

İTÜ EVİ
CUMARTESİ SÖYLEŞİLERİ
“**ULUSAL SERMAYE KAYBI**”

Konuşmacı: Yük. İnş. Müh. Özer SELÇUK

17.01.2009

----&----

ASIM RASSAN (Genel Sekreter)- Değerli üyelerimiz, saygıdeğer konuklarımız; Birliğimizin düzenlediği geleneksel Cumartesi konferanslarından birine daha hoş geldiniz.

Bugünkü konumuz, “*Ulusal Sermaye Kaybı*”. Değerli bilgileriyle bizleri aydınlatacak olan konuşmacımız İnşaat ve Maden Yüksek Mühendisi Sayın Özer Selçuk. Ben kendisini sizlere kısaca tanıtmak istiyorum:

Sayın Selçuk, 1938 yılında Artvin’de doğdu, 1961’de İTÜ Maden Fakültesinden mezun oldu. 1962’de İTÜ Maden Fakültesinde Profesör Filiz Moroğlu’nun başında bulunduğu işletme kürsüsüne asistan oldu. Hocasının izin ve tavsiyesi, yönetim kurulu kararıyla ortanca ağabeyinin mesleğini de öğrenmek üzere İnşaat Fakültesine girdi ve 1965’te İTÜ İnşaat Fakültesinden mezun oldu. Askerden dönünce kürsü şefi Almanya’ya döndüğü için, inşaat mühendisliği sektöründe çalışmaya başladı ve bu sektördeki çalışması bu yıl 41. yılına girmiş bulunmaktadır. Her bölgede çok sayıda sulama projesinin projelendirilmesinde ve yapımında, baraj, karayolu, içme suyu, kanalizasyon ve hidroelektrik santral projelerinin yapımında şantiye şefi, teknik müdür, koordinatör ve müşavir olarak görev yaptı ve halen de bu işlerde çalışmaktadır. Evli olup 1 kız ve 1 oğlu vardır. Hobileri arasında kitap okumaktan sonra briç gelmekte olup, İTÜ Evindeki oyun arkadaşları *briçte usta* unvanına hak kazanmasını İnşaat Fakültesinde okumuş olmasına bağlamaktadır.

Ben sözü değerli konuşumuza vermeden önce bir hatırlatmada bulunmak istiyorum. Lütfen cep telefonlarımızı kapatalım veya sessize alalım, konferansın dikkatinin dağılmaması için. Buyurun.

ÖZER SELÇUK- Sayın dinleyiciler; çok cazip olmayan bir konuda sizleri yormak durumundayım. Fakat magazin basının fazla itibar etmediği, Türk kamuoyunun gözünden kaçan hususları dikkatinize sunacağımı sanıyorum.

Konumuz işte bu nedenle ulusal sermaye kayıplarımız. Komşunun bahçesinden meyve çalmayı birçoğumuz hoşgörülle karşılız. Birçok Kürt kökenli Türk aşiretinde sadece meyve değil, fidanı da çalanı yakalasanız, çalanın yakınları tebessümle karşılız sizi. Onların gözünde bu nevi hırsızlıklar avlanmak gibi bir spor cinsi olarak görülür. Diğer göçebe kavimlerde, yapanlar tarafından makbul sayılan hırsızlık kapsamı, hayvan çalmak ve Cengiz Han'ın eşi Börte Hatun örneğinde olduğu gibi kadın çalmayı da içine alacak şekilde genişlemektedir.

Konu biraz değişip muhatabımız devlet olunca her türlü kökenli Türk'ün devlet malı deniz, yemeyen domuz darbimeseline uyma ihtimali vardır. Zaten İslami yorumda karşınızdakini biraz aldatsanız da ticaretin helal olduğu düşünölmekte ve buna göre uygulama yapılmaktadır. Çok bildikleri varsayılan bazı üst düzey siyasetçilerimiz, çeşitli tertiplerle kamudan veya kamu idaresinden istifade etmeyi köşe dönme veya sermaye terakümü diye vasıflandırarak, el altından teşvik bile etmişlerdir. Kamuoyumuz, birtakım hırsızlıkları hoş görmekle kalmıyor, gözü açık, becerikli, iş bitirici gibi payeler bile bahşediyor. Hâlbuki Tanrı, Musa peygambere, Sina'daki Tur Dağı'nda bizzat eliyle taşa yazarak verdiği 10 emrin birinde, çalmayacaksın diyor. Hangi yiyeceğin "koşer", yani helal olduğunu, yüzlerce kural ile tarif eden Rab, Yahudilerin Allah'ı, kazanç veya kazanımların hangilerinin helal olduğunu herhalde Musevi kamuoyuna muhatap olduğunu düşünerek yiyeceklerde olduğu gibi detaylandırmamıştır.

Yukarıda bahsedilen sermaye terakümü, aynı ülkenin şahıs veya kuruluşlarına kaynak transferi durumunda geçerlidir. Yalnız bu transferlerin bir bölümü ülke dışındaki şahıs veya kuruluşlara yapılırsa, o zaman sermaye terakümü değil, düpedüz sermaye kaybı meydana gelir. Bir işin fiyatı ve tutarı, gaflet, delalet ve hatta hıyanet sebebiyle otoyollarda tezgâhlandığı gibi, aynı tarihteki TCK Yapım Dairesi fiyatlarının en az üç katı olması vakalarında göröleceği üzere, eğer işin proje ve şartları gereğine tam uysa bile, fahiş fiyatlı işlere hak edişlerle gerçek yapım bedelinden fazla ödeme yapıldığı halde, hayali kredi getirdiği varsayılan yabancıya gerçek değer üstündeki ödeme, tipik bir ulusal sermaye kaybı örneğidir.

Bundan daha büyük sermaye kaybı, proje tarif ve şartnamelerinde gaflet, delalet ve gene hıyanet yüzünden kötü yapılması sebebiyle olmaktadır. Otoyollar nispeten yeni bir uygulama olduğu için, akla "eskiden sermaye kaybı olmuyor

muydu?” sorusu gelebilir. Arnavut damadına demiş ki, bunun anası da böyleydi. Şimdi zülfüyâra daha az dokunacak eski bir örnekle devam edelim.

Efsanevi hukuk profesörü Ernest Hirsch, TÜBİTAK yayını “Anılarım” kitabında diyor ki: “Edirne ve İstanbul arasındaki mesafe kuş uçuşu ile 220 km yunan toprağına girip çıkmayan karayolundan ise 250 km olduğu halde, demiryolu yolculuğu tastamam 32 km tutan raylar üzerinde, bugün –yani kitabın yazıldığı tarih 1981’de- dahi 7 saat almaktadır. O tarihlerde bu en az 10 saatti. Bunun nedeni arazinin çıkardığı güçlükler değildir. Günlük dilde Trakya ya da Rumeli olarak anılan Avrupa Türkiye’sinin dağlık ya da başka bakımlardan güç aşılır bir coğrafi yapısı yoktur. İşin püf noktası benim, -yani Hirsch’in- eskilerde yaşamış bir adaşımın, Belçikalı Baron Hirsch’in uyanıklığında yatar. Türkiye’de kaldığım ilk yıllarda, hep bu adamla hısım olup olmadığımı sorarlardı. Bu Baron Hirsch, 1869 yılında, yani padişah, halife dönemi, doğu demiryolu imtiyazını ele geçirmiş ve kilometre başına garanti de sağlamıştır. Böylece, raylar nesnel olarak haklı gösterilemeyecek kadar fuzuli yere uzun döşenmiş ve Osmanlı Maliyesine ağır bir yük oluşturmuştur.”

Misafir hukuk profesörü de halkımız gibi, Baron Hirsch’in yaptığını sadece uyanıklık diye adlandırmaktadır. Hâlbuki bu Baron Hirsch Edirne-İstanbul demiryolunu 250 km. yapsa, fakat başka tür bir uyanıklıkla 320 km parası alsaydı, çok daha iyi olurdu. Adam hem 320 km parasını bizden tahsil etmiş, hem boşuna 70 km için ray, travers, balast ve benzeri malzeme, işçilik heder edilmiş, hem de 140 senedir bu hatta seyahat eden şahıslar ve sevk edilen mallar dolayısıyla işletme giderleri ve zaman israfı yapılmış ve yapılmaya devam edilmektedir. Yani bu hal çalmaktan beter olup, durumu anlamamız ve benzerlerinin oluşmasını önlememiz gerekmektedir.

Profesör Hirsch, anılarında bir örnek daha veriyor. Nitekim daha sonra demiryolu imtiyazı alan kimselerin elde ettikleri bu kilometre garantisi sonucunda, örneğin, 1907’de Bağdat demiryolu yapılırken 200 km olarak imtiyazı alınmış demiryolu hattı, öngörüldüğü üzere Ereğli’de son bulacak yerde burayı 9 km aşarak, kimselerin oturmadığı bozkırın ortasında bir yerde son bulmuştur. Demiryolu şirketi kilometre ücretini alabilmek için her gün Ereğli’den hattın sonuna kadar içinde ne yolcu ne de yük bulunan bir tren çalıştırmıştır.

Söz demiryolundan açılmışken, Ege’de tabi zemini yalayan kotlarda, dere geçişlerini ve yol geçişlerini halletmiş, yüzyılı aşkın süredir işletmede olan

demiryolunun bitişiğinde yapılan otoyolun, zeytin ağaçlarının tepelerini aşan kotlarda yapılması ve her türlü yapım giderleriyle oluşan israf ve sermaye kaybına bir diğer örnektir.

Ortadoğu Teknik Üniversitesi izin vermiyor bahanesiyle, Ankara çevre yolunun 130 km'ye çıkarılması ise çok türlü sermaye kaybının bir başka örneğidir. Diyeceksiniz ki, “çok türlü sermaye kaybı da ne oluyor?” bir kere zirve yapan fahiş fiyatlar yüzünden yabancı ortağa ödenen para ile sermaye kaybı olmaktadır.

İkincisi, çevre yolunun boyunun yaklaşık iki kat uzaması yüzünden yapılan sarfiyat ve fuzuli ödemeler de sermaye kaybının diğer ayağını teşkil etmektedir.

Üçüncüsü ise, Edirne-İstanbul demiryolu örneğinde görüldüğü veçhile yolu kullananların fazla zaman ve enerji harcaması yüzünden oluşan sermaye kaybıdır.

Dördüncüsü, çevre yolunu fazla uzun bularak kullanmayanların, şehir trafiğinde yarattığı kapasite işgali, dolayısıyla oluşan sermaye kaybıdır.

Ege'den konumuza tüy diken bir başka örnek, uluslararası dergilerde *Turkish Delight*, Türk Lokumu namıyla kapakta sergilenen İzmir-Çeşme Otoyoludur.

Time dergisi yakın zamanlara kadar gelişmekte olan ülkeleri söğüşleyen emsal projelere “*White Elephant Project*” diyordu. Sanılmasın ki uyanıklar sadece demiryolu ve otoyol inşaatlarında görülür. Mesela kek projeleri meyanında yabancılarla ortak olarak drenajsız sulama projelerini 8 bin dolar/hektar fiyatla yaptırmışızdır. Kek projelerine aşına olmayanlara biraz tanıtmak istiyorum:

Pire berber iken, deve tellal iken değil, 10-15 yıl önce bakanlar kurulu kararıyla taraf olan bir yabancı ülke, mesela İsrail keki kapsamında İsrailli firma ve seçilen iki Türk firması belirli bir baraj veya sulama projeleri, fiyatları ve şartlarını görüşerek tespit etmeye, sözleşme akdetmeye, DSİ Genel Müdürlüğünü yetkili kılmaktaydı. Maaşı 1000 TL civarındaki memurlarla, tutarı 100 milyon doları aşan mukaveleler ve mukavele fiyatları ve şartlarını müzakere eden firmalar, biraz vakit geçince kendilerini seçen yöneticileri kendi kadrolarına katmışlardır. Bu kek işlerinde yağma Hasan'ın böreğinden pay alma furçası, İsrailli o mertebeye varmış ki, birçok muslukçu ve nalbur müteahhitlere eş edilerek seçilmiş ve İsrailli gerçek bir müteahhidin ehil olmayanların seçilmesi konusunu mahkemeye götürmesi üzerine, İsrail mahkemesi “*Bakanlık seçtiğine göre, İsrail'in çıkarı bu yöndedir*” diyerek, ehil olmayan firmaların seçimini iptal etmemiştir.

Bu hay huy sırasında GAP projelerine dahil bir İsrail kekinde bakanlar kurulu kararıyla yetkilendirilmiş ve sözleşme görüşmeleri için Ankara'ya gelmiş bir firma patronuna beni müşavir olarak tanıtan bir proje firmasından daha evvel, hektarı 8 bin dolara drenajsız sulama projesi sözleşmesi imzalayan firmaların rekorunu 10 bin dolar hektarla kırmamızı talep etmişti. Amerika Birleşik Devletleri keki GAP projeleri için, çalıştığım şirket adına en büyük ABD müteahhitlik şirketlerinden birine işbirliği teklifi götürdüm. ABD firması Türkiye temsilcisi dedi ki, *"Filanca barajın ihalesi için aylarca çalıştıktan sonra, ortak olacağımız Türk firması makul kâra razı olmadı. Biz çekildik, onlar işi aldı. Bizim çalışmalarımız da boşa gitti. Bu sebeple her türlü masrafa ilaveten yüzde 10 kâra rıza gösterirseniz görüşebiliriz."* dedi. Bizimkilere ilettim, kabul ettiler. Bu arada yeni kekler döneminin sona ermesi dolayısıyla sonuç alamadık, fakat görüşmeleri tamamlanmış birçok kek projesi hala hazinede bekliyor.

Bir başka dergi kapağı konusu da, Bolu Tüneli Kaynaşlı çıkış viyadükünü kapakta gösteren Karayolları Dergisinde vardı. Yol yapım dairesinde mühendis tanıdıklarımın masaları üzerinde duran dergiyi göstererek, genç meslektaşlarıma, *"Dergiye bakmıyor musunuz, tünel çıkış viyadükü kotunda vadinin karşı sahili de görünüyor kapak resminde. Yolu karşı sahilde zemine oturtmayıp da neden 70 m. yüksekliğinde viyadük yapıp inşaatı bitmeden bir de tamir ettiriyorsunuz?"* dedim. *"Heyelan ihtimali yüzünden"* dediler, ben de vadinin karşı yamacında bugünkü İstanbul yolunun hizmet gördüğünü söyleyince, fazla merakın başa çok işlerin gelmesine sebep olabileceğini cevaben söylediler.

Bir başka sermaye kaybı türü de özellikle doğu ve güneydoğu bölgelerimizde istimplâk bedeli vasıtasıyla devleti soymaya olanak sağlayacak baraj ve sulama projelerini ihale ettirmek suretiyle vuku bulmaktadır. Bu kabil projelerde, hayvancı göçebelerin kışlağında inşa edilecek, sadece ters yerleri yalak, hayvan yalağı olarak kullanılan fakat hiç sulama yapılmayan Muş Karasu Sulaması gibi projeler olduğu gibi, göstermelik, sembolik sulama yapılan ve gerçek rantabilitesi sıfıra yakın yapılmış ve yapılmakta olan birçok proje vardır.

Sermaye kaybının muhtelif türleri projelendirip, karşımıza çıkarılmaktadır. Nasıl ki, muhtelif organlarda rastlanan kanser türlerinin hepsine kanser deniyorsa, çalmaktan daha beter ve daha zararlı, muhtelif türlerdeki sermaye kaybının hepsine aynı ismi veriyoruz. Kamuoyumuzun bilinçlenmesinin kemoterapi benzeri faydalar sağlayacağını umuyoruz. Eskiden beri ulusal sermaye kayıpları birtakım sofistike

tertiplerle yapıla geldiği gibi, son yıllarda duble yolların yapımına başlandığı zaman gösterilen cehalet ve kör inat yüzünden de oluşmaktadır. Duble yollarda teknik gerekliliklere uyulmadan ve işin ehli olan kuruluşlarca kontrol edilmeden yapılan yollar bir kış bile dayanmamış ve hemen tamir ihtiyacı doğmuştur. Bu meyanda heder olan malzeme, işçilik, ekipman çalışmaları ve sarf maddeleri, duble yollar yüzünden sermaye kaybı değil midir?

2008 yazında, TÜSİAD'daki konuşmasında Sayın Kemal Derviş, yüzde 22 olarak gerçekleşen ulusal yatırım düzeyinin düşük olduğunu, bunun en az yüzde 25'in üzerine çıkarılmasını ısrarla önermişti. Hâlbuki yüzde 22 diye gösterilen gerçekleşen yatırımların içindeki sermaye kaybına müncer olan projeler düşülmeli ve gelecekte de vukuu önlenmelidir ki, kalkınma program ve hedefleri tutarlılık kazansın.

Şimdiye kadar birtakım şahıs veya kuruluşların tezgâhladığı sermaye kaybı hadiselerini gözden geçirdik. Bunlara ulusal gaflet yüzünden kaybettiğimiz sermayeyi de eklemeyi unutmamalıyız. Şehirlerimizi her 50 yılda bir yıkıp yeniden yapmamız yüzünden kaybolan milli sermaye kim vurduya gitmektedir. Ankara'da son 50 yılda yıkılarak yeniden yapılan bina oranı yüzde 50'nin üstündedir sanıyorum. Avrupa'ya gitmeyenlerimiz bile, sinema ve televizyonlardan Avrupa şehirlerinde eski binaların korunduğunu ve yeni binaların varoşlarda yapıldığını görmüşlerdir.

Yapıların yıkılması suretiyle vuku bulan israf ve sermaye kaybının bir benzeri de şehirlerimizdeki kaldırımlar ve kenar taşlarının yaklaşık her iki yılda bir sökülüp atılması ve yenilerinin döşenmesiyle mükerrer bir şekilde meydana gelmektedir. Çok şükür ki, maliyet artı kar usulü ihaleleri geride bıraktık ve maliyetlerin şişirilmesi ile sermaye kaybı da sona erdi.

Camımız, yatırımların projelendirilmesinde ve uygulanmasında ne kadar söz sahibi ise, en az o oranda sorumluluk taşımaktadır. Projeler tasarlanırken ve de uygulanırken, sermaye kaybı süzgecinden geçirilmeli ve ezelden beri sermaye sıkıntısı çeken ülkemizin ulusal sermayesi korunmalıdır. Hal böyle olunca, "ört ki ölem" demeyerek, elden gelen tüm çaba gösterilerek, bütün taraflara yararlı projeler ürettirilmeli ve de hükmümüzün geçtiği projeleri o hale getirmeliyiz. Bazı hallerde bütün tarafların menfaatini gözeten çözümlerde başarı sağlanamasa bile, yukarıda bahsettiğim, ABD'li müteahhidin görüşünü benimseyerek, uzun vadede makul kârla yetinmenin stratejik önemi anlaşılabilir iş ve müşteri imkânı

sağlamalı, hem de aynı gemide bulunulduğu idrak edilerek selamete erişmeye çalışılmalıdır.

Ayrıca modern hukuk sisteminin vahiy beklemeden konu üzerinde çalışmalar başlatması yerinde olabilir. Uzmanlık alanımın dışında fakat hepimizi içine alan sermaye kaybı konusunu tanıtmak ve dikkatinizi çekmeye çalışırken sürçü lisan ettikse affola. Saygılarımla.

Efendim soru varsa cevaplamak isterim.

HÜSEYİN GÜREL- Hüseyin Gürel efendim, verdiğiniz bilgilere çok teşekkür ederim. Gayet güzel malumat aldık. Bir olayı daha arz etmek istiyorum, efendim:

Türkiye son zamanlarda bilhassa yüksek faiz ve düşük kur politikası sürdürmek suretiyle Türkiye muazzam miktarda soyulmuştur ve büyük bir sermaye kaybı da yapılmıştır. Dünyanın herhangi bir yerinde, mesela San Francisco'da emekli olan bir memur emekli maaşını aldığı zaman, faizini düşünmektedir. Dünya milletlerini arıyor, Amerika'da faizler 1-1,5 civarında, İngiltere'de 2 civarında, Almanya'da 3 civarında, ama Türkiye'de yüzde 18'dir. Bu maaşını Türkiye'ye yatırıyor, faizleri de topluyor ve Türkiye'de büyük bir soygun yaparak memleketine dönüyor efendim.

Arz etmek istediğim efendim, yüksek faiz ve düşük kur sebebiyle Türkiye'de çok büyük vurgun yapılmıştır, soyulmuştur efendim. Arz ederim.

ÖZER SELÇUK- Estağfurullah, bu bir başka tür yani. Bu Kemal Derviş görevden ayrıldıktan sonra, zaman zaman bu sizin bahsettiğiniz kur makasının açılması yüzünden, neticede yani dış ticaret açığını işte bu yüksek faizle gelen yabancı sermayeden kapatıyoruz, o yılki dengeyi geçiştiriyoruz ama tabii bunlar birikerek teraküm ediyor yani. İleride nasıl sonuçlanacağı belli değildir.

ERKAN ÇETİNKAYA- Erkan Çetinkaya, verdiğiniz bilgiler için çok teşekkür ederim, yalnız burada bir açıklama yapmak istiyorum: 1860'ın idarecilerine Hirsch tarafından bir haksızlık yapıldığı kanaatim o. Hirsch'in kitabında okudum, şöyle ki, 1860'lardaki olayı, 1940'lardan bakarak Hirsch gözlemlemiştir. 1860'daki Edirne'nin durumuna bakarsak, Türkiye'nin durumuna bakarsak, Makedonya, Bulgaristan, bütün Tuna boyları Osmanlı idaresinde ve orada Osmanlının büyük bir tarımsal potansiyeli var ve bu tarımsal potansiyelin de yurt dışına ihracı söz konusu. En ekonomik şekilde ihraç. Bu ihraç imkânı için, Dedeağaç bir liman olarak düşünülmüştür. Dedeağaç 1860'dan sonra kurulan bir şehirdir. Şimdiki adı Yunanlılar tarafından Aleksandrapolis olarak belirtiliyor.

Bu Dedeagaç çok önemli bir mevki, şu anda dahi, Karadeniz'den petrol boru hattının Dedeagaç'tan Ege'ye indirilmesi düşünülmektedir. Edirne-İstanbul yolunun Dedeagaç üzerinden İstanbul'a ulaştırılması, o zamanın şartlarında ekonomik bir çözümdür. Doğrudan doğruya Edirne'yi İstanbul'a bağlamış olursanız, Doğu Rumeli'nin tarımsal ürünlerini ihraç imkânını kaybetmiş olurdunuz. Bu bakımdan düşüncelerimi arz etmek istedim.

ÖZER SELÇUK- Bu yorum bana ait değil, yani Profesör Hirsch 1930'larda Türkiye'ye gelmiş, orada Naziler tarafından görevden uzaklaştırılan Yahudi kökenli veya akrabası olan, ilintili olan kişilere Türkiye iş vermiş, gelmiş, o da incelemiş, merak etmiş yani. Saat tutmuş, neden bu kadar uzun sürüyor yolculuğu, o şeyi böyle açıkgozlülük diyor. Yani onun gibi pek çok şey var zaten ve olmaktadır.

ALPAY BAYDAR- Özer Bey müsaade ediyor musunuz? Efendim bu demiryolu soygunu sadece oraya münhasır değil. Her yapılan demiryolunda bu soygun oldu. Ve demiryollarının sağında solunda 100'er kilometrelik bölgede bütün maden sahaları, bütün eserler, şeyler yapana teslim edildi. Bu bir tamamen yani vatana ihanet gibi bir şeydir. Edirne'de olan en basitinden birisidir. Mesela Ankara doğu yolunda Elmadağ'dan gelmeye hiç de gerek yokmuş, bu yolun çok daha kısaltılması mümkün iken gene kilometre bazında yapıldığı için, bu şeyler olmuş. Bununla birlikte bu soygunlar her yere baktığımız zaman var. Mesela Seydişehir alüminyum tesisleri, 74 tane fabrika, Oymapınar Barajı, Mortaş madeni 312 milyon dolara satıldı. Sadece bir tek o barajı 312 milyon dolara yapamazsınız, Oymapınar Barajını. Veyahut bir de bakıyorsunuz Samsun-Ceyhan hattı bir tek müteahhide veriliyor. Neden bir tek müteahhide veriliyor?

Bütün bunlar hep şey ve bütün bunlar bizim moralimizi son derece bozuyor, yani hiçbir şey de yapamıyoruz karşılığında, sadece moralsizlik ve halsizlik halinde duruyoruz, ama bunları açıklamak lazım. Bugün bir mail aldım, Etibank özelleştiriliyormuş, 40 milyon dolara. Bor madenlerinin, sadece bor madenlerinin tutarı 90 trilyon dolar Türkiye'nin. 40 milyon dolara satılmak üzereymiş. Tekrar bir haber, bütün kamu binaları satılacakmış, kirayla oturulacakmış. Yani belki Büyük Millet Meclisini de satacaklar, bilemiyorum yani satıp kirayla oturacaklar. Yani bütün bunlar bizim neslimizin, şöyle kökenden, yani biz Atatürk'ün işte birinci nesliyiz ve bütün bunlar bizi çok fazla üzüyor ve vatanımızı satıyor muyuz hissine falan kapılıyorum ben. Teşekkür ederim.

ÖZER SELÇUK- Şimdi efendim, sizin dediğiniz o Oymapınar Barajının yıllık geliri, yani iki sene evvelki fiyatla 100 milyon doları buluyordu. Şimdi daha da yüksek olmuştur.

Bunlara yani bu magazin basını önem vermiyor da, bizim camiamız da ilgilenmezse kim ilgilenecektir? En azından yani paye vermeyelim bunu yapanlara, takdir etmeyelim değil mi? Evet, işte Tanrı bile bu işlerde müeyyide koyarken tarif etmemiş, yiyecek konusunda yüzlerce yasak koymuş da bu haram helal işine çok kurcalamamış yani. Artık Yahudilere pazarlandığı için mi bilmiyorum, durum bu. Buyurun efendim.

ALİ DURMUŞ- Ali Durmuş, efendim öncelikle verdiğiniz güzel bilgiler için teşekkür ediyorum. Tabii daha çok, biraz ağırlıklı olarak inşaat sektöründen yol, baraj gibi şeylerden söylediniz, hâlbuki ülkemizde kurulan fabrikalarda kapasite kayıpları, projenin çok altında çalışan fabrikalar veya hiç çalışmayan fabrikalar bile var. Ben bunlardan iki tanesini katkı niteliğinde söylemek istiyorum.

İskenderun Demir Çelik Fabrikalarındaki... Fabrikası kurulmuştur, hiç çalışmamıştır. Öylece kalmıştır, birçok deneme safhasında da birtakım masraflarla beraber çalıştırılmadan eskimiştir. Gene birçok meslektaşımın bildiği ÇİNKUR İşletmesinin kurşun bölümü hiç çalışmamıştır. Fabrika çalışmadan eskimiştir. Teşekkür ederim.

ÖZER SELÇUK- Ben teşekkür ederim, yani bunlara ama kimsenin tepkisi olmuyor, onu artık bu işte “*Beyaz Fil Projeleri*” dedikleri bunlar Amerikalıların yani. Boşa giden paralar, ortada bir şey yok yani.

ASIM RASSAN- Değerli konuklarımız; bir Cumartesi konferansının da sonuna gelmiş bulunuyoruz. Verdiği bilgilerle bizi aydınlattığı için Sayın Özer Selçuk’a, Özer ağabeyimize çok teşekkür ediyorum. Sizlere de katıldığınız için ve katkılarınızdan dolayı çok teşekkür ediyoruz. Her zamanki gibi Taşkışla Salonumuzda küçük bir ikramımız olacaktır. Bir dahaki Cumartesi konferansında görüşmek üzere hepinize sağlık ve mutluluklar diliyoruz.

-----&-----