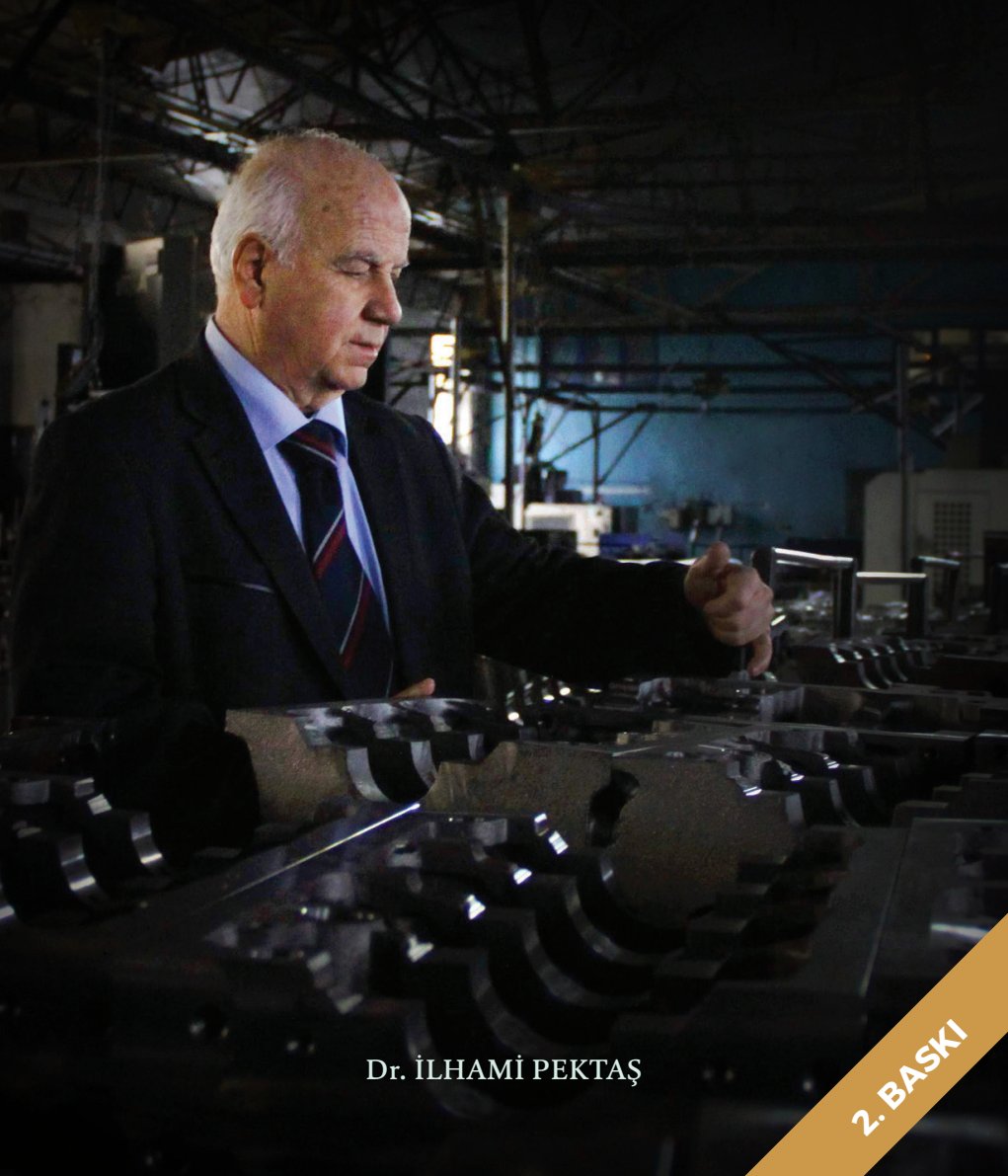


YERLİ ÜRETİM VE MİLLÎ MARKALARA
ADANMIŞ BİR ÖMÜR

SEDAT ÇELİKDOĞAN



Dr. İLHAMİ PEKTAŞ

2. BASKI

YERLİ ÜRETİM VE
MİLLÎ MARKALARA ADANMIŞ BİR ÖMÜR
SEDAT ÇELİKDOĞAN





ARUS Yayınları: 1

Yerli Üretim ve Millî Markalara Adanmış Bir Ömür
Sedat Çelikdoğan

Hazırlayan
Dr. İlhami Pektaş

Röportajlar
Korhan Gümüştekin
Gazeteci-OSTİM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürü

Yunus Efe
OSTİM Basın ve Halkla İlişkiler Editörü

1. Baskı, Haziran 2020
2. Baskı, Temmuz 2020

ISBN

1. Baskı: 978-605-06698-0-0
2. Baskı: 978-605-06698-1-7

ARUS Anadolu Raylı Ulaşım Kümelenmesi
100. Yıl Bulvarı, 101/A OSTİM/Ankara
Tel: 0312 354 9210
www.anadoluraylisistemler.org

Kapak Tasarım/İç Düzen
ALEF Tanıtım Ltd. Şti.
www.aleftanitim.com

Baskı/Cilt
Vadi Grafik
İvedik OSB, 2284 Sokak, No: 101
Yenimahalle/Ankara
Sertifika No: 47479

©ARUS

Sertifika No: 47711

Bu kitabın bütün yayın hakları saklıdır.
Kaynak gösterilerek yapılacak tanıtım amaçlı kısa alıntılar dışında
yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

OSTİM ve Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi (ARUS)
katkılarıyla hazırlanmıştır.

YERLİ ÜRETİM VE
MİLLÎ MARKALARA ADANMIŞ BİR ÖMÜR
SEDAT ÇELİKDOĞAN

Dr. İlhami Pektaş





İÇİNDEKİLER

Ön Söz.....	7
SEDAT HOCA SEDAT HOCA'YI ANLATIYOR.....	25
ÇALIŞMA ARKADAŞLARININ GÖZÜNDEN SEDAT ÇELİKDOĞAN	73
Recai Kutan	75
Soner Aksoy	85
Mehmet Ziyattin Tokar	103
Ertan Yülek.....	119
Evren Karadayı	129
Orhan Aydın	137
Zeki Sayın.....	149
Ali Coşkun	159
Atilla Koç.....	163
Faruk Özlü	167
Mehmet Sılay	171
Ruşen Gezici	187
Halil Tokel	201
Sencer İmer	217
Fikret Uslu.....	229
Hüdaverdi Çakır.....	235
Kemal Güleç.....	241
Sadık Yamaç.....	249
Nurettin Özdebir	259
Mete Gündoğan	261
Arif Ersoy	271
Behzat Zeydan.....	275
Hayrullah Başer.....	279
Mehmet Karaman	285
Salih Kapusuz.....	289
Temel Karamollaoğlu	295

Temel Kotil.....	307
Tarık Öğüt.....	311
Veli Çelik.....	317
Mehmet Veysel Yayan.....	323
YAKINLARININ GÖZÜNDEN SEDAT ÇELİKDOĞAN...	329
Sabahattin Çelikdoğan	331
Aziz Çelikdoğan.....	333
Nurhan Çelikdoğan.....	337
Turgut Çelikdoğan	341
Yunus Çelikdoğan	347
Cemalettin Topçu.....	349
FOTOĞRAFLARLA SEDAT ÇELİKDOĞAN	357
Kaynakça	384

ÖN SÖZ

Türkiye'nin yetiştirdiği değerli bilim adamı, yerli sanayimizin ve millî projelerimizin büyük emektarı Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan, bir teknokrat olarak güçlü teknik bilgi ve deneyimleriyle hep büyük projeler yaptı, bir akademisyen olarak tam bağımsız kalkınmayı gerçekleştirecek nesilleri yetiştirdi, bir bürokrat olarak büyük sanayi stratejileri geliştirdi, bir girişimci olarak yerli ve millî üretime büyük katkılar sağladı, zamanla herkes onun büyüklüğünü kendi gözleriyle gördü ve ona inandı, lider oldu, öncü oldu ama hiçbir zaman büyüklük psikolojisine kapılmadı ve mütevazılığı elden bırakmadı; çünkü Sedat Çelikdoğan'ın o büyük manevi dünyasında herkese yer vardı. Kalp atışları motor sesleriyle bütünleşti. Enerjisini vatan, millet ve inancından alan, kendisini millî sanayimize adayan, ülke sevdalısı bu insan hiç durmadan çalışarak son nefesine kadar yepyeni projeler üretti. Kendisini rahmet ve saygıyla anıyorum.

Bu kitabın hazırlanmasında büyük katkıda bulunan başta OSTİM Başkanımız Sayın Orhan Aydın olmak üzere, OSTİM Yönetim Kurulumuza, OSTİM Vakfı'na, OSTİM Teknik Üniversitesi'ne, Çelikdoğan ailesine ve hocamızın birlikte çalıştığı tüm mesai arkadaşlarına en içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Dr. İlhami Pektaş
Haziran 2020, Ankara



SEDAT ÇELİKDOĞAN HAYATI VE HİZMETLERİ





Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan, 7 Nisan 1943 tarihinde Manisa Turgutlu'da doğdu. Babası Malatyalı Abdullah Efendi annesi ise Saraybosnalı Asima Hanım'dır. Balkan Harbi'nde yaşanan göçler sırasında anne ve babasının yolları İstanbul'da kesişince burada tanışarak evlenmişler ve Manisa Turgutlu'ya yerleşmişlerdi. Çelikdoğan, ilkokul ve ortaokulu Turgutlu'da okudu. Sonra parasız yatılı imtihanını kazanarak liseyi Manisa merkezde bitirdi. Liseyi bitirdikten sonra İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Fakültesi sınavını kazanarak İstanbul'a gitti. Makine Mühendisliği Fakültesini 5 yılda tamamlayarak Makine Yüksek Mühendisi unvanını aldı.

Erbakan ile tanışma

Bu yıllarda İTÜ, Alman standardlarına göre ve çoğunlukla Alman profesörlerin eğitim verdiği iyi bir üniversite idi. Çelikdoğan, üniversitenin beşinci sınıfında Necmettin Erbakan Hoca'dan motor dersleri almaya başladı. Erbakan Hoca ile burada tanıştı. O tarihlerde Erbakan Hoca doktora ve doçentlik tezlerini Almanya, Aachen Üniversitesi'nde yapmış, Türkiye'ye gelerek İTÜ'de ders vermeye başlamıştı. Aachen, Almanya'da motor araştırma merkezi idi ve Erbakan Hoca Aachen'de hem motor çalışmalarına katılmış hem de bu Üniversitede doktorasını tamamlamıştı. Üniversitede birlikte çalıştığı ekip motor konusunda dünyaca tanınan, alanında birçok eserler vermiş ve adına araştırma merkezi kurmuş olan Prof.Dr. Hans List ve onun tecrübeli motor

ekibi idi. Bu ekip çalışması içinde Almanların hava soğutmalı bir tank motoru geliştirme projesinde Erbakan Hoca kendisini çok iyi yetiştirdi.

Erbakan Hoca Türkiye'ye geldikten sonra bir yandan motor dersleri verirken bir yandan da profesörlük tezini tamamladı. Sedat Çelikdoğan motor konusuna oldukça hâkim ve çok güzel ders anlatan Erbakan Hoca'nın etkisi altında kalarak üniversiteyi bitirdikten sonra motorlar kürsüsünde Erbakan Hoca'nın asistanı olarak üniversite çalışmalarına devam etti. Bu dönemde özellikle 1960 darbesinden sonra Erbakan Hoca sürekli Ankara'ya giderek motor ve sanayi politikalarını kalkınma modeli olarak askerlere anlatmış, onlar da Erbakan Hoca'yı dikkate alarak yakından ilgilenmişlerdi. Erbakan Hoca teknik konuların yanı sıra millî değerlere çok önem veren inançlı bir insan olarak çalışmalarına devam etti ve Türkiye'nin büyümesi ve gelişmesinde büyük roller alacak inançlı bir neslin temellerini attı. 1960 ihtilalinden sonra Devrim Arabası ve sanayi çalışmalarında Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'na görev verilmesi kararları Erbakan Hoca'nın etkisiyle alındı.

Erbakan Hoca Gümüş Motor'u kuruyor

Son 200 yılı cephelerde geçen Osmanlı Devleti'nin eğitim, bilim ve teknolojik gelişmelerde büyük aşamalar kaydetmesi mümkün olmamıştı. Balkan Savaşı'ndan Çanakkale'ye ve ardından İstiklâl Mücadelesi'ne ülkemizin aydın insanları cephelerde yok olup gitmiş, genç nüfusumuzda ciddi azalma olmuştu. Cumhuriyet'in kuruluşunun ardından yerli ve millî sanayi gayretleri kısa zamanda bazı gelişmeler kaydetse de 1940'lı yıllarda millî sanayi peşinde koşan birçok önemli aktör adeta gizli bir elin müdahalesiyle

sahneden çekildi. Bunun en önde gelen örnekleri kuşkusuz Nuri Demirağ, Nuri Killigil, Şakir Zümre ve Vecihi Hürkuş gibi savunma ve havacılık alanlarındaki en önemli kişilerdi.

Çok partili siyasi hayata geçişle birlikte millî sanayi hamlelerinde ciddi bir artış görüldü. Yurdun her yerinde özellikle tarımda önemli gelişmeler oluyor ama bütün bu gelişmelerin itici gücü olacak bir millî sanayi oluşturulamıyordu. İşte bu dönemde Erbakan Hoca tarımda ve teknelerde kullanılmak üzere 1956 yılında Gümüş Motor Fabrikası'nı kurdu. Fakat ithalatçı kartellerin batırma hareketi ve ülkedeki devalüasyon ile şirket çok zor duruma düştü. Şirket sıkıntıya düşünce Pancar Kooperatifi ve Şeker Fabrikaları Gümüş Motor'u aldı ve ismini Pancar Motor'a çevirdi. Motor sanayinin temelini atan, Türkiye'yi motor yapacağına inandıran, bunun için şirket kuran, altyapısını hazırlayan Erbakan Hoca'dır.

Erbakan Hoca hem manevi kalkınma hem de teknolojik kalkınma için o zaman Millî Türk Talebe Birliği adı altında birçok yerde konferanslar verdi. TOBB Genel Sekreterliği görevine geldiğinde Sedat Hoca da onun yanında doktora başladı.

Bu arada ilginç bir olay oldu. Erbakan Hoca Almanya'da dünyanın sayılı üniversitelerinden olan Berlin Üniversitesi'nin Motor Bölüm Başkanlığına davet edildi. Erbakan Hoca siyasete başladığı için bu görevi kabul etmedi. Sedat Hoca, Erbakan Hoca ile doktora çalışmasını tamamladıktan sonra askere gitti. Askerlik görevini Balıkesir'de Ordu Donatım asteğmeni olarak yaptı. Erbakan Hoca 1975 yılında Milliyetçi Cephe Hükûmetinde Başbakan Yardımcısı oldu. Bu dönemde Sanayi Bakanlığını uhdesine alarak bir kalkınma hareketi başlatmayı amaçladı. Bu kalkınma hamlesinin

içinde tarım makineleri, otomotiv, şeker fabrikaları, çimento fabrikaları, ayrıca istihdam için Anadolu'da ayakkabı fabrikaları, takım tezgâhları da vardı. Bunların içinde ülke ekonomisinin can damarı olan beş konu seçildi: Türk motor sanayi için TÛMOSAN, bu motorları üretmek için Takım tezgâhları sanayi TAKSAN, Elektronik sanayi için TESTAŞ, enerji üretim tesisleri için TEMSAN ve bu fabrikaların yapılması için altyapısını hazırlamak üzere de GERKONSAN kuruldu.

Sedat Hoca ağır sanayi koordinatörü olarak bu beş şirketin kuruluşunda bulundu. 1976 yılında bu kuruluşlar tamamlanınca TÛMOSAN Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı olarak motor sanayisini geliştirmek üzere göreve başladı.

Büyük sanayi hamlesi başlıyor

O tarihlerde Türkiye'de otomotiv sanayi olarak Toros otomobili üreten Renault, Murat 124 üreten FİAT fabrikaları vardı. Fakat bu fabrikalara preslenmiş parçalar, motor, transmisyon, şanzıman hepsi dışarıdan geliyor burada sadece montajı ve boyası yapılıyordu.

Kapalı bir ekonomi vardı ve araba almak için sıraya girilen bir dönemdi. Paranızı veriyorsunuz, 6 ay, 1 sene sonra ancak araba alabiliyorsunuz. Yani "korunmuş" bir sanayi vardı. Yerli katkı çok düşüktü. 1976 yılında otomotiv sanayinde ilerlemeler oldu ve üretim rakamları 100 binlere çıktı ama ne otomobil grubunda, ne kamyon ne de diğer araçlarda motor üretilmiyordu.

Erbakan Hoca ve Sedat Hoca bu araçlara motor üretmek için çalışmalara başladı.

Sedat Çelikdoğan TÛMOSAN Genel Müdürü olduğunda kendisini tebrik etmeye ilk gelen Turgut Özal oldu.

Turgut Özal o zaman İstanbul'da özel sektörde yönetici olarak çalışıyordu, otomobil ve traktör motoru yapmak üzere Perkins Firmasını Türkiye'ye getirmek için çok uğraştı ama getiremedi. Turgut Özal ziyareti sırasında Sedat Hoca'ya, "Sedat, hayırlı olsun. Ama çok iddialı bir motor projesine başladınız, üç sene içerisinde bir anlaşma yaparsanız sakın moralini bozma, teknoloji transferi yapmak zordur, çünkü Türkiye'ye teknoloji vermek istemezler, ben 3 sene uğraştım getiremedim, sen 3-4 sene içinde getirebilirsen başarılı sayılır." dedi.

Fakat bu dönemde kararlı bir hükûmet vardı ve Erbakan Hoca motor sanayini kurmakta çok ısrarlıydı. Sedat Hoca ve ekibi hızlı bir şekilde projelere başladı ve 1977 yılında Tır Motorları Projesi'nde Volvo ile ilk lisans anlaşması yapıldı. Tırlar için 350 beygirlik motorlar tasarlandı. Arkasından Kamyon Motorları Projesi'nde Mercedes ile lisans anlaşması yapıldı ve fabrika Aksaray'da kuruldu. Hemen arkasından İtalyan Fiat'la da traktör ve traktör motorları lisans anlaşması yapıldı ve fabrika Konya'da kuruldu. Aynı yıl içinde minibus ve kamyonetler için hafif dizel motorları projesinde Japon Mitsubishi'yle, aktarma organları projesinde ise Alman ZF firması ile lisans anlaşmaları yapıldı.

Tüm bu projelerle yılda 100 bin adet motor, 30 bin adet traktör üretilmesi planlandı.

Bir taraftan da TAKSAN Takım Tezgâhlarının devreye girmesi ile büyük bir sanayi hamlesi başladı.

Bu dönemde koalisyon hükûmeti olmanın zorlukları vardı. Projelerin hayata geçirilmesi için, temeller atılmaya, fabrikaların inşaatları yükselmeye başladığı sırada bu projelerden rahatsız olan Amerika ve Batı, Türkiye'ye ambargo uygulamaya başladı.

Batı diyordu ki size dört sektörü serbest bırakıyoruz, bu sektörlerde sizi destekleriz. Bunlar; Sağlık, Tarım, Enerji ve Eğitim sektörleridir. Bu sektörlerde her türlü desteği veririz. Ama bu sektörlerin dışında başka bir şey yapmanıza asla izin vermeyiz. Motor, otomobil, tank, silah, uçak vb gibi stratejik ürünleri ancak biz yaparız siz asla bu sektörlerle giremezsiniz.

İşte bu ciddi ambargo ile birlikte Sedat Hoca'nın projelerine finans akışı kesildi. Dünya bankası da kredilerini durdurdu.

İtalya, Doğu Almanya ve Çek Cumhuriyeti bu ambargoya uymadı ve kredi anlaşmalarını onayladı. TAKSAN, Doğu Bloku sermayesiyle kuruldu ve Kayseri'de üretime başladı.

Sedat Hoca, Mercedes, Volvo, Mitsubishi, Fiat anlaşmaları için İslam Kalkınma Bankası'ndan kredi talep etti. Banka ile ilk leasing anlaşmasını yaptı ve TŪMOSAN için gerekli tüm makinaları İtalya'dan aldı. Ne var ki, bu projeler yürütülürken hükûmet düştü ve çalışmalar engellendi. Bir ülkede sanayinin gelişmesi için temel şartın istikrar ve akıllı politikalar olduğu bir kez daha gözler önüne seriliyordu.

1977 yılında hükûmet değişince, geri dönüşü olmayan projeler yavaşlatıldı, başlama aşamasında olanlar da iptal edildi. TŪMOSAN, Kamyon Motorları Projesi ile Traktör ve Traktör Motorları Projeleri ileri aşamada oldukları için devam etti. Fakat Sedat Çelikdoğan ve ekibi görevden alındı.

1978 yılında ikinci Milliyetçi Cephe hükûmeti, Süleyman Demirel Başbakanlığında yeniden kuruldu. Prof. Dr. Necmettin Erbakan Başbakan yardımcısı oldu ve Sedat Çelikdoğan'ı tekrar TŪMOSAN'a Genel Müdür olarak atadı.

Konya Traktör Motorları üretiminde kullanılan transfer hatları, makinalar ve gerekli ekipmanlar alınarak fabrikada üretim başlatıldı.

Fakat iki yıl sonra 12 Eylül 1980 darbesi olunca projeler yeniden askıya alındı. Sedat Çelikdoğan ve proje müdürleri yine görevden alındı, TÛMOSAN'a emekli bir albay genel müdür olarak atandı ve başlayan yatırımlar durduruldu.

Ama Sedat Hoca, bütün bu engellere, istikrarsızlıklara rağmen çalışmalarına ara vermeden devam etti. Hoca, TÛMOSAN'da beraber çalıştığı ve görevinden el çektirilen üst düzey kadrosu ile SAM Mühendislik firmasını kurarak eğitim araç gereçleri üretmeye başladı.

Yavuz Motor, ORS...

SAM Mühendislik sıkıntılı günler yaşamaya başladığında Sedat Hoca yeni bir oluşuma giderek biyel kolu üretmek üzere Yavuz Motor'u kurdu. Biyel kolu ile üretime başlayan Yavuz Motor bugün Türkiye'nin yerli ve millî dizel motorunu üreten ilk fabrikası olmuştur.

Sedat Çelikdoğan 1982 yılında Türkiye'nin ihtiyacı olan, hassas üretim rulmanlı yataklar imalatı için özel sektörün teşebbüsüyle Ankara-Polatlı'da Ortadoğu Rulman Sanayi A.Ş.'yi kurdu. Genel Müdür olarak Avusturya Steyr firması ile lisans anlaşması yaptı. Bugün ülkemizin önemli sanayi kuruluşlarından biri olan bu fabrika, üretiminin % 80'ini ihraç etmektedir.

Özel sektörde 1977 yılında kurulan Türkiye'nin ilk ve en büyük kam mili üretim tesisi ESTAŞ otomotiv sanayinin gelişmesine destek oldu. SAM Mühendislik Yönetim Kurulu Başkanlığı, HEMA Dişli Fabrikası Koordinatörlüğü, Orta Doğu Rulman Sanayi Genel Müdürlüğü, Ankara Belediyesi BELTAŞ Yönetim Kurulu Başkanlığı, TÛBİTAK Mühendislik Araştırma Grubu Üyelikleri sırasında Sedat Çelikdoğan ülkenin millî sanayileşme sürecine önemli katkılarda bulundu.

Refah-Yol Hükûmeti kuruluyor

1994 yılında Millî Görüş yerel yönetimlerde büyük başarı kazandı. Sedat Çelikdoğan, Belediyelerin teknik yönden desteklenmesi için, Necmettin Erbakan tarafından kurulan BELTAŞ'ta görev aldı. Sedat Çelikdoğan Refah'lı belediyelerin problemleri için çözümler üretmeye, projeler geliştirmeye başladı. Tramvay ve metro araçları, otobüs, duktıl boru ithalatının önlenmesi ve Türkiye'de üretilmesi için çalıştı. Sedat hoca bir yandan da yerel yönetim fuarları düzenleyerek belediyelerle onlara hizmet veren şirketleri bir araya getirirken bir yandan da belediye personeline uzmanlık eğitimleri verilmesini sağladı.

1995 seçimlerinde Refah Partisi en büyük parti olarak seçimi kazandı ve akabinde 1996-1997 tarihleri arasında Erbakan başbakanlığında 54. Hükûmet (Refah-Yol) kuruldu. Refah-Yol kurulunca Başbakan Erbakan, Sedat Hoca'yı Stratejilerden Sorumlu Başbakan Başdanışmanı olarak atadı.

Kader, Başbakan Erbakan ve Sedat Hoca'yı millî sanayinin gelişmesi için yeniden bir araya getirdi. Sedat Hoca Türkiye'de devletin yeniden yapılanması için Sanayi ve Teknoloji Geliştirme Merkezi (SATEM)'in kurulmasını sağladı. Sedat Hoca var gücüyle Türk sanayisinin gelişimi için farklı stratejiler geliştiriyor, başbakanlık, bakanlıklar ve firmalar düzeyinde ileriye yönelik önemli adımlar atarak kararlar alıyordu.

Sedat Çelikdoğan önceki tecrübelerinden anlamıştı ki devleti doğru yapılandıramazsanız ve aynı zamanda halkı da bilinçlendiremezseniz uygulamak istediğiniz projeleri gerçekleştirmekte asla başarılı olamazsınız. Sedat Hoca'ya göre mevzuat ve kanunları oluşturmadan, yukarıdan aşağıya doğru organize olmadan proje yapılamaz ve ilerleme kaydedilemezdi.

Sedat Çelikdoğan, bizim mevcut mevzuatımızın üretime değil, satın almaya göre dizayn edildiğini vurgulayarak, Tanzimat'tan bu yana batı üretecek, biz satın alacağız politikasının yaptırılmaya teşvik edildiğini görüyor ve bu gidişin değişmesi için üretime ve ihracata dönük yeni bir yapılanmaya gidilmesini gerekli buluyordu. İşte bunun için devletin yeniden yapılanması gerekiyordu.

D-8 kuruluyor

Bu yapılanma için Sedat Çelikdoğan liderliğinde hem sanayi politikaları hem de D-8 hareketi için ekipler oluşturularak İslam ülkeleri birliğinin kurulmasını sağlayacak D-8 projesinin temelleri atıldı. Bu proje ile 1970'li yıllardaki ülkemizin ağır sanayi hamlesi benzeri hamlelerle İslam ülkelerinde otomobil, uçak, gemi, ziraî araç ve gereç, savunma sanayii teçhizatları gibi üretimlerin D-8 ülkeleri ile birlikte ortak yapılması hedefleniyordu.

Başbakan Erbakan'ın katıldığı ve Sedat Çelikdoğan'ın yürüttüğü toplantılarda özel sektörün temsilcileri, devletin önemli kimseleri, gündeme göre de bakanlardan bazıları yer alırdı. Bu toplantılarda ülkenin ve özel sektörün nabızı tutulurdu. Mesela bu çalışmalar sırasında paradan 6 sıfır atılması görüşülmüştü.

Ulaşımında bütün oto yollar, hızlı trenler, kalkınma hareketi, limanlar, sanayileşme hareketiyle ilgili olarak millî sanayi konusunda önemli toplantılar yapıldı. Erbakan Hoca'nın özelleştirme modelinde şirketler kâra geçirildikten sonra %51'i halka açılacaktı. SATEM'de Sedat Hoca ilk olarak otomotiv sektörüne el attı. Çünkü bu sektör aşırı döviz yutuyor ve Türkiye'nin ihracatının tamamını verseniz döviz yetmiyordu. Bunu önlemek için Türkiye'de yeni modeller üretip

dünyaya ihraç edilecekti. Renault/Megane bu stratejiden doğdu. Fakat yeterli değildi. Tasarımın da burada yapılması, millî markaların üretilmesi ve ihraç edilmesi gerekiyordu ama bunlar Sedat Hoca'nın istediği gibi gerçekleştirilemedi.

Tekstil sektöründe Türkiye iplik ve kumaş üretiyor, konfeksiyona geçmeyi istiyor ama konfeksiyona geçmek için makineler gerekiyordu. İhtiyaç duyulan bu makineler İtalya'dan ithal ediliyordu. Sedat Hoca sorunun çözümü için tekstil makinelerinin Türkiye'de üretilmesi yolunda çalışmalar başlattı.

Bir yandan da D-8 Projesi yürüyordu. İslam ülkeleri arasında hem siyaseten, hem teknolojik, hem de sanayileşme olarak birlikteliğe ihtiyaç vardı. Sedat Hoca bu çerçevede, üst seviyede oluşturulan heyetlerle kendi uçağını üretebilen Endonezya ve elektronik sanayisinde bir hayli ilerlemiş bulunan Malezya'ya, ayrıca Pakistan ve İran'a ziyaretler gerçekleştirdi. D-8'in kurulmasına yönelik olarak atılan ilk adım, Türkiye'nin daveti üzerine İran, Pakistan, Bangladeş, Malezya, Endonezya, Mısır ve Nijerya'nın katılımıyla 22 Ekim 1996 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Kalkınmada İşbirliği Konferansı" ile atıldı. 15 Haziran 1997'de D-8 resmen kuruldu. Yapılan ilk toplantıya D-8 ülkelerinin bütün liderleri geldi. Sedat Hoca ve SATEM ekibi D-8 için 130 proje hazırladı. D-8 projesinde ticareti, sanayiye, AR-GE'yi, bankacılığı, tarım ve istihdamı kim, nasıl yapacak bunlar belirlendi ve ülkelerin güçlü yönlerine göre aralarında pay edildi. Türkiye sağlık ve sanayileşme alanında, Endonezya istihdam ve tarım alanında, Malezya finansman ve elektronik alanında olmak üzere iş bölümleri yapıldı. Türkiye'de üretilmek üzere ziraat uçağı üretim çalışmaları başlatıldı. Şimdi TAI'nın hangarında duran uçak o tarihte üretildi.

Bütün bu gelişmeler batı ülkelerini oldukça rahatsız ediyordu. Tam projelere başlama aşamasında 28 Şubat 1997 askeri müdahalesi oldu. Buna rağmen otomotiv sanayisinin planlaması, ilaçlama, yangın söndürme uçakları projeleri onaylandı. Bu arada raylı sistem araçları çalışması da yapıldı. Projeler, Genel Kurmay Başkanı, Jandarma, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri komutanlarına anlatıldı. Çok beğenilmesine rağmen Batı'nın ve medyanın baskısı ile bir türlü gerçekleştirilemedi.

Küresel hegemonlar bu projeleri engellemek için önce 28 Şubat darbesi ile Erbakan Hoca'yı iktidardan uzaklaştırdı. Arkasından 25 sene iktidarda olan Endonezya başkanı Suharto, 1998 yılında, yine aynı tarihlerde Malezya'da Başbakan yardımcısı Enver İbrahim farklı oyunlarla, yine benzer şekilde Nijerya devlet başkanı ve Pakistan'da Navaz Şerif hükûmeti de darbe ile iktidardan uzaklaştırıldı. Böylece 1,5 milyarlık İslam dünyasının ekonomik iş birliğini sağlamaya yönelik olan D-8 projesi de eski heyecan ve önemini kaybetti.

Ayrıca bu engeller nedeniyle Türkiye'nin AB, Karadeniz Ekonomik İş Birliği, Balkan Ülkeleri ve Türki Cumhuriyetleri ile ekonomik iş birlikleri çabalarında da istenen sonuçlar alınamadı.

Ve Hoca OSTİM'de...

Refah-Yol hükûmetinin görevi bırakması sonrası, Sedat Çelikdoğan OSTİM Organize Sanayi Bölgesi'nde yönetimde yer alarak sanayicilerin problemlerine çözüm bulmaya, sanayinin gelişmesine katkı sağlamaya devam etti. Eksik kalan akademik kariyerini tamamlayarak, 2014 yılında Karabük Üniversitesi'nde profesör oldu.

Sedat Hoca hiçbir zaman yılmadı her fırsatta gönül verdiği ülkesine ve millî proje çalışmalarına, OSTİM çatısı altında Başkan Orhan Aydın ile birlikte devam etti. Ben de daha önce ESAM toplantılarında tanıştığım rahmetli Sedat Hocamın asistanı olarak OSTİM OSB’de yanında çalışmaya başladım. Burada Sedat Hocam ile birçok projede birlikte çalıştık. Ondan çok şey öğrendim.

Bu projelerden biri de Millî Rüzgâr Enerji Sistemleri Geliştirilmesi ve Prototip Rüzgâr Türbin Üretimi (MİL-RES)’dir. Bu proje ile 500kW ve 2.5 MW’lık endüstriyel ölçekte elektrik üretimi yapan rüzgâr türbinlerinin tamamen özgün ve yerli teknoloji ile geliştirilmesi ve prototiplerinin üretilmesi hedeflendi. TÜBİTAK proje sürecinde ilk etapta 500 kW’lık rüzgar türbini geliştirilecek, bu prototip deneme amaçlı kullanılarak tasarım olgunlaştırıldıktan sonra 2.5 MW’lık türbin prototipi geliştirilecekti. 500 kW’lık rüzgâr türbini üretilerek Terkos’ta kuruldu ve başarıyla test edildi. Şimdi ikinci etap 2.5 MW’lık Rüzgâr türbini hazırlıkları devam ediyor.

Sedat Çelikdoğan, 2012 yılında raylı sistem üreticilerini OSTİM’de bir araya getirerek Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesinin kurulmasında ve Ankara’da ihalesi yapılan Çin CSR firmasının kazandığı 324 adet metro aracının alımı için %51 yerli üretim kullanma şartı getirilmesinde büyük katkı sağladı. Raylı sistemlerde getirilen %51 yerli katkı şartı ülkemizde bir milat oldu ve bu tarihten sonra yapılan tüm raylı sistem ihalelerine yerli katkı şartı getirildi.

ARUS küme üyeleri raylı sistemlerde birçok millî marka çıkararak başarı ile hayata geçirdiler. Sedat Hoca’nın millî marka anlayışına uygun olarak Türkiye’de ilk defa millî markalı tramvay, hafif metro aracı ve trambüs üretimlerini

gerçekleştirdiler. Bozankaya, Durmazlar, İstanbul Ulaşım gibi firma ve kuruluşlar tarafından üretilen 203 adet araç şimdi Kayseri, İstanbul, Bursa, Samsun, Kocaeli ve Malatya şehirlerimizde hizmet veriyor.

Türkiye’de ilk yerli ve millî dizel motor fabrikası Yavuz Motor’un kurucusu olan Sedat Çelikdoğan, millî lokomotif için cer motoru ve tank motorunun Türkiye’de üretilmesi amacıyla yoğun çalışmalarda bulundu ve ekipler kurdu.

Bunun yanı sıra OSTİM’de Millî Metro, Millî Zeplin, Millî Radar, Millî Roket, Sanal Fabrika, Ekoman Projeleri, 3-D Tasarım Merkezi, Mühendislik ve Endüstriyel Tasarım Merkezi, D-8 Projesinin devamı gibi birçok çalışmalarda yer aldı.

Sedat Çelikdoğan, Türkiye’deki kamu ihalelerinde offset ya da yeni adıyla Sanayi İşbirliği Programı (SİP) ile yerli katkının artırılması için OSTİM yönetimi ile beraber büyük gayretler sarf etti ve SİP Yönetmeliği’nin yayınlanmasında etkili bir isim oldu.

Sedat Hoca, tüm bu çalışmalar sırasında bir yandan da eksik kalan akademik kariyerini tamamlayarak Karabük Üniversitesi’nden profesör unvanını aldıktan sonra burada Raylı Sistemler Mühendisliği öğrencilerinin yetişmesinde büyük katkılar sağladı. Aynı zamanda OSTİM Teknik Üniversitesi’nin kurucu ve mütevelli heyeti üyeliği görevlerini yürüttü.

Hoca’nın yerli üretim ve millî marka anlayışı

Sedat Çelikdoğan’ın Yerli Üretim ve Millî Marka anlayışında, Türkiye’de üretim yapılıyorsa ama markası (tasarım, know-how, patent, lisans hakları) bizim değilse bu “yerli” üretimdir. Örnek olarak Renault ve Fiat otomobil markası verilebilir. Evet, Türkiye’de %70 yerli katkı sağlanarak üretim yapılıyor ama tasarımı, markası ve lisans hakları bizim

değilse bu yerli üretilmiştir, “millî” üretim değildir. Burada sadece yerli katkı var. Ama Türkiye’de finansal olarak en az %51 yerli katkı ile üretim yapılıyorsa ve tasarımı, IP (Lisans, know-how, patent) hakları bize aitse, markası bizimse bu üretim millî üretim ve ürün de millî markalı bir üründür. Örnek olarak Arçelik, Vestel, Aselsan, Durmazlar, Bozankaya verilebilir.

Sedat Çelikdoğan Hoca millî markalar çıkarmak için her zaman hazırды. Kendine güvenen, heyecanlı ve millî şuura, millî duruşa sahip, vatanını seven millî bir insandı. Ona göre askerî güce sahip olmak değil, üretim ve AR-GE gücüne sahip olmak daha önemliydi. “Dışarıdan satın aldığınız dünyanın en güçlü silahları ile ordunuzu donatsanız bile eğer bu silahları üretilmiyorsanız, tasarımını yapamıyorsanız asla lider olamazsınız. Çin, Japonya, Güney Kore ve Almanya üretim yaparak dünyada söz sahibi oldular. Eğer üretilmezseniz millî markalara sahip olamazsınız, dünyanın finans merkezi de olsanız, değil dünyada bir güç ancak hizmetçi olursunuz” inancındaydı.

SEDAT HOCA

SEDAT HOCA'YI ANLATIYOR





Doğum yerim Manisa-Turgutlu. Bulunduğumuz yer Camiönü diye geçer. Caminin yanından dere akar, o derenin yanında da bir park; parkın dört köşesinde de dört kahvehane vardır. Dikdörtgen bir kahve; her kahveyi ayrı kişi işletir ve parkın ortasında kahvelerin arasında havuzlu fiskeye bulunur. Biraz ilerleyince dereyi görürsünüz. Güzel bir yerdir yani.

Babam aslen Malatyalı idi. Mesleği yoktu; tuhafiyecilik yapıyordu. İstanbul'a yalnız gelmiş. Ailesi Malatya'da kalmış. Malatyalılar bilir Malatya'nın ilk doktoru bizim sülale-dendir. Annem ise aslen Saraybosnalı idi. Balkan Harbinde, Balkanlardan Anadolu'ya doğru büyük bir göç olmuş. Ailesi 1910 yıllarında İstanbul'a gelmiş. Babamın babası da o tarihlerde İstanbul'da çalışıyormuş. Annem o zamanlar henüz çocukmuş. Dedem gençliğinde Fatih Camii'nin önünde büfe açmış büfesi Çarşamba Mahallesi'ne giden kapının yanındaymış. Babamın dediğine göre Galata Köprüsü'nün tahta olduğu zamanda üç kuruş para vererek geçtikleri yıllar. Evleri Beşiktaş'taymış o zamanlar Galata Köprüsü'nden geçmek paralıymış. Atlı tramvayların olduğu dönem her gün Beşiktaş'tan Fatih Mahallesi'ne gidip geliyormuş. Beşiktaş ve Fatih İstanbul'un ana yerleşim merkezlerindenmiş. Fatih geçmişten beri merkez özelliğini hiç kaybetmemiştir. Bugün de merkezi bir hüviyete sahiptir. Beşiktaş da denizcilerin merkezidir. Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesi oradadır. İstanbul'un en güzel yerleşim yerlerindendir. Babam oradaki İstanbul efendiliğini, selamlaşmaları, misafirlik,

komşuluk ilişkilerini anlata anlata bitiremezdi. “Selamlaşma bile farklıydı, komşular birbiriyle akraba gibiydi” derdi; Hayranlık duyulacak bir sosyal ilişki biçimin hâkim olduğu dönemlerdi. Daha sonra Turgutlu’ya gitmişler. Padişah o zaman her kafileye bir yer gösteriyormuş annemin ailesine de Turgutlu’ya gideceksiniz deniliyor. Turgutlu’da Bosna’dan gelenler tarım üzerine çalışmak isteyince Devlet onlara arazi veriyor. O arazileri ekip biçiyorlar. Dedem de İstanbul’da emekli olunca onlar için en uygunu Turgutlu’ya gitmek oluyor. Oraya gittiklerinde dedemin ilk işi emekli maaşıyla iki katlı kerpiç bir ev almak olmuş. Annem ve babam burada tanışmışlar. Biz orada doğduk. Bizim orası sıcak olduğu için soba pek kullanılmazdı. Ev mangalla ısıtılacak şekilde yapılmıştı. Biz sobayı pek görmedik. O zaman kanalizasyon sistemi olmadığı için tuvaletimiz bahçenin uzak köşesindeydi. Kilerimiz de vardı. Ev sonradan babamdan bana miras kaldı. Ben de yeğenime verdim. Ama şehir yukarı kaydığı için eski evimizin olduğu yer cazibesini kaybetti. Bizim doğduğumuz dönemde güzel bir evdi. Şu anda evde ihtiyaç sahibi bir aile oturuyor. Onlardan kira almıyoruz.

İstanbul Teknik Üniversitesi’nde asistanlık yaparken İstanbul’a getirip gezdirirdim annemle babamı. İstanbul’un kibarlığını, beyefendiliğini, İstanbul’u özlüyorlardı. Şimdi İstanbul’un o hâinden eser kalmadı. Asistanken yanımda 1-1,5 sene kaldılar. Sonra Turgutlu’ya dönmek istediler. Çünkü trafik yoğunluğuna alışamadılar.

Babam daha sonra Malatya’ya gitmiş. Malatya’nın şimdi adı Doğanşol olan Keferdiz ilçesine. Ben fazla bilmiyorum. Sonradan gittim gördüm.

Bana nereli olduğumu sorduklarında genellikle Malatyalıyım derim. Ama Turgutlu’da doğdum. Annemin memleketi

Bosna'yı da seviyorum. Malatya deyince babamın aklına Seyit Battal Gazi gelirdi. Battal Gazi'yi çok severdi. Malatya'da bizim sülale Mukayetler diye geçiyor. Yeğenim sülalemizle ilgili bir araştırma yaptı. Beş altı göbek ötesine kadar gitti. Molla Süleyman adında bir dedemiz varmış, sülalemiz oradan geliyormuş. Bunların nüfusta kaydı var. Orada ailemin rahatı yerindeymiş ama babam o şeylerin hepsini terk etmiş. Bunun en büyük sebebi iklim. Çünkü kar yağdığı zaman 8 ay bir yere çıkamazlarmış. İstanbul'a gitmek için yola çıktığında ancak bir ayda ulaşırmış. Önce Keferdiz'den Malatya'ya gitmiş. O dönem ya yürüyerek ya da atla veya eşekle gidiyorlar. Malatya'dan posta arabasına binmiş ve 22 günde Samsun'a gelmiş. Samsun'dan da vapurla bir haftada İstanbul'a gelebilmiş. Tek başına İstanbul'a gelerek burada büfe işletmiş. Daha sonra Turgutlu'ya yerleştiğinde yine boş durmamış. İstanbul'da büfecilik yaptığı için Turgutlu'da da seyyar satıcılık yapmış. Bir de tütün ekilir bizim orada. Üzüm bağları vardır. Sigaradan dolayı eskiden tütün çok ekilirdi. 2000'li yıllara kadar Türkiye sigarasını kendi ürettiyordu. Bütün Türkiye'de tütün ekiliyordu ve onu Tekel alıyordu.

İzmir yöresinde ayrıca üzüm üretiliyor. Kurutularak da satılır. Pamuk da üretilirdi. Babam düzgün bir insan olduğu için tütün alımı sırasında onu hep kantarcı yaparlardı. Ne kendi hakkından geçerdi, ne vatandaşın hakkını yerdi. Her sene "Abdullah amca kantarın başında sen duracaksın" derlerdi. Her sene iki üç ay tütün alımı işinde çalışırdı. Fazla sermayesi olmadığı için sonra tuhafiye dükkânı açtı. Turgutlu'da ailesinden kimse olmadığı için bana göre hep garip kaldı. Dönemlerine göre annem de babam da iyi eğitim almış insanlardı. İkisi de okuryazardı. Babam orta ikinci sınıftan ayrılmış. Eski yazıyı da bilirdi. Şimdi çok kişi eski

yazıyı bilmez. Ben bile eski yazıyı ancak bilgisayarda yazarlarsa okuyabiliyorum.

Biz dört kardeşiz. En küçükleri benim. Büyük abim Selahattin biraz okumuştur. Babam astsubay okulunu duymuş ve götürüp onu oraya kaydettirmiş. Rahmetli abim havacı astsubay idi. Babamın beni okutmak istemesinden çok bende bir şeyler varmış. Diğer abilerim Ali Rıza ve Sabahattin ilkokuldan sonra okumadılar ve ayakkabıcı oldular. Şimdi Turgutlu'da ayakkabı mağazaları ve üzüm bağları var.

Ben ilkokulda iyi bir öğrenciydim. Çok iyi öğretmenlerimiz vardı. Bizleri yönlendirmeselerdi belki bizler de okuyamazdık.

Disiplinli bir çocuktum, hâlâ da öyleyim. Ben plan program yapmadığım zaman hasta olurum. Çalışmam gerekiyorsa çalışırım. Ama tarlada ama başka bir işte. Kafama koyduğum bir şeyi yaparım. Çocukluğum boyunca çalıştım yapmadığım iş kalmadı. Evvela matbaa sonra manifatura sonra ayakkabıcı, bağ, bahçe, 7 yaşında babamla tarlaya girdim.

İlkokula Turgutlu'da başladım. Okulda Macide Öğretmenimiz bizim üzerimize titrerdi. Çok iyi bir kadındı. Kendisi Kastamonu Boyabatlıydı. Annesiyle Turgutlu'ya gelmişlerdi. Bizim komşumuzdu. İlkokulumuzun adı İnönü İsmet Paşa idi. Demokrat Parti iktidara gelince adını Namık Kemal İlkokulu olarak değiştirdiler. Dönemine göre İyi planlanmış çok güzel bir okuldu. Eğitim sabah 09.00'da başlar ve tam gün devam ederdi. Annem de babama destek olmak için o dönemde terzilik yapardı. Terzilik yapar ama tüccar tarafı yoktu. Kim gelirse diker, fakir olursa para almazdı. Diktiği kıyafetlere para söylemezdi. Ne verirlerse o kadar alırdı. Okulun bayrağını ve bunun gibi dikim işlerini annem

yapardı. Hatta bir sefer bayrak yapmış, kumaş fazla gelince kalanıyla pantolon dikmişti. Benim bayrak renginde pantolonum vardı. Annem çok misafirperverdi; misafiri çok sevdi. Gelene beş dakikada yemek yapardı. Köftesi de meşhurdu Allah gani gani rahmet etsin, yedirmeyi çok sevdi.

Biz ilkokula gittiğimiz dönemde okuyacak kitap bulamazdık. Bir de annem Kur'an okumamı çok istiyordu. Bizim orada cami çoktu. Beni yazları camiye götürürdü. Kitabı da yanında saklardı. Bu dönemde baskı vardı. Demokrat Parti gelince o baskı hemen kalkmadı. Bir süre o baskıyı hissettik. Baskının kalkması zaman aldı. O yüzden Malatyalı olmasına rağmen babam İnönü'yü hiç sevmezdi. İnönü zamanında yokluklar ve karneler vardı. Nüfus başına bir kilo şeker veriliyordu. O da karneye işleniyordu. Aldıktan sonra karneye damga vuruluyordu. Aynı şey un alırken de yapılıyordu. İnönü devri karne devriydi. O dönemde bekçiden, jandarmadan çok korkardık. Bizde dehşet duygusu uyandırır. Bu uygulamalar sebebiyle CHP'ye bir tepki biriktiğini düşünüyorum. Hiç kimsenin kendini özgür hissetmediği bir dönem olduğu kadar, herkesin kendini sahipsiz hissettiği bir dönem de diyebiliriz. Sadece muhafazakâr olmayan çevrelerin özgürlükler konusunda endişesi yoktu.

İnönü ile mukayese edildiğinde Atatürk liberal, serbest teşebbüsten yana. Atatürk yokluk yıllarındaki Türkiye'nin önünü görmüş ve Demir Çelik Fabrikasını, Sümerbank'ı, Etibank'ı kurmuş. Ama sonra hastalanınca bu yatırımlar geliştirilememiş. Zaten bütün önemli atılımlar Atatürk'ün zamanında yapıldı. Bir tek eksiği varsa demir çelik yatırımlarını gerçekleştirememiş olmasıdır. Atatürk'ün başlattığı gerçek bir kalkınma hamlesidir. İnönü serbest piyasaya en ufak bir şey vermedi; devlete de bir şey vermedi.

Bizim çocukluğumuzda haberleşme daha mahalli idi. Ülke boyutunda haberleşme çok kısıtlı idi. Herkeste radyo yoktu. Örneğin bizim karşımızdaki evde radyo vardı. O radyo da oturduğumuz masanın yarısı kadardı. Avucum kadar büyük pilleri vardı. Üç dört tane pille çalışıyordu. Dördü bir araya geldiğinde şimdiki bir akü kadar olurdu. Eğer piliniz bittiyse radyo dinleyemiyordunuz. Radyo dinlemek için komşuya gitmek gerekiyordu. Biz gazeteyi ortaokulda gördük. Yeni Asır Ege Bölgesi'nde çok satılırdı. Bir de Hürriyet vardı. Tabii onlar bir gün sonra gelirdi. İstanbul'dan geldiği için Turgutlu'da bile gazeteleri bir gün sonra okuyabilirdik. Günlük olarak sadece Yeni Asır gelirdi. O zaman renkli gazete diye bir şey yoktu. Hepsi siyah beyazdı. Radyoların çoğalması elektrik geldikten sonra oldu.

Ben çocukluğumda derslerime gaz lambasıyla çalıştım, elektrik yoktu. Elektrik nasıl geldi dersiniz, şehrin merkezine belediye bir jeneratör aldı; dizel motorlu kocaman bir motor. Ondan sonra onun yanında büyük bir havuz vardı. Araba motorları gibi jeneratörün radyatörü suyu havuzdan alıyor ve motoru öyle soğutuyordu. Jeneratör motoru çalıştığı vakit bütün Turgutlu'yu güm güm sallardı. Ama elektriğin gelmesi bize çok sevinç verirdi. O gürültüyü tabii karşılardık. Ama hat olmadığı için elektrik her eve bağlanamazdı. Elektrik almak için tesisat lazımdı. Bizim oradan direk geçiyordu ama eve elektrik tesisatı döşetmek için de para lazımdı. Bizde para olmadığı için biraz geç elektriğe kavuştuk. Bazı komşuların elektriği vardı. Ama çoğu bizim gibi elektriği evlerine çektirememişlerdi. Bir de elektrik alacağım deyince de alamıyordunuz. 1940'ların Türkiye'si işte. Önce başvuruyorsunuz. Sizi sıraya koyuyorlar. O zaman Ayet Ağa var; Arnavut ya da Boşnak, elektrik tesisatından

bir tek o anlıyordu. Kendisi elektrik teknisyeniydi. Evlere elektrik hatlarını bir tek o çekebiliyordu. Bizim evin elektrik tesisatını da Ayet Ağa döşedi. Bütün Turgutlu bir kişinin gözünün içine bakıyordu. Bugünkü bilgimizle son derece basit bir işlem yapıyordu. Elektrik borularını duvara döşüyordu. İçinden kablo geçiriyor ve prize bağlıyordu. Şimdi çok kişi kendisi yapıyor bu işlemi. Ama elektrik döşetmekle iş bitmiyor. Bir de onun aylık faturası var. Ampuller büyük olunca çok para tutuyordu. Zaten elektrik sadece aydınlatmada kullanılıyordu. Çalıştıracak bilgisayarımız, buzdolabımız, televizyonumuz, elektrik süpürgemiz, bulaşık makinemiz, çamaşır makinemiz yoktu. Elektriğin tek işlevi evi ve sokağı aydınlatmaktı. O zaman 25 watt'lık bir ampul, gaz lambasından daha fazla ısıtıyordu. Çok yakar diye 40'lık ampul nadiren kullanılırdı. Tuvaletlerde 15'lik ampul kullanılırdı. Odalarda 25'lik ampul kullanılırdı. O zamana kadar idare lambası kullanmış insanlardık. İdare lambasının 5 ve 7 gibi numaraları vardı. Yani lambanın büyüklüğüne göre aydınlatması azalıyor ya da artıyordu. 7 numara lambayı yaktığımızda daha fazla gazyağı yakıyordu.

Evimize elektrik döşenmesi çok heyecan vericiydi. Elektrik geldikten sonra babam bir de Siyera marka radyo aldı. Öbür lambalı radyolara göre daha küçüktü. Yavaş yavaş teknoloji ile tanışıyorduk. Artık akşamları haberleri dinlemeye başladık. Bunların hepsi ben ilkokula giderken oldu.

Yemek pişirmek için genellikle bağ çubuklarını kullanırdık. Kilerde bir ocağımız vardı. Bağlar budandığında çubukları kilerde istiflerdik. Ocakta bağ çubuklarını yakarak yemeklerimizi, ekmeğimizi pişirirdik. Bir de mangal vardı ısınmak için. Kışın onu kurardık. Mangalda yemek de pişirirdik. Mangalda yakmak için köylülerin getirdiği odun

kömürünü alırdık. Odun kömürünü herkes yapamazdı. İzin alanlar yapabiliirdi. İzin almadan yapılmışsa ve orman memurları da yakalamışsa, yakalanan adam mahvolurdu. O yüzden insanlar genellikle gece yaparlar ve sabah namazında eve getirirlerdi. İnsanların köyde yaptıkları kömürü Turgutlu'ya getirmeleri uzun sürerdi. Çünkü dağdan getiriyorlardı.

Turgutlu'nun havası çok karlı olmadığından mangal 2-3 ay yanardı. Kilerde de ocağı yakardık. Büyük tencereyi ocakta pişirirdik. Bugünkü gibi düğmeye bas, gaz ocağını yak gibi şeyler yoktu. 1960'larda ispirotolu ocaklar geldi. Maden kömürünü çok nadir kullanırdık. Bir öğretmenimizin sobası vardı; kömürü Soma'dan gelirdi. Sobayı kömürle yakardı. Sobada odun da yakabilirsiniz. Onlara gittiğimiz zaman ısınırdık ama o öğretmendi. Bu dönemde memurların durumu daha iyiydi.

Ortaokuldaki müdürümüz çok iyiydi. İlkokuldaki müdürümüz çok sert bir adamdı. O zaman ilkokulda din dersi zorunlu idi. 1950'de Demokrat Parti geldikten sonra din dersi zorunlu oldu. Ezan da yeniden Arapça okunmaya başlandı. Ben ezanın Tanrı Uludur Tanrı Uludur şeklinde okunduğu dönemi hatırlıyorum. Okulda öğretmenlerimizden birisi bir gün biri "bazıları iyi çalışmıyor, tembelliğin ilacı nedir?" diye bir soru sordu. Soruyu soran öğretmenin soyadı Kara idi. Adını şu an hatırlamıyorum. Herkes bir şey söyledi, bana geldiğinde "çalışmak" dedim. Bana, "Aferin, doğru bildin" dedi. Böyle bir hocamız vardı. Bizi yetiştirmeye çok hevesliydi. Ortaokulda çok güzel bir binamız ve iyi bir organizasyonumuz vardı. Mesela başöğretmenim çok iyi bir insandı. Din dersi zorunlu olduğu için sureleri ilkokulda öğrenmiştik. Okul sonunda da imtihana giriyorduk. 5. sınıfta karne

alındıktan sonra bir de heyet bitirme imtihanı yapıyordu. Heyet diploma alabilmemiz için bize mülakat yapıyordu. Ortaokula kayıtlı alıyorlardı. Mezuniyet imtihanına kendi öğretmenimizin yanında başka öğretmenler de giriyordu. Yani torpil diye bir şey yoktu. Ortaokul müdürümüz hem tabiat dersi, hem de müzik dersi veriyordu. Bir seferinde müzikten 10 aldım. O genelde 8'den fazla vermezdi. Bunda bir tuhafılık var dedi. Geldi beni sözlüye kaldırdı. Sordu yine bildim. "Sen çok yeteneklisin." dedi.

Bu yıllarda öğretmenler, memurlar daha iyi geçiniyorlardı. Onların dışında esnafın maddi durumu nispeten iyiydi. Çünkü ticaretin dışında bağları bahçeleri vardı. Toplum birbiriyile çok uyumluydu. Şehirde hırsızlık nedir bilinmezdi. Esnaf dükkânını açık bırakır camiye giderdi. Şehre gece bir bekçi yetiyordu. Sonra göçlerle şehrin yapısı değişti.

Şimdiki gibi makam arabası, hizmet arabası filan yoktu. Kaymakamın bile arabası yoktu. Tek lüksü oturacağı bir lojmanın olmasıydı. Ulaşım genellikle fayton ya da at arabası ile sağlanıyordu. Bağdan bahçeden elde ettiğimiz ürünü at arabasına yükleyip getirmek zorundaydık. Mesela üzümünüzü kuruttunuz, çuvallara doldurdunuz. Bir çuval 50-60 kg gelir. Nasıl getireceksiniz? At arabasıyla. Eğer uzaksa deve ile götüreceksiniz. O zaman bir de develer vardı, caminin önünde hazır beklerdi. Devecilik bir geçim yoluydu. Nereye gideceksin? Şuraya... diyelim ki 10 çuvalsa 5 TL'ye götürüyordu. Turgutlu'ya ilk vasıta ben ortaokuldayken geldi. Bir taksiydi. Plakası 23 idi.

Ortaokuldan itibaren arkadaşlarımızla koptuk. İlkokul döneminden arkadaşlarım hep Turgutlu'da kaldı. Ben ortaokulu Turgutlu'da, liseyi ise Manisa'da okudum. Ortaokulda yatılı imtihanlar oluyordu. Kazanırsanız parasız yatılı

okuyorsunuz. Biz imtihanı kazanmışız. Okul müdürümüz ve öğretmenlerimiz çalışkan öğrencilere sahip çıkıyorlardı. Sağ olsun imtihana girdiğimi bizim müdürümüz biliyordu, benim kazandığımı öğrenmiş geldi bize haber verdi; bizden çok o sevindi. Onun sevinmesi beni hâlen etkiler. Müdürüm bir öğrencisi kazandı diye sevinerek öğrencisinin evine kadar gelip müjde veriyor. Bunlar güzel şeyler. Allah gani gani rahmet eylesin. Kaliteliydi, dersleri çok kaliteliydi. Gerçekten ortaokulda çok şey öğrenmişimdir.

O yıllarda ilçe merkezlerinde lise olmaz genellikle vilayet merkezlerinde olurdu. Ben de okumak için mecburen Manisa'ya gittim. Hafta sonlarında genellikle Turgutlu'ya dönerdim. Cuma akşamı yurttan eve gelir, pazartesi sabahı da trenle okula giderdim. O zaman bir sabah bir de akşam tren vardı.

Manisa'da Vakıflar Yurdu'nda kaldım. Zaten Manisa ile Turgutlu'nun arası 45 dakika ya da 1 saat idi. Bazen giderken yanımda eşyam oluyordu. O zaman 2,5 lira verip faytonla Manisa'ya gidiyordum. O zamanlar taksi yoktu. Olan da şehrin merkezinde Pazar yerine yakın duruyordu. Telefon diye bir şey olmadığı için arayıp çağıramazdık. O yüzden bize yakın olan faytona binerdik. Bazen de denk gelirse trene binerdim.

Turgutlu'dan Manisa'ya ilk defa okumak için geldim. Daha evvelinden Manisa'yı hiç görmemiştim. O zaman gidip gelmek zordu. Benim dedem yani annemin babası Manisa'da vefat etti. Bugün 45 dakika mesafede olmasına rağmen İzmir'i hiç görmedi. O dönemde toplumun yüzde 95 İstanbul'u, İzmir'i görmemiştir. Öyle şehirden şehire gitmek kolay değildi. Manisa'ya da gidilmezdi. Nasıl gideceksin? Gitmek için en kötüsünden at arabası lazım. Her

sene bağlara göç olurdu. Bizim bağlarımız çok güzeldi. Mayıs-Haziran ayı geldiğinde bağlara göç edilirdi. O zaman bir at arabası gelirdi eşyanı yüklerdin. Zaten iki üç ay bağa göç hazırlığı başlardı. Bağda bir damın vardır, oraya gider yerleşirsin, üç ay orada kalırsın. Telgrafın bile üç dört günde ulaştığı bir dönemden söz ediyoruz. Dönemin şartları böyle. O dönemde belki mektuplar 15 günde adrese ulaşıyordu.

Bu arada lise üç yıldır. Zaten o dönemde sadece vilayet merkezinde lise olduğu için liseler şehir karması gibiydi. Her ilçeden şehirden öğrenci olurdu. O dönem yabancı dil olarak Fransızca öğreniyorduk. Bugünkü gibi İngilizce yaygın değildi. Öğretmen eksikimiz de yoktu. Sınıflarımız 30-40 kişilikti. Sınıflar Fen-Edebiyat diye ayrılırdı. Şubeler de A, B, C, D olmak üzere dört taneydi. Bugün olduğu gibi lise bir ortaktı, lise 2'den sonra Fen ve Edebiyat diye ayrılıyorduk. İki Edebiyat iki Fen şubesi vardı. Her sınıfta dörder şubeden, 12 sınıf vardı. Yaklaşık 400-500 kişilik bir okuldu. Öğrencilerin bir kısmı ailesinin yanında kalıyordu. Bazıları da yurttaki kalıyordu.

Arkadaşlarımız arasında yatılı paralı ve yatılı parasız okuyanlar vardı. Ben parasız yatılı okudum. Yememizi içmemizi her şeyimizi vakıflar ödüyordu. Benim gibi babasının durumu iyi olmayan arkadaşlara kumaş elbise de verirlerdi. Lisede yatılı okumak zordu. 30 kişi 50 kişi içeride yatıyor-sunuz. Koğuştaki farklı bölgelerden gelmiş her türlü huyda öğrenciler vardı.

Lisede yabancı dil olarak Fransızca, bölüm olarak da fen bölümünde okudum. Adnan hocamız vardı Allah razı olsun iyi bir Fen hocasıydı hocalarımız iyiydi, çok kaliteliydi. Öğrencilerine her şeyi öğretir, ilgilenirlerdi. Dersleri iyi olan öğrencilere özel ihtimam gösterirlerdi. Başarılı öğrencilerin

kendisini çağırırlar, ailesini çağırırlar ve onlara teşekkür ederlerdi. Babam zayıftı, hayatı meşakkatliydi; üst başı pekiyi değildi. O hâliyle okula gelir ve bana yapılan övgülerden büyük mutluluk duyardı. Hatta okula çağrılınca teşekkür edileceği aklına gelmiyor, bir yanlış yaptım da uyarmak için çağrıldığını zannediordu. Ama teşekkür edilip sarılınca gururu okşanıyor, çok mutlu oluyordu. Zaten yaramazlık yapacak, kötü bir suç işleyecek yapıya sahip değildik. Lisede ders çalışan bir takımdaydım. Ben spor da yapardım, dersimi de aksatmazdım. Dengeci bir yapım vardı. Sorumluluklarımı bilirdim.

Yaşadığı kuşağa bakışı

Artık ölçüler değişiyor, özellikle şu zamanda inanılmaz bir değişim var. Bu değişikliklerin en büyüğünü bizim jenerasyon yaşadı. Biz elektriğin olmadığı bir çağdan geliyoruz. Elektrik olmayınca yol yok, vasıta yok, doğalgaz yok hiçbirisi yok. 500 sene önceki hayatla hemen hemen aynı şartlarda büyüdük. Şimdi bir anda otomobilden iniyorsunuz uçağa biniyorsunuz. Düğmeye basıyor dünyanın öbür ucuyla görüşüyorsunuz. Bunların hepsi 50 yıllık bir zaman diliminde gerçekleşti.

Üniversiteye giriş...

Manisa Lisesi'nde her sınıfı iftiharla geçtim. O zaman iftiharla geçen öğrenci fazla yoktu. ODTÜ yeni kurulmuştu liseyi pekiyi derece ile bitirenleri sınavsız alıyordu. Ben okulu pekiyi derece ile bitirsem de ODTÜ'yü istemedim; illa makine mühendisliği okumak için İstanbul Teknik Üniversitesi'ni tercih ettim. O zaman İstanbul Teknik Üniversitesi süperdi, bir numaralı okuldu. Ortadoğu Teknik Üniversitesi muhtemelen iyi bir üniversite idi ama yeni kurulduğu için

bilmiyordum. ODTÜ'ye parasız girme imkânım olsa da ben İTÜ'nün imtihanlarına girdim.

Zaten o zaman fazla üniversite yoktu. O dönemde İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi vardı ve genellikle kontenjanını dolduramazdı. Daha çok tıp ve mühendislikler revaçtaydı. Toplumun doktora ve mühendise çok ihtiyacı vardı. Özellikle doktor yok denecek kadar azdı. 15 bin nüfuslu Turgutlu'da bir tane doktor vardı. İlçede hastane vardı ama doktor yoktu. İlçedeki tek doktorun da sadece tansiyon ölçme aleti ile ateş ölçmek için derecesi vardı. Bir de çantasında acil durumlarda vereceği ilaç vardı. Üşütmeye karşı gripin, sıtmaya karşı sıtma ilacı ve aspirin bunlardan başka var mı bilmiyorum. Tahlil mahlil olmazdı. O yüzden öğrenciler okuyup doktor olmak isterlerdi. Aileler de çocuklarının doktor olmasını isterlerdi. Mezun olan tıbbiyeliler hemen iş bulurdu. Bir de mühendislik revaçtaydı. Üniversitelerin adını genellikle bizden önce kazananlar vesilesiyle öğreniyorduk. Gidebileceğimiz üniversite de sınırlı idi. İstanbul'da gidebileceğim üç üniversite vardı. Biri İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Tıp Fakültesi, diğeri İTÜ Makine Mühendisliği. Bir de Güzel Sanatlar Fakültesi vardı. Şimdi adı Mimar Sinan Üniversitesi oldu. Hepsi ayrı ayrı imtihan yapıyordu. İzmir bize yakındı ama o tarihte Ege Üniversitesi henüz kurulmamıştı. Bütün Türkiye'den sınava girmek için öğrenciler geliyordu. Üniversitenin inşaat, mimarlık, makine, elektrik, elektronik bölümleri vardı. Her bölüm 135 civarında öğrenci alıyordu. İstanbul Üniversitesi daha fazla öğrenci alıyordu. Sınavlar ayrı bir dertti. Hepsi farklı farklı tarihlerde oluyordu.

İstanbul'a gidişim enteresan oldu. Annem Babamla gidiyoruz orada Annemin Babamın akrabaları var. Otobüs

olmadığı için trenle Manisa'ya kadar gittik. Orada trenden indik başka bir trene binerek Bandırma'ya kadar gittik. O zaman motorlu tren diyorlardı. Bandırma'da bir süre bekledik ve vapura bindik. Vapura binmek için akşam 9'a kadar bekledik. Sabah 8'de İstanbul'a vardık. Giderken vapurun alt güvertesinin yarısı hayvanlara ayrılmıştı. Diğer yarısında da insanlar gidiyordu. Yanınızda halı kilim gibi sergi malzemesi varsa tahta zemine serip üzerinde uyuyabilirsiniz. 11 saat hayvanlarla insanlarla öyle yolculuk yapılıyordu. Şimdi aynı Marmara'yı 1 saatte geçiyorsunuz.

Tabii daha sonra otobüsler çıktı. Otobüsten evvel tren veya vapur ile gidiyorduk. Düşünebiliyor musunuz 24 saatte ancak İstanbul'a gidebiliyorduk o zaman.

İstanbul'u ilk gördüğümde muazzam hissettim. Bambaşka bir şehir. Büyük bir hayranlıkla şehre baktım. Çok etkilendim. İstanbul'da babamın dayısı vardı. Anne ve babamla onun yanına gittik. Dayısı dediğim de kendisi Malatya'dan Amerika'ya gidiyor. Orada Ford fabrikasında 40 sene çalışıyor. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları'nda Amerika'da kalıyor. Emekli olduktan sonra Türkiye'ye geliyor. Ford fabrikası bizim dayıdan çok memnun kalıyor. Biliyorsunuz Amerika dünyanın otomotiv merkezi. Hâlâ da öyle. Ford fabrikaları Türk işçisini hâlâ çok sever. Oradan mülhem Köln'deki Ford fabrikasında çalışan işçilerin yarısı Türk'tür. Ford fabrikası nerede yatırım yaparsa yapsın Türk işçisini tercih eder. Amerika'da kalmasına rağmen, parasını biriktirmiş emekli olduktan sonra gelmiş kazandığı paralarla Fatih'te üç katlı bir ev olarak oraya yerleşmiş. Sınava girmek için onun yanında kaldım. 15 gün sonra imtihana girdik. Çok heyecanlıydık. Daha sonra sonuçlar açıklandığında kazandığımı gördüm. Hem de iyi bir derece ile kazanmışım. Taşkışla'da makinayı,

Maçka'da inşaatı kazandım. Güzel resim çiziyordum. O nedenle Güzel Sanatlar Fakültesi'nde de imtihana girdim. Fakat benden daha iyi resim yapanlar o bölümü kazandı.

Sınav için gece gündüz çalışıyorsunuz, sınavlara giriyorsunuz telaş bitiyor. Arkasından ne olacağı belli değil. Ne olacak diye çöküntüye düşüveriyorsun. Yaklaşık 1 ya da 1,5 ay sonuçları beklemekle geçti. O bekleme devresi tam bir çöküş devresi. Kafan karışıyor. Ne yapacağını bilememe hâli. Sonra Ağustos civarında evimize bir mektup geldi. Mektupla birlikte hepimiz havalara uçtuk. Çok sevindik. İlçede çok popüler oldum. Hatta hocalarım benden daha çok mutlu oldular. Türkiye'nin en iyi yerini çıkardık diye benden daha çok onlar sevindiler. Böyle bir havası var. Babamın içi içine sığmıyordu. Kendi hâlinde yaşayan mütevazı bir insandı. Böyle bir başarı göstereceğimi o da beklemiyordu.

O dönemde Turgutlu'da benden başka İstanbul Teknik Üniversitesi'ni kazanan öğrenci olmadı. Eylül ayında kayıt için bir kez daha İstanbul'a gittim. Kaydımı yaptırdım. Ondan sonra nerede kalacağımızı araştırmaya başladık. Yurt meselesi o zaman çok sıkıntılıydı. Fakir olduğumuz için ev tutamadım. Dayımızın evinde bir müddet kaldım. Liseyi vakıfların yurdunda parasız okuduğum için, üniversiteyi kazandıktan sonra İstanbul'da da vakıfların yurduna kayıt yaptırdım. Kaldığım yurt Fatih Camii'ne yakındı. Fatih Camii'nin etrafında medreseler vardı. Onlar vakıf yurdu olarak kullanılıyordu. Orası çok güzel bir yerdi. Yurda para vermiyordum. Böylece üniversiteye başlamış oldum.

İlk ders makine dersi idi. Hocamız Feridun bey diye bir hoca idi. Mesleğini aşırı seven, Almanya'da yetişmiş bir hocaydı. Nasıl ekersin nasıl biçersin bunlarla ilgili hassasiyetleri anlattı. O kadar titiz ve disiplinli bir insandı ki gelmesi, gitmesi, ders

anlatması çok mükemmeldi. Anlatırken kendini derse kaptırır, öğrenciyi de görmezdi. Türkiye’de Makine Takım Endüstrisini kurdu. En hassas metal parçalarını işleyen takımları yaptı. Hassas makinelerin hepsini o yapıp Türkiye’ye kazandırdı.

Üniversite döneminde kültürel faaliyetler...

Üniversitede okurken kültürel faaliyetlere katılıyordum. Kültür faaliyetleri olarak spor yapıyorduk. Kapalı spor salonumuz vardı. Dışarıda futbol oynuyorduk. Ayrıca İstanbul Teknik Üniversitesi’nin basketbol takımı vardı. Türkiye’nin en iyi basketbol takımı idi. Pinpon da oynayabiliyorduk. Spor yapmak için yeterli ortamımız vardı. Kültürel faaliyetleri yürütebilecek ortamlar da vardı. Okulda milliyetçiler Millî Türk Talebe Birliği çatısı altında, solcular da kendi öğrenci kuruluşları altında toplanmıştı. Biz Millî Türk Talebe Birliğinin konferanslarına gidiyorduk. Ayrıca gençliğe yönelik güzel çalışmalar yapıyordu. Konferanslar, seminerler düzenleniyor ve faaliyetler Aydınlar Ocağı veya Milliyetçiler Derneği veya MTTB organizasyonları ile yapıyordu. Bu bağlamda Necip Fazıl, Nurettin Topçu, Ali Nihat Tarlan, Peyami Safa, Mehmet Kaplan gibi üstatların konferanslarını gerçekleştirirdik. Nurettin Topçu, Necip Fazıl Kısakürek, Ali Nihat Tarlan, Peyami Safa ve Mehmet Kaplan gibi dönemin münevverlerini dinliyorduk.

Karaağaç İşhanı vardı; Necip Fazıl Kısakürek orada konferans verirdi. Adnan Aydınlar Hoca, Abidin Işık, genel sekreteri ve ben birlikte gidiyorduk. Sohbetlerini dinlemek için Ali Nihat Tarlan’ın, Nurettin Topçu’nun evlerine gidiyor, çaylarını içiyorduk. Nurettin Topçu’nun çıkardığı Hareket Dergisi vardı. Ekip olarak orada ders çalışıyorduk. Biz biraz ders çalışan tiplerdendik.

Nurettin Topçu'nun dünya görüşü

O, medeniyeti eleştirirken fazla makineleşmeye, dünyevileşmeye tepkiliydi. Dünya nimetlerinin peşinden koşmayı eleştiriyordu. Araba, telefon, lüks yaşam gibi şeyler yerine daha sade yaşamı öneriyordu. Ama dindar ile ahlaklı insanı arıyordu. Dindar insanın ahlaklı olması gerektiğini söylüyordu. Dindar kişinin ahlaki davranışlar sergilememesini eleştiriyordu. Sosyalizmi savunmuyordu ama bunu öyle yorumlayanlar vardı. Aynı bizim emekle ilgili görüşlerimizi ve uygulamalarımızı komünizme benzetmeleri gibi. Öyle olunca dergi bölündü çıkamayacak duruma geldi. Ben de üniversiteyi bitirmiştım ve Erbakan Hocanın asistanlığını yapıyordum. Dergi ortada kalmasın diye genel yayın yönetmenliğini ben üstlendim. Sultanahmet Camii'nin girişinin köşesinde ahşap bir bina vardı. Üç katlı, her tarafı akan bir yapıydı. Biz oraya gittik. Bir odayı biz kullanıyorduk. Bir başka odayı da başka bir dernek kullanıyordu. Dergi bize kalınca bütün arkadaşlar derginin çıkmasına yardımcı oldular. Başyazıları Nurettin Topçu yazıyordu. Bazen o söylüyor biz yazıyorduk. İstanbul Lisesinde felsefe öğretmenini olduğu için her zaman dergiye gelme fırsatı bulamıyordu. Onun önünü açmıyorlardı ama İstanbul Lisesinde çok seveni vardı. Toplumda da çok seveni vardı. İnsanlar Nurettin Topçu'yu okumuyorlardı ama seviyorlardı.

Mustafa Kara sonradan aramıza geldi. Muzaffer Civelek güzel hikâye yazar. Ben makale yazarım, hikâyeye yazarım. Ama Hareket Dergisinin parası yok, pulu yok. Kaldık ortada. Ben o zaman dergide makale yazıyordum. Sıkışınca resme karşı kabiliyetim olduğu için dergide çizimler de yapıyordum. Ayrıca dergide redaksiyon da yapıyordum. Dergiyi matbaaya götürüp getiriyorum. Birde arada karikatür çizip, desenler koyuyordum. Tashih yapmak için matbaaya

gidiyordum. O zaman telefon da yoktu. Gide gele matbaa makinaları başında dergiyi çıkartıyorduk.

Dergiyi 1000 adet bastırıyorduk. Satışımızı da abone sistemi ile yapıyorduk. Derginin sorumluluğunu üstlendiğimde Anadolu'daki aboneleri de devraldım. Abone yenilemem lazımdı. Cebimde 1000 liram vardı ve başka param yoktu. Abone yenileme yaptığımda 1000 liranın hepsi bitti. Çünkü herkese mektup yazdım. Bir nevi yatırım yapmış oldum. Korktuğum gibi olmadı ve aboneliklerini yenilediklerimin hepsi parasını gönderdi. Dergiyi tekrar canlandırdık.

Kitaplarla ilk tanışma

Lisede kütüphane memuru ile sohbet ediyorduk. Benim kişiliğimin şekillenmesine önemli etkisi olmuştur. Dini konularda da beni etkileyen kişi Manisa Lisesindeki kütüphanecimizdir. Onunla konuşurduk. Allah razı olsun o bizi çok etkiledi. Güzel şeyler anlatırdı. Şuurlu bir Müslümandı. Ama o zamanlar derslerden kitap okumaya fazla vakit bulamıyordum. O zaman kitabı fazla ihtiyaç olarak da görmüyordum. Ama üniversiteye girince kitap okumak bir ihtiyaca dönüştü. Çünkü aylık düzenli çıkan Hareket Dergisinin de sorumluluğunu üstlenmiştik. Yaklaşık 1- 1,5 sene yürüttüğümüz bir sorumluluktuk.

Erbakan Hoca ile yolların kesişmesi

Erbakan Hoca 5. Sınıfta bizim derslerimize girmeye başladı. Beşinci senede yüksek mühendis olarak mezun olursun. Kahraman Emmioğlu da öyledir. O da makine yüksek mühendisidir. Bizim kuşaktan Cevat Ayhan da makine yüksek mühendisidir. İnşaatçılardan Ferruh Bey İnşaat Yüksek Mühendisidir. Celal Ötüken ve Yüksek İhtisas Enstitüsü'nün

kurucusu Celal Özen'in oğlu vardı. Recai Kutan İnşaat Mühendisidir. O dönemde İstanbul Teknik Üniversitesi 5 yıl eğitim veriyordu. İnşaat, mimarlık, makina, elektrik hepsi yüksek mühendisliktir ve Alman ekolüdür. Dördüncü sınıftan sonra tez hazırlarsın ve diplomanı ona göre alırsın.

Dersimize girmeden önce ben Erbakan Hoca'yı tanıımıyordum. Müslüman, iyi bir profesör, motorcu hoca gibi sadece adını duyuyordum. Dersine girince duyduğumuz kadar olduğunu anladık.

Hoca abdestinde namazında iyi bir ilim adamıydı. Harika ders anlatıyordu. Almanya'ya gitmiş, tank motoru yapmış, motorculuğun içinde en gelişmiş çalışmayı yapan oydu. Bizim kürsümüz motor konusunda çok güçlüydü. Teknik Üniversite'nin en güçlü kürsüsüydü. O zaman Kafkas Türklerinden Dağıstanlı Selim Kalkavan vardı. Rusça, Almanca, Türkçe olmak üzere yedi dil bilen, iyi bir motorcu. Dünya piyasalarında Erbakan gibi Hikmet Binark de iyi bir motorcu ama masondu. Hem de sıkı masonlardan hem dekanlık yaptı hem de rektörlük yaptı. O zamanlar masonlar çok güçlüydü, bütün kontrol ellerindeydi.

Biz 5. sınıfa geldiğimizde de siyasette Necmettin Erbakan, Odalar Birliği seçimlerine girdi Genel Sekreter oldu. Ondan sonra Hoca'nın bizim derslere gidip gelmesinde aksamalar başladı. Hoca gelmeyince, derse geç gelince öğrenciler kızıyordu. Bazı öğrenciler protesto etmek için dersten çıkıyordu. Kalanların da öyle harika ders dinleyince stresleri, öfkeleri dağılıyordu. Bu yüzden geç gelse de, aksatsa da hocanın dersini dinlemek isterdik. Gecikmelerini tahammülle karşılardık.

Ben hocanın asistanı olunca, onunla yüksek mühendislik çalışması yaptım. Motorculuğu seviyordum. Beni motor kürsüsüne asistan olarak istedi. Ben de kaldım. Benden

evvel Oğuz Borat diye bir hemşerim üniversitede açıktan kalmıştı. İki asistanı vardı. Bizden önce asistanı yoktu. Kahraman Emmioğlu da motor kürsüsünde bir ara asistanlık yapıp ayrıldı. Bizim öğrenciliğimiz sırasında dersimize Kahraman Emmioğlu geldi. Sonra ben Kahraman Emmioğlu'nun doktora hocası oldum. Ben doktora yaparken o ayrılmıştı. Sonradan o da doktorasını yaptı.

Dolayısıyla hoca sayesinde iki tane abdestli namazlı insan motor kürsüsünde asistan olarak kaldık. Hoca derslere gelmediğinde derslere biz giriyorduk.

Erbakan Hoca ile akademik çalışmalar

Hocamız doktora çalışmasını Almanya Aachen Üniversitesi'nde tamamladı. Aachen Üniversitesi hâlen motor konusunda dünyanın önde gelen üniversitesidir. Hocamızın doktora çalışmasının devamı olarak, çalışmanın deneysel tarafını yaparak hocamızın teorisini, deney sonuçları ile değerlendirmek olarak belirledik.

Konunun ana teması “dizel motorlarında, yanma odasına püskürtülen yakıt damlalarının tutuşmasının araştırılmasıydı. Hocamız bu çalışmayı teorik olarak incelemiş ve ilk tutuşmanın hareket hâlindeki damlacığın ön yüzünde olduğu hususunda teorik bir model geliştirmişti. Bu teorinin deneysel olarak araştırılmasını benim doktora konum olarak belirledik. 800°C sıcaklıktaki bir ortama püskürtülen yakıt damlasının tutuşması incelenecekti ve bunun için, sıcak bir ortam hazırlayacaksınız, tek bir damlayı hızla püskürteceksiniz ve yüksek hızlı kameralarla minicik damlaların nasıl tutuştuğunun fotoğraflarını çekeceksiniz.

Bu arada sıcaklığın derecesini ölçeceksiniz ve değiştirebileceksiniz, damlacıkların çapını ve hızını da ölçeceksiniz.

Çok hızlı bir olay ve bunun için bir dakikada 30-40 m film çekimi gerekiyor. Netice olarak yakıt damlasının tutuşması damlanın arka tarafında olduğunu filmler üzerinden tespit ettik. Bu durum karşısında teorik hesapların yeniden yapılması gerekiyordu. Çeşitli damlacık çaplarında, farklı sıcaklıklarda ve farklı yakıtlar ile ve değişik hızlarda deneyler yaparak, teorik hesaplamalarla sonuçların uyuşmasını % 90 oranında tutturduk. Bu sonuçlar Erbakan Hocamızın fevkalade beğenisini kazandı ve 10 doktora çalışmasına bedel bir araştırma olduğunu ifade ederek bizi onurlandırdılar. Bu çalışmalar dolayısıyla hocamızın siyasi çalışmalarına katılamadık. Biz çalışmamıza devam ettik, hazırladığımız tez ile doçentlik kadrosuna geçtik.

Erbakan Hoca'nın büyük hayalleri vardı. Milli bir adamdı, benim ülkem niye yapamıyor diye endişe duyan bir adamdı. Bizler de ona inandık. Amerikalı yapıyorsa biz de yaparız diye inanıyorduk. Hoca o zaman Odalar Birliği'nde Genel Sekreter idi ve başkanlığa oynuyordu. Demirel de müsaade etmiyordu. O tarihlerde Odalar Birliği'nin şöyle bir gücü vardı; Odalar Birliği sanayicilerin örgütü idi ve şirketlerin ithalatla ilgili döviz tahsislerini belirliyordu. Bu tahsisle şirketler Merkez bankasından döviz ihtiyaçlarını karşılayabiliyordu. Bankadan döviz alma iznini Odalar Birliği veriyordu. Yani sanayi ve ticaretle uğraşan kişiler Odalar Birliği'ne bağımlıydı. O dönemde bütün sektörler otomotivde olduğu gibi kısmen yerli üretim oranıyla üretiliyor veya komple ithalatta karşılanıyordu. 1970 sonrası Türkiye'de tekstil ihracatı patlama yapınca, 1975 yılında tekstilcilerimiz 6 milyar USD'lık tekstil makinaları ithal ettiler. Ülkede montaj sanayi vardı. Her şey ithalatla dönüyordu. Sen şimdi Renault fabrikası veya Fiat fabrikasında otomobil üreteceksin ve her

parçasını ithal edeceksin. Parçaların yüzde 70'i ithal ediliyordu. Dışardan araç getirmek için döviz lazım. Gidiyorsun TOBB'a, sana döviz tahsisi yapıyor, sen de Merkez Bankası'na gidiyor döviz alıyorsun. Yani TOBB çok stratejik bir yer.

Erbakan Hoca siyasete giriyor

1966 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ)'ni 5 yıllık tahsil sonucunda Yüksek Makine Mühendisi olarak tamamladım ve 1967 yılında aynı üniversitede Makine Fakültesi Motorlar kürsüsünde, Erbakan Hoca'nın asistanı olarak çalışmaya başladım.

Hoca beni görev adamı olarak görüyordu. Ben siyasete girmedim. Biz ailece siyasete uzağızdır. Siyasete girmemek için çok uğraştım. O yüzden izimi bulmasınlar diye Ankara'dan kaçtım. Beni bulsalar, ikna edecekler diye kaçtım. İkna olmaktan korktum. Rüzgâr enerjisi panelleri kurarken de beni buldular, yine girmedim. Bundan sonra da girmem.

Ağır Sanayi Hamlesi

Ecevit Hükûmeti 1974'te kuruldu. Ardından Demirel Hükûmeti geldi. Ben 1975'te askerliği henüz bitirmeden Hoca beni çağırdı. O tarihte doktoramı yaptıktan sonra askere gitmiştim. 1976'nın Ağustosunda Ağır Sanayi koordinatörü olarak göreve başladım. Beş tane şirket kurduk. Ben de o şirketlerin koordinatörü idim. Sanayi Bakanlığı'nda kadrom müsteşar yardımcısı olsa da görevim Ağır Sanayi Koordinatörü idi. TÜMOSAN'ı, TAKSAN'ı kurma işlemlerinde bulundum. Ondan sonra TESTAŞ, TEMSAN Elektro Mekanik Sanayi'nin kuruluşlarında görev aldım.

Benim branşım motor olduğu için, otomotiv sanayisine dönük yatırımların koordinatörlüğü bana verildi.

TÜMOSAN'ın başına geçtim. Diğer arkadaşlardan Kahraman Emmioğlu TEMSAN'ın başına getirildi. Biz bu yatırımların uygulayıcısı olduk.

Erbakan Hoca'nın kalkınma modeli

Erbakan Hoca Almanya sanayisini görmüş bir insandı. Almanya sanayisinin çok hızlı geliştiği zamanda Almanya'da bulunmuş bir insandı. Almanya o kadar hızlı geliyor ki istihdam için Türkiye'den yoğun bir işçi göçü alıyordu. Ülkenin ikinci dünya savaşı öncesinde muazzam bir altyapısı var. Savaş sonrasında ülke harap olmuş ama 1945'ten sonra yeni bir Almanya kuruluyor. Bilgili, ihtiyaçlarını bilen insanlar var. Daha evvel yapmışlar. Motorda otomobilde aklına ne geliyorsa yapıyorlar. Otomobilde gelişme çok hızlı. Türkiye'den de işçi istiyor ve bunu da kullanabiliyor. Bakıyor ki Almanya her sektörde geliyor. Aynı gelişmeyi Türkiye'ye adapte etmenin mümkün olduğunu düşünüyor. Bunun için hangi sektörlere yatırım yapılması gerektiğini biliyor. Gerçek manada en hızlı kalkınma modeli Hoca'nın önerdiği şekildir. Alman kalkınma modeli de diyebilirsiniz. Alman sanayisinde zincir fabrikalar vardır. Biz de aynı zinciri Türkiye'de kurmak istedik. Bir yerde civata fabrikası, bir yerde rulman fabrikası ve üretim bandından ihtiyaç duyulan diğer fabrikaları kurmak istedik. Makine ve Kimya sanayiinden inşaat sektörüne kadar üretim yapan fabrikalar kurmak istedik. Özellikle Makina Kimya fabrikaları, rulman fabrikaları çok önemli. Rulman'sız sanayi olmaz. Makina Kimya fabrikaları kurulacak; ondan sonra makina kimyanın yan fabrikaları kurulacak. Çelik fabrikaları var, dikişsiz çelik boru fabrikası var. Bunun için İskenderun'daki demir çelik fabrikasının modernize edilmesi planlanıyordu. O zaman

demiryollarıyla ilgili bir hareket yoktu. Türkiye genelinde demiryoluna yatırım yoktu. Yatırımlar karayolu ağırlıklı gidiyordu. Sanayileşme hareketi karayolu eksenliydi.

Bu nedenle önce TŪMOSAN kuruldu. Motor sanayi ile ithal edilen motorları yapacaktı. Bu senin markalaşman için en önemli adım. Peki, sen şimdi motor üreteceksin ama enerjin yok. Enerji santralleri için TEMSAN kuruldu. Yani bu kendi enerji santrallerini üretecek sanayiye kur veya hidrolik santral yap, kömürlü santral yap, elektrik üreten tesisleri yap demektir. O zaman kömürlü santraller, fuel-oil ve barajlar var. Henüz doğalgaz yok. Barajların makinasını kendin yap diyor. Barajları kendin kur diyor. Sonra elektronik var. Elektronikte bir sürü şey ithal ediliyor. Televizyonlar siyah beyaz o zaman. Radyolar, teypler, telefonlar hep ithal ediliyor. Bunun için de TESTAŞ kuruldu. Sende bunları yap diyor. Birde TAKSAN kuruldu. Takım tezgâhlarını imal edeceğin fabrika. Ben şimdi motor yapıyorum ama nerede işliyorum? Tezgâhta işliyorum. O tezgâhları yapmak için TAKSAN'ı kurduk. Çünkü Motor fabrikalarında ihtiyaç olan tezgâhları TAKSAN'a yaptırabiliyorum. O zaman döviz ihtiyacımız minimuma iniyor.

Yaptığınız ağır sanayi hamlesinin anlamı sizin bir Almanya, Avrupa olmak istemeniz demektir. Bizim verdiğimiz görevin dışına çıkmak istiyorsunuz demektir. Yapamazsınız, ne yapacaksınız? Erbakan Hoca bunları yapabilmek için Sanayi Bakanlığını istemiş. O zaman Sanayi Bakanlığı çok önemli bir yerdi. Şirketleri o zaman kurduk işte. Hoca, Birinci Milliyetçi Cephe Hükûmetine girdiği zaman ilk şartı, olmazsa olmazı Sanayi Bakanlığını almaktı. Diğer her bakanlığı görüşmeye açıktı ama Sanayi Bakanlığından vazgeçmedi. Çünkü yıllardır planladığı sanayi hareketini oradan

başlatacaktı. Türkiye’de o zaman Sümerbank, Demir Çelik, Şeker Fabrikaları, Çimento Fabrikaları gibi devletin bütün sanayi kuruluşları Sanayi Bakanlığına bağlı idi.

Ayrıca teşvik uygulamaları ve sanayi dairesi de vardı. Teşvik Uygulama Genel Müdürlüğü, sanayi yatırımı yapacak girişimcilere teşvik veriyordu. Teşvik verilen sanayiciye günlük faiz desteği de veriyordu. Sanayi dairesi de ithalatçılara danışmanlık yapardı. İthalatçı bir ürünü yurt dışından getirecekse önce sanayi dairesine giderdi. Eğer o ürün Türkiye’de üretiliyorsa ithalat yapmasına izin verilmezdi. Bu yönüyle sanayi dairesi Türkiye’de sanayinin gelişmesine büyük katkıda bulunmuştur. Türkiye’de üretilen bir ürünün yurt dışından getirilmesine izin verilmemesi başlangıçta montaj sanayisinin gelişmesini sağlamıştır. O zaman Sanayi Bakanlığı bünyesinde organize sanayi bölgeleri ve küçük sanayi bölgeleri için destekleme üniteleri kuruldu. Hırdavatçı, demirci gibi küçük sanayicilere kredi desteği sağlandı. Onlara yer tahsisı yapıldı. Bunlar Hoca’nın fikriydi. Organize sanayi bölgeleri fikri çok önemliydi. Ticaretin canlandırılmasına dönük küçük ölçekli üretim yapılan küçük sanayi siteleri ile esnaf zanaatkâr oldu. Ama esas önemli adım organize sanayi bölgeleri ile atıldı. Onun alt yapısını devlet yaptı. Buralarda üretim yapmak isteyen sanayicilere borcunu taksitle ödeme kolaylığı getirdi. Eğer organize sanayi bölgeleri olmasaydı Türkiye’de sanayi bu günlere gelemezdi. Bugün üretimin önemli bir kısmı organize sanayi bölgelerinde yapıyor.

Türkiye’nin ihtiyacı olan her şeyde sanayileşme hamlesi var. Çimento yetmiyor kalkınma hamlesi var. Çimento fabrikaları kuruluyor. Türkiye Çimento Fabrikaları var, devlet kuruluşu. Hepsi oraya bağlı. O zaman İzmir gibi birkaç

yerde özel sektörün başarılı operasyonları vardı ama yetmiyordu. Yetmeyince birçok yere çimento fabrikaları kuruldu. Şeker fabrikaları, şeker üretimini arttırmak ve bir de köylüye iş sahası açmak için Kars'ta ve daha birçok yerde kuruldu. Sümerbank'ın fabrikaları arttırıldı. İplikten kumaşa kadar Türkiye'nin birçok yerine yayıldı, istihdam sağlandı. Ayakkabı fabrikaları kuruldu. O zaman ayakkabı el işi olarak üretiliyordu. Sadece Sümerbank'ta el işi üretim sanayileşmişti. Diğerleri el emeğiyle yapılıyordu. Bugün Türkiye'deki ayakkabı fabrikaları sanayileşmiş fabrikalar. Aynı dönemde hayvancılığı geliştirmek için de Et ve Süt kurumları kuruldu. Et Balık'ın kurulmasının nedeni de budur.

Devrim Arabaları

Erbakan Hoca bütün askerleri, paşaları yerli otomobil üretimi için ikna ediyor. Sonra Cemal Gürsel'e geliyor ve onu da ikna ediyor. Daha sonra Devrim arabası kararı veriliyor. Ben o dönemde üniversite öğrencisiyim. Gelişmelerden haberdarım. Erbakan Hoca, Devrim arabaları fikrini dönemin Millî Birlik Komitesine anlatıyor. Onlara Ankara'da brifing veriyor. Sonra Eskişehir'de TÛLOMSAŞ'ta Lokomotif atölyesinde üretime başlanıyor. 22 kişilik bir ekibi Erbakan Hoca'nın emrine veriyorlar. Bu olay daha sonra filmleştirildi. Proje Erbakan Hoca'nın ama filmde Erbakan Hoca'ya yer verilmiyor. Bir taraftan Devrim arabası keşke yürüseydi diyorlar, diğer taraftan o arabayı yapan kişiyi görmezden geliyorlar. Bunu yapan ekip Erbakan'ı sevmeyen bir ekip ki görmezlikten geliyorlar.

Ağır sanayi hamlesi başlıyor

Bu arada 18 ay süreli askerlik görevimi tamamladım. Askerlik süresince ve daha sonra Hocamızın isteği üzerine

Ankara'ya gelip gidiyordum. Kurulacak fabrikaların yer seçim etütlerini ve ön fizibilitelerini hazırlıyordum. Sanayileşme politikaları belirlenip uygulamaya geçme safhasına gelince üniversiteden ayrılıp Sanayi Bakanlığı Müsteşar Yardımcılığı kadrosu ile Ağır Sanayi Koordinatörü olarak göreve başladım. Öncelikle dört sektör üzerine odaklandık. Otomotiv, Takım tezgâhları, Elektronik, Enerji. Bu sektörler stratejik ve biz bu sektörlerde dışa bağımlıyız. Bu ürünlerin ithalatı için çok döviz ödüyoruz ve bunlar dış ticaret açığını arttıran sektörler. Bu tespit sonucunda devlet sermayesi destekli olarak şu şirketler kuruldu:

Türk Motor Sanayi ve Ticaret A.Ş. (TÜMOSAN)

Türkiye Takım Tezgâhları A.Ş. (TAKSAN)

Türkiye Elektronik Sanayi ve Ticaret A.Ş. (TESTAŞ)

Türkiye Elektromekanik A.Ş. (TEMSAN)

Gerede Konstrüksiyon San. ve Tic. A.Ş. (GERKONSAN)

Bu şirketlerin kuruluşları tamamlandıktan sonra ben kendi uzmanlık alanım olan otomotiv sektörü şirketi TÜMOSAN A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü olarak yeni görevime başladım. TÜMOSAN'ın açılımı Türk Motor Sanayi'dir. Görevi Türkiye'nin bütün motor ihtiyacını üretmektir. Bunun içinde traktör de vardı. Sonradan traktör üretimi de eklendi. Motor diye başlanır traktör üretimine geçilirdi. Nitekim o dönemde Türkiye'de 120 bin kişi traktör sırasında bekliyordu. Traktörü özel sektör yapıyordu. KOÇ'un Türk Traktörü ve FİAT'ı vardı. Bunlar yetmiyordu karaborsada satılıyordu. Onun üzerine Hoca traktör üretimi işine girelim dedi. TEMSAN yani Türkiye Elektro Mekanik Sanayi de ülkenin enerji santrallerinde kullanılacak tribünleri üretmek için kuruldu. O zaman doğalgaz yoktu. Termik santral de yoktu. İki tane hidroelektrik santrali

vardı. Ülkenin bütün ihtiyaçlarını TEMSAN üretecekti. Tamamen millî bir kurumdu. Bir de TAKSAN'ı kurduk. O da takım tezgâhlarını yani torna, freze gibi makinaları yapan kuruluştu. Yani makine üreten makine demek daha doğru. Bu fabrika da Kayseri'de kuruldu. TEMSAN ile TÛMOSAN Ankara'da kurulmuştu. Ondan sonra bugün bilgisayarla çalışan bütün ürünlerin beynini teşkil eden mikroçipler üretmek üzere Türkiye Elektronik Sanayi şirketi kuruldu. O da elektronik aksamaları üretecekti. Bir de GERKONSAN yani Gerede Konstrüksiyon Sanayi kuruldu. GERKONSAN, yapılacak fabrikaların çelik konstrüksiyonlarını üretmek üzere kuruldu. Burada da demir çeliğin hissesi var. Çünkü onun malzemesini kullanacak, onunla beraber yapacak. Ona da bir iş çıkarmış oldu. O da Gerede'de kuruldu.

Bu beş sanayi hareketi ile sanayileşme yolunda önemli bir hedef yakalandı. Güney Kore ile aynı dönemde biz de aynı yatırımları yaptık. Bugün Güney Kore'nin Samsung, LG, Hundai gibi dünya çapında markaları var. Eğer yatırımların arkasında durulsaydı Türkiye'nin de olabilirdi.

Millî görüş hareketi ile çok kapsamlı bir sanayileşme hamlesi başlatmıştık. Her sektörde sanayileşiyorduk. Ayrıca sanayiye yurt sathına yayıyorduk. İstihdamın dengeli olması için Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Batı bölgelerimize yaymaya çalışıyorduk. O zaman Trakya'da sanayi daha yaygındı. Amacımız büyük şehirlerde nüfus yığılmasını önlemektir. Tıpkı Almanya'da olduğu gibi, nüfusu dengeli şekilde Anadolu'ya yaymak istiyorduk.

Ayakkabı yapımı için Sümerbank fabrikaları kuruldu. Mardin'de traktör fabrikası projelendi. TÛMOSAN Mardin'de adam bulamam, fabrikayı işletmem diyordu. Maksadımız bugün olmazsa yarın bu işin üretime dönüştürülmesiydi.

Mazı dağındaki o fosfat yatakları işletmeye alındı. Çimento fabrikaları işletmeye alındı. Kulu'da inşaat makineleri fabrikası projesi vardı. Polatlı'da Sakarya kıyısında Makine Kimya Endüstrisi inşaat makinesi üretimi başlatıldı. Buralarda bir Alman Liebher firmasının lisansıyla inşaat makinası üretil-di. Üretim son derece kaliteliydi. Bütün bu yatırımlar iki sene içerisinde bitirilmeye çalışıldı. Oysa ardından nükleer santral yatırımı gelecekti. Düşünün Hoca 10 sene yönetimde kalsaydı bunların hepsi olacaktı. Bunları yaparken devlet olarak içinde olacaktı. Mesela TÛMOSAN, yüzde 49'u devlete ait yüzde 51'i özelleştirmeye hazır bir fabrika olarak planlanmıştı. Şirket kâr edinceye kadar devlet riski alıyor, kâra geçilince % 51'i halka satılacaktı. Yani devlet yatırımların riskini alıyor ve daha sonra özelleştiriyordu. Şirketleri anonim şirket olarak kuruyorduk. THY'de olduğu gibi. Ama MKE'nin yaptıkları MKE olarak devam ediyordu. Özelleştirme, şirketler kazanmaya başlayınca halka açılacaktı. Bu modelde özel sektör yok. Ama özel sektörü hazırlamak gayesiyle devlet bu yatırımları başlatıyordu. Japonya'nın yüzyıl önce yaptığını biz de yapmak istiyoruz. Özel sektörde sermaye birikimi yok. Yatırım için kaynak bulmaları güç. Dolayısıyla devletin öncülük etmesi gerekiyor. Halkın gücünü kullanarak bu modeli geliştirdik. Böylece riskleri de üstlendik. Bu fabrikalar satış yapıp kendini toparlayana kadar devlet üretimin tamamını satın alıyor. Sonra kâra geçtikten sonra şirketi halka açıyor. Halka açmak suretiyle yeni yatırım kaynakları yaratıyor.

Bütün dünyadaki markalar böyle olmuş. Kore'deki Hyundai böyle ortaya çıkmış. Japonya'daki Toyota 16 sene zarar etmiş. Devlet arkasında olmadan marka çıkaramazsınız. Devlet alırken yerlileştirilecek. Bunu da destekleyerek yapacak. Hoca bunu DESİYAB modeliyle çok erken fark etmişti. Kısmen

uygulanan bu model, daha sonra Konya'daki holdingler eliyle milyonlarca Alman Markı Türkiye'ye geldi ve çarçur edildi. Sisteme güveni sıfırladılar. O zaman yurt dışından çok para geldi. Almanya, Fransa, İsveç gibi ülkelerde çalışan insanlar, bu tür yatırımlara inanarak çok para gönderdiler. Türkiye'deki uygulamaları itibarıyla model ağır bir hasar gördü. Çünkü üçkâğıtçıların eline geçti. İşi bilen insanlar eliyle sistem yürütülmedi. Proje üretilip insanlar ikna edilerek değil, proje ümidiyle insanlardan para toplandı. Bunu yapan insanların ne proje yapma kabiliyetleri ne de hazırlanan projeyi yürütme kabiliyetleri vardı. Üretim yapmayı bina yapmak zannettiler. Binaların içini dolduramadılar. Türkiye gıda yatırımlarıyla kalkınacak bir ülke değil. Teknolojik yatırımlar yapılacak. Gıda üretimine devletin girmesine gerek yok. Sanayileşmede eksik olduğumuz taraf ileri teknoloji gerektiren alanlara yönelmeyişimiz. Bunu yapacak olan devlet. Üretime geçip, pazarda yerini aldıktan sonra bu firmaları halka açması lazım.

Bir de Batı'nın sanayileşmeyi yok etme hareketi var. Burada karşımıza tümüyle Batı çıktı. Onların engelleme çalışmalarına karşı Erbakan Hoca D-8 hamlesini yaptı. Bu hamlenin anlamı savaş açmak değildi. Daha ziyade o zaman G-7 olan dünyanın gelişmiş yedi ülkesine karşı Müslüman sekiz ülkenin ittifakını sağlamaktı. Nitekim attığımız her adım barışçıl oldu. Diyalog ve eşitlik esasına dayalı bir ilişki geliştirmeye çalıştık. Bu anlayışın içinde Batı'nın yaptığı gibi küçük görme yoktu. O dönemde Siyonizm'in Mezopotamya Bölgesi'ndeki hareketleri yoğunlaşmıştı. Bu net olarak görülüyordu. Erbakan Hoca o zaman bunları işaret ettiği için 11 ayda devrilince Tayyip Erdoğan Bey'in bu olaylardan etkilenerek uzun ömürlü bir hükûmet olabilmek için kendine dersler çıkardığını tahmin ediyorum.

Ağır Sanayi Hamlesi yarım kalıyor

Siyasi istikrarsızlık ekonomiyi bozuyor, ekonominin bozukluğu siyasi istikrar kurulmasını engelliyor. Fasit bir daire. Aynı zamanda ortak bilinç yok. Sağ sol kutuplaşması var. Bizim sesimizi duyurabileceğimiz medya organlarımız yoktu. O dönemde Sanayi Bakanlığında çok önemli projeler üzerinde çalışıyorduk. Kalkınmanın bütün ürünleri vardı. Elektromekanik sanayi için TESTAŞ planlandı. Arkadan otomotiv motoru başta olmak üzere motor sanayisinde birkaç fabrika birden faaliyet gösterecekti. Sadece TÛMOSAN olmayacaktı. O dönemde Türkiye buğday ihraç ediyordu. Traktör piyasası çok hareketli idi. Çiftçi traktör istiyordu. Talep edilen traktör sayısı 120 bin idi. Bizde bunun üzerine büyük bir traktör projesi yaptık. Karşımıza büyük engeller çıktı. Buna rağmen fabrikayı kurduk, arkadan elektrik santali yapmak için sıra TEMSAN'ın kuruluşuna geldi. Türkiye yeni yollar yapmaya başladığı için TEMSAN'a ihtiyaç vardı. Onu da doğu bloku ile gerçekleştirdik. Kurarken yerli kaynakları kullandık. Sonra TÛMOSAN'ı kurduk. Bu sanayileşmenin en önemli adımıydı. Türkiye kalkınma yoluna girdi. Batı Türkiye'ye dört sektörde iş yapma izni veriyor.

Batı diyor ki siz Türkiye olarak 4 sektörde her şeyi yapabilirsiniz onun dışında hiç bir şey yapamazsınız. Biz yaparız, biz üretiriz siz alırsınız. Nedir bunlar?

1. Eğitim sektörü... Her türlü desteği veriyor.
2. Sağlık sektörü her türlü desteği veriyor. Hastane kur, bina yap ama makinayı bizden al, MR al, röntgen al, kredi hazır para pul her şey hazır.
3. Enerji sektörü. Enerji üretmeniz lazım. Bütün yatırımları destekleriz. Baraj kuracaksınız finansmanını karşılarız. Mesela Demirel'i ilgilendiren sulama ve elektrik barajlarını

yapmaktı. Onun makineleri büyük. Bas parayı, iş makinasını Avrupa'dan ve Amerika'dan satın al. Bugün bizim değiştirmek istediğimiz de budur. İstanbul ve Ankara'ya ithal metro araçlarını alıyorsun. Böyle alamazsın diyoruz. Yani en azından yerli katkı şartı koyacaksın diyoruz. O zaman Erbakan diyor ki barajları kuralım ama makinesini de biz yapacağız makineyi yapmadıktan sonra bas parayı al bu en kolay iş. Sende yaparsın paran varsa basar parayı alırsın bu hüner değil ki ülkede insanlar için istihdam sağlayacak ve millî geliri arttıracaksın.

4. Tarım sektörü.

Tarımda bol bol üretim yapın. Traktör lazımsa ben vereyim, parçası lazımsa ben vereyim, siz üretin. Ben de sizden ucuz ham madde alayım. Karnınızı doyurayım. Bunun dışında bir sektöre giremezsiniz. Müsaade etmeyiz diyorlar.

Batı ülkeleri sanayi alanında yatırım yapmamızı istemiyorlar. Eğer girerseniz Dünya Bankası ve dünyadaki diğer bütün finans kurumları sizi engeller. Eğer ısrar ederseniz daha da ileri giderler ve başka şeyler de yaparlar. Batı ülkeleri Türkiye'nin kalkınmasının ithalata dayalı şekilde kalmasını istiyor. Onun yerine makineyi, teknolojiyi biz üreteceğiz siz bizden alacaksınız diyorlar. Para vererek bizi borçlandırıyorlar. Dünya Bankası kredi de veriyor. Sağlık lazım, eğitimde adam lazım. Tarım yapmamıza da izin veriyorlar. Neden? Çünkü Avrupalının ucuz beslenmesi lazım. Türkiye'de sanayi hamlesi başlatınca birden bire hava değişti. Temelleri atmamız 2 sene sürmedi. Bizi engellemek her türlü ayak oyunu denendi. Sonunda erken seçime gidildi. Erbakan Hoca fabrikaları açmak için çırpınıyor. O tarihte Konya'da 60.000 traktöre bir o kadar da motora ihtiyaç vardı. Yani fabrika kurulduğu gün üretilen ürünlerin pazarı hazırды. Ama bizi itibarsızlaştırmak için olmadık yalanlara başvuruldu. Alay

edildi. Hatta Erbakan Hoca'nın attığı bir fabrikanın temelini kamyon kasasına yükleyip Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne getiren de oldu. Oysa bizimle alay edenlerden Vehbi Koç, Volvo'nun üretimini Türkiye'de yapmak için senelerce İsveç'e gitti geldi. Volvo, kendi markasının Türkiye'de üretilmesine izin vermedi. Biz çılgın bir planla, kamyon motorunu ayrı, tır motorunu ayrı, hafif dizel dediğimiz kamyonet motorunu ayrı, traktör motorunu ayrı yatırım planı yaptık. Trabzon'da gemi motoru, İnegöl'de büyük benzin motoru fabrikaları planlandık. Bunu görünce ürktüler.

Evet, sermayemiz yoktu ama hayalimiz vardı. Türkiye genelinde temeller atıyorduk. O zaman DPT diye bir kurum vardı. Yatırım planınızı o kurumun onaylaması gerekiyordu. Yapacağın plan için önce DPT'yi ikna edeceksin. Eğer senin Konya'da traktör fabrikası yanında da motor fabrikası açma planına ikna oluyorsa, bütçeye onunla ilgili ödenek koymayı kabul ediyor. İlk sefer 1 lira koyuyor. Bu projeyi benimsedik, bundan sonra para vereceğiz demektir. Çünkü o zaman bütçe azdı. Ayrıca kamyonların motoru ne olacak? Onu da ithal ediyoruz. Kamyon motoru fabrikası nerede, Aksaray'da. Onu da bütçeye koyuyor. Tır motoru nerede? O da Aksaray'da. Aksaray şimdi dizel motorların üssü oldu. O zaman bizimle alay ediyorlardı, "Kimse yapamaz, lisans vermez" diye. Ne zaman? Daha bizim hükûmetteki altıncı ayımızda önce Volvo ile yola çıktık, daha sonra Mercedes ile anlaştık. Kimseden çıt çıkmadı. Baktılar ki projeler ilerliyor, bu sefer paraları yok, bütçede ödenek yok demeye başladılar. Ama yolun henüz başındaydık.

Hâlâ yüksek hızlı trenin vagonlarını yapmaya çalışıyoruz. Yüksek Hızlı Tren alınacak yüzde 51'i yerli olsun millî olsun diye savaşıyoruz. Koşuyoruz bakana, milletvekiline

şuna buna anlatıyoruz. Daha önce niye bu yüzde 51 şartı millî marka olsun yoktu! Biz bu ülkeyi kalkındırma sevdasından bunu yapıyoruz. Ben Erbakan'a güveniyorum. Onun döneminde imkânlar çok azdı. Bugün döviz sıkıntısı yok. O zaman döviz yoktu. Ayrıca bütün ithalatçılar ülkeyi sarmış hâldeydi. Sen bir hareket yaptığın vakit karşında ithalatçıları buluyordun. İthalat da hep Yahudilerin elinde idi. Kendilerinden olmayan insanları hemen baltalıyorlardı. Büyük bir hareket yapmak istediğinde de karşına Batı çıkıyor. Kendi yandaşlarına hemen sahip çıkıyor. Böyle bir ortamda bunların mücadelesini kim yapar? Ben bunlara millî takım diyorum. Herkes millî takım'da olabilir mi?

Bizim millî takım olarak yaptığımız çok başarılı işler oldu. Bu arada yaptığımız çalışmalar basına yansıdı. TAI kurulurken ilk şartnamede yüzde 51 şartını koyduk. Ama o yüzde 51 şartını kabul ettirene kadar çok savaş verdik.

Özal Türkiye'de bu hayallerle Türkiye bunu yapamaz diyordu. Neden diyordu? Çünkü Türkiye'de olmaz yabancı sanayiye ihtiyaç var diyordu. Yabancı sermaye geliyor mu? Hayır gelmiyor. Peşinde koş dur o zaman. İyi bir insandı sevdiğim bir insandı ama birkaç başarısızlığı bu oldu Turgut Özal'ın. Ankara'da MAN fabrikası kurduk Özal ön ayak oldu fabrika battı. BURTRAK diye bir traktör fabrikasına girdi o da battı. O noktadan sonra Türkiye'deki sermaye olmaz noktasına geldi. Biz ise TÛMOSAN'ı kurduk ve çalıştırdık.

Bugün Tayyip Bey'in yaptıklarının örneklerini biz 11 aylık Refah-Yol hükûmeti döneminde yaptık. Hatırlayın 1997 yılı bütçesi görüşülürken sunumu kâğıt üzerinden değil, renkli olarak ekranda takdim ettik. Tayyip Bey'in bugün yaptıklarının çoğu karayolları, sanayi tesisleri, otoyollar,

hava alanları, enerji tesisleri, doğalgaz boru hatları, yap işlet modeli ile yapılacak Hızlı tren hatları, 3.Boğaz Köprüsü, Çanakkale Köprüsü, İzmit Körfez geçişi bütçede vardı.

O dönemde başta denk bütçe olmak üzere bir sürü yenilik yaptık. Tayyip Bey'in bugün gerçekleştirmeye çalıştığı yol çalışmalarının çoğunu biz 1997'de ekrana taşımıştık. Şu ara istikrar dolayısıyla Türkiye'de bir ilerleme kaydettiğimizi görüyoruz. Dünya da görüyor. Her taraf bina, yol inşaatlarıyla dolu. Türkiye'ye para geliyor, kalkınma oluyor. Şimdi rakiplerimiz "Türkiye'yi durdurmamız lazım" diye konuşuyorlar. Bunun için PKK'yı kullandılar, IŞİD'i kullanıyorlar, yarın başka bir şey çıkarırlar. Arkalarında tamamen Siyonizm (Yüksek Akıl) var. Bundan hiç şüphemiz olmasın.

İhtiyaçlar ülke büyüdükçe beliriyor. Burada Demirel, Özal ve Erbakan'ın farklı özellikleri var. Mesela İstanbul Boğazı'nı arabalı vapurla geçiyorduk. Köprüye ihtiyaç doğdu. Çünkü arabalı vapur yetmez hâle geldi. Bu köprüleri dışarda görünce projesi de geldi. O zaman Demirel projeyi yapalım diyor. İlk köprü Japonlara yaptırıldı. Tamam, bunu Demirel yaptı, Demirel zamanında yapıldı. Türk insanının bütçesi ile yaptı. Krediyle veya nakit parayla her neyse bunlar ülkenin yol, su, elektrik, güvenlik ihtiyacının bir benzeriydi. Bunları hangi Başbakan olsa yapacaktı. Yani bu yatırımlar sıradan bir şey. Ama sen bunu yabancıya para verip yaptırıyorsun. Senin burada hiçbir katkın yok. Sen paranla hizmet satın alıyorsun. Yeter ki paran olsun. Kredi limiti olmasaydı Demirel de yapamazdı. İkinci köprüyü de yabancılara yaptıran Türkiye'nin üçüncü köprüyü de yabancıya vermesine artık çok yazık diyorum. Büyük Türkiye, büyük Türkiye lafını söylüyorlar. Ortada büyük Türkiye falan yok.

Aynı şeyi üçüncü defa yapıyorsun, dışarıya yaptırıyorsun, ben burada kimseye pay çıkartmıyorum; bas parayı yap ihaleyi ile büyük Türkiye olunmaz. Diğer taraftan inşaat sektöründe müteahhitlerimiz dünyanın her yerinde milyarlarca dolarlık inşaat yapıyorlar ve Dünya inşaat sıralamasında 3 üncüyüz diyorsunuz. Burada kişilerin yaptığı bir şey yok. Ne zamanki mühendisliği, teknolojiyi kendin yaparsın o zaman sana aferin derler; ondan sonra yabancılara yaparsan daha da süper olur.

Siyaset bunu göremiyor, kendi ülkesine güvenemiyor. Hatta sanayisini tanımıyor. “Niye ben yapmıyorum?” sorusunu sormak lazım. Millîlik diye bir şey var. İnsanda onur olması lazım. Yabancı geliyor yapıyor da ben niye yapmıyorum sorusunu soramayan lideri lider olarak kabul etmem ben. Büyük Türkiye inşaat yapmak, konut yapmak, yol yapmak değildir. Bunlar 50 sene evvel olabilirdi. Geç bunları. Senin burada dünya piyasasında markan var mı, markalı bir ürünün var mı? Yok. O zaman sen de yoksun. Yoksun arkadaş! Otomotivde yoksun, havacılıkta yoksun, savunmada, elektronikte yoksun. Boğazın altında yaptığınız tünelin projesini yıllar önce Abdülhamit yapmış. O konuda Abdülhamit’in planları var. Abdülhamit 1900 küsurlu yıllarda yani buharlı lokomotif çıktığı vakit fark etmiş bunu.

Güçlü bir mühendislik ekibi

Bizim dönemimizde güçlü bir mühendislik grubu vardı. Erbakan Hoca’nın üniversitede etrafına topladığı insanlar. DPT’de Turgut Özal’ın etrafındaki insanlar. Hepsi ülkenin geleceğinin mühendislik yatırımlarıyla kurulacağını görüyor. Bugün de ülkenin geleceğine inanmış insanlar aynı zamanda iyi belediye ve şehirlerimiz güzelleşiyor. Muhafazakâr insanlar

niye böyle? Çünkü onlar imparatorluk genlerini taşıyorlar. Geniş bir hinterlandtan bakıyorlar. Bu yüzden dünya ile ve bölge-mizle ilgileniyorlar. Yakın zamanda Malezya'daydım, mesala IŞİD'le bizim kadar ilgilenmiyorlar. Türkiye öyle değil; coğrafi konumu itibarıyla her tarafla ilgileniyor. Balkanlarla, Kafkaslarla, Kuzey Afrika ile Ortadoğu ile Orta Asya ile. Bulgaristan'da, Azerbaycan'da bir Türkün canı yanıyor, buradaki insan üzülüyor. Endonezya'da, Malezya'da bizim insanımızdaki ilgi-yi görmüyorum. Neden? Osmanlı'dan genlerimize işlemiş bir şey var. Bu işin sorumluluğu sanki Türkiye'ye verilmiş. İnsan-ların içinde o his varsa var. Ama bizim insanımızda olan duygu onlarda yok, onlar etrafla ilgilenmiyorlar. Dolayısıyla bu kal-kınma hareketinde lokomotif görevi yine bize düşüyor. Silah sanayin yoksa savunmada başkalarına bağımlısın demektir. Silahın yoksa ne yapacaksın? Nitekim bugün bizim silah sana-yimiz tarafından üretilen bütün ürünler bu ülkelere ihraç edi-liyor. Şu anda bizden alıyorlar. Savunma sanayi ürünlerimizin yıllık ihracat miktarı 1 milyar dolara ulaştı. Bu bir başlangıçtır, daha da artacaktır. İleride 3-5 milyar dolara çıkacaktır. 10 sene sonra 10 milyar dolara da çıkar. Bunun temellerini biz attık.

Ortadoğu Rulman Sanayi'nin kuruluşu

Benim kendi hocam makine mühendisliğinde şurada bu-rada "bir ülkenin en son yapacağı iş rulman fabrikasıdır" derdi. Çünkü rulman mikron derecede hassasiyetli ve zor bir iştir. Çok hassas olduğu için TÜMOSAN'dan ayrıldıktan sonra rulman fabrikası kurabilir miyiz diye Ankara'daki müteşebbislerle görüştüm. Fabrikayı onlar kurmak istiyor. Paramız var, ne yapalım diye Turgut ve Korkut Özal'a so-ruyorlar. Onlar da beni tavsiye etmişler. Rulman fabrikasını üç ortak kurdu. Ortaklardan biri halıcı, biri inşaatçı, biri de

hırdavatçı idi. Hırdavatçı rulman yapalım diyor. Niye diyorum. O da inşaat demirinin kilosu 1 lira, rulmanın kilosu 10 dolar diyor. Sonra anlaştık ve rulman fabrikası kurmaya karar verdik. Bunun üzerine çalışmaya başladık. Bizim Hoca'nın projeleri arasında da Türkiye'de üç tane rulman fabrikası kurmak vardı. Biri Polatlı'da olacaktı. Kurulacak sanayinin temeli onun üzerinde kurulacaktı. Konuyla ilgili olarak Almanların rulman üreten dünyanın bir numaralı markası ile yazıştık. Bize cevap bile vermediler. Ne yapalım, ne yapalım? Japonların tanınmış bir markası ile yazıştık. Bize "gelin görüşelim" dediler. Gittik, Tokyo'da görüştük, konuştuk. Biz sizinle iş birliği yapmak istiyoruz, bir düşünelim dediler. "Fabrikanızı görebilir miyim? Buraya kadar gelmişiz, bizi fabrikanıza sokmayacak mısınız, fabrikayı gezdirmeyecek misiniz?" dedim. "Biz gösteremeyiz" dediler. Döndük geldik; çok ağırımıza gitti. O sıralarda çaresizlik içindeydik. Çünkü Türkiye'de dil bilen insan bulmakta zorlanıyorduk.

O günlerde Avusturya hükûmeti sosyalist ekonomiden dönüşü geçti ve fabrikalarda özelleştirme başlattı. Avusturya'da devlet holdingi vardı. Top, kamyon, motor, silah, rulman gibi stratejik sanayi ürünleri ürettiyordu. Devlet bu şirketi özelleştiriyordu. Rulman fabrikaları ile yazıştık. İş birliği yapmayı teklif ettik. Türkiye'de yatırım yapmak için davet ettik. Kabul ettiler. Sevindik; görüşmeler yaptık. Bunun üzerine 20 tane rulmanın lisansını aldık. Polatlı'da yer aldık, inşaatla başlayacağız.

20 tane rulmanın patentini almak için Milyon dolarlar ödedik. Daha da ödeyecektik de benim TÜMOSAN'daki tecrübem dolayısıyla onlardan tezgâh takımlarını ve onların aparatları kısmını almadık. Böylece kişisel olarak güçlenmiş

oldum. Cesurdum, yapmam lazımdı. Nitekim hepsini yaptık. Dışarıdan almamız gereken birçok şeyi Türkiye’de yaptık. O sıralarda arsayı bulduk, temel atmaya gideceğiz ama fabrikaya imar almak ölüm. Konya’da devlet fabrikası olduğu hâlde imar müsaadesi almak için canım çıkmıştı. 33 yerden yazı aldık. Bu zorluklar hâlâ var. Çünkü bir fabrika açmak için 20-30 yerden onay almak gerekiyordu. Milletin işe ihtiyacı olduğu hâlde, bir fabrika açmak için sanayicinin burundan getiriliyordu. Bu Batı yandaşlarının getirdiği zorluklardı. Ben TÛMOSAN’ı kurarken araziye Hazine’den aldım ama 32 yerden de müsaade aldım. Aklına gelen neresi varsa izin alman gerekiyordu. Tarım Bakanlığı’ndan alıyorsun. Orası seni bir yere gönderiyor. Gönderdiği yer yatırım yaptığın yerin su potansiyeli olduğunu söylüyor. Seni elektrik işlerine gönderiyor. Oradan elektrik borcu olmadığına dair yazı alıyorsun. Kapı kapı dolaştırıyor. Yani fabrika açtırmak için her türlü zorluk çıkartılıyordu. Millî Emlak’a gidiyorsunuz, araziye kullanamayacağını söylüyor. Türkiye’nin karnı sanayiden doyar, tarımdan doyar. İstihdam açısından tarımda makineleşirseniz, tarımı nüfusun yüzde 3’ü, yüzde 5’iyle götürürsünüz. Ama insanın karnı sanayiden doyuyor. Sanayi tesisleri tarım arazisini öldürüyor deniliyor. Tamam da, sanayi tesisi kurmak için de dağın başına gidemezsiniz.

Rulman fabrikasının temelini atmak için benim hocam Nimet Özdaş geldi. O zaman da 12 Eylül darbesi olmuş ve kendisi devlet bakanlığı görevine getirilmişti. Yemek yerken hocam beni kenara çekti. “Sedat, sen bu adamları batırmak için mi kuruyorsun burayı?” dedi. Şaşırdım “Niye batırayım! Kim yapacak bu işleri” dedim. “Sen bu fabrikayı kuramazsın, beceremezsin, Türkiye bunu yapamaz” demek istiyordu. Öyle aşılamışlar. Kendilerine güvenleri yoktu. 200 çeşit

rulman yaptık ve yarıdan çoğunu ihraç ettik. Böyle böyle engelleri aşarak geldik bugünlere.

Şimdi o fabrikada 2000 kişi çalışıyor. Çok modern bir fabrika. Tesisleri Almanlarınkinden de güzel. O fabrika benim cesaretimle kurulmuştu. Cesareti olmayan insanlarla bu işler olmuyor. Şimdi Türkiye'nin problemi ne müteşebbisler ne de mühendisler. Yatırım cesareti yok. Çok az kişide yatırımcı cesareti var. Bunlar seçilmiş insanlar. Bunun dışında da vatandaşımızda da bir şey yok; Türkiye'de yapan inanç yok. Siyasetçi, Kore'de yapıldı, benim ülkemde niye yok diye sormuyor. Benim uçağım niye yok diye sormuyor. Ufku geniş insanlar, yazar çizirler iteklenirse Türkiye ilerleyecek.

D-8 ve Savunma Sanayisindeki çalışmaları

Sanayileşmeyi gerçekleştirmek üzere o zaman Sanayi ve Teknoloji Geliştirme Merkezi (SATEM)'i kurduk. O merkezin başına da ben tayin edildim. Baş danışman olarak ben görevlendirildim. Ondan sonra Hocamızın ilk yurt içi seyahati olarak Konya'ya gittik. Daha sonra yurt dışı seyahati için nereye gitmemiz gerektiğini sordu. Ben o sırada Endonezya, Malezya, Singapur'a gidip geliyordum. Bazı işlerimiz sebebiyle o ülkelerde çalışıyorduk. Devlet görevi üstlenmeden önce motor parçaları üreten kendi fabrikamızda çalışıyordum. Endonezya, Malezya ve Singapur'la da üretim yaptığımız konularla ilgili iş birliği yapıyorduk. Endonezya kendi uçağını yapan bir ülke. Orada IPTN diye bir uçak şirketi var, o sıralarda onlarla da iş birliğimiz vardı. Hatta ilişkiler çok boyutlu olunca Genel Kurmay Başkanı, Millî Savunma Bakanı ve müsteşarlar Endonezya'ya gidip buraları gördüler hayran kaldılar. Biz de bu uçak şirketiyle iş birliği yapalım istedik. Endonezya'nın çok gelişmiş bir uçak sanayi vardı. O

şirketin elemanları kapış kapış dünyaya dağıldı. Ben de oralara gidince gördüm. Malezya ile de iş yapıyorduk. Onlara da yangın pompaları satıyorduk. O yüzden Hocama Uzakdoğu'ya gitmeyi önerdim. Hoca benim önerime Pakistan ve İran'ı ilave etti. İran'ı ilave etmesinin sebebi enerji Bakanı Recai Kutan o sırada doğalgaz ve petrol konularında İranlılarla görüşmeler yapıyordu. Oraya da uğrayıp hükûmet olarak ağırlığımızı koyalım ve daha iyi şartlarda anlaşma olsun dedik. Pakistan'a da aynı işlerle ilgili gittik. Fakat enteresan o seyahat esnasında Hoca'nın eline Alman Deutsche Bank tarafından hazırlanmış bir rapor geçti. Hoca Almanya tarafından hazırlanan raporu okuyunca Uzakdoğu'ya karşı tavrı birden değişti. Hoca, 2000'li yıllarda dünya ekonomisinin yarısının Uzakdoğu'ya kayacağını okuyunca gezinin Uzakdoğu Bölgesine ağırlık vermek gerektiğini geziye katılan heyetin tamamına anlattı. Bu bizim seyahatin ağırlığını değiştiren bir rapor oldu. Bunun üzerine Malezya, Endonezya ve Singapur bu seyahatin ağırlığını teşkil etti.

D-8'in temelleri, Ekim 1996'da dönemin başbakanı Necmettin Erbakan ve bizim gayretlerimizle atıldı. İslam birliğini sağlamak üzere nüfuslarını Müslümanların oluşturduğu Türkiye, İran, Pakistan, Bangladeş, Malezya, Endonezya, Mısır ve Nijerya'nın bir araya gelmesiyle oluştu. D-8'in doğuşu 20'nci yüzyılın en önemli olaylarından birisidir. D-8'lerin bayrağında altı yıldız vardır ve bunlar örgütün 6 temel ilkesini anlatır. Nedir bunlar: Barış, Diyalog, Adalet, Eşitlik, Adil Düzen ve Demokrasi.

Hoca'nın D-8 hamlesinin ne kadar yerinde olduğu bugün ortaya çıkan ekonomik gerçeklerden hareketle daha iyi görülecektir. Ama D-8'leri rahat bırakmadılar. Türkiye'de hükûmeti düşürdüler. Pakistan'ı da, Mısır'ı da siyasi

olarak krize soktular. Malezya'da siyasi gerilim yarattılar. Nijerya'da darbe yaptılar. O dönem Hoca'ya evet diyen kim varsa Hüsnü Mübarek hariç hepsini koltuğundan indirdiler. İşte Hoca'nın Batı Kulübü diye kinayeli bir şekilde eleştirdiği Batılılar böyledir. Doğu'nun gelişmesini hiçbir zaman istemezler. Doğu'da bir gelişme olduğu zaman bir şekilde müdahale ederler. Nitekim sonraki dönemde Mübarek de devrildi. Onun dışındakilerin hepsinde ya darbe yapıldı ya partisi iktidardan düştü, ya hapse atıldı ya da düşürüldü.

Kalkınmada Otoriter ve Kararlı Yönetimin Önemi

Kalkınan ülkelere bakarsanız, kalkınmalarını otoriter bir yönetici gelmeden gerçekleştiremediklerini görürsünüz. Mesela Abdülhamit, Osmanlı'nın son dönemindeki kalkınmayı gerçekleştirirken otoritesini kullanmış. Atatürk'ün son iki senesindeki hastalığı dışında, Atatürk de kalkınmada otoritesini kullanmış. Menderes de otorite kullandı. Ekonomimizdeki gelişme dönemlerine bakarsanız bunları görürsünüz. Hatta Menderes Amerika'dan para bulamayınca Rusya'ya yönelmişti. 1960 ihtilalinin bir sebebi de onun Rusya'ya yönelmesidir. Malezya'nın Proton markasını ortaya çıkartan Malezya Başbakanıdır. Proton fabrikasının kurucusu ve yönetim kurulu başkanı Malezya Başbakanı idi. Otorite iyi yöneticilerin elinde ise gelişmeyi domine eder. Kötünün elinde de kötüye kullanılır. Ama kötü kimseleri halk fazla tutmaz. Bu riski göze alacaksınız. İyisini bulana kadar değiştireceksiniz. Japonya'nın, Çin'in, Kore'nin, Tayvan'ın ve Singapur'un da gelişmesi aynıdır. Bunlar hep otorite ile kalkınmıştır. Otoriter yöneticilerin bazıları asker kökenlidir. Türkiye bu riski almak zorundadır. Otorite olmadıktan sonra hızlı kalkınma olmuyor. Halk iyiyi seçerse

otoritenin büyük faydası var. Ondan sonra kalkınma hızlanıyor. Japonya, Kore, Malezya, Tayvan, Singapur otoriteyle kalkındı. Bugün Çin Komünist Partisi de kurumsal otorite kullanıyor. Komünist Parti tek otorite. Çin bu otoriteyi kullandığı için bugün bu hâle geldi. Japonya da kriz zamanlarında İmparator'un otoritesine ihtiyaç duyuyor.

Evet bu riski almamız lazım. İyi bir yönetici seçin, otoriteyi verin, o zaman bakın nasıl kalkınma oluyor. Eğer Erbakan Hoca kalsaydı sanayileşme olmaz mıydı? Süper olurdu. Bambaşka bir Türkiye olurdu. Kore'yi de geçirdi TÜMO-SAN, TESTAŞ, TAKSAN, TEMSAN buna en somut örneklerdir.

ABD Ford otomobil fabrikasına doğrudan destek veriyor. Desteği nasıl veriyor? Ürettiği otomobilleri satın alarak. Amerikan pazarına girebilmek için kıvranıyoruz ancak Amerikalılar bize hâlen kota koyuyor. Ama Japonya'nın ve Kore'nin kalkınmasında kendilerine kota kapılarını açtılar. Vatikan başta olmak üzere Batı bizim kalkınmamızı istemiyor.

Batı bize düşman muamelesi yapıyordu. Gelişmemizi engellemek için her yola başvuruylardı. Darbelerin oluş sebebi budur. Kore tarafı, Japonya tarafı, Tayvan tarafı otoriter liberaldir. Tayvan, komünizmden kaçan komünizm karşıtı General Çan Kay Şek taraftarlarının kurduğu milliyetçi Çin'dir. Milliyetçi Çin'de Çan Kay Şek komutasında kalkınma hamlesi başlatıldı. Barıştan sonra Japonları da Amerika destekledi. Japon insanı otoriteye saygılıdır. Onlar da kalkınmalarını öyle gerçekleştirdiler. Tayland'a geliyorsunuz orada da aynısı oluyor. Bu itibarla o ülkelerde kalkınma hamleleri hep otorite tarafından desteklenmiştir. Yönetimler parasal desteklerin yanı sıra, ortaklık yoluyla da destek olmuşlardır. Ordunuzu güçlü tutmak için sadece savunma

sanayi ürünlerinde değil, ülke olarak bütün sektörlerde üretken olmamız gerekir. Ülkelerin gücü üretim potansiyeli ile orantılıdır. Savunması da bu potansiyelden doğar. Petrolünüz var veya paranız var ama üretim potansiyeliniz yoksa savunmanız da yetersizdir.

ESAM'ın kuruluşu

ESAM'ın fikir aşamasında bulunmadım. Ama ESAM'ın kurucularındanım. İlk kurucular arasında Ertan Yülek ve Bahri Zengin vardı. Onlar bizim arkadaşlarımız; daha sonra milletvekili oldular. Ben siyasete girmediğim için dışarıda kaldım. O zaman Erbakan Hoca, her konuda bir araştırma raporu isterdi. ESAM da o amaçla araştırma işini yapmak amacıyla kuruldu. O zaman çok güzeldi. Tam adına uygun şekilde ekonomik ve sosyal araştırmalar yapıyordu. Raporlar hazırlandı, konferanslar verildi. Hâlâ da yapılıyor. Kalitesi ve verimi çok yüksek.

Çünkü parti teşkilatını besleyecek araştırmalar yapıp raporlar hazırlayacak bir kurum olarak çalışıyordu. Üniversite hocaları, gazeteciler, toplum önderleri, siyasetçiler konuyu tartışsın, kaynaklardan araştırsın ve bize raporlar getirsinler. Biz de parti politikasına dönüştürüp siyasi savunmasını yapalım düşüncesiyle kuruldu. O tarihte çok ileri bir görüştü.

ESAM araştırma raporları hazırlayacaktı. ESAM'ın bütün hedefi Tarım, Sanayi, Ekonomi, Sağlık gibi değişik sektörlerin sorun ve çözümlerine ilişkin rapor hazırlamak, proje üretmekti. Bunun için her sektörden insanlar ESAM çatısı altında toplandı. Politika üretmeden önce bilgi altyapısı oluşturulması istendi. Bu bir ihtiyaçtı. O zaman bu yapılmaya çalışıldı.

ESAM gibi ASKON'da da aynı durumu yaşadım. O zaman MÜSİAD'dan sonra ASKON'un kuruluşu gündeme

gelmişti. Orhan Aydın aniden bir karar verdi ve birilerini toplayarak tüzük yazmaya başladı. Sonra benim ASKON'un kurucu başkanı olduğumu söylediler. Toplantı yapacağımı söylediler ama kiminle toplanacağımı bile bilmiyordum. Haberi gönderen Hoca idi. "Sen başkanlığını yapacaksın, toplanacaksınız" dedi. Toplantı yerine gittiğimde bazıları "Bu adam kim?" diye bana bakıyorlardı. Benim Hoca'nın bir yakını olduğumu düşünüyorlardı herhâlde ama tanımiyorlardı. Düşününce şimdi bende şaşıyorum. Oranın sahibi Şeref Bey de vardı. Onlar da gelmişlerdi. Arkadaşlara "Böyle bir durum var, ben bu işi yürütürken Ahilik sistemi kurmak için uğraşacağım." demiştim. Türkiye'nin kurtuluşu Ahilik sistemindedir. Bunu sadece ben demiyorum, herkes söylüyor. O zaman da benim söylediğim buydu. Ahilik deyince herkes bizim peşimize takıldı. Ben toplumsal organizasyonları sevmiyorum. Benim esas yapacağım iş sanayileşme hareketidir. Bir de ekonomik sistem kurmaktır. Hâlâ da benim meşguliyetim budur. Toplumsal organizasyonları yönetecek insanlar ayrı tip insanlar. Herkese mavi boncuk verecek yapıda kişiler ayrı kişiler. Ben onlardan değilim. Onlardan olamam.



ÇALIŞMA ARKADAŞLARININ GÖZÜNDEN SEDAT ÇELİKDOĞAN





RECAİ KUTAN

(Eski Enerji Bakanı)

Ben merhum Erbakan Hocamızla 1947 yılında tanıştım. Teknik Üniversite'ye kaydolduğumda Erbakan Hoca Teknik Üniversite son sınıftaydı ve hakikaten müstesna yapıda birisi olduğu daha talebe olduğu dönemde belliydi. Nitekim bana ilk anlattıkları zaman dediler ki: "Bu, bugüne kadar Teknik Üniversite'ye girmiş en yıldız öğrencidir." Teknik Üniversite giriş imtihanları fevkalade zor. Erbakan Hoca bu imtihanlarda o kadar büyük başarı göstermiş ki "Biz bu delikanlıyı 2'nci sınıftan başlatalım." demişler. Biliyorsunuz Demirel'le sınıf arkadaşlığı söylenir. Hâlbuki Demirel bir yıl önce girmiş, 2'nci sınıfa geçtiğinde Erbakan Hoca da 2'nci sınıftan başlamış... Dolayısıyla o dönemde gördük ki, Erbakan Hocamızın hakikaten ana hedefi Türkiye'nin gerçek anlamda kalkınması. Şu tabiri çok kullanıyordu -ki, merhum kardeşim Sedat Çelikdoğan da onu fazlaca kullandı- derdi ki: "Biz lider ülke kalkınma modelini savunuyoruz." Türkiye'de kalkınma yok mu? Ne tip bir kalkınma modeli? Sömürge tipi bir kalkınma modeli. Ne tip bir proje ele alınacak? Yabancı uzmanlar tavsiye edecekler. Planlamasını onlar yapacaklar, projeyi onlar hazırlayacaklar, ondan sonra ihtiyaç olan makine teçhizat dışarıdan ithal edilecek, işletmeye onların nezaretinde alınacak, sonra biz bir ürün üreteceğiz ve övüneceğiz "Bak Türkiye artık bunu yapıyor."

diye. Hâlbuki Sedat Çelikdoğan'ın ve Erbakan Hoca'nın zaman içerisinde tamamen farklı görüşleri vardı: Lider ülke. Projeyi biz seçeceğiz, Türkiye'nin ihtiyaçlarını biz belirleyeceğiz, planlamasını, projesini biz yapacağız ve ondan sonra da mutlaka üretim Türkiye'de olacak. İşte o şartlar içerisinde “ağır sanayi hamlesi” diye bir hamle başlatıldı. Zaten o talebelik döneminden sonra olan olayları uzun uzun anlatmaya gerek yok. Ancak, belli bir dönem sonra Türkiye'nin sanayileşmesinde en ciddi problem, maalesef yanlış zihniyetler tarafından bir sanayileşme gayretinin gösterilmesi oldu. O dönemde merhum hocamız “Gümüş Motor” ile yüzde 100 yerli motor imalatı için bu işin içerisine girdi ancak bir müddet sonra ithalatçılar, montajcılar bu tesisin batması için ellerinden gelen her şeyi yaptılar ve o zaman anlaşıldı ki, siyasi gücü elinize almadıktan sonra bunları yapmak mümkün değil. İşte 1969'dan sonra siyaset çalışmalarımız başladı ve Allah nasip etti zaman zaman iktidarlar içerisinde koalisyon ortağı olduk ve o zaman ağır sanayi hamlesi başlatıldı. O arada da tabii Erbakan Hoca'nın neredeyse dünya çapında uzmanlığı motor üzerine. Ve dolayısıyla motor esas alınacak tarzda bazı büyük projelerin içerisine girilmesi düşünülmüyor idi ve ilk düşünülen hususlardan biri, Konya'da kurulan Türk Motor Sanayi TÜMOSAN... Ve o zaman Sedat Çelikdoğan kardeşimiz Teknik Üniversite'de önce Erbakan Hoca'nın asistanı, sonra doçentiyken, Hoca onu Teknik Üniversite'den transfer etti ve özellikle motor sanayi üzerinde birlikte bir gayret içerisine girdiler.

O vakit düşünülen husus şuydu: Türkiye'nin sanayileşmesi için değişik kapasitede motorlara ihtiyaç var. Mesela traktörün ihtiyacı olan motor ayrı, diyelim ki bir otobüsün, tırın veyahut da diğer bir büyük gemiyle ilgili motor ayrı.

Ve bu maksatla birçok araştırma yapıldı. Traktörler için Fiat'la bir anlaşmaya varıldı; aşağı yukarı 60-70-80 beygir kapasiteli olanlar. Otobüsler vesaireler için dizel motorlar düşünüldü. Ağır dizeller için İsveç'le oturuldu ön anlaşmalar yapıldı. Ancak üzülererek ifade edeyim ki, Türkiye'de bu çok farklı gelişmeler gerek dışarıdan gerekse içeriden dikkatlice takip ediliyor idi ve dolayısıyla bizim bu koalisyonlar döneminde hiçbirinde 11,5 aydan daha fazla iktidarda kalamadık. Yani şimdi geriye dönüp hakikaten çok muhteşem bazı gelişmeler olmuş, nasıl bu 11,5 aya sığdırılmış, bunun izahını yapmak mümkün değil.

Sanayileşme, tabiri caizse, bir aşk işidir. Evet, ben Türkiye'de sanayileşme için bu aşkı taşıyan iki kişi tanıyorum; biri rahmetli Erbakan Hocamızdır, ikincisi de gene rahmetli Sedat Çelikdoğan kardeşimizdir. Dolayısıyla önce TÜMO-SAN'da başlanıldı ve bir yandan motorlar yapılırken öbür yandan da traktör yapıldı. Ondan bir yıl önce Türkiye ziraatı için dışarıdan traktör ithal etmek mecburiyeti vardı. 71 yıl önceki traktör ithali 100 bin adet idi. Bunu Türkiye'de imal etme imkânı varken dışarıdan ithal ediliyor. Ve tabii 100 bin adet de motor yapma zarureti var. 80 darbesinden sonra Kenan Evren Paşa'yla bir konuşmamız oldu: "Ya bu Erbakan ne diyor? '100 bin motor yapacağız.', bilmem ne diyor. Böylesine mübalağalı şeyler olur mu?" dedi. Dedim ki: "Bak Paşam, o şikâyet ettiğiniz dönemde ithal ettiğimiz traktör sayısı 100 bin adet idi. En az 100 bin motor yapmamız gerekiyor idi." ve o aşkla başladı. Ancak, dediğim gibi, bizim uzun süreli iktidarda kalma imkânımız olmadı, bir de tek başımıza iktidara gelmedik. Bizim gösterdiğimiz bu heyecanı ortaklarımızda aynı şekilde görme imkânı da olmadı maalesef. Onları suçluyor değilim, Türkiye'de genel

bir anlayış var. Şöyle bir hikâye anlatırlar, olmuş bir olaydır: Bir kış günü İstanbul'da sanayileşmeyle ilgili bir toplantı yapılıyor Koç'un bir Musevi ortağı kürsüye çıkıyor ve diyor ki: "Bakın, 'Efendim, illa motor yapacağız, elektronik yapacağız.' deniliyor. Bunlar çok zor işler ve çok uzun süreli çalışmalarla olabilecek şeyler. Hâlbuki sizin pek çok güzel imkânlarınız var; Bursa'da şeftali yetiştirin, efendim şurada şunu yetiştirin, verin Batı'ya, onlardan da Batı'nın bu şeylerini alın." Anlatan diyor ki: "Yanımda sırtında parka olan, ayağında da koca postallar olan bir genç eğildi postalın iplerini çözdü ve postalı sahneye fırlattı 'Ulan seni gibi bilmem ne.' diye." Yani Türkiye'de genel hava bu. Efendim, bunlar hakikaten zor işler, araştırma olacak, bilmem ne olacak. Ve Sedat Çelikdoğan kardeşimiz, biz, bunun adını, bu zihniyetin adını "millî görüş" diye tarif ediyoruz. "Millî görüş", lider ülke kalkınma modelini hedef alan bir görüştür.

Efendim, Sedat Bey kardeşimiz orada büyük gayretler gösterdi ve somut üretimler de ortaya çıkmaya başladı fakat sonra biz hükûmetten ayrıldık. Gelen diğer iktidar mensupları, özellikle darbeden sonra, bunlar üretime önem vermediler. O dönemde Sedat Bey kardeşimizin üzerinde en fazla durduğu konulardan birisi de şu idi: Sanayide en çok kullanılan ürünlerden bir tanesi rulmandır. Rulmanın girmediği hiçbir sanayi ürünü olmaz. O dönemde bir özel sektör rulman imalatına teşebbüs etti ve düşündü ki bu işi en iyi bilecek olan Sedat Çelikdoğan'dır. Sedat Çelikdoğan geldi Erbakan Hocamızla görüştü, Erbakan Hoca özellikle tavsiye etti, dedi ki: "Rulman fevkalade önemlidir." İşte Polatlı yakınında Ortadoğu Rulman Sanayi Sedat Çelikdoğan kardeşimizin gayretleriyle oldu. Bir kere o konuda lisans temin etmek için Avrupa'ya müracaat etti, onun dışında Japonya'ya

müracaat etti, hiçbirisi lisans vermedi. Ancak o arada yanılmıyorsam bir Avusturya firmasıyla anlaşıldı ve bugün işte bu rulman sanayi Türkiye'nin rulman ihtiyacının önemli bir kısmını sağlamakta ve ihracatı yapılmaktadır.

O arada tabii ufku gayet geniş. “Efendim, Türkiye neler yapmalı?” Bir bakıyoruz ki Türkiye'nin gündemine yepyeni bazı teşebbüsler geliyor. Ne gibi teşebbüsler geliyor? Diyelim ki metrolar kurulmaya, raylı sistemler yapılmaya başlıyor, “Ya o vakit bu vagonları niye biz yapmıyoruz?” anlayışı içerisinde projeler hazırlıyor. O dönemde -şunu da ifade edeyim ki- bizim parti çalışmalarımız aynen devam ediyor idi ve Sedat Çelikdoğan kardeşimiz de bu parti çalışmalarının içerisinde aktif olarak görev almaktaydı ama sanayileşme aşkını da bir kenara bırakıyor değil idi. Mesela biz 1969 yılında, içinde bulunduğunuz bu kurum ESAM'ı kurduk. O zaman biz henüz siyasi alana adım atmamıştık. Erbakan Hoca'nın siyasete girişi 69'un sonuna doğrudur. 69'un başında Erbakan Hoca'yla oturuldu görüşüldü, “Bakın, gelişmiş ülkelerin hepsinde stratejik araştırmalar yapan kurumlar var, Türkiye'de yok. Bunun ilk modelini kuracağız.” denilerek ESAM Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Merkezi kuruldu ve Sedat Bey ta başından itibaren bu ESAM'da en etkili rol alanlardan bir tanesiydi. Vefat ettiği dönemde dahi ESAM'da benim yardımcı pozisyonumda yönetim kurulundaydı.

Sedat Çelikdoğan tabii bizden bir hayli genç yani Teknik Üniversite'de tanıma imkânımız olmadı. Ben 1952 yılında mezun oldum. Sedat Çelikdoğan o tarihlerde liseye bile gitmiyordu. Ve ondan sonra İstanbul'dan ayrıldım, Devlet Su İşlerinde görev aldım. Önce 1957 yılına kadar Malatya Devlet Su İşlerini merhum Korkut Özal'la beraber kurduk.

Sonra ben 1957'den 1966 yılına kadar Diyarbakır'da Devlet Su İşleri Bölge Müdürü oldum. Ancak, o dönemde bizim Erbakan Hoca'yla temasımız hep devam ediyor idi. Mesele şunu ifade edeyim: Gümüş Motor şirketi kuruldu. Ben o dönemde Diyarbakır DSİ Bölge Müdürüyüm. Bir gün bir mektup geldi Erbakan Hoca'dan, diyordu ki: "Biz Gümüş Motor diye bir şirket kuruyoruz. Sizin öyle birikiminizin olması mümkün değil, genç mühendissiniz. Ancak, sembolik de olsa buraya mutlaka ortak olmanızı istiyorum ben." O zaman 5 bin liralık bir tasarrufum vardı ve Gümüş Motor'a 5 bin lirayla ortak oldum. Ondan sonra, çeşitli oyunlardan sonra bu Pancar Motor'a devredildi. Dolayısıyla benim 5 bin liram oraya intikal etti. Ben teberrüken o parayı hiç çekmedim. Her sene veya iki yılda bir genel kurul olduğunda "ortağımız" denilerek "Genel kurulumuza gel." diye bana mektup geliyor. Benim orada 5 bin liralık hissem de duruyor.

Şimdi bunu şunun için söyledim: Bu temaslar sırasında Erbakan Hoca'mız bize "Teknik Üniversite'de vaktiyle benim kürsümde olan çok değerli bir arkadaş vardı, bu ağır sanayi çalışmalarında mutlaka onun bizim aramızda olması lazım." dedi ve Teknik Üniversite'de tanışmamız çeşitli vesilelerle oldu, bunları bilmem söylemeye ihtiyaç var mı? Yalnız, bilmenizde şu fayda var: O dönemin büyük âlimlerinden bir zatın akşam sohbetleri oluyor idi. Teknik Üniversite'de küçük bir mescit vardı. Daha doğrusu, Erbakan Hoca ve arkadaşları Gümüşsuyu'daki Teknik Üniversite binasının arka bahçesinde bir bekçi kulübesini üniversitenin haberi olmadan mescit hâline getirmişler. Ben ilk defa oraya gittiğimde Erbakan Hoca'yı orada gördüm. Belli bir süre sonra o bahsettiğim büyük âlimin akşam sohbetine gittiğimde bir baktım ki orada oturanlardan biri Erbakan Hoca, biri de

merhum Nurettin Topçu idi ve dolayısıyla bizim aşağı yukarı 1949'dan itibaren o sohbetlerden çok yakınlığımız oldu ve dostluklarımız da böylece gelişti. Ne zamanki biz Ecevit'le 1974'te MSP-CHP koalisyonunu kurduk, ağır sanayinin ilk adımı da o zaman atıldı. Ama ondan evvel bir Gümüş Motor tecrübesini geçirmiş idik.

Bizim haricimizde sanayi ile ilgilenen bir kuşak görmedik. Bir toplantı var idi. O toplantıda sol eğilimli olan bazı gençler konuşmalarında hep "68 kuşağı... 68 kuşağı..." diye bir söz kullanıyor idiler. Söz sırası bana geldiğinde "Bakın, arkadaşlarımız boyuna '68 kuşağı' diyorlar. Yalnız size bir sorayım: 68 kuşağı olarak şu ülkede çıktığınız bir çivi var mı? Bana bir örneğini verin. Ama bir de 50 kuşağı var. Şu anda Türkiye'de gördüğünüz yeni fikirlerin, yeni tesislerin hepsi bu 50 kuşağının eseridir." dedim. Tabii mesela bir Demirel'i de 50 kuşağı içinde saymak mümkün. Mesela bir Turgut Özal. Turgut Özal o dönemde Erbakan'ın en yakınında bulunan bir isim idi. Ve bunlar, o bahsettiğiniz Sedat Çelikdoğan da dâhil, o bahsettiğim mübarek zatın sohbetleri içerisinde pişmiş olan kimselerdi. Yani bunların en önemli vasıflarından birisi, alanlarında en iyi yetişmiş olanlar, aynı zamanda hepsinin müştereken söylediği bir söz vardı: "Kalkınma iki kanatlı olacak; maddi kalkınma, manevi kalkınma. Manevi kalkınma olmadan maddi kalkınma yapılması mümkün değil." Dolayısıyla Sedat Çelikdoğan'ın da anlayışı buydu, Turgut Özal'ın da, tabii, en başta da bize liderlik yapmış olan Erbakan Hoca'nın da. Yani dolayısıyla, Sedat Çelikdoğan'ı en kısa şekilde bir tarif edin derseniz şöyle tarif ederim: Mesleğinin en iyisi. Türkiye sanayileşmesini aşk hâline getirmiş olan biri ve lider ülke kalkınmasını hedef edinmiş olan, ancak gerçek anlamda bir Müslüman. İslam inancı içinde, İslam inancının ayrılmaz parçalarından birisi

cihat şuurudur ve cihat aşkıyla dopdolu olan bir değerli kardeşimiz diye tarif ederim Sedat Çelikdoğan'ı.

Benim hemşehrimerdir, ailesi Malatyalıdır. Bilmem biliyor musunuz? Malatya'nın Keferdiz diye bir beldesi var, Pütürge ilçesine bağlı, bir aşiret gelmiş yerleşmiş oraya. Mesela Pütürge'de umumiyetle Kürtçe konuşurlar, bu Keferdiz'in sakinleri Türkçe konuşurlar. Merhumun babası oradan kalkmış Ege'ye gitmiş ve dolayısıyla Sedat Çelikdoğan orada doğmuş, büyümüş, yetişmiş ama Malatyalılık vasfını hiç unutmadı. Merhum bir kayınpederi var idi, bilmiyorum hiç ondan bahsedildi mi, inanılmaz bir insan idi. Neydi bunun vasfı? Hizmete kendini adamış olan bir vakıf insanı. Gider gezer bir köyde su yok, hâli vakti de yerinde, hemen oranın su işini o halleder. Bir de Türkiye'de nerede bir evliya türbesi var, bunu en iyi bilenlerden bir tanesi. Babası vefat etmeden evvel Sedat'a "Oğlum, beni bir Malatya'ya götür de oradaki akrabalarla bir helalleşelim." demiş, olmamış, vefat etmiş. Onun üzerine demiş ki kayınbabası: "Sen derhâl oraya gideceksin, baban adına onları göreceksin. Ancak, Malatya ile Elâzığ arasında Abdulvahap El Kevani diye bir mübarek zatın türbesi var, orayı da mutlaka ziyaret edeceksin." Geldi bana söyledi. "Ya Sedat, biraz zor oraya gitmek. Çocukluğumuzda bizi götürdüler. Bir defa Malatya'dan Fırat Nehri'ni sallarla karşı tarafa geçtik. Biz o zaman çocuktuk. Sonra bazı yardımcı hanımlar bizi omuzladılar tepeleri çıktık ve orada türbeyi ziyaret ettik." dedim. Ve Sedat Malatya üzerinden gitti o türbeyi de ziyaret etti. Bundan dolayı da o kadar mutluydu ki, yani babamı götürmedim ama kayınbabamın tavsiyesiyle gene de o görevi yerine getirdim diye.

Tabii, kendisine özellikle Türkiye'nin kalkınmasından sorumlu olan makamlar tarafından yeteri kadar ilgi

gösterilmeyince o vakit kendi fabrikasını kurdu. Malum bu Konya yolu üzerinde kendilerinin bir yeri var, o da gene otomotiv sanayinin bazı parçalarını imal edecek tarzda. Büyük gayretler gösterdi. Tabii bu arada da “Efendim, şunları niçin biz yapmıyoruz?” sevdası içerisinde OSTİM modelini canı gönülden benimsedi ve onun sanayileşme hususundaki anlayışı şu idi: Böyle çok kapsamlı, büyük entegre sanayi tesisleri kurma yerine orta ve küçük ölçekli, ancak alanında tam uzman olan kurumlar organize edilmeli. Bunlar kendi aralarında bir organizasyonla en başarılı neticeleri alırlar. Bir de ekonomik bakımdan en uygun olanı bu. Şu örneği verebiliriz: Efendim, tek atlı bir araba düşünün, bu at o arabayı çekerken gücünün yüzde 100’ünü arabaya verir. Bir de iki atlı bir araba düşünün, her at ancak yüzde 70 gücünü verir. Bunu kovboy filmlerinde görürüz hani, 4 atlı, orada yüzde 50 ancak verilir. Demek ki büyüdükçe mevcut olan güç aşağıya düşüyor. Yüzde 100 kapasiteyle çalışanları organize eder bir araya getirebilirsiniz. Bundan dolayı OSTİM modelini canı gönülden benimsiyor idi. Ve Orhan Aydın gibi de bir değerli kardeşimiz ki, o da aynı zihniyete sahiptir, lider ülke kalkınmasından yana olan ve dolayısıyla bir yönüyle de millî görüşçü olan bir aziz kardeşimizle beraber.

Bunu o kadar canı gönülden sahipleniyordu ki... Bizim ESAM olarak her sene düzenlediğimiz Müslüman Topluluklar Birliği diye bir toplantımız var, geçen sene 26’ncısını yaptık. Başlangıçta Erbakan Hoca’nın başkanlığında olurdu bu. Aşağı yukarı 10 küsur seneden bu yana da benim başkanlığında devam ediyor. Mesela geçen sene 60 Müslüman ülkeden 125 misafirimiz geldi ve İslam âleminin çeşitli problemleri müzakere ediliyordu. O arada da dedi ki: “Ya şimdi Afrika’dan geliyorlar, kalkınmakta olan Müslüman ülkeler

var, bunlara güzel bazı projeler de takdim edelim. En uygun proje nedir? OSTİM modeli.” O vakit rica ettik Orhan Aydın kardeşimizden. “Bu sene size 1,5 saat vakit ayırıyoruz, gelip onunla ilgili şeyler de hazırlayacaksınız ve OSTİM modelini götürüp anlatacaksınız.” dedim. Nitekim bu OSTİM modeli söylendikten sonra 6-7 ülkeden heyetler geldi ve OSTİM’i ziyaret ettiler o modeli biz de uygulayalım diye.

Başarı bir aşk işidir. Bir konuyu kendinize hedef olarak belirleyeceksiniz. Ancak, o hedef sadece maddi olmayacak. Yani bir kuşun uçabilmesi için iki kanada ihtiyacı var, kanadın birini koparırsan o uçamaz. Dolayısıyla, hem maddi hem manevi kalkınmayı bir arada planlayacak bir ekonomik modeli... Sedat Çelikdoğan bu modelin örneklerinden biridir.

SONER AKSOY

(Dr., Eski Kütahya Milletvekili)

Gerçekten bizim kuşağın yetiştirdiği çok değerli bir bilim adamı Prof. Dr. Sedat Çelikdoğın, hepimizin iftihar etmesi, gurur duyması gereken birikimli bir şahsiyet. Bunu tarihin sayfaları arasında mutlaka layık olduğu yerde muhafaza edebilmemiz ve kendimiz camia olarak veya biraz sonra bahsedeceğim kültür yapısı içerisindeki insanlar olarak bu gibi kardeşlerimizi de sahiplenmemiz gerekir. Sedat Çelikdoğın, yerli bir aydındır, bizim münevverimizdir. Dolayısıyla onu sahiplenmek bizim görevimizdir.

Biz Sedat Bey’le 1961 yılında Teknik Üniversite’yi kazandığımızda her ikimiz de Makine Fakültesi’nin öğrencisi olarak girdiğimiz zaman tanıştık. Okulda, sıralarda devamlı beraber olduğumuz bir kardeşimizdi, arkadaşımızdı. Ama o bizim gibi yurtta kalmıyordu. Onun için onunla yurt arkadaşlığımız fazla değildi, daha ziyade okul arkadaşlığımız, ders arkadaşlığımız vardı. Sedat Çelikdoğın’ı o dönemlerde, küçük, sevimli, gülen ve sadece derslerine kendisini vermiş, çok ciddi not alan birisi olarak tanıyorum. Yazısı da çok güzeldi. Biz de devamlı not alırdık ama o zamana kadar böyle not alma alışkanlığımız olmadığı için yazılarımız kargaşık burgaşık olurdu, bazen kendi yazımızı kendimiz okuyamazdık. Kitaplarımız da yoktu. Yani o gün için hocalarımız bize termodinamik, ısı transferi veyahut da motorlar dersi;

mukavemet, statik, dinamik derslerini anlatırken bunların yaygın vaziyette basılmış değerli kitapları yoktu. Biz daha ziyade not alır, o notlar üzerinden imtihana hazırlanırdık. Biz biraz haylaz talebelerdik, o notlarda eğer gecikmeler olursa, Sedat da derslere çok muntazam devam eden ve dikkat eden, çalışkan bir öğrenciydi, notları ondan tamamlardık daha sonra. Onun notlarını rica eder, o notları alır kendi notlarımızla onu tamamlar imtihana öyle hazırlanırdık. Sedat Çelikdoğan'la beraber devamlı onun yanında olan, ondan hiç ayrılmayan Abidin Işık diye bir arkadaşımız daha vardı. İstanbul'dadır o arkadaş. O beş sene boyunca Abidin Işık -soyadı sanıyorum Işık- kardeşimiz de aynen Sedat gibi mütedeyyin, çalışkan ve Sedat'ın daima yanında, bitişiğinde olan bir kardeşimizdi. Herhâlde evleri de beraberdi, gider gelirlerdi. Onlarla beraber sınıfımızda başka çalışkan kıymetli arkadaşlarımız da vardı. Mesela, Allah rahmet eylesin, Prof. Dr. Osman Fevzi Genceli diye bir kardeşimiz vardı, o da akademik kariyer için kaldı ve İstanbul Teknik Üniversitesi'nde profesör oldu. Sedat Bey de onu iyi tanırdı. Sonra Ahmet Cavit Gür diye bir arkadaşımız vardı, o son sınıfta askeriyeye intisap etti ve şu anda emekli albay. Deniz Kuvvetleri'nden burs alarak okudu. Hakikaten o devirde böyle çok kıymetli daha başka çalışkan, kabiliyetli arkadaşlarımız vardı. O zaman en ağır üniversite orasıydı, başka da namlı bir okul yoktu. 60'lı yıllarda mesela Boğaziçi'nin isminden bahsedilmiyordu bile, ODTÜ'nün esamesi yoktu, ODTÜ burada daha yeni kurulmuştu. Biz imtihanına bile girmedik, lüzum görmedik, bilmiyoruz yani. En namlı okul İstanbul Teknik Üniversitesi'ydi ve en zor fakülte de Makine Fakültesi'ydi. Çok şükür oraya girme imkânımız oldu ve Sedat'la arkadaşlığımız orada başladı. Sedat Çelikdoğan, o günden

itibaren ciddiyetini koruyan, zamanını değerlendiren, lüzumsuz şeylerle meşgul olmayan bir arkadaşımızdı. Kapalı spor salonumuz vardı biz biraz onunla biraz da sosyal konularla ilgilenirdik. Bu arada İstanbul'da Beyazıt'ta Karaağaç İşhanı vardı, Karaağaç İşhanı'nın üst katında her çarşamba ve cumartesi günleri konferanslar olurdu. Aydınlar Kulübü diye bir kulüp vardı, o kulüp orada konferanslar tertiplerdi. Mesela Sâmiha Ayverdi o zamanın çok değerli kişilerinden biriydi, İsmail Hami Danişmend, Necip Fazıl Kısakürek, Nurettin Topçu ve buna benzer düşünce ve bilim adamlarını buraya davet ederlerdi, biz de oraya giderdik, o heyecanın içerisinde katılırdık. Orada tabii daha ziyade Necip Fazıl bizi etkilemişti. Necip Fazıl'ın evine kadar giderdik. Bunlara Sedat katılmazdı. Ama Sedat da bu manevi kültürü boş bırakmamak adına Abidin'le beraber Nurettin Topçu'nun evine giderdi. Biz zaman zaman ona da katılırdık. Nurettin Topçu da çok değerli bir bilim adamıydı, İstanbul Erkek Lisesi'nde felsefe veya sosyoloji dersi veriyordu. Ama o zaman çıkan mecmualarda yazıları olurdu, konferansları, seminerleri, ev toplantıları olurdu. O toplantılara giden istifade ederdi. Sonra talebe derneğimiz vardı bizim. Talebe derneğimizin faaliyetlerine katılırdık biz ama Sedat bunlara katılmazdı. Sedat daha ziyade derslerine dikkat eden bir arkadaştı.

Biz o faaliyetlerin içerisinde hareket ederken derneklerin hengâmeleri, oradaki mücadeleler, sol hareketler işte o zaman doğdu. Zaten 1960 İhtilali yeni olmuştu, ihtilalden sonra gelen hükûmetlerin yarattığı istikrarsız ortamda her türlü fraksiyon Türkiye'de cirit atıyordu. İşte bu fraksiyonların içerisinde bilhassa o zamanlar meşhur olan solculuk, komünizm veya sol düşünceler söz konusuydu. Bunlarla gençleri ifsat etmeye çalışıyorlardı. Bunlar öncelikle İstanbul

Üniversitesi'nde, Tıbbiyede veya Hukuk Fakültesi'nde yayılıyor, sonra da Teknik Üniversite'ye doğru geliyordu. Nitekim Teknik Üniversite'de bu tür gruplar oluşmaya başlamıştı ve Nurettin Topçu'ya, Necip Fazıl'a gittiğimiz için biz de sağ tandanslı veya muhafazakâr Anadolu genci olarak biraz daha kendimizin nereden geldiğimizi, nereye gittiğimizi, ne olmamız lazım geldiğini düşünmeye başlayan bir grup oluşturmaya başladık. Mesela ben Kütahya'dan İstanbul'a geldiğimde ikinci gelişimdi yani ondan evvel İstanbul'a, İzmir'e, Kayseri'ye, şuraya buraya, Kütahya'nın dışına çıkmış insanlar değildik. İstanbul'a gelince birdenbire denizden çıkmış balık misali bir sıkıntının içerisinde bulduk kendimizi.

O dönemde öğrencilerin arasında değişik fraksiyonlar ilk defa yayılmaya başladı. Daha önce de yayılmış, ondan önce de, Osmanlı Dönemi'nde de İttihat ve Terakkiyle pek çok akımlar Türkiye'ye girmiş o ayrı ama ben yaşadığım dönem itibarıyla söylüyorum, müşahhas olarak orada gördük ki, bu sol faaliyetler veya sosyalist akımlar çok canlı bir şekilde Türkiye'ye hâkim olma gayreti içerisindeydiler ve bunun için de Teknik Üniversite dâhil olmak üzere pek çok profesörleri getirtip konferans verdirirlerdi. O zamanlar hemen hemen şöyle iki akım vardı. Mesela Profesör Muammer Aksoy kapitalizmi temsil ediyordu, Profesör Sadun Eren de solculuğu ve sosyalizmi temsil ediyordu. Bunlardan biri gelip sosyalizmi anlatıyordu, öbürü gelip kapitalizmi anlatıyordu konferans salonlarında ve bunların her birinin dinleyicileri de farklıydı. Ben gidip her ikisini dinlemeye çalışırdım, bilgi edinmeye çalışırdım. Çünkü önce bilgi lazım, bilgi olmadan herhangi bir eyleme katılmanın bir anlamı yoktu.

Sonra başka akımlar ileri sürdüler. Mesela bazıları "Türkiye bir tarım ülkesidir. Biz tarımla kalkınmalıyız.", bazıları

da “Yok, bizim tarımı bırakmamız lazım, bir sanayi ülkesi olmamız lazım.” dediler. İş kalkınmaya doğru dönmeye başladı. Bunun içinde yine ilgili kişiler, çeşitli konferanslar ve bu konferanslarda da bir müddet sonra çatışmalar olurdu. Dışarıda, içeride sosyalistler ayrı, sağcılar ayrı dirençler gösterirlerdi. Fakültelerin dernekleri vardı; bizim Makine Fakültesi’nin, İnşaat Fakültesi’nin, Elektrik Fakültesi’nin, Metalürji Fakültesi’nin, hepsinin ayrı ayrı dernekleri vardı, daha sonra bu dernekleri ele geçirme faaliyetleri başladı. Mesela biz Makine Fakültesi’ni ele geçirdik, solcular da İnşaat Fakültesi’ni ele geçirdiler farz edelim, böyle bir gayretin içerisine girildi. Biz bu derneklerle Millî Türk Talebe Birliği’ne bağlı olurduk, öbürleri de talebe federasyonu yönünden kurulmuş, solcuların bir araya getirdiği bir derneğe bağlı olurdu. Ve bir müddet sonra, istikrarsızlık çok hâkim olduğu için yani ihtilal bitmiş, sene 63, 64, 65, hükûmetler de zayıf, biri gelmiş biri gitmiş, bir seçim olmuş, hatırladığım kadarıyla bir ara Gümüşpala olmuş, sonra o gitmiş Demirel olmuş filan, 70 ihtilaline doğru gidiyoruz yani, ortalık iyice karışık. Gruplar yürüyüşler yaparlardı. Bir gün sağcılar başlardı Beyazıt’tan Taksim’e kadar yürüyüş yapmaya, öbür gün solcular başlardı. Sağcılar solcuların yürüyüşünü keserdi, solcular sağcıların yürüyüşünü keserdi. Böyle bir hengâme. Ve bütün bunlar o günkü istikrarsız hükûmetin kontrolü ve denetimi altında olurdu. Birisi sanki bunların olmasını istiyormuş gibi, bu istikrarsızlığın devamını istiyor gibi bir hâl vardı ve Türkiye hep yerinde sayıyordu bu arada. Gelişme yoktu, inkişaf yoktu, sanayileşme yoktu, tarımda ilerleme yoktu, hiçbir şey yoktu yani.

Rahmetli Sedat Bey bu olayların hiçbirine katılmazdı, o derslerine bakardı.

O dönemde biz Türkiye'nin hem tarım hem sanayi toplumu olması lazım geldiğini ifade ediyorduk ve bu kapitalist ve liberal ekolü mümkün olduğu kadar desteklemeye çalışıyorduk ama sosyalist veya sosyal tedbirlerin alınmasından da yanaydık, görüşlerimiz böyleydi. Ama bunları solcu militanlara anlatamıyorduk. Çünkü onlar biraz şartlanmıştı dışarıdan kanalize edildikleri için illa bizim belli görüşleri kabul etmemizi istiyorlardı.

Sayın Erbakan'la tanışmamız da şöyle oldu. Yani o bizim 3'üncü, 4'üncü sınıftaki derslerimize geldi ama biz daha önce Gümüşsuyu'nda Makine Fakültesi'nin bulunduğu binanın ortasındaki -o kare şeklinde bir binadır, ortası boştur, laboratuvarlarının kapıları ortaya açılır ve ortada da küçük bir mescit vardır- o mescitte buluşurduk arkadaşlarla beraber, namazımızı kılar tekrar derslere girerdik. İyi bir şeydi yani. İşte oraya takunyasıyla gelen, orada bizimle abdest olan ve bazen bize imam olan bir hoca vardı. Kim bu? Necmettin Erbakan. Ve doçentti o zaman, profesör yapmıyorlardı. Birkaç defa da profesörlükten döndüğünü duymuştuk. O zamanlar kürsü hâkimiyeti vardı, şimdiki gibi bölümler yoktu. Orada Hikmet Binark diye mason bir kürsü profesörü vardı ve onun ağzından ne çıkıyorsa o oluyordu. Erbakan çok değerli bir bilim adamı olmasına rağmen profesörlüğünü alamamıştı ama sonra söke söke aldı. Erbakan'ın zaten siyasetçi olacağı o zamandan belliymiş. Bize namaz kıldırırdıktan sonra dönerdi arkasına bizimle tanışırdı ve bir defter vardı ona isimlerimizi kaydederd. Nitekim bu kayıtlardan sonra... İşte orada konuşmalar yapıldı sanayi, kalkınma, Türkiye'nin ilerlemesiyle ilgili, onlara katılımlarımız dolayısıyla herhâlde bizim isimlerimizi kaydetmişti ve 1973 yılında Millî Selamet Partisini kurduktan sonra da bana "Sen Kütahya'dan sorumlusun

ve Kütahya'ya gideceksin aday olacaksın.” dedi. Yani o defter çalışmaları, o günkü hazırlıkları kendini gösterdi. Böylece, siyasi hazırlığın içerisinde olduğu o günlerden anlaşılıyordu. Bu çalışmalarda daha ziyade dersleriyle alakalı çalışmalar içerisinde olduğunu görüyoruz Sedat Bey'in.

Okuldayken bu sosyal faaliyetlerin içerisinde bulunuyor, sabahleyin derste beraber oluyorduk ve konuşmalarımız tabiatıyla ona yansıyor. O da o hayatın içerisindeydi; akşam yürüyüşün nasıl olduğunu, sabah neler konuşulduğu filan, hepsini biliyordu yani. Dolayısıyla, Anadolu'dan gelmiş bir genç olarak ve mütedeyyin bir yapısı bulunduğundan dolayı o zaman hepimiz namaz da kılıyorduk, dolayısıyla cemaat olarak da birbirimizi tanıdığımız için kültür yapımız birbirine çok benziyordu. Bizim bu çerçevede içerisindeki konuşmalarımızın sonunda Türkiye'nin kalkınması için nelerin yapılması lazım geldiği istikametinde çok ciddi sorunlar bizim gönlümüzde ve ruhumuzda tecelli etmeye ve bizi rahatsız etmeye başladı. Mesela ben 1973'te onun için siyasete atıldım, ona benzer konferanslara, Necip Fazıl'ın konferanslarına onun için katılıyorduk. Niye Necip Fazıl'ın konferansına gidelim? Necip Fazıl'ın konferansı tamamen hem millî duruşu anlatıyor hem millî görüşü anlatıyordu. Daha sonra Sayın Erbakan da “millî görüş” ismi altındaki bu yapılanmanın sonunda ona organik bir fikrî manzume ortaya çıkardı ve onun adına “millî görüş” dedi. Ve bu millî görüşe gelen arkadaşların hepsi de o dönemin Anadolu'dan gelen aydınlardı, münevverleriydi. Yani Anadolu'nun has aydınlardı, bizim milletimizin gerçek aydınlardı onlar. O aydınlar Türkiye'nin geleceği için ilk harcı koyuyordu benim kanaatime göre. Biz o gayretleri eğer göstermeseydik, o ilk harçları o zaman koymasaydık bugünkü yöneticilerin olması

mümkün değildi. Hepimiz yerli olarak, bilhassa makine mühendisi olmamız dolayısıyla yerli sanayinin gelişmesini, kendi sanayimizi kendimizin geliştirmemiz lazım geldiğini ki, o zamanlarda zaten Sayın Erbakan makine yapan makineleri üretmek lazım geldiğini ifade ediyordu ve biz o zamanlar onun Almanya’da Leopard tanklarını yaptığını, imal ettiğini, o noktada destek verdiğini, Türkiye’ye de bunların yapılması lazım geldiğini söylüyorduk. Aydınlar Kulübü konferanslarında bunlar hep tercüme ediliyor, söyleniliyordu. Nurettin Topçu’nun konferanslarında da bunlar dile getiriliyordu. Dışa bağımlı olmanın çok yanlış olacağı ve bundan bir an evvel kurtulmamız lazım geldiği ifade ediliyordu.

Tabii, biz “millî duruş” veya “millî görüş” ifadesini daha ziyade Erbakan’ın 1973 yılında siyasi ortamda ileri sürdüğü millî görüş ilkesiyle ortaya koyduk, o zaman daha ziyade özümledik. Erbakan millî görüşü siyasi partinin bir ilkesi olarak ortaya koymadan evvel bunu defalarca konferanslarla pekiştirdi. Mesela Ankara’da benim de kurucusu olduğum ESAM (Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Merkezi) diye bir merkezimiz vardı. Biz oraya Profesör Hamidullah’ı bile getirip orada konuşturmuştuk. Çeşitli bilim adamlarını konuşturuyorduk. Sayın Erbakan da orada millî görüş ilkelerini anlatıyordu. Tesadüf, hep beraber Ankara da bize Allah iş verdi, imkân verdi. Yani Sedat’ın arkadaşları olan Kahraman Emmioğlu, Hüseyin Kami Büyüközer, Ertan Yülek, Cevat Ayhan gibi arkadaşların hepsi Planlamada göreve başladılar. O günlerde Turgut Özal Planlama Müsteşarıydı, bu arkadaşlarımızı aldı, sonra ben de oraya girdim. Orada hep beraber olduk. Bu arada ESAM’ı kurduk. Geceleri ESAM’ın toplantıları olurdu. Sedat Bey de o sırada doktorasını veya doçentliğini ikmal etmek üzere çalışmalar yapıyordu. Biz

bu ESAM teşkilatında millî görüşü olgunlaştırdık. Hoca anlatırdı, biz itirazlar ederdik, dolayısıyla millî görüş siyasi bir slogan hâline geldi. Önce Millî Nizam Partisi'ni kurdu, kapatıldı; arkasından Millî Selamet Partisi'ni kurdu. O zamanlarda parti kapatmak âdetti, çok kolay da yapılabilirdi. Şimdi biliyorsunuz artık parti kapatmak o kadar kolay bir şey değil ve millî görüş, millî duruş o zaman Türkiye'de yaygınlaştı. Mesela biz siyasi propagandaları 1973 yılında Erbakan ve ekibiyle beraber yaparken, "Efendim, işte Türkiye'de kapitalizm var, sosyalizm var, bunlarla bir yere gitmek mümkün değildir çünkü bunların her ikisinin de fikir babaları yabancıdır. Yani birinin Karl Marks'tır, kökeni farklıdır, öbürünün ki Ricardo'dur, bilmem nedir, kökeni farklıdır, bizim milletimizin filozofları değildir. Bunlar bizim kalkınmamız için ölçü ve değer olamaz. Bizim kendi insanımızın, kendi filozofumuzun, kendi bilim adamımızın ortaya koyduğu teoriler veya görüşler istikametinde kalkınmamızı yapmamız lazım. Bu da millî görüştür." diyerek millî görüşü ve millî duruşu anlatmaya çalışıyorduk.

Dönemin mühendislik anlayışı ve Sedat Çelikdoğan

İnsanları böyle somut, net mühendis olarak yetiştirmek fakültelerin kendi gayeleri olabilir ama eğitim sistemlerinin gayesi onları her şeyden önce yerli, millî, kendi toplumunun aydını olan mühendisler olarak yetiştirmek olmalıdır. Ben bunu Batı'nın çok iyi yaptığını biliyorum. Bizde ortaokul ve lise derslerinde tarih bilinci tam olarak verilmediği için bir müddet sonra mühendislik imkânlarını eline geçirenlerin daha sonra bize meyve vermeyen ağaçlar olduklarını, bize gölge vermeyen ağaçlar olduklarını çok gördüm ben. Onun

için, okulların eğitim sistemlerinin yapamadığını o dönemde işte bizim bu faaliyetlerimiz yaptı. Biz bir yandan üniversite eğitimini, matematikte, mühendislikte, makine elemanlarında bunları okurken bir yandan da sosyal konulara ağırlık verdik. O zamanın hengâmesi içerisinde daha ziyade solcular bizi bu istikamete itti. Biz solcu olamayız dedik. En azından liseden bu kültürle gelmişiz, komünist olamayız. O zamanki sosyalizm veya solcu anlayışında direkt komünizm anlaşılıyordu. Dolayısıyla, biz ne olmalıyız, ne olmamız lazım gelir düşüncesi içerisinde hareket ediyorduk. O gün geçerli olan akım da liberal akımdı, kapitalizmdi. Tabii onun da mahzurları vardı, onlar da okununca görüldü. İkisi de bizden olmadığına göre biz ne yapmalıyız düşüncesi o zamandan bizi de, Sedat Çelikdoğan'ı da tabiatıyla sardı. Onun için, Sedat Çelikdoğan belki bu yürüyüşlere katılmıyordu ama bu konferansların çoğuna katılıyordu, özellikle Nurettin Topçu'nun ekolü içerisinde yer alıyordu, o tartışmalarda sağ tandanslı birisi olarak o günkü bu fikrî gelişmeye sahip olmaya çalışıyordu. Bu hengâmeyle biz mezun olurken farkında olmadan çok önemli nitelikler kazandık. Bu niteliklerin en önemlisi, birlik ve beraberliği korumak oldu. Mesela arkadaşlarımız Planlama'ya gittiği zaman diğer arkadaşlarını da Planlama'ya çağırırdı. Planlama tamamen o güne kadar solcuların elinde idi. Tabii daha yeni kurulmuştu ama solcular hâkim idi. Ama bizlerin gitmesiyle Planlama'nın yapısı biraz değişti. Bu arada bir yasa çıktı ve özel okulların kurulması, mühendislik ve mimarlık akademilerinin açılması imkânı oluştu ve Ankara'da, İstanbul'da, İzmir'de, çeşitli yerlerde mühendislik ve mimarlık akademileri açıldı. Biz bu akademilerde hoca olmaya başladık. Buraya hoca olurken Prof. Mehmet Bilge, onun kardeşi, beraber orada o üniversitenin

kuruluşunu meydana getirdikten sonra yine bizim aynı ekibi oraya hoca olarak davet etmeye başladı. Biz özel okullara hoca olarak gitmeye başlayınca hem çocuklarla ilgileniyorduk hem de aynı kültürü aşılamaaya çalışıyorduk. Yani insan mühendis olabilir ama mühendis olmakla beraber sosyal bir yönü de olması lazım. Bu sosyal yönünün içerisinde millî duruş çok önemlidir, millî bir kültüre sahip olmak çok önemlidir. Yoksa başkalarının oyuncağı olursunuz, elinizdeki imkânları başkalarına verirsiniz. İşte Orhan Aydın onlardan biriydi mesela. Geceleri de talebelerimiz vardı, gündüz de. Çok büyük bir alaka vardı bizim Gazi Mühendislik ve Mimarlık Akademisine. Prof. Mehmet Bilge'yi, Sedat Çelikdoğan'ı, Prof. Ekrem Pakdemirli'yi, bizi, Necmettin Erbakan'ı, Mahmut Tanrikulu'nu, hatta Avusturya'dan Prof. Herrlinger'i dahi davet ederlerdi ve on beş günde bir tasarı geometrisi hakkında ondan bilgi alınırdı. Böylece çocuklarımızı iyi yetiştirmeye çalışırdık. O dönemde yetişen mühendisler şu anda Türkiye'nin sanayisinde çok önemli yerlerdedir ve aynı zamanda sosyal yönleri de olan arkadaşlardır yani. Çünkü biz oraya gittiğimizde sadece hocalık yapmadık, onlara bir şeyler aktarmaya, bildiğimiz şeyleri anlatmaya çalıştık.

Bu arada Sayın Erbakan boş durmadı, bütün bunların somut tecessüsü için parti kurdu. Şimdi Türkiye'de "millî görüş" adı altında veya millî duruşu ortaya koyan meselenin kökünü, temelini atan Sayın Erbakan'dır. Bir siyasi parti kurmak suretiyle bütün bu konuşmalarının ve düşüncelerinin hepsini orada toplayarak bir sistem hâline getirdi yani ekonomiye, sosyal hayata, tarıma, sağlık konularına "millî görüş" dediğimiz o fikrî manzume nasıl uygulanabilirin problem olarak ortaya çıkmasını ve bunun çözülmesini sağladı. Böylece Türk millî tarihinde, Türk millî yapılanmasında

Anadolu gençliğinin hem siyaseti tanınmasına, siyasete girmesine hem de bu millî duruşun kökünün ve temelinin atılmasına vesile oldu. İşte Recep Tayyip Erdoğan da onun ekolünden gelmedir. Erbakan'la beraber uzun müddet çalışmış, millî görüşün başında bulunmamış ama aradan, gençlik kollarından girerek o ruhu yakalamıştır.

Sedat Çelikdoğan'ın burada çok önemli bir rolü olmuştur. Biz işin laf tarafındayken, bu olayları konuşurken veya bürokratik olarak çalışmalar yaparken Sedat Çelikdoğan bu lafları müşahhas hâle getirmeye çalışmış ve kalkınmada millî bir hamlenin yapılması için işin altına elini koymuştur yani somut yapıların altına imzasını atmıştır. Bu çok önemlidir. Mesela 1973'ten sonra Erbakan CHP'yle anlaşma yaparak iktidara geldikten sonra hemen Sanayi Bakanlığında bir yapılanma olmuştur. Bu yapılanmanın içerisinde ağır sanayi hamlesi başlatılmıştır ve bütün ağır sanayi fizibilite-lerini araştırma-geliştirmeye ilgili genel müdürlük olarak benim bulunduğum Genel Müdürlük yapmıştır ve bunların içerisinde TÜMOSAN bugünlere kadar gelen en önemli yatırımlarından biridir.

TÜMOSAN, bizim DPT'de fizibilitesini yaptığımız bir kuruluştur. 1960-65'te Planlama beş yıllık kalkınma planları yaptığında daha o zamandan yazmış "Türkiye, motor sanayisini kurmaya mecburdur." diye. Yani Planlama kamu kurumuna emreder, özel sektörü teşvik eder. Planlamanın kanunudur bu. Ama hiç kimse ilgilenmemiş ta 70'li-80'li yıllara kadar. Onun için biz hemen motor yapmayı düşündük ve TÜMOSAN'la ilgili -daha TÜMOSAN ismi filan da yok - bir fizibilite yaptık. Bu fizibilite-lerden sonra isimlerini koyduk Sayın Hoca'yla beraber. TÜMOSAN, TEMSAN, TESTAŞ, TUSAŞ, buna benzer isimler koyarak ağır

sanayide, elektronik sanayisinde, türbin sanayisinde, motor sanayisinde ve uçak sanayisinde... O zaman TUSAŞ'ın başına Prof. Mehmet Akyurt, TÛMOSAN'ın başına da Sedat Bey getirildi. Sedat Çelikdoğan bu görevi aldıktan sonra A'dan Z'ye her şeyini tanzim etmeye çalıştı. Sedat Bey'in bir özelliği vardı, bütün her şeyini kendisi yapmak isterdi yani çok fazla etrafındaki adamlara görev verip "Sen şunu yap, sen şunu yap" demekten ziyade her şeyini kendisi yapmak isterdi. Titizdi, beğenmezdi. Mesela TÛMOSAN amblemi vardır, onu kendisinin yaptığını ben gözlerimle gördüm. O kadar titizdi. Yani onun geometrisini kendisi çizdi ve TÛMOSAN'ın amblemi olarak geçirdi, halletti.

Tabii motor sanayisinin kuruluşunda bugün TÛMOSAN yüzümüzü güldürüyor ama onu OSTİM alamadı, burada kendisi varken almak istediler. OSTİM alsaydı Sedat Bey tekrar başına geçecekti, iyi olacaktı, kısmet olmadı ama bugün alanlar da TÛMOSAN'ı işletiyorlar, ismi işletiyorlar ve firma yürüyor. Bu önemli bir yapılanma yani A'dan Z'ye traktörün her şeyini yapabiliyorlar. Geçen sene 73 bin traktör satıldı.

"Devrim" diye bir araba yaptılar, yarım bıraktılar. Yani dışarıdan sabote edildi. "Anadolu" ismiyle bir araba yaptılar, yarım bıraktılar. O da sabote edildi. Çünkü başlatanlar yerli ve millî değildi. Olay bundan ibaret. Yani biz kendi münevverimizi henüz yeni yetiştiriyorduk, münevverimizi yetiştirme yolunda adımlarımız henüz bitmemişti. Yani bir toplum kendi aydınını yetiştiremezse o toplumun bir yere gitmesi mümkün değildir. Onun için biraz eğitime ağırlık verdik ve bu akademiler kurulduğu zaman hemen derhâl Prof. Mehmet Bilge Bey bu işin başına geldi. O, millî duruşu olan bir adamdı, Erbakan tabiatında ve kültüründe bir adamdı. Ve hemen camiayı toplayarak orada böyle millî yapı

istikametinde olan, aydın, münevver ve Türkiye'nin beklediği insanı yetiştiren bir profil ortaya koymaya çalıştılar. Oradan mezun olan makine mühendisleri, inşaat mühendisleri, ondan sonra kurulan sosyal derneklerde hep görev aldılar. O zamanlar makine mühendisliği de kıymetli. Hele Teknik Üniversite mezunu olanlar daha kıymetli. Biz talebeyken bizim öğrenci derneklerine fabrikalardan teklif gelirdi “Gelin size paralı staj imkânı sağlayalım.” diye. Biz paralı stajlar yaptık, daha talebeyken para kazanırdık yani. Ama şu anda eğitim sistemleri değişti. Tabii üniversiteler hâlâ bizim istediğimiz, düşündüğümüz üniversiteler hâline maalesef gelemedi. Üniversite, bilim-sanayi-pazar zincirinin en önemli halkasıdır. O halkayı tam manasıyla oluşturamadılar. İttihat ve Terakkiciler bunu iyi bildikleri için İttihat ve Terakki Cemiyetini önce Teknik Üniversite’de ve Tıbbiyede kurmuşlar. İttihat ve Terakki’nin ilk kuruluş yerleri oralar. Oralardan gelen İttihatçılar Osmanlı’yı yıkmış. Onun için üniversiteler çok önemli. Bugün dahi üniversite henüz istediğimiz, bizim aydınımızı, bizim münevverimizi yetiştiren okullar değildir ama o istikamete girmiştir. Neden? Çünkü şu anda rektörlerini tayin etme, dekanlarını tayin etme imkânlarımız doğmuştur ve buralarda hakikaten aydın rektörler, aydın dekanlar, aydın ve münevver hocalar artmıştır.

Mesela daha önce üniversitelerin açılmasını hiç istemediler. Biz de istedik ki üniversitelerin çok olması lazım. Bizim nüfusumuza göre 500 üniversitemizin olması lazım şu anda. Hâlbuki biz 187 üniversiteye sahibiz.

D-8 Projesi ve Sedat Çelikdoğan

Ortak uçak yapmayı düşünüyorlardı. Sedat Bey uçak prototipi üzerinde çalışıyordu, geliştirmişlerdi ve bir müşterek

uçak yapacaklardı. Bu istikamette çeşitli toplantılar yaptılar, önemli gelişmeler oldu ama o dönemler iktidarların hep istikrarsız olduğu dönemlerdi. Siyasi istikrar olmadığı için bir müddet sonra iktidarlar değişince Sedat Bey'i de bu görevden aldılar, D-8 organizasyonu da bitti. Ama buna rağmen Sedat Bey yapılanmadan vazgeçmedi hiç. Daha sonra en önemli icraatlarından biri de özel sektör vasıtasıyla yapmış olduğu Ortadoğu Rulman Sanayi'dir. Ortadoğu Rulman Sanayi'de çok başarılı bir imtihan verdi. Bizzat o kuruluşun sahibi Kayserili halıcı bir arkadaş olmasına rağmen Sedat Çelikdoğan'a güvendi, imkânlarını önüne serdi ve Rahmetli Faruk Lüleci'yle beraber çalıştılar. Faruk Lüleci bizden bir devre sonra 141 etüdünde çalışan kıymetli bir mühendis arkadaşımızdı. Onun adını burada rahmetle anıyorum. O da Sedat Çelikdoğan gibi lisan bilen, müdekkik, iyi bir mühendisti. Beraber çalıştılar ve beraber ORS'u kurdular. Hatta orada dert yananlardı bana: Rulmanda istenilen, daha ince vasıfta özel rulmanları yapabilmekle ilgili know-howları alamadıklarını söylerlerdi. Para teklif etmelerine rağmen vermiyorlar adamlar. Niye? Biz Türk'üz, Müslüman'ız diye.

Türkiye'nin gelişmesini istemiyorlar

Biz otomotiv sanayisinde, traktör sanayisinde veya makine imalatında kullanılan rulmanlarla alakalı -biraz daha kabasını- know-howlarını alarak Ortadoğu Rulman Sanayi'yi kurduk. Ama bu bile çok büyük bir başarı. Bunun için bunların gitmedikleri, gezmedikleri yer kalmadı. Japonya'sından ta Avrupa'sına varıncaya kadar her yeri gezdiler. Burada emeği çok büyüktür Sedat Bey'in, yalnız bu noktada değil, diğer bütün sanayi kollarında. Kendisinin motor fabrikası Yavuz Motor Fabrikası'nda dizel motor yapmıştır kendisi. Sonra çok önemli

bir şekilde piston, biyel imalatı vardır orada, o biyelleri imal etmiş yani motordan vazgeçmemiştir ve ihraç etmiştir Sedat Çelikdoğan. Tek başına yapmıştır bunları birçok engel olmasına rağmen. O zamanlar motor yapmaya kalkanları engelliyorlardı. Erbakan da mesela İstanbul'da motor fabrikası yaptı biliyorsunuz. O motor fabrikasını devam ettiremedi, engellediler. Türkiye'de ilk uçak sanayinin kuruluşundan itibaren birçok stratejik sanayi kuruluşları engellenmiştir. Uçak fabrikası da, uçak imalatı da Türkiye'de hep yerli olmayan kişiler tarafından engellenmiştir. Mesela ben uçak sanayinin Ahmet Emin Yalman tarafından engellendiğini ve o günkü iktidarın ona inandığını iyi biliyorum. Şükrü Er diye bir makine mühendisi Etimesgut'ta bu uçak sanayisinde çalışırken uçak motoru ve uçak imal ettiklerini orada açıkça, tarihen görüyoruz. O Hürkuş'u görüyoruz, onun da yaptıklarını görüyoruz ama ondan sonra bunların gelişmesini engellediler.

Sedat Çelikdoğan ile hatıralar

Sedat Çelikdoğan çok sevimli, nazik, son derece kibar, kıymetli bir arkadaşımızdı. Onunla bazı konularda bizim ters düştüğümüz de olurdu. Mesela Sedat Bey son zamanlarda biraz türbelere merak sarmıştı. Bazı önemli kişileri yatır olarak telakki ediyor, orada evliyalar veya bilim adamlarının olduğunu düşünerek onların yerlerini keşfetmeye ve onlara kabir, türbe yapmaya adanmıştı kendisini bir ara, boş zamanlarında bunlarla uğraşıyordu. Bu yönüyle Sedat Bey'le burada takışırđık. Ama Sedat Bey bununla halkın arasına girerdi, halkla temas ederdi, halk insanıydı aynı zamanda. Yani kendisinin maddi imkânları olmamasına rağmen, çalışmalarıyla, gayret ederek, çocuklarıyla beraber Gölbaşı'nın çıkışında o fabrikayı kurmuş olması çok büyük bir başarıdır onun için.

Ben fabrikaya da gittim, o varken onunla beraber gezdik, ziyaret ettik. Onu tebrik ettim, gerçekten çok önemli bir çalışma yaptı. O çalışmalarda çok sıkıntılar çektiğini, devletten destek almadığını, iktidar istikrarsızlıklarını yaşadığından dolayı gelişemediğini ifade ediyordu. Hâlbuki şu anda böyle birisi olsa devlet hemen ona her türlü imkânı açmaya hazır. Ama o zaman Sedat'ın böyle bir şansı yoktu. Ama Sedat Bey bilimsel hayatını hiç ihmal etmedi. Bütün bunlarla beraber üniversiteye ders vermeye gitti, doktora yaptı, doçentliğini, profesörlüğünü aldı ve devamlı çalışmaları oldu.

Sedat Bey'in bende önemli bir hatırası da şudur: Talebeyken biz Anadolu'daki fabrikalara staj yapmaya giderken o Almanya'dan gelen bir staj talebini kabul etti ve Almanya'ya gitti. Almancasını da orada geliştirdi, Almancası iyidir. Aynı yurttan 141'de kalıyorduk, o da sonradan katıldı 141'e. Bana "Almanya'dan bir şey ister misin?" dedi. Ben de kendisinden rica edip o yokluğumuz içerisinde teyp ve fotoğraf makinesi istedim. O imkânsızlıkların içerisinde artık parasını gelince mi ödedim, giderken mi vermiştim bilemiyorum, bana ikisini de temin etti. Sedat "Olur, getiririm." demişti ve sözünde durdu getirdi. Getirdiği teyp de kocamandı. Trenle gidip geliyorsun, uçak filan yok. Grundig TK 23 diye bir teyp. büyük bantları vardı saran, iki taraflı ve ben onunla Necip Fazıl'ın konferanslarını hep banda almıştım. Fotoğraf makinesini de çok uzun müddet kullandım ama maalesef bir gün arabanın camını kırdılar, içinde filmlerle beraber İstanbul'da çaldılar onu. Ama Grundig TK 23 evde hatıra olarak duruyor ve arada bir açarım Necip Fazıl'ı dinlerim ve Sedat Çelikdoğan'ı rahmetle anarım yani. O hatıradır, orada kalır.

Sedat Bey, gerçekten, baştan da söylediğim gibi, örnek bir Anadolu aydınıdır. Yani Anadolu insanının, Anadolu

annesinin yetiştirmek istediği, görmek istediği bireylerden biridir ve çalışkandır. Ve çok akıllıdır, zekidir, bizim sınıfımızın en çalışkanlarından biridir, belki de birincisidir. Osman Fevzi Genceli vardı, Ahmet Bey vardı, birkaç arkadaş daha vardı, onların içerisinde Sedat Bey hakikaten sivrilmiş ve önemli bir başarı elde etmişti. Bunu da Erbakan keşfettiği için onu asistan olarak aldı ve doktora yapmasını sağladı. Çok da iyi oldu, akademik kariyere girdi. Böylece çok önemli talebeleri oldu. hem eğitim dünyasına hem de sanayiye çok büyük hizmet yaptı. Erbakan'la irtibatını hiç koparmadı. O siyasette ilerlerken onun siyasetine hiç karışmadı ama onunla entegre olarak çalışmalarını devam ettirdi. Bizim bu tür insanlara son derece ihtiyacımız var. Örnek insan olmaları bakımından bu kişilerin yeni gençlere tanıtılması, öğretilmesi, anlatılması gerektiği kanaatindeyim.

MEHMET ZİYATTİN TOKAR

(Eski Çevre Bakanı)

1976 yılında askerlik görevimi yapıyordum İzmir Bornova'da. O zaman Milliyetçi Cephe Hükûmeti vardı. Milliyetçi Cephe Hükûmetinde ağır sanayi hamleleri oluyordu. Bir gün gazetenin birinde ama orta sayfaların altında belki dikkatli bakınca ancak fark edilebilen küçük bir ilan gözüme çarptı. Bu ilanda "TÜMOSAN Türk Motor Sanayi makine mühendisleri arıyor." yazıyordu. Askere giderken işim vardı, bahçe traktörü yapan bir fabrikada konstrüksiyon mühendisi olarak çalışıyordum, oraya dönecektim fakat "Keşke şu motor projesinde ben de yer alabilsem." diye gönlümden geçti. O zaman Ramazan Bayramı'nda terhis oldum. Geldim, mahalleden tanıştığım Faruk Lüleci adında bir arkadaşım vardı, ona "Böyle bir ilan gördüm. Bu konuda nasıl yardımcı olabilirsin?" dedim. "Ha, ben orada çalışıyorum zaten, seni götürerim." dedi. Haberleştik. İyi hatırlıyorum, 1 Temmuz 1976. TÜMOSAN'ın bürosu o zaman Gaziosmanpaşa'da Budak Sokak 3 numarada küçük bir evde. Sedat Bey'e işte o zaman gittik, orada tanıştık. Orada tanışınca ben traktör motorları projesinde görev aldım. Sedat Bey'i o zaman tanıma fırsatım olmuştu. Hakikaten çok memnun kalmıştım.

İlk konuşmamızda tabii ki benim özgeçmişim önemliydi, ona baktı. Ondan sonra "Senin gibi arkadaşlara ihtiyacımız var burada. Hangi projede görev almak istersin?" dedi. Faruk

Bey o zaman traktör ve traktör motorlarına bakıyordu, beraber çalışmayı arzu ettiğim için “Motor projesi olursa uygun olur.” dedim, traktör motorlarında çalışmaya başladık. Çok samimi bir ortamdı orası. Budak Sokak 3 numaradaki ev, sanıyorum, 10 odası olan bir yerdi ama koskoca bir genel müdürlüktü. Yabancılar geliyorlar ellerinde çantalarla, Fransızlar, İngilizler, Almanlar, İtalyanlar, Japonlar, sürekli görüşmeler oluyordu, böyle aktif bir çalışmanın içerisindeydi. Biz de zaman zaman Sedat Bey’le karşılaşıyorduk, aynı katta kalıyordum ben de. Dolayısıyla orada çok güzel bir çalışma ortamı, çok güzel bir proje çalışması oluyordu, öyle tanışmıştım.

Sedat Çelikdoğan’ı farklı kılan nedenler

Aslında bunu birkaç bölüme ayırmak lazım. Sedat Bey’in mesleki yönü var, ahlaki yönü var, sosyal yönü var. Sedat Bey’in en büyük özelliği, tabii ki Türkiye’nin hasretle andığı Prof. Dr. Necmettin Erbakan Hoca’nın asistanı olması. İki asistanı var; biri Prof. Oğuz Borat, diğeri de Sedat Çelikdoğan. Sedat Bey o zaman doçentti. Doç. Dr. Sedat Çelikdoğan Türk Motor Sanayi’nin başına getirilmişti. Sedat Çelikdoğan bir sanayi âşığı, memleket âşığı, “Endüstride acaba neler yapabiliriz, neler ortaya koyabiliriz?” diye gecesini gündüzüne karıştırarak çalışan birisiydi. Sürekli fikir üreten ve bu fikirleri uygulamaya koyan birisiydi. Sedat Bey o zaman yani 1. Milliyetçi Cephe Hükûmetinin ağır sanayi döneminde en önemli görevlerden birini üstlenmişti. Erbakan Hoca kendi talebesine, kendi asistanına bu görevi vermişti ve de iyi yapmıştı. Türkiye’de motor sanayi olarak hiçbir şey yok. Zaten 1970’li yıllara gelene kadar Türkiye yalnızca montaj sanayiiyle veya gıda, maden ihracatıyla ilgileniyordu. Türkiye’ye o zaman Perkins yıllarca, 1961’den beri “Motor yapacağım.” diye

gelmişti, bir türlü fabrika kurmaz, oylar oyaldı. 1970’li yılların ikinci yarısında böyle bir hamle olunca “Bu motorda neler yapılabilir?” düşüncesi oluştu. Mesela traktör ve traktör motorları için İtalyan Fiat’la, kamyon motorlarıyla ilgili Mercedes’le -Mercedes’le anlaşmak kolay değil- cip benzeri motorlar için Mitsubishi’yle, ağır kamyon motorlarıyla ilgili Volvo’yla anlaşmalar yapılmıştı. Sedat Bey “Yalnız bu motor üretimi yeterli değil, bunların yanına ne koyabiliriz?” diye düşünüyordu. Sanayinin önemli bir hâle gelebilmesi için -bugün için de geçerlidir- döküm ve dövme sanayi... Mesela Türkiye’de dövme sanayi henüz yok, ağır, büyük dövmeler yapabilecek tesisler yok maalesef. “Ağır dökme sanayi, ağır dövme sanayi, bunları kuralım.” Bir de araçların yürüebilmesi için aktarma organlarına ihtiyaç var, Alman SDF’yle lisans anlaşması yapılmıştı. Sedat Bey bunların hepsinin anlaşmalarını bir yıl gibi kısa bir sürede imzalayabilmişti. O dönemde, hatırladığım kadarıyla, Avrupa -bugün de aynı şey, değişen bir şey yok- bizde bu sanayiler kurulmasın, tesisler kurulmasın, aktif olmasın diye ellerinden gelen bütün gayretlerle firmaları etkiliyorlardı. Tabii bu durumda İtalyan Fiat’ın durumu biraz farklıydı, İtalya’da Avrupa’dan değişik bir yapı vardı, orada komünistler işbaşındaydı, onlar Avrupa’nın baskısı altında olmazlardı. Kredi uygulamasında yani proje kredisi çıkartma, yatırım kredisi çıkartma konusunda İtalyanlar biraz daha ilerideydi, hatta Türkiye’nin yollarına talip olmuşlardı, hatta uçak yapımına talip olmuşlardı. Bu konularda Sedat Bey’in çok emeği var. Yani sanayi yönünde, sanayinin gelişmesi yönünde, daha sonraki yıllar da göstermiştir, bu aktif çalışma o dönemde öyleydi.

Daha sonra bizim çeşitli zamanlarda Sedat Bey ile yolumuz kesişti. BELTAŞ (Belediyeler Teknik ve Sosyal Hizmet

Organizasyonu) diye bir şirketimiz vardı, ben oranın genel müdürüydüm, Sedat Bey de bizim yönetim kurulundaydı. Onun yanında birçok arkadaşımız vardı. Yani Demir Çelik'in Genel Müdürü Sencer İmer vardı, Karabük'ün Genel Müdürü Ruşen Gezici vardı, PTT eski Genel Müdürü Emin Başer vardı, Alper Tekay vardı. Bunlar değerli insanlar, her biri o yönetimde bizimle beraberdi. Sizin bugün burada OSTİM'de yapmak istediğiniz raylı sistem araçlarını, tramvayı o zaman biz orada planlamıştık ve Sedat Bey o konuda bayağı aktifti, fikirler üretti. Türkiye'nin altyapısını oluşturabilecek coğrafik haritalama sistemi, belediyelerin imar planları, benzeri konularda... Türkiye'de bir başka sıkıntılı konu da düktil borular. Bu boruların imalatını gerçekleştirebilelim diye orada Sedat Bey'le beraber çalışmalarımız olmuştu. Bu Sedat Bey'in sanayi yönü.

Sanayi yönünde unuttuğum bir konu daha var. Yüksek teknoloji gerektiren rulmanlı yataklar, bilyeli yataklar. Bunların her türlü, koniği, silindiriği veya küreseli o tarihlerde üretilmiyordu. Ortadoğu Rulman Sanayi Anonim Şirketi o tarihte kuruldu, yine Sedat Bey'in projesidir. Bugün üretiminin herhâlde yüzde 90'ına yakını ihraç ediyor. Çok büyük bir firma oldu, o zaman Steyr'la anlaşma yapmıştı, daha sonra kendileri projeler geliştirmeye başladılar. Tabii bunlar çok önemli konular.

Ben TŪMOSAN'da proje mühendisi olarak göreve başlamıştım az önce söylediğim gibi. Daha sonra kademelerle yükseldim yani uzman mühendis oldum, proje müdürü oldum, en sonunda TŪMOSAN Genel Müdürü oldum. Sedat Bey'le bir nevi halef selef olmuştuk. O dönemde TŪMOSAN'da acaba ithal edilen bu parçalar yerli yapılabilir mi diye bir sergi açtırmıştım. Bu sergiye tabii ki Konya sanayisinden ve

Türkiye sanayisinden gelip ilgi duyan kişiler oluyordu, onlara veriyorduk ama motorlarda en kritik parçaların başında biyel kolu gelir, krank mili gelir. Kam milini zaten Sivas'ta ESTAŞ diye bir kuruluş yapıyordu, hâlâ devam ediyor. Krank mili için Hattatlardan Mehmet Hattat talip olmuştu, ona krank milini yaptırmayı arzu ediyorduk. O epey bir çalışma yaptı, bakanlıklara gitti, uğraştı, ithalat yasağı koydurmaya çalıştı. Ama biyel kolu için Sedat Bey çok dürüstçe çalıştı. Sedat Bey'i davet etmiştim "Acaba bunu yapabilir miyiz?" diye. "Biyel kolu" deyip geçmeyelim. Malzemeyle ilgili insanlar bilirler, biyel kolu malzeme olarak çok kaliteli bir dökümdür, ısıl işlem görür ve cidar olarak, kalınlık olarak da incedir. Biyel kırılınca krankı da kırar. Bu biyel koluna Sedat Bey talip oldu. O zaman sanıyorum KÜSGET'le beraber bir çalışma yaptılar ve birkaç tane numune getirmişlerdi. Biz sözleşme yaptık, biyel kolunu verdik Sedat Bey'e. Sedat Bey bunun için tesis kurdu. O zaman SAM Mühendislik diye bir firmaları vardı, bu konuyu Yavuz Mühendislik diye ayrı bir firmayla yapmaya karar verdiler, bir fabrika kurdular ve ülkemize kazandırdığımız bir teknoloji, bir ürün oldu. Daha sonra TÜMOSAN'dan ayrılmam sırasında -ayrılmamın bir nedeni de bu- beni suçlamışlardı "Bu parçayı yerlileştirdin." diye. Hâlbuki ödül vermeleri lazım. Maalesef öyle bir konu olmuştu.

TÜMOSAN'ın o kuruluş sürecinde

Sedat Çelikdoğan'ın karşılaştığı sıkıntılar

Aslında Sanayi Bakanlığına Başbakan Yardımcısı Necmettin Erbakan talip olduğunda devlet -derler ya- 5 sente muhtaçtı; petrol kuyrukları olurdu, benzin kuyrukları olurdu, millet petrol alamazdı; kredi arayışları olurdu, Lüksemburg'a bile kredi arayışı için gidilirdi. Finans sıkıntılarının olduğu

o dönemde Prof. Dr. Necmettin Erbakan Sanayi Bakanlığına talip oldu ve bütçeden bir kuruş, para istemeden “Biz ağır sanayiye gerçekleştireceğiz.” dedi. Hakikaten Türkiye’de baktığınız zaman Edirne’den Kars, Ardahan, Hakkâri’ye kadar nerede tüten bir baca görseniz o dönemde kurulmuş fabrikalardır. O dönemde hiç para yok, devletten ayrılmış bir ödenek yok, krediyle işin yürütülmesi lazım, tabii ki finansal sıkıntılar var. Evet, bir finans anlaşması için bir firmanın kapısı çalındığında veya firmalar geldiğinde muhakkak çantalarında finansal bir çözümle beraber gelmeleri gerekiyordu ve hakikaten o başarılı oldu çoğunda. Ama koalisyon hükûmetleri dönemi o dönemler. Hükûmet bir-bir buçuk sene devam eder, ondan sonra bir olay çıkartırlar hükûmet gider. Gittikten sonra projelerin hepsi rafa kaldırılır, aradan birkaç sene geçer tekrar yeni hükûmet gelir... Sedat Bey iki sefer gidip geldi TÛMOSAN Genel Müdürü olarak, sanırım 1976’lı yıllarda, bir de daha sonra 1978’de geldi. Her seferinde “Ha, nerede kalmıştık?” deyip oradan başlandı. Bunların hepsi yabancı oyunlar ve finansal sıkıntılardan kaynaklanmıştır. Dolayısıyla, sıkıntısız hiçbir yıl geçmedi, muhakkak sanayide bu şekilde problemler oldu. Zor problemler vardı.

Bir hatıram daha var aslında. Ben GENTAŞ’ta çalışırken orada otomasyonla ilgili bir çalışma yapıyorduk, Sedat Bey’ler de hakikaten SAM Mühendislikte sıkıntılı durumdaydılar. Yani Genel Müdürlük yapmış ama biz birçok yerden teklif almıştık onlardan daha düşük bir fiyatla. GENTAŞ’ta sıcak presler vardır buharla çalışan, otomasyona geçişini onlar sağlamışlardı. Bayağı başarılı bir çalışma yapmışlardı. Yani dışarıdan diyelim ki 1 milyon marka alınabilecek şeyler içeride 100 bin markla halledilmişti. Bu gibi çalışmalar da yapmışlardı.

Bu yönü dışında tabii ki Sedat Bey'in sosyal yönünden bahsetmek lazım. Sedat Bey çok sosyal bir kişiydi; her yerle diyaloga girebilen, konuşabilen, organizasyonlar yapabilen ve bunları geliştiren bir insandı. Çevresi hakikaten çok geniş bir insandı, dünyanın her yerinde tanıdıkları olan biriydi.

Burada manevi yönünden de bahsetmem lazım. Tabii ki onun kayınpederi Hacı Baba dediğimiz muhterem bir zattı. O, hakikaten manevi yönü kuvvetli olan bir kişiydi. Sedat Bey onun yanında, oradan aldığı terbiyeyle ahlaki yönünü çok geliştirmiş, hayır hasenat işlerinde bulunan, insanlara yardımcı olabilmek için didinen, heyecan duyan bir insandı. Tabii biz 1993 yılında birlikte hacca gittik Sedat Bey'le. Hacca çok güzel anılarımız oldu. Hacca giden hacıların yolları üzerinde dururdu, su şişeleri alırdı -o zaman pet şişeler daha yeni çıkmıştı- hacılar susamıştır diye gelene gidene su dağıtırdı. Hayır hasenatı seven böyle bir insandı.

Necmettin Erbakan Hoca İstanbul Teknik Üniversitesi'nin 1'inci sınıfını okumadan 2'nci sınıfta Süleyman Demirel'le beraber okumaya başlayan biri. O zaman 5 yıldır İstanbul Teknik Üniversitesi. Daha sonra 5'inci sınıfa geldiğinde Almanlar teklif ediyorlar Necmettin Erbakan'a. Prof. Dr. Necmettin Erbakan o zaman daha talebe. Aachen Teknik Üniversitesi'nde bir doktora çalışması yapmak için gidiyor oraya. Tabii bu Leopar tanklarının hem benzinle hem dizelle çalışması projesi üzerinde çalışırken oradaki motor fabrikasında bakıyor ki bir tane küçük bir motor var, üzerinde TZDK yazıyor. "Acaba bu Türkiye'ye mi gidiyor?" diyor, bakıyor ki hakikaten Türkiye. "Ya bu kadar basit bir motor neden Türkiye'de yapılmıyor, neden Türkiye'de üretilmiyor?" diye düşünüyor, geliyor ve işte o zaman Odalar Birliği dönemi, daha sonra hükûmette Başbakan Yardımcısı

olduğunda “Ülkemizde muhakkak sanayileşme gerekiyor, yapmamız lazım.” diyor. Neler yapmak lazım? Kâğıt üzerine yatırılıyor. O zaman ona destek veren kişiler kimler? “Hocaların hocası” diye tanımlanan Prof. Sabahattin Zaim var. Allah rahmet etsin, o önemli bir isim, TÜMOSAN’ın Yönetim Kurulunda da görev yaptı. Oğuz Borat var. Şu anda herhâlde TAI’nın yönetiminde. O zaman olabilecek kadar kimler varsa onlar “Neler yapılabilir, neler konulabilir?” diye Türkiye haritasını açıp üzerinde “Şuraya şunu yapalım, buraya bunu koyalım.” diye çalıştılar. En büyük fikir babası da Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan.

Tabii, bu konular içerisinde en önemli olanı hangisi olabilir? Türkiye’de yıllardır motor yapılmıyor, motor üretimi olsun diye Sedat Bey’e bu görev veriliyor. Tabii Türkiye Elektromekanik Sanayi, Kahraman Emmioğlu var, ona verilmiş. Sonra takım tezgâhları yani fabrika yapan fabrikalar var, o tarihlerde bir başka arkadaş oraya bakıyor. “San’lı kuruluşlar” denilen kuruluşlar vardı ve her hafta bunların toplantıları olurdu, toplantılarına iştirak edilirdi ve “Ülkenin gelişmesinde neler yapılabilir?” konusunun üzerinde çalışılıyordu. Neden? Türkiye o güne kadar hep montaj sanayiyle gitmiş, hep dışarıdan ithalat yapılmış. Buna karşı Türkiye ne ihraç etmiş? Rize’nin fındığı, İzmir’in üzümü veya Şark Kromlarının kromu yani benzeri şeyler gönderilmiş. Türkiye birdenbire sanayileşmeye başladı, o tarihten sonra bir özgüven geldi. Bunun altyapısında tabii ki Sedat Çelikdoğan’ın büyük imzası var.

Aradan yıllar geçti, sonra tabii ki bizim yolumuz tekrar kesişti Sedat Bey’le. Ben Erbakan Hoca’nın Refah-yol Hükûmetinde Çevre Bakanı olduğumda tabii ki o dönemde yapılacak işler vardı. Biz Erbakan Hoca’ya Başbakan olduğu için

“Efendim, yanınıza müsteşar olarak alacağınız kişi sizinle uyum içerisinde çalışan biri olsun. Sedat Bey bu konuda kapasiteli biri. Onu alır mısınız, yapar mısınız?” diye ısrarda bulunduğumuzda “Onu daha önemli görevler için kullanacağız.” diye söylemişti grup toplantısından inerken. Biz o tarihte “Erbakan Hoca’nın dediği önemli işler nelerdir acaba?” diye merak ediyoruz. Tabii bu çalışmalar sırasında Erbakan Hoca özel bir ekip oluşturdu, bu ekibin başına da o zaman yine Doç. Dr. Sedat Çelikdoğan’ı getirdi ve D-8 Projesi ortaya atıldı. Şimdi üretmek artık Türkiye için mesele değil yani bugün dâhil Türkiye’de her şey üretilebilir. Ama önemli olan, bunların pazarının bulunması, satılması, ihtiyaçlara göre yapılması. D-8 kurulduğunda “Uçağı beraber yapalım.” denildi. Mesela zirai uçağın bir tanesi yapıldı, TAI’nın bahçesinde uzun yıllar kaldı, maalesef kötü bir zihniyet onu oradan alıp hurdalığa attı. Ondan sonra ne yapılabilir? Muhrip gemi yapılabilir, birlikte araba yapılabilir, savunma sanayiyle ilgili yatırımlar yapılabilir, bu gibi konularda çok derin çalışmalar yapıldı. Bunların her biri dosyalandı. Bu D-8’in temelinde yalnızca ülkesel kalkınma değil, toplu olarak 8 tane ülkenin -daha sonra bu 40’a çıkacaktı- kalkınması düşüncesi yatıyordu. Böyle bir çalışma oldu. Onun altında da yine Sedat Bey’in imzası var.

Sedat Hoca ile anılar

Sedat Bey, benim değer verdiğim, hani bazıları “idol” derler, örnek olarak aldığım bir insandı. Tabii zaman zaman onunla çalışmalarımız, konuşmalarımız, istişare ettiğimiz yerler olurdu. Çünkü onun geniş görüşleri vardı. Tabii o tarihlerde, 90’lı yılların ilk yarısında TÛMOSAN’da henüz bilgi işlem yoktu, biz onu Sedat Bey’le istişare ederek

beraber orada gerçekleştirdik. Beraber çok gezilerimiz oldu. Yani onunla istişare ettikten sonra bazı kararları almanın uygun olacağını biliyordum ki, en uygunu odur. Hani çalışma hayatında bazıları gurura, kibre kapılır “Bu görevi en iyi ben biliyorum, en iyi yapıyorum, sormaya gerek yoktur.” diye, bizde öyle bir düşünce yoktu, biz kendi kültürümüz icabı bilemediğimiz bir şey konusunda “Hayır, bilmiyorum, bunu öğrenmem lazım.” diye giderdik onu Sedat Bey’den öğrenirdik, çalışırdık, hoş da olurdu. Tabii bir insan “Ben bunu bilmiyorum.” dediği zaman anlatan çok insan olur, çok güzel fikirler verirler. Sedat Bey’in o özelliği vardı, geniş görüşlüydü.

BELTAŞ’taki çalışmalar

TÜMOSAN Genel Müdürüydüm. TÜMOSAN’da Sedat Bey tabii ki traktör lisans anlaşması yapmış, motor lisans anlaşması yapmış fakat maalesef daha sonra gelen genel müdür -Millî Birlik Komitesinden emekli bir askerdi- bunlar TÜMOSAN’ı yavaşlatmışlar, traktör üretimi tamamen durmuş. Ben TÜMOSAN’a gittiğimde 11 aydır kapalı olan bir fabrikanın, tesisin genel müdürü oldum. Bu konuda da Sedat Bey’in tabii ki büyük desteği var. Daha 30’lu yaşlardayken orada genel müdür olmuştum. Biz orada grevi kırdık. Grevi kırdıktan sonra işçi arkadaşlara “Arkadaşlar, burada makineler parçalar ve hammadde var, biz traktör yapabilir miyiz?” “Yaparız efendim.” “Peki, tezgâhların durumu nedir?” “Efendim, biz her hafta çalıştırıyorduk paslanmaması için.” dediler. Biz başladık, çok kısa zamanda 3 tane traktör yaptık. Ancak, bu 3 traktörü yaptıktan sonra -traktörde başa baş eşiği 1.000 traktördür aslında- 1.000 traktör yapmamız lazım, hedefliyoruz ama paramız yok. O zaman ben Sanayi

Bakanlığına gidip o yıl itibarıyla 5 milyon lira gibi bir para istemiştim. Müsteşar bana “Evladım, böyle, hemen gel kapıyı çal, sana para verelim git kullan olmaz. Bu, Plan ve Bütçe Komisyonuna girecek. Sen bunu iki yıl içerisinde, en erken de 1,5 yıl içerisinde alırsın.” dedi. Biz para bulamayınca sanayicileri çağırdık. Parçaları yapanlar, Türkiye’nin çeşitli yerlerinden, Antep’ten, Konya’dan, Adana’dan, İzmit’ten, İzmir’den geldiler. Ben “Size ancak 180 gün vadeli çek verebilirim veyahut da ancak 180 gün sonra paranızı verebilirim, bu parçaları yapabilir misiniz?” dedim. Onlar “Tabii ki müdürüm.” dediler ve yapıp verdiler bize. Biz başladık harıl harıl çalışarak 313 tane traktör yaptık. Bu arada o zamanki İzmit Valisi İhsan Dede mart ayının ortalarına doğru geldi, baktı ki biz harıl harıl traktör yapıyoruz. “Evladım, burada neler yapmışsın, harikalar yapmışsın.” dedi. O zaman o 60’lı yaşlardaydı, ben 30’lu yaşlardayım. “Efendim, mahallî basını, genel basını çağırmaya gerek yok, siz basını çağırmayın, biz çalışmamıza devam edelim.” dedim. Basın geldi, traktörlerin resimlerini çektiler, faaliyetleri belgelediler ve gazetelerde çıktı, bir hafta sonra beni görevden aldılar. Ben de “Böyle olmaz. Biz devlete hizmet ettik, mükâfatlandırılacağımız yerde bizi cezalandırdılar. Devlette cezasız bir şey kalmaz.” diye sağda solda konuşuyorum. Sonra tabii biz işsiz kalınca ticarete atıldık. Ticaret yaparken belediyeler seçimi oldu. O zaman şimdiki Cumhurbaşkanımız İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı oldu. Ankara’da Melih Bey Büyükşehir Belediyesi Başkanı oldu. Yalnızca Ankara, İstanbul değil, Türkiye’nin 40 tane belediyesi Refah Partisine geçmişti. Ben de ticaretle uğraşıyorum, ticaretim de gayet iyi, bir gün Recai Kutan Bey aradı “Erbakan Hoca seninle görüşmek istiyor.” dedi. Ben de merak ediyorum nedir acaba

diye. Sonra dediler ki: “İstanbul İETT’nin Genel Müdürü yapacağız seni.” Ben ticaretimi bırakmak istemiyorum, İETT’ye de gitmek istemiyorum. Bu düşüncelerle hasta oldum. Bir hafta sonra tekrar bir telefon geldi, Recai Bey “Ya Ziyaettin, sen neredesin, gel bakalım.” dedi. Ben gittim, Erbakan Hoca’yla görüşeceğiz.” dedi. Ben “Sen niye İETT’ye gitmedin?” diye bana kızacağını beklerken “Biz belediyelerle ilgili bir teşkilat kurmak istiyoruz. Bu teşkilat nasıl olmalıdır?” Tabii ben burada özet olarak söyleyeyim. Ben ona dedim ki: “Efendim, biz bir dernek kuralım. Dernekle siyasi faaliyetler yaparız ama -dernek o tarihlerde ticaretle uğraşamıyordu- bir de şirket kurmamız lazım.” “Ha, öyle mi?” deyip başka bir şey söylemedi ama “Haftaya toplanacağız.” dedi. Erbakan Hoca çağırdığı zaman masa etrafında bayağı önemli isimler olurdu. Bu toplantıda Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan -tabii Erbakan Hoca’nın talebesi- Ertan Yülek, Emin Başer -PTT Genel Müdürlüğü yapmış- Sencer İmer -Demir Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğü yapmış- Ruşen Gezici -Karabük’ün Genel Müdürlüğünü yapmış bir arkadaş- Alper Tekay -muhasibeci bir arkadaşımız- Fehim Adak vardı. Bu toplantıda herkes işte bu belediyelerle ilgili faaliyet yapacak ve belediyelere destek olacak kuruluşun hakkında konuşuyor. Herkes fikirlerini söyledi tabii. Ben de fikrimi daha önce söylemişim, yine de orada tekrar ettim. Erbakan Hoca o toplantının akabinde benim fikrimi beğendi, dedi ki: “Tamam, bir dernek kuruyoruz, bir de şirket.” Şirketi nasıl kuracağız? O zaman Ankara Belediyesi yeni alınmış Murat Karayalçın’dan. Alınan şirketler arasında o zamanki ismiyle AŞOT’a -şimdiki ismiyle AŞTİ- bakan bir şirket vardı BELTAŞ diye. Bu BELTAŞ’ın ismi de uyuyor yani Belediye Teknik Hizmet Anonim Şirketi gibi. O şirketi Melih

Bey'den rica etti Erbakan Hoca. Ben onun Genel Müdürü oldum, yönetiminde de az evvel saydığım kişiler bulundular. Tabii bir de dernek kurduk. O zaman Melih Bey Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı olduğu için ayıp olmasın diye onu başkan olarak gösterdik ama hiçbir faaliyetimize katılmadı. Daha sonraki yıllarda başkanlığı ben aldım. Biz sonra bu BELTAŞ'ta çok çeşitli faaliyetler yaptık Sedat Bey'le beraber. Ne gibi faaliyetler? Öncelikle belediyelerin birbirlerini tanıyabilmeleri için Belediyeler Albümü çıkardık. Belediye başkanlarını tanıtıyoruz, belediyeyi tanıtıyoruz, belediyenin imkânlarını tanıtıyoruz çünkü birbirlerini tanımaları lazım. Tavşanlı'da kömür çıkıyor, diyelim ki Erzurum'da kömüre ihtiyaç var, kalitesi nedir ne değildir bilmeleri lazım ki, bunu gerçekleştirdik. O zaman henüz internet yok, 90'lı yılların ilk yarısı. İnternet yalnızca Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde var, yaygın değil. Yaygın olmadığı için biz ne yaptık? Bir tane masaüstü bilgisayar, modem, bir printer (yazıcı), bir de tarayıcı, bunlarla 40 belediyeyi birbirine bağladık yani bugünkü ismiyle intranet yaptık, şebeke kurduk. Yani internetle belediyeler birbirleriyle haberleşiyor, doküman gönderiyor, çok ciddi bir kalkınma oldu, bir heyecan oldu. Bunu yaptığımız yerin başında kümelerle ilgili arkadaşımız Enver Kaya vardı, onunla beraber yapıyorduk. İnterneti orada gerçekleştirmiştik. Basında da büyük ses getirdi. Bugün çok basit gibi gözüküyor ama o gün itibarıyla bayağı önemliydi.

Belediyeler imar planlarının nasıl yapılacağını bilmezdi, onlara o desteği verdik. Yine altyapıda bu yer altına dökülen fakat esneyebilen, araç veya belirli bir kuvvet üzerinden geçtiğinde kırılmayan düktil boruların yapımını gerçekleştirmek için Karabük'le anlaşma yaptık. Buna benzer çok

önemli işlerden biri de, “Belediyeler birbirini tanımıyorlar, belediyelere iş yapan firmalar da belediyeleri tanımıyorlar veya belediyeler o firmaları tanımıyorlar.” düşüncesiyle “Belediyeler Bayramı” diye bir fuar organizasyonu yaptık o tarihte. Altınpark ANFA’da öyle bir aktivite gerçekleştirmiştik. Bu aktivitenin faydalarını daha sonraki yıllarda gördük, Belediyeler hakikaten çok güzel şeyler kazandılar.

Tabii, aramızda böyle kıymetli insanlar olunca... Belediye personellerinin eğitimi önemlidir. Mesela itfaiyeci ne yapacağını bilemez. O tarihlerde itfaiyecilerin giyeceği elbise bile yok, plastikten, naylondan elbise giyiyorlar, yangına girdiklerinde önce plastik yanıyor dolayısıyla itfaiyeci yanıyordu. Dolayısıyla onlara teknik destek, eğitim verdik. Yalnız itfaiyecilere değil, muhasebe müdürlerine, idare müdürlerine, teknik personele, fen işleri müdürlerine bu teknik destek ve eğitimleri verdik ve bunların koordinasyonlarını sağladık. Yani üç ayda bir belediye başkanlarını bir araya toplayıp onların faaliyetlerini bir masa üzerine yatırır bunların neler yaptığını, neler olduğunu konuşurduk. Birbirlerine soru sorarlardı, birbirleriyle diyaloga girerlerdi. Yalnız bunlarla kalmazdık, daha Türkiye’de katı atık imha tesisi yoktu yani Kocaeli’nde de kurulmamıştı, bunlar nasıl olabilir, katı atıklar nasıl imha edilebilir diye yurt dışına belediye başkanlarını götürüp gösterdik, arıtma tesislerini gösterdik, orada tesisleri görmelerini sağladık. Oraya gittiğimizde o insanlar da memnun oluyorlardı. “Böyle konularla ilgili geliyorsunuz. Türkiye’den yalnızca turistik amaçla gelirler, siz böyle teknik amaçlı geliyorsunuz.” derlerdi. Dolayısıyla, koordinasyon toplantıları belediye başkanlarının önünü açardı, bu gibi ziyaretler onların bilgilerini, görgülerini artırırdı. Her yılsonunda belediye başkanlarının bir yıl önceki bütçeleri

ile mevcut bütçelerinin ne olduğunu, nereden nereye geldiklerini hem grafik olarak hem resim olarak ortaya koyardık.

Yani Türkiye'nin değişim sürecine başlanılan yıllardı, o hızla ülkemiz çok şükür bugünlere geldi. Daha iyi hâllere geçecektir muhakkak. Sedat Bey'in o konuda çok büyük destekleri oldu.



ERTAN YÜLEK

(Eski Adana Milletvekili)

Ben Teknik Üniversite Makine Fakültesi'nden mezunum. Sedat Çelikdoğan kardeşimiz de, zannediyorum benden iki üç dönem sonra mezun oldu. Ama aynı koridorlarda, aynı sınıflarda, aynı zamanda biz herhâlde en az üç sene beraber olduk, daha ilk geldiklerinde tanıımıyordum. Ama Sedat'ı -Sedat diyorum hitap olarak- Erbakan Hoca'ya asistan olduğu zaman tanıdım. Sedat ve onun bir arkadaşı Oğuz Borat, İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi'nde motorlar kürsüsüne Erbakan Hoca'nın asistanı olarak başladılar ve ben o zaman Sedat Çelikdoğan'ı tanımıştım. Mezun olduktan sonra ben Ankara'ya geldim, Sedat Çelikdoğan İstanbul'da motorlar kürsüsünde asistan olarak kaldı ve asistanlığı sırasında doktorasını da Erbakan Hoca'dan yaptı. O zamanlar ismini çokça duyuyorduk. Uzun bir süre belki temasımız kesildi asistanlık yaptığı zaman, ara sıra görüşüyorduk. Ama daha sonra biz onu Ankara'da ağır sanayi hamlesi sırasında tanıdık. Türkiye'nin 1974'te başlayan ve 1978'e kadar devam eden ve maalesef akim kalan büyük bir sanayileşme hamlesi vardı. Türkiye'nin, dört başı mamur düşünülmüş, projeleri yerli yerinde olan, hedefleri belli olan, ne yapılacağı belirlenen büyük bir kalkınma projesiydi, sanayileşme diyelim ona. 200 civarında sanayi tesisi, Sedat Bey'in de olduğu ekipte, bizim beraber olduğumuz ekipte

Türkiye'nin muhtelif yerlerinde fabrika temelleri attık. Bunlardan en önemlisi, Sedat Çelikdoğan'ın kendi konusuyla ilgili olan otomotiv sanayiydi. O zaman kurulan "San'lı kuruluşlar" dediğimiz kuruluşlar vardı. Bunların başında gelen TÜMOSAN'dır. Bu çok önemli. Sonra TAKSAN vardı GERKONSAN vardı, TEMSAN vardı ve bunlar -dikkat edilirse- özel sektör statüsünde kurulmuş kamu kuruluşlarıydı ama tamamen anonim şirket şeklindeydi. TÜMOSAN, gerçekten de Sedat kardeşimizin gayretleriyle Türkiye'de örnek olacak bir tesis oldu. Mesela Konya'daki TÜMOSAN traktör fabrikası hâlâ çalışır. Ama sadece onunla da alakalı değil, ayrıca TÜMOSAN'ın yaptıkları bütün otomotiv sanayiyle alakalıydı. Şu anda hâlâ çalışan Aksaray'daki Mercedes fabrikası, o da Sedat Bey'in Genel Müdürlüğü döneminden. Gerçekleşmedi ama -daha sonra anlatırım- Sedat Çelikdoğan'ın gayretleriyle ve genel müdürlüğüyle de ORS (Ortadoğu Rulman Sanayi) kuruldu. Ortadoğu Rulman Sanayi, yine TÜMOSAN'ın Steyr'le yapmış olduğu lisans anlaşmasıyla İnegöl'de traktör fabrikasının temelini beraber attık rahmetli Erbakan Hoca'nın liderliğinde. Ondan sonra da 77'de ani bir baskın şeklinde yapılan seçim ve 78'teki iktidar değişikliği bu fabrikaların birçoğunu maalesef akim bıraktı, yarım kaldı. Ama daha sonra, tabiri caizse, bu işe aşkından dolayı kendisi şu anda Polatlı'da olan ve Türkiye'nin yegâne, dünyanın da en büyük, en mükemmel tesislerinden birisi olan ve binbir türlü müşkülâtle kurulan Ortadoğu Rulman Sanayi'nin de genel müdürlüğünü yaptı Sedat kardeşimiz.

Sedat Çelikdoğan akademik hayattan geldiği için meseleleri gayet güzel tahlil eden, yön verebilen bir arkadaşımızdı. Akademisyenliği sanayiciliğiyle birleşince Türkiye'ye gerçekten çok güzel hizmetler yaptı. Mesela Ankara'da kendi

gayretleriyle kurmuş olduğu bir motor sanayi yurt dışına ihraç edecek hâlde motor yaptı. Hem akademisyenliğinin verdiği temel bilgileri, background dediğimiz arka plandaki bilgileri hem de Sedat Bey'in normal bir akademisyenden çok daha öte bir işadamı vasfı vardı. Bu işadamı vasfıyla yani “Nasıl tanıyordunuz?” dediğiniz zaman meseleye hem akademik hem pratik yönden bakan, ikisini birleştiren ve Türkiye’de millî sanayinin kurulması, yerli sanayinin kurulması hususunda çok gayreti olan, gayretli bir arkadaş olarak görüyorum ben; sanayici, işadamı, akademisyen. Tabii daha sonra kendisi bu çalışmaları dışında mesela OSTİM’e de çok hayırlı hizmetler yaptı. Orada da durmadı, OSTİM’i belli yerlere yönlendirdi ve Türkiye’nin hakikaten çok önemli ihtiyacı olan vagon ve lokomotif sanayisinde ileri derecede bilgi sahibi oldu ve onu sürüklemeye başladı. Yani özet olarak dediğiniz zaman, akademisyen, sanayici, pratik, heyecanlı, işleri ciddi anlamda yüklenen ve işin delisi olan bir sanayici, millî sanayinin kurulmasında gayretli bir arkadaş görüyorum.

Sedat Çelikdoğan’ın Türk sanayisine kazandırdıkları

Efendim, tabii, biz aynı nesil sayılırız, şimdiki tabirle aynı kuşak sayılırız yani belki bir iki sene geç oldu. Rahmetli Erbakan Hoca’nın “ağır sanayi hamlesi” dediği millî, yerli sanayidir. Nedir o? Millî, yerli, süratli kalkınma. Bakın, millî olacak, yerli kaynaklara dayanacak, yerli elemanlara dayanacak, süratli ve bir de yaygın olacak. Yani yaygından kastımız ne? Zümresel ve bölgesel farklılıkların azaldığı... Ne demek istiyorum “zümresel” derken? Zengini zengin yapan kapitalist bir sistem yerine, herkesin iştiraki olabilen bir

sermayenin, refahın yayıldığı bir Türkiye. Ama belli yerlerde de sanayinin temerküz ettiği, toplandığı bir bölge değil. İstanbul, Bursa, Adapazarı arasında, Kocaeli'ne sıkışmış bir sanayi değil, Türkiye'nin her yerine dağılmış, yaygın bir sanayi. O da, tabii bütün bunları yaparsın da, ipe un serme değil, süratle sanayileşme. Sedat Bey kardeşimiz ve işte bizim neslimizin bu ideali, bu ağır sanayi hamlesinde Erbakan Hoca'nın liderliğinde başlayan, başlatılan bir hakikaten millî kalkınma, millî sanayi kurma hamlesidir. Sedat Bey bu arkadaşların en önemlilerinden biridir. Çünkü o hamlelerden en önemlisi TÛMOSAN'dı. TÛMOSAN, otomotiv sanayiyle ilgili ve otomotiv yan sanayiyle ilgili. İşte biraz evvel söyledim, bir tarafta Ankara'da oluyor, bir tarafta Aksaray'da, bir tarafta Konya'da, öbür taraftan İnegöl'de ve muhtelif yerlerde. Bu, Türkiye'ye yayılan bir sanayi. Sedat Bey bunlarda çok önemli bir faktördü ve önemli hizmetler yapmıştır. Ayrıca Sedat Bey yazan birisiydi de. Yani pratiği olduğu kadar millî meseleleri yazan birisiydi de. Mesela TÛMOSAN'ın lisansını almak kolay olmadı, Fiat'tan aldılar. Aynı şekilde Başak Traktör için bir çalışması vardı. Hele hele... Stratejik bir şeydir rulman, yatak yani. Her dönen şeyde yatak vardır, rulman vardır, onsuz olmaz. Hani peynir-ekmek derler ya, o şeyden değil, dönen her şeyde rulman dediğimiz o dönen, kaydıran bir yatak vardır. Yani Türkçesi ona “yatak” diyoruz. Çeşitli rulmanlar var. Bu o kadar zor bir teknoloji ve o kadar gayret isteyen bir iştir ki, işte bu Sedat Bey'in, bu ekibin idealiydi. Yani yaşamayı değil -bakın çok önemli bir şey diyorum- yaşatmayı hedef alan bir nesildik biz ve bunda da birinci derecede bizde daha öncesi genel olarak Nurettin Topçu -Allah rahmet eylesin, büyük Türk mütefekkir, sosyolog- ve bunu düşünce safhasından icra safhasına koyan

da rahmetli Erbakan Hoca. Yani Erbakan Hoca'nın Gümüş Motor'u. Türkiye'de hâlâ "Otomobil yapılır mı, motor yapılır mı?" müzakereleri yapılırken rahmetli Erbakan Hoca 60 yılında -57'de, 58'de asistanlığı doçentliği sırasında başlayan- Gümüş Motor'u kurmuş. Hâlâ işte Pancar Motor... Ve aynı zamanda Erbakan Hoca ilk yerli otomotivin yani Devrim otomobillerinin fikir babasıdır. Kendisi hep bununla meşgul, daha doğrusu dolu olduğu için onun ta üniversite sıralarından itibaren heyecanı ve bu konudaki çalışmaları Sedat Bey'e de intikal etmiştir çünkü en yakını idi.

Ve tabii sonra bütün Türkiye'de bir heyecan hâlinde devam ediyordu. Ben milletvekili oldum, Sedat herhâlde isteyerek olmadı. Ben hep bürokraside çalıştım yani Sümerbank'ta Genel Müdür Yardımcılığı, Genel Müdürlük yaptım. Türkiye Şeker Fabrikalarının, Türkiye'nin ilk 5'ine giren fabrikalar topluluğunda, ondan sonra özel sektörde... Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarlığı yaptım, Planlama Müsteşarlığı yaptım. Sonra da siyasete atıldığımızda Adana'dan milletvekili oldum ve Anayol'dan sonra Refah-yol'da Erbakan Hoca'nın Başbakan olduğu dönemde Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanıydım. Tabii bu arada bizim Sedat Bey'le temasımız devam ediyordu. Bir gün Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanı iken Kara Kuvvetleri Teknik Daire Başkanı bir paşa -benim arkadaşım- "Bizim askerler, Sedat Çelikdoğan diye birisi varmış, hep ona çok kızıyorlar." dedi. "Niye kızıyorlar?" dedim. "Valla bilmiyorum niye kızdıklarını ama kızıyorlar." dedi. Ben de rahmetli Sedat Bey'i "Sedatçığım gel bakalım." diye çağırdım, Meclise geldi. Biliyorsunuz o zaman Refah-yol da istim üzerinde. Ha babam -işte 28 Şubat arifesi veya o günler- askerlerin tam böyle despot bir şekilde Refah-yol'a baskı yaptığı dönemde. "Nedir mesele, ne var?"

dedim. “Ya ben de hissediyorum bunu.” dedi. “Ne oldu?” dedim. Bakın şimdi çok önemli şey. Sedat Bey o zaman Erbakan Hoca’nın Sanayi Müşaviriydi, birçok şeyine bakıyordu, bunu daha evvel görmüşsünüzdür. Sedat Bey anlatmaya başladı: “Beni Başbakan Erbakan Hoca -rahmetli- çağırdı. ‘Ya Sedat, askerler disiplinlidir, plan prensipleri vardır ama hiç plansız programsız ha babam bana acil alımlar getiriyorlar.’ dedi.” Acil alım ne demek? İhaleye girmeden, harp hâlinde falan adamdan al, para falan önemli değil, yeter ki al. Tabii bu da rastgele alındığı için yüksek fiyatlarla gidiyor. Bir sürü yerinde olur kurt. “Ondan sonra bana dedi ki: ‘Sen bunu bir incele bakayım.’ Ben inceledim, ciddi olarak bir rapor hazırladım. Gördük ki bunlar üç yıl, beş yıllık meseleleri bile ‘acil alım’” diye getiriyorlar. Ben bir rapor hazırladım, bu raporu Hoca’ya takdim ettim. Sonra hocam -Başbakan dedi ki: ‘Sen bunu askerlerin huzurunda bir brifing olarak ver.’” Duymuş muydunuz bunu bilmiyorum.

“Ve ben Genelkurmay Başkanı Karadayı ve diğer generallerle beraber bunlara bir brifing verdim. Bir savunma sanayinin kurulması ne kadar önemlidir, nasıl kurulur, hangi sektörlerde neler yapılacak ve bunları bizim yapmaya muktedir olduğumuzu, Türkiye’nin bunları yapacağını anlattım. Işıklar yandığı zaman Karadayı geldi beni yanaklarımdan öptü ve ‘Tebrik ederim. Bu kadar güzel bir brifinge, meseleyi bu kadar güzel ortaya koyan kimseye şu ana kadar rastlamadık.’ dedi.” İşte Sedat bu. Ama o imkânı da veren Erbakan Hoca.

Bir parantez açayım. Benzer şekilde Erbakan Hoca -rahmetli- 1960 İhtilali’nden sonra o zamanki Millî Birlik Hükûmeti’ne, Cemal Gürsel’in sahip olduğu hükûmete “Türkiye’de otomobil yapılır mı yapılamaz mı?” diye bir brifing

veriyor. Onlar da aynı teveccühü işte şu kadar sene evvel, 45 sene evvel Erbakan Hoca'ya gösteriyorlar ve işte o Devrim otomobilinin yapılışının kararını da o Millî Birlik Hükûmeti'ne verdiriyor. Tabii, Sedat Bey'in bunun dışında çok önemli bir şeyi de, Erbakan Hoca'ya müşavir iken, Başbakan Başdanışmanı iken, şimdiki gibi durmadan siyasete karışan değil, perde arkasında ama ciddi işler yapan, bizim meşhur D-8'lerin sanayi alanında neler yapılacağını, iş birliğini ve iş bölümünü yapan arkadaşımız. Yani bu D-8'ler hangi ülkede hangi fabrikalar yapılacak ve bu yapılan fabrikalar, diğer ülkelerle aralarında nerede ne satılacak...

D-8 Projesi'nde Sedat Hoca'nın rolü

D-8 Projesi -herhâlde başka arkadaşlar da, Recai Bey de anlatmıştır- dünyada İslam birliğine gidecek hareketin başlangıcıdır. D-8 denilmesinin sebebi, Sayısı 50'yi geçen İslam ülkelerinin hepsini toplayarak belli kararlar almak yerine, nüfusu 40 milyonun veya bazen 60 milyonun üzerinde olan -bunun bir istisnası var, Malezya- ve muhtelif bölgeleri temsil eden devletler; Afrika'yı temsilen Nijerya, Arapları temsilen Mısır, Türki Cumhuriyetleri temsilen Türkiye, belki de Hoca bunu düşünmüştür, Şia kesimini temsil eden İran, tabii, 200 milyon nüfusu olan Pakistan, Bangladeş -o da aşağı yukarı 150-200 milyon- Endonezya -hem sanayi bakımından gelişmiş- ve o bölgenin ileri derecede gelişmiş, millî geliri çok yüksek olan, başarılı olan Malezya. Bu 8 devletin bir araya toplanmasıdır ve dikkat edilirse dünyanın her yerinin temsilcileri var. Ve gerçekten bu proje o dönemden sonra devam ettirilebilseydi... Ediliyor ama işte şöyle, kenarından kıyısından yapılıyor. Bugün Sayın Cumhurbaşkanı'nın "Dünya beşten büyüktür." dediği, Erbakan Hoca'nın ise daima

Birleşmiş Milletler'den bir hayır gelmeyeceğini söylediği bir kuruluş yanında ciddi anlamda İslam ülkeleri Birleşmiş Milletleri de kurulabilirdi, onun çekirdeği olurdu. İşte bu mesele tek yönlü değildi. Bir: Bunun siyasi yönü var, işte bir araya gelmeleri. İki: Çok önemli bir şey, bunlar bir araya geldiler de, her birisi birbirine çok uzak ülkeler. Bu ülkeler arasında her birinin gelişmişlik farklılıkları var, sanayileri farklı, doğal kaynakları farklı. Bunlar arasında nasıl bir ekonomik iş birliği olsun ki bu proje başarılı olsun. İşte Sedat Bey bu kısımda dedi ki: "Endonezya'da ne olacak? Uçak yapmış Endonezya ama Amerika'dan sertifika alamıyor, onu yapsın. Malezya bir otomobil yapmış, otomobili Türkiye'yle entegre etmek, yapmak." Pakistan'a ve diğer ülkelere, Mısır'a, İran'a, her birisinin her projede neleri yapması icap ettiğini gösteren çok ciddi bir çalışma bu, bir ekip çalışması, bunu yapmış ve D-8'in ekonomik ve yatırım altyapısının sahibi -tabiri caizse- ve sorumlusu Sedat Çelikdoğan'dı.

Sedat Çelikdoğan'ın tahayyülündeki mühendislik

Sedat Çelikdoğan sadece mühendis değildi, mühendislik bilgilerini, becerilerini ve tahsilini aksiyon hâline getiren ve uygulayan birisiydi. Yani bir yerde, bir fabrikada mühendis olarak çalışan ve mühendisliğiyle bir şeyler dizayn eden kimse değildi, bir motor dizayn eden kimse değildi ama motorun nasıl dizayn edileceğini biliyordu. Ama o motor dizayn ettirmesini bildiği için normal bir mühendis gibi değil, mühendisliğini icraya koyan ve ona hareket veren, onu ete kemiğe büründüren -tabiri caizse- ondan mahsul alan, üretim alan bir mühendisti. Yani sadece dizaynır değildi, uygulamacıydı, icracıydı ve aksiyoncuydu.

Sedat Çelikdoğan'ın manevi dünyası

Sedat Çelikdoğan mümin bir kimseydi; abdestli namazlıydı, namazlarına dikkat ederdi, dinî ibadetlere dikkat ederdi. Hatta, bilemiyorum, onu belki daha iyi yapan -belli bir yere bağlılığı var mıydı bilmiyorum ama- muhtelif yerlere de yardım eden kimseydi. Mesela ta Kırıkhan'da Beyazıd-ı Bestami Hazretleri'nin yaturı var, o yatıra buradan yardım ettiğini duydum. Kırıkhan Hatay'da, şimdi epeyce tehlikeli bir yerde. Bu tamamen manevi bir şey yani oradan bir şey beklediği yok, maddi bir şey beklediği yok, parasını veren ve parasıyla orada hayır işlerine koşan biriydi. Yani müminliğin hem amelî tarafı vardı hem manevi tarafı vardı hem de maddi katkısı vardı. Ben öyle biliyorum. Allah rahmet eylesin.

Anılarla Sedat Hoca

Muhtelif zamanlarda, biz aynı zamanda ESAM'da da yönetim kurulunda beraberdik. Ben ESAM'ın kurucularındayım. Sedat Bey daha geç geldiği için ESAM'ın kurucularından olmadı ama Sedat Bey'in konferanslarıyla epeyce haşır neşir olduk. Söylediği birçok şey şu anda hatırımda ama neticede beraber çalışıyoruz ve birçok hatıramız var o şeyde.

Sedat Bey anılmaya değer; hatıralarıyla gençlere, iş adamlarına, bilhassa akademisyenlere örnek olacak bir kimsedir. Yani ilimi ilim için yapmamış, profesör olmak için yapmamış; ilimi uygulamak için yapmış, faydalı olması için yapmış ve faydalı da olmuştur, daha ne olsun, en güzeli budur yani. Onun için, dediğim gibi, akademisyenlere, bürokratlara, talebelere, iş adamlarına örnek olacak bir şahsiyetti. “Âyinesi iştir kişinin.” derler. Neler yaptığına bakıldığı zaman akademisyen de üzerine düşeni alır, iş adamı da üzerine düşeni

alır, herkes kendine oradan bir pay çıkarır. Tabii en önemli katkıları da -son dönemde ömrü vefa etmedi ama- bildiğiniz gibi, OSTİM’le olan çalışmalarıdır.

EVREN KARADAYI

(Sanayi Bakanlığı Teşvik Uygulama Genel Müd.
ve TMOSAN Yön. Kur. Üyesi)

Evvela Sedat Hocamız ve dolayısıyla onun ismi anıldığı an aklımıza gelen ilk insan Profesör Doktor Necmettin Erbakan Bey'i hatırlamaya vesile olduğunuz için teşekkür ederim.

1941 İstanbul doğumluyum. Orta ve lise tahsilimi İstanbul Erkek Lisesinde yaptıktan sonra Teknik niversitede Maden Fakültesinde okumaya başladım. Birinci sene bitti, ikinci senenin ilk smestiri içinde birinci senede aldığım notlar neticesi değerlendirilerek Alman Krupp firmasının Teknik niversiteye vermiş olduğu bursa niversite tarafından layık görülerek Almanya'ya gönderildim. 1961 yılında Almanya'da Aachen Teknik niversitesine başladım. Orada tahsil hayatım boyunca beni en etkileyen hadiselerden biri, bir Alman profesörünün 1951 yılında orada doktorasını yapmış olan Erbakan hocayı 10 sene geçmiş olmasına rağmen ismiyle zikrederek övmesi bana çok gurur verdi. Maki-ne elemanları hocası Profesör Trost Bey Erbakan Hocanın müthiş başarılı geçmiőinden bahsedince ne ola ki böyle 10 sene geçtikten sonra hâlâ bir insan ismiyle hatırlanıyor ve onun başarılarından bahsediliyor diye düşündüm ve kendim tabii bunun ileriki senelerde cevaplarıyla da karşılaştım. 1951'de Almanya'ya giden Hocamız 1,5 sene içerisinde üç ayrı tez hazırlamış. Bir tanesi kendi doktora tezi. Bir tanesi,

Alman Ekonomi Bakanlığının vermiş olduğu bir çalışma ki, bu V1, V2 füzeleri ve Leopard tanklarıyla ilgili bir çalışmadır. Üçüncüsü de, Hoca daha oradayken doçentlik tezini hazırlamış. Türkiye'ye döndükten sonra 27 yaşında doçentliği kazanarak en genç doçent olan kişi ünvanını elde etmiş.

1968 senesinde Türkiye'ye döndüğümde Almanya'da tahsilimi yapmış olduğum için hemen yedek subaylığa müracaat ettim. Orada makine mühendisi Selami Algur diye bir arkadaşla tanıştım. Selami Bey de makine mühendisi olduğu için Necmettin Erbakan Hocamızın talebelerinden idi. Ben dedim ki: "Ben kendi akranımı, mütefennin arkadaşları aslında tanımak isterim. Sen bana bu hususta biraz yardımcı ol, sen tanırsın o arkadaşları." Tabii Selami Bey Sedat Bey'in bir sınıf üstünde olmakla beraber Sedat Bey'in aynı sınıf arkadaşı Soner Aksoy Bey'le de arkadaş. Zaten kendilerinin Necmettin Hocamızın önyak olmasıyla Teknik Üniversitede Gülsuyu'nda kurulmuş olan mescitte arkadaşlıkları birbirlerine kaynaşmış durumda. Böyle yekpare, birbirlerine çok bağlı bir grup arkadaş. Bana Selami Bey ilk defa Sedat Bey'i giyabi olarak anlattı. Hatta bir gün bir hafta sonu cumartesi günü garnizondan ayrılıp İstanbul'a geldik, Teknik Üniversiteye gittik bakalım kimler var motor kürsüsünde diye. Oğuz Borat Hocamız oradaydı. Şu anda profesör, zannederim emekli oldu şimdi de TUSAŞ yönetiminde. Bir de Sedat Bey'den bahsetti Selami Bey fakat Sedat Bey o gün orada yoktu, o gün tanışmamız mümkün olmadı. Nihayet askerlikten sonra ben birtakım hizmetlerden geçerek bir müddet TÜBİTAK'ta çalıştım, bir müddet Işık Mühendislikte müdür muavinliği ve öğretim üyeliği yaptım. Erbakan Hocamız Ecevit'le beraber hükûmet kurduğu vakit biz arkadaşları, mütefennin arkadaşları teker teker Ankara'ya davet

etti. Bizi de çağırdılar, tabii tereddütsüz işimizi bırakıp gittik. Bizi Sanayi Bakanlığına gönderdiler. Gittik Yahya Oğuz Beyefendi'yle tanıştık, o zaman müsteşar idi. Yahya Bey “Yarın Teşvik Uygulama Genel Müdürü Temel Karamollaoğlu Bey'in yardımcısı olarak vazifeye başla” dedi ve biz 1975 senesinde Ankara'da vazifeye başladık.

Ondan sonra Hocamız, malum, ağır sanayi hamlesi adım adım yürürken yine her zamanki gibi iş yapmak isteyenlerin karşılaştığı bürokratik engellerle karşılaşınca, KİT dediğimiz bu kamu iktisadi teşekküllerinin iş yapamamasının nedeni olarak daha çok bu bürokratik engelleri ve oradaki işlerin düzeltilebilmesi için yapılan reformların yine engellendiğini görünce özel bir statüyle 4 tane firma teşekkül ettirdi. Bunlar ne kamu işletmesiydi ne de tam manasıyla özel sektördü, ikisinin de faydalı taraflarını bir araya getiren hem özel sektörün cevvaliyetini yaşayabileceği hem de sermaye bakımından devletin ortak olacağı anonim şirketlerdi. Bir tanesi Sedat Çelikdoğan'ın başında olduğu TÜMOSAN (Türkiye Motor Sanayi), bir tanesi Kahraman Emmioğlu Bey'in yürüttüğü TAKSAN (Takım Tezgâhları Sanayi), bir tanesi Yıldırım Aktürk Bey'in başında olduğu TESTAŞ (Türkiye Elektronik Sanayi) bir tanesi de TEMSAN (Türkiye Elektromekanik Sanayi) gibi özel statüde firmalar. Bunlardan TÜMOSAN 1975 senesinin 11 Kasım'ında Bakanlar Kurulu kararıyla kurulmuş ve 5 Aralık 1975 tarihinde de Resmî Gazetede yayınlanarak şirket kuruluşu tamamlanmıştı. 5 ortağı vardı: DESİYAB (Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası), Makine Kimya Endüstrisi Kurumu, Denizcilik Bankası, Şekerbank ve Türkiye Zirai Donatım Kurumu. Bu hissedarlardan DESİYAB'ın kuruluşu biraz gecikti. Maliye Bakanlığı o zaman koalisyon ortaklarındandı ve bir türlü DESİYAB'ın Maliye Bakanlığı

tarafından belirlenmesi gereken tüzüğü ortaya çıkmadığı için maalesef 5-6 ay zaman kaybedildi. Nihayet 23 Haziran 1976'da işlemler tamamlanınca TÛMOSAN faaliyetine başladı. İşte ilk defa Sedat kardeşimizle o zaman vicahi olarak, yüz yüze tanışmış olduk.

Sedat Bey, Sanayi Bakanlığının atamasıyla TÛMOSAN'ın hem yönetim kurulu başkanı hem de genel müdürü idi. Diğer şirketlerin de yönetim kurulunda birer temsilcisi vardı. Mesela DESİYAB'ın temsilcilerinden Sabahattin Zaim Hoca, Oğuz Borat Hoca vardı, Makine Kimya beni temsilci olarak belirlemişti. Denizcilik Bankasından Metin Elçiçek Bey, Şekerbank'tan Hasan Fehmi Yazıcı Bey ve Türkiye Ziraat Donatım Kurumundan da zannediyorum İlhan Çevik Bey yönetim kuruluna atanmışlardı. Kuruluş sermayesi 100 milyondur. Kuruluş, her çeşit motor, tahrik ve aktarma organları ile emsali teçhizatı imal etmek gayesiyle kurulmuştu. Burada kuruluş tarihine dikkat edelim, 23 Haziran 1976. Maalesef 1977 Aralığında Güneş Motel hadisesiyle Ecevit'in 11 AP'li milletvekilini bakanlık vaadiyle bağımsız hâle getirmesi ve kendilerini desteklemesi suretiyle hükûmet değişti, dolayısıyla bizim faaliyetlerimize de son verildi. Bu hadise 1978'in başında gerçekleşiyor. 30 Mart 1978'de -ben Sanayi Bakanlığında o zaman Teşvik Uygulama Genel Müdürüydüm- benim işime son verildi ve basit bir dairede memur şeklinde atadılar, ben de ayrıldım tabii. Ancak TÛMOSAN'daki faaliyetlerimiz biraz daha devam etti çünkü ilk önce bakanlıklar temizleniyor, kendi adamları yerleştiriliyor, ondan sonra diğer kurumlar ele alınıyordu. Maalesef 30 Haziranda da TÛMOSAN'a el attılar. Bakın şimdi, 30 Haziran 1978, kuruluş 30 Haziran 1976 idi. TÛMOSAN demek ki iki sene faaliyet gösterebilmiş.

Peki, bu iki sene içinde TÛMOSAN neler yaptı? O zaman Turgut Özal Bey Burdur’da BURTRAK diye Japon lisanslı bir traktör imalatı için uğraşıyordu, oranın yönetim kurulu başkanı idi ve o faaliyete başlayalı 4-5 sene geçmesine rağmen maalesef firma bir türlü üretime geçemedi. Bizim TÛMOSAN olarak bir sene sonra birçok Avrupa ülkesiyle ve sanayide ileri gitmiş devletlerle yapmış olduğumuz temaslar neticesinde lisans anlaşmalarına yaklaşmamız üzerine -rahmetli Sedat Bey’in bahsettiği şekilde- bir gün TÛMOSAN’a gelmiş Turgut Özal Bey, “Neler yaptınız?” diye Sedat beye sorunca Sedat bey, “Efendim, ağır kamyon motorları için İsveç Volvo şirketiyle temas hâlindeyiz, lisans anlaşması yapmak üzereyiz. Bir taraftan da kredisini temin etmek için uğraşıyoruz. Kamyon motorları için Mercedes Benz’le Aksaray’da yapılmak üzere bir faaliyetimiz var. Traktör ve traktör motorları için İtalyan Fiat firmasıyla temas hâlindeyiz, o da çok iyi bir noktaya geldi, lisans anlaşması yapmak üzereyiz. Pikap, minibüs için Japon Mitsubishi firmasıyla temas hâlindeyiz.” deyince Turgut Özal Bey şaşırmış ve “Ya siz bunları bu kadar kısa zamanda nasıl becerdiniz? Biz Japonların bir motoru için 5 senedir temasa geçiyoruz hâlâ bitmedi, siz bu kadar kısa sürede 5 tane Avrupa devletiyle bu lisans anlaşmalarını nasıl yapabildiniz?” demiş. Bunu bize yönetim kurulu toplantısında anlatmıştı rahmetli. Ve elhamdülillah, bu iki sene zarfında bütün bu saydığımız yatırımlar, bu saydığımız marka ve devletlerle anlaşmalar, hepsi bitirildi. Anlaşma tarihleri de var ama uzatmayayım, hepsi 1977’nin içinde; 19 Şubat 1977, 31 Mart 1977, 4 Nisan 1977, 26 Mayıs 1977... Evet, kamyon motorları, traktör motorları, traktör, pikap, minibüs vesaire.

O zamanlarda -şunu da hatırlayalım- Necmettin Erbakan Hoca “100 bin motor üreteceğiz” sözünü söylediği vakit

herkes “Hoca uçtu yine, hayal ediyor, pembe rüyalar görüyor.” dedi. Şu andaki otomotiv üretimimize bakarsak 100 binler değil milyonlar konuşuluyor. Ve biz bunların hepsinin motorunu ithal ediyoruz ve burada montaj yaptıktan sonra ihraç ettik diye seviniyoruz. Hâlbuki bir motor bir cihazın, bir aracın belki parasal olarak yüzde 60’ı, yüzde 70’i. Bunu hesaba katarsak dolar bazında kaç milyar dolar kaybettığımızı de ortaya koyabiliriz maalesef.

Biz TÛMOSAN’dan ayrıldıktan sonra Sedat Bey’i bir müddet daha istihdam ettiler orada çünkü evveliyatını bilen oydu, firmalarla teması yapan oydu, bir geçiş dönemi için orada tuttular. Fakat o güne kadar gelinen noktadan hiçbir ilerleme kaydedilmedi. Bunun üzerine, rahmetli, o günkü genel müdüre “Ne oluyoruz, niye duruyoruz, niçin yürümüyünüz?” deyince genel müdür “Ya Sedat Bey, sen daha bunu anlayamadın mı? Biz bu firmaları yürütmek için değil durdurmak için geldik.” demiş. Maalesef bir acı gerçektir bu.

Şahit olduğum bir vakayı da anlatayım. Türk Uçak Sanayi -Profesör Doktor Mehmet Aktürk Bey’in başkanlığında- İtalyanlarla uçak yapımı için anlaşma sağladı ve Ankara’da imza töreni yapılmak üzereydi. İtalyan heyet gelmiş durumda, Ankara Palas’ta merasim tertiplenmiş, Erbakan Hoca başta olmak üzere Sanayi Bakanlığı, bütün ağır sanayi ve diğer teşekküllerin genel müdürleri orada. Süleyman Demirel Bey bekleniyor ki imzalar atılsın ve anlaşma yürürlüğe girsin. Maalesef Süleyman Bey gelmedi. Daha sonra haber aldık ki “Genelkurmay, İtalyanlarla değil de Amerikalılarla -General Motors’la- anlaşma yapılmasını istediği için bu iş akamete uğradı.” denildi. İşte yine Sedat bey’in içinde olduğu lisansı yapılmak üzere olan o uçak anlaşması ile 1978’de uçak sanayisinde hemen üretime geçilecekti. 1978-1998,

zannederim süreç yirmi sene tekrar bir akamete uğramış oldu.

Bu ağır sanayi hamlesi ne kadar engellenmiş de olsa milletimizde bir sanayi hamlesi şuurunu uyandırdı ve tek tük gelişmeler oldu. Ama ciddi manada çok kaybımız olduğunu ifade etmek isterim.

Sedat Bey, bence iki yönüyle anlatılabilir. Bir iş hayatındaki Sedat Bey, bir de özel hayatındaki Sedat Bey. Sedat Bey, özel hayatında çok yumuşak huylu, naif, çok efendi bir arkadaş idi fakat çalışma hayatında da o kadar ciddiydi, hiçbir detay gözünden kaçmaz ve affetmezdi. Çok çalışkan ve çok başarılı bir insan iki sene içinde yaptığı çalışmaları görüyorsunuz. Daha sonra Sedat Bey'in rulman imalatına geçtiği haberini duymuştum. Yani Türkiye'nin stratejik bakımdan yine en önemli olan rulman sanayisine neşter vurmuş ve onu çözmek de için çalışmalara başlamıştı. Daha sonra Yavuz motoru kurdu. Ben Sedat bey'i hep çalışma alanında tanıdım. Dolayısıyla özel hayatında yakın bir dostluk kuramadım. Erbakan Hocamız bizim meşalemizdi. O bizlere çok imkânlar takdim etti, biz de elimizden geldiği kadar ona layık olmaya çalıştık. Sedat Bey'de Erbakan hocamıza çok benzerdi. Başarıya doyumсуzdu. Ne kadar yapabilirsen yap, hep daha iyisinin olmasına gayret ederdi.



ORHAN AYDIN

(OSTİM Yönetim Kurulu Başkanı)

Rahmetli Sedat Ağabey'in benim hayatımın içinde çok uzun yıllara dayanan bir geçmişi var. Ne zamandan beri tanıyorum Sedat Ağabey'i? TÛMOSAN'ın kuruluşu, 1975'li yıllara kadar gidiyor benim Sedat Ağabey'le olan temasım. O zaman ben babamın iş yerinde, Osmanlı Reklam'da çalışıyordum mühendis olarak, Sedat Ağabey'in TÛMOSAN reklamını Osmanlı Reklam yaptı o zaman. Ta o zamandan beri Sedat Ağabey'le bizim çok yakın olmasa da bir tanışıklığımız var. Daha sonra onlar Yeni Sanayi'de Kazım Karabekir Caddesi'nde bu Audi motorlarının dizel dönüşümünü yaptılar. Oradan da gelip gitmişliğimiz, tanışıklığımız var. Yavuz Motor aracılığıyla da benim müşterimdi Sedat Ağabey. Şoförlerin yetiştirilmesi, eğitilmesiyle ilgili olarak test arabaları yapıyordu Sedat Ağabey Yavuz Motor'da, onların arabalarına lastik veriyordum ben. Öyle de bir aşinalığımız var. Daha sonra Öz Anadolu Kooperatifi'nde benim üyem oldu Sedat Ağabey. Oraların çelik konstrüksiyonuyla ilgili olarak mühendislik önerilerinde bulunmuştu bize çok daha pratik, ucuz çözümler bulalım diye. Tabii iyi bir mühendis Sedat Ağabey. Daha sonraki yıllarda da bu Refah-yol döneminde Erbakan Hocamızın Başdanışmanlığını yaptı yani teknik hizmetlerini gören bir strateji merkezi kurdular. Şu andaki Kalkınma Bakanlığının olduğu binanın 2'nci katıydı yanlış

hatırlamıyorsam, orada bir ekibi vardı. Türkiye'nin kalkınması, gelişmesi, sanayileşmesine örnek olarak esas teknik çalışmaları yaptığı zaman bizim ciddi temasımız oldu. O zaman kendisini OSTİM'e davet etmiştim "neler yapabiliriz, neyi yapabiliriz, bu metro araçları vesaire, bunları nasıl yerlileştirebiliriz, belediye hizmetlerini veren araçları, ekipmanları nasıl yerlileştirebiliriz?" diye. Çünkü aynı zamanda, 94'lü yıllardı yanlış hatırlamıyorsam, BELTAŞ Projesi -Sedat Ağabey'in projesi yine- büyükşehir belediyelerinin ortak ihtiyaçlarını bir merkezden hem projelendirme hem yerleştirme hem de temin etme amaçlıydı. Daha sonra da işte o Başbakanlıktaki Danışmanlık görevindeyken biz ona metro araçlarını OSTİM'lilerin nasıl yapacağıyla ilgili olarak dosya götürmüştük. Daha sonra orayı dağıttılar, Refah-yol iktidardan iner inmez Sedat Ağabey'i daktilo memurluğuna terfi ettirdiler! Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan daktilo memuru oldu. Devleti mahkemeye vermeyi uygun görmüyordu Sedat Ağabey yani haklarını almak için mahkemeye gidip "Siz beni daktilo memuru yaptınız, yapamazsınız." demedi. Mahkemeye vermedi devleti, ayrıldı. Ayrıldıktan sonra tabii Sedat Ağabey'in orada yaptığı kıymetli çalışmalar zayi olmasın, memlekete katkısı devam etsin diye biz bu defa Sedat Ağabey'le birlikte o ekibi OSTİM'e aldık. Sedat Çelikdoğan, Sadık Yamaç, Haşim Keklik, Halil Tokel, yani oradaki mühendis grubu biz OSTİM'e taşıdık. "O projeleri burada nasıl hayata geçirebiliriz?" sorusuna odaklandık ve buradan da çok güzel sonuçlar çıktı o çalışmaların sonucunda. Sedat Ağabey bizim OSTİM Yatırımın başında durdu uzun süre. Daha sonra biz Konya'daki TÜMOSAN fabrikasının özelleştirilmesiyle ilgili olarak çalışmalar yaptık, yerli, millî motor üzerine, raylı sistemlerin yerlileştirilmesiyle ilgili ve

rüzgâr türbinlerinin yerli yapılmasıyla ilgili çalışmalar yaptık. Sedat Ağabey'in kendine koyduğu çıta şuydu: Şu anda bizim mevcut yapılan sanayi seviyesi ve üretim seviyesinin katma değeri düşük yani 10 bin dolar; herkesin yapabildiği, üretebildiği -hani şimdi çok konuşuluyor ya, "katma değeri yüksek ürün" deniliyor- katma değeri olmayan ürünleri üretebiliyoruz. Bunu bir çıta yukarı taşımak için yapılması gereken işlere kafa yoruyordu Sedat Ağabey. Bunlar da Türkiye'nin bir çıta atlaması, bir zıplama yapmasını gerektiren zor noktalardı ama bunları yapmazsak da özgür olamayacağımızın, gelişmiş ülke olamayacağımızın, sanayileşmiş ülke olamayacağımızın farkındaydı. Bütün hayatını zaten bunun üzerine kurgulamış, Erbakan Hoca'nın asistanlığından itibaren ülkenin nasıl kalkınacağı, nasıl gelişeceği, nasıl sanayileşeceğini düşünmüş; kendini buna göre yetiştirmiş, bilgi birikimi var. Sadece akademik bir adam değil, aynı zamanda uygulamacı; TÛMOSAN'ı hayata geçirmiş sıfırdan, bir motor fabrikası, bir traktör fabrikası, aynı zamanda Aksaray'da şu andaki Mercedes'in kamyon fabrikasının bulunduğu yeri yine Sedat Ağabey tasarlamış. Türkiye'deki diğer sanayileşmeyle ilgili olarak, kritik sanayileşmeyle ilgili olarak yapılan yatırımlarda da danışmanlık hizmetleri yapmış. Mesela ORS Rulman'da emeği var, Sivas'taki ESTAŞ, bu krank, eksantrik millerini yapan firmada emeği var. Daha buna benzer birçok şeyde, Türk sanayisinin gelişmesinde kimin ihtiyacı olduysa gönüllü olarak gitmiş, onların ucundan tutmuş böyle bir gönül insanı tabii.

Sadece teknik tarafı olan bir adam değil, manevi olarak da biz Sedat Ağabey'in ahlakından, maneviyatından, olaylara yaklaşımından çok şey aldık. Aynı zamanda bir hoca, bir öğretmen, aynı zamanda bir ağabey. Çok yönlü bir adam. Yani

manevi tarafı da zengin bir adam. Onunla beraber olduğunuz zamanı keyifle geçirirsiniz yani lezzet alırsınız. Böyle bir tarafı da var tabii, çok kıymetli.

“Sedat Ağabey” deyince önce bizim ağabeyimizdi. Aynı zamanda hocamızdı. Teknik tarafı çok güçlü, mühendislik birikimi çok fazla bir adamdı. Yani normal, ortalıkta gördüğünüz tip bir mühendis değil; uygulamacı, Almanya’da iyi bir eğitim görmüş, işini çok iyi bilen ve bu konuda söz söyleyebilen ve söylediğini projelendirebilen bir adam. Aynı zamanda bir hoca. Sadece teknik bilgi olarak söylemiyorum yani sizin yaşamınıza dokunduğu zamanda... Ve hiçbir zaman böyle eleştirel olarak değil, o size bir eksikliğinizi söylediği zaman çok mutlu olursunuz, onu çok uygun bir şekilde anlatır, gösterir ve çok memnun olursunuz onun katkılarından. Bizim hayatımızın şekillenmesinde de çok büyük etkisi var. Yani biz savrulmadıysak, devrilmediyse, ne bileyim, siyasette vesairede yanlış adımlar atmadıysak burada Sedat Ağabey’in bizim üzerimizde çok etkisi var ve mesela şimdi geriye doğru baktığımız zaman iyi ki biz bu insanla beraber olmuşuz, iyi ki beraber çalışmışız diyoruz. Uzunca bir süre biz ağabey kardeş gibi de burada çalıştık, birçok projenin ucundan beraber tuttuk. Ben hocamın yanında onun çantasını taşıyarak büyük bir mutlulukla bu projelerin peşinden koştum ve şimdi onları yeşermiş görünce Sedat Ağabey’i biz burada her gün anıyoruz. Yani rahmetli olmuş olmasına rağmen burada dokunduğu projeler, yürüttüğü işler her gün bir şekilde gündemimize geliyor. Onu hem terk edemiyoruz, unutamıyoruz, dokunduğu işlerin hepsi geleceğe dokunan işler ve dolayısıyla burada her gün Sedat Ağabey’i yad ediyoruz, manevi tarafı olan bir adam.

Selçuklu, Osmanlı eserlerine çok ilgiliydi. Mesela bir şehre gittiğiniz zaman, hatta bir ülkeye gittiğiniz zaman oradaki

manevi şahsiyetleri, manevi mekânları inanılmaz bir şekilde, aklınızın alamayacağı kadar bilir. Mesela burada Ankara’da -ben Ankaralıyım, Kızılcahamamlıyım- Kızılcahamam’da şu anda üç tane köyde Horasan erenlerinin kabirlerini Sedat Ağabey tespit etmiş ve onların kabirlerini yenileştirmiş, iyileştirmiş. Nereden bulmuş, nereden tespit etmiş, ben Kızılcahamamlıyım bilmiyorum, o biliyor. Ta biz buradan Tunus’a gittik, Tunus’taki manevi zatların da peşindeydi. Gittiği şehirlerin bütün manevi büyüklerini bilirdi. Evliya Çelebi Seyahatnamesi’ni çok dikkatli okuyordu ve şehirlerle ilgili, mekânlarla ilgili inanılmaz bir dikkati ve hassasiyeti vardı. Bunu o şehre gittiğiniz zaman hemen anlatmaya başladılar zaten; nereler ziyaret edilmeli, burada hangi manevi zatlar var, oranın tarihi, coğrafyası, bunların çok farkındaydı.

Millî üretim idealine katkıları

Bunu Erbakan’dan bağımsız düşünmemek lazım. Yani rahmetli Erbakan Hoca’dan ayrı düşünülemiyor Sedat Ağabey çünkü ikisi bir bütün. Yani motorlar bölümünde hem asistanı, aynı zamanda Hoca’nın siyasi olarak yaptığı bu ekonomik, teknik atılımlarda Hoca’nın danışmanı hem etkili adamı hem de kendisi bu ağır sanayi hamlesinin uygulayıcısı. 1975 yılında “ağır sanayi” diye Millî Selamet Partisinin Türkiye’nin sanayileşmesiyle ilgili politikalarının hayata geçmesi konusunda da önemli bir aktör Sedat Çelikdoğan. Çünkü o tarihlerde Türkiye’de motorun filan konuşulduğu bir yer yok, kimsenin anladığı da yok. Motor fabrikası kurma, traktör fabrikası kurma, kamyon fabrikası kurma ve bunları yerli ve millî olarak yapma ve bunu bütün dünyaya satma fikri var. Tabii bütün bu fikirlerin oluşmasında, bunlar sadece Türkiye’ye has değil, aynı zamanda bizim gönül coğrafyası dediğimiz, yakın

coğrafya dediğimiz, hatta D-8 olarak somutlaştırılmış projenin de mimarisini kuranlardan bir tanesi Sedat Ağabey. Yani düşüncesi Erbakan Hoca'ya ait olmakla beraber onun içini dolduran, projelerle onun nasıl yapılacağına dair teknik çalışmaları yapan ve D-8 kitabının yazarlarından bir tanesi; hem tasarlayıcı hem uygulayıcı hem de onun teorisini orta yere çıkaran hocalarımızdan bir tanesi Sedat Ağabey.

D-8, İslam coğrafyası ve Sedat Hoca

Tabii, çok önemli bir proje o. Yani 8 aylık iktidar döneminde yapmışlar bu çalışmaları. 8 ülkeyi bir araya getirip 8 ay süre içerisinde bu organizasyonu yapmışlar. Yani 8 adamı bir araya getirip şirket kuramazsınız, 8 kişiyi bir araya getiremezsiniz. 8 ayda 8 ülke bir araya getirilmiş, bunun bakanları, başbakanları, cumhurbaşkanları, hepsi bu projeye “evet” demiş ve uluslararası bir organizasyona dönüşmüş hâlen gündemde olan bir organizasyon bu. İçi ne kadar doldurulabilir bunun tartışılır ama gelecek yıllara da yeni bir dünya yani barışa dayalı, iş birliğine dayalı, kardeşliğe dayalı bir dünyanın kurulması konusunda ciddi bir çalışma o. Ben hâlen o çalışmanın gelecekte dünyanın şekillendirilmesinde önemli bir hazırlık olduğunu düşünüyorum. Belki yeterince çalışmadık, içini doldurmak için yeterince çaba sarf etmedik ama çok ciddi ve dünyayı değiştirecek, yeni bir dünya kurulmasının başlangıç noktası bence. Proje D-8 olarak başlıyor, D-20, D-60 diye gidiyor ve özellikle bu mazlum ülkeler, gelişmekte olan ülkeler ve emperyalizmin tuzağına düşmemek için çırpınan ülkelerin bir iş birliği, güç birliği organizasyonu. O proje kapsamında aslında birçok yapılamaz iş, Türkiye'nin tek başına yapamayacağı işi yapılabilir hâle geliyor. Mesela Avrupa Birliği'nin Airbus Projesi vardır. Nedir? Amerika'nın uçağına karşılık Avrupa Birliği de bir uçak

yapmak istiyor ama hiçbir ülke bu uçak yapımının içinden tek başına çıkamayacağını biliyor, 6 ülkeyi bir araya getiriyorlar, o 6 ülke o projeye ortak oluyor -herkes hem müşteri hem katılımcı hem de iş payı alan durumda- o Airbus'ı orta yere çıkarıyorlar ve şu anda Airbus da dünyada ciddi bir oyuncu olarak uçak yapan bir firmaya dönüşüyor. Tek başına bir ülke bunu yapamıyor. D-8 de bu mantıkla kurulmuş. Aslında ülkelerin tek başına pazarının yetmediği, işte otomobil gibi, uçak gibi, raylı sistemler gibi, teknolojik işlerin kotarılmasında ciddi bir altyapı bu. Ama biz bunu yeterince değerlendiremedik. İyi bir kurguydu, ciddi şekilde incelenmesi lazım. Sedat Ağabey'in de o projenin kurgulanmasında, tasarlanmasında, yazılmasında çizilmesinde ve hayata geçmesinde ciddi çabaları var. Burada da beraber çalışmalarımızda onun çok peşindeydi ama ömrü vefa etmedi. Ama bundan sonrakiler o kitapları okurlar. Biz onun düşüncelerinin peşindeyiz ve biz onların insanlığa, ülkeye, bölgemize, OSTİM'e çok yarar getireceğine inanıyoruz. Şu anda da zaten yaptığımız projelerin bir kısmı ona yönelik. İşte burada uyguladığımız, onun dokunduğu ciddi projeler, mesela raylı sistemler şu anda Türkiye'de ciddi bir ön almış vaziyette. İlham kaynağımız Sedat Çelikdoğan. Hatta bu yaptığımız yerli, millî metro aracına "Sedat Çelikdoğan" ismini koyma kararını verdi oradaki çalışan insanlar, emeği gördüler, o zahmeti gördüler. Yani gücünün yettiği kadar hep gidip bunları anlatmak ve yol açmak, insanları bu yöne döndürmek için hep çaba sarf etti. Tabii, iyi yetişmiş bir adamdı. Sadece mühendis olarak değil, demin sözümde bahsettiğim gibi, Nurettin Topçu, Sedat Hoca'nın arka taraftaki manevi desteği. O ekole dâhil olmuş, İstanbul'da okurken oralardan çok ilham almış, Düşünce Dergisi topluluğunun etrafındaki şeyler ona ilham kaynağı olmuş, oranın da takipçisiydi.

Sedat Hoca'nın hayalindeki mühendislik

Bazen diyordum: “Ağabey, ben de mühendisim, farkında ol.” diyordum ama tabii onların yetişme tarzı ve şekli biraz daha farklı. Erbakan Hoca'nın, Recai Kutan Bey'in, Özal'ın yetiştiği dönem ve İstanbul Teknik Üniversitesi ekolü çok farklı. Yani Almanya'dan İkinci Dünya Harbi'nden sonra gelen o Almanya'daki bilgi birikimini İstanbul Teknik Üniversitesi'ne taşıyan bir iklim var, o iklimde yetişmiş bunlar. Aynı zamanda da ülkelerinin kalkınmasını kendilerine hedef olarak koymuş, yetişirken, düşünürken, yaşarken hep “Ne yapacağız da bu ülkeyi kalkındıracağız?” düşüncesi içinde yanan, yeri olan insanlar bunlar. Yani sadece kendileri için yaşamıyor bu insanlar. Sadece Sedat Ağabey değil, o neslin birçoğundan bahsediyorum. Ve benim okuduğum okulun da hocaları aynı zamanda onlar. Biz onların öğrencisi durumundayız ama benim hocalarımdan içinde de Sedat Ağabey'in akranı olan insanlar var; Ertan Yülek, Kahraman Emmioğlu, Ekrem Pakdemirli, Soner Aksoy gibi. Yani o grup aynı zamanda hep aynı derdi, tasası olan insanlar. Ve biz mezun olurken de, okurken de onların bir sonraki nesli olarak okuduk, aynı izler bizde de var yani aynı dertler, tasalar bize de yansımış vaziyette. Biz bazen hâlen koşturma-camıza, böyle arkamıza baktığımız zaman, nereden geliyor dediğimiz zaman, enerji kaynağımız oralara çıkıyor.

TÜMOSAN Projesi

Dönüm noktası. Motor dediğimiz şey çok kritik bir teknoloji. Yani enerji üreten bir makineden bahsediyoruz, sıradan bir makineden bahsetmiyoruz. Motorunuzu yapamıyorsanız otomobili, tankı, topu, tüfeği, kamyonu unutacaksınız. Bunları yapmak istiyorsan motoru yapacaksın. Sene 1975'i

konusuyoruz bakın. Şu anda 2017'deyiz, Türkiye hâlâ motor yapmayı konuşuyor. 1975 yılında bu adamlar yola çıkmışlar, motor yapmak için Anadolu şehri Konya'da fabrika kurmuşlar, motor üretmişler, traktör üretmişler, kamyon üretmişler. Bu basit bir şey değil. Dolayısıyla, bu yüreği yanan insanlar o günden itibaren de hâlen o düşünceyi devam ettiriyorlar. En son Türkiye'nin tankının motorunun nasıl yapılacağıyla ilgili de rahmetli hocam Sedat Ağabey dosya hazırlayıp verdi Savunma Sanayi Müsteşarlığına. Bunu kendine dert etti. "Bu motoru yapmadan Türkiye özgür olamaz. Tankının motorunu yapmadan özgür olamaz." diye bütün çabasını orta yere koydu. Savunma Sanayi Müsteşarlığında duruyor dosyası. Daha ne yapsın.

Hatıralar

Biz hocamla uzun süre beraber, yan yana olduk. İşte son 10 yıl, ondan önce de bir 5 yıl biz hocamızla hep yan yana, hem iş arkadaşı hem ağabey kardeş hem hoca... Dolayısıyla birçok şeyimizi beraber, yan yana yaşadık. Birçok yere de beraber gittik ama ben hocamın hep yardımcısı oldum, çantasını taşıdım, öyle söylüyorum ve bundan da çok memnunum, çok mutluyum. Maddi, manevi, bakış açısı, strateji olarak çok şey öğrendik. Hocamın birikimi çok farklıydı yani olaylara yaklaşımı böyle çok üst perdeden, bir teknisyen gibi değildi stratejik bir yaklaşımı vardı. Ciddi bir uygulamacıydı ve söylediği lafların içini doldurmak için aynı zamanda teknisyen gibi gecesini gündüzüne katarak çalışan bir adamdı. Yaptığı sunumu gördüğünüz zaman inanılmaz bir şeyi vardı yani işi çok ciddiye alırdı. Siz söyler geçersiniz ama hocamın sunumunu gördüğünüz zaman hayretler içerisinde kalırsınız. Ne zaman çalıştın, nasıl yaptın, ne zaman

bunları bir araya getirdin? Kesinlikle basitçi değildi . O işin bütün detayını orta yere çıkarır ve sizi hayretler içerisinde bırakırdı yani çok çalışkan bir yapısı vardı. Burada benden önce gittiğini hiç hatırlamıyorum ben. Benden önce gelir ve benden sonra giderdi o yaşta adam. İnanılmaz bir çalışma performansı vardı. İnanılmaz şekilde, İstanbul’a gider, oradaki işe müdahale eder, sürekli bir sorumluluk hissiyle bunu benim yapmam lazım, bunu söylemem lazım, bunu söylemezsem kendimi sorumlu kabul ederim diye bu tip işlerin hepsine de koştururdu. Mesela Türkiye’de bu offset uygulamalarıyla ilgili olarak çırpınırdı adamcağız. İşte bu Türk Hava Yollarının uçak alımı, işte “Burada offset olması lazım. Bunlar niye yapmıyorlar, niye gitmiyorlar?” 1996 yılında bir uçak alımında bir pazarlığı vardı onun; hem Türkiye’de uçağın yapılmasıyla ilgili hem de satın alınmasıyla ilgili ciddi çalışmalar yapmış. Onların dosyası vardı Sedat Ağabey’de. Hatta bu İstanbul’daki uçağın alınmasında en son lafı anlatamadık ve İstanbul’a geldik, buradan, TAI’den, 96 yılında yapılan o offset anlaşmasını gittik bulduk, sözleşmeyle beraber Sedat Ağabey buldu, o sözleşmeyi aldık İstanbul’a gitti iki kere, üç kere, oradaki yöneticileri ikna etmek için 96 yılındaki çalışmaları götürdü oraya. Sedat Ağabey’in uçakla ne alakası var, alışverişle ne alakası var? Ama “Bu, ülkemin ihtiyacı, oradakileri benim bilgilendirmem lazım.” diye kendine bunu görev addederdi. Raylı sistemlerle ilgili Devlet Demiryolları’na defalarca gittik, defalarca anlattık. Ben en sonunda hocama “Ya hocam, bu saatten sonra sen trene mi bineceksin? Bırak ne hâlleri varsa görsünler.” diyordum, “Yok. Biz üstümüze düşeni yapalım, sonuna kadar uğraşalım, ondan sonra...” diyordu.

En son rahmetliyle beraber bayram öncesinde oturdum odasında, “Hocam, çok çalışmamız lazım, bayramdan sonra

yapacağımız daha çok işler var.” diye bütün işleri alt alta sıraladık, yazdık: “Bayramdan sonra şunu yapacağız, şunu yapacağız, şunu yapacağız. Şu önemli, bu önemli, bunu kuracağız.” dedik, dedik, dedik ve bayramdan sonra Sedat Ağabey yok. Allah rahmet eylesin. Ama Sedat Ağabey bizim gönlümüzde yaşıyor, her gün gündemimizde yaşamaya devam ediyor; onun maddi ve manevi şeyleri bizim hayatımızda devam ediyor. Kendisine her zaman dua ediyoruz. Ülkemiz ve OSTİM adına minnettarız kendisine. Allah’tan gani gani rahmet diliyorum. Allah öbür dünyasını mamur etsin, onu cennetine koysun Cenabı Hak diyorum. Yani biz memnunuz, Cenabı Hakk’ın da ondan memnun olacağını düşünüyorum. Allah rahmet eylesin.



ZEKİ SAYIN

(DESİYAB Eski Genel Müdürü)

Sedat Hoca'yı İşçi Yatırım Bankası Genel Müdürü iken ağır sanayi koordinasyon toplantılarında tanıdım. Bu "SAN"lı şirketlerin organizasyonunda çok büyük hizmeti vardı. Aynı zamanda TÛMOSAN'da Genel Müdürlük vazifesi yapıyordu. TÛMOSAN, TAKSAN, TESTAŞ, GERKONSAN... Onun şemsiye şirketi Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası'ydı -ben de oranın Genel Müdürüydüm- dolayısıyla bu "san"lı şirketlerle yakinen ilgileniyorduk. Sedat Bey'le de o zaman görüştük. Sedat Bey'in bir özelliği, lisans anlaşmalarında çok kabiliyetli bir insandı. Yani bir Mercedes firmasıyla, bir Mitsubishi firmasıyla, bir başka firmayla oturup konuştuğu zaman Türkiye'ye o firmalar nasıl faydalı olacaksa o şekilde en güzel anlaşmayı yapan bir arkadaşımızdı. Orada onu tanıdım ve o kabiliyetini gördüm. Belki bilmez ama Sedat Bey buradan ayrıldıktan, ben de ayrıldıktan, hükûmetlerin değişikliğinden sonra bir iş adamı bana kendisini ziyaret ettiğimde dedi ki: "Ben bir şey kurmak istiyorum, param da var." dedi. "Kuralım." dedim. Sayın Necmettin Erbakan Hocamızın çok arzu ettiği bir yatırım vardı, o da rulman. Bize "Her hareket edende rulman vardır, döner aksamda rulman vardır. Dolayısıyla bu rulmanın mutlaka kurulması lazım." derdi. Ben dedim ki iş adamına: "Gelin rulman fabrikası kurun." "Nasıl olacak, kimi getireceğiz." dedi. O zaman rahmetli Korkut Bey'e gittim dedim ki: "Sayın

Bakanım, böyle bir düşünce var, gelin bu işin başına geçin.” “Zekiciğim, ben biraz ibadetimle ilgilenmek istiyorum, biraz uzak kalmak istiyorum politikadan da, yatırımlardan da. Sen şu kişiye git.” dedi. “O kişi olmaz.” dedim. O da çok değerli bir arkadaşımızda. “Ben bulurum.” deyip Sedat Bey’e gittim. Sedat Bey ile o iş adamını anlaştırdım ve Türkiye’de rulman fabrikası kuruldu. Bu lisans anlaşmalarında çok değerli bir arkadaşımızdı. İşte bir miktar makineleri Avusturya’dan aldılar, bir miktar başka yerlerden aldılar. En son, bir sene sonra bununla ilgili iş adamıyla görüştüğümde dedi ki: “Biz konik rulmanı yapamıyorduk. Japonya’ya gittik 1 haftalık bir çalışma yaptık, o çalışmanın sonunda anlaştık, sabaha imza atacağız konik rulman yapan makineyi almak üzere. Geldik toplantı salonuna, Japonlar ‘Size veremiyoruz bunu.’ dedi. ‘Neden? 1 hafta çalıştık, anlaştık.’ dedik. ‘Müsaade etmedi devletimiz.’ dediler.” dedi. Çok enteresan, ben onun için söyledim. Yani Türkiye’ye o ağır sanayide o kritik makinelerin gelmesinde, o anlaşmaların yapılmasında Sedat Bey’in çok büyük emeği vardır. Nitekim o zaman TAKSAN’ın Genel Müdürü’yle konuştuk, dedi ki: “Bu CNC tezgâhların, diğer tezgâhların Türkiye’ye gelmesi lazım.” Biz onu Avrupa’ya gönderdik öncelikle Almanya’yla görüşmek üzere. Almanya’ya gitti, İngiltere’ye gitti, peşin paramız olmasına rağmen tezgâhları alamadı. Dediler ki: “Siz makine yapan makine fabrikası kurmak istiyorsunuz. Biz size bunları verdiğimiz zaman kime satacağız?” Ama tabii bu benim söylediğim tarihler 1977-1978. Polonya’ya gitti, Polonya’dan bazı makineler geldi. Tabii onlarınki daha teknolojik değildi, biraz kaba makinelerdi. Biz oralardan teknolojik makinalar alamadık.

Sedat Bey birçok lisans anlaşması yaptı. Bakın, Konya’daki traktör fabrikasının anlaşmasını yaptı, Aksaray’daki

fabrikanın... Bu anlaşmalar çok kritik anlaşmalardı. En son Sayın Erbakan'ın Başbakanlığı devresinde de uçak anlaşmasının sonuna gelinmişti -zannedirim MD-90'dı- öyle bir anlaşmayı yaptı. Türk Hava Yolları 200 tane uçak ithaliyle ilgili anlaşma yapacaktı, Başbakan "Biz niye 200 tane uçak alıyoruz, oraya vereceğiniz parayla fabrikasını kuralım." demişti. İşte Sedat Bey bunun başındaydı ama onu kurdurmadan ihtilal yaptılar. Türkiye böyle bir aşamadan geçti ama çok şükür şimdi inşallah bazı şeyler oluyor. İşte Sedat Bey'i, bunların yapılmasındaki kabiliyetini, oradaki çalışmasını, hiçbir mesaiyi, saati düşünmeden geceli gündüzlü çalıştığını gördüm, orada tanıdım.

Sedat Bey çok mütevazı idi. Kendisine birçok görevler yükledi. Beni de en çok etkileyen bu lisans anlaşmalarıdır. Bir kişi hangi makamda olursa olsun, o lisans anlaşmalarını yapmak kolay değil, o pazarlıkları yapmak kolay değil. Bakın, size geçmiş bir durumu anlatayım. Zannedersem İtalya'yla bir uçak anlaşması yapıldı. Eski Meclisin karşısında eski bir bina, Ankara Palas vardır, Ağır Sanayi Koordinasyon Başkanlığı oradaydı. O anlaşma yapıldı, biz de oraya gittik, İtalyanlar da geldi. Uçak anlaşmasına göre o uçak hem tarım uçağı olacak hem eğitim uçağı olacak, daha sonra tabii hem harple ilgili uçaklar hem de yolcu uçağı olacak, o gelişecek. İtalyanlarla anlaşma yapıldı. Başbakan Yardımcısı Necmettin Erbakan geldi, diğer bakanlar geldi, partinin bakanları geldi Başbakanı bekliyorlar, Cumhurbaşkanı bekliyorlar imza törenine. Saatler geçti gelmediler, endişe edildi. Sonra bir haber geldi: "Gelmiyoruz ve bu anlaşma yapılmayacak." Yıl 1978. Kaç yıl geçti bakın aradan. Eğer o uçak anlaşması yapılsaydı şimdi bizim her türlü uçağımız havada uçuyordu. Demirağ'a yapıldığı gibi. Zamanında Demirağ uçağı yaptı, sattı, siparişleri aldı ama iptal ettiler.

Çok güzel bir lisans anlaşmasıyla o uçak yapıldığı hâlde imzalanmadı, sonra F-16'ları Amerika sattı, o lisansın belki iki üç misline. Ve biz uçak alanımızı genişletemedik. İşte burada Sedat Bey hem “san”lı şirketlerde hem TÜMO-SAN’ın başında olduğunda Necmettin Bey’le gece gündüz demeden, kendisinde hiçbir gururlanma görünmeden, tabiri caizse, bir amele gibi çalıştı ve bunları bitirdi. Kolay değildi bunlar. Yabancıların gelmesi, o anlaşmaları yapması, faaliyete geçirmesi, çok fedakârca. O çalışmalar yapılırken “Benim makam arabam olsun, benim şu maaşım olsun.”, hiç bunları düşünmemiştir. O zamanlar şöyle bir zihniyet vardı: “Vazife istenmez, verilir.” Başbakan Yardımcısı çağırdı, “Sen gideceksin bu işi yapacaksın.” Gider, yapar ve döner. Peki, bunun masrafı nereden çıkacak? Hiç kimse sormaz. Böyle bir ekip çalışması içinde... Hatta bir gün böyle konuşuyoruz -tabii, temeller atılıyor- bana dedi ki: “Tabii bu kadar temeller atılıyor. Hep aklınızdan şu geçiyor, belki itiraz ediyorsunuz ‘Bunun finansı nereden sağlanacak?’ diye. Finans mühim değil, bütün mesele halkın bunu kabullenmesidir. Eğer halkımız bunu kabullenirse bugün olamazsa yarın o tahakkuk eder ve yapılır.”

Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası Genel Müdürü oldum, bir gün sonra makama oturdum. Bir gün sonra Ağır Sanayi Koordinasyon Toplantısı’na davet edildim. Ben de dinliyorum. “San”lı şirketlerin bütün genel müdürleri orada, Sedat Bey de orada, herkes tek tek geliyor yaptığı işi anlatıyor. Bir arkadaşımız anlatırken “Dur.” dedi, durdu. “Sen geçen slaytta gene bu resmi gösterdin. Ama bakın, o tuğlanın üstüne bir tuğla daha konmamış, hiçbir iş yapmamışsın.” dedi. “Doğru.” dedi. Epeyce bir söz söyledikten sonra -herkes oturuyor, tabii, herkes heyecanlı, yaptığı işin

eksikliğini görüyor- “Zeki konuşsun.” dedi. Ben, evet, DESİYAB’ın Genel Müdürüyüm ama ilk defa geliyorum ve bir günlük genel müdürüm. Ben DESİYAB’ın ana sözleşmesinde çalıştığım için bildiğim kadarıyla bir şeyler anlatmaya çalıştım. “Tamam mı?” dedi, “Tamam.” dedim. 15 dakika bir fırçalama böyle. Ama ben bir şey yapmadım ki buna, niye bununla karşılaştım? Yer yarılsa içine gireceğim, öyle bir durumdayım çünkü orası genel müdürlerle dolu. O zamanki Sanayi Bakanı Oğuzhan Bey haber gönderdi “Bu lafların hepsi sana değil.” dedi. Daha eski genel müdür arkadaşımı zaymış, işte kitabı bile bastırmamış, “Hayır, bastırmam.” demiş. Lafların çoğu onaymış. Orada Erbakan Hoca’ya şunu söyledim: “Efendim, Maliye Bakanlığından teminat mektubu müsaadesini bir türlü alamıyorum, randevu alamıyorum müsteşarla görüşmek için.” “Bana “Sen kendini genel müdür mü zannediyorsun? Bu genel müdürlük lafını, bu makamı bırakın.” dedi. “Gideceksiniz sekreterin yanında oturacaksınız, bir fırsatını bulup içeri girip konuşacaksınız. ‘Randevu bekliyorum’, yok böyle.” dedi ve gittim hakikaten sekreterinin orada oturdum. O talimatı aldıktan sonra randevu filan beklenmez artık. Çünkü bir dahaki sefer kelimesi kelimesine soruyor, “Böyle konuştuk, sen de böyle söyledin.” Neyse sekreterle konuştuktan, onun gönlünü aldıktan sonra içeri girdim. Müsteşar o zaman “Tabii Zeki Bey, derhâl, hemen müsaade ediyoruz.” Ben ayrılana kadar müsaade edilmişti. O da tabii yukarıdan talimat alıyor, mümkün olduğu kadar... Şimdi işte bu kadar işlerin başında olmasına rağmen Sedat Bey’de “Ben Başbakanla devamlı beraberim.” veya “Başbakan Yardımcısıyla beraberim.”, talimat verme, böyle bir şey yoktu. Kalkar kendisi gider oturur, peynir ekmek yer ama o işi bitirir. Böyle bir insan olarak tanıdım kendisini.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine, yerli ve millî hedeflere kazandırdıkları

Bir defa Sayın Hocamızın Sedat Bey üzerinde çok büyük etkisi olmuştur. Motor bir ülke için çok önemli. Biraz önce söylediğim gibi, her döner aksamda rulman çok önemli. Bugün TÜMOSAN'ın traktör fabrikasının yapılmasına sebep olmuştur ve motorunu onlar yapıyorlar. Bunun dışında Mitsubishi'yle olan anlaşmalar, Mercedes'le olan anlaşmalar -Aksaray'da Mercedes'te yürüyor- bunlar Türkiye için çok önemliydi. Duyduğum kadarıyla söylüyorum, ne kadar doğru bilemiyorum, tankın bütün her şeyini yaptılar Türkiye'de, anlaştıkları tankın motoru için son anda “Vermiyoruz.” dediler. Bu o kadar önemli. İşte o can alıcı sanayinin başında Sedat Bey vardı. O kadar güvenilir kişiydi.

Sadece maddi yönden değil, manevi yönden de Sedat Bey çok komple bir insandı, o tarafları çok güçlüydü, evet.

Sedat Çelikdoğan'ın manevi dünyası

Şimdi bir şeyi birleştireyim ben. Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası'nın ana sözleşmesini hazırlarken Yahya Oğuz Bey bana dedi ki: “Bak oğlum, yıllardır sen faizsiz banka üzerinde çalışıyorsun.” Hakikaten ben 1967'de Ziraat Bankası Müfettiş Muavini olduğum zaman bankayla, finansla tanıştım. İlk memuriyetimdi. Gidiyoruz bankalarda faiz hesapları yapıyoruz az mı ödenmiş, çok mu ödenmiş diye. Sonra kendi kendime dedim ki: “Allah bu faizi yasak etmiş ama bütün ticaret de parayla dönüyor. Allah, insanlara faydalı olan hiçbir şeyi yasaklamamış ama bunu mutlaka yasak ettiğine göre bunun bir alternatifi var. Nedir? Faizsiz yürümesidir. Ben o tarihten itibaren çalışmaya başladım “Faizsiz ne olur, banka nasıl yürür?” diye. Faizsiz banka üzerinde

çalışırken tabii Necmettin Bey Başbakan Yardımcısı olunca çağırıldılar. Dediler ki: “Hadi bakalım, o kadar çalışıyorsun.” Ama o zaman Türkiye’de böyle “faizsiz banka” diye bir laf yok. Konferanslarımda konuşuyorum, yazılar yazıyorum hep “faizsiz banka... faizsiz banka...” diye. Bana hep şunu soruyorlar: “Ya ‘faizsiz banka’ diyorsun ama faiz almazsa burada çalışan personel parasını nereden alacak kardeşim?” Şimdiki katılım bankaları modelini anlatıyoruz. “Tamam mı?” diyoruz, “Tamam.” diyorlar. O zaman siz kabul etmiş oluyorsunuz. Ana sözleşmeyi hazırladık, o zaman tabii Bakanlar Kurulu’nun da tasvibi gerekiyor. Ana sözleşmemizde “kâr-zarar ortaklığı” diyoruz. Bir türlü 3 ay çıkmadı. “Niye çıkmıyor?” dedik. O zaman Adalet Partisi-MSP koalisyonu olarak “Zararı kaldıracaksınız.” dediler. “Neden? Kâr-zarar, bu bir finans enstrümanı, bunda bir şey yok.” dedik. “Hayır, siz zararı yazmakla şeriatı getireceksiniz.” dediler. Böyle bir “zarar” yazmanızla şeriat mı gelir! Ve sonunda “zarar”ı kaldırdık, “kâr ortaklığı” dendi, DESİYAP kuruldu. Tabii, bu “san”lı şirketlerin şemsiye şirketi DESİYAB her tarafa ortak. Düşünce de şu: “Kurulan şirket rantabl hâle gelince geriye çekilecek ve hisseleri halka satılacak.” İşte Sedat Bey, o çok sıkı çalışmalarımızın, çok yoğun çalışmalarımızın içerisinde namaz vakti geldiği zaman her şey durur namazını kılardı. Necmettin Bey’le çalıştığımız zaman biz çok rahat ederdik. Neden? Çünkü saatine bakıp “Ya eyvah, namaz mı geçiyor.” falan gibi bir düşüncesi yoktu. Çünkü o başımızdaki kişi onu geçirmemek için “Hadi bakalım, 5 dakika mola...” Şimdi 5 dakikada ne olacak? Abdesti olan yetişir, abdesti olmayan yetişemezdi. O çalışmalardan, beraber çalışmamızdan mütevellit biz hiç abdestsiz gezemedik çünkü o hep abdestliydi, yanında çalışanlar hep abdestliydi, “Hadi bakalım”

dediğinde doğru namaz kılma yerine gidilirdi. Böyle “Aman abdest alayım.” falan diye bir şey yoktu. Böyle bir manevi çalışma içerisindeydi Sedat Bey. Ona Allah rahmet etsin. Tabii bu düşünce de ona bir hız veriyordu, kuvvet veriyordu. Bunlardan taviz vermediğini böyle tanıdım ben.

Sedat Çelikdoğan Hoca’nın unutamadığım sözleri

Bir defa herkes birbirine gönül bağıyla bağlıydı. Bu bir ekip meselesiydi. Ekipler birbirine inandıktan sonra olmayacak hiçbir şey yoktu, yeter ki canı gönülden bu istenmiş olsun. Bu düşünce içerisinde çalıştığı için arkadaşlar, biz bunun üzerinde “Şu lafı güzeldi.” diye hiç düşünmedik, amele gibi çalıştık hep, herkes ameleliydi. Ben o zaman personel komitesinde de çalışıyordum. Bir işin başına birisini getireceksek, mesela bir kişi bir yere genel müdür olacak, 3 kişinin atamaları yapılacak, ölçüler biliniyor, biz götürürdük “Hayır, bu olmaz, gidin başka kişileri getirin.” derdi hocamız. Bulmak kolay da değildi. Yani bir müessesenin başına fedakârca onu yürütecek kişiyi bulmak kolay değildi. Her zaman öyledir. Eğer birisi ben buradan çok para alayım, makam odam büyük olsun, makam arabam şöyle olsun diye düşünüyorsa ondan verim elde edilmez. Sedat Bey bunların hiçbirisini düşünmedi. Giyiminden kuşamından çalışma şekline kadar hiç düşünmemiştir bunu. Ben öyle tanıdım.

Sedat Çelikdoğan ve D-8 Projesi

Sedat Çelikdoğan, Hoca’nın teknik yönden sağ koluydu. Sedat Bey’den o teknik düşünceler geçmeden hiçbir şey olmazdı. Ama Sedat Bey bunları da hiç böyle ilan etmezdi. Bakarsın böyle gider ama toplantı sonunda çok büyük bir iş çıkmış, fark edemezsiniz. Şöyle güzel bir iş yaptık diye de

bir övünme durumunu hiç görmedim Sedat Bey’de, öyle bir insandı.

Allah rahmet etsin. Bu çalışma şeklinde, bu yaşantısında bu tip insanları da eksik etmesin Allah. Sayın hocamızı da burada yâd ettik, ruhu şad olsun. Ekibin bütün düşüncesi, kendi silahımıza kavuşmak, onları yapmak, muhtaç olmamaktı. Bir şey daha hatırlıyorum, Kıbrıs meselesinde karakutuyu bile vermemişlerdi. Karakutuyu alamama sonucunda TÜBİTAK’a talimat vermişti Hocamız ve karakutu yapıldı çıktı. Birçok zor problemi de çözdü. Her teknik çalışmanın başında Sedat Bey vardı, Sedat Bey’i yanından hiç ayırmazdı. Böyle bir insandı, ne diyelim. Allah rahmet etsin.



ALİ COŞKUN

(Eski Sanayi ve Ticaret Bakanı)

Önce kendisini rahmetle anmak istiyorum. Ruhu şad, makamı cennet olsun. Geride bıraktığı yavrularına, sevenlerine, sevdiklerine sabırlar diliyorum. Kendisi zannediyorum benden üç dört yaş küçüktür ve İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği bölümünde tahsil yaptı. Ben Yıldız Teknik Üniversitesi mezunuyum. Onunla tanışmamız doktora ve zannediyorum doçentlik çalışmaları döneminde İstanbul Teknik Üniversitesi'nde bir hocamız vasıtasıyla oldu. İlme çok meraklı ve devamlı fikir üreten, projeler hazırlayan, hayal dünyası da geniş bir hocamızdı. Öyle tanıştık. Ondan sonraki yıllarda Prof. Dr. Necmettin Erbakan Hocamızın asistanlığını ve Başkanışmanlığını yaptığı dönemlerde, özellikle Başbakanlıkta görev aldığı 97 yıllarındaki hizmetleri sırasında, Devrim otomobilinin projelerinin tartışıldığı yıllarda, ESAM Vakfındaki çalışmalarda, toplantılarda, konferanslarda sık sık beraber olmuşuzdur.

Sedat Hoca'nın en ilginç tarafı, belki de insanlar arasında frekansların uyumu bakımından sanayi düşünceleri olmuştur. Çünkü kendisi hep yenilik taraftarıydı, yeni araştırmalara, AR-GE çalışmalarına, teknolojik araştırmalara çok meyyal bir arkadaşımızdı ve belki bizleri aynı noktada birleştiren unsur sanayinin gelişmesi olmuştur çünkü bir ülkede kalkınmanın itici gücü sanayidir. Bildiğiniz gibi, gayrisafi millî

hasılayı meydana getiren üç temel unsur var: Sanayi, tarım ve hizmet sektörü. Madencilik ve enerji sanayi sektörünün içinde yer almaktadır. İster madenlerin işlenip mamul hâle getirilmesinde veyahut dünya pazarlarına ihraç edilmesinde, isterseniz, tarım ürünlerini düşünün, örnek olarak pamuğun işlenip iplik, iplikten kumaş, kumaştan konfeksiyon olması -örnek olarak veriyorum- veyahut da gıda maddelerinin işlenmesi, hepsi sanayiden geçer. Dolayısıyla, sanayi aynı zamanda tarımı, madenciliği, enerjiyi de sürükleyen itici güçtür. Bu bakımdan, ticaretin gelişmesiyle hizmet sektörü de gelişir. O bakımdan, değerli hocamız -aynı düşünceleri hep paylaştık- ülkenin kalkınmasında, Türkiye'nin rekabet gücünün yükseltilmesinde sanayiye gönül vermiş bir insandı ve hep bu konuda çalışmalarını sürdürdü.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine, yerli ve millî hedeflere kazandırdıkları

Sedat Hoca'nın Türkiye'nin sanayileşmesi fikrinde büyük katkıları olmuştur. Çünkü rahmetli, bizim de üniversitede motor hocamız olan Prof. Dr. Necmettin Erbakan ile aynı fikriyata sahipti. Onun etrafında siyasi kadro olarak toplanan arkadaşlarımız da, başta Recai Kutan Bey olsun, diğer arkadaşlar olsun, ESAM Vakfındaki çalışmalarında sanayi fikrini hep önde tutmuşlardır. Hoca da bu konuda Erbakan Hocamıza gerek Başkanışmanlığı sırasında gerekse müşterek çalışmalarında daima yeni fikirler getiren bir arkadaşımız olarak her an hatırlanacaktır. Hocanın tarifi, AR-GE, teknolojik gelişmeler ve sanayi. Esas temel hedefleri buydu ve bu alanda büyük hizmetler yaptı. Nitekim, OSTİM gibi hakikaten örnek bir sanayi kenti hâline getiren Ankara'daki gelişmelere paralel olarak, benim de bakanlığım sırasında

gönül verdiğim ve ilk defa yıllardır hedeflediğimiz sanayi-üniversite iş birliğini geliştirdiğimiz ve 26 üniversiteyle kurmamız nasip olan teknoloji geliştirme bölgeleri paralelinde OSTİM’de kurduğumuz Teknoloji Geliştirme Merkezi’nde de Hoca’nın çok önemli hizmetlerini gördük. Özellikle yerli vagon, yerli otomobil, uçak sanayisine yan sanayi olarak hizmet etme bakımından önemli fikirleri vardı. Tekrar kendisini rahmetle anmak istiyorum.

Kalkınmanın anahtarı, motoru sanayidir. Sanayinin geliştiği ülkelerde özellikle istihdam sorununun halledildiğini, çünkü diğer sektörü de sanayinin sürüklediğini arz etmeye çalıştım. Sanayileşmede de aslolan, ülkenin rekabet gücünün küresel düzeyde yükseltilmesidir. Bu bakımdan, gerek Erbakan Hoca’nın fikirleri doğrultusunda rahmetli Hocamızın verdiği destekler gerekse TÜMOSAN gibi büyük projelerin başlatılması çok önemlidir ama çeşitli siyasi nedenlerle, o günkü konjonktür karşısında bu projeler gecikmiştir, ağır sanayi projelerimiz gecikmiştir ama fikir olarak Türkiye bunu benimsemiş ve şimdi o doğrultuda birçok yatırım yapılmıştır. Onun için, fikrin ortaya atılması da önemli bir girişimdir. Hocamız girişimci bir insandı, Allah rahmet eylesin.



ATILLA KOÇ

(Eski Kùltür ve Turizm Bakanı)

Ben genç yaşında Oğuzhan Bey'in sayesinde Bakan Müşaviri oldum Oğuzhan Bey'in İçişleri Bakanlığında. O sıralarda Sayın Çelikdoğan da Hocamla beraber çalışıyordu. Tanışmamız ta o vakitlere, 1974'lere, 1975'lere dayanır. Tabii aradan uzun müddet geçti, ben mesleğimde bazı yerlere geldim, sonra merkez valisi oldum. Daha sonra da Melih Gökçek Beyefendi'nin isteği üzerine Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri olunca tekrar Sedat Hocamla beraber olma imkânı hâsıl oldu. Sedat Hoca, Türkiye'nin yetiştirdiği ender zekâlardan birisidir ve birçok ilim adamının esas karakteri, hususiyeti teoride ilim adamı olmak ise Sedat Hocam hem teoride çok iyiydi hem de pratikte. Hatta Sedat Hocam birçok insanın cesaret edemediği, daha doğrusu, birçok ilim adamının cesaret edemediği bir şeye cesaret etti, kendi başına kendi teşebbüs kabiliyetini ortaya koyarak kendi fabrikasını kurdu. Bu bir ilim adamı için çok önemli bir hususiyet. Onun ötesinde -ben onu çok önemserim kıymetli kardeşim, nedir o önemsedğim husus- Sedat Hoca, problemi büyütmez, problemi çözer. Bu çok önemli bir özellik. Bu önemli özelliğinin yanında bir başka güzel özelliği vardır; kimseyi kırmaz Sedat Hoca ve onun yanında -muhalifleri var mıdır yok mudur bilmiyorum ama maalesef iş yapan adamların muhalifi çok olur- onunla bir arada olan muhalifleri bile bir

müddet sonra onun yaydığı müspet havadan etkilenir. Ben havayı çok önemserim. Hava, görülmez, rengi yok, kokusu yok, sesi yok, varlığı da ancak yok olduğunda anlaşılabilen büyük bir varlıktır.

Sedat Hoca, insana huzur veren -insan olmanın hassasiyetlerinden birisi de üretmek- Allah'ın "Halık" sıfatını kendisinde tecelli ettirme görevini de bihakkın yani hakkıyla yerine getiren bir ilim adamı. Ve ben onun yanında olmaktan hep manevi zevk almışımdır, huzur bulmuştumdur.

Sakin, gayretkeş. Gayretkeşlik güzel bir şeydir. Sedat Hoca'nın gayreti samimi bir gayretti ve onun gayretini diğer gayret sahiplerinden ayıran sakinliğidir. Sakin olmak önemli bir şeydir. Sakin olmak "sekene", "ikamet", hep bir yerden gelir, "bir yere basmak" demektir sakin olmak. Sedat Hoca'nın sükûneti Allah inancını istinat etmesinden, onu mesken tutmasından geliyor. O sağlam meskende gayretlerin bazıları netice verir bazıları vermez, o bile tabiidir, her şey illa netice verecek değil ama Sedat Hoca deyince akla gelen, insana huzur veren sükûnet, insanı harekete geçiren bir gayret ve çalışma arzusudur. Sedat Hoca sakin bir gayret adamıydı.

Bizim gibi ülkelerde, geç kalmış, hatta çok çok geç kalmış ülkelerde entelektüelin yani münevverin derdi de çoktur, yükü de çok büyüktür. Oysa bizim ıstırap çeken, niye böyleyiz diyen entelektüellerimiz -ki, hemen hemen hepsi- çok büyük hizmet etmelerine rağmen bu eksiklikle maluldürler ve bu eksikliği hep içimizde hissetmişizdir. Bu hissedenlerin başında da Sedat Hoca gelir.

Sedat Hoca bir münevverdi. Münevver ışıklanmış demektir; tenevvür olmuş, aydınlanmıştı. Sedat Hoca'nın en önemli özelliklerinden birisi, bilmediğini de bilen bir

adamdı ama ona rağmen gayret sarf ederdi. Allah'ın rahmeti üzerine olsun diyorum.

Şimdi, yalnız ben birkaç teknik konuyu da sizin gündeminize getirmek istiyorum. Örneğin, Sedat Hocamın 70'li yıllarda ağır sanayi hamlesinde çok aktif roller aldığını biliyoruz.

BELTAŞ ve TÜMOSAN'daki çalışmalar

Ben genç yaşta Bakan Müşaviri olunca bir vesile ile Necmettin Hoca'ya "Hocam, siyasetten önce ilim olması gerekmez miydi?" dedim. Necmettin Hoca o ders veren havasıyla "Kıymetli kardeşim, haklısınız ama ilim bir halvet işidir." Halvet, biliyorsunuz, ondan başkasını görmemektir. İlim öyle bir şey. Türkiye'de o iklim olmadığı için birçok ilim adamı politikaya atılmıştır. İlim adamı halvet içinde olacak, ondan başka bir şey düşünmeyecek. Biz bu iklimi maalesef sağlayamadık. Batılılar bu iklimi sağladı ve ilim adamları bunun için gereğini yaptı.

O sebepten, çalışmalarını veya Orhan Aydın Beyefendi'nin de, bizim Ankara OSTİM'in çalışmalarını, gayretlerini hep takip etmişimdir. İlk raylı sistem üretim faaliyetlerine OSTİM'de başladı ve bunun öncüsü de Sedat Hoca'ydı. Adım atmak önemlidir. Eğer 15 yıl önce, 95'lerde, hatta 20 yıl önce Sedat Hocalar bu vagon meselesini ortaya atmasalardı bugün o fiiliyata geçmezdi. O bakımdan, Sedat Bey'in öte dünyada da "Ya şunları da yapsaydım keşke." dediğini duyar gibiyim. Ama mekânı cennet olsun, huzur içinde olsun. Yaptıkları bizim için, Türk sanayisi için, Ankara sanayisi için unutulmazdır. Onu tekrar rahmetle anıyorum.



FARUK ÖZLÜ

(Eski Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı)

Rahmetli Sedat Çelikdoğan, nur içinde yatsın, Ankara'daydı. Ben de 1990 yılında Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nda göreve başlayacaktım. O zamanlar İstanbul Teknik Üniversitesi'nde doktora öğrencisiydim. Doktora'nın dersleri bitmiş tez aşamasındaydım. Ankara'ya gelecektim, çok değer verdiğim saygı duyduğum hocama, "Ben Ankara'ya gidiyorum, bana ne önerirsiniz, söylersiniz?" diye Allahaismarladık demeye gittiğimde sordum. Bana dedi ki; "Ankara'ya gittiğinde orada bir Sedat Çelikdoğan vardır. Mutlaka git onu bul, onunla tanış. O her şeyin doğrusunu söyler." Ben de Ankara'ya geldim Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nda proje mühendisi olarak göreve başladım. O zaman 20'li yaşlardaydım. Ankara'da Sedat Çelikdoğan'ı buldum. Bahçelievler'de bir daire veya iki daireden oluşan firması vardı. Yavuz Mühendislik. Firmasına gittim kendimi tanıttım. Referans olan hocamın adını söyledim. Sedat Beyle böyle tanıştık.

Sedat Çelikdoğan demek yerli ve millî demektir. O'nun bende en fazla etki bırakan tarafı; teknoloji transferi değil, teknoloji üretimini öne süren bir yapıya sahip olmasıydı. Yani Türkiye'ye teknoloji transfer etmeyi değil, Türkiye'nin teknoloji üretmesini hep bize söylerdi. Daima tasarım yapmayı, know-how oluşturmayı, üretim yapmayı düşünürdü.

Hiçbir zaman bir başka ülkeden teknoloji transfer etmeyi, bir başka ülkenin tasarladığı ürünleri burada üretmeyi düşünmedi.

Sedat Çelikdoğan'ın kalkınma ideallerine katkısı

Sedat Çelikdoğan, İstanbul Teknik Üniversitesi'nde başarılı bir akademik kariyerden sonra TÜMOSAN'ın kuruluşunda görev almıştır ve bugün bir TÜMOSAN varsa, Sedat Çelikdoğan'ın, kuruluşunda büyük emekleri vardır. Büyük gayretleri vardır. Allah rahmet eylesin. Türkiye'de, Türkiye'nin sanayileşme hamlesinde genç yaşlarda görev almış bir akademisyendir. Sedat Bey sadece TÜMOSAN'da değil! Türkiye'de birçok sanayi tesisinin kuruluşunda birçok üretim firmasında; Hema, Ortadoğu Rulman Sanayi gibi... görev almış bir büyüğümüzdür. Kendisini 1990'lı yıllarda tanıdım. Vefatına kadar da hep kendisini bir büyük olarak gördüm. Çok saygı duyduğum bir insandır. Sedat Çelikdoğan Türkiye'nin yetiştirdiği, teknik anlamda, teknoloji kazanımı anlamında, sanayileşme noktasında çok kıymetli değerlerden birisidir. Sedat Bey kendi gayretleriyle oluşturduğu firmasında, şirketinde, ki Gölbaşı'nda çok defa ziyarette ettim kendisini. Savunma sanayiine yönelik faaliyetleri vardı. Gölçük'te Cengiz Topel Havalimanı'nda CASA uçakları için özellikle düşünülen uçak yıkama sistemini tasarlamış ve üretilen montajını yapmıştı. Açılışında beraberdik.

Anılar

Müsteşarlıkta çalışırken, Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nda arkadaşlarımla, bana bağlı daire başkanlarımla birlikte savunma sanayiiimizin geliştirilmesi, sanayideki teknolojik

yetkinliğimizin derinleştirilmesi ile ilgili çalışmalarımızda Sedat Çelikdoğan'ı müsteşarlığımıza davet ederdim. Sağ olsun bizimle fikirlerini paylaştı. Onunla ilgili bir sözünü hatırlıyorum. Aklımda kalan ve bana ders olan, “Türkiye’nin aslında sorunu bir sistem sorunu değildir. Türkiye’nin sorunu ahlakidir. Çünkü insanlar hak etmedikleri işleri almayı isterler. Hak etmedikleri görevlere gelmek isterler.” Dolayısıyla birinci konunun ahlaki sorun olduğunu söylerdi.”

Ben Sedat Beyin genç yaşta aramızdan ayrıldığını düşünüyorum. Ve Sedat Beyin potansiyelinin Türkiye’de çok iyi değerlendirilemediği kanaatindeyim. Yine Sedat Bey’in Türkiye’de birçok gencin, insanın yetişmesine katkı sağladığı kanaatindeyim. Allah rahmet eylesin, nur içinde yatsın. Çok güzel bir insandı. Türkiye’nin aslında Sedat Beylere ihtiyacı var. Sedat Çelikdoğanlara ihtiyacı var. Gerçekten aklıma geldikçe, Sedat Bey’in vefatı aklıma geldikçe inanın burnumun direği sızlıyor. Ben bunu ifade etmek isterim. Allah rahmet eylesin, nur içinde yatsın.



MEHMET SILAY

(Dr., Eski Hatay Milletvekili)

1965 yılında İskenderun Lisesi'ni bitirdim, imtihana girdim ve İstanbul Cerrahpaşa Tıp Fakültesi'ni kazandım, kaydımı yaptırdım. 21 Kasım 1965 tarihinde, bugün İstanbul İlahiyat Fakültesi profesörlerinden, o zaman asistan idi, Emin Işık Bey bana "Mehmet, sen daha yeni geldin İstanbul'a. -söylediğim tarihte 2 milyon nüfusu vardı İstanbul'un- Bu gece Hoca'nın evinde toplantı var." dedi. "Ne toplantısı ağabey? Hoca kim?" dedim. "Ya İstanbul'da kaç tane hoca var?" dedi. Hatırlayacaksınız Cumhurbaşkanlığı Nurettin Topçu'ya vefa ödülü verdi. En son ödül verilenlerden bir tanesi. Oysa 1975 yılında vefat etmişti, Allah rahmet etsin. Onun öğrencisiydi Sedat Çelikdoğan. "Hoca'nın evinde bir toplantı var. Genç arkadaşlar dergi çıkartmak istiyorlar, sen de katıl." dedi. "Hay hay ağabey." dedim. İstanbul'u bilenler bilir, Soğanağa Camisi vardır, Yakupağa Camisi vardır Edebiyat Fakültesi'nin karşısında, akşam namazını orada kıldık beraber, doğru Çemberlitaş'a doğru yürümeye başladık. Madem bu gençler onun yanına gidecekler, ben sordum "Nasıl adam bu hoca?" diye. "Söyledikleri ile yaşadıkları birbiriyle örtüşen bir insan. Bunun nesli çok az vardır veya tükenmiştir." dedi. Erzurumlu Nurettin Topçu gibi bir felsefe hocası ama ideali, ufku olan bir hoca; eserleriyle bunu kanıtlıyor zaten. Çemberlitaş'tan aşağıya indik, Sofular Sokağı'nda bir

ahşap ev. İkinci kattaki odasına gıcırdayarak çıktık. Baktık ki gençler oturmuşlar. Gençlerin arasında Abidin Işık, Dursun Özer, Muzaffer Civelek, Erzurumlu Ezel Erverdi ve Sedat Çelikdoğan var idi. Hoca oturuyordu ve bu 4-5 genç etrafında gayet edep üzere oturuyorlardı. Hoca demek, öğretmen demek yani, baba yarısıdır, baba avazıdır öğretmen. Böyle oturuyorlardı. Oturanlardan biri de Sedat Çelikdoğan'dı. Yani tavriyla bir edep timsaliydi. İstanbul Teknik Üniversitesi son sınıfta okuyordu. Oturduk tabii, böyle kuzu kuzu dinlemeye başladık. Ama hoca “Beceremezsiniz.” diyordu, “Dergi çıkartmak bir hobi değildir.” diyordu, “Göreceksiniz, heyecana kapıldınız herkes birer yazı yazdı, 3 ay sonra kapanır.” diyordu. Hâlbuki Sedat Çelikdoğan ve diğer arkadaşları “Hayır hocam, biz arkadaşlarla görüştük, kararlıyız, bu bir nevezuhur, bir heves değildir.” diyordu. O da “Bakın, dergi bir maraton yarışına benzer. Önce 6 aylık muhtevanız olacak. Sonra -aylık çıkıyor çünkü- o ay yazılan yazıyı biri yazar başmakale olarak. İkincisi, şu oda kadar bir mekânınız, çalışacak, para ödeyecek bir adamınız lazım. Ve bankalardan, şuradan buradan ilan almanız lazım ki dergi yaşasın. Hepiniz öğrencisiniz, Ercüment Konukman -O da oradaydı çünkü. Daha yeni mezun olmuş, Cihangir’de bir muayenehane açmış- bir tek o tutunuyor ama hepiniz krediyle, bursla okuyorsunuz.” dedi. “Hayır hocam, bırakmayacağız, devam edeceğiz. Bu bir heves değildir, azimdir.” dediler. Hoca durdu durdu -ama itiraz ediyor daima Sedat Bey’e, Abidin Bey’e, Ezel Erverdi’ye- döndü Emin Işık’a “Emin, sen ne diyorsun?” dedi, son sözü söyleyecek. Emin Işık Bey “Hocam, Türkiye’nin problemleri var, dertleri var ama imkân ve fırsatları da var. Yalnız, teorisi yoktur. Teori, yani bir dergi. Dergi demek, fikirde, sanatta ve düşüncede dumanı üstünde

yeni soluk demektir, yeni nefes, yeni katkı demektir. Ben arkadaşların bu bilincine ve heyecanına katılıyorum, çıksa iyi olur.” dedi. Yine gençleri, Sedat Beyleri destekleyerek “Ayhan Songar Bey’den de -arkadaşı kendisinin- yazı tekeffül ediyorum. Her ay ben yazacağım, Ayhan Songar’dan da yazı alacağım.” dedi. Hoca sustu. Acaba bu susma kabul etme anlamına mıydı yoksa o itirazıyla gençlerin azmini test mi ediyordu onu bilemiyorduk. Ama hakikaten ilk sayısı çıktı 10 Ocak 1966’da.

Madem konumuz Sedat Çelikdoğan, ikinci toplantı da Fatih’te onun evinde 14 Aralıkta yapıldı. Bakın, 21 Kasım 1965’te Nurettin Topçu Hoca’nın evinde -Cumhurbaşkanlığında vefa ödülü torunlarına verilen- ama 14 Aralık 1965’te de -daha hazırlık var gençlerin kendi aralarında- Fatih’te Sedat Çelikdoğan’ın öğrenci evinde yapıldı. O ev de nasıl? Bu kadar, bundan daha küçük bir oda, mutfakımsı bir yer falan vardı, gittik orada oturduk, konuşmaya başladılar. Gençler heyecanlı, of, aman Allah’ım! Hoca “Türkiye’yi ben kurtaracağım heyecanı olması lazım bir gençte.” derdi. “Ben olduğum için, Allah’ın izniyle, bu Türkiye Cumhuriyeti’nde yaşayan bu milletin istikbali teminat altındadır inşallah. Bu heyecanı yaşamalıdır.” derdi. “Heyecan sağlığa zararlıdır fakat bir şey üretmek için gereklidir.” derdi. Onlarla beraberken duyduklarımı ifade ediyorum. Sedat Çelikdoğan herkesi dinledi. “Kim yazı işleri olacak, kim idare müdürü olacak, yazı heyeti kimler olacak, bunlar konuşuldu. Arkadaşlar aralarında tartışırken en son “Arkadaşlar, doğmamış çocuğa don biçiyorsunuz. Efendim, şu şu kadar verecek, bu bu kadar verecek. Kim var, nereden buldunuz siz? Anlatın bakayım. Hanginiz derginin yaşaması için ilan buldunuz?” dedi. Bir tanesi “Efendim, Ziraat Bankası’nda amcam var, ona rica ettim,

o verecek. Sabri Ülker verecek. -Ülker bisküvileri vardı o zaman, daha yeni veriyordu herkese yani çalışanlara veriyordu o zaman- Ondan söz aldık.” dedi. İki söz almışlar. Derginin maliyeti onu aşar aslında ve haklı kendisi. “Ya, Sedatçıgım, amma pesimistsin, karamsarsın.” dediler. “Ya Allah aşkına, böyle demeyin.” dedi. Yani bayağı böyle tartıştılar. En son konuşmalar bitti, kararlar alındı, kapıdan çıkarken Sedat Çelikdoğan bana döndü “Mehmetçiğim, bak, biz 5-6 kişiyiz burada, bir iş yapacağız bu kadar boğuştuk. Sen de buna şahit oldun. Aramızda en gencimiz sensin, bizim bu tartışmalarımıza bakarak sakın moralini bozma ha. Bu olacak inşallah.” dedi. O da böyle ümitvar idi yani. Bir dergi çıkacak, bir eser ortaya koyacaklar, bana böyle bir tavsiyede bulunmuştu. “En gencimiz sensin, sakın demoralize olma. Yani geldim, bunların her biri üniversitenin son sınıfında ama birbirini yiyecekler neredeyse. Tavuk gıdaklar gıdaklar mahalle ayağa kalkar, yine de bir tek yumurta çıkar orta yere.” Bunları da ondan aldıklarım diye söylüyorum. “Göreceksin, iyi olacak inşallah.” dedi. İkinci görüşmemiz böyle oldu Sedat Çelikdoğan’la.

Sedat Hoca’nın ilk yazı deneyimleri

Evet, Fikir ve Sanatta Hareket dergisinin yöneticisiydi. Yazı işleri ve idare müdürüydü, çok önemli bir yeri vardı orada. Hem dergiyi çıkarttı hem de yazı yazdı dergide. Bu heyecan çok önemli yani. Heyecan adama yazdırır. Bir de kalemi eline alınca, bu pehlivan hikâyesi değil ki, bir konu olacak, bu gençler doluydular, donanımlıydılar. Ve dergi çıkmaya başladı. İlk sayısı 10 Ocak 1966’da çıktı. Gittik, plastik torbalara koyuyoruz böyle. En genci de benim, veriyorlar iki kolum, omuzlarım çökerek götürüyorum karşıdaki postaneye, Anadolu’daki kitabevlerine gidiyor. Bu heyecanla başladı.

Ben, dediğim gibi, Sedat Bey'i ilk defa Nurettin Topçu Hoca'nın evinde, ikincisinde kendi evinde tanıdım. Sonra sınıfları geçtiler yani Teknik Üniversite bitti. Onu etkileyen 2 hocası vardı. Biri, Prof. Necmettin Erbakan onun fakülteden hocasıydı, ona çok saygı duyardı. Hatta yıllar sonra da ona asistanlık yaptı. Yani Teknik Üniversite'de makine bölümünde Necmettin Erbakan'ın asistanlığını yaptı. Bu bir. İkincisi de, onu hayata hazırlayan, topluma kazandıran Nurettin Topçu Hoca'ydı. Bu iki hocadan hem maddi hem manevi aldıklarını aldı diye düşünüyorum.

Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan isminin çağrıştırdıkları

İnsan vardır, yanına geldiğiniz zaman gerilirsiniz. Bir ilişim bu, insanlar arasında vardır. Sedat Çelikdoğan'ın yanına geldiğiniz zaman, mesela o odadaysa, girdiğiniz zaman Allah Allah, sanki bir mescide girdiniz, bir huzur, bir rahatlama... Rahatlatır önce, rehabilite eder; benim dışarıdaki sorunlarım dışarıda kalırdı kendisini gördüğüm yani onunla beraber olduğum zaman. Onun da, evde çoluk çocuğu var, eşiyile, çocuğuyla, işiyile -değil mi, bir fabrika kurdu çalıştırdı- sanki hiç öyle bir problemi yokmuş gibi, bir Allah var, bir kendisi var, bir de biz varız. Böyle bir Allah dostu idi. Sedat Çelikdoğan, bizleri rehabilite eden, bizleri rahatlatan ve manevi iklime doğru kapıları aralayan bir ağabeyimizdi. Böyle tanıdım kendisini.

Sedat Çelikdoğan'ın yerli ve millî düşünceye yönelişinin nedenleri

Efendim, ben 1995-1999 yıllarında Türkiye Büyük Millet Meclisine parlamenter olarak girmiştım. Hatay'da Refah

Partisi'nden, Millî Görüş'ten hiç çıkmazdı; ne Nizam Partisi'nden ne Selamet Partisi'nden çıkmazdı. Ama Refah Partisi'ne geldiği zaman, ben İskenderun'da Devlet Hastanesi Başhekimiydim . Cerrahpaşa'yı bitirdikten sonra Almanya'ya gittim. Almanya'da 7 yıl kaldım ve orada üroloji ihtisasını yaptım. Türkiye'ye döndüm, Erzincan'da askerlik yaptım 36 yaşında, bayağı ilerlemişti yaşıım. Sonra bitti, memleketime geldim ve orada çalışırken bir de baktım ki yönetim kademesindeyim. 200 yataklı İskenderun Devlet Hastanesi Başhekimiydim ve oraya bir siyasi geldi. Bu siyasi Necmettin Erbakan idi. Onunla beraber bir kişi daha geldi, Sedat Çelikdoğan. Tabii biz kucaklaştık Sedat Ağabey'le. Erbakan Hoca'ya da benim kimliğim hakkında bilgi vermiş kendisi. Sedat Çelikdoğan ve ben tanıyamadım Abdülaziz Bekkine'yi ama Erbakan yakinen tanımış. Nakşi Şeyhi Abdülaziz Bekkine, Zeyrek Camisi'nde görevli. Bir köy imamı gibi ama manevi donanımı, bilgisi, kapasitesi çok yüksek düzeyde biri. Kotku'dan bir önceki, Hasip Efendi'den bir sonraki, Kazanlı Abdülaziz Bekkine. Sedat Bey, yanında da Erbakan Hoca oturuyor. Benden bahsederken "Hocam, Mehmet Sılay, Nurettin Topçu'nun öğrencisidir." dedi. Erbakan Hoca "Sen ne oturuyorsun böyle bu masada? Kalk, bu memleket sizin. Senin bu yaptığını her arkadaşın yapar." dedi. Öyle bir şey verdi. Bazıları "Öyle bir dolmuşa bindirmiş ki seni Hoca, Ankara'ya geldin, bir daha dönemiyorsun." derlerdi. Ama benim Ankara'da kalmamın asıl sebeplerinden bir tanesi de Sedat Çelikdoğan'dır. Ankara benim hiç sevmediğim, bana itici gelen bir şehir idi. İskenderun'u tanıyorsun, dağlar yemyeşil, deniz masmavi, İstanbul'a gittim, aman Allah'ım, camiler, kubbeler, of, manevi dünyanın tam kiblesi gibi böyle, objesi, nesnesi; Boğaz,

gayet güzel. Tamam, İskenderun'dan sonra İstanbul bana gider. Ben İstanbul'da okurum, yaşarım. Yaşanacak şehir.” dedim. Ama yaşanmayacak olduğunu şimdi bir kere daha söyleyeyim, trafikten yaşanmaz. Gidip gezip görüp dönmek lazım Ankara'ya. Çünkü Ankara simetrik bir şehir. İşte Sedat Çelikdoğan'ın bize bir armağanı oldu Ankara'da kalmak doğrusunu istersen.

Meclise geldik. Bütün hayatının hedefine ulaştı Başbakan. Ulaştı ama Sedat Çelikdoğan o kadar mütevazı, o kadar kendinden razı, barışık bir insan ki, hedefleri var ama insan olarak mahviyet çizgisinde bir insan. Başlarken demiştim “tam bir Allah dostu” diye. Allah dostu ama öyle ilginç ki, Allah onu bir hareket adamıyla, Erbakan'la bir araya getirmiş; Allah onu bir düşünce adamı, tefekkür adamıyla, Nurettin Topçu'yla bir araya getirmiş. Millî Türk Talebe Birliği'nde Necip Fazıl Kısakürek'in şiir seanslarında birlikte bulunurduk mesela. Veya Arif Nihat Asya'nın toplantılarında beraber bulunurduk, daha sonraki günler için söylüyorum. Tabii bu donanımla bırakmadı peşini, Türkiye'nin akıbetini görüyordu. Koca bir yıkılan Osmanlı Devleti'nin mirasıdır Türkiye Cumhuriyeti; biri belki rejim olarak bitti ama biz devam ediyoruz, hepimiz Osmanlı'nın çocuklarıyız. Mesela Arakan'a gidiyorum, döneli 1 hafta oldu Arakan'dan, haritada yerini bilmezdim. Veya Afganistan'da Kandahar'a gidiyorum, “Kim bu kravatlı adam? Avrupa'dan mı geldi?” diyorlar. Bölge uzmanı “Bu İstanbul'dan geldi.” der demez hemen o insanlar “Cib'ül asibet'ül İslam” “İslam'ın başkentinden gelmiş demek.” diyorlardı. Yani hâlâ İstanbul 2 milyar Ümmet-i Muhammed için başkent kardeşim. İkinci bir şehir daha tanıyorlar, o da Konya. Niye? Mevlâna Celaleddin-i Rumi ve Mesnevi'den dolayı. Yani yazılan kalıcı oluyor

ve ömür biçiliyor. Biz devam ediyoruz; biz Osmanlı'nın çocuklarıyız, biz Selçukluların, Alparslan'ın, Selahaddin-i Eyyubî'nin çocuklarıyız. Özellikle Ankara için söylüyorum, II. Kılıç Arslan Ankara'nın fatihidir.

Bir paragraf çıkmış olacak orta yere. Sedat Bey bir gün kalktı “Mehmetçiğim, Ankara'nın ilk camisini biliyor musun?” dedi. “Yok, neresi? Hacı Bayram mı?” dedim. “Yok, Hacı Bayram 1400'lerde falan. Hâlbuki 1178'lerden bir cami var.” dedi. Allah Allah! 1178, Haçlı Seferleri'nin tam göbeğinde. Kudüs işgal edilmiş, Antakya, Urfa, Trablus kontlukları kurulmuş, Anadolu'ya İslam nasıl gelmiş? Aldı beni Kale'nin içine götürdü, ilk girer girmez “Alaaddin Camisi” dedi. Orada eski Türkçeyle yazılmış küçük bir tabela var, onu okudu. İşte Selçuklu ve Osmanlı hayranlığının hepimizde olması lazım. Hayranlığı sırf kuru bir alkış için değil, bıraktıkları eser ve kendilerine özgüven için söylüyorum. Bir yazı, bu küçük caminin içerisinde. Lütfen, şu anda beraber olduğum kardeşlerimden gitmeyenlerin hemen bugün o camiye gitmelerini tavsiye ediyorum. Yazı şu: “El melik'ül muzaffer. Muhid dünya ved din, melik'ül bilâd-ı Rum vel Yunan, Mesut bin Kılıç Arslan. Fi sefer 1178.” Aman Allah'ım. Kim yaptı camiyi, kimin döneminde yapıldı? Mesut bin Kılıç Arslan döneminde yapılmış, 1178. Böyle bir cami. Sedat Çelikdoğan aldı götürdü beni bu camiye ve ben Ankara'yı sevmeye başladım; nefret ettiğim, hiç sevmediğim, itici, beni öteleyen Ankara'yı. Benim de hafızamda bozkırda bir şehir ya, Allah'ın unuttuğu bir şehir falan. Hayır, meğer burası çok farklı bir şehirmiş. Oruç Gazi'yi gezdirirken, Semerkandi'yi gezdirirken... Tabii çok gençtir onlara göre Hacı Bayram-ı Veli ama o da bu topraklarda 4 hükümdara danışmanlık yapmış bir insan. Sonra burada Şecere-i Tahire'den

yani temiz soydan, Resulullah'ın soyundan Hüseyin Gazi'lerin burada olduğunu ondan öğrendim ve ben Ankara'yı sevmeye başladım. Sonra ilk yazım "Ankara'yı seviyorum" çıktı. Taceddin Dergâhı'na götürdü. Yani manevi sahiplerle önce bir tanıştırdı bizi. Bu çok önemli bir şey. O biliyordu da tanıştırdı. O bilmese ben nereden bileceğim? Bakın bir tabelayı onun sayesinde ben ezberledim. O okudu, "Sedat Ağabey bunu okuyor, ben de ezberleyeceğim." dedim ve ben de ezberledim, şu anda size takdim ediyorum.

Hatırlayacaksınız, o İstanbul Teknik Üniversitesi mezunudur, hocası Necmettin Erbakan'dır -Allah ikisine de rahmet eylesin- fakat kendisinden bir nesil önce, onun da ağabeyleri konumunda olan arkadaşlar var. Yine aynı üniversitede aynı heyecanla "Biz Türkiye için ne yapabiliriz?" diyen bir grup var. Bu grup -yine dediğim gibi- Abdülaziz Bekkine'nin de rahle-i tedrisinden geçen bir grup. Bunların başında önce Necmettin Erbakan, onun öğrencileri -özellikle isimlerini söylüyorum- Fehim Adak, ikincisi Ertan Yülek, Kahraman Emmioğlu, Cevat Ayhan ve Recai Kutun. Sedat Çelikdoğan'dan birkaç sene evvel, bir nesil önce gelmiş olan ve yine onlar da aynen, aynı çizgide, aynı "line" üzere hayata bakan güzel insanlar. Ankara'ya geldiğimiz zaman ben bunları bir arada gördüm. Yani Sedat Çelikdoğan ile Fehim Adak, bunlar yoğun bir çalışma yaptılar kurdukları ekiple birlikte ve D-8'ler'i kurdular. D-8'ler'in teorisyeni Sedat Çelikdoğan'dır. Kaçakları önleyen havuz sisteminin teorisyeni de Fehim Adak'tır. Bakın, 54. Dönem Hükûmet, Erbakan'ın Başbakan olduğu ama üçlü imza seremonisi dolayısıyla 6 ayda müsteşarını atayamadığı. Yani Başbakan oldu ama eli kolu bağlı, inisiyatif kullanamıyor yeterince. Ama buna rağmen bıkmadı, yılmadı ve belli ekonomik ve sosyal gücü olan

8 ülkeyi bir araya getirdi. Bu aslında -dedim ya, Sedat Çelikdoğan'ın teorisiydi- Dünya İslam Birliği'di, bunun adı Dünya İslam Birliğidir. Selahaddin Eyyubi bunu başarmıştır, başardığı için Kudüs'ü kurtarabilmiştir. Sedat Çelikdoğan'daki bu ufuk nereden peki? Biz bunu görüyoruz da Siyonistler, Amerika veya emperyal dünya görmüyor mu? Gördüler ve 10 ay sürdü bu hükûmetin ömrü. Ve burada, nasıl ki yine öyle emperyalistlerin, Amerika'nın bir ihtilal olduğu zaman "Bizim çocuklar başardılar." dediği işbirlikçilerle yapılan birkaç olay vardır, bunlar tecrübe. Bir tanesi, seçilmiş bir başbakan 2 bakanıyla beraber idam edildi Türkiye'de. Bunu gördüler, bu acıyı yaşayan insanlar. Hem kendileri hem de onların babaları ve anneleri yaşadı. İkincisi, bir Turgut Özal'ı düşünün, zehirlendi. Yani spekülattır onun vefatı. Üçüncüsü de, Necmettin Erbakan henüz yaşarken, hayatta iken siyaseten infaz edildi. Ama sayfa kapanmaz. "La rahate fid dünya bil müminin." yani "Bu dünyada rahat yok." derler. Ve su uyur, düşman uyumaz. özellikle Anadolu'da yaşamının bir bedeli var. Anadolu; bir köprü gibi. Asya'dan Avrupa'ya uzanan Anadolu'da yaşamının bir karşılığı var, bir külfeti var, bir nimeti var, bir bedeli var. Ama atla gelen Türkleri İslam attan toprağa indirdi. İşte Ertuğrul'da gördüğümüz gibi, vatanın sahibi yaptı. O da kimlere danışarak: Edebalı'ya danışarak, Mevlâna'ya danışarak, Hacı Bektaş-ı Velî'ye danışarak, Yunus Emre'lerin önderliğinde burası bize vatan oldu ve geldiğimiz günden beri de dini İslam için ve bu ülkenin birliği için ve bugün 2 milyar İslam âlemi için ağabey konumunda, baba konumunda olmayı Allah bize nasip etti. Sedat Çelikdoğan bu ağabeyliğin, bu babalığın farkındaydı.

Neden bunu yaptı, D-8'ler'i kurdurdu? Teoriyi sundu ve hareket adamı Başbakan bunu hemen hayata taşıdı.

Hatırlayacaksınız 1997’de Çırağan Sarayı’nda yayınlanan İstanbul Deklarasyonu vardır. Bakın kaç asır önce, 1186 yılında Şam’da Selahaddin’in Şam Deklarasyonu var. Bunlar tarih bilinci olan insanlardı; yani Erbakan gibi Sedat Çelikdoğan da tarih şuuru olan insandı. Çünkü tarih bir nehir gibi akıyor ve tekrarlıyor, şartlar bir araya geldiği zaman birbirine benzeyen yeni olaylar çıkıyor. Bunu gördüler ve dediler ki: “Birlik olmadan biz bir şey yapamayız.” O birliği önce memleketimizde kuralım. Çünkü küçük bir siyasi ekol idi Millî Görüş ama bir anda en büyük siyasi ekol oldu ve oradan bir kasaba hekimi olarak bir heyecanla bize verdikleri bir bilinçle Ankara’ya geldik ve Ankara’da çalışmaya başladık. Şimdi tabii Ankara’ya gelince bir elimiz Sedat Çelikdoğan’ın elinde oldu.

Bu çok önemlidir, yani dünya çapında, ülkenin istikbali için D-8’ler çok önemlidir. Bakın, uluslararası bir anlaşma yapılır ve bu anlaşmanın böyle pasif yöneticiler döneminde soluğu kesilir ama bunu ayağa kaldıracak Kılıç Arslan gibi, Recep Tayyip gibi, Selahaddin Eyyubi gibi, Tarık Bin Ziyad gibi, II. Abdülhamit Han gibi, bu ülkeyi, bu milleti, bu ümmeti seven liderler geldiği zaman... Bakın, çünkü bu millet büyükse büyük adam çıkarır, yoksa, ikinci, üçüncü sırada siyasi ufku olan, kısa metrajlı insanlar gelir ve gider ama bunlar kalıcı olur ve bunların hizmetleri de.

Şu arada sizler bir Selahaddin Eyyubi olamazsınız, bir Tarık bin Ziyad olamazsınız ama onların babaları, dedeleri olabilirsiniz. Bir Mesude Hatun olursunuz, Selahaddin Eyyubi’yi doğurursunuz. Bir Necmeddin Eyyub olursunuz, evlatlarınızı iyi eğitir, iyi iman ve idealle topluma hediye edersiniz, Allah’a bağışlarsınız. Bu da eğitimle ve bilinçli olur. Sedat Çelikdoğan bu bilinci erken yakalamış bir Allah dostudur nazarımda, işin manevi boyutu. Diğer taraftan da

memleketin istikbaline tam olarak kendini adanmış bir idealisttir. Geldim buraya bir baktım ki, Konya yolu üzerinde Yavuz Motor fabrikasını kurmuş. Allah Allah, motor imal ediyor. Çağırdı, beraber gittik oraya, motor fabrikasını gezdirdi; yetişmiş, iyi donanımlı ustabaşılarını gösterdi, motorun kendisini gösterdi. “Ağabey, bunu nereye satıyorsun, bu nereye gidiyor?” dedim. “Müşterisi var. Bırakın iç piyasayı, Pakistan’a satıyoruz, Endonezya’ya satıyoruz, Irak’a satıyoruz, İsrail’e bile satıyoruz. Yani kimin ihtiyacı var, kim proformayı doldurdu, talep etti, ona satıyoruz. Yani sen bir şey imal et, müşterisi vardır.” dedi. Ne güzel, Türkiye’ye döviz girdisini başlatmış aynı zamanda. O bunu başardı, güzel bir örnek oldu. Sadece teoriye değil, hayatın pratiğine dört başı mamur, egemen olmuş, hâkim olmuş bir insan.

Sedat Çelikdoğan Hoca’nın manevi dünyası

Aslında, evet, bir teknik adam kendisi, bir mühendis. Harika bir şey, onun da hakkını verdi. Ama asıl onu oraya taşıyan bir inancı vardı, çok inançlı bir insandı. Yani bir Kur’an Müslüman’ıydı yani gelenek görenek Müslüman’ı değildi. Okuduğunu, “kulhuvalahu ehad” okurken onu anlayarak okuyan biriydi. “Bir Fatiha Suresi’ni namazda günde 40 defa okuyoruz ama ezberlenmiş bir şiir gibi okuyoruz. Bu değil, Kur’an’ı anlamak farzdır.” derdi. Buyurun, “Okumak değil, Kur’an’ı anlamak farzdır.” derdi. Diyelim ki ramazanın ilk haftası, kendisi “Arkadaşlar, bugün Semerkandi’ye gidiyoruz.” derdi, alır bizi Ali Semerkandi Hazretleri’ne götürürdü. Orada bir iftar açardık, kısa bir konuşma yapardı. Fazla konuşmadan da hoşlanmazdı yani, az konuşan ve çok iş yapan bir insandı, icraat adamıydı fakat onu da ihmal etmezdi, gençlere yol gösterirdi.

Mesela bir hatırasını arz etmek istiyorum. Kızılcahamam yani eski adıyla Yabanabad, II. Kılıç Arslan'ın ahfadının olduğu yerdir. Ahfat, “torun” demek biliyorsunuz, onun getirdiklerinin yeridir. Bir gün bizi aldı düğünlerde hiçbir zaman müziğin, davulun çalınmadığı bir köye götürdü. Kızılcahamam yolu üzerinde, sağa giriyoruz Taşlıca köyü. “Nedir ağabey buranın özelliği?” diye sorduk. “Burada Oruç Gazi yaşıyor.” dedi. Zaten “Ve lâ tekûlû li men yuktelu fî sebîlillâhi emvât (emvâtun), bel ahyâun ve lâkin lâ teş'urûn (teş'urûne)” buyurur Bakara Suresi. “Allah yolunda ölenlere, öldürülenlere ölü demeyin, onlar diridirler.” Kısa bir ayet. “Bu diridir, bölgeyi İslamlaştıran Oruç Gazi.” dedi. Onun annesi Kırmızı Ebe, küçücük bir türbede, daha ileride bir yerde. Kırmızı Ebe, sarı saçlı bir hanım. Sonra Gelin Kayası. Yani biz tabii jeolojik yapıları üniversitede okumuşuz, yağmur, kar, rüzgâr bu kayanın bir kısmını eritmiş. Bu kaya geline benziyor, ayakta bir gelin gibi, adı Gelin Kayası. Başka bir şey daha var, hani meşhur bir olay var, kendisi anlatır onu. Kılıç Arslan gelmiş ordusuyla geçerken Kırmızı Ebe “Durun oğlum.” demiş. Kılıç Arslan orduyu durdurmuş. Kırmızı Ebe “Size ayran vereceğim.” demiş. Orada bir taş var, ayran taşı, havuz gibi bir taş böyle. Oraya dökmüş yoğurdu, yaptığı ayranı doldurup doldurup veriyormuş. “İçin yavrum.” dediğinde onlar da “Ana, dolu.” diyorlarmış. Yani “Anadolu”nun da bu Taşlıca köyündeki Kırmızı Ebe'nin II. Kılıç Arslan'ın ordusuna yaptığı ayran ikramıyla olduğu söylenir. Tabii bunlar birer menkıbedir, halkın kabul ettiği etmediği sorun değil ama biz tabii belgesel istiyoruz, biz hakikatin tercümanıyız, doğrusu bu ama tevatüre de, halkın muhayyilesine de değer vermek zorundayız. “Anadolu” sözünün Taşlıca köyünde Kırmızı Ebe ile II. Kılıç Arslan arasında yaşanmış bir diyalogdan doğduğunu

bize Sedat Çelikdoğan söylemiştir. Ve burada Oruç Gazi’de bir bina var, bir salon var, orada yine özellikle ramazanlarda gider orucumuzu açar bir hatmi şerif veyahut da bir Yasin-i Şerif okurdu birisi, sonra kalkar gelirdik. Taşlıca köyünde çok şehit şüheda olduğu için düğün yapıldığı zaman düğünde davul çalınmaz imiş yani enstrüman çalınmıyor; ilahiler söyleniyor ve mutlu bir yuva kuruluyor. Orası da öyle. Tabii biz de istiyoruz ki düğün düğün gibi olmalı gümbür gümbür, mevlit mevlit gibi olmalı, cenaze cenaze gibi olmalı, hayatın gereği bu. Ama bazı yerlerde de, Sedat Çelikdoğan’ın bize gösterdiği gibi, Taşlıca köyü gibi olmalı. Sonra “Ankara’da Hüseyin Gazi, Peygamber Efendimizin soyundan gelmiştir.” der. Ankara’yı sevdiren Sedat Çelikdoğan’dan bahsediyorum. Taceddin Dergâhı’na götürür. Mehmet Akif’in Burdur Milletvekili olarak, misafir olarak kaldığı yerdir Taceddin Dergâhı. Şimdi orası Türkiye Yazarlar Birliği tarafından ihya edildi, gündeme taşındı ve bölgeye de Altındağ Belediyesi tarafından -Allah razı olsun Belediye Başkanından- önem verildi, Ankara’nın merkezi hâline getirildi. Sonra Karacabey’e giderdik, Anadolu Beylerbeyi. Osmanlı ordusunda 2 beylerbeyi var efendim; biri Rumeli beylerbeyi, diğeri Anadolu beylerbeyi. Anadolu Beylerbeyi Karacabey Ankaralıymış. Dolayısıyla, Balkanlarda yapılan savaşlardan birinde, Kosova’da şehit düştüğü zaman memleketi Ankara’ya getirilip burada defnedilmiş. Şu anda Hacettepe’nin kampüsü içerisinde bir cami, bir türbe var efendim. Hatırlayacaksınız, yolun bir tarafında Karacabey Hamamı var. Burası büyük bir külliye idi, yazık olmuş. Yol keşke başka yerden geçseydi. Ama o hamamı, darüşşifası, türbesi ve camisiyle bütünlük korunmalıydı. Cumhuriyet döneminde bu esirgenmiş, inşallah bizden sonra gelenler bunu başarır, yapar.

Elimde “Şehir ve Belediye” diye bir dergi var, kendisiyle birlikte bu dergiyi çıkarttık. O derginin sahibi kendisiydi. Bir dernek kurmuştu belediyelerle ilgili. Dolayısıyla, 2004, 2005, 2006 yıllarında sürekli beraber olduk. Endülüs’e gittik beraber. Endülüs, 8 asırlık İslam medeniyetinin olduğu yer. Derler ya “Bir insanı tanımak için ya komşu olacaksın ya alışveriş yapacaksın ya uzun seyahat yapacaksın.” Yaptığımız uzun seyahattir; Batı Avrupa’nın en uzak ülkesine, Kurtuba, Granada, Sevilla, Cebelitarık Boğazı, oralara kadar gittik. Ben bir cümle söylüyorsam o beş cümle söylerdi, anlatırdı. Sonra Mısır’a gittik, Mısır’da Kahire Belediye Başkanıyla görüştük, onunla yaptığımız konuşmalar vardı böyle. Ben Almanya’da ihtisas yaptım, Almanca’yı bilirim, Hatay’da doğdum, ana dilimiz Türkçe ama Arapça’yı biliriz ve severiz. Dolayısıyla, ben orada Kahire Belediye Başkanının -“siyeted el muhafız”- izniyle, hazırlığıyla söylemiştim: “Saygıdeğer Belediye Başkanı, biz Türkiye’den zatıalınız için geldik, bu ülkeyi tanımak için geldik. Burası bizim bir parçamızdır. Mısır, büyük Osmanlı devletinin bir vilayetidir, sizler de bizim kardeşlerimizsiniz. Bu gösterdiğiniz yakınlık dolayısıyla size teşekkür ediyoruz ben ve bütün ekibimiz adına.” demiştim, o da memnun olmuştu. Yedirdiler içirdiler bizi, gezdirdiler. İslami bölümünü de, Firavunlar döneminden kalan Giza Piramitleri’ni de, bize doya doya gezdirdiler Mısır’ı. Bu program da yine Sedat Çelikdoğan sayesinde olmuştur. Yani hem maneviyatını onarmış hem de maddiyata da, dünyaya da gerekli değeri vermiş, yapmamız gerekeni, bugünün şahitliğini yapmıştır Sedat Çelikdoğan. Yaşadığı yılların şahididir ve kahramanıdır. Ona Allah’tan rahmet diliyorum.



RUŞEN GEZİCİ

(Prof. Dr., Başbakanlık Eski Başdanışmanı)

Bismillahirrahmanirrahim. Evvela muhterem ve rahmetli Sedat Bey kardeşimizin hatırasını tekrar düşünerek ve muhabbetle rahmet dileyerek başlamak isterim.

“Sedat Bey” deyince akla herkes tarafından “motor” gelir. Yani “Sedat Çelikdoğan” deyince insana motoru hemen hatırlatır. “Motor” deyince de akla rahmetli hocamız Necmettin Erbakan gelir. Yani bu ikiliyi birbirinden ayırmak zordur ve hatta şu kadarını söyleyebilirim, Necmettin Ağabeyimizle, hocamızla, rahmetliyle Sedat Çelikdoğan’ın ve benim bizzat hatıralarımız çoktur, paralellik arz eder.

Rahmetli Sedat Bey benden 11 yaş küçüktür yani ben 55 mezunuyum, Sedat Bey 66 mezunu. Dolayısıyla, iş hayatının başlangıcında pek beraberliğimiz olmadı. Çünkü ben 1956 senesinde hocamızla beraber Gümüş Motor’un kuruluş çalışmalarını yaparken hocamız beni Almanya’ya gönderdi ve ben 1962’de döndüm. O arada Sedat daha okuldaydı. 1966’dan sonra mezun olarak iş hayatına atıldı. Tabii aynı cemaatin, aynı camianın insanları olduğumuz için çok çeşitli zamanlarda karşılaşmamız oldu. Ama ben şimdi biraz kronolojik sıraya göre anlatmak istersem, rahmetli Sedat kardeşimizin Türk sanayisine, özellikle motor sanayisine çok büyük katkıları olduğunu belirtmek isterim. Rahmetli Necmettin Hocamız 1966 senelerinde yani aşağı yukarı

Sedat'ın mezun olduğu yılda Gümüş Motor'dan ayrılmak ve Pancar Motor'a işi terk etmek durumunda kaldıktan sonra, Sedat, Hocamızın bir müddet asistanlığını yaptı mezuniyetten sonra.

Sedat Bey kardeşimiz bu mezuniyetinden sonra büyük çapta motorla ilgili sınai gelişmeler içinde kalmıştır. Benim bildiğim kadarıyla, Sedat'ın bu müddet içinde yapmış olduğu çalışmalar... Onun Fikret Bilge -o da rahmetli- kardeşimizle beraber birtakım yatırımlar yaptığını, Yavuz Mühendislik diye şimdi 3 oğlunun yönettiği bir teşebbüsü olduğunu biliyorum, hatırlıyorum. Tabii bu arada Sedat Bey'in motor sanayisindeki hizmetlerini anlatırken Hocamızın motor üretimi konusundaki serüvenini de beraber, paralel düşünmemiz lazım. O serüven şöyle başlıyor: Gümüş Motor başarılı olmadıktan sonra Hocamız hep bu arayış içinde olmuştur başka nasıl yapabiliriz diye. Yalnız bir husus var ki o bana çok sorulmuştur: bu kadar insan vardı, Hocamız işin başındaydı, Gümüş Motor niye başarısız oldu, niye istenilen hedefe ulaşamadı?" dedikleri zaman ben şöyle bir benzetme yapıyorum. Hocamız çok iyi niyetle, çok büyük bir ihlasla bir çınar ağacı fidanı aldı ve bir saksının içine o fidan ağacını dikti, onu suladı, baktı, ona güzel hizmet verdi, çınar ağacı çabuk büyüdü. Çınar bu. Yani kocaman bir çınar olmaya doğru yürürken yapılması lazım gelen, saksıdan çıkarıp onu toprağa gömmekti. Şimdi bu benzetmeyi şunun için yapıyorum: Gümüş Motor'un kuruluş safhasında bir kere bütün kredi musluklarının hepsi sıkı sıkı kapatıldı, kredi yok. Peki, kredi yok, o zaman öz kaynak lazım. Öz kaynak için de, etrafta bulunan camiamızın gayretleriyle, muhterem insanların gayretleriyle belli bir miktarda ödeme yapabildiler. O kadar parayla da bu iş yürümezdi. Şimdi bu geldi bir yerde

sıkıldı, sıkıldı, tılandı, çok sıkıntılar çekti Necmettin Bey o arada. Yalnız bir fırsat doğmuştu bana göre. O da 1960'dan sonra, 1961, 1962 yıllarında Türkiye'den Almanya'ya çok işçi gitti. O zaman ben Almanya'da doktoramı bitirmiş ve Ford araştırma merkezinde doktor mühendis olarak hizmet yapıyordum. İlk gelen Türk kabilelerini biliyorum, tanıyordum çocukları, filinta gibi delikanlılar; hepsi yetişmiş, böyle çakmak gibi çocuklar ve bunlarla konuşuyordum, sohbet ediyordum ben. O ilk dönemde gelenler seçme insanlardı. Fabrikaya gelirler, oradan mescide giderler; ne sinemaya gider ne tiyatroya gider ne lokantada yemek yerlerdi, dolayısıyla, kazandıkları parayla çok büyük bir birikim yapabildiler, tasarruf yaptılar. O tasarrufları gören Anadolu'daki bazı sanayiciler -gözü açık insanlar- Almanya'ya geldiler, onlara ufak bir izahat yaptılar. İşte Konyalıdır, Yozgatlıdır, Kayserilidir -yani ülkenin çeşitli insanları- hemşerilerini bulup konuşmaları neticesinde "Tamam kardeşim, yaz beni, yaz benden 10 bin mark, yaz benden 20 bin mark, 50 bin mark" diye böyle katkılar oldu. Hepimiz biliyoruz ki, bu şekilde Anadolu'da 100'e yakın holding kuruldu. İşte o bir fırsattı. Necmettin Hocamızın gitmesine bile lüzum yoktu, adı söylenseydi, bir gün gidip de bir yerde 10 dakika konuşsaydı para böyle akardı. Fakat ne oldu? O yıllarda, 1960'tan sonraki yıllarda "yeşil sermaye" diye Anadolu'daki bu sınai gelişmeye karşı bütün frenler sıkıldı yani hükûmet olarak, devlet olarak, iş dünyası olarak bunlara karşı cephe alındı. Daha da önemlisi, Gümüş Motor fabrikası rahmetli Menderes'in çok desteklediği, teşvik ettiği bir yatırım olması sebebiyle kara listedeydi ve Gümüş Motor'a yol verilmedi. Bütün bu sıkıntılarla zaten Necmettin Bey'in kafası kızdı ve "Ben de politikaya atılıyorum ve oradan geleceğim, bu sefer devlet

idaresi olarak, hükûmeti ele geçirerek, hükûmet olarak bu işi yürüteceğim.” dedi. O yıllarda Sedat daha asistan durumundaydı.

Şimdi, bakın, tabii burada bu yol devam etti. Sonra 1967 senesinde Turgut Özal Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarı olunca bir ekip topladı; bizim Gümüş Motor’un eski çalışanları ve camiadan tanışan, biraz yaşı başı da yerinde olanları. Çünkü bize vermiş olduğu görevler belli bir süre devlete hizmet etmeyi gerektiriyordu. Hatta “Mezuniyetinden sonra 10 sene mesleğiyle ilgili çalışma yapanlar bu makamlara tayin olabilir.” diye bir kararname çıkarttı. İşte rahmetli Yusuf Özallar ve birçok arkadaşımız ancak o kanalla bir görev alabildi. Peki ne yaptı Turgut Özal? Turgut Özal çok önemli bir şey yaptı. Dedi ki: “Biz Türkiye’de bu sanayileşmenin ana motoru olarak, ana lokomotif olarak motor sanayisini, otomotiv sanayisini ele alalım.” Otomotiv sanayi ki, motor demek lazım. Motor için bize görev verdi. İşte o zaman Sedat’la ben irtibat kuramadım, yok, Sedat daha gençti o zaman, daha yeni mezun, yoktu ortada. Ama Kahraman Emmioğlu’yla -o da benim ekibimdendi- biz oturduk çalışmalar yaptık ve “50 bin dizel motoru yapacak bir yatırıma teşvik vereceğiz.” diye bu teşvik kanununa konuldu. Bu meyanda 50 bin dizel motoru yapacak bir firma aradık. Bunu yerli yapabilir miydik? O zaman da olabilirdi. Bazı hocalarımız kızdı bize, “Ya ne gidiyorsunuz başkalarıyla konuşuyorsunuz, biz yapalım.” dediler ama biraz daha zaman az olduğu için -biliyorsunuz hükûmette durmak saniye meselesi, dakika meselesi- Turgut Bey “Yok yok, şöyle tanınmış, lisansı olan bir firma bulalım.” dedi. Biz de Perkins’i bulduk. Perkins’in ne arabası var ne traktörü ne kamyonu, hiçbir şeyi yok ama motor yapıyor adamlar. Onlarla görüştük -kısa anlatıyorum- anlaştık, çok

güzel bir anlaşma yaptık, kararnamesi çıktı. Adamlar Tuzla'da bu yol üzerinde araziye de aldılar inşaata başladılar. 50 bin tane motor yapacaklardı. Bu iş yürürken 1968 senesinde 6224 sayılı Teşvik Kanunu'nun bazı önemli maddelerini Anayasa Mahkemesi iptal edince adamlar olduğu yerde inşaatın makaslarını bıraktılar, malzemeyi bıraktılar ve gittiler. Daha birtakım yatırımlar vardı yabancı sermayeli, hepsi bırakıp gitti. Şimdi bu, Hocamızın motor yapma konusundaki teşebbüsüne vurulmuş bir darbeydi.

Tabii bu arada rahmetli Sedat hem üniversitede doktora-sını yaptı, akademik kariyerde bir yere kadar geldi hem de sanayiyle ilgiliydi, ben orasını biliyorum. Çünkü her zaman bir münasebetimiz olmadı bu yaş farkından dolayı. Sonra tekrar bu motor işinin ele alınması bu defa 75'li yıllarda oldu; Hocamızın koalisyon hükûmetinde olduğu dönemde biliyorsunuz "san"lı şirketler kuruldu; TÛMOSAN, TAK-SAN, TEMSAN diye bir sürü şirket. Bakın, orada mantık ve politika o kadar isabetliydi ki, bunları devlet öncülüğünde kuralım, anonim şirket statüsünde yapalım, özel sektör gibi olsun, bir noktaya geldiği zaman istersek halka açarız istersek de birisine veririz ve o orada yürür ama başlangıcı devletin yapması lazım. Çünkü o zaman birikmiş olan sermaye yahut da müteşebbis sayısı çok azdı. Onlar zaten en yağlı ballı işlere kapanmışlar, böyle motordur, motor parçalarıdır, bunlarla uğraşacak hâlleri yoktu. O Teşvik Kanunu ki, Planlamanın özel sektöre müteveccih yaptığı ilk çalışmadır. Planlama hep devletin işine bakardı, ilk defa özel sektöre yönelik hizmet veren Teşvik ve Uygulama Dairesi kuruldu. Ondan sonra bu meyanda, benim hatırlayabildiğim kadarıyla, RCD diye Türkiye, İran ve Pakistan, üç ülkenin birtakım yatırımları müşterek yapmaları konusu ele alındı Turgut

Bey zamanında. Başına da rahmetli Ekrem Pakdemirli geldi. “Birtakım projeleri müşterek yapalım, herkes ayrı ayrı yapmasın, taksim edelim.” denildi. O taksimde bir tanesi de rulmanlı yataktı. Rulmanlı yatak da Türkiye’ye düştü. Rulmanlı yatak fabrikasının kurulmasının -Ortadoğu Rulman Sanayi diye- başına Sedat geçti, Sedat onu ayarladı, o yatırımı, rulmanlı yatak fabrikasını o yaptı. Zannediyorum şu anda Ankara Polatlı’da bir fabrika. Çok enteresan bir şeydir bu. Neyse sonra RCD iptal oldu.

Rulmanlı yatak tesisinden başka önemli TÛMOSAN Projesi vardı. Bakın, burada rahmetli Sedat Konya’da TÛMOSAN’ın kuruluşunda büyük hizmet yaptı, kurucu genel müdürdü. TÛMOSAN öyle bir teknoloji getirdi ki, “transferline” dediğimiz yani seri imalatta motorun bir bant üzerinde yürüdüğü ve buna göre montajın bitirildiği bir tesis yani modern bir tesisti. O tesisin -TÛMOSAN’ın- kuruluşunu yaptı Sedat. Tabii, zaman geçiyor, yıllar geçiyor, o çıkıyor, öbürü giriyor falan derken bir daha motor meselesi o ciddiyetle ele alınamadı. Aradan uzun yıllar geçti fakat özel sektör durmadı. Rahmetli Sedat da durmadı. Onun hatırladığım kadarıyla Yavuz Mühendislik diye bir şirketi vardı, o şirkette motor yapmaya başladı. Bildiğim kadarıyla, gidip görmedim ama şu anda motor yapıyor. Sedat’ın o küçük fabrikası o imkânlarla, devletin de yetersiz desteğine rağmen... Açık söyleyeyim, onları çok desteklemek lazım.

Sonraki yıllarda Refah-yol zamanında artık Sedat da ortaya çıkmış, belli bir başarı göstermiş bir kimseydi. Hocamıza Başbakanlık Başdanışmanı olarak 13 arkadaşı seçildi. 13 arkadaşta birisi Sedat’tı, ben de vardım. Biz de dâhil olmak üzere 13 kişi, işte Hilmi Gülerler filan, birçok arkadaş da vardı, seçildik. Her pazartesi günü hocamız o yorgunluğa

rağmen oturur tek tek ilgilenir, herkese görev verir, onun neticesini sorar ve not alırdı böyle gece geç vakitlere kadar Başbakanlık Konutu'nda. Orada Sedat'a benim tahmin ettiğim -tabii birebir bilmiyorum ama, bildiğimiz kadarıyla, duyduğumuz kadarıyla- bu motor konusunu muhakkak ki görev olarak verdi. Zaten o maksatla Sedat'ın da orada olmasını istedi ve Sedat fırsat olsaydı motor konusunu halletmiş olacaktı. Şu anda yok tank motoruymuş, yok efendim gemi motoruymuş diye böyle aylarca, yıllarca konuşulan konu o zaman hallolmuş olacaktı. Ama 28 Şubat olayında hepimizi yallah dışarı attıkları zaman bu iş de öyle akim kaldı, bir daha da kimse onu eline almadı. Şimdi bakın burada da ikaz ediyorum, yok 50 tane tank motoru yapılacak, yok 500 tane tank motoru yapılacak, yatırım için 7 bin dönüm yer, şu kadar milyon, yüzlerce milyon dolar para, AR-GE için 3 sene mühlet, bunlara gerek yok be kardeşim, bunlara gerek yok. Bakın, bir bilen olarak söylüyorum, bugün, fazla değil, 10 kişi bir araya getirin, "Gel buraya, otur. Sizden ben bir tank motoru dizaynını istiyorum, size 6 ay süre. 12 ayda da motor istiyorum." deyin, emin olun, bugün öyle bir altyapı, öyle bir yan sanayi var ki, öyle bir bilgi birikimi var ki bu meseleyi hemen altı ayda hâller ve işi yürütür.

Ben burada fazla detaya inmek istemiyorum ama şimdi bugün baksanız Savunma Sanayii Müsteşarlığının önünde ihale 3 defa açıldı, iptal oldu; açılıyor, iptal oluyor, biri alıyor yapamıyor, öbürüne veriliyor, yani işi çok büyüttüler. Yahu kardeşim, motor yapmak artık bir mesele değil, motor yapmak zor değil. Benim bildiğim, 14 bin beygir gücünde motorlar Sulzer motorları Pendik'teki tersanede yapıldı, monte edildi, Haliç'te gövdesi döküldü, orada işlendi, o motorlar yapıldı, 99 tane gemi motoru yollarda çalışıyor, tıkr tıkr

çalışıyor bu Pendik Tersanesi'ndeki motor fabrikasında. Adapazarı depreminden sonra Gölcük batınca, Deniz Kuvvetlerinin oradaki başka tesisleri iptal olunca onlara aceleyle “Gelin Pendik Tersanesi'ne yerleşin.” denildi. Geldiler yerleştiler. Orada fabrikanın büyümesi için öngörülmüş arazi vardı, orada lojmanlar da yapıldı. Hiç, rahat içinde insanlar, oturuyor orada, çaylar kahveler geliyor ve oradaki makinelerin de hepsi hurdalığa atıldı. Hâlbuki orada bir tane makine vardı ki, düşey freze ve torna, işte o büyük motor gövdelerini koyuyorsun üzerine, o motor gövdelerinin sağını solunu, içini dışını, her tarafını işleyen makine. Bugün sen bunu belki de 50 milyon dolara alamazsın. Ondan sonra bir de motorların yapıldıktan sonraki test stantları vardı, orada hepsi vardı. Bilmiyorum şu andaki durumu. Şimdi laf araya girdi, biz bir ara GEMOSAN diye bir proje geliştirdik kendimize göre. Bırakın tankı, GEMOSAN, gemi motorları... 200 tane koster gemisi eskidi, bu gemileri Akdeniz'e çıkartmayacaklar, yasak. Bunların hepsinin yenilenmesi lazım; 200 tane gemiye 200 tane motor lazım, bunlara en aşağı 300-400 tane de jeneratör lazım.”. Bir grup arkadaş dedik ki: “Orayı bize verin, biz burada motoru yapmaya başlayalım. Ne bina istiyoruz ne yer istiyoruz, zaman da istemiyoruz. Biz size 6 ayda bu işi yaparız.”

Şimdi bunları şunun için anlattım. Bu safhada Sedat Bey kardeşimiz kendi imkânlarıyla, benim bildiğim kadarıyla, biyel kolu yapmak için başladı, işi büyüttü, motor yapıyor. Şimdi 3 tane oğlu -Allah uzun ömür versin onlara- tahmin ediyorum işin başında. Gidip görmedim ama duyuyorum. Kimden duyduğumu size de söyleyeyim, sizin de bilginiz olsun, Prof. Oğuz Borat. Bu arkadaşımız Sedat'tan bir sene önce mezun olmuş bir kardeşimizdir. Şu anda TAI'nın

Yönetim Kurulu Başkanı ve İstanbul Ticaret Üniversitesinde Öğretim Üyesidir. Sedat’la en yakın olan o. O “Hocam, bir buçuk ay evvel gittim gördüm, çok güzel motor yapıyorlar.” dedi. Ya kardeşim, bakın, bu insanlar bir araya gelmişler, kendi imkânlarıyla motor yapabiliş ihraç ediyorlar. Ben buradan sesleniyorum bu teşvik verenlere: Savunma Sanayii Müsteşarlığının çeşitli imkânları var. Askerî gemilerin, teknelerin de motor ihtiyacı var. Yani burada bu tip insanların desteklenmesi lazım. Sedat’ın en çok bildiğim tarafı bu.

Bir de, Refah-yol zamanında büyük bir fırsat kaçırıldı. Sedat Bey orada bir sene daha kalabilseydi ben eminim bu motor meselesini de hallederdi. Bizler de vardık, hep beraber bu işi halledebilirdik. Hocamızın çok önem verdiği bir konuydu.

Sedat kardeşimiz -Allah gani gani rahmet eylesin- hayatı boyunca dolu dolu işler yapmış bir insan. Ne dedim: Orta-doğu Rulman Fabrikası kurmak ne demek. Bak, gitti geldi, görüştü, teknolojiyi seçti, aldı getirdi kurdu, hâlâ çalışıyor, rulman imalatı hâlâ var. Belki çok daha hızlı gelişebilirdi ama hâlâ var. Sonra kendi imkânlarıyla bunları yaptı. Bakın, motor yapıyor şu anda. Gümüş Motor projesine katkısı olmadı yani. Mezun olduğu yıl zaten Gümüş Motor bitmişti aşağı yukarı. 66 yılında tahmin ediyorum mezun oldu. 66 yılında zaten Pancar Motor’a dönüştü ve Hocamız yönetimden ayrılınca başka arayışlara girdi. Ama o zamana kadar da zaten Turgut Bey’in teşvik uygulamayla ilgili çıkartmış olduğu Teşvik Kanunu kapsamında 2 tane piston fabrikası (Mahle ve Kolbenschmidt), ondan sonra segment fabrikası, ondan sonra dökümhane -DÖKTAŞ- ondan sonra dövme fabrikası... Bakın, dövme çelik fabrikası PARSAN’ı ben kurdum. Traktör ve kamyon aksları yaptık, yapıyor hâlâ. Ondan

sonra haymak diye bir temper döküm fabrikası, onu da ben kurdum. Ondan sonra akla gelebilecek ne varsa; enjektör fabrikası, pompa fabrikası, Bursa’da böyle çok yan sanayi var, bunların hepsi kuruldu. Onun için ben çok rahatlıkla diyorum ki, bugün böyle akıllı bir ekibe denilsin ki “Gelin buraya, 6 ay içinde bir proje çıkartın bakalım, gösterin bize.”, masanın üzerine konulur. Öyle 3 ay, 3 sene filan, AR-GE çalışmasına filan gerek yok. Türkiye burası ya! Hiç ummadığınız bir yerde, Mersin’de birisi bir şey yapıyor, Çorum’da birisi başka bir şey yapıyor, o kadar çok yan sanayi var ki, bunların bir araya getirilip de birazcık teşvik edilmesi gerek.

Motor fabrikası için sadece böyle 500 metrekairelik bir oda lazım o kadar yani bir kafa, beyin lazım. Onu oradan, bunu buradan alacaksın, yaptıracaksın bir yerde de montajını yapacaksın, denemesini yapacaksın, buyur kardeşim deyip teslim edeceksin.

Merhum Çelikdoğan’ın Türk sanayisine kazandırdıkları

Bir kere, millî görüşe inanmış bir arkadaşımızdı. Hocamızın disiplini içinde büyümüştür. Yani asistanlık yapmış olması önemlidir. Ben Hocanın sanayi asistanıydım bakın. Ben 55 senesinde mezun oldum, Hocanın yanında idim, Gümüş Motor’un kuruluşunda, arsanın alınmasında, binanın yapılmasında ben vardım. Beni Almanya’ya Hoca gönderdi. “Seni Almanya’ya gönderelim, dövme ve döküm işlerini öğren. Döndüğün zaman onların fabrikalarını kuracağız.” dedi. Ben gittim, bir de doktora yapıp geldim. Sedat üniversitede asistanlığını yaptı bir müddet. Dolayısıyla, inanmış bir arkadaştı, çalışkan bir insandı, dürüst bir insandı. OSTİM, dünyanın en büyük demeyeyim ama Türkiye’nin

en büyük organize sanayi bölgesidir. OSTİM bir olaydır, bir ekoldür. OSTİM'in yönetim kurulundaydı, yani en üst kademeye en yakın ve en çok bilgi veren, en çok destek veren insandı. Şimdi bunlar yeter de artar bile. Bunun dışında başka bir iş yaptığını duymadım. İşte bir tesis kurmuş 3 evladiyla beraber, ona ancak para yetiştirmeye çalışmış. Demin söylediğim gibi, büyük de bir destek görmediğini tahmin ediyorum. Ona "Gel Sedat, gel kardeşim, uğraşma bununla, 100 tane şu motordan yap getir bana. Al sana avans para da veriyorum." denilse valla yapar getirirdi. Belki de çocukları bile şu anda yapacak durumdadır.

Anılar

Çok beraber olmadık onunla ama Fikret Bilge de çok sevdiğimiz rahmetli bir kardeşimizdi, onunla ortaklık yaptı. O zaman ben Fikret'le daha yakın görüşürdüm. Fikret'le görüşürken bu Yavuz Mühendislikle ilgili birtakım şeyler anlatırdı bana, biz de memnuniyetle, iftihar ederek dinlerdik. Bunun dışında, bizim en büyük yakınlığımız Başbakanlık Başdanışmanlığı esnasında oldu. Çünkü her hafta bir gün toplanıyorduk. Hocayla beraber ama biz de orada oturup beraber oluyorduk. Bak şunu da söyleyeyim, Başbakan Başdanışmanım, Erbakan Başbakan olmuş, onun da danışmanları var. Eski Başbakanlık binasında böyle büyük hol var ve koridor boyunca odalar var, bunlar danışmanların odaları. Biz danışman olmuşuz ayakta kaldık, adamlar odayı boşaltmıyorlar. İlgili arkadaşımız gidiyor "Kardeşim, bakın, yeni danışmanlar geldi, bunların oturmaları için yer lazım." diyor. Oy alıyorlar böyle. Niyetleri, "Nasıl olsa gidecek bunlar, hiç şimdi burayı boşaltmaya değmez." Bana büyücek bir oda ayarladılar. "Hepiniz buraya gelin, burada

idare edelim, ne yapalım böyleymiş memleketin durumu.” dedim. Ta ki 28 Şubat oluncaya kadar. 28 Şubat olduğunda zaten herkes kendi görevine gitti. Ben Başkanışman olduğum zaman Kardemir’in Yönetim Kurulu Başkanıyım. Yani şu demektir: Karabük Demir Çelik özelleşti, biz Kardemir’i kurduk, devraldık özel sektör olarak. Orada 95’ten 98’e kadar 3 sene Yönetim Kurulu Başkanlığında Kardemir’i ayağa kaldırdık; teknolojiyi değiştirdik, Kardemir kurtuldu, borç yok, işçi de memnun, halk da memnun, hava da temiz, her şey güzel oldu. Yani böyle bir durum var, orada sohbetimiz olmuştu. Sedat Bey Manisa Turgutlulu, benim hanım da Manisalı. Ben de Ege Üniversitesi’nde görev yaptığım sürece Manisa’da oturdum ve gidip geldim. O zaman Bülent Arınç’la beraberdik orada. Yani ben de biraz Manisalı sayılırım hanımdan dolayı, oradan da bir hemşeriliğimiz var.

“Millî ve Yerli.” Bakın bu çok güzel bir slogan. “Millî Görüş” çok yerleşmiş, çok anlamlı bir slogandır. “Millî” kelimesini her yere takıyorlar, oraya buraya yapııştırıyorlar ama millî görüşün kastettiği manada öyle bir mantalite yetişmesi, öyle bir ufuk açmak, öyle bir hedef elde etmek... Zaten Millî Görüş’ün mayasını almış, şifasını almış insanlar, şimdi Tayyip Beyler, zaten bu ekip olarak bunlar “millî ve yerli” sloganını ortaya attılar ve buna sadakatle sahip çıkmak lazım. Allah’a çok şükür bugün Hükûmetimiz, bakanlıklarımız çeşitli fikirleri realize etmek için hem imkâna sahipler hem yetkiye sahipler çünkü yukarıdan “hadi hadi” diye destekleyenler var, bir siyasi irade var, bir de koalisyon falan yok. Şimdi bu dediklerimizin, bugün yapılanların emin olun çoğunu bir koalisyon hükûmetiyle yapmanız mümkün değil. Siz bir proje getirseniz “Biz onun daha iyisini yaptık.” yahut da “O yapmasın da bu yapsın, öyle olmasın da

böyle olsun.” denilir ve bunun münakaşalarıyla zaten iş soğur gider. Şimdi yukarıdan bir siyasi irade var, siyasi irade “Böyle yapacaksınız. Ben bunu kabul ediyorum ve sizi destekliyorum.” diyor. Dolayısıyla, bugün “millî” kelimesinin kullanılabileceği en güzel şey millî görüş. Ben millî görüşün uygulaması olarak kabul ediyorum millî ve yerli üretimi.

Allah gani gani rahmet eylesin. Sedat Çelikdoğan kardeşimizin hatırasını anarken Türkiye’de son 70 yıldaki siyasi, sinai ve ekonomik durumları da bir gözden geçirmiş olduk. Buna vesile olanlardan Allah razı olsun ve bu kadirşinaslıktan dolayı da tebrik ederim sizi.

Sedat Bey dolu dolu bir hayat yaşamış, tamamen memleketi hizmet etmiş, çok mübarek ve muhterem bir arkadaştı, Allah gani gani rahmet eylesin. Şu konuşma esnasında ismini andığımız belki 20 tane vefat etmiş kardeşimiz var, cümlesinin de Allah cennetini nasip eylesin.



HALİL TOKEL

(Başbakanlık Eski Müşaviri)

Rahmetli Sedat Bey ki, biz kendisine yakın çalışma ortamından dolayı “ağabey” diye hitap ederdik. Sedat Bey bizim için çok kıymetli bir devlet büyüğümüz ve çok değerli devlet hizmetini kendisinden öğrendiğimiz bir ağabeyimizdi. Onun için ben eğer bu konuşmamda kendisinden “ağabey” olarak bahsedersem yanlış anlaşılmasın. Çünkü bizim Sedat Bey’le olan çalışma ortamımız usta-çırak ilişkisi şeklinde oldu.

Ne zaman tanıştık? Refah-yol döneminde hükûmet kurulduğunda kendisi Başbakan Başdanışmanı olarak göreve başlamıştı. Rahmetli Erbakan Hocamız da kendisine gene bu stratejik sanayilerin, teknolojilerin oluşturulmasıyla ilgili olarak görev vermişti Başbakan Başdanışmanı olarak. O da bir ekip kurma ihtiyacını hissetmiş haklı olarak. O süreçte Savunma Sanayii Müsteşarlığında bizler proje koordinatörü olarak çalışıyorduk. Ben o zaman burada hasbelerde burada TAI tesislerinde üretilen CASA uçaklarının, Cougar helikopterlerinin ortak üretim projelerinin genel koordinatörlüğünü yapıyordum ve Sedat Ağabey’imizin böyle bir talebi olunca o zaman Müsteşar Yardımcımız Veyssel Bey’le bu konu görüşüldü ve bana teklif edildi “Başbakanlıkta gene yerli uçak imalatı, savunma sanayisinin yerli olarak geliştirilmesi konularında çalışır mısınız?” diye. Biz

bundan büyük bir mutluluk duyduk ve bu şekilde Savunma Sanayii Müsteşarlığından geçici görevle Başbakanlığa transfer olduk ve böylece Sedat Ağabeyimizle çalışma dönemi-
 miz başlamış oldu. O dönemde -ki, biliyorsunuz Refah-yol 1 yılı bile tamamlamamıştı, 11 aylık bir iktidar dönemidir- o kadar verimli çalışmalar yaptık ki. Bakınız tekrar ediyorum, 11 ayda Sedat Ağabeyimizin riyasetinde biz, benim sorumluluğumda olan, Sedat Ağabeye bağlı olarak yaptığımız havacılık projeleri ki, burada hasbelkader TAI tesisleri de büyük bir tevafuk oldu, burada imal edilen 3 tane büyük proje gerçekleştirdik. Bunlardan bir tanesi zirai ilaçlama uçakları, “ZİU” dediğimiz uçaklar. Bunlar D-8 çalışmalarının ilk ürünleri, projesi oldu. Hâlihazırda TAI’nın tesislerindedir bu uçağımız, uçan bir uçaktır. Arkasından yangın söndürme uçağı yaptık. “S-2E Tracker” denilen, zamanında, 60’lı yıllarda Türkiye’ye Amerika tarafından hibe edilen deniz uçaklarını biz bu süreçte yani Refah-yol döneminde -bunlar pal edilmiş, İzmit’te Deniz ve Hava Kuvvetlerinin konuşlandığı Cengiz Topel Havaalanı’nda yatar iken- bunları hareketlendirdik ve bunlar üzerinde modifikasyon, tadilat yaptık. Nasıl tadilat yaptık? Motorunu değiştirdik ve oraya 4,5 tonluk su tankı ilave ettirdik ve neticede burada bir yangın söndürme uçağına çevirdik bu uçakları. Bunlar hep bizim Sedat Ağabeyimizle yaptığımız çalışmalar. Daha sonra gene Türkiye envanterinde depolarda bekleyen 13-14 uçağı da aynı şekilde modifiye ederek bir filo oluşturma hedefimiz vardı. Buradan kastımız şuydu: Bu uçakları canlandırarak bizim yaz aylarında karşılaştığımız yangın söndürme operasyonlarında kullanmak üzere bir filo hedeflemiştik. Bir uçak tadil edildi, modifiye edildi ama sonra da çok hazin bir hikâyesi var, yani burası onun yeri değil ama bizim bu çalışmalarımız

daha sonra akim kaldı. Bir tanesi yapıldı, hâlihazırda o uçak da TAI'nin hangarlarında, şu anda TAI onu kendi uçuş üretim çalışmalarında test uçağı olarak kullanmaktadır.

En önemli çalışmalarımızdan birisini söylüyorum: O dönemde rahmetli Sedat Ağabeyimizle beraber bir projeye karşılaştık. O proje de şuydu: Türk Hava Yolları o dönemde “OKOM” dediğimiz orta menzil uçaklardan -biz buna “dar gövde uçakları” diyoruz- 54 tane uçak alımına karar vermişti ve biz tabii Savunma Sanayii Müsteşarlığından gelen alışkanlıkla Türk Hava Yollarının bu uçak alımına Başbakanlık olarak müdahale ettik. Müdahalemiz şöyle oldu. Dedik ki: “Siz bu uçakları alırken potansiyel Airbus var, Boeing var, bir de McDonnell Douglas firması var, bunları rekabet ortamına sokun.” Tamam, burada Türk Hava Yolları 54 uçak alacak uçuracak bu kadar ama Türkiye sanayi olarak ne kazanacak? “O zaman burada offset uygulayalım.” Yani Savunma Sanayii Müsteşarlığının projelerinde uygulanan direkt offset projesini Başbakanlıkta bu Türk Hava Yollarının uçak alımında uygulamak için Sedat Ağabeyimizin riyasetinde bu kararı aldık ve daha sonra burada bu ihaleye katılan firmaların hepsini çağırdık Başbakanlığa ve Türk Hava Yollarına dedik ki: “Arkadaşlar, siz teknik değerlendirmenizi yapın, ekonomik değerlendirmenizi yapın ama bu uçakların Türkiye’de parça üretimi, sistem üretimi veya uçağın biza-tihi kendisinin üretimiyle ilgili firmalardan alınacak tedbirlerin değerlendirmesi Başbakanlığımıza aittir.” Ne demek? Sedat Ağabey ve ben ve bize bağlı olarak da ihtiyaca göre SSM’den ve Türkiye’nin diğer kurum ve kuruluşlarından alacağımız heyetlerle bu firmaların hangisi bize daha güzel teklif getiriyor, daha çok sanayi getiriyor, uçak parçası ve sistemi, hatta mümkünse uçağın tamamını ürettiriyor,

bu noktaya bakacağız ve seçimde buna göre karar verilecek. Nitekim buradaki karar da Başbakanlık bünyesinde alınacak bir karardı. Ve bu çalışmalarımız inanılır gibi olmadı. Hatta hatırlıyorum, biz rahmetliyle beraber 1 sayfalık bir şey gönderdik firmalara, dedik ki: “Offset taahhütleri yüzde 50’den aşağı olamaz. Üstünde serbestsiniz, istediğiniz kadar verebilirsiniz.” Ve nitekim teklifler geldi, görüşüldü konular, ondan sonra bir tanesi yüzde 57, bir tanesi yüzde 54... Üçüncü firma, bu MDD dediğimiz McDonnell Douglas firması dedi ki: “Ben şu aralar bu fabrikamı, sivil uçak birimlerimi Boeing’e satıyorum, satış görüşmelerim var. Eğer bu işi bana verirsiniz, benim uçağım olan MD-90 uçağını benden alırsanız ben size bir iyilik yapacağım, Amerika’daki bu uçak üretim tesislerini size vereceğim.” Kime veriyor? TAI’ye veriyor. Yani Amerika’daki bu MD-90 uçak üretim hattını kaldıracak TAI’ye getireceğiz, burada kuracağız ve burada MD-90’ı üretmeye başlayacağız. Süper bir teklif. Yani bakınız, şu anda yıl 2017, 1997 olarak düşünün, demek ki 20 sene geçmiş, 20 sene sonra aynı tekliflerle karşılaşmıyoruz. Neticede bizim için muazzam bir teklifti ve biz bunu değerlendirmeye aldık. O zaman ne yaptık? Boeing’in teklifi bu, offseti yüzde 54, Airbus’ınki yüzde 57, MDD ise ne diyor: “Al benim uçağımı yap.” Biz bunu bir rapor hâline getirip Bakanlar Kurulu’na sunacaktık. Tabii o zaman Başbakan da rahmetli Erbakan Hoca’mız. Erbakan Hoca’mızın da projelere bakışı, yerli üretimle, yerli uçak üretimiyle ilgili görüşleri belli yani buradan ortaya çıkacak sonuç aşağı yukarı belli idi. Fakat bunu değerlendirme imkânımız olmadı, 28 Şubat olaylarıyla maalesef bizler bu sonuca ulaşamadık. Ama bizim yerimize gelen Mesut Yılmaz Hükûmetine hazır hâle getirdik; yemek mutfakta pişti, bir raporlama yapılacak,

Boeing'in offset oranı budur, Airbus'ın offset oranı budur ve MDD'nin teklifi de ortak üretim, hatta ortak üretim de değil, "Al benim uçağımı üret." diyor. "Peki, bu uçağı üreteceğiz ama biz hiç üretmedik, ne yapalım?" "Bu şirkete ortak olalım." "Olurum." dedi. "Peki, dünyadaki bütün siparişler ne olacak?" "Senden çıksın. Yedek parçalar senden, eğitim senden." dedi. Yani 150 kişilik bir yolcu uçağının tamamı Türkiye'ye geliyor, inanılır gibi değil. Bu tamamen konjektürel bir imkândı. Fakat, dediğim gibi, tabii, Refah-yol Hükûmeti devam etmiş olsaydı bu projede büyük ihtimalle bu şekilde karar verilecekti ve Türkiye'de TAI tesislerinde şu anda, 20 senedir 150 kişilik yolcu uçağı üretilir olacak idi.

Şimdi bunu biz rahmetli Sedat Ağabeyimizle bire bir yaşadık. Üzüldük yani hükûmetten ayrıldık. Her çalışmayı yapmışız, güzel bir imkân sağlamışız ama ondan sonra gelen Mesut Yılmaz Hükûmeti değişik bir karar vermiş, değişik bir yola girmiş. Oradan da tabii bir offset geldi ki, bakın onu da söyleyeyim. Yani olabilecek en kötü seçimi yaptılar. En kötü seçim bile -o zaman katsayıları da değiştirdiler- yarım milyar doların üzerinde bir iş getirdi, o da buraya TAI'ye nasip oldu. TAI'nin de o zamanlar dar zamanlarıydı, sıkıntılı zamanlarıydı ve bizim kanalımızla gelen bu azaltılmış olan offset bile TAI'nin hayatiyetinin devam etmesine vesile oldu.

Sedat Ağabeyimiz gibi ülkesine kendisini adanmış insanların tanınması açısından, bilinmesi açısından çok değerli bir soru. Ben şöyle söyleyeyim: Ülkeleri değerli kılan, kalkındıran, onları sanayileştiren öncüler vardır, liderler vardır ve bunlar her toplumda çok sayıda gelmezler, sayıları azdır ama çok farklı yetenekleri, özellikleri vardır. Ben her zaman şunu gördüm: Yakın çalıştım, ailecek oturduk kalktık, dertlerimizi birbirimize anlattık, o konuda çok desteğini

gördüm. Rahmetli Sedat Ağabeyimizin dünyaya bakış açısı ve mesleğiyle alakalı durumu şudur: Türkiye'nin kalkınmasıyla alakalı ne yapılması gerekiyorsa yapılmalı, hayat buna tahsis edilmeli, kendisine ait olan şeyler minimize edilmeli -ailesi, çocukları vesaire- ve eğer bu ülkenin sanayisi ve bu ülkenin endüstrileşmesi sağlanabilirse o zaman katma değer yüksek olacağı için mutluluk tüm kesimlerce paylaşılacak, toplumun refah seviyesi artacak ve o zaman gerçekten bir hizmet edilmiş olacaktır. Nereden geliyor? Tabii ki rahmetli Sedat Ağabeyimizin bu anlayışı onun da hocası olan rahmetli Erbakan Hocamızdan geliyor. Peki, rahmetli Erbakan Hocamıza bu nereden geliyor? Bakınız, insanlar dünyaya iki şekilde bakarlar. Bir: Vericidirler, fedakârdırlar, kendisini, çalışmalarını, yeteneklerini diğer insanlara sunmaktan, onlara hizmet etmekten zevk alırlar, mutlu olurlar. Ama birtakım insanlar vardır ki sadece kendilerine çalışır. Bir ikinci grup budur. Ben rahmetli Sedat Ağabeyimizi birinci gruptan görüyorum. Yani kendi emeğini, gayretini, çalışmasını, bütün zamanını, zaman tahsisatını memleketine, insanına, inanç değerlerine tahsis etmiş bir insandır. Bir ömür böyle geçti. Yani bunlara “adanmış insanlar” diyoruz; kendisini adak niyetine, “Yarabbi, beni sana kul olarak, senin sevdiğin insanlara ve bütün insanlığa hizmet edecek şekilde hayırlı işlerde hizmet ettir.” duasını yapmış insanlar. Erbakan Hocamız böyledir, Sedat Çelikdoğan Hocamız böyledir. Ben size sektör olarak da söyleyeyim, rahmetli Nuri Demirağ böyledir, Vecihi Hürkuş böyledir. Yani bu insanlar bir toplumun katma değerleridir, öncüleridir, liderleridir konularında ama işte toplumların bu kıymetleri bilmesi lazım.

Bakın bu görüşmede ben şu parantezi açmak isterim. 50 sene önce rahmetli Erbakan Hocamız Türk toplumuna bir

şey teklif etti, dedi ki: “Ben çok çalışkan, zeki bir mühendisim, en genç yaşta profesör oldum. Evet, Almanya’da pek çok ileri çalışmaların içerisinde bulundum. Almanya’nın en kalkınmış ağır sanayi bölgesi olan Ruhr havzasını gezdim ve buradan Türkiye’ye döndüğümde...” Gelmeyebilirdi, yaşayabilirdi, Almanya ona her türlü imkânı vermişti, Türkiye’ye geldi. Almanya’nın kalkınma modelini inceledi, onların II. Dünya Harbi’nden sonra yıkılmış bir memleketten tekrar dünyanın lideri bir ekonomiye nasıl geçiş yaptıklarını, hangi stratejik teknolojileri, sanayileri o zaman nasıl sağladıklarını gördü, gözlemledi ve bunların Türkiye’ye adaptasyonunu yaptı. Döndü, tam 600 küsur tane ağır sanayi tesisini, firmasını önerdi; TAKSAN’ı, TŪMOSAN’ı, TESTAŞ’ı, TEMSAN’ı, TUSAŞ’ı... Buranın atası TUSAŞ’tır. Nedir TUSAŞ? TUSAŞ diyor ki: “Kendi uçağını kendin yapacaksın, kendi helikopterini kendin yapacaksın, kendi uydunu kendin yapacaksın.” Bunlar 1974’te söylenen sözler. “1979’da, Beş Yıllık Kalkınma Planı’ndan sonra dünyanın ilk 10’una gireceğiz, kendi uçağımızı, tankımızı kendimiz yapacağız.” dedi. Bakın şu anda değerli Cumhurbaşkanımız aynı şeyleri söylüyor. Neden söylüyorlar? Çünkü ihtiyaç var. Bir ülkenin bağımsızlığının, bekasının temeli savunma sanayisinin tamamen yerli olması, tamamen millî olmasıdır. Bakın “tamamen” derken yüzde 100’ü kastediyorum. Bu bir bakış açısidir. Eğer ülkenin sanayileşmesiyle görevli unsurlar, yöneticiler, sanayiciler, eğitimciler, üniversite, AR-GE birimleri bu zihniyette değilse, “Ben yarısını yurt dışından da alırım, yarısını Batı’dan, yarısını Doğu’dan, öteki yarısını Kuzey’den de alırım.” diye bakarlarsa o ülkede yerli ve millî savunma sanayi olamaz ve o ülkenin korunması tehlike altındadır, koruyamazsınız ülkenizi. Biz 1974 yılında uçak

lastiğinden dolayı uçak kaldıramadık, uçaklardaki telsiz sıkıntısından dolayı kendi uçağımızı batırdık. Yani bu eksiklikler olamaz.

Şimdi bakın, ne demek istiyorum? Demek ki bir bakış açısı var sanayileşmeye. Rahmetli Sedat Ağabeyimizin bakış açısı tam da böyleydi; bu ülkenin kalkınması şart, sanayileşmesi şart; dünyanın en ileri teknolojisine sahip, dünyanın en gelişmiş ülkesi olması gerekiyor. Buna inanmış bir insandı. Peki, bu inandığı şeyleri nasıl yaptı biliyor musunuz? Bakın ben kendisinden pek çok hatırasını dinledim. Ortadoğu Rulman Sanayi'yi kuran kim? Sedat Çelikdoğan. Peki, o fabrikanın sahibi kim? Hiç teknolojiyle alakası olmayan bir esnaf. Sedat Ağabey onunla görüşüyor, ikna ediyor ve bu yatırıma giriyor. Ben yurt dışına çıkarken o tesisleri gezdim. Siz de gittiğinizde göreceksiniz ki, Ortadoğu Rulman tesislerini gezerken sanki tatildeymiş gibi, tık yok, ses yok. Dünyanın en modern makinelerini getirmişler ve rulman, bizim gibi makine mühendisleri, mühendisler için alanımızın en kıymetli, en teknolojik ürünüdür. Türkiye'de Ortadoğu Rulman'la bir ön yargıyı kırmıştır Sedat Ağabey, açık söylüyorum bakın. TÜMOSAN'da ne yaptı peki? TÜMOSAN'da ise Türkiye tamamen kendi tasarımıyla, tamamen kendi mühendisleriyle motor yaptı. "Efendim, işte Fiat'la anlaştı, şununla anlaştı." Tamam, anlaştı ama bu anlaşmaların hepsinin arkasından yerli tasarım, yerli dizayn ve yerli üretim geldi. Nitekim burada elde ettiği tecrübelerle kendisi özel sektörde Yavuz Mühendislik'i, Yavuz Motor'u da kurdu. Bakın, devlette bir çalışma, özel sektörde bir çalışma.

Şu anda nedir? Uçak motorumuz yok, tank motorumuz yok, araba motorumuz yok. Peki, TÜMOSAN'ın 33 yaşında Genel Müdürü olan Sedat Çelikdoğan bir sene içerisinde üç

dört tane anlaşılmayı yapıp, o tesisleri harekete geçirip üretime geçirdiyse, yılda 26 bin motor yaptıysa neden devam ettirmiyorsunuz? Bu sabah haberlerde dinledim, Türkiye şu anda 1,7 milyon araba yapacak. Hadi 200 bin motoru Türkiye’de yaptınız, 1,5 milyon motor lazım size, nereden gelecek bu? Ha, burada ne var? Şimdi rahmetli Erbakan Hocamızın TÛMOSAN tesisleri için Konya’da ayırdığı sahanın 5 kilometre eni, 5 kilometre de boyu var. 25 kilometrekarelik yer ayırmış, deli mi bu adam! O zaman ona “deli” dediler. Şimdi yıl 2017, yirmi sene sonra, araba monte edeceğim, bana 1,5 milyon motor lazım. Peki, 1,5 milyon motoru üretmek için bana ne kadar yer lazım acaba? İşte bu kadar yer lazım.

Şimdi ne oldu? Bakınız, rahmetli Sedat Ağabeyimiz Türkiye’nin “yapılamaz” denilen bütün teknolojilerini yapmıştır. Allah vergisi bir yetenek, bir pratiklik vardır. Ben onu daha çok pratiklik yönü itibarıyla rahmetli Özal’a ama mükemmiyetçilik yönü ve samimiyet yönüyle de rahmetli Erbakan Hocamıza benzetiyorum. Yani her ikisinin ortasında bir yapıdır. Neyi başarmıştı? Mesela rahmetli Özal yerli sanayiden verim alamayınca geri çekilmiştir ama Sedat Ağabey öyle yapmamıştır, sonuna kadar devam etmiştir rahmetli Hoca gibi. Yani yerli motor, ondan sonra yerli rulman...

Daha sonra ne oldu? Gene rahmetli Sedat Ağabey’in vesilesiyle danışman olarak Enerji Bakanlığına geçtim ve orada yerli rüzgâr türbini başlattık. O çalışmamızın sonunda yüzde 98 yerlilikte 1 megavatlık yerli rüzgâr türbinini yaptık. Ne oldu şimdi? Rüzgâr türbinine Enerji Bakanlığı bürokratları “Yapılamaz.” diyorlardı. Yapıldı mı? Yapıldı. Test çalışmaları yapıldı mı? Bitti. “Motor yapılamaz.” diyorlardı. TÛMOSAN’da yapıldı mı? Yapıldı. Rulman? Rulmanlar da yapıldı. Peki, Başbakanlık döneminde yaptığımız

çalışmalarda ne oldu? 150 kişilik yolcu uçağının tamamını Amerika gibi bir ülkeden buraya taşıma teklifi geldi. Bakınız nasıl bir hayatla karşı karşıyayız? Karşılaştığımız hayatı görüyor musunuz? Hayatın her noktasında ülkenin en kritik teknolojileri transfer edildi. Peki, böyle bir hayat nasıl olabilir? Gayet mütevazı.

Şimdi bakınız, biraz önce anlatmaya çalıştığım şu: İnsanlar dünyaya nasıl bakar? Dünya nedir bizler için? Biz Müslümanların dünyaya bakışı şudur: Dünya bir oteldir, bir hanıdır, yol üstünde bir şehirdir, mola yeridir, yolculuk devam ediyor. Burada herkes ömrü kadar kalır, 50 sene, 70 sene, 80 sene, 90 sene yaşar, ondan sonra yoluna devam eder. Ama bu kalınan süre içerisinde kendisine, ailesine, milletine, ümmetine ve insanlığa hayırlı ve güzel işler, Cenabı Hakk'ın razı olacağı işler yapılırsa bu güzeldir. Bir Müslümanın dünyaya bakışı budur. Bunun ötesi nedir? “Annemizden dünyaya geldik, ölüyoruz ama öteki tarafı ilgilendirmiyor bizi. Biz tamamen dünyayı yaşayalım, kendimize çalışalım.” Bu bir bakış tarzıdır. Buna “egoizm” diyorlar, “bencillik” diyorlar, “enaniyet” diyorlar, her dilde karşılığı var. Bunun hatta milletlerde karşılığı var. Avrupa ülkelerinin kendi milletlerine bakışı nedir, bakın ben size söyleyeyim. Diyor ki adam: “Arkadaş, benim milletim yesin.” O milletin içini de sınıflara bölüyor: “Benim milletimin beyaz olanı yesin, siyah olanı yemesin. Dünyanın bütün zenginlikleri bana gelsin.” Bu bir bakış. Ha, biz nasıl bakıyoruz? Biz de diyoruz ki: Bak, Türkiye şu hâliyle dünyanın bütün fakir fukaralarına yardım etmeye çalışıyor, onlara elden geldiği kadar destek olmaya çalışıyor. Açlıktan dolayı, hastalıktan dolayı muzdarip olan insanlara her türlü çareyi vermeye çalışıyor. Onun için ben açık söyleyeyim, bu dünyada doğru olan şudur: Amerika

kalkınmış olmamalı, Almanya kalkınmış olmamalı, Japonya kalkınmış olmamalı; dünyanın en kalkınmış, en ileri teknoloji üreten ülkeleri Müslüman ülkeler olmalı. Neden? Çünkü Müslümanlar zengin olursa hem zekât yoluyla hem sadaka yoluyla hayır yapacak, fakirleri doyuracak, insanlık o zaman rahat edecek. Ama bu arkadaşlarımızda böyle bir anlayış yok, bunun sıkıntılarını bize yaşıyorlar, insanlığa yaşıyorlar.

Dolayısıyla, neden Sedat Ağabey böyle bir işin içine girdi? Bu sebeplerle. Yani biz içinde bulunduğumuz toplumu dünyanın en gelişmiş toplumu yapmalıyız; teknolojiyi biz üretmeliyiz, inovasyonu biz yapmalıyız, bütün yenilikler, dünyanın en iyi uçağı bizden çıkmalı. Ki, o uçağı binen, işte Budist'i de binsin, Hristiyan'ı da binsin, Yahudi de binsin, kendi dilinde, kendi dininde teşekkür etsin. Biz onlar kullanmasın demiyoruz. İşte Müslümanların olması gereken inancı budur. Eğitim gören, bu işin şuuruna vâkıf olan bir Müslüman mühendis, bir Müslüman doktor, bütün meslek sahibi Müslümanlar böyle düşünür ve bu bizim üzerimizde bir vazifedir. Ben uçak mühendisiysem uçak yapabilmeliyim, dünyanın en iyi uçağını yapan bir ekibin içinde olmalıyım.

Bakın, biraz önce ne saydım? Rahmetli Sedat Ağabeyimizin hayatında TÜMOSAN, Rulman Sanayi, yerli rüzgâr türbini, ondan sonra yerli uçak... Tabii o uçak çalışmalarıyla ilgili kaç tane konu var. Bakın, zirai ilaçlama uçağı yapmışız tamamen bizim tasarımıımız ve üretimimiz. Yangın söndürme uçağında modifikasyon yapmışız. 150 kişilik uçağı alıp arkasından geliştirme imkânımız vardı. Bu yapılan çalışmalar bir ömre sığdı. Bunu toplumun değerlendirmesi lazım ve toplumun bunları bilmesi lazım. Kendi içinden çıkan böyle

hayırsever, fedakâr, kendisini bu topluma, bu ümmete, bu insanlığa adanmış insanlara da hem saygı göstermeli hem de dua etmeli.

Anılarla Sedat Çelikdoğan Hoca

Sedat Ağabeyimiz ile ben neredeyse bire bir, ben onun küçük kardeşi mesabesinde bir vaziyette çalıştık. Mesela ben şöyle anlatayım: Amerikalılarla Başbakanlıkta görüşmelerimiz vardı, gene TAI katılmıştı. Benim koordine ettiğim offset görüşmelerinde bir şey yaşandı ve orada Sedat Ağabeyimizin tepkisini hiç unutamam, benim için kıymetlidir o. Müzakereler başladı. Bu offsetlerin bir katsayısı var. Yani adam diyor ki: “Siz uçak kapısını yapmadınız kardeşim. Şimdi sana uçak kapısı yaptırıyorum, onun için 1 liralık işi 5 lira sayıyorum.” Dolayısıyla -buna “katsayı” diyoruz biz- 5 lira sayınca bana diyelim ki 1 milyar dolar taahhüt ettiyse 5’e bölüyor -yani 1 liralık işi 5’le çarpıyor- 200 milyon dolarlık işe ulaşıncı 5’le çarpıp “1 milyar doldu bitti.” diyor. Biz ne diyoruz? “Hayır, öyle olmaz. Sen kapıyı ilk defa yaptırıyor olabilirsin ama bizim sanayimiz var, şu var... 1’e 1 olacak yani 1 milyar dolarsa taahhüdün, 1 milyar dolar kardeşim. Yani 800 milyon dolarlık da iş yaptırıcaksın.” Bunun müzakereleri devam ederken pazarlığa başlamak için bana dediler ki: “Ne olacak bu katsayı?” Ben de “1’e 1 olacak, pazarlık yapacağız. Onlar 1’e 10 diyecek, biz 1’e 1 diyeceğiz, bir yerde anlaşacağız.” dedim. Şimdi ben “1’e 1” deyince bu Boeing heyetinin içerisinde bir Amerikalı ayağa kalktı, zıpladı: “Ya, bu ne biçim bir şey? Güney Koreliler 10 veriyor, 15 veriyor, siz 1 veriyorsunuz.” Susmuyor da yani. Ben diyorum ki: “Pazarlık yapacağız.” Ben de hasbelkader benim rahmetli babam da esnaf olduğu için bu işlere yatkınım yani bir

bürokrat da olsak pazarlık alışkanlığımız var, pazarlık yapacağız yani bunun şeyi yok, görüşmedir neticede. Yani artık biraz hakaretvari bir pozisyona geçti, işte “Biliyorsunuz da, bilmiyorsunuz da, 10 veriyordu, 15 veriyordu...” Susmuyor. Dedim ki: “Arkadaş, bakın, biz Başbakanlığı temsil ediyoruz. Türkiye Cumhuriyeti’nin Boeing firmasından uçak alma mecburiyeti var mı? Çıkın dışarı, hepiniz çıkın dışarı.” Projeyi yöneten benim. Benim amirim kim? Sedat Ağabey. Boeing heyetini ben dışarı çıkardım, tabiri caizse, kovdum. Bu bir müzakere usulüdür. Yani sen benim müzakere usulüme uymuyorsun, ben sana niye uyayım? Ben senden uçak almaya mecbur muyum arkadaş? Hayır. Çıkın dışarı. Ne yaptılar? Tabii hemen şikâyet: “Efendim, Halil Bey bizi toplantıdan kovdu.” Kime gidiyorlar? Sedat Ağabey’e gidiyorlar. Şimdi diyorum ya niye önemli? Şimdi burada iki şey var, Sedat Ağabey ne diyecek? Şimdi pek çok yöneticinin yaptığı gibi yabancılardan karşısında mahcup olmamak için “Alın Halil’i bu görevin başından, başkası geçsin, görüşmelere devam etsin.” Değil mi? Yani yaşadığımız olay bu. Sedat Ağabey soruyor, “Konu nedir?” diyor. Konu budur. Daha benimle konuşmamış, onlar anlatıyorlar. “Halil Bey haklı.” diyor. Şimdi orada benimle ilgili bu söylediği söz yani benim yönettiğim bir toplantıda benim aldığım çoğuna göre sert olabilecek bir tavır ama onun arkasında benim amirim olarak Sedat Ağabey’in burada dik duruşu. Ne oldu? Gidecek yerleri kalmadı. Başbakana mı çıkacaklar artık? Bitti. Tabii ben şahsen bu tavırdan, bu dik duruştan çok mutlu oldum. Neden? Çünkü ben bu tavrı gösterirken şahsi nefsim adıma bir tavır göstermedim, memleketim adına bir pazarlık yapacağım, benim pazarlığımıza müsaade etmiyorsun. İleri geri konuşuyorsun, benim ülkeme gelmişsin efendilik

taslıyorsun. Olur mu? Olmaz. Benim mecburiyetim yok ki sana, almam senden, bitti. Burada Sedat Ağabey'in dik duruşuyla olan şu oldu: Bir kere beni korumaya almış oldu, bir. İkincisi: Görüşmelerin seyri değişti. Neden? Şimdi bu tavırla beraber artık müzakere noktasında Boeing'çilerin başka gidecek noktaları yok, beni görevden aldırıyorlar, o zaman oturdular anlaşma yoluna gittiler. Ne yaptılar? O çok bağırان adamı heyetten çıkardılar. Tekrar geldiler ve bizim şartlarımıza uygun sonuç aldık. Çünkü bu tip uluslararası müzakerelerde bu usullerin hepsi vardır ama sonuç alınacak şekilde. Bu benim unutamadığım bir hatıramdır kendisiyle. Bu arada rüzgâr türbininde olsun, diğer uçak proje çalışmalarında olsun Sedat Ağabeyimizle hiçbirini unutamayacağım bir şekilde çalışma dönemi geçirdik. Ama onun bu tip konularda, millî ve dik duruşları hep bize fayda sağlamıştır, hem de ülkemize fayda sağlamıştır. Tabii bunun bütün yöneticilere örnek olması lazım ki, rahat çalışılsın. Ha, sen bu işi keyfi olarak yapıyorsan o ayrı bir konu yani nefsi olarak yapıyorsan o yanlış. Ama memleketin menfaatine uygun bir tavır gösteriyorsan o zaman onun desteklenmesi lazım ve bunu da ben Sedat Ağabey'de gördüğüm için bu hatıramı da her zaman değişik vesilelerle anlatırım.

Allah ondan razı olsun. Türkiye için, bu millet için, bu ümmet için ne kadar samimi, ne kadar içten, ne kadar zamanı göz ardı ederek ve ne kadar büyük bir fedakârlıkla çalıştığna ben yakinen şahidim. Ona diyorum ki: Bu dünyada alması gereken karşılığı aldı mı? Hayır, almadı. Bunu Erbakan Hocam için de söyleyebilirim, Nuri Demirağ için de söyleyebilirim, Vecihi Hürkuş için de söyleyebilirim. Ama ben şuna inanıyorum: Bütün bu yapılan çalışmaları Cenabı Hak biliyor, Rabbimiz biliyor ve bunun karşılıklarını kendisine

ebedi hayatta vereceğine inanıyorum. Rabbim ona cennetini layık etsin, cennetine alsın ve en yüksek mertebeleri ona versin. Dünyada kalanlar için de, aslında yetişen gençler için, memleketini seven insanlığa hizmet etmek isteyen gençlerimiz için iyi bir modeldir. Onun için onun tanıtılması, gençler tarafından bilinmesi, öğrenilmesi ve orada yaşadıklarının bir rol model olarak aktarılmasında fayda var. Bu tip tanıtımların da böyle bir sonuç vereceğine inanıyorum. Bu nedenle sizlere de teşekkür ediyorum.



SENCER İMER

(Prof. Dr., Demir-Çelik İşletmeleri Eski Genel Müdürü)

Sedat Çelikdoğan Hoca'yı oldukça geç tanıdım. Ben Almanya'dan buraya gelmiş bir kişiyim. Rahmetli Özal zamanında onun danışmanı olarak buraya 80'li yıllarda geldim. Daha sonra 90'lı yıllarda rahmetli Erbakan Hoca'yla tanıştık. Karabük'ün kapatılması meselesi dile gelmişti o zaman. O zamanki Başbakan Çiller Karabük'ü ve Zonguldak'ı kapatmaya karar vermişti. Ben de ona karşı bir faaliyet yürüttüm sendikalarla ve yerel halkla birlikte. O zaman Demir ve Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nden ayrılmıştım ve o çerçevede rahmetli Erbakan'la bir araya geldiğimizde, onunla tanıştıktan sonra Sedat Çelikdoğan'ı tanıdım, sene 1994. Bir noktada Karabük Demir Çelik Fabrikalarını kapatmaktan kurtaran bir çalışma yürüttük ve Karabük'ü tekrar ülkemize kazandırdık. Şu anda başarılı olarak çalışan bir fabrikamız; kapasitesi arttı, hızlı tren rayları yapılıyor. Erbakan Hoca da iktidara geldi ve Başbakan oldu biliyorsunuz. O zaman Sedat Çelikdoğan Hocam Erbakan Hoca'nın Başdanışmanı, ben de danışmanı idim. Erbakan Hoca özellikle Karabük konusunda bizim Çiller Hanım'a karşı yaptığımız bu harekette yanımızda durmuştur. Aynı şekilde rahmetli Ecevit, Deniz Baykal ve Doğru Yol Partisi'nin içerisinde Çiller'le mutabık olmayanlar yanımızda durmuştur. Bir müddet sonra Başbakan Yardımcısı olan Murat Karayalçın

da bizimle beraber oldu. Böylece Çiller Hanım geri adım atarak bu fabrikayı 1 lira karşılığında oradaki işçilere ve halka verdi, biz de modernizasyonu yaparak bu fabrikayı kurtarmış olduk. Aynı şeyi Zonguldak için de yapmamız gerekiyordu ama o maalesef hâlâ olmamıştır.

Biz Karabük'e bu modernizasyonu yaparken Türk mühendislik hizmetlerini değerlendirdik. Yani kendimizin "fabrika yapan fabrika" özelliğine sahipti Karabük Demir Çelik Fabrikaları, bu modernizasyonu dışarıdan alsaydık 500 milyon dolar verecekken biz bunu 200 milyon dolara mal ettik ve daha hızlı bir şekilde yaptık kendi mühendislik ekiplerimizi kullanarak, kendi imalat imkânlarımızı kullanarak, özellikle çelik konstrüksiyon ve makine imalat imkânlarımızı kullanarak. İşte bu çerçevede rahmetli Sedat Çelikdoğan Hocayı da tanıdım ve onun da Türkiye'nin sanayileşmesine gönül vermiş bir insan olduğunu çok iyi gördüm. Kendisi makine yüksek mühendisiydi. Ben metalürji ve malzeme yüksek mühendisi, doktoru ve hocasıyım, o da tıpkı rahmetli Erbakan gibi makine-motor konusunda hoca. Zaten onun asistanıydı zamanında.

Sedat Çelikdoğan Hoca Türkiye'de özellikle yerli imalatın yapılması konusuna gönül vermiş ve çok gayret eden bir insandı. Ben de aynı görüşte olduğum için birlikte birçok şeyi konuştuk. İşte o zaman bu Karabük'ün kurtulmasından sonra hızlı tren rayları... Şimdi biliyorsunuz Türkiye'nin her tarafına bu hızlı tren rayları döşeniyor 72 metre boyunda, bunların hepsini biz yaptık. Yani şu anda hızlı trenler gidiyorsa bizim yaptığımız bu rayların üzerinde gidiyor. Onun üzerinde giden trenleri de biz yapalım istedik. Lokomotif yok onlarda biliyorsunuz, lokomotif zaten vagonun kendisi. Dolayısıyla bunları da biz yapalım dedik, onlar dışarıdan

geliyor Türkiye'ye. Bunun için çok ciddi çalışmalarımız oldu. Adapazarı Vagon Fabrikası zelzelede tahrip olduktan sonra orayı yeniden inşa ettik ve "Acaba biz bu raylar üzerinde giden sistemleri tamamen kendimiz yapamaz mıyız ve niye yapmıyoruz elektrikli tahrik edilen sistemleri?" dedik. Tabii bu metrolar için de geçerli, metroları da aynı şekilde yapalım dedik ve bu bizim hayalimiz olarak devam ediyor. Burada tabii birtakım çıkarlar var. Mesela Alman şirketi Siemens, bir tane Kanada şirketi var, Fransız var, bunlar Türkiye'yi pazar olarak gördükleri için ve onların da burada ithalatçıları olduğu için onun burada oluşu zorluk taşımakta. Ama olmayacak diye bir şey yok.

Şimdi bütün bu sistemlerde, gerek denizde gemilerde gerek trenlerde gerek otomobillerde en önemli konulardan birisi motordur. Sedat Çelikdoğan Hoca motor konusuna eğilmiş ve gönül vermiş bir insandır. Rahmetli Erbakan da öyleydi, o da motorcuydu, pancar motoru yaptı biliyorsunuz. Motor konusunda Türkiye'nin maalesef hâlâ çok fazla bir mesafe alamadığını görüyoruz. Yani şöyle bir örnek vereyim size: Türkiye'nin en önemli yani bir numaralı ihracat kalemi otomobildir şu anda. Bu otomobillerin içerisinde yerli yapım payı yüzde kaç dersanız, yerli yapım payı yüzde 30 ilâ yüzde 40 arasındadır, çok düşük yani. Bunun en önemli sebebi motorların dışarıdan gelmesidir.

En önemli aksam dışarıdan gelmektedir. Maalesef Türkiye'deki sanayiciler, buna TOFAŞ'ı kuran Koç Grubunu da dâhil edin, buna Sabancıları da dâhil edin, buna Renault'u kuran OYAK'ı da dâhil edin, hiçbirisi bu konuda Türkiye'deki bu teşebbüsleri destekleyerek ilerletmemiştir, oradan hazır motorları getirerek bu sistemi yürütmektedir. Dolayısıyla, Türkiye'nin şu anda onun için ihracat ve ithalatında şöyle

bir problem var. Türkiye bir senede 250 milyar dolarlık bir ithalat yapıyor -yuvarlak söylüyorum- 150 milyar dolarlık bir ihracat yapıyor. Aradaki fark eksi 100 milyar dolar, bu kadar açık veriyoruz. Bunun en büyük sebebi işte bu. Yani yaptığımız ürünlerin içindeki yerli yapım payının düşük olması. Yani şu anda savunma sanayisinde mesela tanklarımızı yapacağız, şu anda Altay tankını yapacağız, motoru dışarıdan. Böyle bir şey olur mu? Olmaz. Demek ki motor meselesini çözmemiz lazım. Şu anda biz Millî Gemi Projesi'ni (MİLGEM) gerçekleştirdik değil mi? Önemli bir proje. Burada yerli yapım payı yüzde 67'ye çıkmıştır, motorlar dışarıdan. Denizaltıların motoru dışarıdan, uçakların motoru dışarıdan, hepsinin motoru dışarıdan. Motor olmadan bunların hiçbirisi çalışmaz. Dolayısıyla Türkiye'nin bu bağımlılıktan kurtulması lazım.

Sedat Çelikdoğan Hocanın en önemli tarafı, bu motor meselesini gerçekleştirmeye gönül vermiş ve bunun için çok büyük çalışmalar yapmış olmasıdır. Şimdi bunu yaparken Türkiye'de tabii birçok dirençle karşılaşılıyorsunuz. Biraz önce bahsettiğim trenlerde elektrikli mekanizmayı -o da bir motor, elektrik motoru neticede- burada dahi bunu gerçekleştiremedik maalesef. Dolayısıyla, benim bildiğim Gölbaşı'nda o bir motor fabrikası kurdu, bazı sıkıntılara girdi gerekli desteği alamadığı için ama buna gönül vermekten uzak durmadı, ha bire bunu gerçekleştireceğim diye çalıştı ve düşündü. Bu arada akademik kariyerini de tamamlayarak Karabük Üniversitesi Makine Bölümü'nde hoca oldu biliyorsunuz. Ondan sonra bizim beraberliğimiz bu OSTİM çerçevesinde de devam etti. Birçok defa burada bir araya geldik. Özellikle mesleki ve teknik eğitim yapan OSTİM Üniversitesi'nin kurulması konusunda. Ben esas itibarıyla metalürji

ve malzeme mühendisiyim, onun doktoru ve hocasıyım ama aynı zamanda sosyal bilimciyim yani uluslararası ilişkiler profesörüyüm şu anda hem Hacettepe Üniversitesi'nde hem Ufuk Üniversitesi'nde hem de Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsünde. Şimdi bu bir çelişki değil, bu birbirini tamamlayan bir şey esasen. Bize karşı koyanların niye karşı koyduklarını inceliyoruz biz. Yani bir noktada niye bizi engelliyorlar, ona bakıyoruz. Sedat Çelikdoğan Hocayla bu konuları çok konuştuk ve bu OSTİM Üniversitesi de -gördüğüm kadarıyla- çok şükür Büyük Millet Meclisinden karar çıktı ve artık kurulma aşamasında. Kampüsü yapılacak, yeri tespit edilmiş, hazırlık yapılıyor. Onu göremedi tabii. Keşke ömrü vefa edip de onu görebilseydi. Ama her şeyden önce motor konusunda da onun düşündüğü, özellikle gemi motorları, tanklarla ilgili motorlar... Ki mesela MTU motorları, bunları Almanya'dan alacağız. Şimdi adamlar Türkiye'yle gerginlik olduğu zaman "Motorları vermeyiz." veya "Motorları tamir etmeyiz, modernizasyon yapmayız." gibi şeyler söylüyorlar, bunu bize karşı baskı aracı olarak kullanıyorlar. Türkiye mutlaka bunu yapacaktır. Bunun öncüsü olan bir insandır. Rahmetli Erbakan da öyledir.

Bence Sedat Çelikdoğan Hoca'nın en önemli tarafı, çok iyi yetişmiş, gönlünü tamamen makine mühendisliğine vermiş ve özellikle motorcu olan bir hoca olmasıdır ve Türkiye'nin bu büyük eksikliğini tamamlayabilmek için kendine bunu hedef seçmiş olmasıdır. Erbakan Hoca da aynı şekilde. İkisi de aynı şeyi hedeflemiş insanlardır. Dolayısıyla, onların bu gayretleri boşa gitmemiştir, belli noktaya doğru ilerlemekteyiz. Yani kısa bir süre içerisinde Türkiye herhâlde bu motor meselesini de halledecektir. Gerek gemi motorlarında gerekse tank ve otomobil motorlarında... Biliyorsunuz Sayın

Cumhurbaşkanı da millî otomobil yapılması konusunda bir talimat verdi. Millî otomobil demek, bir noktada yerli yapım payı neredeyse yüzde 100 olan otomobil demektir. Bu Saab motorlarının Türkiye’de yapılması konusunda İsveç’in Saab şirketinden bir bilgi, know-how transferi yapıldı ve lisans alındı... Tabii, Sedat Çelikdoğan Hoca ve ben de -aynı şekilde- bundan çok memnun olmadık. Çünkü istiyor-duk ki, Saab’ın motorunu değil de kendi motorumuzu yapıp geliştirelim. Ama şuna inanıyorum ki, Saab motoru da olsa, böyle bir otomobil yapıldığı zaman, bununla çalıştığı zaman biz kendi motorumuzu tekrar geliştireceğiz yani bu bunu engelleyen bir şey olmayacak. Ama Türkiye’de yapılan diğer otomobillerin, buna TOFAŞ’ın otomobillerini de dâhil edin -Fiat motorudur- Renault’yu dâhil edin -Fransız motorudur- veya Hyundai’yi dâhil edin -Kore motorudur- Toyota’yı dâhil edin -o da Japon motorudur- neticede hiçbirisi Türk motoru değildir. Dolayısıyla, Türk motoru bir tek Devrim arabasında zamanında yapılmıştı ve tekti, seri imalata geçilmemişti, şimdi bir daha, kaç sene sonra bunu yapmaya çalışıyoruz. Bu arada gemi sanayisinde Sulzer şirketinden bizim aldığımız motorlar İstanbul Gemi Sanayi tarafından patentle, lisansla İstanbul Pendik’te yapılıyordu. 1990 ile 2000 arasında 100 civarında gemi motoru yapıldı, yüzde 80-yüzde 85’i bizim tarafımızdan yapılmıştır. Pendik’teki Türk Gemi Sanayi’nin motor fabrikası 100 tane gemi motoru yapıldıktan sonra da maalesef kapatılmıştır zamanın Deniz Kuvvetleri Komutanı tarafından. Çok garip bir olay tabii, neden böyle yaptığını da anlamış değilim. Ama yapılan bu gemi motorları hâlen şu anda araba vapuru olarak İstanbul’da ve Türkiye’nin başka yerlerinde çalışmaktadır, takır takır çalışıyorlar. Şimdi niye acaba bu motor fabrikası

kapatıldı, hurdaya dönüştürüldü ve geliştirilmedi ve niye yeniden, on yedi-on sekiz sene sonra bir daha başlıyoruz? Değil mi? Bunu düşünmemiz lazım.

Tabii burada uçak motorları konusu daha hassas, özellik- le türbin yapımına giriyor, daha hassas şeyler, füze yapımı keza, bu alanlarda da çalışmalar yürütmemiz lazım. Yani tahrik mekanizmaları konusunda Sedat Çelikdoğan Hoca işin en önemli noktası olan motora ağırlık vermiş olan, gönül vermiş olan, çalışan, son derece çalışkan ve hiçbir zaman yılmayan, mütevazı, kendisi bizzat emeğini ortaya koyarak, hatta bakın müteşebbis olarak dahi çalışan bir insandı. Tabii, siyasetçilere, yöneticilere bunu anlatmaya uğraşırdı ve onlardan fırsatlar ele geçirip, verilecek birtakım siparişlerde yani ithalat yapılacaksa bazı know-howların Türkiye'ye transfer edilmesi için de ağırlığını koymaktaydı. Yani ölünceye kadar bu mücadeleyi devam ettirmiştir. Yanı sıra hem OSTİM'deki danışmanlık hizmeti hem motor konusunda ve diğer konularda burada birtakım kümeler oluşmasında... Sanayinin bütün konularıyla ilgileniyordu esasen, malzeme dâhil. Dolayısıyla, Sedat Çelikdoğan Hoca Türkiye'nin sanayileşmesinde ismi yazılması gereken önemli insanlardan birisidir.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine kazandırdıkları

Sedat Çelikdoğan'ı buna yönelten ana etken vatan sevgisi ve inancıdır ve aynı zamanda Erbakan Hoca'nın asistanı olarak yetişmesi ve bunu tek hedef olarak görmesidir. Tamam, gerçekleşmeyen birçok şey var ama o yolda atılması gereken adımlarda Sedat Çelikdoğan Hoca'nın çok büyük hizmeti var, bu yadsınamaz. Devletin burada bir noktada özel sektörü de

yönlendiren bir rol oynaması gerekir. Mesela bu Saab otomobilleri konusunda oradan bunun lisansla alınmasına karşı çıkmıştı o. Niye karşı çıkmıştı? Bizim kendimizin yapmasını istediği için yani gene onların lisansıyla olmasın da biz yapalım diye. Şimdi bizimkiler ise belki geliştirme sürecini kısaltmak için böyle bir şey yaptılar. Tamam, ondan sonra gene geliştirmeye devam etmek lazım. Mesela inşaat sektöründe Türkiye çok başarılı biliyorsunuz yani inşaat mühendisleri birçok şeyi yapıyorlar binalarda, hatta yurt dışında büyük hizmetleri var. Ama mesela inşaat mühendislerinin yapmadığı bir şeyi söyleyeyim: O köprülerin hesaplarını biz yapmıyoruz yani Boğaz'daki köprülerin hiçbirinin ya da diğer köprülerin hesabını biz yapmadık, yurt dışı yaptı. Mesela Sedat Çelikdoğan Hoca hepsini bizim kendimizin yapmasını isteyen bir yaklaşım içerisindeydi ve bu yaklaşım doğru bir yaklaşımdı. Bence Türkiye'ye kazandırdığı şey bu mücadeledir. Kolay bir şey değil bu ve başarılı olduğunu düşünüyorum. Çünkü belli bir mesafe aldıysak şayet, bu gibi insanların itmesi ve yönetmesiyle oldu bu. Bundan sonra da bunun meyvelerini toplama süreci geliyor. Yani şimdi belki şu içine düştüğümüz mesela Yakın Doğu'daki, bu bölgemizde Suriye'yle, Irak'la mücadelemiz, Amerika Birleşik Devletleri'nin bize birtakım sıkıntılar çıkarması, Avrupa'nın da öyle, şu anda Afrin Harekâtı oluyor, tabii bütün bunları da halkımız anlıyor. Yani dışarıdan kolayca alabildiğiniz sürece buna önem vermiyorsunuz ama alamayacağınız ambargo durumları olduğunda ki, mesela Kıbrıs meselesinde de olmuştu böyle bir ambargo dönemi, Sedat Çelikdoğan Hocayı o zaman ben tanıımıyordum ama o zaman da aynı gayretlerin içerisinde olduğunu biliyorum. Rahmetli Erbakan da Sedat Çelikdoğan Hocaya çok güvenirdi ve Başbakan olduğu sürede sanayi

politikalarının oluşmasında ona çok yetki verdi, yönlendirdi, Türkiye'nin paralarının akılcıca kullanılması konusunda da devlet yönetiminde rol oynadı. Bunlar çok önemli şeyler. Ayrıca, yaptığınız bütün büyük alımlarda mümkün olduğu kadar Türkiye'ye teknoloji transferi sağlayacak şekilde bu alımların yapılmasını sağlama konusunda da katkıları olmuştur.

D-8 Projesi dünyaya ve İslam dünyasına neler kazandırabilecekti?

Bu D-8 meselesi rahmetli Erbakan'ın ortaya attığı çok önemli projelerden bir tanesidir. Şöyle söyleyeyim: İçerisine giren 8 ülkenin -öyle bakarsanız- hepsi Müslüman olan ülkeler ve bunlar büyük nüfus potansiyeline sahip ülkeler. Yani mesela İran, Pakistan, Bangladeş, Endonezya, Mısır, Nijerya. Belki bunların içerisinde küçük ülke olarak Malezya var. Yani önemli ülkeler bunun içerisinde. Hepsini koyduğunuz zaman 1,5 milyara yakın bir nüfus oluyordu. Yani bu büyük bir pazar. Dolayısıyla bu pazar kimin tarafından kullanılıyor? Dünyanın diğer büyük güçleri tarafından. Bir tarafta Avrupa Birliği ülkeleri; başta Almanya, Fransa, İngiltere. İngiltere onun dışında şu anda ama... Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, Çin, bunlar bu pazara gerekli şeyleri satıyorlar. O hâlde bunlar kendi ayakları üzerinde dururlarsa, bu pazarı kullanırlarsa o zaman yapılan motorlar ve ondan üretilmiş cihazlar, aletler -otomobiller ve bütün nakil araçları dâhil- bir yer kazanmış olacaktı, oralarda kendi ayakları üzerinde duran bir güç hâline gelecekti ve böylece emperyalist ülkelere karşı bu ülkeler güçlü olacaktı yani İslam ülkeleri artık başka ülkeler tarafından şamaroğlanı hâline getirilen, ezilen ülkeler olmaktan çıkacaktı. Ama şimdi bir bakalım olaya, ne durumda bu ülkeler? Maalesef D-8'in

kurulmasını hiç kimse istemedi, şu anda da zayıf kalmış bir örgüt maalesef. Neden? Çünkü bütün bu İslam ülkelerinin hepsinin başı dertte. Şimdi İran'a bakın, en çok burada ile-riye giden ülkelerden biri diyebiliriz ambargo uygulandığı için ama zorluklar içerisinde. Kendi motorunu yapıyor di-yemeyeceğim. Pakistan çok kötü durumda yani kişi başına gelir neredeyse 1.000-1.200 dolar civarında bir ülke. Kosko-ca bir Pakistan. Nükleer silahı var ama ekonomik bakımdan gelişmemiş durumda maalesef. Bangladeş'in durumu daha da kötü. Endonezya, gene bunu gerçekleştirmiş bir ülke de-ğil. Hep ayaklanmalar oluyor dikkat edin, karıştırılıyor bu ülkeler. Bir Malezya var bir parça ekonomisi iyi giden. Onlar bu otomobili yaptılar, Proton isimli bir otomobilleri var on-ların. Motorlarının ne kadarını kendilerinin yaptığını bilmi-yorum. Nijerya, çok zengin doğal kaynaklara sahip bir ülke, zavallı durumda. İşte meşhur terör örgütü Boko Haram ora-yı karıştırıyor yani bir nevi El Kaide örgütü. Mısır, hele şu son olaylardan sonra ne duruma düştüğünü görüyorsunuz. Türkiye de esasen birçok dalgalı süreçten geçiyor ama yine de daha stabil öbürlerine göre, daha iyi hamleler yapabiliyor ama daha başka şeyler olabilirdi. Eğer Erbakan'ın rüyasını gördüğü bu büyük pazar bu şekilde hitap etmiş olsaydı bu ülkelere, hepsinin kalkınması hızlanmış olacaktı. İşte Sedat Çelikdoğan Hoca'nın yapmaya çalıştığı şey, en önemli şey-lerden birisi olan sanayileşmenin bütün bu ülkeler içerisin-de yer bulması ve motorun da burada rolünü oynamasıydı. O bakımdan, D-8 meselesi ile TÜMOSAN meselesinin ne kadar iç içe olduğunu görüyorsunuz, orada olacak gelişme-ler buraya gelecekti. Ama TÜMOSAN ne oldu?

Şimdi mesela Mercedes geldi kamyonlar yapıyor Aksa-ray'da, yılda 18 bin kamyon yapıyor. Bu kamyonların yüzde

70'ini içeri satıyor, yüzde 30'unu dışarı satıyor. Ama kamyonlarda yerli yapım payı motor dâhil ne kadar biliyor musunuz? Yüzde 27. Yüzde 73'ü dışarıdan geliyor. Dolayısıyla ihraç ettikçe daha çok ithalat yapıyorsunuz, hâlâ kurtulamadık. Onlar da “Bizi kızdırırsanız biz de Bulgaristan’a gideriz.” diyorlar. Hâlbuki Türkiye çok büyük bir pazar, öyle değil mi? Pazarı niye teslim ediyorsunuz başkalarına! Erbakan’ın düşüncesi bu pazarı teslim etmemekti, TÜMOSAN bu amaçla kurulmuştu, hedefi buydu. Ama ulaşamadık bu hedefe şu anda, çok çeşitli engellemeler var. Burada tabii kendi içimizde birlik olamamanın verdiği sıkıntı var. Ben bakıyorum şu anda siyaseti yönetenlere -muhalefet partileri de dâhil olmak üzere buna- bunlarda böyle bir bilinç göremiyorum. Yani iktidar partisinde de büyük eksiklik görüyorum. Belediyecilikten geldikleri için o işleri biliyorlar ama sanayi kültürleri çok zayıf. En sonunda şimdi -çok şükür- “Yerli otomobil yapacak babayiğit arıyoruz.” dediler ama babayiğit arayarak olmuyor bu işler. O babayiğit vardı zaten, destek olsaydınız o zaman belki bu olurdu. Demek ki yönetimde olanların bu sanayi kültürüne ve motor kültürüne vâkıf olmayışları gerçekten büyük bir sıkıntı yaratmıştır, onu söyleyebilirim. Yani bizim çektiğimiz eziyet de bunun gerçekleşmemiş olması, bütün üzüntümüz bu. Bunu çözdüğümüz anda zaten bütün o dış ticaret açıklarında, kalkınmada, bağımsızlıkta, dünyada eşitler arasında eşit olmada, Amerika’sıyla, Avrupa’sıyla, Çin’iyle, Rusya’sıyla, Japonya’sıyla, Kore’siyle, biz de aynı seviyede olan ülkelerden ve ülke gruplarından biri olacağız. Bütün istediğimiz bu. Sedat Çelikdoğan’ın bütün istediği de buydu, gönül verdiği şey de buydu, yaptığı eğitimler de buydu yani yetiştirmek istediği talebeleri de böyle yetiştirmek istiyordu. OSTİM’in

özellikle buna yönlendirilmesi, kümeler kurulması, çeşitli sanayi dallarında bizim kendi yerli sanayimizi güçlendirme-ye çalıştırması da aynı meseleye hizmet ediyordu.

Sedat Çelikdoğan'a Allah'tan rahmet diliyorum. Yarım bıraktığı işlerin hepsinin inşallah bundan sonra gelen kuşaklar tarafından, nesiller tarafından gerçekleştirilmesini temenni ediyorum.

FİKRET USLU

(TUSAŞ Eski Mühendislik Grubu Başkanı)

1975 yılında, Sedat Bey Ankara’da askerlik yaptığı sırada Sanayi Bakanlığında bize TÜMOSAN’ın fizibilitesinin hazırlanması görevi verildi. Ben o tarihlerde Sanayi Bakanlığında uzman olarak çalışıyordum, beraberimizde Talat Yılmaz arkadaşımız vardı. Sedat Bey bu ikili grubun yönetimini aldı ve fizibiliteyi yaklaşık 6 aylık sürede hazırladık ve Sedat Bey’le ilk tanışıklığımız böyle başladı.

Sedat Bey, bildiğiniz gibi, askerlik bitiminden sonra Erbakan Hoca’nın Başdanışmanlığı görevine getirildi ve özellikle motor sanayinin kurulması görevi ona verildi. Ama Sedat Bey, bildiğiniz gibi, genel başdanışmandı, diğer gruplar onunla çalışıyorlardı, o tarihlerde TÜMOSAN’la birlikte TESTAŞ, TEMSAN, TUSAŞ gibi kuruluşlar da Sedat Bey’in ilgi alanındaydı. O tarihten sonra ben TUSAŞ’ta görev aldım ve Sedat Bey’le ilişkimiz o tarihlerde bitti. Sonra Sedat Bey’le tekrar beraber olmamız 1996 yılında oldu. 1996 yılında İstanbul’un gaz dağıtımıyla ilgili bir projede çalıştık ama bu tarihe gelinceye kadar Sedat Bey’in uzun bir TÜMOSAN macerası var. TÜMOSAN’da ne sıkıntılar çektiğini yaklaşık olarak biliyorum. Hatta OSTİM’le birlikte TÜMOSAN’ın satın alınması için çok büyük çabaları olmuştur.

Sedat Bey öncelikle inanç adamıydı. Sonra Türkiye’nin sanayileşmesi için hayatını verecek kadar o işe kendini

adamıştı. Bunun örneklerini en yakın tarihlerde OSTİM içindeki çalışmalarıyla görebiliriz. Erbakan zamanında yani Erbakan Hoca aktif olarak politikada bulunduğu zaman hep yanında oldu. Birçok projede, mesela uçak sanayisinde, bizim bildiğimiz kadarıyla Amerika'yla McDonnell Douglas firmasıyla bir anlaşma yaptılar, Türkiye'de yolcu uçağı yapılmasını -MD-90'dı galiba- MD-90 uçağının Türkiye'de yapılmasını anlaşma safhasına kadar getirmişlerdi fakat hükûmetin yıkılması dolayısıyla bu anlaşma kaldı ve bu anlaşma Çin'de uygulandı, Çin kendi uçağını yapar hâle geldi.

Sedat Hoca'nın Türk sanayisine kazandırdıkları

Bildiğiniz gibi, Sedat Bey Manisa Turgutlu doğumlu. Dolayısıyla, üniversiteye oralardan geldi ve sanayileşmenin bu ülke için ne kadar gerekli olduğunu -bir kasabadan gelen birisinin İstanbul'a geldiğini düşünün, o şekilde- Türkiye'nin sanayileşmeye ihtiyacı olduğunu zannediyorum o çocukluk yaşlarından itibaren hissetti. Sonra Erbakan Hoca'nın düşünceleri kendi düşünceleriyle uyduğu için beraber çalışmayı kabul etti. Daha sonra politikayı hiçbir zaman düşünmediğini herkes biliyor. Politika içinde olmamaya çalıştı ama Erbakan Hoca'nın şu meşhur TÛMOSAN, TAKSAN, TESTAŞ, TUSAŞ gibi kuruluşların kurulmasında başdanışman olarak görev aldı. Ben belli bir tarihten sonra TUSAŞ'ta görev aldım, dolayısıyla Sedat Bey'den uzaklaştık. TUSAŞ içinde, TUSAŞ'ın "Kendi uçağını kendin yap" kampanyasında biz de görev aldık ve İtalyan Aeronautica Macchi firmasıyla anlaşma imzalamak üzereydik, kaldı. Bundan sonra Sedat Bey bir sonraki safhada görev aldı ve TAI'nın kuruluşunda görev aldı ve F-16 uçağının yapımında yüzde 51'lik offset kavramını ilk gündeme getirdi. Dolayısıyla bunun

Türkiye ekonomisine ne kadar büyük kazanç sağladığını bu işin içerisinde olanlar çok daha iyi bilir. Bu anlaşma yaklaşık 15 yıl kadar devam etti ve Türkiye'ye bir gelir sağladı. Dolarıyla, Sedat Bey, Hoca'nın idare dışında kaldığı zamanda OSTİM'de görev aldı ve OSTİM'de yerleşmeye büyük katkıları oldu.

Markalaşma fikri

Erbakan Hoca ile Sedat Bey'in beraber çalışmaları... Biliyorsunuz, asistanlık, doktora dönemlerinde çok yakın oldular, ikisi de birbirlerinin kapasitelerini biliyordu. Erbakan Hoca bir hedef belirtiyor, gerisini Sedat Bey tamamlıyordu. Mesela TÛMOSAN olayı. TÛMOSAN olayında sadece hedef belliydi. "Sedat, motor yapıyoruz, traktörü de bunun içine ekleyelim." Erbakan Hoca'nın fikridir ama Sedat Bey bu olayı gerçekleştirdi. Hatta "Sadece motorla kalmayalım, aktarma organlarını da yapalım, ondan sonra, hükûmet düştükten sonra Sedat Bey "Türkiye'de rulman sanayisinin de kurulması lazım." dedi ve ORS'un kuruluşunda görev aldı ve ORS'un kurulmasında çektikleri sıkıntıları yaklaşık olarak biliyorum. Neden dersiniz, Türkiye'de rulman yapılmasını hiçbir Avrupa ülkesi istemiyordu. Ama o arada bir ilahi rastlantı, Avusturya'da rulman fabrikalarının özelleştirilmesi gibi bir durum vardı, o arada Sedat Bey anlaşmaları yaptı ve Türkiye'de rulman sanayisinin kurulmasına önayak oldu. Bu en az TÛMOSAN kadar da önemlidir.

Anılar

Sedat Bey'le birçok anımız var. Sedat Bey'le ölümünden önce Soma A Termik Santrali'nde bir buhar türbininin yerli yapılması için bir uğraşımız oldu. Beraberce gittik yerini

gördük. Soma A Termik Santrali 1957 yılında Adnan Menderes ve Celal Bayar'ın açtığı bir tesis. Çok küçük bir tesis ama zamanına göre önemli bir tesis. Orada hâlihazır çalışır durumdaki buhar türbinini söküp “reengineering” yaparak tekrar kurmak için bir çalışma başlattık ama sonunu getiremedik, işte ömrü vefa etmedi. Böyle bir anımız var.

Sedat Bey'in bir de diğer bir yönü, manevi bir yönü var. Benim açımdan önemli olanlardan birisi o. “Hacı Babam” diye birisinden bahsediyordu, manevi olarak da ona çok inancı vardı. Bir gün bizi alıp götürdü, onlarla tanıştırdı ve Sedat Bey'in manevi dünyası hakkında biraz fikir sahibi olduk böylece. Sedat Bey'in o yönünü, manevi yönünü birçok kişi bilmez ama...

Sedat Bey'in kendine önder saydığı birisi vardı, ben o kişiyle tanıştım. Ama Sedat Bey'in manevi hizmetleri o kişiyle bağlı değil, birçok Osmanlı eserine katkı vermiştir. Örnek: Ankara Kızılcahamam Taşlıca Şıhlar köyünde “Kırmızı Ebe” isminde bir evliya var. Sedat Bey orada Kırmızı Ebe'nin ve oğlunun türbelerini yaptırdı. “Burası neden önemli?” diye kendisine sorduğumda şunu söyledi: “Anadolu isminin çıktığı yerdir.” Şöyle bir olay olmuş: Selçuklular bir savaşa girmişler, savaşı kazanmışlar Bizanslılara karşı. Dönüşte çok susuz kalmışlar. Bu kadın, elinde bir bakraç, yoğurttan ayran yapmış, orada bugün hâlâ duran Ayran Kayası'na o ayranı dökmüş ve askerlere ayran ikram etmiş. Ama ayran öyle ikram edilmiş ki... Herkese “Ver tasını evladım.” dediğinde, “daha dolu” manasında “Ana, dolu.” diyorlarmış. “Ana, dolu... Ana, dolu...” Ve “Anadolu” ismi buradan çıkmış. Sonra Selçuklu Sultanı “Benim orduma hizmet etti.” diye bu kadını çağırmış ve “Ne istersin benden?” diye sormuş. Demiş ki: “Bir evladım var, onun da babası gibi şehit olmasını

istiyorum.” Biz bu hikâyeyi Sedat Bey’in sayesinde öğrendik ve gittik köyde de gördük. Kızılcahamam’a varmadan zaten okla görüyorsunuz “Anadolu” isminin çıktığı yeri.

Akademisyen kimliği

Sedat Bey’in genç mühendisleri yönlendirmekte çok etkili olduğunu düşünüyorum. Birçok mühendis arkadaşımızı uçak sanayisinde, motor sanayisinde yönlendirmişti. Mesela benim yakından bildiğim, Temel Kotil Bey’le biz 1994’lerde beraber çalıştık. Ondan sonra Temel Bey’in bugünkü pozisyonunu biliyorsunuz, Temel Bey Türk Hava Yolları’na geldi, şu anda TAI’de. Temel Bey’le görüşürdü, kendi döneminden arkadaşlarıyla, Kahraman Bey’le görüşürdü. Sedat Bey’in Erbakan’ın Başdanışmanı olduğu dönemde Kahraman Bey’de TEMSAN Genel Müdürüydü. OSTİM içinde mühendislik grubunun oluşturulması için yani “kendi mühendisliğimizi kendimiz yapalım” diye bir mühendislik grubu oluşturdu. Bu önemli bir olaydı. Biz teknovizyon olarak burada görev aldık, “Beraber projeler yapmak için niyetlendik”. İşte en son beraber yapacağımız buhar türbininin Türkiye’de imali projesiydi fakat EÜAŞ tarafını çözemediğimiz için, rahmetlinin ömrü de yetmediği için bu projeye başlayamadık.



HÜDAVERDİ ÇAKIR

(İş Adamı)

1971’li yıllarda merhum Erbakan Hoca’nın ve arkadaşlarının kurmuş olduğu bir şirket vardı. Millî Nizam Partisi kapanmış, Millî Selamet Partisi kurulmuş, bir gazete çıkarmak istiyorlar, partinin bütün işlerini oranın yapmasını istiyorlar. Kimlerdir bunlar, talimatı veren kimdir? Merhum Necmettin Erbakan Hoca’dır. Hüseyin Kamil Büyükozer -Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisinde “malzeme” dersine giriyor- Soner Aksoy -bir dönem milletvekilliği yaptığı için söylüyorum- merhum Ekrem Pakdemirli -“mukavemet” dersine giriyor Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisinde- Korkut Özal, Yusuf Özal... Çok isim var, neredeyse 20’ye yakın isimdir bunlar yani. O günkü idealist topluluk Hoca’nın yanında bir araya gelmek suretiyle bir matbaa kurmak istiyorlar, bu sefer beni görevlendirdiler ve ben bunlara bir matbaa kurdum. Yaptığımız işler şunlar, o zamanki şeyle söylüyorum: Partinin bütün işlerini yaptık; afişlerini bastık, kitaplarını bastık vesaire, devletin işlerini yaptık ve çok ciddi de bir merhale kat etmiştik o zaman yani. Şimdi bunu yapınca karşımıza şöyle bir şey çıktı : Merhum Erbakan Hocamın çok önemli, çok yürekli bir sevdası vardı. Nedir o sevdası? Türkiye’nin kalkınması, gelişmesi, hedef kat etmesi, sanayileşmesi, ağır sanayiye kurması. Ağır sanayiye giden bütün yolları o zamanki -işte Orhan Bey’in masasında

da olan- “Ağır Sanayi” kitabının içerisinde topladık. O “Ağır Sanayi” kitabının içerisinde bunların hepsi var. Bunların en önemlileri nelerdir? TAKSAN’dır, TESTAŞ’tır TEMSAN’dır, TÜMOSAN’dır, TUSAŞ’tır. Şimdi bunlara baktığımız zaman karşımıza şöyle bir şey çıkıyor: Hangi yıllardır o yıllar? 1976’lı, 1977’li yıllardır. Ben o zaman Sedat Çelikdoğan Hocamla rahmetli Erbakan Hocamın yanında tanıştım.

“Ağır sanayi hamlesi” dediğiniz zaman burada karşımıza şu çıkıyor: Ekip çalışması, kadro çalışması. Bu ekip çalışmasının içerisindeki en önemli kişi kimdir? Sedat Çelikdoğan Hocadır. Yani o günkü siyasi partilerin içerisinde bunları hayal etmek bile mümkün değil. Şimdi buradaki ağır sanayi anlattığınız zaman kimileri buna diyor ki: “Hayal.” “Hayalperestlik” Biz onları yaşadığımız için biliyoruz çünkü. Buradaki şey nedir? Necmettin Erbakan Hocamın Gümüş Motor içerisinde ortaya koyduğu çok önemli bir tecrübe var, bir deneyim var. Ama bu deneyimi bu ülkenin içerisindeki kapitalist kafa ne yaptı? Ayakta durmasına mani oldu.

Şimdi buradan şuraya gelmek istiyorum: Yaklaşık olarak, Türkiye genelinde 263 tane tesisin temeli atıldı. Bir sevdadır bu. Sanayileşmek, sanayiye tanımak, motoru tanımak, kalkınmayı tanımak. Avrupa ülkelerine bakın mesela. Defalarca gittik, Almanya’yı gezdik, İtalya’yı gezdik, Avrupa’da gezmediğimiz yer kalmadı bizim. Bu ülkelerin içerisindeki insanlara baktığınız zaman 18. yüzyılda bunlar sanayileşmeye başlamışlar. Ama Türkiye’de, bu gelen geçen hükümetlere bakın, maalesef hiçbirisi yapamamış. Hâlbuki ülkelerin sanayileşmeden kalkınmalarının mümkün olmadığını bu adamlar idrak edememiş.

Necmettin Hocamın yanındaki en önemli adam kim? Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan. Yapılmış olan 260 küsur tesisin

hayata geçirilmesinde, projelendirilmesinde, tamamında en önemli katkıları verenlerden bir tanesidir Sedat Çelikdoğan Hoca. Ve bu ekip işidir, kadro işidir. Bir kadro, bir ekip olmayınca bu tür sanayi kuruluşlarının hayata geçirilmesi kolay değil. Hocam ne yapmıştır onlarla? Erbakan Hocam ile Sedat Çelikdoğan'ın çok önemli diyebileceğim o kadar güzel ilişkileri var ki, aynel yakın ben bunlara şahit oldum. Mesele beni Sümer Sokak'a çağırırlardı. Millî Selamet Partisi'nin olduğu yer Sümer Sokak'taydı o zaman. Sümer Sokak'a gittim baktım, Sedat Çelikdoğan Hocam ile Erbakan Hocam, yanında üç beş kişi daha, kafa kafaya vermişler, bir masanın başında oturuyorlar TUSAŞ'ı tartışıyorlar. TUSAŞ'ın o zamanki genel müdürünün ismini şu anda hatırıma getiremedim. Onlarla beraber bu tesislerin hayata geçirilmesi noktasında çalışmalar yaptıklarının çok yakın tanığıyım.

Sedat Çelikdoğan Hoca'nın çok önemli vasıflarından biri, çok iyi, çok mükemmel bir ülke sever, bir ülke sevdalısı olması. O ekibin, kadronun içerisinde hemen hemen bu saydığım vasıflar vardı. Bunlar varken bize şunu söylediği zamanları ben hatırlıyorum. Hatta ben MÜSİAD Başkanıyken Sedat Çelikdoğan Hoca'yı MÜSİAD'daki bir konferansa çağırdığım zaman, Türkiye'nin ve İslam ülkelerinin sanayileşmeden, teknolojiyi takip etmeden, teknolojiye hâkim olmadan bir yere varmalarının mümkün olmadığı, bununla ilgili olarak da bu kadroyla beraber, bir ekip çalışmasıyla beraber Türkiye'nin derhâl sanayileşmeye dönmesinin gerektiği noktasında bize öğütler verdiğini hatırlıyorum.

Sedat Çelikdoğan Hoca'nın en büyük vasfı, bir ülke sevdalısı olması. Yani ülke sevdalısı olmak ne demek? Ülkenin gelişmesi, kalkınması, sanayileşmesi, üretim, ihracat. Nedir bunlar? Bunlara hâkim olacak güçlü bir ekip ve kadronun

ülkenin siyasetine, ekonomisine egemen olması demektir. Çünkü bunun sevdalısıydı onlar. Bunlar olmadan bir yere varmanın mümkün olmadığını Sedat Hoca'nın söylediklerinden anlıyoruz. MÜSİAD'da verdiği konferanstan da bunu edindik zaten. Mesela TÜMOSAN, TAKSAN, TESTAŞ, TUSAŞ, "SAN"lı şirketler. Mesela Sayın Genel Müdürüm Zeki Sayın Ağabeyimin DESİYAB'ın Genel Müdürü olması. İşte onun döneminde kurulan DESİYAB, "Ağır Sanayi" kitabı da Zeki Sayın Ağabey'imın DESİYAB'ın Genel Müdürü olduğu zamanda basılmıştır.

Sedat Çelikdoğan'ın farklı yönü

Benim Sedat Çelikdoğan'daki tespitim şu. Rahmetli Erbakan Hocam ve yanındaki kadroyla beraber bir ekip çalışması yapıyordu. Sedat Çelikdoğan Hocamı da bu işin başında söyleyebilirim. Bunlar ülke sevdalısı insanlardı. İşte biraz evvel bahsettiğim "Ağır Sanayi" kitabı. Bu çalışmaların hepsinde Sedat Çelikdoğan vardır.

Sedat Çelikdoğan'ın manevi dünyamızdaki anlamı

Şimdi burada Türkiye'nin de, İslam ülkelerinin de dün de, bugün de temel sıkıntısı bu benim görebildiğim kadarıyla. Yani İslam ülkelerinin şimdi geneline bakıyorsunuz, 50 kusur ülke, bunlar Kur'an medeniyetini yaşamaktan uzak. Kur'an medeniyetini de hayatınıza, işinize gücünüze, siyasetinize egemen kılmadığınız zaman bir yere varmanız mümkün değil, varamıyorsunuz. Sedat Ağabey de ne idi peki bu? Sedat Ağabey çok donanımlı bir insan yani sanayileşmeyle ilgili çok donanımlı bir insan. TÜMOSAN'a verdiği emekleri, diğerlerine verdiği emekleri biliyoruz çünkü. Bunlara

baktığınız zaman Sedat Ağabey'in iki ayağı var; hem manevi dünyası var hem de kalkınmayla ilgili maddi dünyası var.

Sedat Ağabey de bu noktada çok hassasiyeti olan bir insandı. Mesela beni Şeyh Ali Semerkandi Hazretleri'nin yanına götürmüştü. "Hüdaverdi burayı ikmal edelim. Tamiratını yapalım." diye bizden de katkı istemiştir. Geçin, Kızılcahamam'ın içine giderken sağ tarafa bakın, orada Kırmızı Ebe diye bir anamız var. Gitmişiz orayı ikmal etmişizdir. Biraz evvel Şabanözü'nü söyledim size, Pir-i Sani Hazretleri'nin olduğu yer orası, orayı ikmal etmiştir. Kastamonu Şeyh Şaban-ı Veli Hazretleri... Benim bildiklerimi söylüyorum yani. Ne yapardı bana mesela? Burada sizin ileri tarafta yaptırdığınız bir cami var. Kendime bir pay çıkarmak için söylemiyorum. O caminin adının ne olduğunu bilmiyorum. Cami bitiyor, halısı döşenecek, açıyor bana telefonu, diyor ki: "Hüdaverdi, cami bitti, halısını sen döşeyeceksin." diyor. Caminin halısını döşüyoruz. Sedat Ağabey de böyle bir hassasiyet, böyle bir duyarlılık vardı. Allah'ın mescitlerine, evlerine, Allah'ın sevdiği büyüklerine katkıda bulunmak için çok gayret sarf eden bir ağabeydi. "Malatya" diyor, "Kahramanmaraş" diyor, "Diyarbakır" diyor, "Mardin" diyor vesaire vesaire. Onların hepsi hakkında... Mesela Çanakkale'yle ilgili; anlatmakla bitiremezdi Çanakkale'yi.



KEMAL GÜLEÇ

(Prof. Dr., DPT Eski ARGE Genel Müdürü)

Sedat Çelikdoğan'ı Teknik Üniversite'den tanırım. Ben 1968 yılında Maden Fakültesi'nde asistandım, kendisi de Makine Fakültesi'nde asistandı, o günlerde motor dökümüyle uğraşıyordu. Tavsiye etmişler tanışmamızı, "Döküm kumunu nasıl temin ederiz?" diye bana geldiler. Ben de maden malzemeleriyle uğraştığım için öyle bir tanışmamız oldu. Birkaç saat kürsüde konuştuk. Ben kendilerine Türkiye'de nerelerden döküm kumu alınabilir, çıkabilir, bulunabilir hakkında bilgi arz etmiştim. Ondan sonra arada böyle çay sohbetlerinde filan görüştük ama asıl 1975 yılında Türkiye'de Prof. Dr. Necmettin Erbakan Hocamızın başlattığı ağır sanayi hamlesiyle birlikte karşılıklı çalışmaya başladık. Ankara'ya geldim, beni Bilim Teknoloji Dairesi Başkan Yardımcılığına atadılar. "SAN"lı şirketler kurulmaya başlamıştı, onun yönetiminde Sedat Hoca'yla beraber çalıştık. TÜMOSAN, TAKSAN, TEMSAN, TESTAŞ ve ayrıca Sanayi Bakanlığının diğer birimleri olan çimento, gübre, demir-çelik gibi ağır sanayi tesisleri; bunlar millî, güçlü, yaygın teknoloji alanlarıdır ve Erbakan Hoca bunlara çok önem veriyordu, Türkiye'nin ancak millî, güçlü, yerli bir sanayiyle kalkınabileceğini politik olarak benimsemişti ve bizleri de o tarafa yönlendiriyordu. 1976 yılında biz şöyle böyle tüm Türkiye'yi dolaştık, ağır sanayide bütün temel atmalarda

ben beraberdim Hoca'yla. Sedat Bey de yanımızdaydı. TÜMOSAN şirketi kuruldu DESİYAB'ın ortaklığıyla. Biz de TÜMOSAN'ın kuruluşunda Sedat Bey'le beraberdik...

Her ay eski Meclis'in karşısındaki Ankara Palas'ta ağır sanayi toplantısı olurdu, orada toplanırdık. Hoca ifadeye çekerdi bütün ağır sanayi genel müdürlerini, şirketlerin müdürlerini "Ne oluyor, ne gidiyor, nereye varıyoruz?" diye. O zaman devamlı "durum", "hedef" ve "ne yaptık" şeklinde Hoca'nın böyle klasik soruları vardı, ona göre yönlendirirdi hepimizi. Ben Sedat Bey'i üniversiteden beri tanıyordum... Gerçekten bu konuda Hoca'nın düşüncelerini çok iyi almış birisiydi. Zaten doktorantıdır Hoca'nın. Erbakan Hoca iki doktora yaptırmıştır. Birisi Prof. Dr. Oğuz Borat'la yanma ve yakma teknolojileri konusunda, diğeri Sedat Bey'le motor konusunda. Zaten Hoca'nın onu devamlı oraya getirmesinin sebebi, kendi yetiştirdiği asistanı olması ve Sedat Bey'in de Hoca'nın prensiplerini biliyor, dünyayı tanıyor olması idi. Sedat Hoca TÜMOSAN'ın ilk yıllarını, yatırımlarını çok güzel hazırladı; yer bulmaktan tutun da lisanslarını alınca-ya kadar büyük bir hazırlık yaptı. Bir sene sonra da Konya'da temel atma töreni oldu. O tören o zamanda yapılan törenlerin en büyüklerinden biriydi, ben de oradaydım. Çok güzel bir tören oldu, askerlerin hepsi, 2. Ordu Komutanı filan oradaydı. Hoca müthiş bir konuşma yaptı kalkınmayla ilgili. Böylece biz Sedat Bey'i TÜMOSAN'ın kuruluşuyla beraber daha iyi tanımaya başladık. Çünkü Sedat Bey sadece bir mühendis değil, akademisyen değil, aynı zamanda teknolojik yatırım bilen, tasarımı bilen, süreci bilen ve onu fabrikaya, üretime dönüştüren bir kişilik olarak ortaya çıkmıştır.

Sedat Hoca, çok çalışkan, idealist, okuyup yazan bir kişiliğe sahipti. 1977 yılı sonunda bir seçim oldu Türkiye'de.

Seçim olunca biz MSP olarak koalisyon hükûmetiyle iktidara gelmiştik. Ankara’da büyük bir teknisyen grubu oluşmuştu; profesör, mühendis, teknisyen... Büyük bir hava oluştu Türkiye’nin kalkınması için. Bunun adı da “millî, güçlü, yaygın teknoloji” idi. Yani hem yaygın olacak, Türkiye’nin her tarafına yayılacak. Hem millî olacak, yerli olacak, yerli üreteceğiz -fabrika dediğimiz o zaten- ve ayrıca da güçlü olacak. Güçlülükten maksat şuydu: Kapasite itibarıyla rekabet edebilir ürünlerin geliştirilmesine yönelik bir yapı olacak. Tabii daha sonra iktidara başka bir parti gelince biz dağıldık. Ben aynı zamanda Sakarya’da Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi’nde ders veriyordum, hemen tayinimi aldırđım ve Sakarya’ya geçtim, doçentlik tezimi verdim. Orada bir grup oluşturduk yeniden. O zaman rektör Prof. Dr. Nevzat Kor’du, ben de Rektör Yardımcısıydım. Biz ağır sanayide hizmet eden arkadaşları üniversiteye kaydırmaya başladık. Mesela Soner Aksoy, Tahsin Pay -Çimento Genel Müdür Muaviniydi- Yahya Oğuz, Ertan Yülek; bunların oraya gelmesini ben yönlendirdim ve bu arkadaşlar orada öğretim görevlisi olarak başladılar. Daha başka arkadaşlar da geldi. Sümerbank Genel Müdürü Talip Alp mesela. Hoca’nın çok iyi bir yatırımcısıydı Talip Alp de, çok değerli bir insan. Şu anda TÜBİTAK Bilim Kurulu Üyesi olduğunu biliyorum.

Teknokratlar Sakarya Üniversitesi'ne toplanıyor

Evet, Sakarya Üniversitesi muazzam bir yer oldu böyle. Yani hiç hoca yok, 80 öğretim üyesi; 40’dan fazlası Teknik Üniversite’den, üç beşi Boğaziçi’nden, 10 kadarı da İstanbul Üniversitesi’nden geliyor. Yani rahmetli Sabahattin Zaim, Mehmet Bilge, Ruşen Gezici, Nevzat Kor, Kahraman Emmioğlu... orada çok büyük bir grup oluşturduk. Ben beşinci doçentlik

olarak girince de özerklik aldık. Ondan sonra diğer gruptan gelen arkadaşlarla da beş daha yeni doçent oldu, 1 sene sonra kadroya aldık. Böyle bir yapı oluştu, bunlar çok güzel dersler verdi. Sedat Bey gelir, orada benim odamda otururdu çünkü onlar haftada bir gün geliyorlardı. Ben evimi Adapazarı'na taşıdığım için cumartesi-pazar yoktu bizde, gece gündüz çalıştık. Sedat Hoca da burada motor dersi vermeye başladı.

Sedat Çelikdoğan'ın akademisyenliği

Bir kere akademisyen şudur: Bilimsel yönü ağır olan adam yani araştırmacı, bilimsel yönü olan, bir ürün geliştiren. Ama şimdi üniversitede yapılan tezler gibi değil, rafa da değil, masadan sahaya indiren bir özelliği vardı. Zaten Sedat Hoca TÜMOSAN'ı da öyle kurdu. Yani motor bilgisi var, doktorası var ve Konya'ya gitti yepyeni bir fabrika kurdu. Polatlı yolu üzerinde Avusturya'lılardan lisans alarak ORS'yi kurdu. Orada üç dört sene çok büyük çalışması var. Ondan sonra 1993 yılında Yavuz Motor Sanayi'yi kurdu Gölbaşı'nda. Sedat Bey hem akademisyen hem teknokrat hem bilgili hem de manevi yönü güçlü bir arkadaşımızdı.

TÜMOSAN'ın kuruluş felsefesi

TÜMOSAN demek motor demektir. Bakınız, Türkiye bugün bağırıp çağırıyor “Yerli araba üretelim.” diye. Yerli araba var ama motoru yok. Erbakan Hoca 1973'te dedi ki: “Biz uçak motorunu da, traktör motorunu da, otomobil motorunu da yapacağız.” O zaman Türkiye’de tek bir traktör motoru fabrikası vardı o da Türk Traktör. Sadece o yapardı motoru, gerisi ithal edilirdi. Zaten MSP'nin hükûmetten düşürülmesinin ana sebeplerinden biri de motor yatırımdır. Yani “Sen misin motor yapacak olan? Ya biz ithal edip satıyoruz, ne

güzel işte!” Sanayi Bakanlığından bir gün bana TAKSAN’cılar geldi, dediler ki: “Biz ithalatçıyız fakat sizin Bakanlığınız bir karar aldı, ‘İthalatı sadece üretimi yapan firmalar yapar.’ dedi.” Üretim yapan iki firma vardı o zaman; Transtürk diye bir firma -İstanbul’da Ermeniler ya da Yahudilerin elindeydi o zaman- bir de Makine Takım vardı Makine Kimya Endüstrisi’nin, bunun dışında üretim yapan yoktu. O zaman ne oluyor? Bütün ithalatı bunlar yapacak. Heyet dedi ki: “Ya arkadaş, biz iktidara getirdik sizi. Biz bunlarla rekabet ediyorduk şimdiye kadar, bizim bütün Anadolu’da elimizi kolumuzu bağladılar, hep ithalatı bunlar yapıyor, bunu kaldı- rın.” Ben, o zaman Hüseyin Kamil Büyükozer vardı Sanayi Dairesi Genel Müdürü, ondan rica ettim. Bana “ Kısa vadeli düşünüyorsun sen.” dedi. “Sen de burada uzun vadeli mi kalacağını düşünüyorsun?” dedim, üç ay sonra gitti, bizim ekip dağıldı zaten. Yani motor sanayi çok önemli bir şey sanayide. Motor bugün itici güçtür, bunu yaptığın zaman bunun yan ürünlerini, diğerlerini rahat yapabilirsiniz ve işte bugüne geldiğimiz zaman da hâlen bu motoru tam yapamadığımız için “yerli araba” diye bağırp çağırıyoruz.

Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan Hoca, bir kere dürüst bir adamdı. İnancılı, samimi, çok çalışkan, kendi konusunda Türkiye’de şu anda en iyi hocalardan biriydi. Erbakan’dan sonra bu konuları bilen, çok iyi bir teknokrat, ilim adamı, akademisyen, dürüst, çalışkan bir insandı. Yani bu kelimelerin her şeyi anlatması lazım. Teknolojide ürün geliştiren, tasarım yapan ve onu üreten bir kişidir diye özetleyebiliriz.

Sedat Çelikdoğan’ın Türk sanayisine kattıkları

Hocayı millî düşünceye sevk eden en büyük faktör -ben hep aynı şeyi söylüyorum, ben de 20 sene Erbakan Hoca’nın

yanında çalıştım- Prof. Dr. Necmettin Erbakan'ın dirayetinde olan bir kişiliktir. Türkiye'de daha tam anlayamadı belki ama Erbakan Hoca konuştuğu zaman 10 sene sonrasını görür söylerdi. Bunu bu toplum bu ülke anlayamadı. Yani Hoca Almanya'da elde etmiş olduğu deneyim ve tecrübeyle Ruhr havzasındaki bütün o makine, askerî araç ve mühimmatın Türkiye'de de Konya havzasında olmasını hayal ederdi. Konya'da bir motor fabrikası olacak, yanında diğer illerde de takım tezgâhları, elektrik tesisleri gibi birbirini entegre eden tesisler. İşte Sedat Bey bunu çok iyi kavramış, çok iyi anlamış, bu düşünceye erişmiş. Yerli sanayinin kalkınması, bu millî bir düşüncedir zaten. Eğer siz yerli sanayiye kalkındırmazsanız, ithalatımız 240 milyar dolar, ihracatımız 150-160 milyar dolar olur. Nedir bu? Çoğunlukla gıda ürünleri satıyoruz, bir ton gıda satıyoruz onun yanında yarım kilo, 1 kilo bir cep telefonu alamıyoruz, yani bir kamyon domates satıyorsunuz yanında bir bilgisayar alamıyorsunuz gibi bir hâle gelmiş bulunuyoruz. Onun için "Millî Sanayi" dediğimiz zaman mutlaka ana sanayi motor sanayinin, elektrik sanayinin, elektronik sanayinin olması gerekir. Bu da ancak araştırma-geliştirme faaliyetleriyle olabilir.

1986-1998 yılları arasında Devlet Planlama Teşkilatında bilim ve teknoloji sektörünü yönettim. Sedat Hoca'yla olan yakınlığımızdan dolayı, Erbakan Hoca'nın 1996 yılı Haziran ayında iktidara gelmesinden 10 gün sonra Sedat Bey'den bir telefon aldım, "Kemal, neredesin?" dedi. "Ben yerimdeyim." dedim. "Ya, ben de buradayım." dedi. "Neredesin?" dedim. "Ben 4'üncü kattayım." dedi. Ben de 15'teyim. "Gel görüşelim." dedi. Ben hemen indim. Yanına dört beş tane teknik arkadaş almış. Hocanın Başdanışmanı o zaman. "Ağır sanayiye nasıl kurarız, bu motor sanayiye nasıl geliştiririz?" için Sedat

Hoca'yı tekrar görevlendirmiş. "Ben 15 seneden beri bürokraside yokum. Böyle böyle bir konumumuz var, Hoca beni görevlendirdi. Uçak yatırımları gelecek, helikopter yatırımları, motor yatırımları gelecek, bunlarla ilgili araştırma-geliştirme programını başlatacağım. Sen de bu işin içindesin, bana yönetsel olarak nasıl yardım edersin?" dedi. "Ben sizin ekibinize yardım edeceğim." dedim. İşe başladım. İşte aynı binadayız, şimdiki Kalkınma Bakanlığı binasında. Şöyle böyle üç dört ay her gün iki günde bir çalıştık beraber. Ben Hoca adına... Çünkü ben üniversitelere proje verdiğim için hangi üniversitede hangi hoca var, ne var, kim var kim yok orada burada hepsini arşivlemiştim. Orta Doğu'dan, Boğaziçi'den, İTÜ'den tanıdığım birçok hoca vardı. Bu hocaları yavaş yavaş topladım, brifingler verdirdik beraber. Ondan sonra işte bu uçak ve helikopter yatırımları gündeme geldi. Yani Sedat Bey bunların öncüsü oldu tekrar. Ben "Araştırma-geliştirme hedefini nasıl 1'e çıkarırız?" hedefini kalkınma planına 1990 yılında koymuştum. O konuda da, uçak sanayisinde, motor sanayisinde böyle güzel projeler oluşturduk ama o iktidarın ömrü buna yetmedi diyebilirim.

Çok değerli bir Türk büyüğüydü. Yani bilhassa bu motor sanayi yatırımı konusunda Erbakan'dan sonra onun fikirlerini uygulamaya çalışan tek insandı. Şu anda öyle bir adam göremiyorum.



SADIK YAMAÇ

(Başbakanlık Eski Müşaviri)

Rahmetli Sedat Ağabey’le bizim ilk tanışmamız 90’lı yılların başı, ben Savunma Sanayii Müsteşarlığında bir uzmanım, o gün bizi ziyarete geliyor ve bizden 5-6 kişilik bir ekip oluşuyor, tesislerini görmek, yaptığı çalışmaları dinlemek üzere oraya geçiyoruz. Bu arada şu anki Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Faruk Özlü Bey de bizimle beraber. Onun tesislerine gittik, orada bize yaptığı işleri anlattı. Kabiliyetlerinin ne aşamada olduğunu, teknoloji üretmedeki cesaretini biz aslında ilk defa orada gördük ve Sedat Bey’in anlattıklarını hayranlıkla izlemiştik o gün. Onun akabinde de ben Savunma Sanayii Müsteşarlığına devam ederken onlar Başbakanlıkta bir ekip oluşturdular. 1996 yılında Refahiyol Hükûmetiyle beraber, Savunma Sanayii Müsteşarlığından da 3-4 arkadaşımızı oraya aldılar. En son “Tank, top, füze konusu ya da diğer kara sistemleriyle ilgili kim bu işi bilir?” diye baktıklarında da akıllarına ben gelmişim ve bana böyle bir teklifte bulundular. Biz de “Tabii ki, seve seve hizmet ederiz.” dedik ve birlikte çalışma hayatına başladık.

Sedat Çelikdoğan isminin çağrıştırdıkları

Türkiye’de çok görülmeyen bir insan tipiydi. Rahmetli teknoloji üretmede en cesur insanlardan biriydi. Belki bunun altyapısında rahmetli Erbakan Hocamızdan aldığı bir

birikim de vardı, bunun üzerine kurduğu bir yapıydı bu belki. Yılmıyordu, her dönem, her kim olursa olsun, hangi siyasi iktidar dönemi olursa olsun her zaman bu çalışmalarını hayata geçirme anlamında büyük gayretler gösterdi, hiç boş durmadı. Yaptığı çalışmaları da muntazam bir şekilde yapardı. Bir konuyu çalışırken etraflıca çalışırdı. Ben yaptığı sunumları hatırlıyorum. Başbakan Müşaviriydim, o Başbakan Başmüşaviriydi, o zaman biz D-8 projelerini çalışıyorduk. Bu, sadece savunma sanayi değildi, savunma sanayi ve teknoloji alanında yeni yapılanma çalışmalarıydı. Orada yaptığımız çalışmadan da gayet net bir şekilde hatırlıyorum, bir sunum hazırlamıştık, kelimesiyle, oradaki resimlerin seçimiyle, renkleriyle gayet intizamlı bir çalışma sergilemişti ve konuyu düşünürken de sadece böyle dar bir kapsama bakmayıp, dünyada ne oluyor ne bitiyor, geniş bir çerçeveden ele alarak değerlendirmişti.

Bugün ile geçmişini kıyasladığımızda -20 seneyi geçti- 20 sene önceki duruma baktığımızda, Türkiye’de teknoloji üretme anlamında çok ciddi bir zafiyet vardı. Aslında teknoloji üretebilmenin yollarından biri de ya AR-GE yapacaktınız ya da bir yabancıyla ortaklık yapacaktınız. Bunları rahat düşünüp analiz edebilen bir yapısı vardı Sedat Ağabey’in. Rahmetli Hoca’nın da Sedat Bey’e karşı tam bir güveni vardı, biz bu çalışmalarda Başbakanlıktan tam destek alabiliyorduk o zaman. Yaptığımız çalışmada da herhangi bir teknolojiyi kendi başına üretmek, bir de bir başkasıyla beraber üretmenin faydası nedir ne değildir, onları etraflıca değerlendirmiştik. Bu konularda çalışan 5-6 kişilik bir ekiptik Başbakanlıkta. Dışarıdan çok destek aldığımız da oluyordu ama orada çekirdek yapı olarak 5-6 kişiydik. O yapıyla Türkiye’deki mevcut birikim nedir, geçmişte yapılan hatalar nelerdir,

bunların tamamını masaya yatırıp onun üzerinden önümüzdeki süreçleri nasıl analiz ederiz, onları değerlendirmiştik. Ve gördüğümüz şey şuydu: AR-GE'ye ayıracak ciddi bir kaynak dahi yoktu. Sıfırdan başlıyorsunuz, yabancıların geçmişine baktığınızda herhangi bir teknolojinin kökeninde elli sene, altmış sene, yetmiş sene, belki yüz senelik bir altyapı vardı. Biz çok uzun süredir teknolojiden kopmuşuz maalesef. Bu eksikliği, açıklığı kapatabilmenin tek bir yolu çok pahalı yatırımlar ya da uzun süreçlerdi. Onun bir alternatif çözümü olarak da konsorsiyumlar oluşturulması ya da farklı ülkelerin ihtiyaçlarının bir araya getirilerek AR-GE yatırımlarını ya da büyük masrafları ülkeler arasında paylaşıp; sadece masraf paylaşmakla kalmayıp, teknolojiyi de aslında paylaşabilir hâle getirmek, hatta bir iş paylaşım modeliyle her iki tarafı da ya da karşılıklı tarafların tamamını da bu işten faydalanabilir hâle dönüştürme çabası içerisinde olmuştu. Gerçekten de o günün şartlarına baktığımızda çok mükemmel bir çözümdü. Bugün bile geçerliliğini koruyan bir çözüm olarak ortada duruyor bu konu.

D-8 Projesi ile Türkiye nasıl bir konumda olabilirdi?

O çalışmaların tamamını bugünle kıyasladığımızda yüzde yüz fark oluşurdu. Az önce bahsettiğim o konu, çok sayıda ülkenin ihtiyacını bir araya toplamak... Yabancılar bunu belli bir süre sonra yaptılar, geçmiş örnekleri var. F-35 savaş uçağı JSF (Joint Strike Fighter) diye önceden gündeme gelmişti o...

O günlerde gündemimize gelen savunma alanındaki projelerden birkaçını söyleyeyim. Bunların biri tank, biri uçak, biri de helikopterdi. Otomobilde ciddi çalışmalar oldu. Bu yaptığımız çalışmada analizlerimiz şöyleydi: Hazır alırsak

bunun bize getirisi nedir, bir lisans altında üretim yaparsak durum ne olur, AR-GE ve tasarım yaparak kendi sistemlerimizi üretirsek buradaki durum nedir, bunların tamamını masaya yatırmıştık. Tabii o günün kaynakları sınırlı olduğu için bunları doğrudan tasarım yoluyla üretmek çok kolay değildi. Bu da bizi farklı ülkelerin ihtiyaçlarını bir araya getirip birlikte çözüm üretmeye yönlendiriyordu. O günün perspektifi çerçevesinde biz stratejiler ortaya koymaya başladık. Savunma sanayi ve teknoloji alanında neler yapılırsa bunlar rahat aşılar, sorunlar rahat çözülür, gerek teknoloji birikimi gerekse mali kaynak ihtiyacı nasıl çözüme kavuşturulur, onları değerlendirmiştik. Yaptığımız çalışmaların tamamında da istihdam konusu, yatırım konusu, gelecekteki bağımlılık konusu, bugün özellikle hissettiğimiz teknolojik bağımlılıktaki açmazlar nedir ne değildir o zaman da ortaya konulmuştu. D-8'deki o 8 ülkenin birlikteliği de bu amaçla ortaya konulmuş, projelerin hayata geçirilmesini sağlayacak bir yapıydı. Önemli adımlar atıldı. Aslında o adımların atılması başkalarını da korkutur hâle gelmişti. Sektör büyük. Zamanında farklı alanlarda yapılan yatırımlar satanları hep tedirgin etmiştir, geçmiş yıllarda da çok yaşanmıştır bu.

D-8 projeleri aslında Müslüman ülkeler açısından bir milattı. O projelerin başlangıcı bütün ülkelere katkı sağlayacaktı. Her ülkenin bu anlamda bir paylaştımı vardı; hem işler birlikte çözülecekti hem de her ülke kazanacaktı. Ülkeler yaptıkları yatırımlar kadarıyla iş payı alacaktı. Dolayısıyla, kendi ekonomilerine artı bir katkı sağlayabileceklerdi. Geçmişte yaşanan örneklerden Stinger füzesi konusu vardır, farklı ülkeler ortaktır, biz de orada ortağız. Her ülke belli kısmını yapar, yapılan kısımların tamamı bir arada toplanır, iş paylaşımı, para paylaşımı, iş gücü paylaşımı ülkeler arasında

eşit bir dengede dağıtılmaya çalışılırdı. Bunun gibi bir modeldi bu; her ülkenin kazancı olacak bir modeldi. Aslında bu tehdit gibi de algılanabildi belki diğer ülkeler açısından ve bu anlamda D-8 ülkelerinin büyük bir kısmının büyük sıkıntıya uğradığını da biliyoruz biz 28 Şubat sonrasında.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine kazandırdıkları

Sedat Çelikdoğan Hoca, zamanında yaptığı çalışmaları, hiçbir şey yokken nasıl bir gayret içinde neler üretmeye çalıştıklarını da bize anlatırdı. Özellikle Ortadoğu Rulman Sanayi'nin kuruluşunda ciddi emekleri olmuştu rahmetlinin. O zaman ne bir doküman vardı ne bir teknolojik imkân vardı, bilgisayarlar daha yeni yeni ortaya çıkıyordu. Karanlık odalarda, izbe yerlerde yaptıkları çalışmalarla rulman yapabilmeyi başaramışlardı. Onu anlatırdı. O azim onda çok müthişti, bu azim onu hiç yıldırmamıştı. O azimle hep beraber devam etmiştik aslında biz de.

Savunma sanayi alanında da yapılabilecekler çoktu. Savunma sanayisinde daha yeni yeni teknoloji kurulmaya çalışılıyordu. Rahmetli Turgut Özal'ın attığı adımlarla yabancı sermaye Türkiye'ye getirilip ortaklıklarla, ortak yatırımlarla yerli üretimler teşvik edilmeye çalışılıyordu ama tasarım pek içeride değildi, tasarımlar genelde dışarıdaydı. Tabii bu bir başlangıçtı. İyi bir adımdı tabii ki o günün şartlarında ama geliştirilmesi gerekiyordu. Tamamıyla yeniden gündeme alabilmek için savunma sanayi ve teknoloji alanında yeni adımlar atılması gerektiği yolundaki çalışmalarını aslında Sedat Ağabey'le birlikte önümüze koyduk. O çalışmalarını birlikte neler yapılabilir şekliyle, uzun değerlendirmelerden sonra Sayın Başbakanımız rahmetli Erbakan'a sunduk. O

beğendikten sonra da onu Türk Silahlı Kuvvetleri'nin en üst seviyesinde, genelkurmay başkanları dâhil, millî savunma bakanları dâhil, Sayın Başbakanımız, Sayın Başbakan Yardımcısı Tansu Çiller Hanımefendi de dâhil, onların bulunduğu ortamlarda sunma şansına sahip olduk. Sedat Ağabey bunları hazırlarken teknolojik cesareti çok iyiydi. Yani bir teknolojiye ait bir şey üretilecekse onu engelleyebilecek hiçbir şey yoktu, söylenmesi gereken her şeyi çok rahat söyleyebiliyordu. Bunlardan biri özellikle benim kafamda çok yer etmişti. Savunma alanındaki eski tecrübeleri ya da geçmiş hataları değerlendirirken şöyle bir cümlesi vardı sunumunun içerisinde: "Otuz yılımız heba edilmişti." demişti. Karşı tarafta oturanlar da tamamıyla bunun muhataplarıydı. Yerli üretim yok, teknoloji yok, beyin gücü kullanımı yok, millî üretim yok, o slayt tamamıyla böyleydi. Savunma ve özellikle teknoloji alanında yaptığımız çalışma, Türkiye'de artık çözülmesi gereken konuların var olduğu inancıyla başlamıştı. Rahmetli Özal zamanında atılan adımlar vardı şüphesiz, onun yaptığı atılımlar da yabancı yatırımların Türkiye'ye çekilerek Türkiye'de bir şeyler üretilmesiydi, bu işlerden pay alınmasıydı. Belki bu vesileyle insanlar öğrenecekti ama biraz daha uzun süreli bir çalışmaydı. Sedat Ağabey de bunların tamamını daha kolay çözebilme adına savunma ve teknoloji alanında yeniden yapılanma çalışmasını başlatmıştı. Tabii ki Erbakan Hoca'nın desteği yine burada da tamdı ve oradan aldığı güçle bu çalışmayı, savunma alanında yapılacak tüm yatırımları değerlendirmeye almıştık. Tabii bunları değerlendirirken Türkiye'deki durum nedir, onları da çalışmak gerekiyordu. Burada yaptığımız değerlendirme sonucunda yapılan çok hatalar olduğunu gördük. Bu hataların tamamını sunuma da yansıtmıştık.

Acil alımlar Türkiye'nin bir yarasıydı. Özellikle Silahlı Kuvvetlerde sürekli acil alımlar bir şeyler yapılmasında, bir yatırım yapılmasında önümüzdeki en büyük engellerdendi. Slaytlardan birisinde “Acil alım yasağı” diye bir slogan yer alıyordu.

Stratejilerin tamamını oluşturduk. Bunun içerisinde bugünlerde tamamıyla oturmuş olan yerli firmalar lehine yüzde 15 avantaj sağlanan desteklerin temeli de o zamandan atılmıştı. O zaman Sedat Ağabey bunun çok mücadelesini vermişti. Çalışmalar böyle gitti.

Tabii ki savunma sanayisinde yaptığımız çalışmalar içerisinde savunma sanayisindeki büyük projelerinin tamamına el atma şansı oluşmuştu. Savunma Sanayi Müsteşarlığında bir şeyler yapma gayreti içerisindeydi bir taraftan ama bir taraftan da onlara bir yön vermek gerekiyordu, belki onların önünde açmazlar vardı, o anlamda Sedat Ağabey bunları rahatlatmak adına çok şey yaptı. Teknolojinin yurt dışına gitmemesine yönelik çok projenin önünde yurt içi çalışmalar yapılsın diye büyük gayretler gösterdi. Yerli firmaları bu anlamda tetikledi; ASELSAN'ı, TAI'yı, ROKETSAN'ı, yabancı ortaklı firmalar da dâhil diğer kurulmuş olan firmaların tamamını örgütledi, savunma toplantılarına, özellikle kuvvet komutanları ve Genelkurmay Başkanı'nın olduğu toplantılara onları da dâhil etti. O toplantılarda bunları gündeme getirdiler. Sağ olsunlar, o firmalarımızın üst kademedeki yöneticileri de bu işe destek verdiler, gönül verdiler o zaman, inandılar bu projeye, kendilerini onlar da ortaya koydular, “Evet, biz bunları yapacağız.” dediler, “Uçakları biz modernize ederiz.” dediler. Bunların biri F-4 uçağıydı, bir diğeri zirai ilaçlama uçağıydı, bir diğeri bir başka projeydi. Bu anlamda herkes elinden gelen gayreti gösterdi. O zaman

bir ruh oluşmuştu aslında. Hadi üretebiliriz, üretiriz gayreti oluşmuştu.

Teknoloji üretmek gerçekten zor. Geçmiş birikimleri ortaya koymak gerekiyor. Türkiye’de ortada oluşmuş ciddi bir birikim yok. Yabancıların birikimlerinden yararlanmak sizin hızlı girmenizi sağlıyor. Bunlar için modeller oluşturmak gerekiyordu. Konsorsiyumlar veya diğer ülkelerle yapılan ortaklıklar bunların bir aracıydı. Bu anlamda da özel çalışmalarımız olmuştu bizim.

Sedat Çelikdoğan’la anılar

Savunma sanayi ve teknoloji alanında yaptığımız ilginç bir çalışmanın sunumunu yapmıştık. O çalışmada yine bahsettiğim gibi üst seviyede herkes vardı, Türkiye’nin en üst seviyesi oradaydı. Çok beğendiler çalışmayı. Oradaki komutanlardan birkaçı “Bu çalışmayı bir de biz değerlendirelim müsaade edin de.” dediler ve bir aylık bir süre istediler. Sayın Başbakanımız rahmetli Erbakan Hoca da “Tamam, size bir ay süre” dedi. Yaptığımız çalışmanın tarihi ocak ayı sonudur, bir ay süre sonrası 28 Şubat’tır. 28 Şubat gündeme gelince “Ne yapacağız?” denildi. Biz birkaç arkadaş “Tankların üzerine çıkarız.” dedik, birkaç arkadaşımız “Olmaz.” dediler. Aslında o gün böyle bir şey yapılmamış olması bana Mısır olayını hatırlatıyor bugün. Belki erken bir devreydi Mısır için de. O gün itidalli davranılması birçok insanın kanının akmasına, birçok vatan evladının rahmetli olmasına ya da orada canını kaybetmesine sebep olacaktı. Bugünün şartlarında gelişti bunlar. Bugün konjonktür daha müsait oldu ve bugünün şartlarında bunlar daha oturmuş oldu. Sedat Ağabey’in böyle bir itidal yönü de vardı o günün şartlarında. Biz bunları Sayın Başbakana aktarmak üzere değerlendirmiştik

o günlerde. Ama teknolojik anlamda bir şey üretmek söz konusu olduğu zaman o durmazdı. 28 Şubat'tan sonra hepimizi bir yere sürdüler, hem de illegal yöntemlerle. Onlar acı günlerdi aslında, Türkiye için maalesef üzücü günlerdi.

Bizim Sedat Ağabey'le birlikteliğimiz hep devam etti. Ondan sonra bir müddet OSTİM'de beraberdik. OSTİM'in teknoloji üretme anlamında çok büyük gayretleri vardı, Orhan Ağabey bize bu anlamda imkânlar sundu, "Gelin buraya, üniversite kuralım, teknoloji üretelim, tren işine girelim, başka çalışmalar yapalım, kümelenmeler yapalım." şeklinde gayretleri oldu. Ben de bir müddet burada koordinatörlük görevinde bulundum. Rahmetli Sedat Ağabey'in görevi burada hep devam etti. Yine o zaman kader bizi bir araya getirdi, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri (ARUS) diye bir kümelenme gündeme geldiğinde tren işinde, metro işinde, raylı sistemler işinde "birlikte çalışabiliriz" konusu gündeme gelmişti. Entegratör firmaya ihtiyaçları vardı, HAVELSAN'ın da ciddi bir entegrasyon kabiliyeti vardı. "Tamam Sedat Ağabey, ben bu entegrasyon görevini üzerime alıyorum." dedim. Biz birlikte Eskişehir'deki ve Adapazarı'ndaki tren tesislerini gezdik ve yetkilileriyle görüşmeler yaptık, oradaki kabiliyetleri gördük. Oraya yapabileceklerimizi, oraya katma değer olarak ne sağlayabileceğimizi anlattık. Bir taraftan Türkiye'nin ihtiyaçları durmuyor; tren ihtiyacı var, metro ihtiyacı var, alımlar gerçekleştirilmeye çalışılıyor. Bürokrasi zaman zaman çaresiz kalıyor, hızlıca alım yapmak istiyor. Yerlileştirme imkânları Türkiye'de tam oturmamış, orada yerlileştirmeye ilgili şartları çok fazla koyamıyorlar ama Sedat Ağabey bunu her yerde, her ortamda anlattı. Gerek millî uçak projesinde, gerek millî tank projesinde, gerek millî motor projesinde, hepsinde önyak olmaya çalıştı, hiç

durmadı, hayatı hep teknoloji üretmekle geçti. Bir taraftan kendi firması vardı ama Türkiye'ye çok şey sağlamak üzere, Türkiye'de teknoloji gelişsin diye çok gayreti oldu.

Manevi bir yönü vardı. Nerede metruk kalmış önemli bir enbiyanın, evliyanın, büyük insanın kabrini görse onu kalkındırırdı, onu ayağa kaldırırdı, imar ederdi orayı, orası için emek sarf ederdi. O anlamda da özel manevi çalışmaları vardı.

Mali yönü vardı. Mali yönü yanında geçmişte teknolojik birikimler yönü vardı. Cesaret yönü vardı; böyle millî cesarete sahip insanlara ihtiyaç var. Liderlik yönü vardı; liderlik eden insanlara ihtiyaç var. Bilgiliydi. Bilen insanlara ihtiyaç vardı. Proje yönetimiyle, teknoloji üretimiyle, tıkanan yerler neresi olur, nasıl çözülür, her biri ayrı bir teknolojidir. Sedat Ağabey işte bütün vasıflara sahipti.

NURETTİN ÖZDEBİR

(Ankara Sanayi Odası Başkanı)

Sedat Hoca'yla ilk defa, yanlış hatırlamıyorsam, OSTİM'in bir toplantısında tanıştım. Çok uzun yıllar önceydi. O zaman kendisi dikkatimi çekmişti zaten, millî ve yerli duruşunu, yerli malına olan, yerli sanayinin gelişmesine olan aşkını gördüğümde kendisinden çok etkilenmiştim. Kendisinden çok öğrendiğim şeyler de oldu.

Türk sanayisinin gelişmesi, özellikle de savunma sanayisinin gelişmesiyle ilgili çok ciddi emek vermiş insanlarımızdan biri. Hatta geleceği görüp, daha biz yerli tankı yapmadan seneler önce, belki bundan yirmi sene önce Türkiye'nin motor yapması gerektiğini söyleyen ve yerli tankın nasıl üretileceğine kafa yoran insanlardan birisiydi. Bu anlamda, geçmişiyile, daha önceki yapmış olduğu görevlerle, birikimiyle Türkiye'yi ve Türk sanayisini tanıyan, bu yolda sevdalı bir insandı.

Sedat Çelikdoğan'ın geçmişinde rahmetli Erbakan Hoca'yla beraber bulunduğu dönemde Türkiye'nin sanayisinin planlanmasında, sanayinin gelişmesi için yapılması gerekenler konusunda çok çalışması var. Bu çalışmadan kalan ciddi de bir birikim var kendisinde. Özellikle OSTİM'deki sanayinin gelişimi açısından son derece yapıcı katkıları olduğunu görüyorum, bunda hakkını vermek lazım. Yani bir Cevat Dündar'ın OSTİM'in kuruluşunda ne kadar emeği varsa, bir Orhan Aydın'ın OSTİM'in gelişmesinde ne kadar emeği varsa,

oradaki kümelerin gelişmesinde, sanayicimizin gelişmesinde, sanayiciye yol göstermek, hedef göstermek açısından onlarla yarışacak kadar Sedat Hoca'nın da emeği vardır OSTİM'de.

Sedat Hoca ile anılar

İki şey söyleyeyim. Biri, çok yıllar önce kendisinin yerli tank üretimiyle ilgili bir sunumu vardı. Çok teferruatlı, güzel, detaylı bir çalışmaydı. O zaman Sedat Hoca'nın aslında ne kadar derin bir insan olduğunu görmüştüm.

İkincisi ise, Gölbaşı yolunun dışında, Konya yolu üzerinde bir fabrikası vardı, dizel motorlar üretiyorlardı. Bir gün ziyaretine gittim, yaptıkları üretimi gördüm. Onu anlatırken ne kadar büyük şevk ve zevkle anlattığını hiç unutamıyorum. Gerçekten bu işi para kazanmak için değil, ülkeye hizmet etmek için, birtakım şeylerin bu ülkede de yapılabilirliğini ispat etmek için yapan iddialı bir insandı.

Sedat Çelikdoğan'ın misyonunun devamı

Tabii, aslında Sedat Hoca burada bir sembol. Bizim bu örnekleri çoğaltabilmemiz lazım. Bu ülkenin en büyük zenginliklerinden biri insan kaynağı. Bu insan kaynağını biz ne kadar iyi yetiştirebilirsek bu ülkenin gelişmesi, bekası ve bağımsızlığı için o kadar fayda sağlamış olabiliriz. Bu anlamda, Sedat Hoca gibi, hem teorik bilgisi hem uygulamayla ilgili bilgileri olan hem de yerli ve millî, bu ülke için bir şeyler yapmaya gayret etmiş, bunu kendisine hedef seçmiş gençleri yetiştirememiz lazım. Bu anlamda maalesef bazı değerlerimizi, bizi biz yapan vasıflarımızı ve özelliklerimizi yitirmiştik. Şimdi yeniden onları kazanmaya çalışıyoruz. Bunları kazanabilirsek yeni Sedat Çelikdoğanlar, yeni icat çıkartacak mühendisler, bu ülkeyi geleceğe taşıyacak gençleri yetiştirebiliriz.

METE GÜNDOĞAN

(Prof. Dr., Eski Başbakanlık Müşaviri)

Sedat Çelikdoğan Hoca'yla tanışmam Erbakan Hoca vasıtasıyla oldu. 1994'lü yıllardı, Erbakan Hoca bir gün beni aradı "Sedat Bey Genel Merkezde bir çalışma yapıyor, bir taslak çalışması yapacak, bu çalışmaya sen de katıl." dedi. Ben de gittim. Refah Partisi Genel Merkezinde o sırada tanımadığım arkadaşlar da vardı, partiden arkadaşlar da vardı, Sedat Ağabey de aralarına oturmuştu. Ben de gelince Erbakan Hoca Sedat Ağabey'e de haber vermiş "Mete de size katılacak " diye. Daha görür görmez -biz kendisiyle tanışıyor, görüşüyor değildik ama- hemen "Oo Mete, hoş geldin, sen de gel. Biz de seni bekliyorduk." dedi ve sıcak bir havayla tanıştık. Yani işte "Ben şuyum, şöyle geldim, bana da şu toplantıya katılmamı söylediler." filan gibi sözler dememe gerek kalmadan kapıdan görür görmez hemen. O toplantılara benzer birkaç toplantı daha yapıldı. Refah Partisi de o sıralarda iktidara doğru yürüyor, işte 95 seçimleri oldu, 96 seçimleri oldu, o sırada birkaç defa toplantı yaptık beraber. Hoca hükûmeti kuracağı zaman, 1996'da, "Sedat çalışma yapıyor içeride, sen de yanında bulun." diye tekrar bana telefonla haber verdi. Gittim baktım, Sedat Ağabey, bir arkadaşımız yanında, harıl harıl, bir sürü kâğıt, böyle bir şey tasarlamaya çalışıyor. Hemen yanına oturdum. İşte "Ya, neyle karşılaşacağımızı bilmiyoruz. Bu hükûmet bize ne bıraktı

onu da tam bilemiyoruz. Ama bizim çok fazla vaktimiz de yok, çok alternatif şansımız da yok, her attığımızı 12'den vurmamız lazım Mete, tamam mı?" dedi. Hoca daha iktidara oturmadan biz giriştiğimiz zaman neye nasıl girişeceğiz, ne yapacağız, bunları çalışmaya başlamıştık.

"Sedat Çelikdoğan" isminin çağırtırdıkları

"Sedat Çelikdoğan" deyince benim ilk aklıma gelen bir mekanik analitik düşünce ve çok net bir düşünce kabiliyeti. Sedat Ağabey olaylara kendisi motor profesörü olduğu için, motor alanında bilgisi çok net olduğu için... Mesela bir motora baktığınızda birçok parça değişik istikametlerde, değişik şekillerde hareket hâlinde ama onlar son tahlilde bir yere güç aktarır. Sedat Ağabey de böyle, pek tanımayan insan çok farklı şeyler konuşuyor zanneder, aslında onların hepsini topladığınızda bir yere bir güç aktarımı vardır yani sonunda bir hedefi vardır. Ben Sedat Çelikdoğan Hoca'yı hedefi olan, istikameti olan insan olarak tanıyorum. "Sedat Çelikdoğan" deyince üçe ayırabilirim kendi kafamda. Bir manevi tarafı vardı ki, çok ağır bir manevi taraf. Mesela Türkiye'de var olan bütün maneviyat, evliyalar, işte ehli beytten olan şahıslar, bu gibi şeylerin hepsini bilirdi. Mesela diyelim ki ben "Balıkesir'de, Edremit tarafında, işte orada şu var, şunu ziyaret ettin mi, bunu ziyaret ettin mi?" diye sorduğumda hepsini tek tek bilirdi. Ben Bartın'da görev yaparken "İşte orada Ebu Derda Hazretleri var, onu bilir misin, ziyaret eder misin?" diye... Bir gün kendisine: "Sedat Ağabey, bunları nereden biliyorsunuz?" dedim. Onun kayınpederi de bu manevi şahısların nerede bulunduğu, neler dediğine, nasıl hareket ettiğine, bunlara çok meraklıydı. O "Bunlar rastgele olan şeyler değil, uzun uzun çeşitli metotları var, metodolojisi

var. Yani bir insan evliya mıdır, değil midir yani bu hürmete layık mıdır, değil midir, istikameti düzgün müdür, değil midir, bunlar için uzun uzun çalışma yapıyor insanlar. Ben öyle pat diye söylüyorum ama bunun arka planında istişare ettiğim, bildiğim, düşündüğün çok şeyler var.” demişti. Böyle manevi bir yönü vardı. Ta Edirne’de Hasan Sezai Hazretleri mesela, ki oğlunun isminin birini de “Sezai” koymuştu ondan etkilenecek. Edirne’ye gidersiniz, orada falanca, Hasan Sezai Hazretleri var, Bartın’a gidersiniz işte Ebu Derda Hazretleri var. İşte Balıkesir’e gidersiniz Hacı Bayram-ı Veli Hazretlerinin talebelerinden Şeyh Lütfullah Efendi var. Bu evliyaları çok iyi bilir, bu manevi tarafıyla.

Biz D-8 çalışmalarında, hatırlıyorum, 15 Haziran 1997’den üç dört gün önce Çırağan Sarayı’ndaydık, D-8 kuruluş çalışması için devlet ve hükûmet başkanları bir araya gelecekti. Biz de arkadaşlarla akşam vakti Çırağan Sarayı’nın kafesinde havuzun kenarında oturduk, yemekten sonra çay içiyoruz, hoş sohbet, Sedat Ağabey geldi dedi ki: “Yukarıda Yahya Efendi Hazretleri var, siz biliyor musunuz?” dedi. “Ağabey, ben bilmiyorum.” dedim. “Gel, onun dergâhı var burada, oraya çıkalım, yatsıyı orada kılarız.” dedi. Birkaç arkadaşla çıktık, Sedat Ağabey önde. Dergâha girdik, namazımızı kıldık, ziyaretimizi yaptık, Allah kabul etsin. Bu manevi tarafı, maneviyat peşinde koşan bir Sedat Çelikdoğan. Bu bir tarafı. Böyle bir sığınak gibi bir şeyi oluyordu, bir hâli vardı yani. O maneviyatından geliyor diye düşünmüşümdür her zaman.

Bir de akademisyen yani profesör doktor Sedat Çelikdoğan; üniversitede motorlar kürsüsünde Erbakan Hocamızın asistanlığında bulunmuş ve çok net mekanizmaları da kendisi de üretimde olduğu için, ürettiği için çok iyi bilen

bir adam. Ders anlatışı çok şahaneydi, hiçbir boşluk yoktu ders anlatışında, konuları izah etmesinde çünkü anlattığı şey zihninde canlı olan bir şeydi, ürettiği bir şeydi, hiçbir parçayı unutmaz, hiçbir mekanizmayı, hiçbir hareketi unutmaz, hepsini tek tek sırasıyla anlatırdı... Erbakan Hoca'yı bu açıdan çok andırırdı, ondan ilham almıştı yani. Erbakan Hoca'nın bir anlatım tarzı vardı, akademik ya da sosyo akademik şeyleri, ona çok benzetirim Sedat Ağabey'i.

Bir üçüncü özelliği de, normal, bildiğimiz bir uzman; vatanını, milletini seven, istikameti olan bir adam. Orada da memleket için bir şeyler yapılsın diye, daha ileriye gitsin diye, sanayi kalkınsın diye gayret eden, işte "Üretmeden olmaz. Üretim, üretim, üretim." diyen birisi. "Mesela ne yapıyorsunuz? Patent alıyorsunuz, başkasının tasarlamış olduğu bir şeyi, bir makineyi kullanmak için önce o makineyi üretmek istiyorsunuz ama tasarımı yapmazsanız makineye gelince sanayide sizin alacağınız pay azalıyor." derdi. Tasarımını da sizin yapmanız lazım, işin tasarımına kadar giderdi. Dolayısıyla, orada da bir memleket sevdalısıydı. Bu memlekette üretim artsın ama hangi üretim artsın? Taklit değil yani dışarıda üretilmiş olan makineyi, bir motoru gelip biz de burada üretilim, böyle değil; hem tasarlayalım hem üretilim hem de bu üretim devletin doğal işleyişi içerisinde teşvik edilsin. Bunu isterdi.

Mesela D-8 çalışmalarının bütün safhalarında Sedat Ağabey bulundu ve bütün çalışmalarda, projelerde, tamam, yabancı yatırım mı yapacak, mutlaka offset olarak yerli katlı olarak bunu düşünelim. Yani bizim yerli sanayi katkımız buna ne kadar olmalı? Bunlar mutlaka dâhil olsun, bunlar içerisinde olsun bu çalışmaların, bu programın. Bunlar olmadan hiçbir projeyi gözü kapalı, paket hâlinde almak istemezdi.

Kendisi bizzat çalışırdı, çalışmak isterdi ve hesapları kontrol ederdi. Mesela hesap makinesinde bile kafasına yatmazsa hemen böyle kontrol ederdi. Mesela o, o zamanki profesörlerin yaklaşımları. Şimdi biz çok sık kontrol etmiyoruz yani güvendiğimiz zaman bırakıyoruz. Offset hesaplarında bizzat kendisi çalışırdı. Yani dışarıdan bir yatırımcı gelecek bu memlekette diyelim ki herhangi bir makineyi üretecek, Sedat Ağabey “Biz böyle bir şey istemiyoruz. Gelecek üretecek o, benim katkım ne olacak?” derdi. Yapabileceğimiz maksimum katkıyı almaya çalışırdı, pazarlığı orada yapardı: “Biz maksimum ne kadar katkı verimiz?” “Offset, offset, offset” diye diye sonunda günümüzde artık “Yabancılar yatırım yapacaksa bunun yerli katkısı ne kadar olacak?” diye konuşulmaya başlandı. Ben mesela 96'lara kadar bunun bu kadar sık konuşulduğunu hatırlamıyorum. Bu yani “Yerli üretim olsun.” Sedat Ağabey'in ciddi bir katkısıdır. Mesela, bir cesaret işi, kendisi biliyorsunuz motor üretiyordu. Yani Türkiye’de motor üretilir mi? İşte üretiyordu, üreten bir adamdı. Ve ben birçok kişiyi Yavuz Motor’a götürürdüm. Girişte bir motor nasıl çalışıyor onu gösteren bir motor aksamı vardı. Bazı sanayicileri götürdüm, daha kapıdan girer girmez hemen “Ya şuradan anlatmaya başlayayım.” deyip her şeyi anlatırdı. Önce teorisini, gerekirse kâğıt üzerinde çizimini yapar, ondan sonra da sahada nasıl uygulanıyor, nasıl yapılıyor, bunları söylerdi ve dolayısıyla bu cesareti verdi. Bana göre bir: “Yerli katkısı ne olacak?” sorusu artık soruluyor. Becerebiliyor muyuz? Bazen beceremiyoruz, belki de hiç beceremiyoruz. Ama bu soru soruluyor ya, soru sorulması bence önemlidir çünkü sen beceremezsin ama bu soru sorulmaya devam ederse günün birinde beceren bir adam çıkar bütün şeyi o yapar. Bu, memlekete çok büyük bir katkıdır. O, soruyu soruyordu.

İkincisi: Hiçbir kompleksi yoktu. Mesela “Biz her şeyi yapabiliriz Türkiye’de, üretemeyeceğimiz hiçbir şey yok.” derdi. Yarım kalan bir proje, pek kimsenin bilmediği bir şey vardır, bunu belki ilk defa paylaşacağım: Boeing ile McDonnell Douglas “joint” ediyorlardı, birleşiyorlardı, “merge” edeceklerdi, 1996 sonu, 1997’li yıllar. Bir gün oturuyoruz, “Sedat Ağabey, Boeing ile McDonnell Douglas merge edeceklermiş, birleşeceklermiş, iki dev firma.” dedim. Şimdi bu kadarcık bir söze bile dedi ki: “Sen araştırabilir misin Londra’dan? Bunlar birleştiği zaman, bunların MD-90 serisi uçakları var...” “Bunların hangisini üretecekler, hangisini üretemeyecekler, bunların bir araştırmasını yapabilir misin?” Arıştırdık ve MD-90 Boeing 737 ayağı, 150 yolcu kapasiteli bir uçak. “Ya, bunlar bu uçağı üretemeyeceklerse bize ucuza satabilirler.” dedi. Çünkü o sırada öyle bir örnek vardı önümüzde; Almanya’nın bir uçağını B.J. Habibie 1 dolara Endonezya’ya almıştı. Yani onlar da o uçağı vermek istiyorlar Endonezya’ya. Kapatıyorlar fabrikayı, fabrikayı komple Endonezya’ya aktaracaklar. Tabii başka gelirleri var, başka kabiliyetleri var. Böyle bir örnek kafasında var. Dolayısıyla biz hemen McDonnell Douglas’la ilişkiler kurduk, yazıştık ve iş şu noktaya doğru gitmeye başladı: Biz bu 150 yolcu, orta gövdeli bir yolcu uçağı üreteceğiz Türkiye’de. MD-90 serisi uçak fabrikasının tamamını civatasına varıncaya kadar sökecekler, Anadolu’da işaret edeceğimiz bir yere kuracaklar. Biz bu çalışmalara başladık. Erbakan Hoca da “Bunu gizli yapın, kimseye söylemeyin, şimdi dünyayı başımıza yıkarlar” dedi. “Biz bütün bu parametreleri tek tek çalışalım.” dedik. MD-90’ı çalıştık; nereye kuracağız, ne yapacağız? Orada sökülecek... Sedat Ağabey “Biz bunlara diyelim ki, beş yıl içerisinde her şeyiyle birlikte fabrikayı, civatasına kadar söksünler, gelsinler bizim göstereceğimiz

yere taksınlar. Bütün işçisi gelsin, mühendisi de gelsin. Sırayla, mesela diyelim ki en az gelen yetiştirsin, 6 ay sonra gitsin, yerine Türk'ü koyalım. Herkesin yanına bir Türk mühendis, bir Türk memur, Türk uzman koyalım, yetiştiren adam gitsin. 5 yıl boyunca, 5'inci yılda en kalifiye adamı gitsin ama 5 yıl boyunca benim mühendisimi de yetiştirsin. 5 yıl sonra biz bu fabrikayı komple devralmış olalım.” Bir anda, düşünebiliyor musunuz, siz, 25 yıl gerektiren bir know-how, bir birikimi 5 yılda alacaksınız. Bu müthiş, bizim için çok heyecanlı bir şeydi. O sırada onlarla çalışıyoruz, ön taslaklarını hazırlamaya başladık. Yeter ki ülkemizde bu yatırım yapılsın.” Ama o hükûmet gitmeseydi bugün Türkiye MD-90'ı üretecekti. Çünkü Boeing 737 eşdeğeri, iki uçak aynı klasmanda, birbiriyle aynı firma yarış edecek, rekabet edecek hâli yok; birini devre dışı bırakacak, ötekiyle devam edecek. Devre dışı bıraktığını ben Türkiye’de üreteceğim ve bunun da ön kabulleri filan yapıldı, ön görüşmelerini yaptık ve iyi gidiyordu. Hükûmet ayrıldıktan sonra Türk Hava Yolları 50 küsür uçak satın aldı. Hâlbuki bizim Türkiye’de yaptığımız 50 uçak 5 sene sonra bizim ürettiğimiz yerli uçak olmuş olacaktı. Bu vizyon Sedat Ağabey’in vizyonu. Nereden çıktı? “İki uçak fabrikası ‘merge’ edecek, birleşecek, ticari evlilik yapacak.” deyince, Sedat Ağabey’in hazne dolu, hemen oradan böyle “Sen şunu yap, sen şunu yap, şunu yapalım, bunu yapalım...” çıkıyordu. Yani oturduğunuz yerden bir şey söyleyin, “Bunu memleketin hayrına nasıl üretime çevirebilirim?” diye düşünen bir adam var karşınızda. İşte Sedat Çelikdoğan böyle bir adamdı.

Sedat Çelikdoğan’ın mühendislik anlayışı

Şimdi günümüzdeki mühendisliğe de haksızlık etmeden bir şey söylemek istiyorum. Sedat Ağabey’in yani ekibin

mühendisliği daha mekanik ağırlıklıydı ve “yerli ve millî” olarak yapılabilirdi. Bir motor, bir makine yapacaksınız, birkaç makine mühendisi bir araya gelerek onu üretebilirdi. Onların zamanında mühendisliğe gelen öğrenci sayısı azdı ve mühendisliğe gelen öğrenciler de zeki idi. Yani günümüz sıkıntılarını da göz ardı etmemek lazım. Haksızlık etmek istemiyorum meslektaşlarıma yani şu anda yaşadıklarımızı biliyorum. Ama bir Erbakan Hoca, bir Sedat Hoca gibi hocalar döneminde -ben onlardan da çok dinlediğim için eğitimleri- orada daha azdı ve iş başında da eğitiyorlardı. Yani direkt olarak sanayiye girip yapmaya çalışıyorlardı, üretmeye çalışıyorlardı; dökümse, gidiyorlardı dökümhanede bizzat kendileri başlarında test ediyorlar ve üretmeye çalışıyorlardı. Günümüz biraz daha farklı. Günümüzde öğrenci sayısı fazla, liseden gelen öğrencilerin eksiklikleri fazla, onları telafi etmek için vakit geçiriyorsunuz ve günümüzde artık elektromekanik -onun için mekatronik diyoruz ya- yani elektrik var, elektronik var, malzeme var, makine mühendisliği var, çok multidisipliner oldu. Yani bir arabayı üretmek için önceden üç beş makine mühendisi bir araya gelip de Devlet Demiryolları’nın cer atölyesinde araba üretebilirler. Ama şu anda siz mevcut kalifikasyondaki bir arabayı üç beş makine mühendisini bir araya getirerek ürettiremezsiniz. Mekaniğini yaparsınız ama biliyorsunuz arabalar içerisinde artık elektronik var, öyle sensörler konuluyor ki, mesela yol çok kötü, gaza basıyorsunuz, o arabanın akli diyor ki: “Yok, burada gaza basılmaz. Sen bastın ama ben ona göre yanma odasına ona fazla mazot ya da benzin vermeyeceğim.” diyor. Ama onların doğal pratik uygulamaları çok daha önemli yani bizim açımızdan önemlidir. Mutlaka çocuk yetişmiş olacak, pratikten gelmiş olacak ve bir şeyleri yapabilsin

istiyorlar. Mesela mühendislik 3'üncü sınıfa gelen öğrenci artık her şeyi tamamlamış, piyasada bir şeyler yapmak isteyen bir uzman oluyordu. Bir de o dönemin bir şansı, Almanya'dan İkinci Dünya Savaşı sonrasında kaçan birçok mühendis ve profesörler İstanbul Teknik Üniversitesi'nde öğretim üyeliği yaptılar, onların talebeleri aslında bunlar. Daha sonra Almanya'ya da gittiler. Dolayısıyla, böyle hocaların kıymeti bilinemedi bana göre; ne Erbakan Hoca'yı tam olarak anlayıp değerlendirebildik ne Sedat Ağabey'i.

Kendisi iyi bir Müslüman, iyi bir akademisyen ve Türkiye için idealleri olan bir adam. Ve şuna çok üzülüyordu: Mesela "Bizler lokomotif yapabiliriz, vagon yapabiliriz. Vagon yapmak nedir ki! Dışarıdan gene bunlar vagon alıyor." diyordu. Beni gecenin bir vaktinde arayıp birkaç bürokrat ismi sordu. "Bunları tanıyor musun Mete?" dedi. "Ağabey, birini tanırım, diğerini tanımam. Nedir?" dedim. "Ya, bunlara şu kadar anlattık, gittiler gene bizim çok rahat üretebileceğimiz vagonları yabancılara verdiler. Şu kadar zarar. Bu memleket, bu sanayici nasıl ekmek yiyecek, bu çocuklar nasıl iş bulacak?" dedi. Geceleyin saate baktım bir buçuk, ikiydi. Gece bir buçuk, ikide 70 yaşında bir adam dertlenmiş... Böyle bir adam yani.

Allah gani gani rahmet etsin. Allah sayılarını artırsın. Neticede Anadolu coğrafyası, münbit bir coğrafyadır, toprağı bereketlidir. Hiç ummadığın, bilmediğin insan böyle cevher gibi çıkar karşınıza gelir dikilir yani. Allah bu gibi insanların sayısını artırsın.



ARİF ERSOY

(Prof. Dr., ESAM Yönetim Kurulu Üyesi)

Sedat bey’le Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Merkezinde yönetim kurulunda olduk. Daha sonra OSTİM’de görev aldı. Orhan Bey’in OSTİM’in gelişmesine ve dünyada örnek bir sanayi olmasında önemli katkısı olmuştur. Sonra Sedat Bey de o çalışmalara katıldı. “İslam Coğrafyasının Sanayileşmesinde OSTİM Örneği” diye birkaç çalışmamız oldu. Sonra Afrika’da 3 ülkede OSTİM örneği sanayi bölgesinin yapılması üzerinde durduk. Bunlar Tanzanya’da Darüs Selam, Kenya’da, bir de Fas’ta olmak üzere... O çerçevede bir projemiz daha vardı. Küçük ve Orta ölçekli işletmelerin verimliliğini nasıl artırabiliriz projesi. Bununla ilgili bir model üzerinde çalışıyorduk. O konuda da kendisinden çok bilgi edindim. Dolayısıyla, Erbakan Hoca’da gördüğüm tüm meziyetleri Sedat bey’de de gördüm. O meziyet de şudur: Bir insan inanç ile bilgiyi, ilimle birleştirirse bu insan feraset sahibi olur. Feraset öngörü, anlayış, sezgi, vizyon sahibi olmak demektir. Dolayısıyla Sedat Hocamız imanı ile ilmini birleştirdiği için feraset sahibi, önemli bir iş adamı, bilim adamı ve girişimciydi. Bu feraset sahibi olan insanlar olayın sadece görünen tarafını bilmezler, arka yönünü de bilirler, tahmin ederler. Onun bu konudaki yaklaşımları beni çok etkiledi. Biz böyle büyük şahıslara “örnek insanlar”, “çığır açan önderler” diyoruz.

Kendisi tabii bir sürü sıkıntılar çekti, belli kurumlarda işbaşına geldi, Türkiye'nin sanayileşmesinde önüne hep engeller çıktı. En sonunda da -baktı ki bütün yollar kapanıyor- kendisi Türkiye'nin ihtiyacı olan bir motor fabrikası kurdu. O fabrikayla ilgili bize bilgi verirken onun tavrını, hareketlerini takip ettim, fabrikanın içinde bir işçi gibi dolaşılıyor, büyük bir bilim adamı gibi olaylara vâkıf anlatıyor, bir de yorulma bilmeyen bir azim ve iradeyle hareket ediyor. Dolayısıyla, tarihte çığır açan liderlerin özelliği şudur: İnanırları gibi düşünürler, düşündükleri gibi konuşurlar, konuştukları gibi de yaşarlar. Orada bize bilgi verirken o tavrına baktım ki, inancı azmini belirliyor, ilmi sözünü belirliyor, fabrikası da uygulamasını belirliyor. Dolayısıyla, bu önemli bir şeydir. Eğer insanın inancıyla düşüncesi, düşüncesiyle sözü, sözüyle hayatı, uygulaması birbirini tamamlarsa o insan o yaşadığı toplumun ufkunu açar. Dolayısıyla, Sedat Bey, Erbakan Hoca gibi Türkiye'de sanayileşmenin niçin gerekli olduğunun farkına varan, önce inanan, sonra onu ilmen ispat eden, daha sonra bulunduğu her yerde onu tartışan, en son olarak da kurduğu kendi fabrikasıyla bunu anlatan insandır. Bu bence erdemli insanların veya önder dediğimiz insanların temel özellikleridir.

İşte bu yolda onu farklı yapan, bilgisini sürekli artırması, güçlü bir imana sahip olduğu için varmak istediği hedefin ilimle olacağını fark etmesi ve ilmini de geliştirmesidir. Müslüman âlimlerinin dünya görüşü budur. Onlar ilmi ilim için yapmazlar, ilmi fayda için yaparlar. Onun için faydasız ilimden Allah'a sığınır. O ilmi de nasıl topluma faydalı hâle getireceğiz, nasıl üretime dönüştüreceğiz, bu konuda bütün engellemelere rağmen, bütün karşı tarafların oynadığı oyun ve hilelere rağmen o fark etmişti ki, Türkiye,

potansiyeli büyük olan bir ülkedir, dünyanın merkezindedir ve dünyanın gidişatını etkileyebilecek bir tarihî müktesebata sahiptir. O, tarihimizi de çok iyi biliyordu. Dolayısıyla, kendine güvenerek bu bilgisini, inancını eyleme, uygulamaya dönüştürüyordu ve en son kurduğu fabrikada da bunu hâliyle gösteriyordu.

Sedat Bey şuna inanmış, iman etmiş birisiydi: Türkiye, ham madde ihraç ederek gelişemez, montaj sanayisinde de ileri gidemez. Öyleyse Türkiye gerçek manada sanayileşmelidir. Bununla ilgili kurulan kuruluşlarda aktif yönetici oldu, danışman oldu, ondan sonra atılan temellerin bir an önce uygulamaya dönüşmesi için işleri takip etti, çıkan engelleri bir bir atlamaya ve aşmaya çalıştı.

Sedat beyin en belirgin özellikleri, Bir: Güçlü bir inanç, İki: Türkiye'yi merkez kabul etme, Üç: İlmî gerçekleri fark ederek azimle onları hayata aktarmayı kendisine gaye edinmesi. Niçin o örnek bir insandır, tekrar edeyim: İnandığı gibi düşündüğü için, düşündüğü gibi konuştuğu için, konuştuğu gibi de yaşadığı için. Şimdi Türkiye eğer kendi silahını yapıyorsa, Türkiye'de bu konuda önemli adımlar atılıyorsa, bilelim ki, o önde gidenlerin, önderlerin oluşturduğu birikimi, onların yanında çalışan, onları dinleyen, onlardan öğrendiklerini şimdi uygulayan insanlarımızdır. O açıdan onlar Türkiye'nin yeniden büyük bir Türkiye olması konusunda bazı engellerle karşılaşsalar da çok önemli adımlar atıldılar.

Çünkü en ufak engelde biz yılıyoruz, yorgunluk hissediyoruz demediler. Onun için Erbakan Hocayı, Sedat Çelikdoğan'ı hatırlayınca "yoruldum" demekten utanıyorum ben. Çünkü onların hareketlerinde en ufak bir yorgunluk, yılgınlık, bedbinlik, ümitsizlik görmedim.



BEHZAT ZEYDAN

(OSTİM Yönetim Kurulu Üyesi)

Rahmetli Sedat Çelikdoğan Hocamı Refah-yol Hükûmeti döneminde Başbakan Yardımcılığı ve Teknik Koordinatör olarak, özellikle D-8 ülkelerinin AR-GE projelerinde koordinatör olarak görev aldığı dönemden itibaren tanıyorum. O dönem genç mühendisler olarak D-8 Projesi'nin İslam ülkeleri açısından ne kadar değerli ve önemli olduğunu biz de müşahade etmiştik ve hocamın çalışma süreci içerisindeki projelerini biz de yakından takip ettik ve o projeye bizler de adapte olduk. Çünkü İslam ülkelerinde teknolojik yönden proje geliştirme, ürün üretme ve yurt dışından satın alınan ürünleri yerli ve millî olarak yapma konusunda bir boşluk vardı. Rahmetli hocam bu projeleriyle bize önder oldu. Mesela D-8 Projesi'nin ana fikri şuydu: İslam ülkelerinden 8 lokomotif ülke seçildi. Bunlar İran, Türkiye, Pakistan, Bangladeş, Nijerya, Mısır, Endonezya ve Malezya. Bu ülkeler önder ülke konumunda proje geliştirdiler. Rahmetli Sedat Hocam bu projeler içerisinde teknolojik AR-GE projeleri kapsamında yer aldı ve onun projeleri bizlere de intikal etti. Biz de o projelerin uygulayıcısı olmak için yemin etmiştik. Dolayısıyla hocamı o zamanki İslam ülkelerinin kurtuluş reçetesi olan o güzel projeden ötürü tanıdık. Daha sonra nasip oldu OSTİM'e aramıza geldi, OSTİM Teknoloji AŞ'de Yönetim Kurulu Başkanımız oldu ve beraber çalışma imkânı bulduk.

Sedat Çelikdoğan isminin çağıştırdıkları

Rahmetli Sedat Çelikdoğan Hocam çok farklı bir insandı. Bazı insanlar vardır, bu dünyada yaşarken hiçbir iz bırakmazlar, öldükleri zaman da hiç kimse onları anmaz, unutulur giderler. Fakat rahmetli hocam hayatı boyunca kendisini ülkenin ve İslam âleminin kurtuluşu olan projelere adadı. Hiç unutamayacağımız ve şu anda da bizim takip ettiğimiz projeler var. Mesela Millî Rüzgâr Enerji Sistemleri'yle (MİLRES) ilgili proje üzerinde çalıştı. Şu anda 500 kilovatlık bir rüzgâr türbini çalışır durumda. Daha sonra raylı sistemler, yerli uçak, yerli otomobil, bir yığın projeyle ilgili çalışmaları oldu. Rahmetli olduktan sonra, âcizane ben onun öğrencisi olarak, şu anda OSTİM Teknoloji AŞ.'de Yönetim Kurulu olarak oğlu Sezai Çelikdoğan ve Turan Erol Hocamla beraber, yan yana, şu anda rahmetli hocamın bıraktığı projeleri devam ettiriyoruz.

Muhterem hocam, MİLRES Projesi üzerinde de büyük bir çalışma yaptı ve başarıyla proje sonuçlandı. 500 kilovat gücünde bir rüzgâr türbini şu anda faal durumda ve çalışıyor. Hocam teknik projelerde çok azimli, çalışkan ve kararlıydı. Biz de kendisine o konuda destek olduk ve bu projeler yürüdü. Eğer ömrü vefa etseydi bazı büyük projeler de arkasından devam edebilecekti. O'nun bıraktığı yarım kalmış projeleri şu anda devam ettirmeye çalışıyoruz.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine kazandırdıkları

En büyük etken, D-8 ülkeleri yani kalkınmakta olan İslam ülkelerinin gelişmesi için bir mücadelenin içinde olmak gereği. Bu ana fikirle yola çıkmıştı hocam. Önce çarpıcı bir örnek vermek istiyorum. Mesela 2016 yılında yaklaşık 196

milyar dolar ithalat yapmışız. Gene aynı yıl yaklaşık 140 milyar dolar ihracat yapabilmışız. Aradaki 56 milyar dolarlık kısmı üretemediğimiz hizmet ve ürünler için değişik ülkelerden satın almak zorunda kalmışız ve ekonomimiz şu anda 56 milyar dolarlık bir açık vermiş durumda. Peki, bu açığın sürekli devam etmemesinin formülü nedir? Yerli ve millî üretim yapmak, ağır sanayiye kurmak ve sadece ülkemiz için değil, bütün İslam âlemi için bu çalışmaları yürütmek olmalıdır. Mesela hocamın yerli otomobille ilgili sunumları ve çalışmaları vardı. Yerli otomobil konusunun da iki önemli ayağı var. Bir: Tasarlamak, tesis kurup üretmek. İki: Pazarlamak. Biz Avrupa ülkelerine pazarlayamayacağımız için İslam ülkeleri bizimle o iş birliğini kurdukları takdirde, biz onlarla o iş birliğini kurduğumuz takdirde bu sistem yürüyecek kanaatleriyle böyle çalışmalar devam ediyordu.

Rahmetli hocam D-8 projelerine tabii ki çok büyük bir önem veriyordu ve bu İslam ülkeleri için de çok önemliydi. Biz de “Bu konuda herkes o duyarlılığı göstermek durumundadır, zorundayız.” diyoruz. Çünkü kurtuluş reçetemiz bu, başka hiçbir kurtuluşu yok bu işin. Tasarlayacağız, üreteceğiz ve İslam ülkeleriyle el birliği, iş birliği, gönül birliği içerisinde bu projeleri yürüteceğiz.

Hoca ile anılar

Evet, birçok anımız var rahmetli hocamla. En büyük projelerden birisi de ‘Eko Verimlilik ve Endüstriyel Simbiyoz’ dediğimiz imalat endüstrisinde Eko-Verimlilik Projesi idi. O verimlilik projesi OSTİM’deki sanayicilere, işverenlere ekonomiklik yönünden büyük kazanımlar getirdi ve o proje başarıyla tamamlandı ve TÜBİTAK’a teslim edildi. O projede ben ve firmam da yer aldı, hocamla beraber çalıştık.

En önemli anılarımdan birisi şu diyebilirim: Hocam bazen sıkılıyordu, bazen üzülüyordu. Çünkü resmî kurumlarda -isim vermeyeceğim- verilen projeler tam istenen zamanda sonuçlanamıyordu; bazı aksaklıklar çıkıyordu, işin içine mevzuat giriyordu, o mevzuatı aşmak için yıllarca uğraşılıyordu. Üzülüyordu ve “Beni anlamıyorlar, eğer bizi anlarsalar yani özel sektör mantığı ile devlet sektörü mantığı yan yana bir gelebilse bütün projeler hayata geçirilecek ve biz bu sıkıntılı süreçleri el birliğiyle atlatacağız.” diyordu.

Hocamla başka konularda da güzel anılarımız var. Manevi yönü de çok kuvvetli bir insan idi. Bazı zamanlarda beraber olduğumuzda dinî sohbetlerde bulunuyordu, bizleri aydınlatıyordu ve mükemmel bir şuuru vardı. En son Ali Semerkandi Hazretleri’nin türbesinde bir ramazan akşamı iftar yemeği tertip etmişti. Başkanım Sayın Orhan Aydın Bey’le beraber iştirak etmiştik. Orada da güzel bir konuşma yapmıştı. Hocamın o yönü de gayet takdire şayandı, bizlere de istikamet vermişti. Zaten bakın şimdi şu anda hocam hakkındaki bu kanaatlerimiz o güzel insanın bu dünyada dolu dolu yaşaması ve ahiret âlemi için de güzel şeyler yapmış olmasından kaynaklanıyor. Eğer bir insanın ilmi varsa, yanında maneviyat yoksa o insan pek anılmıyor, unutulup gidiyor çünkü manevi atmosfer taşımıyor o bilgiler. Ama hocamda -Allah gani gani rahmet eylesin- hepsi bir arada vardı, çok güzel izler bıraktı, onu her zaman rahmetle ve minnetle anıyoruz, ona şükran borçluyuz.

HAYRULLAH BAŞER

(Anadolu Eğitim Kültür ve Bilim Vakfı Başkanı)

Ben 13 yıldır Gölbaşı’da oturuyorum. Gölbaşı’na taşındıktan üç yıl sonra “Bizim bulunduğumuz alana bir mescit yapabilir miyiz?” diye yola çıktık. Bir dernek kurduk. Dernek kurarken “Burada kimlerle yaparsınız bu işi?” diye düşündüm. Burada bir tanıdığımı çağırdım “Siz böyle bir şey yapmak isterseniz kiminle yaparsınız?” dedim, bana 24 isim verdiler. O isimlerin arasında Sedat Ağabey de vardı. Çünkü burada Sedat Ağabey’in birçok hayrî, kültürel, sosyal faaliyetlerde de bulunduğunu öğrendim. Tanıştıktan sonra onu daha çok gördüm. Gerek Gölbaşı’nın içinde, merkezde gerekse köylerinde, sahada bilinmeyen bir kahraman olarak gördüm, tanıdım kendisini. Tabii bunların isimlerini aldım, bilgilerini aldım, tam derneği kuracağız, topladım hepsini, Sedat Ağabey çıktı geldi. Ama böyle munis bir insan, ağırbaşlı, dolu dolu bir insanla karşılaştık. Ondan sonra 2007 veya 2008 yılıydı, o tarihten sonra da ölünceye kadar çok yakın olduk, beraber olduk, birçok şeyi beraber yapmaya, paylaşmaya gayret ettik.

Sedat Ağabey’i tanıdıktan sonra muhterem, merhum Erbakan Hoca’nın talebesi olduğunu, asistanlığını, doçentliğini yaptığını öğrenmiş oldum. Ama doçentlikten sonra bir TÜMOSAN Genel Müdürlüğü hikâyesi var. Hatta ölümünden birkaç yıl önce aldı profesörlüğünü çünkü hiç vakti

olmamış, hep Türk sanayisine bir şey katmak için çalışmış. Hatta kendisinin burada yerli Yavuz Motor’u kurduğunu buraya gelince öğrendim. Gezdik, çocuklarıyla tanıştık, görüşüyoruz. Dolayısıyla, sanayi konusunda hiçbir karşılık beklemeden, ferdî bir şeyin içerisinde olmadan “Ne katabilirim, nereye taşıyabilirim?”in peşindeydi. Ki ben doğrusu kendi bakışım içerisinde Orhan Aydın Bey’le OSTİM’de bütünleşmiş bir beyin olmuşlardı. Benim gidip geldiğimde gördüğüm oydu. Yani Orhan Bey ona çok değer veriyor, o Orhan Bey’i çok önemsiyordu. Ben Anadolu Eğitim Kültür ve Bilim Vakfı’nın Yönetim Kurulu Başkanıyım. Bizim de Türkiye’nin 10 temel meselesi konusunda bir çalışmamız oldu, 7’sini rapor hâline getirdik. Ekonomide bizim komisyon üyemizdi, enerji kısmını o tamamladı ve birçok sohbetleri oldu sanayi ve enerji konusunda. Bizi diğer katıldığı konferanslara götürdü. Doğrusu, hayatını buna vakfetmiş bir insandı. Beni ve beraber olduğum özellikle Gölbaşı’ndaki, Anadolu Vakfındaki arkadaşlarımı Sedat Ağabey’in ilkeli oluşu, idealist oluşu, zarıflığı ve bu kadar bilgiyle donanımlı bir insanın, bu kadar siyasal, sosyal çevresi olan bir insanın bir o kadar mütevazı bir insan oluşu etkilemişti. Yani inandığıyla yaşayan, yaşadığı gibi inanan bir adam değil, inandığı gibi yaşayan bir insandı. Herkese “Ben Sedat Ağabey’den çok istifade ettim, bakın siz de istifade edin.” derdim. Söz vermişse mutlaka sizden önce gelmeye çalışır, bir sofradaysanız mutlaka o size ikram etmek ister, dostlarını sık sık arar. Bu bugün toplumda çok az görünen bir vasıftır. Bir grup, bir cemaat, bir siyasi kimlik temsilcisi olmaktan çok bir dava adamı, bir ideal adamı olarak tanıdım. Ben o nedenle de hem çok etkilendim hem çok istifade ettim. Bugünkü var olan hayatımda da birtakım yeni şeyler kattı bana. Üniversite yıllarımdan

beri siyasi, kültürel, sosyal faaliyetlerin içerisindeyim ama etkilendiğim az sayıdaki insanlardan birisidir.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine, yerli ve millî hedeflere kazandırdıkları

Türkiye'nin yerli ve millî sanayiye ulaşmadan, teknoloji ve bilgi üretmeden gelişmesini tamamlayamayacağı inancında olan insanlardan biriydi ve başta gelendi. Yani gelişmede, siyasi, sosyal, kültürel, hatta ekonomik büyümede bugün katma değer sağlayamayan bir sanayileşmenin başka ülkelerin veya gelişmiş ülkelerin acenteliğini yapmanın dışında bir şey katmayacağı kanaatini taşıyordu. Özellikle ithalatı önlemede temel unsur olarak yerli ve millî sanayiye geliştirmeyi, özellikle katma değer üretecek sanayiye üretmenin zarureti ve OSTİM'i bu konuda bir başlangıç noktası, bir muharip güç gibi görüyordu. Onun için de, bu yapılan büyük ihalelerde yerli makine kullanılması veya yerli malı kullanılması konusunda doğrusu ulaşabildiği bütün siyasi mekanizmaya, bürokrasiye kadar etkili olmaya gayret ediyordu ve bunun için bütün kapıları çalıyordu. Bireysel manada kendi ticari hayatıyla, belki özel hayatıyla ilgili yapmadığı müracaatın millî sanayi için, yerli sanayi için yapılması gerektiğine inanıyor, her kapıyı çalıyordu ve kendisi için hiç yapmıyordu onu. Bazı şeyler karşısında biz zorlamışızdır, işte "Ağabey, devlette olan, bürokraside olan, siyasette olan insanlar sizin yakınınızdır, bu konuda görüşsek." dediğimizde bizi engellemeye çalışmıştır. Hatta bazı yaptığımız şeylere engel olmuştur. Yani idealist bir insandı. İnşallah onun başlattığı şeyi OSTİM devam ettirir ümidindeyiz. Başlattığı, oluşturulan bir maya var, ben tuttuğu kanaatindeyim. Şu an Orhan Beyler, sizler bunu taşıyorsunuz, götürüyorsunuz, onu

zevkle seyrediyoruz. Mesela kendisi Yavuz Motor’u çok zorluklar altında kurmuş olmasına rağmen -ben o zaman da gidip geliyordum- çocukları mühendis olmasına rağmen, gidin Yavuz Motor’a, bir kalfa gibi çalışırlar. Mühendistirler fabrikadan çıkınca ama fabrikada bir kalfa gibidirler. Orada kullandığı malzeme kendisinde vardır yani Yavuz Motor’da yüzde 95 yerli, tasarımı da yerli. Bugün Mercedes’e motor veriyorlar. Bunu çoğu insan bilmez, yönetici bilmez. O kendi mücadelesini kendi bireysel manada da veren, toplumsal manada da veren bir insandı ama kendisiyle ilgili kısmı çok az dostu bilirdi, dışarıya da yansıtmamaya çalışırdı. Yani ben Sedat Ağabey’i bu özellikleriyle bilirim.

Benim önemsedığım bir başka konu, manevi dünyası çok diriymiş. Mesela o “Efendi Baba” derdi kayınbabasına. Ondan gelen bir tasavvuf damarı vardı. Ama belki sizlerle beraber olduğunda da gittiği her yerde, mutlaka nerede bir Allah’ın iyi kulu vardır, akil bir insan vardır, geçmişte anılabilecek biri vardır, onu bulur. Ama şu zaafat da değildi: Hiçbir itikadî ve amelî kültüründe ve inancında hurafe yoktu. Yani Kurani bir anlayış vardı, İslami inancı Kur’an’a dipdiri.

Bir başka şey: Mesela bugün İslam dünyasının en büyük sıkıntısı, ehli kible birbirini tekfir ediyor. O öyle değildi, hatta bize tavsiyesi oydu: “Bir geleneğin temsilcisi olmayın, bir grubun temsilcisi olmayın, kucağınızı geniş açın, bütün insanların ihtiyacı var sizin mesajınıza. Bu mesajı genelletin, bütün insanlığa taşımaya çalışın. Bir şahsı kutsamayan bir anlayışı vardı. Yani çok munis bir insandı ama öyle ilkelerinden taviz verip de birine tabi olan, biat eden itaat kültürü yoktu. Araştıran, soruşturan bir üslubu vardı. Eleştiri kültürü, müzakere kültürü çok kuvvetliydi. “İstediğiniz gibi konuşun.” Yani birini kutsamazdı, o manada akla değer

veren birisiydi. Akılla çözersiniz, soruşturma kültürü olmadan yapamazsınız. Hatta ona şöyle denir: Vahiy kültürü ve risalet kültürü. Peygamber'in hayat tarzı, üslubu onun için çok önemli bir değer ve üsluptu diye düşünüyorum. Yani hepimiz gibi onun da eksikleri, yanlışlıkları mutlaka vardı ama günümüz dünyasında ideal bir insandı, ders alınması gereken bir insandı.

Hoca ile hatıralar

Kendisiyle ilgili şunu ifade etmek isterim: Biraz önce söyledim, bir grup taassubu yoktu. Bu külliyei yaptığımız sırada benim bir çalışmam olmuştu, Yönetim Kurulu Başkanı olduğum vakıfla ilgili bir çalışma yapıyordum. Birbirimizi yeterince tanımamıştık. “Ağabey, ben 1 hafta, 10 gün gidiyorum, bana müsaade.” dedim. “Nereye gidiyorsun?” dedi. “Sevgi Toplumu olarak bizim ramazan buluşmamız var, Çeşme’de 500-600 arkadaş buluşacağız.” dedim. “Bir grup çalışması mı?” dedi. “Yok.” dedim ama o vakıf çalışması neticede. “Bak Hayrullahcığım, böyle tutmayın. Ben seni severim, seviyorum.” dedi. “Bütün Müslümanlara, bütün insanlara kucağınızı açın. Türkiye’nin kardeşliğe ihtiyacı var.” dedi. Bizim dinimiz bir bölgenin, bir ırkın, bir milletin dini değil, evrensel, bütün insanlığın. Kur’an “insan” diye hitap ediyor, insana hitap ediyor. Sedat Ağabey mesajıyla, tebliğ tarzıyla, üslubuyla da böyle biriydi. Benim bu olaydan sonra hayata bakışım bu manada daha çok genişlemiş oldu. Ben makale de yazmıştım kendisiyle ilgili. İnşallah emanetine hep beraber layık oluruz, gelecek nesillere taşıyız ümidindeyim. Allah rahmet etsin, ruhu şad olsun inşallah.



MEHMET KARAMAN

(BELTAŞ Eski Yönetim Kurulu Üyesi,
Necmettin Erbakan'ın Özel Kalem Müdürü)

Sedat Bey'le ilk tanışmamız 1976 yılında oldu. Sanayi Bakanlığı Ağır Sanayi Koordinasyon Kurulu toplantılarına ben de katılıyordum, o da TÜMOSAN Genel Müdürü olarak o toplantılara katılıyordu. Orada Hocamın brifinglerinde, onların Hocama verdiği brifinglerde tanıştık. Orada tabii uzun süreli bir görüşmemiz olmadı ama esas birlikteliğimiz, 1994 yılında BELTAŞ Anonim Şirketi'nde Yönetim Kurulu üyeliğimle oldu. Ben yönetim kurulu üyesiydim, o da Yönetim Kurulu Başkanımızdı. 1994'te bütün Türkiye genelinde belediyelerin çoğunda biz kazandık, BELTAŞ onların teknik ekipmanları, teknik yardım konusunda bir kuruluş olarak kurulmuştu. Allah kendisinden razı olsun. Daha sonra da 1996'da 54. Hükümet kurulduğunda da birlikte çalıştık. Ben Başbakanlıkta Erbakan Hocamızın Özel Kalem Müdürüydüm, Sedat Ağabey de Başbakanlık Strateji Geliştirme Başdanışmanı olarak görev yapmıştı. Vefatına kadar da sürekli kendisiyle irtibatımız olmuştur.

Sedat Bey'i kısaca "sanayi, sanayi, sanayi" üç kelimeyle ve teknolojiyle, bilgiyle ifade edebiliriz. Ben Erbakan Hocamızın 25 yıl Özel Kalem Müdürlüğünü yaptığım için Sedat Ağabey'le çok yakın temaslarımız olmuştur. Gerçekten, Erbakan Hoca'nın bir talebesi olarak aynen kendisi gibi, çalışan, işleri neticelendiren ve Türkiye'nin sanayide, teknolojiye dünya devleri arasına girmesi için bütün gücünü sarf

eden ve bu konuda gerçekten de projeler üreten bir ağabeyimiz olarak tanıyoruz. Türkiye büyük bir kıymetini tam değerlendiremeden kaybetti diye düşünüyorum.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine kazandırdıkları

Benim şahsi kanaatim, öncelikle Erbakan Hoca gibi bir hocanın talebesi olması -çünkü o da, Erbakan Hocamız da yerli ve millî sanayi konusunda önemli bir aktördü- ve onun talebeliğinden aldığı ilhamla bu konulara eğilmesi, yönlenmesidir. Bir de, her şeyden önce, bu dünyada yaptığımızın, bu dünyadaki imtihanın hesabını öbür dünyada vereceğimiz şeklinde düşünmesidir. Zamanının bir dakikasını bile boş şeylerle geçirmemiştir. Sadece Türkiye'de değil -yani Türkiye'de TÜMOSAN olsun, diğer motorlar olsun, bu konuda yaptığı çalışmalar, hepsine şahidiz- esas D-8'le ilgili bu konuları Sedat Ağabey koordine etti yani Türkiye'nin 8 ülkeyle D-8'i kurmasındaki sanayi ve teknoloji konusundaki bütün projeler Sedat Ağabey'in çabaları sayesinde neticelenmiş ve büyük bir aşama noktasına da gelmişti. D-8'in kuruluşunda ilk seyahati İran'la başlattık -Sedat Bey de o seyahatleydi- oradan Pakistan'a gittik, Pakistan'dan Singapur'a uğradık, Singapur'dan Endonezya, Malezya, bütün D-8 toplantılarına bizzatihi katılmış, Hocamızın görüşmelerinde bulunmuş ve o gün yapılan görüşmelerde sanayi ve teknoloji konusundaki bütün bilgileri Hocamızla birlikte aktarmış ve notlarını almış, ertesi günkü toplantılara onları tercüme ederek hazır hâle getirmişti. Ben samimi olarak söylüyorum, 10 günlük D-8 toplantısında Sedat Ağabey'in gece uykusu 2 saat olmamıştır, sabahlara kadar uyumamıştır. Bununla ilgili de yerli uçak konusunda olsun, diğer konularda olsun, her ülkenin yapacağı

işleri planlamış ve o ülkelerin ilgili elemanlarına anlatmıştır. Bu konuda çok büyük bir aşama katedildi. Fakat zaten 54. Hükûmetin istifaya zorlanmasının esas sebebi bu D-8’di ama Erbakan Hocamız 54. Hükûmetten D-8’e imza atmadan çekilmedi ve 15 Haziran 1997’de İstanbul’da 8 ülkenin devlet ve hükûmet başkanlarıyla bu imza törenini gerçekleştirmiş ve bunların çalışmalarının yürütülmesi için de sürekli temaslarını devam ettirmiştir. Erbakan Hocamız hükûmetten ayrılmasına rağmen Sedat Bey’le birlikte her yıl bu D-8’in anma toplantılarına o ülkelerdeki yetkilileri getirmiş ve bu D-8’le ilgili çalışmaları birlikte koordine etmiştir. Ben inanıyorum ki, Erbakan Hocamız iktidarda kalsaydı veya Sedat Ağabey ondan sonra gelen iktidarlar tarafından değerlendirilseydi, yetkili yerlere gelseydi bugün Türkiye Avrupa’yla, Amerika’yla ve diğer ülkelerle sanayi noktasında aynı mücadeleyi yapacak, aynı seviyeye gelecek bir duruma ulaşırđı.

Hoca ile hatıralar

Sedat Ağabey vefatından çok kısa bir süre önce -iki sene falan- yerli otomobil konusunda bir brifing hazırladı. Belki sizler de şahitsiniz bilmiyorum. Başbakan o zaman kendisine bir haber göndermiş galiba “Bir yerli otomobil yaptıracağız.” diye. Bu konuda bir brifing hazırlamış ama bir türlü bu brifingi Başbakana sunamamış. Biz kendisini ESAM Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Merkezinde bazı büyüklerimizle dinledik. Gerçekten yerli otomobilin nasıl yapılacağını ve D-8 ülkeleriyle birlikte bu projenin her ülkeye 300 milyon dolara mal edileceğini ve toplamda 2,5 milyar dolara da her ülkenin kendi yerli otomobilinin olacağını bize bizatihi anlatmış ve ikna etmişti. Biz bu konuda kendisiyle mutabakata vardık ve kendisi “Ben yetkililerle görüşemiyorum, Sanayi Bakanlığıyla

görüşemiyorum, Başbakanla görüşemiyorum, Cumhurbaşkanıyla görüşemiyorum. Bu konuda yardımcı olun.” demişti. Allah rahmet etsin yani. Ben Sanayi Bakanlığıyla birkaç defa görüştüm, görüştüklerini söylediler. Hiç unutmuyorum, bir gün Erbakan’ı anma programına İstanbul’a gitmişti, ben de İstanbul’daydım. Gelirken aynı uçakla geldik. Uçağa binerken “Mehmetçğim, iner inmez seninle kısa bir süre görüşeceğim.” dedi. “Olur ağabey, hay hay.” dedim. VIP’ten indiğimizde Sedat Ağabey yetişemedi arabaya, geç geldi. Sanayi Bakanı Fikri Işık Bey uçaktan indiğinde Fikri Bey’e dedim ki: “Bakın Fikri Bey, yerli otomobil yapacaksınız, bu işin Türkiye’deki piri Sedat Çelikdoğan’dır. Sedat Çelikdoğan’ı bu işin başına getireceksiniz ve bu işi yapacaksınız. Kendisiyle görüşün bu işi öyle halledin.” dediğimde “Biz zaman zaman görüşüyoruz.” demişti bana. Bakan gitti, ben Sedat Ağabey’i bekledim VIP’te. Bana dedi ki: “Mehmet Bey, bizim görüşmelerimiz bir türlü gerçekleşmiyor ve biz bu işi yapamıyoruz.” Bunun üzerine o zamanki Millî Eğitim Bakanı Nabi Avcı Bey’e bu konuda bilgi verdim. “Ben Sedat Bey’i Başbakanla görüştüreceğim.” dedi, Sedat Ağabey’in telefonunu aldı benden. Sedat Ağabey’i gece evinden aramış. Sedat Ağabey de sonra beni aradı “Beni Sayın Bakan aradı, Sayın Başbakanla görüştüreceksin, çok sevinçliyim, yerli otomobili Allah’ın izniyle biz yapacağız.” dedi ama o günden vefatına kadar bir görüşme yapamadı, Sedat Ağabey’in bu yerli otomobile bir katkı sağlayamamasının kahrını çektiğini ben yaşadım ve gördüm.

Aniden bir gün telefon geldi “Anamur’da Hakk’a yürüdü.” dediler, hüngür hüngür ağladım. Bu işi yapacak tek adamdı. Türkiye çok şey kaybetti, bütün Müslüman ülkeler çok şey kaybetti, D-8 böyle bir kıymeti değerlendirmeden çok şey kaybetti.

SALİH KAPUSUZ

(Eski Kayseri ve Ankara Milletvekili)

Her şeyden önce, OSTİM'in merkezinde hocamızın büyük çaba ve gayretlerinin içinde bulunduğu bu çalışma ortamında onu hayırla yad ediyor, ruhunun şad olmasını Cenabı Hak'tan niyaz ediyorum. Cenabı Hak bir kez daha kendisine rahmetiyle muamele etsin.

Sedat Çelikdoğan dediğiniz takdirde, bir: ülke sevdalısı bir insan görürsünüz. İki: Hoca olarak görürsünüz. Üç: Özellikle benim bazı insanlar için kullandığım bir tabirdir bu, vakıf insan olarak görürsünüz. Hoca'yı 1980 sonrası özellikle Refah Partisi'nin birtakım gayretlerinin, çalışmalarının yürütüldüğü dönemlerde muhterem hocamız rahmetli Prof. Dr. Necmettin Erbakan'ın hem öğrencisi hem asistanı hem danışmanı hem de yol arkadaşı olarak tanır bilirim. O günden bugüne, vefatında da Allah nasip etti cenazesinde bulunduk, tanıdığımız, sevdiğimiz, hürmet ettiğimiz bir hocadır. Yani düşünce dünyamızda, mücadele birliğimizde hep beraber olmuşuzdur.

Doğrusu, Sedat Çelikdoğan Hoca gibi insan bulmak çok zordur, nadir olan insanlardandır. Bu insanların vefatından sonra bıraktıkları boşluklarıyla daha çok anlaşılmaya ve özlenmeye başlanıyor. Çünkü bir yerde bir sıkıntı var, millî bir ruh, bir heyecan, bir yatırım, bir üretim, bir sanayi gayreti varsa mutlaka onun orada aksayan bir yönünü gördüğü

takdirde en önde koşanlardan biridir. Onun için, ülke sevdalısı bir insan olarak hocayı hatırlamak ve yad etmek en doğru olanıdır diye düşünüyorum.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine kazandırdıkları

Doğrusu, rahmetli Sedat Çelikdoğan Hoca millî ve manevi değerlere bağlı bir insandı, ülkesini seven bir insandı; sanayileşmeyi, teknolojiyi, yerli üretimi çok önemseyen, bunun hızla hayat bulmasını arzu eden bir çaba içerisindeydi. Kulakları çınlasın OSTİM Başkanı Orhan Aydın Bey'le beraber âdeta bir ikiz, ikili gibi nerede böyle bir çaba varsa onun öncüsü olarak, onun çözümü, onun bir yere ulaşması için çaba sarf eden insanlar olarak görürsünüz. Onun için, Hoca'yı hatırimıza getiren en önemli şeylerden biri, gerçek anlamda yerli olanı, bizim yapmamız gerekli olup da ihmal ettiklerimizi yapma konusunda canhıraş koşturan bir insan olarak görürsünüz. Ben isterseniz bir olayı hatırlatayım, bu pek bilinen bir şey değildir. Refah-yol Hükûmeti kuruldu, rahmetli Hoca Başbakan, Çelikdoğan Hocamız da Başdanışman. O zaman yine birçok alanda sıkıntılarımız var, özellikle savunma sanayisinde çok şeye ihtiyacımız var. Geçmişteki Kıbrıs Harekâtı ve öncesinde yaşanan bir sürü sıkıntıdan sonra yerli sanayinin ve özellikle savunma sanayinin çok öne çıkması gerekiyor, eksikliklerinin giderilmesi gerekiyor. Bununla ilgili bir toplantı oldu. O toplantıda rahmetli hocalarımız için sorumlularını-bürokratları ve yöneticileri- masanın etrafına davet etti. Bugüne kadar savunma sanayi konusunda ne kadar harcama yapılmıştır, sonuçta ürün olarak neler elde edilmiştir? Bunun hesabını rahmetli Erbakan sorunca ki, bu çalışmaların merkezinde de Sedat

Çelikdoğan Hoca vardı. Ben bir anlamda derim ki -birçok sebebin yanında bir tanesi de budur- Refah-yol Hükûmeti-nin yıkılmasının sebeplerinden bir tanesi de bu önemli bir noktaya parmak basılmış olmasıdır. Bu bazı çevreleri rahatsız etmiştir; yerli, millî, kendi sanayisini başaran bir Türkiye birilerini tedirgin etmiştir. Dolayısıyla, bu çaba ve gayretlerin içerisinde hükûmetler olsun, sivil toplumlar olsun, üniversiteler olsun, sanayiyle ilgili her türlü çaba ve kümeler olsun, hepsinin içerisinde, sektör olarak da çok farklı olmak kaydıyla, Sedat Çelikdoğan Hoca'yı görmek mümkündür. Hakikaten büyük emekleri, çabaları ve gayretleri oldu. Yani o ömrüne yaptıklarını sığdırmaya çalışmak birazcık anlam-lı gelir, insanlar “Gerçekten bir insan bu kadar çaba, gayret sarf edebilir mi?” diye sormadan edemezler.

Sedat Hoca ile hatıralar

Doğrusu, bu son dönemde Sayın Cumhurbaşkanımız da ifade ediyorlar, yetkili arkadaşlarımızda da sık sık tekrar ediyor, özellikle ihtiyaçların öne çıktığı, yabancılardan gelen birtakım tepkileri de göz önünde bulundurursak, Türkiye'nin ihtiyaçlarıyla birlikte fotoğrafın tamamına bakılırsa bu yerli sanayinin gelişmesi, hızlı tren başta olmak üzere metrolar, bu konularla ilgili olarak rahmetli vefat etmeden Orhan Aydın'la beraber çıktılar geldiler. “Yahu nasıl bir iş, bu işten nasıl kurtulacağız? Biz burada kendimiz kendi metromuzu yapabiliyoruz, kendi raylarımızı, kendi raylı sistemlerimizi oluşturabiliyoruz ama bizim belediyelerimiz gidiyor yabancılardan satın alıyor. Bundan nasıl kurtulacağız?” Eline bir dosya aldı geldi, “Falan belediye şu kadar yabancından aldı, şu belediye şu kadar yabancidan, bu bu kadar yabancidan aldı, bu kadar para dışarıya gitti. Biz ise bunu yerli

sanayi olarak, falan firma, falan firma, falan firma, Bursa'da şurası, öbür tarafta burası..." diyerek hepsini tek tek yukarıdan aşağı sıraladı. "Bunlar için artık dışarı para göndermek yerine kendi sanayimizi daha güçlendirmek, kendi kazancımızı kendi insanımıza kâr olarak bırakmak çok önemlidir." diye büyük bir gayreti vardı.

Yani hep vatani, milleti, değerleri ve bu ülkenin geleceğine yapılması gerekli olan işlerin yapılması doğrultusunda çaba sarf etmekle bir ömrü noktalamış. Allah rahmet eylesin, kıymetli bir insandı.

Bakınız, insanlar öldükten sonra biraz daha kıymeti anlaşıyor dedim biraz önce. Hakikaten çok samimi ve içten, görüntüye, isme ve kendini pazarlamaya yönelik hiçbir çabası olmadan, ihlasla ve samimiyetle, inandığı şeyler için her şeyini ortaya koyabilen bir insandı Sedat Çelikdoğan, kesinlikle. Yani ben o safiyette, o samimiyette, o ihlasta, o gayrette nadir gördüğüm insanlar arasında olduğunu söylerim rahatlıkla. Onun için farklı bir insandı. Bizim Orhan Aydın'la âdeta ikiz gibi bu meselelerde koşturan bir arkadaşımız olduğu için rahmetli, Orhan'ın bazı şeyleri, kamuoyuna mal edeceği bazı yönlerini mutlaka güzel bir şekilde ortaya koyması lazım.

Bakınız, bu sanayi kitabı 1977'de ağır sanayi hamlesi olarak o zamanki koalisyon hükûmeti döneminde yapılan çalışmalar, yapılmak istenen çalışmalar için hazırlanmıştı. Bu, güçlü bir ekibin, önemli bir ekibin bu memleketin sanayileşmesi için çabalayan önemli bir kesimin çaba ve gayretleriydi. İşte bunların içerisinde, bu ekibin içerisinde, başlarında rahmetli Necmettin Erbakan, arkadaşları ve Sedat Çelikdoğan Hoca da vardı. Bu kitabı birçok yerde görmek mümkün olmayabilir ama bu OSTİM'de bulunduğu için

ve gözükmelerini de arzu ettiğim için bulundurdum ki, arkadaşlarımız hem bu sanayi çalışmalarına katkıları olanları bir kez daha hatırlasınlar, yad etsinler hem de Sedat Çelikdoğan Hoca'nın buralardaki emeği, katkısı, çabaları bir kez daha hatırlansın istedim.

Ben bir kez daha Allah'tan rahmet diliyorum. Yeni Sedat Çelikdoğanların mutlaka ama mutlaka bu cemiyetin, bu milletin, bu devletin, bu ülkenin hizmetinde olmalarının bir zaruret olduğunun altını çizmek isterim. Aksi takdirde elden gelen öğün olmaz, o da vaktinde bulunmaz. Bir ülkenin bağımsızlığı için, geleceği için, kalkınması için teknoloji, sanayi, üretim çok önemlidir. Hoca da bunları; üretimi, sanayiye, teknolojiye, yerli ve millî olanları hep sevmiştir.



TEMEL KARAMOLLAOĞLU

(Eski Sivas Milletvekili)

Rahmetliyle tanışma sürecimiz Erbakan Hocamızın Başbakan Yardımcısı olarak MC hükûmetleri zamanında sanayi hamlesini başlattığı döneme rastlıyor. O zaman, bildiği gibi, Erbakan Hocamız Sanayi Bakanlığını yeniden şekillendirmiş, 5 yeni müsteşar muavinliği kurmuş, Türkiye’de ağır sanayi hamlesini yürütmek üzere de en az 15 civarında yeni oluşum meydana getirmişti. Bunlardan biri de TÛMOSAN’dı. Erbakan Hocamızın, bildiğiniz gibi, en çok önem verdiği kuruluşlardan birisidir motor, kendi motorunu kendisi imal eden bir ÷lke hâline gelelim diye. Ancak, o hamle daha kapsamlı bir hamledir aslında. TÛMOSAN’ın yanında TEMSAN vardır, TUSAŞ vardır, TESTAŞ vardır, ta güneydoğuda, Diyarbakır’da kurulan tesisler vardır. Bu tesislerin hepsi çok hızlı bir şekilde hayata geçirilsin, hemen üretime başlasın diye bir hamle başlatıldı. Sedat Çelikdoğan da bu sırada Erbakan Hocamızın bir bakıma aynı zamanda talebesi olduğu için ve kendisine de Erbakan Hocamızın güveni olduğu için... Çünkü Sedat, Allah rahmet eylesin, çok farklı bir arkadaştı. Erbakan Hocamızla uyum sağlamasının temel sebebi, manevi noktada kendi yaşantısını farklı bir şekilde geliştirmeye gayret etmesidir. İnançlı bir insandı, ibadetlerinde eksikliğe hiç yer bırakmazdı, onu tanıyanlar çok iyi bilirler. Ama bu arada da teknik yönden Erbakan

Hocamızın hedeflerini gören, benimseyen, ona sahada destek veren bir yapıya sahipti. Mesela 250’den fazla tesisin temeli atıldı Erbakan Hocamızın zamanında ama bunların içinde en çok önem verdiği tesislerden birisi Sedat Bey’in başında olduğu TÛMOSAN tesisiydi. TÛMOSAN, motor fabrikası, aynı zamanda traktör imal edecekti. Ama bununla birlikte Erbakan Hocamız “Bu kadar fazla temel atıyoruz, bunların inşaatları, şunlar bunlar uzun zaman alabilir. Bizim fabrikalar üç beş yılda inşa edilmesin, bir senede biz fabrikayı kuralım, onun için de çelik konstrüksiyon tesisi kuralım.” demişti. GERKONSAN bunun için kurulmuştu. Sedat Bey GERKONSAN’ın kuruluşunda da, diğer tesislerin kuruluşunda da Erbakan Hocamızla beraber çalıştı ama onun esas emek verdiği TÛMOSAN’dı. TÛMOSAN’ı tahminlerin çok daha ötesinde, çok daha kısa bir zamanda faaliyete geçirdi, traktör imalatı da gerçekleştirildi. Ancak, ne yazık ki, hükûmetin ömrü o kadar uzun sürmedi, bilahare Erbakan Hocamız görevden ayrıldığı zaman bizim arkadaşlarımızın büyük bir çoğunluğu gibi kendisi de görevsiz kaldı bir bakıma. Ama rahmetlinin en önemli özelliği ve Erbakan Hocaya benzer tarafı, çok inançlı ve başarılı olabilmek için de gayretinde hiçbir zaman eksikliği olmayan, bunu hissettirmeyen insandı yani burada önüne bir engel mi konuldu, “Şurada ben bu faaliyeti daha farklı bir şekilde yürütürüm.” derdi. Onun için de, mesela HEMA’dan ayrıldığı zaman başka yerlerde aynı çalışmaların içine girdi, o çalışmalarda faydalı oldu. Söz gelimi o dönemde HEMA dişli ürettiyordu. HEMA’yı kuran Emin Hattat’a danışmanlık yaptı. Mesela Ortadoğu Rulman’ın kurulması... Rulman, aynen motor gibi, hatta ondan daha ileri bir noktada sanayinin en önemli öğelerinden birisidir. Dişli öyledir, dişlisiz bir sanayi olmaz,

rulman olmadan bir sanayi olmaz. Bir şey dönüyorsa mutlaka orada rulmana ihtiyaç var. Tabii, rulman yepyeni bir saha, bambaşka bir saha, üstelik de rulmanı ele alan rulmanla hiç alakası olmayan bir insandı. Yani halıcılıkla uğraşan Hasan Bey, ömrünü halıcılığa vermiş ama arkasından da “Ya ben Türkiye’de bir şeyler yapayım.” gayretinin içine girmiş. Rulman olur mu? Olmuş. Onun projelerinin, çalışmalarının neredeyse tamamını Sedat Bey yürüttü. Yani önemli bir çalışmaydı o. Tabii, bu çalışmalar bir bakıma, dediğim gibi, sekteye uğradı Erbakan Hocamızın iktidardan ayrılmasıyla birlikte.

O zaman bizim bir yakınlığımız vardı yani ailecek de görüşürdük, kendisini birçok defa ziyaret ettim, o da geldi. Bir arayışın içinde “Acaba ne yapabiliriz?” derken, 80’den sonraki dönemde HEMA’ya destek verirken o sırada “HEMA Dış Ticaret” diye bir şirket kurulmuştu HEMA’ya bağlı olarak. İngiltere’den Land Rover’den CKD parçaları alıyoruz, onlara yüzde 15 daha yeni Türkiye malzemesi katıyoruz, onları da İran’a satıyoruz. O konuda biz birlikte çalıştık kendisiyle yani Türkiye’deki katkının miktarını ne kadar artırabiliriz, neler yapabiliriz diye. Hiç unutmuyorum, bir ara İngilizler HEMA’yı devre dışı bırakmaya karar verdiler. Bunun üzerine de HEMA’nın sahibi olan Emin Bey “O zaman bunu biz kendimiz imal edelim. Cip imal etmek at, deve değil yani çok daha basit bir şey.” dedi. Biz birlikte oturduk “Bu yapılabilir mi, bir cip Türkiye’de imal edilebilir mi? Biz bunu nasıl yaparız?” diye bir çalışmanın içine girdik. Bir ekip hazırlamıştık, kendisi o ekibin başındaydı. mesela orada edindiğimiz bir bilgi bizi bayağı üzmüştü. O zaman inşaat makineleri imal etmek üzere bir tesis, inşaat makineleri fabrikası kurulmuştu. Eskişehir’e giderken hemen Polatlı’nın biraz

ilerisinde, HEMA Dişli'nin tam ters tarafındadır. Onun çalışmalarını Sedat yürüttü bütünüyle. Ama bize getirdiği haber üzücüydü. Maalesef, fabrika kurulmuş, bitmiş, kâfi miktarda eleman alınmış ama yeteri miktarda işletme sermayesi verilmediği için çalışmıyordu. O haberi bize getirdiler. Onun arkasından tabii o iş de suya düşmüş oldu bir bakıma.

Yani eğer rahmetli Sedat Bey kardeşimizin önü açılmış olsaydı, hiç tereddüdüm yok, biz şu anda Land Rover gibi bir cipi imal etmiş olurduk. İş makinelerinde de biz çok büyük mesafe kat ederdik. Zaten ondan sonra dışarıdan biraz ümidini kesince “Ya ben o zaman kendi tesisimi kurayım.” dedi, Yavuz Motor’u öyle kurdu kendi motorumu imal edeyim diye. Tabii ben Yavuz Motor’u ziyarete gittiğim zaman hakikaten şaşırmıştım. Yani “küçükük bir atölye” diyeceğiniz bir yerde başkalarının büyük fabrikalarda yapamadığı motoru imal etti. Yaklaşık ilk kademedeki bir kriz meydana geldi, kriz çıkınca da işler aksadı. O krize kadar, benim hatırımda kalan, 15 bin motoru işliyor ve bu motorları Avrupa’ya ihraç ediyordu. 15 bin civarında motoru da yarı mamul olarak ihraç ediyordu. Yani toplam 30 bin motor ihraç ediyordu. Benim hatırımda kalan rakamın yanlış olduğu kanaatinde değilim. O kadar küçük bir yerde bu kadar büyük bir imalat ancak deha seviyesinde bir insanın kafasıyla gerçekleştirilir yani onu yapmak kolay değil. Çocukları da bildiğim kadarıyla kendisine bu noktada destek oldular yani onlar da farklı sektörlerde mühendis olarak yetiştikleri için babalarına destek verdiler. Kriz geldiğinde tabii birdenbire motor ihracatı sektöre uğradı yani Avrupa’ya da ihracatta zorlandı, Pakistan’a ihraç ediyordu, orada da zorlandı. Bu sefer bitmiş mamul ihracatına bir arayışın içine girdi, forklift yaptı,

jeneratör imal etti. Hatta onun yaptığı ilk forkliftlerden birini, bir de jeneratörü biz almıştık. Ben Çorum'da bir fabrikanın başındaydım, hatta kendisini ziyaret ettiğimiz zaman biz kendisinden nereden buluruz şöyle düzgün bir forklift diye destek istedik, "Ben yapayım vereyim." dedi, yaptı verdi bize. Yani başkasından alabileceğimizin çok daha altında bir fiyatla yaptı, şu anda bile kullanılıyor o dediğim forklift. Jeneratör imalatına girdi, bayağı ciddi jeneratörler imal etti. Tabii, bunların hepsi kendisini önüne bir engel çıktığı zaman o engele takılıp, morali bozulup da, bunlarla uğraşacak işimiz gücümüz mü var deyip vazgeçme noktasına itebilirdi. Hâlbuki, o noktada da durmadı. Onun üzerine, esas itibarıyla, OSTİM'le irtibat kurdu. Sağ olsun, orada da Orhan Bey onunla irtibat kurmakla bayağı memnun oldu. Çünkü OSTİM'deki anlayışı değiştirdi yani biz bir araya gelirsek, belli bir sektöre konsantre olursak o sektörde Türkiye'yi yüzde yüz imalat yapacak bir hâle getirebiliriz. Bu ne manaya geliyor? Siz mesela raylı sistemi ele aldığınız zaman raylı sistemde onun parçalarının dökümünü yapacaksınız, ondan sonra da o parçaların imalatını nerelerde yaptıracaksınız konusunda firmalarla bir araya geleceksiniz, onları ihtisaslaştıracaksınız ve hükûmete bir teklif getireceksiniz. Yalnız, işte orada birazcık üzüldüğünü, kendisine verilen sözlerin karşılığını bulmadığına şahit oldum ben. Çünkü biz de demir yolu parçaları yapıyorduk Çorum'da bir dökümhanede. Demiryollarının en az 10-15 tane çeşitli parçalarını sürekli olarak imal eden bir tesis vardı. Ondan bayağı bir memnun olmuştu o da çünkü başka yerlerde de bunlar imal ediliyor, yapılıyor diye. Fakat bütün çabasına rağmen -bunun altyapısını oluşturdu- Hükûmet tabii bu noktada kendisine gereken desteği vermeyince gerçekleştirmedi.

Orada da kalmadı, onun arkasından bildiğiniz gibi, Türkiye’de özellikle enerji sahasında da birçok çalışma vardı, işte TEMSAN -demin söylediğim- Diyarbakır’da, jeneratör imal ediyor, türbin imal ediyor. Ondan da istifade ederek biz bu rüzgâr türbinlerini bütünüyle nasıl imal ederiz düşüncesiyle -çünkü oradaki nihayet türbinini imal ediyor ama bu, kanatlarıyla vesairesiyle apayrı bir sistem- o noktada da birtakım çalışmaların içine girdi. Maalesef orada da TEMSAN’ın faaliyetleri devam ettirilmedi, akamete uğratıldı.

Ben şuna inanıyorum. Sedat Bey’in hakikaten Erbakan Hoca’nın vasıflarına benzer vasıfları vardı. Ben onun için iki türlü de diyorum. Manevi taraftan da kendisi inancıyla, yaşantısıyla çok titiz bir insandı. Ben onun hayır hizmetlerinde kimlere ne kadar yardım yaptığını biliyorum. Eli açıktı. Bazen sıkıntıya girecek kadar bu yardımları yapabiliyordu başkalarına. Onun müşterileri de belliydi çünkü. Zamanı geldi miydi herkes sıraya girer, kim ne alacaksa, eli de açık olduğu için herkese bir şeyler verirdi. Ama öbür taraftan da ülkenin ayağa kalkması... Bir ülkenin bağımsızlığı kendi kendine yeterli olmasıyla doğrudan doğruya alakalıdır. Bir ülke kendi ihtiyacı olan ürünleri kendisi üretmiyorsa “Bağımsız bir ülkeyim.” demesinin hiçbir kıymeti olmaz. Bunun idraki içindeydi. Onun için Erbakan Hoca’yla aynı zihniyeti paylaşıyordu. Bundan dolayı da Erbakan Hoca 1996’da iktidara geldiği zaman yine -Allah razı olsun- Sedat Bey’i hemen danışman olarak aldı ve D-8 çalışmalarının içinde sürekli olarak bulundu. Yani D-8, adı üzerinde kalkınmakta olan 8 ülke. Kalkınma ne ile olur? Sanayileşmeyle, üretimle olur. Bu üretim ülkeler arasında birbiriyle çelişir tarzda değil birbirini tamamlar tarzda paylaşılmalı ki her ülke kendi sahasında bir hamle yapabilsin. O çalışmaların içinde başrolü

gene Sedat Bey oynadı. Yani Erbakan Hoca'nın bu yönüyle sağ kolu gibiydi âdeta. Bir de güveniyordu Erbakan Hoca yani yapı olarak, zihniyet olarak güveniyordu. Kendisine bir problemi çözmek için görevi verdiğinde Sedat Bey'in onun altından kalkabileceğine itimadı vardı. D-8'ler de akamete uğradı ne yazık ki.

Bu maalesef bir acıklı öykü. Yani Türkiye'nin kalkınması, güçlenmesi ve dünyada etkili bir rol oynar hâle gelmesi ancak sanayinin belli bir noktaya gelmesiyle mümkün. Siz temel sanayi dallarında bağımsız olamazsanız, kendinize yeterli olamazsanız "Bağımsızız, dış politikada biz istediğimizi yaparız." demenizin hiçbir hükmü olmaz. Silahınızı dışarıdan alacaksınız ve siz dışarıya karşı kafa tutacaksınız, bu mümkün değil.

Bundan dolayı, Sedat Bey çok yönlü bir insan. Dikkat ederseniz TÛMOSAN'la başladı. TÛMOSAN motor imal ediyor, aynı zamanda o motoru da hemen bir traktörle, TÛMOSAN'ın traktörüyle de satılabilir bir ürün, kullanılabilir bir ürün hâline getiriyor. Çok önemli bir şey. Ha, o durdu, rulmana girdi. Rulman, temel sanayi kollarından birisidir. Aslında rulman kurulurken çektikleri sıkıntıyı çok iyi biliyorum. Hatta Hasan Bey bir ara "Erbakan Hoca bize 'Böyle bir teşebbüse kalkışırsanız önünüze beklemediğiniz engeller çıkar.' demişti. Biz de Hoca da amma abartıyor, verirsın paranı alırsın makineyi zannedyorduk. Oo işin içine girince bir de baktık ki Hoca az bile söylemiş." Hakikaten rulmanda mesafe kat etmemeleri için önlerine birçok engel çıkardılar. Ama sağ olsun, kendi ekibiyle çalıştı. Sonradan rulmandan ayrıldı gerçi, birazcık da kırgın ayrıldı biliyorum belki ama orayı, o nosyonu, o fabrikayı kuran, projeleri yapan, Allah razı olsun, kendisi, elbette çalışma arkadaşlarıydı. Arkasından bir

çaresizliği kabul etmiyordu hiç. Bundan dolayı başka bir şey yapamazken o zaman da “Ben kendim imalata girerim, kendim çalışırım, bir şeyler yaparım.” deme noktasına geldi.

Olmadı, işte OSTİM gibi bir yerde bütün sanayicileri bir araya getirip onları müştereken daha mükemmel bir iş kolunda kendimize yeterli hâle getirebilmek için çaba harcadı. Yani demir yolları kolay bir şey değil, yüzlerce parça var burada, her şeyin içine girmemiz icap eder ve biz bunların tamamını yapabiliriz. Türkiye’de aslında motor yapmak o kadar da zor bir şey değil, özellikle de dizel motorlar, işte yapılıyor. Kalitesi şöyledir böyledir, biz dünya standartlarında da motor imal ediyoruz, bunun da örnekleri var şu anda. Biz benzinli motor da yaparız, diğer motorları da yaparız ama önce buna inanmak icap ediyor, “Yaparım.” dedikten sonra onun gereğini yerine getirmek icap ediyor. Bu başarıyı gösterdi rahmetli. Aslında hayatta kalsaydı şu anda, herhâlde -dediğim gibi- demir yolu ulaşımının yanında özellikle bu rüzgâr enerjisiyle ilgili çok ciddi çalışmalar yapabildi. Yapıyordu da zaten, örnek olarak MİLRRES projesini verebiliriz. İlk Rüzgar Türbini, İstanbul/Terkos’a kuruldu ve çalıştırıldı.

Yani bütün bu noktalarda bu araştırma ve bir meseleye konsantre olup onu gerçekleştirebilmek için her türlü çabaya başvurma azmi ve güveni çok önemliydi. Yani bizde birçok insan, maalesef, belli bir noktaya geldikten sonra -hepimizde var bu- “Yeter ya, ne uğraşacağım.” deyip işi bırakır. Sedat Bey bırakmadı. Özellikle OSTİM’de çalıştığı dönemde bizim biraz daha münasebetlerimiz arttı. Yani biz motor için de bir çok parçayı imal etmiş, vermiştik Yavuz Motor’a. Bunun için o temaslarımızda da gördüğüm, onun azmi, kararlılığı çok önemli, hiçbir zaman da yılmadı. Ama takdiri ilahi işte, ömür bir noktada kesiliyor, bitiyor, ondan sonra

da fazla bir şey yapamıyorsunuz belki. Ben onun için kendisini her zaman rahmetle yâd ediyorum. Ümit ediyorum ki çocukları şimdi aynı istikamette, babalarının düşündüğü istikamette bir çabanın içindedir.

Bir de makine mühendisliği çok geniş bir alan. Yani düşünün siz, yani motor kullananı da var kullanmayanı da var. Neredeyse her sahada kendisiyle... Biz bazı yerlerde birtakım araçları alırken kendisiyle bu nümerik kontrollü bazı araçların, CNC tezgâhlarının alınmasıyla ilgili biraz istişare etmiştik, bir noktada bir ara “Ya pahalı mahalı deme, sen git şunu al.” demişti, hiç unutmuyorum. Biz de gittik, bize biraz pahalı geldi, ona hiç haber vermeden daha ucuzunu aldık. Sonra baktık tezgâh sallanmaya başladı, “Ben size demiştim.” dedi. Yani bir işte neye ihtiyacınız varsa onu ilk bakışta görebilen, tespit eden, bir problem varsa onu çözüp fikir üreten bir insan.

Türkiye’de onun gibi böyle dört başı mamur bir insan bulmak pek o kadar kolay değil. Çünkü mühendislik öyle bir şey ki, siz işin içine girdikten sonra sizin önünüze elektriği de çıkıyor, elektroniği de çıkıyor, kullandığımız malzemelerin alışımı da çıkıyor, her biri ayrı bir yetenek gerektiriyor. Sedat Bey’de bunların hepsine nüfuz edebilen bir anlayış vardı, bir yapı vardı. Her birinin içine girip, onu detaylı bir şekilde inceleyip, onun üzerinden ben bunu bir kademe öteye nasıl götürebilirim nosyonunu üreten, öyle bir yaklaşımı olan, etrafındakileri de yönlendiren bir anlayışa sahipti. Yoksa OSTİM’de birdenbire bu hâle gelmesi durduk yere değil, tesadüfen olan bir mesele değil, tamamen onun kabiliyetiyle ilgili.

Sedat Çelikdoğan ile hatıralar

Daha önce bahsettim, 1984 yılında, bir cip imalatı konusunda Land Rover kesince “Biz yapabilir miyiz?” diye bayağı

bir çalışma yapılmıştı o zaman. Biz bunu imal edebiliriz, niye imal etmeyelim ki. Cip dediğin ne? Bir motoru var, dört tane tekerleği var. Yani “Dişlileri de ben yaparım.” diyor adam, bu sadece sizin bir dizayn yapmanıza gelip dayanıyor. Benim gördüğüm, orada bizim beraber çalışmamızda bu yürekliliği göstermesi önemliydi. Öbürü de, işte söz gelimi siz motor imal ediyorsunuz, satıyorsunuz, ondan sonra birdenbire dış ticarete dövizin yükselmesi, şusu busu, sizin birdenbire bütün faaliyetlerinizi sekteye uğrattıyor, o zaman hemen alternatif arayışlarının içine girmesi... Bizim kendi fabrikamız için bir forklifte ihtiyacımız var, bir jeneratöre ihtiyacımız var, “Ya, ben bunu yapar size veririm.” diyebiliyor ve yapıyor da, veriyor da yani. O çok önemli bir şey. O cesareti herkes gösteremez. Cesareti gösterirse o beceriyi gösteremez. Yani siz bazen “Ben bunu da yaparım.” diye bir cesaret gösterebilirsiniz ama “Hadi yap.” denildiği zaman onu yapmak her babayığidin kârı değil.

Bir ara ihtilalden sonra herkes boşa kaldı, biz de birtakım boşluklarda kaldık. Ben onun manevi yönden hakikaten ne kadar hassas olduğunu, ne kadar titiz olduğunu o zamanki münasebetlerde gördüm daha çok. Çünkü belki de yük altında faaliyet göstermek, eğilip bükülmemek, pes etmemek, o manevi inançtan kaynaklanıyor. Yani siz öyle bir inanca sahip olduğunuz zaman pes etmiyorsunuz, pes etmeye de yanaşmıyorsunuz.

Şu da çok önemli bir özelliktir -rahmetli Erbakan Hocamızda da o vardı, Sedat Bey kardeşimizde de- detaya inip bir problemi çözmek detay bilgi gerektirir, herkes onu çözemez. Ancak bir de onun dışına çıkıp bir ülkeyi bütünüyle ayağa kaldırmak için makro seviyeden bakabilmek, o da ayrı bir özelliktir. İkisini birleştirmek herkese nasip olmaz. Sedat

Bey’de o vardı yani detaya inip bir problemi çözebiliyor; bir motor imal ediyor, işte rulmanla ilgili bir tesis kurabiliyor. “Biz bir cipi nasıl kendimiz yapabiliriz?” Bütün parçaları bir araya getiriyor. İşte “Biz demir yollarında nasıl bir hamle yaparız?”, “Rüzgâr türbinlerinde ne yapabiliriz?” bunları tek tek ele alması ayrı bir iş, bir de Türkiye olarak, Türkiye’nin ötesinde “İslam âlemi olarak biz nasıl bir araya gelir, nasıl bir koordinasyon sağlarız birlikte kalkınabilmek için?” bu da bambaşka bir iş. Bu ikisini birleştirmek herkese nasip olmaz.

Onun için, kendisini her zaman rahmetle anıyoruz. İnşallah onun yerini dolduracak insanlar da yetişir onu örnek alanlar olursa. Ona da inanıyoruz, ümit ediyoruz.

Allah rahmet eylesin, makamı cennet olsun.



TEMEL KOTİL

(Prof. Dr., THY Eski Genel Müdürü)

Rahmetli Sedat Ağabey -bizim ağabeyimiz o- İTÜ mezunu, ben İTÜ Uçak Mühendisliği'nden mezunum. Önce bir rahmetle analım. Çok değerli bir ağabeyimizdi. İTÜ'de benim hocalığım vardı. Öğrenciliğimden tanımıyorum onu. Mesela öğrenciliğinden tanıyan arkadaşlarımız var. Ben Amerika'da okudum TAI'nin bursuyla. Türkiye'ye geldim, Uçak Fakültesi'nde hocaydım ve hocalığımızda tanıştık aslında. Çok heyecanlıydı, Türkiye'nin teknolojiye kavuşması için çok çaba harcadı, çok enerji verdi, hayatını verdi aslında. Tabii ölümü büyük bir kayıp. Bazen diyoruz ki "Sedat Ağabey keşke hayatta olsa şu anda." Allah rahmet etsin. Bize OSTİM'i gezdiriyordu. İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak Fakültesi'nde dekan yardımcısı ve hocaydım o zaman. OSTİM'e çok katkısı oldu. Oradaki iş adamları Sedat Ağabey'i ne kadar ansalar, ne kadar dua etseler, ne kadar "El Fatiha" deseler azdır. Tabii ben 1997'lerden bahsediyorum, dünden bahsetmiyorum. Bize oradaki firmaları gezdirmeye geldi, gezdiriyordu. Bir firma büyük çelik blokları böyle hamur gibi eğiyordu, büküyordu, bizi oraya götürüp gösterdi. Ben mühendisim, ne olduğunu bilirim ama gerçekten de böyle bir kesiti, 5 santime 5 santim, 10 santime 10 santim döndüğünü orada gördüm onunla beraber. Niye bizi oraya götürüyordu? Buralarda destek olun, iş yapalım diye. Rahmetli

olmadan biraz öncesinde OSTİM'deki yerinde ziyaret ettim onu. Motora gönül vermişti. Sonra fabrikasına götürdü. Gittik oturduk konuştuk.

Tabii onların dönemi bizim dönemimiz gibi değildi. Bizler, imkân verdi devlet, Allah razı olsun, yurt dışına gidip okuduk, onlar burada okudular. Onlar iş yapmak için pergel kullanıyorlardı bir şey çizerken. Bizim ilk yıllarımızda biz de öyle yapıyorduk, Uçak Fakültesi mezunuyum. Bizim dönemlerimizde bilgisayarlar vardı. Ama o yokluk döneminde “Türkiye teknolojik bir ilerleme sağlayabilir.” diyen çok az insandan biridir. Rahmetli Erbakan Hocamızın Başbakan olduğu dönemde tabii Türk Hava Yolları'nda değildim ama İTÜ'deki bir hoca olarak takip ediyorduk. Bir uçak alımı konusu vardı, Türk Hava Yolları uçak alacaktı, Boeing ile diğer firmalar yarışıyorlardı. Orada Türkiye'ye teknoloji gelsin diye, Türkiye'de üretim gerçekleşsin diye -McDonnell Douglas firmasıydı teklif veren- çok uğraştı. Gerçekleşemedi çünkü hükûmet düştü. Meşhur 28 Şubat... Ama o gayretiyle bir yere kadar gelmişti. 1997'den bahsediyorum, McDonnell Douglas burada üretim amaçlıyordu. Şimdi onun gayretiyle imzalanan evrakları daha sonra gördüm. Yani McDonnell Douglas'ın Türkiye'ye yatırımla ilgili attığı imzaları gördüm. Şimdi tabii rahmetli aklıma gelince çok şey aklıma geliyor ama uçak üretimi tam direktten döndü. Şunu da biliyorum: Özellikle McDonnell Douglas'la yakalanan bu rüzgâr kaybolmasın, hükûmet düşmesin diye de Erbakan Hoca'nın bu konuyu bile dillendirdiğini daha sonra ANAP'lı bir milletvekilinden dinledim.

Sonuçta tabii Sedat Ağabeyimizin hayatı bizim kadar kolay geçmedi. Biz çok daha kolay bir hayat yaşıyoruz. Yani teknik bir kadrodaki insan olarak onun hayalleri vardı. Mesela

Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğüm dönemimde de çok sık görüşürdük onunla. Offsetle ilgili ki, bu şirketlerin özü offsete gidiyor aslında. Yani Türkiye dışarıdan teknolojik bir ürün alınca uçak gibi, onun üzerine Boeing veya McDonnell Türkiye’de fabrika kuracaktı. Onların Türkiye karşılığı, off-set dediğimiz bu. İşte 2 milyar dolar buradan offset alınabilir, 3 milyar... Bizi böyle bayağı gayrete getiriyordu.

Sedat Çelikdoğan Hocanın millî duruşu

İnanıyordu. Yani şimdi bugün inandıklarımıza o bundan 40 sene önce inanıyordu, 50 sene önce inanıyordu. Şimdi inanmak daha kolay çünkü yapıyoruz, görüyoruz, uçak uçuruyoruz. O zaman bir şey uçurduğumuz yoktu. Yani bence onu da gördü. Büyükşehirde ben görev yaptım, mesela raylı sistemle ilgili bir atılım olsun diye o zaman da kendisinin katkıları vardı. İşte OSTİM’e gelmelerimiz o zamandı aslında. İnanıyordu yani görmüş gibi, yapmış gibi inanıyordu. Ama bu bir ekoldü yani rahmetli Erbakan Hoca’nın ekolüydü. Bildiğim kadarıyla öğrencisiydi onun. Hepsine Allah rahmet etsin. Bugün bir teknoloji varsa, bu inançların sonucudur. Yani önce inanmak gerekiyor. En büyük katkısı inanıyordu, kendisi motor da yaptı, birçok tesisler de kurdu. Allah şimdi çocuklarının bahtlarını açık etsin, onlar da iyi çalışıyorlar.



TARIK ÖĞÜT

(Dr., FİGES A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı)

Sedat Hocamla 1990'lı yılların sonlarına doğru tanıştık. Tanışma vesilemiz, tank modernizasyon ve güç grubunun yerlileştirme projesiyle ilgili. Ben o zaman Bursa'da yaşıyordum. Beni aradı ve bu projede bizi de, firmamızı da bu projenin içinde, bu grubun içinde görmek istediğini söyledi. Ben de tabii ki bu konuda ne katkı yapabilirsek bunu seve seve yapacağımızı kendisine ilettim ve atladım Ankara'ya geldim. İlk tanışmamız bu proje vesilesiyle oldu.

Sedat Çelikdoğan büyüğümüz denilince aklıma ilk önce “millî ve yerli ürün” geliyor. Onun aklında millî ve yerli üründen başka hiçbir şey yoktu, buna âdeta tutkusu vardı; nereye gitse, hangi toplantıda olursa olsun, daima millî ve yerli ürün. Kendi insanına, kendi milletine güvenen, kurumlarına güvenen bir insandı. Ne olursa olsun mutlaka ürünlerimize, özellikle kritik ürünlerde Türkiye'nin bağımsız olması gerektiğine yürekten inanıyordu ve bunun için yaysa yasa, insansa insan, ne gerekiyorsa onu yapmak için elinden gelen her şeyi yapmaya çalışıyordu. Gerçekten ben Sedat Çelikdoğan Hocamızla 90'lı yıllarda tanıştığımıza çok çok mutlu oldum, kendisinden çok şey öğrendim. Benim de tutkularım vardı evet ama millî tutkunun ne olduğunu kendisinden öğrendim.

Sedat Çelikdoğan'ın Türk sanayisine kazandırdıkları

Daha önceki hükûmetlerde Başbakan Başdanışmanı olarak, görev yaptığını biliyorum ve bu görevleri esnasında daima özellikle İslam ülkeleri içerisinde teknolojiye lider konuma gelmek ve teknolojiye bağımsız olmak, İslam ülkelerinin bağımsız olması konusu, bu fikir çok meşgul ediyordu ve daima burada ilerlemek istiyordu. Burada da Türkiye'nin öncülüğünde bu fikri daima ön plana çıkarıyordu. Bu konuda büyük bir tutkusu vardı gerçekten. Tabii bazı şeyleri, 70'li, 80'li yıllarda gerçekleştirmişti, bazılarını gerçekleştirememişti çünkü Türkiye'nin o yıllardaki teknolojik birikimi çok sınırlıydı. Ama 90'lı yıllarda, 90'lı yılların sonuna doğru, hatta 2000'li yılların başlarında araştırma-geliştirme, teknoloji geliştirme konusunda Türkiye epeyce bir yol kat etmişti. Bu vesileyle kendisi Türk insanının araştırma-geliştirmede gelmiş olduğu seviyeye çok güveniyordu. Bizim de tanışmamız zaten bu vesileyle oldu. Benim de araştırma-geliştirme dünyasından geliyor olmamız yollarımızı kesiştirdi ve bu vesileyle tanıştık. Sonra Altay millî muharebe tankımızın güç grubu projesi çerçevesinde bir araya geldik.

TÜMOSAN gibi, Devrim otomobili gibi projelerin akim kalmasının sebebi

Şimdi böyle stratejik ve kritik konularda ve ürünlerde çeşitli etkenler var. Bu tip kritik projelerin ayaklarını çok iyi oturtmak lazım. Tabii, insan kaynağı bunun için çok önemli, teknolojiye sahip olmak çok önemli ama kurgu da çok önemli. Kurgudan kastım... Mesela MİLGEM Projesi'ni örnek verebilirim. MİLGEM Projesi'nde Türkiye hakikaten

çok başarılı oldu ve MİLGEM Projesi şu anda iki gemi yaptı bitirdi, diğer gemiler geliyor vesaire. Millî gemi başarılı oldu ama mesela motor projesinde niçin ilerleyemedik? TÜMOSAN'la başlayan süreç niye gelişemedi, kendi millî motorumuz, Altay tankımızın motoru hâlâ bugün itibarıyla niçin yok? Bu soruyu sormamız lazım kendimize.

MİLGEM'de iş modeli çok iyi oturtuldu. Yani işin içinde devlet de vardı, özel sektör de vardı, devlet-özel sektör iş birliği MİLGEM Projesi'nde çok iyi çalıştı. TÜMOSAN örneğinde, motor geliştirme örneğinde, burada o zamanlarda, 70'li yıllarda, 80'li yıllarda devlet öndeydi, özel sektör çok cılızdı, çok zayıftı.

Özel sektörün cılız kalmasının sebebi neydi?

Bunu şöyle düşünmek lazım: Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra ortada, devlette, Türkiye'de hiçbir şey yok. Önce devletin öncülüğüyle fabrikalar, üretim oluşmaya başlıyor; işte o zamanki tekstil sanayi, şeker fabrikaları, çimento fabrikaları. Biz hep ilkokulda, ortaokulda bu fabrikaların isimlerini ezberleyerek okuduk. Dolayısıyla, sanayinin öncülüğü devletin elindeydi, devletin öncülüğündeydi 70'li yıllarda, hatta 60'lı yıllara gidersek.

Özel sektör nasıl oluştu? Bu devlet kurumlarından, o zamanki KİT'lerden yetişen insanlar oralardan ayrılarak kendi şirketlerini kurmaya başladılar. Bu şekilde yavaş yavaş özel sektör oluştu Türkiye'de. Dolayısıyla, o 60'lı yıllarda başlayan girişimcilikte şimdiki günlere geldiğimizde çok iyi noktalara geldik. Yani dünya ölçeğinde çok iyi miyiz? Hayır, daha iyi değiliz. Ama kendi ölçeğimizde veya İslam dünyasıyla kendimizi karşılaştırdığımızda bence hiç de küçümselemeyecek bir noktaya geldik diye düşünüyorum.

D-8 Projesi değerlendirmesi

Bu tip modellerde daima özel sektör ile devletin yan yana, kol kola girmesi gerekiyor, benim tecrübem böyle. Yalnız devlet veya yalnız özel sektör olunca bu iş yürümüyor. Başarılı projelere bakın, başarılı projeler hep bu birliktelik olunca olmuş. Şimdi bu bahsettiğiniz proje de, bir otomobil projesi ve bunu İslam ülkeleriyle birlikte yapmak projesi, burada da eğer bu devletlerin yanı sıra bu devletlerin önde gelen özel şirketleri de o konsorsiyumların içinde olabilseydi, kol kola girilebilseydi belki de olurdu. Birincisi bu, bunu söylemek isterim. İkincisi: Belki o yıllarda özel sektör -en azından Türkiye için söyleyebilirim- bu tip projelerde yer alacak düzeye henüz gelmemişti. Yani özel sektör denilince onun da teknolojik düzeyi çok önemli. Acaba sözünü ettiğimiz özel sektör kuruluşları teknoloji geliştirme, araştırma-geliştirme konusunda yeterli düzeye gelmişler mi, buna bakmak lazım. Ancak, bu konuda -Türkiye olarak söyleyebilirim- bizim gelişmemiz 90'lı yılların başında başladı. Özellikle 90'lı yıllar araştırma-geliştirmenin tohumlarının atıldığı yıllar ve bunların meyve vermesi 2000'li yılların başlarında başladı. Zaten bizim de özellikle Altay tankı güç grubuyla ilgili olarak bir araya gelmemiz, Sedat Çelikdoğan Hocamızla bir iş birliğinde bulunmamız, bir masa etrafında toplanmamız 2000'li yılların başları, 2001, 2002 yılları. Yani o yıllarda özel sektörümüz hakikaten kendi ürününü geliştirme, millî ürünleri geliştirme noktasına gelmişti. Bu çok önemli bir konu. Yani 60'lı yıllarda bu noktalarda değildik, 70'li yıllarda da değildik. O yıllar montaj sanayinin henüz ortaya çıktığı yıllardı.

Ekleme istediğim bir konu var, o da Sedat Hocamızın cenaze töreni. Cenaze törenine katıldım. İnanın bu cenaze

töreninde o kadar duygulandım ki. Baktım çevreme kimler katılmış cenaze törenine diye. Bakan da oradaydı, ben de oradaydım, mühendisler de oradaydı, işçiler de oradaydı, esnaf da oradaydı. Yani hocamız, bu büyüğümüz toplumda her türlü insana dokunabilmiş dedim. İnanın orada herkes o kadar duygu yüklü idi ki ben de dâhil olmak üzere. Yani ben hayatımda birçok cenaze törenine katılmışımdır, böyle bir cenaze töreni hiç görmedim. Bu kadar çeşitli insanımızın, toplumumuzun her kesiminden, işçisinden bakanına kadar her kesiminin katıldığı, duygulandığı bir törendi, hiç unutmıyorum. Allah rahmet eylesin.



VELİ ÇELİK

(Prof. Dr., Eski Dekan, Kırıkkale Üniversitesi)

Benim öğrenciliğim 1980 öncesi Sakarya Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi çatısı altında gerçekleşti. Sedat Çelikdoğan Hocam akademisyen olarak tahtada bize ders anlatırdı. Yalnız o zamanki ders anlatma sistemi kara-tahta-beyaz tebeşir idi. Hocam bize makine mühendisliği alanında zor dersler olarak makine dinamiği, taşıt dinamiği gibi dersleri verdi. Ben o zamandan tanıyorum. 1980 öncesinin Sakarya Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi Türkiye sanayisine de, ekonomisine de, siyasetine de yön vermiş mütevazı bir birimdir. Şöyle ki: O dönemden rahmetli Hocamın resmi masamda, hep hatırlarım. Ahmet Rume- li Hocamın resmi masamda, ODTÜ'den dersimize gelirdi. Rahmetli Sabahattin Zaim Hocamız bizim kıymetli hocala- rımızdandı. Prof. Dr. Nevzat Kor Hocamız Akademi Başka- nımızdı. Bilindiği gibi, 1994'ten sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Akademi Başkanımız Veysel Eroğlu Bey önce- likli olarak İSKİ üzerinde güzel projeler yaptılar ve siyasette- ki girişleri ve yükselişleri oradan başlamış oldu. Hocamızla birlikte orada çok güzel bir ekip vardı. İçlerinde Tahsin Pay vardı, makine sanayisinde Ankara'nın duayenlerinden Or- han Işık diye bir hocamız da bize gelirdi. Kendisiyle ben ora- da akademisyen olarak, hocamız olarak tanıştım ve rahmetli olduğu 2016 yılına kadar da görüştük kendisiyle.

Sedat Çelikdoğan'ın akademisyenliği

Tabii, uzun yıllar oldu, onu hatırlamak çok güzel bir şey, 1978-1979'lu yıllar. Yani dinamik dersinin zor konuları ve hoca da tabii genç o zaman, çok da gayretli. Bizim ufkumuzu açan bir hoca olarak değerlendirebilirim, bunda hiçbir mübalağa yoktur. Yani son derece gayretli, içten, mutlaka bir şeyleri öğretmek isteyen bir tavrı vardı. O zaman Kahraman Emmioğlu Bey de derslere gelen hocalarımızdandı. Şu anda TUSAŞ Yönetim Kurulu Başkanı, benim de daha sonradan doktora hocam olan Oğuz Borat Hocam da o zamanlar derslerimize gelirdi.

Şöyle söylemekte fayda var o günlerin atmosferini anlatmak için: Türkiye'de bütün üniversiteler karmakarışık, her gün öğrenciler kurşunlanıyor, vefatlar, öğrenci kayıpları var ama Sakarya Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi arada, sanki korunmuş, olaylardan uzak, Teknik Üniversite'nin ve Ankara'nın seçme yetiştirmenlerinin çalıştığı, eğitim veren mümtaz bir yer o zaman. Yani o yıllar çok güzel yıllar bizim açımızdan ama Türkiye açısından çok fena yıllar. Teknik Üniversite zaten tatil, hocalar boş çoğunlukla. Neden? Olaylar oluyor ve okul tatil ediliyor. ODTÜ yine aynı şekilde. O zaman büyük şehirlerde okumak çok zor. Fakat Sakarya başka, şiirde geçtiği gibi. Bu çok gönülden olan hocalar gelirlerdi.

Sedat Çelikdoğan Hocamdan öğrendiğim şudur. Onu izah edebilecek, onu açıklayabilecek tanım şudur: Olmaz diye bir şey tanımaz. Bir şey yapmak gerekiyorsa onun kesinlikle sonucunu almak üzere her türlü planını, projesini, çalışmasını, hazırlığını yapar ve sonuç almak isteyen bir tavrı vardır. “Bunu memlekette yapamayız, bunu ancak dışarıdakiler yapar.” gibi yaklaşımlar Hoca'ya göre değildi. Yani

hocanın benim gözümde en önemli niteliği, tabii rahmetli Necmettin Erbakan Hocamızın da bu sanayi hamlesiyle ilişkisi olması dolayısıyla bu çok öne çıkan bir yönüydü. Mutlaka başarmak taraftarı, başarmaya odaklı ve yerli olarak geliştirmeye odaklı bir kişiliği, kimliği vardı.

Bilindiği gibi, Necmettin Erbakan Hocamızın o millî, yerli sanayiyle ilgili düşüncelerinin, planlamalarının yanında, kenarında, ortasında bulunan kişilerden birisiydi zaten Sedat Çelikdoğan Hocamız da. Kendisi zaten bir akademisyen olduğu için... Benim de hâlen içimde ukdedir; yani biz hep yazıp çiziyoruz, hesaplıyoruz ama yaptığımız ne var? Bazı meraklı öğrenciler gelip “Hocam, siz bu kadar yıldır üniversitedesiniz, bilimin içindesiniz, ne yaptınız?” diye sorarlar. Biz de tabii yaptığımız yayınları, yaptığımız projeleri gösteriyoruz ancak ülkeye faydası hâlihazırda devam eden, çığır açan çok güzel araştırma sonuçlarını vermekte zorlanıyoruz. Sedat Çelikdoğan Hocam bu konuyla ilgili; bu konuya kendi hayatını hasretmiş, bütün enerjisini bu yöne yöneltmiş bir mümtaz şahsiyetti diyebilirim.

Sedat Çelikdoğan’ın mühendislik anlayışı ve günümüz mühendisliği

1980 öncesi, hatta 1990 öncesi, hatta 2000 öncesi bütün dönemleri değerlendirirseniz -bizim okuduğumuz dönemler özellikle- sadece ürünler dışarıdan alınır ve satılır. Yani sanayiciler belki montaj yaparlardı, daha ötesi yoktu. Zaten o dönemin ekonomisinden de, ihracat rakamlarından da bunlar net olarak gözükürdü. O zaman bir sanayiciye bir üniversitelinin bir AR-GE projesiyle ilgili bir şey bahsetmesi pek söz konusu değildi ve o ortamda böyle bir fikir de yoktu, yaklaşım da yoktu. Felsefe olarak Avrupa üretecek,

biz onlardan alacağız, birileri burada monte edecek -en fazla yapacağı iş montajdı çünkü- daha sonra da ülkeye satmış olacak. Fakat Sedat Çelikdoğan Hocamın bize hoca olarak geldiği zamanki yaklaşımına şu anda artık “gerçek mühendislik yaklaşımı” diyorum ben. YÖK buna “Yeni YÖK Yaklaşımı” diyor, devletimiz “AR-GE yatırımları” deyip komple artık yerli ve millî üretime çok büyük önem veriyor. Fakat Sedat Çelikdoğan hocam bunu ta 1980 öncesinden görmüş, fark etmiş, uygulamaya almaya çalışmış nadir kişilerden birisidir. Yani felsefi olarak mühendisliğin anlamı, yeni bir şey ortaya koymak için çalışmalar yapmak, başkalarının yaptığından daha iyisini yapmak için bir çaba ortaya koymak, yeni patentler ortaya koymak, çığır açmaktır. Fakat o yılların ülkemizdeki yaygın kanaati ile bu süre içerisinde -arada aşağı yukarı 35-40 yıla yakın zaman var- çok büyük bir değişim oldu yani ülke içerisinde değişim oldu. Bu değişimin nedeni, özellikle son 15 yıldır başımızda olan hükûmetin güzel yaklaşımlarıdır, mantıklı değerlendirmeleridir. Tabii hükûmetin bu tür bir yola girmesine sebeplerden biri olarak yine Sedat Hocamı sayabiliriz. Çünkü birçok kamu dairelerinde yerli ve millî üretimi öne almalarını sağlamak üzere çok büyük mücadelelerini de ayrıca gördüm. Yani sanki bir bürokrat gibi gidip onlarla bu konuları değerlendirip, onlara bu konunun önemini belirtip mevzuata konmasını sağlamak üzere çabalarına ben hep şahit oldum. Yani her yönüyle takdir edilecek bir hocamız olduğunu özellikle belirtmek istiyorum.

Hoca ile hatıralar

Rahmetli hocamla Kırıkkale Üniversitesi’nde bulunduğum bir zamanda otomotiv paneline davet etmiştim

kendilerini. Otomotiv Sanayii Derneği Başkanımız profesör hocamız da vardı orada. O, mevcut durumda ülkemizdeki üretim yapan firmaların genel başarılarından bahsetti, Sedat Hocam da yerli ve millî üretim açısından otomotiv sanayinin değerlendirmesini yaptı. Tabii arada birbirine tezat teşkil eden rakamlar ortaya çıktı. Hatta o zaman veriler de oraya konulmuştu. Sıfır çizgisi var, ihracat rakamları yukarıda artı, ithalatlar aşağıda. İkisinin sıfır çizgisinin çok yakınında olduğunu iddia etmişti Sedat Hocam. Daha sonra OSD Genel Sekreterimiz de tabii bunu ifade etti. Yerli olarak üretilen ama millî olarak üretilmeyen bu miktarların ülkemize ne kadar kazancı olduğu konusu orada çok güzel tartışılmıştı.

Başka bir anımı anlatayım. Kendisi OSTİM Yönetim Kurulu Başkanı'nın danışmanı olduğunda Kırıkkale'den gelmede cuma günleri kendisini ayda bir ziyarete gelirdim, uğurdım, güncel konuları değerlendirirdik kendisiyle. Belki 3 dakika, belki 5 dakika randevularının arasında bana zaman ayırırdı sağ olsun. Benim için çok aydınlatıcı olurdu. Yani "Millî çalışmalar ne durumda? Hangi projeler çalışılıyor? Bizim fakülte, üniversite olarak -o zaman Kırıkkale Üniversitesi- neler yapmamız gerekir?" gibi soruların cevabını onunla görüştüğüm üç beş dakika içerisinde almaya çalışırdım. Bunun dışında birçok toplantıda birlikte olduk kendisiyle.

Sedat Çelikdoğan Hocanın akılda kalan sözleri

Sedat Hocamın hafızamdan çıkmayan "Yapılamaz bir şey yoktur." "Neden yerli yapamayalım?" "Biz kendimiz daha iyisini yapmalıyız." gibi sözlerini daima hatırlıyorum. O ilerlemiş yaşına rağmen Kırıkkale'ye seminer için, konferans için hiç çekinmeden geldi. Tabii bu arada şunu da belirtmek

istiyorum. Sedat Çelikdoğın Hocamın akademisyen kişiliğinin dışında bu sanayici kişiliğinin yansımasını ben OSTİM yönetiminde görüyorum sürekli.

Sedat Çelikdoğın perspektifinde üniversite-sanayi iş birliği

Söylediğim gibi, Sedat Hocam kırk yıl öncesinin akademisyeni olarak başladı ama kırk yıl öncesinden de bugünkü mentalitesiyle, yaklaşımıyla, düşüncelerini, kanaatlerini hep ortaya koydu. Üniversite-sanayi iş birliği deyince zaten Sedat Çelikdoğın hocamız gibi hocalar gereklidir. Yani benim de kendisinden aldığım dersler ve yönlendirmeler oldu. Şimdi daha çok takdir ediyorum. Bizim eğitimde en büyük eksikimiz, o ruhun eksik verilmesi. Gerçekten bu yerli ve millî kavramının ilköğretimden başlamak üzere ortaöğretimde, lisede, üniversitede ve üniversiteden sonra da verilmesi ve çalışmalarda takip edilmesi, uygulanması gerekiyor. Yani günümüzde, bu terör olaylarının önlenmesinde en büyük rolü yine yerli ve millî geliştirilen silahlar ve teçhizatlar oynamıştır. Aksi takdirde bugünkü Suriye El Bab veya Afrin harekâtlarına girişmemiz olası değildi kesinlikle. Bu topyekûn bir çalışmayı, topyekûn bir yönlenmeyi, topyekûn birlikte olmayı gerektiriyor. Sanayi de böyle bir şey.

Sedat Çelikdoğın Hocamın bıraktığı yerden daha ileriye bu bayrağı taşımak; bizim, asistanlarımızın ve öğrencilerimizin bir görevidir.

MEHMET VEYSEL YAYAN

(Dr., Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Eski Müsteşarı)

Sedat Bey’le 1992 yılında Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi için yürütmekte olduğumuz bir motor bremzesi için açtığımız ihale kapsamında tanıştık ve kendisini teknolojiye olan yakın ilgisi, yerleştirme konusundaki hassasiyeti ve Türkiye’ye bir şeyler kazandırma konusunda, gerek yerli katkı gerekse teknoloji anlamında ilave bir şeyler kazandırma konusundaki gayretleriyle tanıdık. Bu gayretleri ve üslubu bizde büyük saygı uyandırdı ve ondan sonraki yıllarda da ilişkilerimiz gelişerek devam etti.

“Sedat Çelikdoğan” denilince bana adanmış bir şekilde Türkiye’nin hızlı bir çerçevede gelişmesini hedefleyen, bu konuda her türlü imkânı zorlayan; kamu kesimindeyken kamunun imkânını, kamu kesiminde yetkileri olmadığı zaman boş durmayıp özel sektörün imkânlarını zorlayan bir insan aklı geliyor ve gayet tabii sonuca ulaşmasını da becerebilen bir insan aklıma geliyor. Yani dolayısıyla hem hedefleri son derece nitelikli hem de bu hedefe ulaşma konusunda teçhizatlanmış ve sonuca ulaşabilen bir kişiyi hatırlıyorum. Tek başına âdeta bir üniversite gibi bir insan olduğunu söyleyebilirim.

Sedat Çelikdoğan, bir kere Türkiye’nin olması gereken yerde olmadığı ve İslam ülkeleriyle olan iş birliğinin de yeterli seviyede olmadığı kanaatindeydi. Tanıştığımız yıllarda, sonraki yıllarda özellikle Uzak Doğu’yla, Endonezya’yla

yakın iş birliği geliştirmek, Türkiye’de hafif nakliye uçağı üretimini alternatifi olan aynı uçağı üreten Endonezya’yla diğer projeleri ortak yapma konusunda birtakım gayretleri oldu. O gayretler Endonezya tarafından yeterince sonuç alıcı bir üslup içerisinde olunmaması sebebiyle kısmen akim kalsa da Türkiye’ye bir ufuk açtı. Onun dışında, Sedat Çelikdoğ an hem kendi iş yerinde sürekli bir biçimde daha fazlasını isteyen bir üslupla çalıştı. Yani şimdilerde askerlerimiz Afrin’e çıkarken “Kızıl Elma” diyorlar. Sedat Çelikdoğ an’ın “Kızıl Elma”sı da kalkınmış bir Türkiye’ydi; yaklaştıkça uzaklaş an ve daha çok kalkınan, daha büyük Türkiye idealiydi ve buna samimi olarak inanıyordu. Devlette çalıştığı zaman rahmetli Erbakan Hoca zamanında, onun Başkanlığı döneminde onun Başmüsavirliğini yaptı. Yanında Savunma Sanayii Müsteş arlığından aldığı Sadık Yamaç, Halil Tokel, Murtaza Ata, Haş im Keklik gibi sonradan gerek kamuda gerek özel sektörde çok değerli hizmetler yapan arkadaşlar vardı. Onlarla birlikte savunma sanayisinde yerlileştirme konusunda iddialı projeler üzerinde çalıştı. Mesela Halil Tokel arkadaşımız ondan sonraki yıllarda da yerlileştirme konusundaki çabalarda her zaman ilk akla gelen isim oldu. Ş u anda da Türk Hava Yolları’nın yerlileştirmeye ilgili çalışmasında lider rol üstleniyor, her bulunduğu yerde o ç abaları sürdürdü. Diğer arkadaşlarımız da çok önemli faaliyetlere imza attılar. Sadık Yamaç bürokraside, HAVELSAN’daki çalışmalarıyla, Murtaza Ata özel sektördeki çalışmalarıyla, Haş im Bey TEDAŞ’taki çalışmalarıyla örnek bir uygulama gayreti içerisinde oldular. Sedat Bey’in hepsinin üzerinde çok olumlu etkisinin olduğ una inanıyorum.

Onun da ötesinde, bürokrasiden ayrıldıktan sonra Sedat Bey OSTİM’de yerleş me ve kümelenme konusundaki

çalışmaların merkezinde yer aldı ve aynı zamanda Savunma Sanayii Müsteşarlığının bu çalışmaları ciddiye alıp, koordine edip destekleyici pozisyona gelmesinde de etkili oldu.

Dolayısıyla, Sedat Bey, müessese bir insan olarak yaşadığı her anın değerini vermeye çalışma gayreti içerisindeki bir insandı; adanmış bir üslupla çalıştı ve geride güzel izler bıraktı, onu söyleyebilirim.

TÜMOSAN ve D-8 Projesi devam edebilseydi

Rahmetli Erbakan Hoca'ya geçmişte “biraz hayalci” derlerdi. Ama şu gerçek de unutuluyor, bazen hayalci gibi görünen şeyler ilerideki gerçekleştirmelere temel teşkil edebiliyor. Hayalleri olmayanların idealleri de olmuyor, o hedeflere, o ideallere ulaşma şansları da olmuyor. Dolayısıyla, dozajı içerisinde olmak kaydıyla hayalciliğin de faydası var. Geçmişte hayal dediğimiz pek çok projede şu anda müşahhas sonuçlar elde etmiş bulunuyoruz. Ben mesela FNSS'in ürettiği zırhlı muharebe aracı projesini de yürütmüştüm ve onun temel atma töreninde gidip orada protokolde oturmak yerine -Müsteşar Yardımcısıydım o zaman- çevrede dolaşıp “Allah'ım, inşallah alnımızın aklıyla bu projeyi bitirmeyi nasip eyle.” diye dua etmiştim. Sonra geldiğimiz noktada bugün FNSS yılda 500 milyon dolarlık ihracat yapıyor ve üretiminin sadece yüzde 15'ini Türkiye'ye satıyor. Dolayısıyla, bugün TAI'nın gelmiş olduğu nokta, ASELSAN'ın gelmiş olduğu nokta, HAVELSAN'ın gelmiş olduğu nokta, geçmişte TEI'nin -atlamayayım, saymadığım diğer kuruluşlar da olabilir- geldiği noktalar geçmişte hep “hayal” denilen noktalar. Dolayısıyla, bir şeyleri hayal etmeden onu icra edip o sonuçlara ulaşmanız da mümkün olmuyor. Sedat Bey de hayalleri olan ama hayalleri onun ayaklarını yerden

kesecek şekilde etkilemeyen bir insandı; hayalleri ile gerçekler arasında köprü kuran ve her adımda hayallerini gerçeğe dönüştürme çabası içerisinde olan, bu konuda ısrarla çalışan ve sadece kendisi çalışmakla kalmayıp çevresindekileri de bu yönde motive eden bir insandı. Sonuçlara baktığımızda son derece başarılı olduğunu söyleyebiliriz, hiçbir çabasının boşa gitmediğini söyleyebiliriz.

D-8 Projesi maalesef beklendiği kadar başarılı olamadı. Bu, Türkiye'yle ilgili değil, Türkiye bu konuda üzerine düşeni fazlasıyla yaptı. Erbakan Hoca'nın idealiydi bu. Ben D-8'in birkaç çalışmasına iştirak ettim. O ilişkilerin gelişmesini engelleyen başka faktörler var orada. Ama ne olursa olsun zaman içerisinde o subjektif faktörlerin objektif faktörler karşısında yenilerek bu büyük coğrafyadaki milyanın üzerindeki nüfusun iş birliği yapabileceği ortamın hazırlanmasının önünün açılacağına inanıyorum ve bunun bu D-8 üyelerinin hepsinin ekonomik kalkınmalarına, teknolojik gelişmelerine de katkıda bulunacağına inanıyorum. Hiç şüphesiz böyle bir gelişmenin lokomotifi Türkiye olacaktır. Türkiye, son yıllarda gerçekleştirmiş olduğu AR-GE ve teknolojiyle ilgili çalışmalar sayesinde giderek artan ölçülerde lider rol üstlenme konumuna gelmiştir. Bunu da hem çevremizdeki ülkeler hem de gelişmiş ülkeler görüyor. Kimisi Türkiye'nin bu hızlı gelişmesinden rahatsız oluyor, uygulamalarına yansıtıyor ama bir kere Türkiye bu altyapıyı kurdu. Bugün 315 OSB'miz, 1.000'e yaklaşmakta olan AR-GE ve tasarım merkezimiz var. Yani önümüzdeki bir iki ay içerisinde sayıları 1000'i geçecek. Patent sayılarımızda çok ciddi artışlar var, teknoparklarımızın sayısında çok ciddi artışlar var. Bu dediğimiz yapılarda şu anda OSB'lerde 1,8 milyon, AR-GE ve teknoparklarda 80 bin çalışan insan var ve sürekli

bir şeyler üretiliyor, geliştiriliyor ve bunun içini daha da fazla doldurmaya çalışıyoruz. Yani geçmişte Sedat Bey'in ideal olarak kendisine seçtiği hususları bugün biz gerçekleştirmeye ve daha fazlasını yapmaya çalışıyoruz. Yani sürekli daha iyisini arayışın getireceği bir hız var. Bunun gerçekleşmesi için Sedat Bey kendisini adamıştı. Geride kendisi gibi bu ideallere gönül vermiş birçok arkadaşı var, o yönde çalışmalarına devam ediyor.

Sedat Hoca ile hatıralar

Endonezya'ya beraber gitmiştik. O sırada Erbakan Hoca'nın sınıf hocası vardı, Suharto döneminden sonraki. Teknolojiden sorumlu bakandı. Onunla görüşmeler yapmıştık. Endonezya ve İslam ülkeleriyle iş birliği konusunda Sedat Bey'in çok ciddi beklentileri vardı. D-8'in de fikir babaları arasında olduğunu söyleyebilirim, çok gayret sarf etti bu konularda. Türkiye de bu konuda bir çaba sarf etti ama gelinen noktada onun istediğimiz kadar başarılı olmadığını söyleyebiliriz. Birlikte yürütmeye çalıştığımız projede de -sonradan ihale iptal olduğu için "yürütmeye çalıştığımız" diyorum- çok samimi, çok adanmış bir üslupla ve kendi çıkarına olmasa da her şeyi çok net bir biçimde söyleyen üslubuyla bizde de her zaman saygı uyandırmıştır Sedat Bey.

Yerli motor konusundaki gelişmeler

Türkiye, o dönemden bu döneme geldiği süreç içerisinde motor konusunda çok ciddi mesafeler kat etti. Bugün TÜBİTAK'ta, TÜLOMSAŞ'ta birtakım motor örnekleri var, işte biraz evvel bahsettiğimiz TŪMOSAN'da gelişmeler var. Motor artık Türkiye için ulaşılamaz bir hedef olmaktan çıkmıştır, çok rahat bir şekilde Türkiye istediği motorları

yapabilecek duruma gelmiştir. İrade eksikliği dışında Türkiye'nin önünde bir engel bulunmadığı kanaatindeyim motor konusunda.

Sedat Bey'e tekrar Allah'tan rahmet, ailesine ve tüm sevenlerine sabır niyaz ediyorum. Çok değerli bir insandı ve geride çok güzel iz bıraktı. Herkese de böyle bir iz bırakma nasip etmesini Cenabı Hak'tan niyaz ediyorum.

YAKINLARININ GÖZÜNDEN SEDAT ÇELİKDOĞAN





SABAHATTİN ÇELİKDOĞAN

(Ağabeyi)

Biz dört erkek kardeşiz. Babamız eve yakın bir bakkal dükkânında bizleri yetiştirdi. Biz de biraderle ayakkabı mesleğini öğrendik. Ayakkabıcılıkla böyle devam ettik. Sonra Sedat'ın okumasına yardımcı olduk, okurken onu da yetiştirdik, o da bilir ayakkabı yapmayı.

Çok iyi bir insandı, çok temiz bir insandı. Hep çalışkandı. Edepli, terbiyeliydi. Arkadaşlarıyla hiç münakaşa etmezdi. Herkese çok saygılıydı, örnek davranışları vardı. Arkadaşları, mahalleli ve öğretmenleri onu çok severdi. Neye el atsa başarırdı. Mesela burada takımlar kuruldu. Geldiler Sedat'ı bizden istediler top oynasın diye. Çok güzel top oynamış. Okuluna devam etsin diye kabul etmedik. Yani kabiliyetliydi her konuda. Onun boş zamanı olmadı. Okuldan çıkınca bize yardım ederdi, işimiz sıkıydı. İlk ve Ortaokulu yanıımızda okudu, liseyi Manisa'da okudu sabah saat yedi buçukta trenle liseye giderdi, akşam gelirdi. Çok severdim Sedat'ı.



AZİZ ÇELİKDOĞAN

(Ağabeyi)

Babam Abdullah Çelikdoğan, Malatya doğumlu. Babamın dedesi Malatya'da Beylik'de nüfus Müdürlüğü yapmış. Babam annesi ölünce 12 yaşlarında İstanbul'a babasının yanına gelmiş. O devirde babamın babası İstanbul gümrüğünün sorumlusu, şimdiki müsteşar gibi. Yanına almış babamı. Babam cami önünde bakkallık yapardı. Borcuna sadık, hak yemez dürüst bir insandı.

Sedat'ın kayınpederi Hacı Baba vardı, rahmani bir adamdı. Doktorların iyi edemediği, tıbbın iyi edemediği şeyleri o iyi ederdi. O Turgutlu'ya bizi ziyarete geldiğinde babamın mezarına uğrar ona Fatiha okurdu. "O mezarda baban kadar güzel bir adam yok." derdi. Mezardakilerle irtibat kuran bir adamdı. Türkiye'de ne kadar Allah dostu varsa hepsini bilir-di, ziyaret ederdi. Hacı Baba, çok muhterem adamdı. Ruhi bunalımı olan insanlarla istişare ve telkin yoluyla doktor gibi tedavi eder, onların sıkıntısını giderirdi.

Sedat'ın çocukluğu Turgutlu'da Özyurt Mahallesi'nde geçti. Piyaleoğlu Caddesi 37 numarada ikamet ederdik. O Namık Kemal İlkokulu'nda okudu. Çok çalışkan, zeki bir çocuktu. Öğretmenlerin hepsi dersi bırakır onu öpmeye gelirlerdi, kucaklarına alıp severlerdi. 1 yaşında yürüdü ve konuştu, o zaman ilkokulun ismi İsmet İnönü'ydü, şimdi ismi Namık Kemal oldu, oradan mezun oldu. Daha sonra

Turgutlu Ortaokulu'ndan mezun oldu, liseyi Manisa'da okudu. Hep iftiharla geçti. Manisa'dan mezun olduğu sene lise birincisiydi. Ondan sonra Teknik Üniversiteyi kazandı.

Çok sakın bir yapısı vardı. Eski Genelkurmay Başkanı Hilmi Özkök'ün eşi onun okul arkadaşıydı. Beraber okudular. Onun anneannesi de bizim kapı karşı komşumuzdu. Sedat bizim ayakkabı imalatında yetmişmiş bir kalfa mertebesinde -eski tabirle- çok güzel patıma kazıma dikerdi. Ayakkabıcılığı da vardır onun. Ama ben okuyamadım. O zaman ortaokula giderken güzel de top oynuyordu. Top oynamayı çok severdi. O sırada ailenin en büyüğü bendim ama Sedat en küçük olduğu için biz onu her daim himaye ettik. Ben ilkokulu bitirdim, müdür benim babamın yanıma geldi, "Abdullah efendi, bu çocuğu okutalım, bu çocuk büyük adam olur." dedi. O yıllarda hakikaten fakirlik, büyük sıkıntı var. Karne devri. O devir bu yani, bakın. Biz hâlimize şükredelim, o devirde böyleydi. Allah o günleri göstermesin, biz altın yıllarda yaşıyoruz. Evet, sıkıntıyı çektik ama şükür hâlimize. Sedat okuldayken gönderdiğimiz paraları nereye sarf etse mektuba yazardı. Kalem alsa yazar bildirirdi şunu aldım bunu aldım diye. Çok iktisadi hareket ederdi. O da yoklukta büyüdü. Biz öyle okuttuk onu. Neden? Okusun diye. Biz alın teriyle okuttuk onu, alın teriyle. Bakın, bir şey söyleyeyim: Fıkıh ilmine göre, yarın ruz-i mahşerde mizan terazisine konulduğu zaman sevapların içinde en ağır gelen nedir biliyor musunuz? Alın teriyle kazanılan para. Bu çok ağırdır, hiçbir para alın terinin yerini tutmaz. Almanya'ya eğitimini artırsın diye 1 ay staja gönderdik, biz zengin miydik? Yok, bizim bir evimiz vardı, başka bir şeyimiz yoktu ki, hep çalıştık.

Sedat devlette görev aldığında Turgutlu'da tarımın gelişmesi için çok yardım gönderdi. O gördüğünüz asfalttaki

elektrik direklerini, 48 adet trafoyu biz yaptırdık. Onun esedir. Malatya'ya, dedesinin köyüne de çok hizmet etti, oraya elektrik götürdü, asfalt yaptırdı. Doğanyol'un belediye başkanı Ankara'ya onun yanına sık sık gelirdi. Biz hizmet aşkıyla uğraşıyoruz.

Türkiye'de motor yok 74'te daha. Mesela Özal'la dış gezilere çok giderdi, Özal çok severdi Sedat'ı ama bir şeyden araları açıldı. Sedat, Japon Mitsubishi'yle motor fabrikası anlaşması yaptı, kredi aldı. Türkiye'de Mitsubishi motor fabrikası kurulacak. Yoktu, Türkiye'de motor yapılmıyordu. Her şey hazırlandı. Çalışıyordu, motor sanayisini kurmak istiyordu. Mitsubishi motor fabrikasının kredisıyla siyasi nedenlerle İşbora Traktör Fabrikası kuruldu. Biz bu kadar uğraştık, bir motor fabrikası kredisı çıkardık ama sen gittin bir traktör fabrikasına verdin.” dedi, oradan araları açıldı. Dış güçler... Siyasetin içinde de bu var. Kolay değil Türkiye'yi idare etmek. Daha sonra hükümette iken havuz sistemi getirip kurdular. Devletin bütün akarları oraya geliyor, oradan dağılıyor. Bankalara hiç kredi gitmiyordu. Ama bankalar? Rahat vermedi. Sizi iktidardan düşürür bu bankalar. Sedat o zaman dedi ki, Ağabey, Türkiye Cumhuriyeti'ni 2 bin kişi muhasara etmiş -bunlar kim biliyor musunuz, büyük global sermaye- bunların elinden Türkiye'yi bir türlü kurtaramıyoruz, izin vermiyorlar.” dedi.

İktidar düşünce Sedat'ı görevden aldılar bir kütüphaneye tayin ettiler onu devlet memuruyken. Bakın, onu biliyor musunuz? Sen bir yöneticiyi makamından al -mümkün değil, kanunda öyle yeri yok- kütüphaneye memur olarak ver.

Sedat'ın her işi hayırdı. Ankara'nın bir köyünde evliyaların, büyüklerin, Peygamber'in methettiği bir Allah dostu var, Ali Semerkandi Hazretleri oraya gider her Kurban

Bayramı kurbanları köylülere dağıtırdı. O muhterem insanı hep ziyaret ederdi, hayır hasenatı, iyilik yapmayı çok severdi, dağıtırdı yani. Bizim yaradılışımız öyle. Kendi camimizi onardık yaptık. Allah razı olsun ondan, parasını verdi, ben koşturdum. Ya ben ayakkabıcıyım, ne işim var caminin betonunda. Ama hayır işi olduğunda biz her işi bırakıyoruz. Bizim biraderimiz Sedat da öyle, hayır işi oldu mu her şeyi bırakıyor. Bizim yaradılışımız öyle.

NURHAN ÇELİKDOĞAN

(Eşi)

Sedat bey’le 1969 yılında evlendik. Onun babamla gelip tanışması şöyle oldu. Babam bir römork almıştı. Projesi çizilecekti ve bunun için bir mühendis arıyordu. Yanında makine mühendisi bir çocuk vardı, ona “Ben bir römork aldım, buna proje çizilecek çizer misin?” dedi. O da “Yok Hacı Baba, ben çizemem bunu ama İstanbul Teknik Üniversitesi’ndeki kardeşime söyleyeyim onun vasıtasıyla bulalım.” dedi. Sorup soruşturmuşlar ve Sedat Bey’i bulmuşlar. “Böyle böyle bir proje var, yapar mısın?” demişler. O da “Tamam, yaparım.” demiş. Bu vesileyle babamla tanışıyor.

Evlendiğimizde daha üniversitede hocaydı, 47 sene evli kaldık. Böyle bir hayatımız oldu geçti gitti işte. Acısıyla tatlısıyla bugüne kadar geldik.

Sedat bey çok iyi, merhametli, düşünceli ve memleketini çok seven bir insandı. Çok yoğun, çok çalışırdı ve eve hep yorgun gelirdi. Belli bir saati yoktu. Yorgun olduğu zaman biz üzerine fazla gitmezdik. Ben de ona yardımcı olmaya çalışırdım. Yani çok yorgun geldiği zamanlar oldu, çok Ankara dışına gittiği zamanlar oldu. Hep makul karşılardım, “Niye geç kaldın, Nereye gidiyorsun demezdim?” Sadece “Çok yoruluyorsun. Bu yorgunluğunun bedeli daha sonra çıkacak.” derdim. Aynı şekilde de oldu zaten, böyle çalışmayla geçen bir hayat işte.

Evdeyken çok kitap okurdu, eski Türkçe kitaplar okurdu, dinî bilgilerle ilgili kitaplar okurdu. Onları benimle paylaşırdı ve paylaştığı zamanlar en mutlu olduğu zamanlardı yani onlardan zevk alıyordu.

Yaptığı teknik işleri benimle çok paylaşmazdı. Sadece üzüldüğü zaman üzüntülerini sevindiği zaman da sevincini paylaşırdı benimle. Çok yorulduğu ve üzüldüğü zamanlar insanların kendini anlayamadığını söylerdi. Beni anlamıyorlar derdi hep. Hani karşısında “leb” demeden “leblebi”yi anlayan insanlar olsun isterdi. Anlaşılması zor bir insan değildi ama sezgisi kuvvetli, bilgili ve ileriye gören bir insandı.

Yaptığı işlerden hiçbir karşılık beklemezdi. Sadece bir “Allah razı olsun, hocam da bunu yaptı.” deseler ona çok memnun olurdu ama yine de o kadar kafasına takmazdı. Ama bazen yaptıklarının değeri anlaşılmadığında üzüntüsünü görürdüm, böyle bir kırılırdı. Ben de ona teselli olarak “Sen doğrusunu yapıyorsun, hayırlısını yapıyorsun, kul bilmezse Allah bilir. Sen en azından ‘Ümmetimin hayırlısı insana faydalı olandır.’ dediği için Hadisi Şerif’e mazhar oluyorsun. Yani ruhen destek olmaya çalışırdım, bu kadar, teselliden başka bir şey yapamazdım yani.

Ama Allah vergisi mi ne diyeyim, çalışmayı çok istiyordu. Zaten duramazdı o evde, izinlisin evinde kal deseler kalamazdı. Bir gün, iki gün dinlense üçüncü gün hemen işine gitmek isterdi. Hiç bir menfaat beklemeden çalışırdı, Allah rızasından başka kimseden en ufak bir beklentisi olmadı.

Sedat beyle hangi şehir’e gitsek gittiğimiz yerlerde ilk önce türbeleri arar bulurdu. Ne türbesi var orada diye önceden araştırmasını da yapardı. Yani gittiğimiz zaman yemeden içmeden önce o şehirde hangi kıymetli zatların türbesi varsa onları ziyaret eder, duasını yapar ve ondan sonra tarihî

yerleri, gezilecek yerleri varsa oraları ziyaret ederdik. İçinde de varmış ki bundan çok zevk alırdı, çok hoşlanırdı. Tabii, onun bu özelliğinde babamın da etkisi olmuştu yani benim babamın da manevi bir kişiliği vardı. O da türbelere ilgi gösterir, çok ziyaret eder, eğer bakımı ve onarımı gerekiyorsa onları da yapardı. Babam'la Sedat Bey bu konuda çok uyuşuyordu. Birlikte birçok türbenin bakım ve tamiratlarını yaptılar. Cami inşaatlarına destek oldular. Babam Sedat bey'i çok severdi.

Sedat bey'de babamı çok severdi. Ona büyük bir saygı ve hayranlık duyardı. "Sohbetlerinden çok büyük istifade ettim" diyordu. Yani babamın sohbetlerinden çok büyük haz alıyordu. Benim anladığım kadarıyla, rahmetli Hacı Baba'mın eşimin üzerinde çok büyük bir etkisi vardı. O da babama karşı çok başkaydı. "Keşke Hacı Babam biraz daha yaşasaydı da birazcık daha ondan bilgiler alsaydım." derdi. Yani manevi bir yönü vardı Sedat Bey'in. Tabii bu özellikte Allah'tan gelen bir şey. Allah vergisi.



TURGUT ÇELİKDOĞAN

(Oğlu)

Babam öncelikle çok iyi niyetli bir insandı yani hem saftı hem iyi niyetliydi. Yani babamın sevmeyenleri bile diyeyim iyi niyetinden bahsederdi. Yaptığı her işte insanlara faydalı olsun, zarar görmesinler, bir hayır görsünler diye uğraşan bir insandı, sevecendi.

Babamız çok çalıştığı için onu az görüyorduk biz babamıza çok yakın olamadık. Şimdi bunun pişmanlığını yaşıyoruz ama keşke daha yakın olabilseydik. Yani babamızla çok şeyi paylaştık ama keşke daha yakın olabilseydik. Tabii kaybedince daha çok anlıyorsunuz her şeyi.

Babamı motive eden şey Allah rızasıydı. Yani bir şeyi yaptığında Allah rızası için... Her şeyde bir Allah rızasını öne koyardı kendi menfaatiyle ilgili değil. Hatta bazen babamla ters düşerdim ve şöyle derdim: “Ya baba, sen bir şeyleri yapıyorsun bir noktaya getiriyorsun ama insanlar bunu üstlenecekler, seni geri plana atacaklar, bunu biliyorum.” Saf bir insandı. “Olsun oğlum, ben Allah rızası için yapıyorum.” derdi.

Babamın hayali Türkiye’nin çok güçlü bir ülke olması idi. Babam mühendisliği seven bir insandı. Benim mühendis olmamda etkisi var tabii ki. Babam devamlı motorla uğraşırdı. Motor ilk önce TÜMOSAN’la başladı, sonra Ortadoğu Rulman Sanayi’yi kurması üzerine gelişti. Biz çocukluğumuzdan beri onun hep bu mühendislikle, imalatla ilgili

tarafklarını gördüğümüz için de etkilendik yani biz de mühendis olmak istedik. Bizim motor üretimiyle ilgili kendi şirketini kurduğunda orada da ben üniversite seçimini yaparken çok etkilendim tabii. Ağabeyim olsun öyle, kardeşim olsun öyle, hepimiz etkilendik. Ama bizim bu meslekleri seçmemizdeki en temel sebep, rahmetli dedemizin babamızı imalat, üretim konusunda motive etmesiydi. Rahmetli dedemiz hem maddi hem de manevi çok ilim sahibi bir insandı, babamı hep motive ederdi. Yani Peygamber Efendimizin bir hadisi vardı: “Ümmetimin hayırlısı insanlığa faydalı olanıdır.” Bu minvalde, insanlığa faydalı olabilecek işlerle ilgili hep kendisini motive etti. Bu motivasyon bize de geçti. Yani bir şey yaptığımızda insanlığa faydalı olacak bir şey yapmamız lazım diye düşündük, biz de bu noktada hareket ettik, mühendis olduk.

Büyük ebatlı motor işi vardı, hani tank motoru dediğimiz projelerdi. Türkiye’nin motor konusunda bir eksikliği olduğunu, bir de havacılık sanayisinde bir eksikliği olduğunu hem havacılık sanayisinde hem de motor konusunda Türkiye’nin daha ileri gitmesi gerektiğini düşünüyordu.

Babam üniversite yıllarında Erbakan Hoca’nın asistanlığını yaptı. Tabii idealist bir mühendisti. Erbakan Hoca da bu idealistliğini fark etti, cesur yürekli de bir insandı kendisi. Bunu fark edince, kendisi iktidara geldiğinde ağır sanayi hamlesiyle ilgili olarak babamı hep yanında tuttu. Ama maalesef bu ülke “ağır sanayi” idealini o dönemlerde de anlayamadı, ta ki bugüne kadar. Yani şu anda ağır sanayi, katma değerli ürünün ne olduğu şu anda anlaşılıyor. Ama Erbakan Hoca bunu o zamanlarda anlamış ve inşa etmeye çalıştı. Bunun yanında en büyük destekçisi de babamdı ağır sanayiyle ilgili olarak. O zamanlar işte TŪMOSAN, Türk Motor Sanayi’yi kurdular, Aksaray’da

AKMOSAN dedikleri Aksaray Motor Sanayi'yi kurdular, Kayseri'de TAKSAN'ın temelleri atıldı, Ortadoğu Rulman Sanayi rulman teknolojisi geliştirdi. Eğer iktidarlar biraz daha uzun ömürlü olmuş olsaydı bugün bunların değerini çok ciddi boyutta hissedecektik. Düşünün öyle bir Türkiye olacaktı. Şu an Türkiye'nin tezgâh üretecek bir firması kalmadı maalesef. TAKSAN o zamanlarda kurulmuştu. Şimdi yeni yeni firmalar tezgâh üretmek için uğraşıyorlar ama çok zaman kaybettik.

Babamın en çok üzüldüğü olaylardan bir tanesi McDonnell Douglas uçaklarının Türkiye'de üretilmemesidir. Babam, Milli Selamet döneminin ağır sanayi hamlelerini devam ettirmek için Refah-yol döneminde tekrar Erbakan Hoca'nın Başdanışmanı olarak Erbakan'a yardımcı olmaya başladı. Bu noktada Refah-yol iktidarındayken babamın düşüncelerinden biri de şuydu: "İşi ehline veriniz. Yani ehil sahibi, yetenekli kimse yani partili olur olmaz işin uzmanı kimse onunla çalışma taraftarıydı. Bu noktada kendisine bir ekip kurdu, bu ekiple güzel işler yaptı ağır sanayi hamlelerini devam ettirmek için. Bunlardan bir tanesi de uçak alımıydı. Türk Hava Yolları'nın o zaman galiba 50 adet -sayısını tam doğru hatırlayamıyorum- uçak alım işi vardı. O zaman iktidara yani Erbakan Hoca'ya "Bu kadar uçak alınacaksa Türkiye sanayisi bunun belirli bir oranını yapsın offset işlemi yapalım." dediler. Uçak alımıyla ilgili Airbus, Boeing, bir de McDonnell Douglas uçak firmalarıyla görüşmeye başladılar. İşte Airbus belirli bir offset limiti sundu, Boeing belirli bir offset alımı sundu ama en ilginci, McDonnell Douglas firması kendisinin sıkışık olduğunu, Amerika'daki üretim hatlarını Türkiye'ye taşıyabileceğini ve bu yolcu uçağını Türkiye'de üretebileceğini söyledi ve uçağın da FAI sertifikası olduğu biliniyordu. Çok cazip bir teklifi, sadece hani

teknolojik olarak Boeing'den veya Airbus'tan biraz daha düşük olabilir, bunun analizini ben bilemiyorum. Ama böyle bir teklifle geldiler ve kendilerinin finansman açısından çok sıkışık olduklarını, böyle bir şey yapabileceklerini söylediler. Türkiye maalesef o dönemde bildiğimiz sebeplerden ötürü bunu başaramadı. Biz peşin parayla hazır uçak aldık, McDonnell Douglas firmasını da Boeing satın aldı. "Türkiye burada çok büyük bir fırsat kaçırmıştır." diyordu babam. Evet, belki Boeing gibi olmayacaktı ama sertifikalı bir yolcu uçağı olacaktı. Hatta Temel Kotil THY Genel Müdürüyken babam yanına gitti. "Bak, ben zamanında bunların, bunların hepsini yaptırdım, siz niye böyle hazır alıyorsunuz, siz niye en az yüzde 51 yapmıyorsunuz, offset ve Türkiye'de ortak uçak üretimi yaptırmıyorsunuz?" diye.

Gene Refah-yol döneminde babamın yerli otomobil projeleri vardı. Yerli otomobil demeyelim de Türkiye'de yerleşik Fiat, Renault gibi markaların Türkiye'de yeni nesil, yeni versiyon bir araç geliştirip bunun AR-GE'sini, üretimini Türkiye'de yapıp dünyaya satmaları konusunda teşvikler çıkarttığını duydum, hatırlıyorum. Egea'nın tohumları Refah-yol döneminde atılmıştır diye biliyorum.

Babamın en büyük ideallerinden biri güçlü Türkiye'di. Bugün işte Kudüs'te bir sıkıntı var ama Türkiye sadece di- liyle müdahil olabiliyor. İsterdi ki işte zamanında Osmanlı nasıl çok kuvvetliydi, öyle kuvvetli olsun ve gücü yetebilsin, zulme karşı bir yumruk sallayabilsin gerekirse. Bu ideali vardı. Bunun için de güçlü olmak gerekiyor. Güçlü olabilmesi için de savunma sanayi gerekiyor. Bununla ilgili pek çok projesi vardı. Kendi firmamızı özellikle kurdu, otomotiv sanayi üzerine kurduk Yavuz Mühendislik'i, 1994 yılında kuruldu. O zamanlar yurt dışından temin edilen ürünlerin

Türkiye’de ikamesi için yapılmış bir şeydi ama bizim ana hedefimiz helikopter yapmaktı yani bizim niyetimiz o fabrikada helikopter üretmektir. Hâlâ daha bu hayalimiz devam ediyor. Bir gün üreteceğiz inşallah.

Babamın hedeflerinden biri de, orada bizim fabrika alanımız böyle ince, uzun, yani helikopterden sonra da inşallah bir uçak üretmektir. Burası da ince, uzun bir pist olur diye düşünmüştük yani oradaki arsaları o niyetle almıştı, öyle bir hayali vardı.

Doğuştan girişimci ve üretmeyi seven bir insandı, çalışmayı seven bir insandı, çalışmak ona mutluluk veriyordu. Evet, yoruluyordu ama çalışmayı seven bir insandı. Biz de ondan ilham aldık yani ben de çalışmayı çok seviyorum; işimi seviyorum, üretmeyi seviyorum, insanlara faydalı olmayı seviyorum. Ürettiğimiz bir ürün için bir insan “Ya, çok memnunuz.” dediği vakit gurur duyuyordu. Biz de öyleyiz, onun bu ahlakını aldık. İnşallah diğer insanlara da örnek olur.

Babam öyle hemen pes eden biri değildi, azimliydi ve inatçıydı, elinden geldiği yere kadar, sonuna kadar uğraşırdı. Ama tabii ki moralinin bozuk olduğu ve üzüldüğü şeyler oldu. Ama bu onu yıldırmadı, gene elinden geldiğince devam etti.

TÜMOSAN Motor Sanayi’nin Konya’daki fabrikası özelleştirmeye çıkmıştı, OSTİM Yatırım Grubu olarak bu fabrikayı satın almak istediler. O dönemlerde işte bu Demirbank zamanındaki bankalardan teminat mektupları falan alındı ama bankalar sıkıntıya düştüğü için o işi gerçekleştiremediler. O zaman çok üzülmüştü ama yılmadı, gene uğraştı, uğraşmak için mücadele etti. Kısmet bizzeymiş, kendi firmasını kurdu, o da motor üretmeye başladı.

Babam yapısı itibarıyla yardım etmeyi seven birisiydi. Yani bir insan gelsin desin ki “Sedat Ağabey, bizim şöyle bir

sıkıntımız var. Hiçbir menfaat düşünmeden o insana elinden gelen her türlü yardım için uğraşırdı. Sırf o insanın işi görülsün diye -eğer vatana, millete hayırlı bir şeyse tabii ki onunla çok uğraşırdı. Bu noktada da en fazla OSTİM’de insanların ihtiyaç duyduğunu gördü, ben öyle hissettim. Yani bulunduğu pozisyon da, zaten firmaların iktidarla olan sıkıntılarında veya firmalarla olan sıkıntılarında babama gelip yardım istedikleri bir nokta olarak OSTİM çok güzel bir yer çünkü çok büyük bir sanayi kitlesinin olduğu yer. Sanayi demek zaten sıkıntı demek, birilerinin muhakkak sıkıntısı vardır. Bu insanlar da gelip sıkıntılarını babama anlatmışlardır, babam da bunu çözebilmek için elinden gelen gayreti göstermiştir. Ama hükümet yetkililerine gitmiştir ama gücünün yettiği ölçüde tanıdıklarına gitmiştir ama bu insanların dertlerini ve sıkıntılarını aşmak için çok uğraşmıştır.

OSTİM’in AR-GE olarak çok kuvvetli olmasını istiyordu yani AR-GE merkezi olarak yapılanmasını istiyordu. İşte yerli otomobilde olsun veya offset işlemlerinde olsun özellikle işlemlerde OSTİM’in çok başarılı olabileceğini düşünüyordu, bu noktada hareket ediyordu ve OSTİM’i bir AR-GE merkezi hâline getirmek için uğraşıyordu. Babamın çok sevdiğim bir lafı vardı, hayatımda bunu elimden geldiğince uygulamaya çalıştım. Derdi ki: “Müslüman pis bulsa temiz bırakır.”

YUNUS ÇELİKDOĞAN

(Oğlu)

Babam merhametli bir insandı, iyi niyetli, yardımsever bir insandı, insanlara yardım etmeyi severdi. Çok düzenliydi. Sadece kendisine gelenlere değil, bir ihtiyaç gördüğü zaman, bir yerde yapılması gereken bir şey varsa yardıma koşardı. Sağ olsun çok iyi niyetliydi o bakımdan. Babam, bize karşı çok sevecen davranırdı. Böyle çok fazla vakit geçiremezdik ama... Çünkü babamın iş yoğunluğu çoktu, hele son zamanlarda... Bir de bizim çok fazla birlikte zaman geçirme şansımız olmadı, bizim daha çok küçüklük zamanımıza denk geldi. Biz ancak işte evde böyle vakit geçirdiğimiz zamanlarda beraber olurduk, öyle çok fazla gezme şansımız olmadı. Ağabeyimler daha şanslıydı o konuda, daha çok gezdiler onlar.

Yavuz motor. Zamanında Yavuz Mühendislik'i kurmak babamı mutlu etmiştir ama son zamanlardaki yaşadığımız o zor süreçlerde çok üzülmüştü. Hatta biz onu bazen uzaklaştırdık üzülmesin diye. Yavuz onun için farklı bir dönemdi. Bir motor üretmek, bir üretim yapmak, bir gelişme, AR-GE yapmak çok hoşuna giderdi. Yavuz Mühendislik'i 1994'te kurmuştu. Tabii ben 80 doğumluyum ama o dönemler biraz daha küçük olduğumuz zamanlarımıza geldi, o zaman okuyorduk, Yavuz Mühendislik'i kurduğu tarihlerde. Daha evvelinde SAM Mühendislik olarak vardı, o zaman tabii daha çok ticaret yapıyorlardı. Sonra Yavuz Mühendislik'e geçince üretim olarak başladık. Üretim zor bir süreçti tabii.



CEMALETTİN TOPÇU

(Kayınbiraderi)

1968 senesiydi. Rahmetli babam gezmeyi severdi. Çünkü kendisinin manevi bir ağırlığı vardı, böyle türbe ziyaretlerini çok severdi. O tarihte bir karavan imalatı söz konusu oldu, aldık ama proje istediler. Biz de araştırma yaptık, bir arkadaş vasıtasıyla Sedat Bey'i bulduk. O zaman kendisi Erbakan Hocamızın yanında asistandı. Babam "Böyle büyük bir projemiz var, yapar mısınız?" dedi. "Tamam, yaparım." dedi. Tabii o zaman ben de motor meslek lisesinde okuyordum, o senelerde ortaokul seviyelerindeydi. Böylece projeye başladı. İlk tanışmamız öyle oldu. Ondan sonra babamla sıkı bir iş birliğine girdiler. Rahmetli babamla çok geziye çıktılar, epey gezdiler, türbe ilgileri, hayır işlerine alışmaları buradan kaynaklandı. Babamın onunla böyle çok hayırlı işleri vardı, beraber giderlerdi, beraber o hayır işlerini yaparlardı. Gerçekten onun çok faydasını gördüm ben kendisi üniversitede olduğu için. Ben üniversiteye giderken de ders konusunda bana çok faydası oldu. Yani Allah razı olsun kendisinden, çok iyiliğini gördüm.

"Manevi kişiliği nasıldı?" dersiniz şunu söyleyeyim ben: İçinden gelen bir heves ki, maneviyatı gerçekten oldukça yüksekti.

Ben o zaman İstanbul'da çalışıyordum, işimiz Ankara'ya düştü. "Ankara'ya gelir misiniz?" dedi kendisi. 1992

senesiydi. Ben de makine mühendisi olmuştum kendisi gibi. “Geleyim Sedat Ağabey.” dedim, geldim, ondan sonra beraber işe başladık. O zaman daha yeni yeni fabrika kuruyordu. Önce fabrikanın kontrolörlüğüne başladım. O sonra şirketi büyüttü, motor imalatına kadar işi götürdü. Ben de o zaman projenin başındaydım. Bu arada hayır işlerine de devam ediyordu. İlk yaptığımız hayır işleri -ben hatırladığım kadarıyla, yanlışım yoksa- Kızılcahamam’daki Taşlıca köyünün bir türbe işi oldu. “Nasıl?” diyeceksiniz, burası enteresan. Bir yaz günüydü, ben televizyon izlerken “Sadettin Teksoy” diye bir programda bir türbe haberi dikkatimi çekti. “Kızılcahamam’ın bir köyü” dedi ama orayı o anda ben çıkaramadım, sonradan buldum. “Taşlıca köyü” diye geçiyordu. “Efendim, o köyde bir türbe var, orada davul zurna çaldırılmıyor, kimse düğün yapamıyor.” deniliyordu programda. Çok enteresan geldi bana, o zaman da kendisi bu tip şeylerle ilgilendiği için “Sedat Ağabey, böyle bir şey var.” dedim, anlattım. Çok hoşuna gitti, “Bir gün gidelim Cemalettin.” dedi. Gittik oraya gördük. Ahşap, hatta harabe hâlinde, yıkık dökük bir türbe. Köy muhtarına “Ya burası niye böyle?” dedi. Onarımına önayak oldu, “Ben burayı yapayım.” dedi. Ondan sonra rahmetli babama söyledim, babam da “Oğlum, bir gidelim bakalım.” dedi. Babamın kendisinin de manevi gözü açık olduğu için “Oğlum, bu türbeyi biz yeniden yapacağız.” dedi. Ondan sonra biz köy ve oradaki dernekle ilişki kurduk, karşımıza çok enteresan şeyler çıktı. İlk “Anadolu” isminin verildiği yermiş meğerse burası, Taşlıca köyü. Çok enteresan. Orada bir de onun annesi var, keramet sahibi bir kadın, adı “Kırmızı Ebe” diye geçiyor. Alaaddin Keykubat zamanına kadar gidiyor tarihi. Orada otağ kurmuş, bu Ankara bölgesinin fethi için gelmiş meğerse oraya. Onun türbesine el attı

Sedat Ağabey, onu tamir ettik, yaptık, onardık. Sekizgen bir beton hâlinde inşa ettik. Kırmızı Ebe, anasının türbesi de biraz daha yukarıda, onu da yaptık. Bir de “ayran taşı” dediğimiz oyulmuş bir taş var. O taşı da muhafaza içine aldılar, o da hâlen öyle. Oranın ziyaret edilmesi, görülmesi gerçekten tavsiye edilir. Bizim yaptığımız ilk hayır orada oldu. Ondan sonra o köyün su işi vardı, onun su deposunu da yaptık. O hayırla biz başladık, öyle devam ettik. Bizim ilk hayır hasenatımız o oldu.

Ondan sonra, dernekte çalışan ve orayı gören Kızılcahamamlı bir arkadaş Sedat Ağabey’e “Bizim köyde de bir türbe var.” diyor. O da Kızılcahamam’ın Gümele köyü. Orada da ismi “İncik Sultan” diye geçen bir türbe var, orayı da onardık. Sedat Ağabey orada çok büyük kerametler yaşadı. O çok uzun bir hikâye gerçekten, şu anda pek hatırlayamadım. Böyle kerametleri yaşamış, görmüş olan bir insandır Sedat Ağabey. Manevi yönü gerçekten yüksek. Sadece bunlarda değil, kendisiyle yaptığımız çok şeylerde bunları gördük. Hayır yemekleri verirdi mesela. Biz her birimiz katkıda bulunurduk, gider hayır yemekleri verirdik.

Ondan sonra, benim hatırladığım kadarıyla... Ama hep bunları aktararak söylüyorum ki... Nasıl tanışıyorlar bilmiyorum... Kars’ta Hasan El Harakâni Hazretleri türbesi var. Bir gün telefon açtı dernek başkanı Yavuz Selim Hocamız, “Sedat Ağabey, biz iftar yemeği veriyoruz. Sizin de katkıda bulunduğunuzu duydum. Biz böyle bin kişilik bir çadır almak istiyoruz, yardımda bulunur musunuz?” dedi. Sedat Ağabey “Tamam, hay hay.” dedi. Orhan Aydın Bey vasıtasıyla o çadırı aldılar. Çadır hem iftar için kullanılıyor hem de -genellikle konferanslar filan veriliyor Kars’ta- konferanslar için de kullanılıyor. Adı hâlâ “Anadolu Fatihi” diye geçiyor

Harakâni Hazretleri'nin. Anadolu'yu ilk fethedenlerden birisiymiş, büyük bir zat, büyük bir evliya. İşte böyle hayırlı hatıralarımız var.

Sedat Hoca'nın aile içindeki iletişimi ve manevi yönü

Tabii, ben zaten Sedat Ağabey'in yanında çalışıyordum. Kendisinin şu anda Gölbaşı'nda Yavuz Motor diye fabrikası var. Orası ilk kurulduğunda onun başında ben vardım o zaman kontrol mühendisi olarak. Gerçekten işini seven ve benimseyen bir insandı, disiplinliydi. İşini sevdiği için de zevkle yapardı. Üzerine yük aldığı zaman o işi yapmadan bitirmezdi, aldığı zaman yapardı ve hemen bitirirdi.

Aile ilişkilerimizde genellikle çok şey oluyordu tabii. “Hadi Cemalattin falanca yere gidelim. Gelir misin?” dediğinde “Gelirim Sedat Ağabey, ne demek.” derdim ben. Plan ve projeler yapardık. Mesela rahmetli olmadan önceki en son ziyaretlerimizden birisiydi. Gezi ve türbe ziyaretlerinden oluşan bir plan yaptık kendisiyle. Ankara'dan başlayıp, böyle Konya üzerinden Antalya, Finike, tekrar Ankara'ya dönüş olan hem gezi hem de türbe ziyaretleri. Biz böyle programlar yapıyorduk. En son bir Sivas projemiz vardı. Sivas'ta sahabeler devrinden kalma bir zat vardı ama şu anda ismini hatırlayamıyorum. Sivas Yıldızeli'nde bir yer, şimdi orası Pir Sultan Abdal Türbesi diye geçiyor... Sahabeler döneminde ilk gelen sahabelerden birisi. Öyle bir plan yapmıştık; Elâzığ'dan çıkacaktık, Malatya'ya gelecektik... Ama ömrü vefa etmedi, yapamadık bu seyahati. İçimizde öyle bir ukde kaldı. Çok isterdim orayı gezmeyi.

Babamla çok gezerlerdi, türbe ziyareti yaparlardı, dolaşırlardı yani, oradan seviyor olsa gerekti türbe gezilerini. Manevi yönü gerçekten yüksekti yani. Hatta şöyle diyeyim

ben: “Burada yatan zatın ismi bu, ismiyle yaşasın.” derdi. Ehli imam olup olmadığını bilirdi, anlardı, kendisinin öyle bir vazifesi vardı yani. Burada yatan zat imanlıdır, değildir veyahut da evliyadır, değildir diye onu bilirdi. Hatta ben bir gün kendisiyle Beypazarı’na gitmiştim. Bir türbe ziyareti yaptık ama şu anda ismini hatırlayamıyorum, epey zaman geçti. Kendisi “O türbe değil, bu türbe.” dedi bana. Manevi gözü o kadar açık olan bir insandı yani bilirdi bu işi ama kendisi de onu pek belli etmezdi.

Hoca’nın etkileyici şahsiyeti

Disiplinliydi, titizdi işlerinde. Samimiydi, anlatırdı böyle, severdik de birbirimizi.

Vallahi o kadar çok yerler gezdik ki, hepsini toparlamak çok zor... Mesela Hamamözü’nde Yörük Dede diye bir yer var biliyor musunuz? “Yürüyen Dede” diye de geçiyor. Bir gün Sedat Ağabey’le beraber gittik. Ben kendisine bahsettim, “Gidelim.” dedi, gittik gördük. Ben orayı buldum, çıkardım. Orası da çok harabe bir yer ve Selçuklu Dönemi’nden kalma bir türbe. Daha sonra gidip onun kaydını Vakıflar’dan buldu, o türbeyi yaptırdı kendisi. Şimdi böyle güzel bir ziyaretgâh hâline getirdi burayı.

Size tavsiye ederim, bu Taşlıca köyüyle bir ilgilenin. “Anadolu” isminin çıkmasının... Türkiye’nin bu tip tanıtımlara ihtiyacı var. Ankara’da Karagedik beldesi var. Biz o fabrikayı kurarken bazı şeyler gördük. Fabrikada temel atarken bir gece ben nöbetçiydim, gecenin karanlığında sanki bir ışık doğuyormuş gibi gördüm. Bunu Sedat Ağabey’e anlattım. Durdu, “Allah Allah” dedi kendisi böyle. Ondan sonra babamla konuştuk, babam da “Oğlum, gidelim. Orada bir şey olsa gerektir.” dedi. Gittik onu aradık bulduk. Demin

anlatmıştım, manevi gözü açık olan bir insandı, meğerse o Sahabe-i Kirammış, Karagedik köyünün içinde. Babam sordu, ismi Seyyid Muhammet diye geçiyor. Fakat orada tepemsi bir yer vardı, büyük, uzun bir taş dikmişler başına, etrafında başka bir şey yok. Babam “Oğlum, araştırdık, Sahabe-i Kiram olarak çıktı. Kâmusu’l Âlâm kitabında yazıyor.” dedi. Bulduk çıkardık, o türbeyi Sedat Ağabey yaptırdı. Karagedik’te oldu bu olay. Orada aleni, açık kerametleri gördük, biz yaşadık yani. Ben yaşamadığım, duymadığım bir şeyi anlatmıyorum, yaşadığımız bir şeyi anlatıyorum. O türbeyi yaptık, öneyak olan da Sedat Ağabey, Allah razı olsun.

Akyurt’ta Doğanoluk diye bir köy var. Doğanoluk köyünde de Baba Sultan diye bir türbe var. Baba Sultan da Abbasi-ler dönemine kadar gidiyor rivayetlerde. Hatta kimisi “Horasan’dan gelmiş olan bir zat.” diyor. Sedat Ağabey orayı da tesadüfen buluyor. Bir piknik yapmaya gidiyor o bölgeye, orayı buluyor. Bakıyor ki bir türbe var, ziyaret ediyor orayı. On- dan sonra rahmetli babama anlatıyor. Babam “Oğlum, oraya gidelim, bu türbeyi de yapalım.” dedi. Yaptığımız gibi orijinal hâlinde hâlen öyle duruyor. Bu tip şeyler bizde var, manevi olarak yaşanmışlıklarımız var yani.

Gölbaşı Örencik köyünde de Sarıkız Türbesi var. “O türbeyi de yapalım.” dedik. Orada yatanın, tahmin ediyorum, İstanbul’un fethi için gelen Sahabe-i Kiram ordusundan birinin hanımı olduğu söyleniyor. Onların hanımlarından bir tanesi orada vefat etmiş. O kadar eski bir tarihi var Örencik bölgesinin. Tarihe de geçmiş o ama vakıf kayıtlarında ne gibi şeyler var, çıkartacaklar mı bilmiyorum. Öyle şeyler yaşadık yani. Ben bunların başında hep bulundum, yaşadık o olayları.

Cami inşaatları yaptık, Gölbaşı’nda Mervana Camisi’ni yaptık. Çanakkale Ayvacık’ta da temeli atılmış, sadece

projesi olan bir camiye aldık babam ve Sedat Bey'le birlikte ve kendi ekipleriyle birlikte o camiye yaptık. Çok hayırlı işleri var, çok hayırlı işler yaptı. Allah rahmet eylesin.



**FOTOĞRAFLARLA
SEDAT ÇELİKDOĞAN**





İTÜ öğrencilik yılları, 1964



İTÜ'de öğrenci arkadaşları ile, 1964



İTÜ öğrencilik yılları, 1964



Nurettin Topçu ile, Hareket Dergisi toplantısı, 1965



Balıkesir Ord. Atđm. askerlik yılları, 1973



TÜMOSAN Genel Müdürü iken, 1977



Mercedes Benz kamyon motorları üretimi anlaşması töreni,
31 Mart 1977



Mercedes Benz ile kamyon motorları üretim anlaşması töreni,
31 Mart 1977



Japon Mitsubishi ile pikap, minibüs, dizel motor görüşmeleri,
26 Mayıs 1977



Japon Mitsubishi ile pikap, minibüs, dizel motor anlaşması töreni,
26 Mayıs 1977



Japon Mitsubishi ile pikap, minibüs, dizel motor anlaşması töreni,
26 Mayıs 1977



Japon Mitsubishi ile pikap, minibüs, dizel motor anlaşması töreni,
26 Mayıs 1977



FIAT firması ile traktör ve traktör motorları anlaşması töreni,
4 Nisan 1977



FİAT Trattori, Dott. Cattalino, Traktör ve Traktör Motorları
anlaşma töreni, 4 Nisan 1977



FİAT firması ile traktör ve traktör motorları anlaşması töreni,
4 Nisan 1977



Volvo Schövde Motor Fabrikası ziyareti, 1976



Volvo Schövde Motor Fabrikası ziyareti, 1976



Ankara Palas'ta millî sanayi çalışmaları, 1977



TÜMOSAN Motor Fabrikası açılış töreni, 1977



TÜMOSAN'da motor üretimi, 30 Mart 1981



D-8 ülkeleri ile toplantı, 1996



D-8 çalışmaları, İstanbul 1996



D-8 çalışmaları, İstanbul 1996



İstanbul Belediyesi ile proje görüşmeleri, 1996



Adana MÜSİAD Fuarı ziyareti, 1996



BELTAŞ çalışmaları, 1996



Almanya, Leipzig Türk yatırımcı üretim tesisi açılış töreni, 1997



TUSAŞ'ta S2E Tracker yangın söndürme uçağı, 2011



ARUS üyeleri ile birlikte, 2012



OSTİM Endüstriyel Tasarım ve Mühendislik Merkezi açılışı,
25 Nisan 2013



Ulaştırma Bakanlığı ziyareti, 15 Nisan 2014



Millî Rüzgâr Türbini üretimi, 8 Ağustos 2014



MİLRES Projesi kurulumu, 2016



İstanbul Terkos'ta kurulan MİLRRES 500 KW Rüzgâr Türbini,
11 Ocak 2016



TÜLOMSAŞ fabrikasında yerli lokomotif üretim ziyareti, 2014



EURASIA RAIL Fuarında millî marka İpekböceği tramvayı
incelemesi, 2014



Malezya Uluslararası Kalkınma Konferansı, 2014



Konya Sanayi Odası motor konferansı, 14 Mayıs 2014



Motor sergisi ziyareti, 2014



DSİ'de proje sunumu, 2014



ARUS Genel Kurul Toplantısı, 30 Mayıs 2015



ESAM konferansları, 2016



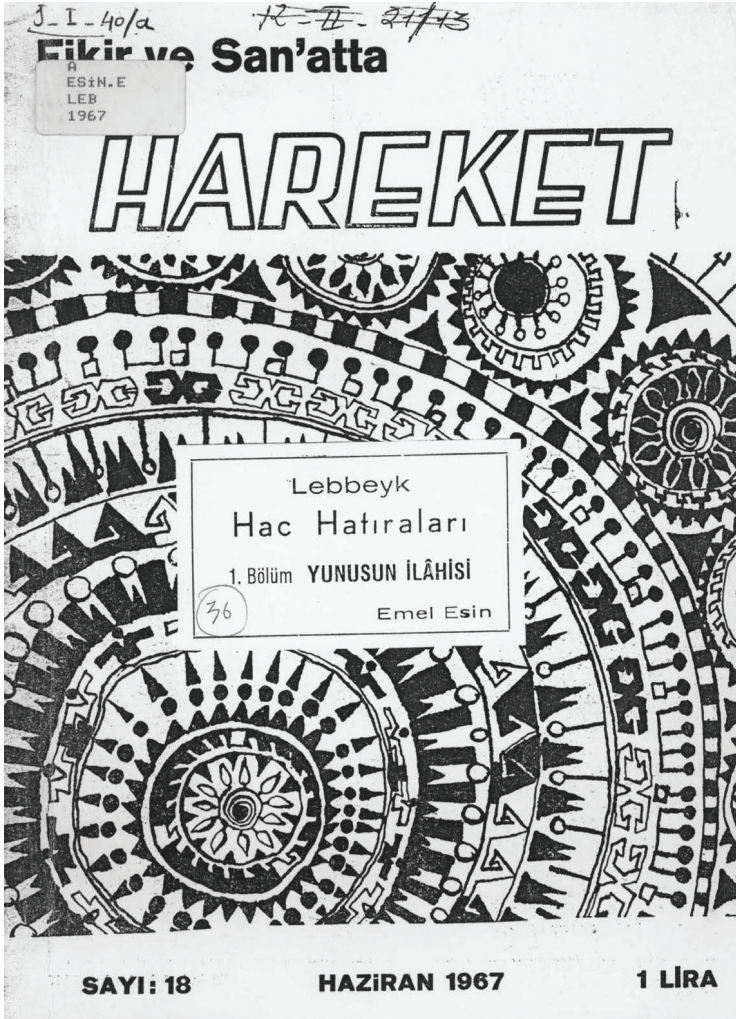
3D Teknoloji Atelyesi açılış töreni, 2 Ocak 2016



Safranbolu Yıldız Baba Türbesi Ziyareti, 2014



Kayseri’de Seyyid Burhanettin türbesi ziyareti, 2015



Temsilciliğini yürüttüğü Hareket Dergisinin kapağı

Fikir ve San'atta

HAREKET

Her ayın 15 inde çıkar
V. Serl, Cild : II
Kurucusu :
NURETTİN TOPÇU

Sahibi ve Yazışleri Müdürü :
ERCÜMEND KONUKMAN
İdare Müdürü :
MEHMET SİLAY
İstihbarat :
OSMAN SELİM DİNÇSOY
Temsilciler :
SEDAT ÇELİKDOĞAN
DR. AYHAN YÜCEL
ABDİN IŞIK
İSMET AYTEKİN
TURGUT YEMİŞÇİ
ORHAN OKAY
TUĞRUL FEYZİOĞLU
AHMET SATOĞLU
TEVFIK FIKRET GÖNCÜLER
MUHSİN İLYAS SUBAŞI

IDAREHANE : Divanyolu Ersoy Han No. 148/5
İSTANBUL
ANKARA : Tunus caddesi No : 77/10
Kavaklıdere
İZMİR : Mehmet Akif Caddesi No: 67
Şirinyer

HABERLEŞME ADRESİ :
P. K. 1240 İSTANBUL
YILLIK ABONE : 12 Lira
İLÂN : Arka kapak 500 lira, Sahife içi santimi
15 lira.
Gönderilen yazılar basılsın basılmasın iade edil-
mez. Derginin ismi zikredilmeden iktibas
yapılamaz.
Dizgi Baskı
HALK MATBAASI

Baskı tarihi : Haziran 1967

Temsilciliğini yürüttüğü Hareket Dergisinin künye sayfası

KAYNAKÇA

1. Gök, O., “Ağır Sanayi 1977”, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Yayınları, Semih Ofset Matbaacılık, Ankara, 1977.
2. Erbakan,N., “DAVAM”, Milli Gazete Ankara Kitap Kulübü, 2013. Başak Matbaacılık, Ankara.
3. Topaloğlu, Y., Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan ile söyleşiler, 2015.
4. Kılıçaslan, İ., “20 Yılında D-8”, T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sanayi Genel Müdürlüğü, 2016.
5. Prof. Dr. Sedat Çelikdoğan Röportajları, Ostim Gazetesi 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016.



Türkiye, ham madde ihraç ederek geli emez, montaj sanayisinde de ileri gidemez. Öyleyse Türkiye için tek bir yol vardır sanayile mek ve üretmek. Türkiye yerli ve millî sanayiye ulaşmadan, teknoloji ve bilgi üretmeden gelişmesini tamamlayamaz. Türkiye'nin kalkınmasının lokomotif gücü olan millî sanayi ve millî marka üretimi için yapılması gereken ne varsa yapılmalı, fedakârca mücadele edilmelidir inancını taşıyan Prof. Dr. Sedat  elikdoğ n, bütün zamanını, emeğini, gayretini millî bir ruh ve heyecan içinde en ön safta ko an bir ülke sevdalısı olarak memleketinin kalkınması ve refahının artması için adadı.   te biz bu insanlara memleketi için adanmış dava insanları diyoruz.

ISBN 978-605-06698-0-0



9 786050 669800