır.

Günlük bin ton pancar işleme kapasitesi ile kurulan fabrika, sonraki yıllarda yapılan modernizasyon çalışmaları ile günlük 7 bin 200 ton kapasiteye çıkarılmıştır. İlk yılında 56 bin ton pancar işlenen fabrikada, 2017 yılında yaklaşık 830 bin ton pancar işlenmiştir.

Turhal Şeker Fabrikasının ismi 1995 yılında ismi Muammer TUKSAVUL'un bizzat katıldığı törenle Muammer Tuksavul Şeker Fabrikası olarak değiştirildi.

Hasan AÇIKEL Tokattan.net

<https://www.tokattan.net/2018/02/bir-sehrein-hikayesi-turhal-seker.html> (erişim;17.07.2019)



Bugün üretim ekonomisi adına ne varsa uluslararası kapitalist tekellerin emriyle bir bir yok ediliyor. Emperyalist sömürü ülkemizi teslim alıyor. Ülkenin ve halkın çıkarına olmayan şeker

fabrikalarının satışı küresel kapitalist şirketlerin ve tekellerin çıkarına hizmet ediyor. İş başına gelen hükümet sürekli olarak bir yerlilik ve millilik vurgusu yapıyor ama üretim ekonomisine özelleştirme yoluyla son veriyor, ülkenin yerli üretimini uluslararası şirketlerin hizmetine açıyorlar.

Günümüzde özelleştirme ile yerel ekonomi ve onunla birlikte fabrikaların bulunduğu kentlerde yaşam alt-üst olmaktadır. Bazı yerelerde bu fabrikalar en önemli geçim kaynakları, kentin ekonomik damarıdır. Fabrikaların olduğu yerde şeker pancarı, bir yandan şeker üretiminde kullanılırken bir yandan da besi hayvancılığı açısından çok değerli bir gıda olan yaprak, baş ve posası ile yem bitkisi olarak işe yarar. Bu açıdan fabrikalar bulunduğu yerin ekonomisi ile yapısal uyum içindedir. Fabrikalar kapandığında sadece fabrikalar kapanmayacak tarım ve hayvancılığa dayanan ekonomi de sekteye uğrayacaktır.

Şeker fabrikaları sayesinde şeker pancarı tarımı neredeyse Türkiye'nin her tarafına yayılmıştı. Günümüzde şeker pancarı tarımı 65 il ve yaklaşık 8 bin yerleşim biriminde yapılmaktaydı ve yaklaşık 350 bin çiftçi ailesi pancar tarımı ile uğraşmaktadır. Şeker pancarı tarımı, sözleşmeli bir tarım türü olduğu için bu işin tarımını yapan insanları köye bağlayarak ve ailenin neredeyse tüm bireylerine bir iş olanağı yaratmakta ve kentlere göçün önlenmesinde de önemli rol oynamaktadır. Bir de bunlara mevsimlik tarım işçilerini ve fabrikalarda geçici olarak çalışan işçileri kattığımızda özelleştirme ile birlikte kentlerdeki önemli bir istihdam ve geçim kaynağı yolu da kapatılmış oldu.

Ülkenin şeker pancarı üretimini yok edecek, istihdamı olumsuz etkileyecek, halk sağlığını tehdit eden kamuya ait şeker fabrikaları artık özelleştirildi. Artık ülkemiz şeker politikası kendine yeterli ve dünya piyasalarında önemli bir üretici olma rolü taşımamaktadır. Türkiye`de nişasta bazlı şeker kotaları giderek artmaktadır. Artık şeker üretim maliyetlerini düşürmek için

şeker pancarı tarımı desteklenmiyor. Bir ülkenin şeker pancarı üreticiliği, şeker fabrikası işletmeciliği ve teknik kapasitesi bitiriliyor.

Bir birikim göz göre göre yok oluyor/ediliyor.



**İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ
VE ZEYYAT HOCA**

PROF. DR. CUDİ TUNCER GÜRSOY
DOĞUŞ ÜNİVERSİTESİ

Yıl 1963. İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi (bugünkü Marmara Üniversitesi, İşletme Fakültesi) son sınıf öğrencileri, oldukça heyecanlı bir şekilde, Akademiye ilk kez ders verecek İTÜ'lü bir hocanın sınıfa girmesini bekliyorlar. Birazdan sınıftan içeri, yaşı 40 ın altında, ama saçları tamamen beyaz, yüzünde sıcacık bir tebessüm, elinde bej renkli bir James Bond çantası ile Profesör Zeyyat Hatiboğlu giriyor. Çantasını kürsünün üzerine koyuyor ve gülümseyen bakışlarını sınıftaki



bütün öğrencilerin üzerinden tek tek geçiyor. Sınıfın atmosferi bir anda ısınıyor ve herkes bu yeni sesi can kulağıyla dinlemeye başlıyor. Dinledikçe

görüyoruz ki bu yeni ses daha önce hiç duymadığımız çok değişik şeyler söylüyor. Finans anlatırken, Türkiye ekonomisine geçiyor ve ekonomiyle finansal yönetimin ilişkisini öğretiyor. Bir bakıyorsunuz istatistik yöntemler kullanarak bir finans problemini çözüyor, bir bakıyorsunuz Türk işletmelerinin yönetim ve organizasyon sorunlarını dile getiriyor. Enflasyon diyor, devalüasyon diyor, bilanço diyor, ihracat diyor, bankacılık diyor, maliyet diyor, serbest pazar ekonomisi diyor. Ders bitiyor, kimse yerinden kıpırdamıyor. Sınıf adeta büyük bir entelektüel tatminle son bulan bir meditasyon sonrasını yaşıyor. Ben mırıldanıyorum: "Hocam, daha önceleri neredeydiniz?"



O akşam eve geldiğimde babam ve amcama yeni hocamızı anlatıyorum. Zeyyat Hatiboğlu adını duyunca yerlerinden fırlıyorlar. "Zeyyat, Mustafa Hatiboğlu'nun oğludur. Mustafa Hatiboğlu, Trabzonda deden İbrahim Cudi'nin öğrencisi idi. Bak şimdi sen Zeyyat'ın öğrencisi olmuşsun. Bu ne güzel bir rastlantı. Tanrıya şükürler olsun." diyorlar. O gün, hiç kuşkusuz,

yaşamımın unutulmaz bir kaç gününden biri idi. Zeyyat hocayla, böyle bir yakınlığımızın olması beni tarif edilemez ölçüde mutlu etmişti. Ertesi gün okula büyük bir gururla gidecektim.

Yıl 1964. İşletme İktisadı Enstitüsüne devam ediyorum. Finans dersimizi gene Zeyyat hocadan alıyoruz. Onun derslerinin hiç değişmeyen bir özelliği var: Coşkuyla başlıyor, coşkuyla devam ediyor, coşkuyla sona eriyor. Öğrencilerle iç içe. Onlarla birlikte olmaktan, onlarla tartışmaktan mutluluk duyuyor. İşini bir çocuğun oyun oynarken aldığı zevkle yapıyor. Bu heyecan elbette öğrenciye yansıyor, motivasyon artıyor ve çok iyi sonuçlar alınıyor. Zeyyat hoca benim için bir idol adeta. Bir gün son dersten sonra, İstanbul Üniversitesi bahçesinde eve dönmek üzere birlikte yürüyoruz. “Enstitüyü bitirince ne yapacaksın” diye soruyor”. “Hocam” diyorum, “benim bir tek idealim var. Üniversitede kalıp hoca olmak. İnşallah sizin gibi bir hoca olabilirim”. Yüzünde memnuniyet ifade eden bir gülümseme görüyorum.

1964 Şubatında İÜ İktisat Fakültesine doktora öğrencisi olarak kabul edildim. Enstitü ve doktoraı birlikte götürmeye başladım. Aynı zamanda Milli Eğitim Bakanlığının ilk kez o yıl açtığı yurtdışı doktora sınavına girdim. Bir süre sonra sınavı kazandığımı ve Amerika'ya İşletme doktorası için gönderileceğimi bildiren mektubu aldım. Ailem dışında bu sevincimi paylaştığım tek kişi Zeyyat hoca idi. Bana derhal ABD' de nasıl çalışmam gerektiği konusunda öğütler vermeye başladı. Ancak bu arada bizim eve bir matem havası egemen olmuştu. 22 yaşındaydım. Amerika'ya bir kez gidersem bir daha geri dönmez, orada bir Amerikalıyla evlenir Amerikalı olurum. Amcam, Mustafa Hatiboğlu'nu ziyaret ederek, benim Zeyyat hocanın asistanı olarak İTÜ ye girmem halinde Amerika'dan vazgeçebileceğimi söylemiş. Zeyyat hoca beni Haziran 1964 de İTÜ İktisat Kürsüsüne asistan olarak

aldı Bu suretle Amerika defteri kapandı ve 40 yıllık beraberlik başladı. Bu 40 yıl boyunca kendimi hep onun asistanı olarak gördüm, hep onun beğenisini aradım. Zeyyat hoca ise bütün opsiyonlarını hep benden yana kullandı. Zeyyat hocanın benden yana tavırları, bazı meslektaşlarımın çeşitli yorumlarına hatta bazen de tepkilerine neden olmuştur. Lakin ben Zeyyat hocanın değerini çok iyi biliyordum, o da bende bazı şeyler görüyor olmalı ki bana güveniyordu. Bu kadar basit.

Zeyyat hoca kürsüde herkesin hocası ve ağabeyi idi. Nezaket ve zarafet simgesi idi. Çalışma arkadaşlarına zarar verebilecek hiç bir tavrına tanık olmadım. Tam tersine, herkese iyilik yapma isteği onu bazen hayal kırıklığına düşürmüştür. Ama Zeyyat beyin en fazla saygı uyandıran yönü mesleğine, okumaya ve yazmaya olan hiç kimseyle kıyaslanamayacak tutkusuydu. Sadece çok kısa bir yemek molası hariç, günde 10-12 saat sürekli okuduğuna defalarca tanık olmuşumdur. Yaptıklarıyla hiç bir zaman yetinmemiş, daha iyisini yapmak için sürekli çalışmıştır.

Zeyyat hocanın pazar ekonomisine duyduğu inanç -bu inanç elbette onun kuvvetli iktisat altyapısına dayanmaktaydı 50 yıl en küçük bir sapma göstermeden devam etmiştir. 1960'lı yıllarda Türkiye'nin kalkınma planlarına giren ithal ikamesi stratejisine o yıllarda en fazla karşı çıkan iktisatçıydı. Türk ekonomisi dünyadan soyutlanıyor, pazar mekanizmaları çalıştırılmıyor, bunun sonuçları ağır olacak der, bu fikirlerini kitaplarında, dergilerde ve gazetelerde yorulmadan dile getirirdi.

Türkiye ekonomisi hakkında, gazete köşe yazılarının bilinen düzeyinin üstüne çıkıp ciddi bilimsel analizler yapan başka bir iktisatçı o tarihlerde yok gibiydi. Zeyyat hoca Türkiye'deki enflasyonunun nedenlerini, izlenen kur politikasının olumsuz etkilerini, bankacılık kesimindeki savurganlığı ve verimsizliği,

devletin ekonomi üzerindeki egemenliğinin sakıncalarını v.s. daha 1960'lı yıllarda haykırırcasına kaleme alıyordu. 1960'lı yıllarda Türkiye'de fikir hayatına solcular hakimdi ve pazar ekonomisini açıktan açığa savunmak cesaret isteyen bir işti. Zeyyat hoca bu cesareti göstermiştir (şimdi o solcuların hemen hepsi pazar ekonomisinin herkesi şaşırtan boyutta savunucuları olmuş bulunuyor !).

Zeyyat hocanın sadece iki yönünü kendi kendime eleştirir, bunu kendisine en uygun şekilde nasıl aktarabilirim diye düşünürdüm. Bunlardan birincisi iktisat gibi devasa bir bilim dalında çok önemli şeyler yaparken, Türkiye'de yeni yeni popüler olmaya başlayan işletme biliminin hemen hemen bütün dallarında kitaplar yayınlamasıydı. İkincisi ise yanlış bulduğu düşüncelerin sahiplerini ve kendi görüşlerine karşı çıkan meslektaşlarını acı ve keskin ifadelerle eleştiri yağmuruna tutmasıydı. Bu iki özelliği halen devam ediyor. Bir kaç kez “hocam bu kadar dağılmayın, bırakın İşletmeyi işletmeciyim diyenler yapsın. Sizin yapacağınız çok daha önemli işler var” demek cesaretini gösterdiğimi hatırlıyorum. Bana şu cevabı verirdi: “ Benim yazdığım işletme kitaplarından daha iyisini göster, haklısın diyeyim”. Bir şey diyemedim, çünkü bizzat ben mesela Maliyet Muhasebesi ve Finansmanı onun kitaplarından öğrenmiştim. Zira o tarihlerde bu konularda okunabilecek başka Türkçe kitap yoktu. “Hocam meslektaşlarınıza yönelttiğiniz eleştirilerin tonunu hafifletemez misiniz?” diye sorduğumda ise Tuncercğim (bana orta isimle hitab eder) kamuoyunu yanlış yönlendiriyorlar, yanlış şeyler söylüyor, yanlış şeyler öğretiyorlar. Buna dayanamıyorum, ister istemez tepkili oluyorum” derdi. Halen de diyor.

60'lı ve 70'li yıllar Zeyyat hocanın İTÜ ve İTÜ dışında çok aktif akademik ve mesleki faaliyetleriyle dolu geçmiştir. Popülaritesi her geçen gün artmakta idi. Ama bu popülaritesini kapitalize

etmeyi hiç düşünmemiştir. Türkiye’de o yıllarda bir iktisat ya da İşletme profesörünün önemi ne yazık ki işletmelerde aldıkları görevlerle ölçülür hale gelmişti. Bir profesör özel sektörde ne kadar fazla para kazanıyorsa o kadar değerli görülürdü. Bazı hocaları üniversitelerdeki odalarında bulmak sorun haline gelmişti. Zeyyat hoca mesleğini hiç bir zaman bir sıçrama tahtası olarak kullanmamış, bilim adamlığı ve hocalık neyi gerektiriyorsa onu yapmıştır.

Zeyyat hoca her zaman çalışmanın kölesi olmuş, ama bu onu bilginin efendisi mertebesine yükseltmiştir.

Zeyyat hoca 60’lı ve 70’li yıllarda İTÜ İktisat Kürsüsünü geliştirmek için çok çaba gösterdi. Benden önce, Haydar Kazgan, Münir Ekonomi, rahmetli Doğan Fikret Aykan, Aydın Aydıncıoğlu ve Yücel Candemir’in kürsüye kazandırılmasında Zeyyat hocanın çok büyük rolü olmuştu. Gerçi kürsü başkanı Prof. Dr. Reşat Nalbandoğlu hocamızı (nur içinde yatsın). Ama Reşat Hoca, Zeyyat beyin önerilerine her zaman olumlu cevap vermiştir. Benden sonra ise Ümit Şenesen, Zafer Tunca, Selçuk Abaç, Ahmet İpekçi, rahmetli İlban Onur, Ayhan Toraman, Ömer Gökay, Murat Uğur Aksoy’u da kürsüye getiren Zeyyat hoca olmuştur. Bunlardan Ömer Gökay bir süre sonra İÜ İktisat Fakültesine, Murat Uğur Aksoy ise Almanya’ya gitti. Ötekiler, kürsüye uzun yıllar büyük hizmetler verdiler. Bazıları İTÜ İşletme Fakültesindeki görevlerini halen büyük bir özveri ve başarı ile sürdürüyor. Bu isimler arasında Zeyyat hocayla fikir uyuşmazlığı içinde olanlar, zaman zaman ona kırgınlık duyanlar elbette olmuştur. Ama hepsi Zeyyat Hoca’nın ayrıcalıklığının her zaman farkında olmuşlar ve hocaya hakettiği saygıyı göstermişlerdir.

İktisat Kürsüsü, İnşaat Fakültesinden ayrılıp Temel Bilimler Fakültesi bünyesine geçerken ikiye ayrılmıştı. İTÜ deki iktisatçı

ve işletmecilerin sayısının iki kürsü oluşturacak düzeye erişmesi ve İTÜ de ayrı bir İşletme Mühendisliği Fakültesinin tartışılır hale gelmesi Reşat hoca ile birlikte Zeyyat hocanın büyük bir başarısıdır. 1977 yılında İşletme Mühendisliği Fakültesi, Zeyyat hocanın yoğun bir Ankara trafiği sonunda kurulunca, İTÜ'de radikal bir değişim gerçekleşmiş oldu. İTÜ artık sadece Mühendis yetiştiren bir Üniversite olmaktan çıkmıştı. Meslek hayatımın en heyecan verici yıllarını bu fakülte bünyesinde 1977-82 yılları arasında yaşadım. Zeyyat hocanın dekanlığı sırasında onun sağ kolu olmuştum. Bu yıllar Türkiye'nin çok zor yılları idi. Ama biz Zeyyat hocanın etrafında ne işler hallederdik.. Piyasada kağıt mı yok? Kalkar İzmit'e Sekoya gider, rica minnet alabildiğimiz kadar kağıtla Fakülteye dönerdik. Teksir makinası mı lazım? Bir şekilde bulurduk. Kadro verilmediği için kitaplığa memur mu alamıyoruz ? Öğrencilerle anlaşır, onların büyük bir istekle ve rotasyon usulüyle kütüphanede çalışmalarını sağlardık. Öğrencilerimizin bir bölümü sıkıyönetim tarafından nezarete mi alındı? Hastal'a gider, çocukları görür, komutana rica eder, salıverilmelerini sağlardık. Zeyyat bey'in bize de bulaşmış olan heyecanı ve coşkusu olmadan bunların hiç biri mümkün değildi. Böyle coşkulu ve özverili bir öğretim kadrosunun varlığı , çok iyi puanlarla Fakülteye girmiş, gerçekten üstün nitelikli öğrencilerde de fakültelerine karşı tarif edilemez bir sevgi ve aidiyet duygusu yaratmıştı. Öğrenciler çok gururluydular, hocalarını ve fakülte çalışanlarını çok seviyor, derslerine büyük bir gayretle çalışıyor, Maslaktaki ısıtılması yıllarca sorun olan binamızda yapılmakta olan dersleri paltolarıyla ve birbirine sokulmuş vaziyette oturarak izliyor ve sabırla sorunların aşılacağı günleri bekliyorlardı.

Zeyyat hocanın 60'lı ve 70'li yıllarda attığı tohumlar zaman içinde çok güzel çiçeklere dönüşmüştür.

Zeyyat hocanın 1978 den itibaren adı "rant" sözcüğüyle birlikte anılmaya başlandı. O yıl "hayalimden bile geçmeyen bir başarı"

olarak nitelendirdiği "An Unconventional Analysis of The Turkish Economy" adlı eserini yayınladı. Zeyyat hoca bu yapıtında o günlerde 900 dolar olduğu hesaplanan kişi başına milli gelir rakamının 300 dolarlık kısmının şişirilmiş (rant) olduğunu gösteriyor. 1950-75 dönemi büyümesinin resmi rakam olan % 6,4 değil, sadece % 4 olduğunu kanıtıyor, Türkiye'nin bu rantları ortadan kaldırmak için fakirleşmesi gerektiğini ve 1975 sonrası dönemde de yılda ortalama % 4,5 oranında büyüebileceğini söylüyordu. Bu söyledikleri aynen gerçekleşmiştir. Bu kitabı dünyanın en popüler iktisat süreli yayınlarından Journal of Economic Literature'da tanıtılmış ve yorumlanmıştı. Hoca, daha sonra Türkiye için geliştirdiği bu fikirlerini genel bir teori haline de getirdi. Yazdıkları başlangıçta her okuyucu tarafından tam olarak anlaşılmıyordu. Bunu farkettiğinde daha önce yazdıklarını geliştirir, özetler, yeniden yayınlardı. Kitaplarını çevresindekilere kendi eliyle ve imzalayarak verir, aman ne olur okuyun, bana görüşlerinizi bildirin derdi. Uğraştı, didindi, çırpındı. Maalesef çok az kişiden yorum ve tepki alabildi. Bu kişilerden biri, çok beğendiği iktisatçı Prof. Dr. Merih Celasun'dur. Bir diğeri bu armağan kitapta "Zeyyat Bey Ne Diyor" başlıklı yazının yazarı Prof. Dr. Mustafa Aysan' dır. Bu olay sayın Tarhan Erdem'in de bu kitaba armağan ettiği yazısında belirttiği gibi ilginç bir sosyopsikolojik olaydır. Herkesin tanıdığı ve kendini ispatlamaya ihtiyacı olmayan bir Türk profesörü yeni bir şeyler söylediğini iddia ediyor, "ne olur okuyun bir şeyler söyleyin" diyor; çit çıkmıyor. Ama İş yuvarlak laflar etmeye gelince, sözüm ona, piyasa yorumlarına ve tahminlerine gelince herkes uzman kesiliyor. TV kanallarında, dergilerde, gazetelerde bakıyorsunuz herkes iktisatçı, herkes finansçı. Ekonomi/finans popstarları(!) birbirleriyle yarışıyor. Ben buna bilimin marjinalleştirilmesi diyorum. Türkiye'nin ve Türk ekonomisinin önündeki en önemli

sorun bilimin olması gereken yere oturtulmasıdır. Zeyyat hoca yıllardan beri işte bunu haykırmaktadır.

1982 de aylık gelirim ailemin ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzaktı. Biri 14 diğeri 10 yaşına gelmiş olan iki çocuğumun iyi bir eğitim görmesi gerekiyordu. Çare yoktu, mutlaka bir şeyler yapmalıydım. Nitekim o yıl Zafer Tunca ve Ahmet İpekçi aynı sıkıntılar yüzünden Fakülteden istifa ederek özel sektöre geçmişlerdi. Ama hocalık mesleğini nasıl bırakabilirdim ki? 40 yaşındaydım, 1 yıl önce profesörlüğe yükseltilmişim ve üniversite benim için her şeydi. Olaylar öyle gelişti ki, üniversiteyi terketmemek için, Türkiye'yi terketmek zorunda kaldım.

1982 yılı Nisan ayında bir gün, bir iş için Ankara'ya gitmiştim. Ertesi gün döndüğümde, Zeyyat hoca “Tuncer dün burada olsaydın, sana Bahreyn'de bir iş çıkıyordu” dedi . “Hocam bugün çok mu geç” diye sordum. “Adamlar Hilton'da kalıyormuş, istersen bir görüş” dedi . Bahreyn Üniversitesi Rektörü Dr. Hashemi'yi Hilton'da telefonla arayıp buldum . Bana randevu verdi . Zeyyat bey'i aradım. “Tuncer ben de seninle geleceğim” dedi. Meğerse 1 gün önce Fakültemizi ziyaret eden Dr.Hashemi, Zeyyat beyden oldukça etkilenmiş ve “acaba siz gelmez miydiniz?” diye sormuş Bu arada Zeyyat hocanın bahsetmesi üzerine benden de haberdar olmuş. Zeyyat hocanın ben de geleceğim demesi beni hem çok sevindirmiş, hem de biraz düşündürmüştü. Böyle bir işe girişmek için benim ciddi gerekçelerim vardı. Peki ya Zeyyat hocanın? Üzücü ama, demek onun da varmış. Kalktık hava karardıktan sonra Hilton'a gittik. 1 saat kadar görüştük görüşmedik, el sıkıştık. 1 Ekim 1982 den itibaren Bahreyn Üniversitesinde göreve başlayacaktık. Haber Fakültede ve yakın çevrelerimizde bomba etkisi yaptı. Zeyyat beyin Dekanlıktan ve İTÜ'den ayrılması inanılmaz bir şeydi. Rektör Kemal Kafalı

hocamız Zeyyat beyin Bahreyne gitmesine karşıydı ve izin vermeyeceğini söylüyordu. Zeyyat hoca ise, Kemal bey sonunda anlayış gösterir diye düşünmekteydi ve 2 yıl için izin talep eden dilekçesini prosedür gereği Fakülte Dekanlığına (yani kendisine) sundu. İzin Fakülte Yönetim Kurulu tarafından verilmesi ve onay için Rektöre sunulması gerekiyordu. İnanılmaz bir şey oldu ve Fakülte Yönetim Kurulu Zeyyat hocanın izin talebini reddetti. Gerekçe “Biz izin versek bile, nasıl olsa Rektör vermeyecekti” idi ve gerçekten tuhaftı. Fakültenin kurucusu, o kuruldaki herkesin hocası ve ağabeyi, en yakınlarının azizliğine uğramıştı. Hoca, son derecede haklı olarak, bu olayı bugüne kadar içine sindirememiştir. Bu durumda Bahreyne gidebilmek için Fakülteden istifa etmek ya da emekliliğini istemek zorundaydı. Hoca emekliliğini istedi ve İTÜ ye veda etti. Bir tercih yapmıştı. Hayatına yeni bir şeyler eklenecekti.

Zeyyat hocamla Bahreynde geçirdiğimiz iki buçuk yılın bambaşka bir tadı vardı. Bu kez her gün her gece beraberdik. Zeyyat hoca, kişiliği, birikimi, güler yüzü, üniversite üst yönetimi ile kendi altında çalışanların takdir ve beğenisini kazanan yönetim ustalığı sayesinde çok kısa zamanda büyük hayranlık uyandırdı. Bahreyn yabancılar dahil 400.000 nüfuslu küçük bir ada idi. Ülke yönetimi ülke kalkınmasını gerçekleştirmek için kaliteli yabancı insan gücüne kapılarını açmış, bir yandan da Bahreynlilerin ileride bu görevleri devralacak şekilde yetiştirilmeleri için bütün imkanlarını seferber etmişti. İlk yapılan şey Bahreyn Üniversitesinde eskimiş İngiliz sistemi yerine, Beyrut Amerikan Üniversitesinden gelen profesörlerin de yardımıyla, kredili Amerikan sistemini yerleştirmek oldu. İşletme Fakültesinde Zeyyat hoca, ben, Güven Alpay, Reşat Kayalı ve Şeref Türen (hala Bahreynde) Bahreynli öğrencilerimizi asla Türk öğrencilerimizden farklı görmüyor, büyük bir şevkle görev

yapıyor ve her geçen gün daha fazla sevgi ve saygı topluyorduk. Zaman içinde Bahreynde unutulmaz dostluklar kurduk.



Zeyyat hoca ofisten evine geldikten sonra gene okumaya ve yazmaya başlar, saat 19.00'dan önce hiç birimize evinin kapısını çaldırmazdı. Mühendislik fakültesinde görev yapan adaşım Tuncer Çelik, evi Zeyyat hocaya en yakın olanımız idi. Saatin 19 olmasını bekler ve o anda Zeyyat beyin evine dalardı. Yarım saat içinde telefon zinciri çalışır ve akşamın programı yapılırdı. Gerçekten çok güzel günler geçirdik Bahreynde. Oraya hepimiz daha iyi maddi olanaklara kavuşmak için gitmiştik. Ama sevgili Bahreynlilere büyük bir heyecanla ve gerçek profesyoneller olarak hizmet verdik. İşimizden büyük lezzet aldık ve bu da bizi neşeli ve sağlıklı tuttu.

Zeyyat hoca Türkiye Ekonomisi hakkında geliştirdiği fikirleri ve buradan yola çıkarak kuramsallaştırdığı görüşlerini Bahreyndeki iktisatçı meslektaşlarına ve gençlere hararetle anlatırdı. Bahreyn ekonomisi büyük ölçüde petrol rantlarıyla büyüdüğü için, fikirleri özellikle genç iktisatçılar üzerinde büyük etki yaptı. Bunlardan biri ve çok parlak bir genç olan Khalid Abdulla İngiltereye doktora öğrencisi olarak gittiği zaman, tezini, Zeyyat hocadan esinlenerek, rant ve iktisadi büyüme konusunda yaptı ve çok beğenilen bir eser üretti .

Zeyyat hocaya bütün fakülte baba sıfatını takmıştı. Çünkü yönetim biçimiyle bu sıfatı hak etmişti. Yapılan işin kalitesinden en küçük bir tavize göz yummaksızın, herkesin yardımcısı olmuş, sorunlarına çözümler bulmuştur.

Zeyyat hoca büyük hizmetler verdiği Bahreyn Üniversitesinden Türkiye'ye, arkasında büyük bir isim, saygınlık ve sempati bırakarak, 1985 Haziranında geri döndü. O tarihten sonra çok sevdiği Bahreyni dört kez ziyaret etmiş ve dostlarıyla eski günlerini yad etmiştir. Zeyyat hoca ile 1985-1994 yılları arasında sadece yaz tatillerinde İstanbul'a geldiğimde görüşebildik. Bu dönemin ilk yarısı Özallı yıllardı ve Zeyyat hoca Türk ekonomisinin performansından görece olarak memnun görünüyordu. Ama geleceğe yönelik endişeleri devam ediyordu. Türk ekonomisinin temel sorunlarını Özal ve ekibinin de iyi anlamadığı kanısında idi. Bu temel sorunlara el atmadan ekonominin kötüye gideceğini söylüyordu. Nitekim 1994 de ilk büyük bir kriz yaşandı. Ondan sonra olanları ise hepimiz biliyoruz. Zeyyat bey durmadan dinlenmeden yazıyor, çiziyordu. Ama hiç kimseden tepki ve görüş gelmiyordu. Bütün amacı yazdıklarını okutabilmek ve tartışırabilirdi. Heyecanı hiçbir zaman azalmadı. Yazmaktan olağanüstü bir zevk alıyordu. Bu arada STFA'da sayın Kırhan Dadaşbilge'nin daveti üzerine üst düzey yöneticilerine bir dizi seminerler yaptı ve çeşitli kurumlarda hocalık yapmaya devam etti. Sürekli çalışmak onun için tek yaşam biçimi idi. Zeyyat hoca isteklerinden çok amaçları olan bir insandı.

Ocak 1995 de İTÜ İşletme Fakültesine geri döndüm. 12 yıl yaşadığım Bahreyn'den ve oradaki dostlarımdan ayrılmak elbette hüznülmü olmuştur; ama 1982 de ayrıldığım fakülteme dönmenin sevinci bu hüznü bastırıyordu. Zeyyat hoca artık İTÜ'de ders vermiyordu. 1982'deki ekibin hemen hepsi profesör olarak görevlerinin başındaydı. Ayrıca çok yetenekli bir genç kuşak yetişmişti. Öğrenci kalitesi gene çok iyiydi, hocalar işlerini gene son derecede yetkin ve düzenli şekilde yapıyorlardı. Fakültenin

İTÜ içindeki itibarı yüksekti. Ancak itiraf etmeliyim ki, 1977-82 döneminin coşku ve heyecanını göremedim. Zeyyat hocanın Fakülteye derse gelmesini istedim. O istemedi. Dışarıda sık sık görüşüyorduk ve bana yeni yazdığı kitapları okutturuyor, anlamadığım yerlerini anlatmaya çalışıyordu. Türkiye'nin temel sorunlarının başında ticareti yapılan ve yapılmayan malların göreceli fiyatlarının olması gereken düzeylerde olmadığı gerçeğinin yattığını söylüyordu. Türkiye'nin neden % 4,5-5 den daha fazla büyüemeyeceğini, büyüme oranını girdi artışı ve verimlilik bileşenlerine ayırarak açıklıyordu. Bunlarla ilgili çok yazı yazdı. Ama daha öncekilerde olduğu gibi bunları da okutmakta ve yorum almada zorlandı. Hocanın fikirleri artık tam bir olgunluk aşamasına gelmişti. Belki çok yeni şeyler söylemiyordu ama, orjinal fikirlerini artık çok daha açık ve kendinden emin şekilde anlatıyordu. Ne zaman evine gitsem onu çalışma odasında buluyordum. Artık sadece iktisat da okumuyordu. Dünyanın en ünlü edebi eserlerinden bazılarını masasının üstünde görüyordum. Örneğin, James Joyce'ın "Ulysses"inin İngilizce ve Türkçe metinlerini aynı anda karşılaştırmalı olarak okuyor ve "bu İngilizce Türkçeye nasıl çevrilebilir, aşkolsun Nevzat Erkmen'e doğrusu" diyordu. Zeyyat beyin batı kültürüne büyük bir hayranlığı vardır. Klasik batı müziği ve batı edebiyatı konusunda ki bilgisi de imrenilecek düzeydedir. Hoca 1995 den sonra sevgili hayat arkadaşı Sevim hanımla birlikte sık sık yurt dışı seyahatlere de çıkmış ve bu kültür gezileri onun en sevdiği şeylerden biri haline gelmiştir. Bu alışkanlıklarını hala sürdürüyorlar. İnşallah daha uzun yıllar sürdürürler.

1997 yılı Ağustosunda Doğu Üniversitesine Rektör olarak atandım. Zeyyat hoca ise Mütevelli Heyetinde görev aldı. 1977 de İşletme Mühendisliği Fakültesinde nasıl yanyana çalıştıysak şimdi de Doğu Üniversitesinin geleceği için kolları sıvamıştık. Kasım 1997 de Üniversitenin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından onurlandırılan açılış töreninde Rektör olarak ilk

konuşmamı yaptım. İyi bir konuşma olduğunun farkındaydım. Tören bittiğinde sevgili Zeyyat Hocamın beni kucaklarken gözlerinin yaşlı olduğunu gördüm. Kimbilir, belki beni de 100 küsur kitabının yanısıra bir başka eseri olarak görüyordu. Ben de onu minnet duygularıyla kucakladım.

7 yıl da Doğuştta geçti. Burada da çok güzel şeyler yaptık ve yapıyoruz. Hocamı bir hafta aramasam büyük bir tedirginlik duyarım, o da beni bir hafta görmese Tuncerciğim, seni özlemesem sorun değil” der. Sitemi bile böylesine zariftir.

Hocam şimdilerde sevgili eşi, arslan gibi iki oğlu, güzel gelinleri ve dünya tatlısı dört torunu ile hayatının en güzel günlerini hakettiği huzur içerisinde geçiriyor.

11 Haziran 2004, Cuma. Doğuş Üniversitesi 4. dönem mezunlarını veriyor. Zeyyat hoca çok başarılı iki mezuna diplomalarını vermek için sahneye davet ediliyor. Arkasından seyrediyorum. 41 yıl film şeridi gibi buğulanan gözlerimin önünden geçiyor. Hocaların hocası, Türk bilim hayatının bir devi, yanında olmaktan, yanında büyümekten, yanında yaşlanmaktan her zaman onur duyduğum ve duyacak olduğum Zeyyat Hatiboğlu sahne merdivenlerini biraz duraksayarak tırmanıyor. Sonra iki öğrencisini her zamanki sevecen tebessümüyle kucaklıyor ve diplomalarını veriyor. O anda neler hissettiğini ve ömrünü bilime ve hocalığa adadığı için ne denli mutlu olduğunu çok iyi biliyorum. Alkışlar arasında yerine dönüyor. Yanındaki sandalye boş, ben ise üç sandalye sağındayım. Eliyle yanındaki boş sandalyeyi İşaret ediyor. Gidiyorum. “Gel Tuncer beni biraz ısıt” diyor. Elele tutuşuyoruz. Tanrıya bir kez daha şükrediyorum.

Bir şarkısın sen hocam. Yıllarca dillerden düşmeyecek bir şarkı. Ne mutlu senin taleben olana, dostun olana, meslekaşın olana, okurun olana. Ne mutlu seni bir şekilde tanımış olana. Tanrı seni hepimize bağışlasın .