

Kuzeye Giden Yollar

A nkara'dan kuzeye giden yollar birbirinden güzel. Biz bunlardan Samsun'a gideni tercih ettik. Bir iki sene sonra mühendis olarak meslek hayatına girecek arkadaşlar, inşaat faaliyetini yerinde görmeyi arzu etmişlerdi. Ben de meseleyi Dumlupınar Apak dostuma aç-

Yazan :
Hüsameddin GÜZ
Yük. Müh.

○

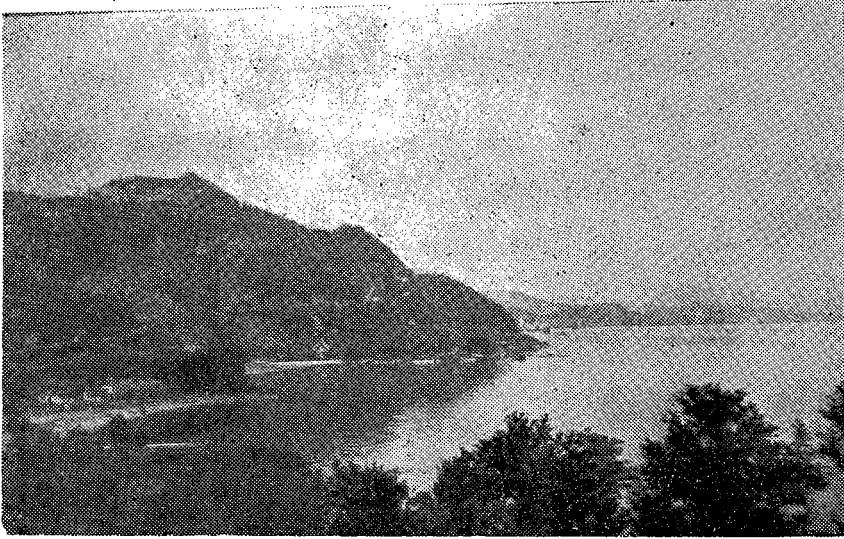
kadaşların ayrıca masrafa girmeleri de önlenmiş oldu.

Gezi İnşaat 3. sınıfın gezisi ol-

man Karahan, Tuğrul Tankut, Se-
İnan, Ümit Alev, Özal Yüzüğüllü
Turan Kaya, Servet Eğilmez, Aydo-
ğan Aksoy, Taner Kalkay, Mehme-
Uluçaylı, Oğuz Arıbal, Avni Aksoy
iştirak ettiler.

Gezinin organizasyonunu şu ge-
kilde düşündük: üç kişilik bir komi-
te teşkil edildi, Yaman Karahan ge-
ce kaldığımız yerlerde otel, Tane
Kalkay kumanya ve yemek Tuğ-
rul Tankut da gezi programının tat-
biki işlerini üzerlerine aldılar. Niha-
programımıza göre 30 Mayıs gece-
sini Samsun, 31 Mayıs gecesini Gi-
resun, 1 Haziran gecesini Tokat,
Haziran gecesini Yozgat'ta geçire-
cek, 3 Haziran akşamı Ankara'ya
dönecektik. Yekûn olarak 1700 km
kadar tutan geziyi 500 km. yi geç-
meyen etaplara bölmek suretiyle sa-
atte 50 km. lik ortalama hızla, gün-
de 10 saat otobüs yolculuğunu göz-
ahıyorduk. Karayollarının geziyi
tahsis ettiği Mercedes otobüs ge-
lince şoförü Halil ile birlikte prog-
ramı son bir defa gözden geçirdik.
Onun tavsiyesi üzerine Ankara'ya
dönüşü Balı yerine Hirfanlı Barajı-
nın Ş. Koçhisar bağlantısından Kor-
ya yolu üzerinden yapmayı karar-
laştırdık.

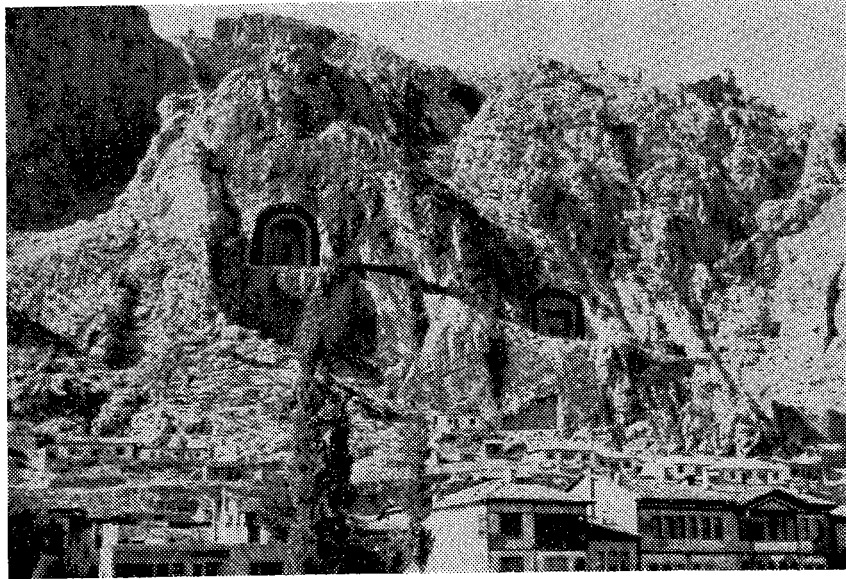
Şoför Halil de eski, 13 seneli
ahbab çıktı. Konya yolu inşaatında



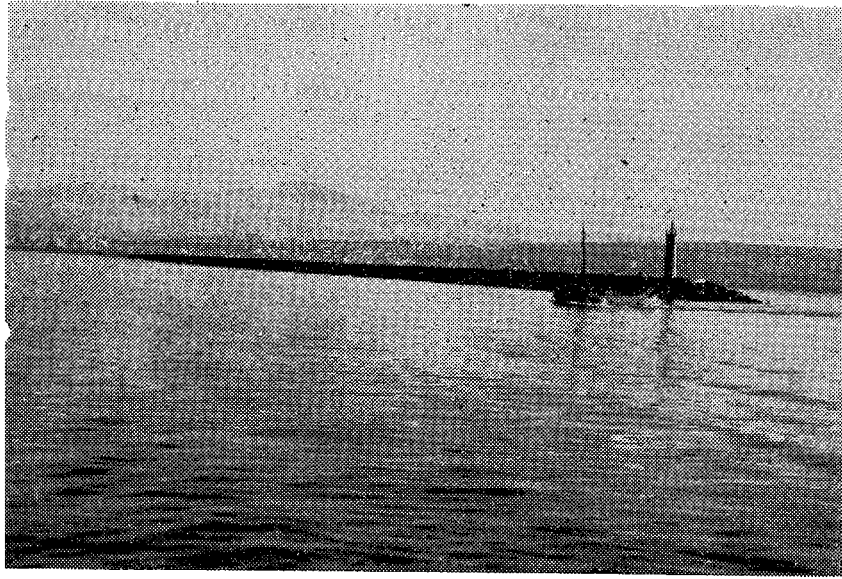
Samsun - Ordu arasından güzel bir görünüş

tım. İki gün sonra Karayollarının
vasıta tahsis edebileceği haberini
getirdi. Bir taraftan lüzumlu for-
malitelere girişirken bir taraftan
da gezi programını hazırlamaya
başladık. Dersler 9 Haziran'da ke-
sildiği için en müsait günler 30 Ma-
yıs ile 3 Hazirana rastlıyordu. Böy-
lece evvelâ bu geziye ayrabileceği-
miz zaman kendiliğinden belli ol-
muştı. Bundan sonra gideceğimiz
yeri kararlaştırmak işi kalıyordu.
En çok inşaat faaliyeti görebilece-
ğimiz yönleri gözden geçirdik ve
sonunda Samsun'dan, Trabzon'a gi-
derek Sivas üzerinden dönüşe karar
verdik. Karayolları İdari İşler Şube
Müdürü Kayahan Gürel bize güzergâh
durumu hakkında telsizle bilgi
sağladıktan sonra Giresun'dan ileri
gitmemeyi tercih ettik. Vaktimiz bu
yolculuk için bile dar olduğundan
kahvaltı ve öğle yemekleri için ku-
manya ile iktifa etmeye karar ver-
dik. Bu şekilde otel ve yemek mas-
raflarını karşılamak üzere Üniver-
siteden 12,50 TL. harcirah alan ar-

makla beraber son dakikada diğer
sınıflardan gelmek isteyenler de ol-
du. İlk tesbit edilen 16 kişilik liste-
den rahatsızlık ve başka mazeretler-
le gelmeyenler çıkınca geriye Ya-



Amasya'yı çevreleyen dağa oyulmuş eski anıtlar



Samsun limanının müziri

proje mühendisi İbrahim Konnolu'nun şoförü olarak çalışmıştı.

Programa uygun olarak 30 Mayıs Çarşamba günü saat 13.30 da yola çıkmış bulunuyorduk. Otobüs Çevre Yolu üzerinden Elmadağ'a doğru ilerlerken, bizler de otobüsteki yerlerimize ısınmağa - çalışıyorduk. Sıkışık olmadığımız için herkese bir pencere öntü düşebiliyordu. Ben, şoförün arkasında kendime bir yer edindim. Kayaş'tan sonra bir ara durduk, sel yataklarından geçirilmiş olan demiryolu güzergâhını, sel ve rusubatla mücadele için yapılan set duvarlarını uzaktan tetkik ettik. Nitekim daha sonra Irmak - Filyos ve Fevzipaşa - Diyarbakır hatlarının İsveç - Danimarka grubu tarafından etüdü sırasında bir prensip kararı almak icabetmiştir.

Vadi eteklerinden sel yataklarını keserek geçirilen güzergâh ilk tesis masrafları bakımından ucuz görünüyorsa da güzergâhı yamaca yükselterek sel yataklarından kurtulma, işletme ve bakım külfetlerine daha uygun durum yaratmaktadır. Zira Orta Anadolu akar-suları kurak bölge karakteristiklerini haiz olup yazın kuru fakat sel zamanları büyük miktarda rusubat hareketi göstermektedir. Elmadağ'dan geçerken demiryolunun tünel ağzlarını ve sarp yamaçları kuşbakışı seyrettikten sonra yeni yolun geçitleri ve Kızılırmak üzerindeki meyil-

li ve verrev betonarme zarif köprü-nün üzerinden geçerek ilerliyorduk. Çerikli'ye gelinceye kadar şimdi rahatça geçtiğimiz bu yolun 12 sene evvelki durumunu ve karşılaşılan müşkülâtları aklıma getirmekten kendimi alamadım. Unutmadığım



Amasya - restorasyona muhtaç sekiz köşeli medresenin kalıntıları

hâtıralardan biri de Çerikli'ye 10 km kala Küçük Yağlı köyünün bağ-larından yolun geçmesine mâni ol-mak için çoluk çocuk makinelerin önüne yatan köylü bağ sahipleri idi.

On sene içinde Çerikli'yi tama-men değişik buldum. Çorum yolu kavşağı (Western) denilen Ameri-kan filmlerde gördüğümüz kasaba-

lara benziyordu. Yoldan, şantiye kurduğumuz sırtları bile görmek müşkül oldu. Her öğün iki kinir vuttuğumuz günler, istasyon şefi Ramiz Bey ve daha birçok hâtıralar can'adı. Otobüste ilk ârıza burada ke'cini gösterdi. Motor su kayna-tıyordu. Nihayet Sungurlu'ya 15 km mesafede yolda kaldık. Güneşin batışını Samsun'a bakan sırtlardan seyretmeği düşünürken Sungurlu'ya gece saat ona doğru vardık ve güç hal ile gece saat birde Çorum'a ulaşabildik. Geceyi burada geçirdik.

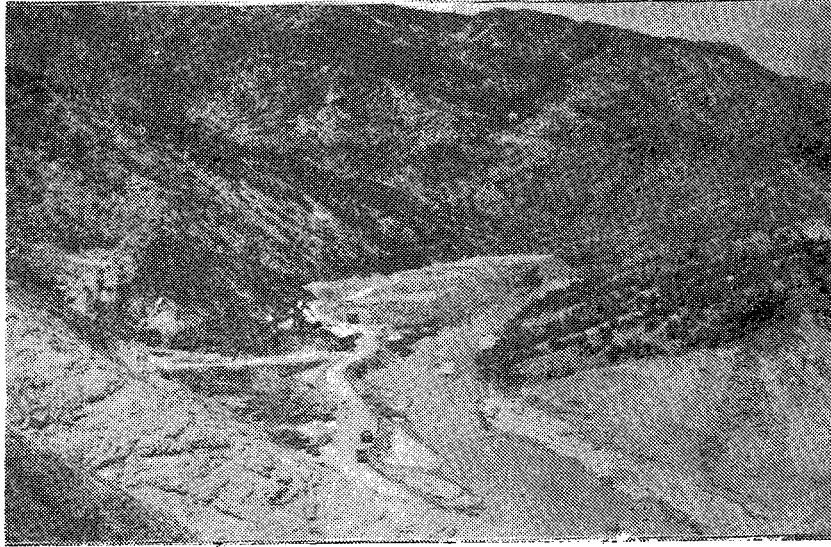
Gezinin sonu iyi olur ümidiyle bağ-langıçta karşılaştığımız bu aksili-ğin pek üzerinde durmamağa gayret ediyorduk. Çorum'dan sabah 7.30 da yola çıktık. Samsun'a varıncaya kadar motor su kaynatmadı. Ara-banın çekişi düşük olduğu için gide-bildiğimiz kadar hızla sabah güneşi altında Merzifon, Havza, Kavak'ın yeşil manzaralarını seyrede seyrede ilerliyorduk. Biz biran evvel Sam-sun'a varmak telâşi ile giderken bu civardan eski yola paralel yeni gü-zergâh üzerinde Karayolu faaliyet-lerini de takibedebiliyorduk. Kalıbı

sökülmekte olan bir demiryolu geçi-di başından birisinin bize doğru ısı-lık çalarak ve kolları ile işaretler ederek koştuğunu gördük. Hulki Seç-kin'i hiç unutamayacağız. İçinden samimiyet taşıyordu. Otobüse atla-dı teker teker elimizi sıktı, hatırı-mızı sordu. İki dakika içinde bütün otobüs halkı ile kaynaşıverdi. İs-

rarlarına rağmen yoldan kalmak istemiyorduk. Nihayet onu da beraberimize alarak Toptepe mevkiindeki Proje Merkezine geldik, bize bir çay ikram etti. İlk şaşkınlığımız geçtikten sonra Hulki Beyle kendimizi kırk yıllık ahbap hissettik. Atelyesini, çalışma odasını gezdikten ve izahatını dinledikten sonra dağbaşında çalışan mühendisin içinde bulunduğu yalnızlığı görmüş olduk. Çocuklar «Biz de böyle mi olacağız?» diye sormağa başladılar. Hulki Bey bize tahsiline devam etmek kararını anlattı, dönüşte geceyi Havza'da geçirmemiz için ısrar etti ve Havza'nın sıcak banyolarının methini ilk defa ondan işittik. Muvakkat kaydıyla dönüş yolu üzerinde değişiklik yapma ihtimalini bir tarafa not ettikten sonra Samsun'a doğru yola koyulduk. Ankara

yüksekliğinde olan Mağmur dağının sert virajlarını geçtikten sonra öğle üzeri Samsun şehrini tam olarak ihata eden ilk yerde otobüsten inip manzarayı seyrettik. Göze çarpan üç nokta vardı. Ortada yeni biten limanın denize doğru ince iki kol gibi uzanan dalgakıranları, solda golf topları gibi beyaz radar istasyonları ve sağda inşa halinde büyük bir İşçi Sigortalı Hastanesi.

Tekrar yola koyulduk, şehre varınca ilk iş arabamızı Samsun bölge atelyesine göndermek oldu. Biz de parkın ortasındaki Atatürk heykeline bakan denize karşı lokan-



Almus Barajı — Sıyrılmış arazi yüzü sağ sahilde baraj mansap seviyesini belirtiyor. Solda makinelerin çalıştığı kuvvet santrali kazısı

tanın terasına yerleştik. (Kripell) in eseri olan bu heykelde şahlanan at ve süvarinin kasılmış vücudu Atatürk'ün Samsun'a ayak bastığı anda millet olarak içinde bulunduğu mücadele ve azim hissini güzel bir şekilde ifade ediyor.

Karayolları Samsun Bölge Müdürlüğü yola gitmiş olduğu için, muavinini İrfan Aras otobüsümüzdeki arızanın giderilmesi için gereken emirleri verdi. Biz de yemekten sonra ilk iş olarak Liman İnşaat Bölge Müdürlüğünü aramağa koyulduk. Liman İnşaat Bölge Müdürü Ahmet Atahan'ın şahsında sıcak ve olgun

bir ağabey bulduk. Tatsız bir sür riz olmaktan korkuyorduk, fakat idarecilere has bir meziyetle karşılaştık; daima her şey için hazırlı bulunmak.

Ahmet Atahan mesleğin iyi kötü taraflarından söz açtı. Mühendis evinde ayağının çamurunda elbiselerinin tozu ve toprağından kaybetin sonu gelmez, fakat mühendisliğin iyi bir tarafı da tabiatın inşaatın sürükleyici tesiri ile şımararak küçük dertlerimizi unutma kolaylığıdır, dedi.

Ahmet Atahan 1944 den beri Karadeniz sahilinde çalışan bir mühendis, liman işinde pısmış. Trabzon limanı inşaatından başlayarak bugün sahil boyunca bütün inşaatların mesuliyeti üzerinde bizle Trabzon, Ereğli, Giresun, Samsun limanları hakkında bilgi verdi. Liman inşaatı hakkındaki Türk te rübesinin Trabzon, Ereğli, Giresun merhalelerini çizerek mükemmeye yetini nasıl Samsun'da bulduğunu izah etti. Ahmet Atahan'ın ifadesine göre Alman inşaat terbiyesi Türk işçisi tarafından yapılan Samsun limanı 98 milyon TL. na mal olmuş. Bunun da 29 milyonu ver ve rüsum olarak yine hazineye gelmiş.

Karadeniz'in dalgalarına karşı su üstünde 40 tonluk bloklarla 3, şevli anroşman seddeden iyi neti alındığını ve ocağın bu kategori bakımından verimin düşük ihtiyacı



Almus Barajı kuvvet santrali kazısı ve türbinlere su veren tünellerin ağızları

farkı beton sun'i bloklarla sağlanmış olmasından dolayı şantiyede Elâzığ - Van hattından beri görmediğim arkadaşım Mehmet Cinel'le buluştuk ve kucaklaştık. Sabahettin Beyle de İnebolu'dan tanış çıktık. Sonra Samsun romorkörüne binerek dalgakıranları baştanbaşa liman iç ve dışından denizden gezdik. Akşam güneşi altında kalkan duvarın beton işçiliğinin temizliği ve anrosman şev hattının düzgünlüğü kendini gösteriyordu. Profilden baktığımız zaman bir çizgi görüyorsunuz ve şev, dolu hissini veriyor. Üstten bakınca boşluklu boşluklu. Dalga tesiriyle şeve tırmanan su napı bu boşluklara düşse enerjisini kaybediyor ve kalkan duvarı yüksekliğine geldiği zaman

di. Karayolları Bölge Müdürlüğüne müteveccihen yola çıktık. Geçerken rıhtım sahasındaki 18 makaslık demiryolu triaj yerini gördük. Liman şantiyesinin makina parkına uğradık, burada buharlı, dizelli demiryolu lokomotifleri, vagonlar, vinçler, 3/4 c.y. dan 2 1/2 c.y. a kadar (ekskavatörler), (dragline) ve (shovel) kepgeleri tarihten önceki devirlerden kalma - dinazorlar gibi cins cins, marka marka dizilmiş yatıyor, bakımları yapılyordu. 1 milyon lira değerinde 50 tonluk transbordör, 3 tondan 10 tona kadar (derrick) vinçlerinin tümü 7- milyon lira tutuyor. Ambarda en az iki milyon liralık yedek parça var Bu malzeme bir firmanın elinde olsa ne yapar

gittik. Bir saat içinde arabamız hazzır oldu. Biz İrfan Aras beyin yanında iken bir işçi geldi ısrarla istedi: çocuğunun çocuğunun açlığundan bahsetti. İş bulamayınca iktihar etmeyi göze alacak kadar iler gidenler olduğunu söylediler. Aklınma limandaki makina parkı geldi. Ayın ilk günü olduğu için Ahmet ağabey bizimle hareket edemedi. Elimize, Giresun'da liman inşaatın bakan Nuri bey için tanıştırma kartı verdi. Yetişebilirse öğleden sonrapesimizden yola çıkmağı vadetti. Akşam Giresun'da buluşmak üzere ayrıldık. Saat 11 de Giresun'a hareket ettik. Kararımız ne olursa olsun Ahmet Ağabey karşısında pesinen mağlûptuk. Samimi ilgisiz bizlerin üzerine o derece sürükleyici bir tesir icra ediyordu ki bu husus bizi Türkiye'deki, belki de bütün dünyadaki iyi bir idarecinin meziyetleri üzerinde düşünmeye sevketti.



Liman Bölge İnşaat Baş Müdürü Ahmet Atahan Samsun Limanı hakkında bilgi veriyor

bir köpükten ibaret kalıyor. Üç anbar, yapılmış herbiri 3500 m² saha kaplıyor, çerçevesi yerinde dökülme betonarme, fakat aşık kirişleri ve çatı kaplamaları yerine geçen plâklar prefabrike olarak imal edilerek çatıya monte edilmiş. İnşaatın kalitesi yüksek.

Akşam olmuştı, ertesi gün için sözleşerek otelimize çekildik. Otobüsümüzün tamir olduğunu biliyorduk ama ne zaman yola çıkabileceğimiz hakkında kati bir şey söylememiyordu. Rahat uyku uyuduk. Ahmet Ağabey'e güveniyor, nasıl olsa derdimize bir çare bulur diyorduk. Kendisi ertesi sabah saat 8 de geldi. Tuğrul Tankut ile beni al-

yapar yeni işler alır. Yatırımını bu suretle amorti eder. Bayındırlık Bakanlığı bunları ancak yeni yaptıracağı işlerde kullanabiliyor. Karadeniz sahillerinde yapılacak işler de bitmiş değil. Trabzon'dan tutun Kefken'e kadar liman inşaatında yetişmiş personel işsizlik içinde kıvranıyor. En kıymetli ustalar işi ya ticarete dökmüş veya amele yevmiyesi ile ne iş bulursa orada çalışıyor. Kabil olsa da yabancı memleketlere gidip iş yaparak memlekette döviz sağlasak. Buralarda herkes inşaatlar bir başlasa diye bekliyor. Kendimizi güçlükle limandan ayırabildik ve Karayolları Bölge Müdür Muavini İrfan Aras'ın yanına

Çarşamba ovası Yeşilırmağı deltası üzerinde, Çukurova'yı çöandırıyor. Terme ile Ünye yolu boyunca plajlarda denize giren çocuklar bizim arkadaşları zaptedilme bir hale getirdi. Ünye'den evvel yarım saat durduk. Denize girdi. Bu arada Karayolları Samsun Bölge Müdürünün arabasının yoldan dördüğünü gördük. Fatsa - Perşembe arasında yol bir kat daha güzelleşt. İstanbul'da Büyükdada'nın arkasındaki vahşi fakat zarif tabiat güzeliğini burda bulmak kabil. Yolda ayağı oyulmuş bir köprü, gördük. Arkadaşlar sual sordular, taşımacılıklarını münakaşa etti. Krikon askıya alma işini gözönüne getirtilmediler. Ordudan sonra, Giresun kadar devam eden yolda inşaat faaliyetleri başlamış. İlerledikçe menfi inşaatları, yüksek dalga ve kazık Arı İnşaat Şirketinin yepyeni Euclimotoscraperi ve Ereğli limanında Maraş, Armutçuk, Van hattı inşaatlarından beri çalışan emektar 1 tonluk Euclid kamyonları, Angle derzleri çalışır gördük. Vaktim dar olduğu için Bulancak'ta Mithat (Paşa) beye uğrayamadık. Giresun civarında Tekiş Şirketinin şantiyesi başladı. D.9 Caterpillar Buldozeryepyeni vibratörlü silindir, topraktan kamyonların bakımlı g-

rünüşi arkadaşların da dikkatinden kaçmadı. Saat 5 i geçiyordu. Giresun'a vardık. Yolun son kısmı bir hayli yorucu geçmişti. Vazifelî arkadaşlar otel ve lokantaya bakmağa gittiler. Biz de Nuri Beyi aramaya koyulduk ve dairesinde saat 5 den sonra çalışır bulduk. Giresun Limanını gezmek istediğimizi söyledik. Nuri Bey bizi gezdirmek üzere deriz vasıtası temini için teşebbüse geçti. Biz de burundaki gazinonun bahçesine oturduk. Artık Ahmet Ağabeyden ümidi kesmiştik. Herhalde işi çıktı gelemedi, diyorduk. Henüz yerleşmiştik ki Ahmet Beyin parkta aranarak bize doğru geldiğini gördük. Birer çay, kahve içtikten sonra taş ocağına doğru yollandık. Giresun'un taş ocağı Samsuninkinden farklı. Taş bazalt karakterinde, ağır anrozman için elverişli fakat bugünkü haliyle ocak yüzünün yarısına yakın kısmı çürük damarlarla kaplı. Ocağın bugünkü yüksekliği 80 m. kadar.

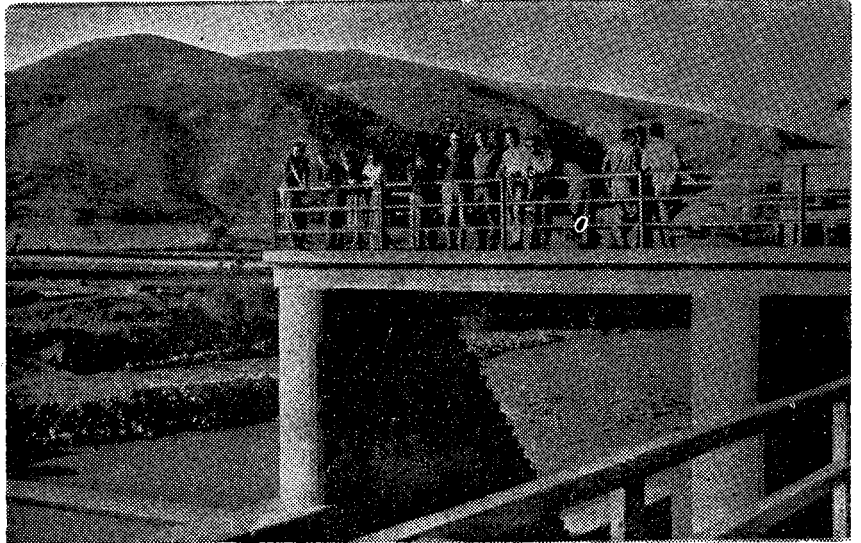
Bu faktör herhalde Arı Şirketinden Celâl Buluç arkadaşımızı (Coyote) usulü ile çalışmaya sevk etmiş ocak tabanı seviyesinde dağın içine 1.50×1.50 metre ebadında galeri ile girmişler. Galeri kaya kütlesi içinde 90° dirsekli kollara ayrılmış. Bu kolların son kesitlerine ve yer yer ara kesitlere külli yetli miktarda dinamit yerleştirilmiş ve dağ kütle halinde dinamitlenmiş ve ocak bu şekilde işletilmiş. Halbuki Samsun ocağı homojen bün-yede, taşın cinsi andezit, ocak irtifai da 35 metreyi geçmediğinden ϕ 15 cm lik düşey lâğımlarla dağdan düşey dilimler koparılarak çalışılmış en büyük atımda 35 ton dinamit ateşlenmiş. Ahmet Atahan bize bu izahatı verdikten sonra dalgakıranın üzerine çıktık. Mehmet Cinel'in petek şeklinde örülmüş kârgir duvarı hemen göze çarpıyor. 875 m. lik tulu yürüyerek müzvara geldiğimiz zaman güneş batmış alaca karanlık içindeydik. Giresun ıslıl ıslıl liman içindeki suya aksediyordu.

Açıktan bir yolcu gemisi geldi, dönüşünü yaptı sancak tarafını kırmızı fenere vererek limana doğru yollandı. Asetilenli mendirek fenerleri fotoselül ile çalışıyor ve gün ışı-

yınca kendiliğinden sönyörmüş. 100 m mesafeden geçen geminin Ordu olduğunu ismini okuyarak öğrendik. Biz dönerken limandaki bir romorkör Ordu'yu bordadan rıhtıma doğru itiyordu. Ağır ağır yürürken rahmetli Selâhattin Sarp'ı andık. Daima hareketi seven teşvik edici, gençlere karşı müşfik ve onlardan himayesini esirgemiyen genç ruhlu, neşeli bir kimselerdi. Herhangi bir kimse gibi onun da kaprisleri olmuştur, fakat muhitine kendisini sevdirmiş bir insandı.

Akşam yemeğinde sık sık rahmetliyi andık. Lokantaya dönerken yolda bizim sınıfın makinacılarından Suat Yetkin'e rasladık. Tekiş Şirketine çalışıyormuş ve şirketin maki-

yapıyordu. Osman usta kazık çakma işinin ve şahmerdanın çalışma şeklini güzelce izah etti. O da Karadeniz sahillerindeki inşaatların kudemlilerinden, Güneşten yanık yüzünün hatlarında açık denizin işlediği sert hatlar görünüyor. Hemen ilk bakışta işinin ehli bir işçi olduğu belli. Ahmet beye selâm yolladı. Burada hoş giden birşey oldu, Osman usta izahata başlamıştı ki genç arkadaşlar sözünü kestiler, tokmak ve kazık ağırlıklarını sordular. Tokmak ağırlığı 2800 kg, kazıkların ağırlığı da 4,5 ton kadardı. Çocuklar hemen derste gördüklerini tatbik ettiler, ağırlıkların aynı mertebeden olduğunu görünce rahatladılar. Köprü şantiyesinden ayrıldık. Kumsalda



Tokat - Gümenek regülatörü

na parkından mesul. Bu şirketin makinelerinin arkadaşlara neden farklı gözüktüğünü o zaman anladık. Gece yarısı Ahmet Ağabey Samsun'a döndü. Cumartesi sabahı saat 5 te Samsun'a müteveccihen yola koyulduk. Sabahın bu erken saatinde inşaat faaliyeti ve trafik başlamamış olduğu için bir gün evvel müşkilâtlâ karşılaştığımız yerleri süratle geçtik. Ordu'dan sonra tabiat güzelleşti, bizlerin de yavaş yavaş mahmurluğumuz geçiyordu.

Sahil yolunun bir kanalı kestiği geçit köprü şantiyesinde durduk. 8 köşeli 40 cm lik 13 m boyunda betonarme kazıklar dökülmüş çakılmaya hazır. İşin başında bulunan Osman Özbek usta şahmerdanın montajını

dere ağzında alttan oyulmaya maruz kalmış bir kutu menfez gördük. Daha evvelce krikoy ile nasıl ıslah etmek kabil olduğunu izaha çalışmıştım. Önümüzde güzel bir misal vardı. Kutu menfezin duvarları iki noktada delinmiş, bu deliklerden geçirilen putrellerin iki ucuna dıştan krikoy tatbik edilerek menfez düzeltilmiş ve takoza alınmıştı. Saat 10 da Liman Bölge Müdürlüğüne uğrayarak Ahmet beye veda ve teşekkür ettik. Birlikte DSI Bölge Müdürü Hasan Uğur'u ziyarete gidecektik.

Hasan Uğur'un Tokat'ta olduğunu öğrenince Ahmet ağabey DSI deki arkadaşlar vasıtasıyla Tokat'ta bize Belediye Otelinde yer ayırttı. Ve Süreyya Bedestenlioğlu'na yola çık-

mak üzere olduğumuzu haber verdik. Liman İnşaat Müdürlüğünde Fuat beye rasladık. 1948 de Elâzığ'da tanışmıştık. O zaman Fuat beyin hafızasındaki ince mühendis olarak teşhis edildim. Vedalaştık Karayolları Bölge Müdürlüğüne uğradık. Otobüs akaryakıt ikmalini yaptı. Bölge Müdürü Bahaddin Ecevit bizi gayet nazik karşıladı. Samsun Karayolları Bölge Müdürlüğünün bütçesi 40 milyon lirayı geçtiği halde yapılması şart olan işlere yetmiyor. Nitekim Samsun - Ordu arasındaki yolun güzelliğini gördükten sonra biz de bu yolun Giresun ve Trabzon'a biran evvel bağlanmasını arzuladık. Biraz görüştükten sonra daha ne kadar çok konuşulacak şeyler olduğunu hissede hissede veda ederek buradan da ayrıldık. Gezi programını yaparken aynı yoldan geçmenin sıkıntılı olmak ihtimali aklıma gelmişti. Fakat aynı yoldan günün değişik saatlerinde ve yorgun veya dinlenmiş geçmek başka başka tesir yapıyor. Toptepe'de Hulki beyi bulamadık. Not bırakarak Havza'ya doğru hareket ettik. Havza'ya uğramadan devam ederek Amasya yoluna saptık. Amasya'ya giriste otobüsü sekiz köşeli Osmanlı İmparatorluğu devrinden kalma ve ne yazık ki yıkıntı halinde bir medresenin önünde durdurmuştuk. Başımızı otobüsten dışarıya uzatınca fırın gibi bir sıcaklık hissettik. Amasya çanak gibî dört bir tarafı dağlarla çevrili bir şehir. Feodal devirlerde merkez olarak seçilmiş olması herhalde kale gibi mahfuz bir yer olmasından ötürü.

Amasyayı Yeşilirmak baştanbaşka katediyor. Giriş ve çıkışındaki boğaz geçitlerinde kale duvarlarının kalıntıları elân mevcut. Medresenin tonoz kubbesinin oturduğu duvarların köşelerinde muntazam çatlaklar var. Bu çatlakların zelzele kuvvetinin yatay tesiriyle köşelerdeki taş kütesinin kubbeyi taşıyan duvarların orta kısmından ayrı çalışmasından hasıl olduğunu tahmin ettik. Çatlaklar pencere bulunan cephelerde ve pencereleri birleştiren hattı takip ediyordu. Amasya'da son olarak 1943 de zelzele olmuştur. Adım başında tarihî bir yapı arkadaşları heyecanlandırıyordu. (Bimarhane)

önünde durduk. Arkadaşlar resim çektiler. Yeşilirmak'ın karşı sahilinde kayaya oyulmuş dikdörtgen şeklinde pencerelerin sırrını çözemedik. Sonradan lahit olduğunu söylediler.

Sürpriz Amasya'dan sonra başladı. Sahil yolunun dört mevsim süren güzelliğinin methini işitmiştik. Fakat Kazova'yı bilmiyorduk. Amasya ile Tokat arasındaki Kazova'nın göz alabildiğine sihirli yeşilliğini akşam serinliğinde uça uça rüyada geçer gibi geçtik. Bu civarda bu kadar güzel bir tabiat zenginliği ile karşılaşacağımızı ümit etmiyorduk. Tokat'a büyük bir keyif içinde vardık. D.S.İ. Samsun Bölge Müdürü Hasan Uğur'u ve Süreyya Bedestenlioğlu'nu bulduk. Otelimize gittik yıkandık.

sını yapıyormuş. Biz Almus Barajı için en çok bir iki saat kadar zaman ayırmıştık. Az bir ihtimalle akşam Kesikköprüye de uğrayabiliriz diye bir ümidimiz vardı. Hasan Uğur üç saatten evvel gezemezsiniz, dedi. Nitekim durum Hasan Uğur'u haklı çıkardı. Saat sabah beşbuçukta Tokat'tan yola çıktık. Hikmet Yeğin de bizle geldi. Sabahın erken saatlerinde Gümenek regülatörünü gördük. Almus'a giden yolun rahat kurplarını taze ilkbahar sabahının erken saatlerinde kırmızı toprak ve yeşil dağ manzaralı güzergâhı seyrederek geçtik ve şantiyeye vardık. İlhan Berker bize refakat ediyordu. Kahvaltıyı barajda ettik. Emin Postalcioglu ile tanıştık. Bazen tu-



Liman suyuna akseden Giresun ışıkları

Tokat Belediye Otelinde bulduğumuz konfor 11 saatlik yolculuğun yorgunluğunu unutturuverdi. Tokat Belediyesinin bu güzel teşebbüsü Anadoluda diğer şehirlere tatbik edilebilse herhalde iç turizm bakımından büyük faydası dokunur. Yemekten sonra gece yarısına kadar otelin bahçesinde Hasan Uğur, Süreyya Bedestenlioğlu, Semih Özgün, İlhan Berker ve bizim sınıftan Kazova Sol sahil sulamasını yapan Hikmet beylerle birlikte oturduk. Hasan Uğur samimiyeti ile insana tesir eden bir kimse. Hikmet'i çoktandır görmemiştim. Ona orada raslayabileceğimi de hiç ümit edemezdim. Ara Şirketinde Kazova Sol sahil sulama-

haf bir histir. Bazı kimseleri ilk gördüğümüz zaman bize onları daha evvelen de tanıyormuşuz gibi gelir. Emin bey için de aynı şey oldu. Benim için seyahatin en zevkli taraflarından biri de Arı İnşaat Şirketinden Saadettin Karamehmed'i görmek oldu. Saadettin beyin şahsiyeti bir büyük ağabey hüviyetinin altına gizlidir. Şantiyede sanki elinizden tutar size yol gösterir, yavaş yavaş mühendisliğin zevkini duyarsınız. Elâzığ - Van hattında 13. kısım uygulamasını yaparken meşe ormanının ateş başında ayı hikâyelerini dinlediğimiz günler aklıma geldi. Abbas, Osman, Necati beylerden sonra Refet bey ile memleketimizin ye-

tiştirdiği sayılı demiryolculardan ve halen yegâne faal olanı Saadetin beyin başarıları Sivas - Erzurum hattında Atma boğazındaki demiryolu kısım inşaatı ile başlar. Bu kısım Türkiye'nin bilinen en ârizalı demiryolu güzergâhlarındandır. Saadetin Beyi daima inşaatların başında en kritik zamanlarda iş başında görürsünüz.

Sakin ve mütevazı haliyle herkesle arkadaşır. Başardığı işleri saymağa kalksak yabancı çevrelerde isim yapmış mühendislerden aşağı kalmaz. Onunla konuştuğça hep bilinmeyenler dikkatinize çarpar, birçok güçlükler de basitleşir. Beraber çalıştığımız müddetçe üzerinize eğilmiş, bakışlarıyla sizden birşeyler bekler bir hali vardır. Proje üzerinde izahatı aldıktan sonra evvelâ kum-çakıl yıkama eleme tesisatı ve beton imâl şantiyesini gezdik. Barajın bulunduğu boğazı gördük. Santal temel kazısını ve 22 m/m kalınlığındaki cebri boru kaynak şantiyesini gezdik.

Bundan sonra 16 kişilik gurup halinde 7.00 m. lik yükleme tünelinin mansap ağzından girildi. % 0,1 meyilli kaplanması betonlanmış kısmı geçtik. Beton, pompajla ve (air entraining agent) kullanılarak dökülüyor. 45° meyilli kısmın iksaları içinden tırmanmaya başladık. Sürgülü çift vanaların bulunduğu kesiti geçtikten sonra tünelin menba ağzından açık havaya çıktık. Ümit Aleve ve Ses İnan adlı kız arkadaşları takdir etmeden geçmek haksızlık olur. Günlük 10-12 saatlik yorucu yolculuk tempomuza dayandıktan başka tüneli de boydan boya geçerek büyük bir imtihan vermişlerdi. Daha sonra baraj kret seviyesinde bacanın bulunduğu yamaca tırmanarak bu yükseklikten umumi manzarayı seyrettik. Salıncak köprüden Yeşilırmağı geçerek mukabil yamaçta enjeksiyonun başladığı noktaya geldik. Yeşilırmağın sularından 50 cm. yüksekten geçmek arkadaşların çok hoşuna gitmişti. Kriko ile kaldırma işi gibi enjeksiyonu da derste tecrübe ettirmeleri güç oluyor. Herhalde bu gibi konular için küçük filimler daha istifadeli olacak. Karot alma makinesi hakkında

İsveçli teknisyenin izahatını dinledikten sonra şantiye merkezine döndük.

Biz biran evvel yola koyulmak niyetindeydik. İlhan bey yemek yemeden bizi bırakmadı. Saat 11 de yemeğe oturduk, yemek biter bitmez yola çıktık. Saadeddin ve İlhan beyleri bize her noktayı göstermek ve izahat vermek uğrunda birhayli yorduğumuzun farkındaydık. Arkadaşımız Hikmet, bizi bir gece evvelinden sulama işi şantiyesine davet etmişti. Fakat Ankara'ya dönüş zamanı gittikçe daralıyordu. Üzümlere mazur görmesini rica ettik.

Kesikköprü'ye uğramak imkânımız kalmamıştı. Yozgat'a müteveccihen yola koyulduk. Yıldızeli'nden sonra güneye bakan sırtlar artık çoraktı. Yamaçlarda tırmalanmış gibi erozyon izleri görülmüyordu. Orta Anadolu'nun kurak iklimi yağmursuzluktan değil güneyden esen kuru rüzgârdan ileri geliyor. Bu erozyon izleri yağmur şiddetinin bir deliliydi. Ankara'ya yaklaştıkça keyifler artmaya başladı. Oğuz Arıbal'ın idare ettiği sihirli kemanlarla ithaf ve istek müziği çok alkışlandı. Yozgattan sonra Mehmet Uluçaylı'nın tok sesiyle Iğdır türküsünün melodisi hepimize tesir etti. Sekili'den sonra alaca karanlıkta 1950 senesinden 60 km. yol boyunca şantiye kurduğu

mu yerleri teşhis etmeye çalışıyor, bir taraftan bu merakının kendi kendime sebebini izaha çalışıyordum. Saat 9 da Kırıkkale'ye vardık. Lokantalar, mahfel her tarafta tezgâh kapanmıştı. Kumanya olarak çikolata ve bisküli aldık. Neden daha önce aklımıza gelmediğine şaşıktık.

Kırıkkale'den sonra otobüste herkes bir köşeye büzüldü, uyuklamaya başladı. Çevre yolundan Cebeciye giden yola saparken otobüsün içinde bütün ışıkları yaktık, herkes ayaklandı. Gece yarısı olmuştu. Karayollarının bakımlı, emin ve modern standardlı yollarında 1700 km katetmiş, Samsun ve Giresun limanlarını görmüş, iki yol şantiyesinden geçmiş, bir köprü şantiyesi görmüş, yarım günümüzü de Almus barajı inşaatına hasretmiştik.

Burada geziye iştirak eden Orta Doğu Teknik Üniversitesi öğrencileri, istikbalin mühendisleri namına Karayolları Umum Müdürlüğüne ve Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü ile Liman İnşaat Reisliğinde çalışan ve geçtiğimiz yerlerde samimi ilgi ve yardımlarına mazhar olduğumuz arkadaşlara teşekkür etmek isterim.



Samsun limanında milyonlarca liralık malzeme yeni iş sahası bekliyor