



Otomotiv Sanayiinde İşbirlikleri II: “Endüstriyel Tasarım ve Ürün Geliştirme”

“Küresel Rekabet Ortamındaki Türk Otomotiv Sanayiinin Geleceği Açısından Endüstri Tasarımının Önemi”

**Prof. Önder Küçükerman
Mimar Sinan Üniversitesi**

**22 Ekim 2004
Sabancı Center, İstanbul**

Değerli izleyiciler,

Sizlere, Türk otomotiv sanayiinde tasarımın kaynakları hakkındaki konuşmamı üç bölüm halinde sunmak istiyorum.

Konuşmama Türk otomotiv sanayiinin bir rekabet gücü elde edebilmesi için geçmişten bu güne hangi mekanizmaların kurulmuş olduğunu ve bu konuda yaşadıklarımızın bir kısmını özetleyerek başlayacağım.

Değerli izleyiciler, konuşmamın birinci bölümünün ana başlığı şöyledir:

Acaba Türkiye’deki otomotiv sanayiinin tarihten gelen bir tür “... genetik avantajı...” ya da “... sorunu...” var mıdır?

Bu konuşma ile, hem büyük bir avantajının, hem inanılmaz bir sorunu olduğunu sizlere sunmak istiyorum.

Ancak, bu amaçla Türkiye’nin sanayi mirasına biraz da derinliklerden ve dikkatle bakmak gerekiyor. Sizi tarihe boğmak istemiyorum ama, 8000 yıl önce dünyanın ilk sanayi şehirlerinin Anadolu toprakları üzerinde bulunduğunu hatırlatmak isterim. Yapılan bir araştırmaya göre, Türkiye’de 4000’e yakın eski kent vardır ve bunların büyük bir kısmı eski bir sanayi başkentiydi. Bunların arasında, en eski maden sanayi mirasına sahip şehirler bulunduğu gibi, en eski cam sanayine sahip olan şehirlerimiz de vardır.

İşte bizler bugün, böyle ilginç ve çok önemli bir sanayi mirasının üzerinde bulunuyoruz.

Anadolu’da bazen dağın başında, bazen ovalarda uzayıp giden eski ve neredeyse esrarengiz denilebilecek nitelikte çok eski taş yollar görürsünüz. Bu taş yolların bir kısmı, üzerinde 4000 yıldan beri tekerlekler döndüğü için, adeta iki izli bir yol gibi olmuştur.

O yüzdendir ki, Anadolu’daki köylüler, arabasına binip atını yürütürse, neredeyse dosdoğru evine gider. Zaten at bile, bu yol yüzünden gideceği yolu bilir.

Acaba bu eski yolların geri kalanı nerededir? Türkiye’nin herhangi bir kısmındaki toprağı kazarsanız, çok değil elli santim derinlikte bu eski yolları bulabilirsiniz.

İşin daha ilginç de, bugünkü otomotiv sanayinin hemen tümü ya bu eski yolların üzerinde, ya da yakınlarındadır.

Peki 2000 yıl önce bu yolları kim yapmıştı? 2000 yıl önce Anadolu, yaklaşık olarak 500 yıl boyunca Roma İmparatorluğuydu. Yani bir bakıma Milano’da ne varsa Adana’da, Silifke’de ve İzmir’de de o vardı.

Roma İmparatorluğu ise bir “... yol ve ulaşım uygarlığıydı..”. Öyle bir uygarlık ki, yaklaşık 30 kilometre dümdüz giden yollar yapma kuralı uygulanıyordu. Bu yollar, üzerinde gidecek arabalara göre biçimlendirilmişti. Bazen çift gidiş-geliş, bazen savaş için ve hıza uygun, ya da posta yoluysa hızlı gidişe uygun yapılmışlardı. Ayrıca bu yolların üzerinde, yaklaşık 30 kilometrede bir, bugünkü anlamıyla otopark, servis, bakım, yedek parça, yan sanayi tesisi bulunuyordu. Bu kara yolları üzerinde ortalama hız yaklaşık 35 kilometre kadardı.

Bu yüzden de Roma İmparatorluğu’nun Anadolu’da yüzlerce çeşit, değişik araç üreten büyük bir araba üretim gücü vardı. Buralarda yapılan arabaların hassas parçaları İtalya’dan getiriliyor ve geri kalanı da aynen bugün olduğu gibi yerli olarak yapılıyordu.

Sizlere şunları hatırlatmak istiyorum. Tekerleğin bulunduğu yer bugünkü Güneydoğu Anadolu ve çevresiydi. Tekerlek, işte bu yollar yardımıyla tüm dünyaya yayılmıştır ve biz bu mirasın üzerinde oturuyoruz.

O yüzdendir ki herhangi bir Roma yoluna sahip olmak isteyenlere, Anadolu'nun herhangi bir yerinde biraz araştırma yapıp, bir çiftçinin tarlasından bir parça arsa satın almasını tavsiye ederim. Böylece bir "... Antik dönem Roma yolunuz..." olur.

Eski haritalara bakarsanız, Türkiye'de bugün ne kadar yeni ana yol, ya da tarihi yol varsa hemen bunların tümünün eski bir Roma yolu ile ilişkisi vardır.

Tabii yüzlerce kilometrelik yollara taş döşemek, herhalde sadece bir yol yapmak için değildi. Bunun arkasında çok büyük bir yatırım düşüncesi bulunuyordu. Çünkü asıl amaçlardan birisi, her yerde ihtiyaç olan bir araba sanayii kurmaktı.

Roma döneminde Anadolu yollarında yürümüş olan bu arabaların türleri şaşılacak kadar çoktur. Bunlar ölü arabasından başlar, savaş arabasında devam ederdi. Hızlısı, yavaşı, dar alanda manevra yapanı, geniş tarlalarda döneni gibi her türlü vardı.

Arkeologlar yol kenarında kazı yapmayı çok severler. Çünkü böyle eski yolların çevresini kazarsanız, bugünkü otomotiv sanayinin ilk hücrelerini bulursunuz. Eski bir çeşmenin çevresini kazarsanız, büyük bir olasılıkla, eski bir Roma araba sanayinin bakım merkezine ulaşırsınız. Buralarda araba yan sanayine ait yedek parçaları, dingil başlığını, cıvatasını, gövdenin koruyucu halkasını ya da dizginlerin bağlantı parçalarını bulursunuz.

Bu ne demektir? Anadolu'nun, dünyanın en eski maden sanayinin başladığı bir bölge olduğunu ve bu eski parçaların büyük bir kısmının döküm tekniğiyle yapıldığını düşünürseniz, çok ciddi üretim tesislerinin kurulmuş olması gerektiği ortaya çıkar.

Sonuçta (çok sembolik olarak söylemek gerekirse) bundan 2000 yıl önce Anadolu'da çok ciddi bir araba üretimi ve yüzlerce araba türü vardı.

Ve bütün bu arabaların yapım, kullanım ve bakım üsleri de İstanbul, Bursa, Adapazarı, Konya, İzmir, Adana gibi önemli bölgeler ve şehirler olarak sıralanabilir.

Kısacası, bugün Türkiye'deki otomotiv sanayii nerelerde kurulduysa, eskiden de oralarda araba yapılıyordu. İşte bu nedenle, çok ilginç bir araba kültürümüz ve mirasımız vardır.

Bu işin beyni de İstanbul'du. Bizans döneminde İstanbul hipodromu, belki de Roma İmparatorluğu'nun en önemli hipodromlarından biriydi ve hiç kuşkusuz araba yarışları için de kullanılıyordu. Bu büyüklükteki bir hipodromun ne kadar büyük bir yatırım olduğunu açıktır.

Bir bayındırlık imparatorluğu olan Roma, bu ülkede 500 yıl içinde geniş bir endüstri kurmuş ve araba üretmişti. Elbet bu ürünlerinin rekabet edeceği bir yere ihtiyacı vardı, o da İstanbul'daki bugün bizim "At Meydanı" dediğimiz meydandır. Bu da bir bakıma araba sanayiinin yarış alanıydı.

Anadolu araba sanayiinin gelişmesi, 500 yıllık Roma İmparatorluğu'ndan sonra, bir 500 yıl daha, Bizans'ın son günlerine kadar çok rekabetçi özellikler taşıyan bir sektör olarak etkinliğini sürdürmüştür. Hiç kuşkusuz bu arabalar etkin bir ekonominin, ticaretin ve sanayinin de temelini oluşturuyordu.

Ancak bizler Asya'dan geldiğimiz zaman, Anadolu üzerinde birdenbire ve çok ilginç bir değişim yaşanmıştı:

Çünkü Türklerde erkek at üstünde, kadın ve çocuk ise tekerlekli bir araba üzerindeydi.

O yüzden bir erkeğin "... tekerlek üzerinde görülmesi..." kadar "uygunsuz" bir durum olamazdı. Aslında tabii ki bu bir yasa gibiydi, ama gerçekte pratik olarak da haklıydılar. Çünkü arabanın hızı saatte 30 kilometre, atın hızı yaklaşık 50 kilometreydi. Türklerin geliştirdiği araba sanayiinin kaynakları ise, bugün hala büyük bir güç olarak kullanılan öküz ve manda, büyük ve ağır yüklerin taşınmasında kullanılan bir teknolojiydi.

At üzerinde giden insanlar ise "... atak güç..." demekti.

Bu durumda, Bizans İmparatoru Romanos, 1071 yılında 600.000 asker, 2.400 araba ve üzerinde savaş aletleriyle doğuya düzenlediği seferde, Malazgirt'te Alparslan'a gönderdiği mektupta şöyle demişti:

"... Hiç kimsenin karşı duramayacağı asker ve yiğitler getiriyorum. Eğer hizmetimi kabul edip bana itaat edersen, sana yetecek kadar memleket vereyim. Eğer yok dersen, benimle beraber sayısız asker, ordu ve silahla dolu 14.000 araba vardır..."

Ancak ne kadar ilginçtir ki bu kadar büyük güçle gelen Bizans İmparatoru, Alparslan'ın hareketli ve hızlı atlı gücü karşısında savaşı kaybetmişti.

Ve bunun sonucunda, atın arabaya karşı üstünlüğünü gösteren bir tür "ata binme yasası" oluşmuştu:

"... Erkek arabaya binemez..."

İşte o tarihten başlayarak bu yasa, araba sanayiine ve kullanımına, günümüz Türkiye'sine kadar yansıyan ve çok ilginç etkileri olan bir özellik kazandırmıştır.

Çünkü sonuçta, yaklaşık 800 yıl boyunca bütün dünyada "... erkeklerin tekerlek üzerinde gidemediği..." tek ülke biziz.

Bir tasarımcı olarak, böyle şaşırtıcı bir mirasın, son derece ciddi bir özellik taşıdığına inanıyorum.

Bir ülke düşünün ki sadece ve sadece erkek at üzerinde, kadınlar ise tekerlek üzerinde. Tabii bu durumun ilginç bir sonucu oldu. Savaş stratejisi bakımından at öne geçmiş ve savaş sonrası yapılan anlaşmalarda, karayollarının kullanılmaz duruma getirilmesi maddesi yer almaya başlanmıştı.

Hiç kuşkusuz bunun Anadolu'da gelişmiş olan araba sanayiine çok ciddi bir maliyeti olmuştur. Çünkü, sonuçta, yaklaşık 800 yıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nda erkekler araba üzerinde gidemediler.

Ama buna karşılık başka bir durum da ilgi çekmektedir: 1730 yılında İstanbul'dan Üsküdar'dan Halep'e doğru yola çıkan 100.000 kişilik ordunun hareket planları içinde görülen araba yükü listeleri çok anlamlıdır. Çünkü, 100.000 kişilik bir ordu, sabah Üsküdar'dan yürümeye başlıyor ve akşama ise Bostancı dolaylarına ulaşabiliyor. Oraya ulaştıklarında, bir günlük ihtiyaç için gereken malzeme listesinde ise şunları görüyorsunuz:

"... 8000 kile arpa, 1100 kile un, 100 kile has un, 2000 kantar saman, 300 araba saman, 150 araba ot..."

Bu durumda, kaba bir hesaba göre, böyle bir ordunun İstanbul'dan Halep'e gidip dönebilmesi için 50.000'den fazla yerel arabanın kullanılmış olması gerekiyordu.

Peki bu arabaları kim yapıyordu ve kim kullanıyordu. İşte kritik nokta buradadır. Genel olarak, erkeğe yasaklanan araba, tarımsal üretim için bir ölçüde serbest bırakılmıştı.

Ve sonuç olarak Roma İmparatorluğu sürecinde çok önemli bir "... şehir sanayii..." olan araba üretimi, birden bire "köy sanayii" biçimine dönüşmüştü.

O yüzdendir ki bugün Anadolu'nun en akla gelmeyecek yerinde, otomotiv sanayii başta olmak üzere ilgili sanayi alanlarında birdenbire çok sayıda üretici ortaya çıkıverir.

Aslında bunlar, 1000 yıl önce büyük rekabet gücü bulunan, ama bir anda üzeri örtülmüş bir araba sanayiinin üretim mirasıydı. Ama bu miras, "... ata binme yasası..." yüzünden kırdı, köyde gelişip sadece oralarda sıkışıp kalmıştı.

İşte, Türkiye'deki sanayi mirasının bu ilginç durumunun günümüze kadar ulaşan sonuçlarını bugün hala yaşıyoruz.

Anadolu'daki iki bin yıllık sanayi mirasına karşılık, yeni Osmanlı sanayi düzeni ise, genellikle şehirlerin tam ortasında kurulmaya başlanmıştı. Devletin sanayi düzenine verdiği yeni biçim, o günün gerçek ihtiyaçlarının üretimini sağlıyordu. Örneğin, İstanbul'daki Kapalıçarşı, bir bakıma dönemin en büyük sanayi kompleksi biçiminde oluşturulmuştu.

Ancak erkekler arabaya binemedikleri için, şehirlerde kurulan her türlü sanayi düzeni bile "... at üzerine..." dönüştürülmüştü.

Kısacası at, hızın ve hareketin sembolüydü. Sanayideki bütün tasarım ve üretim at kültürü üzerine yapılıyordu.

O dönemdeki Osmanlı İmparatorluğu sanayi mirasında çok tehlikeli roller oynamış olan bir kavram ve kelime vardı: "Yenilik".

Üretim düzeni içinde herhangi bir şeyi "yeni olarak yapmak", nerdeyse büyük bir suç gibiydi. Yeni bir şey, "Nev icat" ya da "nev zuhur" olarak tanımlanıyordu. Çünkü, bu üretim düşüncesinin temelinde "herhangi bir şeyi değiştirmemek" yatıyordu. Aslına bakılırsa bu koşul, o günkü gerçeklere göre kurulmuş olan bir sanayi düzenindeki rekabetin de gereği idi.

Ama sonuçta, bu düzenle birlikte de, "yeniliğe inanmayan ve güvenmeyen bir sanayi" yaratılmıştı.

Bu özellik, bugün Türk sanayiinde, "yeniliğe karşı olan" çok eski bir düşüncenin derindeki canlı uçlarıdır.

At ve araba konusundaki bu gelişmelerin bir çok değişik yansımaları olmuştu. Örneğin, iki bin yıl boyunca bir araba ülkesi olan Anadolu'nun ve araba yarışları şehri olan İstanbul'un, şehir yapısı bile birdenbire değişmeye başlamıştı.

Eski araba yolları, bu kez de at kullanımına göre biçimlendirilmişti. Sonuçta arabalara göre şekillenmiş şehirlerin düzeni birden altüst olmuş ve bir yayalar şehrine dönüşmeye başlamıştı.

Gerçi bu da gerçekçi bir rekabetin bir koşuluuydu. “... Öncelik atta ise, hiç kuşkusuz ülkenizi, sanayinizi ve şehrinizi de ona göre biçimlendireceksiniz...”

Bu ilginç dönemde bir Türk erkeği, yaşlı, hasta veya yürüyemeyecek durumdaysa, ancak bir at veya katır üstündeki tahtirevanda gidebilirdi. Araba ise sadece kadınlarındı. Arabayı kullanan erkek sürücü ise, bir bakıma “... hukuken arabanın dışında...” duruyordu.

Ancak araba Avrupa sanayiinin en yeni arabalarının ülkedeki ilk yansımaları ise, hanımların arabalarında görülebiliyordu. Fransa’dan, İtalya’dan, İngiltere’den, Almanya’dan dönemin en hassas ve yolcuları sarsmayan yeni araba teknolojileri de gelmeye devam ediyordu ve “... bütün bu yenilikler sadece kadınların hizmetindeydi...”.

Bu nedenle, iki yüzyıl önceki gravürlerde, erkeklerin at üzerinde, kadınların ise dönemin en hassas arabaları üzerinde gittiklerini görürsünüz.

Aslında, Osmanlı halkı iki çelişik durumu birlikte yaşıyordu. Asya tarafındaki büyük şehirlerde en gelişmiş arabalara kadınlar biniyordu. Küçük yerleşmelerde, dağda bayırda yaşayan insanlar ise, sürekli olarak çeşitli taşıt araçları geliştirmek ve kullanmak zorundaydı.

İşte bu süreklilik içinde, eski deve kervanları daha sonraki demiryolcuların, öküz arabası sanayii traktörcülerin, manda arabası kullananlar kamyoncuların, at arabası yapan ve kullananlar ise bugünkü otomobil sanayiinin kaynağını oluşturmuştur.

Bugün Türkiye’deki otomotiv sanayinin yeşerdiği ve geliştiği bölgelerinin kaynaklarına bakarsanız bu ilginç süreklilik açıkça gözüktür.

Ancak, bu düzen, 150 yıl önce birdenbire bir başka büyük şokla daha karşılaşmıştı: Sanayi Devrimi.

Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa’da başlayan hızla etkinleşen “Sanayi Devrimi” nedeniyle 350 yılda inşa ettiği en önemli sarayını bile değiştirmek zorunda kalmıştı: Çünkü Topkapı Sarayı tek katlıydı, gelişen sanayi koşullarına uymuyordu ve konumuz açısından belki de en ilginç, arabaya yer yoktu...

Kısacası, yeni “Sanayi Devrimi”, artık “at arabasını zorunlu kılıyordu”.

O yüzden Topkapı Sarayı’na arabanın bile giremeyeceği anlaşılınca yepyeni bir saray yapmak gerekti: Dolmabahçe Sarayı.

Bu saray, 1844 yılında Paris’te, 1851 yılında Londra’da açılan ilk sanayi fuarlarındaki sanayi yeniliklerin ülkeye girmesinde ve bu arada da, yüzlerce yıl sonra ülkenin araba sanayii yarışına dönmesinde önemli bir rol oynamıştı.

O yüzden, Dolmabahçe Sarayı ile birlikte yeni kelimeler de ortaya çıkmış ve kullanımı yaygınlaşmıştı: O tarihlerde günlük konuşmalarda yer almaya başlayan, “Yenilik”, “Ayropa” gibi kelimeler ise, bu büyük değişime katılmanın heyecanını yansıtıyordu.

Sanayi Devrimi’nin bu yeniliği, ilk etkisini önce askeri sanayide ve hemen sonra da at arabası sanayiinde göstermişti. Sultanahmet’te kurulan sanayi okulu için Avrupa’dan hocalar getirilerek, yeni konular ve bu arada araba sanayisi için uzman yetiştirmeye başlandı.

Çünkü savaşlar yaklaşıyordu ve sonuçta arabaya ilk binmek zorunda kalan erkekler ise “askerlerdi”... Çünkü düşmanın top arabası vardı ve asker için top arabasına binmek zorunluluğu ortaya çıkıyordu.

Gerekçe de bu kadar basitti. Ama bu konuda birdenbire büyük bir araba sanayii atılımı başlamış oluyordu.

Bugünkü Türk otomotiv sanayiini kuranlar, yarattıkları sanayiın kaynaklarını ve izlerini o dönemin gerekçelerinde ve kaynaklarında bulabilirler.

Ancak bu hızlı değişim, tümüyle yapılan ithalatla başlamıştı. Bu durum, eski “Nev icad” düşüncesine karşı olan kesimde çok ilginç bir rol oynadı. Ve bir bakıma bu rolün uzantıları belirli bir ölçüde hala devam etmektedir:

Türkiye’deki sanayi değişimleri genellikle “... ani sıçramalar...” biçiminde yapılmaya başlandı.

150 yıl önce de aynısı yapılmıştı: “... Bu üretim çok eskidi, ben en yenisini kurdum...” diyorsunuz. O güne kadarki üreticiler, yeni gelenle büyük bir rekabete başlıyorlar.

On yıl sonra yine “- Sen de çok eskidin, yeni bir teknoloji kuruyorum” deniyordu. Eskiler de direnmeye başlıyor ve garip rekabet beslenip büyümeye başlıyordu.

İşte yeniliklere karşı bugün bile kısmen yaşanan bu tür bir direnç, aslında bir bakıma çok eski bir sorunun uzantıları olarak ve belirli bir ölçüde bugüne kadar süregelmiştir.

1870’li yıllarda, Yıldız Sarayı döneminde, artık ülkede bir araba sanayii kurulmasına kesin olarak karar verilmişti.

Ancak erkekler hala arabaya binmeyi istemediği için, bu sanayi öncelikle Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’daki şehirlerinde, örneğin Bulgaristan ve çevresinde kurulmaya başlamıştı. O yüzden dönemin en önemli sanayi okulları ve bugün Türk otomotiv sanayiinin temelini oluşturan en eski kuruluşların temelleri o çevrede yaratılmaya başlanmıştı.

Osmanlı İmparatorluğu’nun, Avrupa’daki bölgeleri kaybetmeye başladığı yıllarda, oralandaki sanayici aileler, Bursa’ya ve Adapazarı’na yerleştirilmeye çalışılmıştı. Örneğin Rusçuk’taki sanayi mektebinde yetişmiş kişiler, Bursa’ya yerleştirilmiş ve bugünkü otomotiv sanayiinin temelini oluşturmuşlardı.

Kısacası, Osmanlı İmparatorluğu, ilk olarak Avrupa’da sanayi okullarını kurmaya başlamış ve sonra da Anadolu’da milli bir sanayi yaratma dönemine girilmiştir.

Böyle bir ilginç miras üzerinde kurulmuş olan günümüzün Türk otomotiv sanayiinin temelleri 1960’lı yıllarda atılmaya başlanmıştı.

Ama aslında o yıllarda Türkiye’de otomobil bile çok azdı. Örneğin 1960 yılında, İstanbul, İzmir, Konya, Erzurum, Edirne’de çektiğim fotoğraflarda, yollarda bazen bir iki tane otomobil görülebiliyordu. Ama eski at arabalarıyla her yere ulaşılıyordu. Anadolu’nun tarımını, ticaret yükünü taşıyan bu eski at arabalarıydı.

Aynı yıllarda İstanbul- Eskişehir ana yolu üstündeki ilk benzin istasyonlarında bile otomotiv araçlarından çok at, manda ve öküz arabaları görülüyordu.

Aslına bakılırsa, bugünkü otomotiv ve yan sanayinin temelini atmış olanlar, o yıllarda küçük ölçeklerde üretim işine girişmişlerdi.

Çünkü, Türkiye'nin belli bölgelerine göre geliştirilmiş olan eski at arabalarının arkasında uyumlu bir üretim zinciri ve bunu tamamlayan, inanılmaz bir yan sanayi potansiyeli bulunuyordu. Bu özelliği şöyle görebiliyoruz: Edirne'den bir çekiç alın, Gaziantep'ten de bir çekiç sapı alın, ikisi birbirine tam olarak uyar.

Bu çok önemlidir ve bir bakıma Anadolu'da "yer altında" yaşayan üretim ilişkileri zinciri olduğunu gösterir.

Örneğin at arabası ressamı, arabalarının üzerine resim yapmak ve "arabanın her yerini rahatlıkla boyayabilmek için" için çok küçük fırçalar kullanırlar. Bugünkü küçük boya tabancaları, bir bakıma bu eski küçük fırçaların yeni kuşağıdır.

1960'lı yılların Türkiye'sinde yeni bir kavramla karşılaşmıştı: "... Sanayide devlet...".

Ne kadar ilginçtir ki, böylelikle Türkiye'de ilk kez "... tasarım, araştırma, geliştirme..." yönünden ilk ve önemli girişimleri devlet başlatmıştı.

Ancak bu girişimlerin arkasındaki asıl düşünce "rekabet" değildi. Asıl amaç "öncü", ya da "itici güç" olmaktı.

İşte bu önemli itmenin sonucunda "... devletin öncülüğünde yaratılan..." bir otomotiv sanayi biçimlenmeye başlamıştı.

Burada Türkiye'deki endüstri tasarımının ilk günleri üzerinde de durmak istiyorum.

Çünkü 1965 yılında Güzel Sanatlar Akademisi'nden mezun olan ve asistanlık görevine başlayan bir kişi olarak, "Industrial Design" denilen yeni ve heyecan verici eğitimi verecek bir bölüm kurmak gerektiğine inanmışım.

Ancak her şeyden önce bazı sorunlar vardı. Birincisi, bu yeni mesleğin Türkçe'de bir karşılığı bile yoktu, ikincisi ise Türkiye'de buna ihtiyaç duyacak bir sanayi de yok gibi görünüyordu.

Bu yüzden, endüstri için tasarım yapacak insanları eğitecek yeni bir bölüm kurma konusunda Akademi Senatosu'nu bir türlü ikna edemiyordum. Hep şunu soruyorlardı, "- İyi de evladım, Türkiye'de endüstri var mı ki endüstri tasarımı bölümünü kuracaksın".

Biz de sadece güvenilebileceğimiz iki firmayı göstermiştik: "... Türkiye'de Otosan ve Arçelik var".

O arada Amerika'ya giden Akademi Başkanı, dönüşte beni çağırıp hemen hemen şöyle bir cümle söylemişti: "- İyi iyi, bu meslek Amerika'da çok yaygın. Bu bölümü kur, inşallah bir hata yaparsın da evini arabayı haciz ederler".

Yüzüme söylenen bu ifadeyle, 1971 yılında "Endüstri Tasarımı Bölümü"nü kurduk.

Ancak Akademi'dekilerin haklı oldukları bir nokta da vardı. Çünkü bir "güzel sanatlar" kurumundaydım ve herkes "... sanayiye sanata sokuğum..." için zaten bana biraz kızılıyordu.

Ancak bu arada, en eski hocalarıma bizim Güzel Sanatlar Akademisi'nin bu gibi sanayi ve tasarım konularına uygun olup olmadığını sormuştum ve birisi şöyle demişti:

“ - Üzülme evladım, senin okulun 1882’de kurulduğunda, adı zaten Sanayii Nefise Mektebi’ydi”.

Gerçekten de hemen aynı tarihlerde İngiltere’de, Fransa’da, Almanya’da, İtalya’da ve İsveç’te de benzer okullar kurulmuştu.

Konuşmamın başlangıcından bu yana, Türkiye’nin sahip olduğu sanayi mirasını çok kalın çizgilerle izleyip değerlendirmeye çalıştım.

Böyle bir sorumluluğun yükü nedeniyle, “Endüstri Tasarımı Bölümü”nü kurarken, çok ciddi araştırmalar yapmıştık.

Örneğin, Sanayi Devrimi’nin yaratıldığı İngiltere’deki küçük sanayi kuruluşlarını ve fabrikalarını inceledik. Bu en iyi fabrikalarda “... Tasarım bölümünüzü görmek istiyorum...” diyordum. Büyük bir çoğunluğu, “ - Yok ki!” diyorlardı. Önce kulaklarıma inanmıyordum, ama sonra anladım: “... Çünkü sanayideki herkes, zaten tasarım sürecinin önemine inanmıştı ve içindeydi...”

İsveç’teki “ev- atölye” denilen ve birkaç kişinin çalıştığı yerlerde de “ - Tasarım bölümünüz neresi...” diye sorduğumda, yine “... yok ki...” diyorlardı. Doğruydu, çünkü herkes zaten doğal bir tasarım heyecanı, anlayışı ve sonuçta da rekabet yarışı içindeydi.

Diğer ülkelerdeki girişimlere bakınca durum daha da ilginçleşiyordu. Örneğin, 1979 yılında UNDP ve Dünya Bankası’nın Hindistan’da desteklediği tasarımı geliştirme projeleri için Türkiye’yi temsilen gittiğim zaman, yemek masasında yanımızda oturan ve endüstri tasarımı konusunda önemli görüşler ve çok hassas cümleler söyleyen yaşlı bir kişiye, “ - Siz de mi tasarımcısınız?” diye sorduğumda, “ - Hayır ben başbakanım” demişti.

Ülke sanayiinin tasarım yönünden geliştirilmesi ve rekabet gücü kazanması yarışına, 1970’li yıllarda büyük bir hızla girmişlerdi.

Çin sanayiindeki gelişmeler de ilginç ip uçları gösteriyordu. Küçük küçük sanayi kuruluşlarındaki tasarım bürosunda çalışan 50-60 kişi harıl harıl çizim yapıyorlardı. Üstelik o tasarımcılara, çok iyi tanımlanmış, geniş bakış açılı bir üretim sistemi planlamasının anahtarı ve alt yapısı verilmişti.

Kurmaya çalıştıkları özel bir üretim planlaması ortaya çıkarılmıştı. Ne tasarlarsanız tasarlayın, aynı üretim düzeninden neredeyse sonsuz sayıda değişik ürün elde edebiliyordu.

Sanayideki tasarım ve yaratıcı gücü, nerdeyse bütün bir ülke için planlanmış olan çok geniş bir üretim ızgarasına indirgenmişti. Ne yaparsanız yapın, ne kadar değiştirirseniz değiştirin sanayi üretimini değiştirmeden, tasarımı değiştiriyorsunuz.

30 yıl önce Asya’daki endüstri tasarımcılarının eline verilmiş olan bu “sonsuz tasarım açılımı” projeleri, doğrusu çok moralimi bozmuştu.

Ama asıl önemli olanı ise İtalya’ydı. 1970 yılında İtalya’da, Milano, Torino ve çevresindeki önemli fuarlar, bu tasarım ve rekabet yarışındaki sistemin jeneratörü gibiydi.

Ama, aslında 1950’li yıllarda yaratılmış olan “Made in Italy” projesi ise projesi küçük bir İtalya haritası üzerinde şöyle tanımlanmış gibiydi:

“İtalya’da her şehir bir sanayi ürününe yoğunlaşmıştır. İtalya’da hiçbir sanayi şehri hiçbir ürünüyle hiçbir İtalyan şehrine ve ürününe rakip değildir, bütün dünyaya rakiptir.”

Bu durumda, İtalya'daki bütün küçük ve orta ölçekli şirketlerdeki tek amacın, ülkenin ve ailenin mutluluğu ve başarısı olduğunu ve her üreticideki her tezgahın, neredeyse bir bağımsız şirket olarak çalışabilmek üzere biçimlendirilmiş olduğunu görmüştüm.

İtalyan endüstrisi "Made in Italy"yi yaratırken inanılmaz bir karar vermişti: "... Sanayi sitesi yerine, sanayi bölgesi oluşturarak, sanayi mirasının desteklerini, üretimdeki rekabeti destekleyici biçimde, ailelere uygun biçimde veriniz..."

Dolayısıyla biz bunların ışığında yeni bölümümüzü ve Türkiye'deki tasarım yarışını rekabete uygun biçimde nasıl kurgularız düşünceleriyle kurmuş ve biçimlendirmiştik.

Ne kadar ilginçtir ki, bu model içinde, Türk otomotiv sanayii, endüstri tasarımı bakımından en başarılı olacak model olarak görülüyordu.

Ama sonraki gelişmelerle, biraz yanıldığımızı gördük. Çünkü giyim ve ayakkabı sanayii, küçük ve yan sanayi olanaklarının iyi planlamasıyla endüstri tasarımının etkinliği bakımından, biraz daha öne geçti. Örneğin, bugün Türkiye'de yan sanayi ve ana sanayini iyi ilişkilendirerek, yılda üç kez kendi ürün tasarımlarını büyük bir rekabet ortamı içinde değiştirebilmektedir.

Otomotiv sanayii mirasının, günümüzdeki araştırmaları üzerindeki önemi alanında son bir örnek vermek istiyorum.

Tofaş ile birlikte ilginç bir deneme yaptık. Türkiye'deki otomobil fabrikalarında çalışanların, at arabasını ciddiye almadığını gördük. Hatta bu fabrikalarda çalışanların bir çoğunun babasının, dayısının, amcasının at arabası veya yan sanayi için üretim yapmış olduğunu gizlediğini, bir bakıma bu mirastan utandığını gördük.

Aslında bu çok büyük bir kayıptı. Sanayi kuruluşlarının öncelikle ülkelerindeki sanayi mirasını Ar-Ge'lerine aktarmaları büyük önem taşır. Tofaş'ta böyle bir çalışmayı, sayın Jan Nahum'un desteğiyle başlattık ve bu nedenle kendisine teşekkür borçluyuz.

Öncelikle, Bursa ve çevresinde 2600 yıl önce yürümüş olduğu düşünülen ve belki de orada yapılmış bir at arabası kalıntısı Arkeoloji Müzesi'nde bulundu. Bu arabanın yalnızca üç beş demir parçası günümüze kadar gelebilmişti. Bu parçalarından yararlanarak, arabanın restorasyonu yapıldı ve gerçekten yürür duruma getirildi. İşin ilginç, bu arabanın montajı Ar-Ge'deki mühendisler desteğinde yapıldı ve şu şaşırtıcı özelliği görüldü: En basitiyle, bu arabaları birkaç dakika içinde söküp yeniden takabiliyorsunuz. Çünkü derin bir nehri aşmak için böyle bir tasarıma ihtiyacınız var.

Bir araştırma grubu kurulup, eski Anadolu at arabası mirasından, bugünkü otomobil sanayine geçiş sürecinde neler yaşandığı ve bu konudaki birikimler araştırıldı. Bu arabaların yüzlerce örneğinin en önemli tasarım özellikleri incelendi.

Bu amaçla yüzlerce at arabası satın alındı ve bunlar bilgisayarda sanal olarak modellendi, değerlendirildi ve şu durum görüldü:

Bu eski arabalar da aynı bugünkü otomobiller gibi taşıma gücü, manevra kabiliyeti, uzun yol özellikleri, süspansiyonu, kontrol özellikleri gibi çok yönlü ve inanılmaz bir zenginliğe sahiptir.

Sonuçta da "Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi" açıldı.

Konuşmamı şu iki değerlendirmeye tamamlamak istiyorum: Yıllar önce "... Endüstri tasarımı nedir?..." diye soranlara şöyle diyordum:

"... Oksijen, hidrojen, elma, armut hariç, her şey yapaydır ve sizlere müjdeliyorum ki tasarlanmış ve üretilmiş bir ortamda yaşıyorsunuz...". Herkes çok şaşırıyordu.

Bugün bunu da söyleyemiyorum. Çünkü artık "... Oksijen, hidrojen, elma, armut da dahil olmak üzere, her şey tasarlanmaktadır..."

Ve sonuçta da tek bir başarı ölçüsü vardır. Ürün tasarımlarının teknik olarak doğru ve başarılı olması ve rekabet gücüne sahip olması gerekiyor. Ve bu faktör yoksa bugün neredeyse, yaşamamıza bile imkan yoktur.

Ancak bu faktörün bugün "... Çok doğru genler üzerine oturtulması..." gerekiyor. Yoksa aksi takdirde "... annesinin yüksek topuklu altın yıldızlı ayakkabısını giyerek yürüyen küçük kız çocuğu..." gibi sonuçlarla karşılaşabiliriz.

Bu nedenle, işin çok sağlam bir temele oturtulması gerekiyor.

Teknecilikle ilgili olanlar bilirler, "tekne" kelimesi ismi teknikten gelen tek üründür. Bu yüzden, teknenin direğini diken "armacılar" ilginç insanlardır. Çünkü şakası yok, hatalı olursa batarsınız.

Bir teknenin ana direğini de daima birlikte çalışan üç kişi diker ve ayarlarını yapar.

Bodrum'lu oğlu ve torunu ile birlikte çalışan meşhur "arma ustasına" "- siz teknenin direğini hep üç kişi mi dikersiniz..." diye sormuştum. Kendisi, belki sadece ilkokulu okumuştur, ama çok ünlü bir armacıydı.

"- Evet hocam", dedi ve ekledi:

- Bak ben şimdi ihtiyarım ama tecrübeliyim. Gücüm yok ama teknenin burnunda oturup "... direk azıcık sağa dönsün..." dersem direk doğru takılmış olur. Oğlum ise şimdi güçlü. O da bir ipin ucundaki küçük ve hafif bir çocuğu, direği kırmadan yukarı çıkarması lazım". İşte o da onun oğlu...

"- Peki bu tehlikeli bir iş değil mi?" dedim, "- Tabii çok tehlikeli" dedi.

"- Başkasının çocuğunu direğe çıkarsana..." dedim. Cevabı çok açıktı:

"- Olur mu, başka kim verir çocuğunu sana" dedi ve ekledi:

"- Hocam, karışık bir işten bahsetmiyorum, bir direği düz dikmekten bahsediyorum. Bir direği dikmek için üç kuşağa ihtiyaç vardır, güce, tecrübeye ve yeniliğe... Bu da yüz yıl demektir... Karışık bir işten bahsetmiyorum" dedi.

Değerli izleyiciler, Türk otomotiv sanayiinin Türkiye'deki endüstri tasarımının gelişmesinde ve rekabet sağlanmasındaki rolü ve görevi inanılmaz derecede önemlidir.

Ve o yüzden bu sektörün üniversitelerle birlikte, mutlaka büyük bir hızla, takım çalışması içerisinde, ama büyük bir rekabet içinde, tasarım yarışında birlikte çalışmak zorunda olduğunu vurgulamak istedim.

Ancak otomotiv sanayiindeki tasarım yarışında, büyük bir gizlilik olduğunu da unutmayalım.

Genellikle sanayi kuruluşları, yarattıkları bilgilerini, ortak çalışan bir Ar-Ge'ye vermek istemezler. Çünkü bazen tek bir kelimedede, bütün bilgi kaçar ve yapılan bütün araştırma çöker.

Bu yüzden otomotiv sanayiinde ve özellikle küçük ölçekli yan sanayi ortamında, endüstri tasarımı çalışmalarının çok büyük bir gizlilik, çok büyük bir rekabet içinde bulunması genel bir ilkedir.

Bu nedenle, ortak çalışma ortamlarının ve çok geniş bir ortam içindeki takım çalışmasının çok kolaylıkla yaratılamayacağı görüşündeyim.

Bu gibi alt yapı örgütlenmelerinin belirli oranlarda yararı olabilir ama, endüstri tasarımı yarışında, gizlilik birinci derecede öncelik taşır.

Bu gerçekten hareketle, Türk otomotiv sanayii içinde, bu anlamda kullanılacak en uygun ve etkin çalışma modellerinin geliştirilmesi gerektiğine büyük bir içtenlikle inanıyorum ve sizlerin bugünkü ve gelecekteki büyük başarılarınız için, çok parlak tasarım geleceği diliyorum.