

Gördüğüm Libya

- **Libya dostunu çağırıyor** (Yusuf İZEL, Akşam, 08.12.2004)

1551 'de Osmanlı topraklarına katılan Libya, imparatorluğun dağılmasından sonra da Türkler'e en yakın millet oldu. Daha sonraki dönemde de bu ilişkiler hep sıcak kaldı. İstiklal Savaşı sırasında Türkiye'nin yanında yer alan Libya, **Kıbrıs Barış Harekati** sırasında da tavrını ülkemizden yana koydu. 1975 yılında iki ülke arasında yapılan ticari protokolün ardından bir çok yerli firma ilk uluslararası deneyimlerini bu ülke topraklarında yaşadı. O tarihten bugüne Türk ekonomisine 18 milyar dolarlık bir girdi sağlayan Libya, şu sıralar eski dostunu yeniden topraklarına çağırıyor.

Muammer Kaddafi'nin ısrarlı daveti, Türk-Libya Dostluk Derneği'nin yoğun çabalarıyla ilişkiler 80'li yıllardaki altın çağına döndürülmeye çalışılıyor. Bu amaçla yoğun faaliyet gösteren isimlerden biri de Cevahir Holding Yönetim Kurulu Başkanı **İbrahim Cevahir**. Libya'da müteahhitlik yapan ilk firmalardan birinin sahibi olan Cevahir'le **Türk-Libya ilişkilerinin** dününü, bugününü ve yarınını konuştuk.

MUHAMMED MANGUŞ ile başladı

1975 yılında STFA'dan sonra Libya'ya giden ikinci işadamsınız. O günden bugüne iki ülke arasında ticari ve siyasi anlamda ilişkiler nasıl gelişti?

Aslında Kaddafi'nin Türkler'e karşı yakın ilişkileri Kıbrıs Çıkarması yaptığımız dönemde başladı. Ülkemizin komşusuz ve dostsuz yapayalnız kaldığı bir dönemde bize büyük yakınlık gösterdi. ABD'nin bile ambargo koyduğu günlerde uçaklarımızın yedek parçalarından yakıtına kadar her türlü desteği yaptı. Üstelik bunların bedelini bile talep etmedi. Yani ilişkiler eskiye dayanıyor. 5 Şubat **1975'te ise dönemin Libya Başbakanı Türkiye'ye geldi**. Aslında onu davet eden Bülent Ecevit'ti, ancak o istifa ettiği için kendisini Sadi Irmak ağırladı. Gerçi sonra Ecevit'le de görüştüler. Bu ziyaret sırasında iki ülke arasında bir de protokol imzalandı. Ben de 1 Nisan 1975'te bu protokole istinaden oraya giden ikinci firma olduk. İlk üç yıl Libya'da üç firma boy gösterdi. 1978'ten sonra ise bu rakam hızla arttı. Bunun sebeplerinden biri de **Türkler'i koruyup, kollayan Kabataş Lisesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi mezunu olan Muhammed Manguş** oldu. O zamanlar kendisi İskan Bakanı idi. O günlerde Türkiye'nin uluslararası düzeyde STFA'dan başka müteahhit firması yoktu. Biz bile ulusal bir firmaydık.

Yani Libya bir çok Türk firmasının önünü açtı, öyle mi?

Elbette. 1982'de Türkiye'nin Libya'daki iş hacmi 12 milyar dolara ulaştı. Bizim de bugünkü parlak noktaya gelebilmemiz ve müteahhitlikten holdinge dönüşmemizin altındaki nedenlerden biri Libya'da yaptığımız işlerdir. Daha sonra Arabistan'da da boy gösterdik ama bizim için Libya daima ana temel olmuştur.

Peki bir müteahhit ve işadamı olarak Libya'yı nasıl görüyorsunuz?

Ben Türk'üm ve ülkem de Türkiye'dir. Ancak şunu rahatlıkla söylebilirim ki, benim ikinci vatanım da Libya'dır. Bu sanırım onlara karşı duyduğum sevgi ve samimiyeti ifade ediyor.

Bazı dönemlerde ilişkilerimizin gerildiği anlar da oldu. Mesela dönemin Başbakanı sıfatıyla Erbakan'ın yaptığı ziyaretin ardından olduğu gibi... O dönemde Libya Lideri'nin Türkiye'ye hakaret ettiğini asla kabul etmiyorum. Çünkü Kaddafi'nin ülkemize nasıl baktığını kişisel olarak biliyorum. Katıyetle orada geçen konuşmalar Kaddafi'nin dost bir ülkenin başbakanına yaptığı nasihatlerden ibarettir. Ama tüm gürültü yanlış anlamalardan dolayı kopmuştur. Bakınız herkesin farklı bir anlatım ve konuşma şekli vardır. Sert bir üslubu, kendinize yapılmış kötü bir muamele olarak algılayamazsınız. Çünkü Kaddafi'nin dün de tavrı ve tarzı herkese karşı aynıydı, bugün de öyle. Üstelik iki ülke arasındaki nezaket anlayışları da algılama şekli de farklıdır.

Üstelik bu soğukluk dönemi Libya tarafından değil bizim tarafımızdan yaşanmış, yaşatılmıştır. Çünkü Libya bize karşı olayın ardından tepki de göstermemiştir. Fakat ilişkilerin bir anda dondurucuya alınmasına neden olunmuştur. Her şeye rağmen ilişkiler bozulmadı; Türk mühendisi, işçisi orada çalışmaya devam etti. Üstelik girilen hiç bir ihalede de Libyalılar 'Sizinle aramızda soğukluk var' demedi.

Çürük firmalar da çıktı

Bir dönem de Türk müteahhitlerinin Libya'dan para alamadığı şeklinde haberler çıkmıştı. Bu pürüzler giderildi mi?

Şimdi oradaki hadise de şudur. Bir çok dürüst Türk firması gibi, yanlış işlere imza atan, daha doğrusu çürük firmalar da çıktı. Hatta teminat mektuplarında bile sorun yaşandı. Teminatlar yerine getirilmedi. Dolayısıyla ciddi bir prestij kaybına uğradık. Bu gelişmelerin ardından hâlâ Libya bankaları, Türk bankalarının teminatlarını kabul etmiyor. Ancak yabancı bir bankanın garantörlüğünde 'evet' diyorlar. Yani o durum işini yapamayan firmalarla ilgiliydi.

Peki şu an iki ülke arasındaki ticari durum nasıl bir noktada?

Bugün İtalyanlar 5 ila 7 milyar dolar arasında mal satıyorlar. Halbuki onların Libya'ya verdikleri malların tümünü bugün Türkiye üretir durumda. Yani Libya; Türkiye'nin ebedi mal sattığı bir ülke ve pazar olabilir. Üstelik bu onların da işine gelir. Çünkü bizim mallarımız İtalyanlar'dan daha ucuz. Dolayısıyla kamuoyunun bu noktaya dikkatinin çekilmesi gerekiyor. Libya'nın iki sene içinde 12 -13 milyar dolarlık demiryolu, nehir taşımacılığı, iletişim ve turizm gibi alanlarda ihaleleri var. Dolayısıyla **bir an evvel Türk bankalarının teminatlarının Libya'da geçerli olmasının sağlanması gerekiyor.** Çünkü yabancı bir bankanın devreye girmesiyle Türk firmalarının yükü yüzde 8'lere varan ekstra maliyet getiriyor. Bu da Türk firmalarının karşısına önemli bir dezavantaj olarak çıkıyor. O zaman Batılı rakiplerimiz bizden avantajlı duruma geliyor. İşte devletten bir an evvel bu durumun çözümünü talep ediyoruz.

İletişim ve turizm alanında bakiriz

Türk-Libya Dostluk Derneği Başkanı Prof. Dr. Emin Özbaş ile birlikte objektiflere poz veren Libya Büyükelçisi Muhammed Manguş, iki ülke arasındaki ilişkilerin yeniden altın çağını yaşaması gerektiğini söyleyerek, "Benim için iki ülke ilişkileri çok önemli. Bugüne kadar **180 civarında Libyalı öğrenci, yüksek öğretim ve doktarasını Türkiye'de yapmıştır, dolayısıyla Libya'nın tamamen dünyaya açılmasında Türkiye'nin katkısı büyüktür. Türkiye'nin yine öncülük yapmasını istiyoruz. Libya; turizm, iletişim ve inşaat konusunda bakir bir ülkedir.** İşadamları oraya gidip her türlü girişimleri yapmalılar. **Eskiden 120 kadar Türk firması çalışıyordu. Bugüne kadar 18 milyar dolarlık iş yaptılar.** Biz bugüne kadar Türk firmalara koşulsuz destek verdik. Özellikle turizm ve iletişim bakımından Türkiye'nin çok büyük deneyimleri ve tecrübeleri var. Bunlardan istifade etmek istiyoruz" dedi.

• STFA

Feyzi Akkaya (<https://ins.itu.edu.tr/hakkimizda/mezunlarimiz/feyzi-akkaya>)

İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi'nden (İstanbul Teknik Üniversitesi) 1932'de İnşaat Yüksek Mühendisi olarak **birincilikle mezun oldu.** İTÜ'deki eğitimi sırasında tanıdığı Sezai Türkeş ile başlayan sınıf arkadaşlığı ve dostluk, 1998'de Sezai Türkeş ölünceye kadar sürecek fikir ve iş ortaklığına dönüştü.1943 yılında ortaklıklarını kağıt üzerine geçiren iki arkadaş, isimlerinin baş harflerini kullanarak "ST-FA İnşaat Müteahhitliği" unvanını aldılar. İki arkadaş böylece 1976'da kurulan ve zaman içinde çatısı altında 43 şirket toplayan STFA Holding'in de temelini attılar.1943-1973 döneminde, yurtiçinde çeşitli köprü, iskele, liman, baraj, tünel ve yüksek gerilim hatları Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya tarafından inşa edildi.

Yurtdışına giden ilk müteahhitler olarak sektöre yabancı ülkelerin kapılarını açan ortaklık, özellikle inşaat alanında literatüre geçen yeni usuller, makineler, prosesler bulmaları ile de dikkati çekti.

Keman teli ile köprüyü test etti

Feyzi Akkaya'nın, Erzincan demiryolu inşaatında 44 no.lu **köprüye keman telleri bağlayıp, "la" sesine akort ederek, çelik elemanların fazla gerilip gerilmediğini izlemesi,** günümüzde aynı iş için kullanılan "Meihak Gauge"lerin ilk habercisi oldu. Zemin inceleme sondajları ve kazık çakılması ile ilgilenmeye başlayınca, "Zorluk Emsali"ni ortaya attı ve uzun yıllar başarı ile kullanılan ve kazık boyunun pratik olarak ve büyük bir isabetle belirlenmesini sağlayan bir yöntem oluşturdu.

Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya ikilisi, iş hayatları boyunca mühendislik sektörüne 500'ün üzerinde yeni buluş getirdiler. Bu buluşların bir kısmı mühendislik literatürüne geçti, bazıları ise Türk tezi olarak tanındı. Ortaklar, 1972 yılında Libya'da Trablus Limanı İnşaatı İhalesi'ne katılarak, 1973 başında ilk yurtdışı sözleşmesini imzaladılar. Bu tarihten sonra, Libya, Suudi Arabistan, İran ve Tunus'ta

önemli işler aldılar. STFA Grubu, 1982'den sonra yeniden Türkiye'de, 2. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları, Orhaneli Termik Santrali, Haliç Tünelleri, Galata Köprüsü gibi projelerde çalıştı.



1982 yılında, yurtdışı şantiyelerinden birisinde görev almak üzere, Sezai Türkeş-Feyzi Akkaya İnşaat A.Ş.'ne (STFA) başvuru yapmıştım. “Başvurun kabul edildi, Tripoli TIR şantiyesine gideceksin” cevabını alınca, görevimin mahiyetini sordum. Cevap: “Ne bileyim kardeşim, şantiyede ne iş varsa onu yaptırırlar.”

ABD’den, tesisat konusunda “Standard Plumbing Engineerin Design” ve klima hususunda “Carrier Handbook” kitaplarını temin ettim. Kamyonların ve dizel motorların tamir-bakımına ilişkin kitaplar satın aldım. Trablus’taki şantiyeye gidince öğrendim ki “TIR”, **Tripoli askerî liman şantiyesinin** kısaltılmış ismi imiş. Vazifem de limandaki mekanik tesisat (içme suyu, yangından koruma, basınçlı hava sistemi) sorumluluğu olup, limana taş taşıyan TIR’larla bir ilgim yokmuş.

Şirketin Libya Bölge Müdürü anlattı: “Sezai Türkeş ve Feyzi Akkaya İTÜ’ni bitirince birlikte şirket kurup STFA olarak işe başlamışlar. Güney doğuda bir köprü işi almışlar. Sezai Türkeş, İmar İskân Vekaletine yazı göndererek, işe başlayalı 6 ay olduğunu bildirmiş ve kontrol mühendisi gönderilmesini talep etmiş. Bakanlığın yazılı talimatı: “Mevcut şantiyede Feyzi Akkaya müteahhit ve Sezai Türkeş kontrol mühendisi olarak görevlendirilmiştir.”

Feyzi Akkaya pala bıyıklı, hırpani kılıklı, şantiyede işleri yürüten, teknik olarak çözüm üreten, mâhir ve tam bir mühendis, ideal bir ortak. Bir gün İstanbul’da gemiden inince, valizleri olan bir hanım, görünüşüne bakarak Feyzi Bey’e valizleri taksiye kadar götürmesini teklif etmiş. Hemen kaptığı gibi taksiye ulaştırmış; bu hizmeti karşılığı kadın 2,5 TL vermiş. Acıbadem’deki işyerine varınca aşağıdan seslenmiş:

“-Sezai! İki buçuk lira kazandım; yarısı senin, yarısı benim!”

Deniz taş ile doldurulup dalga kıran oluşturulunca, dalgaların taşları sökmemesi için taşların üzerine “**tetrapod**”denilen 15 ton ağırlığında dört ayaklı beton bloklar yerleştiriliyor. Bu bloklar şantiye sahasında dökülüp hazır hale gelince ters “U” şeklinde bir vinçle raylar üzerinde taşınarak dalgakırana yakın bir yere bırakılıyor. Feyzi Bey, imâl ettirdiği vinç, sürekli olarak gidip geldiği için “**Serseri**” olarak isimlendirmiş.

Sahildeki konsol vinç, gelen tetrapodları kaldırıp çeyrek daire çizerek dalgakırana üzerine bırakıyor. Konsol vinç dönerek hareket ettiği için Feyzi Bey bu imalâtına da “**Mevlevî**” adını vermiş. Şantiyede işlerin gerektirdiği her türlü kaldırma ve iletme makinaları Feyzi Bey’in tasarımı; şantiyedeki “I” ve “U” profillerinden imâl ediliyormuş. Kendisine şöyle bir sual sorulmuş:

“-Efendim, bu vinç şu kadar yük kaldıracak. Hiç hesap yapmadan ölçü veriyor, profilleri kaynak ettiriyorsunuz?”

“Sezginin tespit ettiği ölçüyü hesap tahkik eder. Ben, bu ölçülerdeki vinç belirtilen ağırlığı kaldırır, diyorum. Hesabını da siz yapın!”

Ben şantiyede iken Şirket’in Tunus’ta yeni bir iş aldığını duymuştum. Proje kapsamında üç bin tonluk kesonların denize indirilmesi gerekiyormuş. “Gerekli vinç imalâtı için Feyzi Bey Tunus’a gitti” dediler.

Feyzi Akkaya'nın kendi eliyle yazdığı kitapları vardı. Mühendisler emanet olarak veriyorlar ve Şirketten ayrılırken geri alıyorlar. Yeni bir iş alındığında nasıl şantiye kurulacağı, kum ve çimento miktarları ve bunların karışımıyla nasıl beton harcı hazırlanacağı, kopan vinç halatlarının sağlam bir şekilde nasıl bağlanacağı, kaynak işlemlerinin nasıl yapılacağı, şantiyeye su temininin nasıl gerçekleştirileceği gibi konularda ayrı ayrı kitapları vardı. Kaynaklı imalâta zayıf noktalara azamî dikkat gösterilmesi, dış normları birbirine uymadığı için şantiyede withworth ve metrik vidaların, somun ve civataların birbirine asla karıştırılmaması gibi kritik konularda kendine mahsus üslup ile tembih ve uyarıları vardı. "Elektrik Elkitabı"nın ilk cümlesi şöyle başlıyordu: "**Bu kitabın yazarı şantiyelerde elektrikten çok çekmiştir.**"

Trablus'taki ofisten "National Fire Protection Association (NFPA) Handbook" kitabının ABD'den teminini istemiştim. İznimi kullanmak için Türkiye'ye geldiğimde, İstanbul'daki genel merkezden bir yönetim kurulu üyesi şantiyeyi ziyarete gelmiş. Toplantıda faaliyetler anlatılırken, mekanik teknikeri arkadaş "Amerika'dan NFPA kitabı sipariş edildi" deyince, Y.K. üyesi sinirlenmiş: "Ne demek kitap getirtmek? Burası mektep mi? Her mühendis kendi kitabını kendisi getirsin!"

• Tarih

Libya'nın başkenti Trablus Turgut Reis'in gayretleriyle 1551'de ele geçirildi. Turgut Reis'in beylerbeyiliği yıllarında (1553-1565) Trablus şehrinin nüfusu arttı ve halk zenginleşti. Yeniçerilerin yerli kadınlarla evlenmesinden doğan erkek çocukları "kuloğlu" adı verilen bir Türk-Arap karışımı nesil meydana çıkardı. Mareşal Fevzi Çakmak'ın bu nesilden olduğu söylenir.

İtalyan İşgali Dönemi (1911-1943). İtalya 1911'de Libya'nın liman şehirlerini işgal etti. Genç İttihatçı subaylardan Trablus kumandanı albay Neş'et Paşa, binbaşı Ali Fethi (Okyar), yüzbaşı Nuri (Conker), Bingazi kumandanı **Enver Paşa**, Kolağası **Mustafa Kemal** (Atatürk), Süleyman Askerî ve Eşref Kuşçubaşı işgale karşı direnci örgütlediler; İtalyanlar sahil boyunca hapsedildi.

Balkan devletleri birbiri ardından savaş ilân edip saldırıya geçince Osmanlı hükümeti, İtalya ile 18 Ekim 1912'de Uşi (Ouchy / Lozan) Antlaşmasını imzaladı. Balkan Savaşı dolayısıyla Libya cephesindeki genç subaylar geri döndü. **Libya'daki 361 yıllık idaremiz** (1551-1912) sona erdi.

İtalyan sömürgeciliğine karşı Ömer Muhtar tarafından başlatılan direniş hareketi ise Ömer Muhtar'ın yakalanarak idam edilmesiyle sonuçsuz kaldı. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bölge Fransa ve İngiltere'ye bırakıldı.

Birleşmiş Milletler 1949'da Libya'nın bağımsız bir ülke olması gerektiği kararını aldı. 1951 yılında yabancıların idaresi son bularak Libya Krallığı kuruldu. **1 Eylül 1969'da Kral İdrîs Türkiye'de bulunurken yapılan darbe ile krallık yıkıldı**, genç subaylar iktidarı ele geçirdiler. İhtilâl Kumanda Konseyi'nin başı olan Albay Muammer Kaddâfi başlangıçta babası saydığı Cemal Abdünnâsır'a bağlı iken onun ölümünden sonra kendi teorisini oluşturma çalışmalarına girişti. Ülkede hiçbir muhalefete izin verilmedi.

2011 yılında Arap Baharı'nın etkisiyle ülkede bir iç savaş çıktı. Kaddâfi 20 Ekim 2011 tarihinde, memleketi Sirte'de, halk tarafından linç edilerek 42 yıllık siyasi hayatı sona erdi.



- **Coğrafya**

Libya'nın yüzölçümü Türkiye'nin iki katından fazla olup **1.759.540 km²**'dir. Nüfusu 5 milyon civarında olup % 90'ından fazlası kıyı kesiminde toplanmıştır.

Ülke topraklarının onda dokuzu çöllerle kaplıdır. Libya'da kıyıdağı dar bir kıyı şeridinde inhisar eden ve içeriye doğru fazla sokulmayan Akdeniz iklimiyle ülkede çok geniş alana yayılan çöl iklimi olmak üzere iki iklim tipi görülür. Klima hesaplarında kullanılan yaz ve kış sıcaklık değerleri Trablus için 41 ve 4°C, Bingazi için 36 ve 9°C'dir. Dünyanın en sıcak bölgesi Trablus'un güneyindeki Aziziye olup, gölgede 58°C görülmüştür.

Yer altı suyunun bol bulunduğu sahrâ bölgesinden sahildeki verimli arazileri sulamak ve başşehir Trablus ile diğer şehirlere içme suyu temin etmek için 1984 yılında Great Man-Made River Project (**Büyük Sun'î Nehir Projesi**) başlatılmıştır. Çölün altından çıkarılıp 4 m çapında beton borularla iki ayrı hat halinde sahil bölgesine gelecek su, her biri 4 milyon m³ hacminde iki rezervuarda toplanıp içme suyu olarak dağıtım şebekesine verilecek ve tarımsal sulama amacıyla da her biri 6 milyon m³ kapasiteli iki rezervuar yapılacak.

Eskiden Libya ekonomisinin temelini tarım, hayvancılık ve küçük el sanatları oluştururken, günümüzde Libya ekonomisi denince ilk akla gelen ham petrol ve petrol ürünleri olup, ihracatın % 90'dan fazlası petrole aittir.

- **Siyaset**

Resmî adı "Büyük Libya Arap Halk Sosyalist Cemâhiriyesi" olan Libya'da 1976 yılında formüle edilen ve "**Yeşil Kitap**" adı verilen yayınlarda yer alan "**üçüncü evrensel teori**", liberallerin teorisi ve blokuyla Marksistler'in teorisi ve blokuna karşı bütün dünyayı birleştirmeyi hedeflemektedir. Sosyal adaleti sağlamak ve sınıflar arası farkları ortadan kaldırmak için sosyalist uygulamayı, grup ve parti sömürçülüğüne karşı parlamentoyu kaldırıp halk komiteleri aracılığıyla halk iktidarını kurmayı, uluslararası alanda barış içinde bir arada yaşama ilkesine bağlı kalarak bağımsızlık ve tarafsızlığı korumayı, bu yolda ilerlerken bilimin temelini oluşturan Kur'an'a uygun davranmayı öneriyordu.

"**Siyasî sistemler hâkimiyeti bitti, halkın iktidarı başladı**" sözleriyle cumhuriyetin yerine Libya Halk Sosyalist Arap Cemâhiriyesi'nin kurulduğu ilân edildi. Böylece "kütlerin devleti" anlamına gelen "cemâhiriye" kelimesi ilk defa 1976 yılında Arapça'da belirdi. Amerikan hava kuvvetlerinin bombardımanına mâruz kalan Ülkenin adına 1986 yılında "Büyük" kelimesi eklendi.

Yeni teorinin ilk uygulaması, ülkedeki bütün **özel mülkiyetin kaldırılması, parann değiştirilmesi, faiz ve ticaretin yasaklanması** oldu. Asıl ilgisi Arap dünyasına yönelik olan Kaddâfi'nin Birleşik Mağrib (1969), Mısır ve Sudan (1970), Suriye (1971), Mısır (1973), Tunus ile bütünleşme girişimleri beklenen sonuçları vermedi.

Türkiye ile ilişkileri önceleri zayıf iken **Türkiye'nin 1974'te Kıbrıs'a askerî müdahalesiyle iki ülke arasında bir yakınlaşma dönemi başladı**. Kıbrıs hareketini müslümanların savunması olarak algılayan Kaddâfi Türkiye'ye askerî yardımda bulundu. 1975'te İktisadî İşbirliği ve Ticaret Antlaşması imzalanarak Türk firmalarına büyük ihaleler verilmeye ve Türk teknisyen ve işçilerin çalışmalarına imkân sağlandı. Libya'daki Türk işçilerinin sayısı 50.000'e varırken Türkiye'nin bu ülkeye ihracatı giderek artmış, Türk şirketlerine verilen inşaat ihalelerinin toplamı da 11 milyar doları aşmıştır.

Arap dünyası içinde istediği birliği sağlayamayan, aksine doğurduğu tepki sonucu giderek yalnızlaşan Libya'nın 1980 sonrasında petrol gelirleri de önemli ölçüde azaldı (1980'de 22 milyar, 1986'da 5 milyar dolar).

- **İş hayatı**

ST-FA ve Türkiyemizin **ilk yurt dışı müteahhitlik hizmeti** 1973'te uluslararası ihaleye çıkılan Tripoli Liman inşaatıdır. ST-FA bu liman işini başarıyla tamamlayınca, yanına bir askerî liman, bu limanda askerî amaçlı hangarlar, onun yanına da bir yat limanı işlerini almış. Ayrıca, Misurata ve Tobruk'ta da iş yapıyordu.

1980'li yıllarda Libya'da **110 Türk şirketi** faaliyet gösteriyordu. ST-FA dışında Doğuş, Enka ve birkaç büyük inşaat şirketi vardı, diğer şirketler güçlü değildi. **Güney Kore'nin beş büyük şirketi** vardı. Bizim şirket sayımız da toplam on civarında kalsa iyi idi. Çünkü küçük şirketler sözleşme gereği aldığı avansı malzeme siparişine yatırıyor. Yurt dışından Libyaya malzeme temini altı ayı buluyor. Bu

arada şirket iş yapmadığı için hakediş düzenliemiyor. İşçilere maaş veremiyor, çalışanlar mağdur oluyor. Ülkesine dönmek isteyen işçiler dönemiyor. Çünkü sigorta primleri ödenmediği için işçi çıkış işlemi yaptıramıyor. Hattâ işçi kendi sigortasını ve vergisini ödemek istese bile, şirketin vergi, su, elektrik gibi borçları varsa yine işlem yaptıramıyor. Bu yüzden gazetelerde zaman zaman manşet atılırdı: “Libya’da işçiler mahsur kaldı”.

Libya ile Türkiye arasında ortak kuruluş olan ve merkezi Bingazi’de bulunan **Libya-Türk Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri A.Ş.** olarak **Güney Kore’li Daewoo** şirketinin yaptığı beş ayrı sahada 7.000 konut projesinin kontrollük işlerini yaparken şuna şahit olduk. Altyapı işlerinin gerektirdiği kazı ve iş makinaları, vinçler Daewoo marka idi. Kontrol mühendislerine verilen otomobiller de Daewoo marka idi. Tüm kırtasiye malzemelerinden pik döküm menhol kapaklarına kadar gerekli tüm malzeme Kore’den getiriliyordu. Oysa, Libya ile Kore arasındaki mesafe uçakla 22 saat.

ST-FA liman inşaatında kullanılan çimento, 1,5 tonluk torbalarla Fransa’dan geliyordu ve gemiden indirildiğinde dağ gibi yığılıyordu. Diğer malzemeler de çoğunlukla İtalya’dan temin ediliyordu. İstanbul-Tripoli uçakla 2,5 saat, İstanbul-Bingazi arası 1,5 saat idi.

Bir Libya Dinarı (LD) = 3,369 ABD Doları idi ve bu kur sabit olup, değişmezdi. Fakat Libya Dinarı yurt dışında geçerli olmadığı için izne giderken ve temelli olarak (hurucu nihai) Libya’dan çıkarken yerel bankadan karşılığı ödenmiş dolar çek (Visa veya Thomas Cook) alınır. Elinizde Dinar var ve bankada işlem yaptıramıyorsan el altından insanlardan dolar alabilirsin, ama bu durumda üç Dinara bir Dolar alabilirdiniz. Yani resmî kur ile karaborsa arasında tam **on kat fark** vardı.

1986 yılında ABD’nin Libya’yı bombalamasından ve ambargo uygulamasından sonra tüm yerel bankaların yurt dışına para transferleri Trablus Merkez Bankası’nın onayına tabi tutuldu. Bu onayın alınması da çok zor olduğu için Libya’da iş yapan birçok şirket parasını Libya dışına çıkaramadı.

Libya’da yaşadığım dönemde **yurtdışına para transferinin** ne denli zor olduğunu gözler önüne sermek için, şahsi tecrübemi örnek olarak anlatmak istiyorum. 1984 öncesi Libya’da bekar statüde çalışanlar maaşlarının %90’ını, ailesiyle birlikte kalanlar %60’ını çıkarabiliyordu. 1984 yılından itibaren evli-bekar farketmeksizin yabancı çalışanların dışarı para çıkarma oranı maaşlarının %50’sine düşürüldü.

1984 yılında proje mühendisi olarak başladığım Libya-Türk ortak mühendislik şirketinde 6 ay sonra Dizayn Koordinatörü oldum, maaşım arttı. Yeni maaşımın %50’sini çıkarmak için Bingazi Merkez Bankasına başvuru yaptık; gelen cevabî yazı ekinde sunulan genelge uyarınca, **terfi** nedeniyle maaşlardaki artan miktarın transferinin mümkün olmadığını öğrendik. Aynı şirkette 1986 yılında Genel Müdür olarak tayin edildim ve maaşımda bariz bir artış meydana geldi. Merkez Bankasına tekrar başvurduk ve aynı genelgeye dayanarak başvurumuz kabul edilmedi.

Yeniden müracaat ederek Merkez Bankası Başkanıyla bizzat görüştüm. Ortak şirkete Genel Müdür olarak Türkiye tarafından **tayin** edildiğimi, terfi olmadığı için söz konusu genelge kapsamında mütalaa edilemeyeceğini, her yabancı gibi yeni maaşımın %50’sini transfer hakkına sahip olmam gerektiğini anlatınca, “haklısın, kabul ediyorum, ama yetkim yok” deyip, yazıyı müspet görüşle Trablus Merkez Bankasına havale edeceğini söyledi.

Trablus Merkez Bankasına yazdığımız tekit yazılarına cevap bile verilmedi. Altı sene sonra eski başbakanlardan Ömer Muntassır imzasıyla giden yazıya olumlu cevap verilerek “tayin edildiğim tarihten itibaren net maaşımın %50’sini havale edebileceğim” kabul edildi. Yazıyı alıp hemen Bingazi Merkez Bankasına sundum. Kambiyo Müdürü kalın mercekli gözlüğü ile yazıyı okudu, okudu ve üzerine not düştü: “Bugünkü tarih itibarıyla maaşımın %50’sinin havalesinde sakınca yoktur.” Aramızda banko var, camın altındaki açıklıktan Kambiyo Müdürünü izliyorum. Kendimi kontrol edemeyip haykırdım: “**bi’t-tarih tayinihi!**” (Trablus Merkez Bankasının yazısı Arapça ve onay, “tayin edildiği tarihten itibaren” şeklinde). Kalın mercekli gözlüğüyle bana şöyle bir baktı ve hiçbir şey demeden yazdığı notu çizip üzerine “bi’t-tarih tayinihi” yazdı. Müdahale etmesek altı yıllık hakkımızı bir kaleme silip atacaktı.

Yazıyı, hesabımın bulunduğu bankaya getirdim. Buradaki yetkili de belli bir meblağın üzerindeki için çıkarılan yeni bir vergiden bahsetti. Yeni genelgenin geçmişe değil, yayınlandığı tarihten sonrasına uygulanması gerektiğini anlattım, ama dinleyen kim. Canım sıkıldı, “bırak kalsın” dedim. Birkaç ay sonra mecburen gittim ve kesinti yaptıkları miktardan arta kalan meblağı havale ettirdim. Türkiye’ye kesin dönüş yaparken kıdem tazminatım ve sigorta primlerim de kaldı. Özetle

Libya’da parası kalan mağdurlara ben de dahil oldum. Sağlık olsun. Farklı bir ülke gördüm, değişik insanlar tanıdım, yeni standartlar ve iş deneyimleri ile tecrübelerimi artırmış oldum.

- **Ulaşım**

Ülke büyük, nüfus az olunca şehirler arası ulaşım uçakla yapılıyor. Libya’nın en büyük iki şehri Trablus ve Bingazi arasında bile günde bir defa otobüs kalkıyor. Herkes uçakla seyahat ediyor. Kasabalar arasındaki ulaşım genellikle yedi koltuklu SW Peugeot 504 otomobillerle sağlanıyor. Kuzey Afrika ülkelerinde hususi araç olarak sedan Peugeot 504 çok yaygın. Silindir gömlekleri değiştirildiğinde motor yenilenmiş oluyor, kaporta sağlam ve arabanın altı yüksek; stabilize yollarda rahat.

Uçak biletinize “OK” alacağımız zaman, havayolu bürosuna gidiyorsunuz. Görevli memur, biletinize bir “sticker” yapıştırıyor, üzerine uçağınız tarih ve saati yazarak OK işareti koyup parafe ediyor. Koltuk numarası yok, zaten uçaktaki koltuklar da numaralı değil; uçağa binen rastgele oturuyor. Hava alanına erken gitmezseniz, elinizde OK’li biletle ortada kalır, uçuş kartı temin edemezsiniz, çünkü kartların tamamı dağıtılmış olur.

Trablus’tan Bingazi’ye uçağım bir gün OK’li biletimle uçuş kartı almaya çalışırken, ayaklarım yerden kesilip insan dalgası beni gerilere itekledi. Kenara çekildim, intizar (beklemeli yolcu) durumuna düşmüş olmanın tesiriyle etrafa bakınırken, bir Libyalı genç biletindeki sticker’i kopartıp, hemen sonraki uçuş için cebinden çıkardığı sticker’ı yapıştırdı biletine. “Ne yapıyorsun böyle” dediğimde, “business, business!” deyip, sırtarak uzaklaştı..

Ortak mühendislik şirketinin Genel Müdürü olarak ben ve Libyalı Y.K. Başkanımız birlikte Bingazi’den Trablus’a iş takibi için gelmiştik. Dönüşümüz açık bilet. İşimiz tamamlanınca Başkan, “haydi hava alanına gidelim” dedi. Ben hava yollarına uğrayıp OK almayı teklif edince, “gerek yok, VIP kontenjanından uçarız” dedi. Hava alanına gelince VIP kontenjanının tamamının kullanılmış olduğunu öğrendik. Bir hareket tarzı belirleme şaşkınlığı içinde iken, bir Libyalı genç çıkageldi. Başkanımızı tanıyormuş, selâm verip hal hatır sordu. Niçin beklediğimizi öğrenince hemen içerdeki ofise dalıp, iki adet uçuş kartı getirdi.

Uçağa binilecek perona geçtik. Başkan, “uçağa birlikte geçmeyelim” dedi. Etrafa bakıyorum, herkesin uçuş kartı tırtıklı ama benimki öyle değil. Uçağa binerken görevliye kartı uzattım, gerekli kısmını koparıp alacak ama kopmuyor. Yüzüme baktı; ben takım elbiseli ve kırvatlıyım, elimde “James bond” çanta, gayet ciddi duruyorum. Eğri büğrü koparıp, kartın kalan kısmını elime verdi. İçeri girince hemen bir cam kenarına oturup, çantamı kucağıma aldım ve üzerine “News Week” dergisini açıp okumaya koyuldum. Uçuş vakti geldi, hostesler koşturuyor. Yanımdaki Libyalıya durumu sordum. “**Uçakta fazla yolcu var**” dedi. “Yaa, öyle mi?” deyip, tekrar derginin üzerine eğildim. Biz uçtuk tabii, ama sorun nasıl halledildi, bilmiyorum.

Yine bir gün Trablus’tan Bingazi’ye döneceğim, uçağım akşam saat 11’de. Her şey normal, uçuş kartı elimde, uçağa bineceğim vakti bekliyorum. Uçağın bir saat rötar yapacağı ilân edildi. Libyalılar rahat insanlar; çimenlerin üzerine yatar gibi beton zemine uzanıp yatıyorlar. Gece yarısı oldu, yeni bir anons: “Uçak bir saat sonra gelecek.” Uçak geldi, saat: 01’i geçerek kalktı, 15-20 dakika sonra uçağın içinde bir anons: Teknik bir arıza nedeniyle Trablus’a geri dönüyoruz. Bir saat sonra bir başka uçağa aldılar bizi. Uçak pistin başında hızlandı, hızlandı, tam kalkacak iken yavaşlamaya başladı. “Bu da mı arıza yaptı?” derken içimden, konuya açıklık getiren bir anons: “**Yolcu bagajları önceki uçakta kaldığı için geri dönüyoruz!**” Çok şükür, demek ki keskin zekâlı bir görevli bagajları hatırladı! Her şeye rağmen sonuçta gün doğmadan Bingazi’deki evimize gelebildik.

Libya’da karayolu ile seyahat ederken yer yer “**deveye dikkat!**” işareti görülür. Başiboş develer yoldan geçerken büyük tehlike arzeder. Bacaklarına çarptığımız anda gövdesi arabanın tavanı üzerine düşer ve ezerek kabin içindeki yolcuların ölümüne sebep olur. Otomobillerin yanları “çelik bar”larla takviye edilmiştir, fakat tavan zayıftır. Devenin ezdiği böyle bir Mercedes görmüştüm; sağ çıkmak mümkün değil.

Bir gün seyir halinde iken **kum fırtınası**na yakalandım. Sisli havada yavaş yavaş da olsa arabayı kullanabiliyorsunuz, fakat kum fırtınasında asla mümkün değil; arabayı kenara çekip beklemekten başka çareniz yok.

- **Haberleşme**

ST-FA'da şantiyede iken gerekli malzeme teknik özelliklerini Trablus merkezdeki "İkmal"e bildiriyorduk, "teleks" haberleşmesi ile teklifler alınarak, değerlendirmek üzere bize iletiliyordu. Ortak Mühendislik şiretinde de Türkiye ile resmî yazışmaları hep teleks haberleşmesi ile gerçekleştiriyorduk.

Bingazi'de Genel Müdür olarak daireme telefon bağlattırılmışım, fakat sık sık arıza oluşur ve tekrar bağlantı sağlamak için yetkili ve etkili insanları devreye sokmak zorunda kalırdık. Telefon kabloları sokaklarda karmakarışık bir ağ oluşturur ve özellikle yağmur yağdığı anda arızalar kaçınılmaz olurdu.

Yurtdışı telefon görüşmesi yapmak isteyen bir kişi PTT'ye gider, kimlik belgesiyle birlikte 10 LD verir ve sıraya girerdi. Meselâ 10 tane telefon kabini varsa, ancak 2-3 tanesi çalışır durumda olup, diğerleri devre dışıdır. Sıranız gelince anons ederler, kabine girersiniz ve kısa süre sonra operatör sizi ikaz eder: "Konuşmanı tamamla, kabinden çık!". Uzun süreli konuşamazsın, zira sırada bekleyen insanlar var.

Evlerde telefon olmadığından, eş-dost ziyaretleri habersiz yapılırdı. Hani köy yerlerinde aniden gelen bir "Tanrı misafiri" gibi. Ama gurbet ellerde sokakta Türkçe konuşan bir ses duysan, memleket havası almış gibi oluyorsun, bir sevinç kaplıyor insanın içini.

Bingazi'deki üniversitede öğretim üyesi İTÜ mezunu Suriyeli iki arkadaşla tanışmıştık. Beraber olduğumuzda doğal olarak Türkçe konuşuyorduk. Ailece bayram ziyaretine gittiğimizde Suriyeli arkadaşın sunduğu kurabiye ve tatlıları görünce;

"-Ooo Mekki Bey, bunlar ev yapımı!" deyince,

"-Evet, dedi, **Bunlar Şam'ın şekeri, bu da Arabın yüzü!**"

Gülüştük. İTÜ'deki bir hâtırasını anlattı: "Hoca tahtada karışık bir problem çözdü. Sonra dönüp,

"-Anladınız mı? diye sordu. Sınıfta çıt yok. Parmak kaldırdım:

"-Hocam, **anladım sa Arap olayım!**"

Ülke çapında yayımlanan gazeteler yok. "Ahbar-ul Medine" (Şehir Haberleri) bildiren yerel gazeteler var. Türkiye'de izinden dönerken aldığımız gazete ve dergileri çamaşırların arasına sakladık. Gümrükteki aramada gözden kaçarsa memleket hasreti çeken arkadaşlara ulaştırırdık. Bir izin dönüşünde gümrük memuru gazeteyi buldu, fırlatıp attı. "Nokta" dergisini (1980'li yıllarda popülerdi) buldu, attı. En son "Ekonomik Panaroma" dergisini bulup atınca;

"-Bu ceride iktisadiye, Türkiye ekonomisi hakkında bilgi veriyor. Ne mahsur var?" Durakladı, sadece bu dergiyi iade etti.

Televizyonda iki kanal var. 1. Kanalda Afrika ülkelerinden Kaddafi'yi ziyarete gelenler, Kaddafi'nin beyanatları vs. 2. Kanalda ise "Yeşil Kitap" ile ilgili sempozyumlar, yorumlar vb. Libya'da bulunduğum 12 yılda Yeşil Kitap anlatımı bitmedi. Bu nedenle Libya'da TV seyredilmiyor. Neyseki çanak antenler çıktıktan sonra Türkiye'den getirip ülkemiz hakkında haberler almaya başladık.

- **Ekonomi**

Ülkede **ticaret yasak** olduğu için her şey devlet eliyle yapılmaya çalışılıyor. Devlet marketlerine zaman zaman yurt dışından mal geliyor ve insanlar tarafından kapışılıyor, çünkü devamı yok, yenisi kim bilir ne zaman gelecek.

Bayi, bakkal vb **hizmet sektörü yok**. 1 çuval (50 kg) un 2 LD, 1 çuval (50 kg) şeker 6 LD, çok ucuz. Ama 2 kg, 5 kg un/şeker almak mümkün değil. 50 kg çuvalı alıp, arabana koyup götüreceksin. Asansör yoksa, varsa da çoğu zaman arızalıdır zaten, omuzuna alıp merdivenlerden dairene çıkaracaksın.

LPG tükendiği zaman tüpü kendin sökeceksin, arabana koyup tüp satılan yere götüreceksin, görevli kişi oturduğu yerden sana talimat verir: "-Boşu şuraya bırak, doluyu şu taraftan al."

Ekmek almak için fırına gitmen gerek. Çünkü mahalle içinde ne büfe vardır, ne de bakkal.

Bayrama yakın yurt dışından ayakkabı, elbise gelir. Büyük karton kutuların içinde elbiseler, çocuklarına uygun elbise almak isteyenler kutuları habire karıştırarak işe yarar birşeyler bulmaya çalışırlar. Market çalışanı bankonun arkasından kutu kutu ayakkabıları atar, müşteriler havada kapar. 43 numara giyen kişi 41 numara ayakkabı kapmış ise tenhaya çekilerek, bir başka müşteriyle değiştirir.

Vatandaş sebze yetiştirecek, şehire getirip devletin marketine ucuz olarak satacak, vatandaş ucuz sebze yiyecek. Oysa adam domatesi hıyarı belli miktarda ahşap kaplar içine koyup yol kenarına çıkarıyor, istediği fiyata satıyor. Şehirde sebze bulamayan bizler de arabamızla 50-100 km gidip karayolu kenarında satış yapanlardan sebze temin ediyorduk. Devlet zaman zaman bu satıcıların staj için gölgelik olarak yaptıkları kulübe ve çadırlar yıkıyordu, ama ertesi günü tekrar yapıyorlardı.

1990'lı yıllarda ticaret yasağı delinmeye başladı. Vatandaş Yunanistan, Türkiye, Suriye gibi ülkelere gidip giyim eşyası getirerek açtığı ufak mağazalarda satmaya başladılar. Şehirlerde normal pazarlar kurulup, üretici bostanından getirdiği sebze veya bahçesinden meyveyi pazarlarda serbestçe satmaya başladı.

Yeşil Kitap uyarınca “**ev oturanıdır**”. Ev oturmak içindir, ticarî amaçla kullanılamaz. Parası olan, ev yapıp başkalarına satamaz, yahut oturduğu evin dışında daire alıp kiraya veremez. Vatandaş meselâ iki katlı ev yapıyor, alt katı tamamlayıp yerleşiyor, ama üst kat kolon/kiriş halinde ya da kapısız/penceresiz halde duruyor. Çocuğu evleneceği zaman tamamlayıp iskâna hazır hale getiriyor.

Mühendislik şirketi olduğumuz için projelere bağlı olarak mühendis sayımız azalıp çoğaldığından, boş olarak beklettiğimiz daireler vardı. Bir izin dönüşü gördüm ki dairelerimizden biri işgal edilmiş. Kendisiyle görüştüğümde gazeteci olduğunu, uzun süredir İngiltere’de bulunup, Libya’ya dönünce her türlü teşebbüse rağmen işgal edilen villasını tahliye ettirmediğini ifade etti. “Eğer sen benim villamı boşalttırsen, hemen dairenizi terk edeceğim” taahhüdünde bulundu.

Bingazi’de beş ayrı sahada Daewoo firmasının inşa edilen “7.000 konut projesi” vardı. Binaların yapımını bir Japon mimarlık şirketi kontrol ediyor, bizim ortak şirket de altyapı (saha düzenleme, yol, içme suyu, pis su ve yağmur suyu kanalizasyonu, elektrik tedariki, harici aydınlatma) kontrollük işlerini yürütüyordu. İşlerin teslimi yapılmadan binalar işgale uğradı. Hattâ birden fazla daire işgal edenlerin, bu daireleri başkalarına parayla devrettikleri söylendi.

• Sağlık

Hastanelere erişim her an mümkün. Gece çocuğunuz rahatsızlandı, hemen alıp hastaneye götürebilirsiniz. 0,5 LD verip bir form doldurur, görevliye sunar, doktor muayeneyi yapar ve yaygın olarak kullanılan ilaçlar masasında hazır bulunduğundan, ilâcınızı da alır, eve dönersiniz. Hastanede olmayan ilâçları da sabah eczaneden alırsınız.

Hemen “sağlık sorunu çözülmüş” diye bakmayın. Oğlum parkta bisiklet sürerken düşüp kolunu kırdı. Hastanede genç bir Mısırlı doktor kırılan kolu alçıya aldı. Eve geldiğimde Hanım itiraz etti:

“-Alçımın dirsekten parmaklara kadar uzaması lâzım. Dirsekten bileğe kadar alçıya almışlar, çocuğun eli açıkta. Götür yeniden yapsınlar.” Tekrar hastaneye gitmek istemedim..

15 gün sonra alçı alınınca, baktım, çocuğumuzun kolu eğri. Petrol şirketi AGOCO’nun kliniğine götürdüm. Polonyalı doktor ölçtü, biçti ve şöyle dedi:

“-Çocuğun kolu 18° eğri kaynamış. 8-10° olsaydı, büyüdükçe eğrilik düzelebilirdi, ama bu durumda kritik.”

“-Tavsiyeniz nedir, doktor bey?”

“-Yurtdışına götürün, kırıp yeniden alçıya alsınlar.”

Ankara Trafik hastanesinde oğlumun kolunu kırıp yeniden alçıya aldılar. Ameliyatı yapan doktora;

“-Libya’da çalışıyorum, iyileşene kadar çocuğumu Türkiye’de bırakayım mı?” diye sordum.

“-Kemikleri düzelttikten sonra düzgün kaynaması için iki platin çubuk koyup, bir taraftan uçlarını açıkta bıraktım. Herhangi bir hastanede, alçı alındıktan sonra çubukları ucundan tutarak çekip çıkarırlar.”

Libya’ya döndük. Alçı alındı, ama platin çubuklara kimse dokunmuyor. Üç ayrı hastaneye götürdüm, sonuç alamadım. Libyalı bir arkadaşın tavsiyesi ile gittiğim doktor ise ameliyatı nerde yaptırdığımı sordu, böyle bir ameliyatı hiç görmediğini söyledi ve çocuğu Türkiye’ye götürmemi tavsiye etti. Yorgun argın eve gelip de durumu anlatınca, Hanım;

“-Ameliyat yapan doktor, ‘platin çubukları çekip çıkarırlar, bir sorun olmaz’ dememiş miydi? Git, komşudan pense al, gel.”

Masanın üzerine çocuğumuzun kolunu ben bastırdım, Hanım da pense ile tutup platin çubukları çekip çıkardı. Sorun (!) çözüldü.

- **Ramazan**

Ramazan'ın ilk günü ve bayramın ilânı hep kargaşaya sebep olur. Ramazan hilâlini görünce oruca başlandığından, bazen ilk akşamdan açıklama yapılır, bazen gece yarısı yahut sabaha karşı ilân edilir. Şevval hilâlinin görüldüğü ilân edilmezse oruca kalkarız; fakat imsaktan sonra camilerden “tekbir” seslerinin yükseldiğini duyunca orucu bozup camiye gideriz. Bayram namazı vaktine kadar camilerden tek bir ses halinde tekbir sesleri yükselir.

Libya’da değişik camilerde teravih namazı kıldım. Hepsinde de **teravih namazı on rekat olarak “hatim”le kıldırılıyor**. İmam hatırlayamadığı veya yanıldığı zaman, cemaatten en az beş-altı kişi hatırlatma veya düzeltme yapıyor. Her iki rekatta bir selâm veriliyor. **Camilerin içinde duvar dibinde sağlı sollu içi su dolu testiler sıralanıyor**. Bizim testilerin basık halinde çift kuplu balçıktan yapılmış küpecikler. Selâm verilince insanlar sağa sola fırlayıp testileri kaptığı gibi tepelerine dikip “gürp gürp!” su içiyorlar. Suya kalkmayanlar ise ilâhi okuyorlar.

Sözlükte “rahatlatmak, dinlendirmek” anlamındaki **tervîha** kelimesinin çoğulu olan **terâvîh** namazında her iki rekatta bir, cemaat dinlenmiş yahut su ihtiyacını giderip rahatlamış oluyor. Bizde 20 rekât kılındığından genellikle dört rekâta bir selâm veriliyor. Salât getirilerek yahut o kadar bile beklemeden hemen kalkılarak namaza devam ediliyor.

Erzurumlu Şeker Hoca, camiye giderken bir grup gence rastlar, selâm verip camiye davet eder. Gençler:

“-Hocam gelirdik, ama bugün millî maç (2002 dünya kupası maçları) var. Şeker Hoca davetinde ısrarlıdır:

“-Siz gelin camiye, ben sizi maça zamanında yetiştiririm. Ve Şeker Hoca süratle rekatları tamamlamaya başlar. Fakat camileri denetlemekte olan Müftü’nün geldiğini görünce “tadil-i erkân” üzere namaza devam eder. Gençler gecikmeli olarak maçı izlerler. Ertesi gün, Şeker Hoca’ya gecikmeyi bildirince, Hoca vevap verir:

“-Arkadaşlar, ben söz verdiğim üzere sizi maça yetiştirecektim ama, biliyorsunuz **radara yakalandım!**”

Bir Ramazan Bayramında ailece, Bingazi Üniversitesi’nde ders veren **Suriyeli Mekki Bey**’i ziyarete gittik. Mekki Bey servis yaparken, kurabiye ve tatlıların hazır alınmış olmadığını görünce;

“-Ooo Mekki Bey, bunlar ev yapımı! dedim. Cevap verdi:

“-Evet, **bunlar Şam’ın şekerini, bu da Arab’ın yüzü!**” Gülüştük. Mekki Bey, İstanbul Teknik mezunu idi ve bir hatırasını anlattı:

“-Hocamız bir problemi çözmek için tahtaya bir sürü formül yazdı. Ve sordu:

“-Anladınız mı arkadaşlar?”

“-Sıfta çıt yok; parmak kaldırdım. Hocanın işareti üzerine ayağa kalktım: **Hocam, anladım sa Arap olayım!** deyince, sessizlik yerini kahkahaya bıraktı.”

- **Çölde bir şehir: Kufra**

“**Çöl, evsiz ve duvarsız mekân; çöl, akıl ve hesap dışı zaman... Çöl, susuzluğun ve fırtınaların savruk karagâhı; çöl, yıldızların altında hüznü gecelerin ahı... Çöl, kum zerrelerinden örülen yatak; ve çöl, birbirine karışan siyah ile ak... Her şeyi kuşatan erişilmez nimet; belki hususi nasiplere elveren ganimet...**

Çölde hayat doğru yaşanırsa bereket demektir. **Orada insan boşluğun efendisi olur ve isterse zamanın hükmünden kurtulurdu. Çölde kelimeler daha şairane, ruhlar daha duygusaldı. Tembellik ve uyuşukluğun olmadığı, çürüme ve bozulmanın bulunmadığı geceler ve gündüzler akardı çölde.**” (*İskender Pala*)

Bazen insanlar “Arabın yalellisi”nden bahsederler. Gündüz çölde deve üzerinde seyahat eden bir insan, sıcak güneşin altında tekdüze bir ortamda mütemadiyen giderken bunalarak bir vahaya ulaşmak ya da geceye kavuşmak ister. Sürekli “**ya ley!**” (ey gece) der, ama bir türlü gelmeyen geceye seslenir durur.

Sahilden 700 km içerde Kufra’da Y.K. Başkanımızla birlikte bir toplantıya katılmıştık. Hiç rutubet olmayan **çöl gecelerinde gökyüzünün ne kadar çok ve parlak yıldızlarla dolu olduğunu**

görüyorsunuz. Dünyanın dışını, ötelere merak ediyorsunuz. Dinler tarihinin niye ortadoğuda yaygın olarak yaşandığını idrak ediyorsunuz. Diğer yandan, birkaç saatlik uyku kâfi geliyor insana.

Bingazi'nin doğusunda sahile yakın "Cebel-i ahdar" dağlık bölgesinde Ömer Muhtar'ı aşamayan İtalyanlar çöle uygun araçlarla Kufra'ya gelip, çölden sahile doğru ülkeyi işgal etmek isterler. Kufra'nın 13 km kuzeyinde kumlar üzerinde mevzilenen halk, işgal kuvvetlerine karşı koymak isterler, fakat yoğun ateş altında şehit olurlar. Olayın geçtiği mekanı ziyaret ettiğimizde bir Libyalı; "Kumların altı şehit dolu" dedi, bir diğeri eliyle eşelemeye başladı ve bembeyaz bir elbise parçası ortaya çıkınca, müdahale ettiler ve üzeri kapatıldı.

Kufra civarında damlama usulü sulanan hurmalıkları gezmiştik. Yetişen genç fidanların çekirdeksiz olduğunu söylediklerinde bir avuç hurma aldım, gerçekten çekirdeği yoktu. Ekseni etrafında 1gün ilâ 3 gün arasında devrini tamamlayan 1 km çapında sulama sistemlerini gördük. Dairesel olarak dönen borudan püskürtülen su altında hububat yetiştirilip koyun besiciliği yapıldığına şahit olduk.



Uzakta gördüğüm yüklü kamyon hakkında bir Kufralı'dan bilgi aldım. Sudan, Çat, Nijer gibi komşu ülkelerden gelen ziyaretçiler Libya'da alışveriş yaparak temin ettikleri eşyaları kamyonla yükleyip üzerine oturuyor ve iki hafta kadar süren yolculuktan sonra varacakları yere ulaşıyorlarmış. Benim gördüğüm kamyonun üstünde inci gerdanlık gibi dizili beyaz birşeyler vardı. Meğer onlar da içi su dolu beyaz bidonlarmış. Yolculuk boyunca yakıcı çöl sıcaklığında su ihtiyaçlarını bu bidonlardan sağlıyorlarmış.

• Gün Ortasında Karanlık

Trablus'ta bir akşam otelde yemek yerken karşı masadaki ile gözgöze geldim, yemekten sonra tanıştık. Belçikalı imiş, ziraat sulama motorlarının parçalarını pazarlamak için gelmiş. Hanımının Rus olduğunu öğrenince;

"-Moskova'ya gittin mi?" diye sordum. Anlattı:

"-Cadde boyunca bitişik nizam apartmanlar; baştakiler pencere açıyor, ortadakiler normal, sondakiler battaniyeye sarılı." District heating" (bölgesel ısıtma) sisteminde kazan dairesi apartman altında değil, mahallenin ortasındadır. Isısını bırakarak uzayıp giden sıcak su boruları içindeki suyun sıcaklığı kaçınılmaz olarak azalacaktır.

"-Sabah mutfığa geçince gördüm ki fırının üzerinde ocak boşu boşuna yanıyor, hemen kapattım. Biraz sonra Kayınvalde haykırdı:

"-Ocağı kim kapattı!" Tepkisine şaşırıp ve kapattığımı söyleyince;

"-Ben, dedi, şimdi nereden kibrit bulacağım!"

Belçikalı anlatmaya devam etti:

"-Meğer kibrit bulunmadığından doğal gazı sürekli yakıyormuş kadıncağız. Aynı alışkanlıkla benim hanım da bazen gazı, bazen suyu açık bırakıyordu. Hanım, dedim, mutfak masraflarını ben karşılayacağım; fakat doğal gaz, su ve elektrik faturalarını sen ödeyeceksin. Böylece tasarruflu harcamayı öğrendi."

Arthur Koestler komünist Rusya'yı ziyaret edip dönünce meşhur “**Gün Ortasında Karanlık**” eserini yazmıştı. Sosyalist Libya'nın da pek farkı yok. Koca ülke, azıcık nüfus; ama harb yıllarındaki gibi karne ile gıda maddesi satışı. Ticaretin, özel teşebbüsün yasak olduğu, bireyin, zekâ ve kabiliyetini olumlu bir çaba adına harekete geçiremediği bir ortamda sonuç: “**Varlık içinde yokluk.**”

Bingazi'de çöplüğün yanından geçerken yepyeni bir sürü Renault araba gördüm. Niye atıldıklarını şöyle izah etti arkadaş: Fransa'dan ithal edilen bir parti otomobil enjeksiyonlu imiş. Tamirciler karbüratörlü araçlardan anladıkları için arıza yapan enjeksiyonlu araçları hep çöpe atmışlar. Zaten ülkede yedek parça çok kıt bulunduğundan, arabasının camı kırılan ya kontraplakla kapatıyor ya da kalın naylon yapıştırıyor. Kaportanın etekleri çürümüşse, araç hızlanınca yanlar kuş kanadı gibi açılıp kapanmaya başlıyor.

Devrimin yıldönümü olan 1 Eylül'de her yıl halk beklentiye girer: Acaba bu yıl devlet ne verecek? Meselâ bir seferinde kişi başına 1000 Dolar yurtdışına çıkarma imkânı sağlanmıştı. Böylece bir Libya vatandaşı eşi ve çocuklarını alıp meselâ Türkiye'ye geliyor, eğer aile 6 kişi ise 6.000 Dolar paraya sahip olduklarından ihtiyaçları olan birçok şeyi alıp götürme fırsatı buluyordu.

Bingazi Elektrik İdaresinin Genel Müdürü'yle sohbet ederken, ben; “-1 Eylül yaklaşıyor, bakalım vatandaşa ne vaadde bulunacaklar.” deyince, gülümseyerek; “-Sana bir hikâye anlatayım” diyerek devam etti: “Padişahın biri bilmem kaç kilometre mesafeden çuval içinde saraya kim fare getirebilirse kızımı ona vereceğim, demiş. Yolda giderken fare çuvalı delip kaçtığından, saraya gelince bakıyorlar ki çuval boş, fare çuvalı delip kaçıyor. Fakat delikanlının biri muvaffak olmuş; nasıl başardığını sorduklarında, ‘yol boyunca çuvalı durmadan silkeledim’ demiş. **Çuval devamlı silkelenince başı dönen fare, çuvalı delip kaçacak fırsatı bulamıyor.** İşte Lider de yıllardır bize böyle yapıyor.”

Ülkede içki yasak, beş yıldızlı otelde bile içki bulunmaz. Kumarhane, gece kulübü gibi yerlere hiçbir yerde rastlanılmaz. Kılık kıyafette tam bir serbestlik var. Resmî kurumlarda geleneksel kıyafet içinde memurlar çalışırken, takım elbiseli ve kıravatlı memurlar da var. Sokaklarda beyaz çarşafli kadınlar, devlet dairelerinde başı açık ve makyajlı bayanlar da var, başörtülü ve pardesülü bayanlar da. Hattâ kız askerî okullarında kep altında beyaz bir örtü ile saçları kapatılmış kızlar da var, saçını örgü yapıp beline doğru sarkıtan bayan askerler de. 1980'li, 90'lı yıllarda Türkiye'deki başörsü zulmünü hatırladıkça, “çadır devleti” dedikleri Libya'daki bu serbestiyete gıpta ederdim.

Libya'da insanların en korktuğu şeylerden biri mevcut rejimi eleştirmek, diğeri de “ihvan-ı müslimin” (müslüman kardeşler) teşkilatına mensup olmakla suçlanmak. Bu şekilde suçlanan birini bir grup insan “Allah'ın ekber!” nidalarıyla futbol sahasına götürüp kale direğine astılar ve darağacında sallanan bu mazlum 1984 yılı Ramazan ayı boyunca her sahurda TV'de yayınladıklarına şahit olduk. ‘Devletin tutukladığı kişiler yok ediliyor ve maalesef cesetleri bile ailesine verilmiyor’ söylentisi yaygın idi.

Kaddafi'nin en büyük yanlışlarından birisi faizi yasaklarken ticareti de yasaklamış olmasıdır. Allahu Teâlâ, Kur'ân-ı Kerîm'de şöyle buyuruyor:

“275. Faiz yiyenler, ancak şeytanın çarptığı kimsenin kalktığı gibi kalkarlar. Bu, onların, ‘Alışveriş de faiz gibidir’ demelerinden dolayıdır. Oysa Allah, alışverişini helâl, faizi haram kılmıştır...

276. Allah, faiz malını mahveder, sadakaları ise artırır (berekletendirir). Allah, hiçbir günahkâr nankörü sevmez.” (Bakara, 2/275-276)

44. ...Allah'ın indirdiği ile hükmetmeyenler kâfirlerin ta kendileridir.

45. ...Allah'ın indirdiği ile hükmetmeyenler, zalimlerin ta kendileridir.

47. ...Allah'ın indirdiği ile hükmetmeyenler, fasıkların ta kendileridir. (Mâide, 44-45, 47)

Bir yandan “Benim herhangi bir sorumluluğum yok; halk kendi kendini idare ediyor” diyen, ama diğer yandan muhalefete göz açtırmayan Kaddafi'nin linç edilerek öldürülmesi kaderin bir cilvesi. **Çağrı** filmi ve **Çöl Aslanı - Ömer Muhtar** filminin yapımını sağlayan Libya Lideri, keşke bu filmlerdeki mesaj doğrultusunda hareket edip, Arap ırkçılığı ve sosyalizmin dar kalıplarından kurtulmuş

olsaydı, hem kendi sonu ve hem de Libya'nın durumu çok daha farklı olabilirdi. Neyse ki Mahkeme-i Kübra'da herkese hak ile muamele edilecek ve kimseye zulmedilmeyecektir.

- **Ver elini Afrika** (*Tahir Kutsi Makal*)

Türkiye, Kral İdris El Sunusî hazretlerinin ve veliaht Hasan El Sunusî'nin en çok itibar ettiği, güven beslediği devlet.

Halktan Krala kadar Libyalılar Türkiye-Libya dostluk bağlarının, siyasî, iktisadî, kültürel münasebetlerinin artması, daha da güçlenmesi dileğinde...

Libya'ya giden ilk Türk Bakan'ı Dr. Saadettin Bilgiç'e büyük tezahürat yapılmış.

Halkta Türklere, Türkiye'ye sevgi ve saygı. İş adamlarında Türkiye'ye sevgi ve saygı, itibar!

Trablus'ta en büyük meydan "Türk Çarşısı"na açılıyor. Türk Çarşısı'nın girişinde büyük bir cami: Karamanlı Mehmet Camii. Karamanlı Mehmet, Trablus ve havalisinin "Bey"i. Bir çok Libyalının soyadı Karamanlı. Konyalı, Zurnacı..

Ünlü Türk Amiralî Turgut Reis'in türbesi büyük bir özen ve benimseme ile korunuyor.

Şimdi müze olarak kullanılan eski "Türk Kalesi"nin denize yakın yerindeki büyük sütun'un üzerinde "Türk Kalyonu" heykelleşmiş.. Libyalı denizcilerin arması "kalyon".

Türk bayrağında ay-yıldız, Libya Bayrağı'nda ay-yıldız.

Libya'da yok, yok..

Libya şimdi dünyanın en çok petrol ihraç eden ülkelerinden biri.

Ve Libya'nın petrol rezervi çok zengin.

Petrol her şeyi var etmiş.

Petrol şirketleri, çalıştırdıkları teknik personelin ve işçinin yüzde 70'ini Libya halkından almak zorunda.

Libya, vatandaşından vergi almayan tek ülke: Libya'nın kavuştuğu beklenmedik zenginlik sosyal hayatta esaslı gelişmeye yol açmış bulunuyor. Yeni binalar yapılıyor. Bina sahipleri odaları medeniyetin getirdiği modern eşya ile donatıyorlar: Buzdolabı, çamaşır makinası, televizyon.. Kapıda araba.

Devlet, yol yapımına hız vermiş. Yol, medeniyetin işareti.

Herkes refah payı, herkese iş, her keseye para.

Libya'da sanayi yok. Küçük el sanatları var, o kadar.

Açık Pazar Libya. Kapılarda gümrük yok. Sanayide ileri ülkeler doldurmuşlar gemilere malları, yıkmışlar rıhtıma. Beğen de beğendiğini al. Toplu işneden kamyona kadar. Ne arasan var..

Tunus sosyalizmi

Tunus, Uluç Ali Paşa'nın 1574'deki fethinden 1881'e kadar 307 yıl Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde kalan Türk ili.

Tunus Cumhuriyeti'nin sosyal rejimi sosyalizm!

Üç evi olan adamın elinden ikisi "devletin"dir olmuş.

Sonra "**vatandaşlar eşit hale**" getirilmiş.

"Bu tarlalar senin mi arkadaş?.."

"Benim."

"Değil senin... Devletin!.."

Diyalog devam ediyor:

"Bu dükkân kimin vatandaş?"

"Benim."

"Değil senin, devletin.."

Burgiba'nın Tunus'u "hızlı kalkınma" için "Kooperatif sistemi"ni kurmuş. Devlet kontrolünde vatandaş ortak kooperatife. **Eski patron ile işçi aynı, ikisi de işçi, çalışacak.** Bakkal dükkânları devlet daireleriyle birlikte açılıp "memur"larınca aynı saatte kapanıyor.

Herkes mustahsil, tek elde toplanıyor, herkesin kesesi devletin.

"Millî gayret ve kaynaklar birleştirilecek" memleket hızla kalkınacak.

Kapılar yabancı sermayeye açık.

Türkiye'nin de bir ara yaşadığı “tek parti, tek şef”li Tunus’un tek siyasî kuruluşu “Sosyalist Destur Partisi”nin kati tutumu sermayeye ürkeklik getirmiş bulunuyor. Diyor ki, “nasıl olsa her şey devletin kontrolündedir, bir parça da olsa özel sektöre de yer verilir, aradığım şart olmazsa devletleştiriveririm...”

İslâm’da mülkiyet esas.

Marks’ın “din afyondur” görüşüne uymuyor Tunuslu.

Dinine bağlı.

Ailesine bağlı.

İşine de bağlı olacak ama, ah şu çalıştığının karşılığını kendi cebine koyabilse.

Herkes memur olduğu için randımanlı çalışma yok. Bu sebeple “kalkınma plânı” hedefini bulamamış. İki yıl uzatmışlar. İki yıl sonra bulacakmış plân, hedefini!..

Sosyalist Tunus’un rejimini bilelim: Sosyalizm.

Sondan üçer harf alalım: **Sosyalizm, sosyal, sos..**

Ne çıktı, noktalayım: S.O.S.

S.O.S. imdat işareti, Tunus imdat bekliyor!.

Türklerden kalan

Kuzey Afrika’da Türklerin hâkimiyetiden birkaç cami, birkaç “bey konağı” ayakta kalabilmiş. Ve bir de **halkın kalbinde, kafasında Türklere karşı saygı ve sevgi.** Libya ve Tunuslu olup da Türk aslından gelmek büyük şeref. Büyük öğünç vesilesi. Türk olduğumuzu öğrenen niceleri ellerini çırpı da “ben de Türk’üm” dedi. Aslı Türk, nesli Türk. Dili? Arapça.

Türklerden sonra gelen müstemlekeci ülkeler önce Türklerden soğutmuş halkı. “Arap milliyetçiliği” aşılınmış ve sonra “öğrenin bakalım Fransızca’yı.” Libya’dakilere “öğrenin bakalım İtalyanca’yı.”

Batı’nın sömürgeciliğini yapmamışız. Fethettiğimiz her ülkeye medeniyet, yol, mimari götürmüştük. **Yerli halkı inançlarında ve dillerinde serbest bırakmışız.**

Medeniyet götürmekle, insanlara hürriyet tanımakla iyi etmişiz belki. Fakat dil bırakabilseydik bari. **Türkiye dışında nice ülkede de Türkçe kitap okunabilseydi, radyolarda, plâklarda Türkçe türküler ve şarkılar çalınabilseydi.** Eski illerimizin yeni bağımsız sahipleriyle Türkçe anlaşip kucaklaşabilseydik. Eli sokmasaydık araya.

İçi burkuluyor adamın.

Kral İdris El Sunusî’nin Türkiye ziyareti sırasında 1969 yılında yapmış olduğu darbe sonucu iktidara gelen Kaddafi de Libya’yı sosyalist rejimle yönettiği için Tunus ile ilgili yukardaki alıntıya yer verilmiştir.

Libya halkına, ellerindeki parayı teslim etmeleri istenmiş. Bankalara yatırılan paralara el konulmuş. Yeni para basılarak, halkın teslim etmeyip elinde kalan paralar geçersiz hale getirilmiş. Birden fazla olan evlere el konulmuş, dükkânlar kapatılmış, ticaret yasaklanmış...

EK: Bingazi Başkonsolosluğumuz

Libya’da iken dört Başkonsolos değiştiğine şahit oldum. Göreve gelen her başkonsolos, halıdan avizeye kadar Başkonsolosluktaki eşyaları değiştirip yeniliyor. Başkonsosolardan biri şöyle demişti: “Türk yemeği diye davetlilere soğanlı köfte mi yedireceğim?” Her davette 25-30 kilo istakoz servis edildiğini duymuştum. Bir Paris Büyükelçimizin hatıralarını okumuştum; yemek konusunda kitapta şöyle bir bahis vardı: Bir restaurant sahibi ile ahab olmuşuk; av merakı olan birisiydi. Haber verirdik, bizzat kendisinin avladığı kuşları hazır ederek bize ziyafet verirdi.

Arabian Gulf Oil Company’de çalışan 12 Türk arkadaş, Bingazi Başkonsolosumuzu ziyaret ederek, ülkemizden 12 adet Doğan marka otomobil getirtmenin mümkün olup olmadığını sormuşlar. Başkonsolosumuz konuyu inceleyip bilgi verdiğini ifade etmiş. Bir müddet sonra verilen cevap şu: Aylarca sıra bekleyenler varmış, bu yüzden Türkiye’den araba getirtmemiz mümkün değil.

Aynı arkadaşlar Rusya Başkonsolosuna gidiyorlar. Başkonsolos, Arapça mı yoksa İngilizce mi konuşalım? diye soruyor. Rusyanın coğrafya olarak çok büyük olduğunu, bu yüzden uzun mesafeleri kat’etmek zorunda olan otomobillerin çok sağlam yapıldığını izah ederek “Lada”yı övmüş ve

arkadaşlara kabul ettirmiş. Sadece bir arkadaş teslim süresini sormuş, kendisinin Kanada'dan yeni geldiğini, acilen araba ihtiyacı bulunduğundan o kadar süre bekliyemeceğini bildirerek, Lada almayı kabul etmemiş.

Bu EK'î "monşer"lerden bahsetmek için yazmadım. Amacım, Başkonsolosluğumuzda İdarî Ataşe olarak tanıdığım merhum Kemalettin Bey'i anmak. Bilgili, hoş sohbet idi. Çok sigara içerdi. Bingazi'de kaldıkları daireye uğradığımızda, stokta sigarası kalmadığını öğrenince çarşıya çıktık. Küçük bir dükkana selâmla girdik:

-Pall Mall var mı?

-Var; kaç tane istiyorsunuz?

-50 karton! Deyince dükkan sahibi şaşırıldı. Teyit edince, kendisinde olanları verdi. Bir dar sokak boyunca sıralı dükkanlardan topladıklarını getirip bir kutuya boşaltıyor. Sonra diğer sokak boyunca dolaşp, temin ettiklerini boşaltıyor. Böylece 50 karton Pall Mall sigarasını temin edip eve getirdik.

Bir akşam, Kemalettin Bey ve eşini alıp, Bingazi'nin içine doğru giren koy etrafındaki parka gittik. Çörek-börek yiyip termostan çayımızı içerken, Sigarasını tütüren Kemalettin Bey, oğlumdan yassı bir taş bulup getirmesini istedi.

"-Kemalettin Bey taşı ne yapacaksın?" diye sordum.

"-Sigaramı söndüreceğim; topırağa bastırırsam karanlıkta belki bir karıncaya isabet eder."

Bu ibretli cevap karşısında Neml (Karınca) sûresini hatırladım:

17. Süleyman'ın, cinlerden, insanlardan ve kuşlardan meydana gelen orduları onun önünde toplandı. Hep birlikte düzenli olarak sevk ediliyorlardı.

18. Nihayet karınca vadisine geldikleri vakit bir karınca, **"Ey karıncalar! Yuvalarınıza girin, Süleyman ve ordusu farkına varmadan sizi ezmesinler"** dedi.

19. Süleyman, onun bu sözüne tebessüm ile gülerek dedi ki: "Ey Rabbim! Beni; bana ve ana-babama verdiğin nimetlere şükretmeye ve razı olacağın salih ameller işlemeye sevk et ve beni rahmetinle salih kullarının arasına kat!" (Neml, 27/17-19)

"Yapış bir kâmilin destinden insan olmak istersen" diyen Yozgatlı Fennî, bir karıncanın bile hatırını kırma, incitme diye nasihatte bulunuyor:

**"Sakin bir dîdeyi ağlatma handân olmak istersen
Dokunma hâtır-ı mûra Süleyman olmak istersen"**

Libya'dan döndükten sonra emekli olan Kemalettin Bey, koltuğunda oturup, kucağında kitap okurken, mutad olduğu üzere sigarasını tütürüyormuş. Hanımı anlatıyor:

"-Sigarayı kendine doğru yaklaştırdı, fakat vazgeçip kül tablasına bıraktı; başı koltuğa yaslandı ve ruhunu teslim etti."

Ruhu şâd olsun. Her gün maalesef cinayet haberlerinin eksik olmadığı ülkemizde, karıncayı bile incitmeyen, Rabbimizin nimetlerine kavuşmuş Süleyman tabiatlı insanlara ne çok ihtiyacımız var!