



Cumhuriyet Dönemi Türk Hava Harp Sanayinde Özel Girişimleri
Private Initiatives in the Turkish Air War Industry in the Republican Era

Osman Yalçın

Doç. Dr., (Emekli) Hava Öğretmen Kıdemli Albay

Assoc. Dr., (Retired) Air Instructor Senior Colonel

Ankara/Türkiye

E-posta: osmanyalcin3334@gmail.com

ORCID ID: 0000-0002-6259-6490

Makale Bilgisi/Article Information

Makale Türü / Article Type: Araştırma Makale / Research Article

Yayın Sezonu / Pub Date Season: Yaz-Haziran/Summer-June

Geliş/Received: 01 Nisan/April 2024

Kabul/Accepted: 12 Haziran/June 2024

Yayın/Published: 30 Haziran/June 2024.

Atıf/Cite As

Yalçın, Osman. "Cumhuriyet Dönemi Türk Hava Harp Sanayinde Özel Girişimleri".
Demokrasi Platformu Dergisi, (2024), 13/40, 76-123.

İntihal/Plagiarism

İntihal Taraması/Plagiarism Detection: Bu makale intihal taramasından geçirildi ve intihal tespit edilmemiştir.
/This paper was checked for plagiarism. No plagiarism detected.

Etik Beyan/Ethical Statement: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur/It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited (Osman Yalçın)

Finansal Destek / Grant Support: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadıklarını beyan etmiştir. / The authors declared that this study has received no financial support.

Yazar Katkıları / Author Contributions: Osman Yalçın % 100

Web: <https://www.demokrasiplatformu.com/dergi>

E-mail to: demokrasiplatformudergisi@gmail.com **Publisher** Serkan Yorgancılar, Ankara-Türkiye.

Öz

İnsanlık tarihi sürekli bir gelişme ile bugünlere gelmiştir. Bazen binlerce yıl herhangi dikkate değer bir gelişme olmamıştır. Bazı dönemlerde ise bir icat veya bir inovasyon adeta insan yaşamını derinden etkilemiştir. Ateşin bulunması, tekerleğin icadı, atın evcilleştirilmesi, tarıma geçiş ve su değirmenleri bu kapsamdadır. Ancak yakın zamanlarda en önemli gelişme sanayi devrimidir. Makineleşme insan hayatını derinden etkilemiştir. Havacılık alanında son 1000 yıldır yoğun çalışma olmasına rağmen Sanayi Devrimi sonrasında buharın, kömürün ve demirin bir araya gelmesi havacılığı da etkilemiş ve hızlandırmıştır. Osmanlı İmparatorluğu içinde bulunduğu koşullar sebebiyle sanayi devrimini zamanında anlayamamış ve gelişmelerin uzağında kalmıştır. Bununla birlikte siyasi bir güç olması bakımından askeri havacılığı teşkilat, eğitim, harekât ve lojistik bakımından takipte oldukça başarılı olmuştur. Ne var ki havacılığın önemli bir alan olarak ortaya çıktığı yıllarda Osmanlı İmparatorluğu yıkılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin Lozan Antlaşması ile dünyada saygın bir devlet olarak ortaya çıkması sonrasında bazı alanlarda önemli gelişmeler olmuştur. Kurucu liderler, dışa bağımlılıktan kaçınmışlar ve tam bağımsız bir politika takip etmişlerdir. Bu dönemde özel girişimlere de özel bir önem verilmiştir. Bu dönemde havacılığın önemi; devlet idarecileri, eğitilmiş ve teknik personel ile sermaye sahipleri tarafından takdir edilmiştir. Birçok varlıklı insan her fırsatta havacılığa destek olmuştur. Önemli kişiler, Türk havacılığının, millî imkanlarla gelişmesi için çaba harcamıştır. Özel girişimcilerden; Nuri Demirağ, Nuri Killigil, Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan ve Şakir Zümre gibi isimler uçak üretilmesi, proje geliştirilmesi, hava mühimmat ve birçok mühimmatın üretilmesi için çalışmışlardır. Burada ismi bahsedilen insanlar önemli başarılar elde etmişlerdir. Ancak başarıları; kurumsallaşma ve toplumsal hafıza yetersiz olduğu için devam etmemiştir. Diğer taraftan havacılık gibi stratejik bir alanda, Türk girişimcilerin başarılarına, engel olacak birçok neden bulunuyordu. Bu olumsuz koşullara rağmen, girişimcilerin çabaları bugün daha iyi anlaşılmaktadır. Yine bu girişimcilerin çabaları, havacılık alanında çalışanlara, her zaman ilham kaynağı olmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Nuri Demirağ, Nuri Killigil, Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan, Şakir Zümre, Uçak üretimi, Türk Havacılığı.

Abstract

The history of humanity has come to this day with a continuous development. Sometimes for thousands of years there has been no remarkable development. In some periods, an invention or an innovation has deeply affected human life. This includes the discovery of fire, the invention of the wheel, the domestication of the horse, the transition to agriculture and water mills. However, the most important development in

recent times is the industrial revolution. Mechanization has deeply affected human life. Although there has been intense work in the field of aviation for the last 1000 years, the combination of steam, coal and iron after the Industrial Revolution also affected and accelerated aviation. The Ottoman Empire could not understand the industrial revolution in time due to the conditions it was in and remained away from the developments. However, in terms of being a political power, military aviation has been very successful in tracking in terms of organization, training, operations and logistics. However, in the years when aviation emerged as an important field, the Ottoman Empire collapsed. After the Republic of Turkey emerged as a respected state in the world with the Treaty of Lausanne, there have been important developments in some areas. The founding leaders avoided foreign dependency and followed a fully independent policy. During this period, special attention was given to private initiatives. The importance of aviation in this period; It has been appreciated by state administrators, trained and technical personnel and capital owners. Many wealthy people have supported aviation at every opportunity. Important people have made efforts to develop Turkish aviation with national means. From private entrepreneurs; Names such as Nuri Demirağ, Nuri Killigil, Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan and Şakir Zümre have worked to produce aircraft, develop projects, produce aerial ammunition and many ammunition. The people whose names are mentioned here have achieved significant success. However, their success; It did not continue because institutionalization and social memory were insufficient. On the other hand, there were many reasons that would hinder the success of Turkish entrepreneurs in a strategic field such as aviation. Despite these adverse conditions, the efforts of entrepreneurs are better understood today. Again, the efforts of these entrepreneurs are always a source of inspiration to those working in the aviation field.

Keywords: Nuri Demirağ, Nuri Killigil, Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan, Şakir Group, Aircraft production, Turkish Aviation.



Giriş

Havacılık, Wright Kardeşlerin başarılı uçuşu ile dünyada hızla derin bir etki oluşturmuştur. Bir uzmana göre Wright Kardeşlerin başarısına insanlık daha erken tanıklık etseydi havacılık Birinci Dünya Savaşı'na daha fazla iz bırakırdı demiştir.¹ Osmanlı İmparatorluğu da bu kapsamda, havacılığın kuruluşunda önemli ve seri tedbirler almış ve bu tedbirleri kuruluş gerekçelerinin kapsamını oluşturmuştur.² 20 Aralık 1909 tarihinde kurulan Askerî Komisyon'un tespitleri dönemin yöneticilerine alınması gereken tedbirleri büyük bir uzgörü ile rapor etmişlerdir.³ Sadece Hava Harp Sanayi alanında gereken tedbirler o zamanlar alınamamıştır. Bunun da o günün şartlarına göre önemli gerekçeleri vardı.

Millî uçak üretimi ile ilgili ilk çalışmalar 1914 yılına kadar dayanmaktadır. İstanbul'da iki usta bu konuda bir proje hazırlayıp Enver Paşa'ya sunmuşlar ve kendilerine destek verilmiştir.⁴ Ancak yapılan tasarımın uçuşu mümkün olmamıştır. Yine Vecihi Hürkuş'un Birinci Dünya Savaşı sonlarında benzeri bir proje için Enver Paşa'dan destek aldığı bilinmektedir.⁵

Cumhuriyet döneminde, ülkenin imkânları ile uçak üretilmesi konusunda birçok çaba harcanan bir dönemdir. Vecihi Hürkuş, Selahattin Alan, Nuri Demirağ bunlardan bazılarıdır. Yine 99 yıllık Cumhuriyet tarihinde daha birçok ferdî girişim olmuşsa da bu çalışmada havacılık alanında yetkinlikleri ile öne çıkan, hava teknolojisi ve hava mühimmatı üreten özel sektör girişimleri incelenmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu liderleri asker ağırlıklı insanlar olması sebebiyle mesleki yaşamları ile uçakların icadı hemen hemen aynı döneme denk gelmiştir. Cephelelerde uçakların harekât ortamını nasıl etkilediğine tanıklık etmişler hatta savaş şartlarından sevk ve idare ettikleri birlikler hava gücünden zarar görmüştür.⁶ Türkiye'nin tam bağımsız bir ülke olarak dünyada yerini almasının

¹ Alfred F Hurley,-Ehrhart, Robert C., Hava Gücü ve Savaş, (Çev.Mehmet Erdoğan), Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1986, s.27.

² Osman Yalçın, "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", bilig-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:96, s.150-156.

³ Osman Yalçın, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", Akademik Bakış Derisi, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015, Ankara, s.229-232.

⁴ Yavuz Kansu - Sermet Şensöz- Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler 1, Hv.K.K.lığı Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006, s.162.

⁵ Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000., s. 47. İhsan Tayhani; Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi 1923-1950, THK Yay., Ankara, 2001, s. 216.

⁶ Osman Yalçın, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Sayı: 59, Ankara, Güz 2016, s.232.

önemli emarelerinden birinin hava sahasının millî imkânlarla üretilmiş uçaklarla yine Türk pilotlarınca sağlanması gerektiğine inanıyorlardı. Zira Osmanlı döneminde yalnız uçaklar değil personelin de önemli bir kısmı mecburen yabancılardan oluşuyordu. Cumhuriyet hemen her alanda olduğu gibi özel teşebbüsün de geliştiği ve desteklendiği bir dönemdir. Hava Harp Sanayii alanında çaba harcayan özel teşebbüs girişimcileri erken Cumhuriyet döneminde desteklenmiştir. Ne var ki dünyanın hızla gergin bir döneme evrilmesi ve Türkiye'nin içinde bulunduğu koşullar birçok alanda olduğu gibi havacılık endüstrisi alanında çalışan ve ilk temelleri atan girişimcileri olumsuz etkilemiştir. Öncü olmaları ve gösterdikleri gayretleri ile eserleri günümüze ulaşmasa da heyecanları ve idealleri halen canlılığını sürdürmektedir

1. Vecihi Hürkuş'un Çalışmaları

Osmanlı son yıllarında havacılığın önemli olduğunu takdir etmiş ve dünya ile eş zamanlı olarak askerî havacılığı kurma başarısı göstermiştir. Vecihi Bey'i etkileyen ve aynı zamanlarda Türk askerî havacılığının önemli isimleri aynı yıllarda yaşamıştır. Bunlardan Fransa'da eğitim almış olan ilk Türk havacıları ve pilotları Yzb. Fesa Evrensev ve Tğm. Yusuf Kenan önemli simalardır. Fesa Bey, Cumhuriyet döneminde de sivil havacılığın kuruluşunda ilk görev alan kişi olmuştur. 1933 yılında kurulan Türk Hava Yollarının ilk müdürü olarak sorumluluk olmuştur.⁷ Keza Şehit Plt.Bnb.Fazıl Bey de diğer bir rol model olan çağdaş havacıdır. Bu isimlerden etkilenen ve Osmanlı döneminin yetiştirdiği sivil havacılığa katkısı ile en önemli isimlerden birisi şüphesiz Vecihi Fahim (Hürkuş) olmuştur.

Vecihi Bey'in babası, Müfettiş Fahim Bey ve annesi Vidin'li Zeliha Hanımdır. 6 Ocak 1896 yılında İstanbul'da doğmuştur. Eniştesi olan Kur.Alb. Kemal Bey'in yanında Balkan Harbi'ne gönüllü olarak katılmıştır. 1914 yılında hava sınıfına geçmiş ve makinist eğitimi alarak, Irak Cephesi'nde makinist olarak görevlendirilmiştir. Burada dönemin tanınmış ve başarılı pilotlarından Mehmet Ali Kurçer ile yapmış olduğu bir uçuşta kaza geçirmişlerdir. Mehmet Ali Bey'in, uzuv kaybı sebebiyle askerî pilotluğu sona ererken, Vecihi Bey İstanbul'da aylarca süren tedavisi sonrasında sağlığına kavuşmuştur. Bu dönemde çıkan bir mevzuat değişikliği ile Küçük Zabıtlara da pilot olma imkânı verilmiştir. Vecihi de bundan yararlanmak için

⁷ Orhan Aydar, Uçan Süvariler, Ulus Basımevi, Ankara, 1948, s.126-136; Yalçın, Osman, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri C-1, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.11.



müracaat etmiş ve Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne katılmış ve pilot olmuştur.⁸ Hayatının 53 yılında uçuş yapmıştır. Türkiye'nin, Uluslararası Havacılık Federasyonu tarafından ödüllü ilk ve tek pilotudur.⁹ Türk havacılık tarihinde ilk millî uçağı imal etmiş, bu uçakla yıllarca uçmuştur. Askerî pilot olarak savaflara katılmış, pek çok cephede savaşmış, Millî Mücadele'nin ilk hava harekât görevi ile son uçuşunu gerçekleştirmiştir. Savaş yıllarında ailesi İstanbul'da baskıya maruz kalmanın yanında Binbaşı olan eniştesi Eskişehir'de Yunanlar tarafından kaçırılarak şehit edilmiştir.

Birinci Dünya Harbi yıllarında; Irak Cephesi, Kafkas Cephesi ve İstanbul'u hava saldırılarına karşı korumakla görevli Yeşilköy'de konuşlu 9.Tayyare Bölüğünde görev almıştır.¹⁰ Kafkas Cephesi'nde görevli olduğu 8 Haziran 1917 tarihinde Rasıtı Yzb. Şükrü (Koçak) Bey ile birlikte 2 Rus uçağına karşı hava muharebesi yapmışlar ve Rus uçakları Kemah ve Dedege taraflarına kaçmak zorunda kalmışlardır. 22 Eylül 1917 tarihinde Vecihi ve Şükrü Beyler bir Rus Farman uçağını Kelkit bölgesine indirmişlerdir.¹¹ Pilot Vecihi Bey, 1917 yılında uçarak Suşehri'ne gelmiş ve 7. Tayyare Bölüğüne katılmıştır. 7. Tayyare Bölüğü'nün Rus hava gücüne taarruzu ve muhtelif harekât nev'i (yöntemleri) yıl boyunca güç koşullarda devam etmiştir. 8 Ekim 1917'de Albatros AK-53 ile havalanan Pilot Vecihi Bey ve Rasıdı Teğmen Bahattin Bey, Rusların Nieuport tipi avcı uçağı ile hava muharebesi yapmışlar ve uçakları isabet almıştır. Mecburi inişe mecbur kalmışlardır. Ancak Bölge düşman kontrolünde olduğundan esir olmuşlardır. Esir alınmadan evvel özellikle Ermenilerin tazyikine karşı Ruslar tarafından emniyete alınmışlardır.¹² Vecihi Bey, Azerbaycan yakınında yer alan Hazar Denizi Nargin Adası'nda esarete bir süre yaşamış daha sonra buradan, Azerbaycanlıların desteğı ile bir yolunu bularak kaçmıştır. Uzun ve meşakkatli bir yolculuktan sonra İstanbul'a gelmiş ve burada 9. Hava Müdafaası Bölüğüne atanmıştır.¹³

Vecihi Bey, Mütareke döneminde bir süre İstanbul'da kalmış ancak burada koşulların ağır olması ve hareketlerinin gözetim altında tutulması ve Millî Mücadele için havacılara acil ihtiyaç duyulması sebebiyle Batı Cephesi'nde katılmıştır. Burada

⁸ Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000, s.1.

⁹ M. Bahattin Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, THK Kültür Yay. No:7, Ankara, 2006, s.53.

¹⁰ Adıgüzel, a.g.e., s.53; Kansu Vd., a.g.e., s.312, 371.

¹¹ Kansu Vd., a.g.e., s.313, 314; Osman Yalçın, Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2021, s.74, 225, 239.

¹² İhsan Göymen, Birinci Dünya Harbi IX. Cilt Türk Hava Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969, s.142; Yalçın, Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi, s.100.

¹³ Vecihi Hürkuş, Havada Vecihi ¼ Asır 1915-1925, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942, s.35-44

Yzb. Fazıl Bey'in kurduğu Kartal Müfrezesi'nde göreve yapmıştır. İstiklal Savaşı'nda ilk hava harekâtı 15 Ağustos 1920'de SvL.PlT. Vecihi (Hürkuş) Bey tarafından Kula-Alaşehir yöresinde gerçekleştirilen hava keşfidir.¹⁴ Halil ve Vecihi Beyler tarafından 20 Ağustos 1920 tarihinde Simav yöresini ikili kol halinde yeni bir keşif yapılmıştır. Bu keşif esnasında, Türk uçuş kolu tarafından Yunan ordugâhı bombalanmıştır. Yunan Generali Neder hatıralarında: "Aynı gün saat 10.15'te iki bin Türk Demirci'deki bölüklerimize taarruz etti. Cepheyi yarmak istiyorlardı. Simav yönünden gelen bir Türk uçağı Demirci'de bulunan birliği ve birliğin ihtiyat kuvvetlerini bombaladı¹⁵" ifadesine yer vermiştir.

Türk Havacılık Tarihi yazarlarından ve dönemin savaşlarında Üsteğmen rütbesi ile görev yapan Sıtkı Tanman (Emekli Hava Albay) eserinde, "Sivil tayyareci Vecihi Hürkuş, Türkiye'de kendi azim ve enerjisi ile yetişmiş mükemmel bir pilottur" tespitinde bulunmuştur.¹⁶

Sivil Pilot Vecihi Bey, bir pilot olarak İstiklal Savaşı'nın bütün muharebelerinde görev almış ve harekâta bizzat katılmıştır. Esasen havacıların yapmış olduğu görev, savaşın sonucunu belirlemek bakımından başta keşif ve hava taarruzları olmak üzere önemli katkılar sağlamıştır. Garp Cephesi Komutanı olan İsmet Paşa, "İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine; havacılarıma hassaten selam ve teşekkür ederim." ifadesi havacıların muharebenin sonucuna etkisi bakımından önemli bir belgedir.¹⁷

Vecihi Bey, ilk uçak tasarımını Birinci Dünya Savaşı'nın son zamanlarında İstanbul'da görevli olduğu zaman yapmıştır. Kötü şartlar altında olmasına rağmen bir av uçağı tasarlamıştır. Bu projeye Harbiye Nazırı Enver Paşa ilgilenmiş ve yaşama geçirilmesi için emir vermiştir. Harp şartları gereği olarak proje sonuçlanmamıştır.¹⁸ Millî Mücadeleden sonra Hava Kuvvetleri Müfettişliğinden bir heyetin, Avrupa'daki gelişmeleri görmesi amacıyla bir gezi planlanır. Vecihi Bey de bu heyetin içinde yer almaktadır. Bu seyahat ile Batı ülkelerinde havacılık alanında yaşanan gelişmeleri müşahede imkânı olmuştur.¹⁹

¹⁴ Hulusi Kaymaklı, Havacılık Tarihinde Türkler 2, Hv.Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2006, s.51.

¹⁵ Kaymaklı, a.g.e., s.51.

¹⁶ Sıtkı Tanman, Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918–1923), 2. Cilt 2.Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953, s.55.

¹⁷ Kaymaklı, a.g.e., s.57.

¹⁸ Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.47; İhsan Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi 1923–1950, THK Yay., Ankara, 2001, s. 216.

¹⁹ Adıgüzel, a.g.e., s.57-59.



1925 yılı başlarında Türk Hava Kurumu'nun kuruluşunu takiben burada çalışmaya başlamıştır. Ülkenin mali sisteminde mali yetersizlikler olduğundan 1925 yılında bağış uçakları projesi başlamıştır. Bu kampanya ile halkın bağışlarıyla uçak satın alınıyor ve alınan uçaklara bağış yapan ilçe, il veya kuruluşun adı verilmiştir. Bu kapsamda bağışlarla alınan ilk uçak Ceyhanlılar tarafından satın alınmıştır. Bağışla alınan ve adına "Ceyhan" adı verilen bu ilk bağış uçakla Vecihi Bey, 25 Haziran 1925'de Ceyhan'dan kampanyanın tanıtım çalışmalarına başlamıştır.²⁰

Türk Hava Kurumu (TTK)'nin 16 Şubat 1915 tarihinde kuruluşundan kısa süre sonra teknik ve idari personelin olduğu bir heyet tarafından Avrupa ülkelerine bir inceleme gezisi icra edilmiştir. Bu heyette THK (TTC) Başkanı Cevat Abbas, Bnb. Hasan İskender, Tayyareci Şakir Hazım ve Vecihi (Hürkuş) Beyler yer almıştır. Gezi esnasında yaşanan bazı uygun olmayan gelişmelerden dolayı gezi dönüşünden bir süre sonra eski yönetim istifa etmiştir. Cevat Abbas'ın yerine THK Başkanlığına, Atatürk'ün yakın arkadaşlarından Fuat Bulca (1925-1939) getirilmiş ve 14 yıl görev yapmıştır. 19 Ekim 1925'den itibaren THK'nın verilen görev dışında havacılık işleri ile ilgili uğraşılması kararlaştırılmıştır. Bu gelişme sonrası Vecihi Bey, Türk Hava Kurumundan ayrılmıştır.²¹ Bir süre sonra Kayseri Uçak Fabrikası açılması ile Pilot Vecihi Bey fabrikanın şef pilotluğuna getirilmiştir. Bu görevi esnasında yurt dışında bulunur, Junkers A-35'lerin tasarımına katkı sağlamıştır. TOMTAŞ'ta bazı sorunlar yaşanmış, özellikle Türk üyelerin yeterli bilgiye ve yeterliliğe sahip olmamalarının olumsuz etkileri olmuştur. Burada bazı uçakların bakım ve onarımları yapılmıştır. Fabrikada üretime geçilemeden, fabrika taahhütlerini yerine getirememiş ve iflas etmiştir.²² Ancak her şeye rağmen kazanımlar bir mahkeme sürecinden sonra Junkers ile anlaşarak millileştirilmiş ve burada 1931-1939 yılları arasında 200 civarında muhtelif tipte uçak üretilmiştir.²³

Vecihi Bey, TOMTAŞ'ın kapanması sonrasında 1929 yılında ikinci defa yeniden THK Teknik Şube'de çalışmaya başlamıştır. Bu dönemde THK Başkan Yardımcısı olan Şükrü Koçak'tır.²⁴ Vecihi Beyin Teknik Şube'de yeni bir uçak tasarımı üzerinde

²⁰ Osman Yalçın, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi, Şubat 2010, S:15, s.109, 110.

²¹ Adıgüzel, a.g.e., s.60,61

²² Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.226.

²³ Osman Yalçın, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", Akademik Bakış Derisi, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015, Ankara, s.582,583.

²⁴ Şükrü Koçak, Vecihi Hürkuş'un Kafkas Cephesi'nde birlikte 22 Eylül 1917 tarihinde uçak düşürdüğü Rasit Yüzbaşıdır."

çalıştığını gören Şükrü Bey'in söylediği söz bugün de üzerinde durulması gereken ve önemli bilgiler vermektedir. Şükrü Bey kendisine:

“Görüyorum ki sen hala akıllanmamışsın Vecihi. Yine tayyare projesi diye bir şeylerle uğraşıp duruyorsun ve tabii bunlar için masraflar da yapıyorsun. Bu işin çıkmaz yol olduğunu öğrenmedin mi? İzmir’de bu kadar zaman uğraştın, birçok masraflar yaptın, tayyareni meydana getirdin ve uçtun. Netice ne oldu? Bu çalışmalar sonunda muvaffak olacağını kabul edelim. Biliyorsun Cemiyetin artık uçuş faaliyeti ile alakası yok. Bu halde, teşebbüsün, emeklerin ve uçak ne olacak? Sana daireye geldin, gelmedin veya defteri imza et diyen mi var?” demiştir.²⁵

Kurumun 1925 tarihli kuruluş nizamnamesi ile 1929'daki faaliyet alanı daralmış ve en önemli kuruluş sebeplerinden biri ortadan kalkmıştır. Vecihi Bey'in, özgün uçak üretmede ikinci projesi Vecihi XIV'dır. Bununla ilgili gelişmeleri kendi anılarında anlatmıştır. Vecihi Bey anılarında yıllık iznine ilave olarak iki ay da ücretsiz izin almış ve projesi üzerinde çalışmaya başlamıştır. Anılarında bu duruma dair: “1930’da İstanbul Kadıköy’de Keresteciler sitesinde bir dükkân kiraladım ve ilk Türk sivil uçağımı, aslında ikinci uçağımı inşa ettim. Parçaları bu dükkânda üretirken montajını ve ilk uçuşunu ise Fikirtepe’de yaptım”. demektedir. Kendi imali olan Vecihi K-XIV tipi uçakla kendisi uçarak Ankara’ya gelmiştir. Burada Vecihi Bey’i, Başbakan İsmet İnönü ve komutanlar bizzat meydana gelerek kutlamışlar, uçağı incelemişler ve kendisine uçağın yapımı ve seyahat ile ilgili bilgi almışlardır.²⁶ Bu uçağa da 1925’de imal ettiği Vecihi K-VI’nın başına gelenler gibi muamele yapılmak ve el konulmak istenmiştir. Bu gelişmeler üzerine Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak devreye girmiş ve mâni olmuştur. Takiben uçağı sörtifiye ettirmek üzere Aralık 1930’da Çekoslovakya’ya trenle göndermiş ve orada altı aylık bir çaba sonunda gerekli belgeleri alarak Mayıs 1931’de uçarak Türkiye’ye dönmüştür.²⁷ Çekoslovakya’dan dönüşte kendi uçağı ile THK adına bağış kampanyaları tanıtımına devam etmiştir. Tanıtıma devam ettiği bir dönemde gerekli raporları göndermediği için önce makinistin işine son verilmiş takiben tanıtımları MSB’ye bağlı uçaklarla yapması istenmiştir. Bu gelişme üzerine THK’dan yeniden ayırmak zorunda kalmıştır. Kendine ait ve uçuş yetkili bir uçağının olması büyük bir fırsattır. Belçikalı paraşütçü M. Rene’ye, Vecihi XIV’dan atlayış yaptırmıştır. Yapılan bu atlama o dönemde İstanbul gazetelerinde geniş yer almıştır. Vecihi Bey 21 Nisan 1932

²⁵ Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.229,230.

²⁶ Yalçın, Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi, s.221; Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.245.

²⁷ Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.245-248; Adıgüzel, a.g.e., s. 65.



tarikhinde Türk havacılık tarihinde bir ilk olarak "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi"ni kurmuştur. Kuruluş müsaadesi ilgili kurumlar tarafından onaylanmış ve bu okulda ilk Türk kadın pilotu Bedriye Gökmen yetişmiştir. Ancak sertifikası olmadığından resmi kayıtlara geçmemiştir.²⁸

Vecihi Hürkuş'un çalışmaları ile ilgili MSB.lığının ilgilendiği Başbakanlığın talebi üzerine bilgilendirme yapıldığı arşiv belgelerinde yer almaktadır. Ancak Vecihi gibi bir girişimcinin çalışmalarının mühendislik diploması ile birlikte istenmesi bugün üzerinde durulması gereken bir konudur.²⁹ Burada kişiye yönelik bir olumsuz yaklaşım yoksa bile en iyiyi ararken iyilerin kaybedildiği bir durumdur.³⁰

Vecihi Bey'in kendi tasarımı ve imalatı olan beş ayrı tipte uçak tipi bulunmaktadır. Üretilen uçak tipleri şunlardır.³¹

a. Vecihi-K-VI: Yunanlardan kalan malzemelerden yoğun olarak yararlandığı ve Gaziemir (Seydiköy)'de ürettiği uçaktır. Bu uçağı 28 Ocak 1925'de izinsiz kullandığı gerekçesiyle el konulmuş ve 15 gün hapis cezası almıştır.³²

b. Vecihi-XIV: 1930 yılında tasarım ve imalatını gerçekleştirdiği iki kişilik eğitim uçağıdır. Havacılığa girişinin 14. yılına atfen bu ismi almıştır. Ülkenin mevcut hali ile uçuş izni verecek yetkili mercii yoktur. El konulmasına Mareşal Fevzi Çakmak karşı çıkmış ve desteği ile uçak Çekoslovakya'ya taşınmıştır. Burada beş aylık bir çalışma sonunda, Uçuşa Uygunluk belgesini almış ve Mayıs 1931'de uçarak Türkiye'ye dönmüştür.³³

c. Vecihi-XV: Eğitim amacı ile imal edilmiştir uçak tipidir.

ç. Vecihi-XVI Hafif Yolcu Uçağı: Nuri Demirağ'ın maddi desteğini verdiği sipariş etmesi üzerine imal edilen Hafif Yolcu Uçağıdır.

d. X SX: Vecihi Bey'in son projesidir. Deniz Kurtarma Servisi için su kızağı olarak tasarlanmış olup maketi Ankara Etimesgut Hava Müzesi'ndedir.³⁴

Fuat Bulca 1935 yılında Sovyetler Birliği'ne bir gezi yapmış ve buradaki havacılık merkezlerini ziyaret etmiştir. Dönüşte burada edindiği izlenimlerini

²⁸ Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları, s.113; Yalçın, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", Akademik Bakış Derisi, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015, Ankara, s.240..

²⁹ EK13-1-2-Vecihi Hürkuş'un Tyy.İçin Hava Müsteşarlığının Görüşü. (BCA, Fon Nu.:30.10, Yer Nu.399.58.12).

³⁰ Osmay, Nüvit, İnsan Mühendisliği, 24. Baskı, İstanbul, Alfa Yayınları, 2014, s.81.

³¹ Yalçın, Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları, s.113,114.

³² EK13-3-VECİHİ K-XIV Tipi Uçak Fotoğrafi (Yeşilköy Hava Müzesi).

³³ Açıklama: V.Hürkuş anılarında, 14. yılında imal etmesinden dolayı olduğunu belirtmektedir.

³⁴ Adıgüzel, a.g.e., s.68,69.

Atatürk'e anlatılmıştır. Özellikle gençliği havacılığa yönlendiren bir kurumun faaliyetinden bahsetmiştir. Atatürk, benzeri bir kuruluş olarak Türk Kuşu adıyla bir çalışma yapılmasını, Vecihi Bey'den de yararlanılması söylemiştir.³⁵ THK Genel Başkanı olan Fuat Bulca, Vecihi Bey'e beraber çalışmayı önermiştir. Havacılık alanında her fırsata olumlu yaklaşan Vecihi Bey teklifle yeniden 1935 yılında kuruma katılmıştır.³⁶ Vecihi Bey, Türk Kuşu'nun kuruluş aşamasında ve İnönü Eğitim Kampının yapılmasında önemli roller oynamış ve katkı sağlamıştır. 1937'de Kurum tarafından, "Weimar Mühendislik Mektebi"ne mühendislik eğitime teksif edilmiştir. Uçak imalarındaki yetkinliği ve yeterliliğinden dolayı eğitime ihtisas sınıfından başlatılmıştır. Vecihi Bey 27 Şubat 1939'da "Tayyare ve Makine Mühendisliği Diplomasını" almıştır. Mühendis olmasının bazı sorunları çözeceğine inanmaktadır. Ancak zamanın havacılık otoriteleri tarafından "iki yılda mühendis olunmaz" denilerek diploması kabul edilmemiştir. Vecihi Bey, diplomasını kabul ettirebilmek için hukuki sürece başvurmak zorunda kalmıştır. Vecihi Bey'in, Van'a bir idari görevle tayini çıkarılmıştır. Vecihi Bey'in, 1939'da Van'a idari bir görevle atanması sonrası bir kez daha Kurum'dan ayrılmak zorunda kalmıştır.³⁷ Şüphesiz Vecihi Bey gibi uçak imalatçısı ve yetenekli bir kişinin bu atamasının iyi niyetle bağdaştırılması mümkün değildir.

Vecihi Bey, 1947'de, "Kanatlılar Birliği"ni kurmuştur. Aynı isimle "Kanatlılar" isminde yayımlanan bir havacılık dergisi çıkarmıştır. Bu yıllarda bir diğer önemli girişimini 1951 yılında gerçekleştirmiştir. Beş arkadaşı ile havadan ilaçlama yapmak amacıyla "Türk Kanadı" adlı bir şirket kurmuşlarsa da bu girişiminde kayda değer bir sonuç alamamıştır. 1954'de Türk Hava Yollarının kayıt dışı bıraktığı altı uçağın ihalesini katılmış ve uçakları satın almıştır. İlk özel havayollarını "Hürkuş Havayolları" adıyla kurmuştur. Ne var ki Sivil Havacılık Otoriteleri ihale sonrası uçaklara uçabilirlik sertifikası vermemiştir. Vecihi Bey, bu gelişme sonrasında yeniden bir hukuk mücadelesi vermek zorunda kalmıştır. Esasen Türkiye'de özel sermayenin ve özel girişim kültürünün olmamasının bedelini ödemiştir. Keza Nuri Demirağ da bundan 10 yıl kadar evvel aynı zihniyetin kurbanı olmuştur. Hürkuş'un kurduğu bu özel şirket ile Havacılık şirketi ile gazete dağıtımı yapılmış ve her gün ortalama 2.220 km. yol kat edilmiştir. Ne var ki yasal bir şirketken, dönemin uygulamaları ile çalışamaz hale getirilmiştir. Vecihi Bey, bir alanda beklediğini elde

³⁵ Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.350.

³⁶ Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları, s.114.

³⁷ Adıgüzel, a.g.e., s.70-72; Yalçın, a.g.m., s.115.



edemediğinde yorulmadan, yılmadan ve ümitsizliğe kapılmadan bir başka girişim ile havacılık tarihinde faaliyetini sürdürmeye devam etmesi ile tarihe geçmiş bir şahsiyettir. Nitekim özel hava yolu şirketinin de beklenen başarılı ve gelişmeye açık bir süreç yakalayamaması sebebiyle elinde kalan son uçağı ile Maden Teknik Arama Enstitüsü'ne bağlı olarak çalışmıştır. Bu kapsamda ülkenin yeraltı kaynaklarının keşfi ve sismik fotoğraflarının çekilmesini gerçekleştirmiştir. Yine 1952 yılında havadan reklâm yoluyla Paro markası bebek mamaları ile Puro Sabunları gibi temizlik malzemelerinin tanıtımını üstlenmiştir.³⁸ 27 Mayıs 1960 ihtilal sonrasında ise aylarca işinin başına dönememiş, uçakları kontrol altına alınmış ve varlıkları harap olmuştur.³⁹ Şüphesiz İstiklal Madalyası sahibi bir pilot olan ve TBMM'den üç defa teşekkür belgesi alan bir vatanperver için bu muamelelerin izahı olmayacağı açıktır. 1950'li yılların sonlarında Türk Askerî Havacılar arasında kurumsal bir hafıza oluşturmak maksadıyla bir çalışma yapılmıştır. Vecihi Bey de eski ve kıdemli bir havacı olarak 22 Eylül 1958 Tarihinde kurulan, havacılar arasında kaynaşmayı ve ilişkileri geliştirmeyi amaçlayan "Türkiye Havacılar Kulübü"ne katılmıştır.⁴⁰

Vecihi Hürkuş, hayata İstanbul'da başlamış İmparatorluğun son zamanlarına ve çöküşe tanıklık etmiştir. İmparatorluğun son savaşlarının bir parçası olduğu gibi kurtuluşa giden muharebeler silsilesinde de hep önde yer almıştır. TBMM tarafından üç defa takdirname almış, kırmızı şeritli istiklal madalyası almış muharip bir havacıdır. Vecihi hayatının her anında teknik alana kabiliyeti yüksek olmuştur. Bir savaş pilotu olması yanında ilk milli uçağı üretmiş, ilk sivil hava okulunu kurmuş, ilk özel hava yollarını kurmuş, akademik yayınlar çıkarmış ve daha birçok ilklerle rol model olmuştur.⁴¹ Hürkuş, çabaları, üretkenliği ve milliyetperverliği ile bir Cumhuriyet değeri ve Hava Harp Sanayii önderidir.

2. Mühürdarzade Nuri Demirağ ve Çalışmaları

Nuri Bey, 1886 yılında Sivas Divriği doğumlu olup 13 Kasım 1957'de İstanbul'da 71 yaşında vefat etmiştir. Hayatının verimli yıllarının bir kısmını İstanbul'da devlet hizmetinde geçirmiştir. Dolayısıyla bir İmparatorluğun çöküşüne ve yeni bir devletin doğuşuna tanıklık etmiş ve bu süreçte hadiselerin gözlemlemiştir. 10 Haziran 1920'de İstanbul Vilayeti Tahakkuk Müfettişi olarak göreve başlamıştır. Mütareke dönemine rastlayan bu tarihlerde Rumların kendisine karşı yapmış

³⁸ Osman Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve çalışmaları, Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 15, Şubat 2010, Ankara, s.115.

³⁹ Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları, s.114-116; Adıgüzel, a.g.e., s.73.

⁴⁰ Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları, s.115.

⁴¹ Yalçın, Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları, s.103, 116.

oldukları bir hadise sebebiyle 10 Ekim 1920'de memuriyetten istifa etmiş ve ticarete atılmıştır.⁴²

Ticarete girişi gayrimüslimlerin elinde bulunan ve iyi geliri olan sigara kağıdı imalatına işgal yıllarında girişiyle başlamıştır.⁴³ Üretimini yaptığı sigara kağıdına "Türk Zaferi Sigara Kağıdı" dönemin ruhuna ve içinde bulunulan ağır koşullara uygun ve iddialı bir isimdi. İşgal altında bulunan bir yerde, bu isim oldukça iddialıdır. Sigara kağıdının tekelinin gayri müslimlerde olması, Nuri Beyin ticari hayatına başarılı bir giriş yapmasında etkili olmuştur.⁴⁴ 1920'de Milli Mücadele devam ettiği bir zamanda, "Mühürdarzade Kantariye İthalat-İhracat Tütün Gümrüğü Şirketi"ni kurmuştur. İstiklal Savaşı sonlarında o dönemin miktarıyla 84.000 TL. servetle önemli bir girişimci olarak adı anılmaya başlanmıştır.⁴⁵

Cumhuriyet Türkiye'si özellikle ekonomik bağımsızlığa özel bir önem atfetmekteydi. Bu kapsamda Osmanlı döneminden kalan ve milli beka için risk teşkil eden yatırımların yabancılardan devren alınmasına başlanmıştır. Yeni dönemde, yatırımların Türk girişimci tarafından yapılmasına özel bir ehemmiyet verilmeye başlanmış ve adeta Türk burjuvazisi oluşturulmak istenmiştir. Esasen bu yaklaşımın temelleri, 2. Meşrutiyet dönemine kadar dayanmaktadır. Cumhuriyet döneminde daha kapsamlı ve uygulamada görünürlüğü olacak şekilde üzerinde durulmuştur. Demiryollarının millileştirilmesi ve yenilerinin yapımında Türklerin yer alması bu kapsamdadır. Bu kapsamda 1924'te çıkarılan 449 sayılı kanunla Samsun-Sivas Demiryolu ihale edilmiştir. Yerli teşebbüsün önünün açılması ile neredeyse tamamı yabancıların tekelindeki büyük ihalelere Türk girişimcilerin de katılması kanunen olduğu kadar dönemin yönetimi tarafından teşvik edilmiştir. Bu kapsamda ilk önemli gelişme Nuri Demirağ'ın Samsun-Sivas Demiryolu ihalesinin ilk 7 kilometrelik kısmını 210.000 TL'ye almasıdır. Hatıratında, "Yabancı firmalara göre oldukça uygun şartlarda ihale almasına rağmen buradan çok para kazandığını belirtmektedir."⁴⁶ Nuri Demirağ bu alanda en önemli Türk girişimci haline gelmiş ve

⁴² Osman Yalçın, Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 44, Güz 2009, s.743-745; Fatih M. Dervişoğlu, Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, Ötüken Neş., İstanbul, 2007, s.66.

⁴³ Şakir, Ziya, Nuri Demirağ Kimdir?, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947, s.5.

⁴⁴ Şakir, a.g.e., s.42,43.

⁴⁵ M. Necmettin Deliorman, Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri, Nu.D. Matbaası, İstanbul, 1957, s.11; Şakir, a.g.e., s.83; Deliorman, a.g.e., s.72-75.

⁴⁶ Dervişoğlu, a.g.e., s.70-73; Adıgüzel, Türk Havacılığında İz., s.124,125; Deliorman, a.g.e. s.15; Yalçın, ... Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), s.748.



1936 yılına kadar 1.000 km.'den fazla hattın yapılmasını üstlenmiştir. Bu çaba ve gayretleri kendisine Atatürk tarafından Demirağ soyadını vermiştir.⁴⁷

Türkiye Cumhuriyeti kurulurken yüzyıllardan beri devam eden sorunların da muhasebesi yapılmış ve Osmanlı İmparatorluğunun varisi olarak sorumlulukları yüklenmiştir. Dolayısıyla bu kapsamda oldukça yüksek bir dış borcu ödemek zorunda kalmıştır. Uzun zaman içinde ihmale uğramış alanlarda atılımlar yapılması, sanayiinin kurulması, halkın başta sağlık alanında olmak üzere ihtiyaçlarının karşılanması gerekiyordu. Oysa Devletinde iç ve dış tehdite karşı güçlü ordu ve özellikle henüz bütün dünyada da geçmişi 15 yıla dayanan hava gücünü Türk semalarının korunması için güçlendirmesi önemliydi. Ancak hava kuvvetlerinin teşkili, eğitimi, teçizatı ve sürdürülebilirliği mali olarak büyük bir meblağı gerektiriyordu.

Devletin mevcut kaynaklarla bunu sağlaması diğer önemli alanları ihmal etmesini gerektiriyordu. Bu yıllar da karma bir ekonomi sistemle kişilerin yatırım yapamayacağı alanlara Devletin yatırım yapması ve yurt dışına bağımlılığın da azaltılması isteniyordu. Bu şartlar içinde her dört yılda bir yenilenmesi gereken savaş uçaklarının temininde bağışlara yönelmesi için bir kampanya başlatılmıştır. Her vatandaşın gücü nispetinde verdiği destek kabul edilmiştir. Bu kampanyada yalnız bir kuruluş verenler bile önemsenmiştir. Bunun yanında Naci Demirağ gibi 3 uçak bağışlayan gönüllüler de olmuştur. 1925-1949 yılları arasında 350'den fazla uçak Türk Milleti tarafından Türk Hava Kuvvetlerine bağışlanmıştır.

Nuri Demirağ, 1930'lu yıllarda Türkiye'nin en zengin girişimcilerindendir. 1936 yılında Türkiye bütçesi 212 milyon lirayken Nuri Bey'in şahsi servetinin 11 milyon liradır.⁴⁸ Bu miktar o yıl için Türkiye bütçesinin yaklaşık % 5'ine denk gelmektedir. Yine dönemin şartlarına göre oldukça yüksek bir sermayedir. Öyle ki bir dönem "Nuri Demirağ kadar zengin" sözü meşhurdur. Yazar Şakir Ziya'ya göre elde edilen bu zenginlik, harp zenginliği değildir. Talih oyunları ile zengin olmamış, kirli işlere de asla girmemiştir. Bütün servetini ölçülü, hesaplı ve yasal şekilde temin etmiştir. Elde ettiği bu büyük sermayeyi millettten aldığını unutmamış ve yine milletin menfaatine yatırımlara kullanmış ve bu maksatla harcamıştır.⁴⁹

⁴⁷ Osman Yalçın, Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Tarihi), Gazi Üniv. Sos.Bil.Enst., Basılmamış Yük.Lisans Tezi, Ankara, 2004, s.215; Osman Yalçın, Türk Hava Harp sanayi Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2013, s.203-205.

⁴⁸ Dervişoğlu, a.g.e., s.91.

⁴⁹ Şakir, a.g.e., s.4; Yalçın, ... Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), s. 750.

1936 yılında havacılıkta önemli gelişmelerden biri Nuri Demirağ Uçak üretim tesislerinin Beşiktaş'ta kurulmasıdır.⁵⁰ Uçak bağış kampanyasını için Nuri Demirağ'a katkı verip veremeyeceği sorulduğunda cevabı; "... Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim⁵¹" olmuştur

Bu yıllarda Türkiye'nin yetişmiş personeli henüz oluşmaya başlamıştır. Bunlardan birisi yurt dışında mühendislik eğitimi alan ve MMV-1, MMV-2 Projelerini geliştiren ancak üretim izni çıkamayan Eskişehir Hava İkmal Merkezi çalışanlarından Selşahattin Alan'dır. Nuri Bey'in vizyonu ve mali gücünü gören Alan işbirliği teklifini kabul etmiştir. Demirağ yapmış olduğu uzun süreli Avrupa seyahatlerinde yabancı personel ile de anlaşarak teknik ekibini oluşturmuştur. Bu kapsamda, Avrupa seyahatine çıkmış ve Alman Sivil Hava Federasyonu aracılığı ile beş Alman uçak mühendisi ile sözleşme yapmıştır. Bu mühendisler takiben kurmakta olduğu Beşiktaş Uçak Fabrikasında istihdam edilmiştir.⁵² Prof.Dr. Gasner, uçak sanayii alanında uluslararası alanda önemli bir isim olarak bilinmektedir. Bu mühendis ile de bir anlaşma yapmış ve fabrikasında görev vermiştir. 17 Eylül 1936'da Beşiktaş Barbaros İskelesi yanında⁵³ uçak fabrikasının temelleri atılmıştır. Yine bu tarihlerde, 1559 dönüm büyüklükte bir yer olan Yeşilköy'de Elmas Paşa Çiftliği'ni satın almış ve burada 1000x1300 metre ebatlarında bir uçuş pisti yaptırmıştır. Bu pist zamanına göre oldukça modern ve yüksek kapasiteli bir tesis. Bu sahanın üzerine ilaveten Nuri Demirağ Gök Okulu, uçak tamir atölyesi ve uçak hangarları yapılmıştır. Havacılık alanında bir kadro yetiştirebilmek için ayrıca Divriği'de de Gök Ortaokulu'nu kurmuş ve faaliyete geçirmiştir..⁵⁴

Demirağ'ın uçak üretim tesisleri kurması sürecinde kendisine, dönemin önemli kişilerinden destek gelmiştir. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak (1921-1944) ve Hava Müsteşarı Hava Pilot Albay Zeki Doğan desteklerini yazılı olarak bildirmişlerdir. 6 Temmuz 1936'da Gnkur. Bşk. Mareşal Çakmak'ın Nuri Demirağ ve hükümete yazdığı yazılarda bu desteğini belirtmiştir. Yine dönemin önemli kişiliklerinden ve kıdemli hava subaylarından olan Hava Pilot Albay Zeki Doğan da

⁵⁰ Yalçın, Filo Tarihçeleri C-1, s.60.

⁵¹ Dervişoğlu, a.g.e., s.90; Osman Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt 29, Sayı 86, Ankara, 2013, s.19; Yalçın, ... Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), s.752; Dervişoğlu, a.g.e., s.90.

⁵² Yalçın, THHST, s.214-216, 224-226.

⁵³ Günümüz Deniz Müzesi'nin olduğu yerdir.

⁵⁴ BCA, Tarih 28.6.1948, Dosya: 6380, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 61.413.34; ⁵⁴ Yalçın, ... Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), s. 752, 753; <http://www.nuridemirag.com/gokokulu.html> (Erişim Tarihi: 28.10.2022); EK06-1-2-NURİ DEMİRAG-HAVA MÜZESİ-İST.



4 Ağustos 1938'de Nuri Demirağ'a kutlama telgrafı yazmış ve kurulmakta olan hava harp sanayiine destek vermiştir. Beşiktaş Uçak Fabrikası'nın kuruluş aşamasında Türk Hava Kurumu'nun 10 adet uçak (Nu.D.36) ve 65 adet planör siparişi vermesi de o dönem için önemliydi. Diğer taraftan askeri kurumlarla da onarım ve tadilat kapsamında işbirliği yapmışlardır. Bu kapsamda, MSB.lığı 16 Haziran 1942 tarihli yazısıyla Hava Kuvvetleri'ne ait tayyare, motor ve kara nakil vasıtalarının tamir ve bazı yedek parçalarının temininin Demirağ'a ait tesislerde yapılmasını Bakanlar Kuruluna tavsiye etmiş ve bu tavsiye Bakanlar Kurulu'nca 1 Ağustos 1942'de kabul etmiştir.⁵⁵ Bu destek savaş yıllarında ve savaş sonrasında da bir süre daha devam etmiştir. Nitekim 1949 yılına kadar Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterinde olan bazı uçakların onarımları ve malzeme desteği Demirağ'ın kurduğu uçak fabrikasından karşılanmıştır. Şartların değişmesi misyonun vizyonlardan daha önemli hale gelmesi ve içinde bulunulan koşulların da etkisiyle Demirağ Uçak Fabrikası'nın harp sanayii statüsüne, Milli Savunma Bakanlığı'nın teklifi ve Bakanlar Kurulu kararı ile 11 Haziran 1949 tarihinde son verilmiştir.⁵⁶ Arşiv belgelerinde yer aldığı üzere Nuri Demirağ'ın fabrikası ile MSB.lığı arasında ilişkiler her zaman var olmuş ve Bakanlık tarafından çalışmaları zamanında raporlaştırılmıştır.⁵⁷ Belki burada özellikle belirtilmesi gereken konu, Demirağ Uçak Fabrikasının yıllık üretim kapasitesi ile ilgili durumdur.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında, MSB yetkilileri fabrikanın kapasitesi ile ilgili bilgi talep etmiş ve bir yıl içinde; "300 mektep veya 150 antreman veya 50 avcı tayyaresi yapılabileceği" bilgisi iletilmiştir.⁵⁸ Oysa bu tarihten beş yıl sonra yapılan bakanlık (MMV) değerlendirmesinde Nuri Demirağ'ın Uçak üretim tesisleri hakkında olumlu bir yaklaşımın olmadığı anlaşılmaktadır.⁵⁹ Müttefiklerden uçak alımının minimize olduğu, 72 adet Alman Heinkel uçağı için neredeyse 1,5 yıl görüşme yapıldığı bir dönemde bu kabiliyetin oldukça önemli olduğunu belirtmek gerekir.

İlk uçak olarak Nu.D.36 uçağının imalatı tamamlanmıştı ve uçağın, ortağı Selahattin Alan da imalatın devam ettiği bir zamanda hayatını kaybetmesi büyük bir

⁵⁵ Dervişoğlu, a.g.e., s.95.

⁵⁶ EK10-Nuri Demirağ Fabrikasının Milli Müdafaa Sorumluluğunun Sonlanması; BCA, Fon.Nu.:030.18.01.02, Yer Nu.:119.45.3

⁵⁷ EK08-1-2-MMV'NİN Nuri Demirağ Tesisleri Hakkında Görüşü; BCA, Fon.Nu.:030.10, Yer Nu.:59.396.11.

⁵⁸ BCA, Tarih 29.11.1939, Dosya: 6158, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 59.399.25; Deliorman, a.g.e., s.35.

⁵⁹ EK07-MMV'nin Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası Hk.Değerlendirmesi: BCA, Fon Nu.:030.10, Yer Nu.:58.396.11.

kayıp olmuştur. Türk Hava Kurumu tarafından üretini yapılan uçağın ret edilmesi şüphesiz beklenmiyordu. Ret kararı sonrası büyük yatırımlar yapılan ve Türk Hava Harp Sanayii için büyük bir fırsat olan Demirağ'ın Beşiktaş Uçak Fabrikası sıkıntıya girmiştir. Sonraki yıllarda imalatı tamamlanan Nu. D-38 uçağına havayollarının ilgi duymaması ise şirkete yeni bir darbe daha olmuştur. Bu gelişmelerden sonra Nuri Demirağ'ın, sorunları çözebilmek için hukuk mücadelesi başlamıştır.⁶⁰ Demirağ'ın çalışmasına en büyük müşteri olan devletin kurumlarından sipariş gelmemesi sonucu üretime geçilememiştir. Yeşilköy faaliyet gösteren Nuri Demirağ'a ait Gök Okulu'nun kamulaştırılması ile uçak üretim serüveni iflasla ve başarısızlığa mahkum edilerek sona erdirilmiştir.⁶¹ Nuri demirağ uçak üretim tesislerinde dönemin şartlarına göre özellikleri yüksek uçaklar üretilmiştir. Üretimi yapılan ve kullanılan uçaklar Nu.D.-36 ve yolcu uçağı olarak tasarlanan Nu.D.-38'dir. Nu.D.-38 yolcu uçağına Türk Hava Yollarının talebinin olmaması üretimi olumsuz etkilemiştir. Diğer taraftan sorunun sadece iç siparişler olmadığı ve yurt dışına açılması kopnusunda da baskı altında olduğu bilinmektedir. Yine bir diğer önemli girişim de o yıllarlar göre yüksek başarı gösteren yine kaynaklaragöre rakamlar farklı olmakla birlikte pilotaj eğitiminin başarısıdır. Yeşilköy'de yer alan Gök Okulunda yaklaşık 32.000 sorti uçuş yapılmıştır. Burada eğitim alan pilot sayısının 290 olduğu belirtilmektedir. Keza bir kaza bilgisi yer almamaktadır. Nuri Demirağ, büyük yatırımlarla kurmuş olduğu Yeşilköy Gök Okulu'nda yetişenlerin uçucu yetenekleri yanında prensip sahibi ve milli değerleri yüksek bireyler olmaları için çaba harcanmıştır.⁶² Yine son yıllarda Dr.Emir Öngüner tarafından Alman arşivlerinden çıkarılan bir diğer proje ise Nu.D.-40 olup hayata geçirilememiştir.⁶³ Demirağ'ın yoğun ısrar ve gayreti ile İstanbul Teknik Üniversitesi Yüksek Mühendis Mektebi (İTÜ) Makine Şubesi Bölümü içinde uçak mühendisi yetiştirmek üzere bir tayyare şubesi kurulmasını istiyordu. Onun girişimi ve çabaları sonucunda 1939 yılında bu maksatla çalışma başlatılmıştır.⁶⁴

17 Ağustos 1941'de ilk defa Türkiye'de Nuri Demirağ'ın girişimiyle "Havacılık Bayramı" kutlanmıştır. 17 Ağustos 1941 tarihinde Tasvir-i Efkâr Gazetesinin

⁶⁰ Dervişoğlu, a.g.e., s. 106; Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, s. 207-209; Tayhani, a.g.e., s. 230.

⁶¹ Tayhani, a.g.e., s. 231; Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, s. 209; Yalçın, THHST, s.216.

⁶² Yalçın, ... Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), s. 757-759.

⁶³ Emir Öngüner, Bir Avcı Tayyaresi Yapmaya Karar Verdim Nuri Demirağ'ın Almanya'da Kaybolan Uçağı Nu.D.40, Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ofset Fotomat, Ankara, 2020, s.1-179.

⁶⁴ BCA, Tarih 10.06.1941, Dosya: 62100, Fon Kodu: 030.10, Yer No:61.409.15; Yalçın, a.g.m.,2009, s. 758.



muhabiri Kandemir'in kendisiyle yapmış olduğu bir mülakat vardır.⁶⁵ Bu mülakatta Nuri Demirağ'a, "Bu fabrikayı nasıl kurdunuz?" sorusuna cevabı şöyle olmuştur:

"İstikbalimizin, istiklalimizin, şerefimizin göklerde olduğuna iman ettikten sonra, 5-6 sene bilfasıla yanıma mütehasşis gençleri de alarak Moskova'dan tut, ta Londra'ya kadar uğrayıp uzun uzadıya tetkikler yapmadığımız yer kalmadı. Avrupa'nın bütün tayyare fabrikalarını, havacılık müesseselerini geceli gündüzlü dolaştık. Neticede her yerde gördüklerimizin içinden en mükemmellerini seçerek burayı kurduk" olmuştur. Aynı mülakatın devamında Kandemir'in, "Gelecekteki tasavvurlarınız nelerdir?" sorusuna ise:"Evela bu müesseseyi fevkalade genişletmek, bir milyon iki yüz bin liraya mal olacak büyük Yeşilköy Gök Lisesini kurmak...Divriği'de binlerce genci sinesine alacak; telsizciliği, motorculuğu, pilotluğu, mühendisliği, paraşütçülüğü vesaire 12 şubeyi ihtiva edecek şekilde Gök Üniversitesi tesis etmek. Sonra Şu çayırın bir kenarında, muradına ermiş insanların huzur ve saadetiyle oturup kahvemi içerken, bir işaretle yüzlerce tayyarenin birden havalandığını görmektir" demiştir.

Bir yıl sonra 28 Eylül 1942 yılında Preveze Deniz Zaferi'nin 404'üncü kutlamaları için Beşiktaş Barbaros Türbesi'nde bir tören yapılmış ve bu törende Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nda üretilen 9 uçak üzerli kol halinde gösteri uçuşu yapmıştır.⁶⁶

Nuri Demirağ, zaferin uçakların kanatlarında olduğuna inanmaktadır. Zaferi kazanmak ve tehditlere karşı hazır olmanın ise maliyeti yüksek ve hazırlık zamanı fazladır. Vizyoner bir bakışla tedbir alınması gerekir. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye iki defa mektup yazmış ve yapılması gerekenleri anlatmış, kendi yaptıklarını ve karşılaştığı güçlükleri anlatmıştır.⁶⁷ Kendisine imkan verilirse Türkiye'nin harp sanayini beş on yılda Almanya seviyesine getirerek bütün kazanımlarını Devlet'e teslim edeceğini belirtmiştir. Ancak beklediği desteği alamadığı gibi THK'nın Nu.D.-36 uçaklarını kabul etmemesi sonrası yaşanan süreçte Ankara Mahkemeleri tarafından haksız bulunmuştur.⁶⁸ Nuri Demirağ'ın önemli öngörülerinden biri de daha 1939 yılında Hava Kuvvetlerinin müstakil bir kuvvet olarak kudretli bir havacı komutanın emrinde yapılandırılması gerektiğini beyan etmesidir. Nitekin bu tarihten

⁶⁵ Şakir, a.g.e., s.81; Dervişoğlu, a.g.e., s.90,91; Yalçın, ... Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), s.757.

⁶⁶ Yalçın, ... Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), s.757.

⁶⁷ EK11-1-2-3-Nuri Demirağ'ın Cumhurbaşkanına Gönderdiği 29.11.1939 Tarihli Mektup Mektup:BCA, Fon Nu.:30.10, Yer Nu.:59.399.25.

⁶⁸ Dervişoğlu, a.g.e., s.116, 211-218; Deliorman, a.g.e., s.38; Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s.320-325; Yalçın, a.g.m.,2009, s. 760-765;Yalçın, THHST, s.470.

5 yıl sonra TSK'nın ilk müstakil kuvveti olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığı ayrı bir kuvvet olarak yapılandırılmıştır.⁶⁹

Demirağ, 1945 yılında Türkiye'nin çok partili hayata geçmesi sonrasında arkadaşları ile ilk muhalefet partisini Türkiye Kalkınma Partisi adıyla kurmuştur. Bu alandaki çabası başarılı olmamıştır. Ancak siyasi olarak da pek çok projeleri bulunmaktadır. Keza dünya standartlarında 8 şetli Boğaz Köprüsü projesi vardır. Demirağ hatıratında dünyaya 30 yıl evvel geldiğini sıklıkla söylemektedir. 1954 yılında Demokrat Parti listesinden TBMM'ye girmiştir. 1957 yılında diyabetten vefat etmiştir.

3. Selahattin Alan'ın Çalışmaları

Selahattin Alan Türk hava harp sanayiinin ilk girişimcilerindendir. Türk hava endüstrisinin milli imkânlarla gelişmesi ve kalkınması için çaba harcayan ve uğurda hayatını kaybeden önemli bir girişimcidir. 1926 yılında Türk Hava Kurumu tarafından açılan sınava katılmış ve başarılı olarak havacılık ile yolları kesmiştir. Girmiş olduğu sınavda, Fransa'ya eğitime gitmeye hak kazanmasıyla ilk adımını atmıştır. Uçak mühendisliği eğitimini Fransa'da, dört yıllık eğitimini 1930 yılında tamamlamış ve Türkiye'ye dönmüştür. Takiben Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı'nda çalışmaya başlamış ve burada çalıştığı dönemde uçak imalatı projeleri ile ilgilenmiş ve özgün projeler geliştirmiştir. Bunlardan ilki 1932 yılında Milli Müdafaa Vekâleti (MMV-1) isimli uçağın tasarımıdır. Ne var ki destek alamadığı için proje hayata geçirilememiştir.⁷⁰

Selahattin Alan, Fransa'da eğitimini tamamlamış ve eğitimi ve yetkinliği ile ülkeye katkı sağlamak ve değer üretmek istemektedir. Eskişehir Uçak Fabrikası'nda (bugünkü 1'inci Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı) çalışmış ve mesleğinde temayüz etmiştir.⁷¹ Nuri Demirağ, hava harp sanayii alanında yatırım yapmak ve milli uçak üretmek istediğinde Selahattin Alan ile aynı hedefte birlikte hareket edebileceklerini görmüş ve işbirliği önermiştir. Selahattin Alan bu teklifi kabul etmiş, Beşiktaş Uçak Fabrikası yanında Yeşilköy Gök Okulu ile de ilgilenmiştir. Üretimi yapılacak uçağın hemen her aşamasında görev almış, pilotaj eğitimi olarak bizzat test

⁶⁹ Yalçın, THG, s.421-441;; EK-12-Hava Kuvvetleri Komutanı Hv.Org.Zeki Doğan:BCA, Fon Nu.030.18.1, Yer Nu.:165.4.4.

⁷⁰ Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, s. 207; Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s. 320-328; Yalçın, THHST, s.226; Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları",s.19-22; EK01-Selahattin Alan Uçak Tasarımcısı.

⁷¹ Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, s. 207-211; Şakir, a.g.e., s. 107, 108; Tayhani, a.g.e., s. 111



aşamasında da yer almak istemiştir. Burada çalıştığı süreçte Nu. D-36 ve Nu. D-38 tipi uçakların tasarımını ve yapımını üstlenmiş önemli katkıları olmuştur.⁷² Bu dönemde Türk Hava Kurumu, Nuri Demirağ'a 10 uçak ve 65 planör imalatı siparişi vermiştir. Bir çalışma esnasında meydana gelen kazada Selahattin Alan'ın hayatını kaybetmesi Nuri Demirağ Uçak Fabrikasını olumsuz etkilemiştir.

4. Nuri Killigil'in Çalışmaları

1890 yılında Manastır'da doğan Nuri Bey, Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın kardeşi ve Halil Kut Paşa'nın yeğeni olup köken olarak Gagauz Türklerindedir. Nuri Bey'in, 3 erkek 2 kız kardeşi vardır. Nuri Killigil (1890-1949)'in kardeşleri Enver Paşa (1881-1922), Kamil (1898-1964), Ertuğrul (1907-1931), Hasene (1887-1963) ve Mediha (1894-1983)'dir. Soyadını, ailenin köklerinin oturduğu, Tuna Nehrinin Karadeniz'e dökülmeden önce üçe ayrılan ve üç kolundan biri olan Kilye Nehri üzerinde bulunan Kilye/Kilya kasabasından almıştır.⁷³ Harp Okulu mezuniyetini takiben 09 Ocak 1910'da 3'üncü Ordu 71'inci Alay 3'üncü Tabur 3'üncü Bölük'te görevlendirilir. 12 Ekim 1910 tarihinde ise Padişahın Maiyet Bölüğüne seçilerek amcası Halil Paşa'nın emrinde çalışmıştır.⁷⁴

Nuri Beyin ilk savaş tecrübesi Trablusgarp Savaşı'dır. Burada amcası Nuri Bey'in gözetiminde başarılı görev yapmıştır. Buradaki görevinin bitmesinden sonraki günlerde, 19 Ekim 1912 tarihinde üsteğmen rütbesine terfi ettirilmiştir. Trablusgarp Cephesi'nden İstanbul'a döndükten sonra Selimiye'deki 1. Kolordu 6. Alay 11. Tabur 3. Bölüğe tayin edilmiştir. Nuri Bey'in görev yaptığı birlik, 13 Temmuz 1913 tarihinde Balkan Savaşlarının son döneminde Edirne'ye doğru yapılan ileri harekâta iştirak etmiştir. 06 Kasım 1913 tarihinde yüzbaşılığa terfi ettirilerek Roma Askerî Ateşe Muavinliğine gönderilmiştir. 15 Haziran 1914 tarihinde Viyana Sefareti Askerî Ateşe Muavinliğine tayin edilmiş ve kısa bir süre sonra 15 Ağustos 1914'de Harbiye Nezareti Makam Yaverliğine atanmış ve İstanbul'a dönmüştür.⁷⁵

⁷² Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, s. 320-325; Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, s. 210; Kural, "Türkiye'de Hava Endüstrisi...", s. 9.

⁷³ Kanan Heydarlı, Türk Kafkas İslam Ordusu Ve Azerbaycan Kamuoyunda Nuri Paşa Algısı, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 2020, s.62-65; Necdet Karaköse, Askeri, Siyasi ve Silah Sanayicisi Kişiliği ile Nuri Paşa (Killigil), Dokuz Eylül Ün. Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, 2010, s.2,3; Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, Kronik Yayınları, İstanbul, 2023, s.241,242.

⁷⁴ Karaköse, a.g.t., s.5.

⁷⁵ Bahadır Bumin Özarslan, Bir Mücadele Adamı ve Ülkü Neferi: Nuri Paşa, Ege Ün. Türk Dünyası Araştırması Enstitüsü, Sosyal, Ekonomik ve Siyasal Ana Bilim Dalı, İzmir, s.291, 292; Karaköse, a.g.t., s.5-7.

Yüzbaşı Nuri Bey, Enver Paşa'nın emriyle "Afrika Gruplar Komutanlığı"na komutan olarak görevlendirilmiştir. Ancak rütbesi henüz yüzbaşı olduğundan kendisine temsili rütbe olarak "Fahri Ferik" unvanı ve yetkisi verilmiştir. Bu görev ile yalnız Trablus değil bütün kuzey Afrika'da faaliyette bulunmasının yetkisi verilmiştir. Nuri Bey'in görevi yalnız Trablusgarp Cephesi olmayıp, Mısır üzerinde etkinlik sağlamak suretiyle burada önemli bir İngiliz kuvvetinin atıl kalmasını sağlaması hedefleniyordu.⁷⁶ Bütün Cephelerde ordu komutanları general rütbesindeyken, Nuri Bey'in Yüzbaşı ve takiben Binbaşı rütbesinde "Fahri Ferik" yetkisiyle görev alması ve ülkenin binlerce kilometre uzaktaki bölgesinde almış olduğu yüksek sorumluluk oldukça zordu ve riskliydi.⁷⁷ Yüzbaşı Nuri Beyin bulunduğu mahalde özellikle yerli halk nezdinde itibarının yüksek tutulması için yetki ve konumu yükseltilmiştir. 28 Ağustos 1915'te Sultan Reşat'ın yaverliğine atanmış kendisine Fahri Ferik rütbesi ve yetkileri verilmiştir. Bu şekilde Sultan ve Halife adına kişisel konumu ve etkisi, elinde yerel güç bulunduran yerel liderlere ve şeyhlere karşı yükseltilmiştir. Nuri Bey öncelikli olarak burada bulunan Senusi kuvvetlerinin yeniden yapılandırmış ve İngilizlere karşı örgütlenme yönünde çaba harcamıştır.⁷⁸

1917 yılı sonlarında Nuri Paşanın dönemin Harbiye Nazırı Enver Paşa ile yazıştığı ve genel durum hakkında rapor gönderdiği ve özellikle kurmay başkanı ile arasında yaşanan sorunları görüşmek üzere İstanbul'a gelmek istediğini belirtmektedir. Kurmay Başkanı Kur.Yb. Abdurrahman Nafiz Gürman ile yaşanan sorunların sebebi açık olarak belirtilmemekle birlikte Gürman'ın anılarından bölgedeki yapılanmadan, sevk ve idareden, yerliler ile olan ilişkilerden ve özellikle şeyhlere muhtaç olunmasından rahatsızlık duyduğu anlaşılmaktadır. Bu durum Şehzade Osman Fuat döneminde gerçekleşen olaylarda yine tekrarlandığı anlaşılmaktadır.⁷⁹ Yaşanan tartışmalar ve bazı sorunlar sebebiyle Kur.Yb.A.Nafiz Gürman, mevcut şartlarda birlikte çalışma koşulları olmadığından bahisle İstanbul'a gitmek için Nuri Bey'den talepte bulunur. Nitekim 29 Temmuz 1917'de bir denizaltı ile Trablusgarp'tan ayrılmıştır. Durum 15 gün sonra bir yazı ile Nuri Bey tarafından

⁷⁶ Çağdaş Yüksel, Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Teşkilat-ı Mahsusa, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Programı, Denizli, 2019, s.53-55.

⁷⁷ Özarslan, a.g.m., s.292, 293.

⁷⁸ Yüksel, a.g.t., s.55,57, Yalçın, THHST-2023, s.24-252.

⁷⁹ Karaköse, a.g.t., s.76-79.



Harbiye Nezaretine bildirilmiştir.⁸⁰ Nuri Bey, bölgeyi yeniden yapılandırmak ve özellikle Seyit Ahmet ile iş birliğini geliştirerek İngiliz ve İtalyanlarla iş birliği yapan Şeyh İdris'i etkisiz hale getirmek istiyordu. Yine ihtiyacı olan lojistik desteğin gönderilmesini talep etmiştir. Nuri Bey yaşanan bu gelişmeler sonrasında, 1918 yılı ocak ayında bir denizaltı ile bölgeden ayrılmış ve İstanbul'a gelmiştir. Kendisi 6 Şubat 1918 tarihinde Üçüncü Rütbeden Kılıçlı Osmanî Nişanıyla taltif edilmiş ve Kafkas İslam Orduları Komutanlığına atanmıştır.

Enver Paşa tarafından Kafkas İslam Ordusu kurulması kararından sonra üç kişi komutan olarak değerlendirilmiştir. Bunlar, Kazım Karabekir Paşa, Prens Faruk ve Nuri Paşa'dır. Kesin olarak bir isim üzerinde karar verilmediği bir zamanda Azerbaycan Heyeti Başkanı Naki Keykurun'un Enver Paşa'yı ziyaret etmiştir. Bu ziyaretinde:

"Paşam, sizin ile açık konuşmak istiyorum. Biz Kafkasya Türkleri iki kuvvete inanıyoruz. Yukarıda Allah, aşağıda Enver. Duyduğuma göre sizin Nuri adında bir paşa kardeşiniz vardır. Sizden rica ediyorum. Kafkasya'ya gidecek askerî teşkilatın başına Nuri Paşa'yı tayin ediniz. ... Bir de paşam, sizin Kafkasya'ya gidecek askerlere kumandan tayin ettiğiniz Prensi her akşam Pera Palas Otelinin salonunda içki içip dans ederken görüyorum. Kafkasya'da böyle hallerden hoşlanmazlar" demiştir.⁸¹

Kazım Karabekir'in yeni orduya komutan olmak istememesi ve Prens Faruk'un özel bir durumu sebebiyle tercih edilmemesi ile Kafkas İslam Ordusu Komutanlığına Nuri Paşa, atanmıştır. Teşkil edilen komutanlığın harekât bakımından, 3. Ordu Komutanı'nın emir ve komutası altında olması kararlaştırılmıştır. Bu durum Şark Orduları Grup Komutanlığınca bildirilmiştir. Şark Orduları Grup Komutanı Ferik Halil Paşa⁸² uygulamada bu orduyu Şark Ordular Grubuna bağlı olarak idare etmiş ve yeğeni olan Nuri Paşa'ya gereken desteği vermiştir. Ordunun harekâtı, Harbiye Nazırı Enver Paşa tarafından da takip edilmiş ve ilgilenmiştir.⁸³ Enver Paşa, Nuri Beyi yolcu ederken kendisine 12 maddelik bir talimatname vermiştir. Burada; "Bu talimatnamede Kafkas İslam Ordusu'nun harekât kapsamı, maksadı, uyması ve

⁸⁰ Hamit Pehlivanlı, Teşkilat-ı Mahsusa ve Kuzey Afrika'da 1914-1918, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt:16, Sayı:47, Ankara, 2000, s.434, 435.

⁸¹ Karaköse, a.g.t., s.125; Umut Dumangür, Osmanlı ve Batı Basınında Kafkas İslam Ordusu'nun Azerbaycan Harekâtı (Mart 1918-Ağustos 1918), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrasya araştırmaları Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019, s.63; Yalçın, THHST-2023, s.254.

⁸² Kurulduğu Haziran 1918'de ilk komutan Ferik Vehip Paşa olup Eylül 1918'de Ferik Halil Paşa komutan atanmıştır.

⁸³ Karaköse, a.g.t., s.119.

dikkat etmesi gereken hususlar yer almaktadır."⁸⁴ Dolayısıyla yeni teşkilatın harekât alanı etraflı olarak belirlenmiş ve görevi tanımlanmıştır. Mehmet Emin Resulzade hatıralarında, Kafkas İslam Ordusu olarak atanan Nuri Paşa'nın Gence'ye gelişini şöyle anlatmaktadır: "... Gence, Nuri Paşa'yı gökten inmiş halaskâr bir melek gibi telakki etmişti. Halkın kendisine yaptığı istikbal Gence tarihinde görülmemiştir."⁸⁵

Osmanlı-Azerbaycan arasında 4 Haziran 1918'de imzalanan antlaşmasının 4. Maddesine göre, Gence'ye takviye olarak Osmanlı ordu birlikleri gönderilmeye başlanmıştır. Kafkas İslam Ordusu harekâtında dikkate değer en büyük başarı Bakü'nün ele geçirilmesidir. Bunun sağlanması için uzun bir hazırlık dönemi olmuş ve ancak iki ayrı taarruz ile ele geçirmek mümkün olmuştur. Birinci Bakü Taarruzu 5 Ağustos 1918 tarihi saat 04.25'te başlamıştır. İlk taarruzda, etkili topçu ve piyade ateşleri karşısında düşman ordusu kademeli olarak şehre doğru geri çekilmiştir. Osmanlı birliklerinin dirayetli ve kararlı taarruzu karşısında düşmanın birinci savunma hattı ele geçirilmiş ve ikinci savunma hattına da yaklaşılmıştır. Fakat Osmanlı taarruz birliklerinin yeterli topçu cephanesi yetersizdi ve bu sebeple topçunun piyadeye sağladığı ateş desteği yetersiz kalmıştır. Bu sebeple 05 Ağustos günü öğleden sonra da topçu birliklerinin cephanesi tamamen tükenmiştir. Bu sebeple taarruzu sonuca ulaştırmak nihai hedef olan Bakü'nün ele geçirilmesi mümkün olmamıştır. Bu muharebede düşman 2000 zayıat vermiş, Türk Ordusundan ise, dokuzu şehit, 19 yaralı subay; 139'u şehit, 444 er yaralanmış olup toplam zayıatı 611 kişidir. Ayrıca 43 hayvan telef olmuş, 32'si yaralanmış ve 19'u da kaybolmuştur. Bu durum üzerine birlikler taarruza başladıkları mevziye çekilmek zorunda kalmışlardır.⁸⁶ Bu başarısızlık çok tehlikeli bir sonuçtu. Bolşevikler kuvvetli bir savunma yaparken, Türk askerleri ve Azerbaycanlı milislerin savunmasının yetersiz olduğu Nuri Paşa tarafından kabul edilmektedir. Bakü önemli bir yerdir ve adeta Azerbaycan'ın kafası gibidir. Nitekim bu konuda Mehmet Emin Resulzade, "*Bakü'süz Azerbaycan, başsız bedendir.*" demiştir. ⁸⁷ Bu başarısız sonucun alınmasında en önemli sebep lojistik yetersizliklerdi. Özellikle mühimmat sorunu ile yeterli ateş desteği sağlanamamıştır. Gerekli hazırlıklar yapıldıktan sonra 14 Eylül 1918 tarihinde Bakü'ye ikinci taarruz başlamıştır. Türklerin kararlılığını uzun süredir izleyen İngiliz

⁸⁴ Dumangür, a.g.t., s.66.

⁸⁵ Heydarlı, a.g.e., s.121; Karaköse, a.g.t., s.128-130.

⁸⁶ Marziye Memmedli-Muharrem Yunus Çelik, "Türk ve Rus Kaynaklarına Göre Kafkas İslam Ordusu'nun Kafkasya Harekâtına Yeni Bir Bakış", Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 6/11, s.410; Karaköse, a.g.t., s.169; Yalçın, THHST-2023, s.260.

⁸⁷ Heydarlı, a.g.e., s.137, 138; Dumangür, a.g.t., s.83.



General Dunsterville, Bakü'ye Türk saldırısının şiddetlendiği saat 17.00 sıralarında İngiliz askerlerini şehirden çekmiştir. Çekilme işlemini Türklerin ve Bakülü diktatörlerin öğrenmemesi için gizlilik içinde yapılmıştır. 15 Eylül 1918'de yapılan kati taarruzla Bakü ele geçirilmiştir.⁸⁸ İkinci Bakü Taarruzu yoğun olarak 36 saat sürmüştür. Bu muharebede 15. Piyade Tümen'den; 5 subay şehit, 11 subay yaralanmıştır. Yine 84 er şehit olmuş ve 347 er yaralanmış olup 447 kişidir. 5. Kafkas Tümeni'nin Azerbaycan'da zayıtı 30'u subay olmak üzere 1130 askerden ibarettir. Kayıpların toplamı ise 73 kişidir. Azerbaycan milislerinden Muştığa Müfrezesinin zayıtı 11 şehit ve 44 yaralıdır. Türklerin toplam zayıtı subay ve er olarak toplamda 1.705 kişidir. 14-15 Eylül muharebelerinde, 17 Ermeni, 9 Rus, 10 Gürcü subayı ile 115'i Ermeni, 383 Rus, 4 İngiliz hayatını kaybetmiş, değişik milletlere mensup 113 er esir alınmıştır. İkinci Bakü muharebesi sonunda Osmanlı ordusu tarafından oldukça yüksek miktarda silah, malzeme, mühimmat olmak üzere harp ganimeti alınmıştır.

Osmanlı birliklerinin Kafkasya'da ilerlemesi bölgede emelleri olan bütün devletler tarafından büyük bir endişe ile karşılanmıştır. Mütareke ile birlikte burada bulunan Osmanlı askerlerinin geri çekilmesi için İngilizlerin yoğun baskısı olmuştur. Esasen bu durum Mondros Ateşkes Antlaşması ile teminat altına alınmıştır. Bazı Osmanlı askerleri Mütareke sonrası Azerbaycan ordusu emrine girmişlerdi. İngilizlerin talepleri sonrası Harbiye Nazırı Abdullah Paşa tarafından 23 Kasım 1918 tarihinde yeni bir talimat gönderilerek Azerbaycan Hükümeti emrine giren bütün Osmanlı askerlerinin geri gelmesi talep edilmiştir. Bu gelişmeleri sonrasında Cephe Komutanı Fahri Ferik Nuri Paşa, Aralık 1918'de bazı arkadaşları ile birlikte Gence'den ayrılmıştır. Önce Batum'a ve takiben Artvin, Ardahan üzerinden Kars'a gelmiştir. Buradan Trabzon'a ve vapur yolculuğu ile İstanbul'a gelmiştir. İstanbul'da İngilizlerin talebi ile Osmanlı polisi tarafından derhal tutuklanmış ve Bekirağa Bölüğünde hapsedilmiştir. Bir gece hapiste kalmış ertesi gün İngilizlere teslim edilmiştir. İngilizler, ele geçirdikleri ve büyük rahatsızlık duydukları Nuri Paşa'yı Batum'a götürmüşler ve burada Ardahan kışalarında beş ay hapsedmişler daha sonra bir ay da İvanovka tabyasında hapsedmişlerdir. General Milne 19 Şubat 1919 tarihli

⁸⁸ Musa Gasımov, "Bakü'nün Kurtarılması Uğruna Türk Diplomasisinin Mücadelesi: 1918 Yılı", Avrasya Dosyası Azerbaycan Özel, İlkbahar 2001, Cilt:7, Sayı:1, s.39-45; Karaköse, a.g.t., s.190,191; Orkun Şen, Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçişte Toplumsal Olaylar (10 Örnek /1945-1950), Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Eskişehir, 2020, s.105.

raporunda; Nuri Paşa'nın Batum'da bir İngiliz Askeri Mahkemesince mahkûm edileceğini belirtilmektedir.⁸⁹

Ağır bir cezaya maruz kalacağı haberini alan ve kendileri için mücadele eden Nuri Paşa'nın durumu Azerbaycanlıları rahatsız etmiş ve bu duruma karşı sessiz kalmamak için bazı tedbirler ve çareler aramaya başlamışlardır. Şüphesiz siyasi olarak bir şey yapmaları mümkün olmadığından tek seçenek kaçırılmasıdır. Kaçırma işine Azerbaycanlı Temel Bey isminde birisi önderlik etmiştir. 8/9 Ağustos 1919 gecesi yapılan kaçırma eyleminde çatışma çıkmıştır. Biri subay ve ikisi er üç İngiliz asker hayatını kaybetmiştir. Bu olayda Nuri Paşa'yı kaçıranlardan bir Batumlu da hayatını kaybetmiştir. Aynı gün Nuri Bey'in amcası Halil Paşa (Kut) da İstanbul'da hapis bulunduğu Bekirağa bölüğünden diğer bir arkadaşı ile kaçırılmıştır. Nuri Paşa, bir hafta Batum'da gizlenmiş takiben Acara üzerinden tekrar Artvin, Ardanuç, Oltu yoluyla Erzurum'a gelmiştir. Nuri Paşa, Kazım Karabekir Paşa ile görüşükten sonra Nahçıvan ve Karabağ yoluyla yeniden Bakü'ye dönmüştür.⁹⁰

Kafkas İslam Ordusu Komutanı olarak Nuri Paşa, genç yaşına ve küçük rütbesine rağmen aldığı büyük sorumluluğu imkânsızlıklar içinde gerçekleştirmiştir. Savaşın Osmanlı orduları aleyhine geliştiği bir zamanda, kendisine verilen görevde fedakârca çalışmıştır. Kısa zamanda Azerbaycan ve Dağıstan'da önemli başarılar ve zaferler kazanmıştır. Kurulan Azerbaycan Cumhuriyeti'nin güvenliğini sağlamış, dünya tarihine yeni bir devlet olarak çıkmasını sağlamıştır. Ancak kısa bir süre sonra Türk Ordusunun Kafkasya'yı tahliye etmesi kazanımları boşa çıkarırken, Enver Paşa'nın Turan hedefleri de büyük bir yara almıştır.⁹¹

Nuri Paşa, Temmuz 1920 sonlarına doğru Erzurum'a gelmiştir. Bu sıralar Ermeniler, Türk birliklerine ve köylerine karşı saldırılarda ve katliamlarda bulunuyorlardı. Azerbaycan'da faaliyetinin sona ermesiyle Nuri Paşa, milli mücadeleye katkı sağlamak için Kazım Karabekir Paşa'nın emrine girmiştir. Burada en yetenekli alan olduğu mühimmat üretimini üstlenmiştir. Erzurum ve Kars'ta bulunan fabrika ve imalathanelerin sorumluluğunu alarak silah, mühimmat ve malzemenin tamir ve bakımını yaptırmış ve Batı Cephesine göndererek İstiklal Savaşı'nda yer almıştır. Sakarya Meydan Muharebesi'nin sonrasında Enver Paşa'nın

⁸⁹ Memmedli-Çelik, a.g.m., s.423; İrfan Sezgin, 1923-1939 Yılları Arasında Türk Ordusunda Yapılan Askeri Yatırımlar, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Malatya, 2009, s.99; Dumangür, a.g.t., s.126.

⁹⁰ Karaköse, a.g.t., s.260-264; Memmedli-Çelik, a.g.m., s.423, 423.

⁹¹ Karaköse, a.g.t., s.254, 257.



Orta Asya'ya gitmesi sonrasında, Nuri Paşa'nın Berlin'e hareket ettiği bilinmektedir. Enver Paşa, Nuri Paşa ve Kâmil Bey'in karşılıklı mektuplarından Nuri Paşa'nın Eylül 1921'de Ankara'da olduğu anlaşılmaktadır. 05 Mart 1922 tarihinde Almanya'nın Berlin şehrinde kardeşi Kâmil Bey ve Enver Paşa'nın eşi Naciye Sultan'ın yanında olduğu ve burada bir süre kalmıştır.⁹²

Nuri Paşa muhtemelen 6 ay kadar Almanya'da kaldığı daha sonra ise İstanbul'a döndüğü tahmin edilmektedir. Kendisinin dönemin siyasi iradesiyle ilgili bir sorunu ya da buna karşı bir eylemi olmadığından dolayı Enver Paşa'nın kardeşi de olsa hakkında bir takibat veya menfi bir bakış olmadığı görülmektedir. Nuri Paşa, Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara'da ikamet etmiş ve farklı işlerle ilgilenmiştir. Nuri Paşa'nın asıl ilgi duyduğu alan ise harp sanayii ve mühimmat üretim alanındadır. 1933 yılında Zeytinburnu'nda kurduğu ve takiben 1946'da Söğütözü'ne taşıdığı demir eşya, silah ve mühimmat fabrikaları Nuri Paşa'nın hayatında özel bir dönemi kapsar.⁹³ Nuri Paşa 1929 yılına kadar geçmişte yapmış olduğu hizmetler ve subaylık yaşamına rağmen emekli olmamıştır. Oysa 3 Mayıs 1918 tarihinde Binbaşı rütbesinden Yarbay rütbesine terfi ettirilmiştir.⁹⁴ Fahri Ferik olarak önemli sorumluluklar almıştı. Millî Mücadelede yer almıştı. Nitekim 04 Aralık 1928 tarihinde 9 Kasım 1921 tarihinden geçerli Yarbay rütbesi ile emekli olmuştur. 29 Şubat 1929 tarihinde, Cumhurbaşkanı Atatürk'ün onayladığı İstiklâl Madalyası verilmiştir.⁹⁵ Şüphesiz hakkında en küçük bir şüphe dahi olsa, bu madalyanın verilmesi beklenmezdi. Millî Mücadelede iştirak ettiği için çıkarılan İstiklâl Madalyası Ankara Merkez Komutanlığı tarafından kendisine teslim edilmiştir.⁹⁶

1930-1933 yıllarında silah ve mühimmat fabrikasını kurduğu anlaşılmaktadır. Nuri Paşa'nın Zeytinburnu Fabrikasını kurduktan sonra Millî Savunma Bakanlığı'ndan ihale almaya başlamıştır. 1933 yılında Zeytinburnu Mühimmat Fabrikasında silah ve mühimmat üretimi yaptığı bilgisi 31 Aralık 1933 sayılı Kararnameden anlaşılmaktadır. Nuri Paşa, bu Kararname ile tapanın ihalesini almıştır. Atatürk'ün imzaladığı kararnameyle dönemin Türk donanmasının en güçlü savaş gemisi olan Yavuz Gemisinin ihtiyaçlarından olan 28 cm.lik ve 8,8cm.lik toplarında kullanılan kanat emniyetli tapalarının pazarlıkla alınması kararlaştırılmıştır. 17 Şubat 1940 tarihli kararnameler ile Heinkel tipi ağır uçaklarında

⁹²Özarslan, a.g.m., s.294; Karaköse, a.g.t., s.310.

⁹³ Özarslan, a.g.m., s.294.

⁹⁴ Heydarlı, a.g.e., s.120.

⁹⁵ Şen, a.g.e., s.106.

⁹⁶ Karaköse, a.g.t., s.315; Karaköse, a.g.e., s.393.

kullanılan 4000 adet tahrip ve lağım bombalarının siparişi de Nuri Paşa'ya ihale edilmiştir. 1000 adet izli merminin de Nuri Paşa'nın fabrikasından pazarlık usulüyle teminine karar verilmiştir.⁹⁷

6 Ocak 1939 tarihli kararname ile donanmada bulunan 40 mm. uçaksavar toplarının hassas tapaları,60.000 tahrip danesi, yurtdışından ham malzeme olarak imal edilen ve MMV'nin ihtiyacı olan bir silah sisteminin donanımının Killigil fabrikasına pazarlık usulü ile ihalesi verilmiştir. Yine aynı kararnamede subay tabancalarının burada imali ve imalat sürecinde gerekli süre uzatımı ile projenin tamamlanması kabul edilmiştir. Yine bu yıllarda pek çok askerî malzemenin ve mühimmatın Nuri Paşa'nın fabrikasında imal edildiği bilinmektedir.⁹⁸

1938 yılında Sütlüce'deki faaliyet gösteren ve kok kömürü üreten bir şirketin devri yapılması şirket yönetimi tarafından karar verilmiştir. Nuri Paşa, burasını satın alarak, "Madeni Eşya Fabrikası"na dönüştürmüştür. Kendisine verilen ruhsatnamede, matara, demir çubuk, gaz maskesi ve buna benzer eşya imal edebileceği gibi tesisatını genişletmek suretiyle mühimmat da imal edebileceği belirtilmiştir. Burada bir sene sonra, kısmen harp malzemesi üretilmeye başlanmıştır. Nuri Paşa, fabrikası ihale alıp ekonomik olarak güçlendikçe fabrikaya yeni motor ve tezgâhlar ilave etmiş ve üretim imkânları geliştirmiştir. Bunun üzerine Belediye tarafından 1940 ve 1941 yıllarında faaliyetinin mevzuata uygunluğu tetkik ve muayeneye tabi tutulmuştur.⁹⁹ Olumsuz bir durum tespiti bulunmayan fabrika faaliyetini 1946 yılına kadar Zeytinburnu'nda devan etmiştir. Zeytinburnu Mühimmat Fabrikası, Haziran 1946'da Sütlüce'ye taşınmıştır.

Nuri Paşa'nın ilgilendiği ve önemli ticari başarılar kazandığı bir diğer alan cıva madenleri işletmeciliğidir. İzmir Karaburun'da bulunan cıva madeninin çıkarma ve işletme imtiyaz hakkını almış ve buradan elde ettiği cıvayı iç piyasaya ve dış piyasada Japonya, Hindistan, Hollanda, İngiltere, İsveç, Fransa ve İsviçre gibi değişik ülkelere pazarlamıştır.¹⁰⁰ Bu dönemde yurt içinde Türkçülük faaliyetinin destekçisi olmuş II. Dünya Savaşı sırasında Orta Asya ve Kafkasya Türklerinin bağımsızlığı ile yakından ilgilenmiş ve bu dönemde Almanya'da birçok görüşmeleri olmuştur.

⁹⁷ Karaköse, a.g.t., s.319; Yalçın, THHST-2023, s.270-274.

⁹⁸ EK04- Nuri Killigil'in Çalışmalarına Dair Arşiv Belgeleri: BCA, Fon Nu:030.11.1, Yer:169.22.12.; EK05- Nuri Killigil'in Çalışmalarına Dair Arşiv Belgeleri: BCA, Fon Nu:030.10, Yer:49.319.2.

⁹⁹ Karaköse, a.g.t., s.319- 323.

¹⁰⁰ Sezgin, a.g.e., s.100.



Nuri Paşa, İkinci Dünya Savaşı sonrasında da silah ve mühimmat üretimine devam etmiştir. Bu fabrikada üretilen silah ve mühimmatlar Millî Savunma Bakanlığı'na satıldığı gibi aynı zamanda birçok dış ülkelere de ihraç edilmiştir. Bu kapsamda Mısır, Suriye ve Pakistan'dan mühimmat siparişleri alınmış ve taahhüt tamamlamıştır. Fakat son savaş sonrası dönemde para sorunları yaşamaya başlamış ve bürokraside bazı sıkıntılar çekmeye başlamıştır. Bu dönemde dışarıya karşı bağlantılar kurmak ve üretimini devam ettirebilmek için 1948 yılında Suriye ve Mısır'a seyahatler yapmıştır. 1948 senesi içinde Suriye, Mısır ve Pakistan için sipariş izni talebi olduğu ancak Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin bu ülkeler için koyduğu yasak nedeniyle Bakanlıkça izin verilmemiştir. Yine aynı dönemde Pakistan için herhangi bir yasak olmadığından burası için müsaade verilmiştir. Nuri Paşa'nın, Suriye ve Mısır'a mühimmat satışı yapmak istediği dönem Yahudi-Arap düşmanlığının tırmandığı bir zamandır. Bu nedenle fabrikada çıkan yangının sabotaj olma ihtimalini de gündeme getirilmiştir. Nitekim 2 Mart 1949 günü saat 16.50'de büyük bir patlama meydana gelmiş ve ağır sonuçları olmuştur.¹⁰¹

Patlama milli basında yer almıştır. Nuri Paşa'nın depolarında 2000 kadar havan mermisi bulunmaktaydı. Patlamanın olması ile birlikte Nuri Paşa, bu mermilerin infilakı halinde büyük bir faciaya sebep olacağını öngörerek yakın bir çalışanı ile birlikte depoya gitmiştir. Kimyahanedeki eczaların tutuşmasıyla alevler kuvvetlenmiş, kimyahanenin her yanına yayılmış ve tahta döşemeye sirayet etmiştir. Tahta döşemenin altında başka barut ve trotil gibi infilak maddeleri bulunan bir patlayıcı deposu bulunmaktadır. Saat 17.10 sıralarında bu döşeme birdenbire çökmüş, içerde bulunan barut ve diğer patlayıcı maddeler infilak etmiş ve bütün İstanbul'da duyulan patlama meydana gelmiştir.¹⁰²

Patlamayla ilgili olarak birçok ihtimal üzerinde durulmuştur. Bu ihtimallerin bazıları bulunmakta ve bunlar halen incelenmektedir.¹⁰³ Bu tartışmalarda teknik sebepler, kasıt ve dönemin şartları gereği dış ülkelerle ilgili şüpheler öne çıkmaktadır. Fabrikanın, Pakistan, Suriye, Mısır ve Yunanistan gibi ülkelere silah, mermi ve tapa ihracı o dönem için dikkat çekmekteydi. Özellikle patlamanın olduğu zaman Arap-İsrail Savaşlarının olduğu bir zaman dilimi olması ve Nuri Bey'in Arap ülkelerine ihracı bu konuda şüphelere neden olmuştur. Nitekim fabrikanın muhasebecisi,

¹⁰¹ Yalçın, THHST-2023, s.274-280; Sezgin, a.g.e., s.100.

¹⁰² Hürriyet Gazetesi, 3 Mart 1949; Cumhuriyet Gazetesi, 3 Mart 1949; Ulus Gazetesi, 3 Mart 1949.

¹⁰³ Karaköse, a.g.t., s.376.

Suriye Hükümetine ait 2000 havan mermisi yaptıklarını söylemesi bu bakımdan dikkate değer bir durumdur.

Nuri Paşa'nın fabrikasında meydana gelen patlama birçok soru işaretini hiçbir zaman kaldırmamıştır. Cesedi 20 gün sonra Haliç'te ortaya çıktıktan sonra bazı uzuvları noksan olduğu gerekçesiyle cenaze namazı kılınamaz diye fetva verilmesi üzüntüyle karşılanmıştır.¹⁰⁴

Nuri Killigil Mühimmat Üretim Fabrikasındaki Patlamanın TBMM'de görüşülmesi yaşananların anlaşılması bakımından önemlidir. Bu kapsamda; TBMM Tutanak Dergisi 17. Ciltte 68-77. sayfalar arasında yer alan sözlü soru önergesi ile 8. Dönem 57. Birleşim 18 Mart 1949 tarihinde yapılan oturumda geniş olarak tartışılmış, konuyla ilgili bakanlar (Çalışma Bakanı ve MSB.) ile Emekli bir general geniş kapsamlı değerlendirmelerde bulunmuşlardır.¹⁰⁵

Sonuç olarak Nuri Paşa'nın teşebbüsü Cumhuriyet dönemi Türk Hava Harp sanayii bakımından çok değerli ve ilham vericidir. Nuri Paşa, Cumhuriyet döneminde teşebbüs ettiği sanayicilik işinde, mali, teknolojik ve teknik eleman sıkıntısı çekmiştir. Buna rağmen Zeytinburnu, Sütlüce Demir Eşya Fabrikaları, Pendik dilindeki mermi imalathanesini ve Karaburun'daki cıva madeni tesislerini aynı anda işletme başarısını göstermiştir. Yine burada üretilen mühimmat ve cıva madeni yurt içi ve yurt dışına ihraç edilmiştir. Bu üretimleri ile Cumhuriyetin erken döneminde Türk Milli Harp Sanayisinin gelişmesine önemli katkıları olmuştur. 21. yüzyılda bu alanda çalışmalar yürüten özel teşebbüsler için olduğu kadar resmi olarak karar vericiler için ilham alınacak bir tarihi şahsiyettir. Bir Türk subayı olarak yapmış olduğu görevler, almış olduğu yüksek sorumluluklar, yakın akrabalarına rağmen politize olmamıştır.

Komutanlık yaptığı dönemde kendinden yaşça büyük hatta kıdemli subaylara komutanlık yapmıştır. Komutanlık ve liderlik vasfı gelişmiş bir subay olup birliğine ve personeline her şartta sahip çıkmış ve düşmana kaptırmamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'ne sadakat ve liyakatle hizmeti olmuştur. Hayatının her döneminde asil bir Türk olmuş ve bunun gereği olarak Türklük dünyası ile ilgilenmiştir. Sanayii alanındaki gayret ve yüksek çabaları ile bir rol model olarak günümüzde de Nuri Paşa'nın hatırlanması ahde vefanın gereğidir.

¹⁰⁴ Yalçın, THHST-2023, s.277-280

¹⁰⁵ Tutanak Dergisi, 57. Birleşim, 18 Mart 1949, s. 68-77; Yalçın, THHST-2023, s.283-292.



5. Şakir Zümre'nin Çalışmaları

Şakir Zümre, 1885'de Varna'da doğan Türk sanayici ve siyaset adamıdır. Babası Ahmet Bey olup annesi Hesna Hanım'dır. Eğitimine Varna İlkokulunda başlamış, Varna Ortaokulunu bitirmiştir. 1905 yılında Cenevre Lisesinden mezun oldu takiben girmiş olduğu Cenevre Hukuk Fakültesi'ni 1908 yılında tamamlamıştır. Bulgaristan Türkleri içinde Cenevre'de eğitim ve öğretim yapan ilk Türklere birisidir.¹⁰⁶ Bulgaristan'a döndüğünde Balçık'ta Avukatlık ve ticaretle uğraştı. Bulgaristan'da siyasete atılarak seçimlerde aday oldu ve Varna Milletvekili olarak Bulgar Parlamentosuna girdi.¹⁰⁷ 1912 yılında Varna'da Zeliha Hanım ile evlenmiştir. 1913 yılında Remziye isimli bir kızı dünyaya gelmiştir. Mareşal Fevzi Çakmak'ın yakın akrabası olup hayatının hiçbir döneminde akrabalık ilişkisini işlerine yansıtmadığı bilinmektedir.¹⁰⁸

Şakir Zümre, Balkan Savaşları sonrasında Bulgar parlamentodaki 17 Türk mebusun biriydi. Mustafa Kemal'in, kendisi ile tanışması, Mustafa Kemal'e birçok fırsatlar sağlamıştır. Mustafa Kemal bu sayede Bulgar Meclisini misafir olarak takip ediyor ve Meclis görüşmelerine tanıklık ediyordu. Mustafa Kemal, arkadaşı Şakir Zümre'nin yardımıyla Bulgar parlamentosunda birçok dostluklar edinmiştir. Dönemin şartları bakımından bu iki devlet için önemliydi.¹⁰⁹ Bu dönemde Bulgar Meclisi'nde bulunan Türk milletvekilleri liberal hükümetin devamlılığı için oldukça kritik durumdaydılar. Şakir Zümre ve arkadaşları tarafından, savaşta Osmanlı İmparatorluğu ile birlikte hareket edilmesi konusunda Bulgar politikasında önemli çabalar harcanmıştır. Bu girişimler ve taraflara verilen destek ile Bulgar Başbakanı Vasil Radoslavov ve Talat Bey arasında 19 Ağustos 1914 tarihinde Sofya'da gizli bir ittifak anlaşması imzalanmıştır.

Şakir Zümre, Çanakkale Cephesi'ne mühimmat desteği yapan bir Türk vatanperveridir. Makedon bomba imalatçısı Tüfekçiyef'in imal ettiği el bombalarını cepheye göndermiş ve bu bombalar Çanakkale'de başarıyla kullanılmıştır. Şakir Zümre sevkiyatları Bulgar Başvekili Radoslavof'la irtibat kurarak yapabiliyordu.

¹⁰⁶ Mahmut Kiper, Mühendislik Mimarlık Öyküleri, Cilt: 6-05, öykü-02, TMMOB, Mayıs 2014, s.28; <https://www.savunmatr.com/arastirma-analiz/turk-savunma-sanayiinin-katma-deger-ismi-sakir-zumre-h6402.html> (ET.07.04.2022).

¹⁰⁷ A. Erdem Akyüz, Atatürk ve Şakir Zümre, Bütün Dünya, Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, Yıl:22, Sayı:265, Ankara, s.32.

¹⁰⁸ Akyüz, a.g.m., s.33; Hüseyin Irmak, <http://www.sanayicidergisi.com.tr/sanayii-tarihi/turkiyenin-ilk-silah-fabrikatoru-sakir-zumre-h711.html>-(E.T.:29.03.2022); Yalçın, "Türk Hava Kurumu'nun Kurduğu Hava Harp Sanayii Fabrikaları",s.23, Yalçın, THHST-2023, s.297-300.

¹⁰⁹ Kinross, a.g.e., s.109, 110.

Bulgaristan savaşa henüz girmemiş olması sebebiyle, sevkiyatlar savaşın ilk yılında cepheye düzenli ve gizli bir şekilde Radoslavof tarafından yapılmıştır.¹¹⁰ Ancak ülkesinde hayat şartları kendisi için güçlüklerle dolu olduğundan ve bu dönemde Anadolu'da başlayan Millî Mücadeleye katkı sağlamak maksadıyla İstanbul'a gelmiştir. Mütareke sırasında İstanbul'da bulunmuş ve burada ticaret ile iştigal etmiştir. Askerî malzeme fabrikası kurma düşüncesiyle İstanbul'da bazı girişimlerde bulunmuş ve bu dönemlerde Batı Trakya'da kurulması için çalışılan Türk devletinin kurulmasına da destek vermiştir.

Şakir Bey, İstiklal Savaşı sırasında Bulgaristan'da Türkiye lehine bir takım gizli çalışmalar yapmış ve Anadolu'da ve Batı Trakya'da bulunan milli kuvvetlere silah ve cephane desteği sağlamıştır. Makedonya İhtilal Cemiyeti üyeleri ile birlikte milli kuvvetleri desteklemiştir. İstiklal Savaşı'na destek vermek üzere yurt dışından Anadolu'ya silah ve cephane gönderdiği gibi savaş sanayinde değerlendirilmek üzere Türkiye'ye usta ve teknisyen bulunmasında katkıları olmuş ve teknik personel desteği sağlamıştır.¹¹¹

Şakir Zümre, İstiklal Savaşı'nın sona ermesi ve Türkiye'nin yeniden kurulması sürecinde Türkiye'ye yerleşmiştir. Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın onayıyla, Haliç Karaağaç mevkiinde olan Sütlüce'de, şu an üzerinde Miniaturk'ün bulunduğu yer kendisine mühimmat üretimi için tahsis edilmiştir.¹¹² Burada, Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı ordusuna silah ve cephane üretimi yapan, "Karaağaç Tapa Fabrikası"ndan geriye kalan yıkıntılar üzerine, "Zümrezade Ahmet Şakir ve Ortakları" unvanı ile "Türk Sanayii Harbiye ve Madeniye Fabrikası" adıyla Türkiye'nin savunma sanayisinin ilk özel sektör fabrikasını kurmuştur.¹¹³ Cumhuriyet'in ilk yıllarında özellikle millileşme ve bir Türk burjuvazisi oluşturabilmek için girişimcilere büyük destekler verilmiştir.¹¹⁴ İlk üretimler Bulgaristan'dan getirilen Budevski Kardeşler başta olmak üzere yabancı teknik kadro ile yapılmıştır. Bir çalışmada uçak mühimmatı üretimiyle ilgili olarak şu bilgiler yer

¹¹⁰<https://www.savunmatr.com/arastirma-analiz/turk-savunma-sanayiinin-katma-deger-ismi-sakir-zumre-h6402.html> (ET.07.04.2022).

¹¹¹ Akyüz, a.g.m., s.34.

¹¹² Akyüz, a.g.m., s.33

¹¹³ Enes Kurt, Türk Savunma Sanayii Tarihine Mikro Yaklaşım: Savunma Sanayii İşletmelerine Dair Bir Envanter ve Dönemselleştirme Çalışması (1836-2018), Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı İnovasyon, Girişimcilik Ve Yönetim Programı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2018, s.19.

¹¹⁴ Yasin Şehitoğlu-Enes Kurt, "Türk Savunma Sanayii Tarihi (1834-2020) Dönemler ve Aktörler", Türk Savunma Sanayii Tarihi Dönemselleştirme Çalışması, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2021, s.17.



almaktadır: "1927 yılında 350 kilo kapasiteli ve 250 KVA gücünde 3 elektrotlu ark ocağını orduya uçak mermisi dökmek için getirtmişti. Ancak, o günün şartlarında bu elektrik gücünü karşılayacak enerji olmadığından ocak bilahare Sütülcü'de devreye girdi. Bu ocak, Türkiye'ye gelen ilk ark ocağı olması nedeniyle tarihi özelliğe sahip olup, halen Ak-Metal/ İstanbul fabrikasında çalışabilir şekilde durmaktadır. ... Şakir Zümre dökümhanesi bu bölgeden birçok sanatkârın yetişmesine yardımcı olmuştur."¹¹⁵

1930'lu yıllarda, Şakir Zümre Mühimmat Fabrikasında çalışanların tamamına yakını Türklerden oluşmaktaydı. Mühimmat fabrikası, cephane üretimi hakkında kısa sürede büyük bir bilgi birikimine ve tecrübeye ulaşmıştır. Burası zamanla 2.000 kişinin çalıştığı büyük bir fabrika haline dönüşmüştür. Hava Kuvvetleri envanterinde yer alan ilk bombardıman uçaklarının kullandığı bombaların büyük bir bölümü, ilk defa burada üretilmiştir. Uçaklarda kullanılan 100 kg, 300 kg, 500 kg ve 1000 kg.lık bombalar ile çeşitli yangın bombaları burada başarıyla ve seri olarak üretilmiştir.¹¹⁶ Şakir Zümre'nin savaş yıllarında hava mühimmatı üretmesi ve ihtiyaçları kısmen karşılaması o günün koşullarında önemli bir ihtiyacı gidermiştir.¹¹⁷ Bunun yanında deniz ve kara kuvvetlerinin birçok mühimmat ihtiyacı da buradan karşılanmıştır. Harbiye dairesinin işaret ve tenvir fişekleri, Deniz Kuvvetlerinin su bombaları ile birçok tayyare bombaları bu kapsamdadır.¹¹⁸

Şakir Zümre, yaptığı üretimler için bazı ülkelerden siparişler almış ve sözleşmelere uygun olarak üretimler yaparak ihraç etmiştir. İhraç yapılan ülkeler arasında Yunanistan, Bulgaristan, Polonya ve Mısır, Ürdün ve Suriye bulunmaktadır. Bu dönemde Türkiye-Yunanistan arasındaki dostluk ilişkilerinin güçlü bir şekilde kurulması Şakir Zümre'nin ihracatını da olumlu etkilemiştir. Nitekim 1937 yılında Yunan ordusunun ihtiyacı olan muhtelif tipte bomba üretimi yapılmış ve

¹¹⁵ Türk Demir ve Çelik Dokum Endüstrisi Tarihi, Faydalı Bilgiler 06-Eylül 93, Sıra No:4, s.1, 3; Yalçın, THHST-2023, s.304-310.

¹¹⁶ İlhami Pektaş, Milli Savunma Sanayimizin İlk Kurucusu: Şakir Zümre, Yerli ve Milli Sanayiye Adanmış Ömürler, Subcon- Turkey, s.1; İsmail Taner Akay, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-askeri-fabrikalar/?pdf=3827>. (Erişim Tarihi:29.03.2022); Nebil Özgentürk, Sanayinin Sonsuz Işığında- İstanbul Sanayii Tarihi Kitabı, İstanbul, 2017, s.72; Kiper, a.g.e., s.6; Ali Duran Uzun, Savunma Sanayi Ve Yeni Yapılanmalar, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Malatya, 2007, s.72; Danışma Meclisi B : 39 20 . 1. 1982 O :1; Kurt, a.g..t, s.20; Akyüz, a.g.m., s.34; Uzun, a.g.t., s.65.

¹¹⁷ Osman Yalçın, Türk Hava Harp Sanayii Tarihi, Basılmamış Doktora Tezi, G.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008, s.191.

¹¹⁸ EK02-1-Şakir ZÜMRE Fabrikası İle İlgili Belge: BCA, Fon Nu.:030.10.Yer Nu.:58.396.12; EK02-2-Şakir ZÜMRE Fabrikası İle İlgili Belge: BCA, Fon Nu.:030.10.01.02,Yer Nu.:86.40.7.

Yunanistan'a 1,5 milyon liralık satış sözleşmesi yapılmıştır.¹¹⁹ Yunanistan Başbakanı General Metaksas'ın, "Türkiye'den aldığımız bombaların teknik ve askerî bakımdan iyiliğine olan inancımız kadar, ne bizim tarafımızdan Türkiye'ye ne de Türkiye tarafından bize karşı kullanılmayacağına da itimadımız vardır." demecini vermiştir.¹²⁰

Atatürk'ün vefatından 10 ay sonra başlayan İkinci Dünya Savaşı zamanında ve savaş sonrasında Türkiye'den sipariş alamaması sonucu işleri durma noktasına gelmiş, çalışanların maaşını ödemekte zorlanmıştır.¹²¹ İkinci Dünya Savaşı sonrasında, Amerika ile yapılan silah anlaşmaları, Şakir Zümre Mühimmat Fabrikası için olumsuz gelişmelere sebep olmuştur. İhtiyaçların hibe olarak veya çok daha uygun şartlarda karşılanması ile Türkiye'nin ilk milli fabrikalarından olan Şakir Zümre fabrikasından alımlar kesilmiştir. Sipariş alamayan yerli fabrika silah üretimine son vermek zorunda kalmıştır.

Mühimmat üretiminde yaşanan müşteri sorunu, Şakir Zümre için iş değişikliği yapmasına neden olmuştur. Zorlukların üstesinden gelmek ve fabrikasını ayakta tutabilmek için döküm, madeni eşya, ziraat aletleri ve soba üretimi işine girmiştir.¹²² Yaptığı yeni işi de memlekete büyük bir hizmet olarak değerlendirir. Ürettiği sobalarla bir marka haline gelir. 1946 yılında anonim şirkete dönüştürülen fabrika 1970 yılına kadar sivil sektörde üretimini sürdürmüştür.¹²³ Bununla birlikte, fabrikanın faaliyeti zamanla azalmış ve Şakir Zümre'nin 16 Haziran 1966'da vefatıyla son aşamaya gelmiştir. 1925 yılında kurulan ve Türkiye'nin ilk kara, hava ve deniz bombalarını üreten fabrikası da 1970'de tamamen faaliyetine son vermiş ve kapanmıştır.¹²⁴ 1950 yılında yaşana bir olay oldukça dikkat çekicidir:

"Atatürk zamanında ve her yıl yapılan bu törenlerde, Türk Ordusunun yerli üretim ile Şakir Zümre Fabrikasında yapılan bomba, silah, araç ve gereçleri yer alır, halkın övünç ve iftihar sesleri, alkışları arasında tören alanından geçer...Ancak 1950 yılında yapılan törende, örneğine hiç rastlanmayan, yaşanan olaylara sert bir cevap

¹¹⁹ Kurt, a.g.t., s.20, 112.

¹²⁰ Hüseyin İrmak, <http://www.sanayicidergisi.com.tr/sanayii-tarihi/turkiyenin-ilk-silah-fabrikatoru-sakir-zumre-h711.html> (E.T.:29.03.2022); Akyüz, a.g.m., s.35.

¹²¹ Akyüz, a.g.m., s.35.

¹²² Kurt, a.g.t., s.20.

¹²³ İsmail Taner Akay, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-askeri-fabrikalar/?pdf=3827>. (Erişim Tarihi:29.03.2022).

¹²⁴ Kurt, a.g.t., s.20; Hüseyin İrmak, <http://www.sanayicidergisi.com.tr/sanayii-tarihi/turkiyenin-ilk-silah-fabrikatoru-sakir-zumre-h711.html> (E.T.:29.03.2022).



ve protesto niteliğinde, iç burkan bir olay yaşanır. Şakir Zümre; sobalarını yüklediği bir kamyonetle tören alanından geçer, gider..."¹²⁵

Yıllarca ordunun mühimmat ihtiyaçlarını karşılayan ve yurt dışına ihraç eden bir harp sanayiinin içler acısı bu durum ve günümüz bakımından da ilham alınacak, ders çıkarılacak bir durumdur.

6. Değerlendirme

Osmanlı İmparatorluğu, son zamanlarında karşılaştığı sorunlara çözüm üretmek için büyük çaba harcamıştır. Birçok konuda önemli başarılar elde etmiştir. Ancak bazı konularda özellikle sanayii devrimini yaşamamış olması ve teknolojik alandaki yetersizlikler nedeniyle başarı elde edilmesi için uzun bir zamana ihtiyaç duyuluyordu. Bunun farkında olan birçok grup, oluşum ve yabancı devletler el birliği ile buna izin vermemek için büyük çaba harcadılar. Şüphesiz uzun vadeli projeler kapsamında en önemli hususlardan biri teknolojiadaki geri kalmışlığın önlenmesi için mücadele edilmesidir. Bu maksatla uzun zamana yayılan projeler geliştirilmesi, yatırım yapılması, siyasetin üstünde devlet politikaları geliştirilmesi gerekmektedir. Cumhuriyet döneminde bilimsel ve teknik alanda gelişme sağlanması için büyük çabalar harcanmıştır. Ancak bilinmesi gereken önemli bir husus bilimsel alanda ve teknolojik gelişmelerde *Milli İmkân ve Kabiliyetlerin Harekete Geçirilmesinin* ve evrensel ölçekte sonuç alınmasının bir zamana bağlı olacağı gerçeğidir. Bu alanda bütün detaylar ve alternatifler düşünülmüş olması yanında, başarılı ve sürdürülebilir sonucun uzun yıllar sonra mümkün olduğu gerçeğidir. Bir diğer konu da halkın da bu konuda eğitilmesi, geliştirilmesi ve kazanımlara sahip çıkacak şekilde bilge haline gelmesidir. Örneğin Cumhuriyet Döneminde bütün çabalara rağmen toplumun ihtiyaçlarının tespiti bakımından temin edilen bir arşiv belgesi önemli bilgiler vermektedir. Bilimde ve teknolojiye gelişmenin temeli halkın yaşam seviyesini geliştirmek, mali olarak yükseltmek ve refah toplumuna geçişini sağlamaktır. Toplumsal yapıyı bütün sektörler ile birlikte değerlendirmek gerekir. 1950'li yılların ortalarına ait olan bu arşiv belgesinde bir taraftan asırlarca eski dünyada egemen bir milletin at çivisinin en iyisini imal etmesi gerekirken binlerce ton çiviye hibe olarak alması bilgisi yer almaktadır. ¹²⁶ Oysa havacılık tarihi bakımından konuya bakıldığında da yine aynı yıllarda Türkiye'nin hava üslerinin NATO kapsamında komple yenilediği, Jet uçaklarına geçildiği ve dünyanın en gelişmiş hava güçlerinden birinin temellerinin atıldığı görülmektedir. Yine bu uçaklarında ilk

¹²⁵ Akyüz, a.g.m., s.36; Yalçın, THHST-2023, s.316.

¹²⁶ EK03-ABD'den At Nalı İthal Raporu: BCA, Fon Nu.:030.01, Yer Nu.:111.701.1.

başlarda aynı at nalı çivilerinde olduğu gibi hibedir. Diğer taraftan aynı yıllarda MKEK Uçak fabrikasında ise Hv.K.K. lığının eğitim uçaklarının milli imkân ve kabiliyetlerle imal edilmekte olduğu gerçeği vardır. Oysa bu uçaklar 60 adet imal edilerek üretime son verilmiş ve fabrikalar da kapatılmıştır. Bütün bunlar teknolojinin ve bilimin bir yerde gelişmesinin asla tesadüf olmadığını ve büyük çabalar ile yeşerdiğini göstermektedir. Bu çalışmada incelenen özel girişimlerinde benzeri süreçler yaşamamasının bugün için halen akademik, idari ve sanayi çevrelerinde bütün boyutları ile incelenmeye muhtaç olduğu görülmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu gerileme ve dağılma dönemlerinde birçok iç ve dış sorun karşısında yeniden kendini toparlaması mümkün olmamıştır. Sanayii Devrimi ile durum daha da olumsuz hale gelmiş ve sanayileşememiş büyük bir yapı tarihe intikal etmiştir. Osmanlının son yılları savaşlarla geçmiş ve bu dönemde ordunun tehzatı öneli ölçüde dışa bağımlıydı. Nitekim o dönemlere ait bir değerlendirmede "Şayet Türklerin elinde 50-70 kadar Fokker tayyaresi olsaydı savaşın galibi farklı olabilirdi." tespiti bunu desteklemektedir.¹²⁷ Bütün bunlara rağmen Osmanlı yönetiminin son yıllarında, milli bir sanayi kurulması için yerli sanayicinin geliştirilmesine yönelik hukuki adımlar atılmıştır. Teşvik-i Sanayi Kanunu ile takiben Kapitülasyonların kaldırılması bu kapsamdadır. Yüksek hedeflerle başlanılan pek çok hava harp sanayii girişiminin her defasında sıfırlanması üzerinde çalışılması gereken bir başka önemli konudur.

1910'lu yıllarda Anadolu Demiryolları Şirketi Umum Müdürü olan Edouard Huguenin, Türkiye'de ihtiyaçlarını tespitinin ve teknolojik bir yenilik olan bu gelişmeden 100 seneden önce doğru dürüst yararlanamayacağını iddia eder. Bu tanım biraz da o günkü koşullarda trene binışleri, ellerinde ibrik, omuzlarında heybeleri veya torbaları ile yolculuk halindeki tavırları ve davranışları gözlemlenerek yapılmıştır. Oysa 24 Temmuz 1924'te Türkiye'de lokanta vagon servisi hizmete girmiştir.¹²⁸ Ahali olarak tanımlanan Türk halkı hızlı bir değişim ve dönüşüm geçirmiştir. Bu tarihlerde, milli uçak tasarımı yapılmış, imal edilmiş ve yine Türk pilotlarca uçurulmuştur. Vecihi Hürkuş tarafından yapılan bu uçak, çağdaşlarına göre daha yüksek süratliydi.¹²⁹ Bu bir bakıma kısa zamanda içinde Türklerin nasıl bir

¹²⁷ Cemal Anadol, Türk Havacılık Tarihi, THK Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990, s.147; Yalçın, THG, s.329, 347.

¹²⁸ Yavuztürk, Gülseren Mungan, "Bir Garın Tarihinde Yolculuk", Kebikeç, 11. sayı, Alp Matbaası, Ankara, 2001, s. 223-230

¹²⁹ Yalçın, THHST, s.216.



heyecan ve umut inşa ettiklerini de göstermektedir. Zira sanayi devrimini ıskalayan Osmanlı İmparatorluğu, son yıllarında eğitimli ve aydınlanmış bir bürokrat kadroya nispeten sahip olmuştu. Bu nesil aynı zamanda milli iradeye inanarak Millî Mücadeleyi organize eden ve Cumhuriyeti kuran askeri ve sivil bürokrattı. Zaferin kazanılması sonrası gelişmiş bir ülke inşa edilmesi için büyük bir dönüşüm yapılması bu kapsamdadır.

Sonuç

Havacılığın gelişmesi ve kurumsallaşması için sadece endüstriyel alanda atılımlar yapmak yeterli değildir. Modern bir teşkilatın varlığı, eğitimli ve yetkin personelin yetiştirilmesi ve eğitimli personelin ülke içinde kalmasına yönelik tedbirlerin alınması, endüstriyel yatırımların yapılması ve bütün bu çabalar için uygun bir yönetimin varlığı gereklidir. Diğer taraftan ülkenin zor şartlarda kurduğu veya özel girişimcilerin bütün mali güçlerini seferber ederek kurdukları harp sanayi tesislerinin zor zamanlarında karşılıklarına çıkan en önemli sorun hukukun ve mevzuatın içinde kalmadıkları iddiaları olmuştur. Bu durum Nuri Killigil Mühimmat Fabrikasında çıkan yangın sonrasında TBMM'de yapılan görüşmede çok detaylı olarak tartışılmıştır. Dolayısıyla gerek iş güvenliği gerekse diğer bütün hukuki mevzuatlara karşı gerekli tedbirlerin alınması ve buradan gelecek her türlü tenkite karşı gerek kamu gerekse özel girişimcilerin hazırlıklı olması önem arz etmektedir. Mesela Nuri Demirağ'ın mahkeme süreci, Vecihi Hürkuş'un başından geçenler ve verdiği hukuk mücadelesi bu kapsamdadır. Keza Nuri Killigil Mühimmat Fabrikası ile ilgili Meclis Görüşmesinde ele alınan konularda iş güvenliği, ülkelere satış izinleri konusu, faaliyet alanları ile üretimin uyumsuzluğu, vergi indirimi müracaatı ile işin uyumsuzluğu ve ilgili bakanlıkların yetersiz denetimi konusu iddiaları yer almıştır. TOMTAŞ'ın hukuki sürecinde de benzer olaylar yaşanmıştır. Keza Şakir Zümre'nin kurmuş olduğu ve savaş yıllarında önemli üretimler yapan Şakir Zümre Mühimmat Fabrikası'nın başına gelen talihsizlikler bugün de incelenmeye muhtaçtır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki hava harp sanayi kurma alanında yapılan atılımların sürekliliği sağlanamamış, yapılan her girişim belli bir başarıya ulaştıktan sonra sıfırlanmıştır. Bunun sebepleri bugün de incelenmeye ve araştırılmaya muhtaçtır. Yalnız bir sebebe bağlanmasının yetersiz kalacağı değerlendirilmektedir. Buraya kadar yapılan incelemelerden ortaya çıkan en önemli sonuç ülkelerin kendi Gökvatanlarının kendi inisiyatif ve kabiliyetleri ile ürettikleri hava araçları ile kendi orduları tarafından korunması milli beka olarak değerlidir. Bu maksatla bugüne

kadar yapılanların doğru ve yanlışları ile anlaşılması ve özellikle kamu ve özel sektörde gerekli yatırımların ve fırsatların sağlanmasıdır.

Diğer taraftan “Kültürel Kodlar” yönüyle bazı sorunların aşılması gerekir. Meydana gelen olumsuz hadiselerle bakıldığında, güçlenen ticari organizasyonların veya sanayi şirketlerinin gelişmesini sürekli sağlayamadığı gerçeğidir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında özel sektörün güçlenmesi, bürokrasi tarafından devlet girişimlerine karşı bir alternatif gibi görülmüş ve ileride bir tehdit olmaması için endişe duyulması da söz konusu olmuştur. Artık günümüzde kamu ve özel sektör girişimi birbirini tamamlayan iki temel saha olarak öne çıkmaya başlamıştır.

Gelişmiş ülkelerde sanayii ve teknoloji şirketlerinin birleştiği, güç birliği yaptığı ve AR-GE alanında güçlü birlikler yaptığı bilinmektedir. Nitekim 1995 yılında kurulan Lockheed Martin, Lockheed Coproration ve Martin Mariette'nin birleşmesiyle kurulması bu kapsamdadır. Bu gibi olumlu atılımlar Türkiye'de özel sektörün daha güçlü savunma şirketleri kurulmasına katkı sağlayacağı açıktır. Bunun temelinde zihinsel bir dönüşümün olması gerektiği açıktır. Bu alanda çalışan girişimcilerin ortak çalışmalar ve projeler ile daha başarılı sonuçlar alması mümkün olacaktır. Bu çabaların dünyadaki gelişmiş sivil ve harp sanayiiler ile eş zamanlı ve aynı evsafa olması hemen her ülke için önemlidir. Bunun sağlanabilmesi için gelişmiş ülkeler ile iş birliği yapılırken eş zamanlı *Milli İmkân Ve Kabiliyetleri* dünya standardında geliştirmek ve özgünleştirmek her ülke için önem arz eder.

Atatürk, 1 Kasım 1937'de TBMM'nin açılışında Hava Harp Sanayiine yönelik sözleri ekseninde milli politikalara ayrı bir ehemmiyet verilmeye başlandığı açıktır. Atatürk'ün burada söylediği, *“Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır.”*¹³⁰ sözü bugün de hâlen geçerliliğini korumakta ve ilham vermeye devam etmektedir.

¹³⁰ Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap, s.289; Yaşar Özdemir, Atatürk ve Türk Havacılığı, Hv. Bsm. Ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 1981, s.48; Bora Çağlar, Havacılık ve Savunma Sanayi Üzerine Çalışmalar, HAVELSAN, Ankara, 2000, s.338, 339



Kaynakça

Arşiv Belgeleri

- BCA, Fon Nu.:30.10, Yer Nu.399.58.12.
- BCA, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 61.413.34
- BCA, Fon.Nu.:030.18.01.02, Yer Nu.:119.45.3
- BCA, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 59.399.25.
- BCA, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 59.399.22.
- BCA, Fon Kodu: 030.10, Yer No:61.409.15.
- BCA, Fon Nu.030.18.1, Yer Nu.:165.4.4.
- BCA, Fon Nu.:030.10,Yer Nu.:58.396.12.
- BCA, Fon Nu.:030.10.01.02,Yer Nu.:86.40.7
- BCA, Fon Nu.:030.01, Yer Nu.:111.701.1.
- BCA, Fon Nu:030.11.1, Yer:169.22.12.
- BCA, Fon Nu:030.10, Yer:49.319.2.
- BCA, Fon Nu.:030.10, Yer Nu.:58.396.11.
- BCA, Fon Nu.:030-0-010, Yer Nu.:59-399-12.
- BCA, Fon.Nu.:030.18.01.02,Yer Nu.:119.45.3.
- İstanbul Yeşilköy Hava Müze Komutanlığı.

Resmi Kaynaklar

- Danışma Meclisi B : 39 20. 1. 1982 O:1.
- Tutanak Dergisi, 57. Birleşim, 18 Mart 1949.

Telif ve Tetkik Eserler

- Anadol, Cemal, *Türk Havacılık Tarihi*, THK Bilim Eserleri Yarışması, İstanbul, 1990.
- Adıgüzel, M. Bahattin, *Türk Havacılığında İz Birakanlar*, THK Kültür Yay. No:7, Ankara, 2006.
- Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara,1984.
- Aydar, Orhan, *Uçan Süvariler*, Ulus Basımevi, Ankara, 1948.

- Çağlar, Bora, *Havacılık ve Savunma Sanayi Üzerine Çalışmalar*, HAVELSAN, Ankara, 2000.
- Deliorman, M. Necmettin, *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, Nu.D. Matbaası, İstanbul, 1957.
- Dervişoğlu, Fatih M., *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Neş., İstanbul, 2007.
- Gasimov, Musa, "Bakü'nün Kurtarılması Uğruna Türk Diplomasininin Mücadelesi: 1918 Yılı", *Avrasya Dosyası Azerbaycan Özel, İlkbahar 2001*, Cilt:7, Sayı:1.
- Göymen, İhsan, *Birinci Dünya Harbi IX. Cilt Türk Hava Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1969.
- Hürkuş, Vecihi, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000.
- Hürkuş, Vecihi, *Havadada Vecihi ¼ Asır 1915-1925*, Kanaat Kitapevi, İstanbul, 1942.
- Hurley, Alfred F.- Ehrhart, Robert C., *Hava Gücü ve Savaş*, (Çev.: Mehmet Erdoğan), Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1986.
- Kansu, Yavuz - Şensöz, Sermet- Öztuna, Yılmaz, *Havacılık Tarihinde Türkler 1*, Hv.K.K.lığı Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006.
- Kaymaklı, Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2006.
- Memmedli, Marziye - Çelik, Muharrem Yunus, "Türk ve Rus Kaynaklarına Göre Kafkas İslam Ordusu'nun Kafkasya Harekâtına Yeni Bir Bakış", Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 6/11.
- Pektaş, İlhami, *Milli Savunma Sanayimizin İlk Kurucusu: Şakir Zümre, Yerli ve Milli Sanayiye Adanmış Ömürler*, Subcon- Turkey.
- Şakir, Ziya, *Nuri Demirağ Kimdir?*, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947.
- Tanman, Sıtkı, *Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918-1923)*, 2. Cilt 2.Kitap, Hava Basımevi, Eskişehir, 1953.
- Osmay, Nüvit, *İnsan Mühendisliği*, 24. Baskı, İstanbul, Alfa Yayınları, 2014.
- Özdemir, Yaşar, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hv. Bsm. Ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 1981, s.48;



Özgentürk, Nebil, *Sanayinin Sonsuz Işığında- İstanbul Sanayii Tarihi Kitabı*, İstanbul, 2017.

Tayhani, İhsan, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi 1923-1950, THK Yay., Ankara, 2001,

Yalçın, Osman, *Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri C-1*, Hv.Bsm. ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2021.

Yalçın, Osman, "Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 59, Ankara, Güz 2016.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp sanayi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2013.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Kronik Yayınları, 1.Baskı, İstanbul, 2023.

Lisansüstü Tezler:

Dumangür, Umut, *Osmanlı ve Batı Basınında Kafkas İslam Ordusu'nun Azerbaycan Harekâtı (Mart 1918-Ağustos 1918)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrasya araştırmaları Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019.

Heydarlı, Kanan, *Türk Kafkas İslam Ordusu Ve Azerbaycan Kamuoyunda Nuri Paşa Algısı*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 2020.

Karaköse, Necdet, *Askeri, Siyasi ve Silah Sanayicisi Kişiliği ile Nuri Paşa (Killigil)*, Dokuz Eylül Ün. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, 2010.

Kurt, Enes, *Türk Savunma Sanayii Tarihine Mikro Yaklaşım: Savunma Sanayii İşletmelerine Dair Bir Envanter ve Dönemselleştirme Çalışması (1836-2018)*, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı İnovasyon, Girişimcilik Ve Yönetim Programı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2018.

Sezgin, İrfan, *1923-1939 Yılları Arasında Türk Ordusunda Yapılan Askeri Yatırımlar*, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Malatya, 2009.

Şen, Orkun, *Türkiye’de Çok Partili Hayata Geçişte Toplumsal Olaylar (10 Örnek /1945-1950)*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Eskişehir, 2020.

Öngüner, Emir, *Bir Avcı Tayyaresi Yapmaya Karar Verdim Nuri Demirağ’ın Almanya’da Kaybolan Uçağı Nu.D.40*, Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ofset Fotomat, Ankara, 2020.

Özarslan, Bahadır Bumin, *Bir Mücadele Adamı ve Ülkü Neferi: Nuri Paşa*, Ege Üniv. Türk Dünyası Araştırması Enstitüsü, Sosyal, Ekonomik ve Siyasal Ana Bilim Dalı, İzmir.

Uzun, Ali, Duran, *Savunma Sanayi Ve Yeni Yapılanmalar*, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Malatya, 2007.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Tarihi)*, Gazi Üniv. Sos.Bil.Enst., Basılmamış Yük.Lisans Tezi, 2004, Ankara.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Basılmamış Doktora Tezi, G.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2008.

Yüksel, Çağdaş, *Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Teşkilat-ı Mahsusa*, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Programı, Denizli, 2019.

Sürelî Yayınlar ve Sempozyumlar:

Akyüz, A. Erdem, *Atatürk ve Şakir Zümre*, Bütün Dünya, Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, Yıl:22, Sayı:265, Ankara.

Cumhuriyet Gazetesi, 3 Mart 1949.

Hürriyet Gazetesi, 3 Mart 1949.

Kiper, Mahmut, *Mühendislik Mimarlık Öyküleri*, Cilt: 6-05, öykü-02, TMMOB, Mayıs 2014.



Lord Kinnros, *Atatürk Bir Milletten Yeniden Doğuşu*, (Çev.Necdet Sander), Altın Kitaplar Yayınevi, ISBN:978-975-405-035-6, İstanbul.

Pehlivanlı, Hamit, *Teşkilat-ı Mahsusa ve Kuzey Afrika'da 1914-1918*, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt:16, Sayı:47, Ankara, 2000.

Şehitoğlu, Yasin - Kurt, Enes, "Türk Savunma Sanayii Tarihi (1834-2020) Dönemler ve Aktörler", *Türk Savunma Sanayii Tarihi Dönemselleştirme Çalışması*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2021.

Türk Demir Ve Çelik Dokum Endüstrisi Tarihi, Faydalı Bilgiler 06-Eylül 93, Sıra No:4.

Ulus Gazetesi, 3 Mart 1949.

Yalçın, Osman, "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", *bilig-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 96.

Yalçın, Osman, "Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci", *Akademik Bakış Derisi*, Cilt 9 Sayı 17, Kış 2015, Ankara.

Yalçın, Osman, "Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Uçak Fabrikası", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt:26, Sayı:78, Ankara, 2010.

Yalçın, Osman, "Vecihi Hürkuş'un Hayatı ve Çalışmaları", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, Şubat 2010, Ankara, 2010, S:15.

Yalçın, Osman, *Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 44, Güz 2009.

Yalçın, Osman, "1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayii", Kuruluşundan Günümüze Türk Ordusu On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu Bildirileri (Sunulmayan Bildiriler Kitabı) 20-22 Mayıs 2009, ATASE Yayınları, Ankara, 2010.

Yavuztürk, Gülseren Mungan, "Bir Garın Tarihinde Yolculuk", *Kebikeç*, 11. sayı, Alp Matbaası, Ankara, 2001.

İnternet Kaynakları:

<http://www.nuridemirag.com/gokokulu.html>(Erişim Tarihi: 28.10.2022).

<https://www.savunmatr.com/arastirma-analiz/turk-savunma-sanayiinin-katma-deger-ismi-sakir-zumre-h6402.html> (ET.07.04.2022).

Irmak,Hüseyin, <http://www.sanayicidergisi.com.tr/sanayii-tarihi/turkiyenin-ilk-silah-fabrikatoru-sakir-zumre-h711.html>- (E.T.:29.03.2022).

Akay İsmail, Taner, <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ataturk-doneminde-askeri-fabrikalar/?pdf=3827>. (Erişim Tarihi:29.03.2022).



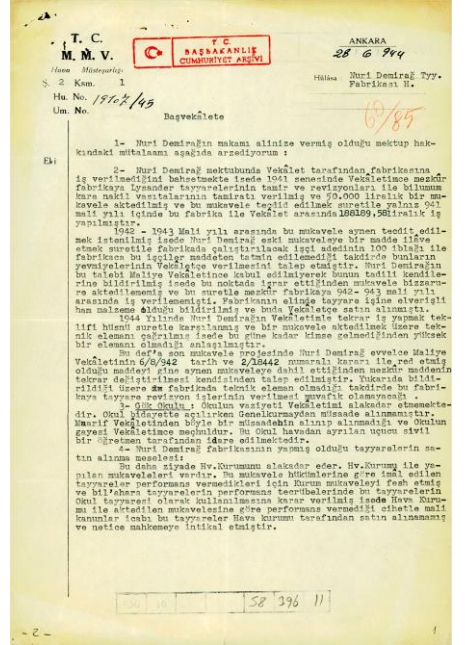
EK06-1-NURİ DEMİRAĞ-HAVA MÜZESİ-İST.



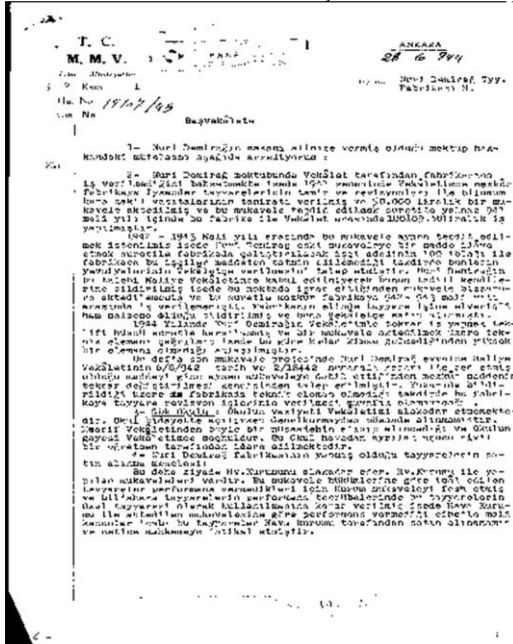
EK01-2-NURİ DEMİRAĞ-HAVA MÜZESİ-İST.



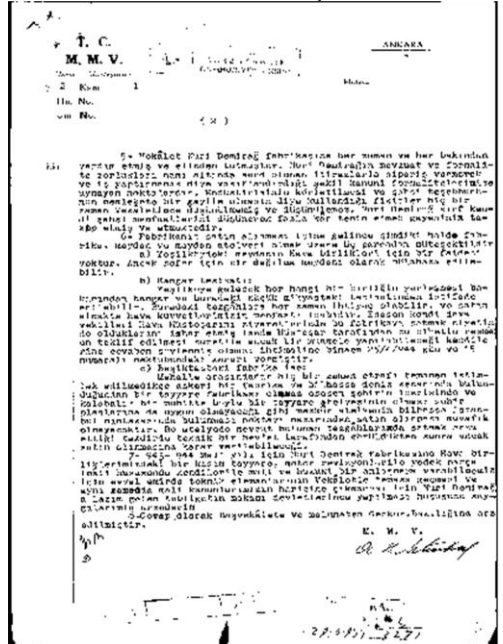
EK07-MMV'NİN NURİ DEMİRAĞ TAYYARE FABRİKASI HK. DEĞERLENDİRME. (BCA, Fon Nu.:030.10, Yer Nu.:58.396.11)



EK08-1-MMV'NİN NURİ DEMİRAĞ TESİSLERİ HAKKINDA GÖRÜŞÜ-1944.



EK08-2-MMV'NİN NURİ DEMİRAĞ TESİSLERİ HAKKINDA GÖRÜŞÜ-1944.



EK09-NURİ DEMİRAĞ'DAN THK'YA
SAVUNMA 1939 (BCA, Fon Nu.:030-0-010, Yer
Nu.:59-399-12)

SUBET

T.C. BAKIRANLIK
MILLÎ HAVACILIK BAKANLIĞI

Türk Hava Kurumu Yüksek Başkanlığına
Ankara

Mektup Tayyareleri Hakkındaki 1 Mart 1939 tarihli ve 4822 numaralı emrînamele ilgili ve meflufu raporu aldım,okudum. Tayyarenin kırın ve Ekiğehinde yapılan teoçrbe uçuşlarında mukavelede istenilen vasıfları vemediği yazılıdır.

Mâlum âhilleridiki mukavele ve fenni şartnamenin ihzârı sırasında müessesem Tayyarelere Amerikan KINNEE,İngiliz GIPSY motorlerinin komma-sına teklif eylediği halde yüksek kurumunuz müğavir ve mütehaasızların gösterdiği fenni lüzum üzerine Valter Gemma I Çek Motorünün komulasında ısrar etmiş ve zaman elde mevcut kataloğlara göre İGSO devirle 165 beygir kuvveti veren VALTER GEMMA I motorleri kullanılması mukavelema-nenin i ihai maddesinin son fıkrasında tesbit edilerek 165 Beygir takate göre uçuş,kalkış ve sair bilumun vasıflar fennen hesap ve tayin edilmiş-tir.

Halbuki suretleri mefluf VALTER Fabrikası motor kitabında gösteri-len diyagramda 165 beygir takate mukabil makallı Hükümet kontrol hey'eti-nin raporu 150 beygir takatte olduğum açıkça göstermektedir. Bu vazı-yete ahiren pervane sâdi devrinin noksan olması sebepleri araştırılarak müessesemce ittila hasıl olmuştur. ŞU halde motor takatine göre tayya-renin fenni şartnamedeki motor uçuş vasıflarının bastan başa ve tamamen değışmesi tab'i ve zaruri olur. Bundan firmamızın edna sun'u teakiri yaktır. Ve bundan dolayı bize hiç bir tedbirisizlik ismet olunmaz pervane adapte edilmesinde de motor takatının maksadından ileri gelmiştir.

165 beygir esasından beldeilen pervaneler elimizde kalarak bu kerre 150 beygirlik motor takatine göre yeniden muhtelif 4ç firmaya ahşap pervaneler sipariş edilmiş ve bu takatteki motorlerle teahiz edilen mektep tayyarelerine (muhtelif fennisebepler dolayısıyla) ahşap pervanelerin daha elverişli olacağı yüksek kurumunuzun selâhiyetli müessesileri tara-fından mühendis Selâh alanın teblig olunmuş ve bu meyanda tayyarenin depo, pompa,iskemle ve borda teahizatı ve sairisi üzerinde yapılan tadi-ller gibi mâdeni pervane yerine ahşap pervane konulması emir ve tensip olunmuştur. Emrînamenize bağlı rapor,Yüksek Kurumunuzun tesbit ettiği şartname hükümlerine göre tayyareye konulmuş olan VALTER GEMMA I motor-ünün meflup evasıfı verememiş bulunması hesabı katılmaklaştan temin olunmuştur. Halbuki kullanılan motorün evasıfı tayyarenin uçuş kabiliyet-lerinin artıp ekilmesinde en esaslı amildir. BU kabiliyetlerin motorün evasıfı ile muvazi, mütenazır, ve mütenasip olması asıldır. Binaenaleyh fenni şartnamede tayyare için tesbit edilen ve motor takatine tabi bilumun vasıfların kurumunuzun şartname ile vaz'ına bisi icbar ettiği VALTER

030 10 59 399 12

EK10-Nuri Demirağ Fabrikasının Milli
Müdafaa Sorumluluğunun Sonlanması
(BCA,Fon.Nu.:030.18.01.02,Yer
Nu.:119.45.3)

T.C. BAKIRANLIK
MILLÎ HAVACILIK BAKANLIĞI

KARAR

DAĞOC

Elir eferberlik halinde ordumuz İnce, İlhan,teğâbi ,ve... ve müessesinin teahrik ve ihmalî bakımsızlık fâzdelemlerle fabrika ve müesseselere dair 2/1206C sayılı ve 30/9/1939 tarihli karare ilig'li otvelle (A) kısmının Değişik Heyretinin İhtisâsında Furi Demirağ Tayyare Fabrikasının gıberilmesi; Millî Savunma Bakanlığının 2/6/1945 tarihli ve 75203 sayılı yazısıyla yapılan teklifi üzerine, Millî sayı'ı kurumun 64 ümûl meclisinde deysenilerek, Meclisin İurulmuş İY 4/1945 tarihindeki kararlarıdır.

030 10 119 45 3

EK11-1-Nuri Demirağ'ın
Cumhurbaşkanına Gönderdiği İlk
Mektup (1939)

NURİ DEMİRAĞ
TAYYARE ATELYESİ

Değişik Heyretine İhtisâs
İSTANBUL

03.11.1939

S.No: 1

Cumhurbaşkanına İmet İstisnâ'nın yuce kururunu

Büyük Şefin,

Aç buyurmuş,mutlak kalımsız rahatsız etmedim.Kendim kuruma emusunda bir iç emirberisi ed eddim.Milletin makde teli-ni yenen siz büyüğünüzün aldığınız kuvvetle mealeketin Demirçilleri fabrikalara büyük binalara yapıldı,yapılıyor.

Ökelerine hakın olmayan milletlerin yerlerde sürüncesi-ne,daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine kanı bulundugum eihetle bundan 4ç büyük some evel bütün personelini,levanmasını tedricen va-taşın müessesin belirtecek ve mealeketin ihtiyacına tamamen cevap verecek büyük bir Tayyare edibirisi kurmak tasarrufunda bulunun.Ve bu tasarrufuna Harşal Fevzi Çakmak hazretlerine, o mübarek zata bir mektupla arz ettim.Ve buna bu hususta mâni ve müahir olup olmayacağı sorudun.Cevabı ve buna eklenilen Millî müdafaa ve İhtisâs vâkiflet-lerine yandıgı tekerelerinin sureti (NO.1) iligiktir.

Bunun üzerine öngünün en mükemmel tayyare ve teferra-şını yapan mealeketlere mütehaasızlarla bir çok koreler seyahat et-tile,Teknikat yaptın,yaptırđın.Kendi mealeketlerde müteahid,kiymetli 1000 çemplerinden mühendisler ve işçiler okutun,yetistirdin.Ve yetis-tirdimkayın.Fabrikama ana't mekteplerinden yetişen en kıymetli suret-igilerle,ben yeni ve modern makinelerle tayrin ederek buna müteahidli-ki muhtelif ana't şubelerinde kuralar aşmak,bilgilerini usali,asarı ge-nişletmek suretille de elemalar hamirledim.

Değişikte kurdugum tayyare atelyesiyle Teşkilâde yapmaktâ olduğum modern uçuş meydanı,teahir atelyesi ve hangarı sil pîle ve kretikler (NO.2) ile Divrikte kurulan ana Fabrikaya ait pîlanlar ve bu mealede satın alınan 1000 döndümlük ana ve modern taharri ruh-şatınmaları ve ku kuvretlerinden elektrik ihtisâsı için dektirilen ve bürç mahallî kretikleri ve bu mealede hismet emalile yaptırđın 250 nevutlu orta mektebe ait fotografılardan bir takımıdır (NO.3)eklidir. İhtisâs ahvalin inkişafına talikan Divrikte fabrika imaatına henüz başlamamıştır.

030 10 59 399 12

EK11-2-Nuri Demirağ'ın
Cumhurbaşkanına Gönderdiği İlk
Mektup (1939)

NURİ DEMİRAĞ
TAYYARE ATELYESİ

Değişik Heyretine İhtisâs
İSTANBUL

S.No: 2

Cumhurbaşkanına İmet İstisnâ'nın yuce kururunu

Geçenlerde Değişikteki atelyenin senevi inâlat kabili-yetinin tayini istendi.300 mektep veya 100 antrenan yahut 50 avca tay-yareni yapılabileceği evasben bildirildi.Sözün zaman takdirler ve tepek-kürlerle mâddi,manevi yardımlar yapılacağı ve siparişler verileceği Hava kuvvetlerinden tahminen ve çifthen bildirildi.Şimdiye kadar usarı fiilye-sti görülmüdü.Bu baktaki emirlerin ve tahdimmelerinin suretleri (NO.4)ma-lumdu.

Hava kurumundan bidayette verilen ve arkası gelmeyen 65 pîlanor kuruma teslim edilmiş ve 10 mektep Tayyare,uçuk mealeket sa olan bir mühendisiazın rızam hilafına tayyare ile Ekiğehine gıderken İhtisâde yapılmakta olan törene iştirak etmek isteyerek,shabanı deriğaz pîlanor,tay-yarelerin ve ziyaretöllerin çokluğu yüzünden meydana yer bulamadından ekin tarlası İçerisinde yere konuş anasından bir matrelik çukuru görsenye-rek mühendisiazın İhtisâde neticelenen bir kaza vukun gelmiş idi.Bunda tayya-renin kubbahatı yoktur.

Hava kuvvetlerinin bir çok yüksek tayyare mühendislerinden mürekkep tetkik komisyonu tarafından ilk türk tipi olarak belirttiğin bu tayyareye ait,sanduklar dolusu yunlere aerodinamik ve statik resimleri ve hesapları meşkur komisyonca oylarce tetkik ve performans teahvaleri yapılarak mükemmel normal mektep tayyaresi olduğum Hava kuruma tebliğ ve uçuş müessesini verdiği halde Türk kuvv,mealekette yeğme selâhiyet-ler be Fen Komisyonunun kararına şileneyerek tayyareleri kubbiden istine etmekte ve kaza hadisesi yicünden vukun gılece tahkima nasuru itibarı al-mayarak tayyareleri alınamakta ısrar ve teminat mektube muhteviyatı olan 14000 Liranın zağt ve evasıfı verildikleri 40 Bin lirayı istirdat etmişlerdir. Buna müteferri evrak (NO.5) eklidir.

İçicilerin ve fabrika personelleri için kulmaktır.Seszen gındire kadar ton ve kâmlı bir mesei şahası da bulamamışlardı.Bu müesse-se mealeket mealefuarı için fâideli bulunuyerek derhal sipariş verilerek yapıldımasının temini rıçasını havi Harşal hazretlerine çekilim ve gındire kadar cevabı alınmayan telgraf sureti (NO.6) iligiktir.

Bu uğurda gındire kadar baronun 1,5 milyon lira 110-100 karakterin buna müessid değilye-farın mahul 18-20 adet han aşpartın yap-tırır senede 150-200 bin lira irad olarak istediğin yerde geser,tonarın.

030 10 59 399 12

