

Kangal en olgun döneminde; 5 yaş civarında ikiyüz sözcüğü anlar.

Gelelim bu köpeklerin tiplerine; Kangallar sarı yaka, kara yaka ve beyaz yaka olarak üç ayrı tipte anılırlar. Kirli beyaz, açık sarı, bej, kırçıl ya da kahverenginin çeşitli tonlarında olabilen postları sık ve kısa tüylüdür, ağız ve kulak çevresiyle burun ucu, değişen genişlikte siyahtır. Kuyrukları uyurken bile yukarı doğru kıvrık durur. Yani bu hayvan uyurken bile tetiktedir. Bu davranışını kuyruğunu kalça düzeyinde bir halka olarak durması ile belli eder

Erişkin erkek kangal 50-70 kg dişisi ise 40-60 kg ağırlıktadır. Omuz yüksekliği ise 80 cm yi aşabilir.

Sivas Kangal şu anda saflığını yitirmemesi için koruma altına alınmıştır. Ülke dışına, hatta yetiştirildiği bölge dışına bile çıkartılması sakıncalı görülmektedir.

Önerimiz hayvanın saflığını kaybetmemesi için çiftleştirilmesinin diğer köpek ırklarıyla yapılmaması saf Kangallarla yapılmasıdır.

Karayollarında Peyzaj

Istanbul'dan Akın Eryılmaz, Peyzaj Mimarisi ve karayollarına uygulanan Peyzaj Mimarisi çalışmaları nedir, ne için yapılır sorusunu köşemize yöneltmiş. Okuyucumuzun sorusuna TÜBİTAK tarafından desteklenmiş ve Mehmet Köseoğlu'na ait projeden derlediğim özet bilgiler ışığında yanıt veriyorum.

Turistik, sosyo-ekonomik ve kültürel bakımdan büyük bir önem taşıyan karayollarımızın uzunluğunun artırılması ve standartlarının geliştirilmesi için büyük çabalar sarf edilmektedir. Fakat sosyo-ekonomik bakımdan gelişmiş ülkelerin üzerinde önemle durduğu; trafik güveni, toprak muhafazası, turistik, estetik, biyolojik ve insan sağlığı yönünden ilgili problemlerin çözümünü kapsayan karayolu peyzaj tertip ve tanzim çalışmalarına ülkemizde henüz tam olarak başlanılmamıştır. Bu nedenle karayollarımızda sık sık toprak ve taş kaymaları, peyzajda doğal ve kültürel kaynakların bozulması, yerleşme ve kültür alanlarının, trafiğin zararlı etkilerine maruz kalması, seyahat edenlerin çabucak yorulması ve yorulduklarında da dinlenme olanağının bulunmaması gibi önemli problemler mevcuttur.

FAO kayıtlarına göre 1830 yılında 1 milyar olan dünya nüfusunun, 1930 yılında 2 milyar, 1950 yılında 2,5 milyar olduğu ve 2000 yılında ise 6 milyarı aşacağı tahmin edilmektedir.

Nüfus artışından çok daha hızlı gelişen son iki yüz yılın teknolojisi, insana doğal kaynaklardan eskiye oranla çok daha fazla ve daha süratli biçimde yararlanma olanaklarını sağlamıştır.

Hem nitelik ve hem de nicelik bakımından insanın doğada birden bire güçlenmesi ve bu gücünü ileriye düşünmeden plansız bir biçimde kullanması sonucunda, ülkemizde yeni olmakla beraber, sosyo-ekonomik yönden gelişmiş ülkelerde son 50 yıl içinde aktüel ve çözümü gayet güç olan önemli sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu kadar hızlı artan nüfusa ve insanın eskiye oranla doğadan yararlanma isteklerinin önemli derecede artmasına karşılık, bu istekleri karşılamak için gerekli doğal potansiyel, yeni yerleşme alanları, havayolları tesisleri, karayolları, demiryolları ve tesisleri, tarımsal, endüstriyel ve rekreasyonel tesislerinin inşası gibi girilen plansız faaliyetlerle günden güne azalmaktadır. Ortaya çıkan zehirli gazlar ve diğer artıklarla hava ve sular kirlenmekte; bitki örtüsü, fauna yok olmaktadır.

Otuz yıl öncesine kadar, su ürünlerince zengin İzmir Körfezi'nde, bugün hiçbir canlının yaşamasına imkân bulunmamaktadır.

ta; şiddetli gürültülerle duyu organları tahrip edilmektedir. Öyle ki entansif girişimlerin olduğu yerlerde; örneğin Ankara'da insanlar için evde, fabrikada ve büroda yalnız toz ve dumanın girdiği ve ultraviyole ışınlarından yoksun, yaşam için elverişsiz, tamamiyle yeni bir ekolojik ortam meydana gelmektedir. Aynı bozulma sularda da görülür. Örneğin 30 yıl öncesine kadar su ürünlerince zengin olan ve bütün su eğlencelerinin yapıldığı İzmir Körfezi'nde, bugün hiç bir canlının yaşamasına imkân bulunmamaktadır. Tıbbın süratle gelişmesine ve insanın daha az yorulmasına rağmen bu yörelerde çalışmalar arasındaki hastalık oranı sabit tutulmadığı gibi, daha da yükselmektedir.

İşte plânlı Peyzaj Mimarisi, sosyo-ekonomik bakımdan gelişmekte olan ülkemizde, estetik ve ekolojik prensiplere uygun olarak; peyzajda eskiden beri sorumsuzca tahrip görmüş alanları yeniden kültüre elverişli hale getirmek, peyzajdan, doğal dengesini bozmadan en iyi bir biçimde yararlanmak, insanlar ile diğer bütün canlılara

(hayvan, bitki) güvenli bir yaşama ortamı hazırlamak amacını güder.

Karayolu ulaşımı, sosyo-ekonomik faaliyetlerde, özellikle turizm hareketlerinde, diğer ulaşım araçlarına oranla daha büyük önem taşımaktadır. Karayolu ile yapılan seyahatlerde çevre daha yakından incelenebilir. Ayrıca uçak ve trenle ancak belirli noktalara ulaşmak mümkündür. Gemi ile yapılan seyahatte ise zamanın tümü deniz üzerinde geçmekte olup bu seyahat çok yavaş ve monotonur. Halbuki bu durum bugünkü turizm anlayışına tamamen ters düşmektedir.

Karayollarının yapımı esnasında ve sonra; peyzaj strüktürü önemli derecede olumsuz yönde değişmektedir.

Yarma ve dolgu şevleri, materyal alma yerleri, buzlaşmaya karşı kullanılan tuzun çoraklaştırdığı

alanlar, eksoz gazı ve gürültüsü ile peyzajdan ayrılan sert görünüşlü karayolu şeridinin, biyolojik bir ahenk içinde yeniden peyzaja bağlanması; turistlerin yolboyu rekreasyonu, benzin ikmali, araç bakım işlerini karşılamak için kurulan tesislerin Peyzaj Mimarisi ilkelerine göre düzenlenmesi ve bakımı birinci derecede peyzaj plânlama çalışmaları arasında yer almaktadır.

Karayolu peyzaj plânlaması ise karayolları boyunca seyahat edene güzel bir perspektif içinden geçme olanağını sağlayan bir peyzaj tanzimini ve yeşillendirme sisteminin uygulanması problemidir. Bu problem, yol açma amacı ile doğal fizyonomi içine giren insanla doğal düzen içinde yaptığı tahribatin peyzaj üzerinde yaptığı bilinçli çalışması sayesinde onarılması ile doğal ve kültürel değerlerin korunmasıdır. □

