





**BİRAZDAN,  
SAYFALARINI HEYECANLA ÇEVİREREK  
BİR SOLUKTA OKUYACAĞINIZ ÖYKÜ,  
TÜRKİYE SANAYİ TARİHİNİN  
ÇOK ÖNEMLİ BİR YAPITAŞINI OLUŞTURAN,**



Katkılarından dolayı  
Çankaya Belediyesi'ne ve  
Ankara Ticaret Odası'na  
teşekkür ederiz.



Ankara Ticaret Odası



ÇANKAYA  
BELEDİYESİ

"Burası Çankaya"

**DEVİRİM  
OTOMOBİLLERİNİN  
ÖYKÜSÜ.**



Devrim otomobilleriyle ilgili, geçmişte kulaktan dolma duyduğum söylemler kafamda hep soru işaretleri bırakmıştı: Daha toplu iğne bile üretilmiyorken; tasarımıyla, motoruyla, kaportasıyla, fren sistemleriyle, tamamıyla **TÜRK MALI** bir otomobil yapılmıştı, ne olmuştu da bu proje iptal edilmiş ve tarihin tozlu sayfalarına gömülmüştü? Hangi çığırkanlar; kimler adına, hangi çıkarlarla o günlerin bu inanılmaz projesini engellemişlerdi?

Sadece benzini bitti diye, Türkiye'nin sanayideki geleceğini şekillendirecek böyle bir proje, nasıl bir anda ortadan kaldırılabiliyordu?

Derken, uzun yıllardır aklımın bir köşesinde asılı kalan bu soruların bir ölçüde yanıtlanabileceği bir yayına rastladım: TMMOB'nin 50. yıl programı çerçevesinde basılan "Mühendislik mimarlık öyküleri-1" kitabı genel kurulda biz delegelere dağıtıldı. Mühendislik başarılarını öyküleştiren bu kitapta "Devrim Otomobilleri" öyküleri de yer alıyordu. Bu öykülerden kitaba alınan, Aydın Engin'in Cumhuriyet Gazetesi'nde 28 Ağustos 1994 günü başlayan ve dört gün süren "Devrim Direniyor - Bir Meydan Okumanın Öyküsü" başlıklı yazısı, detayları ve çok yönlü değerlendirmeleriyle dikkatimi çekti ve beni çok etkiledi.

23 Türk mühendisinin 129 günlük insanüstü gayretiyle ortaya çıkan 3 prototipin öyküsü, içimde kızgınlıkla birarada müthiş bir heyecan dalgası da yarattı ve gözlerim dolu dolu oldu.

Devrim otomobilleri; Türk mühendisinin ve Türk halkının kabuğunu kırma, dünya ile entegre olma projesiydi bana göre. Tıpkı onuncu yıl marşının yaşattığı coşkuydu Devrim'in yarattığı. Bu öykü bir özgüven öyküsüydü; itilmişliğe, sömürüye, yok sayılmaya karşı duruşun öyküsü. Emperyalizmin tüm araçlarıyla, en ağır baskılarla üzerimize geldiği günlerde bir haykırıştı, bir isyandı.

**Devrim**, Tünelin ucundaki ışığı.

**Ne yazık... söndürüldü...**

### **Aydın Engin Devrim'in öyküsünün bir yerinde şöyle diyordu;**

(Biz, 1961 Türkiye'sinde 23 inançlı adamın öyküsünü anlatmak istiyoruz. "Bir yerli otomobil yapınız" emrini, emrin ötesinde bir meydan okuma, ülkenin bir güç gösterisi olarak kavrayan 23 yüksek mühendisin, 23 "Demiryolcu"nun öyküsünü... Almanya'da, İsviçre'de, Amerika 'da eğitim görmüş ve "iyi" değil, "çok iyi" yetişmiş; köşeyi kolayca dönebilecekken, kollanmak isteyen Türkiye'nin sanayileşme savaşımına omuz vermeyi yeğlemiş 23 mühendisin 129 gününü anlatmak istiyoruz, insanların "repo" kuyruklarında beklediği, banka faizlerinden söz edip döviz kurları üstüne sohbet ettiği bugünün Türkiye'sinde böylesi öykülere ekmek kadar, su kadar gereksinim olduğu kanısındayız). Bu öyküyü okuduktan sonra kendi kendime "birşeyler yapmalı" dedim ve Eskişehir'de bulunan, o zamanlar CER atelyesi denilen, bugünkü ismiyle Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.'nin (TÜLOMSAŞ) hangarında (üretildiği yerde) bulunan tek kalmış Devrim otomobilini ANKARA'ya getirmeye; bilen, bilmeyen insanlarımıza, yaşlısıyla, genciyle, çocuğuyla herkese göstermeye, Devrim otomobili gerçeğini gün ışığına çıkarmaya karar verdim. İlk olarak Yürütme Kurulu Üyesi olduğum Türk Mühendisler Birliği Derneği (TMBD) Yönetim Kurulu'na konuyu açtım. (Bu projede özellikle birlikte çalıştığımız yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımdan Sayın Erol Akkaya ve Sayın Levent Özdeş'e, değerli zamanlarını ayırdıkları için çok teşekkür ediyorum.) Yönetim Kurulu üyelerimizin tamamı heyecanımı paylaştılar ve bu projenin yaşama geçirilmesi için düğmeye basmaya karar verdik.

### **İlk yapılması gereken, aracın ANKARA'ya getirilebilmesi için izin almaktı;**

İzin için girişimlerde bulundum. Bu konuda bana müthiş yardımlarda bulunan Ziraat Mühendisi dostum sayın Ercan Akpınar'a, Eskişehirli işadamı dostum sayın Mustafa Sakallıoğlu'na, Eskişehir Odunpazarı Belediye Başkan Yardımcısı ve İMO Şube Başkanı Sayın Erman Gölet'e, ayrıca Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali Yıldırım'a, Bakanlık Müşaviri Sayın Hasan İpek'e, TCDD Genel Müdür vekili Sayın Talat Aydın'a, Özel Kalem Müdürü Sayın Muhsin Yılmaz'a ve Teftiş Kurulu Başkanı Sayın Mustafa Çavuşoğlu'na, TÜLOMSAŞ Fabrikası Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür Vekili Sayın Hayri Avcı'ya ve Halkla İlişkiler Müdürü Sayın Semiha Ünal'a özellikle sonsuz teşekkürlerimi iletiyorum. Devrim'in Eskişehir'den TÜLOMSAŞ fabrikasından alınıp getirilmesi ve sergilendikten sonra geri götürülmesi büyük riskler taşıyordu: Herşeyi en ince ayrıntısına kadar planladık. Her türlü riske ve ayrıca trafik risklerine karşı aracı büyük bir rakamla sigortaladık. Bu konuda bizden yardımlarını esirgemeyen Bilsigorta A.Ş. Genel Müdürü Sayın Vedat Özer'e, Genel Müdür Yardımcısı Sayın Cevdet Aydın'a, Finans Sigorta A.Ş. Bölge Müdürü Sayın Recep Çetintemel'e inançlı çabalarından dolayı içten teşekkürlerimi sunuyorum.

**Devrim çok dikkatli bir şekilde taşınmalıydı;** Aracın taşınması için çok hassas yaklaşımlarla konuyu ele alan Borusan Lojistik Satış ve Pazarlama Genel Müdür Yardımcısı Sayın İbrahim Dölen'e ve Ankara Bölge Müdürü dostum Sayın Oğuz Altınparmak'a ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

**Devrim'e yakışır bir sunuş zemini hazırlanmalıydı;** Devrim'in sergileneceği platformu ve sergi kompozisyonunu hazırlamamızda bize yardımcı olan Otokoç Şube Müdürü Sayın İnan Ekici'ye desteklerinden ötürü teşekkürlerimi bildiriyorum.

**Teknik hazırlıkların bu şekilde tamamlanmasının ardından başka birtakım incelikleri de düşünmemiz gerekiyordu, Devrim'in belgeseli de bu projenin bir parçası olmalıydı;** Bu düşüncelerle Devrim otomobillerinin görsel dokümanını araştırmaya koyulduk. Bu noktada bize yardımcı olan Sayın Can Dündar'a, "Devrim Eskişehir" belgeselini edinmemize yardımcı olan Anadolu Üniversitesi İletişim Fakültesi Dekanı Sayın Ali Atıf Bir'e ve yine Sayın Mustafa Sakallıoğlu'na çok çok teşekkürlerimi sunuyorum.

**Bu hikayeyi kalıcı hale getirip yayınlamak ve dağıtmak da başka bir incelik olacaktı;** Devrim otomobillerinin hikayesini Cumhuriyet Gazetesi'nde yazı dizisi halinde yayınlayan ve bizim bu hikayeyi yeniden basarak, kitapçık halinde dağıtmamıza izin veren Sayın Aydın Engin'e, hem bu güzel başarı öyküsünü derlediği için hem de tüm mütevazılığıyla bizlere izin verdiği için sonsuz teşekkürlerimi iletiyorum.

**Tüm bu işleri yapmak için lojistik desteğe ihtiyacımız vardı;** Bu yazıların tarafımıza ulaşmasını jet hızıyla sağlayan, ilişkileri kurmamıza yardımcı olan değerli arkadaşım Sayın Ayşegül Bildirici'ye ve panellerle ilgili tüm hazırlıklarda olağanüstü hızlı ve başarılı çalışmaları nedeniyle ATO Halkla İlişkiler Yetkilisi Sayın Didem Oflaz'a içten teşekkürlerimi sunuyorum.

**Ve bizi her zaman destekleyen değerli büyüklerimiz, dostlarımız;** Bizlerden hiçbirşeyi esirgemeyen ve her zaman yanımızda olan en büyük destekçimiz, Çankaya Belediye Başkanı Sayın Muzaffer Eryılmaz'a ve bu projede büyük bir inançla bizi destekleyen ve tüm gücünü arkamızda hissettiren ATO Başkanı Sayın Sinan Aygün'e, ayrıca her zaman yanımızda hissettiğimiz Ziraat Mühendisleri Odası önceki Genel Başkanlarından Sayın Sami Doğan'a, yürekten teşekkürlerimi iletiyorum.

Kısacası "Devrim'in gün ışığına çıkarılması" bir inanç projesi oldu ve güçlü bir sinerji yaratılarak tüm dostlarımızın el uzatması sonucu başarılı bir şekilde yaşama geçirildi. Tüm mühendis ve mimar meslektaşlarımıza, "içimizdeki güce inanarak Devrim örneğinde olduğu gibi başarı öyküleri yaşamalarını", Türk halkına da, "teknik kadrolarımıza inanmaları ve artık iyi olana, kendi yaratıcı beyinlerine, bizim inançlarımızın ürünlerine sahip çıkılması gerektiğini hatırlatarak, gelişmiş ve mutlu bir Türkiye" diliyorum.

Saygılarımla

**Bülent Gürsoy**

Devrim Otomobilleri Projesi Koordinatörü

**TMBD Yürütme Kurulu Üyesi**

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



Bu yazı dizisinde, ilk Türk otomobilinin, tümüyle yerli malı otomobilin öyküsünü anlatacağız. Dört buçuk ay bile sürmeyen kısa bir gebelik döneminin ardından 29 Ekim 1961 günü doğan ve aynı gün ölen Devrim otomobilinin öyküsünü.

Bu dizi için, Devrim otomobillerinin yapımına katkıda bulunmuş 23 kişilik mühendisler ekibinin, yaşayan tüm üyelerine ulaşmaya çabaladık. Kimilerinin izini bulduk, ama ulaşmak mümkün olmadı. Kimilerinin izini bile bulamadık. Ne bir telefon numarası ne bir adres. Bulabildiklerimizin bir bölümü yaz tatili için İstanbul ve Ankara dışındaydılar. Bu yüzden Ankara büromuzdan genç arkadaşımız Bülent Sarioğlu ve Milas muhabirimiz Olcay Akdeniz bize omuz verdiler. Olcay Akdeniz arkadaşımız, Didim 'de tatil yapan emekli bir mühendisle konuştuktan sonra yazısına şöyle girdi: "Devrim'in şansı yoktu. Dönemin Ulaştırma Bakanı Orhan Mersinli'ye görücüye çıktığında emme manifoldu kapakçığının kapatılması unutulmamış olsaydı; Ankara 'da Cemal (Gürsel) Paşa 'ya sunulmaya götürülürken deposuna benzin doldurulsaydı; TBMM önüne giderken "Yolda Shell'e uğrar benzin alırsız" denip benzin istasyonuna giriş, çok kalabalık araç konvoyu ve aceleci polis eskortları tarafından engellenmeseydi; Devrim'i yapan mühendisler, Ankara programını bilseler ve "Nasıl olsa yalnızca gösterilecek" diyerek henüz denenmemiş "siyah" Devrim'i Ankara'ya götürmeselerdi; Cemal Paşa'nın canı o anda "sarı" Devrim yerine "siyah" Devrim'e binmek istemeseydi.. Bütün bunlar olsaydı belki de bugünlerde ülkemizin yolları Devrim'lerle dolup taşacaktı. Belki şu günlerde Devrimler de önce işçi çıkaracak, sonra KDV'si düşürülünce yok satacaktı.

Ama Devrim'in şansı yoktu!..

"Olca Akdeniz 'in işlek Türkçesi, sevimli alaycılığı bir yana, Devrim 'in 1961 Türkiye'sinde bir şans olabileceği miydi? Galiba hayır! Bugün Türkiye'de epey büyük bir otomotiv sanayii var. Akarantlarından her gün yüzlerce otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs ve traktör "akan" bir otomotiv sanayii. Kuruluş yıllarında "montaj sanayii"nden öteye gidemeyen; ama her geçen yıl üretimde yerli parça payını arttırarak bugün yüzde 80 'lere ulaşan Türk otomotiv sanayii, ülkenin en önemli istihdam alanlarından birini oluşturuyor. Küçük atölyelerden kocaman fabrikalara kadar uzanan "yan sanayii" ile birlikte Türkiye ekonomisinde artık "vazgeçilmez" bir yeri var. Bugünün gözlükleri ile bakıldığında 1961 yılında, 1 milyon 650 bin lira bütçe ile DDY atölyelerinde üretilen üç prototip otomobil (Devrim-1, Devrim-2, Devrim-3) önemsenmeyebilir. Ağır sanayiye sahip olmanın temel göstergesi olan "yerli motor üretimi" cesur, ama çocuksu bir girişim olarak değerlendirilebilir. Prototip yapımının kolaylığına karşılık, seri üretimin sorunları üstüne haklı teknik ve ekonomik açıklamalar sıralanabilir. Bu dizide bunları tartışacak değiliz.

Biz, 1961 Türkiye'sinde 23 inançlı adamın öyküsünü anlatmak istiyoruz. "Bir yerli otomobil yapınız" emrini, emrin ötesinde bir meydan okuma, ülkenin bir güç gösterisi olarak kavrayan 23 yüksek mühendisin, 23 "Demiryolcu"nun öyküsünü... Almanya'da, İsviçre'de, Amerika 'da eğitim görmüş ve "iyi" değil, "çok iyi" yetmişmiş; köşeyi kolayca dönebilecekken, kollanmak isteyen Türkiye'nin sanayileşme savaşımına omuz vermeyi yeğlemiş 23 mühendisin 129 gününü anlatmak istiyoruz, insanların "repo" kuyruklarında beklediği, banka faizlerinden söz edip döviz kurları üstüne sohbet ettiği bugünün Türkiye'sinde böylesi öykülere ekmek kadar, su kadar gereksinim olduğu kanısındayız. Devrim otomobilini 23 inançlı adam yaptı. Devrim dünyayı değiştirmek, onu daha haklı, daha yaşanması, daha özgür kılmaksa eğer, devrim inançlı adamların işi; inancını yitirenlerin değil. Devrim otomobili küçük bir ütopyaydı. Ütopyası olmayanlar, ütopyalarını yitirenler devrim yapamazlar. Toplu iğne bile yapılamayan bir dönemde bir ülkede motoru dahil herşeyi yerli bir otomobil yapmak için gerekli özgüven ve inanç ile dünyayı değiştirmek onu daha yaşanması daha özgür kılmak sömürsüz bir dünyaya ulaşmak için gerekli özgüven ve inanç arasında dağlar yok.

### **Bir otomobil. Adı; Devrim**

Yaşı bizcileyin olanlara bir anımsatma; daha genç kuşaklara ise kısa bir okuma parçası, 27 Mayıs 1960'ta iktidara el koyan askeri yönetim 22 Nisan 1961 günü 18 -1959 sayılı ve nedense çift aylı, "çok gizli" damgasını taşıyan bir Başbakanlık yazısını Ulaştırma Bakanlığı'na iletti. Bayram tatili başlamak üzereydi. O yüzden çift aylı, "çok gizli" damgalı yazı, bir motosikletli polis memuru tarafından Bakanlığa ulaştırılmıştı. Yazıda şöyle deniyordu:

"Memleketimize has bir binek otomobil motoru imali ve örnek olarak da bir yerli otomobil numunesinin vücut bulmasını müteakip, diğer memleketlerin en iyi evsafdaki otomobilleriyle mukayesesinin yapılarak hatalarının da tespiti suretiyle bu otomobilin zamanla tekamül ettirilmesi mevzuunun ivedilikle tetkiki... "Çetrefil, hatta bozuk Türkçesini bir yana bırakırsak bu bir emirdi. Askeri yönetim dönemlerinde ise "emir demiri keser". O yüzden her şeyiyle yerli bir otomobil üretmek gibi bir düş, bir "endüstriyel macera" tartışılmaksızın uygulamaya kondu. O dönemde böylesi bir projeyi gerçekleştirebilme olanağı yalnızca Devlet Demiryolları'nda vardı. DDY'nin Eskişehir Cer Atölyesi merkez seçildi. Ankara, Sivas ve Adapazarı DDY fabrikaları da aynı proje kapsamında görevlendirildi.

### **Batı kafası ve Doğu kafası**

29 Ekim 1961 sabahı motorları dahil tümüyle yerli iki otomobil (Devrim-1 ve Devrim-2), kendilerini Eskişehir'den Ankara'ya taşıyan özel tren katarından indirildiler. Kalabalık bir polis eskortuyla TBMM'ye gittiler. Orada Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel siyah Devrim-1 otomobiline bindi. Devrim, 200 metre kadar gitti ve durdu. Benzin bitmişti. Gürsel tarihsel(!) sözünü söyledi: "Batı kafası ile otomobil yaptık Doğu kafası ile benzin koymayı unuttuk!" Az ötede bekleyen ikinci Devrim otomobili çağrıldı. O benzin ikmalini yapmıştı. Gürsel siyah Devrim'den bej Devrim'e geçti ve yola çıktı. Cumhuriyet Bayramı töreninin düzenlendiği Hipodrom'a Gürsel, Devrim arabasıyla girdi. Devrim daha sonra geçit törenine de katıldı ve 4.5 ay süren bu endüstri macerası bitti. Ertesi günkü gazeteler "Devrim yolda kaldı", "Devrim'in benzini bitti", "Devrim yürümedi", "Devrim ancak 200 metre yürüdü" başlıklarıyla çıktılar. Devrimin defteri dürülmüştü. Her iki araba da Eskişehir'e döndüler. Orada unutulmaya ve çürümeye terk edildiler. Unutuldular da...

Gazeteci, çocukluğunda "Al bir Ford, ol bir lord", "Al bir Doç (Dodge), kalmasın borç", "Al bir Chrysler, nikah dairesi para ister" gibisinden çocukça tekerlemeler dinledi. Gençecik bir üniversite öğrencisi iken uluslararası petrol tekellerinin ülkeyi nasıl yağmaladığına ilişkin yayırları heyecanla okudu. O günlerde yeni yeni kurulan otomotiv sanayiine, "Bu gerçek ağır sanayi değil. Ambalaj sanayii bu" diye karşı çıktı. Yürüyüşlere katıldı, mitinglerde bağırdı. Tiyatro oyunları yazdı, "Motor Fiat, piston Ford, akü EAS, ambalaj Süleymaniye" diye dalgasını geçti. Ve gazetelerde "Devrim yürümedi, Devrim yolda kaldı" manşetlerini okuduğu 30 Ekim 1961 sabahı kederlendi. Yenilginin acısını bölüştü. Aradan 33 uzun yıl geçti. Bir kaç hafta önce, hazırlamakta olduğu bir başka yazı dizisi için Eskişehir'e, eski adıyla Cer Atölyesi, yeni adıyla Türk Lokomotif ve Motor Sanayii, (TÜLOMSAŞ)'a yolu düştü. Türkiye'nin belki de en büyük ağır sanayi kuruluşu Eskişehir Cer Atölyesi'nin hangarlarında dolaşırken, bir köşede, bakımlı, ama mahzun bir bej otomobil gördü. Plakasında "Devrim" yazıyordu.



- Bu, bu, bu... Nedir bu? diye sordu.
- Ustalar omuz silkti:
- Devriiiiiim!.. dediler.
- Ne yapıyor bu burada?
- Hiiiç, dediler. Arada bir, birşey lazım olunca biniyoruz.
- Yani yürüyor mu bu hala?
- Elbette. Niye yürümesin?
- Aslında "Yok canım, deve. 33 yıl geçmiş aradan" demeleri gerekiyordu.
- Demediler.
- Anahtarı nerde bunun?
- Gene omuz silktiler:
- Üstündeel!..

Daha ilk çevirişte motor aldı. Vitesleri bulamamak arabanın değil, sürücünün kusuruydu. Direksiyondan vitesli araba görmeyeli kim bilir kaç yıl olmuştu. Birinci vites bulundu. Takıldı ve Devrim yürüdü. Hangarın kapılarını açtılar Devrim, gazeteci sürücü ile birlikte Eskişehir Cer Atölyesi'nin uçsuz bucaksıza benzeyen bahçesine çıktı. Başladı tur atmaya. Birinci vites, ikinci, sonra geri, bir daha birinci, ikinci, üçüncü... Yürüyor, evet yürüyor, koşuyor Devrim. 33 yıldır unutulduğu hangarından çıkmış, keyifli bir motor gürültüsüyle koşuyor. Biraz (33 yıl kadar biraz) yaşlanmış. Çalışırken titriyor. Gazetecinin de keyiften, mutluluktan, coşkudan elleri titriyor.

### **Devrimle buruk vedalaşma**

Turlar bitti, fotoğraflar çekildi. Gazeteci (haydi itiraf etsin) Devrim'i şöyle bir okşadı, 33 yıl öncesinden kalma çekiç izleri taşıyan kaportaya dostça bir şaplak attı, vedalaştı. Gazeteye döndü ve daktilosunun başına oturdu. 16 Haziran 1961 günü Devlet Demiryolları'nın 23 mühendisi Ankara'da bir araya geldiler. TCDD Genel Müdür Yardımcısı Yüksek Mühendis Emin Bozoğlu toplantıyı açtı. Ulaştırma Bakanlığı'ndan gelen çift aylı, "çok gizli" damgalı yazıyı okudu. Bir binek otomobili, motoru dahil tümüyle yerli bir binek otomobili üretmekle görevlendirilmişlerdi. Toplantıya katılan 23 teknik adamın yüzünde bir... bir... evet, bir "gülücük" uçuştü. Meydan okuyan, ama girişecekleri zorlu kavganın sonuçlarından ne de olsa ürkenlerin yüzüne konuveren o belli belirsiz, o gergin gülücüklerden biri... Sonra tartışma başladı. Teknik adamların duyguları, coşkuları bir yana ittikleri, meslekten olmayana hiç bir şey anlatmayacak terimlerin çarpıştığı bir tartışma... Karar: "Biz bunu yaparız arkadaş!" Yıl 1961'di. Almanya'da Volkswagen fabrikalarının akarbancında bugünün bilgisayarlarının babası delikli kart tekniği deniyor; jet uçakları sivil havacılığa adım atıyor; ABD'de renkli televizyon, siyah beyaz cihazları piyasadan kovup atıyor ve Türkiye'ye yerlisi kaliteli olmadığı için toplu iğne ithal ediliyordu.



### 23 Donkişot İş başında

Donkişot, bir kahramandır. Çürüyen, ülkülerini yitirmiş, değerleri aşınmış bir İspanya'da cılız atının üstünde dimdik duran bu cılız adam, dünyayı kötülüklerden arındırmaya ant içmiştir. Canavarlara saldırır. Yanılmıştır. Yel değirmenidir onlar. Olsun insan yanılır. Kahramanlar insandır.

Donkişot dürüst ve tutkuludur. Evet, epey beceriksizdir, örneğin köşeyi dönemez. Repo kuyruklarında sarsak bir budala gibidir. Parasının hesabını bilmez mark alıp dolar satmayı, borsada oynamayı beceremez. Hisse senetlerinin ne işe yaradığını duymamıştır bile. O tutkuludur. Dünyayı kötülüklerden arıtma ülküsüne tutkuyla bağlanmıştır. Daha iyi, daha yaşanılabilir bir dünya için canavarlara saldırmaktan ne korkar, ne geri kalır, ne ayak sürür...

### 129 gün kaldı

İlk toplantıdan üç gün sonra, 19 Haziran 1961 günü TCDD'nin Eskişehir Cer Atölyesi'nde, toplu işi ithal eden Türkiye'nin 23 mühendisi bir araya geldi. Motoru dahil tümüyle yerli bir otomobil yapacaklardı. Otomobili olanlardan, gelirken arabalarını da yanlarında getirmeleri istenmişti. Çoğunun yoktu. Trenle geldiler. Otomobil yapmaya gelen ekipte, bir arabanın direksiyonuna oturmamış mühendisler vardı, hatta çoğunlukta idi. Üretim için Eskişehir Cer atölyesinde bir hangar hazırlandı. Kullanım dışı kalmış dökümhane hangarı önce badana edildi. Sonra zemini kullanılmayan lokomotif saclarıyla kaplandı. Bir gezer vinç, tezgah niyetine birkaç uzun masa, bir de toplantı masası yerleştirildi. Toplantı masasının bitişiğine de bir çay ocağı konuldu. Hangarın dış duvarına, kapının hemen üstüne kocaman bir tabela çakılmıştı: 129 gün kaldı. Devrim otomobili 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirilecekti. Eskişehir Cer Atölyesi'nin yoksul hangarında uzun masanın çevresinde toplanmış; tek lükslerinin, tavşan kanı çayın tadını çıkaran mühendisler ilkin iş bölümü yaptılar. Yönetici grubu TCDD Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu başkanlığında, TCDD Fabrikalar Dairesi Başkanı Orhan Alp, Cer Dairesi Başkanı Hakkı Tomsu, Cer Dairesi Başkan Yardımcısı Nurettin Erguvanlı, Eskişehir DDY Fabrikası Müdürü Mustafa Ersoy, Adapazarı DDY Fabrikası Müdürü Celal Taner, Ankara DDY Fabrikası Müdürü Mehmet Nöker oluşturdular. Sonra alt gruplar belirlendi. Styling (stil verme, biçimlendirme) grubunda Nurettin Erguvanlı, Özcan Türer ve yüksek mimar Kemal Elagöz vardı. Motor-şanzıman grubunda Mehmet Nöker, Gültekin Sabuncuoğlu, Salih Kaya Sağın, Rifat Serdaroğlu, Şecaattin Sevgen, Kemal Vardar yer aldılar. Elektrik donanımının sorumluluğunu Hasan Dinçer üstlendi. Karoseri grubu kalabalıktı. Bu grup Celal Taner, Faruk Akyol, Samim Özgür, Hamdi Tahıllıoğlu ve Salih Kaya Sağın'dan oluştu. Süspansiyon ve fren grubunda Hamit İşeri, İsmet Özkan, Mustafa Seyrek görev aldılar. Döküm işlerini metalurjist İsmail Sıdal, satın alma ve maliyet işlerini de Yavuz Yücel yüklediler.

### Bir otomobil doğuyor

İlkin otomobilin temel özellikleri saptandı. Ateşli tartışmalar oldu. Her biri kendi dalında uzman, her biri Berlin, Dresden, Zürich, New York, Detroit üniversitelerinde parlak derecelerle eğitimlerini tamamlayıp devlet memuru maaşına talim etmeyi yeğlemiş Donkişotlar kılı kırk yardılar. Bilgilerini daha yaratıcı bir alanda kullanmanın tadını yaşadılar, Amerika'yı yeniden keşfetmenin "tuhaf" coşkusunu duydular. Motoru dahil her şeyiyle yerli ilk otomobilin, Devrim'in temel nitelikleri belli olmaya başladı: Motor dört zamanlı dört silindirli ve 50-60 beygir gücünde olacaktı.

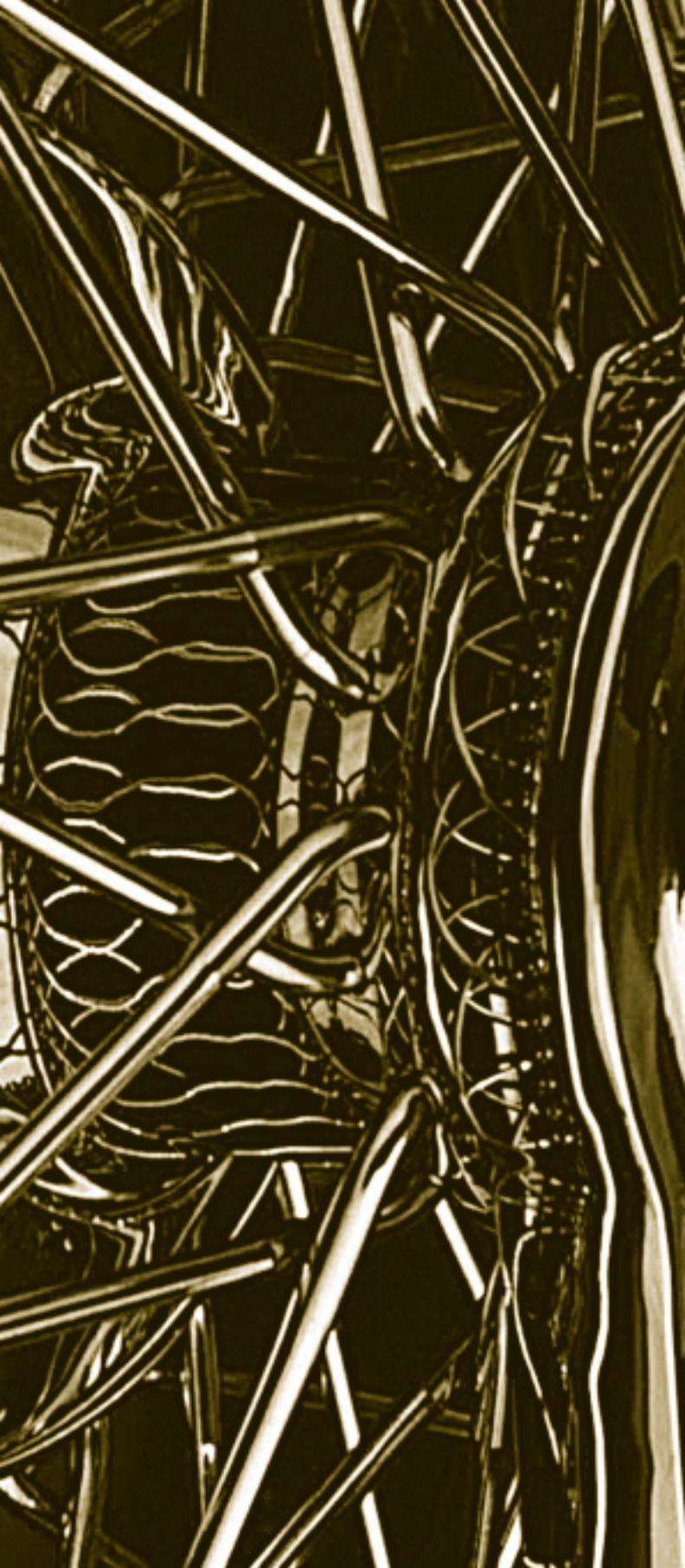
Ön takımların süspansiyonlarında "Mc Phearson" sistemi kullanılacak; debriyaj diskli, frenler hidrolik yapılacaktı. 50 beygir gücündeki motorun dakikada 3600 devir yapması öngörülmüş;

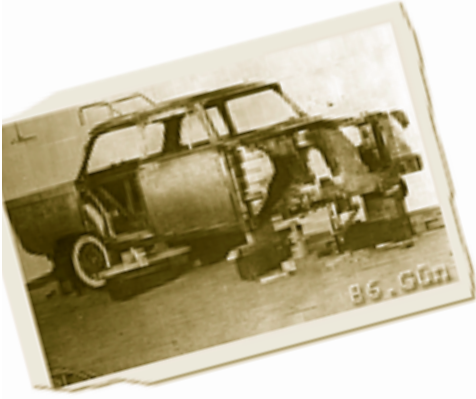
3 ileri 1 geri olmak üzere direksiyondan komuta edilen bir vites düzeni yeğlenmişti. İlk gün böyle geçti. Cer Atölyesi misafirhanesindeki yataklarına çekilmeden önce hangarın kapısının üstündeki tabelayı değiştirdiler: 128 gün kaldı. Ayrıntılara dalsak bu yazı bitmez. Bir örnek yeterli. Otomobilin tavanı, motor kapağı (kaput) kapılar, çamurluklar, bagaj kapağı... Bütün bu bölümler sacdan üretiliyor. Ama dümdüz değil her biri dışbükey, otomotivcilerin deyişiyle. "Bunun içinse özel kalıplar ve uygun presler gerek. Karoseri ekibi zaten sorun çıksa da çözsük" dercesine hırslı. Önce otomobilin bire on ölçeğinde bir maketi yapıldı. Bunun ayrıntıları üstünde çalışıldı. Yüksek Makine Mühendisi Nurettin Erguvan anlatıyor:

"Daha çizimler sırasında sorun çıkıyordu. Çiziyoruz bir biçim veriyoruz. Bir bakıyoruz, Aaaa, bu Ford'un bilmem ne modeline benzemiş. Atıyoruz çizimi bir yana. Bir tane daha üretiliyor. Olmadı bu da Opel'i andırdı. Haydi o da çöpe. Sonunda tümüyle bizim olan bir biçim üretmeyi başardık." Böylece arabanın biçiminde (design) mutabık kalındı. Bu kez de bire bir alçı kalıbı yapıldı.

Bundan sonrasını Yüksek Makine Mühendisi Rifat Serdaroğlu anlatıyor: "O zamanlar ne o kapasitede büyük preslerimiz vardı ne de pres kalıpları üretecek zaman. Kalıpları betondan döktük. Oraya, Eskişehir fabrikasının bahçesine. Kalıpların altına, yere hidrolik krikolar yerleştirdik. Otomobilin taban sacını beton kalıbın üstüne koyup uçlarından yere bağladık. Sonra da krikolarla yukarı doğru iterek, bombeli tavanı elde ettik."

Bu ilkel koşullar ve olanaksızlıklarla bir yerli otomobil üretmeye çabalayan Donkişotların başı, Yüksek Makine Mühendisi Emin Bozoğlu'ydu. Bozoğlu, olağanüstü enerjisi, şaşılmalı örgütlenme yetisiyle ekibi ateşliyordu. Bozoğlu artık yaşıyor.





# TÜNELİN UCUNDAKİ IŞIK



Çok yakın akrabası, sağlık eski bakanlarından Mete Tan anlatıyor: "Bozoğlu bir tuhaf, bir güzel, bir deli adamdı. Genelkurmay Genel Sekreterliği'ne kadar yükselmiş bir subaydı. Ama askerlik galiba onun en son akla gelen mesleği idi. Makine yüksek mühendisiydi. Kimyagerdi. Sosyologdu. Tarihçiydi. Bilime tutkun, teknolojiye vurgundu. Onun inancı olmasaydı Devrim otomobilinin ne motoru çalışırdı, ne tekeri dönerdi." Devrim otomobilinin salt üretiminde değil, ona yönelen saldırıların göğüslenmesinde de bunca yıl bıkmadan savaşan Yüksek Mühendis Salih Kaya Sağın anlatıyor: "Emin Bozoğlu, yönetim grubunun başı olarak bütün bürokratik engelleri cesaretle aşarak; görevin çok yanlılığı ve ivediliği nedeniyle büyük gerilim altında çalışan yirmiyi aşkın mühendisin kişisel sorunlarını bile çözüp, gönül rahatlığı ile çalışmalarını sağlayarak Devrim projesinin başarılmasında da birinci derecede rol oynadı."

Arkadaşları arasında adı neredeyse efsaneleşmiş Emin Bozoğlu'nu bu kez de Rifat Serdaroğlu'ndan dinliyoruz: "Bence bugün Türkiye'de otomotiv sektörünün babası Cemal (Gürsel) Paşa ise, amcası da Emin Bozoğlu'dur. Bizi şevkle çalıştırmasını bilen bir yöneticiydi. O kadar ki onun saçtığı coşku ile otomobili Cumhuriyet Bayramı'na yetiştirebilmek için son haftalarda günde 3-4 saat uyku ile yetinir olduk. Geceleri yatak yüzü görmedik. Ne işçiler ne ustalar ne biz mühendisler... Hangardaki uzun masaların üstüne kıvrılır, birkaç saat uyurduk. Rüyamızda da ya çalışan bir motor ya yürüyen bir otomobil görürdük. Yüksek Makine Mühendisi Şecaattin Sevgen, motor şanzıman grubundan bir başka Donkişot. Ekim ayı gelmiş çatmış, gün değil saat sayılır hale gelmiştir. Sevgen, uykusuzluktan kızarmış gözleriyle "zaman"la savaşmaktadır. Ötesini kendi anlatıyor: "O gün de vakit gece yarısını hayli geçmişti. Diferansiyeli bağlayacağız. Tekerleğin yanına uzanmışım. Kanaldaki arkadaşımın işini bitirmesini bekliyordum. O bitirince ben de aksı takacağım. Gülüşmelerle uyandım. Gün ağarmıştı. Bir daha o kadar deliksiz uyuduğumu hatırlamıyorum. "Salt mühendisler değil bir motor ve otomobil üretmek düşü Eskişehir Cer Atölyesi'nin "Demiryolcularını" tutkuyla sarmıştır. Salih Kaya Sağın bitmez tükenmeze benzeyen 129 günlük anı hazinesinden bir tane daha çekip çıkarıyor: "Devrim için yağ filtresine ihtiyacımız vardı. Elimizde demir kalıptan dökülmüş bir filtre vardı. Bizim projede görevli bir işçi arkadaşına parçayı verdik. İşçi arkadaş, bütün gece uyumamış. Sabahleyin filtreyi getirdi. Kusursuz bir parçaydı. Bir demir parçasını kendi elleriyle sabaha kadar işleyip filtre üretmişti."

### **Bir Motor Üretmenin Coşkusu**

Motor otomobilin kalbidir; otomotiv sanayiinin de kilidi. Mercedes'in bir sürü parçası yan sanayiye yaptırılır, ama motoru mutlaka Daimler-Benz imparatorluğunda üretilir. Seat, Skoda büyük otomobil kuruluşlarıdır ama üretikleri arabada koşan Volkswagen motorudur. Nissan, tekleyen ABD otomotiv



sanayiine motoruyla sızdı. Bunlar, meslekten olmayan bizcileyin kişilerin bile bildiği gerçekler ama motorun bir teknik adam, bir makine mühendisi için anlamı çok farklı. Devrim otomobilleri için, üç ayrı tipte motor yapıldı. Sonra içlerinden birinde karar kılındı. Bu gün de o günleri anarken, "ilk Türk motoru" diyorlar, "ilk Türk motoru saat gibi çalışmaya başladığı zaman..." "ilk motor bitmişti. Orada tezgahın üstünde duruyordu ve marşa basılma anı gelmişti. Motor ekibinden, Rifat Serdaroğlu sakinliği ve çelebiliği ile ünlü. Bir de tedbirliliği ile. Marşa basmadan önce motorun çevresine çelik bir kafes geçirdi. İlk kez üretilen, başka bir örneği olmayan ve ilk sınavını verecek olan motor patlayabilirdi ve bu binlerce çelik parçası fırlatan bir şarapnelden daha tehlikeliydi. Çelik kafes yerleştirildi iyi anımsamıyorlar, ama ya Şecaattin Sevgen ya da Rifat Serdaroğlu marşa bastı. İlk Türk motoru saat gibi çalışmaya başladı. Bu yazı için ulaşabildiğimiz tüm mühendislere sorduk. Hiç biri kendisinin ağladığını söylemedi. Hepsi "Arkadaşlar ağladı" dediler. Mantıksal sonuç: Eskişehir atölyesinde ilk Türk motorunun marşına basıldığında tüm ekip ağlamıştı sevinçten...

### **Arabalar vagonlara yükleniyor**

Konuştığımız mühendisler hangarın duvarına asılı tabelaya "1 gün kaldı" yazılıp yazılmadığından pek söz etmediler. Ama 28 Ekim akşamını hepsi iyi anımsıyor. Şecaattin Sevgen anlatıyor: "Bej arabayı, bayrama bir hafta kala güç bela yol tecrübesine hazırlayabilmıştık. Kısa bir parkurda gidip döndük. Yağ borusunda sızıntı, yağ pompasının geri dönüş valf ayarında aksama var. Önemli değil. Üstesinden geliriz. Sonra ikinci araba da tamamlandı. Onu siyaha boyadık. Daha resmi görünsün diye. Ama onu yol tecrübesine almamıza olanak kalmadı. Zaman dolmuştu 28 Ekim gün batımında çaresiz, işi bıraktık. Geç vakit arabalar vagonlara yüklendi. Biz de günlerden beri ilk kez sabaha kadar uyumak üzere trene bindik Ankara'ya gidiyoruz..." Salih Kaya Sağın aynı günleri, saate karşı yarışılan o amansız günleri anlatıyor: "Siyah renkteki 2 Numaralı Devrim otomobilinin son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabildi. Pasta ve cilası ise Ankara'ya sevk edilmek üzere yüklendiği trende gece yol alırken yapıldı. Buharlı lokomotiflerle çekilen trende bacadan sıçraması olası kıvılcımlardan ötürü benzin depolarının boşaltılması istendi. Boşalttık. Biz de trene bindik. Ankara'ya gidiyoruz."

### **Biten benzin mi, umut mu?**

Öykünün sonunu ilk başta anlattık. Ayrıntılar çok da önem taşıyor. Tren katarından indirilen, depoları güvenlik nedeniyle boşaltılmış arabalara, bir kilometre ötedeki Shell istasyonuna gitmeye yetecek kadar, bir iki litre benzin konduğu; kraldan fazla kralcı yüksek bürokratların aceleciliği, konvoya eşlik eden motosikletli polislerin zamanında uyarılmamasıyla benzin ikmali yapılamadan TBMM'nin yolunun tutulması; Cumhurbaşkanı Gürsel'in siyah



arabaya yaklaşması; alelacele bulunan bir bidon benzini depoya boşaltacak huninin unutulmuş oluşu; iki gencecik mühendisin, Kemalettin Vardar ile Rifat Serdaroğlu'nun bir gazeteyi huni yapmaya çabalamaları; gazete kağıdından huninin ıslanıp hamurlaşıvermesi; Kemalettin Vardar'ın avuçlarını huni gibi depo kapağına tutup, "Dök şunu Rifat geliyor adam, dök şunu" deyişi; benzinin depo yerine yere boşalması; Serdoğlu'nun çaresizlik içinde, benzinden sırsıklam ellerini pantolonuna silip direksiyona oturması; siyah Devrim otomobilinin 200 metre gidip, önce bir öksürmesi, sonra da durması; Cemal Gürsel'in "Ne oldu?" sorusunu, her zaman sakın, her zaman çelebi Serdaroğlu'nun, sanki kendisine saat sorulmuş gibi, "Benzin bitti paşam" diye yanıtlayışı... Hayır bu ayrıntılar hiç önemli değil. Nurettin Erguvanlı, Şecaattin Sevgen ve Mehmet Nöker'in o arada benzin ikmali yapmayı becerdikleri bej Devrim'i çabucak siyah Devrim'in yanına çekmeleri; Gürsel'in aktarma yapması; direksiyonunda yüksek mühendis Şecaattin Sevgen'in oturduğu bej renkli Devrim-1'in Ankara caddelerini, alkış ve gözyaşları arasında aşip, önce Anıtkabir'e oradan da geçit töreninin yapılacağı Hipodrom'a gidişi; geçit törenine katılması.. Hayır bu ayrıntılar da hiç önemli değil.

### **Devrim'e ölüm fermanı**

Ama 30 Ekim sabahı yayınlanan gazetelerdeki idam fetvaları önemli. Günün tüm gazeteleri ağız birliği etmişçesine ve galiba Devrim sözcüğüyle bilinçaltı bir hesaplaşmanın hınç ve şehvetiyle (Hınç ve şehvet? Uydu mu bu söz, buraya? Tabii uydu. Evet, hınç ve şehvetiyle) hemen hemen aynı başlıkları attılar. "Devrim yolda kaldı", "Devrim 200 metre gidebildi", "Devrim yürümedi".

129 gün önce tohumu çatlayan Devrim, 29 Ekim 1961 günü doğdu ve o gün öldü. Rifat Serdaroğlu anlatıyor:

"Basın olayı bu kadar olumsuz işlemeseydi çok daha farklı sonuçlar alınabilirdi. O günlerde gazetelerde bir de fotoğraf yayınlanmıştı. İngiltere Kraliçesi'nin limuzini yolda kalmış. Lordlar arkadan itiyorlar. Ortalık da birbirine girmiyor. Bu olay normal bir şeydir yani Limuzin kalitesinde bir araba da yolda kalabilirdi, denenmemiş bir Devrim de. Üstelik benzin bittiği için değil, bir başka arızadan yolda kalabilirdi. Sorun bu değil ki.." Şecaattin Sevgen farklı bir karamsarlığı dile getiriyor: "Basının ne denli büyük bir güç olduğunu kavramıştım o günlerde ve aralarında gerçekleri sabırla araştıran ve uzun vadeli çıkarları gözetilenlerin pek ender bulunduğu kanısına varmıştım. Biz seri üretime uygun bir otomobil yapmadık. Bir prototip yaptık biz. Şayet ilk imalat sorunsuz olursa bu daha kötü olur, eksikleri geliştirilemez. İşte bu anlaşılamadı."

### At neslinin ıslahı sağlandı mı?

Devrim otomobiline yönelen saldırılar salt "yürüdü, yürümedi" noktasında yoğunlaşmadı. O dönemde bir ithal otomobil 50 bin liraya satılırken, Devrim otomobillerinin üretimi için "tahsis" edilen 1 milyon 600 bin lira da dile düştü. "Milletin parası har vurup harman savruldu" çıgıllıkları atıldı. Oysa 1 milyon 600 bin liraya dört prototip otomobil yapılmıştı, bunlar için çeşitli tip ve güçlerde 7 motor üretilmişti. Özel kalıplar hazırlanmış, tezgahlar kurulmuştu. Bunlar dikkate bile alınmadı. Yüksek Mühendis Nurettin Erguvanlı, uzun yıllar öncesinde kalmış o günleri anlatırken, kırk yıllık devlet memurluğunun deneyimi ile sözcükleri tartarak konuşuyor. "Bir şeyler "söylemeden "bir şeyler" söylüyor. Dudaklarında kederli bir gülümseme: "Heyecanlı günlerdi. Özel sektör, otomotiv sanayiinde bir hamleye hazırlanıyordu. Bir kaç yıl sonra bir sürü üretim kusuruyla sokaklarımızı dolduracak, yerli (!) arabaların hazırlığı yapılıyordu. Binlerce ve binlerce motor ithal edilecekti Türkiye'ye. Ford, Fiat motorları filan. Tümöyle yerli bir motor üretimi de o günlerde gerçekleşince..."

"Yani efendim, Devrim için yerli motor üretimi engellendi mi diyorsunuz?"  
 "Hayır, hayır. Böyle bir şey söylemedim ben. Ama ilginç bir rastlantı değil mi söyledüğüm?"

"Evet efendim, gerçekten ilginç bir rastlantı" dememize fırsat bırakmadan konuyu değiştirdi. Bürokrasi çarkını iyi tanıyan bir teknokratın, zengin deneyimine saygı duyduk, ısrar etmedik.

Devrim'in üretiminin de, savunulmasının da yorulmaz militanlarından Salih Kaya Sağın anlatıyor: "Haber, yorum ve fıkralarda, harcanan bunca paranın boşa gittiğinden dem vuruyorlardı. Bize 1 milyon 600 bin lira tahsis edilmişti. Oysa aynı yıl orduda süvari birlikleri kaldırıldığı halde Tarım Bakanlığı bütçesine "At neslinin ıslahı" için konmuş bulunan 25 milyon lira ödenekten ve sonucundan kimse söz etmiyordu. Hala merak ederim, at neslinde o günden bu yana bir gelişme sağlanmış mıdır?"

### Devrim bir meydan okumaydı

Farketmişsinizdir, baştan beri kendi kişisel yargılarımızı bir yana bırakıp, Devrim otomobili üreten mühendislerden ulaşabildiklerimizin tanıklıklarına başvurmaya özen gösterdik. Başta da söyledik. Çoğu yüksek makine mühendisi olan ya meslek yaşamlarında devletin en üst düzeylerine yükselmiş çoğu çok önemli sorumluluklar yüklenmiş yurtsever teknokratlar: İçlerinde iki kez THY genel müdürlüğü yapmış Nurettin Erguvanlı gibi, Ecevit hükümetlerinden birinde Sanayi Bakanlığı yapmış Orhan Alp gibi, Genel Kurmay Genel Sekreterliğinden gelip DDY genel müdür yardımcılığını üstlenmiş Emin Bozoğlu gibi adları Devlet Demiryolları ile özdeşleşmiş Salih Kaya Sağın, Mehmet Nöker, Şecaattin Sevgen, Rifat Serdaroğlu, Hakkı Tomsu, Mustafa Ersoy, Celal Taner, Mustafa Seyrek, Hamdi Tahillioğlu gibi

kamu ya da özel sektörde başarılar kazanmış bilgilerini somutlamış 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 ulaşılabildik.) sesi titriyordu:

"Bu bir meydan okumaydı Aydın Bey. Toplu işenin 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 bir tatil sitesinde, yıllarca omuz omuza ter döktüğü, demiryolcu arkadaşlarıyla örneğin kırk yıllık "kavga arkadaşı" Mehmet Nöker'le birlikte emekliliğin tadını çıkarmaya çalışan Rifat Serdaroğlu anlatıyor:

"Bir otomobil fabrikası kurulmadan ve yardımcı sanayi tam oluşmadan seri halde otomobil üretimi yapılmayacağını 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 yapılacağına kimse inanmıyordu. Bizim görevimiz bunu kanıtlamaktı. Kendi özel otomobillerimizi söküp parçalarını inceledik.

Pres makinalarımız, başka bir çok teknik gerecimiz yoktu. Parçaları alçı kalıplarıyla hazırladık. Teknik olarak bu gülünç bulunabilir. Ama asıl gülünç olan Türkiye'de bir otomobilin, motoruyla birlikte bir otomobilin 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 bu 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 İl Trafik Müdürlüğü'ne 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 kağıdı yoktu. Emin Bozoğlu ve arkadaşları, yani "23 deli" tarafından yoktan var edilmişti. Eskişehir İl Trafik Müdürlüğü yerden göğe haklıydı. Ruhsat ve plaka nüfus kağıdında 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, Rifat Serdaroglu'na sorduk. Kimi öfkeyle, güldü. Kimi dalgasını geçti. Serdaroglu 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 katkısı 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 tekzip etmeyişinin ardında da Hocanın sinek yağı merakı var. Bunu da geçelim.

### **Bağımsızlık ve Devrim**

Şimdi kimileri yazının bu başlığına bakıp suratlarını buruşturacaklar, "Amaaaaan 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 otomobili"nden söz ediyoruz. Başlıkta kullandığımız "bağımsızlık" kavramını da salt bu çerçevede kullanıyoruz. Yani "surat buruşturanlar" bile okumaya devam edebilirler. Önce kimi gazetelerin sayfalarına yansıyan bir haberi aktaralım. Hürriyet gazetesi 28 Temmuz günü iç sayfalarından birinde şöyle yazdı: "Dizaynı 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'a, dünyanın her ülkesinden ihracat teklifleri gelmeye başladı. Ortadoğu, 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. İlkin, Salih Kaya Sağın'a kulak verelim: "Bizim görevimiz teknik bir sorunu çözmektir. 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 bir çok ülkeye ihracat yapıyor. Devrim'den sonra Türk mühendislerinin tasarım olarak otomobil üretimine etkin bir katkısı olmadı. Sağın'ın değerlendirmesi önemli. Bugün "kendi" otomobil sanayii 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 sanayiinin teknik düzeyi? 1965'te özel sektörce üretilen ilk otomobilden (Anadol) bu yana, piyasada "egemen" olarak iki marka var: Fiat ve Renault. Bunlara Ford kaynaklı Taunus'u, yerli üretime hazırlanan Toyoto'yu, ayrıca Opel'i katın. Hemen hepsi 1960'ların motor teknolojisi ile donanmış arabalar.

Modeller Avrupa ve ABD pazarlarına epey önce çıkarılmış, tuttuysa, pazar doyuncaya kadar üretilmişler. Ford'un, Taunus'un, Fiat'ın bizde kuş adlarıyla anılan 131 modelleri, Toyota'nın Corolla'sı, Renault'nun 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, tezgahlarda, preslerde onlara uygun, ince ve masraflı düzenlemelere gidilmiş. Sonra ne olmuş bu, ya piyasa doyduğu için ya da piyasa tutmadığı için üretimden çekilmiş modeller?

Bernard Nahum, Vehbi Koç'la birlikte Türk otomotiv sanayiinin özel sektördeki "babası" sayılır. Doğrudur da. İşte bu safkan 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 projeyi gerçekleştirme yolunun ciddiyetle araştırılması gerektiği kanısındaydım. Cortina ile Taunus aynı tür otomobil olduğundan..."

### **Modası geçen otomobil ucuzdur**

Anlaşılabacağı 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 sanayii bunalıma girdi. Kepenleri indirdi ve KDV'den pay dilenmeye başladı. Payı aldı. Biraz kendine gelir gibi oldu. Ama mahalle kahvelerinin sade suya tirit sohbetlerinde dahi bu "kendine geliş"in geçiciliği konuşuluyor. Türkiye pazarı tıkanma noktasına doğru hızla ilerliyor. Türk otomotiv sanayiinin geleceği ister istemez ihracatta. Ama hangi modellerle? Eloğlunun ya sonuna kadar pazarlayıp piyasaları doyurduğu, ya da zaten piyasalarda tutmadığı için üretimden kaldırdığı modellerle mi? Bunları alacak enayileri, kim, nerede bulacak? Bulunsa bile bu ancak fiyat dampingleri 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 bulamayınca kolayca burun kıvrıyor.

Devrim'in bir başka üreticisi, Şecaattin Sevgen konuşuyor: "Biz çalışan, yürüyen Türk tipi otomobili araştırdık. Ortaya özgün bir ürün koyduk. Ama ondan sonra ne olacağı hiç düşünülmemişti. Türkiye o gün bugündür, yani hiç bir zaman, kendi koşullarına uygun otomobil geliştiremedi. 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 ya da 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 kar 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) fışkıran 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 tezgahlarını temizleyip öpen) işçilerini, ustalarını düşündü. Sonra orada, bozkırın göbeğinde, Eskişehir Cer Atölyesi'nin bir hangarında bekleyen, ama sürücüsünü bulunca canlanıveren, marşına basınca gürleyiveren 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 alınlı / On yılda her savaştan...diye başlayan, yoksulluk, gerilik çemberini kırmak için silkinmesini bilmiş bir halkın özgüvenini anlatan bir marş....