



Savaş Sönmez
savassonmez@yahoo.com

ONUNCU YIL İLKOKULU(M) VE TREN YOLCULUKLARI(M)



Okulun merdivenlerinde çekilen 4. 4. 1952 günlü 3-A sınıfı fotoğrafı



Aynı merdivenlerim şimdiki görünüşü



Üzerinde Atatürk'ün de oturduğu söylenen sıra

İlkokulun geçmişi: Onuncuyıl İlkokulu, AOÇ çalışanlarının çocuklarının ilk eğitimlerini sağlamak amacıyla Atatürk'ün direktifiyle 1933'te yaptırılıp, Ankara'nın 82'nci ilkokulu olarak, Onuncuyıl Yatı Mektebi adı ile, 1 Ocak 1934'de eğitime başlıyor. Okulun mimarı 1927-1937 yılları arasında Ankara'da ve AOÇ'de birçok binaya

(Marmara Köşkü-1928, Bira Fabrikası-1937, Hamam-1937, Memur ve İşçi Konutları-1937,

Ülkü Evi-1937, Lokanta-1937) imzasını atan Avusturyalı Mimar Ernst Arnold Egli. Okulun üst katı 1983 yılında SHÇEK'nin tasarrufunda kalmak kaydıyla Gazi Kız Yetiştirme Yurdu'na bırakılarak ortak kullanıma geçiliyor. Uzun yıllar boyunca neredeyse hiçbir onarım görmeyen, ama ortak kullanım ve "adı" nedeniyle hayli yıpratılan okul, müfettiş raporları ile yıkılmasına ramak kalmışken, 2004 yılında belki yine "adı"nın imdada yetişmesi ve Eğitim Dostları Vakfı'nın sahip çıkmasıyla "sıkı" bir

elden geçiriliyor. Mülkiyeti SHÇEK'da kalıyor, yönetimi ise tekrar Milli Eğitim'e aktarılıyor.



21. 4. 1959 günlü, biletsiz yolculara mahsus cezalı bilet

Banliyö Trenleri Tarifesi'nin istasyonlara göre ayrıntılandırılmış sayfası



2 Kanunsani (Ocak) 1934 tarihli Hakimiyet-i Milliye Gazetesi

Okul Müdürü'nün odasında, okulu ziyaretlerinde Atatürk'ün oturduğu ve muhtemelen TBMM'den getirildiği söylenen bir sıra var. Duvarlarda bir çerçeve içinde okulun Onuncuyıl Yatı Mektebi adı altında açıldığını bildiren 2 Kanunsani (Ocak) 1934 Salı günlü Hakimiyet-i Milliye gazetesi ile bir başka çerçevede Atatürk'ün kendi el yazısı ile "Türk İnsanı" nı tanımladığı bir söyleyişi yer alıyor. Şu sıralar Atatürk'ün

mirasıyla birlikte alt-üst edilmekte olan AOÇ'den, halen tam günlü olan okul da payını alıyor. Banliyö trenlerinin seferden kaldırılmasıyla, okula trenle, özellikle Sincan tarafından gelen öğrenci sayısında büyük düşme olmuş.

ZAMANIN BANLİYÖ TRENLERİ VE YOLCULUKLARI:

Oysa bir zamanlar benim de tam gün öğrencisi olduğum Onuncuyıl İlkokulu'nun, 1950-51 ve 1951-52 ders yıllarında, zamanın neredeyse tek kamu ulaşım aracı olan banliyö trenleri ile taşınan bir hayli öğrencisi var. O zamanın banliyö katarları bazen kompartmanlı, bazen da açık bölmeli vagonlardan oluşuyor. 3. mevkilerin oturacak yerleri sarı ahşaptan yapılmış ve haliyle hayli sert. 2'nci mevkiler yeşil renkli koltuklu. 1'inci mevkilerin kırmızı koltukları ise daha geniş ve rahat oturumlu. Bu üç mevkinin seyahat ücretleri farklı. Daha ucuzluğundan olmalı, biz öğrenciler genellikle 3'üncü mevkije biniyoruz. Biletinin üstünde bir mevkide seyahat, cezalı bilet alınmasını

gerektirebiliyor. Her ayın ilk günü, herhalde hareket halindeki vagonların basamaklarına atlayan çocukları kovalaması nedeniyle lakabı “deli”ye çıkan, Sami adlı Saymakadın İstasyonu Hareket Memuru’nun gişesinin önünde, aylık pasolarımızı almak için uzun kuyruklar oluşturuyoruz. Sami, bir önceki ayın pasosundan söktüğü fotoğrafımızı, o kocaman şişedeki zamktan boca ederek yeni pasoya yapıştırıyor, imzalayıp mührünü de basınca paso yenileniyor.

Trenlerde “aylık pasolar” ve TCDD çalışanları ve yakınlarının ücretsiz “kart”ları dışında günlük “bilet”lerle seyahat ediliyor. Gidiş-dönüş olarak alınan biletler, tek yönlülerden daha ekonomik. İstasyonda bu biletler alınırken metal bir tarihleme aletinden geçiriliyor. Tren içindeki kondüktörler yaptıkları kontrolde, bir çeşit el delgisi ile biletleri ve pasoların o güne ait kısmını deliyorlar. Böylece biletlerin o günlük geçerlilikleri bitmiş oluyor. Biletsiz yolcuya rastlanması halinde “cezalı bilet” uygulanıyor. Sıkı denetim günlerinde bir vagona iki başından aynı anda “Biletler, Pasolar, Kartlar !!!” ünlemesiyle iki kondüktör birden giriyor. TCDD görevlileri, şapka ve ceketlerinde sınıflarına göre değişen kırmızı-mavi-yeşil renklerde çuha ve işaretler taşıyorlar.

Ne yazık ki iki yıldır Sincan-Kayaş arasında banliyö trenleri çalıştırılmıyor. Tesis-bakım-yenileme-onarım çalışmaları bir türlü bitmek bilmiyor. Şehiriçi caddeleri-bulvarları-çevre yolları 4 ve 6 şeritli canavar otoyollara dönüştürülerek, toplulaşımıcılık adeta unutturulmak isteniyor.