
KENTİÇİ
DENİZ ULAŞIMI
VE
DENİZ OTOBÜSLERİ



Mayıs-1993

- SUNUŞ -

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 1985 yılı ikinci yarısında gündeme getirilen **DENİZ OTOBÜSLERİ** konusunda, o günlerde sürdürülen tartışmalar hatırlanacaktır.

GEMİ MÜHENDİSLİĞİ dergimizin 101-102 no.lu sayısında yer alan **Zorunlu Bir Yanıt** başlıklı yazı ile noktalamış olduğumuz bu tartışma; geçtiğimiz günlerde yeniden alevlendi.

Milliyet Gazetesi'nde Sayın **Necati DOĞRU** imzası ile yayınlanan bir köşe yazısında, *"bir kaptanın araştırması"*na dayanılarak, *"denizde daha çok insan taşımak için hızın artırılması gerektiği"*, bu açıdan *"deniz otobüslerinin biçilmiş kaftan olduğu"* ileri sürülerek; bundan hareketle, *"deniz otobüslerinin şehir hattı gemilerine alternatif oldukları"* ve halen şehir hattı gemilerinin çalıştıkları kısa kentiçi ulaşım hatlarında çalıştırılmaları gerektiği sonucuna varılıyordu.

Deniz otobüslerinin monoblok oldukları, sürtünmeyi azaltıcı özellikler taşıdıkları gibi, teknik açıdan da önemli yanlışlıklar içeren bu yazı üzerine; Odamızca yapılan değerlendirme sonucunda hazırlanmış bulunan bir rapor, Sayın Necati DOĞRU'ya gönderildi.

Bunun üzerine *"ham bilgi yanıltıcı olabilir, doğruyu saptırabilir"*, *"doğru bilgi yanlış kovmalı"* diyen Necati DOĞRU, kendi üslubu içinde ve bir köşe yazısı boyutlarına göre yapılmış yorumu ile ikinci bir yazısında raporumuzu özetledi.

Buraya kadar herşey normaldi. Bir köşe yazarı elde ettiği bilgiyi başka kanallardan soruşturmadan, araştırmadan yazmak yanlışına düşmüş; ancak doğru bilgi ulaştığında, yaptığı yanlış açıkca belirterek düzeltme erdemini göstermişti.

Ama başka bir köşe yazarı böyle yapmadı. Necati DOĞRU'nun özet-yorumu'nda yer alan bir cümle (evet bir tek cümle) üzerinde spekülasyon yaparak Gemi Mühendisleri Odası'nın raporunun bilimsel olmadığını iddia etmeye kalktı.

Bununla da kalınmadı, hemen ertesinde bu kez bir **TV yorumcusu** bu iddiadan aldığı ilham ve cesaretle *"yerli yersiz herkes konuşuyor"*, *"her meslek gurubu fikir beyan etmek yerine, mesleğini doğru yapsın"*, *"mühendislik başka şeydir, şabalaklık başka"* diyerek saldırıya geçti.

Bir köşe yazarı ya da TV yorumcusunun; kentiçi ulaşım, onun bir parçası olan deniz ulaşımı ve bunun içinde yer alan farklı taşıma araçları konusunda doğru ve yeterli bilgiye sahip olmalarının beklenemeyeceği açıktır. Bu nedenle, kentiçi ulaşım ile kentlerarası ulaşım arasında *-başta, birincisinin çok büyük bir oranla hergün ve iş amaçlı olarak kullanılması olmak üzere-* önemli farklar olduğunun; böylece, bu iki sistemde kullanılan ulaşım araçlarının benzetilmesinin ya da bu özellik göz önüne alınmadan karşılaştırılmasının yanlış olacağının herkesçe bilinmesini beklemeye hakkımız olmadığını kabul ediyoruz. Ama, bu konulardaki bilgisi herhangi bir kentliden öteye gitmeyen birinin, bir meslek örgütünün çalışmasının bilimselliğini tartışmaya yeltenmesini; üstelik bunu yaparken, kendi mesleğinin en temel kurallarından birini çiğneyerek, eleştiri konusu yaptığı raporu okumak ihtiyacını bile duymamış olmasını; bir diğerinin de buna dayanarak hakarete kadar varan saldırılarını görmezlikten gelmemiz mümkün değildir. Mesleğimize duyduğumuz saygı, yasaların Odamıza yüklediği görevden ve Odamızın yaklaşık 40 yıllık geleneğinden kaynaklanan, kamuoyunun doğru oluşturulması konusundaki sorumluluk bilinci; bu kadar hoşgörülü olmamıza engeldir.

Bu nedenle bu iddia ve saldırılar, uzmanlık alanına giren konularda ülke ve halk çıkarlarını koruma konusunda yasa ile görevlendirilmiş bir meslek örgütüne yakışan üslup ve biçimde yanıtlanmıştır; yanıtlanacaktır.

* * *

Burada, yukarıda sözü edilen tüm yazı, rapor ve belgelerle birlikte; bugünlerde gündemde olan HIZLI TREN konusunda basında yer alan iki yazıyı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi eski Başkanı, Sayın Bedrettin DALAN'ın, hızlı trene ilişkin olarak bir TV programında yer alan görüşlerini bilgilerinize sunuyoruz.

Hızlı trene ilişkin bu belgeler, deniz otobüsleri ile hızlı tren arasında, *-birincisinin kentiçi ulaşım amacıyla kullanılması başta olmak üzere-* önemli farklılıklar bulunduğu gözönünde tutularak değerlendirilmelidir. Amacımız, hızlı tren projesini eleştirmek ya da savunmak değil; bu projeyi eleştirenlerin karşı çıkış gerekçesi olarak gösterdikleri sakıncaların hemen tümünün, deniz otobüsleri için de benzer ve geçerli; üstelik 5,5 yılı aşkın uygulama sonucunda kanıtlanmış olduğuna dikkat çekmektir.

Deniz otobüsleri deneyini yaşamış bir meslek örgütü olarak, hızlı tren gibi bir projenin geniş eleştiri süzgecinden geçirilmesini; uzman meslek örgütleri ile bilim çevrelerinin görüşleri ışığında değerlendirilmesini; uygun ve gerekli görüyoruz. Bu açıdan, konunun tartışmaya açılmış olmasının yarar sağlayacağını söyleyebiliriz.

Ülkemizde mevcut bulunan ortamın, henüz tüm kesimlerin yeteri ölçüde seslerini duyuramıyor olmalarına rağmen; deniz otobüslerinin tartışıldığı 1985'lere nazaran çok daha olumlu olmasının; doğruya ulaşılmasını sağlayabilecek önemli bir etken olacağını umuyoruz. Bu şans, konu ile ilgili olarak siyasi ya da ekonomik açıdan doğrudan çıkarı olan kesimlerin dışında kalan meslek örgütleri, üniversiteler v.b. kesimlerin katkıları kamuyuna ulaşabildiği ölçüde de artacaktır.

Son olarak, 1985'li yıllarda deniz otobüsleri projesini eleştiren Gemi Mühendisleri Odası'nı "yeni"ye, "modern"e, "hızlı"ya karşı olmakla suçlayan Sayın DALAN'ın, bugün *"büyük projelere karşı çıkmanın küçük kafalılık olmadığı"*nı, *"medeniyete karşı çıkmak olmadığı"*nı ifade eder noktaya gelmiş olmasını; olumlu bulduğumuzu ve bu davranışın, hala aynı tutumu sürdüren başkalarına da örnek olacağını umduğumuzu belirtmek istiyoruz.

T.M.M.O.B.
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
33. DÖNEM
YÖNETİM KURULU

UYSA DA UYMASA DA
Necati DOĞRU

Bir Kaptanın Araştırması...

Denizci insanlar da ne kadar alçakgönüllü, gösterişsiz, sevecen, çalışkan, candan, esprili, araştırmacı, gözlemci, geniş bilgili oluyor?

Denizciden dostun olsun...

Ne zaman bir denizci ile tanışsam coşarım. Sevinirim.

Hüseyin Nazlıel, uzak yol kaptanıdır. 36 yaşındadır.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri gemilerinde çalıştı.

Armatör gemilerinde çalıştı.

Şu anda İstanbul deniz otobüslerinde kaptanlık yapıyor.

Denizler ve İstanbul Boğazı doğal bir asfalt. Herkes diyor ki, bu doğal asfalttan yararlanalım.

Ama Denizyolları İşletmesi yılda 588 milyar zarar ediyor.

Acaba niçin?

Hüseyin Nazlıel, "Denizde yolcu taşımacılığı nasıl yapılmalı? Hangi araçlar kullanılmalı?" diye bir araştırma başlattı.

* * *

Şunları buldu:

Denizde hızı artırmanın, daha çok insan taşımanın üç yolu var.

Bir: Ağırlığı azaltmak.

İki: Makina gücünü artırmak

Üç: Sürtünmeyi düşürmek.

Makina gücünü artırarak fazla insan taşıyorsun. Ama çok çok fazla da yakıt harcıyorsun.

Bu çok pahalı çözüm. Enayilik.

Geriye kalıyor ağırlığı ve sürtünmeyi azaltmak ki, İstanbul'a beş yıl önce Bedrettin Dalan döneminde getirilen deniz otobüsleri (Norveç katamaranları) bu iş için biçilmiş kaftan oluyor.

Deniz otobüsü, alüminyumdan. Demire göre çok hafif...

Ağırlık azalıyor...

Deniz otobüsü monoblok...

Sürtünme düşüyor...

Az yakıtla çok hız kazanılıyor.

Deniz otobüsleri, yıllık zararı 600 milyarlaraya ulaşan Denizcilik işletmelerinin ağır, hantal; 80 yıllık, yılda saatteki hızını 10.6 milden ancak 13,9 mile çıkartabilmiş gemilerine rakip olsun, alternatif olsun diye getirildi.

* * *

Ama rakip olamadı...

Olamadı mı? Yapılmadı mı?

Deniz otobüsü denince akla hep "hırsızlık, rüşvet, talan" geldi. Hep zara etmek geldi.

Bunların alınışında bir hırsızlık, rüşvet, talan olduğu ispatlanamadı. Ortaya konulamadı.

Zarar da etmiyorlar.

Deniz otobüsleri 10 tane..

10 yıl vadeli alındı...

Yılda ortalama 9 milyar lira geri ödemesi var. Bu ödeniyor.

Kaptan ücretleri, yakıt, yağ, personel, genel hizmet giderleri, havuzlama, bakım ve benzeri giderleri çıkarıldıktan sonra da yüzde 10 kar ediyor.

Bir deniz otobüsünün 1 milde maliyeti 131 bin 179 liradır. İstanbul'un Kadıköy-Karaköy arası 3 mildir. Deniz otobüsü bu üç mili 393 bin 537 lira maliyetle gidir.

Şehir Hatları İşletmesi bugün 5 bin liradan yolcu taşıyor. Deniz otobüsünün 3 millik maliyetini 5 bine bölersek 79 yolcu eder. Oysa deniz otobüsünün 449 yolcu kapasitesi var.

* * *

Karlı olacağı açık...

Niçin deniz otobüsleri Üsküdar-Beşiktaş, Üsküdar-Eminönü, Kadıköy-Karaköy, Kadıköy-Sirkeci arasında çalıştırılmaz?

Bu hatları deniz otobüsleri, iskelelere yanaşma manevraları dahil 7.5 dakikada alabiliyor.

İki deniz otobüsü Kadıköy-Eminönü arasında çalışsa ve en azından 250 yolcu doluluğuyla gidip gelse, bütün masraflar çıktıktan sonra 22.5 milyar lira kara geçebiliyor.

Deniz otobüsleri pis değil...

Balık istifi yolculuk yok...

Herkes sık koltuklara oturuyor. Havalandırma var.

Klasik müzik çalınıyor..

Beş yıldır hiç kaza olmadı...

Vatandaş böyle vapur istiyor.

**Sayın
Necati DOĞRU**

MİLLİYET Gazetesi

**05.02.1993
012/93**

11 Aralık 1954 tarihinde ÷lkemizin ilk mühendis odası olarak kurulan Gemi Mühendisleri Odası, ÷lkemizin tüm gemi inşaatı ve makinaları mühendis ve yüksek mühendislerini çatısı altında toplayan uzman bir meslek örgütüdür.

Yasa ve yönetmelikler ile Oda Tüzüğü'nün yüklediğı görevler uyarınca Odamız, DENİZ OTOBÜSLERİ PROJESİ olarak adlandırılan projenin ortaya atılışından itibaren yakın takipçisi olmuş; bu konuda Odamızca yapılan araştırma ve incelemeler sonucunda elde edilen bulgular, ilgili kişı ve kurumlar ile -gerektiğinde- kamuoyuna yansıtılmıştır.

Gerek Odamızın, gerekse konu ile ilgili diğerk kişı ve kurumların olumsuz görüşlerinin, dönemin yetkililerince göz ardı edilmesi ile satın alınarak Haziran-1987'den itibaren işletilmeye başlanan "Deniz Otobüsleri"nin 5.5 yıllık serüveni; başta **toplutaşına uygunsuzluk** olmak üzere, öngördüğümüz her konuda haklılığımızı ortaya koymuştur.

Bu durum, bilimin yanılmazlığının bir kez daha kanıtlanmış olması açısından sevindirici ise de, yol açtığı sonuçlar açısından üzücüdür. Bu konuda üzücü olan diğerk bir husus da, konu ile ilgili yalın gerçeklerin tamamen tersine çevrilme çabalarının, araştırmacı-sorgulayıcı özelliğı ile ve bilimsel bakış açısına verdiği değerk nedeniyle haklı bir saygınlık kazanmış olan UYSA DA UYMASA DA köşeniz aracılığıyla kamuoyunu yanıltabilme olanağı bulabilmiş olmasıdır.

Odamız uzmanlarınca, 6 Ocak 1993 tarihli köşenizdeki "Bir Kaptanın Araştırması" başlıklı yazınızda yer alan yanlış bilgilerin ve buna bağılı yorumların düzeltilebilmesini sağlamak amacıyla hazırlanmış bulunan DEĞERLENDİRME ve Odamız arşivinde bulunan konuya ilişkin dokümanların bir bölümü ektedir.

DEĞERLENDİRME'mizin incelenmesi ile de görüleceğı gibi, deniz otobüsleri gerek adet, kapasite ve hız açısından gerekse bunların gerektireceğı kara tesisleri açısından toplutaşına uygun gemiler değildirler. Öte yandan, yine DEĞERLENDİRME'mizin kanıtlamış olduğı gibi, deniz otobüsleri kentiçi ulaşım da kullanılmaları ekonomik olan ya da olabilecek gemiler de değildir. Bütün bunlara ek olarak deniz otobüsleri dizayn açısından da (farklı iki makina gücü ve servis hızı ile sevk sistemi olarak sabit piçli pervane seçimi örneklerinde olduğı gibi) yanlışlıklar içermektedir.

Bu gerçekler, esas çalışma alanları gemi işletmeciliğı olmayan ve tasarımda uzmanlaşmış gemi mühendisi istihdam etmeyen bazı kuruluşların, zaman zaman gemi alımı ya da yapımı ihtiyaçları doğduğunda; meslek odaları, üniversiteler v.b. yetkili kamu ya da özel kuruluş veya kişilerden yararlanma yoluna gitmemelerinin; hatta DENİZ OTOBÜSLERİ PROJESİ örneğinde olduğı gibi, bu tür kuruluşlardan gelen uyarıları göz ardı etmelerinin, nelere malolduğunun da kanıtıdır.

Yanlış bilgilerden kaynaklanan yorumlarla kamuoyunun yanıltılmasına, en başta sizin göz yummayacağınız inancı ile durumu bilgilerinize sunar; istendiğinde konunun daha ayrıntılı incelenmesi hususunda yardıma hazır bulunduğumuzun bilinmesini rica ederiz.

Saygılarımızla...

**T.M.M.O.B.
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI**

İstanbul, 1 Şubat 1993

T.M.M.O.B.
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
BAŞKANLIĞI'NA

Milliyet gazetesinin 6 Ocak 1993 tarihli sayısında Sayın Necati DOĞRU'nun UYSA DA UYMASA DA köşesinde yayınlanan **Bir Kaptanın Araştırması** başlıklı yazıda yer alan hususlara ilişkin değerlendirmemiz ekte sunulmaktadır.

Görüleceği gibi, söz konusu köşe yazısında yer alan hususlarla ilgili olarak:

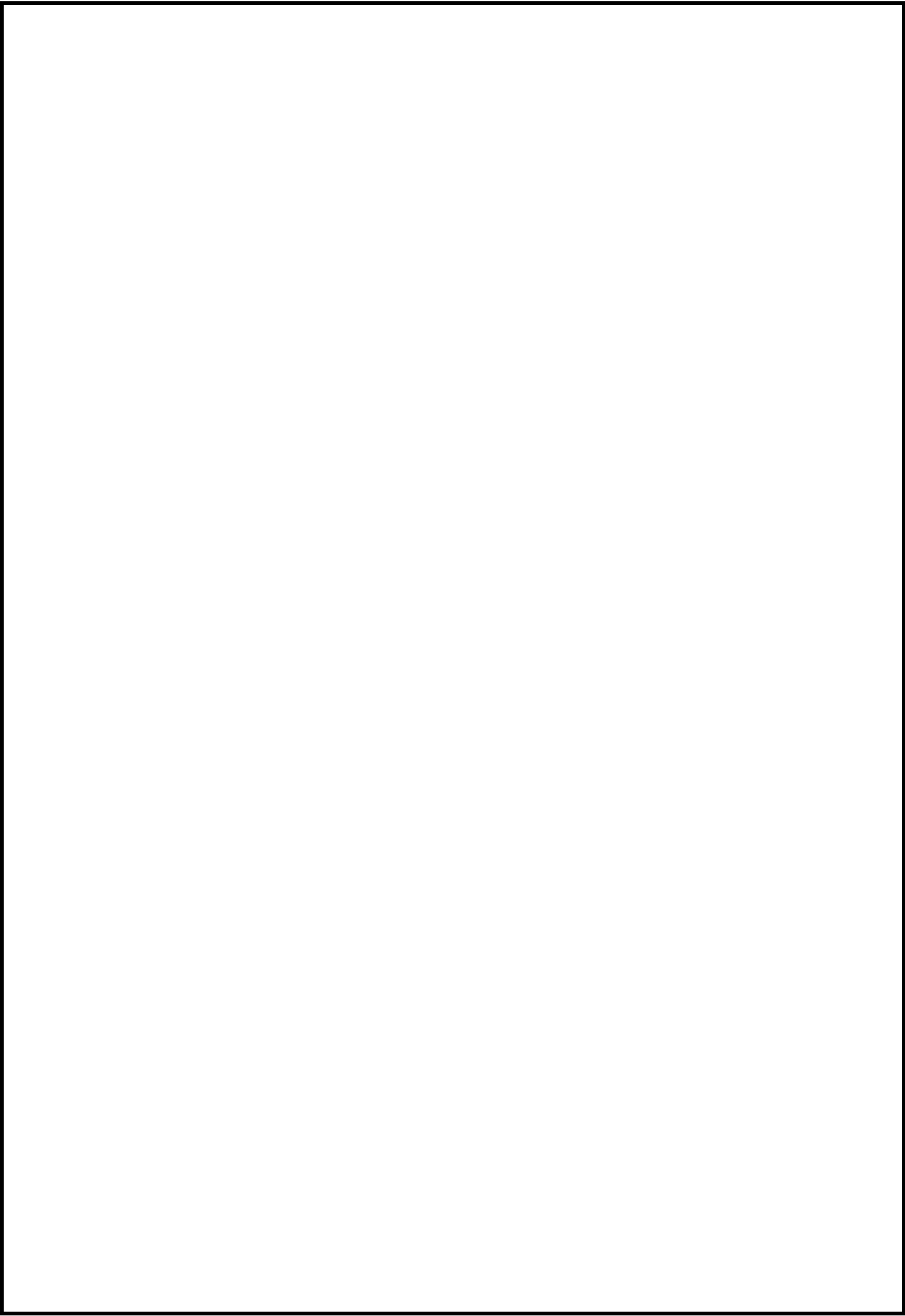
- 1- Denizde daha fazla insan taşımanın tek geçerli ve gerekli yolunun hız artırma almadığı; bu nedenle de Deniz Otobüslerinin sadece hız üstünlükleri ile şehir hattı gemilerine alternatif olamayacakları;
- 2- Hız artırma amacıyla; ağırlık azaltmak, makina gücünü artırmak ve sürtünmeyi düşürmek gibi çözümler doğru olmakla birlikte;
 - a) Ağırlık azaltılması amacıyla deniz otobüslerinde çelik yerine alüminyum malzeme kullanılmasının, yatırım ve işletme giderleri açısından pahalı ve tekne ömrünün kısalığı nedeni ile gayrı-ekonomik olduğu;
 - b) Deniz otobüslerinin klasik monoblok gövde yerine katamaran olması nedeniyle, sürtünme direncinin düşmesi değil; aksine artmasının söz konusu olduğu ve katamaran teknelerde dalga direncindeki azalma sayesinde söz konusu olabilecek avantajın, yanlış servis hızı ve makina gücü seçilmiş olması nedeni ile kullanılamamış olduğu;
 - c) Yukarıda (b) şıkında belirtilen nedenle de, hız artışı sağlayabilmek için makina gücünün üstelik *çok yakıtla az hız elde edebilecek şekilde* verimsiz olarak yükseltilmiş olduğu;
- 3- 2 yılı ödemesiz olmak üzere 12 yıl vadeli kredi ile alınmış olan deniz otobüslerinin yıllık ortalama geri ödemesinin 9.9 milyon DM olduğu; bu miktarın hesaplara eklenmesi ile deniz otobüslerinin kar etmediğinin ve etmesinin söz konusu olamayacağının açıkça görülebileceği;
- 4- Yazıda yapılmış olan maliyet hesaplamalarının, yukarıda 3. maddede belirtilen husus nedeni ile yanlış olduğu; bu yüzden 3 millik bir hat'ta deniz otobüslerinin 246 yolcu ile başabaş noktasını yakalamaları söz konusu olmakla birlikte, % 55 doluluk oranına tekabül eden bu sayının ne ölçüde gerçekleştirilebileceğinin kuşkulu olduğu;
- 5- Bir kısmı buraya kadar anlatılmış bulunan çeşitli nedenlerle, deniz otobüslerinin yazıda önerilen kısa hatlarda çalıştırılmalarının yanlış olacağı; tam aksine, ağırlığı uzun hatlara verecek bir tarzda işletilmelerinin gerektiği;

saptanarak; deniz otobüslerine ilişkin diğer hususlarla birlikte, ayrıntılı olarak belirtilmiş bulunmaktadır.

Gereği için bilgilerinize sunulur.

Saygılarımızla...

T.M.M.O.B.
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
KENTİÇİ DENİZ ULAŞIMI KOMİSYONU



**T.M.M.O.B. GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI KENTİÇİ DENİZ
ULAŞIMI KOMİSYONU'NUN 6 OCAK 1993 TARİHLİ
MİLLİYET GAZETESİNDE, UYSA DA UYMASA DA
KÖŞESİNDE YER ALAN Bir Kaptanın Araştırması BAŞLIKLİ
YAZIYA İLİŞKİN DEĞERLENDİRMESİ**

DENİZ OTOBÜSLERİ KARLI MIDIR?

Deniz otobüslerinin şu andaki kar-zarar durumunu doğru irdeleyebilmek için; öncelikle, gemilerin alınması için kullanılan kredinin koşullarına ilişkin olarak söz konusu yazıda yer alan yanlış bilgileri düzeltmek gerekmektedir:

10 adet deniz otobüsü için alınan kredi 2 yılı ödemesiz olmak üzere 12 yıl vadeli ve toplam 81.928.797 DM'dir. Faizi ile birlikte bu rakam 119.070.075 DM'a ulaşmaktadır. Bu miktarın 56.513.096 DM'lık bölümü ödenmiştir.

Yanda sunulan Kredi Ödeme Planı'nda görüldüğü gibi, 1993 yılında ana para ve faiz olarak ödenecek miktar 12.197.151 DM yani bugünkü kurla yaklaşık 66 milyar TL'dir. Kredi toplamının 12 yılda ödeneceği göz önüne alınarak yapılacak hesaplamada da yılda ortalama 9.922.506 DM yani yaklaşık 54 milyar TL geri ödemenin mevcut bulunduğu görülmektedir.

Ana para ödemelerinin başladığı 1989 yılında o günkü kur üzerinden 13.8 milyar TL, 1990 ve 1991 yıllarında ise sırasıyla 22.2 ve 33.4 milyar TL ana para ve faiz ödemeleri yapılmıştır. Dolayısıyla 9 milyar TL'lik bir kredi ödemesi, kurun düşük olduğu geçmiş yıllarda dahi söz konusu olmamıştır.

Kredi ödemeleri ile Deniz Otobüslerinin kar ya da zarar hesabı arasında doğrudan bir ilişki vardır. Bilindiği gibi mülkiyeti

TARİH	ANA PARA (DM)	FAİZ (DM)	TOPLAM (DM)
18.03.1987	0	501.789	501.789
18.09.1987	0	787.251	787.251
19.03.1988	0	1.251.566	1.251.566
19.09.1988	0	1.219.403	1.219.403
20.03.1989	4.096.440	1.924.519	6.020.959
18.09.1989	4.096.440	2.424.856	6.521.296
19.03.1990	4.096.440	2.600.113	6.096.553
18.09.1990	4.096.440	2.907.230	7.003.670
18.03.1991	4.096.440	2.669.240	6.765.680
18.09.1991	4.096.440	2.664.934	5.761.374
18.03.1992	4.096.440	2.437.382	6.533.822
18.09.1992	4.096.440	2.263.283	6.359.723
18.03.1993	4.096.440	2.089.185	6.185.625
18.09.1993	4.096.440	1.915.086	6.011.526
18.03.1994	4.096.440	1.740.987	5.837.427
18.09.1994	4.096.440	1.566.889	5.663.329
18.03.1995	4.096.440	1.392.790	5.489.230
18.09.1995	4.096.440	1.218.691	5.315.131
18.03.1996	4.096.440	1.044.592	5.141.032
18.09.1996	4.096.440	870.494	4.966.934
18.03.1997	4.096.440	696.395	4.792.835
18.09.1997	4.096.440	522.296	4.618.736
18.03.1998	4.096.440	348.198	4.444.638
18.09.1998	4.096.437	174.099	4.270.536
TOPLAM	81.928.797	37.141.278	119.070.075

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait olan gemileri, Büyükşehir Belediyesi katılımlarından İstanbul Deniz Otobüsleri San. Ve Tic. A.Ş. kiracı sıfatıyla işletmektedir. Aradaki Kira ve İşletme Devir Hakkı Sözleşmesi'ne göre, şirket kira bedeli olarak kredinin ana para ve faiz ödemelerini yapmak; Büyükşehir'e ait olan işletme imtiyazını kullanma karşılığında ise hasılatının % 5'ini ödemekle yükümlüdür*.

Oysa bugüne dek bu yükümlülük yerine getirilememiş; kredi geri ödemeleri Büyükşehir tarafından yapılmıştır. Örnek vermek gerekirse, 1991 yılında yaklaşık 40.5 milyar gidere karşılık 45.5 milyar gelir elde edip; 5 milyar TL karlı gibi görünen Deniz Otobüsleri, o yıl içinde Büyükşehir tarafından ödenen 12.527.054 DM (yaklaşık 32 milyar TL) kredi geri ödemesi ile % 5'lik devir hakkı bedelini (yaklaşık 2 milyar TL) hesaplarına kattığı takdirde, gerçek gideri 74.5 milyar TL'ye yükselip; 29 milyar TL zararlı duruma düşmektedir.

* Sözleşme'de Büyükşehir Belediyesi'ne ait olup Şirket tarafından kullanılan iskele ve terminallerin kirasına ilişkin, herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Burada, kira sözleşmesi hükümlerinin ağırlığından söz etmek belki mümkündür. Bu nedenle bir de gemilerin bizzat sahibi tarafından işletildiğini varsayarak karşılaştırma yapmakta yarar vardır. Bu durumda Büyükşehir Belediyesi 40.5 milyarlık gidere, iskele ve terminal gibi sabit tesisler ile gemiler için ayrılan amortismanları ekleyecektir. Sabit tesis amortismanlarını bir an için bir yana bırakırsak; -deniz otobüsleri için amortisman haddinin % 5 (20 yıl) olduğu varsayımı* ile- gemiler için ayrılacak amortisman miktarı, yaklaşık 6 milyon DM (1991 yılı değerleriyle 15 milyar TL) olmaktadır. Özetle bu en iyimser durumda dahi herhangi bir kardan söz edebilmenin olanağı yoktur.

DENİZ OTOBÜSLERİ KAR EDEBİLİR Mİ?

Bu soruyu, önce yazıdaki hesaplama tarzını kullanarak yanıtlamaya çalışalım:

Az önce, kira ve işletme devir hakkı bedelleri eklendiğinde, deniz otobüslerinin 1991 yılı gerçek giderlerinin 74.5 milyar TL olduğunu belirtmiştik. 1991 yılında ortalama kurun 2.472 TL/DM olduğu ve 8 hatta sefer yapan 10 deniz otobüsünün toplam 393.500 mil katettikleri göz önüne alınarak hesaplandığında, mil başına maliyetin 76.6 DM'a ulaştığı; bunun ise bugünkü kurla 410.000 TL olacağı görülmektedir.

Yazıda önerilen yeni hatlar için gereken iskele ve terminallere ilişkin yatırımların önemli meblağlara ulaşacağı; yeni terminaller nedeniyle personel giderlerinin artacağı ve bunun da şirket giderlerine yansıtacağı açıktır. Ayrıca, hatların kısalığı nedeniyle, birim yakıt sarfiyatları ve manevra artışına bağlı olarak, makinaların yıpranması ve bakım-onarım giderleri de artacaktır.

Mil başına maliyeti oldukça yükseltecek olan bu etkileri göz önüne almasak bile, yazıda yer alan hesap tarzı ile 3 yıllık bir hat için başabaş noktasına 79 değil 246 yolcu ile ulaşılmaktadır. Doruk saatlerde balık istifi yolcu taşıyan şehir hattı gemilerinin bile bu hatlardaki ortalama doluluk oranlarının (sabah ve akşam saatlerinde yön değiştiren tek yönlü yolcu talebi yüzünden) % 50'ye ulaşmadığı göz önüne alınırsa; -tabii oldukları uluslararası kurallar nedeniyle ayakta yolcu almaları mümkün olmayan- deniz otobüslerinin % 55 doluluğu nasıl yakalayacakları düşünülmelidir.

DENİZ OTOBÜSLERİ ÖNERİLEN HATLARA UYGUN MUDUR?

Bu soruya ait yanıtın bir bölümü, yukarıda verilen bilgilerde mevcuttur. Biz daha da ileri giderek, deniz otobüslerinin şu anda çalışmakta oldukları hatların büyük çoğunluğuna da uygun olmadıklarını söyleyebiliriz.

Fazla ayrıntıya girmeden iki noktaya dikkat çekmek istiyoruz: Deniz otobüslerinin yapımcısı FJELLSTRAND (Norveç) firmasının yapımı olan yolcu gemilerine ilişkin bilgileri kapsayan bir tablo ekte sunulmaktadır. Açıkça görüleceği gibi, aynı tersanede yapılmış ve aynı geometrik özelliklere sahip

HAT	HAT UZUNLUĞU	HASILAT (x 1.000 TL)	TOPLAM KATEDİLEN YOL (mil)	MİL BAŞINA HASILAT (TL/mil)
Bostancı Kabataş Karaköy	8.5	8.770.000	97.500	89.949
Bostancı Bakırköy Yenikapı	10.5	10.375.000	112.000	92.634
Kabataş Büyükdada	12.5	4.885.000	24.000	203.542
Kartal Yalova	14.0	7.930.000	75.000	105.733
Kabataş Yalova	28.0	8.285.000	64.000	129.453
Avşa Marmara A.	80.0	2.855.000	14.000	203.928

gemilerin büyük çoğunluğu en az 60 mil uzunluktaki hatlarda çalıştırılmaktadır. Bizimkiler gibi kısa hatlarda çalışan yalnızca Kopenhag (Danimarka) ile Malmö (İsveç) arasındaki 18 yıllık hat'da 2 adet gemi mevcuttur.

* Burada tankerler için kabul edilen amortisman haddi uygulanmıştır. Gövdenin alüminyum olması ve çok yüksek devirli ana makinaları nedeniyle, deniz otobüslerinin ekonomik ömürlerinin daha kısa olduğu açıktır. Dolayısıyla % 5'lik amortisman her türlü yanlışlama payından ve spekülasyondan uzaktır.

Değirmek istediğimiz ikinci nokta ise, İstanbul Deniz Otobüsleri'nin mevcut hatlarının hasılat açısından karşılaştırmasıdır. Bu konuda 1991 yılı değerleri ile oluşturulmuş bir tablo yukarıda sunulmaktadır.

Görüleceği gibi, hat uzunluğu arttıkça mil başına hasılat değerleri de yükselmektedir. Kısa hatlarda çalışmanın, başta yakıt olmak üzere giderlerde yaratacağı artış göz önüne alınmayıp, giderlerin yapılan yol ile orantılı dağıldığı varsayılsa bile; uzun hatlarda çalışmanın ekonomik verimi artırdığı anlaşılmaktadır.

DENİZDE DAHA ÇOK İNSAN NASIL TAŞINIR?

Soruyu şu şekle dönüştürmek daha uygun olacaktır: **"Özel oto, otobüs, minibüs, taksi-dolmuş, banliyö treni, tramvay ve vapur gibi ulaşım araçlarının bir ya da birden çoğunu kullanarak işine ulaşan ve aynı şekilde geri dönen kentlinin; bu yolculuk süresince denizyolundan yararlanma miktarı nasıl artırılabilir ve toplam günlük yolculukları içinde denizyolunu hiç kullanmayanlar, nasıl denize çekilebilir?"**

İlk bakışta verilecek yanıt, *"deniz ulaşımına ilişkin (yolculuk süresi, ücret, konfor, sıklık, güvenlik ve güvenilirlik gibi) hizmet düzeyi karakteristiklerinde, iyileştirmeler yaparak"* şeklinde olabilir. Bu yanıt, kuşkusuz yanlış değildir; ama önemli bir eksiği de göz ardı edilmemelidir. Çünkü yukarıda sayılan hizmet düzeyi karakteristikleri, diğer ulaşım sistemlerinin doğrudan etkisi altındadır. İnsanların denizyolu terminallerine ve indikten sonra gidecekleri yere ulaşana kadar kullanmak zorunda oldukları diğer ulaşım sistemlerinin söz konusu karakteristikleri iyileştirilmedikçe; salt denizyolu ulaşımına ilişkin karakteristiklerde yapılacak iyileştirmeler, sınırlı etki yaratacaktır. Zaten, mevcut şartlarda, bu konudaki tüm şikayetlere rağmen şehir hattı vapurlarının belirtilen karakteristiklerin çoğu açısından kara ulaşım sistemlerinin çoğuna nazaran daha üstün olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz: Ev ve işyerleri denizyolu terminallerine yaya olarak ulaşılacak yakınlıkta olan kişilerin, başka bir ulaşım sistemini tercih etmeyecekleri açıktır.

Böylece, bu soruya verilecek eksiksiz yanıtın, **"kentiçi ulaşımı bir bütün olarak ele alıp, diğer sistemlere göre hemen hemen her bakımdan daha avantajlı olan su yolu ulaşımı ve raylı ulaşımın payını artırmayı öngören kombine taşıma sistemini içeren bir Kentiçi Ulaşım Planı ile"** olduğu ortaya çıkmaktadır. Avrupa Topluluğu (AT) bünyesinde bu doğrultuda çalışmaların başlatılmış olduğu da bilinmektedir.

Bu nedenle, denizden daha çok yolcu taşımayı hız artışına bağlayan yaklaşım, konunun yalnızca çok ayrıntı sayılabilecek bölümü için doğru olmaktadır. Nitekim şehir hattı işletmesinin "yavaş" vapurlarına alternatif olarak getirildiği varsayılan "hızlı" deniz otobüslerince taşınan yolcu miktarı, yavaş, konforsuz ve her türlü güvenlikten uzak dolmuş motorlarınca taşınan yolcunun yarısına bile ulaşamamıştır. Bugün kentinde denizyolu ile taşınan yolcuların % 85'ini şehir hattı gemileri, % 11'ini dolmuş motorları, % 4'ünü ise deniz otobüsleri taşımaktadır. Deniz otobüsleri ile taşınan yolcuların tümünün kara ulaşım sistemlerinden denize çekildiği varsayılsa bile, bu miktar toplam ulaşım içinde binde 3.5'lük bir pay oluşturmaktadır. Deniz otobüslerinin kentiçi ulaşımına yönelik Kabataş, Karaköy, Bakırköy ve Yenikapı hatlarına ait 1991 yılı günlük ortalama yolcu sayısının, tek yönde sadece 4.400 kişi iken; *-üstelik Fatih Köprüsü'nün henüz açılmamış olduğu 1987 yılına ait değerlere göre-* Boğaziçi Köprüsü'nden tek yönde geçen ortalama özel otomobil sayısının 150.000 ve özel otomobille geçen insan sayısının ise ortalama 320.000 olduğunu ayrıca hatırlatmak istiyoruz.

Konuyu bir de **birim saatte taşınan yolcu sayısı** açısından ele alabiliriz. Aşağıdaki tablo 2.100 ve 1.500 yolcu kapasiteli şehir hattı gemileri ile 449 yolcu kapasiteli deniz otobüslerinin, önerilen 3 millik bir hat için, bu açıdan karşılaştırmasını vermektedir.

Görüleceği gibi 32 knot (mil/saat) servis hızlı deniz otobüsünün potansiyel kapasitesi 4.789 yolcu iken; 17 knot servis hızlı 2.100 kişilik şehir hattı gemisi saatte 11.900 yolcu taşıyabilecek potansiyeldedir. Başka bir ifade ile bir adet şehir hattı gemisinin karşılığı 2.5 adet deniz

otobüsüdür. Üstelik bu hesaplamada, kalkış ve yanaşma manevraları ile yoldu iniş-biniş sürelerinin etkisi, göz önüne alınmamıştır.

Diğer bir açıdan, örneğin Kadıköy-Eminönü hattında 07:00-10:30 saatleri arasında 15 dakika aralıkla toplam 15 sefer yapan şehir hattı gemileri, ortalama toplam 22.000 yolcu taşırlarken; alternatif oldukları varsayılan deniz otobüsleri, bu talebi en az 50 sefer ile karşılayabileceklerdir.

Neredeyse 4 dakikada bir sefer anlamına gelen bu talebi karşılayacak iskele sayısı ve terminal düzeni ise ayrı bir konudur. Üstelik, iskelede bekleme süreleri hariç, yalnızca yolcu iniş-biniş ve manevra süreleri ile 32 knot hızlı bir deniz otobüsünün en çabuk 40 dakikada bir gidiş-gelişi tamamlayabileceği düşünülürse; en az 10 adet deniz otobüsünün bu hatta tahsisi gerekeceği görülmektedir.

Gemi Tipi	Gemi Hızı (knot= mil/saat)	Yolcu Kapasitesi (kişi)	Birim Saatte Taşıyabileceği Yolcu Miktarı (kişi/saat)
	(1)	(2)	(1) x (2) / 3 mil
Şehir Hattı Gemisi	17	2.100	11.900
	15	1.500	7.500
Deniz Otobüsü	32	449	4.789
	25	449	3.741

İstanbul Liman Tüzüğü gereği, Boğaz'daki 10 knotluk hız sınırlaması bir yana, Boğaz trafiğinin yarattığı mevcut tehlikeye, üstelik tam Boğaz girişinde eklenecek 10 hızlı gemi ise ayrı bir handikap oluşturmaktadır.

DENİZDE HIZ NASIL ARTIRILIR?

Bir geminin hızı, bir bölümü söz konusu yazıda da değinilen çeşitli faktörlerle değişir. Dizaynda önemli bir faktör olarak ele alınan hız, bir amaç olarak değil; amaca uygun geminin elde edilmesinde bir araç olarak değerlendirilir. Gemi dizaynı, amaca en uygun gemiyi sağlayan bir bileşkenin bulunması sorunudur. Başka bir ifade ile "gemi dizaynerlerinin göz önünde tutacağı husus, kendisinin bir deniz mimarı olduğu kadar bir deniz mühendisi de olduğudur. Yalnız görünüşü güzel ve estetik bakımından iyi bir dizayn, eğer maksada uygun değilse, geminin denizciliği ve selameti veya ekonomik istekler buna feda ediliyorsa, bu realist bir dizayn yolu olamaz**"

Bu açıdan bakıldığında, Deniz Otobüsleri Projesinde tam tersi uygulamalar görülmektedir. Dizayna esas faktörler açısından deniz otobüslerinin şehir hattı gemilerine göre farklılığı; hızın yüksek, yolcu kapasitesinin düşük tutulmasıdır. Bunun sağlanabilmesi için de alüminyum konstrüksiyon (ki bu gerek yatırım gerekse işletme giderleri açısından pahalı ve tekne ömrünün kısalığı nedeniyle gayri-ekonomik bir çözümdür) kullanılarak ağırlık azaltılmış ve yazıda yer alan iddianın tam aksine makina gücü artırılmıştır. Üstelik bu artış, yazıda kullanılan deyimle, tam anlamıyla "enayice" olmuştur.

Gemi Tipi	Gemi Hızı (knot= mil/saat)	Yolcu Kapasitesi (kişi)	Makina Gücü (HP)	Özgül Yakıt Tüketimi (gram/HPxsaat)	Yolcu Başına Düşen Makina Gücü (HP/kişi)	Bir Kişiyi Bir Mil Uzaklığa Taşımak İçin Gereken Yakıt (gram/kişixmil)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(3) / (2)	(3) x (4) / (1) x (2)
Şehir Hattı Gemisi	17	2.100	2 x 1.500	120	1.43	10.1
	15	1.500	2 x 780	100	1.04	6.9
Deniz Otobüsü	32	449	2 x 2.050	153	9.13	43.7
	25	449	2 x 1.360	153	6.06	37.1

* Bu satırlar, ülkemizde gemi mühendisliği mesleğinin kurucularından sayılan Ord. Prof. Ata NUTKU'nun GEMİ DİZAYNI adlı ders kitabından alınmıştır. Gemi mühendisleri, bu prensibi mesleki eğitimlerinin daha en başında öğrenirler.

Yukarıda verilen ve deniz otobüsleri ile şehir hattı gemilerini, makina güçlerine bağlı olarak karşılaştıran tablodan da görüleceği gibi; şehir hattı gemileri 1 yolcuyu 1 mil uzaklığa taşımak için 10.1 ve 6.9 gram yakıt harcarlarken; deniz otobüsleri aynı işi 43.7 ve 37.1 gram yakıtla gerçekleştirebilmektedirler. Üstelik daha hızlı bir ulaşım aracı olan dizel motorlu binek otomobillerde söz konusu değer 25-35 gram arasında olduğu da başka bir gerçektir.

Bu konuda eklemek istediğimiz diğer bir husus da "sürtünme" ile ilgilidir. Suda hareket eden her cisim gibi gemiler de bu hareketlerine karşı sudan bir direnç görürler. Bu direncin en önemli (ve konumuzu ilgilendiren) iki bileşeni ise sürtünme ve dalga dirençleridir. Bu dirençlerin her ikisi de esas olarak gemi formu ile ilgilidir. Yazıda bir hata sonucu yer aldığını sandığımız ifadenin aksine, tek gövdeli (monohull) değil de çift gövdeli (katamaran) olan deniz otobüslerinin bu özelliği; sürtünme direncinin azalmasına değil, tam aksine artmasına neden olmaktadır. Çünkü sürtünme direnci su içinde bulunan yüzeyin doğrudan fonksiyonudur ve eşdeğer tek gövdeli gemilere göre çift gövdeli gemiler yaklaşık 2 kat daha fazla ıslak yüzeye sahiptirler.

Direnç ve buna bağlı olarak makina gücü açısından, çift gövdeli gemilere avantaj kazandırması söz konusu olabilecek husus; sürtünme değil, dalga direnci ile ilgilidir. Her iki gövdenin su içinde hareketinin yarattığı dalgaların, iki gövde arasındaki boşlukta girişim yapması sonucunda oluşan dalga; **teknelerin geometrik özelliklerine ve aralarındaki mesafeye bağlı olarak belirlenen bir hız aralığında**, gemiye daha az dalga direnci uygulayacak özelliklere sahip olabilir. Esas olan, dalga direncinde elde edilen bu düşüşün, sürütünme direncinde mevcut bulunan artışı giderecek büyüklüğe ulaşabilmesidir.

Daha açık bir ifade ile tek gövdeli gemilerde belli bir hızdan itibaren küçük hız artışları için makina gücünde daha büyük artışlar gerekirken; çift gövdeli gemilerde belli bir hız aralığında küçük makina gücü artışları ile büyük oranda hız artışı elde edilebilir. Bu husus, dizayn safhasında geminin küçük ölçekli modelinin deney havuzunda çekilmesi ile tespit edilir; gemi hızı ve buna bağlı olarak makina gücü saptanır.

Burada önemli olan husus, çift gövdeli gemilerde yukarıda altı çizilerek belirtilmiş olan "hız aralığı"nın uygun seçilmesidir. Bu yapılmadığı takdirde, avantaj dezavantaja dönüşür. İşte deniz otobüslerinde olan da tam anlamıyla budur: 10 deniz otobüsünün 5 tanesi, 2 adet 1.360 HP (1.000 kW) gücünde makina ile 25 knot (mil/saat) hız yaparken; diğer 5 tanesi 2 adet 2.050 HP (1.510 kW) makina ile 32 knot hız yapmaktadır. Yani makina gücündeki % 51 artışa karşılık % 28'lik bir hız artışı elde edilebilmektedir. Oysa şehir hatlarının 2 adet 750 HP makina ile 14 knot hız yapan 1.500 kişilik gemilerine (Adem Yavuz, Karaoğlu v.d.) daha sonra 2 adet 780 HP makina konularak hız 15 knota çıkarılmış (Sarayburnu, Karşıyaka v.d.); % 4'lük güç artışına karşılık % 7 hız artışı elde edilmiştir. Bu rakamlar, yazıda yer alan iddianın aksine, deniz otobüslerinde "çok yakıtla rağmen az hız elde edilebildiğini" göstermektedir.

Öte yandan, optimal hız artışı, tekne hızı "kayma hızı"nın üzerine çıkarılarak, geminin "kayıcı tekne" haline getirilmesi ile de elde edilebilir. Oysa klaslı oldukları **Det Norske Veritas**'ın "kayma hızı" tanımına göre, deniz otobüsleri "deplasman teknesi" sınıfına girmektedirler.

Burada, bir başka hususa daha dikkat çekmek istiyoruz. **Fast Ferry International**'ın Eylül-1990 sayısında yayınlanmış bir ilanda, IDO'nun 25 knot hız yapan deniz otobüsleri ile aynı ana makinalara (MTU 12V 396 TB83) sahip olan bir tek gövdeli (monoblok) gemi yer almaktadır. Görüleceği gibi iyi ve doğru bir tasarım ile aynı makina gücü, üstelik tek gövdeli bir gemide, daha fazla yolcuyu (504 kişi) hem de daha hızlı (30 knot) taşıyabilmektedir.

DENİZDE OTOBÜSLERİ GÜVENLİ Mİ?

Deniz otobüslerinin de içinde yer aldığı yüksek hızlı tekneler için güvenlik esasları IMO (International Maritime Organization) tarafından 1977'de düzenlenmiş olan "Code for

Dynamically Supported Craft"a rağmen halen tartışma konusudur. Konu halen IMO bünyesinde de tartışılmakta olup; *"Code of Safety for High Speed Craft"* şeklinde adlandırılması ön görülmüş olan yeni esasların, daha fazla tip yüksek hızlı gemiyi kapsayacak şekilde düzenlenmesi düşünülmektedir.

Türk Loydu Vakfı tarafından 20-22 Mayıs 1992 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenen 1. Uluslararası Teknik Kongre'de bir tebliğ sunan İtalyan Loydu (registro Italiano Navale) Dış İlişkiler Bölüm Müdürü Gianfranko DAMILANO'nun bir soru üzerine verdiği yanıtta belirttiğine göre de, ağırlığın azaltılabilmesi için bu tür gemilerde hafif malzemelerin (alüminyum, fiberglas v.b.) kullanılmasının güvenlik açısından doğuracağı sakıncalar, halen uluslararası denizcilik çevrelerinde üzerinde mutabakat sağlanamamış bir konudur.

Bu nedenle, önceki bölümlerde değindiğimiz yoğun deniz trafiğinde fazla sayıda hızlı teknenin yaratacağı sakıncalara ilişkin husus, ekte sunduğumuz eş teknelerin çalıştıkları hatları da gösteren tablo ile birlikte bir de bu açıdan değerlendirilmelidir*.

DiĞER HUSUSLAR

Deniz otobüsü olarak adlandırılan gemilerin katamaran olarak bilinen çift gövdeli tekneler olduğunu, daha önce belirtmiştik. Bu tekneler, sanıldığı ya da iddia edildiğinin aksine, yeni düşünülmüş değildir. Katamaran, sözcük olarak Hindistan Tamil dilinde *"birbirine bağlı kütükler"* anlamına gelen *"kattumaran"*dan kaynaklanmaktadır. Eski çağlardan beri yapılmakta olan bu teknelerin geliştirilmişleri, ilk olarak 17. yüzyıl ortalarında İngiltere'de kullanılmıştır.

Bu tip tekneler, ülkemiz açısından da yeni değildir. İTÜ Gemi Enstitüsü yıllarca önce katamaran teknelerle ilgili sayısız araştırma ve model deneyi yapmış ve buna ilişkin yayınları uluslararası çevrelerde yoğun ilgi görmüştür. Katamaran teknelerin önde gelen avantajı olan daha geniş güverte alanı, denge ve manevra yeteneği nedeniyle; hocamız Ord. Prof. Ata NUTKU tarafından, 1967'de İstanbul için otomobil ferisi olarak önerilmiş oldukları da başka bir gerçektir.

Katamaran teknelerin uygun hız ve makina gücü seçildiğinde daha az yakıt ile daha fazla hız yapabileceklerini; oysa bizdeki deniz otobüslerinin bu avantajı tersine çeviren hız ve güce sahip olduklarını belirtmiştik. Katamaran gemilerin çift gövde nedeniyle sahip oldukları bir avantaj da daha az su çekmeleri; böylece daha sığ sularda çalışabilmeleridir. Belki de buna dayanılarak *"plajda bile yolcu indirip bindirebilecekleri"* başlangıçta iddia edilmiş olan deniz otobüslerinde, bu avantaj da kullanılamamakta; pervanenin korumasız olarak 2.45 m. derinliğe yerleştirilmiş bulunması ve geminin dalıp-çıkma hareketi nedeni ile 3.0-3.5 m.'den sığ iskele ve rıhtımlara emniyetli yanaşma mümkün olmamaktadır.

Deniz otobüsleri, yolcu güvertesinin su seviyesinden yüksekliğinin ortalama 3 m. olması nedeniyle, Boğaz ve Marmara'nın yaklaşık 1.5 m.'lik eski/mevcut iskele ve rıhtımlarından ancak özel platformlar ya da tadilat sonucu yararlanabilme imkanına sahiptir. Öte yandan 10-15 m. boyunda iskele ve rıhtımlara emniyetli bağlama ve tahliye gerçekleştirebilen şehir hattı gemileri yanında; *-palamar babaları ile yolcu iniş-biniş bölümlerinin teknenin baş ve kıçına yerleştirilmiş olması nedeniyle-* deniz otobüsleri emniyetli bağlama ve tahliye için, en az gemi boyu kadar (yaklaşık 40 m.) iskeleleri kullanmak zorundadırlar.

Diğer bir husus da deniz otobüslerinin sevk sistemleri ile ilgilidir. Yapımcı Fjelsstrand tersanesinin imalatı olan yolcu gemilerine ilişkin bilgileri kapsayan ve ekte sunulmuş olan tablodan da görüleceği gibi; eş gemilerin hemen tümü, su jeti (water jet) ile teçhiz edilmişlerdir. Bu konudaki istisnalar, değişken piçli pervaneye sahip M/V SLEIPNER ve M/V DRAUPNER ile

* Çavlıbey deniz otobüsünün 8 Ocak 1991 günü, yoğun sis altında seyrederken Paşabahçe vapuru ile çatışması sonucu meydana gelen hasarın yaklaşık 2.1 milyon DM'a ulaştığını; yüzlerce yolcunun ölümü ya da denizde kaybolması ile sonuçlanabilecek bu kazanın, Çavlıbey'in yolcusuz olması nedeniyle ucuz atlatılmış olduğunu ayrıca hatırlatalım.

birlikte, sabit piçli pervaneye sahip ülkemizdeki 10 deniz otobüsüdür. Fiyat düşümü sağlayarak ihalede avantaj kazanmak için veya Boğaz ve Marmara Denizi'nin mevcut kirliliğinin su jetine olumsuz etkisi nedeniyle yapılmış olabilecek bu değişik uygulama; *-deniz otobüslerinin kısa mesafelerde ve sık sefer nedeniyle normalin üzerinde olan-* yanaşma ve kalkışlarında, makina manevrasını çok artırmaktadır. Böylece; hızlanma, yavaşlama, dönme v.b. manevralarını, değişken piçli pervaneleri ya da su jetleri ile yapan gemilere nazaran, yüksek devirli ana makinaları ile yapmak zorunda olan deniz otobüslerinde; makina arızaları artmakta ve makina ömrü azalmaktadır. Sık sık meydana gelen ve komple revizyon gerektiren makina arızaları bir yana; deniz otobüslerinin ana makina periyodik bakım sürelerinin, imalatçı firmanın öngördüğü çalışma saatlerinin yarısına kadar indirilmiş olduğu bir gerçektir. Bu konudaki başka bir gerçek de; gerek yapımcı tersane gerekse pervane imalatçısı firma tarafından halen çözümlenememiş ve muhtemelen çözümlenemeyecek olan, pervane kavitasyonu ve bunun yol açtığı kavitasyon erozyonudur. Deniz otobüslerinin pervanelerinin göbek bölgesinde oluşan kavitasyon erozyonu, sık sık pervane değişim ve onarımlarını gerektirmekte; aksi takdirde pervane kanadının göbekten koparak tehlike yaratması söz konusu olmaktadır.

Proje ile ilgili tartışmaların sürdüğü dönemlerde ortaya atılan, deniz otobüslerinin *"her türlü hava koşulunda çalışabileceği"* iddiası da, ne yazık ki doğru çıkmamıştır. Katamaran teknelerin, genel özellik olarak "diri" olmaları nedeniyle dalgalı denizde hareketlerinin sert olması, bundan kaynaklanan aşırı ivmelenmenin yolcuyla rahatsız edecek boyutlara ulaşması sonucunda; deniz otobüsleri lodoslu havalarda çalışmamaktadır. Fjellstrand tersanesinin, bu sakıncayı ortadan kaldırmak amacıyla daha sonra dizayn ettiği "aktif kanatçık"ları müşterilerine ilave bedel karşılığında önermekte olduğu; bilinen bir gerçektir.

Burada, kamuoyunda yanlış olarak deniz otobüslerinin yapısal özelliklerine bağlanan bir hususa, şehir hattı gemilerinin çalışmadığı sisli havalarda çalışıyor olmalarına, değinmek gerekiyor. Deniz otobüslerinin, gerek manevra ve ani durma açısından, gerekse sahip oldukları radarlardan kaynaklanan (bu radarların hatta daha gelişmişlerinin, bazı şehir hattı gemilerinde de mevcut bulunduğunu belirtelim) yapısal üstünlüklerine ek olarak, yüksek düzeyde eğitim görmüş gemi personeli kullanılması; kuşkusuz bu konuda bir etkidir. Deniz otobüslerine sisli havalarda çalışabilme imkanı sağlayan esas neden, söz konusu şartlarda Boğaz girişi ve Marmara'daki deniz trafiğinin hemen hemen duruyor olmasıdır.

Yoğun siste meydana gelen ve az önce değindiğimiz Çavlıbey-Paşabahçe çatışması göz önüne alındığında, aksi takdirde ne tür tehlikelerin ortaya çıkabileceği görülmektedir.

SONUÇ

Deniz otobüslerinin 5.5 yıllık serüveni **"iflas etmek için en garantili yol, yeterli bilgiye sahip olmadan gemi almaya kalkışmaktır"** şeklindeki eski İngiliz atasözünün yaşayan bir örneğidir, denebilir.

Bu değerlendirmenin bir çok bölümünde kanıtlanmış olduğu gibi, deniz otobüsleri kar edemeyen, *-seçilen teknolojinin yanlışlığı nedeniyle de-* kentiçi yolcu taşımacılığı amacıyla kullanımları sürdürüldüğü takdirde edemeyecek olan gemilerdir. Öte yandan, *-gerek gemi kapasitesi ve sayısı gerekse arzedilen toplam yolcu kapasitesi açısından yetersizlikleri başta olmak üzere-* burada aktarılmış olan bir çok husus, deniz otobüslerinin toplutaşın için kullanımlarını mümkün kılmamakta; böylece bu gemilerle sosyal yararların elde edilebilmesi de söz konusu olamamaktadır.

Bu değerlendirmeler yapılırken; deniz otobüslerinin mevcut şehir hattı vapurları ile karşılaştırmalarının kullanılmış olması, yanlış anlamalara yol açmamalıdır. Böyle yapılmış olmasının esas nedeni, şehir hatlarının halen en yaygın kentiçi deniz ulaşım sistemi olmasının yanısıra; deniz otobüslerinin şehir hattı gemilerine alternatif olabilecekleri şeklindeki yanlış görüş; diğer nedeni

de şehir hatlarının karşılaştırma için gerekli verileri elde edebilme açısından daha elverişli olmasıdır.

Şurası açık bir gerçektir ki; deniz otobüsleri yıllardır Odamız başta olmak üzere yetkili bilim çevrelerinin bütün çabalarına karşın ilgililere anlatmayı başaramadığı bir hususu, ülkemizde de insan yakışır şartlarda yolcu taşımacılığı yapılabileceğini, göstererek; ileride atılacak adımlara yol gösterici olmuştur. Şehir hatları gemilerinde ve işletme düzeninde son zamanlarda yapılan iyileştirmeler ve başlatılmış olan araştırmalarda sözü edilen çabaların yanısıra, deniz otobüsleri olgusunun inkar edilmez payı vardır.

Deniz otobüslerinin sağladığı olumlu sonuçlardan biri de; Odamızın, yeni deniz terminalleri ve hatlarının oluşturulması gerekliliği konusundaki haklılığını; *-hat'a uygun olmayan kapasite ve servis hızı seçimine ve dizayn yanlışlıklarına bağlı olarak ortaya çıkan pahalı ve gayrı-ekonomik taşıma özelliklerine rağmen-* Bostancı-Bakırköy hattı ile kanıtlamış olmasıdır.

Bizim vurgulamak istediğimiz husus; deniz otobüslerinin gerek konfor v.b. açısından sahip oldukları avantajlar için, gerekse burada anlatılan bazı konularda örnek oluşturarak sağladığı yararlar nedeniyle, böyle yüksek bir bedelin ödenmesinin zorunlu olmadığıdır.

Bu nedenle yapılması gereken; deniz otobüslerinin pahalı ve gayrı-ekonomik çalıştıkları kentiçi ulaşım hatları yerine, *-gerektiğinde yıl boyunca çalışmalarını da sağlamak amacıyla, daha önce sözü edilen "aktif kanatçık"larla teşhiz edilerek-* karlı ya da daha az zararlı çalışabilecekleri uzun Marmara hatlarına ağırlık verilerek işletilmeleri yoluyla, Belediye bütçesine yük olmalarının; başka bir ifade ile halktan toplanan vergilerle sübvansede edilmelerinin önlenmesidir.

Ekte bir kopyası verilmiş bulunan ve "Kentiçi Deniz Ulaşım Komisyonu"muzca hazırlanarak Odamız adına İSTANBUL 2. KENTİÇİ ULAŞIM KONRESİ'ne sunulmuş olan, "İstanbul Kentiçi Deniz Ulaşımı" başlıklı bildiride de vurgulanmış olduğu gibi;

- Uzun dönemde ciddi bir kentsel planlamanın parçası olarak, kentiçi ulaşım sisteminin mevcut yapısını denizyolu ve raylı sistemler lehine değiştirmeyi; lastik tekerlekli sistemleri, zaman içinde raylı ve denizyolu toplu taşıma sistemlerinin besleyicisi durumuna getirmeyi hedefleyen bir KENTİÇİ ULAŞIM PLANI hazırlanarak yürürlüğe konmalıdır.
- Kısa dönemde, kitlelerin olumsuz koşullarda yolculuk yapmak zorunda bırakıldıkları ya da küçük bir azınlığın pahalı ve gayrı-ekonomik olarak taşındığı deniz ulaşım sistemleri yerine, geniş yığınların konforlu ve güvenli bir ortamda, ekonomik olarak yolculuk yapabildikleri, yeni sistemler oluşturulmalıdır.
- Kara trafiğini de olumsuz etkileyen tek merkezli deniz ulaşım sistemleri, Boğaziçi ve Marmara kıyı şeridinde oluşturulacak yeni iskelelerle çok merkezli hale getirilerek yaygınlaştırılmalıdır.
- 18 rüsum tonun üzerindeki teknelerle kentiçi yolcu taşımacılığı, tekel olmaktan çıkarılmalı; kesin ve etkin denetim mekanizmaları kurularak; can ve mal güvenliği açısından azami koşulları, hız ve konfor gibi karakteristikler açısından başlangıçta asgari koşulları sağlayan gemilerle, özel girişimcilerin kentiçi yolcu taşımacılığı sektörüne girmesi özendirilmelidir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- 1- GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
"İstanbul Kentiçi Deniz Ulaşımı"
2. Kentiçi Ulaşım Kongresi'ne sunulan Bildiri, Aralık 1992
- 2- GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
"Deniz Otobüsleri Üzerine Rapor", Mart 1986
- 3- İTÜ GEMİ İNŞAATI VE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
"İstanbul Boğazı ve Marmara Bölgesi Deniz Ulaşımı Etüdü", Ağustos 1991
- 4- İTÜ
"İstanbul Kentiçi Ulaşım Planı, Genel Ulaşım Etüdü", 1982
- 5- İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
"İstanbul Deniz Ulaşım Projesi, Ön Fizibilite Etüdü" Mayıs 1985
- 6- GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
"Zorunlu Bir Yanıt", Gemi Mühendisliği Sayı 101-102 Ekim 1986
- 7- NUTKU Ata, Ord. Prof.
"Katamaran Otomobil Ferisi", Gemi Mühendisliği Sayı 30 1968
- 8- SABUNCU Tarık, Prof. Dr.
"Katamaran Tekneler", Gemi Mühendisliği Sayı 99 Ocak 1986
- 9- EYİCE Suavi, Prof. Dr.
"Katamaran Tipi Teknelerin Özellikleri ve Bunların
İstanbul Limanında Kullanılmaları Hakkında Düşünceler"
Gemi Mühendisliği Sayı 101-102 Ekim 1986
- 10- EYİCE Suavi, Prof. Dr.
"İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Katamaran Tipi Gemileri"
Gemi Mühendisliği Sayı 101-102 Ekim 1986

UYSA DA UYMASA DA

Necati DOĞRU

Deniz Otobüsleri

Ham bilgi yanıltıcı olabilir.

Halkı yanlış yönlendirebilir.

Doğruyu saptırabilir..

Böyle bir duruma düşmekten ölümden korkar gibi korkarız.

Gemi Mühendisleri Odası Genel Sekreteri Ercan Özokutucu'dan gelen bilimsel rapor bizim 6 Ocakta bu köşede "Deniz Otobüsleri üzerine yazdığımız bir yazının" bazı yanlış bilgilendirmeler üzerine bina edildiğini bilimsel bir bakışla sergiliyor.

Doğru bilgi yanlış kovmalı...

Raporu özetliyorum...

Deniz Otobüsleri, hız üstünlükleriyle şehir hattı gemilerinin alternatifi olamazlar...

Çünkü yolculuk iskeleden inince bitmiyor. Yolcunun evine, işine, okuluna, hedefi nereyse oraya da varması gerekiyor...

Yoğun trafikte otobüs kaplumbağa hızına düşüyorsa, kentin hızlı metro sistemi yoksa, iskeleye hızlı deniz otobüsüyle gelmek sonucu ne yazık ki değiştirmez.

* * *

Deniz Otobüslerinde ağırlık hafiftir. Hız yüksektir. Fakat ekonomik olarak yine de şehir hatları gemilerine alternatif olamazlar. Olmadılar. Olamıyorlar...

Çünkü; şehir hattı gemisi 1 yolcu 1 mil uzaklığa taşımak için 10.1 ve 6.9 gram yakıt harcıyor. Deniz otobüsleri aynı işi 43.7 ve 37.1 gram yakıtla başarıyor...

Deniz otobüsleri hızlı gidiyor. Konforlu gidiyor. Fakat toplam yolcu taşımada şehir hattı gemilerine göre çerez-fıstık kalıyor.

İşte son rakamlar:

Bugün kent içinde deniz yoluyla taşınan yolcuların yüzde 85'ini şehir hattı gemileri, yüzde 11'ini dolmuş motorları, yüzde 4'ünü ise deniz otobüsleri taşıyor.

Alım şartları, geri ödeme koşulları, binen faiz yükleriyle deniz otobüslerinin kar etmesi mümkün değil. Olamaz da... Çünkü, deniz otobüslerine 1993 yılında anapara ve faiz ödemesi olarak ödenecek miktar bugünkü kurla yaklaşık 66 milyar liradır. Kredi toplamı 12 yılda geri ödenecektir. Bu hesaplarda yılda ortalama 54 milyar lira geri ödeme yapılacaktır. Kar-zarar konuşurken bu hesapları da katmak gerekmektedir.

* * *

Sonuç ne yazık ki şudur:

Deniz otobüsleri bütün iddialara rağmen şehir hattı gemilerine alternatif olamadılar. Çok "enayi bir yatırım" oldular.

Çok yüksek bir bedel ödendi.

Ama şu 3 faydayı sağladılar.

Denizde insana yakışır taşıma yapılabileceğini gösterdiler.

Şehir hattı gemilerinin kısmen iyileştirilmesinde rekabetçi rol oynadılar.

Yeni deniz yolu terminalleri ve hatlarının kurulması gerektiği gerçeğini ortaya koydular.

GÖZLEM
Mehmet BARLAS

Bilimsel Olmak Kolay Değil

Arkadaşımız Necati Doğru, "Milliyet"te "Deniz Otobüsü" üzerine bir yazı yazmış... Ama sonra, Doğru'ya "Gemi Mühendisleri Odası"ndan "bilimsel bir rapor" gelmiş...

Rapor özetle şöyleymiş:

"Deniz Otobüsleri, hız üstünlükleri ile şehir hattı vapurlarının alternatifi olamazlar. Çünkü yolculuk, iskeleden inince bitmiyor. Yoğun trafikte otobüs kaplumbağa hızına düşüyorsa... Kentin hızlı metro sistemi yoksa... İskeleye hızlı deniz otobüsü ile gelmek, sonucu değiştirmez..."

"Gemi Mühendisleri Odası"nın bilimsel raporu böyle diyor...

Allah saklasın, ya Uçak Mühendisleri Odası da böyle bilimsel bir rapor hazırlasa... Ve bu raporda, şöyle denilse...

"Ankara'dan İstanbul'a uçakla 45 dakikada gelerek, kağınlara alternatif olamazlar... Çünkü özellikle trafiğin yoğun dönemlerinde hava alanından eve gitmek 1.5-2 saati buluyor."

Aslında bu bilimsel mantığa göre, İstanbul'da deniz otobüsü yerine kürekle yürüyen kayıkları kullanmak, kent trafiğine daha uygun düşerdi.

Hani eski Çin'e ilk tren yolu yapıldığı zaman, yaşlı bir Çinli, demiryolu görevlisine sormuş...

- Bu tren bize ne fayda sağlayacak?
- 24 saatte gittiğin yolu, trenle 6 saatte alacaksın,

Diye cevap vermiş demiryolu görevlisi...

Yaşlı Çinli şaşırılmış... Bir soru daha sormuş:

- Peki ama... Geriye kalan 18 saati ne yapacağız?

Özetlersek...

"Gemi Mühendisleri Odası"nın "bilimsel raporunu öğrenince, bilimsel olmanın zorluğunu da görüyoruz..."

Acaba Demiryolu Mühendisleri Odası, "Hızlı Tren" hakkında, hangi bilimsel düşüncede?

İstanbul'daki kent-içi "hızlı-yavaş tren" konusunda pek bilimsel görüş açıklanmadı şimdiye kadar... bari "Hızlı Tren" mega projesini değerlendirseler.

**26 ŞUBAT 1993 CUMA GÜNÜ, INTERSTAR
ADLI TV KANALINDA 19:30 HABER BÜLTENİ
İÇİNDE YER ALAN “Günün Yorumu”NDA Engin
Ardıç’IN KONUŞMA METNİ**

... ..*

Bir deniz otobüsü tartışması başladı. Gemi Mühendisleri Odası bir bilimsel rapor hazırlamış. Diyorlar ki: *“deniz otobüsleri hızlıdır; ama, şehir hattı vapurlarına alternatif olamazlar”*. Çünkü yolculuk iskelede inince bitmiyormuş. Yoğun trafikte otobüs kaplumbağa hızıyla gidiyormuş. Dolayısıyla deniz otobüsüne binip vakit kazanmaya çalışmanın alemi yokmuş; deniz otobüsü gereksizmiş.

Gemi mühendislerinin bu kafasına göre, şehir hattı vapurları daha elverişli. Çünkü, ila maşallah bütün vapur yolcuları Karaköy iskelesinin karşısında ev tuttukları için ya da Kadıköy iskelesine yakın oturdukları için, vapurdan inince hemencik evlerine varıyorlar.

Yahu, saçmalamanın adı ne zamandan beri bilimsel rapor konu. Türkiye’de yerli yersiz herkes, her konuda görüş belirtir hale geldi. Meslek kuruluşları, Odalar, dernekler her konuda fikir beyan etmeyi marifet sanıyorlar. Daha doğrusu bu hakkı kendilerinde görüyorlar. Demokrasiyi ukalalıkla karıştırıyorlar. Tabipler Odası kalkıyor, faiz hadleri konusuna; cami yaptırma derneği, çay rekoltesinin ıslahı konusunda ahkam kesiyor.

Geçenlerde Galatasaray Lisesi’nden arkadaşlarım bana geldiler. Galatasaray’lı iletişimciler olarak, baskı gurubu oluşturuyorlarmış. Benim de katılmamı istediler. *“Katılıp ne yapacağım?”* dedim; *“ekrana çıkıp cim bom bom diye mi bağıracağım?”*. *“Hayır”* dediler; *“sesimizi duyuralım”*.

Sesinizi duyursanız ne olacak, çok mu önemli? Sizin sesiniz de ille Kime ne, Galatasaray’lıların icra-iflas hukuku hakkında düşündükleri; ya da Fenerbahçe’lilerin tarladaki kımıl zararlısıyla mücadele yöntemleri hakkındaki fikirlerinden. Beşiktaş’lılar da çıksınlar, Somali’ye müdahale konusunda görüşlerini açıklasınlar. Karlofça Anlaşması’nda kabul ettiğimiz maddeleri eleştirsinler... Yerli yersiz herkes konuşuyor işte...

Bu deniz otobüsleri, belediyeye Bedrettin Dalan’dan miras kaldı. Yönetim, icraatının ilk günlerinde *“deniz otobüsüne mutlu azınlık biniyor, emekçiler binemiyor”* diye kaldırmaya kalkmıştı. Bu kafa, uçak seferlerinde de *“uçak bileti pahalı, halkımız binemiyor”* diye itiraz eder. Her kişinin bilgisayar alacak parası mı var? O zaman bilgisayar ithalatını da durduralım. Boğaz Köprüsü’ne ve Keban Barajı’na da, hızlı trene de itiraz eden kafa aynı kafadır. Biz gençliğimizde çok bağırıp çağırdık; *“Boğaz Köprüsü’ne gerek yok, Zap Suyu’na köprü yapalım”* diye 1969 yılında. Şimdi hatamızı anladık ama, bazı kişiler aynı çizgide diretiyorlar, görüldüğü kadarıyla.

“Trafik tıkanıyor, otobüsler yavaş gidiyor, dolayısıyla deniz otobüsüne gerek yok. Çünkü nasıl olsa yolcu evine geç varacak” diye deniz otobüsüne karşı çıkmanın... .. Her meslek gurubu, fikir beyan etmek yerine, mesleğini doğru

Biz bu tür insanları, üniversite yıllarımızda gördük. Matematik dersine girmezlerdi; onun yerine kantinde devrimcilik oynarlardı. Gerekçeleri de *“Lenin matematik okumamış”*tı. Dolayısıyla, matematik okumaya gerek yoktu. Hadi çocukken neyse de, büyüyüp mühendis odasına yönetici olunca, insan demek ki bu hale geliyor. Lenin’in zamanında televizyon da yoktu, niye televizyon seyrediyorsunuz? Rahmetli babanız kredi kartı görmemişti hayatında, sizin cebinizde niye var? Buradan hep söylerim; *“solculuk başka şeydir, ahmaklık başka”* diye. Hadi mühendislere de şunu söylemek istiyorum: *“mühendislik başka şeydir, şabalaklık başka”*. Aman ikisini birbirine karıştırmayın.

Önemli Not:

Metin, InterStar yetkililerinden telefonla alınmıştır. InterStar yetkililerinin Engin ARDIÇ’tan sağlayarak telefonla aktardıkları müsvette metin üzerinde ekleme ve düzeltmelerle birlikte belki çıkarmaların da yapılmış olması söz konusudur. Bu nedenle farklılıklara ilişkin sorumluluk InterStar yetkililerine aittir.

* Metin, InterStar’dan telefon aracılığıyla ve banda kayıt yoluyla sağlanabildiği için; belirtilen bölümler net olarak anlaşılamamaktadır.

Sayın
Ertuğrul ÖZKÖK
Genel Yayın Yönetmeni
HÜRRİYET Gazetesi
Cağaloğlu-İSTANBUL

01.04.1993
027/93

Gazetenizin 25 Şubat 1993 tarihli sayısında, "Bilimsel Olmak Kolay Değil" başlığı ve Mehmet BARLAS imzası ile yayınlanan yazı ile ilgili bazı hususları dikkatinize sunmak istiyoruz:

Söz konusu yazıdan anlaşılacağı gibi, Milliyet yazarı sayın Necati DOĞRU'nun "Deniz Otobüsleri"ni konu alan bir yazısı üzerine Odamızca hazırlanarak gönderilen açıklama ve eki Rapor'un ardından Sayın DOĞRU'nun yazdığı bir düzeltme yazısı ele alınmakta ve bu yazıda yer alan ifadelerle dayanılarak; RAPOR'un bilimsel olmadığı iddia edilmektedir.

Araştırmacı-sorgulayıcı özelliği ve bilimsel bakış açısına verdiği değerle tanıdığımız Sayın DOĞRU'nun, Raporumuzu bilimsel olarak nitelemesini nasıl saygı ile karşıladıysak, yazarınız BARLAS'ın aksi görüşünde aynı şekilde saygı ile karşıladığımızı öncelikle ifade etmek isteriz.

Benzer şekilde, yazarınız BARLAS'ın tartışılan konunun kara, deniz ve hava gibi farklı taşıma sistemlerinin karşılaştırması değil, kentiçi ulaşımın bir parçası olan kentiçi deniz ulaşımına ve bunun içinde yer alan farklı iki taşıma aracına ilişkin olduğunu görmezden gelerek demagojik yorumlara yönelmesini de -ama bu kez farklı nedenlerle- anlayışla karşılıyoruz. Bu yüzden de kullanmış olduğu yöntem ve örnekten yola çıkarak; örneğin "Mehmet Barlas kentiçi ulaşımında hava yolunu öneriyor" gibi bir sonuca ulaşmıyoruz.

Yazarınız BARLAS, raporumuzun bilimselliğini değil de doğruluğunu tartışmaya açarak; örneğin "GMO Raporu yanlıştır, deniz otobüsleri hız üstünlükleriyle şehir hattı gemilerine alternatif olmuşlardır" demiş veya diyebilmiş olsaydı; bu arada deniz otobüslerinin hız, konfor, güvenlik ve kapasite gibi konulardaki kesin üstünlüklerine karşın neden hala dolmuş motarları kadar bile yolcu taşıyamadıklarını, yolcu bulabilmek için neden radyo reklamlarına ihtiyaç duyulduğunu açıklayabilmiş olsaydı; bunu da saygı ve anlayışla karşılayabilirdik.

Ancak, basında saygın bir yeri olan Hürriyet gibi bir gazetenin köşe yazarının, talebi halinde bir kaç saat içinde elde edebileceği, ekleri hariç 12 sayfa tutan bir Rapor'un, bir köşe yazısı üslup ve boyutlarına göre yapılmış tek cümlelik yorum-özet'ini, o Rapor'un bilimselliği konusunda bir yargıya ulaşma açısından yeterli bulmuş olmasını saygı ve anlayışla karşılamamızın mümkün olmadığı da açıktır.

Çünkü bu tutum, yasal bir meslek örgütü ve faaliyeti hakkında kamouyonda kuşku yaratmakla kalmamakta; aynı zamanda, benzer tarzda hareket etme alışkanlığındaki başkalarının da kullanılarak, daha büyük sakıncaların doğmasına neden olmaktadır*. Daha da kötüsü, meslek topluluğumuz başta olmak üzere, konuya ilişkin ilgisi ve bilgisi olan kesimlerin basına bakış açılarında da olumsuz gelişmelere yol açmaktadır.

* Yazının ardından, 26 Şubat 1993 günü İnterStar adlı TV kanalının 19:30 Haber Bülteni içinde yer alan "Günün Yorumu"nda, Engin ARDIÇ'ın -benzer iddia ve ithamlarla ve bilinen üslubu içinde Odamıza, yöneticilerine ve giderek tüm mühendis camiasına yönelik olarak hakaret kasdı ve unsurları da içeren- konuşmasının İnterStar yetkililerinden edinebildiğimiz metnini bu açıdan bilgilerinize sunuyoruz.

Sizin de pek iyi takdir edeceğiniz gibi, bilim “merak etmek”le başlar; sorgulama-araştırma ile devam eder ve bu husus, herhalde gazeteciliğin de çıkış noktaları arasında yer alır. Bu açıdan, yazarınızın Raporumuzun bilimselliği konusunda söz söylemeden önce -en azından- ne yazıldığını merak etmiş olmasını dilerdik.

* * *

Yazımız ekinde sunulan açıklamamız ve eki Rapor’dan da anlaşılacağı gibi, Odamızın görüşü, *-iskeleye ulaşım, bekleme, kalkma-yaşama ve inme-binme sürelerinin de eklenmesiyle oluşan toplam yolculuk süresi içinde, seyir süresinin önemli bir yüzde oluşturmadığı; toplam yolculuk süresini kısaltmanın, başka ve üstelik daha kolay ve ucuz yollarının bulunabileceğinden hareketle-* “denizde daha fazla yolcu taşımanın tek geçerli ve gerekli yolunun seyir hızını artırma olmadığı; bu nedenle de deniz otobüslerinin sadece hız üstünlükleri ile şehir hattı gemilerine alternatif olamayacakları”dır.

Raporumuz ayrıca “sadece denizyolu ulaşımında yapılacak iyileştirmelerin sınırlı etki yaratacağını”, bu yüzden “denizden daha çok insan taşımanın, kentiçi ulaşımı bir bütün olarak ele alıp; su yolu ulaşımı ve raylı ulaşımın payını artırmayı öngören kombine bir taşımacılık sistemini içeren KENTİÇİ ULAŞIM PLANI ile mümkün olacağını”, “A.T. bünyesinde bu yönde çalışmalar başlanmış olduğunun bilindiğini” vurgulamaktadır.

Böylece, değil deniz ulaşımında mevcut bulunan sistemler arasında, kentiçi ulaşımında yer alan raylı, lastik tekerlekli gibi tüm sistemler arasında, birbirlerine alternatif yaratmaya çalışmak yerine; birbirlerini bütünleyen kombine bir sistemin gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

Böyle bir sistemde, kentiçi ulaşım ve toplu taşıma uygun olmayan deniz otobüslerinin yerinin ne olacağı konusunda ise, deniz otobüslerinin imalatçısı Fjellstrand tersanesinde yapılmış diğer gemilerin çalışmakta oldukları hatları da kapsayan bir tablo ile başka ülkelerde de eş gemilerin uzun hatlarda çalışmakta oldukları gösterilerek; “vergi gelirleriyle sübvans edilmelerinin* önlenmesi için; deniz otobüsleri, pahalı ve ekonomik olmayan kısa kentiçi ulaşım hatları yerine, karlı ya da daha az zararlı çalışabilecekleri uzun Marmara hatlarına ağırlık verilerek işletilmelidirler” denilmektedir.

Rapor’un SONUÇ bölümünde “deniz otobüslerinin ülkemizde de insana yakışan şartlarda yolcu taşımacılığı yapılabilmesini göstererek ileride atılacak adımlara yol gösterici olduğu”, “Örneğin Bostancı-Bakırköy hattı ile Odamızın yeni denizyolu terminalleri ve hatları oluşturulmasının gerekliliği konusundaki uyarılarının haklılığını kanıtlamış olduğu” ayrıca belirtilmektedir.

Üstelik burada kısaca özetlenmiş olan kentiçi deniz ulaşımına ilişkin bu görüşler, yeni ve kamuoyunca bilinmez de değildir. Aralık-1992’de yapılmış olan 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi’ne Odamızca sunulmuş olan “İstanbul Kentiçi Deniz Ulaşımı” adlı Bildiri ile ilgili bilim çevreleri ve uzmanların görüşlerine sunulmuş ve tartışılmıştır. Aynı konu yine Odamız temsilcilerince, başbakanlığın 1 no.lu Genelgesi ile kurulmuş olan İstanbul İl Meclisi’nin Genel Kurulu’na ve İl Meclisi’nce oluşturulmuş olan “Ulaşım Komisyonu”na getirilerek, yetkililerin de görüşüne açılmıştır. TBMM tarafından İstanbul’un sorunlarını araştırmak amacıyla kurulmuş olan Araştırma Komisyonu’nun 15.02.1993 günü yaptığı ve hemen tüm siyasi partilere mensup milletvekillerinin hazır bulundukları toplantıda da aynı şeyler dile getirilmiştir.

* Hesaplarımıza göre, Bostancı-Kabataş hattında yolcu maliyeti 37.250 TL, jeton ücreti ise 17.000 TL’dir. Yakıt ve sigorta dışında kalan tüm işletme giderlerini (personel ve bakım-onarım gibi zorunlu olanlar da dahil) çıkardığımızda dahi bu değer ancak 19.590 TL’ye inmekte; jeton ücreti ile karşılanabilecek düzeyin üstünde kalmaktadır. Bu durumda, bir yandan “KİT”ler vergi gelirlerini yutuyorlar” gerekçesi ile sosyal yararlar sağlayanlar da dahil tüm KİT’lerin özelleştirilmesini isteyip, diğer yandan deniz otobüslerini alternatif olarak savunmak ise ayrı bir çelişkiyi oluşturmaktadır.

Sözü edilen bilimsel-teknik-siyasi nitelikli toplantıların hiçbirinde, Odamızın görüşlerinden "Ankara'dan İstanbul'a uçakla 45 dakikada gelerek, kağınlara alternatif olamazlar... Çünkü havaalanından eve gitmek 1.5-2 saati buluyor" gibi bir sonuç çıkarılmamış olduğunu belirterek; yazarınızın tutumunun nasıl yorumlanması gerektiğini, takdirlerinize bırakıyoruz.

* * *

Gemi Mühendisleri Odası, 6235 sayılı yasa ile 11 Aralık 1954 tarihinde ülkemizin ilk mühendis odası olarak kurulmuştur. Yasanın ülke ve halk çıkarlarının korunması ile görevli ve yetkili kıldığı ve bu sorumluluk bilinci ile hareket eden Odamız açısından, deniz otobüsleri ya da benzeri "hızlı" tekneler yeni de değildir.

Deniz Otobüsleri Projesi'nin kamuoyunun gündeminde olduğu 1985 yılındaki Odamız görüşleri ile daha gerilere gidilip 1975 yılında gündeme gelen "uçan tekneler" konusundaki Odamız görüşlerinin gazete arşivlerinden elde edilmesi mümkündür. Buradan hareketle, Gemi Mühendisleri Odası'nın bu tür yatırım girişimleri karşısındaki tutumunun; ne zaman, kim tarafından ve hangi amaçla önerildiğine bakılmaksızın net ve açık olduğunu, kıvançla söyleyebiliriz.

Konu ile ilgili olarak yukarıda değinilen tüm dokümanların yanı sıra, Odamız arşivinde bulunan ve yararlı olacağını umduğumuz diğer belgeleri (geçmişte gazetenizde yer almış olanlar da dahil) görüş ve değerlendirmelerinize sunuyoruz.

Basında saygın bir yeri olan gazetenizin, yazarınız BARLAS'ın yukarıda kanıtlarıyla açıklanan yersiz ve haksız eleştirileri ve bundan kaynaklanan çirkin saldırı nedeniyle Odamızın ve meslek topluluğumuzun duymuş olduğu derin üzüntünün giderilmesi açısından uygun ve yeterli bir çözüm bularak, bu saygınlığa gölge düşmesini önleyeceği inancı ile saygılarımızı sunarız.

T.M.M.O.B.
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI

Sayın
Orhan DURU
Haber Müdürü

İTERSTAR TELEVİZYONU
Cağaloğlu-İSTANBUL

16.04.1993
033/93

Televizyonunuzun 26 Şubat 1993 tarihli 19:30 Haber Bülteni içindeki "Günün Yorumu" bölümünde, "yorumcu"nuz Engin ARDIÇ'ın konuşması ile ilgili bazı hususları dikkatinize sunmak amacıyla 08.04.1993 günü telefonla ilettiğimiz randevu talebine olumsuz yanıt vererek; "muhabırları ile görüşmemizi önerdiğiniz" sekreterinizce tarafımıza iletilmiştir. Yine sekreteriniz, "Engin ARDIÇ'ın yorumları ile ilgili tek sorumlunun siz olmadığını" da bildirmiştir.

Konuyu "muhabırları" ile değil de sizinle görüşmek istememiz, kentiçi ulaşım ve onun bir parçası olan kentiçi deniz ulaşımı konusunda ve İstanbul deniz ulaşımında yer alan farklı iki deniz taşıma sisteminin tartışılmasında, "yorumcu"nuz Engin ARDIÇ'ın konuya ilişkin bilgi ve birikimini yetersiz bulmamızın yanısıra; daha da önemlisi, yöntemini ve yaklaşımını doğru, niyetini iyi, üstelik üslubunu uygun bulmamamız nedeniyledir. Ayrıca, bunlara ek olarak, yasa ile kurulup kamu görevi yürüten, dolayısıyla "yasal sorumlunun ne zaman, nereden ve hangi yolla aranacağını" çok iyi bilen bir meslek örgütü olarak, bunca yıllık gazeteci geçmişiniz ve taşıdığınız "Haber Müdürü" ünvanı ile yasal değilse de mesleki sorumluluk duyuyor olmanız gerektiğini düşündüğümüzü; bu açıdan ne yazık ki hayal kırıklığına uğramış olduğumuzu, öncelikle belirtmek istiyoruz.

Söz konusu konuşmada, Odamızca hazırlanmış bir Rapor'un bilimsel olmadığı iddia edilmekte; "demokrasi ile ukalalığın karıştırıldığı", "yerli yersiz herkesin konuştuğu" belirtilerek; Odamıza, yöneticilerine ve giderek üyelerimize ve tüm mühendislik camiasına yönelik olarak -hakaret kasdı ve unsuru da taşıyan- ifadeler kullanılmaktadır.

Konuya yaklaşımı ve kullandığı ifadelerden, "yorumcu"nuz Engin ARDIÇ'ın, Mehmet BARLAS'ın 25 Şubat 1993 tarihli köşe yazısından esinlenmiş olduğu; üstelik bu yazıda söz edilmiş olmasına karşın, değil Odamızca hazırlanmış Rapor'u, Milliyet yazarı Sayın Necati DOĞRU'nun, tartışmanın başlamasına neden olan 6 Ocak 1993 ve 23 Şubat 1993 tarihli yazılarını bile okumaya gerek görmediği anlaşılmaktadır.

Burada, GMO Raporu'nun bilimsel ya da ulaştığı sonuçların ve GMO görüşlerinin doğru olmadığı iddialarına ilişkin hususlara girmeyeceğiz. Konunun bu yanına ilişkin hususları kapsayan ve Hürriyet Gazetesi Genel yayın Yönetmeni Sayın Ertuğrul ÖZKÖK'e iletilmiş olan 01.04.1993 tarihli yazımızı, bu açıdan görüşlerinize sunmakla yetiniyoruz.

* * *

Bizim değinmek istediğimiz konu, "yorumcu"nuzun demokrasi anlayışına ilişkindir. Demokrasiyi, kendisinin ekranda çamur atma, hakaret etme, daha da kötüsü kimin hangi konuda "fikir beyan edebileceğini" tayin etme özgürlüğüne indirgeyen bu anlayışın, çağdaş demokrasilerde yeri olmadığı açıktır.

Kentiçi deniz ulaşımı gibi, yılların birikimine, sayfalarca bilgiye, belgeye, araştırmaya sahip olduğu bir konuda Gemi Mühendisleri Odası gibi kamu görevi yapan uzman bir meslek örgütünün mü yoksa okuduğunu anlamayan (ya da anlamak istemeyen), anlamadığını merak etmeyen ya da merak ettiğini sorup öğrenmeye gerek duymayacak kadar sorumsuzca davranan "yorumcu"nuzun mu söz söylemeye hakkı olduğunu; bu açıdan "yerli yersiz konuşmak" ve "demokrasiyi ukalalıkla karıştırmak" ithamlarının kime yönelmesi ve "fikir beyan etmek yerine, mesleğini doğru icra etme" tavsiyesinin kime yapılması gerektiğini takdirlerinize bırakıyoruz.

"Yorumcu"nuzun son cümlesinde kullandığı "şabalak" sözcüğünü Büyük Argo Sözlüğü'nde "aptal, salak, enayi" sözcükleri ile tanımlayan Hulki AKTUNÇ'un, örnek olarak "yorumcu"nuzun bir kitabından alıntı yapmış olmasını; rastlantı olarak değerlendiriyoruz. Burada ilginç olan, söz konusu Sözlük'ün bir çok maddesinde aynı durumun görülmesidir ve bu "yorumcu"nuzun Büyük Argo Sözlüğü'ne önemli katkıları olduğunu göstermektedir. Bir yazarın, kullanacağı sözcükleri (argo dahil) dilediğince seçmekte özgür olduğu açıktır. Yerinde kullanıldığında, argonun bir yazın ürünü için uygun hatta bazen gerekli olabileceği de doğrudur. Örneğin bir roman kahramanına "salak" yerine "şabalak" denmesi, nihayet bir üslup sorunudur ve takdiri okuyucusuna aittir. Ama üsluba ilişkin bu hususun alışkanlığa dönüşerek; argo sözcüklerin, okur sayısı binlerle ifade edilebilecek bir roman yerine milyonların izlediği TV ekranında; roman kahramanı yerine de kamu görevi yapan bir meslek örgütü, yöneticileri, hatta daha da ileri gidilerek, üyeleri yani bütün bir meslek topluluğu için kullanılması; sizin de takdir edeceğiniz gibi, "yorum" ya da "eleştiri" kastının fazlasıyla aşılması olduğunu göstergesidir.

* * *

Konu ile ilgili olarak yukarıda değinilen tüm dokümanların yanısıra, Odamız arşivinde bulunan ve yararlı olacağını umduğumuz diğer belgeleri görüş ve değerlendirmenize sunuyoruz.

Özel radyoların kapatılmasına ilişkin tartışmalarda sık sık değindiğiniz "çok seslilik"in, şu ya da bu yolla medyada bir köşe tutmuş olanlarla sınırlı bir çok seslilik olmadığını ve gerçek anlamda çok sesliliği savunan bir kişi/kurum olma iddiasının kanıtı olarak, özel TV'lerle ilgili yasal düzenlemelerin henüz yapılmamış olması nedeniyle sahip olduğunuz ve/veya olabileceğiniz bazı yasal avantajlardan yararlanma yolunu tercih etmeyi düşünmeyeceğinizi umuyoruz. Bu nedenle, "yorumcu"nuz Engin ARDIÇ'ın yersiz ve haksız eleştirileri ve buna bağlı çirkin saldırısı nedeni ile Odamızın ve meslek topluluğumuzun duymuş olduğu derin üzüntünün giderilmesi açısından -yasal haklarımız saklı kalmak kaydıyla- uygun ve yeterli bir çözüm bulacağınız inancı ile saygılarımızı sunarız.

**T.M.M.O.B.
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI**

Hürriyet Gazetesi, 21 Şubat 1993, Sayfa:7

OYUNUN KURALLARI
Ege CANSEN

Köprüye Hayır !

(... ...)

Türkiye’de yeniden bir “politik eser yaratma” devri başlıyor. Ben, içine girilen havayla, milletin parası “hava”ya gidecek endişesindeyim.

(... ...)

Harcanacak para, kamunun, yani “halkın” parası olduktan sonra, proje geliştirmekten kolay ne var? Para bulamazsan “borç” alırsın. Versin Türkiye Cumhuriyeti kefaleti, alsın belediye veya DDY ödöncü. Geri ödemesi kime dert?

(... ...)

... Zaman zaman, son derece yanlış bir yatırım için dahi, “yapılmış, yapılmıştır”, “iyi ki de yapılmış” gibi, son derece yanlış hükümler verildiğini duyuyorum.

Bu yanlış değeriendirmelerin gerisinde, sanki o yatırımların günümüze yansıyan hiç bir maliyeti yokmuş inancı yatıyor.

Halbuki bugün, dar gelirli geniş halk kitlelerinin geçtiği geçim sıkıntısının gerisinde, işte böyle hesapsız kitapsız yatırımların bitmeyen külfeti yatıyor.

Yol kenarında durup, yedi milyar dolara çıkacak hızlı trenin geçişini seyredecek yüz binlerce avurdu çökük işsizle, kırk yaşında altmışında gibi duran dişleri çürük köylüler, “Maşallah! Pek de hızlı, pek de güzel gidiyor fişek trenimiz”, “Allah yaptırandan razı olsun!” gibi bilinçsiz laflar edecek. Sadece yıllık sermaye maliyeti beşyüz milyon dolar olan bu “beyaz fil”i almak için sarfedilen yedi milyon dolarla, kendi kaderlerini değıştirebilecek başka yatırımların da yapılmış olabileceği akıllarına asla gelmeyecek.

SON SÖZ: Halkın parasıyla, halka hava basılmaz.

Milliyet Gazetesi, 13 Mart 1993, Sayfa:17

DÜŞÜNENLERİN DÜŞÜNCESİ **Kenan KORTEK**

Tren, Hayal ve Hakikat

Türkiye'yi idare edenler, çok kez, gördükleri veya duydukları bir yeniliğin etkisi altında kalıp bir çok hayali projeler yaparlar ve daha acısı, bazen de bu projeleri, hiçbir fizibilite hesabı yapmadan tatbikata geçirmeye kalkarlar. Maalesef bugünlerde yine böyle bir proje gündeme gelmiş bulunmaktadır: Ankara-İstanbul arasında yapılması düşünülen meşhur hızlı tren projesi.

Türkiye'de yeniden bir "politik eser yaratma" devri başlıyor. Ben, içine girilen havayla, milletin parası "hava"ya gidecek endişesindeyim.

(... ...)

... Rasyonel düşünce, Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin şu anda bir ihtiyaç olmadığını göstermektedir. Buraya ayrılacak 6 milyar doların ... başka projelere tahsis edilmesi, kanımca daha doğru olacaktır. Bir yandan her bakımdan ihmal edilmiş ve ıslaha muhtaç 8 bin kilometrelik bir demiryolu ağı, diğer taraftan 6 milyar dolara mal olacak 350-400 kilometrelik bir hızlı tren yolu...

Gelelim bu projenin neden hayati bir ihtiyaç olmadığını...

Sayın Ulaştırma Bakanı'nın kendi ifadesine göre, Ankara-İstanbul arası, elektrifikasyon tamamlandığına göre, bu gün 6.5 saatte alınabilmektedir.

... Bazı virajların ıslahı ve yeni karşılama yerlerinin yapımı bittikten sonra yolculuk süresi 5.5. saate inecektir. Şimdi sayın okurlarım, sorarım sizlere, 5.5 saatte gidebileceğimiz bir yere 2.5 saatte gitmek için 6 milyar dolar sarfetmemiz doğru mudur?

... Concorde uçakları sefere konulduğu gün, ben bu uçuşların yolcular tarafından tutulmayacağını iddia etmiştim. Zira Atlantik'i 4.5 saat yerine 2.5 saatte geçmek, fazla fayda sağlamaz. Çünkü gidişte ve dönüşte havaalanı ile şehir arası saatler sürüyor ve bunu bir türlü çabuklaştıramıyoruz. Bu nedenle bütün yolculuk, örneğin 6.5 saat yerine 4.5 saat sürerse, bu aradaki 2 saat fark için pek az kimse çok daha yüksek bir ücret ödemeyi kabul edecektir. Nitekim Concorde uçakları bugün ekonomik bir rolü olmayan prestij uçakları olarak kalmaya mahkumdurlar. Türkiye'nin ise bugünkü durumda prestij yatırımları yapacak hali yoktur.

(... ...)

**14 MART 1993 GÜNÜ, Kanal-6'DA
YAYINLANAN “Bizim Koltuk” PROGRAMINDA,
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ESKİ
BAŞKANI, DYP MİLLETVEKİLİ Sayın Bedrettin
DALAN’IN “Hızlı Tren” hakkındaki görüşleri**

- Neşe DÜZEL-** Efendim, gelelim mega projelere... Hükümet son zamanlarda bir dizi mega proje açıkladı. Bunlardan en çok tartışılanı HIZLI TREN. Yani, Ankara-İstanbul arasında bir hızlı tren yapılması. Bu proje şu anda 6-7 milyara çıkacak deniliyor; ama kimi de ileride 12 milyara çıkabilir bu diyor. Hesabı biraz zor yapılan bir proje bu. Sizce şu an 6-7 milyara malolacak bir yatırım akıllı bir yatırım mıdır?
- Bedrettin DALAN-** Vallahi tabii bu biraz politikacıların zaafından kaynaklanan bir hadise. Genellikle herkes, her idare, bir proje ile anılmak istiyor. Ben -belki biliyorsunuz, babam demiryolcuydu- üniversitedeyken diploma travayını demiryolu projesinden yaptım. Kendim de demiryollarında mühendis olarak çalıştım. Ankara-İstanbul arasındaki sinyalizasyon tesisatının saha mühendisiydim. Şimdi bunları şunun için söylüyorum: Ben demiryoluna çıkılacak her çivi için yani mutluluk duyarım. Ancak bir de ekonominin gerekler var; genel problemleri var. Sağlık, eğitim, adalet gibi temel problemleri var ki eğitim bunun başında. Elimde de bir kaynak var; bunu nereye sarf ederdim?
- Neşe DÜZEL-** Yani siz başbakan olsanız, böyle bir hızlı treni gerçekleştirir miydiniz?
- Bedrettin DALAN-** Ben olsam, demiryoluna yapılacak yatırımı ilk iş olarak Ankara-İstanbul hızlı trenine yatırmazdım. Mehil faizleriyle yani yatırım esnasında vereceğiniz faizlerle hakikaten 10-12 milyar dolara çıkar bu iş. Mesela ben o parayı mevcut Ankara-İstanbul demiryolunu ıslah etmek suretiyle (1 milyar dolardır maksimumu) onları bitirir ve 5 saate düşürürdüm. Şimdi Ankara-İstanbul’u 5 saate düşürdüğün zaman ne oluyor? 1 milyar dolara bitiyor bu iş ve de 120 km ortalama sürati de bulursun. Ben bunu böyle söylüyorsam doğrudur; projeleri biliyorum. Şimdi gelelim, geriye kalan para ile ne yapardım?
- Ahmet ALTAN-** Bir dakika izin verin, ben bir şey söyleyeceğim. Sayın Demirel, -sizi tenzih ederim, herhalde kendisi de sizi tenzih eder ama- cüce kafalıların buna karşı çıktığını söylüyor.
- Neşe DÜZEL-** Yani, Boğaz Köprüsü’ne karşı çıkanlar, şimdi aynı şekilde hızlı trene karşı çıkıyorlar, diyor.
- Bedrettin DALAN-** Şimdi hadise şu: Boğaz Köprüsü farklı bir olaydı. Bana göre ikinci de yetmiyor; üçüncü, belki dördüncü de gerekecek. Tüp-tünel benim zamanımda ihale edilmişti; Ankara bloke etmişti ve bunlar hep yap-işlet-devret’le yapılan şeylerdi. Şimdi hızlı trene karşı çıkmak diye bir hadise yok. Hızlı tren mutlaka Türkiye’de Ankara-İstanbul arasında yapılacak; günün birinde yapılacak. Ne zaman biliyor musunuz? Milli gelirimiz Fransa’nın veyahut Japonya’nın milli gelirine çıktığı zaman. -ki nitekim dünyada gerçek hızlı tren bir Fransa’da bir Japonya’da var. Ve bir takım problemlerimiz, milli eğitim, sağlık problemlerimiz çözüldükten sonra. Ha... ona varıncaya kadar? İşte alternatif: Ankara-İstanbul arasındaki demiryolunu 1 milyar dolara düzeltiyorsunuz ve karşılığında da 5 saate düşürüyorsunuz.

- Ahmet ALTAN-** Sayın Demirel neden bu kadar ısrarla istiyor sizce? Yani bu hesapları Demirel'e söylemiyorlar mı?
- Bedrettin DALAN-** Sayın Demirel Türkiye aşıklısı, yatırım aşıklısı ve hırsı var. Türkiye'ye bir şey yapma hırsı var ve bu hırsı da son derece insani. Bunu da doğal kabul etmek lazım.
- Ahmet ALTAN-** Ama, bu Türkiye'nin yararına değil, dediniz. Sayın Dalan, herşeyi somut koyalım: Bu proje Türkiye'nin yararına mı, değil mi?
- Bedrettin DALAN-** Şimdi ben size söyleyeyim: Yapılan herşey Türkiye'nin yararınadır. Ancak "timing" yönünden zararına olabilir. Ben bunu söylüyorum. Ben yapmam kardeşim, şu anda yapmam. Ama 20 sene sonra, ben Türkiye'nin mesela başında olsam; bunu yaparım. Şu anda bunu yapmam demek, çok negatif bir laf tabii. Onun yerine Ankara-İstanbul ıslahını yaparım, 1 milyar dolara biter. Peki aradaki 10 milyar dolarla ne yaparsın? Ben size söyleyeyim: 5 milyar dolarla Türkiye'nin milli eğitiminin altyapısını tümüyle düzeltirim mesela...
- Neşe DÜZEL-** Siz daha önceki konuşmalarınızda, GAP'ı da yapmam, demiştiniz zaten...
- Bedrettin DALAN-** GAP konusuna beni tekrar çekmeyin; çok elektrikli bir hadise. Yalnız bir tek şeyi söyleyeyim: GAP konusunda bundan 10 sene sonra daha sağlıklı düşünmeye insanlarımız başladığı zaman, bu GAP 1970'li 80'li yıllarda değil, 2010 yıllarında 2020 yıllarında keşke yapılsaydı, diye düşünmeye başlayacaklar. Yani büyük projelere karşı çıkmak, küçük kafalılık değil. Büyük projeleri Türkiye gerçekleştirecek, ama öncelik sırası hadisesi var. Şunu söyleyeyim kısaca: Yani bir adama mesela piyango çıkıyor bazen; 5 milyar, 10 milyar. Evde çocuğu var, yemek yiyecek parası yok, yahut da ameliyat parası yok. Götürüyor o piyango biletiyle bir Rolls Royce alıyor; kapının önüne koyuyor. Rolls Royce çok güzel bir şey; keşke benim de olsa. Yani öteki, evin içindeki bir takım öncelikler de var. Bunları dengeli götürmek hadisesi...
- Ahmet ALTAN-** Peki, ben size bir şey sorayım: Siz DYP milletvekilisiniz ve size göre şu anda yapılması hatalı bir işi, kendi partinizin iktidarı yapmak için harekete geçiyor. Siz bu konuda ne yapmayı düşünürsünüz?
- Bedrettin DALAN-** Hiç şüphemiz olmasın; ben yapı olarak hem burda bakın çok rahat konuşuyorum; hem de fikrimi ilgili yerlere ilgili üslupla anlattım.
- Neşe DÜZEL-** Ne cevap aldınız?
- Bedrettin DALAN-** Beni, ikili görüşmeleri -lütfen- açıklama gibi bir zorlamaya sokmayın.

ESAS NO : 1993/229
KARAR NO : 1994/855
HAKİM : Yüksel Acun 17.86
KATİP : Fatma Kuru
DAVACI : Gemi Mühendisleri Odası adına Başkan Tansel Timur
VEKİLİ : Av. Kâzım Kolcuoğlu-Galatasaray, İstiklal cad. no:140
Halep İşmerkezi kat:6 daire:63 Beyoğlu-İstanbul
DAVALILAR : 1-MEI Reklamcılık ve Filmcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş.
2-Engin Ardiç
VEKİLİ : Av. Şeylan Çağın-Av. Nilüfer Mertoglu-M.B.I. Reklamcılık ve
Filmcilik San.tic.A.Ş.Divanyolu Türbedar sokak 22
Cağaloğlu 34410 İstanbul
D A V A : Manevi Tazminat
DAVA TARİHİ : 21.5.1993
KARAR TARİHİ : 27.12.1994

İ S T E M : Davacı vekilinin 21.5.1993 tarihli dava dilekçesi ile davalılar aleyhine mahkememizde açmış bulunduğu manevi tazminat davasında, davalı kurumun yönetim ve denetiminde bulunan İNTER-STAR adı verilen ve anayasa ve yasalara aykırı yayın yapan televizyonun 26.şubat.1993 günü saat 19.30 da "yorum" adı altında bütün Türkiye'yi kaplayan TV. yayını ile yasa ile kurulmuş ve kanu kurumu niteliğinde meslek odası olan müvekkili Gemi Mühendisleri Odası hükmü şahsiyetinin ve mensuplarının kişilik haklarına ağır bir saldırıda bulunduğu ve bu eylemi ile müvekkilinin manevi zarara uğramasına neden olduğunu, müvekkili oda tarafından hazırlanan "Kent İçi Deniz Ulaşımı" raporu ile ilgili olarak televizyonda hiçbir satırını okumadan Engin Ardiç'in rapora atıfta bulunarak-"Sağmalama, Meslek Odaları her konuda fikir beyan etmeyi marifet sanı yorlar. DemokrasiyiUkalalıkla karıştırıyorlar.Biz bu tür insanları üniver site yıllarımızda gördük-matematek derslerine girmezlerdi,onun yerine kan tinde devrimcilik oynarlarda. gerekçeleride Lenin Matematik okumamıştı, matematik okumaya gerek yoktu, hadi çocukken neysede büyüyüp mühendis odasına yönetici olunca-insan demekki bu hale geliyor. Burada Hepsöylerin solculuk başka şeydir ahmaklık başka, mühendislerde şunu söylemek istiyorum Mühendislik başka şeydir şabalalık başka aman ikisini birbirine karıştırmayın" gibi hakaret dolu sözleri milyonların izlediği televizyon ekranından söyleme sorumsuzluğunu gösterdiğini, davalının belirtilen sözleri kullanmamasının gemi mühendisleri odasını kamuoyu önünde kötülemek ve yöneticilerine hakaret etmek kasdıyla hareket ettiğini, odanın güvenini sarstığını, davalı tarafın yorumuna konu olan kenfiçi deniz ulaşımı raporu incelendiğinde yılların birimi tehazırlandığı ve bilimsel bilgi ve belgelere dayandırıldığının görüleceğini, müvekkili odaya kullanılan bu sözlerin kişilik haklarına ağır ve amaçlı bir saldırı niteliğinde olduğunu ve bu yönden yayının hukuka aykırı bir eylem oluşturduğunu, gösterdiğini, bu yayın sonunda yasa ile kurulmuş ve kamu görevi yapan davacı odanın şeref ve haysiyeti saldırıya uğradığını kamu önündeki saygınlığına gölge düştüğünü yöneticilerine ağır hakarete bulunulduğunun açıkca görüldüğünü müvekkili davacının ve yöneticilerinin bundan dolayı büyük üzüntü ve elemdüğünü ve bunun yayını yoluyla işledikleri haksız eylemleri ile müvekkilinin kişilik haklarını çiğnediklerinin septanmasına, müvekkilininmaruzkaldığı manevi zararların telafisi için dava tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte 300.000.000-TL tutarındaki manevi tazminata mahkum edilmelerine ve tazminatın davacı müvekkiline ödenmesine, haksızlığın işleniş şekline göre davalıların hükmedilecektazminatı,müstereken ve müteselsilen ödemelerine,dava giderlerinin ve avukatlık ücretinin davalı tarayükletilmesine karar verilmesini taleptmiştir.

Y A N I T : Davalılar vekilinin 15.9.1993 tarihli yanıt dilekçesinde, müvekkilinin adresininCağaloğlu olduğu ve yetkili mahkemenin İstanbul Asliye Hukuk Mahkemesi olduğu ve bu nedenle kararın bu mahkemede verilmesi gerektiğini ileri sürmüştür.

gerektiğini, manevi tazminatın haksız ve mesnetsiz olduğunu müvekkili kur-
mun anayasasının güvencesi altında olan basın ve yayın özgürlüğü çerçevesin-
de yayında bulunduğunu, bu hakkın ve ödevin doğal sonucu olarak toplumun
genelini ilgilendiren çeşitli konularda olaylarda ve görüşlerde gerek fi-
kir bildirmek gerekse eleştirel bazda dahi olsa yorumlarda bulunmak hak ve
ödevine sahip olduğunu, müvekkili şirketin bütün yayınlarında anayasal
çerçevede tanınan hak ve özgürlükler çerçevesinde yayın yaptığını, davar-
cının dava dilekçesinde sözedilen sözlerin söylendiğinin doğrulamak için
yayınlanan metnin yada bandın dinlenmesi veya okunmasının gerektiğini, bu
olmadan bir iddiada bulunulamayacağını, davacının yorumun hepsi okunmadık
veya dinlenmeden davacıya hakaret olup olmadığının içinden alınan birkaç
sözle belli olamayacağını, metnin incelenmesinin gerektiğini, ayrıca şifahi
tazminatın fahiş değerde olduğunu davacının malvarlığını arttırıcı bir hede-
gözetmekte nipetini taşımakta olduğunu bu nedenle yetkisizlik yönünden
reddine, asılsız ve hukuki dayanaktan yoksun olarak açılan davanın fahiş
miktarındaki tazminat talebinin reddine, tüm masraf ve ücreti vekaletin da-
vacı tarafa verilmesine karar verilmesini talep etmiştir.

KANITLAR VE GEREKÇE: Dava, davacı Gemi Mühendisleri Odası
nın işlevi gereği görev alanı içinde bulunan konular hakkında bilimsel
raporlar hazırladığı ve bu arada Kent İçi Deniz Ulaşımı için hazırlanan
rapor hakkında davalı Engin Ardic'ın diğer davalı şirkete ait ve inter-
Star adı ile anılan televizyonda 26. Şubat. 1993 gün ve saat: 19.30 daki yö-
rumunda, saçmalama, meslek odaları, her konuda fikir beyan etmeyi zarifet-
sanıyorlar, biz bu tür insanları üniversite yıllarımızda gördük, matema-
tik derslerine girmiyorlardı, onun yerine kanfide devrimcilik oynarlardı
mühendislerde şunu söylemek istiyorum, mühendislik başka şeydir, şabalak
başka, aman ikisini birbirine karıştırmayın denilmek sureti ile davacı
odayı kamuoyu önünde kötülemek, hakaret etmek suretiyle kişilik hakları-
na saldırıda bulunulduğundan toplam 300.000.000.-T. manevi tazminatın
davalılardan tahsili istemine ilişkin bir davadır. Davalılar vekili yanıt
dilekçesinde, yetki itirazında bulunarak davanın, davalıların bulunduğu
yer Asliye Hukuk mahkemesinde açılmasının gerektiğini bildirmiştir. Ancak
davalı Engin Ardic tarafından yapıldığı iddia olunan sözlerin davacı
odanın kişilik haklarına saldırı niteliğinde olup bu durumda bir haksız
fiilin varlığı mevcut olup davacı odanın merkezinin Beşoğlu ilçesinin
hudutları olduğu ve haksız fiilin vuku bulunduğu yerde de dava açılmasını
yasal olarak elanıklı olduğundan bu nedenle yetki itirazı rededilmiştir
Davalılar vekili ayrıca yanıt dilekçesinde aynen (davacı yanıt dava di-
lekçesinde söz konusu programda aleyhine söylendiği iddia ettiği beyanla-
rın gerçekten söylenip söylenmediği konusu ancak konuyla ilgili band
kaydının ele geçirilip band çözümünün yapılması gerekmektedir.) denilme-
suretiyle bu şekilde savunmada bulunmuştur. Davalı Engin Ardic tarafında
26.2.1993 günü saat: 19.30 da konuşma ile ilgili bant kaydının mahkemeye
gönderilmesi için davalı şirkete yazılan tezkereye yanıt verilmediği
gibi tekid edilmiş olmasına rağmen yine de yanıt vermemiştir. Bu nedenle
dava dilekçesinde yer alan sözlerin söylenip söylenmediği hususunun ka-
nıtlanması bakımından isimleri bildirilen tanıklar dinlenmiştir. Anla-
rı tahtında dinlenen davacı tanıkları olay gecesi davalı Engin Ardic'ın
yorum adlı konuşmasında davacı odayı hedef almak suretiyle odanın ha-
zırlanmış olduğu kent içi deniz ulaşımı hakkındaki rapor için oda mensup-
larının ahmat ve şabalak olduklarını, bu konuda fazla bilgileri olmadık-
ları halde fikir beyan ettikleri, mühendislerinin okulda matematik der-
si yerine sosyalist liderlerin methiyesini yaptıkları, bunların ukala,
olduğunu, işittiklerini, beyan etmişlerdir. Kaldıkları bir konuşma nedeni-
le davalı Engin Ardic hakkında İstanbul 11. Asliye Ceza Mahkemesinin
1993/773 esas sayılı dosyasında hakaret suçundan ötürü dava açıldığı
ve derdest olduğu anlaşılmıştır. Bu duruma göre davalı Engin Ardic'ın
26.2.1993 günü saat: 19.30 da inter-Star televizyonundaki yorum adlı
konuşmasında davacı derneğin kent içi deniz ulaşımı hakkındaki rapor adlı
rapor için yorumda bulunurken bu dernek ve mensupları için şabalak, ah-
mak, ukala, aldatıcı idler, bilmedikleri konular hakkında fikir beyan

ederler, okulda matematik dersi yerine sosyalist liderlerin methiyesi yapanlar denilmek suretiyle kişilik haklarına saldırıda bulunduğu kesinlik kazanmıştır. Bu vesile ile kişilik haklarının açıklanmasında yarar vardır. Kişilik hakları, hayat, beden ve ruh tamlığı, vicdan düşünce ve ekonomik çalışma ve her çeşit özgürlüğü, şeref, haysiyet ve itibar, konut dokunulmazlığı, ölmüş yakınlarının anısı, ün, ad, sır ve resim hep kişisel varlıklardır. Bu duruma göre davalı Engin Ardiç'in yaptığı konuşmada, davacı dernek ile mensuplarını küçük düşürmek yanlış tanıtmak, gülünç yada zor duruma sokmak ve ayrıca da ahmak, şabalak demek suretiyle açıkca hakaret ettiği bir olgudur. Bu durumda davalı Engin Ardiç haksız fiili ika eden sıratı ile diğer davalı şirket ise işleten sıfata ile sorumludur. Bu nedenle olayın oluş ve akışı, tarafların sosyo ekonomik durumları ve tüm dosya kapsamına göre takdiren 80 milyon ₺. manevi tazminatın davalılardan alınarak davacıya verilmesi kabul edilmiştir.

K A R A R Yukarıda açıklanan nedenlerden ötürü,

1-İddia sabit görüldüğünden takdiren -80.000.000.-₺. manevi tazminatın dava tarihi olan 21.5.1993 tarihinden itibaren yasal faizi ile birlikte davalılardan zincirleme alınarak davacıya verilmesine, fazlaya ilişkin istemin reddine,

2-Kabul edilen miktar ile peşin alınan harç gözönünde tutularak bakiye -2.130.000.-₺.harcın davalılardan zincirleme alınarak hazineye gelir kaydedilmesine,

3-Davacı vekili tarafından peşin sarfedilen 750.000.-₺. peşin harç ile 19.000.-₺.başvurma harcı ki toplam -769.000.-₺. harcın davalılardan zincirlere alınarak davacıya verilmesine,

4-Davacı vekili tarafından yatırılan ve tahsil edilmeyen 150.000.-₺.tanık ücretinin istek halinde davacıya iadesine,

5-Davacı vekili tarafından peşin sarfedilen 508.500.-₺. yargı giderinin kabul ve red edilen miktarlar gözönünde tutularak bunun 135.600.-₺.yargı giderinin davalılardan zincirleme alınarak davacıya verilmesine, bakiye miktarın davacı üstüne bırakılmasına,

6-Kabul ve red edilen miktarlar gözönünde tutularak davanın açıldığı tarihte yürürlükte bulunan avukatlık asgari ücret tarifesi uyarınca -4.950.000.-₺.nisbi vekalet ücretinin davalılardan zincirleme alınarak davacıya verilmesine, aynı tarife uyarınca red edilen manevi tazminat yönünden -650.000.-₺. maktuvekalet ücretinin davacıdan alınarak davalılara verilmesine, yargıtay yolu açık olmak üzere taraf vekillerinin yüzlerine karşı verilen karar açıkca okunup tefhim edildi. 27.12.1994

Katip

Hakim 17186

26 Şubat 1993 günü, İnterStar adlı TV Kanalı'nın 19:30 Haber Bülteni içinde yer alan "Günün Yorumu"nu izleyen gemi mühendisleri; Odalarına, yöneticilerine giderek tüm meslek topluluğuna yönelik saldırılar karşısında irkildiler.

Bir köşe yazarı, kentiçi deniz ulaşımı konusunda, deniz otobüslerine ilişkin yanlış bilgiler de içeren bir yazı yazmış; Gemi Mühendisleri Odası da bunun üzerine yanlışları düzeltten bir RAPOR göndermişti. Gerçi "yorumcu" bu raporu okumak gereğini duymamıştı; ama, "saçmaladığı"ndan emindi. Hem ne anlardı GMO kentiçi deniz ulaşımından? TV yorumcuları dururken, "yerli yersiz herkesin konuşması", "ahkam kesmesi doğru muydu? "Mühendislik başka şeydi, şabalaklık başka"

*** * ***

Bu kitapçıkta, İnterStar yorumcusunu bu denli öfkeliendiren RAPOR ile birlikte, öncesi ve sonrasına ilişkin belgeler bir arada yer alıyor. Böylece bir yandan da özel radyo ve televizyonlarla ilgili tartışmalarda "çok sesliliği" amaçlıyor görünen birilerinin, aslında neyi kastettikleri, kamuoyunun değerlendirmesine sunulmuş olmaktadır.



T.M.M.O.B. GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI