

İlk yerli otomobil Devrim'in sonu...

UMUTLAR, BENZİNLE TÜKENDİ (*)

İlk yerli otomobil Devrim'in üretimi, hazin bir şekilde sonuçlandı. Tamamen güvenlik önlemleri nedeniyle benzinsiz bir şekilde Ankara'ya nakledilen Devrim, çalışmasının ardından 200 metre sonra durdu. Bu duruş, yerli otomobil üretme heyecanının da sonu oldu.

Mahmut KİPER

Metalürji Mühendisi

USİAD Sanayi ve Teknoloji Politikaları Çalışma Grubu

mahmut.kiper@gmail.com - bilgi@usiad.net

Bir önceki yazıda da belirtildiği gibi, Cumhuriyet demiryollarının Eskişehir'deki kuvvet üssünde yaratılan ilklerden biri de bu tesisin onurlu serüvenini taçlandıran yerli üretim bir otomobildir ve adı da 'Devrim'dir. Aydın Engin'in Cumhuriyet Gazetesi'nde 28 Ağustos 1994 günü başlayan ve dört gün süren 'Devrim Direniyor- Bir Meydan Okumanın Öyküsü' başlıklı yazı dizisinden derlenen ve Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) tarafından Mayıs 2004 yılında yayınlanan Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri-1 kitabındaki öyküden bu otomobilin kaderini aktarmaya devam edelim.

BENZİNLE UMUT BİTTİ

23 inançlı Türk mühendisinin ve o zamanki ismiyle Eskişehir Demiryolu fabrikası'nın ustalarının sadece 129 günlük insanüstü çabaları sonucu hayat bulan, motorları dahil tümüyle yerli iki otomobil (Devrim-1 ve Devrim-2) 29 Ekim 1961 sabahı Karakurt lokomotifinin çektiği tren katarından indirilir. Biri bej diğeri siyah iki adet Devrim'in benzin depoları buharlı lokomotifin bacasından çıkacak kıvılcımların yaratacağı tehlike nedeniyle boşaltılmıştır. Arabalara, bir kilometre ötedeki Shell istasyonuna gitmeye yetecek kadar, bir iki litre benzin konmuş ancak kraldan çok kralcı yüksek bürokratların aceleciliği, konvoya eşlik eden motosikletli polislerin zamanında uyarılmamasıyla benzin ikmali yapılamadan TBMM'nin yolu tutulmuştur. Cumhurbaşkanı Gürsel siyah arabaya yaklaşırken Kemalettin Vardar ile Rifat Serdaroğlu gazete kağıdından yaptıkları huni ile alelacele bulunan bir bidon benzini siyah Devrim'in deposuna doldurmaya uğraşırlar ama nafiye. Kağıt huninin ıslanıp hamurlaşırması ile Kemalettin Vardar'ın avuçlarını huni gibi depo kapağına tutup, "Dök şunu Rifat geliyor adam, dök şunu" çabaları da sonuçsuz kalacak, benzin depo yerine yere boşalacaktır. Gürsel gelip siyah otomobile oturunca, Serdoğlu çaresizlik içinde, benzinden sırsıklam ellerini pantolonuna silip direksiyona oturur ama siyah Devrim otomobili ancak 200 metre gider, önce bir öksürür, sonra da durur.

Cemal Gürsel sorar: "Ne oldu?" Her zaman sakın, her zaman çelebi Serdaroğlu yanıtlar: "Benzin bitti paşam"... ve Gürsel tarihsel(!) sözünü söyler: "Batı kafası ile otomobil yapıyorsunuz ama Doğu kafası ile benzin koymayı unutuyorsunuz!"

(*) Cumhuriyet Strateji Ağustos 2008

O arada, Nurettin Erguvanlı, Şecaatin Sevgen ve Mehmet Nöker benzin ikmali yapmayı becerdikleri bej Devrim'i çabucak siyah Devrim'in yanına çekerler ve Gürsel bu arabaya geçer. Direksiyonunda yüksek mühendis Şecaattin Sevgen'in oturduğu bej renkli Devrim-1 Ankara caddelerini, alkış ve gözyaşları arasında aşır, önce Anıtkabir'e oradan da geçit töreninin yapılacağı Hipodrom'a gider ve geçit törenine katılır.

DEVİRİM'E ÖLÜM FERMANI

Ama 30 Ekim sabahı yayınlanan tüm gazeteler ağız birliği etmişçesine ve galiba Devrim sözcüğüyle bilinçaltı bir hesaplaşmanın hınç ve şehvetiyle "Devrim yolda kaldı", "Devrim'in benzini bitti", "Devrim yürümedi", "Devrim ancak 200 metre yürüdü" başlıklarıyla çıkarlar.

Devrim'in defteri dürülmüştür. Her iki araba da Eskişehir'e dönerler. İdam fermanları ise gecikmez. Otomobiller istenir ve gönderilenler presle ezilir. Son kalan otomobil ise 'Eskişehir Cer Atelyesi'nin milli mücadeleden kalma ruhuyla bozuk olduğu gerekçesiyle gönderilmez, saklanır. İşte bugünlere kalan miras odur. Böylece, 'Devrim' otomobili kendisini tarihten silmek isteyenlere inat tarihe mal olur.

Onu yaratanlar da olan, bitenler karşısında şaşkın ve bir o kadar kırgındırlar.

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.'

BASIN'IN KARALAMASI

Devrim otomobiline yönelik 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" çılgınlıkları 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, 'Heyecanlı günlerdi. Özel sektör otomotiv sanayisinde 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. Tümüyle yerli bir motor üretimi de o günlerde gerçekleşince...'

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?'

MEYDAN OKUMA

Mustafa Seyrek şöyle diyordu;

'Bu bir meydan okumaydı. 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.'

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 makinelerimiz, 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?'

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 söylemektedir. Devrim otomobilleri için Eskişehir İl Trafik Müdürlüğü'ne birkaç kez tescil, ruhsat ve plaka için başvuruldu. "Menşe Şehadetnamesi 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 Don Kışot" 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...

ERBAKAN NEREDEN ÇIKTI?

Bir de Erbakan Hoca öyküsü var. Yıllar ve yıllar sonra bir gazeteci, Devrim otomobili projesini Erbakan'a yamamaya kalkıştı. Bu durum, Salih Kaya Sağın'a, Mustafa Seyrek'e, Rifat Serdaroğlu'na soruldu. Kimi öfkeyle güldü. 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. İhtiyaçlarımızı anlattık. Bizim, ihtiyaçlarımızı yanıtlayacak hiçbir olanakları olmadığını söylediler. Biz de zaten açılmamış olan Erbakan, daha doğrusu Gümüş Motor defterini kapattık. Hepsi bu...'

TÜRKÇE KADRAN

Bugün "kendi" otomobil sanayisi 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?

Aydın Engin, sözü edilen yazı dizisinde Devrim otomobilinin önemini şöyle vurgular;

"Devrim, 1961 Türkiye'sinde 23 inançlı adamın, Türkiye'ye onur kazandıran bir meydan okumanın öyküsüdür. "Bir yerli otomobil yapınız" emrini, emrin ötesinde bir meydan okuma, ülkenin bir güç gösterisi olarak kavrayan 23 yüksek mühendisin, 23 "Demiryolcu"nun öyküsü... Almanya'da, İsviçre'de, Amerika'da eğitim görmüş ve "iyi" değil, "çok iyi" yetişmiş; köşeyi kolayca dönebilecekken, kollamak istedikleri Türkiye'nin sanayileşme savaşımına omuz vermeyi yeğlemiş 23 mühendisin 129 günüdür Devrim....

Devrim otomobilini 23 inançlı adam yaptı. Devrim dünyayı değiştirmek, onu daha haklı, daha yaşanası, 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 her şeyi yerli bir otomobil yapmak için gerekli özgüven ve inanç ile dünyayı değiştirmek onu daha yaşanası daha özgür kılmak sömürsüz bir dünyaya ulaşmak için gerekli özgüven ve inanç arasında dağlar yok.

Belli bir yaşta olanlar bilir. "Al bir Ford, ol bir lord", "Al bir Doç (Dodge), kalmasın borç", "Al bir Chrysler, nikah dairesi para ister" o günlerin çocuklarının tekerlemeleridir. O dönem, aynı zamanda, yerli sanayi ile "Motor Fiat, piston Ford, akü EAS, ambalaj Süleymaniye" diye dalga geçildiği dönemdir."

Onu ziyaret edenler içine bindiklerinde 'Benzin', 'Yağ', 'Hararet' gibi ülkemiz otomotiv tarihinde belki de hiç görülmemiş Türkçe kadransları görecekler. Ve, duydukları heyecan ve mutlulukla onu yapan birçoğu otomobil direksiyonuna hiç geçmemiş 23 mühendisten o dönem esirgenen teşekkürü şimdi edecekler.

Bir otomobil, ateşleme, yakıt, yağlama, soğutma, marş, şarj, aydınlatma-ikaz, güç aktarma, lastik ve frenler, ön düzen, süspansiyon gibi pek çok sistemi oluşturan binlerce parçadan oluşur. O binlerce parçayı, ahenkle bir araya getirmek kolay iş değildir. Otomotiv, teknolojiye bağlı gelişmelerin en yoğun yaşandığı öncü sektörlerdendir ve diğer pek çok sektör ve alandaki gelişmelere de olanak sağlar.

Tasarımından, motorun çıkardığı sese kadar, insanlar sahip oldukları arabalarla farklı bir bağ kurarlar. Milletler de sahip oldukları otomobil markaları ile gururlanırlar. Kime satılmış olursa olsun, Volvo İsveç'e mal olmuştur. Hyundai deyince akla Kore gelir. Ve o Hyundai marka arabanın ilk modelinin üretimine 1967 yılında başlamıştır. Yani Devrim'den 6 yıl sonra. Ve Hyundai 2007 yılında yaklaşık 4 milyon satışla dünyanın en büyük beşinci otomotiv üreticisidir. Önünde Toyota, GM, Volkswagen ve Ford varken, arkasına kattığı üreticiler Honda, Nissan, Peugeot-Citroen, Chrysler ve Fiat gibi devlerdir.

Ülkelerin bugünkü durumları, sıkça karşılaşılan yol ayrımlarındaki tercihlerinin sonucudur. O yol yerine, diğer yol tercih edilse tümüyle farklı bir bugün olacaktır. İşte Devrim otomobilinin öyküsüne bu gözle de bakmakta yarar var. Kardeşleri preslerde yok edilen ve bu nedenle tek başına kalan Devrim otomobili aradan geçen onca yıla rağmen, hem de hala çalışır vaziyette doğduğu yerde birkaç yıl önce yapılan kapalı bir bölümde yaşamına devam ediyor, şayet otomobil yapma birikimi oluşturmuş bir ülke bu süreci devam ettirseydi acaba bugün ne halde olurduk sorusunun hiç bilemeyeceğimiz cevabının yegane tanığı olarak.

Kaputundaki ve jant kapaklarındaki 'Devrim' arması dahil her şeyi elde üretildi. Seri üretimi gerçekleştirmediği için bir marka haline gelemedi, sayfa sayfa ilanları, reklamları olamadı. Ama o tek kalan Türk Malı 'Devrim otomobili' pek çok şeyi temsil ettiğinin bilinciyle, doğduğu yuvasında geçmişin birikimini ve inancını geleceğe de taşımaya devam edecek.

Bir başına zamana direnen ilk yerli 'Türk Otomobili', belki çok yorgun ama hala çok önemli bir misyonu var. Onu görenler ve öyküsünü öğrenenler bilecek ki, Cumhuriyet'in ilk dönemlerindeki kendi uzmanlarını yetiştirme çabaları sonucu, 1960'ların hemen başında Türk uzmanları -hem de 129 gün gibi bir sürede- her şeyiyle yerli Türk otomobili yapacak düzeye gelmişlerdi. Bu otomobil işte o birikimin sonucudur, onu yaratan uzmanların kendilerini yetiştiren ülkelere karşı yaratma ve başarma heyecanlarıdır.

Pek çok diğer örnekteki gibi, o birikim, heyecan ve inanç kullanılmayıp, cezalandırılrsa da yok etmek isteyenlere inat var olmaya devam edecektir.



Devrim otomobili, Ankara'da denemeler sırasında...