

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



**Aydın Engin**

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 izinin bulduk, ama ulaşmak mümkün olmadı. Kimilerinin izinin 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; Anakara'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; Devrimi yapan mühendisler, Ankara programını bilseler ve 'Nasıl olsa yalnızca gösterilecek' diyerek henüz denenmemiş 'siyah' Devrimi Ankara'ya götürmeselelerdi; 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!"... Olcay Akdeniz'in işlek Türkçesi, sevimli alaycılığı bir yana, Devrim'in 1961 Türkiye'sinde bir şansı olabilir miydi? Galiba hayır!

Bugün Türkiye'de epey büyük bir otomotiv sanayi var. Akar bantlarından her gün yüzlerce otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs ve traktör "akan" bir otomotiv sanayi. Kuruluş yıllarında "montaj sanayi"nden öteye gidemeyen; ama her geçen yıl üretimde yerli parça payını artırarak bugün yüzde 80'lere ulaşan Türk otomotiv sanayi, ülkenin en önemli istihdam alanlarından birini oluşturuyor. Küçük atölyelerden kocaman fabrikalara kadar uzanan "yan sanayi" ile birlikte Türkiye ekonomisinde artık "vazgeçilmez" bir yeri var. Bugününü 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 de 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. İnsanların "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 otomobil küçük bir ütopyaydı.

Ütopyası olmayanlar, ütopyelerini 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.

### 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 evsafındaki otomobilleriyle mukayesesinin yapılarak hatalarının da tespiti suretiyle bu otomobili zamanla tekamül ettirilmesi mevzununun 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 Demiryollarında 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 bir trenle 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(!) sözünün 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, nikâh dairesi para ister” gibisinden çocukça tekerlemeler dinledi. Gencecik bir üniversite öğrencisi iken uluslar arası petrol tekellerinin ülkeyi nasıl yağmaladığına ilişkin yayınları heyecanla okudu. O günlerde yeni yeni kurulan otomotiv sanayine, “ Bu gerçek ağır sanayi değil. Ambalaj sanayi bu” diye karşı çıktı. Yürüyüşlere katıldı, mitinglerde bağırды.

Tiyatro oyunları yazdı, " Motor Fiat, piston Ford, akü EAS, ambalaj Süleymaniye' diye dalgasını geçti.

Ve gazetelerde " Devrim yürümedi, Devrim yolda kaldı" manşetlerini okudu 30 Ekim 1961 sabahı kederlendi. Yenilginin acısını bölüştü.

Aradan 33 uzun yıl geçti. Birkaç hafta önce, hazırlamakta olduğu bir başka yazı dizisi için Eskişehir'e, eski adıyla Cer Atölyesi, yeni adıyla Türk lokomotif ve Motor Sanayi, (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:
- Devriiiiim!... Dediler.
- Ne yapıyor bu burada?
- Hiç, dediler. Arada bir, bir şey lazım olunca biniyoruz. - Yani yürüyor mu hala?
- Elbette. Niye yürümesin?
- Aslında " yok canım, deve. 33 yıl geçmiş aradan" demeleri gerekiyordu. Demediler.
- Anahtarı nerde bunun?
- Gene omuz silktiler:
- Üstüdeee!...

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 bucaksız benzeyen bahçesine çıktı. Başladı tur atmaya. Birinci vites, ikinci vites, 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 çekici izleri taşıyan kaportaya dostça bir şaplak attı, vedalaştı.

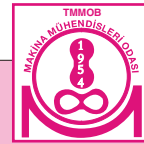
Gazeteye döndü ve daktilosunun başına oturdu.

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 azıyı okudu. Bir binek otomobili üretmekle görevlendirilmişlerdi.

Toplantıya katılan 23 teknik adamın yüzünde bir ... bir ... evet, bir " gülücük" uçtu. 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 hiçbir şey anlatmayacak terimlerin çarpıştığı bir tartışma... Karar: "Biz bunu yaparız arkadaşlar!"

Yıl 1961'di. Almanya'da Volkswagen fabrikalarının akar bandında 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'de yerlisi kaliteli olmadığı için toplu iğne ithal ediliyordu.



**Üye**  
**Aidatlarımızı**  
**Ödeyelim.**  
**Odamıza**  
**Sahip Çıkalım.**