

# KAMYON HİKÂYESİ

«Sen bilirsin, dedik ağam.  
Kaptan sensin...  
Yolun sahibi de,  
kamyonun sahibi de,  
zamanın sahibi de sensin...»  
(Makal 1984 s. 57).

## 1) Patatesler

Toplumsal yaşantımıza ilk kez girişi değil bu; belki siyasi yapımızı bu denli sarstığı için daha "sempatik" görünmeye başladı gözümüze ve "Trafik Canavarı" senaryosunda kendisine verdiğimiz "kötü adam" rolünden azlettik şimdilik onu.

İlk kez kim ona siyasi bir misyon yükledi? Bu sorunun cevabını, dikkatli bir incelemeyle kesin olarak saptamak elbette ki mümkün; ancak kronolojik açıdan bizim için daha önemli olan, Doğan Avcıoğlu'nun son dönem Osmanlı köyleri için yaptığı "kamyondan düşmüş çuvaldan saçılan patates" benzetmesi. Avcıoğlu'nun anlatımıyla : «Din adamlarından, asayiş görevlisinden, âsi devlet memurundan, köy milis güçleri şefinden ve hattâ bunları temizlemekle görevli paşalardan dahi gelen zulüm, mal güvenliğinden vazgeçen köylüyü can güvenliği derdine düşürmüştür. Köylü, ovadaki ve yollar üzerindeki köylerini bırakmış, resmî sıfatlı kişilerin erişemeyeceği, gözden uzak noktalarda 5-10 hanelik yerleşme bölgelerine sığınmıştır. Tarimizde buna 'Büyük Kaçgun' denmektedir. Köylülerin devlet büyüklerine yazdıkları mektuplar, 'terk-i diyar ve celâ-yi vatan' feryatlarıyla doludur. Köylüler bu dağılmaya 'parakende olmak' diyorlardı. Anadolu'nun bugün en elverişsiz yerlerde 65 bin yerleşme noktasında toplanmış akıl dışı dağılık köy yapısı, merkezizetçi Osmanlı düzeninin Batı üstünlüğü karşısında sürüklendiği buhranın eseridir. Bu buhran sonucudur ki, kamyondan düşmüş çuvaldan saçılan patatesleri hatırlatan yeni Osmanlı köy düzeni, Asya Üretim Tarzı taraftarlarına hak verdirecek biçimde, dünya ile ilgisini kesmiş, içine kapalı, ufak, bağımsız hücreler haline gelmiştir.» (Avcıoğlu 1969 s. 40)

Avcıoğlu'nun "kamyondan düşmüş çuvaldan saçılan patates"lere benzettiği son dönem Osmanlı köylerinin yıllar sonra, Türkiye Cumhuriyeti'ndeki halini ise Tahir Kutsi Makal, *Kamyon*'da, "Adamım"ın ağzından şu sözlerle dile getirecektir: «Hayır Kaptan, kader değişmiyor.. Kader bizi ova çocuğu olarak da dünyaya getirebilirdi. Tütün dikedik, buğday ekerdik.. Harman yerine sap-saman çekerdik.. Okul yapılmış olurdu, okurduk.. Ovanın hayvanı dağın insanından iyidir ustam, sen ne bilirsin (...) Eğrisi, doğrusu bu!.. Dağ köyünü devlet unutmüştur, yok saymıştır. Yok sayar.. Ormandan köye sınır da çizer sonra.. Açılan tarlaları ellerinden alır.. Dağ köylüsü yaya kalır.. Dağ köylüsünü tövbe hâşâ Allah bilem unutmüştur ustam.» (Makal 1984 s. 137-138)

## 2) Ekmek

Makal'ın kamyon şöföru "Kaptan" ile dağ köylüsü "Adamım"ın trajik öyküsünü "yüklediği" romantik eser *Kamyon*'un gerçek yaşamla köprüsünü ise Fikret Otyam'ın **31 AL 679**'u kuracaktır. Otyam'ın, «Her yıl ilkbaharda ve yaz ortasında, her türlü sosyal güvenlik yoksun onbinlerce insan, aile pamuk tarlalarında çalışmak için Çukurova'ya iner. Bir insan pazarı kurulur. Bu : *Can Pazarı*'dır» (Otyam 1992) cümleleriyle özetlediği "patates"lerin

"adamım"larının "yaşam"ları, Otyam'ın, yol kenarında aç susuz bekleyen 73 insana bir sandık ekmeğe götürmesi ile 1997'de Kadıköy iskele meydanında ellerindeki selpak paketlerini satarak yaşamlarını devam ettirmeye çabalayan yaşlı Kürt insanların yaşamlarıyla ya da Diyarbakır'ın "iftarlık" kamyonuyla<sup>1</sup> bağlanır.

Otyam, bir sandık ekmeğin nelere sebep olabileceğini tahmin edemezdi elbette; «Birisi, getirdiğim yiyecek sandığının üzerindeki kara paltoyu çekti ve bir somun aldı telaşla.. Olanlar oldu.. Minik eller.. Minik olmayan eller.. Nasırlı eller, kınalı eller, mor döğmeli eller (...) Gözler, kara gözler, möhür gözler, fincan gözler, sürmeli gözler, çapaklı gözler (...) Güçlü kollar, güçsüz kollar, paramparça gömleklerin yenleri içindeki kollar... Ayaklar... Kunduralı kundurasız ayaklar.. Kadın ayakları, kız ayakları, bebe ayakları, hele onlar hele onlar, hele onlar... Kara şalvarlar, ak şalvarlar, çıdırı gibi bedenler birbirine girdi... Bir kavga başlamıştı bereketli Çukurova toprakları üzerinde.. Ekmeğe kavgası!. Bağırıyordum durmadan, durmadan bağırıyordum: 'Durun Kekolar.. Kardeşler.. Durun kardeşler.. yapmayın' (...) Çocuklar feryad ediyor, kadınlar haykırıyor, ekmeğe, domatesler, üzüm, biberler, soğanlar, patatesler uçuşuyor, yere düşüyor, insanlar can havliyle atıyorlardı üstüne kapmak için!» (Otyam 1992 s. 13-15 ve 114-115) cümleleri ise Ocak 1997'de TV ekranlarındaki görüntülerin yıllar önce yazı ile yapılmış bir "resmi" idi sadece.<sup>2</sup>

### 3) Pasta

«Hem kim söyleyebilir neyin gerçek neyin gerçek olmadığını... Bir keresinde bir kamyon görmüştüm tepeleme güvercin doluydu kasası... Çok şaşırılmışım ağzına dek güvercin dolu bu kamyona... Sonra bir kaç güvercin ürküp havalanınca anladım kamyonun buğday yüklü olduğunu» der Profesör *Kaybolmuş Öyküler*'de (Kalafatoğlu 1995 s. 25)<sup>3</sup>.

Güvercinlerin kamyon kasasındaki buğdaydan paylarına düşeni almaları gibi, otomotiv sanayiinin fazla yatırım ve uğraş gerektirmeyen ve büyük kazançlar sağlayan bu alanı (yani kamyon imalatı ve bayiliği), "sanayicilerimizin" paylarına düşeni hemen aldıkları ilgi alanlarından birisini oluşturmuştur. Avcıoğlu'nun ilk kez 1968'de; «Makenizma şöyle işlemektedir: Kalkınma Planı gereğince, 'sanayicilik' itibardadır. Devlet, yüksek gümrükler, ithal yasaklamaları, geniş krediler ve bir sürü muafiyetler ile sanayici olmayı câzip hale getirmiştir. Ama sanayicilik, en ilkel biçimde de olsa, az çok teknik bilgi ve organizasyonu gerektirmektedir (...) Bu nedenledir ki, yabancı firma mümessili tüccarlar, temsil ettikleri firmalarla birlikte ya da tek başlarına 'sanayi' teşebbüsleri kurmak ve sonra da bu teşebbüslerin genel satıcılığını ele geçirmek yolunda çaba göstermişlerdir. Meselâ Yalman ailesinin Tatko Şirketi'ni ele alalım. Firma, Good Year lastiklerinin eski ithalâtçısıdır. Şimdi Türkiye'de Good Year lastik fabrikası kurulmuştur. Tatko fabrikanın ortağı, fakat aynı zamanda İstanbul ve Trakya bölgesi genel bayiidir. Vehbi Koç, U.S. Royal Lastikleri A.Ş.'nin (yeni adıyla Uniroyal) ortağıdır. Fakat aynı zamanda Koç'a ait Royal Lastikleri Tevzi A.Ş. fabrika mamullerinin Türkiye genel distribütörüdür. Tatko, Chrysler firmasına ait Dodge otomobil ve

<sup>1</sup> 16 Ocak 1997 tarihli gazetelerden izlenebilecek konuyla ilgili ilginç bir makale için bkz.: (Göktürk 1997).

<sup>2</sup> Otyam gördükleri karsisinde «Küfür ediyordum dünyaya.. Bir de neye küfür ediyordum bilir misiniz? Bir uyduruk film makinesi alamadığım, alacak kadar kazanamadığım dünyaya.. Inanmayanların önünde oynatıp, kafalarına, gözlerine ve de yüreklerine çakmak için..» der (Otyam 1992 s. 115). Kuskusuz ki TV kameraları bugün onun istegini çok daha iyi şekilde yerine getirdiler. Acaba sonuç degisebilecek mi?

<sup>3</sup> Salih Kalafatoglu'nun 1988-1995 tarihleri arasında İstanbul-Hamburg'da tamamladığı senaryonun siirleri Metin Altıok'a aittir. Buradaki metnin *Yel ve Gül*'deki orijinali için bkz.: (Altıok 1993 s. 129); «Bir Kamyon gördüm güvercin dolu. / Birkaç güvercin ürküp havalanınca, / Anladım buğday yüklü olduğunu».

kamyonlarının ithalâtçısıdır. Chrysler, Türkiye'de bir montaj fabrikası kurmuştur. Tatko, ortaklar arasındadır, fakat aynı zamanda Dodge'un bayiidir. Ruşensad, Fargo ithalâtçısıdır, Chrysler fabrikasına ortak olarak sanayiciliğe yükselmiş, fakat aynı zamanda Fargo bayiliğini elinde tutmuştur. Çiftçiler De Soto ithalâtçılığından sanayiciliğe ve bayiliğe adım atmışlardır. Şimdi bu üç eski yabancı firma mümessili, yüzde 60'ı yabancı tekele ait Chrysler otomobil sanayiinin yüzde 40 hissesine sahiptir (...) Karayolu taşıtları imalât sektöründe bir çok firma yerli kuruluşlardır. Fakat dışardaki ana firmaya sıkı sıkıya bağlıdırlar. Meselâ (Tevfik Ercan) acentalıklar almış ve M.A.N. kamyon ve otobüslerinin Türkiye mümessili olmuştur. Ercan ailesi bugün, M.A.N. kamyon ve otobüsleri imalâtçısı ve Türkiye distribütörüdür. (...) Bu tip sanayicilik o kadar kârlıdır ki, politikacıları giydiren ünlü bir terzi dahi, bir devlet bankasından sağladığı büyük kredilerin yardımıyla sanayiciliğe atlamış ve Magirus otobüslerinin (ve K.H. Deutz marka kamyonların) imalatçısı olmuştur (...) Rus kamyonu U.A.Z. dahi Türkiye'de 'imal' edilmektedir...» (Avcıoğlu 1969 s. 511-512) cümleleriyle tanımladığı "pastanın dilimleri", İstanbul Bianeli'nden sonra Ali Akay'ın şu cümleleriyle yeniden tanımlanıyordu :

«Enformel ticaret sektörünün ve kara paranın en önemli yollarından biri olan uluslararası kara ticaret yolunun dünyanın bütünleşmiş kapitalizminin evresinin ana sorunlarından biri olduğunu hatırlatan işlerinde (Turc Truck), Hüseyin Alptekin ve M. Morris, Doğu Bloku'nun dağılmasıyla birlikte, özellikle Türkiye'de 'bavul ticareti' adı altında gündeme gelen bir 'Turizm' biçimini sorunsallaştırıyorlar. Bu, aynı zamanda yeraltı faaliyetleriyle de yasadışı ve kayıtdışı ekonominin birlikteliğini 'dondurarak' (kamyonu bir dondurma külahı, topları ise üzerindeki dondurma şeklinde yerleştirerek) toplumlardaki rolünü göstermeye çalışıyor. İktisatçıları uzun süredir meşgul eden bu sorun, özellikle, Üçüncü Dünya ülkelerinin halklarına bir kazanç kaynağı olduğu kadar, yaşadığı bir ekonominin gelişmesini ve dünya pazarı içinde önemli bir yer kazanmasını da plastik olarak kurguluyor.» (Akay 1996 ve 1997 s. 120).

#### 4) Turc Truck

Akay'ın "*İstanbul Bienali siyaseti gündeme mi getirdi?*" sorusunun altında yer alan tanımlamalar Sanat <=> Siyaset denkleminin küçük bir bölümünü oluşturmaktaydı elbette. Ve Akay, sorusunun cevabını ararken önemli bir çok çözümlemenin sonucunda, İstanbul Bienali'nin «belki de masmedyatik (kitle iletişim araçları) bir kültür içine girmiş olduğumuz ve siyasi kültürümüzü unutmaya başladığımız bir anda ortaya çıktığı ve 1) panellerle ön plana çıkan akademik kültürü; 2) TV kültürünün hiyerarşinin ve seçiciliğinin; 3) bıkkınlık vermeye başlayan siyasi kültürümüzün kesişmesinde önemli bir rastlantıyı oluşturduğu...» sonucuna varmaktaydı (Akay 1996 ve 1997 s.118 vdd).

Ali Akay'ın bu saptamalarının yanı sıra, Emre Zeytinoğlu da bir makalesinde özellikle "Turc Truck"ı değişik açılardan irdelemekteydi : «Alptekin-Morris, Antrepo'nun girişine yerleştirdikleri 'kamyon'u (sanırım) önce hayali olarak var ettiler ve o hayalin 'görselleşmesi' sırasında, herhangi bir 'imge'yi yeterli buldular. Görünen, doğallıkla bir kamyon olacaktı ama, o hangi kamyondu? Bienal kataloğunda yer alan 'kamyon simülasyonu' ile Antrepo'daki 'kamyon' birbirinden farklıydı ve sanatçılar buna pek de aldırmıyorlardı. O halde yapıt (yani Antrepo'da, izleyicinin karşısına çıktığı haliyle), kendi biçiminin yanısıra diğer bir biçimi de içinde taşıyabiliyordu (diğer biçim; katalogda yer alıyordu, sergilendiği biçimden farklıydı ve o da izleyici karşısına çıkıyordu). Demek ki, 'zihinsel' olan kavramın, biçimsel karşılığı da sınır çizgilerini aşmağa başlıyor ve nesneyi bulanıklaştırıyordu. Böyle bir bulanıklaşmanın, 'imge'yi belli bir bilinç yaklaşımıyla 'simge'ye çeviren gücü de zayıflattığını

varsayabiliriz. Katalogdaki kamyon çok rastlanır bir markadır (Chraisler [Chrysler olacak], Dodge ya da Fargo gibi...ki, bunların biçimleri birbirlerinin aynıdır) ve yerli montaj olduğu bilinmektedir. Her an karşımıza çıkan kamyonlardan biridir. Fakat Antrepo'da yer alan 'kamyon'un Sovyetler Birliği'nde üretildiğini (yaygın deyimile; Rus malı), 60'lı yıllarda Türkiye'de çok fazla kullanıldığını, kamyonun İzmir'den getirildiğini (plakası 35'tir) biliyoruz. Ayrıca şunu da biliyoruz: 'Kamyon', bugün Rusya ve diğer eski Demirperde ülkeleri ile ticaretin yoğun olduğu bir yerde (Karaköy Limanı'nda) durmaktadır. Yani 'kamyon' ile, Antrepo arasında sıkı bir bağ vardır. O zaman buna 'simgesel' bir nitelik yükleyebiliriz. Ama bu 'simgesel' tavrın doğrudan göndermesini güvenle izleyebilir miyiz? (Kanimca) hayır. çünkü, burada simge kaygandır ve elden kaçır. Sovyet yapımı olan kamyonun Karaköy Limanı'nda yüzlerce plastik top yüklü halde beklemesi<sup>4</sup> acaba küçük tüccarların sınırdaki 'kap-kaç' ticaretinin bir hazin öyküsünden mi ibarettir? Belirsizleşen sınırların ortaya çıkardığı yeni sosyo-ekonomik düzenin betimlemesi midir? İlk bakışta evet. Eğer ki; salt Antrepo'da bekleyen kamyon sözkonusu edilirse, bu saptamaları yapmak yerinde sayılacaktır. Ya katalogdaki kamyon hangi öyküyü anlatmaktadır? Sovyet kamyonu ile yerli montaj kamyon arasındaki karşılıklı etkileşim, iki ayrı imgenin yarattığı göndermeleri birbirine karıştırır ve belirsizleştirir.» (Zeytinoğlu 1996 s. 93)

## 5) Kamyon Hikayesi

İşte bu noktada, son günlerin kamyon hikayesi, Zeytinoğlu'nun sözünü ettiği "imge"nin "simge"ye dönüşmesinde takınılan tavrın bulanıklığına benzer bir biçimde, göndermelerin birbirine karıştığı ve belirsizleştiği bir yapıya bürünmekte. Nedense Mercedes'in kamyonun altına girdiği göz ardı edilerek bir "kahraman kamyon" imajı oluşturulmakta. Ancak yine de, 20 RC 721, bir yanda Susurluk kasabası yakınlarında altına giren Mercedes sayesinde kasabanın eski uğursuz ismini (çünkü İzmir yolunun en fazla ölümlü kaza olan kesimidir) bir anda "sempatik" bir isme dönüştürürken, diğer yanda "ölüm uykusuna yatmış" beyinlerin biraz da olsa "sarsılmasına" neden oldu. Ancak, bu sarsıntının bile yetersizliği, uzun yıllar boyunca ideolojik bombardımanlar altında yitip giden "siyasi bilincin", artık kolay kolay iyileşebilme şansı pek kalmamış olduğunu düşündürmektedir.

Elbetteki Hollywood yapımı filimlerde bile bir mafya üyesi, bir polis şefi ve bir parlamenter aynı araçta kazaya uğrayamazlar; çünkü Amerika'nın devletine duyması gereken güvenin mantığı bunu kaldırmaz. Aslında Türkiye'de de durum çok farklı değildir. İşte bu noktada, olayın sürekli olarak "polisiye" yönüyle ilgilenilmesi bir detayın gözden kaçırılmasına neden olmakta. Kamyonun altına (bilebildiğimiz kadarıyla) 180 km/h. süratle giren araçtaki 4 kişinin ortak özelliği, aynı siyasi kökenden geliyor olmalarıdır. Meslekleri sadece dış görüntüleridir ve aldatıcıdır; konunun "kahramanlık destanları" boyutu da buradan kaynaklanmaktadır zaten. Yoksa Susurluk'tan sonra ortaya çıktığı (daha doğrusu 'öğrenildiği') iddia edilen ilişkiler bütünün hemen tamamı zaten eskiden beri süre gelmekteydi. Ülkemizi, bağımsız bir Cumhuriyet'ten "Muz Cumhuriyeti"ne dönüştüren bu ilişkiler bütünün yeni bir

---

<sup>4</sup> Burada Emre Zeytinoglu'nun mu yoksa benim mi yanıldığımı bilemiyorum, ancak aklimde kalan bir detayı burada belirtmeliyim : kanimca Antrepoda'ki kırmızı renkli, 35 plakalı GAZ marka kamyonun kasasında, plastik toplar yerine balonlar yer almaktaydı. Ne yazık ki anılan kamyonun bir fotoğrafını daha sonra göremedim ve bu nedenle bu noktayı bir yanılısıma olarak ele almak durumundayım. Ancak, tahmin edilebileceği gibi, eğer kamyonun "yükü" plastik toplar değil de balonlarsa, Zeytinoglu'nun haklı olarak isaret ettiği sorunlar, daha farklı boyutlar kazanacaktır. Çünkü balonlar (özellikle "patlayan" balonlar), plastik topların "dondurma" görevini kesinlikle göremezler.

oluşum olmadığını, kökeninin daha eskilere dayandığını hatırlamak için bir kamyonu ihtiyaç yoktu aslında.

Sabahattin Ali, **Kuyucaklı Yusuf**'da, kaymakam, züppe eşraf çocuğu ve onun mihmandarıyla bugün üzerinde bu kadar çok konuşulan "üçlemeyi" (devlet görevlisi, politikacı, tetikçi) en primitif haliyle tanımlamıştı (S. Ali 1965 s. 271 vd). Yaşama karşı olan tavrı, sırtı dönükken bir "görevli" tarafından öldürülmesine neden oldu. Ve yıllar boyunca gerçekte hiçbir özellikleri olmayan "görevliler" kendi kendilerine atfettikleri özellikleriyle, savunmasız insanları katlederek, tuzaklarda arkadan vurarak "kahraman" oldular. Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin siyasi yapısındaki oluşumların iç dinamiğinin gelişiminin, "Soğuk Savaş" olarak adlandırılan "İlan Edilmemiş Kural Dışı Savaş" olduğunu düşünecek olursak, ve 90'lı yıllar boyunca devam eden gelişmelerin, bu savaşın yeni bir boyutu olduğunu gözönüne alırsak, olan ve olabilecek hiç bir şey bizi şaşırtmamalı<sup>5</sup>.

Kabul etmek gerekir ki "Kamyon" ne bir trafik canavarı ne de bir kahraman. Sadece bir kamyon o. Ve sadece bekliyor; "kamyondan düşen çuvaldan saçılan patatesler" olarak bekliyor, "Kaptan ve Adamım" olarak bekliyor, "31 AL 679/Ford ve 73 insan" olarak bekliyor, "güvercinler ve buğday kamyonu" olarak bekliyor, "Biental kataloğu kamyonu" olarak bekliyor, "Antrepo kamyonu" olarak bekliyor [ve "Cıvır Salih ile Gaffar" (Niksarlı 1976) ya da "Aşir ile İzbat" (Öner 1991) gibi buraya alamadığımız diğerler pek çokları bekliyor]. Zamanın ve mekanın ortak kesişme noktalarında yaptıkları sessiz şahitlikte, bu toplumun bireylerinin her birinin artık düşünmeyi öğrenmek zorunda olduğunu kabul edip etmeyeceğini ve daha da önemlisi, bu ülkenin "Hukuk Kamyonu"nun bu "yükü" taşıyıp taşıyamayacağını görmeyi, derin bir merakla ve sonsuz bir sükunetle bekliyorlar.

---

<sup>5</sup> Telemen olayından (Mumcu 1981) son günlerdeki uyusturucu trafiği ile ilgili bilgilere; *Gözaltında Kaybolanlar*'dan (Istanbul 1986) Galatasaray'daki Cumartesi toplantılarına; Bedrettin Cömert, B. Karafakioğlu, Dogan Öz, Ümit Doganay (vd)'den (Sezgin 1987; *Siyasi Cinayetler* 1993), Ugur Mumcu'ya, Musa Anter'e (vd-FMCAK 1995); Kahramanmaraş'tan, Çorum'dan, Sivas'dan, Kanlı 1 Mayıs'dan, Merkez Bina önünde üzerlerine bomba atılan kursun sikilan öğrencilerden Vedat Aydın'ın cenazesinde kafalarına kursun sikilan yaralılara, Sivas 93'e, Gaziosmanpaşa'ya, Ümraniye'ye; Askeri savcı ve yargıçların artı ve eksilerle değerlendirilmelerinden (Mumcu 1987), kontr-gerillanın kendi içinde uyusturucu pazarını paylaşma savaşına uzanan yolu bir bütün içinde değerlendirdiğimizde, sınırları etrafında (ve içinde) hazinesinin bir kaç katı sermayeli "Küresellesmiş Sirketlerin" in dolandığı bir ülkede herkesin kendi payına düşeni almış olduğunu görmekteyiz sadece. Örneklerini ve kaynakçasını çoğaltabileceğimiz konunun, Susurluk kazası çerçevesindeki gelişimi için ayrıca bkz.: (Perinçek 1996).

## KISALTMALAR ve KAYNAKÇA

Akay, Ali

- 1996 "Siyasi, akademik ve bilgiç kültürün kesişmesini sağlayarak önemli bir rastlantı oluşturdu : İstanbul Bienali siyaseti gündeme mi getirdi?", *Cumhuriyet*, 24 Aralık 1996, s. 12.
- 1997 *Kıvrımlar : 1990'larda Plastik Sanatlar*, İst.: Bağlam Yay., 284 S. ISBN 975-7696-90-0.

Altıok, Metin

- 1993 *Yel ve Gül : Kendi Seçtiği Şiirler*, İst.: Can Yay., 160 S. ISBN 975-510-541-7.

Avcıoğlu, Doğan

- 1969 *Türkiye'nin Düzeni : Dün, Bugün, Yarın*, 4. bs., Ankara: Bilgi Yay.  
1 : 347 S.  
2 : 348-769 S.

FMCAK

- 1985 *T.B.M.M. Faili Meçhul Cinayetler Araştırma Komisyonu Raporu : Taslak*, İst.: Birleşik Sosyalist Parti İstanbul İl Örgütü Yay., 328 S.

Göktürk, Atilla

- 1997 "Ben de Diyarbakır'a Şaşırana Şaşırdım", *Yeni Yüzyıl*, (25 Şubat 1997), s. 17.

İstanbulu, Kürşat

- 1986 *Gözaltında Kaybolanlar*, İst.: Yalçın Yay., 150 S.

Kalafatoğlu, Salih

- 1995 *Kaybolmuş Öyküler : Senaryo*, [Teksir].

Makal, Tahir Kutsi

- 1984 *Kamyon : Roman*, [Türk Edebiyatı Vakfı ve Ötüken Yayınevi Peyami Safa Ödülü 1978 Yılı Birincisi] 2. bs., İst.: Veli Yay., 192 S.

Mumcu, Uğur

- 1981 *Silah Kaçakçılığı ve Terör*, İst.: Tekin Yay., 127 S.  
1987 *12 Eylül Adaleti*, İst.: Tekin Yay., 141 S.

Niksarlı, Mehmet Zeki

- 1976 *Türkoğlu Cıbrı Salih'le Acemoğlu Gaffar*, İst.: Milliyet Yay., 215 S.

Otyam, Fikret

- 1992 *Can Pazarı*, Ankara: Başak Yay., 119 S.

Öner, Çetin

- 1991 *Portakal : Öykü*, İst.: Can Yay., 59 S. ISBN 975-510-279-5.

Perinçek, Doğu

1996 *Çiller Özel Örgütü : TBMM Susurluk Komisyonu'na Sunulan Dosya ve Belgeler*, İstanbul, Kaynak Yayınları, 385 S. ISBN 975-343-143-0

Sabahattin Ali

1965 *Kuyucaklı Yusuf : Roman*, İst.: Varlık Yay., 354 S.

Sezgin, Ümit

1987 *Aydınlanmamış Cinayetler*, İst.: İletişim Yay., 120 S.

Siyasi Cinayetler

1993 *Demokrasiye Karşı Siyasi Cinayetler*, İst.: Tempo Ktp.; 1, 112 S.

Zeytinoğlu, Emre

1996 "Karaköy Limanı'nda Bekleyen Hangi Kamyon", *Toplumbilim*, (1996) 4: Plastik Sanatlar Özel Sayısı, s.89-94.

#### Resimler:

Res. 1: Makal 1984, ön kapak.

Res. 2: *Radikal*, (16 Ocak 1996).

Res. 3: Otyam 1992, s.118.

Res. 4: *Radikal*, (4 Ocak 1997) s. 7.

Res. 5a [sağ]: *Radikal*, (28 Aralık 1997) s. 2.

Res. 5b [sol]: *Radikal*, (29 Aralık 1997) s. 10.

Res. 6 [sol]: *Cumhuriyet*, (24 Aralık 1996) s. 12.

Res. 7: *Cumhuriyet*, (14 Şubat 1997).

(kamyon7.tif)

«- Zor bu sizin işiniz be!..  
Şoförlük çok zor!  
«- Höst, ağzımı topla! Kalbini  
kırarım. Şoför deme bana, kaptan  
de!..  
«- Kaptan diye uçağı, gemiyi  
sürene demezler mi?  
«- Ne ayırımız var? Ne de  
gayrımız? Ayırımız gayrımız var  
mı?.. Onlar da motor çalıştırır,  
yük ve insan taşır biz de...  
«- Peki kaptan, öyle olsun...  
«- Tamam adamım, anlayışına  
kurban...  
Sustular...»

(Makal 1984 s. 6).

(kamyon2.tif)

«...Bekledim bana da vuracak  
diye vurmadı, vurmadı ama bana  
sertçe haykırıyordu... 'Senden  
ekmek isteyen mi vardı? Neden  
getirdin bunları? Sana ne bizim  
halımızdan? Böyle gelmişiz  
böyle gidecez biz, sana ne, sana  
ne? Bizim alnımızın yazısı bu,  
sen mi değiştireceksin bu yazıyı  
sen mi?'»

(Otyam 1992 s. 116)

(Radikal, 16 Ocak 1996)



(kamyon5.tif)

«Yetmiş üç canlı, yani yetmiş üç insanlı, yetmiş üç insanın eşyasıyla yüklü o kamyon, 31 AL 679 Ford, trafik kurallarını çiğneyerek homurdandı. Salkım saçak... ayaklar.. Çarıklı ayaklar, çariksız ayaklar.. Lastikli ayaklar, lastiksiz ayaklar, kunduralı ayaklar, kundurasız ayaklar, topukları çatlamış ayaklar, çatlamamış ayaklar, bebe ayakları, kadın, kız ayakları, ihtiyar ayakları.. Çeşit çeşit.. Sarkmış, kasasına sarkmış, dışarı, trafik kurallarına karşı.. (...) 31 AL 679, yetmiş üç canla ufalıyordu.. Eller sallanıyordu, yürekten... 'Sıkı durun, sıkı.. Fren yapar bakarsınız, sıkı durun..' Bağırıyordum ardlarımdan.. Sallanan eller gidiyordu kamyonla.. Kırıkhan'a.. Oradan pamuk devşirmeye..» (Otyam 1992 s. 119).

31 AL 679/FORD

(Kamyon1.tif)

20 RC 721/FORD

(kamyon8.tif)

(kamyon9.tif)

(Radikal, 28 Aralık 1997 s. 2)

(Radikal, 29 Aralık 1997 s.10)

PASTA

ve

KAMYON

(kamyon3.tif)

(Cumhuriyet, 24 Aralık 1996 s. 12)

KATALOG KAMYONU

ANTREPO KAMYONU

(sürat felakettir; Cumhuriyet, 14 Ocak 1997)

«Sen bilirsin, dedik ağam. Kaptan sensin... Yolun sahibi de, kamyonun sahibi de, zamanın sahibi de sensin...»  
(Makal 1984 s. 57).

*Adam Sanat* (1997) 138, ss. 12-19.