

T.C.
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

NURİ DEMİRAĞ'IN HAYATI VE ÇALIŞMALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN
Eren OYMAN

DANIŞMAN
DR. ÖĞR.ÜYESİ SAİT EBİNÇ

VAN-2022

KABUL VE ONAY

Eren OYMAN tarafından hazırlanan “NURİ DEMİRAĞ’IN HAYATI VE ÇALIŞMALARI” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / OY ÇOKLUĞU ile Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.	
Jüri Üyeleri	İmza
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Sait EBİNÇ Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Kamu Yönetimi Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.	
Başkan : Dr. Öğr. Üyesi Mehmet ÖZGÜDEN Çankırı Karatekin Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.	
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Abdullah EROL Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.	
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Sait EBİNÇ Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Kamu Yönetimi Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.	
Yedek Üye : Doç. Dr. Ercüment TOPUZ Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.	
Yedek Üye : Doç. Dr. Ömer OBUZ Yüzüncü Yıl Üniversitesi, T.C. Tarihi Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.	
Tez Savunma Tarihi:	28/12/2022
Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini ve imzaların sahiplerine ait olduğunu onaylıyorum. Prof. Dr. Bekir KOÇLAR Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü	

ETİK BEYAN

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü **Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;**

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

28/12/2022

(İmza)

EREN OYMAN

Yüksek Lisans Tezi

Eren OYMAN

VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Aralık, 2022

NURİ DEMİRAĞ'IN HAYATI VE ÇALIŞMALARI

ÖZET

Mühürdarzade Nuri olarak da bilinen Nuri Demirağ Sivas'ın Divriği ilçesinde 1886 yılında dünyaya gelmiştir. Nuri Demirağ, ailesinin ekonomik yönden sıkıntıları sebebiyle erken yaşta çalışmak zorunda kalmıştır. On yedi yaşında Ziraat Bankası sınavına girerek başlamış olduğu memuriyet hayatı, daha sonraki dönemlerde çeşitli girişimcilik faaliyetleri ve siyasi yaşamıyla devam etmiştir.

Cumhuriyetin ilanı sonrası devlete maliyeti en düşük miktardaki demiryolu ihalesini alarak kilometrelerce demiryolu inşa etmiştir. Türk Hava Kuvvetlerine desteklemek adına para yardımlarıyla uçak satın almanın mantıklı bir yol olmadığını ifade ederek 1936 tarihinde Beşiktaş ilçesinde Uçak Fabrikası ve Atölyesi kurmuş ve akabinde pilot eğitimi verebilmek için okul inşa etmiştir. Nuri Demirağ'ın bir girişimci olarak ülke ekonomisine katkısının yanı sıra yerli ve milli bir sanayinin kurulmasına yönelik bir bilinçle yapmış olduğu faaliyetler öncü nitelikte olması bakımından önem taşımaktadır.

Bu doğrultuda çalışmanın amacı Nuri Demirağ'ın yaşamındaki önemli çalışmalarını inceleyerek bu çalışmaların Türk sanayisine, sivil havacılığına katkılarını sistematik olarak ortaya koymak ve siyasi faaliyetlerinin başladığı Milli Kalkınma Partisinin kurulduğu ve faaliyet gösterdiği yıllardaki gelişmeleri incelemektir. Tüm bu amaçlar doğrultusunda, çalışmada kullanılan araştırma yöntemi tarihsel analiz ile birlikte doküman incelemesidir.

Araştırma sonucunda ortaya konmuş olan ana hipotez ve temel varsayımlar doğrultusunda, Nuri Demirağ'ın yaşamı boyunca geliştirmiş olduğu düşünce sistemi ve girişimcilik faaliyetleri ile Cumhuriyet döneminin öncü isimlerinden biri olduğu ve Türk sivil havacılığına, ekonomi ve siyasi kurumlarına katkısı bakımından öncü çalışmalara imza atan bir isim olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Nuri Demirağ, Uçak Fabrikası, Demiryolları, Millî Kalkınma Partisi.

Sayfa Sayısı: viii+71

Tez Danışmanı: DR. ÖĞR.ÜYESİ SAİT EBİNÇ

M.Sc. Thesis

Eren OYMAN

VAN YÜZÜNCÜ YIL UNIVERSITY
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
December, 2022

LIFE AND WORKS OF NURİ DEMİRAG

ABSTRACT

Nuri Demirağ, also known as Mühürdarzade Nuri, was born in Divriği district of Sivas in 1886. Nuri Demirağ had to work at an early age due to the economic difficulties of his family. His civil service life, which he started at the age of seventeen by taking the Ziraat Bank exam, continued with various entrepreneurial activities and political life in the following periods.

After the proclamation of the Republic, it took the railway tender with the lowest cost to the state and built kilometers of railway. Expressing that it is not a logical way to buy airplanes with financial aid in order to support the Turkish Air Force, he established an Aircraft Factory and Workshop in the district of Beşiktaş in 1936 and then built a school to provide pilot training. In addition to the contribution of Nuri Demirağ to the country's economy as an entrepreneur, the activities he carried out with the awareness of establishing a domestic and national industry have importance in terms of being a Pioneer.

In this direction, the aim of the study is to examine the important works of Nuri Demirağ in his life, to systematically reveal the contributions of these studies to Turkish industry and civil aviation, and to examine the developments in the years when the National Development Party, which started its political activities, was founded and operated. In line with all these purposes, the research method used in the study is document review together with historical analysis.

In line with the main hypotheses and basic assumptions put forward as a result of the research, Nuri Demirağ is one of the pioneering names of the Republican period with the thought system and entrepreneurship activities he developed throughout his life, and he is a name that has signed pioneering works in terms of his contribution to Turkish civil aviation, economy and political institutions. conclusion has been reached.

Key Words : :Nuri Demirag, Aircraft Factory, Railroads, National Development Party.

Quantity of Page: viii+71

Thesis Supervisor: Asst. Prof. SAİT EBİNÇ

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	vii
ÖNSÖZ.....	viii
GİRİŞ	1
1. 19.YÜZYILIN TOPLUMSAL VE EKONOMİK AÇIDAN DURUMU.....	1
1.1. İktisadî Açıdan Milli Girişimler	3
1.2. Ulaşım Sektörü Çalışmaları	5
2. TÜRKİYE’NİN SANAYİLEŞME SÜRECİNİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ.....	1
2.1. Cumhuriyet Öncesi Sanayi Faaliyetlerine Genel Bakış	1
2.2. Cumhuriyet Dönemi Sanayileşme Faaliyetleri: Demir Çelik	2
2.3. Cumhuriyet Dönemi Sanayileşme Faaliyetleri: Madencilik	4
2.4. Cumhuriyet Döneminde Sanayileşme Faaliyetleri: Ulaştırma	5
3. TARİHSEL SÜREÇTE DEMİRYOLLARI POLİTİKALARI: HİCAZ DEMİRYOLU HATTI	8
4. TARİHSEL SÜREÇTE HAVACILIK FAALİYETLERİ: CUMHURİYET ÖNCESİ	11
5. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİNDE HAVACILIK ÇALIŞMALARI	13
5.1. Vecihî Hürkuş	14
5.2. Selahattin Alan	15
5.3. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası	16
6. NURİ DEMİRAĞ’IN HAYATI	23
7. DEMİRYOLU POLİTİKALARI.....	29
7.1. Sivas – Erzurum Demiryolu	31
7.2. Malatya – Çetinkaya Demiryolu	32
8. NURİ DEMİRAĞ’IN SON SANAYİİ GİRİŞİMİ: MATBAÂ.....	34
9. NURİ DEMİRAĞ’IN SİYASİ FAALİYETLERİ	35
9.1. İkinci Dünya Savaşı Sonrası	35
9.2. Millî Kalkınma Partisi	36
9.3. Millî Kalkınma Partisinin Temellendirilmesi	37
9.4. Millî Kalkınma Partisi Kurucuları.....	39
9.4.1. Hüseyin Avni Ulaş (1887-1948)	40

9.4.2. Cevat Rifat Atilhan	42
9.5. Millî Kalkınma Partisi’nin Ekonomik ve Politik İttihadı	43
9.6. Millî Kalkınma Partisi Politik Düşünce ve Uğraşları.....	45
9.7. Millî Kalkınma Partisinin Ekonomik Girişimleri.....	46
9.7.1. Keban Barajı Projesi	46
9.7.2. Boğaz Köprüsü Projesi.....	47
9.8. Millî Kalkınma Partisi Kurucuları ve Yönetimi.....	47
9.9. Millî Kalkınma Partisinde Karışıklıklar	48
9.10. Millî Kalkınma Partisinin Sonu	50
SONUÇ.....	52
KAYNAKÇA	56
ÖZ GEÇMİŞ	
TEZ ORJİNALLİK RAPORU	

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BM	Birleşmiş Milletler
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
Km	Kilometre
MKP	Milli Kalkınma Partisi
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
THK	Türk Hava Kuvvetleri
TTC	Türk Tayyare Cemiyeti

ÖNSÖZ

Bu tez çalışmamda 1800'lü yıllarda Sanayii Devrimi'nin ortaya çıkmasıyla küresel olarak büyük değişimlerin yaşandığı ve bu değişimlerin ortaya çıktığı zaman dilimi Türk milletinin ciddi sıkıntılarla mücadele ettiği bir döneme denk gelmiş, sanayii gibi önemli alanlarda gerçekleşen hızlı ilerlemelerden geride kalmamak için uğraşlar verilmiş fakat herhangi bir netice elde edilememiştir.

Birinci Dünya Savaşı'ndan mağlup olarak ayrılan Osmanlı Devleti Dönemi son bulmuş, Türk milleti olarak İstiklal mücadelesi verilmiş ve Türkiye Cumhuriyeti'ni kurma iradesini ortaya koymuştur. Bir devrin kapanışına ve yeni devrin başlamasına şahitlik eden vatansever kişiler Türk milletinin yeniden tarihte yaşanan talihsizlikleri yaşamaması için çaba sarf etmiştir. Bu vatansever kişilerden biri de hayli girişimlerde bulunan, demiryolu yapımı ile bilinen ve uçak fabrikası ve uçuş eğitim okulu açan Nuri Demirağ'dır.

Bu çalışmamda Nuri Demirağ'ın biyografik araştırması ve yaşadığı zaman diliminde ortaya koyduğu eserler hakkında araştırma yapılmış, Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet sonrasında ticaret, sanayi, üretim ve siyasi alanlarda Nuri Demirağ'ın girişimleri ve bu girişimler neticesinde Türkiye konjonktüründe değişimler ele alınmıştır.

Teşekkürlerin az kalacağı yüksek lisans hocalarımla bu süreçte hayatıma doğrudan ve dolaylı olarak kazandırdıkları her şey için ve gelecekte söz sahibi yapacak bilgilerle donattıkları için tüm hocalarıma ayrı ayrı teşekkür ederim. Bu süreç içerisinde tez konusunu seçerken isteklerimi göz önünde bulundurup bana yardımcı olması, tez çalışmamın planlanmasında, araştırılmasında, yürütülmesinde ve oluşumunda ilgi ve desteğini esirgemeyen, engin bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım, yönlendirme ve bilgilendirmeleriyle çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren sayın hocam Dr. Öğr. Üyesi Sait EBİNÇ'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Son olarak beni bugünlere sevgi ve saygı kelimelerinin anlamlarını bilecek şekilde yetiştiren ve benden hiçbir zaman desteğini esirgemeyen bu hayattaki en büyük sansım olan aileme sonsuz teşekkür ederim.

GİRİŞ

Bu çalışmanın amacı, Nuri Demirağ'ın girişimcilik faaliyetlerinin Türk havacılığına, sanayisine katkısını ortaya koymak ve Millî Kalkınma Partisinin ortaya çıktığı dönemdeki gelişmeleri incelemektir. Bu doğrultuda Nuri Demirağ'ın yaşamındaki tüm gelişmeleri dahil etmek yerine amaca yönelik örnekleme ile belirli konular araştırma kapsamına dahil edilmiştir. 1945 sonrası dünyanın ekonomik siyasal koşullarında önemli değişimler yaşanmıştır ve bu değişimlerin Türkiye'deki yansımaları yeni oluşumlara neden olmuştur. Bu durumları daha iyi anlamak ve ortaya koyabilmek için bu boyutta ilk girişimci olan Nuri Demirağ'ın çalışmaları araştırma konusu olarak seçilmiştir.

Nuri Demirağ Cumhuriyet döneminde ekonomik ve siyasi girişimleriyle ön plana çıkmış ve ses getirmiş bir girişimci olması bakımından dönemin önemli isimleri arasında yer almaktadır. Bu araştırma Nuri Demirağ'ın girişimci kimliğini dönemin konjonktürel bağlamından koparmadan ekonomik ve siyasal alanda yaptığı çalışmaların birçoğunun ilksel özellik taşıması bakımından önem taşımaktadır. Ayrıca Demirağ'ın söz konusu alanlara getirmiş olduğu yeni yaklaşımların anlaşılabilmesi bakımından bugüne kadar arşivlerde kalmış gazete haberleri, meclis konuşmaları, çalışmalarına yönelik yazılmış makaleler ve kitapların toplanarak bir arada ve sistematik olarak incelenip değerlendirilmesi sosyal bilimlere katkı sunmak açısından önemlidir.

Bu çalışmada, Nuri Demirağ'ın yaşamı boyunca yaptığı çalışmalar incelenerek Türkiye'de girişimciliğe, havacılık ve siyasi alana katkıları başta olmak üzere düşünce yapısını şekillendiren koşulların da ortaya koyulabilmesi bakımından hayatının incelenmesi amaçlanmaktadır. Bu bağlamda Nuri Demirağ'ın yaşamı boyunca içinde bulunduğu ekonomik ve siyasi girişimler içinde yer alan çalışmaları, ortaya çıkarmış olduğu yenilikler ve öncü çalışmalar tarihsel seyriyle birlikte verilerek, söz konusu dönemlerin ekonomik, sosyal ve siyasal koşullarının Demirağ'ın hayatına etkileri açısından değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.

Araştırmada kullanılan araştırma yöntemi tarihsel analizdir. Tarihsel akış içinde yaşanan olaylar zamanla belirsizleşip unutulmaya yatkın olsalar da bu olgu ve olayların bıraktıkları izler ve etkiledikleri durumlar söz konusu olmaktadır. Tarihsel analiz yönteminde tarihsel olaylar ile birlikte o olayın içinde olup, onu yaşayan insanlar üzerindeki etkileri incelenerek analiz edilmektedir. Bu araştırmada da tarihsel yöntem içerisinde Nuri Demirağ'ın yaşam hikayesi içerisinde yer alan olgu ve olayların, Demirağ'ın kimliğine etkisi, dönemin şartları içinde değerlendirilerek ele alınmış ve tüm bunların Türk havacılık tarihine, siyasi ve ekonomik gelişmelere etkisi tartışılmıştır. Bu kapsamda ulaşılan metin ve materyaller dokümantasyon analizinde kullanılmıştır. Doküman incelemesi bilimsel araştırmalarda kullanılan temel bir veri toplama yöntemidir. Araştırılan konuyla ilgili daha önceden ortaya konmuş olan bilgi ve belgelerin analizini içermektedir. Bu yöntem dahilinde ulaşılan belgelerin orijinalliği kontrol edilmiş olup, ulaşılan bilgiler objektif olarak değerlendirilerek veri analizinde kullanılmıştır. Çalışma kapsamında kullanılan dokümanlar; Nuri Demirağ'ın yaşamına ve çalışmalarına yönelik kaleme alınmış olan kitaplar, kitap bölümleri, makaleler, inceleme yazıları ve haberler ile birlikte Demirağ'ın meclis konuşmalarından oluşmaktadır. Söz konusu veri ve dokümanların kullanımı araştırmanın ana hipotezi ve alt sorularının cevaplanmasına yönelik belirlenmiştir.

Çalışmanın ana hipotezi, Nuri Demirağ'ın Türkiye'de yaşamı boyunca ortaya koyduğu düşünce ve çalışmalarıyla Cumhuriyet döneminin önde gelen girişimcilerinden olmasının yanı sıra Türk havacılığına, ekonomi ve siyaset kurumun getirmiş olduğu yeni bakış açısıyla öncü bir isim olmasıdır.

Araştırmanın temel varsayımlardan biri, Türkiye'de milli kalkınma politikaları içinde oluşan yeni servet ve sermaye sınıflarının bir tipolojisi, yaşam biçimi olarak kültürel, siyasal ideolojik bir yaşam biçimini devlet temelli bir zenginleşmeden kaynaklandığı varsayımdır.

İkinci olarak savaş öncesi siyasal bir hareket olan İttihat ve Terakki'nin milli iktisat politikası, milli burjuvazi üretme projesinin 1930'lu yıllara gelindiğinde gerçekleşip gerçekleşmediğini anlama varsayımdır.

1946 tek partili düzenden çok partili rejime geçiş denemesi, İkinci Dünya Savaşı sonrası Hitler'in yenilmesiyle totaliter eğilimlerin son bulması daha demokratik

bir Avrupa siyasal düzenin içerisinde Türkiye'nin yer alabilmesi için Türkiye Batı kampında çok partili rejime geçmiştir. Yani 1945 yılları Nuri Demirağ'ın partisi Millî Kalkınma Partisi tam olarak bu dönemin içinde kurulmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Hitler'ın savaşı kaybetmesi Türkiye ve Dünya'nın siyasi konjonktürü daha demokratik rejimlerin ve partilerin güçlendiği bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu nedenle Türkiye'de tek partili dönemin otoriter siyasetini terk etmiş ve çok partili sisteme hazırlık yapmıştır. Nuri Demirağ siyasi arenada tam da bu dönemde yerini almıştır. Avrupa da son bulan savaşlar demokratik partiler ve çok partili sistemler yerini almıştır. Katı olan yasalar daha demokratik eğilimlere başlamıştır.

Sanayi devrimi dünyada birçok değişimin başlangıcı olmuştur. Dünya çağında hızlı ve önemli gelişmelerin yaşandığı bu dönemde Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik durumların güçlüğü sanayi devrimine uyum sağlamayı güçleştirmiştir.

Cumhuriyetin ilanından sonraki dönemde dünyada değişim gösteren sanayi hamlesinin Türkiye'de uygulanabilmesi için çeşitli teşvik ve destek programları uygulanmıştır. Türkiye'de uygulanabilmesi için çeşitli teşvik ve destek programları uygulanmıştır. Gazi Mustafa Kemal'in yerli ve milli sermayenin gelişimi için uygulamış olduğu teşvik politikaları vefatından sonra sürdürülememiş ve bu yardımlar kesilmiştir. Bu çalışmada devlet desteği ile yaptığı girişimlerle anılan Nuri Demirağ konu alınmıştır.

Ticari hayatına sigara kağıdıyla başlamış olan Demirağ Cumhuriyetin ilanından sonra düşük fiyat teklifleri ile demiryolu inşaatları ihalelerini girmiş ve yabancı tekelini kırmada başarı sağlamıştır. Demirağ, sermaye birikiminin çoğunu bu süreçte kazanmıştır. Nuri Demirağ Atatürk döneminde göstermiş olduğu başarılı demiryolu faaliyetlerinden dolayı Mustafa Kemal tarafından beğeni almıştır.

Nuri Demirağ, Türkiye'nin milli bağımsızlığı ve iktisadi bağımsızlığının en önemli parçalarından birini oluşturarak bu yolda özel sermaye teşebbüsü olan demiryollarının yapımının en büyük bölümünü o dönemde tamamlamıştır. Devletçi politikalar çerçevesinde sanayileşme hamlesi önemli bir parçası olan demiryolları Türkiye'nin mühendislik kültürünün devlet demiryollarında özel sektöre yayılmasında önemli katkısı olmuştur.

Demirağ'ın özel teşebbüsü ile gerçekleştirmiş olduğu sivil havacılık faaliyetleri de önemli girişimlerden biridir. Demirağ, eğitim uçağı ve ilk yolcu uçağı üretmeyi başararak adından söz ettirmiştir. Demirağ devlet desteğı ile Türk Hava Kurumu'na satılmak üzere uçak üretmiş, fakat Atatürk'ün vefat etmesi ile birlikte THK sipariş verdiği uçakları şartnameye uymadığı gerekçesiyle almaktan vazgeçmiş ve Demirağ'ın çağın ötesinde olan bu havacılık faaliyetleri son bulmuştur. İş dünyasında kendi adından başarılı iş adamı olarak bahsettirmiş olan Demirağ o dönemlerde yaşamış olduğu sıkıntılarından dolayı yargı yoluyla hakkını aramaktan çekinmemiştir. Mizacı gereğı haksızlığı kabul eden bir kişi olmadığı için yapılanları sineye çekmemiştir.

Yaşadığı sıkıntılara çözüm yolu bulmak ve haksızlıkların önüne geçebilmek için Millî Kalkınma Partisini kurmaya karar vermiş ve o dönemde 8 seçimden 4'üne girmiştir. Ancak o dönemlerde yaşanan iç karışıklıklardan dolayı seçimlerde başarı sağlayamamıştır. Seçimlerde başarısız olsa da o dönemlerde demokrasi adına önemli bir adım atılmıştır.

Bağımsız ulusal ekonominin dinamikleri niteliğinde olan sanayileşme hamlesiyle dışa bağımlılığı azaltmak, devlet eliyle sanayileşmeyle birlikte milli sermayeye bilgi ve tecrübe aktarımı amaçlanmıştır. Sanayileşme hamlesi ile yeni teşebbüs alanlarının oluşturulması ve bir tür devlet eliyle mühendisliği özel teşebbüsler için bilgi ve deneyim bakımından artırılması düşünülmüştür. Sermaye birikimi, şahsi birikimi devlet yatırımları üzerinden oluşturulmuştur. Demiryollarının yapımı savunma sanayi hamlesinin önemli bir parçası niteliğinde olmuş ve iktisadi kalkınmanın taşıyıcı gücü olarak kullanılmıştır. Demiryolu ağlarıyla ticareti Anadolu'daki ürünlerin diğer pazarlara taşınmasında ulusal bir ekonominin ticari ağlarla birbirine bağlanması, toplumsal hareketliliğin gelişmesini, modernleşmenin kurumlarını Anadolu'nun içlerine taşımak ve bunu yaparken köy enstitüsü projesi yaparak sadece maddi boyutta değil kültürel boyutta da önem arz etmektedir. Toplumun eğitiminin büyükşehirlerle olan bağlantısını sağlamak, Cumhuriyetin kurumlarının kırsal alanda ilkelerinin benimsetilmesi demiryolları üzerinden yapılmıştır.

Sivas-Erzurum, Malatya-Çetinkaya demiryollarının Şeyh Sait isyanı sonrası sadece güvenlik amaçlı değil aynı zamanda ticari, ekonomik ve savunma amacıyla da yapılmıştır. Modern Cumhuriyetin Anadolu'ya yayılmasını sağlayacak stratejik öneme sahiptir. Cumhuriyet kendi meşrutiyetini sağlamak için kırsal alanı dönüştürecek ve kırsal alana ulaştıracak ulaşım sorununu çözmesi noktasında şimendifer demiryolu politikasına önem verilmiştir. Bu demiryolu projeleri sadece Demirağ'la sınırlı kalmamış, aynı zamanda taşeronluk ve aracı grupları içinde de servet ve sermaye artırarak sanayileşme endüstrisinin birikimini devlet eliyle daha sonra da özel sektörün ticaretten sanayiye geçmesini sağlamıştır.

Dünya genelinde yaşanan tüm dış siyaset olayları netice itibariyle Türkiye içindeki iç dinamiği doğrudan veya dolaylı olarak etkilemiştir.

Bu çalışmada yöntem olarak Nuri Demirağ'ın hayatının yer aldığı kitaplar, makaleler, gazete kùpürleri, mecliste yaptığı konuşmalar ve o dönemde Demirağ adına yayınlanmış diğer yayınlar incelenmiş ve o dönemde ki başarıları, yaşamış olduğu sıkıntılar ve bunlarla nasıl mücadele ettiği değerlendirilmiştir.

1. 19.YÜZYILIN TOPLUMSAL VE EKONOMİK AÇIDAN DURUMU

1800'lü yılların başlangıcıyla tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı devleti açısından da dış ekonomik ilişkiler hızla değişmeye başlamış ve bu değişimlerin sonucunda dünyanın kapitalist bir dünya düzenine geçmiş olması inkâr edilemez bir gerçektir (Tezel, 2000: 62). 1850 yılları sonrası Avrupa ülkelerinde sanayileşme hareketi yayılmaya başlamıştır. 1850 yılları öncesi aralarında sürekli bir fikir ayrılığı ve uyuşmazlığı bulunan İngiltere ve Fransa ülkeleri, 1850'li yıllarından sonra aralarında bulunan fikir ayrılıklarını bitirmiş ve Dünya'nın çeşitli yerlerindeki varlıklara yönelmişlerdir. Almanya'nın sanayileşmeye geç başlaması ve sömürgeci düşünce yapısında yavaş kalması devletlerarası alanda siyasi istikrarı zaman zaman bozmuş ve politik farklılaşmalara sebep olmuştur (Ortaylı, 1981: 1). Osmanlı Devleti ordu yapılaşması ve yeniden şekillendirilmesinde en büyük engel teşkil eden Yeniçeri Ocağı ortadan kaldırılması, Osmanlı Devleti ile İngiltere Devleti arasında Ticaret Sözleşmesi yapılması, Tanzimat Fermanı İlanı adımları hem eğitim-öğretim, yönetsel, adli ve finansal alanlarda ilerleme, hem de Batılılaşma ile ilgili atılan somut adımları hızlandırmıştır (Tezel, 2000: 85). Bu mübadele süreci, geleneksel yönetim tarzını korumakla beraber, iyi eğitim almış devlet kurumlarında görevli üst düzey yöneticilerin ve donanımlı askerlerin çoğalmasına katkı sağlamıştır.

18. asrın sonlarına doğru İngiltere dünya piyasasında daha büyük bir yer edinmeyi ve etrafındaki temasları derinleştirmeyi amaçlamıştır. İngiltere bu ideoloji çerçevesinde Osmanlı Devleti ile olan ekonomik münasebetlerini yoğunlaştırmıştır. Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında ticaret 24 yıllık süreçte 12 kat artmıştır. İki ülke arasında artan bu ticaret hacmi, Osmanlı Devleti'nin yasalarda konusunda bazı eksikliklerini ortaya çıkarmış, bu neticede yeni düzenlemek yapma gereği duyulmuş ve Balta Limanı (1838) antlaşması yapılmıştır. 1838 tarihinde iki ülke arasındaki ticaret antlaşması Osmanlı Devleti'ne ekonomik açıdan olumlu faydalar sağlamış ve üretim araçlarının özel mülkiyetine ve bu araçlarında kâr sağlamak gayesiyle kullanılması ile desteklenen dünya ekonomi sistemine entegre olmasında faydalar sağlamıştır. 1838 sonrası Osmanlı Devleti, İngiltere ile imzaladığı ticaret antlaşmasına benzer antlaşmaları Belçika, Fransa, Hollanda, İspanya, Portekiz, İsveç ve Danimarka devletleri ile de imzalamıştır (Tezel, 2000: 64). Bu ülkelerle yapılan antlaşmaların

faydalarının yanında, Osmanlı'nın başka ülkelere borçlanması sebep olması ve finansal bakımdan çöküşünü sebep olması gibi birtakım olumsuzlukları da beraberinde getirmişti.

1871 tarihinde inkılap ve ıslahat çalışması yapmak neredeyse imkânsız bir hal almıştı çünkü geçmiş düzen, yönetim temelden çökmüş ve bunun tekrardan canlanması pek mümkün değildi. Devletin seçeneklerin arasında sadece artıları ve eksileriyle batılılaşma ve modernleşme seçeneği bulunmaktaydı (Lewis, 1998: 127).

1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı veya 93 Harbi olarak bilinen bu mücadelenin neticelerinden biri de İngiltere Devleti'nin Osmanlı üzerinde iktisadî ve politik tesiri azalmaya başlamış olmasıdır (Yıldırım, 2001: 3). Osmanlı Devleti topraklarında İngiltere harici devletlerarası kavgalar ve mücadeleler sürerken, o dönemlerde İngilizler kendi sömürgeleri olan Hindistan ve Mısır devletlerinin topraklarında etkisini devam ettirmişti. Bu süreçte Osmanlı topraklarında nüfuzunu kaybeden İngiltere Devleti'nin yokluğunu fırsat bilen Almanya ve Fransa Devleti özellikle bankacılık ve demiryolu sektörlerinde yatırımlarına devam etmişlerdir. 1881 ile 1914 tarihlerinde Osmanlı Devleti'nin borçlarındaki artış sebebiyle; Almanya, Belçika ve Fransa'nın bu doğrultuda Osmanlı üzerinde ekonomik açıdan varlıkları artış göstermişti (Ortaylı, 1981: 37-38). Osmanlı Devleti'nden alacakları borçları ve yapmış oldukları yatırımlar bakımından sıralayacak olursak; ilk sırada Fransa daha sonra İngiltere ve Almanya olacak şekilde sıralanabilir.

Askeri ordu mensuplarının batı şekilli eğitim almaya başlaması, devlet kademelerinde yer alan sivil kadroların artması, bu kadrolaşma ve genişlemesi neticesinde 1913 yılı itibariyle Devlet kadrolarındaki toplam personel sayısı yaklaşık 190.000'e ulaşmıştı. Ulaşılan personel sayısının yaklaşık 90.000-95.000 kadarını ordu da bulunan subaylar oluşturmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin yeni başlatmış olduğu kadrolaşma hareketi özellikle devletin üst kademelerinde bulunan bürokratik yapıyı kapsamaktaydı. Yeni kadrolaşan bu bürokratik yapı sorumluluklarını yerine getirmenin yanı sıra bir grup bürokratik yapı Batı ülkelerinin Osmanlı Devleti topraklarındaki menfaatlerini Osmanlı'nın menfaatlerinden önde tutmaktaydılar. Öyle ki, Osmanlı Devleti'nin yarı sömürge sistemsel değişikliğine o dönemde karşı çıkacak kadar ileri gitmiştiler. 1908 tarihinden 1918 tarihine kadar hükümeti yönetmiş olan

İttihat ve Terakki Partisi, “İktisadî Milliyetçilik” adı altında hükümetin bir takım koruyucu önlemleri şeklinde topluma bu durumu lanse etmişti. Fransa ve İngiltere Devletlerinin etki ve himayesinden sıyrılmak için bazı adımlar atılmış olsa da bu atılan adımlar için geç kalınmıştı. Fransa ve İngiltere Devletlerinin etki ve himayesinden sıyrılmaya çabalarırken, diğer bir taraftan Almanya Devleti’nin etkisi ve himayesine girmiştiler (Tezel, 2000: 86).

1.1. İktisadî Açıdan Milli Girişimler

Osmanlı tebaası ticaretle uğraşmak yerine genel olarak devlet kadrolarında çalışmayı tercih etmesi sebebiyle ticari alanların hakimiyetini kaybetmiştir (Toprak, 1982: 191). Osmanlı Devleti kendi eliyle sosyal durumunu ve gücünü devletten alan bir sınıf oluşturulmasına gerek duymuştu. 1908 yılı İkinci Meşrutiyet Dönemini de kısmen kapsayan ve Jön Türk adı altında ekonomik fikirleri ve özel sektörün büyümesi için öncülük yapmaya istekliydiler. Osmanlı Devleti’nin bu noktadaki sorumluluğu, iktisadi bir değişiklik yapmadan, özel sektör girişimleri için zemin hazırlamaktı. Özel sektör girişimi için devlet herhangi bir dil, din, ırk ayrımı yapmaksızın teşvikte bulunmuştur. İkinci Meşrutiyet Dönemi ile beraber Müslümanlardan daha fazla hakka sahip olan Gayri Müslimler, gruplar ve dış devletlerden gelen mali desteklerle de Müslümanlar ile Gayri Müslimler arasında denge tamamen ortadan kalmıştı.

Osmanlıcılık bir diğer ismiyle Osmanlı Milliyetçilik düşünce yapısı Balkan savaşlarının bir sonucu olarak yerini Türkçülük düşünce yapısına bırakmıştı. Türkçülük düşünce yapısının ekonomik alandaki etkisi, 1913 ve 1914 yıllarını kapsayan Müslüman boykot hareketiydi. Bu boykot hareketinin daha önce yapılanlardan ayıran nokta ise; Osmanlı tebaasına içinde olan Rumları kapsamasıydı. Osmanlı Devleti’nin ileri gelenlerine göre; Müslümanlar ve Türklerin ticaret alanında yeterince etkin ve faal olmamasından dolayı Balkan Savaşları’nın da askerî açıdan başarı gösterememelerinin bir nedeni olarak görülmekteydi. Balkan Savaşlarının ardından ülke içinde politik alanlarda söz sahibi olan İttihat ve Terakki Cemiyeti Müslüman ve Türkleri kapsayan burjuvazi sınıf olarak adlandırılan özel bir hareket tarzını önemsemeye başlamıştı. Balkan savaşı başlamadan ve başladıktan sonra Osmanlı tebaası olan Rumların gizli ya da açıkça yaptığı yardımlar, Osmanlı toplumunda Yunan asıllı kişilere ters bir tepkiye sebep olmuş ve siyasi bir tepki halini

almıştır. Yunan asıllı topluma karşılık hazırlanan boykot, İttihatçıların ulusal ekonomik yöntemleri ile Osmanlı tebaasından bulunan gayrimüslim halkın etkisini azaltmak ve ekonomik alanlardaki Rum etkisini azaltmak gayesiyle yapmış oldukları bir çeşit tedbir olarak düşünülmektedir (Kerimoğlu, 2006: 93).

Cumhuriyetin ilanı edildiği yıllarda iktisadi tedbirlerin esas kriterleri, Şubat 1923 tarihinde İzmir İktisat Kongresi'nde karakterize edilmişti. Savaş zamanı ve sonrası şartların ağırlaşması, azınlık olan toplulukların ülkeden ayrılması, yetişmiş işçi kaybı, hazinedeki azalış koşulları daha da zorlaştırmıştı ve çözüme kavuşturulması gereken konuların en temelinde millî hazinede birikiminin artırılması fikri hedeflenmekteydi. 1923 İktisat Kongresi neticesinde 1933 yılına kadar sanayi alanında ilerlemeler elde etmek için çalışmalar başlatıldı ve ilk olarak 1925 yılında Sanayi ve Maâdin Bankası kurulmuş ve çalışmalara başlamıştı. 1927 yılında sanayi alanında kalkınma gayesiyle Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun temelleri atıldı ve bu yasanın asıl amacı temel tüketimde kullanılan malzemelerin dış bağımlılığını azaltarak ülke gelişimine katkı sağlamaktı (Kepenek, 1995: 1762-1763).

Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyetin ilanı sonrası, Devletçilik düşünce yapısı benimsenerek ekonomik bir yöntemin ortaya çıkmasına ve kapitalist yöntemlerin kalıcı olarak ortaya çıkmasına da imkân sunmuştur. Bu minvalde devletçilik ilkesi, kapitalist ilkesi altında sermaye birikiminin ayrıcalıklı bir yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır (Boratav, 1995: 412). Müteahhitlik kavramı bu zaman diliminde ilerlemiş ve çalışmamızda ifade edilmek istenen konu ile de doğrudan ilgilidir. 1930'lu seneler Türkiye bakımında müteahhitliğin ilerleme ve gelişim gösterdiği dönemlerdi. 1930 seneleri müteahhitlikte kazancın ve ticari riskin çok olduğu zaman dilimleriydi. Ticari riskin yüksek olması sebebiyle o dönemden bugüne süreklilik arz eden herhangi bir firma bulunmamaktadır.

Mevcut dönemde sermaye birikimi tedarik edebilen müteahhitler ticari riskin büyük ve kazancın fazla olduğu bu noktadan, riskin az olduğu noktaya geçiş yapmışlar ve bunu riski düşürebilen müteahhitler pazarda sürekliliği yakalayabilmişlerdi.

1.2. Ulaşım Sektörü Çalışmaları

1838 yılında Tanzimat Fermanı ile beraber İngiltere ile imzalanan Ticaret Anlaşması kapsamında ham madde talebindeki artış ihracat, ithalat, modern ulaşım vasıtalarının ve ulaşımın temelini oluşturan yollarda eksiklikler meydana getirmiştir. Balkanlar'ın güneyinden topraklarımız olan Anadolu'ya yavaş yavaş yayılan otomobil kullanımı şose yol gereksinimini beraberinde getirmiştir. 1850 senesinde Bursa-Gemlik yolu ile başlayan ilk şose yolu projesi 1860 yılında ulaşım sektöründe giderek artan talepleri karşılamak için denizyolu, karayolu ve demiryolu sektörlerinde bazı ilerlemelere sebep olmuştur. Bu ilerlemeler neticesinde Samsun-Trabzon-Sivas-İran benzeri yerleri ve önemli limanları bulunan şehirleri İç Anadolu Bölgesi ile ulaşımı kolaylaştırmak için yol yapıları inşasına girildi. İlk demiryolu ihalesi 1866 yılında İngiliz tabanlı bir şirketin İzmir-Aydın demiryolu hattı ihalesini almasıyla başladı. Diğer bir taraftan ise Osmanlı buharlı gemisinin sefere çıkması ile denizyolu sektöründeki ulaşım da yavaş yavaş başlamış ve denizyolu ulaşımını geliştirmek için Şirket-i Hayriye ve Fevâid-i Osmaniye deniz ulaşım işletmeleri kuruldu. Osmanlı Devleti deniz vasıtalarının gidiş gelişlerini belirli bir düzende tutmak için bazı planlamalar yaptı (Dervişoğlu, 2007: 33-34).

1860'lı tarihlerde ulaşım sektörü için yeni politikalar ve sektörel gelişim ivme kazanmaya başlamıştı ki Osmanlı Devleti'nin geri vermek üzere aldığı harici borçlarının ödemesini geciktirmesinden dolayı 1875-1881 tarihlerinde Duyûn-ı Umumiye İdaresi kurulmuş ve kurulan idareden dolayı demiryolu sektörü ve çeşitli alanda yapılacak yatırımlar sektöre uğramıştır. Garptaki ülkeler borçlarını almak konusunda problem yaşanabilir fikrinden dolayı alacak taleplerini ileri tarihlere ertelemişlerdir. 1881 yılında Duyûn-ı Umumiye İdaresi kurulması batılı şirketler için finansal bir teminat olarak görülmüş ve yeni girişimlerde bulunmak için sadrazam sarayı olarak adlandırılan Bab-î Ali'ye yoğun taleplerde bulunulmuştur (Özyüksel, 1988:19).

Dönemin bayındırlık işlerinden sorumlu kişisi olan Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa idaresinde ve yabancı sermaye kaynaklı demiryolu projeleri sürdürülmüştü. Milli olmayan sermaye kökenli ulaşım alanı çalışmaları, ülkenin iç piyasa dengesini gözetmemiş ve bağlı olduğu dış iktisadi güç ile özdeşleşen bu sistemi benimsemiştir.

Şehirler için kritik öneme sahip olan limanların işletmesi yabancı şirketlere verilmiştir. Yabancı şirketlerin işlettiği limanların iç kara parçalarına örümcek ağ gibi demiryolu ulaşımı yapmışlardır. Yapılan demiryolu istasyonlarının muhitine araç yolları ve kervansaraylar gibi yapılar inşa etmişlerdi. Her bir liman arkasındaki iç kara parçası için ekonomik olarak ayrı bir önem taşıyordu ve ülke için ekonomik önem taşıyan bu bölgelerin altyapıları bulunmamaktaydı. Yabancı şirketlerin hâkim olduğu bölgelerde bu altyapı bağlantılarının oluşturulması hepsinin ortak fikriydi (Tekeli ve İlkin, 1995:2759-2760). 1850 yıllarından sonra, Osmanlı Devleti'nin dünyayla entegre olmaya başlamasıyla çeşitli alanlarda altyapısını geliştirme gereksinimi duymuştur. Osmanlı Devleti bazı alanlarda birkaç kez altyapılarını geliştirmek için girişimde bulunmuş ve bu girişimler; demiryolu, karayolu ve liman aracılığıyla sulama, kurutma benzeri teknik tasarım ve planlamaları kapsıyordu. Devlet bu teknik planlamalar neticesinde müteahhitliğin temelini oluşturuyordu. Bayındırlık projelerinin gerçekleştirilmesi için yasal düzenlemeler eksik ve verimsiz kalmıştır. Projelerin verimli olması için birkaç yol gözden geçirilebilirdi. Bunlardan biri; yabancı sermayeli şirketlere ihale etmek, bir diğeri; hükümetin emanet yöntemiyle iş vermesi, son olarak ise; kendi vatandaşı olan müteahhitte iş vermesiydi. Yöntemlerden ilki olan yabancı sermayeli şirketlere ihale etmek ilk olarak yalnızca teknik donanım hâkim olan yabancı firmalar için geçerliydi. Fakat son sayılan yöntemin uygulanması için Cumhuriyeti kurmak ve yeni yasal regülasyonlar yapmak gerekmektedir

2. TÜRKİYE’NİN SANAYİLEŞME SÜRECİNİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ

Dünya genelinde coğrafi buluşlar sonrasında hemen hemen tüm alanlarda ilerlemeler kaydedilmiştir. Bu keşifler neticesinde elde edilen yeni ürün ve mahsuller farklı alanlarda kullanılmaya başlamıştır. İlerleme kaydeden tarım ve ürünlerle beraber inşa edilen atölyelerle sadece kendi gereksinim duydukları şeyleri elde etmeye başlamanın yanı sıra uzak bir noktada bulunan insanların ihtiyaçlarına yönelik üretimler yapmış ve bu neticeyle yeni ticaret alanları oluşmaya başlamıştır. İlk olarak Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında başlayan ticari faaliyetler daha sonra Türkiye’de sanayi çalışmalarının başlamasıyla süreç devam etmiştir.

2.1. Cumhuriyet Öncesi Sanayi Faaliyetlerine Genel Bakış

Cumhuriyet dönemi sanayi alanındaki ilerlemeleri genel anlamda değerlendirebilmek için kendinden önceki dönemi yani Osmanlı Devleti zamanındaki sanayi hamlelerini ve etkilerini iyi anlamak ve değerlendirmek önemlidir. Bundan dolayı Osmanlı Devleti’nin sanayi alanındaki faaliyetlerini incelemek önem arz etmektedir.

Sanayi devrimi ile birlikte küresel çapta büyük bir değişim süreci başlamış ve iktisadî olarak da hızlı bir ilerleme kaydedilmiştir. Ekonominin temeli niteliğinde olan sanayinin hammadde keşfi ile beraber sanayi sektörü değer kazanarak şekillenmiştir. Hammadde keşfi, sanayi çalışmalarını ve yatırımlarını arttırmış ve uluslararası alışverişi neticesinde bir bütünleşme sürecini ortaya çıkarmıştır. Bu bütünleşme ve globalleşme süreci beraberinde küresel olarak sanayi hamlesinin hızla yayılmasına sebep olmuştur.

Osmanlı Devleti’nin İstanbul’u fethetmesinin akabinde yabancı işletme ve ufak çaplı atölyelerin çalışmaları Anadolu’ya örnek olmuş ve Osmanlı Devleti adına değer kazandırmıştır. Osmanlı Devleti’nin yeni fetihlerle topraklarını genişletmesi neticesinde üretimin ve yeni atölyelerin açılmasına sebep olmuştur. 19. Yüzyılın ilk çeyreğinde, Osmanlı Devleti sanayi alanında Avrupa’da olan ilerlemeleri takip ederek sanayi mektepleri ve üretime yönelik sanayi atölyeleri açmış ve sanayi alanında bir

çıkış yapmıştır. Fakat Osmanlı Devleti son yıllarında yaşadığı ekonomik sıkıntılar ve savaşlar neticesinde sanayi alanında sıkıntılar yaşayarak mevcuttaki durumunu koruyamamış ve var olan fabrikaların kapanmasına şahitlik etmiştir.

2.2. Cumhuriyet Dönemi Sanayileşme Faaliyetleri: Demir Çelik

Türkiye’de demir çelik üretimine dair kayda değer girişimler Cumhuriyetin ilanı sonrasında ortaya çıkmıştır. Kurtuluş Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı yıllarında küresel çapta demir çelik ihtiyacının doğması ülkemizde demir çelik alanında girişimleri gerçekleşmesine sebep olmuştur (Zeytinoğlu, 1975: 415). İlerleyen yıllarda demir çelik ithalatı genel ithalat alanında büyük bir yer aldığı için Türkiye’de demir çelik sanayisinin başlamasında önemli bir tutmuştur (Malkoç, 1973: 29).

Çoğu sanayi alanında olduğu gibi Türkiye’de demir çelik alanındaki yatırımları başlatan devlet olmuştur. 17 Mart 1926 tarihinde demir çelik alanındaki ilk kanun olan “*Demir Sanayinin Tesisine Dair Kanun*” onaylanarak aynı yılın 11 Mayıs tarihinde Demir Sanayi Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Bu kurum Türkiye’de demir çelik sanayi alanındaki ilk adımı niteliğindedir.

1925 yılı ve sonrasında ülkemizde demir cevherleri, maden kömürleri, kok kömürü araştırılması ve ülkemiz sınırları içinde nereye kurulması gerektiği ile ilgili Avusturya, Almanya, Lüksemburg, Belçika gibi ülkelerden maden konularıyla ilgili uzmanlar getirilmiş ve defalarca girişimlerde bulunulmasına rağmen sonuçsuz kalmıştır.

1928 tarihinde demir çelik sanayisinin durumunu tekrar değerlendirmek için toplantı yapılmış fakat bu konuyla ilgili ödenek bulunmadığı için tekrar neticelendirilememiştir (Kıran, 1973: 10).

1928-1932 yılları arasında farklı ülkeler ve uzmanlar tarafından yapılan araştırmalar sonrasında 1932 tarihinde ilk demir çelik fabrikası Kırıkkale ilinde Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğüne bağlı bir şekilde temelleri atılmıştır (Duman, 2008: 47).

Fabrikanın kurulumu Almanlar tarafından yapılmış fakat verimsiz durumu ve ekonomik olmayışı ifade edilmiştir. Fabrikanın negatif yönlerinin bulunmasına

rağmen fabrikanın öğrenci, kalfa ve hatta mühendislerle bile tecrübe kazanacak bir alan oluşturmuştur. Bu fabrikanın ülkemize en büyük katkılarından biri şüphesiz ulaşım programları kapsamındaki demiryolu ağının başlaması ve gelişmesine büyük ölçüde katkı sağlaması olmuştur (Zırhlı, 1989: 61). Dönemin askeri ihtiyaçları çerçevesinde demir çelik gereksinimleri uzun bir vakit bu fabrikadan karşılanmış, fakat ilerleyen zamanlarda fabrika bakımı yapılmamış ve göz ardı edilmiştir.

Kırıkkale Demir Çelik Fabrikasının esas kurulma gayesi askeri faaliyetlere yönelik olsa da, imkânları kısıtlı olması sebebiyle ülkedeki demir çelik ihtiyaçları tam anlamıyla giderilememiştir (Çelebi, 1979: 50). Ülkedeki demir çelik ihtiyacından dolayı Erkan-ı Harbiye ve Sümerbank beraberinde yer tespiti çalışmaları yürütülmüş ve Karabük civarında uygun yer tespiti yapılarak Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı kesin suretle uygulanmıştır (Kıran, 1973: 10). Bu yoğun çalışmalar neticesinde 1937 tarihinde Karabük Demir Çelik Fabrikası kurulumu için ilk adım atılmış ve 1939 yılında faaliyete başlayarak ülkenin demir çelik bakımından ihtiyacını uzun seneler gidermiştir.

Sanayinin kalkınmasına yönelik Birinci Beş Yıllık Sanayi Programı büyük ölçüde planlandığı gibi uygulanmıştır. Sanayi kalkınma projesinin en büyük yatırımı olan Karabük Demir Çelik fabrikası 1936 tarihinde işletmesi İngiliz bir şirkete ihale yoluyla verilmiştir. Karabük Demir Çelik fabrikasının konumu kömür madenlerine ve limana yeterince yakın olmamasından kaynaklı uyumsuzluk ve tamamlayıcı faktör niteliğinde olan fabrika- kömür tedarigi- liman üçlüsünün verimsizliğini ortaya çıkarmıştır. Fabrikanın konumu ve kapasitesi ile ilgili birtakım yanlışlardan dolayı ekonomik olarak kayıplar yaşanmış ve Türkiye'nin sanayileşme sürecini olumsuz olarak etkilemiştir (Tezel, 2000: 303-304).

1950 yıllarından sonra Karabük Demir Çelik Fabrikası ülke içindeki artan ihtiyacı yeterli miktarda karşılayamamasından dolayı ihtiyaç duyulan demir çelik ihtiyacını yurt dışında ithal etmeye başlamıştır. Yurt dışı ithalatını beraberinde ülke içindeki az miktarda bulunan dövizin ülke dışına çıkmasına sebep olmuş ve en önemlisi de bu ihtiyaç neticesinde ülke olarak ürün temini noktasında dışa bağımlı bir hale getirmiştir. Bu iktisadi durumun değiştirilmesi için Karabük Demir Çelik İşletmeleri, Türkiye İş Bankası, Sümerbank, American Koppers Associates ve Ankara

Ticaret Odası birleşerek 1965 yılında Erdemir Ereğli Demir Çelik tesisini kurmuştur (Çetintaş, 2000: 234).

1965 yılında Ereğli Demir Çelik tesisinin faaliyete başlamasından sonra demir çelik ihtiyacını önemli bir ölçüde arttırmasına rağmen ülkenin demir çelik ihtiyacını tam anlamıyla yine de karşılayamamıştır.

1960'lı yıllardan sonra artan demir çelik ihtiyacı ve kalkınma sürecindeki hızlanmanın neticesi olarak sanayileşme sürecinin en büyük girdilerinden biri olan demir çelik ihtiyacını karşılayabilmek adına Türkiye Demir Çelik İşletmelerine bağlı bir şekilde devlet tarafından üçüncü bir fabrikanın inşa edilmesine karar verilmiş ve yapılan incelemeler sonucunda İskenderun da Demir Çelik tesisinin kurulmasına karar verilerek 1977 yılında üretime başlamıştır (Çetintaş, 200: 234).

Devlet eliyle kurulan fabrikalarla beraber özel sektör alanında da demir çelik alanlarında girişler başlamış ve ilk olarak 1958 tarihinde İzmir Metaş demir çelik fabrikası ve 1961 yılında İstanbul'da Elektrofer demir çelik fabrikaları kurularak faaliyete başlamıştır.

1930'dan 1965 yılına kadar olan süre zarfında demir çelik alanındaki yatırım ve tesisler devlet eliyle yapılmış, 1960 tarihinden sonra demir çelik daha çok özel sektör alanına kaymaya başlamış ve 1980 yıllarından sonra bu alanda ülkemizde büyük bir ilerleme gerçekleşmiştir. Demir çelik alanında daha büyük tesislerin yapılması ve sektörel genişlemeyle beraber ihraç edilen miktarda büyük ilerlemeler gerçekleşmiştir.

2.3. Cumhuriyet Dönemi Sanayileşme Faaliyetleri: Madencilik

Sanayileşme sürecinin en önemli alanlarından biri yer altı kaynakları ve madencilik faaliyetleridir. Cumhuriyet yıllarında madenlerin keşfedilmesi, tesis kurulması, işletmesi, nitelikli bilgi ve sermaye bakımından yetkinlik olmamasından dolayı işletme kurulamamakta, kurulan işletmelerde yabancı kökenli firmaların himayesindeydi.

19 Nisan 1925 yılında, madencilik ve sanayi alanında faaliyetlerin yürütülmesi ve finansman sağlanması amacıyla Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuştur.

Fakat finansman desteği sağlamak maksadını istenilen düzeyde gerçekleştirememiştir (Eser, 1993: 145).

İkinci Beş Yıllık Sanayi Programı kapsamında kurulmuş olan Etibank' madenlerin işletmesi devredilmiştir (Yaşa, 1980: 84). Etibank, maden kaynakları verimli bir şekilde elde edilmesi ve madenlerin çalıştırılması amacıyla kurulmuştur (Artun, 1980: 163). Zonguldak-Ereğli havzasında bulunan kömür madenlerinin istimlâk edilerek Etibank'a işletmesi için devri yapıldıktan sonra üretimde ve verimlilikte önemli miktarda artış gözlenmiştir (Tezel: 2000: 304).

Maden alanında çalışmaların iyileştirilmesi ve verimliliği arttırmak amacıyla 14 Haziran 1935 yılında "Maden Tetkik Arama Enstitüsü" kanun çerçevesinde kurulmuştur. Maden Tetkik Arama Enstitüsü kuruluşundan sonra kömür alanında ilerleme kaydetmek amacıyla "Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu" kurulmuştur.

Cumhuriyet dönemi madencilik alanında gelişim ve kurumsallaşma bakımından devletçi politikalarında başarılı bir yükselişin olmasına rağmen liberal ekonomi politikalarının gerçekleştirilmesini destekleyen topluluklarca eleştirilmiştir. 1929 ve 1939 yılları Türkiye konjonktüründen bakılacak olursa madencilik alanında kayda değer ilerlemelerin yaşandığı bir dönem olarak değerlendirilmektedir.

2.4. Cumhuriyet Döneminde Sanayileşme Faaliyetleri: Ulaştırma

Ulaştırma alanındaki eksiklik, üretim pazarında ve işkolları arasında uyumu olumsuz yönde etkilemektedir (Acar, 1991: 10). Bu minvalde ulaştırma kalkınma hamlesini önemli ölçüde etkileyen bir faktördür.

Cumhuriyetin ilanından sonra ulaştırma alanındaki ilk faaliyet demiryolu yapımıdır. Cumhuriyetin kuruluşu ile bütünleşen demiryolu programları 1927 yılından itibaren 1939 yılına kadar hız kazanarak devam etmişti. Cumhuriyet dönemi öncesi Güneydoğudan Batı Anadolu'ya ulaşan demiryolunun maksadı Ortadoğu ile Avrupa'yı birleştirmektir.

1923-1931 yılları arasında devletin en geniş çapta iktisadî politikası demiryolları yapımı olmuştur (Boratav, 1974: 40). Mustafa Kemal Atatürk demiryolları konusundaki hassasiyetini; demiryolu inşası top ve tüfekten daha fazla

önem arz etmektedir şeklinde ifade etmektedir (Yenal, 2003: 53). Dönemin hükümeti demiryolları konusunu ele almış ve yabancı şirketlerde bulunan demiryolu işletmelerini devlet bünyesine katmak için uğraşmışlardır. 1927 yılında çıkarılan bir karar ile devlete ait demiryolu ve limanlar kurmak ve işletmek için Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adıyla kurularak faaliyetlere başlamış ve 1929 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü ismiyle çalışmalarına devam etmiştir (Boratav, 1995: 76).

1925 yılında başlayan bir bölüm demiryolu projesi 1938 yılında tamamlanarak toplam 2048 km. demiryolu inşa edilmiştir. Bu demiryolu yapımı dönemin Türkiye'sinde Malatya, Sivas, Kütahya, Samsun ve Balıkesir gibi şehirleri birbirine bağlamıştır. Sivas demiryolu hattının 1930 senesinde açılışı ile bölge civarında bulunan yeraltı maden kaynaklarının demiryolu ile taşınarak kullanılmasına imkân sağlamıştır (Kuruç, 1988: 34). 1933 yılı itibariyle başlayan bir bölüm demiryolu yapımı ise 1938 yılında bitirilmiş ve 963 km demiryolu inşa edilmiştir (İnan, 1972: 12).

Demiryolları yapımıyla birlikte birbirini tamamlayıcı niteliğinde olan karayollarının eksikliği iktisadî kalkınmayı olumsuz etkilemiştir. 1929 yılında çıkarılan 1575 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu kapsamında devlet yolları (millî şoseler) ve vilayet yolları olarak iki ayrı bölümden oluşmaktaydı. Vilayet yollarının yapımı vilayetlere, devlet yollarının yapımı ise dönemin bayındırlık bakanlığı bünyesine bırakılmıştır (Acar, 1991: 38). 1929 krizine kadar çıkarılmış olan kanunun olumlu getirileri olmuş fakat kriz sonrasında yolların yapımına devam edilememiştir (Yaşa, 1980: 273).

Türkiye'nin en önemli ulaşım ağlarından biri de denizyolu ulaşımıdır. Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olmasından dolayı denizyolu yatırımlarına devletçi politikalara geçiş ile birlikte deniz ile ilgili işletme ve faaliyetler Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilmiştir. Daha sonraki yıllarda ticari gemi sahiplerinin kurduğu Türk Vapurculuk Şirketi ile Seyr-i Sefain İdaresi birleşmiştir. 1935 yılı itibariyle devletçilik politikaları sebebiyle tüm denizcilik faaliyetleri durdurularak tek yetki devlet yetkisi altında bulunan Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilmiştir (Acar, 1991: 39).

1937 tarihinde çıkarılan 3295 sayılı kanun ile yolcu, yük taşımacılığı, denizcilik faaliyetleri ve gemi bakım, onarımları amacıyla Denizbank kurulmuştur (Kahraman, 2005: 75). Denizcilik alanına özel kurulan bu banka özel maksatlarla kurulan bankalar arasında görevini asgari düzeyde yerine getiren banka pozisyonunda kalmıştır (Artun, 1980: 190).

1929 ve 1939 yılları arasındaki dönemde devletçi ekonomik politikaları kapsamında yatırımların ve falliyetlerin yapıldığı en göze çarpan sektör ulaşım sektörü alanı olmuştur.



3. TARİHSEL SÜREÇTE DEMİRYOLLARI POLİTİKALARI: HİCAZ DEMİRYOLU HATTI

Osmanlı Devleti'nde başlayan demiryolu politikaları, finansal anlamda güçlü olan devletlerin birbiriyle yarıştıkları ekonomik kazancı yüksek fırsat alanı olarak değerlendirilmekteydi. Mücadele içinde olan devletlerin iktisadi ve politik menfaatleri çok karmaşık bir hal almıştı. Osmanlı Devleti yönetiminde üst düzey söz sahibi kişiler Batı Ülkeleri ile Osmanlı hükümeti arasında politik ve askeri fayda sağlayabilmek için dengeli bir ilişki kurmaya çalışıyorlardı. Yabancı şirketlere demiryolu konusunda imtiyaz tanınırken birinin bir diğeri üzerinde imtiyazlı olmaması için mücadele veriyorlardı. Bilhassa II. Abdülhamid döneminde daha ince bir denge siyaseti yürütülmüştür (Özyüksel, 1988: 20). Anadolu'da ilk defa demiryolu yapımı 1856 ve 1866 tarihleri arasında İngiliz kökenli firma tarafından yapılmış ve Anadolu toprakları üzerinde ilk demiryolu düşüncesi de İngiliz bir subay olan Francis Chesney isimli kişiye aittir. Buradaki asıl amaç İngiltere'nin Akdeniz üzerinden Hindistan'a uzanan Basra Körfezini kullanmayı hedeflemekteydi. Francis Chesney de, önemli bir konum niteliğinde olan Akdeniz, Bağdat ve Basra Körfezi ana demiryolu hattı olacak şekilde projelendirilmiştir (Aydemir, 1993: 9).

II. Abdülhamid'in titiz ve hassas siyasetinden en kazançlı çıkan ülke şüphesiz Osmanlı topraklarındaki piyasaya yeni giren Almanya olmuştur. Piyasa ekonomisinde yer almak ve kendi sınırları dışındaki topraklarda hakimiyet kurma mücadelesinde gecikmiş olan Almanya İmparatorluğu; Osmanlı topraklarında petrol, kömür rezervlerinin yanı sıra pamuk ve tahıl gibi alanlara hâkim olması bu konularda Almanya devletini iştahlandırmaktaydı (Ortaylı, 2020: 106). Osmanlı Devleti, Sadrazam Sarayı Almanya Devleti'ni diğer ülkelerden ayrı tutmuş ve kendileri için tehdit olarak görmemiştir. Bu olay, Almanya devletine pozitif ayrımcılık sağlıyor ve birçok olumlu siyaseti de beraberinde getiriyordu (Sultan Abdülhamid, 2010: 153).

Osmanlı Devleti tarihinin en önemli ve derin projesi titizlikle yürütülen Hicaz Demiryolu hattı projesi olmuştur. 1850 yılları sonrasında II. Abdülhamid döneminde Batılı devletlerin Osmanlı Devleti topraklarına nüfuz etmelerini engellemek için "Panislamizm" olarak ortaya çıkan siyasî ve İslami iş birliği olan bir düşünce yapısı ile şeyh, seyyid ve derviş benzeri din üzerine özel görevli kişilerce faydalanılmaya

çalışılmıştır. Asya kıtası merkezlerine gönderilen bu din adamları İslam dinini yaymak için faaliyet göstermekteydi. Sultan Abdülhamid, çeşitli yerlerden göç edenler için de aynı misyon çerçevesinde alâkadar olmaktaydı. Buhara, Hakan, Hive'den dini buyruklarını yerine getirmek için gittikleri yerden gelenleri bağış ve ikramlarla kazanmaya gayret ediyordu (Gülsoy, 1994: 46).

II. Abdülhamid, askerî açıdan önemli olan Bağdat Demiryolu hattına, Hicaz Demiryolu hattını ilave ederek Şam şehrinden Mekke ve Medine'ye ulaşılacak ve bu demiryolu projesi ile Osmanlı Devleti askeri güç bakımından Karadeniz'den Basra Körfezi'ne kadar kolaylıkla ulaşabilecekti (Earle, 1972: 34). Hicaz Demiryolu projesine başına Maissner Paşa görevlendirilmiş ve teknik ekibin büyük bir bölümünü dönemin Hendese-i Mülkiye olarak bilinen Mühendislik okulu diplomalı kişiler tarafından yürütülmüştür. Demiryolunun iletişim-tel hattı ordunun telgrafçıları tarafından döşenmiş, makine mühendisliği durumu gerektiren işler donanmaya bağla kişilerce yapılmıştır. Demiryolu geçiş hattında çöllerin olması sebebiyle işçi tedarik etmek zor bir hal almış, bu durumu çözüme kavuşturmak için askerlerden oluşan "amele taburu" kurulmuş ve İtalyan taş ustalarından faydalanılmıştır. 1900 yılından 1909 yılına kadar 1500 km'lik demiryolu proje hattı tamamlanmıştır. 1500 km'lik hattın yaklaşık maliyeti yabancı firmaların verdiği maliyetlerin neredeyse yarısına tekabül etmekteydi. Hicaz Demiryolu Hattı yapımının bir başka ehemmiyeti de; Türk mühendislik okulu mezunlarının vazifelendirilmesi ve bu vazife neticesinde deneyim sahibi olmaları büyük bir önem taşımaktaydı (Tekeli ve İlkin, 1993: 212).

Birinci Dünya Savaşı'nda bazı demiryolu hatlarında tahribatlar meydana gelmiş olsa da problemler olanaklar dahilinde giderilmiş ve azaltılmış kapasite ile kullanıma açılmıştır. Bu durum hem askerî açıdan fayda sağlamış hem de Anadolu ekonomisi açısından etkili olmuştur. Birinci Dünya Savaşı bittikten sonra demiryolu üzerinde tahribata uğramış noktalar kısmen tamir edilmişse de demiryolu araçlarında da birtakım sıkıntılar yaşanmıştı. Lozan Barış Antlaşması ile beraber Türkiye hudutları yeniden belirlenmiş ve bu hudutlar içinde kalan geniş demiryolu hattı 124 km, normal demiryolu hattı 3733 km ve dar demiryolu hattı 273 km olarak belirlenmiştir. Savaştan sonraki süreçte Almanya'dan temin edilen eski lokomotifler ve diğer lokomotiflerin toplam sayısı 47 adet olmuştu. 1923 senesine kadar geçen zaman zarfında Haydarpaşa garında ve hasarlıların onarımı sonucunda toplam 170 adet demiryolu aracı

bulunmaktaydı. Sahip olunan demiryolu araçları yaşları ve çeşitleri açısından oldukça fazla ve eskimiştiler. 1924 senesinde, Cumhuriyetin ilanı sonrası Almanya'dan ilk kez 10 adet demiryolu aracı sipariş edilmişti (Tevfik, 1933: 104-105).

Osmanlı Devleti çökmeden önce bayındırlık alanında attığı adımlarla büyük müteahhitlik şirketlerinin meydana gelmesinde önemli bir rol oynamıştır. Cumhuriyetin ilanı sonrası müteahhitlerin var olamaması bu dönemde bayındırlık alanına yatırım yapmak için hazineden tedarik etme hususunda gelişim sağlayamadıklarından kaynaklanmaktaydı.



4. TARİHSEL SÜREÇTE HAVACILIK FAALİYETLERİ: CUMHURİYET ÖNCESİ

Osmanlı Devleti dönemi çeşitli havacılık olaylarına ve çeşitli girişimlere şahitlik edildiği bir dönemdir. Bu dönemde adı havacılık alanında sıkça anılan bir isimde Hezârfen Ahmet Çelebi olmuştur. Hezârfen sadece Osmanlı Devleti sınırları içinde değil aynı zamanda dünya genelinde de ilk uçuş gerçekleştiren kişi olarak bilinmektedir. 1630 senesinde kendi imkanları ve ilmi ile yapmış olduğu kuş kanatlarıyla ilk deneme uçuşunu Galata Kulesi'nden İstanbul Boğazı ardından Üsküdar'da bulunan Doğancılar Meydanı mevkiine başarılı bir şekilde inmesiyle gerçekleştirmişti. Dönemin havacılık alanındaki bu önemli girişimini yakından takip eden Osmanlı Padişahı IV. Murat, Sarayburnu'nda yer alan Sinan Paşa Köşkü'nde bu olaya yakinen şahitlik etmiş ve ilgisini çeken halk bu uçuşu ilgi ile izlemiştir. Hezârfen ismi Farsçadan türemiş ve hezar Farsçada sayı ile bin anlamına gelmekte dolayısıyla Hezârfen ismi de bin bilimli veya bin fenli manasına gelmektedir (Adıgüzel, 2006: 17).

17. Yüzyıl havacılık olaylarının ve özellikle de Osmanlı Padişahı IV. Murat, dönemin birçok havacılık hadisesine şahitlik etmişti. 1633 yılında bir başka havacılık hadisesi girişiminde bulunan Lâgarî Hasan Çelebi adındaki mucit barut fişçilerinden yaptığı fişekler yardımı ile uçuş denemesinde başarılı bir şekilde gerçekleştirmiş ve dönemin Osmanlı Padişahı IV. Murat Sarayburnu'nda yer alan Sinan Paşa Köşkü'nde bu olaya yakinen şahitlik etmişti (Adıgüzel, 2006: 21).

Tarihte ilk uçuşu gerçekleştiren kişi ününe ulaşan Hezârfen Ahmet Çelebi sonrasında Lâgarî Hasan Çelebi'nin yapmış oldukları girişimlerden sonra uzun bir müddet havacılık alanında herhangi bir girişim yapılmamış veya yapılmışsa da, bu düzeyli bir ses getirmemiştir. Tarih 17 Aralık 1903'e geldiği zaman havacılığın seyrini değiştirecek olan Wright Kardeşler olarak bilinen Orville Wright ve Wilbur Wright isimli iki kardeşin tarihteki ilk motorlu uçuşu gerçekleştirmesiyle havacılık farklı bir boyut kazanmıştı (Adıgüzel, 2006: 45-47).

1910 yılı sonrası Osmanlı Devleti ve Dünya da havacılık sektöründe gelişim ve ilerlemeler ivme kazanmıştır. Osmanlı Devleti bu gelişmeleri yakından takip etmiş ve ilgilenmiştir. Bu ilgi kapsamında Osmanlı subaylarını pilotaj ve uçuş eğitimi

almaları üzere Fransa'ya göndermiştir. Havacılık alanın gelişimi ve alınan eğitimler sonrası yeni bir ilerleme kaydetmek için Türk Hava Kuvvetleri'nin 1911 yılında kuruluşu gerçekleştirilmiştir (Dervişoğlu, 2007: 36-37).

1914 tarihinde İstanbul'dan kalkış yaparak Kahire'ye inmiş toplam 2370 km uçuş gerçekleştiren İsmail Hakkı, Fethi, Sadık ve Nuri bey olmak üzere 4 pilottan oluşmaktaydı. Pilot Fethi ve Sadık Bey'in uçağı Taberiye civarında kırığa uğramıştı. Pilot İsmail Hakkı ve Fethi Beyler ise Yafa şehrinden kalkışından sonra belirli irtifaya yükselemediğı için maniaya çarpmış, kırığa uğrayarak şehit olmuşlardır. 4 şehit pilot arkadaş Şam şehrinde bulunan Selahattin Eyyubî türbesine defnedilmiştir. Yafa şehrinden Kahire'ye yarım kalan uçuşu pilot Kemal ve Salim bey başarılı bir şekilde tamamlamıştır.

1903 tarihinde Amerika'da ilk motorlu uçuşun gerçekleşmesine müteakip; 1910 tarihinde Almanya, İngiltere ve Fransa gibi ülkeler zaman kaybetmeksizin uçak üretimi yapmak için girişimlerde bulunmuş ve pilotaj eğitime başlamışlardır. Osmanlı Devleti, Fransa'ya gönderdiği ve başarılı bir şekilde eğitimini tamamlayarak dönen ilk bröveli Türk subay ünvanlı Mehmet Fesâ Enrensev eğitimini başarıyla tamamlaması o dönemlerde Osmanlı Devleti'nin havacılığa ve yeniliklere gösterdiği ilginin bir örneğı niteliğinde olmuştur (Adıgüzel, 2006: 25).

5. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİNDE HAVACILIK ÇALIŞMALARI

Cumhuriyet ilan edildikten sonra havacılık alanında atılmış en büyük adımlarından biri şüphesiz Mustafa Kemal Atatürk'ün talimatları yönünde 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti (TTC)'nin temellerinin atılması olmuştur. Kurulduğu dönemin ilk başkanı Cevat Abbas olmuştur (Hürkuş, 2019: 177-178).

Türk Tayyare Cemiyeti merkezi idarecileri 28 Eylül 1925 tarihinde bir takım ihtiyaç ve gerekliliklerden dolayı görevi bırakmış ardından olağanüstü bir durum ile yeni idareyi yeniden belirlemişti. Türk Tayyare Cemiyeti'nde yapılan değişiklik yeni birtakım politikaları da beraberinde getirmişti. Aynı yılın 19 Ekim tarihinde yeni bir karar alınmış ve bu karar neticesinde cemiyet bünyesinde bulundurduğu tüm havacılık ekipmanlarını ve bu alandaki çalışanlarını Türk Hava Kuvvetleri bünyesine aktarmıştı. Yeni kararlar neticesinde Türk Tayyare Cemiyeti sadece gelir kaynaklarını yönetecekti (Hürkuş, 2019: 207).

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş gayesi, havacılığın sosyal, askeri, siyasal ve ekonomik önemini belirtmek; turistik, sportif, askeri ve sivil havacılığın ilerlemesini sağlamak; tüm bunlar için ihtiyaç duyulan araç ve gereci hazırlamak; liyakat sahibi personel yetiştirmek ve gök yüzüne kanat açacak bir Türk gençliği meydana getirmektir. Türkiye'nin o zamanlarda para kaynaklarının kısıtlı olması ve neredeyse her alanda ciddi sıkıntılar olması sebebiyle havacılığın geliştirilmesinde insanlardan bağış toplanarak mevzuattaki hükümler yerine getirilmekteydi.

Hava endüstrisinin ehemmiyetinin artmış olduğu dönemde, dünya geneli emsal kuruluşların oluşum sürecine girerken ulusal değerlerle meydana getirilen cemiyetin birtakım plan ve girişimlerin ertelenmiş olması açıklanamaz bir hal almıştır. Türk Tayyare Cemiyeti'nin havacılık endüstrisinin gelişimini olumsuz etkileyen bu kararı yaklaşık on yıl sürdürmüştür. Bu on yıllık süreç Türk Havacılık tarihinde tabiri caizse kayıp on yıl olarak anılabilmektedir. Bu olumsuz süreç 1935 tarihi itibarıyla son bulmuş, Türk Tayyare Cemiyetinin adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmesiyle uçuş eğitimleri ve havacılık alanında çeşitli eğitimler kurum bünyesinde yürütülmüştür.

Cumhuriyet döneminde havacılık alanında çalışmaları ve girişimleri konusunda altı çizilmesi gereken üç önemli kişi hakkında bilgi paylaşmak bu yapılan çalışmaya yön vermek için gerekli görülmüştür. Bu isimlerden ilki Vecihî Hürkuş, ikincisi Selahattin Alan ve son olarak bu çalışmaya konu olan Nuri Demirağ'dır.

5.1. Vecihî Hürkuş

Türk havacılık tarihinin itibarlı isimlerinden biri Vecihî Hürkuş'tur. İlk Türk milli uçak tasarımı ve üretimini yaparak bugün adından çokça söz ettirmektedir. İlk uçuş tecrübesini 1916 tarihinde deneyimledikten sonra Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşlarında pilot olarak kısıtlı imkanlara sahip uçaklarda vazife yapmıştır. 1923 yılında dönemin hükümeti tarafından batı ülkelerinde havacılık alanında bir takım inceleme ve araştırma yapmak için yurt dışında bulunmuştur. Yurt dışı seyahatine çıkmadan önce tasarladığı prototip uçağı seyahat dönüşü Vecihî K-6 ismiyle üretmişti (Adıgüzel, 2006: 50).

Vecihî Hürkuş, 1930 tarihi sonrası yapmış olduğu uçak üretim ve tasarımlarını bireysel olarak sürdürmüştür. Hürkuş'un çalışmaları neticesinde ilk tek motorlu üretimi tamamlanan uçakla İstanbul'dan Ankara'ya deneme uçuşu yapmış ve bu uçuş Başkent'te bizzat dönemin Başbakanı İsmet İnönü tarafından karşılanarak bu tayyareye Vecihî-14 adını vermişti. Başbakan İsmet İnönü vakit kaybetmeksizin Vecihî-14 eğitim ve spor amaçlı üretilen uçağın, uçuş elverişlilik raporu alınması için Çekoslovakya'ya gönderilmesini istemiş ve bizzat Vecihî'nin götürdüğü uçak tüm elverişlilik sürecini olumlu olarak tamamlamış ve ülkesine gururla geri dönmüştü. Vecihî Hürkuş için süreçler her ne kadar olumlu sonuçlanmış olsa da ülkemizin makûs talihi olan olumsuzluklar görünmez bir engel olarak karşısına çıkacaktı.

Vecihî Hürkuş'un havacılık sektöründe o günün imkansızlıklarında yapmış olduğu büyük başarıları hayatı boyunca engellenmiş ve gölgede bırakılmıştı. Hatıratında sıkıntılı dönemlerinde okulu ziyarete gelip tanıştığı ve saygı çerçevesinde büyük bir yer verdiği bir kişi bulunmaktaydı; o kişi başka bir havacılık sevdalısı olan ve milli duyguları bir o kadar yoğun olan Nuri Demirağ'dır. Demirağ yapmış olduğu ziyaret sırasında Vecihî'ye yardımını dokunsun diye o günün bir uçak bedeli olan beş

bin Türk lirası yardımda bulunmuş ve emeklerinden dolayı tebrik etmiştir (Hürkuş, 2019: 329-330).

Vecihî Hürkuş havacılığa gönül verdiği zamandan vefat ettiği (1969) zamana kadar havacılık alanıyla ilgilenmiş ve sürekli önüne engeller çıkarıldığını dile getirmiştir. Vecihî Hürkuş, Avrupa da çeşitli ülkelerin uçak fabrikaları 1925 tarihi sonrası kurulmuş fakat Vecihî ilk uçağını 1924 yılında ortaya koymuştu. O gün şartlarında başarılan bu büyük projeler engellenmemiş olsa bugün havacılık sektöründe ülkemizin büyük bir üretimi ve yeri bulunabilirdi (Hürkuş, 2019: 191). Vecihî Hürkuş ve Nuri Demirağ dönemlerinde Türk Hava Kurumu başkan vekilliği görevinde Şükrü Koçak'ın bulunması Türk havacılık tarihinin en büyük girişimlerini ve başarılarını ortaya koyan iki şahıs için talihsizlik midir, bahtsızlık mıdır bilinmez.

5.2. Selahattin Alan

Selahattin Alan, Vecihî Hürkuş'un ardından giden ikinci milli tayyare tasarım sahibi unvanına ulaşmıştır. 1926 yılında Türk Hava Kurumu'nun faaliyetlerine ilk başladığı senelerde Alan'ı Fransa'ya mühendislik eğitimi almak için göndermiştir. Selahattin Alan mühendislik eğitimini aldıktan sonra 1932 tarihinde tasarımını yaptığı uçağı Millî Müdafaa Vekâleti-1 (MMV-I) adını verdiği prototipi ortaya koymuş fakat dönemin Hava Müsteşarlığı ve Millî Müdafaa Vekâleti'nden beklenen maddi, manevi yardımı alamadığından süreç tamamlanamamıştır.

Selahattin Alan tasarımına destek görmediği ve sıkıntı yaşadığı zamanlarda yeni bir karşılaşma ile ortaklığa girişmişler ve uçak üretim tesisinin teknik alanını Nuri Demirağ'a bırakmıştır. Nuri Demirağ ile Selahattin Alan'ın yaptıkları ortaklık sürecinde Nu.D.-36 ve Nu.D.-38 tipi uçakların üretimi Selahattin Alan mühendisliğinde gerçekleşmişti.

Selahattin Alan Fransa'da mühendislik eğitimi sonrasında pilotluk eğitimini de başarılı bir şekilde tamamlamıştır. Vecihî Hürkuş, Selahattin Alan için havacılığa gönül vermiş, gayretli, azimli ve işine hevesli bir düşkünlüğü ile anlatmaktadır (Hürkuş, 2019: 324). Fakat Selahattin Alan'ın bu durumu çok uzun yıllar devam etmeyerek, yapmış olduğu deneme uçuşunun inişi sırasında pistteki çukurdan dolayı kaza yaparak hayatını kaybetmişti. Havacılık tarihinin önemli isimlerinden biri olarak

anılan Selahattin Alan'ın elim bir kaza sonucu vefatı havacılıktaki gelişmeleri sekteye uğratmasının yanı sıra Nuri Demirağ içinde hem şahsi hem de ticari girişimleri bakımında sıkıntılı süreci beraberinde getirmişti (Adıgüzel, 2006: 203-204).

5.3. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası

Gazi Mustafa Kemal Atatürk havacılık alanı için önemli bir adım olan Türk Tayyare Cemiyeti'ni 16 Şubat 1925 tarihinde açılışını gerçekleştirmiştir (Yalçın, 2009: 751). Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılışında söylemiş olduğu “*İstikbal göklerde*” sözü havacılığın önemini ortaya koymaktadır. Türkiye'nin bağımsızlığının ve geleceğinin güvencesi olarak görülen hava sanayisi önem taşımaktadır (Genelkurmay Başkanlığı, 1988: 200). Türk Tayyare Cemiyeti'nin ismi 3 Mayıs 1935 tarihinde Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş gayesi, havacılığın sosyal, askeri, siyasal ve ekonomik önemini belirtmek; turistik, sportif, askeri ve sivil havacılığın ilerlemesini sağlamak; tüm bunlar için ihtiyaç duyulan araç ve gereci hazırlamak; liyakat sahibi personel yetiştirmek ve gök yüzüne kanat açacak bir Türk gençliği meydana getirmektir. Türkiye'nin o zamanlarda para kaynaklarının kısıtlı olması ve neredeyse her alanda ciddi sıkıntılar olması sebebiyle havacılığın geliştirilmesinde insanlardan bağış toplanmaktaydı.

Bağış toplamak ve insanlara temas edebilmek için kapsamlı ölçüde bir tanıtım uğraşı verilmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas Gürer'in başkanlık ettiği dönemde başlayan bağış kampanyası, sırasıyla Fuat Bulca ve sonraki başkanlar döneminde de zaman zaman devam etmiştir. Bu uğraşlar sonucunda Türk Tayyare Cemiyeti'ne yapılan yardımlar sayesinde 15 yılda 72 milyon Türk Lirası toplanmış olan bağışları THK (Türk Hava Kuvvetleri)'ya transfer edilmiştir (Verel, 1985: 17-21). Transfer edilen bağışlar ile yaklaşık 350 kadar uçak satın alınmış ve THK'ya hibe edilmiştir (Kaymaklı, 1997: 253-329).

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, tamamladığı demiryolları sebebiyle Mühürdarzade Nuri Bey'e “Demirağ” soy ismini vermiştir. Mustafa Kemal Atatürk'ün hassas olduğu noktalardan bir tanesi de Türk semalarının Türk üretimi uçaklarla Türk gençliği eliyle muhafaza edilmesidir (Yalçın, 2009: 751). Mustafa

Kemal Atatürk, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasına kılavuzluk etmiş ve 1935 yılında yeni ismi olan Türk Hava Kurumu'na 10.000 Türk Lirası yardımda bulunmuştur. Bu yaptığı bağış ile Türk Hava Kurumu'nun varlığının ve değerinin önemini tekrar vurgulamıştır. Mühürdarzade Nuri Bey'in biraderi Mühürdarzade Naci Bey yaklaşık olarak aynı tarihlerde dönemin Başbakanı olan İsmet İnönü'ye telgraf göndererek, Türk Hava Kuvvetleri (THK) envanterine 1 ile 3 uçak ücretine karşılık gelecek 100.000-120.000 Türk Lirası bağışında bulunmak istediğini dile getirmiştir. Başbakan İsmet İnönü yapılan bu bağışa karşı duyulan teşekkür cevabı Abdurrahman Naci Bey'e dönemin gazetelerinde yer almıştır. Vehbi Koç da bu bağış kampanyasına dahil olmuş ve 5000 Türk Lirası yardımda bulunmuştur. O zamanlarda tahmini bir uçak ücreti 35.000-40.000 Türk Lirası değerindeydi.

Mühürdarzade Nuri Bey'e bağış yardımda bulunacak mısınız sorusu sorulduğunda: *“Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız en mükemmeli istemelisiniz. Madem ki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bir yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim”* şeklinde bir cevabı olmuştur (Dervişoğlu, 2007: 90).

Nuri Demirağ'ın düşünce yapısı her alanda Türk sanayisinin yerli ve milli olmasıydı, özellikle de Türk Hava Harp Sanayisinde; uçakları başka ülkelere satın almak ve başka ülkelere tâbi olmaktansa, Türk dizaynı ve üretimi uçakların Türk hava sahasına hükmetmesini arzulayan bir girişimciydi. Yerli olmayan izin ve ruhsat belgeleriyle uçak yapımı yabancılara özenmekten ve benzemekten başka bir şey olmadığı kanaatindedir. Ruhsatı yabancı ülkelere ait olan uçak yapımı müsaadesi için izin veren ülke kendi hak ve menfaatleri doğrultusunda bu yapılacak uçağın kendisi için tehdit olmaktan çıktığı, teknolojisinin eskidiği, ekonomik açıdan varlığı sona yaklaşmış olması sebeplerinden dolayı uçak lisans ve üretim satışına müsaade etmesi su götürmez bir gerçektir. Demirağ bu gerçekleri gördüğü için Türk eliyle uçak üretiminin gerekliliğini her fırsatta vurgulamış ve bu yatırım için Demirağ'ın sermayesinin yeterli seviyede olduğu bilinmektedir.

Nuri Demirağ uçak üretiminin masraflı ve meşakkatli bir çalışma olduğunun bilincindedir. Bu çalışmalar için düşünce ve fikir olarak Demirağ'la aynı görüşe sahip olan ve uçak üretimi konusunda yerli üretimi destekleyen uçak mühendisi Selahaddin

Alan ile ortaklığa başlamıştır. Çıkmış olduğu Avrupa yolculuğunda, Alman Sivil Havacılık Federasyonu'nun arabuluculuğu sayesinde 5 Alman asıllı uçak mühendisi ile görüşmüş ve şirketinde işe almıştır. Uçak endüstrisinde ve enternasyonal alanda da ün kazanmış olan Profesör Gasner ile anlaşma gerçekleştirmiştir. 1930'lu yılların başlangıcı ile dünya farklı kaos ve gerilimlere girmek üzere şekillenmekteydi. Batı ülkeleri hava harp endüstrisi faaliyetleri kapsamında kıyasıya bir mücadeleye girişmişlerdir. Nuri Demirağ, Batı da gelişmiş ülkelerin ilerlemelerini iyi bir şekilde analiz etmiş ve ülkemizde uçak fabrikasının gerekliliğinin zarurî ve mutlak olması gerektiği inancındadır.

Nuri Demirağ havacılık endüstrisi için 10 yıllık zaman dilimini içeren taslak oluşturmuş ve 1936 senesinde havacılık için büyük adım olan bu sanayii alanının temellerini atmıştır. Bu taslak çerçevesinde, 17 Eylül 1936 yılında İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan Beşiktaş Barbaros Hayrettin Paşa İskelesi yakınlarında Beşiktaş Uçak Atölyesi'ni kurmuştur (Yusufoğlu ve Pilehvarian, 2017: 255). Bu mimarı oluşumun kaynaklarına göre isimleri çeşitlilik göstermektedir. Bunlardan bazıları şu şekildedir; Beşiktaş Uçak Atölyesi, Nuri Demirağ Uçak Tamir ve Bakım Atölyesi, Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası ve Nuri Demirağ Uçak Fabrikası olarak isimlendirilmektedir. Bu mimarı yapıya o gün Türkiye'sinde maddi olarak harcanan tutar 10 milyon Türk Lirası'nı geçtiği bilinmektedir (Yalçın, 2013: 211).

Nuri Demirağ, Beşiktaş'ta kurduğu uçak fabrikası ile beraber Osmanlı Devleti zamanında Yeşilköy'de yapımına başlanan nihayete erdirilememiş olan bu yerde, yurt, okul, hangar ve uçakların deneme uçuşlarını yapmaları için pist gibi faaliyetlere emek harcamıştır. Demirağ, yurtdışı gezilere giderek yapmış olduğu tesis benzeri faaliyetleri yerinde inceleme fırsatı bulmuş ve Yeşilköy tesislerini bu incelemeleri sonucu çizmiştir. Nuri Bey'in yapmış olduğu bu çalışmaların çoğu enternasyonal düzeyde yapılmıştır (Yusufoğlu, 2017: 471).

Nuri Bey, 1941 yılında Yeşilköy'de "*Gök Okulu*" ismiyle havacılık eğitimi için uçuş eğitim merkezi kurmuştur. Burada yaklaşık olarak iki yıl içinde 290 pilot yetiştirilmiş ve 16.000 saat uçuş tamamlanmıştır. Nuri Demirağ, Yeşilköy yerleşkesinde bulunan bu okulun sahile sınırı olması sebebiyle de olası deniz uçakları için kızak döşeterek ileri görüşlü başka bir gelişim için hazırlık yapmıştır.

Nuri Demirağ'a göre Batılı ülkelerin yapabildiği her şeyi Türk halkı da yapabilirdi. Bu mantık çerçevesinde Türkiye'deki ilk paraşüt yapımı için üretim tesisi kurmuş ve bununla beraber paraşüt yapımında temel malzeme olan ipek malzemesi için girişimde bulunmuş ve Üsküdar semtinde ipek böceği ve dut ağacı imal etmiştir. Demirağ giriştiği paraşüt yapımı işini de muvaffakiyetle sonuçlandırmıştır (Dervişoğlu, 2007:95-103).

Beşiktaş Uçak Atölyesi'ni kurduğu zaman Sivas-Divriği'de "*Büyük Gök Okulu*" temeli için girişimde bulunmuştur. Büyük Gök Okulu'nun kurulmasının asıl amacı Beşiktaş Uçak Atölyesi'nde ilk örnekleri olan uçakların Sivas'ta seri üretim hattına sokulması fikridir (Şakir, 1947: 92-95). Dönemin Genelkurmay Başkanı olan Mareşal Fevzi Çakmak 6 Temmuz 1936 yılında hükümete ve Nuri Demirağ'a kaleme aldığı yazıları ve 4 Ağustos 1938 yılında ise Hava Müsteşarı görevinde bulunan Zeki Doğan yazdığı tebrik yazısı ile tesis etmekte olduğu hava harp endüstrisi faaliyetleri kapsamında Nuri Demirağ'ı desteklemişlerdir.

Türk Hava Kurumu ilk kuruluş evrelerinde 65 planör ve 10 uçak siparişinde bulunmuştur. 16 Haziran 1942 yılında Millî Savunma Bakanlığı (MSB), Hava Kuvvetlerine ait olan uçakların bakım, onarım ve yedek parça ihtiyacını karşılamak için Beşiktaş Uçak Atölyesi'nin kullanılmasını Bakanlar Kurulu'na tavsiye de bulunmuştur. Bakanlar Kurulu söze geçen talebi 1 Ağustos 1942 yılında onaylamıştır (Dervişoğlu, 2007: 95). Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın bazı uçakları 1942 ve 1949 yılları arasında Beşiktaş'ta bulunan Uçak Atölyesi'nde bakım ve onarımları hizmeti almıştır. 11 Haziran 1949 tarihinde Millî Savunma Bakanlığı'nın, Bakanlar Kurulu'na önerisi ile Beşiktaş Uçak Atölyesi'nden alınan bakım ve onarım hizmetleri sona ermiştir.

Nuri Demirağ'ın ortağı olan Selahaddin ALAN bu dönemlerde ilk model örnek olarak tasarladığı çift kişilik MMW-1 ismi ile şekillendirdikten sonra ALAN-2 ismi ile örnek modeli geliştirmiş ve son aşamada Nu.D.-36 isimli uçağı üretmiştir. Bazı kaynaklara göre Nu.D.-36 tipi uçağın 10 veya 12 adet üretildiği bilinmektedir (Yavuz, 2013: 94). 1938 senesinde, Uçak Yüksek Mühendisi Ragıp Gönen tarafından yeni bir tasarım olacak Nu.D.-38 yolcu uçağı üretimi uğruna bilgi ve yardımları ile 6 kişi yolcu kapasiteli, iki motorlu uçak için çalışmalara girişmiştir. Aynı yıl başarılı bir şekilde

tamamlanmış ve İstanbul-Ankara-İzmir arası uçuşlar yapmıştır (Yusufoğlu: 2017: 481-482).

Yaşadığı çağa göre Nuri Bey'in girişimleri ve çalışmaları çağın ötesi tespitleri ve haberleriyle gündeme gelmekteydi. Ülke olarak o gün şartlarında yaşanan kötü hadiseler olsa da bu tür yararlı ve güzel gelişmelerin o dönemlerde haber niteliğine layık görülmesi pozitif bir ilerlemeydi.

28 Eylül 1942 senesinde Beşiktaş Barbaros Türbesi'nde yapılan 404. Preveze Deniz Zaferi yıl dönümü kutlamalarında, Beşiktaş Uçak Atölyesi'nde üretilen uçaklar gösteri uçuşu yapmak için faaliyette bulunmuştur. Bu kutlamaların yapıldığı zamanlarda Batı ülkeleri arasında kaos ve kıran kırana savaş devam ederken, Türkiye'nin de bu kaostan içine dahil olması için büyük çaba harcanmaktaydı ve tüm bunlara rağmen ulusal ve yerli olanaklarla ortaya koyulan bu uçaklar Türk ulusu için bir övünç kaynağı olmuştur. 1939 senesinde hayli anlamlı bir ilerleme olan diğer bir husus ise; Nuri Demirağ'ın liderliği ve hummalı çabaları doğrultusunda İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ), Makine Bölümü'nde uçak mühendisi eğitimi bölümü kurulması için faaliyetler yürütmeye girişmiştir (Yalçın, 2009: 758). Demirağ, o dönemlerdeki adı Yüksek Mühendis Mektebi olan ve şimdiki ismi ise İstanbul Teknik Üniversitesi olan bu okulun uçak mühendisliği bölümüne erkek çocuklarını kayıt ettirmiş ve kız çocukları için ise bu bölüm diplomalı kişilerle izdivaçta bulunmaları yönünde istekte bulunmuştur (Dervişoğlu, 2007: 103-106). Nuri Demirağ çocuklarını havacılık sektörü ortamında bulunmaları için yoğun çaba harcarken, bu sektörün tehlikeli tarafını da gözden kaçırmıştır.

Türkiye için o gün şartlarında Uçak Mühendisliği Bölümü'nün açılması güzel ve pozitif bir ilerleme olmuştur. Nuri Bey Uçak Mühendisliği Bölümü'nün yoksunluğunu ve gereksinimini açık bir şekilde ifade etmenin yanı sıra 1941 senesinde Türk Hava Kurumu da bu mühendisliğe duyulan ihtiyacı ifade etmek için Başbakanlık makamına resmi olarak öneri de bulunmuş ve Başbakanlık makamınca bu öneri olumlu karşılanmış, ilgili bakanlıklara Türk Hava Kurumu ile koordineli olarak çalışmanın yürütülmesi için talimat verilmiştir (Yalçın, 2009: 111). Şüphe yok ki Nuri Demirağ'ın ileri görüşlü kişiliği ve giriştiği çalışmalar ülkeye hayli yarar sağlamıştır.

Nuri Bey'in gök okulu ve uçak atölyesi çalışmaları ilerlediği zamanda, Amerikan Uçak İmalatçıları Başkanı Mr.Todd bazı tetkik ve araştırmalar kapsamında

Türkiye'ye gelmiştir (Yusufoğlu, 2017: 485). Mr.Todd'un yaptığı araştırmanın nihayetinde, düşünce ve gözlemlerini bildirdiği yazıda; Marshall Yardımı kapsamında Türkiye uçak üretimi yapmamasını bunun yerine ABD'den uçak tedarik etmesi gerektiği hükmü altında uzlaşmış ve Türkiye bu hükme uymazsa ABD, Türkiye'ye yapılacağı yardımı gerçekleştirmeyeceğini bildirmiştir.

1936 senesinde 12 adet üretilmiş olan Nu.D.-36 isimli uçak, Nuri Demirağ'ın ortağı olan Selahattin Alan kontrolünde İstanbul – Eskişehir seferi inişi sırasında pistte bulunan kötü zeminden dolayı çukura takılarak kaza kırına uğramıştır. Bu kaza kırım neticesinde Demirağ'ın ortağı Selahattin Alan hayatını kaybetmiş ve ciddi yatırımlar yapılmış, yıldızı parlamakta olan bir uçak fabrikası için ciddi sıkıntıları beraberinde getirmiştir. Kaza kırım sonrasında başlayan ilk sıkıntı; Türk Hava Kurumu tarafından verilen planör ve uçak siparişleri anlaşma koşullarına uymadığı gerekçesiyle üretim süreci tamamlanan planör ve uçakları teslim almamışlardır. Diğer bir taraftan bayrak taşıyıcı havayolu olan Devlet Hava Yolları'nın Nu.D.-38 tipi uçağa rağbet göstermemesi uçak fabrikasını finansal olarak ciddi sıkıntılara sokmuştur. Nuri Demirağ havacılık alanı üzerine ilgi ve girişimci bulunduğunda, bu girişime en önemli yardım ve desteği devletten ve devlet kuruluşlarından almıştır. Demirağ için kalkındırıcı ve destekleyici siparişlerin devamının gelmemesi sebebiyle uçak üretimini de sekteye uğratarak durma noktasına getirmiştir. Nuri Bey için devam eden mahkemelerde, konu üzerine uzman olan kişilerin raporları her ne kadar Nuri Demirağ'ı haklı bulsa da, mahkemenin sonunda Demirağ haksız bulunmuştur (Yusufoğlu ve Pilehvarian, 2017: 260).

Nuri Demirağ'ı mahkeme haksız bulmuş olsa da uçak üretimi konusundaki amacına kaldığı yerden devam ederek Nu.D.-38 isimli uçağı 1944 tarihinde başarılı bir şekilde sonuçlandırmıştır (Adıgüzel, 2006: 149-151). Nu.D.-38 tipi uçak motoru dışında tamamen milli ve yerli imkanlarla üretilmiş, Türk mühendislerinin tarafından resmedilerek deneme uçuşlarını başarılı bir şekilde tamamlamıştır. Milli bayrak taşıyıcı havayolu Nu.D.-38 tipi uçağı filosuna dahil etmesi umulmuş olsa da, bu beklenti sonuçsuz kalmıştır. Tüm zorluklara rağmen Nu.D.-38 tipi uçak 26 Mayıs 1944'de İstanbul-Ankara seferini gerçekleştirmiştir (Yalçın, 2013: 220).

1943 senesine kadar aktif bir şekilde çalışan Beşiktaş Uçak Atölyesi bu tarihten itibaren çalışmalarını durdurmuş ve 1949 senesinde Beşiktaş Uçak Atölyesi

kamulaştırılmıştır (Yusufoğlu ve Pilehvarian, 2017: 260). 1959 ve 1960 yılları arasında Beşiktaş'ta bulunan fabrika Deniz Müzesi olarak tasarlanmıştır. Atatürk Kütüphanesi'nde bulunan haritaya göre bir Deniz Müzesi projesi Beşiktaş semti için 1936 senesinden beri tasarlandığı görülmektedir. Haritaya göre Deniz Müzesi'nin yanı sıra Sinan Paşa Camii, Sinan Paşa Hamamı, Kaymakamlık Belediye yapısı, Barbaros Hayreddin Paşa Türbesi, Beşiktaş iskelesi, tramvay durağı, araç durağı, yeşil alan ve bahçe şeklinde planlamalar ve kültürel yapılarda bulunmaktadır (Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi).



6. NURİ DEMİRAĞ'IN HAYATI

Mühürdarzade Nuri olarak da bilinen Nuri Demirağ Sivas'ın Divriği ilçesinde 1886 yılında dünyaya gelmiştir. Türklerin ilk yerleşim yerlerinden biri olan Sivas-Divriği sanat, mimari ve tarihi açıdan Türklüğün kendine özgü derin kültürünü barındırır. Nuri Demirağ'da bu iklimin içinde büyümüş ve yetişmiştir (Şakir, 1947: 9-11). Sivas-Divriği geçmişten günümüze kadar coğrafi özellikleri sebebiyle istisnaî bir yere sahip olmuştur. Yüzyıllarca özelliğini özenle korumuş ve ismini Mengücek Beyliğinin Divriği kolundan almıştır (Şakir, 1947: 12). Anadolu da ve farklı birçok yerde olduğu gibi Divriği'de de ticari hayat Ermeniler tarafından yürütülmekteydi. Tefeciler ve zorba takımı eliyle bölgenin başlıca aileleri borçlandırılarak parayı elinde tutanların insafına bırakılmışlardır. 1870'li yıllarda Fransız bir gezgin olan Burnaby Divriği'yi ziyaret etmiş ve aynı tespitlerde bulunmuştur (Dervişoğlu, 2007:59-62). Nuri Demirağ bu şartlar içinde dünyaya gelmiş ve hayatı tanımaya başlamıştır.

Nuri Demirağ'ın annesi Ayşe Hanım ve babası Ömer Bey bölgenin tanınan ve köklü ailelerindendir. 1889 yılına kadar babası Ömer Bey'in memur maaşıyla geçinmek olan aile, 1889 yılında Ömer Bey vefatı ile aileye bağlanan az bir maaş ile geçimlerini sağlamakta zorlanmışlardır. Annesi Ayşe Hanım birkaç dönüm toprağı ekip biçerek geçimlerini sağlamaya çabalamıştır (Adıgüzel, 2006: 120-121).

Nuri Demirağ çocukluk yıllarında göstermiş olduğu örnek davranışlarıyla ön plana çıkmıştır. Annesinin hazırladığı yiyeceğı durumu daha kötü olanlarla paylaşmakta, haksız durumlar karşısında doğru bildiğini korkusuzca dile getirmekte ve bu durumlarda bir hayli sert davranışlar ortaya koymaktadır. Çevresindeki arkadaşlarının kuş yuvalarını bozmalarına engel olacak kadar merhametli olan Nuri Demirağ'ın eğitim hayatı da örnek gösterilecek noktadadır (Şakir, 1947: 24-46).

Nuri Demirağ, ailesinin ekonomik yönden sıkıntıları sebebiyle erken yaşta çalışmak zorunda kalmıştır. On yedi yaşında Ziraat Bankası sınavına girmiş ve bu sınavı kazanarak Sivas'ın Kangal ilçesinde memur olarak göreve başlamıştır. Burada aldığı 400 kuruş maaşın yarısını annesine, geri kalan yarısını da kardeşlerinin okuması için kardeşine gönderdiğini belirtmiştir (Dervişoğlu, 2007: 73).

Nuri Demirağ'ın memuriyet hayatındaki ilk işine kısa sürede uyum sağlamış ve muvaffak olmuştur. Bilhassa çiftçilere doğru bilgilendirme yaparak ve kolaylıklar

sağlamasıyla haklarının muhafaza edildiğine inanan çiftçilerce aranan bir kişi haline gelmiştir. Kredi batağına batan esnaf ve çiftçileri ikaz etmesiyle ismi duyulmuştur. Ziraat Bankası çalışanları meşrutiyetin ilanı ile birlikte ıslahat hareketlerinde vazifelendirilmeye başlanmıştır. Bu kapsamda 1911 yılında Nuri Demirağ' da daha iyi bir görev ile İstanbul'da görevlendirilmiştir (Şakir, 1947: 24-26).

Nuri Demirağ'ın İstanbul'a geldikten sonraki ilk görev yeri Hasköy Mal Müdürlüğü olmuştur. Hasköy Mal Müdürlüğü'nde başladığı yeni vazifesinde ülkenin içine düştüğü mali kırtasiyeciliğin kötü tablosunu, idareye yakın olan kişilerin iyi görünmek için yaptıkları iki yüzlülüğü görmüş ve ülkenin kötüye gidişatına tanıklık etmiştir. Çalışma saatlerini tam olarak ve ciddiyetle yapmıştır. İstanbul'da bulunduğu süre zarfında Darülfünun'da verilen konferansları yakından takip etmiş ve mesleki bilgi ve becerilerini geliştirmek için çabalamıştır. Felsefi, edebi ve tarihi alanlarda dersler alarak kendini daha iyi yetiştirmek için çaba harcamıştır. Nuri Demirağ'ın Hasköy Mal Müdürlüğü'ndeki çalışmaları dikkat çekmiş ve memuriyet hayatının sekizinci yılında "Maliye Şubeleri Müfettişliği" görevine terfi ettirilmiştir (Dervişoğlu, 2007: 65-67). Nuri Demirağ'ın İstanbul'daki görevleri ve görev yerleri sırasıyla aşağıdaki gibidir:

- a- 11 Mayıs 1911 Hasköy Mal Müdürlüğü Memurluğu,
- b- 1 Eylül 1911 Beyoğlu Muhasebe Tahsilat Tetkik Memurluğu,
- c- 12 Nisan 1912 Varidat Muamelat Katipliği,
- d- 1 Eylül 1913 Beyoğlu Muhasebesi 2. Şube Başkatipliği,
- e- 3 Haziran 1914 Tophane Tahsil Şubesi Memurluğu,
- f- 8 Temmuz 1914 Beşiktaş Varidat Tahakkuk Memurluğu,
- g- 18 Nisan 1918 İstanbul Vilayeti Varidat Mümeyyizi,
- h- 23 Nisan 1919 Bandrol Başmemurluğu,
- i- 10 Haziran 1920 İstanbul Vilayeti Tahakkuk Müfettişi,
- j- 10 Ekim 1920 tarihinde memuriyetten istifa etmiştir (Dervişoğlu, 2007: 66).

Nuri Demirağ memuriyet hayatında hızlı bir şekilde yükselmiş, iyi makamlarda görev yapmış ve daha sonra istifa etmiştir. Bu istifanın sebebi olarak;

o dönem işgal tehlikesi altında olan İstanbul da bulunan gayri müslimlerin özellikle Galata ve Beyoğlu gibi bölgelerde yoğun olarak yaşadıklarından dolayı Türkler açısından tehlike oluşturmaktaydı. Nuri Demirağ da vazifesi gereği Kurtuluş'daki Maliye Şubesine gitmek durumunda kalmış ve şubeden ayrıldıktan sonra birkaç yunan kabadayısı olarak bilinen palikarya tarafından başındaki fes yere atılarak ayaklar altına alınmıştır. Küçük düşüren bu hadise sonrasında; "Milli haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem" ifadelerini dile getirerek memuriyetten istifa etmiştir (Deliorman, 1957: 9).

Nuri Demirağ memuriyet hayatından istifa ettiğinde bütün sermayesi 56 Türk altınıydı. Sahip olduğu 56 Türk altını, 256 Türk Lirasına çevirerek bu sahip olduğu sermayesi ile ticari bir iş kurmaya karar vermiştir. Demirağ'ın maksadı sahip olduğu 256 Türk Lirası'nı on yıl içinde 1.000.000 Türk Lirası yapmaktır. İlk ticari girişimi o dönemin gayri müslim yönetiminde bulunan ve aynı zamanda karlı bir ticaret olan sigara kağıdı imalatıyla başlamıştır (Deliorman, 1957: 9). İmal ettiği bu sigara kağıdının ismini de "*Türk Zaferi Sigara Kağıdı*" ismini vermiştir. İşgal edilmek istenen bir yer için verilen isim oldukça dikkat çekici ve anlamlıdır. Sigara kağıdı ticareti gayri müslümlerin tekelinde bulunmasından dolayı Türklere ticarete engeller oluşturmakta ve Demirağ'ın ticari hayatının etkili olmasını sağlamıştır (Şakir, 1947: 42-43). Nuri Demirağ'ın açtığı iş yerinin duvarında yazdığı "*Satış peşin...Fiyat maktu...Pazarlık yok*" yazısı ticaretinin prensibini oluşturmuştur. Sigara kağıdı üretimi, o dönemin Tütün İhbarı İdaresi'ne devredildiğinden dolayı Demirağ bu iş alanından çekilmek durumunda kalmış ve "*Mühürdarzade Kantariye İthalat – İhracat Tütün Gümrüğü Şirketi*" adıyla 1920 yılında yeni bir işletme kurmuştur. 1922 yılında İstiklal Harbi bitmesiyle Nuri Demirağ 84.000 Türk Lirası varlığıyla kayda değer bir iş adamı olmuştur (Deliorman, 1957: 72-75).

İkinci Meşrutiyet Dönemi ile birlikte Türk ticaret hayatında önemli değişimler olmuştur. Bu durum Türk milliyetçiliği azınlıklar karşısında tepkisel bir değişim olduğu gibi, ticaret alanında da Türklerin ticarete girmesi var olan gayrimüslimlerin elinde tuttuğu ticari durumlara karşı bir tepkisel cevap olmuştur (Yalçın, 2004: 225-229). Gerek İttihat ve Terakki Partisi idarecileri gerekse

dönemin idarecileri ticarete Türklerin söz sahibi olmasını istemiştir. Devlet yöneticileri, Osmanlı Devleti'ni kötüleme çalışmaları ortaya koyan bazı durumlarla karşı karşıya kalarak birtakım önlemler almak zorunda kalmışlardır.

Cumhuriyet Dönemi'nde de Türklerin ticari hayatta aktif bir şekilde bulunmaları için teşvik çalışmaları devam etmiştir. Cumhuriyet ilan edilmeden önce İzmir İktisat Kongresi'nde bu önemli durum titizlikle gündeme getirilmiş ve Lozan Barış Antlaşması ile beraber Türkiye bağımsız ve hür bir devlet olarak yerini almıştır. Fakat o gün şartlarında Türkiye'nin en büyük sorunlarından biri bayındırlık olmasından dolayı öncelik ulaşım alanına verilmiştir. 1924 tarihli, 449 sayılı yasa ile Samsun – Sivas Demiryolu ihaleye çıkarılmıştır. Bu çıkarılan yasa ile yerli girişimlerin önünün açılması ve yabancı tekelinde bulunan ihalelere yerli Türk halkının katılması büyük bir gelişme olmuştur.

İhalenin başlangıçtaki 7 km'lik bölümünü 210.000 Türk Lirası tutarı karşılığında Nuri Demirağ almıştır. Bu ihaleyi yabancı firmalara nazaran daha düşük bir fiyatla almasına rağmen ihaleden hatırı sayılır derecede para kazandığını hatıratında açıkça dile getirmiştir (Dervişoğlu, 2007: 70-73). Demirağ'ın aldığı demiryolu ihalesini başarılı bir şekilde nihayete erdirmesinden sonra bu alan Nuri Demirağ için yeni bir sektör alanı olmaya başlamıştır. Demiryolu alanında tamamladığı toplam miktar 1012,5 km'ye ulaşmıştır. Öyle ki Türkiye'de var olan ortalama her 8 kilometrelik demiryolunun 1 kilometresini Nuri Demirağ yapmış olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır. Nuri Bey'e bu alandaki başarılı çalışmaları sebebiyle Demirağ soy ismi Atatürk tarafından verilmiştir. Cumhuriyetin 10.yılına özel olarak beste yapılan; *“Demirağlarla ördük Anayurdu dört baştan... Türk'e durmak yaraşmaz; Türk önde, Türk ileri”* mısraları az bir süre zarfında başarılan büyük işlerin coşkulu tabiridir. 10'uncu Yıl Marşı'nın dizelere dökülmesinin üzerinden uzun yıllar geçmesine rağmen günümüzde hala toplumu etkilemeye devam etmektedir.

Nuri Demirağ'ın demiryolu alanındaki ve farklı alanlardaki çalışmaları arasından önemli olanları aşağıdaki gibidir (Deliorman, 1957: 81-88):

- a) Samsun – Sivas Demiryolu Hattı,
- b) Fevzipaşa – Diyarbakır Demiryolu Hattı,

- c) Afyon – Antalya Demiryolu Hattı,
- d) Sivas – Erzurum Demiryolu Hattı,
- e) Irmak – Filyos Demiryolu Hattı,
- f) Bursa Merinos Fabrikası İnşası,
- g) Karabük Demir – Çelik Fabrikasının belirli bir bölümü,
- h) İzmit Selüloz Fabrikası,
- i) İstanbul Hal Binası İnşası,
- j) Eceabat – Havza Şose Yol İnşası,
- k) Bir hayli sayıda hayrat çeşme yapımı,

Nuri Demirağ'ın demiryolu ve farklı alanlardaki çalışmalarının ardından en önemli çabası havacılık alanı üzerine olmuştur. Nuri Demirağ'ın yaşamında üç özellik dikkat çekmektedir. Bunlar; iş adamı, dava kişiliği ve siyaset kişiliğidir (Yalçın, 2009: 749). Doğmuş ve büyümüş olduğu Divriği medeniyetinde Türk ulusunun köklü ve alçak gönüllü kültürünü benimsemiştir. O günkü toplumsal yapıyı değerlendirecek olursak, bir yanda, Türk olmayan, aile birlik ve beraberliği bölünmeyen, savaş cephelerinde mücadele etmeyen, Batı ülkeleri tarafından küçük bir sıkıntıda dahi yardım gören bir toplumsal yapı bulunurken, diğer bir yanda ise, savaş cephelerinde mücadele eden, savaşlarda canlarını kaybederek aile birlik ve beraberliğini kaybeden ve ağır vergilerle mağduriyet yaşayan Türk Milleti bulunmaktaydı.

Türk milleti, varlıklı komşuları bulunan Rum ve Ermenilerin merhametine bırakılmış ve yaklaşık iki yüzyıl süren toplumsal yapı, tüm baskısı ile yirminci yüzyılın başına kadar varlığını devam ettirmiştir. Bu toplumsal ve sosyal yapı ülkenin hemen her yerinde benzer şekillerde devam etmiştir. Nuri Demirağ, İstanbul'da vazifesine başladığında sosyal eşitsizliğin ve adaletsizliğin daha fazla olduğuna tanık olmuştur. Bu durum karşısında çözümün, ekonomik bakımdan güçlü, önceliği ulus adına kullanan bir yöntemden geçtiğini fark eden, idealist ve bıkmadan çalışan nadir şahıslardan birisi de Nuri Demirağ'dır. Nuri Demirağ'a göre, yüksek meblağlarda para kazanmakla, elde edinilen paranın doğru ve uygun yerlere harcanması tamamen farklıdır. Nuri Bey, devlette üst düzey bir yönetici veya siyasetçi değil, tam aksine para kazanan, ticaretle meşgul olan, ilgi ve uğraşı

alanı olarak Türkiye'nin ilerlemesine destek olmak için yatırım yapan bir girişimciydi.

Nuri Demirağ'ın ülkedeki problemleri çözüme kavuşturma yöntemi ile Atatürk'ün çözüm yöntemleri arasında büyük oranda benzerlikler gözlemlenmektedir. Bu anlamda bazı eksiklik ve gelişimlere ihtiyaç duyulmuştur, bunlardan önemli olanlardan biri de hava sanayii alanındaki geliştirilmesi gereken işler olmuştur.

Nuri Bey, temelleri yeni atılan Türkiye Cumhuriyeti'nin zayıf ve güçsüz durumlarda kalmaması için varlıklı Türk insanlarına daha fazla görev düştüğüne inanmaktadır. Havacılık endüstrisinin günümüzde olduğu gibi, o dönemde de ciddi yatırımlara ihtiyacı olduğu anlaşılmaktaydı. Nuri Demirağ'ın ciddi rakamlarda servete sahip olduğu bilinmekte ve Türkiye'nin 1936 yılında mevcut bütçesi 212 milyon lirayken, Nuri Bey'in yaklaşık 11 milyon lira sermayesi olduğu dikkate alınırsa, Türkiye bütçesinin ortalama yıllık %5'i kadar sermayeye sahip olduğu bilinmekteydi (Dervişoğlu, 2007: 91). Hatta bir zamanlar “*Nuri Demirağ kadar zengin*” sözü dilden dile yayılarak çok meşhur olmuştur. Ancak bu varyet yasal ve haklı kaynaklara dayanmaktadır. Ziya Şakir'e göre, Nuri Demirağ'ın serveti savaş serveti değildir, şans oyunları ile zengin olmamış, kötü ve pis işlere asla girmemiştir. Tüm kazanımlarını hesaplı ve ölçülü davranışıyla elde etmiştir. Millet üzerinden kazandığını tekrar milletin çıkar ve faydasına harcamanın doğru olduğuna kanaat getirmiştir (Şakir, 1947: 4).

Nuri Demirağ'ı dava adamı olarak ön plana çıkaran faktör para kazanması değil, ülkenin faydası için yatırımlarda bulunma erdemliliğini göstermesidir. Demirağ, dünyadaki olası kaos ve gelişmeleri ön görebilmiş ve Türkiye'nin ivedi ihtiyacı olan havacılık faaliyetleri için çalışmaya koyulmuştur. Nuri Bey'in bu çalışmaları sonucunda Türkiye'de ilk özel teşebbüs olan uçak fabrikasını kurmuş ve planör ve uçak üretimi yapmıştır. Bu sebepten dolayı, Nuri Demirağ'ın havacılık tarihinde önemli ve özel bir yeri bulunmaktadır.

7. DEMİRYOLU POLİTİKALARI

Osmanlı Devleti'nde başlayan demiryolu politikaları, finansal anlamda güçlü olan devletlerin birbiriyle yarıştıkları ekonomik kazancı yüksek fırsat alanı olarak değerlendirilmekteydi. Mücadele içinde olan devletlerin iktisadi ve politik menfaatleri çok karmaşık bir hal almıştı. Osmanlı Devleti yönetiminde üst düzey söz sahibi kişiler Batı Ülkeleri ile Osmanlı hükümeti arasında politik ve askeri fayda sağlayabilmek için dengeli bir ilişki kurmaya çalışıyorlardı. Yabancı şirketlere demiryolu konusunda imtiyaz tanınırken birinin bir diğeri üzerinde imtiyazlı olmaması için mücadele veriyorlardı. Bilhassa II. Abdülhamid döneminde daha ince bir denge siyaseti yürütülmüştür (Özyüksel, 1988: 20). Anadolu'da ilk defa demiryolu yapımı 1856 ve 1866 tarihleri arasında İngiliz kökenli firma tarafından yapılmış ve Anadolu toprakları üzerinde ilk demiryolu düşüncesi de İngiliz bir subay olan Francis Chesney isimli kişiye aittir. Buradaki asıl amaç İngiltere'nin Akdeniz üzerinden Hindistan'a uzanan Basra Körfezini kullanmayı hedeflemekteydi. Francis Chesney de, önemli bir konum niteliğinde olan Akdeniz, Bağdat ve Basra Körfezi ana demiryolu hattı olacak şekilde projelendirilmiştir (Aydemir, 1993: 9).

II. Abdülhamid'in titiz ve hassas siyasetinden en kazançlı çıkan ülke şüphesiz Osmanlı topraklarındaki piyasaya yeni giren Almanya olmuştur. Piyasa ekonomisinde yer almak ve kendi sınırları dışındaki topraklarda hakimiyet kurma mücadelesinde gecikmiş olan Almanya İmparatorluğu; Osmanlı topraklarında petrol, kömür rezervlerinin yanı sıra pamuk ve tahıl gibi alanlara hâkim olması bu konularda Almanya devletini iştahlandırmaktaydı (Ortaylı, 2020: 106). Osmanlı Devleti, Sadrazam Sarayı Almanya Devleti'ni diğer ülkelerden ayrı tutmuş ve kendileri için tehdit olarak görmemiştir. Bu olay, Almanya devletine pozitif ayrımcılık sağlıyor ve birçok olumlu siyaseti de beraberinde getiriyordu (Sultan Abdülhamid, 2010: 153).

Osmanlı Devleti tarihinin en önemli ve derin projesi titizlikle yürütülen Hicaz Demiryolu hattı projesi olmuştur. 1850 yılları sonrasında II. Abdülhamid döneminde Batılı devletlerin Osmanlı Devleti topraklarına nüfuz etmelerini engellemek için "Panislamizm" olarak ortaya çıkan siyasî ve İslami iş birliği olan

bir düşünce yapısı ile şeyh, seyyid ve derviş benzeri din üzerine özel görevli kişilerce faydalanılmaya çalışılmıştır. Asya kıtası merkezlerine gönderilen bu din adamları İslam dinini yaymak için faaliyet göstermekteydi. Sultan Abdülhamid, çeşitli yerlerden göç edenler için de aynı misyon çerçevesinde alâkadar olmaktaydı. Buhara, Hoka, Hive'den dini buyruklarını yerine getirmek için gittikleri yerden gelenleri bağış ve ikramlarla kazanmaya gayret ediyordu (Gülsoy, 1994: 46).

II. Abdülhamid, askerî açıdan önemli olan Bağdat Demiryolu hattına, Hicaz Demiryolu hattını ilave ederek Şam şehrinden Mekke ve Medine'ye ulaşılacak ve bu demiryolu projesi ile Osmanlı Devleti askeri güç bakımından Karadeniz'den Basra Körfezi'ne kadar kolaylıkla ulaşabilecekti (Earle, 1972: 34). Hicaz Demiryolu projesine başına Maissner Paşa görevlendirilmiş ve teknik ekibin büyük bir bölümünü dönemin Hendese-i Mülkiye olarak bilinen Mühendislik okulu diplomalı kişiler tarafından yürütülmüştür. Demiryolunun iletişim-tel hattı ordunun telgrafçıları tarafından döşenmiş, makine mühendisliği durumu gerektiren işler donanmaya bağla kişilerce yapılmıştır. Demiryolu geçiş hattında çöllerin olması sebebiyle işçi tedarik etmek zor bir hal almış, bu durumu çözüme kavuşturmak için askerlerden oluşan "amele taburu" kurulmuş ve İtalyan taş ustalarından faydalanılmıştır. 1900 yılından 1909 yılına kadar 1500 km'lik demiryolu proje hattı tamamlanmıştır. 1500 km'lik hattın yaklaşık maliyeti yabancı firmaların verdiği maliyetlerin neredeyse yarısına tekabül etmekteydi. Hicaz Demiryolu Hattı yapımının bir başka ehemmiyeti de; Türk mühendislik okulu mezunlarının vazifelendirilmesi ve bu vazife neticesinde deneyim sahibi olmaları büyük bir önem taşımaktaydı (Tekeli ve İlkin, 1993: 212).

Birinci Dünya Savaşı'nda bazı demiryolu hatlarında tahribatlar meydana gelmiş olsa da problemler olanaklar dahilinde giderilmiş ve azaltılmış kapasite ile kullanıma açılmıştır. Bu durum hem askerî açıdan fayda sağlamış hem de Anadolu ekonomisi açısından etkili olmuştur. Birinci Dünya Savaşı bittikten sonra demiryolu üzerinde tahribata uğramış noktalar kısmen tamir edilmişse de demiryolu araçlarında da birtakım sıkıntılar yaşanmıştı. Lozan Barış Antlaşması ile beraber Türkiye hudutları yeniden belirlenmiş ve bu hudutlar içinde kalan geniş demiryolu hattı 124 km, normal demiryolu hattı 3733 km ve dar demiryolu hattı

273 km olarak belirlenmiştir. Savaştan sonraki süreçte Almanya'dan temin edilen eski lokomotifler ve diğer lokomotiflerin toplam sayısı 47 adet olmuştur. 1923 senesine kadar geçen zaman zarfında Haydarpaşa garında ve hasarlıların onarımı sonucunda toplam 170 adet demiryolu aracı bulunmaktaydı. Sahip olunan demiryolu araçları yaşları ve çeşitleri açısından oldukça fazla ve eskimiştiler. 1924 senesinde, Cumhuriyetin ilanı sonrası Almanya'dan ilk kez 10 adet demiryolu aracı sipariş edilmişti (Tevfik, 1933: 104-105).

Osmanlı Devleti çökmeden önce bayındırlık alanında attığı adımlarla büyük müteahhitlik şirketlerinin meydana gelmesinde önemli bir rol oynamıştır. Cumhuriyetin ilanı sonrası müteahhitlerin var olamaması bu dönemde bayındırlık alanına yatırım yapmak için hazine den tedarik etme hususunda gelişim sağlayamadıklarından kaynaklanmaktaydı.

7.1. Sivas – Erzurum Demiryolu

30 Ağustos 1930'da Sivas istasyon açılışı sebebiyle İsmet İnönü tarafından dönemin Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'e 1922 yılında kazanılan zaferde demiryolu hattının önemini ve daha önceki zamanlarda yapılmış olması halinde daha büyük zaferlere imza atılacağını detaylı bir şekilde telgraf çekerek izahatta bulunmuştu. Osmanlı Devleti döneminde tasarlanmış olan Sivas-Erzurum demiryolu projesi Cumhuriyet İlanı sonrasında vücut bulacaktı.

1932 tarihinde Diyarbakır-Ergani hattının tamamlanması için birtakım yeni yasal düzenlemelere dahili borçlanmaya yolunu başvurulmuştu. Sivas-Erzurum demiryolu hattı yapımı da aynı yasal yöntemler çerçevesinde yapılmıştı.

20 Mayıs 1933 yılında çıkarılan yeni yasal düzenlemeler çerçevesinde Sivas-Erzurum demiryolu hattının yapımı ve aynı zamanda çevre ilde bulunan Malatya hattı demiryolunun bağlantısını içeren toplam 677 km'lik demiryolu inşası için ihale planlaması yapılmıştır (T.B.M.M., 1933:2).

Sivas-Erzurum demiryolu ihalesi şartlarında da birtakım değişikliğe gidilerek yerli şirketlerin ihaleye girmesi kolaylaştırılmış ve yerli şirketlerin ihale alımında yapım aşamasında harcamaların toplam giderinin düşmesi öngörülmekteydi. Bu bakımdan Sivas-Erzurum demiryolu ihalesi yerli şirketler ve müteahhitler kalkındırılması için kırılma noktası niteliği taşımaktadır.

Demiryolu ihalesine Amerika menşeli şirket, Nuri Demirağ, Nuri Demirağ'ın kardeşi Naci Bey ve Türk şahısların oluşturduğu Simeryol isimli şirket ihaleye katılmışlardı. 12 Haziran 1933 yılında ihale ilk olarak Simeryol grubunda kalmış olsa da Amerika menşeli şirketin yapmış olduğu yeni teklif Simeryol'un verdiği fiyatın yarısı kadar olması sebebiyle önce America Fox Brothers Corporation isimli firmaya daha sonra en münasip ve düşük kâr fiyatı veren Nuri Demirağ'ın ortakları ile girmiş olduğu Yol ve Yapı şirketinde ihale kalmıştır (Dervişoğlu, 2007: 64).

Sivas-Erzurum demiryolu 4 Eylül 1933 tarihinde Sivas'tan yapımına başlanmıştır. Sivas-Erzurum demiryolu sözleşmesine Malatya-Çetinkaya birleştirme mukavelesi sonradan dahil edilmiştir. Nuri Demirağ'ın özverili ve azimli çalışmalarıyla yaklaşık 30 km kadar tünel mesafesi bulunan Sivas-Erzurum demiryolu hattı üzerinde tabiri caizse kazma ve küreklerle tüneller açılarak zorlu şartlarda 4 yıl gibi süre zarfında süreç tamamlanmıştı. Bu zorlu sürecinde imkânsız gibi gözüken süre zarfında tamamlanmasının ardından ülke de yabancı müteahhitlik kavramı son bularak, yeni bir dönem olan Türk müteahhitlik devri başlamıştı (Cumhuriyet Gazetesi, 1933: 1).

Sivas-Erzurum demiryolu hattı yapımı toplam 548 kilometre demiryolu mesafesi, 22 demir köprü, 138 adet tünel ile 6 yılda tamamlanarak hat inşası süresince toplam 14.996.300 işçi görev yapmıştır (Bayındırlık İşleri Dergisi, 1939:20-34). Sivas-Erzurum demiryolu hattı yapımı Türk sermayesi ve emeği ile inşa edilen ilk eser olarak tarihte gurur kaynağı olmuştur.

7.2. Malatya – Çetinkaya Demiryolu

4 Eylül 1933 yılında Sivas-Erzurum demiryolunun başlamasının ardından Malatya-Çetinkaya demiryolu hattı da bu sözleşmeye eklenerek bu iki ayrı hat proje olarak da birleştirilmişti. Nuri Demirağ demiryolu projelerinin müteahhitliğini yaparken aynı zamanda da Onuncu Yıl marşında bahsedildiği gibi ağ oluşturacak şekilde demiryolunun geçtiği hatları ve illeri birbirine bağlamayı amaçlamaktaydı.

Ülkemizde, merkez olarak kabul gören Ankara şehrimiz demiryollarının dağılımını alışılmış olan ağaç dalları şeklinden örümcek ağı haline getirmeyi hedeflemişlerdir. Ağ demiryolu plan, projesi kapsamında yoğun savaşların ardından önemini kaybetmiş olan Doğu Anadolu Bölgesine kuzey ve güney yönlerden doğu ile batıyı birbirine bağlamak amacıyla demiryolu hatları tesis edilmiştir. İlk aşamada ağaç dalları tasarımı şeklinde bulunan kuzeyde; Ankara-Sivas-Erzurum demiryolu hattı, güneyde ise; Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır demiryolu hattıdır. İkinci aşamada yapılmış olan birleştirme hatları ile örümcek ağı (network) projesi gerçekleştirilmişti. Birleştirilen bu hatlar; Kütahya-Balıkesir-Afyon demiryolu hattı Batı Anadolu’da, Ulukışla-Boğazköy demiryolları Malatya-Çetinkaya demiryolu hattı ile birleştirilerek İç Anadolu’da ayrı ayrı kendi bölgelerinde ikili kapalı devre oluşturacak şekilde demiryolu hattı oluşturmaktaydılar. Yapılan bu demiryolları ve birleştirmeler ile ağ şeklinde hatlar meydana getirilmişti. Farklı 4 kapalı devre ağ şekli demiryolu hatları zaman içinde ulusal sınırları aşan demiryolları hattına ve limanlara bağlanmıştır (Dervişoğlu, 2007: 66-67).

8. NURİ DEMİRAĞ'IN SON SANAYİİ GİRİŞİMİ: MATBAÂ

Nuri Demirağ sanayii üzerine merakını her zaman ön planda tutmuş ve sanayii girişimlerine de ayrı bir önem vermiştir. Milli Kalkınma Partisini kurduktan belli bir süre sonra parti kurucuları arasında bulunan Hüseyin Avni Ulaş üzerine gazete başvurusunda bulunmuştu. Gazete başvurusu üzerinden çok geçmeden H.Avni Ulaş partiyle yollarını ayıracak ve Ulaş yönetiminde 17 Temmuz 1946 tarihinde Mesuliyet Gazetesi adıyla ilk baskıya girmişti (Ulaş, 1952: 21). O dönemde Milli Kalkınma Partisi “*Tez Kalkınma*” ismiyle gazete baskısına başlamış fakat çok geçmeden kapatılmış fakat sürecin devamı için başka bir gazete girişimi olan “*Kalkınma*” için girişimlere başlanması talimatı Demirağ tarafından verilmiştir (Tunaya, 1952: 640). Nuri Demirağ, 1951 tarihinde MKP’nin Genel Kurulu için matbaa ve haber baskısı yapması için Almanya’da basım yapılıp gönderilmesini istemişti. 1953 tarihinde Milli Kalkınma Partisi Olağan Kongresinde haber baskısı ve gazetenin o döneminki önemi ve eksiklik olarak görülen baskılar için vurgulamalarda bulunmasına rağmen, bu kongrede çalışma ve eylem bildirisinde MKP’nin gelişip ilerlememe sebebinin gazete ve dergi baskılarının eksikliklerin olduğu ileri sürülmüştür (Demirağ, 1951: 8).

Nuri Demirağ, ilerleyen süreçlerde Beşiktaş uçak atölyesinin yerine Tercüman gazetesini kurmuş fakat bu kurulan tesis için çalışan ve yöneticiler temin edilememişti. Nuri Demirağ, sektör değiştirdikten sonra Milli Kalkınma Partisi başına geçmesiyle medya ile ilişkileri bir türlü yoluna koyamamıştır. Bir kesim medya çalışanı Nuri Bey’in başında olduğu MKP küçümseyerek önemsizleştirmişti. Nuri Demirağ için haber yapan medya çalışanları ise para karşılığında haber yapmayı tercih etmişlerdi.

9. NURİ DEMİRAĞ'IN SİYASİ FAALİYETLERİ

9.1. İkinci Dünya Savaşı Sonrası

1945 yılının 8 Mayıs tarihinde medyada tek bir başlık ve haber vardı; “Savaş bitti, Almanya Devleti savaşa teslim oldu.” (Toker, 1990:54).

İkinci Dünya Savaşı 6 yıl sürmüş, sona ermiş ve dünya da bazı dengeler değişmeye başlamıştı. 19 Mayıs 1945 yılında İsmet İnönü yapmış olduğu konuşmasında Türkiye’nin çok partili döneme geçileceğini belirtmiştir (Toker, 1990: 58). İsmet İnönü’nün yaptığı bu konuşmadan sonra halk evde, kahvede, sokakta artık yeni bir dönem olan çok partili demokratik değişimi konuşulmaya başlanmıştı (İnönü. 2007: 167).

İkinci Dünya Savaşının birlik kurulan ülkeler tarafından galip gelmiş olması, tek partiye dayanan siyasi idareyi değil çok partili idarelere olan bakış açısını değiştirmiş ve ideal kılmıştı. Ulusal sınırları aşan münasebetlerde daha önce yapılmamış olan oluşumların sözü edilmekteydi. Devletlerin denge yapıları tekrar oluşurken Sovyetler Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri gücün iki ayrı noktalarını oluşturmaktaydı. Türkiye ile Sovyetler Birliği münasebetleri kırılma noktasına gelip dayanmış ve hatta savaşın başlamasına gelip dayanmıştı. Sovyetler Birliği, 17 Aralık 1925 yılında Türkiye ile aralarında imzaladıkları saldırmazlık anlaşmasını 19 Mart 1945 tarihinde derin değişiklik sebebini öne sürerek bozmuştu. Saldırmazlık antlaşmasını bozduktan sonra doğu bölgelerinde toprak, kara sularında ve boğazlarda ise hakimiyet kurma isteğini iletmişti. Sovyetler Birliği ile Türkiye arasındaki ilişkilerin kırılma noktasına gelmesinin başka bir sebebi olarak; Sovyet Birliği, ABD’ye Türkiye ile ilgili mektup yazmış ve Almanya ile olan münasebetlerini kesmekte geç kalmış olmasını sebep olarak göstermişti. Fakat Sovyet Birliği’nin yazmış olduğu mektup karşısında İngiltere ve ABD, Türkiye ile ilgili yazılan bu iddialara uluslararası ilişkilerinde tepki göstermemiştir (Armaoğlu, 1991: 141).

4 Şubat-11 Şubat 1945 tarihleri arasında yapılan Yalta Konferansında herhangi bir ülke yanlısı olmayan devletler en geç mart ayı itibariyle Japonya ve Almanya’ya savaş ilan etmeleri iletilmiş ve savaş ilan edilmemesi durumunda Birleşmiş Milletlere üye devlet olarak giremeyeceğini kararına bağlamıştı.

Olağanüstü durumlar sebebiyle Türkiye Büyük Millet Meclisi, 23 Şubat 1945 tarihinde toplanmış ve Yalta Konferansında karara bağlanan iki ülkeye savaş ilan etmiştir. Bu önemli hadiseler sonrasında Türkiye, 5 Mart 1945 tarihinde San Francisco Konferansına çağırılarak kurucu üye olarak Birleşmiş Milletlerine (BM) dahil olmuştur (Koçak, 2003: 272-273).

Dünya genelinde tüm bu gelişmeler ve sıkıntı süreçler devam ederken, Nuri Demirağ sigara kâğıdı ticaretine başlamış ardından müteahhitlik serüvenine girişmiş, müteahhitlik yolundaki edindiği kazancını ise daha sonraki alanı olan havacılık endüstrisine harcamıştı. Nuri Demirağ'ın büyük heves ve istekle başladığı havacılık faaliyetleri ilerleyen süreçlerde devletin öne süreceği müşküllere takılacak, harcadığı emek ve maliyetlerin sonuçsuz kalması sebebiyle uğradığı haksızlık karşısında Türkiye'deki ilk muhalefet partisi olan Milli Kalkınma Partisini kuracaktır.

1945 yılının Haziran ayında Cumhuriyet Halk Partisi üyeleri Celâl Bayar, Refik Koraltan, Fuat Köprülü ve Adnan Menderes'in verdiği açık görüşme önergesinden dolayı bu gruba “*dörtlü tahrir*” adı verilmiş ve CHP için tüzük değişikliği, tek partili hayattan çok partili hayata geçiş gibi bazı konular üzerine önerge verilmiş ve bu önerge reddedilmişti (İnönü, 2007: 168). Dört kişinin yapmış olduğu bir takım muhalif hareket ilerleyen zamanlarda Demokrat Parti (DP) kurulmasıyla neticelenecekti fakat dörtlü tahrir adı verilen ekipten önce, Nuri Demirağ ve dava arkadaşlarının girişimiyle Milli Kalkınma Partisi kurulmuştu.

9.2. Millî Kalkınma Partisi

1923 yılı Cumhuriyet'in İlanı sonrası 1945 yılına kadar CHP hükümetin başında olmuştu. Bu zaman diliminde sırasıyla muhalefet partiler şu şekildedir; Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası, Serbest Cumhuriyet Fırkası ve son olarak Milli Kalkınma Partisidir.

Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası, ikinci meclis içindeki oluşuma ve Gazi Mustafa Kemal'in zatına karşı kurulmuş bir siyasi yapılanmadır. Kurtuluş harbinin akabinde Gazi Mustafa Kemal devlet içinde üst düzey ve normal kadroları yeniden yapılandırmıştı. Bu yapılanma içinde yer alamayan ve diledikleri mevkilerde yer bulamamaları sebebiyle siyasi parti kurarak muhalif bir yapılanma içine

girmişlerdir. Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası 1925 yılında başlayan Şeyh Sait ayaklanmasını takiben kapatılmıştır (Özacun, 2002: 205).

Serbest Cumhuriyet Fırkası, Gazi Mustafa Kemal tarafları ve Mustafa Kemal'in tavsiye ve tembihleri doğrultusunda temelleri atılmıştı. Gazi Mustafa Kemal'in bu partiyi kurdurma amacı batı hükümetlerinde olduğu gibi hükümetin başında olan partiye muhalefet etmek ve eleştirmek gayesiyle kurulmasını tavsiye etmiştir. Serbest Cumhuriyet Fırkası kurulduktan yaklaşık 3 ay sonra belediye seçimleri yapılma esnasında çıkan kavgada yaralama ve ölümlerin olması neticesinde bu siyasi partinin kurucusu olan Ali Fethi Okyar eliyle parti kapatılmıştır.

1945 tarihi sonrasında Ceza Kanunu ve Cemiyetler Kanunları ile bazı yenilikler gelmiş ve hükümeti yöneten CHP iktidarı haricinde başka partilerin kurulmasına olanak sağlanacaktı. Cumhuriyet Halk Partisi'nin uzun yıllar tek parti olmasını sonlandıran parti, Millî Kalkınma Partisi olma varlığını kazanmıştı.

Nuri Demirağ, uzun yıllar çeşitli ticaret ve çeşitli girişimlerde bulunarak yükseldiği iş insanı unvanına bir yenisini ekleyerek, tek partili yönetim düzeninin sonlandırılması ve yeni bir başlangıç yapılan çok partili sisteme geçişin ilk parti kurma dilekçesini 9 Temmuz 1945 tarihinde vermiştir. Kurmak istediği partinin isminde bulunan "Millî" kelimesinden dolayı bazı sıkıntılar ortaya çıkmış, fakat Demirağ bu konuda ısrarına devam etmiş, İçişleri Bakanlığı ve ilgili kurumlarla görüşerek 5 Ağustos 1945 tarihinde olumlu bir neticeye ulaşmıştı. Millî Kalkınma Partisi'nin Türkiye'de faaliyetlerine başlayabilmesi haberini dönemin Başbakanı Şükrü Saraçoğlu tarafından duyurulmuştu (Dervişoğlu, 2007: 105).

9.3. Millî Kalkınma Partisinin Temellendirilmesi

Millî Kalkınma Partisi'nin kuruluşu için ilk adım atıldıktan parti içinde resmi olarak yer alan dava arkadaşları; yazar Cevat Rifat Atılhan ve daha önce milletvekilliği görevinde bulunan Hüseyin Avni Ulaş başlıca isimlerdir. Nuri Demirağ siyasi girişimi sonrası Vatan gazetesine verdiği röportajda, Türkiye'nin zengin yeraltı kaynakları ve toprak üstü zenginlikleri sayesinde kısa sürede Amerika düzeyine erişebileceğini bununla beraber Devletçilik yönetimi anlayışıyla başarılı olunamayacağını, kendisinin de inandığı gibi liberalizm ile

başarılı olunabileceğini söylemişti (Vatan Gazetesi, 1945). Nuri Demirağ partisinin açılış konuşmasında ülkenin refahı için atılan adımlar, kişisel başarılar dönemin iktidarı ve hükümetine birtakım sıkıntılar oluşturabilecek ihtimali göz önünde bulunarak yok edildiğini belirtmişti (Vatan Gazetesi, 1945). Millî Kalkınma Partisi'nin yönetimi ekibi belirlenmiş; Reis Nuri Demirağ, Hüseyin Avni Ulaş umumî kâtiplik görevi, diğer üyeler ise; Abdurrahman Şakar, İzzet Mühürdaroglu, Lütfü Bornovalı, Ziya Ok, Kemal Kaçar ve Bekir Doğaç olmuştur (Dervişoğlu, 2007: 105-106). Nuri Demirağ, partisinin iç ve dış siyasette farklılıklar göstereceğini dış siyasette ülke menfaatleri için CHP ile aynı fikirler paylaşılabilirliğini lakin iç siyaset bakış açıları yüksek mevki hırslarının barındırmayacağını altını özellikle çizerek bu noktada farklılaşacaklarını belirtmişti (Cumhuriyet Gazetesi, 1945).

Nuri Demirağ'ın parti oluşumu faaliyetleri devam ettiği zamanlarda, CHP tarafında olumsuz bir tepki gösterilmezken aynı dönemlerde 1 Kasım 1945 TBMM toplantısı açılış konuşmasında, dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü mevcut demokrasinin sadece eksiğinin karşılarında muhalefet yapacak bir partinin olmadığını ileri sürdüğü ifadeleri olmuştur (Toker, 1990: 96). İsmet İnönü, tek partili yönetim sistemi bitip çok partili sisteme başladığı zaman muhalefet kanadında Celal Bayar'ı görmek istemişti (Toker, 1990: 45). Millî Kalkınma Partisi'nin kuruluşundan hemen sonra Cumhuriyet Halk Partisi üyeliği silinmiştir (Dervişoğlu, 2007: 106).

Nuri Demirağ ve MKP hakkında bazı yazar ve gazetelerde farklı bakış açıları bulunmaktadır. Metin Toker'e göre; MKP kurulmadan öncede çok ciddiye alınmamıştı fakat bu durum parti kurulduktan sonrada pek değişmediği fikrindedir. MKP düzenlenen toplantı ve yemeklerinde Demirağ'ın katılımcılara ikram olarak kuzu sunması sebebiyle toplumun bir kesimi partiyi "*kuzu partisi*" olarak nitelendirmişti (Toker, 1990: 45). Medya, MKP ve yemeklerde sunulan kuzu ikramını özdeşleştirmişti (Vatan Gazetesi, 1946).

Vatan gazetesinin 19 Nisan 1946 tarihli haberlerinde MKP'nin Birinci Olağanüstü Kongresi alaycı bir üslupla kaleme almıştır. Olağanüstü kongrenin gerçekleştiği Demirağ'ın bahçeli evi için ise; "evi güzel bir mevkide bulunmakta, "sarı saray" adı verilmekte ve burada Amerika da bulunan beyaz saray

mensuplarını bir gün ağırlama arzusu içinde yaşamaktadır” şeklinde ifadeler kullanılmıştı (Vatan Gazetesi, 1946). Başka bir gazetesi röportaj yapmak için gittiği esnada Demirağ’ın elinde o an için ilgilendiği bir aleti fare kapanı benzetmesinde bulunarak aktarmıştı. Yazar ve siyasetçi Hasan mümtaz fenik, MKP’nin ahlak değerleri hakkında sitemde bulunarak “*sanki MKP değil de, Kitab-ı Mukaddes Partisi*” diye eleştirel tarzda ifadelerde bulunmuştur (Fenik, 1945: 2).

Nuri Demirağ ve partisi iç medya unsurlarında olduğu gibi uluslararası ötede de bazı medya kuruluşlarında ve gazetelerde yer almıştır. İngiliz gazetesi London News, Nuri Demirağ için Türkiye için muhalif parti olarak tek oluşuna ve “*Türk Rokfelleri*” nitelendirmesinde bulunmuştur (Muhsinoğlu, 1945: 15).

Millî Kalkınma Partisi’nin kurucuları aracında kuruluşuna karar verilmesinin akabinde resmi dilekçe veriliş tarihi 18 Temmuz 1945, eksik evrak ve gerekli yasal düzenlemelerden sonra parti kuruluşunun netlik kazandığı tarih 22 Eylül 1945 tarihidir. Resmi olarak açılışının yapıldığı 22 Eylül 1945 tarihinde Beşiktaş Uçak Fabrikasında dönemin İstanbul Valisi Lütfü Kırdar’ın katılımı ve şehir bandosunun İstiklal Marşını çalmasıyla açılış yapılmıştı (Toker, 1990: 96-97).

9.4. Millî Kalkınma Partisi Kurucuları

Millî Kalkınma Partisi’nin ortaya çıkışında kurucu üyeler; Nuri Demirağ, Cevat Rıfat Atilhan ve Hüseyin Avni Ulaş isimleridir (Haytoğlu, 1990: 41). Ağaoğlu’na göre; üç temel kurucuları açısından MKP kurmaktan başka herhangi bir ortak paydalarının olmadığı yorumunda bulunmuştur (Ağaoğlu, 1972: 45-46). MKP kurucu üyeleri arasında ortak politika fikri ve fikrî beraberliğin bulunmamasından dolayı partinin kuruluşundan yaklaşık olarak bir ay sonra yaşanan problemlerden dolayı kurucu üyelerden biri olan Hüseyin Avni Ulaş Millî Kalkınma Partisi’nden istifa etmiştir. Bu istifanın üzerinden çok vakit geçmeden Cevat Rıfat Atilhan ve Nuri Demirağ arasında başlayan anlaşmazlık, Demirağ’ın Cevat Rıfat Atilhan’ı partiden ihraç etmesiyle son bulmuştur.

9.4.1. Hüseyin Avni Ulaş (1887-1948)

MKP'nin en önemli üç kurucularından biri olan Hüseyin Avni Ulaş, Anadolu da Erzurum ilinin Kümbet köyünde doğmuş ve liseye İstanbul'da başlayarak üniversite hayatını da İstanbul'da hukuk okuyarak tamamlamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda orduya dört yıl askerlik yapmasının ardından Osmanlı Devleti döneminde Erzurum ilini temsilen Meclis-i Mebusan da bulunmuştur. Kurtuluş Savaşı döneminde, Erzurum Kongresinin yapılmasında faaliyetleri bulunmuş, Birinci Dönem Büyük Millet Meclisi Milletvekilliği, Anadolu ve Rumeli Müdâfaa-i Hukuk Cemiyetinde görevlerde bulunmuştur (Arık, 1954: 5-10).

Dönemin siyasi bakış açısını iki çatı altında incelemek mümkündür. Osmanlı Devleti yönetimini savunanlar ile Cumhuriyet yönetimi yanlıları olmak üzere ağırlıklı olarak iki grup haricinde farklı düşünce yapısında olan gruplarda bulunmaktaydı. Tek parti yönetiminin sona ermesi ve çok partili sisteme geçişle beraber basılan bazı eserlerde çeşitli fikirlerde görülmeye başlanmıştır. Hüseyin Avni Ulaş'a ait olan Mesuliyet dergisinde ikinci grup olarak adlandırılan Anadolu ve Rumeli Müdâfa-i Hukuk Cemiyetinin de kurucuları arasında olan Selâhattin Köseoğlu'nun ve bu grup için yazmış olduğu yazısında kurmuş oldukları grubun her türlü tek yönetici tarafından topluma yapılacak baskı sistemi üzerinden düzene karşı, kişilerin üstünlüğüne kabul etmedikleri bu duruma karşı yasaları üstünlüğünü, meclisin varlığını kabul ettikleri bir düzeni savunduğu yazılar yazmaktaydı (Dervişoğlu, 2007: 108). Bu konuda farklı bir görüş ortaya koyan Mete Tunçay'a göre; ikinci grubun başlıca gayesinin Mustafa Kemal'in mecliste kişisel üstünlük kurmasının engellemek olduğunu ileri sürmektedir (Tunçay, 2015: 46-47). Mete Tunçay'la yakın fikre sahip olan Erik Jan Zürcher'e göre ; İkinci Grubun içinde siyasi yenilikleri savunan radikalcilerden gelenekselci muhafazakârlara kadar çeşitli grupları içinde bulundurduğunu ve amaçlarının Büyük Millet Meclisi'nin üstünlüğünü ve hâkimiyetini koruyarak aynı zamanda Mustafa Kemal'in üstünlük sağlayacak yetkilerin önüne geçmek olduğunu anlatmıştır (Zürcher, 2003: 229). 1948 yılında Hüseyin Avni Ulaş'ın vefatı sebebiyle Hareket dergisi Mart ve Nisan ayındaki yayınlarını Ulaş için yayınlamış ve demokrasi ve özgürlük kelimeleriyle özdeşleştirerek meclisteki çabaları

bakımından Fransız Devriminde verdiği mücadele bakımından Mirabeau ve Danton şahıslarıyla benzetmede bulunmuştur.

Hüseyin Avni Ulaş, 1924 tarihinde Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasına katılmış, Şey Sait isyanıyla parti kapatılmış ve Hüseyin Avni Ulaş'ın Şeyh Sait isyanıyla ilişkisi olabileceği görüşünden dolayı 1926 senesinde İstiklal Mahkemesinde yargılanmış ve serbest bırakılmasına hükmedilmiştir. Ulaş, 1935 yılında milletvekilliği için hazırlanmış olsa da yapılan seçimlerde milletvekili olarak seçilmemişti (Arık, 1954: 10).

1938 senesinden sonra siyasi hayatına devam etmek için yeniden çalışmalara girişmiş olsa da, herhangi bir taraftan destek görememişti. İkinci Dünya Savaşı zamanında siyasi açıdan sessizliğini korumuş ve 1945 yılında Nuri Demirağ'ın Hüseyin Avni Ulaş'a siyasi parti kurma teklifiyle gidinceye kadar siyasi sessizliğini bozmamıştı. Nuri Demirağ maddi olarak destek vereceğini ve Hüseyin Avni Bey'in ise sadece kuruculuk yapmasını istemiş ve bu teklife kuruculuk şartıyla olumlu geri dönüş yapmıştı (Ulaş, 1952: 18-19).

Siyasette uzun yıllar deneyim sahibi olan Ulaş'ın yapılan teklifin makul olmasının yanı sıra uzun yıllar siyasetten ayrı kalmış olmanın verdiği ruhsal kötü hissiyatında bu teklifi kabul etmesinde önemli bir sebebi olmuştur (Ulaş, 1952: 19). Millî Kalkınma Partisi altında Demirağ ile siyasi beraberlikleri yaklaşık bir ay sürmüş, sağlık problemleri ve siyasi bakış açılarının uyuşmaması sebebiyle MKP dönemini sonlandırmıştır (Arık, 1954: 29-30). Millî Kalkınma Partisi sonrası siyasete olan ilgisini Meş'ale dergisinde yazdığı yazılarıyla devam ettirmiştir. 1946 yılı seçimlerine Erzurum ili adayı olarak Demokrat Parti'den katılmış ve bu girişimi de başarısızlıkla sonuçlanmıştır (Ulaş, 1952: 11).

Hüseyin Avni Ulaş Meş'ale dergisinde yazdığı yazılarına Mesuliyet dergisinde devam etmiştir. 1946 tarihinde Sıkıyönetim komutanlığının seçim neticelerinin dergide konu olması ve değerlendirmelerde yapılması üzerine uyarıda bulunulmuştu. Bu durumun neticelendirileceği haberi alınması üzerine dergi medya hayatına son vermiştir (Ulaş, 1952: 23-34). Derginin kapanmasının ardından yeni bir parti kurmak için hazırlık yapmaya başlamıştı fakat partiyi kuracak kadar yaşayamamış ve rahatsızlık geçirerek 23 Şubat 1948 tarihinde vefat etmiştir (Arık, 1954: 29-30).

9.4.2. Cevat Rıfat Atilhan

MKP'nin en önemli üç kurucularından biri Cevat Rıfat Atilhan'dır. 1892 senesi İstanbul doğumlu olan Atilhan, Askerî liseyi ve Harp okulundan mezun olmuş ve 1912 tarihinde orduda ilk görevine başlamıştır. Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı, Sina, Suriye, Filistin cephelerinde mücadele etmiş ve Kurtuluş Savaşı sırasında Fransızlara karşı Zonguldak'ta savaşmıştır. Kurtuluş Savaşının ardından ordudaki görevinden ayrılmış ve medya sektöründe devam etmiştir. Cevat Rıfat Atilhan'ın yazdığı yazılar ve yayınlar genellikle Yahudileri kaleme alması sebebiyle toplumda adı "Ortadoğu'nun Hitleri" lakabıyla anılmaktaydı (Atilhan, 1968: 1-2). İkinci Dünya Savaşı zamanlarında, Cevat Rıfat Atilhan Almanya kökenli Yahudi karşıtı, antisemitizm olarak bilinen Yahudi halkına karşı duyulan kin ve nefret gibi görüş ve tasavvurların ülkemizde müdafaasını yapmıştır. Antisemitizmi Türk düşünce yapısında bir yere oturtmak ve savunmak güç bir durum olsa da, Osmanlı topraklarında yaşayan Yahudi halkı ile Müslüman tebaası arasında sıkıntılar olmamış fakat Hristiyanlar ile Museviler arasında bir takım sıkıntılar görülmüş, özellikle Rum Ortodokslar ile aralarında antipatiden bahsedilebilir (Ortaylı, 2018: 16). Yahudi halkının özel bir bayramı olan Pesah (Fısıh) bayramında kendi toplumları haricinde çocuk kaçıarak "*kan cürmü*" işlemek için özel saydıkları bayram ve festivalde yaptıkları bir tür ibadettir (Ortaylı, 2018:16).

MKP'nin kuruluşunun üzerinden uzun bir vakit geçmeden Cevat Rıfat Atilhan ve Nuri Demirağ arasında problemler ortaya çıkmış ve Cevat Rıfat Atilhan'ın bu durumu Demirağ'ı MKP'den ihracı için çabalarken Nuri Demirağ, Atilhan için toplumdaki olumsuz durumdan faydalanarak Cevat Rıfat Atilhan'ı MKP'den ihraç etmiştir. MKP'nin iki kurucu arasındaki bu çekişme uzun bir süre medyada yer almış ve hukuk sürecinde karşılıklı ithamlarda bulunmayla devam etmiştir. Nuri Demirağ, Cevat Rıfat Atilhan için Almanlardan aldığı bir miktar parayı İsviçre bankalarına yatırdığı yönünde ithamlarda bulunurken; Cevat Rıfat Atilhan ise, kurdukları MKP'ni bir varlık ve mülkü gibi görmekle itham ve suçlamalarda bulunmuştur (Dervişoğlu, 2007: 110).

1951 tarihinde, Cevat Rıfat Atilhan siyasi bir parti kurmak amacıyla girişimlerde bulunarak "*İslam Demokrat Partisi*" adıyla başvuruda bulunmuş

ancak Cemiyet Kanunu'nun 9. Maddesi gereği kurulmak istenen partinin başvurusu kabul edilmemiştir (Ahmad ve Ahmad, 1976: 94).

Cevat Rifat Atilhan 1967 yılında vefat etmiş fakat arkasında çok sayıda eser ve makale bırakmıştır (Dervişoğlu, 2007: 110-111).

9.5. Millî Kalkınma Partisi'nin Ekonomik ve Politik İctihadı

Millî Kalkınma Partisi bir toplumda önceden kalmış olmalarından sebep saygın görülmüş ve kuşaklarca iletilen alışkanlıklar, davranışlar, kültürler değerler gibi toplumda önemli olan hususlara önem veren bir siyasi parti olmuştur. Bir ulusu asıl kıymetli ve önemli kılan şeyin gelenekleri olduğu görüşündedir. MKP'nin nizamnamesinde temel düşünce ve prensipleri açıklanmıştır (*Millî Kalkınma Partisi Nizamnamesi*, 1950). Millî Kalkınma Partisi, hak ve hukuku net bir şekilde ortaya koyan bu aziz millete geçmişimizden yola çıkarak, örf ve adetlerimizin çatısı altında bir toplum ortaya koymayı amaçlamıştır (MKP Nizamnamesi, 1950:1). MKP yönetmeliğinde etik değerlere yer verilmiştir. Nuri Demirağ, havacılık endüstrisinde yetiştirdiği öğrencilerde aradığı “*Altı Kanat İlkeleri*”ni MKP altında bulunan bireylerden de istemektedir (*Millî Kalkınma Partisi Nizamnamesi*, 1950: 2). Millî Kalkınma Partisi yönetmeliğinin 34. Maddesinde sağlam popülasyona sahip olmak ve iş bulamama problemlerini gidermek için mücadeleyi ilke edinmiştir. Nuri Bey, hükümetin başına geçtikleri zaman yönetici pozisyonunda olanların kişisel varlıklarını eş ve çocuklarının eğitim öğretim gibi temel giderlerinin haricinde geriye kalan varlıklarını halka devredeceğini belirtmiştir (*Millî Kalkınma Partisi 1949 Yılı Umumi Kongresi*, 1949: 47). Millî Kalkınma Partisi yönetmeliğinin 37. maddesinde yer alan, parti üyelerinin varlıkları halkın ortak varlığı olarak ilke edilmiş, bu durum MKP idarecilerinin içlerinde sosyalist bakış açısına sahip olduğu fikrini akıllara getirmiştir (Türkkan, 1946: 65-66). MKP faaliyetlerine siyasi ilke ve yönetmeliklerini beyan ederek başlamış, siyasi faaliyetlerine etik değerler çerçevesinde önem vererek devam etmiştir. Kamu görevinde bulunan memurlar, uçuş eğitim okulunda pilotaj eğitimi alan pilotlar ve hizmet ettiği hangi alan olursa olsun altı kuralı tavsiye etmiştir. Bunlar; “içki içmemek, kumar oynamamak, iffetsizlikten uzak durmak, tembellik yapmamak, doğru olmak ve zulmetmemek”

nasihatlerine riayet etmektir (Ulus Gazetesi, 1945: 1). MKP'nin altı etik ilkesi partiye üye olma sonrasında şahıslar yemin töreni şeklinde okumaktaydı. MKP için Demirağ etik değerleri altı kurala dayadıktan sonra siyasi ilkelerini ise; ulusallık, parlamenter düzen ve demokrasi olarak belirtmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 1945:3).

Nuri Demirağ'ın söylemiyle MKP'nin kuruluş maksadı, halkın yönetimle ve ekonomiyle alâkalı işlerin devlet olarak sorunlarını çözmek için birtakım yöntem ve kanunlar çerçevesinde hayata geçirmektir (Sencer, 1974: 200). Nuri Demirağ ekonomik kalkınma hamlesine erişebilmek için siyasete atılması bu durumun başlıca sebepleri arasında gösterilebilir. Demirağ, MKP'nin ülkenin yönetimine gelmek isteği üzerine kurulmuş bir oluşum olmamış, devletçilik prensibiyle liberalizmin açıklaması niteliğinde olan bireylerin eşitlik hakkı prensibiyle denge kurmakta görev üstlenecek bir oluşum olma iddiasını ileri sürmekteydiler (Cumhuriyet Gazetesi, 1945: 1-3). 1946 yılı mahallî seçimler hasebiyle “*Tanin*” gazetesine verdiği bir beyanatta, kişisel çıkarların hiçbir zaman mevzubahis olmadığı, MKP kurmaktaki gayenin halkın sıkıntı ve problemlerini giderebilmek adına faaliyetler ortaya koymak olduğunu dile getirmişti (*Tanin Gazetesi*, 1946:1).

Millî Kalkınma Partisi yönetmeliğinde bulunan önemli maddeler sırasına göre şu şekildedir: Madde 28'e göre; ticaret ve sanayii alanlarında birtakım özendirecek eylemlerde bulunmak, madde 29'a göre; üretim tesisleri, orman, ulaştırma, maden, tarım gibi benzer alanların denetimi hariç özel teşebbüslere tevdi edilmesine, madde 30'a göre; yeraltı kaynaklarının ticaret ve sanayi amaçlı işletmeler tarafından çalıştırılmasına, madde 31'e göre; devletin ekonomik ticaret alanları tesis ederek kamuya öncülük etmesini yönetmelikte yer vermiştir (İçişleri Bakanlığı, 1950: 114). Ayrıca parti yönetmeliğinde karaborsa ile başa çıkmak için görüşlerde yer almaktadır (Muhsinoğlu, 1945: 15). Millî Kalkın Partisi, Türkiye'nin kalkınma ve gelişmesini amaçlayarak üretim araçları yapan sanayinin gelişmesini amaçlamaktaydı. MKP, kalkınma ve gelişme projeleri olarak; Fırat Nehri'ne baraj inşa etmek, Keban ve Divriği çevresine maden alanlarına göre sanayi sektörü oluşturmak, bu alanlara tank, makine, ağır sanayi alanları olarak bildirmek ve coğrafi bakımdan önem arz eden deniz yolu taşımacılığı için

İskenderun ve Giresun kıyılarına liman inşa edilmesi noktasındaki projelere önem vermişlerdir (Demirağ, 1953: 10).

Nuri Demirağ, devletçilik inancını ekonomik sıkıntıların sebebi olarak görmekte ve bu ilkeyi uygulayan İsmet İnönü'yü her fırsatta tenkit etmekten çekinmemiş ve çözüm olarak gördüğü Amerikan liberalizmi görüşünü de her fırsatta uygulamak gerektiğini dile getirmiştir (Deliorman, 1957: 67).

9.6. Millî Kalkınma Partisi Politik Düşünce ve Uğraşları

Nuri Demirağ, politik kurallarını üç temel husus üzerinde inşa etmiştir. Bunlar; demokrasi, parlamenter sistem ve milliyetçilik maddeleridir. Toplumsal çıkar ve faydalara ayrı bir önem göstermekle beraber kişisel özgürlük ve özel mülkiyete de anlayışlı olduğunu dile getirmiştir. Toplumsal çıkar ve faydaların çizgisini devlet, hukuki kanunlarla belirler. MKP tek partili sistemden çok partili sisteme geçişin istekli tarafı olmuş ve tek dereceli seçim sistemi çerçevesinde oy veren kişilerin vekillerini doğrudan seçmesine olanak verilerek halkın egemenliğine bağlı bir yönetim sisteminin kalıcı olmasını arzulamaktadır (Cumhuriyet Gazetesi, 1945:3). 29 Temmuz 1949 yılında MKP İkinci Olağan Kongresinde, Demirağ'ın yaptığı devletçilik inancını ekonomik sıkıntıların sebebi olarak görmekte ve bu ilkenin uygulanmasını her fırsatta tenkit etmekten çekinmemiş ve çözüm olarak gördüğü liberalizmi görüşünü ve kişisel özgürlük hususlarını da her fırsatta dile getirmiştir (*Millî Kalkınma Partisi Nizamnamesi*, 1950: 3). 1947 yılında yapılan Kongrede köyler üzerinde kapsamlı çalışmalar yapılarak Millî Kalkınma Partisi nizamnamesinin 90. Maddesine ilave maddeler yapılarak madde sayısı 108'lere ulaşmıştır. Nuri Demirağ köyleri ziraat ve maden köyleri olmak üzere iki ayrı kategoriye ayırarak "Köy İmar Planı" hazırlatmıştır. Her iki kategorideki köylerde 24.000 dönüm üzerine inşa edilecek, 340 adet ev, 1700 kişiye sosyal tesis imkânı verilecek ve resmî kurumlarda işe alınaca şekilde tasarlanmıştır (*Millî Kalkınma Partisi Nizamnamesi*, 1950: 53).

1951 tarihinde Nuri Demirağ'ın ifadeleri daha bir sert ve eleştirel tarzda olduğu görülmekte, bunun sebeplerinin ise hükümetin yanlış politika ve bazı durumlara tepkisiz kalışı olmuştur. Dönemin hükümet başkanı İsmet İnönü, Ruslardan iltica eden 154 mültecinin Türkiye'ye gelmesine ve bunların geri

gönderilmesiyle ilgili cevapsız kalması, 1939 senesi Erzincan depremi için hiçbir yardım girişiminde bulunmaması hatta kaynaklara göre depremde zarar görenler için toplanmış 13 milyon lirayı kendi çıkar ve faydasına kullanmış hatta iddia odur ki yardım parasıyla heykelini yaptırdığı, bir başka önergeye göre İsmet İnönü Sovyetler devlet lideri Stalin'i arkasına alarak vakti zamanında Mustafa Kemal'e diklenip, karşı çıktığı iddia edilmektedir (Demirağ, 1951: 22-27).

9.7. Millî Kalkınma Partisinin Ekonomik Girişimleri

Nuri Demirağ, geçmişteki girişimlerini ve girişimci benliğini kurduğu partinin içtiğine da aktarmayı başarmış ve ülkeye fayda sağlayacak projeler tasarlayarak girişimlerin işleyebilmesi gerekli para sağlanmış olsa da dönemin hükümeti projelere ilgisiz kalması ve önemsememesi üzerine projeler gerçekleştirilememiştir.

9.7.1. Keban Barajı Projesi

31 Mayıs 1953 tarihinde Nuri Demirağ'ın Millî Kalkınma Partisi Dördüncü Genel Kurulu hitabında ekonomik iyileşmeler konusu üzerine ifadelerde bulunmuştur. Havacılık sektöründe yaptığı girişimlere, yaşadığı sıkıntılara ve küresel anlamdaki gelişmelere konuşmasında yer vermiştir. Müteahhitlik dönemlerinde demiryolu projelerini yaptığı zamanlarda Murat Nehri ile Fırat Nehrini birbirine bağlayacak bir baraj proje planı yaptıklarını belirtmiştir. Keban barajından üretilecek enerji sayesinde çevre illerde bulunan demir ve maden ocaklarından çıkarılacak madenlerin cevher eritme fırınlarında eritildikten sonra işlenmesi ile ağır sanayi kollarında tank, kamyon, motor gibi endüstriyel malzemeler elde edilecekti (Dervişoğlu, 2007: 112-113). Nuri Demirağ, Keban ve Divriği yakın çevresine demir-çelik üretim tesisleri yapılmasını ve burada üretilecek malzemeleri İskenderun ile Giresun limanlarına taşımak için demiryolu inşa edilmesini, Fırat nehri kıyılarına ise ağır sanayi üretimi yapacak tesislerin gerekliliğini ifade etmiştir (Demirağ, 1953: 3).

9.7.2. Boğaz Köprüsü Projesi

Nuri Demirağ, iki ayrı kıta olan İstanbul şehrini Asya ve Avrupa'yı birleştirmek için tarihte ilk defa görüş ortaya koymuş ve projede iki kıtanın bir ayağı Haydarpaşa'da diğer ayağı Sirkeci'de olması planlanmıştı. Demirağ, 1931 senesinde dört yıl zaman alan zemin incelemeleri için ilk girişimini başlatmış ardından Amerika kökenli yabancı bir şirketi ile proje üzerine mukavele yapılmış fakat hükümetin projeye uygunluk vermediği için proje hayata geçirilememiştir (*Millî Kalkınma Partisi Nizamnamesi, 1950: 114*). Nuri Demirağ, bu proje için Mustafa Kemal'in çocukluk arkadaşı ve yaverliği görevinde bulunan Salih Bozok aracılığıyla uygunluk alarak dönemin bayındırlık işlerinden sorumlu Ali Çetinkaya ile görüşmüş ve bu görüşmede öneri olumsuz olarak sonuçlanmıştır. Nuri Demirağ'ın görüşüne göre, bu fikre olumsuz bakmasının arkasında Başvekil İsmet İnönü'nün olduğu inancındadır, çünkü böylesine önemli fikir ve projeyi Ali Çetinkaya'nın İsmet İnönü'den habersiz olumsuz değerlendirmesinin imkânsız olacağı kanaatindedir (Deliorman, 1957: 57).

1949 senesinde çeşitli gazete ve mecmualarda İstanbul'da boğaz köprüsü inşa edileceği haberleri yapılmış ve bu haberler Nuri Demirağ'ın projelerini tekrar hayata geçirebileceği fikriyle heyecanlandırmışsa da, bu projelerin hayata geçirilemeyeceğini öğrenmesi Demirağ'ı tekrar üzmüştür. 1952 tarihinde ses getirecek bu proje için tekrar girişimde bulunmuş fakat sonucu değişmemiştir (Dervişoğlu, 2007: 113).

9.8. Millî Kalkınma Partisi Kurucuları ve Yönetimi

Millî Kalkınma Partisi, 1945 tarihinde müteahhitlik ve havacılık alanlarında birtakım girişimlerde bulunan Nuri Demirağ, ordu sonrasında medya sektörüyle bilinen Cevat Rıfat Atilhan ve Anadolu ve Rumeli Müdâfaa-i Hukuk Cemiyetinde görevinde bulunan Hüseyin Avni Ulaş üçlüsü tarafından partinin temelleri atılmıştır. 1923 yılından 1945 yılına kadar tek parti sistemiyle yönetilen halk, MKP'nin kurulmasıyla beraber çok partili dönemin başlangıcını ve partiyi bir süre gündem olarak takip etmiştir. MKP'nde işler beklendiği gibi gitmemiş, yöneticiler arasında birtakım sorunlar ve uyuşmazlıklar ortaya çıkmıştır. MKP'nin üç önemli kurucularının da farklı ideolojiye sahip olması sebebiyle parti

yönetiminde sorunlar ortaya çıkmış ve partinin kuruluşunun ilk aylarında Hüseyin Avni Ulaş partiden ayrılmıştır. Ulaş'ın partiden ayrılmasının üzerinden çok geçmeden Cevat Rifat Atilhan partiden ihraç edilmiştir.

9.9. Millî Kalkınma Partisinde Karışıklıklar

Millî Kalkınma Partisi, kuruluşu sonrası parti içinde sorunlar ve anlaşmazlıklar ortaya çıkmaya başlamıştı. Hüseyin Avni Ulaş, MKP'nin temellerinin atılmasının ardından yaklaşık bir ay geçmişti ki yaşanan anlaşmazlıklar sebebiyle istifa etmiş ve ideolojik farklılıktan dolayı istifa etmesini de sebep göstermiştir (Vatan Gazetesi, 1945:1). Bu sıkıntının üzerinden uzun bir vakit geçmeden Cevat Rifat Atilhan ve Nuri Demirağ arasında problemler ortaya çıkmış ve Cevat Rifat Atilhan'ın bu durumu Demirağ'ı MKP'den ihracı için çabalarken Nuri Demirağ, Atilhan için toplumdaki olumsuz durumdan faydalanarak Cevat Rifat Atilhan'ı MKP'den ihraç etmiştir. MKP'nin iki kurucu arasındaki bu çekişme uzun bir süre medyada yer almış ve hukuk sürecinde karşılıklı ithamlarda bulunmayla devam etmiştir. Nuri Demirağ, Cevat Rifat Atilhan için Almanlardan aldığı bir miktar parayı İsviçre bankalarına yatırdığı yönünde ithamlarda bulunurken; Cevat Rifat Atilhan ise, kurdukları MKP'ni bir varlık ve mülkü gibi görmekle itham ve suçlamalarda bulunmuştur (Dervişoğlu, 2007: 110). Cevat Rifat Atilhan'ın Demirağ tarafından partiden ihraç edilmesinin ardından MKP içindeki huzursuzluk başlamış ve Demirağ bu ihraç sebebiyle parti içinde ve medya da despotluk ithamıyla yer almıştır (Tunaya, 1952: 693). Bu olaylar sonrasında MKP iki başlılık ortaya çıkmış, bunlardan biri Nuri Demirağ taraftarı diğeri ise eski yönetimin taraftarlarıydı. MKP içinde her iki grupta yoğun bir şekilde yapılacak kongre için çalışmalar yürütmekteydi. Millî Kalkınma Partisi Olağanüstü Kongresi neticesinde partinin yönetimine tekrar Nuri Demirağ seçilmişti (Vatan Gazetesi, 1946). 22 Temmuz 1946 yılında Nuri Demirağ karşıtı bir zümre Nuri Bey'i MKP'den ihraç ederek saf dışı bırakmış, parti temelinde değişiklikler yapmak adına ilk olarak partinin adını Millî Köylü Partisi şeklinde değiştirmek istemiştir (Dervişoğlu, 2007: 114). Siyasetten ve partiden bir süreliğine uzak kalacak olan Nuri Bey, parti isminin değişikliğine engel olacağını dile getirmekten geri durmamıştır. Nuri Demirağ'ı MKP'den saf dışı bırakan zümre,

genel başkanlık koltuğuna yeni bir kişi seçmek için çalışmalara koyulmuş, bu arayış için ismi geçenler arasında; Hikmet Bayur, Rauf Orbay, ilk kuruculardan Hüseyin Avni Ulaş ve Cevat Rıfat Atülhan'ın isimleri geçmesine rağmen, bu zümrenin yeni genel başkan bulma arayışı söylemlerden öteye geçememiştir (Ulus Gazetesi, 1946:2). Nuri Demirağ'ı ihracına sebep olan zümrenin başında olan Nurettin Ardıçoğlu'nun MKP'den istifa etmesiyle zümre etkinliğini yitirmiş ve bu zümreden sıralı birçok istifa gelmiştir. Parti içinde kalan kişiler ve Nuri Bey arasında yapılan ikili diyaloglar neticesinde Paşa Limanı köşkünde 17 Nisan 1946 tarihinde kongre toplanmış ve Demirağ tekrar başkanlığa getirilme sonucu çıkmıştır (Dervişoğlu, 2007: 114). Nuri Demirağ'ın Millî Kalkınma Partisi'nin yeniden başına geçmesine önceki yönetimin kâtibi tarafından itiraz edilmiş ve hukuki süreç başlatılmıştır. 11 Temmuz 1947'de mahkemenin kararı Demirağ'ın parti başkanlığını tasdik eder yönde olmuştur ve bu karar ile hukuki süreçte Demirağ'ın lehinde neticelenmesi parti içinde yeni bir karışıklığı beraberinde getirmiştir (Dervişoğlu, 2007:114-115).

Millî Kalkınma Partisi temelleri atıldığı günden itibaren partide sürekli sıkıntılar ortaya çıkmış ve 1947 mahkeme süreci sonrasında tekrar başlayan parti içi karışıklık ile MKP yönetiminden Vahit Çadircıoğlu, dört parti üyesi arkadaşı ile Demirağ'ı partiden ihraç etmiş, süreç hukuki aşamaya gitmiş olsa da sonuç değişmemiş ve Nuri Demirağ partiden saf dışı bırakılmıştır. Bu ihraç sonrası Nuri Demirağ siyaseti dışarıdan izlemekle kalacağını dile getirmiş olsa da fiili olarak parti ve siyaseti yakından takip etmiştir (Dervişoğlu, 2007:114-115). Nuri Demirağ ilerleyen zamanlarda Anadolu yöresinden yeniden partisinin başına geçmesi yönünde gelen ısrarlar neticesinde siyaset sahnesine yeniden çıkacağını duyurmuştur (Cumhuriyet Gazetesi, 1946:1).

Millî Kalkınma Partisi olağanüstü kongresi toplanarak tekrardan yeni genel başkanlığa Nuri Demirağ'ı seçmiştir (Vatan Gazetesi, 1947:1). Millî Kalkınma Partisindeki iç karışıklıklar halkın genel düşüncesinde partiye güvensizliğe sebep olmuş ve fikir olarak başka partilere kaymalara neden olmuştur.

9.10. Millî Kalkınma Partisinin Sonu

Millî Kalkınma Partisi kuruluşu yılı itibariyle sürekli problemlerle karşı karşıya kalmıştır. 1952 tarihinde MKP’nde Kongre liderliği vasfında bulunan Cemal Dümen kamuoyuna açıklama yaparak Nuri Demirağ’ı Millî Kalkınma Partisi’nden ihraç etmiştir. Aynı partide bulunan iki karşıt zümre arasında geçmişte Nuri Demirağ’ın havacılık alanında Yeşilköy havalimanının kamulaştırılması, uçak üretimi noktasında yaşanan sıkıntılardan gelmekte olduğu düşünülmektedir (Dervişoğlu, 2007: 116).

Nuri Demirağ, demiryolu ve çeşitli inşaat işlerindeki başarısını siyasette sürdürememiştir. Nuri Demirağ’ın siyasi deneyiminin az olmasının yanı sıra parti içinde CHP yanlısı olarak bulunan ve kendilerini gizlemiş kişilerin varlığından kuvvetle söz edilmektedir. Bu iddia yönünde, Osman Kirişçioğlu; Millî Kalkınma Partisi’nin temelleri atılırken hükümetin başında olan CHP, MKP kuruluşu itibariyle karışıklığa sebep olmaları için adam yerleştirmiş ve yerine göre parti genel başkanın kararlarına evet daha sonra hayır diyerek, toplantı sonrası yemek ikramlarında kuzu olması sebebiyle “kuzu partisi” yakıştırmaları ve dedikodularını çıkararak partinin değerini alçaltmak için yaptıklarını ileri sürmüştür (Kirişçioğlu, 1998).

Millî Kalkınma Partisi’nin 3 esas kurucularından biri olan Hüseyin Avni Ulaş’ın partinin kurulmasından kısa bir süre sonra partiden ayrılması, partide boşluğu doldurabilecek daha deneyimli ve bilinen üyelerin bulunmaması sebebiyle MKP istikbalini aksi yönde etkilemiştir. Bu durum Millî Kalkınma Partisi’nden sonra kurulan Demokrat Parti’nin kamuoyunda destek görmesine sebep olmuştur.

Millî Kalkınma Partisi yönetmeliğinin Nuri Demirağ’ın daha önceki havacılık, sanayi ve müteahhitlik alanlarında yaşadığı sıkıntılara çözüm üretebilecek şekilde hazırlamış olması, bu grubun dışında kalan toplumsal kesime sirayet etmemiş olması halkın o dönem yeni kurulan Demokrat Parti tabanına kaymasına sebep olmuştur. MKP bu sıkıntıları anladığında tarih 1950 yılına gelmiş ve bazı yanlıslardan geri dönmek için geç kalınmıştı çünkü Demokrat Parti siyaset hayatına girmiş ve parti tabanında bulunan isimlerden dolayı da ilgi görmüştür (Dervişoğlu, 2007:116).

Nuri Demirağ 1954 yılı siyasi seçimlerine Sivas ili, Demokrat Parti listesinden bağımsız aday olarak katılma kararı almış ve bu seçimi Demokrat Parti kazanması neticesinde Nuri Demirağ da ilk defa milletvekili seçilerek Türkiye Büyük Millet Meclisinde vekil sıfatıyla söz hakkı sahibi olmuştur. Demirağ, Demokrat Parti üzerinden mecliste milletvekili olmasına rağmen kuruculuğunu yaptığı MKP'den desteğini bu aşamada da hiç eksik etmemiştir. Nuri Demirağ 1957 yılı siyasi seçimlerine hastalıkları sebebiyle katılmamış ve aynı sene 13 Kasım 1957 yılında şeker hastalığı sebebiyle vefat etmiştir (Dervişoğlu, 2007: 116-117).

MKP'nin o dönemdeki tek destekçisi ve kurucusu olan Nuri Demirağ, vefatı sonrası yasal kongresini yapamamış ve 22 Mayıs 1958 yılında yasal yükümlülüklerini yerine getiremediğinden dolayı kendiliğinden kapanmıştır (Teziç, 1976: 255).

Benzer ve aynı siyasi fikre sahip olmayan üyelerle kurulduğu zamandan itibaren birçok sorun yaşayan Millî Kalkınma Partisi kamuoyundan beklenen desteği görmemiş olmasına rağmen, ülke tarihinde ilk muhalif parti unvanına sahiptir (Lewis, 1998: 380). MKP kuruluşu ile tek parti yönetimi sistemine son verilmiş, çok parti yönetim sistemine geçilmekle beraber sonradan kurulmak istenen partilere bir ışık olarak arkasından gelecek partileri cesaretlendirmiştir.

SONUÇ

Çalışmada yer verilen Nuri Demirağ'ın yaşamı ve yaşamı boyunca yaptığı çalışmalar incelendiğinde çeşitli alanlarda ortaya koyduğu yenilikler alanında önce çalışmalar olarak tarihteki yerini almıştır. Demirağ'ın uçak fabrikası girişimi incelendiğinde, Türk havacılığına katkısı, Türkiye'nin teknoloji ve havacılık alanında isminin duyulması ve bu alanlarda bağımsızlığını kazanabilmesi açısından önem taşıyan bir girişim olduğu söylenebilmektedir. Bunların yanı sıra söz konusu girişimlerin ülkeye ekonomik olarak katkısı, havacılık alanında kullanılacak olan araç gerecin üretilmesi, alanında uzman kişilerin yetiştirilebilmesi ve ülkedeki mühendislik alanına yeni bir bakış açısı kazandırması bakımından önem taşımaktadır. Bu doğrultuda Nuri Demirağ'ın uçak fabrikası girişimi ve bu girişimle gerçekleşen birçok yenilik süreklilik sağlanamamış olsa da Türk sanayisine yerli ve milli bir nitelik kazandırmıştır.

Nuri Demirağ'ın daha sonra almış olduğu demiryolu projelerinin yine ülke ekonomisine ve yerli çalışmaların yapılmasına katkıda bulunduğu görülmektedir. Sivas-Erzurum demiryolu projesiyle hem düşük kâr fiyatı politikasıyla devlet bütçesine katkı sağlamış hem de ülkede yabancı firmaların faaliyetini sınırlandırarak Türk müteahhitlik döneminin başlamasına katkıda bulunmuş ve bu alanda da öncü çalışmalara imza atmıştır. Bu anlamda adı geçen Sivas-Erzurum demiryolu projesi Türk sermayesi ve emeği ile ortaya çıkan ilk demiryolu hattı olması bakımından önemlidir.

Nuri Demirağ yaşamının büyük bölümünde sürdürdüğü ticari ve girişim faaliyetlerinden sonra tek partili yönetim sistemini sonlandırmaya yönelik olarak siyasi alanda da etkinlik göstererek yeni bir parti kurma kararıyla siyaset alanındaki çalışmalarına başlangıç yapmıştır. Demirağ'ın siyasi alandaki çalışmaları ve önerileri incelendiğinde, ülke ekonomisini geliştirmeye ve yine yerli ve milli projelerle kalkınmayı sağlamaya yönelik fikirler ortaya koyduğu görülmektedir. Bu doğrultuda Demirağ devletçiliğe eleştirel bakmış, Amerikan liberalizminin ülke ekonomik sisteminde kullanılması gerektiğini dile getirmiştir.

Nuri Demirağ'ın yaşamı boyunca yaptığı çalışmalar ve girişimleri incelendiğinde, uçak fabrikasıyla başlayan faaliyetleri ve daha sonraki süreçte demiryolu projelerinin temelinde Türkiye'de yerli ve milli sanayiye geliştirmeye

yönelik bir amaçla çalıştığı göze çarpmaktadır. İçinde yer aldığı her faaliyette ülkenin kalkınmasını, dışa bağımlılığın azaltılmasını hedeflemesi bakımından kendisinden sonra yapılacak olan çalışmalara öncülük yapmıştır.

Demirağ'ın yaşadığı dönemin konjonktürel şartları da göz önüne alındığında, bu dönemdeki milli kalkınma politikalarının devlet temelinde gerçekleştirildiği ve sürdürüldüğü görülmektedir. Bu doğrultuda Cumhuriyet dönemi projesi olarak oluşturulmaya çalışılan milli burjuva sınıfı da devlet desteği ve devletin girişimciliğe katkı sağlamasıyla gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır.

Nuri Demirağ'ın iş hayatında yoğun emek harcamış ve bu hayli çalışmanın amacının bu ülkeye hizmet etmek amaçlı olduğunu ifade etmiştir. Nuri Bey'in harcadığı emek karşılığında sahip olduğu variyetini kişisel variyeti gözüyle bakmamış, bu topraklarda elde edilen varlığın bu ülkeye yarar sağlayacak hizmetlere yatırmak gerektiği düşüncesinde olmuştur. Nuri Bey yaptığı her işi ve ortaya koyduğu her eseri bu düşünce yapısı çerçevesinde inşa etmiştir. Devlet nezdinde yapılan işlerin ve ihaleler Türk olmayan şirketler tarafından yapılmaktaydı. Nuri Demirağ bu topraklardan elde ettikleri kazançları kendi ülkelerine götürmelerine daha fazla fırsat vermemek için kendi ve bir grup Türk müteahhitlerle ihalelere girme kararı almış ve bu karar neticesinde ihalelere talip olmuş, yerli şirket olarak ihale almış ve bu yabancı şirket döngüsünü kırmıştır. Türk kökenli şirketlerin devlet ihalelerini almaya başlaması hem bir dönüm noktası niteliğinde olmuş hem de devlet yerli Türk firmaların daha uygun maliyetlerle yaptığı işler neticesinde daha fazla tasarruf etmiştir. Demirağ ve Türk müteahhitlerinin başarıyla inşa ettikleri Sivas-Erzurum demiryolu projesi adeta yerli olmayan firmaların ülkemizdeki tekeli bitirmiş ve Türk mühendis ve müteahhitlerine olan güveni arttırmıştır.

Türkiye'de toplumla ilgili sosyal zümreler, gelenekselci olarak tabir edilen klişeleşmiş kişilerle yeni ortaya çıkan gruplar arasındaki temas ve uyum, net olmama halini ortaya koymaktadır. Bu duruma misal gösterilecek dönem, Türkiye'de 1920 ile 1930 yılları arasındaki zaman diliminde, kamusal gruplar bakımından herhangi bir sınıf ve zümresi bulunmayan gruplar durumu net olarak yansıtmaktadır. Türkiye'de her zaman idarecilerle yönetilenler arasında tarihsel olarak sıkıntılar yaşanmıştır. Bu tür toplumla ilgili içtimai anlaşmazlıklar ve

sorunlar, Türk politikasının toplumsal kaidelerini oluşturmaktadır. Türkiye politikasında bu döngü tarihsel olarak her zaman olmuş ve olacaktır. Nuri Demirağ'ın hayatı tarihsel olarak geçmişte bu döngünün bir örneği şeklinde olmuştur.

Nuri Demirağ'ın düşünce yapısı her alanda Türk sanayisinin yerli ve milli olmasıydı, özellikle de Türk Hava Harp Sanayisinde; uçakları başka ülkelere satın almak ve başka ülkelere tâbi olmaksızın, Türk dizaynı ve üretimi uçakların Türk hava sahasına hükmetmesini arzulayan bir girişimciydi. Yerli olmayan izin ve ruhsat belgeleriyle uçak yapımı yabancılara özenmekten ve benzemekten başka bir şey olmadığı kanaatindedir. Ruhsatı yabancı ülkelere ait olan uçak yapımı müsaadesi için izin veren ülke kendi hak ve menfaatleri doğrultusunda bu yapılacak uçağın kendisi için tehdit olmaktan çıktığı, teknolojisinin eskidiği, ekonomik açıdan varlığı sona yaklaşmış olması sebeplerinden dolayı uçak lisans ve üretim satışına müsaade etmesi su götürmez bir gerçektir. Demirağ bu gerçekleri gördüğü için Türk eliyle uçak üretmenin gerekliliğini her fırsatta vurgulamış ve bu yatırım için Demirağ, Selahattin Alan ile havacılık endüstrisi alanında ortaklık kurarak sektördeki çalışmalara başlamıştır.

Gazi Mustafa Kemal kendi döneminde bu tür yatırımlara ve girişimlere önem göstermiş, hükümet ile yatırımcılar arasında makul dengeler kurmuştur. Mustafa Kemal'in vefatının akabinde dengeler değişmiş ve hükümet olarak çağın ötesinde nitelendirilecek olan havacılık hamlesinin önünde engeller oluşturmıştır.

Nuri Demirağ, ticaret ve müteahhitlikle elde ettiği mal varlığını ülkenin gelişimine katkı sağlamak için havacılık sanayi hamlesine feda etmiştir.

Nuri Demirağ, ziraat bankasında başladığı memuriyet hayatına, ticaret, demiryolu yapımı işi, müteahhitlik, sanayi alanı, havacılık endüstrisi ve siyaset alanı olacak şekilde birçok alanda deneyim sahibidir. Demiryolu yapımı ihalesini alarak yabancı firmaların tekelinde olan sektör yerli müteahhitler için Türkiye'de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Nuri Demirağ'ın siyasete atılmasının temel gerekçesi; ticaret ve sanayi girişimlerinin önünde engel olarak değerlendirdiği İsmet İnönü'yü siyaset sahnesinde mağlup etme isteğidir. Bu minvalde attığı ilk adım Türkiye'nin ilk muhalif partisini oluşturarak çok partili hayatın başlamasına sebep olan Millî Kalkınma Partisini kurması olmuştur. Kurulduğu günden itibaren

parti içi sorunlar, üyeler arasındaki uyuşmazlık sebepleriyle çeşitli sıkıntılar yaşanmış ve istenilen düzeyde bir muhalefet yapılanması kurulamamıştır. Nuri Bey siyasi hayatına Demokrat Parti üzerinden devam etmiş ve bu partiden bağımsız aday olarak geçmişteki proje ve kurucusu olduğu partinin ideallerini meclise taşımıştır. Nuri Demirağ, yaşam boyunca sanayi olarak gelişmiş, zengin, refah ve bolluk içinde yaşayan bir Türkiye ideali hayali kurmuş ve bu amaç çerçevesinde mal varlığını tüketmekten çekinmemiştir.

Nuri Demirağ, Cumhuriyet tarihine vatansever bir iş adamı, vatansever bir girişimci ve vatansever bir siyasetçi olarak bilinmekte ve vatan uğrunda her şeyini tüketen bir şahsiyet olarak kayıtlara geçmiştir.



KAYNAKÇA

- Abdülhamid, S. (2010). *Siyasî Hatıratım*. İstanbul: Dergâh Yayınları.
- Acar, Y. (1991). *Tarihsel Açıdan Türkiye Ekonomisi ve İzlenen İktisadî Politikalar (1923-1963)*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi.
- Adıgüzel, M. B. (2006). *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*. Ankara: THK Kültür Yayınları.
- Ağaoğlu, S. (1972). *Demokrat Partinin Doğuş ve Yükseliş Sebepleri*. İstanbul: Baha Matbaası.
- Ahmad F. ve Ahmad B.T. (1976). *Türkiye’de Çok Partili Politikanın Açıklamalı Kronolojisi*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Alpar, C. (1974). *Az Gelişmiş Ülkelerin Dış Ticaret Sorunları ve Sanayileşme*. Ankara: AİTİA Yayınları.
- Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları. (Eserin orijinali 1998 yılında yayımlanmıştır.)
- Arık, R.O. (1954). *Milliyetçiler Derneği Neşriyatı*. İstanbul: Rıza Koşkun Matbaası.
- Armaoğlu, F. (1991). *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Artun T. (1980). *Türkiye’de Bankacılık: İşlevi-Gelişimi-Özellikleri ve Sorunlarıyla*. İstanbul: Tekin Yayınevi.
- Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi. Kayıt No: 5324.
- Atilhan, C.R. (1968). *Musa Dağı*. İstanbul: Aykurt Neşriyat.
- Aydemir, C. (1993). *Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Berksoy, T. (1982). *Az Gelişmiş Ülkelerde İhracata Yönelik Sanayileşme*. İstanbul: Belge Yayınları.
- Boratav, K. (1974). *100 Soruda Türkiye’de Devletçilik*. İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Boratav, K. (1995). Türkiye’de Devletçilik. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 2, 412.
- Çarıkçı, E. (1983). *Yarı Gelişmiş Ülkelerde ve Türkiye’de Sanayileşme Politikaları*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Çelebi, I. (1979). *Türkiye’de Demir Çelik Sanayiinin Yapısı ve Sorunları*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı.
- Çetintaş, H. (2000). *Küreselleşme Sürecinde Türkiye’nin Rekabet Politikası ve Rekabet Gücü (Demir Çelik Sektörünün Rekabet Gücü Analizi)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Deliorman, M.N. (1957). *Nuri Demirağ’ın Hayat ve Mücadeleleri*. İstanbul: Nu.D. Matbaası.

- Demirağ, N. (1951). *Nuri Demirağ'ın (Millet Hayrına Memleket Menfaatine) Amerika Seyahati ve İntibaları ve Türk Milletine Beyanatu*. İstanbul: Şaka Matbaası.
- Demirağ, N. (1953). *Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953'te Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatu*. İstanbul: Saka Yayınları.
- Dervişoğlu, F.M. (2007). *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*. İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Duman, A. (2008). *Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Demir Çelik Sanayii*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dün Paşa Limanında Verilen Kuzu Ziyafetinde Parti İşleri Üzerine Konuşmalar Oldu. (1946). *Vatan Gazetesi*, 08 Mayıs 1946.
- Earle, E.M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. (Çev. Kasım Yargıcı). İstanbul: Milliyet Yayınları. (Eserin orijinali 1972 yılında yayımlanmıştır).
- Erdem, T. (Ed.). (2006). *Feodaliteden Küreselleşmeye Temel Kavram ve Süreçler*. Ankara: Lotus Yayınları.
- Eser, U. (1993). *Türkiye'de Sanayileşme*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Fenik, M.F. (1945). Milli Kalkınma Partisi değil de, Kitabı Mukaddes Partisi. *Ulus Gazetesi*, 9 Temmuz 1945.
- Genelkurmay Başkanlığı. (1988). *Atatürkçülük (Birinci Kitap) Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri*. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Gülsoy, E. (1994). *Hicaz Demiryolu*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Haytoğlu, E. (1990). *Millî Kalkınma Partisi ve Siyasî Hayatı* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi/Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü.
- Hürkuş, V. (2019). *Bir Tayyarecinin Anıları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- İçişleri Bakanlığı. (1950). *Türkiye'de Siyasi Dernekler*, 2. Cilt. Ankara: İçişleri Bakanlığı.
- İnan, A. (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İnönü, E. (2007). *Anılar ve Düşünceler*. 2. Cilt. İstanbul: Boyut Yayın Grubu.
- Kahraman, S. (2005). *(1929-1939) İktisadi Devletçilik ve Sanayileşme Politikaları*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kalkınma Partisi. (1945). *Cumhuriyet Gazetesi*, 7505, 10 Temmuz 1945.
- Kaymaklı, H. (1997). *Havacılık Tarihinde Türkler 2*. Ankara: Kültür Ofset.
- Kepenek, Y. (1995). Türkiye'nin Sanayileşme Süreçleri. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 7, 1762-1763.

- Kerimoğlu, H.T. (2006). 1913-1914 Rumlara Karşı Boykot ve Hüseyin Kazım Bey'in Bir Risalesi. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 5 (13), 93.
- Kıran, O. (1973). *Cumhuriyetin 50. Yılında Türkiye Demir ve Çelik İşletmeleri*. Karabük: Apa Ofset.
- Kirişcioğlu, O. (1998). *Röportaj*.
- Koçak, C. (2003). *Türkiye'de Milli Şef Dönemi*. 2.Cilt. İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Kuruç, B. (1988). *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası*. 1.Cilt 1929-1932. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Yayınları.
- Lewis, B. (1998). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*. (Çev. Prof. Dr. Metin Kıratlı).
- Malkoç, S. (1973). *50 Yılda Türk Sanayii*. Ankara: Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı.
- Milli Kalkınma Partisi 1949 Yılı Umumi Kongresi*. (1949). İstanbul: Vakit Matbaası.
- Millî Kalkınma Partisi Açılış Konuşması. (1945). *Vatan Gazetesi*, 25.10.1945.
- Millî kalkınma partisi faaliyete geçiyor. (1945). *Cumhuriyet Gazetesi*, 7564, 07 Eylül 1945.
- Millî Kalkınma Partisi Kalkınıyor Mu?. (1947). *Vatan Gazetesi*, 18 Nisan 1947.
- Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi İzahları ve Köy Kalkınması*. (1950). İstanbul: Şaka Matbaası.
- Millî Kalkınma Partisi Olağanüstü Kongresi. (1946). *Vatan Gazetesi*, 21 Nisan 1946.
- Millî Kalkınma Partisindeki Sıkıntılar. (1945). *Vatan Gazetesi*, 21 Kasım 1945.
- Millî Kalkınma'ya Lider Aranıyor. (1946). *Ulus Gazetesi*, 1 Ağustos 1946.
- Muhsinoğlu, N. (1945). Yeni Fırkalar. *Büyük Doğu*, 1(1), 15.
- Mühim Bir İhale: Sivas-Erzurum Hattı Yapılıyor. (1933). *Cumhuriyet Gazetesi*, 3247, 23 Mayıs 1933.
- Nuri Demirağ bir parti kurmak için Vilayete müracaat etti. (1945). *Ulus Gazetesi*, 08 Temmuz 1945.
- Nuri Demirağ Siyasi Hayattan Vazgeçemiyor. (1946). *Cumhuriyet Gazetesi*, 7905, 18 Ağustos 1946.
- Nuri Demirağ yapılan tenkidlere cevap veriyor. (1945). *Cumhuriyet Gazetesi*, 7506, 11 Temmuz 1945.
- Nuri Demirağ'ın Demeci (1946). *Tanin Gazetesi*, 12 Mayıs 1946.
- Nuri Demirağ'ın Demeci. (1945). *Vatan Gazetesi*, 25.07.1945.
- Nuri Demirağ'ın Sarı Sarayı. *Vatan Gazetesi*, 19 Nisan 1946.
- Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Ortaylı, İ. (2018). *Osmanlı Toplumunda Aile*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2020). *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kronik Kitap.

- Özacun, O. (2002). Siyaset Tarihimizde Milli Kalkınma Partisi. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, (2), 205-206.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba Yayınları.
- Sabır, H. (2006). Atatürk'ün Ekonomi Anlayışı. *Sayıştay Dergisi*, 62 (3), 3-19.
- Sencer, M. (1974). *Türkiye'de Siyasal Partilerin Sosyal Temelleri*. İstanbul: May Yayınları.
- Serin, V. (1987). *Para Politikası: Tarihi-Teorik Gelişmeler ve Türkiye Uygulaması*. İstanbul: Marmara Üniversite Yayınevi.
- Şakir, Z. (1947). *Nuri Demirağ Kimdir?*. İstanbul: Kenan Yayınları.
- Şanlı, B. (1997). *Sanayileşme Stratejileri ve Türk Dış Ticareti: Sanayileşme Stratejilerinin Türk Dış Ticaretinin Yapısı Üzerinde Etkileri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- T.B.M.M. (1933). *Zabıt Ceridesi*. Devre 4, Cilt 15, Sıra No:190, 2.
- T.C. Nafiâ Vekâleti. (1939). *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 6 (6), 20-34.
- Tekeli, İ. (1984). *Türkiye'de ve Dünyada Yaşanan Ekonomik Bunalım*. Ankara: Yurt Yayınevi.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (). *Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi*.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (1995). Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 5, 2759-2760.
- Tevfik, C.M. (1933). Cumhuriyet İdaresinde Demiryolculuğumuz. *Demiryolları Mecmuası*, 9 (444), 104-105.
- Tezel, Y.S. (2000). *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Teziç, E. (1976). *100 Soruda Siyasal Partiler*. İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Toker, M. (1990). *Demokrasimizin İsmet Paşalı Yılları, Tek Partiden Çok Partiye, 1944-1950*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Toprak, Z. (1982). *Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)*. Ankara: Yurt Yayınları.
- Tunaya, T.Z. (1952). *Türkiye'de Siyasî Partiler (1859-1952)*. İstanbul: Aba Yayınları.
- Tunçay, M. (2015). *Türkiye Cumhuriyetinde Tek Parti Yönetiminin Kurulması 1923-1931*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Türkkan, R.O. (1946). *İleri Türkçülük ve Partiler*. İstanbul: Rafet Zaimler.
- Ulaş, M. (1952). *Hüseyin Avni Ulaş'ın Son Yılları*. İstanbul: Berksoy Basımevi.
- Verel, O. (1985). *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir Birinci Cilt*. İstanbul: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- Yalçın, O. (2004). *Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Yalçın, O. (2009). Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957). *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (44), 743-769.
- Yalçın, O. (2013). *Türk Harp Sanayii Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yalçın, S. (2004). *Efendi- Beyaz Türklerin Büyük Sırrı*. İstanbul: Doğan Kitap.
- Yaşa, M. (1980). *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi*. İstanbul: Akbank Kültür Yayını.
- Yavuz, İ. (2013). *Mustafa Kemal'in Uçakları – Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yenal, O. (2003). *Cumhuriyetin İktisat Tarihi*. Ankara: Homer Kitabevi.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Yusufoğlu, N.T., Pilehvarian, N.K. (2017). Beşiktaş Tayyare Fabrikası (1936-1943). *Megaron Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergisi*, 12(2), 255-262. Doi:10.5505/MEGARON.2017.87004
- Yusufoğlu, T. (2017). *Türkiye'de Havacılık ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Yıldız Teknik Üniversite/Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Zeytinoğlu, E. (1975). *Türkiye Ekonomisi*. İstanbul: Met/Er Matbaası.
- Zırlı, H. (1989). *Dünya'da ve Türkiye'de Demir Çelik Sanayii*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Zürcher, E.J. (2003). *Milli Mücadele'de İttihatçılık*. (Çev. Nüzhet Salihoğlu). İstanbul: İletişim Yayıncılık. (Eserin Orijinali 1987 yılında yayımlanmıştır).

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı : OYMAN, Eren
Uyruğu :T.C.

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Önlisans	Sivil Hava Ulaştırma İşletmesi -İngilizce	22.05.2014
Lisans	Uluslararası İlişkiler	27.05.2019

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

Sempozyumlar/Kongreler

Hobiler

Müze Gezmek, Kitap Okumak, Seyahat Etmek, Fotoğraf Çekmek,
Spor Yapmak.



VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

LİSANSÜSTÜ TEZ ORJİNALLİK RAPORU

28/12/2022

Tez Başlığı / Konusu:

NURİ DEMİRAĞ'IN HAYATI VE ÇALIŞMALARI

Yukarıda başlığı/konusu belirlenen tez çalışmamın Kapak sayfası, Giriş, Ana bölümler ve Sonuç bölümlerinden oluşan toplam 82 sayfalık kısmına ilişkin, 17/02/2023 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtreleme uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı %4 (Yüzde Dört) dür.

Uygulanan Filtreler Aşağıda Verilmiştir:

- Kabul ve onay sayfası hariç,
- Teşekkür hariç,
- İçindekiler hariç,
- Simge ve kısaltmalar hariç,
- Gereç ve yöntemler hariç,
- Kaynakça hariç,
- Alıntılar hariç,
- Tezden çıkan yayınlar hariç,
- 7 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç (Limit match size to 7 words)

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Lisansüstü Tez Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Yönergeyi İnceledim ve bu yönergede belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içemediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini bilgilerinize arz ederim.

28/12/2022
Eren OYMAN
İmza

Adı Soyadı : Eren OYMAN

Öğrenci No : 19920010061

Anabilim Dalı : Kamu Yönetimi

Programı : Tezli İkinci Öğretim

Statüsü : Y. Lisans ☒ Doktora ☐

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Sait EBİNÇ
28/12/2023

ENSTİTÜ ONAYI
U Y G U N D U R
...../...../2023

Prof.Dr. Bekir KOÇLAR
Enstitü Müdürü