

DEVİRİM OTOMOBİLİ VE RAHMETLİ ERBAKAN'IN MÜCADELE PROFİLİ 02 Şubat,2012

DEVİRİM OTOMOBİLİ VE RAHMETLİ ERBAKAN'IN MÜCADELE PROFİLİ Sahte babayiğit bulundu! İtalyan FIAT firması ile KOÇ'un işbirliği ile yapılacak yabancı otomobile "yerli" bir isim takılacak ve AKP hayranları "milli araba yaptık" diye avutulacaktı, daha önce Erbakan'a %100 yerli devrim otomobilini yaptırmamak için koçlarca hazırlanan ve kaportası eşek yemi olan Anadol'da öyle bir aldatmacaydı.

DEVİRİM OTOMOBİLİ VE RAHMETLİ ERBAKAN'IN MÜCADELE PROFİLİ

Sahte babayiğit bulundu!

İtalyan FIAT firması ile KOÇ'un işbirliği ile yapılacak yabancı otomobile "yerli" bir isim takılacak ve AKP hayranları "milli araba yaptık" diye avutulacaktı, daha önce Erbakan'a %100 yerli devrim otomobilini yaptırmamak için koçlarca hazırlanan ve kaportası eşek yemi olan Anadol'da öyle bir aldatmacaydı.

54. Hükümetin Başbakanı Erbakan Efsanesi ve Ağır Sanayi Hamlesi

Erbakan Hoca Yeniden Büyük Türkiye'yi kurmak için 1977 yılında meşhur Ağır Sanayi Hamlesini başlatmıştı. Türkiye'yi lider ülke yapmak için yola çıkmıştı. Sıfırdan başlayarak, borç alarak değil, kendi paramızla, milli imkânlarımızla bu büyük tarihi hamleyi başarmıştı. Çok kısa bir süre içinde 70 tane fabrikayı tamamlayıp hizmete açmıştı. Ağır Sanayi Hamlesi 200 fabrikalık bir programdı. Ama Siyonist sömürü merkezleri ve yerli sabataist şebekeler, Güneş Motel oyunlarını tezgâhlanmış, koalisyon ortağı çürük çıkmış, 12 kişi öbür partiye geçirilip bakan yapılmıştı. Böylece Meclis'te çoğunluğu kalmayan hükümet yıktırılmıştı.

Erbakan'ın Ağır Sanayi Hamlesi 5 bölümden meydana geliyordu.

· **Zaruri ihtiyaç maddelerini karşılayan büyük sanayi kuruluşları**

13 Tane şeker fabrikası.

18 çimento fabrikası.

12 tane gübre fabrikası.

6 tane kâğıt fabrikası.

28 tane Sümerbank fabrikası.

2 tane nebati yağ fabrikası

27 tane Et kombinası. Ve 7 adet filtresiz sigara fabrikası.

Böylece ülkemizin temel ihtiyaç maddelerini karşılayacak fabrikalar; 113 taneyi geçiyordu. Ağır Sanayi deyince bunu gözden düşürmek için ağır kelimesini hantal diye tercüme etmeye kalkışan ırkçı emperyalist Siyonistlere ve uşak ruhlu işbirlikçilere **54. Hükümetin Başbakanı Erbakan Hoca** şu cevabi veriyordu:

"Bana bak, çocuk mu aldatıyorsun, ne hantalı? Hantal senin beynindir! Ağır sanayi demek, fabrikalar yapan fabrika demektir. Siyonist dış güçlerin canına okumak demek, senden makine almaya mecbur olmamak demektir. Bağımsız olmak demek, lider ülke olmak demektir."

· **Peki, nasıl lider ülke olunacak? Bak fabrika kuran fabrika olarak 7 tane demir çelik, 32 tane makine kimya'nın ağır makine fabrikası kurularak! Tümosan motor ve makine sanayi 13 tane olacak. Taksan 4 tane yapılacak. Temsan 12 tane, Tüsaş 1 tane, Tersane 2 tane, Ziraat Makineleri sanayi 3 tane kurulacak. Toplam makina fabrikası 74 taneyi bulacak. Böylece 113 tane ihtiyaç karşılayan fabrikamız, 74 tane de makine fabrikamız olacak...**

· **4 tane de ağır harp sanayi fabrikası;**

Tank Fabrikası, Top Fabrikası, Roket Fabrikası ve Harp Gemisi Fabrikası tamamlanacak!

Neden bahsediyorum ben size; 1974-78'de yürüttüğümüz ağır sanayi hamlesinden. O dönemde Elektronik Sanayi Testaş (2 tane) ve Telesan'ı kurup hizmete açtık. Yaygın sanayi kuruluşları DESİAB'ı

kurup Avrupa'daki işçilerimizin parası heba olmasın, devlet bankası olarak bunlar nemalandırılsın diye uğraştık.

Organize sanayi bölgesi 63 tane başlattık, küçük sanayi sitesi 250 tane planladık. Büyük enerji tesisleri olarak iki tane Atom Santrali programladık. Neden? Atom santrali iki tane olursa ikincisi yüzde 50 daha ucuza mal oluyor da ondan. Hidroelektrik santralleri 17 tane, Termik santraller 7 tane, Rafineriler 3 tane toplam 29 tane hazırladık.

· **Ayrıca, büyük madencilik tesisleri; 26 tane cevher çıkartma tesisi, 2 tane cevher zenginleştirme, bir tane izabe tesisi planladık.**

Büyük sulama tesisleri olarak: 46 tane baraj, her yıl 100 tane gölet. 1000 tane derin kuyu pompası programladık.

· **Ve yine büyük ulaştırma tesisleri; Otoyol projeleri, bölünmüş yol projeleri, hızlı tren, hava meydanı ve liman projeleri hazırladık.**

Ağır sanayi hamlemiz aslında 629 tane büyük tesisi ihtiva ediyordu. Bunların içerisinde **fabrika kuran fabrika** olarak adlandırdığımız bölüm, enerji ve madencilik tesisleri 200 taneyi buluyordu. Onun için biz konuşurken sembolik olarak 200 büyük ağır sanayi tesisi diye kullanıyoruz. **Bunları nasıl yaptık? 1977 yılının bütçesine bakın, 244 milyar dolardır. Ağır sanayi hamlesi başlattık, bunlar 15 milyar dolar tutmaktadır.** Bunu bir defa aktaracaktık, her sene 100 milyar dolarlık milli gelirimize 5 milyar dolar daha katacaktık. 15 milyar doları üç senede geri alacaktık. İşte böylesine muazzam bir kalkınma hamlesi başlatmıştık. Ama bildiğiniz gibi dış güçlerin ve işbirlikçilerin türlü oyunları ve mâniaları ile karşılaştık.

Geçenlerde kıymetli bir gazeteci arkadaşımız Çin'e gidip dönmüş, oradaki büyük kalkınma hamlesini görmüş ve yana yakıla bizden randevu için aramıştı. Buyur gel bakalım dedik. Anlattı; "20 gün Çin'i dolaştım, Hocam hep sizinle beraberdim, hep sizi hatırladım".

Hayırdır inşallah. **"Çünkü Çin'de yapılan büyük kalkınmayı görüp hayran kaldım. Sizin ağır sanayi diye ne yapmak istediğinizi orda gözümle görüp anladım. Sizi hatırlayıp hayırla anmamın sebebi buydu. Sizin söylediklerinizi Çin şimdi yapıyor ve böylece dünyanın devi oluyordu. Eğer siz 7 sene iktidarda kalıp bu ağır sanayi hamlesini tamamlamış olsaydınız, kim bilir biz bugün nasıl bir süper güç olacaktık."**Kaldı ki 1977 yılından bugüne kadar 40 sene elimizden kaydı. 7'şer seneden 30 senenin içerisinde 4'den fazla ağır sanayi hamlesi yapılırdı. 4 tane 200 tane tesisi düşünün 800 tesis yapardı. 80 tane ilimizin her birine 10 tane muazzam tesis kurduğumuz bir Türkiye'miz olacaktı. Bugün böylesine kalkınmış bir ülkede huzurlu ve onurlu yaşanacaktı. Ama maalesef, biz yapıyoruz arkadan gelenler yıkıyor, kapatıyor, satıyor; ve toplum maalesef tamir edenlerle tahrip edenleri bir türlü ayırıp seçemiyor!

ERBAKAN HOCA'NIN 1973-77 ARASINDA BAŞLATTIĞI AĞIR SANAYİ HAMLESİ'NİN 5 BÜYÜK PROJESİ

1 - BÜYÜK SANAYİ TESİSLERİ		2- BÜYÜK ENERJİ TESİSLERİ	
ZARURİ İHTİYAÇ MADDELERİNİ KARŞILAYAN BÜYÜK SANAYİ TESİSLERİ		ENERJİ TESİSLERİ	
ŞEKER.....	13	ATOM SANTRALI.....	2
ÇİMENTO.....	18	HİDROELEKT. SANT.....	7
GÜBRE.....	12	TERMİK SANTRALLER.....	7
KÂŞİT.....	6	RAFİNERLER.....	3
SÜMERBANK.....	26	ARA TOPLAM.....	19
NEBATİ YAĞ.....	2	3- BÜYÜK MADENCİLİK TESİSLERİ	
ET KOMBİNASI.....	27	MADENCİLİK TESİSLERİ	
FİLTRELİ SİĞARA.....	7	CEVHER İSTİHRACI.....	26
ARA TOPLAM.....	113	CEVHER ZENGİNLEŞTİRME.....	2
AĞIR SANAYİ HANTAL SANAYİ DEĞİL, TEMEL SANAYİ, FABRİKA KURAN SANAYİ		İZABE.....	1
DEMİR ÇELİK.....	7	ARA TOPLAM.....	29
M. K. E. K.....	32	4- BÜYÜK SULAMA TESİSLERİ	
TÜMÖSAN.....	13	SULAMA TESİSLERİ	
TAKSAN.....	4	BARAJ.....	46
TEMSAN.....	12	GÖLET / Her yıl 100 adet	
TUSAŞ.....	1	DERİN KUYU :1. GRUP Her yıl 1000 adet	
TERSANE.....	2	SULAMA SAHALARI / Her yıl 150.000 H.A.....	10 adet
MAKİNA MALATI SANAYİ VE ZİRAAT MAKİNALERİ SAN.....	3	ARA TOPLAM.....	56
ARA TOPLAM.....	74	5- BÜYÜK ULAŞTIRMA TESİSLERİ	
AĞIR HARP SANAYİ		ULAŞTIRMA TESİSLERİ	
TANK.....	1	OTOYOL:1 PROJE.....	8.000 Km
TOP.....	1	BÖL. YOL PROJ.....	8.000 Km
ROKET.....	1	HIZLI TREN: 2.PROJE.....	600 Km
HARP GEMESİ.....	1	HAVA LİMANI.....	37 ADET
ARA TOPLAM.....	4	LİMAN.....	10 ADET
ELEKTRONİK VE TELEKOMÜNİKASYON SANAYİ		ARATOPLAM.....	47
TESTAŞ.....	2	YAYGIN SANAYİ KURULUŞLARI DESİYAB	
TELESAN.....	1	ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ.....	63
ARA TOPLAM.....	3	KÜÇÜK SANAYİ SİTELERİ.....	250
YAYGIN SANAYİ KURULUŞLARI DESİYAB		ARA TOPLAM.....	313

İlk Türk otomobili Devrim ve Erbakan'ın katkısı

İlk Türk otomobili Devrim, Ankara Ticaret Odası'nda (ATO) tekrar görücüye çıkarılmıştı. Eski Sanayi ve Ticaret Bakanı Ali Coşkun da, dönemin ATO Başkanı Sinan Aygün'ün kullandığı Devrim otomobili ile ATO bahçesinde tur atmışlardı.

Ali Coşkun, sergide yaptığı konuşmada, Devrim'in seri üretimine geçilememesinin çeşitli nedenleri olduğunu, bu projenin zamanının şartları içerisinde değerlendirilmesi gerektiğini açıklamıştı.

Eski Sanayi Bakanı: rekabetin tek şartının teknoloji olduğunu vurgularken, Türkiye'nin şu anda ar-ge çalışmalarına GSMH'dan yüzde 0.64 pay ayırdığını, oysa Lizbon Anlaşması'na göre her ülkenin 2010 yılına kadar AR-GE'ye, GSMH'nın en az yüzde 3'ünü ayırmak mecburiyetinde olduğunu hatırlatmıştı.

ATO Başkanı Aygün'den: "Devrim'in Talihsiz Defteri!" açıklaması!

ATO Başkanı Aygün de, Devrim'in hikâyesini anlattığı konuşmasında, "Devrim'in defteri dürüldü.

Aslında dürülen Devrim'in defteri değil, Türk Yerli sanayiinin defteriydi" açıklamasını yapmıştı.

Aygün, Devrim'in acımasız eleştirilere ve yabancı otomobil markalarının lobilerine yenik düştüğünü üzülen hatırlatmıştı. Ama ne yazık ki, Türkiye'de yerli ve Milli sanayi gaye ve gayretinin piri olan Erbakan Hoca'yı ağızlarına bile alamamışlardı.

Devrim'in yol haritası

Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel tarafından, 16 Haziran 1961 günü Devlet Demiryollarına, ordunun ihtiyacını karşılamak amacıyla bir araç geliştirmesi talimatını ulaştırdı. Proje için 1 milyon 400 bin TL ödenek ayrıldı ve aracın 29 Ekim 1961 tarihine yetiştirilmesi lazımdı. Aslında “yerli otomobil yapabileceğimiz” fikrini Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel’in aklına yatıran, Motor Doçenti Necmettin Erbakan’dı.

Aracın tasarlanıp, üretilmesi için 4,5 ay süre tanınmıştı. 29 Ekim 1961 sabahı Türkiye'de yapılan bir otomobil, kaportası pürüzsüz olmasa da kendi tekerlekleri üzerinde ve yine Türkiye'de yapılan kendi motorunun gücüyle, Büyük Millet Meclisi binasının önüne götürülerek Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'e tanıtıldı.

Zamana karşı yapılan yarışın kazanılmasında en önemli etken, projede TCDD'nin görevlendirilmiş olmasıydı. O tarihlerde TCDD'nin onarım amacıyla kurulmuş fakat geniş ölçüde yedek parça imal eden Ankara, Eskişehir, Sivas ve Adapazarı'ndaki fabrikaları ile önemli bir teknik potansiyeli ve yetmiş işçisinden mühendisine kadar güçlü bir teknik kadrosu bulunmasıydı.

Proje, yönetim grubunun başkanı yüksek Mühendis Emin Bozoğlu yönetimindeki 20 mühendisin olağanüstü çalışmalarıyla gerçekleşti. 1961 yılında 4 adet üretilen Devrim otomobillerinden sadece birisi günümüze kadar ayakta kaldı.(a.a)

İlk Türk Otomobili Devrim

İmal Tarihi: 1961

Ağırlık: 1250 kg.

Uzunluk: 4500 mm.

Genişlik: 1800 mm.

Yükseklik: 1550 mm.

İmal Yeri: Eskişehir Demiryolu Fabrikası

İmal Süresi: 4,5 ay

Üretim Sayısı: 4 Adet Binek Otomobili

10 Adet Motor: 4 adet A4L tipi 3 adet A4T tipi 3 adet B3T tipi

7 Adet Şanzıman: 3 adet A tipi 4 adet B tipi

Silindir Sayısı: 4

Silindir Çapı: 81 mm.

Silindir Hacmi: 20 70 cm

Strok: 100 mm.

Kompresyon: 6,8: 1

Güç: 50 HP

Devir: 3600 d/d

Karakteristik: Dört zamanlı

16 Haziran 1961 TCDD Fabrikalar ve Cer Daireleri Yönetici ve Mühendisleri ile toplantıda Ulaştırma Bakanlığının yazısı okunarak, 29 Ekim 1961 tarihine kadar binek otomobili tipinin geliştirilmesi görevinin TCDD işletmesine verildiği bildiriliyordu.

Bu iş için 1.400.000 TL Ödenek ayrılıyor, 4,5 ay süre tanınıyordu. Bu süre içinde bu çapta bir geliştirme başarılabilir miydi? Bırakınız geliştirmeyi hiçten yola çıkarak çalışabilecek bir otomobil yapılabilir miydi?

Tüm ülkede Üniversiteden Basınına, bir avuç sanayicisinden politikacısına, sesi duyulabilen kimse ne otomobil ne de motor yapılabileceğine inanıyor, özel sohbetlerde, röportajlarda, film gösterili konferanslarda bu taklitçi ve gayri milli görüş vurgulanıyordu.

Fakat bu inanılmaz şey gerçekleşiyor ve 28 Ekim 1961 sabahı Türkiye’de yapılan bir otomobil, kaportası pürüzsüz olmasa da, kendi tekerlekleri üzerinde ve yine Türkiye’de yapılan kendi motorunun gücüyle Büyük Millet Meclisi Binası önüne götürülerek Devlet Başkanı Cemal GÜRSEL paşaya sunulabiliyor, bir ikincisi paşayı Anıtkabir’e götürüyor, sonra da Hipodrom'daki geçit resmine katılıyordu.

Bu hayale nasıl ulaşılmıştı?

Projeyle başka bir kuruluşun değil de TCDD'nin görevlendirilmiş olması, o tarihlerde TCDD'nin onarım amacıyla kurulmuş; fakat geniş ölçüde yedek parça imal eden Ankara, Eskişehir, Sivas ve Adapazarı'ndaki fabrikaları ile önemli bir teknik potansiyeli ve yetişmiş işçisinden mühendisine kadar güçlü bir teknik kadrosunun bulunmasıydı.

Yüksek Mühendis Emin BOZOĞLU yönetim grubunun (Necmettin Erbakan da gruptadır) başı olarak 20 mühendisin olağanüstü bir tempoyla fakat gönül rahatlığı içinde çalışmasını sağlayıp eşyönelmek suretiyle önemli bir rol oynamıştı.

Zamana karşı yapılan yarışın kazanılmasında ikinci etken, görev alan mühendislerin, proje süresince hafta sonları da dâhil her gün, en az 12'şer saat, gerektiğinde bazı geceleri, sökülmiş bir otomobil sedirinin üzerinde birkaç saat kestirerek işbaşında kalmayı yüksünmeyecek ölçüde davaya gönül vermiş olmalarıydı.

Çalışmalar için, Eskişehir Demiryol Fabrikalarında dökümhane olarak yapılıp kullanılmayan bir bina seçildi. Elden geldiğince çeşitli tipte otomobil yapısını yakından inceleyerek fikir edindikten sonra yapılacak tipin boyutları, motor, şanzıman vb. öteki grup ve parçaların nasıl tasarlanıp imal edileceği üzerinde durulması sonucuna varıldı.

Önce otomobilin ana hatları belirlendi. Dört ile beş kişilik, toplam 1000-1100 kg. ağırlığında orta boy denilebilecek bir tip üzerinde uzlaşıldı. Motor 4 zamanlı ve 4 silindirli olarak, 50-60 BG. olmalıydı. Karoser için hazırlanan 1/10 ölçekli maketlerden seçilen 1/1 ölçekli alçı modeli yapıldı. Karoserin damı, kaput ve benzeri saçları, sonra bu modelden alınan kalıplarla yapılmış beton bloklara çekilmek ve çekiçle düzeltilmek suretiyle tek tek imal edilip ortaya çıkarıldı.

Karar verilen yandan subablı bir 4 silindirli motorun, gövde ve başlığı Sivas Demiryol Fabrikalarında dökülüp, Ankara Fabrikasında işlendi. Piston, segman ve kolları Eskişehir'de yapıldı. Motor Ankara Fabrikasında monte edildi. Frenlemede 40 BG.'den fazla güç alınamayan bu motora alternatif olarak Ankara Fabrikası aynı gövde ve krank milinden yola çıkarak başka bir tip geliştirdi.

B Tipi adı verilen üstten subablı bir üçüncü motorda bu kez tanınmış bir 6 silindirli otomobil motorundan esinlenerek, fakat krank ve eksantrik milleri yeni baştan çizilip, hesaplanmak suretiyle Eskişehir'de imal edildi. Bu motor frenleme de 60 BG.'ye ulaşmış ve daha sonra Diesel'e çevrilerek istasyon aydınlatılmasında kullanılmak üzere yapılan elektrojen gruplarına uygulanmıştır.

Süspansiyon grubu ön takımları için "Mc Phearson" sistemi önerilmişti. Bu gün çok yaygın kullanılan bu sistem, o tarihte bulduğumuz kadarıyla bir tek firma tarafından uygulanıyordu.

Benimsendi ve Eskişehir'de yeniden imal edildi. Eylül sonuna doğru, ön ve arka camları, piyasada bulunabilenlere uydurmak zorunluluğuyla modele göre biraz değiştirilmiş iki gövde çatılmış ve biri A diğeri B tipinden iki ayrı motor hazırlanmış bulunuyordu. Şanzımanlar, Ankara Fabrikasınca tümü yerli olarak yapılmıştı.

Montaja geçildiğinde karşılaşılan en büyük sorunlardan biri de gövde-motor uyumunu sağlamak, debriyaj, gaz ve fren kumanda mekanizmalarını yerleştirmek ve direksiyonun en uygun konumunu bulmaktı. Ayarlı direksiyon önerisi kabul edilmedi. Ancak iki yıl sonra Cadillac bunu bir yenilik olarak getiriyordu.

Nihayet Ekim ortalarında Devrim otomobillerinden ilki tecrübeye hazır duruma gelebildi. Elektrik donanımı, diferansiyel dişlileri, kardan istavrozları ve motor yatakları ile cam ve lastikleri dışında tüm parçalar yerli idi.

Bir yandan bu ilk otomobilin yol tecrübeleri sürdürülürken bir yandan da ikinci otomobilin yetiştirilmesine çalışılıyordu. Siyah renkteki bu iki numaralı Devrim'in son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabilmişti. Pasta ve cilası Ankara'ya sevk edilmek üzere yüklendiği trende, gece yol alırken yapıldı. Buharlı lokomotiflerde, çekilen trende bacadan sıçraması olası kıvılcımlardan ötürü güvenlik önlemi olarak benzin depoları boşaltılmıştı.

Tren sabaha karşı Ankara'ya geldi. İki Devrim o zamanlar Sıhhiye semtinde, şimdiki Adliye Sarayı'nın yerindeki Ankara Demiryol Fabrikasına indirildi. Manevra imkânı sağlamak için depolarına yalnızca birkaç litre benzin kondu. Asıl ikmal, sabahleyin Sıhhiye'deki Mobil Benzin İstasyonundan yapılacak, sonra da Meclis'e gidilecekti. **29 Ekim sabahı Fabrikaya gelen otomobilli, motosikletli oldukça kalabalık bir trafik ekibinden oluşan eskortun arasında Devrim'ler yola çıktı. Çıktı ama, eskorttakiler, benzin alma işinden haberleri olmadığı için Mobil'e uğramadan yola devam ettiler.**

Meclis'in önüne gelindiğinde durum anlaşıldı, acele getirilen benzin 1. arabaya kondu, 2 numaraya konacağı sırada Cemal Paşa Meclis'in önüne gelmiş ve Anıtkabir'e gitmek üzere 2 numaralı Devrim otomobiline binmişti. Yola çıkıldı fakat, 100 metre kadar sonra motor öksürerek durdu. Cemal Paşa'nın "Ne oluyor?" sorusuna direksiyondaki Y. Müh. Rifat Serdaroğlu "Paşam, benzin bitti." cevabını verdi. Paşa'dan özür dilenerek 1 numaralı Devrim'e geçmesi rica edildi. Büyük bir hoşgörü ile buna uyan Cemal Paşa Anıtkabir'e bu otomobil ile gitti, inerken o ünlü: "Batı kafasıyla otomobili yaptınız ama doğu kafasıyla ikmali unuttunuz" sözleri ağzından çıktı.

Ertesi gün bütün gazetelerin sözbirliği etmişçesine "100 metre gidip bozuldu" başlığını attıkları 2 numaralı Devrim aynı gün Hipodrom'daki geçit törenine katılıyor, basınımız ne bunu, ne de Cemal Paşa'nın Anıtkabir'e bir başka Devrim otomobili ile gittiğini yazmıyor, yalnızca haber, yorum ve fıkralarda harcanan bunca paranın boşa gittiğinden dem vuruluyordu. Oysa aynı yıl Tarım Bakanlığı bütçesine konmuş bulunan "At neslinin ıslahı" için 25 milyon TL ödenekten ve sonucundan kimse söz etmiyordu.

Bir de otomotiv sanayimize bakalım: Ekonominin gerekleri uyarınca montaj biçiminde başlayıp bugün büyük birer sanayi kuruluşu durumuna gelmiş bulunan Kamyon-Otobüs-Otomobil firmaları yüz binlerce araç üretebiliyor... Ve bunlar ithal yolları açık olduğu halde satışlarını arttırabiliyorlar. Acaba bugüne kadar basınımızdan olumlu yazılar almamış olan Devrim Otomobilleri yapılmasaydı, Türkiye'de bir otomotiv sanayii oluşabilir miydi, hiç sanmıyorum. Çünkü Devrim Otomobillerinin ortaya çıkmasıdır ki "Türkiye'de otomobil ve motor yapılamaz" görüşünü yıkmış tartışmaların yönü değişmişti.[1]

Ve işte Rahmetli Erbakan Hoca, bu milli sanayi mücadelesinin ve yerli teknoloji hamlesinin fikir babası ve öncü kahramanıydı!

Efsane Otomobilden, Efsane Başbakanlığa: Erbakan İnkılâbı!

Yeryüzündeki hiç bir otomobil onun kadar yanlış tanıtılmadı, onun kadar aşığılanmadı. 40 yıla yakın bir süre boyunca -olanca masumiyetine karşın- 27 Mayıs darbesinin simgesi aktarıldı. Kimileri "modeli çalıntı" diye yazdı, kimileri ise "Erbakan'ın başarısız girişimlerinden biri olduğunu" ortaya attı. Ama "devran er ya da geç döner" demiş atalarımız. Çoğu otomobil kullanmayı dahi bilmeyen 23 Türk mühendisinin 129 günlük onur mücadelesinin ürünü olan "Devrim", şimdi artık iade-i itibarına doğru emin adımlarla yaklaşmaktaydı. Türk otomotiv tarihinin bu en cesur ve duygusal öyküsünün başkahramanını yakından tanımış olmaktan dolayı kendimi çok şanslı sayıyorum.

Türkiye, destansı filmlere konu olabilecek "büyük cesaret öyküleri"nin öyle pek sık yaşanmadığı bir ülke. Bu da bizi yöneten güçlerin son derece bilinçli bir tercihi. Gündelik hayatında "kira ve fatura ödeme" çemberinin içine sıkıştırılmış olan bir toplumun mensupları, bu kısır döngüden sıyrılıp kendilerini nasıl aşabilirler ki? Bizlere dayatılan tek boyutlu hayat ve buna bağlı olarak gelişen köşeye sıkışmışlık duygusu, sadece ilginç ve sıra dışı toplumsal portreler üretmedeki kabızlığımızın değil, edebiyatımızda polisiye, bilim-kurgu ya da gerilim gibi popüler türlerin esamesinin okunmamasının da temel nedeni kanımca. Türk milletinin mensupları boylarını aşan işlerle uğraşmayı sürekli "ekmek" derdi peşinde koşmalı, öyle değil mi ya!

İşte "Devrim", bundan tamı tamına 42 yıl önce, hayal kurması şiddetle yasaklanmış olan böyle bir toplumda doğdu. Türkiye'nin ilk gerçek yerli otomobil prototipiydi o. Koç topluluğunun resmi tarihe göre "ilk" sayılan "Anadol"undan daha önce doğmuştu. Ancak, dedik ya, bu sıkıştırılmış toplum için haddi fazlasıyla aşan bir çabanın, cüretkâr bir hayal gücünün ürünüydü "Devrim". Nitekim, anında cezalandırıldı. Bir daha da yıllar boyunca kimseler adını bile anmayacaktı. Anmamak şöyle dursun, üretilmiş olan üç tane gıcır gıcır "Devrim"den ikisinin karanlık güçler tarafından preslenerek yok edildiğini biliyoruz bugün. Sonuncu prototip otomobili ise ona emek veren Eskişehirli yurtsever işçiler güç bela kurtardılar hayal düşmanlarının ellerinden...

"Devrim" in göz yaşartıcı doğuş öyküsünün bir benzeri, ABD'de 1940'larda "Tucker" otomobillerini üreten serbest girişimci Preston Tucker'ın trajik hayatıyla büyük ölçüde paralellikler gösteriyor. Soyadıyla anılan özgün bir otomobil üreten bu cesur adam, halkın yeni otomobili çok tutması nedeniyle telaşlanan Amerikan otomotiv devlerinin hismine uğrar ve şirketi kısa süre içinde çeşitli ayak oyunlarıyla batırılır. Tucker da beş parasız ve ülkesine kırgın bir insan olarak hayata veda eder. Bu konuda okuduğum son haberde, Amerikan karayollarında yarım yüzyıl sonra hala 50 dolayında

Tucker'ın "tıkır tıkır" dolaştığını öğrenmiştim. Ama vahşi kapitalizmin tiranları o kaliteli otomobile hayat hakkı tanımadılar. Tıpkı "Devrim"e tanımadıkları gibi...

Bereket versin ki, sinema diye bir sanat dalı var ve çağımızda pek çok iade-i itibar işlemi devletler eliyle değil, yine bu sanatın aracılığıyla yerine getiriliyor. 1988 yılında "Tucker: A Man and His Dream" (Tucker: Bir Adam ve Rüyası) adında yumruk gibi bir film çeken "baba" yönetmen Francis Ford Coppola, Preston Tucker'a beyazperde yoluyla da olsa itibarını iade etti. Darısı "Devrim"ın başına...

Erbakan'dan etkilenen Cemal Gürsel'in: "Bana bir otomobil yapın" talimatı!

Yıl 1961... Cemal Gürsel Cumhurbaşkanıdır. Makine Hocası Necmettin Erbakan'ın Milli ve yerli sanayi fikirlerinden oldukça etkilenmiştir. Çeşitli firmalarda çalışan 23 tecrübeli Türk mühendisi, kendilerine gönderilen ayrı ayrı mektuplarla "mühim bir konuyu istişare etmek üzere" Ulaştırma Bakanlığı'na davet edilir. Bu insanların bazıları yurt dışında görev yapmaktadır; ancak mesajı alan herkes "devletin isteği başımız üstüne" diyerek işini gücünü bırakıp Ankara'ya gelir.

O yılın 16 Haziran'ında bakanlıkta bir araya gelen mühendislerle, bizzat Cemal Gürsel'den gelen "çok gizli" damgalı bir emir bildirilecektir: "Bu yılın Cumhuriyet bayramı törenlerinde halkımızın görüş ve takdirlerine sunulmak üzere, hem tasarımı hem de malzeme olarak tamamen yerli malı bir otomobil üretmenizi istiyorum."

O gün orada bulunan 23 mühendis bu emri "Türk insanının makûs talihine karşı bir meydan okuma" olarak değerlendirir. En küçük bir tereddüt ya da endişe sergilenmeksizin derhal işe girilir. Çalışma mekânı olarak Devlet Demiryolları'nın Eskişehir'deki Cer Atölyesi seçilir. Zaman müthiş dardır, Cumhuriyet Bayramı'na kadar yalnızca 129 günü vardır ekibin...(Her ne hikmetse, sanayi bakanı meşhur Mason Şahap Kocatopçu'nun özel girişimiyle, Erbakan'ın devre dışı bırakılması, ayrı bir hikâyedir. Masonların ve Siyonist odakların çok iyi tanıdıkları ve korkulu rüyaları Erbakan'ın kendisi bu ekipten koparılır, ama fikir ve projeleri yürümektedir.)

Kahramanlarımız günde bir kaç saat uyuyarak ve bu süre zarfında tesislerden hiç ayrılmaksızın, modeli tümüyle kendilerine ait olan, tüm parçaları el işçiliğiyle üretilmiş, 4 silindirli ve direksiyondan vitesli harika bir "aile otomobili" yapmayı başarmıştır. Hem de bir tane değil, tam üç tane!

Üç araç da insanüstü bir çabanın sonucunda 28 Ekim akşam saatlerinde tamamlanmıştır. Araçlara "Devrim 1", "Devrim 2" ve "Devrim 3" adı takılmıştır. Mühendislerden biri Cumhurbaşkanı'nın alternatif bir renk isteyebileceğini düşünerek, araçlardan birinin siyah olması teklifi uygun bulunacaktır. Böylelikle, iki araç krem rengi kalırken, üçüncüsü ise onu 29 Ekim gece yarısı Ankara'ya götüren "Karakurt" treninde bin bir güçlük içinde siyaha boyanır.

Depolarında, trendeki güvenlik kuralları gereği hiç benzin bulunmayan "Devrim"ler, 29 Ekim törenlerinde Cemal Gürsel'e hipodrom önünde kıl payı ulaştırılır.. Çevresinde yarattığı panik ortamıyla araçlara doğru düzgün bir benzin ikmali yapıma şansı dahi tanımayan Cemal Gürsel, bindiği krem renkli "Devrim"den inip siyah "Devrim"e geçince, aracın zaten az miktarda olan benzini de biraz sonra bitecek ve siyah "Devrim" duracaktır.

Şoför, "Benzin bitti Paşam" der korkarak. Bunun üzerine "Garp kafasıyla araba yapıyorsunuz, ama şarklı olduğunuz için benzin koymayı unutuyorsunuz" diyerek Gürsel hışımla araçtan atlamıştır. Oysa, o aracı yapmayı başaranlar deposuna benzin koymayı da bilmektedirler, ama yerli sanayiden ürken Masonik mahfiller Şeytani bir tezgahla, arabaları stada yakıtsız taşımışlardır. Böylece Devrimlerin seri üretimi sonuçsuz bırakılmıştır. Arkalarında, kendilerine doğru düzgün bir teşekkür bile edilmemiş 23 tane gözü pek mühendisimizin emeği de boşa çıkarılmıştır.

Ve "Devrim" koruma altında...

Aradan geçen yıllarda Eskişehir DDY tesislerinin, hem yurt içi hem de yurt dışı pazarlara vagon ve makine üreten dev bir devlet şirketine dönüştüğünü görüyoruz. "Tülomsaş" adını alan şirketin bahçesindeki bir depoda, tamamen orada çalışan insanların özverisiyle korunmaya çalışılan "Devrim 1", kendi hakkında sarf edilen onca hakaret cümlesine inat, adeta akıllı bir varlık gibi yok oluşa direndi. Zaman zaman test sürüşleri için çalıştırılması dışında, işçiler bu eşsiz yadigârı yıpratmamaya azami özen gösterdiler. Ancak, ben geçtiğimiz yıllarda bu aracı gördüğümde sağında solunda zamanın yıkıcı tesirleri yine de kendisini ufak ufak belli etmeye başlamıştı. "Bunu büyük kentlerde daha geniş kitlelerin görebilmesi için herhangi bir müzeye, mesela şu anlı şanlı sanayi müzesine vermeyi hiç düşünmediniz mi?" diye sorduğum bir yetkili, **"Asla vermeyeceğiz. Bundan önce iki Devrim'i**

acımasızca yok ettiler. Arabaların ikisi Ankara'ya gitti ve bir daha onları gören olmadı. Oysa hepsi gıcır gıcır ve kusursuz biçimde çalışıyorlardı. Duyduğumuza göre ikisini de metal presinde ezmişler. Sonuncuyu hiç bir yere vermeyeceğiz. Zaten bugün ulusal otomotiv sanayini yöneten çevreler de bu aracı ilk Türk otomobili olarak kabul etmiyorlar. Ama biz Eskişehirli neyin ne olduğunu biliyoruz ya, bu yeter!"

O gün saatlerce "Devrim"i inceledim. Bir işçinin refakatinde araca bindim, Tülomsaş'ın bahçesinde bu eşsiz otomobil ile turlar attık. Evet, motoru biraz zorlanmakla birlikte hala çalışıyordu. Sağındaki solundaki bir kaç kırığı sorduğumda "Yapılacak bir şey yok" dedi işçi arkadaşı, "Bütün parçalar el yapımı ve orijinal, kırılan bir parçayı yerine koyamıyoruz. Tek yapabildiğimiz şey, bundan sonra daha fazla zarar görmesini engellemek."

Müthiş bir şeydi doğrusu. El yapımı orijinal jantların göbeklerinde "Devrim" yazıyordu, aynı şekilde aracın ön kaputunda da. Ama beni en çok "Devrim" in ön paneli etkilemişti o zaman. Kadranlarındaki bütün ibareler Türkçeydi. "Hararet", "benzin", "yağ" gibi sözcükleri görünce kendimi bir an için Alman gibi hissettim. Diyeceksiniz ki bu ne demek şimdi? Hani Almanların yüzde yüz kendi üretimleri olan BMW, Mercedes, Opel, Volkswagen gibi dünya markası olmuş otomobillerine bindiklerinde yüzlerine yayılan mağrur bir ifade vardır ya, "Devrim" in Türkçe kadranı görünce bir an için yüzümü ona benzer bir huzur duygusu kaplamıştı. Bu karşılaşmadan önce ve sonra bir daha hiç yaşayamadığım türden bir gurur olacaktı. (Ah Aziz Erbakan Hocam, bu millete ne onurlu ve huzurlu anlar yaşatmıştı!)

Geçtiğimiz günlerde, "Devrim" in son durumunu öğrenmek üzere, uzun bir aradan sonra yeniden Tülomsaş'ı aradım ve Basın-Halkla İlişkiler Müdiresi Semiha Ünal ile görüştüm. Ünal, bu görüşmemizde bana müthiş sevindirici bir haber verdi. 2002 Nisanında Tülomsaş Genel Müdürü Dilaver Zeki Daloğlu'nun direktifleriyle tesisin bahçesinde bir "mini müze" oluşturulmuş ve "Devrim" bu müzede yıpratıcı iklim koşullardan etkilenmeyeceği camekânlı bir bölüme taşınmıştı. Yalnız "Devrim" de değil, "Devrim" i 29 Ekim 1961'de Ankara'ya taşıyan ünlü "Karakurt" lokomotifi ve diğer bazı tarihsel değeri olan araçlar da orada toplanmıştı.

Ne güzel! Birileri yıkmaya çalışırken, birileri de her şeye rağmen direniyor ve bir kentin onuru olan bu eşsiz eseri koruma altına alıyordu. Tülomsaş ailesine buradan içten bir selam gönderirken, yolu bundan sonra Eskişehir'e düşecek okurlarımıza da ısrarla sesleniyorum: Gidin ve Tülomsaş'ın bahçesindeki "Devrim" i mutlaka görün. Onu, bu ülkede toplu iğne bile üretilmediği bir dönemde Türk mühendisleri yaptı. Ve birçoğu o günlerde henüz otomobil kullanmayı dahi bilmiyordu." [2]

Kahraman Ordumuzun Kurmay takımıyla çok derin ve özgün bir ilişkiye özel bir önem veren Erbakan'dan Etkilenen Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in talimatlarıyla 1961' Eskişehir'de üretilen, Türkiye'nin ilk otomobili Devrim, hep Erbakan'ı hatırlatacaktı!

İşyeri olarak seçilen atölyenin hazırlanması için Eskişehir' e talimat verildi ve otomobili olanların 19 Haziran' da Eskişehir' de bulunmaları istendi. Dökümhane binası zemini, lokomotif kazanlarında kullanılmak üzere alınan saç levhalarla döşendi. Kapının üzerine, kocaman rakamlarla kaç gün kaldığını gösteren bir levha asıldı. Projenin bitimine dek bu levha, her gün bir azalarak, sonuna kadar orada kaldı. Atölyede bir baş üstü gezer vinç, çeşitli bankolar ve bir toplantı masası vardı. Yakınında bir de çay ocağı bulunan bu masa dört ay süreyle hem toplantılar, hem dinlenme, hem de gerektiğinde çalışma masası olarak kullanıldı.

Atölyede yapılan ilk toplantıda "Yönetim Grubu açıklandı". Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu başkanlığında, Fabrikalar Dairesi Başkanı Orhan Alp, Cer Dairesi Başkanı Hakkı Tomsu, Cer Dairesi Başkan Yardımcısı Nurettin Erguvanlı, Eskişehir Demiryol Fabrikaları Müdürü Mustafa Ersoy, Adapazarı Demiryol Fabrikası Müdürü Celal Taner, Ankara Demiryol Fabrikası Müdürü Mehmet Nöker' den oluşan grupta iki de emekli subay vardı: Genel Müdürlük Müşaviri Hüsnü Kayaoğlu ve Necati Peköz. Ardından çalışma grupları belirlendi: Dizayn, motor-şanzıman, karoseri, süspansiyon ve fren, elektrik donanımı, döküm işleri, satın alma işleri ve maliyet hesapları hazırlandı.

"Yarım Kalmış "Bir Devrimin" Hikâyesi" başlığıyla hazırlanan yazı dizisi bu konudaki gerçeklere ışık tutmaktaydı.

Tarihi gerçekler nasıl çarpıtılır? diye merak edenler Hürriyet Gazetesinin şu haberine bakmalıydı:

“1961 yılında, zamanın Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel Eskişehir’de Devrim’in direksiyonuna oturmuş, ancak araç çalışmayınca büyük bir rezalet olmuştu. Başını mühendis Necmettin Erbakan’ın çektiği ekip ise kendilerini ‘Benzin koymayı unuttuk’ diyerek savunmuştu.”

9 Eylül 1999 tarihli Hürriyet Gazetesi’nde çıkan bu haber, “Neren eğri?” sorusuna “Nerem doğru ki?” cevabını veren deveyi hatırlatıyordu..

Bir kere Cemal Gürsel, ilk Türk otomobili olan Devrim’e Eskişehir’de değil Ankara’da binmişti. Aracın çalışmadığı, ilgililerin kendilerini “Benzin koymayı unuttuk” diye savunduğu ve Devrim’i yapan ekibin başında Necmettin Erbakan’ın bulunduğu bilgisi de yanlıştı. Erbakan, yerli otomobil davasının öncüsü ve Devrim’in başlıca ‘müsebbibi’ olmakla beraber, bu otomobilin üretim aşamasında, Masonlarca devre dışı bırakılmıştı. (Ama girişim fikri, teknik bilgi ve proje mühendisi olarak katkı sağlamıştı) “Yarım kalmış bir Devrim’in Hikâyesi”ni anlatmaya hazırlanırken yaptığım arşiv çalışmalarında, Devrim hakkında duyduklarımızın / okuduklarımızın neredeyse tamamının tashihe(düzeltilmeye) muhtaç olduğunu görmek bizi şaşırtıyordu.

Malum sermaye çevrelerinin menfaatleri uğruna, yerli otomobil girişimini karalama misyonunu üstlenen ‘red cephesi’, Devrim’in hikâyesini on yıllardan beri kasıtlı olarak yanlış anlatıyordu. Bu teşebbüsü övgüyle ananlar ise doğruyu yanlış bilgilerle savunuyordu.

İşin aslı nasıldı?

Yerli otomobil sanayii hamlesi nasıl başlamıştı? Necmettin Erbakan’ın bu hamledeki rolü niye saklanmıştı? Devrim’i kimler, nerede, hangi şartlar altında yapmışlardı? 29 Ekim 1961 tarihinde ‘görücüye çıkan’ ilk Türk otomobilinin performansı nasıldı? Unutulan benzin hikâyesinin arkasında ne vardı? Ertesi günün gazetelerinde Devrimi niye topa tutmuşlardı? Erbakan Devrim hakkındaki düşüncelerini nasıl açıklamıştı? Devlet Başkanı Cemal Gürsel’in: “seri imalat için gerekli hazırlıkların yapılması talimatı” niçin sonuçsuz kalmıştı? Süleyman Demirel’in Devrim düşmanlığı nereden kaynaklanıyordu?

Millicilerle taklitçilerin tartışması

1961 yılının Ocak ayıydı. Genç makine mühendisi Necmettin Erbakan’ın başını çektiği bir grup idealist, “Türkiye’nin kendi otomobilini üretebilecek güçte olduğunu iddia ederek” büyük bir tartışma başlatmıştı.

“Bizden adam olmaz” deyip durmayı marifet belleyen karamsarlar cephesi, kendi menfaatlerini ülke menfaatlerinin üstünde tutan otomobil-kamyon-otobüs ithalatçıları cephesi ve tabii ki Türkiye’nin yerinde saymasından sorumlu sabotajcılar cephesine göre, “Biz otomobil yapabiliriz” diyenler ayakları yerden kesik hayalperest insanlardı; kamuoyu ve bilhassa devlet erkanı bu zevatın sözlerine kulak asmamalı!?

Ne var ki Devlet Başkanı Cemal Gürsel, Erbakan ve arkadaşlarının fikirlerini dikkate değer buluyordu. Onları dinlediği -üstelik aylardır dinlediği- ve fikirlerinden etkilenmeye başladığı ortaya çıkınca, yerli otomobil düşmanları müthiş bir paniğe kapılıyordu. Bu panik, 17 Şubat 1961 tarihli Düşünen Adam Dergisi’nde yer alan “Türk Otomobiline Doğru” başlıklı yazıda şöyle tasvir ediliyordu:

“Türk otomobilinin realize edilebilmesi için Devlet Başkanı ile yapılan temasın hemen ertesi günü inanılmaz bir süratle bu imale muarız olanlar İstanbul’da bir basın toplantısı yaparak ‘hayır, olamaz’ demişlerdi, fakat basın toplantısına alelacele hazırlıksız gelmiş, gazetecilerin o anda sordukları suallere bile bu ‘hayır, olamaz’ların ikna edici mucip sebeplerini söyleyememişlerdi.”

Turisti şaşırtan Türkiye manzarası

Yayın yönetmenliğini Gökhan Evliyaoğlu’nun yaptığı, yazar kadrosunda Nurettin Topçu ve Peyami Safa gibi değerli münevverlerin bulunduğu Düşünen Adam, yerli otomobil davasının matbuat âlemindeki en ateşli savunucusuydu.

“Türk Otomobiline Doğru” başlıklı yazıdan bir bölüm aktaralım:

“Sirkeci garına Avrupa’dan gelen Simplon ekspresi biraz evvel yolcularını boşaltmıştı. Gardan dışarı çıkan genç bir turist saatin tam altında durdu ve etrafına merak dolu gözlerle bakmaya başladı. Bu merak biraz sonra bir hayret haline inkılâp etmişti. Gerçi tren Türkiye hudutlarına girdiğinden beri birçok şeyler onu hayrete sevk etmemiş değildi!? ... Fakat Şu Önünde Duran Küçük ve karmakarışık meydanın arz ettiği manzara onu en çok şaşırtmış ve hayrete düşürmüştü. Meydan adeta tıklım tıklım

otomobil ve otobüslerle doluydu. Burası herhalde şehrin en işlek yerlerinden biriydi ve burada şaşılacak bir şey yoktu. Yalnız evet yalnız bir şey vardı ki onu hayrete düşürmüştü. Bu da şu önünde duran meydanı dolduran otomobillerin çeşitliliği idi. Burada her markadan otomobil vardı, her milletin, İtalya'nın, Fransa'nın, Almanya'nın, Amerika'nın, Polonya'nın, İngiltere'nin otomobilleri vardı. ...O zamana kadar rastlamadığı bir marka otomobilin önünde durdu ve şoförün içerden açtığı kapıdan girerek arka sıraya yerleşti. Bu tip bir otomobile ilk defa biniyordu. Belki bu otomobil, İstanbul'da yapılan bir Türk otomobiliydi.

"Genç turist bir müddet sonra öğrenecekti ki Türkiye'de bu her çeşit, her milletten olan otomobiller arasında Türk otomobili yoktu. Türkiye motorlu bütün nakil vasıtalarını dışarıdan ithal ediyordu. Bunlara her sene Türk köylüsünün bin bir güçlük içinde yetiştirdiği mahsullerin ve Türk işçisinin en düşük ücretle çalışıp topraktan söktüğü madenlerin harice satışından elde edilen milyonlarca döviz tahsis ediliyordu. Hatta Türkiye'nin dış mübayaalarına (ithalat alanlarına) kendi dövizini yetmiyor ve memleketimiz her sene artan miktarlar dâhilinde harice borçlanarak ithalatını devam ettirebiliyordu.

...

Pekiyi her sene dışarıya milyonlarca lira ödememek, ithal rejimimiz için gittikçe kangrenleşen bir yedek parça ithali meselesini halletmek, bineceğimiz vasıtayı kendimiz yapmak için Türkiye'de Türk otomobili imal edilemez miydi? Bu Türk sanayiinin inkişafında yeni bir dönüm noktası teşkil etmeyecek mi idi? On binlerce kişi yeni iş imkânları kazanmayacak mıydı?" Hayali "genç turist" in aklından geçenler, Erbakan ve arkadaşları sayesinde Devlet Başkanı Cemal Gürsel'in de aklını kurcalamaya başladı..."

Erbakan'ın "yerli" otomobil savunması: Biz oto sanayimizi rahatlıkla kurarız!

24 Ocak denildiğinde herkesin aklına Turgut Özal'ın 'serbest piyasa devrimi' gelmekteydi. Malum çevreler sabotaj faaliyetlerinde muvaffak olmasalardı, bu tarih 'yerli otomobil devrimi'yle de anılabilirdi... Çünkü Devlet Başkanı Cemal Gürsel, 24 Ocak 1961 Salı günü Çankaya Köşkü'nde kabul ettiği sanayiciler, iktisatçılar, işadamları ve bürokratlardan müteşekkil bir heyete, "Halk tipi Türk otomobilinin imali için gerekli ön çalışmalara başlamaları direktifini" vermişti. Heyet çalışmalara hemen başladı ve bir kısmı çoktandır hazır olan ilk raporlar birkaç gün içinde Devlet Planlama Müsteşarlığı'nın dikkatine arz edildi.

Bu arada, karşı cephedekiler de boş durmuyorlardı. Mütemediyen basın toplantıları düzenliyor, peş peşe demeçler veriyor, gazetelerde yerli otomobil teşebbüsünün aleyhinde haberler / makaleler yayınlıyor, "olmayacak duaya âmin diyenleri(!)" yerden yere vurarak kamuoyunu kendi yanlarına çekmeye çalışıyorlardı.

Erbakan'ın konuşması

İdealistler, "karartılmak istenen efkârı umumiye izahat vermek"te (Yani karamsarlığa sürüklenen Türk toplumunu bilgilendirmekte) gecikmediler. Bu iş için en uygun adam, yerli sanayi davasının öncülerinden, "Gümüş Motor Fabrikası Umum Müdürü Doçent Necmettin Erbakan"dı. Erbakan, Şubat ayında İstanbul Teknik Üniversitesi'nde verdiği bir konferansta; yerli oto sanayiinin gereğini ve olabirliğini şöyle izah ediyordu:

"Bugün memleketimizde 1938 model 4578 araba vardır. 1958-1960 arasındaki modellere ait arabaların yekunu ise 400'ü bulmaktadır. Önümüzdeki yıllarda, memleketimizde bulunan arabaların birçok yedek parçaya ihtiyacı olduğu gibi, mevcut arabaların da piyasadan kalkması artık bir zaruret halini almıştır. Türkiye'de halen 36,755 motorlu vasıta vardır. Bunların ancak bin, azami iki bin adedinin yeni olabileceği kabul edilebilir. Bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere memleketimizde 725 kişiye bir araba düşmektedir. Hâlbuki Amerika'da 80 milyon vasıta bulunmakta ve buna göre iki kişiye bir araba düşmektedir. Bu durum bizim bir an evvel oto sanayiine gitmemiz için adeta bizi ikaz etmektedir. Bu asırda en geri kalmış memleketlerde bile oto sanayiine gidildiği bir hakikattir. Zira beynelmilel bir toplantıda, memleketinde oto sanayii bulunmayan bir delege gayet çekingen ve ürkek konuşur. Oto sanayiini yalnız iktisadi bakımdan mütalaa etmemek lazımdır. Bunun yanında bir de, siyasi tarafı vardır. Esasen bir memleketin oto sanayiini siyasi, sosyal ve iktisadi sebepler doğurur.

"Bugün bizim imal edeceğimiz otomobilin üzerinde sadece üç konu konuşulabilir:

Bir: Kaça mal olacak?

İki: Tipi nasıl olacak?

Üç: Bu konuda dış memleketlerle teşriki mesai yapılacak mı?

İşte bu üç hususun tetkiki sonunda oto sanayii derhal kurulabilir. Başlangıçta yüzde 50 nispetinde bir döviz tasarrufu sağlanacağı bir hakikattir. Bunun zamanla yüzde 82'ye kadar yükseleceğine inanıyoruz. Yeter ki istenilen şartlar ve imkânlar tahakkuk ettirilsin. Böyle bir sanayi kurmaya teşebbüs ederken, elbette çeşitli tenkilere maruz kalınacaktır, fakat ilgililerin bugün hiç çekinmeden, korkmadan Türk gücüne, Türk mühendisine güvenle bakmaları yerinde olur. Halen memleketimizde 180 bin Sanat Okulu mezunu, iki bin mühendis ve 100 bin kadar makinist, teknisyen ve usta vardır. Bunların yekûnu 300 bini bulmaktadır. 300 bin kişilik bir Sanat Ordusu bu memlekette elbette ki oto sanayiini çok rahat bir şekilde tahakkuk ettirebilecektir.

"Bunun için başlangıçta yeni yatırımlara gidilmeden mevcut yatırımları işe yarar hale getirmek ve bunları tevsi etmek(düzeltilip geliştirmek) suretiyle üretimi arttırmak lazımdır." [3]

Erbakan'ın inanç ve ufuk ayarı

Düşünen Adam, Erbakan'ın gayretlerini heyecanla karşılıyor ve milleti bunlardan haberdar etmeyi milli bir vazife olarak görüyordu. Derginin 24 Mart 1961 tarihli sayısında yerli otomobil konusu yine geniş bir yer işgal etti. Üstelik bu defa Erbakan kapağa taşınmıştı. "Türk Otomobili" başlığını taşıyan ilgili yazının meçhul müellifi, Erbakan'ın 'vizyon'una dikkat çekerek giriyordu konuya:

"Gümüş Motor fabrikasının genç ve başarılı Umum Müdürü Doçent Necmettin Erbakan basın toplantısı üstüne basın toplantısı yapıyor, konferans üstüne konferans veriyordu. Mümkündü: Türkiye'de kısa zamanda otomobil yapılabilirdi. Önce buna inanmak lazımdı. Necmettin Erbakan İstanbul'un boş ve geniş bir arazi parçası üzerinde Gümüş Motor fabrikasını kurmağa niyet ettiği zaman da her kafadan bir ses çıkmıştı. 'Olamaz, Türkiye'de motor değil, çivi bile yapılamaz' denilmişti. Erbakan, 'yapılır' demiş ve yapmıştı. Bir kaç sene içinde yükselen fabrika, Batı memleketleri imalatı ayarında dizel motorları, seri halinde dizel motorları imal etmeğe başlamıştı. Dışarıdan getirilmesi mesele haline gelen ve çok pahalıya mal olan en ince makine parçaları artık piyasaya Türk malı olarak pırıl pırıl sürülüyordu. ... Bu başarı bir başlangıçtı. Arkasından Türkiye'yi durduğu yerde kıvıldatacak, silkinip kalkındıracak 'Sanayi Birliği' teşebbüsü ve yerli otomobil imali fikri büyüyordu."

Japonlardan neyimiz noksandı?

Aslında Türk sanayicileri daha 1953 yılında 12 adet otomobil yapmayı başlatmış, ancak bu teşebbüs o zamanki maddi imkânsızlıklar yüzünden yarım kalmıştı. 1961'in Türkiye'sinde ise hem yerli bir otomobil yapmak, hem de bu otomobilin seri imalatına başlamak için gerekli olan altyapı vardı. Erbakan ve arkadaşları "Halk tipi Türk otomobili"nin yerlilik oranını başlangıçta yüzde 58 (motorda yüzde 50) olarak öngörüyor ve bu oranın birkaç yıl içinde yüzde 64'e kadar yükselebileceğini savunuyorlardı. Otomobilin fabrikalardan seri halinde çıkışı ise -vakit kaybedilmemesi halinde- 1960'ların ortasında gerçekleşebilirdi. Japon arabalarının dünyaya açılması da o dönemde başlamıştı...

4.5 ayları vardı

"Otomobil yapabiliriz!" diyenlerle "Hayır, yapamayız!" diyenler arasındaki tartışma iyice büyümüş ve ülke gündeminin ilk sıralarına yerleşmişti.

(Dış güçlerin ve işbirlikçilerin desteklediği) Red cephesi Erbakan ve arkadaşlarının gerçekçi olmadığını iddia ediyor, ama "Halk tipi Türk otomobili"nin niçin gerçekleştirilemeyeceğini izah etmeyi bir türlü beceremiyordu. Tartışmanın başından beri 'bilimsel' davranan, milli çıkarları savunan ve sahici verilere dayanarak konuşan taraf, maalesef ham hayaller peşinde koşmakla itham ediliyordu.

Yerli otomobil davasının bayraktarları, projelerini geliştirirken Türkiye'nin imkânları dâhilinde hareket ettiklerini ısrarla vurguluyor ve kurulması için uğraştıkları sanayinin ilk etapta elbette hemen Cadillac ayarında bir otomobil üretmeye namzet olmadığını tekrar tekrar belirtiyordu. Hedef, ucuz fakat sağlam bir halk tipi otomobildi ve Türkiye'nin imkânları buna kesinlikle elveriyordu. Muhakkak ki yeni organizasyonlar kurmak, yeni yatırımlar yapmak, atıl sanayi kapasitelerini harekete geçirmek ve hepsinden önce iktisadi, ticari, teknik etütlerde bulunmak gerekiyordu.

'Davaya inanmak lazım!'

Milli düşünen ve cesaretli, girişken ERBAKAN: *“Halk tipi Türk otomobili imalatının başarılması için Sanayi Birliği’ni meydana getiren büyük sanayi kuruluşları, Makine Kimya Endüstrisi’nin Karabük Demir Çelik Fabrikası ile 2. Demir Çelik Fabrikası ve diğer irili ufaklı sanayi tesislerinin geniş çaplı bir işbirliğine girmeleri gerekir. Esasen dünyanın hemen her yerinde oto imalatı böyle geniş bir işbirliğinin neticesidir. İngiltere ve Fransa gibi memleketlerde bizim avuç dolusu para vererek almaya çalıştığımız otomobillerin çok sayıda aksamının bizim Perşembe pazarındakilere benzer tipteki atölyelerde hazırlandığını bu memleketlere gidenlerin biraz da hayret ederek müşahede ettikleri bir gerçektir. Türkiye’nin bir oto sanayii bahis konusu olunca sahip olduğu beşeri imkânlar hiçte azımsanacak ölçüde değildir. Halen memleketimizde 188 makine mühendisi, 180 bin sanat okulu mezunu, 90 bin makinist, teknisyen ve usta görevlidir. Kurulması etüt edilen bir oto sanayiinde bunların mühim bir kısmından istifade edilecektir. Ayrıca şimdiye kadar yeni kurulan fabrikalarımızda yapıla geldiği gibi gerekirse ecnebi mühendis ve teknisyen de istihdam edilebilir. Un vardı, yağ vardı, şeker vardı; “burada helvayı yapmak için eksik olan inanç, kendine güvendir. Milletlerin maddi ve manevi sahada yeni ve mesut adımlar atması, terakkiler kaydetmeleri için yapılan ilmi etütlerin sonucunun müspet olması kâfi değildir. Milli kalkınma heyecanı da önemlidir, davaya inanmak da gerekmektedir.”*

Cemal Aga’nın kafası karıştırılmaktaydı

Milli sanayi ve yerli otomobil davasına inanmayanlar arasında dönemin Sanayi Bakanı meşhur Mason Şahap Kocatopçuoğlu da bulunuyordu. Yeni Sabah Gazetesi’ne göre Kocatopçuoğlu, “baskı altına alınarak bakanlığı, “bu işin yapılamayacağı” kanaatine zorlanmış ve neticede bu maksatla bir de rapor hazırlanmıştı.” Düşünen Adam da Sanayi Bakanı’nın menfi tutumuna dikkat çekiyordu:

“Sanayi vekilinin tavrı nedense hiç de cesaret verici olmamaktadır. Türkiye’de bir oto sanayii kurmak için 6 ecnebi firmanın müracaatta bulunduğunu açıklayan vekil, hiçbir detaylı gerekçeye dayanmadan Türkiye’de kurulması istenen oto sanayii konusunda müspet olmayan bir şekilde konuşmaktadır. Vekilin bu konuşması derhal tepkilere yol açmış ve Makine Mühendisleri Odası, Sanayi Vekilinin beyanatını protesto eden bir tebliğ yayınlamıştır.”

Makine Mühendisleri arasında da “davaya inanmayanlar” vardı ve bunları da Masonlar yönlendiriyordu. Yerli otomobil tartışmasının en cafcıflı günlerinde bazı gazeteciler (Mesela Mete Akyol) ‘red cephesinde’ yer alan mühendislerden “Otomobil yapacak durumda değiliz” şeklinde beyanat alıyor, ama sonra Köşk’e çıkıp Cemal Gürsel’i “Efendim, bizim otomobil yapmaya gücümüz yetmez diyorlar. Koskoca Türkiye otomobil yapamaz mı?” diye kışkırtıyordu. Ortalığı kızıştırıp sansasyonel bir haber yakalamaktan (daha doğrusu oluşturmaktan) başka dertleri olmayan basın mensuplarının bu ‘tezgâhı’, yerli otomobil sürecinin hızlanmasına yarıyordu. Sabrı taşan ve “Ne demek yapamayız? Türk milleti elbette otomobil yapabilir!” diye gürleyen Devlet Başkanı, 1961 yılının Haziran ayında, yerli otomobil imalinin derhal başlaması ve ilk numunenin 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı’na kadar hazır hale getirilmesi için hükümete talimat veriyordu.

Yerli otomobilin etüt çalışmalarını tamamlayan Necmettin Erbakan ve arkadaşları, yetkililerden ‘start’ bekliyorlardı. Ama Erbakan ‘By Pass’ Edilip Devre Dışı Bırakıldı!

Yerli otomobilin etüt çalışmalarını tamamlayan Necmettin Erbakan ve arkadaşları, yetkililerden ‘start’ bekliyorlardı. Fakat Ulaştırma Bakanlığı, yerli otomobilin imali görevini, bu davaya yıllardır gönül ve emek veren ekibe değil de, Devlet Demir Yolları’na vermeyi kararlaştırdı. (Herhalde başarısız olmaları ve “Biz otomobil yapamayız” kanaatinin ispatlanması amaçlanmıştı. A.A.). Bunun Cemal Gürsel’e kimler tarafından nasıl aktarıldığı, yerli otomobil denildiğinde akla ilk gelen isim olan Erbakan’ın ve Gümüş Motor’un nasıl devreden çıkarıldığı kesin olarak anlaşılamamıştı.

Eskişehir TCDD Cer Dairesi şaşkıındı

16 Haziran 1961 tarihinde TCDD Fabrikalar ve Cer Daireleri yöneticileri ile mühendislerine, Ulaştırma Bakanlığı’nın ilgili yazısı okunarak, 29 Ekim 1961 tarihine kadar binek otomobili tipinin geliştirilmesi görevinin TCDD işletilmesine verildiği açıklandı. Neye uğradıklarını şaşırın demiryolcular, toplantı üstüne toplantı yaparak, bu görevin altından nasıl kalkacaklarını tartışmıştı. Trenler için yedek parça imal ediyorlardı, vagon da imal ediyorlardı, hatta lokomotif imaline bile soyunmuşlardı, ama otomobil apayrı bir dünyaydı. Tamamen yabancıları bu işi tamamlamak için kendilerine tanınan sürenin sadece 4.5 ay olması da cabasıydı. Otomotiv sanayiinin Batılı devleri bir prototip üzerinde yıllarca

çalışırken, bu konuda hiçbir bilgi, tecrübe ve alt yapıya sahip olmayan demiryolcular, ilk Türk otomobilinin numunesini 4.5 ay içinde ortaya koymak zorundaydı. İmkânsız başarımları isteniyordu adeta. Fakat İkinci Cihan Harbi'nden yerle bir olarak çıktığı halde, 3-5 sene içinde müthiş bir sınai ve iktisadi kalkınma hamlesi gerçekleştirerek, yeniden dünyanın önde gelen devletleri arasına girmeye namzet olan Almanya da imkansız başarmamış mıydı?

Birçoğu savaş yıllarında Almanya'da tahsil görmüş olan ve bu ülkenin yeniden yükselişini gıpta ile izleyen demiryolcular, şartların olumsuzluğuna aldırmandan, "Biz bu işi yaparız" kararı almıştı.

Devrimciler iş başındaydı

Devrim nasıl yapıldı? Otomotiv dünyasına tamamen yabancı olan TCDD mühendisleri bu işi 4.5 ay içinde nasıl başarmıştı?

Makine Yüksek Mühendisi Salih Kaysağın, "İlk Türk Otomobili: Devrim" başlıklı makalesinde Devrim'in imal sürecini teknik bir lisanla ve son derecede ayrıntılı bir şekilde anlatıyordu. Devrimcilere saygımızın bir gereği olarak sıkılmadan okuyalım:

"... Projeyle başka bir kuruluşun değil de TCDD'nin görevlendirilmiş olması, herhalde o tarihlerde TCDD'nin onarım amacıyla kurulmuş fakat geniş ölçüde yedek parça imal eden Ankara, Eskişehir, Sivas ve Adapazarı'ndaki fabrikaları ile önemli bir teknik potansiyeli ve yetişmiş işçisinden mühendisine kadar güçlü bir teknik kadrosunun bulunmasından kaynaklanmıştı.

"Yüksek Mühendis Emin Bozoğlu yönetim grubunun başı olarak 20 mühendisin olağanüstü bir tempoyla fakat gönül rahatlığı içinde çalışmasını sağlayıp eş yöneltmek suretiyle birinci derecede rol oynamıştı.

"Zamana karşı yapılan yarışın kazanılmasında ikinci etken, görev alan mühendislerin, proje süresince hafta sonları da dâhil her gün, en az 12'şer saat, gerektiğinde bazı geceleri, sökülmüş bir otomobil sedirinin üzerinde birkaç saat kestirerek işbaşında kalmayı yüksünmeyecek ölçüde davaya gönül vermiş olmalarıydı.

Takım tezgâh yok, çekiçle çalışıyorlardı!

"Çalışmalar için, Eskişehir Demiryol Fabrikalarında dökümhane olarak yapıp kullanılmayan bir bina seçildi. Elden geldiğince çeşitli tipte otomobil yapısını yakından inceleyerek fikir edindikten sonra yapılacak tipin boyutları, motor, şanzıman vb. öteki grup ve parçaların nasıl tasarlanıp imal edileceği üzerinde durulmasına karar verildi.

"Önce otomobilin ana hatları belirlendi. Dört ile beş kişilik, toplam 1000-1100 kg. ağırlığında orta boy denilebilecek bir tip üzerinde uzlaşıldı. Motor 4 zamanlı ve 4 silindirli olarak, 50-60 BG. vermeliydi.

"Karoser için hazırlanan 1/10 ölçekli maketlerden seçilen 1/1 ölçekli alçı modeli yapıldı. Karoserin damı, kaput ve benzeri saçları, sonra bu modelden alınan kalıplarla yapılmış beton bloklara çekilmek ve çekiçle düzeltilmek suretiyle tek tek imal edildi."

Fabrikalar Devrime destek çıkmıştı!

"Karar verilen yandan subablı bir 4 silindirli motorun, gövde ve başlığı Sivas Demiryol Fabrikalarında dökülüp, Ankara Fabrikasında işlendi. Piston, segman ve kolları Eskişehir'de yapıldı. Motor Ankara Fabrikasında monte edildi. Frenlemede 40 BG.'den fazla güç alınamayan bu motora alternatif olarak Ankara Fabrikası aynı gövde ve krank milinden yola çıkarak başka bir tip geliştirdi. "B Tipi adı verilen üstten subablı bir üçüncü motorda bu kez tanınmış bir 6 silindirli otomobil motorundan esinlenerek, fakat krank ve eksantrik milleri yeni baştan çizilip, hesaplanmak suretiyle Eskişehir'de imal edildi. Bu motor frenleme de 60 BG.'ye ulaşmış ve daha sonra Diesel'e çevrilerek istasyon aydınlatılmasında kullanılmak üzere yapılan elektrojen gruplarına tatbik edilmiştir.

"Süspansiyon grubu ön takımları için 'Mc Phearson' sistemi önerilmişti. Bu gün çok yaygın kullanılan bu sistem, o tarihte bulduğumuz kadarıyla bir tek firma tarafından uygulanabilmekteydi. Benimsendi ve Eskişehir'de yeniden imal edildi.

"Eylül sonuna doğru, ön ve arka camları, piyasada bulunabilenlere uydurmak zorunluluğuyla modele göre biraz değiştirilmiş iki gövde çatılmış ve biri A diğeri B tipinden iki ayrı motor hazır hale getirilmişti. Şanzımanlar, Ankara Fabrikasınca tümü yerli olarak üretilmişti.

Cadillac'tan bir adım önde gidiyorlardı!

“Montaja geçildiğinde karşılaşılan en büyük sorunlardan biri de gövde-motor uyumunu sağlamak, debriyaj, gaz ve fren kumanda mekanizmalarını yerleştirmek ve direksiyonun en uygun konumunu bulmaktı. Ayarlı direksiyon önerisi kabul edilmedi. İki yıl sonra Cadillac bunu bir yenilik olarak getiriyordu.

“Nihayet Ekim ortalarında Devrim otomobillerinden ilki tecrübeye hazır duruma gelebildi. Elektrik donanımı, diferansiyel dişlileri, kardan istavrozları ve motor yatakları ile cam ve lastikleri dışında tüm parçalar yerli idi.

“Bir yandan bu ilk otomobilin yol tecrübeleri sürdürülürken bir yandan da ikinci otomobilin yetiştirilmesine çalışılıyordu. Siyah renkteki bu iki numaralı Devrim’in son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabilmişti. Pasta ve cilası Ankara’ya sevk edilmek üzere yüklendiği trende, gece yol alırken yapıldı...”[4]

Ulaştırma Bakanlığı, TCDD’den 4 adet otomobil (ve bu otomobillerde kullanılacak olanlar dâhil 10 adet motor) ismarlamıştı. Fakat Ankara’daki 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı törenlerine 2 adet Devrim’in yetişmesi kâfi idi. 4.5 ay boyunca canla başla çalışan demiryolcular, bu zorlu görevden alınlarının akıyla çıkarak ‘imkansız’ başarmıştı. Artık ilk Türk otomobili ‘görücüye çıkmaya’ hazırdı.

İsmi neden Devrim koymuşlardı?

Önemli bir not:

Çalışmanın sonlarına doğru Ankara’dan bir talimat geldi: “İlk Türk otomobilinin ismi DEVRİM olacak” denilmekteydi. Projede görev alan mühendislerden bazıları bu isme itiraz etmişti. 27 Mayıs Darbesi’yle özdeşleşmiş olan “Devrim”, münasip bir tercih değildi. Siyasetin, basın ve tabii ki halkın önemli bir kısmı bu isim yüzünden otomobile cephe alabilirdi. Dahası, askeri yönetimin miadını doldurmasından sonra otomobile sahip çıkacak hiç kimse bulunmayabilirdi. Siyasi olmayan bir ismin tercih edilmesi gerektiğini savunanların başında gelen Orhan Alp, “Devrim” yerine “Anadolu”yu önerdiyse de paşaları ikna edememişti.

Ve Devrim sahneye çıkmıştı

Devrim’leri taşıyan tren sabaha karşı Ankara’ya getirilmişti. 1 numaralı bej Devrim ile 2 numaralı siyah Devrim, o zamanlar Sıhhiye’de (şimdiki Adliye Sarayı’nın yerinde) bulunan Ankara Demiryol Fabrikası’na indirildi.

28 Ekim gecesi Ankara’ya nakledilmek üzere trene yüklenen iki adet Devrim’in benzin depoları, buharlı lokomotifin bacasından sıçrayan kıvılcımlara karşı bir emniyet tedbiri olarak, boşaltılması gerekmişti. Bu tedbir, Masonların kışkırttığı ‘karşı devrimcilerin’ eline büyük bir koz verecekti. Tren sabaha karşı Ankara’ya geldi. 1 numaralı bej Devrim ile 2 numaralı siyah Devrim, o zamanlar Sıhhiye’de (şimdiki Adliye Sarayı’nın yerinde) bulunan Ankara Demiryol Fabrikası’na indirildi. Orada depolarına birkaç litre benzin eklendi. O sırada karşı devrimcilerden şöyle bir talimat gelmişti: **“Asıl ikmal, benzini daha kaliteli olan Mobil istasyonunda yapılacak, oradan da Meclis’e gidilecekti.”** Fakat Devrim’lere eşlik etmekle görevlendirilen trafik polislerine bundan hiç bahsedilmemişti. Çok sayıda otomobil ve motosikletten oluşan eskort, Mobil’e uğramadan Meclis’e geçmişti!

Gazete kâğıdıyla benzin ikmal yapılmıştı!

İkmal yapamayan Devrim’lerin depolarında birkaç damla benzin kalmıştı. Demiryolcular hemen harekete geçip bir bidon benzin bulmuşlardı. Önce 2 numaralı siyah Devrim’e ikmal yapılacaktı. Fakat ortalıkta huni yoktu. İşi, külaha dönüştürdükleri bir gazeteyle halletmeye çalışmışlardı. Olmadı tabii. Gazete kâğıdı benzini taşıyamayınca bir dergi ayarlamışlardı. Ama o da işe yaramamıştı. Depoya girmemekte ısrar eden benzin, sağa sola saçılmıştı.

Bu arada Devlet Başkanı Cemal Gürsel, yerli otomobilin ilk numunelerini, Cumhuriyet Bayramı törenlerinin başlamasını beklemeden görmeyi arzuluyordu. Siyah Devrim’in başında benzinle boğuşan demiryolcular, Paşa’nın kendilerine doğru geldiğini dehşetle fark edip hazırola geçerken, “İnşallah arabayla gezmeye kalkışmaz” diye dua ediliyordu. Ama Gürsel Devrim’i tecrübe etmek için sabırsızlanıyordu. Arabaya binip “Şoförlüğü hanginiz yapacak?” diye sorduğunda, demiryolcuların başından kaynar sular boşalıyordu. Fakat kaderlerine boyun eğmekten başka çareleri yoktu. Makine Yüksek Mühendisi Rifat Serdaroğlu, direksiyonun başına geçip kontak anahtarını çeviriyordu.

Bej devrim'in yürüdüğü yazılmamıştı

Siyah Devrim yüz metre kadar gitmişti ki, motor öksürerek durdu. Gürsel "Ne oldu?" diye sordu. Serdaroğlu, utana sıkıla, "Paşam, benzin bitti" diyordu. Neyse ki öbür araba, benzin deposu nihayet doldurularak, sefere hazır hale getiriliyordu. Paşa'dan özür dilenerek bej Devrim'e geçmesi rica ediliyor ve bej Devrim, Paşa'yı Anıtkabir'e tekmeden götürüyordu. Ne yazık ki 'karşı devrimciler', hikâyenin birinci kısmını kolektif hafızamıza iyice kazırken, ikinci kısmını unutturuyordu. Çünkü menfaatleri, ilk yerli otomobil teşebbüsünün saygı ile değil istihza ile anılmasını gerektiriyordu. Hürriyet'in Devrim'le ilgili 9 Eylül 1999 tarihli haberi tam bir sahtekârlıktı!

"1961 yılında, zamanın Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel... Devrim'in direksiyonuna oturmuş, ancak araç çalışmayınca büyük bir rezalet yaşanmıştı."

Hürriyet Gürsel'i Anıtkabir'e kadar götüren bej Devrim'den bahsetmek şöyle dursun, siyah Devrim'in benzini bitene kadar yürüdüğünü bile yazmamıştı. Neyse ki 'karşı devrimcilerin' kahir ekseriyeti "Devrim birkaç metre gidip bozuldu" diyecek kadar insafliydi.

Karşı Devrim: Anadol (Yerli etiketli yabancı sömürü aracı)

Erbakan, yerli otomobil fikrinde ısrar etmekle kalmıyor, bu otomobilin kaliteli, emniyetli olmasında da ısrar ediyordu. Hazırlıklar bir an evvel tamamlanmalı ve seri imalata geçilmeliydi. Öte yandan 'karşı devrimciler', yerli otomobil sanayiinin 'rantabl' olabilmesi için yılda 20 bin vasıta üretilmesi gerektiğini, fakat Türkiye'de otomobile bu kadar büyük bir talebin olmadığını ileri sürerek, hükümeti Devrim'den vazgeçirmeye çalışıyorlardı. Maalesef hükümet bu propagandalardan etkilenip geri adım attı. Sonraki hükümetleri oluşturan Cumhuriyet Halk Partisi, Millet Partisi, Adalet Partisi vs zaten Devrim'den pek hazzetmiyordu. Demokrat Parti tabanına hitap eden partiler, Devrim'in 'patent hakkına' sahip olan askerlere puan kazandırmak istemedikleri için, CHP ise 27 Mayıs'çılarla özdeşleşmekten kaçındığı için, (Ama gerçekte Türkiye'nin kalkınmasını ve kendi sanayisini kurmasını istemeyen dış güçlerin etkisiyle) projenin devamını getirmekten kaçındılar. Bilhassa Süleyman Demirel'in Devrim'den nefret ettiği, adını bile duymak istemediği söylenir.

Neticede Devrim'in ipi çekildi. Yerli otomobilin yapılması şart idiyse, Otosan ne güne duruyordu?

1966 yılında Otosan'ın ürettiği Anadol, "İlk Türk Otomobili" diye reklâm edilerek, müthiş bir debdebeyle piyasaya sürüldü. Kimine göre "saman", kimine göre de "plastik" olan bu otomobil, Devrim kadar gösterişli değildi. Hatta bir ucube olduğu bile söylenebilirdi. Üstelik hiç emniyetli değildi. Fakat Devrim'i topa tutanlar, Anadol'a yine de açık çek verdiler. Bu açık çek sayesinde Otosan, Anadol'u geliştirme zahmetinden kurtuldu. Daha kaliteli, daha emniyetli otomobil hayalleri kuran Erbakan gibi idealist değildi Otosan'cılar. Aldıkları paraya bakıyorlardı. Hepsi bu. Önemli bir ayrıntı: Otosan, 1959 yılında Ford'la imzalanan bir mukavele ile kurulmuş ve 1960 yılında F-600 (Ford) imalatına başlamıştı. İşleri çok iyi gidiyordu. Türkiye pazarını tamamen ele geçirmeleri işten bile değildi. Derken, yerli otomobil kampanyası başladı, Devrim doğdu. Devrim'in seri imalatına geçilmesi, Otosan'ın sonu olabilirdi!?

'Karşı devrimin' Otosan kaynaklı olduğuna dair kuvvetli bir rivayet var. Bilin bakalım Otosan kimin?[5]

[1] Mak. Yük. Mühendisi Salih KAYASAĞIN sistek.com.tr

[2] 05 Ocak 2003 / Yeni Şafak / Murat Güven

[3] (Düşünen Adam, 17 Şubat 1961)

[4] (Kaynak: Sistek)

[5] 13-19 Nisan 2001 Milli Gazete / H. Albayrak

Prof. Dr. Necmettin Erbakan - Bakışı - Sözleri - Hayat - Fotoğrafları - Videoları - Kimdir sitesinden 10 Eylül, 2015 tarihinde yazdırılmıştır.

<http://www.necmettinerbakan.net/page.php?act=haberGoster&haberID=1787&name=devrim-otomobili-ve-rahmetli-erbakan-8217in-mucadele-profil>