

Türkiye'nin Gemi Yapan Adamı

Ata Nutku



Cumhuriyet'in ilk yıllarında, Osmanlı'dan devralınan yokluklar oldukça fazlaydı. Öyle ki, bir zamanlar gemilerinin "teknesini gümüşten, yelkenlerini atlastan" yapabilecek olanaklar varken, Cumhuriyet'in ilk yıllarına gelindiğinde Türkiye'de gemi yapılamaz düşüncesi hakim olmuştu. Oysa içinde Cumhuriyet idealizmini taşıyan genç mühendis Ata Nutku yaptığı gemilerle bu düşüncenin yanlış olduğunu kanıtladı.

Deniz ve gemicilik birçok insanın içinde gerçek bir tutkudur ve bir gemiyle engin denizlere açılmak, dalgalar arasında bir yaşam sürmek onlar için bir yaşam biçimi oluşturur. Çalışmalarıyla Türk denizciliğine büyük katkıları olan Ord.Prof. Ata Nutku içinse bu tutku biraz daha farklı bir özellik taşıyordu: O, engin denizlere açılmaktan çok, engin denizlere açılacak gemiler yapmaya gönül vermişti. Bu tutkusunu, 1950 yılında Son Saat gazetesinde Haluk Selçuk ile yaptığı bir söyleşide şöyle anlatmaktadır: "Ailemizin kökü deniz suyundadır. Eski yel-

ken devrinden beri ailemiz denizcidir. Daha küçük yaşta iken aynı mesleğe intisabı tasavvur etmişim. Fakat biraz farklı ben bir deniz subayı olmayı değil, esası denizde olan deniz mimarisini seçtim. Bu sahada çalıştım, tahsil ettim.

Mesleğimi tam olarak tâyin ettiğim ve yetiştiğim günlerde memleket en kara günlerini yaşıyordu. İstikbal hakkında endişe içinde idik. Tersane ocakları sönmüş ve terk edilmişti. Fakat mesleğime olan bağlılığım beni bu sahada çalışmaya devam ettirdi.

Ailesi yüzyıllardır denizcilikle uğraşan Ata Nutku'nun yaşam öyküsü, 1904 yılında babasının komo-

dor olarak bulunduğu bir Osmanlı vilâyeti olan Preveze'de başlar. Ata Nutku'nun babası Süleyman Nutku, Bahriye'de (deniz kuvvetlerinde) aksaklıkları ortaya çıkarıp onları düzeltmekle görevli bir komisyonda çalışırken davranışları bazı devlet büyüklerinin hoşuna gitmez ve sürgün olarak nitelendirilebilecek bir görevle Preveze deniz üssü komodorluğuna atanır. Beş kardeşin üçüncüsü olarak doğan Ata Nutku'nun annesi Firuze Hanım'dır. Aile 1908 yılında, Meşrutiyet'in ilanından sonra İstanbul'a gelir. Ata Nutku ilk olarak Kadıköy'de bulunan Fransız Frerler Okulu'na devam eder, bir süre sonra Haydarpaşa'daki Terâkkî Mektebi'ne geçer. Bu yıllar, ailenin maddi sıkıntılar yaşadığı yıllardır. Baba Süleyman Nutku, görev gereği sürekli İstanbul dışında olmasına karşın çocuklarının eğiti-



Ata Nutku için denizcilik bir aile mesleğidir. Babası Süleyman Nutku da Osmanlı donanmasında görev yapmış bir gemi kaptanıdır, Denizcilik Müzesi'ni ve Kılavuzluk Teşkilatını kurar, (solda). Ata Nutku, öğrencilik yıllarında okul gemisi Hamidiye'de, 1922 (sağda).



Ata Nutku, 1924 yılına gelindiğinde "huruç imtihanını" başarıyla geçecek ve Bahriye Mektebinin, Gemi İnşaatı bölümünü "aliyülâ derece" ile bitirecektir. Ata Nutku'nun "ilk yüzer eserim" dediği, teknesinin başında mahalle arkadaşı Sedat'la birlikte.



miyle yakından ilgilidir ve onların iyi yetişmesini istemektedir. 1909 yılında Port Said'den yazdığı bir mektupta oğullarına şunları söylemektedir: "Efendi oğullarım, görüyor ve anlıyorsunuz ki babanız size istediklerinizi alabilmek için denizlerde çalışıyor, çabalıyor, rahatını aramıyor. Etrafımda dalgalar kabarıyor, gürlüyor, vahşi(ce) hücum ediyorlar gemimize. Babanız hep sizi düşünüyor. Bir gün gelecek, babanız daha çok yaşlanmış olarak eve gelecek ve güzel şeyler, maymun, papağan, kuşlar, yemişler getirecek. Siz de onun yanına oturup, okuduğunuz kitaplardan öğrendiklerinizi babanıza göstereceksiniz. Çalışmamış ve öğrenmemiş olanlar o zaman utanır ve babasının yüzüne bakamaz. Şimdi çok çalışınız, çünkü babanız sonra çok üzülür. Şimdilik allahaismarladık yavrula-

rim." Gerçekten de Süleyman Nutku'nun bir süre sonra gönderdiği bir maymun evin havasını değiştirecek, ailenin neşeli günler geçirmesine neden olacaktır.

Ata Nutku, Kadıköy Sultanîsi'ni 1917 yılında bitirir ve ailesinin yolunda devam ederek denizci olmak arzusuyla Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'ne girer. Ailesindeki denizci geleneğini Ata Nutku'nun oğlu Yavuz Nutku şöyle anlatıyor: "Ailemi araştırdım; bulabildiğim en eski kişi 1734 yılında doğmuş olan Kuleli Kara Hasan. Kuleli Kara Hasan Bayburt'un bir köyünde doğuyor ve genç bir delikanlıyken köyde veba salgını başgösteriyor. Vebadan kurtulan tek kişinin Kara Hasan olduğu söyleniyor. Bir süre sonra Of'a gidiyor ve burada bahriyeli olmaya karar veriyor. İstanbul'da Galata Kulesi'nde limana girip çıkan gemileri kaydedermiş.

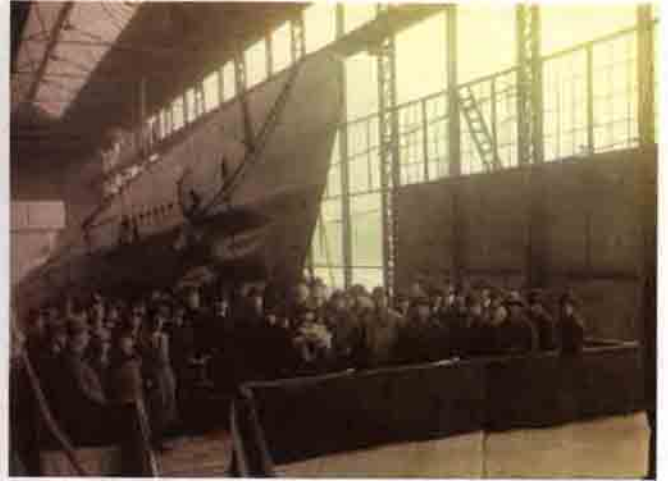
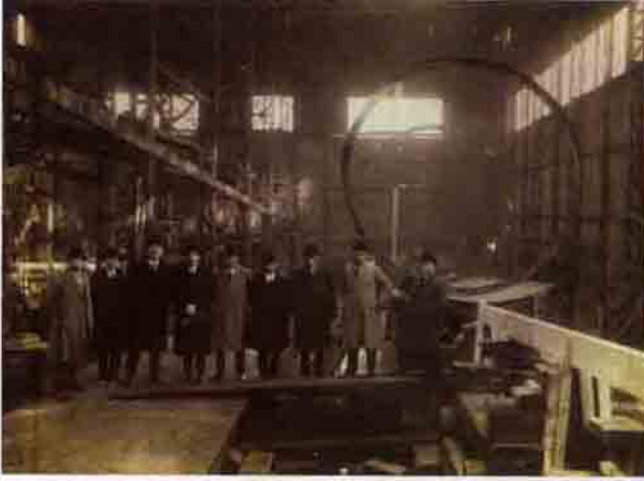
Bu yüzden lakabı Kuleli kalıyor. Dede-min babası Seyfi Mehmet de denizciydi. Keza dedem Süleyman Nutku, Beşiktaş'taki Deniz Müzesi'nin ve Kılavuzluk Teşkilatı'nın kurucusudur. Dede-m Süleyman Nutku'nun yazdığı sekiz kitap vardır. Ertuğrul Fırkateyni faciasını anlatan kitabı en meşhur kitaplarından biridir."

Ata Nutku Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'nin Çarkçı Sınıfı'na girmiştir. Bu okulun kolej kısmını pekiyi derece ile bitirdikten sonra, o yıl açılmış olan Gemi İnşaatı Mühendisliği kısmına girer ve

burada öğrenim görür. O yıllarda Bahriye mektebi'ndeki tembel öğrencilere dersleri sevdirmek amacıyla "Makineler Arasında" adlı bir okul gazetesi de çıkaran Nutku, bu gazetede ders notlarına ve esprili yazılara yer verir. Ata Nutku, Bahriye Mektebi'nden 1924 yılında mezun olur; artık o gemi inşaatı



Bahriye Mektebinden mezun olan öğrenciler, Hamidiye okul gemisinde bir yıl boyunca staj yaparlar, Ata Nutku stajı sırasında geminin güvertesini böyle resimler (solda). Rotterdam Fijenoord Tersanesi'nde staj yaptığı dönemde diğer gemi mühendisleriyle, 1927.



Ata Nutku'nun çizimlerini yaptığı Birinci İnönü denizaltısının Rotterdam Fijenoord Tersanesi'nde kızığa konuluşu (solda) ve denize indirilişi

mühendisidir. Aynı yılın Eylül ayında asteğmen olan Nutku, bir süre "Hamidiye" adlı okul gemisinde ve o yıllarda yapılmakta olan Gölcük Tersanesi'nde staj yapar. O yıllarda Gölcük, gemi mühendislerinin Ankarası'dır. Nasıl ki Cumhuriyet'ten sonra başkent Ankara'ya taşınmıştır, tersaneler de Haliç'ten Gölcük'e taşınır. Ata Nutku buradaki stajında Alman Flander firmasının Yavuz gemisi için yaptığı 25 bin tonluk yüzer havuz inşaatında bulunur. Yaşamındaki dönüm noktalarından birini ise 1925 yılında gittiği Hollanda Rotterdam'daki Fije-

noord Tersanesi'nde yaşayacaktır. Burada İnönü sınıfı denizaltılar, destroyerler, tankerler üzerine staj yaparken, Alman mühendislerden aldığı dersler modern gemi inşaatının nasıl olması gerektiği hakkında öğrendiği en önemli bilgilerdir. Burada çalışma stili- nin ne olduğunu, çalışmanın ne kadar önemli olduğunu görür. Nutku, buradaki denizaltılarla çeşitli seyir ve dalış görevlerinde de bulunarak almış olduğu teorik bilginin uygulamasını da yapma fırsatı bulur. Hollanda'da bulunduğu yıllarda Nutku, bir apandisit ameliyatı geçirir. Bir pazar günü apandisit

sancıları çekmeye başlar, tatil olduğu için zorlukla bir doktor bulunur ve ameliyat gerçekleştirir.

Ata Nutku, Türkiye'ye döndükten sonra 1928 yılı baharına kadar İstanbul tersanesinde gemilerin havuzlanmasıyla ilgilenirken, o günlerde Göletik'te havuzlanmış olan Yavuz gemisinin tamir komisyonuna atanır ve bu işi üzerine almış olan Fransız firması Saint Nazaire et Chantier de la Loire ile birlikte çalışarak kontrol mühendisliği görevi yürütür. Hatta buradayken bulduğu yeni bir yöntemle Yavuz gemisinin zırhlarını çıkarmaya gerek kalmadan onarılabilmesi ve onarım süresinin kısalması takdirle karşılanır. Henüz çok genç olmasına karşın dinamizmi, çalışkanlığı ve titizliği, mes-



Ord. Prof. Ata Nutku

Kemal Karhan

Prof. Dr. Ege Üniversitesi, Emekli Öğretim Üyesi

Ord. Prof. Ata Nutku hakkında

Ben Ata Nutku Bey'in adını henüz ortaokul öğrencisi iken duymuştum. O zamanlar, daha sonra Hüryet gazetesini kuracak olan merhum Sedat Simavi "Yedigün" mecmuasını çıkarırdı. Otuzları ortalarında mecmuanın iç kapağında Atak Mayın Gemisi'nin denize indirildiği hakkında resimli bir havadis çıkmıştı. Bu havadis içinde geminin mühendisi Ata Bey'in ve eşi Naciye Hanım'ın resimleri de vardı. Yıllar sonra Harp Akademileri Komutanı Orgeneral Fevzi Mengüç'ten bu olaydan Atatürk'ün de çok mutlulandığını duyuyordum.

Ata Nutku Beyle ilk karşılaşmamı 1943 yılında oldu. İstanbul Teknik Üniversitesi 3. sınıfında Gemi İnşaatı öğrenimini seçen 7 kişilik grubumuzu Köprünün Haliç iskelesinde o karşılamıştı. Beraberliğimiz yarım yüzyıl sürdü. Yıllardan beri İstanbul Teknik Üniversitesi'nde yetişmiş bulunan gemi inşaatı mühendisleri en çok onun damgasını taşımaktadırlar.

Ata Nutku Bey, çok boyutlu bir kişiliğe sahipti ve bunların her birinde üstün düzeye ulaşmıştı. Onun en önemli vasfı denizciliği idi. Gemi inşaatını bir ölü olarak bellemişti. Bugünkü dünyaya açılmış Türk gemi inşaatının temelinde herkesten fazla onun çabaları yatar. Kırklarda Türkiye'de çelik gemi inşa eden tek kişi o idi. 10 metre boyunda bir şalopanin denize indirilmesinin dahi müstesna bir olay olarak hatırlarım. O günlerin teknik ortamını oluşturanlar Türkiye'de gemi yapılamayacağını ileri sürüp Ata Beyi eleştirirlerdi. O ise bunları umursamayp tek başına gemi inşa etmeğe devam ederdi. Ellilerin başında bu heyecanlı görev aldığı Denizcilik Bankası'na da taşınmıştı. Orada başlattığı şehirhattı vapurları ve araba vapurları bugünün gemi inşa sanayinin temelini oluşturmaktadır.

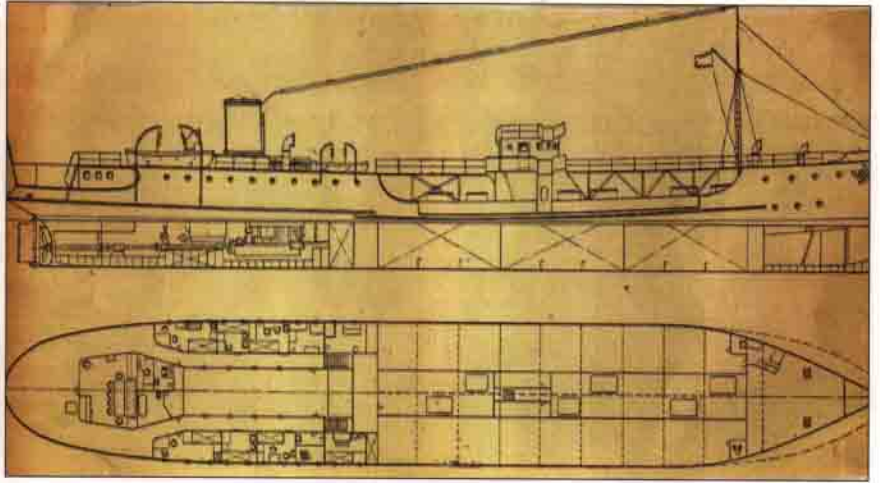
Ata Nutku Bey'in üniversite öğretim üyesi olarak hizmeti, alışlagelenin çok üstünde bir nitelik taşıyor. Herşeyden önce bizdeki öğretim üyelerinde pek görülmeyen bilfiil eser vermiş olmanın gücünü taşırdı. Ayrıca derslerinde klasik anlatımla iye yetinmez her konuyu düşünmeğe ve tartışmaya zorlardı. Hepimiz yabancı dilde kitap kanştırmağa onun derslerinde alışmışızdır. Kendisi de daima öğrenme çabasında idi. Dış ülkelerde uzun süre



kaldıktan sonra döndüğümde verdiğim dersleri öğrencilerle beraber takip ettiğini hatırlarım.

Bilimsel konulara merakı vardı. Bu merak hayatının sonuna kadar devam etti. Temelde sağlam bir sağ duyusu vardı ve bu onu doğru yola yönlendirirdi. 1964 yılında Norveç'in Bergen şehrinde Dünya Akışkanlar Mekanikliği Konferansı toplanmıştı. Ata Bey, orada geometrik şekillerin direnci hakkında bir tebliğ vermişti. Konu basit görünmekle beraber daha önce yapmamıştı ve Ata Bey, o alandaki otoritelerin takdirini toplamıştı.

Ata Bey felsefe sahibi idi. Olayları tahlihi benim hayat boyu etkisinden kurtulamayacağım ilkelerimi yaratmıştır. Atatürk hayranı idi ve Batılı anlayışına sahipti. Allah'na daima sığınmıştır. Türklüğünün gururunu her vesile ile dile getirirdi. Bugün memleketine her yönden hizmet etmiş bir büyük insanın hatırasını yaşıyoruz.



Ata Nutku'nun, projesini çizdiği ve inşasında çalıştığı Gölçük yağ tankeri.

lektişleri arasından sıyrılıp özel bir yere gelmesine neden olacaktır. Ata Nutku, çalışmalarında daima çok hassas davranır ve en ince ayrıntıların bile mükemmel olmasını ister. Nitekim 1929 yılında Türk Hükümeti'nin sipariş ettiği gemileri almak için gittiği Cenova'da, İtalyan Ansaldo firmasının yaptığı destroyerlerin dengesiz olduğunu görüp bir havuz testi ister. Aldığı yanıt onu şaşırtır: "Heyetinizin böyle bir talebi olmadı." İtalya'da turistik bir geziye çıkmış gibi davranan gemi teslim heyeti üyelerine çok kızan Nutku, kararında ısrar eder ve çok pahalı olmasına karşın havuz tesisi yaptırmayı başarır. Oğlu Yavuz Nutku, onun titizliğini ve sert mizacını anlatırken şunları söylüyor: "Babamla geçinmek öyle herkesin harcı değildi. Bunu bir tek annem başarabilirdi. Kendimizi görüp bir de gelişmiş yabancı ülkeleri gördük-

ten sonra, 'Neden biz de böyle değiliz!?'in hırslanmasıydı babamdaki."

Ata Nutku, İtalya'dan döndükten bir süre sonra çok sevdiği annesi Firuze'yi kaybeder. Babası Süleyman Nutku'nun öldüğü Cumhuriyet'in ilk yıllarından beri annesine hep o bakmıştır, ameliyat sonrası kendine gelirken adını andığı ilk kişi o olmuştur; o yalnız kalmasın diye Ata Nutku evlenmemiştir...

Nutku, bir süre mevcut gemilerin yenilenmesi işleriyle uğraşır. Gölçük tersanesinde İntibah romorkörünü mayın dökücüye çevirir, çarpışarak yaralanan Dumlupınar denizaltısına yeni baş

ve gövde yapar ve Peyk adlı geminin baş ve gövde bölümlerini yeniler. 1933-34 yıllarında ise Gümrük muhafaza Komutanlığı için Akdeniz'deki yelkenli kaçakçı teknelerine karşı kullanıl-

ılmak üzere yelkenli-motorlu tekne di-

zayn ve inşa eder.

Ata Nutku'nun en büyük başarılarından biri Gölçük adındaki yağ tankerinin yapılmasıdır.

O yıllarda bazı çevrelerde hakim olan 'Tür-

kiye'de gemi yapılamaz' düşüncesine Ata Nutku'nun verdiği en güzel yanıt Gölçük adlı gemi. Yıllar sonra bir gazeteye yazdığı bir yazıda düşüncelerini şöyle anlatacaktır: "Bu mesleği



Yeni Türk tersanesinin projeleri hazırlanıyor

Tesisat kurulduktan sonra, burada her nevi gemi yapılabilecektir. Gölçük büyük bir liman oluyor Yağ gemisinin indirilmesi geri kaldı



MÜBERRİSİ
"ERAT" SIKAVI
İstanbul
Sak. Kurum. sok.
No: 2001 Telgraf
Semb. Yedigün

YEDİGÜN

9 NİSAN 1938

ABONE BAHTLARI
Türkiye'de her taraf için en iyisi 300 — aylık 250 — 2 aylık 130 kuruşlar
Haber için memnuniyetli 400 aylık 400 kuruşlar

SALI GÜNLERİ ÇIKAR HER SEYDEN BAŞEDER HAFTALIK RESİMLİ MECMUADIR

Cumhuriyetin yaptığı ilk gemi "Gölçük" yağ tankeridir. Ata Nutku bu gemi ile Türkiye'de gemi yapılamaz düşüncesinde olanlara iyi bir yanıt verir, 1935 (solda).
Atak Mayın Gemisi'nin denize indirilişi, Ata ve Naciye Nutku çiftinin düğün töreni gibidir, 1938 (sağda).

Türk milletinde ne ışığına bir zafere! Özgün hafta davası indiren ötekten sonra günümüze için vatanında. Vakıfınca çalıştı Atak mayın gemisini büyük bir başarıyla inşa eden kahramanlarımız. Atak mayın gemisini büyük bir başarıyla inşa eden kahramanlarımız. Atak mayın gemisini büyük bir başarıyla inşa eden kahramanlarımız. Atak mayın gemisini büyük bir başarıyla inşa eden kahramanlarımız.



Ata Nutku, 1950'lerde model gemi laboratuvarında, Aclan Saatçioğlu, Tarık Sabuncu, ile birikte.

seçmeye karar verdiğimiz zaman memleket düşman istilâsında idi. Memleketin kurtulacağına o karanlık günlerde nasıl inanmış isek, bu mesleğin de yetişen nesiller tarafından, bir gün memlekete refah verecek seviyeye ulaştırılacağına inanıyoruz. Tezgâhsız, tahsisatsız, adamsız çalışırken nevmid olmadık. O zaman gemi yapmamızın muarızları Abdülhamit devrinin (gemi bozma zamanına ait) yaşlı adamları idi. Bunlar, yabancılara tesirleri altında, dar görüş-

leriyle ve parlak teranelerle bu mesleğin gelişmesine engel olmuşlardı. Seneler geçtikten sonra bu hatalarını bize itiraf ettiler. Bugün Türk milleti her ferdinden, yetiştirilmiş olduğu maksat üzerinde vazifesini yapmasını bekliyor. Bunu en çok itimat ettiği ve ilerisine ait ümit-

lerini bağladığı gençliğe bırakmış olmakla haklıdır."

Gölcük gemisinin yapımında yaşanan sıkıntılar Ata Nutku'yu hiçbir zaman yıldırmamıştır. Her zamanki kararlı tavırla geminin omurgasını kızığa koyar ve bakanlıktan alınması gereken izin için bundan sonra başvuruda bulunur. Büyük maddî sıkıntılar yaşanmasına karşın, geminin bitirildikten sonra denize indirilişi ise tam bir zafer havasındadır. Bu zafer Türkiye'de gemi

Babam Ata Nutku

Yavuz Nutku

Babamın hayatının iki hedefi vardı:

1. İlk gemiyi yapmak ve Türkiye'de gemi inşaatı sanayisini başlatmak.

2. Türkiyede gemi inşaatı bilimini kurmak.

Bu hedeflere ulaşmanın sınırsız şüphesiz hep müthiş bir enerji ile dopdolu olmasıydı. Gerçekçi ve başarıya yönelik olmayan hiç bir şeye tahammülü yoktu. Hedeflerinin denizcilikte ilgili olması ise şüphesiz ailesinin geleneklerinden kaynaklanmaktadır. Dedem Süleyman Nutku İstanbul'daki Deniz Müzesi ve Kılavuzluk teşkilatının kurucusu, içlerinde Ertuğrul Firkateyni Faciası da olan 8 kitabın yazarıdır. Bahriyedeki aksaklıkları düzeltmek için kurdukları Fen Komisyonu'nun faaliyetlerinin men edilmesiyse Preveze'ye bir tür sürgüne gönderildiği sırada babam doğmuş. Dedem de babam da hayatları boyunca teknik konularla, öncülük edecek derecede, ilgilenmelerine karşın sanatkar yanları da ağır basan insanlardı. Bunu dedemin kitaplarından, örneğin Bahriye Kur'a Neferinden açıkça anlamak kabül. Çok kuvvetli ve şüphesiz hep örnek aldığı bir babasının olması yanında babamın en büyük ilham kaynağı muhakkak annesi Firuzeydi. Firuze'nin annesi tek başına bir atlı araba ve üç küçük çocukla batıya doğru yola çıkan bir Ermeni kadınıydı. Bursa'ya vardığında oradaki bir Jandarma komutanı onları korumuş, sonunda onunla evlenmiş ve Firuze de böylelikle dünyaya gözlerini açmıştı. Annesinin fotoğrafının fotokopisinin altına babam "Anam, Sevgili Çanım Anam (gemi yapıpacaksınız muvaffak olacaksınız) demişti" diye yazmış.

Neydi ilk gemi Gölcük yağ tankesinin yapıldığı zamanki şartlar? İlk başta 1930'larda hazin Os-



manlı enkazının ardından Cumhuriyetin çağdaş uygarlık seviyesine ulaşma atılımı vardı ve şüphesiz bu Cumhuriyetin en heyecanlı devriydi. Babam bu heyecanı bütün hayatı boyu duydu. Buna karşılık tersanelerin neredeyse yok sayılabilecek durumda olmaları ve en kötüsü ustaların nesiller boyu gemi inşaatı yerine gemi sökücüsü olarak çalışmış olmalarının getirdiği zihniyet vardı. Babam bu durumda geliştirdiği stratejiyi hep kullandı: Hiç kimseye haber vermeden Gölcük yağ tankesinin planlarını yaparak kendisine göre yetiştirdiği yeni işçilerle geminin inşaatına başlamış!

Bir yandan da bakanlıktan gemi inşaatına izin almak için yollar aramış. Sakladığı fotoğraflar arasında bir gazeteden fotokopisini çektiği Zekai Apaydın'ın resmi var. Onun altına "Türkiye'de yeni Gemi İnşası için Ata Nutku tarafından kendisine yazıldığı mektup üzerine Gölcükte (Yeni Gemi İnşa Komisyonu) nun kurulması işe başlamasını sağlayan bakan" diye yazmış. Babamın başarılı olmasının en önemli sebebi işçilerinin problemlerine duyarlı olması, onlara bir baba gibi davranmasıydı. Gölcük yağ gemisi için aldığı ikramiye ile inşaatına yeni başlanan Atak mayın gemisinin omurgasının altında işçilerine

ziyafet vermiş. Seneler sonra bu işçiler çocuklarıyla bayram ziyaretine evimize gelirlerdi. Bir de o günkü ortamda protokole göre kutlamayokmuş; Mareşal Fevzi Çakmak'ın Genel Kurmay Başkanı olarak Millî Müdafaa vekaletine yazdığı tardırmamede aynen "Yüzbaşı Ata, âmirleri ve işçilerini takdir ederim" ifadesi bulunuyor.

İlk hedefe ulaşmadan önce babamı böyle gözünü kırpmadan riskli işlere atılmaya yönelten neydi? Sanıyorum bu Adatepe ve Kocatepe destroyer gemilerimizin donanmamızca kabulü için babamın da içinde bulunduğu bir heyetin 1930 da İtalya'ya gönderildiği sırada yaşanmış bir olaydır. Babam bir yandan heyetkilerin tersaneye pek uğramadıklarını öte yandan da gemilerin dengesi olduğunu görmüş. Bunu heyet başkanına söylediğinde hiç bir netice alamamış. Sonunda bir manevrada Adatepe'nin dönerken olağanüstü yattığı ortaya çıkınca İtalyanlardan pahalı ve zahmetli bir iş olan geminin havuzda yatırma deneyini istemiş. İtalyanların cevabı ise heyetinizin böyle bir isteği yok olmuş. Bunun üzerine heyeti aramaya çıkan babam onları salonda bulmuş ve "Gel Ata, vino, çok güzel" tezahüratı ile karşılamış. Bu olayda duyduğu infial onda kalıcı bir iz bırakmıştı. Neticede babamın şöyle bir karakter yapısı geliştirdiği anlaşılıyor: Doğru bildiğini en kesin bir dille ve acımasızca söylerdi. Gizli gizli herkes bundan şikayetçiydi ama kabahatleri ortaya çıkacağı için itiraz edemiyorlardı. Babamın doğrulan balyozla kafaya indirme yönteminden en fazla nasibini alan ben buradaki kendisine doğru yolu gösterdiği için teşekkür ediyorum.

Gölcük yağ tankesinin inşaatı Türkiye'de gemi yapılabılır tezinin somut ispatı olduğu için bir dönüm noktası olmuştur. Ama esas gemi inşaatının coşkulu kutlanan doğum günü Atak mayın gemi-

yapılamaz diyenlere karşı Ata Nutku'nun zaferidir; bu zafer Cumhuriyet idealizminin köhnemiş Osmanlı değerlerine karşı bir zaferidir. Gölcük gemisi törenle suya indirilirken geminin mühendisine tebrikler yağmaktadır.

Türkiye'de gemi yapılabileceği anlaşıldıktan sonra Ata Nutku'nun yaptığı en önemli gemilerden biri de Atak mayın gemisidir. O yıllarda Ata Nutku bir sınıf arkadaşı olan Adnan Kaynar'ın ailesinden Naciye hanımla tanışır ve evlenirler. Atak gemisinin suya indirilişi sanki genç Nutku çiftinin düğünüdür. Bütün gazetelerde genç mühendis ve eşinin fotoğrafları yer almaktadır. Ahmet Emin Yalman, 28. 3. 1938 tarihli Tan gazetesinde şöyle yazmaktadır: "Yarım asır evvel istibdadın tazyiki ile taş kesilmiş bir cemiyetin ortasında Ahmet Mithat'ın romanlarını okuyanlardan hangisinin gözüne şu tatlı manzara gelebilirdi: Birer birer harp gemilerimizin planlarını yapan, inşasını takip eden bir genç Türk mühendisi Ata Nutku, eşinin, eserinin binlerce vatandaşın gözünün önünde denize indirilmesi töreninde kendisine baş rol verilen, bu ça-



Istanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Fakültesi Profesörler kurulu.

lışmaya, bu muvaffakiyeti bir ortak diye tanıyan bir Bayan Nutku..."

Ata Nutku, eşi Naciye hanımdan 56 yıllık evlilikleri süresince hiç ayrılmaz, öyle ki Türk Hükümeti'nin İngilizler'e sipariş ettiği gemilerin alınmasına İngiltere savaşta olmasına karşın eşiyile birlikte gider. O günlerde İngiltere sürekli Alman bombardımanına uğramaktadır; İngilizler'in Ata Nutku'ya verdikleri yanıt ise ümit kırıcıdır: İngiltere savaşta- r ve bu gemilere ihtiyacı vardır, gemi-

ler Türkiye'ye verilmez. Ata Nutku ve eşi 1941 yılında Türkiye'ye dönerler.

Nutku Türkiye'ye döndükten sonra yeni bir tersanenin kurulma çalışmaları-na katılır. Bu tersane Taşkızak'tadır. Burada 2500 ton kaldıran bir yüzer havuz ve Tulunay adlı akaryakıt tankerini inşa eder. 1943 yılında Taşkızak'ı ziyaret eden İsmet İnönü, Ata Nutku ile görüşür ve ona Yüksek Mühendis Mektebi'nde gemi inşaatı bölümünün açıldığını söyler ve kendisinden burada öğretim görevlisi

sinin denize indirilişinde yaşanmış. Gazete ve dergilerin çok geniş verdiği bu olayın yıldızının ise annem olduğu anlaşılıyor. Annem Naciye çocuklarının tahsiline önem veren Yanyalı bir ailenin kızıydı ancak onun doğumunun ardından göçmen olan ailesini zor günler beklemekteydi. Neyse ki annemin fizik ve matematiğe büyük bir doğal yeteneği vardı ve bu sayede parasız yatılı Çapa Öğretmen Okulu'nu kazanarak öğretmen olmuş. Annem ve babamı ileride Amiral olacak olan Adnan Kaynar tanıştırmış, üstelik babamın tersane gocuğu yerine temiz bir üniforma giymesini de sağlamış! Annem Atak Mayın Gemisi'ni denize indirdiğinde babamın çalışmalarında onun en büyük destekçisi, modern Türk kadınının simgesi olarak algılanmış. Gerçekten de hep öyleydi.

Gerek Gölcük, gerek Atak ve gerekse Gölcük tersanesinde 1930'larda yapılan tüm gemiler destek gemileriydi. Yaklaşan ikinci dünya savaşı karşısında İngiltere'ye savaş gemileri sipariş edilmişti. Bu gemilerin inşaatına nezaret edecek komisyona seçilen babam annemi de Gölcük'ün ıssızlığından Londra'nın merkezine taşımış. Bir süre sonra başlayan Alman bombardımanı altında çalışmalar daha da hızlanmış ama İngilizlerin de gemileri teslim etme niyetleri olmadığı ortaya çıkmış. Bu da babamın gemilerimizi kendimizin inşa etmemiz gerekir düşüncesini sonuna kadar pekiştirmiş. Savaşın ortasında Ankara'ya döndüklerinde kendilerini ilk defa çocuk yapacak kadar güvencede hissetmişler. Ben ve kardeşim Ayla, babamın İstanbul'da Taşkızak tersanesinde çalıştığı sırada doğmuşuz. Bu süreçte babam gemi inşaatının alt yapısı olan 2500 tonluk bir yüzer havuzun inşaatını gerçekleştirmiş. Bir yandan da Yachting World dergisinin açtığı bir yelkenli kotra dizaynı yarışmasına katılmış. Yachting World babamın ölçüleri çevirirken yaptığı bir hata-

dan dolayı bu tekneyi yarışma dışı saymış, ancak Unusuall Design diye bir özel ödül vererek yayınlamış. Daha sonra bu tekne Lilly adıyla inşa edildi. Babamın gemi dizaynlarında çok yalın hatlar hakim olmasına karşın yelkenli tekne çizimleri epey komplice gözüküyor. Keza daha önceleri adalar denizindeki kaçakçıları kovalamak için hazırladığı ve gümrük vekaletinden bir takdimname aldığı yelkenli Pereme'nin çizimleri de öyle. Esasında babamın gönlünde yelkenlilerin hep özel bir yer tuttuğu anlaşılıyor. Gölcük'te kendisi için yaptığı kotranın resimlerinin altına "Kotra, güzel günler" diye yazmış.

Türkiye Cumhuriyetinde eğitim ve humanizmanın en büyük hamlesi 1940'ların sonlarında Hasan Ali Yücel'in Bakanlığı sırasında gerçekleşmişti. Bu arada İstanbul Teknik Üniversitesinde de gemi inşaatı şubesi kurulması planlanmış ve bir İngiliz Profesör danışman olarak davet edilmişti. Babam ve yakın arkadaşı Muhiittin Etingü bu çerçevede İTÜ'ye öğretim görevlisi olarak davet edilmişlerdi. Bundan sonra babam esas itibarıyla ikinci hedefine yönelik çalışmalar yaptı. Bu sıralarda annem geceleri bizi yatırken babamın hep Gemi Dizaynı kitabını yazdığını hatırlıyorum. Kitabının sonucunda babam gemi dizaynında önemli ekonomik ve teknik şartların optimizasyonunu tek bir grafik şeklinde toparlayan bir sonuca varmıştı ve bunu ayrıca yayınladı. Babam 1948'de oybirliğiyle İTÜ'de Profesörlüğe alındı ve Deniz Kuvvetlerinde Yarbay rütbesinden istifa etti.

Tüm 1950 ve 1960'lı yıllar babamın gerek İTÜ'de model gemi deney havuzunun gerçekleştirilmesi, yeni nesil mühendislerin yetiştirilmesi ve gerekse bilfiil gemi inşaatında çok faal olduğu bir devirdi. Model deney havuzu Taşkızak'ın ardında boylu boyunca ortaya çıktı ve gemi tasarımlarının deneysel verilerle düzeltilmesine olanak sağladı. Böy-

lelikle gemi dizaynı deneysel veriler üstüne kurulu bilimsel bir tabana oturuluyordu. Babam kendisi ve öğrencileri için yurt dışı yayın ilkesini de bu sırada koymuş. Babamın model havuzunda Taka gibi geleneksel teknelerin deneyler ile teknik karakterizasyonunu yaptığı yayınlara yurt dışından yankı geldi. Aynı şekilde model deney laboratuvarının Kadırga broşürü de ilgi çekti. Deniz Müzesindeki kadirgalarından aldığı ölçülerle yapılan modellerin deneylerinde babam saftanat kayıtlarının 3 gencin bir küreği çekeceği 24 çift kürekle tam Sarayburnu akıntısını geçecek şekilde optimize edilmiş olduğunu tespit etmişti. Bu yayını Süleyman Nutku'ya ithaf etmiş. Diğer yandan babam 1950'lerde Denizcilik Bankası Yönetim Kurulunda görev yaptı. Özellikle şehir hattı vapurları, arabalı vapurlar ve Abidin Dâver şilebinin inşaatını gerçekleştirdi.

1970'lerden itibaren ölümüne kadar babam yeni tip bir motor icad etmek için uğraştı. ABD'den yedi patent aldı. Bu onun bahriye'de tembel öğrencilere dersi hazmettirmek için çıkardığı el yazımı Makineler Arasında dergisinin konusuydu. Makinenin yeni özelliği pistonsuz olmasıdır.

Babam bir anda karar veren ve onu gerçekleştirmek için hemen harekete geçen bir yapıya sahipti. Buna karşın annem, kendi annesi Safiye'nin "Bir adım atmadan önce bundan sonra atmak mecburiyetinde kalacağın ikinci adımın seni nereye götüreceğini bilmelisin" öğütüne her zaman uydu. Kişilikleri bu kadar tezat teşkil eden annem ve babam birbirlerini tamamlayarak 56 sene beraber mutlu bir evlilik yaşadılar. Babamın ve annemin ilk başta belirttiğim iki hedeflerine bir de aileyi eklemem gerekir.

Özellikle çocuklarının en iyi değerlerle yetişebilmesi için her türlü fedakarlığı seve seve yaptıklarını eklemem lazım. 1994'te babamın ölümünün 3 ay ardından annem de hayata gözlerini yumdu.



Haliç tersanesinde işçilerle birlikte, 1952 (solda). "Abidin Daver" gemisinin omurgası kızaga yerleştirilirken, yetiştirdiği markacı usta ile. Bu usta daha sonraki markacıların yetiştiricisi olmuştur, Camialtı tersanesi 1952 (sağda).

olarak çalışmasını ister. Artık onun için yeni bir dönem başlamaktadır; Cumhuriyet'in övünç kaynağı olan Mühendis Ata, Cumhuriyet'e yeni nesiller yetiştirecektir. 1948 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi'ne sunduğu "Gemi Dizaynı" adlı kitapta dizaynı ekonomik verimliliğe yönlendiren orijinal bir metot açıklar ve bu kitabıyla profesör unvanını alır. Bu metot sonraları Alman Schiffstechnik dergisinde de yayımlanacaktır. Ata Nutku'nun öğretim üyeliğine verdiği değeri 1950 yılında bir



gazetede yayımlanan düşüncelerinden öğreniriz: "Mavi sular üzerinde zevkislemlimle yapılmış bir kotranın, bir yolcu gemisininin, hatta bir romorkörün süzülüşünü düşününüz. Bu ahenkli hareketi o gemiye veren emeğin sahibi gayet tabii zevklerin en büyüğünü duyar. Çelik parçaları bir şiir üslubuyla eserimize işliyorsunuz. Bundan büyük haz olur mu? Hal böyle iken bir de bütün bu ahenkli kompozisyonu tertip edebilecek insan üzerinde emeğiniz olması gemiyi yüzdüren mü-

hendiste sizden bir parça, bir zevk bulunması, bu doyulmaz bir şeydir. Ve gayet tabiidir ki hocalığımdan çok memnunuz. Talebelerimden hoca olarak yetişeceklerin ve onların talebelerinden de yetişecek hocalar silsilesini devam ettirecek olursak, kadir bilir insanlar indinde, asırlar sonra insanın memleket hizmetinde ismi geçer. Hocalık yolu ile elde edilen bu mânevi his tatmini bakımından da hocalığımı çok severim."

1950'li yıllar Ata Nutku'nun en faal olduğu yıllardır. Gemi inşaatı eğitimini en modern seviyeye ulaştırmak için yabancı profesörler davet eder ve okuldaki asistanları da yabancı ülkelere gönderir. Nutku, bu yıllarda gemi hidrodinamiği araştırmaları için 75 m boyunda bir model deney havuzu inşa ettirir; yine aynı yıllarda Gemi Enstitüsü'nü kurarak araştırmalar yapar ve bültenler yayımlar. Bu yıllar aynı zamanda onun Denizcilik Bankası yönetim kuruluna girdiği yıllar-

Ord.Prof. Ata Nutku'nun Eserleri

<p>Yayınlan</p> <p>1925-26 (Tercüme) 40.000 tonluk yüzye havuz Rıskale mevkide Bahriye (Tercüme) Tayyare Gemileri mevkide Bahriye</p> <p>1947 November 10 tons Auxiliary Cruiser (Design Competition) Yachting World</p> <p>1958 (Kitap) Profesörlük teklifi Gemi Dizaynı I.T.Ü. Makina Fakültesi Yayını sayı 377</p> <p>1955/56 Bd.-3 (S.156-158) Schiffstechnik (Almanya) "An Independent Method of Merchant Ship Design"</p> <p>1956 Gemi Enstitüsü Bülteni (I.T.Ü.) No. 1</p> <p>Gemi Model Deneme Laboratuvarı ve Enstitü Çalışma Raporu, 1956 I.T.Ü. Gemi Enst. Bülteni No. 2 (Prof. Dr. Ing. G. Kempf ile beraber) Model Tests with Sailboat "Pirate"</p> <p>1957 I.T.Ü. G. Enst. Bül. No.3 Model Tests with Fishing Boats I</p> <p>1958 (Ap. 10) 2nd-World Fishing Boat Congress "Some Turkish Fishing Boats", etc. Fishing Boats of the World II, F.A.O. (Traung)</p> <p>1960 Model Tests with sailboat Haliç II (Stabilizasyon) I.T.Ü. G. Enst. Bül. No.4</p> <p>1957 Ancient Turkish Craft I Sultan's Gallery (Kadirga) G. Enst. Bül. No. 5</p> <p>1957 gemisi Çalışma Raporu G. Enst. Bül. No. 6</p>	<p>1962 "Model Tests with fishing boats II TAKA" G. Enst. Bül. No. 7</p> <p>1965 "Ayaklar üzerinde seyreden süratli motorbotlar" I.T.Ü. Mak. Fakültesi Konferansları</p> <p>1956 "Yüklenilerin Tekne Dizaynı ve İnşaatına İlim bir bakış" I.T.Ü. Mak. Fak. Konferansları</p> <p>1965-1965 "Gemi Dizaynı Data Broşürleri" Gemi Enst. Neşriyatı</p> <p>"Aktarız/Karadizim"</p> <p>"İzmir-Ege/Marmara"</p> <p>"Dümbelbaşı/Fenarbaşı"</p> <p>"Paşabaşı"</p> <p>"İsanköy/Beykoz-Hasköy"</p> <p>"Beşiktaş-Ermergan"</p> <p>"Fendiç/Ataköy/Harbiye/Turan Emektaş/İnkilap/Beylerbeyi/İzmir-Vizinköy"</p> <p>"Kartal/Kabatay/Hümyet"</p> <p>"Sakarya/Kıyısı/Bolu"</p> <p>"Deniz/Amasya"</p> <p>"Uludağ/Bandırma"</p> <p>1961 "Türk Denizçiliği ve Gemi İnşaatı Sanayinin Geliştirilmesi" G. Enst. Neşriyatı No. 9</p> <p>1963 "Çevirme-Güç" (Asis. Ferhat Küçük ile beraber) G. Enst. Yayını No. 8</p> <p>1957 "Gemi İndiriliğindeki alınan dersler" inşiküle Gemi Mecmuası sayı 6-7</p> <p>1958 "M/S İzmir, İskenderun, Trabzon" Stabilite inceleme Gemi mecmuası sayı 10-11 Makale I.T.Ü. Mak. Fak. Konferansları (1965) sayı no. 586</p>	<p>1968 (Dic.) "Waterline Bulb on High Speed boats" American Society of Naval Engineers Journal (N.Y. U.S.A.)</p> <p>1962 "Çalışma Raporu" Gemi Enstitüsü Bül. No. 13</p> <p>1965 "Çalışma Raporu" Gemi Enstitüsü Bülteni No. 14</p> <p>1965 (Oct.) "Some Considerations on high resistance of Planing Hulls" International Shipbuilding Progress (Holland) Vol. "2, No. 134 (p. 408-517)</p> <p>1967 (Fevr.) "Gemi İnşaatındaki İlerlemeler karşısında Tersanelerimizin durumu" Gemi Mecmuası Sayı 28 (S. 15-28)</p> <p>1968 "Platonlu Buhar Makinesi" I. I.T.Ü. Teknik Okulu yayını</p>	<p>1945-1950 "Taşközük Tankeri 2500 TDW. (Taşközük tersanesi) ÇB pernaseli"</p> <p>1944 "Devlet Demiryolları Romanörleri" 4 adet (Eznel tersanesi)</p> <p>1944 2 adet Cephanı Tanderi (Asiçü) Taşközük Tersanesi</p> <p>1944 2 adet Torpido çalışması</p> <p>1945-1947 2500 T. kaldırma kapasitesinde (Yüzzer havuz) Taşközük Tersanesi</p> <p>1948 Pontun köprü</p> <p>1948 İstanbul Belediyesi için "El Motorlu Tağı"</p> <p>1952 Kartal/Kabatay/Hümyet Arıbaşı vapurları</p> <p>1953-1955 150-300 tonluk İrman Tağı Mavnaları</p> <p>1955 "Akdeniz tipi ve "İzmir" sınıfı gemilerin avın projeleri Zonguldak Limanı için vinç prizması teknesi.</p> <p>Ereğli liman inşaatı için vinç pontonu</p> <p>Haydarpaşa liman inşaatı için taşıyıcıne dublaneler</p> <p>"İsanköy-Hasköy" motorlu yolcu gemisi (İstanbul Şehir Hatları Hasköy Tersanesi)</p> <p>"Karamürşel" yarıdan çarık arıba vapuru</p> <p>"Abidin Daver" 6000 tonluk yük gemisi</p> <p>Gümrük Muhafaza Komutanlığı Motorbotu (V bottonu)</p> <p>Bakıç-Teknesi (3 adet)</p> <p>1956 18000 Ton kaldırma kapasiteli (Yüzzer Havuz) İstinye (Camialtı Tersanesi)</p>
---	--	---	---





dır. Ata Nutku bu dönemde Haliç, Camialtı, İstinye, Hasköy tersanelerinin modernizasyonunu yapar. Bu dönemde başlatılan bir hamleyle yapılan İstanbul şehir hatları vapurları, Abidin Daver şilebi, Kabataş araba vapuru, çeşitli feribotlar, hep onun eseridir. Nutku aynı dönemde gemiler için pervaneler de tasarlamaktadır. Yavuz Nutku bu günleri şöyle anlatıyor: "Babam o zamanlar pervane dizaynları da yaptı. Bazen dışarıdan da gemiler pervanelerini yetersiz bulup, Teknik Üniversite'ye başvurmuş. Üniversite'nin de döner sermaye benzeri bir işleyişi varmış, tabii projeyi yapan da para alırdı. Bazen pervane parası çok imdadımıza yetişti. Bir keresinde bir laz kaptan projeyi alıp gitmiş, parasını ödememiş. Fakat sonra başka bir pervane için gelince o parayı da vermiş."

Ata Nutku 1958-59 yılları arasında Amerika Birleşik Devletleri'nde bulunur. Burada Berkeley Üniversitesi'nde

misafir profesör olarak derslere girer, araştırmalar yapar. 1960'lı yıllar ise Nutku'nun İTÜ Teknik Okulu'nda ders vermeye başladığı yıllardır. O döneme kadar akademisyenler burada ders vermeyi önemsememekte, derslere asistanlarını göndermektedir. Fakat Ata Nutku bu işi ciddiye alır ve Teknik Okul'da buhar makineleri üzerine dersler verir. Bir süre sonra burada verdiği dersleri "Pistonlu Buhar Makineleri" adlı bir kitapta toplarlar.

"Bu, insana komik geliyor olabilir, çünkü pistonlu buhar makineleri o zamanlar bile tarihe karışmıştı. Fakat her şeyin en basit

haliyle ortaya konulduğu, termodinamiğin en kritik ölçülerle anlatıldığı bir kitapta bu. Nitekim, babam 1974 yılında emekli olduktan sonra kendini tamamen yeni bir tür motor icat etmeye verdi; yedi tane Amerikan patenti vardır. Emekli olduktan sonra hayatının yönünü gemilerden çok motorlara çevirdi." diyor Yavuz Nutku.

Ata Nutku yaşamının son yıllarında pistonsuz bir gemi motoru üzerine çalışmalar yapar. Ne var ki 1989 yılında gözlerindeki bir rahatsızlık onun görmesine engel olur; bu tarihten sonra yaşama küsen Ata Nutku, 31 Ocak 1994 yılında vefat eder. Yaşam boyu yanından hiç ayrılmayan eşi Naciye hanım da birkaç ay içinde onu izler.

Ata Nutku Cumhuriyet'in yokluk yıllarında, tüm sıkıntılara rağmen Türkiye'de gemi yapılabileceğini kanıtladı. Dinamik ve kararlı kişiliği ile Cumhuriyet gençlerine sanki hep şunu söylemek istiyordu: Yapacağı şeylere inanmış insanların önüne hiçbir güçlük geçemez.

Türkiye Ata Nutku'ya çok şey borçlu...

Bu yazıya katkılarından dolayı, Kemal Kathan'a ve Yavuz Nutku'ya teşekkür ederiz. Yazının hazırlanması sırasında Ata Nutku'nun hayatı tayken kaleme aldığı biyografik notlarından, 26.6.1950 tarihli Son Saat ve 28.3.1938 tarihli Tan gazetelerinden yararlanılmıştır.

Gökhan Tok

