

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

İKTİSAT PROGRAMI

**TÜRKİYE'DE MİLLİ BURJUVAZİNİN GİRİŞİMCİ TİPOLOJİSİ OLARAK NURİ
DEMİRAĞ VE UÇAK FABRİKASI ÖRNEK OLAYI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MEHMET DİNÇASLAN

MAYIS – 2012

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM DALI

İKTİSAT PROGRAMI

**TÜRKİYE'DE MİLLİ BURJUVAZİNİN GİRİŞİMCİ TİPOLOJİSİ OLARAK NURİ
DEMİR AĞ VE UÇAK FABRİKASI ÖRNEK OLAYI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MEHMET DİNÇASLAN

TEZ DANIŞMANI: PROF. DR. ERSAN BOCUTOĞLU

MAYIS - 2012

TRABZON

ONAY

Mehmet Dinçaslan tarafından hazırlanan “*Türkiye’de Milli Burjuvazinin Girişimci Tipolojisi Olarak Nuri Demirağ ve Uçak Fabrikası Örnek Olayı*” adlı bu çalışma 12.06.2012 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği /oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından *İktisat Anabilim* dalında yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

[i m z a]

[Prof. Dr. Ersan BOCUTOĞLU]

(Başkan)

[i m z a]

[Prof. Dr. Hasan ÖZYURT]

[i m z a]

[Yrd. Doç. Dr. Süleyman ERKAN]

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım .../06/2012

Prof. Dr. Yusuf ŞAHİN

Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ediyorum.

Mehmet DİNÇASLAN

15.05.2012

ÖNSÖZ

Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim dalında yüksek lisans tezi olarak hazırlanan “*Türkiye’de Milli Burjuvazinin Girişimci Tipolojisi Olarak Nuri Demirağ ve Uçak Fabrikası Örnek Olayı*” adlı bu çalışmanın konusunu, Nuri Demirağ’ın Türk havacılık tarihinde ilk sivil girişim olan uçak fabrikası girişimi ve bu girişimin akıbetinin açıklanması oluşturmaktadır. Çalışmanın amacını, Demirağ’ın uçak fabrikası girişiminin sanayileşme ve uçak sanayii açısından önemine vurgu yapılması ve bu girişimin hangi nedenlerden ötürü neticesiz bırakıldığına ortaya konulması oluşturmaktadır.

Bu çalışma sürecinde benden değerli görüşlerini esirgemeyen ve iktisat tarihi alanında ufkumu açarak çalışmamda öncü olan danışmanım Prof. Dr. Ersan Bocutoğlu’na, yüksek lisans çalışmalarım boyunca üzerimde emeği geçen Prof. Dr. Hasan Özyurt ve Yrd. Doç. Dr. Süleyman Erkan’a, çalışmama biçimsel yönden katkıda bulunan Arş. Grv. Vahit Güntay’a, yine kendisinin derin ilminin varisi olduğumu düşündüğüm kıymetli babam Ethem Dinçaslan ile bu çalışma sürecinde bana sabır gösteren ve destek olan sevgili eşim Saliha Dinçaslan’a can-ı gönülden teşekkürlerimi sunarım.

Mehmet DİNÇASLAN

Mayıs – 2012

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	VIII
ABSTRACT	IX
TABLolar LİSTESİ	X
KISALTMALAR LİSTESİ	XI
GİRİŞ.....	1-5

BİRİNCİ BÖLÜM

1. TÜRKİYE’DE MİLLİ BURJUVAZİYİ OLUŞTURMA SÜRECİ	6-53
1.1. II. Meşrutiyet Öncesi Dönem (1838-1908)	6
1.2. İttihat ve Terakki Cemiyeti (İTC) Dönemi (1908-1918).....	11
1.2.1. Milli Ekonomi ve Milli Burjuvaziyi Oluşturma Süreci	13
1.2.1.1. Ekonomi ve Milli Burjuvaziyi Oluşturmayı Gerekli Kılan Sebepler	16
1.2.1.2. Milli Ekonomi ve Milli Burjuvaziyi Oluşturma Sürecini Kolaylaştıran Etkenler	19
1.2.1.3. Milli Ekonomi ve Milli Burjuvaziyi Oluşturma Sürecindeki Uygulamalar ve Sonuçları	20
1.2.2. İTC Döneminin Genel Değerlendirmesi	24
1.3. Cumhuriyet Dönemi Milli Burjuvaziyi Oluşturma Süreci	25
1.3.1. Atatürk Dönemi (1923-1938) Milli Burjuvaziyi Oluşturma Süreci.....	25
1.3.1.1. İzmir İktisat Kongresi	27
1.3.1.2. Lozan Antlaşması’nın İktisadi Önemi	29
1.3.1.3. Aşar Vergisi’nin Kaldırılması.....	31
1.3.1.4. Teşvik-i Sanayi Kanunu’nun Yeniden Düzenlenmesi.....	31
1.3.1.5. 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye’ye Etkileri.....	32
1.3.1.6. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (BBYSP)	35
1.3.1.7. Atatürk Dönemi’nin Genel Ekonomik Tasviri	38

1.3.2. İnönü-Menderes Dönemi (1939-1960) Milli Burjuvaziyi Oluşturma Süreci.....	40
1.3.2.1. İnönü Dönemi'nin Genel Ekonomik Tasviri.....	40
1.3.2.2. Milli Koruma Kanunu (MKK).....	41
1.3.2.3. Varlık Vergisi	43
1.3.2.4. Menderes Dönemi'nin Genel Ekonomik Tasviri.....	45
1.3.2.5. İnönü-Menderes Dönemi'nin (1939-1960) Genel Değerlendirmesi	48
1.3.3. Cumhuriyet Dönemi'nin (1923-1960) Genel Değerlendirmesi	50

İKİNCİ BÖLÜM

2. MİLLİ BURJUVAZİNİN GİRİŞİMCİ TİPOLOJİSİ OLARAK NURİ DEMİRAĞ: İKTİSADİ VE SİYASİ FAALİYETLERİ.....	54-105
2.1. Cumhuriyet Öncesi Nuri Demirağ.....	54
2.1.1. Nuri Demirağ'ın Memuriyet Hayatı.....	55
2.1.2. Nuri Demirağ'ın Girişimciliğe Başlaması.....	59
2.2. Atatürk Döneminde Nuri Demirağ	61
2.2.1. Vakıfname	61
2.2.2. Demiryolu İmtiyazı İşİ	62
2.2.3. Keban Barajı Projesi.....	65
2.2.4. Boğaz Köprüsü Projesi.....	66
2.2.5. Çimento Fabrikası İşİ	70
2.2.6. Erzincan Depremi Yardımı	71
2.2.7. Atatürk ve İnönü Arasındaki Temel Yol Ayrımları	72
2.3. İnönü-Menderes Dönemi'nde Nuri Demirağ.....	77
2.3.1. Nuri Demirağ'ın Siyasi Hayatı.....	77
2.3.1.1. MKP'nin İlk Sınavı: Belediye Seçimleri.....	85
2.3.1.2. Nuri Demirağ'ın Şehir ve Köyleri Kalkındırma Projesi.....	88
2.3.1.3. Nuri Demirağ'ın ABD, Devletçilik ve Liberalizm ile İlgili Görüşleri.....	92
2.3.1.4. MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi-Demirağ'ın Görüşlerinden Bir Kesit.....	94

2.3.1.5. Nuri Demirağ'ın Siyasi Partiler, Seçim ve Demokrasi ile İlgili Görüşleri	97
2.3.1.6. Nuri Demirağ'ın Din ve Din Adamlarına Dair Görüşleri.....	98
2.3.1.7. Nuri Demirağ'ın Üniversite Projesi.....	99
2.3.1.8. Nuri Demirağ'ın İslam Birliği (Şark Konfederasyonu) Görüşü ...	100
2.3.1.9. Nuri Demirağ'ın Vefatı ve MKP'nin Kapatılması	104

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. NURİ DEMİRAĞ'IN UÇAK FABRİKASI GİRİŞİMİ: İRONİK BİR GİRİŞİMCİLİK TECRÜBESİ	106-147
3.1. Türk Havacılık Tarihi	106
3.2. Nuri Demirağ'ın Uçak Fabrikası Girişimi.....	116
3.2.1. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın Basındaki Yankısı	122
3.2.2. Paraşüt İmalatı	126
3.2.3. Nuri Demirağ-THK Davası ve Fabrikanın Kapatılma Nedenleri	126
3.2.4. II. Dünya Savaşı Sonrası Havacılık Alanındaki Gelişmeler ve Türk Havacılık Sektörüne Etkileri	137
3.2.5. Gelişmiş Ülkelerde Savunma Sanayiinde Genel Yaklaşım	143
3.2.6. Uçak Sanayii ile İlgili Türkiye'ye Yönelik Eleştiriler	144
SONUÇ	148
YARARLANILAN KAYNAKLAR	152
EKLER	163
ÖZGEÇMİŞ	222

ÖZET

Milli burjuvazi sınıfı oluşumu, Sanayi Devrimi'nden bu yana ülkelerin önemli bir meselesi olagelmıştır. Bu oluşum süreci ise; ancak, milli iktisat programı izleyen bir devlet ile gerçekleştirilebilmiştir. Cumhuriyet döneminde belirli bir sermaye birikimi sağladıktan sonra, bu birikimini ülkenin sanayileşmesi yolunda harcayan milli burjuva, parmakla sayılabilecek kadar azdır. Bu çalışmanın konusu olan Nuri Demirağ da, bu süreçte ortaya çıkan bir girişimci olarak devlet desteğiyle sermaye birikimi sağladıktan sonra en önemli yatırımını uçak sanayii alanına yapmıştır. Bu girişimi, devletin uyguladığı bazı olumsuz politikalar sonucu sekteye uğramıştır. Bu çalışma, Demirağ'ın yaşadığı dönemi de içeren 1838-1960 dönemi ile sınırlanmıştır. Çalışmanın amacı ise, Demirağ'ın uçak fabrikası girişiminin sanayileşme ve uçak sanayii açısından önemine vurgu yapılarak, bu girişimin hangi nedenlerden ötürü akim kaldığını ortaya koymaktır. Çalışmada sonuç olarak, Demirağ'ın uçak fabrikasının başlangıçta devlet tarafından desteklendiği; sonrasında ise, II. Dünya Savaşı ve sonrası oluşan uluslararası konjonktürün Türkiye'yi etkisi altına alması ve katı devletçi düşünceden ötürü, uçak fabrikasının kapatıldığı neticesine ulaşılmıştır. Bu dönem, Türkiye'de uçak sanayii alanında yapılan girişimlerin sıfırlandığı sürecin başlangıcı olmuştur.

Anahtar Sözcükler: Nuri Demirağ, Milli Burjuvazi, Uçak Sanayii, Milli Kalkınma Partisi.

ABSTRACT

The generation of national bourgeoisie class is an important matter for states since the Industrial Revolution. This generation process is only practiced with a state which has used national economy programme. A national bourgeoisie is very few which spends its saving for industrialization of state, after had a specific capital stock at republic era. A subject of this study Nuri Demirağ, who is an entrepreneur in this era, also has invested to aircraft industry for his country after has provided capital stock with a state support. This enterprise has been interrupted from unfavourable policies which are applied by a state. This study is limited with Demirağ's lifelong era, 1838-1960. The purpose of this study is, asserting the matters of this enterprise and its reasons with an emphasizing to importance of Demirağ's aircraft factory enterprise in the way of contribution to industrialisation and aircraft industry. In conclusion, at first Demirağ's aircraft factory has been supported by a state. Later on, aircraft factory has been closed by the reason of harsh etatist ideology and international conjuncture after II. World War with its effects to Turkey. This era is the beginning of resetting process for enterprises at aircraft industry in Turkey.

Key Words: Nuri Demirağ, National Bourgeoisie, Aircraft Industry, National Development Party.

TABLÖLAR LİSTESİ

<u>Tablo Nr:</u>	<u>Tablonun Adı:</u>	<u>Sayfa Nr:</u>
1	Osmanlı Büyük İmalat Sanayinin Dağılımı: 1915	
2	Ekonomideki Sektörlerin GSMH'deki Payı 1948-1960 (%)	

KISALTMALAR LİSTESİ

BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
İTC	: İttihat ve Terakki Cemiyeti
BBYSP	: Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı
İBYSP	: İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı
GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsleri
KOBİ	: Küçük ve Orta Büyüklükte İşletmeler
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
MKK	: Milli Koruma Kanunu
MKP	: Milli Kalkınma Partisi
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
DP	: Demokrat Parti
CHF	: Cumhuriyet Halk Fırkası
TCF	: Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası
SCF	: Serbest Cumhuriyet Fırkası
TCMB	: Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
TL	: Türk Lirası
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
TTC	: Türk Tayyare Cemiyeti
THK	: Türk Hava Kurumu
THY	: Türk Hava Yolları
TOMTAŞ	: Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi
AAE	: Aerodinamik Araştırma Enstitüsü
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
Ar-Ge	: Araştırma ve Geliştirme
IMF	: International Monetary Fund
NATO	: North Atlantic Transaction Organization

GİRİŞ

Kökü Fransızca olan burjuva kavramı; köylü, işçi ya da soylu sınıfına dâhil olmayıp kentli olmakla özdeşleştirilen zenginlere atfedilen bir kavramdır. Bu kimselerin oluşturduğu sosyal sınıfa da burjuvazi denir. Bu kavram, Karl Marx ve Friedrich Engels tarafından yazılan Komünist Manifestosu'nda kapitalist orta sınıf anlamında kullanılmıştır (wikipedia, 05.05.2012). Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre burjuva kavramı; şehirde yaşayıp özel imtiyazlardan yararlanan ve orta sınıftan olan, burjuvazi; burjuva sınıfı ve kentsoylu sınıf olarak ve milli burjuvazi ise; ulusal kentsoylu sınıf olarak tanımlanmaktadır.

İngiltere ve Fransa gibi ülkeler Sanayi Devrimi'nden önce merkantilist politikalar izleyerek ekonomilerinde büyük miktarlarda sermaye birikimi oluşturmuşlardır. O dönemde ticaretle uğraşan sınıf; hatırı sayılır kârlar elde etmişler, sermayelerine sermaye katmışlardır. Sanayi Devrimi sonrasında ellerinde sermaye birikimi olan bu ticaret ehilleri yani burjuvalar, yatırım yapacak ve mallarını satacak pazar aramaya başlamışlardır. Bu dönemde, artık merkantilist politikaların yerini, serbest ticareti savunacak olan burjuvazi sınıfının liberal politikaları ikame etmiştir. Bu burjuvazi sınıfı ticaret yaptığı ülkelerde geri dönüşümü zor olan köklü değişikliklere sebep olmuş, kendi ideolojilerini eğitim kurumları aracılığıyla ticaret yaptığı ülkelere de aktarmışlardır. Bu ülkeler, kalkınmayı sağlamada başlangıç şartları gelişmiş ülkelerle aynı olmamasına rağmen, kendi sorunlarına o ülkelerin politik reçetelerini uygulayarak mevcut sorunları katlayarak büyütmişlerdir.

Osmanlı Devleti de 1838 Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması ile ülkeyi dışa bağımlı hale getirmenin temelini atmıştır. Esasında Fatih devrinden beri uygulanan kapitülasyonlar Osmanlı ekonomisinin dış ticarete bağımlılığını ortaya koymaktaydı. 19. yüzyılda Osmanlı topraklarında da liberalist politikalar savunulmaktaydı. O dönemde dışarıda eğitim alan aydın kesim de toplumsal refahın bireyin çıkarlarıyla örtüştüğünü ve bireyin kendi çıkarını sağlama gayretinin toplumun çıkarlarıyla da uyuşacağını savunmaktaydılar. Yani klasik ve neo-klasik iktisadın sözcüsü konumundaydılar. Bu aydın kesimin içinde gayrimüslimler dikkat çekme edir. Çünkü o dönemde ticareti elinde

bulunduran yani burjuvazi sınıfı olan bu kesimdir. Sanayi devriminin tahrip edici zararlarına maruz kalan Müslüman halkın oluşturduğu loncalar ve vakıflar, bu kesimden borç almaktaydılar. Galata bankerleri bunun en açık örneğini teşkil etmektedir. Bu gayrimüslim tebaa gelişmiş ülkeler ile yani, İngiltere ve Fransa gibi ülkelerle Osmanlı Devleti arasındaki bağımlılığı sağlayan unsurlar olmuşlardır (Kazgan, 2004: 22).

Gayrimüslim burjuvazi ile gelişmiş ülkeler burjuvazisi arasındaki bu çarkta sıkışan Müslüman tebaadan da tepkiler bir müddet sonra gelmeye başlamıştır. Almanya örneğinden etkilenen o dönemin bazı aydınları yani Jön Türkler, ülkenin merkantilist politikalar izleyerek sanayileşmesi ve gelişmiş ülkeler düzeyine ulaşması gerektiğini iddia etmişlerdir. İngiltere ve Fransa da mevcut sermaye birikimini başlangıçta merkantilist politikalar izleyerek sağlamışlardı. Jön Türk hareketi; Osmanlı Devleti'nin topraklarında meydana gelen daralmalar, II. Abdülhamit Han'ın istibdat rejiminden meşrutiyet rejimine geçme isteklerinin artması ve ülkede uygulanmakta olan Osmanlılık akımının etkisinin yok olmaya başlaması ile güçlenmiş ve İttihat ve Terakki Cemiyeti (İTC) adı altında teşkilatlanmışlardır.

İTC, II. Meşrutiyeti ilan edilip II. Abdülhamit Han tahttan indirildikten sonra, toprak kayıplarının ve Trablusgarp, Balkan ve I. Dünya Savaşları'nın da etkisiyle ülkede bir dizi milli iktisat politikaları uygulamaya girişmiştir. Bu dönemde kapitülasyonlar kaldırılmış, teşvik-i sanayi kanunu uygulanmaya başlamış ve Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası açılmıştır. Savaşlar sonucu gayrimüslim burjuvazinin de azalmasıyla milli burjuvaziyi oluşturma süreci kolaylaşmıştır. Fakat I. Dünya Savaşı'nın olumsuz koşulları milli burjuvazi sınıfını oluşturma sürecini aksatmıştır. Bu süreç, Türkiye Cumhuriyeti'ne miras olarak kalmıştır (Kazgan, 2004: 39-40, 60).

Nuri Demirağ da, milli burjuvazi oluşturma politikaları sonucu üretim faaliyetlerine başlamıştır. Sigara kâğıdı üretimi ile başladığı üretim faaliyetlerine, ithalat işleri ile devam etmiş; Cumhuriyet döneminde demiryolu imtiyazı ile sermayesini katlamıştır. Zamanın koşullarından istifade etmesini bilen, savaş zengini olmayan ve atalarından kalma miras ile sermaye birikimi sağlamayan bir milli girişimci olan Demirağ, Atatürk döneminde Türkiye'nin en zengin işadamı olmuş; daima müspet işlere girişmiş, bütün servetini, ölçülü ve hesaplı hareketlerle temin etmiştir. Bu sebeptendir ki, onun hayatı girişimci adaylarına

rehber olmaya değebilecek önemli örneklerle doludur. Bununla birlikte o, milli girişimciler içerisinde hak ettiği yeri alamamıştır (Şakir, 1947: 4).

Bu çalışmanın konusunu; Türkiye’de milli burjuvazi sınıfı oluşum sürecinde ortaya çıkan bir girişimci örneği olan Nuri Demirağ’ın, Türk havacılık tarihinde ilk sivil girişim olan uçak fabrikası girişiminin ele alınıp incelenmesi oluşturmaktadır. Dönemin diğer girişimcilerinden farklı olarak sermaye birikimini, 1936 yılında ağır sanayiinin en güzel örneklerinden olan uçak sanayii alanında değerlendiren Demirağ’a devletçe başlangıçta destekte bulunulması, sonrasında ise çeşitli nedenlerden ötürü bu desteğin geri çekilerek girişimin neticesiz bırakılması çalışmanın genel problem alanını oluşturmaktadır.

Günümüzde de kabul görüldüğü üzere uçak sanayiinde başlangıçta devlet desteği olmaksızın girişimlerin neticesiz kalacağı ortadadır. Bu konuya da Türk havacılık tarihinde Nuri Demirağ’ın uçak fabrikası girişimi bir model olarak gösterilebilir. Gelişmiş ülkelerde de uçak sanayii yatırımlarının serbest ticaret konusu yapılmaksızın kamu alımları ve ihaleler ile desteklendiği gözlemlenmektedir. Dünyada uçak sanayii alanında en hızlı gelişmelerin yaşandığı dönemlerden birisi de II. Dünya Savaşı dönemidir. Türkiye’de bu döneme kadar uçak sanayii alanında yapılan yatırımların desteklendiği gözükmekte, bu dönemden sonra oluşan şartlar sonrasında ise, devletin bu alandan yatırımlarını çektiği ve özel sektör girişimlerini caydırdığı tespit edilebilmektedir.

Çalışmada üç temel sorunun cevabını bulmak amaçlanmıştır. Bunlar:

- 1) Nuri Demirağ’ın Türkiye’de milli burjuvazi oluşturma süreci sonunda ortaya çıkan bir girişimci tipi olup olmadığı hususu.
- 2) Eğer Demirağ, milli burjuvazi oluşturma çabalarının bir ürünü ise, Demirağ’ın Türkiye’nin sosyo-ekonomik hayatına düşünce ve uygulama bazında ne gibi katkılarda bulunduğu hususu.
- 3) Demirağ’ın Türk havacılık tarihinde çok değerli bir yeri olan uçak fabrikası girişiminin hangi nedenlerden ötürü engellendiği hususuna yanıt aranması amaçlanmaktadır.

Bu çalışmanın sınırlarını içerik bakımından Türkiye’de oluşan milli burjuvazi sınıfı ile bunun bir örneği olan Nuri Demirağ’ın hayatı ve Türk havacılık tarihi ele alınarak sınırlamalar getirilmiştir. Çalışmanın başlığında kullanılan “Türkiye” ifadesi geniş anlamda kullanılmış, Selçuklu, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti bütüncül bir anlayışla “Türkiye” kapsamında değerlendirilmiştir. 1838-1960 dönemi çalışmanın zaman sınıridir. 1838 yılının seçilmesinin nedeni, Türkiye’de milli burjuvazi sınıfı oluşumunun fikri temellerinin atılmasına neden olan Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması’dır. 1960 yılının seçilmesinin nedeni ise, Nuri Demirağ’ın da vefat ettiği ve Türkiye’de bir döneme damgasını vuran uçak sanayii girişimlerinin sonlandığı Adnan Menderes Hükümeti döneminin bulunmasıdır.

Çalışmanın oluşturulma sürecinde özellikle Hüseyin Şahin (2007), Gülten Kazgan (2004), Ziya Şakir (1947), Necmettin Deliorman (1957), Fatih M. Dervişoğlu (2007) ve Osman Yalçın’ın (2008, 2009, 2010 ve 2011) çalışmalarından faydalanılmıştır.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Türkiye’de milli burjuvaziyi oluşturma süreci ele alınmıştır. Bu süreç Cumhuriyetten önce, İTC öncesi ve İTC dönemi bağlamında ele alınmış; Cumhuriyet döneminde ise Atatürk ve İnönü-Menderes dönemleri üzerinden anlatılmaya çalışılmıştır. Bu bölümde burjuvazi sınıfını olumlu ve olumsuz yönde etkileyen sosyo-ekonomik gelişmelere değinilmiştir.

İkinci bölümde, Nuri Demirağ’ın iktisadi ve siyasi faaliyetlerine değinilmiştir. Bu bölümde Nuri Demirağ; Cumhuriyet öncesi, Atatürk dönemi ve İnönü-Menderes dönemleri içerisinde ele alınmıştır. Cumhuriyet öncesi dönemde girişimciliğe uzanana hayat hikâyesi, Atatürk döneminde ağırlıklı olarak devlet için yaptığı işler ve projeler, İnönü ve Menderes döneminde ise siyasi hayatına ve siyaset alanında geliştirdiği fikirler ve projelere değinilmiştir.

Üçüncü bölümde ise, Türk havacılık tarihinin 1960’a kadar yaşadığı gelişmeler ele alınmış, bu gelişmeler içerisinde çok önemli bir yer tutan Nuri Demirağ’ın uçak fabrikası girişimine yer verilmiştir. Demirağ’ın uçak fabrikası girişiminin akıbeti, devletin uçak fabrikalarının akıbeti ile bir bütünlük içerisinde ele alınmıştır. O dönemde uçak

fabrikalarının kapatılışının nedenleri ortaya konulmuş ve Türkiye için bir eleştiri yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. TÜRKİYE'DE MİLLİ BURJUVAZİYİ OLUŞTURMA SÜRECİ

Türkiye'de milli burjuvazi oluşturma sürecindeki kilit unsur, Osmanlı Devleti'nin son döneminde girişimci sınıfın ortaya çıkmasını sağlayan temel unsurun milli iktisat ilkesinin benimsenmesi olduğu anlaşılmaktadır. Balkan Savaşları'ndan hemen sonra İttihat ve Terakki yönetimi esnaf cemiyetlerine yakın durmuş, bunun doğal sonucu olarak da bu cemiyetler I. Dünya Savaşı sırasında ekonomiye ağırlıklarını koyarak milli iktisadın lokomotifleri olmuştur. Yönetiminin ana hedefi ise milli iktisat ilkesi ile yeni bir girişimci sınıfın oluşumunu sağlamak olmuştur (Doğru, 2008: 87). Nitekim II. Meşrutiyet öncesi dönemde, biraz da ülkenin o dönemde yaşadığı ekonomik ve siyasi çöküşün etkisiyle bu hareketin kısıtlımlarını oluşturan fikri temeller atılmıştır. Milli burjuvaziyi oluşturma sürecini anlamada dönemsel olarak bir ayırım yapmak gerekirse; İTC öncesi dönem, İTC dönemi ve Cumhuriyet döneminin ilk 35 yıllık dönemi olarak üç ana başlıkla bu süreç açıklanabilir. Aşağıdaki bölümlerde bu sürece değinilmiştir.

1.1 II. Meşrutiyet Öncesi Dönem (1838-1908)

Klasik Osmanlı ekonomisinde; devlet, üretim faaliyetlerine doğrudan katılmamış, her türlü iktisadi faaliyeti özel sektöre bırakarak sadece denetimle yetinmiştir. Tarım-dışı üretim ve inşaa faaliyetleri de loncalara ve vakıflara bırakılmıştır. Ancak piyasaları sıkı bir biçimde denetlemiştir. Bir toprak aristokrasisinin oluşması nasıl engelleniyorsa aynı şekilde sadece kâr amacı güden burjuva kesiminin de ortaya çıkması arzu edilmemiştir (Özel, 1995: 46). Fakat sanayi devrimi sonrası oluşan yoğun mamul mal ithalatı ve büyüyen topraklarda denetimi sağlama güçleşip tımar sisteminden iltizam sistemine geçilince, ülkedeki loncalar ve vakıfların etkinliği azalmış bir toprak aristokrasisi ve gayrimüslim burjuvazi oluşmaya başlamıştır. Bu hareket, nihayetinde ülkede korumacılık fikirlerinin gündeme gelmeye başlamasında önemli bir etken olmuştur.

Milli burjuvazi oluşumu fikirlerinin filizlendiği bu dönem, Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması ile II. Meşrutiyet'in ilanına kadar olan dönemi kapsar. Bu sebeple aşağıda 1838 Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması ile başlayan tarihi, iktisadi ve siyasi gelişmeler II. Meşrutiyet'in ilanına ve İTC'nin yönetime hâkim olmasına kadar ele alınmıştır.

1838 anlaşması ve sonrasındaki gelişmeler şu şekilde cereyan etmiştir: İngiltere ile 1838'de imzalanan Balta Limanı Serbest Ticaret Anlaşması, Osmanlı Devleti'nin kapitalist Batı ülkeleri tarafından yarı sömürge haline getirilmesinin miladıdır. Kapitalist ülkeler yeni teknoloji ile ve büyük fabrikalarda ürettikleri sanayi ürünlerini Osmanlı Devleti'nde imtiyazlı koşullarda pazarlayarak el tezgâhlarında üretilen yerli sanayi ürünlerini yok etmişlerdir. Kapitalist ülkelere karşı verilen dış ticaret açıkları borçlanmanın ve imtiyazlı yabancı sermaye girişlerinin de kapısını aralayan başat etken olmuştur (Şahin, 2007: 22). Bu anlaşmanın ilk ve en önemli etkisi, dış ticaret hacminde artış meydana getirmesidir. 1838-1841'den 1852-1854'e kadar olan dönemde cari fiyatlarla dış ticaret hacminin yıllık artış hızı % 1,5'tan % 5'in üstüne çıkmış, ihracat % 5,3, ithalat ise % 5,5 oranında artmıştır. Dış ticaret açığı ise, henüz "acıtır boyutta" değildir. Osmanlı'nın asıl küreselleşme sürecine çekilişi dış borçlanma yoluyla "finans kapital'inin ağına Kırım Savaşı'nı izleyen yıllarda düşmesiyle başlamıştır. (Kazgan, 2004: 21-22).

Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı'yla birlikte 1854'te dış borca açılmıştır. Buna iç borç tahvillerinin dış pazarlarda satışı eklenmiş, Osmanlı Devleti finans kapitalinin pençesine bu süreçte düşmüştür. 1840'ta çıkardığı % 8 faizli kaimelerin tadını alan Avrupalı yatırımcı, yüksek risklere rağmen Osmanlı Devleti'ne borç vermek istemiş; nedeni ise, kendi piyasasında % 3'ün üzerinde faiz sağlayamamış olmasıdır. Kırım Savaşı Rusya'nın yenilgisi ile sonuçlanmıştır. Bunu, yeni bir "ıslahat" süreci izlemiştir (Kazgan, 2004: 22). Ayrıca yerli tüccarlar iç gümrük öderken, aynı işi yapan yabancıların vergi yükümlülüğü yoktur. Böylece haksız rekabet olağan bir duruma getirilmiştir (Tokgöz, 2007: 17).

1876'da I. Meşrutiyet'e geçilmesiyle birlikte ülkede demokrasi havası esmeye başlamıştır. Fakat bu durum uzun sürmemiştir. Türk-Rus Harbi'nin başlaması ile II. Abdülhamit Han, bu durumu göz önüne almış ve Kanun-i Esasi'nin kendisine verdiği yetkiye dayanarak ülkede yönetimi kontrolü altına almıştır. Bu süreçte Türk-Rus Harbi

hezimetle sonuçlanmıştır. Savaş sonrası imzalanan Berlin Antlaşması'yla beraber Balkanlarda ve Anadolu'da büyük toprak kaybı yaşanmış ve Osmanlı'ya artık hasta adam gözüyle bakılmaya başlanmıştır. Osmanlı topraklarını paylaşma planları bunun devamı niteliğindedir. II. Abdülhamit Han zamanında ülkede büyük atılımlar da olmuştur. Hatta bu atılımların Cumhuriyet'in iskeletini de oluşturduğu söylenebilir. Eğitim, sağlık, ulaştırma, savunma sanayi, altyapı vb. gibi çeşitli alanlarda çok önemli girişimler yapılmıştır. Ancak bütün bunlar gelişmekte olan Jön Türkler hareketini durduramamıştır. 31 Mart 1909'da II. Abdülhamit Han tahttan indirilmiş ve ülkede yeni bir dönem başlamıştır (Pamuk, 2010: 29).

Bu olaylar, milli iktisat ve burjuvazi oluşturma sürecinin de nedenlerindedir. Esasında İTC öncesinde de Osmanlılar, merkantilist düşünce ve uygulamalardan habersiz değillerdir. Örneğin; 18. yüzyılın başlarında Naima, merkantilist uygulamaları savunarak, eğer Müslümanlar ithal malları yerine yerli ürünleri satın alırlarsa, akçe ve diğer sikkelerin Osmanlı ülkesinde kalacağını söylemiştir (Pamuk, 2010: 29). Naima'nın bu görüşü III. Selim döneminde başlayan milli politikaların yansımalarındandır.

19. yüzyılın son çeyreği ile 20. Yüzyılın ilk çeyreği arası dönemde Osmanlı yönetici ve aydınlarının iktisadi politika yaklaşımları, liberalizm ve milliyetçilik olarak ikiye ayrılabilir. Birinci grup daha ziyade İngiliz klasik iktisat okulunun etkisindedir ve önemli temsilcileri arasında Mehmet Cavit Bey ile Prens Sabahattin bulunmaktadır. Bunlar, toplumsal refahın kişisel çıkar gözeten bireylerin çabalarıyla sağlanacağına inanmaktadır. Bu akımın karşısında daha çok Alman tarihçi okulunun etkisinde kalan ve milli değer ve özelliklere ağırlık veren Ziya Gökalp, Tekin Alp ve Yusuf Akçura gibi düşünürler yer almaktadır. Bunlar ise, Alman ekolünü benimseyerek ahlak ve iktisatta milliliği savunmaktadır (Özel, 1995: 59-60).

19. yüzyılda Ahmet Midhat Efendi de "himayecilik" anlayışının ilk temsilcilerindedir. Himayecilik O'nun ifadesine göre; "sanayii dâhiliyeyi muhafaza yoludur" ki, bu O'nun sistemleştirmeye çalıştığı iktisat politikasının ana göstergesidir. Ahmet Midhat Efendi, Ekonomi Politik adlı kitabında kapitülasyonlarla yabancılara verilen imtiyazların yerli sanayinin çökmesinin temel sebebi olduğunu ifade etmiş ve "hürriyet- i mübadele" veya "serbest rekabet"in ancak denk güçler arasında söz konusu olabileceğini

söylemiştir. Bizim gibi ülkeler için uluslararası serbest rekabet yerli sanayii tamamen öldürebilirdi. Zira o güne kadar yalnızca halk tarafından değil, devlet tarafından yapılan fabrikalar bile yaşayamamıştır. Feshane- i Amire gibi fabrikaların mamulleri bile yarı fiyatına satılan Avrupa malı fesler yüzünden satılamamıştır. Bunun için yerli sanayii himaye etmek bakımından ithal mallarda gümrük vergisi alınmalıdır (Sağlam, 2004: 70). Ahmet Midhat Efendi, bu dönemde milli iktisadın ilk kısılcımını çakmıştır.

Milli iktisat hareketinin gecikmesinde biraz da Osmanlı Devleti'nin genel olarak diğer imparatorluklardan farklı olarak haraca dayalı bir ekonomik anlayışı benimsemiş olması ve gelişen dünya pazarına uyum sağlayamaması yatmaktadır. Bununla beraber Osmanlı'da iktisat alanı, çoğunlukla merkezi bir uğraş olarak görülmemiş, ümmetin gayrimüslim tebaanın bir meşguliyeti olarak ele alınmıştır. Çünkü Osmanlı toplumu, piyasa işlemlerinden çok iktidar alanıyla ilgilenmiştir. Çünkü "İktidar, zenginlikten daha değerli bir "meta" idi ve iktidar "ticareti" Osmanlı sisteminin ayırt edici bir özelliği olarak görmüştür. (Duman, 2007: 36).

Osmanlıların neden merkantilist politikalar izlemediği ve milli iktisadını ve burjuvazisini kurmadığı sorusunun cevabı, Osmanlı bürokratlarının hep kısa vadeli düşüncelerinde mi, yoksa 19. yüzyıl öncesinde ithal mallarının çok büyük bir bölümünün Osmanlı ülkesinde üretilmeyen lüks ve diğer mallardan oluşması ve bu nedenle ithalatın yerli üretimi tehdit etmemesinden mi kaynaklanmaktaydı? Esasında merkantilist düşüncenin Osmanlı ülkesinde kök salmamasının en önemli nedeni Osmanlı Devleti'nin iktisadi uygulamalarının her şeyden önce merkezi bürokrasinin önceliklerini yansıttığıdır (Pamuk, 2010: 30).

Avrupa'da merkantilist düşüncelerin ve uygulamaların gelişmesinde öncü rol oynayan tüccar ve üreticilerin Osmanlı iktisadi düşüncesinde etkileri olmamıştır. Osmanlı toplumunda ve siyasetinde merkez dışındaki kesimlerin ağırlığının arttığı 17. ve 18. yüzyıllarda bile, iktisadi düşünceye ve uygulamalara bürokrasinin öncelikleri egemen olmaya devam etmiştir. Sadece taşrada yerel olarak güçlü olan kesimler, yerel yöneticilerin uygulamaları üzerinde etkili olabilmişlerdir (Pamuk, 2010: 30).

Osmanlı devleti gerektiğinde esnek ve pragmatik davranmış ve tanımı zaman içinde belirli ölçülerde değişen bir geleneksel düzeni sürdürmekte başarılı olmuştur. Bu düzeni çözebilecek toplumsal kesimlerin güçlenmesini engellemiştir. Ancak, 15. yüzyıldan, belki de daha öncelerden başlayarak kurumsal ve teknolojik dönüşümlerle adım adım gelişen bir dış iktisadi gücün 19. yüzyılda Doğu Akdeniz bölgesinde ağırlığını duyurmasından sonra, Osmanlı devleti tüm çabalarına karşın geleneksel düzenin çözülmesini engelleyememiştir. (Pamuk, 2010: 30).

Osmanlı Devleti 19. yüzyılda sanayileşme trenini kaçırmıştır. Daha sonra, kısa sürede sanayileşen ve zenginleşen Kapitalist Batı'nın emperyalist baskıları ile açık pazar haline dönüşmüş ve sanayileşmesi engellenmiştir. Osmanlı Devletinin sanayileşememesini ve geri kalmışlığını sadece dış etkenlere ve serbest dış ticaret antlaşmalarına bağlamak konuyu basite indirgemek, işi kolayından almak olur. Bu sebeple bu dönemde milli bir ekonomi ve burjuva oluşmamasının temelini şu hususlar açıklamaktadır:

Öncelikle, bir ülkenin sanayileşmesi için öncelikle düşünce plânında bir takım gelişmelerin olması, girişim fikrinin doğması ve sanayiye kaynak aktaracak mekanizmaların kullanılması için bilinçli olarak bu mekanizmaların harekete geçirilmesi gerekmektedir. 19. yüzyılda Osmanlı'da en önemli eksiklik bu idi (Şahin, 2007: 12).

İkinci olarak, II. Meşrutiyete kadar Osmanlı Devleti'nde iktisadi gelişme için sanayileşmenin şart olduğunu anlayan devlet adamları ve düşünürler azınlıktaydılar. Çoğunluk, dönemin hâkim iktisadi doktrininin etkisi ile Osmanlı Devletinin karşılaştırmalı üstünlüğünün tarım ve ticarete olduğunu ve bir tarım ülkesi olarak kalması gerektiğini savunuyordu. Osmanlı Darülfünun hocaları ve yazarları sanayileşmeyi kaynak israfı olarak görüyorlardı. II. Meşrutiyete kadar ilke olarak sanayileşmeyi savunan ve sanayileşmenin önemini mantıksal olarak kavrayan hiç bir çevre yoktur (Şahin, 2007: 12). Bu dönemde; Sakızlı Ohannes Paşa ve Portakal Mikail Paşa, Mülkiye'deki derslerinde tarımdan yana çıkmakta ve sanayileşmeyi kaynak israfı olarak görmektedirler. Mehmet Cavid Bey'de ülkede tarım ve ticaretin geliştirilmesi üzerinde durmaktadır (Toprak, 1982: 168).

Üçüncü olarak da, Osmanlı'nın sanayi sermayesi birikiminin oluşmamasının nedenleri arasında dış ticaretin serbestleşmesiyle, geleneksel el sanatlarının ve yerli sanayinin çözümlenmesinin yanı sıra ticaret sermayesinin de gayrimüslim tebaanın etkinliğinde bulunması ve bu sebeple sanayi sermayesi için Müslüman tacirin yeterli birikimi sağlayamamış olmasıdır (Tuna, 2010: 8).

Bu düşünce fakirliği ve dar görüşlülük ortamında Batılı Kapitalistler, Osmanlı Devletine serbest dış ticaret antlaşmalarını ve Kapitülasyonları kolayca kabul ettirdiler (Şahin, 2007: 12). Böylece Osmanlı; sanayileşmesini, milli iktisadını ve burjuvazisini oluşturmada treni kaçırmış oldu.

1.2 İttihat ve Terakki Cemiyeti (İTC) Dönemi (1908-1918)

Nuri Demirağ ve onun gibi önemli birçok milli girişimciyi ele alırken, onun yaşadığı ve ticarete doğru yöneldiği dönemi ve o dönemin koşullarını da bilmek gerekir. Sonuçta bir girişimci, yatırım kararı alırken bulunduğu dönemin ekonomik ve siyasi koşullarını dikkate alır. Bu sebeple aşağıda Türkiye'nin milli girişimcilerinin oluşturulduğu ve ortaya çıktığı süreç ele alınmıştır.

Öncelikle 1908-1918 döneminde yönetime hâkim olan İTC'ye kısaca değinmek gerekirse; İTC, Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet'e önyak olan 1889 yılında kurulup 1908-1918 yıllarında ülkeye genel olarak hâkim olan bir cemiyettir (Aslan, 2008: 80):

“Şûrâ-yı Ümmet gazetesinin “Hükûmet-i meşrûta ve ıslahât-ı umûmiye taraftarları” şeklinde isimlendirdiği ve Osmanlıların, “Ahrâr-ı Osmaniye” dedikleri Osmanlı İttihat ve Terakki Cemiyeti, “hürriyeti ilan ve herkese müsavât ve adâlet vermek” ve “istibdat” idaresini meşrutî bir yönetime dönüştürmek maksadıyla 21 Mayıs 1305 (2 Haziran 1889) tarihinde İbrahim Temo (Ohri), Abdullah Cevdet (Arapkir), İshak Sükutî (Diyarbakır), Çerkez Mehmet Reşid (Kafkasya), daha sonra Hikmet Emin (Konya), Cevdet Osman, Kerim Sebatî, Mekkeli Sabri Bey, Selanikli Dr. Nazım Bey, Şerafettin Mağmumi, Giritli Şefik, Bakülü Hüseyinzade Ali tarafından teşekkül edilmiştir. Gizli olarak teşkil edilen Cemiyetin ilk adı, “İttihad-ı Osmani” ya da “İnkılab-ı Osmani”dir. Cemiyetin teşekkülünde rol oynayan grup Jön Türkler olarak addedilmektedir. Jön Türkler ifadesi, I. ve II. Meşrutiyeti hazırlayan hareketlenme içindeki tüm aydın kitlesi için kullanılmıştır. Aynı zamanda bu hareket bir orta sınıf burjuvazi hareketidir. Jön Türk, bir bakıma Batının aynasına bakarak üretilen bir kavramdır. Jön Türk ismi Fransızca “Jeune Turc” deyiminden gelmektedir. Jön Türkler

“Osmanlı Devleti’nde asrî ihtiyaçlara göre değişiklik yapmak isteyen ihtilâlcilere” verilen bir addır” (Aslan, 2008: 80).

Cemiyetin oluşumunda ‘istibdada’ karşı duyulan hoşnutsuzluk ile Batıya karşı duyulan hayranlık yatmaktadır “Bu devlet nasıl kurtulur” sorusuna meşrutiyetin ilanı yanıtını veren Cemiyet üyeleri, II. Abdülhamit idaresinin bir an evvel yıkılmasını arzu etmekteydiler. Osmanlı Devleti’nde ıslahat yapılması ve ‘istibdat’ idaresinin yıkılarak meşruti bir idarenin tesis edilmesi için yoğun bir propaganda faaliyetine girmişlerdir. Cemiyet, özellikle basın yayın yoluyla ‘istibdat’ idaresinin menfi uygulamalarından bahsetmiştir. Bu cemiyet faaliyet alanı olarak, özellikle fikirlerini mekteb-i tıbbiye ve mekteb-i mülkiye öğrencileri arasında yaymak için gayret göstermiş ve bunda da başarılı olmuştur (Aslan, 2008: 81).

İTC, II. Abdülhamit Han’ı tahttan indirerek kendi adına önemli bir başarı sağlamıştır. Bu dönemde yönetimi ele geçiren Jön Türklerin kurduğu İTC’nin çözmesi gereken temel sorunlar ise şunlardır: (Karpat, 2010: 171-172).

İlk olarak, devleti yabancı sermayeye bağlanmaya zorlayan şartları kaldırarak milli bir ekonomi oluşturmak; ikincisi, memleket ekonomisini ellerinde tutan azınlıkların ve yabancı temsilcilerin yerine Müslüman Türkleri geçirmek; üçüncüsü, halkı tarım dışında ticari, sınaî alanlarda işe girişmeye teşvik etmek ve sosyal, kültürel ve ahlaki değerlerin bu yeni gelişmelere uygun olarak değişmesini sağlamaktır (Karpat, 2010: 171-172).

Bu sorunlara çare üretmekle harekete geçen İTC, milli iktisadı ve burjuvaziyi oluşturma yönünde faaliyetlerine başlamıştır. İTC’nin ekonomi politikalarının ana eksenini milli iktisat ve milli burjuvazinin yaratılması oluşturdu. II. Meşrutiyet yıllarında gündeme gelen milli iktisat bir tür neo-merkantilist iktisat politikasıdır (Tuna, 2010: 19).

Bu hareketin arka planında; etnik milliyetçiliklerin ve azınlık grupların bağımsızlıklarını ilan etmeleri, ekonomik kaynakların "Düyun-u Umumiye İdaresi"nce el konularak devletin borçlarına karşılık alacaklı ülkelere verilmesi karşısında Osmanlı yönetiminin zor duruma düşmesi, iktisadi sermayeyi elinde bulunduran azınlıkların Osmanlı’dan kopmalarının ekonomik çözülüşü hızlandırması ve aynı zamanda ülkenin

güçlü devletlere olan mali ve siyasi bağımlılığını daha da pekiştirmesi yatmaktadır. Çünkü Osmanlı, o güne kadar ne milli bir ekonomi anlayışı geliştirebilmişti ne de milli sermayeye dayanan bir ekonomi oluşturabilmişti (Duman, 2007: 35).

Milli burjuvaziyi oluşturmada Türkiye'de de geç modernleşen ülkeler gibi devlet, bizzat ekonomik faaliyetleri düzenlerken, "milli burjuva sınıfı" ve "'ulusal bir ekonomi" retoriğinin arkasına sığınmıştır. Ancak görünen o ki devlet elitleri esasen kendileri devlet kanadıyla burjuvalaşmak istemişlerdir. Bu amaca ulaşmak için uygulamaya konulan politikalar Osmanlı'nın son dönemlerinde iktidara el koyan İTC ile başlamıştır. Milli bir ekonomi felsefesini ilk kez dile getiren İttihatçılar, bu alanda önemli çabalar içinde bulunmuşlardır. Döneminin on yıllık iktidarında İTC (1908-1918), yabancı şirketlere tanınan imtiyazları, kapitülasyonları kaldırmış, yeni iş kollarının açılmasını sağlamak amacıyla mesleki eğitim okullarını açtırmış ve Osmanlı İtibarı Milli Bankası'nı kurduştur (Duman, 2007: 43).

İTC döneminde uygulanan bu politikalarda devlet bürokrasisi bizzat öncülük vazifesini gördü. Milli şirketler adı altında ekonomik işleri bizzat üstlendi. Çoğu zaman mahalli İTC Teşkilatı üyeleri ile bu şirketlerin ortakları aynı kişiydiler. Hükümet bu gibi teşebbüsleri desteklerken, parti teşkilatı ile yeni ortaya çıkan milli burjuvazi şebekesinin birbiriyle özdeşleşmesini sağladı. Böylece, Osmanlı bürokrasinin ekonomi üzerinde siyasi kontrol kurma ideali savaş döneminde gerçekleşti (Duman, 2007: 43-44).

1.2.1 Milli Ekonomi ve Milli Burjuvaziyi Oluşturma Süreci

Klasik Osmanlı toprak düzeni, tımar sistemi ile merkezi yönetimin, üretim ve bölüşüm gibi belirleyici ekonomik faaliyetleri denetimi altında tutması ilkesine dayanmaktadır. Tarımda üretimi denetleyen ve artık ürüne el koyma yetkisine sahip olan devlet tümü ile ekonomik yaşamı da biçimlendirme olanağına sahip olmuştur. Osmanlı düzeninin giderek etkinliğini yitirmesiyle birlikte tarımsal mülkiyet yapısı da değişikliğe uğramıştır. Resmi mülkiyet hakları devletin elinde olan küçük köylü aile işletmelerinin varlığına dayalı toprak sistemi, merkezi yönetimin gelirlerini arttırmak için iltizam usulü denilen sisteme başvurmasıyla hem kendi etkinliğini hem de küçük işletme sahiplerinin haklarını yitirmelerine yol açmıştır. Bu da ülkede derebeylerin yani "Ağalar"ın türemesine

yol açmıştır. (Rodoplu, 1998: 20-21). Nitekim bu eşraf, ileride oluşacak milli burjuvazinin oluşmasında başat rol oynamışlardır. Yani; genel olarak Türkiye'deki mevcut burjuvanın belkemiği bu dönemde oluşmuştur denilebilir.

Milli iktisat ve burjuvaziyi oluşturma sürecinde bazı düşünürler de fikirleriyle önemli katkılarda bulunmuşlardır. Bunlara Namık Kemal ve Yusuf Akçura örnek olarak gösterilebilir (Sağlam, 2004: 69).

Bunların ilki olan Namık Kemal'in iktisatla ilgili makalelerinde Avrupa sanayii karşısında hızla çözülen iktisadi ve toplumsal sistem ve kurtuluş çareleri tartışılmaktadır. O, yazılarında ticaret antlaşmalarının ekonomimizde yarattığı tahribat, dış ve iç borçlar, tüccar ve sanayicilerin gayrimüslimlerden oluşması, Türkler arasında girişimcilerin azınlıkta olması ve milli burjuvazi sınıfının bulunmaması gibi konuları ele almıştır. Namık Kemal, Osmanlı Devleti'nin sanayileşebileceği ve mutlaka sanayileşmesi gerektiği kanaatindeydi. Bunu sağlayacak olan da "Türk ve Müslüman müteşebbis tabaka"dır. Onlar "maarif" sayesinde bilgilerini artıracaklar, şirketleşerek sermaye birikimini sağlayacaklar ve fabrikalar kuracaklardır. Devlet de yabancılara sağladığı ticari imtiyazı kendi vatandaşlarına tanıyacaktı. Her türlü devlet müdahalesine karşı olduğunu yazılarında sık sık vurgulayan ve kalkınma ve sanayileşmeyi devletten beklemeyen Namık Kemal, devlet imkânları ile müteşebbis yaratmayı hedefleyen "İttihat ve Terakki" ve "Cumhuriyet" iktidarlarının fikri öncüsü gibidir (Sağlam, 2004: 69-70).

Bir diğer düşünür olan Yusuf Akçura da Rusya'da hızla gelişen burjuvaziden ve "milletleşme" sürecinden etkilenmiştir. Yusuf Akçura "sınıf" kavramını ilk defa kullanan ve sınıfsal analizler yapan Türk aydınlarından. O, Osmanlı devletinin ayakta kalabilmesi için, kendi içerisinde çıkardığı bir orta sınıf veya burjuva sınıfına ihtiyaç olduğunu düşünmektedir. Aksi halde Türkler, kendi içlerinden Avrupa sermayesinden de istifade ederek bir sermayedar burjuva sınıfı çıkaramayacak olursa, yalnız memur ve köylüden ibaret Osmanlı'nın muasır bir devlet halinde yaşayabilmesi zorlaşacağını ifade etmiştir. Yine Akçura, "Vaziyetimiz ve Vazifelerimizden Birisi" adlı makalesinde Manchester ekolünü eleştirmiştir. Bu ekole göre, bütün memleketler arasında her türlü gümrük duvarı kalkmalıydı ve hiçbir devlet kendi sanayii ve ticaretini himaye altına almamalıydı. Akçura, bu ekolün İngiltere ve Fransa gibi ülkelerin sınaî ve iktisadi durumlarına uygun bir yol

olduğunu düşünmektedir. Fakat henüz sanayisi ve iktisadı kuruluşları güçlü olmayan Osmanlı iktisatçılarının da İngiliz ve Fransız iktisatçıları gibi düşünmelerinin haklı olmadığını ifade etmektedir. Bu ekolün savunucuları olan Sakızlı Ohannes ve Portakal Mikail Paşaların bu ekolü savunmalarının esas sebebinin, bu Paşaların Avrupa sermayesi ile ilişkilerinden kaynaklandığını ifade etmektedir (Sağlam, 2004: 71).

İTC dönemindeki 'Türk Yurdu' yazarı Ziya Gökalp ve İTC yarı resmi yayın organı İktisadiyat Mecmuası'nın yazarı Tekin Alp, okullarda iktisat derslerinde liberal iktisadın öğretildiğini, liberal iktisadın İngiliz milli iktisadı olduğu düşüncesini savunmaktadır. Friedrich List ve John Rae'nin bunu fark ettiklerini ve birçok ülkenin de milli iktisat fikrini benimsediğini aktarmaktadırlar. Gerçekten de I. Dünya Savaşı öncesi yaşanan ekonomik krizin etkisiyle liberal politikalar etkisini yitirmektedir (Tuna, 2010: 22).

O yıllarda İktisadiyat Mecmuası'nda yayınlanan yazılarda Almanya'nın kısa sürede sanayileşerek ekonomik olarak büyümesi anlatılmaktadır. İktisadiyat Mecmuası'na göre, Almanya'da ilerlemenin, yükselmenin ve gelişmenin kaynağı 'milliyet' ilkesidir. Milli iktisadı Almanlar bulmuş ve uygulamaya sokmuşlardır. Ve milli iktisadın baş mimarı Friedrich List'tir. Türklerin iktisat alanından Almanların kırk elli yıldır geçirdikleri deneyimlerden ders almaları gerektiğini vurgulayan İktisadiyat Mecmuası, yükselmek için 'milliyet'ten başka bir ilkenin düşünülmeceğini kaydeder. Tekin Alp'e göre, Türklerin siyaset alanında Bismarck'ları, kahramanları eksik değildir. Fakat maalesef, milli iktisatçıları, Friedrich List'leri hiç yoktur. Türkler bir an önce milli bir iktisat oluşturmalı, milli iktisatçıları yetiştirmelidir." (Tuna, 2010: 22-23), (Yıldırım, 2009: 795).

Milli burjuvazi oluşumunun temeli ifade edildikten sonra, asıl bu hareketin kıvılcımlarının olduğu İttihat ve Terakki Partisi (İTC) dönemine değinmek gerekmektedir. İTC dönemi esas olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir dizi savaş, ihtilal, darbe ve ayaklanma sonunda tarihe karıştığı yıllar olarak bütünlük taşır. Ancak bu yıllara Marksist bir perspektifle bakılacak olunursa dönemi, "eksik kalmış bir burjuva demokratik devrimi" veya "ulusal bir kapitalizm doğrultusunda atılan ilk ve çekingen adımlar" ifadeleriyle nitelendirmek uygun olacaktır (Boratav, 2011: 21). Boratav'a göre burjuva devriminin niçin "eksik" kaldığını; ulusal bir kapitalizme yönelişin niçin "çekingen" olduğunu açıklamak gerekmektedir.

Dönemin ana özelliği, ulusal nitelikteki bir kapitalizme yöneliş olmakla birlikte, bu hareketin karşısına çıkan çeşitli nesnel ve öznel engeller hiçbir zaman tamamen aşılamamış; bu yüzden köktenci bir dönüşüm gerçekleşmemiştir. Bu engeller ise şunlardı: (Boratav, 2011: 22).

Ekonominin yarı sömürge statüsünün yarattığı derin bağımlılık ilişkileri, 1908'i izleyen on dört yılın hemen hemen kesintisiz bir dizi isyan ve savaşla dolu olması ve Osmanlı burjuvazisinin cılızlığıdır. Osmanlı burjuvazisini var olduğu, ancak bu sınıfın üç belirgin niteliği, sanayide değil ticarete ve özellikle de dış ticarete gelişmiş olması ve bunların çoğunluğunun gayrimüslim tebaadan oluştuğu bilinmektedir. Bu özellikleri taşıyan bir sınıfın, milli nitelikli bir burjuvazi devrimini sürüklemesi elbette beklenemezdi. Buna karşılık, iç ticarete küçük ve orta sermayeli Türk ve Müslüman burjuvazi zayıf, dağınık, örgütsüz ve büyük ölçüde birincilere bağımlı durumdaydı. Bu durumda, eğer gerçekleşecekse, burjuva devriminin burjuvazi dışındaki sosyal gruplarca yapılması zorunlu oluyordu. Türkiye koşullarında bu tarihi misyonu küçük burjuva aydınları üstlenecektir (Boratav, 2011: 22).

Bu dönem, üretimin alabildiğine daraldığı, enflasyonun tırmandığı ve en önemlisi savaş nedeniyle, eğitilmiş insan gücünün büyük bir bölümünün yitirildiği bir dönem olmuştur. Bu süreçte spekülasyona dayalı kazançlar hızla artmıştır. Ancak özellikle sivil-asker memurlarla bir kısım büyük toprak sahibi Türklerin ticaret alanında azınlık ve yabancıların yerini alarak ulusal ticari sermayenin gelişimini hızlandırdığı da gözlemlenmiştir. (Akyıldız ve Eroğlu, 2004: 44).

1.2.1.1 Milli Ekonomi ve Milli Burjuvazi Oluşturmayı Gerekli Kılan Sebepler

Osmanlı İmparatorluğu'nun o günkü koşullara göre, çok geri bir sanayiye sahip olduğu bilinmektedir. 18. yüzyılın son çeyreğine kadar belirli düzeylerini koruyan küçük ölçekli üretim birimleri, yakın pazar için ve hemen tümü ile tüketim malı üreten bir nitelik taşımaktaydılar. Avrupa'da yaşanan sanayi devrimi sonrasında, daha çok yerel ihtiyaçlar için üretime yönelik olan bu sınaî yapı, Osmanlı pazarının kapitülasyonlar ve liberal dış ticaret anlaşmaları ile batıda gelişen kitle üretimine açılması sonucu büyük bir çöküntü geçirmiştir (Rodoplu, 1998: 22). Yani Osmanlı, Fordist üretim yapısına geçen Avrupa'nın

gerisinde kalmıştı. Bu durum milli burjuvazi oluşturma sũrecini başlatmayı gerekli kılmaktadır.

Milli ekonomi ve milli burjuvazi oluşturma amacını gerçekleştirmede bu geçiş sũrecini sũrũkleyen bazı nedenler oluşmuştur:

İlk neden, 19. yũzyılda Osmanlı Devleti'ne son derece uygun şartlarla ithal edilen Avrupa'nın ucuz mallarının, ¼retim usulleri gelişmemiş ve sermaye biriktirememiş ilkel yerli sanayi malları ile rekabet etmesi sonucunda, yerli sanayinin œkmũř olmasındır (Karpata, 2010: 170).

İkincisi, Anadolu şehirlerinde işsizlik arttıa dini taassubun kœrũklenmesi ve bunun da az zaman içinde bir yabancı dũřmanlıđı şeklini almasıdır. Bu duygunun gelişmesinin bir sebebi de yabancı sermayenin devlete Mũslũman olmayan azınlıklar aracılığıyla girmesidir (Karpata, 2010: 170).

¼çũncüsü, yabancı çıkarları temsil eden ve çoğunluğu Mũslũman olmayan yeni bir orta sınıf meydana gelmesi ve mali g¼c¼n¼ artıran bu sınıfın, tarımla uğraşan yerli Mũslũman halkın dũřmanlıđını çekmesidir. Yeni sistem bu halkın emeğinin ¼r¼nlerine dayanarak geliştiği halde nimetlerinden halka kısıtlı bir pay ayırması ve bu yeni orta sınıfın bununla da yetinmeyerek Mũslũman olmayan mensupları her yerde olduğu gibi, kendi gruplarının milli bağımsızlık m¼cadelelerini kuvvetle desteklemeleridir (Karpata, 2010: 170).

Dœrd¼nc¼s¼; geçmişte ekonomik faaliyetlerin, ¼zellikle mali ve ticari sektœr¼n çoğunlukla gayrimũslimlerin elinde bulunması, T¼rklerin daha çok ¼rettiklerini, aşar vergisi olarak geri verdikleri tarımda istihdam edilmeleri ve girişimden uzak kalmaları Osmanlı Devleti'nin iktisadi sonunu hazırlayan durumlardan biri olarak gœr¼lmektedir. ¼retim sũrecinde tarım dışında hiçbir etkinliği olmayan Mũslũman-T¼rkler b¼rokrat, memur, asker, kœyl¼ ve ırgat olarak hem sermaye yapısının, hem de doğrudan ¼retim sũrecinin dışında kalmıştır (Taşdurmaz, 2002: 73).

Beşincisi; 1863'te kurulan Osmanlı Bankası'nın, Avrupa finans kapitalinin bir aracı olarak çalışarak devletin emrinde bir emisyon bankası işlevini yerine getirmemesidir. Osmanlı Bankası ve çeşitli kuruluşlar aracılığıyla bütçe açıklarının yüksek tuttuğu faizler ve borçların anaparaları güven içinde Avrupa finans kapitaline aktarılmıştır. Bu temel finans kurumları, bir dizi yabancı bankalarla birlikte, Osmanlı Devleti'ni giderek dış kaynaklı finans kapitaline bağlamıştır. (Kazgan, 2004: 25).

Altıncısı; Osmanlıların Ruslara yenilmesinden sonra imzalanan Berlin Antlaşması'yla Ruslar ve İngilizlerin Ermeni nüfusa dini ve yurttaşlık haklarında eşitlik vereceği maddesini koymasıyla büyük devletlerin azınlık sorunlarına müdahalesinin başlamış olması ve Osmanlı'da yaşayan azınlıkların yükselen ulusçu hareketleri İTC'nin ulusalçılığa yönelmesinde önemli etken olmuştur (Tuna, 2010: 19).

Yedincisi, Osmanlı milletini oluşturmayı amaçlayan Osmanlı liberalizmi farklı bir şekilde sonuçlanmış olması ve ayrılıkçı akımların gittikçe güçlenmesidir. Bunun yanında liberal iktisat, kapitülasyonlarla ayrıcalıklı kılınan yabancı ve gayrimüslim kesimlerin işine yaramış olmasıdır (Yıldırım, 2009: 795).

Sekizincisi; 1908-1913 arası dönemde, Trablus ve Balkan savaşlarında yenilginin getirdiği felaketler, toprak kaybı yanında Anadolu-Trakya topraklarına akan milyonlarca göçmenin yarattığı ekonomik bunalımın sonucunda toplumun ulusçu girişimlerin sahnesi olmaya başlamasıdır (Kazgan, 2004: 39).

Dokuzuncu ve son neden de, Osmanlı'daki yabancı sermaye yatırımları ve dağılımı ile ilgilidir. Yatırımların dağılım alanı büyük ölçüde bankacılık ve sigortacılık ve ticaret gibi hizmet sektörleri, ulaştırma, yani demiryolları ve elektrik ve su gibi altyapı alanları üzerinedir. Yabancı sermaye yatırımlarının dağılımından anlaşılacağı gibi kısa dönem karlılıkları yüksek olan sektörlerde ağırlık bulunmaktadır. Yabancı sermayenin ülkelere ve sektörlere göre dağılımı ise hayli ilgi çekicidir. Ticarete İngiliz, borç verme ve bankacılık hizmetlerinde Fransız, demiryollarında ise Alman sermayesinin etkinliği bulunmaktadır. Yabancı sermaye, ağırlıkla Osmanlı gayrimüslimleriyle ortaklık yapısı kurmaktadır (Tuna, 2010: 9-10). Dolayısıyla devlete olan net katkısı sınırlı düzeyde kalmaktadır. Milli burjuvazinin gelişmesine set çekmekteydiler.

Milli burjuvazi oluşturma nedenlerinin nereden kaynaklandığını anlamak için 20. yüzyılın başında Osmanlı imalat sanayinde sermaye ve emek dağılımına bakmak gerekmektedir (Kazgan, 2004: 51).

Tablo 1: Osmanlı Büyük İmalat Sanayiinin Dağılımı: 1915 Yılı

Kentler	Fabrika (Adet)	İşçi (Adet)	Etnik Köken	Sermaye (%)	Çalışan (%)
İstanbul	149	-	Müslüman-Türk	15	15
İzmir	61	-	Yunan-Rum	50	60
Diğer şehirler	73	-	Ermeni	20	15
			Musevi	5	10
			Yabancı	10	-
Toplam	283	15.000		100	100

Kaynakça: (Kazgan, 2004: 52).

Tablodan da görüldüğü gibi, Müslüman-Türk nüfus, imalatta sadece sermayenin % 15'ini elde tutmakla kalmayıp emek gücünün de sadece % 15'ini oluşturmaktadır; sermayenin yarısıyla emek gücünün yandan fazlası (% 60) Yunan kökenlidir; kalanı da diğer azınlıklar ve yabancılarıdır. Nüfus dağılımındaysa Müslüman-Türkler toplamın dörtte üçünden fazla bir oranını oluşturmaktadır. Bu tabloya, bütün altyapıya ilişkin yatırımların yani demiryolları, denizyolları-limanlar-gemicilik işletmeleri, belediye hizmetleri, haberleşme vb.'lerinin % 90'dan fazlasının imtiyazlı yabancı şirketler ve onların uzantısı konumundaki azınlıklarda olduğu, dış ticarete açılan tarım bölgelerindeyse ticari tarım topraklarının özellikle Ege'de yabancılar eline geçtiği eklenmelidir. Tarım dışında hiçbir etkinliği olmayan Müslüman-Türkler bürokrat-memur, asker, köylü ve ırgat olarak hem sermaye yapısının, hem de doğrudan üretim sürecinin dışında kalmıştır. Tanzimat'ı izleyen merkantilist kapitalizmin gelişmesi ve katılanlarını zenginleştirilmesi nüfus çoğunluğunu oluşturan bu kesimi dışarıda bırakmış, yaratılan artı-değerden pay alabilen asker-bürokrat küçük bir kesim dışındakiler gittikçe fakirleşmiştir (Kazgan, 2004: 52-53).

1.2.1.2 Milli Ekonomi ve Milli Burjuvazi Oluşturma Sürecini Kolaylaştıran Etkenler

Milli Ekonomi ve Milli Burjuvazi oluşturma çabaları şüphesiz bu dönemin en önemli iktisadi amacıdır. Bu amacı kolaylaştıran belli başlı etkenler şunlardır:

Birincisi, savaş koşullarıdır: Bu koşullara göre 1907-1908'de milli gelirin % 17'sine varan ithalat ve % 9,5'u düzeyinde kalan ihracat savaş koşullarında hızla düşmüş; savaşın yoğunlaştığı dönemde bu rakamlar % 5'in altında kalmıştır (Kazgan, 2004: 54).

İkincisi, ülkedeki gayrimüslim unsurların azalışıdır: Ermeni tehciri (1915) ve Doğu'da Ruslarla, Güneydoğu'da Fransızlarla birlikte savaşa katılan Ermenilerin önce üretimden çekilmesi, daha sonra da düşman orduları yenilip savaştan çekilince, Ermeni nüfusta gözlenen büyük azalışların oluşturduğu bu süreç aynı zamanda bir sermaye birikiminin de kaynağı olmuştur. Gidenlerden boşalan topraklar ve işyerleri geride kalanlar tarafından doldurulmuştur (Kazgan, 2004: 54).

Üçüncüsü ise, Tatil-i Eşgal ve Teşvik-i Sanayi kanunlarıdır: Meşrutiyetten sonra ortaya çıkan işçi grev ve ayaklanmalarına karşı Tatil-i Eşgal Kanunu uygulamaya sokulmuştur. Tüm kısıtlayıcı hükümlerine karşılık yok sayılan sermaye emek çelişmesine sermaye lehine çözüm bulması açısından önemlidir. İTC'liler sınıf mücadelesini yok saymaktan çok kapitalistçe çözümlene gayreti içinde olmuşlardır. Sonuçta sınıf hareketleri yerli sermaye lehine bastırılmıştır. Yerli sanayinin desteklenmesi politikalarının ikincisi Teşvik-i Sanayi yasalarıdır. Teşvik-i Sanayi yasalarının verdiği ayrıcalıklar milli burjuvazi çabalarının bir ürünüdür (Tuna, 2010: 24).

1.2.1.3 Milli Ekonomi ve Milli Burjuvaziyi Oluşturma Sürecindeki Uygulamalar ve Sonuçları

Milli ekonomi ve milli burjuvaziyi oluşturma sürecindeki uygulama sonuçları ise şunlardır:

Birincisi; Azınlıklara ve Avrupalılara karşı yerli malı kullanma kampanyaları ve şirketleşerek sanayileşme girişimleri, finans kapitaline karşı milli bankacılık hareketinin başlatılması, Müslüman milli burjuvazi yetiştirme çabaları, esnafı-çiftçileri örgütleyerek azınlık ve yabancı tüccarların tekeli gücünü kırma deneyimleri "ulusçu" hareketin egemenlik kazanacağına habercileri olmuştur. Fakat ulusçu akımların bilinçle şekillendirilmesi ve izleyen döneme aktarılması, temelde I. Dünya Savaşı yıllarında

olmuştur; çünkü bu dönemde hedeflenen politikaları dış güçler karışmadan özgürce uygulama nispeten kolaylaşmıştır (Kazgan, 2004: 40).

İTC; liberal iktisat politikalarını bırakarak, korumacı gümrük politikalarıyla tarımı ve sanayisiyle kendi kendine yeter bir ülke oluşturmaya çalıştı. İlk elden Milli şirketler, milli bankalar kurmak ve Müslüman tüccarı örgütlemek gibi faaliyetler milliyetçi akımların ekonomiye etkisini oluşturmuştu. Savaş döneminden milli ekonomi konusundaki ilk girişim kapitülasyonların kaldırılması oldu. Kapitülasyonlardan kaynaklanan yabancı şirketler ve kişilere tüm adli, idari, mali, ticari ayrıcalıklar ilgili devletlere bildirilerek kaldırıldı. Osmanlı'nın hukuki mevzuatında bulunan ayrıcalıklara ilişkin maddelerde hemen kaldırıldı. Gümrük vergileri yükseltildi. Burada temel amaç, dış ticaretteki liberal politikalarından kaynaklanan olumsuzlukların giderilmesi ve yabancılar ve gayrimüslimlerin sahip olduğu ayrıcalıklara son verilmesidir. Yapılmak istenen aslında, kapitülasyonlarla önü kapanmış olan Müslüman tacirlerin gelişimini sağlamaktı (Tuna, 2010: 23).

İkincisi; İTC'nin, gençleri üretici işlere girmeye teşvik etmesi ve bazen pek de usule uymayan yollardan Türk şirketlerini geliştirmeye çabalamasıdır. Jön Türkler hareketi gelecekteki Türkiye Cumhuriyeti önderleri için mükemmel bir deneme olmuş, ayrıca bu hareket hem bir siyasal okul vazifesini görmüş hem de yeni fikir ve sorunların ortaya konulduğu alan olmuştur (Karpaz, 2010: 117).

Üçüncü olarak; Halk, zanaat öğrenmeye ve yerli malı kullanmaya teşvik edilmiştir.

Dördüncü olarak da; Jön Türkler, Türklere ekonomide bir yer verebilmek anlayışıyla, yabancı şirketleri, idare meclislerinde belirli sayıda Türk vatandaşı çalıştırmaya kanunla mecbur tutmuşlardır. Bundan başka, hükümetin kışkırtması ile azınlıkların mağazaları boykot edilerek, Türk ticaret kurumlarının iş hacmi artırılmak istenmiştir. Mal ve mülk biriktirmeyi resmen destekleme siyaseti, genel olarak toplum içinde mevki sahibi olma, itibar ve nüfuz elde etme yollarının da değişmesini gerektirmiştir. Artık, itibar elde etme devlette mevki elde etmekle değil, mal ve mülk sahibi olmakla kazanılmaktadır (Karpaz, 2010: 171-172).

Beşincisi ise; Jön Türklerin devletçilik, liberalizm ve milliyetçilikten karma, çelişik ekonomik siyasetinin daha sonra Cumhuriyet devrinde tam gelişme gösterecek bir ekonomik görüş ve siyasetin yolunun açılmasına vesile olmasıdır (Karpata, 2010: 172).

Altıncısı, Teşvik-i Sanayii Kanunu'dur. Sanayileşme bilincinin ön plana çıktığı II. Meşrutiyet döneminde, sanayileşmeyi özendirmek amacıyla girişimcilere çeşitli teşvik ve ayrıcalık önerileri sunulur. Devletin kurtuluşunun sanayileşmede olduğunu ileri sürenler II. Meşrutiyet'ten sonra çoğalmaya başlamıştır. II. Meşrutiyetle beraber sanayileşme savunuculuğu dergi ve gazete sayfalarında kalmamıştır. Gelişen milliyetçilik akımlarının etkisi ile her alanda olduğu gibi iktisadi alanda da milliyetçi bir politika izlemeye başlayan İTC, Aralık 1913'de sanayileşmeyi özendirmek amacıyla 1913 Aralık ayında Teşvik-i Sanayi Kanun-ı Muvakkat'ı yayınlar. Onu 1914 başlarında yayınlanan Teşvik-i Sanayi Talimatnamesi izler. 1 Ocak 1917'de Teşvik-i Sanayi Kanun-ı Muvakkatının Suret-i Tatbiki Hakkında Nizamname çıkarılır (Şahin, 2007: 12), (Rodoplu, 1998: 19). Bu yasal düzenlemelerle; II. Meşrutiyet öncesi imalat sanayinde dağınık bir şekilde uygulanmakta olan bağışlıklar ve ayrıcalıklar aynı mevzuatta toplanmış olurken, bazı yeni özendirici unsurlar da getirilmiştir. Ancak, geliştirilen mevzuatın önemli bir eksiği vardır. Kuruluş ve işletme sermayesi sorunu her üç yasa metninde de yer almamıştır. Oysa sanayileşme her şeyden önce sermaye birikimi gerektirmektedir (Rodoplu, 1998: 19).

Yedincisi, Teşvik-i Sanayi Kanunu kapsamına en az beş beygir gücü bir enerji ile ham ve yarı mamul maddelerinin şeklini değiştiren, en az bin liralık bina, araç ve gerece sahip, yılda 750 işgücü tutarında işçi çalıştıran işyerleri girmektedir. Teşvik-i Sanayi Kanunu yürürlüğe girdikten kısa bir süre sonra I. Dünya Savaşı başlamıştır. Osmanlı Hükümeti savaşa girdikten sonra, iktisadi konularda kendini daha serbest hissetmiş olacak ki kanunda değişiklik yaparak yabancı kuruluşları teşvik kapsamından çıkarmıştır. Bunlardan daha göze çarpan değişiklik ise kapitülasyonların tek taraflı bir kararla kaldırdığını ilan etmesi ve gümrükleri yükseltmesidir. (Esasında Kapitülasyonlar 1923 Lozan Antlaşmasıyla kökten bir biçimde kaldırılır) Böylece Osmanlı sanayi Kapitalist Batının haksız ve eşit şartlarda olmayan rekabetinden kâğıt üzerinde kurtulmuştur. Ancak, başta sermaye ve girişimci yetersizliği ve savaşın giderek ağırlaşan şartları dolayısıyla bu iyi niyetli, fakat geç kalmış sanayileşme hamlesi başarıya ulaşamamıştır (Şahin, 2007: 13).

Sekizincisi ise; Düyun-ı Umumiye ile birlikte Osmanlı dış borçlarını yönetmekte olan ve zamanla Osmanlı Merkez Bankası haline gelen Osmanlı Bankası, zamanla etkinliğini yitirmesi ve bunun üzerine İTC'nin, milli bankacılık konusuna el atıp Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası'nı kurmasıdır. Bu banka, halkla ve devletle birlikte kurulmuş ve çeşitli imtiyazlarla donatılmıştır. Özellikle bayındırlık, tarım, sanayi kesimlerini kredilendirmekle görevlendirilmiştir. Böylelikle milli banka girişimiyle Osmanlı Devleti uluslararası finans kapitalinin insafından çıkarılmaya çalışılmış, aynı zamanda kredilendirme politikalarıyla milli burjuvazi oluşturma çabasında devlet desteğinin bir aracı haline gelmiştir. İTC; bu dönemde ayrıca, Osmanlı'da faaliyet gösteren Galata Bankerleri'nin simsarları azınlıklardan ve yabancılardan oluşan borsayı, yabancıların ülkeyi terk etmeleri, azınlıkların ise İTC'nce askere alınması sonucu elemansız kalması sonucu kapatmıştır (Tuna, 2010: 24).

Dokuzuncu ve son olarak ise; tüm bu milli burjuvazi yetiştirilmesi çabaları kısa zamanda meyvesini vermesidir. Savaş yıllarında çok sayıda yeni işletme açılmıştır. 1908 yılına kadar Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren A.Ş. sayısı 86 idi. 1908-1918 yılları arasında 236 şirket daha kurulmuştur. Bunların 113'ü 1908 ile 1913 arasındadır. Bu yıllarda yılda kurulan şirket ortalaması yaklaşık 22'dir. 1914-1918 yılları arasında ise toplam 123 şirket daha kurulmuştur. Bu yılların yıllık ortalaması ise 32 olmuştur. (Tuna, 2010: 27). Fakat buna rağmen, 1913-1915 sanayi sayımı verilerine göre sanayinin etnik gruplara göre mülkiyet dağılımı şöyle oluşmuştur. 1913-1915 sayımı ile ilgili istatistiklerde yer alan 264 asli kuruluştan 50 tanesi (% 18,9) devlete veya anonim şirketlere, 214 tanesi (% 81,1) gerçek kişilere aittir. Gerçek kişilere ait 214 sınaî kuruluşun 42'si (% 19,6) Türk-İslam unsurlarının aittir. Geri kalan 172 (% 80,4) sınaî kuruluş gayrimüslimlerin elindedir. Savaş yıllarında durumun Türk-İslam unsurları lehine değiştiği tahmin edilmektedir (Şahin, 2007: 17-18). Bu verilere göre de I. Dünya Savaşı'na kadar yapılan uygulamalardan tam verim alınamadığı ortaya çıkmaktadır. Her şeye rağmen o dönem iktidarda olan İTC'nin ne zor şartlar altında bu uygulamalara imza attığı da unutulmamalıdır.

Milli ekonomi ve burjuvazi oluşturma sürecini kolaylaştıran etkenler, zorlayan şartlar ve uygulamalarla sonuçları görüldükten sonra acaba bu hareketin sonuçları nasıl değerlendirilebilir? Söz konusu çabalar tam başarıya ulaşmamıştır. Bunun nedenleri ise şunlardır:

İlk olarak, dönemin siyasi iktidar sahnesindeki ana aktörleri 1908-1918 arasında İttihatçılar, 1919-1923 arasında ise Kemalistlerdir. Bu kadroların temel özelliği, siyasi iktidara egemenliklerinin her zaman tam olmamasıdır. Dönemin temel özelliği ise ulusal nitelikte bir kapitalizme yönelik olmakla birlikte, bu hareketin karşısına çıkan çeşitli nesnel ve öznel engeller hiçbir zaman tamamen aşılammış; bu sebeple köktenci bir dönüşüm gerçekleşmemiştir (Rodoplu, 1998: 16).

İkinci olarak; karşılaşılan engellerin başında ekonominin sahip olduğu yarı-sömürge statüsünün oluşturduğu derin bağımlılık ilişkileri gelmektedir. Bu dönemde genellikle milliyetçi ve bağımsızlık ilkesini gözeten kadrolar iktidarda olmakla beraber, bu kadrolar uluslararası sermayenin ve gelişmiş devletlerin Osmanlı Devleti üzerinde kurumsallaşmış ve güvenceler altına alınmış denetim, müdahale ve baskı mekanizmaları karşısında çaresiz kalmışlardır (Rodoplu, 1998: 16).

Milli nitelikteki kapitalizme yönelişte ortaya çıkan üçüncü bir engel de, 20. yüzyılın ilk 22 yılının hemen hemen aralıksız bir dizi isyan ve savaşla geçmesidir (Rodoplu, 1998: 16).

1.2.2 İTC Döneminin Genel Değerlendirmesi

Osmanlı Devleti'nin bu son devirlerini değerlendirirken şunları unutmamak gerekmektedir: 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın neredeyse ilk çeyreği sürekli savaşlarla geçmiş, ülke tarıma dayalı ve içe dönük bir üretim tarzına sahip; Müslüman halk, tarım ve basit zanaatkarlıkla uğraşmış ve devlette memur olmak önemli bir mertebeye olarak görülmüş ve yapılan reformlar bu şartlarda uygulanmaya çalışılmıştır. Ayrıca bu reformların halk tarafından desteklenen değil, belli bir aydın kesimin çabalarıyla gerçekleştirilmesi de reformların etkisiz kalmasına neden olmuştur (Pamuk, 2009: 24-25).

Yukarıdaki bu durum biraz daha açılırsa, 20. yüzyılın başlarında Osmanlı ekonomisi, büyük ölçüde tarıma dayanan, dünya pazarlarına ve yabancı sermayeye açılmış bir yapı göstermektedir. Örneğin; İmparatorluğun ve Anadolu'nun ihracatı içinde tarımsal malların payı % 90'ı aşmaktadır.. Düyun-ı Umumiye İdaresi ve Osmanlı Bankası gibi kurumlar, Avrupa sermayesinin ekonomi üzerindeki denetiminin simgeleri durumuna

gelmişlerdir. Ancak bu özellikler, Osmanlı döneminden 20. yüzyıl Türkiye'sine devredilen mirasın anlaşılması için yeterli değildir. Çünkü bu özelliklere 20. yüzyıl başlarındaki az gelişmiş ekonomilerin pek çoğunda rastlamaktayız (Pamuk, 2009: 24-25).

Sonuç olarak, Osmanlı döneminde 20. yüzyıl Türkiye'sine devredilen mirasın temel özelliklerini iki kümede toplamak mümkündür. Bir yanda, tarıma dayalı ve dış ticarete, yabancı sermayeye açılmış yapılar bulunmakta; diğer yanda ise güçlü merkezi devlet, siyasal bağımsızlığın kaybedilmemiş olması ve küçük üreticiliğin ağır bastığı tarımsal yapılar bulunmaktadır. Bu özellikler ise Osmanlı toplumunu ve ekonomisini dönemin pek çok az gelişmiş ülkesinden ayırmakta, Osmanlı mirasının özgül boyutlarını oluşturmaktadır. Cumhuriyet Türkiye'sinin devraldığı yapıları anlamaya çalışırken, her iki küme üzerinde de durmak gerekmektedir. (Pamuk, 2009: 27-28). Böylece Cumhuriyet döneminin devraldığı düzende milli bir burjuvazi sınıfı oluşturmanın çeşitli zorluklarla karşılaşacağı da anlaşılabilir.

1.3 Cumhuriyet Dönemi Milli Burjuvazi Oluşturma Süreci

29 Ekim 1923'te Cumhuriyet ilan edildikten sonraki süreçte de milli burjuvazinin oluşturulması için çabalar harcanmaya devam edilmiştir. Hatta Cumhuriyetin ilanından önce dahi İzmir İktisat Kongresi'nde de bu politikanın devamının sinyali verilmiştir. Bu dönemde savaş sonrası koşullar, gümrük vergisi uygulayamama gibi çeşitli nedenler yüzünden milli bir iktisat politikası uygulamada zorluklar yaşanmıştır. 1929 Dünya Ekonomik Buhranı sonrası dünya konjonktürünün de elvermesiyle 1930'lu yıllarda sanayileşme planları uygulanabilmiştir.

1.3.1 Atatürk Dönemi (1923-1938) Milli Burjuvazi Oluşturma Süreci

Cumhuriyet kurulmadan önce İTC döneminde olduğu gibi milli burjuvazi oluşturulma hususunda bazı önemli adımlar atılmış, fakat iç ve dış gelişmeler yüzünden istenilen ölçüde sonuca ulaşamamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında milli burjuvazi yaratma bedelini sekteye uğratan en önemli neden, Osmanlı Devleti'nin dayandığı bürokratik geleneğin dünyada gelişmekte olan kapitalizme eklenememesi olmuştur (Duman, 2007: 36-38).

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçerken burjuva sınıfının olamayışının altında iki önemli neden yatmaktadır. Birincisi, tarımsal yapıda büyük toprak sahiplerinin olmaması nedeniyle, gücünü yalnızca devletteki konumuna borçlu olan bürokrasinin karşısına, özerk bir toplumsal tabana dayanan toprak sahibi bir sınıfın çıkmasının mümkün olmamasıdır. İkincisi, "yabancı sermaye ile bağlantılı bir "oligarşi" hâkimiyetinin de olmamasıdır. Bunun yerine bürokrasi ile yeni gelişen burjuva arasında bir mücadele başlamıştır (Duman, 2007: 37).

Burada öncelikli olarak altı çizilmesi gereken husus; Türk feodalizminin milli burjuvazinin kuvvetlenmesini, güçlenmesini önlediğidir. Cumhuriyet dönemiyle birlikte ulusal karakterli bir burjuva sınıfını yaratmak için ya yeni kurumların oluşturulması ya da yeni bir iktisadi sınıfın yaratılması gerekiyordu. Ancak bu konuda uygulanan politikalar sonucunda, sanayi burjuvazisinden ziyade büyük toprak sahipleri ve bürokratların birlikte oluşturduğu cılız bir ticaret burjuvazisi ortaya çıkmıştır (Duman, 2007: 38).

Nitekim Yusuf Akçura, Jön Türk entelektüellerine; modern devletlerin temelini burjuvazi sınıfı olduğunu ve Türklerin Avrupa kapitalizminden yararlanarak kendi içlerinden bir burjuvazi sınıfı çıkarmayı başaramazlarsa, sadece köylülerden ve memurlardan oluşan bir toplumun yaşama şansının zorlaşacağı hususunda uyarılarda bulunmuştur (Duman, 2007: 42).

Atatürk, henüz Cumhuriyet ilan edilmeden İzmir İktisat Kongresi'ni toplamış, asıl zaferin iktisatla kazanılacağını belirtmiştir. Bu bağlamda o dönemde revaçta olan liberal iktisat politikaları ağırlıklı olarak benimsenmiştir. Atatürk, milli girişimci oluşturmanın önemini kavramış ve milli burjuvaziye neden önem verilmesi gerektiğini konuşmalarında şu şekilde belirtmiştir: (Öztürk, 2003: 20).

"1923 yılında daha Cumhuriyet ilan edilmeden Mustafa Kemal, İzmir'te gazetecilerle görüşürken onlara "Kasabalarda, kentlerde iş adamları vardır. Fakat köylü sınıfı temeldir. Yalnız bunun çıkarı sağlanırsa bu iş adamlarının çıkarı zedelenir mi? Hayır, buna olanak yoktur. Çünkü bir kere bu iş adamları halk için gereklidir. Bunlar birbirinden ayrılmazlar. Birbirlerine gerekmektedir. Tersine iş adamlarını desteklemek, ileriye doğru yönlendirmek gerekir. Ve bu başlı başına dikkate alınacak bir hedeftir. Bundan dolayı halkçılık açısından düşünüldüğü zaman bunların da hakkının verilmesi gerekir. Kasabalarda orta tüccarlar vardır. Fakat bu orta tüccarlar

bile yine köylü ve halk için gerekli olan bir sınıftır. Bunları da yok edemeyiz, zarar veremeyiz. Tersine onları da korumak ve daha çok zengin yapmak zorundayız. Ülkemizin genel çıkarları da bunu buyurmaktadır. Bu orta tüccarların üstünde ne var? Büyük tüccarlar... Büyük sermaye sahipleri... Sorarım beyler, ülkemizde büyük sermaye sahibi, çok servet sahibi kaç kişi vardır ve bunların kaç parası vardır. Bana Türkiye’de kaç tane milyoner gösterebilirsiniz? Ve en zengin adamımızın kaç parası vardır. Elli bin lira, yüz bin lira... sermaye nedir?”

Atatürk, yine konuşmasının devamında milli burjuvazi oluşturmanın toplumun çıkarlarıyla da örtüştüğünü şu ifadelerle belirtmiştir: (Öztürk, 2003: 21).

“Kapitalist olarak ortaya koyacağımız ve üzerlerine hücum edeceğimiz bunlar mıdır? Hayır, beyler, bu ülke ve bu ülkenin insanları daha çok zengin olmaya zorunludur ve bu hakkıdır. Bunun için onların göz dikmeyeceğiz ve orta tüccarları da onların düzeyine çıkaracağız ve hep beraber daha çok zengin olacağız. İsteriz ki beyler, ülkemizde çok ve çok milyonerler milyarlar olsun! O zengin insanlar başlı başına bu ülkede bankalar, şimendiferler, fabrikalar, şirketler vb. sanayiye kursunlar! Bizi yabancının sermayesine muhtaç bırakmasınlar. Dolayısıyla onlara düşman olmak değil onları daha çok zengin etmek bu ülkenin gerçek çıkarları gereğindedir. O halde beyler onlar halktır, onlar da bu topluluğun içindedir.”

Bu dönemde Türkiye’de kalkınmayı sağlamada özel girişimlere öncelik tanıma gibi bazı liberal politikalara önem verilmiştir. Sonrasında 1929 Dünya Ekonomik Buhranı sonucu serbest dış ticaretin daraldığı, arz fazlasının ortaya çıktığı, devletin ekonomiye müdahale ederek talep oluşturmaya çalıştığı bir dönem meydana gelmiştir. Bu dönemde de Türkiye, devletçi ekonomiye geçerek kalkınmayı sağlamaya çalışmıştır.

Öncelikle 1923-29 dönemi uygulamalarına temel oluşturan, daha Cumhuriyet ilan edilmeden toplanılan İzmir İktisat Kongresi üzerinde durmak faydalı olacaktır.

1.3.1.1 İzmir İktisat Kongresi

İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat 1923 Cuma günü açılmış, 4 Mart 1923 Pazartesi günü ise son bulmuştur. "Kongrenin geniş çaplı olması düşünülmüş ve toplumu oluşturan tüm kesimlerin katılması öngörülmüştür. Bu katılmayı gerçekleştirmek için, her ilçeden düzenlenen yönetmelik uyarınca 8 kişi gönderilmesi benimsenmiştir. 8 kişinin oluşması

şöyledir: Bir tüccar, bir sanatkâr, bir işçi, bir şirket, bir banka ve üç çiftçi temsilcisi." Kongreye 375 kazadan 1135 kişilik bir katılım olmuştur (Taşdurmaz, 2002: 52).

Mustafa Kemal kongredeki konuşmasında devralınan sömürge durumundan olan ülkeyi şöyle tanımlamaktadır: (Tokgöz, 2007: 44).

"Bir devlet ki kendi uyruğundaki halka koyduğu vergiyi yabancılara uygulayamaz; bir devlet ki kendi gümrük resimleri ve her türlü vergi işlemlerini düzenleme hakkından alıkonulur; bir devlet ki kendi kanunlarına göre yargı hakkını yabancılara uygulayabilmekten yoksundur; o devlete bağımsız denilemez."

Bu kongrede iktisadi kalkınma stratejisinin belirlenmesinde başlıca iki rakip tez ortaya atılmıştır: (Rodoplu, 1998: 38).

- 1) İnönü tarafından savunulan ve daha çok bürokratların desteklediği "devletçilik yoluyla sanayileşme" tezi.
- 2) Tüccar ve sanayicilerin desteklediği, önceleri Fethi Okyar ve Serbest Fırka'nın ve sonrasında ise Celal Bayar'ın öncülüğünü yaptığı "liberal iktisat politikası" tezi.

1923'te ekonomik kalkınma stratejisini belirlemek için toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde liberal görüş ağır basmıştır. Yani İzmir İktisat Kongresi, bu tercihle milli burjuvazinin ve girişimcilerin destekleneceği bir dönemin başlangıcı kabul edilebilir. Cumhuriyetin 1923-1929 dönemi arasında hatta 1933 Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı (BBYSP) uygulanana kadar liberal politikaları benimsediği, milli burjuvazi oluşumuna devlet olarak katkıda bulunduğu söylenebilir (Şeker, 2011: 130).

Kongre kararları bütün olarak incelendiğinde ise "kalkınmayı özel teşebbüse dayanarak başaracak, himayeci ve milliyetçi bir iktisat politikası" öngörülmüştür (Şeker, 2011: 130).

Kongrede alınan kararlar iki kategoride toplanabilir: (Şahin, 2007: 34).

- 1) İktisadi Misak ile ilgili kararlar.
- 2) Kongreye katılan iktisadi grupların istekleri ve teklifleri ile ilgili kararlar.

İktisadi Misak ile ilgili en önemli kararlar şu şekilde özetlenebilir: (Şahin, 2007: 34).

- 1) Yerli üretim teşvik edilmeli ve lüks ithalattan kaçınılmalıdır.
- 2) Girişim ve çalışma özgürlüğü esastır, fakat tekelciliğe izin verilmemelidir.
- 3) Ekonomik kalkınmamıza katkısı olmak ve kanunlarımıza uymak kaydı ile yabancı sermayeye izin verilecektir.

İktisat Kongresi'nde milli bütünleşme anlayışının ekonomi alanına taşınması kesinlikle egemendir. Denilebilir ki ekonomide milliyetçilik, diğer görüş ve önerilerin temelini oluşturan tek belirleyicidir (Kepenek ve Yentürk, 2000: 33).

1.3.1.2 Lozan Antlaşması'nın İktisadi Önemi

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'nda ele alınan iktisadi konuları yedi grupta toplamak mümkündür: (Taşdurmaz, 2002: 65-66), (Kepenek ve Yentürk, 2000: 34).

- 1) Kapitülasyonların kaldırılması
- 2) Yabancılarla verilmiş bulunan diğer ayrıcalıklar sorunu
- 3) Osmanlı İmparatorluğu'ndan devreden borçlar
- 4) Gümrük düzenlemesi
- 5) Savaş zararları
- 6) Nüfus değişimi
- 7) Musul sorunu

Lozan Anlaşması olumlu ve olumsuz maddeleriyle yeni kurulan Türkiye Ekonomisi'ni yönlendirmiştir. Yabancılarla verilen kapitülasyonlardan kurtulunurken, Osmanlı borçlarının önemli kısmının devralınması, gümrük vergilerinde 5 yıl daha düzeltme yapılamaması Türk ekonomisinin ilk yılları için ağır bir yük olmuştur (Taşdurmaz, 2002: 68).

Lozan'da Osmanlı dış borçlarının, İmparatorluğun savaş öncesi toprakları arasında oransal dağılımı ilke olarak benimsenmiştir. Taraflar arasında 1933 yılına kadar devam

eden görüşmeler sonunda Türkiye'nin dış borçlarının 8 milyon lira olduğuna ve bunun yıllık ödemelerinin 700 bin lira olarak yapılması kararlaştırılmıştır. Türkiye borç ödemelerini 1954 yılında tamamlanmıştır (Rodoplu, 1998: 43), (Kepenek ve Yentürk, 2000: 35).

Gümrük düzenlemeleri konusunda, 1916 yılı gümrük tarifesinin beş yıl daha yürürlükte kalması kararlaştırılmıştır. Bu şekilde gümrük tarifelerinin düzenlenmesinde Türkiye'nin beş yıl süre ile eli kolu bağlanmıştır (Rodoplu, 1998: 43). (Kepenek ve Yentürk, 2000: 35).

Nüfus değişimi, Türkiye ve Yunanistan arasında önemli bir sorun oldu. Anlaşmaya göre 10 Ekim 1918'de, İstanbul'da yaşayan Rumlarla Batı Trakya'da yaşayan Türkler dışında kalan Rumlar Türkiye'yi, Türkler de Yunanistan'ı terk edeceklerdir (Kepenek ve Yentürk, 2000: 35). Nüfus değişimi konusunda varılan anlaşma doğrultusunda 1,3 milyon dolayında Rum Yunanistan'a, 400 bin dolayında Türk de Türkiye'ye göç etmiştir. Bu durum, kentli nüfusun azalmasına ve ekonominin nitelikli işgücü sorunuyla karşılaşmasına neden olmuştur (Rodoplu, 1998: 44).

Esası petrol çıkarları ile ilgili olan Musul sorununda ise, Lozan'da bir çözüme ulaşamamıştır. Daha sonra 1926'da Uluslar Topluluğu'nun aracılığı ve İngiltere'nin baskısıyla Türkiye'nin Irak'ın yıllık petrol gelirlerinin %10'unu 25 yıl süreyle alması biçiminde bir anlaşmaya varılmıştır (Kepenek ve Yentürk, 2000: 35). Yani bu sorun, Türkiye'nin aleyhine sonuçlandırılmıştır. (Rodoplu, 1998: 44).

Yabancılara tanınmış olan bir başka ayrıcalık da kabotaj hakkıydı ve Lozan'da kaldırıldı. Türkiye'de deniz ulaşımı yetkisi yalnız Türk gemilerine tanınmıştır. Bunun sonucu olarak bir taraftan ulaşım olanaklarının yetersizliği taşıma ücretlerinin artışına yol açmış, diğer taraftan da yabancı sermayenin ülkeyi terk edişi hızlanmıştır (Kepenek ve Yentürk, 2000: 35).

Böylece Lozan Antlaşması'nın bu hükümleri de o dönemde uygulanan milli burjuvaziye oluşturma hareketine paralellik göstermiş ve bu hareketi güçlendirmiştir.

1.3.1.3 Aşar Vergisi'nin Kaldırılması

Aşar, Osmanlı İmparatorluğu'nda tarımsal ürünler üzerinden alınan bir vergi sistemidir. Toplam tarımsal üretimin 1/10'unun alınması öngörülmesine rağmen, bu vergi toplama işinin mültezim denilen kişilere verilmesi, bunlara maaş ödenmeyip devletin istediği miktarı almasından sonra bu miktarın üzerinde mültezime kazanç elde etme hakkı verilmesi, çiftçinin sömürülmesine neden olmuştur. Aşarın kaldırılmış olmasında büyük toprak sahiplerinin de önemli rolü olduğu ve bundan en çok onların yararlanmış oldukları iddiaları da ileri sürülmüştür. Ancak aşarın toplanma yönteminde meydana gelen bozulmalar ve kontrolsüzlükler köylüyü görünenden çok daha fazla ezmiştir. Kaldırılması ile devletin giderlerini karşılama yükünden ve mültezimin maksimum kazanç elde etme hirsından çiftçi kurtarılmıştır. Vergi yükü kesimler arasında daha homojen dağıtılmıştır (Taşdurmaz, 2002: 68- 69).

Cumhuriyet hükümetinin aşarı kaldırması, pazarlanabilir artığı ve ticarileşme potansiyelini artıran bir politikadır (Rodoplu, 1998: 44). Bu politika ile, genelde büyük toprak sahiplerine önemli bir rant kazanma fırsatı tanıdığı ve bu büyük toprak sahiplerinin ilerleyen dönemlerde oluşan yeni burjuvazi sınıfına dahil olduğu da göz önüne alınırsa aşarın kaldırılmasının önemli bir sermaye birikim sürecine sebep olduğu da söylenebilir.

1.3.1.4 Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun Yeniden Düzenlenmesi

Bir yanda Türkiye'de sermaye birikimini uyardırmayı amaçlayan, öte yanda bu birikimi gerçekleştirmek için devlete başvurmaya yönelik görüşler doğrultusunda Osmanlı'dan devralınan yarı-sömürge özelliği taşıyan yapıyı kırmak için sanayileşmeyi gerçekleştirmek, ana hedeflerden biridir. Bu amaç doğrultusunda 1913'te çıkarılmış olan Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun yeniden gözden geçirilmesi ve geliştirilmesiyle çıkarılan Cumhuriyet döneminin Teşvik-i Sanayi Kanunu'ndan 435 kuruluş yararlanmışır. Bu yasa ile bölgesel ve ulusal çapta bütün fiili ve hukuki tekeller, yatırım yapma beklentisinde olan sermaye çevrelerine açılmıştır (Rodoplu, 1998: 46). Sanayileşme açısından dönemin en önemli kanunudur. 1927 yılından 1942 yılına kadar uygulamada kalmak üzere kabul edilmiştir (Taşdurmaz, 2002: 69). Bu da milli burjuvazi oluşturmaya verilen önemin bir göstergesi olması açısından değerli bir husustur.

Kanunu oluşturanlar bu kanunla milli sanayinin memleket tüketimini karşılayabildikten sonra ihracat yapabilecek düzeyde sanayi kuruluşları oluşturulmasını ve halka sermayelerini birleştirerek ya da kişisel olarak girişimci ruhu kazandırılmasını amaçlamışlardır (Taşdurmaz, 2002: 70).

Yine bir başka görüşe göre de 1927'de çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu milli burjuvazi yaratma politikalarının aracı olarak kabul edilmiştir. Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun yerli işletmelere teşvikleri şöyledir: (Tuna, 2010: 30-31).

- 1) Uygun görülen girişimlere 10 hektara kadar karşılıksız arazi verilmesi.
- 2) Kazanç ve gümrük vergilerinden ve harçlardan muafiyet.
- 3) Haberleşme ve motor gücünün hükümet tarafından karşılıksız sağlanması.
- 4) Tesisin kurulmasında gerekli olan alet ve edevatın devletin elindeki ulaşım araçlarıyla %30 İndirimle taşınması.
- 5) Yıllık üretimin %10'u kadar hükümet desteği.
- 6) Kamu kesiminin tesislerin ürünlerinin fiyatı %10 fazla olsa bile ithal mallar yerine satın alımı.
- 7) Bir kısım tekel olan malların indirimli olarak yerli üreticiye satılması.

Görülebileceği üzere 1927 çıkan Teşvik-i Sanayi yasası, 1913 yılındaki aynı adı taşıyan yasanın benzeridir. Yani İTC' izlediği sanayileşme politikası olan devlet eliyle milli burjuvazi oluşturma, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında da izlenmiştir denilebilir (Tuna, 2010: 31).

1.3.1.5 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye'ye Etkileri

1923-1929 dönemi ticaretle uğraşanlar açısından altın sayılabilecek yıllardır. İthalat ve ihracat faaliyetleri ekonominin dışa açık sayılabileceği bu dönemde sürekli bir artış sergilemiştir. İthalat ve ihracat miktarının GSMH'ya oranları sonraki gelecek 50 yılda aşılamayacak denli yüksektir. Bu yüksek ticaret oranları ticaretle uğraşanlara önemli kazançlar sağlamıştır. Artan ithalat oranları ise ithalatı ihracattan daha karlı bir hale getirmiştir. Nitekim 1929 yılında gümrük tarifelerinin değişeceğini bilen ithalatçılar bu sene zarfında müthiş bir stok kampanyası başlatmışlar ve ithalatın bu yıl içinde olağanüstü

ölçüde artmasına neden olmuşlardır. İthalatçılara yüksek tutarlarda kâr sağlayan bu ithal malı stokçuluğu ödemeler dengesini altüst ederek ekonomik dengelerde ciddi sorunlar yaratmıştır. Bu durum bazı devletçi seçkinlerin özel girişimcilere karşı bir nefret duymasına neden olmuş ve belli yorumlara göre devlet yöneticileriyle ticaret burjuvazisinin arasının açılmasının başlangıç noktasını oluşturmuştur (Taşdurmaz, 2002: 74).

Türkiye’de 1923-1929 döneminde yarı sömürgeci kurtulma ve milli burjuvazi oluşturma adımları atılmıştır. Milli burjuvazi oluşturma temeli 1927 Teşvik-i Sanayi Kanunu ile atılmış, fakat sonrasında 1929 Dünya Ekonomik Buhranı Türkiye'nin ekonomi politikasını değiştirmiş, sanayileşmede özel sektörden beklenen hedeflere ulaşılmasını engellemiştir (Taşdurmaz, 2002: 74).

Kendinden sonraki dönemle kıyaslandığında oldukça liberal sayılabilecek 1920'li yıllar boyunca ithalat oldukça önemli bir faaliyet alanı olmuş; ancak ithalat vergilerinin çok keskin bir şekilde artırılmasıyla ithalat hacmi ciddi bir biçimde daralmış; yerli burjuvazi de kendine daha karlı alanlar aramaya başlamıştır. Özet olarak, 1923-29 yılları arasında tipik bir Türk girişimcinin önünde sermayesini artırmak ve yatırımlar yapmak için iki verimli alan mevcuttu. Birincisi; devlet tekellerinin işletmesini almaktır ki, bu kesin bir biçimde siyasilere yakın olmayı gerektirmektedir. İkincisi ise, ticaretle ve özellikle dış ticaretle meşgul olmaktır (Tuna, 2010: 36).

Öncelikle 1923-29 arası sanayileşme performansı Türkiye açısından ciddi bir hayal kırıklığı yaratmış ve daha devletçi düşünen kadrolar açısından ülkenin hızlı sanayileşmesinin özel sektörle sağlanamayacağı inancının güçlenmesine neden olmuştur. Ancak bu fikirlerin yaygınlık ve güç kazanmasındaki asıl etken şüphe yok ki ekonomik konjonktürdeki gelişmelerdir (Tuna, 2010: 38).

1920'li yıllarda "milli iktisat", "milli burjuvazi" yetiştirilmenin doğal sonucu olarak görülmüş ve bu yolda Cumhuriyet yönetimi İTC'nin ideolojisini izlemiştir. Ancak 1929 bu anlayışta bir dönüm noktası olmuştur; 1930'lu yılların şartlarıyla aynı anlayışı sürdürmek olanaksızlaşmıştır. Dünya Ekonomik Buhranı'nda bütün dünya denetimli ekonomiyi, serbest piyasa ekonomisi ve serbest sermaye akımları yerine koyarken, Türkiye'nin kendi

koşulları da eklenince devletçi-plancı, ithal-ikameci bir anlayışa geçilmiştir. Bu, adeta milli iktisat anlayışında yeni bir tarzdır (Kazgan, 2004: 60).

29 Ekim 1929'da ABD'de New York Borsası'nda başlayan ve 1930 yılı başından itibaren Sovyet Rusya dışındaki tüm ülkeleri içine alan Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri şunlardır: (Rodoplu, 1998: 47-48). Ödemeler dengesindeki açıklar, Türk parasının dış değerinde ilk yıllarda görülen önemli düşüşler, dış ticaret hadlerinin Türkiye'nin aleyhine gelişmesi, iç ticaret hadlerinin tarımsal ürünler aleyhine gelişmesi ve tarımsal alanlarda özellikle sanayi ürünlerinin ekim alanlarında yaşanan daralmalardır (Rodoplu, 1998: 48).

Kriz öncesi dönemin hükümeti, 1928 yılında çok kısa süren bir iyimserliğe kapılmıştır. Anılan yıl hava koşulları uygun sürdüğünden iyi bir hasat mevsimi yaşanacağı ve tarımsal ürün miktarının artacağı hesabı, birinci iyimserlik nedenidir. İkincisi daha önemlidir. Lozan Anlaşmasının öngördüğü yasak bitmekte, Türkiye Cumhuriyeti 1929 yılının başından itibaren gümrük vergilerini yeniden düzenleme hakkına kavuşmaktadır. (Tokgöz, 2007: 52). Ancak 1929 içeriden ve dışarıdan meydana gelecek bazı olumsuz gelişmeler ülke yöneticilerini zor durumda bırakmıştır. Bu olumsuz gelişmeler, şöyle sıralanabilir: (Tokgöz, 2007: 60).

Gümrük tarifeleri yükselecek diye aşırı ithalata gidilmesi, Dünya Ekonomik Buhranı'nın dünya tarım ürünleri piyasasında talebi ve fiyatları hızla düşürmesi nedeniyle ihracat gelirlerinin beklenmedik düzeyde azalması, dış ticaret açığının rekor düzeye ulaşması ve Türk Lirasının hızla değer kaybetmesi, Osmanlı dış borçlarının ilk taksitinin vadesinin gelmesi (Tokgöz, 2007: 60), demiryolu politikasının yarattığı döviz ve fon talebi olarak sayılabilir (Kazgan, 2005: 57).

Büyük Bunalım'ın yıkıcı etkileri, bütün dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de "piyasa ekonomisine ve özel girişimciliğe olan güveni sarsmıştır. Her ülke kendi sosyo-ekonomik koşulları içinde krizden çıkış yolları veya alternatif düzen arayışı içine girmiş 1930 Türkiye'sinde artık konuşulan veya kabul gören "özel teşebbüsün yapmadığını devlet yapsın" görüşü değil, "ülke için yararlı ve gerekli olanı devlet yapsın" görüşü idi (Tokgöz, 2007: 63).

Atatürk: "Halkımız zihniyet olarak devletçidir ki her türlü ihtiyacını devletten talep etmek için kendinde hak görür", demiş, İnönü de bu konudaki görüşünü hemen hemen aynı şekilde ifade etmiştir: "Liberalizm nazariyatı bu memleketin güç anlayacağı bir şeydir. Biz iktisadiyatta hakikaten mutedil devletçiyiz. Bizi bu istikamete sevk eden bu memleketin ihtiyacı ve bu milletin fikri temayülüdür. Memleketin ihtiyaçları için herkes ve her yer hazineden çare arar. Devletçilikten büsbütün vazgeçip her nimeti sermayedarların faaliyetinden beklemeye sevk etmek bu memleketin anlayacağı bir şey midir? (Şahin, 2007: 58).

1920'lerde uygulanan ekonomi politikası, ekonomik gelişmenin sorumluluğunu özel kesime verme şeklindedir. Fakat 1930'lara gelindiğinde özel girişimin, sermaye darlığı ve deneyim eksikliği gibi nedenlerle tüm koruma ve özendirme önlemlerine rağmen beklenen gelişmeyi gösterememesi diğer iç ve dış gelişmelerle birleşince ekonomik kalkınma hedefi doğrultusunda devleti ön plana çıkarmayı zorunlu kılmıştır. Devletçilik bir uygulama olarak ortaya çıkmıştır. Diğer bir deyişle devletçilik, kuramsal tartışmalar ya da siyasal görüşler doğrultusunda uygulanan bir ekonomi politikası olmaktan çok, o döneme özgü koşulların bir sonucudur (Rodoplu, 1998: 48-49).

1933 CHP programına göre de devletçilik: "ferdi mesai ve faaliyet esas tutulmakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde, milleti refaha ve memleketi imara eriştirmek için... devleti fiilen alakadar etmek" ifadeleriyle yer almıştır. Bütün bu gelişme ve açıklamalardan anladığımız kadarıyla 1930'lu yıllarda devletçilik bir doktrin gereği değil, dönemin şartları gereği olarak 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 (Şeker, 2011: 131).

1.3.1.6 Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (BBYSP)

Devletçilik uygulamasının somut düzeyde başlangıcı, 1930'lann başında Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nın (BBYSP) benimsenmesi ve uygulanmasıdır. Bu durumda devletçilik uygulamasının kesin olarak, ekonomik gelişmede sanayiye öncelik veren bir nitelik taşıdığı söylenebilir (Kepenek ve Yentürk, 2000: 68).

Devlet, temel tüketim ve ara malları alanında, ithal ikamesi yapmak gayesiyle "Üç beyaz" ve "Üç siyah" projelerine öncelik vermişti. Un, şeker ve pamuklu bez üç beyazı; kömür, demir, akaryakıt üç siyahı temsil etmekteydi. Bu temel malların yurtiçinde üretilmesiyle, önemli oranda döviz tasarruf edildiği gibi, bağımlı kalma korkusu da yenilmişti (Tokgöz, 2007: 92-93).

BBYSP'nin uygulanmasına 1934 yılı başında başlandı. BBYSP'nin başlıca amaçları şunlardır: (Kepenek ve Yentürk, 2000: 68), (Taşdurmaz, 2002: 83-84), (Tokgöz, 2007: 77-78).

- 1) Yerel, ya da bölgesel tarımsal üretime ve doğal kaynaklara dayalı sınıfların üretim birimleri kurulması;
- 2) Özellikle ithalata konu olan temel tüketim mallarının yerli üretimine (özellikle dokuma sanayine) öncelik verilmesi;
- 3) Sanayi işletmelerinin kuruluş yerlerinin hammadde ve işgücü kaynaklarına yakın olması

Türkiye'de planlama düşüncesinin kökenini oluşturan bu sanayi planı, ilginç bir özelliğe sahiptir. BBYSP, az gelişmiş bir ülkenin iktisadi kalkınması için dünyada uygulanan ilk plan olmasının yanında % 100 oranında gerçekleştirilen ve zamanından önce bitirilen bir plan olmuştur (Rodoplu, 1998: 54).

BBYSP'nin başarı ile devam etmesi sonucu 1936'da Ankara'da İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı (İBYSP)'nin hazırlanması için Sanayi Kongresi gerçekleştirilmiştir. İmalat, madencilik ve ulaşım ile ilgili yatırım projeleri hazırlattırılmıştır. Planının tamamlanması ve hükümetçe onaylanması iki yılı almıştır. İBYSP, BBYSP'nden daha kapsamlıdır. Bu plan, II. Dünya Savaşı çıktığı için yürütülemedi. Bu planda, Denizbank'ın kurulması ile ilgili detaylı raporlar da bulunmaktadır. Plan uygulanabilseydi Türkiye Ekonomisi'nin kalkınmasında çok önemli paya sahip olacağı kuşku götürmez bir gerçektir (Taşdurmaz, 2002: 87).

BBYSP ile kurulan KİT'ler, özel kesimin gelişmesine ise çok yönlü katkı yapmıştır. Bir kere, düz işçileri eğiterek becerili işçiye dönüştürmüştü; teknik kadroları ve

yönetim kadrolarını üretim sürecinde eğitip bilgili, becerili kadrolar oluşturmuştur. Bunlar KİT'ten ayrılıp özel kesime geçtiklerinde, "dışsal fayda" sağladılar, yani yetişmesi için yatırım yapmadıkları becerili işgücünü istihdam edebilmişlerdir. Aynı şey teknolojik bilginin yayılması açısından geçerli olmuştur. Bir diğer katkı ise, bilinçli bir politika sonucunda doğmuştur: KİT'lerin ürettiği ara mallar-girdiler çoğu zaman maliyetin altında belirlenen satış fiyatları yoluyla, özel kesimin kârlılığını artıran bir öge olmuştur. KİT'lerin ara girdi üretenlerin etrafında bu girdileri kullanan küçük-orta boy özel işletmeler (KOBİ) doğmuş; kredili satışları bunların finansman kaynağı olmuştur (Kazgan, 2004: 72).

Devletçilik imalat sanayine inhisar etmemiştir. Türkiye'nin bütün altyapısı kamu kurumları örgütlenerek gerçekleştirilmiştir: Elektrik enerjisi üretiminden sulamaya, ulaştırmadan (deniz, hava, demiryolları, limanlar, hava meydanları) tekel ürünlerine, haberleşmeden tarımda zamanla yükselen sayıda ürünün pazarlanmasına, bazılarının işlenerek tüketiciye sunulmasına, yeraltı kaynaklarının ve ormanların işlenmesinden bankacılığa vb. uzanan bir alanda geliştirilen kamu kurumları ekonominin genelde gelişmesini, kendi içinde bütünleşmesini ve üretimin artmasını sağlamışlardır. Altyapının gelişmesiye, özel kesimin gelişmesinde diğer bir temel öge olmuş; çünkü altyapı gerçekleşmeden ne tarımın ticarileşmesi, yani pazar için üretime geçmesi, ne imalat sanayinin gelişmesi, ne de birtakım hizmetlerin gelişmesi ya fiilen mümkün ya da kârlı olamamıştır (Kazgan, 2004: 72-73). Yani, Devletin piyasaya müdahale ederek özel sektörü tamamen dışladığı hususu yanlıştır denilebilir. Devlet, kurduğu KİT'ler aracılığıyla milli burjuvaziye önemli bir teknik bilgi ve altyapı bırakmıştır. Ucuz ara girdi sağlayarak maliyetlerini de düşürmüştür.

1930'lu yıllardaki sanayi sektöründeki canlanmanın asıl nedenlerini açıklayan bir başka düşünceye göre; Dünya Ekonomik Buhranı'nın yol açtığı darbenin boyutlarını anlamadan devletçilik stratejisine geçişi anlamının zor olduğu, devletçiliğin daha sonraki dönemlerdeki katkısı ne olursa olsun, makroekonomik açıdan bakıldığında, 1930'lardaki sanayileşme ve iktisadi toparlanma sürecine yaptığı katkının sınırlı kaldığının da belirtilmesi gerekir. Her şeyden önce, imalat sanayinde ve diğer kimi alanlardaki devlet kuruluşlarının 1933 yılına kadar faaliyete başlamadıklarını bilinmektedir. 1939 yılında ise imalat sanayi ve madencilik dallarında faaliyette bulunan devlet kuruluşlarının sayısı 20'yi geçmemektedir. Resmi istatistiklere göre, 1938 yılında imalat sanayi, madencilik ve enerji

alanında toplam olarak 600 bin kişi ya da ülke işgücünün %10'u istihdam edilmektedir. Devlet kuruluşları, bu istihdamın %10'unu ya da ülkedeki toplam istihdam miktarının yaklaşık %'ini sağlamışlardır. Aynı tarihte imalat sanayindeki toplam istihdamın %75'i küçük ölçekli özel kuruluşlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu durumda, ekonominin güçlü sayılabilecek büyüme performansını sanayi sektöründeki devlet kuruluşlarının kendi başlarına oluşturduklarını söylemek kolay değildir (Pamuk, 2009: 175). Bu bilgilere göre de KİT'lerin istihdam alanında özel sektöre göre daha küçük pay aldığı, bu dönemdeki ekonomik büyümenin salt devletçi politikalara da mal edilmemesi gerektiği ve milli burjuvazinin ve diğer özel sektör kesimlerinin büyümedeki payının daha fazla olduğu da vurgulanmıştır.

1.3.1.7 Atatürk Dönemi'nin Genel Ekonomik Tasviri

Ülkemizde sanayi sektörünün ve milli burjuvazinin yeşerme koşullarını içeren 1923-1939 dönemi arası diğer sektörel analizleri içeren ve bu dönemde değişimi gerekli kılan koşulları belirten bir görüşe göre:

Türkiye Cumhuriyeti, ilk 10 yılında özel sektör eliyle sanayileşmeye öncelik veren bir politika izlemiştir. Özel sektör, sanayiye yatırım yapması için teşvik edilmiştir. Fakat özel sektörün elinde yeterli sermaye yoktur. Girişimci deneyimi eksiktir. Sanayileşme için gerekli alt yapı çok yetersizdir. Ayrıca tüm teşviklere rağmen, ticaret ve spekülasyon özel girişimciler için daha cezbedicidir. Bu nedenlerle mevcut ticari sermayeyi sanayiye aktarmak kolay olmamış ve sanayileşme süreci harekete geçirilememiştir (Şahin, 2007: 44-45). Bu sebeple devlet sanayileşmede inisiyatifi üzerine alarak çeşitli girişimlerde bulunmuştur.

Cumhuriyet döneminin başında ulaşım politikasının temelini demiryollarının kamulaştırılması ve yenilerinin yapılması oluşturur. Çıkarılan çeşitli yasalarla, yabancıların elinde bulunan demiryolu ağının satın alınması ve yenilerinin yapılması için hükümete yetki verilmiş ve uygulama da bu şekilde olmuştur. Nuri Demirağ da bu işin özel girişimcisi olarak öncüsü olmuştur (Kepenek ve Yentürk, 2000: 46).

1920'lerde demiryolu yapımına bu kadar ağırlık verilmesinin ardında, bütünleştirilmiş bir iç pazar oluşturmak, ülkenin ihraç kapasitesini arttırmak gibi temel iktisadi, toplumsal nedenler vardır (Rodoplu, 1998: 67).

Bu temel iktisadi ve toplumsal nedenler ise şöyle ifade edilmiştir: Demiryolu ağı ülkenin yük, yolcu, asker taşımak için temel alt yapısıdır. Fakat bundan ibaret değildir. Bu alt yapı, özellikle bütünleşmiş bir sanayi hareketinin zeminini oluşturabileceği için önemlidir. Ucuz ve uzun ömürlü bir alt yapı ağı olmaksızın sanayi bütünleşmiş biçimde kurulamıyor. Yani, önce büyük çaplı ulaştırma, sonra modern ve bütünleşmiş sanayi olacaktır (Taşdurmaz, 2002: 126).

Bu dönem gerçekleştirilen devlet yatırımları ve özel sektör yatırımları daha çok tamamlayıcı nitelikte olmuştur ve kuşkusuz devlet yatırımları özel sektör için de yeni karlı alanlar ortaya çıkarmıştır. Bu alanların başında devlet işletmelerinin müteahhitliği gelmektedir. Pek çok müteahhit bu dönemde ihaleler yoluyla devlet yatırımlarının inşası yoluna gitmiş ve ciddi karlar elde etmiştir. Nuri Demirağ da bu ayrıcalıklı girişimcilerden birisi olmuştur. Bunun yanında devlet sektöründe üretilen mallar özel sektör için ucuz girdi temin etmiş ve belki de daha önemlisi devlet teşebbüslerinin etrafında oluşan yan sanayi kuruluşları yeni karlı yatırım alanları oluşturmuştur. Kuşkusuz bu dönemde burjuvazi içinde kaybeden kesim ticaretle uğraşanlar özellikle dış ticaret ve ithalatla uğraşanlar olmuş, karlarını arttıranlar ise sanayi ve inşaat sektöründe faaliyet gösteren yatırımcılar olmuştur. Yine dönemin koşullarından azami ölçüde faydalanmayı bilmiş Demirağ gibi girişimciler faaliyetlerini ticaretten inşaat ve sanayi alanına kaydırmaya başlamışlardır (Tuna, 2010: 39-40).

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin oluşturulması hedeflenerek, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan BBYSP ve İBYSP'nda, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu

hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt geneline yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmıştır (Tuna, 2010: 43).

Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkenin gümrük tarifelerini saptama ve dış ticareti düzenleme yetkileri çok sınırlı kalmıştır. Dış ticareti düzenleme yetkisi Lozan Anlaşması ile konulan sürenin sonunda, 1929'da çıkarılan bir yasa ile sağlanmıştır. Gümrük tarifesi düzenleme hakkının kazanılması ile yerli üretimin, özellikle sınaî üretimin dış rekabete karşı korunması amaçlanmıştır. Yerli üretimin artırılması yönündeki genel politikaya uyumlu olan bu düzenleme sonucu ile kez dış ticaret fazlası sağlanmıştır (Rodoplu, 1998: 62). Nitekim bu dönemde, koruyucu dış ticaret politikası izlenerek milli burjuvazinin elinde sermaye birikimi oluşması sağlanmıştır denilebilir.

1.3.2 İnönü-Menderes Dönemi (1939-1960) Milli Burjuvaziye Oluşturma Süreci

10 Kasım 1938 tarihinde Atatürk vefat etmiş, 11 Kasım 1938 tarihinde de TBMM tarafından İnönü, ikinci Cumhurbaşkanı seçilmiştir. İnönü'nün Cumhurbaşkanı olmasıyla birlikte her alanda olduğu gibi ekonomi politikalarında da Atatürk dönemi politikalarından ayrı uygulamalar hayata geçirilmeye başlanmıştır. Özellikle bu alanda katı devletçilik anlayışının uygulanmış olduğunu ifade etmek gerekmektedir. Atatürk ise kurulan fabrikaların belli bir süre ve şartların sonunda özel sektöre devredileceğini belirtmiştir (Şeker, 2011: 135). Burada Atatürk ve İnönü arasındaki farklı görüşün milli burjuvazinin oluşumuna katkısı da göz önünde bulundurulmalıdır. İnönü, burjuvazi sınıfının öne çıkmasından ziyade devletin ekonomide öncü olması gerektiği hususu üzerinde durmuştur.

1.3.2.1 İnönü Dönemi'nin Genel Ekonomik Tasviri

İnönü döneminin genel ekonomik tasviri verilmek istenilirse, II. Dünya Savaşı sırasında izlediği savaş dışı kalma politikasıyla kendi iç meselelerine yoğunlaşmaya çalışan Türkiye'nin, savaş sona erdiğinde 227 milyon dolarlık kısmı altın olan 245 milyon dolarlık stoklara sahip olduğu bilinmektedir. Bu birikimini de dışarıdan gelebilecek bir tehdiye karşı muhafaza etme mecburiyeti hissetmiştir. Bu yüzden, savaş süresince savaş ekonomisi

uygulanmış; enflasyon artmış, karaborsa ortaya çıkmış olmasına karşın bu stoklara dokunulmamış, ortaya çıkan bütçe açığını kapatmak için Milli Koruma Kanunu, Varlık Vergisi gibi tedbirlere başvurulmuştur (Korkmazcan, 2005: 63).

Ekonominin daha sonraki gelişmelerinin anlaşılmasında, bugünkü yapısının ve sorunlarının daha açık kavranmasında II. Dünya Savaşı'nın sonrasında izlenen ekonomi politikalarının özel bir yeri ve önemi vardır. İnceleme konusu olan 1946 -1960 dönemine bu niteliği kazandıran olgu, özel sermaye birikiminin yeni kaynaklarla da beslenerek, hızla genişlemesi ve bunun toplumsal ve ekonomik gelişmeyi daha da açık bir biçimde belirlemesidir. Savaş yıllarında ileri boyutlara ulaşan sermaye birikimi, özellikle ticaret sermayesi, diğer iç ve dış etmenlerin de katkısıyla ekonomik ve toplumsal gelişmede önceki dönemlerle kıyaslanamayacak ölçüde etkinlik kazanmıştır. Bu süreç, kırsal kesimin pazara açılması, hızlı kentleşme ve buna bağlı olarak yeni birikim olanakları oluşturmuştur. Çok partili siyasal ortama geçilmesi ve ekonominin dış yardım ve yabancı sermayeye açılması, yeni tüketim kalıplarıyla birlikte özel sermaye birikiminin ileri boyutlara ulaşmasını sağlamıştır. Siyasal yönetimi de yanına alan sermaye birikiminin, ekonomik ve toplumsal gelişmeyi tümüyle kavrayıcı bir nitelik kazanması sürecine götürmüştür (Kepenek ve Yentürk, 2000: 89).

II. Dünya Savaşı koşullarında Türkiye, harcamalarını finanse edebilmek için çeşitli tedbirlere başvurmuştur. Bu tedbirler de burjuva sınıfını çeşitli yönlerden etkilemiştir. Milli burjuvazi sınıfının hükümete yakın olan kesimi karlı çıkarken diğer bazı kesimler zararlı çıkmıştır. Bu dönemde uygulanan tedbirlere aşağıdaki bölümlerde değinilmiştir.

1.3.2.2 Milli Koruma Kanunu (MKK)

Milli Koruma Kanunu, bu tedbirlerin ilkidir. II. Dünya Savaşı koşullarında ekonominin üzerindeki baskıları denetim altına alabilmek, bu süreçteki sıkıntıları aşabilmek için özellikle iâşe zorluklarını gidermek üzere çıkartılan ve hükümete üretim ve dağıtımla ilgili özel yetkiler veren kanundur. 18 Ocak 1940 tarihinde çıkarılan 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu olağanüstü bir dönemin özelliklerini taşımaktadır. Kanun ile genel veya kısmi seferberlik, devletin bir harbe girmesi olasılığı ve Türkiye Cumhuriyeti'ni de

alakalandıran yabancı devletlerarasındaki harp hali durumunda Bakanlar Kurulu'na özel yetkiler verilmiştir. (Pala, 2010: 81-82).

Bu dönemde CHP Hükümetleri'nin iki temel iktisat politikası olmuştur: Mal kıtlığının doğurduğu sıkıntıları hafifletmek, bazı kimselerin bu durumdan yararlanarak aşırı kazançlar sağlamalarını önlemek. Bu iki ana hedefe varmak için devletin ekonomiye müdahaleleri artmıştır. Refik Saydam Hükümeti'nin 26 Ocak 1940 yılında yürürlüğe koyduğu "Milli Müdafaa Kanunu" Hükümete ekonomi ve savunma alanında sınırsız denilebilecek yetkiler vermiştir (Pala, 2010: 76).

Bu kanun ile getirilen düzenlemelerden özellikle girişimcileri ilgilendiren maddeler şu şekilde sıralanabilir: (Şahin, 2007: 84-85).

- 1) Hükümet özel kişilere ait sanayi ve madencilik tesislerinin hangi malları ne kadar üreteceğini belirleyebilecektir. Hükümet vatandaşlara maden ve yol yapımında zorunlu çalışma yükümlülüğü uygulayacaktır.
- 2) Hükümet gerek gördüğü kuruluşlara, bir tazminat ödeyerek el koyabilecektir.
- 3) Özel kesimin yatırımları izin alma şartına bağlanmış ve Hükümetin denetimine tabi tutulmuştur.
- 4) İç ve dış ticarete fiyat kontrolü sistemi getirilmiştir. Devlet piyasalara alıcı olarak girebilecek, bizzat ithalat yapabilecektir. İhtiyaç duyulan mallara el koyabilecek ve bunların dağıtımını gerçekleştirecektir. İthalatta ve iç ticarete azami fiyat (maksimum narh), ihracatta asgari (minimum narh) uygulandı.

MKK'nun uygulama sonuçları ise, işçi ve köylünün aleyhine olmuştur. Yasanın burjuvazi sınıfı aleyhine uygulanacak maddeleri de vardı, ama bu dönem sonunda burjuvazi sınıfının daha da güçlendiği göz önüne alındığında bu yasanın bu sınıfın çıkarına işlediği anlaşılmaktadır (Karaca, 2005: 133). Bu yasanın hükümete yakın duran ve karaborsacılık yapan burjuvazi sınıfının lehine işlediği öne sürülmektedir.

1.3.2.3 Varlık Vergisi

II. Dünya Savaşı zamanında uygulanan tedbir politikalarından bir diğeri ise Varlık Vergisidir. Varlık Vergisi Kanunu tasarısı 9 Kasım 1942 tarihinde Hükümet tarafından TBMM'ye getirilmiştir. 11 Kasım 1942 günü meclisin bu tasarımı onaylamasıyla Varlık Vergisi yürürlüğe girmiştir. Yayımlandığı biçimiyle bu vergi, Avrupa ülkelerindeki savaş dönemi vergi tasarılarından çok farklı niteliklere sahip değildir. Ancak, servet ve kazanç sahiplerine karşı hükümete böyle geniş ve radikal bir yetki tanınması CHP içinde önemli tartışmalara neden olmuştur. Hükümet bu yetkiyi alırken Başbakan Şükrü Saraçoğlu, Parti meclis grubunun "gizli oturumunda" vergi uygulamasıyla ilgili olarak şunları söylemiştir: "Bu kanun aynı zamanda bir devrim kanunudur. Bize ekonomik bağımsızlığımızı kazandıracak bir fırsat karşısındayız. Piyasamıza egemen olan yabancıları böylece ortadan kaldırarak Türk piyasasını Türklerin eline vereceğiz... (Pala, 2010: 99-100), (Karaca, 2005: 143). Bu sözlerin altında milli burjuvaziye destekleme ifadeleri yattığı bariz bir şekilde görülmektedir.

Varlık Vergisinin çıkartılış nedenleri, girişimcileri etkilemesi yönünden şöyle sıralanabilir: (Karaca, 2005: 142-143).

- 1) En önemli nedeni Milli Korunma Kanunu ile varılmak istenen hedefe ulaşamayıp savaş zengini bir zümrenin yaratılmış olması ve var olan vergilendirme sistemleri ile de bu zümrenin o zamana dek vergilendirilmemiş olmasıdır. Bu maddeyi özetlemek gerekirse Hükümetin haksız kazançları geri alma isteği denilebilir.
- 2) Hükümetin İTC'nin de uyguladığı geleneksel politikayı izleyerek, azınlıkları Türk ticaret hayatından tasfiye ederek bunların yerlerini Türk tüccarlarına bırakmasını sağlamak şeklinde belirtilebilir.

O devirde karaborsacılığa, stokçuluğa girişen tüccarları işadamı Vehbi Koç, 1939-1946 arası dönemde tüccar ahlâkının nasıl bozulduğunu şu sözleriyle ifade etmektedir: (Karaca, 2005: 139).

"Firma sahibi olduğum 1926 yılından 1939 yılına kadar kendim ve çalışan arkadaşlarımın dürüstlüğü için her türlü yemini edebilirim. 1939'dan 1946'ya kadar ise kuruluş olarak ahlâkımız bozuldu. Duyduğumuz ya da duymadığımız birçok olaylar geçti. Bilerek, bilmeyerek müşteri karşısında biz de lekelenedik."

Bu ifadeler de göstermektedir ki o dönemde birçok girişimci-tüccar ülkenin geçirdiği kötü dönemden istifade etmişler, kârlarını katlamışlardır. Ayrıca Anadolu'dan gelen savaşın yarattığı hacıağa tiplerinin İstanbul'da da şansları yaver gitmiş Varlık Vergisi uygulamasından dolayı tasfiye olan İstanbul'un azınlık tüccarlarına ait dükkân ve işletmeler ucuz fiyata belirtilen yeni savaş zenginlerinin eline geçmiş ve daha da güçlenmelerine yol açmıştır. Fakat bunu bütün girişimci sınıfa genellememek gerekir.

Bu vergiyi ödeyen müslim ve gayrimüslimler ileride oluşacak DP muhalefetine destek olmasına bu vergi, altyapı oluşturacaktır. Kanun 1944'de yürürlükten kaldırılmıştır.

Milli Koruma Kanunu ve Varlık Vergisi Kanunu'nun genel olarak değerlendirildiğinde ulaşılan sonuçlar şu şekilde ifade edilebilir:

Türkiye bu yıllarda izlediği pasif dış politika ile büyük bir fırsatı kaçırmış ve büyük atılımlar yapabileceği birçok sanayi dalında gerekli hamleleri yapamadığı için yerinde saymıştır. Daha aktif bir politika ile krom, tütün, pamuk ve bazı gıda maddelerinde ihracatını artırıp, sanayileşme hamlesini tamamlayabilirdi. Fakat Avrupa'nın birçok alandaki üretimini durdurup askeri malzeme üretimine yöneldiği ve hammadde ihtiyacının çok olduğu bu dönemden istifade edilememiş, tam aksine savaş şartları sanayi sektöründe de üretim düşüşüne yol açmıştır (Bülül, 2006: 43).

Bu uygulamalar sonucu kaybeden CHP olmuştur. Hükümetin işçi ve köylülere ücretli iş yükümlülüğü, fazla mesai, köylünün ürününü ucuza ve zorla alma, işçilere düşük ücret verme uygulamaları, işçi ve köylülerin ticaretine sınırlama getirerek ithalatı, ihracatı kısıtlaması, piyasa denetimleri ve bunların üstüne ticaret sınıfını Varlık Vergisi Kanunu ile olağanüstü biçimde vergilendirmesi burjuva sınıfının; Toprak Mahsulleri Vergisi Kanunu ile büyük ve küçük çiftçileri vergilendirmesi de bu sınıfların CHP'den soğumalarının en büyük nedenini teşkil etmiştir (Karaca, 2005: 145-146). Kısacası, 1945 yılının sonuna gelindiğinde, CHP iktidarda Cumhuriyetin ilk 15 yılının siyasi ve ekonomik atılımlarla

sağladığı meşruiyeti büyük ölçüde yitirmiştir. Türkiye toplumunun tüm sınıf ve katmanları, savaş sonunda değişiklik özlem ve beklentisi içinde girmişlerdir (Pala, 2010: 79-80).

1.3.2.3 Menderes Dönemi'nin Genel Ekonomik Tasviri

II. Dünya Savaşı sonrası konjunktürde ve toplumca beklenildiği üzere Menderes'in 1950'de iktidara gelmesiyle birlikte önceki dönemlerde ihmal edilen tarım sektörü bu dönemde, bir yandan Marshall Planı Programından sağlanan tarımsal araçların ve traktörün girmesiyle, öte yandan taban fiyatı-destekleme alımlarının ve tarımsal kredilerin genişletilmesi ile ciddi bir dönüşüm sürecine girmiştir. Makineleşme ekili alanların genişlemesine ve üretimin artmasına yol açmıştır. Tarım pazara açılmaya başlamış, köyden kente göç olayı yoğun biçimde yaşanmıştır. Tarımdaki gizli işsizlik açık işsizliğe dönüşmüş, şehirlerde gecekondu semtleri ve marjinal hizmet sektörleri oluşmaya başlamıştır (Şahin, 2007: 107).

Yine bir başka görüşe göre, tarımın GSYİH içindeki payının 1946-59 döneminde %37,5-45,5 arasında değiştiği görülmektedir. Savaş sonrasında tarım sektöründeki gelişmenin katkısıyla milli gelir önemli ölçüde artmaya başlamıştır. Tarım sektörünün GSMH içerisindeki payının azalmasının da etkisiyle artan vergi kapasitesine rağmen, toplam vergi gelirlerinin artmamasının temel nedeni, iktisadi liberalizm anlayışına dayanan hükümetin, özel teşebbüsün olanaklarını sınırlamama amacını ön planda tutması olduğu söylenebilir (Erdem vd., 2009: 52). Yani bu dönemde tarım sektörüne öncelik verilse de burjuva sınıfının da ihmal edilmediği ifade edilebilir.

Bu dönemde, "tarıma mı, yoksa sanayiye mi ağırlık verilmesi gerektiği" tartışmalarının 1960'lı yıllara kadar sürdüğü görülür. ABD'li danışmanların karşılaştırmalı üstünlüğe göre tarımda uzmanlaşma tavsiyeleri, zaman içinde sanayi lehine ağır basan kârlılık karşısında havada kalmıştır. Türkiye'de özel girişimin sanayileşmede pay alması da bu bağlamda ortaya çıkmaya başlamıştır (Kazgan, 2004: 86).

Yine bu dönemde hem düşük teknoloji gerektiren sektörler gelişmiş, hem de yabancı sermaye girişi ve teknoloji transferi ile birlikte yüksek teknoloji üretimleri de

gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Sanayi sektörü genellikle montaj sanayi özelliği göstermektedir (Erdem vd., 2009: 52).

1953-59 yılları arasında, hızlı kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi için yatırım harcamalarına ağırlık verilmiş ve 1950 sonrası yatırımların GSMH içerisindeki payı %10'dan %15'e yükselmiştir. Dış ticarete uygulanan kısıtlayıcı tedbirlerle birlikte sanayi yatırımları cazip hale gelmiş, özel sektör yoğun olarak dayanıksız tüketim malları sanayine yönelmiştir. Kurulan sanayi tesislerine özel sektörün katılımının teşvik edilmesine karşılık, bazı temel sanayi yatırımları sermaye ihtiyacı ve teknik zorunluluk nedeniyle kamu tarafından gerçekleştirilmeye devam edilmiştir (Erdem vd., 2009: 52). Girişimciler bu dönemde de sermayelerini katlamışlardır. Plansız şehirleşmeyle birlikte artan kent nüfusu burjuva sınıfının daha çok dayanıksız tüketim malları üretimine yönelmesine yol açmış ve bu sektörden de önemli kârlar elde edilmiştir.

Burada vurgulanması gereken bir başka nokta ise ABD yardım çevrelerinin ısrarla istemelerine ve 1950'de yönetime gelen hükümetin bu yönde kesin olarak söz vermesine karşılık, o yıllarda KİT'nin tamamının ya da bir bölümünün özel kesime devredilmesi gerçekleştirilememesidir. Aksine, KİT'ler 1953'den itibaren genişletilerek bunlardan sermaye birikimi ve ekonomik gelişme yönünde daha çok yararlanılması yoluna gidilmiştir (Kepenek ve Yentürk, 2000: 94-95). Oluşan bu sermaye birikimi ve KİT ürünlerinden yerli girişimciler oldukça istifade etmişlerdir.

Bu dönemde asıl genişleme, karayollarına dengesiz bir biçimde öncelik verilmesi sonucu ulaşım ve diğer hizmet kesimlerinde olmuştur (Kepenek ve Yentürk, 2000: 89). Karayollarına öncelik verilmesi, ülke içinde girişimcilerin maliyetlerinin azalmasında ve daha fazla bölgeye mal satabilmesinde önemli bir gelişme olmuş, fakat oluşan araç ve petrol talebi de bunun olumsuz yan etkileri olmuştur.

Bu dönemin ilk yıllarında dışa açık bir iktisat politikası izlenmiştir. Yeni hükümet daha 1950'de ithalatı büyük oranda serbestleştirmiştir. İkili antlaşmalardan ve kliring uygulamalarından vazgeçilmiştir. Liberal bir yabancı sermaye mevzuatı oluşturulmuştur. Fakat liberasyonu takiben dış ticaret açıkları genişlemiştir. Beklenildiği kadar yabancı kaynak girişi olmayınca, altın ve döviz rezervleri kısa sürede tükenmiştir. Bu liberal

uygulamalar fazla sürmemiştir. 1952 yılı ortalarından itibaren Hükümet dış ticareti yeniden kontrol altına almaya mecbur kalmış ve 1953 yılında liberasyondan tamamen vazgeçilmiştir (Şahin, 2007: 109).

Dönemin ihracat yapısı incelendiğinde; 1950 yılında tarım ürünlerinin toplam ihracat içerisindeki payı %92 iken, bu oran 1960 yılında %76'ya gerilemiş, buna karşılık sanayi ürünlerinin oranı ise %1,4'den yaklaşık %18'e yükselmiş olduğu anlaşılır (Erdem vd., 2009: 53).

İthalatın yapısı, ekonominin giderek daha fazla dışa bağımlı hale geldiğini, tüketim mallarında ithal ikâmesi sağlamanın sanıldığı kadar döviz tasarrufuna imkân vermediğini göstermektedir. 1950-1960 döneminde yatırımların ithalata bağımlılığı 0.284'dür. Başka deyişle, 1000 TL tutarında yatırım yapmak için 284 TL yatırım malı satın almak gerekmiştir. Öte yandan, döviz tasarrufu amacıyla ithalatın kısıtlanması içeride etkin olmayan, yüksek maliyetle çalışan, dış rekabetten korunduğu için iç piyasada tekel kârları elde eden bir sanayi yapısının ortaya çıkmasına neden olmuştur (Şahin, 2007: 124-125).

Tablo 2: Ekonomideki Sektörlerin GSMH'deki Payı 1948-1960 (%)

Yıllar	Tarım (1)	Sanayi (2)	Hizmetler (3)
1948	48,4	11,3	40,3
1949	44,7	9,9	45,4
1950	45,5	10,7	43,9
1951	48,8	10	41,2
1952	49,1	9,8	41,1
1953	49,3	9,8	40,9
1954	41,1	14,3	44,6
1955	42,9	12,7	44,7
1956	42,7	12,7	44,7
1957	45,5	13,4	41,1
1958	45,2	14,3	40,8
1959	40,9	16,2	42,9
1960	41,1	15,3	44,1

Kaynak: Tablo (Şahin, 2007: 111)'in verilerinden faydalanılarak oluşturulmuştur. Tablodaki değerler yaklaşık olarak hesaplanmıştır.

1950-1953 döneminde büyümeyi açıklayan birkaç önemli neden vardır. Birinci neden, üst üste dört yıl devam eden fevkalade iyi iklim koşullarıdır. 1950-1953 yıllarında bu koşullarda tarımda rekor sayılabilecek hasat elde edilmiştir. Türkiye bir anda dünyanın sayılı buğday, pamuk ve tütün ihracatçısı ülkeleri arasında sayılmaya başlanmıştır. İkinci olarak, Kore Savaşının yarattığı konjonktürde dünya piyasalarında tarımsal ve madensel hammadde fiyatları yükselince ihracat gelirlerinde, yukarıda ifade edildiği gibi, çok kısa sürede % 50'ye varan bir artış gerçekleşmiştir. Tarımsal üretimin ve ihracat gelirlerinin artması iç talebin ve yatırımların genişlemesine, ekonominin canlanmasına olanak sağlamıştır. Yatırımların artmasında ve ekonominin iyiye gidişinde bir başka olumlu etken ABD'den sağlanan dış kredilerdir. Türkiye, 1948-1953 döneminde ABD'den 420 milyon dolar gibi, GSMH'nin % 3'üne varan bir dış kaynağı kredi ve hibe olarak almıştır. Yatırımların önemli bir bölümü ve dış ticaret açıkları bu yardımlar ile finanse edilebilmiştir (Şahin, 2007: 111).

1.3.2.4 İnönü-Menderes Döneminin (1939-1960) Genel Değerlendirmesi

İç ve dış gelişmelerin kısaca özetlenmesinden kolayca anlaşılacağı gibi, ekonomi politikasında kesin dönüşüm 1940'ların sonlarında büyük ölçüde tamamlanmıştır. Bu politikanın temel özellikleri, iç ve dış ticarete serbest piyasa koşullarının egemen kılınması - ya da bu doğrultuda çaba harcanması - özel girişimciliğin her düzeyde desteklenmesi, geliştirilmesi; genel olarak devletçiliğin ve özellikle sanayide kamu yatırımlarının sınırlandırılması; tarımda makineleşmeye ve karayolu ulaşımına öncelik verilmesi; kamu yatırımlarının karayolu ulaşımı ve enerji gibi altyapı alanlarında yoğunlaşması ve yabancı özel yatırımlarının özendirilmesi olarak belirtilebilir. Bu temel politika eksenleri üzerinde, ülke içinde siyasal yönetim ve ana muhalefet partisi anlayış birliği içindedir. Ve dış yardım çevrelerinin istekleri de aynı doğrultudadır, bunlarla uyumludur (Kepenek ve Yentürk, 2000: 94).

Bu dönemde genişlemeci para ve maliye politikaları izlenmiş, bütçe denkliği önemsenmemiştir. İç borçlanma ve TCMB kaynaklarını kullanma olağan finansman yöntemleri haline gelmiştir. Dönemin ilk yıllarında içerde üretim artışları ve artan ithalat sayesinde fiyat artışları makul sınırlar içinde kalmıştır. Fakat dönemin ikinci yarısında genişlemeci para ve maliye politikası ile beslenen iç talep artışı diğer olumsuz gelişmelerle

birlikte, enflasyonist baskılan artırmıştır. 1954'de GSMH % 3 oranında küçülmüştür. Ekonomiyi soğutmak için önerilen tedrici istikrar programı uygulanmamıştır. II. Dünya Savaşı döneminin zorunlu şartları bir yana bırakılırsa Cumhuriyet tarihinde ilk defa bu dönemde, sosyal ve mali yapıları önemli ölçüde etkileyen enflasyonist bir ortam yaşanmıştır (Şahin, 2007: 108).

Bu yıllardaki büyük yatırımların etkinliğini azaltan üç neden vardır. Birincisi, hükümet uzun dönemde ülkenin üretken kapasitesini artırmak yerine acil ve görünür sonuçlar veren hızlı ekonomik büyümeyi tercih etmiştir, II. olarak, özellikle Başbakan devletçilik ile ilişkili ekonomik planlamaya sıcak bakmamıştır. Bu nedenle yatırımlar 1958'e kadar koordinesiz olarak devam etmiştir. Son olarak, yatırım kararları genellikle politik süreç ile belirlendiğinden bazıları ekonomik olarak etkin olmayan yerlere veya yanlış sektörlerle yapılmıştır (Erdem vd., 2009: 53).

Ülkeyi imar etmek için gerekli sermayenin dışarıdan geleceği ve Türkiye'nin hemen gelişmiş dünyanın saflarına katılacağı umuluyordu. "Hiçbir milli ekonomi," diye ilân ediyordu Menderes, "yabancı sermaye olmadan gelişmemiştir. Bu nedenle, Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'nu meclisten geçirmeyi vatanseverlik vazifemiz olarak görüyoruz." DP'liler, Avrupa'nın yoğun Amerikan yardımı ve yatırımıyla gerçekleştirdiği ekonomik düzelmeye kanmışlardır. Safça, aynı sürecin Türkiye'de de gerçekleşeceğine ve sanayileşmenin ve ekonomik kalkınmanın acı yanlarından sakınabileceklerine inanmışlardır. Türkiye'nin ekonomik ilerlemesinin yavaş yavaş güçlü bir temel yaratma sürecine değil, yan etkileri ülkenin bütün ekonomik yaşamını hemen kısaca alacak olan ekonominin belli temel sektörlerinin büyümesine bağlı olduğuna inanmışlardır (Ahmad, 2010: 171-72).

Bütün teşviklere ve ödünlere karşın, yabancı yatırım düş kırıklığı yaratacak derecede düşük, Türkiye'nin kalkınması sorununa herhangi bir katkı sağlamaya yetersiz kalmıştır. Ne ülkenin kaynaklarını geliştirip işletmek için gerekli sermayeyi sağlamış, ne de artan işsizliği hafifletmek için istihdam yaratmıştır. Yine de, Türk sanayiindeki yabancı sermayenin etkisi, yatırılan sermaye miktarıyla bütünüyle orantısızdır. Yerli kapitalizmin daha güçlü ve daha gelişmiş yabancı ortaklar tarafından engellenmesiyle sonuçlanan, yabancı ve yerli girişimciler arasında ortaklık döneminin başlangıcı olmuştur. Ulusal bir

Türk sanayii geliştirmek fiilen olanaksız hale gelmiş, fakat ancak 1960'larda bu anlaşılmaya başlanmıştır (Ahmad, 2010: 172).

1.3.3 Cumhuriyet Döneminin (1923-1960) Genel Değerlendirmesi

Kapitalizm öncesi sosyal bir biçimden beslenen Osmanlı Devleti'nin külleri üzerine kurulan Cumhuriyet rejimi, tarihsel bir sürekliliğin izini sürmüş, sınıfsal bir toplumun altyapısını oluşturacak kurumları, devletçilik politikasıyla uygulamaya koymuştur. Bu bağlamda, Türkiye'nin sosyal gerçekliği içinde burjuva sınıfının realitesini ortaya koyabilmek için öncelikle ekonomik ilişkilerin tarihsel ve sosyolojik bir analizi yapılmalıdır. Bu açıdan Türkiye'de burjuva sınıfının sosyal profiline ilişkin şu tespitler öne sürülebilir: (Duman, 2007: 35).

Türkiye'de burjuvazi sınıfı, Cumhuriyet dönemi öncesi Osmanlı Devleti'nin geç sosyal, ekonomik ve politik yapısı üzerinden şekillenmiştir. Osmanlı'da burjuvazi sınıfını, gayrimüslimler (Ermeni, Yahudi, Rumlar) teşkil ederken, Cumhuriyet döneminde, bunların yerine devlet kökenli milli bir burjuvazi oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu türevi sınıf, çikarsal ilişkilerin devamı için iktidarla sürekli organik bir ilişki içinde bulunma ihtiyacı hissetmiştir (Duman, 2007: 35).

Gerek Osmanlı, gerekse de Cumhuriyet dönemindeki iktidar seçkinleri, kendi varlıklarından bağımsız gelişebilecek her türlü sivil oluşumlara karşı durduğundan, devletin dışında özerk bir girişimci sınıfın yani burjuvazinin ortaya çıkmasını engellemişlerdir. Böylece Osmanlı'nın idari, mali ve siyasi yapısının dayanağını oluşturan "miri toprak rejimi" sayesinde merkezi suç hinterlandı dışında gelişebilecek özerk yapılara engel olunmuştur. Cumhuriyet yönetimi ise, var olmayan ama var kılınmak istenen yeni bir iktisat sınıfını yine merkezi hegemonyanın hinterlandı içinde kalarak oluşturmaya çalışmıştır (Duman, 2007: 39).

Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi Cumhuriyet Türkiye'sinde de devlet kültürü dışında gelişebilecek sivil oluşumlara sempatiyle bakılmamıştır. Bu durum, merkezin egemenliğinde kurulan ilişkilerin dışında gelişebilecek özerk alanların ortaya çıkmasını engellemiştir. İktidarın merkez esaslı ilişkilerinden kurtulabilen gruplar ise çareyi ülkeyi

terk etmekte bulmuşlar. Çünkü Türk siyasal hayatında merkezi iktidar, reaya ve tebaasına yaşam hakkını bahşeden ve aynı zamanda yaşam alanını sınırlayan tek ve belirleyici güç olmuştur (Duman, 2007: 39).

İktidar odağı dışında devletle toplum arasında "ara yapıların" ve "sivil alanların" oluşturulamamış olması da Osmanlı Devleti'nde milli burjuvazinin gelişmesi önündeki en büyük engeli teşkil etmiştir. Aslında devlet, saray-bürokrasisi egemenliğini sürdürebilmek için, kendisinden bağımsız gelişebilecek her unsuru ezerken, sadece gelişebilecek bir burjuvaziye engellememiş, aynı zamanda o burjuvazinin topluma kazandıracığı sanayileşmeyi ve teknolojiyi de öldürmüştür. Hâlbuki Avrupa'da gerçekleşen sermaye birikimi, hem sivil bir toplumun ortaya çıkmasına hem de sanayileşmenin nimetlerinden yararlanan sosyal bir devletin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Aynı şekilde, ticaret burjuvazisi bir yanda siyasal iktidarın tahakkümünü sınırlarken, diğer yanda bağımsız ticaret merkezlerinin ortaya çıkmasına da öncülük etmiştir. Oysa Osmanlı'da devlet-bürokrasi ve saray çevresi, iktisadi birikime ve artı değere el koyarak bağımsız burjuvazi sınıfının ortaya çıkmasına müsaade etmemiştir. Bu yöndeki girişimlere sert askeri müdahalelerle set çekilmiştir (Duman, 2007: 39).

Cumhuriyet, Osmanlı'dan devraldığı bu mirası, yani geleneksel idari ve kurumsal yapıyı aynen koruyarak, "merkezi iktidar anlayışını" daha katı biçimde uygulamıştır. Batı'da burjuvazi sınıfı devletin çabaları sonucu ortaya çıkmamıştır. Batı'da burjuvazi sınıfı oluşurken ekonomik unsurlar ağır basarken Türkiye'de siyasi unsurlar daha hâkim olmuştur. Bu durum doğal olarak, temel üretim aracı olan toprakta özel mülkiyeti dışlayan bir sahiplenme biçimini zorunlu kılmıştır. Bugün, Anadolu burjuvazisinden söz edilememesinin en önemli nedeni de özel mülkiyete dayanan bir toprak rejiminin oluşturulamamış olmasıdır. Gerçekten de gerek Osmanlı, gerekse de Cumhuriyet döneminde uygulanan tarım politikalarında özel mülkiyet yok sayılmıştır. Devlet, her şeyin mutlak sahibi olduğu gibi tarım arazilerinin ve toprak mülkiyetinin de sahibi sıfatıyla hareket etmiştir. Tek parti döneminde Aşar vergisinin kaldırılması sonrasında gündeme gelen toprak reformu meselesinde milletvekilleri arasında ciddi tartışmalar yaşanmıştır. Çünkü burada köylüye verilecek toprak, toprak ağalarının hâkimiyetini ve gelirlerini daraltacaktır (Duman, 2007: 40).

Özerk bir burjuvazi sınıfı ve farklılaşmamış bir sosyal yapının otoriter kültürüne sahip Osmanlı Devleti'nde toprak mülkiyetinin bizzat devlet tekelinde kalması ve bu tekelin Cumhuriyet döneminde de devam etmesi, geniş topraklara sahip yerel otoritelerin (Ağa, eşraf, milletvekili) gücünü artırmıştır. Dolayısıyla özel mülkiyeti dışlayan bir politik sürecin getirdiği oligarşi düzeninden en çok nemalanan sınıfların başında hem devlet bürokrasisi (asker-sivil) hem de yöresel güçler gelmiştir (Duman, 2007: 40).

Türkiye'de ulus devletin kurucu kadroları, güçlerini burjuva sınıftan değil, göbek bağıyla bağlandıkları bürokratik devlet geleneğinden almışlardır. Çünkü Türkiye'de burjuva devlet, burjuva toplumundan önce doğmuştur. Bununla birlikte geç modernleşen ülkelerde milli bir ekonomi yaratmayı hedefleyen devletçilik politikası, Türkiye'de devleti kurtarmak suretiyle mevcut düzeni devam ettirmek şeklinde anlaşılmıştır (Duman, 2007: 41).

Cumhuriyetçi elitler, Türk burjuvazisini desteklemek ve böylece devletten beslenen bürokrat, sivil asker sınıfının çıkarını garanti altına almak için devletçilik politikasını bir araç olarak kullanmışlardır. Tekelci kapitalizmin çıkarıyla da örtüşen bu politika sonucu Türkiye'de kaba hatlarıyla üç farklı mülkiyet -Batı ve Güney Anadolu ve İç Anadolu'nun bazı kesimlerinde kapitalist mülkiyet, Orta ve Kuzey Anadolu'nun bazı kesimlerinde küçük özel mülkiyet ile Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da da feodal mülkiyet biçimi oluşmuştur (Duman, 2007: 42).

Türkiye'de milli burjuva yaratma projesi, sanıldığı gibi milli sermayeyi artıran, özel teşebbüsü harekete geçiren ve ulusal kökenli ekonomik bir düzenin alt yapısını oluşturan kamusal hedeflerden ziyade, asker ve sivil bürokrasisinin egemenliklerini kökleştirecek türden özel girişimler içerdiği görülecektir. Nitekim devletçilik ilkesi adı altında yapılan uygulamalar aslında bu hedefi amaçlamıştır (Duman, 2007: 43).

Geç modernleşen ülkeler, özel girişimi harekete geçirmek ve milli bir ekonomi anlayışı oluşturmak için devlet güdümlü politikalara başvurmuşlardır. Ancak bu durum, anlık bir önlem olarak görülmüştür. Özel sermaye geliştikten sonra devlet esas alanına (yasama, yürütme, yargı) çekilerek ekonomik faaliyetleri liberal ekonominin işleyişine bırakmıştır. Nitekim geç modernleşen Almanya, İtalya ve Japonya'da süreç böyle

işlemiştir. Özellikle Almanya II. Dünya Savaşı'ndan sonra yerle bir olan ekonomisini ayağa kaldırmak için Listçi milli ekonomi politikasını, anti-liberal ve himayeye dayalı devlet merkezli bir ekonomik seferberliğe girişmiştir. Benzer biçimde gerek İtalya'da, gerekse de Japonya'da özellikle Meji dönemindeki uygulamalar, devletin ekonomiye olan müdahalesini anlaşılır kılmaktadır. Ancak yukarıda da değinmeye çalışıldığı gibi bu müdahaleler milli burjuvaziyi yaratmakla sona eren bir ara dönem uygulaması olmuş, sonrasında devlet ekonomiden çekilmiştir (Duman, 2007: 43).

İKİNCİ BÖLÜM

2. MİLLİ BURJUVAZİNİN GİRİŞİMCİ TİPOLOJİSİ OLARAK NURİ DEMİRAĞ: İKTİSADİ VE SİYASİ FAALİYETLERİ

Türkiye'nin yetiştirdiği en büyük girişimcilerden olan Nuri Demirağ'ın hayatı ibretlik olaylarla doludur. O hem Osmanlı'nın en sancılı dönemlerinde yaşamış hem de Türkiye'nin kalkınmak için çabaladığı bir dönemde, yani yine sancılı bir süreçte yatırımlara girişmiş cesur ve vatanperver bir girişimcidir. O'nun yaşam hikâyesi Cumhuriyet'ten önceki dönem, Atatürk ve İnönü-Menderes dönemleri olmak üzere üçe ayrılabilir.

2.1 Cumhuriyet Öncesi Nuri Demirağ

Anane halinde intikal eden rivayetlere göre Mengücek Han Divriği'ye yerleşirken beraberinde dört aile getirmiştir ki; bunlardan biri, sonraları Mühürdarzadeler unvanını alan öz bir Türk ailesidir. Rivayete nazaran Divriği'nin okuryazarları, hep bu aileden türemiştir (Şakir, 1947: 12). Nuri Demirağ'ın babası Ömer Bey, Divriği Müstantikliği (Sorgu Hâkimi) görevini yapıyordu. Ömer Bey, Divriği'nin en ünlü ailelerinden Muratzadelerin torunu Ayşe Hanım ile evlendi. Bu evlilikten 1886 yılının mayıs ayının 7. günü Mehmet Nuri (Demirağ), ve 1889'da Abdurrahman Naci (Demirağ) dünyaya gelir. Aile reisi Ömer Bey, bir cinayetin tahkiki için gittiği bir köyde, mühim bir kaza geçirir. Haşarı attan müthiş bir çifte yer. Vakıa bu çifte darbesi, büyük bir felâketle neticelenmeden geçiştirilir. Fakat Ömer Bey esasen şeker hastalığına müptelâ olduğu için, açılan yarayı tedavi edip kapamaya imkân görülemez. O sırada vazife ile bulunduğu Yıldızeli'de 1889'da vefat eder (Şakir, 1947: 12).

Annesi 3 yaşındaki Mehmet Nuri ve 3 aylık Abdurrahman Naci'yi zor şartlarda yetiştirmeye çalışmıştır. Nuri'nin küçük kardeşi Abdurrahman Naci büyümeye başlamış, Annesinin senelerden beri yaptığı fedakârlık, tahammül derecesini aşmıştır. Ne hükümetin

bağladığı 90 kuruş aylık ve ne de birkaç dönüm tarlanın senelik geliri, ailenin ihtiyacını temine yeterli değildir. Aynı zamanda küçük Nuri epeyce büyümüş; idrak seviyesine gelmiştir. Annesinin senelerden beri çektiği üzüntüleri, mihnet ve meşakkatleri onun üzerinden alarak ailenin geçim mesuliyetlerini omuzlarına yüklenmeyi düşünmektedir. Fakat bu düşünceyi uygulamak için, Rüştüye (Orta Okul) mektebinde vekil öğretmenlikten alacağı maaş, yeterli değildir (Şakir, 1947: 21).

2.1.1 Nuri Demirağ'ın Memuriyet Hayatı

İşte o, tam bu düşüncelerle meşgul iken yani vekil öğretmen olma durumu ile meşgulken hiç beklenmeyen bir fırsat belirir. 1906 senesinde Ziraat Bankası'nda memura ihtiyaç görülerek bir müsabaka ilân edilir. İstikbalin Nuri Demirağ'ı, hayat mücadelesinde ilk başarısını bu işte gösterir. Hiç tereddüt etmeden müsabakaya girer ve başarılı olur. Ve bankanın Kangal ilçesindeki şubesine memur tayin edilir (Şakir, 1947: 21-22).

20 yaşında bir genç olarak yeni kurulan bir banka şubesinin başına geçmesi, basit bir olay değildir, imtihanda başarılı olduktan sonra, asıl aranılan mühim bir şart vardı ki o da emniyet ve itimat meselesi idi. Banka, binlerce lirasını rastgele bir kimseye, bahusus on yedi yaşında tecrübesiz bir gence emanet edemezdi... Fakat etti. Nuri Bey'in bu bankacılık memuriyeti, kendisine çok büyük faydalar temin eder. İlk defa karşılaştığı malî, ticarî ve iktisadî meseleler, ona âdeta ders verir (Şakir, 1947: 22).

O tarihte Ziraat Bankasının işleri ve idare sistemi, diğer devlet daireleriyle kıyas edilemeyecek derecede mükemmeldir. Nuri Bey; bankanın bu nazik ve hassas vaziyetini derhal kavramakta gecikmez. Ancak bankanın asıl müşterileri olan çiftçilere karşı güç gelen bazı formaliteleri vardır ki, Nuri Bey bunları beğenmezdi. O güçlükleri kolaylaştırmak için teşebbüslere girişir (Şakir, 1947: 22).

Bu teşebbüslerinden birisinin öyküsü 1909 yılında şu şekilde cereyan etmiştir: Koçgiri kazasının 380 pare köyünün, miktarı 172'yi geçen ambarı vardır. Kasabanın sokaklarında, evlerin saçakları altında yüzlerce köylü aç, sefil, perişan bir halde boynunu bükerek ölümü beklerken; o ambarlardaki binlerce kilo tahılı, fareler yemektedir. Nuri Bey işler acısı olan bu durum karşısında, Ziraat Bankası'na ait ambarlardaki sekizde bir hisseyi

halka tevzi edeceğim diye, köylere gider. 172 ambardaki tahılın tamamını miri fiyatı üzerinden, halka tevzi eder. Fakat bu hareket yolsuz görülerek, Nuri Bey aleyhinde derhal resmî takibat başlatılır. Hatta azli ve tutuklanması ihtimali bile vardır. Fakat pek açık olan hakikat karşısında, Nuri Bey'in aleyhindeki tahkikat derhal onun lehine bir şekil alır. Herhangi bir surette cezalandırılması şu tarafa dursun, aksine o insanî hareketi takdir ile karşılanır. Böylece Nuri Bey, Koçgiri'de halkın minnettarlığını kazanır (Şakir, 1947: 28).

II. Meşrutiyet ilan edilir ve ülkede çeşitli reformlara girilir. Bu reform alanlarından biri de Maliye'dir. Maliye Nezareti memur alımlarına başlar ve bu alımlarda Ziraat Bankası memurlarına öncelik verilir. Nuri Bey'de artık Koçgiri kazası tecrübesinden sonra ufkunu genişletecek yeni bir alana yönelme kararı alır ve 1911 yılında İstanbul'da memurluğa başlar. Maliye Nezareti, bu genç bankacıyı bir mîknatıs gibi çekmez. İlk defa olarak Hasköy Mal Müdürlüğü Yardımcılığına tayin edilir. Nuri Bey, vazife sandalyesine oturup ta işe başladığı dakikadan itibaren, maliye işlerinin ne feci vaziyette öldüğünü anlar! Birdenbire karşılaştığı kırtasiyecilik onu şaşırır. Bilhassa defter işlerinin karışıklığına hayretler eder (Şakir, 1947: 30).

Nuri Bey, Maliye'deki bu işler acısı duruma rağmen yılmaz, o dürüstlüğünü ve vazife adamı olduğunu yine gösterir. O zaman meşhur olan amirine dalkavukluk etmek, yanlış yapılan işe doğrudur demek gibi kötü bir haslete bürünmezdi. Buna binaen çok geçmeden terfian, 1 Eylül 1911'de tahsilât tetkik memurluğuna bilâhare 12 Nisan 1912'de de Beyoğlu Gelirler Kalemi İşlemleri memurluğuna tayin edilir. Vazife mühimdir. En kalabalık ve gürültülü muhitte, bin bir türlü işlem takip edilecek, bunlar hakkında kanunî hükümler ve kararlar verilecektir (Şakir, 1947: 31-32).

Bu esnada Beyoğlu'ndaki meşhur Taksim Kışlası ve yine meşhur Talimhane Meydanı satışa çıkarılır. Bu yerler ederinin çok altında bir fiyatla yabancı bir şirkete verilmek istenir. Nuri Bey bu durumdan haberdar olunca buraları sattırmamayı milli bir dava edinir. Fakat ne çare ki üst makamlar çoktan kararını vermiştir. Nuri Bey, bu meseleyle çok meşgul olunca onu başka bir göreve verirler ve yerine getirilen memur sözleşmeyi onaylayarak satış işlemi tereyağından kıl çeker gibi gerçekleştirilir (Şakir, 1947: 34).

Nuri Bey, hayat programını tamamıyla tespit etmiştir. Resmî işinden boş kalan zamanını, tamamıyla ilmî tetkik ve araştırmalara ayırmaktadır. Bir taraftan, yeni tesis edilen Maliye Mekteb-i Âli'sine devam ediyor, meslekî bilgilerini artırmaktadır. Diğer taraftan da Darülfünun namına verilen konferansları hiç kaçırmadan takip ederek genel kültür bilgisini artırmaktadır. Nitekim öteden beri tarih, edebiyat ve felsefeye çok müsaittir. Konferanslar, onun bu istidatlarını da inkişaf ettirmiştir. Hiç bir fırsatı kaçırmadan, umumî kütüphaneleri dolaşır. Hoşuna giden mevzulara dair eski kitapları gözden geçirir, küçük cep defterlerine notlar alır ve bu notları büyük bir dikkat ve özenle saklardı (Şakir, 1947: 34-35).

Nuri Bey bir taraftan eski tarihlerimiz üzerinde inceden inceye tetkikler yaparken, diğer taraftan da klâsik edebiyatımıza büyük bir kıymet ve ehemmiyet verir, Fuzuli'yi, âdeta ezberlerdi. Divan edebiyatının en nefis parçalarını, hafızasına işlerdi. Yine bu arada, felsefe ile meşgul olmayı unutmamış; son devrin bütün edebî mecmualarını da gözden geçirirdi (Şakir, 1947: 34-35).

I. Dünya Harbi, yenilgiyle neticelenir. Ve bunu fırsatbilen yabancı unsurlara da, büyük bir şımarıklık gelir. Vatanperver Türkler bir taraftan mağlûbiyetin verdiği üzüntüyle ızdırap çekerler, diğer taraftan da şımaran unsurların yaptıkları tahrik edici küstahlıklardan içleri kan ağlardı. Bu muzdarip vatanperverlerin arasında, maliye şubeleri müfettişi Nuri Bey de vardır. Milletinin hürriyet ve istiklâlini her varlıktan üstün bilen bu öz Türk evlâdının kalbinde de derin bir yara açılır (Şakir, 1947: 38).

Beyoğlu ve Galata cihetlerinde, millî gururu rencide edici hâdiseler arttıkça artmaktaydı. Bütün hassas Türkler gibi, Nuri Bey de bu facialarla karşılaşmaktan çekinir; o taraflara ayak basmak istemezdi. Lâkin bir gün, bir meselenin tahkiki için Tatavla Mali şubesine gider. O tarihte Beyoğlu şerirlerinin en çılginca küstahlık merkezini, Tatavla teşkil etmektedir. Galata köprüsünden geçmek istemeyen Nuri Bey, bu vazifeyi ifa etmek için nefisini son derece zorlar, büyük bir fedakârlık gösterir. Fakat ne çare ki, korktuğu başına gelir. Tam maliye şubesinden çıkarken, etrafı beş kadar palikarya tarafından çevrilir. Başından fesi alınmak ve yerlere atılmak suretiyle, millî ve şahsî izzeti nefsi yaralanır. Nuri Bey, gerek bedeni kuvveti ve gerek cesareti itibariyle o küstahlara lâayık oldukları dersi verecek kudrettedir. Fakat kısa bir düşünce geçirir. Birkaç palikaryayı

(Kabadayı Rum delikanlısı-Yunan) kaldırıp yere çalmasının Türkler aleyhinde fena neticelere sebebiyet vereceğine kanaat getirir; içi kan ağlayarak, sabır ve tahammül gösterir. Boynu bükük ve üzgün bir halde, ikametgâhına döner. (Şakir, 1947: 38).

Bu hâdise, içine işlemiştir. O geceyi derin ızdıraplar içinde geçirir. Ve şu kararı verir: *“Millî haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem.”*

Nuri Bey'in İstanbul'daki yaşantısı Osmanlı'nın son dönemine denk gelmektedir. Bu yıllar İTC'nin iktidar olduğu yıllardır ve I.Dünya Savaşı yıllarıdır. Osmanlı'nın çöküş sürecinde yükselen milliyetçi karşı çıkıştan Nuri Bey'de etkilenir. Nuri Bey, yabancı sermayeye ve emperyalist ülkelere karşı yürütülen kampanyalara, eylemlere öncülük etmiş ve katılmıştır. Osmanlı'nın dağılma sürecine karşı çıkışın Türk ve Müslüman milleti ve ekonomisi yaratarak önlenebileceği fikriyatı hem iktidardır hem de toplum içinde filizlenmektedir. Nuri Bey'in memurluktan istifası ve ticaret hayatına girişi tamamen o yıllarda ki azınlıklara karşı hissedilen düşünceleri yansıtmaktadır. Sınıf mücadelesinin bir nevi dini ve etnik ayrımcılık hali almasına iyi bir örnektir (Tuna, 2010: 27).

Her ne kadar memurlukta istifası tarafından ve kaynaklardan böyle açıklansa da, asıl neden başkadır. Savaş yıllarında gelir kaybına uğrayan grup, sivil memurlar olmuştur. Savaşın başlamasıyla memur maaşları %50 oranında azaltılmıştır. Savaş zamanı ise %20 gelir kayıplarına uğramışlardır. Gelir kaybına ilişkin bu gelişmenin yanı sıra İTC'nin yürüttüğü mili burjuvazi sınıfı oluşturma politikalarının sonucu geliştirilen Müslüman ve Türk girişimcileri desteklenmesi politikaları ve Müslüman ve Türklerin iş hayatına atılmasına yönelik kampanyalar Nuri Bey'in iş hayatına atılmasına neden olur (Tuna, 2010: 27-28). Bu görüş isabetli de olsa o yıllarda, zor koşullarda memurluk gibi değerli bir mesleği bırakıp ticarete atılması bile cesur ve vatanperver bir harekettir. Artık memurluktan istifade edip ticarete atılmaya karar veren Nuri Bey elindeki sınırlı servetiyle verimli bir yatırım alanı aramaktadır...

2.1.2 Nuri Demirağ'ın Girişimciliğe Başlaması

1918 yılında memurluktan istifa eden (<http://www.nuridemirag.com/hayathikayesi.asp>) Nuri Bey, ticaret hayatına atılmaya karar vermiştir. Aynı yıl, sigara kâğıdı üretimine girer. 3,5 yıl içinde gibi kısa bir süre içinde 252 lira ile başladığı ticaret hayatında 84 000 lira kazanmayı başarır. Nuri Bey, o yıllarda devletin izlediği milli ekonomi ve milli burjuvazi sınıfı oluşturma politikalarının sağladığı avantajların sonucu ticaret hayatına girer ve ciddi bir servet sahibi olur (Tuna, 2010: 28-29).

Yukarıda Nuri Bey'in sigara kâğıdı işine girişiminin özeti verilmiştir. Nuri Bey'in bu işe atılmasının arka planında neler yatmaktadır? Bu girişimin hikâyesi şöyledir:

Nuri Bey, piyasayı şöylece bir gözden geçirir ve sonra, kırtasiye ve sigara kâğıtçılığını gözüne kestirir Bu da, sebepsiz değildir. Vatandaş, adını taşıyan öyle bir takım sigara kâğıtçıları vardı ki bunlar, mütareke devrinin siyasî vaziyetlerini istismar ediyorlardır. Türklerin paralarını çekerek, mensup oldukları milletlerin komitacılarına gönderirler. Böylece, Türk paralarıyla alınan silâhlarla Türk milletinin masum sinisini delmeye çalışırlardı (Şakir, 1947: 40).

Bu sigara kâğıtlarına, türlü hayır müesseselerinin adı verilir. Falan hastanesi, Filan fakirler cemiyeti gibi namlar verilen bu sigara kâğıtları, Türkleri düşürmek için kurulmuş olan birer tuzaktan ibarettir. Hâlbuki onar paraya satılan bu sigara kâğıtlarının tuttuğu tutar, küçük görülecek bir rakam değildir. Bahusus, o on paralardan oluşan büyük tutarın maddî kuvvetin bir de manevî hedefi vardı ki, o daha büyük bir ehemmiyeti sahiptir. Nuri Bey, bu işin kazancından ziyade, manevî hedefine ehemmiyet verir. Hâsılatı hainane gayelere sarfedilen o sigara kâğıtlarıyla rekabete girişerek, Türk düşmanlarının maksatlarını bozmayı, millî bir gaye edinir (Şakir, 1947: 40).

Nuri Bey, bundan sonra ne yapacağını düşünürken bir gün Tahtakale'den geçtiği bir vakitte gözüne bir sigara kâğıdı ilaşişir. Bu kısacık yazıdaki sarf ve imla hatası, onu fena sinirlendirir. Kendi kendine "Eğer şu atölye benim olsaydı, hem sigara kâğıdının adında, hem de ilanında bir güzellik ve münasebet olurdu" der ve müteşebbislik için ilk

adımı atar (İnceöz, 1996). Nuri Bey, sigara kâğıdı üretimine para yatıran ilk Türk olur (Sakaoğlu, 2000: 70). Ketencilerde açtığı işyerinin iç duvarına "Satış peşin... Fiyat maktu... Pazarlık yok" yazdırır. Bu üç kural Nuri Bey'in ticaret anlayışının temeli olur. (Yalçın, 2009: 748). Sigara kâğıdı üretimine girmesinin ve mamule bu ismi vermesinin sebebi de manidardır; o sıralarda sigara kâğıdı üretimi azınlıkların elindedir ve ürettikleri sigara kâğıtlarına Osmanlı'nın hayır müesseselerinin adı verilerek, Türk'leri küçük düşürmek istemektedirler. Ve Türk'lerden kazandıkları paraları da mensup oldukları milletlerin örgütlerine göndererek, Türk'lere karşı silahlanmalarını sağlamaktadırlar. Bu yüzden Demirağ, bunlara karşı bir hareket olarak, tüm cesaretiyle bu işe girer (İnceöz, 1996).

Lâkin Nuri Beyin bu hareketi, piyasada derhal bir galeyana neden olur. Onun sigara kâğıtlarına karşı Türkler tarafından gösterilen rağbet, büyük kıskançlıklara sebebiyet verir. Bir kasırga dehşetiyle, entrikalı hücumlara geçilir... (Şakir, 1947: 44). Türküm demenin bile suç olduğu bu günlerde böyle bir girişim sigara kâğıdı imaline müthiş kızan Yunan İşgal Kuvvetleri Bursa, Biga ve daha birçok yerlerde ele geçirdikleri sandıklar dolusu "Türk Zaferlerini" yakarlar. (Deliorman, 1957: 10). Fakat Nuri Bey, bütün bunlara göğüs gerer. Münasebette bulunduğu perakendecilere karşı muamelesinde gösterdiği intizam ile her gün vaziyeti bir kat daha gelişir. Az bir zaman zarfında Türk Zaferi sigara kâğıdı Anadolu'ya da dağılır. Bu sayede, Nuri Beyin kazancı günden güne artar. Bu teşebbüsün üzerinden 3,5 sene geçip de büyük Türk zaferi tahakkuk ettiği zaman, 252 Lira kâğıt para ile işe başlamış olan Nuri Beyin elinde, tam 84 000 liralık büyük bir kazanç oluşur (Şakir, 1947: 44).

Sigara kâğıdı imali, Tütün İhisarı İdaresi'ne devredildiğinden bu alandan çekilmek zorunda kalır ve 1920 yılında, "Mühürdarzade Kantariye İthalat-İhracat Tütün Gümrüğü Şirketi" adıyla yeni bir iş yeri açar. Nuri Bey, İstiklal Harbi sonunda 84 000 TL servetle hatırı sayılır bir işadamdır (Yalçın, 2009: 747-748).

Nuri Demirağ'ın iş hayatının ikinci safhası kantariye, ithalât ve ihracat işleri ile başlar. Devletin sigara kâğıdını tekel hale sokması ile atıldığı bu işte Demirağ uzun durmaz. Onda bilhassa memleketi imar sahasında kalkındırmak ve sanayileşmeyi sağlamak arzusu vardır (Deliorman, 1957: 11).

2.2 Atatürk Dönemi'nde Nuri Demirağ

Bu dönemin tipik bir burjuvazisi olan Nuri Bey, sigara kâğıdı işini ticari faaliyeti açısından yeterli bulmamış, o dönem oldukça öne çıkan sektör olan dış ticaret işine girmiştir. Tam da 40. doğum gününde Tütün gümrüğünde Liman iskelesi caddesinde bir mağazada Kantariye, ithalat ve ihracat işine girmiştir (Tuna, 2010: 37). Bu işlerden hatırı sayılır bir miktarda kâr elde etmiştir. Fakat onun hayallerini memleketin bayındırlık ve imar alanında gelişmesi süslemekte ve bu alanlara yatırım yapmak istemektedir.

Bu dönemin sonlarına doğru artık Nuri Bey daha varlıklı bir girişimci haline gelecektir. Nitekim 1936 yılında Türkiye bütçesi 212 milyon TL iken onun servetinin 11 milyon TL olduğu dikkate alınırsa yıllık Türkiye bütçesinin yaklaşık % 5'i kadar bir servete sahip durumdadır. Hatta bir dönem "Nuri Demirağ kadar zengin" sözü meşhur olmuştur (Yalçın, 2009: 750).

Fakat o bu zenginliğine rağmen oldukça cömert ve vatanperver bir girişimci idi. Onun bu hususuna bir örnek aşağıdaki vakıfnamesinde kendisini gösterir.

2.2.1 Vakıfname

Nuri Bey, cemiyetten kazandığını yine cemiyetin yararına harcayan bir girişimcidir. Sigara kâğıdı ve ihracat-ithalat işlerinden elde ettiği hatırı sayılır bir serveti vardı. O, esasen milleti ve cemiyeti için çalışıyordu, insaniyete hizmet edebilmek için, yalnız servetini değil kıymetli gençliğini ve aziz hayatını da vakfediyordu. Bununla da yetinmeyerek, yaşadığı müddet zarfında yapmak isteyip de uygulamaya sokamadığı işlerin ölümünden sonra uygulamaya konulması çarelerini düşünüyordu. Ve bu hareketiyle de, ancak Türk asilzadelerine has olan bir âlicenaplık, bir cömertlik, bir tokgözlülük gösteriyordu... Nuri Bey'in hayatı incelenirken, üzerinde durulacak mühim noktalardan biri de budur, o, yazdığı üç beş satırlık bir vakıfname ile Türklerin ve Müslümanların en hayırlısı olan (Sahib-ül-hayrat velhasenat) ların mazhar oldukları hürmete ve saygıya hak kazanıyor, aynı zamanda, ölümsüz bir ismin de sahibi oluyordu (Şakir, 1947: 47). O meşhur vakıfnamesi 7 Mayıs 1925 tarihlidir ve şöyledir:

*“Mevcut ve ömrümün sonuna kadar mesaimden hasıl olacak serveti şahsiyemden aile ve evlâtlarımın orta halde maişetlerine kifayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin eyleyecek miktar çıkarıldıktan sonra hali hayatımda yapmağa muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücuda getirilmek ve idame ettirilmek şartıyla, serveti zatiyemi vakfettim.”**

2.2.2 Demiryolu İmtiyazı İşi

Devletçi dönemde girişimci yaratılmasında müteahhitliğin özel bir önemi bulunmaktadır. Devletin sermayeye kaynak aktarımının en güvenli yolu olmuştur. Girişimciler için sermaye birikiminin sağlanması açısından çok önemlidir (Tuna, 2010: 40).

Cumhuriyet öncesinde demiryolları hatları, ağaç dalları şeklinde açık sistemlerdi. Her ağaç dalı belli bir gücün ekonomik çıkar alanını oluştuyordu. Ağaç dalı şeklindeki demiryolu ağı, ülke içi pazarın bütünleşmesinden çok parçalanmasına yol açıyordu. Türkiye Cumhuriyeti, başkent olarak ülkenin ortasındaki Ankara’yı seçmekle, demiryolu hatlarının şeklini de ağaç dalları şeklinden, ağ biçimine dönüştürmeyi hedeflemişti (Dervişoğlu, 2010: 87). Böylelikle demiryolları yapımı için ihaleler açılmış oldu. Nuri Bey’de bundan en çok istifade eden girişimcilerdendir.

Nuri Bey’i Nuri Demirağ yapan girişim, demiryolu imtiyazını alma işiydi. Bu ve buna benzer müteahhitlik işleriyle hatırı sayılır bir servet elde etmiş, Atatürk döneminin en zengin işadamı olmuştur. Onun bu girişimlerini aydınlatmaya çalışırken benzer işleri yapan ama belli bir noktadan sonra farklı alanlara yönelen Vehbi Koç’un hikâyesinden bahsetmek, hem bu dönemi anlamak için faydalı olacak hem de Nuri Bey’in farkını ortaya koymak açısından önemli ipuçları verecektir (Tuna, 2010: 41).

Vehbi Koç, 1917 yılında bakkal dükkânı ile başlayan ticari yaşamında, Ankara'dan ayrılan gayrimüslim tüccarların rekabetinden kurtulması, Ankara'nın başkent olması, hızlanan inşaat ve taahhütler Koç'un kaderini değiştirmiştir. Bu süreçte Koç'un taahhüt işleri TBMM'nin çatısının aktarılması için satılan Marsilya kiremitleri tedariki ile başlamıştır. Vehbi Koç, 1932 yılında kaba inşaatı biten Ankara Numune Hastanesi'nin ince

* Bakınız: Ekler 3.

inşaat, elektrik ve asansör yapım işlerini alarak müteahhitlik işlerine girmiştir. Ancak Sağlık Bakanlığı işin alım koşullarında yabancı ortak şartı koşmuştur. Koç bu durumda Alman firması ile ortaklık yapmış ve Cumhuriyet'in 10. yılında hastanenin açılışını gerçekleştirmiştir. Koç'un müteahhitlik işlerine girişi zamanla olmuştur. Öncelikle inşaat malzemeleri satışı ile başlamış ve müteahhitliklerle ilişkilerini geliştirmiştir. Bu süreçte güvenilir müteahhitlerle ortaklık yaparak ihaleler almıştır. Elazığ-Palu Demiryolu hattının ihalesini Haydar Emre ile Ziya ve Cemil Arıdurdu'nun Haymil şirketi ile almıştır (Tuna, 2010: 41).

Vehbi Koç, anılarında aktardığı gibi yüksek kârlarla devlete yapmış olduğu müteahhitlik işleri ile sermaye birikimini gerçekleştirmiştir. Bundan sonra da yine anılarında anlattığı gibi güvenli alanlara güvenli ortaklarla özellikle yabancı sermaye ile yatırımlar yapmıştır. Standart Oil (bugünkü Mobil) temsilciliği, General Elektrik ortaklığı, Demir Boru Fabrikası, Ankara Oksijen Fabrikası, General Elektrik Ampul Fabrikası gibi. Bu yatırımların özellikleri yabancı sermaye temsilciliği, bayiliği ve azınlıklarla birlikte açılan fabrikalardır. Belki de bu yönüyle Vehbi Koç'un hikâyesi Nuri Demirağ'ın hikâyesinden ayrılmaktadır. Her ikisi de müteahhitlik işleri ile sermaye birikimlerini yapmış, ancak Koç güvenli alanlar ve güvenli ortaklar ile işlerini geliştirmiştir. Nuri Demirağ ise bağımsız olarak yabancı ortaklık ve temsilcilik gibi işbirlikleri dışında zor bir sektör seçerek ağır sanayi olan uçak sanayi işine yatırım yapmıştır (Tuna, 2010: 41-42).

Nuri Bey'in servetini asıl artıran girişim, demiryolu yapımı imtiyazını almasıdır. Bu sebeple Vehbi Koç'un girişimciliği ile benzeyen yönleri olur. Fakat aralarındaki fark zamanla ortaya çıkar. Nuri Bey, demiryolları imtiyazını alır ve bu işte başarılı olur. Zaten soyadını (Demirağ) da bu girişimde gösterdiği başarıdan ötürü 1934 yılında Soyadı Kanunu ile Atatürk vermiştir. Bu onun için çok büyük bir onur olmuştur (http://old.celebi.com.tr/pdf/sayi20/07_portre.pdf), (Dervioğlu, 2010: 185).

Nuri Bey'in demiryolları işine girmesi de tesadüf değildir. Demiryollarının devletleştirilmesiyle birlikte Samsun-Sivas demiryolunu yapan Fransız Reji Jenaral şirketi, işi yarım bırakıp gitmiştir. Demiryolu yapımı hususunda kararını verir vermez o zaman tapu dairesinde mühendislik yapan ve bütün tahsilini bizzat kendisinin yaptırdığı küçük kardeşi Abdurrahman Naci'yi de işinden alarak yanına aldı ve böylece iki kardeş ilk iş

olarak Samsun-Sivas yolunun 7 km'lik kısmını 210.000 TL'na taahhüt ettiler (Deliorman, 1957: 15-16), (Tuna, 2010: 37).

Genç cumhuriyetin en büyük demiryolları imar işini; Samsun-Erzurum, Sivas-Erzurum ve Afyon-Dinar hattı ihalelerini, yabancıların verdiği fiyatların dörtte birini vererek aldı. Sivas-Erzurum arasındaki demiryolunu, bölge çok dağlık ve kayalık olmasına ve birçok noktada dağları balyoz ve çekiçlerle delerek tünel açmak zorunda kalmalarına rağmen, 1 yıl gibi kısa bir zamanda tamamladı. Demiryolu işçilerinin bile "Biz bunu yapamayacağız. Demir alaşımli kayaları kırmak çok zor" dediği zamanlarda Nuri Bey, "Her balyozda fındık kadar taş kırabilerseniz de, inşaata devam edeceksiniz" diyerek kesin talimatını verdi. (http://old.celebi.com.tr/pdf/sayi20/07_portre.pdf).

Bir tecrübe mahiyetinde olan bu ilk işte bile Nuri Bey devlete herkesten daha uygun tekliflerde bulunmuş ve işi en az kazançla yapmayı kabul etmişti. Samsun - Sivas hattı Nuri Bey'in imarcılık vasfında yepyeni bir çığır açmıştı. Maddî ihtirastan uzak ve sadece memleket aşkı ile hareket etmekte olması rakipleri arasında kendisine ayrı bir üstünlük sağlamakta idi. Bu sayede kısa bir zamanda Anadolu'nun en arızalı kısımlarında 1012,5 km demiryolu inşa ederek büyük başarı sağladı. Bundan başka başta Karabük ve Merinos olmak üzere hemen hemen bütün devlet fabrikalarını inşa eden de odur (Deliorman, 1957: 15-16).

Hemen her ihalede en düşük fiyat ondan gelir. Hele bir işi yabancıya bırakmamak konusu karşısında kaldığı zaman tekliflerde şaşırtacak derecede indirimler yapar. Bir defasında 12 milyon TL kadar büyük bir rakamdır. Nuri Demirağ'ın sadece memleketi faydalandırmak için gayet ucuza kabul ettiği bu işlerin hiçbirisinde en ufak bir hile veya şişirmecilik olmamıştır. Eserleri bugüne kadar sapaşğlam ve ayaktaadır (Deliorman, 1957: 18). Bu hususta onun bu güzel vasıflarını anlatan ifadeler aşağıda öz olarak sunulmuştur:

Para hususunda milyonlara sahip olduğu, fakat servetini küplere doldurup hesabını yapacak ve arttığını görmekle zevk alacak bir yaratılışta olmadığı, onun nazarında servetin, milletin bir emaneti olduğunu, ancak servetin millet emrinde, millet işlerinde kullanılması gerekir. O, servetini bu yolda kullanabildikçe mesut olmuş; istediği nispette hizmetten mahrum kaldığı zaman üzüntü duymuştur. Sivas-Erzurum hattında kazandığı milyonlarla

değil, ecnebi şirketlerin teklif ettikleri fiyatlardan kırdığı ve devlete kazandırdığı milyonlarla övünmektedir (Deliorman, 1957: 26).

Nuri Demirağ'ın demiryolu yapımı sonucunda ülkeye sağladığı temel faydaları Dervişoğlu (2010: 185) özetle şöyle belirtmiştir:

Demirağ'ın döşediği hatlar, Türkiye ekonomisinin can damarları olmuş, müreffeh Türkiye'nin sanayi arterlerinin oluşması onun demiryolu müteahhitliği döneminde olmuştur. Müteahhitlik hizmetlerini üstlendiği üç önemli demiryolu hattı vardır. Bunlardan birincisi olan Irmak-Filyos demiryolu hattının diğer adı 'kömür yolu'dur. Ankara yakınından Zonguldak havzasıyla ülkenin kömür yatakları arasındaki bağlantısıyla ekonominin enerji ihtiyacını karşılamaya matuftur. İkinci önemli proje Sivas-Erzurum demiryolu, Divriği madenlerinin işletmeye açılmasıyla demiryolu hattı gerçek işlevine kavuşmuştur. Üçüncü yol, 'bakır yolu', Fevzipaşa-Diyarbakır hattı, Ergani bakır işletmelerinin ekonomiye kazandırılmasını amaçlamıştır.

2.2.3 Keban Barajı Projesi

Nuri Demirağ'ın ileriye görme özelliği hakkında en ufak bir bilgi vermek için 1957 yılında devletin inşasına çalıştığı birçok baraj ve tesislerin ikmal işine onun en az 24 sene evvel el attığını söylemek yeterlidir. Keban Barajı, Demirağ'ın 1933 yılında büyük endüstri şehri Divriği'ye enerji kaynağı olarak ele aldığı başlıca proje idi. (Deliorman, 1957: 48).

Demirağ, Boğaziçi'nde yapılacak diğer köprülerin de hariçten malzeme getirilmemek suretiyle de yapılmasının mümkün olduğunu iddia etmektedir ve şöyle demektedir: (Deliorman, 1957: 98,100).

“Bunları inşa için belli başlı lüzumlu maddeler meyanında olan çelik, saç, kablo ve saire gibi maddeler memleketimizin çok zengin yeraltı hazineleri halinde mevcuttur. Nitekim bir tarihte Sivas- Erzurum ve Çetinkaya-Malatya demiryolunu yaparken, Fırat'la Murat'ın birleştiği noktadan itibaren en büyük nehrimiz olan kısmın önüne bir baraj yapmak suretiyle 800 000 kilovat elektrik istihsal edilebileceğini, kilovatının da takriben 20 paraya mal olacağını ve bu suretle pek ucuzca gelecek muazzam enerji kuvvetiyle, Keban'da şimdiye kadar bulunabilen Volfram da dâhil 13 çeşit

kıymetli madenlerin ve Divriği'de bulup imtiyazını da ruhsatnamelerini de aldığım başta demir olmak üzere, 19 tür madenleri işletmek ve yüksek fırınlar tesisleriyle eritip ırmak gibi akıtmak, sonra haddehane ve dökümhanelerden geçirerek tepkili motordan tutun, uçak, tank, kamyon ve saire gibi muhtaç olduğumuz her şeyi kendimiz şahsî teşebbüsle, yapabileceğimizi anlatmışım. Şahsî teşebbüsün vücuda getireceği fabrika ve tesislerin, sac ve profil demirleri gibi şeyleri, kilosunu 5 kuruşa mal edebileceklerini ve nakliyesiyle beraber, bunların işlenecek yerlerin kapılarının önünde 10 kuruşa mal olacağını da tespit etmişim.”

Demirağ, bunların hayal mahsulü rakamlar olmadığını, her şeyin uzmanlarca derin inceleme ve araştırmalar sonucunda tespit edildiğini söylemektedir.

Yine Demirağ, O zaman (1933), bilhassa Şark vilâyetlerimizin can damarlarını oluşturan Fırat ve Murat nehirlerinin bulunduğu geniş şosenin etrafının modern şehirler ve köylerle bezeneceğini ve yalnız 30 milyon tonu bulacak demir, çelik üretiminden arta kalanının ihracından da memlekete senede 3,5 milyar liralık döviz temin edilmiş olacağını beyan etmekte ve davasının bu olduğunu belirtmekteydi. Fakat durumunu kimseye anlatamadığından yakındığını söylemekteydi. “Şimdi (1957) memnuniyetle görüyorum ki; Keban Barajının etüt projesi için 500 000 TL tahsisat ayrılmak ve sondajla etüt ihalesi yapılmak suretiyle, bu iş geç de olsa kısmen ele alınmıştır” (Deliorman, 1957: 100-101). Fakat Keban Barajı projesinin gerçekleştirilmesi, TBMM gündemine ancak 1966 yılında alınabilmiştir (Nuri Demirağ'ın Vizyonerliği, 2011: 3).

2.2.4 Boğaz Köprüsü Projesi

Nuri Demirağ'ın memleketin endüstrileşmesi sahasındaki geleceği görme vasfına ve büyüklüğüne canlı bir örnek oluşturan asma köprü de bu arada bahse değer bir projedir. Bilindiği gibi Boğaz ağzında Sirkeci-Haydarpaşa arasında Avrupa ve Asya'yı birbirlerine bağlayacak bir asma köprü inşasını ilk düşünen Nuri Demirağ'dır (Deliorman, 1957: 58). Fakat ilk proje II. Abdülhamit Han tarafından yaptırılan bir projedir ki bu tarihimizde gereken değerini alamamıştır. O proje de Sultan II. Abdülhamit Han'ın Anadolu ve Rumeli yakasını birbirine bağlayacak iki köprü ile denizin içinden geçecek bir tüp geçit için çalışmalar yaptırdığı projedir. Bu projede denizaltından tüp geçit için Amerikalı mühendis Frederik E. Strom'a proje hazırlatıldı. Bu projede tünel, Sarayburnu'ndan Üsküdar-Salacak'a bağlanıyordu. 16 büyük sütun üzerinde inşa edilecek olan tünelde küçük bir tren

işleyecekti. Fakat Sultan Abdülhamit Han tahttan indirilince bu proje de yarıda kaldı. (Çamlıca, 2007: 5). Demirağ'ın köprü projesinin teknik olarak daha iyi anlaşılabilmesi için bu projenin ayrıntılarının da bilinmesi gerekir. Buna göre:

Sultan II. Abdülhamit Han zamanında, İstanbul Boğazı'nın, Sarayburnu-Üsküdar ve Rumeli Hisarı-Kandilli arasında olmak üzere iki köprü ile bağlanması projesi yapılmıştır. Fransız inşaat mühendisi F. Arnodin'e 1900 yılında çizdirilen projede köprülerin, Eyfel Kulesi'nin yapıldığı çelik teknolojisiyle yapılması hedeflenmiştir. Sarayburnu-Üsküdar arasındaki aktarma köprüünün iki kara tarafından ayakları arasındaki mesafe 1700 m'dir. Projede 5 ayak üzerine kurulması planlanan köprüünün orta ayağının 32 m derinlikteki deniz tabanına oturtulması planlanmıştır. Denizden yüksekliği 50 m olan köprüünün altından asılacak teleferiklerle vagonların taşınması hedeflenmiştir (Çamlıca, 2007: 9)

Rumeli Hisarı-Kandilli arasında yapılması planlanan köprü ise ilgili vesikasında "Cisr-i Hamîdî" (Hamîdiye Köprüsü) olarak isimlendirilmiş sabit bir köprüdür. Projede istasyonların Bakırköy ve Bostancı'ya kurulması, böylece demiryolunun şehrin dışından geçmesi planlanmaktadır. Boğaziçi'nde yapılacak olan bu köprü aynı zamanda Bağdat demiryolu hattına da bağlanacaktır. Bu köprüde yani Cisr-i Hamîdî'de tren, araba ve yayaların geçmesine mahsus yollar ve basamaklar bulunmaktadır. Köprü bu şekilde Anadolu ve Rumeli yakalarını birbirine bağlayacaktır. Bu köprü ile de mesela Medine'den trene binildiğinde Viyana'da trenden inmek mümkün olacaktır (Çamlıca, 2007: 9-10).*

Görüldüğü üzere II. Abdülhamit Han, henüz 20. yüzyılın başında hem tüp geçit hem de boğaza 2 tane köprü yapılması için çabalar sarfetmiş, projeler çizdirmiş fakat; onun da projeleri netice veremedi, aynı şekilde Nuri Demirağ vakasında da görüleceği üzere kendisini devletle bütünleştiren, eklemeleştiren kişilerce ve dış mihraklarca sonlanmıştır.

Demirağ'ın yaptırdığı Boğaz Köprüsü Projesine tekrar dönülecek olursa, Nuri Demirağ, medeniyetin faydalı semerelerinden nasıl yararlanabiliriz? düşüncesiyle Batılı ülkeleri mühendisleriyle gezip büyük çaplı incelemelerde bulunurdu. Gezdiği yerlerde en çok dikkatini çeken şeylerden birisi, her su kanalının, boğazın, nehrin üzerinde en az bir iki

* Bakınız: Ekler 10-11-12.

köprünün olduğudur. Oysa dünya şehri İstanbul'un bir tek köprüsü bile yoktu ve bu onu üzmekteydi. Çalışmalarını bu yönde yoğunlaştırır.

Demirağ, 1931 yılında hazırlığa başlar. Amerika'dan uzmanlar getirir. Uzun boylu görüşmeler, etütler yapılır. Ve nihayet Amerika'nın San Francisco şehrindeki o zamanın parasıyla 30 küsur milyon dolara mal olan meşhur Altın Kapı Köprüsü'nü yapanlarla anlaşır. Aynı düzeni İstanbul'a getirmeyi kabul ederler. Her şey hazırlanır. Ahırkapı'yla Salacak arasında 8 ayağı karada, 10 ayağı denizde ve 960 m'si karada, 1600 m'si denizde olmak üzere 2560 m uzunluğunda, 20,73 cm. genişliğinde, deniz seviyesinden 53,34 cm. yükseklikte, 701 m'si asma, üst tarafı demir köprünün projesi tamamlanır. Kumkapı'dan ayrılacak bir makasla içinden tren de geçecek, ayrıca tren hattının iki tarafında tramvaylara, kamyon, otomobil ve otobüslere ait ayrı ayrı yollar bulunacak, köprünün iki tarafı da yayalara mahsus olacaktır. (Sultan II. Abdülhamit Han'ın projesine de benzemektedir!) Bu köprünün yapımında, Nuri Demirağ'ın eğitimlerine büyük destek verdiği 5 Türk genci de çalışacaktır. Bu genç mühendisler, projelerin hazırlanması sırasında San Francisco'nun Hudson Körfezi'ndeki Altın Kapı Köprüsü'nde uzun süre çalışmış ve incelemelerde bulunmuştur. 11 milyon TL'na mal olacak köprü 3,5 yılda tamamlanacaktır. Köprüden geçecek olan tramvayların 2. mevkiinden 30 para, 1.'lerinden 50 para, otomobillerden 10 kuruş, dolu kamyonlardan 25 kuruş alınması planlanıyor, böylece köprünün, masrafını 67 yılda çıkaracağı hesaplanıyordu. En az onun kadar önemli olmak üzere, bu köprüyle, ayda 70 bin lira zarar getiren, ulaşımı aksatan araba vapurlarının işkence haline gelen seferlerine nihayet son verilmiş olacaktır. Ayrıca köprünün inşası ile uluslararası deniz limanı yeri de belirlenmiş olacaktır (İnceöz, 1997).

Demirağ, tüm hazırlıkları bitmiş olan projeleri 1933'te Atatürk'ün yakınında bulunanlardan Salih Bozok'la birlikte Atatürk'e gönderir. Atatürk projeleri çok beğenir ve "Aferin Nuri'ye" der. Daha sonra da projeleri hükümete havale eder. Zamanın Bayındırlık Bakanlığı'na gelen proje, mühendisler tarafından incelemeye alınır. O zamanki Bakan, İstiklâl Mahkemeleri Başkanlığı da yapmış olan Ali Çetinkaya'dır. Çetinkaya'nın Nuri Demirağ'la arası ezelden beri açık olduğundan, Demirağ'ın yapmak istediği birçok girişimde karşısına hep Çetinkaya ve çevresindekiler çıkmıştır (İnceöz, 1997).

Nuri Demirağ ve arkadaşları, Atatürk'ün sözleri üzerine Ankara'ya giderler. Ancak büyük bir hevesle geldikleri Ankara'da karşılıklarına yine Ali Çetinkaya çıkar. Karşılıklarına Çetinkaya'nın çıkması manidardır! Acaba neden Atatürk'le görüşmemiştir? Bu hususa ilerideki bölümlerde değinilmiştir. Çetinkaya, Bayındırlık Bakanı olduğu için konu kendisini ilgilendiriyordu ve önüne gelen projeyi, her şeyi bilen edasıyla kestirip atar: "Olmaz bu iş". Demirağ her ne kadar "İstanbul'u bu nimetten mahrum etmeyin. Saymakla bitmez güzellikleri vardır. Yapmayın, etmeyin" dediyse de, Çetinkaya bu konuda kararlı tavrından vazgeçmemiştir (İnceöz, 1997).

Demirağ, ayrılırken, "Bu iş olacaktır. İstanbul buna muhtaçtır. Ben yapamazsam, evladıma bırakırım, o benim adıma yapar. Vasiyet edeceğim, köprünün üzerine 'bu köprüden İnönü de, Çetinkaya da geçemez' diye levha assın" der. O sırada Başbakan, İsmet İnönü'ydü. Demirağ, Çetinkaya'yı bu fikre sevk edenin İnönü olduğunu haber almıştı. Esasen Çetinkaya kendiliğinden, yani Başbakan'ın onayı ve emri olmadan böyle bir şeyi reddedemezdi (İnceöz, 1997).

Nuri Demirağ, 14 Aralık 1949 tarihli Son Saat isimli gazetede yapılan röportajda, projesinin akim bırakılmasının üzüntüsüyle; bu köprünün Belediye'ye senede 30-40 milyon TL net gelir getiren bir kaynak olacağını, 15 senede yarım milyarı aşacak olan bu para ile İstanbul'un ve Boğaziçi'nin çehresi değiştirilmiş olacağını ve köprünün dünyada parmakla gösterilecek tipte olacağını ifade etmiştir. Fakat zamanın yönetimi, o dönemde köprüyü yaptırmamak için büyük masraflarla ve hiç gereği olmaksızın, Sirkeci-Haydarpaşa arasına feribot seferi koymuştur. Demirağ, İnönü'ye yazıp uçakla 1 Mayıs 1950 tarihinde İstanbullulara dağıttığı açık mektupta, köprüyle ilgili olan bölümde feribot hattının manasız olduğunun bilindiği halde, Asma köprü teşebbüsünü akim bırakmak ve halkın fikirlerini karıştırmak için bu işe girişildiğini ve neticede meşhur Nahop Şirketinin devlet hazinesinden boş yere aldığı 10 milyon TL'nin üstüne bu proje masraflarıyla tuz biber ekilmiş olduğunu belirtmiştir (İnceöz, 1997). Demirağ, bu feribot projesinin ayrıca hem yer seçimi hem de maliyet açısından zararlı olduğu hususuna da böylelikle vurgu yapmıştır.

Demirağ, yine başka bir beyanatında: Sarayburnu ile Üsküdar arasında, daha bundan 18 yıl önce 11 milyon TL karşılığında inşasını teklif ettiği asma köprü projesini reddettiklerini, bugün (1953) nakliyat güçlüklerinin göz önüne alındığında bu köprüye olan

ihtiyacın da günden güne artacağını, eğer bu köprünün yapılmasına o zaman müsaade edilmiş olunsaydı, şimdiye kadar Boğaz'da tünel ve köprü adedi birkaçı bulacağını, çünkü gelişmiş devletlerde olduğu gibi birinin geliri diğerlerini yapacağını iddia etmektedir (MKP 1953 Kongresi: 7).

Ayrıca, Nuri Demirağ'ın bu açıklamaları iktisadi olarak çok anlamlı analizler içermektedir. Boğaz Köprüsü için gerekli olan madenlerin yerli olarak temini, bu madenlerin ülkemizdeki fabrikada işlenmesi, bu maden ocaklarının çalışması için gerekli olan enerji tesislerinin kurulması hep birbiriyle bağlantılıydı. Bu sayede sanayi ve ticaret canlanacak ülkede üretim ve istihdam artacaktı. Ancak bu vizyoner görüş de ülkemizde gereken değeri zamanında alamamıştır (Deliorman, 1957: 52).

Zaman geçtikçe Demirağ'ın daha düne kadar asma köprü meselesi üzerinde çaba harcayan bir emektar olarak bu işte de tamamen unutulmuş ve bundan bir müddet evvel (1957 yılından evvel) işin etüt projesi bir Fransız ve RAR şirketlerine ihale edilmiştir! İşin daha garip olan yanı, yapılması tasarlanan köprünün Nuri Demirağ'ın yıllarca evvel yaptığı projelere, gerek ölçü ve gerekse mahiyet bakımından çok yakın olmasıdır. Aradaki tek fark köprünün yeridir ki, Nuri Demirağ'ın tavsiye ettiği bölge ticaret çevresine en yakın ve bilhassa demiryolları kavşağının bulunduğu noktada olma özelliğiyle uygun ve ekonomiktir (Deliorman, 1957: 52).

1933'lerden beri yapılması düşünülen bu proje ancak 40 yıl sonra fiiliyata geçebildi. İlk Boğaz Köprüsü ise Japon mühendisler tarafından 1973'de yapıldı. Bugün üstünden hala tren yolu geçen bir boğaz köprüsüne sahip değiliz. "Yap-işlet-devret" modeli de Türk ticaret hayatına 1980'den sonra girmiştir (Nuri Demirağ'ın Vizyonerliği, 2011: 1).

2.2.5 Çimento Fabrikası İş

1934 senesinde yabancı şirketler bir sendika oluşturmuşlar ve çimentonun tonunu 33,20 TL'na satıyorlardı. Nuri Demirağ, bu meseleye ehemmiyet verir. Çünkü onun düşüncesine göre çimento, memleketi imar edecek olan hamurun unu ölçüsündedir. Nitekim bu sektördeki vurgunculuk, ülkemizin imarına sekte vurmaktadır (Deliorman, 1957: 53).

Nuri Demirağ, meseleyi iyice araştırdıktan sonra inşaatçılarımızın işini kolaylaştırmak amacıyla hazırlıklarını tamamlar (Deliorman, 1957: 53). Kartal'da, Yunus çimento müessesesinin yanında, Kaptanpaşazade Mahmut beye ait zeytinliği alır. Yakacık civarında, çimento cevherini içeren birtakım tarlaları da temin eder. Derhal bir etüt yaptırır. İlk sene zarfında 70 000 ton; iş ilerleyip de mesai genişlediği takdirde, 140 bin ton üretim yapabilecek kabiliyette bir fabrika kurmak mümkün olacağını anlar (şakir, 1947: 179-180). Sonra İktisat Vekâleti'ne müracaat eder. Yabancı şirketlerin sendikasının 33,20 TL'na verdikleri çimentonun tonunu, 13 TL'na satmayı taahhüd eder Hatta bu taahhüdüne ek olarak fabrikanın 5 sene içerisinde yatırımları amorte ettikten sonra tonunu 10 TL'na vermeyi de ekler. Fakat fabrikanın yapılmasına müsaade edilmez. Bu yüzden matbuatta ve halk arasında epeyce tartışmalar olur. Bu arada İktisat Vekâleti'ne çimentonun tonunun maliyetinin 7 TL olduğuna dair rapor sunulur (şakir, 1947: 179-180).

Nuri Demirağ'ın bu işi ısrarla kurcalaması geç de olsa birtakım faydalar da sağlar. (Deliorman, 1957: 53). Çimentonun tonu önce birdenbire 20, sonra 17,5 ve nihayet 15 TL'na iner. Fakat ne yazık ki, Devlet, inşaat masrafından, 37,5 milyon TL zarara girmiştir (şakir, 1947: 179-180).

Nuri Demirağ'ın bu dönemde (1923-39) uçak atölyesinin kurulması sayılmazsa diğer girişimleri ise şunlardır:

- 1) Bursa'da Sümerbank'ın Merinos Fabrikası'nın İnşası
- 2) Karabük'te Demir-Çelik Fabrikası'nın İnşası
- 3) İzmit'te Selüloz Fabrikası'nın İnşası
- 4) İstanbul'daki Hal Binası'nın İnşası
- 5) Ülke genelinde 48 adet çeşme yapımı sayılabilir.

2.2.6 Erzincan Depremi Yardımı

1938 yılındaki Erzincan Depremi meydana geldiğinde Demirağ, Ankara'da bulunuyordu. Depremden haberdar olan Demirağ, hemen eşyalarını toplatarak Erzincan'a gider ve İstanbul'daki adamlarından yardım malzemeleri göndermesini ister (Deliorman, 1957: 65).

Nuri Demîrağ'ın yardım malzemesi Erzincan'a ilk yetişen yardımdır. O tarihte ancak bir devletin kaldıracağı ağır masraflara katlanarak bu ilk yardım sayesinde 40 000 kişinin canının kurtulmasına vesile olur (Deliorman, 1957: 66).

Enkaz arasında adamlarını bizzat çalıştırmış ve günlerce uykusuz kalmıştır. Zelenin 7. Günü kendisine hava temin eden bir soba borusu sayesinde canlı kalmış bir emekli miralay, yarı çıplak toprak altından çıkarılınca Nuri Demirağ, ona da sırtında kalan tek elbisesini verir ve kendisi yanındaki süvari elbisesi ile evine döner (Deliorman, 1957: 65-66). Bu olay da onun sosyal sorumluluk sahibi, memleket meselelerinde hassas ve vatanperver bir işadami olduğunun bir başka vesikasını oluşturmaktadır.

2.2.7 Atatürk ve İnönü Arasındaki Temel Yol Ayrırımları

Nuri Demirağ'ın projeleri ve faaliyetlerinin ilerlemesi ya da engellenmesi durumlarını açıklarken Atatürk ve İnönü arasında görüş farklılıklarını da göz önünde bulundurmak gerekir. Bu sayede Demirağ'ın girişimlerinin nasıl ilerlediği ya da projelerinin neden engellendiği hususu bir nebze de olsa açıklığa kavuşturulabilir. Atatürk ve İnönü resmi tarihten öğrenildiği üzere hep uyumlu çalıştıkları vurgulanmıştır. Ancak yapılan araştırmalar aralarında önemli görüş farklılıklarının olduğunu göstermektedir. Atatürk ve İnönü arasındaki görüş farklılıklarının temelinde şunlar yatmaktaydı: (Ertem, 2010: 73).

- 1) Serbest Cumhuriyet Fırkası Deneyimi: Mustafa Kemal Paşa'nın, 5 yıldır iktidarda bulunan, bu iktidarının 4 yılını Takrir-i Sükun Kanunu gibi hükümete sınırsız yetkiler veren bir kanunla yürütmüş olmasından dolayı kendi güç tabanını oluşturmuş ve artık Mustafa Kemal Paşa'dan bağımsız hareket edebilme yeteneği olan İsmet Paşa'yı baskı altına almak ve dengelemek için yeni bir partinin kurulmasını istemiş olabileceği yorumları vardır. Ayrıca, halkın tek parti sisteminin denetimsiz ortamında İsmet Paşa Hükümeti'nin yanlış uygulamalarından, devletin kurucusu ve Cumhurbaşkanı olan Mustafa Kemal Paşa'yı sorumlu tutması ve Mustafa Kemal Paşa'nın liderliğinin tartışılabilir duruma gelmesi de rahatsız edici bir risk olmuştur (Ertem, 2010: 73-74).

- 2) İç Politika: Atatürk'ün Cumhurbaşkanı sıfatıyla anayasal yetkisi olmamasına rağmen İnönü hükümeti üzerindeki müdahaleleriydi. Başbakan, kendisine sorulmadan, danışılmadan kabinesinde yapılan değişikliklere karşı öfkeliydi. Unutulmasın ki, Celâl Bayar'ın ekonomi bakanı olarak kabineye girişi, yine Atatürk'ün ısrarı üzerine ve İnönü'nün de pek de hevesle karşılamadığı bir başka örnek olarak bilinmektedir (<http://www.aktifhaber.com/ataturk-ve-inonunun-yollari-nasil-ayrildi-496009h.htm>).
- 3) Dış Politika: 24 Eylül 2011'de yapılan bir röportajda Sabancı Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Cemil Koçak dış politika hususuna şöyle değinmiştir: Dış politika konularındaki görüşleri farklıydı. Nyon Anlaşması'nın imzalanması, Türkiye'nin Akdeniz'de İngiltere ve Fransa ile yakınlaşması anlamına geliyordu.* İtalya'ya karşı da sert bir yanıtı. Atatürk, kısaca ülkesinin yeniden İngiltere ile yakınlaşmasından yanaydı. Bu askerî birliktelik İtalya'ya karşıydı; buna karşılık Başbakan Sovyetler Birliği ile ilişkileri dengelemenin daha tedbirli bir politika olacağını düşünüyor ve ülkesinin bu hızlı rota değişiminden tedirgin oluyordu. Hele dış politikayı kendisi bir yana bırakılarak Atatürk'ün Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras ile doğrudan belirlemesine de mesafeli yaklaşıyordu.” (<http://www.aktifhaber.com/ataturk-ve-inonunun-yollari-nasil-ayrildi-496009h.htm>).
- 4) Hatay Sorunu: Atatürk, Hükümetin Hatay konusundaki tutumunu pasif olarak nitelemiş, Hatay meselesini sulandırmaya yönelik olarak Irak ve Suriye'nin girişimlerini Hükümetin ciddiye almasını da eleştirmiştir. İnönü'de ise Fransa ile savaşa sürükleneceğiz korkusu vardı (Birlik, 2010: 259). Atatürk ise bunun ancak bir evham ve vesveseden kaynaklandığını, Fransa'nın başında büyük bir savaş çıkma ihtimali yüksekken bir de Hatay sancağı ile mi uğraşacaklarını belirtmiştir.

* Nyon Konferansı, İngiltere-Kuzeyi İrlanda Birleşik Krallığı, Sovyetler Birliği, Bulgaristan, Mısır, Fransa, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya ve Türkiye arasında, Akdeniz'de korsanlığın önlenmesi işlerini nizama koymağı ele alan bir konferanstır. Müzakereler neticesinde, kısa olarak adına “Nyon Anlaşması” denilen anlaşmaya varılmıştır. Bu anlaşma 14 Eylül 1937 tarihini taşır. Büyük Millet Meclisinde 18 Eylül 1937 de ve 3266 numara ile kanunlaşmıştır. (Aydemir, 1966: 483).

5) Devletçilik: 24 Eylül 2011’de yapılan bir röportajda Sabancı Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Cemil Koçak, Temel ve asıl bir anlaşmazlığın da devletçilik olduğunu belirtmiştir: İnönü’nün Recep Peker’le birlikte devletçiliği temel bir iktisat politikası olarak kabullenme eğilimi açıkça görülürken; Atatürk’ün, hantal bir bürokrasi çarkına dayanan ve verimlilikten çok uzak faaliyet gösteren bu eğilimi dizginlemeye çalıştığını, Celâl Bayar’ın ekonomi bakanı olmasının aslında özel teşebbüs-devletçilik tartışmalarının göbeğinde Atatürk’ün Bayar’ı tercih ettiğinin açıkça göstergesidir. 1932 yılındaki bu atamadan sonra devletçilik uygulaması hep dalgalı bir seyir izler. Bir yanda Celâl Bayar ve ekibinin kurduğu İş Bankası grubu, diğer yanda özel teşebbüsün her teşebbüsünü kuşkuyla izleyen İnönü’nün kadrosu hep çatıştılar. Celâl Bayar, bütün bu çatışmaların Atatürk’ün hakemliğinde çözüldüğünü ve onun hep kendisine destek olduğunu anılarında özenle belirtir. Bayar’ın devletçilik anlayışı Atatürk tarafından da paylaşılıyordu. Devletçilik, ekonomik ve siyasal bir konjonktürün zorunlu ve kaçınılmaz bir sonucu olarak ortaya çıkmıştı, onlara göre; ülkenin hızlı sanayileşmesinde manivela işlevi görecekti, fakat daha sonra özel sektörün gelişmesi ve özellikle de özel sermaye birikiminin gerçekleşmesiyle birlikte tarihsel misyonunu tamamlamış olacaktı. Oysa İnönü ve ekibi, devletçiliği yalnızca ekonomik politikada uygulanacak bir yöntem olarak görmüyordu; aksine siyasette de devletin önde gelebilmesinin baş koşulunun ekonomide devletin hâkim olmasından kaynaklandığını anlamış gibiydiler. Nitekim bizzat Başbakan “biz iktisadiyatta hakikaten mutedil devletçiyiz” demişti. İnönü şunu soruyordu: “devletçilikten büsbütün vazgeçip her nimeti sermayedarların faaliyetlerinden beklemeye sevk etmek, bu memleketin anlayacağı bir şey midir?” (<http://www.aktifhaber.com/aturk-ve-inonunun-yollari-nasil-ayrildi-496009h.htm>). Şahsiyet ve devlet adamı olarak Atatürk, kök özelliklerine ve kültürüne bağlı milli ve inkılâpçı sentezci, karma ekonomici bir karakter çizerken, İsmet İnönü, din karşıtı sol fikirlere açık, Batı yanlısı ve devlet yönetiminde statükocu ekonomide de devletçidir. Bu iki karakterin devlet idaresinde gizli ve açık çatışmalarının olduğu da doğrudur (Kaplan, 2011). 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 (Şeker, 2011: 129).

Bu konuyu özetlemek gerekirse şu ifadelerin ekonomi anlayışının değişmesini tam olarak karşıladığı kanısına varılabilir:

1930'da Serbest Fırka denemesinin başarısızlığı ve 1929-1930 yıllarında baş gösteren dünya ekonomik buhranı siyasi ve ekonomik liberalizm düşüncesini Türkiye'de itibardan düşürdüğü, 1930'dan sonra yeni bir yol tutulduğu; bunun başlıca özelliğinin, tek parti idaresinin güçlendirilmesi ve laik-milliyetçi reformların derinleştirilerek genişletilmesi yolunda gösterilen topyekûn gayretler olduğudur. (Karpat, 2010: 155).

Aynı yıllarda hükümetin ekonomi siyasetinde de belirli bir değişme oldu; devlet, artan otoriter tutumuna uygun olarak, sanayi sektörünün idaresinde daha büyük sorumluluk yüklendi ve memleket ekonomisinin genel denetimini eline aldı. Bu yeni yön alışına uygun olarak Halk Partisi içinde de iktidar el değiştirdi. 1930 yılına kadar İsmet İnönü'nün başında bulunduğu grup partiyi elinde tutuyordu. Bunlar hükümetin siyasi görevlerinin öncelikli olduğuna, ekonomik faaliyetlerin ikinci derecede önem taşıdığına inanıyorlardı. İş Bankası Grubu adı ile bilinen, başta Celal (Bayar) olmak üzere, bir başka küçük grup ise hükümetin her şeyden önce ekonomik sorumluluklar yüklenmesi gerektiğine inanıyordu. İş Bankası'nın gösterdiği başarı dolayısıyla 1924-1925'te kısa bir süre itibar gördüyseler de parti içinde nüfuzları yoktu. Bir başka deyişle, İsmet İnönü esas vazifeleri siyasi olan bir devlet anlayışını öne aldığı halde, "İnönü'ye kıyasla daha ateşli bir devletçi" olan Celal Bayar ekonomik devletçiliğe önem veriyordu. 1930 yılından sonra yukarıda sözü geçen ekonomik kaygılar daha da önem kazandığından Celal Bayar'ın itibarı yükseldi; ilkin Ekonomi Bakanı (1932), sonra da İnönü'nün yerine Başbakan (1937) olarak zamanla iktidarı ele aldı (Karpat, 2010: 155-156).

15 yıl başbakanlık yapan, Garp Cephesi komutanı İnönü başbakanlık görevinden sonra artık sade bir milletvekilidir. Atatürk ölünceye kadar da öyle kalır. Hatta Atatürk'le karşılaşmamaya ve göz göze gelmemeye özen göstererek adeta inziva hayatı yaşar. Bu arada Atatürk muhalifleri boş durmazlar, her iki tarafta da kılıçlar iyice bilenir. İnönü açıkça Atatürk aleyhinde görünmese de, gizli gizli muhalifleri, özellikle de asker kesimdekileri destekler. Atatürk ile İnönü arasında yıllarca süren bir iktidar mücadelesi olduğu bilinir. Hatta bu mücadeleyi Atatürk'ün kazandığı, bunun içinde İnönü'nün öldürülmesini istediği, bundan dolayı resmi vasiyetinde onun çocuklarına da tahsilleri için pay bıraktığı söylenir (Kaplan, 2011).

Yine bu dönemde Ali Çetinkaya'nın kısa da olsa tanıtılması ile Nuri Demirağ'ın 1934-1941 arası dönemdeki projelerinin neden gerçekleştirilemediği hususunu aydınlatmada önemli bir işlev göreceği düşünülebilir. Çetinkaya, İTC içerisinde yer alan ve önemli görevler üstlenen bir askerdir. 19 Aralık 1911'de, gönüllü olarak birçok subayla birlikte, Trablusgarp'a geçen Çetinkaya, burada daha sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu olacak olan Mustafa Kemal'le aynı cephede savaşmıştır. Çetinkaya, Cumhuriyet kurulduktan sonra TBMM'de milletvekilliği yapmaya başlamıştır. 7 Mart 1925 tarihinde Ankara İstiklâl Mahkemesi üyesi ve başkanı seçilir. 16 Şubat 1934'de Bayındırlık Bakanı olur. Ankara'daki resmi dairelerin çoğu, Çetinkaya'nın 5 yıl süren bakanlığı sırasında yapılır. Bu görevi 3 Nisan 1939'a değin sürdürür (<http://www.haberhakki.com/polemik/erdogandan-ali-cetinkayaya-agir-sozler-unlu-hakim-kimdi.html>).

Cumhuriyetin ilk yıllarında önemli görevler alan Ali Çetinkaya, 1937'de Bayındırlık Bakanı olarak Almanya'ya bir yurt dışı seyahat gerçekleştirerek o dönemin Nazi Diktatörü Adolf Hitler'le görüşme yaptı. 1939-1940 yıllarında bir süre de Ulaştırma Bakanlığı yaptı. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Ulaştırma Bakanıdır. Bakanlığı sırasında demiryolu politikasının savunucusu olmuş ve 1200 km demiryolu yaptırmıştır. Demokrasiye geçildikten sonra halk kendisini milletvekili olarak seçmemiştir (<http://www.haberhakki.com/polemik/erdogandan-ali-cetinkayaya-agir-sozler-unlu-hakim-kimdi.html>).

Nitekim Çetinkaya'dan günümüzde bile bahsedilirken, Terakkiperver Cumhuriyet Partisi kurucuları Kazım Karabekir, Ali Fuat Cebesoy gibi Kurtuluş Savaşı kahramanlarının yargılanması, İskilipli Atıf Hoca'nın Şapka Kanunu'na muhalefeti üzerine idamı kararı, Nuri Demirağ'ın Boğaz Köprüsü projesinin iptali ve yine Demirağ'ın birçok girişiminde çıkartılan zorluklar sebebiyle oldukça ağır eleştirilere maruz kaldığı da görülmektedir. Esasında Çetinkaya'nın kötü niyetli olmadığı da söylenebilir. Çünkü o zamanın koşulları gereği tam bir tek parti adamı ve koyu bir devletçidir. Bu yüzden hata da yapmış olsa bunu dönemin koşulları ile değerlendirmek gerekir. Bununla birlikte Nuri Demirağ'ın servetine servet kattığı demiryolu işleri ve kamu binalarının inşaatı gibi işlerde hep görev başında olmuştur. Yalnız o da İnönü gibi özel sektörün-girişimcinin devletin önüne geçmemesi hususunda uygulamalar göstermiştir ([http:// www.haberhakki.com /polemik/erdogandan-ali-cetinkayaya-agir-sozler-unlu-hakim-kimdi.html](http://www.haberhakki.com/polemik/erdogandan-ali-cetinkayaya-agir-sozler-unlu-hakim-kimdi.html)).

2.3. İnönü-Menderes Döneminde Nuri Demirağ

Nuri Demirağ'ın İnönü döneminde girişimlerinin sekteye uğratıldığı bilinmektedir. Yine bu dönemde Demirağ fikirlerini belli bir zemine oturtmak ve ülke genelinde uygulamak için ilk muhalefet partisini de kurmuş ve siyaset hayatına oldukça orijinal fikirler kazandırmıştır. Bu dönemdeki en büyük girişimi şüphe yok ki Atatürk'ün son dönemlerinde kurulan uçak fabrikası girişiminin genişletilmesidir. Bu girişim ve akıbeti üçüncü bölümde ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Demirağ yine siyaset hayatına DP ile devam etmiş ve milletvekili de olmuştur.

2.3.1 Nuri Demirağ'ın Siyasi Hayatı

Türk tarihinde ilk defa Osmanlı İmparatorluğu döneminde görülen çok partili siyasi hayat, Cumhuriyet kurulduktan sonra 2 defa denenmiş, fakat her iki seferde de başarısızlıkla sonuçlanmıştır. İlki 17 Kasım 1924'de Kazım Karabekir, Ali Fuat Cebesoy, Rauf Orbay ve Refet Bele gibi Milli Mücadelede büyük emekleri olan milletvekillerinin Cumhuriyet Halk Fırkası'ndan(CHF) istifa ederek Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasını (TCF) kurmalarıyla gerçekleşmiştir. Bu parti yapay ya da danışıklı olarak kurulan bir parti değildir. Böylece cumhuriyet döneminin ilk çok partili yaşam deneyimi başlamış oldu. Söylem olarak liberal demokrat olan ve mevcut yönetimin otoriter yapısına karşı çıkan

fırkanın ömrü uzun olmadı. TCF'nin liberal söyleminin yanında parti dini düşünce ve inançlara saygılıdır gibi ifadeler barındıran programı en hain kafaların eseri olarak nitelendirildi. Şeyh Sait isyanının bastırılmasının ardından isyanla ilişkilendirilen parti de 5 Haziran 1925'te kapatıldı. Vatana ihanetle suçlanan kurucular yargılama sonucunda beraat ettiler ama rejimin otoriterliği bunun üzerine daha da arttı (Tuna, 2010: 60).

Fakat siyasi hoşnutsuzluk ekonomik sıkıntılarla birleşince bu muhalif sesler giderek arttı. Bu durumun farkında olan Mustafa Kemal, eski başbakan Fethi Okyar'a adını bile kendisinin koyduğu Serbest Cumhuriyet Fırkası'nı (SCF) kurması yönünde talimat verdi. Okyar da, 12 Ağustos 1930 tarihinde SCF'nin kurulduğunu resmen beyan etmiştir. Partinin programına bakıldığında cumhuriyetçilik, milliyetçilik ve laiklik esaslarına sıkı sıkı bağlı olduklarının altı çizilmiş, sadece ekonomik açıdan CHP'den ayrı bazı görüşleri olduğu belirtilmiştir. Buna rağmen parti, rejim muhalifi grupların yoğun ilgisini çekmiş ve genel başkanı olan Fethi Okyar tarafından 17 Kasım 1930 tarihinde Mustafa Kemal ile karşı karşıya gelmemek için kapatılmıştır (Tuna, 2010: 60). Bu deneyimden sonra da Milli Kalkınma Partisi kurulana kadar (1945) tek parti yönetimi ülkede hâkim olmaya devam etmiştir.

1940 yılında çıkarılan 'Milli Koruma Kanunu' ile enflasyon hızla yükselmeye başlamıştı. Artan enflasyonun yanında piyasada ürün sıkıntısı olması karborsayı ve savaş dönemi zenginleri oluştururken; işçi, memur ve küçük üretici gibi halk kesimleri daha da yoksullaşmıştı. Tabii bu sırada toplumun %80'inden fazlasını oluşturan köylüleri de unutmamak gerekir. Ağır vergiler ve jandarma baskısı, köy nüfusunun yaşam standartlarını iyice aşağı çekmiş, köylüler en acil ihtiyaçlarını bile karşılayamayacak hale gelmişlerdi. Halk bu yaşananlardan CHP iktidarının sorumlu olduğunu düşünmeye başlayınca içten içe muhalefetin dozu artmaya başlamıştı (Tuna, 2010: 61). Bunlara varlık vergisi, toprak mahsulleri vergisi de eklenince muhalefetin ülkede ne kadar artacağını da düşünmek gerekmektedir.

ABD'nin de II. Dünya Savaşı'ndan galip ayrılmasıyla beraber dünyada demokrasi, liberalizm ve çok partili yaşam rüzgârları esmeye başladı. Esen bu rüzgârdan Türkiye'nin de etkilenmesi kaçınılmazdı. İnönü'de 1945'te bu yönde beyanatlar vermiştir. İçte ve dışta

tüm bu yaşananlar hükümetin, yeni partiler açılmasına ortam hazırlamasını mecbur kılmıştı (Tuna, 2010: 62).

Bu gelişmelerin sonucunda bazı CHP milletvekillerinin yeni bir parti kurması beklenirken, Nuri Demirağ, “artık yeter” sayhası ile 6 Temmuz 1945’te ortaya atılmış ve bir siyasi parti kurma teşebbüsüne fiilen o tarihte geçmiş, Milli Kalkınma Partisi (MKP)’ni kurmuştur. Böylece Nuri Demirağ, sadece memleketin iktisadi kalkınmasında değil, siyasi hayatta tek partili rejime tepki göstermede de öncü olmuştur. Memlekette arzulanan milli kalkınmanın tek yolunun liberalizmde olduğunu düşünen Nuri Demirağ, bunun tahakkuku için tek parti idaresine karşı tepkisini parti kurmakla dile getirmeye çalışmıştır (Müjdecı, 2005: 5-6). Nuri Demirağ'a göre partinin kuruluş amacı "halkın devletçilik idaresinden dolayı maruz kaldığı binbir çeşit ızdırap, felaket ve haksızlıkları önlemek üzere adalet, sıhhat, servet ve saadeti sağlayacak prensiplerin en geniş ölçüde millete uygulanmasını" sağlamaktır (Akandere, 1999: 195-196). Nuri Demirağ, partisinin idareyi ele almak için iktidar hırsıyla kurulmuş bir teşekkül değil, devletçilik ilkesiyle liberalizmin dengesini sağlamada vazife görecek bir kuruluş olduğu iddiasındadır (Dervişoğlu, 2010: 166). Ayrıca CHP tekeline meydan okuyan ilk partiyi kuranın bir politikacı değil, bir sanayici olması da dikkate değerdir (Ahmad, 2010:158).

Nuri Demirağ, 7 Temmuz 1945'te Milli Kalkınma Partisi (MKP)’ni kurmak için başvuruda bulunmuştur. 9 Temmuz 1945'de başvurusu valiliğe ulaşmış ve gerekli incelemeler için Hukuk İşleri Müdürlüğü'ne havale edilmiştir. Fakat dilekçeyle beraber 2 adet cemiyet ana nizamnamesi verilmediği gerekçesiyle kuruluş talebi reddedilmiştir. Bunun üzerine Nuri Demirağ, Hüseyin Avni Ulaş ve Cevat Rifat Atilhan'ın kurucu olarak belirtildiği nizamnameler ile beraber yeniden başvuru yapmış, akabinde Başbakan Şükrü Saraçoğlu MKP'nin kurulmasına izin verildiğini açıklamıştır. Partililer, 22 Eylül 1945 tarihinde izin alındığı için bu tarihi kuruluş tarihi olarak kabul etmekte, fakat İçişleri Bakanlığı'nın resmi arşivlerinde 24 Temmuz 1945 tarihi kuruluş tarihi olarak belirtilmektedir. Resmi açılış töreni 27 Ekim 1945 tarihinde olup partinin merkez binası olarak Nuri Demirağ'ın Paşa Limanındaki köşkü, hizmet binası olarak da Beşiktaş'taki uçak fabrikası kullanılmıştır (Tuna, 2010: 65-66).

Sınırlı da olsa böyle bir özgürlük ortamında MKP kurulmuştur. MKP kurucusu olan Nuri Demirağ'ın siyasi hayatına bir başlangıç tayin etmek oldukça güçtür (Müjdecı, 2005: 5). Kendi tabirince “Minare gibi doğru” olan bir insan siyaset adamı olamaz. Fakat bu ifadesinin aksi doğrultusunda onun siyasete atılışı esasında ülkenin iktisadî ve sınaî kalkınma davasına destek olmak amacıyla olmuştur. Bu itibarla ona daha ziyade bir iktisat siyasetçisi denilebilir. Bu tip siyasi bir mücadelenin gayesi sandalye sahibi olmaktan ziyade milletin kalkınmasını ve refahını temindir (Deliorman, 1957: 67-68). Nitekim genel olarak siyasi hayatına bakıldığında minare gibi doğru olmasının sonucu olarak ulaşmak istediği neticelere çok azı hariç ulaşamamıştır. Fakat girişimciliğinde olduğu gibi halktan aldığı güçle vatandaşına yakışır projeler ve önerilerle siyaset hayatında önemli bir yer edinmiştir.

Nuri Demirağ, partisinin ana hatlarını şu şekilde ifade etmiştir: (Müjdecı, 2005: 6).

- 1) Sağlam bir ahlaki prensip tesisi,
- 2) Ticaret ve sanayide geniş bir serbesti,
- 3) Mecburi askerliğin kalkarak yerine motorize tekniğin bünyesine uygun askeri teşkilatın ikamesi,
- 4) Milletvekili seçimlerinin bir dereceli intihapla yapılması,
- 5) Yer altı servetlerinin (madenlerin) tam verimle çalışması,
- 6) Siyaset ve idarenin Türk ananesine uygun bir şekilde faaliyete geçmesi.

Partinin diğer kurucularına kısaca değinilecek olursa, Bunlarda ilki Hüseyin Avni Ulaş'dır. 1887 yılında doğan Hüseyin Avni Bey, Son Osmanlı Mebusan Meclisi'nde ve I. TBMM'de mebus olarak bulunmanın yanı sıra, ikinci grubun önde gelen isimleri arasında yer almış, ayrıca Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasına katılmıştır. MKP'den de kısa süre sonra ayrılıp avukatlık hayatına devam etmiştir. İkincisi ise asker kökenli olan Cevat Rıfat Atilhan'dır. 1892'de İstanbul'da dünyaya gelen Atilhan, Milli Mücadele yıllarının sonuna kadar çeşitli cephelerde başarı ile komutanlık yapmıştır. Ordudan ayrıldıktan sonra "Ey Türk, düşmanını tanı", "İslam'ı saran tehlike ve Siyonizm", "Yahudiler dünyayı nasıl istila ediyorlar" gibi başlıklarda yazılar hazırlamıştır. Koyu İslamcı ve Türkçü fikirleri nedeniyle defalarca hapse girip çıkmıştır. Bu fikirleri yüzünden parti içerisinde zaman zaman ihtilafa düşmüştür (Tuna, 2010: 66).

Partinin kurulması basında da yankısını hissettirmiştir. 28 Ekim 1945 tarihli Vatan Gazetesi'nde törende Vali ve Belediye Reisi Lütü Kırdar, CHP adına Faruk Dereli ve İstanbul'daki tanınmış kişiler ve gazetecilerin bulunduğu değinilmiş ve Nuri Demirağ'ın demokrasi ile idare olunan hükümetlerin, milletlerini refah ve saadete erıştirdiklerinden, demokrasi ile idare olunmayan memleketlerin ise halkı sefalet ve felakete sürükledikleri konuşmasına haberinde yer vermiştir. Parti ile ilgili ilk haberler kuruluş beyanının verilmesinin ardından 8 Temmuz 1945'de Tan, Cumhuriyet, Vatan ve Tanin gazetelerinde yer almış, daha sonra gerekli izinlerin alınması sürecinde basında yer yer MKP haberleri verilmiştir (Tuna, 2010: 66-67).

Partinin kurulması basında ilgi gördüğü kadar İnönü tarafından dikkate bile alınmamıştır, verdiği beyanatlarda ülkenin halen bir muhalefet partisine ihtiyacı olduğunu belirtmiştir. MKP'nin İnönü tarafından önemsenmemesini iki nedene bağlanabilir: (Akandere: 201-202).

Birincisi, MKP'nin savunmuş olduğu görüşlerin, batı karşıtı İslamcı unsurlara dayanmasıdır. Bu da hem Cumhuriyet Halk Partisi'nin hem de savaş sonrası dünya düzeninin ruhuna aykırı düşmesidir.

İkinci neden ise, İnönü'nün 1930'da olduğu gibi CHP'nin içinden çıkmış bir "kontrol partisini" düşlemiş olmasıdır.

MKP'nin, II. Dünya Savaşından Sonra CHP'nin karşısında kurulan ilk muhalefet partisi olma özelliğinden başka, ülkede demokratikleşmenin gerçekleşmesi konusunda bir ağırlığı ve rolü oldukça az ve zayıf olmuştur. Bu partinin kurulması, Türkiye'de de artık ikinci bir partinin kurulacağı fikrini vermesi ve tek-partili yönetiminin oluşacak muhalefet hareketini kabul etmesine yol açmıştır (Akandere, 1999: 198).

İnönü tarafından muhalif bir parti olarak dahi kabul görmeyen MKP'nden sonra DP'nin kurulması, çok partili düzene geçişin gerçek adımını oluşturmaktadır. ABD Büyükelçiliği Diplomatlarının MKP'nin kurucusu Nuri Demirağ ile 4 Eylül 1945 tarihinde yaptığı mülakat ilginç tespitler içermektedir: Raportör ilk olarak, Demirağ'ın Amerikan dostluğu yönündeki ifadesini vurgulamakta, ancak Amerikan taraftarı Demirağ'ın

Amerika'yı ne kadar bildiği konusundaki şüphesini de arkasına eklemektedir. Demirağ'ın samimi ve kapasiteli bir işadamı olduğu, ancak siyasi bir vizyondan yoksun olduğunu belirten ABD'li diplomat, Demirağ'ın politikada başarılı olmasını pek mümkün görmemektedir. Sonuç olarak, partinin geleceğine yönelik herhangi olumlu bir emarenin bulunmadığı belirtilirken Hükümet aleyhtarları ile Kemalizm karşıtlarının yuvalanabileceği bir çekim merkezi olabileceği söylenmektedir (Aras, 2007: 118-119). ABD'li diplomatların belki de Nuri Demirağ'a bu kadar önem vermemesinin arkasında Demirağ'ın ülkeyi kalkındırma projeleri yoluyla geliştirmek istemesi yatmaktadır. Demirağ, ABD ile ittifaka ne kadar pozitif olarak baksa da onun gerçekleştirmek istediği projeler II. Dünya Savaşı sonrası ABD politikalarına ters düşmekteydi. Bu da parti ile ilgili basında yoğun alay ve eleştiri şeklinde kendisini göstermişti.

MKP ile ilgili bir diğer alay unsuru ise şöyle oluşmuştur: Partinin ahlakî esaslara geniş yer vermesi ve bu konuda bazı kaideler geliştirmesi, diğer bir özelliğiydi. Nitekim kuruluş günlerinde basında partiye "Millî Kalkınma Partisi değil de Kitabı Mukaddes Partisi" gibi isimlerin yakıştırılmasına yol açmıştır (Akandere, 1999: 195-196). Nuri Demirağ'ın MKP'si, liderinin verdiği davetlerde sık sık kuzu ikram etmesi nedeniyle 'kuzu partisi' olarak anılmaya başlamıştır. Basın, sanki aralarında anlaşmışçasına MKP toplantılarında verilen kuzu ziyafetlerini ön plana çıkararak kısa süre sonra partinin 'kuzu partisi' adıyla anılmasına zemin hazırlamıştır (Dervişoğlu, 2010: 156). Bununla birlikte gelen tepkiler genellikle olumsuz eleştiriler ve alaylar içerdiği için Nuri Demirağ, 11 Temmuz 1945 tarihli Cumhuriyet gazetesine verdiği "Nuri Demirağ Yapılan Tenkitlere Cevap Veriyor" başlığı altında bir mülakat yayınlamıştır. Hem parti programının esaslarından bahseden hem de eleştirilere cevap veren Nuri Demirağ, mülakatta şunları vurgulamıştır: (Müjdecî, 2005: 8-9).

"... Parti demek bir "düşünüş sistemi" demektir. Bir parti üç esaslı unsurdan bir tarafı noksan olamaz. Bunlar bir partinin siyasi, iktisadi ve içtimai prensipleridir. Parti bu sehpa üzerine kuruluyor..."

Siyasi prensiplerimiz milliyetçilik, demokrasi ve parlamentarizmdir. Hukuk inanışlarımızda ferdiyetçiyiz ve ferdin tabi haklarına, şahsi mülkiyete ve şahsi teşebbüse en geniş ölçüde hürmet ediyoruz. Ancak diyoruz ki: Bu ferdî hakların hududu "içtimai menfaat"tir. Bu hududun tayini ise kanun eliyle ve devlet eliyle olur. Tabii bir demokrat parti olma hasebiyle MKP, memlekette her

zaman diğer demokrat partilerin vucudunu gormek ister. İntihabın tek dereceli olmasını ister. Parlamento hayatımızın gelişmesini, sağlam ananelere sahip olmasını arzu eder.

İktisadi prensiplerimize gelince bu sahada ifrat veya tefrite kaçan nazariyelerden tabii daima sakınmak lazımdır. Yalnız şunu önceden işaret etmeliyim ki, ben bir taraftan liberalizmin, diğer taraftan sosyalizmin mahzurlarının izalesine taraftarım. Mesele memleketimizi ve milletimizi iktisadi refaha götürmektedir. Her türlü kaynaklardan ve vasitalardan istifade etmeliyiz. Hem milli teşebbüsü hem de şahsi teşebbüsü aynı derece lüzumlu görüyoruz. Bunlar bir ahenk ve muvazene içinde çalışırsa o zaman milli refah doğar... Düşündüğüm sistemde hem liberal, hem de sosyal duygular hâkimdir. Ben bu iktisadi görüşe bir ad koymak istemiyorum. Siz ne dersiniz deyiniz. İsterseniz “cemiyetçi liberalizm” deyiniz.

İktisadi sahada bir partinin düşüneceği neler olabilir? Yalnız iki şey: Birisi memleket iktisadi kaynaklarını geliştirmek yolları, diğeri de vatandaşlar arasında iktisadi sınıfların menfaatlerini tevzi etmek lazımdır. Bence devletin en büyük vazifelerinden birisi budur. Bundan başka, bir milli sigorta sistemi kurmak, işçilerin haklarını koruyacak, işçiler lehine kuvvetli hükümler taşıyacak iyi bir iş kanunu yapmak, bilhassa küçük işletmeleri ve küçük teşebbüsleri temerküz ettiren istihsal kooperatiflerinin taammüm etmesini himaye etmek vesaire vesaire...

MKP, bir kelime ile söyleyeyim, içtimai sahada “ananecilik” prensibini müdafaa edecektir. Bir milleti millet yapan kendi ananeleridir. Tabii bu prensip esas olarak alındıktan sonra birçok içtimai müesseselerimiz hakkında neler düşünebileceğimizi kolaylıkla anlayabiliriz. Burada üzerinde duracağımız meselelerden biri de, “aile” meselesidir. Bizce aile cemiyetin temelidir. Onu her şeye karşı korumak lazımdır. Evlenmeleri kolaylaştırmak, evlenenlere maddi yardımlarda bulunmak, kadını ailesine bağlamak, umumi şekilde aileyi iktisaden desteklemek, kurmak istediğimiz partinin belli başlı ödevlerinden olacaktır...”

Demirağ bu üç prensibe değindikten sonra partisinin bu prensiplerini şöyle özetlemiştir: “MKP, siyasi prensip itibariyle “milliyetçi”, iktisadi görüş itibariyle “cemiyetçi-liberal” ve içtimai görüş itibariyle “ananeci” olacaktır...” Demirağ, devletçilik-liberalizm arası bir model belirlemiş gibi görünmektedir. “Cemiyetçi liberalizm” diye isimlendirilebileceğini belirttiği bu beyanından iki hafta sonra Vatan gazetesine verdiği mülakatta “... Ben tamamıyla liberalizme taraftarım. Devletçilik bu memleketi hiçbir zaman refaha kavuşturamaz” diyerek hâlâ bazı konularda partisinin görüşlerinin netleşmediği anlaşılmaktadır (Müjdecı, 2005: 9).

MKP'nin kuruluş nizamnamesine bakıldığında partinin ülke ile ilgili düşündüğü ve gerçekleştirmek istediği fikir ve projelerin neler olduğu anlaşılmaktadır. Nizamnamedeki maddelerden bazılarına bakılarak bu fikir ve projeler hakkında bilgi edinilebilir. Ayrıca bu fikirlerin hangilerinin günümüzde uygulandığını da görerek ne kadar ileri görüşlü düşüncelerin beyan edildiği de anlaşılabilir. Bu maddelere kısaca bakılacak olunursa: (Dervişoğlu, 2010: 219-223).*

Madde 8: Cumhurbaşkanı altıncı maddede beyan olunan seçim heyetleri marifetiyle, yurttan seçmek hakkını haiz bütün vatandaşlar tarafından 5 sene müddetle seçilecektir. MKP'nin 1949 yılındaki parti programında "Cumhurbaşkanı'nın halk tarafından seçilmesi"ne dair madde vardır. Şu an (2012) Cumhurbaşkanı, halk tarafından seçilmektedir (Nuri Demirağ'ın Vizyonerliği, 2011: 3).

Madde 9: Aynı zat üst üste 2 defa Cumhurbaşkanı olamayacaktır.

Madde 13: Milletvekilleri, 100 000 nüfusta 1 olmak üzere yine bir dereceli seçimle 4 sene için seçim dairelerince seçilecektir. Bugün (2012) de genel seçimler 4 yılda bir yapılmaktadır.

Madde 17: Lisanın bugünkü halini değiştirmeyi düşünürken zamanın tabii şekildeki seyrine tâbi tutmak gerektir. Bir asır evvelki ifadeyi meramla bugünkü arasında görülen fark hissedilmeden, tedricî tekâmülle (aşamalı gelişmeyle) ve hiçbir anlaşmazlığa meydan vermeden husule gelmiştir. Yine bu esas dâhilinde lisanın tekâmülünü temin etmek ve kanunî cebirlerle gayritabiî ve anlaşmazlığa sebep olacak zihniyetlerden içtinap etmek hususu üzerinde durulacaktır.

Madde 25: Devlet teşkilâtı taklitler üzerine kurulmayıp hakikî ihtiyaçlara göre bina olunacak, adama göre iş değil, işe göre adam kaidesi tatbik ile devlet umumî kadrosu ıslah edilecektir. Kırtasiyecilik kaldırılarak halkın işi çabuk görülecek, İşleri geciktiren ve karıştıranlar ehil değilse sınıf ve rütbesi tenzil edilecek (düşürülecek) veya işine son verilecektir. Kasd-ı mahsusla yapılmışsa şiddetle cezalandırılacaktır. Bugün de devlete personel alınırken "norm kadro" uygulaması tatbik edilmeye çalışılmaktadır.

* Bakınız: Ekler 19.

Madde 28: Sanayi ve ticarete rekabet esası hâkimdir. Paramızı kıymetlendirmek suretiyle bolluk ve ucuzluk teminine çalışacağız.

Madde 29: Orman, maden ve fabrikaları, münakalât (ulaşım), 'ziraat ve emsali işleri müterakki milletlerde olduğu gibi halka terkedip şahsî teşebbüse geniş ölçüde yer vermek. Bunlar özel girişime öncelik verme ve özelleştirme uygulamaları olarak ifade edilebilir.

Madde 30: Bir memleketi; ziraatı aç, sanayisi çıplak bırakmaz. Ancak ve ancak madenleri zengin eder. Çok zengin olan yeraltı hazinelerimizin mükemmel ve modern tesisatla, tam verimli bir hale konmasına partimiz bütün varlığıyla çalışacaktır. Madenlerden azami derecede istifadeye çalışılacağı beyan edilmiştir.

Madde 35: Tekâlifte (Mükellefiyette) esas, varlık nispetlerine göre vergiye tâbi tutmaktır. Mevcut vergi vaziyetleri de yeniden gözden geçirilecek, mükellefleri sarsmayacak surette kudret ve servetle mütenasip malî kanunlar ihdasına (kurulmasına) ve bütçe sisteminde değişiklik yapılmasına çalışılacaktır. Herkesten mali gücüne göre vergi alınması öngörülmüştür.

Nuri Demirağ yine MKP parti programında (1949) zorunlu askerliğin kaldırılması profesyonel orduya geçilmesi Ordu'da "silahlı teknolojik güce" ve "teknolojik ekipmana" insan gücüne oranla daha fazla odaklanmayı önerdi. 2011'de Türk Silahlı Kuvvetleri'nde profesyonel ordu kurulması konusunda hazırlık çalışmaları devam etmektedir (Nuri Demirağ'ın Vizyonerliği, 2011: 3).

2.3.1.1 MKP'nin İlk Sınavı: Belediye Seçimleri

MKP ile ilgili kurulması, esasları ve kendisine yöneltilen eleştirilere verilen cevaplara yer verildikten sonra partinin ilk ciddi sınavına değinmek gerekmektedir. Çok partili siyasal yaşama geçildikten sonra Türkiye demokrasisinin geçirdiği ilk ciddi sınavlardan birisi şüphesiz belediye seçimleridir. Açık oy, gizli sayım yönteminin olduğu bu devirlerde halkın kararını bağımsızca sandığa yansıtabilmesi oldukça zordur. Yine o süreçte yeni kurulan partiler tam olarak teşkilatlanmadan ve etkin propaganda yapacak

düzeye gelemediklerinden seçimin daha öne alınması da tartışma konusu olmuştur (Kayış, 2008: 403).

Bu süreçte 1946 Eylül'ünde yapılması gereken belediye seçimlerinin 1946 Mayıs'ına çekilmesi sonucu muhalefetin ilk tepkisi MKP lideri Nuri Demirağ'dan geldi. Demirağ, muhalefetin henüz örgütlenmeden, iktidar tarafından bir emrivakiiyle karşı karşıya bırakıldığını söylüyordu (Kayış, 2008: 403).

Belediye Kanunu'nda yapılan değişikliklerle belediye seçimleri öne alınıyor, oyların gizli atılmasıyla ilgili herhangi bir düzenleme ise yapılmıyordu. DP, belediye seçimlerine katılmayacağını ilan ediyor, milletvekilli genel seçimlerine katılmak için de İnönü'nün 1 Kasım 1945'teki meclis açılış nutkundaki vaatlerin yerine getirilmesini şart koşuyordu. DP'nin seçimlere girmeme kararı CHP'de şok etkisi yaratırken, olumlu haber MKP'nden geldi. MKP yayınladığı tebliğde, emrivakiden şikâyetçi olsa da, seçimlere gireceğini ilan ediyordu (Kayış, 2008: 404-405).

DP'nin belediye seçimlerine katılmama kararından sonra seçimlerin en önemli görünen muhalif partisi MKP'ydi. Aslında kimse bu partiyi CHP'ye rakip olarak görmüyordu. Buna rağmen MKP belediye seçimleri döneminde renkli bir propaganda faaliyeti yürütmüştür. Demirağ seçim gezilerinde; devletçilik ilkesine yükleniyor, Basın Kanunu'nu eleştiriyor ve MKP'nin halkın, gençlerin, köylünün partisi olduğunu söylüyordu. Anadolu'da 60 civarında şubesi bulunan MKP'nin propagandalarının ağırlığını İstanbul oluştuyordu. Partinin İstanbul'daki en önemli ve ilginç seçim vaadi ise seçimleri kazandığı takdirde Sarayburnu ile Üsküdar arasına bir köprü yaptırmak olmuş ve hazırladığı afişlerde de bu köprünün resimlerine yer vermiştir. Ayrıca yurdun çeşitli yerlerinde uçakla beyannameler dağıtmak için ulaştırma bakanlığından izin isteyen partinin bu izni aldığı anlaşılıyor. 18 Mayıs'ta Nuri Demirağ'ın uçakları tarafından İstanbul'un sekiz önemli meydanına (Eminönü, Sultanahmet, Beyazıt, Taksim, Beşiktaş, Üsküdar, Kadıköy) atılan propaganda kâğıtlarıyla halk MKP adaylarına oy vermeye çağırılmış bu faaliyet seçim günü de dâhil olmak üzere devam etmiştir (Kayış, 2008: 409-410).

Belediye seçimleri bu çekişmeler arasında, 26 Mayıs 1946 günü yapıldı. Demokrat Parti, antidemokratik kanunların kaldırılmadığı ve iktidarın, gerçek bir muhalefetin

gelişmesini önlemek niyetinde olduğu düşüncesiyle seçimlere girmemeye karar verdi. Demokrat Parti kurulduktan sonra çok sayıda taraftar kaybeden MKP ilkin belediye seçimlerine katılmaya karar verdiyse de seçim günü sabah 11’de hükümeti taraf tutmakla suçlayarak seçimlerden çekildi. Halkın bu karışık ortamda gerçekleşen seçimlere katılım oranı muhaliflere göre çok düşüktü. İçişleri Bakanı'na göre ise ortalama katılım oran % 50-60 civarındaydı. Resmen seçimlere katılmamakla beraber çok sayıda DP’li, Halk Partisi'nden olmayan adaylara oy verdi (Kastamonu'da olduğu gibi). Birkaç yerde de MKP'ni destekleyerek partiye birkaç üyelik kazandırdılar; MKP böylece Kırıkkale Belediye Meclisi'nde 6 üyelik elde etmiş oldu (Karpat, 2010: 243-244).

Seçim sonrasında muhalif gazeteler seçimlerdeki olumsuzluklara ve MKP ile ilgili haberlere geniş yer ayırırken, CHP'li gazeteler seçimi bir zafer havasında yansıtıyor ve MKP ile ilgili haberler çok yüzeysel verilmiştir (Kayış, 2008: 413).

Böylece Türkiye demokrasisi, çok partili yaşamda ilk ciddi sınavını bu şekilde ve şartlarda gerçekleştirmiş, halkın hür iradesi sandığa tam olarak yansıtılamamıştır. Nitekim halkın demokratik yollardan hür iradesini yansıtabilmesi ancak 1950 seçimlerine kalmıştır (Deliorman, 1957: 83).

Nuri Demirağ'ın partisinin kapatılması ve ilerleyen yıllarda DP'den milletvekili olması onun hakkında belki de bazı menfi iddialara sebep olmuş olabilir. Fakat bu menfi iddialar kendiliğinden çürümüş kabul edilebilir. Kaldı ki, Nuri Demirağ'ın Meclis içi çalışmalarına ve 4 yıllık milletvekilliği esnasında teklif ettiği kanun tasarılarına şöyle bir bakmak bile onun milleti temsil eden bu çatı altına niçin girdiğini kolayca göstermeye yeter (Deliorman, 1957: 83).

Meselâ, makam ve memuriyet kuvvetlerini suiistimal ederek kamu düzenini ihlâl ve umumî ahlâkı bozanlar hakkında cezaî müeyyide isteyen teklifinde kara listeye alınan memurların seçimlerde oy kullanamayacağını ve devlet kurumlarında görev alamama gibi cezalar verilmesini istemiştir. Bunun devamında şu cümleyi not düşmüştür: “Bir millet tamamen ahlâkı sayesinde temayüz eder. Ahlâksız milletler kılıçtan geçirilir.” (Deliorman, 1957: 85).

Nitekim Dünyaya hep bu ahlâklılık ve doğruluk sayesinde hâkim olduğumuzu söylemiş, Esasen kanun teklifinin konusunun da bu olduğunu, şayet arkadaşlarının bu teklifi reddetmeleri halinde şimdiden kara listeye namzetliklerini koymuş olacaklarını ifade etmiştir. Gayrimeşru kazanç ve iktisap yollarının her nevini tıkayan böyle bir kanunu teklif etmek için bir insanın en ufağından dahi olsa şahsî menfaatle bir ilgisi olmaması gerekmektedir (Deliorman, 1957: 85-86).

2.3.1.2 Nuri Demirağ'ın Şehir ve Köyleri Kalkındırma Projesi

Nuri Demirağ, 1947'de ilk şehir ve köy planlarını hazırladı. Bu planlar içinde her şehirde bir havaalanı da vardı. Türkiye'de şehirler 2000'li yıllara kadar plansız büyüdü. Bu sebeple 2000'li yıllarda "Kentsel Dönüşüm Projeleri" hazırlandı. 1947'de Nuri Demirağ'ın hayali olan "her şehre bir havaalanı"da ancak 1990'lı yıllardan itibaren gerçekleşmeye başlamıştır (Nuri Demirağ'ın Vizyonerliği, 2011: 3).

Yukarıda bahsedilen bu projeyi açıklamak gerekirse öncelikle konuya Demirağ'ın köylerle ilgili kalkınma planlarından bahsedilerek başlanması gerekir. Demirağ'ın köylünün tezek dumanları içinde her an verem ve bin türlü hastalık tehlikesi altında olan ısınma derdine de el attığı görülmüştür. Hayalinde canlandığı modern Türk köyünün tahakkuku yolunda harcadığı paralar da muazzamdır. Bu gaye ile mimarlar angaje etmiş, tetkikler yaptırmış, projeler çizdirmiştir (Deliorman, 1957: 45).

Şehircilik ve köycülük sahasında Nuri Demirağ işe evvelâ Divriği'den başlayacak ve aşamalı olarak bütün memleketi içine alan bir yayılma ile işi başaracaktı. Çizdirdiği köy planlarının yanı başında Divriği'nin de bir Gök Üniversitesi'ni de içeren 100 000 kişilik büyük bir endüstri şehri olmasını sağlayacak projeler için birkaç elemanı yıllarca orada çalıştırdı ve böylece istenen planı meydana getirdi. İşe buradan başlamasının büyük sebeplerinden biri de bu sahada sonsuz bir yeraltı zenginliğinin mevcudiyetini keşfetmesi idi. Bu arada bizzat yaptırdığı araştırmalarda on dokuz muhtelif madenin varlığını fiilen ispat etmiş ve alâkalı makamları ikazla yardımlarını istemişti. Bu madenler arasında, dünyanın en zengin demiri, uranyum, altın, platin ve diğer birçok madenler mevcuttur (Deliorman, 1957: 45).

Nuri Demirağ bu madenleri işletmek için gereken bütün tedbirleri almış, plânları da hazırlamıştı. Fakat devletçilik burada da karşısına dikilmiş, onu bugüne kadar devam ettiği amansız bir mücadele ile karşı karşıya bırakmıştır (Deliorman, 1957: 45).

Nuri Demirağ, 3 ayrı köy tipi meydana getirmek emelinde idi. Bunlardan biri ziraat köyleri olacak ve 1 700 nüfuslu asgari 340 haneli her türlü konfora sahip mamur beldeler halinde kurulacaktı. Diğer ikisi ise 1 750 nüfuslu 342 haneli endüstri ve maden köyleri olacaktır. (Deliorman, 1957: 45-46). Aşağıda bu köyler ve sahip olacakları yapılar gösterilmiştir.*

Ziraat köyleri, şu yapıları içermektedir: (Deliorman, 1957: 50).

Resmî Bürolar, Milli Kalkınma Evi (Sinema, tiyatro ve konferans salonu), Otel ve lokanta, Kooperatif, Pazar ve dükkânlar, Cami, Hamam, Küçük sanayi, Revir (Küçük hastahane) ve doğum evi, Okul, Çocuk bahçesi, Yunak, Mezbaha, Kanare ve ahır, Hayvan kontrol ve sağlık memurluğu, Silo, Arabalık, Garaj, Bekçi ve ortalıkçı yen, Kümesler, Otluk, samanlık, Süthane, Ahırlar, ağıllar, Spor yeri, Saat Kulesi ve Elektrik muhavvile merkezi bulunmaktadır.

Not: Ziraat Köyleri 340 hane, 1700 Nüfus, 24 hektar (Spor yeri dâhil, tayyare meydanı, hangar ve tamirhanesi hariç).

Sanayi ve maden köyleri ise, şu yapıları içermektedir: (Deliorman, 1957: 47-48).

Resmî bürolar, Milli Kalkınma Evi (sinema, tiyatro, konferans salonu), Otel ve lokanta, Kooperatif, Pazar ve dükkânlar, Cami, Hamam, Küçük sanayi, Arabalık, Revir (Küçük hastahane) ve doğum evi, Okul, Çocuk bahçesi, Yunak, Spor yeri, Tayyare meydanı, Bekâr evi (25'er kişilik 2 adet), Saat Kulesi ve Elektrik muhavvile merkezi bulunmaktadır.

Not: Nüfus adedi 1750, ev adedi 342, umumu sathı 24 hektar (Spor yeri dâhil, Tayyare meydanı hariç).

* Bakınız: Ekler 7-8-9.

Nuri Demirağ'ın memleket hesabına düşüncelerinin başlıcalarını köylülerin ve işçilerin kalkınması ve refaha kavuşması teşkil etmiştir... Köylüleri, izbe gibi toprak yağınları altında yaşamaktan kurtarmayı düşünen bu büyük milliyetperverin zihnini kurcalayan mühim bir cihet daha vardır ki o da tezek meselesidir (Şakir, 1947: 188).

Köylerde ısınmak ve yemek yaparken kullandığı tezeğin bu işle uğraşan bilhassa Türk kadınlarına zarar verdiği, solunum yoluyla ve isinin yemeklere bulaşmasıyla çeşitli hastalıklara neden olduğu aşikârdı. İşte, Nuri Demirağ'ın büyük tasavvurlarından biri de, bu tezeği ortadan kaldırmak; bunun yerine köylülere, Anadolu'nun her tarafında çokça bulunan maden kömürü yaktırmaktır (Şakir, 1947: 189).

Nuri Demirağ, köylüler için, hususî bir tipte, üç boy soba yapılmasını düşünmektedir. 3-5 TL gibi az bir fiyatla satılacak olan bu sobaların, tıpkı ziraat âletleri gibi, Ziraat Bankası tarafından taksitle köylüye satılmasının, büyük faydalar temin edeceğine kanaat getirmektedir. Bu mesele üzerinde yaptığı tetkiklere nazaran, Anadolu'nun farklı yerlerinde açılacak kömür madenleri vücuda getirilecek kömür merkezleri sayesinde, beher tonu 7 TL'na olmak üzere, köylüye verilebilecektir (Şakir, 1947: 189).

Nuri Demirağ'ın pek haklı olan iddiasına bakılırsa, köylüler bu sobalardan kullandıkları takdirde şu faydalar oluşacaktır: Köylü kadınları, pislikten kurtulacak, yakılan gübreler tarlalara dökülerek, toprak gıdasız kalmayacak ve bugün alınan mahsulün 5-10 misli fazlası hâsıl olacak, memleketin yeraltı hazineleri açılacak, umumî servetin miktarı artacak, Herhangi cinsten olursa olsun, kömür madenleri açıldığı takdirde, köylerin en büyük ihtiyacı olan ağaçlarla ormanlar, tahripten kurtulacaktır (Şakir, 1947: 189).

Nuri Demirağ'ı işgal eden mühim meselelerden biri de, nüfusu çoğaltma işidir... Onun kesin kanaatine göre milletin en büyük kuvvet kaynağı, çok çocuklu ailelerdir. Nuri Demirağ,: “Çocuk, memleketin en büyük servetidir. Fırsat ve imkân buldukça, çok çocuklu ailelere yardım edilmelidir” diye bir prensip ortaya atmıştır. Fakat Nuri Demirağ, bu prensibi sadece ortaya atmakla kalmamış; Divriği ve havalisi halkından çok çocuklu

birçok fakir aileleri himayesi altına almıştır. Bu ailelere, çocuklarının adetlerine göre, dolgun maaşlar bağlamıştır (Şakir, 1947: 188-190).

Nuri Demirağ milletvekili iken mecliste yaptığı bir konuşmasında köylerin ve şehirlerin kalkınmasına yönelik önerilerde bulunmuş, bunu da ABD’deki tarım ve sanayi sektörü kıyaslamasıyla izah etmiştir. Aşağıda bu açıklamalara yer verilmiştir: (TBMM Zabıt Ceridesi, 1954: 74).

“Sayın arkadaşlar, 3 sene evvel Amerika’da yaptığım tetkikat ve müşahedatıma atfen 50 sene evvel Amerika nüfusunun % 87’si ziraatla meşgul iken 3 sene evvel bu miktar % 16’ya inmiş, istihsalâtın (üretimin) da 18 misli artmış olduğunu müşahede etmiştim. Biz, nüfusumuzun % 80’inin ziraatla meşgul olduğunu, köylüyü toprağa bağlamayı ve topraksız kimse, bırakmayacağımızı iftiharla söylüyoruz. Bu nispette köylüsü olan millet medenî sayılamaz. Ziraatçilerimizi nüfusumuzun % 15’ine indirip randımanı da Amerika’da olduğu hadde çıkarabilirsek o zaman medenî millet sırasına gireriz. Köylümüzü yalnız toprağa bağlamakla kalmayarak bütün ihtiyaç ve müdafaa vasıtalarımızı kendi özümüzden temin edeceğimiz fabrika ve tesislerimize de bağlamalıyız.

Büyük çiftlik sahiplerinin ellerinden arazisinin alınarak topraksız çiftçilere azar azar dağıtılmasından fayda beklenemez. Modern ziraat ve ucuz maliyet ancak büyük kapitalle geniş arazi üzerinde iyi randıman verebilir.

Cihan piyasasında emsalinin kilosu 16 kuruşa satılan zahireyi köylüden değil 30 kuruşa hatta 60 kuruşa alsak milyonlarca döviz açıkları karşısında bocalasak da bu tedbirler tesirsiz kalır, muvakkat ve arızidir. O halde köylerimizin civarında ve münasip mahallerin de maden sahalarında yukarıda arz ettiğim gibi derhal mikroskopla görülebilecek en küçüğünden en büyüğüne kadar bütün ihtiyaç ve müdafaa vasıtalarımızı en son sistem fabrika ve tesislerimizle ve bütün hızımızla yorulmadan, asla fütür getirmeden temine çalışmalıyız”

Nuri Demirağ, Mecliste sadece 20 dakikalık konuşma süresi tanındığından bu konuşmayı bitirememiş, fakat bilâhare aynı konuşmanın tamamı 20 Nisan 1956 tarihli Dün ve Bugün Mecmuasında intişar etmiştir. Konuşmanın geriye kalan kısmını mecmuadan alınarak verilmiştir: (Deliorman, 1957: 94-96).

“Çöl haline getirilen çırılçıplak topraklarımızdan halka ve köy belediyelerine tapulu tarlaları gibi görüp gözetmek şartıyla her eve 40-50 hektarlık, köy belediyelerine lüzumu kadar meyveli meyvesiz orman ve ağaç yetiştirilmeğe elverişli mahaller tahsis edilmesi ve iklime göre yetişebilecek fidanlar vererek bunların rüzgârdan ve diğer tahripkâr tesirattan muhafazası için

yanına dikilecek sıvıkları, hayvanatın tahribatından muhafazası için de bu fidanların etrafına silme demirden kuşaklı mahfaza yapılması, civarında akarsu yoksa artezyenler vasıtasıyla var ise motopomplarla depolara su çıkararak dağ tepelerine kadar ağaçlandırılması.

İkinci olarak, akarsularımızın uygun yerlerine barajlar yapılması, bunlardan elektrifikasyon tesisatı vücuda getirmek, kanallar açarak kurak arazinin sulanması, bataklıkların kurutulması, ziraata ve hayvanat yetiştirmeğe elverişli sahaların ayrılması yurdumuzun iktisadî bünyesine göre özel kişilerin bir araya gelmesi ile gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, fertler ve şirketler tarafından memleket ihtiyacına ve ilerde Şark federasyonu davasının tahakkukunda geniş ölçüde umumî ihtiyaca cevap verecek şekilde, fabrikalar, tesisler, ticarî bloklar vücuda getirilmesi için bina, plân ve projelerini, makine, alât edevat idare ve işletme tesisatı ve mamulâtının sarfi için dâhil ve hariç pazarlar temin edilmesi yolunda programlar hazırlamak üzere etütler yapılması.

Üçüncü olarak, malûm köy plânımıza göre köyler vücuda getirilmesi, yurdun her bucağında köyler ve kurulacak sanayi ve ziraat sahalarına kollarını uzatacak muntazam ve mükemmel asfalt yollar yapılması ve memleketin yolsuzluk derdinden kurtarılması ve motorlu vasıtaları harekete geçirmek yolundaki hamle ve hareketlere hemen başlanmasını sayın hükümet erkânından ve muhterem mebuslardan ısrarla rica ediyorum”

Özet olarak Demirağ, köyler hakkında Amerika'daki modelin uygulanmasını, toprakların parçalanma yerine bütünleştirilmesini, büyük çiftlikler kurularak köylere şehirlerdeki hizmetlerin götürülmesini istemektedir (Dervişoğlu, 2010: 183). Demirağ'ın bu ifadeleri ülkenin kalkınmasında topyekûn çalışılması gerektiğini göstermekte, Devletin de bu konuda özel girişimcilere destek olması gerektiği anlaşılmaktadır.

2.3.1.3 Nuri Demirağ'ın ABD, Devletçilik ve Liberalizm ile İlgili Görüşleri

Demirağ, dış politikada öteden beri Amerika dostluğu ve ittifak üzerinde kanaatlerinin iktidar hükümeti tarafından takip edildiğini ve bu yolda fikir ve kanaat birliğine varıldığını görmekte bahtiyarlık içinde olduğunu beyan etmiş, devlet ittifaklarında menfaatler için ortaklıklar kurulduğunu dolayısıyla bu menfaatler için devletlerin birbirini aldatmaya çalışmasının doğal olduğunu söylemiştir (Deliorman, 1957: 102).

Demirağ, yine ABD ile ilişkilerde olumlu görüşlerinden birisinde, iki milletin el ele vererek, az ve yavaş değil, çok çabuk ve iyi iş yapmalarını, siyasî ve iktisadî sahalarda birlik ve beraberlikle yürümelerini dilediğini ifade etmiştir. Partiyi kurduğu 06.07.1945

tarihinde ise, devletçilik sistemine şiddetle karşı çıktığını, liberal bir sisteme taraftar olduğunu, devletçiliğe olduğu kadar aristokrasiye de düşman olduğunu, ABD’nde olduğu gibi şahsın çalışmasına en geniş ölçüde imkân verilmesi ve çalışmaya saygı gösterilmesi gerektiğini beyan etmiştir. ABD’nin siyasî ve iktisadî zihniyetine hayran olan ve insanlığın saadetini ancak ABD liberalizminde gören Demirağ, bundan dolayı bütün dünya milletlerinin yüzlerini ABD’ne çevirmeleri lâzım geldiğine inanmaktadır. Fakat ABD’nin de insanlığa karşı büyük vazifelerinin olduğunu, insanlığın ancak ABD ile kurtarılabilirliğini, II. Dünya Savaşı’nda ABD’nin galip gelmesine şiddetle ihtiyaç olduğunu, ABD’nin mağlup olması durumunda insanlığın en korkunç felâketlere sürükleneceğini, ABD’nin de paramparça olacağını iddia etmiştir. Fakat ABD, vazifesini yaptığı takdirde hem insanlığın hem de ABD’nin kurtulacağını söylemiştir (Deliorman, 1957: 121-122).

Aynı inanişe paralel olarak Demirağ, DP iktidarının Kore'ye asker göndermesini de alkışlamış ve partisi huzurunda yaptığı bir konuşma şurasında kararı şu sözlerle onaylamıştır: “İktidarın isabetli görüşü ve muhaliflerin çıkardıkları yaygaralara rağmen; Kore'ye asker göndermesi, dostlarımızı inciten düşmanları ile dost geçinmenin, doğurduğu köhneleşmiş sakim siyaseti silmiş süpürmüş, memleketimizin imar ve ümran yollarında ilerlemesini temin için ABD’nin geniş ölçüde ve ön plânda bize yardımının yer almasına imkân vermiştir.” (Deliorman, 1957: 122).

Nuri Demirağ, Amerika'ya karşı olan ilgisini ve Türkiye ile bu memleketin en etkili bir şekilde her bakımdan ortak çalışması yolundaki kanaatlerini sadece temenni ve lâfta bırakmamış, bizzat bu memlekete seyahatler yaparak orada da temaslarda ve beyanlarda bulunmuştur (Deliorman, 1957: 122-123).

İnönü başbakanken Moskova'ya gittikten 3 ay sonra oraya da gittiğini ve bu rejimin ülkemize uymadığını, bu ülke ile ortak çalışmanın zor olduğunu, bunun nedenini de tarihte yapılan anlaşmalarda anlaşmayı bozanın hep Ruslar olduğuna değinmiş ve şu ifadede bulunmuştur: “Komünistlik, sefalet muhitlerinde neşvünema bulur. Onun tek galibi iktisadî kalkınmadır, hudutsuz servete sebep olan liberalizmdir” (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 13-14).

Yine partisinin kongresinde, liberal görüşlerini ifade ederken memleketin kuvvet ve kudretini fertlerden aldığını, bu kuvveti başka yerden getirmeğe imkânın olmadığını, dolayısıyla ferdin bir kuvvet, kudret ve servet olduğunu beyan etmiştir. Ferdi maddeten, manen sıkıp zorlayacak her şeyden, her engelden beri olması gerektiğini, bütün gayenin ferdin maddeten, manen kuvvetli olmasına çalışmak olacağını ifade etmiştir (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 23).

Demirağ; söz hürriyetinin bulunduğu memleketlerde bazen hoş gitmeyecek sesler de yükselebileceğini, bunları susturmanın hürriyeti kaldırmak demek olduğunu bildirmiş, çağdaş ülkelerde basın kanunu diye bir kanunun olmadığını, serbest basına tecavüz edenler için kanunların bulunduğuna değinmiştir (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 18-19).

MKP, ülkedeki iktisadi meselelerin kaynağı olarak, uygulanan devletçilik ilkesini görmektedir. Demirağ, her fırsatta devletçilik ve onun uygulayıcısı İsmet İnönü'yü eleştirirken, kurtuluş yolu olarak gördüğü ABD liberalizmini övmekten geri durmamıştır (Dervişoğlu, 2010: 167).

Demirağ'a göre partisi, "milletin devletçi idareden çektiği binbir türlü sefalet, felakete ve adaletsizliğe son vermek için" kuruldu. Çok az destek gördü ve DP tarafından kısa sürede gölgede bırakıldı. Demirağ, CHP'ye muhalefetin sadece dar anlamda siyasi olmadığını, aynı zamanda ülkenin maddi olarak kalkınması ile ilgili ekonomik konularla ilgili olduğunu ve bunun ön koşulunun da iktidar olduğunu kanıtlamayı başardı. DP'lilerin yürüttüğü mücadelede bu boyut, Seçim Kanunu ve anti-demokratik yasaların değiştirilmesi gibi siyasi konuların arasında çoğunlukla kayboldu. Yine de ekonomik sorun, hem CHP, hem de muhalefet partileri için öncelikli konu halini almıştı (Ahmad, 2010:158).

2.3.1.4 MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi- Demirağ'ın Görüşlerinden Bir Kesit

MKP'nin 1949 yılı genel kongresinde Nuri Demirağ vatandaşları hedef alarak onlara şu veciz ifadelerle ders vermek istemiştir: Felâketlerin tek sebebinin eğlenceye düşkünlük olduğunu, milletimizin bu ayıp ve kusurlardan korunması için tüm kuvvetle uğraşılması gerektiğini, başarının ise kesin olduğunu ifade etmiştir. Yurttaşlarımızın iyiyi,

kötüden ayırabileceğini yalnız eğitime ihtiyaç olduğunu vurgulamıştır (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 15).

“Doğruların eğrilerden, eğrilerin de doğrulardan bizar (rahatsız) oldukları bir emri tabiidir. Korkak-uyuşuk, tembel milletlerin; doğru, cesur, çalışkan milletler kadar hak istemesi de haksızlıktır. Bir memleketin namusluları namussuzlardan cesur olmadıkça, o memlekette değil adalet, adaletin kokusuna bile rastlanamaz. Kendi milletini beğenmeyen, başka milletlerin mukallitliğini (taklitçiliğini), perestişkârlığını yapan milletler yerlerinden, yurtlarından kovulmuşlar, kılıçtan geçirilmişler, bakiyyetissüyufu (geri kalanı) da göç etmek zorunda kalmışlardır. Bunu, tarih bize yüzlerce misal ile gösteriyor” (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 18).

Nuri Demirağ'ın 1950 seçimleri öncesi toplanan MKP genel kongresinde, partisinin özelliklerini ve halka gerçekleştirecekleri projeleri ve vaatleri genel olarak şu şekilde özetlenebilir: (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 23-26).

- 1) Özel Girişime Öncelik: Hudutsuz ve gayrimeşru kazanç ve servetlere meydan vermemek şartıyla ticaret, ziraat ve sanayide halka tam bir serbesti temin olunacak, şahsî teşebbüse geniş ölçüde yer verilecektir.
- 2) Yabancı Sermayeye Açıklık: Hiç bir zaman imtiyaz "kapitülâsyon" doğurmayacak şekil ve suretlerde yurttaşlarımızla ortak çalışabilecek dışarıdan gelecek sermaye, fen ve iş adamlarına kapılarımızı daima açık bulunduracağız.
- 3) Muhafazakârlık: Millî ananeye ahlâk ve doğruluğa, büyük ölçüde yer verilecektir. Yine onun bu görüşü 4 yıl sonraki kongrede de şöyle tezahür edecektir: “Aziz arkadaşlar, insanları saadete erıştiren ne kuvvet, ne de kanundur. Ancak temiz ahlâk ile terbiyedir” (MKP 1953 Kongresi: 3).
- 4) İç ve Dış Siyasetin Uyumu: Bir memleketin dış siyaseti, iç işlerinin sağlamlığına ve halkın mümkün olan nispette umumî memnunluk ve hoşnutluğuna tâbidir. Bu da asla harap olmayan "adalet" binasıyla ziynetlendirilecektir.
- 5) Şark Federasyonu: Çok evvel prensibini ortaya attığımız "Şark federasyonu" konusunda bütün varlığımızla harekete geçeceğiz.

- 6) Memurların Parti Üyesi Olmaması: İleride telâfisi mümkün olmayan felâketleri önlemek için MKP Nizamnamesinde belirtildiği gibi bilumum memurların hatta bekçilere varıncaya kadar askeriye mensupları gibi partilere asla girmemeleri ve vazifelerini tam tarafsız ile ifa etmeleri, iktidar partisinin kör âleti olmamaları üzerinde ısrarla durmaktayız.
- 7) Köy İmar Planları: Sırası gelmek üzere bulunan hamle ve hareketlerimizden biri de omuzlarımızda peksimet torbası, ayağımızda çarık olduğu halde köylere kadar halkı irşada gitmek olacaktır. Bu meyanda parti programına dâhil olan köy imar plânlarımızı, köy kalkınmasını yakından köylülerimize göstereceğiz.

Bu arada parti faaliyetlerini anlatmak ve muhalefet işlevi görececek bir gazete kurulması işine de girişilmiştir. Partinin fikirlerini ifade etmek amacıyla günlük “Kalkınma” adlı bir gazete de çıkarılmıştır. Partiye, şahıslara kozmopolitler tarafından sistematik surette tevcih olunan hücumlar, hakaretler, yalanlar, iftiralar cevapsız bırakılmayacak, tabir-i caizse dilsizlikten kurtulacağız, şeklinde ifadeler kullanılmıştır (MKP 1953 Kongresi: 3). Parti genel seçimler öncesi faaliyetlerinden halkı bilgilendirmek ve iktidar partisinin hatalarını ortaya koymak amacıyla Genel Başkan Nuri Demirağ'ın maddî yardımlarıyla Tez Kalkınma ve sonradan Öz Kalkınma adı altında gazete çıkarılmıştır. Bu gazete ile: (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 36).

Milletin dertlerine tercüman olmak, Partimiz nizamnamesine ait hususiyetleri kamuoyuna yaymak, Teşkilâtımızı, parti faaliyetlerinden objektif bir halde ve vaktinde haberdar etmek, Eleştiri ve kontrol etme vazifesini yapmak gibi vazifeleri yerine getirmeye çalışmıştır. Bunda da bir parça başarılı olmuştur (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 62).

Umumi kongrede yine iktidara yönelik eleştirilere devam edilmiştir: İki saatte çıkartılan Varlık Vergisi Kanunu'nun dünyayı kaplayan yankıları iki asır devam edecektir. İtiraz ve müdafaa hakkının verilmemesi gibi hususiyetler dikkati çekiyordu. Hele küçük bir akar sahibinin bankaya borçlu olmasına rağmen varlıklı sayılarak Varlık Vergisine tabi tutulmasına mukabil tüccar, müteahhit, serbest meslek erbabı olmayan fakat bankada 1 milyon lirası bulunan, bir Türk vatandaşının Varlık Vergisi Kanunu'nun dışında bırakılması; gelir miktarı aynı olan ve akarları da yan yana bulunan iki vatandaşın birinden

diğerine nazaran çok yüksek vergi alınması ayıpların ayıbtı idi, denilerek iktidarın iktisat politikasına yüklenilmiştir (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 62).

2.3.1.5 Nuri Demirağ'ın Siyasi Partiler, Seçim ve Demokrasi ile İlgili Görüşleri

Demirağ, iktidar partisi olan DP'den aday olup milletvekili olmasına rağmen yine seçimler konusunda bugün bile tartışılan husus olan partilerin bütçeden para alması ve kamu kurumlarını kullanarak eşit olmayan yollarla propaganda yapmasını şu sözler altında eleştirmiştir:

Demokraside eşitlik en başta gelen bir prensiptir. Propaganda sayılmayan hususlar başlığı altında, seçim zamanları İktisadî Devlet Teşekkülleri'ne kadar her müesseseye, kurum ve daireye, devlet ve katma bütçeden milyonlar sarf ederek iktidar partileri lehine propaganda imkânı bahşeden halen geçerli olan hüküm hiçbir şekil ve surette müdafaa edilemez. 07.07.1954 tarihinde 6428 sayılı Kanunla tadil ve ilâve olunan bu madde, yalnız iktidar partisi ile muhalefet partileri arasındaki eşitliği baştanbaşa çiğnemekle kalmamakta, İktisadî Devlet Teşekkülleri, kurumları ve resmî daireleri siyasete karıştırmaya ister istemez zorlayarak vatandaşın bu daire ve kurumlara olan güvenini de sarsmaktadır (Deliorman, 1957: 112).

Bu daire ve kurumlar durup durup da seçim zamanı ne diye faaliyetlerini halka bildirmek ve açıklamak zorunda olsunlar. Hazırlanmış broşür ve afişler varsa bile, tarafsızlık ve eşitlik esasına uysun diye, seçim zamanı bunların dağıtılmasından asılmasından herhalde sakınmak gerekir (Deliorman, 1957: 112).

1954 seçimlerinde, bazı teşekküllerin iktidar partisi lehine olan afişleri Yüksek Seçim Kurulu'nca yasak edilmiş ve kaldırılmıştı. Binaenaleyh, iktidar partilerine millet kesesinden haksız olarak propaganda imkânı bahşeden ve İktisadî Devlet Teşekkülleri, kurumları ve devlet dairelerine siyasî faaliyete karışmak imkânını veren bu hüküm çok mahzurludur (Deliorman, 1957: 113).

Dünyanın bütün demokrat memleketlerinde radyolar iktidar ve muhalefet partileri arasında hiçbir fark gözetmezler. Her gün ve her vesile ile iktidar partisinden radyolar

bahsediyor. Yalnız seçim zamanları 10 gün 20'şer dakika muhalif partilerin de konuşması ve radyolardan vatandaşlara sesini duyurabilmesi hakkı bile verilmiyor. Hâlbuki eşitlik ve adalet onu emreder ki, seçim zamanları değil sair zamanlarda bu eşitlik aransın (Deliorman, 1957: 113).

Bir kamu müessesesi olan muhalif partilerin de radyolardan istifadeye hakkı olduğu ve iktidar partisinin radyoyu kendi propagandasına tahsis ettiği hakkında Sayın Celâl Bayar'ın bir beyanatını burada aynen tekrarlamak çok yerinde bir hareket olacaktır (Deliorman, 1957: 113).

Tez Kalkınma Gazetesinin 13.08.1948 ve 13 sayılı nüshasının 1. sayfasında yazılan bu beyanat aynen şöyledir: (Deliorman, 1957: 114).

“Unutmamalı ki, radyo müessesesi milletten toplanan vergilerle yapılmıştır. Bunda herkesin hakkı vardır. Bunun için de partilerin de hakları verilmelidir. Yalnız radyo mu partileri haklarından mahrum ediyor? Ya Anadolu Ajansına ne buyurursunuz? O da, anonim bir şirket midir, nedir? Katî olarak bir isim vermek zordur. Fakat bilinen sıfatı sadece iktidar partisinin propagandasını ve meddahlığını yapmakla vakit geçirmektedir. Radyo ile beraber Anadolu Ajansının da partilere ve memlekete akıcı bir şekilde hizmet etmelerinin şekli bulunmalıdır. Bunun için de çok zaman kaybedildiğine hiç şüphe yoktur”

Yine Demirağ 1949 yılındaki partisinin genel kongresinde partiler arası eşitsizliğe vurgu yaparken; partilerin üyelerinin aidat ve bağışlarıyla yaşadığını, devlet bütçesiyle yaşayan ve korunan partilerin, hakikî parti olmadığını, ancak hükümetin hatalarını iyi şekilde alkışlamaya memur bir "propaganda servisi" sayılabileceklerini ifade etmiştir (MKP 1949 Yılı Umumi Kongresi, 1949: 23).

2.3.1.6 Nuri Demirağ'ın Din ve Din Adamlarına Dair Görüşleri

Yüksek dinimizin son bir asır içinde liyakatsiz din adamlarının ve softaların elinde nasıl bir hale sokulduğunu ibretle temaşa eden Demirağ, aksaklık sebebini teşhiste büyük bir isabet göstermiş ve en etkili çareyi öne sürmüştür (Deliorman, 1957: 89).

Bu mevzuda Nuri Demirağ'ın kanaati; Dinin sadece bizim değil, her topluluğun en kuvvetli ahlâk müessesesi olduğu, Hele İslâm dini gibi dünyevî tek gayesi insanlığa hizmet, topluluk ahlâkını sağlamlaştırmak olan dinimize ne derece sarılır, onun halkımız arasındaki tesirini ne derece kuvvetli tutarsak, hayatta bir millet olarak o derece büyük başarılar elde edeceğimize inanması şeklindedir. Dejenere olmuş ahlâksız milletlerin, tarih nazarında ne derece zavallı kaldıklarının da bilindiğini ifade etmiştir (Deliorman, 1957: 89-90).

Bu itibarla Demirağ, bu derece önemli bir toplumsal kurumun çalışanlarını lâyük oldukları seviyede tutmanın ve onları her türlü maişet derdinden azade kılmanın doğrudan doğruya milli bir vazife olduğunu ifade etmiştir. Bir mesleğin ancak mensuplarına sağladığı refah ve garanti derecesinde rağbet göreceğini ve kalitesin yükseleceğini söylemiş, bizlere dinî vecibelerimizi yerine getirmeği öğretmek gibi ulvî bir vazifeyi emanet ettiğimiz kimselere mesleklerini sevmeye, ona kaygısız bağlanma imkânının verilmesi gerektiğine inanmıştır (Deliorman, 1957: 89-90). Dinin toplum için ne kadar önemli ve milleti birbirine kenetlemede birincil rol üstlendiğini Demirağ bu sözlerle ifade etmiştir.

2.3.1.7 Nuri Demirağ'ın Üniversite Projesi

Kültürel sahaya gelince, Nuri Demirağ'ın parası ile tahsil etmiş sayısız genç bugün hem memlekete, hem kendilerine faydası olmuş kıymetli uzuvlar halinde hizmet görmektedirler. Bu çeşitli yardımların yanı başında Nuri Demirağ'ın birçok kültür plânı da vardır. Divriği'de bir Gök Okulu olarak kurduğu ve tayyare işinin malûm şekilde akim bırakılması ile bir modern ortaokul haline sokulan mektep, 20 yıldan beri bugüne (1957) kadar binlerce mezun vermiştir ve vermektedir (Deliorman, 1957: 137)

Nuri Demirağ, tayyare endüstrisi davasında gayelerini tahakkuk ettirebilse idi, Divriği'de ayrıca bir Gök Üniversitesi kurmayı kararlaştırmış ve işin bütün plânlarını hazırlamıştır (Deliorman, 1957: 138)

Memleket kültür sahasında Nuri Demirağ'ın muhakkak ki en hayırlı olabilecek girişimi "Teknik ve Ahlâk Üniversitesi" projesidir. Bu üniversite, diğer üniversitelerin

bütün şartlarını içermekle birlikte, ahlâkî altı düsturun tesiri altında bulunacaktır. Bu da: "içkiden, oyundan (kumar doğar), iffetsizlikten, eğrilikten, tembellikten, zulüm yapmaktan sakınmaktır". Bu kusurları işleyenler kayıtsız şartsız müesseseden uzaklaştırılacaktır (Deliorman, 1957: 138)

Üniversitede bu ahlâkî disiplinden başka teknik eğitime büyük önem verilecektir. Böylece şahsî teşebbüse kabiliyetli, en son sistem ve modern fen ve sanatla donanmış ve bir halk tabiriyle kollarında altın bileziği olan elemanlar yetiştirilecektir. Bu üniversitenin 22 fakültesi olacaktır. Bunlar: Uçak Mühendisliği, Kimya, Makina, Elektrik, Yollar ve Bina İnşaatı, Meteoroloji, Arziyat, Maden ve izabe (eritme), Fabrika Organizasyonu, Cer ve Nakliyat Mühendisliği, Deniz İnşaatı, Su Mühendisliği (Sulama, kurutma, baraj), Fizyoloji, Riyaziye, Sevkulceyş (Askerliğe ait ilimler), Tıp, Hukuk, İktisat, Astronomi ve Dinler, Gazetecilik, Tarih ve Coğrafya, Edebiyat, Lisaniyat, Ziraat, Hayvanat ve Ev idaresi fakülteleridir (Deliorman, 1957: 138-139)

Bu suretle geniş şark âleminden gelecek öğrenciler birbirlerinin dilini ve bu arada Türkçeyi öğrenme imkânını elde edeceklerdir. Nispeten Nuri Demirağ'ın Şark Devletleri Konfederasyonu projesine hizmet gayesini güden bu üniversite için Nuri Demirağ, milyonlar değerindeki korusunun bütün arazisini tahsis etmiş ve işin bütün plânlarını hazırlamıştı. Temel atma merasimi İstanbul'un 500. Fetih yılı olarak İstanbul'da 1953 tarihinde toplanması kararlaştırılan Müslüman Devletleri Kongresi esnasında yapılacaktı. Bu kongrenin yapılamaması, temel atma merasimini de tehire uğratmıştır. Fakat Nuri Demirağ sağ kaldıkça bu işi eninde sonunda kuvveden (fikirden) fiile çıkarabileceğini ifade etmektedir (Deliorman, 1957: 137-139), (Haytoğlu, 1992: 261). Fakat bu proje kâğıtta kalmıştır.

2.3.1.8 Nuri Demirağ'ın İslam Birliği (Şark Konfederasyonu) Görüşü

Nuri Demirağ'ın devlet ve millet mevzuunda iki mühim faktör tanıdığı görülür:

- 1) Büyük, yani nüfusu çok.
- 2) Zengin, yani iktisaden kuvvetli.

Nuri Demirağ kendi milletinin kalkınmasına çalışırken evvelâ halkın zengin olması, sonra da nüfusunun artması yolunda mücadele etmiş, gayretler sarfetmiştir. Meselâ Türkiye'nin 80 milyonluk bir devlet olmasının zarurî olduğunu ve bunun için bu topraklarda gereken her imkânın mevcut bulunduğunu ilk defa bir fikir halinde ortaya atan odur. Ve gene bu dava yolunda çok çocuklu ailelerin desteklenmesini ve nüfus artışı işinde millete cesaret ve teşvik verilmesi lüzumunu o herkesten evvel görmüş bir ferttir. Günümüzde de Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın en az 3 çocuklu aile olması gibi tavsiyelerde bulunduğu hatırlatılmalıdır. Ama üreten bir toplum olarak ancak bu nüfustan istifade edilebileceği hususu da unutulmamalıdır (Deliorman, 1957: 119).

Nuri Demirağ'ın milletler birleşince refaha, ayrılınca da fakru zarurete duçar olurlar diye bir vecizesi vardır. İşte Türkiye'nin bütün Şark ve İslam Devletleri Konfederasyonu halinde bir çatı altında toplamak fikrini bu sebeple müdafaa etmiş ve bu uğurda epey işler başarmıştır (Deliorman, 1957: 120).

O, Avrupa Birliğini kurmak isteyen ünlü siyaset adamı Henry Spaak'ın ortaya attığı "Müttehit Avrupa" fikri bir gün mutlaka tahakkuk edecektir, demiştir. Çünkü artık bu kıta ikide bir işgal edilmekten, yıkılıp yakılmaktan bıkmış Ya birleşip büyük ve ebedî bir kuvvet halinde yaşayacak veya dev bir devletin işgaline maruz kalacaktır, demiştir. Mademki ileride Türkiye'nin de tarihin bu zorlamasına boyun eğmesi gerekecek, o halde bu işin çarelerini erkenden aramalı ve kaybedilecek zamanı kazanmalıyız, demiş ve devamında, Türkiye ancak İslâm dünyası ile birleşebilir. Bizi NATO'ya bile bin zorla kabul ettiklerini biliyoruz. Yarın herhangi bir Avrupa Birliği'ne katılabilmemiz için din, anane ve kültürümüz, hatta ve hatta tarihîmiz bile bize yardım edemez. Bu itibarla bizim için tek kurtuluş çaresi İslâm ve Şark Birliğini kurmaktır, hem de bu işin öncüsü sıfatını taşımak bizim için hem mümkün hem de kolaydır, şeklinde İslam Birliği düşüncesini ifade etmiştir (Deliorman, 1957: 120-121).

1992'de ise Maastricht Anlaşmasıyla "Müttehit Avrupa" - "Avrupa Birliği" kurulmuştur 2006 yılında Türkiye-AB ilişkileri 50 sene önceki Nuri Demirağ'ın açıklamalarını hatırlatmaktadır. Bu konuda da onun vizyon sahibi bir lider olduğu söylenebilir (Nuri Demirağ'ın Vizyonerliği, 2011: 2).

Nuri Demirağ'ın Şark Konfederasyonu kurulması gerektiği hususunda beyan ettiği fikirler şunlardır: (Deliorman, 1957: 126,128-129).

“Eskiden Şark Âlemi bir insanlık ve fazilet kitabına benzetiliyordu. Şark Milletleri de onun pek kıymetli sayfalarını teşkil ederlerdi. Şirazesini, çok zıynetli kapağını da Türk Milleti temsil ederdi. Şiraze; zaman zaman gevşeyip çözümlünce muhtelif istikametlerden esen zehirli sam yelleri o sayfaları uçurmuş, parçalamıştı.

Milletle Devleti el ele veren 48 Birleşik Amerikan Hükümetleri yenilmez bir kuvvet halindedir. Böyle kaldıkça daha da kuvvetlenecektir. Bu devletler ayrı ayrı mütalâa edilince büyük bir kuvvet ifade etmez.

Oğuz Han; haleti nez'inde, 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.

Hudutların korunması, Gümrük kaçakçılığının engellenmesi, sefir ve sefaret erkânı ve daha bir sürü masraflar, ticarî münasebatı men ü tahdit eden çeşitli amiller, gümrük duvarları, pasaport zorlukları, az nüfuslu devletleri günden güne fakrî sefaletle sürüklemektedir. ("Az nüfuslu" diyorum. Çünkü azametli ruh taşıyan az nüfuslu milletlere "küçük" tabirini muvafık bulmuyorum.)

Kanunî Sultan Süleyman devrinde 16 000 000 km murabbalık ülkemizin üstünde, bugün 33 devlet, 325 milyon nüfus yaşamaktadır. Amerikan sistemini ananemize ayarlayarak bir (Şark Federasyonu) kurmakla, bu milletlere emniyet, selâmet, bolluk, ucuzluk ve refah temini mümkündür. Yeter ki, bedbahtların birçok siyasi maksatlarla aralarına nifak sokarak husumet tevhit eden uydurma entrikaları, aleyhte propagandaları, akliselime, şuura, mantığa dayanan hakikî ve hayatî menfaatlere galebe çalmasın.

Biz, topluluğumuzu temin edecek haricî dost ve müttefiklerimizden fayda bekleriz. Bizi mazide parçalamış ve parçalamak, küçültmek isteyenlerden değil. Hâlihazırdaki devletlerin idarelerine ve yaşayışlarına herhangi bir hükümet halkının anane ve âdetlerine müdahale etmemek ve ancak; kendilerini iktisadî hayatın ezdiği ve sarstığı ıztıraplardan kurtarmak, birlik ve beraberlikle çalışmak, gayelerimizin esaslarındandır.”

Bizzat kendisi tarafından yapılan bu izahlardan da anlamak kabil olduğu gibi, Nuri Demirağ'ın Şark Devletleri Konfederasyonu görüşü herhangi bir aşın zihniyetin mahsulü değildir. Aksine dava milliyetçilik ve din hudutlarını aşmakta ve bütün insanlığa hizmet gayesini güden geniş bir mevzu halinde tecelli etmektedir (Deliorman, 1957: 129).

İçine sadece İslâm devletlerini almayı tazammun eden ve ilk toplantısını 1952 yılında Pakistan'ın merkezi Karaşi'de yapan İslâm Devletleri Kongresi'ni, Nuri Demirağ kendi gayesine iyi bir başlangıç olarak görmüş ve bu toplantıya bizzat katılarak bu yoldaki fikri gayretlerini aktif sahaya intikal ettirmiştir (Deliorman, 1957: 129).

Karaşi'deki İslâm Kongresi'nde verdiği ve günlerce gazetelere konu olmuş kısa konuşma bir tarihî vesika kadar güzel ve vecizdir. Bu konuşmasında şöyle demiştir: (Deliorman, 1957: 131-133).

"Aziz dindaşlarım, sevgili kardeşlerim, eşsiz büyük peygamberimiz "Sallallahu aleyhi vesellem", İslâm camiasının "milleti İslamiye" namı altında birleşmesini, topluluklarıyla kuvvet, kudret, refah, servet ve sıhhati sağlamalarını, mütecavizlere (düşmanlara) yekpare ve yekvücut bir kitle halinde karşı koymalarını emretmiştir. Biz de bu emre tâbi olarak bütün Müslümanlar hilâl içinde birer yıldızla temsil edilmek suretiyle bir sancak ve bir bayrak altında toplanmayı temine çalışmalıyız.

Bizi uzun yıllar ve asırlarca birbirimizden ayırmak, birliğimize, beraberliğimize engel olmak ve parçalamak için binbir çeşit entrikalar çeviren, tezvîr (yalancılık) ve iftiralarda kısmen de muvaffak olanların yıkıcı ve fena propagandaları bundan sonra İslâm âleminde asla revaç bulmamalıdır.

Büyün dinler ahlâk üzerine kurulmuştur. Ahlâka bağlı olmayan insanların nesilleri sönmüş, mahvî münkariz olmuş (nesilleri kesilmiş), tarihe karışmışlardır.

Müslümanlık mütekâmil ve dünyevî bir dindir. Çok sağlam esaslar üzerine kurulmuştur. Bilâhare zaman zaman bazı dar görüşlüler bu esaslardan kendi akıllarınca birer mana çıkararak prensiplere ilâveler ve hurafeler eklemişler, tefsirlerde bulunmuşlardır. İhmal ve lâkaydinin uyuşukluğunu, hurafeleri silkip atmak, yerine azmin atılganlığını ikame etmek suretiyle Müslümanlığın bütün insanlara refah, servet ve sıhhati temin eden sağlam ve esaslı bir yol olduğunu, beşeriyete maddî ve manevî her nevi saadeti bahşedeceğini huzurunuzda da belirtmek isterim.

Türkler dine, ahlâka ve ananeye fart-ı (aşırı) sadakatle bağlıdırlar. Türklük Müslümanlıkla ifade olunur. Bedbahtlara hakikat hilâfına menfî propagandaları bundan sonra İslâm muhitinde hiçbir tesir yapamayacak, bilâkis kardeşliğe, maddî manevî bağlılığa hizmet edecektir.

(...) Büyük Müslüman dünyasının ahlâken ve iktisaden mühim bir kuvvet haline gelmesini, birlik ve beraberlikle yürümelerini temin maksadı ile bu kongreyi tertip eden ve bu toplantıya şeref veren yüksek murahhas (temsilci) heyeti azalarımı, bu toplantıda hazır bulunan zevatla kardeş

Pakistanlıları ve bu kongreye murahhas gönderen memleketler halkını candan sevgi ve saygı ile selâmlarım.”

Görülmektedir ki, Nuri Demirağ bütün İslam âlemi ile çok yakından alâkalıdır. Nuri Demirağ'ın Paşa Limanı'ndaki köşk ve korusu her zaman Şark ve İslâm âleminden gelen seçkin misafirlere açıktır. Âlimler, siyasîler, din adamları Karaşi, Cidde, Mekke, Medine, Bağdat, Şam ve diğer İslâm merkezlerinden gelerek köşkte Nuri Demirağ ile görüşüp muhabbet ederler. Diğer taraftan Dış Türklerin bayramlarda ve diğer ahvalde toplu halde seve seve açık buldukları kapı yine Nuri Demirağ korusu ve köşküdür (Deliorman, 1957: 134).

Dış Türklerin teşkil ettikleri göçmen cemiyeti birleşip federasyon haline gelirken ilk toplantılarını Nuri Demirağ köşkünün muhteşem salonunda yaparak uğurlu kararlarını orada vermişlerdir. Özetle şunlar denilebilir ki, büyük bir ıslahatçı, millî işlerde büyük bir kalkınmacı ve demokrasi müjdecisi olan Nuri Demirağ, İslâm âlemi ve dış memleketlerden, Balkanlardan, anavatana iltica etmiş 1 milyona yakın göçmenin de en büyük dost ve hamisi olmuştur (Deliorman, 1957: 135).

2.3.1.9 Nuri Demirağ'ın Vefatı ve MKP'nin Kapatılması

MKP, 22 Mayıs 1958'de İstanbul Emniyet Müdürlüğü 1 no'lu şubesinin 17670/24855 sayılı yazısı ile “genel kurulu toplanamadığından” münfesihi addedilmiştir. 1958'de İçişleri Bakanlığı'nca münfesihi addedilen MKP, resmen Milli Birlik Komitesi döneminde kapanmıştır (Müjdecî, 2005: 11).

Nuri Demirağ şeker hastalığı sebebiyle 1957'de 71 yaşında vefat etmiştir. Nuri Demirağ'ın vefatı basında da şöyle tezahür etmişti: 14 Kasım 1957 tarihli Milliyet Gazetesi'nde “Memleketimizin iş ve siyaset adamlarından, eski Sivas Milletvekili Nuri Demirağ, uzun zamandan beri müptela olduğu şeker hastalığından kurtulamayarak, Beşiktaş'taki evinde vefat etmiştir. Yine aynı tarihli Yeni Gazete'de ise “Daima büyük projelerle uğraşan Demirağ, ilk asma köprü projesini ortaya atmış ve planlarını yaptırmıştı. Tasavvurunda olup yapamadığı işlerin başında büyük bir İslam Paketi ve Paşa Limanı'nda meydana getirilecek bir Ahlak ve Teknik Üniversitesi bulunmaktaydı. Nuri Demirağ'ın

ölümü yurttta büyük bir teessür uyandırmıştır.” Böylelikle bir liderin ölümü de bu şekilde ifade edilmiş, ölüm haberlerinde bile yaptığı ve yapamayıp engellenen projeleriyle anılmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. NURİ DEMİRAĞ'IN UÇAK FABRİKASI GİRİŞİMİ: İRONİK BİR GİRİŞİMCİLİK TECRÜBESİ

Nuri Demirağ, uçak fabrikasını 1936'da kurmuştur. Demirağ, bu işte de kısa sürede başarı göstermiş ve THK böyle bir milli sanayii girişimine destek olmak amacıyla siparişlerde bulunmuştur. Sonrasında ise ileride anlatıldığı gibi THK, siparişlerinden vazgeçmiş, Türkiye'de oluşan böylesine değerli ağır sanayii girişimini akim bırakmıştır. Aşağıda Türk havacılık sanayinin 1960'a kadar geçirdiği süreç ile Nuri Demirağ Uçak Fabrikası ve o dönemde Türkiye'de kurulan uçak fabrikalarının akıbeti anlatılmıştır.

3.1 Türk Havacılık Tarihi

Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası girişimine geçmeden önce Türk havacılık tarihine kısaca değinmek, olayların bütünü kavrama açısından faydalı olacaktır. Bu bağlamda Türk havacılık tarihinin 1960 tarihine kadar olan gelişme-değişme dönemleri aşağıda ele alınmıştır.

Türk Havacılık tarihinde ilk uçuş çabasına MS 1002 tarihinde İmam Ebu Nasır İsmail Cevheri ile karşılaşılır. Fen ile uğraştığı zamanlarda kuşların kanat çırpmalarını uçuşlarını sürekli izleyen ve hesaplar yapan Cevheri, bir gün Nişabur'daki caminin damına çıkarak "Ey ahali, bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru deneyeceğim. Benden evvel kimseye bu teşebbüs nasip olmadı" diyerek vücuduna ipe bağladığı satırlarla aşağıya atlayarak vefat etmiştir (Güneşsen, 2003: 8).

Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde Hazerfan Ahmed Çelebi ve Lagari Hasan Çelebinin uçuş denemelerinden bahsetmektedir. Buna göre; Sultan IV. Murad Han Sarayburnu'ndan seyrederken Galata kulesinin tepesinden lodos rüzgârı ile uçarak Üsküdar Doğancılar meydanına inen Hazerfan Ahmed Çelebi'ye Sultan tarafından önce bir kese

altın verilmiş sonra korkulacak bir adam olduğu düşüncesi ile Cezayir'e sürülmüştür. Lagari Hasan Çelebi ise Sarayburnu'nda hünkâr huzurunda fişeğe binerek gökyüzüne çıkıp ellerinde bulunan kartal kanatlarını açarak Sinan Paşa Köşkünde denize inmiştir. Hazerfan Ahmet ve Lagari Hasan Çelebi'nin uçuş girişimlerinden sonra 18.yy.da başlayan dünyadaki havacılık gelişmeleri Osmanlı'nın da ilgisini çekmiş ve 1789 yılında Polonya elçisi İbrahim Paşa, Fransız pilot Blanchard ile balonla uçarak ilk uçan Türk devlet adamı unvanını almıştır. Belirtilen tarih balonun icadından sadece sekiz yıl sonradır (Güneşşen, 2003: 8-9).

Wright kardeşlerin 1903 yılında yapmış oldukları uçuşu takip eden yıllarda havacılık alanında gelişmeler hızla birbirini takip etmiş ve Harbiye Nazırı olan Mahmut Şevket Paşanın ordunun modernleştirilmesi kapsamında havacılık faaliyetlerine de önem vermesi sonucunda; ilk uçak uçuşu, pilot Baron De Catters tarafından 2 Aralık 1909 tarihinde İstanbul semalarında gerçekleştirilmiştir. Bu tarihten dokuz gün sonra Fransa-İngiltere arasında Manş denizini geçen Fransız pilot Beleriot, 11 Aralık 1909 tarihinde ikinci uçak uçuşunu gerçekleştirmiştir. Her iki uçuş girişimi de kaza ile sonuçlanmasına rağmen havacılığa yönelik faaliyetler devam etmiştir (Güneşşen, 2003: 9).

1911 yılı Türk havacılığı açısından bir dönüm noktası olmuştur. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Avrupa'daki ordular hakkında bilgi almak maksadıyla iki kurmay subayı, Enver ve Fethi (Okyar)'ı Almanya ve Fransa'ya göndermiştir. Bu iki subayın verdiği raporlar doğrultusunda 1 Haziran 1911 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'nda Kıtaata Fenniye ve Mevkii Müstahkeme Müfettişi Umumiliğinin 2.Şubesine bağlı Havacılık Komisyonu kurulmuş ve başına Kurmay Yarbey Süreyya Bey tayin edilmiştir. Bu tarih günümüzde de Hava Kuvvetlerinin kuruluş günü olarak kabul edilmektedir. 4 Temmuz 1911 yılında yapılan sınav sonucunda başarı gösteren Yüzbaşı Feza ve Teğmen Yusuf Kenan Bey, Temmuz ayında Fransa'da Beleriot uçuş okuluna gönderilmiş ve 1912 yılının Şubat ayında Fransız hava kulübünün 780 ve 797 no'lu pilot brövelerinin sahibi olarak Türkiye'nin ilk pilotları sıfatını almışlardır (Güneşşen, 2003: 10).

Osmanlı ordusunun uçak sayısı 1915 sonunda 40'a sonraki yıllarda ise 100'e yükselmiş, savaş süresince Almanların oluşturdukları paşa bölüklerindeki 150 uçak dâhil olmak üzere savaş müddetince 450 uçak görev yapmıştır. Başlangıçta 10 pilota sahip olan

Osmanlı Ordusu, savaşın sonunda 100'e yakın pilot ve rasıta (gözcü) sahip olmuştur (Güneşşen, 2003: 12).

I. Dünya Savaşı sonunda 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi gereği, havacılık birliklerinde yeniden teşkilatlanmaya gidilmiş olmasına rağmen 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Sevr Antlaşması'na göre; Türkiye'de hava unsurunun bulunmaması, iki ay zarfında ordunun mevcut personelin terhis edilmesi, altı ay zarfında bütün uçakların uçuş aletleri, motor ve aksamlarının Türkiye'de imal, ithal ve ihracatının yasaklanması öngörülmüştür. Kartal Maltepe'deki depodan 6-7 Haziran 1920 tarihinde Anadolu'ya uçak kaçırma girişimi üzerine İngilizler depoları bombalayarak uçakları tahrip etmiş, bunun üzerine Sevr Antlaşması'ndan 2 ay önce 28 Haziran 1920 tarihinde Damat Ferit Paşa'nın emri ile Osmanlı Devleti'nin son havacılık teşkilatının lağvedilip personelinin dağıtılması ile Osmanlı dönemi havacılığı sona ermiştir (Güneşşen, 2003: 12-13).

İstiklal Savaşı yıllarında bütün imkânsızlıklara rağmen hava kuvvetleri için bütün imkânlar kullanılmıştır. Durumu müsait olan Türk girişimciler ve ordu mensupları uçak alarak orduya bağışlamışlardır. Mustafa Kemal Paşa, savaşlarda hava gücünün önemini cephelerde bildiğinden İstiklal Savaşı yıllarında sıfırdan bir hava gücü meydana getirilerek Büyük Taarruzda 32 uçak aynı zamanda uçuşa hazır hale getirilebilmiştir. Bu güç ile Yunan ordusu üzerinde kesintisiz bir Türk Hava hâkimiyeti kurulurken, Yunan hava gücünün sayısal olarak üstünlüğüne rağmen etkinliği ortadan kaldırılmıştır (Yalçın, 2011: 1044).

Geleceğin tamamen havacılık ve uzay boyutunda gerçekleşeceğini gören Mustafa Kemal Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılışında yaptığı konuşmada; "İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan devletler yarınlardan asla emin olamazlar." diyerek havacılığa hâkim olamayan devletlerin geleceklerini şekillendiremeyeceklerini belirtmiştir (Güneşşen, 2003: 16).

Savaşın kazanılmasından sonra Türkiye'yi her alanda yeniden yapılanma vaziyetine sevk eden Mustafa Kemal, ilk icraatını 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'ni (TTC) kurmakla yapmıştır. Henüz kurtuluş mücadelesinin zararlarının

onarılmaya çalışıldığı o günlerde, TTC'ni kurarken parasal kaynakları da tespit etmiştir. Bunlar; fitre, zekât ve kurban derileri, tayyare piyngosu yani şimdiki milli piyango, bir kuruşluk Tayyare Cemiyeti pulu, sigara paketlerindeki tek sigara, iki cıva madeninin işlenmesinden elde edilen tüm gelirler, askeri terhis teskerelerinin basımı ve cüzi bir ücret karşılığında terhis edilecek efrada verilmesi, el ve duvar ilanlarının imtiyazı, Uşak Şeker Fabrikası'nın her yılki ilk mahsulâtı ile Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya geçecek ağnamın sahiplerine verilecek kefaletnamelerin ve makara ve iplik tesis hakkının TTC'ne verilmesinden elde edilecek gelirlerdir (Güneşşen, 2003: 20-21).

TTC Genel Başkanlığı'na, Rize Milletvekili Fuat Bey seçilir. Kurucu Heyet, çalışmalarına 18 Ekim 1925 tarihine kadar devam eder. Atatürk döneminde 6 büyük kongre yapılır ve bu dönemler içerisinde Fuat Bey Genel Başkanlık görevini sürdürmüştür. Fuat Bey, I. Büyük Kongrede, Türk Havacılığının meydana getirilmesi için yapılması gereken işleri şöyle sıralamıştır: "Pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek motorların arızalarından anlayacak, gerekirse planlarını yapabilecek mühendisleri yetiştirmek, uçak yapımı için özel laboratuvar yapmak, askeri ve milli bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın teşkilatını kurmak, Türk Hava Yollarını (THY) kurmak, Hava Spor Kulüplerini açmak " Bu plan çerçevesinde çalışmalara hemen başlanmıştır (Yüceer, 2004: 10-11).

1935 yılında THK ismini alan TTC, 'Türk Kuşu' organizasyonu, motorlu uçaklarla çalışma yaparak eleman eğitmeye başlamıştır (Dervişoğlu, 2010: 48).

Atatürk döneminde havacılık alanındaki bir diğer gelişme de 1925 yılında Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmasıdır. Alman Junkers firması ve TTC'nin ortak girişimi olan bu şirketin kuruluşunda I.Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle ayrılan Almanya'nın Versay Antlaşması ile sınırlanan uçak imalatları sonucu elindeki birikimlerini eski müttefikleri olan Türklere aktararak havacılık çalışmalarına devam etme istekleri büyük etken olur (Microlight Dünyası, 2010). Alman Uçak üretiminde Junkers Firması çok iddialı ve güven duyulan bir isimdir. 1925 yılında Atina'da da bir uçak fabrikası açılmıştır. Kısa süre önce Türkiye karşısında mağlup olan ülkede bir uçak fabrikası yapımı dengeleri bozabilirdi. 1925 yılı yaz aylarında Türkiye ile Junkers firması

arasındaki görüşmeler tamamlanmıştır. Firma ile yapılan anlaşmada sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7 000 000 Mark) olacak ve taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktır (Yalçın, 2008: 73). Fabrikanın her türlü teçhizatı Almanya'dan getirilir. Personel ihtiyacı, Almanya'dan getirilen 5 mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçisi ile karşılanmıştır (Taşkesen, 2006: 75).

Yapılan antlaşma sonucu THK'nun ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru üreterek bunların revizyonunu yapacak ve her türlü makine aksamı Junkers firması tarafından karşılanacak olan Kayseri Uçak ve Eskişehir Bakım Tesisleri kurulmuştur. 6 Ekim 1928'de resmen üretime geçen Kayseri'deki fabrikada Türk ve Alman ekip birlikte çalışmıştır. Fabrika, çift motorlu Junkers A-20 bombardıman uçaklarının yapımı için hazırlıklarını bitirdikten sonra A-20'lerin montajı üzerinde çalışırken çıkan bir sorun nedeniyle Junkers firması tüm hisselerini 3 Mayıs 1928'de THK'ya devretmiştir (Microlight Dünyası, 2010). Bu sorun ise şudur: Fabrikada çalışan Alman ve Türk işçileri arasındaki ücret farkı ve Junkers firmasının anlaşma gereğı doğan yükümlülükleri yerine getirmemesi sonucunda şirket 28 Haziran 1928 yılında lağvedilmiştir (Güneşşen, 2003: 22).

Fabrika sonradan Hava Müfettişliği'nin emrine verilmiştir. 1929 yılında tesisler onarım ve revizyondan geçmiş, 1932 yılına kadar burada 15 adet Junkers A-20 imal edilmiştir. Bunlar tamamen metal yapım olup Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk telsizli uçaklarıdır. 1932' den sonra ilk anlaşma Amerikan Curtis-Wright grubuyla yapılmıştır. Anlaşmada Curtis'den av, yolcu ve Fledgling uçakları alınması planlanmıştır. Bununla beraber Curtis-Wright uçaklarının montajının Kayseri'de yapılmasına karar verilmiştir. Bu anlaşma sonrasında yapılan anlaşmalarla fabrika, II. Dünya Savaşı'na kadar içlerinde Alman Gotha 145, İngiliz Miles-Magister gibi uçaklarında bulunduğu 112 adet uçak imal eder. 1939'da fabrikanın uçak üretim, bakım ve revizyon hakkı THK'na verilmiştir (Microlight Dünyası, 2010). Daha sonra anlaşma ile kiralama kapsamında (lend-lease) Amerikan uçaklarının bol miktarda ülkeye girişi ile üretimden vazgeçilmiştir. Bu kararlar ülkenin birikimleri farkında olmadan heba edilmiştir. (Yalçın, 2008: 81). Tesisler uçak bakım ve onarımı amacıyla 1950'de Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi olmuştur (Microlight Dünyası, 2010).

Türkiye'nin uçak sanayii alanında yaşadığı bu acı tecrübeyi Vecihi Hürkuş anılarında; "... Hava Müsteşarlığı Fen Şubesi yetkilileri üzerlerine yapılan baskılardan dolayı TOMTAŞ'ın işletmesini engelliyorlardı. TOMTAŞ inşa tesislerini kurmuş, gerekli hazırlıklarını yapmış, Hava Müsteşarlığından iş bekliyor, fakat iş verilmiyordu. Yani Devlet Müessesesini devlet personeli sabote ediyordu." diyerek dillendirmiştir. Vecihi Hürkuş yine anılarında; "TOMTAŞ sabote edilmeyip normal mesaisine devam imkânı verilmiş olsaydı, Hava Kuvvetlerimiz hiçbir yabancı endüstriye ihtiyaç duymada birliklerini hava araçlarıyla teçhiz edeceklerdi" diyerek durumu açıklamıştır (Yalçın, 2008: 120-121).

Mustafa Kemal döneminde özel anlamda ilk havacılık girişimcisi ise, I. Dünya Savaşı'nın ilk astsubayı, Türk pilotu Vecihi Hürkuş'tur. Hürkuş, 25 Haziran 1926'da Yunanlılardan kalan ve elde mevcut uçak aksamını bir araya getirerek ilk milli tip uçağı ortaya koyarak, İstanbul'da açtığı okulda kendi yaptığı uçakları amatörce uçurmuştur. Türk havacılığının ilk pilotlarından olan ve ilk Türk uçağını yapan Vecihi Hürkuş, 1924 yılında ilk Türk uçağını yaptığında dünya havacılık endüstrilerinin henüz doğmadığını belirtmiştir ve yeni bir uçak projesi üzerinde çalışırken THK Başkan vekili Şükrü Koçak, Hürkuş'un odasına uğrar ve havacılık girişimini bir nevi engelleyen şu ifadeleri söyler: "Görüyorum sen hala akıllanmamışsın Vecihi. Yine tayyare projesi diye bir şeylerle uğraşıp duruyorsun ve tabii bunlar için masraflar da yapıyorsun, bu işin çıkmaz yol olduğunu öğrenmedin mi? İzmir'de bu kadar zaman uğraştın, birçok masraflar yaptın, tayyareni meydana getirdin ve uçtun. Netice ne oldu? Bu çalışmalar sonunda muvaffak olduğunu kabul edelim, biliyorsun cemiyetin uçuş faaliyetleriyle ilgisi yok. Bu halde teşebbüsün, emeklerin ve uçak ne olacak? Sana daireye geldin, gelmedin veya defteri imza et, diyen mi var?" (Dervişoğlu, 2010: 52). Bunu söyleyen insanın THK'nda üst düzey bir yetkili olması dikkate şayan ve o dönemin girişim şartlarını göstermesi açısından ibretlik bir durumdur. Dervişoğlu (2010: 52) da, Nuri Demirağ'ın uçak siparişlerinin reddedilmesi olayında Şükrü Koçak'ın THK Başkanı olduğuna dikkat çekerek bunu uçak sanayimizin gelişmesinde önünde bir şansızlık olarak nitelemektedir.

Yine Hürkuş ile ilgili Nuri Demirağ'ın damadı pilot Mehmet Kum bir röportajda şu ifadelere yer vermiştir: "Türkiye'de TOMTAŞ'tan sonra uçak yapan kim var? Vecihi Hürkuş var. O da başlı başına bir efsane; Osmanlı Ordusu'nda pilot, Şark Cephesi'nde

resmen Ruslara karşı harp etmiş ve orada kaza geçirmiş, uçak düşürmüş, düşen uçağı almış, tamir etmiş, kendisi uçmaya başlamış, böyle bir efsane! İstiklal Harbi'nde çok büyük yararları var. "Bu alet uçmaz" denilen aletleri alıp uçuruyor, keşif yapıyor, faydalı oluyor. 1930'larda da uçak yapmaya merak sarıyor. Oturuyor, bir marangoz atölyesinde uçak yapıyor, uçuruyor ve muhtelif prototipler yaratıyor, başarılı oluyor. Nuri Bey'in de uçak sipariş ederek destek olduğu Hürkuş, THK'nda da çalışıyor" (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 52).

Hürkuş'un girişiminden 4 yıl sonra 1930 yılında Fransa'da uçak tahsilini tamamlayan mühendis Selahattin Alan kendi inisiyatifi ile MMV-I (Milli Müdafaa Vekâlete) koduyla bir eğitim keşif uçağı projesi hazırlamıştır. 1932 yılı Ekim ayında prototipi hazırlanan uçağın noksanlarının bulunması ve Selahattin Alan'ın meslekte yeni olmasından dolayı Milli Müdafaa Vekâleti bu uçakla ilgilenmemiştir (Güneşşen, 2003: 22).

Atatürk'ün sağlığındaki havacılık uçak yapımı alanında son girişimci Nuri Demirağ adlı bir müteahhittir. Vecihi Hürkuş'u destekleyerek çalışmalarını yeterli bulmayınca Selahattin Alan ile temasa geçen ve 1936 yılında Beşiktaş'ta fabrikasını kurarak bir de okul açan Demirağ, Nu. D. 36 kodlu uçağını Türk Kuşu'na satmayı planlamış fakat Türk Kuşu alımdan vazgeçip, Selahattin Alan da geliştirilen Nu. D. 36 ile İnönü Meydanına inişte vefat edince II. Dünya Savaşı sonunda müşterisi olmadığı için fabrikasını kapatmak zorunda kalmıştır (Güneşşen, 2003: 22-23). Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası girişimi ve akıbetine sonraki bölümde ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

Yine Atatürk Dönemi'nde Diyanet İşleri Başkanlığı da havacılık sanayiinin milli bir dava olduğunu camilerde yapılan vaazlarda halka anlatmaya çalışmış ve onların bağışlarının ehemmiyetine şu ifadelerle değinmiştir: (Aydın, 2011: 70-71).

"Şunu da bilmiş olalım ki ey Müslümanlar! Her zamanın kendisine göre hükmü, kendisine göre bir icabı, bir icadı vardır. Dünya durmaz. Devir, değişir. Her şey cihanda git gide başkalaşır. Bugün işe yarayan şeyler yarın itibardan düşer. Dün hiç hatıra ve hayale gelmeyen bugün itibar bulur. Şimdi bakın; tayyare denilen icat az zamanda çok rağbet gördü. Gittikçe ilerledi. Gün geçtikçe mükemmelleşti. Nihayet her şeyden baskın çıktı. Her türlü silahlardan her türlü icatlardan üstün geldi. Eski hesapları karıştırdı. Muharebe usullerini değiştirdi. Bütün milletler bunu kapişıyorlar. Bu uğurda verilen emekler, edilen masrafların haddi ve hesabı yoktur. Bizim

hükümetimizde tayyare işine çok ehemmiyet veriyor. Bunun için ne yapmak mümkün ise yapıyor, asla kusur etmiyor. Lakin gayet zaruri olan bu tayyare işi pek çok paraya pek çok himmete muhtaçtır. Böyle şeyler az para ile olamaz. Böyle bu kadar ehemmiyetli işlere karşı millet de yabancı kalmaz. O da haline göre ianeler vererek hükümetin işini kolaylaştırır. İşte Allah'ın emrine göre gizli aşikâr düşmanlara karşı bizim hazırlayabileceğimiz kuvvetin en ehemmiyetlisi bu gün tayyaredir, tayyareciliktir. Bu uğurda meydana atılan tayyare cemiyetimize yardım etmek boynumuza borçtur. Sakın bu işe ehemmiyet vermemezlik etmeyin. Aydan aya, yıldan yıla mutlaka bir şeyler verin. Böylelikle tayyareciliğimizin ilerlemesine sebep olun. Tayyare filolarımız olsun. Bizimde gökyüzünde çarpışacak kahramanlarımız bulunsun. O zaman hiç kimse bize fena gözle bakamaz." denilerek yardımların önemi belirtilmiştir. Bağışlar dinî vecibe ve vatan hizmeti olarak görülmüştür. Diyanet İşleri Başkanlığı da halkın desteğinin havacılığa yönlendirilmesi konusunda destek vermiştir”

Böylelikle Atatürk Döneminde havacılığın millî imkânlarla geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmaları 6 temel başlıkta toplamak mümkündür. Bunlar; (Yalçın, 2008: 60)

- 1) Askeri havacılığın geliştirilmesi ve bu maksatla THK'nin modern silahlarla ve uçaklarla donatılması için dünyadaki gelişmiş sistemlerin envantere alınması,
- 2) Askeri havacılığın silah sistemlerinin; Türk askeri fabrikalarında onarım, revizyon ve Fabrika Seviyesi Bakımlarının (FASBAT) yapılması,
- 3) Dünyadaki gelişmeleri takip etmek ve eğitiminin alınarak Türkiye'de de benzeri yapıyı oluşturabilecek eğitimli insanların havacılık sektörünün işbaşında olması,
- 4) Kayseri'de TOMTAŞ Uçak Fabrikasının kurulması, Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Kurulması,
- 5) Ferdi Teşebbüs sahiplerine devletin ilgi göstermesi (Vecihi, Nuri Demirağ)
- 6) Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması, Türk Kuşu'nun kurulması, Türk Sivil Havacılığı (Devlet Hava Yolları)'nın kurulması ve geliştirilmesidir.

Atatürk dönemi havacılık sanayii gelişmelerinden sonra 1940'lı yılların ortalarında Türkiye; devlet ve özel sektör olarak Avrupa'nın 3. büyük hava endüstrisine sahip olmuştur. Kayseri ve Etimesgut/Ankara fabrikalarında Türk Hava Kurumu uçak ve motor imal ederken, Nuri Demirağ tamamen yerli mühendis ve işçilerle ilk Türk tipi yolcu

uçağını yapmıştır. Nu. D. 38 tipi madeni yolcu uçağı 1938 yılında "Avrupa A Klâsı" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir (Korul ve Küçükönel, 2003: 25).

İşte bu ortamda Türkiye'de 1941 yılı hava sanayinin gelişme kaydetmesi yönünde önemli bir atılımın yaşandığı bir yıl olur. Bu tarihte Ankara'da bir uçak fabrikası ardından da Malatya'da bir tamir atölyesi kurulur. (Gökgöz, 2009:216).

Bu dönemde THK'nun Gazi Orman Çiftliği'nde 1945 yılında kurmuş olduğu Uçak Motor Fabrikası aynı zamanda Türkiye'nin ilk motor fabrikasıdır. Türkiye Cumhuriyeti tarihinde küçük ve ferdi denemeler dikkate alınmaz ise ilk Uçak Motor Fabrikası THK tarafından Gazi Orman Çiftliğinde, 1945 yılında kurulmaya başlamış ve 1948 yılında çalışmaya başlamıştır (Yalçın, 2008: 101-102).

Türkiye'de üçüncü teşebbüs olarak büyük masraflar ile meydana getirilen ve THK'nun kurduğu Uçak ve Uçak Motor Fabrikalarının hizmete girdiği yıllarda meydana gelen bir gelişme çalışmaları olumsuz etkilemiştir. Bu gelişme, Amerika tarafından hibe olarak gönderilen uçakların bedelsiz verilmesi ve ülkenin yıllardır çektiği ağır ekonomik problemdir (Yalçın, 2008: 102-103).

Bu dönemde Uçak Fabrikası tartışmalı bir şekilde açılmıştır. Basın özellikle bu konuda menfi tavır almıştır. Toplu iğne yapamayan ülkede uçak motoru nasıl yapılır? sorusu hep gündeme taşınmıştır. 1961 yılında basın yine "Türkiye'de otomobil yapılamaz" kampanyası ile aynı tavır sergilenmişti. Fabrika yılda 200 adet "De Havilland" ve "Gypsy Major" uçak motoru (pistonlu, tek sıra üzerine dizilmiş, hava ile soğuyan, 4 silindirli ve 145 beygir gücünde) yapacak kapasitededir. 1950 yılında Amerika'da üretilen bütün uçakların sayısının 4314 olduğu ve bunlardan ancak 2040'nın güçlerinin 200 beygirden fazla olduğu dikkate alınır ise Türkiye'nin attığı adımın ne kadar iddialı olduğu açıktır (Yalçın, 2008: 104).

Daha sonraki aşamada ise Türkiye'nin kalkınmada tarımın önemli etken olabileceği savunulmuş ve Türkiye'de bir traktör fabrikasının kurulması zorunluluğu yetkililere kabul ettirilmiştir. Bu fabrikanın uçak ve motor fabrikası yerine kurulmasının kolaylıkları ortaya konularak yılların ürünü olan ve savunma için önemli atılım olan uçak ve motor fabrikaları

traktör fabrikasına dönüştürülmüştür. Ziraat Bankası ile ortaklık kuran bir Amerikan firması motor fabrikasını MKEK'ten satın alarak burada bir traktör fabrikası kurduklarını, burada üretilen traktörleri Avrupa'ya ihraç edeceklerini ve Türk sanayiini ileri noktalara taşıyacaklarını ilan etmişlerdir. Kaldı ki, ayrıca bir traktör fabrikası kurmakta bir engel yoktu. Bu fabrikanın Uçak Motor Fabrikası'nın yerine kurulması manidar bir durumdur (Yalçın, 2008: 108).

Böylelikle büyük ümitlerle açılan uçak ve motor fabrikaları başarısız olmuştur. Zira Türkiye'nin uçak üretmesi başta batılı devletler ve stratejik ortaklarını rahatsız etmiştir. İstihdam edilen yabancı uzmanlardan yeterince ve gerekli şekilde yararlanılamamıştır. Politika üstü olması gereken savunma sanayii politik kavgaların ve rantın kurbanı olmuştur. Yönetimde de idealist, istediğini bilen, uzak görüşlü insanlar maalesef bulunamamıştır. Kişisel kavgaların ve ikbal beklentisinin gölgesinde hava harp sanayii arpalık hâline gelmiş ve elden çıkmıştır. Devletin en önemli müşteri olduğu gerçeği de göz ardı edilmiştir. Amerika uçakları hibe olarak vermiş ama ücreti mukabilinde onlarca yıl sattığı ve fiyatını istediği gibi belirlediği yedek parçaları ile bunun bedelini oldukça yüksek bir meblağ ile geri almıştır (Yalçın, 2008: 108-109).

1923-1960 dönemi arasında havacılık ile ilgili değinilmeyen gelişmeler ise kısaca şöyledir: 1925'de Ankara'da THK planör fabrikası, 1933'de İstanbul Üniversitesi'nde Astronomi Enstitüsü kurulmuştur. Enstitü halen Astronomi ve Uzay Bilimleri Bölümü olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. 1941'de zamanın hükümeti tarafından Ankara'da "Aerodinamik Araştırma Enstitüsü (AAE)" ve İTÜ Uçak Mühendisliği bölümünün açılması karara bağlanmış, ancak AAE açılmamıştır. 1941'de Ankara Etimesgut'ta THK tarafından bir uçak fabrikası kurulmuştur. 1956'ya kadar uçak üretimi devam eden fabrikada, 1962'de uçakla ilgili faaliyetler durmuş ve fabrika 1989 da tekstil fabrikasına dönüştürülmüştür. 1950'de Ankara Hava Tüneli açılmıştır. Günümüzde bu kurum TÜBİTAK-SAGE tarafından işletilmektedir (Özalp, 2000: 42-43).

Böylece Türkiye'de 1923-1960 dönemi arası havacılık faaliyetlerine kısaca değinilerek ülkede havacılık sanayinin ne gibi zor şartlar ve emeklerle kurulduğunu ve bu çabaların her defasında nasıl sıfırlandığı gözler önüne serilmiştir. Bundan sonra asıl anlatılmak istenen husus, Nuri Demirağ gibi bir girişimcinin o dönem için cesur bir yatırım

projeleri olan uçak endüstrisine girişi, bu alanda yaptığı ve yapamadığı (yaptırılmayan) çalışmalarına değinilerek havacılık endüstrimizin kronik olarak yaşadığı sonu acı ama gerçek olan bir girişimin öyküsünün anlatılması olacaktır.

3.2 Nuri Demirağ'ın Uçak Fabrikası Girişimi

Nuri Demirağ'ın uçak endüstrisine yatırımı üzerinde durulması gereken apayrı bir konudur. O, bu girişimle ulaşmak istediği hedefi şu veciz ifadelerle söylemiştir: (Deliorman, 1957: 31).

“Bütün emelim, Türk gençliğinin kanatlanmasını görmektir. Bu uğurda, bütün şahsi servetimi feda etmiş bulunuyorum. Gerekirse, sırtımdaki gömleğimi bile bu amaç uğrunda satmaya hazırım. Elverir ki Türk gençliği havacılığın büyük bir dava olduğuna inansın ve bunun için vücuduyla, kafasıyla, nesi varsa onunla ve gerektiğinde kanıyla bu davanın tahakkukuna çalışsın”

Hedefini bu şekilde belirleyen Nuri Demirağ'ın uçak endüstrisine yatırım yapmasına olanak sağlayan şartlar, TTC'nin 1935'te havacılık faaliyetine geçmek istemesi ve Türk Hava Kurumu (THK) adını alıp 1935'te Türk Kuşu'nu kurunca, uçak ihtiyacı doğması ile ortaya çıkar. Tabii ki planör ve uçak yapmak lazım ki, bu uçuş faaliyetleri gerçekleştirilebilsin. THK, planör ve uçak yapmak üzere ihale açar. Büyük vizyon sahibi olan ve havacılığın geleceğine inanan Nuri Bey de kendi imkânları ile Eskişehir'de iki kişilik uçak imal eden Mühendis Selahattin Alan Bey'le ortak olarak bu ihaleye girer ve ihaleyi kazanırlar. Nuri Bey THK'na karşı taahhüdü gerçekleştirmek için İstanbul-Beşiktaş'ta imalat atölyesini kurar (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 53). Hava endüstrisi muazzam bir iştir. Hele Nuri Demirağ'ın bu işe atıldığı yıllarda Türkiye'de böyle bir sanayide kullanılacak en ufak bir eleman bile mevcut olmadığı akla gelince işin ehemmiyeti bir kat daha meydana çıkmaktadır. Nuri Bey, kurmaya azmettiği bu iş için sadece makine ve hammaddeyi değil, aynı zamanda bilgi ve insangücünü bile dışarıdan getirmek zorundadır (Deliorman, 1957: 19-20). Nitekim imalat atölyesinin makina ekipmanı, uçaklarda kullanılacak motorlar ve diğer malzeme Avrupa'dan getirilmiştir (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 53).

II. Dünya Harbi başlayıp; bütün vahşet ve dehşetiyle devam ederken, o korkunç vaziyeti büyük bir dikkatle takip eden Nuri Demirağ da tezini şöyle ifade ediyordu: (Şakir, 1947: 69).

“İşte, harp patlamıştır. Bu harpte, şimdiye kadar iki kişinin süngü süngüye dövüştükleri işitilmiş midir? Bütün harp, havada cereyan ediyor... Bunun için memleketin korunmasına ait alâkaların havacılık üzerinde toplanması ve her vatandaşın bu uğurda elinden geleni yapması zarurîdir...”

Bu açıklamalarına paralel olarak her işinde plânlı hareket eden Demirağ, bu iş için de sekiz yıllık bir plân hazırlayarak hemen faaliyete geçer. Fiilen girişime 1936 senesi Eylül ayının 17. günü başlar. O gün Beşiktaş'taki etüt atölyesinin temelleri atılır ve bunu takiben Divriği'deki ana fabrika Yeşilköy'deki alana* üzerine bir meydan inşa ettirir. Burada imal ettiği tayyareleri uçuracak ve pilotlar yetiştirecek bir de pilot okulu ve tank tamirhanesi yaptırır (Deliorman, 1957: 21).

Tayyare Fabrikası'nda o zamanlar 35-40 kişinin çalıştığı tahmin edilmektedir. Almanya'da, Fransa'da uçak fabrikalarında ne varsa, hepsi fabrikada vardır, ithal edilmiştir. Öyle şeyler vardır ki... Mesela kaynakçılık o zaman daha yeni yeni başlamıştır Türkiye'de: Elektrik kaynağı, oksijen kaynağı, argon alüminyum kaynakları... Kaplamacılık; her parça kadmiyum kaplıdır, havacılıkta demir muhakkak korunmalıdır. Kadmiyum kaplama tesisi vardır. Fabrikada birçok iyi mühendis vardır (Yalçın, 2009: 753).

Fabrika kurulmuştur, fakat kurulan fabrika ve eklerinin tamamlanması kolay olmamıştır. Nuri Demirağ, Hava Müsteşarlığı'ndan uçak fabrikası için gerekli olan ve yurt dışından ithali yapılacak olan malzemelerin teminine izin verilmesini talep etmiştir. Hava Müsteşarlığı'nın Başbakanlığa yazısı, Başbakanlığın Maliye Bakanlığı vasıtasıyla Milli Savunma Bakanlığı'na cevabının yer aldığı arşiv belgesine göre; Yeşilköy'de kurulan uçak stok, montaj ve tamir atölyesi için gerekli olan malzeme ve makinelerin yurt içinden tedariki yapılamadığından Amerika'dan temini gerekmektedir. İkili anlaşmalar gereği yapılacak ithalatın belli bir ihracata karşılık yapılması zorunludur. Bunun sağlanması için

* “1000 X 1300 m boyutlarında düz bir tayyare alanıdır. Bunun bir örneği de o sıralar Avrupa'nın en modern havaalanı olan Amsterdam'da vardır. Çiftlikten tayyare alanına dönen bu alan yıllar sonra Atatürk Havalimanı olarak dünyadaki sayılı havalimanlarından olacaktır” (Günay, 2010: 22).

mevcut uygulamaya göre ithalat talebinde bulunanların talepleri müracaat sırasına göre işleme alınıyordu. Nuri Demirağ'ın talebi mevzuat gereği zamanında gerçekleşmemiştir (Yalçın, 2009: 753). Nuri Demirağ'ın kuracağı uçak fabrikası hangarı için ithal edilmesi gereken malzemelerin temini hususunda yaşanan sıkıntılar, II. Dünya Savaşı'nın belirmesiyle ortaya çıkan sorunlar ve malın satın alınmasında döviz elde etmenin güçlüğüne arşiv belgelerinde yer verilmiştir.* Dış ticaret o dönemde kliring anlaşmaları ile yapılabiliyordu. O dönemlerde böyle hammadde alışverişi yapmak sakıncalı olabilirdi. Bu yüzden belgelere bakılırsa ne kadar titiz davranıldığı görülecektir. Bu belgelerde Nuri Demirağ'ın fabrikasının önemine ve ileride seferberlik gibi durumlar ortaya çıkarsa bu fabrikanın milli savunmamıza hizmet edeceği hususlarına da özellikle vurgu yapılmaktadır (BCA, 1939: 25710), (BCA, 1939: 25712).

Arşivlere göre Nuri Demirağ'ın hammadde taleplerinin sıradan bir ithalat gibi gözüktüğü ifade edilebilir. Elbette ticari ilişkilerde belli kaide ve usullerin olması kaçınılmazdır. Ancak ülke için hayati öneme sahip olan uçak fabrikasının taleplerinin de sıradan bir ithalat olarak değerlendirilmesi oldukça düşündürücüdür (Yalçın, 2009: 753).

Demirağ'ın uçak fabrikasına dönülecek olunursa fabrikanın içerisinde de ne kadar kurumsal bir işletme yapısına sahip olduğu görülebilir. Buna örnek olarak fabrikanın göze çarpan köşelerinde bazı veciz ifadelerin olması gösterilebilir. Kendisi bu ifadeleri de uygulama alanına dökmüş ve prensip haline getirmiştir. Bunlara örnek olarak: (Deliorman, 1957: 24-25).

- 1) Her şahsî servet, milletin fert elindeki bir emanetidir. Her emanet gibi bunu da suiistimal bir cürümdür.
- 2) Büyük teşebbüslerde muvaffakiyet, ancak şahsî kusurlardan münezzeht olmakla mümkündür.
- 3) İnsan gücünün yarattığı her şeyi Türk de yaratabilir.
- 4) Zafer; artık süngünün ucunda değil, tayyarenin kanadındadır
- 5) Büyük eserler; lüks hayattan, büyük masraflardan içtinap (sakınmak) sayesinde yapılan tasarruflardan meydana gelir. Şahsî servetler, Türk milletinin heyeti mecmuasıdır. Vatanın nef'ine (menfaatine) her zaman

* Bakınız: Ekler 16.

hasr ve tahsise amade fertler elinde emanettir. Bunu kimsenin bol bol ve sefahate sarfetmeye, israfa, suiistimale hakkı yoktur (Şakir, 1947: 65). ifadeleri verilebilir.

İşte böyle kurumsal ve vizyoner olan bu uçak fabrikasında süratle başlatılan imalat çalışmaları sonunda, 12 Nu. D. 36 kısa sürede teslim hazır edilir. 1930'ların sonunda uçakların deneme uçuşlarını yapmak üzere bir meydan lazımdır. Bu arada, tabii fabrika kurmak, uçağı yapmak kâfi değildir. Bu uçakların uçaacağı yerin belirlenmesi gerekmektedir. Bunun için Nuri Demirağ, Yeşilköy'de bugünkü Atatürk Havalimanı'nın kapladığı arazinin hepsini birden satın almıştır. Yeşilköy'de uçak hangarı inşa ettirmiş ve uçuş meydanını hazırlamıştır. İmal edilen uçakların uçuş testleri bu alanda oluşturulan hava meydanında yapılır. Uçakların uçuş testleri Kurtuluş Savaşı'nın ünlü pilotlarından Sabri Alev ve mühendis Selahattin Alan tarafından gerçekleştirilir; Mühendis Alan pilot lisansını Fransa'dan almıştır (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 53).

Nuri Demirağ, THK tarafından uçak siparişlerinden vazgeçilmesi üzerine bu uçaklarla Gök Okulu'nu açmasını anlatan Mehmet Kum; Atatürk'ün vefatından sonra, yani 1938'den sonra işlerin biraz tersine döndüğünü ve THK'nun uçakları yetersiz bularak teslim almadığını vurgulamıştır. Kum, bu olaylara öğrencisi olduğu Gök Okulu'nda şahit olmuştur. Kum, devletin bu uçakları reddinin teknik olmayan sebeplere dayandığını, yine de devletin, kabul etmediği uçaklarla Gök Okulu'nda yüzlerce gencin pilot olarak yetiştirilmesine rıza göstermesinin en azından engel olmamasının da hatırlanması gereken bir husus olduğuna değinmiştir. THK uçakları teslim almayınca, 12 Nu. D. 36 uçağı Nuri Bey'in elinde kalmış, o da bunları hurdaya vermektense idealist olarak davranmış ve Gök Okulu'nu açmıştır. Yani Kum, Gök Okulu'nun bir zaruret ve bir ideal olarak ortaya çıktığını ifade ederek Gök Okulu'nun kurulmasının arka planında neler yattığını açıklamıştır (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 53).

Gök Okulu'nda arzu eden gençleri ücretsiz olarak pilot olarak yetiştirmeye başlayan Demirağ'a bu sırada Hava Kuvvetleri, Demirağ'ın fabrikasını yaşatmak amacıyla fabrikaya Lysander uçaklarının kanat, gövde ile bazı parçalarının onarım işlerini verdi. Bu siparişler 1942 yılına kadar devam etti. II. Dünya Savaşı sonunda Nuri Demirağ fabrikası, müşteri bulamadığı ve gerekli ilgiyi sağlayamadığı için 1944 yılında devletçe istimlak

edilir (Taşkesen, 2006: 82). Tabii ki bu fabrikanın kapanmasında çok doğru bir görüştür, fakat fabrikanın müşterileri neden bulamadığı sorusu da akıllarda yer etmelidir.

Yine Kum'a göre; Gök Okulu, faaliyetlerine 1944 yılında son verir. Fabrika, faaliyetine çelik yapı imalatına yönelerek devam eder. Gök Okulu'nun kapanmasından sonra Kum, 1950 yılında bu kurumda çalıştığını, burada baraj kapakları ürettiklerini ve fabrika en sonunda istimlâk edilerek Deniz Müzesi yapıldığını ifade etmiştir. Kum'a göre Amerika'nın "yardım" adı altında bedelsiz uçak tedariki, diğer savunma sanayii gibi bu fabrikaların da kapanmasında etkili olmuştur. Bedelsiz sağlanan uçakların gerçek bedelini sonunda ülke, havacılık sanayisine önemli boyutta ara vererek ödemiştir (Yıldız ve Kenaroğlu, 2011: 55).

Gök Okulu faaliyetlerinin son bulduğu dönemde 1944 senesi ilk teşrin ayının 11. günü intişar eden İstanbul gazetelerinde bir havadis, havacılıkla alâkadar olanların ve Nuri Demirağ'ın dostlarının üzerinde büyük bir memnuniyet uyandırır (Şakir, 1947: 137). Bu haber, Nu. D. 38 adlı yolcu uçağının üretilmesidir.

Bu uçağı en büyük özelliğı, hava muhalefetleriyle alâkadar olmadan, en kötü havalarda bile yolculuk edebilecek vasıflarda olmasıdır. Bu uçak ile İstanbul'dan Ankara'ya, ortalama süratle, 1 saat 15 dakikada gidilecektir... Uçağın resmî seyrüsefer müsaadesi alındıktan sonra, Türkiye'nin herhangi bir tarafına gitmesi mümkün olacaktı (Şakir, 1947: 139).

Uçağın vasıflarına gelince: İlk yerli yolcu uçağımız, Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki uçak fabrikasında yapılmıştır... Bu uçağın modeli, Türk mühendisleri tarafından çizilmiş, bütün teferruat, Türk işçilerinin elinden çıkmış, motorlar müstesna olmak üzere her bir parçası yerli olarak yapılmıştır. Uçağın tipi, Nu. D. 38'dir. Bir pilot, ve bir pilot muavini 4 yolcu taşımaktadır. İnşaat tarzı madenî (monokok) dur. Çift kumanda ile idare, edilmektedir. 2 motorunun her biri 160 beygir kuvvetindedir. Bunlar, 9'ar silindirli Siemens yıldız tipidir. Pervanelerinin devir adedi, 2200 dür. Azamî süratle saatte 325 km kat etmektedir. Uçak, benzin ve yolcu yüküyle, hiç bir yere inmeden, 3,5 saat havada kalabilmekte ve 1 000 km mesafe kat etmektedir. Uçağın azamî benzin yükü 300, yağ yükü

35 kilodur ki, bu miktar benzinle 1 000 km yol yapmak, tayyarenin fevkalâde iktisadî olduğunu göstermektedir (Şakir, 1947: 139-140).

Uçağın azamî yükseliş haddi, 5 500 m'dir Mamafih, Nuri Demirağ mektep uçaklarının yükseliş kabiliyetleri de 3700 m olduğu, evvelce yapılan tecrübelerle sabittir. Bu irtifa da, mektep uçakları için, fevkalâde denilecek bir başarıdır (Şakir, 1947: 139-140). II. Dünya Savaşı'nda kullanılan Dakotalar (D.C) ancak 3500 fite kadar yükselebilen 1970 yılında Türkiye'nin aldığı F-27'ler 6000 fite kadar yükseliyordu. Bu da 1944 yılında Nu. D. 38'in dünya standartlarının üstünde bir uçak olduğunun göstergesi olmuştur (Nuri Demirağ'ın Vizyonerliği, 2011: 2).

Nu. D. 38'in bu harika vasıflarına rağmen dedikodu yapanlar da vardı. Bunlar: "Doğru dürüst yürüyecek yol bile yapamadığımız halde, tayyareler yaparak semalarda gezeceğimizi iddia etmek, gülünç bir palavracılıktır" demişler fakat bu uçağın imaliyle kafalarına ağır bir darbe inmiştir...(Şakir, 1947: 140-141).

Başka bir görüşe göre de o dönemlerde Demirağ'ın girişimlerine 1930'lardaki sanayileşme girişimlerinin vurgulanması açısından değinilmiştir. İstanbul Beşiktaş'ta uçak fabrikasını kurması, 1936'da tek motorlu Nu D-36 ve 1938'de çift motorlu Nu D-38 uçaklarının üretilmesi ve sonra seri üretime geçerek imal edilen uçaklardan bir kısmını yurtdışına satması da üzerinde önemle durulması gereken bir husus olduğu belirtilmiştir (Kaynak, 2009).

Gazeteler, Demirağ'ın muvaffakiyetlerini halka ilân etmekten zevk duymuşlar ve bilhassa Nuri Demirağ müesseselerinin son muvaffakiyet eseri olan yolcu uçağı üzerinde durarak; sütun sütun yazıların altına, şöyle mütalâalar da ilâve etmişlerdir: (Şakir, 1947: 142).

"Gönül öyle isterdi ki, dirayetli ve hayırsever Cumhuriyet hükümeti, bu yolcu uçağını (Devlet Havayolları) nakliye uçağı olarak kabul etsin. Böylece, hem havacılığımızda yerli malı uçakların kullanıldığını ve hem de şahsî servetini bu yolda sarfeden büyük kalpli bir Türk evlâdının teşebbüsünün himaye, inkişaf ve teşvik edildiğini gösterebilir... Çünkü hepimiz pekâlâ biliriz ki ancak seri halinde Türk uçak ve motorunu inşa etmeye başladığımız gün, bizi tehdit eden hava tehlikesi bertaraf edilmiş olacaktır" 16 Şubat 1944— (Tanin) gazetesi

Ne yazık ki gazeteler bu mütalaaları dercederken, Nuri Demirağ mahkeme kapılarında dolaşmış, yaptığı büyük işlerin kârını değil; uğradığı büyük zararın kısmen olsun telâfisini, Cumhuriyet'in adaletinden beklemiştir (Şakir, 1947: 142).*

Bu model, yani Nu. D. 38 dünya uçak sanayinin de dikkatini üzerine çekmiş ve dünya havacılığı yolcu uçakları A sınıfına alınmıştır. THK ise, Demirağ'ın 6 tane ürettiği bu uçağı, yolcu uçağı kategorisinde değerlendirmede için satın almamıştır (Günay, 2010: 23). Bu uçaklar uluslararası belgelerde de yer edinmiş, özellikleri ve vasıfları resmi belgelerce de kanıtlanmıştır.*

3.2.1 Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın Basındaki Yankısı

Demirağ'ın havacılık endüstrisindeki gayretleri, uzun vadeli ve bir bütünlük içindedir. 17 Ağustos 1941'de büyük bir açılış töreniyle ilk "Havacılık Bayramı"nı kutlamıştır (Dervişoğlu, 2010: 103). Ayrıca onun havacılık alanındaki değerli diğer bir özverisi de kendi oğullarını uçak mühendisi olarak yetiştirken, damatlarını da uçak mühendisleri arasından seçmesidir (Dervişoğlu, 2010: 106).

Açılan fabrikaya rağbet ise şöyleydi: Yapılan merasimin ifade ettiği mana da mühimdi. Açılış kurdelelerini Cumhurbaşkanı'nın oğlu tarafından kesilmesi, ve merasime İstanbul'da bulunan bütün milletvekilleri ile İdare-i Örfiye Komutanınının iştirak etmesi de, Nuri Demirağ'ın bu millî ve vatanî hizmetinin takdir edildiğine en büyük bir delildi (Şakir, 1947: 88).

8 Temmuz 1941 tarihli Yeni Sabah Gazetesi'nde Emekli Binbaşı Bedri Cilasın bir makale yayınlamıştır. "Milli Havacılığın Uyanışı" isimli makalesinde müesseseyi gezdiğini ifade ettikten sonra, Nuri Demirağ müessesesi fedakârlıklarla kurulduğunu ve Demirağ'ın ciğerpareisi oğlunu, mesleğe vakfetmekle bu memleketin öz evlatlarına mahsus fedakârlık ve feragati de gösterdiğini ve böyle birçok müesseselere ihtiyaç olduğunu belirterek takdir hislerini belirtmiştir. Yine 15 Ağustos 1941 tarihinde Cumhuriyet Gazetesi'nde; bundan

* Bakınız: Ekler 1.

** Bakınız Ekler: 13.

sonra havacılık mühendisleri, teknisyenleri yetişecek yeni yeni tayyare ve motor fabrikaları açılacak, yüzde yüz bir Türk havacılığı doğacaktır' denilerek çalışmalar takdir edilmiştir.

17 Ağustos 1941 tarihli Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde de; "bugün bir Türkün tek başına kurmaya muvaffak olduğu muazzam ve kendi sahasında dünyanın en modern bir gök müessesesinin açılış töreni var denilmek suretiyle okuyucusuna kurumun açılışı duyurulmuştur. Aynı gazetenin bir gün sonraki nüshasında "Hava sanayimizde hayırlı bir adım" isimli haberde fabrikanın açılışıyla ilgili yaşananlarla, açılışa katılanların listesi de verilmekteydi. 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" diyerek çalışmalar 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 Demirağ'a gelişmekte bulunan genç Türk uçakçılığının babasıdır" ifadeleriyle çalışmalar takdir edilmiştir.

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 edilse yeri olduğunu, kendisine hayırlı mesaisinde muvaffakiyetler dileklerini" belirterek duygular ifade edilmiştir (Şeker, 2011: 134-135).

24 Ağustos 1942 tarihli Tasvir-i Efkâr gazetesinde Faruk Fenik, Nuri Demirağ Gök Okulu'nun kuruluşunun yıldönümü münasebetiyle Yeşilköy tayyare alanında bulunmuş ve izlenimleri şu şekilde olmuştur: On binlerce insanın meydana doldurduğunu, her motor homurdanışında gözleri yaşarın insanların olduğuna, tayyareci gençleri kucaklayıp öpenlerin olduğuna değinmiştir. Bu durum karşısında heyecanlanan Nuri Demirağ'ın konuşmasında ise ülkemizin tayyareciliği yapacak bütün maddi unsurların olduğunu ve sadece Divriği'de 15 madenin her birinin tayyare sanayinde istifade edilebileceğini söylediğine değinmiştir (Fenik, 1942).

Günaydın Gazetesi 1972 yılında Can Aksın ile Nuri Demirağ ve Havacılık üzerine bir dizi yayınlamıştı. Bu yayın dizisi Demirağ'ın fabrikayı kurmasından THK'nun siparişlerini almamasına kadar geçen süreci kısaca anlatmaktadır. Bunlardan ilki olan “İlk Türk Uçağı 36 Yıl Önce Bugün Uçmuştu” da Nuri Demirağ'ın 1936'da yaptığı uçak başarılı olarak yere inince Demirağ'ın sevinçten ağlayıp koşarak uçağı sarılıp öptüğünden bahsetmişti. Herkesin bu teşebbüse güldüğü bir devirde Demirağ'ın iradesi, azmi ve heyecanı ile ilk Türk uçağını yaptıktan kısa bir süre sonra büyük bir filo oluşturduğuna dikkat çekilmiştir. Bazı kimselerin, “Bunlar uçamaz, bunlar intihar uçaklarıdır” demesine rağmen Beşiktaş'taki fabrikada yapılan bütün uçaklar kartal gibi uçmuş en ufak bir bozukluk bile göstermemişti, diye ifadelere yer verilmiştir.

İkincisi, “Mısırlılar Nuri Demirağ Yaptığı Uçaklara Talip Oldu” başlığını taşıyordu. Bu yazıda ise Mısır'dan gelen askeri bir heyetin uçak fabrikasını gezdiğine değinilmiş, ayrıca Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'ta kurduğu fabrikanın zamanın en modern torna tesviye tezgâhları ve presleri bulunduğu dikkat çekilmiştir. Beşiktaş'ta yapılan ilk Türk uçakları uçmaya başladıkları zaman bütün Dünya'da yankı uyandırdığına, bu uçağın Alman Walter Gama motoru taşıdığına, 150 beygir gücünde olup dakikada 1785 pervane devri yaptığına ve 3000 m'ye kadar yükselebildiğine değinilmiş, Mısırlıların bu uçaklara talip olduğuna ve satın almak istedikleri hususundan bahsedilmiştir.

Üçüncüsü, “Demirağ O Devrin En Modern 2 Motorlu Uçağını Yapmıştı” başlığını taşıyordu. Bu yazıda ise Beşiktaş'taki fabrikada yapılan iki çift motorlu uçağı tezgâha koyduğu zaman bazı kimselerin “Doğru dürüst yürüyecek yol yapamadığımız halde, tayyareler yaparak semalarda yolcu taşıyacağımız iddia etmek bir palavracılıktır” sözlerine rağmen Demirağ'ın yılmadığı ve Nu. D. 38 tipi ilk Türk yolcu uçağını Beşiktaş'taki fabrikada tamamladığına dikkat çekilmiştir. Saatte 325 km hız yapabilen bu uçakların THY'nin bugünkü F-27 uçaklarının süratinin 350-400 km olduğu düşünülürse Nuri Demirağ'ı takdir etmenin ne kadar gerekli olduğu hususuna değinilmişti. Çift motorlu bu uçağın havada 3,5 saat kalabildiğine, hiç durmadan 1000 km gidebildiğine, en çok yükseliş sınırının 5500 metre olduğu ve İstanbul-Ankara arasını 75 dakikada uçabilecek güçte olduğuna değinilmişti. Yine şimdi THY'nin F-27'lerinin 6000 m'ye yükselebilmekte olduğuna, II. Dünya Savaşı'nda yapılan Dakotaların 3500 metreye yükselip ancak 250 km

hız yapabildiğine ve bu uçağın savaş sırasında ufak bir değişiklikle harika bir bombardıman uçağı olarak kullanılabileceğine dikkat çekilmiştir.

Dördüncüsü, “Gök Okulu’na İnönü’nün Oğulları da Kaydolmuştu” başlığını taşıyordu. Burada 1941 yılında kurulan Gök Okulu’nun öğrencileriyle Nuri Demirağ’ın ayrı ayrı ilgilendiğine, bütün masraflarını karşıladığı gibi 150 Lira da aylık verdiğine değinilmiş ve bu okula dönemin Cumhurbaşkanı İnönü’nün oğulları Erdal ve Ömer İnönü’lerin de kaydolduğuna değinilmiştir. Fakat İnönü kardeşler sadece 1 hafta öğrenim görmüşlerdir!

Beşincisi, “Türklerin Zekâ ve Tekniğine Hayran Kaldım” başlığını taşımaktaydı. Burada ise Türklerin kendi uçaklarını yapmasının belli başlı uçak fabrikalarını endişelendirdiğine, özellikle İngiliz ve Almanlardan ziyade Amerikalıların endişelerinin daha fazla olduğuna, her şeye rağmen Türklerin iyi bir uçak sanayisi kuracaklarına inanmadıklarına fakat bu iş gerçekleşirse büyük bir pazar kaybedecekleri endişesi taşıdıklarına değinilmiştir. Bu düşüncelere sahip Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği, Türkiye’ye tetkikatlarda bulunmak üzere Birliğin başkanı Todd’u gönderdiği, Todd’un eşi bayan Todd da yanında geldiği ve bunların Beşiktaş’taki fabrikada ve Yeşilköy’de birtakım incelemelerde bulunduğuna, Gök Okulu’nun genç pilotlarının gelişleri şerefine bir gösteri uçuşu sergilediklerine ve buna oldukça heyecanlanan Bay Todd’un “Ben Türkleri sadece çok iyi silah kullanıcılar diye bilirdim. Ama bu uçakları gördükten sonra, Türklerin zeka ve tekniğine hayran kaldım” dediğinden bahsedilmiştir.

Dizinin sonuncu serisi ise “Nuri Demirağ’ın İşleri Ters Gitmeye Başlıyor” başlığını taşımaktaydı. Burada ise, Türkiye’nin ilk uçak mühendislerinden olan Selahattin Alan’ın Demirağ’ın en değerli iş arkadaşlarından birisi olduğuna, Demirağ ile çalışmaya başlamadan önce Türk Hava Kuvvetleri’nin Eskişehir’deki uçak tamir ve bakım fabrikalarında görevli olan, Fransızca, Almanca ve İngilizceyi çok iyi derecede bildiğine ve ilk Türk tipi uçakların planını çizdiğine ve yaptığına değinilmiştir. Nu. D. 38 tipi uçağın tecrübe uçuşlarını THK, Eskişehir’de yapılmasını isteyince, uçuş tekniği az olan Selahattin Alan Eskişehir’deki İnönü Kampı’nın açılışına uçakla katılmak istemiş, fakat havaalanının darlığı nedeniyle piste değil tarlaya inebilen Alan önüne çıkan bir hendeği göremeyince yere çakılmış ve şehit olmuştu. Bunun üzerine THK, verdiği 80 planör ve 10 uçaklık

siparişi iptal ettiği hususuna değinilmiştir. Bundan sonraki aşama ise bilindiği üzere Demirağ ile THK arasındaki davadır.

3.2.2 Paraşüt İmalatı

Nuri Demirağ, Türkiye'de ilk paraşüt üretim merkezini kuran girişimci olmuştur. Böylece Demirağ, paraşüt üretimi alanında da bir yabancı tekeline kırmıştır. 17 Ağustos 1941'de görkemli bir açılış töreni yapılır ve ilk 'Havacılık Bayramı' kutlanır. Paraşütün ipekten yapılması sebebiyle Üsküdar'da satın aldığı Hüseyin Avni Paşa korusunda dut ağacı ve ipek böceği yetiştirmek için girişimde bulunur ve ilk paraşüt imalatını gerçekleştirir (Yalçın, 2009: 756), (Sakaoğlu, 2000: 71).

Nuri Demirağ'ın Gök Okulu'nun kuruluş yıl dönümündeki açıklamalarında, Bursa'nın bir hazine olduğuna burada milyonlarca paraşüt yapılabileceğine ve bunun Bursa'nın iktisadi hayatına çok önemli katkı sağlayacağına da değinmiştir (Tasvir-Efkâr, 1942). Bursa şehrinin seçiminde buradaki ipeğin çok kıymetli olduğu ve buruşmayan bir yapıya sahip olması yatmakta ve böylece Bursa'nın ekonomik olarak da gelişmesi düşünülmüştür.

3.2.3 Nuri Demirağ-THK Davası ve Fabrikanın Kapatılma Nedenleri

1944 yılında, Demirağ'a ait uçak pisti, fabrika ve etüd merkezinin bulunduğu alan istimlak edilmiştir. Gök Okulu da aynı yıl bundan bir müddet sonra faaliyetlerine son vermiştir. 1944 yılında üretilen Nu. D. 38 adlı uçaklar da bir müddet Gök Okulu öğrencileri tarafından kullanılmış, fakat dışarıya satımına bile izin verilmeyen bu uçaklar da Truman Doktrini ve Marshall Planı kapsamında yapılan değerlendirmeler sonucu ilginç bir şekilde hurdaya atılmıştır. Böylece bir döneme damgasını vuran bu girişimin akıbeti de acı bir şekilde noktalanmıştır.

Nuri Demirağ, yapmış olduğu uçakların siparişinin engellenmesi ve uçak fabrikasının kapatılması hususuna değinerek o zaman yapılanlar takdir edilseydi şimdi uçak sanayiinin ileri bir seviyede olacağını şu sözlerle ifade etmiştir: "İlk şimendiferi yaptığımız zaman 7 km'lik yol almıştık. İptidaî oluşuna rağmen bu Türk başarısı gerektiği

yüzle karşılandı. Bu sebeple de bundan sonra 70, 700 ve daha fazla km'leri, yabancıların hayranlığını kazanacak mükemmel şekilde başardık. Bu ilk 10 tayyare de alınsaydı, bunların fabrikamızdaki inşa adedi, yarın 100, 1 000, 10 000 ve daha çok olabilirdi. Bu millî dava işi hüsnüniyetle karşılınsaydı, durdurulmayacaktı. Bu itibarla meydana gelen zarar, telâfisi imkânı bulunmayacak kadar maddeten ve manen büyüktür” (Şakir, 1947: 127).

Demirağ, THK'nun siparişlerinden vazgeçmesiyle ve maddi zarara uğraması sonucu THK ile olan sorunu mahkemeye taşımıştır: Mahkemede Nuri Demirağ'ın avukatı Fehmi Kurak savunmasında: (Şakir, 1947: 128-129).

Böyle bir memleket meselesinde THK'nun daha anlayışlı davranması gerektiği, Nuri Demirağ'ın Gök Okulu'nu açarak uçaklarının mükemmel olduğunu kanıtladığını, THK talebesinden daha üstün talebe yetiştirdiğini söylemiştir. Yabancılardan alınan uçakların birçok kez kaza geçirdiğini, Demirağ'ın uçaklarında ise buna şahit olunmadığını ifade ederek Gök Okulu talebelerinin bu uçaklarla akrobasi yapıp uçtuklarını ve eğitim aldıklarını ifade etmiştir. Demirağ'ın bu uçaklarla kendi oğlunu da uçurtmuş ve yetiştirmiş olduğunu, en ufak bir tehlike mevcut olsa bu hareketi yapabilmesinin imkân dâhilinde olmadığını söylemiştir.

Nuri Demirağ'ın ürettiği Nu. D. 36 uçağının motoru ile ilgili yapılan itirazda Nuri Demirağ mahkemeye sunduğu lahikada: Bu işi yalnız başına yapmadığını, işin mali cihetiyle kendisi, teknik boyutuyla Selahattin Alan'ın ilgilendiğini, Alan'ın resmî fen müşavirleri tarafından teklif edilen motorun gösterilen rakamlarını esas göstererek uçak imalindeki hesapları ve pervaneleri yapmış bulunduğunu, bu tayyareleri imal için girişilen bütün siparişlerin de bu hesaplara göre yapıldığını ifade etmiştir. İmalatta ve malzeme en küçük hatanın bile bulunmadığını ve Alan'ın bu süreçte şehit düştüğünü, bu sebeple işi tekrar düzenlemenin gerekliliğini ifade etmiştir. Kurulan yeni teknik teşkilatın incelemelerinde motorun en mükemmel cinsten olduğu ancak motora isnat edilen devir adediyle beygir kuvvetinin mübalağalı bir katalog rakamından alındığı, hakikatte bu motorun imal edildiği Çekoslovakya hükümetinin ve uluslararası örnek kabul eylediğine göre tabii pervane adedi devrinin 1785 ve beygir kuvvetinin 150 olduğu resmî vesikalara dayanılarak tespit edildiği belirtilmiştir. Hal böyle olunca pervanenin motora göre

yapılmadığının anlaşıldığı, yeni baştan birçok külfete girilerek şartnamede gösterilen motorun hakikî kuvvetine göre pervane uyumuna çalışıldığı, bu meseleyi anlatmak için yazdığı mektubun yanlış yorumlanarak şartnamenin değiştirilmesini istediği zannı uyandığını da belirtmiştir. Dikkat edilmesi gereken hususun motorun normal olarak mutlaka 1850 devirde 165 beygir kuvvetinde olması lâzım geldiğinde ısrar edilmesi olduğu, resmî bir şekilde tespit edilen bu adetlerin üstünde bir adet istemeye hiç kimsenin hak ve yetkisinin olmadığı ortadayken, feshin sebebi olarak gösterilen motor takatinin eksik olmadığını fakat yanlış olduğunu, motorun normal çalışmalarda mutlaka 1850 devir yapması ve 165 beygir kuvvetinde olması görüşünün de teknik bakımından yanlış olduğuna değinmiştir (Şakir, 1947: 131-132).

Demirağ, yine layihanın devamında uçağa isnat edilen kusurlarla ilgili şu yanıtları vermiştir:

Feshin sebebi olarak bu uçakların akrobasi sınıfına dâhil bulunmadığı beyan edilmektedir: (Şakir, 1947: 132).

Mektep uçağı akrobasi hareketlerini yapar. Fakat hiçbir zaman en yüksek akrobasi uçağı sınıfına dâhil olamaz. Milletlerarası kabul edilen esaslara göre uçaklar sahip oldukları vasıflara ve yaptıkları hizmetlere göre beş sınıfa ayrılırlar. Yüksek akrobasi yapan uçaklar, beşinci sınıftaki avcı uçaklardır. Özel olarak yüksek akrobasi için inşa edilmektedirler. Şartnamemizde bu sınıftan uçak taahhüt edildiği hususu mevcut değildir. Taahhüt edilen şey dördüncü sınıfta zikredilen ve mektep talebesinin öğrenebileceği akrobasi hareketlerini yapan tabii mektep uçaklarıdır. Bu itibarla bu şekil sebebi de akla uygun gelmemektedir.

Taahhüdün müddeti içinde mukavele ve şartname hükümlerine uygun olarak yapılmadığı bildirilmektedir: (Şakir, 1947: 133).

“Selahattin'in ölümü kurumca anlaşılmış ve mücbir sebep telâkki edilmesi zaruri görülmüştür, Selahattin'in yerine getirilen teknik heyet teşkilinin zamana mütevakkıf olduğu ve mukavele şartname hükümlerine uygun olarak yeni baştan denilecek bir şekilde

tayyarelerin imal edilmesi zarureti Kurumca kabul edilmiştir. Binaenaleyh mektubunda hangi zamana işaret edildiği anlaşılmamaktadır. Böyle bir sebep de mevcut değildir”

Bilirkişiler de Demirağ'ın açıklamalarına paralel olarak uçakla ilgili olumlu rapor vermişlerdir. Bilirkişilerin fesih nedenlerine karşı yanıtları ise uçaklarla ilgili tespit edilen üç eksiklikle alakalıdır. Bu eksiklikler ve bunların incelenmesi sonucu verilen rapor şöyledir:

Bu raporda, mahkemenin sormuş olduğu ilk: “Sözü geçen uçaklar şartnameye uygun mudur?” sorusuna verilen cevaptır;

Bilirkişiler: herhangi bir prototip uçağın kendisinden beklenen evsafı hakkında daha ilk tecrübeye hüküm vermek doğru değildir. Esasen dünyanın her tarafında yeni yapılan prototip uçaklar en mükemmel hale gelinceye kadar birçok tecrübeler ve bunlara dayanan tashihlere tâbi tutulur. Şu halde Hava Kurumunun ilk tecrübeye dayanarak uçakların şartnameye uygun olmadığını iddia etmesi teknik bakımdan olduğu kadar şartname bakımından da doğru görülmez dedikten sonra şu neticeye varılmaktadır: “Nuri Demirağ tarafından Hava Kurumu hesabına yapılan 10 adet uçağın, yapılan tadilat neticesinde halen şartnameye yakın vasıflarda olduğu tahmin edilmektedir. Yalnız şimdiye kadar bu tadil edilen tip üzerinde, bütün vasıfları belirtecek sistematik ve tam hiç bir tecrübe yapılmamıştır. Şu halde bugünkü tipin performans bakımından şartnameye uygunluk derecesini kesin olarak meydana çıkarabilmek için lüzumlu tecrübelerin yapılması gerekir (Şakir, 1947: 144).

Mahkemenin sorduğu ikinci soru “Uçaklara takılı motor (Walter Gamma) tipi midir? Takati 1850 devirde 165 beygir midir? En iyi cinsten midir?” sorusuna da bilirkişi raporunda uzun uzadıya cevap verildikten sonra netice olarak aynen şöyle denmektedir:

Nuri Demirağ uçakları üzerindeki motor ("Walter Gama I) tipidir. Bu motorlar 1850 devirde azamî güç olarak 165 beygir verirler. Nominal güçleri 1785 devirde 150 beygirdir. Bu motorların uçağa takıldıkları esnada mükemmel oldukları şartname hükümlerince iki tarafın da kabul ettiği teknik servis vesikalarından anlaşılmaktadır (Şakir, 1947: 145).

Mahkemenin sorduğu üçüncü ve son soru ise şudur: “Uçak normal bir mektep tayyaresi midir? Kendisinden beklenen akrobasi hareketlerini yapabilir mi?” Bu soruya de bilirkişiler aynen şu cevabı vermiştir:

“Bu hususta bir karar vermek için uçağın yapısı, teçhizatı, uçuş ve uçuş müsaade şahadetnamesinin verilmesi için yapılan tecrübenin raporları incelenmiştir. Bu tecrübeye uçan uçak halen, mevcut uçaktan yukarıda anlaşıldığı gibi yalnız pervanedeki ufak bir değişiklik bakımından farklıdır. Böylece tecrübeye bulunan performanslar da göz önünde tutulacak olursa bu uçağın şimdiki halinde diğer memleketlerde o tarihte yapılan ve halen memleketimizde kullanılan normal başlangıç mektep uçaklarına eşdeğer olduğu görülür. Yeşilköy’de davacının isteği üzerine ve mesuliyeti üstüne alarak yaptırdığı akrobasi hareketleri, bu uçakların manevra kabiliyetini meydana koymuş ve kırım tecrübesi neticesinde akrobasi sınıfına girebilmesi şartıyla kendisinden beklenen akrobasi hareketlerini yapacağını göstermiştir. Netice olarak; Nuri Demirağ uçağı bir normal mektep başlangıç uçağıdır” (Şakir, 1947: 145-146).

Nuri Demirağ, bu süreçte Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’ye iki mektup yazmıştır. Bunlardan ilki 29.11.1939 tarihli mektuptur. Bu mektupta Demirağ, İnönü’ye hitaben: Türk Kuşu yetkililerinin uçakları almamada ısrar etmesi ve teminat mektubu içeriği olan 14 000 TL’ni zapt ve avans verdikleri 40 000 TL’ni geri aldıklarını ifade etmiştir. İşçilerin ve fabrika personelinin işsiz kaldığını ve iş bulamadıklarını söylemiştir.* (Deliorman, 1957: 36).

(...) Yine Demirağ, mektubunun devamında fabrika girişiminde şimdiye kadar harcanan 1,5 milyon TL ile karakteri buna müsait olmasa da örnek olarak 15 - 20 adet han, apartman yaptırıp, senede 150 - 200 bin lira kira alarak istediği yerde gezip keyfedebileceğini söylemiştir (Deliorman, 1957: 37).

Demirağ mektubunu şu ifadelerle bitirmiştir: “Tayyare süratlidir. Mütemadiyen de süratleniyor. Havacılık işlerinin bu sürate ayarlanması için hepsi aynı rütbede ayrı ayrı noktayı nazar taşıyan hava komutanlarının başlarına tepeden tırnağa, başından sonuna kadar mesuliyeti Reisinde toplayan (üzerine toz kondurulmamış) yırtıcı, yaratıcı bir

* Bakınız: Ekler 16-17.

şahsiyetin (her memlekette olduğu gibi) bu mühim ve hayatî işin başına geçirilmesi suretiyle tevsii ve mahdut çerçeve dâhilinde bırakılmamasını yalvararak arz ve niyaz ederim.” (Deliorman, 1957: 37).

İkinci Mektubu ise 26.08.1940 tarihlidir. Bu mektubunda ise: Almanya örneğinden bahisle onların uçak, tank gibi fabrikalarında kullanacağı hammaddeleri dışarıdan getirmeye mahkûm iken bu maddelerin ülkemizde çokça bulunduğunu ifade etmektedir. (Deliorman, 1957: 37-38).

(...) Demirağ yine mektubunun devamında bir seneden beri devam eden savaşların hiçbirinde süngü süngüye harp edildiğinin işitilmediğinden bahsetmiş, Türk askerlerinin yeni icatlarla donatılmasının devleti yönetenlerce gerçekleştirilmesi gerektiği hususuna değinmiştir (Deliorman, 1957: 39).

(...) Demirağ, kendisine bahsettiği olanakların sağlanması halinde ve bu işi geliştirdiği takdirde tamamı devlet mülkiyetine geçecek fabrika, levazım, makine, alât ve edevat ve bilumum tesisat ve madenlerinin de devletin malı olacağını, bu çorbada kendisinin de birazcık tuzu bulunmuş olmasıyla teselli olarak kendisini bahtiyarlardan sayacağını ifade etmiştir (Deliorman, 1957: 40).

Hâlihazırdaki kurumların yeterli olmadığını, yepyeni ve sağlam esaslara dayanan yeni bir teşkilât vücuda getirilmezse milyonların heder olması yerine milyarların yok olmasına ve her şeyden önce gelen vatanın savunması maksadının kaybolmasına saha açılmış olacağını beyan etmiştir (Deliorman, 1957: 40).

Bu dava, Nuri Demirağ hakkında olumlu neticelenmemiştir. Bilirkişiler olumlu rapor sunsalar da mahkeme bunu dikkate almamış, Türkiye'nin geleceğine mal olacak olumsuz bir karara imza atmışlardır. Bundan sonra Demirağ, yapımına devam ettiği Nu. D. 38 uçağının imaliyle uğraşmış, satamadığı uçaklarla da Gök Okulu çatısı altında faaliyetlerde bulunmuştur. Yukarıda da bahsedildiği üzere Nu. D. 38 yolcu uçağına da sahip çıkılmamış üstüne üstlük dışarıya satımına bile izin verilmemiştir. Dahası fabrika ve alanı, devlet tarafından istimlâk edilmiştir. Bütün bu uçak sanayii girişimlerinin engellenmesinin arkasında neler yatmaktadır? Aşağıda bu hususlara değinilmiştir.

Gök Okulu'nun kapatılması hususunda ise ipucu olabilecek bir tespit şu husus olabilir. Ömer İnönü'nün Gök Okulu'ndan ayrılması öyküsü de o zamanda devletin Demirağ'a ve faaliyetlerine bakışı açısından dikkat çekicidir: Demirağ'ın damadı pilot Mehmet Kum'un okul arkadaşlarından biri de dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün oğullarından Ömer İnönü'dür. Fakat Ömer İnönü kayıttan bir hafta sonra okulu bırakır. Kum, Ömer İnönü'nün okuldan ayrılmasına THK bünyesindeki Türk Kuşu Uçuş Okulu'nun sebep olduğunu söylüyor. "Türk Kuşu, biz varken İsmet İnönü'nün oğlu niçin Demirağ'ın okuluna gidiyor, diye hayıflandı. THK'den iki uçak Yeşilköy'deki askeri havaalanına geldi ve Ömer'i bizden aldılar. Neymiş efendim, Nuri Demirağ'ın uçakları güvenli değilmiş. Güvenli değilse, bir devlet adamı olarak oğlunu kurtaracağına, okula müsaade etmezsin!" (Özkan, 2006: 65). Burada Gök Okulu'nun Türk Kuşu'na rakip olabileceği hususu ağır basmaktadır.

12.11.2006 tarihli Yeni Şafak Gazetesi'nde Şamil Kucur, THK'nun Nuri Demirağ'ın uçaklarının alımından vazgeçilmesi hususuna, işin aslının sonradan anlaşıldığını, THK'nun Fransa'ya Henrio marka uçak siparişini çoktan vermiş olduğunu, Ama Fransa'dan alınan bu uçaklardan ülkeye hayır gelmediğini, çünkü bir süre sonra bu uçakların hurdaya çıkarıldığını kanıt göstermiştir.

1938 yılından sonra ülkeye hâkim olan siyasi iktidarın Demirağ'ı anlamadığı ortadadır. Nuri Demirağ'ın büyük kızı Mefkûre Azak, babasının teşebbüslerinde en büyük engelin İsmet İnönü ve çevresi olduğu düşüncesindedir: "Nuri Demirağ parlar da benim yerime geçer, diye endişelenirdi... Uçak fabrikasının en iyi çalıştığı zamanlarda İran'dan Irak'tan uçak siparişi geliyordu; ancak yakarız yine sattırmayız diyorlardı" (Dervişoğlu, 2010:143-144). Mefkûre Azak'ın da görüşlerine göre, fabrikanın kapatılması olayında en önemli sorumlulardan biri olarak İnönü sayılmaktadır.

ABD'nin THK'nun güçlendirilmesinde doğrudan ve dolaylı katkısı olmuştur. 1942-1945 yılları arasında Türkiye İngiltere'den 57 bombardıman uçağı satın alırken, Amerika'dan 24 adet PP-40D Kitty Hawk savaş uçağı ve 72 adet Martin Baltimore-187 bombardıman uçağı satın almıştır (Gürbüz, 2010:146). Bu durum da Demirağ'ın uçak fabrikasına neden ihtiyaç duyulmadığının ve tersyüz edildiğinin bir göstergesidir. Daha

sonra satın alınan ve hibe edilen uçaklarla birlikte THK'nun da uçak fabrikaları kapatılma sürecine girmiştir.

Necmettin Deliorman, Nuri Demirağ'ın uçak sanayinde devletin desteğini yitirmesini, İsmet İnönü'ye rakip olması nedeniyle açıklamaktadır. Deliorman, o tarihlerde Türkiye'nin tek parti ve diktatörlük altında olduğunu, İnönü'nün de 'Şahısların muvaffakiyeti Hükümetin başına gaile açmak ihtimali olduğu için ferdi teşebbüslerin baltalanması, köreltilmesi lazımdır.' gibi sakim bir zihniyeti açıklamaktan çekinmemekte olduğunu ifade etmiştir. Bu sebeple Deliorman hükümetin, Demirağ'ın faaliyetlerinin de ileriye gidip başarılı olmasının önüne geçilmesi gerektiğini, yoksa devletin başına gaile açacağını da düşündüklerine değinerek Demirağ'ın sermaye birikimini yok etmenin en kolay yolunun da uçak fabrikasının kapatılmasıyla sağlanacağını iddia etmiştir (Tuna, 2010: 58).

Demirağ'ın uçak fabrikasının neden kapatıldığı hususunda yapılan tüm bu açıklamalar genelde ona yakın duran kimselerin perspektifini yansıtmaktadır. Acaba bu konuda devlet hangi görüşlere sahiptir? Bu hususta Başbakanlık Arşivi belgelerindeki bir vatandaşın telgrafına verilen cevap da fabrikaların neden kapatıldığı hususunda bir ipucu olabilir.* Nuri Demirağ'ın fabrikasının içler acısı halini gören Dr. Nedim Cankat adlı bir vatandaş İskenderun'dan Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye 10.04.1948 tarihinde açık bir mektup göndermiştir. Bu mektupta İnönü'ye bu müessesenin çok öneme sahip olduğunu ve bu müesseseye tasallut edilmiş olan çirkin taarruzun kaldırılmasını ve kurumun devlet eliyle beraber kalkındırılmasını hususunda yardım talep ettiğini belirtmiştir. Bu durumda yabancıların bile takdirini kazanabileceğimizi ifade etmiştir (BCA, 1948: 6380).

Bu telgrafa verilen cevap ise Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı tarafından 29.06.1948 tarihinde gelmiştir. Verilen cevap aynen şunları içermektedir:

"Nuri Demirağ, kendisiyle beraber çalışan mühendis ve teknik elemanlar tarafından etüt edilen tayyarelerin imali için Beşiktaş civarında bir fabrika tesis etmişti. Bu fabrika tarafından imal edilen iki tip tayyareye Milli Savunma Bakanlığınca uçuş müsaadesi verilmiştir. Fakat bunların imallerine başlanmadan önce Milli Savunma Bakanlığı ile esaslı bir görüş alışverişinde

* Bakınız: Ekler 13-14.

bulunulmadığından imal edilen tayyareler Hava Ordumuzun her hangi bir ihtiyacını karşılayacak evsafıta görülmemiş ve bu sebeple satın alınmamıştır. Müşteri istekleri nazarı itibara alınmadan imal edilen bu tayyareler, tabiatıyla, oldukça mühim bir paranın sarfına mucip olduğundan Nuri Demirağ daha başka tayyareler imaline tevessül etmemiş, ancak Hava Kuvvetlerine ait bazı tayyarelerin kendi atölyelerinde tamir ettirilmesi hususunda Bakanlığa müracaatta bulunmuştur. Harp yılları içinde bu müracaat yerinde görülmüş ve 1940 yılında bir tip tayyarenin tamiri ile muhtelif yedek parçaların imal işi bu fabrikaya tevdi bırakılmıştır. Bu mukavelenin hitamında yeniden müracaat vaki olmadığından mukavelenin yenilenmesi yoluna gidilmemiştir. Mezkûr fabrika içinde bulunan tesisat ve teçhizatın benzerleri Hava fabrikalarımızda mevcut olduğuna göre bunlardan her hangi bir şekilde istifade yoluna gidilmesinde zaruret görülmediğini saygı ile arz ederim.” (BCA, 1948: 6380).

Bu açıklama tatmin edici gözükmemektedir. Bunun nedenleri ise, Milli Savunma Bakanlığı ile esaslı bir görüş alış-verişinde bulunmaktan kasıt nedir? Hava ordumuzun ihtiyacını karşılayamayacak vasıfta denilen uçakların Avrupa’da A sınıfına alındığı unutulmamalıdır ve alınmayan bu uçakların yerine alınan uçakların da kalitesinin ne olduğu ortadadır (!). Nuri Demirağ fabrikasının alet ve edevatlarından ve uçaklarından neden istifade edilmediği hususu da aydınlatılmamıştır. Bizde de aynısı var diye milli bir servetin kullanılmayıp, üstüne üstlük bu serveti kapatıp hurdalığa çevirmenin ne kadar mantıklı ve milli şuura yakışmakta olduğunun açıklanması gerekmektedir.

Böylelikle Nuri Demirağ’ın uçak endüstrisi hayallerinin akıbeti ne yazık ki başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Demirağ’ın uçaklarının Hava Kurumu tarafından alınmaması üzerine imal edilen uçakların bir kısmı Gök Okulu’nun pilotlarının eğitiminde kullanılmış, bir kısmına ise İspanyollar talip olmuştur. Ne var ki, anlaşılması güç nedenlerle satılmasına müsaade edilmemiştir. Anlaşıldığına göre Demirağ’ın uçakları siyasi çekememezliğe kurban gitmiştir. İran ve Irak uçaklara talip olmuş, "yakarız ama yine de sattırmayız" gibi bugün için çok anlamsız bir tepki ile satışa müsaade edilmemiştir. Uçaklar uzun yıllar Yeşilköy hangarında bekletilmiştir. 2000 yılında dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı müzeye koydurmak için harekete geçmiş ancak kısa bir süre önce hurdacıya satıldığı söylenmiş ve bu girişim de sonuçsuz kalmıştır (Yalçın, 2009: 766).

Başka bir açıklamaya göre ise bu dönemde gerçekleşen ithal ikameci politikalar daha çok hafif sanayi ürünlerine yöneliktir ve bu politikalarda da başarılı olunmuştur. Demirağ’ın hafif sanayi yatırımı yapmaktan ziyade uçak endüstrisi gibi bir ağır sanayi

mamulü üretimine el atması dönem için oldukça cüretli bir girişim sayılmalıdır. Demirağ'ın bu alanda yaşadığı başarısızlık bir erken öten horoz durumuna düşmesi ya da böyle bir muamele görmesinden kaynaklanmış olabilir şeklindedir (Tuna, 2010: 48).

Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasının kapatılması hakkında bir diğer husus da Truman Doktrini ve Marshall Planı çerçevesinde yapılan yardımlarda dikkat çeken tespitlerdir. 1947 yılında Amerikan Yardımı konusunda yapılan değerlendirmede Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasının da değerlendirilmesi yapılmış ve bu değerlendirmede; fabrikanın atıl olması, coğrafi mevkiinin uygun olmaması ve bir şahıs girişimi olması nedeniyle anlaşmaya varılmasının zor olacağı sonucuna varılmıştır (Yalçın, 2008:149). İşin düşündürücü yanı ise, fabrika ve alanının 1944 yılında devletçe istimlâk edilmiştir. Fabrikanın atıl kaldığını iddia edenler bir bakıma dışarıdan yürütülen planlı lobicilik faaliyetleriyle fabrika ve alanının istimlâk edilmesine neden olmuşlardır.

Nu. D. 36 ve Nu. D. 38 uçaklarının başarılı olması ve istikbal vaat etmesi nedeniyle gelişmiş ülkelerden özellikle ABD, pazar kaybetmeme açısından, o dönemde Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği Başkanı Mr. Todd'u, Nuri Demirağ'ın havacılık alanında yaptığı faaliyetler hakkında tetkikatlar yaptırmak üzere Türkiye'ye göndermiştir. Mr Todd, yaptığı tetkikatlar sonucu beklenmediği halde bu tesislerin istikbalinin çok parlak olduğunun farkına varmış, ABD'ye dönüşte bu konuda ilgili tetkikatlarını rapor halinde sunmuştur. Böylelikle bu raporun Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasının kapatılması hususunda neler içerebileceği az çok tahmin edilmiştir.

Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasının kapatılmasından yıllar sonra Ankara milletvekili Suna Tural'ın 11.12.1972 tarihinde TBMM'ye verdiği soru önergesinde, Nuri Demirağ'ın uçak fabrikasının ve diğer uçak fabrikalarının ne sebeplerle kapatıldığı-yaşatılmadığı sorulmaktadır. Tural'ın önergesinde şu ifadeler yer almaktadır: (Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 1972: 51).

Tural, rahmetli Nuri Demirağ'ın 1936 yılında İstanbul'da bir uçak fabrikası kurduğu ve bu fabrikadan imal ettiği uçaklarla meydana getirdiği bir uçak filosunu Türk Milletine armağan ettiğinin tarihi bir gerçek olduğuna değinmiş, O zamanın imkânlarıyla geliştirdiği uçak imalâtı durdurulmamış olsa idi bugün ilerlemiş bir uçak sanayini sahip

olacağımız ve bugünkü duruma (1972 yılının Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan iki yıl önce olduğu hatırlanmalıdır) düşmeyeceğimizin muhakkak olduğunu söylemiştir.

Yine Tural, bundan 36 yıl önce kurulan fabrikada bir uçağın yapımı için lüzumlu her türlü malzeme ve parçaların yapılabileceğinin zamanın mühendisleri tarafından ifade ve ispat edildiğine değinmiş, fakat Demirağ'ın bu teşebbüsünün geliştirilemediği gibi Ankara Etimesgut, Kayseri ve Eskişehir uçak fabrikalarının da hedefine ulaşamadığını, ulaşması için de ilgili makamlarca en ufak bir gayret bile sarf edilmediğini iddia etmiştir (Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 1972: 51).

Tural, soru önergesinin devamında millî sanayiye ve millî harp sanayine çok büyük katkıları olacak bu fabrikalara neden bugüne kadar gerekli ilginin gösterilmediği onların neden modern ve uçak imaline elverişli bir hale getirilmesi için teşebbüse geçilmemesinin anlaşılmasının zor olduğunu ifade etmiş, Bu sebeple Etimesgut, Kayseri ve Eskişehir uçak fabrikaları hakkında aşağıdaki hususların aydınlatılması ve açıklığa kavuşturulmasında millî bir fayda görmüştür: (Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 1972: 51).

- 1) Etimesgut, Kayseri ve Eskişehir uçak fabrikaları niçin kurulmuştu, gayesi ne idi?
- 2) Etimesgut, Kayseri ve Eskişehir uçak fabrikalarında bugün ne işler yapılmaktadır? Bunların uçak yapılacak tezgâhları var mıdır? Varsa faaliyetleri ne durumdadır? Yoksa faaliyete geçirilmesi, uçak yapacak imkânlarla kavuşturulması için neler düşünülmektedir? Bu konu ve hususta ne gibi çalışmalar yapılmaktadır?"

Tural'ın yazılı soru önergesinin cevabını, Millî Savunma Bakanı Ferit Melen şöyle yanıtlamıştır: (Millet Meclisi Tutanak Dergisi, 1972: 51).

- 1) Kayseri fabrikası 1925, Etimesgut fabrikası 1939 - 1941 yılları arasında uçak imali maksadı ile Eskişehir Fabrikası 1926 yılında uçak tamiri için kurulmuşlardır.
- 2) Kayseri ve Eskişehir fabrikalarında bakım, onarım ve revizyon hizmetleri yapılmakta ve bu suretle büyük miktarda döviz tasarrufu sağlanmış

olmaktadır. Etimesgut Uçak Fabrikası 1951 yılında MKEK'na devredilmiştir. Savunma sanayisinin geliştirilmesi, çalışmaları arasında, Eskişehir, Kayseri ve Etimesgut fabrikalarından tezgâh ve personel yönünden istifade imkânları araştırılmakta ve bu yönde gerekli etütleri yapılmaktadır. Arz ederim.

Nitekim Ferit Melen'in bu açıklamaları, uçak fabrikalarının faydalarını anlatmada, kapatılma nedenleri ifade etmede ve mevcut fabrikaların nasıl geliştirileceğinin açıklanmasında ne kadar tatmin edici olduğu hususunda şüpheli gözükmetedir.

3.2.4 II. Dünya Savaşı Sonrası Havacılık Alanında Gelişmeler ve Türk Havacılık Sektörüne Etkileri

Şüphesiz havacılığın 1940'lı yıllarda dünyada büyük gelişme göstermesi ve II. Dünya Savaşı'nda ve sonrasında Türkiye'ye bazı ülkeler tarafından yüzlerce uçağın bedelsiz verilmesi, dönemin şartlarında oldukça faydalı olurken, uzun vadede Türk havacılık sanayini olumsuz etkilemiştir (Yalçın, 2010: 204-205).

1940'lardan sonra jet motorlarının yani, tepkili motorların dünyada sıklıkla kullanılması ile havalardan gelen tehlikenin boyutu büyümüştür. Hava gücü olmayan milletler merhamet dileyen duruma düşmüştür. Bunun en bariz örneklerine, Kore'de, Bosna-Hersek'te, Kosova'da, 2. Körfez Krizinde ve 2006 yılında Lübnan'da tüm insanlık âlemi ibretle şahit olmuştur. Uçakların gelecekte harplerin temel belirleyici unsuru olacağı Mustafa Kemal Paşa tarafından bizzat cephelerde tecrübe edilmiş ve Türk Milleti'nin istikbalde talihsiz olaylarla yüzleşmeden tedbir alması için döneminde her türlü önlemi, dönemin pek çok devletinden önce almıştır. Ancak gelişmeler arzu edildiği şekilde sonuçlanmamıştır (Yalçın, 2011: 1059).

Ayçin Özkan da (2006: 67-68), Mehmet Kum'un açıklamalarına yer vererek Demirağ'ın fabrikasının ve THK'nun uçak fabrikalarının kapatılmasını, o dönemde ABD'den gelen uzmanların Demirağ'ın girişimlerinin istikbal vaat ettiğinin farkında olduklarını yani bu yüzden girişimlerin önünün kesilmiş olabileceğini iddia etmektedir. Kum, rüşvet vermemenin de fabrikanın kapatılma nedenlerinden olabileceğine dikkat

çekerek, aynı dönemde THK'nun dünyadaki diğer fabrikalarla boy ölçüşen Ankara Etimesgut'taki fabrikasının da ABD'nin II. Dünya Savaşı sonrası uyguladığı politikalar sonucu kapandığını iddia etmiştir. Yine Kum'a göre, kapatılan bu fabrikaların teçhizatlarının ise o zamana kadar Türkiye'de mevcut olmayan sırf bu iş için devletin kurduğu hurdacılık anonim şirketince satın alındığını ve teçhizatların bu şirkette kullanıldığını söylemiştir.

Yine II. Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde mühendisler, memlekette bir uçak sanayii kurma mücadelesi yerine, eğitim gördükleri ülkelerdeki fabrikaların gönüllü ithalatçıları olma yoluna gittiler. Bazıları ise lisans satın alınmasını savunarak hangi memleketin ve hangi fabrikanın lisansının alınmasının gerektiğinin kavgasını verdiler. Zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı, 1949'da THK heyetine uçak siparişi vermemesinin gerekçesini; 'Amerikan yardımından bedava uçak alma dururken, uçak fabrikasına parayla sipariş verirsem yarın bu millet beni asar' diyerek açıklamıştır (Dervişoğlu, 2010: 110).

Uçak fabrikalarının kapatılması hususuna bugün olduğu gibi 11 Aralık 1981 tarihli Milli Gazete'de de "40 Yıl Sonra Anladığımız Acı Gerçek: 1941'de Kurulan Uçak Fabrikası Eğer İptal Edilmeseydi Şimdi Kendi Uçağımızı Yapardık" başlıklı manşette de yer verilmiştir. Bu açıklamayı yapan ise İTÜ Uçak Mühendisliği Profesörü Ziya Özelgin'dir. Özelgin açıklamalarında 1941'de kurulan THK'nun uçak fabrikasında imal edilen uçaklardan birini Polonya'ya sattığımızı biri (Uğur isimli) de halen ordumuzda kullanıldığını belirtmiştir. Ayrıca Özelgin, ilk uçak fabrikasının ülkemizde 1925'de önce Ankara'da sonrada aynı fabrika Kayseri'de kurulduğunu daha sonra bu fabrikanın kapatılıp 1941'de tekrar Etimesgut'a getirilip açıldığını ve ilk uçakların üretildiğini söylemektedir. Fakat Marshall Planı ile her türlü savaş araç ve gerecinin bu plan gereğince dışarıdan verileceği görüşü üzerine bu kuruluşun iptal edildiğini söylemekte ve bu fabrikanın o zamanın Amerika ve Avrupa'daki uçak fabrikaları seviyesinde olduğuna da değinmiştir (Özkök, 1981).

Dervişoğlu'na (2010: 108) göre, yerli uçak üretiminin başlıca alıcısı olan devletin ilgisizliğinin arkasında, sanayileşmiş ülkelerin hibeleri veya daha ucuza uçak satmaları olduğu; 1940'lı yılların sonunda uygulamaya geçen Marshall ve NATO çerçevesindeki yardımların yerli sanayi önünde engel teşkil ettiğinin öne sürüldüğünü düşünmektedir.

Devlet Denetleme Kurulu (2011:364) da, Cumhuriyetin ilk yıllarında sivil havacılık konusunda ülkemizde önemli atılımlar gerçekleştirdiğini, özel sektör marifetiyle uçak üretimi yapıldığını ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün kurucu üyeleri arasında Türkiye Cumhuriyeti de yerini aldığını ifade etmiş, ancak başlangıçtaki gelişme seyrinin devam ettirilemediğini, uçak üretmek için açılan fabrikaların daha sonra tamir ve tadilat atölyelerine dönüştürüldüğünü belirterek Türkiye'nin uçak endüstrisinde sil baştan sürecine nasıl başladığını izah etmiştir.

Türkiye, 18 Şubat 1952 tarihinde NATO'ya üye kabul edilmiştir. NATO üyeliği sonrasında, kolektif güvenliğin bir parçası olması ile savunma sanayisi ve bu bağlamda hava harp sanayisi alanındaki yatırımlarından vazgeçmiş ve önceliklerinde değişiklik yapmıştır. Büyük ümitlerle kurulan THK Uçak ve Uçak Motor Fabrikaları önce MKEK'e devredilmiş sonra kapatılmıştır. Milli imkânlardan vazgeçmenin ve diğer ülkelere aşırı güvenmenin yanlışlığı 1964 yılında Kıbrıs gerginliğinde anlaşılmıştır. Ne var ki, bu dönemde harp sanayisi alanında kazanılan kabiliyetlerin büyük çoğunluğu elden çıkmıştır. Kıbrıs bunalımı esnasında yaşanan olumsuz gelişmeler ve dönemin ABD Başkanı Johnson'un mektubu ile milli imkân ve kabiliyetlerin önemi yeniden ortaya çıkmıştır. Ancak birikimler kaybedildiği ve birkaç girişim sonucu elde edilen tecrübeler sıfırlandığı için yeniden bir çalışma başlatılması kaçınılmaz olmuştur. Oysa havacılık bir birikimi ve kültürü gerektirmektedir. Yıkılan ya da ihmal edilen bir birikiminin yerine konulması kolay olmamaktadır. Yeni bir yapılanma ve birikim ise uzun zaman almaktadır (Yalçın, 2010: 205).

Prof. Dr. Nafiz Alemdaroğlu ile yapılan “Türkiye'nin Öksüz Çocuğu: Havacılık Sanayii” adlı söyleşide Türkiye'de uçak üretiminin durdurulma sürecine değinirken şu hususlara dikkat çekmiştir: “Türkiye; 1945 yılında II. Dünya Savaşı'ndan çıktı, ekonomisi allak bullak. Denildi ki; "siz uçak yapmayın, biz size uçağı verelim". Amerika'nın elinde çok fazla sayıda uçak vardı o zamanlar, ne yapacaklarını da bilmiyorlardı ve ülkeleri kendilerine bağımlı kılmak için bedava uçak verdiler. Bedava uçak dururken, bir sürü masraf edip Türkiye'nin uçak yapması tercih edilmedi, çok yanlış bir karar verildi. Bunların hepsi birer tuzaktı, Türkiye'yi o tuzağa çok kolay düşürdüler. Dolayısıyla Türkiye, uzun yıllar uçak üretimi olayını unuttu. Ekmek elden su gölden, dışarıdan uçak geldi, biz onları uçurduk. Bozulduğu zaman parçalarını istedik, parçaları geldi. O arada

yapılan tek şey, fabrika seviyesi bakım. Yani Türkiye'de; Hava Kuvvetlerimizin sahip olduğu uçakların depo ve fabrika seviyesi bakımını yapmak üzere Hava İkmal Bakım Merkezi kuruldu. Bunlar, küçük büyük tamiratlarla meşgul oldular.” (Yıldız, 2007a: 45).

İsmet İnönü'nün 1963 yılında yaptığı bir değerlendirme Türkiye gerçeğini tasvir etmektedir. İnönü, açıklamasında: (Yalçın, 2008: 209-210).

"...daha bağımsız ve kişilik sahibi dış politika istiyorsunuz. Herkes aynı şeyden söz ediyor. Nasıl yapacağım ben bunu? Karar vereceğim ve işi teknisyenlere havale edeceğim; onlar ayrıntılı çalışmalar yapacaklar ve öneriler hazırlayacaklar. Yapabilirler mi bunu? Hepsinin çevresinde "uzman" denen yabancılar dolu. İğfal etmeye çalışıyorlar. O da olmazsa karşı tedbir alıyorlar. Bir görev veriyorsun, sonucu sana gelmeden, Washington'un haberi oluyor; sorunu memurdan önce sefirden öğreniyorum... Böyledir bu işler, peygamber edasıyla size dünyayı vaat ederler. İmzayı attınız mı ertesi gün gelmişlerdir. Personeli gelmiştir, teçhizatı gelmiştir, üsleri gelmiştir, ondan sonra sökebilirsen sök; Gitmezler! Ancak bu sorunun üzerine vakit geçirmeden gitmek gerek, yoksa ne bağımsız dış politika, ne bağımsız iç politika güdebilirsiniz; havanda su döversiniz, fakat sanmayın ki kolay bir iştir, denediğinizde başınıza neler geleceği bilinmez... "

Türkiye'nin 1945 sonrası durumunu bu kadar iyi analiz eden bir tespit olamaz. Amerikan çıkarının aleyhine izlenen politikaların sonuçlarından pek çok Türk idareci de zarar görmüş hatta bunlardan birisi de İsmet Paşa olmuştur (Yalçın, 2008: 210). Fakat İsmet İnönü, savaş sonrası konjonktür gereği olarak Türkiye'yi Batı (ABD ve AB) eksenli politikaların güdümüne sokan Truman Doktrini ve Marshall Planı'nın uygulanması konusunda öncü olmuş ve DP iktidarı döneminde de dış politikada bu eksenle ortak tavır sergilemiştir. Fakat İnönü'nün bu açıklamaları ancak güzel bir özeleştiri niteliğinde bir tespit olabilir.

Uçak sanayiinin gelişiminin engellenmesinde değinilebilecek bir başka nokta Prof. Dr. Nuri Saryal ile yapılan “Türkiye'nin Silah Sanayiini Kurmasını NATO Engelledi” adlı bir söyleşidir. Burada Saryal, teknolojiye dışa bağımlı olmamızın nedenini şöyle açıklamaktadır: “Çünkü daha önce NATO Anlaşmaları gereğince Türkiye, silah sanayine girmemek üzere bir hüküm imzalamak ve ona uymak zorunda kaldı. Bu, sanırım Demokrat Parti Dönemi'nde imzalanmış ve çok hatalı olan bir maddeydi. Türkiye'de ne zaman bir şey

yapmaya kalksak; mesela bizim ORDOT Projesi* baltalanmıştır. Bugün dahi; belki gizli tutuluyor ama "güdüm sistemi" yapmamıza izin vermiyorlar. Ben hükümetleri çok zorladım geçmişte. "Gizli yapalım bunları" dedim, "herkes gizli yapıyor", dinlemediler. Örneğin Almanya'da silah sanayinde çalışmış çok yakın dostlarım var. Bana, Amerikalıların II. Dünya Savaşı'ndan sonra, kendilerinin silah yapmalarına mani olmaya çalıştığını ve hatta çıkan gerginlik sonucu karşılıklı silah çekildiğini anlattılar. Yani Almanlar yeniden başlamışlar silah yapmaya, Amerikalılar da vasıtalarıyla gelip "illa gireceğiz, göreceğiz" demişler. Almanlar da sokmamışlar. Gerginlik o hale gelmiş ki; son anda durdurulmuş. Fakat Almanlar yaptı, aldıkları da yok. Hâlbuki harpten, öyle bir anlaşma imzaladılar ki şartsız teslim oldular onlar. Biz NATO'ya girdiğimizde kırmızı halılarla karşıladık herkesi. Ters durumun nereden doğduğunu düşünmeyi de size bırakıyorum (Yıldız, 2007b: 24-25).

Sonuçta, Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası ve THK'nun uçak fabrikalarının kapatılışı öyküsü özetlenecek olunursa aşağıdaki sonuçlara ulaşılabilir:

Atatürk döneminde Batılı devletlerin yardımlarına karşı mesafeli durulmuş ve ilişkilerde Türkiye'yi bağlayacak bir hususun olmamasına gayret edilmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı sonrası Amerika tarafından bedava verilen silah ve teçhizat desteği sonrası hazırcılığa alışılmış ve büyük gayretler ile kurulan hava harp sanayiine yönelik fabrikalar göz ardı edilmiştir. Hava harp sanayiinin bitirilmesi sonrası ise bedava verilen sistemlere ait idame işletme malzemeleri değerinden oldukça yüksek bir şekilde alınmak zorunda kalmıştır (Yalçın, 2008: 205).

Vecihi Hürkuş'un ürettiği uçaklara sahip çıkılmamıştır. Bir kişinin kendi serveti ile özellikle kısa sürede değişen bir teknoloji olan havacılık alanında faaliyette bulunması oldukça zordur. Nuri Demirağ'ın ürettiği uçaklar anlamsız bir şekilde THK'nun o günkü yönetimi tarafından ret edilmiştir. Yine Hava Yolları Demirağ'ın yeni ürettiği uçağı almak yerine yurt dışından uçak alarak müteşebbisin çalışmalarına destek çıkmamıştır. THK müşteri olarak sipariş verdiği 10 uçağı almamakla Demirağ'ın iflasına neden olmuştur. Oysa THK fabrikaları da aynı zihniyetin kurbanı olmuştur. THK da Uçak Fabrikası ile

* ORDOT; Ordu Donatım ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nin kısaltması olarak düşünülen, 1966 yılında antitank güdümlü mermi geliştirilmesi için Prof. Dr. Nuri Saryal'ın da aralarında olduğu bir ekibin Türkiye'nin ilk roketini tasarlayıp, uçurmasının öyküsü (Yıldız, 2007b: 23).

Uçak Motor Fabrikası kurmuştur. Çok büyük yatırımlar yapmıştır. Fabrikada yüzlerce mühendis, teknik eleman, işçi ve memur istihdam etmiştir. Personelin üretmesi ve kabiliyetini geliştirerek üretim yapması ve hava sanayiinin güçlenmesi gerekirken bu fabrikaya iltifat edilmemiştir. Türkiye'de özel teşebbüsün ve kurumların kurdukları uçak ve motor üretim tesislerine sahip çıkılmadığı gibi girişimcilerin azmi kısılmış, ciddi engellemelerle karşılaşmışlardır (Yalçın, 2008: 205-206).

II. Dünya Savaşı bittiğinde Amerika'nın elinde birikmiş ve yekûnu oldukça fazla silah stokunun eritilmesi amacıyla yapılan çalışmada Türkiye de pazar olmuştur. O gün için bu durum iki tarafın lehine gözükmemektedir (Yalçın, 2008: 206).

Jet Motorlarının yaygınlaşması ile Türkiye'de kurulan pistonlu uçak motor sanayiinin önemsiz olduğu değerlendirilmiştir. Çünkü uçaklar yalnız ordunun ihtiyacı olarak görülmüştür. Oysa bu teknoloji o dönem için önemini korumaktaydı. Kaldı ki 1948 tarihli raporda belirtildiği gibi Millî Savunma, Orman Sanayii, Ulaştırma Bakanlıkları gibi önemli kurumlar arasında kurulan bir heyet tarafından Türkiye'nin gelecek 15-20 yıldaki uçak ihtiyacı yıl bazında ortaya çıkarılsa ve her yıl fabrikaya uçak siparişi verilseydi uçak sanayiinin kapanması söz konusu olmazdı. Burada üretilen uçaklar diğer kurum ve kuruluşlarda kullanılabilir durumdaydı (Yalçın, 2008: 207).

Komşu ülkelere uçak satılması düşünülmemiştir. Oysa 1934 yılında İran'a, 1957 yılında Ürdün'e Türk üretimi uçak hediye edilmiştir. Bir devlet politikası gereği olarak hava harp sanayii desteklense ve komşu ülkelerle işbirliği yapılabilseydi durum farklı olabilirdi. Danimarka'ya bile uçak satılırken uçak fabrikalarının kapanması yanlış olmuştur. Türkiye'nin Batılı dostları, Türkiye'ye sanayii yerine tarıma önem vermelerini ısrarla tavsiye etmiştir. NATO güvenlik şemsiyesi ile sanayii önemini bir dönem için yitirmiştir (Yalçın, 2008: 207).

Hava Harp Sanayii alanında yapılan çalışmalar incelendiğinde görülen bir diğer husus ise, birtakım güç odaklarının iç ve dış uzantıları ile birlikte Türkiye'de uçak üretilmesine karşı ittifak etmeleridir. Birtakım yabancı heyetlerin Türkiye'de uçak üretilmemesi yönünde faaliyet gösterdiği çalışma içinde belirtilmiştir. Danimarka hükümeti 1953 yılında THK'na 26 adet uçak siparişi vermiş ama üretim ve satış

gerçekleşmemiştir. Yine aynı dönemde Avrupa'dan verilen 30 adet sipariş de bir İngiliz heyetinin girişimi ile engellenmiş ve otuz âdet siparişin daha sonra aynı heyet tarafından bir İngiliz firmasına ihale edildiği anlaşılmıştır. Türk imali uçaklara pek çok yabancı firma sipariş vermiş ama istekler yerine getirilememiştir. Buradan anlaşıldığına göre Türkiye'nin uçak üreticisi bir ülke olarak Batılı uçak üreticilerinin karşısında yer alması istenmemiştir. THK Uçak ve Motor fabrikaları yabancı uzmanların görüş ve raporları ile içerideki taraftarlarının kararı sonucu 18.06.1952'de MKEK'e devredilmiştir. Bu fabrika bundan sonra Traktör fabrikasına dönüşmüştür. Hala traktör fabrikası olarak kullanılmaktadır (Yalçın, 2008: 207-208).

Bir kısım yetkili ve gündem oluşturan insanların Türkiye'nin uçak üretebileceğine olan inançsızlıkları ve Türklerin Batı ile yarışamayacağı şeklinde yerleşmiş yaygın kanaatleri de hava harp sanayiini olumsuz etkilemiştir (Yalçın, 2008: 208).

Özel teşebbüsün katılımının yok denecek kadar az olması, devlet tarafından desteklenmemesi ve kısa bir süre içerisinde artış gösteren askeri yardımlar neticesinde kuruluş aşamasında bulunan Savunma ve Havacılık sanayiinin durma noktasına gelmesi Cumhuriyetten sonraki ilk otuz yılın ortak özelliğini oluşturmaktadır (Güneşşen, 2003: 88).

3.2.5 Gelişmiş Ülkelerde Savunma Sanayiinde Genel Yaklaşım

Dünyanın bütün sanayileşmiş ülkelerinde devletler, kamu alımlarında ulusal şirketlerini kayırmak suretiyle sanayi altyapılarını ve ulusal teknoloji yeteneklerini yükseltmeyi, kamu tedarik politikası olarak uygulamaktadırlar. Bu kayırmacılık; sanayilerinin gelişme döneminde daha çok olmakla beraber, genelde bir süreklilik arz etmekte ve gelişmiş ülkeler bir yandan uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi politikalarını savunurken, bir yandan da çeşitli bahanelerle ulusal sanayilerini uluslararası rekabetten korumaktadırlar (Ziylan, 2000: 3).

Yukarıda izah edilen bu hususlar çerçevesinde Ziylan, (2001: 5-6) gelişmiş ülkelerin savunma sanayilerini nasıl koruduklarını şu şekilde açıklamıştır: Örneğin; ABD'de, savunma sanayiinde %1'lik yabancı payının riskli olacağı ve hükümetin mevcut

yasaları uygulayarak böyle bir durumun oluşmasına meydan vermemesi gerektiği savunulmaktadır.

Almanya'da ise savunma sistem ihalelerinin sadece %15'inin açık ihale ile geri kalanının çağrılan "tek" veya "birkaç" ulusal firma ile "pazarlıkla" sözleşmeye bağlandığı, Almanya'da yabancı firmaların ihaleye katılmalarının, prensip olarak mümkün olmakla beraber, tedarik sözleşmelerinin dörtte üçünün ulusal firmalarla yapıldığı belirtilmektedir.

Fransa ve İtalya'da ise savunma sanayiinde hâkimiyet devlet sektöründedir. Açık ihale zaten söz konusu değildir. İngiltere'de ihale yöntemi vardır ancak bu yöntem İngiliz firmalarının kazanma şanslarını artırıcı bir şekilde uygulanmaktadır. Savunma ihalelerinin %90'ı İngiliz şirketleriyle sözleşmeye bağlanmaktadır.

Özetle söylemek gerekirse, ABD ve tüm AB ülkeleri, aslında liberalizmin en güçlü savunucusudurlar. Ticarete serbest rekabet uyguladıklarını söylerler ve diğer bütün ülkeleri de serbest rekabet şartları altında ticarete davet ederler. Ama savunma sistemlerinin ticaretinde gerçek durum, yukarıda belirttiğimiz yasalar ve Avrupa Parlamentosu raporunda belirtildiği gibidir.

3.2.6 Uçak Sanayii ile İlgili Türkiye'ye Yönelik Eleştiriler

Uçak sanayii de genç endüstri olarak Türkiye'de değerlendirilmesi gereken bir sektördür. Uçak sanayii bir ülkede ağır sanayiinin en son aşaması olarak kabul edilir. Çünkü teknolojik üstünlüğü, tasarımı, mühendislik bilgisi yönüyle çok ciddi girdileri vardır. Birçok yan sanayii dalını harekete geçirmesi ülkenin kalkınması için önemli bir dinamik oluşturur. Özellikle ekonomik sahada ciddi yatırımlara ihtiyaç vardır. Uçak üretimi normalde şahsi girişimcilerin yapabileceği bir saha olarak görülmez. Çünkü üretilen ürünün en önemli müşterisi devlet olmak zorundadır. Bu nedenle devletin desteğini almayan girişimlerin pek başarılı olduğu görülmemiştir (Yalçın, 2008: 71). Devlet desteğini alamayan girişimcilerin (Nuri Demirağ, Vecihi Hürkuş) akıbeti de aynen böyle olmuştur.

Millî imkânlarla uçak üretimi her ülkenin önemli hedeflerinden biridir. Ancak millî imkânlarla havacılık sektörünü oluşturmak ve çağdaşları ile yarışabilmek oldukça zor bir durumdur. Türkiye gibi sanayileşmesini tamamlayamamış ülkelerin havacılıkta gelişebilmesi için uzun yıllara yayılan bir devlet politikasının uygulanması zorunludur. Havacılık büyük miktarda yatırım gerektirir, uluslararası bağlantıların yapılması ve kendini sürekli yenileyen bir güç olması halinde ayakta durabilir. Ülkeler kendileri silah üretmediği sürece varlığını sürdürmek için yurt dışından modern silah sistemi almak zorundadır (Yalçın, 2011:1048-1049).

Fakat kısmen 1929-1945 döneminde uçak sanayii girişimleri desteklense de genel olarak da 1945 sonrası dönemde Türkiye’de uçak sanayii yatırımları bir ‘genç endüstri’ olarak görülmedi. Dönemin genel anlayışı içinde Türk mühendisleri ve teknik otoritesi uçak yapamazdı. Yapamamalıydı. Hatta yetenek kazanılsa bile yapmamalıydı. Çünkü memleket o kadar gelişmişliği kaldırarak bir seviyede değildi. Üstelik Avrupalı yaparsa daha iyisini yapardı zihniyeti ile batının gerisinde olmanın ezikliği vardı. Oysa Türkiye’de yapılan temel hata çocuğun doğumu, emekleme, yürümesi, düşmesi ve gençliğini geçirerek gürbüz hâle gelmesi beklenmemiş ve doğan çocuktan 25-30 yaşındaki insanın kabiliyeti ile hayata başlaması istenmiştir. Nitekim Türkiye'nin kendi imkânları ile en zor şartlarda elde ettiği kazanımlar çok çabuk harcanmıştır. Yükselişe geçen Hava Harp Sanayii her defasında bir kere daha sıfırlanmıştır (Yalçın, 2008: 143). Sonuçta Türkiye, I.Dünya Savaşı öncesi ve II. Dünya Savaşı öncesi ve sonrası kalkınma örneğini güzel bir şekilde temsil eden Almanya modelinden istifade edemeyerek, sanayileşme yarışında bu ülkelerin gerisinde kalmıştır.

Devletlerin ulusal teknoloji düzeyinin geliştirilmesi için Ar-Ge çalışmalarını desteklemelerinin en etkin yolu kamu alımlarının kullanılmasıdır. Bugünün sanayileşmiş ülkeleri henüz sanayileşme sürecindeyken, üstünlüklerinin gerçek belirleyicisi olan ulusal teknoloji envanterlerini geliştirebilmek için kamu alımlarında ulusal şirketlerini kayırmışlar ve bu şirketlerden yaptıkları tedariklerin Ar-Ge'ye dayandırılması ilkesini uygulamışlardır. Nitekim bu kayırmacılık uygulamalarını, uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi çabalarına rağmen, halen de sürdürmektedirler. Gerçekten de GSMH'nin %15'i gibi çok önemli bir oranını teşkil eden kamu alımları; devletlerin; ulusal teknolojinin

ve sanayileşmenin geliştirilebilmesi için kullanabilecekleri en önemli araçtır (Ziylan, 2000: 31).

Haluk Zontul, “Türkiye’de savunma sanayi sivil sanayiye dönüştüremedi” başlıklı yazıda, savunma sanayiinde elde edilen yetenekleri, ülkenin sanayi dönüşümüne aktarabilecek bir bağlantının en başından itibaren olmasında fayda olduğunu ve Türkiye’de kullanılmayan kamu tedarik mekanizmalarının harekete geçirilmesi gerektiğini ifade etmiş, büyük sanayi projelerinin ancak büyük kamusal kaynaklarla oluşturulabileceğini söylemiştir (Yıldız, 2007c: 54).

Alemdaroğlu, havacılık sanayini geliştirmek için nasıl bir strateji izlenmesi gerekir sorusuna verdiği cevapta, Güney Kore ve Brezilya örneğini vermiştir. Güney Kore’nin geçmişte durumunun Türkiye’den iyi olmadığı fakat şu anda otomobil ihracatçısı bir ülke olduğunu ve Türkiye’de yolların bu ülke araçlarıyla dolu olduğunu ifade etmiştir. Brezilya örneğinde ise bu ülkenin de Türkiye gibi IMF kısıkacında olduğunu fakat ABD’ye uçak satabilecek düzeye geldiğini belirtmekte ve Türkiye’nin de bu ülkeler gibi başarı sağlaması gerektiği hususu üzerinde durmuştur. Türkiye'nin en büyük kabahatinin, her şeyi yarın istiyor olmasında yattığını ifade etmiştir. Bir şeyin, başlamadan zaten istenilmeyeceğini, başlanılıp belli bir zaman konulup o zamanın sonunda ancak talepte bulunulabileceğini vurgulamıştır. Havacılık alanındaki şirketlerin, hemen ertesi gün bu noktaya ulaşmadıklarını, belirli bir zaman aralığı sonunda ulaştıklarını, hiçbir zaman geç kalma diye bir şeyin söz konusu olmadığını, geç kalmanın hiçbir şey yapmamaktan iyi olduğunu ifade etmiştir. Yapılması gereken şeyin öncelikle Türk Uzay Kurumunu kurmak olduğunu belirtmiştir. Türkiye’nin Ar-Ge’ye kaynak ayırmasının önemine değinmiş burada da kilit noktanın siyasi otorite olduğunu vurgulamıştır (Yıldız, 2007a: 53-54).

Ziylan (2000: 36) da Türkiye’de herkesin çok iyi bilmesi gereken şeyin ülkenin yalnızca tekstil, tarım ve düşük teknoloji sanayi ürünleri ihraç ederek veya batılı büyük firmaların üretim taşeronluğunu yaparak veya turizm hizmetleri vererek ve bunların karşılığında uçak, helikopter, silah, elektronik sistemler veya yazılım, yani yüksek teknoloji ürünler satın alarak 100 milyar doları aşan dış borcunu azaltamayacağını belirtmiştir. Türkiye’nin mutlaka kendi yüksek teknoloji sistemlerini üretmesi gerektiğini

dünyada bu alanlarda rekabete girmesini ve bunu gerçekleştirmek için gereken bilgi toplumu altyapısını kurması gerektiğini vurgulamıştır.

SONUÇ

Bu çalışmada üç önemli sorunun cevabını bulmak amaçlanmıştır. Bunlar:

- 1) Nuri Demirağ'ın Türkiye'de milli burjuvazi oluşturma süreci sonunda ortaya çıkan bir girişimci tipi olup olmadığı hususu.
- 2) Eğer Demirağ, milli burjuvazi oluşturma çabalarının bir ürünü ise, Demirağ'ın Türkiye'nin sosyo-ekonomik hayatına düşünce ve uygulama bazında ne gibi katkılarda bulunduğu hususu.
- 3) Demirağ'ın Türk havacılık tarihinde çok değerli bir yeri olan uçak fabrikası girişiminin hangi nedenlerden ötürü engellendiği hususuna yanıt aranması şeklindeydi.

Bu sorulardan ilki olan Nuri Demirağ'ın Türkiye'de milli burjuvazi oluşturma süreci sonunda ortaya çıkan bir girişimci olup olmadığının sorusuna, bu çalışmadan elde edilen bulgular ışığında verilebilecek yanıt, Demirağ'ın Türkiye'de sistematik bir biçimde devlet tarafından oluşturulmaya çalışılan bir burjuvazi sınıfının bir üyesi olduğu şeklindedir. Asıl kökeni III. Selim'e dayanan, 1838 Balta Limanı Serbest Ticaret Antlaşması'nın etkileriyle yeşeren ve II. Meşrutiyetin ilanından sonra asıl hüviyetini kazanan milliyetçi politikaların etkisiyle devletçe bir milli burjuvazi sınıfı oluşturulmak istenmiş, Demirağ da bunun ilklerinden olmuştur.

İkincisi, Nuri Demirağ'ın Türkiye'nin sosyo-ekonomik hayatına düşünce ve uygulama bazında ne gibi katkılarda bulunduğu? Bu soruya çalışmadan elde edilen bulgular ışığında verilebilecek yanıtlar şu şekilde ifade edilebilir:

Nuri Demirağ, Cumhuriyet'ten önce sigara kâğıdı girişimi, Cumhuriyet'ten sonra ise devletin demiryolu inşası ihalelerinde düşük fiyat önererek bu alanlardaki yabancı tekeline kırmış ve sermaye birikiminin büyük kısmını bu süreçte gerçekleştirmiştir. Çimento fabrikası ihalesinde önerdiği düşük fiyatlar ile de bir başka tekelin kırılmasına

vesile olmuştur. Atatürk döneminde Keban Barajı ve Boğaz Köprüsü projeleri en önemli girişimlerinden olmuş, fakat bunları hayata geçirememiştir. Divriği'deki madenleri işletmede enerjisinden istifade edilecek olan Keban Projesi ile İstanbul trafiğini rahatlatacak ve ticareti, sanayileşmeyi itecek bir unsur olan, ayrıca devlete gelir kaynağı ve şehre de güzellik katacak olan Boğaz Köprüsü Projesi oldukça ileri görüşlü projeler olmuştur. Fakat Demirağ'ın perspektifinden bakanlarca dönemin İnönü hükümeti ve çevresi bu projelerde Demirağ'ın hep karşısında olmuşlar, sıg devletçi görüşleriyle bu vizyon sahibi projeleri dikkate almamışlardır. Nitekim Keban Barajı 1966, Boğaz Köprüsü de ancak 1973'de gerçekleştirilebilmiştir.

Buna karşın İnönü ve çevresinin bu projelerin neden karşısında oldukları yeterince aydınlatılamamıştır. Ayrıca Demirağ, Menderes döneminde ise DP'den milletvekili olmuş ama bu projeleri gündemde yeterince yer edinememiştir. Bu yüzden burada siyasi husumet aramanın gereksiz olabileceği gözükmektedir.

Demirağ, İnönü ve Menderes dönemlerinde ise daha çok siyasi düşünceleri ve projeleri ile gündeme gelmiştir. İnönü'nün Cumhurbaşkanı olduğu dönemde ise kapatılan uçak fabrikası sonucu Demirağ, kalkınma ve sanayileşme davasını kurmuş olduğu Milli Kalkınma Partisi (MKP) aracılığıyla sürdürmeye çalışmıştır. MKP, çok partili hayata geçişte ilk muhalefet partisi olmuş, ülkenin sosyo-ekonomik sorunlarına getirdiği çözüm önerileriyle de siyasi hayatta önemli bir işlevi yerine getirmiştir. Bu bağlamda Demirağ'ın siyasi hayatında öne sürdüğü fikir ve projeler içerisinde günümüzde bile yeni yeni uygulanmaya çalışılan Şehir ve Köyleri Kalkındırma Projesi ile Üniversite Projesi oldukça vizyon sahibi projelerdir. Fakat bu projeler ve fikirler içerisinde en göze çarpan ve dikkate değer olan Şark Konfederasyonu yani İslam Birliği fikridir. Demirağ belki de bu fikirleri yüzünden 1950 seçimlerinde hem ABD'den hem de yerli basından destek görmemiştir.

Üçüncü ve son soru olan Demirağ'ın Türk havacılık tarihinde çok değerli bir yeri olan uçak fabrikası girişiminin hangi nedenlerden ötürü engellendiği hususuna bu çalışmadan elde edilen bulgular ışığında verilebilecek yanıtlar ise şunlardır:

1936 yılında kurulan Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası, yerli yapım Nu. D. 36 ve Nu. D. 38 uçaklarıyla Türkiye'de ve dünyada büyük yankı uyandırmış; devlet, THK

aracılığıyla başlangıçta bu uçakların ilk alıcısı olmuş ve girişimin arkasında durmuş olmasına rağmen bu uçakların gereken şartları sağlamadığı gerekçesiyle alımından vazgeçmiştir. Uçakların gereken şartları sağladığı bilirkşi raporlarıyla da kanıtlanmasına rağmen siparişlerden vazgeçilmede; Demirağ'ın uçak fabrikasına sığ bir devletçi görüşle bakan yöneticilerin olması ve bu fabrikanın THK'na rakip olacağı gibi iddiaların bulunması, ekonomide bireylerin gücünün devletin gücünün üstünde olmasından korkulması, devlet kontrolünde ve güdümünde olan bir burjuvazi sınıfının istenilmesi gibi etkenlerin göz önünde bulundurulduğu anlaşılmaktadır. Böylece Atatürk vefat ettikten sonra sivil girişimlere bakış açısının değiştiği gözlemlenmiştir.

Demirağ, siparişinden vazgeçilen bu uçaklarla Gök Okulu'nu kurmuş, burada pilot yetiştirmeye başlamıştır. Fakat bu okul da II. Dünya Savaşı sonrası müşteri bulamadığı gerekçesiyle kapatıldığı belirtilmiştir. Bu değerli okulun kapatılmasının arkasında, Gök Okulu'nun Türk Kuşu'na rakip olmasından korkulması gibi endişelerin yattığı zannedilmektedir.

Bu çalışmada, THK'nun siparişlerden vazgeçmesi ve Demirağ'ın uçak fabrikasının kapatılmasının arkasında yatan gerçeklerin açıklanması hususunda şu sonuçlara ulaşılmıştır:

THK'nun Fransa'ya Henrio adlı uçağın siparişini vermesi, Demirağ'ın parlayıp İnönü'nün önüne geçebileceği korkusu iddiaları, 1942-1945 yılları arası ABD ve İngiltere'den çok sayıda uçak alınması, ABD ve İngiltere gibi büyük uçak üreticisi olan ülkelerin Türkiye gibi bir pazarı kaybedeceği korkusuyla lobicilik faaliyetlerine girişmesi, O zamanın ekonomik koşulları gereği uygulanan ithal ikameci politikaların genellikle hafif sanayii alanı oluşturmaktayken, Demirağ'ın fabrikasının ağır sanayii alanında olması, II. Dünya Savaşı sonrası oluşan uluslararası konjonktürün Türkiye'yi de etkisi altına alması, Truman Doktrini ve Marshall Planı'nın uygulanması sürecinde ülkeye gelen heyetlerin verdiği raporlar doğrultusunda Demirağ'ın fabrikasının kapatılması gerektiği gibi iddialar yer almıştır.

Yine burada ileride yapılacak araştırmalar sonucu ortaya çıkarılabilecek bir raporun aydınlatılması da önem arz etmektedir. Esasında içeriğinin neler olduğu az çok tahmin

edilebilen bu rapor, ABD'nin Nu. D.36 ve Nu. D. 38 uçaklarının yapılmasının ardından pazar kaybedebileceği ve bu alanda kendisine rakip çıkabilme ihtimali olan Nuri Demirağ'ın havacılık alanında yaptığı faaliyetleri araştırmak için gönderdiği dönemin Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği Başkanı Mr. Todd'un sunduğu rapordur.

Bu çalışmada genel olarak, Nuri Demirağ'ın ve o dönemin uçak fabrikalarının kapatılmasının perde arkasında yatan gerçeklerin bulunması hususunda ise şu sonuçlara ulaşılmıştır:

II. Dünya Savaşı'nda ve sonrasında Türkiye'ye bazı ülkeler tarafından yüzlerce uçağın bedelsiz verilmesi, Truman Doktrini gereği verilen askeri yardımlar, Marshall Planı'nın kalkınmayı sağlamada ülkeye biçtiği rol olan tarıma öncelik verin istekleri, II. Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde mühendisler memlekette bir uçak sanayii kurma mücadelesi yerine, eğitim gördükleri ülkelerdeki fabrikaların gönüllü ithalatçıları olma yoluna gitmeleri, Bazılarının ise lisans satın alınmasını savunarak hangi memleketin ve hangi fabrikanın lisansının alınmasının gerektiğinin kavgasını vermeleri, NATO'ya üye olunduktan sonra uçak sanayiine yapılan yatırımların azaltılması, Türkiye'nin uçak üreticisi bir ülke olarak Batılı uçak üreticilerinin karşısında yer almasının istenmemesi, bazı yetkililerin ve gündem oluşturan insanların Türkiye'nin uçak üretebileceğine olan inançsızlıkları örnek olarak gösterilebilmektedir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Ahmad, Feroz (2010), **Demokrasi Sürecinde Türkiye (1945-1980)**, 4. Baskı, İstanbul: Hil Yayın.

Akandere, Osman (1999), “İkinci Dünya Savaşı’ndan Sonra Çok Partili Hayata Geçişte Kurulan İlk Muhalefet Partisi: Milli Kalkınma Partisi”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (4), 193-211.

Aksın, Can (08.02.1972), “İlk Türk Uçağı 36 Yıl Önce Bugün Uçmuştu”, **Günaydın Gazetesi**.

_____ (09.02.1972), “Mısırlılar Nuri Demirağ’ın Yaptığı Uçaklara Talip Oldular”, **Günaydın Gazetesi**.

_____ (10.02.1972), “Demirağ O Devrin En Modern 2 Motorlu Uçağını Yapmıştı”, **Günaydın Gazetesi**.

_____ (11.02.1972), “ Gök Okulu’na İnönü’nün Oğulları da Kaydolmuştu”, **Günaydın Gazetesi**.

_____ (12.02.1972), “Türklerin Zeka ve Tekniğine Hayran Kaldım”, **Günaydın Gazetesi**.

_____ (13.02.1972), “Nuri Demirağ’ın İşleri Ters Gitmeye Başlıyor”, **Günaydın Gazetesi**.

Aktif Haber (2011), “Atatürk ve İnönü’nün Yolları Nasıl Ayrıldı”, http://www.aktifhaber.com/ataturk-ve-inonunun-yollari-nasil-ayrildi_496009h.htm, (24.09.2011).

Akyıldız, Hüseyin ve Eroğlu, Ömer (2004), “Türkiye Cumhuriyeti Dönemi Uygulanan İktisat Politikaları”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 9(1), 43-62.

Aras, Ahmet (2007), **Amerikan Belgelerinde II. Dünya Savaşı Sonrası Türkiye (1945-1950)**, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılapları Enstitüsü.

Aslan, Taner (2008), “İttihad-ı Osmani'den Osmanlı İttihat ve Terakki Cemiyetine”, **BİLİG**, (47), 79-120.

Aydemir, Şevket Süreyya (1966), **İkinci Adam (1. Cilt)**, 1. Baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Aydın, Abdurrahim Fahimi (2011), “Tayyareden Uçağa: Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar”, **Karadeniz Araştırmaları**, (31), 51-84.

Aytaç, İren Dicle (2008), **Marshall Planı Filmleri (1948-1953): Türkiye Örneği**, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) (1939), “Nuri Demirağ Tayyare Atelyesi İçin Büyük Hangar Malzemeleri”, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.1.

_____ (1939), “Milli Müdafaa Vekilliğine Hangar Malzemelerinin Alınması İçin İzin Hakkında”, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.2.

_____ (1939), “Hangar Malzemelerine Ait Döviz Müsaadesi Hakkında-1”, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.3.

_____ (1939), “Hangar Malzemelerine Ait Döviz Müsaadesi Hakkında-2”, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.4.

_____ (1939), “Milli Müdafaa Vekili’nden Başvekil Yüksek Katına Nuri Demirağ Fabrikası’nın Önemi Hakkında”, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.5.

_____ (1939), “Hava Müsteşarlığı Yüksek Makamına Döviz Müsaadesi Hakkında-1”, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.6.

_____ (1939), “Hava Müsteşarlığı Yüksek Makamına Döviz Müsaadesi Hakkında-2”25710, 30.10.00.00, 212.441.10.7.

_____ (1939), “Wagner’in Nuri Demirağ Tayyare Atelyesine Mektubu”, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.9.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) (1939), “Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası’nın Dileği Hakkında-1”, 25712, 30.10.00.00, 212.441.12.2.

_____ (1939), “Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası’nın Dileği Hakkında-2” 25712, 30.10.00.00, 212.441.12.3.

_____ (1939), “Milli Müdafaa Vekaleti’nden Başvekili Yüksek Katına”, 25712, 30.10.00.00, 212.441.12.4.

_____ (1939), “Hava Müsteşarlığı Yüksek Makamına”, 25712, 30.10.00.00, 212.441.12.5.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) (1948), “Milli Savunma Bakanlığı’nın Nedim Cankat’a Yanıtı”, 6380, 30.10.00.00, 61.413.34.1.

_____ (1948), “Dr. Nedim Cankat Adlı Bir Vatandaşın Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’ye Telgrafı-1”, 6380, 30.10.00.00, 61.413.34.2.

_____ (1948), “Dr. Nedim Cankat Adlı Bir Vatandaşın Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’ye Telgrafı-2” 6380, 30.10.00.00, 61.413.34.3.

_____ (1948), “Dr. Nedim Cankat Adlı Bir Vatandaşın Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’ye Telgrafı-3” 6380, 30.10.00.00, 61.413.34.4.

Baykal, Adnan Nur (2003), “Düşünülerek Biçimlendirilmiş Bir Yaşam: Nuri Demirağ”, **Bütün Dünya Dergisi**, (3), 28-30.

Birlik, Gültekin Kamil (2010), “Celal Bayar’ın Başbakanlığı İsmet İnönü’den Devralması ve Bunun Siyasi Müsteşarlık Üzerine Etkisi”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, (46), 255-293.

Boratav, Korkut (2011), **Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009)**, 15. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi.

Bülbül, Bilgehan (2006), **Marshall Planı ve Türkiye’de Uygulanışı 1948-1957**, Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çamlıca, (2007), “Boğaziçi’ne İki Köprü: Sultan II. Abdülhamid Han’ın Cısr-i Hamidi (Hamidiye Köprüleri) Projesi”, **Çamlıca Basım Yayım**.

Çelebi Holding (2009), “Hayallerden Gerçekler Yapan Adam: Nuri Demirağ”, **Çelebice Dergisi**, (3), <http://www.celebi.com/celebice/celebice22.pdf> 32-36.

Deliorman, Necmettin (1957), **Nuri Demirağ’ın Hayat ve Mücadeleleri**, 1. Baskı, İstanbul: Nu. D. Matbaası.

Demirağ, Nuri (1953), **Nuri Demirağ’ın 31 Mayıs 1953’de Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatı**, İstanbul: Şaka Matbaası.

Dervişoğlu, Fatih M. (2010), **Türkiye’nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ**, 3. Baskı, İstanbul: Ötüken Neşriyat.

Doğru, Cem (2008), “Osmanlı Toplumunda Kapitalist-Girişimci Sınıfın ve İnsan Tipinin Oluşumunu Engelleyen Faktörler”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 11 (1), 75-91.

Duman, M. Zeki (2007), “Türkiye’de Burjuva Sınıfının Sosyal Profili”, **Sosyoekonomi Dergisi**, 1(5), 33-46.

Erdem, Ekrem ve diğerleri (2009), **Türkiye’de Hükümetlerin Makro Ekonomik Performansı (1950-2007)**, 1. Baskı, Ankara: Detay Yayıncılık.

“Erdoğan’dan Ali Çetinkaya’ya ağır sözler. Kim bu hâkim?”, <http://www.haberhakki.com/polemik/erdogandan-ali-cetinkayaya-agir-sozler-unlu-hakim-kimdi.html> (19.03.2012).

Erhan, Çağrı (1996), “Ortaya Çıkışı ve Uygulanışıyla Marshall Planı”,**Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**,51(1), 275-287.

Ertem, Barış (2009), “Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı” **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 12(21), 377-397.

_____ (2010), “Siyasal Bir Muhalefet Denemesi Olarak Serbest Cumhuriyet Fırkası”, **ODTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi**, 1(2), 71-92.

Fenik, Faruk (24.08.1942), “Nuri Demirağ Gök Okulu’nda Tören”, **Tasvir-i Efkâr Gazetesi**.

Gökgöz, Gurbet (2009), “Türkiye’de Sivil Havacılığın Serüveni”, **İzmir Ulaşım Sempozyumu**, 213-220.

Günay, Mehmet (2010), “Nuri Demirağ (Mühürdarzade Nuri Bey)”, **SİWEP Havacılık Dergisi**, (2), 26-28.

Güneşşen, N. Metin (2003), **Cumhuriyetten Günümüze Türk Kara Havacılığı**, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Gürbüz, Vedat (2010), “Türk-Amerikan İlişkilerinde İttifak Sürecinin Başlaması”, **Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, 13(19) , 139-170.

Haytoğlu, Ercan (1992), “Milli Kalkınma Partisi Kurucusu Nuri Demirağ’ın Hayatı ve Projeleri”, **ÇTTAD**, 1(2), 257-264.

<http://www.nuridemirag.com/fotograf.asp>

<http://www.nuridemirag.com/hayathikayesi.asp>

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Burjuva>

İnalcık, Halil ve Quataert, Donald (2004), **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (2. Cilt 1600-1914)**, 4. Baskı, İstanbul: Eren Yayıncılık.

İnceöz, Semih (1996), “Türkiye’nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ”, **Aksiyon Dergisi**, (80).

_____ (1997), “İktidar Hırsı Köprüleri Attırdı”, **Aksiyon Dergisi**, (117).

Kaplan, Mustafa (14.11.2011), Atatürk’ün Emri İle Salih Bozok İsmet İnönü’yü Öldürecekti, <http://www.konyanincelsesi.com> , (19.03.2012).

Karaca, Mehmet (2005), **II. Dünya Savaşı Konjonktüründe Türkiye Ekonomisi**, Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Karpat, Kemal (2010), **Türk Demokrasi Tarihi**, 1. Baskı, İstanbul: Timaş Yayınları.

Kayış, Yasin (2008), “1946 Belediye Seçimleri ve Basın”, **ÇTTAD**, 7(16-17), 397-419.

Kaynak, Muhteşem (21.02.2009), “Atatürk Döneminde Büyüme ve Beşeri Sermayenin Geliştirilmesine Yönelik Girişimler ve Günümüz İçin Kısa Bir Değerlendirme”, **Atatürkçü Düşünce Derneği**, Türkiye İktisat Kongresi Bildirileri.

Kazgan, Gülten (2004), **Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, 2. Baskı: İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

_____ (2005), **Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929-2001)**, 1. Baskı, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Kepek, Yakup ve Yentürk, Nurhan (2000), **Türkiye Ekonomisi**, 10. Baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Korkmazcan, N. Selcen (2005), **Truman Doktrini ve Türk Siyasal Hayatına Etkileri**, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Korul, Vildan ve Küçükönel, Hatice (2003), “Türk Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi”, **Ege Akademik Bakış**, 3(1-2), 25-38.

Kucur, Şamil (12.11.2006), “İliklerinde Vatan Sevgisiyle Ölen İlklerin Adamı Nuri Demirağ”, **Yeni Şafak Gazetesi**.

Mevlütöğlü, Arda (2011), “Ulusal Havacılık Sanayiinin Gelişiminde Çokuluslu Projelerin Yeri”, **TMMOB Makine Mühendisleri Odası VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı**.

Microlight Dünyası (09.02.2010), “Türk Havacılık Tarihi”, <http://www.microlightdunyasi.com/y01.pdf> (08.03.2012).

Milli Kalkınma Partisi (1949), **1949 Yılı Umumi Kongresi**, 1. Baskı, İstanbul: Vakıf Matbaası.

“Milli Kalkınma Partisi Dün Törenle Açıldı” (28.10.1945), **Vatan Gazetesi**, 4.

Müjdeci, Mustafa (2005), “Türk Basınında Milli Kalkınma Partisi”, **EKEV Akademi Dergisi**, (25).

“Nuri Demirağ Dün Vefat Etti”, (14.11.1957), **Milliyet Gazetesi**.

“Nuri Demirağ Vefat Etti”, (14.11.1957), **Yeni Gazete**, 5.

“Nuri Demirağ’ın Vizyonerliği”, <http://www.nuridemirag.com/vizyonerligi.asp> (09.08.2011).

Özalp, Tamer (2000), “Türkiye’de Havacılık ve Uzay Çalışmaları”, **Bilim ve Teknik Dergisi**, (396), 42-43.

Özfatura, İrfan (22.01.2006), “Kırgın Havacı”, **Türkiye Gazetesi**.

Özel, Mustafa (1995), **Piyasa Düşmanı Kapitalizm**, 2. Baskı, İstanbul: İz Yayıncılık.

Özkan, Ayçin (2006), “İlk Uçak Fabrikasını ABD Kapattı”, **Yeni Aktüel Dergisi**, (67), 64-68.

Özkök, Erol (11.12.1981), “40 Yıl Sonra Anladığımız Acı Gerçek: 1941de Kurulan Uçak Fabrikası Eğer İptal Edilmeseydi Şimdi Kendi Uçağımızı Yapardık”, **Milli Gazete**.

Öztürk, Yaşar (2003), “İş Adamlığı, Sanayiciliği ve Politikacılığıyla Örnek Bir Yurtsever: Nuri Demirağ”, **Bütün Dünya Dergisi**, (3), 20-27.

Pala, Hakan (2010), **İsmet İnönü Dönemi İktisat Politikaları (1938-1950)**, Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Pamuk, Şevket (2009), **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, 2. Baskı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

_____ (2010), **Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları**, 3. Baskı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Rodoplu, Hakan (1998), **Atatürk Dönemi Türkiye Ekonomisi: Ekonomi Politikası ve Uygulamalar**, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Sağlam, Serdar (2004), “Ziya Gökalp’ta Solidarizm ve Milli İktisat”, **Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü**, (1), 67-84.

Sakaoğlu, Necdet (2000), “Büyük Kalpli Vatandaş: Nuri Demirağ”, **Popüler Tarih**, (2), 68-73.

Şahin, Hüseyin (2007), **Türkiye Ekonomisi**, 9. Baskı, Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları.

Şakir, Ziya (1947), **Nuri Demirağ Kimdir?**, 1. Baskı, İstanbul: Kenan Matbaası.

Şeker, Kadri (2011), “Tek Parti Dönemi Ekonomi Politikaları ve Özel Teşebbüs Yatırımlarına Bir Örnek: Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi” **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (23), 129-143.

T.B.M.M (02.06.1972), **Tutanak Dergisi**, Cilt 25, 51.

_____ (26.05.1954), **Zabıt Ceridesi**, 4. Birleşim, Cilt 1, 73-75.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu (08.06.2011), **Araştırma ve İnceleme Raporu**, <http://www.tccb.gov.tr/ddk/ddk48.pdf> (2), (05.03.2012).

Taşdurmaz, Banu (2002), **Türkiye Ekonomisi’nde Cumhuriyetin İlk Dönemlerinin İktisadi Yapısı (1923-1939)**, Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Taşkesen, Gökhan (2006), **Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım**, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tokgöz, Erdinç (2007), **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2007)**, 8. Baskı, Ankara: İmaj Yayınları.

Toprak, Zafer (1982), **Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)**, 1. Baskı, Ankara: Yurt Yayınları.

Tuna, Ender (2010), **Türkiye İktisadi Kalkınma Sürecinde Girişimci Örneği: Nuri Demirağ**, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Türk Dil Kurumu, **Türk Dil Kurumu Sözlüğü**, <http://tdkterim.gov.tr/bts/>, 10.05.2012.

Yalçın, Osman (2011), "Türk Tarihi Bakımından 20. Yüzyılda İki Önemli Gelişme: Havacılığın ve Bir Liderin Doğuşu", **Turkish Studies- International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, 6(2), 1033-1062.

_____ (2010), "Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri", **Akademik Bakış**, 3(6), 191-210.

_____ (2009), "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, (44), 743-769.

_____ (2008), **Türk Hava Harp Sanayi Tarihi**, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yıldırım, Kadir (2009), "Osmanlı'da Milli İktisat Düşüncesi; Gelişimi ve Sonuçları" **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası Davraz Kongresi**, 789-806.

Yıldız, Arzu (2007a), “Türkiye’nin Öksüz Çocuğu: Havacılık Sanayi”, **Mühendis ve Makina**, 48(566), 43-55.

_____ (2007b), “Türkiye’nin AR-GE Dramı”, **Mühendis ve Makina**, 48(564), 22-32.

_____ (2007c), “Türkiye’de Savunma Sanayii Sivil Sanayii Dönüştüremedi”, **Mühendis ve Makina**, 2007, 48(565), 53-56.

Yıldız, Arzu ve Kenaroğlu, Yüksel (2011), “Havacılık Sanayimiz ve Unutulan Tarihi”, **Mühendis ve Makine**, 52(614), 49-56.

Yüceer, Saime (2004), “Atatürk’ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü”, **Atatürkçü Bakış**, 2(3), 7-42.

Ziylan, Aytekin (2001), “Savunma Nereden Nereye: Türkiye’de Savunma Sanayii Tarihçesi” **Ulusal Strateji Dergisi**, <http://www.inovasyon.org/getfile.asp?...Savunma%20Nereden%20Nereye...> (07.03.2012).

_____ (2000), **Hedef Ulusal Teknoloji Yeteneğinin Geliştirilmesi Olmalı**, Ankara.

EKLER

EK 1: Nuri Demirağ ile İlgili Seçilmiş Fotoğraflar



Nuri Demirağ'a sık sık Türki Cumhuriyetlerden, İslam âleminde ve Amerika'dan ziyaretçiler gelir, görüş alışverişinde bulunulurdu. (Üstteki fotoğrafta ABD Büyükelçisi ve ailesini uğurlarken)



Ömer ve Erdal İnönü.



Nuri Demirağ ve Ailesi.



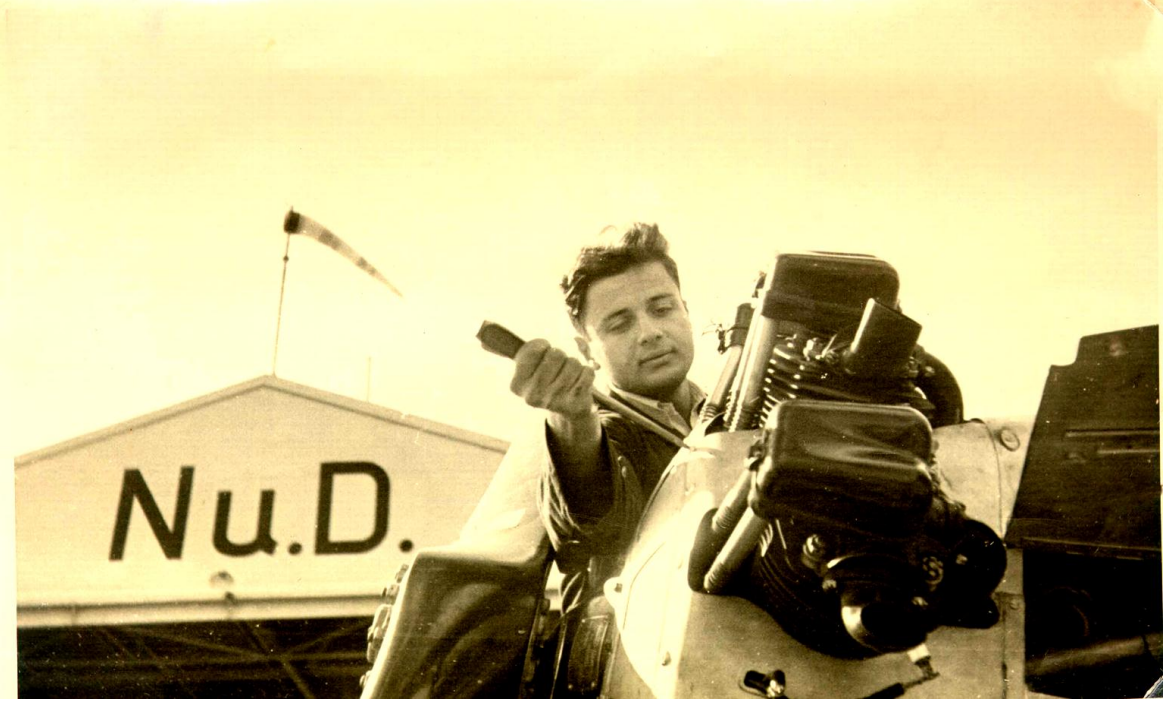
Gök Okulu öğrencileri Nuri Demirağ'ı selamlıyor.



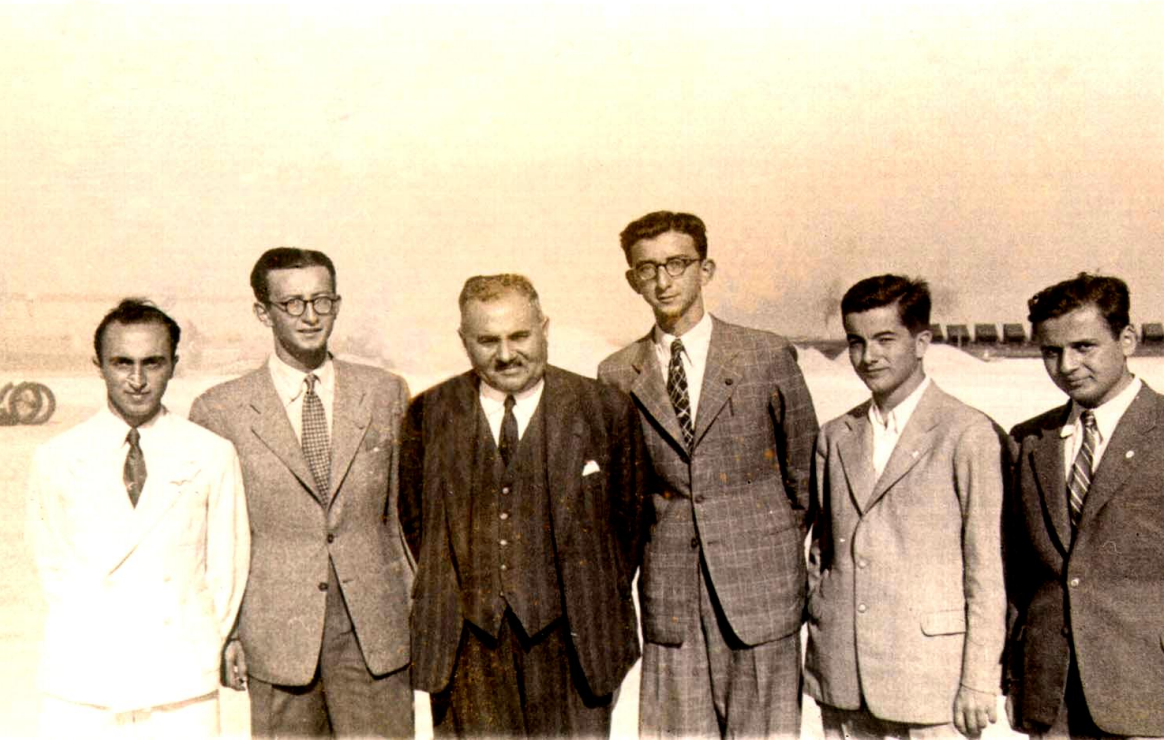
Burası Yeşilköy Nuri Demirağ Havaalanı (İnönü tarafından kamulaştırılmış şu anda "Yeşilköy Atatürk Havaalanı" ismiyle kullanılmaktadır) yüzlerce kişi her yıl Nuri Demirağ'ın düzenlediği "Gök Bayramı"nı kutlamak için Demirağ havaalanına akın etmektedirler.



Nuri Demirağ ve yakın dostları Neyzen Tevfik ve Filozof Ali Rıza Bölükbaşı. Nuri Demirağ sık sık edebiyatçı ve düşünürlerle biraraya gelir, fikirlerini paylaşırdı.



Gök Okulunun ilk mezunlarından, şu anda (2011) Türkiye'nin en yaşlı pilotu olan Mehmet Kum (Demirağ'ın da damadıdır), Nu.D marka uçakların motorlarını gözden geçirirken. 15.06.2011'de vefat etmiştir.



Nuri Demirağ ve Gök Okulu öğrencileri olan Erdal ve Ömer İnönü.



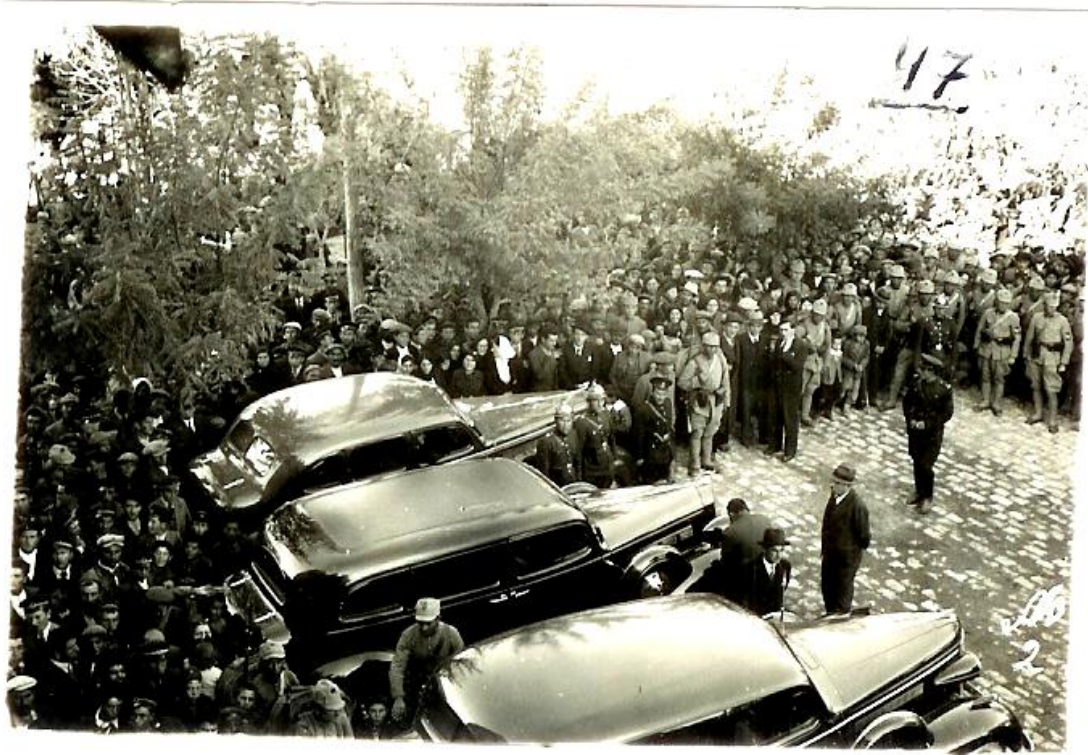
Refik Koraltan, Celal Bayar, Nuri Demirağ.



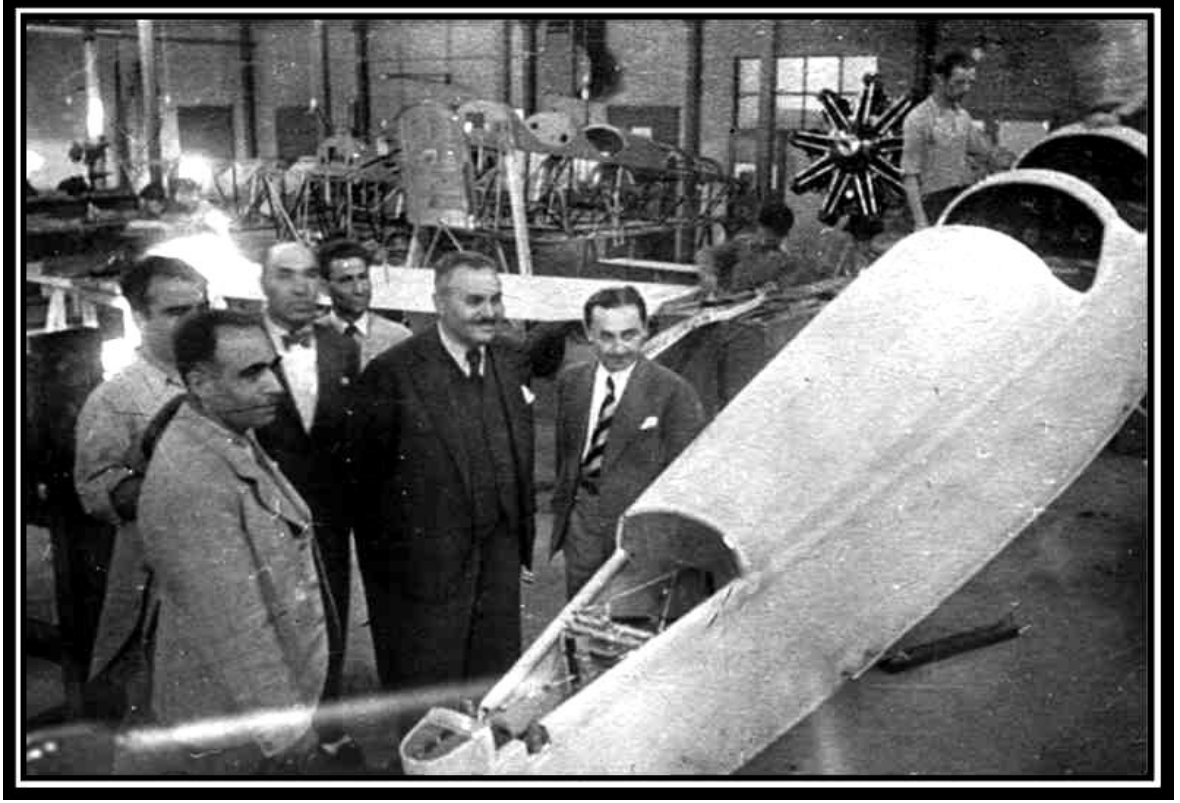
Nuri Demirağ'ın her yıl geleneksel olarak düzenlediği Gök Bayramında Nu.D 36 ve Nu.D 38 tipi uçaklar gösteri uçuşu yaparlar ve halkta büyük bir merakla yerli uçakları izlerlerdi.



Saatte 325 KM yapabilen 5000 fite kadar yükselebilen 1000 KM uçabilen çift pilot kumandası bulunan Nu.D 38 havalanıyor.



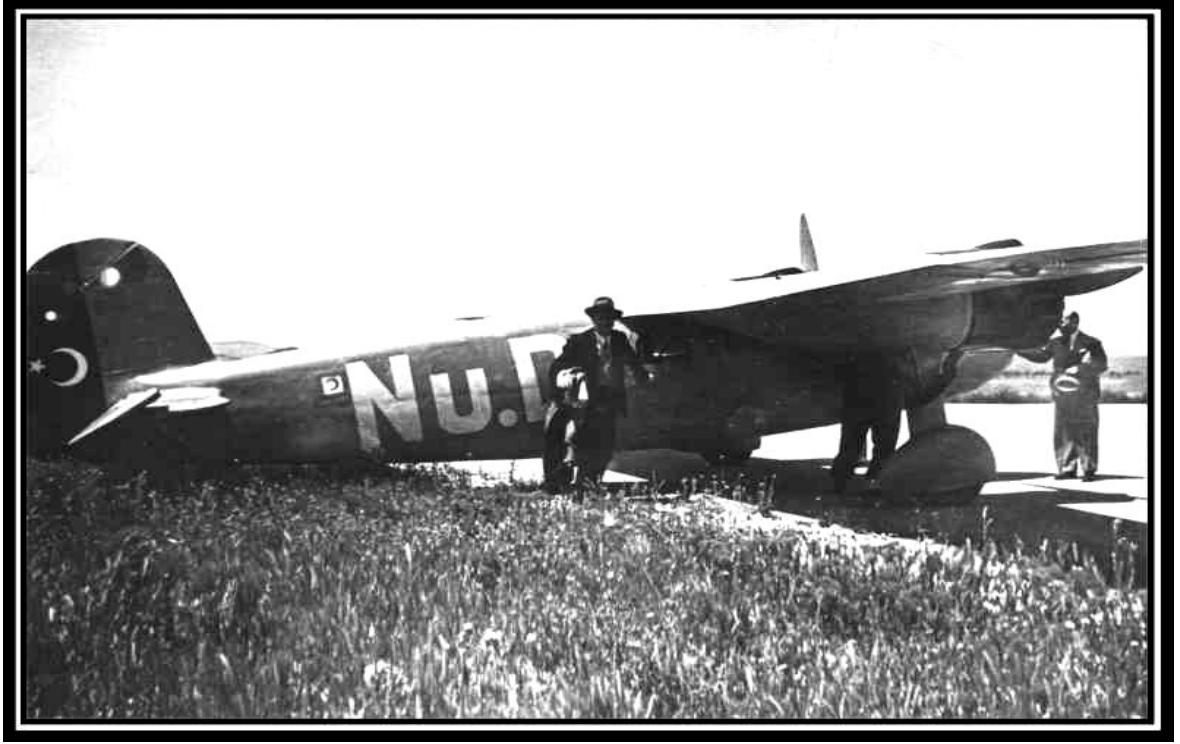
Nuri Demiraĝ makam arabasıyla MKP mitingine vardığında MKP sempatanları başkanlarının etrafını sarmış durumda.



Nuri Demirağ uçak imalatını denetlerken.



Nuri Demirağ, Gök Okulu öğrencisine mezuniyet ödülü vermekte.



Nu.D 38'in yandan görünüşü.



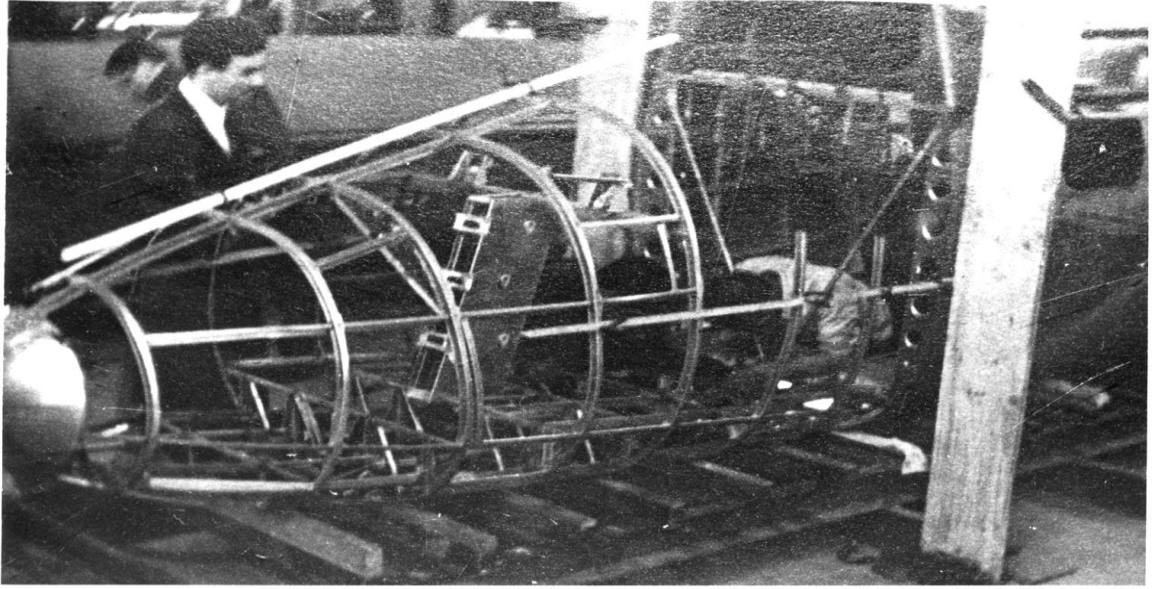
Ömer İnönü, Erdal İnönü, Kayı Alp Demirağ, Nuri Demirağ.



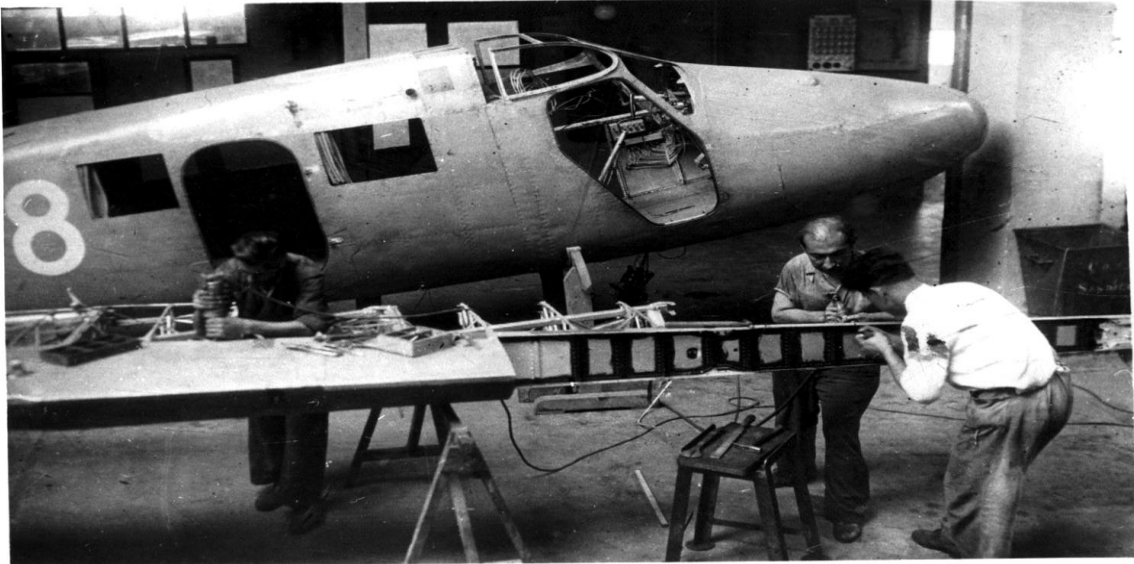
Uçak Fabrikasındaki pervane üretimi.



Nuri Demirağ Havaalanında bulunan 150 kişilik öğrenci yurdu. Gök Okulu öğrencileri pilotluk eğitimlerini bu okulda yaparlardı



Nu.D 38'in yapım aşamaları -1-



Nu.D 38'in yapım aşamaları -2-



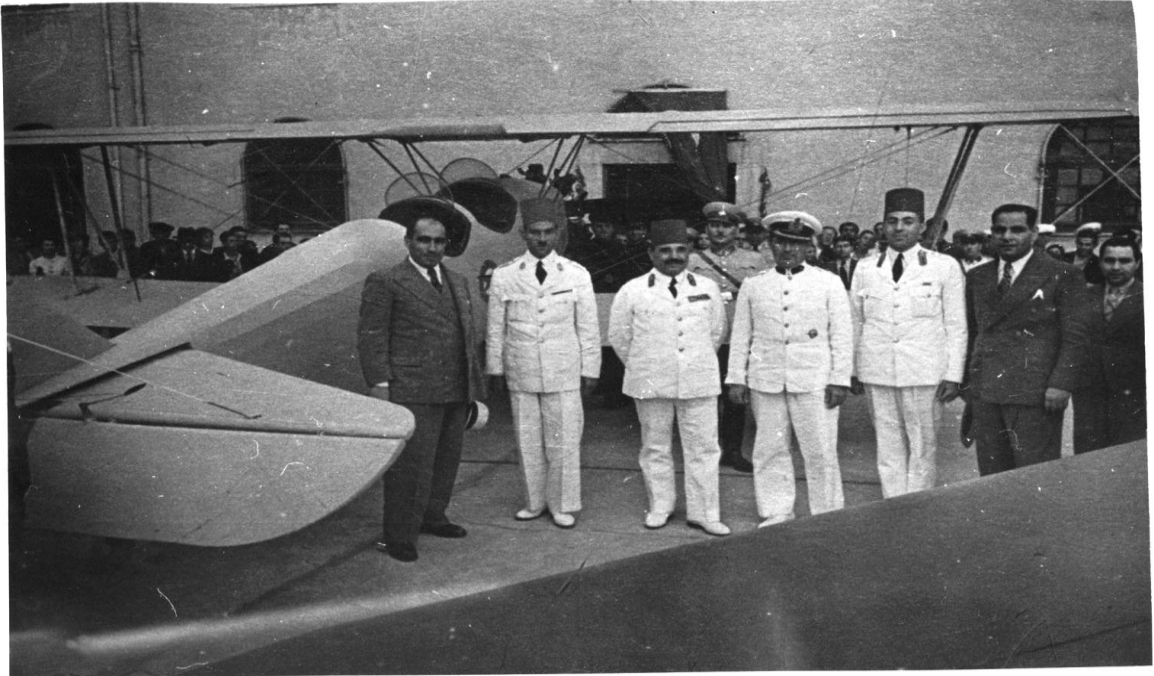
Nu.D uçaklarının imalatı .



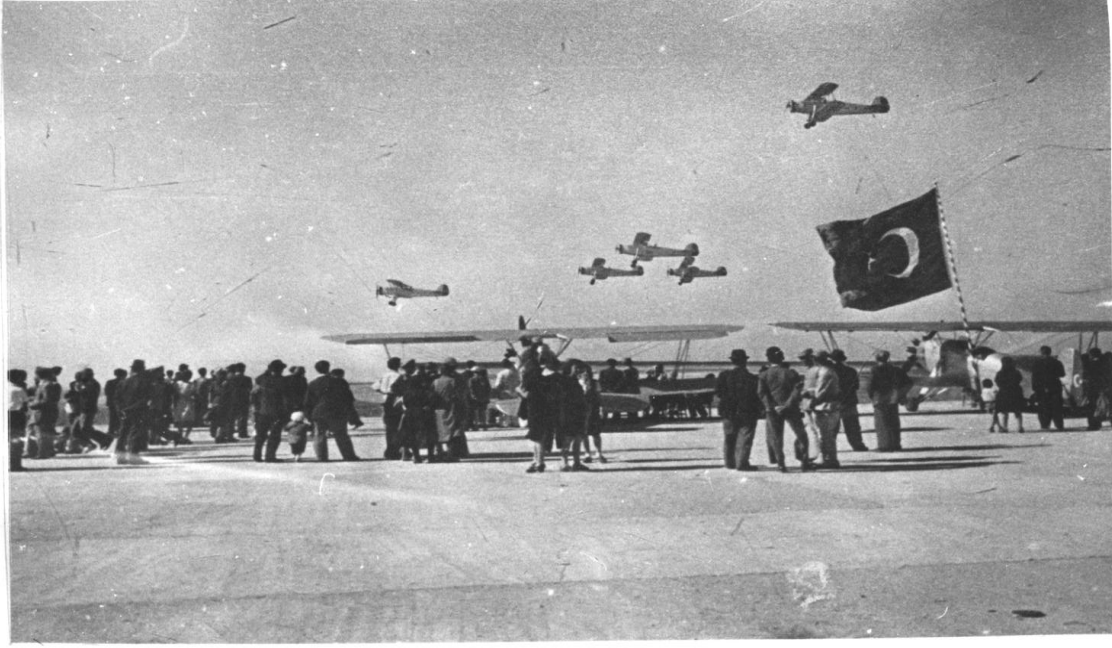
Gök Okulu öğrencisi mezuniyet yemini ediyor.



Gök Okulu öğrencileri ve Kayı Alp Demirağ.



Mısırlı bir kafiye sipariş vermek için Nu.D uçaklarını incelemeye alıyorlar.



Nu.D 36 tipi 5 uçak gösteri uçuşu yapıyor.



Nuri Demirağ Gök Okulu mezununa diplomasını veriyor.



Uçak, Demirağ havaalanına hangarlarından çıkarken.



Kaynak : (Deliorman, 1957: 10).

Not: Ek 1'deki Türk Zaferi hariç diğer fotoğraflar <http://www.nuridemirag.com/fotograf.asp> adlı internet sitesinden alınmıştır.

EK 2: MKP'ye Üyelik Kuralları



Kaynak: (Deliorman, 1957: 23).

EK 3: Nuri Demirağ'ın Vakıfnamesi

Mühürdar zade Nuri
Kantariye — İthalât ve İhracat
Tütün Gümrüğü - Limon iskelesi
Caddesi — Numara 14
Telefon — İstanbul 764
Telgraf Adresi: İstanbul Tütün
gümrüğü - Mühürdarzade Nuri

7 Mayıs 1341 - 1925
İstanbul

VAKIFNAME

Mevcut ve ömrümün sonuna kadar mesaimden hasıl olacak serveti şahsiyemden aile ve evlâtlarımın orta halde maiyetlerine kifa-yet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin eyliyecek mikdar çıkarıldıktan sonra, hali hayatımda yapmağa muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücude getirilmek ve idame ettirilmek şartıyla, serveti zatiyemi vakfettim.

Nuri

MUHURDAR ZADÉ NOURI
IMPOT - EXPORT
TUTUN GÜMRÜK , RUE LIMON İSKELÉSİ N. 14
Téléphone : Stamboul 764

مھر دارزادہ
نوری
تذکار ذمہ . اذتخالات کا کرائی
لہذا کرک مجرم الکلاس مارسی نرور ۱۶
نمبر ۱۱ استانبول ۷۶۴


استانبول ۷ ۱۳۴۱

رسود و غیرت جو کہ قدر مشیم شیل اوچم زوت شخصیمہ عشر و اولادیمک اوزنہا کہہ
میںدیم کفایتا سے ہدک . و یا در اولت یوکت قیمن صوفریی تیاریدیمہ قد ایقارہ قدہ
ہال ہیاتمدہ یا بعدہ موجود اوچم ہمہم خرفا مؤسسہ ہر و ہوردہ کیرتک و ادعہ ہیرتک
شرطیم زوت ذمہم وقف ایڈیویم

Kaynak: (Deliorman, 1957: 12).

EK 4: Nuri Demirağ Gök Okulu Öğrencilerinin Yemini

Nuri Demirağ Mektebinin şakirdlerine



Sakininiz!

21.8.1937 Nu. D.

Bu altı kanatta yazıyı altı nevi fenalığı havada, denizde ve karada yapmıyacağıma, yapanları gücümün yettiği, dilimin döndüğü kadar uğraşarak yaptırmamağa çalışacağıma namusum, vicdanım, şerefim, yarlığım, benliğim hulâsa, vatanım ve öz Türklüğüm namına and içiyorum.

Ömrüm oldukça bu sayılı fenalıklardan her hangi 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. Hasılı her türlü felâket beni yok etsin.

Nuri Demirağ Gök Okul ve müesseselerinin prensipleri: İlk defa yalnız başına tayyarede uçan pilotların tayyare üzerinde, bir elinde Türk bayrağı, diğerinde bu levha olduğu halde binlerce hazırın arasında
And içmeleri

Kaynak: (Şakir, 1947: 93).

EK 5: Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın Nuri Demirağ Fabrikalarına İzni

SURET (1)

T. C.
Genelkurmay Başkanlığı
H. Hv. Ks.
Sayı: 25685

Ankara
6/7/936

Bay Nuri Demirağ

Memleketimizdeki hava sanayiine yardım hususunda gösterdiğiniz vatandaşlık duygusu, şayanı takdirdir.

Bu iş, büyük malî fedakârlıklara ihtiyaç gösterdiğinden bu uğurdaki maddî ve manevî azminizden de sizi tebrik ederim.

İstanbuldaki etüt atölyesiyle Divrikteki tayyare fabrikasının açılarak faaliyete geçmesini dilediğimi, saygılarımla bildiririm.

Genkur. Bşk.
Mareşal
FEVZİ ÇAKMAK

SURET (2)

T. C.
Genelkurmay Başkanlığı
H. Hv. Ks.

1 — İnşaat müteahhidi Bay Nuri Demirağ'dan alınan bir mektupta, kendi sermayesiyle Divrikte bir tayyare fabrikası ve İstanbul'da bir etüt atölyesi açmak arzusunda olduğu bildirilmekte ve bu inşaat için müsaade istenilmektedir.

2 — Memleketimiz için havacılığa karşı günden güne artmakta olan ihtiyacı göz önüne alarak kendi sermayesiyle, böyle yüksek bir gayeye girişen mumailayhin bu fedakârlığı şayanı takdir görülerek kendisinin bu husustaki dileğine muvafık cevap verilmiştir.

3 — Bilgi için M. M. ve İktisat Vekâletlerine arzedilmiştir.

Genkur. Bşk.
Mareşal
FEVZİ ÇAKMAK

(Aslına mutabık olduğu musaddaktır.)

Kaynak: (Şakir, 1947: 158).

EK 6: Hava Müsteşarı Ziya Doğan'ın Nuri Demirağ'a Tebriği

T. C.
M. M. V.
Hava Müsteşarlığı
Ş. 1 - Ksm.
Hu. No. 693
Um. No. 10121

Ankara
4/8/938

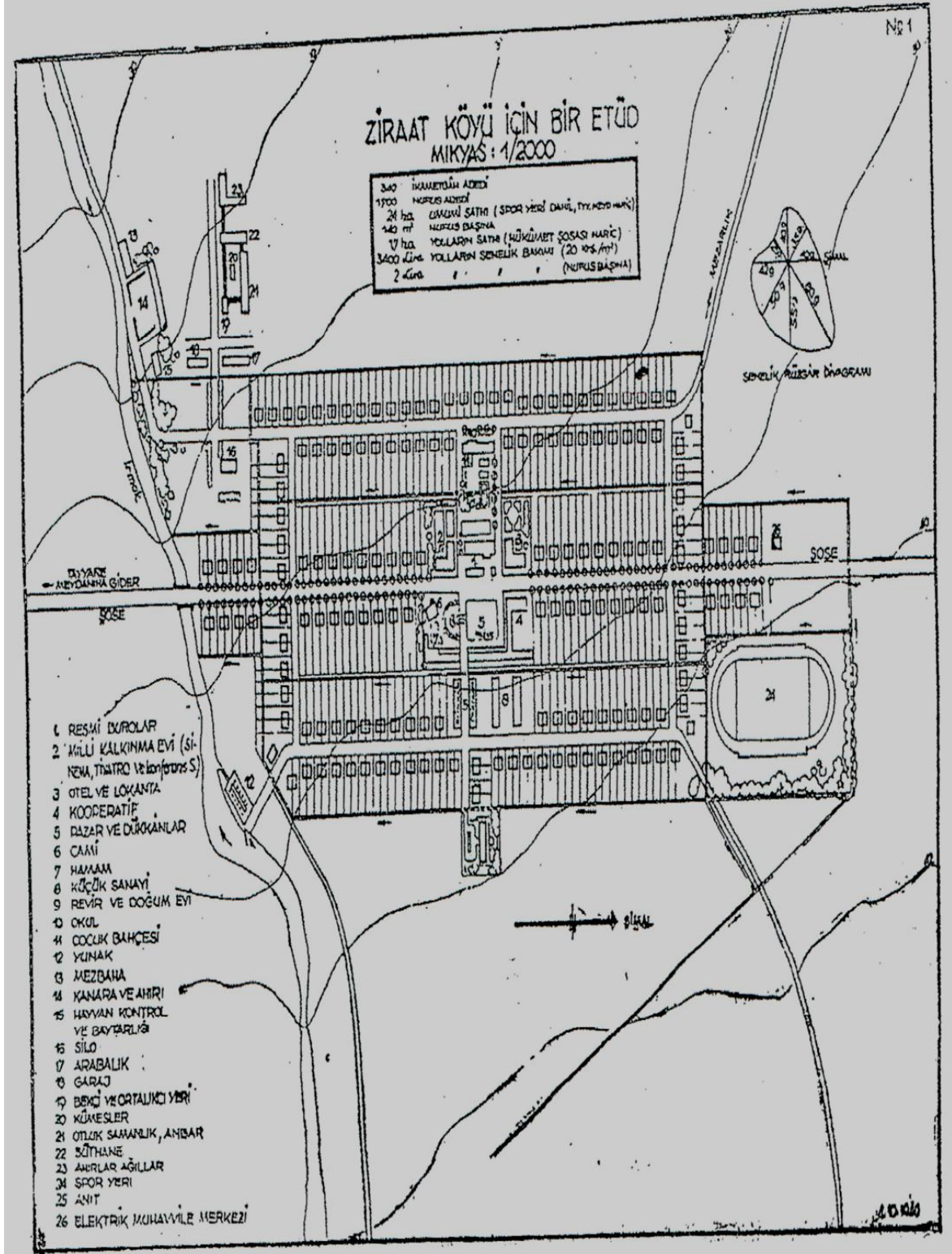
Bay Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası
İstanbul

İstanbulda, müessesenizi son ziyaretim esnasında gördüğüm faaliyet ve çok muntazam mesaiden dolayı göğsüm iftiharla doldu. Memleketin bugün için en büyük ihtiyaçlarından birini karşılayan bu yurtsever ve temiz faaliyetinizin sonuna kadar Türk işçisini ve eserini bütün dünyaya tanıtacak gibi, inkişafını en temiz duygularıyla dilden, sizi candan kutlularım.

M. M. V.
Hava Müsteşarı
Z. DOĞAN

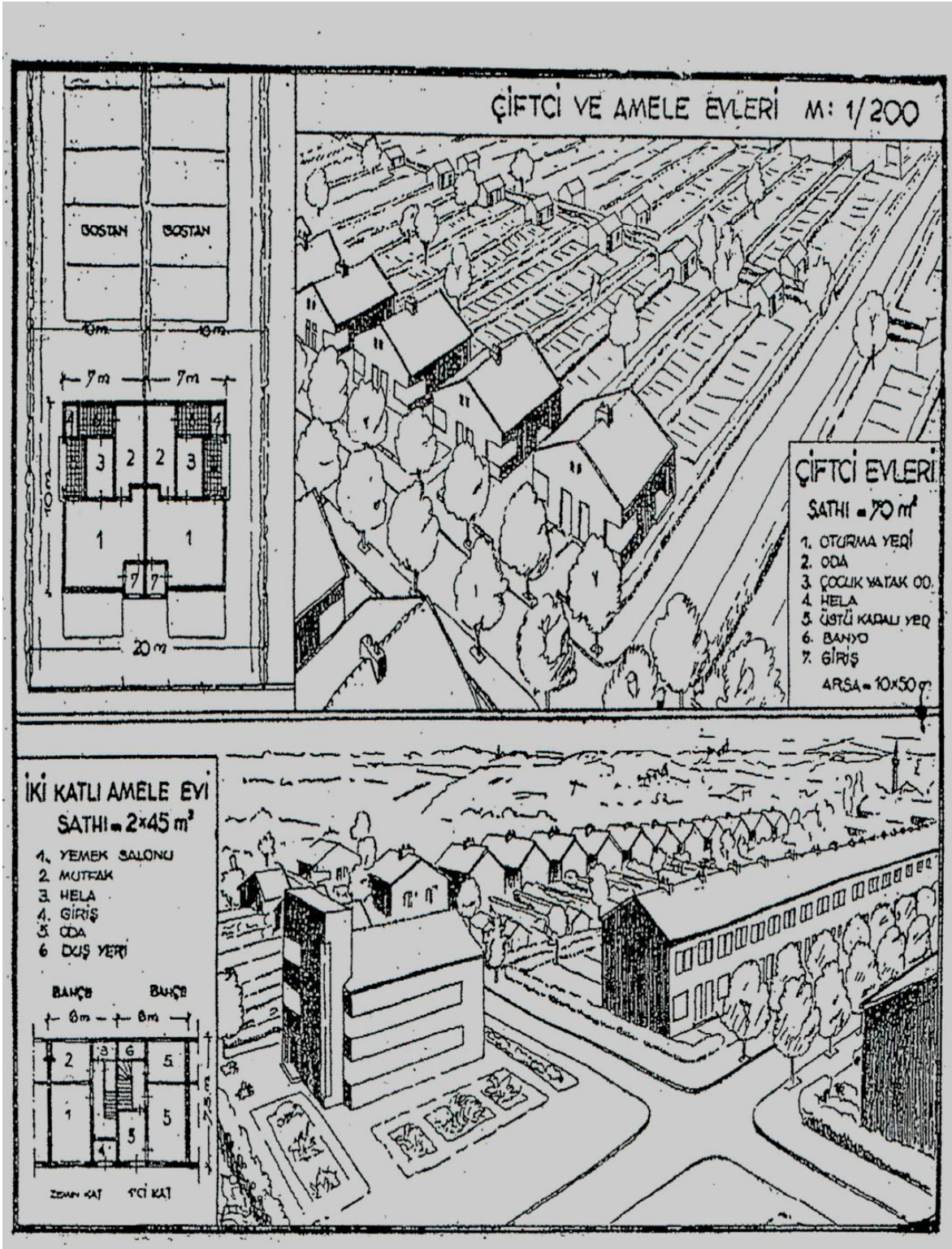
Kaynak: (Şakir, 1947: 159).

EK 7: Ziraat Köyü Etüdü



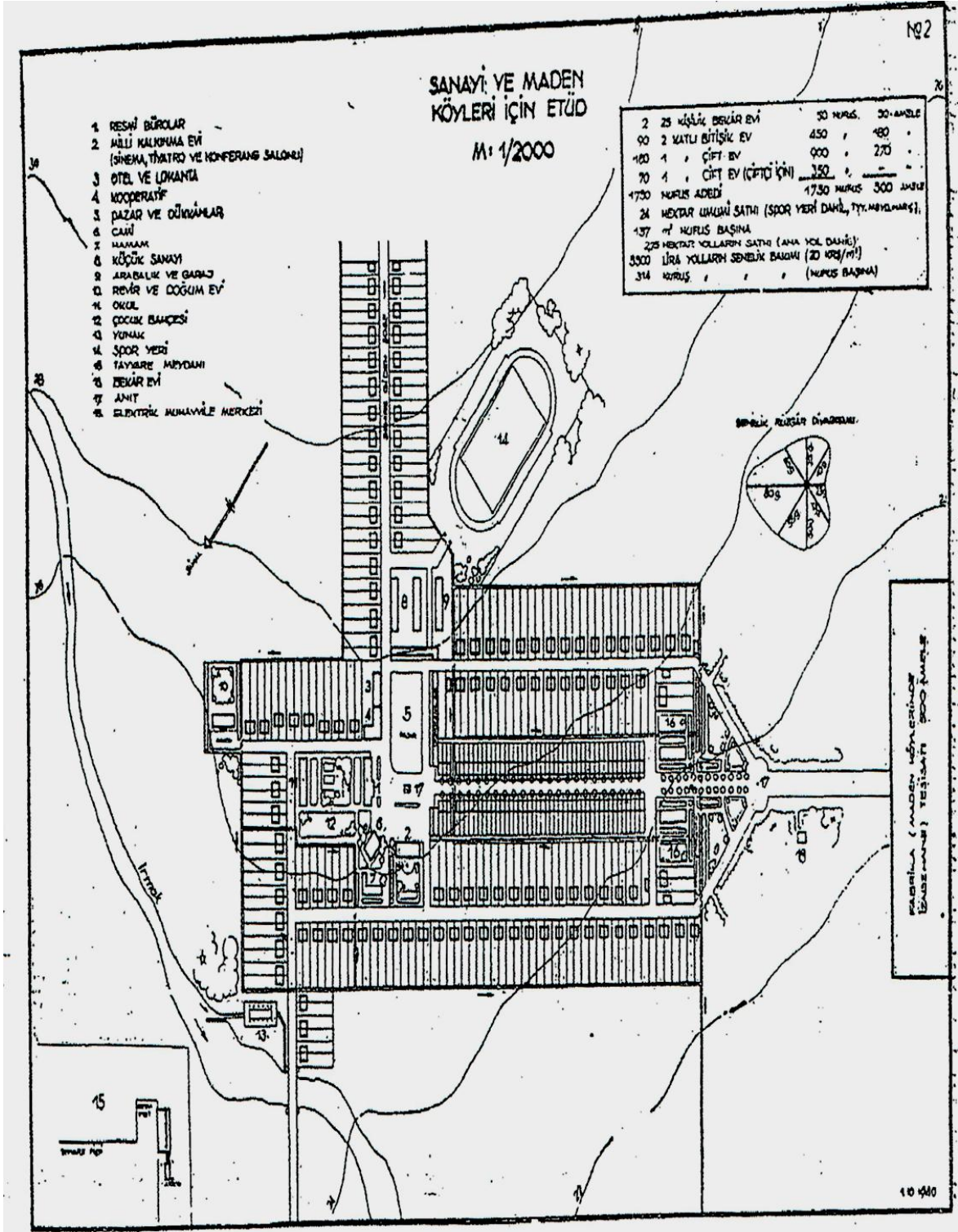
Kaynak: (Şakir, 1947: 182).

EK 8: Çiftçi ve Amele Evleri



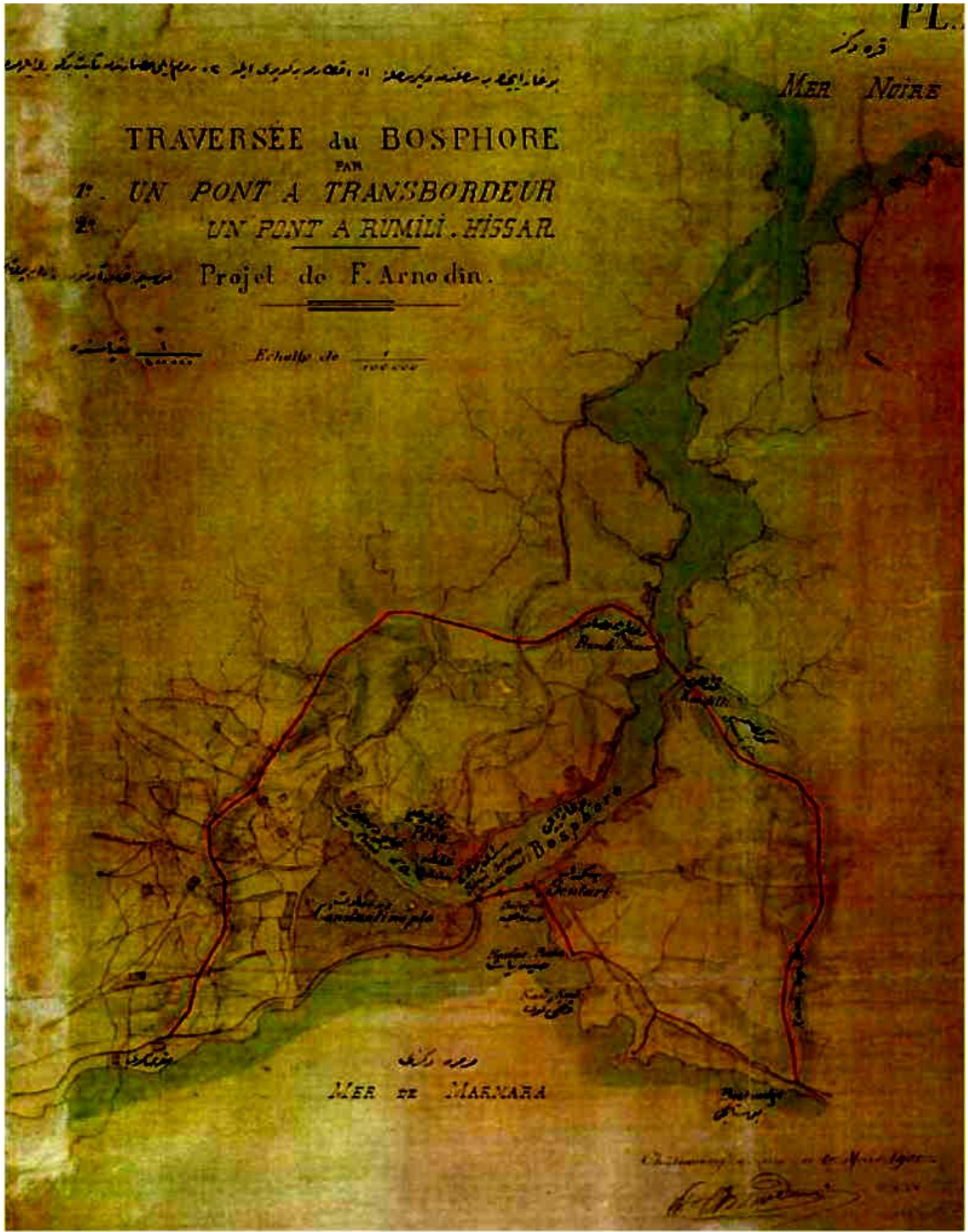
Kaynak: (Şakir, 1947: 180).

EK 9: Sanayi ve Maden Köyleri Etüdü



Kaynak: (Şakir, 1947: 184).

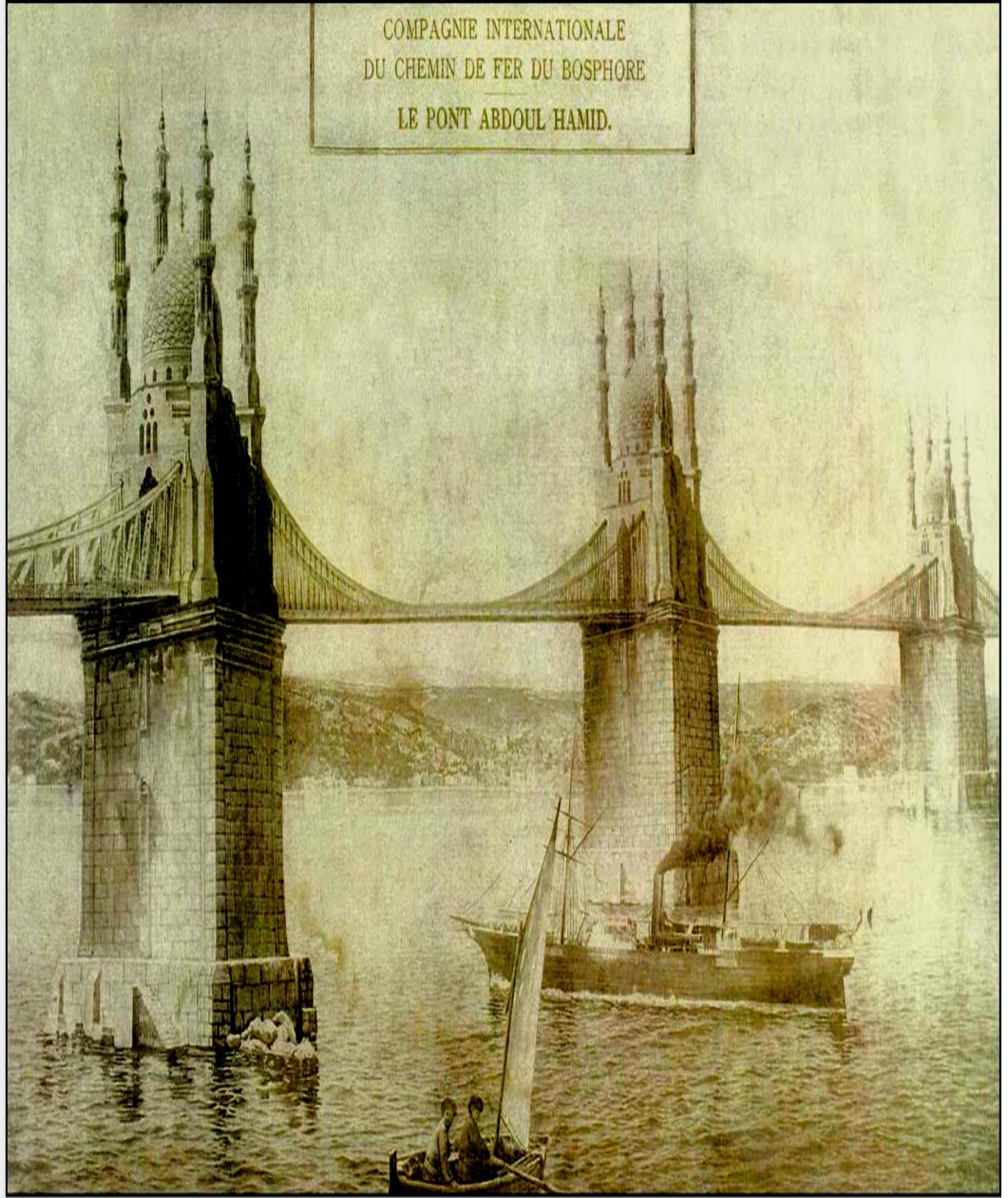
EK 10: II. Abdülhamit Han'ın Boğaz Köprüsü Projesi -1-



Köprülerin yapılacağı yeri gösteren Boğaziçi haritası

Kaynak: (Çamlıca, 2007: 9).

EK: 11 II. Abdülhamit Han'ın Boğaz Köprüsü Projesi -2-



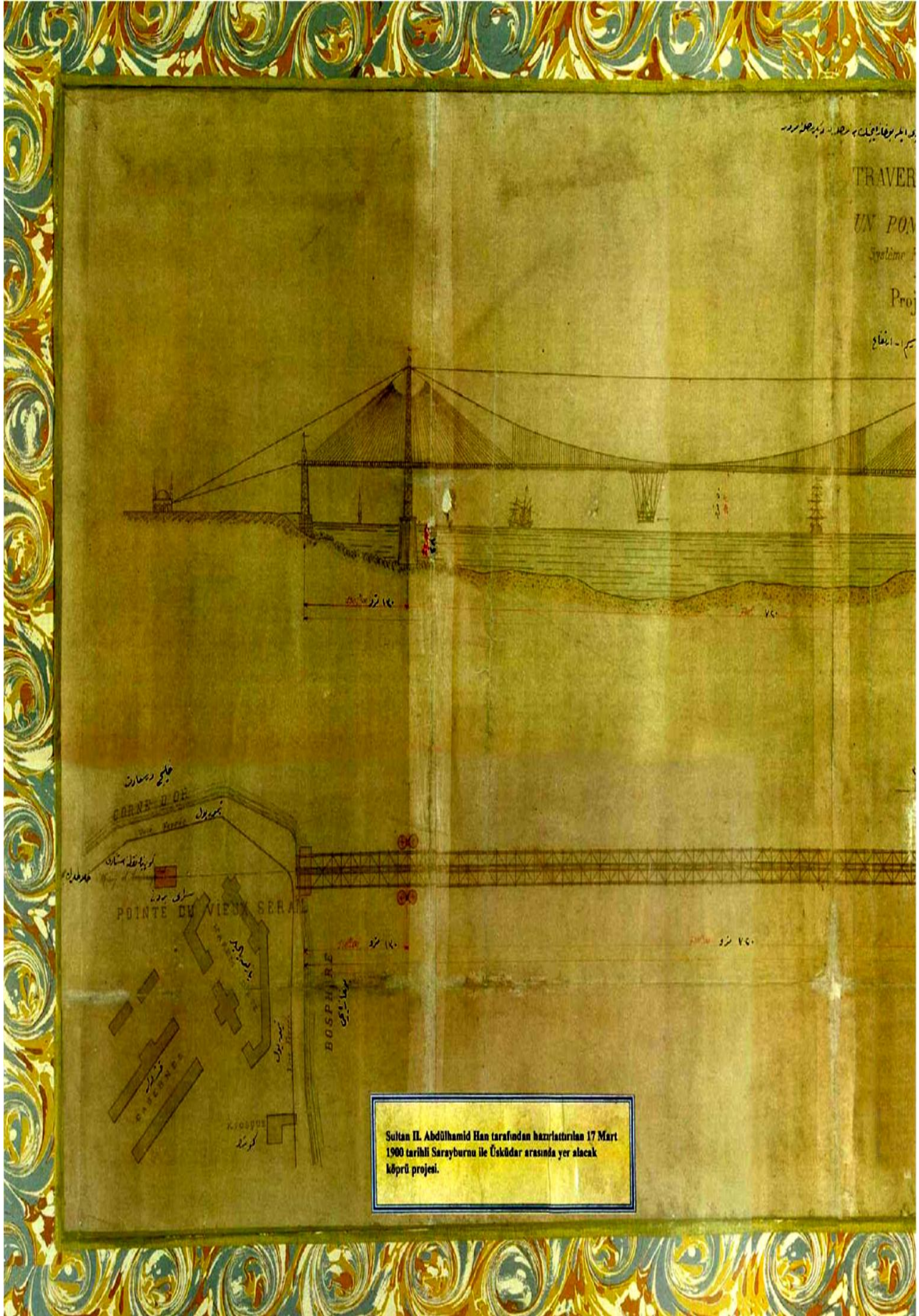
Rumeli Hisari-Kandilli arasındaki köprü projesinin maket resmi (BOA, YA.HUS, 411/174)



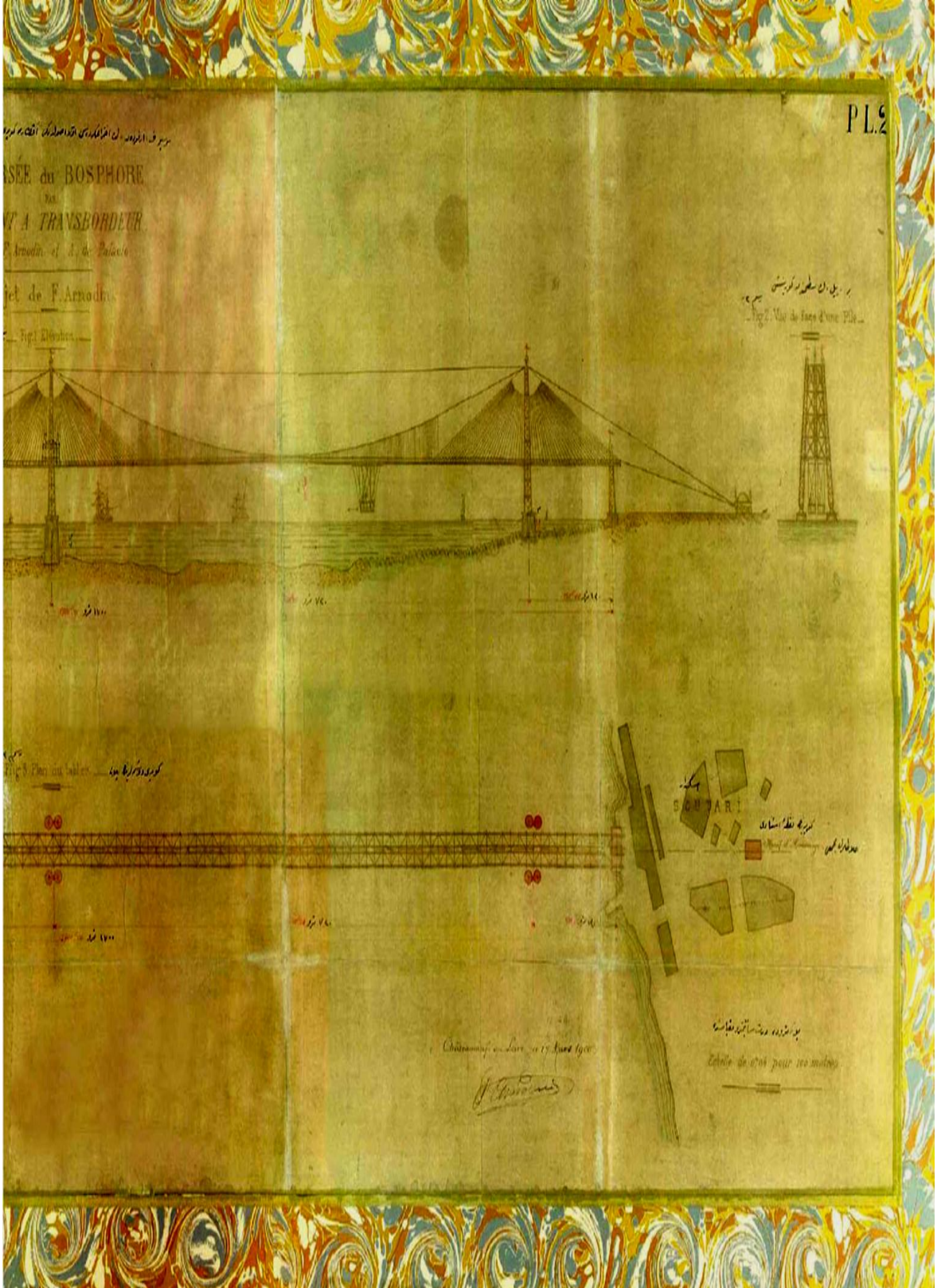
11

Kaynak: (Çamlıca, 2007: 11).

EK 12: II. Abdülhamit Han'ın Boğaz Köprüsü Krokileri -1-



II. Abdülhamit Han'ın Boğaz Köprüsü Krokileri -2- (Devamı)



Kaynak: (Çamlıca, 2007: 12-13).

EK 13: NU. D-36 ve NU. D-38 Uçaklarının Uluslararası Belgelerde Geçışı

Hatırlayacağınız gibi hobi olarak *Türk Havacılığı* ile uğraşmaktayım. İlginizi çekeceğini umduğumdan, 1941 yılının *JANE'S All the World's Aircraft* kitabından, Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası üretimi uçaklarını konu alan, 129c sayfasının fotokopisini ilişikte bulabilirsiniz. Kitap Münih'teki Alman Müzesi'nin kütüphanesinde bulunmaktadır. Fotokopi sadece müzenin imkanları dahilinde yapılabildiği için, maalesef daha kaliteli fotokopi elde etmek mümkün değildi. Buna rağmen nihayet ND-38 hakkında tastiklenmiş bilgilere ulaşılmış bulunuyoruz.

Adres:
Tuncay Deniz
Keltreistr.13
85435 Erding
Almanya

Saygılarımla

Tuncay Deniz
21 Şubat 2000

TURKEY

NURI DEMIRAG.

NURI DEMIRAG TAYYARE FABRIKASI
(Nuri Demirağ Aircraft Works.)

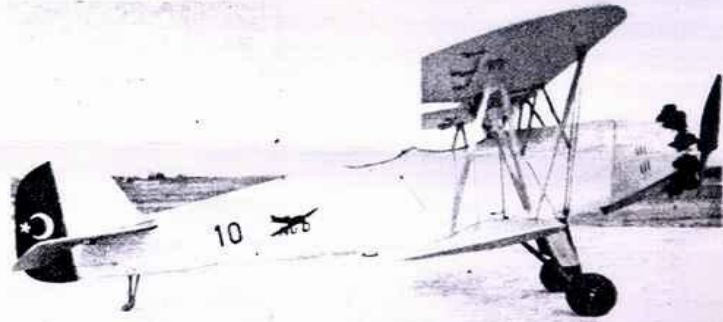
HEAD OFFICE: BESIKTAS (ISTANBUL).

WORKS: BESIKTAS AND YESILKOY (ISTANBUL).

AERODROME: YESILKOY (ISTANBUL).

This factory was established in 1937 by Nuri Demirağ. Nu.D.36 type two-seat training biplanes and a Nu.D.38 type six-seat passenger prototype monoplane have been built from original designs.

The Nu.D.36 type biplane has been produced in quantities. In addition, gliders of different types have been constructed under licence.



The Nu.D.36 Two-seat Training Biplane (150 h.p. Walter "Gemma" engine).

THE Nu.D.35.

TYPE.—Two-seat training biplane.

WINGS.—Unequal-span single-bay staggered biplane. Centre-section attached to fuselage by splayed-out "N"-struts. One "N"-type interplane strut on either side of fuselage. Interplane bracing-wires in plane of rear spar of upper wing and front spar of lower wing. Duplicated flying-wires and single landing-wires. Wood structure with fabric covering. Ailerons on upper wing only.

FUSELAGE.—Rectangular structure of riveted steel tubes, covered with fabric.

TAIL UNIT.—Normal monoplane type with steel-tube frames and fabric covering.

UNDERCARRIAGE.—Divided type. Comprises two long-stroke shock-absorber struts, the upper ends of which are attached to the upper fuselage longerons with the lower ends hinged to the underside of the fuselage by steel-tube Vees. Wheel-brakes.

POWER PLANT.—One 150 h.p. Walter "Gemma I" nine-cylinder radial air-cooled engine on steel-tube mounting. Small fuel tank in centre-section with direct gravity feed. Large fuel tank in fuselage behind fireproof bulkhead feeding the small tank by hand pump.

ACCOMMODATION.—Tandem open cockpits with dual controls.

DIMENSIONS.—Span 9.74 m. (31 ft. 11 in.). Height 2.44 m. (8 ft. 1 in.). Length 7.30 m. (24 ft.). Wing area 21.8 sq. m. (234.5 sq. ft.).

WEIGHTS.—Weight empty 630 kg. (1,430 lbs.). Petrol and oil 160 kg. (352 lbs.). Maximum loaded weight 1,000 kg. (2,200 lbs.).

PERFORMANCE.—Maximum speed with maximum load 182 km/h. (113 m.p.h.). Landing speed 85 km/h. (52.7 m.p.h.). Climb to 500 m. (1,640 ft.) 2 mins. Climb to 1,000 m. (3,280 ft.) 5.26 mins. Climb to 1,500 m. (4,920 ft.) 10 mins. Service ceiling 3,350 m. (11,000 ft.). Range 500 km. (310.5 miles) or 3.5 hours.



The Nu.D.38 Four-passenger Monoplane (two 160 h.p. Bramo Sh.14 engines).

THE Nu.D.38.

TYPE.—Twin-engined four-passenger monoplane.

WINGS.—High-wing cantilever monoplane tapering in plan form and thickness. Structure comprises one main built-up spar and an auxiliary spar of aluminium-alloy, the whole covered with a stressed-skin covering of the same material. Outer wing sections attached to centre-section by three bolts. Fabric-covered ailerons on outer sections. Split trailing-edge flaps between ailerons and fuselage.

FUSELAGE.—Oval aluminium-alloy monocoque structure built up of transverse frames and longitudinal stringers, the whole covered with stressed skin.

TAIL UNIT.—Bridged monoplane type with single fin and rudder. All-metal framework with the fixed surfaces covered with a stressed metal skin and the rudder and elevators with fabric. Trimming-tabs.

UNDERCARRIAGE.—Divided type in two units, one under each engine nacelle. Each unit comprises a single shock-absorber strut attached to the engine fireproof bulkhead with a backwardly-inclined strut attached to a pyramid between the fireproof bulkhead and the wing spar. Wheel-brakes. Orientable tail-wheel.

POWER PLANT.—Two 160 h.p. Bramo Sh.14-A4 seven-cylinder radial air-cooled engines on welded steel-tube mountings attached to the forward side of the main wing-spar.

ACCOMMODATION.—Pilot's compartment seats two side-by-side with dual controls. Control wheels and parallel-motion rudder pedals. Cabin seats four passengers. Luggage or mail compartment in nose.

DIMENSIONS.—Span 13.56 m. (44 ft. 5 1/2 in.). Length 8.30 m. (27 ft. 2 1/2 in.). Height 2.20 m. (7 ft. 2 1/2 in.). Wing area 22.34 sq. m. (240 sq. ft.).

WEIGHTS.—Weight empty 1,108 kg. (2,438 lbs.). Weight loaded 1,850 kg. (4,070 lbs.).

PERFORMANCE.—Maximum speed at sea level 271 km/h. (168 m.p.h.). Cruising speed 250 km/h. (155 m.p.h.). Landing speed 76 km/h. (47 m.p.h.). Climb to 1,000 m. (3,280 ft.) 3.19 mins. Climb to 2,000 m. (6,560 ft.) 7.06 mins. Climb to 3,000 m. (9,840 ft.) 12.25 mins. Climb to 4,000 m. (13,120 ft.) 19.57 mins. Climb to 5,000 m. (16,400 ft.) 32.1 mins. Service ceiling 6,650 m. (21,810 ft.).

EK 14: Nedim Cankat Adlı Vatandaşın İsmet İnönü'ye Telgrafı

18173

T.C. P.T.T.L.G.M. **TELGRAF** BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

(Örnek: B 1) Yol Servis İşaretleri

MUASIR TÜRKİYENİN ÇOK NAZİK DURUMDA CUMHUR REİSİ BULUNAN İSMET İNÖNÜ YE AÇIK MEKTUP ANKARA =

+ 6004 İSTANBUL 2884 160 10/4/948 930

ALINDIĞI	İMZA
Tarih: 10/4	İmza: [İmza]

ORTA MERKEZ

MEMLEKET MUDAFAA VE İKTİSADİ TERAKKİSİNDE EN ON SAFTA GELEN HAVACILIK SAHASINDA NURİ DEMİRAG TARAFINDAN TESİS EDİLEN TAYYARE ATELYELERİNİ GEZDİM BU HUSUSTA EN İNCE TEFERRUATA KADAR DÜŞÜNÜLEREK BUTUN AKSAM TEMİN VE TESİS EDİLMİŞ FAKAT MAALESEF BAZI ÇEKEMEZEMLİKLER TESİRİLE MEFLUÇ VE METRUK BİR HALE KÖNÜLMÜŞTÜR MEMLEKETTE YAPILAN HER İŞTE DERİN HASSASİYET VE ALAKA

T.C. P.T.T.L.G.M. **TELGRAF** BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

(Örnek: B 1) Yol Servis İşaretleri

Devlet telgraf muhaberatından dolayı mesuliyet kabul etmez

Adres: T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

GÖSTEREN SİZ DE ŞAYET ARZU BUYURUR VE GEZERSENİZ EMİNİM Kİ GÖRECEĞİNİZ TESİSATTAN MEMLEKET NAMINA VE ZAMANINIZDA OLMASINA GÖRE İFTİHARDAN GÖZLERİNİZ YAŞARIR BUNAMUKABİL BU KIYMETLİ MÜESSESENİN ELİM VE FECİ HALI İLE SAHİBİNİN YEİS VE FUTURU VE İNKİSARI HAYALDEN İZTİRAPLI HALİNE TEHAMMUL EDEMİYEREK TEÛSSUR YAŞLARI DOKERSİNİZ . ŞUNA EMİNİM Kİ BU VAZİYETİ DUYAR DUYMAZ ÇOK EHEMİYETİ VE KIYMETİ OLAN BU MÜESSESEYE TASALLUT ETMİŞ OLAN ÇIRKIN TAARRUZU KALDIRTIR HEMEN YARDIM VE KALKINMASI İÇİN DEVLETİNİZLE BERABER ELİNİZİ UZATIRSİNİZ . BU SAYEDE DE MEMLEKET ECNEBİLERİNDE TAKTİRİNİ KAZANACAK ASRİ VE YAPICI BİR MÜESSESE KAZANMIŞ OLUR NETİCEYE BUTUN TEMENNİLERİMLE MUNTAZİRİM

(Özet: B 1)

TELGRAF

Yol

Servis İşaretileri

Adres:

T.C.
P. T. T. L. G. M.

Devlet telgraf muhaberatından
televizyon mevaliveti kabul etmez

T.C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

19/4/1948
K. No: 65/48
A

DERİN SAYGILAR = DR NEDİM CANKAT İSKENDERUN +++++

Tarih		Saat		HUBUSİ		İmza		Saat	

MUASIR TÜRKİYENİN ÇOK NAZİK DURUMUNDA CUMHUR REİSİ BULUNAN
İSMET İNÖNÜYE AÇIK MEKTUP ANKARA + DURUMUNDA = YAPINIZ +++++

BAŞBAKANLIK EVRAKI

Tarih	Numarası	
15-4-1948	712709	

(D. D. Başmavi) - 804 - 1948

4

Kaynak: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 1948, 6380, 30.10.00.00, 61.413.34.2,3,4.

EK 15: Milli Savunma Bakanlığı'nın Nedim Cankat'a Yanıtı

T. C.
M. S. B.
Hava Müsteşarlığı
ŞEn. Sn Ksm: 1
Hu. No. 95748/58
Um. No.

Ankara

281611948

Öz: Nuri Demirağ
tayyare fabrikası

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Başbakanlığa

Eki

Bel
(209 yaprak)

İskenderun'dan doktor Nedim Cankat imzasıyla Sayın Cumhurbaşkanına çekilen telgraf incelendi. Nuri Demirağ, kendisiyle beraber çalışan mühendis ve teknik elemanlar tarafından etüd edilen tayyarelerin imali için Beşiktaş civarında bir fabrika tesis etmişti. Bu fabrika tarafından imâl edilen iki tip tayyareye Milli Savunma Bakanlığınca uçuş müsaadesi verilmiştir. Fakat bunların imalîrine başlanmadan önce Milli Savunma Bakanlığı ile esaslı bir görüş teatisinde bulunulmadığından imâl edilen tayyareler Hava Ordumuzun her hangi bir ihtiyacını karşılayacak evsafa görülmemiş ve bu sebeple satın alınmamıştır. Müşteri istekleri nazarı itibara alınmadan imâl edilen bu tayyareler, tabiatıyla, oldukça mühim bir paranın sarfını mücip olduğundan Nuri Demirağ daha başka tayyareler imaline tevessül etmemiş, ancak Hava Kuvvetlerine ait bazı tayyarelerin kendi atelyelerinde tamir ettirilmesi hususunda Bakanlığa müracaatta bulunmuştur. Harp yılları içinde bu müracaat yerinde görülmüş ve 1940 yılında bir tip tayyarenin tamiri ile muhtelif yedek parçaların imâl işi bu fabrikaya tevdi edilmiştir.

Bu mukavelenin hitamında yeniden müracaat vaki olmadığından mukavelenin tecdidî yoluna gidilmemiştir.

Mezkûr fabrika içinde bulunan tesisat ve teçhizatın benzerleri Hava fabrikalarımızda mevcut olduğuna göre bunlardan her hangi bir şekilde istifade yoluna gidilmesinde zaruret görülmediğini saygı ile arz ederim.

Er

M. S. B.

N. Demirağ

Y. i. Uhd.
29.6.1948

030	10								
-----	----	--	--	--	--	--	--	--	--

30.6.1948 2270

BAŞBAKANLIK EVRAKI

EK 16: Nuri Demirağ'ın Uçak Fabrikası İçin Malzeme Getirme Sorunu ve Kliring Anlaşmaları



No: 403

Hava Müsteşarlığı Yüksek Makamına

257
10
İstanbul, 10.10.1939

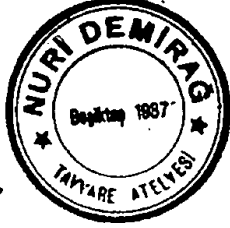


A n k a r a .

Beşiktaş tayyare atelyesi için Almanyadan sipariş edilmiş ve kısmen vapurlara yüklenilmiş olduğu halde harbin vukuuna mebni bitaraf memleketler limanlarına iltica ederek elyevni mezkûr limanlarda kalanlarla henüz Almanyadan nakledilemeyen ekli listede yazılı sekiz kalem hangar vesair malzemelerin memlekete ithali hakkında Ticaret Vekâletine vaki olan müracaatımıza cevaben dış ticaret dairesi ifadesile varış olan 8698 numaralı ve 29 Eylül 1939 tarihli mektupta tayyare ve tayyare inşaat malzemesinin Millî Müdafâ Vekâleti tarafından ithali lüzumu kabul edilmek şartile ve bedelleri eski Alman Kliring hesabına tediye suretile ithalinin mümkün olduğu bildirilmiş ve Almanyadaki mümessilim Dr. Wagner tarafından aslı ve tercümesi merbut 25.9.1939 tarihli mektupta dahi evvelce sipariş edilip de henüz Almanyadan ihraç edilemeyenlerin ve bilhassa hangar malzemesini Alman hükümetinden ihracına müsaade istihsal ettiğini ve bunların serkinin serbest Rayşmarkla ödenmesi lazıngeldiğini ve malların Alman hududundan çıkar çıkmaz bedelinin ödenmesi şartile ihracına müsaade olunabileceğini bildirmiştir.

Ticaret Vekâletinden gelen cevaba ve mümessilimin iş'arına nazaran biran evvel bu hangar malzemesinin getirtilip montajının yapılabilmesi malın Almanya hududundan çıkar çıkmazbedelinin serbest Rayşmarkla ödeneğine mütevakıf olduğundan bitaraf memleketler vesaitile hemen celp ve istis

030	10			212	441	10
-----	----	--	--	-----	-----	----



- 2 -



edilmek üzere ceman KM.92318,18 Rayşmarklık serbest döviz verilmesi için
lâzım gelenler nezdinde teğebbüsatta bulunulmasına yüksek delaletinizi
en derin saygılarımla arz ve riva ederim .

Enk. g. bider

S. Baya

030	10			212	441	10
-----	----	--	--	-----	-----	----

T. C.
BAŞVEKÂLET
Yaz İşleri Dairesi
Müdürlüğü

CM
9233

Dosya işaretleri

257



Gelen Tarihi
Erkinin Numarası
Müservid
Tevhid tarihi 20.II.1939
Müheryiz
Tebviz tarihi
Mukabele edenler
Sedra Umurl
No Husul
Merbutatı
Servis tarihi
Makuyidile inzası 21-11-39

Millî Müdafaa Vekilliğine

19.IO.1939 tarih, Hava Müs.Ş.2.II439/
17796 sayılı tezkere cevabıdır :

Kuri Demireğ müessesesinin Almanyadan
celbedeceği hangar malzemesi için talep etti-
ği 92,318,18 Rayışmarklık serbest döviz hek-
kinda Maliye Vekilliğinden cevaben alınan
18.II.1939 tarih, 34242-I/16698 sayılı tez-
kere sureti ilişik olarak sunulmuştur .

Başvekil yerine

Müsteşar

J

Reşkilat Mühürü

030 10 | | 212 441 10

T. C.
MALİYE VEKÂLETİ
NAKİT İŞLERİ U. MÜDÜRLÜĞÜ
ŞUBE

Sayı

54242-1

№ 16698

Ankara,

18 Ekim 1939

Başvekâlet Yüksek Makamına



Öz ü: Hangar malzeme bedellerine ait döviz müsaadesi hakkında:

Ek: 4

Milli Müdafaa Vekâletinin yüksek makamınızdan Vekâletimize havale buyurulan ve ilişik olarak takdim kılınan 19/10/1939 tarih ve 11439/17796 numaralı tezkerelerinde:

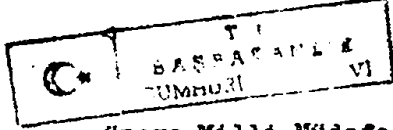
Memlekette ilk defa olarak hava sanayii kurmuş olan Nuri Demirağ müessesesinin Beşiktaş tayyare atelyesi için Almanyadan sipariş ettiği hangar malzemesinin memlekete celbini temin maksadile 92.318 Rayhsmarklık serbest döviz müsaadesinin itası istenilmektedir .

Nuri Demirağın arzuhalinde de beyan edildiği gibi, mezkûr malzemenin Milli Müdafaa Vekâletince memlekete ithaline luzum gösterildiği takdirde bedelin kliring hesaplarına yatırılmak suretile ödenmesi mümkündür . Ancak bu malzemenin Almanya'daki firmanın talebi veçhile serbest dövizle ödenmesine halî hazır vaziyet müsait değildir .

Binaenaleyh Almanyadaki firma kliring yolu ile tediyeyi kabul etmediği takdirde; İngiltere, Fransa ile diğer kliring ve hususi takasla muamele yapılması kabil memleketlerden getirtilmesine teşebbüs etmesi luzumu mezkûr firmaya tebliğ edilmek

030	10			212	441	10
-----	----	--	--	-----	-----	----

./.



1.

257
10

Üzere Milli Müdafaa Vekâletine bildirilmesine müsaade
buyurulması arz olunur .

Arzu

MALİYE VEKİLİ

Yazı işleri m.

St. Ağır

20. 11. 1939

030	10			212	441	10
-----	----	--	--	-----	-----	----

BASKI VE YAYIN BİRLİĞİ	
18-11-39	10149/4

Arzu

42

T. C.
M. M. V.
Hava Müsteşarlığı
Ş. : 2 Kam. : 10
Hu. No. : 11439
Um. No. : 17796

Ankara
19 Ekim 1939

Özü :



Eki

Başvekâlet Yüksek Katına

Memlekette ilk defa olarak Hava sanayii kurmuş olan Nuri Demirağ müessesesinin terakki ve takâmlü için tatbik ettiği pılan üzerinde malzeme bakımından hali hazır vaziyet dolayısıyla Avrupa ile olan siparişlerinde bir çok güçlüklerle maruz kalmakta olduğu bir sureti ilişik olarak sunulan dilekçesinden anlaşılmıştır.

Bu müessese seferde hava kuvvetleri emrine girecektir. Bu sebeble menkur müessesenin ihtiyacı olan malzemenin biran evvel yurda sokulması memleket müdafası bakımından çok faydeli bir iş olacağı muhakkaktır.

Binaen aleyh Nuri Demirağ müessesesinin istemekte olduğu 92.318, 18 Bayışmarklık döviz müessesesinin verilmesine emirlerinizi saygılarımla arz ve rica ederim.

NAKID. İŞLE. MD. *Maliye nehiyyesine*
026700 24.X.39
21. 10. 939

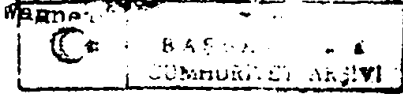
M. M. V.
M. M. V.

Eki:
1 10.10.939 gün 403 sayılı dilekçe sureti
1 Malzeme listesi.
1 Müessesinin mektubu tercümesi sureti

030 10 212 441 10

20.10.39 9297.3

Berlin 25.9.939



Nuri Demirağ Tayyare Atelyesi
İstanbul Beşiktaş

Çok Muhterem Bay Demirağ
Özü Yeşil köy Hangarı h.

Demirin ihracatı hususunda müsaadeleri alınmaları icab eden makamlarla bu gün tekrar bir müzakere yaptım. Hangarın ihracına müsaade edildi, bu muvaffakiyetimi size müjdeliyebilmekliğimden fevkalade haz duyuyorum. Nakliyat Anwersten de yapılabilir(keza saşlar) fakat her hangi vukua gelecek halden alman tarafı mes'ul değildir.

Fakat Demirin sevki evvelce bildirdiğim ödeme şekline bağlı, çünkü artık Alman Türk ticaret anlaşması yok. Ticaret anlaşmasındaki müşkilata Türkiye sebep çünkü Türkiye şimdiye kadar Almanyaya ihraç ettiği bazı maddeleri mes'ela krom artık ihraç etmek istemiyor. Bu anlaşma yapılincaya kadar ödeme serbest RM. ile yapılacak ve yahut döviz olarak ama İngiliz lirası ve ya Fransız fransı olarak değil. Ödemem serbest RM. ile temini dahi pek güçlülkle oldu, yakında değişiklik yapılabilir, bunun için acle etmenizi tavsiye ederim. Şu halde aynen Thyssen ve Bünger Firması için olduğu gibi Arn. Georg firması içinde bir akreditif açılacak ve mal Belçika hududunu geçince bedeli tediye edilecek. Birinci parti mala ait faturayı bu günlerde Arn. Georg firması size gönderecektir. Arn. Georg firması aynı zamanda ikinci partinin teslim müddedini bildirecektir.

Ticari anlaşma ve kliring mes'alesi daha uzun müddet haledilmediği takdirde , kromlarla bir taaviz kabil olacaktır, bunu bu günkü görüşmede öğrendim. Bu hususta size İstanbulda malumat vereceğim. Fakat böyle bir taaviz hangar için şimdilik variz değil.

Bilvesile hörmetle selamlarım.

Wagner

Çarşamba günü Atelye resimleri için
Neuwied gece hareket edeceğim.

Özü Yeşil köy
L. Baydar

030	10			212	441	10
-----	----	--	--	-----	-----	----

- 9 -

NURİ DEMİRAG
TAYYARE ATELYESI



Büyük Hangar için

150 x 150 x 15	35000 Kg.
120 x 120 x 12	34000 =
100 x 100 x 10	52000 =
80 x 80 x 8	48000 =
70 x 70 x 7	10000 =
60 x 60 x 6	14000 =
50 x 50 x 5	7000 =
50	<u>11000 =</u>
	209 Ton

Tamir atelyesi için:

176 Ton (150.150.15)likler

hariç aynı demirler.

209
176
385 Ton.

Saç 12 m/m 11& 5 m/m 35 Ton
Çivata muhtelif eb'at 12 Ton

Oluklu sac 14000 M² Çatı
2 c/m lik düz sac 2000 M² Kapular için.
50 Ton muhtelif eb'atta yuvarlak beton demiri.

030 10 212 441 10

T. C.
MALİYE VEKÂLETİ
NAKİT İŞLERİ U. MÜDÜRLÜĞÜ
ŞUBE
Sayı

54242-1

Ankara, 24 Ekim 1939

Başvekâlet Yüksek Makamına

№ 16934



Özü: Nuri Demirağ tayyare fabrikasının dileği H.

Ek:

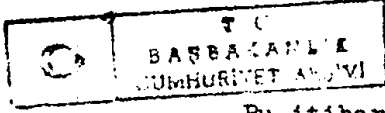
Milli Müdafaa Vekâletinin Yüksek Makamınızdan Vekâletimize havale buyurulan ve ilişik olarak takdim kılınan 19/10/1939 tarihli ve 11657 numaralı tezkeresi ve merbutu Nuri Demirağ Tayyare atelyesinin 4/10/1939 tarihli ve 388 sayılı dilekçesi tetkik olundu .

Bu tetkikat neticesinde Nuri Demirağ tarafından Yeşilköyde tesis olunacak tayyare stok, montaj ve tamir atelyesi için lâzım olan malzeme ve makinelerin piyasadan tedarikine imkân olmadığı ve atelye teknik Müdürlüğüne tayin olunan Amerika tab'asından Gassner'in elyevm New Yorkta bulunduğu ve mubaayaası zaruri olan makine ve malzemenin yalnız Amerikadan alınması mümkün bulunduğu cihetle bunu temin için 125 bin dolarlık döviz müsaadesinin verilmesi firmaca talep olunmakta ve bir seferberlik vukuunda hava kuvvetlerimize yardımı dokunacak olan bu müessese dileğinin is'afı talep olunmaktadır .

Yüksek Makamlarınca da malum bulunduğu üzere Amerika ile aramızda mevcut Ticâret anlaşması mucibince bu memleketten yapılan ithalât bedelleri mezkûr memlekete yapılan ihracattan elde edilen dövizlerin muayyen bir nisbeti ile ve sıra usulile ödenmektedir .

030	10			212	441	12
-----	----	--	--	-----	-----	----

./.
2



Bu itibarla Nuri Demirağ firmasının muhtaç bulunduğu makine ve malzeme bedellerinin bu esas haricinde tediyesine ne anlaşma ve nede bu günkü döviz vaziyetimiz itibarile imkân bulunmamaktadır .

Keyfiyetin Milli Müdafaa Vekâletine bu yolda tebliği- ne müsaade buyurulması arz olunur .

MES
200

MALİYE VEKİLİ

[Handwritten Signature]

[Handwritten Note]

25. 11 - 939

030	10			212	441	12
-----	----	--	--	-----	-----	----

24-11-39 1029619

T. C.

M. M. V.

Hava Müsteşarlığı

S. 2 Ksm. 10

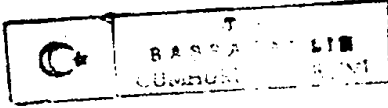
Hü. No. 11657 X

Um. No.

ANKARA

19.10.939

Hülâsa :



Eki

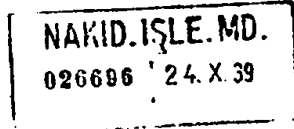
Başvekâlet Yüksek Katına

Nuri Demirağ tayyare atelyesinin 4/10/939 gün ve 388 sayılı dileğesi sureti ilişiktir.

Her hangi bir seferberlik vukuunda Hava Kuvvetlerimize yardım bakımından bu milli müessisemizin tekâmül ve tevsii memleket menafiinden olduğu kanaatle icabeden yardımın yapılmasını yüksek emirlerinize arz ederim.

7.9

5.



M. M. V.

Atolye vekilliğine

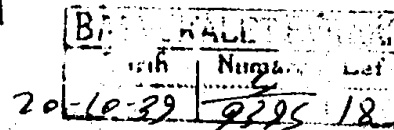
Katılmaya

25.10.939 23.10.939

Eki:

- 1 İstida sureti
- 2 17 sahife Atolye malseme ve inşaat listesi

030 10 212 441 12



SURET

4.10.1939

No: 338



Hava Müsteşarlığı Yüksek makamına

28.9.1939 tarihli mektubumuza zeyildir.

Yeşilköyde yapılması emrolunan tayyare stok, montaj ve tamir atölyesi için piyasadan demir malzemenin ve makinaların tedariki mümkün olmamasına binaen ya Fransa veya İngiltereden hususî bir anlaşma ile veyahut serbes döviz istihali suretile Amerikadan celbi halinde bu tesisatın yapılmasına imkân olacağı hakkındaki müracaatım ve bu tezkereye bağlı cetvel, toprak hafriyatı ve dahili memlekette tedariki mümkün olan malzemenin mecmuuna şamil olan ve piyasa buhranı dolayısıyla gruplandırılmamış bir keşif hülasasından ibarettir.

Serbes döviz için hakiki bir hesap listesi yapılmak ve hariçten celbedilecek makina ve malzemelerin kaçta getirilebileceği tespit etmek ve ona göre serbes döviz müsadese istemek mümkün olabileceği emir ve tebliğ olunmuştur.

Menkûr tesisatta yer alacak olan, makina, iş tezgâhları, alât ve edevat ve tesisatı havi bir liste ile bu iş için lazım olan demir ve sac listesinin bir sureti ilişiktir.

Yeşilköydeki tesisatta kullanılacak olan bütün bu makina, iş tezgâhı, alât ve edevat, malzeme ve sairinin teşhîhi ve fiyatlarının ne olacağını ve nerelerden tedarik edilebileceğini tayin birçok etütlere ve uzun zamana mütevakıftır.

Aramızda mâvcut mukavele mucibince 1.10.1939 tarihinden itibaren atölyelerimin teknik müdürü ve organizatörü olarak angaje ettiğim Amerika tabasından Cassnor elyevm Newyorkta bulunduğundan bu malzeme ve makinelerin oradan muameleyle marifetile acele mübaya ve sevki mümkün olabileceği ve esasen bu malzeme ve makinelerin bedelleri tarafımdan ödenileceğinden münasıran Yeşilköydeki tesisatta kullanılmak ve mal geldikçe bedelleri bu miktardan mahsup edilmek şartile şimdilik 125.000 (yüz yirmi beş bin) dolarlık serbes döviz müsadese istihsaline yüksek delaletinizi en derin saygılarımla dilerim .

Aslı gibidir.

A. Bayar

030	10			212	441	12
-----	----	--	--	-----	-----	----

5

Kaynak: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 1939, 25710, 30.10.00.00, 212.441.10.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 1939, 25712, 30.10.00.00, 212.441.12.

EK 17: “İsmet İnönü'ye Mektup”

Cumhurreisi İsmet İnönü'nün Yüce Huzuruna

Af buyurunuz; muztar kalmasam rahatsız etmezdim. Kendimi kazması omzunda, çekici elinde vatanın bir emirberi addederim.

Memleketin demiryolları, fabrikaları, büyük binaları yapıldı, yapılıyor.

Göklerine hâkim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceğine, daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine kani bulunduğum cihetle, bundan 3,5 sene evvel bütün personel ve levazimatını tedricen vatanın sinesinde belirterek 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 olmayacağını sordum. Cevabı ve buna eklenen Millî Müdafaa ve İktisat Vekâletlerine azdığı tezkerelerin sureti (No.1) ilişiktir.

Bunun üzerine dünyanın en mükemmel tayyare ve teferruatını yapan memleketlere mütehasıslarımla birçok kereler seyahat ettim. Tetkikat yaptım, yaptırdım. Ecnebi memleketlerde müteaddit kıymetli Türk gençlerinden mühendisler ve işçiler okuttum, yetiştirdim ve yetiştirmekteyim. Fabrikamı sanat mekteplerinden yetişen en kıymetli Türk işçileriyle en yeni ve modern makinelerle tezyin ederek buna müteallik muhtelif sanat şubelerinde kurslar açmak, bilgilerini amelî, nazarî genişletmek suretiyle de elemanlar hazırladım.

Beşiktaş'ta kurduğum tayyare atölyesiyle Yeşilköy'de yapmakta olduğum modern uçuş meydanı, tamir atölyesi ve hangara ait plan ve krokiler (No.2) ilişiktir. Divrik'te kurulacak esas fabrikaya ait planlar ve bu maksatla satın alınan 1.500 dönümlük arazi ve maden taharri ruhsatnameleri ve su kuvvetlerinden elektrik istihsali için değirmen ve baraj mahalli krokileri ve bu maksada hizmet emeli ile yaptırdığım 250 mevcutlu orta mektebe ait fotoğraflardan bir takımını (No.3) eklidir.

Maâhazâ ahvalin inkişafına taliken, Divrik'teki fabrika inşaatına henüz başlanmamıştır.

Geçenlerde Beşiktaş'taki atölyemin senevî imalât kabiliyetinin tayini istendi. 300 mektep veya 150 antrenman yahut 50 avcı tayyaresi yapılabileceği cevaben bildirildi. Zaman zaman takdirler ve teşekkürlerle maddî ve manevî yardımlar yapılacağı ve siparişler verileceği hava kuvvetlerinden tahriren ve şifahen bildirildi. Şimdiye kadar âsâr-ı fiiliyesi görülemedi. Bu babdaki emirlerin ve takdirnamelerin suretleri (No.4) melfuttur.

Hava Kurumundan bidayette verilen ve arkası gelmeyen 65 planör Kuruma teslim edilmiş ve 10 mektep tayyaresi; uçuş melekesi az olan bir mühendisimin; rızam hilâfına tayyare ile Eskişehir'e giderken İnönü'nde yapılmakta olan törene iştirak etmek isteyerek, sahanın darlığı, planör tayyarelerin ve ziyaretçilerin çokluğu yüzünden meydanda yer bulamamasından ekin tarlası içerisinde yere konuş esnasında bir metrelik çukuru görmeyerek mühendisin ölümü ile neticelenen bir kaza vukua gelmişti. Bunda tayyarenin kabahati yoktur.

Hava Kuvvetlerinin birçok yüksek tayyare mühendislerinden mürekkep teknik komisyonu tarafından ilk Türk tipi olarak belirttiğim bu tayyareye ait sandıklar dolusu yüzlerce aerodinamik ve statik resimleri ve hesaplan mezkûr komisyonca aylarca tetkik ve performans tecrübeleri yapılarak mükemmel, normal mektep tayyaresi olduğunu Hava Kurumuna tebliğ ve uçuş müsaadesini verdiği halde Türk Kuşu; memlekette yegâne salâhiyettar bu fen komisyonunun kararını dinlemeyerek tayyareleri kabulden imtina etmekte ve kaza hâdisesi yüzünden vukua gelen tehhürü nazar-ı itibara almayarak tayyareleri almamakta ısrar ve teminat mektubu muhteviyatı olan 14.000 lirayı zapt ve avans verdikleri 40.000 lirayı istirdat etmişlerdir.

Buna müteferrik evrak (No.5) eklidir.

İşçilerim ve fabrika personeli işsiz kalmıştır. Esasen şimdiye kadar tam ve kâmil bir mesai sahası da bulamamışlardır. Bu müessese memleket müdafaası için faydalı bulunuyorsa derhal sipariş verilerek yaşatılmasının temini ricasını havi Mareşal hazretlerine çekilen ve şimdiye kadar cevabı alınamayan telgraf sureti (No.6) ilişiktir. Bu

uğurda şimdiye kadar harcanan bir buçuk milyon lira ile -hoş: Karakterim buna müsait değil ya- farz-ı muhal 15-20 adet han, apartman yaptırır, senede 150-200 bin lira irad alarak istediğim yerde gezer tozardım.

Hülasa: Türk'e ecdadından miras ve dünyaya numune-i imtisal olmuş olan sipahiliğin, süvariliğin, serdengeçtiliğin bugünkü şekli de tayyareciliktir.

Gece, gündüz, kış, yaz, yağmur, çamur, kar, bora; fırtına manialarını bertaraf edecek, vatanın her bucağında şimdilik en az 60-70 yerinde modern uçuş meydanları ve yanıbaşında tamir atölyeleri, hangarlar, müteaddid sınıf ve derecelerde mektepleri ve birkaç yerde tayyare ve motor fabrikaları yaparak havacılığımıza yüzlerce, binlerce, on binlerce ihtiyat yapıcı, uçucu, yaratıcı elemanlar ve vesait yetiştirmek iktidarındayız.

Tayyare sür'atlidir. Mütemadiyen de sür'atleniyor. Havacılık işlerinin bu sür'ate ayarlanması için hepsi aynı rütbede ayrı ayrı nokta-yı nazar taşıyan hava komutanlarının başlarına tepeden tırnağa, başından sonuna kadar mesuliyeti nefsinde toplayan (üzerine toz kondurulmamış) yırtıcı, yaratıcı bir şahsiyetin (her memlekette olduğu gibi) bu mühim ve hayatî işin başına geçirilmesi suretiyle tevsiini ve mahdut çerçeve dâhilinde bırakılmamasını yalvararak arz ve niyaz ederim.

Nuri Demirağ

Kaynak: (Dervişoğlu, 2010: 212-214).

EK 18: “İsmet İnönü'ye İkinci Mektup”

26.8.1940

Cumhuresimiz İsmet İnönü'nün Yüksek Huzuruna

Yüce huzuruza kabulüm esnasında yüksek direktiflerinizi alırken hava endüstrisi vücuda getirilmesi ve personeller yetiştirilmesi hususundaki maruzatıma mütedair bulunan ve çok evvel huzur-u devletlerine takdim ettiğim ve Başvekâlete havale buyrulmuş olan 29.11.1939 tarihli arızamın bir kere daha nazar-ı dikkati ve devletinize arzı için bir suretini ekliyorum. Bu arızama bağlı evrak ve vesaikin görülmesine lüzum varsa asıllarını emir buyrulduğu vakit takdim ederim.

Almanya; tayyare, tank ve teferruatına ait iptidai maddelerin kısm-ı küllisini hariçten tedarike mecbur olduğu halde bu mevaddin kâffesi ana vatanımızın yeraltı hazinelerinde mebzulen mevcuttur. Bunları mamul hale getirdiğimiz gün her milletin az çok muhtaç olduğu bu maddelerin memleket ihtiyacına kâfi geleninden fazlasını istediğimize satar, memlekete tahayyülün çok üstünde döviz sokabiliriz.

Huzurunuzda iken ne şekilde yardım istediğimi sordunuz. Şeklini düşüneceğimi, bilâhare bildireceğimi arz etmiştim. Elimdeki 10-12 mektep tayyaresinin ve birkaç planörün Hava Kuvvetlerince veya Türk Kuşu'nca satın alınması gibi mevziî yardımların düşman şerrinden vatani muhafaza için yapılmak istenen aslî hizmetlere zerre kadar tesiri olamaz. Bu nokta üzerinde hiçbir isteğim yoktur.

Bilumum teferruatıyla şimdiki Alman tayyare, tank ve askerî kamyonları ve uçucu ve yapıcı personelleri adedinden (1) eksik olmamak ve vasıfça bunların çok üstünde bulunmak üzere âzami 7-8 sene zarfında memleketimizde bu mühim ve hayatî Müdafaa vesaitinin meydana getirilmesine katî imkân vardır. Bu müddet sonuna kadar Almanların bu vasıtaları ya azalır ya çoğalır, bunu zaman gösterecektir.

Bu ihtiyacı temin için şahsî tasarruf sistemimle fabrika tesisatı, alât, edevat, vesairesinin kâffesi hiçbir vergi ve resme tâbi olmamak şartıyla, aşağı yukarı 1,5 milyon Türk lirası ister. Devlet mevzuatının takyidatı içinde bu müddette bunun onda birinin

vücuda getirilmesine imkân olmadığı gibi on misli para da sarf edilse yine maksada vusul mümkün olamaz. Bu iş için bu sene aşağı yukarı 20.000.000 Türk lirası lazımdır. Direktifleriniz altında santimine kadar hesabı mutemedinize verilmek kaydıyla ve Beşiktaş, Yeşilköy ve Divrik'teki tayyare tesisatımın ve madenlerimin ve bu para ile alınacak malzemelerin memleketin münasip ve mahfuz yerlerinde mümkün merteye kimseye sezdirmeden ve bilinenler de gayet ufak ve ehemmiyetsiz gösterilmek şeklinde kurulacak müteaddit muazzam fabrikaların kâffesi devlete temlik edilmek şartıyla bu para emrime tahsis edildiği takdirde; Amerika'da, Almanya'da, Fransa'da tahsil ettirdiğim genç yüksek tayyare, motor ve maden ve izabe mühendislerinden 7-8 adedini beraberime alarak derhal bir tarikle Amerika'ya hareket eder, orada bulunan ve sureti melfuf mukavelename ile fabrikamın organizatörlüğünü deruhte eden beynelmilel şöhreti haiz Amerika tebaasından Profesör Gasner'le birlikte satın alacağım lüzumlu makine, alât ve edevatı da emin yollardan memlekete getirir ve daha icabı kadar mütehasıslar angaje ederek işe sarılırım. Ve kurarım.

Eğer emrime para verilecek olursa herkesin ve hatta mühendislerimin bile bunun bir ikraz mahiyetinde bulunduğuna emin olmaları lazımdır. Yoksa; devlet malı olduğunu ve devlet hesabına işin yapıldığını öğrenirlerse; fertlerin malı gibi fazla masraflardan tasarrufa imkân olamaz. İsrâf ve suiistimalin önüne geçmek dahi bir müşkül olur.

Müteakip senelerde işin hacmiyle mütenasip tahsisat ayrılması ve tahsisat miktarının devlet bütçesinde Millî Müdafaaya ayrılan âdi ve fevkalade kısımların en az yarısını teşkil etmesi şarttır.

İptidâî maddelerimizin mamul halde harice satışında memlekete getireceği dövizini hazine menfaatine hesaba katmamak lazımdır.

Bir seneden beri devam eden muharebelerin hiçbirinde süngü süngüye harp edildiği işitilmemiştir. Vatanın müdafaası için düşmanların silahlarından daha üstün, daha mebzul vesaitle ve Türk dehasının mahsulü olan yeni icatlarımızla icabında dünyaya karşı koymaktan asla çekinmeyen kahraman Türk askerlerini teçhiz etmek devleti idare edenlere ve başında bulunanlara aittir.

Ecdadımız birkaç asır evvel kaleler, hisarlar ve surların içinde ve dışında harpler kazandılar, ülkeler zapt ettiler diye biz de maziye mi rücu edelim? Yerimizde mi sayalım? Düşmanları tepelemek için onları en modern ve yeni icat silahlarımızla karşılamalıyız.

Bu iş tekemmül ettikten sonra esasen tamamı devlete temlik olunacak fabrika, levazım, makine, alât ve edevat ve bilumum tesisat ve madenlerim de devletin olur. Bu çorbada benim de birazcık tuzum bulunmuş olmakla müteselli olarak kendimi bahtiyarlardan sayarım.

Hal-i hazırda mevcut ve müesses havacılık, teşkilâtlarının ıslahı yoluyla bu hayatî meselenin tahakkukuna katiyen imkân olamayacağını şimdiden arz ederim. (Ticarette ıslah kaidelerinin carî olduğu, tahrip kaidelerinin yeri olmadığı) nazariyesinin bu marızda tatbiki maalesef mümkün değildir. Binaenaleyh yepyeni ve sağlam esaslara istinaden yeni bir teşkilât vücuda getirilmezse milyonların heder olması yerine milyarların mahv-ü tebahına ve her şeyden mukaddem olan vatanın müdafaası maksadının kaybolmasına saha açılmış olacaktır.

Nuri Demirağ

NOT: Takriben 35.000 büyük küçük tayyare, 12.000 tank, 68.000 askerî kamyon, 150.000 pilot, 200.000 yapıcı eleman

Kaynak: (Dervişoğlu, 2010: 215-217).

EK 19: Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi

Cihan huzurunda, tarihin kaydettiği devirlerden beri adalet timsali olarak hâkim yaşamış milletimizin, azametli tarihinden kuvvet alarak bizlere emanet ettikleri ananelere sadakat ve hürmet göstererek zamanın ihtiyaçlarına göre terakki ve inkişaf yolunda milletimizin layık olduğu mevki ve refahın ahlaken ve iktisaden büyük bir kuvvet haline gelmesini temin maksadıyla. Anayasa hükümlerine göre (MİLLÎ KALKINMA) unvanıyla bir parti teşkil ettik. Başarılmasını hedef ittihaz ettiğimiz hususat aşağıda gösterilmiştir:

Madde 1 - Medenî haklarına sahip, yirmi iki yaşını bitiren, partinin program ve nizamnamesini kabul eden her Türk vatandaşı üye olmak hakkını isteyebilir. Ancak, bunlar arasında az zamanda muhtelif kanaatlere bürünerek mütereddi ruhî halet taşıyanlar, sözü ile işi arasında tezat bulunanlar, umdelerimize aykırı ve memleket zararına yabancılar amalane hizmet edenler, halk arasında kötü nam ve şöhretle tanınanlar, memuriyet vazifelerini suiistimal edenlerle hemhal olup iştirak ve delalet suretiyle menfaat temin etmek zannı altında bulunanlar haysiyet divanı huzurunda nefsinı tebriye etmedikçe partiye alınamazlar. Partiye dahil olup da yukarıda yazılı halleri irtikâp edenlerle partinin nüfuzunu suiistimal etmeye çalışanlar, makamlarda bulunan zevata karşı mutabasbıs ve riyakarane hareketle benliklerini hasis menfaatlerine feda edenler, Türk tarihinin kutsiyetine ihanette bulunanlar, parti aleyhine hakikate uymayan beyanatta bulunanlar, keza haysiyet divanı kararıyla partiden çıkarılırlar.

Madde 2 - Vatanın ve milletin muhafaza ve müdafaası gibi mukaddes hizmetlerle mükellef bulunan askerî mensuplar, adaleti tevzie memur hâkimler, halkın umur-u muamelâtını ve emniyetini hadim bulunan bilcümle devlet memurlarının, herhangi parti mevki-i iktidara gelirse gelsin müstakilen vazifelerine devam ve bekaları esas olup, emniyetle vazifelerinde bitaraf bulunmaları iktiza ettiğinden, memuriyet esnasında hiçbir memurun partilere kayıt, müntahip ve müntahap olmamaları hususu müdafaa edilecektir.

Madde 3 - Hükümet şekli: Vicdan, fikir ve yayın hürriyetine istinat eden ve halkın mutlak surette iradesini tecelli ettirmek mânasına gelen Cumhuriyet idaresidir.

Madde 4 - İdare usûlünde (tevsi-i mezuniyet) esası teklif ve müdafaa olunacaktır.

Madde 5- Bütün seçimler bir dereceli olacaktır.

Madde 6- Seçimler, partiler tarafından vücuda getirilecek heyetler marifetiyle yapılacak, hükümet idare memurları bitaraf olarak yalnız kontrol ve inzibat vazifelerini ifa edeceklerdir. Seçimlerde temsil-i nisbî usûlünün tatbiki istenecektir.

Madde 7- Kontrol ve inzibat vazifesiyle mükellef olan memurlar, halkın rey istimalinde birgûna tesir yapamayacakları gibi başkalarının fesat karıştırmasına da mani olacaklardır. Bunların hilâfına hareket eden memurlar hakkında madde tayiniyle savcılığa vuku bulacak ihbar üzerine, savcı derhal tahkikata geçerek takibi mucip haller mevcut ise, Memurin Muhakemat Kanununun lüzum-u muhakeme formalitelerine tâbi olmaksızın hakkında Cürm-ü Meşhut Kanunu hükümlerine göre seçime fesat karıştırma suçundan muhakeme edilmesi talebinde bulunulacaktır.

Madde 8 - Cumhurbaşkanı altıncı maddede beyan olunan seçim heybetleri marifetiyle, yurttta seçmek hakkına haiz bütün vatandaşlar tarafından beş sene müddetle seçilecektir.

Madde 9 - Aynı zat üst üste iki defa cumhurbaşkanı olamayacaktır.

Madde 10 - Teşriî kuvvette ayan meclisi kurulması teklif ve müdafaa olunacaktır. Ayan meclisi, mülga ayan meclisinin vazifeleriyle mükellef bulunacaktır.

Madde 11- Ayan Meclisi kırk üyeden mürekkep olacaktır. Bunlar Cumhurbaşkanı seçimindeki usûl ve şekil dairesinde bütün vatandaşlar tarafından kayd-ı hayatla vazife görmek üzere seçilecektir.

Madde 12- Ayan meclisinden ölüm, ehliyetini kaybetmek gibi sebeplerle üye adedinin beşte biri noksanlaştıkça, açılan üyelikler yerine yeniden seçim yapılır.

Madde 13- Milletvekilleri yüz bin nüfusta bir olmak üzere keza bir dereceli seçimle dört sene için seçim dairelerince seçilecektir.

Madde 14 - Cumhurbaşkanının ölümü veya ehliyetinin zevalile inhilal vukuunda, yeni seçim yapıncaya kadar ayan başkanı vekâlet edecek, ayan başkanı Cumhurbaşkanlığı için namzet ise ikinci başkanı veya vekilleri bu vazifeyi yapacaktır.

Madde 15 - Makam ve memuriyet kuvvetlerini millet zararına suiistimal ederek ammenin hukukunu ihlal ve el altından başka şahıslarla gizli ortak olarak ve tavassut ettirerek hasis menfaatler temin edenler ve böylelikle ahlâk-ı umumiyenin bozulmasına sebebiyet verenler, hangi devirde olursa olsun bu fiillerden mürur-ı zaman ve umumî af gibi müsaadelerden istifade ettirilmeyerek, suçları amme davası şeklinde takip ve hükme bağlanacaktır. Milletın nezaheti namına bu gibilerin gayrimeşru malları müsadere edilmekle beraber medenî haklardan mahrum edilecek ve kara listeye geçirilmesi için kanun teklif edilecektir. Kara listeye isimleri dahil olanlar ölmüş olsalar bile halefleri ve mirasçuları gibi yerlerine geçenler tevarüs ettikleri bu gayrimeşru malları hazineye devretmekte temerrüt gösterirlerse kendilerinin de aynı cezaya çarptırılmaları hakkında kanun konulmasına çalışılacaktır.

Madde 16 - Belediye üye ve başkanlarının mahallince ve serbestçe seçilmesi ve idare memurlarıyla belediye başkanlarının bir zat uhdesinde toplanmayarak müstakilin vazifelerinde çalışmaları partimizin arzularındandır.

Madde 17 - Lisanın bugünkü halini değiştirmeyi düşünürken zamanın tabii şeklindeki seyrine tâbi tutmak gerektir. Bir asır evvelki ifade-i meramla bugünkü arasında görülen fark hissedilmeden, tedricî tekâmülle ve hiçbir anlaşmazlığa meydan vermeden husule gelmiştir. Yine bu esas dâhilinde lisanın tekâmülünü temin etmek ve kanunî cebirlerle gayritabiî ve anlaşmazlığa sebep olacak zihniyetlerden içtinap etmek hususu üzerinde durulacaktır.

Madde 18 - Öğretmen kitesine, bütün teşrifatta layık oldukları en yüksek mevki temin edilecek, aynı zamanda maddî refah bakımından maişet düşüncelerinden kurtarılacaktır.

Madde 19 - Maarifte her şey ahlâk ve millî anane esasına göre ayarlanacaktır. Öğrencilerin kabiliyeti göz önünde bulundurularak her gencin tahsiline, kabiliyetlerine göre istikamet verilecektir.

Madde 20 - Tahsilde ihtisas ortaokuldan sonra başlayacak ve lise kısmına ait lüzumlu bilgiler meslek dersleriyle tahsilden sonra başlayacak, bu küçük sanatlar hususunda istihsal mıntıklarına göre meslek okulları açılacaktır.

Madde 21 - Türk gençliği küçük yaştan itibaren münhasıran vatan müdafaası için en mühim askerlik sporlarıyla meşgul edilecek, hayat mücadelesinde kendisine lazım olan, en son sistem ve motorize tekniğin bünyesine uygun, eğlence haline getirilmiş talimlerle yetiştirilecektir.

Madde 22 - Adliyede istinaf teşkilâtı ihya olunacaktır.

Madde 23 - Hâkimler azil ve arzuları hilâfına naklolunamazlar ve hiçbir tesire tâbi tutulamazlar. Kanaat ve içtihatlarından dolayı mesul olamazlar. Kanunî zühulleri, ancak kanun-ı mahsusuna göre muhtelif derecedeki mahkemeler tarafından İslah olunur. Umumî vazifelerde ve adaleti takipte hiçbir fevkalade mahkeme kurulmayıp, bütün işler âdi mahkemelerde rüyet ve intaç olunacaktır.

Madde 24 - Hâkimlerin layık oldukları mertebede refahı temin olunacaktır.

Madde 25 - Devlet teşkilâtı taklitler üzerine kurulmayıp hakiki ihtiyaçlara göre bina olunacak adama göre iş değil, işe göre adam kaidesi tatbik ile devlet umumî kadrosu ıslah edilecektir. Kırtasiyecilik kaldırılarak halkın işi çabuk görülecek, işleri geciktirenler ve karıştıranlar ehil değilse sınıf ve rütbesi tenzil edilecek veya işine son verilecektir. Kasd-ı mahsusla yapılmışsa şiddetle cezalandırılacaktır.

Madde 26 - Devlet işlerinde kanunların tatbiki şahsî masuniyetin temini ve amme hizmetlerinin ifası hususunda memurlardan evvelâ ahlâk, sonra vazife düsturunu

benimsemeleri, hadim sıfatıyla, derecesine göre şefkat, tevazu ve merhametle hareket etmeleri istenecek, bu sıfatlar memur vasıflarında esaslı bir umde olarak aranacaktır.

Madde 27 - İktisadî sahada insanlığın ulaştığı merhaleye varmak hususunda medenî dünyaya ayak uydurmak başlıca umdelerimizdendir. Bunun tahakkuku için ferdî hâkimiyet tesiriyle uyuşturulan bütün kabiliyet ve enerjiyi harekete getirip az ve yavaşla iktifa edilmeyerek çok çabuk ve iyi iş yapmak prensibimiz olacak, istihsalâta umumî ihtiyacımızı temin ile beraber beşeriyete de hizmet etmek hususunu da göz önünde tutacağız.

Madde 28 - Sanayi ve ticarete rekabet esası hâkimdir. Her millet metanı cihan piyasasına sağlam ve ucuz çıkarmak için rekabet ederken bu suretle hareket etmeyip kanun-i cebirle ve menfî teşekküllerle refah yerine ızdırıp verici zihniyet ve hareketlerden içtinap ile ilmî kaidelerle hareket edeceğiz. Paramızı kıymetlendirmek suretiyle bolluk ve ucuzluk teminine çalışacağız.

Madde 29 - Orman, maden ve fabrikaları münakalât, ziraat ve emsali işleri müterakki milletlerde olduğu gibi halka terk edip şahsî teşebbüse geniş ölçüde yer vermek, şirketler vücuda getirmek ve bunlar vasıtasıyla müstehlikleri müstahsil kılmak ve hükümetin kontrol ve mesuliyeti altında çalıştırarak fazla istihsal yapmak zihniyetini hâkim kılma-ya çalışacağız.

Madde 30 - Bir memleketi; ziraati aç, sanayii çıplak bırakmaz. Ancak ve ancak madenleri zengin eder. Çok zengin olan yeraltı hazinelerimizin mükemmel ve modern tesisatla, tam verimli bir hale konmasına partimiz bütün varlığıyla çalışacaktır.

Madde 31 - Devlet; bütün istihsal sahasında numune teşkil edecek, yalnız numuneler vücuda getirip daha iyisini millete yaptırmaya delalet etmek suretiyle faydalanacaktır.

Madde 32 - Memleketimizin geniş toprağı nüfusumuzun birkaç mislini yaşatacak kabiliyettedir. Bu işte iskân kaideleri göz önünde tutularak, devlete ait münbit ve boş araziye islâh, bataklıkları kurutmak ve Ziraat Bankası sermayesiyle mümkün olduğu kadar köyler tesis etmek, mıntakaların kabiliyetine göre istihsale elverişli maddeleri hazırlayıp

kesif nüfuslu yerlerden muhtaç olanları arzularıyla bu gibi yerlere iskân ederek istihsalatı arttırmak, bu iskân olunanlardan bankanın sarfiyatını taksitle telafi etmek en mühim gayelerimizdendir.

Madde 33 - Tasavvurlarımızın başında gelen istihsalatımızda başlıca âmil olan arazi sulama keyfiyetine ehemmiyet verilecek, akarsulardan gerek bu suretle ve gerekse kuvve-i muharrike tedariki suretiyle azami istifade teminine gayret olunacaktır.

Madde 34 - Mümkün olan bütün tedbirleri alarak millî sağlığı, iktisadî kalkınmayı ve nüfusun artıp gürbüzleşmesini temin için hükümetin rehberliğiyle millet elele vererek bütün gayretlerini bir araya toplayacak, geniş ölçüde imar işine girişilecek, çalışabilecek bütün kafa ve kolların randımanından azami istifade edilmek suretiyle aç, çıplak, işsiz kimse bırakılmayacak, şahısların sefahatine ve milletin emaneti olan şahsî servetlerin israf edilmesine katiyen meydan verilmeyecektir.

Madde 35 - Tekâlifte esas, varlık nispetlerine göre vergiye tabi tutmaktır. Mevcut vergi vaziyetleri de yeniden gözden geçirilecek, mükellefleri sarsmayacak surette kudret ve servetle mütenasip malî kanunlar ihdasına ve bütçe sisteminde değişiklik yapılmasına çalışılacaktır.

Madde 36 - Sanayi, müessesat, maden ve orman işletmelerinde ve bütün iktisadî sahalarda işçilerin mesailerinde temin ettiği azami verime karşılık, onları terfi edebilmek için en müttekâmil dünya işçi teşkillerini numune ittihaz ederek hakları teminat altına alınacaktır. Resmi tatil günlerinde işçi yevmiyelerinin, çalıştıkları günler gibi verilmesi istenilecektir.

Madde 37 - Büyük teşebbüslerde, şahsî mesai, iş başarmada gösterilen şahsî meziyet ve kabiliyet göz önünde tutularak, teşebbüse konan sermayeye ait verim ve amortismanlarla fabrika ve tesislerin tevsiine ve müteşebbisin hayat-ı hususiyesine kifayet edecek miktarda bir kazanç mahfuz kalmak şartıyla; hudutsuz servete mani olmak maksadıyla mütebaki safi kâr üzerinden devletin menafi-i umumiye hissesi olarak hal ve vaziyetin icabettirdiği miktarda vergi alınması hususu kabul olunacaktır.

Madde 38 - Yukarıda yazılı mevaddan kanunlarımızda mevcut olmayanlarının ikmali, tadili icabeden hükümlerin değiştirilmesi suretiyle kanunların yapılması baş amacımızdır.

EK 20: Nuri Demirağ'ın Sivaslılara Seçim Beyannamesi

Aziz hemşerilerim,

İktidar Partisi Sayın Lideri hiçbir vakit hatır-ı hayalimden geçmeyen mebusluk için "Millî Kalkınma Partisi" Lideri olarak listelerinde müstakilen namzetliğimi kabul etmemi istediler. Ayrıca kıymetli hemşerilerim de bunu kabul etmemi ve kendilerinin vekili olarak mecliste bulunmamı yüzlerce mektup ve telgrafla talep ettiler. Bu umumi arzu beni bu mukaddes vazife için namzetliğimi koymaya sevk etmiştir.

Evvelki sene Amerika dönüşümde (Amerika Seyahati İntibaları ve Türk Milletine Beyanname) broşürümde İktidardan yapılması istediklerimizden; antidemokratik kanunların lağvı, yerine demokratik kanunların ikamesi, Anayasa tadilatı, Ayan Meclisi teşkili, İstinaf Mahkemeleri teşkilâtı, sanayicilerden doğrudan doğruya alınan imalat muamele vergisinin kaldırılması, Mülga Teşvik-i Sanayi Kanununun bugünkü şartlara göre tadili ile yürürlüğe konulması, devletçiliğin kaldırılması, şahsî teşebbüse geniş ölçüde yer verilmesi hususları üzerinde fikir birliğine ve mutabakata varılmıştır.

Aziz hemşerilerim,

Huzurunuzda dikkatinizi bir an için, yakın maziye çekmek istiyorum. Aziz yurdumuzun imarı yolunda faydalı olabilmek gayesiyle faaliyete geçtiğim zaman İç Asya, İç Afrika sefaleti içerisinde ömür süren bin bir çeşit mahrumiyet içinde aç, çıplak ve perişan bir halde inleyen işçimizi, çiftçimizi fakir halkımızı ızdıraptan kurtarmak ve onları insan gibi yaşamak seviyesine ulaştırmak imkânlarını aramaya koyulmuştum.

Muhterem hemşerilerim,

Hayatın elemine, kederine karşı fütursuz kalmak, ağır hadiselerin acılıklarına karşı koymak aziz Türk milletinin büyük hasletlerindedir. Bu meziyete sahip olanları hedefine ulaştırmaktan hiçbir kuvvet mene-demez: Çekilen sıkıntılar ve üzüntüler usanma mevzuu olsaydı bugünkü demokrasinin tahakkukuna ve millet iradesine galebe çalmasına imkân

olmazdı. Asil milletimizin meziyetleri hakkında yabancı bir müşahit olan "Lamartine"nin şu cümlelerini zikretmeden geçemeyeceğim:

"Türkler; bir ırk ve bir millet olmak haysiyeti ile, yeryüzünün en şerefli insanlarıdır. Seciyeleri pek necip ve yücedir. Şecaatleri bozulmaz bir kudret halindedir. Dinî ve vatanî vazifeleri her bitaraf ruha hürmet ve hayranlık verir. Necabetleri alınlarında ve amellerinde yazılıdır, iyi kanunları ve daha münevver hükümetleri olsaydı dünyanın en birinci milleti olmak hakkını kazanırdı. Bütün sevk-i tabîleri asilânedir. Vecd ile yaşayan duygulu bir millettir. Onların yurdu efendiler diyarı, kahramanlar, şehitler ülkesidir. Bence insaniyete şeref veren böyle bir milletin düşmanı olmak insanlığın düşmanı olmaktan farksızdır böyle bir lekeden Allah beni korusun. "

27 sene hüküm süren Halk Partisi Diktatörlüğü asil çalışkan ve zeki Türk halkını ve bilhassa köylüsünü fakir ve sanatsız bırakan tahakküm zihniyetine sahip bulunmasaydı şimdiye kadar medenî milletler seviyesine erişmiş ve bu ırkî meziyetlerimizle bu medenî seviyeyi fersah fersah açmış olacaktık.

Vatanın düşmandan tathirinden sonra her cepheden imar ve ümrünün temini için aynı hamle ve hareketlerle müstemirren aynı yolda devam etmek icap ederken, bu kurtarıcı prensiplerin tamamen aksine olarak, sakıt İktidar Partisinin aşırı zevk-ü sefaya ve mal, mülk, servet iddi-harına düşkünlüğünün milletimizi feci vaziyete düşürdüğünü her akl-ı selim sahibi tasdikte bir an bile tereddüt etmez. Bu milletin efendi ve olgun ruhlu insanları onun aksine hareket edenlerden daha cesur olmasaydı bu memlekette terakki ve inkişafın tahakkukuna imkân ve ihtimal olmazdı.

Kıymetli hemşerilerim,

Görüş sahaları dar, dünya terakkiyatının ne demek olduğunu bilmeyenler için devde kulak bile olmayan ufacık ve mahdut eserlerle övünmeleri ve halkı da avutmaları tabii görülmelidir. Hesaplı hareket ettiklerini zanneden ve onunla iftihar eyleyen dar kafalar, kurtulmaya, yükselmeye elverişli hiçbir eser vücuda getiremezler. Kurtuluş ve yükselişi ancak kendi varlığına dayanan mülkün, milletin gizli ve kapalı hazinelerini verimli feyizli hale getirmesini bilen, şahsi menfaatini millet menafi uğrunda feda eden

ruhu idealist, dimağı realist şahsiyetlerde aramalıdır. Biz, tam fikir ve kanaat birliği ile memleketi saadete götürmek yolunda hiçbir şahsî menfaat gözetmeden çalışacağız.

Bu memlekette hemşerilerime ve vatandaşlarıma hayal peşinde koşan bir insan olarak tanıtılmışım. Herkesin bir görüş mesafesi vardır. Onu aşar. büyük teşebbüsler evvelâ istihza ve istihfafla, sonra tereddüt ve intibahla karşılanır. Emniyet ve itimada ulaşmak için herhalde devlet idare hassasından mahrum şahısların ellerine iktidarı tevdi etmek gerilemeyi ve milletin felakete uğramasını mucip olur. Halkı refah ve saadete götürecek olan yolları bermutat engellemek isteyenlere hemşerilerim «ıslı» meydan vermemelidir.

Muhterem arkadaşlar,

Her şey iktisadî nizam üzerine kurulmuştur. Bir memlekete hariçten sokulan her nevi mamul madde ve eşyalarla temin edilen bolluk, ucuzluk o memlekete felaket; dahilî imalat ve istihsalatla yerli mamulat rekabetinden doğacak ucuzluk ve bolluk da o memlekete refah ve saadet getirir.

Biz mikroskopla görülecek en küçüğünden en büyük ihtiyaç ve müdafaa vasıtalarımızı en son sistem fabrika ve tesislerimizle temin ederek, sanayii geri olan memleketlere de ihracat yapmaya çalışmalıyız.

Nim-mamül maddeleri memleket dahilinden olmak üzere ithal malları ticareti ile meşgul olan her branş mensuplarının bir araya gelerek sermayelerini tüketmemek, feci zarar ve akıbetlere uğramamak üzere, hariçten de muamelede buldukları firmalarla birlikte Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanununun hükümlerine göre her nevi fabrika ve tesisleri müştereken kurmayı ve dolayısı ile memlekete refah teminine çalışılmasını sağlamalarını tavsiye ederim.

Şahsan hiçbir ihtiyacı ve ihtirası olmayan bir hemşeriniz olarak beşiğimin sallandığı memleketimize dolayısıyla yurdumuza hayırlı olacak ve milleti kalkındıracak büyük proje ve planlarım hakkında burada fazla izahatı lüzumsuz addederim.

Yurtseverliği elinde kalkan gibi kullanarak açılan ve güneş ışıklarıyla yıkanmış temiz vatan evlatlarına hücum eden sahte kahramanların gaye ve emelleri hala babalarının çiftlikleri zannettikleri idare tarzına ve yegâne ihtirasları alışık oldukları ve hasretini çektikleri makamlara kavuşabilmekten başka bir şey değildir. Şöyle yapacağız, böyle yapacağız diyenlere sormanızı tavsiye ederim. "Dün ne yaptınız ki yarın ne yapacaksınız?" bu mevzuda Şair Ziya Paşa merhumun şu beytini zikretmeden geçemeyeceğim:

Ayinesi iştir kişinin lafa bakılmaz

Şahsın görünür rütbe-i aklı eserinde

Aziz hemşerilerimizin şuuruna ve akl-ı selimine müracaat ediyorum, memleketin kalkındırılması, refah ve saadete eriştirilmesi yolundaki engelleri bertaraf etmelerini reylerini düşünerek istediklerine vermelerini, son pişmanlığın fayda vermeyeceğini, şimdiye kadar hiçbir şahsi menfaat gütmeyen naçiz bir Türk evladı olarak sizlerden ısrarla talep ediyorum.

Cümlenizi saygı ve sevgiyle selamlarım aziz hemşerilerim.

Nuri Demirağ

ÖZGEÇMİŞ

1987 yılında Almanya’da doğan Mehmet Dinçaslan, ilköğrenimini 2002 yılında Mustafa Özdal İlköğretim Okulu ve ortaöğrenimini 2005 yılında Kayseri Lisesi’nde tamamlayarak aynı yıl Gaziosmanpaşa Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü’nü kazanmıştır. 2006 yılında Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü’ne yatay geçiş yapmıştır. Aynı üniversiteden 2010 yılında fakülte üçüncüsü ve bölüm ikincisi olarak mezun olmuştur. Aralık 2010’dan beri Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Bölümü’nde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaktadır.

Mehmet DİNÇASLAN, evli olup İngilizce bilmektedir.