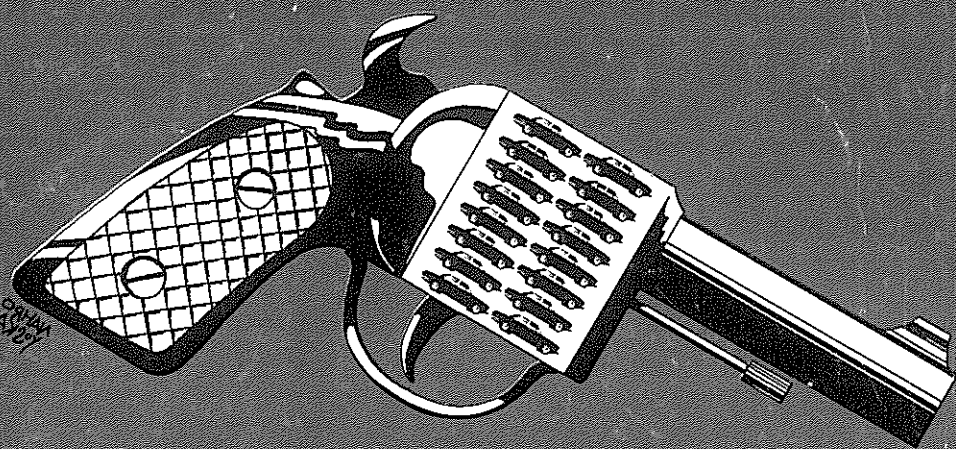


bülten

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI İZMİR ŞUBESİ YAYINI

Temmuz-Ağustos/Eylül-Ekim 1988 YIL: 2 SAYI: 10



Sıra hangimizde?

Bir Festivalin
Ardından DİKİLİ

*TRAFİKTE KENDİNİZİN ve
YAKINLARINIZIN CAN GÜVENLİĞİNİ
DÜŞÜNEREK OTO KULLANMAK*

İSTİYOR MUSUNUZ?!

Biz Toplumsal Sorumluluğumuzun Bilincinde Olarak Görevdeyiz.

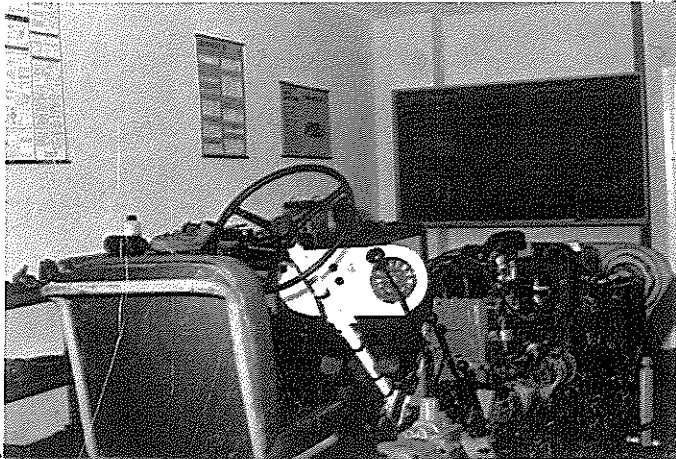
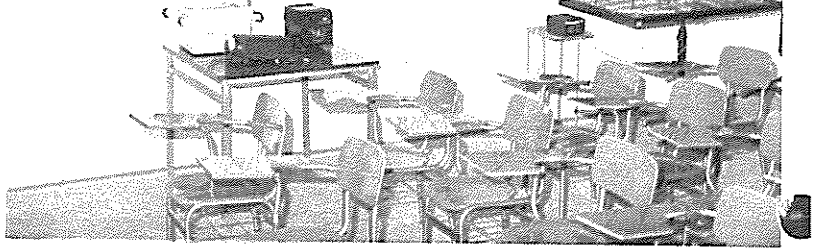
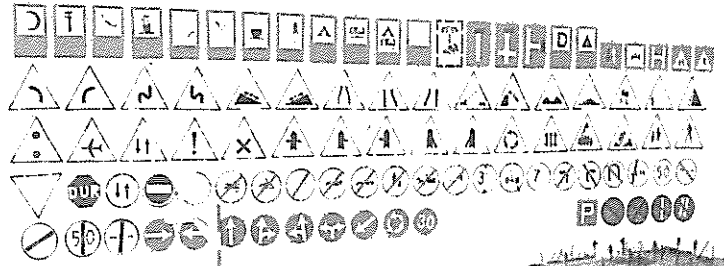
**“TRAFİKTE GÜVEN
CİDDİ EĞİTİMLE
OLUR”**

**GÜNDÜZ
GECE
HAFTA SONU
KURSLARI**

**EĞİTİMDE
KALİTE**
Eğitimi Eksiksiz
Uyguluyoruz
**ÜCRETE
DÜRÜSTLÜK**
Ekstra Ücretler
Talep Etmiyoruz

● Kurs ücretimizde
Aylık Taksitler şeklinde
ödeme kolaylığımız vardır.

Üyelerimize ve diğer meslek örgütleri üyelerine
% 10 indirim uyguluyoruz.



**T M M O B
MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI
İZMİR ŞUBESİ**

T.C. Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı

**ÖZEL DİNAMİK
MOTORLU TAŞIT
SÜRÜCÜLERİ KURSU**

TAŞINDIK!

Yeni Adresimiz:
Kıbrıs Şehitleri Caddesi
134/1 Kenet Sitesi
No: 301-302-303
Alsancak-İZMİR
Tel: 121024

SAHİBİ

TMMOB MAKİNA
MÜHENDİSLERİ
ODASI İZMİR ŞUBESİ adına
Hüseyin POLAT

**SORUMLU ve YAZI İŞLERİ
MÜDÜRÜ**

Fasih KUTLUAY

YAYIN KURULU

Atılay ARSAN
Haşmet ÇELİK
Güneş YILMAZ
Özcan DURMAZ

YAYIN KOŞULLARI

Bültenin her standart sayfası için özgün yazıları 4.000 TL. çeviri yazılara 3.000 TL. özgün şekil, resimler ve karikatürlere 3.000 TL. telif ücreti ödenir.

Gönderilen yazıların yayınlanıp yayınlanmamasına Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi karar verir.

Yayın Kurulu gönderilen yazılar üzerinde gerekli düzeltmeyi yapmaya yetkilidir. Yayınlanan teknik yazılardaki sorumluluk yazarlarına aittir. Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi'ni ve Bülteni bağlamaz. İlanlardan sorumluluk kabul olunmaz. Bültenle gönderilen çeviri ve fotoğrafların kaynaklarının gösterilmesi gerekir. Gönderilen yazılar yazarına iade edilmez.

YÖNETİM YERİ

Ali Çetinkaya Bulvarı No: 12/1
Alsancak-İZMİR
Tel: 22 08 11 - 21 74 68

Reklam Fiyatları

Arka kapak renkli: . 350.000.- TL.
Kapak içi renkli: ... 300.000.- TL.
2. Sayfa Siyah/Beyaz: 250.000.-TL.
İç Sayfalar Siyah/Beyaz: 150.000.-TL.
BÜLTEN iki ayda bir yayınlanır. Üyelere ücretsiz dağıtılır. Yayınlanan yazılardan kaynak göstererek alıntı yapılabilir.

OFSETE HAZIRLIK

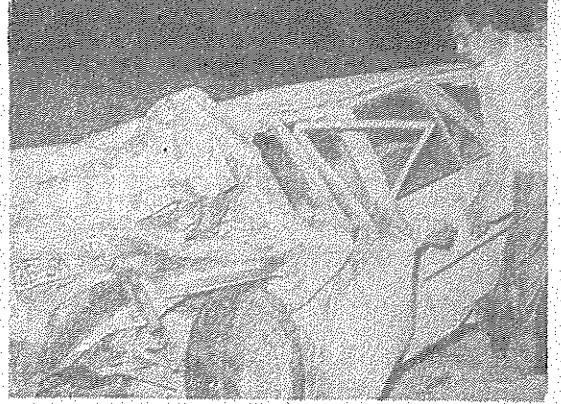
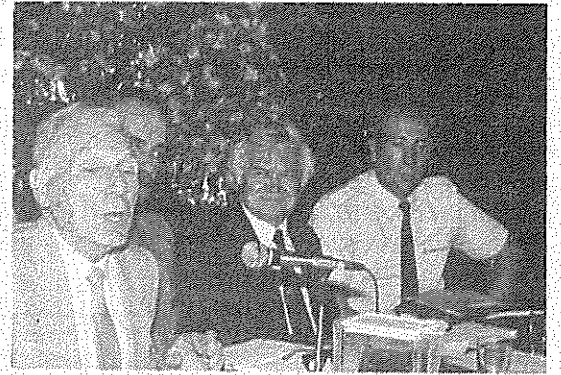
OMAS Gazetecilik Matbaacılık
San.Tic.

Urhan İnce Ofset Tesisleri
138873- İZMİR

BASKI

Memleket Matbaacılık Tel: 25 33 99
İZMİR

İÇİNDEKİLER

**Çağdaş Bir Tradeji: TRAFİK 4****Panel: Ülkemizde Trafik Anarşisi**

Önlenebilir mi? 9

Sürücü Kursları Bir Çözüm Olabilir mi? 10

Küçük Proje Bürolarımız 13

Bir Festivalin Ardından 14

Teoman Alptürk'ün Basın

Açıklaması 18

Sağlık 19

Mühendisler Sendikal Hareketin Dışında

Kalmamalıdır 21

İçimizden Biri: Özhan Dölen 22

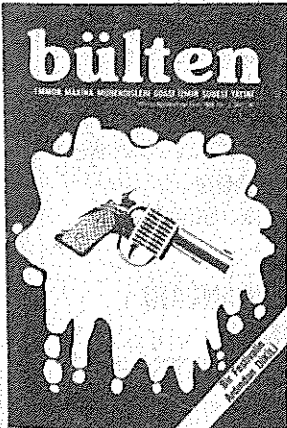
Bilimsel-Teknik Devrim ve

Mühendisler 25

Kültür-Sanat 26

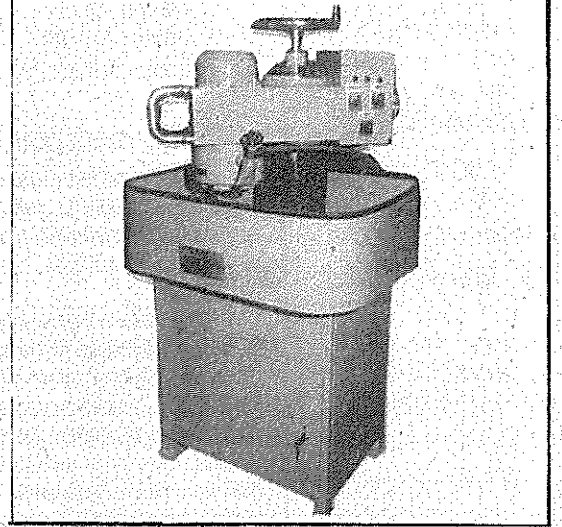
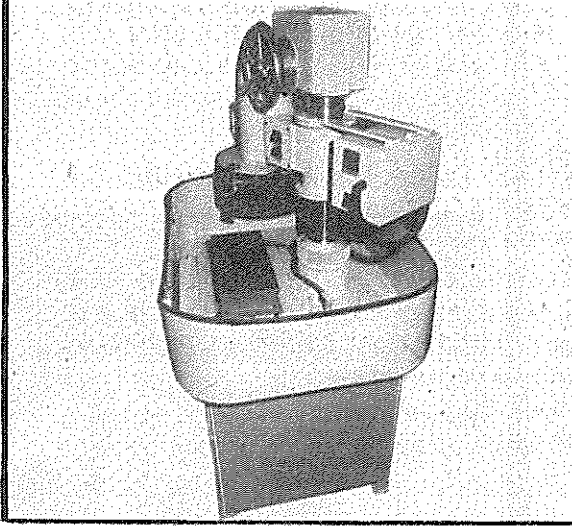
Şube Etkinlikleri 27

Komisyon Etkinlikleri 31



ONTAŞ

YÜZEY TAŞLAMA TEZGAHLARI GÜROL ÇETİNKAYA İMALAT SANAYİNİN HİZMETİNDE



TEKNİK ÖZELLİKLERİ

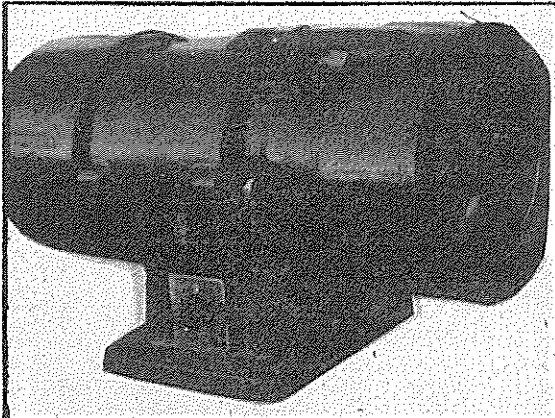
T360

T.180

KAFA HAREKETİ :	MANUEL (İSTENİRSE OTOMATİK)	MANUEL
SU MOTORU :	0.15 KW 2800 dd	0.15 KW 2800 dd
TAŞ MOTORU:	2 HP 1400 dd	2 HP 2800 dd
TAŞ ÇAPI :	360 mm	180 mm
TAŞ ADEDİ :	8	6
MANYETİK TABLA:	200×450 mm	150×350 mm

Referanslarımız:

Sarıgözoğlu A.Ş. Organize Sanayi Bölgesi
Manisa
KSP.Ltd.Şti. 3. Site İZMİR
İkiel Makina ve Yedek Parça San. 2. Site
İZMİR
Aslan Oto Koll.Şti. 1. Site İZMİR
Güzel Makina, Özcan Güzel 1. Site İZMİR



T 180 -A YÜZEY TAŞLAMA APARATI

ONTAŞ
ONUR TAŞLAMA TEZGAHLARI
İMALAT SANAYİ
360/1 SOKAK No: 8 2. SİTE
BORNOVA-İZMİR
16 70 63

BÜLTEN'den

10. sayımız bir hayli gecikerek size ulaşıyor.

İzlenmekte olan ekonomik politikanın sonucu olarak ortaya çıkan ardı arkası gelmez zamlar ve ikinci ayını dolduran SEKA grevinde siyasal iktidarın uzlaşmaz tutumunu sürdürmesinden kaynaklanan anlaşmazlık nedeniyle ortaya çıkan ciddi kağıt sıkıntısı, her geçen gün hızla artan maliyetler nedeniyle, ülkemizde yayıncılık en büyük krizini yaşıyor denilebilir. Bu kirizin BÜLTEN'imizin periyodunu da etkilemesi kaçınılmaz oluyor.

Anarşi boyutunu da aşarak tam bir katliama dönüşen trafik kazaları toplumumuzu alt üst etmeye devam ediyor. Trafik canavarı her gün yeni canlar alıyor, yuvalar yıkıyor ve "ateş düştüğü yeri yakmakla" kalıyor. On yıllardır "herkese bir araba" sloganı işlenerek alt yapı konusunda ciddi hiç bir politika izlenmemesi nedeniyle bugünlere gelindi. 1960 yılından bu yana yapılan yeni karayolu uzunluğu bin kilometreyi bile bulmazken araç sayısının yüzlerce kez katlanarak artmış olması bunun en açık kanıtı olarak karşımızda duruyor.

Coğrafi yapısı nedeniyle, daha ucuz ve daha güvenli ulaşım biçimleri olarak bilinen denizyolları ve demiryolları ile taşımacılık yapabilmenin geniş olanaklarının olduğu ülkemizde, taşımacılığın daha pahalı olan karayollarına kaydırılmış olmasını anlamak olanaklı değildir.

Ülkemizde yaşanan trafik cinayetlerinin önlenmesi yolunda şubemizin gösterdiği duyarlılık ve konuyu gündemde tutma çabaları sürüyor. Sorununun çözümüne katkıda bulunmaya yönelik bir çaba olarak görülebilecek "eğitim" konusunda "Dinamik Sürücü Kursu"muz çalışmalarını sürdürürken, çeşitli zamanlardaki etkinlikleriyle şubemiz çözüm önerilerini kamuoyuna duyuruyor.

Bu çerçevede, trafik anarşisinin aramızdan ayırdığı Şube Başkanımız Haluk Sılay'ın anısına düzenlediğimiz "Ülkemizde Trafik Anarşisi Önenebilir mi?" adlı paneli, yine bu konudaki araştırma ve söyleşileri sayfalarımızda yayınlıyoruz.

Serbest çalışan projeci meslektaşlarımızın sorunlarının her zamankinden daha fazla ağırlaştığı ve açmazı yaşadığını görüyoruz. Ülkemizde uygulanmakta olan ekonomi politikası doğrultusunda alınan 6 Şubat ekonomik kararları, mesleğini proje-imalat ve taahhüt biçiminde kendi emeğini de katarak serbest sürdüren üyelerimizi derinden etkilemektedir. Bu konuda serbest çalışan üyelerimizle yaptığımız söyleşiler, durumlarını açık olarak sergilemektedir. Yine ücretli olarak çalışmakta olan üyelerimiz bu kararlardan en fazla etkilenen kesimlerdir. Makro planda ülke ekonomisinin en ağır yükünü taşıyan bu kesimin durumu daha da kötüdür. TMMOB Başkanı Teoman ALPTÜRK'ün konuya ilişkin yaptığı basın açıklamasının tam metnini iç sayfalarımızda bulacaksınız.

PETKİM Alağa Petrokimya Tesislerinde ücretler ve sosyal haklar konusunda sendika ile işyeri arasındaki uyuşmazlık hâlâ sürüyor. Grev yapma yasağı olan işyerleri kapsamı içinde değerlendirilen PETKİM'de diğer çalışanlarla birlikte, meslektaşlarımızda uyuşmazlıktan huzursuz olmaktadır. PETKİM Tesislerinde çalışanların hakkının tam anlamıyla verildiği bir anlaşmanın sağlanması en büyük dileğimiz. PETKİM olayı konusuna açıklık getiren yazımızı ilerideki sayfalarda okuyabilirsiniz.

Giderek bastırmakta olan kış aylarına yaklaşırken, güncelden biraz olsun kopup sıcak Temmuz günlerine uzanalım dedik. Bu yıl üçüncüsü yapılan "Dikili Kültür ve Sanat Festivali"ni değerlendirdik. Hoşgörü ve insan sevgisinin temel belirleyiciler olacağı yepyeni bir dünyaya doğru giderken, Dikili'de yaşanan ülkemiz ve insanımız adına umut verici, giderek uluslararası bir nitelik kazanan bu festivalin; ulusal kültürümüzün çağdaş örneklerinin halkımıza ulaşmasında, gerçek festival anlayışının yerleşmesinde, her türlü düşüncenin ifade edilebilmesinin yolunun açılmasında önemli bir işlevi yerine getirdiğine inanıyoruz.

Gelecek sayımızda buluşmak üzere, esen kalın...

Saygılarımızla.

Çağdaş bir trajedi;

TRAFİK

Ulaşımı sağlayan insan ve onun geliştirdiği araçlar, insan ve araçla ortaya çıkan trafik ve bu trafiğin kaçınılmaz bedeli kazalar öylesine boyutlara ulaştı ki, trafik sözcüğü "Anarşi", "Canavar", "Katliam" ya da "İç savaş" gibi tanımlamaları çağrıştırıyor ülkemiz insanlarına. İster trafik anarşisi, ister trafik canavarı... Yaşanan bir trajedi ve ulusal bir sorun.

Trafik kazalarında dünya sıralamasında Sirilanka, Hindistan ve Pakistan'dan bile ön sıralarda yer alıyorsak her 45 dakikada bir kişi yaşamını yitiriyor sa bu sorun hepimizin sorunudur ve çözüm istemekte hepimizin hakkı.

"Trafiği araçlı insanların ilişkisi olarak tanımladığımızda trafik sorunlarının ya da trafik kazalarının da aslında kişiler arasında ortaya çıkan ilişki sorunlarının tipik bir örneği olduğunu görüyoruz." Araç kullanan kişilerinin yol üzerinde kurmuş oldukları trafik ilişkisiyle yüzyüze konuşan insanların kurdukları ilişki arasında büyük benzerlikler bulunmaktadır.

Günlük ilişkilerimizde, özünde "insanın insana değer vermemesini" barındıran davranış biçimleri örneğinin; konuşmalarda birinin diğerlerinin sürekli sözünü kesmesi, "Ben kimim biliyormusun"cu yaklaşımla gerçekleşen binlerce çirkin ilişkilendirme çeşitlendirmesiyle, trafikte kurulan ilişkilendirme çeşitlendirmeleri arasında büyük benzerlikler kurulabilir. Verdiğimiz örneğin trafikteki karşılığı; büyük aracın üstünlüğü ilkesi ve kuralsız davranışlar sinsilesi olmaktadır. Burdan hareketle de dünyanın hiçbir yerinde karşılaşamayacağımız kendimize özgü trafik kuralları ortaya çıkmaktadır. Nedir bunlar; "Erkek sürücü kadın sürücüdün üstündür", "Taksi şoförünün minibüs şoförü, özel araç sürücülerine göre daha ayrıcalıklıdır" bu ve bunun benzeri kurallara (!) uymadığımız takdirde kaza bizi beklemektedir.

Bu karmakarışıklık, başıbozukluk içinde alınan geçici tedbirlerin yetersizliği trafikten canı yanan insanların sayısını gün geçtikçe artırıyor. Her gün işimize, çarşıya, pazara veya başka bir kente gitmek için evimizden ayrılırken günlük streslerimizin yanısıra



"Trafik" stresi tüm yoğunluğuyla sarıyor bizi.

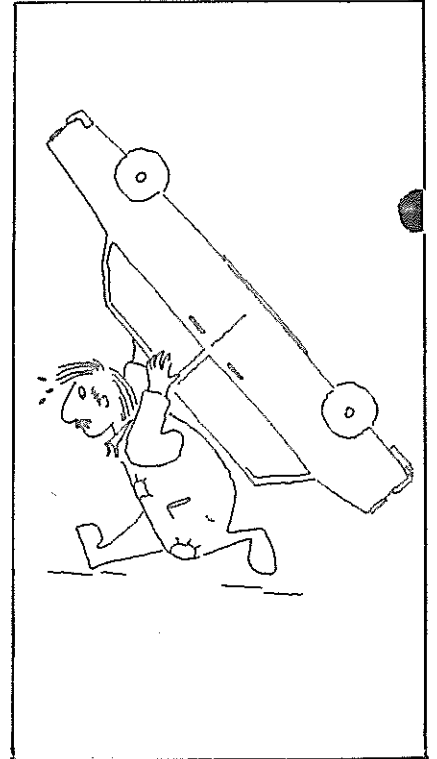
Kısacası yaşamımızda en önemli yerlerden birini alan trafik ve getirdiği sorunları irdelemek istedik. Bu irdelemede; Trafik sorununu; Trafiği oluşturan üç ana başlık altında inceleyip hepimizin belleklerini zorlayan "Ne yapmalı?" sorusuna da biraz olsun ışık tutmaya çalışacağız.

1. İNSAN FAKTÖRÜ:

Trafik kazalarının nedenleri araştırıldığında insan faktörünün hemen ilk sırada yer aldığını görüyoruz. İnsan hatasından hemen sonra çevresel ve taşıta ilişkin faktörler geliyor. Trafik kazalarında en etkin oranı yüzde doksanbeş ile insan faktörü;

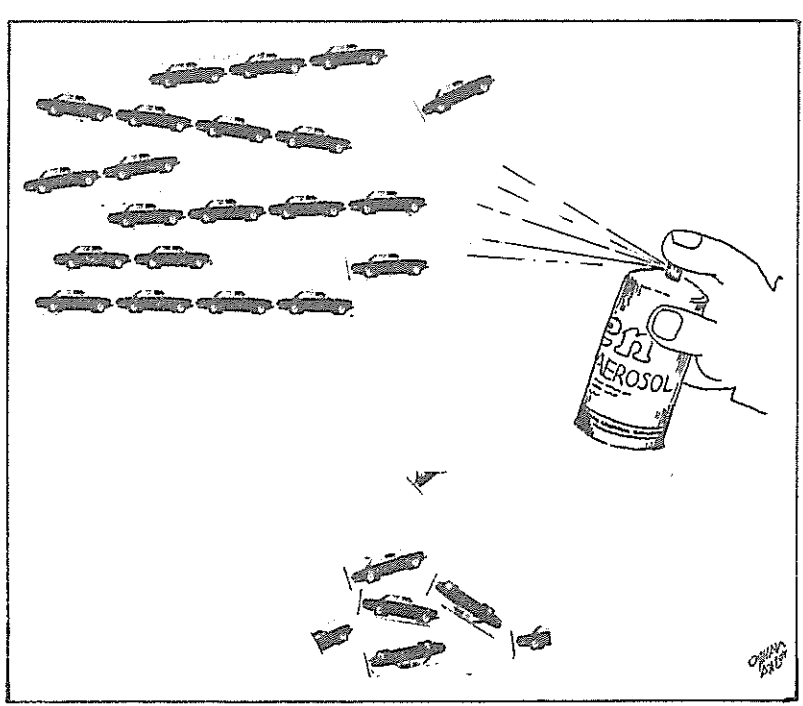
Ön Şart Eğitim:

Toplumsal yaşamımızın pek çok yerinde olduğu gibi trafik konusunda da öylesine duyarsız ve gözü kapalı bırakılmışız ki, neredeyse reflekslerimiz durumuna gelen trafiği ve onun getirdiği kuralları bilmiyor, bilsek bile bu kurallarının önemini, anlamını kavramadığımız için uygulamıyoruz. İko-



kullarda karşın karşıya geçmek ve sarı, kırmızı, yeşil ışıkların anlamı dışında trafiğe ilişkin hiç bir kural öğretilmezken, içinde yaşadığımız kurallar sinsilesinin en önemli parçası olan trafiği tanımama konusunda bunca "sağır" bırakılışın ardından sadece sürücü belgesi alınacağı zaman bir geced e ezberlenerek girilen sınavlar sonucunda alınan "Ehliyet"ler ve ehliyetli kişilerin kullandıkları aracı sadece kaldırmak ve durdurmak olarak algulamaları "sürücülerin yayaları, yayaların sürücülerini tanıma"ları gibi bir ilişkiyi beraberinde getirmiştir. Tam bu noktada karşımıza eğitim çıkıyor. Ama nasıl bir eğitim? Hangi biçimde? Eğitim; kural ezberleten, sadece öğreten değil, kuralları uygulamaya refleksi kazandıran olarak tanınmalıdır ve uygulanırsa bu sorunun çözümünde derin bir anlam kazanır. Bunun gerçekleşmesi için de eğitimin 7'den 70'e başlatıp sürdürülebilmesi gerekmektedir. Ülkemizde bu konuya ilişkin Karayolları ve Trafik kanununun 124 ve 125. maddeleri bulunmasına karşın uygulanmamaktadır. (124 ve 125. maddeler ek olarak yazının sonunda sunulmuştur.)

Fransa Donatım Bakanlığı ile Karayolları ve Trafik Genel Müdürlüğü işbirliği sonucu her yıl kış başında bir eğitim ve olgunlaştırma kampanyası düzenlenmektedir. Bu da "La Prevention Routiere" (Fransa Yol Güvenliği Kurumu) tarafından düzenlenmektedir olup, göz ve kulağa dayandırılan eğitim programı tüm sürücülere parasız olarak verilmektedir. Ülkemizde de benzer kurumların oluşturularak Fran-



sa örneğinde olduğu gibi çalışma yapmasıyla Trafik Kazalarında insan hatası yüzdesi geriletebilecektir.

Ülkemizde yeni başlatılan uygulamalardan biri de sürücü okullarıdır. Bilindiği gibi M.M.O İzmir Şubesi "Özel Dinamik Sürücü Kursu" adı altında bu uygulamaya katılmıştır. Çok önceleri başlatılması gereken bu uygulama, Trafik, motor, ilkyardım bilgileri ile sürücü adaylarını eğitmektedir. Ancak uygulamanın içerisinde olan bizler bu uygulamanın denetim yetersizliği ve ticari kaygılarla süreç-

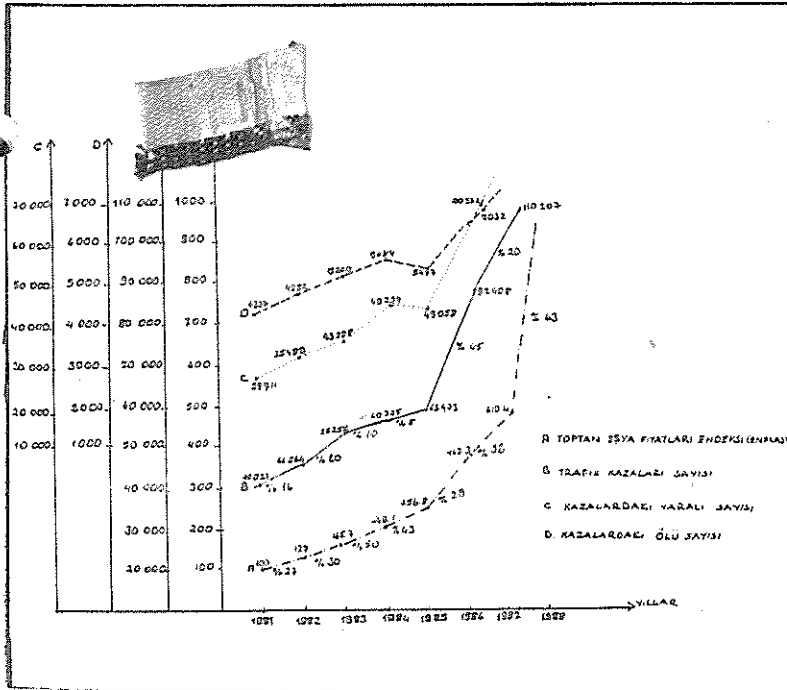
çerisinde dejenere olabileceğini gözlemlemekteyiz.

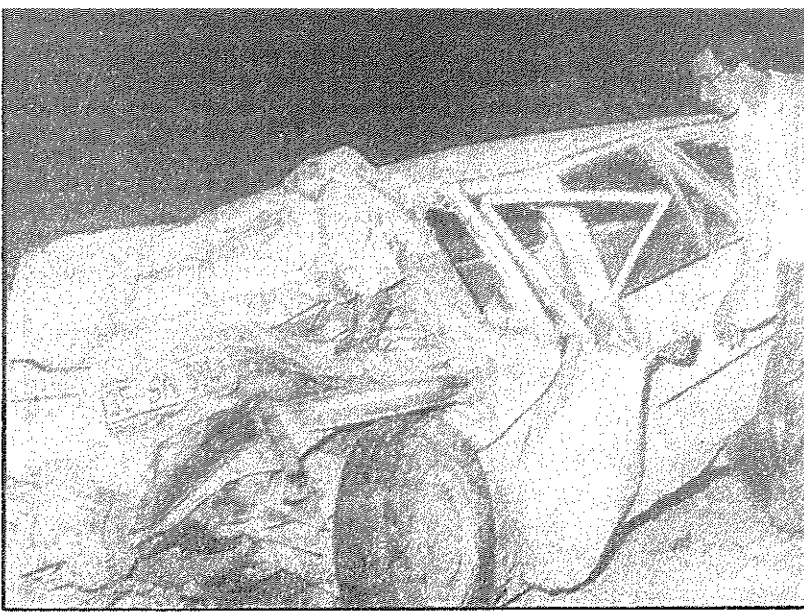
Eğitimsizlik, hız tutkusu, alkol alımı, emniyet kemeri kullanmama yorgunluk uykusuzluk, gibi nedenlerin yanı sıra sosyo ekonomik koşullarda trafik kazalarında kişisel faktörün yüzde doksan beş olmasını sağlayan nedenler arasında yer alıyor. Ülkelerin G.S.M. hasılatları ile bu ülkelerde meydana gelen trafik kazaları arasında doğrudan bir bağlantı gözlemlenebilir. 1987'de dünyada ilk kez gerçekleştirilen "Trafik Güvenliği Workshop"una sunulan bir raporda 1968-1983 yılları arasında yapılan bir araştırmada Avrupa ülkeleri ve SSCB-ABD gibi G.S.M.H'sı yüksek ülkelerde bu yıllar arasında trafik kazaları % 20 oranında düşerken G.S.M.H'sı düşük ülkelerde (Afrika ülkeleri) trafik kazalarının % 250 oranında bir artış gösterdiği saptanmıştır.

1987 Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre yaptığımız araştırmada yandaki grafik ortaya çıkmıştır.

Yandaki grafik incelendiğinde enflasyon canavarının trafik canavarını beslediği ortaya çıkacaktır.

Görüldüğü gibi trafik kazalarında % 95'lik payı olan insan faktörü çok yönlüdür. Son tahlilde; toplumsal düzenle karşı karşıya kaldığımız ortadır. Toplumsal düzenleyişi oluşturan, sürdüren ve değiştirecek olan yine insanıdır ve bu değişimin gerçekleşmesi için





insanın eğitilmesi gerekir. Ozelden (trafikten) yola çıkıp ulaştığımız genellemeden tekrar özele (trafiğe) indiğimizde trafik ile ilgili eğitim ilkokullardan, hatta hatta anaokullarından başlatılmalı ve trafik "vatandaşlık" kavramı icine oturtulmalıdır.

2. ÇEVRESEL ETKENLER

Bugün Türkiye'de Karayollarının tüm yetersizliğine karşın, taşımacılığın % 74'ü karayolları ile yapılmaktadır. Bugün yine Türkiye'de 360.000 kamyon ve 65.000 otobüs var ve bu rakam 14 Avrupa ülkesinin rakamlarından fazladır. Karayollarının 1960 yılındaki uzunluğu 61.542 km. iken 1988 yılında 62.000 km. dir. Yani 28 yılda 1000 km. den az yol yapımı gerçekleşmiş iken, araç sayısı sadece 1977 yılından 1985'e varıldığında yarım milyon daha artmıştır. "Herkesi araba sahibi yapacağız" diyen siyasal iktidarların geçmişte ve bugün sürdürdükleri politikalar sayesinde araç sayısı katlanarak artarken, aynı politikaların karayollarının kapasitesini arttırmaması, yolların bakımsızlığı ve kalitesiz "Cilalama" biçimindeki onarımları, şehir içi ve şehirler arası yolların "fazla"lıktan öte derin çukurlara sahip olması, kazaların başlıca oluş nedenlerini de beraberinde getirmektedir. Öte yandan karayollarının bunca dezavantajlarına rağmen diğer taşımacılık çeşitlerine göre (deniz, demiryolu, hava) % 74 olarak kullanılması bugüne kadar uygulanmış ve uygulanmakta olan politikaların plansız ve programsızlığının çarpıcı bir örneğidir.

Oysa sosyalist ülkelerde, gelişmiş kapitalist ülkelerde hem mal hem insan taşımacılığı zorunluluklar dışında kâ-

rayolları ile yapılmamaktadır.

Ülkemizde ise 1950'lerden beri deniz ve özellikle demiryolları ulaşımı hep dışlanmıştır. O tarihten bu güne hiç bir hükümetin ulaşım politikasında yeterince ağırlıkta yer almamıştır. Deniz ve demiryolu ulaşımının pahalı olduğu, yavaş olduğu, gerekçe olarak gösterilmektedir. Çağımızda bu gerekçenin hiç bir maddi temeli kalmamıştır. Evet, ilk yatırım tutarları yüksektir. Ama kullanım süreci yolların ve araçların ömrü açısından değerlendirildiğinde karayollarına göre daha ekonomiktir.

Yavaş ve zaman alıcı ulaşım olduğuna dair belirtilen gerekçeye gelince, bugün saatte 270 km. hızla demiryolu taşımacılığı yapılmaktadır. (Japonya örneğinde olduğu gibi). En önemlisi, bir ülkede ulaşım politikalarını para değil, insan yaşamına önem veren düzenlemelerin oluşturması gerekir. Çağdaş gelişmiş ülkelerdeki gibi insana değer veren (metrolar, hızlı demiryolu ulaşımı, havayollarıyla, de-

nizyolları) ulaşım politikaları saptanıp, toplu taşımacılığa önem verilmezse her zaman yapıldığı gibi şehir içi ve şehir dışı yollarda insanlar "balık istifi" gibi taşınır, böylesi ulaşım için bile insanlar yollarda saatlerce minibüs, otobüs beklerse ve bunun çözümü olarak "Herkesi bir araba" uemse;

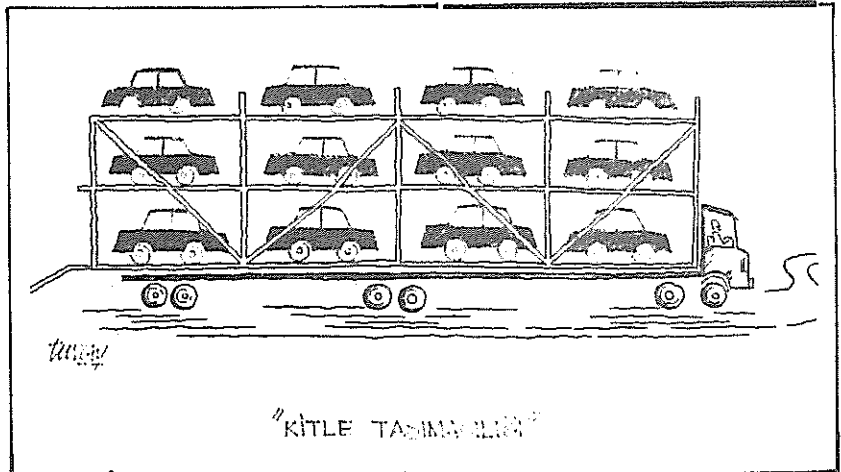
Trafik cinayetlerine dur demek pek mümkün olmayacaktır. Bu durum sadece özel oto üreten firmaların daha çok araç satmasına, kârlarına kâr katmasına yarayacaktır.

Burada ulaşım politikasının belirleyen belirleyecek olan hükümetlerin yanıtlaması gereken; toplumsal çıkarın mı yoksa bir kaç firmanın çıkarlarının mı daha önemli olduğu ve ulaşım politikalarının ana eksenini insan yaşamının mı yoksa paranın mı oluşturacağı sorusudur.

3. ARAÇ FAKTORÜ

Bu konuda görüştüğümüz 9 Eylül Üniversitesi öğretim üyesi Yard.Doç.Dr. Sefa Kuralay'dan konuya açıklık getirmesini istedik.

Seyin Kuralay Trafik kazalarında araç faktörünü, Avrupa Ülkeleri ve Türkiye açısından şöyle değerlendirdi.

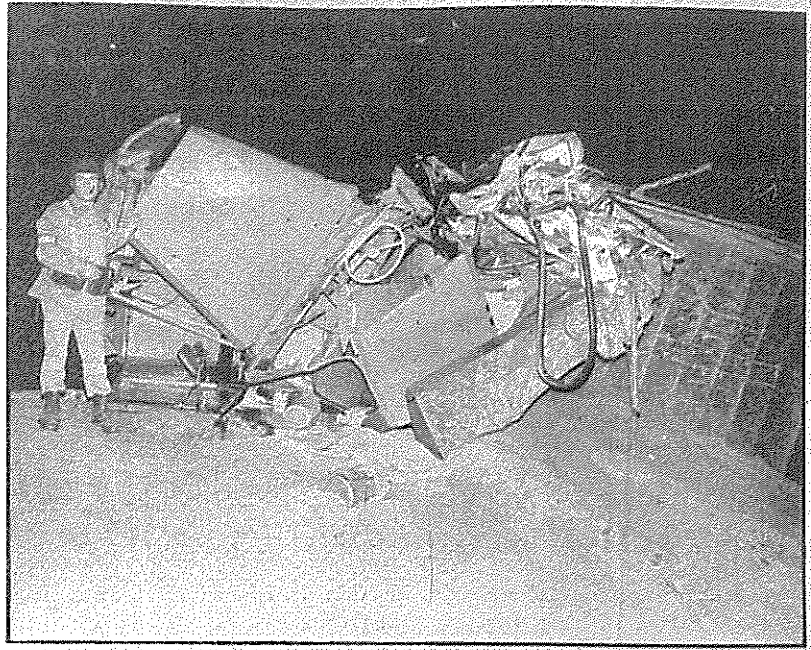


Bu konuyu iki başlık altında toplayabiliriz. İlki, üretilmiş aracın emniyeti, ikinci olarak da kullanım sürecinde servisten geçmiş araçların emniyetidir. Servisler dışındaki bakımlar gelişigüzel, kural ve kaidelere bağlı değil. Bunun dışında fabrikada üretilip kullanıma sürülen araçların emniyet yönünden mütalası gelince; fabrikalarda yeterince kalite kontrolü olmasına rağmen, bu kalite kontrolü parça kalite kontrolü mahiyetindedir. Aracın tümünün kalite kontrolü yoktur. Araçların denendiği bir "deneme standı" bir parkur, üretim yapan fabrikalarda mevcut değildir. Aracın çeşitli yol kaplama ve konumlarında denemelerinin, piyasaya sürülmeden önce test şoförleri tarafından defalarca kontrol edilip değerlendirilmesi gereklidir. Bence bir aracın piyasaya sürülüp sürülmeyeceği konusundaki son kararda test şoförlerinin raporlarının önem taşıması gerekir.

Artı bugün Türkiye'de bulunan fabrikalarda, fabrika dışında bu denemelerin yapılabileceği büyük bir parkur yok.

Bu kontrol yapılmayınca aracın çok kritik koşullarda, manevralarda ne şekilde davranacağı konusunda üretim yapan firmaların da bilgisi yeterli değil. Araç kullanımını sırasında öyle kritik durumlar var ki şoför ne kadar usta olursa olsun, böyle durumlarda nasıl davranacağı konusunda bilgi sahibi olursa, teknik bilgi gereksinimi karşılanırsa bu durumlara karşı koşullandırılmış olur. Örnek vermek istersek, virajda çok döner bir davranışa sahip olan bir aracın sürücüsü ani olarak frenleyecek olursa, araç özelliği nedeniyle çok ani olarak viraj içerisine dabilir. Bu özelliklerin bilinmesi ve bilgilerin kullanıcılara aktarılması, üretici firmanın aracı hakkındaki teknik bilgileri piyasaya sürmesiyle mümkündür. Bu konu otomobil firmasının görevi olmasa da, bu teknik bilgiler TSE, Türkiye Otomobilciler Derneği gibi kuruluşlar aracılığı ile piyasaya sunulmalı, kullanıcılar aydınlatılmalıdır.

Fabrikadan çıkmış bir aracın fabrika dışında uğradığı tadilatlarla da önem vermek gerekir. Kaza sonucu meydana gelen tadilatın da araç üzerinde büyük etkisi vardır. Örnek olarak bir komyunun (AS 800) fabrika çıkışında arka aksı tek dingilli yapıyor. Çeşitli atölyelerde bu aracı 3. dingil (aracın taşıma kapasitesini artırmak için) takılmaktadır. Ve bu tadilat yeterli teknik bilgiden uzak, bu konunun uzmanı olmayan kişiler tarafından yapılmaktadır.



TSE tarafından çıkarılmış olan araç tadilat projelerini içeren 4935 sayılı standart bu konuda çok yetersiz kalmaktadır ve hatalar içermektedir.

Aynı hoyaındaki araçların çarpışma örnekte otomobillerini göz önünde tutarak, burada sürücü ve yolcu kabininin, buradaki kabinin kafes yapısının çok iyi şekilde desteklenmesi gerekir. Avrupa arabaları kaza sırasında kabin zarar vermeyen, kabinin eski durumunu muhafaza etmesini sağlayan kafes sistemleri ile desteklenmiştir.

Aracın imalatı çarpışma sırasında da büyük önem taşıyor. İmal edilen araçların fabrika deneme sahalarında belirli bir standard çarpışma hızında çarpıştırılarak, yolcu kabinindeki za-

yıf noktaların belirlenmesi ve daha imalat sırasında iken önlem alınması gerekmektedir. Avrupa'da bu denemeler (Crash-Test) gerek aktif ve gerekse pasif emniyet tedbirleri bünyesinde incelenmektedir. Sürücü yerine bu denemeler Dammy tabir edilen insan boyutlarına sahip bebekler kullanılarak yapılmaktadır. Aracın iç konstrüksiyonu, özellikle ön pano ve kol-tuk dizaynının bu testlerden alınacak neticelerin ışığında yapılması gerekir.

1- İnsan İnsana;

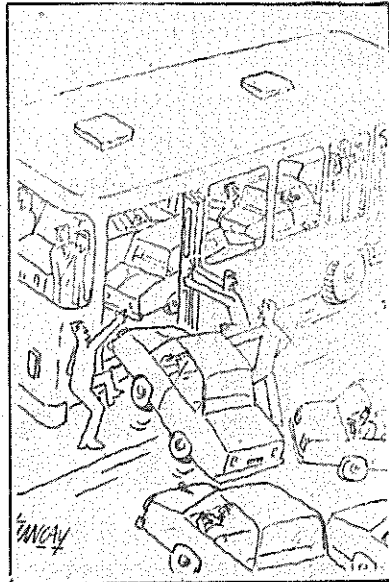
Karayolları Trafik Kanununun:

MADDE 124: Okul öncesi çocuklara ve ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile İl Özel İdareleri ve Belediyeler, yeteri sayıda ücretsiz çocuk trafik eğitim parkı yapar ve Belediyeler gerçek veya tüzel kişilere de yapma izni verebilir.

Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma eğitim ve denetim ve çalışma esasları ile diğer hususlar Milli Eğitim ve Bayındırlık Bakanlıklarının görüşleri alınarak İçişleri Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikte gösterilir.

MADDE 125: Milli Eğitim Bakanlığınca ilköğretim ve orta dereceli okullarında ders programlarına eğitim amacı ile yeteri kadar zorunlu trafik dersleri konulur.

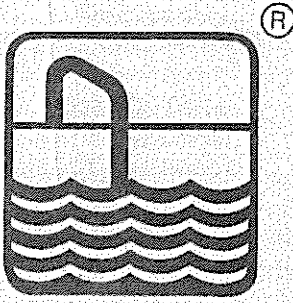
Silahlı Kuvvetler bünyesinde birlik ve er eğitim merkezlerine eğitim amacı ile yeteri kadar trafik dersi konulması Genelkurmay Başkanlığı'nca düzenlenir. □



YÜZME HAVUZU

İHTİSAS İŞİDİR

- Avrupa Teknolojisinde Havuz Dizaynı
- Yerli ve İthal Havuz Malzemeleri
- Temsil ettiğimiz Avrupa firmalarından Proforma Temini
- PVC Havuz Kaplama Tatbikatı



BURKUT
HAVUZCULUK

Mak. Yük. Müh. **ENİS BURKUT**
Yeni Asır İşhanı P6 35210 İZMİR
Tel : (51) 25 83 33 — 25 86 08
Fax: (51) 25 89 79

Grafik Mar 145943



TERMOSTATİK VANALARI
BASINÇ DÜŞÜRÜCÜLERİ



KLINGER
vanaları



Desa - Condor kazanları

Buhar Tesisleri

Hidrofor Tesisleri

Su Tasfiye Tesisleri

*Isı - Basınç - Ölçü ve
Kumanda Cihazları*

Brülör Yedekleri

Danfoss

TERMO
TEKNİK
İSİ SANAYİİ Koll.Şti.

baymak

PISTON POMPALI SESSİZ
HİDROFORLAR
KAT KALORİFERLERİ

Necatibey Bulvarı No. 5-5-A

Tel: 255018 - 193427 - 132331

Sılay'ı andık

Geçtiğimiz yıl TMMOB Yönetim Kurulu toplantısından dönerken trafik kazasında yaşamını yitiren TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi ve İzmir Şube Başkanı Haluk Sılay'ın ölümünün birinci yıldönümünde şubemiz "Ülkemizde Trafik Anarşisi Önlenebilir mi?" konulu bir panel düzenledi. Şubemiz Hukuk Danışmanı Güney Dinç'in yönettiği panele konuşmacı olarak; Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı Prof.Dr. Rıdvan Ege, İzmir Şoförler ve Otomobilciler Derneği Başkanı Sedat Öner, İzmir Gazeteciler Cemiyeti Başkanı İsmail Sivri, Varan Turizm Se- at A.Ş. sürücülerinden Ziya İşık TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkanı İsmet Rıza Çebi katıldı.



"Ülkemizde Trafik Anarşisi Önlenebilir mi" konulu panel Şube Başkanımız Haluk Sılay'ın ölümünün birinci yıldönümünde anısına gerçekleştirildi."

Panel'e katılan konuşmacılar, trafik kazalarının önlenemeyeceği ancak azaltılabileceği konusunda birleştiler. Rıdvan Ege konuşmasında "Allah Korusun" sözleriyle trafik kazalarının önlenemeyeceğini vurgulayarak, "Kazaları, eğitim, tekniğin düzeltilmesi, yasal denetim, tıbbi ve ilk yardımcı yaygınlaştırarak azaltabiliriz" dedi. Cezaların bıkırtıcı değil, caydırıcı olması üzerinde de duran Ege, "Eğitim kural öğretmek değil, trafik kurallarını uygulama refleksini kazandırmak olmalıdır. Trafik konusunda bugün ülkemizde yedi teşkilat uğraşmakta. Bu teşkilatlar organize edilerek güçlü bir müsteşarlık veya genel müdürlük kurulmalıdır" diyerek sözlerini bitirdi.

Makina Mühendisleri Odası Başkanı İ. Rıza Çebi ise yaptığı konuşmada; bugünkü toplumsal, sosyo ekonomik uygulama düzeni devam ettikçe trafik anarşisinin önlenemeyeceğini vurguladı. Çebi konuşmasını şöyle sürdürdü: "Panelin adı konurken ülkemizde trafik anarşisi önlenebilir mi? diye bir soru sorulmuş. Buna hem evet, hem

hayır olarak yanıt veriyorum. Hayır diyorum; bugünkü uygulanan toplumsal, ekonomik uygulama düzeni devam ettiği sürece, ne kadar üzüldüğüm, ne kadar biraraya gelip sorunu tartışır, şak tartışırım ve ne kadar sorunun hangi nedenlerden kaynaklandığını bilirsek bilelim, ne yazık ki elimizden gelmez trafik anarşisini önlemek. Bir kere çok önemli bir sayısal veri var. Gerçi başbakanımız tersini söyledi ama, dünyanın hiç bir ülkesindeki bizdeki gibi karayoluyla; demiryolu, deniz yolu ve diğer taşıma araçları dışındaki yollarla bu kadar yük ve yolcu taşınmaz. Yolcu taşımacılığında yüzde 96, yük taşımacılığında yüzde 70 olan bu oran ileri ülkelerde yüzde 30'u

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkanı İsmet Rıza Çebi, "Bugünkü toplumsal, sosyo ekonomik uygulama düzeni devam ettikçe, ülkemizdeki trafik anarşisini önlemek elimizden gelmez."

aşmıyor. Dört tarafı denizlerle kaplı bu ülkede İstanbul'dan, siz mali ve insanı karayoluyla taşıyorsunuz. Bu karayolunun kullandığınız sürece kaza yapmanızın oranı mutlaka yükselecektir. Çünkü faktör insandır, çevredir, yoldur. Ne kadar iyileştirirseniz iyileştirin, bu kazaların miktarını azaltamazsınız. Halbuki çok daha emin

İzmir Şoförler ve Otomobilciler Derneği Başkanı Sedat Öner, "Daha ziyade kamyon ve otobüs şoförleri kazaya neden oluyorlar. Bence bunun en önemli nedeni ekonomik."

olan denizyolu taşımacılığı ile, güvenli bir taşımayla, bu hizmetleri yerine getirebilirsiniz."

İsmet Rıza Çebi konuşmasında, 1946'dan beri Türkiye'de bir kilometre demiryolu yapıldığını, son on yılda ise sadece 30 kilometre karayolu yapıldığına dikkati çekerek, "1950-60'lı yıllarda karayollarının yapılmasına gerek duyan devlet, bugün artık bu konuyu ölüme terketmiş durumda" dedi. Öte yandan Türki-

Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı Prof.Dr. Rıdvan Ege, "Kazaları eğitim, tekniğin düzeltilmesi, yasal denetim, tıbbi ve ilk yardımcı yaygınlaştırarak azaltabiliriz. Yoksa "Allah Korusun" yazarak kazalardan kurtulmak mümkün değildir."

Varan Turizm Seyahat A.Ş. sürücülerinden Ziya Işık, "25-30 günde bir evine gelebilen kaptan arkadaşlarımız çoğunlukta. Bu trafik konusunda yetkili herkes biliyor."

ye'de araç muayenelerini "şarlatanlık" olarak değerlendiren Çebi, "Aklına esen firma ben bu türü imal ettim deyip piyasaya araç sürmektedir. Dünyanın bütün ülkelerinde yeni bir tipin piyasaya çıkması, en az 10 bin kilometrelik çok ciddi deneylerden geçtikten sonra gerçekleşebilir. TSE Bütün araçlarımıza damgayı basıp izni veriyor"

Sedat Öner ise; kazaların daha çok kamyon ve otobüs şoförlerince gerçekleştirildiğini, bunun ise ekonomik nedenlerden kaynaklandığını vurgulayarak; "Sürücü, yasalara rağmen, beş saat değil de ara vermeden 16 saat araç kullanıyorsa, 5 ton kapasiteli aracına 10 tondan fazla yük alıyorsa ve bunu bile yapıyorsa, bunun bir nedeni vardır. Bu da bu kişinin ekonomik koşullar altında ezilmesidir" dedi. Varan Turizm A.Ş. sürücülerinden Ziya Işık ise; 25-30 günde bir evine gelebilen kaptan arkadaşlarının varlığından söz ederek; "Bunu trafik konusunda yetkili herkes biliyor. Firmalarda, şoförler, genellikle gündüzdür. Bugün çalışır, 'Ben oraya gitmem, yorgunum'" dediği zaman işine son verilir. Çoluk çocuğu vardır, çaresizdir, gitmek zorundadır.

İzmir Gazeteciler Cemiyeti Başkanı İsmail Sivri, "Gazeteciler olarak trafik kazalarının ibret verici görüntüsü ile görevimizi yaptığımıza inanıyorum."

Ayakbassı ayağından günlerce çıkmaz, o gömlek günlerce üzerinden çıkmaz. Bunların hiçbir sosyal güvencesi de yoktur, sahip çıkana da. Sadece ceza verilir onlara." şeklinde konuştu.

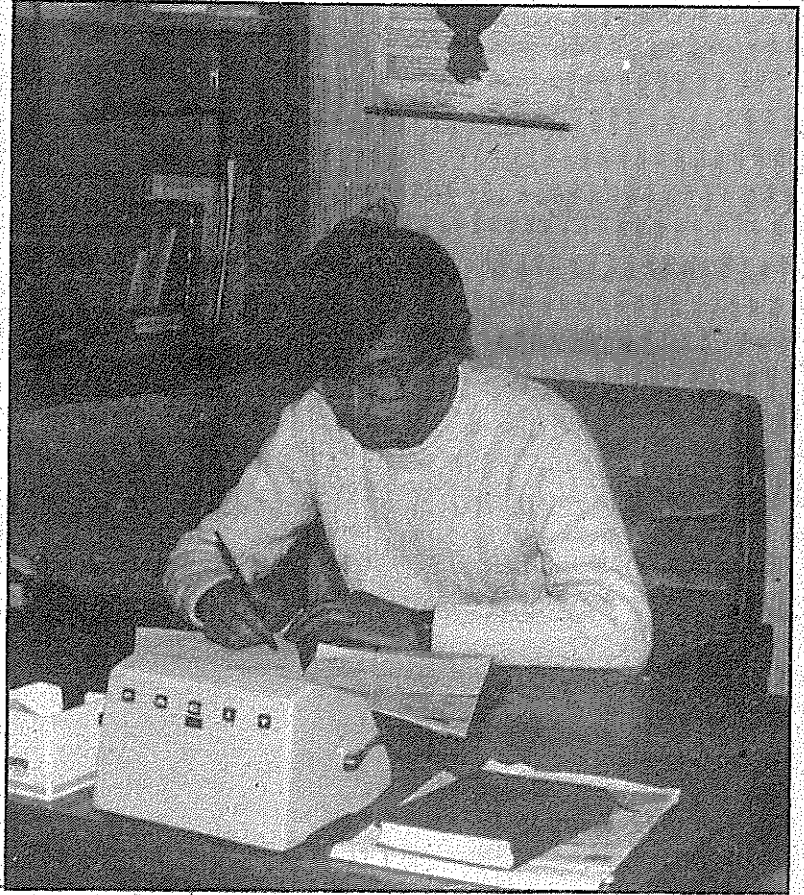
İsmail Sivri ise; gazetecilerin trafik kazalarının ibret verici görüntüsü ile görevlerini yerine getirdikleri üzerinde durdu. Sivri, bu konuda son günlerde basında çıkan haberleri örnek olarak gösterdi. □

BİR KONU

BİR KONUK

Sürücü Kursları Çözüm olabilir mi?

2918 sayılı Trafik Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak açılan Sürücü Kursları'nın yankısı değişik kesimlerde, değişik yorumlarla sürüyor. MMO İzmir Şubesi'nin 4 Ocak 1988'de açtığı sürücü kursundan şimdiye değin 400 kişi ehliyet aldı. Sürücü kursumuzu ya da bu sistemi tanıtabilmek amacı ile, MMO İzmir Şubesi teknik görevlisi ve aynı zamanda Sürücü Kursu motor dersi öğretmenlerinden Kazım Umdular ile yaptığımız söyleşiyi aşağıda sunuyoruz.



BÜLTEN: MMO neden sürücü okulu açma gereği duydu?

K.UMDULAR: MMO kendi örgütlülük sınırları içerisinde toplumsal sorunların üzerine giden, bu sorunlara çözüm önerileri, veya doğrudan pratik çözüm getiren bir yapıya sahiptir. Bu anlamda, trafik gibi toplumsal bir sorun karşısında da duyarsız kalamazdık. Biz zaman zaman yaptığımız basın açıklamaları ile konunun gündemde kalmasını sağladık. 2918 sayılı Trafik Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ve ardından sürücü belgelerinin Milli

Eğitim Bakanlığı'na bağlı özel okullarca verilmesi uygulamasının başlaması ile MMO İzmir Şubesi olarak konuya olan duyarlılığımız nedeniyle sürücü kursu açma çalışmalarına başladık. Kuruluş amacımız hiçbir zaman ticari kaygı taşımadı, taşıyamazdı. Çünkü biz kamu tüzel kişiliği olan bir kurumuz. Varolan potansiyelimizle en ideal sürücü eğitimini verebileceğimize inanıyoruz. Trafik sorunun çözümünde eğitimin önemini her fırsatta vurgulayan odamız, özel sürücü kursla-

rının yasal olarak yürürlüğe girmesinin ardından, hiç tereddütsüz kurs açma kararı aldı.

BÜLTEN: Verdiğiniz eğitimle "ideali" ulaştığınızı söyleyebilir misiniz?

K.UMDULAR: Trafikte güvenin ciddi eğitimle gerçekleşeceğine inanıyoruz. Ciddi derken de; öncelikle sürücü adaylarının istekle gelebilmesini sağlamanın ötesinde; adayların salt sürücü belgesi almak için değil, "öğrenmek" için gelmesini koşullarını yaratmaya çalıştık. Uzman eğitici kadromuzla, oluşturduğumuz ders programlarıyla, çağdaş eğitim araç ve gereçleriyle (saydam, video, laboratuvar) kafeteryamızla, ideal eğitimin koşullarını yarattığımıza inanıyoruz. Bugüne kadar okulumuzdan sürücü belgesi alan öğrencilerimize uyguladığımız anketlerin sonuçları da ciddi eğitime yaklaştığımızı kanıtlar gözüküyor.

BÜLTEN: Kamuoyunda sürücü kursları "Parayı ver, ehliyeti al" olarak değerlendiriliyor. Son günlerde çıkan haberler de bunu kanıtlar durumda. Sistemdeki aksama nedenleri nedir?

K.UMDULAR: Açılan pek çok sürücü kursunda eğitimin yerine ticari kaygı ön plana çıktı. Birçok insan da ehliyeti kolaydan, bir an önce alma zihniyeti var. Kanuna göre sürücü kurslarının açılmasında temel amaç eğitim. Açılan okulların büyük çoğunluğunda eğitimin yerine ticari kaygı ön plana çıkınca "ehliyeti kolaydan alma"yı isteyen kişilere fırsat yaratılmış oldu. Çok yeni olan sürücü kursu uygulamasında Milli Eğitim'in yeterince denetleyememesi de bunlara eklenince sürücü kursu kavramı bir parça yara aldı. Bizim kamuoyunda yarattığımız ciddi eğitim imajı nedeniyedir ki bir çok okula "parayı vereyim, ehliyeti alayım" şeklinde getirilen, bazılarında da karşılık bulan teklifler yapılamadı. Denetimin artırılmasıyla inanıyoruz ki yara alan sürücü okulu kavramı, kanundaki esas amacına oturtulabilecektir.

BÜLTEN: Yeni sistemle sürücü kurslarında sürücü adaylarına verilen eğitimi anlatırmısınız? Bu arada, eski sistemle bir karşılaştırma yapar mısınız?

K.UMDULAR: Bu uygulama sürücü adaylarını tek başınalıktan kurtarmıştır. Eski sistemde ehliyet almak isteyen kişi bir ön araştırma yapmak zorunda kalarak, dosyasını nereden alacağı, trafikte yapılan sınavların nasıl olduğu, direksiyon hocasını nasıl bulacağını el yordamıyla ve çok fazla sa-

man harcayarak gerçekleştiriyordu. Bu duruma içerisinde eğitim adına danışabileceği bir kurum yoktu. Tekbaşınalıktan kasıt da budur. Oysa, kursumuza başvuran bir sürücü adayının tüm kırtasiye işleri kurs müdürlüğü tarafından yürütülmekte. Ardından kendine iş koşullarına uygun olarak seçeceği ders programı verilmekte, dört haftalık teorik eğitimini almakta. Bu dersler motor, trafik, ilk yardım olarak verilmekte. Adayların geçmişe oranla bir şansları da kullanacakları aracı tanımlarını sağlayacak motor dersini teorik ve pratik olarak almalarıdır. Teorik derslerin bitiminde aday direksiyon başına geçtiğinde artık araçla olan yabancılığını atmış olduğu için; direksiyon derslerinde "tanımlı" verdiği rahatlıkla aracı kullanabilmekte. Öte yandan labara-

tuvarında aldığı pratik derslerin yardımıyla ehliyeti aldıktan sonra da aramızda olabilecek ufak tefek arızaları giderebilme, aracı kontrol etme ya da aracındaki arızayı tanımlama becerisine sahip olmaktadır. Özellikle yirmi ders saatlik direksiyon eğitimi, kursumuzda tam olarak uygulanmaktadır. Eksiksiz 56 saatlik teorik, yirmi saatlik pratik ders programı ardından kendi hocaları tarafından sınava alınan aday, büyük oranda sınav stresini üzerinden atmış olduğu için, sınavda daha başarılı olabilmekte. Bu uygulamada sürücü adayı tek başına değildir. Planlı programlı bir eğitim almaktadır. Ehliyetle ilgili her konuda aramadan sormadan bulup danışabileceği bir kurumla karşı karşıyadır. Belkide bu uygulamanın en güzel yanını da bu. □

Dinamik Sürücü Kursuna Mektup

Odanızın "Dinamik Sürücü Kursu"nu bitirerek ehliyet alma şansına sahip olduğum için mutluyum. Mutluluğumun süreç içinde bana övünme hakkını da vereceğinden eminim.

Yoğun iş saatlerinin ardından, evime oldukça uzak bir mesafede olmasına karşın, "Dinamik Sürücü Kursu"na her akşam sevinçle geldim. Sıcak atmosferi, konularında yetkin hocaları, arabesk müziği olmayan kantini, güler yüzlü çalışanları ile kursa başlamadan önceki önyargılarımdan ve zaman kaybı kaygularından arınıp, trafik eğitimine okulunuzda başlamanın sevincini yaşadım. Benzer duyguları birlikte ders aldığım arkadaşlarımla da paylaştığım ifade etmek isterim.

Ne var ki, okulunuzun varlığını rastlantısal olarak öğrendim. Görev gereği Odanızda düzenlenen bir basın toplantısına erken gelmiş, görevlilerle

yaptığım kısa sohbet esnasında Odanın Türkiye'deki trafik sorunlarına çözüm getirmek amacıyla giriştiği çalışmalarını ilgiyle dinlemiştim. Bu okulların açılması için çabaların varlığından haberdar olmuştum. Uzun bir aradan sonra Odanın balkonunda yine rastlantısal olarak okuduğum "Dinamik Sürücü Kursu" pankartından telefonları kaydetmiştim. Bu rastlantısal farkındalığın dışında İzmir'de çevremde yaptığım görüşmelerde "Dinamik Sürücü Kursu" ve onun niteliği hakkında yeterli tanıtımın yapılmamış olduğunu gözlemledim. Bu anlamdaki çalışmalarımızın yoğunlaşması dileği ile bana "gerçek ehliyet" kazandıran sizlere bir kez daha teşekkür etmek istiyorum.

Saygılarımla

S. Yılmaz

SÜRÜCÜ ADAYLARI!

Kurulduğu 4 Ocak 1988'den bu yana 500'den fazla kişiye eğitim veren "Sürücü Belgesi" kazandıran Dinamik Sürücü Kursu'muz çalışmalarını sürdürüyor.

Önümüzdeki eğitim dönemleri aşağıdaki tarihler arasında uygulanacaktır.

GÜNDÜZ:

15. Dönem: 28 Kasım 1988- 30 Aralık 1988

16. Dönem: 19 Aralık 1988 - 20 Ocak 1989

17. Dönem: 23 Ocak 1989- 24 Şubat 1989

GECE:

11. Dönem: 19 Aralık 1988- 29 Ocak 1989

12. Dönem: 23 Ocak 1989- 6 Şubat 1989

HAFTA SONU

8. Dönem: 9 Aralık 1988- 15 Ocak 1989

9. Dönem: 13 Ocak 1989- 19 Şubat 1989

Adres: Gazi Bulvarı

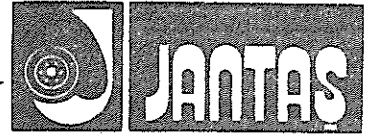
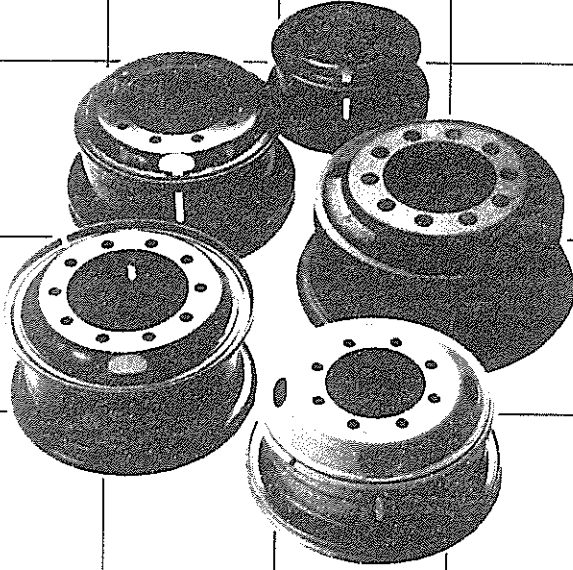
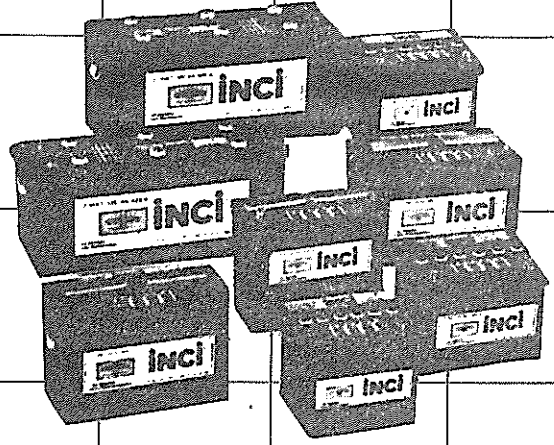
1338 Sokak Görtüçüoğlu

İşhanı Kat: 3

Telefon: 121024 İZMİR



AKÜ SANAYİ ve TİCARET A.Ş.



JANT SANAYİ ve TİCARET A.Ş.

inci akü - jantas - cinex İnci holding kuruluşlarıdır

ajans emma



GENEL DİSTRİBÜTÖR



DIS TİCARET ve PAZARLAMA A.Ş.

Merkez Akçay Cad 107 (Aydın Asfaltı Üzeri) Gaztemir - İZMİR

Tel (51) 512855 Santral Fax (51) 510684 Tlx 53634 Jant İr Teletex (18) 953009 Cinex İr

Atılay Arsan
Makina Yüksek Mühendisi

İnşaat sektörümüzü yine dar-boğazda.

Bu kaçınıcı?

Bu dar boğazdan en çok etkilenen kesimlerden birisi de mühendislik hizmeti veren özel, küçük proje bürolarıdır. Çünkü asıl durgunluk yeni inşaat yapımında gözleniyor. Yarım kalmış inşaatların geçde olsa tamamlanmaya çalışılması inşaat sektörüyle ilgili diğer alanlarda az da olsa bir canlılığın sürmesine neden olurken bir inşaatın ilk adımı olan projecilik yeni inşaatların çok sayıda azalmasından dolayı büyük bir durgunluk içindedir.

Hele proje taleplerini ilk elden inşaat müteahhitlerinden değilde mimari proje üreten bürolardan sağlayan tesisat proje bürolarında durum daha da kötüdür.

Öte yandan çoğu kamu kesimiyle ilgili proje yarışmalarında açılmaz olmuştur.

Önümüzdeki yılda kamu giderlerinde büyük kısıntıya gidileceğinin açıklanması bu durumun süregideceğini göstermektedir.

Her yıl binlerce mühendisin meslek topluluğuna katılması, kamu kesiminde memur alımının daraltılması, özel sektöründe yeni eleman almakta pek istekli olmaması da genç meslektaşlarımızın birazda çaresizlikten yeni küçük proje büroları açmalarını getiriyor.

Küçük proje bürolarımız hemen büttünüyle inşaat sektörüne hizmet vermektedir.

Bu sektördeki inşaatçılık başlıca dört türde yapılmaktadır:

- 1- İnşaat yapımcısı dışardan teknik hizmet alarak bizzat kendisi yürütür.
- 2- İnşaat taşaronlara verilir.
- 3- İnşaat müteahhitlere verilir.
- 4- Yurt dışında inşaat işi alınır.

Küçük proje bürolarının 4. maddeye belirtilen ve güçlü inşaatçılık türü olan yurt dışında çalışan gösteren büyük müteahhitlik firmalarına danışmanlık yapması pek düşünülemez.

Bu firmalar konsorsiyumlar, "Joint Venture"ler biçiminde örgütlenmiş büyük kuruluşlar; proje ve danışmanlık işlerini ya büyük proje bürolarına verirler ya da bizzat bünyelerinde proje büroları kurarlar.

İnşaat sektörünü dışında taşıt projesi yapımıyla uğraşan üyelerimizin oluşturduğu büroların yapısında farklı değildir.

Küçük proje bürolarımız

Bu küçük bürolarda üretim biçimi daha çok zanatkarların üretim sürecine benzer, gerek çalışanlar gerekse araç gereç bakımından bu böyledir.

Büro sahibinin kendisinde bizzat proje üretir. İşler yoğun olduğu zaman bir iki teknik elemanda büroya alınır. Ancak kalifiye teknik eleman yerine bürolarda öğrencilerin çalıştırılmasında çok rastlanan bir olgudur. İşler durgun olduğu zaman büro sahibi projeyi neredeyse bir başına üretir.-Büronun rutin işlerinde yine kendisi üretir.

Demekki bu bürolarda sürekli ve düzenli bir personel istihdamı değil, koşullara göre kolayca değişiklik gösterebilen düzensiz bir personel örgütlenişi vardır.

İnşaat sektörüne hizmet veren mimarlık proje büroları bir aracı işveren olarak aldıkları proje işlerinin gerekli olanlarını makina ve elektrik proje bürolarına dağıtır. (Son zamanlarda bu dallardaki teknik elemanları ücretli olarak kendi bünyesinde toplayan büyük proje bürolarında oluşmaya başlamıştır) Böyle olunca mimari büro sahipleri proje çizimlerinden elde edilen gelirin büyük bölümünü kendine ayırmak ister. Bir başlangıç projesini büttünüyle tesisat proje bürolarına ise küçük dilimler kahr.

Bu yüzden mimarlık büroları, tesisat projelerini gerçekleştiren büroların sahipleri olan mühendislerin bağlı buldukları mühendislik meslek odalarını konuyla ilgili olarak saptadığı asgari ücretlerin düşük tutulması için kendi meslek odalarını zorlar ya da iş vermeyi vaad ettiği tesisat büroları arasında kıyasıya bir rekabeti körükler.

Özellikle inşaat sektöründeki durgunluk dönemlerinde bu durum yaygın olarak görülür.

Odamız bu konuda duyarlıdır. Çoğu zaman uzun vadeli senetlerle iş yapan ve tahsil zamanına kadar enflasyon nedeniyle gerçek değerinden erozyona uğrayan bu ödeme biçimiyle iş yapmak durumunda kalan üyelerinin hak ettiklerinin asgari olan bu ücretlerinin geriletilmesine büyük tepki gösterdikten sonra, uygulanması yo-

lunda büyük çaba gösterdiği asgari ücret cetvelindeki göstergelerin dönem dönem artırılması konusunda ısrarlı ve sonuç alıcı çalışmaların içine girmektedir.

Böylesine zor koşullar altında çalışma gösteren tesisat proje bürolarında büyük sermaye birikemez. Biraz birikim olduğunda da büro sahibi küçük müteahhitliğe soyunur ya da iki işi birden yürütür.

Özellikle mimarların yeterince işaları sağlayabilmek için kamu kuruluşları, özellikle belediyelerle yakın işbirliği içinde olmak gibi gözden kaçmayan bir çabaları vardır. Tesisat projeleri için bu durum pek söz konusu değildir. Çünkü bu yakınlığın getireceği büyük bir çıkar yoktur.

Nitekim hemen her illerin Belediye Meclislerinde kimi zaman çok sayıda mimar üye bulunmasına karşın hemen hiçbir tesisatçı mühendise rastlanmaz.

Küçük boralarda ister istemez çoğunlukla "bireyci" bir küçük burjuva ideolojisi egemendir.

Dünya görüşleri bu ideolojiden farklı olan pek çok küçük büro sahibinde dahi bürolarıyla ilgili üretim ilişkilerinde bu ideolojinin belirgin özelliği olan bireyci tavrın gözlemlendiği çok olmuştur.

İşlerin durgun olduğu günlerde rastlanılan kıyasıya rekabet bu büroların yapılanmasının belkide zorunlu kıldığı esneklikte öte oluşan ilkesizlik ve mesleki disiplinlikle ne yazıkki görülmeyen bir olgu değildir.

Sayıları fazla olmamakla beraber tesisat bürosu sahibi bazı meslektaşlarımızın da üyesi oldukları MMO ile ilişkilerinin sağlık ve sıklık derecesini amiyane bir deyişle "Projecilik piyasasında işlerin iyi olup olmadığı" belirlemektedir.

Bu meslektaşlarımız işlerin bol olduğu zamanda, odayla ilişkilerini yalnızca "proje onanması" düzeyinde tutmakta, hatta bu inceleme ve onama safhalarında alabildiğine serbestlik istemekte, sektörün darboğazda olduğu zamanlarda üç varolan mesleki kuralların sert biçimde uygulanmasını dilemekte kendi mesleki örgütleri-

ni adeta o zaman hatırlamaktadırlar.

Fakat bu dalda çalışan üyelerimizin çoğu, makina mühendisi ve oda üyesi olmanın onuruna gölge düşürmeyecek, darboğazları kıyasıya bir rekabetle değil dayanışmayla aşabileceklerinin bilincindedirler. Bu çok gönendirci bir olgudur.

M.M.O İzmir Şubesi üyelerine yeni teknik bilgileri ve gelişmeyi aktarmanın yanında, mühendislik disiplinine yakışır bir hizmetin halkımıza sunulması için çaba harcamaktadır.

İzmir Büyükşehir Belediyesiyle, M.M.O. İzmir Şubesi arasında imza-

lanan protokolle; bütün kazan daireleri ve asansörler gözden geçirilerek, bunlarda rastlanılan ve çoğuda hayatı önemde kusur ve noksanlarının giderilebilmesi, gerekli onarımlarının yapılması, periyodik bakımların başlatılıp sürekli kılınması sağlanacaktır.

Yüzy aşkın üyemizde birliktelik için başvuruda bulunduğu bu çalışmalarla; hava kirliliğinin önlenmesi, yakıt tasarrufu ve asansörlerde emniyet gibi asgari hususlarda olumlu sonuçlar alınacağını umuyoruz. Asansörle, kazanla başlayan; mühendislerce de-

netlenen bir teknik uygulama anlayışının yerleştirilmesi ve benzeri alanlara yaygınlaştırılması yolunda odamızca etkin çalışmalar yürütülmektedir.

Tesisat proje bürosu sahibi meslektaşlarımızda diğer meslektaşlarımız gibi odamızla sağlıklı iletişim ve dayanışma içinde olmaları; özlük yararları ve yeni kazanımların sağlanması açısından oldukça önemlidir. Tüm üyelerimizin odamızın bu yöndeki etkin çabalarını gördüğü ve bunun bilincinde olduğu kuşkuyla yer bırakmayacak bir gerçektir. □

YASADIKLARIMIZ GÖRDÜKLERİMİZ

BİR FESTİVALİN ARDINDAN

Özcan DURMAZ

Sıcak Temmuz günlerinde kentin dışına, dinlence yerlerine gitmek için koşuşturan insanların ve yolları dol-duran araçların bir bölümünde İzmir'in kuzeyine, bir şirin ilçeye Dikili'ye doğru yol alırken; Dikili Belediyesinin Şehirlerarası otobüslerinin önünde "DİKİLİ 3. KÜLTÜR VE SANAT FESTİVALİ 88 11-17 TEMMUZ" yazısı okunuyordu. Çok değil daha bir kaç yıl öncesine değin pek fazla kimselerin tanımadığı, bilmediği Dikili birden önemli bir yer oluvermişti.

İşte bir yenisi daha yaşanmaktaydı. Ülkemizin demokrasiye gönül vermiş coşkulu, aydınlık insanları, yazarı, sanatçısı, sendikacısı, tanıdık-tanımadık herkes Dikili'ye, engin gönüllü insanların yaşadığı bu beldeye gelmişlerdi. Tanıdıkları ile karşılaşiyor, hasret gideriyor, yeni insanlar tanıyor, eserlerinden, ürünlerinden bildiği, yazar ve sanatçılarla, politikacılarla karşılaşılıyor, söyleşilere giriyor, onlarla tartışıyor, kaynaşılıyor, yepyeni dostluklar kuruyordu.

HANGİ FESTİVAL?

Dikili Festivali; bahar aylarıyla birlikte ülkenin her yanında mantar gibi biten festival curcunalarından farklı bir festival. Onbeşinci sınıf şarkıcılarının boy gösterdiği; kavun, karpuz, kabak gibi garip adlarla anılan, mutlak bir güzel kadın yarışması yapılan; arabesk kültürün, yoz kültürün bayağı örneklerinin sergilendiği, boyalı basına malzeme olan bu festivaller, giderek ülkemizde festival kavramının içeriğini boşaltmakta. Festival adı altında yaşanan ise, kişiliksiz, ben merkezci, kendini tüm toplum sorunların-

dan soyutlanmış, bireyci, "Köşeyi dönme", "Gemisini kurtarma", "Benden sonrası tufan" anlayışına sahip bireylerin yaratılması ve bu anlayışın hakim kılınmasına yaramakta. Eğlence adı altında insanların en ucuz dürtüleri ayaklandırılarak ulusal kültüre ve insanların bilincine darbe indirilmekte. İşte Dikili festivali bu aşamada örnek bir festival olma sınavını başarıyla veriyor.

FESTİVAL NASIL YAPILIR?

Gösterileri, söyleşileri, sergileri, konserleri, özel geceleri, imza günleri, konferansları ve panelleri ile farklı düşünceye, kültüre ve beğeniye sa-

hip hemen herkesin katılıp kendini bulabileceği dolu dolu ve çok renkli yedi gün yedi gece yaşandı Dikili'de. Tam bir şenlikti Dikili. Sokaklar caddeler, ağaç altları, kısaca boş bulunan her yer, kitap sergileri dergiler, karikatür, fotoğraf sergileri ve özgün sanatları sergileriyle dopdoluydu. İnsanlar bunlara yoğun ilgi gösteriyor, ulusal kültürün düzeyli ve seçkin örnekleriyle iç içe yaşıyor uzun sürmüş açlığını gideriyordu.

Coşkulu bir festival açılışından sonra, ülkemizin barış kenti diye adlan-



dırılabilir Dikili'de belediyenin yapımını üstlendiği "Barışkent" Sitesinin temeli SHP Genel Başkanı Erdal İnönü tarafından atılırken, "Barışkent" adı oldukça anlamlı bulunuyor, coşkuyla karşılanıyordu.

Konferansların, panellerin ve söyleşilerin konularındaki çok çeşitlilik, katılanların çeşitliliği ile zenginleşiyor. Farklı görüşler, farklı yaklaşımlar çerçevesinde ülkenin gündemi; geçmiş, bugünü tartışmaya alınıyor, çözüm yolları öneriliyordu. İzleyicilerin aktif katılımı, düşüncelerini açıklaması ve sıcak ilgisiyle etkinlikler iyice hareketleniyor, kitlelerin sorunlara olan duyarlılığı ortaya çıkıyor, insanlar yalnız olmadıkların duyumsuyorlardı.

Tüm konferans ve paneller kendi alanında söz sahibi, konuyla doğrudan ilgili değerli aydınlar, politikacılar, sanatçılar, demokratik kitle örgütleri, dernek ve meslek odaları temsilcileri tarafından ele alınıp dinleyenlerin aktif katılımıyla zenginleşirken geniş bir hoşgörü ortamı doğuyor; Dikili'nin kahveleri ve sokakları birer açık üniversiteye dönüşüyordu.

FESTİVAL VE DEMOKRASİ

Hemen tüm panel konuları adlarında demokrasi kavramını barındırıyor. "Basın ve Demokrasi", "Kadın ve Demokrasi", "Yerel Yönetimler ve Demokrasi" gibi. İşte bu panellerde işlenen demokrasi olgusu ile beraber hoşgörü, çok sesli, çok renkli herkesin kendini ifade edebildiği, sorunlarını açıkça ortaya koyabildiği. İnsanların düşünceleri aracılığıyla rekabeti yaşadığı toplumsal yapıların gerekleri işaretleniyor ve bunun kazanılması gerektiğinin altı çiziliyordu. Bu sorunun aşılmasıyla toplumun gelişiminin. Bugünkü diğer sorunları aşmanın daha da kolaylaşacağı örneklerle sergileniyor, düşüncelerini ifade etmenin bir sakıncası olmayacağı söylenirken, festivalin resmi görevliler tarafından videoya alınması eleştiriliyordu.

Festivalin ağırlıklı konusu çerçevede "Türk-Yunan İlişkileri ve Silahsızlanma" konferansları dizisi yapıldı. Bu dizi içinde SHP Genel Başkanı Erdal İNÖNÜ, DYP Genel Başkan Yardımcısı Görkberk ERGENEKON, Türk-Yunan Dostluk Derneği Başkanı Ekrem AKURGAL, Barış Derneği Genel Başkanı Mahmut DİKERDEM konuşular. İki politikacının, kıta sahanlığı, adalar, Kıbrıs ve diğer politik konuları eksen alan konuşmalarından sonra, Ekrem AKURGAL ve Mahmut DİKERDEM'in; iki ulusun dostluğu, ortak yaşanmış ta-

rihi, Ege'nin barın denizine çevrilmesi, bu konuda Yunan ve Türk Halkının ortak istemleri, tüm düşmanlıklara son verilmesi ile ilgili konuşmaları

ve izleyicilerin arasında zamanında Yunanistan'a gitmeyin doğdukları Dikili'de yaşamayı (seçen Yunanlılarında olması coşkuyla karşılanıyordu.



T.M.M.O.B. FESTİVALDE

Festivalin gerçekleştirilmesine Demokratik Kitle Örgütleri, Dernekler, Meslek Odaları, Sendikalar, Aydınlar ve Sanatçılar destek veriyorlardı. Bu çerçevede TMMOB'ye bağlı Odaların İzmir birimleri "Yerel Yönetimler ve

Demokrasi" Panelini düzenledi. Yerel yönetimler ve demokrasi ilişkisi, yerel yönetimlerin dünü bugünü diğer sorunları ve yerel yönetimlerin demokratikleşme mücadelesindeki yeri ayrıntılı tartışmaya alındı.

YEREL YÖNETİMLER VE DEMOKRASİ PANELİNDEN

AHMET İSVAN

Demokrasi yerel yönetimlerde denene denene yaşama geçmiş ve gelişmiştir... Yerel yönetimler her yerde var, biz de de olsun diye kurulmuştur, ancak yetkileri yoktur. Belediyelerin bütçeleri Vali ve Kaymakamlar tarafından onaylanmaktadır... Halkın denetimi yoktur. Halkın trilyonlarını harcayan belediye halk hangi organlarıyla katılıp, denetleyebiliyor?

MURAT KARAYALÇIN

Kentlere 1990'larda 200 milyon insan eklenecek 5 milyon yeni konut gerekecek 3-3,5 milyon m²'lik alanın kentsel yaşama dahil edilmesi gerekiyor. 1990'larda ihtiyaçların karşılanabilmesi için yerel yönetimlerin ve Hükümetlerin büyük planlamalar yapması gerekiyor... Yerel yönetimlerde katılımcı olarak Meslek Odalarının varolması bir gerekliliktir.

İLHAN TEKELİ

Yerel yönetimlerin yetki sorunu 1973 yılından sonra gündeme gelmiştir. Yerel yönetimlerin yetkilerinin merkez yönetime karşı artırılmış olması sonucu artık aşımıştır... Yerel yönetimlerde şeffaflık olmadan katılım olmaz. Özellikle teknik çalışmalar için belediyelere katılım gerekiyor.

TANJU AKAD

Yerel yönetimlerin en önemli organı belediyelere; katılım, demokrasi bilincinin gelişmesiyle olabilir. Belediye meclisi, belde halkını temsil edebilecek ağırlıkta oluşturulmalıdır... Çalışmaların denetlenebilmesinin yolları, oluşturulmalıdır... Seçilenler 4 yılda bir değil her an seçenler tarafından değiştirilebilmelidir... Belediyeler çok sık belde halkına rapor vermemelidir. Belediye defterleri belde halkı tarafından denetlenebilmelidir... Seçilmiş bir organ, atanmış organdan daha yetkilidir... Doğrudan demokrasiye geçmenin yolu, yerel yönetimlerden geçer. Yönetime katılma yerel yönetimlerde öğrenilir.

DEMOKRATİK KİTLE ÖRGÜTLERİ FESTİVALDE

İnsan Hakları Derneği tarafından düzenlenen "İnsan Hakları Evrensel Bildirgesinin 40. yılında Filistin sorunu ve İnsan Hakları" paneli ilgi çekiyordu. FKÖ'den bir temsilcinin de katıldığı panelde Filistin sorununun dünü bugünü ele alınıyor. Çağdaş dünyadaki bu utanç kinanyordu. İnsan haklarına saygının öncelikle insana saygıdan geçtiği vurgulanarak dünya üstünde sürmekte olan özgürlük ve demokrasi mücadelesine atıf yapıyordu. Hoşgörünün ve birbirine saygının, ulusların barış içinde birarada yaşaması gerekliliğinin altı çizilerek; modern çağda savaş kazanan tarafın olmayacağı ve korkunç yıkımların insanlığı geriye götüreceği vurgulanıyordu. Bu bağlamda İnsan Hakları Derneği'nin açtığı sergideki Filistin afişleri ve fotoğrafları ile Türkiye'de yapılmış işkencelerin belgeleri ibret verici bir örnek ve çağımız insanının ayıbı olarak izleniyordu. İnsan Hakları Derneğinin düzenlediği "İnsan Hakları Gecesi" yoğun bir coşkuyla geçiyor, şarkılar türküler ve şiirler ortalığı kaplıyordu. Ayrıca Filistinli gençlerin gecede çalıp söyledikleri şarkılar ise Filistin Halkının sıcaklığını izleyiciye ulaştırıyordu.

Gençlik dergileri ve öğrenci derneklerinin katılımıyla gerçekleşen Gençlik ve Demokrasi panelinde gençler hoşgörünün yerleştiği, kendilerininin

saygı gördüğü, görüşlerinin dikkate alındığı, kendilerini ifade edebildikleri bir ortam istiyor, eğitim ve diğer sorunlarını ortaya koyarak çözüm yollarını tartışıyor.

Yoğun bir kalabalık, etkinliklere koşuyor. Kimi kitap kuyruğunda yazarlara kitap imzalatıp, yazarlarla sıcak söyleşilere girerken; bir karikatür sergisinde karikatürler ve sergiyi izleyen bir grup arasında sıcak bir karikatür tartışması yaşanıyor; bir başka tarafta gençlerden oluşan bir gurup özgün el sanatları ürünlerine bakıyor bazı şeyler satın alıyordu. Diğer yanda bir başka gurup bir gazeteci yazarı kahvede yakalamış çevresinde hemen bir halka oluşturmuş sohbeti koyulaştırmışlardı. İşte her an böyle yaşanmaktaydı festival, herkes kendi izlenince seçeneğini yaratıyor ve bu renklilik içinde sürüyordu. Bir başka tarafta ilk kez bir çocuk paneli düzenlenmiş yaşları 6 ile 13 arasında değişen çocuklar incecik sesleri, sevgi dolu yürekleriyle cıvı cıvı konuşuyor, anne baba kavgası istemediklerini, öğretmenlerinin kendilerine sevgi göstermesini, yeşil alanları ve oyun yerleri olmasını, insanların kavgaya etmemesini söylüyorlardı. Panelden sonra kendileri için ayrılan duvara çocukça ve özgür resimler çiziyorlardı.

YUNANLI KONUKLAR FESTİVALDE

Festival olanca sıcaklığı ve güzel-

liği ile yaşanırken; Ege'nin karşı yanından beklenen konuklar, Yunanlı

Milletvekili, Belediye Başkanları, Barolar Birliği Başkanı ve diğer meslek örgütlerinden temsilciler çıkageldiler, festivale "Merhaba" dediler. Elleri zeytin dalları ve sıcakık, içten gülüşleriyle Yunan halkının dostluk mesajlarını ilettiler. İnsanlar bu sıcak konuklara, coşkulu alkışlarla sevgilerini gösterdiler. Konuklardan birisi seksen kusur yaşında bir sendikacıydı. Kurtuluş savaşında ordularımıza karşı savaşan Yunan birliklerinin içinde savaşmıştı. Güçlülükle yürüyordu.

Sevinçten ağlayacakmış gibi zorla konuşuyordu. "Bizi kandırmışlardı birbirimize kırdırıyorlardı" diyordu. Barıştan, dostluktan, sevgiden, kardeşlikten sözetti. İşgal ve cunta döneminde uzun yıllarını cezaevinde geçirmişti. Şimdi yaşadığı bu tabloya inanamıyordu.

Yunanlı misafirler ayrı bir renk kattıkları bu festivalde, bambaşka bir coşku kaynağı olmuşlardı. Türk dostlarıyla sarmaş dolaş geziyorlardı. Yüzyıllarca aynı köylerde aynı kentlerde yaşamış zaman zaman akraba olmuş bu insanlar nasıldır birbirlerine benziyorlardı. Ne kadar içten ve sıcaktılar. Hep birlikte türküler söylenip, oynanırken birbirinden ayırmak olanaklıymıydı bu iki halkı.

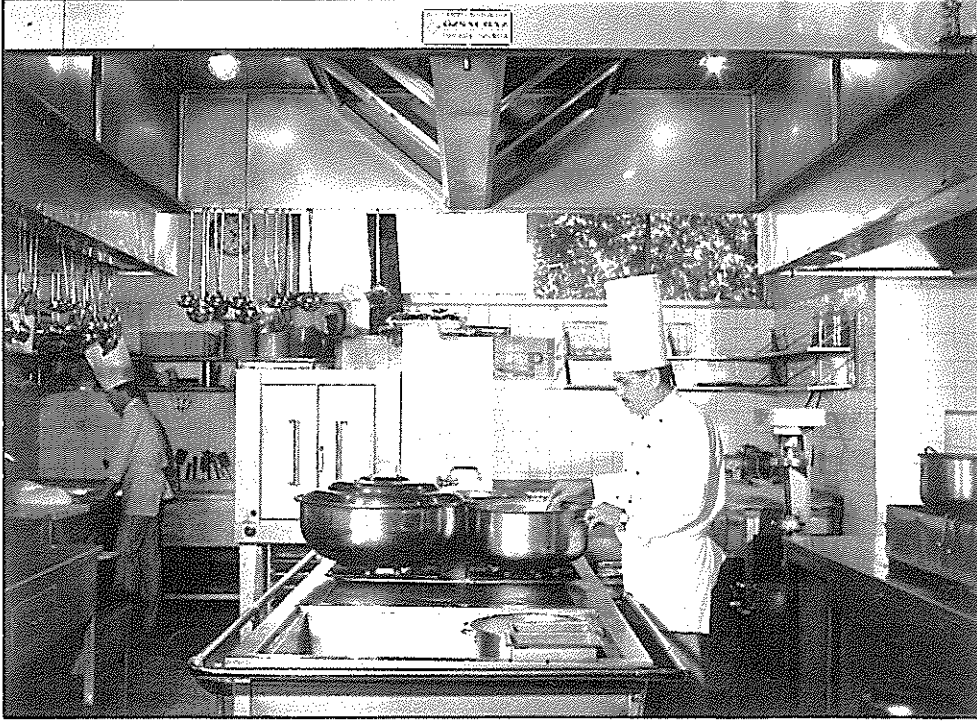




-
- | | |
|------------------|----------------|
| ☆ FABRİKA | OKUL ☆ |
| ☆ OTEL | KAFETERYA ☆ |
| ☆ BANKA | LOKANTA ☆ |
| ☆ HASTANE | PASTANE ☆ |
| ☆ TURİSTİK TESİS | ASKERİ TESİS ☆ |
-

Tüm mutfak ve yemekhane ünitelerimiz
projeden montaja mühendislik hizmetleri ile...

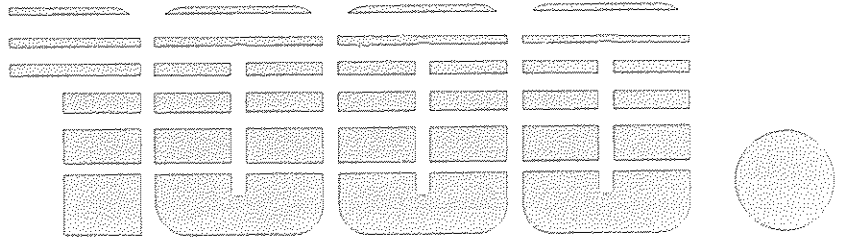
ÖZSALGAZ A.Ş.



Teşhir ve satış mağazası : Fevzipaşa Bulv. No. 123/A-İZMİR Tel: 146367-141586-132464
Fabrika: 4311 Sk. No: 49 Karabağlar/İZMİR Tel: 272131-375031

arlift

AKRON + MICROTELCO



asansörümüz hizmete girdi !
Bilinçli ve güvenilir seçiminizden
onur duyar, ilişkimizin
sürekliliğinin devamını dileriz.

arlift ASANSÖR SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

Şair Eşref Bulvarı No: 72/A Alsancak - İZMİR

Telefon: (51) 218640 (3 Hat) Telex: 52778 arso-tr Fax: 226164

GECE'DE FESTIVAL

Geceleri de bir başka renkli, bir başka güzel Dikili'nin Mutlu yorgunluğun ardından yaşanan gecelerde, programdaki konser ve özel geceleri izlemeyenler, kumsalda gençlerin kurdukları yüzlerce çadırın önünde yakılan ateşin etrafında halka olup, hep bir ağızdan türküler söylüyorlar, sazlar çalınıyor. Kendi eğlencelerini kendileri yaratıyorlar. Gecenin iyice ilerleyen saatlerine uzanıyor bu eğlenceler. Bazıları şafağı kumsalda karşıyor, şafakla denize giriyorlar.

Konserler ve halk geceleri tıklım tıklım dolu. Festival birçok Dikilili için tüm yıl boyunca gördüğü tek hareketlilik neredeyse. Akşama kadar tartasın da, bahçesinde çalışan halk, çok yoğun ilgi gösteriyor gecelere, yorgunluğunu atıyor. Kozak yaylası ve Dikili köyleri halkı inmiş Dikiliye. Ahmet Günday, Hale Gür, Belkis Akkale dinliyor, Liman sahnesine sığmıyor labalık. Yerinde duramıyor allı güllü, basma elbiseli genç kızlar, bıyıkları yeni terlemiş genç delikanlılar, İSAD folklor gurubu semahları oynuyor. Kozak yaylası insanı bunları çok iyi biliyor. İzledikçe kendinden geçiyor.

YENİ BİR BAŞLANGICA DOĞRU

Son gün, akşam yaklaşıyor. Sokaklarda boş buldukları alanlarda en güzel oyunlarını oynuyor folklor gurupları. İnsanlar gidemedikleri, yetişemedikleri sergilerde koşuyor, kitap imza kuyruğu ve yazarlarla söyleşiler uzadıkça uzuyor.

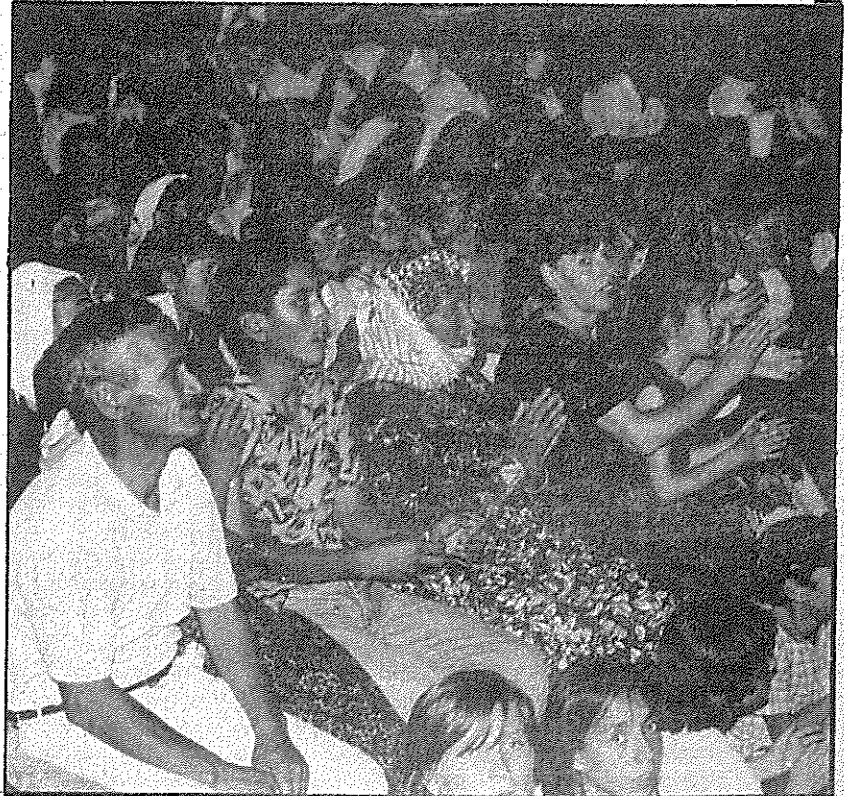
Geçen yıl dünyaca ünlü politikacı, barış mücadelecisi "Olof Palme" adına bir park yapılmıştı Dikili'de. Bu yılda aynı parka, "Palme" adına bir anıt yapıldı. Birazdan açılışı yapılacak.

Halk dolduruyor parkı, hoparforlerden İhsani'nin "Barış Savaşçısı Olof Palme" adlı türküsü duyuluyor. Belediye Başkanı Osman ÖZGÜVEN konuşuyor, Palme'nin mücadelesinden söz ediyor. Yunanlı konuklar konuşuyor. Barış Derneği Genel Başkanı M. DİKERDEM konuşuyor, "Palme adına anıt"ın ilk kez Dikili'de açıldığını, Dikili'nin onu ve mücadelesini kendi halkından daha iyi anladığını söylüyor ve anıtı açıyor. Yavaş yavaş denizin üstünde batmaya başlayan güneşin yumuşak ışıkları altında alkışlar Ege denizinde yankılanıyor, dalga dalga Dikili'nin sokaklarına evlerine ulaşıyor. Dağları aşılıyor tüm Türkiye'ye yayılıyor. Ege denizini aşılıyor, Yunanistan'a ulaşıyor. Palme'nin hoşgörülü ve sevgi dolu hümanist yüreğini tüm insanlara taşıyor.



Dikili Festivali, toplumda demokrasi anlayışının yerleşmesi tüm düşünce ve anlayışların barış içinde, karşılıklı sevgi ve saygı içinde bir arada bulunması, çağdaş demokratik ilişkilerin kurulması ve toplumsal uzlaşma ortamının yakalanması konusunda önemli bir işlevi yerine getiriyor. Toplumun ve ülkenin önünde duran en önemli sorunların altı çizilirken bir

toplumsal uzlaşma ortamı yaratmadan bunları çözmenin olanaklı olmadığı saptanıyor. Yarınları daha güzel kılmanın kendi kültürümüze sanatımıza sahip çıkmaktan geçtiğinin bilinciyile; festivalde ulusal kültürün düzeyli örneklerinin halkla bütünleşmesini ve onlara ulaşmasını sağlayarak, ulusal kültürün kendisini yeniden yaratarak yarınlara taşımasının yolunu açıyor. □



TMMOB Başkanı Teoman Alptürk'ün basın açıklaması

TMMOB Başkanı Teoman Alptürk: "Artık enflasyonun faturasının ücretlilere çıkarılmasına son verilmelidir."

Ücretli kesime uygun görülen yaşam standardı ilgililerce resmen açıklanmalıdır. Biz, TMMOB olarak bu konuda televizyonda, kamuoyu önünde Başbakan ve Maliye Bakanını tartışmaya çağırıyoruz" dedi.



Maliye Bakanlığı'nca memur maaşlarına uygulanacak katsayının dñn 122 olarak belirlendiği, yakacak yardımı sağlanan artışın da 16.000.-TL/ay olacağı açıklandı. Ayrıca yan ödeme katsayısının 41'e yükseltildiği belirtildi.

Konu ile ilgili açıklamadan, katsayı ve öteki ek ödemelerin artış oranlarının, 88 yılında % 80'lerde seyreden enflasyonun 89 yılında % 49'a düşeceği varsayımına dayanılarak belirlendiği anlaşılmaktadır.

Açılan artışlar sonucunda ülkedeki ekonomik çıkmazın yükünün yine maaşlı ve ücretli olarak çalışan sabit ve dar gelirliye yüklendiği anlaşılmaktadır.

Her yıl tekrarlanan gelen bu senaryoda, hayali bir enflasyon rakamı saptanıp, maaşlar buna göre ayarlanmaktadır. 1988 yılı içerisinde % 40'lı bir enflasyon değeri baz alınarak buna göre maaşlar ve ücretler saptanmıştır. Bugün enflasyon % 80'lerde dolmaktadır. Yani ücretli çalışanların gelirleri 1988'de de önemli ölçüde aşmıştır.

Eğer ücretler mutlaka enflasyona göre saptanacak ise bir yıl öncesi mutlaka gözönüne alınmalıdır. Şu anda kamu çalışanları devletten alacaklı durumdadırlar. Çünkü enflasyon hep öngörülenden daha yukarıda gerçekleşmektedir. 1988'de de, önceki yıllar-

da da bu durum yaşanmıştır. Ancak, bunda şaşılacak bir durum yoktur. Çünkü, uygulanmakta olan ekonomi politikasının çalışanların giderek daha da yoksullaşmasını adeta hedeflemiş gibi olan niteliği, bir kez daha gözler önüne serilmiş olmaktadır.

Aslında katsayı artışları, emeğiyle geçinenlerin, dar ve sabit gelirli olanların geçim koşullarının düzelmesini sağlamaz. Çünkü maaş ve ücretlerle ilgili göstergeler öncelliğini yitirmiş, çok küçülmüştür.

Katsayı artışı yerine kamu çalışanlarının maaş ve ücretlerine yeni bir düzenleme getirilmelidir. Maaş ve ücretler yeniden değerlendirmeye tabi tutularak, günün ekonomik gösterge ve koşullarına göre baştan saptanmalıdır.

Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Raporunda dahi personel giderlerinin devamlı azalma gösterdiği, uygun bir isdihdam politikasının izlenmediği, emeğin bedeli olan ücretin, işin gereğine ve ekonomik göstergelere göre tespit edilmediği belirtilmektedir. (1986 Kamu İktisadi Teşebbüsleri Genel Raporu, sayfa: 33 Yayın Tarihi: Ağustos 1988)

Dünya Bankası Raporunun 71. sayfasında da reel ücretlerin 1977-1987 döneminde % 50 (1980-1987 döneminde % 30) oranında azaldığı belirtilmektedir. Ve reel ücretlerin daha

fazla geriletilmesinin yanlış olacağı vurgulanmaktadır. (Dünya Bankası Raporu Sayfa: 71)

Aslında Sayın Başbakan Ağustos ayında yaptığı açıklamada enflasyon konusunda başarılı olmadıklarını bizzat kendisi açıklamıştır. Ama bugün bu bilgiler ışığında Sayın Başbakan ücretlilerden fedakarlık bekliyor, bunun adı haksızlıktır. Ekonominin açıklarını kapatmak konusunda da ücretli kesim kendisine düşenini fazlasını yapmıştır. Artık enflasyonun faturasının ücretlilere çıkarılmasına son verilmelidir

Ücretli kesime uygun görülen yaşam standardı ilgililerce resmen açıklanmalıdır. Biz TMMOB olarak bu konuda televizyonda, kamuoyu önünde Başbakan ve Maliye Bakanını tartışmaya çağırıyoruz.

Bugün 4 kişilik bir ailenin aylık mutfak masrafının 250.000.-TL. dan aşağı olması mümkün değildir. Gecekonduların bile aylık kiralaları 100.000.-TL.'dan başlamaktadır. Taşıt, yakıt, giyim, eğitim vb. gereksinimlerin artan fiyatlar karşısında ne kadar olacağını bulmayı ilgililere bırakıyoruz.

Geçen yıl Ankara'da tonu 45.000.-TL. olan kömür bugün 120.000.-TL. na odun, 125.000.-TL.'na çıkmıştır. Aradaki farkı yakacak yard-

mina getirilen 16.000.—TL.'lik artışın karşılayabileceğini düşünmek olsa olsa hayalciliktir.”

Yalnızca Eylül ve Ekim 1988 aylarında tüketim maddelerine yapılan zamların bile getirilmekte olan ücret artışlarıyla karşılanması mümkün değildir.

Mühendislik-Mimarlık faaliyetleri-

ne ayrılan kaynak ve önem azalmış, sanayileşme nerdeyse durma noktasına gelmiştir. Türkiye ekonomisini yönlendirici öneme sahip kamu sektöründeki daralma, istihdam boyutundan başlayarak ücretlere kadar uzanan bir etki göstermektedir. İzlenen bu ekonomi politikalar sonucunda kemer sıkamak hep ücretli çalışan-

lara düşmektedir. Artık kemerde sıkılacak yer kalmamıştır. Bunun yükünü her kesim paylaşmalıdır.

İkide birde faiz oranlarıyla oynanması yerine, sanayileşmeye ve üretimi arttırmaya yönelik gerekli önlemlerin alınmasının olumlu etki yapacağına hiç kuşku yoktur. □

SAĞLIK

Doç.Dr.

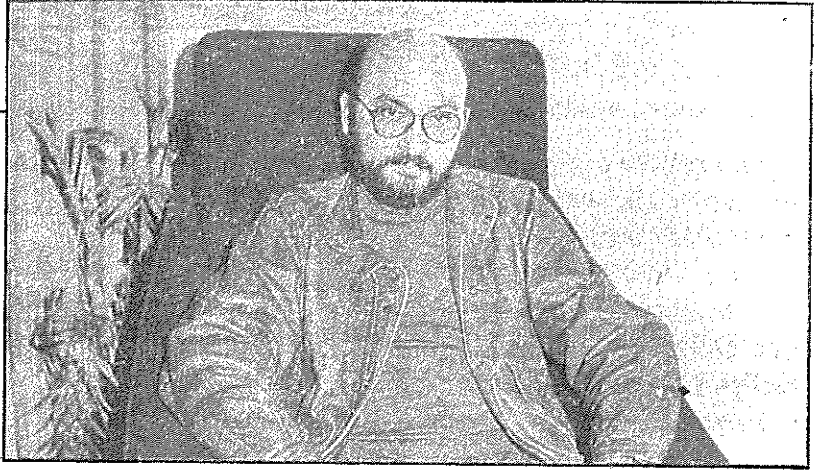
Ataman TANGÖR

1971 yılında Sivas'a askerliği yapıp üzere gittiğimde kentte taksit yok denecek kadar azdı. Atlı arabalar, yani faytonlar bu işi görmekteydi. Hem çok şaşırılmış hem de garip bir haz duymuştum. Örneğin, hastaya giderken ekisi 20 derecelik soğukta bacaklarıma örtülen battaniye ile yolculuk yapmak bana eskiye ait bir tat vermişti. Kısa bir süre sonra Murat 124 furyası başladı ve taksitler mantar gibi kenti doldurdu. Faytonlar turistik oluverdi. Tüm bunlar bir yıldan az bir zaman dilimi içinde oluştu. Hız, klakson, sokaklara taşan arabesk ve argo, bıçkınlık ortalığı sarıverdi. "Uygarlığın" elinin özel taksitler aracılığıyla Sivas'a değmesi sonuçta bana huzursuzluktan başka bir şey getirmemişti.

Trafik, yani taşıtların akışı ve akışın getirdiği sorunlar. Genelde uygarlığın ve teknolojinin kaçınılmaz bir sorunuymuşcasına sunulur. Bekleme, sıkışma, zaman yitimi, kuralsızlık ve disiplinsizlik, yani anarşik gidiş trafikte çözümlenmesi gerektiği halde bir türlü çözülemeyen sorunlardır. Ve bu çözümsüzlük sanki trafiğin kaderidir. Kent büyüdükçe, anakent konumuna dönüştükçe trafik "belası" da olacaktır. Günümüzde özellikle büyük kentlerde trafik insan için gerçek bir stres, yani zorlanma kaynağıdır. Trafikte çıkan kişi ister kendi arabasıyla, ister toplu ya da özel taşımacılıkla ulaşmaya çalışsın kanındaki adrenalinlerinin azınlaşmasına engel olamaz.

Uzun yıllar önce baş rolünü Vittorio Gasmann'ın oynadığı bir İtalyan filmi görmüştüm. Adam arabasıyla trafikte sıkışır, yapacak hiç bir şey yoktur. Yanında oturan eşine köşedeki büfeden bir sigara alıp geleceğini söyler. Gidiş o gidiş, on yılı aşkın bir süre, kendisini bir TV ekibinin rastlantısal buluşuna dek geçisiyle dağ başında yaşar.

Trafik günümüzde kuşkusuz ülke-



Trafik ve İnsan

lerin sorunu. Ancak, kültürsüzlük, saygısızlık, kabadayılık ve kural tanımama bu sorunu tam bir orman kanununa dönüştürüyor. Evet, sonuçta azgın trafiğe çıkan insanın kanında adrenalin denen kamçılایıcı bir hormon artar. Tıpkı savaşta düşmanla ya da ormanda vahşi hayvanla karşılaşan insanda olduğu gibi, bir böbrek üstü bezi hormonu olan bu madde ani tehlike durumlarında organizmayı savunmaya hazırlamada gerekli ve yararlıdır. Ancak her gün ve günün en az iki saatinde bu hormonun hücrelerimizi kamçılaması tahmin edebileceğiniz gibi artık gereklilik olmaktan öte zararlı olmaya başlar. Böylece trafik artık insan sağlığı açısından zararlı bir olgudur. Tıpta ünlü "Locus Minoris Resistensia" yani direncin zayıf olduğu uyarınca bu zorlanma insanın en zayıf alanını, organını kemirmeye başlar; basitçe sinirlilik halinde başlayıp, ülser, koroner kalp hastalığı, barsak spazmları, yüksek tansiyon gibi organ hastalıklarının oluşmasında etkin olur.

Bir toplumda yararlı olmanın zarar vermemesi ilke olmalıdır. Örneğin, bir ilacın yan etkileri yararından fazla ise o ilaç tedavide kullanılmaz. Eğer tra-

fikte insana yarar yerine zarar veriyorsa bu işte bir yanlış var demektir. Değerli bir dostum "eğer bir aygıtı kullanırken zorlanıyorsan beceremiyorsun demektir, bir daha dene" demişti. Trafikte de iyi gitmeyen bir ya da bir çok şey var ki yarar yerine zarar veriyor. Kanımca bu alanda en büyük sorumlu bireysel taşımacılıktır. Başlangıçta bir zevk ve gereksinimmişcesine sunulan özel taşımacılık insanın başına sağlığına yönelik bir belaya olmaya başlamıştır. Ancak çoğumuz hâlâ bu olumsuzluğun bilincinde değiliz. Sorumluluğu yetersiz yollara, köprülere, yetersiz trafik polisinin ve kural tanımayan sürücülere bağlama eğilimindeyiz. Oysa ucuz toplu taşımacılık, ilke olarak benimsenip uygulanmadıkça işin kurtuluşu yoktur. Bu açıdan bakıldığında günümüzde belediyelerin olağan dışı olanaklara sahip olduğu şu yıllar içinde metro yapımına girişmelerini kelimenin en kibar kullanımıyla görevini yapma ve aldatmaca olarak niteliyorum.

Belki bir ütopya gibi görünüyor, ancak insanların özel araçlarından kurtulmak için çabalar harcıyacakları günlerin pek uzak olmadığına inanıyorum. Tabi eğer akıl ve ileriye görme gibi insani değerler hâlâ kalırsa. □

**Tesisat
Müteahhitliğinde
Önde... Güvenli...**

Isıtma
Soğutma
Klima
Buhar tesisleri
Yüzme havuzu projelendirilmesi
Yüzme havuzu su ve mahalli ısıtılması
Yüzme havuzu aksesuarları

OSTO

MÜHENDİSLİK ve TİCARET KOLL.ŞTİ.
865 Sokak No.15/A Fax: 199785
Telefon: 133901 - 259136 - İZMİR

Gratik-Mar

SU FİLTRELERİ

- KARTUŞLU FİLTRELER
- KUM FİLTRELERİ
- KARBON FİLTRELERİ
- OTOMATİK TEMİZLEMELİ FİLTRELER
- ÇAMUR FİLTRELERİ
- SİKLON FİLTRELER
- YÜZME HAVUZU FİLTRELERİ

BURKUT
MÜHENDİSLİK VE TİCARET

Yeni Asır İşhanı P6-35 210 İZMİR Tel: (51) 25 83 33 - 25 86 08 Fax: (51) 25 89 79

Gratik-Mar 155943

MÜHENDİSLER SENDİKAL HAREKETİN DIŞINDA KALMAMALIDIR

● Ülkemizde Mühendis ve Mimarların ayrı bir sendikası olmamasının yanısıra genellikle işyerlerinde yüklendirildikleri statüleri ya da böylesi bir ortam oluşmaması nedeniyle sendikalara üye olamamakta, kapsam dışı personel konumuna itilmektedir.

Üyelerimizin mesleki gelişmesinin sağlanması ekonomik ve sosyal haklarının korunup geliştirilmesi Odamızın esas çalışma alanı içerisine girmektedir.

Bugün ülkemizde uygulanmakta olan enflasyonist ekonomik politikalar sonucu ücretli çalışan tüm kesimler olduğu gibi üyelerimizin yaşam koşullarının da hızlı biçimde kötüleşmekte olduğu gözlenmektedir.

Son Şube Genel Kurul Toplantısında dile getirildiği gibi Şubemizin çalışma programında da meslektaşlarımızın ekonomik ve sosyal konularının iyileştirilmesinin ancak sendikaların kavuşmasıyla olanaklı olduğu belirtilmiştir.

Ülkemizde Mühendis ve Mimarların ayrı bir sendikası olmamasının yanısıra genellikle işyerlerinde yüklendirildikleri statüleri ya da böylesi bir ortam oluşmaması nedeniyle sendikalara üye olamamakta, kapsam dışı personel konumuna itilmektedir.

Yine KİT'lerde çalışan meslektaşlarımızın durumu bu genel durumdan farklı değildir. Ayrıca geliştirilmeye çalışılan "Sözleşmeli Personel" statüsüyle de varolan iş güvenceleri de ortadan kaldırılmak istenmektedir.

Ülkemizin önemli Petrokimya tesislerinden Biri olarak adlandırılan ALPET Petkim Aliğa Tesislerinde çalışan meslektaşlarımızın sendikal hakka sahip olması meslektaşlarımızın gençlerdeki çalışma ortamlarına göre oldukça ileri bir konumdur. Meslektaşlarımızın ekonomik ve sosyal haklarının genişletilmesinde, daha iyi yaşam koşullarına sahip olmasında çok önemli bir kazanımdır.

ALPET'te kapsam dışı personel statüsünde çalışan meslektaşlarımızın da bulunmasına karşın çoğunluk sendikalıdır. Bu avantajın meslektaşları-

mızca iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Ülke genelindeki Meslektaşlarımızın büyük çoğunluğunun sahip olmadıkları bu örgütlenmeye ALPET'te çalışan üyelerimizin sahip çıkmaları, bizzat çalışmalarına katılarak sendikamızın daha etkili konum elde etmesine katkıda bulunmaları çıkarları gereğidir.

Bugün ALPET'te çalışan meslektaşlarımızın ekonomik ve sosyal hakları önemli ölçüde geriletilmiştir. Bu gerileme rakamsal olarak çeşitli karşılaştırmalarla gösterilebilir. Bu konuda ortaya çıkan istatistik: Ülke genelinde çalışanların durumunu ortaya koyan ve hızlı çöküşü işaret eden istatistiklerden bile kötü durumdadır.

Ülkemizde tüm çalışan kesim için geçerli olan bu gerilemenin boyutları şüphesiz sektörlere ve işyerindeki sendikal hareketin gelişmesine bağlı olarak değişmektedir. Bunda siyasal iktidarca: çalışanların haklarını elde etme mücadelesine getirilen yasal kısıtlamaların ve oluşturulan politik ortamın getirdiği koşulların da önemli belirleyici bir etken olduğu gözden geçirilmelidir.

Buna en iyi bir örnek olarak PETKİM Petrokimya Tesislerini sayabiliriz. PETKİM işyeri olarak mecliste bir

"gece toplantısı" sonucunda grev yasağı olan işyeri konumuna getirilmiş. Bu durum sendikal mücadeleye engelleme getirilmesi çabalarının en açık göstergesidir. Oysa Kimya Mühendisleri Odasında hazırlanan raporda bu konuya bilimsel bir yaklaşımda bulunularak, "bir işletmedeki üretimin niteliğini ve sınırlandırmasını belirleyen unsur, o işletmenin neler kullandığı değil, neler ürettiğidir" saptaması yapılmıştır.

Yine anılan işyerinin su ve elektrik üreten Yardımcı İşletmeler dışındaki fabrikaların hepsi kimya işkolunda üretim yaptığı ve 2932 sayılı yasanın 29/3 maddesindeki grev ve lokavt yasağı kapsam dışında olduğu belirtilmiştir. (1)

Şüphesiz sendikamızın hak elde etme mücadelesi değişik biçimlerle ve yöntemlerle sürebilir. Buna karşın ALPET'te toplu sözleşme görüşmelerinin çalışanların ekonomik ve sosyal haklarının genişletilmesi yönünde gelişmesini ve çalışanların ekonomik, sosyal ve demokratik meslek örgütü olan sendikalarının çalışmalarının başarıyla sürmesini diliyoruz.

(1) Kimya Mühendisi, TMMOB Kimya Mühendisleri Odası Yayını Nisan 1987, Sayı: 121

Sayın Üyemiz
1988 yılı üyelik
ödentinizi
ödediniz mi?

Serbest çalışan meslektaşlarımızla söyleşiler

Ö.D: Siz sormadan ben ülkemizdeki mühendislik olgusu üzerine durmak istiyorum. Kanaatimce ülkemizde mühendislik konularında verilen bazı hizmetler batı ülkelerindeki seviyede değildir. Burada en büyük etkenlerden birisi okul içi ve okul sonrası eğitim sistemimizdir. Bilhassa ülkemizde okulsonrası eğitim hemen hemen hiç yok gibidir. Yurdumuza batı ölçülerinde çok eskiden giren meslek dalları o zamanki şartlara göre aynen alınmıştır. Örneğin tıp doktorluğu ve avukatlık gibi. Bu mesleklerde, mezun olan öğrenciler profesyonel olarak mesleklerini icra edebilmek için yasal staj ve tatbiki eğitimden geçerek sertifika almaktadırlar. Ülkemize cumhuriyet döneminden sonra giren ve yaygınlaşan mühendislik gibi meslek dallarında ise maalesef fakülteden mezun olan her öğrenci limitsiz olarak profesyonelce mesleğini icra edebilme hakkına sahip olmaktadır. Halbuki, örneğin Amerika'da mühendislik okulumu bitirip mühendislik diploması alan bir kimse profesyonel olarak mesleğini icra etme yetkisine haiz değildir. Yeni mezunlar belli bir süre ya bir devlet kuruluşunda, ya da sertifikalı özel bir mühendislik kuruluşunda çalışabilirler. Belli sürenin sonunda Makina Mühendisleri Odasının açtığı imtihana girerler ve başarılı olanlar "profesyonel mühendis" sertifikasını ve ünvanını alırlar. Bu duruma gelmiş bir mühendis mesleği ile ilgili her türlü mühendislik hizmetini verebilir, proje imzalayabilir ve sorumluluk alabilir.

Mühendislik gibi son zamanlarda gelişen bazı mesleklerde, örneğin pazarlama, iş idaresi ve endüstri mühendisliği vs. gibi dallarda da okul sonrası bir eğitimin ve profesyonellik belgesi verilmesi usulünün olmadığını tahmin ediyorum. Bütün bu mesleklerde yeni bir mezun olan bir arkadaş kanun ve yönetmeliklere göre en büyük bir fabrikanın müdürü olabilir veya en büyük bir fabrikanın projesini sorumlu olarak imzalayabilir. Kanaatimce böyle bir uygulama doğru değildir. Sorumluluk ve hizmetin belirli eğitim aşamalarından geçtikten sonra

Mesleğini serbest olarak proje, tesisat, taahhüt, asansör montaj gibi konularda sürdürmekte olan üyelerimizle bir dizi söyleşi yaptık. Sorunların ortaya konmasının çözümlerin yaratılmasına katkıda bulunacağına inanıyoruz. Sayın Özhan Dölen'le yaptığımız söyleşiyi aşağıda yayınlıyoruz.

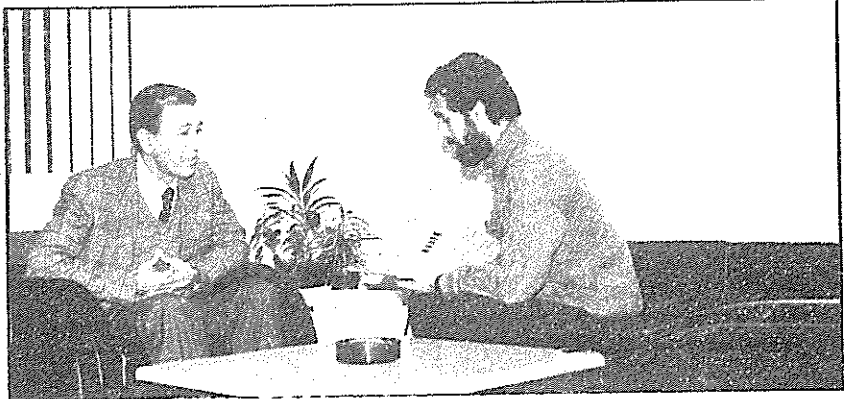
ra ve belli tecrübelerle eriştikten sonra kademeli olarak verilmesi daha uygun olur.

Ülkemizde üniversitelerin verdiği eğitim seviyelerinde farklı olması tatbikatla büyük sorunlar yaratmaktadır. Halen ülkemizde 15'in üzerine makina mühendisliği eğitimi veren fakülte ve yüksek okul vardır. Son 5-10 sene bu rakamlara erişen eğitim müesseselerinin hepsi yeterli seviyede eğitim elemanı, araç ve gereçleri ile teçhiz edilmiş midir? Her eğitim müessesesinin devletten aldığı olanaklar eşit midir? Bu kadar kısa süre içinde bu miktar makina mühendisi yetiştirecek okulun açılması gerekli miydi? Bütün bu sorulara müspet cevap vermek mümkün değildir. Bunun sonucu olarak aynı eğitimi görmüş, aynı bilgilerle mücehhez olması gereken yeni mezun meslektaşlarımız daha hayatta atıldıkları ilk günden itibaren ayrıcalıklı durumlarla karşılaşmakta ve moralman yıkılmaktadırlar. Gazete ilanlarında makina mühendisi arayan kuruluşlar ODTÜ, İTÜ ve BÜ mezunu makina mühendisi aradıklarını bilhassa belirterek bu ayrıcalıklı durumu pekiştiriyorlar.

Bu üzücü durum nasıl düzelir? İşte bu noktada görev hepimize düşmekle birlikte en büyük sorumluluk organizatör durumunda olan MMO'dadır. Temel kanun ve yönetmenliklerin değiştirilmesinden eğitim sisteminin düzeltilmesine kadar her konuda problemlerin üzerine giderek kapsamlı bir çalışma ortamına girilmesi gerekmektedir.

Burada bir konuya tekrar değinmek istiyorum. "Profesyonel mühendislik" konusunu insanlar arasında ayırım ve sınıflandırma olarak görmemek lazım. Bunu mühendislerin bilgi, yetenek ve tecrübelerine göre değerlendirme olarak kabul etmeliyiz. Meslek yaşamında bu tür değerlendirmeler kişileri kamçılar ve yarışa katılan herkes kazanmak ister. Profesyonel mühendis olamayanlar bir kuruluşta çalışmaya devam edebilirler. Ancak şimdiki gibi mezun olur olmaz geçen meslektaşlarımızın mezun oldukları okullara göre ayırıma tabii tutulmalarını kabul etmek çok zor.

BÜLTEN: Odamızca belirlenen tesisat mühendisliği asgari ücretlerini yeterli buluyor musunuz? Bu ücretleri alabiliyor musunuz? ➔



Ö.D: Tesisat mühendisliği hizmetlerini vererek bunun karşılığı olan asgari ücretleri almak bugün için büyük bir sorun. Olaya esas itibarıyla bir "arz-talep" meselesi olarak bakmak gerekir. Belli bir mühendislik hizmetini yapan mühendis miktarı fazla ise işverene seçme hakkı doğmaktadır. Daha önce değindiğim profesyonel mühendis kavramı bu noktada ortaya çıkıyor. İşveren, odamızın tayin ettiği bir ücretle bir hizmeti yaptırmak durumunda ise tabiatıyla o konuda daha tecrübeli olan mühendise işini yaptırmak isteyecektir. Yeni mezun olan bir arkadaşımızla, 20-30 senelik tecrübesi olan bir arkadaşımızın vereceği hizmetin farklı olacağını kabul etmemiz gerekir. İşte problem kendiliğinden ortaya çıkıyor. Yeni açtığı bürosunu idame ettirmek durumunda olan genç meslektaşımız haklı olarak bazı ücret değişiklikleri ile hizmet fiyatını işverene cazip kılarak iş alıyor ki bu durum kanaatimce onların en tabii hakkıdır. Burada çelişki nerededir? Genç arkadaşımız asgari ücretle yaptığı değişiklik ile bürosunu idame ettirebildiğine göre ilan edilen asgari ücretin uygunluğunu tekrar düşünmek gerekir. Asgari ücret; bir hizmetin yapılabilmesi için bizim büromuzun ve şahsımızın varlığını maddi yönden devam ettirebilmesi için alacağımız en alt düzeydeki ücret olmalıdır. Mesleğine uzun yıllarını vermiş ve tecrübe kazanmış meslektaşlarımız da verdiği hizmetin seviyesine göre asgari ücretin üzerinde bir miktar talep edebilir. Sistemin öyle çalışması gerekir. Görüldüğü gibi temelde asgari ücretin sağlıklı belirlenmesi yatmaktadır. Asgari ücret çizgisinin gerçekçi olması gerekir. Kanaatimce eskiden beri ve halen asgari ücret çizgisi azami ücret çizgisi düzeyindedir. Bu nedenle müşterilerle olan ilişkilerde bu çizgiden geriye dönüş başlıyor. Bu durum hem meslektaşlarımız arasında huzursuzluğa neden olmakta, hem de mimar ve müteahhit gibi işverenlerimiz karşısında bizleri sıkıntılara sokmaktadır.

BÜLTEN: TUS hizmetinin denetlenmesi gerekirmi sizce?

Ö.D: Proje hizmeti meslektaşlarımızca belli bir seviyede ifade ediyor. Ancak TUS hizmetinde mutlak surette bizim tarafımızdan yürütülmesi gerekir ve odamızda bu hizmetin peşini takip etmelidir. TUS zorunluluğu ilk olarak tesisat projelerinin belediyece istenmesi sırasında, 20 sene önce konmuştur. Belediye: "projeyi yapıp parasını alıp kaçmak yok. Yaptığın projenin doğru olarak uygulanmasını da sağlayacaksın. Bunun için



inşaat süresi boyunca takip edeceksin ve yaptığın hizmetin karşılığını da müteahhitten alacaksın" dedi. Başlangıçta işin maddi yönü bizler için çok cazip geldi. Hiç aklımızda olmayan bu paraları almaya başladık. Ancak bunun karşılığında hizmeti tam olarak verdiğimizizi söyleyemeyiz. Aslında TUS hizmetinin tam olarak yapılması halinde bu günkü TUS rayıçları ga-



yet düşüktür. Şu anda proje bedelinin % 60'ı TUS bedelidir. Halbuki TUS bedeli proje bedelinden çok fazla olmalıdır. Çünkü projeyi büro hizmeti ile yapabiliyorsun. Oysa TUS hizmeti büro hizmeti değil bir tatbikat hizmetidir. Sorumluluğu kapsamlı olan bir hizmettir. Bir inşaatın 2 sene kadar devam ettiği düşünülürse TUS hizmeti karşılığı olan ücretin gerçekçi olmadığı görülür. Belediyeler maalesef TUS hizmetinin yerine getirilip getirilmediğini takip edemiyorlar. MMO'sı da TUS hizmetinin verilip verilmediğini incelemek için yeterli sayıda ele-

mana sahip değil.

Biz proje ve TUS hizmetini birlikte veriyoruz ve ikisinin ücretini de birlikte alıyoruz. Proje ücreti 100 lira, TUS ücreti 60 lira, toplam 160 lira işverenden alıyoruz. TUS hizmetinin karşılığını tam olarak veremediğimize göre, 160 lirayı sadece proje hizmeti karşılığında almış oluyoruz. Böyle olunca zaten yüksek görünen proje asgari ücreti daha da yükseliyor ve meslektaşlarımızın işverene yaptığı ücret talepleri pazarlık konusu oluyor. Büyük yüzdelere varan indirimler ortaya çıkıyor.

Bu çapraşık konuya da odamızın sahip çıkması lazım. Bütün projeci arkadaşları toplayarak öneriler almalı ve bunları değerlendirerek soruna çözüm bulmalıdır. Ben şöyle bir öneri sunuyorum. Bugün İzmir'de aktif olarak proje hizmeti veren büro sayısı 30 civarındadır. Çoğunluğunun arabası vardır. Belki enaz 20-25'inin. Hergün bir arkadaşımız nöbetçi olsun. Hepimiz ayda bir günümüzü odamıza ayıralım. Odamızın hazırlayacağı kontrol planına göre nöbetçi mühendis o gün belli sayıdaki inşaatı dolaşsın, TUS hizmetinin verilip verilmediğini, TUS defterinin sorumlu mühendisçe imzalanıp imzalanmadığını, yapılan tesisatın teknik koşullara uygun olup olmadığını kontrol etsin ve raporunu akşam odamıza iletin. Bu şekilde yapılacak oto-kontrol sistemi ile TUS hizmetinin uygulamaya konulacağına inanıyorum. Bu konuda değişik düşünceler ve öneriler de olabilir. Hepsi değerlendirilerek en uygun çözüm bulunabilir.

BÜLTEN: Odamız yaşam koşullarının iyileştirilmesinde yeterli katkıda bulunuyormu? Bu konuda daha neler yapılabilir?

Ö.D: Genelde millet olarak hep hazır birşeyler bekliyoruz ve bu hazır sunuları da beğenmeyip eleştiriyoruz. Hepimizin kendi payına düşen hizmeti vermesi, öneri-getirmesi, çalışması ve birşeyler üretmesi gerekir. Bugünkü koşullarda tüm meslek kuruluşlarının olduğu gibi odamızda bazı konularda hizmet verme olanakları kısıtlı olabilir. Ancak hepimizin, tüm makina mühendisleri topluluğunun odamıza ve onunvermesi istediği hizmetlere sahip çıkması gerekir. Birlikte çalışarak koşullarımızın iyileştirilmesinde daha yeterli sonuç alabiliriz.

BÜLTEN: Ülkemizde izlenen enflasyonist politika sizi ne denli etkiliyor? Piyasadaki taahhüt işlerindeki son durumu anlatırmısınız? Özellikle 4 Şubat 1988 kararlarından sonraki durum nedir?

Ö.D: Enflasyonist ortam ve bugünkü ekonomik durumdan etkilenmemiz konusunda şunları söyleyebilirim. Bizler yatırım sektörünün bir parçasıyız. Ülkemizde yatırımlar olduğu taktirde bizim sektörümüz de bundan pay alır. Bugün için gerek özel, gerekse devlet kesiminde yatırımların azaldığı görülmektedir. Makina-Tesisat Mühendisi olarak yatırımların azalmasının bize yansımaları biraz gecikmeli olacaktır. Ana yatırım dalmamız olan inşaat sektörü yatırımları günlük değil uzun vadeli hizmet veren bir sektördür. Yatırımı başlamış, etüdlerini ve projelerini hazırlamış, finansmanını sağlamış ve yatırıma fiilen başlamış olan kuruluşlar genelde faaliyetlerine devam etmektedirler. Bu inşaatların devamı süresince bizim konumuzda da iş imkanı mevcut olacaktır. Ancak yeni yatırım pek başlamadığından azalan yatırımların tesisat taahhütlerine etkisi 1989 yılında daha ağırlıklı olarak hissedilecektir. Bugün için, yatırımların azalması nedeniyle proje konusunda menfi etkilenme vardır. Turizm sahasındaki proje işlerinin ve yatırımlarının devam etmesi kanaatimce kapasite açığını doldurmak için yeterli değildir. Bu durumda en başta değindiğim husus etkinliğini gösteriyor. Tecrübeli ve eski bürolar zor da olsa mücadelelerini sürdürüyorlar. Ancak yavaş yavaş filizlenmeye çalışan genç meslektaşlarımız bugünkü yatırım eksikliğinden fazlasıyla etkileniyorlar

BUI: Taahhüt işini yaparken kaliteyi etkileyen etmenler nelerdir?

Ö.D: Ülkemizde çok kaliteli teknik eleman kadrosu oluşmuştu. Bunların bir kısmı yurt dışına gittiler, ve şu anda kanaatimce ülkemizde bizim hizmet verdiğimiz alanda kalifiye eleman sıkıntısı vardır. Bugün bir mühendis 16-17 senelik bir eğitim sonunda yetişiyor. Günün koşullarına paralel olarak çok kısa sürede atılır, yapmak isteyenler çoğunlukta. Halbuki en başta değindiğim gibi mühendisin okul eğitiminden sonra da yetişmesi gerekir. Aynı durum sanatkar için de geçerlidir. Bir çırağın muhtelif aşamalardan geçerek uzun yıllar sebatlı olarak aynı konuda çalışması, bilgi ve sanat sahibi olması gerekir. Gelin görüncü bugünkü ülkemizde 10-15 sene çalışarak kalifiye usta olabilme sabır, sebat ve azmini gösteren kişi sayısı maalesef çok azdır. Gazetede hemen her gün kaynaççı, borucu, kaloriferci, sıhhi tesisatçı, klimacı ustalarını arayan ilanlar görebilirsiniz. İşin kalitesini etkileyen diğer faktör "malzeme"dir. Bugün ülkemizde



kendi konumuzda kaliteli malzeme vardır. Ancak yeterli kalifiye eleman olmaması nedeniyle şöyle bir durum ortaya çıkıyor. 100 lira bedeli olan bir malzeme için ortalama 15 lira montaj işçilik ücreti verildiğini düşünelim. Sonuçta ortaya 115 dakikalık bir üretim

çıkıyor. 15 liralık işçilik hizmetinin yeterli kalitede olmayışı halinde 100 liralık malzeme de uygulamada tam değerini bulamıyor ve sonuçta 115 liralık üretim kalitesiz oluyor. Bu hem israfa, hem de milli servetin zıyanıdır.

Bu noktada en büyük görev yine bizlere düşüyor. MühendisTUS hizmetini tam verirse, uyarılarını ve tariflerini zamanında doğru olarak yapabilirse kaliteyi müspet yönde etkileyebilir. Odamız her konuda olduğu



gibi yön verici ve yol gösterici olarak bu konuya da sahip çıkmalıdır. Odamız derken bir kurum olarak odamızı değil tüm meslektaşlarımızı kastediyorum.

BÜLTEN: Serbest mühendislik ve müşavirlik hizmetleri de veriyormusunuz? Sorunları nelerdir? Çözüm önerileriyle birlikte söyleyermisiniz?

Ö.D: Bizler üniversitelerde mühendislik formasyonu alıyoruz ve piyasaya çıkıyoruz. Yaptığımız hizmetin yarısı mühendislik işe, yarısı da ticarettir. Halbuki biz ticari eğitim görmüyoruz ve bu konuda hiçbir bilgi ve tecrübe sahib olmadan iş hayatına atılıyoruz. Tabiatıyla başlangıçta serbest meslek ve taahhüt işlerinde ticari yönden zorluklarla karşılaşılıyor. Teknik hizmet veriliyor, ancak idari ve ticari bilgi eksikliğinden ve tecrübesizlikten dolayı mağduriyetlere uğruyoruz. Kanaatimce buraya "yapıda eksiklik" vardır. Diğer ilgili meslek dallarından arkadaşlar birleşerek kurumlaşmaları gerekir. Teknik eleman, idari eleman, vs. gibi meslek mensupları birleşerek kuvvetli bir kuruluş haline gelip büyük işleri güçlü olarak yapabilirler. Her meslek sahibi kendi dalında etkili hizmet verebilir. Tabii bütün bunlar günlük sorunlar değildir ve günlük çözümler bulunması da mümkün değildir. Ancak odamızın tüm meslek sorunları konusunda makro düzeyide görüşleri olursa, bunlar üyelerimiz tarafından desteklenir ve o yönde forumlar yapılırsa, bir çok konularda kardeş meslek odaları ile birlikte hareket edilirse, hedefler iyi saptanırsa, sorunları çözmek nispeten daha kolaylaşır. Bence bu çözümleri getirmek ve sorunların sistematik olarak üstesinden gelmek Türkiye'nin gelişmesine de büyük katkıda bulunur.

BÜLTEN: Bizim sormadığımız ancak sizin eklemek istediğiniz konular varsa lütfen açıklayınız?

Ö.D: Kalitenin yükseldiğini, mühendislerin sorunlarının çözüldüğünü, mühendisle işçi arasında etkili bir ara sınıfın doğduğu, bir profesyonel mühendis imajının yaratıldığını, odamızca her sene profesyonel mühendislik sınavının yapıp başarılı olanlara profesyonellik belgesi verdiğini, mesleğimizle ilgili yönetmeliklerin günümüz koşullarına göre düzenlediğini günleri hep birlikte düşünelim. Bunları düşünmek bile fevkalade güzel. Elbirliği ile hepimiz görev alma ve iş yapma yarışında olduğumuz takdirde bu güzel düşüncelerin gerçekleşmesi mümkün mü? □

Bilimsel-teknik devrim ve mühendisler

Adnan İlhan
Makina Mühendisi

20. yüzyılın ikinci yarısında karmaşık bir çok tarihsel sürece tanık olmaktadır. Bunların en önemlilerinden birisi de BİLİMSEL-Teknik devrimidir.

BİLİMSEL-Teknik devrim, gerek kapitalist gerek sosyalist ülkelerde hızla ilerlerken, üçüncü dünya ülkelerine de gittikçe daha geniş ölçüde girmeye başlamakta bu da ona evrensel bir kapsam kazandırmaktadır.

BİLİMSEL-Teknik devrim üretim güçlerinin belirli bir gelişim basamağında ve onların gelişim yasalarından zorunlu olarak çıkmıştır. Üretim güçleri alanında niteliksel bir alt-üst oluşu simgeler.

BİLİMSEL-Teknik devrim nesnel maddi koşullara bağlı olduğu için zorla hızlandırılmaz; bu devrimin adım, adım gerçekleştirilmesidir, onu hazırlayan koşulların olgunlaşmasına ve yaratılmasına bağlıdır. Bu da üretim güçlerinin yüksek bir gelişim düzeyini zorunlu kılar ve ileri karmaşık bir mekanikleşmeyi gerektirir.

BİLİMSEL-Teknik devrim, bilim ve teknikteki köklü dönüşümlerle kendini belli etmekte ve karşılıklı olarak da birbirini etkilemekte ve hızlandırmaktadır. Bu durum üretim yöntemlerini köklü olarak değiştirmeye, tamamıyla yeni ve yüksek verimli iş araçları yaratmaya; en gelişmiş gereçleri kullanmaya; yeni üretim dalları geliştirmeye olanak tanımakta, üretimde önceden düşünlemeyecek bir verimlilik sağlamaktadır.

Bilimdeki alt-üst oluş dünyanın geçmişteki mekanik kavranışının, dıvayalektik biçime dönüşmesiyle olmaktadır. Doğa bilimlerinin hemen hemen bütününde bu gelişme söz konusudur. Daha düne kadar sarsılmaz görünen doğa bilimlerinin eski temel kavramlarının yerine yeni kavramlar geçmiştir.

Sibernetik, Enformatik, işlem inceleme gibi yeni bilim dalları ortaya çıkarken, bir yandan da bilim dalları bir birinin içine doğru genişlemiştir;

Biyokimya, Biyofizik, Biyoteknik, fiziksel-kimya, iktisadi sibernetik, Astro-Biyoloji, sosyal psikoloji gibi. Bilimsel bilgilerin derinleşen farklılaşmasına koşut olarak bütünleşme ve sentezleşme daha ağır basmaktadır.

Bilimdeki her ilerleme hemen teknığe uygulanarak üretimin emrine verilmektedir. Önceden üretim sürecinin bir ögesi olan bilim, artık kapsamlı bir biçimde toplumun dolaysız üretici gücü haline dönüşmüştür.

Teknik alandaki gelişimde üretimde ve üretimin yönetilmesinde yaygın olarak kendini göstermektedir.

Teknik alanda asıl rolü elektronik araçların ve güçlü bilgisayarların üretim sürecinde yer alması oynamaktadır. Nükleer enerjinin gelişmesi, uzayın keşfi, nitelikleri programlanabilen yeni sentez gereçlerinin yaratılması ve bunların kullanılmasıyla da kendini göstermektedir.

Teknikteki ilerleme fizik, biyoloji, sibernetik ve matematik gibi bilimlere güçlü bir atılım kazandırmıştır. Optik ve Lazer jeneratörlerin geliştirilmesi sonucu, maddi üretim teknolojisi ni ve tekniğini dönüşüme uğratacak akıl almaz olanakların çıktığı görülmektedir. Bütün bu gelişmeler iş araçlarının yanısıra üretim yöntemlerinin, yönetim yöntemlerinin hatta çalışma nesnelерinin derin değişikliklere uğramasına yol açmaktadır. O halde teknikteki alt-üst oluşu üretim güçlerinin tüm maddi öğelerindeki bir alt-üst oluş olarak almak gerekmektedir.

İnsanın üretim sürecindeki konumu temelden değişmektedir. İmalat ve üretim süreci artık otomatlar, robotlar ve Sibernetik sistemler tarafından yönetilmektedir. Çalışan insan artık imalat sürecinin içinde değil yanında yer alır, insan teknik işlevleri yerine getirmekten kurtulmakla kalmaz, tüm şematik zihinsel çalışmalardan da arınır. Böylece yaratıcı çalışmaya yönelebilir ve üretimin sınırsız gelişimi için yeni olanaklar araştırılabilir. BİLİMSEL-Teknik devrim'le üretimde doğrudan beden gücünün payı da azalmaktadır.

BİLİMSEL-Teknik devrim işçilerin

bilesimini de değiştirdi, vasıfsız işçilerde görülen azalmaya karşılık vasıflı işçiler önemli oranda arttı. Seri imalat yönteminin üretime sokulması, her çeşit araç ve makinayı kullanan sıradan fabrika işçilerinin yanına, seri imalatın görece basit işleri üzerinde uzmanlaştırılmış çok sayıda işçinin katılması sonucunu doğurdu. Bununla birlikte paradoks gibi görünen bir husus var. İnsan faktörünün rolü makinanalaşmanın gelişmesi olgusuyla azalmıyor. Teknik donanımın çoğalmasıyla orantılı olarak artmaktadır. Bu da otomatik seri imalat düzenlerinin bakımı, ayarlanması ve onarılması işlerinde uzmanlaşmış yeni bir yüksek vasıflı emekçiler katmanını doğurmaktadır. Bilimsel-Teknik devrimden sonra bilim ve tekniğin taşıyıcısı olan aydınların ve onların bir kesimi olan mühendislerin durumuna bakmak gerekmektedir.

Aydınlar toplumun çeşitli kesimlerinden gelirler ve bir sosyal katmandırlar. Aydın denilince, mesleğini icra etmek için esaslı bir eğitim görmüş ve zihinsel çalışma yürüten insanlar akla gelmelidir. Mühendis, doktor, avukat, sanatçı gibi. Aydınların doktor, avukat, sanatçı gibi geleneksel mesleklerine sahip olan kesimi toplumun orta kesimlerine yakın olan konumlarını sürdürmektedirler. Aydınların en hızla büyüyen kesimi ise bilimadamları ve mühendislerdir. Bilimsel-teknik devrimden sonra bu kesim zihinsel faaliyetlerin yanında maddi faaliyetlerde de bulunmaktadır. Yakın bir zamana kadar ayrıcalıklı bir konuma sahip olan bilim adamları ve mühendisler bu konumlarını kaybederek zaten önemli bir kesimi aydın olan beyaz yakalı işçilere yaklaşmaktadırlar.

Mühendislerin büyük bir bölümü kendilerine bir üstünlük sağlayan işlevlerini yitirerek sanayide sermayenin subayları ve astsubayları haline gelmişlerdir. Bu kişilerin çalışma hızı ve temposu işçilerininki gibi git gide artan ölçüde fiili teknik ilerleme tarafından belirlenmektedir. □

DİNAMİK SÜRÜCÜ KURSUNDA KARİKATÜR SERGİSİ

Şubemizin açmış olduğu "Dinamik Sürücü Kursu" binasında İzmirli karikatüristlerin çizgilerinden oluşan anlamlı bir sergi açıldı. Trafik ve trafik anarşisini konu alan bu sergi sürücü adayları tarafından ilgiyle izlendi.

Sergiye eserleriyle katılan, okurlarımızın yakından tanıdığı, çizgileriyle Bülten'imizi zenginleştiren İzmirli çizer Tufan Arkayınla bir söyleşi yaptık.

BÜLTEN: Sayın Arkayın karikatür nedir sizce?

T.A.: Karikatür diğer plastik sanatlarla oranla izleyicisiyle en kolay ve dolaysız iletişim kurabilen bir sanat dalıdır. Tek bir karikatür, bazen sayfalarla yazıyla anlatılacak olayı bir kaç çizgiyle ifade etmeye yeterli olabilir.

BÜLTEN: Kısaca geçmişinde söz edermisiniz karikatürün?

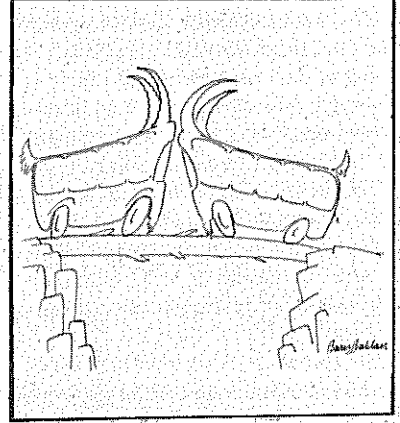
T.A.: Karikatürün geçmişi batı ülkelerinde oldukça eskiye dayanmaktadır. Matbaanın gelişmesi, basın ve yayının yaygınlaşması bir sanayi kolu haline gelmesiyle karikatürde gelişmiş iletişimin ayrılmaz bir parçası olmuştur.

BÜLTEN: Peki ülkemizdeki gelişimi, serüveni nedir?

T.A.: Bizde bilinen ilk Türk karikatürü 1870'de yayınlanmış imzasız bir karikatürdür. Bu tarihten sonra karikatürler; kolay anlaşılabilir olması ve okuma yazma bilmevenlerin bile

karikatürü kolayca anlayabilmelerinden dolayı gazete ve dergilerde çokça yer almaya başlamıştır. Özellikle "İstibdat" döneminde iyice yaygınlaşmış bu yüzden Abdülhamit'in hüsnüna uğramış, devrin gazete ve mizah dergileri kapatılmış, çizerlerine türlü baskılar uygulanmıştır. Buna karşın karikatürcüler, jöntürk dergileri ve gazetelerinde yurtdışında karikatür çizmeyi sürdürmüşlerdir.

Cumhuriyetten sonra iyice gelişmeye başlamıştır karikatürümüz. Günümüz Türk karikatür sanatının temellerini Cemal Nadir atmış ve geliştirmiştir. Bugün iyice yaygınlaşan kari-

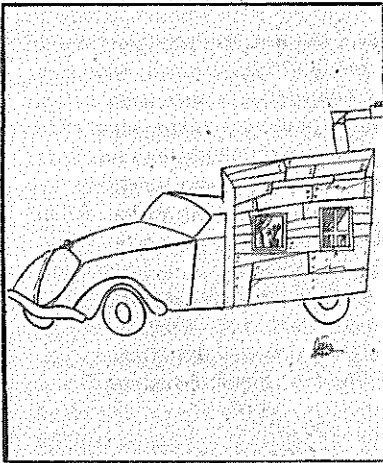


BÜLTEN: Son serginizden sözeder misiniz? Neden trafik?

T.A.: İzmir'de MMO Dinamik Sürücü Kursu salonunda açmış olduğumuz "Trafik" konulu sergiyi 1979'da yine İzmir'de "Kara Katır-Karikatür" adıyla seyir halindeki trolleybüslerde açmıştık.

Trafik konusu o günlerden bu yana güncelliğini giderek artıran, koruyan bir konu. Biz karikatür çizerleri, ülkemizin çözüm bekleyen bu önemli sorununa mizahla karışık eleştirilerimizi dile getirdik. Dileriz sergiyi izleyen sürücü adayı arkadaşlara trafik konusunda birşeyler aktarmış olalım.

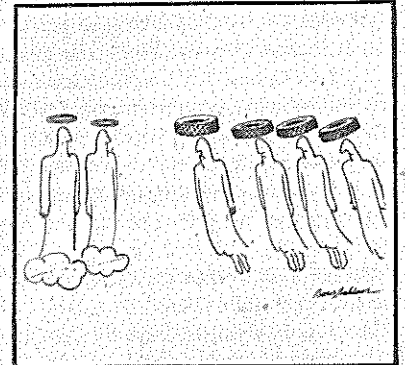
BÜLTEN: Teşekkürler. □



katürümüz ülkemizde ve dünyada saygın bir yer kazanmıştır. Sanatçılarımız yurt dışında sayısız sergi ve yarışmalara katılmış, sayısız ödüller kazanmışlardır.

BÜLTEN: Yanılmıyorsam bir de derneğiniz var değil mi?

T.A.: Karikatürcülerin meslek örgütü olan, "Karikatürcüler Derneği" Merkezi İstanbul'da; Ankara, İzmir ve Trabzon'da irtibat büroları var. Şu anda 500'ün üzerinde karikatür çizeri üyesi var.



ŞUBEMİZCE DÜZENLENEN "ÖDÜLLÜ KOMPOZİSYON YARIŞMASI" SONUÇLARI BELİRLENDİ

Şubemizde "Trafik Kazalarının Önlenmesinde "Eğitimin Rolü" konulu orta öğrenim öğrencilerine açık olarak düzenlenen ödüllü kompozisyon yarışması sonuçlandı. Yarışmaya katılan 18 öğrencinin 22 yazısı değerlendirilmeye alındı.

Fezra Hepçilingirler, Necati Öztürker, Hüseyin Poiat, Atıla Ortanoğlu ve Bahri Köroğlu'ndan oluşan seçici kurul, yaptığı değerlendirme sonucunda:

"Trafik ve Biz" adlı yazısıyla Vedide Baha Pars Ortaokulu 2. sınıf öğrencisi Arzu Sever'i birinciliğe; "Trafik Eğitimi" adlı yazısıyla Çeşme Namık Kemal İlköğretim Okulu 8. Sınıf öğrencisi Arzu Bakçaç'ı ikinciliğe; "Trafik ve Biz" adlı yazısıyla Çeşme Namık Kemal İlköğretim okulu 8. sınıf Öğrencisi Zeynep Akgüneş'i üçüncülüğe değer buldu. Ayrıca "Gökteki Pamuk Helvaları Tuttu Elleri" adlı yazısıyla İzmir Özel Çamlaraltı Lisesi 4. sınıf öğrencisi Nil Öztürk'ü seçici kurul özel ödülüne değer buldu.

Seçici Kurul özel ödülüne değer bulunan yazıyı aşağıda yayımlıyoruz.

GÖKTEKİ PAMUK HELVALARI TUTTU ELLERİ

Evden çıkarken küçüğün boynuna güneşleri dizdim birer birer. Bir ıslık tutturdum mavi mürekkepli sesimle. Küçük elini tuttum. Yürüyoruz şimdi sokaklarda. Üstüm başım mürekkep. Küçük bakıyor bana. Gülümsüyor. "Sen güle güle demeyi biliyor musun?" ıslık çalmayı bırakıp, bir zamanlar büyük bir heyecanla çizmiş olduğum, minik yüzüne oturttuğum iri siyah gözlerine bakıyorum. Mavi mi yapsaydım acaba?... "Merhabalar en güzeli" diye yanıtıyorum aydınlık sesini. Tekrar başı öne kayıyor.

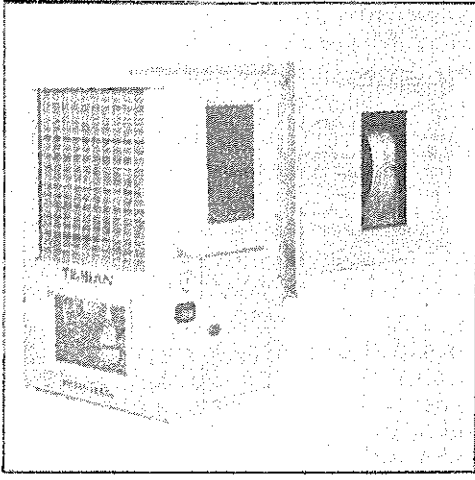
"Hadi" diyor, "hadi, şu güneşlerden birini göğe fırlatma sabah olsun: "Daha erken" diyorum. "Yok" diyor. "Çok karanlık. Kimse gözlerimin güzelliğini görmüyor". Bencil bu çocuk. "Bana bak" diyorum, "önce dudaklarını silerim yüzünden sonra gözlerini"--Yaptığı yanlış anlayıp utanıyor. Bakıyorum gözyüzüne. Ay ve yıldızlar, gerçekten, yorgunluktan kıvranıyor karanlığın kucagında. Küçük haklı. Ama biraz daha beklemeli. Küçük sıkıyhor boynundaki güneşlerden. "Yollar hep böyle boş kalsa. O senin çizmek istemediğin tekerlekli resimler dökülme yollara" diyor bir kaç mürekkep damlası sıçramış sesiyle. "Seni kucaklamak istiyorum" diye ekliyor. Boynuma atılıyor. Bedeni ne kadar sıcak. Güneşleri yakıyor beni. Kolyenin ipi kopuyor. Dağılıyor yerlere güneşler. Herbiri yuvarlanıyor başka yerlere. Biri saklanıyor bulutların ardına. Çabuk olmalıyım. Karanlığı toplayıp oturtmalıyım içime. Küçük sevinmiş bu işe, koşup oynuyor güneşlerle. Karanlığı koyuyorum içime, yüreğime buluşturmadan.

Yine eleleyiz. Küçük, ayağıyla vuruyor bacaklarına dolanan güneş parçalarına. Seviniyor çünkü herkes dönüp bakıyor iri siyah gözlerine. Keşke bilseler onları benim çizdiğimi, "Merhaba" diyor yanından geçenlere. Merhabaları o çocuk yüreği kokan sesiyle söylüyor. Çocuk, "Güle güle demeyi öğrenmek istemiyorum" diyor. Öğrenmeye zorunlu olduğunu bilmiyor. Çocuk işte... Küçük elleri ilerideki balonları gösteriyor. Bir tane de ona alıyorum. Mavi balonunu çok seviyor. Balonun ipini yüreğine bağlıyorum kaçmasın diye. Bu çocuğun yüzüne biraz daha pembelik eklemeli. Eve gidince iyice boyamalıyım yüzünü. Yürüyoruz sokaklarda. İnsandan çok küçüğün hiç sevmediği, benimse hiç çizmek istemediğim tekerlekli resimler var yollarda. ıslık çalmaya başlıyorum tekrar. Üstüm başım yine mürekkep. Olsun. Küçük, gözlerini kırptırıyor durmadan. Sonradan siyah buklelerini itiyor arkaya. Saçlarını ne güzel çizmişim. Saçlarını boyarken bir damla siyahlık sıçramıştı yüzüne. Şimdi benlerin en güzeli dürtüyor gözünün altında. "Çok güzelsin küçük" diyorum. Gülümsüyor. Elimi daha sıkı tutuyor. Mavi balonuna bakıyor. Yerinde durduğuna mutlu oluyor. İçim sıkıyhor gecenin karanlığından. "Küçük, gözlerini maviye boyayalım mı?" diyorum. "Hayır" diyor, "hayır, istemiyorum. Kara gözlerim beni seviyor, ben de onları seviyorum". "Şeker ister misin?" Evet, ama yanaklarımdan olsun" Bu çocuğa hala renkleri öğretemedim. Kırmızı bir şeker ahp, tutuşturuyorum eline.

Küçük korkuyor tekerlekli resimlerden. Daha bir sıkı tutuyor elimi. "Bunların birinin altında kalsam ne olur?" "Ne olacak yüzündeki boyalar birbirine girer". "Yok, gözlerime ne olur?" Susuyorum. Siyah gözlerinde bir kaç kurumamış boya damlasına bakıyorum. "Yalnızca dudaklarınla gülümsemek zorunda kalırsın". Ağlamaya başlıyor küçük. "Sus" diyorum, "bu güneşli günde yağmur mu yağdıracaksın?" Susmuyor. Biraz ilerideki ışıklı direği görüyor. Elimi bırakıp ona koşuyor. "Bak, benim yanaklarımdan" "Senin yanakların değil; Kırmızı "Ne olduğunu bilmediğim renklere bakarken, küçüğün sevinçle gülümsediğini görüyorum. Onu buradan uzaklaştırmalıyım. Tekerlekli resimler bir bir kayıp gidiyor yollarda ve küçüğün onlara gülümsemesi daha çok korkutuyor beni. "Gidelim" diyorum. Küçüğümün sevgisi adına biri bana öğretse şu renklerin, resimlerin anlamını.

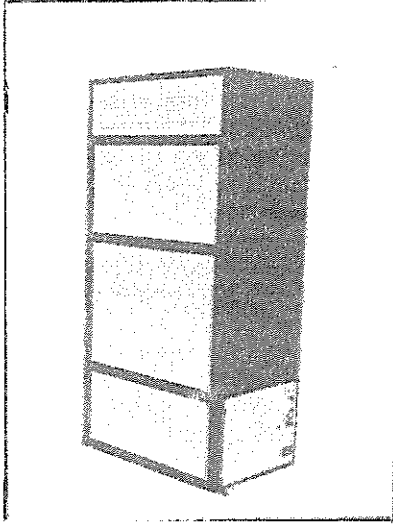
Karşı tarafta benim çizmeyi çok sevdiğim pamuk helvalarını görüyorum. Küçük benden önce görmüş olmalı ki fırlıyor tekerlekli resimlere aldırmadan. Küçük elleri uzanıyor pamuk helvalarına. Yüzünün boyaları yayılıyor yola. Kara gözlerinin boyası sıçırıyor renkli resimlere. Yanakları parlıyor ışıklı direklerde. Mavi balonu yüreğine bağlı halâ. Mürekkepli sesim yayılıyor, boyuyor heryeri. Küçük öğreniyor güle güle demeyi.

Yağmur yağıyor şimdiye kadar çizdiğim en renkli resime. □



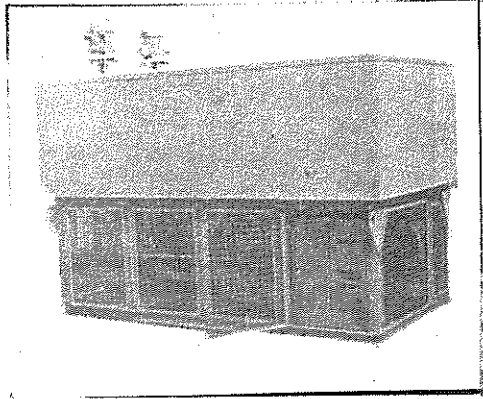
PAKET TİP SOĞUK DEPO CİHAZLARI

- Donmamış muhafaza
(0°C ve daha yukarı muhafaza sıcaklıkları için)
- Donmuş muhafaza
(-18 °C ve daha aşağı muhafaza sıcaklıkları için)



PAKET KLİMA CİHAZLARI

- Direkt expansion R-22 ile soğutma.
- Özel elektrikli eşanjörle ısıtma.
- 90/70°C Sıcak su ile ısıtma.



PAKET SOĞUK SU ÜRETİCİLERİ

- Ayçiçek yağı vinterize prosesi için,
- Kalıp soğutması için,
- Ve diğer endüstri prosesleri için.

**İMALAT
MONTAJ
SATIŞ**



TİMSAN
ısı sanayi ve ticaret ltd.şti.

MERKEZ:
Necati Bey Bulvarı
6/B İZMİR Tel: 257781

FABRİKA
427 Sokak No:1
Şirinyer İZMİR Tel: 170171

ODAMIZIN GELENEKSEL KURULUŞ GÜNÜ KUTLANACAK

18 Aralık 1954'te 903 üye ile kurulan odamız, bugün sayısı 30.000'i aşan mühendis kitlesinin etkin, demokratik meslek örgütü olma işlevini sürdürüyor. 1982 yılından bu yana, 18 Aralık'ı odamızın "Geleneksel Kuruluş

Günü" olarak kutluyoruz. Bu yıl odamız çalışmalarının 35. hizmet yılına girecek.

Her yıl olduğu gibi bu yılda; meslekte 25. ve 40. yılını dolduran meslektaşlarımıza plaketlerin verileceği, odamızın geleneksel

kuruluş günü yemeği 16 Aralık 1988 günü saat 20.00'de Fuar Göl Gazinosunda yapılacak.

Odamızın 34. kuruluş yılı kutlama gecesi yemeği davetiyeleri şubemizden temin edilebilir.

İş makineleri bakım onarım kullanma ve operatör kurslarımız sürüyor



Karayolları Trafik Yasası'nın 87. maddesinin (a) bendi gereğince 'G' sınıfı sürücü belgesine esas olan araçları kullananlara; bakım, onarım kursları düzenlenerek "Operatör Belgesi" verilmektedir.

Bu kurslarımızda;

İş makinelerinin teknik yapısı, kullanma amacına göre başlıca özellikleri (motor, güç aktarma organları, hidrolik-pnömatik, benzeri sistemler)

İş makinasının iş yerinde, arazide ve karayolunda emniyetle ve ekonomik kullanımı için gerekli olan bilgiler,

İş makinelerinin her türlü ekipmanın tanıtılması, yerinde ve doğru kullanımı,

İş makinasının arıza belirtileri, kullanıcı tarafından giderilebilecek küçük arızalar anlatılmakta ve öğretilmektedir.

Bu konuda 8 Mart 1986 tarih ve 19041 sayılı "Resmî Gazete"de yayınlanan tebliğ gereği yetkili olan şube-

miz bu kursları yılda birkaç kez düzenlemektedir. Ayrıca özel istemlerde değerlendirilerek, işletmelerde de bu kurslar düzenlenebilmektedir. Operatör Belgesi alan kursiyerlerimiz daha önce Trafik Müdürlüğünde konuyla ilgili sınavdan geçmişse veya Trafik Müdürlüğüne başvurarak bu sınavı başarıyla verirse 'G' sınıfı sürücü belgesi almaya hak kazanmaktadır.

1988 yılı içinde 143 Kişi bu kurslarımıza katılmıştır. 2 beton santrah, 20

beton pompası, 14 vinç, 1 dozer, 75 forklift, 31 yükleyici operatör belgesi verilmiştir. Anılan kurslarımıza eğitilmek üzere operatör gönderen firmalar arasında; BMC, BATI ANADOLU ÇİMENTO, MELTEM SOĞUTMA, MİGROS, BOTAŞ, PINAR SÜT, BETONSAN, EMEK İNŞAAT, MOPAK, VESTEL, EGE ENDÜSTRİ, SEREL, JANTAŞ, İNCİ AKÜ, BATI MAKİNA, PINAR DÖKÜM'ü sayabiliriz. □

PROF.DR. ÖZDEMİR BENGİSU'YU KAYBETTİK

Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Öğretim Üyesi Profesör Doktor Özdemir BENGİSU geçirdiği ani bir rahatsızlık sonucu 19 Eylülde aramızdan ayrıldı.

1933 yılında Ödemiş'te doğan Bengisu, yüksek öğrenimini İTÜ Makina Fakültesi'nde tamamlayıp askerlik görevini yaptıktan sonra aynı fakültenin ziraat makineleri merkezinde akademik çalışmalarına başladı.

Daha sonra bir süre özel sektörde çalışan Bengisu, 1962 yılından itibaren akademik çalışmalarına Batı Almanya'da devam etti.

1970 yılında yurda dönerek Ege Üniversitesi Mühendislik Fakültesi'nde makina elemanları ve Makina Dinamiği konusunda öğretim üyesi olarak çalışmaya başladı.

"Güç İletiminde Ayırma-

Kavuşturma" konulu teziyle Doçentlik ünvanını 1972 yılında kazandı. 1973 başında Makina Mühendisliği Bölüm Başkanı oldu. Bu görevini 1976 yılına kadar sürdürdü.

Ocak 1978'de profesör olan Bengisu, aynı yıl Makina Mühendisliği Dekan yardımcılığına getirdi. Bu arada Makina Mühendisliği Dekanlığını da vekaleten yürüttü. 1982 yılında dekan yardımcılığından ayrılarak son görevi olan Makina Mühendisliği Bölüm Başkanlığı görevini yürütmeye başladı.

Üniversitede Makina Mühendisliği Bölümünün gelişmesine ve çok sayıda meslektaşımızın yetişmesine büyük emeği geçen Bengisu; evli ve iki çocuk babasıydı.

Anısı önünde saygıyla eğiliyoruz.

İzmir'deki kalorifer kazanlarının ve asansörlerin denetimi konusunda şubemiz ve İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında teknik işbirliği sürüyor

İzmir'de giderek artan hava kirliliğinin azaltılmasına, yakıt tasarrufu sağlanmasına, kazanlardaki teknik so-

runlardan dolayı ortaya çıkan kazaların önlenmesine yönelik "kazan dairelerinin denetlenmesi ve gerekli

düzenlemelerin yaptırılması" yine denetimsizlik ve bakım onarım eksikliği nedeniyle ölümlü nüeresine dönmüş asansörlerin "teknik eksiklerinin ve bakım-onarım hatalarının düzeltilmesi" konularında, Şubemiz ile İzmir Büyükşehir Belediyesi arasında imzalanmış olan protokol gereği, pilot bölge olarak seçilen Alsancak semtinde çalışmalar başlatıldı.

120'yi aşkın üyemizin görev aldığı denetim çalışmaları, kurulan ekipler tarafından sürdürülmektedir.

Yapılan protokolün metni Devlet Planlama Teşkilatının yetkili birleştirince de dikkate değer bulunarak gündemlerine alınmıştır. Devlet Planlama Teşkilatının çağrılısı olarak gelen bazı yabancı uzmanlarca da ilgiyle karşılanan ve istenen protokol, yabancı dile çevrilerek kendilerine verilmiştir.

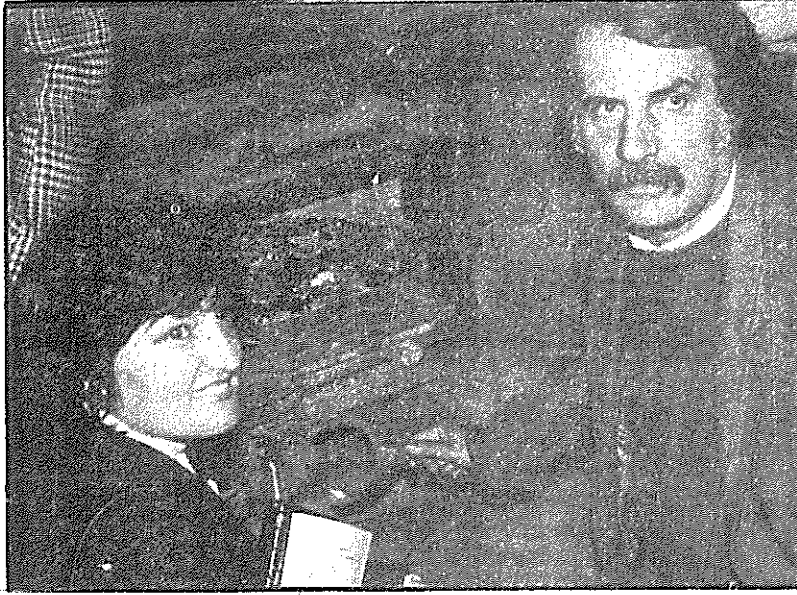
Geçtiğimiz günlerde şubemizin asansörler konusunda bu çalışmalarını yerinde görmek üzere ülkemize gelmiş bulunan Batı Almanya'nın teknik kontrol örgütü TÜV (Technische Überwachungs Verein)'ün üst düzey yetkililerinden Herr Jencke, bir denetimde hazır bulunarak, yapılan denetimi oldukça başarılı gördüğünü söylemiştir.

Denetim çalışmaları sırasında incelenen, Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Dr. Burhan Özfatura'nın oturduğu apartmanın kazan bağlantılarında ve asansöründe yaşamsal tehlike taşıyan eksik ve yanlışlar bulunmuş, yetkililere gerekli uyarılar yapılmıştır. Apartmanlarında inceleme yapılan birçok yönetici, böyle bir çalışmanın başlatılmasının doğru ve gerekli olduğunu dile getirerek memnuniyetlerini belirtmişlerdir.

Bilgisayar programcılığı kurslarımız sürüyor

Şubemiz eğitim çalışmaları çerçevesinde değişik zamanlarda açılan bilgisayar programcılığı kurslarımız sürüyor.

4 Ekim 1988'de başlayan ve 22 Aralık'a kadar sürecek olan BASIC programlama dili bilgisayar kursumuz çalışmalarını sürdürüyor.



BASINDA ŞUBEMİZ

kontrol ediliyor

İZMİR, (BUYAR)- İlk olarak Alsancak parayol sistemine kuruluacak parayol sistemine ilişkin olarak yapılacak denetimler için İzmir Büyükşehir Belediye Başkan Özfatura'nın öncülüğünde apartman başkanları, Makine mühendisleri odasından yetkililerle bir araya gelerek parayol sisteminin bu parçalarında meydana gelebilecek tehlikeleri önlemek için bir araya gelmesi konusunda çalışmalar başlatıldı.

Özfatura'nın öncülüğünde apartman başkanları, Makine mühendisleri odasından yetkililerle bir araya gelerek parayol sisteminin bu parçalarında meydana gelebilecek tehlikeleri önlemek için bir araya gelmesi konusunda çalışmalar başlatıldı.

"Trafik canavarı" depremden beter

Anakent Belediye Başkanı Burhan Özfatura'nın öncülüğünde apartman başkanları, Makine mühendisleri odasından yetkililerle bir araya gelerek parayol sisteminin bu parçalarında meydana gelebilecek tehlikeleri önlemek için bir araya gelmesi konusunda çalışmalar başlatıldı.

ansörde de can güvenliği yok kaloriferi sakat!

Makine Mühendisleri Odası ve Anakent Belediyesi Çevre ve Sağlık ekiplerinin çok katlı binalarda ortaklarca yürütülen çalışmaların kontrolü devam ediyor. Anakent Belediye Başkanı Burhan Özfatura'nın öncülüğünde apartman başkanları, Makine mühendisleri odasından yetkililerle bir araya gelerek parayol sisteminin bu parçalarında meydana gelebilecek tehlikeleri önlemek için bir araya gelmesi konusunda çalışmalar başlatıldı.

Sizce bir ülkenin çağdaşlığı neyle ölçülür? İnsanına verdiği değerle... Öyle değil mi?

MMOB, Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi'nin aylık yayın organı, "Bülten"de yayınlanan araştırmasında, Dr. Ataman Turgör'ün de böyle düşünüyor.

Amas, Turgör'ün göre, ülkemizde artık bu işi denetleyen kurumlar tarafından "Ülkemizde trafik anarşisi önlenilebilir mi?" sorusuyla bir panel düzenlendi.

Geçen yıl bir trafik kazasında ölen eski TMMOB İzmir Şube Başkanı Haluk Süley'in anısına düzenlenen panelde konuşmacı olarak katılan Prof. Dr. Ridvan Ego, Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarında her 45 dakikada bir insanın öldüğünü belirterek şöyle konuştu:

Amas, Turgör'ün göre, ülkemizde artık bu işi denetleyen kurumlar tarafından "Ülkemizde trafik anarşisi önlenilebilir mi?" sorusuyla bir panel düzenlendi.

Geçen yıl bir trafik kazasında ölen eski TMMOB İzmir Şube Başkanı Haluk Süley'in anısına düzenlenen panelde konuşmacı olarak katılan Prof. Dr. Ridvan Ego, Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarında her 45 dakikada bir insanın öldüğünü belirterek şöyle konuştu:

hastanelerimizde ve sokaklarımızda yapıyoruz sağlığını zehirliyoruz...

Selmin GENÇİR
TMMOB (İhba) - Türkiye Kazaları Yardım Komitesi Başkanı
Prof. Dr. Ridvan Ego

Endüstri komisyonu çalışmalarını sürdürüyor

● **TMMOB Makina Mühendisleri Odası ihtisas komisyonları kuruluş ve çalışma yönetmeliği esaslarına göre oluşturulan Endüstri Mühendisliği komisyonu, hazırladığı çalışma programı doğrultusunda çalışmalarını sürdürmektedir.**

Komisyonun amacı endüstri mühendisliğinin ülke sanayiindeki etkinliğinin artırılmasına katkıda bulunmak ve uzmanlık alanına giren konularda çalışmalar yapıp görüş üretmektir.

Bu amacımızın sadece komisyon üyelerinin çabaları ile gerçekleştirilmesinin mümkün olmadığını bilinciyle tüm endüstri mühendislerinin komisyon çalışmalarına çeşitli şekillerde katkı koymalarını bekliyoruz.

ENDÜSTRİ KOMİSYONU ÇALIŞMA PROGRAMI

1- Komisyon çalışmalarına yön vermesi amacı ile bir anket düzenlenerek kısa bir süre içinde tüm üyelere ulaştırılmaya çalışılacaktır. Bu anketlerin meslektaşlarımızca doldurulup komisyonumuza gönderilmesini bekliyoruz.

2- Şubemiz etkinlik alanı içinde bulunan endüstri mühendislerinin adreslerinin güncelleştirilmesi ve yeni endüstri mühendislerinin odaya kaydının yapılmasını sağlamak amacı ile çalışmalar yapılacaktır.

3- Endüstri mühendisliğinin firmalara tanıtımı için broşür hazırlanacaktır. Broşürün içeriğinde endüstri mühendisini tanımlayan uzmanlık konularının ne olduğu anlatılarak endüstri mühendislerine görev verilecek konular aktarılmaya çalışılacaktır. Ayrıca komisyon bünyesinde firmalara verilebilecek hizmetler saptanarak bu konularda komisyonun firmalara hizmet götürebilme olanakları araştırılacaktır.

4- Endüstri mühendislerinin birbirleriyle tanışması ve aralarında dayanışmanın sağlanması için kokteyl ve benzeri sosyal etkinliklerde bulunacaktır.

5- Endüstri mühendisleri uygulamalarının yoğun olduğu kuruluşlara toplu geziler organize edilerek örnek çalışmalar sağlanacaktır.

6- Endüstri mühendisliği meslek içi eğitimi için Kurs-Seminer, bilgilendir-

me toplantıları düzenlenerek dünyadaki uygulamalar konusunda alabileceği bilgi döküman aktarılmaya ve diğer ilgili üniversite, kurum ve kuruluşlarla ortak panel ve sempozyumlar düzenlemeye çalışacaktır.

7- Komisyonumuz Oda kütüphanesinde endüstri mühendisliği ile ilgili bir bölüm oluşturmak için çalışma başlatmıştır. Bu çalışmanın amacı endüstri mühendisliği ile ilgili yayınların kütüphaneye kazandırılması ve endüstri mühendisliği ile ilgili çeşitli konulardaki yazıların derlenip dosyalanmasıdır. Bu konuda komisyonumuz üyelerimizden yayın ve yazı olarak katkı koymalarını beklemektedir. Gönderilecek yazılar özgün yazı, çeviri, veya herhangi bir yayından kaynak belirtilerek fotokopi edilmiş yazılar olabilir.

8- Endüstri mühendisliği son sınıf öğrencilerinin staj çalışmalarına katkıda bulunulacaktır.

9- Mesleğimiz için önemli sorun olan istihdam konusunda firmalara yönelik çalışmalarda bulunulacak özellikle meslektaşlarımızın istedikleri uzmanlık konularında çalışabilmelerini sağlayıcı etkinlikler yapılacaktır.

Konularında belirli bir tecrübeye sahip ve uzman üyelerimizi tespit ederek gerek yapılacak çalışmalarda görev verilmesi gerekse istenilen koşullarda iş bulması sağlanacaktır.

10- Endüstri mühendisliği elkitabının oda yayınları programına alınması için çalışmalara başlanacaktır. Odanın süreli yayınlarına ve endüstri mühendisliği ile ilgili yayınlara özgün yazı yazılması ve çeviri yapılması için üyelerle diyalog geliştirilecektir.

11- Endüstri mühendislerinin bilgi birikimlerinin birbirlerine aktarımının sağlanması amacıyla çalışmalar yapılacak ve endüstri mühendislerinin meslek örgütleri ile olan bağlarının güçlendirilmesine çalışılacaktır.

12- Üyelerimizin komisyon çalışmalarına ışık tutacak her türlü önerileri komisyonumuzca değerlendirilecek ve gerekli çalışma yapılacaktır.

Endüstri mühendislerini etkileyen birçok sorunun var olduğu ve bu sorunlara meslek Örgütümüzce çözümler aranması gerektiği inancındayız. Bu nedenle mesleki ve örgütsel anlamda her türlü sorunlarımızı komisyonumuza iletmenizi bekliyoruz. □

Şubemizce açılan "Asansörcülük Geliştirme" semineri üyelerimizce büyük ilgi gördü

Şubemizce yönlendirilmekte olan "İzmir'deki asansörlerin incelenmesi" çalışmalarının büyük bir başarıyla sürmesi, yüksek öğrenimleri sırasında asansörcülüğün teorisi konusunda bilgilenmiş bulunan üyelerimizde bu konuda daha ileri bilgilenme isteği do-

ğurmuş ve açılan seminer büyük ilgi görmüştür.

Otuz saatlik teorik çalışmalara paralel olarak deneysel çalışmalara da ağırlık verilmiştir.

Bu semineri başarıyla tamamlayan 24 üyemize sertifikaları törenle verildi. □