

Tek Parti Dönemi Ekonomik Politikaları ve Özel Teşebbüs Yatırımlarına Bir Örnek: Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi

Kadir ŞEKER*

ÖZET

Bu makale İzmir İktisat Kongresiyle başlayarak 1938 kadar devam eden ve Atatürk dönemi olarak adlandırılan zaman dilimindeki uygulamalar ile 1938–1950 arası İnönü dönemindeki ekonomik gelişmeleri karşılaştırmak amacıyla hazırlanmıştır. Pek çok konuda benzer düşüncelere sahip olmalarına rağmen, Atatürk'ün ekonomik anlayış ve uygulamalarıyla İnönü dönemi ekonomik uygulamaları farklılık arz etmektedir. Bu farklılıkları aynı konularda göstermiş oldukları farklı uygulamalarla ortaya koymak gerekmektedir. Atatürk döneminde özel teşebbüsün önündeki bürokratik engeller kaldırılarak yatırımlar özendirilmeye çalışılmıştır. Bu gelişmelere bir örnek olarak Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi gösterilebilir. Fakat Atatürk'ün vefatı ve İnönü'nün Cumhurbaşkanı olmasıyla birlikte ekonomide “*Katı Devletçilik*” olarak nitelendirilebilecek uygulamalar yaşanmıştır.

Bu makale ile ekonomik hayatta 1938'de sonra meydana gelen değişimler anlatılmak istenmiştir.

Anahtar kelimeler: *Ekonomi, Devletçilik, Nuri Demirağ, Tayyare.*

The Economic Politics of the Single Party Period and An Example of Private Enterprise: Nuri Demirağ Aircraft Workshop

ABSTRACT

The purpose of this article is to compare the implementations of the period called “The Atatürk Period”, which started with The İzmir Economic Congress and continued until 1938; and the economic developments of the İnönü Period between the years 1938-1950. Although Atatürk and İnönü held similar views of many issues, Atatürk's implementation and perception of economy differnt from the economic implementations of the İnönü Period. It is required to present these differences through the differnt implementations they introduced fort he same issues. In the Atatürk Period, it was aimed to promote investments by removing the bureaucratic obstacles which impeded private enterprise.

Nuri Demirağ Aircraft workshop might be cited as an example of these developments. However, following Atatürk's death and İnönü's subsequent presidency, several implementations that might be defined as “Strict Statism” were experienced in the economy.

In the present article the intention is to discuss the changes that took place in the economy life after 1938

Keywords: *Economy, Statism, Nuri Demirağ, Aircraft.*

* Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, İlköğretim Bölümü, Sosyal Bilgiler Eğitimi ABD Öğretim Üyesi.
kseker@mehmetakif.edu.tr

Giriş

Atatürk'ün bütün alanlarda olduğu gibi ekonomik konularda da devletin sağlam temeller üzerine oturtulmasını arzuladığı bilinmektedir. Bu amaçla 1 Mart 1922'de TBMM'nin 3. toplanma yılının açılış konuşmasında “ bundan sonra ekonomi politikalarında tespit etmiş olduğumuz temel esaslara uygun olarak hazırlanacak bir plana göre Bakanlar kurulunun faaliyete geçmesini bekliyoruz”¹ diyerek ekonominin şansa bırakılmayacağını ve bir plan dâhilinde çalışılması gerektiğini ifade etmiştir. Atatürk, Milli Mücadele'nin hemen arkasından yapmış olduğu pek çok konuşmada ekonomik başarılarla desteklenmeyen askeri zaferlerin kalıcı olamayacağını² ifade etmiş ve bu amaçla yeni iktisadi politikaları belirlemek ve hayata geçirmek için 1923 yılında her gruptan insanın katılımıyla Türkiye İktisat Kongresi'ni düzenlemiştir. Kongre bazı devlet kuruluşlarının, ticaret, sanayi, çiftçi, işçi ve diğer meslek gruplarının katılımıyla 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında yapılmıştır³.

Atatürk kongrenin açılış nutkunda, “Türkiye’yi layık olduğu yüksek seviyeye getirebilmek için iktisadiyatımıza çok önem vermeliyiz. Zamanımız tamamen iktisat devrinden başka bir şey değildir. Gerçekten Türk tarihi incelenirse yükseliş ve çöküş sebeplerinin iktisat sorunları olduğu açıkça görülür ” diyerek ekonominin önemini ve bu kongrenin toplanma gerekçesini vurgulamıştır⁴. Yine aynı kongrede yapmış olduğu konuşmasında uzun yıllardır ihmal edilen ekonomik gelişmelere yoğunluk verilmesi ve böylece memleketin imar edilmesi, milletinde zenginleşmesi gerektiğini belirttiğinden sonra “Arkadaşlar bence yeni devletimizin, yeni hükümetimizin bütün esasları, bütün programları iktisat politikamızdan çıkmalıdır”⁵ diyerek bütün mesainin ekonomiye verilmesi gerektiğini ifade etmiştir.

Kongrede, ormancılık ve madencilik sektörlerinin geliştirilmesi, ekonomik gelişmeye katkısı olmak koşuluyla yabancı sermayeye izin verilmesi, tekelleşme ile mücadele edilmesi gibi kararlar alınmıştır. Ayrıca Aşar vergisinin kaldırılması, Ziraat Bankası'nın yeniden kurulması, baruthane, tophane ve diğer savaş sanayi kollarının geliştirilmesi, kok antrasit ve zımpara dallarında korumacı politikalar ile bazı kömür havzalarının ıslahı yönünde de kararlar alınmıştır. Kongre kararları bütün olarak incelendiğinde ise “kalkınmayı özel teşebbüse dayanarak başaracak, himayeci ve milliyetçi bir iktisat politikası”⁶ öngörülmüştür.

¹ Atatürk'ün söylev ve demeçleri, TTK yayınları, Ankara 1961, s.227.

² Atatürk'ün ekonomik açıklamaları için bkz., Komisyon, *Atatürk'ün Bütün Eserleri*, İstanbul 2005 ,C. 15, s.141

³ İzmir İktisat Kongresiyle ilgili olarak bkz, Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, Ankara 1982, ayrıca bkz, Komisyon, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, s.77. Akbank Kültür yayınları, İstanbul 1980. Gündüz Ökçin, *Türkiye İktisat Kongresi 1923*, Ankara 1968

⁴ Ali Özgüven, “Cumhuriyetimizin 75. Kuruluş Yılında Atatürk'ün İktisadi Görüşleri ve Önerileri”, *Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi Değerlendirmesi*, Ankara 1998, C.V, s. 3295. Ayrıca bkz., Mükerrrem Hiç, “Atatürk ve Ekonomik Rejim Devletçilikten Günümüzde Piyasa Ekonomisine”, *Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi Değerlendirmesi*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1998, C.V, s.3286. Ahmet M. Gökçen, “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, *Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi Değerlendirmesi*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1998, C.V, s.3256. Ayrıca Atatürk'ün nutkunun tam metni için bkz., Afet İnan, *a.g.e.*, s. 59-69.

⁵ A. İnan, *a.g.e.*, s.78.

⁶ Komisyon, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, s.79.

Devlet, kongrede alınan kararları hayata geçirmek için hemen harekete geçmiştir. Bu amaçla özel sektöre kredi vererek onu geliştirme adına 1924 yılında Ticaret Bankası niteliğindeki Türkiye İş Bankası, hemen arkasından Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuştur. Bu arada Osmanlı Bankası'nın imtiyaz süresi de on yıl uzatılmış, konut kredisi ile ilgilenmek üzere Türkiye Emlak ve Eytam Bankası oluşturulmuştur⁷. Ülkemizde ekonomik hayatta bu ve benzeri liberal gelişmeler yaşanırken 1929 yılında dünyayı etkileyen ekonomik kriz patlak vermiş, kriz ülkemizi de kısa zamanda etkisi altına almıştır. Yine bütün dünya da olduğu gibi ülkemizde de aynı yıllarda ekonomide “Devletçilik” olarak adlandırılan yeni bir yaklaşım benimsenmiştir. Fakat bu ilke benimsenirken sanayide yine özel teşebbüsün destekleneceği, fakat içinde bulunulan durumun hassasiyetinden dolayı kalkınmada öncülüğün Kamu İktisadi Teşekküllerinde olacağı belirtilmiştir. Nitekim bu anlayış 1933 yılında toplanan Âli İktisat Meclisinin aldığı kararda; “ *Devletin kendi teşebbüsü veya iktisadi ile vücuda gelecek sanayi hareketlerinde halkanın kuruluş sermayelerine iştiraki teşvik edilmeli ve teşebbüs kökleşip kar temin edilmeye başlandığı zaman tesisler ilke fırsatta özel teşebbüslere ve halka mal edilmelidir.*”⁸ denilerek ekonomik uygulamalarda takip edilecek yeni politikalar belirlenmiştir. İktisat meclisinde alınan kararlar 1933 CHP programına da girmiştir. Bu programda devletçilik: “ *ferdi mesai ve faaliyet esas tutulmakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde, milleti refaha ve memleketi imara erdirmek için ...devleti fiilen alakadar etmek.*”⁹ İfadeleriyle yer almıştır. Bütün bu gelişme ve açıklamalardan anladığımız kadarıyla 1930'lu yıllarda devletçilik bir doktrin gereği değil, dönemin şartları gereğince gerçekçi bir yaklaşım sonucu ortaya çıkmıştır. Atatürk devletçilik ilkesinin zorunlu olarak uygulamaya koyulduğu 1930–38 tarihleri arasında da ekonomide katı bir devletçilikten yana olmamış, devletçi ekonomik politikaların başarısından kuşku duymuştur.

Atatürk'e göre Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren ekonomik alanda ciddi bir ilerleme sağlanamamış olması onu düşündürmüştür. Çünkü ülke az zamanda hızla ilerlemek durumundadır ve bürokratik, kırtasiyeci, yavaş işleyen, kararsız bir hükümet ve devlet mekanizmasıyla sanayileşmenin hızlı ve atılcı olamayacağını bilincindedir. 1932 yılının sonbaharında bizzat Mustafa Kemal'in talimat ve talebiyle İktisat Vekili Mustafa Şeref Bey'in yerine İş Bankası Genel Müdürü olan Celal Bayar'ın getirilmiş olması, Atatürk'ün ekonomik politikadaki tercihini yansıtmaya açısından da önemlidir¹⁰. Atatürk dönemi müteşebbislerinden biriside Nuri Demirağ'dır ve Atatürk Onun ticari ve sanayi faaliyetlerini desteklemiştir.

A. Nuri Demirağ ve Ticari Faaliyetleri

Nuri Demirağ 1886 yılında Sivas'ın Divriç kasabasında dünyaya gelmiş, Rüştiyeyi bitirerek Ziraat Bankasının yapmış olduğu sınavı kazanmış ve bankanın Kangal'da kurulan yeni şubesinde memur olmuştur. Sonraki yıllarda Maliye Vekâletinin sınavını kazanarak İstanbul'a yerleşmiştir. Nuri Demirağ'ın memuriyet hayatında bulunduğu yıllar aynı zamanda İstanbul'un işgal yılları ve Milli Mücadele'nin başlangıç tarihleridir.

⁷ Aynı eser, s. 80.

⁸ Emin Çarıkçı, “Cumhuriyet'ten Bugüne Türkiye'nin İktisat Politikaları ve Neticeleri”, *Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi Değerlendirmesi*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1998, C.V, s.3244.

⁹ Komisyon, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, s. 81.

¹⁰ Cemil Koçak, “Siyasal Tarih (1923–1950)”, *Çağdaş Türkiye 1908–1980*, Editör; Sina Akşin, C.IV, s. 151–157.

Memuriyet hayatı İstanbul'da devam ederken maliye müfettişlerinin Tatavla şubesini teftişi esnasında gördüğü hakaret üzerine memuriyetten ayrılmıştır¹¹.

1. Demirağ'ın İlk Yatırımları

Demirağ'ın bu şekilde memuriyet hayatının bitmesi ticari hayatını başlatmış ve aynı yıllarda “*Türk Zaferi*” isimli sigara kâğıdı imalatına girmiştir. Sigara kâğıdına bu ismi vermesi de oldukça manidardır. Çünkü o sırada sigara kâğıdı üretimi azınlıkların elindedir ve ürettikleri sigara kâğıdının isimlerine Osmanlı hayır müesseselerinin ismini vererek Türkleri küçük düşürmeye çalışmaktadırlar. Buralardan kazandıkları paraları da kendi milletlerinin örgütlerine göndererek silahlanmaktadırlar¹². Nuri Bey bu teşebbüsünden sonra küçük çaplı ihracat ve ithalat işlerine girmiştir. Bir yandan ticaretle meşgul olurken diğer yandan da Müdafayı Hukuk Cemiyeti'nin Maçka mıntkasında idarecilik yapmaya devam ederek Milli Mücadeleyi desteklemiştir.

Cumhuriyetle birlikte devlet, bir yandan özel teşebbüsü desteklemeye çalışırken diğer yandan önemli yatırımları da millileştirme kararı almıştır. Bu amaçla daha önce Samsun-Sivas Demiryolu hattı Fransız şirketi “Reji Jeneral” isimli bir firmaya verilmesine karşın, hükümetçe görülen lüzum üzerine bu şirketle yapılan anlaşma iptal edilerek bu hattın Türk müteahhitleri ve işçileri tarafından yapılmasına karar verilmiştir. İşte Nuri Demirağ'da ilk olarak bu ihaleyi kazanarak işe başlamış, kardeşiyle birlikte köprü ve tüneller hariç 1250 km'lik demiryolu inşa etmiştir. Bu alandaki çalışmalarından dolayı soyadı kanununun çıkışından sonra bizzat Atatürk tarafından kendisine “Demirağ” soyadı verilmiştir.

2. Ağır Sanayi Yatırımı ve Uçak Fabrikasının Kuruluşu

1929 yılında önce ABD'de ortaya çıkan ekonomik kriz kısa zamanda bütün dünyayı etkisi altına almış, bu gelişmelerden ülkemizde etkilenmiştir. Devlet zaman zaman yurt dışından ithal etmek zorunda kaldığı vatan savunmasında önem arz eden malların alımında zorlanmıştır. Dolayısıyla bu tür malların alımında halkın desteğine başvurulmuştur. 1930'lu yıllarla birlikte ülke savunmasında önem arz eden uçak alımı işi milletin bağışlarıyla yapılmıştır. Türk Hava Kurumu'nun düzenlediği kampanya ile her ilden toplanan paralarla veya iş adamlarının bağışlarıyla bir uçak satın alınmaya ve bu uçağa o ilin veya o şahsın ismi verilmeye başlanmıştır. 1932 yılında Nuri Demirağ'a da böyle bir teklif gelmiştir. Kendisine gelen yardım teklifi karşısında “*Benden bu millet için bir şey istiyorsanız en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir millet tayyaresiz yaşayamaz öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim*” diyerek uçak yapım işine gireceğini ifade etmiştir. Yine aynı yıllarda yapmış olduğu başka bir konuşmasında da Demirağ, “*Göklerine bâkim olamayan milletlerin akıbeti felaket olacağına katiyen kanîyim. Bunun içindir ki, göklerine bâkim olmayan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur*” sözleriyle yeni faaliyet alanını

¹¹Nuri Demirağ'ın memuriyetten ayrılışı ile ilgili olarak farklı bir görüş de vardır. Bu görüşe göre işgal yıllarında azınlıklar şımarmış, Beyoğlu ve Galata'da Türklere karşı çirkin saldırılar yapmaya başlamışlardır. Nuri Bey'de bu sataşmalardan nasibini almış, pek çok hakarete maruz kalmıştır. Böylesi hakaretleri içine sindiremeyen Nuri Bey, “Milli haysiyet ve şerefi, üç bucuk Palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem” diyerek görevini bırakmıştır. Bkz., Semih İnceöz, “Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ”, *Aksiyon Dergisi*, 15-21 Haziran 1996, s.24.

¹²İnceöz, a.g.m, s.24

da belirlemiştir. Nuri Demirağ'ın tayyare fabrikası kurma fikrini öncelikle dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'a yazmış olduğu bir mektupla arz etmiş olduğu anlaşılmaktadır. Çakmak mektuba verdiği cevapta “*Memleketimizdeki hava sanayine yardım hususunda gösterdiğiniz vatandaşlık duygusu, şayanı takdirdir. Bu iş, büyük mali fedakârlıklara ihtiyaç gösterdiğinden bu uğurdaki maddi ve manevi azminizden de sizi tebrik ederim. İstanbul'da ki etüt atölyesiyle Divrik'de ki tayyare fabrikasının açılarak faaliyete geçmesini dilerim, saygılarımla*” diyerek teşebbüsü desteklemiş ve hemen arkasından Nuri Demirağ'a gönderilen ikinci nüsha mektup ile de bu alanda çalışmasına müsaade edildiği belirtilmiştir. Demirağ gerekli yazışmaları yaptıktan ve manevi destekleri aldıktan sonra 8 yıllık bir eylem plan hazırlayarak faaliyete geçmiş, 17 Eylül 1936 tarihinde Beşiktaş'ta ilk tayyare etüt atölyesinin temelini atmıştır. Yeşilköy'de hem hava meydanı hem de yeni pilotları yetiştirmek için bir pilot okuluyla tank tamirhanesinin de inşasına başlanmıştır.

Demirağ'ın İstanbul'da kurmuş olduğu Tayyare atölyesinin faaliyete geçmesinden kısa süre sonra Hava müsteşarı Z. Doğan tarafından ziyaret edilmiştir. Doğan, ziyarete yönelik gözlemlerini ve memnuniyetini Nuri Demirağ'a 4 Ağustos 1938 tarihinde yazmış olduğu bir mektupla şu şekilde ifade etmiştir; “*Memleketin bugün için en büyük ihtiyaçlarından birini karşılayan bu yurt sever ve temiz faaliyetinizin sonuna kadar Türk işçisini ve eserini bütün dünyaya tanıttığınız gibi, inkişafını en temiz duygularıyla dilden, sizden candan kutlarım.*”¹³Mektuptan anladığımız kadarıyla müsteşar İstanbul'daki bu faaliyetlerden ziyadesiyle etkilenmiştir.

Aslında Beşiktaş'ta sadece bir atölye yapılması, esas fabrikanın da Divrik'de kurulması planlanmıştır. Çekoslovak bir şirketle anlaşarak Beşiktaş'da bugün Hayrettin İskelesinde Deniz Müzesi olarak kullanılan ve dönemin en modern binası olarak kabul edilen fabrika inşa edilmiştir. İlk defa bu fabrikada hem savaş uçağı hem de yolcu uçağı olarak kullanılabilecek Nu.D.38 ismini taşıyan, altı kişilik ve çift motorlu, gövdesi alüminyum kaplamalı bir uçak tasarlanarak üretilmiştir. Üretilen bu uçak saatte 270 km hıza ve 5 bin 500 metre yüksekliğe çıkabilme kapasitesine sahiptir. Atölyede yapılan uçakların testleri için piste ihtiyaç duyulmuş ve İstanbul Yeşilköy'de bugünkü Atatürk Havaalanının bulunduğu bölgede bulunan Elmas Paşa çiftliği satın alınarak uçuş sahası yapılmıştır. İşlerin ilerlemeye başlamasıyla birlikte bu uçakları kullanacak pilotların yetiştirilmesi de gündeme gelmiş ve yine bu saha içine pilot yetiştirmek maksadıyla Nuri Demirağ Gök Okulu yapılmıştır. 150 yatak kapasiteli bir yurdu da bulunan okula üniversitede okuyan veya bitirmiş gençler alınmaya başlanmıştır¹⁴. Nuri Demirağ, fabrikada ve Gök okulundaki çalışma ilkelerini de “*İşretten, oyundan, iffetsizlikten, eğrilikten, tembellikten, zulüm karlıktan sakınınız?*” ifadeleriyle açıklamıştır. Yine çalışmalarını da “*İnsan gücünün yarattığı her şeyi Türk de yaratılabilir, züfer artık süngünün ucunda değil, tayyarenin kanatlarındadır*” sloganıyla yürütmüştür.

Nuri Demirağ, tayyare atölyesinin kurulması aşamasında yatırımları kendi sermaye ve çalışmasıyla hayata geçirmeye muvaffak olmuş, fakat devlet tarafından da desteklenmiştir. Üretilen uçakların kullanılmaya başlanmasıyla birlikte Yeşilköy'de zaman zaman halka açık akrobasi gösterileri de düzenlenmiş bu durum halk arasında

¹³ Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?* Kenan Matbaası, İstanbul 1947. s. 158.

¹⁴ Gök okulunda eğitim alanlar arasında 1938'de Cumhurbaşkanı olan İsmet İnönü'nün oğulları Ömer ve Erdal İnönü'de bulunmaktadır. Okul kurulduktan kısa süre sonra dokuz pilot mezun etmiştir.

büyük bir memnuniyet yaratmıştır. Dönemin gazeteleri de gelişmeleri ilk sayfalarından vererek kamuoyunu bilgilendirmişlerdir¹⁵.

İstanbul'da kurulan ve o dönemde atölye olarak isimlendiren fabrikada ilk etapta 300 mektep veya 150 antrenman yahut 50 avcı uçağı ile yerli paraşütlerin yapılabilirdiği anlaşılmaktadır. İmalat önemli ölçüde gelişince THK'da özellikle eğitim amaçlı uçaklar ile planörlerden oluşan ilk siparişini vermiş, ilerleyen dönemde 65 adet planör kuruma teslim edilmiştir¹⁶.

3. Basında Nuri Demirağ

Nuri Demirağ'ın havacılık alanındaki girişimleri kısa zamanda halk arasında büyük bir heyecan yaratmıştır. Basında havacılık alanında meydana gelen bu gelişmelere kayıtsız kalmamış, dönemin ulusal ve yerli basını konuyla ilgili haber ve yorumlara sütunlarında yer vermiştir. Onlardan birisi 8 Temmuz 1941 tarihli Yeni Sabah Gazetesi'nin de ki yazısıyla Emekli Binbaşı Bedri Cilasin'di. "*Milli Havacılığın Uyanışı*" isimli makalesinde müesseseyi gezdiğini ifade ettikten sonra, "*Nuri Demirağ müessesesi fedakârlıkla kurulmuştur. Demirağ, ciğerparesi oğlunu, mesleğe vakfetmekle bu memleketin öz evlatlarına mahsus fedakârlık ve feragati de göstermiştir. Böyle birçok müesseselere ihtiyaç vardır*"¹⁷ diyerek takdir hislerini belirtmiştir. Yine 15 Ağustos 1941 tarihinde Cumhuriyet Gazetesi'nde; "*bundan sonra havacılık mühendisleri, teknisyenleri yetişecek yeni yeni tayyare ve motör fabrikaları açılacak, yüzde yüz bir Türk havacılığı doğacaktır*" denilerek çalışmalar takdir edilmiştir¹⁸.

17 Ağustos 1941 tarihli Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde de; "*bugün bir Türkün tek başına kurtmaya muvaffak olduğu muazzam ve kendi sabaında dünyanın en modern bir gök müessesesinin açılış töreni var*"¹⁹ denilmek suretiyle okuyucusuna kurumun açılışı duyurulmuştur. Aynı gazetenin bir gün sonraki nüshasında "*Hava sanayimizde bayırlı bir adım*" isimli haberde fabrikanın açılışıyla ilgili yaşananlarla, açılışa katılanların listesi de verilmekteydi²⁰. Yine aynı gazetenin 24 Ağustos 1942 tarihli nüshasında; "*Nuri Demirağ Gök okulunda Tören*" adıyla başlayan haberde "*Dün hava alanına dolan mahşeri kalabalık Türk gençliğinin havacılığa karşı duyduğu derin aşkı açıkça ifade ediyordu*"²¹ diyerek çalışmalarını kamuoyuna duyurulmuştur.

Yine 17 Ağustos 1941 tarihli Haber Gazetesi'nde; "*servetini, yine o serveti bağrından çıkardığı memleketin en büyük ihtiyacı olan yerli uçakçılığın temelini atmak için kullanan Nuri*

¹⁵ Dönemin önemli gazetelerinden olan Tasvir-i Efkâr 24 Ağustos 1942'de "Nuri Demirağ Gök Okulunda Tören" ana başlığıyla çıkmıştır. Haberin devamında "*Gök Okulunda yetişen havacılarımız Türk emeğiyle yapılan uçaklarla uçuş yaptılar... Dün havaalanını dolduran mahşeri kalabalık Türk gençliğinin havacılığa karşı duyduğu derin aşkı açıkça ifade ediyor... Gök Okulu, dün Türk gençliğinin havacılık sabaındaki yüksek kabiliyet ve kudretini gözlerde canlandıran mükemmel bir tören yaptı... Gök alanı ve bu alana giden yollar mahşeri bir halk kalabalığı ile dolup taşıyordu...*"cümleleriyle okurlarına duyurmuştur. Bkz., *Tasvir-i Efkâr*, "Nuri Demirağ Gök Okulunda Tören", 24 Ağustos 1942, s. 1.

¹⁶ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030.10.59.399.25. s. 1. (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi bundan sonraki dipnotlarda BCA olarak kısaltılarak verilecektir), (Ek.1).

¹⁷ Bedri Cilasin, "Milli Havacılığın Uyanışı", *Yeni Sabah*, 8 Temmuz 1941.

¹⁸ *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 Ağustos 1941.

¹⁹ *Tasvir-i Efkâr Gazetesi*, 17 Ağustos 1941.

²⁰ *Aynı Gazete*, 18 Ağustos 1941.

²¹ *Tasvir-i Efkâr*, "Nuri Demirağ Gök okulunda Tören", 24 Ağustos 1942.

*Demirağ, inkişaf halinde bulunan genç Türk uçakçılığının babasıdır*²² ifadeleriyle çalışmalar takdir edilmiştir. Haberdan anladığımız kadarıyla açılışa katılanlardan ikisi Cumhurbaşkanı İnönü'nün çocukları Ömer ve Erdal İnönü kardeşlerdir. Yine gazetelere yansıyan haberlerden edindiğimiz bilgiler ışığında törene katılanların hemen hepsi yapılan çalışmaları takdir hisleriyle tebrik etmişlerdir.

Vakit Gazetesi'nin 8 Ekim 1941 tarihli haberinde de Ragıp Önen imzasıyla çıkan haberde; *“Türk işçisi, Türk sermayesi ve Türk malzemesi ile memlekete ilk mektep tayyaresi veren, havacı gençler yetiştirmesi için hiçbir kazanç gayesi düşünmeden büyük bir çiftlik satın alıp burasını bir mektep haline getiren Nuri Demirağ'ı ne kadar tebrik edersek yeridir. Kendisine hayırlı mesaisinde muvaffakiyetler dilerim*²³ diyerek bitirmiştir.

Konuya sadece ulusal basın değil aynı zamanda yerel basın da ilgi duymuş, benzer haberler yerel basında da çıkmaya başlamıştır. Mesela Bursa Gazetesi'nin 27 Ağustos 1941 tarihli nüshasında ilk sayfa ve sütunda verilen haberde çalışmalardan takdir hisleriyle bahsedilmiştir²⁴. Bir başka yerel gazete haberi ise Demirağ'ın memleketi Sivas'tandır. 20 Ağustos 1941 tarihli Sivas Postası da uzun bir yazı neşrederek çalışmalardan övgüyle bahsettikten sonra, *“Havacılığın inkişafı için ilk hususi teşebbüsünü yapan Nuri Demirağ'ın bu kıymetli ve yüksek hizmetini şükranla karşılar ve sayın hemşerimizi tebrik ederiz*²⁵ denilerek çalışmalar takdir edilmiştir.

Sonuç olarak Nuri Demirağ'ın bu alandaki çalışmaları genel olarak ulusal ve yerel basında alakayla karşılanmış ve desteklenmiştir. Yapılan haber ve yorumlarla da kamuoyu oluşturularak vatandaşların havacılık konusunda bilinçlendirilmesine katkı sağlamıştır.

B. İşlerin Kötü Gitmesi ve Uçak Fabrikasının Kapanması

10 Kasım 1938 tarihinde Atatürk vefat etmiş 11 Kasım tarihinde de TBMM tarafından İnönü ikinci Cumhurbaşkanı olarak seçilmiştir. İnönü'nün Cumhurbaşkanı olmasıyla birlikte her alanda olduğu gibi ekonomik politikalarda da Atatürk dönemi politikalarından ayrı uygulamalar hayata geçirilmeye başlanmıştır. Özellikle bu alanda katı Devletçilik anlayışının uygulanmış olduğunu ifade etmek gerekmektedir. Zaten İnönü Atatürk döneminde Başbakanlık yaparken de sürekli liberal politikalarından kuşku duymuş ve 1930 yılında Sivas İstasyonu'nda yapmış olduğu konuşmada bundan böyle ekonomide devletçilik modelinin uygulanacağını ifade etmiştir²⁶. Dolayısıyla 1932'li yıllardan itibaren devletçiliğin en önemli göstergesi olan Kamu İktisadi Teşekkülleri kurulmaya başlanmıştır. Her ne kadar bu kuruluşlar dönemin özelliği ve 1929 dünya ekonomik sorununun bir neticesi olarak doğmuşsa da Atatürk bu kurumların ilerde halka arz edilerek liberal bir yapıya kavuşmasını arzulamıştır. Fakat İnönü bu düşünce de olmamış, böylece ekonomik konularda Atatürk'le ters düşmüştür. Bu olayların tabii bir neticesi olarak Eylül 1937 tarihinde Atatürk'ün teklifiyle Başbakanlık görevini bırakmak zorunda kalmıştır²⁷.

²² *Haber Gazetesi*, 17 Ağustos 1941.

²³ Ragıp Önen, *Vakit Gazetesi*, 8 Ekim 1941.

²⁴ *Bursa Gazetesi*, 27 Ağustos 1941.

²⁵ *Sivas Postası*, 20 Ağustos 1941.

²⁶ Cemil Koçak, Cemil Koçak, “Siyasal Tarih (1923–1950)”, *Çağdaş Türkiye 1908–1980*, Editör; Sina Akşin, C.IV, s. 150.

²⁷ Cemil Koçak, *Geçmişiniz İtinayla Temizlenir*, İletişim Yayınları, İstanbul 2010, s.258.

Nuri Demirağ tayyare atölyesinde araştırma-geliştirme ve üretime yönelik çalışmalar devam ederken Demirağ'ın ifadesiyle uçuş bilgisi az olan bir mühendisin²⁸ kendisinden izinsiz olarak Eskişehir'de ki hava törenlerine katılmak üzere giderken, sahanın darlığı ve alanın kalabalık olmasından dolayı ekin tarlası içine inişi esnasında mühendisin ölümü ile sonuçlanan bir kaza yaşanmıştır. Bu kazaya istinaden uçak mühendislerinden oluşan bir komisyon kaza raporu hazırlamış ve uçakta herhangi bir kusur bulunmadığı, kazanın pilotaj hatasından kaynaklandığı ifade edilmiştir.

Bu rapora karşın Türk Hava Kurumu, verilen uçak siparişlerini iptal etmiştir. Sadece iptalle de kalmamış, Demirağ'ın vermiş olduğu teminat mektubu ve 14000 liraya el koyarak, THK'nun ödemiş olduğu 40 bin lirayı da geri alma yoluna gitmiştir. Siparişlerin bu şekilde iptal edilmiş olması Demirağ'ı maddi açıdan sıkıntıya sokmuş, bir müddet sonra fabrika işçilerinin ücretleri ödenemez hale gelmiştir. Nuri Demirağ, durumun ciddiyetini anlatmak maksadıyla dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye iki mektup yazmak durumunda kalmıştır. Her iki mektupta da dönemin en yüksek otoritesi olan Cumhurbaşkanı'dan yatırımları ve THK ile arasındaki ihtilaf konusunda yardım istemiştir.

29 Kasım 1939 tarihli ilk mektup iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci bölümde ana metin ikinci bölümde metni destekleyen krokiler yer almaktadır. “*Büyük Şefim*” ifadeleriyle başlayan mektubun ilk cümlelerinde Demirağ, uçak endüstrisinin önemini vurguladıktan sonra kendisinin ülke savunmasına katkı sağlamak maksadıyla havacılık sektörüne girdiğini belirtmiştir. Başlangıçta bu çalışmalarının dönemin Genelkurmay Başkanı tarafından da desteklendiğini, Fevzi Çakmak'ın kendisine yazmış olduğu fezlekeyi de mektubuna ekleyerek ispatlamaya çalışmaktadır. Yine mektubun ilk sayfasında bu çalışmalara başlamadan önce dünyanın uçak sanayisinde önde gelen ülkelere pek çok ziyaretler yaptığını ve bu alanda çalışacak mühendis ve işçilerin yetişmesine de maddi katkı sağladığını vurgulamaktadır. Alt yapı çalışmalarının tamamlanmasından sonra da Beşiktaş'ta bir tayyare atölyesi ile Yeşilköy'de uçuş pisti ve hangarların yapımının tamamlandığı belirtilmektedir²⁹. Esas büyük ve köklü yatırımın Divrik'te kurulacağını ifade ettikten sonra mektubun ikinci sayfasında Beşiktaş'taki atölyede yılda 300 mektep ile 150 antrenman uçağı veya 50 avcı uçağı imal edebileceğini belirtmektedir.

Bu ifadelerden sonra mektubun yazılış amacı vurgulanmaktadır. Buna göre Türk Hava Kurumu kendisinden uçak siparişinde bulunmuş, bu siparişlerden 65 planör kuruma teslim edilmiştir³⁰. 10 eğitim uçağı siparişinin ise uçuş kabiliyeti az olan ve başmühendis olarak atölyede görev alan Selahattin Alan'ın kendisinden izinsiz Eskişehir'de yapılan törenlere katılmak üzere gittiği esnada, İnönü yakınlarında meydanın darlığı sebebiyle uçağın düşmesi nedeniyle iptal edilmiştir.

²⁸ Bu mühendis Selahattin Alan'dır. Selahattin Alan fabrikanın başmühendisidir. Fransa'da uçak mühendisliği konusunda eğitim almış, yurda dönünce Türk Hava Kuvvetleri'nin Eskişehir'deki uçak bakım ve tamir atölyelerinde görevliydi. Fransızca, Almanca ve İngilizceyi çok iyi derecede konuşmaktadır. Bkz., İnceöz, *a.g.m.*, s. 29.

²⁹ *BCA*,030.10.59.399.25. s. 1.(Ek.1).

³⁰ Nuri Demirağ'ın ürettiği uçakların motoru “Volter Gamma I tipidir. Bu motorlar 1850 devirde azami 165 gücünde çalışmaktadırlar. Nominal güçleri 1785 devirde 150 beygirdir”. Bu ifadeler THK ile Nuri Demirağ arasında mahkemeye intikal eden ve mahkeme heyetinin bilirkişiye sorduğu sorulara verilen cevaptan alınmıştır. Mahkeme süreci için bkz., Ziya Şakir, *a.g.e.*,s. 145.

Demirağ'a göre yapılan tahkikat neticesinde uçağın düşmesiyle ilgili herhangi bir teknik arızaya rastlanılmamasına karşın Hava Kurumunun siparişleri iptal ettiği gibi, teminat mektubu bedeli olan 14 bin lira ile şirkete avans olara verilen 40 bin lirayı tahsil etmesi şirketi mali açıdan zor duruma sokmuştur. Bu gelişmeleri anlattıktan sonra kendisinin şimdiye kadar yurt savunmasına katkı sağlamak amacıyla 1,5 milyon lira masraf yaptığını, hâlbuki bu para ile isterse 15-20 apartman yaparak buradan elde ettiği yaklaşık 150-200 bin lira ile çok rahat bir şekilde yaşabileceğini ifade etmektedir³¹.

Mektubun üçüncü ve son sayfasında havacılık alanında yapacaklarını sıralayarak *“tayıre süratlidir ve mütemadiyen de süratleniyor. Havacılık işlerinin bu sürate ayarlanması için hepsi aynı rütbede ayrı ayrı noktayı nazır taşıyan hava komutanlarının başlarına tepeden tırnağa, başından sonuna kadar mesuliyeti nefsinde toplayan (üzerine toz kondurulmamış) yirtıcı, yaratıcı bir şahsiyetin (her memlekette olduğu gibi) bu mühim ve hayati işin başına geçirilmesi suretiyle tevsini ve mahdut çerçeve dâhilinde bırakılmamasını vatanın yegane kurtarıcısı siz büyük milli şefimden yalvararak kemali hüremle arz ve niyaz ederim”*³² ifadeleriyle adeta yalvararak bitirmekte ve yardım talep etmektedir.

Demirağ'ın mektubundan sonra İnönü ile bir görüşme gerçekleştirdikleri ikinci mektuptan anlaşılmaktadır. Bu görüşmede İnönü kendisine nasıl yardımcı olunabileceğini sormuş, Demirağ da ciddi bir araştırmadan sonra kendisine bildireceğini ifade etmiştir. 26 Ağustos 1940 tarihinde yazılan bu mektup, tayyare konusunda devlet yardımların mahiyeti ile ilgili olarak kaleme alınmıştır. Demirağ'ın devletten istediği maddi yardımla birlikte Cumhurbaşkanı İnönü'nün yatırımın arkasında durmasını istemesi göze çarpmaktadır.

İnönü'den yatırımları konusunda devlet desteği sağlandığı takdirde önemli bir sanayi kuruluşunu hayata geçireceğini şu cümlelerle ifade etmiştir; *“bu para emrime tahsis edildiği takdirde, Amerika'da, Almanya'da, Fransa'da tahsil ettirdiğim genç yüksek tayyare motor ve maden ve izabe mübendislerinden 7-8 adedini beraberime alarak derhal bir fabrikale Amerika'ya hareket eder, orada bulunan ve sureti melfuf mukavele ile fabrikamın organizatörlüğünü derubte eden beynelmilel şöhrete haiz Amerika tebaasından Profesör Gasner'le birlikte satın alacağım lüzumlu makine, alet ve edevatı da emin yollardan memlekete getirir ve daha icabı kadar mütebassıslar angaje ederek işe sarılırım ve kururum”*³³ diyerek bu işteki kararlılığını vurgulamıştır. İkinci mektuptan anladığımız kadarıyla Demirağ, ilk etapta 20 milyon gibi bir meblağdan bahsetmekte ve bu yardımın yapılmasını takip eden yıllarda da devletin Milli savunmaya ayrılan bütçeden yardım yapması durumunda Divrik'deki uçak fabrikasını hayata geçireceğini belirtmektedir.

İnşaat, demiryolu ve havacılık gibi geniş bir yelpazede yatırım faaliyetlerini sürdüren Demirağ, özellikle vatan savunması için lüzumlu gördüğü tayyare atölyesi için bu dönemde devletten istediği maddi desteği alamamıştır. Nuri Demirağ, THK ile arasındaki ihtilafın çözülmesi için gayret sarf etmesine karşın kesin bir anlaşmanın olmaması üzerine birinci mektup da bahsi geçen olaylar için THK'na Ankara Ticaret Mahkemesi nezdinde dava açmıştır. Uzun duruşma ve savunmalardan sonra Ticaret Mahkemesi davayı THK lehine sonuçlandırmıştır. Nuri Demirağ bu hadiseden sonra

³¹ BCA., 030.10.59.399.25., s. 2, (Ek.2).

³² BCA., 030.10.59.399.25., s.3, (Ek.3).

³³ Necmettin Deliorman, *Nuri Demirağın Hayatı ve Mücadeleleri*, Nuri Demirağ. Matbaası, İstanbul 1957, s.39.

sermayesinin büyük bir kısmını kaybettiği gibi, Yeşilköy'deki uçak alanı da işgal edilmiştir. Olayların seyrinden anladığımız kadarıyla Nuri Demirağ karşısına çıkarılmış olan zorluklardan epey yorulmuş olmalıdır ki, 1944 yılının sonlarına doğru yaptığı bir açıklama ile artık faaliyetlerini fikir sahasında devam ettireceğini belirtmiştir. Bu husustaki düşüncelerini de gazetecilere 4 Eylül 1944 tarihinde verdiği şu mülakatla duyurma gereğini hissetmiştir; “*Harbin çeşitli müşğilattı, memleketimizin imarı yolundaki hamlelerimizde büyük güçlükler doğmuştur. Bundan sonra taahhüt işlerine girişmeyecek, tetkik ve tettebülere memlekete fikir sahasında bayırlı hizmetler etmek arzusundayım*”³⁴

Nuri Demirağ'a göre; “*Bir memleketi ziraatı aç, sanayi çıplak bırakmaz. İktisadi ve sınaî sabada kalkınmamış milletler, siyasi bütünlüklerine sağlayamazlar*”³⁵ diyerek sanayi yatırımlarının mutlaka olması gerektiğini belirtmiştir. Ona göre yavaş işleyen, kırtasiyesi ve katı devletçi ekonomik model ancak liberal siyasi bir partinin iktidara gelmesiyle bertaraf edilebilir. Bu amaçla 26 Ağustos 1945 tarihinde henüz ikinci bir siyasi partinin kurulması izni olmadan Milli Kalkınma Partisi'ni hayata geçirmiştir.

Gerçi parti, Türk siyasi yaşamında pek varlık gösteremese de tek parti döneminin sona erdirilmesinde önemli bir muhalefet görevi üstlenecektir. MKP kurulmasından hemen sonra 7 Ocak 1946 tarihinde Celal Bayar, Adnan Menderes, Fuat Köprülü ve Refik Koraltan tarafından Demokrat Parti kurularak çok partili siyasal yaşam ile liberal ekonomik uygulamalarda hayata geçirilmeye başlanacaktır. Fakat Nuri Demirağ bu gelişmeler karşısında çok yorulmuş olmalıdır ki tekrar ağır sanayi işleriyle uğraşmayacaktır.

Hayatının sonlarına doğru da bütün malını “*aile ve evlatlarının orta halde maiyetlerine kifayet edecek ve yavrularının yüksek tahsil masraflarını temin eyleyecek miktar çıkarıldıktan sonra, hali hayatımda yapmağa muvaffak olamayacağım bayırlı müesseseler vücuda getirilmek ve idame ettirilmek şartıyla, serveti zatiye mi vakfettim*” diyerek mal varlığını vakfetmiştir. Türk ekonomi tarihinin en önemli müteşebbislerinden sayılan Demirağ 13 Kasım 1957 tarihinde de vefat etmiş, ölüm haberi gazetelerde küçük haberlerle duyurulmuştur³⁶.

Sonuç

Bilindiği gibi Atatürk, ekonomide liberal politikaları benimsemiş ve özel teşebbüsün geliştirilmesi için çalışmıştır. Hatta bu konudaki kararlılığının bir örneği olarak Başbakan İnönü'ye haber vermeden 1932 yılında Maliye Bakanını değiştirmiştir. Çünkü ona göre ülkenin kısa zamanda gelişmesi için özel sermayenin önündeki bürokratik-kırtasiyecî ve yavaş işleyen anlayışın ortadan kaldırılması gereklidir. Hayatının sonuna kadar da özellikle ekonomide kısa zamanda büyük mesafeler alınması gerektiğini vurgulamıştır. İşte Nuri Demirağ'da onun döneminde böyle büyük bir yatırıma kalkışmıştır. Demirağ'ın Genel Kurmay Başkanlığı'yla yazışmalarından anladığımız kadarıyla da Atatürk döneminde böyle bir teşebbüs desteklenmiş ve takdir edilerek gerekli izinler ivedilikle verilmiştir. Fakat Atatürk'ün 1938'de ölümü üzerine pek çok konuda olduğu gibi ekonomik konularda da onun takip etmiş olduğu politikalarından vazgeçilerek katı devletçi olarak nitelendirilebileceğimiz ekonomik model

³⁴ Ziya Şakir, *a.g.e.*, s. 157

³⁵ N. Deliorman, *a.g.e.*, s.69.

³⁶ Gazetede ki haberlerde “*Memleketimizin iş ve siyaset adamlarından eski Sivas mebusu Nuri Demirağ uzun zamandan beri müptela olduğu şeker hastalığından kurtulamayarak, Beşiktaş'ta ki evinde vefat etmişti.*” denilerek duyurulmuştur. Bkz., *Milliyet Gazetesi*, 14 Kasım 1957, s.1., Ayrıca bkz., *Yeni Gazete*, 14 Kasım 1957., s.1.

uygulanmaya başlanmıştır. İsmet İnönü kısmen II. Dünya Savaşı'ndan dolayı, fakat esas itibariyle kendi ekonomik felsefesinden 1946 yıllarına kadar katı devletçilik politikası uygulamıştır. Hatta bu amaçla 1942 yılında Teşvik-i Sanayi Kanununu da yürürlükten kaldırılmış, ekonomiye devlet kontrol ve müdahalesi artmıştır³⁷. Bu politikanın tabii bir sonucu olarak kişilerin yatırımları desteklenmediği gibi yatırım yapılmasına dahi fırsat verilmemiştir. Doğal olarak da milyonlar yatırılarak hayat bulan pek çok ekonomik müessese ya yapım aşamasında veya hayata henüz atıldıkları dönemde yarım kalmış, ülkemizde ağır sanayi hamlesi olarak nitelendirilen iş kolları kurulamamıştır. Ülkemizde bu tür sanayi müesseselerinin kurulamamasıyla hem istihdam sorunları yaşanmış, hem de dışa bağımlılığımız sürmüştür. Böylece o dönemlerde sağlanmayan desteklerle günümüzde Türkiye, havacılık ve uzay sektöründe önemli bir konuma sahip olma şansını kaybetmiştir.

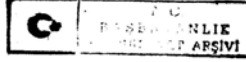
³⁷ Ekrem Hiç, *a.g.m.*, s.3288.

EKLER

NURİ DEMİRAĞ
TAYYARE ATELYESİ

Beşiktaş Hayrettin İskelesi
İSTANBUL

Telegraf: MÜHÜRDAK İstanbul
Telefon: 42404



29.11.1939

S.NO: 1

Cumhurbaşkanımız İsmet İnönü'nün yüce huzuruna

Büyük Şefim,

Af buyurunuz,muztar kalmısam rahatsız etmezdim.Kendimi kezməsi omuzunda bir iş emirberiniz ad ederim.Milletin maksûs talii-ni yenen siz büyüğümüzden aldığımız kuvvetle memleketin Demiryolları fabrikaları büyük binaları yapıldı,yapılıyor.

Çöklere hakim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceğine,daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine kani bulunduğum cihetle bundan üç buçuk sene evel bütün personelini,levazımâtını tedricen ve-tanın sinesinden belirtecek ve memleketin ihtiyacına tamamen cevap verecek büyük bir Tayyare endüstrisi kurmak tasavvurunda bulundum.ve bu tasavvurumu Mareşal Fevzi Çakmak hazretlerine, o mübarek zata bir mektupla arz ettim.ve bana bu hususta muin ve müzahir olup olmayacağı-nı sordum.Cevabı ve buna eklenen Milli müdafaa ve İktisad vekâlet-lerine yazdığı tezkerelerin sureti (NO.1) ilişiktir.

Bunun üzerine dünyanın en mükemmel tayyare ve teferru-atını yapan memleketlere mütahassıslarımla bir çok kereler seyahat et-tim.Tetkikat yaptım,yaptırdım.Eenebi memleketlerde müteaddit,kiymetli türk gençlerinden mühendisler ve işçiler okuttum,yetişdirdim.ve yetiş-dirmekteyim.Fabrikamı san'at mekteplerinden yetişen en kiymetli türk işçilerile,en yeni ve modern makinelerle tezyin ederek buna müteallik muhtelif san'at şubelerinde kurslar açmak,bilgilerini ameli,nazari ge-nişletmek suretile de elemenler hazırladım.

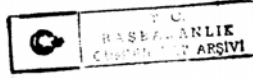
Beşiktaşta kurdüğüm tayyare atelyesile Yeşilköyde yapmakta olduğum modern uçuş meydanı,tamir atelyesi ve hangara ait plân ve krokiler (NO.2)ilişiktir.Divrikte kurulacak esas fabrikaya ait plânlar ve bu maksadla satın alınan 1500 dönümlük arazi ve maden taharri ruh-satnameleri ve su kuvvetlerinden elektrik istihsali için değirmen ve baraj mahalli krokileri ve bu maksade hizmet emelile yaptırılan 250 mevcutlu orta mektebe ait fotoğraflardan bir takımları (NO.3)eklidir. Kaçhaza ahvalin inkişafına telikan Divrikte fabrika inşaatına henüz başlanmamıştır.

030 10 59 399 25

NURI DEMİRAĞ
TAYYARE ATELYESİ

Beşiktaş Hayrettin İskelesi
İSTANBUL

Telgraf: MÜHÜRÖZAR İstanbul
Telefon: 42404



61
S.NO: 2 58

Geçenlerde Beşiktaş'taki atelyenin senevi imalat kabiliyetinin tayini istendi.300 mektep veya 150 antrenman yahut 50 avcı tayyaresi yapılabileceği cevaben bildirildi.Zaman zaman takdirler ve teşekkürlerle maddi,manevi yardımlar yapılacağı ve siparişler verileceği Hava kuvvetlerinden tahriren ve şifahen bildirildi.Şimdiye kadar asarı filiyesi görülmüdü.Bu baktaki emirlerin ve takdirnamelerin suretleri (NO.4)meluftur.

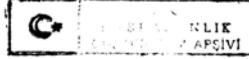
Hava kurumundan bidayette verilen ve arkası gelmeyen 65 plânor kuruma teslim edilmiş ve 10 mektep Tayyaresi,uçuş melekesi az olan bir mühendisimizin rızam hilafına tayyare ile Eskişehir'e giderken İnönüde yapılmakta olan törene iştirak etmek isteyerek,sahanın darlığı plânor,tayyarelerin ve ziyaretçilerin çokluğu yüzünden meydana yer bulamamasından ekin tarlası içerisinde yere konuş esnasında bir metrelik çukuru göremeyerek mühendisin ölümlü neticelenen bir kaza vukua gelmiş idi.Bunda tayyarenin kabahati yoktur.

Hava kuvvetlerinin bir çok yüksek tayyare mühendislerinden mürekkep tetkik komisyonu tarafından ilk türk tipi olarak belirttiğim bu tayyareye ait,sanduklar dolusu yüzlerce aerodinamik ve statik resimleri ve hesapları mezkûr komisyonca aylarca tetkik ve performans tecrübeleri yapılarak mükemmel normal mektep tayyaresi olduğunu Hava kurumuna tebliğ ve uçuş müsaadesini verdiği halde Türk kuşu,memlekette yeğane salâhiyet-tar bu fen komisyonunun kararını dinlemeyerek tayyareleri kabulden imtina etmekte ve kaza hadisesi yüzünden vukua gelen teahhürü nazarı itibara almayarak tayyareleri almamakta ısrar ve teminat mektubu muhteviyatı olan 14000 Liramı zapt ve avans verdikleri 40 Bin lirayı istirdat etmişlerdir. Buna müteferri evrak (NO.5) eklidir.

İçilerim ve fabrika personelleri işsiz kalmıştır.Esasen şimdiye kadar tam ve kâmil bir mesai sahası da bulamamışlardı.Bu müesese memleket mudafası için faydeli bulunuyorsa derhal sipariş verilerek yapıldımasının temini ricasını havi Mareşal hazretlerine çekilen ve şimdiye kadar cevabı alınamayan telgraf sureti (NO.6) ilişiktir.

Bu uğurda şimdiye kadar harcanan 1,5 milyon lira ile-Hoş karakterim buna müsaad değil-yararı muhal 15-20 adet han apartman yaptırır senede 150-200 bin lira irad alarak istediğim yerde gezer,tozardım.

030 10 59 398 25

NURİ DEMİRAĞ**TAYYARE ATELYESİ**Boğaziçi Hayrettin İskelesi
İSTANBULTelgraf: MÖHÜRÖDAR İstanbul
Telefon: 42404

S.NO: 3 58

Hülasa:Türke ecdadından miras ve dünyaya nümuneî imtisal olmuş olan sipahiligin,suvariligin,serden geçdiligin,bu günkü şekli de tayyareciliktir.Şimendüfer siyasetinizin verimli neticeleri meydanda,bidayetteki tenkitler,terizler muhalifetler hatırlardadır.Bu feyizli eseriniz eğer haline terk olunse veya hut inşaatın askeri idare altında amele taburlarına gödürülmek sistemi takip edilseydi bu netice elde edilirmiydi? Lüzdumu halinde bu vasıtaların evel bevel askeri hidemata terk olunacağı tabii olduğu gibi tayyare levazım ve vesaitinin (NO.7)ilişik tezkerelerle memleket mudafaası emrine hasır ve tahsisi emir olunmaktadır.

Gece,gündüz,kış yaz,yağmur çamur,kar,bora fırtına manialarına bertaraf edecek vatanın her bucagında şimdilik en az 60-70 yerinde modern uçuş meydanları,yanı başında tamir atelyeleri,hangarları,müteaddit sınıf ve derecelerde mektepleri,ve bir kaç yerde tayyare ve motör fabrikaları yaparak havacılığımıza binlerce ihtiyat,yapıcı,uçucu,yaratıcı elemanlar ve vesait yetiştirmek iktidarındayız.

Tayyare süratlıdır,mütenadiyen de süratlanıyor. Havacılık işlerinin bu sürate ayarlanması için hepsi aynı rütbede ayrı ayrı noktai nazar taşıyan hava kumandanlarının başlarına,tepeden tırnağa,başından sonuna kadar mesuliyeti nefsinde toplayan "üzerine toz kodurulmamış "yırtıcı,yaratıcı bir şahsiyetin "her memlekette olduğu gibi" bu mühim ve hayati işin başına geçirilmesi suretile tevsini ve mahdut çerçeve dahilinde bırakılmamasına vatanın yeğane kurtarıcısı siz büyük milli şefimden yelvararak kemali hurmetle arz ve niyaz ederim.



3

030 10 59 29925

KAYNAKÇA

A-Cumhuriyet Arşivi ve Gazeteler

- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, 030.10.59.399.25. s. 1-3.
Bursa Gazetesi, 27 Ağustos 1941.
Cumhuriyet Gazetesi, 15 Ağustos 1941.
Haber Gazetesi, 17 Ağustos 1941.
Milliyet Gazetesi, 14 Kasım 1957.
Vakit Gazetesi, 8 Ekim 1941.
Sivas Postası, 20 Ağustos 1941.
Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 17 Ağustos 1941.
Tasvir-i Efkâr, “Nuri Demirağ Gök okulunda Tören”, 24 Ağustos 1942.
Tasvir-i Efkâr, “Nuri Demirağ Gök Okulunda Tören”, 24 Ağustos 1942, s. 1.
Tasvir-i Efkâr, 18 Ağustos 1941.
Yeni Gazete, 14 Kasım 1957.
Yeni Sabah, 8 Temmuz 1941.

C-Kitap ve Makaleler

- Atatürk'ün söylev ve demeçleri*, TTK yayınları, Ankara 1961, s.227
 Cilasın, Bedri; “Milli Havacılığın Uyanışı”, *Yeni Sabah*, 8 Temmuz 1941.
 Çarıkcı, Emin; “Cumhuriyet’ten Bugüne Türkiye’nin İktisat Politikaları ve Neticeleri”,
Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi Değerlendirmesi, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1998, C.V,
 s.3244-3254.
 Deliorman, Necmettin; *Nuri Demirağın Hayatı ve Mücadeleleri*, Nuri Demirağ. Matbaası Yayınları,
 İstanbul 1957.
 Gökçen, M. Ahmet; “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, *Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi
 Değerlendirmesi*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1998, C.V, s.3255-3269.
 Hiç, Mükerrrem; “Atatürk ve Ekonomik Rejim Devletçilikten Günümüzde Piyasa
 Ekonomisine”, *Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi Değerlendirmesi*, Yeni Türkiye Yayınları,
 Ankara 1998, C.V, s.3286-3292.
 İnan, Afet; *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat–4 Mart 1923*, TTK Yayınları, Ankara 1982.
 İnceöz, Semih; “Türkiye’nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ”, *Aksiyon
 Dergisi*, 15-21 Haziran 1996, s.24.
 Koçak, Cemil; “Siyasal Tarih (1923–1950)”, *Çağdaş Türkiye 1908–1980*, Editör; Sina Akşin,
 C.IV, Cem Yayınları, İstanbul 2007.
 _____; *Geçmişiniz İtinayla Temizlenir*, İletişim Yayınları, İstanbul 2010.
 Komisyon, *Atatürk’ün Bütün Eserleri*, İstanbul 2005, C. 15.
 Komisyon, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923–1978*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul
 1980.
 Ökçin, Gündüz; *Türkiye İktisat Kongresi 1923*, Ankara 1968.
 Özgüven, Özgüven; “Cumhuriyetimizin 75. Kuruluş Yılında Atatürk’ün İktisadi Görüşleri ve
 Önerileri”, *Cumhuriyet 1923-1998 Dönemi Değerlendirmesi*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara
 1998, C.V, s. 3295-3304.
 Şakir, Ziya; *Nuri Demirağ Kimdir?* Kenan Matbaası, İstanbul 1947.