

Her İşin Başarılı Olması İdare Mühendisinin Elindedir

Yazan :

Hayri KAYADELEN
Yük. Müh.



zaman hem mühendis mektebinde hoca, hem de güvenilen müteahhit bulunuyordu.

Aradan dört beş senelik bir zaman geçmişti. Dekovil vagon ve raylarını, kompresörleri Türk müteahhitleri kendi sermayeleri ile tedarik ve işyerine getirecek duruma geldiler. Artık kazma kürek, el arabası devri son bulmuştu. Dekovil devri başlamıştı. Türk müteahhitliği o zamana göre hatırı sayılır bir iş gücüne sahip olmuştu. 1928 de Filyos - Karabük arasında 600 m. lik bir kaya tüneli delmek için bir Türk müteahhidinin İsveç'ten 110 beygirlik bir kompresör getirmesi hayret ve takdirle karşılandı. Bu sayede dört ecnebi firma arasında rekabeti sağlayan bu müteahhide 3 sene sonra Çankırı civarındaki 3300 metrelik tek uzunlukta olan Batubel tüneline ihale etmekte demiryollar inşaat dairesi ve o zamanki İsveç grubu cesaret gösterdiler. Müteahhit bu tüneli iki ağızdan teçhiz ettiği kompresörlerle mukavele müddetinden evvel bitirmeye muvaffak oldu.

1931 de cellât gölü (şimdiki Pamukova) kurutmasını ve küçük Menderes nehri ıslahını yapan müteahhit 6 ekskavatör getirmeyi başarmıştır. Artık ecnebi müteahhitlerle rekabet yoluyla iş alma imkânı kalmamıştı. Yavaş yavaş silindiler. Yayı alanında bu iş daha çabuk oldu. Ankara imarında şimdiki Ziraat Bankasını yapan Alman firmasından başka Ankara'nın büyük binalarını Türk müteahhitleri inşa etmişlerdir. Şimdi ise Dozer, Dumper devrine girmiş bulunuyoruz. Büyük inşaat makinaları ile teçhizatlanmış müteahhitlerimiz Devletin plân ve yatırım-

larını uygulama alanındadırlar. Yollar, Demiryollar, limanlar, barajlar yapabilmektedirler.

Bu devre nasıl geldik, bu gelişme nasıl oldu? Bu sorunun bir tek cevabı vardır : **Devletin Bayındırlık ve İmar işleriyle ilgili yöneticilerinin, işlerin yürütmesinde ve uygulamanın her safhasında görev almış olanların olumlu davranışlarıdır** ki inşaat ve imar ordusunu bugünkü seviyeye getirmiştir.

Yakın senelere kadar elde edilen başarı, inşaat alanında özel veya tüzel kişiler ve kuruluşlar tarafından yatırılan sermayenin ürktülmemesinden, az çok bir verim sağlanmasından ve bu sahada çalışan zümrenin hakkını zorluk görmeksizin, mahkeme veya hakem kurullarında uğraşmaksızın alabilmiş olmaları sayesinde. Bütün bu gelişmeler, her idare adamının kendi çevresinde işini benimsemesi, kendi başarısı olarak kabul etmesi gibi bir zihniyetle hareket ederek ve hevesle çalışarak işin sevk ve idaresinde âmil olmaları neticesinde vücuda gelmiştir. Yapmak kelimesi bir kudret, bir iktidar ifade eder. Kudret ise iktidarı elinde tutan Devlet adamlarındadır. Dış bünyede olan bizler fert olarak veya muayyen zümreler olarak nekadardır, neyi istesek bir şey yapamayız.

Bu yöneticiler kimlerdir ve nasıl çalışırlardı ?

Devlet mekanizmasında tatbiki alanda Bakanlara düşen rol azdır. Esas yöneticiler Müsteşarlık seviyesinden başlayarak reislikler, Umum Müdürlükler, Fen Hey'etleri, Bölge teşkilâtı, nihayet kontrol âmirlikleri ve sonra da Maliyemiz...

Yakın zamanlara kadar bu makam ve mevkileri işgal edenler kendilerine terettüp edeni yapmakta gecikmezler, tereddüt etmezler, karar verilecek hususları komisyonlara havale ederek değil, yetkilerini tam bir sorumluluk yüklenerek kullanırlardı. Eskiden Devlet personeli işlerin yü-

Sene 1924, Cumhuriyet Hükûmetinin ilk imar senesi. Memlekette büyük işler olarak Demiryolu inşaatı, Ankara, İzmir ve daha bir kaç şehrin imarı başlamıştır. Fakat ne mühendis var, ne müteahhit. O zamanki mühendis mektebi âlisi, şimdiki Teknik Üniversite mezunları Devlet daireleri tarafından kapışılmaktadır. 1924 de Mühendis mektebi 14, 1925 de 6 mezun vermiştir. Teknik okul zaten o zaman yoktur. On dan sonraki senelerde de buna yakın birşeyler... Demiryolları için Macaristan'dan 12, Avusturya'dan 16 mühendis getirildiğini hatırlarım. Barem de yok. Müteahhide gelince mumla aranmakta. Samsun - Sivas demiryolu müdürü, Samsun, Trabzon ve civar vilâyetlerdeki Nafiaların şose müteahhitlerini (yani kırmataş ve silindiraj) müteahhitlerini özel davetiyelerle çağırmakta, el arabası, kazma kürekden başka bir şeyleri olmayan bu müteahhitleri idarenin getirttiği ve kira bile almadığı dekovil rayları ve vagonetleriyle teçhizatlandırmakta, demiryolu inşaatını bunlara kısa uzunluklarda ihale yoluyla yaptırmakta idi. Beş on ecnebi firma (Kütahya - Balıkesir hattını yapan Julius Berger, Redlich Berger, Fox Brothers gibi firmalar) daha büyük uzunluklarda yol inşaatını bir kısmı kendi teçhizatlarıyla, bir kısmı da yine idarelerden yardım görekerek taahhüt etmekte idiler. Dinamit, barut, fitil kapsül ise idare ambarlarından müteahhitlere bedeli mukabilinde verilmekte, ay sonunda yapılan sitedasyonlardan bunların bedelleri kesilmekte idiler.

1925 senesinde Samsun'da 28 kilometre içerdeki elgücü ile delinmeyen Şahinkaya tünellerinin delinmesi için Devletin getirttiği iki kompresör, taahhüt yoluyla tâlibi bulunmadığından, maliyet + % 20 kâr esası üzerinden müteahhit Haydar beye (Soyadı kanunundan sonraki Haydar Emre) verilmişti. Haydar bey o

rümesinden değil, yürümemesinden sorumlu tutulurlardı. Yakın zamanlara kadar diyorum, çünkü yakın senelerden beri ve bugün : bir hakkın tesliminde bir dairenin bütün yetkilileri mutabık oldukları halde (bu karar mahkemeden çıksın da ondan sonra ödiyelim) zihniyeti hâkim olmaktadır. 1964 senesinin Başbakan yardımcısının 1 Eylül 1964 günlü Milliyet Gazetesinde yatırımların yürümemesini (İş başında ehliyet ve salâhiyetli insanların bulunmamasıdır. Uygulama plânının tatbikatında aksaklığa meydan veren yetkililere bunun hesabı sorulacaktır.) şeklindeki sözleriyle verdiği ifade yukarıki sözlerimizi teyitden başka birşey değildir.

Şimdi böyle bir durumda devlet mekanizmasının dışında iş gören serbest meslek erbabı ne yapabilir. Şikâyet mi? Şikâyet ile başa mı çıkar bu işler? Dâva mı? Seneler sürer. İşte bu yüzden son senelerde sermaye ürkütülmüştür. İnşaat sektöründen sermaye çekilmektedir. Kâr şöyle dursun ancak kendini kurtarmaya çalışmaktadır. Çalışan zümreyi derin bir düşünce almıştır.

Suçlu bulduğumuz şimdiki 2490, Cumhuriyetle beraber doğmuştur. Bugünkü 1966 nın Bayındırlık Genel Şartnamesi 35 sene evvelinden beri tatbik edilegelmektedir. Fakat niçin o zamanlar bunalmış değildik? Devlet adamlarının bunları uygulama şekillerinin olumlu ve verimli olması yüzünden. Bu davranışlar bu kanun ve şartnamelere aykırı mı idiler? Hayır. Meselenin esası uygulamanın şeklinde idi. İşte onun için yazımızın başlığında (her için başarılması idare mühendisinin elindedir) diyoruz.

İddiamız şudur : İyi niyet sahibi ve çalışkan bir idare mühendisinin idaresi altında kötü müteahhit, iyi bir müteahhit olmaya mecbur, yahutta barınmayıp silinmeye mahkûmdur. Bakınız nasıl :

Bir şantiye farzediniz ki işine sahip bir kontrol âmirinin elindedir. Bu âmir elbetteki işinin başına her gün vaktinde gelir, o gün için neler yapılacağını bir gün evvelden müteahhidin şantiye şefiyle kararlaştırmışlardır. O gün ilk iş şantiye şefini bulmaktır. Yapılması tasarlan-

mış işlere başlanmış veya devam edilmekte olup olmadığını beraberce gezer görürler. Bunların gezdiğini kendilerinin göz altında tutulduğunu gören işçiler tembellik edemezler. Hele o işçilere o gün akşama kadar işin hangi noktalarına varacakları sorulursa bu adamların iyi çalışmasına imkân mı vardır?

Çünkü ertesi veya daha ertesi gün tekrar gözden geçirileceklerini anlamışlardır. Sonra, işin gerektirdiği proje ve detaylarda, ya da teçhizat ve malzemede noksanlık mı var? Onun hemen izalesi çarelerini idare mühendisi müteahhidin adımıyla beraber düşünüp gereğine hemen tevessül ederlerse, meselâ : Merkezden gelmesi gereken bir proje, ya da detay resmini kontrol âmiri sıkı takiple gidip bizzat uğraşarak ilgili dairesinden alır getirir ve tatbik mevkiine koyarsa yahut merkezle anlaşıp yetki alarak bu işleri kendi bilgisi dahilinde hazırlayıp müteahhide verirse (bugün böyle şantiyeler de var, ama çok az), tedariki doğrudan doğruya müteahhide terettüp eden ekipman, malzeme ve diğer noksanlıkları müteahhitden bir an evvel beklediğini bu kontrol âmiri müteahhide hissettirecek olursa o işin normal hızda gitmemesine imkân yoktur. Böyle bir durumda müteahhit kayıtsız ve atıl kalamaz. Çünkü bilir ki, bu şekilde olursa ancak istihkak raporunu vaktinde ve hakkıyla alacaktır. Müteahhit idare mühendisinin en tabii ve meşru isteklerine ayak uydurmak zorundadır. Yine bilir ki işin zorluk gösteren taraflarını idare mühendisine bildirdiği zaman idare mühendisi ona : Bu zorluğu şöyle bir karar alarak yenelim veya şöyle bir tatbik yolu ile giderelim, diyecektir. Hele idare mühendisinin elde mevcut mukavele ve şartname modellerini aksi bir anlayışla değil de, bu maddelerin verdiği halkları, imkânları kendi lehine olumlu tarzda tatbik edeceğini bilirse bu idare mühendisini hangi müteahhit gücendirmek ister? İdarenin iyi niyeti ve işi bitirme arzusu burada kendisini göstermiştir. Zaten müteahhidin menfaati de buradadır. Demek ki şantiyede kontrol âmirinin çalışkan, işini benimsemiş olması birinci şarttır.

Bunun üstündeki kademelere gelince, idareleri altındaki işlerin nasıl yürütüğünü noksanlarının varsa ikmalını düşünürler, kendilerine müracaat eden kontrol âmiri ve müteahhidin müracaatlarını en çabuk yoldan cevaplandırırırlarsa, ortada bir anlaşmazlık varsa onu izale ederlerse, umum müdürlere gelince şantiyeleri sık sık ziyaret edip işlerin ilerlemesinde kendilerine düşeni öğrenip kararlarını vaktinde verir, maliye veya Divanla olan zorlukları vaktinde izale çarelerine tevessül ederlerse yatırımlardan en büyük verim alınır. Şurasını tebaruz ettirelim ki eski şefler tarafından sık sık yerine getirilen bu son arzettiğim hususlar bugün çok az yapılmaktadır. Üzülerek söyleyelim ki son senelerde öyle kontrol âmirlerine rastladım ki müteahhit gündüzün saat 10.30 unda otomobilini yollayarak şantiyeye çağırılmaktadır. Sayısı az da olsa böyle elemanların işlerin yürütmesine kötü tesiri büyüktür, şefler bunları görmelidir. Evet her şey idare mühendisinin ve idare elemanlarının elindedir.

Eski maliyemizin muhasebe müdürleri istihkakları öderken sevinçle öderler, nasıl işler yürüyor mu diye merakla sorarlardı. Çıkan Kanun ve talimatnameler de olumlu ve yapıcı idi. Şimdiki gibi frenleyici değil. Bu yazımdan kimse alınmasın, ya da gücenmesin, el birliğiyle ne yapılması lazım geldiğini düşünelim.

Bugün Devlet Plânlama, müteahhitliğin müesseseseleşmesi için programının 132 nci sayfasında tedbirler faslında araştırmalar isterken en büyük tedbirin bütün ilgili dairelerde olumlu zihniyetle hareketi sağlamak olduğunu geleceğin selâmeti bakımından açıklamaya mecburuz.

Bugünkü mevzuatı da böyle bir zihniyetle ayarlamak lazımdır : Yüksek kademelerdeki Devlet yöneticilerine şurasını da bildirelim ki : Kazma kürek el arabası devrinden dekolvil devrine, sonra da Dozer, Dump-truck devrine ulaşan müteahhitlerimiz bugünkü durumlarında değil ekskavator, dozer nerede ise inşaatta kullanılabilecek ağır kamyon bile getirmekten âciz bir hale gelmektedirler. Bir kaç senedir memlekete

yeni makina girmez olmuştur. Mütahitler hep eski makinalarını yeyip bitirmekle tutunabilmektedirler. Yeni makina getirmek için güçleri kalmamıştır. Bir kaç sene sonra memlekette makinalı müteahhit parmakla gösterilecektir. Yeni makina getirmek kudretinde olanlar ise mevzuattaki imkânsızlıkla karşılaşmaktadırlar. Senelik yatırımların % 64 üynü harcıyan inşaat sektörü için kotalarda hiçbir tahsisat göremezsiniz. İlgililer, Bayındırlık hizmetlerinin kademedeki sorumluları bunu nasıl düşünmezler? Bu nasıl bir netice ümit edilen davranıştır? Bu durumda inşaat gücümüz gittikçe zayıflamaktadır. Acaba tekrar dekovil devrine mi döneceğiz dersiniz? Bu tutum özel teşebbüsü silmek isteyen zihniyetin ekmeğine yağ sürmektedir. Eminim ki eski devir olaydı Bakanlıklardan veya Başbakanlıktan yalnız başlarına döviz tahsisi isteyen

müteahhitlerden daha evvel veya onlarla beraber üst kademelerdeki yöneticiler lüzum gelen teşebbüs ve müracaatlarda bulunurlardı.

Bu takdirde dertler daha çabuk halledilirdi.

Bu yazıyı bitirdiğim sırada çok yeni cereyan eden bir hâdiseyi aynen anlatırsam bugün hâkim olan sakat zihniyeti daha kolay ortaya koymuş olacağım: Bir vergi dairesince müteahhide iadesi lüzum geldiği karara bağlanmış bir para vardır. Bakanlık tebliği de bunların âcilen ödenmesini âmirdir. Fakat müteahhidin dosyası hesap uzmanındadır. Vergi dairesindeki ilgili memura dosyayı hesap uzmanından getirtmesini söyleyen mükellefe, memurun cevabı: efendim ben isteyemem, sonra bana müteahhitle ortak mısın derler. Bu hikâye bana yukarıda mühendis meslektaşlarım için yazdıklarımı hatırlattı.

Onlardan çalışmalarında olumlu davrananlardan bu töhmet altında kalan belki de olmuştur ve olacaktır. Fakat bu zihniyete karşı savaş açmak lüzumdur. Çalışkan ve işini benimsemiş olan her Devlet elemanının elindeki iş, o elemanın hem karşıkine hem görevine olan borcudur. Bu borcu bir an evvel yerine getiren kimse vatansever bir kimsedir. Hazinede bekletilen para hazineye vergi getirmez. Bu para devretmelidir, Milli Gelirin artışına koşmalıdır. Sorarım arkadaşlar, ne demektir vatan için çalışıyoruz demek? Zaten geçinmek için çalışmaya mecburuz, ama basma kalıp bir çalışma üstünde işini benimseyerek çalışsam, işte o kimsedir ki, vatandaşlara fazla gelir sağlayabilirse, o kimse vatansever bir kimsedir.

Her şey Devlet yöneticilerinin elindedir.

betebe

MOZAİKLER

İNŞAATTA DEKORASYONDA

222 111