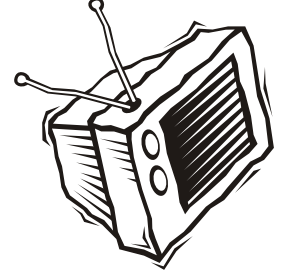


Tv'den

TMMOB HER TÜRLÜ SALDIRIYA KARŞI ODTÜ'NÜN YANINDADIR



TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, SKYTÜRK televizyonunda 25 Temmuz 2008'de canlı olarak yayınlanan tartışma programı "Aykırı Sorular"da Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı'nın son günlerde ODTÜ'ye yönelik açıklamaları üzerine görüş bildirdi. Programda ODTÜ Rektörü Prof. Dr. Ural Akbulut, ODTÜ Şehir Plancıları Bölüm Başkanı Prof. Dr. Melih Ersoy ve TMMOB Şehir Plancıları Odası Başkanı Tarık Şengül de bulundular.

TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı özetle şunları söyledi:

Ülkenin, ülke insanının gündemi işsizlik, yoksulluk, geleceğinin karartılması, üniversitelerimizin durumu, mezun olan üyelerimizin durumu, yeni üniversiteye başlayacak arkadaşlarımızın, öğrenci arkadaşlarımızın sorunları iken bakın şimdi burada hangi konuyu konuşuyoruz. Ankara Büyükşehir Belediye Başkanının ODTÜ'deki yapılaşmadaki on yıllarca çözülemeyen durumu ortaya atarak asıl niyetinin başka olduğunu bildiğimiz bir konuyu anlamaya ve anladığımızı açıklamaya çalışıyoruz.

Aslında bu konuyu Melih Gökçek'in durduk yere mi gündeme getirdiğini anlayabilmek için ülkemizde ve kentlerimizde neler yaşadığımızdan söz ederek başlamak gerekiyor.

80'li yıllardan beri emperyalizmin krizini aşmak için tüm dünyayı bir değişim ve dönüşüm programına aldığı artık herkes tarafından bilinen, uygulamaları tüm dünyada ortaya çıkan bir olgu. Yeni dünya düzeni, küreselleşen bir dünya tarifleri ile tanımlamaya çalıştıkları aslında kapitalist küreselleşmeydi. ABD dünyanın efendisi olacaktı ve sisteme uyum gösterecek ülkelerde neo-liberal bir iktisat politikası hâkim olacaktı. İdeologları tarafından "Sınırların kalktığı, her şeye özgürlüğün geldiği, sınırların çatışmasının olmadığı, tüketim dolu, çevreye saygılı,

barış içinde yeni bir dünya" müjdeleniyordu insanlığa. Aradan geçen süre içinde görüldü ki, dünyanın her tarafında savaşlar, enerji savaşları, Irak örneğinde olduğu gibi açık işgaller, ülkemiz örneğinde olduğu gibi dünya düzenine uyum yasaları ile toplumun ve yaşamın emperyalizmin talepleri ile dönüşüme uğratılması gerçekleşti. Neo-liberal politikalar kamu kaynaklarının kısılması, özelleştirme adı altında yağmanın ve birilerinin gelirlerinin artması, çoğunluğun işsizleştiği, açlığın, sefaletin kol gezdiği, yarınından endişe duyulduğu bir dünya yaratıldı. Eğitim ve sağlık özelleştiriliyordu, sosyal devlet özellikleri giderek terk edilmeye başlandı. Refah ve mutluluk yerine üsttekilere han hamam, alttakilere din iman düzeni sisteme hakim kılındı. Ülkemizde de dış politikası ABD emperyalizminin çıkarları doğrultusunda bir gelişmenin yaşandığı, emperyalizmin bir içsel olgu olarak ekonomi programının IMF ve Dünya Bankası talepleri doğrultusunda yürüdüğü, demokrasininin de AB ile pazarlıklar sonucu belirlendiği bir yeni dünya ülkesi olma yolunda hızlı adımlar atıldı. Şimdiki AKP de, bundan önceki siyasal iktidarlar da hep buna uydular.

Bu yeni dünya düzeni insanımıza tümüyle olumsuz olarak yansıdı ve şüphesiz kente, kentliye ve kent yaşamına da yansıtacaktı. Kentler ve kent yaşamı demokrasininin merkezi olacakken, tam da rant düzeninin merkezi oldular bu yeni dünya düzeninde.

Siyasal iktidarlarca, bilimin ve tekniğin ışığında yapılan, yaptığımız tüm uyarılara karşın, değiştirilmeyen, insan merkezli düzenlenmeyen afet ve imar yasaları var bu ülkede. Kenti ilgilendiren yasal düzenlemeler ya da değişiklikler, insanı merkeze alan bir şekilde değil, tümüyle rantı merkeze alan bir şekilde yapıldı. Parçacı bir şekilde kentlerde uygulamaya sokulan Kentsel Dönüşüm Projeleri, yağma projeleri halinde sürdürülmeye çalışıldı.



Haydarpaşaport, Galataport, Lara Kent Parkı aklımıza olan önemli girişimler oldu. Tırnak içinde "başarılı" belediye başkanları bu dönemde sistemin kente yansımalarına talip olarak yönetime geldiler. Ranta dayalı neoliberal dönüşüm programlarının kentte uygulanmasına öncülük ettiler. En başarılı Belediye Başkanı da Ankara'ya denk geldi. Karnesi bazılarınca "A" oldu.

TMMOB bu dönemde ne yaptı?

Öncelikli olarak TMMOB olarak gerek kentlerin planlama süreçleri gerekse son tartışmaya konu olan ODTÜ yerleşkesine yönelik olarak TMMOB'nin konumunu açık hale getirmek isterim. TMMOB'nin kuruluş Yasası'na bakıldığında, özel bir statüsünün olduğu görülür. Yasa TMMOB'yi kamu yararına çalışan bir kurum olarak tanımlar. Bu devlet dışında kalan sınırlı kuruma verilen bir statüdür. Burada söylenen şey şudur; TMMOB diğer görevleri yanında kamu yararına çalışması gereken bir kurumdur.

Bu çerçeveden bakıldığında, planlama gibi kamu yararı merkezli bir etkinliğin yerindeliği konusu doğrudan TMMOB ve bağlı Odalarının ilgi ve sorumluluğu altındadır. Bu nedenle, TMMOB örgütlülüğü kuruluşundan bu yana kentsel gelişme ve planlama alanında etkin bir tavır almış ve gördüğü her olumsuzluğun karşısında, sorunlu bulunduğu uygulamaları mahkemelere taşımakta dahil, tüm meşru yolları kullanarak durmayı ilke edinmiştir.

Ayrıca, Bursa, Eskişehir, Kocaeli, Ankara, İstanbul, Bodrum, Adana ve Denizli'de gerçekleştirdiğimiz kent sorunları ve çözümleri sempozyumlarımızda kentleri ve kent yaşamını sorguladık. Bilimin ve tekniğin ışığında sonuç bildirilerimizi herkesle ve siyasi karar vericilerle paylaştık. Önümüzdeki dönemde de örgütlü olduğumuz tüm kentlerde bunu yaygınlaştıracğız.

Son yirmi yıl ne yazık ki kentlerimizin gelişimi ve planlamasında Cumhuriyet tarihinin en sorunlu dönemi olmuştur. Bu dönem kamu yararına uzun soluklu tüm kazanımların tasfiyesinin hedeflendiği

ve bu yolda her alanda adımların atıldığı bir dönem olmuştur. Kentlerimizin hemen tamamında, devlete ait Sümerbank, Et-Balık Kurumu, Demirçelik tesisleri özelleştirme adı altında elden çıkartılırken, bu alanların satışından sonra hemen tümü tasfiye edilerek, yerlerine alışveriş merkezleri, lüks oteller ve iş merkezleri ile lüks konut alanları inşa edilmiştir.

Kamusal kazanımlara yönelik bu saldırı sadece üretim alanlarında da sınırlı değildir. İçinde bulunduğumuz dönem başta tarihi alanlar olmak üzere, yeşil alanların, kent meydanlarının ve diğer kamusal kullanımların da tasfiye edildiği bir dönemdir. Kentlerin stratejik yerlerindeki ilköğretim ve liseler bile bu tür bir tasfiye sürecine konu olmaya başlamıştır.

Ne yazık ki kamusal değerlerin ve kazanımların tasfiyesinde öncülüğü Ankara kenti öne çıkmıştır. Bu süreçte birinci derecede sorumluluk ise uzun süredir bu kentte iktidar olan Melih Gökçek ve temsil ettiği anlayış vardır. Çok gerilere gitmeye gerek yok yakın zamandaki uygulamalar bile bu anlayışın kamusal değerlere olan düşmanlığının örneklerini taşımaktadır. Bu nedenle TMMOB'ye bağlı Odalarımızın açtığı davalarda Ankara Büyükşehir Belediyesi uygulamalarına açılan davalar başı çekmektedir. Şu an itibariyle, Odalarımız toplam 44 dava açmışlar, bunlardan 22 tanesi sonuçlanmış durumda, 22 davamız sürüyor. Sonuçlanan 22 davadan 20 dava lehimize sonuçlanmış ya da yürütmenin durulması kararı alınmıştır.

Bugün ilgili Odalarımızca mahkemelere taşınan iki önemli konuya dikkatinizi çekmek isterim. Birincisi Ulus Tarihi Kent Merkezi'dir. Melih Gökçek öncülüğünde Ankara Büyükşehir Belediyesi Ulus ve Ankara Kalesi ve civarını dönüştürmeyi hedeflemektedir. Bu amaçla yapılan plan bir koruma- sağlıklaştırma projesi değil, bir tasfiye ve rant projesidir. Bu nedenle ilgili odalarımız bu konuyu mahkemeye taşımış ve yürütmeyi durdurma kararı almıştır. Bunun anlamı şudur: bilirkişi raporlarına dayanarak bağımsız mahkeme başvurumuzu haklı bulmuş ve süreci durdurmuştur.

İkinci örneğimiz Atatürk Orman Çiftliği'dir. Bu alan kentimiz açısından tarihi değeri yanında kente soluk veren bir büyük kamusal alandır. Uzun süredir çeşitli biçimlerde aşındırılmıştır. Son gelinen noktada, Melih Gökçek anlayışı bu değere son darbeyi vurmaya yönelik olarak bir planlama çalışması başlatmış ve bu girişimde ilgili Odalarımızca mahkemeye taşınmış ve yürütmeyi durdurma kararı bir kez daha Ankara Büyük Şehir Belediyesi aleyhine Bölge İdare Mahkemesince alınmıştır.

Bu süreçler mahkemede olduğu için içeriğe ilişkin bir değerlendirme yapmayı doğru bulmuyoruz. Ancak hemen belirtmek gerekir ki, bizim bu süreçleri mahkemeye taşıyışımız görevimiz olan kamu yararını gözetme kaygısından kaynaklanmaktadır.

Bu tür bir bakış açısı ile ODTÜ sorununa baktığımızda, şunu belirtmek isterim ki Melih Gökçek'in son dönemde kamusal alanlara yönelik tahripkar yaklaşımı ne yazık ki sorunu sağlıklı tartışmamızı engelliyor. Yani ODTÜ'nün planlarının tamamlanmış olması ve buna bağlı olarak da ruhsatsız yapılar sorununu sağlıklı tartışmak mümkün görünmüyor. Çünkü Melih Gökçek'in gerçek gündemi bu sorun ve bu sorunun çözümü yollarının bulunması değildir. Kendisi açık biçimde söylüyor. "ODTÜ'den Eymir Gölü'nü istiyorum çözüm karşılığı olarak" diyor. Neredeyse bir şantaj düzeyine varıyor davranışları. Vermezseniz yıkarım, ceza keserim, kamusal bir görev yürüten belediye başkanının kendisini ispatlamış, Türkiye değeri olan bir başka kamu kurumu olan ODTÜ'ye yöneltmesi anlaşılabilir ve kabul edilebilir değildir.

Kuşkusuz ODTÜ Yerleşkesinin planlama ve ruhsatlandırma açısından sorunları çözülmelidir. Ancak bu sorunun kaynağında basitçe bir ODTÜ ihmalden öte boyutların bulunduğu, çözümsüzlüğün asli nedeninin, en azından bir süredir, ODTÜ'den toprak koparmak olduğunu anlıyoruz.

Eğer yapılmak istenen sorunsuz olduğu düşünülen diğer bazı üniversitelerin içinde buldukları durumsa, bunu kabul etmek mümkün değildir. Bazı

Özel üniversitelerimizin alanları, alışveriş merkezleri, oteller, etrafı güvenlik duvarlarıyla çevrili lüks konut alanlarına çevrilmiş ve girişine de bırakanız kent sizi özlesin yazılmıştır. Eğer yaratılmak istenen buysa, burada kamu yararı yoktur. Bir avuç azınlığın faydası vardır. Bunun karşısında duracağımızı ve gerçek bir çözümün tarafı olacağımızı buradan bir kez daha ifade etmek isterim.

Şimdi hepimize düşen görev nedir?

Kentli kentin sakini değil sahibi olmalıdır. Bu da örgütlenmeden ve mücadeleden geçer. Kentli kendi sorunlarına sahip çıkmalıdır. Kentlerimizin ranta teslim edilmemesinin yolu bu gidişle mücadele etmekten geçer.

ODTÜ'lüler ne yapacaktır?

ODTÜ öğrencisiyle, çalışanıyla, öğretim üyesiyle ODTÜ'lülerindir. Melih Gökçek bu kez sert bir kayaya toslamıştır. ODTÜ'lüler, mezunları, öğrencisi, aileler, çalışanlar, öğretim üyeleri ODTÜ'ye sahip çıkacaktır. ODTÜ'nün devrimci demokrat geleneği bunun örnekleriyle doludur. ABD emperyalizminin o dönemki temsilcisi Comer'i ODTÜ'den kovalayan, "Tarık Somer İstifa" diyen, "Hasan Tan ODTÜ'ye Rektör Olamaz" diyerek ODTÜ'den akademik, demokratik, özerk üniversite mücadelesini herkese gösteren, ÖTK adını herkesin beynine kazıyan ODTÜ'lüler şimdi de "Melih Gökçek ODTÜ'yü Teslim Alamaz" diyeceklerdir. Tüm bu etkinliklerde ODTÜ'lülerin yanında yer alan TMMOB, bu gün de ODTÜ'lülerin yanında saf tutacaktır.



Komisyonlarımızın Şube
Çalışmalarına Daha
Aktif Katılımlarını
Bekliyoruz.

ÖYKÜ II. BÖLÜM

Aydın Engin

23 Donkişot İşbaşında

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

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

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

129 Gün Kaldı

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

23 İNANÇLI İNSANIN, 129 GÜNLÜK SERÜVENİ SONUCU 1961'DE DOĞAN VE HALA DİREYEN BİR OTOMOBİL: ADI DEVRİM

üretim için Eskişehir Cer Atölyesinde bir hangar hazırlandı. Kullanım dışı kalmış dökümhane hangarı önce badana edildi. Sonra zemini kullanılmayan lokomotif saçlarıyla kaplandı. Bir gezer vinç, tezgâh niyetine birkaç uzun masa, bir de toplantı masası yerleştirildi. Toplantı masasının bitişiğine de bir çay ocağı konuldu.

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

Bir Otomobil Doğuyor

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

Motoru dahil her şeyiyle yerli ilk otomobil Devrim'in temel nitelikleri belli olmaya başladı: Motor dört zamanlı, dört silindirlili ve 50- 60 beygir gücünde olacaktı. Ön takımların süspansiyonunda "Mc Phearson" sistemi kullanılacak; debriyaj diskli, frenler hidrolik yapılacaktı. 50 beygir gücündeki motorun dakikada 3600 devir yapması öngörülmüş; 3 ileri 1 geri olmak üzere direksiyondan komuta edilen bir vites düzeni tercih edilmişti.

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

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

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

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

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

Bu ilkel koşullar ve olanaksızlıklara bir yerli otomobil üretmeye çabalayan Donkişotlar'ın başı Yüksek Makina Mühendisi Emin Bozoğlu 'ydu. Bozoğlu, olağan üstü enerjisi, şaşılmalı örgütlenme yetisiyle ekibi ateşliyordu. Bozoğlu artık yaşamıyor. Çok yakın akrabası, sağlık eski bakanlarından Mete Tan anlatıyor:

'Bozoğlu bir tuhaf, bir güzel, bir deli adamdı. Genelkurmay genel sekreterliği'ne kadar yükselmiş bir subaydı. Ama askerlik, galiba onun en son akla gelen mesleği. Makina Yüksek Mühendisiydi. Kimyagerdi. Sosyologdu. Tarihçiydi. Bilime tutkun, teknolojiye vurgundu. Onun inancı olmasaydı Devrim otomobilinin ne motoru çalışırdı ne tekeri dönerdi.'

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

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

'Bence bugün Türkiye'de otomotiv sektörünün babası Cemal (Gürsel) Paşa ise, amcası da Emin Bozoğlu'dur. Bizi şevkle çalıştırmasını bilen bir yöneticiydi. O kadar ki onun saçtığı coşku ile otomobili Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirebilmek için son haftalarda günde 34 saat uyku ile yetinir olduk. Geceleri yatak



yüzü görmedik. Ne işçiler ne ustalar ne biz mühendisler... Hangardaki uzun masaların üstüne kıvrılır, birkaç saat uyurduk. Rüyamızda da ya çalışan bir motor ya yürüyen bir otomobil gördük.'

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

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

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

Bir Motor Üretmenin Coşkusu

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

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

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

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

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

Arabalar Vagonlara Yükleniyor

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

'Bej arabayı, bayrama 1 hafta kala güç bela yol tecrübesine hazırlayabilmıştık. Kısa bir parkurda gidip döndük. Yağ borusunda sızıntı, yağ pompasının geri dönüş valf ayarında aksama var. Önemli değil. Üstesinden geliriz. Sonra ikinci araba da tamamlandı. Onu siyaha boyadık. Daha resmi görünsün diye. Ama onu yol tecrübesine almamıza olanak kalmadı. Zaman dolmuştu 28 Ekim gün batımında çaresiz, işi bıraktık. Geç vakit arabalar vagonlara yüklendi. Biz de günlerden beri ilk kez sabaha kadar uyumak üzere trene bindik, Ankara'ya gidiyoruz...'

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

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

Biten Benzin mi, Umut mu?

Öykünün sonunu ilk başta anlattık. Ayrıntılar çok da önem taşıyor. Tren katarından indirilen, depoları güvenlik nedeniyle boşaltılmış arabalara, bir kilometre ötedeki Shell istasyonuna yetecek kadar bir iki litre benzin konduğu; "kraldan fazla kralcı" yüksek bürokratların aceleciliği, konvoyla eşlik eden motosikletli polislerin zamanında uyarılmamasıyla benzin ikmali yapılamadan TBMM'nin yolunun tutulması;

Cumhurbaşkanı Gürsel'in siyah arabaya yaklaşması; alelacele bulunan bir bidon benzini depoya boşlatacak huninin unutulması; iki gececik mühendisin, Kemalettin Vardar ile Rıfat Serdaroğlu'nun bir gazeteyi huni yapmaya çabalaması; gazete kağıdından huninin ıslanıp hamurlaşırvermesi; Kemal Vardar'ın avuçlarını huni gibi depo kapağına tutup, "Dök şunu Rıfat geliyor adam, dök şunu" deyişi; benzinin depo yerine yere boşalması; Serdaroğlu'nun çaresizlik içinde benzinden sırlıklam ellerini pantolonuna silip direksiyona oturması; siyah Devrim otomobilinin 200 metre gidip, önce bir öksürmesi, sonra da durması; Cemal Gürsel'in " Ne Oldu?" sorusunu, her zaman sakın, Çelebi Serdaroğlu'nun, sanki kendisine saat sorulmuş gibi, "Benzin bitti paşam" diye yanıtlayışı ... Hayır, bu ayrıntılar hiç önemli değil.

Nurettin Erguvanlı, Şecaattin Sevgen ve Mehmet Nöker'in o arada benzin ikmal yapmayı becerdikleri, bej Devrim'i çabucak siyah Devrim'in yanına çekmeleri; Gürsel'in aktarma yapması; direksiyonunda yüksek mühendis Şecaattin Sevgen'in oturduğu bej renkli Devrim'in Ankara caddelerini, alkış ve gözyaşları arasında aşır, önce Anıtkabir'e oradan da geçit törenine katılması.... Hayır, bu ayrıntılarda hiç önemli değil.

Devrim'e Ölüm Fermanı

Ama 30 Ekim sabahı yayınlanan gazetelerdeki idam fetvaları önemli. Günün tüm gazeteleri ağız birliği etmişcesine ve galiba Devrim sözcülüğüyle bilinçaltı bir hesaplaşmanın hınç ve şehvetiyle (Hınç ve şehvet? Uydu mu bu söz, buraya? Tabii uydu. Evet, hınç ve şehvetiyle) hemen hemen aynı başlıkları attılar. "Devrim yolda kaldı", "Devrim 200 metre gidebildi". "Devrim yürümedi".

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

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

Şecaattin Sevgen farklı bir karamsarlığı dile getiriyor:

O günlerde 'basının ne denli büyük bir güç olduğunu kavramıştım ve aralarında gerçekleri sabırla araştıran ve uzun vadeli çıkarları gözetenlerin pek ender bulun-

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

At Neslinin Islahı Sağlandı mı?

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

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

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

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

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

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

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

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

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



NAİLE ULUKAY

bizden biri



Eskişehir Anadolu Üniversitesi Endüstri Mühendisliği bölümünden 1982 yılında mezun oldum. Bölümün 2. yıl mezunlarındanım. 02.01.1983 tarihinde Eczacıbaşı Yapı Gereçleri Artema Armatür grubunda Planlama Mühendisi olarak göreve başladım. Sırası ile Üretim Planlama ve Kontrol Şefliği ve Maliyet Muhasebesi Şefliği görevlerinde bulundum. Artema'da çalıştığım süre içerisinde beşer yıl ara ile üç farklı ERP programının kavramsal tasarım ve uyarlama çalışmasına katıldım. Proje ekibinde yer aldım. Toplam Verimli Bakım Çalışmalarında bulundum, proje ekiplerinde yer aldım. Tüsiad-Kalder Toplam Kalite Yönetimi ödül sürecinde değerlendirici olarak görev aldım. Eskişehir Kalder yerel Toplam Kalite ödül sürecinde değerlendirici olarak görev aldım.

23 yıl çalıştığım Artema'dan 31.10.2006 tarihinde emekli olarak ayrıldım. 17.12.2006 tarihinde Eurodecor'da Planlama Yöneticisi olarak çalışmaya başladım. Halen bu göreve devam ediyorum.

Evlüyüm. 17 yaşında bir erkek ve 14 yaşında bir kız olmak üzere iki çocuk annesiyim.

Endüstri mühendisliği diğer mühendislik dallarından farklı bir yapıya ve düşünce sistemine sahiptir.

En önemli fark endüstri mühendisliğinin parçayı değil bütünü göz önüne alarak çalışması, sistemin bütünüyle ilgilenmesidir. İkinci önemli fark ise her türlü uygulamada insan faktörünü dikkate almasıdır. Bu nedenle bir endüstri mühendisi olarak, iş hayatım boyunca insan ilişkilerine, etkili iletişime ve takım çalışması içerisinde olmaya özen gösterdim.

Yine diğer mühendislik dallarından farklı olarak, endüstri mühendisleri üretim sektörü, hizmet sektörü, bilgi sistemleri gibi pek çok farklı alanda çalışabilmektedirler. Bu durum olası iş değişikliklerinde bir sektöre ve iş koluna özel uzmanlaşmayı zorlaştırıcı bir faktör gibi görünse de, endüstri mühendisleri temelde üretim ile değil, sistem ile ilgilendikleri için sektör farklılıkları problem olmamaktadır.

Her meslekte olduğu gibi Endüstri Mühendisliğinde de çok çalışmak, kendini geliştirmek, gelişmeleri takip etmek önemlidir. Mesleğin temel bilgilerinin yanında sistem geliştirmeye ve verimlilik artırmaya yönelik Toplam Kalite, Toplam Verimli Bakım, Süreç Yönetimi vb. konularda, kendilerini geliştirmeleri, eğitim, seminer, konferans gibi etkinliklere katılmaları gerekmektedir.

Tam 15 yıldır, bir yaranın üstüne basarak yürüyoruz



Sanat

Rahmi EMEÇ

Sözcükler, bazen bir sevinci olduğu kadar acıyı da tanımlamakta yaya kalır.

Sözcüklerin ağırlığı, ne kadar dile dokunsa da, olayın vahameti karşısında bir sağır duvara çarpıp döner.

Yankısı, harflerin etrafa savrulmasıdır. Bir acının varlığı hissedilir ama, o yine de kendisini tanımlamaya çıkanın cümlelerinde vücuda ermez, eremez.

Şimdi üstümüzden geçen 15 ağır yılın yükü, 1993 yılının 2 Temmuz'unda Sivas'ta yaşanan kıyımın sıcaklığında sürekli artıyor. O günün çılgılığı, bu gün de kulaklarımızda bir 'uğultu' halinde yankılanıyor.

Kıyım yapmaya çıkmış eli ateşlilerin, ülke yönetiminde söz sahibi olanlarca engellenemezliği dışında, bir de 'sözlü' korumalarla büyütülmeleri, dayanılır gibi değil.

Bir öç alma, ortadan kaldırma, yok etme ve bunu yaparken, en barbarca yöneme sarılmak gibi bir durum karşısında, yönetenlerin 'göz yummaya' ve 'yol aralamaya' varan tutumları, sonraki yıllarda yaşanan 'linç provalarının' da cesaretlendirici olmuştur bence.

Ülkemiz, bu gün hala anımsadığımız; Çorum, Maraş gibi kıyımların gölgesinden çıkmamışken, Sivas'ta, Pir Sultan Abdal anmasında yaşananlar, gericiliğin 'tahammülsüzlüğü', onunla beslenip varlığını kuranların da 'pişkinliğiyle' yeni bir evreye girmiş, tarihimize siyah bir sayfa daha eklenmiştir.

Evet, sözcükler bir acıyı tanımlamaya çıktığında, bazen yetersiz kalabilir.

Dünyanın bütün dillerinden seçilmiş acılı sözcüklerle

kuracağımız bir cümle bile, Sivas kıyımını anlatmaya yetmez.

Bu yüzden bizler, tam 15 yıldır, özenle seçtiğimiz sözcükleri, bir yaranın üstüne basarak yürüyoruz.

Ülkeyi yönetenlerin, bu katliam karşısında takındıkları tutum da, katliamı derinleştirmekte, en doğal hak olarak sayılan 'yaşama hakkının' neresinde olduğumuzun görüntüsünü de bize sunmaktadır.

Madımak Oteli'nin, bu gün bir 'müze' haline dönüştürülüp, geçmişle hesaplaşmamız için bir kapı aralanması yerine, lokanta olarak kullanılıyor olması, hala o kıyımın bir başka biçimde sürdürülüyor olmasından başka bir anlam taşıyor mu?

Yönetenler, dün olsun bugün olsun, fark etmiyor; hesaplaşmaktan kaçındıkları diğer kıyım ve darbeler gibi 'acının üstünü örtmekle' ve 'soğutmaya bırakmakla' meşgul.

Oysa, her dönemeçte karşımıza çıkan gericilik, elindeki çırayı ateşliyor; aydınlık için değil, karartmak için!

2 Temmuz 1993 tarihindeki toplam 37 aydın, yazar, sanatçının yaşamını yitirdiği katliamın ardından, 'canı yanmayanların' pişkinliğine uğradı sözcükler.

Biz, acımızı anlatmakta sözcük bulamazken, tam bir pişkinlik örneği idi birilerinininki...

Burada vereceğim bazı örnekler bile, hala nasıl bir karanlık içinde olduğumuzun bir tablosudur.

Biz, dünyanın bütün dillerinden seçtiğimiz acılı sözcüklerle 2 Temmuz'u tanımlamaya çıkıp hala yaya kaldığımız bu yolda, bakın birileri hangi cümleleriyle tarihin sayfalarına burun üstü girmişti!***

“Fevkalâde hassas bir konu. Devlet güçleriyle halk karşı karşıya getirilmemelidir. Ona gayret ediyoruz.”
(Süleyman Demirel, Cumhurbaşkanı, 2 Temmuz 1993)

“Otelin etrafını saran vatandaşlarımıza hiçbir biçimde zarar gelmemiştir. Onlardan ölen ve yaralanan da yoktur. Dolayısıyla olay, bir otelin yakılması ve içinde olan vatandaşlarımızın ölmesi ile ortaya çıkmıştır.”
(Tansu Çiller, Başbakan, 2 Temmuz 1993)

“Güvenlik güçlerimiz, vatandaşlarımızın zarar görmemesine dikkat ederek olayları kontrol etmeye çalışmışlardır. Bütün bu hareketler sekiz saat sürmüş, otele atılan benzin, yangına neden olmuş, ancak güvenlik güçlerimiz, valinin talimatıyla olayları kontrol edebilmek için bütün gayretlerini göstermişlerdir. Olaylar sırasında güvenlik güçlerinin özverisi ile itfaiyeye yol açılmış ve vatandaşlarımızın daha fazla zarar görmemesi sağlanmıştır.”
(Erdal İnönü, Başbakan Yardımcısı, 3 Temmuz 1993)

