

KAYBOLAN MADENCİLİK KÜLTÜRÜ - 1 - KIRK KATIR MI.....

Nadir AVŞAROĞLU
Maden Mühendisi

22 Eylül 2007 tarihli Hürriyet Gazetesinde bir haber; "Madenci Katır, Sahibine Gelir Sağlıyor". Habere göre Zonguldak'ta özel bir ocakta çalışan katır herkesten daha ağır iş yaparak sahibine gelir sağlıyordu. Zonguldak'ın Karadon mevkiinde bulunan özel bir maden ocağında, ocakta işçilerin yanı sıra bir de katır çalışıyor. Sahibi ile maddede çalışan katır, taşıdığı tonlarca kömür ile sahibinin gelirini artırıyor. Zonguldak'ta maden ocağında, ağır koşullarda hayvan için çalışmanın pekte zor olmadığını ifade eden katırın sahibi İlyas Alaca, "Benim en iyi arkadaşım ve dostum katırım. Ocağa beraber giriyoruz, beraber çıkıyoruz. Ocağın içinde vagona yüklediğimiz kömürleri, ocak dışına çıkarıyor. Katırım olmasa ben bu kadar ağır işte kendi başıma çalışamam" demiş.

Ancak yıllar önce bu konuyla ilgili bir haber hatırlıyorum. Zonguldak madenlerinde çalıştırılan son katırın da öldüğüne dair. Arşivimi araştırdım, buldum. 24 Ocak 2001 tarihli Hürriyet Gazetesinde başlık, "Madenci son katır da öldü". Haber devam edince; TTK Armutçuk İşletmesi'nde, 27 yıldır

lokomotif görevi yaparak kömür vagonları çeken son katırın da bağırsak enfeksiyonu ve kas rahatsızlığından yaşamını yitirdiği anlaşılıyor. Kuruma bağlı Armutçuk, Amasra, Üzülmüş, Kozlu ve Karadon kömür işletmelerindeki maden ocaklarında, 1980 öncesinden itibaren lokomotif görevi yaparak kömür vagonları çeken 40 katır bulunduğu son katırın da ölmesiyle birlikte, ocaklara bir daha katır sokulmaması kararı alındığı belirtiliyor.

Anlaşıldığı üzere TTK, 2001 yılından beri ocaklarda katır kullanmıyor, ancak Zonguldak'taki birçok özel işletmede hala hayvan gücü madencinin en büyük destekçisi durumunda. Bu yıl Eskişehir Mihaliççik'da birkaç yer altı ocağını ziyaret etmiştik, orada da birkaç yıl öncesine kadar, katırların taşımada kullanıldığı söylenmişti.

Kara taşımacılığında araç kullanmanın, ilkçağlardan itibaren insanın yabani hayvanları evcilleştirmesi ile başladığı bilinmektedir. Ancak konunun ilginç olan yanı, hayvan ile yapılan taşımacılığının bugün bile yerini koruması ve sosyo-ekonomik yapılarına göre dünyanın birçok ülkesinde halen kullanılıyor olmasıdır.

İşte tam bu noktada insanoğlunun katır ile yaptığı taşımacılık ilginçtir. Zira katır dişi at ile erkek eşeğin çiftleşmesi ile dünyaya gelen melez bir hayvandır. Bu kromozom yapısı gereği üremeyen ve doğada bulunmayan bir hayvandır. Babasından inadı, anasından gücü alan bu hayvan, dayanıklılığı sayesinde at ve eşeklerden verim alınamayan dağlarda, yaylalarda ve



maden ocaklarında yıllardır yük taşımacılığında kullanılmıştır.

Anadolu'da yıllar boyu engebeli arazide yol yapılacak rotayı, üzerinden bir katır yürüterek belirlerlermiş. Çünkü katır, yolda eğimin sıfır olduğu yüzeyi ölçüm yapmışçasına hassas bir şekilde bulup seçermiş ve o yolu takip edermiş.

Madencilik geleneğimizdeki birçok olgu gibi Avrupa'lı madenciler aracılığı ile ülkemize geldiği düşünülen katır taşımacılığı, Avrupa'daki birçok madende yıllardır kullanılan bir olgudur. Engels bir yazısında; İngiltere'de (Galler) yapılan kömür madenciliğindeki sömürüden bahsederken, 4 yaşındaki çocukların, 17 saatlik vardiyalarda haftada 6 gün çalıştırıldıklarından söz eder. O yıllarda serbest piyasaya sürülen herhangi bir meta gibi emek de dileyen tarafından alınıp satılabiliyordu. Gerçi, 4 yaşındaki çocukların yaptığı iş, sadece katırların vira ettiği katarlara kapı açıp kapamaktan ibaretti ancak oyun çağında bile olmadıkları yaşlarda, dünyanın en ağır işkolunda katırlarla beraber çalışmak... Engels'in deyimiyle; İngiltere'de 10 yaşından küçük çocuklar ile kadınların yeraltında istihdamını yasaklayan, 1842 tarihli Maden Yasası'nın taslağını hazırlayan müfettişler bu durumdan oldukça etkilenmişlerdir.

Anadolu madencilik kültüründe de



yıllar boyu üretim noktalarındaki galerilerde, eğimi düşük olan desandrelerde ve ana nakliye galerilerinde cevher ve malzeme taşımacılığında katırlar kullanılmıştır. Ülkemizdeki madencilik birikimi ile eşdeğer sayılabilecek bir süre katırlar maden nakliyesinde kullanılmış ve halende kullanılmaktadır. Osmanlı kayıtlarında; madenlerde iki türlü nakliye yapıldığı yazmaktadır. Birisi küfeciyen olarak adlandırılan ve sırtında küfe ile maden taşıyan "amele", bir diğeri de kiracıyan denilen ve sahibi olduğu katırı nakliye işlerinde maden sahibine kiralayan kişidir. Yine aynı kayıtlarda ortalama olarak küfeciyenlerin 80-100 m. mesafede 25-30 kilo yük taşıyacakları, kiracıyanların da katırın her iki yanına asılan 50'şer kiloluk küfelerle 300-350 metre maden taşıyacakları belirlenmiştir. Anlaşıldığı kadarı ile üretim panosundan cevher küfeciyenlerle, ana galeride kiracıyanlarla nakledilmektedir.

1317 (1899) tarihli "Ereğli Kömür Ma'den-i Hümayunu"nun yer aldığı Kastamonu Salnamesi'nin 305. sayfasında; "kömür ocaklarında ücretle istihdam olunan (çalıştırılan) amele (işçi) ve saire beş sınıftır. Birincisi kazmacı ki, yevmiye on guruştan, yirmi guruşa kadar. İkincisi ameledir ki, yevmiye altı guruş ücret ahz ider (alır). Üçüncüsü ester (katır) ve hayvanlarıyla ocaklardan şimendifer mevkillerine veya sahil-i bahre (deniz kıyısına) kadar kömür nakledilen sınıftır." denilmekte, diğer iki sınıf da sütunkeş (maden direği taşıyan) ve kayıkçılar olarak tanımlanmıştır. Bu çalışanlara ödenecek ücretle ilgili kısımda da katırlar için "bunların naklettikleri beher atik yüz kıyye (okka) kömürün ücreti nakliyesi en yakın mahal için on beş, en uzak mahal için toksan pareye kadar mesafesine göre muhtelifdir" denilmektedir.

Yine benzer bir kaynakta, Cumhuriyetten sonra Zonguldak Kömür



Havzası'nda çalışan Kömüriş ve diğer özel madencilik kuruluşlarının 15 Ekim 1940 tarih ve 2/14547 sayılı yasa ile devletleştirme ve birleştirme (füzyon) gereğince, yeraltı ve yerüstü tüm tesisleri ile birlikte EKİ'ye devredildiğinde zabıt altına alınan tutanaklarda (örnek olması açısından bir tanesi alınmıştır.);

"Sabit Kıymetin Adı :Katır, Tırnak Numarası :372, Doğum Tarihi :1931, Yük-sekliği (Boyu) :1.33, Kıymeti (TL) :100.48, Karakteristiği :Kestane doru, dişi katır. 1.12.1940' da füzyon münasebetiyle, Kozlu Kömür İşleri TAŞ'den (KÖMÜRİŞ No:181) devir alınmıştır. Yele kaidesinde (tabanında) beyaz kıllar. Tarafeyni zahir (iki yanı belli). Katanda münteşir (yaygın) lekeler. Sol mafsalı kilitli. Zirvede ufak bir nedbe (yara izi). Burnu siyah. Sağ kalçanın hakafinde (arkasında) bir nokta bulunmaktadır. Tonluk dolular ile baca ağzından çıkarken görüntülenen, 9 yaşında EKİ kaydına giren ve yukarıda künyesi görülen Fotoğraftaki katır; 31.12.1956 tahinde yerüstüne çıkarılarak "İdare" emrine verilmiştir. 2 yıl yerüstünde Kozlu Şirket Evlerine su taşıma görevinde bulunmuştur. Katır; İdare Komitesinin 23.03.1959 tarih ve 741 sayılı kararı ile 15.04.1959 tarihinde ıskat edilmiştir." denilmektedir.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında, Zongul-

dak kömür ocakları çevresinde yaşayan erkek köylüler "işçi mükellefiyeti" adı altında zorla çalıştırılmışlardır. İrfan Yalçın'ın Ölümün Ağzı adlı yapıtında, yaşlı bir madenci o günleri şöyle anlatıyor: "Yük taşıyan bir hayvan huysuzlanıp gitmezse, sahibi döver onu. Ama ne kadar döverse dövsün, hayvanını yaralamak, sakat bırakmak, öldürmek gelmez içinden. İşte böyle sakınmalardan bile uzaktık mükellefiyet'te biz. Bir hayvan, bir eşya kadar bile değerimiz yoktu nedense! Ayağı kırılan bir ocak katırı, yiten bir kazma, bizlerin ölümünden daha çok üzerdi başımızdakileri. Çünkü ocakta çalışan katır az bulunuyordu. Kazma, kürek belli sayıdaydı. Ama bize gelince, karıncalar kadar çoktuk biz. O hayvanlar (ocak katırları) hiç ocaktan çıkmazlardı. Büyük bir rahatsızlık olursa, o zaman çıkartıyordum. Benim ilk geldiğimde 40 tane hayvan vardı. Ondan sonra 450 hayvan oldu. Her sene hayvan mubayaa ediyorduk. Ölenlerin yerine yenilerini alırdık. Sonra 41'de fizyon oldu. Fizyon olunca kasaplarla, 17 gibi bir çok ocak bize bağlandı. Hayvan sayısı 450 oldu. Şirketler birleşince hepsi benim başıma kaldı."

TTK Genel Müdürlüğü bünyesinde de bu hayvanlar uzun yıllar hizmet vermiştir. Kuruma bağlı Armutçuk, Amasra, Üzülmöz, Kozlu ve Karadon kömür işletme-lerindeki maden ocaklarında, 80 öncesinden itibaren loko-motif görevi yaparak kömür vagonları çeken 40 katır, nakil edilecek kömür ve malzemelerle dolu 4-6 tonluk vagonlarının manevra işlerinde, lokomotif görevi üstlenmişlerdir.

Zonguldak TTK'nda bağırsak enfeksiyonu ve kas rahatsızlığından ölen katır, ocaklarda meydana gelen grizu patlamalarında, göçüklerde ve kazalarda birçok işçinin hayatının kurtarılmasında etkin rol oynamıştır. Ayrıca göçükleri temizleme çalışmalarında da katırdan yararlanılır, katırlar işçile-

rin giremeyeceği galerilerde pek çok kez tahlisiye ekipleriyle birlikte görev yaparlarmış.

Taşkömürü Kurumu ocaklarında çalıştırılan katırların, 1988'den sonra iş kazaları geçirmeleri ve hastalanmaları sonucu ölümlerin yaygınlaşması üzerine TTK'nun bütçesinde yer alan katırlarla ilgili ödeneklerde kısıtlamaya gidilmiş ve 2001 yılından sonra tamamen kaldırılmıştır. Kurumun sembolü olan ve özel veterineri, bakıcısı bulunan katırların tamamının ölmesiyle birlikte yeraltında çalışmıyor olmaları madenciler arasında da üzüntüye yol açmıştır. Katırların ocaktaki ahır da kaldırılmış, bundan böyle artık ocaklara katır sokulmaması kararlaştırılmıştır.

Karaman'da sohbet ettiğim bir madenci katırları yerin altında 24 saat çalıştırdıklarını, hayvanın biyoriتمي bozulmasını diye, 24 saat sonrasında dışarı çıkardıklarını ve hemen maden ocağının yanında bulunan otlakta, 24 saat de otlamaya bıraktıklarını belirtmişti. Ancak 24 saat dolmadan katır ana nakliye galerinin hemen baş tarafına getirilir, böylece hem hayvan içeri gireceğini – vardiyasının başlayacağını – anlar, hem de otlamadan keşildiği için ocak içine pislememiş. Bu durumdan farklı olarak Zonguldak'ta devamlı yeraltında çalışan katırlar yer yüzüne çıkarıldığı zaman gözleri gün ışığında görmezlermiş.



Ustalardan öğrendiğim kadarı ile katırlar ne kadar yük taşıyacaklarını, nereye kadar taşınacağını ve ne zaman durulup, ne zaman hareket edileceğini bilirlermiş. Katır ana nakliye galerisinde bir tonluk 4 vagon çekermiş. Katır boyunduruğu ile birlikte çekeceği yükü bekler, madenci kömür doldurduğu vagonları eğimden de yararlanarak raylar üzerinde katıra doğru itermiş. Katır sayar; 1, 2, 3 ve 4. Dördüncü vagonunda "şak" diyerek kilit sistemine oturması ile birlikye komut beklemeden hareket edermiş. Katır bilirmiş, ne üç vagon kalkarmış, ne beş vagonu çekermiş. Yıllarca 4 vagon çekmeye alıştırılmış, dört vagon çekermiş. Katır inadı meşhurdur ya en zorlu anlarda dahi beş vagon çekmezmiş.

Katır madendeki tüm yolları bilir, disiplinli bir şekilde üretim sürecinin hangi noktasında ne yapılacaksa o noktada olur ve o işi yaparmış. Ne işten önce yemek molası verir, ne de yemek yeneceği saatten özveride bulunmuş. Hayvanların duruşundan, çalışma şekline ocakta bulunan ve katırlara bakmak-la görevli seyisler anlarlarmış. Zonguldak'ta ölen son katırın seyisi İbrahim Oruca da, TTK'da 18 yıldır, 14 katırın bakımını yürüttüğünü ve bırakın dinlenme yada yemek yemelerini ölme-lerinden önce dahi 560 metre derinliğindeki galerilerden de kendi başlarına ahırlarına gelebildiğini anlatmaktadır.

Bu hayvanlar, 100 yıla yakın bir süre Zonguldak Kömür Havzası'nda madenciye yoldaş olmuş, arkadaş olmuş. Madenci, katırlarla birlikte yerin yüzlerce metre altında kömür tozlu havayı paylaşmış, solumuş. Ve katırlar madenciden daha şanssızmış ki, sağlıklı olarak girdikleri madenin dehlizlerinden ancak ölüleri çıkabilmiş.

Ankara'da ya da Zonguldak'ta Oda Lokallerine gittiğiniz zaman ilk olarak karşınıza çıkan, sol elinde fener tu-

tan bir madenci ve altında "Madenci Feneri Sönmeyecek" yazısıdır. Oda merkezinde eğitim almaya gelen 23 yaşında (1984 doğ.) bir meslektaşım sormuştu; "bu madenci feneri gazla mı çalışıyormuş". Ben de dilimin döndüğünce anlattım. Fakat daha sonra üzüldüm. Onun doğduğu yıllarda şarjlı lambalar, bataryalı aydınlatmalar yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştı. Nerede ise 200 yıldır dünya madenciliğini aydınlatan ve her yerde simge olmuş wolf lambayı bir maden mühendisinin meslek hayatında yaşamaması üzücü.

Ne yalan söyleyeyim. Birçok yeri gezdim, birçok maden dolaştım, yeraltında çalışan bir katır görmedim. Ama bu olay benim madencilik hayatımın içinde yer alan, ben madencilik yaparken yaşanan bir olay. "Ocaklarda, ana nakliye galerilerinde katırla taşımacılık yapmak". Bu olay madenciliğin kendi yarattığı bir kültür. Yerin altında havasız ve ışısız bir üretim süreci. Bir

insanla, bir hayvanın ortak üretim biçimi. Hani şiirde; Süleymaniyeli şoför Ahmet, sıkıntılar yaratan 3 numaralı kamyonetini; ihtiyar, cesur, inatçı ve şirret olarak tanımlar ve hikaye; "hiçbir zaman böyle merhametli bir ümitle sevmedi hiçbir insan, hiçbir aleti" diyerek biter. Bu yaşananlar, madenci ve katır ilişkisi için de geçerlidir; ihtiyar, cesur, inatçı ve şirret, ama merhametli bir ümit de vardır hikayelerinde.

Bu olguların ve yaşam biçimlerinin hepsi madencinin kendi yarattığı kültürün birer ürünü. Zor şartlarda, birinin çalışmasının diğerinin çalışmasına bağlı olduğu mekanik ve fordist bir üretim biçimi. Zor çalışma koşullarının yarattığı, madencinin kendisine özgü bir üretim ve yaşama biçimi. En önemlisi birinin hayatının, diğerinin dikkatine bağlı olduğu, yerin metrelerce altında, havasız, ışısız, ortak bir üretim. Madencilik üretimi ve bu üretim biçimi için kendisinin yarattığı; Madencilik Kültürü.

ŞİİR

MADENDE ÖLÜM

Veli TÜRKARSLAN

Maden Mühendisi

Ürkek, sarı, sıcak, nemli, titrek bir ışık yaklaşırken sana doğru

Bir sevgili, bir canan, bir yar, bir kadın gibi,

Bir çiçek gibi sarar dört bir yanını

Bir nergis, bir sümbül, bir yasemen, bir papatya gibi,

Kuş olur, böcek olur, kelebek olur, börtü böcek olur,

Kavrar dört bir yanını,

O ışık bir yıldır, bir sırdır, bir nurdur.

Kavrar bedenini dört bir yanını.

Aslında bir kalleş, bir yılan, bir akrep, bir çıyan, bir ahtapot, bir cellattır gelen, sana doğru