

TMMOB'nin Mühendislik Mimarlık Öyküleri Serisinin Altıncısı Yayımlandı...

## MÜHENDİSLİK MİMARLIK ÖYKÜLERİNDEN BUGÜNE YANSIYAN UMUT

Banu Salman

**EMO Basın-** TMMOB'nin 50. yılı dolayısıyla başlatılan çalışma çerçevesinde ilki 2004 yılında yayımlanan, "Mühendislik-Mimarlık Öyküleri" kitabının altıncısı okuyucusu ile buluştu. 13 öyküden oluşan kitapta, yalnız mühendis ve mimarların değil, her kesimden okurun ilgisini çekecek öyküler yer alıyor.

Mahmut Kiper, Nadir Avcıoğlu, Orhan Örucü ve Melih Şahin'in yoğun emek ve katkılarıyla yürütülen Mühendislik-Mimarlık Öyküleri serilerinde yer alan 75 öykü aracılığıyla, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Türkiye'nin tarihi; mühendislik, mimarlık uygulamalarının penceresinden anlatılıyor. Anılar, veriler, bilgiler, söyleşiler, gazete kupürleri ve fotoğraflar eşliğinde dönün tarihi bugüne ışık tutuyor. TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı'nın "Üreterek büyüyen ve paylaşarak gelişen bir ülke yaratma konusunda ilham kaynağı olmasını dilediğimiz öyküleri beğeneceğinizi umuyoruz..." sözlerine yer verdiği sunuşuyla açılan kitap, çalışmada büyük katkısı olan Koordinatör Mahmut Kiper'in önsözüyle okuyucuya tanıtılıyor. Mühendislik-Mimarlık Öyküleri'nin misyonunu Kiper, "Bağımsız, kendi gücümüzle ve kendi mühendis ve mimarımızla hem de en zor koşullarda nelerin yapılabileceğine dair üstü örtülmeye ve yok edilmeye çalışılan pek çok örneği halkımıza ve yeni nesillere aktarmak" biçiminde özetliyor. Mahmut Kiper, geçmişle bugüne dair yaptığı kıyaslamada kaygısını da şöyle dile getiriyor:

"Sanayi devrimini yakalama ve muasır medeniyet seviyesine erişme araçlarından olan ilk dönem sanayi tesislerinin bırakın varlığına isimlerine bile tahammülün gösterilmediği, o dönem birikimlerinin tüm izlerini tarihten silmek için her yolun denendiği bir yok etme dönemine tanık oluyoruz. Özellikle son dönemde yok edilenler sadece sanayi tesislerimiz olmadı. Aynı zamanda kent kimliği ve kültürünü sağlayan, kente kimlik ve anlam katan, kent tarihini oluşturan tüm yapılar ve dokular yok edildi. Doğa da yok edilip taşınmasıyla nasibini aldı. Ve doğanın parçası insanı var eden değerler çok ağır tahribata uğratıldı. Yine bu süreçte kavramların içi boşaltıldı, tam bir kavramların manipülasyonu dönemi yaşatıldı."

"Geçmişten umut olarak önümüze koyabileceklerimizi yok ederek umudun sadece kendileri olabileceklerini dayatmaya çalışanlara 'Gezi' başkaldırısı tarihsel bir cevap niteliğindedir" saptamasını yapan Kiper, geleceğe yönelik umut vurgusunu da şöyle ortaya koyuyor:

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

### Siyaset Eleştirilerine Mühendis Kimliği Yanıtı

Serinin son sayısında yayımlanan 13 öykünün ilkinin Makine Mühendisi Melih Şahin'in derlediği "1960'larda Mühendis Kimliği" oluşturuyor. Mühendis ve Makina Dergisi'nden



geniş alıntılar yapılan öyküde yer verilen "Mühendisin İnancı" TMMOB'nin toplumcu mücadele çizgisine de işaret eden mühendisin mesleki etik sorumluluğunun altını çizen içeriğiyle dikkat çekiyor:

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

Melih Şahin'in çalışması; demokrasi araçlarını yok sayarak siyaseti kısır bir seçim ortamına ve elit bir kesime ayırmaya çalışan anlayış karşısında mühendislerin penceresinden siyasal sorumluluğu da irdeliyor. Bu çalışma, "Bu kurumlarda siyaset yapamazsınız. O zaman siyasal parti kurun, seçime girin" dayatmasına da yanıt içermesi nedeniyle geçmişten gelen güncel bir aktarım olarak okunmaya değer...

Yine Melih Şahin kitaba, "Rayların Unutulan İki Zikri Karakurt ve Bozkurt" öyküsü ile de katkı sağlamış. Türkiye'nin demiryolu taşımacılığında yerli üretim anlamında nasıl bir atılım içinde bulunduğunu Şahin bu öyküsünde fotoğraflar ve dergilerden yaptığı taramalarla aktarıyor. 1976 ve 1994 yılında kullanımdan çekilen ve halen Eskişehir'de sergilenen Karakurt ve Bozkurt lokomotiflerinin bugün bile ne kadar değerli olduklarını anlamak için Şahin'in verdiği şu bilgilere göz atmak bile yeterli olacaktır:

"O günün şartlarında yüzde 75-80 parçası yerli olan her iki lokomotifde de, bandaj, fren ve ışık teçhizatından başka bütün aksam (silindirler, biyeller, pistonlar, kazan, gövde, vs.) yerli yapılmıştı."

## Ar-Ge'lerimizin Sonunu Hazırlayan Yardımlar

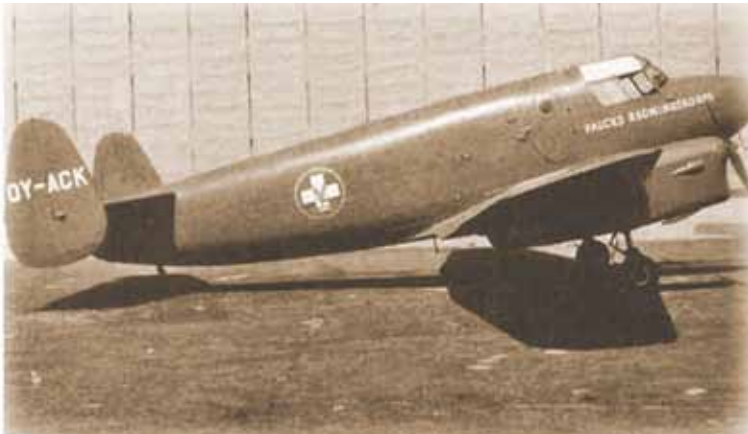
Metalleri Mühendisi Mahmut Kiper, kitabın koordinatörlüğünü yürüttüğü gibi kendisinin kaleme aldığı "İlk Ar-Ge'ler" ve "Eskimeyen Ayakkabılar Yapan Fabrika: Sümerbank Beykoz Deri ve Kundura" öyküleriyle de çalışmaya önemli bir katkı sağlamış. İlk Ar-Ge'ler öyküsü, "ilk özel uçak bomba fabrikası, ilk yerli motor, ilk yerli tank, ilk ray üretimi, ilk yerli uçaklar, Karakurt Lokomotif ve Devrim arabasına" varıncaya kadar bugün hala "Yerli uçak üreteceğiz" gibi propaganda- larla siyasetçilerin vaatlerine konu olan hedeflerin aslında Cumhuriyetin ilk dönemlerinde nasıl bir atılımla gerçekleştirilebildiğini ve sonra ne yazık ki nasıl sönümlendirildiğini akıcı bir anlatımla okuyucuya sunuyor.

İlk Ar-Geler, Bağımsızlık Savaşı'nda üstün hizmetleri nedeniyle madalya alan Şakir Zümre'nin özel uçak bombası fabrikasının öyküsünü de bugüne taşıyor. İlk Türk motorunu geliştiren ve Yunanistan, Bulgaristan, Polonya, Mısır, Ürdün, Suriye gibi çeşitli ülkelere askeri mühimmat ihracatına başlayan fabrikanın hazin sonunu ABD, 2. Dünya Savaşı sonrası yaptığı silah ve cephane yardımları ile getiriyor. Tarım aletlerine yönelen fabrika bu sefer de Marshall yardımları nedeniyle zarara sürükleniyor.

Ar-Ge boyutuyla Türkiye'nin sanayileşme ve mühendislik geçmişinin neredeyse bir özet tarihini içeren bu öyküde, Kırıkkale Çelik Fabrikası'ndan, Eskişehir CER Atölyesi'ne, Anadolu'nun sanayileşmesinde büyük önem taşıyan şeker fabrikalarının kuruluşuna, ilk entegre süt ve süt ürünleri fabrikasına varıncaya kadar yine Cumhuriyet tarihindeki ilklerin deneyimlerine ortak olabilirsiniz. Peki, "Gripin" olarak bugün de hala satılan soğuk algınlığı ve ağrı kesici ilacın yerli bir üretim olduğunu biliyor muydunuz? O zaman Eczacı Necip Akar'ın ve Gripin'in öyküsünü de "İlk Ar-Ge'ler"de okuyabilirsiniz.

Bugün Suriye kaynaklı olarak salgın tehdidi yaratan çiçek hastalığı nedeniyle ülkemiz ve dünya gündemine yoğun bir şekilde giren çiçek aşısı dahil olmak üzere ilk aşı üretimlerini yapabildiği Türkiye'nin artık aşı üretilmediği hüznü ile İlk Ar-Ge'ler öyküsünü bitirirken, kulağınıza Mahmut Kiper'in "Artık kaçınılmaz şekilde etkisi büyük Ar-Ge öykülerinin yeniden başlaması gerekmektedir" sözleri küpe olacak.

Uçak Mekanik Sistemleri Öğretmeni İsmail Yavuz'un Vecihi'nin Uçakları öyküsü ise Bağımsızlık Savaşı'nın pilotlarından Vecihi Hürkuş ve ilk yerli uçaklarının dirençli serüvenini okuyacaksınız. Ne yazık ki Vecihi'nin uçakları da pek çok engelleme ile karşılaşılıyor. İşte bu engellerden bir tanesi karşısında Yazar İsmail Yavuz şöyle diyor:



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

Sonunda Vecihi test uçuşlarını Prag'da gerçekleştirerek onayı alır. Ne yazık ki Vecihi başta olmak üzere havacılığa gönül vermiş kişilerin katkılarıyla Türk Havacılık Tarihi o dönemde çağdaşlarının düzeyini yakalarken, bu hızlı ilerleme yine "süper yardımlarla" yok edilmiştir:

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

Şu örnek uçak sanayiinin kısa bir özeti gibidir: Danimarka fotoğrafı yukarı kısımlarda verilen 1951'de satın aldığı Türk uçağından tekrar almak için 1953'te sipariş vermek ister ancak fabrikaların kapandığı ve Türkiye'nin artık uçaklarını dışarıdan aldığı söylenir." (s. 45-Mahmut Kiper-Mühendislik Mimarlık Öyküleri-6)

## Orhan Kemal'in 'Murtaza'sından Milli Mensucat Fabrikası'na

Maden Mühendisi Nadir Avşaroğlu ise Orhan Kemal'in önemli yapıtlarından Bekçi Murtaza'dan yola çıkarak "Murtaza'nın Fabrikası" ismini koyduğu öyküsünde, Orhan Kemal'in karakterini yaratmasını sağlayan gözlemlerini yaptığı Milli Mensucat Fabrikası'nı anlatıyor. Pamuğundan turuncuna bereketli topraklarıyla olduğu kadar yetiştirdiği sanat ve kültür insanlarıyla da ülkemizin ekonomik ve kültürel gelişimi üzerinde belirleyici olan Adana'nın sanayileşme hamlesi içerisindeki yerini bu öyküde Orhan Kemal ve Milli Mensucat Fabrikası ile bulacaksınız. Bu fabrikanın korunması gereken bir değer olarak 2005 yılında Kültür Bakanlığı'nın açıkladığı "Kültür Merkezi ve Müze" projesinin gerçekleşmesini umut ederek, Cumhuriyet'in ilk kok fabrikası Üzülmüş Kok Fabrikası bacasının ağzından bir endüstriyel mirası tanyacaksınız. Maden Mühendisi Ekrem Murat Zaman'ın "Konuşan Fabrika Bacası" öyküsü, içeriği kadar anlatımıyla da didaktik bir sıkıcılığın ötesine geçerek bilgi aktarımı yapabilen ilgi çekici bir yazı olmuş.

## Şantiyede Geçen Hayatlar

Yine Nadir Avşaroğlu'nun "Bir Ömürdür Şantiye" başlıklı yazısı, mühendislerin ne yaptığı konusunda güncel yaşam içerisinde hiçbir fikri olmayan insanlara, şantiyedeki mühendisin yaşamını olanca sıcaklığıyla aktarmayı başarabilen, mühendislerin topluma tanıtılmasında önemli bir işleve sahip olabilecek "mühendislerin öyküsü" olarak dikkat çekiyor. Özellikle mühendislik fakültelerinde okuyanlar, mühendis olmak isteyenler ilgiyle okuyacakları bu öykü ile ülkemizdeki "müyendiz"lerin, şantiyedeki dillerini öğrenmek için giriş yapabilirler:

“Örneğin 15 dakika yerine ‘bir cigara içimi’, çok uzakta yerine ‘taa anasının nikahında’, çok soğuk yerine ‘...ım buz tuttu’ denilir. Bir zaman birimi olarak eşeğin sudan gelmesi, bir iş birimi olarak 5 işçinin 3 gün çalışması, bir hacim ölçüsü olarak zibil gibi, bir zaman birimi olarak tükürüğüm kuruyana kadar kullanılır.”

### Saraçoğlu Mahallesi İçin Mücadeleye Devam

Bugün rantçıların gözünü diktiği, Ankara'nın kalbi Saraçoğlu Mahallesi'nin öyküsünü merak ediyorsunuz yine Avşaroğlu'nun kaleme aldığı “Dante Gibi Tam Ortasında Ankara'nın Saraçoğlu Mahallesi” öyküsünü mutlaka okumalısınız. Kente sahip çıkılabilmesi için öncelikle var olan değerlerin farkında olmak ve bu değerlerin var oluş öykülerini insanların yüreğine taşıyabilmek gerekiyor. İşte Avşaroğlu, “Kimse bilmez, ama Ankara, yaşandıkça, sokaklarında anı bıraktıkça güzelleşen bir şehirdir” dediği öyküsünde Saraçoğlu'nun Ankara için değerini Ankaralı olmayanların bile hissedebileceği bir sıcaklıkla anlatıyor. Gezi Direnişi'nin “Bu daha başlangıç mücadeleye devam” sloganı; öykünün sonundaki “Ankara'da deniz olmadığı gerçeği ve Kızılay'a oksijen sağlayan tek yer olması yüzünden, Saraçoğlu Mahallesi'ndeki ağaçlar da en az Gezi Parkı'ndakiler kadar kıymetli ve bir o kadar ilgiyi hak ediyor” vurgusuyla Saraçoğlu Mahallesi için de yerini buluyor.

İnşaat Mühendisi ve Su Politikaları Uzmanı olan Dursun Yıldız'ın hazırladığı, Cumhuriyet tarihinden bugüne su politikalarını da sorgulayan kapsamlı bir çalışmasını “DSİ'nin Öyküsü” başlığıyla kitapta bulacaksınız. DSİ'nin tarihinin su alanındaki imtiyazlarının kaldırılmasından, merkezi bir yapı oluşturulmasına, büyük barajların yapımına, ardından gelen merkezi yapının dağıtılışı ve özelleştirme uygulamalarına paralel DSİ'de yaşanan erozyona varıncaya kadar tüm tarihsel gelişmeleri tarihsel bir bakışla okuyacağınız bu öyküde güncel gelişmeleri de “Su Hizmetlerinde İkinci İmtiyaz Dönemi”, “Sulama Tesislerini Yapımı da Özel Sektöre Açılıyor”, “DSİ Baraj ve HES Yapımından Çekiliyor” gibi ara başlıklar altındaki zengin içerikten edinebilirsiniz.

### Kurmaca Bir Öyküden Çıkan Gerçekler

Kurtuluş İzbek'in “Küçük Adam Doğru Yok, Büyük Adam Doğru Var” öyküsü ise kitapta yazınsal değeriyle öne çıkan çalışmalardan biri. Bu öyküde Aliğa fiderinin elektriksiz kalışının, karlı ve buz gibi dondurucu bir havada daha o gece teslim alınmış olan sahada yetkili konuma gelen mühendisin hattı beslemek için verdiği mücadeleyi siyasi müdahaleler eşliğinde okuyabilirsiniz. 154 ve 380 kilovolt salt sahalarının Çekoslavak yapımcı firmadan teslim alındığı ve herkesin eğlendiği gecede bu mühendisin peçete kağıtlarına aldığı notlarla hattı beslemek için verdiği mücadelenin içinde Tomas Bey ve Mr. Yosef'in öyküsünü de bulacaksınız. Mr. Yosef'e ithaf ettiği bu öyküyü İzbek, “Her ne kadar, ‘aşına çağrışım’ı, bazı kişileri bir süre rahat uyutmayacak olsa da; ‘Tomas Bey’ ve ‘Mr. Yosef’ dışında, adı geçen her olay ve ismin tamamen hayal ürünü olduğu bu öyküde, milliyet gözetmeksizin toplumsal üretim adına yaşayanların bazı küçük soluklarını bulacaksınız” sözleriyle okuyucuya sunuyor.

Mahmut Kiper'in kitapta yer alan ikinci öyküsü, ülkemizin sanayileşme tarihinde büyük bir yere sahip olan Sümerbank'tan geliyor. “Eskimeyen Ayakkabılar Yapan Fabrika: Sümerbank Beykoz Deri ve Kundura” öyküsü; bugün film setlerini ağırlayan mekandan yükselen, Osmanlı'dan bu yana 200 yıllık geçmişin izlerini taşıyan örs ve çekiç seslerini kulaklarımıza dolduruyor.

Yüksek Mimar Yücel Akyürek'in “Gözlüklü İnatçı” anısını ise, bir mimarın emir-komuta zinciri içinde dahi mesleğine nasıl sahip çıktığının öyküsü olarak okuyacaksınız.

Mülkiye'den Dr. Serdar Şahinkaya'nın kitapta yer alan “Kapanış” çalışması ise, “Mühendislik Mimarlık Öyküleri” serisinin tüm öykülerini kısaca tanıttıktan sonra, bu öykülere eşlik eden Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomi tarihini, bilgi ve veriler eşliğinde değerlendiriyor. Şahinkaya'nın dediği gibi; “Kapanış için umutlu olmamızı sağlayan bu ve önceki yayınlarda TMMOB'nin aktardığı deneyim ve heyecandır. Ne mutlu o heyecanı yitirmeyen ve gelecek kuşaklara aktarmaktan bıkmayanlara...” ■

## HATASI YOK, KAZADA ÖLEN YOK; AMA İSTİFA VAR

Mahmut Kiper'in İlk Ar-Ge'ler çalışmasında yer verdiği Hürriyet Gazetesi'nde 18 Şubat 2007 tarihinde yayımlanmış olan Erdal İpekeşen'in yazısından alıntı ise günümüzde çok sayıda insanımızın ölümüyle çeşitli kazalardan sonra karşılaştığımız “sorumsuz sorumlular” utanmazlığına inat, özlemini çektiğimiz etik anlayışın bir örneğini sergiliyor:

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

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

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

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