

TÜRKİYENİN MİLLİ ÜRETİM ÇALIŞMALARI NASIL ENGELLENDİ

Dr. İlhami Pektaş



Mustafa Kemal Atatürk yerli üretime, savunma ve havacılığa çok büyük önem verirdi. Cumhuriyet'ten hemen sonra havacılık gelişmelerini incelemek ve araştırmak amacıyla Avrupa ülkelerine heyetler gönderdi. Bu heyet üyelerinden biri de ilk pilotlarımızdan ve büyük havacılık deneyimine sahip aynı zamanda mühendis olan Vecihi Hürkuş idi. Vecihi Hürkuş teknik geziden döndükten hemen sonra çalışmalara başladı ve ilk Türk uçağını imal etmeyi başardı. 28 Ocak 1925 tarihinde ürettiği ilk uçağı VECİHİ K-6 olarak adlandırdı. Vecihi Hürkuş çalışmalarına aralıksız devam ederek Kayseri'de bulunan Tomtaş Tayyare ve Motor A.Ş firması ile anlaşmış fakat firmanın 1928 yılında iflası ile İstanbul'a geri dönerek 1930 yılında Kadıköy'de, 3 ay gibi kısa bir sürede, ilk Türk sivil uçağını, kendisinin de ikinci uçağı olan "VECİHİ XIV"ü üretti. Bu uçakla ilk uçuşunu, 27 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de gerçekleştirdi. İlk sivil uçağı "VECİHİ XIV"dan sonra , ilk eğitim ve spor uçağı "VECİHİ XV", 160 beygirlik Mercedes uçak motorlu deniz kızağı "VECİHİ SK-X" ve "VECİHİ XVI kabin uçağı"üretti. 1951 yılında

arkadaşları ile birlikte zirai ilaçlama uçakları yapan bir şirket kuran Hürkuş, ortaklarıyla anlaşamadığı için ayrılmak zorunda kaldı. 1954 yılında ilk Türk sivil havayolu şirketi olan Hürkuş Havayolları'nı kurdu. Fakat bazı kazalar, kaçırılmalar, sabotajlar vb. bilinen aksilikler sonucunda, Hürkuş Hava Yolları'nın uçakları uçuştan men edildi.

Daha sonra Nuri Demirağ, ilk uçak mühendislerimizden Selahattin Alanı yanına alarak İstanbul'da uçak tasarımlarını gerçekleştirdi ve imal etmeye başladı. Nuri Demirağ 1936 yılında ilk olarak tek motorlu NU.D-36 ve 1938 yılında 6 kişilik çift motorlu NU.D-38 marka Türk malı uçakları üretti. Bu uçak 1944 yılında dünya havacılığı yolcu uçakları arasında A sınıfına katıldı. THK, Beşiktaş'taki fabrikaya ilk olarak 65 adet planör, toplamda 24 adet eğitim uçağı sipariş etti. Planörler, 1937-1938 yıllarında tamamlanarak THK'na teslim edildi. Türklerin kendi uçaklarını yapması belli başlı uçak fabrikalarını özellikle başta ABD olmak üzere İngiltere, Fransa, Almanya ve diğer ülkeleri çok endişelendirmişti. Atatürk'ün ölümünden sonra da devlet desteğini üretimden çekmiş ve 1939'da THK, sipariş ettiği 65 adet uçak zamanında teslimat yapılmadığı gerekçesiyle sözleşmeyi feshetmiştir. Ayrıca uçakların yurtdışına satılamaması için bir de kanun çıkartılır. Bu yüzden yurt içi ve yurt dışından sipariş alamayan fabrika 1944 yılında iflas noktasına geldi.

Nuri Demirağ'ın uçaklarını almayan Hava Kuvvetleri Komutanı tarihe geçen şu vahim sözleri söylemiştir: “Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken uçak fabrikanıza sipariş verirsem yarın bu millet beni asar.” ABD, 1941-44 yılları arasında Türkiye'ye 95 milyon dolarlık bedelsiz savaş malzemesi vermesine rağmen bu malzemelerin bakımı için her yıl bütçeden bu bedelin 4 katı miktarda kaynak aktarılmıştır. 1920'li ve 1930'lu yıllarda büyük fedakârlıklarla elde edilen savunma sanayi imkan ve kabiliyetleri zamanla kaybedilmeye başlanmış, yurtiçi siparişleri azalmış ve tüm bunlardan dolayı askeri fabrikalar ve sivil teşebbüsler 15 Mart 1950'de kapatılmıştır.

İlk milli silah sanayini kuran, Kafkas Cephesi'nin ve Milli Mücadele'nin gizli kahramanı Nuri Killigil, Trablusgarp'ta Atatürk'ün silah arkadaşı, Kafkasya'da İslam Ordusu Komutanı idi. Nuri Killigil, 1938 yılında Zeytinburnu'nda kok kömürü satan bir şirketi satın alıp burayı bir madeni eşya fabrikasına dönüştürdü. Bu fabrikada tabanca, matara, demir çubuk, gaz maskesi ve mermi üretmeye başladı. Daha sonra Killigil, fabrikasını büyüterek Söğütözü'ne taşıdı, yeni motor ve makinelerle havan ve havan mermisi üretimine de başladı. Bir süre sonra fabrikanın silah üretmeyeceğini beyan etti ve üretime gizlice devam etti. Fakat 2 Mart 1949'da fabrikada kendisinin de şehit olmasına neden olan faili meçhul üç büyük patlama ile fabrika aynı akibete uğradı.

1951 yılında Türkiye’de ilk mekanik kantar imalatı, lisans veya know-how alınmaksızın Tülomsaş tesislerinde gerçekleştirildi. 1957 yılında Ankara’daki Gençlik Parkı’nda işletilmek üzere Eskişehir Cer Atölyesi’nde 20 kilometre hız yapabilen 35 ton yük kapasiteli iki küçük buharlı lokomotif “Mehmetçik” ve “Efe” üretildi. Başbakan Adnan Menderes, 5 Nisan’da da Cer Atölyesi’ni ziyaret ettiğinde bu lokomotiflere bindi ve hayran kaldı. Başbakan, “Bu lokomotifin büyüğünün de üretilerek demiryollarında hizmet vermesini istedi. 1958 yılında ilk yerli lokomotifi imal etmek için çalışmalara başlandı. Yaklaşık 3 yıl süren çalışmanın ardından 1961 yılında, tasarımından üretimine tamamen Türk işçi ve mühendislerinin alın terinin eseri olan Buharlı Karakurt Milli Lokomotifi üretildi. 1915 beygir gücünde, 97 ton ağırlığında, 70 km/h hız yapabilen ilk Türk buharlı lokomotifi Karakurt, 1976 yılına kadar demiryollarında hizmet etti. Halen Türkiye’nin yerli teknoloji geliştirme çabalarının bir anıtı olarak aynı dönemin ürünü Devrim otomobiliyle birlikte Eskişehir TÜLOMSAŞ tesislerinde sergilenmektedir.

Menderesin talimatıyla aynı tarihlerde Sivas Cer Atölyesi de, yerli lokomotif ve yük vagonu üretmek üzere 1959 yılında çalışmalara başlamış ve Türk işçi ve mühendislerinin büyük gayreti ile 1700 beygir gücünde, 97 ton ağırlığında ve 70 km/h hız yapabilen teknik özelliklerde üretilmiştir. 1961 yılında 56202 seri numarası ile hizmete giren ilk Türk buharlı lokomotifi Bozkurt, 25 sene demir yollarında aralıksız sefer yaptıktan sonra emekliye sevk edilmiştir. 27 Mayıs darbesi olduğunda bu lokomotifler hizmete başlamıştı ama hikayeleri hiç anlatılmadı.

Türkiye’nin ilk yerli Devrim otomobili; 1961 yılında, yine Eskişehir Tülomsaş tesislerinde, Türk mühendis ve işçilerinin büyük gayret ve emeği ile tamamen yerli malzemeler kullanılarak üretildi. Tüm zorluklara rağmen yaklaşık 4.5 ay içerisinde, 4 adet 50 beygirlik A4L yandan sübaplı tipi, üçer adet 60 beygirlik A4T üstten sübaplı ve 70 beygirlik B3T üstten sübaplı tipi olmak üzere toplam 10 motor, 3 adet A tipi ve 4 adet B tipi toplam 7 şanzımanlı; 4 silindirli, 4 zamanlı, 2070 cm³ hacminde benzinli motor, 81 mm silindir çapında, 3600 devri/dakika azami motor devrinde, azami hızı 135 km/saat, uzunluğu 4500 mm, genişliği 1800 mm, yüksekliği 1550, ağırlığı 1250 kg. teknik özelliklerinde toplamda 4 adet sedan otomobil üretildi.

Cemal Gürsel’in, “Batı kafasıyla araba yaptınız ama, doğu kafasıyla benzin koymayı unuttunuz” meşhur tarihi açıklamasına müteakip her zamanki olduğu gibi Devrim otomobilinin seri üretiminin Türkiye tarafından yapılmasını istemeyen gizli bir el tarafından engellendi. Seri üretimine geçilmiş olsa bugün Türkiye, yurt dışına kendi otomobilini ihraç eden bir ülke konumunda olacaktı.

Devrim otomobilinin üretiminden 5 yıl sonra Koç ve Ford ortaklığıyla Anadolu fabrikası kuruldu. 18 yıl boyunca üretilen Anadolu satış sıkıntısı çekmedi ve 87 bin adet satıldı. O dönemde iç talep 3 – 5 bin adet olarak bilinirken, ilk çıkacak Anadolu için 76 bin kişi başvurmuştu. Ancak Anadolu, yılda 8 bin adetlik üretim yapabildi. Otomobil almak için 1.5 yıl sıra beklemek gerekiyordu. Ankara’da kurduğu Otokoç firması ile Ford Motor Company’nin distribütörlüğünü alan Vehbi Koç, 1946 yılında da resmen Ford Motor Company’nin Türkiye temsilcisi olmuş, 1959 yılında kurulan Otosan bünyesinde 1966’da seri üretime geçen ilk yerli otomobil “Anadol”, Ford işbirliğinin sonucu olarak üretilmeye başlanmıştı.

Böylece 40’lı yıllarda başlayan ABD Marshall yardımı ile özellikle motorlu taşıtlar alanında yapılan hibe yardımlarla uçak, askeri kamyon, traktör, otomobil, cip, yedek parça verilerek üretim yapmamız engellenmiştir. Yani yerli araç üretilmesinde ABD en büyük engel olarak karşımıza çıkmıştır. DEVRİM’i engelleyen ABD 5 yıl sonra kendi firması FORD ile Türkiye’de otomobil üretimine başladı.

1955 yılında MKE ortaklığı ile 20 milyon TL sermayeli bir şirket daha kuruldu bu şirketin hedefi ilk ayda 250 ve 1 yıl içinde 1000 adet kamyon üretmektir. Ama maalesef gerçekleştirilemedi.

1956 yılında Erbakan tarafından kurulan Gümüş Motor fabrikası Türkiye’nin ilk dizel fabrikasıydı. Fabrikanın adı 1964 yılında sermayedarların değişmesi ile Pancar Motor oldu. Ancak fabrika için ilk zorlu süreç 2001 krizi ile başladı ve ardından 2019 Krizi ile fabrika iflas etti.

TÜMOSAN, motor tahrik ve aktarma organları ve benzeri teçhizatı üretmek amacıyla Makine ve Kimya Endüstri Kurumu (MKEK), Türkiye Ziraat Kurumu (TZDK), Şekerbank, Türkiye Denizcilik Bankası, Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankasının iştirakiyle, 23 Haziran 1976 tarihinde 100 Milyon TL sermaye ile kurulmuş, ancak faaliyetlerini dizel motor ve traktör üretiminde yoğunlaştırmıştır. Traktör ve dizel motorları projeleri için İtalyan FIAT Firması ile 7 Nisan 1977 tarihinde yapılan lisans anlaşması gereği TÜMOSAN 49-142 BG aralığında 3, 4 ve 6 silindirli dizel motor ve 8 tip traktör lisansına sahip olmuştur. FIAT Firması ile Lisans Anlaşması Ağustos 1988 yılında sona ermiş ve anlaşma gereği TÜMOSAN kazandığı tecrübeler doğrultusunda kendi markası ile dizel motor ve traktör imalatına devam etmiştir. Türkiye’nin ilk dizel motor üreticisi olma özelliğini taşıyan TÜMOSAN, aynı marka ile üretilen traktörlere dizel motor sağlaması yanında TÜRK TRAKTÖR ve OTOYOL için de uzun yıllar dizel motor üretimi gerçekleştirmiştir. Motor projesinin 1978 yılında yatırım programına girmesine ve motorun tamamına yakın bölümünün yerli olarak üretiminin amaçlanmasına rağmen 1987 ve 1992 yılları arasında traktör üretimine 5 yıl ara verilmiş ve 1993 yılında tekrar başlamıştır. Şirket 18 Ağustos

1998 tarihinde özelleştirme kapsam ve programına alınmış, 7 Şubat 2003 tarihinde Sümer Holding'e bağlanmıştır. Bu yıllar içinde üretim fabrika verimli olamamıştır.

TÜMOSAN sermayesi tarafından ele alınan kamyon ve ağır kamyon dizel motorları projelerinin yürütülmesi 5 Nisan 1979 tarihinde kurulan ve sermayesinin % 82,8'i TÜMOSAN' a ait olan Aksaray Motor Sanayi ve Ticaret A.Ş.(AKMOSAN)' ne devredilmiştir. Ağır Kamyon Dizel Motorları Projesi için İsveç VOLVO Firması ile lisans sözleşmesi imzalanmış daha sonra proje BMC'ye devredilmiştir. Aksaray'da yapımı üstlenilen 2 tip minibüs, midibüs ve pikap hafif dizel motorları ile ilgili olarak Japon MITSUBUSHI Firması ile lisans anlaşması yapılmış ancak yatırım durduruldu.

1954 yılında Tuzla'da kurulan ve yüzde 25'i ABD sermayesi olan Türk Willys Overland Tuzla Jeep Montaj Fabrikası üretime başladı. Başlangıçta jeep üreten firma daha sonra kamyon üretmeye başladı. Fabrika daha sonra Türk Silahlı Kuvvetleri'ne devredildi. 1986 yılından itibaren 'T Model' jeplerin yerleştirilmesi çalışmalarına geçildi. 1990'lı yıllarda da yüzde yüz yerli GT ve GTD Model olarak askerî jeep üretimine başlandı. Araçlara ait marka tescili, 1995'te Türk Patent Enstitüsü tarafından 'Tuzla 1013' adı ve 'T' logosuyla yapıldı. Ayrıca, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü'nden araç tip onay belgeleri alınarak, ihracat için gerekli şartlar elde edildi. 15 yıldan fazla sürede, yerli olarak yaklaşık 13 bin askeri jeep üretildi. Bütün bunlara rağmen 2006 yılına gelindiğinde bilinmeyen nedenlerle fabrika jeep üretimi durdurdu ve kapandı.

Sonuç olarak Atatürk'ün 1930'larda sanayinin millileşmesi gerektiğini, montajla bir sanayi oluşamayacağını sürekli dile getirmesine rağmen, montaj sanayine devam edilmiş ve onun istediği milli üretim modeli hala gerçekleştirilememiştir.