

72559

**T.C.  
ERCIYES ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

2

**ATATÜRK DÖNEMİ MİLLİ HAVA HARP SANAYİİ  
İÇİNDE KAYSERİ TAYYARE FABRİKASININ YERİ**

72559

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DANIŞMAN  
Doç. Dr. RAMAZAN TOSUN**

**HAZIRLAYAN  
Serdar SARISIR**

**KAYSERİ 1998**

## ÖNSÖZ

Dünyada uçağın kullanılmaya başlaması ile birlikte, bu gelişmeye uzak kalmak istemeyen Osmanlı Ordusu, bu yeni buluşu bünyesine kazandırmak üzere harekete geçmiş, Osmanlı Ordusu bünyesinde, “Havacılık Şubesi”nin kuruluşunu müteakip tesis edilen bakım-onarım hangarları faaliyete geçirilerek çalışmalara başlanmıştır.

Ne yazık ki, Osmanlı Devleti’nde; cılız birkaç girişim ve küçük bakım onarım hangarlarının faaliyetleri dışında, çağdaşlarına nazaran bu alanda önemli bir yol katedilmemiş, modern anlamda, Türkiye’de havacılık sanayinin kuruluşuna ilişkin ilk çalışmalar, Cumhuriyet ile birlikte Atatürk’ün direktifleriyle başlatılabilmektedir.

Atatürk’ün, “Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder”. Sözü milli hava-harp sanayimizin kuruluşunda temel düstur kabul edilerek, bu yönde bir harekât alanı belirlenmiş ve neticesinde milli hava sanayimizi vücuda getirmek üzere, Almanlar ile işbirliğine gidilerek, milli hava sanayimizin ilk aşaması niteliğindeki; “Kayseri Tayyare Fabrikası”, 6 Ekim 1926 tarihinde hizmete açılmıştır.

Yaptığımız araştırmaların neticesinde, bu alanda daha önce böyle bir çalışmanın mevcut olmadığını, konuyla direkt alakalı bir iki makalenin dışında, bir bilginin bulunmadığını söyleyebiliriz.

Biz bu çalışmamızda: Atatürk’ün öncülüğünde, milli hava harp sanayimizin ilk aşamasını oluşturan, Kayseri Tayyare Fabrikası kurulmazdan önceki; ekonomik ve sınai zemini, havacılık ve Atatürk’ün konuya bakışının ardından fabrikanın açılışı, faaliyetleri kapanışı ve önemini değerlendirmeye çalıştık.

Bu arada konuyla ilgili direk bilgi yetersizliğinin mevcudiyetinde, bizi tatmin edebilecek Rudolf Nadolny'nin hatıralarına ulaşamamamız, bizi ondan bilgi aktaran tetkikler ile ağığı kapatmaya, gayret etmemize neden oldu.

Ayrıca, Genelkurmay ATASE Arşivinde; Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve İstiklal Harbi dışındaki bđlđmlerin, tasnif edilmemesi nedeniyle, araştırmacıların hizmetine henüz ağılmadığı için, bu arşivden de faydalanma imkanımız olmadı.

Türk Hava Kurumu'nda yaptığımız incelemeler sonucunda, konu ile ilgili arşiv belgelerine ulaşabileceğimiz, Türk Hava Kurumu'nun bir arşivi olacağını umut etmemize rağmen, bđyle kđklđ ve önemli bir kuruluşun arşivinin olmayışı ve kđtđphanesinin dahi oldukça yetersiz oluşu, bizi oldukça üzdđ.

Çalışmayı yaparken, D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivindeki konuyla ilgili belgelerden, arşiv niteliğindeki Kayseri 2.Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyasından ve mevcut tetkik eserlerden faydalanma yoluna gittik.

Eksiklerimizin hořgörđyle karşılanacağı ümidiyle, tez konunun tespiti ve çalışmalarım sırasında, yardımlarını esirgemeyen danışman hocam sayın, Doç. Dr. Ramazan Tosun'a teşekkür ederim.

Serdar SARISIR  
NİĞDE Kasım 1998

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	II
KISALTMALAR.....	VI
GİRİŞ.....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### MİLLİ BİR HAVA-HARP SANAYİ KURMA ÇALIMALARI BAŞLAMADAN ÖNCEKİ UMUMİ MANZARA VE ATATÜRK

A-XIX. YÜZYILDAKI OSMANLI DEVLETİ'NDEN CUMHURİYETİN İLK YILLARINA TÜRK EKONOMİ VE SANAYİSİNİN UMUMİ MANZARASI.....	3
1-Osmanlı Ekonomisi ve Sanayisinin Kapütülasyonlar İle Sanayi Devrimi Karşısındaki Durumu:.....	4
2-Meşrutiyetle Birlikte Ekonomi ve Sanayimizi Geliştirme Çabaları:.....	8
a-1913-1915 Sanayi Sayımı:.....	9
b-Sınai ve Sermayedeki Bölgesel Yoğunlaşma ve Etnik Nitelik:.....	12
3-Birinci Dünya Savaşı, Milli Mücadelenin Başında ve Mücadele Yıllarında Ekonomik ve Sınai Manzara:.....	14
4-Cumhuriyet Kadrolarının Yaklaşımı:.....	18
a-Sermaye Meselesi:.....	18
b-Ekonomik ve Sınai Tedbirler, Hedefler:.....	20
B-DÜNYADA, OSMANLI DEVLETİ'NDE VE MİLLİ MÜCADELE YILLARINDA HAVACILIK VE UÇAK SANAYİ.....	24
1-Uçağın Kullanılmaya Başlaması ve Ülkemizde Havacılıkla İlgili İlk Teşebbüs:.....	24
2-Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Havacılığımız:.....	25
3-Türkiye'de Uçak Yapımında İlk Teşebbüs ve Birinci Dünya Savaşı'nda Hava Gücümüz, Havacılığımız:.....	26
4-Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye Dışındaki Tarafların Hava Gücü:.....	27
5-Savaş Sonrası Durum:.....	30
6-Milli Mücadele Yıllarında Havacılığımız:.....	31
7-Hava Gücümüz ve Havacılarımızın Milli Mücadeledeki Rollerini:.....	33
8-Milli Mücadelede Hava Gücümüz ve Yunan Hava Gücü:.....	34
C-ATATÜRK'ÜN HAVACILIK HAKKINDAKİ GÖRÜŞLERİ, TESPİTLERİ VE MİLLİ BİR SANAYİNİN GEREKLİLİĞİ.....	36
1-Dünyanın Hava Gücüne Yaklaşımı ve Atatürk:.....	36
2-Atatürk'ün görüşleri, Tespitleri:.....	39
3-Milli Bir Hava Sanayinin Gerekliliği:.....	40

## İKİNCİ BÖLÜM

### KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI (6 EKİM 1926-1939)

A-ATATÜRK'ÜN ÖNDERLİĞİNDE MİLLİ BİR HAVA - HARP SANAYİ KURMA ÇALIŞMALARI VE ALMAN YAKINLAŞMASI:.....	44
1-TOMTAŞ. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi: .....	52
2-Junkers Firması'nın Mali Durumu:.....	56
B-KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI'NIN AÇILIŞI:.....	59
1-Açılış Konuşmaları:.....	62
2-Anlaşmazlığa Düşülmesi ve KTF'nin Kapatılması: .....	71
3-Fabrikanın II. Kez Açılışı ve Daha Sonra Hava İkmal Merkezi Haline Getirilmesi:.....	74
C-FABRİKANIN TEKNİK PERSONELİ, BÖLÜMLERİ VE ÜRETİMİ .....	76
1-Fabrikanın Teknik Personeli:.....	76
2-Fabrikanın Tesis, Teçhizat ve Bölümleri: .....	79
3-Üretim:.....	81
4-Atatürk'ün Kayseri Tayyare Fabrikasını Ziyaretleri ve Fabrikaya Yapılan Diğer Ziyaretler:.....	86
5-Fabrikanın Yöreye, Sanayii ve Ekonomisine Getirdikleri: .....	87
6-Fabrikanın Türk Savunma Sanayii'ndeki Yeri Ve Önemi: .....	90
SONUÇ .....	92
BİBLİYOGRAFYA .....	95
İNDEKS.....	101
EKLER.....	104

## KISALTMALAR

<i>a.g.b.</i>	:	Adı Geçen Belge
<i>a.g.e.</i>	:	Adı Geçen Eser
<i>bkz</i>	:	Bakınız
<i>C.</i>	:	Cilt
<i>Çev.</i>	:	Çeviren
<i>D.A.G.M.</i>	:	Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü
<i>gös. yer.</i>	:	Gösterilen yer
<i>Haz.</i>	:	Hazırlayan
<i>Kay. 2.H.İ.M.T.D.</i>	:	Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyası
<i>KTF.</i>	:	Kayseri Tayyare Fabrikası
<i>S.</i>	:	Sayı
<i>s.</i>	:	Sayfa

## GİRİŞ

Hikmet Bayur'un XX. Yüzyılın başlarında, Dünya devletlerini: "Sömürenler ve Sömürülenler" diye tasnif edişi ve dört kısma ayırdığı sömürge devletler içinde özel bir durumda bulunması nedeniyle; yer vermediği Osmanlı Devleti'ni farklı bir sömürgecilik boyutunda değerlendirmesi güçlü ve doğru bir yaklaşım olarak karşımıza çıkar<sup>1</sup>. Zira, XVI. Yüzyıldan itibaren: Her türlü sömürünün ve sömürgeciliğin hüküm sürdüğü Osmanlı topraklarında, emperyalizmin değişik versiyonları; devletin kurumlarına tedricen sirayet ederek, beraberinde şumullü bir bağımlılığı getirmiş, ekonomiden sanayiye, askeriyeden günlük hayata, hatta Osmanlı aydınının zihniyetine varıncaya değin, bir bağımlılık meydana getirmiştir. Devletin bu bağımlılıktan kurtulma çabaları kadar, emperyalizmin nimetlerinden yararlananlar da, bir o kadar bu bağımlılığın devamı için ellerinden geleni yapmışlardır.

Yenileşme hareketlerinin derinlemesine anlaşılabilmesi, yenileşme arayışlarının şahıslarla sınırlı kalarak devlet politikası haline getirilememesi, emperyalistlerin yanı sıra toplumsal bazı unsurların bu tür girişimlere engel olması<sup>2</sup>, bağımsız kendine özgü bir gelişime ve gelişim için değişime hayat hakkı tanımamış, özellikle zihinlerdeki girişim anlayışının, ileriye vakıf projelerin olgunlaşmaması sebebiyle de, tüm başarısızlıklar daim imkansızlıklarla açıklanmaya çalışılmıştır.

Halbuki, eksik olan imkanlardan ziyade ileriye görebilen devlet adamlarının yokluğu ve teşebbüs fikrinin olgunlaşmamasıydı. Zaten bu tür büyük projeleri gerçekleştirecek özel teşebbüslerin sermaye birikimi olmadığından, devletin bu işleri

<sup>1</sup>Hikmet Bayur, XX. Yüzyılda Türklüğün Tarih ve Acun Siyaseti Üzerindeki Etkileri, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, XVI. Dizi – 24<sup>a</sup>, Ankara 1989, s. 61-63.

<sup>2</sup>A. Hadi Hairy, Osmanlı'nın Batılılaşma Çabaları ve Batı'nın İki Yüzlü, Türkçesi; Hasan Büyükcengiz, Yöneliş Yayınları:31, İstanbul 1993, s.39-44.

üstlenmesi gerekiyordu. Lakin devletin başında yada kadrolarında, bunu gerçekleştirebilecek ne ileriye vakıf bir insan nede kabiliyetler mevcuttu.

Mevcut her alandaki bu bağımlılığın ve bu bağımlılığa neden olan emperyalist ülkelerin hayat hakkımıza, siyasi varlığımıza, kastetmesi üzerine, Atatürk'ün liderliğinde top yekun bir bağımsızlık mücadelesine girişilmiş ve bu mücadele, milletin azim ve kararlılığı ile başarı ile sonuçlandırılabilmiştir.

Akabinde, genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuş ve tesis edilen siyasi bağımsızlığımızın ardından, top yekun bir bağımsızlık için çalışmalar başlatılmıştır. Lakin, yeni devletimizin devraldığı miras pek iç açıcı değildi; siyasi bağımsızlık kazanılmıştı fakat devletin ekonomik ve sınai bağımsızlığına giden yolda, Türkiye Cumhuriyeti kadrolarına çok iş düşmekteydi.

Ekonomi ve sanayi alanlarındaki, Osmanlı Devleti'nden miras olarak devralınan mevcut bağımlılığa bir son vermek kararlılığında olan, Atatürk ve Cumhuriyet kadroları; Türkiye Cumhuriyeti'ne bağımsız bir ekonomi, bağımsız bir sanayii kazandırmak, ve faydalı olan köklü değişiklikler yapmak üzere yola çıktılar. Bu yola çıkışta, bir hedefte; kendi havacılık sanayimizin tesisini gerçekleştirerek, kendi uçak ve uçak motorlarımızı imal eden tesisleri ülkemize kazandırmak idi.

Böyle bir projenin gerekliliğine inanan ve tüm mevcut imkansızlıklara rağmen, bu projeyi gerçekleştirme kararlılığını sergileyen, Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde başlatılan, Tarihteki örnek yerini alacak olan Cumhuriyetin bu büyük girişimi, her alanda olduğu gibi, havacılık konusunda da; Atatürk'ün ileri görüşlü bir devlet adamı olduğunun önemli bir göstergesidir.

İşte, "Atatürk ve Milli Hava-Harp Sanayiinin Tesisinde Kayseri Tayyare Fabrikası"adlı çalışmamızda; bu kutsal girişimin ilk aşaması durumundaki, kurulmaya çalışılan milli havacılık sanayimizin, temelini teşkil eden; Kayseri Tayyare Fabrikası'nı, tarihi seyiri içerisinde göreceğiz.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### **MİLLİ BİR HAVA-HARP SANAYİİ KURMA ÇALIMALARI BAŞLAMADAN ÖNCEKİ UMUMİ MANZARA VE ATATÜRK:**

#### **A-XIX. Yüzyıldaki Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyetin İlk Yıllarına Kadar Türk Ekonomi Ve Sanayisinin Umumî Manzarası:**

Milli Mücadelenin ardından, her alanda yeniden yapılanma düşüncesiyle hareket eden Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin, milli bir hacılık endüstrisi kurma çalışmaları ve bu çalışmaların bir neticesi olan Kayseri Tayyare Fabrikası'nın tesisini, hangi iktisadi ve sınai zemin üzerinde vücuda getirmeye çalıştığının, sağlıklı olarak anlaşılabilmesi için, son dönem Osmanlı ekonomi ve sanayisini değerlendirmemiz icap eder.

## 1-Osmanlı Ekonomisi ve Sanayisinin Kapitülasyonlar İle Sanayi Devrimi Karşısındaki Durumu:

Osmanlı Devleti'nde ekonomik düzen, büyük ölçüde toprağa ve tarımsal üretime dayanıyordu. Bu düzen XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda da, devletin yıkıldığı Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda da, aşağı yukarı aynı niteliği taşıyordu<sup>3</sup>. Osmanlı Devleti'nin ekonomisi tarıma dayalı bir yapıda olduğu için sanayii sektörü görece olarak ikinci planda kalmıştı<sup>4</sup>.

Devletin son döneminde gelişen hizmet sektörü; özellikle ulaştırma, bankacılık, dış ticaret, Osmanlı ekonomisinden çok kapitalist Batı Avrupa ekonomileriyle bütünleşmiş gibiydi. Ekonominin tek sorunu sanayileşmemiş olması değildi. Ekonomik sektörün tümü perişan ve ilkel bir manzara sergiliyordu<sup>5</sup>.

Devlet bu ekonomik bunalımlar sürecine girmeden önce, küçük sanayi devrinde<sup>6</sup>, ufak atölyelerde icra edilen ve loncalar halinde teşkilatlanmış bulunan zamana göre gelişmiş bir sanayiye sahipti<sup>7</sup>.

Kamu sektörü olarak daha çok askeri ihtiyaçları karşılamak üzere tophane, baruthane, tersane, fişekhane, dökümhane gibi sanayinin yanı sıra, özel sektörde de ipek kumaş ve peştamal imalathaneleri<sup>8</sup>, memleket ihtiyaçlarını karşılamakla beraber pamuk ipliği, bez, ipekli gibi bazı malların ihracını da mümkün kılacak bir sanayi görünümü arz ediyordu<sup>9</sup>.

Devletin ekonomik tutsaklık dönemini başlatacak olan ve ilk defa Kanuni Sultan Süleyman tarafından, 1535 yılında Fransızlara tanınan bazı imtiyazların, bu yıllarda henüz etkisi gözlenemezken; I. Mahmut ile Fransa kiralı XV. Louis arasında yapılan 1740

<sup>3</sup> Hüseyin Şahin, *Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi ve Bugünkü Durum*, Uludağ Üniversitesi Yayınları, Bursa 1990, s. 7.

<sup>4</sup> Ridvan Karluk, *Türkiye Ekonomisi: Tarihsel Gelişim ve Yapısal Değişim*, Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir 1994, s. 56.

<sup>5</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.8

<sup>6</sup> Şener Muter, *Milli Sanayi, Mühendis ve Makine*, C.XIV, S.168, Ankara 1971, s 340.

<sup>7</sup> Memduh Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul 1980, s. 13

<sup>8</sup> 50 Yılda Türk Sanayii, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Yayını, Ankara 1973, s. 1.

<sup>9</sup> Yaşa, *gö.s. yer.*

tarihli antlaşma ile devamlı hale getirilmiş<sup>10</sup>, böylece kısıpaca alınan Osmanlı ekonomisinin tedricen inhitatını, XVIII. yüzyılın ortalarına doğru sanayide makine gücünden yararlanılmaya başlanılması ki, sanayi inkılabı olarak nitelendirilebilecek bir gelişme türünü oluşturan ve ekonomik organizasyonun metot ve özelliklerinde görülen belirlenebilir değışiklikler<sup>11</sup>, hızlandırmıştır.

İlk etapta İngiltere’de ortaya çıkan sanayi inkılabına karşı diğer Avrupa ülkeleri geleneksel sanayilerini gümrük duvarları ile korurken bir taraftan da yeni teknolojileri süratle uygulama yoluna gitmişlerdir. Oysa Osmanlı Devleti aynı koruma politikasını uygulayamamış ve yeni teknolojileri almakta aynı çabukluğu gösterememiştir<sup>12</sup>.

Osmanlı Devleti’nin bu gecikme safhasında, Avrupa hızla sanayileşmiş, seri imalata geçerek maliyeti büyük ölçüde düşürmüş ve el sanayi bu yeni imalat sistemi ile artık rekabet edemez hale gelmiştir<sup>13</sup>.

Avrupa ülkeleri: Düşük maliyetle, seri imalatla, gerçekleştirdikleri iç tüketim fazlası üretimlerini “ Ahdi Atik” denen kapitülasyonların hazırladığı ticari zemin sayesinde pazar sorunlarını büyük ölçüde hafifletmiş, Osmanlı ülkesi ise bu gelişmeler karşısında bir açık pazar durumuna düşmüştür.

Osmanlı ekonomisi bir taraftan Avrupa ekonomisine pazar oluştururken, diğer yandan da üretim yapısıyla, Avrupa sanayisinin tamamlayıcı bir parçası haline dönüşmüştür<sup>14</sup>.

İngiltere 1838 tarihli ticaret antlaşmasını Osmanlı Devleti’ne kabul ettirerek, ki bunu zamanla diğer Avrupa ülkeleriyle imzalanan antlaşmalar izlemiştir, önemli bir köprü başını ele geçirmiştir. Böylece Osmanlı ekonomisi 1838-1864 döneminde tamamen

<sup>10</sup> Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1990, s. 50-51.

<sup>11</sup> Phyllis Deane, İlk Sanayi İnkılabı, Çev. Tefvik Güran, Türk Tarih Kurumu Yayınları, X. Dizi-Sa 10, Ankara 1994, s. VII-3.

<sup>12</sup> Şahin, *a.g.e.*, s. 2.

<sup>13</sup> 50 Yılda Türk Sanayii, *gös. yer.*

<sup>14</sup> Akın İlkin, *Atatürk Döneminde Sanayi Politikası*, Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi Semineri, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul 1981, s.93.

dış etkilere açılan bir açık pazar haline dönüşmüş ve iktisadi emperyalizmin bütün boyutlarıyla yürürlüğe girdiği bir dönemi yaşar hale gelmiştir<sup>15</sup>.

XIX. yüzyılda sanayinin geliştirilmesi konusunda bazı girişimlerde bulunulmuş<sup>16</sup> ise de, Osmanlı devlet adamlarının yenilik ve sanayileşme çabaları büyük güçlüklerle karşılaşmıştır<sup>17</sup>. Özellikle Osmanlı Devleti'nin ileri Batı ülkeleri ile sık sık yaptığı ve çoğu yenilgiyle biten savaşların, Osmanlı mali gücünü zayıflatması, dini etkenler ve idari organizasyon, Batıda gelişen yeniliklerin ve teknolojilerin ülkeye getirilmesini, bu yönde ciddi bir çaba gösterilmesini önlemiştir<sup>18</sup>. Buna rağmen bazı girişimlerin Tanzimat ile birlikte yapılmaya çalışıldığını görüyoruz, orduda yapılan bu türden reformlar Türk sanayii bakımından özel bir önem arz etmektedir. Zira bu reformlar savaş silah ve araçlarını da içine almıştır. Tanzimat ile kurulan yeni ordunun ihtiyaçları geleneksel kaynaklardan karşılanamayınca, devlet modern tesisler kurma zorunluluğu duymuştur.

Orduya serpuş olarak fesin getirilmesi üzerine, fes ihtiyacını karşılaması amacıyla ilk tekstil fabrikası olan Feshane Fabrikası 1836 da, Hereke Fabrikası 1854'de ve özel sektör tarafından da Bakırköy tesisleri 1850'de kurulmuştur.

Devletçe ordu ihtiyaçları için Beykoz'da satın alınan bir deri tesisi ıslah edilmek suretiyle fabrika haline getirilmiştir. Bu arada silah ihtiyaçları için Tophane, Zeytinburnu silah ve demir fabrikaları ile Haliç Tersanesi kurulmuştur<sup>19</sup>.

Cumhuriyetin ilanından sonrada faaliyetlerini sürdürmüş olan bu fabrikalar, kapitalist Batının rekabeti karşısında tutunamayarak küçük ölçekli sanayi tesisleri olmaktan öteye gidememişlerdir<sup>20</sup>. Şüphesiz bunlar yeterli olmamış ve Tanzimat döneminin ilk evresinde ekonomik hayat da çok önce başlamış olan çöküş devam etmiştir. Bu çöküşün nedenlerinden bazıları miras olarak devralınmış, bir kısmı ise Tanzimat dönemine mahsus olarak gelişmiştir<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> Şahin, *gö.s. yer.*

<sup>16</sup> Yaşa, *a.g.e.*, s. 177.

<sup>17</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.3.

<sup>18</sup> Yaşa, *a.g.e.*, s.178.

<sup>19</sup> 50 Yılda Türk Sanayii, s. 1-2.

<sup>20</sup> Karluk, *a.g.e.*, s.57.

<sup>21</sup> Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, VII. Dizi-Sa124, Ankara 1991, s.7.

Dünya ekonomisinin yönünü tamamiyle değiştiren Sanayii Devrimi'nin önemi geç taktir edilmiş ve Batılı devletlere oranla yarım yüzyıldan fazla bir gecikme meydana gelmiştir.

İşe başladıktan sonra da Kapitülasyonlar<sup>22</sup>, vasıtasıyla Batının makinalaşmış üretiminin ucuz ve kaliteli mamulleri, gümrük duvarlarını yıkarak memleketimizi kaplamış ve elemeğine dayanan sanayimizin daha filiz halinde iken kurumalarına yol açmıştır<sup>23</sup>. Milli sermaye birikimi gerçekleştirilemediği gibi yabancı sermayede kapitülasyonlardan dolayı başarıya ulaşamamıştır. Bu nedenle işi devletin ele alması ve hayati önem taşıyan endüstrinin bizzat devlet tarafından kurulması zorunluluğu ortaya çıkmıştır<sup>24</sup>.

Kapitalist Batının rekabeti karşısında, açık pazar haline dönişen ve yerli sanayisi kısa sürede çöküntüye uğrayan Osmanlı Devleti, daha önce kendi ürettiği ürünleri ithal eder duruma düşmüştür. Dış ticaretin yapısı değişmiş, sınai tüketim malları ithal eden, tarımsal ve madensel hammaddeler ihraç eden bir ekonomik yapı ortaya çıkmıştır.

İthalat ihracattan çok hızlı artmış ve Osmanlı dış ticaret bilançosu büyük açıklar vermeye başlamıştır. Dış ticaret bilançosundaki açıklar 1850'ye kadar altın ve gümüş ihracıyla, 1854'den sonra ise Avrupa metropollerinden yapılan borçlanmalar ile karşılanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin serbest ticaret yoluyla kapitalist Batıya olan bağımlılığına, birde mali bağımlılık eklenmiştir. 1854'de ilk dış borcun alınmasından sonra, bunu yeni borçlar takip etmiştir. Devam eden dış açıklar ile önceki borçların ana para ve faizleri yeni borçlanmaları zorunlu kılmıştır. Batılı kapitalistler her borç antlaşmasında bir dizi iktisadi ayrıcalıklar koparma yoluna gitmişlerdir. İlk borcun alınmasından daha otuz yıl geçmeden Osmanlı Devleti dış borç batağında, teslim bayrağını çekerek iflasını ilan etmiş ve 1881 yılında Duyun-u Umumiye idaresi kurulmuştur.

Serbest ticaret antlaşmalarından sonra Duyun-u Umumiye, Osmanlı mali ve ekonomik tutsaklığının diğer bir zincirini oluşturmuştur<sup>25</sup>

<sup>22</sup> 50 Yılda Türk Sanayii, s.2.

<sup>23</sup> Muter, *a.g.m.*, s.340.

<sup>24</sup> 50 Yılda Türk Sanayii, *gös. yer*; İlkin, *a.g.m.*, s.89.

<sup>25</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.4.

Bunun yanı sıra Osmanlı ekonomik yapısı sadece geri değil, aynı zamanda iç bütünlükten de yoksundu. İç piyasalar bütünlüşmemişti, ekonominin alt sektörleri birbirini tamamlayıcı bir fonksiyon yerine getiremiyordu. Tarım çok büyük ölçüde öz tüketim için veya yerel pazarlar için üretim yapıyor, sanayi ise küçük atölyelerde faaliyet gösteriyordu<sup>26</sup>.

Ticaret de ise Müslüman tüccarlar tamamen iç ticaretle uğraşmaktaydı ve gittikçe esnaflaşıyorlardı. Ticaret daha ziyade “Beratlı”ve “Müstemin” (Osmanlı Devleti’nde Ticaretle uğraşan Ecnebi tebaasına verilen bir unvan) tüccarlar olarak adlandırılan ticaret antlaşmalarıyla elde ettikleri kolaylıklardan rahatlıkla yararlanabilen, Avrupa ve Avrupa kökenli azınlıkların kontrolüne geçmişti<sup>27</sup>.

Dolayısıyla, 19. Asrın ikinci yarısıyla itibaren memleket çividen, makinaya, kurşun kaleminden şeker ve una kadar, muhtaç olduğu mamullerin tamamını veya büyük bir kısmını ithal zorunluluğuna düşmüştür<sup>28</sup>.

Tabiki, Osmanlı Devleti’nde bu geri kalmışlığın sebebini, sadece dış etkenlere ve serbest dış ticaret antlaşmalarına bağlamak konuyu basite indirgemek, işi kolayından almak babından doğru değildir.

Bir ülkenin sanayileşmesi için öncelikle düşünce planında bir takım gelişmelerin olması, girişim fikrinin doğması, olgunlaşması ve kaynak aktaracak mekanizmaların harekete geçirilmesi gerekirdi

Oysa Osmanlı Devleti’nde, 19.yüzyılda en büyük eksiklik buydu<sup>29</sup>ve her şeyden önce ekonomik kalkınma için büyük önem arz eden, devletin tam bir egemenliğe sahip olması,yukarıda arz edilmeye çalışılan manzara dahilinde mümkün değildi.

## 2-Meşrutiyetle Birlikte Ekonomi ve Sanayimizi Geliştirme Çabaları:

Devletin Meşrutiyetin ilan tarihinden(1908), Cumhuriyetin ilanına değin geçen 15 yıl zarfında 2 yıl hariç kalan on üç sene, iç ayaklanmalar ve savaşlarda uğramış

<sup>26</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.7.

<sup>27</sup> Osmanlı Sanayii İstatistikleri, Haz. Gündüz Ökçün, Hil Yayınları III. Baskı, İstanbul 1984, s.12; Çadırcı, *gö.s. yer.*

<sup>28</sup> Yaşa, *a.g.e.*, s.13.

<sup>29</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.14.

olmasına rağmen, Meşrutiyet yönetimi sanayinin gelişmesi için bazı tedbirlere başvurmuş bunların sayesinde, içinde bulunulan olağan üstü elverişsiz şartlarda dahi önemli sonuçlar elde edilmiştir. Bu tedbirler:

1913 yılında sanayiye teşvik amacıyla bir kanun çıkarılmıştır<sup>30</sup> ki, bu çalışmanın faydaları Cumhuriyet Hükümeti tarafından taktir edilerek, bu doğrultuda kanunun gelişmiş bir şekli çıkarılmış ve Cumhuriyet döneminde uygulamaya konulmuştur.

“Sanayi Teşvik Kanunu” özel kesimin endüstriyel faaliyetlere girmesini sağlamak amacıyla, bir çeşit sübvansiyonu da uygulamaya koymuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında kapitülasyonlar tek taraflı olarak kaldırılmıştır ki, Osmanlı ekonomisini çökerten, ülkeyi açık pazar kılan bu tavizler silsilesinin etkileri kısmen kaldırılmıştır.

Yerli endüstriyi korumak amacıyla bazı özel esaslara dayanan bir “Gümrük Kanunu” çıkarılmıştır<sup>31</sup>, lakin 1929 yılına değin etkili bir gümrük kanunu uygulanamayacaktır. Bunun da sebebi, Lozan Barış Antlaşması'nın gümrük tarifelerini 5 yıl süreyle, 1 Eylül 1916 tarihinde olduğu seviyede tutma yükümlülüğüdür<sup>32</sup>.

#### a-1913-1915 Sanayi Sayımı:

Devletin son yılları, Birinci Dünya Savaşı, yenilgi, çöküntü ve mütareke dönemi denilen işgal altındaki günlerden oluşmakta olduğundan son yıllardaki sanayinin durumunun tüm açıklığıyla ortaya koyan belgelere rastlamak pek mümkün değildir. Ancak Osmanlı sanayi hakkında Birinci Dünya Savaşı'ndan bir yıl evvel ve savaşın ikinci yılı bir sanayi sayımı<sup>33</sup> ki, Ticaret ve Ziraat Nezareti, 1913 ve 1915 yıllarına ilişkin olarak, İstanbul, İzmir, Manisa, Bursa, İzmit, Karamürsel, Bandırma ve Uşak şehirlerinde, düzenlenmiştir.

Bu sayım geniş Osmanlı ülkesine oranla son derece dar bir bölgeyi kapsamakla birlikte, Osmanlı sanayi hakkında genel bir fikir verecek niteliktedir<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> 50 Yılda Türk Sanayii, s.2-3.

<sup>31</sup> Adnan Gülerman, *Atatürk Döneminde Türk Ekonomisi ve Endüstrisi*, Ajans-Türk, S.187, Ankara Nisan 1981, s.8.

<sup>32</sup> Karluk, *a.g.e.*, s.59.

<sup>33</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s.60.

<sup>34</sup> Ökçün, *a.g.e.*, s.9.

Ülkemizde henüz hangi nevi müessesine fabrika denileceği açıklanmamış olduğundan ve elde bu gibi sanayii müesseselerinin bir listesi bulunmadığından, bu koşullar altında, Teşvik-i Sanayii Kanunu'ndan yararlanan sanayii müesseselerine baş vurulmuştur.

Gündüz Ökçün'ün yayına hazırladığı Osmanlı Sanayii'nin 1913-1915 yılı istatistiklerinde mevcut Osmanlı Sanayii aşağıdaki şekliyle 8 grup da verilmiştir:

- 1.Grup-Gıda Sanayii
- 2.Grup-Toprak Sanayii
- 3.Grup-Deri Sanayii
- 4.Grup-Ağaç Sanayii
- 5.Grup-Dokuma Sanayii
- 6.Grup-Kırtasiye Sanayii
- 7.Grup-Kimya Sanayii
- 8.Grup-Madeni(İmalat) Sanayii

Bu gruplardan her biri önemine göre çeşitli şubelere ayrılmıştır. Aşağıda verileceği şekliyle sanayimiz otuz iki şubeyi ihtiva etmektedir. Bu şubeler:

#### I-GIDA SANAYİİ

- 1-Değirmencilik
- 2-Makine imalatı
- 3-Şekercilik ve Tahin imalatı
- 4-Konservecilik imalatı
- 5-Bira imalatı
- 6-İspirto ve içki imalatı
- 7-Buz imalatı
- 8-Tütün imalatı

## II-TOPRAK SANAYİİ

- 1-Tuğla imalatı
- 2-Çimento imalatı
- 3-Kireç imalatı
- 4-Çimento imalatı
- 5-Porselen imalatı, elmas traşcılık vs.

## III-DERİ SANAYİİ

- 1-Debagat
- 2-Saraçlık, ayakkabı vs.

## IV-AĞAÇ SANAYİİ

- 2-Marangozluk ve doğramacılık
- 3-Sair ağaç sanayii

## V-DOKUMA SANAYİİ

- 1-Yün iplik imalatı ve yün dokumacılığı
- 2-Pamuk ipliği imalatı ve pamuk dokumacılığı
- 3-Ham ipek imalatı
- 4-İpek dokumacılığı
- 5-Sair dokuma imalatı
- 6-Hazır elbise ve çamaşır(imalatı)

## VI-KIRTASIYE SANAYİİ

- 1-Sigara kağıdı imalatı
- 2-Matbaacılık ve sair kırtasiye mamûlâtı

## VII-KİMYA SANAYİİ

- 1-Yağ üretimi

2-Sabun imalatı

3-Palamut özü üretimi

4-Sair kimyasal maddeler üretimi

## VIII-MADENİ(İMALAT)SANAYİİ

1-Dökümhane ve İmalathaneler

2-Sair döküm mamulleri”<sup>35</sup>

İnceleme alanında yazılan asli müesseselerin sayısı 1913 yılı için 252 ve 1915 yılı için 264’tür. Ayrıca 1913’te 17 ve 1915’te 18 tali müessese kaydolunmuştur. Böylece sanayii müesseselerinin sayımı söz konusu yıllar için 269 ve 282’ye ulaşmıştır<sup>36</sup>.

1913-1915 yılları Osmanlı sanayii istatistiklerinde, VIII. Başlıkta yer alan madeni sanayine ait olan bilgiler, Birinci Dünya Savaşı dolayısıyla-silah üretimi-henüz açık değildir<sup>37</sup>. Bu yüzden sanayii sayımlarında, Tersane, Tophane, Sütlücede Tapa, Makriköy de Fişek fabrikaları, Gülhane Parkında Posta ve Telgraf tamirhanesi gibi hükümete ait madeni eşya müesseseleri kayıtlara alınmamıştır<sup>38</sup>.

Bu sanayii sayımında Ülke sanayii müesseselerinin; sermaye, tesisat, çalışanları ve üretimlerinin değerlendirmeleri yapıldığında, Osmanlı Sanayii’nin geldiği nokta ortaya çıkar.

### b-Sınai ve Sermayedeki Bölgesel Yoğunlaşma ve Etnik Nitelik:

Sanayide aşırı derecede bir bölgesel yoğunlaşma vardı. Sayım kapsamına giren kuruluşların % 55 ‘i İstanbul, % 22’si İzmir’de toplanmıştı. Sayım kapsamı dışında kalan bölgelerde, sadece Tarsus ve Adana’da 4 pamuk İpliği Fabrikası, Kayseri’de ve Konya’da birer Güherçile Kalhanesi, diğer kentlerde de birkaç un ve deri fabrikası olduğu ileri sürülmektedir.

Büyük sanayinin aşırı bölgesel yoğunlaşması, şu şekilde açıklanabilir:

<sup>35</sup> Ökçün, *a.g.e.*, s.19-20.

<sup>36</sup> Ökçün, *a.g.e.*, s.25.

<sup>37</sup> Eyüp Öztürk, *1923-1939 Türk Sanayileşme Çabaları ve Atatürk*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Aralık 1981, s.87.

<sup>38</sup> Ökçün, *a.g.e.*, s.184.

- Büyük sanayi kuruluşları tüketim merkezlerine yakın olmayı tercih etmişlerdir.
- Sanayii kuruluşları için gerekli alt yapının sadece, İzmir ve İstanbul'da ve bazı Anadolu şehirlerinde olduğu anlaşılmaktadır.

Sanayide en büyük sermaye payı, Rumlara ve Ermenilere aittir. Bu gayrimüslim azınlıklar devletin son dönemlerinde kendilerini Osmanlı Devleti'nden saymamaktalar ve kendi milli devletlerinin arayışındadırlar. Bu nedenle, Anadolu'nun içlerini kendileri için güvenli bulmamış olabilirler<sup>39</sup>.

Rumların ve Ermenilerin, Türk ekonomik hayatında bu büyük sermayelere sahip olmasında hiç şüphesiz, Osmanlı Devleti'nde kökleri eskilere uzanan etnik esaslara dayalı, sosyal bir iş bölümü etkili olmuştur. Bu iş bölümünde Türkler çiftçi, devlet memuru, asker ve esnaf olarak rol almışlardır.

Sanayii, ticaret, ve hizmetler daha çok gayrimüslim azınlıkların elindeydi. Devletin son 50-60 yılında gelişen, iç ve dış etkenler bu sosyal iş bölümünü daha da belirgin hale getirmiştir. Ticaret, sanayii, hizmetler kesimindeki mülkiyetlerin etnik niteliği, bu kesimlerde yaratılan sermaye birikiminin ekonominin diğer kesimleriyle bütünleşmesini engellemiştir.

Bu kesimlerde sağlanan kazançların önemli kısmı ekonomiye dönmemiştir. Yurt dışına aktarılmıştır. Gayrimüslim azınlıklar kaderlerini Osmanlı Devleti'ne değil, ilişki içinde oldukları yabancı devletlere bağlı görmüşlerdir<sup>40</sup>.

1915' lere gelindiğinde, 264 müesseseden 214'ü (%81) özel kişilere aittir. Geriye kalan, 50 (% 18.8) müessese Devlet ve Anonim şirketlerindir<sup>41</sup>. Özel kişilere ait 214 sanayii kuruluşunun, 42'si (% 19.6) Türk-İslam unsurların mülkiyetindedir. Geri kalan 172 (% 80.4) sinai kuruluş gayrimüslimlerin elindedir<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.21.

<sup>40</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.5-6.

<sup>41</sup> Ökçün, *a.g.e.*, s.26.

<sup>42</sup> Şahin, *göş. yer.*

Bu 264 müessesede, Türkler sermayedar ve işçi olarak % 15 oranında yer alırken sıra ile Rumlar % 50 ve % 60, Ermeniler % 20 ve % 18 ve Yahudiler de 9.5 ve % 10 oranında paya sahiptirler<sup>43</sup>.

Görüldüğü üzere, sermaye bakımından yetersizliğin yanı sıra, beşeri sermayede çok yetersiz idi. Yine bu dönemde ithalatın ihracattan daha büyük oranda arttığı, bu gelişimin dış ticaret açığını hem mutlak, hem nispi olarak yükselttiği anlaşılmaktadır. Buna da, Osmanlı dış ticaret politikasının geleneksel özelliği sebep olmuştur. Zira Osmanlıda, sadece son dönemde değil fakat, her zaman ithalat ihracattan daha fazla desteklenmiştir<sup>44</sup>.

Ekonomik güçsüzlüğümüzü en iyi izah eden, şüphesiz hükümet bütçesinin durumudur. Birinci Dünya Savaşı arifesinde Osmanlı Devleti'nin gelirleri, 50 milyon giderleri, 100 milyon TL. idi. 50 milyon açığımız vardı<sup>45</sup>. 1914 yılında Osmanlı milli geliri cari fiyatlarla 241 milyon TL. dir. Bu gelirin % 58'i Tarım, % 19'u Sanayii ve % 28'i Ulaştırma, Bankacılık ve Ticaretten sağlanmıştır.

### 3-Birinci Dünya Savaşı, ve Mücadele Yıllarında Ekonomik ve Sınai Manzara:

Sanayimizin yukarıda sergilenen halinden anlaşılacağı üzere ekonomimiz tümüyle, milli hasılanın yaklaşık % 60'ını sağlayan ve nüfusun% 80'nini barındıran, Tarıma dayanıyordu ve % 80 bitkisel, % 20 hayvansal üretim yapılan Tarım kesimi ekonomik gücümüzü destekleyecek bir durumda değildi<sup>46</sup>.

Siyasi ve askeri güçlükler, daima ekonomik ve sosyal darlıklar yaratır. Dört sene devam eden Birinci Dünya Savaşı, bütün dünyada olduğu gibi memleketimizde de, ekonomik ve sosyal sıkıntıları beraberinde getirmiştir. Bu yüzden zaten fakir olan millet, büsbütün fakruzarurete düşmüştür. Kafi miktarda üretim olmadığı gibi kimsede olmayan para büsbütün kıymetlenmişti.

<sup>43</sup> Karluk, *a.g.e.*, s.58 ; Tahsin Ünal, *Milli Mücadelede Ekonomik Durum*, Türk Kültürü, S.118, Ağustos 1972, s.952.

<sup>44</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.28.

<sup>45</sup> Ünal, *a.g.m.*, s.953-954.

<sup>46</sup> Ünal, s.952; Şahin, 9-10; Müderrisoğlu, s.72.

Bütün memleket sathında fakirlik hüküm sürüyordu: Saraydaki padişaktan, Ankara'daki Mustafa Kemal'e, köydeki Mehmet ağaya herkes yoklukla ve fakirlikle karşı karşıya idi.

Saraydaki Padişah, "Yahu!... Biz fakir olduk bulgur pilavı yiyoruz" diye dert yanarken, Ankara'da Mustafa Kemal; "Bre çocuk parasız kaldık. Valizde anneme ait birkaç parça ziynet var. Götür Osmanlı Bankası'na rehin koy. Para al. Akşama bir bulgur pilavı pişir de yiyelim". Demesi bulgur pilavını dahi bulamayan Mehmet Ağanın bayat ve kuru ekmeğini, taze ve yumuşak ekmeğin içine koyup yemesi, bazı yerlerde kadınların devlet adamlarına, ekmek, ekmek!... diye bağırmaları, milletçe fakirliğimizin birkaç örnekle izahıdır.

Durum böyle iken, Birinci Dünya Savaşı sonucunda yenik düşen Osmanlı Devleti parçalanmış, savaştan yeni çıkmış bu yorgun milletin işgaller karşısında varoluş direnişi dönemi başlamıştır.

Milli Mücadelenin daha başında İstanbul, İzmir ve Adana gibi sanayii merkezlerimizin elimizden çıktığı düşünülürse, Milli Mücadelenin ne zor şartlar içinde yapıldığı peşinen kabul edilir sanırım<sup>47</sup>. Sanayi bir tarafa, umumi manzarasını çizmeğe çalıştığımız Türk ekonomisi bu dönemde Milli Mücadeleye yararı dokunur bir nitelikte değildir.

Sanayi müesseseleri düşman eline geçmemiş olsa bile, Milli Mücadelenin yararına üretimde bulunmaları beklenemezdi. Zira müesseselerin % 90'ına yakın kısmına azınlıklar sahip bulunmaktaydı. Özellikle Ege bölgesindeki müesseseler, Rumların elindedir. Büyük Yunanistan hayali içindeki, Ege Rumlarının üretimleriyle Milli Mücadeleyi desteklemeleri beklenemezdi. Diğer azınlıkların tutumları da bundan pek farklı değildi. Görülüyor ki, Milli Mücadele sanayiden yoksun olarak yürütülmek zorundadır. Her türlü mamul Anadolu'nun şurasına burasına serpilmiş, 10 işçi çalıştıran küçük atölyelerde ve ev ekonomisi içinde üretilecektir.

Savaş için gerekli ve küçük atölyelerde yapılamayacak olan, uçak, top, tüfek, cephane ve diğer araç ve gereçler yurt dışından temin etmek zorundadır<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Ünal, *a.g.m.*, s.953.

<sup>48</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s.67-68.

Tüm bu imkansızlıklara rağmen olağan üstü fedakarlıklar göstermiş olan, Türk Milleti, Milli Mücadeleyi, bu varoluş direnişini Milliyetçi asker, sivil kadronun Türk Milletini başarı ile teşkilatlandırması ve harekete geçirmesi sonucu kazanmıştır. Neticesinde Genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulacaktır.

1920-1922 yıllarında Türk Milleti , Milli Mücadele içinde bulunduğundan Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti'nin bu dönemdeki başlıca amacı, Yurdu istiladan kurtarmaktır. Savaşın getirdiği nedenlerle de, hükümet o sıralarda üretim ve endüstriye yatırım yapacak durumda değildir. Aksine tüketici topluluk çoğunluktadır. Bununla beraber yönetici kadro zaferden sonra prensip olarak siyasi ve ekonomik bağımsızlığı öngörmüştür<sup>49</sup>.

Her ne kadar yeni devlete giden yolda, devralınan ekonomi ve sanayinin durumu hakkında yeterli derece ayrıntılı istatistikler mevcut değilse, de yeni Türk devletinin köhnemiş Osmanlı sisteminin yerine geçerken harap bir ülkeyi devraldığını görürüz. Memleket geri, fakir ve sermayesizdi. Esasen yetersiz olan alt yapı tesisleri de uzun savaş yılları boyunca harap olmuştu. Türkiye'de sanayi denilebilecek tesisler yoktu<sup>50</sup>.

Bugünkü Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalan, Osmanlı Devleti arazisinde kurulmuş sanayi tesisleri de şunlar idi :

“Fabrikalar: 2 Makarna, 1 Bira, 6 Konserve, 7 Yünlü Dokuma, 2 Pamuk İplik ve Dokuma, 1 İplik Dokuma, 5 çeşitli Dokuma, 8 Sigara Kağıdı, 5 Madeni eşya, 1 Kimyasal ürün

İmalathaneler: 1 Kireç, 3 Tuğla, 7 Kutu, 2 Yapı, 2 Sabun, 2 Porselen.

Diğerleri: 20 Un değirmeni, 11 Tabakhane, 7 Marangoz ve doğrama atölyesi, 30 Ham ipek atölyesi ve 35 Matbaa”<sup>51</sup>, bunun yanı sıra enkaz halindeki birkaç askeri fabrikaya da sanayi denilemezdi

Ayrıca Türkiye'de adına şose denilebilecek hiç bir yol yoktu. Demiryolları 3.756 km den ibaret olmakla birlikte tamamı yabancı şirketlere aitti.

<sup>49</sup> Afet İnan, İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI. Dizi-Sa.46, Ankara 1982, s.12.

<sup>50</sup> M. Öğüt Yazman, Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi, Tisa Matbaası, Ankara 1973, s.39.

<sup>51</sup> Karluk, gös. yer.

Bankacılık, dış ticaret hep yabancıların elindeydi. Ülkedeki eğitim düzeyi çok düşüktü. Nüfusun % 90'ı okuma yazma bilmiyordu. İhtiyacı karşılayacak mühendis mimar gibi elamanları yetiştirecek okullar olmadığı gibi, sanayide çalışacak vasıflı işgücünü bulmakta son derece güçtü. Zira sanayinin ihtiyaç duyduğu yetişmiş insan gücü uzun süre savaş yıllarında kaybedilmişti.

Mevcut sanayi ustalarının çoğu, bankacılık, sigortacılık gibi konularda bilgisi olan elamanların hemen hepsi mübadele yoluyla ülkeyi terk etmişlerdi<sup>52</sup>. Bir de birbiri arkasından gelen harplerle, ülke büyük toprak kayıplarına uğradığından ekonomik kaynaklar önemli ölçüde yok olmuştu<sup>53</sup>.

Bu manzaranın, yani Osmanlı Devleti'nden yeni Türk Devletine bir sınai mirasın kalmamasına yol açan başlıca politik, sosyal ve ekonomik etkenler aşağıdaki noktalarda toplanabilir:

Toplumdaki kültürel ve sosyal şartlar, hakim görüş ve davranışlar devlet idaresinde ve infrastrüktürdeki bozukluklar, özel sınai girişimlere engel oluyor; Osmanlı Devleti'nin mali, siyasi, idari gücünde kurulacak sanayii korumaya yetecek bir seviyede bulunmuyordu. Kaldı ki Batı ülkelerinde “merkantilist” bir zihniyet hakim bulunmaktaydı. Ülkeler arası işbirliği içinde kalkınma ve karşılıklı ekonomik ve politik faydaları idrak edilmiş değildi.

Aksine ileri sanayi memleketleri, kendi sanayileri için yeni pazarlar yaratmak ve bu pazarları muhafaza etmek üzere diğer ülkelere de sanayinin gelişmesini engellemek, bu ülkeleri ilkel bir tarım ekonomisi düzeyinde bırakmak gerekeceği yolunda, her bakımdan yanlış bir ekonomik ve politik bir düşüncenin etkisi altında idiler<sup>54</sup>.

Gerçekten de Cumhuriyet öncesi dönemlerde, sanayi mallarının tamamına yakın bir kısmı, yabancı ülkelere temin edildiğinden Türkiye'de sanayinin kurulması yabancı ülkelerin Türkiye'deki temsilcilerinin menfaatlerine ters düşmekte idi<sup>55</sup>.

<sup>52</sup> Yazman, *a.g.e.*, s.40.

<sup>53</sup> Rasih Demirci, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ekonomik Durum*, Kooperatif Dünyası, Şubat 1981, s.19.

<sup>54</sup> Yaşa, *a.g.e.*, s.178.

<sup>55</sup> Demirci, *gö.s. yer.*

#### 4-Cumhuriyet Kadrolarının Yaklaşımı:

Siyasal bağımsızlık savaşından, ekonomik bağımsızlık savaşına giden yolda, Milli Mücadeleyi gerçekleştiren kadro, kurtuluşun ancak iktisadi zaferin kazanılmasıyla mümkün olacağı bilincindeydi. Başta Mustafa Kemal olmak üzere, İstiklal Savaşını kazanan kadrolar ve önder bunu her vesile ile açıklamıştır. Daha 1923'te zaferden 2-3 ay sonra, Mustafa Kemal, "Türkiye Devleti Devlet-i İktisadiye olacaktır" diyerek bundan sonraki temel amacını öz bir biçimde açıklıyordu.

Nitekim daha barış antlaşması imzalanmadan, Cumhuriyet ilan edilmeden önce, takip edilecek iktisat politikasının tespit edilmesi ve iktisadi kalkınma hamlesinin tüm toplumun katılımıyla başlatılması için <sup>56</sup>, 17 Şubat 1923'te İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi'ni toplamıştır<sup>57</sup>. Bu kongre çalışmaları, savaştan yeni çıkmış bir ülkede, tüketim devresinden çıkararak, üretime ve sanayi kuruluşlarına yön vermesi bakımından oldukça önemlidir. Artık milletimiz mazisinden değil, istikbalinden mesul<sup>58</sup> olacaktı. Atatürk kongrenin açılış konuşmasında özellikle:

Politik ve askeri zaferlerin ne kadar büyük olursa olsunlar, ekonomik zaferlerle tamamlanmadıkları taktirde, devamlı olamayacakları ve bu nedenle ekonomiye birinci derecede önem verilmesi gerektiğini işaret etmekteydi. Atatürk bu konuşmasında "Fakat bu zaferler süngü zaferleri değil, iktisat ve ilim zaferleri olacaktır". Derken iktisadi kalkınmayı, ilmin getirdiği teknolojik ilerlemeyi ve sanayileşmeyi kastetmekteydi <sup>59</sup>.

#### a-Milli Hava-Harp Sanayimizin kuruluş Çalışmalarında Sermaye Meselesi:

Lakin bu arada sermaye meselesi için içine girmekteydi ki, gerek kamu kesiminin, gerekse özel kesiminin ülkenin kalkınmasını sağlayacak yeterli mali ve teknik güce sahip değildi<sup>60</sup>.

Fakat Atatürk'ün daha Milli Mücadelenin başlarında bu soruna çıkar yolu olarak, yabancı sermayeyi düşündüğünü görürüz. Gerçektende Atatürk'ün yabancı sermaye

<sup>56</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.34.

<sup>57</sup> İnan, *Passim*.

<sup>58</sup> İnan, *a.g.e.*, s.17.

<sup>59</sup> 50 Yılda Türk Sanayi, s.3.

hakkındaki görüşleri çok ilginçtir. 25 Ekim 1919'da Amasya'da bir gazeteciye şunları söyler:

“...Milletimiz insani modern gayeleri üstün tutar ve bilim teknik, endüstri ve ekonomi hal ve ihtiyaçlarımızı takdir eder. Bundan dolayı devlet ve milletimizin iç ve dış hakimiyeti ve vatanımızın bütünlüğü korumak ve kabul edilmek şartıyla altıncı maddede (Sivas Kongresi 4 Eylül 1919) açıklanmış sınırlar içinde, Milliyet esaslarına bağlı olan, memleketimize karşı istila emeli beslemeyen her hangi devletin teknik, ekonomik, endüstri alanlarındaki yardımlarını memnunlukla karşılız”

2 Kasım 1922'de de Petit Parisen Gazetesi'nin muhabirinin bir sorusunu, 1919 yılındaki görüşü doğrultusunda cevaplandırır:

“Bir takım ekonomik meseleler vardır ki, biz bunları kendi kaynaklarımızla ve yalnız kendi sermayemizle çözümleremeyiz. Bize yardım edecek dostlar aramaya mecburuz”.

Yine M. Kemal 16 Ocak 1923'te İzmit'teki konuşmasında:

“Memleketimizi az bir zamanda imar edebilmek için milletimizin yetersiz sermayesi karşısında dış sermayeden, araçlarından bilgilerinden faydalanmak gerçek memleketimiz icabıdır.

Hükümetimiz açıklanmasına gerek olmayan esaslara uyacak olan her devlet ve ülkeye karşı bu yolda güven ve içtenlikle yardım edecektir”<sup>61</sup>.

17 Şubat 1923'teki İzmir İktisat Kongresi'nde de, Atatürk yabancı sermaye için şunları söylemektedir:

“Efendiler; iktisadiyat sahasında düşünür ve konuşurken zannolunmasın ki, ecnebi sermayesine hasımız; hayır bizim memleketimiz vasidir. Çok say ve sermayeye ihtiyacımız var. Kanunlarımıza riayet şartıyla ecnebi sermayelerine lazım gelen teminatı vermeğe her zaman hazırız. Ecnebi sermayesi bizim say'imize inzimam etsin ve bizim ile onlar için faydalı neticeler versin”<sup>62</sup>, diyerek yabancı sermayeye karşı yeni Türk Devleti'nin tutumunu sergiler.

---

<sup>60</sup> Gülerman, *a.g.m.*, s.8.

<sup>61</sup> Gülerman, *gös.yer.*

<sup>62</sup> İnan, *a.g.e.*, s.65.

Milli mücadeleyi gerçekleştiren, Türkiye'nin ilk on bir yılı içinde ülkemize yabancı sermaye girmiştir. Bu giriş çeşitli biçimlerde olmuştur:

-Bazı yabancı şirketler ve firmalar Türkiye'de faaliyet göstermek amacıyla ülkemizde şube açmışlardır.

-Bazı hallerde de yabancı sermaye Türk kanunları uyarınca kurulan Türk Anonim, Limitet yada Kolektif şirketleri aracılığıyla Türkiye'de faaliyet göstermiştir<sup>63</sup>.

Gerçekten 1923-1926 yılları arasında, Türkiye'de yoğun bir Anonim Şirketleşme hareketi görülmektedir. Bu hareket 1926 yılına gelindiğinde en yüksek seviyeye ulaşmıştır<sup>64</sup>.

#### **b-Ekonomik ve Sınai Tedbirler, Hedefler:**

Sermaye konusu bu yolla çözülmeye çalışılırken, Cumhuriyetin ilanımla birlikte Türk Devleti'nin ekonomik gelişmeye imkan nispetinde hız vererek; yabancı şirketler elindeki imtiyazları satın alarak millileştirme, endüstrileşmeye giderken, ulaşım için memleket yollarını bir plana göre yapma, Devletçilik ilkesine göre yurdun doğal kaynaklarını tespit ederek, nerelerde hangi endüstri tesislerinin kurulabileceğini ekonomik koşullara göre planlamayı, gerçekleştirmeye çalışmıştır<sup>65</sup>.

Atatürk'ün emriyle fabrika ve iş kurmak isteyen Türklere sermaye sağlamak üzere, özel mülkiyette ama kamu denetiminde olan İş, Bankası 1924 Ağustosunda kuruldu<sup>66</sup>. Yine 1924 yılında çıkarılan bir kanunla ihracata yönelik sanayilerin kullandıkları ithal hammaddeleri gümrük vergisinden bağışık tutulması sağlanmış ve 1925 yılında Aşar vergisi kaldırılmıştır<sup>67</sup>ki, ekonomik yetersizlik döneminde böyle bir gelirden vazgeçilmesinin sebebi, şüphesiz geri kalmış tarım sektörünü rahatlatmak olsa gerektir. Zira, Cumhuriyet Hükümeti sanayi sektörüne önem veren bir kalkınma stratejisini benimsemesine rağmen, tarım sektörünü de ihmal etmemiş ve bu sektörü de desteklemeye devam etmiştir. Çünkü sanayinin gelişmesi için gerekli sermaye, döviz ve iş gücünü

<sup>63</sup> Gündüz Ökçün, 1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:324, Ankara 1971, s.153.

<sup>64</sup> Ökçün, Yabancı Sermaye, s.160-161.

<sup>65</sup> İnan, *a.g.e.*, s.14.

<sup>66</sup> Stanford, J. Shaw- Ezel Kural Shaw, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Çev. Mehmet Harmancı, e Yayınları, İstanbul 1983, s.462.

sağlayacak tek sektör, tarım idi. Sanayi ancak, tarım sektöründe yaşayan ve o zamanlar nüfusun %81'ni oluşturan çiftçilerin satın alma güçlerinin yükseltilmesiyle gelişebilirdi.

Hükümetin temel hedefi sanayileşmeyi gerçekleştirmek olmasına rağmen, tarım sektörünü desteklemeden bu temel hedefe ulaşmak mümkün değildi<sup>68</sup>.

19 Nisan 1925 çıkarılan bir yasayla da, hükümet devlet sanayini geliştirecek sermaye sağlamak üzere, “Türk Sanayi ve Maden Bankası” kuruldu.

Abdülhamid döneminde kurulan “Ticaret ve Sanayi Odaları” na da yeni bir hukukî statü verilerek, sanayi de gelişme yoluna gidildi<sup>69</sup>. Bu tarihe kadar meşrutiyet döneminde çıkarılmış bulunan “Teşvik-i Sanayi Kanunu” nun uygulanmasına devam edilmiş fakat artık günün koşullarına uymadığı görülerek daha önce ifade ettiğimiz şekliyle, daha gelişmiş ve uygun bir şekli 15 Haziran 1927’de “Sanayii Teşvik Kanunu” adıyla vaz edilmiştir<sup>70</sup>.

Fakat Cumhuriyet Dönemi’nde gerçekleştirilen Sosyo-ekonomik gelişme, Osmanlı Devleti’nden devir alınan yapı üzerine oturtulmuş ve onun izlerini taşıyor<sup>71</sup> olduğundan, Cumhuriyetin ilk yıllarında da milli sanayinin geliştirilmesini engelleyen faktörlerin etkileyici bir şekilde devam ettiğini görürüz. Zira, Cumhuriyetin ilk yıllarında “Duyun-u Umumiye” denilen dış borçlar sorunu bir çözüme bağlanamamış olduğu gibi, eski gümrük rejimi Lozan Antlaşması’na göre 5 yıl yani 1929 yılına kadar devam ediyor ve sınai ithalata koruyucu gümrükler konulamıyordu<sup>72</sup>. Bu ekonomik etkenlere yabancı kapitalistler ve azınlıklar tarafından uzun sömürü yıllarından sonra Türk girişimcilerin, deneyimsiz, kararsız, ürkek ve sermayesiz<sup>73</sup>likleri eklenince hedeflenen gelişme de aksaklıklar meydana gelmekte idi.

Ancak 1929 yılına gelindiğinde “spesifik tarifeler” uygulayarak etkili bir gümrük korumacılığı başlatılabildi<sup>74</sup>.

---

<sup>67</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.39.

<sup>68</sup> Karluk, *a.g.e.*, s.61.

<sup>69</sup> Shaw, *gös. yer.*

<sup>70</sup> 50 Yılda Türk Sanayi, s.5.

<sup>71</sup> Şahin, *a.g.e.*, s.7.

<sup>72</sup> Yaşa, *a.g.e.*, s.180.

<sup>73</sup> Shaw, *a.g.e.*, s.462.

<sup>74</sup> Karluk, *a.g.e.*, s.59.

1930'ların başlarına kadar sanayileşme gayretleri büyük ölçüde özel sektöre bırakılmıştı<sup>75</sup>. Zira, 1923'ten itibaren ekonomik kalkınma stratejisinin tespitinde başlıca iki tez tartışma konusu olmuş; İnönü'nün liderliğini yaptığı ve bürokratlar tarafından savunulan Devletçilik yolu ile sanayileşme görüşünden daha ziyade, tüccar ve sanayicilerin desteklediği, önceleri Fethi Okyar ve Serbest Fırka'nın daha sonra Celal Bayar'ın öncülüğünü yaptığı Liberal İktisat Politikası ki, 1923'te kalkınma stratejisini tespit etmek üzere İzmir'de toplanan Türkiye İktisat Kongresi'nde liberal görüş ağır basmıştı<sup>76</sup>.

Devletin sanayileşmeye katkıda bulunması da çok zordu. Çünkü, baştan başa harap olmuş bir ülkeyi yeniden imar etmenin yanında devletin sanayileşmeye ayıracak bütçe gücü de bulunmamaktaydı. Devletin bu güçsüzlüğünün yanı sıra, sermaye piyasasının oluşmamış bulunması sebebiyle, özel sektörün de bu dönem de sanayileşmeye yeterince katkıda bulunmadığı görülmektedir<sup>77</sup>.

Görüldüğü üzere her dönemde sermaye Türk ekonomi ve sanayisinin sorunu olagelmıştır. Gerçekten de sınai inkişafımız her şeyden evvel ticari inkişafımıza, milli ticaret sermayelerimizin tekamülüne bağlıdır<sup>78</sup>.

1930 yılında yapılan Sanayi Kongresi'nde sunulan muhtelif raporlarda araştırmacılar, sanayimizin inkişafı için stratejiler belirlerken milli sermayemizi artırmamızın iki yolda olabileceğini belirtmişlerdir :

Biri faiz farkından istifade ederek Batı sermayesini memlekete çekmek, diğeri tasarruf ederek, milli tasarruf sermayesi vücuda getirmek olarak tespit etmişlerdir.

Batı sermayesini de, biri resmi kanaldan devlet vasıtasıyla, diğeri hususi kanaldan şirketler vasıtasıyla olmak üzere iki kanaldan memlekete sokabiliriz ki Anonim Şirketler, kuvvetle himaye edilmeli ve çoğalması sağlanmalıdır<sup>79</sup>.

Bundan sonraki yıllarda hayati önemdeki sınai tesislerin kurulabilmesi için devletin bizzat teşebbüse geçmesi gerektiği hissedilmeye başlanmış ve devlet beş yıllık

<sup>75</sup> Gülerman, *a.g.m.*, s.9.

<sup>76</sup> Yaşa, *gö.s. yer.*

<sup>77</sup> Gülerman, *gö.s. yer.*

<sup>78</sup> 1930 Sanayi Kongresi Raporlar Zabıtlar, Neşreden Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Umum Merkezi, Ankara 1930, s.480.

<sup>79</sup> 1930 Sanayi Kongresi, s.706-708.

sanayi planları yaparak uygulamaya koymuştur. Planlarda yer almayan askeri fabrikaların modernizasyon ve genişletilmesine de devam edilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'na gelinildiğinde Türkiye her ne kadar savaşa girmemiş ise de coğrafi ve jeopolitik durumu, tarafsızlığından ekonomik yararlar elde etmesine imkan vermemiştir. Bilakis karşılaşılan güç koşullara mukavemet edebilmemiz ancak, 1939 yılına kadar kurulan milli sanayiinin sayesinde olmuştur<sup>80</sup>.

Umumi manzarasını çizmeye çalıştığımız XIX. yüzyıldaki Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyetin ilk yıllarına değin, Türk ekonomi ve sanayisinin geldiği çizgi ; siyasi bağımsızlık savaşından ekonomik bağımsızlık savaşına giden yolda, büyük Atatürk'ün uyguladığı ekonomik politikası sayesinde dir. Bu da O'nun eşsiz yeteneğini ve yaşadığı dönemin çok ilerisini görebilen bir devlet adamı olduğunu göstermektedir<sup>81</sup>.

Tüm imkansızlıklara rağmen Mustafa Kemal, milli iradeden aldığı güçle milletimizin inkişafını sağlamak üzere her alanda olduğu gibi, ekonomi ve sanayimizde de önemli yapılanmaları sağlamıştır.

Bu sınaî yapılanma da, konumuz olan; “Milli Hava-Harp Sanayii'nin Tesisinde Kayser i Tayyare Fabrikası” da, kendi alanında önemli bir atılımdır. Zira Milli Hava-Harp Sanayii'nin teşekkülünde I. Aşamayı teşkil eder.

İleride görüleceği üzere, bu önemli ve büyük projeyi gerçekleştirme yolunda; devir alınan ekonomik ve sınaî varlığın sağladığı imkanlar nispetine oranla, nasıl cesaretle ve fedakarca yola çıkarıldığını, izah etmek üzere ekonomi ve sanayimizin umumi manzarasını ilk etapta incelemenin uygunluğu kanaatiyle hareket ettik.

---

<sup>80</sup> 50 Yılda Türk Sanayi, s.7.

<sup>81</sup> Akın İlkin, *a.g.m.*, s.88.

## B-Dünyada, Osmanlı Devleti'nde Ve Milli Mücadele Yıllarında Havacılık Ve Uçak Sanayi

### 1-Uçağın Kullanılmaya Başlaması ve Ülkemizde Havacılıkla İlgili İlk Teşebbüs:

Bugün ki modern havacılık, 1903 yılında Amerikalı Wright kardeşlerin ilk motorlu uçak ile sembolik anlamda da olsa havalanmalarıyla başlamıştır. Bu tarihten sonra, bu başarı, Avrupa'da da uçak üzerinde yapılmakta olan çalışmaları hızlandırmıştır. Birkaç yıl gibi kısa bir zaman içerisinde uçaklar hızla geliştirilerek, bir çok Avrupa ülkesinde önceleri keşif aracı olarak, sonrada askeri ve sivil alanlarda yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Dünyadaki havacılık alanındaki bu gelişmeye uzak kalmak istemeyen Türk Ordusu, bu yeni buluşu bünyesine kazandırmak üzere harekete geçmiş, bu amaçla 1910 yılında ön çalışmalara girişilmiş, Avrupa'ya incelemeler yapmak ve Pilotaj eğitimi için subaylar gönderilmiştir<sup>82</sup>. 1911 yılında Süvari Yüzbaşısı Fesa Bey ile İstihkam Teğmeni Yusuf Kenan Bey'ler pilotluk öğrenimi için ilk kez Fransa'ya gönderildiler<sup>83</sup>.

1 Haziran 1911 tarihinde balon ve uçak satın alma, pilot yetiştirme ve hava tesislerini yaptırma işleriyle uğraşmak üzere, "Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevkiiler Genel Müfettişliği" nin 2. Şubesine bağlı bir "Hava Komisyonu" kuruldu<sup>84</sup> ve 2. Şube görevlilerinden Yarbey Süreyya Bey, havacılık işleriyle meşgul olmakla görevlendirildi<sup>85</sup>.

Ülkemizde havacılık sanayi ile ilgili ilk teşebbüs olarak değerlendirilebilecek girişim, Osmanlı Ordusu'nda Havacılık Şubesi'nin kuruluşunu takiben Yeşilköy'de 700x15000 m.lik bir alanda kısa bir sürede tesis edilen bakım-onarım hangarlarının faaliyete geçirilmesidir. Yeşilköy'de bir uçuş alanı yapıldı. 1912 yılında pilot brövelerini

<sup>82</sup> Oktay Zaif, *Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşındaki Etkisi*,

Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s.198.

<sup>83</sup> İsmail Kayabalı-Cemender Aslanoğlu, *Türk Kültürü*, S.116, Haziran 1972, s.491.

<sup>84</sup> Zeki Üçok, *Atatürk ve Havacılık*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Aralık 1981, s.31.

<sup>85</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, *gö.s. yer.*

olarak yurda dönen ve ilk askeri pilotlarımız olan Fesa ve Kenan Bey'ler 1912 yılında ilk uçağın Türk Ordusu'na katılımıyla, uçuşlara başladılar.

Devrin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın gayretli çalışmalarıyla, 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy'de Hava Okulu açıldı. Bu yıl sonunda getirilen uçakların sayısı 17'yi buldu<sup>86</sup>. Bütün bu girişimler milletimiz tarafından büyük bir heyecan ve istekle karşılanmış "Uçak Yardımı" adı altında açılan kampanyaya milletçe büyük bir yarış içinde girilmiştir<sup>87</sup>.

## 2-Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Havacılığımız:

Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanlar uçaklardan faydalanarak ilk hava gözlemlerini ve ilk beyannamelerini atmışlar, topçu ateşini uçakların yardımıyla düzenlemişlerdir. Fakat İstanbul'dan uçak getirilemediği ve bu konuda yeterli imkana sahip olunamadığı için hiçbir karşılık verilememiştir.

Balkan Savaşı başladığında ise, Türk Ordusu'nun elinde çeşitli markalardan 12 tane keşif ve eğitim uçağı bulunuyordu. Harp süresince 7 uçak daha getirilmiştir. Fransa'da yetişmiş 8 pilot ve 4 aday pilota ek olarak Fransa'dan 3, Almanya'dan 4 pilot ve 5 makinist de sonradan bu kadroya katılmıştır.

Buna karşılık Yunanlıların elinde 6 kara ve 2 deniz uçağı, Bulgarların 10, Sırpın 6 uçağı vardı.

Balkan Savaşı'nın I. Bölümünde hava faaliyeti keşif uçuşlarından ibaret kalmış, bu arada çekilirken düşman eline geçmemesi için 4 uçağımız yakılmıştır. Savaşın II. ve III. Bölümlerinde de uçuşlar, umumiyetle keşif uçuşları halinde olmuştur. Savaşın sonucunda elimizde 8 uçak bulunuyordu. III. Bölümün başlangıcındaysa savaşa hazır yalnız 3 uçak kalmıştı<sup>88</sup>.

Balkan Savaşı'ndan hemen sonra, hava kuvvetlerinin geliştirmesi için ise o yıllarda havacılığın en ileri ülke olduğu kabul edilen, Fransa'dan bir heyet getirilmişti. Bu

<sup>86</sup> Fahrettin Göker, *Türkiye'de Havacılık Sanayi*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.326, Şubat 1997, s.7.; Kayabalı-Arslanoğlu, s.473-491.; Nadir Bıyıklıoğlu, *Türk Havacılık Sanayi*, Milli Savunma Bakanlığı Yayını, Ankara 1991, s.9.

<sup>87</sup> Zaif, *a.g.m.*, s.198.

<sup>88</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.492.

heyet kısa süre içinde teşkilatın düzenlenmesinde başarılı hizmetlerde bulunduktan sonra Türkiye'den ayrılmış, bunun üzerine Almanlar ile her sahada yakın işbirliğine girmiş olan Türk Hükümeti Almanya'dan bir heyeti hava kuvvetlerimizin geliştirilmesi için getirmişti. Böylece Türk Havacılığı, Alman Havacılığıyla savaşın sonuna kadar sürecek olan bir işbirliği içine giriyordu.

Balkan Savaşı'ndan yeni çıkan memleketin perişan hali ve orduyu destekleyecek olan hava kuvvetlerine düşecek olan yükün büyüklüğü, devrin komutanlarını derin düşündürmekte idi. Birinci Dünya Savaşı'nın başında toplam pilot sayısı 12'ye inmişti<sup>89</sup>.

Görüldüğü üzere henüz; kurulan bir iki hangarda yapılan ufak tefek onarım işlerinden başka uçak sanayi anlamında önemli bir girişimde bulunulduğu söylenemez Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu malzeme sıkıntısı, teknik imkansızlıklar ve teknik elaman yetiştirilmesi sorunu bu anlamda ki çalışmaların varlığını etkiliyordu. gerçi bu cılız türden girişimlerde olmuyor değildi.

### **3-Türkiye'de Uçak Yapımında İlk Teşebbüs ve Birinci Dünya Savaşı'nda Hava Gücümüz, Havacılığımız:**

1914 yılı Temmuz ayında İstanbul da çıkan Türkçe gazetelerde ve yabancı dildeki La Turquie Gazetesi'nde şöyle bir havadis okunuyordu:

Hayri Bey adındaki bir tayyare heveslisi ile, Rıza adındaki bir otomobil teknisyenin Tophane Askeri Fabrikası'na müracaatla bir tayyare yapma arzusunu gösterdikleri ve işe başladıkları öğrenilmiştir. Türkiye'de uçak yapımının ilk teşebbüsü sayılan bu cılız girişimin neticesi hakkında, fazlaca bir bilgiye sahip olmamakla beraber bu uçakla uçuş yapılmadığı söylenebilir<sup>90</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti Almanya'nın müttefiki olarak harbe katılınca, askeri ve sınai konularda bu devletle işbirliği yapılmıştır. 1915 yılında Osmanlı Ordusu'ndaki havacılık faaliyetlerinin yeniden teşkilatlandırılması çalışmalarına başlanmıştır.

<sup>89</sup> Zaif, *a.g.m.*, s.199.

<sup>90</sup> M.Yavuz Kansu, *Türk Hava Sanayinin Tarihçesi*, Tekbir I. Sanayi ve Ekonomi Kongresi Tebliğleri (23-25 Haziran 1978), Elif Matbaacılık, Ankara 1978, s.13.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda teşkil eden 17 adet tayyare bölüğü; uçak ve balonlarla; Çanakkale, Kafkas, Filistin ve Irak cephelerinde harbe katılmış, uçaklardan 5-10kglık bombalar, çivi ile doldurulmuş basit şarapneller atılarak ve makinalı tüfek kullanılarak aktif bir şekilde istifade edilmiştir. Keşif ve gözetleme görevlerinde de hem uçaklar hem balonlar kullanılmıştır.

Türkiye savaşa girdikten sonra, Almanya'dan alınan deniz uçaklarının karadan naklindeki güçlükler sebebiyle, bu uçaklar ; botlarına tekerlekler monte edilip, içlerine yedek parça ve yakıt konulmak suretiyle İstanbul'a uçarak getirilmişlerdir. Böylece amfibik uçağın ortaya çıkışı da Türklere ait olmuştur<sup>91</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'na katıldığımızda, hava gücümüz 5 adet kara 2 adet deniz uçağı ile 10 pilottan ibaret bulunuyordu. Halkın hava gücümüzü artırmak amacıyla açtığı kampanya sonucu toplanan paralarla Fransa'ya ısmarlanan uçaklara Fransa el koymuştu<sup>92</sup>. Uçak sayısı 1915 yılında 40'a daha sonraki yıllarda 100'e çıkmıştır. Bütün savaş süresince Türk Ordusu'nda 450 uçak kullanılmıştır.

Başlangıçta 10 pilotla savaşa katılmış, savaş sonucunda bu sayı 100'e yükselmiştir. Bunlara 150 Alman pilot ve 1500 Alman teknisyen de eklenmiştir. Savaş boyunca 3 sabit balon birliği Karadeniz Boğazı'nda görev almıştır<sup>93</sup>. Genelde uçaklar Alman yapısı olup, Albatros, Rumpler, Fekleer, Gotha, Pfalz, Parasol, Halberstad, LVB., Hanse Brandenburg ve Sablanting tiplerinden, yani oldukça değişik tiplerden oluşmaktadır. Uçak bölükleri kurulurken, aynı tipten uçakların bir arada bulundurulmalarına çalışılmıştır<sup>94</sup>.

#### **4-Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti Dışındaki Tarafların Hava Gücü:**

Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye dışındaki tarafların hava güçlerine bakacak olursak:

<sup>91</sup> Bıyıklıoğlu, *a.g.e.*, s.9.

<sup>92</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s.46.

<sup>93</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.494-495.

<sup>94</sup> Müderrisoğlu, *a.g.e.*, s.47.

“Fransa: 416 uçak ve 220 asker pilotla savaşa girmiştir. Savaş süresince 51.040 uçak, 92.594 motor yapmışlar, 16.000 uçucu yetiştirilmiştir. Ayrıca 40 dirijabl (Zeplin, Hava gemisi) ve 100 sabit, deniz keşif balonu vardı.

Almanya: 258 uçakla savaşa başlamış, savaş boyunca 45.537 uçak ve 42.100 motor, ayrıca 111 dirijabl yapmıştır.

İngiltere: Savaşa 84 uçakla katılmış, bütün savaş süresince 22.647 uçak ve 150 dirijabl yapılmış, 27.333 uçucu yetiştirilmiştir.

Rusya: 190 uçak ve 145 uçucuyla savaşa katılmıştır.

İtalya: 84 uçakla savaşa girmiş, savaş boyunca 5.100 uçucu, 500 gözlemci ve 1.000 makinalı tüfekçi yetiştirilmiştir; savaş sonunda elinde 1.758 uçak bulunuyordu.

Avusturya: Savaşa 36 pilot ve 70 uçakla katılmış, savaş süresince 5.431 uçak yapmıştır.

Belçika: Savaşa 30 uçak ve 60 uçucuyla katılmış, savaş sonunda 127 uçak sahibi olmuştur.

Amerika: 740 uçak 800 pilot ve 500 gözlemci ile savaşa katılmış, savaş boyunca 4.846 uçak yapmış, 4.881 Fransız ve 258 İngiliz uçağı kullanmıştır<sup>95</sup>.

Savaş taraflarının harp yıllarında hemen hepsinin yoğun bir hava gücü üretimi ve teknik personel yetiştirilmesi konusunda gelişme gösterdiği görülmektedir. Zira onlar, hava sanayi konusunda önemli yapılanmalara sahiptir. Oysa bu yapılanmadan mahrum Türk Hava Kuvvetleri savaş boyunca; 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği raporundaki bilgilere göre, kayıtlara giren uçakların %85’ni, uçuş okulundan mezun olan pilotlarında yaklaşık %75’ni kaybetmiştir<sup>96</sup> ve Almanların yardımıyla uçakların konuşlandığı küçük onarım işlerinden başka bir şey yapamamıştır. Uçak üretimi de asla mümkün olmamıştır<sup>97</sup>.

Birinci Dünya Savaşı’nın en buhranlı zamanlarında o zamanki müttefikimiz Almanlardan mevcut savaş ve keşif uçaklarını sağlamakla birlikte bunların bakımını yapacak Türk teknisyen sayısının son derece az olması, gerek subay gerekse astsubay

<sup>95</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.492.

<sup>96</sup> Zaif, a.g.m., s.199.

teknisyenlerimizin daha ziyade bahriyemizin çarkçı ve teknik elemanlarından sağlanması sebebiyle, bu işleri de Alman teknisyenlerin yardımıyla gerçekleştiriyorduk<sup>98</sup>.

Halbuki dünyada ilk uçak mühendislerinden birinin; Ord. Prof. Ali YAR adlı bir Türk mühendisi olduğunu ve 1913'te uçak mühendisi unvanını aldığını, ki bu şahsın Mirage uçaklarını imal eden firmanın kurucusu Marcel DASSAULT ile birlikte aynı yılda uçak mühendisi olmalarına rağmen<sup>99</sup>, Fransız uçak sanayinin gerek Birinci Dünya Savaşı ve gerekse günümüzdeki durumu göz önünde bulundurulduğunda; bu yetişmiş üstün teknik personelin devamının neden gelmediği? ve bunlara dayanan Milli Hava Harp Sanayimizin niçin tesis edilemediği? gibi ister istemez insanın içini burkan sorulara; Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali sıkıntılar ve teknik yetersizlikler cevap olabilir mi?

Konumuz olan Kayseri Tayyare Fabrikası'nın kuruluş çalışmaları sırasında bu imkansızlıklar, Cumhuriyet Hükümeti'nce devralınmadı mı? O zaman aynı imkanlar, yine Türk Milletinin inkişafına giden yola çöreklenmemiş mi idi? Şüphesiz Kayseri Tayyare Fabrikası'nı kuranlarda bulunan atılcı ruh, cesaretli teşebbüs ve ileriye vakıf bir anlayışın, Osmanlı Devleti'nin bu alandaki belki de en büyük eksikliğini oluşturmaktaydı.

1916 yılında Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin başında bulunan Alman Binbaşı, Serno Bey yapılanmadaki bu teknik eleman yetersizliğinin yol açtığı olumsuzluğu çok iyi anlamıştı. Yılbaşında Almanya'ya giden Serno, Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin teknik gücünün artırılması amacıyla bazı temaslarda bulunmuştur. Böylece Türkiye'de bir tayyare ve motor fabrikasının tesisi planlanmıştır.

Yüzbaşı Bortsek ile Benz Fabrikası'nın bir mümessili İstanbul'a gelerek, ilgili makamlarla temasa geçmişlerdir. Ayrıca Stinn Firması da bu konuda tetkikler yapmış ise de, maalesef Osmanlı Devleti'nin içerisinde bulunduğu malzeme sıkıntısı ve teknik imkansızlıklar bu güzel teşebbüsün gerçekleşmesine imkan vermemiştir<sup>100</sup>.

---

<sup>97</sup> Göker, *a.g.m.*, s.7.

<sup>98</sup> Kansu, *a.g.m.*, s.13.

<sup>99</sup> Göker, *gös. yer.*

<sup>100</sup> Kansu, *gös. yer.*

## 5-Savaş Sonrası Durum:

Birinci Dünya Savaşı'ndaki yenilgimizi müteakip, 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile düşman işgalinin yarattığı karışıklık ve şaşkınlık günlerinde, birliklerimiz dağılmış ve hemen her şey sahipsiz kalmıştı. Havacılığın başında da ileriye görerek uçakları ve teçhizatı derleyip toparlayacak bir kimse mevcut değildi<sup>101</sup>.

İstanbul'da bulunan uçaklarımız İngilizler tarafından tahrip edildi<sup>102</sup>; İngiliz ve Fransız hava birlikleri, Yeşilköy'deki hava meydanını ve tesisleri işgal ettiler. Yeşilköy'den çıkarılan Türk Havacıları imkan nispetinde uçak ve malzemeleri karşı sahildeki Maltepe'ye naklettiler, Milli Mücadeleye katılmak isteyen bu vatan sever pilotlar; Maltepe meydanından uçaklarla kaçmaya teşebbüs ettiler, fakat aceleci kararlarla iyi planlanmamış bu kaçış pek başarılı olmamış<sup>103</sup> ancak 45 uçaktan sadece biri Anadolu'ya kaçırılabilmişti<sup>104</sup>.

Damat Ferit Paşa'nın bu olayları İstanbul'da bulunan işgalci İngilizlere haber vermesi üzerine Maltepe Meydanı'ndaki bütün uçaklarımız, hangar ve tesislerimiz, İngiliz işgal kuvvetlerince tahrip edildi<sup>105</sup>. İzmir'deki uçaklarımız ise esasen çok yıpranmıştı; İzmir'in 15 Mayıs 1919'da işgaliyle Seydiköy Uçak İstasyonu'nda uçabilecek durumda bulunan 8 uçak da, Yunanlıların eline geçti.

Ateşkesten sonra Irak kesiminden gelen uçaklar Elazığ'da toplanmıştı. Erzincan Uçak İstasyonu'nda bulunan çeşitli tipteki 8 uçak ise, uçacak durumda değildi. Filistin ve Suriye'den çekilen hava kuvvetlerimiz Konya'da toplanmıştı. Fakat Konya Uçak İstasyonu'nda bulunan 4 keşif ve 13 av uçağının çoğu da kullanılacak durumda değildi<sup>106</sup>. Kazım Karabekir Paşa emrindeki uçaklarda ancak Doğu Cephesi Harekatına katılacak sayıda ve yetersiz idi<sup>107</sup>.

<sup>101</sup> Zaif, *a.g.m.*, s.199.

<sup>102</sup> Kansu, *a.g.m.*, s.13.

<sup>103</sup> Zaif, *göş. yer.*

<sup>104</sup> Mustafa Keskin, Milli Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (Ayrı Basım), S.2, Kayseri 1988, s.216.

<sup>105</sup> Zaif, *a.g.m.*, s.199.

<sup>106</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.500.

<sup>107</sup> Kansu, *a.g.m.*, s.13.

## 6-Milli Mücadele Yıllarında Havacılığımız:

Anadolu içlerindeki mezkur meydanlarda toplanan uçaklar, Milli Mücadelede kullanılmak üzere, onarılarak faal hale getirilmeye çalışılırken bir çok problemlerle karşılaşılıyordu<sup>108</sup>. Milli Mücadelede kullanılmak üzere uçak bakım-onarım işlerinin yapıldığı yerlerden biride Konya idi. Konya'da çekilen en büyük sıkıntı tayyare, motor ve gövde yedek parçalarının elde bulunmayışı ve bilhassa emayit adı verilen uçak astar boyalarının olmayışıdır. Bu problemin halli için eldeki yetersiz örnekler kimyacı ve eczacılara yollandı. Fakat selulojik maddelerin olmayışı emayit üretimini engelledi. Lakin akla hayale gelmeyecek bir yöntemle emayit ihtiyacına bir çözüm bulundu.

O zamanki Garp Cephesi Kurmay Başkan Vekili ve daha sonra Hava Kuvvetlerimizin ilk müfettişi rahmetli Binbaşı Muzaffer ERGÜDER Beyin hatıralarından konu ile ilgili olan bölüm çok ilgi çekicidir:

“Garp cephesinin ilk tayyare birliğini vücuda getirmeğe çalışan 15-20 tayyareci ve makinistin Konya'dan getirdikleri birkaç tayyareyi tamamlamalarını seyrediyordum. Bir gün bu tayyarenin kanat bezine bir mayi sürüldüğünü görerek bunun ne olduğunu sordum”.

“- Efendim işe yarayacağını umduğumuz tayyarelerin kanat ve gövde bezleri hava tesirinden dolayı gevşemiş, vasfını kaybetmiştir. Elde bu gerginliği sağlayacak emayit yok. Patates ve paça suyu ile yumurta akını karıştırıp bir mayi hazırladık. Gerdirmeyi temin için bunu kullanıyoruz.” Cevabını verdiler.

“İşte bu nevi uydurma ve belki de dünyada başka hiçbir yerde tatbikatı görülmemiş bu çeşit emayitli uçaklarla havacılarımızdan harp görevi istenmekteydi” demektedir<sup>109</sup>.

Gerçekten de olağan üstü şartlarda malzeme yokluğunda, uçakların gövde ve kanatlarını sızdırmaz ve kaygan hale getiren emayit yerine bu nevi hayret verici yöntemlerle uçaklarda kaygan bir kaplama malzemesi kullanmak suretiyle uçaklar uçurulabilmiştir<sup>110</sup>. İstiklal mücadelesinde; Türk'ün ruhunu ve iradesini, bileyen

<sup>108</sup> Zaif, *a.g.m.*, s.200.

<sup>109</sup> Kansu, *a.g.m.*, s.13-14.

<sup>110</sup> Bıyıklıoğlu, *a.g.e.*, s.10.

keskinleştiren bu imkansızlıklar, Türk havacılarını yıldırılmamış bilakis yokluğa rağmen varolabilme gayretlerini güçlendirmiştir.

20.06.1920'de Kuva-i Havaiye Müfettişliği resmen kaldırılmış ve uçak istasyonları aynı yıl teknik yönden, harbiye dairesinde yeni kurulan, Kuva-i Havaiye Şubesi'ne bağlanmıştır.

Garp cephesi Kumandanlığı'nın kurulmasıyla Eskişehir'deki XX. Kolordu emrindeki Eskişehir ve Konya uçak istasyonları – 3 av +3 keşif uçağı verilmek suretiyle Eskişehir'de I. Uçak Bölüğü, 2 av +1 keşif uçağı verilmek suretiyle Uşak'ta II. Uçak Bölüğü – şeklini almıştır.

I. Uçak Bölüğü, Garp Cephesi Kumandanlığı'na, II. Uçak Bölüğü, XII. Kolordu Kumandanlığı'na bağlanmış, Konya istasyonu da teknik yönlerin düzenlenmesiyle görevlendirilmiştir.

Yukarıda zikrettiğimiz şekliyle Konya'da olağan üstü şartlarda uçurulmaya çalışıldığı ve bakım-onarımların yapıldığı uçaklar Eskişehir'e yollanıyorken, 1920'de Konya istasyonunun Eskişehir'e taşınmasıyla bu nevi faaliyetler böylece Eskişehir'de yürütülmeye çalışılmıştır.

Erzurum uçak istasyonu ise 25.5.1920 tarihinden sonra 15. Uçak bölüğü adını almıştır. Bu bölük Elazığ'da depo edilmiş olan hurda uçaklardan 2 avcı uçağını bir kiremit fabrikasında onararak hizmete sokmuştur. 15. Bölük 28.9.1920'de başlayan doğu Cephesi Ermeni Harekatına katılmıştır.

I. Uçak Bölüğü Eskişehir'de, II. Uçak Bölüğü Uşak'ta, olmak üzere görevlendirilmiştir<sup>111</sup>.

Görüleceği üzere Birinci Dünya Savaşı devamınca uçak endüstrimizin bulunmayışı ne büyük sıkıntılara sebep olduğu aşikardır. Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin elinde bulunan uçaklardan çok azı Milli Mücadelede kullanılabilmektedir. Zira bir kısmı işgal güçlerinin eline geçmiş ve tahrip edilmiş bir kısmı da tüm çabalara rağmen, uçabilirlik vasfı kazandırılmamıştır. Büyük Taarruzdan on gün önceki bir tespite göre

---

<sup>111</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.501.

Türk Hava Kuvvetleri'nin sahip olduğu uçak sayısı Kayabalı ve Arslanoğlu tarafından 37 olarak bildirilmektedir<sup>112</sup>.

Lakin, Milli Mücadelede kullanılan uçak sayısını daha fazla olduğu bilinmektedir. Her türlü maddi yoksulluklara rağmen, ordumuzun çağdaş araç ve gereçlerle donatma azim ve gayretinde olan Atatürk ve arkadaşları uçak ve uçak malzemesi alımına büyük önem vermişler ve bu işi doğrudan doğruya “Müdafaa-i Milliye Vekili” ile “Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi”nin takibine bırakmışlardır.

Uçak ve Uçak malzemesi alımıyla önceleri “Muharip” adını taşıyan “Felah Grubu” ilgilenmektedir ve alımlar gayri resmi olarak yapılmaktadır. Felah Grubu, içine hiçbir sızma olmayan ve doğrudan doğruya Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği'ne bağlı olan ve Milli Mücadele yıllarında görev yapan gizli grupların önde gelenidir.

İtilaf Devletleri ile savaş halinde bulunmamız dolayısıyla bu kabil işler tabiatıyla gayri resmi kanallardan yapılmaktadır<sup>113</sup>.

Zamanın modern araçlarının temininde hiçbir fedakarlık dan kaçınmayan Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, çalışmaları sonucu; uçaklar için gerekli malzeme, İtalyan ve Fransız gemilerinden yararlanarak İnebolu yolu ile Anadolu'ya sevk edilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nda sadece Almanya'dan uçak ve yardımcı malzeme sağlanırken bu tarihlerde kendileri ile savaş halinde bulunmamıza rağmen, Fransa ve İtalya'dan ayrıca Rusya'dan da uçak ve malzemesi sağlanmıştır.

Fransa'dan önce 19, sonradan da 9 uçak olmak üzere toplam 28 uçak ve bunlara ait yedek malzeme alınmıştır. İtalya'dan da 2 uçak satın alınmıştır. Ayrıca Rusya'da ikramiye karşılığında Türk ordusu hizmetine girmek isteyen altı yada yedi pilot Felah Grubu çalışmaları sonucu Eskişehir'e getirilmişlerdir<sup>114</sup>.

### **7-Hava Gücümüz ve Havacılarımızın Milli Mücadeledeki Rollerini:**

İşte bu imkanlar dahilinde uçaklarımız bomba, av uçuşları ve daha ziyade keşif uçuşlarıyla ordumuzu desteklemişlerdir. Yetersiz sayıdaki mevcut uçaklarla keşifler

<sup>112</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.503.; Keskin, s.217.

<sup>113</sup> Keskin, *gö.s. yer.*

<sup>114</sup> Keskin, *a.g.e.*, s.222.

yapılmakta ve işgal güçlerinin konumları belirlenmekte ve Türk Ordusu kumandanlarınca buna göre stratejiler belirlenmekteydi.

Özellikle Batı Cephesi'nde yoğunlaşan keşif faaliyetleri, sabah ve öğleden sonra uçuşlarıyla pilotlarımızın verdiği raporlar, sayesinde düşmanın durumu adım adım takip edilebilmekteydi.

Milli Mücadele döneminde 10 Eylül 1921 günü saat 11.00'de yapılan keşif uçuşunun Komutanlıkça değerlendirilmesi neticesinde, düşmanın genel bir çekilme kanaatine varılmış ve taarruz emri verilmiştir<sup>115</sup>.

Gerçektende yazılan Türk destanının, havadaki temsilci pilotlarımızın keşif raporları; istiklalimizin kazanılması yolunu açan Türk Ordusu'nun, gözü kulağı olmuş,askeri birliklerimizin sevk ve idaresini yapan kumandanlarımızın yerinde stratejiler tespit etmesinde belirleyici bir önem arz etmiştir.

İnönü Savaşları'nda, Aslıhanlar'da, Dumlupınar'da, Sakarya'da, Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde ve Büyük Taarruz'da havacılarımızın raporları hep mezkur istikamette faydalar sağlamıştır<sup>116</sup>. Mustafa Kemal Paşa, uçaklarımızın topladığı bilgilerin kendisine ulaştırılmasıyla, planladığı şekilde ordumuzu emniyetle sevk ve idare ederek Milletimizi muzaffer kılmayı başarmıştır.

#### **8-Milli Mücadelede Hava Gücümüz ve Yunan Hava Gücü:**

Milli Mücadelede bu üstün gayretleri sergileyen Hava Kuvvetlerimizin personeline bakacak olursak<sup>117</sup>:

Görevi	Sayısı
Pilot, gözlemci ve teknisyen subay	20
Sivil ve Gd. Erbaş pilot	10

<sup>115</sup> Zaif, *a.g.m.*, s.200-203; Muhterem Erenli, *Atatürk ve Havacılık*, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt II, Kasım 1985, Sayı 4'ten ayrı basım, s.226.

<sup>116</sup> *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, S.94, mayıs 1992, s116-117.;bkz. Tamamı.

<sup>117</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.505

Makinist ve teknisyen	10
Toplam	40

Daha önce belirttiğimiz, Birinci Dünya Savaşı taraflarının hava gücü ve personelini hatırlarsak ne derece yetersiz olduğunu görürüz. Keza Hava Kuvvetlerimizin farklı olmayan gücünü uçak tipleri de şunlardır:

UÇAĞIN TÜRÜ	TİPİ	UÇAĞIN ÖZELLİKLERİ			
		Motor Gücü	Hızı	Menzili	Silahlı
Keşif Uçağı	Albatros C III	160 Byg.	145 Km.	4 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	AlbatrosCXV	200 Byg.	175 Km.	4 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	A.E.G.- C IV	160 Byg.	150 Km.	3,5 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	D.F.W.- C V	220 Byg.	155 Km.	4 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	RumplerC VII	260 Byg.	140 Km.	4 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	Fiat	260 Byg.	150 Km.	3 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	Ansaldo	300 Byg.	150 Km.	3 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	Brequet.14A2	300 Byg.	150 Km.	3 Saat	2 Mak. Tüfek
Keşif Uçağı	DeHavilland 9	240 Byg.	95 Km.	3 Saat	2 Mak. Tüfek
Okul Uçağı	Aviatic	100 Byg.	165 Km.	2,5 Saat	2 Mak. Tüfek
Av Uçağı	Albatros D III	160 Byg.	150 Km.	2,5 Saat	2 Mak. Tüfek
Av Uçağı	Halberstadt DII	120 Byg.	200 Km.	2,5 Saat	2 Mak. Tüfek
Av Uçağı	Pfaltz. D 15	160 Byg.	-----	-----	-----
Av Uçağı	Spad. XIII	200 Byg.	200 Km.	2,5 Saat	2 Mak. Tüfek

Milli Mücadelede Yunanlıların kullandıkları uçaklar ise şunlardır:

Uçağın Türü	Tipi	Motor gücü	Hızı	Menzili	Silahlı
Keşif Uçağı	De Havilland 9	240 Beyg.	175 Km.	-----	2 Mak. Tüfek

Keşif Uçağı	Brequet 14A2	300 Beyg.	150 Km.	3 Saat	2 Mak. Tüfek
Av Uçağı	Spad XIII	200 Beyg.	200 Km.	2,5 Saat	2 Mak. Tüfek
Av Uçağı	Sopwith-Camel	130 Beyg.	192 Km.	2,5 Saat	2 Mak. Tüfek

İşte Milli Mücadelenin göklerde yazılan destanı, Birinci Dünya Savaşı'ndan arta kalan modası geçmiş, değeri kalmamış uçak ve malzemelerle, her türlü yokluklar, bilgisizlik ve engelle savaşılarak yiğit havacılarımız tarafından yaşanmış ve yazılmıştır<sup>118</sup>.

### **C-Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Görüşleri, Tespitleri ve Milli Bir Sanayinin Gerekliliği**

#### **1-Dünyanın Hava Gücüne Yaklaşımı ve Atatürk:**

İlk yılların; düşük süratli, menzil ve ateş kudreti yok denecek kadar az olan bez ve tahtadan uçaklarına bakılarak; gerçeğin aksine, geleceğin hava kuvveti, olduğundan değersiz gösterilmiştir. Pek yeni bir silah olmasına karşın teknik açıdan yetersiz olduğu ileri sürülmüştür. Hava kuvvetlerinin gelecekteki rolü ve kullanımına ilişkin bir çok prensiplerin doğuşu bu döneme tesadüf etmesine rağmen zamanın pek çok askeri lideri ve stratejisti, bu prensipleri ya kavrayamamışlar veya onları reddederek bir tarafa atıvermişlerdir<sup>119</sup>.

Havacılığın gelişme dönemi olan bu yıllarda henüz atom parçalanmamış, hidrojen bombası hayal bile edilmemiştir. Ay yada gezegenlere gidişin düşüncesi de yoktur. Ancak uygarlığın akış yönü bilim ve teknolojinin hızlı temposu milletleri geleceklerini göklerde aramaya zorlamaktadır<sup>120</sup>.

Her ülkede belirli sayıda da olsa; ileri görüşlü bazı askerler, basit başlangıcına rağmen, tam bir gelişme meyli gösteren hava kuvvetlerinin neler yapabileceğini görmüşlerdir<sup>121</sup>. Genç Türkiye Cumhuriyeti'nde ise; karşı taraf milli gücünü kısa zamanda etkisiz hale getirecek gücün, hava gücü olacağını, hava harp silah ve vasıtalarının süratle

<sup>118</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.504-505.

<sup>119</sup> Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1981, s.222.

<sup>120</sup> Erenli, *a.g.e.*, s.216.

<sup>121</sup> Atatürk'ün Jeo. ve Stra. Görüş., *göş. yer.*

gelişeceğini ve ayrıca hava ulaştırmasının memleket ekonomisine gelecekte büyük katkısı olacağını çok iyi değerlendiren hiç şüphesiz ki, Atatürk olmuştur<sup>122</sup>.

Abidin Daver'in 1 Ocak 1972 tarihli "Kartal" adlı havacılık dergisinde yayımlanan Atatürk'le ilgili "Tayyarenin Önemi" başlıklı aşağıdaki hatırası bu ileri görüşün en güzel kanıtıdır: "Atatürk'ü ilk defa 1908 yılında henüz Kolağası Mustafa Kemal Bey iken Selanik'te küçük bir gazinoda görmüştüm. Kim olduğunu bilmediğim bu genç, yakışıklı ve cerbezeli Erkan-ı Harp zabiti, tılsımlı bir cazibe ile ruhumu kendisine çekmişti.

O'nunla ikinci defa, 1910 Eylülünde Paris'te lunaparkta karşılaştım. Yanında Fethi Bey de vardı. İki de smokin giymişlerdi. Mustafa Kemal bey Fransız Ordusu'nun Picardie'de yaptığı manevralarda bulunduğu için çocukluğumdan beri mevcut askerlik merakıyla manevralar hakkındaki ihtisaslarını sordum:

"Fransız sahra topçusu mükemmel. Fakat Fransız Piyadesi, kırmızı donlarıyla çok iyi bir hedef teşkil eder. Fransız Ordusu lüzumundan fazla ateşli ve atılgan bir taarruz ruhuyla yetiştirilmiştir".

Tayyarecilik o zaman henüz yeni tutulmuştu. Sadece o da hava müsait olduğu zaman keşif hizmetlerinde kullanılmakta idi. İtiraf edelim ki, tayyarecilik hakkındaki görüşlerinde isabet olduğuna inanmamıştım. Çünkü o yıllarda uçak, henüz yavru bir kuş gibi mütemadiyen boş bir ölüm oyuncağından başka bir şey değildi. Dört yıl sonra Birinci Dünya Harbi başladığı zaman, O'nun bütün görüşleri doğru çıktı"<sup>123</sup>.

Havacılığın geleceğinin, uçağı imal eden ülkelerin askeri liderlerince bile, anlaşılmadığını ve hatta bu gücü savunanların yer yer suçlandığı bir dönemde; "Bizim Dünyamız, bilirsiniz, topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın temel öğeleri bunlar değildir? Bu öğelerden birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu dahi hayatı olanaksız kılar". Diyerek yeni gelişmekte olan bu gücün önemine daha o günlerde en anlamlı ve gerçekçi şekilde temas ediyordu<sup>124</sup>.

Yine Atatürk 1 Kasım 1924 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki açış konuşmasında yurdun havacılık konusuna da yer vererek: ".....Yurt savunmasından söz

<sup>122</sup> Bilal Başar, *İstikbal Göklere Dir*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Aralık 1981, s.5.

<sup>123</sup> Abidin Daver, *Tayyarenin Önemi*, Kartal Dergisi, Ankara 1 Ocak 1972, s.18.

ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan hava kuvvetlerine, yüce Meclisin özellikle ilgi ve dikkatini çekerim” diyordu<sup>125</sup>.

Dünyada artık klasik savaş strateji ve taktik prensiplerinin değerini kaybettiği ve yeni savaş yollarının gündeme geldiği yıllardan çok önce ulu Atatürk bu durumu tespit etmiş 15 Mayıs 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılışında yaptığı konuşmasında;

“İstikbal Göklerde; Çünkü göklerini koruyamayan milletler, yarınılardan asla emin olamazlar”. Diyerek Türk Milletini uyarmıştır. Bu durum karşısında bize düşen ilk önemli görev Hava Kuvvetlerimizi güçlendirmektir; kara ve denizde olduğu gibi havada da güçlü olmak zorundayız. Atatürk bu gerçeği bir buyruk olarak şu sözlerle ifade etmiştir:

“...Her işte olduğu gibi havacılıkta da, en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk genci ! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın...”<sup>126</sup> derken, Atatürk'ten yıllar sonra (1930'larda ) ünlü hava stratejisti Amerikalı General MITCHELL; askeri havacılığın henüz keşfedilmemiş, geniş ufukları olduğunu, yeni silah bünyesinde var olan fakat henüz yararlanılmayan özelliklerini incelemek gerektiğini, havacılığın başlaması ile yeni bir stratejinin doğacağını söylediği zaman<sup>127</sup> bile hayal peşinde koşan can sıkıcı nazariyatçılar olarak isimlendirilmiş ve kendisi gibi düşünenlerle birlikte en kötü biçimde lanetlenmiştir.

General MITCHELL, bu fikirleri nedeniyle askeri mahkemeler de yargılanırken, yine aynı yıllarda hava gücünün önemini ve geleceğini işaret ederek, kara ve deniz kuvvetleri gibi müstakil bir kuvvet olmasını savunan İtalyan hava stratejisti General DOUHET'e karşı takınılan tavırda diğerinden pek farklı değildi.

Atatürk'ün hava gücünden bir kuvvet olarak söz ettiği ve geleceğin göklerde olduğunu söylediği yıllarda; Dünyada bu tarzdan fikirler muteber olmayıp bilakis horlanıyordu. Bu durum Atatürk'ün yeni silahın gerçek içeriğini anlayış ve milli güvenlikle olan ilişkilerini kavrayış suretini yansıtan tarihi bir belgedir<sup>128</sup>.

---

<sup>124</sup> A. Rıza Balta, *İstikbal Göklerde*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Aralık 1981, s.25.

<sup>125</sup> Erenli, *a.g.e.*, s.216.

<sup>126</sup> Kaybalı-Arslanoğlu, s.531.

<sup>127</sup> Atatürk'ün Jeo. ve Stra. Görüş., s.223

<sup>128</sup> Atatürk'ün Jeo. ve Stra. Görüş., s.224.

## 2-Atatürk'ün görüşleri, Tespitleri:

Askeri havacılığın en büyük taktikçisi ve stratejisti sayılan SEVERSKY'den<sup>129</sup>Dünya hakimiyetine giden yolda geliştirilen hava hakimiyet teorilerine gelene dek; Atatürk'ün değişik vesilelerle çeşitli yerlerde söylediği söylevler, onun hava stratejisini yansıttığı gibi, onun bu konuda ne derece ileri görüşlü olduğunun da kanıtıdır. Bu söylevlerinden bazılarını verecek olursak:

“...Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek bize saldıracakların, kendi yurtlarında bizim de aynı şeyi yapabileceğimize güvenimiz demektir”<sup>130</sup>.

“Havacılar; unutmayınız ki yarının en büyük tehlikeleri havalardan gelecektir, bu nedenle sizler ani gelebilecek olan tehlikelere karşı koymak için, daima hazır bulunmaya ve o şekilde yetişmeye gayret edeceksiniz”<sup>131</sup>

“Göklerde bizi bekleyen yerimizi almak zorundayız. Yoksa o yeri başkaları istila eder ve işti o zaman bu ülke ve millet elden gider. Halbuki biz Türkler, bütün tarihimiz boyunca hürriyete ve istiklale örnek olmuş bir milletiz.”<sup>132</sup>

“Havacılarımız bütün ordu ve donanmamız gibi vatani korumaya anık kahramanlardır. Büyük Millet Meclisi bu soyak evlatlarıyla kendini mutlu sayabilir.”<sup>133</sup>

“Yaşadığımız çağda karadaki ve denizdeki hakimiyetimiz kadar hava varlığımıza da hakim olmalıyız”

“Arkadaşlar, hava işine, onun bütün dünyadaki önem derecesine göre genişlik vermek lazımdır”

“Türk, karalarında, denizlerinde nasıl güvenle yürüyor, dolaşıyorsa, yurdun göklerinde de aynı suretle dolaşabilmelidir.”

<sup>129</sup> Atatürk'ün Jeo. ve Stra. Görş., s.225.

<sup>130</sup> Akif Kızıllı, *Atatürk'ün Milli Havacılığımız ve Hava Gücümüzle İlgili Görüşleri*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Ankara 1981, s.39.

<sup>131</sup> Atatürk'ün Jeo. ve Stra. Görş., Gös. yer.

<sup>132</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.467.

<sup>133</sup> Erdal Dilaver, *Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri ve Yorumları*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Ankara1981, s.35.

“Hayatı seven, yurdun topraklarıyla, denizleriyle olduğu gibi havasıyla da ilgisini her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilginlik, saydığımız hayat örgenlerine egemenlikle olur. Bunun için kara ordumuz, donanmamız yanında hava filolarımızı da en son hava vasıtalarıyla düzenlemekten geri kalmamalıyız”<sup>134</sup>

Bu nedenle”Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayimizin de bu esaslara göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder.”<sup>135</sup>

### 3-Milli Bir Hava Sanayinin Gerekliliği:

Atatürk'ün bu görüşleri ve ifadeleri, söyledikleri çağ ve o zaman ki havacılığın geliştirilmeye muhtaç ilkel durumu dikkate alınarak değerlendirilecek olursa; hayret verici ileri görüşlülüğü ortaya çıkmaktadır<sup>136</sup>. Atatürk'ün hava stratejine baktığımızda, temel III unsurun bu stratejinin oluşumunda ve gelişiminde etkili olduğunu görürüz;

- Hava gücünün birinci unsuru, muharip kuvvetin geliştirilmesi ve kullanılmasıdır.
- İkinci unsuru ise hava ulaştırma gücünün ve sivil havacılığın geliştirilmesidir.
- Üçüncü unsurda, hava harp sanayinin ve lojistik gücünün oluşturulmasıdır.

Bu unsurları kısaca değerlendirirsek, muharip gücün geliştirilmesi ve kullanılması, hava üstünlüğünün sağlanması, Atatürk için sadece hava stratejisinin değil aynı zamanda milli stratejinin de temel taşıdır

Hava gücü için çevresel tehdidi caydıracak nitelikte bir kuvvet seviyesi öngörülmektedir. Caydırıcılık ise bugün ve geleceğin askeri stratejisinin vazgeçilmez bir kuralıdır. Ayrıca; Atatürk'ün, pek çok hava stratejisinin değinmediği aktif hava savunması yanında, pasif hava savunma tedbirlerinin de alınması konusundaki yaklaşımı ile dengeli bir kuvvet yapısını öngörür fikirleri ulu önderi diğer stratejistlerden ayırır.

O hiçbir zaman, bir kuvvet aleyhine diğer bir kuvvetin geliştirilmesini savunmamıştır. Atatürk'e göre hiçbir straji müşterek hareketin bütün isteklerini tek başına

<sup>134</sup> Kızıl, *a.g.m.*, s.40.

<sup>135</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, *gös. yer.*

karşılayamaz. O'nun için; kara, deniz, hava kuvvetleri milli gücün vazgeçilmez unsurlarıdır.

Atatürk'ün özen gösterdiği dengeli kuvvet kavramının yıllar sonra yarının stratejisinin oluşturulmasında bir başlangıç noktası olarak kabul edildiği bilinmektedir. Dün olduğu gibi bugünde geçerliliğini koruyan Atatürk'ün muharip kuvvetin geliştirilmesi ve kullanılması konusundaki düşünceleri geleceğin stratejilerine yön vermektedir<sup>137</sup>.

Atatürk hava gücünün ikinci unsuru olarak, hava ulaştırma gücünün ve sivil havacılığın geliştirilmesine önem vermiş. Bu tutarlı stratejinin hedefe ulaşabilmesi için bizzat şahsının himayeleri ve İsmet Paşa Hazretlerinin fahri riyasetleri ile müşerref bulunan Türk Tayyare Cemiyeti'nin ( Bugünkü Türk Hava Kurumunun ) 16 Şubat 1925 tarihinde tesis edilmesini sağlamıştır.

Genel merkezi, merkezi idare heyeti ve kanuni ikamet yeri, hükümet merkezi olan Ankara'da bulunan bu cemiyetin amacı, Türkiye'de tayyareciliğin, askeri, iktisadi, içtimai ve siyasi önemini tanıtmak ve bu amaçla tayyareciliğe gerekli olan insanları ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde havacılık aşkını uyandırmaktır. Cemiyet maksadına varmak için lazım gelen maddi ve manevi yetkilere haizdir ve lazım gelen emlak ve araziye tasarrufu altına alma salahiyeti vardır<sup>138</sup>.

Atatürk'ün 8 Haziran 1926 tarihinde, Bursa'da öğretmenler birliğinin toplantısında<sup>139</sup> vermiş oldukları şu demeç O' nun yukarıda bahsedilen görevleri yerine getirilmesini yakından izlediğini ve desteklediğini ayrıca büyük Nutku'nun telif hakkını da bu kuruma bırakması da verdiği önemi göstermektedir:

“Türk Ulusunun hava kuvvetlerimizin güçlendirilmesi gereğini kavraması ve övgüye değer fedakarlıklar göstermesi uygarlık ve politik erginliğin en büyük kanıtıdır. Bu alanda ulusa öncülükte bulunan tayyare cemiyetinin çalışmalarını överim. Kurumun değişmez ve belirli bir gelir bulmak için ülkemizin çeşitli yerlerinde yapmakta olduğu

---

<sup>136</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, s.225.

<sup>137</sup> Atatürk'ün Jeo. ve Stra. Görüş., s.237-241.

<sup>138</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi, Ankara 1932, s.3.

<sup>139</sup> Erenli, s.217; Dilaver, s.33.

kongrelerin verimli bir biçimde sonuçlandırılması için bütün yurttaşların çaba harcayacaklarına güveniyorum”<sup>140</sup>.

Böylece O, sivil havacılığın gelişmesi yolunda önemli bir kurumu ihdas ederek hava stratejisinin unsurlarını tek tek sağlamaya çalışmıştır.

Hava gücünün üçüncü unsuru hava harp sanayinin ve lojistik gücünün oluşturulması askeri stratejimizin tesisinde hava stratejimizin önemli bir ögesidir.

Bilindiği gibi strateji ve lojistik birbirinden ayrılmaz bir bütündür. Kendisine hayat veren lojistik destekten yoksun olan bir strateji ölü doğmağa mahkumdur. Stratejiye kan ve can veren lojistiğin ise o ülkenin kendi öz kaynaklarından beslenmesi gerekir. Aksine bir tutum taşıma suyla değirmen döndürme anlamına gelir.

Bu durumun Balkan Savaşlarında, Birinci Dünya Harbi’nde ve Milli Mücadele yıllarında bizzat Atatürk tarafından yaşanılarak tespit edilmiştir ki o,

“ Bütün tayarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayimizin de bu esaslara göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder.”Sözüyle geçmişteki sıkıntıların Genç Cumhuriyetimizde yaşanmaması için gereğine dikkatleri çeker.

Havanın kendine özgü kurallarından ve avantajlarından sonuna kadar yararlanabilecek standart teşkilatı, teçhizata ve kendi özel stratejisine sahip ve topyekûn hava harbi yapabilecek nitelikte bir hava gücünün oluşturulması, kullanılması ve lojistik temel sanayinin tesisi Atatürk’ün hava stratejisinin hedefleridir<sup>141</sup>.

Zaten milli sanayi ile desteklenmeyen ve köklerini milli teknolojik ortama uzatmayan hiçbir sahada istikrarlı ve sağlıklı gelişmelerin kaydedilmesinin mümkün olmayacağı zamanımızın bir gerçeği olarak ortaya çıkmaktadır. Kendisine hayat veren lojistik destekten yoksun olan doktrin ve stratejilerin ülke çapında güvenilir bir şekilde uygulanabileceği düşünülemez<sup>142</sup>.

Bu gerçeği, eksikliğini en ağır şartlarda yaşadığımız; Trablusgarp, Balkan, Birinci Dünya savaşı ve Milli Mücadelede yerinde tespit eden Atatürk düzenli ordu teşkil edilir edilmez her türlü maddi yoksullara rağmen ordumuzu çağdaş araç ve gereçlerle

<sup>140</sup> Atatürk’ün Jeo. ve Stra. Görş., s.243-244.

<sup>141</sup> Atatürk’ün Jeo. ve Stra. Görüş., s.245-246

<sup>142</sup> Balta, a.g.m., s.27.

~~donatma azim ve gayreti içine girmiş<sup>143</sup>, Cumhuriyetle birlikte de, Milli bir hava harp sanayimizin kurulması yolundaki direktifleri doğrultusunda çalışmalara başlanmıştır.~~

İşte konumuz olan Kayseri Tayyare Fabrikası, Milli hava harp sanayimizin tesisinde bu girişimlerin ilk meyvesi olarak karşımıza çıkar ki, Türkiye'nin ilk uçak fabrikası olması niteliğiyle de milli hava harp sanayimizin kuruluşunu ve ilk aşamasını teşkil eder.



---

<sup>143</sup> Keskin, *a.g.e.*, s.222.

## İKİNCİ BÖLÜM

### KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI (6 Ekim 1926-1939):

#### A-Atatürk'ün Önderliğinde Milli Bir Hava - Harp Sanayi Kurma Çalışmaları ve Alman yakınlaşması:

Ülkemizde havacılıkla ilgili ilk sınıai faaliyetin, Osmanlı Ordusu'nda Havacılık Şubesi'nin kuruluşuna paralel olarak bakım-onarım hangarlarının teşkil edilmesi olduğunu, Birinci Dünya Savaşı yıllarında, Almanların yardımları ile muhtelif uçak istasyonları bünyesinde ufak tefek tamirat işlerine yönelik çalışmaların yapıldığını, Milli Mücadele boyunca uçak bakım-onarım çalışmalarının, yetersiz elaman ve teknik imkansızlıklar içerisinde<sup>144</sup>, devam ettirilmeye çalışıldığını daha önce belirtmiştik.

Birinci Dünya Savaşı boyunca hava-harp sanayimizin bulunmayışı büyük sıkıntılara sebep olmuş, Milli Mücadele yıllarında da, bu yetersizlik ve çaresizlik ümitsiz durumlar yaratmıştı<sup>145</sup>. Bizzat bu sıkıntıları yaşayan, Türk yurdunu ve milletini gelebilecek her türlü tehlikelerden koruyabilmemiz için milletçe milli bir havacılık sanayinin

---

<sup>144</sup> Bıyıklıoğlu, *a.g.e.*, s.11.

<sup>145</sup> Kansu, *a.g.e.*, s.15.

kurulması <sup>146</sup> gerekliliğine inanan, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin büyük önderi Gazi Mustafa Kemal, savunma sanayi ve harp endüstrisi konusunda en ileri teknolojiyi temsil eden havacılık sanayinin kurulması için direktiflerini vermiştir<sup>147</sup>.

Uçakların Birinci Dünya Savaşı özellikle Milli Mücadele yıllarındaki faydaları göz önüne alınarak, havacılığa büyük önem verilmiş<sup>148</sup>, Cumhuriyetin ilanından itibaren Atatürk'ün direktifleri ve öncülüğü ile Türk havacılık sanayinin kuruluşu ile ilgili teşebbüsler yoğun bir şekilde başlatılabilmektedir<sup>149</sup>. Lakin Türk havacılık sanayinin kuruluşu gibi, büyük ve önemli bir projeyi tek başımıza, milli kaynaklarımızla gerçekleştirmemiz de mümkün değildi. Zira savaştan yeni çıkmış, baştan başa harap olmuş bir ülkeyi yeniden inşa etmenin yanı sıra devletin sanayileşmeye ayıracak bütçe gücünde bulunmamaktaydı. Devletin bu güçsüzlüğünün yanı sıra sermaye piyasasının oluşmamış bulunması sebebiyle de özel sektörden de bir şey beklenilemezdi. Teknik kapasitemizde bilindiği üzere yetersizdi. O zaman bu imkanlar dahilinde ne yapılabilirdi ?

Atatürk bu konuya, Cumhuriyet kurulmazdan az önce, 2 Kasım 1922'de Petit Parisen Gazetesi'nin muhabirine verdiği cevapla bir açıklık getiriyordu.

“Bir takım ekonomik meseleler vardır ki, biz bunları kendi kaynaklarımızla ve yalnız kendi sermayemizle çözümlenemeyiz. Bize yardım edecek dostlar aramaya mecburuz”<sup>150</sup>. Diyerek Türk havacılık sanayinin kurulabilmesi için gerekli olan ekonomik stratejiyi tarif ediyordu. Cumhuriyetle birlikte bu doğrultuda bir hareket alanı seçilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye gibi uluslararası politikadan tecrit edilen Almanya<sup>151</sup>, eski silah arkadaşlığının verdiği yakınlık ile bize bu konuda yardımda bulunabilecek muhtemel bir dost olarak ortaya çıkacaktır.

Türkiye ile Almanya arasında diplomatik ilişkilerin yeniden kurulmaya başlanmasıyla sıra iki devletin karşılıklı olarak elçi atamalarına gelmişti. Nitekim Türk Hükümeti 08.05.1924'de Rudolf Nadolny için agreman vermiş, Nadolny bu tarihten

<sup>146</sup> Arslanoğlu-Kayabalı, s.565.

<sup>147</sup> Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Kültür Ofset Limitet Şirketi, Ankara 1997, s.351.

<sup>148</sup> Bıyıklıoğlu, *göş. yer.*

<sup>149</sup> Göker, *a.g.m.*, s.7.

<sup>150</sup> Gülerman, *a.g.m.*, s.8-9.

<sup>151</sup> Cemil Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI. Dizi- Sa 66, Ankara 1991, s.17.

geçerli olmak üzere Türkiye'ye Elçi olarak atanmış ve Büyükelçi sıfatını da taşımaya başlamıştır<sup>152</sup>. Nadolny, 16 Haziranda güven mektubunu Cumhurbaşkanına Mustafa Kemal Paşaya sunmuştur. Türk tarafının törene olağan üstü bir önem verdiğini belirten Nadolny tören sırasında yaptığı konuşmasında:

Türkiye ile Almanya arasında resmi ilişkilerin yeniden kurulmasında üzerine düşen görevden şeref duyduğunu, “Yeni Almanya”dan “Yeni Türkiye”ye geldiğini ancak Alman halkının Türk Milletine olan iyi duygularının eskisi gibi devam ettiğini ve Almanya'nın Türk Milletinin son yıllardaki başarılarını hayranlıkla izlediğini belirtmiştir. Elçi iki ülke arasındaki karşılıklı dostluğu güçlendirmeyi başarmayı ve bu konuda Türk Hükümeti'nin de kendisini destekleyeceğini umduğunu belirtmiştir.

Atatürk cevabi konuşmasından sonra, Nadolny ile kısa bir görüşme yapmış ve bu görüşmede, Türkiye ile Almanya arasındaki dostluk ilişkilerine ve özellikle ekonomik ilişkilere büyük önem ve değer verdiğini belirtmiştir. Görevi sırasında Nadolny'e mümkün olan her türlü desteği sağlayacağını açıklayan Atatürk, Büyükelçiyi en kısa sürede yeniden Ankara'da görmeyi umduğunu da vurgulamıştır. Atatürk'ün Ankara'da bir Alman Büyükelçiliği inşa edilip edilemeyeceği yolundaki sorusunun, Nadolny tarafından olumlu bir biçimde cevaplandırılması büyük memnuniyet uyandırmıştır<sup>153</sup>.

Almanya ile Türkiye arasındaki diplomatik ilişkilerin yavaş yavaş bir düzene girmeye başlaması ile birlikte hava sanayisinin tesisi için yardımcı firma arayış ve beklentilerimize, yavaş yavaş tereddütlü cevabi girişimlerde bulunulmaya da başlanıyordu.

Bu girişimler arasında, hava nakliyatı ve uçak fabrikası kurulması hususunda Junkers ve Frankoromen şirketlerinin teklifleri; o günlerdeki havacılık sanayimizin kurulması yolunda gündemini oluşturuyordu. Konu ile ilgili olarak Bakanlar Kurulunda alınan karar göre:

Müracaatları incelemek üzere kurulmuş olan komisyonun başkanı Ticaret Bakanı Hasan Beyden gelen 16. 08. 1924 tarihli pusulada komisyonun: Gerekli incelemelerde bulunduğu ve müracaat sahiplerinden Junkers Şirketi adına hareket eden Mösyö Tihaim ve Frankoromen Şirketi hesabına istekte bulunan Mösyö Jan Silken ile

---

<sup>152</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.10.

<sup>153</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.12.

görüülerek Genelkurmay ile birlikte tespit edilen Şekil ve geniŐlikte (güçte) uçak motor fabrikalarını Türkiye'de kurmaları istenilmesi üzerine; gerek Mösyö Tihaim'in ve gerek Mösyö Jan Silken'in Şu anda tayyarecilikte müstamel manyotalı ve benzin ile birbirine bağlı olarak hareket eden motorları, Türkiye'de kısa bir zaman zarfında imal etmenin mümkün olmadığı ve böyle bir teklifte bulunamayacaklarını ifade etmiş oldukları, halbuki bu görüşmelere esas kabul edilecek genel Őartların en önemlisi ordunun uçak ihtiyacını temin hususunda yabancılardan istekte bulunmaktan kurtulmuş olmak, yabancı memleketlere muhtaç olmayan bir hale gelmek için gerekli olan fabrikaları ve gerekli tesisatı ile birlikte memleketimizde meydana getirmekten ibaret olduğuna göre uçakların en önemli aksamını oluşturan motorun memlekette imal edilememesi takip edilen amacın üretime mani görüldüğü ve esasen teklif sahipleri de uçak aksamını ilgilendiren fabrikalar hakkında her türlü teknik Őartları ihtiva eder.

Kararlaştırılmış bir teklifi henüz yapmamıŐlar ise de, Lozan Antlaşması'nın Őartları (Henüz) yürürlükte olduğundan Antlaşma ile katılmış olduğumuz beynelmilel hava nakliyatı antlaşmasını bozmadıkça bu antlaşmaya imza koyan devletlerden her hangi birine mensup bir nakliye Şirketinin Türkiye arazisinin hiçbir noktasına indirmemek seçimine sahip olmadığımızı göz önünde bulundurarak, Genelkurmayca takip edilen amaçları mümkün mertebe elde etmek üzere taliplere antlaşma müsveddesine bağlı olarak geçici bir hava nakliyatı ruhsatı verilmesi uygun görülmekte (DüŐünölmekte) idi ki ve hava kuvvetleri müfettiŐliđince tespit edilen ve Őartnamenin uygun suretine bağlı olarak Türkiye'de kurulacak olan uçak fabrikaları hakkında üç ay zarfında kati ve belirlenmiş bir teklif yapmak ve elde edilmiş hakları içermemek ve on gün evvel bildirilmek ve her zaman geçiciliği kabul olmak Şartıyla taliplerden her ikisine de geçici nakliye ruhsatnamesi verilmesini ve üç ay zarfında mali teminata bağlı yapacakları kati teklifler üzerine meselenin genel surette hallolunması yine Genelkurmay ile uyuŐarak yerinde görmekte olduğü beyan edilmiş ve husus Bakanlar Kurulunun 27. 08. 1924 tarihli toplantısında incelenerek komisyonun görüşü kabul edilmiş ve ona göre icabı takip edilmek üzere ait olan bakanlıklara bildirilmesine karar verilmiştir<sup>154</sup>.

Lakin bu tür görüşmelerin sonuçsuz kalmasının asıl nedeninin, Almanya'nın bu sırada Türk Savunma Sanayii'nin talebini karşılayıp karşılamamakta tereddütlü davranması

<sup>154</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 030.18.01.01 / 010. 41. 18. / 841/ 27. 08 1924.

olarak görülmesi mümkündür. Alman Hükümeti, bir taraftan Alman Sanayii'nin bu alanda girişimde bulunmasını istiyor; diğer taraftan Batılı devletlerle her bakımdan çatışma içinde olan Türkiye'ye, İngiltere ve Fransa'ya rağmen açıkça askeri destekte bulunmaktan da çekiyordu. Alman Hükümeti, böyle bir politikanın kendisini Avrupa'da güç durumda bırakacağından endişe ediyor olmalıydı<sup>155</sup>.

Almanya konunun tamamen kapanmasını da arzu etmediğinden, Türkiye'ye karşı tereddütlü ve çekingen bir politika izlemek zorunda kalıyordu<sup>156</sup>. Alman sermayesinin Türkiye'de yatırım yapmak konusunda oldukça tereddütlü ve çekimser bir tutum takınmasının diğer bir sebebi de, Türkiye'nin içinde bulunduğu mali güçlükler ve Almanya'ya olan eski borçlarımızın ödenmemesi idi<sup>157</sup>.

Türk-Alman ilişkileri bu noktada iken, Türk Hükümeti, Kemaleddin Sami Paşayı Berlin'e Büyükelçi olarak atamış ve Kemaleddin Sami Paşa güven mektubunu 8 Ekim 1924 tarihinde Berlin'de sunmuştur<sup>158</sup>.

Bu arada Berlin'e Büyükelçi olarak atanan Kemaleddin Sami Paşa, Türk Hükümeti adına; Türkiye'nin kurmayı planladığı Milli Hava Harp Sanayii'nin tesisinde bize yardımcı olabilecek en uygun firmayı tespit etmek üzere tetkiklerde bulunmakta idi. Berlin Büyükelçimiz Kemaleddin Sami Bey; Junkers Tayyare Fabrikası, A.G.E., Simens ve Telefunken Şirketlerinin fabrikalarında yaptığı incelemeler neticesinde izlenimlerini bir raporla; Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla Bayındırlık Bakanlığı'na ulaştırmıştır.

Kemaleddin Sami Bey'in hazırlamış olduğu raporda; fabrikaların nerelerde olduğu, hangi alanlarda çalıştıkları, teknik kadroları ile üretim kapasiteleri hakkında bilgiler mevcuttur. Adı geçen raporda, Junkers Şirketi ile de ilgili olarak; fabrikanın 250 mühendis ve 3.000 işçiyle faaliyetini sürdürdüğünü, ayda iki kişilik 100 bombardıman uçağı yapabilecek durumda olduğunu, fabrikanın üretimde tamamen ahşap malzemeyi kaldırarak alüminyum ve demir aksamı kullandığını, hatta bu tipte yapılmış bir uçakla Berlin'den havalanarak Dessau'ya kadar seyahatte bulunduğunu bildirmektedir.

---

<sup>155</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.54.

<sup>156</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.55.

<sup>157</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.62-63.

<sup>158</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.15.

Ayrıca Kemaleddin Bey, Junkers Şirketi'nin, Rusya'da Moskova yakınlarında, ayda 50 uçak yapabilecek kapasitede bir fabrika tesis ettiğini ve fabrikanın mühendisleri ve usta başlarının Alman olduğunu bildirmektedir.

Kemaleddin Bey yine raporunda, Junkers Fabrikası'nın Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmaya fevkalade istekli olduğunu da haber vermektedir<sup>159</sup>.

Bu tür izlenimler ve bilgiler Türk Hükümeti tarafından değerlendiriliyor bir taraftan da Atatürk'ün emriyle Dünyanın havacılık sektöründe önde gelen şirketleriyle antlaşma yolları aranıyordu<sup>160</sup>. Kendi uçağını yapmakta kararlı genç Türkiye Cumhuriyeti, 1925 yılı başlarında Alman Hükümeti ve Endüstrisinden yardım istemiş ve Türkiye'de uçak fabrikası tesisi için daha önce ifade ettiğimiz şekliyle istekli bulunan Junkers Firmasının, Türkiye'de böyle bir girişimde bulunup bulunamayacağını Alman Hükümeti'nden sormuştur.

Cumhurbaşkanı Genel Sekreteri Albay Tevfik Bey, Berlin'de Alman Savunma Bakanlığı temsilcisi Yarbay Liebmann ve Alman Endüstri birliğinden Von Düring ile yaptığı toplantıda Türk Hükümeti niyetini açıklamıştır ve askeri endüstri için açılacak ihalelerde Alman firmalarının tercih edileceği, mali kolaylıklar gösterileceği yönünde güvenceler verilmesine rağmen toplantıya katılan Alman temsilciler konuya ilgi göstermemiş görünmüşlerdir. Ancak kıza bir süre sonra Alman Endüstri Temsilcileri Ankara'ya gelerek konu ile ilgili olarak görüşmelerde bulunmuşlardır<sup>161</sup>.

Başbakan İsmet Paşa, Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Nadolny ile görüşerek Türk Hükümeti'ne teknik açıdan yardımcı olabilecek, uygun fiyat verebilecek, Alman firmaları hakkında bilgi sağlayacak, aracılık yapacak, yönlendirecek Alman danışmanların Ankara'ya gönderilmesini istemiştir. Bunun üzerine Dışişleri Bakanlığı'nın muhalefetine rağmen Alman Savunma Bakanlığı, Türk Savunma Bakanlığı'na danışmanlık yapmak üzere, De Grahl ve Klein'ı Ankara'ya göndermiştir.

Alman Savunma Bakanlığı'nın kendilerine haber vermeden Türk Savunma Bakanlığı'na iki Alman danışman göndermesine karşı çıkan Alman Dışişleri Bakanlığı,

<sup>159</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 230. / 8. 26. 3. / 06 HY 3 / 18. 12. 1924.

<sup>160</sup> Rifat Bayrak, *TOMTAŞ 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi*, UÇANTÜRK, S.382, Mart 1994, s.40.

Ankara'ya Alman Hükümeti adına, danışmanlık hizmetlerini organize etmesi için, Thomas Brown'u göndermiştir

Thomas Brown Alman danışmanlar ve Türkiye'deki faaliyetleri hakkında ülkesine sürekli raporlar göndermiştir. Bu raporların birinde, Brown danışmanlarda Binbaşı Senfleben'in dürüst bir kişi olmasına rağmen, De Grahl ve Klein'in Türk Hükümeti tarafından beğenilmediğini ve çalışmalarından hoşnut olunmadığını bildirmiştir.

Zira Türk Milli savunma Bakanlığı; Brown'a iki danışman hakkında; firma temsilcisi oldukları aldıkları komisyonlar çerçevesinde Türkiye'ye uygun olmayan firmaları tavsiye ve telkin ettikleri yolundaki duyurular aldıklarını bildirmiştir<sup>162</sup>.

Durum böyle iken Nadolny, Türk Savunma Sanayii'nin oluşumuna katılmanın ekonomik alanda Alman etkisinin yayılması için önemli bir sıçrama taşı olacağını, bununla siyasi ilişkileri geliştireceğini vurgulayarak, Alman Hükümeti'nin dikkatlerini bu yöne çekiyordu<sup>163</sup>.

Gerçektende, Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Rudolf Nadolny; Türk-Alman ilişkilerinin güçlenmesinde ve Milli Hava-Harp Sanayimizin tesisi için yapılan girişimlerde büyük roller üstlenmiş ve her zaman ülkesinin çıkarlarını düşünen bu insan, Almanya'nın çıkarlarının Türk Hükümeti'nin istekleri ile doğru orantılı olduğunu ülkesine kabullendirmiştir ki, incelendiğinde Türkiye'de kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Alman Sermayesinin ağır bastığı görülür<sup>164</sup>.

Zaten savaştan sonra Türkiye, Alman sermayesi açısından geniş imkanlara sahip bir ülke görünümündeydi. Türkiye'nin İngiltere ve Fransa'yla olan siyasal ilişkilerinin soğukluğu, bu ülkelerle olan ekonomik ilişkilerini de yakından ve olumsuz bir biçimde etkiliyor, ekonomik ilişkilerde Alman sermayesinin bir başka avantajını oluşturuyordu. Ayrıca Türk-Alman siyasal ilişkilerinin herhangi bir sorundan uzak oluşu, ekonomik ilişkilerde de yakınlaşmayı kendiliğinden doğuruyordu<sup>165</sup>.

---

<sup>161</sup> Yavuz Özgüldür, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)*, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara 1993, s. 65.

<sup>162</sup> Özgüldür, *a.g.e.*, s.66.

<sup>163</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.55.

<sup>164</sup> Geniş bilgi için bkz.. Gündüz Ökçün, *Yabancı Sermaye*

<sup>165</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.56.

uçak fabrikası kurması karşılığında Junkers ve Lutfansa'ya Türk hava sahasında herhangi bir hak ve imtiyaz tanımayı reddetmiştir<sup>166</sup>. Anlaşılacağı üzere, teknik ve ekonomik imkansızlıklardan dolayı uçak sanayini tek başına kuramayan Türkiye'nin bu tarzdan isteklerini Almanlar hep kendi lehlerine çevirerek, Türkiye'yi bu alanda mümkün mertebe kullanmak istiyorlardı.

Zira, Birinci Dünya Savaşı'nı müteakip, mağlup Almanya'nın; uçak ve harp sanayii Versay Antlaşması ile kısıtlanınca, çok iyi bildikleri ve başarılı oldukları bu alanda, Almanya içinde faaliyet gösteremeyen Alman firmaları, başka ülkelerde fabrikalar tesis ederek, yararlanmaya çok istekliydiler.

Almanya dışında kuracakları fabrikaların üretim ve kullanım haklarını, Alman endüstrisi için saklı tutmak istiyorlardı. Ayrıca kuracakları bu fabrikalarda Alman uzmanlarca araştırma ve geliştirme çalışmalarını da sürdürmek niyetinde olan Almanlar, eski silah arkadaşlığının verdiği dostluk havası içinde, mevcut birikimlerini eski müttefikleri olan Türkiye'ye aktararak gerek havacılık gerekse diğer harp sanayiini Türkiye'de tesis ederek Almanya'ya yönelik çalıştırmak istiyorlardı<sup>167</sup>.

Şüphesiz Türk Hükümeti'nin bu yöndeki talepleri, Alman firmaları için kaçınılmaz bir fırsat idi. Polonya ve Rusya'da birer uçak fabrikası kurduğunu bildiğimiz<sup>168</sup>, Junkers Firması ve onun kurucusu Alman Profesör Junkers de<sup>169</sup> Türkiye'de bu alanda faaliyet göstermek istiyordu. Temsilcisi Sachsenberg'i, Türkiye'ye Genelkurmay yetkilileri ile görüşmek üzere Ankara'ya gönderdi<sup>170</sup>. Nihayet uygun zemin oluşması üzerine, ihale Alman Firması<sup>171</sup> Junkers'e yapıldı.

---

<sup>165</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.56.

<sup>166</sup> Özgüldür, *a.g.e.*, s.67-68.

<sup>167</sup> Bıyıklıoğlu, s.12.; Kansu, s.15.; Özgüldür, s.68-69.

<sup>168</sup> Bıyıklıoğlu, *göş. yer.*

<sup>169</sup> Hugo Junkers 1859 yılında Almanya'nın Rheydt kasabasında doğdu. Çift pistonlu aygıtlar yaptı. 1897 yılında Aachen Yüksek Teknik Okulu'nda Profesör oldu. Gazların basınçla küçülme özelliği ağır yağ ile işleyen motorlar üzerinde çalışmalar yaptı, Frankenburg'da aerodinamik bir tünel kurduktan sonra havacılık alanında çalışmalar yaptı. 1915 yılında çelik,tahta, çadır bezi yerine Düralümin denilen bir malzeme kullanarak tamamen metalden yapılmış uçaklar üretti. **Bkz. Bayrak, *a.g.m.*, s.382, s.40.**

<sup>170</sup> Ahmet Özgiray, *Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarları*, I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu **Bildirileri (11-12 Nisan 1996)**, KAYTAM. Yayınları, No:1, Kayseri 1997, s.239.

<sup>171</sup> Özgiray, *göş. yer.*

## 1-TOMTAŞ. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi:

Hükümetle ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve Milli Savunma Bakanlığı'nın tespit edeceği mahalde bir tayyare ve tayyare motoru fabrikası inşa etmek üzere, Junkers Şirketi ile bir yazılı sözleşme akdi şekillendirilmesine, yapılan görüşmelerin neticesinde düzenlenen yazılı sözleşme ve sözleşmenin ayrıntıları Bakanlar Kurulunca kabul ve imzası için Maliye Bakanı Hasan Beyefendiye izin verilmesine ve adı geçen sözleşme gereğince, Junkers Şirketi ile ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve iç tüzüğünün tanziminin Bakanlar Kuruluna bildirilmesi hususunda, Ticaret Bakanlığı'nın memur edilmesine, Bakanlar Kurulunun, 15. 08. 1925 tarihli toplantısında karar verilmiştir<sup>172</sup>.

Bakanlar Kurulunun bu kararını müteakip, Türkiye'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasını öngören bir antlaşma taslağı üzerinde görüş birliğine varılarak<sup>173</sup>, Junkers Firması ile 7 Eylül 1925 tarihinde bir antlaşmaya varılmış<sup>174</sup> ve TOMTAŞ. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin kuruluşuna bir adım daha yaklaşmıştır.

Harp ve ticaret tayyareleri, tayyare motorları ve tayyare levazımı imal ve hazırlamak için Fabrikalar ve tesisat vücuda getirmek üzere, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Tayyare ve Motor ve İnşaat Şirketi arasında imzalanan 15. 08. 1925 tarihli sözleşme gereğince, Ankara'da 40 sene müddet ve 3.360.000 TL' sı sermaye ile kurulacak olan TOMTAŞ'ın gerekli düzeltme ve değişiklik tasarısı ve sermayenin % 10'nun depozito edildiğini haber veren banka mektubu ve sözleşme senedi, Bakanlar Kurulunun 25. 10. 1925 tarihli toplantısında tetkik ve müteala olunmuş ve adı geçen iç tüzük tasarısı, yapılan değişiklikler üzerine kabul edilmiştir<sup>175</sup>.

Böylece; 15. 08. 1925 tarihinde Türk Hükümeti ile Junkers Firması arasında yapılan sözleşmeyi müteakip, 07. 09. 1925 tarihinde kurulan TOMTAŞ'ın iç tüzüğündeki gerekli değişikliklerin yapılması ile TOMTAŞ ve TOMTAŞ'ın kuruluşu, Bakanlar Kurulunca 25. 10. 1925 tarihinde resmen onaylanmıştır. Artık, Türkiye Cumhuriyeti

<sup>172</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 030. 18. 01. 01./ 15. 50. 20. / 2347 / 15. 08. 1925.

<sup>173</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.66.

<sup>174</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.351.

<sup>175</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 030. 18. 01. 01./ 16. 67. 6. / 2671 / 25. 10. 1925.

dönemin en son teknoloji ürünü uçakları yapmak için, Junkers Firması ile birlikte TOMTAŞ'ı kurmuş bulunmaktadır.

Buna göre kurucular, şirketin yükümlülükleri ve antlaşmanın ana hatları kısaca aşağıdaki gibidir:

**a-Ortaklar:**

Junkers Flugzeugwerke Aktien Gesellschaft,

TOMTAŞ Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi,

Türk Tayyare Cemiyeti<sup>176</sup>.

**b-Sermayesi:**

3.360.000 TL<sup>177</sup>.

Büyük çoğunluğu Türk Devletine ait olan sermayenin 125.000 TL' sı da,

Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmıştır<sup>178</sup>.

**c-Antlaşmanın Ana Maddeleri:**

1-TOMTAŞ,Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru imal edecek ve tam revizyon yapacaktı.

2-Hükümetçe belirlenecek mahalde uçak imalat etmek üzere bir uçak fabrikası kurulacak ve her türlü makine ve teçhizatını Junkers Şirketi karşılayacaktı.

3-Eskişehir ilinde bir tesis kurularak uçakların ufak onarımları ve bakımları yapılacaktı.

4-Şirket Türkiye'de havayolu taşımacılığı ve işletmeciliğı yapacak, petrol arayacaktı.

5-Fabrikanın ihtiyaçları için gerekli olan Alüminyum, demir, vb. hammaddeleri sadece Junkers ile ortak işletecekti.

<sup>176</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s.40.

<sup>177</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi , a.g.b.

<sup>178</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.351.

6- 40 sene müddetle Ankara'da faaliyete başlamış olan şirket, fabrika ve tesisleri en kısa sürede tamamlayacaktı<sup>179</sup>.

Alman Dışişleri Bakanlığı'nın kayıtlarından anlaşıldığı üzere; eşit olarak paylaşılması gereken sermayenin, yaklaşık 3.5 milyon alman markının, Junkers firmasının kısıtlı olan mali imkanlarınca karşılanmasının mümkün olmadığını, gerek Alman dışişleri Bakanlığı gerekse firma biliyor fakat bu mali krizden büyük ihtimalle Türk Hükümeti'ne hiç söz edilmiyordu.

Zira Alman Dışişleri Bakanlığı, antlaşmanın uygulanmasının Alman uçak sanayi için, sadece Türkiye'de önemli bir sanayi alanın kazanılması anlamına gelmediğini; aynı zamanda hammaddelerin işletilmesinde, değerlendirilmesinde olduğu gibi, ağır sanayinin kurulmasında da temelde Almanya'ya güven Türk Hükümeti'ni tatmin edeceğini düşünüyor ve Almanya'nın ekonomik olduğu kadar politik çıkarları da, Alman Dışişleri Bakanlığı'nın, 4 milyon Alman Markı tutarındaki krediyi Junkers Firmasına sağlamasını gerekli kılıyordu<sup>180</sup>.

Almanya, firmanın mali sıkıntılarının ortadan kaldırılarak bu tür bir yatırımın desteklenmesinin Alman çıkarlarına faydalı olacağını düşünüyor ve çalışmanın tüm safhalarında firmanın desteklenmesi gerektiğine inanıyordu. Artık sıra fabrikanın tesis edileceği mahallin tespitine gelmişti.

#### **d-Tayyare Fabrikası'nın İnşaat Mahallinin Tespiti:**

Kayseri'nin; Anadolu'nun merkezi ve kritik bir yerinde olması münasebeti ile, bu bölgenin eskiden beri süregelen, askeri faaliyetler ve lojistik bakımdan büyük bir öneme sahip olması<sup>181</sup> nedeni ile ve Türk Hükümeti; muhtemelen Milli Mücadelede, sanayii kuruluşlarının, belki de askeri fabrikaların, ilk işgal edilen batı şehirlerinde bulunuyor olmaları sebebiyle ve bu durumun bir daha söz konusu olmaması için jeostratejik konumu ve daha önceden askeri nitelikte bir güherçile, barut fabrikasının bulunması<sup>182</sup> ve Lozan

<sup>179</sup> Bayrak, *göş. yer.*; D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 030. 18. 01. 01./ 16. 67. 6. / 2671 / 25. 10. 1925.

<sup>180</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.67-68.

<sup>181</sup> Suat, Akgül, *Milli Mücadelede Kayseri ve Civarında Askeri Faaliyetler ve Lojistik Kara Harp Okulu* Basımevi, Yayın No: 182, Ankara 1998, *Passim*,

<sup>182</sup> Ş. Süder, *Güherçile ve Güherçilecilik, Askeri Fabrikalar Mecmuası*, S.44, Eylül 1936, *Passim*.

Antlaşması gereği gerçekleştirilen nüfus mübadelesi<sup>183</sup> ile ekonomik dengesi alt-üst olan şehre bir nefes aldirmek, ekonomik kalkınmada bölgeler ve şehirler arasında bir dengeyi gözetilmeye çalışılmış olması gibi muhtemel sebeplerden ötürü, mezkûr antlaşmanın birinci maddesi gereğince Kayseri Şehri inşa mahalli olarak tespit edilmiş<sup>184</sup> ve fabrikanın Yahşi Han'ın Batısında, Kızılırmak Demiryolu Köprüsü ile Kayseri arasında hükümetçe belirlenecek uygun bir alana inşa edilmesi kararlaştırılmıştır<sup>185</sup> ve 6. 04. 1925 tarihinin başlangıç kabul edildiği şirketin direktörü Sachsenberg'e 8. 10. 1925 tarih ve 2452 / 15057 numara ile Milli Savunma Bakanlığı'na haber verilmiştir. Fabrikalar hükümet tarafından inşaat alanının şirkete bildirildiği 8. 10. 1925 tarihinden itibaren bir sene sonra temin edilecek malzeme ile uçak imal edebilecek, azami iki sene sonra tamamen bitirilmiş olacaktır<sup>186</sup>.

#### e-Kayseri Tayyare Fabrikası'nın İnşaatına Başlanması:

Junkers yöneticileri, bu tarihe uyacaklarını açıkladılar. Fabrikanın inşaatı Philipp Holzmann und Co. Firması'na ihale edildi ve inşaatı hemen başlandı. Gerekli olan makinalar kısmen ısmarlanmıştı. Kısmen de teklifler halinde incelenerek temin edilmeğe gayret ediliyordu. İnşaatın Philipp Holzmann und Co. Firmasına ihalesi ise Kemaleddin Sami Paşa'nın onayı ile mümkün olmuştu. Geri kalan sevk antlaşmalarının ihaleleri de yine Kemaleddin Sami Paşanın girişimleri ile yapılmış, söz konusu ihaleler inşaatın devamı süresince Junkers tarafından üstlenilmişti.

Antlaşmaya göre Kayseri'de yapılacak inşaat şöyle sıralanıyordu: hangarlar, su kuyuları, depolar, antrepolar, memur ve işçi lojmanları, fabrikanın donanımı için ise şunlar öngörülmüştü; dizel motor tesisi, jeneratör tesisi, asiletin tesisi, tazyikli hava üretimi, elektrik tesisleri, kalorifer tesisi, telefon ve telefon sayacı tesisi, yangını itfaiyeye bildirmek için telefon tesisi, yangın söndürme tesisatı, atölyelerin donanımı, nakil araçları, inşaat tesisleri, özel atölye makinaları, madeni levha işleyebilen makinalar, tahta işleyebilen

<sup>183</sup> Ramazan Tosun, *Türk-Rum Nüfus Mübadelesi ve Kayseri'deki Rumlar*, Tolunay Yayıncılık, Niğde 1998, *Passim*.

<sup>184</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 230 / 8. 27. 7. / 06HY10 / 13. 04. 1926.

<sup>185</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 230 / 8. 28. 1. / 06HY11 / 17. 04. 1926.

<sup>186</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 230 / 8. 27. 7. / 06HY10 / 13. 04. 1926.

makinelere, uçak yapımı için genel atölyeler, ham materyal, büro makinaları, fabrikaların ve büroların genel donanımı<sup>187</sup>.

İşte öngörülen tüm bu birimleri tesis etmek üzere gerekli olan malzeme, hangar çelik konstrüksiyon, tezgah, enerji grubu, teçhizat, ham ve mamul maddeler, Almanya'nın Hamburg Limanı'ndan gemilere yüklenecek kademeli olarak İskenderun Limanı'na getirilmiş ve limandaki bu malzemeler tren ile Ulukışla'ya taşınmıştır<sup>188</sup>.

Bu tarihlerde Kayseri'ye giden yolların bozuk olması ve şehre tren gitmiyor olması<sup>189</sup> sebebiyle Ulukışla'daki bu teçhizat ve makinalar zamanın tek yük taşıma araçları olan, at arabaları ve develer ile \* kısmen de kamyonlarla Kayseri'ye taşınmıştır<sup>190</sup>.

İnşaata hemen başlanılmış, tesisin inşaatı için kalifiye insan gücü Almanya'dan getirilen 5 Mühendis, 120 Alman usta ile bunlara katılan 240 kadar Tür işçisi ile karşılanmıştır<sup>191</sup>.

## 2-Junkers Firması'nın Mali Durumu:

Ancak, Junkers Firmasının içinde bulunduğu mali krizin, projenin gerçekleşme aşamasında da varlığını sürdürdüğünü, hatta daha da ağırlaştığını görüyoruz. Alman Dışişleri Bakanlığı'nın raporları; bu nevi sorunların varlığından ve bu sorunların değerlendirilerek çözüm yollarının sağlanmaya çalışıldığından bahsetmekte ve aynı zamanda projenin başarısı konusunda Alman Hükümeti içinde önemli görüş ayrılıkları ve anlaşmazlıkların olduğunu yansıtmaktadır<sup>192</sup>.

Bu konuda ulaşabildiğimiz ayrıntılı bilgilere sahip, mevcut yegane eser olan Koçak'ın çalışmasında da, konu aşağıdaki şekliyle değerlendiriliyor:

*“Almanya'nın (eski) İstanbul Büyükelçiliği'nde görevli Moltke 21 Mayıs 1926 tarihli raporunda Junkers'in karşılaştığı mali güçlüklerle değiniyor. Junkers'in iflası*

<sup>187</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.68.

<sup>188</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s41.

<sup>189</sup> Özgiray, *a.g.m.*, s.239.

\*bkz., Resim 1.

<sup>190</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.171.

<sup>191</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.172.; Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s.41.

halinde, Kayseri Uçak Fabrikası projesinin tamamlanmasının olanaksızlığına dikkat çeken Moltke; diğer yandan da, Türk-Alman ortaklığında kurulan ve projenin yürütülmesini üstlenen “Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi” nin mali yönden güçlük içinde bulunduğunu bildirmektedir. Projenin başarısızlığa uğraması durumunda, tüm Türk-Alman iktisadi ilişkilerinin bundan önemli ölçüde etkileneceği raporda belirtilmektedir.

Hatta halen içinde bulunulan güçlükler nedeniyle, Milli Müdafaa Vekaleti şimdiden Alman firmalarıyla işbirliğinden kaçınmaya ve onlara karşı güvensizlik göstermeye başlamıştı. Bu durumda, Türk savunma sanayiinde -bazıları somut biçimler dahi almış olan- bir çok proje değerlendirilmeme tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktı. Nitekim Milli Müdafaa Vekaleti, 1926-1927 bütçe yılında artık Almanya’dan askeri malzeme ithal etmeyecekti.

Alman sanayiine karşı şiddetli bir güvensizlik ve çekingenlik mevcuttu. Yine diğer vekaletlerde de Alman sermaye gruplarının mali kapasitelerine karşı kuşku belirmişti. Hatta bu kuşku güvensizlik gittikçe şiddetlenmekte idi. Bu açıdan Junkers’in -devlet desteği ile- iflastan kurtulması gerekiyordu. Gerçektende Junkers’in iflası bu nedenle engellenecektir.

Bu rapordan yaklaşık bir ay sonra, 15 Haziranda, Alman Ulaştırma Bakanı Krohne’den, Alman Dışişleri Bakanı Stresemann’a yazılan bir raporda, Junkers ile Alman Hükümeti arasındaki antlaşmazlık konuları dile getirilmektedir.

Krohne, Junkers’in Alman Dışişleri Bakanlığı’nın talimatları dışında kendi başına hareket ederek, girişimlerde bulunduğundan şikayet etmekte ve bu tür davranışların Alman dış politikasında da güçlükler yarattığını bildirmektedir. Kayseri Uçak Fabrikası’nın yapım masraflarına Junkers’in yarı yarıya katılmasını öngören antlaşmada raporda eleştiriliyor ve Alman Hükümeti’nin bundan hoşnut kalmadığı açıklanıyordu.

Krohne, antlaşmanın değerlendirilmesini talep etmekte idi, çünkü Junkers bu katılım payını karşılayabilecek mali olanaklara sahip değildi. Hans Sachsenberg danışma heyetinin Ankara’da proje hakkında görüşmeler bulunduğu sırada; Krohne, antlaşmanın,

---

<sup>192</sup> Koçak, a.g.e., s.69.

uygulanabilmesi için biçim ve içerik yönünden değiştirilmesinin zorunlu olduğunu vurguluyordu. Antlaşma bu hali ile son derece riskli idi ve mutlaka sınırlandırılmıyordu.

Nitekim Krohne, birkaç ay sonra 9 Aralıkta Stresemann'a yazdığı bir başka raporda; Junkers'in Türkiye'de bir uçak Fabrikası yapımı için imzaladığı antlaşmanın Alman Dışişleri Bakanlığı'na hazırlandığını, oysa Alman Savunma ve Ulaştırma Bakanlığı'nın bu antlaşmaya karşı olduklarını anımsatarak, antlaşmanın uygulanması durumunda, Junkers'in varlığının dahi tehlikeye gireceğini, şirketin büyük mali sorunlar içinde kalacağını bu nedenle de antlaşmanın derhal iptal edilmesi gerektiğini savunmaktadır

Krohne ayrıca antlaşmanın sadece Junkers'i değil, fakat Türkiye'de faaliyet gösteren diğer Alman firmalarını da çor zor duruma düşüreceğini, hatta bu firmaların varlıklarının dahi son verebileceğine dikkat çekmektedir.

Richthofen 25 Haziranda yaptığı bir görüşme sırasında Kemaleddin Sami Paşa'ya halen Kayseri'de yapımı devam eden uçak fabrikasına ilişkin bir rapor sundu ve Junkers'in projeyi tamamlamaya gücünün yetmeyeceğini ve bu nedenle projeyi eksik bırakabileceğini açıkladı.

Richthofen görüşme hakkında kaleme aldığı raporunda, Fransa'nın aylardan beri Junkers hakkında olumsuz yönde şiddetli propaganda yaptığını, Türkiye'de Junkers aleyhine söylentilerin yoğunlaştığını yazmaktadır. Gerçektende Junkers yükümlülüklerini yerine getirebilecek durumda değildi. Türkiye'de artık Junkers'e olan eski güvenini yitirmişti. Richthofen, Junkers'in içinde bulunduğu mali bunalımın süreceğini ve Alman Hükümeti'nin de Junkers'e kredi açıp açmamakta tereddüt geçirdiğini bildirmektedir.

Nadolny 18 Eylül tarihli raporunda daha iyimser ve ılımlı bir dille de olsa aynı endişeleri belirtiyor. Nadolny, Kayseri Uçak Fabrikasının yakında tamamlanacağını haber vermekte, ancak Türk Hükümeti'nce fabrika yapılması istenen zorunlu ek kısımların tamamlanmasının olanaksızlığını da açıklamaktadır. Alman Hükümeti mali desteği olmaksızın projenin tam anlamıyla tamamlanmasının kuşkulu görüldüğünü belirten Nadolny, Alman Hükümeti'nin Junkers'e Türkiye'deki tüm faaliyetlerinde destek olması gerektiğini vurgulamaktadır. Raporda, bu projeden dolayı Türk-Alman ekonomik ve politik

ilişkilerinin tümünden etkilenmesinin kaçınılmaz olduğuna işaret edilerek, Türk Hükümeti'nin taleplerine olumlu yaklaşılmasını istemektedir.

Richthofen, 1926 yılı sonlarında kaleme aldığı raporda; Junkers'in iflasına değinmekte ve iflasın kaçınılmazlığını vurgulayarak asıl sorunun iflasın ne zaman açıklanması gerektiğine karar vermek olduğunu belirtmektedir.

Alman Hükümeti'nce Junkers'e mali yardımda bulunulmuyordu; oysa bu durumda Almanya'nın Türkiye ve İran'daki ekonomik ve politik çıkarları zarar görecekti. Ancak iflasın önlenmesi de olanaksızdı. Alman Dış İşleri Bakanlığı ise iflastan sonra Junkers'in yükümlülüğünde bulunan işlerin saklı kalmasını, uçak fabrikasının tamamlanmasını, bunun içinde ihtiyaç duyulan 2.2 milyon Alman markının bakanlık tarafından karşılanmasını istiyordu.

Richthofen'in yine 1926 yılı sonlarında yazdığı bir başka rapordan da, Junkers'in, projenin ilk aşamasını dahi, ancak Alman Hükümeti'nin mali desteği ile tamamlayabildiği anlaşılıyor.

Raporda, Junkers'in Kayseri Uçak Fabrikası'nı 1925 yılı ağustos ayında Alman Dışişleri Bakanlığı'nın gizli bütçe tahsisatından aldığı meblağa ek olarak, Deutsche Orient Bank'tan aldığı 2 milyon Alman Markı tutarındaki kredi desteği ile inşaa ettiği açıklanmaktadır. Ayrıca raporda, Alman Dış İşleri Bakanlığı'nın politik nedenlerle Türkiye ile ticareti geliştirme amacıyla olduğu da vurgulanmaktadır<sup>193</sup>.

#### **B-Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Açılışı:**

Junkers Firması'nın tüm mali, sorunlarına rağmen, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi adını alan Türk-Alman kuruluşunca yürütülen bu projeden<sup>194</sup>, Türkler çok şey beklemesine rağmen, Almanlar isteklerinin tamamını yerine getirememişlerdi. Fakat projenin ilk aşamasının inşasını planlandığı şekliyle tamamladılar<sup>195</sup>.

<sup>193</sup> Koçak, a.g.e., s.69-71.

<sup>194</sup> Koçak, a.g.e., s.71.

<sup>195</sup> Özgiray, a.g.m., s.240.

\*bkz., Resim 2-4.

Tamamı çelik konstrüksiyon 11 hangarın ilk 6'sı büyük bir hızla tamamlanmış ve iç donanımının montajına geçilmiştir\*. İlk olarak enerji ihtiyacı için 3 adet dizel elektrik santrali kurulmuştur. (1 adedi 100 kw, 2 adet 200 kw) daha sonrada makine ve dizel atölyeleri faaliyete sokularak tezgahların kuruluğu tamamlanmıştır.

50'si Türk, 120'si Alman olmak üzere toplam; 170 kişilik bir ekibin yoğun bir mesaisiyle fabrika üretime hazır bir hale getirilmiştir<sup>196</sup>. Dışışleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey, fabrikanın zamanının da tamamlanmasından duyduğu memnuniyeti Nadolny'e Türk Hükümeti adına açıklamış; bu gelişimin Türk-Alman ilişkilerini olumlu etkileyeceğini ifade etmiştir. Nadolny Milli Savunma Bakanı Recep Bey'in de aynı duygu ve düşünceleri paylaştığı görüşündedir.

İstanbul'da Almanca yayınlanan Türkische Post, 6 Ekim 1926 tarihli nüshasında, ertesi gün Kayseri Uçak Fabrikası'nın resmi açılışının yapılacağı ve idare binalarına ait temelin de atılacağı, bu münasebetle bir törenin düzenleneceği haberi yer alıyor. Haberde Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin denetim kurulu üyesi, Konya Mebusu Refik, İzmit Mebusu Süreyya, Ordu Mebusu, Recai ve Kemal Beylerin Cumhurbaşkanı ile Başbakanı davet ettikleri ve bu nedenle Gazi Mustafa Kemal Paşa tarafından kabul edildikleri ifade ediliyordu.

Kabulde Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal, törene katılamayacağından dolayı üzüntülerini bildirmişse de, fabrika hizmete girdiğinde, onu ve ürünlerini görmek üzere, Kayseri'ye gideceğini açıklamıştır. Gerçekten de ileride ifade edileceği üzere, Atatürk bu fabrikaya önem vermiş ve Kayseri şehrini ziyaretlerinde fabrikayı gezerek hakkında yetkililerden bilgi almıştır.

Yine aynı haberde, Milli Savunma Bakanı Recep Bey'in, Genelkurmay Başkanlığından, Kazım Paşanın ve Milli Savunma Bakanlığı'ndan yüksek dereceli memurlar ile Havayollarından yöneticilerin törene katılmak üzere Kayseri'ye gidecekleri bildirilmektedir<sup>197</sup>.

<sup>196</sup> Bayrak, *Kayseri Tayyare Fabrikası KTF (1930-1949)*, UÇANTÜRK, Nisan 1994, S.383, s.41.

<sup>197</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.71-72.

8 Ekim 1926 tarihli İstanbul'da çıkan Türk gazetelerinden, *Vakit*; "Kayseri'de İlk Tayyare Fabrikamızın Resmi Küşadı" başlıklı, konu ile ilgili haberinde, şirket meclis idare reisi, Başvekilimizin; Topraklarımızın havasına sahip olmadıkça hayat hakkımız olmadığı, şeklindeki sözünü hatırlatarak, konuya değiniyordu<sup>198</sup>.

*Akşam* gazetesi de, "Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Resmi Küşadı Parlak Bir Surette İcra Edildi", başlıklı haberinde açılış konuşmalarına yer vererek konunun ehemmiyetine dikkatleri çekiyordu<sup>199</sup>.

"Türkiye Bundan Sonra Hava Müdafaa Vasıtalarını Kendisi Yapacaktır", şekliyle başlık atan, *Son Saat* gazetesi; konunun önemini; her yer gibi Türkiye'de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşecek fakat arkadan gelenler behemehal yükseleceklerdir, ifadeleriyle vurgulayarak haberine devam ediyordu<sup>200</sup>.

*İkdam* gazetesi de, "Türk Faaliyet ve Azminin Fen'i Sahada Yeni Bir Muaffakiyeti ve Eseri", başlığıyla bu gurur verici hadiseyi diğer Türk gazeteleri gibi ilk sayfadan veriyor ve konunun önemine değiniyordu<sup>201</sup>.

Bir başka Alman gazetesi, 14 Ekim tarihli nüshasında, törene dair bilgiler aktarıyor, törenin Türkiye'deki Alman faaliyetleri için önemli olduğunu belirttikten sonra, bunun Bakanlar Kurulunca Türkiye'deki reform hareketine Almanya'nın katkısı olarak görüldüğü açıklanıyordu<sup>202</sup>.

Gerek Alman, gerekse Türk gazeteleri konuya böyle değinirken, o güne, 6 Ekim 1926 tarihine, dönecek olursak, Kayseri'deki Tayyare ve Motor Fabrikası'nın, devlet yetkilileri ve halkın yoğun iştirakleriyle parlak bir törenle açıldığını görürüz.

Gerçektende, 6 Ekim sabahı bu iş için tahsis edilen Junkers Şirketinin Ankara'da bulunan uçaklarına, davetliler, Ankara hava alanından binmişler ve ilk uçak hareket etmiştir.

<sup>198</sup> *Vakit*, S.215, İstanbul 8 Ekim 1926, s.1.

<sup>199</sup> *Akşam*, İstanbul 8 Ekim 1926, s.1.

<sup>200</sup> *Son Saat*, İstanbul 8 Ekim 1926, s.1.

<sup>201</sup> *İkdam*, S.10582, İstanbul 8 Ekim 1926, s.1.

<sup>202</sup> Koçak, *g.ö.s. yer.*

Bu uçağın hareketi esnasında; rüzgârın ani olarak yön değiştirmesi sebebiyle, uçağın sol kanadının ucuyla, uçuş yönüne tesadüf eden, münferit eski bir binanın kiblesine çarpılmış ve bu çarpışma motorun yanmasına neden olmuştur. Yangını müteakip, uçak sükunetle yere inerek, derhal yolcularından tahliye edilmiş ve kazayı atlatan pilotun idare ettiği diğer bir uçakla Kayseri'ye hareket edilmiştir<sup>203</sup>.

Junkers G-23 açılış törenine katılan davetlileri Kayseri'ye getirmiş<sup>204\*</sup> ve Milli Savunma Bakanı, Recep Bey ve eşi, TOMTAŞ. Firması başkanı ve Konya Mebusu Refik Koraltan<sup>205</sup>, Genelkurmay Başkanlığından Kazım Paşa, İzmit Mebusu Süreyya, Ordu Mebusu Recai ve Kemal Beyler<sup>206</sup>, Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey<sup>207</sup> ve Milli Savunma Bakanlığı'ndan yüksek dereceli memurlar ve Havayolu yetkilileri, Junkers Firması temsilcileri ve kalabalık bir halk topluluğunun hazır bulunduğu merasimde\*;6. 10. 1926 saat 1300'te Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) idare meclisi başkanı, Refik Koraltan Beyin, aşağıdaki nutku ile açılış merasimine başlanmış ve bu konuşmayı Milli Savunma Bakanı Recep (Peker) beyin nutku takip etmiştir:

### 1-Açılış Konuşmaları:

#### a-Refik Bey'in Nutku:

*“Umûmî hayât arasında her şubede olduğu gibi süratle inkişâf eden, Türk Hizmet Heyeti arasında deruhte ettiği vazifenin ehemmiyet ve azametiyle mütenâsip olarak hiç şüphesiz en büyük istikbâle nâmzet olan bu fabrikanın kapılarını açarken, bu fabrikanın ve büyük eserin îmal ve sahiplerinden biri olan Müdâfâ-i Milliye Vekil-i Muhteremi Recep Beyefendiyi ve bu mesûd içtimâyaya iştirak eden zevat-ı âliyi en büyük hürmet ve muhabbet duygularıyla selamlarım.*

<sup>203</sup> Türk Hava Mecmuası, S.11, 1 Teşrin-i Sani 1926, s.4.

<sup>204</sup> Kayseri 2. Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyası, s.5.

\*bkz., Resim 5.

<sup>205</sup> Bayrak, a.g.m. ,S:382, s.41.

<sup>206</sup> Koçak ,a.g.e.. s.72.

<sup>207</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.172.

\*bkz., Resim 6.

*Almanya'da ve Alman sanayi ilminde yüksek bir şahsiyet olarak tanınmış olan idealist profesör, Yunkers'le müştereken vücuda gelen Türk Tayyare ve Motor Şirketi Müessesesi hayat-ı faaliyete atıldığı andan itibaren her taraftan ve bilhassa mâkâmat-ı âliyeden gördüğü en yüksek itimât ve teshilâta layık olmak için bütün mesâî ve kudretini sarfetmiştir.*

*Bu gün heyet-i muhteremeye arz edeceğimiz bu mesainin nâçiz bir semeresini göstermekle mubâhi olacağız. Büyük bir itimâd-ı nefisle şimdiden vâd ederiz ki fabrikanın diğer kısmını önümüzdeki senenin bu aylarından evvel hal-i faâliyete getirmiş olmakla vazifemizi deruhte ettiğimiz mesûliyeti ispât etmiş olacağız.*

*Muhterem efendiler!*

*Biraz evvel mâruzâtta bulunurken necip Türk milletinin bir ferdi sıfatıyla Türk'ün yüksek secâyâsının bir misâlini kaydetmiş ve bu hususta kabil olduğu kadar mahviyyetkar ve mütevâzi olmaya çalışmışım. Huzur-u içtimainızı ihlâl etmezse bu kelime üzerinde birâz izâhât etmek mecburiyetindeyim.*

*Efendiler!*

*Türk Milleti mütevazidir. Mahviyyetkârdır. Fakat bu tevâzu ve mahviyyeti iş sahasında mukadderâta boyun eğen milletlere bıraktığımızı söylemek mecburiyetindeyim. Çünkü heyetınız benimle beraber müştereken kabul edersiniz ki, biz dört taraftan düşman çemberi arasına sıkışmış bir haldeyken en muannid düşmanlarımızın dahi nihayet teslim ettikleri veçhile mevcudiyet ve istiklâlini korumak için âzami fedâkârlığı yapmış ve bütün dünyaya, Türk'ün mevcudiyetini ihrâz ettiğimiz en yüksek zaferle isbât etmiş bir milletiz. Bu itibarla iş sâhâsında mahviyyet ve mütevazı değil gâyesine her neye de mal olsa erişmeye azmetmiş, bir millet olmak üzere ebediyen iftihar eden bir millete mensup olmakla bahtiyarız.(alkışlar)*

*Efendiler!*

*Türk her şeyi yapan her şeyi yapmaya kâdir olan bir millettir. Yetişir ki, Türk'e ve necip ırkımıza arzu ettiği hedefi işâret eden rehber bulunsun. Hepinizce malumdur. Bilhassa cihan tarihini okuyanlar teslim ederler. Milletleri itilâ ve tekâmüle sevk eden asırlar ortasında yüksek mürşitler yetiştirmiştir.*

*Milletleri arz ettiğim veçhile itilâ ve tekâmüle sevk eden mürşitlerin, rehberlerin ve dahileri hiç şüphesiz en kudretlisine malik olmakla bahtiyarız. Bu rehber, bu münecci muazzez ve dâhî, Reisi-i Cumhuriyemiz Gazi Mustafa Kemâl Paşâ hazretleridir.*

*Dün zaferi yaratan bu gün medeniyet yolunda en geniş mânâsıyla milleti refâh ve saâdete isâl edecek olan umdeleri hazırlayan ve yarın milleti refah ve servet ve tekâmüle mazhar kılacak olan büyük dahinin dehakâr bir işaretidir. Hayatın her şubesinde gençler ve ihtiyarlar bu aziz müneccinin başlı başına bir tarih olan büyük ve mukaddes dâhînin irşâd ilhamıyla pek yakın bir zamanda milletimize hâs olan en yüksek kabiliyeti gösterecek ve şimdiye kadar Türk'ün müzâyâ ve mevcudiyetini anlamış olanlara dahi basiret arâsında azim ve irâde ile yüksek kâbiliyet ve müzâyâyı gösterecek bir millet olduğunu cihân bir kere daha anlayacaktır. (şiddetli alkışlar)*

*Muhterem Efendiler!*

*Bize bu mesûd hayatı hazırlayan ve milletin mümtâz ve yüksek kabiliyetini cihâna göstermek için en büyük irşâdlarıyla bizi tenvir eden büyük dâhiyi mesûd içtimâmımız münasebetiyle en kalbi ve prestijkâr bir hürmetle kemâl-i tâzimle selamlarım. (İştirak sesleri)*

*Efendiler!*

*Yakın senelere kadar umrândan refâhtan mahrum olan beldelerimizi Cumhuriyet Hükümeti ve Milletimize saâdet bahşeden Cumhuriyet idaresi yukarda kısmen işaret ettiğim gibi yakın zamanda milleti nâil refah ve saâdet etmek için en geniş bir programla çalışmaktadır. Bu büyük programın başında her ne vakit yüksek bir iş deruhte etmişse behemehâl millet ve memleketin nefine olarak intaç eden iş adamı büyük rehberlerimizden, İsmet Paşâ ve onun idare ettiği hükümet vardır. Hepiniz kemal-i itminan ile bilirsiniz ki milletin saâdetini milletin refahını ve nihayet bu saâdet ve refahı*

temine hadim olan milletin servetini her an artırmak için gece gündüz yorulmak bilmez ve bilmeyen bir say ile çalışan bir hükümetimiz vardır.

İsmet Paşa hükümeti,laftan ziyade işe ehemmiyet veren ,hayalden ziyade hakikât üzerinde yürüyen en kuvvetli bir idareyi hepimizin nazarında tecelli ettiren bir heyettir. Vazifesini her mânâsıyla idrak eden hükümetimiz milleti itilâ ve saâdete sevk eden çok esaslı programın an be an kuvveden fiile çıkarmakla meşguldürler. Muhterem baş vekilimizin yeni eserine de şuracıkta kemal-i hürmetle şahit olmaktadır.

*Muhterem Kayserililer!*

Başınızı çevirdiğiniz vakit karada milletimize saâdet ve servet vaad eden hayat damarlarını görüyoruz. Karşınıza baktığımız zaman yine o muhterem şahsiyetin bir sözünü hatırlayarak ifade edebileceğim “Bu aziz toprakların havasına sahip olmadıkça bizim için hak-ı hayat ve teneffüs yoktur”. En büyük bir irşadı lisanlarından duymuştuk.

İşte bu karşımızdaki görülen tayyare fabrikası büyük devlet adamının çizdiği yüksek programın ana hatlarından birini teşkil etmektedir. Hiç şüphesiz dün temeli atılan ve bu gün faal bir hale gelen ve yazın şekl-i mütekamilini alacak olan bu müessese aziz yurdumuzun her yanını her hangi bir mütaarıza karşı muhafaza etmek için lazım olan vesaiti ihzar edecek bir müessesedir. Bu itibar ile bu müessese hiç şüphesiz Cumhuriyet Hükümeti'nin o hükümetin riyasetinde bulunan muhterem başvekilinin en büyük eserlerinden biri olmuştur.

*Efendiler!*

Tafsilatına geçmeyerek ehemmiyetle işaret ettiğim bu müessese vücuda gelinceye kadar memleketin müdafaa ve muhafazasına milletin saâdet ve refahına hadim olan her işi akamete uğratmak için çalışan hasımlarımız bu müesseseyi her iki şekilde akamete uğratmak için akıl ve hayale gelmeyen şekillerle faaliyete koyulmuşlardır.

Malum maksatlarla yürütülen bu propagandayı asla ve bir an için nazar-ı dikkate almayan heyetimize ve bütün millete hemen huzur ve refah temin etmek için mütemadiyen uğraşan yüksek kumandanlarımızdan ve en büyük mürşitlerimizden Erkan-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi Müşir Fevzi Paşa hazretlerini bu içtimai münasebetle de kemal-i

*hürmetle selamlamayı vecibeden ad eylerim. Bu, eser, samimiyetle ifade edilebilir ki onun yüksek himayeleri ile tekemmül etmiş ve edecektir.*

*Muhterem Kayserililer!*

*Hepiniz hatırlarsınız sizleri memleketin, bu aziz vatanın en kara günlerinde tanıdım. ve o vakit size muvaffak olacağız, düşmanı kovacağız ve milleti yükselterek refah ve saâdete yetiştireceğiz başımızda bulunan büyük şahsiyetlerle itimat ile vaziyete hakim olarak bakabilirsiniz demiştim. ve siz o vakit benim bütün bu samimi ve kalbi tahsislerimi aynı samimiyetle kabul ederek itimat ile ,azimle maksud gayeye doğru yürümekte devam ediniz.*

*İşte bu gün nihayet o mevcut refah ve saadetin kapısında bulunuyoruz. Hemşehrîsi olmakla büyük bir iftihar duyduğum Kayseri ve onun halkı için refah temin edecek olan bu müesseseler bir başlangıçtır. Ve bu mesut hadise karşısında bu müessesenin başında bulunan bir fert gibi değil içinizden bir fert gibi aynı derecede zevk ve saâdet duymaktayım ve sizin bu eserin vücuda getirilmesi için gösterdiğiniz büyük fedakarlıklar karşısında duyduğum minnet ve şükran hislerini sözlerime bir hatime olarak zikretmekle bahtiyarım.*

*Sözlerime nihayet verirken Kayseri için feyizli bir istikbal hazırlayan ve bu müessese etrafında halkını ve heyetinizi toplamak için büyük bir idrak ile çalışan Kayseri Hükümetini ve onun başında bulunan Vali Ali Vefa Bey'in himmetlerini minnet ve şükran hisleri ile tekrar ederim.”*

*Refik Bey'in nutkunu müteakip Müdafaa-i Milliye vekili Recep Beyefendi fabrikanın askerî, sınaî ve iktisadî fevaidinden bahisle kısa bir mukaddimeden sonra zirdeki nutku irad etmiş ve pek çok alkışlanmıştır.*

#### **b-Recep Beyefendi'nin Nutku:**

*“ Hayatta hiçbir dava ve iddia yoktur ki bir müeyyideye istinat etmeden mevcudiyetini ihsas etmek kabil olsun. bhusus bu davayı bir milletin büyük bir hak ve mevcudiyet davası olursa bu kaide daha ziyade ehemmiyetle tebarüz eder. Bu günkü*

*yüksek medeniyet aleminde her hangi bir iddia dermeyan edilmeden onun müeyyidesini izhar etmemek sade bir mütarefe olmamıştır. En büyük müeyyide kuvvettir. Fakat aramızda bazılarınca bir galat-ı tevhim olarak her meseleyi halle kafi olacak kuvvetin yalnız kuvve-i müsalaha olacağı zannedilmiştir. Bu zihniyet bu asırda ancak bir galat-ı rüiyyet ifade eder. Ali sınav ve ali fen bir milletin mevcudiyetini tayin eden anasır-ı esasiye meyanındadır. Bir memleket de, vatanın göbeğinde bir kurşun kalemi ve bir çivi fabrikasının büyük bir ehemmiyeti vardır. Fakat mesele hem esbab-ı müdafaadan madud, hem de aynı zamanda ali sanayinin en derin inceliklerini ihtiva eden bir tayyare fabrikası üzerinde mütalaa ediliyorsa arz ettiğim esasta büyük bir vuzuhla kendini gösterir.*

*Bizim memlekette bir büyük sanat meselesi mesela bir tayyare fabrikası ihdası mevzubahis olduğu zaman öyle tabkat vardır ki, bu teşebbüsten bahsetmeyi bile milletimiz için çok görürler. Mesela devlet büyük şimendifer siyasetine başladığı zaman bunun manasız ve hatta bize göre bir teşebbüs olmadığını iddia edenler bulunmuştur. Fakat görüyorsunuz ki bütün müşkülata rağmen faal hakikat onları tekzip yolunda yürümüş ve çok mesafede kat' etmiş bulunuyor.*

*Efendiler!*

*Herhangi bir müşkülât mevzubahis olduğu zaman onu istihfaf etmek, büyük şeylerin kolay yapılacağını zannetmek elbette büyük bir hata olur. Fakat derpiş edilen müşkülattan korkmak en büyük bir felakettir. Müşkülâtı mağlup etmek için onun üstüne yürümek lazımdır. Muvaffakiyet bu müşkülattan yılmakta değil belki müşkülâtı istihfaf etmeyerek onun mahiyetini tedkik ve temik eyleyerek onu ref edecek bütün esbabı bulmaktan ibarettir. Mesela düşününüz ki bundan beş altı sene evvel memleketimizde bir taze otomobili idare edebilecek bir liyakatli şoför bulmak bir muzafferiyet addolunurdu. Fakat bu gün Anadolu'nun her hangi bir köşesinde elinizi uzattığınız zaman ziraat ve sanayi hayatında bir traktörü ve bir makineyi kullanacak adamı nispeten kolay buluyoruz.*

*Milletin nazar-ı kabiliyeti ve cumhuriyet zamamedaranının ahrarı fikir takibi sayesinde müşkülattan tevhiş edilmeyerek fen ve sanat gayelerinin istihsali elbette mümkündür. Vaziyet-i maliyemizin büyük teşebbüsata mani olacağını iddia edenler de vardır.*

*Biz bu günümüzü hoş geçiren bir nesil olamayız. Bu gün tehati ettiğimiz babalarımızı ellerinden geçen meblağı yaşadıkları günlere tahsis eylemiş olmakla itham ediyoruz. Eğer biz de kudret-i maliyemiz kafi değildir diye istihsalat-ı menabimizin hazineye temin eylediği yekünü ruzmere işlerimize hasr edip de yarının ihtiyacatını düşünmezsek insal-ı atıye bizi daha ziyade tehati ve hatta teşni eyler. Onun içindir ki bir taraftan artırabildiğimiz ve behemehal artırmaya mecbur olduğumuz menabi-i emsali müesseselere tahsis eylemeyi hiçbir suretle ihmal eyleyemeyiz. Bir taraftan kendi menabimizle ileri giderken diğer taraftan da bulacağımız ecnebi menabiiden, ecnebi delaletlerinden azami istifade edeceğiz.*

*İşte Efendiler !*

*Bu gün kapıları önünde toplandığımız bu müessesenin vücuda getirildiği Erciyeş Dağı'nın etekleri devletin arz ettiğim her iki yoldaki mesaisinin iltisak eylediği bir noktadır. Bir taraftan yalnız milletin kesesinden ve yalnız memleketin kafasından kuvvet alan Anadolu şimendiferleri de yaklaşıyor. Yakında Kayserililer lokomotifin bacasından çıkan buharın kokusunu duyacaklardır.*

*Diğer taraftan burada bir tayyare ve motor fabrikasının inşaatı bitmiş bulunuyor. Gelecek sene aynı günlerde orada toplananlar fabrikanın tamamen işe başladığını gördükleri zaman çoktan şimendifer şark istikametini aşmış bulunacaktır.*

*Muhterem Efendiler!*

*Bu nokta üzerinde tekrar tevkif edeceğim. Bu tayyare fabrikası Türk ve Ecnebi teşri-i mesaisinin faal bir numunesidir. Demek ki biz alelade ecnebi sermayesine ve bhusus bu büyük sanayinin istilzam eylediği derin vukuf ve ihtisasa karşı hodbini ile, istihfafla bakan insan değiliz.*

*Yüksek bir Alman firması olan Yunkers müessesesi ile el ele vererek bir seneden beri çalışıyoruz. Mütakabil hüsnüniyet ve tarafeynin mütakabil ve makul menfaat ve hüsnüniyetiyle elde edilmiş ve bu sayede bir senede bu gördüğünüz eser vücuda gelmiştir.*

*Bu şerait esasiye her hangi meşabe bir işte aynı neticeyi verebilir. Memleketin istiklal-i idaresi, adliyesi ve istiklal-i temyiz ve katiyyesi hususunda biz pek kıskanç ve*

hatta .hodbiniz ve bu vesileyle profesör Junker Bey şahsiyetinden bahsetmek bir kadirşinaslıktır. Bu zat yalnız memleketini değil, bütün bir cihan medeniyetini nokta-ı sükun içinde çekildiği hücre-i mesaisinde çalışan ve yeni esaslarda ihtirattan muvaffak olan bir otoritedir. Onun bizim nezdimizdeki mümessilleri, TOMTAŞ şirketinde, liyakatli ve faal Türk arkadaşlarımızla çalışan Almanlar müşkül işleri anlayan güzide insanlardır.

*Muhterem Kayserililer!*

*Bu gün bir günlük misafirleri olduğum Kayserililer bu müessesenin vücut bulması için teshilat göstermişlerdir. Kendilerini suret-i mahsusa da takdir ve teşekkürler ederim. Dün Ankara'da müessif bir tayyare kazası olmasaydı sözlerim burada nihayet bulacaktı. Bu hadiseyi aksi surette telkin ve mütalaa etmek isteyenler bulunabilir.*

*Bu tayyarenin maruz kaldığı kazaya yakın zamanda hemen aynen Bahr-i Muhit-i Atlasiyi geçmek teşebbüsünde bulunan bir Amerika tayyaresi de maruz kalmıştır. Tayyareci Fonek her türlü hazırlığını yaparak uçtuğu halde gayri muntazır bir sebeple derhal yanarak sükut etmiştir. Tayyarecilik bir şövalye mesleğidir. Bir kahramanlık mesleğidir. Hayatı istihkar etmeden vasıl olunacak hedef arayan bu mesleği gözden çıkarmalıdır.*

*Hayatta terakki için mehalik-i istihfaf etmeyenler itilâ kabiliyetinden mahrum olanlardır. Bu gün yalnız bir vazifeyi ifa için değil bir spor için, bir zevk için de can verenleri bile beşeriyet takdir eder. Tayyareci Alan Kopneham'dan da bahsetmek isterim.*

*Bu cesur ve kıymetli tayyareci akıllara hayretlik veren bir mesafeyi, elli bin kilometreyi kat' ederek memlekete avdete muvaffak olmuştur. Bu yalnız kendi memleketi için değil bütün beşeriyet için medar-ı fahridir. Mehalik-i kuze anadan bu büyük neticeyi elde etmek mümkün mü idi. Beşeriyetin muvaffakiyeti bu asıl his fedakarı da mündemiçtir.*

*Düşmeyi göze alamayanlar yükselmeyecekler ve bil'netice heyet-i içtimaiyeleriyle beraber hep birden inhirame maruz kalacaklardır.*

*Her yerde olduğu gibi Türkiye'de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşeceklerdir. Fakat arkadan gelenler de behemehal yükselceklerdir<sup>208</sup>. (alkışlar)*

<sup>208</sup> Türk Hava Mecmuası, s.4 -7

### **c-Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Gezilmesi ve Bazı ölümlerinin Hizmete Açılması:**

Milli Savunma Bakanı Recep Bey'in nutkundan sonra, fabrika kapısına gerilen kurdelanın kesilmesi Recep Bey'in eşinden rica edilmiş ve Recep Beyin eşi hanımefendi tepside makası almış ve Kayseri belediye başkanı İbrahim Sefa Bey'e vermiş, Sefa Bey teşekkürle aldığı makasla kurdelayı keserek fabrikanın resmi açılışını yapmıştır.

Daha sonra fabrika gezilmiş, ilk olarak makine dairesine gidilmiş ve makinenin kurdelası Recep Bey tarafından kesilmiş ve manivelasını da bizzat çevirerek makineleri çalıştırmıştır.

Diğer makinenin kurdelası da, Recep Beyin eşi tarafından kesilmiştir. Makinelerin faaliyete geçirilmesi üzerine işçiler hemen işbaşı yapmışlar diğer makineler işçiler işbaşındayken gezilmiştir. Recep Bey büyük bir alakayla fabrikanın faaliyetlerini takip etmiş ve çeşitli makinelerin hizmetleri hakkında izahat istemiştir. Şirket müdürü Mösyö Sachsenberg ve fabrika müdürü Mösyö Haze gerekli bilgileri vermişlerdir<sup>209</sup>.

Halkın yoğun ilgisini çeken açılıştta, vatandaşlar Çorakçılar mevkiinde Türk işaretleri ile boyanmış uçakların yaptığı gösteri uçuşlarını büyük bir coşku ile izlemişlerdir<sup>210</sup>. Fabrikanın açılışından sonra da hangar inşaatı, malzeme nakli ve tezgah montajı işleri sürdürülmüştür<sup>211</sup>.

Sıra yerli personelin yetiştirilmesine gelmişti. Konuya gerekli önem verilmiş ve TOMTAŞ Almanya'da Dessau'daki Junkers tesislerine bir miktar teknisyen göndererek bunların uçak inşaatı konusunda tecrübe kazanması için gerekli girişimlerde bulunmuştur.

İlk grup 18 teknisyenden oluşuyordu. Suphi (CİDAM), Haldun (RIZATEPE), Kamil Şeref (ENDİK), Arif, Rasih, Sıtkı, Zeki Ethem, Ahmet, Niyazi, Zeki, Hamit, Nimet ve diğer 6 aday bu amaçla Almanya'ya gittiler.

<sup>209</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D. , *Passim*

<sup>210</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s.41.

<sup>211</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.11.

Bu teknisyenler gerekli tecrübi bilgileri kazanıp ta yurda döndükleri zaman ne yazık ki TOMTAŞ'ın faaliyetine son verilmişti. Teknisyenlerin bir kısmı Hava Kuvvetleri bünyesinde kaldı, bir kısmı da ayrıldı<sup>212</sup>.

## 2-Anlaşmazlığa Düşülmesi ve Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Kapatılması:

Bu arada ileride ayrıntılı şekliyle ifade edilen üretim konusunda, Junkers patentli uçakların montaj, kısmi imalat ve üretimi gerçekleştiriliyordu. Ne var ki Almanlarla birlikte çalışacak konuya hakim, kuvvetli mühendis ve teknisyen kadrosundan yoksun olduğumuz için, anlaşma yeterince değerlendirilemiyordu. Ve maalesef 1928 yılına gelindiğinde, Alman işgücüne çok yüksek ücret ödenmesi ve bunun da Türk-Alman personeli arasındaki ücret farkına neden olması, Junkers firmasının anlaşma gereği yükümlülüklerinden bazılarını yerine getirememesi, TOMTAŞ'ın anlaşma metninde Türk tarafının aleyhine maddelerin bulunuyor olması, Türk yönetici ve işçilerini huzursuz ediyordu<sup>213</sup>.

Tüm bu sebepler işi mahkemeye kadar götürdü. Dava Ankara I. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde görüldü. Konuya Hava Müfettişliği el attı. Zira fabrika 3 Mayıs 1928'de yeni kurulan Hava Müfettişliği emrine verilmişti. Bunun üzerine Müfettiş General Muzaffer ERGÜDER ve komisyon üyeleri fabrikaya gelerek olayları yerinde incelediler ve anlaşmanın iptali için rapor verdiler\*.

Bunun üzerine, fabrika 28 Mayıs 1928 tarihinde kapandı<sup>214</sup>. Maalesef 2 yıllık mazisi olan bu şirkete, Türk elemanları yetişip işbaşına geçmeye hazır olunca, yani birkaç yıl sonra fabrikanın millileştirilmesi çok daha uygun olacaktı.

Şirketin lağvında bazı dış tesirler de görmek mümkündür. Bunların Türkiye'deki temsilcileri Bilerek ve bilmeyerek alet olmuş ve gizli faaliyetleri ile de şirketi darbelenmiş olabilirler idi<sup>215</sup>.

<sup>212</sup> Kansu, s.15.; Kaymaklı, s.352

<sup>213</sup> Bayrak, S.382, s.42.; Kaymaklı, *gös. yer.*

\*bkz., Resim 7.

<sup>214</sup> Kansu, s.16.; Kaymaklı, *gös.yer.*; Göker, s.8.; Bayrak, *gös.yer.*

<sup>215</sup> Kansu, *gös.yer.*

Fabrikanın kapanmasını müteakip mevcut, sorunların halledilebilmesi için; Junkers firmasıyla Milli Savunma Bakanlığı arasında 24.11.1929 tarihinde bir protokol yapılmıştır. Bu protokole bağlı olarak, uyuşmazlığın çözümü konusunda Bakanlar Kurulunun 27.11.1929 tarihindeki toplantısında açıklanan karar şöyledir;

Milli Savunma Bakanlığı'ndan yazılan 24.11.1924 tarih ve 4994 numaralı tezkerede, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Tayyare Şirketi arasında imzalanan 15.8.1925 tarihli mukavelename ve ona bağlı olarak kurulan TOMTAŞ ile anlaşmanın uygulanmasından doğan anlaşmazlıklar hakem huzuruna da sevk edilmiş ise de:

Olumlu bir netice elde edilemediğinden, 3. Hakemin seçimi esnasında şirketin iflası vukuu bulmuş olduğu ve işlerin tasfiyesi ve varolan işin I. Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından oluşturulan iflas masasına bırakıldığı izah edilerek, bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini, iflas olayı gerçekleştiğinden dolayı anlaşma ve ona bağlı olan şeylerin taraflara sağladığı hakların baki olup olmadığını tespit etmek için hukuk müşavirlerinden oluşan heyet ile ittifak ile bir karara varamadıkları ve Kayseri'deki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzemedan memleket Hava Kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu, B.E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine; fabrika ve onu içine alan şeylere sahip olabilmek için uzmanlardan oluşan bir heyete mahallerinde incelemeler yaptırarak, Kayseri'deki mevcut tesisler ve fabrikayı içine alan her şeye, 1.572.373 TL. Kıymet biçtikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A işaretli) teklif üzerine B.E. riyaseti ile gerçekleştirilen haberleşmeler ve yapılan müzakere neticesinde, iflas eden şirketin tüm mülk ve mal varlığı, Türk Tayyare Cemiyeti'nce 1.469.000 TL.'na satın alması ve bu paradan, cemiyetin şirketten alacağı olan 221.000 TL. Çıkarılarak kalan 1.248.000 TL.'nin borçlara dağıtılmak üzere iflas masasına verilmesi ve bundan başka, Junkers'in, müflis şirkette mevcut olup Türk Tayyare Cemiyeti'ne terk ettiği yarı hissesine ve bilumum feragat ve aklanmasına mukabil olarak<sup>216</sup> cemiyetin 520.000TL. daha ki toplam 1.768.000TL. vermesi kararlaştırılmak suretiyle fabrika ve onu içine alan bilumum mülklerin hukukuna sahip olmakla beraber Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti şu anda ve gelecekte, 15 Ağustos 1925 tarihli antlaşma ve antlaşmaya bağlı eklerin, karşı tarafa temin edebileceği bilumum fayda ve haklardan

<sup>216</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 030/18.01.02/6.57.15/8591/27.11.1929, s.1.

kurtulmak esasları dairesinde ve Bakanlar Kurulunca kabul ve tasdikinden ve mahkemece tescilinden sonra, hazır edilen protokol itibar alınarak ve sözleşmenin imza ve bir suretinin eklendiği bildirilmiş ve bu şekil, hal tasvip edildiği takdirde, “Adı geçen protokolün kabulüne ve içindekilerde hükümete isabet eden kısmın ve feragat ve temize çıkarılmasına ve bu hususta gereken tüm işlemlerin yapılmasına ve gerek tarafların arasında ve gerek mahkemece hazırlanacak her türlü vesikalar ve evrakı imzaya ve gerektiği zaman işbu yetkilerle bu konudaki vekillige Milli Savunma Bakanlığı’nın görevlendirildiğine”, dair bir karar verildiği teklif olunmuş ve bu teklif Bakanlar Kurulunun 27.11.1929 tarihli toplantısında gündeme getirilerek incelenmiş ve teklifle ilgili işlemlerin yapılması uygun görülerek kabul edilmiştir<sup>217</sup>.

Bakanlar Kurulunun bu kararı doğrultusunda çalışmalara başlanmış TOMTAŞ’a ait Kayseri Uçak Fabrikası, Türkiye’de ve gümrük depolarında bulunan tüm lisanslarının, patentlerini, tezgah, kalıp, uçak motor ve malzemeleri ile tesislerin tamamının Türk tarafına devredilmesi için bir komisyon kurulmuştur<sup>218</sup>. Kurulan bu komisyonun üyeleri ise aşağıda verilen isimlerden oluşmaktadır\*:

---

<sup>217</sup> a.g.b., s.2.

<sup>218</sup> Bayrak, a.g.m., S.382, s.42.

\*bkz., Resim 8.

### **Komisyon Üyeleri:**

Başkan:	Bnb. Necip BAŞAK
Üye:	Bnb. Murat BAŞARAN
Üye:	Yzb. Rıfat Bey
Üye:	Sivil Müh. Nurettin NEŞET
Üye:	Üst. Şevki Bey
Üye:	Hesap Memuru Salim Bey
Üye:	Alay Ustası Lütfi Bey
Üye:	Sivil Makinist Sıtkı Bey
Üye:	Sivil Makinist Zeki Bey
Üye:	Sivil Makinist Kemal Bey
Üye:	Sivil Makinist Ömer Lütfi Bey
Üye:	Başçavuş Nuri Bey <sup>219</sup>

### **3-Fabrikanın II. Kez Açılışı ve Daha Sonra Hava İkmal Merkezi Haline Getirilmesi:**

Fabrika 1929 yılında kapalı olmasına rağmen, bakım-onarım işlerine devam etmiştir. 1930 Ocak ayında işe başlayan yukarıda isimlerini verdiğimiz komisyon üyeleri, Nisan ayı ortalarına kadar çalışmalarını sürdürmüş ve neticesinde 1930 yılı Mayıs ayında tekrar faal duruma getirilen fabrika, Hava Müsteşarlığı'na bağlı olarak 1931 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası adıyla yeniden açılarak komutanlığına, Bnb. Murat BAŞARAN (1931-1935) getirilmiştir<sup>220</sup>.

<sup>219</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.17.

<sup>220</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., gös.yer.; Bayrak a.g.m., S.383, s.12.

Fabrika hemen faaliyete geçirilerek uçak üretimi için çalışmalara başlanmış ve 1931 yılı sonlarına doğru Amerikan Curtiss-Wright grup ile bir antlaşma yapılmış böylece Amerikalılar Türk havacılık sanayine ilk adımlarını atmışlardır. Bu dönemde üretim kısmında ayrıntılı olarak ifade edilen, Hawk ve Fledgling uçakları imal edilmiştir<sup>221</sup>.

1935 yılında fabrika komutanlığına, Avni OKAR (1935-1949) getirilmişti. Bu arada Hawk üretimi bitirilmiş bulunuyordu. Fabrikanın üretime devam etmesi için 1936 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik A.G. Firması ile anlaşarak, Gotha 145 tipi uçakların üretimi yanısıra zamanın en üstün av uçaklarından olan Polonya PZL-23 (Pazetel) uçaklarını 1937 yılından itibaren imal etmeye başladı<sup>222</sup>.

İkinci Dünya Savaşı başlamadan az önce, 1938-39 yıllarında İngilizlerden alınan lisans altında Miles Magister tipi eğitim uçaklarından imal eden fabrika, bu uçakla en son üretimini yapmış olacaktır<sup>223</sup>.

Bu dönemde yukarıdaki uçakların imalatı yanı sıra tüm savaş uçaklarımızın bakım-onarım ve revizyon işleri de sürdürülmüştür. 1939 yılından itibaren Hava Kuvvetlerine ait uçakların bakım-onarım ve revizyon işleri fabrika kapasitesinin büyük bir kısmını işgal ettiğinden ve Amerikan yardımı sebebiyle uçak üretiminin tamamen durmuş olması nedeniyle fabrika 1939 yılında bugünkü Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi haline getirilmiştir<sup>224</sup>.

1960'lı yıllarda yeniden yapılanma ile şimdiki organizasyonuna kavuşan Kayseri'deki, 2nci H.İ.B.M. K. lığı REMO projesi çerçevesinde kazandığı tezgahlar ve ilave atölyeler ile tüm pervaneli uçakların fabrika seviyesi bakım-onarım ve revizyonlarını yapabilecek kabiliyet kazanmıştır. İmalat kapasitesi bir hayli yüksek olan Kayseri'deki 2nci H.İ.B.M. K. lığı, 1980'li yıllarda fabrika yönetimi ve geliştirme sistemi projesi ile bilgisayarlı yönetim sistemine kavuşmuş eğitimli personeli ile bugünkü seviyesine gelmiştir.

<sup>221</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.383., s.12-13; Bayrak, *Kayseri Tayyare Fabrikası*, UÇANTÜRK., S.384., Mayıs 1994, s.24; Göker, *a.g.m.*, s.8.

<sup>222</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.384., s.25.

<sup>223</sup> Kansu, *a.g.m.*, s.17.

<sup>224</sup> Bıyıklıoğlu, *a.g.e.*, s.11-13.

2nci H.İ.B.M. K. lığı'nda sorumlu olduğu sistemlerin, fabrika seviyesi bakım ve tamirat işlerine ilave olarak; kompozit malzemelerden yapılan pilot kaskları ve kurşun geçirmez yelekleri ile miğferler, CN-235ulaştırma uçaklarının bazı parçaları, muharip jet uçakları için pylon harici yakıt tankları ve Napalm tankları imal edilmektedir. Ayrıca sızdırmazlık elemanları teknolojisinde Türkiye'de söz sahibi bir tesis konumunda bulunmakta, RADOM test ve onarımında ilk ve tek tesis durumunu muhafaza etmektedir<sup>225</sup>.

## C-Fabrikanın Teknik Personeli, Bölümleri Ve Üretimi

### 1-Fabrikanın Teknik Personeli:

Fabrikada 50'si Türk, 120'si Alman olmak üzere toplam 170 kişi çalışmakta idi\*. Fabrikanın ilk müdürü, Herr Hans Sachsenberg idi. Fabrikanın ilk yıllarındaki yöneticiler aşağıdaki isimlerden oluşmaktaydı:

Fabrika Müdürü:	Herr Hans Saksonberg
İşletme Müdürü:	Dp. İng. Repird
Motor-Atölye Şefi:	Müh. Nuri Bey
Motor-Atölye Baş ustası:	Herr Verbick
Kaporta-Atölye Baş ustası:	Herr Wahner
Dizel Baş ustası:	Herr Schowbel
Tesviye Baş ustası:	Herr Hichta

Yukarıda görüldüğü şekliyle çoğunluğu yabancılardan oluşmaktaydı. Hava Müsteşarlığına bağlanarak yeniden açılışı yapılan fabrikanın komutanlığına, P. Bnb. Murat BAŞARAN\* (1931-35) getirilmiştir<sup>226</sup>.

<sup>225</sup> Göker, *a.g.m.*, s.9.

\*bkz., Resim 9-10.

<sup>226</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s.41.

**a-Personel Komutan P.Bnb. Murat BAŞARAN Dönemi (1931-35):**

**aa-Personel:**

Teknik Müdür:	Sivil Müh. Alaattin AĞAOĞLU (1931-32)
Sivil Yüksek Müh.:	Şerafettin ERANIL (1932-40)
Depo Memuru:	İkmal Saymanı Üsteğ. Mehmet Bey (1931-32)
Yüzbaşı:	Faruk BOZKUŞ (1932-35)
Personel Memuru Sivil:	Mehmet BAL (1932-33)
Sivil:	Osman KOCABEY (1933-50)
Levazım Müdürü:	Yzb. İsmail Hakkı (1931-33)
	Bnb. Ahmet ATLAR (1933-37)

**ab-Teknik Kadro:**

Başlangıçta, Müh. Alaattin AĞAOĞLU teknik müdür iken, Yük.Müh. Şerafettin ERANIL'ın Fransa'dan tahsilini tamamlayıp dönmesi üzerine, Şerafettin ERANIL teknik müdür oldu. Yük Müh. Hikmet ANTER Fledgling ve Hawk uçaklarının imalatı ile ilgileniyordu. Amerikalı Yük.Müh. Mr. Kuhn ve Mr. Jults, Mr. Grot, Mr. Pörti Fledgling ve Hawk uçaklarının imalatında çalışmışlardır. Aynı grupta çalışan<sup>227</sup>, Türk usta ve ustabaşlarının isimleri şunlardır:

Şefik GİRAY, İrfan BERKMAN, Celal DİRİ, Şükrü AKKAYA, İbrahim KARADEMİR, Ferit İLKİN, Ahmet TİBET, İhsan ERDEMİR, Ferit ALANMAN, Tevfik ALPMAN, Dizelci Bekir, Küçük Eşref, enver TEKİN, Sait BAŞKAN, Nihat KAYALI, Mahmut GENÇOĞLU, Refik ŞENSİN<sup>228</sup>. Junkers uçaklarının onarımında Alman Yük. Müh. Herr Hans Bodi ve aşağıda isimleri verilen Türk usta ve ustabaşları çalışıyordu:

<sup>227</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.19-21.

<sup>228</sup> Bayrak, a.g.m., S.384, s.24.

Ethem KINAY, Hızır ÖZBATUR, Remzi AZSOY, Sıtkı BAŞER, Zeki ÖZÖNDER, Küçük İhsan, Bedri Bahri YAVUZ, Sabit ENGİNDEN, Necdet KIRCI.

Bu dönemde başlangıçta çalışan işçi sayısı 265-300 kişi iken<sup>229</sup>, 1935 yılında fabrika müdürlüğüne Albay Avni OKAR\* getirilmiş, fabrika işçi sayısı da üretimle orantılı olarak 500-600 kişiye ulaşmıştır<sup>230</sup>.

#### **b-Alb. Avni OKAR Dönemi (1935-49) Personel ve Teknik Kadro:**

##### **ba-Personel:**

Teknik Müdür: Sivil Yük. Müh.	Şerafettin ERANIL(1932-40)
Depo Müdürü (İkmal Saymanı):	Yzb. Muhuttin TÜRGEN(1935-38) Üstğ. Reşat BAŞKAN(Mayıs 1938-Mayıs 1939)Depo Müdürlüğü daha sonra Depo Şefliğine çevrilerek, teknik müdürlüğe bağlandı.
Depo Şefi Sivil:	Müh. Haludun RIZATEPE(1939-40)
Personel Şube Müdürü:	Svl. Osman KOCABEY(1933-50)
Levazım Şube Müdürü:	Bnb. Ahmet ATLAR(1933-37) Ysb. Muhittin TÜRGEN(1937-38) Yzb. Celal ALPARGUN(1938-39) Bnb. Nuri KARACADAĞ(1939-45)

##### **bb-Teknik Kadro:**

1937-1939 yıllarında fabrika yönetiminde görev alan mühendisler ve görev yerleri:

<sup>229</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.21.

\*bkz., Resim 11.

<sup>230</sup> Bayrak, *Kayseri Tayyare Fabrikası*, UÇANTÜRK, S.385, Haziran 1994, s.21.

Teknik Direktör:	Svl. Yük. Müh. Şerafettin ERANIL
“A” Atölyeler Mühendisi:	Dr. Müh. Ertuğrul ESSAT
Malzeme İkmal Şube Şefi:	Yük. Müh. Nami ONUR
“B” Atölyeler Mühendisi:	Yük. Müh. Selahattin BELER
Teknik. Direktör Muavini:	Yük. Müh. Muammer AKSAN
İş Hazırlama Büro Şefi:	Yük. Müh. Süreyya YARASA
Teknik Kontrol Şefi:	Yük. Müh. Fuat ULUĞ
Genel Direktörlük Mülhaki:	Mak. Yzb. Muhittin TÜRGEN
PZL. Kısmı Şefi:	Yük. Müh. Yzb. Ümit BERKSAN
Depo Şefi:	Müh. Haludun RIZATEPE
Makine Atölyesi Şefi:	Yük. Müh. Yzb. Kamil AŞKUN
Motorhane Şefi:	Yük. Müh. Yzb. Fuat DÖRTBUDAK
Gotha Kısım Şefi	Müh. Kamil ERDİK <sup>231</sup> ten oluşmaktaydı.

## 2-Fabrikanın Tesis, Teçhizat ve Bölümleri:

Tamamı çelik konstrüksiyon 11 hangarın ilk altısı, fabrikanın açılış safhasında 50’si Türk, 120’si Alman, toplam; 170 kişilik bir ekibin yoğun bir çalışmasıyla tamamlanmış<sup>232</sup>ve inşaa ve tesis ve teçhizat teşekkülü süregelen günlerde de devam ede gelmiştir. Bir(1), İki(2) ve on bir(11) nolu hangarların çatıları kapanmış, diğer 8 hangarın yapı işleri tamamlanmıştır. Bir(1), İki(2) ve on bir(11) nolu hangarların çatıları takılarak, 1932 senesi sonlarıyla 1933 senesi ilk baharında işletmeye alınmıştır<sup>233</sup>.

Şimdi sağlık amirliği olarak kullanılan bina, 1930’lu yıllarda şantiye binası olarak inşaa edilmiş ve Muhafız Bölük Komutanlığı, Er Koğuşu, Kiler, Mutfak olarak kullanılmıştır. Daha sonra komutanlık karargahı haline getirilen bina, 1988 yılında bugün ki halini almıştır.

<sup>231</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D. ,s..37-40.

<sup>232</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s.41.

<sup>233</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.21-22.

Şuanda Taşbina misafirhanesi olarak kullanılan bina, 1930'lara kadar genel müdürlük olarak işletmeye açılmıştır<sup>234</sup>. Fabrikanın arazisi o gün için çok azdı. Hisarcık Yolu şimdiki Komutanlık Karargahı önünden geçirdi. Lojman olarak sadece 3 bina vardı.

Yapılan yada revizyon edilen uçakların, uçuş denemelerini yapabileceği bir meydan yoktu. Bu iş için uçaklar; Kayseri'nin Güneybatısı'ndaki Çorakçılar mevkiine, Kayseri caddelerinin dar olması nedeniyle kanatları sökülüp at arabalarıyla, götürülür meydana tekrar monte edilerek deneme uçuşları yapılırdı<sup>235\*</sup>.

Şimdiki uçuş meydan sahası istimlak edilerek toprak tesviyesi yapılmış ve uçakların bu meydana uçuşları başlatılmıştır.

#### **a-Atölyelerin Mevcut Hangarlara Dağılımı\*:**

**I Nolu Hangar:** Çatısının kapatılıp, camların takılmasından sonra bu hangarda, Junkers uçaklarının kanat kırma denemeleri yapıldı. Daha sonrada bu hangarın kapıları genişletilerek montaj hangarı haline getirildi ve Junkers F-13, Hawk ve Fledgling uçaklarının montajında kullanıldı.

**II Nolu Hangar:**Çatı işlerinin bitirilmesinden sonra Junkers Montaj hangarı ve Hawk-Fledgling montaj hangarı olarak kullanıldı.

**III Nolu Hangar:** Yarıısı Hawk-Fledgling uçaklarının montajı diğer yarıısı da tav ve kaplama atölyesi olarak kullanıldı.

**IV Nolu Hangar:** Boya ve emayi atölyesi

**V Nolu Hangar:** Batı yarıısı makine atölyesi doğu yarıısı tesviye, kaynak ve marangoz atölyesi.

**VI Nolu Hangar:** Batı kısmı malzeme deposu ve takımhane, doğu kısmı Junkers uçakları montaj kısmı.

<sup>234</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.24.

<sup>235</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.26.

\*bkz., Resim 12, 13-22

**VII Nolu Hangar:** Teknik müdürlük ve bürolar, levazım müdürlüğü, personel, üst kısımları, levazım deposu ve arşiv, müteferrik işler için makine, tesviye ve kaynak atölyeleri, doğu kısmı dizel atölyesi ve müteferrik işler için marangoz atölyesi.

**VIII Nolu Hangar:** Doğu kısmı iki kat, alt kat işçi soyunma, temizlenme ve wc.'leri, üst kat temizlik malzeme ve HEK deposu, batı kısmı işçi yemekhanesi ve işçi kantini.

**IX Nolu Hangar:** Batı kısmı motor atölyesi.

**X Nolu Hangar:** Tezgah deposu ve tav atölyesi.

**XI Nolu Hangar:** Hawk uçaklarının montaj hangarı<sup>236</sup>.

Daha sonra, hangarları birbirine bağlayan hangar arası çatıları yaptırıldı. Daha sonra senede iki üç adet olmak üzere hangar aralarındaki atölyeler yaptırıldı. 1935 senesinde, Subay Gazinosu ve 6 adet hizmet evi müteahhit vasıtasıyla yaptırıldı.

Fabrika giriş kapısı şimdiki bulunduğu yere alınarak, fabrikanın batısından bağlara giden belediye yolu yapılmış olduğundan, fabrikayla hizmet evleri arasındaki yoldan halkın geçmesi önleildi.

1938 yılında C-47 montaj hangarı ile Destek Grup Komutanlığına ait iki bina müteahhite verildi. Diğer ikisi ile fırın ve 4 adet üst subay evi fabrika tarafından inşa edildi. Şimdiki ikmal müdürlüğünün bulunduğu bina; fabrikaya garaj olarak, müteahhite inşaa ettirildi. Fabrikanın kuzeyinde bulunan Hava Şehitliği, ikmal Subayı Adil Giray tarafından projelendirilerek yeniden tesis ve inşaa ettirildi<sup>237</sup>.

### 3-Üretim:

Fabrikanın üretime geçmesi ile birlikte hava kuvvetlerinin envanterinde bulunan, Junkers A-20, F-13, G-23 uçaklarıyla bu dönem içinde envantere giren uçakların

<sup>236</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.27-29.

<sup>237</sup> Kay.2.H.İ.M.T.D., s.44.

\*bkz., Resim 23-30.

montaj bakım ve onarım işlerine başlanmıştır. 1925-1929 yılları arasında yapılan uçak imalatı ile ilgili dökümler şöyledir\*.

1923 yılında Alman Junkers firması ile yapılan antlaşma sonucunda 15 adet Junkers A-20 L (301-315 Seri numaralı) alınmış 1926 yılında ise 30 adet A-20 L'nin montajı TOMTAŞ tarafından yapılmıştır.

**Tomtaş Üretimi:**

A-20 L 701-730 Seri Nolu 30 adet (1926-1927)

F-13 3 adet (1926-1927)

Fabrikanın 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmasına, 1929 yılında da fabrikanın kapalı olmasına rağmen, onarım ve revizyon işlerine devam edilmiştir. 1930 yılında fabrikanın yeniden faaliyete geçirilebilmesi için başlatılan çalışmaların neticesinde 1931 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası adıyla yeniden açılan<sup>238</sup> fabrikanın komutanlığına Bnb. Murat Başaran (1931-1935) getirilmiş ve uçak üretimi için çalışmalar başlatılabilmektedir.

Türkiye 1931 yılında Fransız Gordou-Leseurre LGL-32 av uçağını hava kuvvetleri av filolarının gelecekteki av uçağı olarak seçerek, 41. Bölük'ü bu uçaklarla donatmak üzere gerekli siparişleri verdi. Ancak firma gerekli personel kaynağı temin edemeyince, yükümlülüğünü yerine getiremedi.

Bunun üzerine harekete geçen Milli Savunma Bakanlığı, Curtiss Firması'nın oldukça iyi bir teklifle gelmesi ve çok fiyat kırması üzerine<sup>239</sup>, Amerikan-Curtiss-Wright Grubu ile Kayseri Tayyare Fabrikası'nda tayyare ve motor imalı, hava hatları ve bilimum hava işleri için bir seneye mahsus olmak üzere; Milli Savunma Bakanlığı'nın 21. 10. 1931 Tarih ve 724 numaralı tezkeresiyle teklif edilen antlaşma projesi, Bakanlar Kurulunun 3. 11. 1931 tarihli toplantısında antlaşma projesi üzerinde yapılan değişikliklere bağlı olarak akdi hususunda yetkinin Milli Savunma Bakanlığı'na verilmesi kararlaştırılmış<sup>240</sup> ve böylece Curtiss Aeroplane and Motor Company İNC. İle lisans antlaşması yapılmıştır.

Söz konusu antlaşmaya göre, Türkiye ilk etapta 24 Hawk11 alacak, lisans altında kısmi imalatta bulunacaktı. Ayrıca Curtiss atış ve temel eğitim amaçlı Fledgling

<sup>238</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s.41.

<sup>239</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.383, s.12.

2CI uçağından, 8'inin kısmi imalat ve montajını yapacak gerekirse bu miktar çoğaltılacaktı. Bu arada Curtiss Firması, Kayseri Tayyare Fabrikası'na destek sağlayacak ve faaliyete geçirecekti<sup>241</sup>.

Firma ile bir seneliğine yapılan antlaşmanın, 23. 11. 1932 yılından itibaren bir sene daha uzatılmasına 14. 01. 1933 tarihli Bakanlar Kurulu Toplantısında karar verilmiş, böylece firma ile müşterek çalışmalara devam edilebilmiştir<sup>242</sup>.

Amerika'dan gemilerle kitler halinde gelen 24 Hawk11 montajı 12 Nisan 1934'te tamamlandı. Bu uçaklar 1501'den 1524'e kadar seri numaralandırıldı. Hawk'larla yapılan intibak eğitiminden sonra, havadan havaya ve havadan yere makineli tüfek atışlarında zaman zaman senkronizasyon problemleri ortaya çıkmış ve bu sebeple atış eğitimlerinde aksamalar meydana gelmiştir.

Bu durumu göz önüne Kayseri Tayyare Fabrikası Hawk silah ekibi, fabrikada kısmi üretimi yapılan Hawk'larda 7.9 mm'lik Colt-Browning makinalı tüfekleri tekerler kılıflarına almış bir elektrikli atış sistemiyle kokpite bağlayarak, pervane dışından ateş etmeleri sağlanmıştır.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda kısmi inşaatı yapılan geliştirilmiş Hawk11'lerde daha güçlü motor Wright Cyclon R-1820F3700hp ve Hemilton standart 3 palli değişebilir hatveli pervaneler kullanılmış. Birkaç yeni Hawk'ta Curtiss 2 palli pervane kullanılmıştır.

Seri No	İmal	Adet
1501-1524	Curtiss yapımı KTF montajı	24 Ad.
1525-1531	KTF Kısmi imalatı	7 Ad.
1532-1546	KTF Kısmi imalat geliştirme	<u>15 Ad.</u>
Toplam:		46 Adet

Kayseri Tayyare Fabrikası üretimi Curtiss'lerde kuyruk pabucu kullanılmış, daha sonra bakım ve onarım için gelen uçaklara bek tekerleği takılmıştır. Kitler halinde

<sup>240</sup> D.A.G.M.. Cumhuriyet Arşivi, 030 / 18. 01. 02 / 24. 72. 17 / 11895 / 03. 11. 1931.

<sup>241</sup> Bayrak, gös. yer.

<sup>242</sup> D.A.G.M.. Cumhuriyet Arşivi, 030 / 18. 01. 02 / 33. 5. 7. / 13763 / 14. 01. 1933.

gelen ve KTF tarafından montajı yapılan Hawk11'lerin motoru Wright Cyclon R-1820F(640 bg. ) olup kaputları bulunmamakta idi.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda'da imal edilen hawk'lar tadil edilmiş ve Hawk11 olarak tanımlanmıştır<sup>243</sup>. Curtiss ile yapılan antlaşma sonucunda 1401-1407 askeri seri nolarla 8 adet Fledgling 2 CI tipi olarak üretilmiştir. Bunlardan biri temel eğitim uçağı, ikinci tipi ise makineli tüfek eğitimi tipidir. Bu uçağın bir ilginç yönüde yurd dışına hediye edilen ilk Türk yapımı uçak olmasıdır.

Üretilen ilk uçak, Atatürk'ün emri ile İran Şahı Pehlevi'ye hediye olarak gönderilmiştir. Ünlü Türk Plotu Yzb. Enver AKOĞLU ve makinist Nihat KAYALI tarafından uçularak Tahran'a götürülmüştür<sup>244</sup>.

1935 yılında Türkiye'de artan havacılık faaliyetlerine paralel olarak Türk Kuşu için Kayseri Tayyare Fabrikası tarafından planörler inşaa edilmiştir. Rusya tarafından hediye edilen planörlerin ölçü ve kalıpları alınarak üç ayrı tipte 27 planör imalatı gerçekleştirilmiştir. Bunlar:

11 Adet	Us-4 Başlangıç Eğitim Planörü
11 Adet	PS-2 Eğitim Planörü
5 Adet	G-9 Eğitim Planörü

Bu yıllarda Kayseri Tayyare Fabrikası Hawk11 üretimini bitirmiş bulunuyordu. Fabrika üretime devam etmek için, 1936 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik A G. Firması ile lisans antlaşması yaparak; Go 143 A tipi eğitim uçaklarının imalatını yapmak için 1936 yılında Yzb. Mühittin TÜRGEN, teknisyenler Sıtkı BAŞER, Ahmet TİBET ve Tefvik ALPMAN Almanya'ya Gotha Fabrikasına eğitime gönderildi.

Altı ay süren eğitimden sonra fabrikada üretime başlandı. Gotha firması üç patern uçağını ve gerekli malzemeyi Kayseri Tayyare Fabrikası'na'ye yolladı. 1936-1937 yıllarında 43 adet Go-145 A üretildi. Bu uçakların askeri seri noları 1801'den 1846'ya kadar numaralandırıldı.

<sup>243</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.383, s.12-13.

<sup>244</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.384, s.24.

1936 yılında Milli Savunma Bakanı Dünya hız rekorunu 414 km. / h kıran Polonya'nın en iyi avcı uçağı olan PZL-P-24 tipi ile ilgileniyordu. Balkan ülkelerine ve Türkiye'de tanıtım gösterilerinde bulunan avcı uçağından Türkiye ilk siparişlerini verdi. Ayrıca Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda pilot olarak görev yapmış ve dönemin Polonya Hava Kuvvetleri Komutanı olan, Ludomil Raysk'nin katkılarıyla bu uçakların, Kayseri Tayyare Fabrikası'nda'de lisans altında imalı için Postwowe Zaklady Lotnicze Firması ile antlaşmaya varıldı.

Türkiye'nin siparişi ilk etapta PZL yapısı 40 adet P-24 A, yarı mamul parçalar ve bazı materyali kapsıyordu. 40 adet uçaklık sipariştten 14 adet P-24 A için, 2 adet 20 mm.lik Oerlikon top ve 2 adet 7.9 mm.lik Colt-Browning makinalı tüfek ve 2x10 kg.lik kanat altı bomba salan talep etti. Bu versiyon PZL tarafından P-24 C olarak tanımlandı.

Türkiyenin siparişi, imalat öncesi P-24 Avcı uçağıının aynı olmasına karşın üretilen uçakların denem ve teslim uçuşlarında bazı karşı kuvvet sorunlar ortaya çıktı. Bu durum daha çok 4 Makineli Tüfekli P-24 C'lerde kendini gösterdi ve azami sürat 400 km/h altına düştü. Bu durumdan hoşnut olmayan Milli Savunma Bakanlığı, PZL şirketinden problemin en kısa sürede çözülmesini istedi.

PZL Firmasının ikinci seri P-24 C'lerde bazı aerodinamik değişiklikler yaparak bu problemi halletti. Fakat bütün bu değişikliklerin yapılması teslimatı bir süre geciktirdi. 1936 Ekim sonunda PZL Fabrikasının Teknik Heyet Başkanı, Wilhelm CİBALKA, Kayseri Tayyare Fabrikası'na'ye gelerek P-24 A'nın üretimini organize etti. Türkiye'de "Pazatel" ismi ile meşhur olan Kayseri Tayyare Fabrikası yapısı ilk P-24 A, 29 Mayıs 1937 günü Üstg. İrfan Bey'in idaresinde Alidağı'nın eteklerinden yerden kesildi. Eylül sonuna kadar 5 uçak üretildi ve müteakip aylarda tempo ayda 4 uçak olarak devam etti.

İmalat	Tipi	Seri Numarası	Adet
PZL Teslimatı	P-24 A	2001-2014	14
PZL Yapımı	P-24 C	2101-2126	26
KTF Kısmi İmalatı	P-24 A	2015-2118	4
KTF Kısmi imalatı	P-24 G	2127-2147	21

1938-1939 yıllarında, Kayseri Tayyare Fabrikası'nda'de G serileri daha geliştirilmiş P-24'ler yapıldı<sup>245</sup>. Yine bu dönemde İkinci Dünya Savaşı başlamazdan önce İngilizlerden alınan lisans altında Miles Magister, eğitim uçaklarından imal edilmiştir ki, bununla Kayseri Uçak Fabrikası son uçağını yapmış bulunacaktır<sup>246</sup>. Ayrıca bu dönemde uçak imalatının yanında Hava Kuvvetlerinin Envanterinde bulunan uçak ve uçak motorlarının bakım onarım ve revizyonları sürdürülmüştür.

#### **4-Atatürk'ün Kayseri Tayyare Fabrikasını Ziyaretleri ve Fabrikaya Yapılan Diğer Ziyaretler:**

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Heyet-i Temsiliye Reisi olarak; 19 Aralık 1919 Cuma günü Kayseri'ye gelişinden başka, Cumhurbaşkanı sıfatı ile de Kayseri'ye, 13 Ekim 1924, 20 Eylül 1928, 4 Şubat 1930 tarihlerinde üç defa daha teşrif etmişlerdir<sup>247</sup>.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nın 6 Ekim 1926 tarihili açılışından az önce, yetkililerin merasim öncesi davetleri sırasında; törene katılamayacağından dolayı üzüntülerini bildirmiş ve fabrika hizmete girdiğinde, fabrikayı ve ürünlerini görmek üzere Kayseri'ye gideceğini ifade etmiş<sup>248</sup> olan Mustafa Kemal'in, 20 Eylül 1928 tarihinde Cumhurbaşkanı sıfatıyla ikinci ziyaretinde, Tayyare Fabrikasını ziyaret edip etmediği, ettiyse de ziyaretiyle ilgili olarak şimdilik bilgi ve kayıtların olmamasına rağmen, Milli Hava Harp Sanayimizin kurulmasına öncülük etmesi, bizzat O'nun direktifleriyle böyle bir girişimi başlatılıyor olması ve bu girişimin ilk meyvası olan Kayseri Tayyare Fabrikası'nı ziyaretleri kuvvetle muhtemeldir.

Atatürk dördüncü kez 4 Şubat 1934 tarihinde saat 18.20'de halkın candan tezahüratları arasında Kayseri'ye teşrif etmişler<sup>249</sup> ve şehirde iki gün kalarak Cumhuriyet çalışmalarını yakından izlemiştir<sup>250</sup>. Mustafa Kemal ertesi gün 5 Şubat 1934 tarihinde saat 13.00'de Kayseri Tayyare Fabrikası'nı ziyaret ederek<sup>251</sup>, açılıştan önce ifade ettiği şekliyle

<sup>245</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.384, s.25-26.

<sup>246</sup> Kansu, *a.g.m.*, s.17.

<sup>247</sup> Kemal Göde, *Atatürk'ün Kayseri'yi Ziyaretleri*, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi., C.X, Mart 1994, S.28'den Ayrı basım, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1995, s.51-54.

<sup>248</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.72.

<sup>249</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, S.4505, 5 Şubat 1934, s.1.

<sup>250</sup> Ömer Çelebi, *Atatürk Kayseri'de*, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1973, s.99.

<sup>251</sup> *Hakimiyet-i Milliye*, S.4506, 6 Şubat 1934, s.4.

Fabrika ve ürünlerini muhtemelen ikinci kez görmüş ve akabinde şehirdeki gezisine devam etmiştir<sup>252</sup>.

Bu ziyareti ile ilgili olarak da şimdilik yeterince malumatımız olmamakla birlikte, O'nun fabrikaya verdiği önemi, konuyla ilgili rivayetlerden de tespit etmek mümkündür. Muhtelif rivayetlerden birine göre; Mustafa Kemal Kayseri'yi ziyaretleri esnasında tirden inip tirden istasyonundan baktığında, ilk olarak Kayseri Tayyare Fabrikası'nı görmek istediğini ifade etmiştir.

Görülüyor ki, Mustafa Kemal artık Türk Tarihinin anlamlı eserleriyle süslü olan bu güzel şehirde<sup>253</sup>, devrin standartlarına uygun azmin, gelişmişliğin, kendi kendine yetebilme yeteneğinin bir göstergesi olarak Cumhuriyetin bu büyük eserinin Kayseri'yi süslemesinden, Türk Milletinin en büyüğü olarak onur duymakta ve şehirde ilk görmek istediği bu Cumhuriyet eserine büyük önem verdiği anlaşılmakta idi.

Ayrıca bu dönemde Fabrikayı yerli yabancı bir çok devlet adamı da gezmiştir. Bunlardan belirlenebilenler şunlardır\*:

- Başbakan İsmet İNÖNÜ ve Hava Müsteşarı Yzb. Celal YAKAL'ın PZL uçakları imalı sırasında ziyaretleri, 1938.
- İsmet İNÖNÜ ve Refik SAYDAM'ın ziyaretleri, 1938
- Milli Savunma Bakanı Kazım ÖZALP'ın ziyaretleri, 1938
- Yugoslav Heyetinin ziyaretleri, 1939.
- Yunan Heyetinin ziyaretleri, 1939<sup>254</sup>.

##### **5-Fabrikanın Yöreye, Sanayii ve Ekonomisine Getirdikleri:**

Savunma sanayii tüm ülke sanayinden ayrı müteala edilemez, belki ülke sanayinin ve teknoloji düzeyinin üstünde fakat ondan ayrı değildir. Zira çok çeşitli mamul, yarı mamul sanayii ürünleri ve dolayısıyla çok çeşitli hammaddelere ihtiyaç gösterdiğinden hemen bütün diğer sanayii sektörüne dayalı bir sanayiidir.

<sup>252</sup> Çelebi, *a.g.e.*, s.102.

<sup>253</sup> Çelebi, *a.g.e.*, s.103.

\*bkz., Resim31-33.

<sup>254</sup> Kay. 2. HİMTD., s.81.

Savunma sanayiinin gelişimine paralel, dolaylı olarak özel sektörde gelişmiştir. Ülkemizde savunma sanayii gelişen sanayimize öncülük ve iticilik yapacak bir özellik arz eder. Böylece ülke için hayati önem taşıyan iş sahası açılacak ve ülke teknolojisinin gelişmesine öncülük edilecektir<sup>255</sup>.

Gerçekten de bu genel ifadeler doğrultusunda Savunma Sanayiiimizin, Hava Harp Sanayii bölümüne giren Kayseri Tayyare Fabrikası da imkanlarının ülke sanayiine açılmasını sağlamış, döner sermaye işletmesi kurularak, Kayseri'nin sanayii şehri olması yolunda önemli atılımlar yapmıştır<sup>256</sup>.

Türkiye'nin havacılık sanayiinin oluşumunda gerekli tecrübi alt yapı bu fabrikayla sağlanmış ve bu alandaki teşebbüsata öncülük ettiği gibi yöre sanayiine öncülük ve ticilik yapmış, yöre insanına da iş imkanı sağlamıştır.

Fabrikanın inşaatı sırasında 240, açılışı arifesinde 50<sup>257</sup> 1930-1935 Yılları arasında 265-300<sup>258</sup>, 1935 yılından sonra 500-600<sup>259</sup> yöre insanı işçi olarak bu fabrikadan eklemek bulmuş, çok sayıda sivil memur ve mühendis de bu fabrikada görev almıştır.

Lozan Antlaşması uyarınca yapılan büyük nüfus mübadeleleri dolayısıyla Türkiye Ekonomisi çok önemli bir teknik insan gücü kaybına uğramıştır<sup>260</sup>. Mübadeleye maruz kalan yerlerden biride Kayseri Şehri olduğuna göre<sup>261</sup>, aynı şeyleri Kayseri içinde söylemek mümkündür. Şüphesiz bu hadise ülke ekonomisine olduğu kadar Kayseri Şehri'nin ekonomisini de etkilemiş ve şehirdeki teknik insan gücünün azalmasına neden olmuştur.

Fabrikanın şehre yapılmasında, bu olumsuzlukları ortadan kaldırılarak, ekonomi ve sanayii de bölgeler ve şehirler arası dengenin sağlanması etkili olduğu ölçüde; fabrikanın varlığı da amacına uygun olarak aynı ölçüde faydalı olmuş ve yöreye bu yönde katkıda bulunmuştur.

<sup>255</sup> Atıf Güven, *Türkiye'de Savunma Sanayii Konusu ve Problemleri*, Silahlı Kuvvetler Dergisi, S.258, Ankara Haziran 1976, s.87-90.

<sup>256</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.385, s.21.

<sup>257</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.382, s.41.

<sup>258</sup> Kay. 2. HİMTD., s21.

<sup>259</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.385, s.21.

<sup>260</sup> Yaşa, *a.g.e.*, s.213.

<sup>261</sup> Tosun, *Passim*.

Fabrika aynı zamanda, yöre insanının hayatında değişik vesilelerle de etkili olmuştur. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda montaj ve kısmi imalatı yapılan muhtelif uçakların deneme uçuşları sırasında değişik tarihlerde ne yazık ki uçuş kazaları olmuş ve pilotlarımız şehit olmuştur.

Bir defasında Diyarbakır'dan Kayseri'ye gelmekte olan Brege uçağı, şehir içine Mimar Sinan Camii yanındaki bir evin bahçesine, düşmüş pilot şehit olmuş, makinist Astsubay sakat kalmıştır. Buna benzer olayların etkisinde kalan yöre halkı türkülerinde ve manilerinde bu olayı işlemiş ve aşağıdaki örnekte olduğu gibi günümüze değin ulaşabilmiştir:

Anam babam tayyare

Gitme bizim diyare

Anam babam duyarsa

Olur deli divane<sup>262</sup>

Bunun yanı sıra fabrikanın inşaaı için gerekli malzeme nakli sırasında, ulaşım yetersizliğinin verdiği sıkıntıların daha sonraki günlerde de yaşanmaması için şehre sağlıklı bir ulaşım temini konusunda (Tiren yolu gibi) da fabrikanın vesile olduğu kuvvetle muhtemeldir. Rivayetvari edindiğimiz bilgilerden bir diğeri ise Kayseri Şehri'ne elektriğin getirilmesine yine Tayyare Fabrikasının vesile olduğu yönündedir.

Ayrıca o günlerde fabrikada çalışmanın bir ayrıcalık olduğu, Kayseri Tayyare Fabrikası'nda görev alanların yöre insanınca muteber sayıldığı hatta ve hatta evlilik kurumunun ihdasında damat adaylarının fabrikada çalışmalarının şanslarını artırdığı ifade ediliyor.

Görüldüğü üzere fabrika, yöre insanının ekonomik hayatından teknolojiyle tanışmasına, folklorundan evlilik müessesesine değin oldukça şumullü bir alanda etkili olmuştur. Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1.11.1936 tarihli açılış konuşmasındaki ifadeleri doğrultusunda denilebilir ki; her yeni endüstri eserinde olduğu

<sup>262</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.385, s.20-21.

gibi Kayseri Tayyare Fabrikası, muhitine refah ve medeniyet ve bütün memlekete haz ve kuvvet vermiştir<sup>263</sup>.

#### **6-Fabrikanın Türk Savunma Sanayii'ndeki Yeri Ve Önemi:**

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda; kuruluşundan itibaren günümüze değin geçen sürede Hava Kuvvetlerimizin envanterine giren uçakların bakım-onarım ve revizyon işleri sürdürülmüştür.

Ayrıca, yapılan lisans antlaşmaları çerçevesinde, montaj, kısmi imalat ve imalat geliştirme işlemleri ile üretimi yapılan, değişik tip ve kabiliyetteki uçaklarımız, Türk Hava Kuvvetleri bünyesinde muhtelif alanlarda görev almışlardır.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretimi yapılan; Curtiss Hawk11'ler 53. Bölük ile 1941 yılında, Kütahya'daki 4. Av Alayı 11. Taburda kullanılmışlardır. Burada bir müddet daha görev yaptıktan sonra Curtiss P-40 Tomahawk ve Kittyhawk'ların gelmesi ile bu birlikten alınan Hawk'lar 1943-45 yılları arasında av eğitiminde kullanılmışlardır.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretimi yapılan Hawk'lar, Türk Hava Kuvvetleri'nin en son açık kokpitli ve çift kanatlı uçakları olmuştur<sup>264</sup>.

Türkiye'de Pazatel ismiyle meşhur olan ve Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretimi yapılan P-24'leri kullanan ilk birlik, 1936 yılında Eskişehir'de teşkil eden müstakil av bölüğü olmuştur. Bu birlik 1937 yılında daha da genişletilip takviye edilerek iki taburu 4.Tayyare Alayı Kütahya'da faaliyete geçirilmiştir.

7. Tabur 21. ve 41. Bölükleri ile P-24A'ları almış, 8.Tabur ise 42. Ve 43. Bölükleri P-24C'leri kullanmıştır. II. Dünya Savaşı başlangıcında 7.Tabur 1939'da Çorlu'ya taşınmıştır.

1945 yılına değin Kayseri Tayyare Fabrikası imalı PZL uçakları görüldüğü üzere Türk Hava Kuvvetlerimizin değişik Av Tabur ve Av Bölüklerinde görev almışlardır<sup>265</sup>.

<sup>263</sup> Atatürk'ün Kültür ve Medeniyet Konusunda Sözleri, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, S.37, Ankara 1990, s.120.

<sup>264</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.383, s.13-14.

<sup>265</sup> Bayrak, *a.g.m.*, S.384, s.26.

II. Dünya Savaşı döneminde uçaklarımızı faal tutmakta büyük katkısı olan<sup>266</sup>; Kayseri Tayyare Fabrikası gerek,bakım-onarım gerekse yapmış olduğu mevcut üretimi sayesinde savaş öncesi Türk Ordusu, Hava Kuvvetlerini bu doğrultuda desteklemiş ve uçaklarımızın her an savaşa hazır tutulabilmesinde büyük pay sahibi olmuştur.

Türkiye'nin Havacılık Sanayii'nin oluşumunda, gerek teknik gerekse personelinin, gerekli tecrübi alt yapısı Kayseri Tayyare Fabrikası ile sağlanarak, Milli Hava-Harp Sanayiimizin temelini oluşturmuş ve bundan sonraki çalışmalara öncülük etmiştir.



---

<sup>266</sup> Kaymaklı, *a.g.e.*, s.354.

## SONUÇ

Bağımsız bir politika gütmek ihtiyacında olan devletlerin, güçlü bir harp sanayiine sahip olmaları şarttır. Savunma sanayiinin önemli bir bölümünü teşkil eden hava harp sanayiinin gerekliliği ve gerekliliğine nispeten önemi, topyekûn bağımsız bir devlet olabilmenin unsurları arasındadır.

Türk Milletinin Milli Mücadeleyle sağlayabildiği bağımsızlığının; Cumhuriyetle birlikte devamı ve ekonomik ve politik bağımsızlıkla perçinlenebilmesi için şüphesiz bunun teminini tesis eden unsurların sağlanması gerekir.

Cumhuriyet kadrolarının hedeflediği, Türkiye Cumhuriyeti Devletine tüm alanlarda bağımsız hareket edebilme yeteneğinin kazandırılması ve bu kazancın sağlanmasını tesis edecek unsurların oluşturulması olduğuna göre ; mevcudiyetimizi sağlayan ve hal ve gelecekte vazgeçilmez bir strateji olan caydırıcılık vasfıyla mevcudiyetimizi koruyan, “Yurtta Sulh, Cihanda Sulh” prensibi ile hareket ederek, bölgesinde istikrarlı bir huzur ve barış ortamı hazırlayıp, Dünya barışına katkıda bulunan Türk Ordusu ve onun önemli bir parçası olan Türk Hava Kuvvetleri mezkur unsurların başında gelenidir.

Türk Ordusu'nun, caydırıcılık vasfı onun gücüyle doğru orantılı olduğuna göre, caydırabilirlik vasfının artırılması; Türk Ordusu'nun güçlü olabilmesinin temini ile mümkündür.

Bu mümkünlüğü sağlayacak olanda, gelişmiş ve gelişen bir teknolojinin beslediği bir savunma sanayiidir. Tabiki aynı şeyler ordumuzun önemli bir parçası olan hava kuvvetlerimiz içinde geçerlidir.

Mustafa Kemal'in; hava stratejisinin vazgeçilmez nitelikteki bir unsuru olan, hava-harp sanayiinin ve lojistik gücünün oluşturulması, bunun sağlanması için önemli bir şarttır. O zaman yapılacak olan caydırabilirlik vasfına haiz bir hava kuvvetlerinin teminidir ki, bunu da sağlayacak olan kendi kendine yetebilir bir milli hava-harp sanayiinin vücuda getirilmesidir.

Ordunun ihtiyacını karşılamak için yabancılardan istekte bulunmaktan kurtulmuş olmak, yabancılara muhtaç olmayan bir hale gelerek bu alanda kendi kendimize yetebilirlik vasfını kazanmak üzere Cumhuriyetle birlikte milli bir havacılık sanayiinin tesisi için Atatürk'ün öncülüğü ve direktifleri ile çalışmalar başlatılabilmektedir.

Bu çalışmalar doğrultusunda, çalışmaların ilgili bölümlerinde görüleceği üzere, bu konuda Almanya ile işbirliği içerisine girilmiş ve Junkers Firması ile bir antlaşmaya varılarak, TOMTAŞ. Kurulmuş ve mezkur antlaşma gereği Kayser Tayyare Fabrikası yukarıdaki zikrettiğimiz amaçları gerçekleştirmek ümidiyle kurulmuştur.

Günün şartlarında değerlendirildiğinde, kendi alanında ileri bir adım olan bu girişim ne yazık ki bazı olumsuzlukların varlığı sebebi ile 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmış ve 1931 yılında tekrar açılan fabrika, 1939 yılından sonra uçak üretimi yapabilirlik vasfını kaybederek, bakım-onarım merkezi haline gelmiştir.

Fabrikanın bu kötü talihine sebebiyet veren, zahiri nedenlerin arasında, fakat belki de en önemlisi, bazı dış tesirlerin varlığının söz konusu olmasıdır.

Fabrika; yöre sanayii ve ekonomisine katkıda bulunduğu gibi, Türk Hava Sanayii'nin oluşumunda, gerek teknik gerekse personelinin gerekli tecrübi alt yapısını kazandırarak, milli hava-harp sanayiimizin temelini oluşturmuş ve bundan sonraki bu alandaki çalışmalara öncülük etmiştir.

Ayrıca Kayseri Tayyare Fabrikası; montaj, kısmi imalat ve imalatları ile Türk Hava Kuvvetleri'ne uçak sağlanması ve uçakların faal tutulmasında faydalar sağlamış ve

II. Dünya Savaşı yıllarında uçaklarımızın hazır kıta faal tutulmasında büyük rol oynamıştır.

Bu çalışmanın neticesinde diyebiliriz ki; Kayseri Tayyare Fabrikası'nda da gördüğümüz dış tesirler, her zaman tekerrür edebilecek hadiselerdir ve bu yüzden uçak sanayiimizin geliştirilebilmesi için dıştan ve içten gelen yada gelebilecek engellerin bertaraf edilmesi, yada buna zemin hazırlanmaması nispetinde başarılı olabileceğimiz ortadadır.

Ayrıca Kayseri Tayyare Fabrikası, şimdiki görevi yanı sıra kuruluş amacına uygun olarak da, imalat yapmasa bile her an yapabilirlik vasfıyla, araştırma-geliştirme yeteneğindeki çekirdek üniteler daim mevcudiyetini koruyarak, yeni proje ve uçak prototipleri geliştirme yoluna gitmesi, çağın gerekleri icabı daha akılcı görülmektedir.

Ki bu konuda Erciyes Üniversitesi ile işbirliği içerisine girilmeli, üniversitemiz bünyesinde kurulacak "Uçak Mühendisliği" bölümü, lâboratuar işleri ve proje geliştirilmesi çalışmaları yaparak, fabrikada bu genç mühendislere uygulama ortamı hazırlayarak, çağın gerektirdiği bir işleyişi kazanmalıdır.

Bunun yanı sıra gelişmekte olan Kayseri'deki sanayiimizi, ağır sanayiye yönlendirebilecek olan fabrikanın bu yöndeki girişimlerini arttırılması akılcı olacaktır.

Ulu önderimizin başlattığı ve savunma sanayimizin temel taşı olduğu kadar, Kayseri şehri için bir nimet olan ve kendi alanında ileri bir atılım sayılan, bu fabrikanın çağdaşlarıyla boy ölçüşebilir bir duruma getirilmesi mümkündür ve umutlarımızda bu yöndedir.

## BİBLİYOGRAFYA

### Arşiv Belgeleri:

#### Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

#### Cumhuriyet Arşivi:

- 030. 18. 01. 01 / 010. 41. 18 / 841 / 27. 08. 1924.
- 230 / 8. 26. 3. / 06HY3 / 18. 12. 1924.
- 030. 18. 01. 01 / 15. 50. 20 / 2347 / 15. 08. 1925.
- 030. 18. 01. 01 / 16. 67.6 / 2671 / 25. 10. 1925.
- 230 / 8. 27. 7 / 06HY10 / 13. 04 1926.
- 230 / 8. 28. 1 / 06HY11 / 17. 04. 1926.
- 030. 18. 01. 02 / 6. 57. 15 /8591 / 27. 11. 1929.
- 030. 18. 01. 01 / 24. 72. 17 / 11895 / 03. 11. 1931.
- 030. 18. 01. 01 /33. 5. 7 / 13763 / 14. 01. 1933.
- **Kayseri 2. Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyası**

### Sürelî Yayınlar:

#### a-Gazeteler:

- **Akşam**, 8 Teşrin-i Evvel 1926
- **Hakimiyet-i Milliye**, S.4505-4506, 5-6 Şubat 1934
- **İkdam**, S.10582, İstanbul 8 Teşrin-i Evvel 1926.
- **Son Saat**, İstanbul 8 Teşrin-i Evvel 1926.
- **Vakit**, S.215, İstanbul 8 Teşrin-i Evvel 1926.

#### **b-Dergiler:**

- **Ajans-Türk**, S.187,Ankara 1981.
- **Askeri Fabrikalar Mecmuası**, S.44, 1 Eylül1936.
- **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi** ,S94, Ankara Mayıs1992
- **Hava kuvvetleri Dergisi**,S.280,(Atatürk Özel Sayısı) Aralık 1981.,S.326, Şubat 1997.
- **Kartal Dergisi**,S.3,Ankara1 Ocak 1972.
- **Kooperatif Dünyası**,S:119,Ankara Şubat 1981.
- **Mühendis Makine**,C.14 , S. 168,Ankara Nisan1971.
- **Türk Hava Mecmuası**, S.11,Ankara 1 Teşrin-i Sani 1926.
- **Türk Kültürü**, S.118, 120, Ankara Haziran,Ağustos 1972.
- **Uçantürk**, S.382, 383, 384, 385, Mart, Nisan , Mayıs, Haziran 1994.

#### **Tetkik Eserler:**

#### **a-Kitaplar:**

- **AKGÜL**, Suat, **Milli Mücadelede Kayseri ve Civarında Askeri Faaliyetler ve Lojistik** ,Ankara 1998, kara Harp Okulu Basımevi, Yayın No: 182.
- **Atatürk'ün Kültür Medeniyet Konusundaki Sözleri**, Ankara 1990, Atatürk Kültür Merkezi Yayını, S.37.
- **Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri**, 1981,Harp Akademileri Basımevi.
- **BAYUR**, Hikmet, **XX. Yüzyılda Türklüğün Tarih ve Acun Siyaseti Üzerine Etkileri**, Ankara 1989, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, XVI. Dizi-Sa. 24<sup>a</sup>.
- **BIYIKLIOĞLU**, Nadir, **Türk Havacılık Sanayi** , Ankara 1991, Milli Savunma Bakanlığı Yayını.

- ÇADIRCI, Musa, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Ankara 1991, Türk Tarih Kurumu Yayınları, VII. Dizi-Sa 124.
- ÇELEBİ, Ömer, **Atatürk Kayseri’de**, Ankara 1973, Ayyıldız Matbaası.
- DEANE, Phyllis, **İlk Sanayi İnkılabı**, Çev. Tevfik Güran, Ankara 1994, Türk Tarih Kurumu Yayınları, X. Dizi-Sa.10<sup>a</sup>.
- ERENLİ Muhterem, **Atatürk ve Havacılık**, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.II,S:4’den Ayrıbasım, Kasım 1985.
- GÖDE, Kemal, **Atatürk’ün Kayseri’yi Ziyaretleri**, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.X, Mart 1994, S.28’den Ayrıbasım, Ankara 1995, Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- HAİRİ, A. Hadi, **Osmanlı’nın Batılılaşma Çabaları ve Batı’nın İki Yüzü**, İstanbul 1993, Türkçesi; Hasan Büyükcengiz, Yöneliş yayınları:31,
- İNAN, Afet, **İzmir İktisat Kongresi 17-Şubat-4 Mart 1923**, Ankara 1982, Türk Tarih Kurumu Yayını XVI:Dizi-Sa 46.
- KARLUK, Rıdvan, **Türkiye Ekonomisi: Tarihsel Gelişim ve Yapısal Değişim**, Eskişehir 1994, Anadolu Üniversitesi Yayını.
- KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Ankara 1997, Kültür Ofset Limitet Şirketi Yayını.
- KOÇAK, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri(1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Ankara 1991, Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI:Dizi-Sa.66.
- KESKİN, Mustafa, **Milli Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi S:2’den Ayrıbasım, Kayseri 1988, Erciyes Üniversitesi Yayını.
- MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, **Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları**, Ankara 1990, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- **Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri**, (Yayına Haz. ,Gündüz Ökçün), İstanbul 1984, Hil Yayınları (III: Baskı).

- ÖKÇÜN, Gündüz, 1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara 1971, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:324.
- ÖZGÜLDÜR, Yavuz, Türk-Alman İlişkileri(1923-1925), Ankara 1993, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları.
- 1930 Sanayi Kongresi Raporlar Zabıtlar, Ankara 1930, Neşreden Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Umum Merkezi.
- SHAW, Stanford J.-Ezel Kural Shaw, Osmanlı imparatorluğu ve Modern Türkiye, (Türkçesi, Mehmet Harmancı), İstanbul 1983, e yayınları.
- ŞAHİN, Hüseyin, Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi ve Bugünkü Durum, Bursa 1990, Uludağ Üniversitesi Yayınları.
- TOSUN, Ramazan, Türk-Rum Nüfus Mübadelesi ve Kayseri'deki Rumlar, Niğde 1988, Tolunay Yayıncılık.
- Türk Tayyare Cemiyeti Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi, Ankara 1932.
- YAŞA, Memduh, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, İstanbul 1980, Akbank Kültür Yayınları.
- YAZMAN, Ögüt M. ,Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi, Ankara 1973, Tisa Matbaası
- 50 Yılda Türk Sanayii, .Ankara 1973, Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı Yayını

**c-Makaleler:**

- BALTA, A. Rıza, *İstikbal Göklerdedir*, Hava Kuvvetleri Dergisi , S:280 (Atatürk Özel Sayısı), (Aralık 1981), s.25-29.
- BAŞAR, Bilal, *İstikbal Göklerdedir*, Hava Kuvvetleri Dergisi , S:280, (Aralık 1981), s.5
- BAYRAK, Rifat, *Tomtaş 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi* , UÇANTÜRK , s.382, (Mart 1994), s.40-42.

- \_\_\_\_\_, *Kayseri Tayyare Fabrikası KTF (1930-1949)*, UÇANTÜRK, S.383, (Nisan 1994), s.12-14.
- \_\_\_\_\_, *Kayseri Tayyare Fabrikası*, S:384, UÇANTÜRK ,(Mayıs 1994), s. 24-26.
- \_\_\_\_\_, *Kayseri Tayyare Fabrikası*, S:385, UÇANTÜRK (Haziran 1994), s. 20-21.
- DAVER, Abidin, *Tayyarenin Önemi*, Kartal Dergisi, S.3, (Ankara1 Ocak 1972.), s.18.
- DEMİRCİ Rasih, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ekonomik Durum, Kooperatif Dünyası*, S:119,(Ankara Şubat 1981), s. 19-22.
- DİLAVER, Erdal, *Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri ve Yorumları*, Hava Kuvvetleri Dergisi , S:280, (Aralık 1981), s.33-36.
- GÖKER, Fahrettin, *Türkiye'de Havacılık Sanayii* , Hava Kuvvetleri Dergisi , S.326, (Şubat 1997), s. 7-15.
- GÜLERMAN, Adnan, *Atatürk Döneminde Türk Ekonomisi ve Endüstrisi*, Ajans-Türk , S.187, (Ankara 1981), s. 8-9.
- GÜVEN, Atıf, *Türkiye'de Savunma Sanayii Konusu ve Problemleri*, Silahlı Kuvvetler Dergisi,S.258,( Ankara Haziran 1976), s.85-104.
- İLKİN, Akın, *Atatürk Döneminde Sanayi Politikası*, *Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi Semineri* ,(İstanbul 1981), Yapı Kredi Bankası Yayınları.
- KANSU, Yavuz M. , *Türk Hava Sanayinin Tarihçesi* ,Tekbir I. Sanayi ve Ekonomi Kongresi Tebliğleri;(23-25 Haziran 1978), Elif Matbaacılık, (Ankara 1978), s. 13-22.
- KIZIL,Akif, *Atatürk'ün Milli Havacılığımız ve Hava Gücümüzle İlgili Görüşleri*, Hava Kuvvetleri Dergisi , S:280, (Aralık 1981), s.37-41.
- MUTER, Şener, *Milli Sanayii*, Mühendis ve Makine ,C.14, S.168,(Ankara Nisan 1971), s. 340-344.

- ÖZGİRAY, Ahmet, *Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarları, I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri(11-12 Nisan 1996)*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1,(Kayseri 1997), s. 237-240.
- ÖZTÜRK, Eyüp, *1923-1939 Türk Sanayileşme Çabaları ve Atatürk, Hava Kuvvetleri Dergisi* , S:280, (Aralık 1981), s.85-95.
- SÜDER, Ş, *Güherçile ve Güherçilecilik, Askeri Fabrikalar Mecmuası*, S.44, (1 Eylül 1936), s. 148-153.
- ÜÇÖK, Zeki, *Atatürk ve Havacılık, Hava Kuvvetleri Dergisi* , S:280, (Aralık 1981), s.30-32.
- ÜNAL, Tahsin, *Milli Mücadelede Ekonomik Durum, Türk Kültürü*, S.118,(Ağustos 1972), s. 952-988.
- ZALF, Oktay, *Türk Havacılığının Kurtuluş Savaşı'ndaki Etkisi, Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, Genelkurmay Basımevi, (Ankara 1997), s.198-225.

## İNDEKS

### A

A.E.G.- C IV, 37  
Abdülhamid, 22  
Abidin Daver, 40  
Adana, 13, 16  
Ahdi Atik, 5  
Albatros, 29, 37, 38  
Albay Tevfik Bey, 53  
Ali YAR, 30  
*Alman Dışişleri Bakanı Stresemann*, 62  
Alman Hükümeti, 51, 52, 53, 54, 61, 62, 63, 64  
*Alman Ulaştırma Bakanı Krohne*, 62  
Almanya, 26, 27, 28, 29, 31, 35, 48, 49, 51, 53, 54, 55,  
58, 60, 61, 63, 66, 68, 75, 76, 90, 99  
Amasya, 19  
Amerika, 30, 74, 88  
Anadolu, 4, 7, 13, 16, 32, 35, 58, 72, 73, 103  
Ankara, 1, 4, 5, 7, 9, 15, 17, 21, 23, 25, 26, 28, 40, 42,  
44, 48, 49, 53, 55, 56, 58, 59, 62, 66, 74, 76, 92, 93,  
94, 96, 102, 103, 104, 105, 106  
Ansaldo, 37  
Atatürk, 1, 2, 5, 9, 13, 19, 20, 21, 24, 25, 35, 36, 39, 40,  
41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 52, 65, 89, 92, 93,  
96, 99, 102, 103, 104, 105, 106  
Aviatic, 38  
Avni OKAR, 80, 83  
Avrupa, 5, 7, 8, 25, 51  
Avusturya, 29

### B

Balkan Savaşı, 26, 27  
Bandırma, 10  
Batı Avrupa, 4  
Belçika, 30  
Benz Fabrikası, 31  
Berlin, 51, 52, 53  
Binbaşı Muzaffer ERGÜDER, 33  
Birinci Dünya Savaşı, 9, 10, 12, 15, 16, 27, 28, 29, 30,  
31, 34, 35, 37, 38, 47, 48, 55, 90

Bnb. Murat BAŞARAN, 79, 80, 82  
Brequet 14A2, 38  
Brequet.14A2, 37  
Bulgarlar, 26  
Bursa, 4, 10, 44, 104

### C

Celal Bayar, 23  
Cumhuriyet Hükümeti, 9, 21, 31, 69, 70  
Curtiss, 80, 88, 89, 96  
Curtiss Aeroplane and Motor Company İNC., 88

### D

D.F.W.- C V, 37  
Damat Ferit Paşa, 32  
De Havilland 9, 38  
DeHavilland 9, 37  
Dessau, 52, 75  
*Deutsche Orient Bank*, 64  
Duyun-u Umumiye, 8, 22

### E

Elazığ, 32, 34  
Enver AKOĞLU, 89  
Erciyes Üniversitesi, 32, 100, 103  
Ermeniler, 14  
Erzincan Uçak İstasyonu, 32  
Eskişehir, 4, 34, 35, 57, 97, 103

### F

Fekleer, 29  
Feshane Fabrikası, 6  
Fethi Bey, 40  
Fethi Okyar, 23  
Fiat, 37

Fledgling, 80, 82, 85, 86, 88, 89  
Frankoromen, 50  
Fransa, 5, 25, 26, 27, 28, 29, 35, 51, 54, 63, 82

## G

Genelkurmay, 25, 50, 51, 53, 55, 65, 67, 104, 106  
General DOUHET, 41  
General MITCHELL, 41  
Gotha, 29, 80, 84, 90  
Gothaer Waggon Fabrik A G. Firması, 90  
Gothaer Waggon Fabrik A.G, 80  
Gülhane Parkı, 13  
Gümrük Kanunu, 9  
Gündüz Ökçün, 10

## H

Halberstad, 29  
Halberstadt DII, 38  
Haliç Tersanesi, 6  
Hamburg Limanı, 60  
Hanse Brandeburg, 29  
Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları ve Müstahkem  
Mevkiiler Genel Müfettişliği, 25  
Hava Komisyonu, 25  
Hawk, 80, 82, 85, 86, 88, 89, 96  
Hayri Bey, 28  
Hereke Fabrikası, 6  
Hikmet Bayur, 1

## I

I. Mahmut, 4  
II. Dünya Savaşı, 97, 100  
İbrahim Sefa Bey, 67, 75  
İkinci Dünya Savaşı, 24, 80, 92  
İngilizler, 32  
İngiltere, 5, 29, 51, 54  
İnönü, 23, 36  
İskenderun Limanı, 60  
İsmet İNÖNÜ, 93  
İsmet Paşa, 44, 53, 70  
İstanbul, 2, 4, 5, 8, 10, 13, 16, 21, 26, 27, 28, 31, 32,  
39, 53, 54, 61, 65, 66, 101, 103, 104, 106  
İstanbul,, 10, 13, 16  
İş, Bankası, 21  
İtalya, 29, 35  
İtalyanlar, 26  
İzmir, 10, 13, 16, 17, 19, 23, 32, 103  
İzmir İktisat Kongresi, 17, 20, 103  
İzmit, 10, 20, 67  
İzmit Mebusu Süreyya, 65, 67  
İzmit,, 10

## J

Junkers, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63,  
64, 66, 67, 76, 77, 78, 83, 85, 86, 87, 99

## K

Kanuni Sultan Süleyman, 4  
kapitülasyonlar, 9  
Kapitülasyonlar, 4, 7  
Karamürsel,, 10  
Kayseri, 2, 3, 13, 31, 32, 46, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 63,  
64, 65, 66, 67, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 83, 85, 87,  
88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 100, 101,  
102, 103, 104, 105, 106  
Kayseri Tayyare Fabrikası, 2, 3, 31, 46, 59, 64, 65, 66,  
67, 75, 76, 79, 80, 83, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94,  
95, 96, 97, 99, 100, 105  
Kazım Karabekir Paşa, 32  
Kazım ÖZALP, 93  
Kernal Bey, 40, 65, 79  
Kemaleddin Sami Paşa, 51, 59, 63  
Kızılırmak Demiryolu Köprüsü, 59  
Konya, 13, 32, 33, 34, 67  
Konya Mebusu Refik, 65, 67  
Konya Uçak İstasyonu, 32

## L

La Turquie Gazetesi, 27  
Lozan Antlaşması, 22, 50, 59, 94  
Lozan Barış Antlaşması, 9  
Ludomil Raysk, 91  
LVB, 29

## M

Mahmut Şevket Paşa, 26  
Makriköy, 13  
Maltepe, 32  
Manisa,, 10  
Marcel DASSAULT, 30  
Meşrutiyet, 9  
Miles Magister, 80, 92  
Milli Hava-Harp Sanayii, 24  
Mondros Ateşkes Antlaşması, 31  
Moskova, 52  
Mösyö Haze, 75  
Mösyö Jan Silken, 50  
Mösyö Tihaim, 50  
Muzaffer ERGÜDER, 76

## N

Nihat KAYALI, 83, 90

## O

Ordu Mebusu, Recai, 65  
Osmanlı Devleti, 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 16, 17,  
18, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 31  
Osmanlı Ordusu, 26, 47, 91  
Osmanlı Sanayii, 10

## P

Parasol, 29

Paris, 40  
Petit Parisen Gazetesi, 20, 48  
Pfaltz. D 15, 38  
Pfalz, 29  
Philipp Holzmann und Co. Firması, 59  
Picardie, 40  
Polonya, 55, 80, 90  
Postwowe Zakłady Lotnicze Firması, 91

## R

Recep Bey, 65, 67, 75  
Refik Koraltan, 67  
Refik SAYDAM, 93  
Rudolf Nadolny, 49, 54, 55, 106  
Rumlar, 13, 14, 59, 104  
Rumpler, 29  
RumplerC VII, 37  
Rusya, 29, 35, 52, 55, 90

## S

Sablanting, 29  
Sachsenberg, 55, 59, 62, 75, 81  
Sanayi Teşvik Kanunu, 9  
Sanayii Devrimi, 7  
Sanayii Teşvik Kanunu, 22  
Selanik, 40  
Serno Bey, 31  
SEVERSKY, 42  
Seydiköy Uçak İstasyonu, 32  
Sırpalar, 26  
Simens, 52  
Sopwith-Camel, 38  
Spad XIII, 38  
Spad. XIII, 38  
Stinn Firması, 31  
Sütlüce, 13

## T

Tanzimat, 6, 7, 103  
Tarsus, 13  
Tayyare ve Motor Fabrikası, 66  
Telefunken, 52  
Tersane,, 13  
Teşvik-i Sanayi Kanunu, 22  
Teşvik-i Sanayii Kanunu, 10  
Tevfik Rüştü Bey, 65  
Thomas Brown, 53  
Ticaret ve Sanayi Odaları, 22  
TOMTAŞ, 52, 55, 56, 57, 67, 74, 75, 76, 77, 78, 87, 99  
TOMTAŞ., 55, 67, 99  
Tophane,, 6, 13  
Trablusgarb Savaşı, 26  
Türk Hava Kuvvetleri, 30, 32, 34, 96, 98, 103  
Türk Hükümeti, 27, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 63, 65  
Türk Sanayi ve Maden Bankası, 22  
Türk Tayyare Cemiyeti, 44, 57, 78, 104  
Türkische Post, 65  
Türkiye Cumhuriyeti, 2, 16, 39, 48, 52, 56, 77, 78, 98

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, 2, 3, 16  
Türkiye İktisat Kongresi, 19, 23  
Türkler, 14, 42, 48, 64, 103

## U

uçak, 2, 16, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 46, 47, 50, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 66, 67, 76, 78, 80, 87, 89, 91, 92, 99, 100  
Ulukışla, 60  
Uşak, 10, 34

## V

Versay Antlaşması, 55  
Von Düring, 53

## W

Wilhelm CİBALKA, 91

## X

XV. Louis, 5

## Y

Yahşi Han, 59  
Yahudiler, 14  
Yarbay Liebmann, 53  
Yarbay Süreyya Bey, 25  
Yeşilköy, 26, 32  
Yunanistan, 16  
Yusuf Kenan Bey, 25  
Yüzbaşı Bortsek, 31  
Yüzbaşısı Fesa Bey, 25  
Yzb. Celal YAKAL, 93

## Z

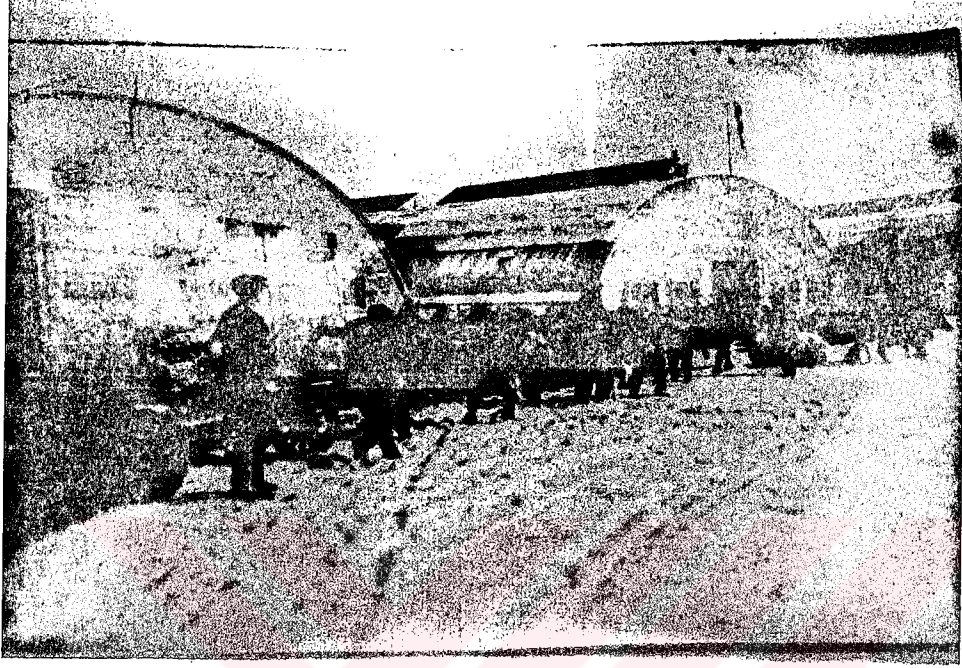
Zeytinburnu, 6

# EKLER

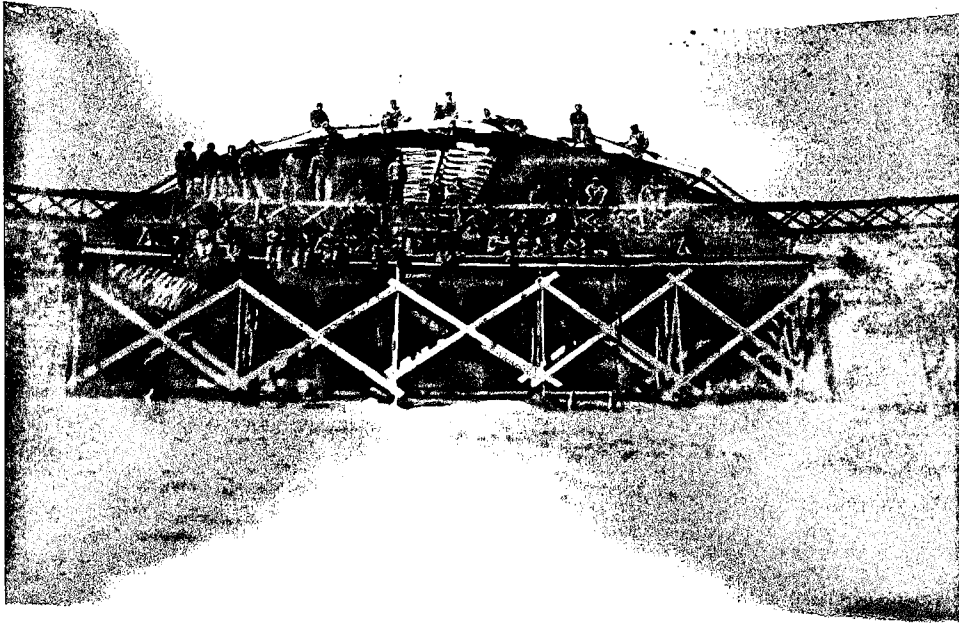
A-FOTOGRAFLAR  
B-ÖRNEK ARŞİV BELGELERİ



**A-FOTOGRAFLAR**



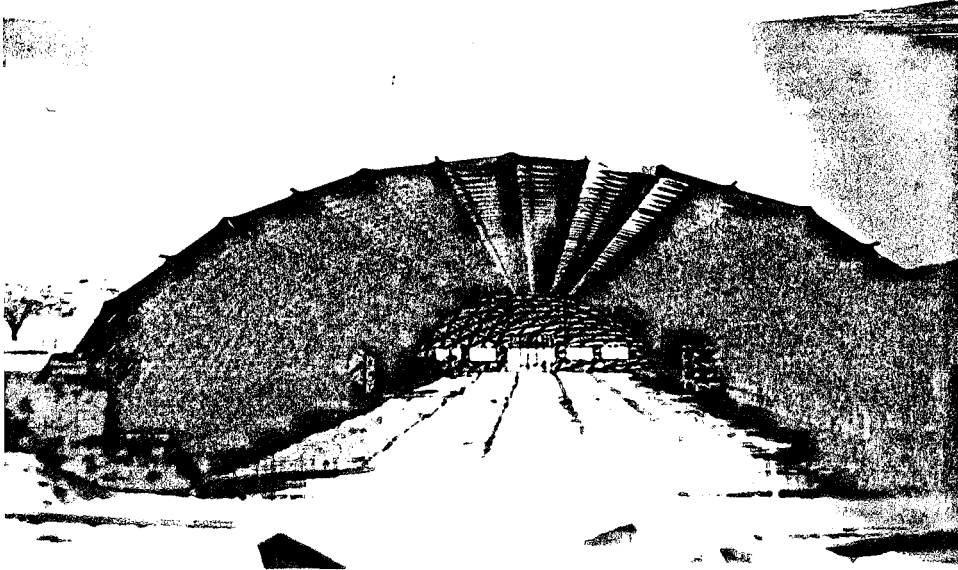
Resim 1: Tomtaş şirketi malzemelerinin kağıdı ile taşınması



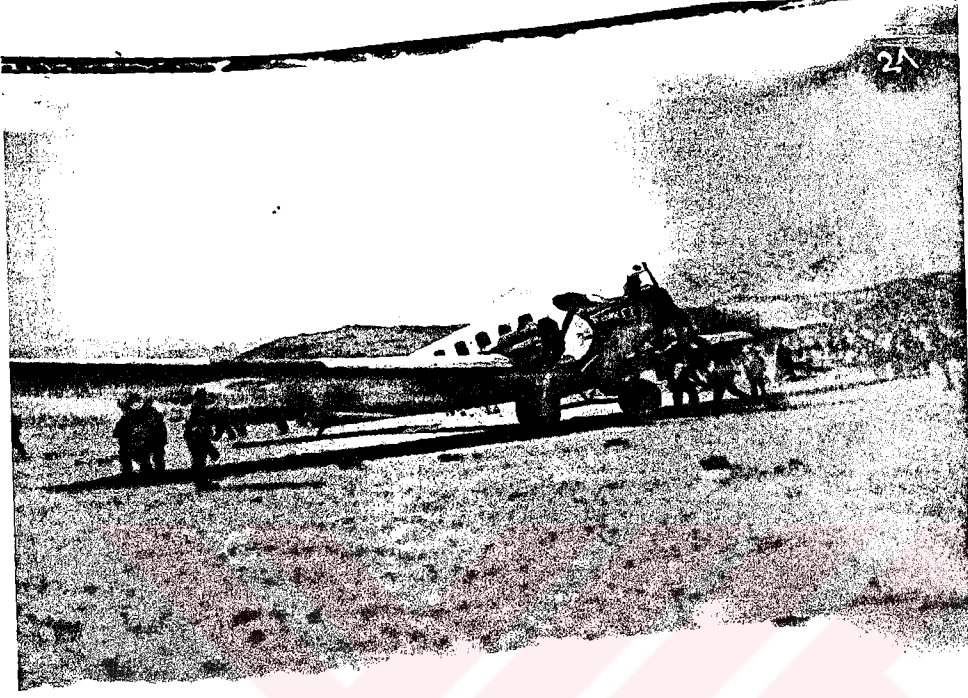
Resim 2: Hangar inşaatı ve işçiler.



Resim 3: Çelik Konstrüksiyon.



Resim 4: Hangar inşaatı.



Resim 5: Davetlileri Kayseri'ye getiren Junkers G-23 tipi uçak.



Resim 6: Açılışa katılan davetlilerden bir grup.



Resim 7: Kuva-i Havaiye Mufettiŝi Muzaffer Ergüder.



Resim 8: Komisyon üyeleri ve firma yetkilileri.



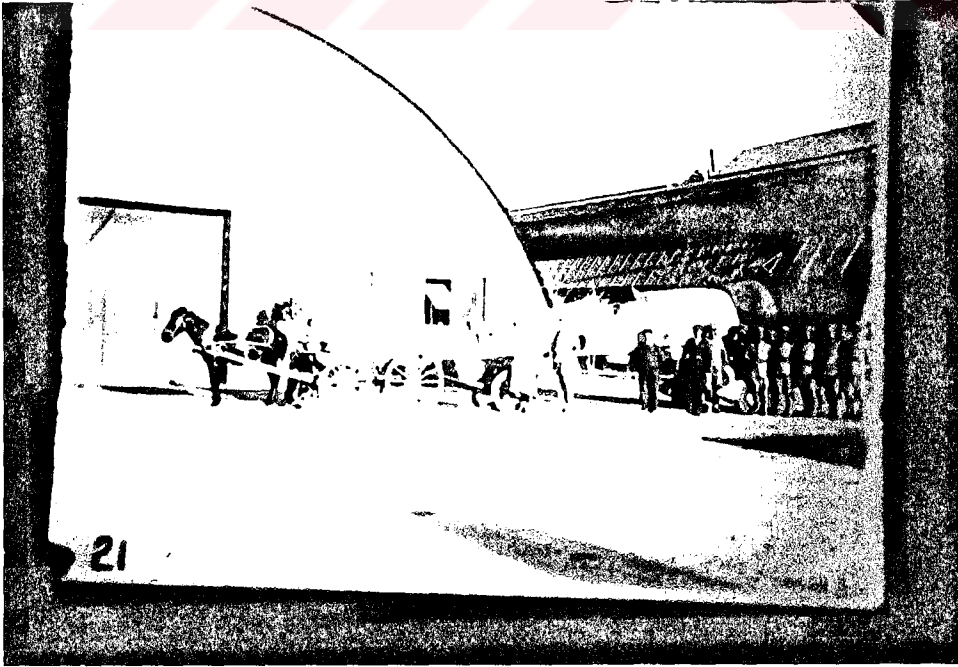
Resim 9: Alman işçiler bir eğlence anında.



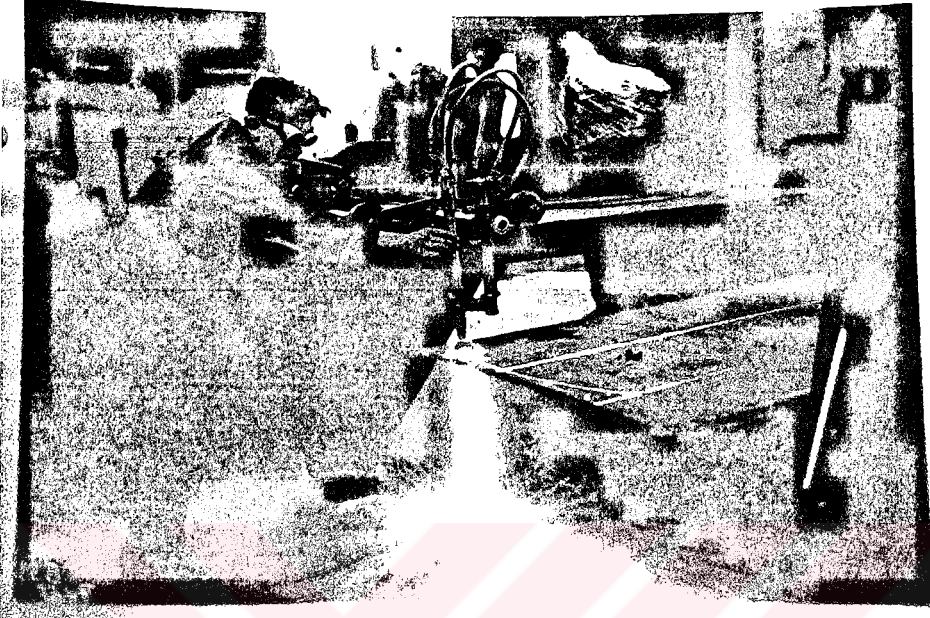
Resim 10: 1931-35 yılları fabrika komutanı P. Bnb. Murat Başaran.



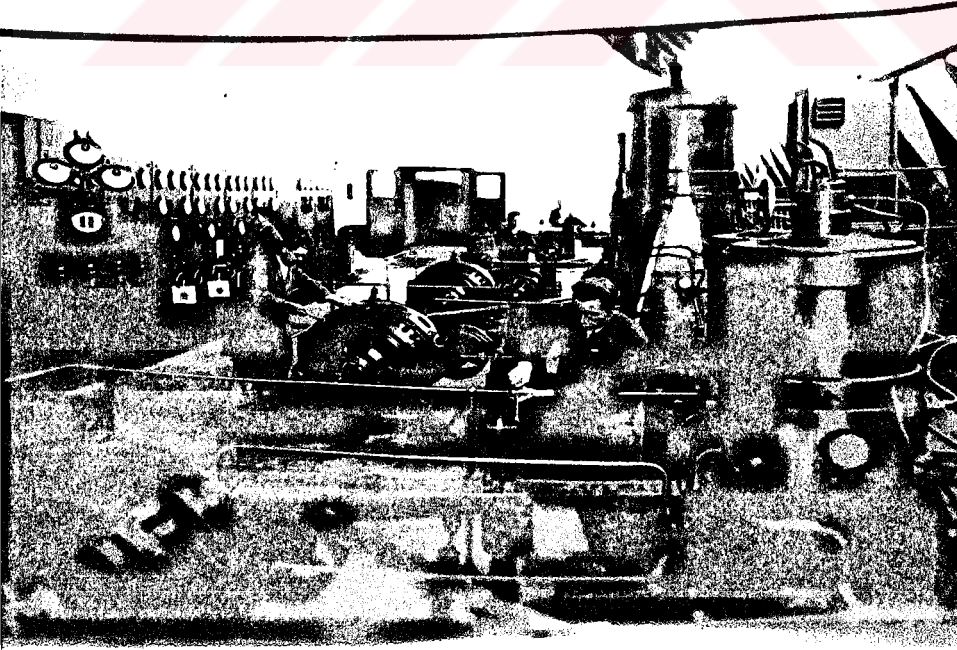
Resim 11: 1935-49 Dönemi fabrika müdürü Alb. Avni Okar.



Resim 12: Uçuş alanına kanaları sökülerek götürülen bir uçak.



Resim 13: Kaynak atalyesi.



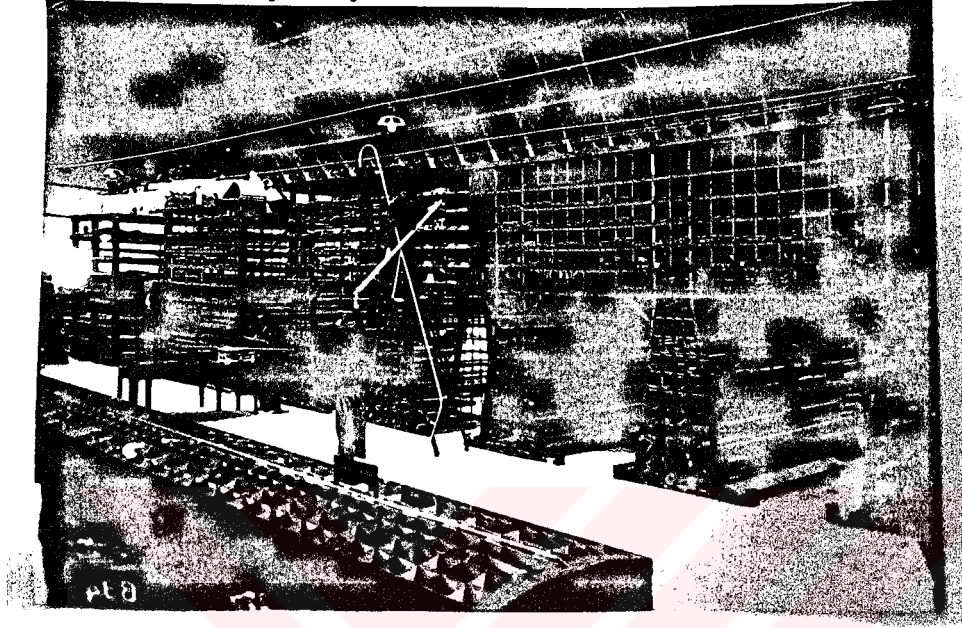
Resim 14: Dizel atelyesi.



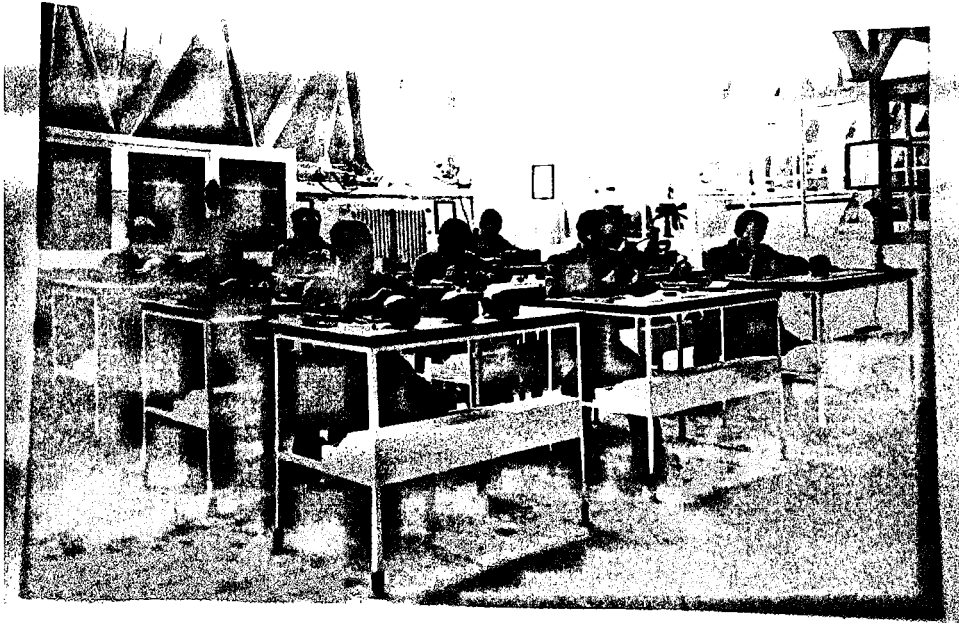
Resim 15: Makine atelyesi.



Resim 16: Malzeme deposu ve Junkers montaj kısmı.



Resim 17: Malzeme deposu.



Resim 18: Borda atelyesi.



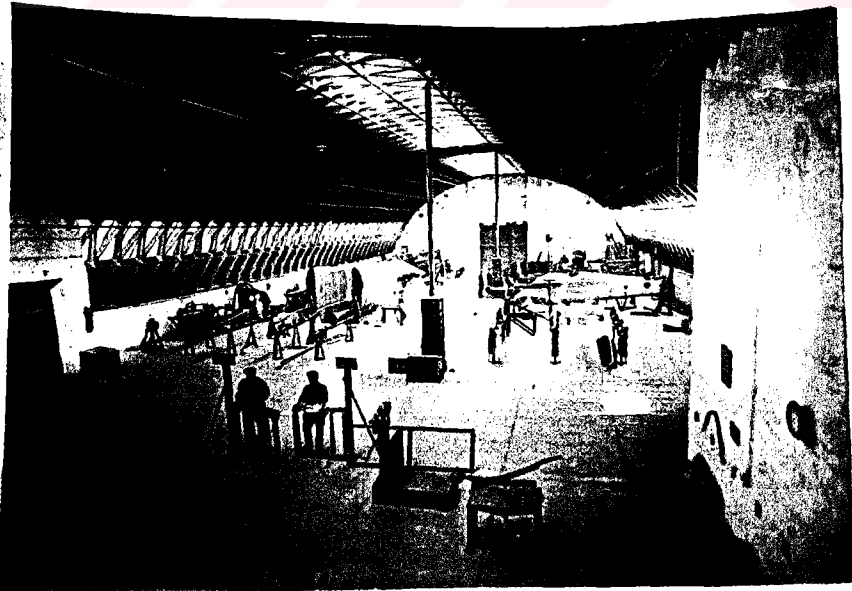
Resim 19: Kaplama atelyesi.



Resim 20: Isıl işlem atelyesi.

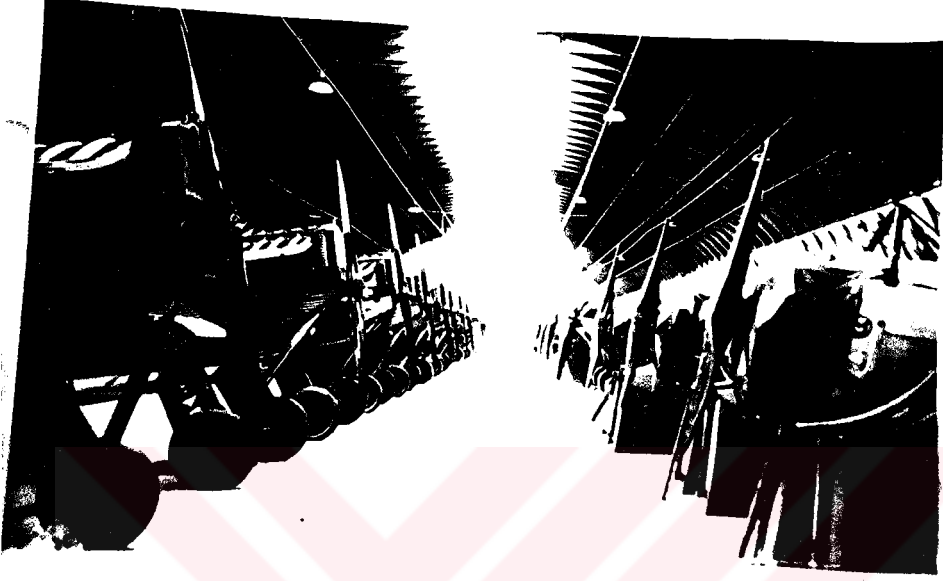


Resim 21: Oksijen istihsal atelyesi.

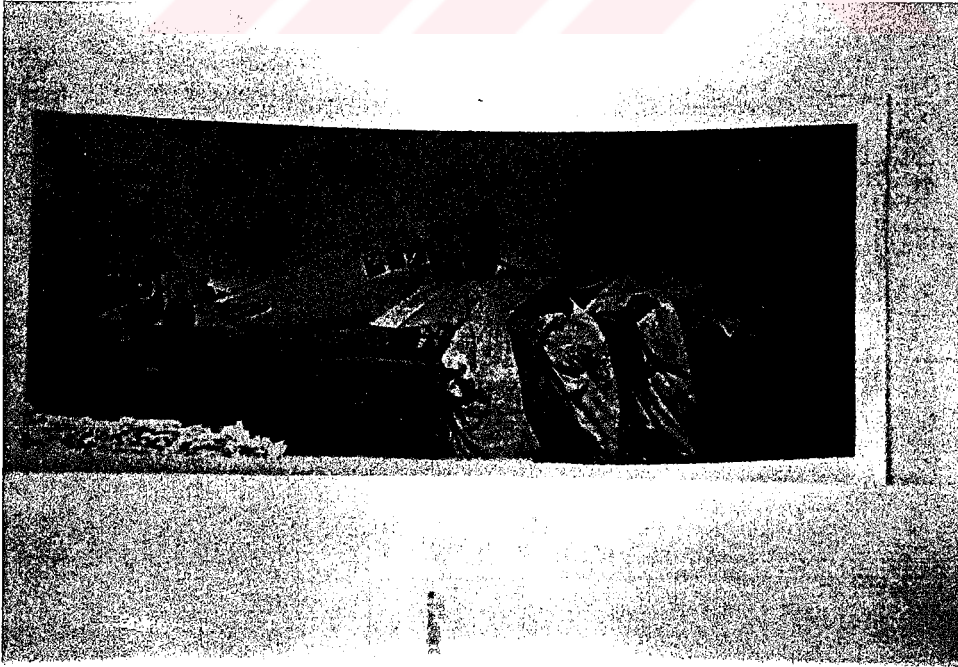


Resim 36 : Junkers aviyon ve onarım atelyesi

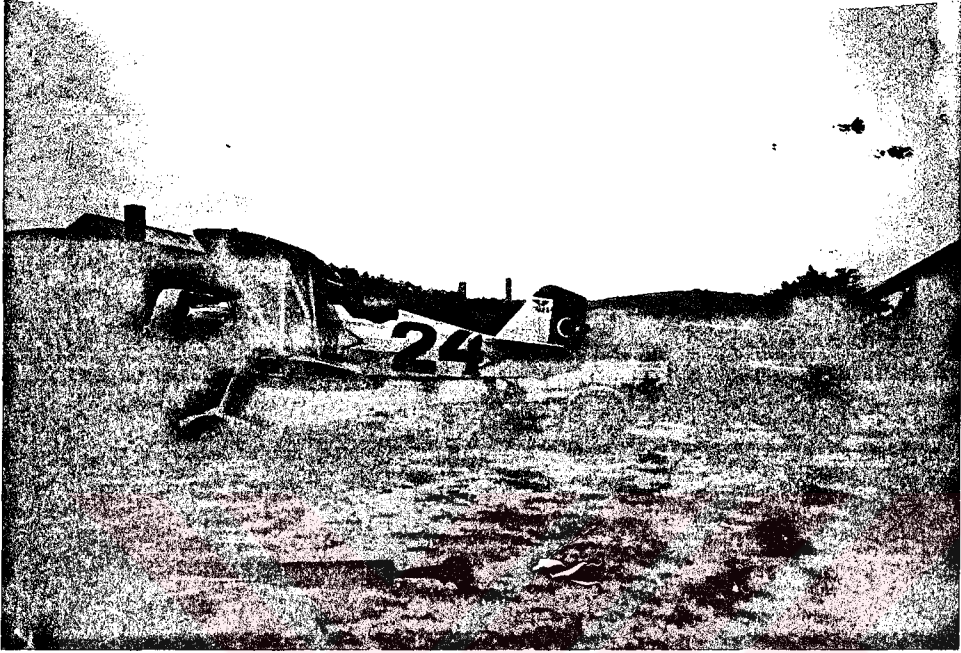
Resim 22. Junkers revizyon ve onarım atelyesi.



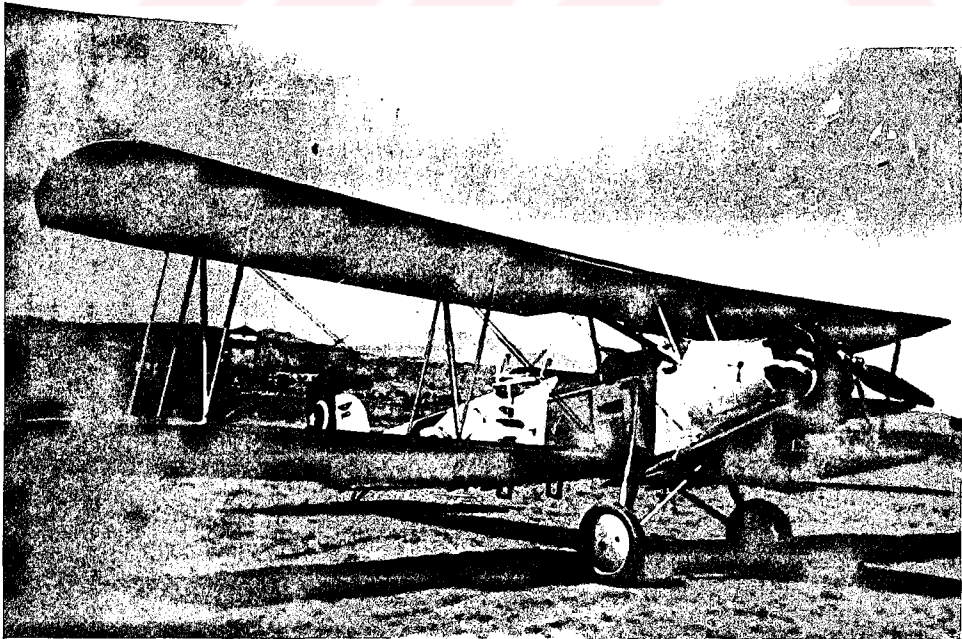
Resim 23: Junkers A-20 ve F-13 uçakları revizyonda.



Resim 24: Junkers F-13 uçağı.



Resim 25: Curtiss Hawk deneme uçuşuna götürülüyor.



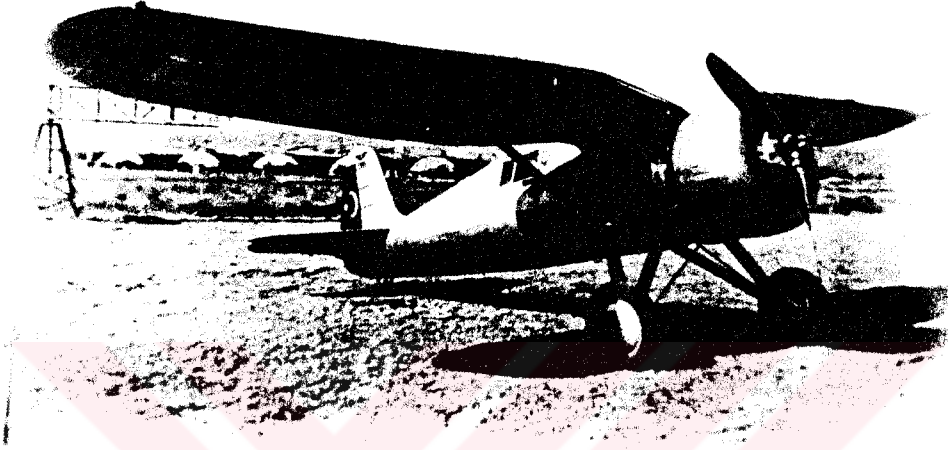
Resim 26: Fledgling uçağı.



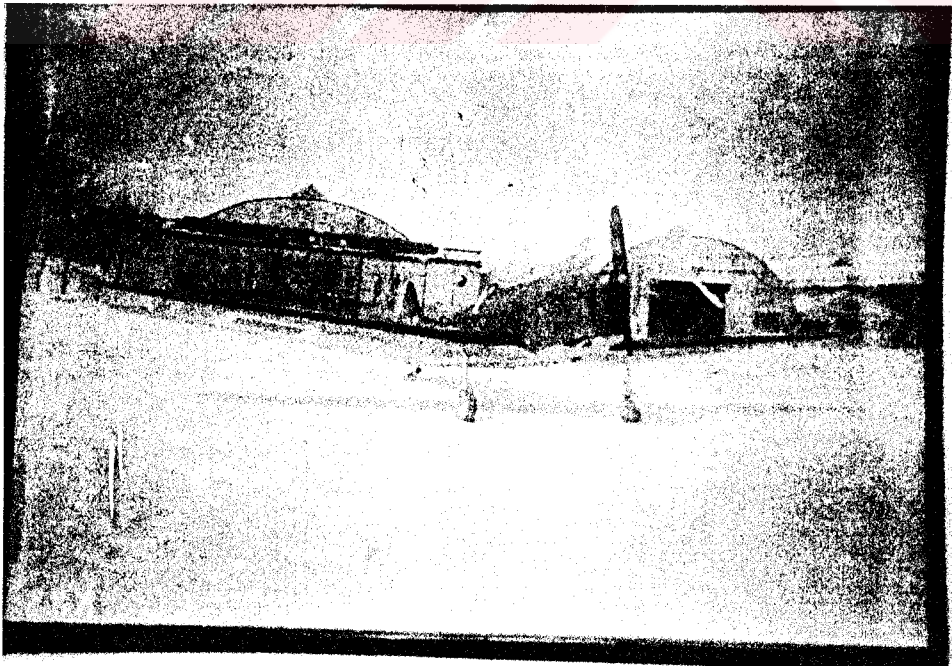
Resim 27: Türk kuşu için yapılan planörler.



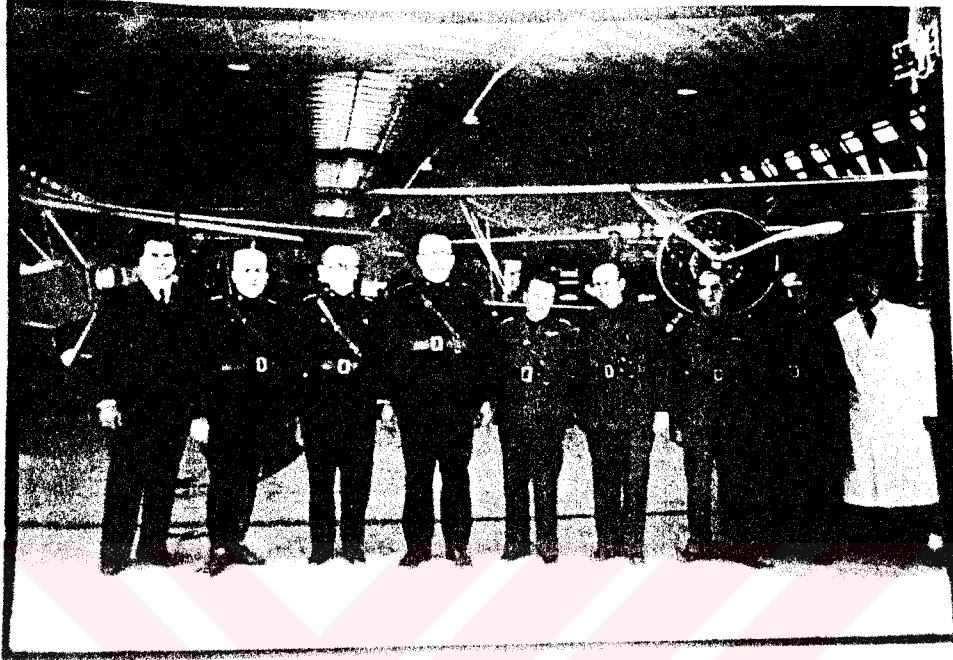
Resim 28: Gotha 145.



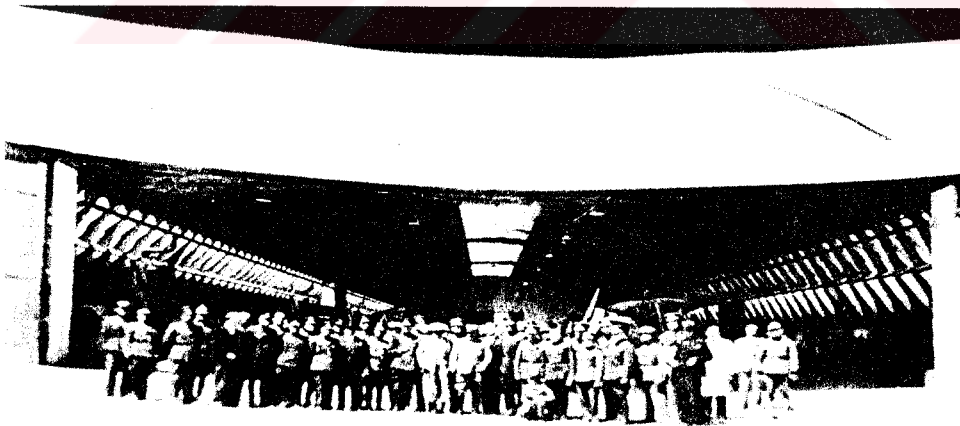
Resim 29: PZL uçağı.



Resim 30: Magister.



Resim 31:



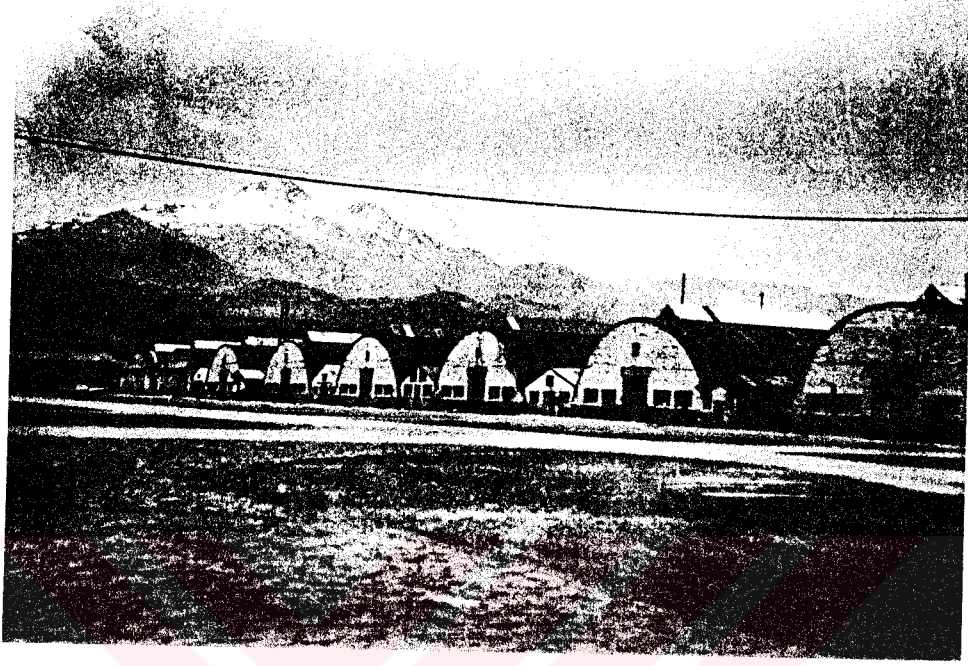
Resim 32:



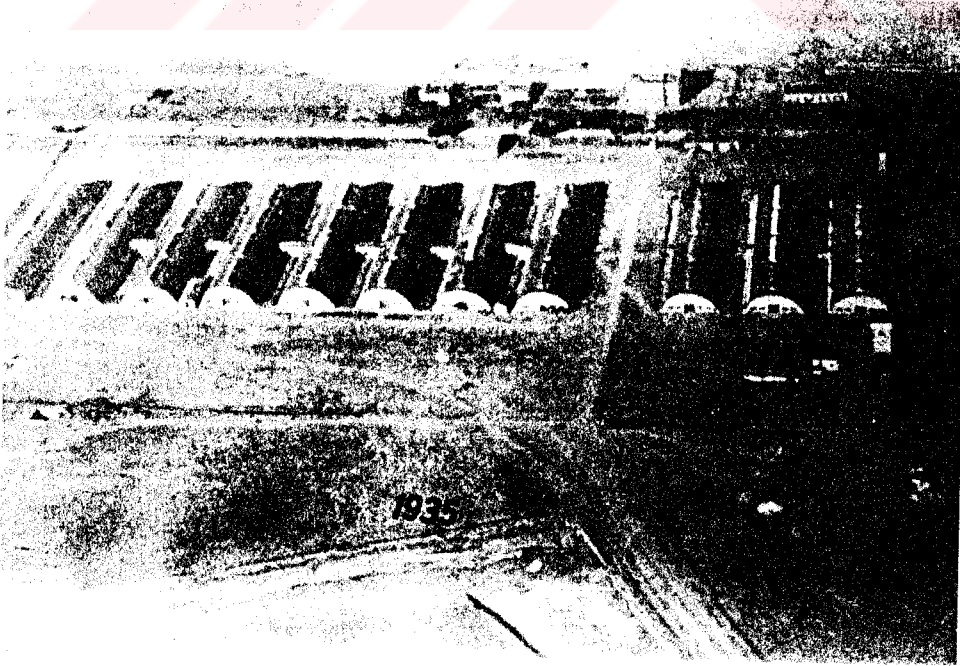
Resim 33: İsmet İnönü'nün ziyaretleri 1938.



Resim 34: Fabrikadan görünüm.



Resim 35: Fabrikadan görünüm.



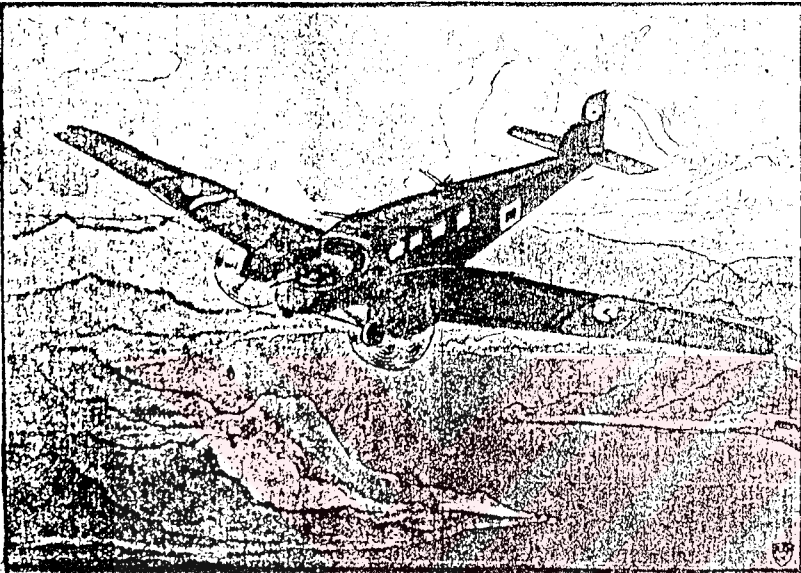
Resim 36: Fabrikanın 1935'de havadan bir bölümünün görünümü.



Resim 37: Fabrika nizamıyesi 1939.



B-ÖRNEK ARŞİV BELGELERİ



لا مٹا سون  
Somtason



-2-

Dahiliye Vekâleti Vekili  
Dr. Refik

Mâliyye Vekâleti Vekili  
Hasan Hüsnü

Haris Vekili  
Vasif

Kâfia Vekili  
Süleyman Sırri

Ziraat Vekili  
Zekâi

Ticâret Vekili  
Hasan Hüsnü

Sahhiyye ve Neâvenet-i İctimâiyye Vekili  
Dr. Refik

Hibâcele, İmar ve İskân Vekâleti Vekili  
Mustafa Necati



تاریخ

خارجیه و کانی

شماره پرونده

تاریخ

۱۵۰۰

نافه و کانی

مقرر

T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI

یونته رس طیاره خارجی، A.E.G. Siemens الکتریک و می قانیه  
Telephonken مؤسسه نادون و فریبوخ تکر تلفز او استاسیونتری زیارت آیدله  
بر لیه بیرون ایلیک انطاعائی ناطره کرانه صورتی الهینه بناڈ لقا تقدم قندکی

انضم

کتابخانه اول سنه ۲۴

خارجیه و کانی

طیور رسایه بیست و هفت

تاریخ ۲۴

مستند

صفحه ۱۱۱

تاریخ

۴

۱۵۹۰

۳-



مدتنامه یونکره ی چهاره فابریکه ایله  
**Telephonbau** مؤسسینم نودن و فریوچ قسننکون استاسیونری زیارتاییم انطباعم برومائی بره  
 ۱- یونکره ی چهاره فابریکه ی : بو فابریکه ره ساودور الیم ایکوزالی مهنسی و ... عمل ایله فعاله در  
 فابریکه غنلره ایله برقم ایله باقردن اینورسده هسنا و تسخیر مالزوه یا جمعه در . چهاره فابریکه  
 قابلی بومبا چهاره کی اولره ایله شلای آید بون چهاره یا بیله جه برکده در . بو فابریکه چهاره  
 بو توره اختا مالزوبت فابریکه ره میر و آلومینیوم اقامه ایتمده . حتی پروانه لری ره آلومینیوم  
 یا جمعه در . بوضی مالزم ایله یا ایله ره چهاره ایله برلندن برلندن ده مساره قدر بسیاره  
 یا جمعه بو فابریکه ره سوخو و جوارنه ناسی ایتمه روسه انا اولندن بو فابریکه  
 قابلی آید الیله چهاره یا ایله جه برکده ایسه روسه کی بو فابریکه ناسیله برکده ایله  
 ایسه یا شیری طمان ایتمه . یونکره ی فابریکه ی تورکیا ره برکده فابریکه ی ناسیله فابریکه  
 مواظتور . بک حاشی بلایره فابریکه آتوره کوندوشور . کلمه ایله ایله روسه انا  
 یا شیری بیله ایچون فابریکه ایتمه آکلا - فابریکه یونکره ی کوندوشوری جه ایله یور .

بو فابریکه ناسیله ایله اوزرینه آرزو اولان چهاره ییله حقق قرار بوب و بو قرار  
 یونکره ی فابریکه ناسیله ایله منقش و نشت ایله آکا کوره و نطاهده اعمال اولور

مدتنامه اولرین سوپلو -

**A.B.G.** الکتریک فابریکه ی : بو فابریکه آلماناره اولور مختلفه دره موسسینی  
 ناسیله ایتمده . بونک فابریکه کی دیگر هیوه فابریکه لرله برابر فابریکه ره غره وارور که بکینه  
 ایتمه ایتمه حدیله تعریف ایله یور بو فابریکه آلماناره ال بیوک بر فابریکه در . الیم ایتمه  
 بیک حدی وارور . دویم بانده بو فابریکه ی چهاره ایله یور . بو فابریکه الکتریک مالزم ایله  
 یا بک تلفون لاریو ناسیله الکتریک مالزم ایله یور لوقومونستره و لدا ایچا لاریو ناسیله  
 ات ایتمه ، آریجم بره سفه دره باقردن مالزمه جمی و تسخیر یا جمعه در . بو فابریکه  
 میداری و شایه یه و دیه . فقط ال بیوک یسک دو دیجه ناسیله رمالانه . بو فابریکه  
**Siemens** فابریکه ی آلمان کی شهیر قاجت سابه ایچا لاریو ناسیله فابریکه ی  
 و بونک میداری کوره فابریکه ره راسمده ی سوله مسده و ایله نشت بره سفه دره



T.C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞIVI

Türkiye Cumhuriyeti  
Başvekkâlet  
Kalem-i Mahsus Müdüriyyeti  
Aded 2347

### Kararnâme

Hükümetle müştereken bir Türk anonim şirketi te'sis ve Müdafaa-i Milliyye Vekâletinin irâe edeceği mahalde bir Tayyare ve Tayyare Motoru Fabrikası inşa etmek üzere Yunkers Şirketi ile bir mukavele akdi tasarrur edilerek icra edilen müteaddid müzakerat neticesinde tanzim kılınan mukavelenâme ve teferruâtı Heyet-i Vekilede kabul ve imza için Maliye Vekfii Hasan beyefendiye mevzuniyyet itası ve mezkûr mukavelename mucibince Yunkers Şirketi ile müştereken bir Türk Anonim Şirketi tesis ve nizamnamesinin bittanzim Heyet-i Vekileye arzı hususunda Ticaret Vekâletinin memur edilmesi İcra Vekilleri Heyetinin 15 Ağustos 341 tarihli ictimaında tasvîb ve kabul olunmuştur.15 Ağustos 341

Başvekîl İsmet	Adliye Vekîli K.Esad	Türkiye Reis-i Cumhuru Gazi M.Kemal
Bahriye Vekîli İhsan	Dahiliyye Vekfii Cemil	Müdafaa-i Milliyye Vek. Recep
Maliye Vekîli Hasan	Maarif Vekîli Hamdullah Subhi	Hariciyye Vekîli Dr.Tevfik Rüşdü
Ziraat Vek.Vekfii Ali Cenani	Ticaret Vekîli Ali Cenani	Nafia Vekîli Süleyman Sırrı
		Sihhiyye ve Mua.İct.Vekîli Dr.Refik

Türkiye Cumhuriyeti,  
İcra Vekâlet  
Maliye Bakanlığı Hükûmeti  
Ankara  
1924

İcra Vekili

İcra ve ticaret tayyareleri, tayyare motorları ve tayyare levâzımı imâl ve ibzar için fabrikalar ve tesisat vâkıdında çıkmak üzere, Hükûmet-i Cumhuriyetimiz ile Yabancı Tayyare ve Motor ve İnşaat Anonim Şirketi beyrinde teşkil edilen 15 Ekim 1924 tarihli mukavilâtı mevlâsında Ankara'da, 70 senelik müddet ve 10 milyon Şevkâliyatı bir i. sermaye ile teşkil edilcek olan (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) nin, ta'dilât ve tashihât-ı lâzimeleerâsıyla, Ticaret Vekâlet-i Celîlesinden mevrûd/sermayenin 10 onunun depozite edildiğini mü'tir banka mektubu ve taahhüd senedi, İcra Vekilleri Heyetinin 25 Tesrinievvel 341 tarihli içtimasında tetkik ve mütâlâs olunmuş ve mezkûr nizamname-i dâhilî lâyihasının, icra olunan ta'dilât dâiresinde tasdik tasvib olunmuşdur. 25 Tesrinievvel 341

Türkiye Reis-i Cümhuru  
(İmza)  
Gazi K. Kemâl

Rağvekil  
(İmza)  
İsmet

Adliye Vekîli  
(İmza)  
M. Esâd

Mudafaa-i Milliye Vekîli  
(İmzada bulunmadı)  
Receb

Bahriye Vekîli  
(İmza)  
İhsan

Dahiliye Vekîli  
(İmza)  
M. Cemil

Hariciye Vekîli  
(İmza)  
Dr. Tefvik Rüşdü

Maliye Vekîli  
(İmza)  
Fasan Hüsnü

Maarif Vekâleti Vekîli  
(İmza)  
M. Cemil

Mafia Vekîli  
(İmza)  
Süleyman Sırrı

Ziraat Vekîli  
(İmza)  
M. Sabri

Ticaret Vekîli  
(İmza)  
Ali Cenâni

Sih. ve Muav. İçt. Vekâleti Vek.  
(İmza)  
Süleyman Sırrı





باسمہ و بالت  
المختص من مديرية  
عدد

۲۶۹۴

۱۲ فروردین ۱۳۴۱

T. C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞIVI

تأیید و تصدیق

تأیید  
۱۳۴۱

مغایرت ندارد

مستند و تأیید این جهت شماره فایده‌های حق حکومتی در این مورد است  
آهسته قسطنطنیه اولیاده مقادیر نماید مربوط است تصویب در اجرائی هیئت کارشناسان  
تأیید صورتی تحت قرار اولیاده تنظیم شده است قرار نماید بوقت تفرغ مقادیر نام و مربوط است  
مصدق صورتی لغاقت تصدیق اولیاده است  
تصدیق بخانه سالیه، ریاضیه، تأیید و کاتبه در تاریخ ۱۳۴۱/۰۲/۰۲

باسم و کی

Handwritten signature

عزت

تأیید و تصدیق  
۱۳۴۱

جواباً به درخواست اولیاده، جواب اولیاده، بحرانیات تاریخ و نومروستک درسی رجا اولیاده.

۲

تورکیه جمہوری

کتابخانه

GİZLİLİĞİ 3 (1997) tarih ve 01019 sayılı Onayla KALDIRILMIŞ

۱۹۳۶ - ۶ - ۱۲

نام  
۲۵۷۷

عمرات داریسی

شعبه

ذمرو

۱

F. C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞIVI

نافذہ مکمل شد

۱۱۱۸

یونانی شہزادہ سفید پادشاہ اورنگ زیب (خان بیکر) حکومت  
 طرف سے مولا نیک شہزادہ تاج محمد اہلبابا پر سنہ ۱۷۰۱ء میں صورت اختیار  
 کیا گیا اور اس کے بارے میں حوالہ ایسے ہی ہے جو  
 ماما ایسے ہی ہو (تاریخ موجود)  
 مولا نیک شہزادہ کی موت ۱۷۰۱ء میں ہوئی اور اس کے بعد  
 ماما ایسے ہی کی تاریخ ۱۷۰۱ء میں شروع ہوئی اور اس کے بعد  
 وہ ۱۷۰۱ء میں فوت ہوئے اور اس کے بعد ۱۷۰۱ء میں  
 ۱۷۰۱ء میں فوت ہوئے اور اس کے بعد ۱۷۰۱ء میں  
 ۱۷۰۱ء میں فوت ہوئے اور اس کے بعد ۱۷۰۱ء میں  
 ۱۷۰۱ء میں فوت ہوئے اور اس کے بعد ۱۷۰۱ء میں  
 ۱۷۰۱ء میں فوت ہوئے اور اس کے بعد ۱۷۰۱ء میں

اورنگ زیب  
 شہزادہ

۱۱۱۸

تقدیم

۱

۱۱۱۸  
 اورنگ زیب  
 شہزادہ

T. C.  
MÜHÜR VEKÂLETİ  
MÜHÜR VEKÂLETİ

Şube :  
Sayı : 2127

Kararname

M. Müdafâ Vekâletinden yazılan 24/II/929 tarih 4994 numaralı tezkerede , Türkiye hükümeti Cumhuriyesiyle Yüngers tayyare şirketi arasında alt olunan 15 agustos 341 tarihli mukavele ve merbutatına tevfi kan tepekkül eden (Türk tayyare ve motor anonim şirketi) ile mukavele tatbikatından mütevellit ihtilaflar hakem huzuruna da sevk edilmiş ise de misbet bir karar ve netice istihsal olunamadığından üçüncü hakemin intihabı esnasında şirketin iflası vukubulmuş olduğu ve tasfiye muamelat ve mevcudat için keyfiyeti Ankara asliye mahkemesi birinci hukuku tarafından teşkil olunan iflas masasına tevdi olduğu izah edilerek bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini iflasın vukuundan dolayı mukavele ve merbutatının tarafeyne temin ettiği hakların baki olup olmadığını tesbit etmek için hukuk müşavirlerinden mîrekkep teşkil eden heyet ittifakla bir karara vasıl olmadıkları ve Kayserideki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzemenen memleket hava kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu B. E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine x fabrika ve müstemilatına sahip olabilmek için mutahassıslardan mîrekkep bir heyete mahallerinde tetkikat yaptırarak Kayserideki tesisatı hazıraya ve müstemilatına I,572,373.lira kıymet biçtikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A) işaretli teklifi üzerine B.E. Riyasetiyle cereyan eden muhabere ve sindiklerle yapılan müzakerede neticesinde müflis şirketine bilumum emvalinin tayyare Cemiyetince I,469,000 liraya satın alınması ve bu paradan cemiyetin şirketten alacağı olan 221,000 lira tenzil edilerek kalan I,248,000 liranın borçlara tevzi olunmak üzere nakten masaya verilmesi ve bundan başka Yüngersin müflis şirkette mevcut olup Türk tayyare cemiyetine terk ettiği x nisif hissesine ve bilumum feragat ve ibralarına mukabil olarak cemiy-

## Kararname

etin 520,000 lira daha ki ceman 1,768,000 lira vermesi tekrarrür etti-  
ilerek bu suretle fabrika ve müstemilatına ve bilumun emval ve hukuku-  
a sahip olmakla beraber hükümeti Cumhuriyetimizi halen ve atıyem 15 agus-  
tos 341 tarihli mukavele ve marbutatının, karşı tarafa temin edebile-  
eği bilumun fayda ve haklardan kurtarmak esasları dairesinde ve İcra  
ekilleri Heyetince kabul ve tasdikinden ve mahkemece tescilinden sonra  
iteber olmak üzere ihzar olunan protokol ve teahhütnamenin imza ve bir  
aretinin rapt edildiği bildirilmiş, ve bu şekil hal tasvip edildiği x  
akdirde (mezkûr protokolun kabulüne ve mündericatinde hükümete isabet  
den kısmın ve feragat ve ibranın yapılmasına ve bu hususda muktazi bi-  
cümle muamelatı ifaya ve gerek tarafeyn arasında ve gerek mahkemece x  
hzar olunacak her türlü vesaik ve evrakı imzaya ve indelhace işbu sa-  
ahiyetlerle aharı tevkile M. M. Vekâletinin mezun kılındığına» dair x  
ir karar itası teklif olunmuştur.

Keyfiyet İcra Vekilleri Heyetinin 27/II/929 tarihli içtimasında x  
etkik ve tezekkür olunarak teklif veçhile muamele olunması tasvip ve  
abul olunmuştur .

REİS İCUMHUR

*Gazi Mustafa Kemal*

Bş. V.

*İsmail*

Ad. V.

*M. Zelt*

M. M. V.

*M. M. V.*

Da. V.

*Da. V.*

Ha. V.

*Ha. V.*

Ma. V.

*Ma. V.*

Mf. V.

*Mf. V.*

Na. V.

R.

*Na. V.*

İk. V.

*İk. V.*

S. İ. M. V.

*S. İ. M. V.*

