

Vecdi Diker

Yazan
Hüsameddin GÜZ
Yük. Müh.

○

«— Kendime vatan haini dedirtmek istemem, amma istersen seni tanıştırayım, maksadını kendin ifade edersin» demiş.

İşte, ilk yol makineleri Karayollarına bu 10 milyon dolarlık Askeri Yardımdan geldi. Zira sonunda, saatte 40-90 km. seyir sür'ati olan harp vasıtalarını taşıyacak standarda yola olan ihtiyacımıza Genel Kurmay da kanaat getirmişti.

Gerek Bayındırlık Bakanlığı bün yesinde, gerekse Ordu ve diğer idari ve siyasi teşekküller üst kademele-
rindekilere Vecdi Bey kendini sevdirmiş ve yol dâvasına çok taraftar kazanmıştı.

Dâvaya inananlarla olan sıkı ve kuvvetli bağları, Vecdi Diker'in icraatı esnasında esas dayanak noktası olmuştur. Vecdi Diker'le Amerikan Karayolları Genel Müdürü Mac Donald ve Başkanı Hilt's'in yakın dost oluşu yeni teşkilâtın kurulmasında büyük rol oynamıştır. Hilt's, Türkiye'yi üç kere baştanbaşa dolaşmış ve Türkiye'nin Karayollarına ait değerli bir etüd yayınlamıştır (Transactions 1952. American Society of Civil Engineers. Highway Planning in Turkey - Hilt's). Vecdi Diker'in Amerikan Yol Teşkilâtı ile olan bu yakın dostluğu sayesinde Karayollarına ge-

len Amerikalı mütehassısların lâalet-tayin kimseler olması bertaraf edilmiştir. Evvelâ seçilmiş teknisyenlerden müteşekkil bir mütehassıs heyeti tam selâhiyetle Karayollarının teşkilât plânını yapmakla görevlendirilmiştir. Kendi memleketlerindeki görgü ve tecrübelerine dayanarak modern bir teşkilât kurmaya çalışan Amerikalı mütehassıslar peyderpey Amerika'dan stajdan dönen genç Türk mühendislerine vazife ve selâhiyetlerini devrederek, müşavir durumunda, yeni çalışmaya başlayan teşkilâtın, aksaklıklarını görmeye ve gidermeye, eskisinin mahzurlarına mahkûm olmadan çalışabilecek çareleri aramaya çalışmışlardır. Böylece selâhiyet ve mes'uliyetleri dağıtılmış, her kademesi kendi çapında hareket ve karar serbestisini haiz, modern yol tekniğinin icaplarına yatkın, günün gerçeklerine uyabilen yepyeni bir teşkilât kurulmuş oldu.

Türkiye gibi yûzalanı büyük ve toplum merkezlerinin birbirinden mesafesi 50-150 km mertebesinden olan bir memlekette, bütün memleket sathına yayılmış geniş bir yol şebekesini tahakkuk ettirebilecek ve bu şebekeyi bakım altında tutabilecek bir teşkilât için bu yenilikler zaruri idi.

Vecdi Diker'in Karayollarının kurulmasından başka memlekete kazandırdığı üç müessese daha vardır. 1954 senesinde kendisinden Türkiye Mü-

Kendisi ile ilk defa 1949 senesinde Konya Yolu İnşaatında çalışırken karşılaştım. O tarihte Karayolları Genel Müdürü bulunuyordu. 1948 senesinde K. D. Ereğlisinde iken Şose Köprüler Reisliğinde ıslahata geçileceği ve yerine bir Genel Müdürlüğün kurulacağı haberleri kulağımıza çalmıştı.

Vecdi Diker, Şose Köprüler Reisliğinin muhtelif kademelerinde bulundu, son olarak Şose Köprüler Reisliği yaptı. Bir sene de Karayolları Genel Müdürlüğünde kaldı. Bu müddet zarfında temelden başlayarak yepyeni bir teşkilât kurdu. Daha sonra Karayollarının sistematik gelişmesini gördükçe, Vecdi Diker'in bu işi bu kadar kısa bir zamanda nasıl başarabilmiş olduğunu merak edip durdum.

Eski teşkilât yani Şose Köprüler Reisliği faaliyetini daha ziyade Vilâyet Nafia Müdürlükleri kanalıyla yürüten, vasıta ve imkânları yetersiz bir teşkilâttı. Mevzuat ve tahsisat engellerinin giriftliğine rağmen eski teşkilât yerine modern yol tekniğini benimsemiş, merkeziyetçi zihniyetten kurtulmuş, Batı anlayışı ile çalışan yepyeni bir teşkilâtın kısa bir zamanda, kendini ayakta tutabilecek hale gelmesi, hele ilk hızından hiç bir şey kaybetmeden gelişmesine devam etmesi takdire değer bir husustur.

Vecdi Diker'in ilk gayretlerini, uzun zaman Bayındırlık Bakanlığı Malzeme Müdürlüğünde bulunan rahmetli Selâhattin Yurdoğlu'nun ağzından şöyle dinlemiştim:

«— Vecdi bir gün bana geldi. Genel Kurmay Başkanı Salih Omurtak ve İkinci Başkan Muzaffer Tuğsavul Paşalarla bir görüşmeye vasıta olmamı benden rica etti. Gayesi, Amerikalıların 1947 senesinde Türk Ordusunu modern harp malzemesile teçhiz etmek için açtıkları 100 milyon dolarlık yardımın 10 milyon dolarının Karayollarına tahsisini sağlamaktı.»

Bu ricaya, eski bir asker olan Selâhattin Yurdoğlu'nun reaksiyonu derhal bir itiraz olmuş ve Vecdi Be-

BİLDİRİ

İ.M.O. İstanbul Şubesinde belge işlerinde aşağıda şartlar dahilinde çalışmağı arzulayan bir âzamıza ihtiyaç vardır.

- 1 — En az 3 sene proje işleriyle iştigal etmiş bulunmak,
- 2 — Haftanın beş veya üç günü öğleden sonra tam mesaisini şubeye hasretmek.
- 3 — İkinci maddedeki iki hale göre talep edeceği ücreti ayrı ayrı bildirmek.

Talip olan âzanın bir dilekçe ile şubeye en geç 15.10.1962 ye kadar müracaatı rica olunur.

İ.M.O. İSTANBUL ŞUBESİ

hendislik Haberleri Dergisi için (Türkiye'de Karayolları) konulu bir yazı istemiştin. Bana ayaküstü:

«— Şimdi merakımı teknik öğretim ve endüstriye verdim» demişti. Orta Doğu Teknik Üniversitesi fikrini de ortaya atan Vecdi Diker olmuştur. Böyle bir müessesenin gerek memleket içinde gerekse milletlerarası alandaki ehemmiyetine gerek devlet adamlarımızı ve gerekse Birleşmiş Milletler Teşkilatını ikna eden yine o olmuştur.

Türkiye'de traktör fabrikası kurma projesi 1953 senesinde ve kamyon, otomobil endüstrisi tesisi de 1955 senesinde ortaya atılmıştı. Bugün Anadolu'nun bir köşesinde çalışan koyu sarı renkte Türk traktörlerini gördükçe, memleket hesabına, iftihar ediyoruz. Mevzuat ve imkân güçlüklerini siper alarak, her fırsattan haraç alan zihniyete rağmen, Minneapolis Moline Türk Traktör Fabrikasının tahakkuk edebilmesi Vecdi Diker'in gayretlerinin mahsulüdür. Bir Amerikalının ifade ettiği gibi, kendisinin taşkın bir kimliği vardır. Sürükleyici bir karakterde olmasından dolayı bir teşkilatın başında uzun zaman kalınca Vecdi Diker'in yıprandığını görürsünüz. Buna rağmen kurmuş olduğu Karayolları teşkilatı piramidin genel müdürlük altındaki kademelerinin işi yürüttüğü modern anlamda bir teşkilattır. Vecdi Diker bir çok şeye teşebbüs eden bir insandır. Karşınıza hep yeni fikirlerle çıkar. Kendisi detayla uğraşmayı sevmez. Plânlama yapılmadan iş yapılmasına da hiç tahammülü yoktur. Türkiye'de ilk plânlama tatbikati örneğini Karayolları vermiştir. Sür'atli seziş kabiliyeti, aklına koyduğu işin tahakkuku yolunda sizi sürüklemek inadı, doğru prensiplerden hareket etme kabiliyeti ve ayrıca çok samimi oluşu kendisiyle yapılan toplantılara başka bir çeşni verir. Tasavvur edebileceğiniz en sabırsız insan olmasına rağmen bir kimseyi peşinde koştugu dâvaya inandırmak için gösterdiği sabıra hayret edersiniz. Kolaylıkla fikrinden vazgeçmeyi sevmemesine rağmen karşısındakinin kanaatinde ısrar ettiğini görünce hiçbir muğberlik beslemeden ona bağlanır. Amerikan zihniyetini iyi kavramış oldu-

ğu için başardığı bütün işlerde de bilgisinden istifade ederek Amerikalılardan istediğini koparabilmiştir. Tahsilini yapmış olduğu Missou-

ri Üniversitesi kendisine Türkiye'de Karayolları Teşkilatını kurmakla mühendislik alanındaki başarısından dolayı şeref payesi tevcih etmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odasından Tebliğ Edilmiştir AZALARIMIZIN DİKKAT NAZARINA

1 — Herhangi bir sebeple mesleki faaliyetine devam etmek istemeyen âza, bu hususu Oda İdare Hey'etine yazılı olarak bildirdiği ve Oda hüviyet cüzdanını iade ettiği ve tahakkuk eden borçlarını ve kayıt terkin ilân bedelini ödediği takdirde Odadan ayrılabilir, kanun ve talimatnamelerin hükümleri ondan sonra haklarında uygulanmaz. (Oda Talimatnamesi Madde - 81).

2 — Odadan çıkan âzanın yeniden müracaatı üzerine Odaya alınma muamelesi tamamen yeni bir âza kaydı gibi yapılır. (Oda Talimatnamesi Madde - 82).

3 — Azalar askerlik süresince (Okul devresi ve kat'a hizmeti) bağlı oldukları şubelere müracaat ve hüviyet cüzdanlarını iade etmek suretiyle kayıtlarını terkin ettirdikleri takdirde aidat ödemezler. (1962 yılı Bütçe Talimatnamesi Madde - 6).

4 — Bilgi, ihtisas ve görgülerini arttırmak üzere yurt dışına kendi paraları ile çıkan azalar, bu süre için bağlı bulundukları şubelere müracaat ve hüviyet cüzdanlarını iade etmek şartıyla kayıtlarını terkin ettirdikleri takdirde yıllık aidat ödemezler. (1962 yılı Bütçe Talimatnamesi Madde - 7).

5. — Yukarıda 3 ve 4 nci maddede açıklanan hususlar askere gitmeden veya memleket dışına çıkmadan evvelce usulüne uygun yazılı müracaatlar için cari olup makabline şumülü yoktur. (1962 yılı Bütçe Talimatnamesi Madde - 8).

Sayın azalarımızın bilgilerini ve gereği hakkında hassasiyet gösterilmesini ve herhangi bir sebeple kanuni takibata ve ihmâl neticesi aidat tahakkukuna mahal verilmemesini rica ederiz. Saygılarımızla,

İDARE HEY'ETİ

İnşaat Mühendisleri Odası İdare Heyetinden Bildirilmiştir

— 1963 Yılı Bilirkişileri Hakkında —

1963 yılı içinde bulundukları Vilâyet ve civarında Bilirkişilik yapmak isteyen meslekdaşlarımızın tesbiti için aşağıdaki hususatin yerine getirilmesini ehemmiyetle rica ederiz.

1. — Yazılı müracaatlar 30 Ekim 1962 tarihine kadar Oda ve Şube Merkezinde bulundurulmalıdır.

2. — Müracaatlar âzanın bağlı bulunduğu şube veya odaya yapılmalıdır.

3. — Müracaatlarda sarih iş ve ev adresleri ile varsa telefon numaraları bulunmalıdır.

4. — Bilirkişi listeleri her vilâyet için (1 - İstimlak, 2 - Mukavele ihtilâfı, 3 - Bina inşaatı, 4 - Su ve liman inşaatı, 5 - Yol, demiryol, köprü, hava meydanları inşaatı) kollarında hazırlanacağından müracaat edecek azalar en çok üç brans için müracaat etmelidir.

5. — Odaya karşı mali vecibelerini yerine getirmemiş olanlar ile Hay-siyet Divanınca cezalandırılmış olanların müracaatları nazarı itibare alınmayacaktır.