devrim arabaları

toplu iğne bile yapamayacağı iddia edilen Türkiye'de

yarım kalan bir rüya

> *Ordunun ihtiyacını karşılayacak binek tipi ve tamamen Türk halkına özgü bir otomobil üretimi için Devlet Demiryollarının görevlendirilmesi ve bu amaçla 1.400.000 TL ödenek ayrılmasına…*

Dönemin TCDD Genel Md. Yrd.
Yüksek Mühendis Emin BOZOĞLU

"Ordunun ihtiyacını karşılayacak binek tipi ve tamamen Türk halkına özgü bir otomobil üretimi için Devlet Demiryollarının görevlendirilmesi ve bu amaçla 1.400.000 TL ödenek ayrılması…"

Tarih 16 Haziran 1961, toplantı yeri Ankara idi.

Toplantıya başkanlık eden TCDD Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu'na Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilen kâğıttan; Devlet Demiryolları Fabrikaları ve cer dairelerinin yönetici ve mühendislerine okudukları böyle idi.

Yüksek Mühendis Emin Bozoğlu yönetiminde neyi, ne yapacakları, nasıl yapacakları konusunda en ufak bir bilgisi olmayan ve kendilerine ait otomobilleri dahi olmayan 23 mühendis, Türkiye'nin ilk yerli otomobilini 29 Ekim 1961 gününe kadar, yani yaklaşık 130 günde yapacaklardı.

Dönemin koşullarında Devlet Demiryolları'nın yetişmiş teknik personeline sahip olması ve yedek parça imal eden tesislerinin bulunması bu projenin yapımı için seçilmesinde ana faktördü. Proje boyunca demiryollarının Eskişehir Lokomotif Fabrikası, bugünkü Tülomsaş (Türk lokomotif Sanayi A.Ş.), Sivas ve Ankara'daki demiryolları fabrikaları kullanıldı.

Bu süre içinde bu çapta bir geliştirme çalışması yapılabilir miydi? Bırakınız geliştirmeyi, hiçten yola çıkarak çalışabilecek bir otomobil yapılabilir, böyle bir mucize gerçekleştirilebilir miydi? Sanırım o toplantıya katılanlardan konu hakkında fikri olan hiçbiri buna içtenlikle olumlu yanıt veremezdi. Nitekim söz alanların çoğu böyle bir projede seve seve çalışmaya hazır olduklarını, fakat böylesine kısa bir sürede sonuç alınabileceğini sanmadıklarını dile getirmeye çalışmış, bir kısmı da "hayır" demişlerdi.

Tüm ülkede ise üniversitesinden basınına, bir avuç sanayicisinden politikacısına, sesi duyulabilen kimse Türkiye'de ne otomobil, ne de motor yapılabileceğine inanıyor, özel sohbetlerde, röportajlarda, hatta film gösterili konferanslarda bu görüş vurgulanıyordu.

Devrin Cumhurreisi, Cemal Gürsel Devrim'de

Fakat bu inanılmaz şey gerçekleşiyor ve 29 Ekim 1961 sabahı Türkiye'de yapılan bir otomobil, kaportası pürüzsüz olmasa da, kendi tekerlekleri üstünde ve yine Türkiye'de yapılan kendi motorunun gücüyle Büyük Millet Meclisi binasının önüne götürülerek Devlet Başkam Cemal Gürsel Paşa'ya sunulabiliyor, bir ikincisi Paşa'yı Anıtkabir'e götürüyor, sonra da Hipodrom'daki geçit resmine katılıyordu.

Projeyle başka bir kuruluşun değil de Demiryolları'nın görevlendirilmiş olması bir yandan, o tarihlerde TCDD'nin onarım amacıyla kurulmuş fakat geniş ölçüde yedek parça imal eden Ankara, Eskişehir, Sivas ve Adapazarı'ndaki fabrikaları ile önemli bir teknik potansiyeli ve yetişmiş işçisinden mühendisine kadar güçlü bir teknik kadrosunun bulunması, öte yandan Genel Müdür Yardımcısı Y.Müh. Emin Bozoğlu'nun asker kökenli ve aynı zamanda Sıtkı Ulay Paşa' nın akrabası olduğu için Milli Birlik Komitesi ve çoğu kabine üyelerince yakından tanınıyor ve güveniliyor olmasının sonucu idi.

Y.Müh. Emin Bozoğlu yönetim grubunun başı olarak, projenin yürütülmesi ve sonuca ulaştırılmasında da gruptaki öteki yöneticiler gibi bütün bürokratik engelleri cesaretle aşarak her türlü imkanı sağlamak ve kimi kişisel sorunlar, kimi görevin çok yanlılığı ve iyediliği gibi nedenlerle büyük gerilim altında bulunan 20 mühendisin olağanüstü bir tempoyla fakat gönül rahatlığı içinde çalışmalarını sağlayıp yöneltmek suretiyle de birinci derecede rol oynamıştı.

20 mühendisin olağanüstü bir tempoyla ve büyük bir özveri ile çalışmaları sonucu, 130 günde dört Türk Malı Otomobil üretilmişti.

Zamana karşı yapılan yarışın kazanılmasında ikinci etken, görev alan mühendis arkadaşların proje süresince hafta sonlan da dahil her gün, en az 12'şer saat, gerektiğinde bazı geceleri sökülmüş bir otomobil sedirinin üzerinde birkaç saat kestirmek suretiyle işbaşında kalmayı yüksünmeyecek ölçüde davaya gönül vermiş olmalarıydı. Çalışan ekipteki işçilerin tüm hakedişleri ödenmiş, mühendislerin ise hepsi bundan yazılı olarak feragat etmişlerdi.

16 Haziran 1961 toplantısında çalışmalar için en uygun yerin Eskişehir Demiryol Fabrikalarında dökümhane olarak yapılıp kullanılmayan bir bina, en uygun yöntemin de elden geldiğince çeşitli tipten otomobilin yapısını yakından inceleyerek fikir edindikten sonra yapılacak tipin boyutları, motor, şanjman vb. öteki grup ve parçalarının nasıl tasarımlanıp imal edileceği üzerinde durulması olduğu sonucuna varıldı. İşyeri olarak seçilen atölyenin hazırlanması için Eskişehir'e talimat verildi ve otomobili olanların 19 Haziran'da arabalarıyla birlikte Eskişehir'de bulunmaları istendi. Atölye, dökümhane binası olarak yapıldığı için kaplaması olmayan zemine lokomotif kazanlarında kullanılmak üzere mağazada bulunan saç levhalar döşenmişti.

Kapının üstünde kocaman rakamlarla "129" yazılıydı. Proje nin bitimine kaç gün kaldığını gösteren bu levha her gün bir azalarak sonuna kadar orada kaldı. Atölyede bir başüstü gezer vinç, çeşitli bankolar ve bir toplantı masası vardı. Yakınında bir de çay ocağı bulunan bu masayı dört ay süreyle hem toplantılar, hem dinlenme, hem de gerektiğinde çalışma masası olarak kullanmışlardı.

Atölyede yapılan ilk toplantıda Emin Bey Yönetim Grubunu açıklandı:

Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu başkanlığında, Fabrikalar Dairesi Başkanı Orhan Alp, Cer Dairesi Başkanı Hakkı Tomsu, Cer Dairesi Başkan Yardımcısı Nurettin Erguvanlı, Eskişehir Demiryol Fabrikaları Müdürü Mustafa Ersoy, Adapazan Demiryol Fabrikası Müdürü Celal Taner ile Ankara Demiryol Fabrikası Müdürü Mehmet Nöker'den oluşan grupta iki de emekli subay vardı: Genel Müdürlük Müşaviri Hüsnü Kayaoğlu ve Necati Peköz. Arkasından çalışma grupları şöyle belirlendi: Styling Grubu: Y.Müh. Nurettin Erguvanlı, Y.Müh. merhum Özcan Türer ve Y.Mimar Kemal Elagöz. Motor-Şanzıman Grubu: Y.Müh. Mehmet Nöker, Y.Müh. Gültekin Sabuncuoğlu, Y.Müh. Salih Kaya Sağın, Y.Müh. Rifat Serdaroğlu, Y.Müh. Şecaattin Sevgen, Y.Müh. Kemalettin Vardar. Karoseri Grubu: Mak.Müh. Celal Taner, Y.Müh. Faruk Akyol, Y.Müh. Samim Özgür, Y.Müh. Salih Kaya Sağın, Y.Müh. Hamdi Tahıllıoğlu. Süspansiyon ve Fren Grubu: Mak.Müh. Hamit İşeri, Y. Müh. İsmet Özkan, Y.Müh. Mustafa Seyrek. Elektrik Donanımı: Y.Müh. Hasan Dinçer. Döküm İşleri Metalurjisi: İsmail Sıdal. Satınalma İşleri ve Maliyet Hesapları:Y.Müh. Yavuz Yücel.

Bu grupların kendi aralarında oluşturdukları öneriler, bir kez de toplu olarak görüşüldükten sonra karara bağlanıyordu. İmalat, ilgili grupça bazen alelacele hazırlanan krokilere, bazen numuneye, bazen de tarife göre sağlanıyordu.

Elektrik donanımı, diferansiyel dişlileri, kardan istavrozları ve motor yataklan ile cam ve lastikleri dışında tüm parçalan yerli idi.

Toplama, montaj ve deneme işlerini de çoğu zaman grup üyeleri vakit kazanmak için bizzat yapıyorlardı. Bir yandan da Willy's Jeep, Warswa, Chevrolet, Ford Consul, Fiat 1400 ve 1100 motorlarının incelenmesinden sonra en basiti gibi görünen Warswa motoru örnek alınarak yandan supaplı bir 4-silindirli motorun gövde ve başlığı Sivas Demiryolu Fabrikaları' nda dökülüp Ankara Fabrikası' nda işlendi.

Piston, segman ve kolları Eskişehir'de yapıldı. Motor Ankara Fabrikası'nda monte edildi. Frenlemede 40 BG' den fazla güç alınamayan bu motora alternatif olarak Ankara Fabrikası aynı gövde ve krank milinden yola çıkarak, başka bir tip geliştirdi. Önce otomobilin ana hatları saptandı: Dört ilâ beş kişilik, toplam 1000-1100 kg. ağırlığında, orta boy denilebilecek bir tip üzerinde mutabık kalındı. Motor 4 -zamanlı ve 4 silindirli olmalı, 50-60 BG vermeliydi. Karoseri için hazırlanan 1:10 ölçekli maketlerden seçilen birinin 1:1 ölçekli alçı modeli yapıldı. Karoserinin damı, kaput ve benzeri sacları, sonra bu modelden alınan kalıplarla B-tipi adını verdiğimiz, üstten supaplı bir üçüncü motorda, bu kez tanınmış bir 6-silindirli otomobil motorundan esinlenmek, fakat krank ve eksantrik milleri yeni baştan çizilip hesaplanmak suretiyle Eskişehir'de imal edildi. Bu motor, frenlemede 60 BG'ye ulaşmış ve daha sonra Diesel'e çevrilerek istasyon aydınlatılmasında kullanılmak üzere yapılan elektrojen gruplarına uygulanmıştır. Süspansiyon grubu ön takımlar için "Mc Phearson" sistemini önermişti. Bu gün çok yaygın olarak kullanılan bu sistem o tarihte, bildindiği kadarıyla, yalnız bir tek firma tarafından uygulanmakta idi. Benimsendi ve numuneye göre Eskişehir'de yeniden imal edildi. Eylül sonlarına doğru ön ve arka camları piyasada bulunabilenlere intibak ettirme zorunluluğu nedeniyle, modele göre biraz değiştirilmiş, iki gövde yapılmıştı. Biri A, öteki B tipinden iki ayrı motor takıldı. Şanzımanlar da Ankara Fabrikası'nca, tümü yerli olarak yapılmıştı. Montaja geçildiğinde karşılaşılan en büyük sorunlardan biri, gövde-motor uyumunu sağlamak, debriyaj, gaz ve fren kumanda mekanizmalarını yerleştirmek ve direksiyonun en uygun konumunu bulmaktı. Ayarlı direksiyon önerisi kabul edilmedi. İki yıl sonra Cadillac bunu bir yenilik olarak getiriyordu.

Batı kafasıyla otomobili yaptınız, ama doğu kafasıyla ikmali unuttunuz!

Nihayet Ekim ortalarında Devrim otomobillerinden ilki tecrübeye hazır duruma gelebildi. Elektrik donanımı ile diferansiyel dişlileri, kardan istavrozları ve motor yataklan ile cam ve lastikleri dışında tüm parçalan yerli idi.

Bir yandan bu ilk otomobilin yol tecrübeleri sürdürülürken bir yandan da Devlet Başkanı'na sunulmak üzere B-motoru ile donatılan ikinci otomobilin yetiştirilmesine çalışılıyordu. Siyah renkteki bu 2 numaralı Devrim'in son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabildi. Pasta ve cilası Ankara'ya sevkedilmek üzere yüklendiği trende gece yol alırken yapıldı. Buharlı lokomotiflerle çekilen trende bacadan sıçraması olası kıvılcımlardan ötürü güvenlik önlemi olarak benzin depolan boşaltılmıştı.Tren sabaha karşı Ankara'ya geldi, iki Devrim otomobili o zamanlar Sıhhiye semtinde, Adliye Sarayı'nın yerindeki Ankara Demiryol Fabrikası'na indirildi. Manevra imkanı sağlamak için depolarına yalnızca birkaç litre benzin kondu. Asıl ikmal sabahleyin Sıhhiye'deki Mobil benzin istasyonundan yapılacak, sonra da Meclis'e gidilecekti.

29 Ekim sabahı fabrikaya gelen otomobilli, motosikletli, oldukça kalabalık bir trafik ekibinden oluşan eskortun arasında Devrim'ler yola çıktı. Çıktı ama eskorttakiler, benzin alma işinden haberleri olmadığı için,yola devam ettiler. Meclis'in önüne gelindiğinde durum anlaşıldı, acele getirtilen benzin 1. arabaya kondu, 2 numaraya konacağı sırada Cemal Paşa Meclis'in önüne gelmiş ve Anıtkabir'e gitmek üzere 2 numaralı Devrim otomobiline binmişti. Yola çıkıldı fakat 100 m. kadar sonra motor öksürerek durdu. Cemal Paşa'nın "Ne oluyor?" sorusuna direksiyondaki Y.Müh. Rifat Serdaroğlu "Paşam, benzin bitti." cevabını verdi. Paşa'dan özür dilenerek I numaralı Devrim'e geçmesi rica edildi. Büyük bir hoşgörü ile buna uyan Cemal Paşa Anıtkabir'e bu otomobil ile gitti, binerken ünlü "Batı kafasıyla otomobili yaptınız ama doğu kafasıyla ikmali unuttunuz!" sözlerini söyledi. Ertesi gün bütün gazetelerin söz birliği etmişçesine "100 metre gidip bozuldu" başlığını attıkları 2 numaralı Devrim aynı gün Hipodromdaki geçit törenine katılıyor, fakat basınımız ne bunu, ne de Cemal Paşa'nın Anıtkabir'e bir başka Devrim otomobili ile gittiğini yazmıyor, yalnızca haber, yorum ve fıkralarda harcanan bunca paranın boşa gittiğinden dem vuruyorlardı.

Tüm imkansızlıklara rağmen,130 günün sonucunda geceli gündüzlü, haftasonu dahil günde en az 12 saat çalışan 23 mühendis ve isimleri bilinmeyen demiryolları işçilerini sevgi, şükran ve rahmetle anıyoruz. Allah (CC), mekanlarını cennet eylesin.

Tamamen özgün tasarım ve motor özelliklerine sahip bir Türk Otomobili yapmayı başarıp, yeni nesillere gurur ve umut oldular.

Devrim arabaları projesi kapsamında toplam 4 otomobil ve 10 motor yapıldı, bej renkli Devrim haricinde geri kalanlar hurdaya çıkarıldı. Bugün yaşayan tek Devrim Otomobil, Eskişehir Tülomsaş fabrikasında bulunmakta ve hala çalışmaktadır.

İlk Türk Otomobilinin Özellikleri

Ağırlık	1250 kg
Motor Tipi	A4L
Motor Devri	3600 d/dk
Silindir Sayısı	4
Silindir Çapı	81 MM
Güç	50 HP
Karakteristik	4 Zamanlı, Su Soğutmalı, Yandan Sübaplı, Basınçlı Yağlama
İmal Süresi	4,5 AY
İmal Tarihi	1961
İmal Yeri	Eskişehir Demiryolu Fabrikaları

Kaynak:
Başarı mı? Fiyasko mu?
Mak. Y. Müh. Salih Kaya SAĞIN
Mühendis ve Makina Dergisi - Kasım 1985
TMMOB Makina Mühendisleri Odası yayını

KONYA
NECMETTİN ERBAKAN
ÜNİVERSİTESİ

Mesleğe Hoşgeldin etkinliği

Necmettin Erbakan Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Makina Mühendisliği Bölümü'nde eğitim öğretim hayatına yeni başlayan öğrencilere makina mühendisliği mesleğini tanıtma amaçlı olarak 19-20 Şubat 2015 tarihinde "Mesleğe Hoşgeldin" adı altında bir etkinlik gerçekleştirilmiştir.

Mühendislik Fakültesi Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Hidayet OĞUZ, Makina Bölüm Başkanı Doç. Dr. Necati ATABERK, öğretim görevlileri ve öğrencilerin katılımı ile gerçekleştirilen etkinlik 19.02.2015 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Etkinlik Doç. Dr. Necati ATABERK 'in açılış konuşmasıyla başlamıştır. Mühendislik eğitimi, makina mühendislerinin iş olanakları, mesleki bilgi gelişiminin önemi, odanın faaliyet alanları gibi birçok konuda bilgilendirmelerin yapıldığı program kapsamında bir sunum yapan şube başkanımız Ö.Erdoğan DURANSOY;

"Konya bir üniversite şehri haline gelmiştir. Sizler de bu şehirdeki önemli üniversitelerden birisinde mühendislik eğitimini görmektesiniz.

Eğitim hayatınız boyunca yapmanız gereken öncelik öğretim görevlilerinin bilgilerinden maksimum derecede yararlanmak olacaktır. Bilgi birikiminiz arttıkça bu bilgilerinizi uygulama olarakta pekiştirmeniz sizlere verebileceğim en önemli tavsiye olacaktır. Bizler öğrenciliğiniz boyunca Makina

Makina Mühendisleri Odası olarak sizlere hep destek olmaya çalışacağız.

Mühendisleri Odası olarak sizlerin hep yanınızda olacağız. Staj yerlerinizin bulunmasında, mezuniyet etkinliklerinin desteklenmesinde, çeşitli sosyal ve teknik etkinliklerin düzenlenmesinde, bilgi kaynaklarının elde edilmesinde, sanayi ile ilişki kurulmasında ve birçok faaliyetin gerçekleştirilmesinde Oda olarak sizlere hep destek olmaya çalışacağız. Öğrenci üyelik faaliyetlerini hep beraber gerçekleştireceğiz. Şimdiye kadar olduğu gibi şimdiden sonrada hep yanınızda olmaya devam edeceğiz." demiştir.

Etkinlik, odamızın tanıtımının yapıldığı sunum ve Mühendislik Fakültesi Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Hidayet OĞUZ 'un yapmış olduğu konuşmayla tamamlanmıştır.

yıllardır siz daha iyi görün diye;

Motaysan işimiz ayna

MOTAYSAN firması Kenan ORUÇ tarafından 1992 yılında kurulmuştur. Bu yıldan itibaren firma, araç dış ve iç dikiz aynaları, ayna kolları ve bağlantıları üretimi ve pazarlaması işiyle iştigal etmiştir.

Aksaray Organize Sanayi Bölgesi'nde 1750 m^2 'si kapalı toplam 10.000 m^2 alanda faaliyet gösteren firmada 33 kişi çalışmaktadır. Aylık teorik üretim kapasitesi 55.000 adet olup, pratik kapasitesi ise 21.000 adettir.

Firma, MERCEDES BENZ TÜRK AŞ, MAN AŞ, ESHOT/İzmir Bykş. Bld. ve İETT 'nin tedarikçisidir. OEM firmalarına vermiş olduğu ürünler kapasitenin yaklaşık %20'si kadardır. Ürünler, bu ana sanayilerin dışında ağırlıklı olarak iç ve dış piyasada yedek parça, aksesuar ve oto camı işiyle uğraşan firmalara pazarlanmaktadır.

MOTAYSAN firması, talep edilen kalite standartlarında olmak kaydıyla yeni projelerde müşterilerinin talebini karşılayacak ve yeni ürünler geliştirebilecek ve yapabilecek kapasitededir.

Ciddi bir tasarım ve buluş firması olan MOTAYSAN, ürünlerinin % 75 'ini kendi buluş ve tasarımlarıyla üretmektedir. Firmanın yılda en az 15-20 civarında yeni buluş model ve tasarımları olmaktadır. Bunların çoğunluğuna da patent alınmaktadır. Bugüne kadar alınmış patentli ürün sayısı 100 adedin üzerindedir.

SAYKAR

Mühendislik Ltd.Şti.

Makina Mühendisi Mehmet Tayyar SAYICI ve ortakları tarafından Saykar Mim. Müh. Ltd. Şti. adı altında 2005 yılında kurulmuştur.

Firma, Bosch marka beyaz eşya başta olmak üzere baza, yatak ve mutfak masa, sandalye sektöründe hizmet vermektedir. Mehmet Tayar SAYICI bu işlerinin yanı sıra serbest büro hizmetleri de vermektedir.

Ankara yolu hava lojmanları ve İhsaniye şubeleriyle iki ayrı yerde vatandaşlara hizmet veren firmanın sahibi Mehmet Tayar SAYICI firmasıyla ilgili şu bilgileri paylaşmaktadır; "Saykar olarak prensibimiz; müşterilerimize dürüst, güvenli ve samimi bir ortamda kaliteyi sunmaktır. Bu amaçla, dünya çapında bu sektördeki gelişmeleri takip ederek kendimizi sürekli yeniliyoruz. Genç ve dinamik ekibimizle ve müşterilerimizin memnuniyetiyle ikinci şubemizi de açarak hizmet sektöründe ilerlemeye devam ediyoruz."

Hububat ve Bakliyatta Metin ŞAHİN

Tarım Ürünleri

Kuruluş temelleri 1975 yıllarına kadar dayanmakta olan Metin ŞAHİN Tarım Ürünleri firması, 1996 yılında Makina Mühendisi Metin ŞAHİN ve babası tarafından faaliyetlerini geliştirmiştir. 500 m^2 'lik alanıyla hububat ve bakliyat ürünleri satan firma, 40 yıllık tecrübesiyle sektörde kaliteli ve güvenli hizmetin adresi olmaya çalışmaktadır.

Firma büyüyen ulusal ve uluslararası alışveriş ağıyla, Türkiye içinde de sürdürülebilir ve artan verimliliği sağlama amacı gütmekte, mükemmeliyetçi hizmet anlayışını benimsemektedir.

Kıskanç Bakışlara Hazır Olun!

Günün modasını takip eden, ayakkabıyı ihtiyaç ötesinde bir tutku olarak gören Özbağcı, şık, kaliteli ürünleri ile etkileyici tarzınızı tamamlıyor.

MAKRO AVM :
Yeni Şehir Mahallesi Kemerli Caddesi Makro AVM Kat: 1
No :103 Selçuklu / KONYA
T : +90 332 236 07 99
konyamakro@ozbagci.com.tr

KİPA AVM :
Akıncılar Mahallesi Yeni Sille Caddesi Kipa AVM 2/103
Selçuklu / KONYA
T : +90 332 247 49 29
konyakipa@ozbagci.com.tr

NALÇACI CADDE :
A. Hilmi Nalçacı Caddesi
Acentacılar Sitesi C1 Blok
No :109 Selçuklu / KONYA
T : +90 332 238 38 29
konyanalcaci@ozbagci.com.tr

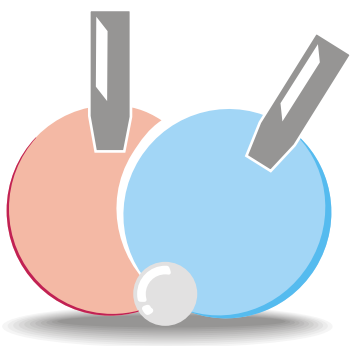
TAURUS AVM :
Konya Yolu Mevlana Bulvarı
No:190 / 123
Balgat / Çankaya / ANKARA
T : +90 312 287 88 24
taurus@ozbagci.com.tr

www.ozbagci.com.tr

KURUMLAR ARASI

Masa Tenisi Turnuvası

Üyelerimiz **H.Cenk ALAYBEYOĞLU, M.Samet ANKARALI ve Celalettin BAKIR** 'dan oluşan Odamız Masa Tenisi Takımı, Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü tarafından 7-8-13 Mart 2015 tarihlerinde düzenlenen Kurumlar Arası Masa Tenisi İl Şampiyonası'na katılarak Odamızı başarıyla temsil ettiler.



Ekibimiz, 36 takım arasında ilk 6 içine girerek, Kemer'deki Türkiye Turnuvası'nda odamızı temsil edecek.

Konya Masa Tenisi İl Temsilciliği Salonunda 36 kurumun katıldığı şampiyona da ilk hafta Tarım İl Müdürlüğü, Adliye, Ereğli Kazım Karabekir Ortaokulu ve Odamız Masa Tenisi Takımlarının bulunduğu D grubunda takımımız tüm müsabakalarını kazanmış ve grup lideri olmuştur. İkinci hafta eşleşmeler sonucunda iki tur atlamasına rağmen turnuvayı 6. sırada tamamlayan takımımız bu sonuçlarla 17-19 Nisan 2015 tarihlerinde Antalya'nın Kemer İlçesinde yapılacak olan Kuruluşlar Arası Türkiye Şampiyonasına katılım hakkı kazanmıştır.

Kültürel birikimi, doğal güzellikleri, ve sıcakkanlı insanıyla göreni hayran bırakan büyülü bir yapıya sahip ilçemiz:

çumra

Karatay, Karapınar, Akören, Bozkır ve Karaman ile sınırı bulunan Çumra, bozkırın ortasına gizlenmiş bir doğa harikası gibidir. İsmini kendi doğasından, bir dönem bataklık halinde olan çamurlu yapısından alan Çumra bugün, verimli arazileri ve sıcakkanlı insanlarıyla Anadolu bozkırının ortasında cazibe merkezi olan bir ilçedir.

Çumra 'nın tarihi oldukça eskilere dayanır. İlk yerleşme yeri, ilk ev mimarisi ve ilk kutsal yapılara ait özgün buluntuları ile insanlık tarihine ışık tutan bir yerleşim yeri olan Çatalhöyük' ün izinde kurulmuştur Çumra. Bu yüzden insanlığın ortak hafızası, çağlardan bu yana hiç silinmeden bugüne gelen kültür köprüsü olma özelliği taşımaktadır.

1926 yılında M. Kemal Atatürk trenle Adana'ya giderken Çumra 'da verdiği mola esnasında Çumra istasyonundan etrafı seyredip sulama tesis ve lojmanlarını gördükten sonra; "Bu şirin beldeyi geliştirmek, buraya

Meşhur Çumra Kavunu

önem vermek lazımdır. Çumra İlçe olmaya layıktır" demiştir. Atatürk'ün emri üzerine 26 Haziran 1926 tarihinde 877 Sayılı Kanunla Çumra İlçe merkezi haline getirilmiştir. 1936 ve 1950 yıllarında Balkanlardan Anadolu 'ya gelen göçmen aileleri Çumra 'ya yerleştirilmiş, takip eden yıllarda da Hadim, Bozkır, Ermenek gibi İlçeler ve yakın köy ve kasabalardan gelen göçlerle gittikçe büyümüş ve bugün 65.000 nüfusa sahip bir ilçe halini almıştır.

Çumra 'nın mevcut olan karasal iklimi dolayısıyla doğal bitki örtüsü bozkırdır. Çumra Ovası daha çok çorağa ve sıcağa dayanıklı bitkilerle kaplıdır. Konumu ve morfolojik yapısı itibari ile Çumra ilçesi orman yönünden farklıdır.

Son yıllarda, ilçe ekonomisinin gelişmesine en büyük katkıyı Konya Şeker A.Ş. sağlamıştır. Konya Şeker'in, Avrupa'nın en büyük ve modern şeker fabrikasının Çumra' ya yapılmasındaki desteği unutulamaz.

Çumra, Ülkemizin önemli bir kuru fasulye üretim bölgesidir. Ülkemizin kuru fasulye üretiminin %10-15 'ini tek başına Çumra ilçesi karşılamaktadır. İlçemizde yaklaşık 2500 çiftçi ailesi 60-70 bin dekar sahada 25 bin ton kuru fasulye üretimi yapmaktadır. Dermason, Battal, Çalı, Horoz, Şeker, Sıra ve Kanada gibi farklı çeşitlerin yetiştirildiği Çumra 'da, kuru fasulye lezzeti ve aroması tüm Türkiye tarafından bilinmekte ve beğenilmektedir.

Kuru fasulyenin yanında bu güzel ilçede üretimi yapılan bir başka mahsul de şekerpancarıdır. Çumra, Ülkemizin önemli şekerpancarı üretim yerlerindendir. Ülkemizin ve Avrupa 'nın en büyük ve en modern Şeker Fabrikasının da Çumra 'da bulunması şekerpancarı tarımını önemli bir üretim faaliyeti haline getirmiştir. Çumra 'da yaklaşık 5.000 çiftçi tarafından 150.000 dekar sahada şekerpancarı ekilişi yapılmaktadır. İlçemizin şekerpancarı üretim miktarı ise 1 milyon tonun üzerindedir. Ülkemizde şekerpancarı üretim sahasının %5 'i Çumra 'mızda bulunmakta ekilmekte olup, üretimin ise %7'sini karşılamaktadır.

Lale, tarihimizde bir döneme ismini veren, ancak sonradan Hollanda ile anılan asil bir çiçektir. Çumralı bir hemşerimizin Hollanda gezisi esnasında görüp yetiştirmeyi düşündüğü lale, Çumra'da yeniden hayat bulmuştur. Bugün Çumra, Orta Asya'nın ve ülkemizin lale soğanlarını üretmektedir. Yıllık 14 milyon/adet lale soğanı üretim kapasitesi ile şimdi Türkiye'nin en büyük ve tek çiçek soğanı üretim alanına sahip merkezidir. Üretilen lale soğanları başta Azerbaycan olmak üzere birçok Orta Asya Türk Cumhuriyetlerine ihraç edilmektedir. Üretimin büyük bir kısmı ise iç pazarda satılmaktadır.

Lale tarlasında çalışmalar

Su kanalı

Tarihi Lojman

Karaman Köprüsü

Balçıkhisar Köprüsü

Sırçalı Parkı

Seyithan Köprüsü

Karkın Köprüsü

Çatalhöyük

Karamanoğlu İbrahim Bey Cami, Çumra'nın en eski camisi olarak, tarihe ışık tutmaya devam ediyor.

Anadolu her köşesiyle adeta tarihten bir hikâyeyi, anıyı içinde barındırmaktadır. Yüzyıllara meydan okurcasına teknolojiye, unutulmuşluklara aldırmadan birçok eser başımızı çevirdiğimiz her yerde karşımıza çıkar. Asırlar önce dedelerimizin inşa edip bugünümüzün ve belki de yarınımızın hizmetine sunduğu eserlerden bir tanesi de Çumra 'nın İçeri Çumra mahallesinde göze çarpar.

Karamanoğlu İbrahim Bey Cami Çumra 'nın en eski camisi olma özelliğini taşımaktadır. Çumra' nın İçeri Çumra Mahallesi' nde bulunan ve miladî 1252 yılında yapıldığı kapı üzerindeki kitabesinden anlaşılan cami, yaklaşık 750 yıllık tarihi atmosferiyle hizmet etmeyi sürdürmektedir. Cami'nin minaresi çatısında bulunmaktadır. Ahşap kolonları, taştan kesilmiş duvarları, ahşap tavanı, hutbegâhı, minberi ve mihrabıyla tarihin tüm saflığını gözler önüne sermektedir. Tüm bu özellikleriyle Karamanoğlu İbrahim Bey Cami hali hazırda faal olan bir ibadethane olmakla birlikte tarihin kokusunu almak isteyenlerin görmesi gereken yerlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dünyanın bilinen en eski yerleşim yeri:

çatalhöyük

Anadolu 'nun büyük gizemlerinden Çatalhöyük antik yerleşim yeri Çumra sınırları içerisindedir.

Çatalhöyük 'ün diğer neolitik yerleşimlerden temel farkı, bir köy yerleşmesini aşıp kentleşme evresini yaşamakta olmasıdır. Dünyanın en eski yerleşimlerinden biri olan bu yerleşimin sakinleri, ilk tarımcı topluluklardan da biridir. Bu özelliklerinin bir sonucu olarak 2009 yılında UNESCO Dünya Miras Listesi'ne önerilmiştir. UNESCO tarafından 2012 yılında Dünya Miras Listesi'ne dâhil edilmesine karar verilmiştir.

Çatalhöyük, Orta Anadolu'da, günümüzden 9 bin yıl önce yerleşim yeri olmuş, çok geniş bir Neolitik Çağ ve Kalkolitik Çağ yerleşim yeridir. Doğu ve batı yönlerinde yan yana iki höyükten oluşmaktadır. Doğudaki Çatalhöyük (Doğu) olarak adlandırılan yerleşme Neolitik Çağ 'da, Çatalhöyük (Batı) olarak adlandırılan batıdaki höyük ise Kalkolitik Çağ 'da iskân görmüştür. Doğu Höyük (Çatalhöyük (Doğu)), muhtemelen, bugüne kadar bulunmuş en eski ve en gelişmiş Neolitik Çağ yerleşim merkezidir. 1958 yılın da James Mellaart tarafından keşfedilmiş, ilk kazıları 1961-1963 ve 1965 yıllarında yapılmıştır. Günümüzde devam eden kazılar İngiltere, Türkiye, Yunanistan ve ABD'li araştırmacılardan oluşan karma bir ekip tarafından yürütülmektedir. Kazı çalışmaları ağırlıklı olarak "ana höyük" olarak görülen Doğu Höyük 'te yürütülmüştür. Buradaki kazı çalışmalarının 2018 yılına kadar sürdürülmesi planlanmaktadır. Tarih öncesi yerleşim birimleri Tunç Çağı'ndan önce terk edilmiştir. Bir zamanlar iki yerleşim birimi arasında Çarşamba Nehri'nin bir kanalı akmaktadır ve yerleşim birimleri, ilk tarım zamanlarında elverişli sayılabilecek alüvyonlu toprak üzerine kurulmuş tur. Evlerin girişleri üst kısımlarında bulunmaktadır. Günümüz Konya Şehrinin 52 km. Güneydoğusunda, Hasandağı 'nın yaklaşık olarak 136 kilometre uzağında, Çumra İlçesi'nin 11 km. kuzeyinde, Konya Ovası'na hâkim buğdaylık arazide bulunmaktadır. Höyükler kabaca 2 bin yıl kesintisiz iskân edilmiştir. Özellikle neolitik yerleşimin genişliği, barındırdığı nüfusu, oluşturduğu güçlü sanat ve kültür geleneği ile son derece dikkat çekicidir. Yerleşimde 8000 'in üzerinde insan yaşadığı kabul edilmektedir.

Dr. Mehmet OĞUZ

Çumra Belediye Başkanı

1973 Yılında Çumra 'da doğdu, 1984 yılında Mustafa Onbaşı ilköğretim okulunu 1991 yılında Çumra İmam Hatip Lisesini, 1998 yılında Dicle Üniversitesi Tıp Fakültesini bitirdi. Daha sonra 6 yıllık süre içerisinde Batman ili Sağlık Müdürlüğünde Bulaşıcı Hastalıklar Şube Müdürlüğü ve Müdür Yardımcılığı görevlerinde bulundu. Evli ve 3 çocuk babası olan OĞUZ, Orta Derecede Arapça ve İngilizce bilmektedir. Ayrıca Dr.Mehmet OĞUZ Çumra Eğitim Gören Öğrencileri Koruma Derneği (İHLDER) nin bir süre Başkanlığını yürüttü, Tabib odası Üyeliği, Sema Kuşağı Derneği Yönetim Kurulu Üyeliği devam etmektedir.

Başkan'ın Mesajı

Çumra geleceğin Türkiye 'sinde mühim bir noktada, ülkemize katma değer katacak bir bölge olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir. Bu ilerleyiş tarım ve hayvancılıkla anılan bir şehir olmakla birlikte sanayisi ile de adından söz ettirecek bir merkez ekseninde devam etmektedir. Tarihin bizlere miras bıraktığı güzellikleri ile Turizm alanında da adından söz ettirmeye devam eden Çumra, tarım-hayvancılık, sanayi ve turizm üçlüsüyle güçlü bir cazibe merkezi olmanın gereklerini yerine getirmiş bir merkez olmaya doğru hızla ilerlemektedir. Belediye başkanlığına başladığımız dönemde 12 mahallelik bir sorumluluktan 52 mahallelik bir sorumluğa geçişle birlikte bir nevi yeni sistemin de kurucu belediye başkanlığı görevini üstlendik. Bu ağır yükün bilinciyle çalışmalarımıza hemen başladık, birçok konuda birçok yatırıma start verdik. Bugün Çumra her konuda her yerde şantiye alanına dönüşmüştür. Tarihi ve kültürüyle Konya şehrinin göz bebeği olan ilçemize ve vatandaşlarımıza hizmet etmenin aşkıyla çalışmalarımızı yürütmekteyiz. İnşallah dönemimizde kalıcı ve iz bırakan çalışmalar ve eserler bırakmayı hedeflemekteyiz. Bu doğrultuda yaptığımız ve yapacağımız tüm çalışmaların mutfak kısmında emek harcayan tüm personele ve bu çalışmaları kolaylaştıracak dualarını bizden esirgemeyen herkese teşekkür ediyorum.

Selam ve dua ile...