SAKARYA ÜNİVERSİTESİ İKTİSAT DERGİSİ
Sakarya University Journal of Economics

Sakarya Üniversitesi İktisat Dergisi
Sakarya University Journal of Economics

e-ISSN : 2147-1126
Yayıncı/Publisher : Sakarya Üniversitesi

Cilt/Vol. 15, Sayı/No. 1, 97-116, 2026
DOI: https://doi.org/10.37460/sid.1883014

Derleme Makalesi / Review Article

Nuri Demirağ'ı Anlamaya Dair Bir Deneme

An Attempt to Understand Nuri Demirağ

Meryem Kara

Bağımsız Araştırmacı,
meryemkara25@gmail.com

Öz: Bu çalışma Nuri Demirağ'ın şahsiyetini ve düşünce dünyasını anlamaya, onun ülkemize sağladığı ve sağlamaya çalıştığı katkıları ortaya koymaya dair literatür taraması yönteminden faydalanılarak hazırlanmış bir değerlendirmedir. Bir Cumhuriyet devri münevveri ve girişimcisi olan Demirağ, imparatorluğun dağılma döneminde doğmuş ve o dönemin sıkıntılarını yakından tecrübe etmiştir. Bu tecrübeler üzerinde derin izler bırakmış, yaşamı boyunca bunların tekrarlanmaması için gayret etmiştir. Zenginliğin, topluma hizmet için kişiye verilmiş bir emanet olduğunu düşünen Demirağ daima buna göre hareket etmiş, servetini bu uğurda harcamıştır. Yeri gelmiş köyleri refaha kavuşturmak için projeler üretmiş, yeri gelmiş okullar kurmuştur. Göklerine hâkim olamayan milletlerin ilerleyemeyeceğini öngörmüş, ilk seri üretim yerli uçak ve ilk yerli paraşüt imalini gerçekleştirmiştir. Kendi insanının yabancıların yaptığı her şeyi yapabileceğine inanmış, milli olana rağbet edip ithal unsurların yerli olanla ikamesi için çalışmış, girişimlerinin tıkandığı noktada siyasete girmiştir. Ahlaka ve ahlaklı olmaya büyük önem veren Demirağ, başarının temelini ahlak olarak görmüş, milletçe gelişmişliğin de ahlaklı olmakla mümkün olacağına inanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Nuri Demirağ, Erken Cumhuriyet Dönemi, Milli Kalkınma Partisi, Girişimcilik, Havacılık

Geliş Tarihi/Received: 05.02.2026
Kabul Tarihi/Accepted: 29.03.2026
Yayımlanma Tarihi/ Published Online: 14.04.2026

Abstract: This study is an assessment prepared using a literature review method to understand Nuri Demirağ's personality and mindset, and to reveal the contributions he made and tried to make to our country. Demirağ, an intellectual and entrepreneur of the Republican era, was born during the disintegration of the empire and experienced the hardships of that period firsthand. These experiences left a deep mark on him, and he strived throughout his life to prevent their recurrence. Demirağ, who believed that wealth was a trust given to a person to serve society, always acted accordingly and spent his fortune for this cause. At times he developed projects to bring prosperity to villages, and at other times he established schools. He foresaw that nations unable to master their skies would be unable to progress, and achieved the first mass production of domestic aircraft and the first domestic parachute. He believed that his own people could do everything foreigners could do, favored national values, and worked to replace imported elements with local ones; when his initiatives stalled, he entered politics. Demirağ, who placed great importance on morality and being moral, saw morality as the foundation of success and believed that national progress was only possible through being moral.

Keywords: Nuri Demirağ, Early Republican Period, National Development Party, Entrepreneurship, Aviation

Extended Abstract

This study is an an attempt to understand the personality and mindset of Nuri Demirağ, an intellectual and entrepreneur of the Republican era, and to reveal the contributions he made and tried to make to our country. Because the few studies that discuss Nuri Demirağ are generally focus on his entrepreneur side, particularly his pioneering activities in the aviation sector, or focus on his political activities, which also stand out for their pioneering nature. However, Nuri Demirağ is a Republican era intellectual who should be recognized not only his actions but also his morals, thoughts and personality. Therefore, this study, which utilizes literature review method, attempts to examine and understand Nuri Demirağ's personality and mindset more closely.

Nuri Demirağ was born during the disintegration of the empire, and experienced firsthand the hardships of that period, the oppression and subjugation of the people by those who exploited the state's

Cite as(APA 7): Kara, M. (2026). Nuri Demirağ'ı anlamaya dair bir deneme. *Sakarya Üniversitesi İktisat Dergisi*, *15*(1), 97-116. https://doi.org/10.37460/sid.1883014

This is an open access paper distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

weakness, the corruption, poverty, misery, the consequences of backwardness, and the material and moral damage inflicted by foreigners, especially minorities. These experiences left a deep mark on him, and he strove throughout his life to prevent the recurrence of the hardships experienced by the country. Throughout his school life and career, Demirağ stood out for his intelligence, diligence, and achievements, viewing morality as the foundation of success. According to him, a nation lives by its morality, and the height of morality is that nation's greatest asset. Furthermore, both individual progress and national development depend on morality; therefore, national advancement is only possible through morality. For this reason, immoral individuals must be severely punished and purged from society. Demirağ adopted fundamental ethical principles throughout his life and strove to put them into practice. These principles include being honest and just, avoiding laziness and oppression, and staying away from habits such as drinking and gambling. Indeed, he made the young people he trained swear an oath to these principles, shaped his party's understanding according to these principles, and even expressed these principles in his speeches abroad. Although his strict stance on morality was sometimes criticized, he maintained this attitude. When he entered parliament as a deputy, he proposed a law that included morality and imposed serious penalties and sanctions for immorality. He even planned that the technical university he wanted to establish would also be a moral university.

Believing that wealth is a trust given to an individual to serve society, Demirağ always acted accordingly and spent his fortune for this cause. He took a keen interest in the issues on the country's agenda and sought solutions to them. At times, he developed projects to bring prosperity to villages; at other times, he established schools and contributed to the education of students. Many of the projects he conceived for the benefit of society but was unable to implement were later realized by the state years later.

Throughout his entrepreneurial career, marked by numerous firsts, Nuri Demirağ took high risks while also advancing in a planned and systematic manner. In all his ventures, Demirağ did not shy away from conducting years of research if necessary. He surrounded himself with skilled and trusted individuals and made his calculations with meticulous care. He believed that his own people could do everything that foreigners could do. He favored the national and worked to replace imported elements with local ones. Demirağ, who also stood out for his foresight, predicted that nations unable to master their skies would not progress, and succeeded in achieving the first serial production of domestic aircraft and the first domestic parachute in this field. Seeing the nation's future in aviation, he did not shy away from the struggle to advance his ventures in the field of aviation until the end of his life. However, Demirağ's initiatives were not accepted by the new political structure after Atatürk's death and were blocked by bureaucratic means. He entered politics both to overcome these obstacles and to offer an alternative to the political structure he considered problematic after Atatürk, as well as to contribute to the country's development. Demirağ also achieved a first with the National Development Party (MKP) he founded, becoming the first opposition party during the transition to a multi-party system. The MKP, which stands out for its ideals of morality, ethical conduct, and service to the nation, has not achieved significant success in political life. However, Demirağ's refusal to abandon the struggle, his fearless expression of criticism, and his unwavering adherence to his principles demonstrate that he maintained his ethical and virtuous stance in political life as well.

Nuri Demirağ viewed the population as the source of the nation's strength and strove to support the family, which he believed to be the foundation of society. Admiring the political and economic mindset of America, which he believed had succeeded thanks to its large population and the unity of its people, Demirağ believed that the unity of Muslim peoples and their adaptation of the American system would lead to the development and progress of Eastern countries as well.

1. Giriş

Bu çalışma, bir Cumhuriyet devri münevveri ve girişimcisi olan Nuri Demirağ'ın şahsiyetini ve düşünce dünyasını anlamaya, onun ülkemize sağladığı ve sağlamaya çalıştığı katkıları ortaya koymaya dair bir değerlendirme denemesidir.

Nuri Demirağ, yaşadığı dönemin zorluklarına rağmen mücadeleyi elden bırakmayan, haksızlıklara karşı çıkan, azınlıkların ve işgal kuvvetlerinin baskılarına direnen, milliyetçi, kendine ve kendi toplumuna güvenen, ilkleri başaran, öncü ve örnek bir şahsiyettir (Adıgüzel, 2013, s. 58). Onu dava adamı yapan ise kazandıklarını ve tüm zenginliğini ülkenin menfaatine olacak yatırımlar için sarf etme erdemliliğini göstermesidir (Yalçın, 2009, s. 750).

Nuri Demirağ'ı konu eden az sayıda çalışma genellikle onun girişimci tarafını, özellikle de ilkleri gerçekleştirmesi açısından havacılık alanındaki faaliyetlerini veya yine ilk olma özelliği öne çıkan siyasi faaliyetlerini konu almaktadır. Mevcut çalışmalar Demirağ'ın çabalarına ve girişimlerine dair bilgiler sunmakla sınırlı kalmakta, onun zihniyeti ile kişiliği ya ikincil planda kalmakta ya da dar kapsamda bir değerlendirmeye tutulmaktadır. Yusufoğlu ve Pilehvarian (2017), Demirağ'ın Beşiktaş'taki Tayyare Atölyesini, Karakılıç ve Akbaş (2024) sanayi, ziraat ve maden köyleri projesini konu edinmekte, Yalçın (2009) Demirağ'ın hayatını ve çalışmalarını havacılık faaliyetleri temelinde genel hatları ile ortaya koymaktadır. Erdem (2016), Yalçınkaya ve Yalçınkaya (2020) ise Demirağ'ın girişimlerini, dönemin iktisadi koşulları ve devletin etkisi ile birlikte incelemektedir. Şeker (2011), tek parti dönemi ekonomik politikalarını eksen aldığı çalışmasında Demirağ'ın girişimcilik faaliyetlerini yalnızca ilgi dönemin siyasi yapısı bağlamında ele almaktadır. Karataş ve Solak (2023) ile Müjdeci (2005)'nin çalışmaları ise dönemin siyasi yapısından bilgiler vermekle birlikte, MKP'nin kuruluş süreci ile faaliyetleri ile basında çıkan haberler yine siyasi konularla sınırlı olarak değerlendirilmektedir. Nuri Demirağ'ın zihniyet dünyası veya kişiliğine dair kapsamlı bir çalışmaya ise rastlanmamaktadır. Dolayısıyla bu çalışma doğrudan ve bütüncül olarak Demirağ'ın şahsiyetini ve zihniyetini konu alması, hayatı ve faaliyetlerinin ötesinde onun düşüncelerini anlamaya yardımcı olmaya çalışması açısından önemli görülmektedir.

Literatür taraması yöntemine başvurulan bu çalışmada, dönemin gazete haber ve makalelerinden, hakkında çıkan kitaplar ile parti nizamnamesi gibi kendi rehberliğinde oluşan yayınlardan, vekilliği dönemindeki meclis tutanaklarından ve de literatürde yer alan diğer makalelerden faydalanılmaktadır. Özellikle gazeteler araştırmanın en önemli kaynağını oluşturmaktadır. Zira Demirağ'ın yaptığı işlerin gerek kamuoyunun ilgisini çekici nitelikte olması gerekse kendisinin de bunları tanıtmaya istekliliği dönemin gazetelerinde çok sayıda haber ve makaleye konu olmasını sağlamıştır. Bu durum, dönemin gazetelerinden, çok sayıda ve çoğu Demirağ'ın kendi ifadeleri olan veriler elde edilmesini olanaklı kılmaktadır.

Çalışma iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde Nuri Demirağ'ın hayatı, sanayi girişimleri ile bu girişimler ile bağlantılı olarak girdiği siyaset hayatına, o dönemin şartları, konjonktürü ve sosyal yapısına değinilerek yer verilmektedir. Böylece Demirağ'ın şahsiyeti ve eylemleri, o devrin şartları gözetilerek, bağlamı içinde bir değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. İkinci bölümde ise Nuri Demirağ'ın aydın kişiliğine yakından bakılmak istenmekte bunun için de onun eğitim, kültür, toplum, din ve ahlak konularındaki görüş ve düşünceleri ilgili başlıklar altında verilmektedir. Ayrıca çalışmanın genelinde Demirağ'ın kendi ifadeleri ağırlıklı olarak (tırnak içerisinde) olduğu gibi aktarılmaktadır. Böylece onun düşünce dünyası daha yakından değerlendirilmeye ve anlaşılmaya çalışılmaktadır.

2. Hayatı ve Girişimleri

2.1. Hayatı

Nuri Demirağ 1886 yılında Osmanlı ve Selçuklu gibi iki büyük Türk imparatorluğunun kadim izlerini taşıyan bir kültür coğrafyasında, Sivas'ın Divrik kasabasında doğar. Henüz üç yaşındayken babasını kaybetmesiyle, zihni ve ahlaki gelişimi annesinin rehberliğinde başlar. Divrik kasabası o dönem diğer

Anadolu beldeleri gibi perişan haldedir. Demirağ bir tarafta kadim Türk kültürünün izlerini görürken diğer tarafta yıkılmakta olan bir imparatorluğun son demlerine şahitlik eder. Halk fakir olduğu gibi devletin zaafından faydalanan idareciler ile tefeci gibi fırsatçı kimseler tarafından ezilmektedir. Böyle bir ortamda mahallesindeki sübyan okulunda eğitim hayatına başlayan Demirağ başarılı bir öğrencidir. Ne var ki giderek artan geçim sıkıntıları Demirağ'ın erken yaşta hayata atılmasına neden olur. Rüştiyeyi bitirir bitirmez, birincisi olarak bitirdiği okulunda göreve başlar. Ardından imtihan ile Ziraat Banka'sı Kangal şubesine memur olarak atanır. Bu dönem Demirağ'ın özellikle kırsalda halkın karşılaştığı zorlukları yakından tanımasını sağlar. Köylünün faiz karşısında düştüğü müşkülü görür; kıtlığın, geri kalmışlığın ve dolayısıyla fakirliğin meydana getirdiği sıkıntılara tanıklık eder. Burada elinden geldiğince halk ile hemhal olarak görevini ifa eder. İkinci görev yeri olan Koçkiri'de şiddetli bir kıtlık yaşanır, buğday ambarları dolu olmasına rağmen halka dağıtılmasına yanaşılmaz. Demirağ bu işin üzerine gider ve sorumluluğu üzerine alarak halkın mağduriyetini önler. Demirağ'ın gayreti öyle basit bir iyi niyet göstergesi değil önemli bir girişimdir. Memuriyetten olmak bir tarafa köylere ulaşmaya çalıştığı günlerden birinde donma tehlikesi atlatır. Demirağ yaptığı işlerde adeta kendini adayarak ilerler. Bu adanmışlık elini attığı her işte muvaffakiyet ve halkın teveccühünü sağlar. Demirağ'ın son terfi ve memuriyet durağı İstanbul olur. Maliye Nezareti memurluğuna kabul edilen Demirağ, Hasköy Mal Müdürü Yardımcısı olarak göreve başlar ve birkaç yıl içinde Maliye Şubeleri Müfettişliği'ne kadar yükselir. Görev yaptığı muhitler Galata, Beyoğlu gibi şehrin eğlence hayatının merkezleri olmasına rağmen buradaki sefahatin hiçbir türlüsüne yanaşmaz. Onun İstanbul'da görevi haricindeki uğraşı Darülfünundaki dersleri ve konferansları takip ederek mesleki ve kültürel yönlerden kendini geliştirmek olur. O dönemin İstanbul'u şehir hayatının yanı sıra, mütareke yıllarında olunmasından dolayı yabancıların etkilerinin hissedildiği ve küstahlıklarının da yakinen tecrübe edildiği bir şehirdir. Memurlar arasında rüşvet olayları vuku bulmakta ve halkın işleri aksatılırken, yabancılar menfaatine kararlar alınmaktadır. Demirağ böyle bir ortamda, milletin menfaatini gözeterek görevini icra etmek için uğraş verse de yabancıların şımarıklarına dayanamayarak memurluk kariyerini noktalar (Şakir, 1947, ss. 10-38; Deliorman, 1957, ss. 59-68).

2.2. Girişimciliği

Demirağ'ın İstanbul'da memurluk yaptığı dönem yabancıların şımarıklıklarının ve taşkınlıklarının hat safhada olduğu yıllardır. İşgal kuvvetleri İstanbul halkına sömürge muamelesi yapar, Ruslar ahlakın bozulmasına ön ayak olur, Rum ve Ermeniler gasp ve yağma yapmak, karışıklık çıkarmak için ellerinden geleni yaparlar (Demir, 2014, ss. 24-30; Toker, 2006, ss. 41-50). Demirağ da bir görevi esnasında yabancıların aşağılamasına maruz kalır. Milletin zararına olacağını hesap ederek karşılık vermese de bu durumu hazmedemez ve ertesi gün; "*Milli haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem*" diyerek verdiği istifa ile memurluk hayatını noktalar (Şakir, 1947, s. 38).

Yabancıların sahip oldukları haksız imtiyazlar ile imkânlarını Türk milletinin aleyhine kullanmaları Demirağ'ın ilk müteşebbislik deneyimi olan -sigara kâğıdı- imalatının itici gücü olur. Sigara kâğıdı o dönemde tütün içme ihtiyacının karşılanmasından daha fazla anlam ihtiva eder. Başta Ermeni, Yunan ve Bulgarlar olmak üzere Osmanlı'daki azınlıkların milli duygularının canlandırılması, intikam, vatan özlemi ve komitalarının varlığını duyurma gibi amaçlarla tasarlanan sigara kâğıtlarında Müslümanları ve Türkleri alçaltıcı simgeler dahi bulunur. Sigara kâğıtları o dönemde, ucuz ve ulaşılabilir oluşları ile günlük tüketilmeleri nedeniyle süreklilik arz eden pratik ve cazip bir kitle iletişim aracıdır. Üstelik komite ve örgütler için de bir gelir kaynağı olan bu kâğıtlar okuma-yazma bilmeyenlere de hitap etmesi sayesinde matbuata karşı daha etkili, siyasi hedefleri olan bir propaganda aracına dönüşmüştür (Çınar Akay ve Akay, 2025, ss. 643-679). Bu oyunu bozmak isteyen Demirağ ürettiği sigara kâğıtlarını rakiplerini alt edebilecek şekilde, muntazam olarak tasarlar ve isimlendirir. "Türk Zaferi" markalı bu kâğıtların tasarımında yeşil rengin ağırlıklı kullanılması, üç hilalin ve yıldızlı hilalin tercih edilmesi milli ve manevi değerlere göndermeler yaparken üzerindeki şu yazılar da tüketicisini yine bu değerlerle ikna

eder: "*Türk Zaferi'ni her Türkün kalbinde yaşatmak ve kurtuluş günlerini kutlamak için zafer-i millinin istihsaline fiilen başlandığı esnada teberrüken İstanbul'da bu kâğıdın imaline başladım. Cenab-ı hakka çok şükür bu emel husul buldu. Aziz kardaş düşün hedef ve gayeni iyi bil. Keseni, sıhhatini ve milli iktisadi korumak için bu kâğıdı istimal et Türk Zaferi'yle hiç bir kâğıt müsabakaya çıkmadı ve çıkamaz. Dünyanın en iyi kâğıdıdır. Gizli şirketi olmayan yegâne Müslüman ve Türk malı ve mamulâtıdır. Bu kâğıttan daha iyisini ispat edene 10.000 lira verir, fabrikamı yakarım*"[1] (divrigidernegi.com). Demirağ'ın ürettiği "Türk Zaferi" markalı sigara kâğıtları büyük rağbet görür. İstanbul, ardından da Anadolu'da yapılan satışlar ile kısa sürede yabancıların bu pazardaki egemenliği ortadan kalkar ve Demirağ ilk ciddi sermayesini kazanır (Şakir, 1947, ss. 42-44).

Demirağ'ın ikinci önemli girişimi ise demiryollarının inşasına yönelik olur. Demiryolları 19. yüzyılın askeri ve ticari hayatı için mühim bir vazife görmektedir. Demiryoluna sahip olan devletlerin savaş kazanmaları kolaylaşmakta, lojistik gücü, iç ve dış ticareti artmaktadır. Osmanlı devletinin maddi imkânsızlıkları ve bu alanda yetişmiş teknik insan gücünün olmayışı demiryolunun inşa ve geliştirme işlerini yabancılara bırakmasına neden olmuştur. Yabancıların bu alandaki çalışmalarının daha ziyade kendi ülkelerinin çıkarlarına hizmet etmeye yönelik olması ise demiryolu girişimlerinin çoğunu akamete uğratmaktadır. Hatlar birbirinden kopuk ve ithalata elverişli olarak planlanmakta ayrıca bunların güzergâhına kültürel emperyalizmi amaçlayan okul, yetimhane vb. yapılar inşa edilmektedir (Yücel ve Taşar, 2016, ss. 305-337). Cumhuriyetin kurulması ile bu düzenin değiştirilmesi için yoğun gayret sarf edilir. Milli mücadelenin, sosyokültürel ve iktisadi gelişmenin temeli olarak görülen demiryollarının inşası ve geliştirilmesi önemli bir ülkü olarak belirlenir ve ülkeyi demir ağlarla örmek gurur meselesi halini alır (Akçakaya, 2022, ss. 46-58). Demirağ böyle bir ortamda demiryolu işine girer. Düşük teklifler ile hem yabancıların bu işe girişini engeller hem de paranın devlet içerisinde kalmasını sağlar. Demirağ'ın bu tavrının o dönemki devlet politikasının amaçlarıyla da örtüşmesi demiryolu işinde hızla ilerlemesini sağlar. Zira yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti devleti bilhassa yabancılar ve gayrimüslimler elinde yoğunlaşmış ticari faaliyetlerin, Türk- Müslüman işadamlarının eline geçmesini ve bunlar aracılığıyla ilerletilmesini ister. Dolayısıyla birçok imtiyaz ve kolaylıklar da dâhil olmak üzere devlet kaynakları Türk girişimcilerin istifadelerine sunulur. (Çokgezen, 2000, s. 528)

Demiryollarının inşası binlerce işçinin çalıştığı emek yoğun bir alan olmasının yanı sıra ciddi müteahhitlik bilgisi gerektiren, teknik ve ustalık isteyen de bir iştir. Dolayısıyla bürokratik işlerin, finansmanın, teknik hesaplamaların ve işçilerin koordinasyonunun sağlanacağı büyük ve kapsamlı bir organizasyonu gerektirmektedir. Demirağ'ın Ziraat Bankası ve Maliye memurluğu tecrübesinin bulunması ile başta mühendis olan kardeşi olmak üzere işi bilen ve güvendiği kimselerle işe başlaması onu başarılı kılar ve neticesinde demiryollarının gelişiminde önemli katkıları olur. "Demirağ" soyadını da bu alandaki yeteneği ve başarılarına istinaden alır (Dervişoğlu, 2007, ss.76-86). Demirağ demiryolu hatlarının yanı sıra köprüler, tüneller, binalar inşa eder. Müteahhitlik Demirağ'a büyük bir servet kazandırır. Diğer taraftan ona göre "*her şahsi servet, milletin ferd elindeki bir emanetidir. Her emanet gibi bunu da suiistimal cürümdür*" (SonPosta, 25 Ağustos 1942, s. 3)… *Bunu kimsenin bol bol ve sefahatle sarf etmeğe, israf ve suiistimale hakkı yoktur*" öyle ki muvaffakiyetinin kaynağı da bu ilkesidir (Cumhuriyet,1 Ekim 1939, ss. 4-5). Nitekim servetini de milletin menfaati için harcamaktan çekinmez.

Demirağ'ın en önemli ve servetinin çoğunu uğruna harcadığı girişimi havacılık alanında olur. İstiklal savaşı ve dünya savaşları göstermiştir ki artık "*zafer süngünün ucunda değil, tayyarenin pervanesindedir*" (SonPosta,25 Ağustos 1942, s. 3). Hava gücünde üstün olan devletler uçaklar sayesinde savaşların seyrini değiştirmektedir. Osmanlı imparatorluğu havacılık alanındaki gelişmelere kayıtsız kalmamışsa

[1] Günümüz Türkçesi ile "Türk Zaferi'ni her Türkün kalbinde yaşatmak ve kurtuluş günlerini kutlamak için milli zaferin elde edilmeye fiilen başlandığı esnada uğur sayarak İstanbul'da bu kâğıdın üretimine başladım. Cenabı hakka çok şükür bu emel gerçekleşti. Aziz kardeş düşün, hedef ve gayeni iyi bil. Keseni, sıhhatini ve milli iktisadı korumak için bu kâğıdı kullan. Türk Zaferi'yle hiç bir kâğıt yarışamadı ve yarışamaz. Dünyanın en iyi kâğıdıdır. Gizli şirketi olmayan tek Müslüman ve Türk malı üründür. Bu kâğıttan daha iyisini ispat edene 10.000 lira verir, fabrikamı yakarım."

da sanayi alanındaki yetersizlikler ve maddi imkânsızlıklar havacılıkta geri kalınmasına neden olur. Yeterli altyapı, teknik ve nitelikli insan gücü oluşturulamadan savaşa girilir. Birinci dünya savaşı süresince Fransa'da 51.040, İngiltere'de 22.647, Almanya'da 48.537 uçak üretilir. Buna karşılık bu dönemde Osmanlı'nın envanterine giren uçak sayısı 450'dir. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Fransa'ya sipariş edilen uçaklar verilmediği gibi bunlar bize karşı kullanılır ve önemli kayıplara neden olur. Müttefikimiz Almanya ise hava gücünü paylaşmaya yanaşmaz. Mevcut uçaklar teknik yetersizlikler ve pilot eksikliği gibi nedenler ile istenildiği verimlilikte kullanılamaz ve tam donanımlı hava filoları ile iptidai denilebilecek şatlarda mukabele edilir. Düşman uçakları psikolojik harp aracı olarak da uçaklardan faydalanır, savaş boyunca hem bölge halklarına bildiriler yağdırır hem de sivilleri bombalar (Yalçın, 2016, ss.191-232). Yaşanan bu acı tecrübeler Türk havacılığının gelişmesinin kaçınılmaz bir gereklilik olduğunu gösterir ve Cumhuriyet'in kurulması ile beraber ivedilikle bu alandaki çalışmalar başlar. Atatürk 1924 yılındaki bir meclis konuşmasında -istikbal göklerdedir- sözü ile konunun önemine işaret eder. Kısa bir süre sonra da Türk Tayyare Cemiyeti kurulur. Daha sonraları Türk Hava Kurumu adını alacak olan bu kurumun gelişmesi için milletin desteği istenir ve bu sayede 350 civarında uçak alınır (Yalçın, 2010, ss. 192-209). Demirağ'ın hava sanayisine girmesi de bu süreçte başlar. Bağışlar ile ilgili konu kendisine açıldığında "*Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir millet tayyaresiz yasayamaz, öyleyse bu yasama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim"* (İnceöz, 1996) diyerek çalışmalara başlar.

Demirağ uçak sanayiini Türk'e atalarından miras kalan ve dünyaya örnek olmuş olan savaşçılığının (*sipahiliğin, süvariliğin, serdengeçtiliğin*) bugünkü şekli olarak görür (İsmet İnönü'ye Mektup, 29 Kasım 1939) ve tamamıyla Türk yapımı yerli emek ve sermaye ile bunları üretmeyi hedefler. İlk olarak Beşiktaş'ta bir uçak atölyesi[2] inşa eder. Fabrikanın inşasına istinaden verdiği demeçte şu sözleri yer alır: "*Yerli emek, yerli sermaye ve yerli tekniği kullanarak, memleket için çok lüzumlu olan tayyare sanayiine yardım etmek düşüncesi çoktan beri beni meşgul etmekte idi. On beş seneden beri bütün varlığımla bu işe teşebbüs etmeyi tasarlıyordum. Bazı maniler, teşebbüsün geri kalmasına sebep olmuştu. Bugün işe başlıyorum. On senelik bir çalışma programı ile modern ve mükemmel tayyare manzumeleri, vücuda getirme yolundayız. Bu tayyarelerin çivisine varıncaya kadar, bütün malzemesi, memleket dahilinde temin edilecektir. Tayyare etüd fabrikasının yanı başında, bir de tetkik ve ihtira laboratuvarı açmayı düşündüm. Bu laboratuvarda, Türk'ün ihtira kabiliyeti ciddi bir imtihandan geçirilecek ve istenen vasıfları haiz (fikir icat sahiplerinin) lüzumu olan bütün alet, edevat ve levazım emirlerine hazır bulundurulacaktır. Bundan başka, Bursa'da paraşüte son derece elverişli olan Bursa ipeklerinden paraşütler imali için etüdler yaptırmaktayım. Yirmi güne kadar, refakatime mütehassıs bazı zevatı alarak motor imalatını tetkik etmek üzere, bir Avrupa seyahatine çıkacağım. Bu seyahatimden istifade ederek tayyare sanayiinde en mühim mevki tutan motor inşaatı üzerinde tetkikler yapacağım. Bu tetkikler iyi netice verdiği takdirde, bir motor fabrikası kurmak için de ayrıca teşebbüslere girişmek niyetindeyim.*" (Tan, 27 Ocak 1937, s. 2). Aynı tarihli Akşam gazetesinde de benzer sözlerin yanında şu ifadeleri de vardır: "*Beşiktaş'ta kurduğum tayyare fabrikasının mühendislerinden en küçük işçisine kadar hepsi Türk'tür. Bir tek ecnebi kullanmamaya karar verdim. Türkün her şeyi yapmaya kadir olduğuna imanım vardır.*" (Akşam, 27 Ocak 1937, s. 5).

Demirağ havacılık sanayisine yatırım yapmadan önce ciddi bir hazırlık yapar. Avrupa'daki uçak fabrikalarını yanında mütehassıs gençlerle dolaşır, havacılık sanayiini yerinde görür ve inceler. 5-6 yıllık bir hazırlığın ardından da harekete geçerek önce Beşiktaş'ta bir uçak atölyesi, Yeşilköy'de bir gök okulu, hangarlar ve uçuş meydanları inşa eder. Bu çabaların meyvesi ilk yerli uçak, ilk uçuşunu 1940 yılında gerçekleştirir. Uçakların seri üretimini ise memleketi Divrik'te kuracağı kapsamlı bir fabrikada yapmayı

[2] Beşiktaş'taki bu bina kimi kaynaklarda "atölye" kimi kaynaklarda "fabrika" olarak geçmektedir. Fakat burada uçakların prototipleri imal edilmiş ve asıl seri üretimin yapılacağı yerin Divrik'te kurulacak fabrika olması tasarlanmıştır. Demirağ'da söylemlerinde daha ziyade "Beşiktaş Tayyare Atölyesi" demektedir. Bu nedenle makalenin genelinde Beşiktaş'taki bina için "atölye" ifadesini kullanmak tercih edilmiştir.

ve motorlarını da burada üretmeyi tasarlar. Ayrıca paraşüt üretimi için de girişimlerde bulunur, ipek kumaşın merkezi olan Bursa'da incelemeler başlatır ve dünya standartlarında paraşütler imal eder. Demirağ, havacılığı millete tanıtmak ve sevdirmek için de yoğun çaba sarf eder. Düzenlediği büyük törenlerde gösteri uçuşları gerçekleştirir, binlerce gence uçuş deneyimi yaşatır, halkın uçakları yakından görmelerini sağlar (Akşam, 27 Ocak 1937, s. 5; Vakit, 10 Ağustos 1940, s. 5; TasviriEfkar, 17 Ağustos 1941, ss. 1-2; Vatan, 24 Ağustos 1942, ss. 1,4).[3]

Tüm girişimlerinde yerli olana rağbet eden Demirağ kendi insanına ve yapabileceklerine son derece güvenir. Ona göre: "*Türk, insan kudretinin yaratabileceği şeyi memleket için düşünmeğe, düşündüğünü yapmaya ve başarmaya kadirdir. Yapamamak, yapamadım, yapamam demek 'Benliğimden, varlığımdan geçtim; aczimi kabul ettim!' demektir… Bizim çocuklardan gelişigüzel birini çağırıp 'Dünyanın en iyi tayyaresini yapar mısın?' diye sorunuz. Size mümkün değil 'Yapamam' cevabını vermez. Çünkü yapamam' demek 'benliğimden, varlığımdan geçtim! Aczimi kabul ettim! Demektir. Hâlbuki Türk aciz değildir ki aczi kabul etsin*" (Cumhuriyet, 1 Ekim 1939, s. 4). Yabancılardan alınan lisanslarla taklit uçaklar yapmak yerine özgün Türk tasarımlı uçaklar yapmanın peşinde olan Demirağ'ın Beşiktaş'taki tayyare atölyesi hem AR-GE çalışmalarının hem de gelecekçi görüşlerin geliştirildiği bir fikir atölyesidir. Tamamıyla yerli ve milli bir uçak yapmak derdinde olan Demirağ, bu fikrin Türk kamuoyunda da yayılmasına gayret eder (Öngüner, 2024, s. 59) [4]. Verdiği bir demeçte şunları söyler: "*…bir avcı tayyaresi yapmaya karar verdim. Bunun prototipi üzerinde çalışıyoruz. Avrupa ve Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak istemiyorum. Çünkü bu kopyacılıktan ibaret bir iştir. Ben yeni ve milli bir Türk tayyareciliği yaratmak istiyorum. Sonra lisans almanın büyük bir mahzuru daha vardır ki o da en son tiplere ve en yeni icatlara ait lisansları almanın imkânsızlığıdır. Ne kadar para verirseniz veriniz hiç kimse ecnebi bir devlete veya fabrikaya en yeni yaptığı tayyare ve motoru vermez. Bu yenilikler herkesin üzerine titrediği en mühim askeri ve sınai sırlardır. Fabrikalar paraya tamah edip bunların lisanslarını satmak isteseler bile devletler razı olmaz. Onun için satılan lisanslar daima en yeni icatlar karşısında modası geçmeğe başlayan şeyler yani evvelki modellerdir. Ben ise bu fabrikayı bir etüd, bir tip belirtme, bir prototip(örnek) yaratma müessesesi haline sokmak istiyorum. Bu, lisans alıp kopyacılık etmekten çok güç, çok masraflı, çok zaman ve maddi ve manevi sabır isteyen bir iştir. Fakat o nispette yüksek, kıymetli ve asil bir iştir…*" (Cumhuriyet, 3 Ağustos 1938, s.5). Ne var ki Demirağ'ın yapmaya karar verdim dediği avcı uçağı dâhil uçakları Türkiye'de yeterli teknik altyapı olmaması nedeniyle test için Almanya'ya gönderilir. Fakat bu uçakların akıbeti belirsizlik ve hüsran olur. O tarihlerde çıkan 2. Dünya Savaşı ve iletişimin bir şekilde kopması nedeniyle, yapılan gizlilik anlaşmalarına rağmen Demirağ'ın uçaklarına dair tüm bilgiler Alman test şirketi tarafından paylaşılır ve başka ellere geçer, prototiplere ne olduğu ise halen bilinememektedir (Öngüner, 2024)[5].

Demirağ'a göre "*memleketin iktisadi, içtimai(toplumsal), kültürel bünyesi dünyaya hâkim olacak kadar tayyareci yetiştirmeye kadirdir*" (Vatan, 24 Ağustos, 1942, ss. 1,4), hayali ise "*bir işaretle yüzlerce tayyarenin birden havalandığını görmektir*" (TasviriEfkar, 17 Ağustos 1941, ss. 1-2). Ne var ki hava sanayii alanındaki yatırımları Atatürk'ün vefatından sonra ilerleyemez. Yeni siyasi yapı Demirağ'ın başarılarından ve halk nezdindeki itibarından rahatsız olur. Yurt içinde sipariş edilen uçaklar alınmadığı gibi yurt dışına uçak satışına da izin verilmez ve üretilen uçaklar hangarda çürümeye bıraktırılır (Deliorman, 1957, ss. 31-63). Ayrıca Gök Okulu'nun faaliyetleri durdurulur, uçak atölyesi ve hava eğitim

[3] Demirağ'ın Yeşilköy'de düzenlediği tören, gerek etkinlikleri gerekse Türk hava araçlarının bir şenlik ortamında tanıtılması açısından Teknofest'e benzemektedir. O günkü gazete haberlerine göre on binlerce insanın rağbet ettiği bu etkinlik ile havacılık alanındaki çalışmalar milletin de takdirini ve sevgisini kazanır.

[4] Türk firmalarında çalışanlar dâhil yabancıların, başta özel teşebbüs ruhu olmak üzere havacılık sanayiinin çökertilmesinde oynadıkları rolün önemi yıllar sonra anlaşılacaktır (Adıgüzel, 2013). Bu açıdan Demirağ'ın yerli olana itibar etmesi ve kendi insanına güvenmesi ne kadar öngörülü ve akılcı davrandığını da göstermektedir.

[5] Testlerin gerçekleştirilmesi işini üstlenen AVA isimli Alman şirketi, gizliliği ihlaline gerekçe olarak testlere dair ödemelerin gerçekleştirilmediğini, ihtarlara da cevap verilmediğini gösterir. Diğer taraftan ödemeye dair Demirağ tarafından olumlu veya olumsuz hiçbir cevaba, herhangi bir vesikaya henüz rastlanabilmiş değildir (Öngüner, 2024). Demirağ'ın iş ahlakı göz önünde bulundurulduğunda, ödemelerin veya bu konuya dair yazışmaların olmayışı ile prototiplerin orada bırakılması, ciddi bir iletişim kopukluğunu işaret etmektedir. Konuya açıklık getirebilecek yazılı bir kaynağa ise henüz rastlanmamıştır.

sahası devlet tarafından kamulaştırılır. Uluslararası etkenlerin Türk havacılık endüstrisi ile diğer sanayi atılımları üzerindeki baskıları da eklenince diğer ağır sanayi hamleleri gibi havacılık faaliyetlerinin de sonu görünür (Aydoğan, 2020, ss. 77-79). Marshall Planı kapsamında NATO tarafından hazır uçak ve sistemlerinin verilmesiyle de hem kamuda hem de özel sektörde Demirağ'ınkiler de dâhil uçak girişimleri bütünüyle ortadan kalkar (Korkmaz, 2023, ss. 702-705).

2.3. Siyaset hayatı

Atatürk'ün önderlik ettiği ve vefatına kadar süren dönemdeki (1923-1938) siyaset anlayışı, ülkenin gelişmesinin ve ekonominin ilerlemesi için girişimcilerin önündeki engellerin kaldırılması gerektiğini düşünen bir anlayıştır. Bu dönemde Demirağ'ın sanayi yatırımları desteklenir, takdir görür ve gerekli izinler hızlı bir şekilde çıkar. Ne var ki Atatürk'ün ölümü üzerine onun takip etmiş olduğu politikalardan vazgeçilerek farklı bir devletçi ekonomik model uygulanmaya başlanır. Kısmen II. Dünya Savaşı'ndan, esas itibariyle de İsmet İnönü'nün kendi ekonomik felsefesinden, 1946 yıllarına kadar katı bir politika uygulanır, Teşvik-i Sanayi Kanunu yürürlükten kaldırılır, ekonomiye devlet kontrol ve müdahalesi artar, kişilerin yatırımları desteklenmediği gibi yeni yatırımlara da fırsat verilmez. Bu politikaların bir sonucu olarak Demirağ'ınkiler dâhil birçok ağır sanayi hamlesi girişimler yarım kalır veya gerçekleşemez (Şeker, 2011, ss. 138-139). Bunun üzerine, başlıca amacı sanayi ve ekonomik açıdan ülkesini kalkındırmak olan Demirağ, gerek kendi girişimlerinin gerekse ülke genelinde sanayinin ilerlemesi ile kalkınma adına siyasete girmeye karar verir akabinde de çok partili hayata geçiş sürecinde ilk muhalefet partisi olan Milli Kalkınma Partisi (MKP)'ni kurar. Demirağ, partinin açılış nutkunda da amacını açıkça belirtir: "*...Vatanın ümranı için yaptığım hamleler -şahısların muvaffakiyeti hükümetin başına bir gaile açmak ihtimali olduğu için teşebbüslerin baltalanması, köreltilmesi lazımdır- şeklinde karşılandı. Bu sebeple her cephede şahsi teşebbüslerim akamete uğratıldı... Bu devletçilik prensipleri icabı imiş. Uzun seneler ilmi, amali tecrübelerimden doğan ve şahsi menfaat endişesinden tamamen ari bulunan hareketler böylece akim bırakıldıktan sonra halkın devletçilik idaresinden dolayı maruz kaldığı bin bir çeşit ıstırap, felaket ve haksızlıkları önlemek üzere -Milli Kalkınma Partisi- adlı bir parti teşkili ile adalet sıhhat servet ve saadeti sağlayacak prensiplerin en geniş mikyasta millete tatbikini tasavvur ettim...*"[6]. Demirağ'ın parti kurma kararı, bozuk devletçilik düzeninin yanı sıra bir yığın antidemokratik kanun ile eleştiride bulunanlara hapis yolunu gösteren ve bağımsız olarak dahi milletvekilliğine aday olmaktan imtina edilen, düşünce özgürlüğünün baskı altında olduğu, tek partili bir sisteme karşı son derece cesur bir karardır. Despotizmi andıran iktidarına karşı İnönü'ye eleştirilerini kimsenin cesaret edemeyeceği bir açıklıkla ortaya koyan Demirağ, ülkenin tek parti ile idare olunmayacağını, mevcut devletçilik rejiminden fazla iş ve adalet beklenemeyeceğini ve kalkınmanın liberal bir ekonomik düzenden geçtiğini dile getirmekten de kaçınmaz (Müjdeci, 2005, ss. 181-182; Başgil, 2021, ss. 43-46; Milli Kalkınma Partisi Açılış Nutku, 1949). Halkın refahını artırmak ve vatanı imar etme amacıyla yola çıktığını belirten MKP'nin düsturu "*evvela ahlak, sonra vazife*" dir. Demirağ parti toplantısında ahlak konusuna birçok yerde vurgu yapan bir konuşma yapar. Demirağ'a göre "*Feragat, fedakârlık, ahlak ve doğruluğu her fert şiar edindikçe tedricen umuma teşmil edilecek ve çok taraftar kazanacak olan bu prensibe halkımız fartı sadakatle bağlı kaldıkça milletimiz saadet yolunda yürüyecek, aç, çıplak, işsiz, müsrif ve sefih kimse kalmayacaktır*".[7] Demirağ konuşmasında kendini diğer milletlerden küçük görme ve başkalarını taklit davranışına da dikkat çeker: "*Kendi milletini beğenmeyen, başka milletlerin mukallitliğini, perestişkarlığını yapan milletler, yerlerinden, yurtlarından kovulmuşlardır, kılıçtan geçirilmişler,*

[6] Günümüz Türkçesi ile: "Vatanın ilerlemesi için yaptığım hamleler -şahısların başarısı hükümetin başına bir dert açmak ihtimali olduğu için girişimlerin baltalanması, köreltilmesi lazımdır- şeklinde karşılandı. Bu sebeple her cephede şahsi girişimlerim yarıda kaldı... Bu devletçilik prensipleri icabıymış. Uzun seneler ilmi, amali tecrübelerimden doğan ve şahsi menfaat endişesinden tamamen uzak hareketler böylece kısır bırakıldıktan sonra halkın devletçilik idaresinden dolayı maruz kaldığı bin bir çeşit ıstırap, felaket ve haksızlıkları önlemek üzere -Milli Kalkınma Partisi- adlı bir parti oluşturmakla adalet sıhhat servet ve saadeti sağlayacak prensiplerin en geniş ölçüde millete uygulanmasını amaçladım."

[7] Günümüz Türkçesi ile "Feragat, fedakârlık, ahlak ve doğruluğu her fert ilke edindikçe giderek bütünü kapsayacak ve çok taraftar kazanacak olan bu prensibe halkımız büyük bir sadakatle bağlı kaldıkça milletimiz saadet yolunda yürüyecek, aç, çıplak, işsiz, savurgan ve zevk düşkünü kimse kalmayacaktır."

bakiyyetissüyufu (kılıç artıkları) da göç etmek zorunda kalmışlardır."[8] Düşünce özgürlüğüne dair sözleri de bu konuşma metnine girer: "*Söz hürriyetinin bulunduğu memleketler de bazen hoşa gitmeyecek sesler de yükselebilir. Bunları susturmak, hürriyeti kaldırmak demek olur*." Demirağ konuşmasında ayrıca partilerin devlet tarafından değil aidat ve bağışlarla desteklenmesi gerektiğini belirtir. Şehirlerdeki zenginliğe karşılık köylerde iptidai yaşamın varlığına dikkat çeker, serbest ticaret uygulamasına geçilmesi gerekliliğini dile getirir. Kapitülasyona doğurmayacak şekilde yabancı yatırımlara açık olunacağı, iktisadi ve kültürel alanlarda atılımlar gerçekleştirileceği, örf, ahlak ve doğruluğa uygun çalışılacağı, milletvekillerinin milletin menfaatini gözeten kişilerden seçileceği, demokrasiye uygun ve adaletli davranılacağı gibi vaatlerini de belirtir. Eğitim, öğretim, adalet ve o dönem önemli bir gündem olan dil çalışmalarına dair konular ile dış politikada İslam Birliği ve Ortadoğu Müslüman Memleketleri Federasyonu fikri de nizamnamede yer bulur (Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi, 1950, ss. 3-26). MKP'nin parti nizamnamesi tamamen ahlakçı bir zihniyetin ürünüdür. İçerik itibariyle günümüzdeki birçok etik dokümanın üstünde bir siyasi ahlâk rehberi özelliği taşıyan bu nizamname ayrıca ahlaki ilkelerin siyaset dünyasında nasıl hayata geçirileceğine dair tedbirler de sunar (Öztürk,2014, ss.250-261).

MKP iktidar partisi tarafından bilinçli bir şekilde yok sayılmaya çalışılır. İktidar, MKP faaliyette olduğu halde rakip bir partinin ortaya çıkmadığından dem vuran açıklamalar yaparak görmezden gelir. Bazı gazetelerde Demirağ'ın beyanlarına karşı temelsiz eleştiriler ile misafirlerine verdiği yemeklere gönderme yapılarak "Kuzu Partisi" gibi itibarsızlaştırıcı ifadelere yer verilir. Diğer taraftan kendi kurucuları içinde de tam bir birlik sağlayamayan MKP, halktan da beklenen ilgiyi göremez. Demirağ'ın aktif siyaset yaşamı boyunca en ciddi başarısı Demokrat parti ile yaptığı seçim anlaşmasına istinaden birlikte girdikleri seçimde memleketi Sivas'tan bağımsız olarak milletvekili seçilmesi olur (Karataş, Solak, 2023, ss. 315-322; Müjdeci, 2005, s. 188). Ne var ki Demirağ'ın meclise girebilmesi de partinin olumsuz gidişatını değiştirmez, hastalığı ve ardından vefatı sonrasında da partisi dağılır.

3. Görüş ve Düşünceleri

3.1. Eğitim ve kültür alanındaki görüşleri

Demirağ iş hayatına atıldıktan sonra da akademik anlamda kendini geliştirmekten geri durmaz. İstanbul memuriyeti döneminde bir taraftan Maliye Mektebine devam ederek diğer taraftan da Darülfünundaki konferansları takip ederek hem mesleki hem de kültürel yönünü geliştirir ve yine bu kurumdan istifade ederek yabancı dil öğrenir (Şakir, 1947, ss. 34-36). Demirağ, okumaya olan ilgisini şu sözleri ile dile getirir: "*Ben okumayı çok severim. İşten yorgun düşüp de kitap okuyamadığım günleri heder sayarım. O derecede ki bir işten ettiğim zarar ne kadar büyük olursa olsun mütalaasız*[9] *geçen bir gecenin elemini bana vermez, veremez*" (Tan, 2010, s. 17). Demirağ ilime, sanata ve bunları icra edenlere ömrü boyunca ihtimam gösterir ve himaye etmeye çalışır. Çocukları Demirağ'ın bu tarafından şöyle bahseder: "*…Tarihe, divan edebiyatına ve felsefeye düşkündü. Fuzuli'yi ezbere bilirdi. Kuzguncuk sırtlarında Kanarya Köşk diye isim takılan köşkte otururduk. Yahya Kemal, Rıza Tevfik, Neyzen Tevfik gelir, yemekler yenir saatlerce sohbet edilirdi… Neyzen'e maaş bağlamıştı*…" (Dervişoğlu, 2007, s. 137).

Dönemin önemli aydın şahsiyetlerinden Turhan Tan, Demirağ'ın iş arkadaşları ile yaptığı Avrupa seyahatlerinde onlara eşlik eder ve bu esnada yaşadıklarını yazıya aktarır. Tan'ın aktardıkları[10] Demirağ'ın münevver kişiliğine dair önemli ipuçları verir. Demirağ seyahat boyunca hem girişimlerine dair çalışmalarını sürdürür hem de yeri geldikçe Evliya Çelebi seyahatnamesinden, Kuran'da geçen kıssalardan, geçilen ülkelere dair tarihi ve coğrafi bilgilerden bahseder, halk ve divan şiirleri okur, edebi

[8] Günümüz Türkçesi ile "Kendi milletini beğenmeyen, başka milletlerin taklitçiliğini, tapınıcılığını yapan milletler, yerlerinden, yurtlarından kovulmuşlardır, kılıçtan geçirilmişler, geri kalanları da göç etmek zorunda kalmışlardır."
[9] Mütalaa: Herhangi bir konu üzerinde ayrıntılı biçimde düşünme, bu düşünme ile oluşan görüş ve yorum (TDK, 2025).
[10] M. Turhan Tan bu notları 1938 yılında Cumhuriyet gazetesinde "Avrupa Notları" başlığıyla bir yazı dizisi şeklinde neşretmiş daha sonra bu yazılar aynı isimli bir kitapta yayınlanmıştır.

sohbetler yapar: "… *Nuri Demirağ, bu mısraları sakin sakin dinledikten sonra koynundan not defterini çıkardı. İngiltere'nin Avrupa'da, Asya'da, Afrika'da, Amerika'da, Okyanusya'da sahip olduğu müstemleke(sömürge) ve dominyonlarının*[11] *mesahasını(yüzölçümünü), nüfusunu birer birer okudu, yekûnlarını yaptı ve mühendis Hami'ye sordu:— Acele yola çıktığımız için İngiliz edebiyatı hakkında defterime hiçbir şey kaydedemedim. Londra'ya kadar yüz yirmi kilometrelik yolumuz var. Bu mesafeyi bari konuşa konuşa alalım: İngiliz ediplerinden kimleri tanırsınız?"...* Tan'ın aktardıklarından iktisadi girişimlerinin yanı sıra eğitim yatırımlarının da Demirağ'ın zihnini meşgul ettiği görülür: "… (Demirağ ve iş arkadaşları) *bütün yol boyunca iş muhavere(konuşma) ve müzakeresi yapıyorlar, başlarını dosyalarından kaldırmıyorlardı. Nuri Demirağ'ın İstanbul'da kurduğu tayyare fabrikası, Divriği'de yaptığı mektep ve yapmak istediği lise, bizimle beraber seyahat ediyordu ve onunla arkadaşları fabrikayı tekemmül ettirmek (en iyi hale getirmek), mektepleri bir kat daha olgunlaştırmak için Almanya'dan, İngiltere'den, Fransa'dan alınacak malzeme ve o ülkelerde yürütülecek etütler üzerinde yorulmadan fikir işletiyorlardı*" (Tan, 2010, ss.5-148).

Demirağ'ın ilk ciddi eğitim yatırımı memleketi Divriği'ne inşa ettiği son derece modern ortaokuldur. Onun bu yatırımı hem örnek olması açısından hem de ciddi bir eksiği gidermesi açısından önemlidir çünkü o dönem ülke genelinde yeterli sayıda okul olmadığı gibi mevcut olanlardaki imkânlar ve öğretmenler de nicelik ve nitelik olarak yetersizdir[12] (Sakaoğlu, 2003, ss. 223-227). Demirağ'ın Divriği'de inşa ettiği ortaokulda İsviçre'den getirdiği laboratuvar malzemeleri, kütüphane, tiyatro salonu, spor sahaları, havuzlu park ve açık hava dershaneleri dahi bulunur. Okula kaydolan öğrencilerin tüm ihtiyaçları giderildiği gibi yaz aylarında yurt gezilerine çıkarılır, uçuş dersleri verilir. Dahası mezun olan öğrenciler lise ve yüksekokul tahsili için İstanbul'a götürülür orada da kalacak yer ve okuyacak okulları ayarlanır. Demirağ pilot yetiştirmek amacıyla bir de "Gök Okulu" kurar. Bu okuldan mezun olan pilotlar bir ellerinde Türk bayrağı diğerinde 6 füze kanadı temsili 6 ilke -İşretten, oyundan(kumardan), iffetsizlikten, eğrilikten, tembellikten, zulümkârlıktan sakınınız- yazan bir levha üzerine ant içerler. Yüksek ahlaki ilkelerin yanı sıra millete verilen ciddi bir söz de içeren bu ant metninin verilen sözden cayılması durumunda ağır bir beddua içermesi de dikkat çeker: "*Bu altı kanatta yazılı altı nevi fenalığı havada, denizde ve karada yapmayacağıma, yapanları gücüm yettiği, dilimin döndüğü kadar uğraşarak yaptırmamaya çalışacağıma namusum, vicdanım, şerefim, varlığım, benliğim hülasa, vatanım ve öz Türklüğüm namına and içiyorum. Ömrüm oldukça bu sayılı fenalıklardan herhangi birini işlersem ve başkalarının fenalıklarını da usanmadan, asla fütur getirmeden telkin ve tatlılıkla men'e çalışmazsam gökler başıma yıkılsın, dağlar beni ezsin, yerler beni yutsun, ırmaklar ve denizler beni boğsun. Hâsılı her türlü felaket beni yok etsin*." (Dervişoğlu, 2007, ss. 140-142).

Eğitim ve öğretime dair konular Demirağ'ın partisinin nizamnamesinde de yer alır. Burada öğretmenlere gereken maddi ve manevi değerin verileceğine, eğitim ve öğretimin ahlaka ve milli geleneklere uygun bir şekilde ayarlanacağına, öğrencilerin eğitim hayatlarının kabiliyetlerine göre planlanacağına ve vatan savunması ile hayat mücadelesinde yardımcı spor eğitimleri alacağına vurgu yapılır. Öğrencilerin meslek öğrenmeleri konusuna da ayrıntılı olarak değinilir. Küçük sanayiye ait mesleklerin ilkokuldan sonra açılacak meslek okullarında öğrenileceği ve lisede normal derslerle birlikte meslek derslerinin de verileceği belirtilir. O dönem gündemde önemli bir yer tutan dil çalışmaları da nizamnameye girer. Mevcut dilin zaman içinde zorlama olmaksızın kendiliğinden oluştuğuna ve yapılması gerekli değişikliklerin yine bu esaslar göz önünde bulundurularak gerçekleşmesi gerektiğine işaret edilir (Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi,1950, ss. 22-23).

Demirağ'ın eğitim alanında hayata geçirilememiş "Teknik ve Ahlak Üniversitesi" isimli bir üniversite kurma projesi de vardır. İlimde, fende ve sanatta milleti ilerletmek amacını taşıyan bu proje günümüz

[11] Dominyon: İngiliz Uluslar Topluluğu'na üye olmalarının ve İngiliz Krallığı'na bağlı bulunmalarının yanı sıra kendi kendilerini yöneten ülkelere verilen genel ad (TDK, 2025).
[12] Demirağ'ın inşa ettiği ortaokul 1937 yılında eğitime başlamıştır. O dönem Türkiye genelinde toplam 109 ortaokul vardır (Sakaoğlu, 2003, s. 223).

için dahi oldukça büyük ve iddialı bir projedir. Demirağ, Paşa limanında yer alan boğaza nazır 200 dönümlük çok değerli arazisini üniversitenin yerleşkesi olarak belirler. Burada klasik Türk mimarisine uygun tarzda, 3 bini yatılı 10 bin öğrenci kapasiteli ve 22 bölümden oluşan bir üniversite kurulacaktır. Uçak mühendisliği, kimya, makine, elektrik, yollar ve bina inşaatı, ziraat, tıp, hukuk, askeri ilimler, fabrika organizasyonu, deniz inşaatı, su mühendisliği, fizyoloji, iktisat, astronomi, ilahiyat, dil, tarih, coğrafya, edebiyat, ev idaresi ve gazetecilik dâhil 22 bölümden oluşmasını tasarladığı üniversitede teorik bilgiler ile yetinilmeyecek ve bölümler ülkenin tüm ihtiyaçlarını üretebilecek yeterlilikte olacaktır. Kendi ifadesi ile "*üniversite aynı zamanda nazari olmakla kalmayacak ve her tedrisat şubesi kendi bünyesinde ameli müktesebatla (uygulamalı bilgilerle) da meşgul olacak; hülasa memleketin iğnesinden en büyük müdafaa vasıtasına kadar bütün ihtiyaçları yapmak ve kullanmak gayesini takip etmek için modern müesseseler vücuda getirilecektir. Bu tesisler, üniversitenin lazımı gayri müfarikidir* (olmazsa olmazıdır)." Buradan mezun olan öğrenciler devlette bir memuriyet için beklemeyecek meslek sahibi sanat erbapları olacaktır. Demirağ'ın tahayyülündeki üniversite dekanından öğrencisine hatta temizlik işçisine kadar yüksek ahlaki vasıfları taşıyan kişilerdir: *"…Bu üniversitenin başta gelen büyük bir hususiyeti dekanından, ordinaryüs profesöründen en küçük hademesine kadar bizim için yegâne düsturulamel (rehber) olan altı füze kanadında yazılı bulunan altı nevi fenalıktan, yani işretten, oyundan, iffetsizlikten, eğrilikten, tembellikten, zulümkârlıktan sakınmak esasına dayanmaktadır. Şayet bu ayıp ve kusurlardan hangi birisini işleyenlerin bilakayt ve şart (kayıtsız şartsız) müesseseden uzaklaştırılacakları bir emri katidir. Bunda kati surette ihmal ve müsamaha yoktur. Bu sisteme kendini ayarlayamayanlar bu üniversiteye asla yanaşmamalıdırlar. İsterse üniversite boş kalsın*!" (Deliorman, 1957, ss. 138-139; Akşam, 20 Ekim 1950, s. 4). Teknik ve Ahlak Üniversitesi'nin önemli bir diğer gayesi de İslam'a hizmet etmektir; "*Müslüman milletlerine mensup gelecek talebeler burada tahsillerini ikmal edecekler(tamamlayacaklar), bütün şark lisanlarını öğrenecekler, İslam dünyasının her tarafına yayılarak bu davanın tahakkukuna(gerçekleştirilmesine) çalışacaklardır*" (Amerika Seyahati İntibaları, 1951, s. 15).

Demirağ üniversite hayalini gerçekleştirememiş olsa da Yüksek Mühendis Mektebi'nde (bugünkü İTÜ) Uçak Mühendisliği bölümünün açılması ve bu alanda yerli kadroların oluşmasına ön ayak olur. O dönemde ülkede bu alanda yetişmiş insan yoktur ve dolayısıyla havacılık girişimlerinde sadece Türk personel çalıştırmak istemesine rağmen Demirağ'ın mühendis kadrosunun yarısını Alman mühendisler oluşturur. Demirağ öncelikle bakanlıktan "Uçak mühendisi" yetiştirmek için üniversiteye bölüm açılmasını talep eder. Hazırlanan projeye Yüksek Mühendis Mektebi sahip çıkar ve Beşiktaş'taki tayyare atölyesinde Yüksek Mühendis Mektebi müdürü başta olmak üzere bir heyet Demirağ nezdinde bir toplantı yaparlar. Toplantıda Demirağ tarafından tedarik edilmiş olan Berlin'deki Teknik Şube mühendis okulunun aerodinamik ders programı incelenir ve ön bir çalışma olarak Mühendis Mektebi'ndeki ders programlarına aerodinamik dersi konulması kararlaştırılır. Demirağ bu toplantıda ayrıca uçak mühendisliği öğrencilerinin stajları boyunca atölyesindeki araç ve imkânlardan serbestçe faydalanabileceğini belirtir. Nitekim uçak mühendisliği bölümü bu toplantıdan iki yıl sonra Makine-Tayyare şubesi olarak eğitim faaliyetine başlar (Öngüner, 2022, ss. 1054-1062; Adıgüzel, 2013, ss. 153-157; Cumhuriyet, 19 Ekim 1939, s. 5).

3.2. Toplumsal hayata dair görüş ve düşünceleri

Nuri Demirağ, toplumun menfaatini önde tutan bir düşünce yapısına sahiptir nitekim sahip olduğu büyük zenginliği ve imkânları daima toplum için seferber ettiği görülür. Henüz 40 yaşında kaleme aldığı vasiyetnamesine şunları yazar: "*Mevcut ve ömrümün sonuna kadar mesaimden hâsıl olacak serveti şahsiyemden aile ve evlatlarımın orta halde maişetlerine kifayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin eyliyecek mikdar çıkarıldıktan sonra, hali hayatımda yapmaya muvaffak*

olamayacağım hayırlı müesseseler vücuda getirilmek ve idame ettirilmek şartiyle, serveti zatiyemi vakfettim.[13]" (Şakir, 1947, s. 46).

Demirağ için "*her şahsi servet, milletin ferd elindeki bir emanetidir. Her emanet gibi bunu da suiistimal cürümdür, bunu kimsenin bol bol ve sefahatle sarf etmeğe, israf ve suiistimale hakkı yoktur*" (SonPosta,25 Ağustos 1942, s. 3; Cumhuriyet, 1 Ekim 1939, ss. 4-5). "F*aydasız maksatlara ve faydasız nümayişlere(gösterişlere) sarf olunan servet"* boşa gider, ziyan olur. Asıl faydalı, bereketli*, "mübarek servet memlekete ışık, millete refah ve devlete kuvvet getiren servettir. Medeniyet de o servetten doğan şuurlu neşedir, kökleşmiş refahtır, sarsılmaz saadettir*…" (Tan, 2010, ss. 50-52). Demirağ ilerleyen yaşlarında da kat be kat artan zenginliğine rağmen, bu zenginliğin toplum için feda edilmesi gerektiği fikrinden uzaklaşmaz. Ona göre "*kurtuluş ve yükselişi ancak varlığına dayanan mülkü milletin gizli kapalı hazinelerini verimli hale getirmesini bilen, şahsî menfaatini millet menafii(yararı) uğrunda feda eden ruhu idealist dimağı realist şahsiyetlerde aramalıdır*" (Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi, 1950, s. 10).

Demirağ ömrü boyunca da topluma hizmet etmeğe ve faydalı olmaya gayret eder. Öğrencilerin eğitim ihtiyaçlarını gidermeye çalışır, masraflarını karşılar, yoksul ailelerin çocuklarını yetiştirebilmeleri için aylık bağlar (Dervişoğlu, 2007, s. 141). Toplumun temeli olarak tanımladığı ailenin her şeye karşı korunmasının, evlenmeleri kolaylaştırmanın, evlenenlere maddi yardımda bulunmanın, kadını ailesine bağlamanın, bir bütün olarak ailenin desteklenmesinin gerektiğini de belirtir (Cumhuriyet, 11 Temmuz 1945, s. 3). Kadınların hizmetlerinden ihtiyaç olunca faydalanılabileceğine fakat daha ziyade ev içinde çalışmaları, anne olarak, cesur, ismetli ve iffetli evlatlar yetiştirmeleri gerektiğine vurgu yapar (Vakit, 8 Temmuz 1945, s. 3). Ayrıca kalabalık nüfusu ve nüfusun artmasını milletin en büyük kuvvet kaynağı, çocukları ise memleketin en büyük serveti olarak görür. Gelecekte bu çocuklar içerisinden devlet ve memlekete büyük hizmetleri olacak olanlar çıkacaktır. Bu nedenle herkesin buna katkıda bulunması gerekir (Şakir, 1947, ss. 189-190).

O dönemde (26 Aralık 1939) Erzincan merkezli büyük bir deprem felaketi yaşanır. Büyük Anadolu Zelzelesi olarak da isimlendirilen depremin büyüklüğü 7,9'dur ve Erzincan başta olmak üzere 11 vilayette büyük yıkımlara yol açar[14]. Depremin vuku bulduğu tarihin ülke ekonomisinin henüz toparlanamadığı ve İkinci Dünya Savaşı'nın etkileri ile birlikte ülkenin zayıfladığı bir zamanda olması yıkıcı etkisini daha da artırır (Haçin, 2014, ss. 39-67). Demirağ da bu felaketi haber alır almaz yardım için harekete geçer. Derhal evine haber göndererek, evde kendine ve çocuklarına ait her ne kadar giyecek eşyası varsa hepsini istetir, ardından İstanbul'daki adamlarına "*ben Erzincan'a gidiyorum, siz de yiyecek ve giyecek eşyası ve ilaç temin edip hemen bana gelin*" diye emir vererek Erzincan'a hareket eder. Demirağ'ın yardımı ilk ulaşan yardım olduğu gibi bu ilk yardım 40 bin kişinin canının kurtulmasına da vesile olur (Deliorman, 1957, ss. 66-67). Demirağ depremzedelerin arama - kurtarma, sağlık ekibi, sağlık malzemeleri, hastane, barınma, yeme-içme gibi ihtiyaçların giderilmesinde de önemli yardımlarda bulunur (Tan, 1 Ocak 1940, s. 4; Akşam, 4 Ocak 1940, s. 4; Tan 13 Ocak 1940, s.1).

Demirağ içinde bulunduğu toplumun özelliklerini de yakından tanır. Demiryolu inşaatlarında çalışan işçileri ve yöre halkını gayrete getirmek için Halep'ten, Şam'dan getirdiği kumaş, incik, boncuk gibi malları yine bölge halkına işletip satar. Böylece aza kanaat eden Anadolu insanına hem ticareti sevdirmeyi hem de çalışma azmini artırmayı amaçlar (Adıgüzel, 2013, s. 76).

Toplumu ilerletecek ve geliştirecek fikirlerini her fırsatta hayata geçirmeye çalışan Demirağ bunların kimisinde muvaffak olur, kimisi de proje mertebesinde kalır. Bunlardan biri de sanayi, ziraat ve maden

[13] Günümüz Türkçesi ile "Mevcut ve ömrümün sonuna kadar, çalışmalarım neticesinde orta çıkan şahsi servetimden, aile ve evlatlarımın orta halde geçimlerine yetecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını giderecek miktar çıkarıldıktan sonra, yaşarken yapamadığım hayırlı kurum ve kuruluşlar meydana getirmek ve bunları sürdürmek şartıyla servetimi vakfettim."
[14] Tarih boyunca Anadolu coğrafyasında yaşanan en büyük depremler arasında yer alan Erzincan depremi sonucu 32.968 kişi hayatını kaybetmiş ve 116.720 bina yıkılmıştır. Ülke dışında da birçok yerde hissedilen deprem o kadar şiddetlidir ki 28 Aralık günü Londra'dan gelen haberlerde bazı sismografların iğnelerinin kırıldığı ve bu depremin İsviçre ve İtalya'dan da hissedildiğinden bahsedilir (Haçin,2014, ss. 39-41).

köyleridir. Nüfusun %80'ine yakınının yaşadığı köyler[15] savaş öncesi dönemde başta fakirlik olmak üzere birçok sıkıntılar yaşamış ve savaş sonrası hepten harap olmuştur. Dolayısıyla köylerin yeniden ayağa kaldırılması Cumhuriyet rejiminin öncelikli gündemlerinden biridir. Bu maksatla da devlet tarafından köylülerin güvenle yaşayabileceği ve geçimlerini temin edebileceği sağlıklı ve modern görünümlü alanlar tesis edilmek istenmekte, örnek köyler ile bunlara dair projeler ortaya konulmaya çalışılmaktadır (Dik, 2016, ss. 694-726). Köylerin iptidai koşullardaki yoksul yaşantısından rahatsızlık duyan ve "*…memleketin kalkınması ancak köylünün kalkınması ile mümkündür* (Cumhuriyet, 23 Nisan 1946, s. 3)" düşüncesindeki Demirağ sanayi, ziraat ve maden köyleri isimli kapsamlı bir proje ortaya koyar (Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi, 1950, ss. 43-63). Tarımsal üretimde modernleşmeyi, bölgesel kalkınmayı, ekonomik gelişmeyi ve toplumsal refahı artırmayı hedefleyen bu projeler ile bir taraftan istihdamın artırılması, sanayi altyapısının oluşturulması, maden zenginliklerinin etkin bir şekilde kullanılması, modern tarım tekniklerinin yaygınlaştırılması ve tarımsal üretimin artırılmasını sağlamak diğer taraftan da sağlık, eğitim, barınma ve sosyalleşme gibi ihtiyaçları gidererek insanların yaşam kalitelerini artırmak istenmektedir. Ona göre "*Bir milletin ziraatı olursa aç kalmaz ve sanatı olursa çıplak bulunmaz. Fakat o millet zengin olmak isterse onu ancak madeni zengin eder. Çok zengin olan yeraltı hazinelerimiz tam ve verimli hale konulmalıdır* (Cumhuriyet, 8 Temmuz 1945, ss. 1-3)". Sanayi, ziraat ve maden köyleri projeleri ile yeşil alanlar ve altyapı hizmetleri gibi konulara da önem verilmesi Demirağ'ın gelecekçi yaklaşımının yanı sıra çevreci yaklaşımını da göstermesi açısından önemlidir (Karakılıç ve Akbaş, 2024, ss. 915-925). Boğaz Köprüsü ve çimento fabrikası projeleri ise devlet tarafından kabul görmediğinden gerçekleşemez. Boğaz köprüsü projesi maliyetin belirtilenden yüksek çıkacağı, manzaranın bozulacağı, boğazdan gemi geçişini engelleyeceği gerekçeleri ile geri çevrilir. Çimento fabrikası kurma isteği de geri çevrilmekle beraber, çimento fiyatlarının ciddi oranlarda düşmesini sağlar (Deliorman, 1957, s. 51-62). Keban Barajı, doğum hastanesi, Teknik ve Ahlak Üniversitesi gibi girişimleri de topluma faydalı olacağına inandığı fakat ömrü vefa etmediğinden gerçekleşemeyen diğer girişimleridir.

3.3. Uluslararası meselelere dair görüş ve düşünceleri

Demirağ, devletlerin nüfusunun çok ve iktisaden kuvvetli olması gerektiğini ve Türkiye'nin 80 milyonluk bir devlet olmasının zaruri olduğunu belirtir. Özellikle Amerika'nın siyasi ve iktisadi zihniyetine hayranlık duyar, kalabalık nüfusu ve halkların birlikteliğinin Amerika'nın gücünün kaynağını teşkil ettiğine inanır; "*…Milletle devleti el ele veren 49 birleşik Amerikan hükümetleri yenilmez bir kuvvet halindedir. Böyle kaldıkça daha da kuvvetlenecektir. Bu devletler ayrı ayrı mütalaa edilince (üzerinde düşünülünce) büyük kuvvet ifade etmez. Oğuz Han ölüm döşeğinde altı oku birbirine bağlatır. Altı oğlunu huzuruna çağırır. Sıra ile bu bağlı okları kırmalarını emreder. Hiçbiri kıramaz. Bağı çözdürür, birer birer kırarlar. Amerika vahdeti de buna misaldir*…". Türkiye'nin Amerika ile işbirliği içinde çalışılmasını selametli bir yol olarak gören Demirağ için şehirleşme ve teknolojide en ileri Avrupa memleketlerini dahi geride bırakan Amerika'nın gelişmişliği "*…Başta devletin idareci manzumelerinin(takımının), millet emrinde ve kendilerini halkın iradesinin ve refahının candan bir yardımcısı telakki ederek(sayarak) vazifelendirmelerinden ve bu suretle dünya servetinin yüzde doksanını sinesinde taşıyan o muazzam şahsi servetleri kıskanmamaları'"*nın bir neticesidir. Amerika'nın "*Bütün kanunları; diktatörlüğü şiddetle meneden, adaleti düstur edinen, halkın iradesini tecelli ettiren, suiistimale, eğriliğe amansız cezalar tatbik eden müeyyideler(yaptırımlar) ile doludur*." Özel sektör yatırımları ve bunların devletçe de desteklenmesi sanayinin dolayısıyla da refah ve saadetin ilerlemesini sağlamaktadır (Deliorman, 1957, ss. 119-125; Amerika Seyahati İntibaları, 1951, ss. 5-7).

Demirağ gelecekte mutlaka bir Avrupa Birliği'nin kurulacağını fakat din, anane, kültür ve tarihimize rağmen bu birlikte yer alamayacağımızı dolayısıyla tek kurtuluş çaresinin bir İslam birliği kurmak

[15] Cumhuriyet sonrası ilk olarak 1927 yılında gerçekleştirilen nüfus sayımına göre mevcut halkın %75,8'i belde ve köylerde, kalan %24,2 ise il ve ilçe merkezlerinde yaşamaktadır (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2025).

olduğunu söyler (Deliorman, 1957, ss. 119-125); Bu nedenle de doğu milletleri arasında doğunun -aslında İslam'ın- geleceğini güvence altına alan bir "Şark Federasyonu" kurmak ister ve bu hususta Amerika'yı kendimize örnek almamız gerektiğini belirtir: " *Eskiden Şark âlemi bir insanlık ve fazilet kitabına benzetiliyordu. Şark Milletleri de onun pek kıymetli sayfalarını teşkil ederdi. Şirazesini(düzenini), çok ziynetli (süslü) kapağını da Türk Milleti temsil ederdi. Şiraze zaman zaman gevşeyip çözülünce muhtelif istikametlerden esen sam yelleri o sayfaları uçurmuş, parçalamıştı… Kanuni Sultan Süleyman devrinde 16 milyon kilometre murabbalık (kilometrekarelik) ülkemizin üstünde bugün 33 devlet 325 milyon nüfus yaşamaktadır. Amerikan sistemini ananemize ayarlayarak bir Şark federasyonu kurmakla bu milletlere emniyeti selamet, bolluk, ucuzluk ve refah temini mümkündür…"* (Amerika Seyahati İntibaları, 1951, s. 13).

Demirağ İslam Birliği gayesi ile 1952 yılında Pakistan'da gerçekleştirilen İslam Devletleri Kongresi'ne katılır ve fikirlerini orada da dile getirir. Kongrede İslam birliğine vurgu yaparak başladığı konuşması "*Aziz dindaşlarım, sevgili kardeşlerim. Eşsiz ve büyük peygamberimiz Sallallahü Aleyhi Vesellem İslam camiasının -Milleti İslamiye- namı altında birleşmesini, topluluklarıyla kuvvet, kudret, refah, servet ve sıhhati sağlamalarını, mütecavizlere yekpare ve yekvücut bir kitle halinde karşı koymalarını emretmiştir. Biz de bu emre tabi olarak bütün Müslümanlar hilal içinde birer yıldızla temsil edilmek suretiyle bir sancak ve bir bayrak altında toplamayı temine çalışmalıyız…*" sözleri ile başlar. Ardından Müslümanların ahlaklı olmaları, hurafeleri, ihmal ve uyuşukluğu bir kenara bırakıp çalışmaları, iktisadi olarak ilerlemeleri gibi ifadeler ile devam eder ve yine birlik ve beraberliğe vurgu yaparak son bulur. Pakistan'da ayrıca öğrencilere yönelik de bir konuşma yapması istenir. Bu konuşmasında da öğrencilere ahlaklı olmalarını, ülkelerini imar etmelerini, sanayisini geliştirmelerini ve peygamberimizin emri olan İslam birliği için çalışmalarını öğütler. Ayrıca kendi düsturu olan altı nevi fenalıktan (işretten, oyundan, iffetsizlikten, tembellikten, eğrilikten, zulümkârlıktan) sakınmalarını ister. Demirağ'ın konuşmaları büyük beğeni toplar ve günlerce gazetelerde konuşulur (Deliorman, 1957, ss. 129-133). Demirağ'ın kongrenin sonunda yaptığı, ertesi yıl Türkiye'de toplanılması teklifi kabul görür. Ne var ki İstanbul'da gerçekleşmesi planlanan toplantı hükümetin kabul etmemesi nedeniyle iptal olur. Demirağ hayal kırıklığını şu sözlerle ifade eder: "…*Asıl gayem bir Şark Milletleri Federasyonu kurmaktı. İslam kongresi bu teşebbüsümün ilk basamağını teşkil edecekti. Böylelikle İslam memleketleri arasında büyük bir ağır endüstri şebekesi kurmak için teşkilatlanacaktık… Kongreye bütün âlemi İslam'dan bu arada Kafkasya'dan dahi iştirak edeceklerdi… Misafirlerin tüm masraflarını ben temin edecektim…"*. Demirağ konuşmasının devamında iktidardaki hükümetin kongreye neden izin vermediğini anlayamadığını, kongrenin yasaklanmasında ayrıca İngilizlerin de parmağı olduğunu ifade eder ve yaşadığı üzüntüyü "*Ferdim, zebunum ve şimdilik ben mağlubum*" diyerek dile getirir (Milliyet, 28 Mayıs 1953, ss. 1-4).

3.4. Din ile ahlak konusundaki görüş ve düşünceleri

Demirağ'ın beyanlarından ve davranışlarından ahlaklı olmaya olan aşırı düşkünlüğü belirgin olarak göze çarpar. Ona göre "…*İffetsizlik, içki, kumar, tembellik anca öyle nakiselerdir(kusurlar) ki bunlarla mahmul(dolu) olan adam ilerleyemez.*" (Son Posta, 25 Ağustos 1942, s. 3) ayrıca "*feragat, fedakârlık, ahlak ve doğruluğu her fert ilke edindikçe giderek bütünü kapsayacak ve çok taraftar kazanacak olan bu prensibe halkımız büyük bir sadakatle bağlı kaldıkça milletimiz saadet yolunda yürüyecek, aç, çıplak, işsiz, savurgan ve zevk düşkünü kimse kalmayacaktır."* (Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi,1950, s. 8).

Demirağ'ın her fırsatta dile getirdiği ve kendine rehber edindiği 6 temel ilkesi vardır. Bunlar; içki ve kumar gibi alışkanlıklardan uzak durmak, namuslu ve adaletli olmak, tembellikten ve zulümden sakınmaktır. Hayatı boyunca da bu ilkelere uymaya ve uygulatmaya gayret eder. Onun bu gayreti zaman zaman eleştiri konusu da olur. Siyasete gireceği dönemde benimsediği bu ilkeleri partisi için de dile getirdiğinde "Milli Kalkınma Partisi değil Kitabı Mukaddes Partisi (Ulus, 9 Temmuz 1945, s. 2)." eleştirisine maruz kalır. Teknik ve Ahlak Üniversitesi için verdiği bir demeçte de bu 6 ilkeye uymayanlar için "*bu sisteme uymayanlar bu üniversiteye asla yanaşmamalıdırlar...*" şeklindeki beyanı "Bu zamanda

bir nevi diktatörlüğe dayanan böyle idare şiddeti ne ile telif kabul eder? Şiddet siyaseti ahlaki laubaliliği düzeltecek bir tedbir midir" şeklinde karşılık bulur (Akşam, 20 Ekim 1950, s. 4). Demirağ, toplumsal ahlakın yüksekliğini milletin en büyük varlığı olarak görür. Kamudaki suiistimallerin, rüşvet, adam kayırma ve çalıp çırpma gibi ahlaksızlıkların zaten fakir olan milleti bezdirdiğini belirtir. Ahlaksızların şiddetle cezalandırılması gerektiğini hatta toplumdan temizlenmesi için idam edilmesi gerektiğini dile getirdiği bile olur: "*Cemiyette, ahlaksızların tasfiyesine lüzum gördüğümü işaret etmiştim. Bu alet fareler için değil* (bahsi geçen alet kendi tasarladığı bir tür giyotin maketidir)*, kötü insanlar içindir. Ahlaksız insanı fare kadar iğrenç gördüğüm için aletin adına 'iki ayaklı fare kapanı' dedim. Muzır kimseler bu aletle idam edilmelidir*" (Vakit, 8 Temmuz 1945, ss. 1-3). Bu beyanı da eleştiri konusu olur. Demirağ bu eleştirilere şu şekilde cevap verir: *"…Kapan hikayesi eskiden beri dost olduğum gazetecilerle geçen bir musahabede(konuşmada) söylenmiştir… Ahlaki prensiplere gelince, bir memlekette ister bir siyasi parti olarak milli ahlaktan ve onu yükseltmekten bahsetmek bir suç değil belki en büyük meziyettir. Bir parti içtimai ahlaksızlık amillerini teşhis eder ve bunlara karşı çareler ve tedbirler ararsa fena mı olur? Kim ne derse desin partimiz buna çalışacaktır. Milli ahlakı yükseltmek en büyük vazifemiz olacaktır.*" (Cumhuriyet, 11 Temmuz 1945, s. 3; Cumhuriyet, 23 Nisan 1946, s. 3).

Demirağ milletvekilliği yaptığı dönemde de amme nizamını ihlâl edenler ve umumi ahlâkı bozanlar ile ilgili bir kanun teklifinde de bulunur. Bu kanun teklifinin içeriği şöyledir "*Makam ve memuriyet kuvvetlerini millet zararına suiistimal ederek ammenin hukukunu ihlâl ve el altından başka şahıslarla gizlice ortak olarak ve tavassut ettirerek hasis menfaatler temin edenler, böylelikle ahlâkı umumiyenin bozulmasına sebebiyet verenler, hangi devirde olursa olsun bu fiillerinden müruruzaman ve umumi af gibi müsaadelerden istifade ettirilmeyerek suçları amme dâvası şeklinde takip ve müstaceliyetle hükme bağlanır. Milletin nezaheti namına bu gibilerin gayrimeşru malları müsadere edilmekle beraber medeni haklardan mahrum edilir ve kara listeye geçirilir. Kara listeye isimleri dâhil olanlar ölmüş olsalar bile halefleri ve mirasçıları gibi yerlerine geçenler tevarüs ettikleri bu gibi gayrimeşru malları Hazineye devretmekte temerrüt gösterirlerse kendileri de aynı cezaya çarptırılırlar"*[16]. Demirağ, çeşitli nedenlerde mecliste kabul görmeyen bu kanun teklifinin amacını ise *"…Bir millet ahlâkı ile yaşar. Cihana hep bu ahlaklılık ve doğruluk sayesinde hâkim olduk. Esasen kanun teklifinin mevzuu da budur.*" olarak açıklar (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, 9 Ocak 1957, 23. Oturum).

Ahlakın kaynağını din olarak gören Demirağ'a göre "*Bütün dinler ahlak üzerine kurulmuştur. Ahlaka bağlı olmayan insanlar nesilleri sönmüş mahvu munkariz olmuş (tümüyle yok olmuş), tarihe karışmışlardır.* Ayrıca *"dine, ahlaka ve ananeye fartı(aşırı) sadakatla* bağlı olan Türkler için "*Türklük Müslümanlıkla ifade olunur".* Müslümanlığın, toplumun gelişmesinin ve ilerlemesinin bir yolu olduğunu düşünen Demirağ "*Müslümanlığın bütün insanlara refah, servet ve sıhhati temin eden sağlam ve esaslı bir yol olduğunu beşeriyete maddi ve manevi her nevi saadeti bahşedeceğine*" inanır, hurafelerden duyduğu rahatsızlığı da şu sözler ile dile getirir: "*Ben Müslümanım. Fakat sonradan meydana gelen manasız hurafelere de inanmıyorum. Tevekkülün uyuşukluğunu atıp azmi ikame etmeliyiz… Müslümanlık mütekâmil(gelişmiş) ve dünyevi bir dindir. Çok sağlam esaslar üzerine kurulmuştur. Bilahare(sonradan) zaman zaman bazı dar görüşlüler bu esaslardan kendi akıllarınca birer mana çıkararak prensiplere ilaveler ve hurafeler eklemişler, tefsirlerde bulunmuşlardır* (Milliyet, 28 Nisan 1953, ss. 1-4; Deliorman, 1957, s. 132).

Demirağ din adamlarına da büyük önem verir. İstanbul'da yapılmasını istediği İslam kongresine, İslam ülkelerinde isim yapmış ticaret ve sanayi erbabından kimselerin yanı sıra tanınmış din adamlarının da

[16] Günümüz Türkçesi ile "Makam ve memuriyet kuvvetlerini millet zararına suiistimal ederek kamunun hukukunu ihlâl ve el altından başka şahıslarla gizlice ortak olarak ve aracılık ederek alçak menfaatler temin edenler, böylelikle genel ahlakın bozulmasına sebebiyet verenler, hangi devirde olursa olsun bu fiillerinden zaman aşımı ve umumi af gibi imkânlardan faydalandırılmayarak, suçları kamu dâvası şeklinde takip ve ivedilikle hükme bağlanır. Milletin temiz ahlakı namına bu gibilerin gayrimeşru malları ellerinden zorla alınmakla beraber medeni haklardan mahrum edilir ve kara listeye geçirilir. Kara listeye isimleri dâhil olanlar ölmüş olsalar bile halefleri ve mirasçıları gibi yerlerine geçenler, miras kalan bu gibi gayrimeşru malları hazineye devretmekte direnç gösterirlerse kendileri de aynı cezaya çarptırılırlar."

gelmesini arzu eder ve "*Ticaret ve endüstriciler toplanırken, din adamlarını atabilir miyim?"* der. Ayrıca 500'üncü Fetih törenlerinde ülke içinden 40 bin küsur köyün her birinden gelecek bir din adamının İstanbul'da toplanmasını böylece bunların şehirle tanışmasını ve şehri tanımasını ister (Milliyet, 28 Mayıs 1953, ss. 1-4). Ne var ki bu iki teşebbüsü de devlet tarafından kabul görmediğinden gerçekleşemez.

4. Sonuç

Nuri Demirağ birçok ilkleri başaran, hamiyetli, topluma faydalı olmayı ilke edinmiş, ileri görüşlü, münevver bir şahsiyettir. Demirağ'ın kişiliğinin, babasının erken ölümü nedeniyle annesinin rehberliği ve içinde bulunduğu dönemin olağanüstü şartlarının etkisi ile şekillendiği anlaşılmaktadır. İmparatorluğun dağılma sürecine denk gelen yetişme döneminde Demirağ, devletin zayıflığından faydalanan kimselerin halkı ezip sindirmesini, yozlaşmayı, fakirliği, perişanlığı, geri kalmışlığın sonuçlarını, yabancıların, bilhassa da azınlıkların verdikleri maddi ve manevi zararları yakından tecrübe etmiştir. Edindiği bu tecrübeler girişimlerinin ve projelerinin itici gücü olmuştur. Giriştiği tüm işlerde milletin menfaatini öncelemiş, milli olana rağbet edip ithal unsurların yerli olanla ikamesi için gayret etmiştir. Demiryolları, binalar, fabrikalar inşa etmiş, ilk seri üretim yerli uçak ve paraşüt imalini gerçekleştirmiş, okullar kurmuş, öğrencilerin yetişmesine vesile olmuştur. Köyleri ayağa kaldırabilecek sanayi, ziraat ve maden köyleri projesi, Keban Barajı, Boğaz Köprüsü, yüksek kapasiteli modern bir kadın doğum hastanesi, Teknik ve Ahlak Üniversitesi gibi topluma değer katacak projeler üretmiştir. Toplumun faydasını gözeterek oluşturduğu fakat hayata geçiremediği projelerinin çoğu da yıllar sonra devlet eliyle gerçekleştirilmiştir.

Nuri Demirağ birçok ilkleri başardığı girişimcilik hayatında bir taraftan yüksek risk alırken diğer taraftan planlı ve programlı ilerlemiştir. Tüm girişimlerinde, gerekirse yıllar süren araştırmalar yapmaktan çekinmeyen Demirağ, yanına işinin ehli ve güvendiği kimseleri almış, hesaplarını titizlikle yapmıştır. Demiryolları inşası gibi teknik ve mali konularda uzmanlık seviyesinde bilgi gerektiren, aynı zamanda binlerce insanın aynı anda idaresini, organizasyonunu ve koordinasyonunu da gerektiren bir işte elde ettiği üstün başarı Demirağ'ın girişimcilik kabiliyetlerinin ne denli yüksek olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Üstelik bu başarıyı, uzun süren savaşlardan yeni çıkmış, yetişmiş insanı ve sanayisi yok mertebesindeki bir ülkenin iptidai şartları içerisinde elde edebilmiştir.

Demirağ'ın girişimlerinin hızla ilerlemesinin arkasında devletçilik politikasının da önemli itici gücü olmuştur. Demiryolları inşası başta olmak üzere, o dönemde Türk girişimcilere sağlanan imtiyaz ve olanaklar Demirağ'ın servet sahibi olmasının önünü açmıştır. Devlet destekli zenginleşenlerden farklı olarak Demirağ, servetini milletin faydası için harcamaya gayret etmişse de, bunu yine kendi tecrübe ve düşüncelerinin şekillendirdiği biçimde yapmıştır.

Göklerine hâkim olamayan milletler yerin dibinde çürümeğe mahkûmdur öngörüsünde bulunan Demirağ, milletin geleceğini havacılıkta gördüğünden servetini bu uğurda feda etmekten ve ömrünün sonuna kadar bu alanda somut başarılar elde etmek için mücadeleden çekinmemiştir. Zaten Demirağ'a göre zenginlik kişilere emaneten verilmiş bir değerdir ve bunun toplum için en faydalı olacak şekilde harcanması gerekmektedir. Ne var ki Demirağ'ın girişimleri Atatürk'ün vefatı sonrasındaki yeni siyasi yapı tarafından kabul görmemiş ve bürokratik yollarla engellenmiştir. O da hem bu engelleri aşmak ve Atatürk sonrası sorunlu gördüğü siyasi yapıya bir alternatif olmak, hem de ülkenin kalkınmasına katkıda bulunmak amacıyla siyasete girmiş, kurucusu olduğu Milli Kalkınma Partisi (MKP) çok partili hayata geçiş sürecinde ilk muhalefet partisi olmuştur. MKP, ahlak, ahlaklı olma ve millete hizmet idealleri ile öne çıkmıştır. Ne var ki, siyaset hayatında kayda değer başarılar elde edememiş, halktan ve basından ihtiyaç duyduğu desteği görememiştir. Demirağ yine de cesaretli ve inandığı değerlerle tutarlı siyasi mücadelesini vefatına kadar sürdürmüştür. Ahlak ve ahlaklı olmaya aşırı düşkünlüğü ile dikkati çeken Demirağ'a göre ferdin ilerlemesi de, ülkenin kalkınması da ahlaklı olmaya bağlıdır. Zira bir millet ahlakı ile yaşar ve ahlakın yüksekliği o milletin en büyük varlığıdır. Dolayısıyla ahlaksızlar şiddetle

cezalandırılmalı ve toplumdan temizlenmelidir. Demirağ'ın hayatı boyunca ilke edindiği ve tatbikine çalıştığı temel ahlak ilkeleri vardır. Bunlar; namuslu ve adaletli olmak, tembellikten ve zulümden sakınmak, içki ve kumar gibi alışkanlıklardan uzak durmaktır. Nitekim yetiştirdiği gençlere bu ilkeler üzerine yemin ettirmiş, partisinin anlayışını bu ilkelere göre şekillendirmiş, bu ilkeleri yurt dışındaki konuşmalarında dahi dile getirmiştir. Onun ahlak konusundaki katı tutumu zaman zaman eleştiri konusu olsa da, bu tavrını sürdürmüştür. Vekil olarak meclise girdiğinde ahlak içerikli, ahlaksızlıklara ciddi ceza ve yaptırımlar getiren bir kanun teklifi vermiş hatta kurmayı istediği teknik üniversitenin bir tarafıyla da ahlak üniversitesi olmasını tasarlamıştır.

Okumaya ve kültürel anlamda da kendini geliştirmeye meraklı Demirağ'ın gerek halktan gerekse kültürel çevreden kimselere maaş bağlaması Osmanlı dönemi insanına has himayecilik geleneğini sürdürdüğünü göstermektedir. Geleneklerine olduğu kadar dine de bağlı olduğu anlaşılan Demirağ, dini aşırı düşkün olduğu ahlakın da kaynağı olarak görmüş, Türklüğün Müslümanlıkla ifade olunduğunu ve Müslümanlığın, toplumun gelişmesinin ve ilerlemesinin bir yolu olduğunu düşünmüştür. İçinde bulunduğu toplumun değerlerine karşı yüksek bir farkındalığa sahip Demirağ için toplumun temeli aile, serveti ise çocuklardır. Dolayısıyla aileler desteklenmeli ve milletin en büyük kuvvet kaynağı olan nüfus artırılmalıdır. Kalabalık nüfus ve halkların birlikteliği sayesinde başarılı olduğuna inandığı Amerika'nın siyasi ve iktisadi zihniyetine hayranlık duyan Demirağ, Müslüman halkların birlikteliği ve Amerikan sistemini kendine uyarlamaları ile doğu ülkelerinin de gelişeceğine ve kalkınacağına inanmıştır.

Makale Bilgi Formu

Yazarın Notu: Bugün artık yaygın kullanılmayan kelimelerin günümüzdeki kullanımı parantez içinde, bu kelimelerin çok fazla olduğu cümleler ise yeniden düzenlenmiş hali ile dipnotlarda verilmiştir.

Çıkar Çatışması Bildirimi: Yazar tarafından potansiyel çıkar çatışması bildirilmemiştir.

Yapay Zeka Bildirimi: Bu makale yazılırken hiçbir yapay zeka aracı kullanılmamıştır.

İntihal Beyanı: Bu makale iThenticate tarafından taranmıştır.

Kaynakça

Adıgüzel, M. B. (2013). *Hayalleri uçuran adam*. İTO Yayınları.

Akçakaya, U. (2022). Bir karış fazla şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e demiryolu politikasının değişimi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Tarih Dergisi*, *5*(1), 29-61. https://doi.org/10.47437/esogutd.1078259

Amerika Seyahati İntibaları. (1951). *Nuri Demirağ'ın Amerika seyahati intibaları ve Türk milletine beyannamesi*. Şaka Matbaası.

Aydoğan, A. (2020). Atatürk dönemi Türk havacılık faaliyetleri ve havacılık faaliyetlerinin gelişim süreci. *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, *4*(2), 69-81. https://doi.org/10.47088/utad.785945

Başgil, A. F. (2021). *27 Mayıs ihtilali ve sonuçları* (5. Baskı). Kubbealtı Yayınları.

Çınar Akay, T. ve Akay, T. (2025). Osmanlı Devleti'nin son döneminde siyasi propaganda aracı olarak sigara paketleri ve kâğıtlarının kullanımı. *Belleten*, *89*(315), 641-682. https://doi.org/10.37879/belleten.2025.641

Çokgezen, M. (2000). New fragmentations and new cooperations in the Turkish bourgeoisie. *Environment and Planning C: Government and Policy, 18*(5), 525-544. https://doi.org/10.1068/c9850

Deliorman, M. N. (1957). *Nuri Demirağ'ın hayat ve mücadeleleri*. Nu. D. Matbaası.

Demir, M. (2014). Mütareke yılları İstanbul'unda toplumsal yapıyı etkileyen olaylardan yansımalar. *Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, *1*(2), 22-32. https://izlik.org/JA26YK63RU

Dervişoğlu, F. M. (2007). *Nuri Demirağ Türkiye'nin havacılık efsanesi* (1. baskı). Ötüken Neşriyat.

Dik, E. (2016). Türkiye'de erken cumhuriyet döneminde (1923-1930) "köy" sorunu. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 71*(3), 693-729. https://doi.org/10.1501/SBFder_0000002409

Erdem, D. F. (2016). Cumhuriyet Türkiyesi'nin "farklı" işadamı Nuri Demirağ'ın havacılık sanayii ve Karadeniz'den Akdeniz'e bütünsel kalkınma projeleri. *Karadeniz Araştırmaları*, *49*, 189-209. https://izlik.org/JA38UG24PF

Haçin, İ. (2014). 1939 Erzincan büyük depremi. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, *30*(88), 37-70. https://izlik.org/JA33FB74TB

Karakılıç, C. ve Akbaş, İ. (2024). Bir cumhuriyet projesi olarak köy kalkınması: Nuri Demirağ'ın kent planları ile Ebenezer Howard'ın bahçe kent kuramı üzerine panoramik bir inceleme. *Turkish Studies-Economics, Finance, Politics*, *19*(3). https://doi.org/10.7827/TurkishStudies.76285

Karataş, M. ve Solak, Y. (2023). Türkiye'de çok partili hayata geçiş sürecinde muhalif bir figür: Nuri Demirağ ve Milli Kalkınma Partisi. *History Studies, 15*(2), 311-325. https://izlik.org/JA83YK78RX

Korkmaz, E. (2023) Cumhuriyetin 100. yılında hayalden gerçeğe: Özel müteşebbisler ekseninde Türkiye'nin uçak üretme serüveni. *10. Uluslararası Atatürk Kongresi,* 8 – 9 Kasım, Ankara. https://atam.gov.tr/wp-content/uploads/2024/10/Erdal-KORKMAZ.pdf

Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi (1950). *Milli Kalkınma Partisi nizamnamesi izahları ve köy kalkınması*. Şaka Matbaası.

Müjdeci, M. (2005) Türk basınında milli kalkınma partisi. *Ekev Akademi Dergisi*, *9*(25), 175-188. https://www.ajindex.com/ekev-akademi-dergisi/turk-basininda-milli-kalkinma-partisi-11247

Öztürk, M. (2014). Siyasi ahlâkın imkânı ve Milli Kalkınma Partisi nizamnamesi*. FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, *(3),* 245-266. https://doi.org/10.16947/fsmiad.57895

Öngüner, E. (2024). *Bir avcı tayyaresi yapmaya karar verdim Nuri Demirağ'ın Almanya'da kaybolan uçağı Nu. D. 40* (4. baskı). Ankara: TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları.

Öngüner, E. (2022). Yüksek Mühendis Mektebi'nde makine-tayyare şubesinin kuruluşu ve eğitim faaliyetleri (1941). *Türkiye'de Mühendislik ve Mimarlığın 250 Yılı Uluslararası Sempozyumu,* 19 - 21 Mayıs, İstanbul.

Sakaoğlu, N. (2003). *Osmanlı'dan günümüze eğitim tarihi* (1. baskı). İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Şakir, Z. (1947). *Nuri Demirağ kimdir?* Kenan Matbaası.

Şeker, K. (2011). Tek Parti Dönemi ekonomik politikaları ve özel teşebbüs yatırımlarına bir örnek: Nuri Demirağ tayyare atölyesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, *2011*(23), 129-143. https://izlik.org/JA63PW63LT

Tan, M. T. (2010). *Avrupa notları* (1. Baskı). İstanbul: Çağrı Yayınları.

Toker, H. (2006). *Mütareke döneminde İstanbul Rumları*. Genelkurmay ATASE ve Denetleme Başkanlığı Yayınları.

Yalçın, O. (2016). Havacılık, hava gücünün doğuşu ve birinci dünya savaşına etkisi. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, *59*, 181-236. https://doi.org/10.1501/Tite_0000000455

Yalçın, O. (2009). Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) hayatı ve çalışmaları (1886-1957). *Atatürk Yolu Dergisi*, *11*(44), 743-769. https://doi.org/10.1501/Tite_0000000311

Yalçın, O. (2010). Türk havacılık tarihinde bağış uçakları ve havacılık sanayii kurulmasına tesirleri. *Gazi Akademik Bakış, 3*(6), 191-212. https://izlik.org/JA29DZ83NM

Yalçınkaya, A. ve Yalçınkaya, L. A. (2020). Nuri Demirağ'ın bir girişimci olarak ortaya çıkışı, yükselişi ve düşüşü: Makro-kurumsal yaklaşım bağlamında tarihsel bir inceleme. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, *18*(38), 839-864. https://doi.org/10.35408/comuybd.648537

Yusufoglu, N. ve Kara Pilehvarian, N. (2017). Besiktas Aircraft factory (1936-1943). *Megaron*, *12*(2), 249–262. https://doi.org/10.5505/megaron.2017.87004

Yücel, M. S. ve Taşar, M. M. (2016). Demiryolunun Stratejik önemi ve erken cumhuriyet döneminde demiryolu siyaseti. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, *1*(1), 293-342. https://doi.org/10.24186/vakanuvis.233677

Çevrimiçi Kaynaklar

İnceöz, S. (1996). *Türkiye'nin ilk uçak fabrikasını kuran adam Nuri Demirağ*. Aksiyon Dergisi. http://www.ae.metu.edu.tr/~oderman/aeronautics/nuri-demirag.html, Erişim Tarihi 5 Eylül 2025.

Nuri Demirağ - Türk Zaferi Sigara Kâğıdı, Erişim Tarihi 10 Ağustos 2025.

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/kentsel---kirsal-nufus-orani-i-85670, Erişim Tarihi 21 Ağustos 2025.

Türk Dil Kurumu Sözlükleri, https://sozluk.gov.tr/, Erişim Tarihi 20 Aralık 2025.

Medya Kaynakları

Bilaloğlu, A. (1945, 8 Temmuz). Milli Kalkınma Partisi Müstakbel parti lideri neler anlatıyor. *Vakit*, s. 3-4.

Daver, A. (1938, 3 Ağustos). İlk hususi Türk tayyare fabrikasında bir saat. *Cumhuriyet*, s. 5.

Fenik, F. (1942, 24 Ağustos). Nuri Demirağ Gök Okulu. *Vatan*, s. 1,4.

Fenik, M. F. (1945, 9 Temmuz). Milli Kalkınma Partisi değil de Kitabı Mukaddes Partisi. *Ulus*, s. 2.

Güngör, S. (1939, 1 Ekim). Yeşilköy'de Hususi ve Yeni Bir Tayyare Sahası. *Cumhuriyet*, s. 4-5.

Irmak, S. (1942, 25 Ağustos). Nuri Demirağ ile bir konuşma. *Son Posta*, s. 3.

Kandemir, F. (1941, 17 Ağustos). Havacılık mefkûresine bağlı vatanperver. *Tasviriefkar*, s.1-2.

Öner, Y. R. (1940, 10 Ağustos). İlk mektep tayyaresi Divriğe gidip geldi. *Vakit*, s. 5.

Toker, M. (1945, 8 Temmuz). Yeni bir parti. *Cumhuriyet*, s. 1-3.

Beşiktaşta bir tayyare fabrikası kuruluyor. (1937, 27 Ocak). *Akşam*, 5.

Demirağ İzmir'de faaliyete geçti. (1946, 23 Nisan). *Cumhuriyet*, 3.

Erzincan, Amasya köylerinden birçoğunun mahvolduğu haber veriliyor. (1 Ocak 1940). *Akşam*, 4.

İslam kongresine izin verilmedi. (1953, 28 Nisan). *Milliyet*, 1-4.

Nuri Demirağ felaketzedeler için portatif evler yaptırıyor. (13 Ocak 1940). *Tan*, 1.

Nuri Demirağ Teknik ve Ahlak Üniversitesi kurmak istiyor. (20 Ekim 1950). *Akşam*, 4.

Nuri Demirağ yapılan tenkidlere cevap veriyor. (11 Temmuz 1945). *Cumhuriyet*, 3.

Tayyare atölyesinde dün yapılan toplantı. (19 Ekim 1939). *Cumhuriyet*, 5.

Yaralılar Malatya ve Sivas'a nakledilyor. (1 Ocak 1940). *Tan*, 4.

Yeni tayyare fabrikamız. (1937, 27 Ocak). *Tan*, 2.

Arşiv Kaynakları

Demirağ, N. (1939, 29 Kasım). İsmet İnönü'ye Mektup. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri (Fon Kodu.30-10-0-0, Kutu No. 59, Dosya No.399, Gömlek No.25).

Demirağ, N. (1949). Milli Kalkınma Partisi Açılış Nutku. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri (Fon Kodu. 30-01-0-0, Kutu No. 48, Dosya No.285, Gömlek No.6).

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi. (1957). C.16, (Devre: X, İçtima: 3, 23. İnikat, 09.01.1957), Ankara.