

Oda Başkanımız Mehmet TORUN'un Sempozyum Açılış Konuşması

Sözlerime başlarken, Hükümetin ve Bakanlıkların TMMOB ve Odalar üzerindeki vesayet denetiminin hukuka aykırı ve kabul edilemez olduğunu vurgulamak istiyorum. Meslek odalarının sesini kesmeye yönelik uygulamalar, meslek odalarını toplumcu çizgisinden, kamu yararını savunmaktan ve yolundan alıkoyamayacaktır.

Sayın Konuklar,

Günümüzde sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutabilmenin en önemli şartlarından biri; çağdaş teknolojileri kullanan, çevreye duyarlı, uluslararası kurallara uyum sağlayan, hızlı ve güvenli, taşıma türleri arasında dengenin sağlanabildiği, çağdaş ulaşım hizmetleridir.

Kentleşme oranının artması toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğinin göstergelerinden biri olarak görülürken, aynı zamanda ulaşım alanında en modern, en gelişmiş araçlara sahip olmak ve bu alandaki teknolojik yeniliklere ayak uydurmak ta ekonomik kalkınmışlığın bir gereği olarak görülmektedir.

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışı, beraberinde ulaşım alanındaki sorunlara da yansımaktadır. Ulaştırma bir hizmet türü olup, üretimi ve topluma sunumu aynı anda gerçekleşir. Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmadığı gibi; diğer sektörlerin gereksinimi ile toplumsal gereksinimler doğrultusunda üretim ve sunum zorunluluğu da vardır. Diğer bir ifade ile bütün ihtiyaçlar, kaynaklar, ilişkiler doğru planlanarak değerlendirilmek durumundadır.

İnsanoğlu tarih öncesi çağlarda daha ahşap ve kerpici kullanmaya başlamadan, kendisine barınak olarak mağaraları seçmiş ve ihtiyacı oldukça bu mağara barınaklarını genişleterek, bilmeyerek te olsa yeraltı kazıları işine başlamıştır. Tarih öncesi çağlarda başlayan yeraltı kazıları hakkındaki bilgi birikimini asırlar boyu geliştirerek, bu bilgisini tarih çağlarında madencilik işlerinde ve savaş taktiği olarak kullanmaya başlamıştır. Örneğin: Hititler; kalkerli zeminlerde önce ateş yakıp, daha sonra sirke dökerek maden galerileri açmışlardır. Yine ülkemiz topraklarında bilhassa Kapadokya bölgesinde yeraltı şehirleri inşa edilerek, bugün dahi gezenleri şaşkınlığa düşürecek kadar gelişmiş bir galeriler ağı oluşturmuşlardır.

Sayın Konuklar,

Sosyal ve ekonomik düzenin değişmesi, sömürgeciliğin gelişmesiyle birlikte sermaye birikiminin oluşması ve ilkel kapitalizm ile bazı yerleşim yerleri, sanayi ve ticaret merkezleri haline gelmiş, ancak kontrolsüz ve gelişigüzel gelişmiş olması sonucu bu merkezlerde ulaşım sorunları baş göstermeye başlamıştır. Ulaşım sorununu çözmek amacıyla ilk defa 1863 yılında Londra'da bir yeraltı demiryolu "Metropolitan Railway" adı ile işletmeye açılmıştır.

Dünyada bunlar olurken, Henry Gavand isimli bir Fransız mühendis, Galata'dan Pera'ya asansör gibi kayışla çekilen ve tren gibi raylar üzerine hareket eden bir taşıtı projelendirmiş ve Sultan Abdülaziz'den bu iş için tünel inşa etme iznini almıştır. 1869 yılının 6 Kasım günü yapılan anlaşmaya göre, mühendis Gavand, Pera ile Galata arasında bir yeraltı demiryolu inşa edecek ve 42 yıl işletme imtiyazına sahip olacaktır. Mühendis Gavand, Fransa'ya dönerek finansman sağlamak için Fransız hükümetine baş vurur ancak Paris bu projeyi incelemeye bile değer bulmaz. Bunun üzerine İngiltere'ye yönelen Fransız mühendis, Londra da " The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata of Pera" isimli bir şirket kurarak, hisse

senetleriyle 250.000 İngiliz Lira'lık bir sermaye oluşturur. Bunların ardından tünelin açılacağı bölgede istimlak işlemlerine başlanır ve inşaat için gerekli olan makine ve ekipman siparişi verilir. Nihayet 30 Temmuz 1875 günü bir Fransız mühendis tarafından kurulan İngiliz şirket kazıya başlar. 3 yıl süren kazı sonunda yapım maliyeti 350.000 İngiliz Lirasını bulan 570 metre boyundaki dünyanın 3. metrosunun inşaatı Aralık 1878 tarihinde tamamlanır. Sıra mini metronun deneme seferine gelmiştir. Tünelin resmen faaliyete geçmesi için padişahın "icazet", Şeyhülislam'dan "fetva" almak gerekir. O günlerin padişahı 2.Abdülhamit yeraltında gidip gelen arabaların zararsız olduğu konusunda ikna edilir ama "toprak altında insan taşınmaz" diye fetva çıkartan Şeyhülislamın engeli bir türlü aşılamaz. Bunun üzerine şirket yetkilileri "madem insan taşıyamıyoruz öyleyse hayvan taşıyıp yaptığımız masrafi çıkartalım" düşüncesiyle hayvan nakline uygun, üstü açık vagonlar yaptırarak taşımacılığa girerler. Böylece dünyanın 3. metrosu ilk yolcularına hizmet vermeye başlamış olur.

Bir süre sonra, yeraltında canlılara hiç bir zarar gelmediğini gören Şeyhülislam sonunda fetvasını değiştirir ve böylece beklenen izin çıkar. 1911 yılında "Dersaadet Mulhakatından Galata ve Beyoğlu Bevminde Taktelarz Demiryolu T.A.Ş" isimli şirket tünelin işletme hakkını İngilizlerden satın alır. Yapılan sözleşmeye göre işletme hakkı 31 Ocak 2000 tarihine kadar bu şirketin elinde bulunacaktır. Şirket 20 Temmuz 1923 günü Ankara Hükümeti ile bir sözleşme yaparak bu haklarını Türkiye Cumhuriyetine de onaylattırılmıştır. Aslında tünelin işletme imtiyazı bu şirketi bünyesinde bulunduran ve tramvay şirketinin de sahibi olan "Sofina" isimli bir kuruluşun eline geçmiş bulunmaktadır. Ancak Cumhuriyet Hükümeti, tramvay şirketi ile birlikte tünelin de işletmesini kamulaştırmaya kararlıdır. Bu amaçla "Sofina" isimli kuruluşun Türkiye'deki bütün menkul ve gayri menkullerini 20 yıl vade ile 175.000 TL. karşılığında satın alır. Böylece 7 Şubat 1939 günü satın alınan Tünel işletmesi, 1 Mart 1939 gününden itibaren bir kamu işletmesi olur ve 16 Haziran 1939 tarihli ve 3645 sayılı yasa ile kurulan İ.E.T.T. İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilir.

Sayın Konuklar,

Avrupa'da gelecek on yılda 100 Milyar Euro'luk bir yatırımın yeraltı yapılarının inşaatına ayrılacağı öngörülmektedir. Ülkemizde de metro-tünel açma projelerinde önemli artış görülmektedir. Devlet karayollarında mevcut 146.748 metrelik tünel uzunluğuna ek olarak gelecek on yılda 183.360 metrelik yeni tünellerin yapımı planlanmaktadır. İstanbul başta olmak üzere diğer Büyükşehirlerdeki ulaşım projeleri incelendiğinde bu alandaki mühendislik hizmetlerinin büyüklüğü de gözükmektedir.

Yine ülkemizde yapılmakta olan hızlı tren projeleri içindeki kilometrelerce uzunluktaki tünel ve yeraltı yapıları, çalışmaların boyutunu ve önemini göstermektedir.

Yeraltı yapılarında; metro inşaatı ve tünellerde patlatma, kazı, iş güvenliği, havalandırma, su atımı, nakliyat ve tahkimat gibi işler bir çok yönden yeraltı madencilik faaliyetleri ile örtüşmekte, bu nedenle maden mühendisleri tünel proje ve uygulamalarında aldıkları eğitim gereği daha fazla yer almaktadır.

Artan nüfusları ile hızla büyüyen kentlerin altyapı gereksinimlerindeki projelerin, farklı disiplinlerin ortaklaşmasıyla uygulanabileceği herkesin kabul edeceği bir olgudur. Yeraltı yapılarındaki çalışmalar, maden mühendisliği disiplininin de içinde olduğu diğer ilgili meslek alanlarının ortak çalışmaları kapsamında gerçekleştirilmektedir. Odamız, gelişen teknolojileri ve bilimsel çalışmaları üyeleriyle ve sektörle paylaşmayı önemli bir görev kabul etmektedir.

Sayın Konuklar,

Sempozyumun, ÷lkemizin ve sektörümüzün gelişimine katkı koyacağına inanıyoruz. Bu düşüncelerle sempozyumu destekleyen kamu ve özel kurum ve tüm kuruluşlara, bildiri sunarak katkı koyanlara, bizzat katılarak bizleri onurlandıranlara, Yürütme Kuruluna ve sempozyumun gerçekleşmesi için emeği geçen herkese Yönetim Kurulumuz ve şahsım adına teşekkür ederim.

Mehmet TORUN

Maden Mühendisleri Odası Başkanı