

CER ATÖLYELERİNDE BAŞLAYAN SERÜVEN

İstihdamdan ihracata Türkiye sanayisine kan veren otomobil sektörünün “Devrim”den “Fiat Linea”ya yarım asırlık nefes kesen öyküsü...

Dosya : Arzu YILDIZ

Silik siyah beyaz fotoğrafların anılarında yaşayan bir “Devrim” ile başladı her şey... Doğru dürüst yolları olmayan bir ülkede, “yerli malı kullan” kampanyası çerçevesinde yapımı gündeme gelen ilk yerli otomobilin adydı “Devrim”... Büyük umutlar ve çabalarla, Eskişehir’de demiryolları vagonlarının yapıldığı “Cer Atölyelerinde” dört beş ay gibi kısa bir sürede yapımı tamamlanan Devrim otomobilinin sonu ne yazık ki başlangıcı gibi umut verici olmadı. Büyük emeklerle yaratılan otomobilin deposuna benzin konulmaması, yerli otomobil yapımını istemeyenlerin yüzlerini güldürecek bir sonla bitti. Geçmişle bağları kopuk bir toplumda, varlığından birçok insanın haberdar bile olmadığı “Devrim”, müzede varlığından haberdar meraklılarının ziyaretlerini beklemeye mahkum edildi.

Devrim otomobili, Türkiye’nin otomobil yapımının ilk; ama son olmayan durağının adydı. Türkiye’de otomobil yapılabileceğinin görülmesi, özel sektöre ilham kaynağı oldu. Bu ilhamdan yola çıkan Koç Grubu’nun; Ford ortaklığı ile piyasaya sürdüğü “Anadol”, kendi otomobilini tasarlayarak üretme fırsatını tepen Türkiye’nin; uluslararası

montaj bandına eklemlenmesinin ilk halkasını oluşturdu. Otosan’ın Ford ortaklığı boyunca farklı tipte arabalar gündeme geldi; ancak özgün tasarım, “kopya”ya galip gelemedi.

Türkiye’nin ilk yerli otomobili olan “Devrim”den, Ford ortaklığında üretilen Anadol’a nasıl bir süreçle geçildi? Anadol ile kendi markasını yaratma fırsatını tepen Türkiye, montaj bandına eklemlenmeyle neleri kaybetti? Birçok yan sanayiye de besleyen ve yüksek teknolojinin kullanıldığı bir sanayi olan otomotiv sanayisinde; teknoloji ve insan gücü olarak uluslararası otomotiv sanayisinin neresinde duruyoruz? İleri teknoloji ürünlerinin üretililebileceği bir noktaya gelinmesi için neler yapılması gerekiyor? Türkiye’nin otomotiv sanayisinin fotoğrafını çeken bu soruların yanıtlarını;

– Sorumlu Fabrikalar Müdürü olarak Devrim otomobilinin yapılış ve müzeye gidiş sürecine tanıklık eden Orhan Alp ile otomobilin yapılmasına nasıl karar verildiğini, kamuoyunda aldığı olumsuz tepkilerin nedenlerini, tüm bu süreç boyunca neden sessiz kaldığını;

– Otomotiv Sanayi Derneği Genel

Sekreteri Prof. Dr. Ercan Tezer ile dünyanın 300- 400 yıl gerisinde bu sanayi ile tanışan Türkiye’nin; uluslararası otomotiv sanayisine eklemlenme sürecinde yaşadığı sıkıntıları, devletin bu sanayinin gelişiminde oynaması gereken rolü, katma değer in ülkede kalması için bundan sonra izlenmesi gereken stratejinin nasıl olması gerektiğini;

– Otomobil tasarımı denince akla gelen ilk isimlerden Jan Nahum ile “delikanlı” çağlarında Otosan’da yaptığı tasarımları ile birçok “ilk”e imza atmasına rağmen; neden yalnız bırakıldığını, Fiat’ın beş Yönetim Kurulu üyesinden birisi olmasına giden süreci, Türkiye’nin dünyadan bakıldığında nasıl görüldüğünü;

konusarak bulmaya çalıştık. Ülke sanayisinin itici gücü durumundaki otomotiv sanayisinin gelişiminde anahtar rolü oynayan yenilikçiliğe ve tasarıma dayalı üretim için bundan sonra nasıl bir strateji izleneceği büyük önem taşıyor. Geçmişte kaçırılan fırsatların gelecek için yol gösterici olmasını umuyoruz. Haziran ayında hazırlayacağımız “Enerji Özel” sayımızda buluşmak dileğiyle...



Orhan ALP

Odamız üyesi 7 sicil numaralı Orhan Alp, 1919 yılında doğdu. Ortaöğrenimini Konya'da tamamlayan Alp, Bayındırlık Bakanlığı tarafından mühendislik eğitimi alması için Almanya'ya gönderildi. Orhan Alp, 1942 yılında Berlin Teknik Üniversitesi'ndeki eğitimini tamamlayarak, Türkiye'ye döndü. Çalışma yaşamına başladığı TCDD'de Fabrikalar Şube Amirliği, Başmühendislik, Teknik Müşavirlik ve Başkan Yardımcılığı görevlerinde bulunan Alp; 1964 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde öğretim üyesi olarak ders verdi. 1965 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na getirilen Orhan Alp, 1965 seçimlerinde Adalet Partisi (AP)'nden Ankara milletvekili oldu. Alp, aynı yıl AP'den ayrıldı ve 1978 yılında kurulan Ecevit Hükümeti'nde Sanayi ve Teknoloji Bakanı olarak görev aldı. Devrim Otomobili'nin yapıldığı ekipte Fabrikalar Dairesi Başkanı olan Orhan Alp; 12 Eylül 1980 döneminde siyasetten ayrılarak, kurduğu danışmanlık şirketinde Yönetim Kurulu Başkanı olarak mühendislik mesleğini uygulamayı sürdürüyor.

SAHİPSİZ “DEVİRİM”...

“Ankara'da Mühim Mevkide Oturan Bürokratlar İmalatı Bilmiyor”

Orhan Alp'e Göre; “Orada Biraz Da Sabotaj Var...”

“Otomobil Yapmak Artık Çocuk Oyuncağı”

“Süleyman Demirel Adından Dolayı Bu Devrim Arabasından Alayla Bahsetti”

“Devrim Otomobili” yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin otomobil macerasındaki ilk durağının adı. Yapımı, “yerli malı kullan” kampanyası çerçevesinde gündeme gelen ve tüm imkânsızlıklara rağmen gerçekleştirilen, fakat sonu hüsrarla biten “yarım kalmış bir şarkı”nın adı Devrim Otomobili... Yapımı Eskişehir Cer Atölyeleri'nde dört beş ay içinde gerçekleştirilen, 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı resmigeçit törenlerine yetiştirilen Devrim Otomobili, çok tartışılacak bir ihmal sonucu yolda kaldı. Üretilen ikinci otomobilin akıbeti bilinmemekle beraber, hayatta kalmayı başaran diğer otomobil ömrünün kalan günlerini Eskişehir'deki müzede geçiriyor. Mühendis ve Makina dergisi olarak, bu olayın arkasındaki sır perdesini aralayarak, müzeye kadar uzanan sürecin nasıl geliştiğini; Devrim Otomobili'nin yapıldığı dönemde Sorumlu Fabrikalar Reisi olan ve otomobilin yapımını gerçekleştiren ekipte yer alan Eski

Bayındırlık ve Sanayi Bakanı Yüksek Mühendis Orhan Alp ile konuştuk.

-Siz okuması için yurt dışına gönderilen öğrencilerdensiniz. Bundan bahseder misiniz?

Efendim, 1932 senesinde Atatürk bütün erkânı topluyor, bakanları, ilgili yerleri, hepsini topluyor. Şöyle diyor: “Dokuz senedir iktidardayız, Cumhuriyetin dokuzuncu yılındayız, binaenaleyh biz iyiyiz, çok ileriye gittik, yalnız nüfusumuz artıyor, bizim sanayileşmemiz lazım”. Onun için bütün müesseselere emir veriyor, “Hepiniz Avrupa'ya, başta Almanya'ya, en çok makina mühendisi olmak üzere derhal talebe göndereceksiniz, lise talebesi göndereceksiniz, imtihan açacaksınız, kazananları Avrupa'ya, başta Almanya'ya makine mühendisi tahsili için göndereceksiniz” diyor. Hakikaten 1933 senesinden başlıyor, aşağı yukarı 150 talebe gidiyor, 1933 senesi esnasında.

-O 150 talebeden biri siz misiniz?

Hayır, ben 1936'da gidenlerdenim, hatta 1937 başında.



“Bir memlekette 15-20 milyon insan varsa, o memlekette taşıtlar dahil, her türlü sanayi ve teçhizat yapılabilir”

-Siz dördüncü devrede gidiyorsunuz.

Evet, dördüncü kademe gittim. Benden sonra Atatürk hastayken ve öldüğü sene, 1938 senesinde de takriben 150 kadar kişi gidiyor. Ama Atatürk öldükten sonra gelen hükümetler dışarıya talebe göndermiyor artık. Bence bu çok mühim, bu talebeler çok mühim. Ben 1942'de diploma aldım geldim, yani harpten evvel aşağı yukarı üç sene okudum, harp içerisinde de üç sene okudum. Türkiye'ye geldim, tabii, başka maksatlarda gönderilen talebeler de var; ama çoğu makine mühendisi.

“BİZE ATATÜRK ÇOCUKLARI DENİLİYOR”

Bu makine mühendislerinden Türkiye'ye gelenler, zannederim bu 700 kişiden 650 kişi gelmiş, 10 kişi orada

ölmüş, diğerleri de harp başlangıcında dönmüş falan... Netice itibarıyla bundan 4- 5 sene evvel İstanbul'da biz bir toplantı yaptık. 80 kişi varmış, yani 700-650 kişiden yalnız 80 kişi kalmış. Geçen sene 2006'da 10 Kasım'da bir toplantı yaptık ve şunu tespit ettik ki, 29 kişi kalmış. Şimdi bu sayı düştü. Gazeteciler gelip, toplantılarımızı daima takip ederlerdi. Bize de bundan iki üç sene evvel “Atatürk çocukları” denildi. Atatürk çocukları deniliyor, biz de tabii iftihar ediyoruz.

-Hepsi mühendis mi?

Evet, çoğu mühendis, çoğu makine mühendisi ve her biri de büyük hizmetler yapmış. Tabii ben şunu da anlatmak isterim size: Harp başladıktan sonra, ben hızla tahsilime devam ettim Berlin'de.

“PROF. PORSCHE BİZİM BERLİN'DE PROFESÖRÜMÜZDÜ”

-Savaş sanayisi çok gelişmişti.

Her sanayi gelişmişti ve Berlin'deki Profesörler de çok meşhurdur. Mesela Alman halk arabası Wolkswagen'i Hitler'in emri üzerine yaptıran Prof. Porsche bizim Berlin'de profesörümüzdü. Bir de ayrıca Prof. Porsche, “Porsche” marka arabalarını Almanya'da yaptırdı, çok enteresan bir adam. Yani, Profesörlerimiz hepsi imalatla fevkalade ileri düşünen ve bir şeyler yapmış insanlardı, Porsche'yi misal olarak söyledim.

Bir başka Profesör de bizi bir gün

“Fabrikalar Reisliği, Demiryollarında çok büyük bir teşkilattı o zamanlar”

topladı, Rus harbi başlamıştı. Profesörün ihtisas vazifesi intihap dersi idi. Profesör şöyle bir şey söyledi: “Bir memlekette 15- 20 milyon insan varsa, o memlekette taşıtlar dahil, her türlü sanayi ve teçhizat yapılabilir”. “Makine ve teçhizat, yani taşıtlardan başka her nevi makine ve teçhizat yapılabilir” dedi. Ben bunu duyunca çok heyecanlandım, ertesi gün gittim, Profesörü gördüm, “Sayın Profesör; ben gece uyuyamadım. Ben demiryolları hesabına okuyorum burada; ama yarın demiryollarına gittiğim zaman, orada vazife aldığım zaman hiçbir şey yapmıyoruz” dedim.

-Yani, o zamandan belli miydi Demiryollarına gireceğiniz?

Tabii, belliydi, ben Demiryolları hesabına gittim. Efendim, Ali Çetinkaya Nafia Vekili; o zamanlar Bayındırlık Bakanlığı denilmiyordu, Nafia Vekâleti denilirdi. Emir vermiş, “imtihan açın” diye.

-Siz o kadrodan gittiniz...

O kadrodan gittim, hatta Ali Çetinkaya biz Almanya'ya gitmeden evvel emir vermiş, “gelsinler, biraz Eskişehir'deki atölyede çalışsınlar, görsünler geldikten sonra çalışacakları yeri” diye. Onun için biz, bir müddet Eskişehir'de de çalıştık. Ben 18 yaşında bir gençtim o zamanlar.

-Devrim otomobili yapılırken, Siz Fabrikalar Reisiydiniz değil mi?

Evet, Fabrikalar Reisiydim. Fabrikalar Reisliği, Demiryollarında çok büyük bir

“Planlama Teşkilatı 62 senesinde 'bizim vagon yapmaya ayıracak paramız yok, binaenaleyh dışarıdan 15- 20 sene müddetle kredi alırsız' dedi ve imalatı durdurdu”

teşkilattı o zamanlar. Başta, Eskişehir Demiryolu Fabrikası vardı, lokomotif ve vagon tamir eden ve imalata da başlayan. Bir Sivas'ta Demiryolu Fabrikası vardı, bir de Adapazarı'na ilaveten yapıldı, üçüncü bir fabrika vagon için, aynı zamanda vagon imalı için. Ankara'da da Motor Fabrikası vardı, yani motorlu trenlere bakan fabrika vardı. Buraya “Motor Atölyesi” denilirdi; ötekilere “CER Atölyesi” deniliyordu.

Ben ayrıldıktan yıllar sonra, Ankara'daki Demiryolu Fabrikası müstesna, her birisi genel müdürlük oldu, yönetim kurulu üyeleri oldu. Şimdi TÜLOMSAŞ var, o Eskişehir'deki fabrikanın adı böyle...



Avusturya asıllı otomotiv mühendisi Prof. Dr. Ferdinand Porsche, (3 Ekim 1875- 30 Ocak 1951) Porsche firmalarının kurucusu. Orijinal Volkswagen Beetle'i tasarlayan Porsche, ünlü Alman tankları Tiger I, Tiger II ve Elefant tanklarının tasarımlarına da katkıda bulundu. 1937 yılında Adolf Hitler'den en önemli Üçüncü Reich madalyalarından biri olan Alman Ulusal Ödülü'nü alarak, Profesör unvanı ile üniversitede ders vermeye hak kazandı.

“MENGENE BAŞINDA ÇALIŞAN SANAT OKULU MEZUNLARI VARDI”

Devrim Otomobili'ne gelmeden evvel, demiryollarındaki imalata gelmek istiyorum. Ben Almanya'ya gitmeden evvel atölyede çalışmışım ya; gördüm, hakikaten torna tezgâhı başında çalışan, mengene başında çalışan tesviyeci olarak sanat okulu mezunları vardı ve çok kabiliyetliydi. Bir imalat yapmak için çok mühim sanat okulu mezunları. Fakat ben geldikten bir müddet sonra, bunlara yedek subaylık hakkı verdiler. Yedek subaylık hakkı verilince, hiçbiri işçi olarak mengene başında çalışmadı ve böylece Türkiye'nin tümünde bilhassa resmi idarelerde, dairelerde çalışanlarda seviye düştü. İmalat konusunda tecrübesiz insanlar geldi. Sanat okulu mezunları o yedek subaylık hakkı verilinceye kadar çok hizmet gördüler.

“BİZDE O ZAMANDAN BU ZAMANA VAGON YAPIMI DURDU”

-Sanat okulu mezunları neden bu kadar önemli?

Efendim, onlar imalatı daha yakından bilen kimseler. Hem tahsilliler hem de teknik tecrübeleri var. Berlin'deki Hocam, Almanya'da okuduğum sırada; “Sayın Alp, sen gidince Türkiye'ye evvela yük vagonunu başlat; ama iki dingilliyle” dedi. Arkadan dört dingilli,

“O zamanki hükümetler zamanında imalat durdu ve tabii çok kötü oldu”

bujili yük vagonları var, 15 yük vagonu var, dünyanın her tarafında. “Sonra dört dingillere başla. Aradan 4- 5 sene geçsin, yolcu vagonu imalatına geç” demişti. Ben de hakikaten bunun yapılması için çok gayret sarf ettim. Sivas'ta iki dingilli, Eskişehir'de dört dingilli yük vagonları yaptırıldı. Adapazarı'nda vagon yapılmasına gelince... Hakikaten Sivas'taki yük vagonu yapan çok değerli bir insandı, Adapazarı'na onu tayin ettim ve Adapazarı'nda kısa bir zamanda 10 tane fevkalade yolcu vagonu yapıldı.

Seneler ilerledi... 1962 senesinde Planlama Teşkilatı kuruldu. Planlama Teşkilatı 62 senesinde “bizim vagon yapmaya ayıracak paramız yok, binaenaleyh dışarıdan 15- 20 sene müddetle kredi alırsız” dedi ve imalatı durdurdu.

“VAGON YAPACAK ADAM YOK ŞİMDİ”

Ben bundan 20 sene evvel Almanya'da bir sergiye gitmişim. Orada Adapazarı Vagon Fabrikası'nın Genel Müdürüne rastladım, “neden vagon yapmıyorsunuz?” dedim. “Beyefendi; vagon yapacak adam yok şimdi, işçimiz o seviyede değil” dedi. Yani, yolcu vagonu yapımı, yük vagonu yapımı Türkiye'de durdu. Kore'den bir heyet gelmişti, onlar bizden yolcu vagonu istiyorlar, biz de yeni yapmıştık hazır, iyi bir gelirdi, fakat bunu yasakladılar, olmadı. Aradan yıllar geçti, 2005 senesi sonunda, 2006'da, Kore'ye 15 tane banliyö treni ihale edildi, şimdi bunlar Kore'de yapılıyor. 30 tren, yani 3 vagon dan itibaren, 90 vagon dan ibaret, 30 tane banliyö treni ihalesi yapıldı.

“15 SENE SONRA ALIRDIN DA BİZİ NİYE GÜMRÜK BİRLİĞİ'NE SOKTUN?”

-Bu hataları neye bağlıyorsunuz?

Bir kere Ankara'daki bürokratlar, mühim mevkide oturan bürokratlar imalatı bilmiyor. İmalatı benimsemek lazım. Cep telefonunu yapmak, otomobil yapmak, vagon yapmak, lokomotif yapmak çocuk oyuncuğu, bunları yapmak mesele değil teknik bakımdan. Yetişmiş, imalatı benimseyen, imalatta yetişmiş bir mühendis için bunları yapmak çocuk oyuncuğu. Ama koskoca 80 milyonluk bir memlekette, milyonlarca cep telefonu bugün daha hâlâ dışarıdan alınıyor, bu olmaz, Türkiye'nin nüfusuna yakışmıyor bu! Her şeyi ithal et, her şey ithal edilir mi? Şimdi, bir hata daha işlendi. Avrupa Birliği bizi daha almak istemiyor; ama bundan 10 sene evvel Avrupa ile Gümrük Birliği Anlaşmasına gittik. Avrupa'dan her şey bize geliyor. Bu çok kötü, Avrupa “biz

sizi 15 sene sonra alırız” diyor. 15 sene sonra alırdın da niye bizi Gümrük Birliği'ne soktun? Gümrük Birliği'ne sokulmanın faydası var; ama zararı da oldu, neden? Bugün biz Almanya'ya ihracat yapıyoruz; ama Almanya'dan bize her şey geliyor. Biz her şeyi ithal ediyoruz, memleket kalkınır mı? Atatürk zamanında “yerli malı kullan” diye propaganda oldu. Vatandaş benim küçüklüğümde, “yerli malı kullanalım” diye hep Sümerbank malını kullanırdı tercihen. Dışarıdan gelse bile onu benimsemezdik, bu tabii bir milli görüş.

Şimdi, her şey dışarıdan geliyor. Avrupa Birliği'nin işine geldi; Gümrük Birliği olunca, adamın arzusu yerine geldi. Nasıl olsa ihracatını yapıyor, seni niye alsın, alma işini uzatmasının bir sebebi de bu. Eğer, Gümrük Birliği'ni imzalamamış olsaydık, bizim lehimize olacak şekilde imza edilseydi, Avrupa Birliği'ne girmek için acele ederlerdi.

“Bir kere Ankara'daki bürokratlar, mühim mevkide oturan bürokratlar imalatı bilmiyor”

CEMAL GÜRSEL'İN EMRİYLE BİR BİNEK ARABASI YAPILIYOR

Demiryollarında imalat havasına geçtikten sonra, ihtilal hükümeti gelince, Fabrikalar Dairesi Reisi oldum 1960'ta. Benim de çok iyi arkadaşım olan Orhan Mersinli Ulaştırma Bakanı oldu, Cemal Gürsel de Devlet Başkanı. Orhan Mersinli bir gün beni çağırdı, “Orhan'cığım, senin vagon imalatında yaptıklarını biliyorum, mücadeleni biliyorum. Cemal Gürsel emir verdi, bir binek arabası yapacağız ne dersin, bunu yapabilir miyiz? Vaktimiz de az, Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirmek istiyoruz” dedi. 1961 senesinin ilk Nisan, Mayıs ayında; ihtilalin ikinci senesinde “biz bunu 5-6 ayda bitirmek istiyoruz, binek arabası yapabilir misin?” dedi. Ben de “herhalde yaparız; ama gideyim arkadaşlarla konuşup, geleyim” dedim. Etrafımdaki arkadaşları topladım, fabrika müdürleriyle de konuştuk. Onların da gönlünü alayım ki, kendiliğimden karar vermiş olmayayım, onlara da benimsettim.

“ARABAYI YAPARKEN ADI 'ANADOLU' OLSUN DEDİK”

Orhan Mersinli'ye gittim, “biz bir otomobil yapacağız, yapabiliriz” dedim. Hemen bize 800 bin lira para ayırdılar. Demiryollarına emir verdiler, ben de gittim bu teşkilatı kurdum. Eskişehir Fabrikası'na; Adapazarı'ndan, Sivas'tan, Ankara'daki fabrikadan elemanlar aldık, aşağı yukarı 25 tane mühendisi orada





“Eğer Devrim Arabası demeseydik, bu iş bugün vagon imali Türkiye’de büyük çapta devam eder olurdu ve Türkiye’nin durumu bambaşka olurdu”

topladık, başladık imalat yapmaya. Piyasada mevcut bir İngiliz arabasıyla, bir Alman arabasını oraya aldık. Binek arabası, “en aşağı 60 beygir olsun ki, oldukça kuvvetli bir binek arabası olsun” dedik. Mevcutlarda o zamanın küçük arabaları vardı, “onlardan değil, daha kuvvetli olsun” dedik ve başlattık. Tabii, çok büyük taktikler kullandık. Yani, dört tane motor yapıldı, fevkalade motor oldular. Arkasından da iki tane araba yapıldı, biz bunu yaparken, “bu arabanın adını Anadolu koyalım, Anadolu olsun” dedik. Anadolu Türkiye’de mühim yer, gözbebeğimiz.

EMİN BOZOĞLU ARABANIN ADINI “DEVİRİM” KOYUYOR

Arabanın bitmesine 10-15 gün kala, Cumhuriyet Bayramı yaklaştı, neredeyse Ekim ayına giriyoruz. Yıl 1961. Emin Bozoğlu adında bir Genel Müdür Muavini vardı, o idarenin

getirdiği, o zaman ihtilal hükümetinin getirdiği. “Bunun adını Devrim koyacağız” dedi.

Ben, Emin Bozoğlu’na; “sen yanlış yoldasın, bu olmaz, bu siyasi bir şey oluyor, bunun ne getireceği belli olmaz” dedim. Eğer Devrim Arabası demeseydik, bu iş bugün vagon imali Türkiye’de büyük çapta devam eder olurdu ve Türkiye’nin durumu bambaşka olurdu.

“DEVİRİM ARABASI SİYASİ BİR MESELE OLDU”

-Neden Devrim otomobilinin bu süreci değiştirdiğini düşünüyorsunuz, fark ne olurdu?

Nedeni şöyle: Mesela, Süleyman Demirel Başbakan oldu, bu Devrim arabasından alayla bahsetti. Size misal söyleyeyim, yani gelen iktidarlar, gelen partiler bu Devrim arabasını tutmadılar, bu siyasi bir mesele oldu.

-İsminden dolayı mı?

Evet, isminden dolayı. Bunu herkes anlamıyor; ama anlayan da var bunu.

-Arabanın yapılmasını hiç istemeyenlerden biri de Sanayi Bakanı Şahap Kocatopçu deniliyor.

Şahap Kocatopçu bizimle beraber Belçika’da okuyanlardandı, bizim dönemimizden adamlar. Ben kendisini Sanayi Bakanırken ziyaret ettim, “sen yanlış düşünüyorsun, sende imalat fikri yok” dedim. O bu konuda biraz geri düşünceli.

“DEVİRİM OLUNCA KARŞI ÇIKILDI”

-Sadece Sanayi Bakanı da değil, toplumun tüm kesimleri çok karşıymış.

Yok efendim, imalatı bilmeyenler, eğer Devrim olmasaydı, yine istemeyenler çıkacaktı

“SÜLEYMAN DEMİREL’E ‘DEVİRİM’ YAPTIM’ DESEM BENİ UZAKLAŞTIRIRDI”

“Devrim”i istismar ettiler. Süleyman Demirel’e “Devrim’i ben yaptım” falan demedim, desem beni hemen uzaklaştırdı, anlatabildim mi? Demek istediğim bunu benimseyen çok vardı; ama aslında ileri görüşlü olanlar imalatı desteklediler. Fakat tabii, bu Devrim olmayınca, mesela Vehbi Koç araba yaptırdı, biliyorsunuz 1961’den sonra, adı “Anadol” konuldu. Yani “Anadolu” koyacağımızı biliyordu, onun hoşuna gitti, Anadol’u o koydu. Anadol yapılınca, tabii Devrim olmadı, eğer Anadolu olsaydı, Anadolu çok tutunurdu.

-Anadol’a ilişkin; “kaportası sıkıştırılmış talaştan yapılmış” deniliyor, kaza yapan arabalardan birini ineklerin yediği söyleniyor, hatta basına da yansıyor...

“Süleyman Demirel Başbakan oldu, adından dolayı bu Devrim arabasından alayla bahsetti”

Hangisi, Vehbi Koç'un Anadol'u mu?

-Evet.

Yok, onda bir yanlışlık var, o da yanlış, o plastik arabalardan iyiydi aslında. Dışarıdan gelen arabalara bir şey demiyorum “Anadol da kötüydü” yok canım, hepsi uydurma! Ben burada daima tekniği düşünüyorum, memleket menfaatini düşünüyorum ve makul düşünüyorum. Almanya'daki hocamın “15- 20 milyon nüfusu olan memlekette her şey yapılır” demesi bana bir istikamet oldu ve ben bu uğurda çalıştım. Devrim arabalarını benimsemem de bundan oldu ve ben Sanayi Bakanı olunca savaş uçağı yapıldı, bu F-16'yı yaptıran benim.

“BURADA BİRAZ DA SABOTAJ VAR”

-Devrim otomobili Eskişehir'den Ankara'ya lokomotifte taşınıyor. Arabanın yanma tehlikesinden dolayı benzini boşaltılıyor. Sabah benzin istasyonuna götürülüp, benzinin doldurulması düşünülüyor. Fakat olaylar farklı gelişiyor. Bu konudan bahsedermisiniz?

Biliyorsunuz, arabada iyi benzin kullanmak istiyorlar, normal benzin var, bir de süper benzin var. Şöyle düşünülüyor: Süper benzini Eskişehir'de koyup da arabayı buraya karayollarından getirmek mümkünken, “benzini boşaltalım, demiryoluyla gelsin” deniliyor. Yani, akşamüzeri trene koyarsanız, sabahleyin burada. Bunlar onun için demiryoluyla getiriyorlar. Benzini de boşaltıyorlar,

neden? Vagonun içerisinde benzin olmaz, “yangın olur, bir şey olur, damlar yanar” diye... Bunu Demiryolu Fabrikası'nın Ankara'daki Motor Atölyesine getiriyorlar. Ertesi gün, sabahleyin 29 Ekim resmigeçidine iştirak edecekti bu arabalar. Ertesi gün trafikçiler geliyorlar ve arabayı kullananlar da o fabrikadan yetişen adamlar, Demiryolu Fabrikasında iki arabayı kullanan, biri mühendis, diğeri tekniker yahut o da mühendis. Birisinde bir şişe benzin varmış, yüksek oktanlı. Trafik geliyor, kalabalık bir ekip bunları alıyor, içindeki ikisi de diyemiyorlar ki, “benzini yok”... Orada biraz da sabotaj var, biraz da Devrim'e karşı bir davranış bu...

“BEN OLSAM ARABAYI KULLANAN BENZİN ALMADAN GÖTÜRÜR MÜYÜM ORAYA?”

-Yani bilerek yapılıyor diyorsunuz?

Ben biraz öyle tahmin ediyorum. Kimseyi itham etmek istemiyorum; ama ben olsam arabayı kullanan, o arabayı Cemal Gürsel istemiş “Meclise gelsin” diye, benzin almadan götürür müyüm oraya? Olmaz yani, değil mi? Demek ki, bu çocuk hem de mühendismiş, ben adamı da tanıyorum. Biraz ağır fen bir adamdır; ama tabii şimdi Vehbi Koç da araba imal etmek için takip ediyordu bu imalatı. Ben hiçbir zaman Vehbi Koç'u kötülemek istemem. İyi yetişmiş, memleketine hizmet etmiş bir adam, çok iyi bilirim. Tabii, burada biraz ihmal var,

“onu ben yapmadım” der; ama zaten arabayı kullanan da öldü, o benzinsiz arabayı.

-Adını verebilir miyiz şimdi, madem ölmüş?

Yüksek Mühendis Rıfat Serdaroğlu. Ben olsam onun yerine kıyameti koparırm, arabayı yerinde durdururum, önüne geçerim ve “arabının benzini yok, siz deli misiniz bunu buraya getiriyorsunuz?” derim.

O MÜHENDİS ANADOL'U YAPAN KADROLAR İÇİNDE YER ALDI

-Peki, daha sonra Anadol'u yapan kadrolar içinde yer aldı mı Rıfat Serdaroğlu?

Evet, tabii o oradaydı.

-Siz o olaya bağlayarak, “sabotajdı” diyorsunuz öyle mi?

Efendim, sabotaj değil de ihmal var. Yani çocuğun ağır bir insan olup, bu benzinsiz arabayı Meclis'e götürmesini affetmiyorum. Bu işte günahına girmeyeyim; ama eğer Devrim'i çok tutan birisi olsaydı, bunu yapmazdı. Size sorarım yani!





“BUNU BANA İZAH ETSİNLER!”

-Bence de yapılmaması gerekirdi. Arabaya Cemal Gürsel binecek, herkes heyecanla arabayı bekliyor...

Gitmişler, arabasında benzin olmadığı halde, arabanın birisinde şişe varmış, ona benzin koymuşlar, ikinci arabada biraz benzin varmış. Cemal Gürsel de hiç benzini olmayan arabaya binmiş, o adam nasıl müsaade ediyor? Cemal Gürsel'i ben nasıl bindiririm, bunu bana izah etsinler! Kimseyi itham etmek istemiyorum; ama ben olsam, arabayı kullanan ben olacağım, benzin yok, Cemal Gürsel de arabaya biniyor, bindirir miyim?

“BU ARABAYA BU KADAR EMEK VERİLDİ”

-O sabah, yani Cemal Gürsel arabaya bindiğinde ve araba yolda kaldığında hiç kimse müdahale etmedi mi? Yani

“Kimseyi itham etmek istemiyorum; ama ben olsam arabayı kullanan, o arabayı Cemal Gürsel istemiş 'Meclise gelsin' diye, benzin almadan götürür müyüm oraya?”

arabanın benzini yok, o olaydan sonra da Devrim arabası kaldırılıyor...

Efendim, ben Fabrikalar Reisiyim, bütün fabrikalar benim emrimde. Demiryollarının o sene bir özelliği var: Fabrikalar Reisliği Genel Müdürlükten ziyade, evvela Fabrikalar Dairesine bağlı. Bütün fabrikadaki imalat

işlemlerine karar veren bizim Fabrikalar Dairesi. Ben şunu söylemek isterim: Yani, bu arabaya bu kadar emek verildi, yapıldı; ama araba bitip gelmeden evvel, 15 gün evvel çekildim, artık Eskişehir'e gitmedim. Oradaki Genel Müdür Muavini baktı, fakat Cemal Gürsel arabaya biniyor, arkasından 100 metre kadar gidince araba duruyor, o zaman da mühendise “ne oldu?” diyor. “Efendim, benzin bitti” diyor. Sonra, Cemal Gürsel'i hemen ikinci arabaya bindiriyorlar. Cemal Gürsel o arabaya biniyor, onunla dolaşıyor. Bana hemen haber geldi, benim tabii arabaların gidişinde dahlim yoktu. Ben hemen gittim, arabanın ikisine de benzin doldurdum, sonra saat 14:00'te resmi geçit vardı, resmi geçide iki arabayla gittik, bir arabanın içinde ben vardım. Mesela, bu arabalara bindik, geçti gitti...

“DEVİRİM ARABALARININ YAPILMASINDA ROLÜM OLDUĞUNU SÖYLEMEDİM”

Cemal Gürsel burada iyi niyetli bir adam; ama burada bu arabayı

istemeyenlerin, bu imalatı istemeyenlerin böyle bir hareket yaptıklarını düşünebilmesi lazımdı. Bunu etrafının söylemesi lazımdı. Ben de mesela, Demiryollarında siyasete girdikten sonra “Devrim arabalarının yapılmasında benim rolüm olmuştur” demedim, çünkü millet hoş görmez, siyasetçiler onu beğenmez, aleyhte propaganda olurdu.

-Sizi bilmiyorlar mıydı, yani siyasetçiler sizin yaptığınızı bilmiyorlar mıydı?

Bilmiyorlardı, ben kapattım, hiçbir zaman yazılmadı.

-Hiçbir zaman yazılmadı mı?

Yazılmadı, benim ismim geçmedi.

“ADINA DEVİRİM KONULUNCA SİYASETÇİ BİR ADAM İSTEMEZ”

-Yani sizin siyasi kariyerinizde olumsuz bir adım olacağını söylüyorsunuz!..

Tabii, onun için ben Devrim adına karşıydım. Bunu siyasetçiler iyi anlıyor. O zamanki askeri idare yaptırdığı için her zaman, isim konulmasa bile tenkit mevzu olurdu. Fakat araba çalıştığı için gene kimse bir şey diyemezdi. Adına “Devrim” konulunca, siyasetçi bir adam istemez, Adalet Partisi'nin bir mühendisi veya bir milletvekili, bir bakan onu istemez.

“TOPLUIĞNEYİ YAPAMIYORUZ ORHAN BEY, NEYİN PEŞİNDESİN?”

-Devrim otomobili bu ülkenin

otomotiv sanayisinin geliştirilmesine önayak olacak bir proje miydi? Demek istediğim, Türkiye araba imalatı yapabilecek miydi? Devrim otomobili, yapılabileceğinin kanıtıydı diyebilir miyiz?

Şimdi efendim, Türkiye'de bir hava var. Türkiye'de makine mühendisliği 1935'te başladı, yani 1941 senesinde makine mühendisi Türkiye'de çıktı. Onlar da



yetişenler de tabii pratikten gelmediler. Bir makine mühendisi üniversitede yetişirken, yazın altı ay staj yaptırıyorlar, “staj yapacaksın” diyorlar. Bu Almanya'dan alındı. Bir mühendisin, mühendis olmadan evvel, muhakkak imalatı bilmesi lazım. 1936'dan sonra makine mühendislerini tenkit etmek istemem, çok iftihar ederim. Fakat imalatı bilmek lazım, Türkiye'de imalatı destekleyen zihniyet yok. Hâlâ, birçok vatandaşın “biz bunu nasıl yaparız? Topluğneyi bile yapamadık” diyen laflarını ben bilirim. Benim gençliğimde “topluiğneyi yapamıyoruz Orhan Bey, neyin peşindesin?” diyenler oldu bana, bu çok mühim. Topluğneyi Türkiye'de biz yapamayız, ben de onun için hayret ediyorum. Ben iftihar edemiyorum. Bugün makine sanayisini tenkit

“Bu işte günahına girmeyeyim; ama eğer Devrim'i çok tutan birisi olsaydı, bunu yapmazdı”

ediyorum ve ben şu cep telefonunu görünce, hayret ediyorum! Milyonlarca cep telefonu niye ithal ediliyor?

“DIŞARIDAN GELEN HERŞEY BURADA MONTE EDİLİYOR”

Ben bugün giderken bakıyorum, 22 tane marka otomobil, görünce çok üzülüyorum. Bunların yedek parçaları,

her şeyleri dışarıdan geliyor, müthiş para gidiyor; bu otomobil için muazzam para gidiyor. Biz bunu yerli yapsak... Atatürk devrinde neydi? Yerli imalat tutuluyordu, Türk malı kullanmalı, yani gene Türk malını tutardık. Ford'un yaptığı arabaları da Renault'un yaptığı arabaları da burada tutmuyorum. Çünkü dışarıdan gelen her şey burada monte ediliyor, bunlar yerli malı araba değil.

-Bu açıdan Devrim otomobili çok önemli bir projeydi, yani Türkiye kendi arabasını kendisi yaptı.

Yapıyordu; ama bunun müdafaası olurdu. Adına “Devrim” konulunca önu kesildi. Kimse ilgilenmedi, düşünün yıllarca, 30- 40 sene kimse ilgilenmedi. Yalnız, bundan birkaç sene evvel, zannediyorum 2002 senesinde, Ticaret Odası bir arabayı buraya getirdi ve binip dolaştık, yalnız ikinci bir araba yok, kaldı. Bazıları “dört araba” diyor, iki araba yapıldı, fakat ikinci araba yok, onu sorduğum zaman kimse bir şey söylemedi. Birisi uydurdu, kırdı falan.

“DEVRİM'E KARŞI OLAN BİR ADAM BUNU KIRDI ZANNEDİYORUM”

-Yani ortada yok, kayıtlarda yok...

Ortada yok o, Eskişehirli bunu bilmiyor, bunu herhalde birisi aldı, kırdı. Devrim'e karşı olan bir adam bunu kırdı, bunu paçavraya çevirdi, öyle zannediyorum.

-Sizce bu arabanın önünü kesmek isteyenler kimdi?

Bu arabanın önünü kesmek isteyenler yok; bu arabaların yapılmasının önünü kesmek isteyenler yok, olmadı, hiç kimseyi suçlayamam. Bütün mesele psikolojik, “Devrim” adı konulunca binmek istemediler. “Devrim” adı konulmasaydı, o vakit müdafa edilebilirdi, yine aleyhte olanlar olacaktı. Yerli imalatı Türkiye'de tutmayanlar var; ama Atatürk zamanı gibi “vatandaş yerli malı kullan” kafası yok bizde. Anlatabiliyor muyum, onu söylemek isterim. Belki “Orhan Bey niye böyle konuşuyorsunuz?” diyeceksiniz. Ben Atatürk zamanında yetişmiş bir mühendis olarak, Berlin gibi çok ileri düşünen imalatçı profesörlerin olduğu bir yerde okudum, bunu daima söylemek isterim.

“BİZDE İMALAT FİKRİ TAM YERLEŞMİŞ DEĞİL”

-İnsan ister istemez etkileniyor.

Tabii, etkilenmez mi? Demiryolları

“Cemal Gürsel burada iyi niyetli bir adam; ama burada bu arabayı istemeyenlerin, bu imalatı istemeyenlerin böyle bir hareket yaptıklarını düşünbilmesi lazımdı”

hayatımda, Bayındırlık Bakanı olunca, Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde de üç sömestir Makine Bölümünde öğretim üyeliği yaptım, o zaman da imalatı çok müdafaa ettim, fakat talebeler pek anlamadılar. Bana hak verdiler; ama yine benimseyemediler. Mesela, bir Türk insanı “arkadaş, ben televizyon da yaparım, cep telefonu da yaparım” desin. Bizim adamımız yapar, vallahi yaparız, böyle olur mu? Bu zihniyet içinde olanları gördüm, çok fena. Adamlar Türkiye'de yapamayız kanaatinde, halbuki öyle bir şey yok! Bugün imalat denilen şey o kadar ileridir ki, mesela uçak değil mi efendim? Uçak yapmak çok kolay, neden? Mevcut bir uçağı alacaksınız, sökeceksiniz, ilaveler yapacaksınız, daha gelişkinini yapacaksınız, imalat öyledir; imalat fikri öyledir. Diyelim ki, bir fotoğraf makinesi yapacaksınız, fotoğraf makinesini açarsınız, neyse parçaları getirir, biraz da değiştirirsiniz, tekrar monte edersiniz. Yani, daima mevcuttan istifade edilir; daima mevcuttan istifade etmek lazımdır. Ama bizde bu imalat fikri tam yerleşmiş değil.

“BİZ EVVELA KENDİ MİLLİ ARABAMIZI YAPACAKTIK”

-Otomotiv sanayisine dönersek, bugün baktığımız zaman otomotiv sanayisini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Otomotiv sanayisini bugün tenkit ediyorum, yüreğim sızlıyor. Böyle her çeşit arabayı görünce yüreğim sızlıyor, Türkiye'ye bunu layık görmüyorum. 80 milyonluk bir memleketin, her şeyini

kendisi yapması lazımken... Biz evvela kendi milli arabamızı yapacaktık ve halka da bunu ucuz yapacaktık. Herkesin almasını teşvik edecektik, teşvikimizin rolü olurdu. Mesela, askeriye verirdik, devlet dairelerine bunu verirdik.

SANAYİ BAKANLIĞI BİR TEŞKİLAT KURMALI

-Sizin dediğiniz gibi otomotiv sanayisini geliştirmek için bundan sonra ne yapılabilir?

Bundan sonra yapılacak şu: Yol belli, Türkiye'de bir kere derhal yerli bir araba, milli bir araba başlatmak lazım. Bunun için de yol şu: Devlet artık bir şeyi ele almayacak, her şeyi özel sektör yapsın istiyor IMF falan, bu işte dahil olduğu için. Benim kendime göre bir fikrim var: Sanayi Bakanlığı'nın her vilayette “şunun imalatını yapacağız” demesi lazım. Yerli olarak yapılan ve dışarıya ihraç edilen makine ve teçhizatı yahut taşıtları yapmak için bir teşkilat kurmak lazım. Devlet, Sanayi Bakanlığı diyecek ki, “biz şu şehirde otomobil yaptıracağız”. Mesela, uçak yahut otomobil yapılmasını düşünün; Necmettin Erbakan “Konya, Kayseri, Ankara” demiş, üçünün arasında bir tercih yapamadığı için başlatamamış.

SANAYİ SADECE İSTANBUL'DA TOPLANİYOR

Şimdi böyle olmaz, yani hükümet, Sanayi Bakanlığı “biz otomobil yapma işini Ankara'da yapacağız” diyecek. Hep İstanbul'da yapıyor. “Muayyen

bir vilayette yapılacak diye, en kolay ihracı mümkün bir memlekette biz otomobil kuracağız” diye, Sanayi Bakanı, hükümet bir karar alacak. Aldıktan sonra, bu fabrika için bunu devlet yapmayacak, “bir şirket kuracağız, o şirkete yüzde 10 devlet katılacak” diyecek, yerini o tespit edeceği için. Arkasından da bir A.Ş. kuracağız. Urfa'daki işadamlarının hepsi, tüm vilayetlerin işadamları İstanbul'da. Urfalıları çağıracağız, toplayacağız, bunu bakanlık yapacak ve “biz burada; Urfa'da, özel otomobil yapan bir fabrikayı istiyoruz, buna karar verdik. Siz de lütfen İstanbul'daki işadamlarını çağırın, Urfa'da yahut İstanbul'da bir toplantı yapalım, arkadaşlar siz de gelin bu şirkete ortak olun” diyecekler. 15-20 işadamını o şirkete ortak yapacaksınız, başına da değerli bir kimseyi getireceksiniz, o arkadaş yerli bir araba imaline başlayacak, özel sektörün yaptığı bir imalat olacak. Bu özel sektörün yaptığı imalat, rakip düşünerek yerli imalatı geliştirecek.

“ESASTA BİR DEĞİŞİKLİK YOK”

Araba yapmak çok kolay, bugünkü zamanda çok kolay! Araba yapımı da bir şekilde değişmiyor, görüyorsunuz gene aynı şekil, önde lambalar biraz değişiyor. Biraz da çukurda yapıyorlar ki, gözün dışarıyı daha iyi görüyor. Mesela, ben uzun boylu olduğum için, eski arabalara bakınca, etrafı iyi göremiyorum, yeni arabalarda bir ilerleme var. Ama esasta bir değişiklik var mı, yok! Esasta bir değişiklik yok!