

23 İNANÇLI İNSANIN, 129 GÜNLÜK SERÜVENİ SONUCU 1961'DE DOĞAN VE HALA DİRENEN BİR OTOMOBİL: ADI DEVRİM

Devrim Bir Meydan Okumaydı

Fark etmişsinizdir, baştan beri kendi kişisel yargılarımızı bir yana bırakıp, Devrim otomobili üreten mühendislerden ulaşabildiklerimizin tanıklıklarına başvurmaya özen gösterdik. Başta da söyledik. Çoğu Yüksek Makina Mühendisi olan ya meslek yaşamlarında devletin en üst düzeylerine yükselmiş çoğu çok önemli sorumluluklar yüklenmiş yurtsever teknokratların, içlerinde iki kez THY genel müdürlüğü yapmış Nurettin Erguvanlı gibi, Ecevit hükümetlerinden birinde Sanayi Bakanlığı yapmış Orhan Alp gibi, Genel Kurmay Genel Sekreterliği'nden gelip DDY genel müdür yardımcılığını üstlenmiş Emin Bozoğlu gibi adları Devlet Demiryolları ile özdeşleşmiş Salih Kaya Sağın, Mehmet Nöker, Şecaattin Sevgen, Rıfat Serdaroğlu, Hakkı Tomsu, Mustafa Ersoy, Celal Taner, Mustafa Seyrek, Hamdi Tahıllıoğlu gibi kamu ya da özel sektörde başarılar kazanmış uzmanlar 33 yıl sonra Devrim'i, bu gözü kara "endüstri serüvenini" pek ilginç değerlendiriyorlar.

Mustafa Seyrek 33 yıl öncesine bakarken telefonda (uzakta, Silifke'deydi. Ancak telefonla ulaşabildik.) Sesi titriyordu:

' Bu bir meydan okumaydı Aydın Bey. Toplu iğnenin bile ithal edildiği bir ülkede bir meydan okumaydı. Devrim projesi başarıya ulaşmış ve kendini kanıtlamıştır. Engellenmesiyle ilgili ayrıntılara girmek istemiyorum. Ama şunu vurgulamak istiyorum. Biz, bu ülkenin yetişmiş elemanlarının, bu ülkenin servetler harcayarak yetiştirdiği mühendislerinin en zorlu teknik sorunların üstesinden gelebileceğini kanıtladık. Bunun onuru bize yeter.'

Didim'de alçak gönüllü tatil sitesinde, yıllarca omuz omuza ter döktüğü demiryolcu arkadaşlarıyla, örneğin kırk yıllık "kavga arkadaşı" Mehmet Nöker'le birlikte emekliliğin tadını çıkarmaya çalışan Rıfat Serdaroğlu anlatıyor:

ÖYKÜ III. BÖLÜM

Aydın Engin

"Bir otomobil fabrikası kurulmadan ve yardımcı sanayi tam oluşmadan seri halde otomobil üretimi yapılamayacağını herkes bilir. Biz sadece istenirse ve zorlanırsa Türkiye'de otomobil yapılabileceğini ve hatta bu yolda çok geç kalındığını göstermiş olduk. Zaten asıl hedef de buydu.'

Salih Kaya Sağın, çocuğunu, yurdunu savunurcasına konuşuyor:

'Bu proje Türkiye'nin otomobil tipinin geliştirilmesiydi. İşte bunu anlayamadılar. Türkiye'de otomobil ve motor yapılacağını kimse inanmıyordu. Bizim görevimiz bunu kanıtlamaktı. Kendi özel otomobillerimizi söküp parçalarını inceledik. Pres makinalarımız, başka birçok teknik gerecimiz yoktu. Parçaları alçı kalıplarıyla hazırladık. Teknik olarak bu gülünç bulunabilir. Ama asıl gülünç olan Türkiye'de bir otomobilin, motoruyla birlikte bir otomobil yapılacağına inanmamak değil mi? Sıfırdan başladık, Amerika'yı yeniden keşfediyorduk sanki. Otomobilin motorunu yapıp çalıştırdığımız gün, Cemal Gürsel'le birlikte görmeye gelen bir Bakan, "Motor yapıldı. Çalışıyor da. Ama iktisadi olur mu? Diye soruyordu.

Bir Ülke düşünün ki "Motor yapılamaz" densin. Olanaksız bir sürede motor yapılsın ve küçümsensin. Otomobili yaptık. Bu otomobil yürüdü ve hala yürüyor. Biz kendi Amerika'mızı keşfettik ama ürettiğimiz otomobile ruhsat bile alamadık.."

Salih Kaya Sağın doğru söylüyor. Devrim otomobilleri için Eskişehir il trafik müdürlüğüne birkaç kez tescil, ruhsat ve plaka için başvuruldu. "Menşe şahadetnamesi olmadığından ruhsat verilmesine imkan bulunmadığı tespit edilmiş olup, bilgi edinilmesi..." Diye başlayan resmi yazılarla yanıt geldi.



Devrim otomobilinin “menşe şahadetnamesi”, yani nüfus kâğıdı yoktu. Emin Bozoğlu ve arkadaşları, yani “23 deli” tarafından yoktan var edilmişti. Eskişehir İl Trafik Müdürlüğü yerden göğe kadar haklıydı. Ruhsat ve plaka, nüfus kâğıdında Ford, Fiat, Renault, Mazda, Jaguar, Opel filan damgası olan arabalara verilir. Devrim gibi ne idüğü belirsiz, nesebi gayri sahih (ana babası bilinmeyen) arabalara değil.... Geçelim.

Necmettin Erbakan Nereden Çıktı?

Ah evet, bir de Erbakan Hoca öyküsü var. Yıllar ve yıllar sonra bir gazeteci, Devrim otomobili projesini Erbakan'a yamamaya kalkıştı. Biz bu diziyi hazırlarken genç arkadaşlarımızın bir bölümü Devrim otomobilini anımsamadı bile. Devrim daha onlar doğmadan doğmuş ve ölmüştü. Ama Erbakan'ı anımsadılar. “Haa, şu Erbakan'ın yaptığı araba değil mi ağabey?” diye sordular. Genç arkadaşlarımızı yanıtladık: Erbakan'ın Devrim otomobiliyle ilişkisinin bir “asparagas” olduğunu dilimizin döndüğünce anlattık. Ardından Salih Kaya Sağın'a sorduk, Mustafa Seyrek'e sorduk, Rıfat Serdaroğlu'na sorduk. Kimi öfkeyle, güldü. Kimi dalgasını geçti. Serdaroğlu daha sakin açıkladı:

'Erbakan da nereden çıktı? Erbakan'ın Devrim projesi ile tek ilişkisi bir olumsuzluktan ibaret. O zamanlar Gümüş Motor adlı bir fabrikanın sahibi mi, yöneticisi mi neydi? Biz de motor üstüne çalışıyoruz ya. “Gidip bakalım şu Gümüş Motor'a, işimize yarayacak bir katkıları olur mu” dedik. Gittik, ihtiyaçlarımızı anlattık. Bizim ihtiyaçlarımızı yanıtlayacak hiçbir olanakları olmadığını söylediler. Biz de zaten açılmamış olan Erbakan, daha doğrusu Gümüş Motor defterini kapattık. Hepsi bu, meslek gereği Erbakan Hoca'yı iyi kötü tanıyoruz. Erbakan siyasi yarar sağlayacaksa sinekten bile yağ çıkarır. Anlaşılan bir gazetecinin(!) “asparagas” haberini tekip etmeyişinin ardından da Hoca'nın sinek yağı merakı var... Bunu da geçelim.

Bağımsızlık ve Devrim

Şimdi kimileri yazının bu başlığına bakıp suratlarını buruşturacaklar, “Amaaan gene o bayat

yaveler” diyecekler. Eğer o “bayat yaveler” den söz etmek isteseydik buruşan suratlar umurumuzda olmazdı. Ama bu dizide bir siyasal ya da sosyal Devrimden değil. 'Devrim otomobilinden söz ediyoruz. Başlıkta kullandığımız “bağımsızlık” kavramını da salt bu çerçevede kullanıyoruz.

Yani “surat buruşturanlar” bile okumaya devam edebilirler.

Önce kimi gazetelerin sayfalarına yansıyan haberi aktaralım. Hürriyet gazetesi 28 Temmuz günü iç sayfaların birinde şöyle yazdı:

“Dizayn eski olmasına rağmen TOFAŞ'ın ürettiği otomobiller Çin'de Toyota, Mazda, Ford ve Opel gibi dünya devlerine karşı büyük başarı sağladı. TOFAŞ'a Çin pazarının kapılarının açılmasında ucuz fiyatlar, büyük rol oynadı. İhracatı zorlamak için, cazip fiyatlarla pazara çıkan TOFAŞ', dünyanın her ülkesinde ihracat teklifleri gelmeye başladı. Orta-doğu, Kuzey Afrika, Romanya, Makedonya, Rus Cumhuriyetleri, Şili ve Arjantin gibi ülkelerden otomobil satın almak için teklifler yağıyor, ancak TOFAŞ, lisans anlaşması nedeniyle bağlı olduğu Fiat'ın izniyle ihracat yapabiliyor. Fiat'ı ihracat için ikna ettiklerini belirten TOFAŞ yetkilileri, ihracatta adım adım ilerlediklerini söylediler. (Ancak) Şili ve Arjantin'den gelen teklifi Fiat'a ileten TOFAŞ, Fiat'tan “Buralar bizim pazarımız. Buralarda dolaşmayın” şeklinde bir uyarı aldı. Acaba Fiat(ya da Ford ya da Opel ya da Renault filan) kime ve hangi koşullarda “Buralarda dolaşmayın bakayım” diye buyurabilir?

Kore'de Uçan Kuş Gördünüz mü?

Bir üst paragraftaki sorunun yanıtını en iyisi Devrim'i yaratanlar versin. İlkın, Salih Kaya Sağın'a kulak verelim:

'Bizim görevimiz teknik bir sorunu çözmekti. Çözdük. Ama daha sonraki yıllarda mühendislik alanında özgün bir şey geliştirilmedi. Her şey bizim yaptığımızla kaldı. Bugün Türkiye'nin otomotiv sanayinin de içine düştüğü kısır döngünün kilidi de buradadır zaten. Örneğin Güney Kore Avrupa'dan aldığı otomobillerde özgün değişiklikler



yaparak kendi otomobil “tipi” ni geliştirdi ve şimdi birçok ülkeye ihracat yapıyor. Devrim'den sonra Türk mühendislerinin tasarımı olarak otomobil üretimine etkin bir katkısı olmadı.

Sağın'ın değerlendirilmesi önemli. Bugün “kendi” otomobil sanayi olan Türkiye'nin sokaklarında Güney Kore arabaları, Hyundailer, Kia'lar cirit atıyor. Peki güney Kore sokaklarında hiç Serçe, Kartal, Şahin, Doğan türü “kuşlar”ın uçtuğunu gören var mı? Acaba Şili ve Arjantin pazarına Kia ya da Hyundai ihraç etmek isteyen Güney Kore firmalarına “ Buralarda dolaşmayın bakayım” diyen, daha doğrusu diyebilen oldu mu?

Nedir şu anda Türk otomotiv sanayinin teknik düzeyi? 1965 'te özel sektörde üretilen ilk otomobilden (Anadol) bu yana, piyasada “ egemen” olarak iki marka var: Fiat ve Renault. Bunlara Ford kaynaklı Taunus'u, yerli üretime hazırlanan Toyota'yı, ayrıca Opel'i katın. Hemen hepsi 1960 'ların motor teknolojisi ile donanmış arabalar. Modeller Avrupa ve ABD pazarlarına epey önce çıkarılmış, Pazar doyuncaya kadar üretilmişler. Ford'un, Taunus'un Fiat'ın bizde kuş adlarıyla anılan 131 modelleri, Toyota'nın Corolla'sı, Renault'un Renault 12 serisi gibi. Yok, eğer model tutmadıysa fazla diretilmeyip pazardan çekilmişler. Fiat'ın Tempra'sı, Renault'un Renault 9 ve Renault 11 serisi gibi. Peki, sonra ne olmuş bu modeller? Öyle ya üretimleri için onca yatırım yapılmış, kalıplar için milyonlar (Dolar Tabii) harcanmış, tezgâhlarda, preslerde onlara uygun, ince ve masraflı düzenlemelere gidilmiş. Sonra ne olmuş ya piyasa doyduğu için ya da piyasa tutmadığı için üretimden çekilmiş modellere?

Bernard Nahum, Vehbi Koç'la birlikte. Türk otomotiv sanayinin özel sektördeki “ babası” sayılır. Doğrudur da. İşte bu saftan iş adamının anılarından şu paragrafı birlikte okuyalım:

“...Ben Ford'un 1982 yılında imalattan kaldırmayı planladığı Cortina marka (modeli demek istiyor) otomobilin kalıplarını ucuz bir fiyata alarak, 1984-1985 yıllarında böyle bir projeye gerçekleştirmeye yolunun ciddiyetle araştırılması gerektiği kanısındayım. Cortina ile Taunus aynı tür otomobil olduğundan...”

Modası Geçen Otomobil Ucuzdur

Anlaşılacağı gibi Taunus ile Cortina aynı otomobil. ABD'de Cortina olarak satılan araba, pazarlama teknikleri gereği olsa gerek, Avrupa pazarında Taunus adıyla satışa sunuldu.(Taunus, Almanya'da Frankfurt yakınlarında dağlık bir bölgenin adıdır).Taunus otomobili Türkiye yollarında “En iyi yerli” sloganıyla işte böyle bir “mali strateji” sonucu koşmaya başladı. Artık ABD ve Avrupa piyasalarından çekildiği için kalıpları ucuza gelecek bir otomobil. Hepsi bu.

Böylesi stratejilerin sonucudur ki 5 Nisan 1994'teki Ekonomik Önlemler Paketi'nin ardından da Türk otomotiv sanayi bunalıma girdi. Kepenkleri indirdi ve KDV'den pay dilenmeye başladı. Payı aldı. Biraz kendine gelir gibi oldu. Ama mahalle kahvelerinin sade suya tirit sohbetlerinde dahi, bu kendine gelişin geçiciliği konuşuluyor. Türkiye pazarı tıkanma noktasına doğru hızla ilerliyor. Türk otomotiv sanayinin geleceği, ister istemez ihracatta. Ama hangi modellerle? Eloğlunun ya sonuna kadar pazarlayıp piyasaları doğurduğu, ya da zaten piyasalarda tutmadığı için üretimden kaldırdığı modellerle mi? Bunları alacak enayileri, kim, nerede bulacak? Bulunsa bile bu ancak fiyat dampingleme ile olanaklı. O zaman da Torino'daki (Fiat), Detroit'teki (Ford), Osaka'daki (Toyota); Rüsselsheim'deki (Opel) patronlar, “Çekin ayağınızı bu pazarlardan bakayım” deyince ne olacak? Otomobil ihraç etmenin tek yolu fiyatı ucuz, kalitesi yüksek ve tasarımı özgün araç üretmektir. Türkiye özgün modeller üretmedi ve dünya otomobil pazarından pay kapamadı. Dünya piyasası otomotiv devlerinin dağ gibi yığılmış stoklarını alırken iyiden iyiye şımarık davranabiliyor. Fiyat, kalite ve özgünlük arıyor. Aradığını bulmıyınca kolayca burun kıvrıyor. Devrim'in bir başka üreticisi, Şecaattin Sevgen konuşuyor: 'Biz çalışan, yürüyen Türk tipi otomobili araştırdık. Ortaya özgün bir otomobil koyduk. Ama ondan sonra ne olacağı hiç düşünülmemişti. Türkiye o gün bugündür, yani hiçbir zaman, kendi koşullarına uygun otomobil geliştire-

medi. Çünkü bu alanla ilgili insan gücü yetiştiremedi. Otomobil deyince bugün herkes değişiklik arıyor. Dünyanın en beğenilen arabalarına bakın, hepsi çekik gözlü Çin kızları gibi oldular. Otomobil imalatı budur. Sürekli değişiklik, geliştirme ve özgünlük.”

Türkiye'ye Özgü Otomobil Yapılmadı

Ama Türkiye bunu yapacak halde değil. Fabrikalar daima montaja dayalı büyük arabaya gitti. “Motoru şuraya yada buraya koyalım”dan öteye gitmedi teknik yaratıcılık. Bugün Türkiye'de az benzin yakan, küçük arabaya ihtiyaç var. Ama karar, ana üretici firmalara bırakıldığı için daha fazla kâr getiren büyük arabalar yeğleniyor. Benzin alanında büyük kayıplar var. Benim en büyük hüsranim, Türkiye'nin kendi öz kaynaklarını harekete geçirerek kendi koşullarına uygun, bağımsız bir otomobil üretememesidir....

Gazeteci daktilosunun başından kalktı. Günlerdir otomobil markalarıyla, motor türleriyle, benzin tüketimiyle uğraşmıştı. Mola verdi. Avrupa'da, ABD'de modası çoktan geçmiş ama İstanbul sokaklarında hala koşan “yerli” arabalarda kurşunsuz benzin kullanılmadığı için atık borularından (egzoz) fişkıran zehirli gazlarla aşırı kirlenen kentin havasını soludu.

Gazetenin bahçesinde turlamaya başladı. Kendine iç pazardan başka piyasa bulamadığı için bir ekonomik bunalımda kepenkleri indiriveren otomobil fabrikalarının işten çıkarılıp köylerine yollanan (Ah evet, ayrılmadan önce tezgâhlarını temizleyip öpen) işçilerini, ustalarını düşündü. Sonra orada, bozkırım göbeğinde, Eskişehir Cer Atölyesi'nin bir hangarında bekleyen, ama sürücüsünün bulunca canlanıveren, marşına basınca gürlüyor Devrim'i anımsadı.

Devrim orada, Eskişehir'de 33 yıldır direniyor. Devrim'i yaratan 23 delikanlıdan hayatta kalanlar, Devrim sözcüğünü duyar duymaz canlanıveriyorlar. Kimiyle yüz yüze konuşmuştu. Kimine telefonla ulaşabilmişti. Kimileriyle, genç gazeteci arkadaşları konuşmuştu. Hep birlikte 1994 yılı Türkiye'sine Devrim'i anlatmak, anımsatmak istemişlerdi. Türkiye'ye onur kazandıran, bir meydan okumanın öyküsünü anlatmayı denemişlerdi. Gazeteci Cumhuriyet'in görmüş geçirmiş bahçesinde, volta atarcasına dolandı. Dudaklarında, nedense bir marş: Çıktık açık alımla / On yılda her savaştan Diye başlayan, yoksulluk, gerilik çemberini kırmak için silkinmesini bilmiş bir halkın özgüvenini anlatan bir marş...

