

Otomotivde 'devrim' yılları

Salı, 25 Kasım 2008 17:46

Takvimler 1955'i gösterdiğinde üç genç teknik öğretmen; Süleyman Beltan, Kemal Coşkunöz ve Talat Diniz biraraya gelerek, yağ keçeleri ve yedek parça fabrikasını kuruyordu. Üç idealist genç adeta atölyeden modern işletmelere geçişin sembolünü oluşturmuşlardı.

Talat Diniz (Sanayici): "Onlar beni belki örnek tutarak piyasada bir şeyler yapmayı düşünmeye başladılar. 'Gelin' dedim, 'Beraber bir şeyler yapalım, hakikaten bak benim bir de başlangıcım var, nüve de oluştu. Beraber bir şeyler yapalım' dedik ve SKT doğdu."

SKT'nin kuruluşu oto yan sanayisinin ve yedek parça piyasasının Bursa'da oluşmasının açık bir ifadesiydi. Talat Diniz: "Ciplerin kaputlarının mandalı var. Onu yaptık. Tornada bijon yaptık. O günkü şartlarda onlar hayli makbul ürünler oluyordu, herkesin yapamadığı. Biz onları yaparak otomotiv yedek parça piyasasını tanıdık."

SKT firması sürekli yenilikler peşinde koşmuş, oto yan sanayisinde çok önemi olan yağ keçesi imalatına başlamıştı. SKT bir süre sonra bu ürününü yurt dışına pazarlayacak kadar da gelişmişti.

Talat Diniz: "Yedek parça piyasasının duayenlerinden sayılan Mustafa Kurtkaya bize yağ keçesini gösterdi. 'Bu' dedi, 'Çok aranan bir parça.' Tabii o zaman Türkiye'de döviz darlığı var, ithalat çok zor. 'Bunu yapabilir misiniz?' dedi. Biz baktık, 'Yapabiliriz' dedik ve başladık. Almanya'ya Bayer'e gittim, orada bu sentetik kauçuğu tanıdım ve yağ keçesinde sentetik kauçuğu kullanmaya başladık. Dolayısıyla, ki bunu Bayer de teyit ediyor, sentetik kauçuğu Türkiye'ye ilk ben getirdim. Bugün artık dünya kalitesinde yağ keçesi üretiyoruz ve Almanya'ya da ihracat yapıyoruz."

1950'li yılların sonlarında Bursa'da taşıt aracı ve gereçleri üreten 52 işletme vardı ve bu işletmelerde toplam 965 kişi çalışıyordu. Eskiden atlı araba üretilen atölyelerde çok basit yöntemlerle yılda yaklaşık 400 otomobil ve otobüs karoseri üretiliyordu. Türkiye ve Bursa'nın oto yan sanayisindeki altın çağı 27 Mayıs 1960 yılına kadar sürdü...



1960 SONRASI

İhtilalin nedenleri arasında ekonomik sıkıntılar da bulunduğu için öze dönüş kampanyaları, yerli üretim sloganları ve hazineyi güçlendirme çalışmaları başlatıldı. Bunun bir uzantısı olarak 16 Haziran 1963 tarihinde Devlet Demiryolları ve Cer Daireleri Fabrikaları'ndan 20 kadar yöneticiyle mühendis Ankara'da bir toplantıya çağırıldı. Dönem, 1960 darbesiyle iktidarı alan Cemal Gürsel'in; namı diğer "Cemal Ağa"nın dönemi idi. Toplantıda yapılan açıklamada, "Ordunun cadde binek ihtiyacını karşılayacak bir otomobil tipinin geliştirilmesi" görevinin TCDD İşletmesi'ne verildiği ve bu amaçla 1 milyon 400 bin lira ödenek ayrıldığı belirtiliyordu. Verilen termin 29 Ekim 1961, tanınan süre de sadece 130 gündü... Dönemin karakteri bu süreyle adeta

örtüşüyordu.

Toplantıya çağırılanların bir bölümü bunun olanaksız olduğunu belirtirken, seve seve çalışabileceklerini vurgulayanlar da vardı. Sonunda 200 mühendisin gayretiyle inanılmaz olan gerçekleşti ve 29 Ekim 1961 sabahı Türkiye'de yapılan ilk otomobil, kendi tekerlekleri ve kendi motoru üzerinde Türkiye Büyük Millet Meclisi önüne götürülerek, Devlet Başkanı Cemal Gürsel'e sunuldu.

Üretilen 3 otomobilden birine teknisyenler benzin koymayı unutup "Devrim" otomobili 100 metre kadar gidiyor ve sonra duruyordu. Gürsel, diğer otomobile geçerek Anıtkabir'e varıyordu, ancak bu ilk denemeden akılda kalan sadece 100 metre giden ilk araç oluyor ve diğer her şey göz ardı ediliyordu.

İlk üretim olarak yapılan 3 devrim otomobilinden günümüze sadece biri kaldı. O da Tülomsaş lokomotif ve vagon fabrikasında. Zaman zaman çalıştırılarak bakımı sağlanıyor. Projeden vazgeçilme nedeni de diğer iki otomobilin kayboluşu da sırrını koruyor.

Talat Diniz: "Devrim otomobilinin yapıldığı tarzla otomobil üretmek kesinlikle mümkün değil. Öyle otomobil üretilmez. Her şeyini kendin yapacaksın; motorunu, aksını, şanzımanını, defransiyelini, tekerleğini... O bana göre otomobilin Türkiye'de yapılabilirliğini kanıtlamak için yapılmış bir teşebbüstür."

Hüseyin Hiçdurmaz (Bursa'nın ilk karoser ustası): "Devlet yapmaz, devlet yaptı mı rüşvetçilik olur." 1961 yılı Bursa için de önem kazanmıştı. Coşkunöz firmasının kuruluşuyla oto yan sanayisinde Bursa'nın ağırlığı biraz daha artıyordu.

Talat Diniz: "Sac profilden karoseri yapmaktı hedefi. Sacdan profil biçmek üzere işe başladı ve kolunu da o sac biçmek için yaptığı makinanın dişlisine kaptırarak kaybetti."

Artık 1938'den beri kullanılan "milli kasa" yöntemi terkedilmiş, otobüs karoseri sanayi, Bursa'da profile geçmişti. O dönemde kentte yaklaşık 150 karoseri firması bulunuyordu.

Dört tekerlek üzerinde, motor ve direksiyonla Bursa'ya gelen iskelet, otobüse dönüşerek satış merkezlerinin yolunu tutardı.

Mehmet Çırpan (Karoserci): “Ağaç kasa 1960 yılından sonra profile döndü. Rahmetli Coşkunöz pres yaptı, o zaman profile döndük. Bilahare dört köşe profili ilk Bursa'da çıkaran birisiydi. Onlar başladılar bu işe, bizim ustalarımız başladı. Ağaç kasa 1960'tan sonra yavaş yavaş 1965'ten sonra tamamen bitti.” Karosere bağlı olarak oto elektrikçileri, boyacıları, motor tamircileri, döşemeciler de bir bir artmaya başlamıştı.

Bursa'daki bu gelişmeler ve Devrim otomobilinin garip öyküsünün ardından 5 yıl gibi uzun bir süre geçiyor, bu kez özel sektörün girişimiyle 19 Aralık 1966 tarihinde ilk yerli otomobil “Anadol” adıyla piyasaya çıkıyordu. Dönemin ithal ikameci ekonomi politikası Anadol üretimine doğrudan yansırıyordu. Montaj sanayi zaman içinde ekonomik krizlere yol açacaktı.

Sena Kaleli (Kamil Koç AŞ. Yönetim Kurulu Üyesi): “Yerli montaj sanayinin de o dönemde her şeyin yeni başlangıcında olduğu gibi birtakım krizlere, özellikle montaj sanayisine bağlı bizim gibi sektörlerde krizlere sebep olduğunu düşünebiliriz.”

Devrim projesinden niçin vazgeçildiği açıklanamadı ama, kısa bir süre sonra ilk Türk otomobilinin özel sektör tarafından üstelik sadece montajlanarak üretilmesi belki de kaçınılmazdı.

Talat Diniz: “Bazı kesimlerce montaj sanayisi diye kınanan, ama olması gerektiği gibi yapıldığı için otomotiv sanayisi oluşmuştur Türkiye'de. O tür komplike ürünlerin sanayisi mutlaka öyle muhtelif yerlerden parçaların toplanmasıyla yapılır.”

Aynı yıl içinde Bursa'da Karsan fabrikası kurulmuş, karoser imalatı atelyeden çıkıp fabrikaya girmişti. Bursalı karoser ustaları, zanaatlarının yok olmaması için o güne göre çok çağdaş bir uygulamayla ortaklığı seçmişlerdi.

Hüseyin Hiçdurmaz: “Bu memlekette karosercilik başlamıştır. Dışarıda fabrika yapılır, bu iş dışarı kaçar, diye... Dernek başkanıydım, 8 ay Ticaret Odası'nda durdum, ortak kaydettim. En sonunda Mehmet Bey geldi, Mehmet Turgut, Ticaret Bakanı, dedim böyle böyle, ‘Sen’ dedi ‘Böyle hayırlı bir işe başlamışsın, sıkıldığın vakit hemen telefon et’ dedi. Adam gider gitmez bize kota çıkardı, daha fabrikanın temelini atmıştık, temeldeydik, temeldeyken kota çıkardı. Talat Diniz, Kemal Coşkunöz ondan sonra girdiler.”

Talat Diniz: “Biraz geldiler, ben başlangıçta pek içlerinde değildim. Sonra biraz zorlandılar organize olmakta, Bakan'a dertlerini anlatmakta veya neyi nasıl yapacaklarında zorlandılar. Bu arada beni de davet ettiler aralarına...”

Tarihlerin böylesine çakışması belki de rastlantı değildi. Çünkü 5 yıllık çalışmadan sonra dönemin Adalet Partili Sanayi Bakanı Mehmet Turgut, Türkiye'deki ilk organize sanayi bölgesinin Bursa'da kurulmasını sağlamıştı.

Hüseyin Hiçdurmaz: “Bataklığı oralar, Mudanya demiryolu geçiyordu oradan, demiryolunu yükseltmişlerdi öyle geçiyordu, bataklığı. Ondan sonra kanalizasyon yaptılar, Geçit'te dereye akıttılar.”

Talat Diniz: “O zaman Türkiye'de Amerikalıların da teşvikiyle sanayi bölgeleri kurulması fikri oluşmuştu, genelde sanayinin gelişmesi için. Nitekim sanayi bölgesinde ilk kurulan sanayi otomotiv değildir, ilk kurulan Sıfış'tır.”

Böylece atelyelerde sergilenen el becerileri, artık Bursa için fabrikasyon hale dönüşüyordu. Karsan fabrikası bu anlayış içinde karoser imalatına farklı bir boyut getirmişti.

Talat Diniz: “Otobüsler otoyolun müessili olduğu Fiat marka şaseler üzerine yapıldı. Galiba 152 ortak vardı. 10 milyon lira sermayeyle kurulması düşünüldü.”