

**T.C.
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI**

TÜRK HAVACILIĞI VE KAYSERİ UÇAK FABRİKASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Seza OĞUZ ÇAK

TEZ DANIŞMANI

Yrd. Doç. Dr. Muzaffer DENİZ

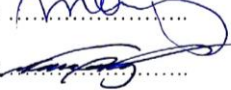
VAN, 2017

T.C.
YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü

TEZ KABUL VE ONAY SAYFASI

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu çalışma, jürimiz tarafından **TARİH. ANABİLİM DALI TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI**'nda **TEZLİ YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Başkan	: Yrd. Doç. Dr. Emin KIRKIL	İmza: 
ÜYE (Danışman)	: Yrd. Doç. Dr. Muzaffer DENİZ	İmza: 
ÜYE	: Yrd. Doç. Dr. Kemal KAYA	İmza: 
ÜYE	:	İmza:
ÜYE	:	İmza:

ONAY: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.


08/12/2017
Doç. Dr. Bekir KOÇLAR
Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

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

Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,

Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,

Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,

Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,

Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu

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

(İmza)

Seza OĞUZ ÇAK
(Tarih)

ÖZET

(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan Seza OĞUZ ÇAK

YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Aralık,2017

TÜRK HAVACILIĞI VE KAYSERİ UÇAK FABRİKASI

ÖZET

Mustafa Kemal Atatürk'ün Türk hava harp sanayisini kurma ideali Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilen kalkınma hamleleri içinde özel bir öneme sahiptir. Dönemin şartları ve imkânları göz önüne alındığında bu idealin gerçekleştirilmesinde olağanüstü bir çaba ve gayretin ortaya konduğu görülmektedir.

İleri teknoloji, uzmanlık ve yüksek maliyete sahip olan ve ancak gelişmiş devletlerin başarabildiği Havacılık sanayisinin Türkiye'de kurulabilmesi için Türk hükümeti arayışlar içine girmiş, sonuçta Almanya ile işbirliği yapılmasının doğru bir karar olacağı düşüncesi hakim olmuştur.

Bu bağlam da, Türkiye, Almanların ünlü uçak üretici firmalarından olan Junkers şirketi ile görüşmelere başlamıştır. Kısa bir süre içerisinde Junkers firması Türk Hükümeti yetkilileri ile uçak fabrikasının inşası ve yürütülmesi için bir ön anlaşma imzalamışlardır. Türk-Alman ortaklığı olan şirketin adının, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) olması kararlaştırılmıştı. Sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7.000.000 Mark) olacak ve taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktı. Böylece, 15.08.1925 tarihinde Türk Hükümeti ile Junkers Firması arasında yapılan sözleşmeyi müteakip, 07.09.1925 tarihinde kurulan TOMTAŞ ve TOMTAŞ'ın kuruluşu, Bakanlar Kurulunca 25.10.1925 tarihinde resmen onaylanmıştır.

Fabrikanın kuruluş yeri ise Kayseri ili olarak belirlenmiştir. Kayseri Tayyare Fabrikası, Alman Junkers şirketi ile Türk Tayyare Cemiyeti'nin ortaklığıyla Uçak ve Motor Fabrikası olarak 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.

Fabrika, birçok sebepten dolayı 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmıştır. Şirket yapılan protokol gereği tüm hisseleri ile bilumum haklarından feragat ederek alacağı olan 520.000 TL.'e ödenmek üzere Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir. 1931 yılında ise MSB Hava Müsteşarlığına bağlı olarak yeniden açılış yapılmıştır.

Kayseri Uçak Fabrikası'nda açılışından itibaren üretilen uçaklar şunlardır; 1926 yılında 30 Adet A-20 L montajı; 1926-1927 yılında 3 adet F-13; 1933–1934 yıllarında Hawk 11'den 24 adet; Fledgling 2C1'den 8 adet; 1936 ve 1937 yıllarında 43 adet Gotha 145 A; 4 adet PZL.-24 A (Seri No:2015-2118) ve 21 adet P-24 G; 1935 yılında 11 adet US-4, 11 adet PS-2 ve 5 adet G-9 olmak üzere 27 adet de planör üretimi yapılmıştır.. Bu fabrikada üretilen son uçaklar ise İngiliz Miles Magister uçaklarıdır.

Anahtar Kelimeler : Türk Havacılık, Kayseri, Uçak, Üretim

Sayfa Adedi : 91

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Muzaffer DENİZ

ABSTRACT

(M.Sc. Thesis)
Seza OĞUZ ÇAK

YÜZÜNCÜ YIL UNIVERSITY
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
December, 2017

TURKISH AVIATION AND KAYSERİ AIRPLANE FACTORY

ABSTRACT

Mustafa Kemal Atatürk's ideal of establishing Turkish air war industry has a special importan in the developmental movements carried out during the Republican period.

Considering the conditions and possibilities of the process, it seems that extraordinary effort and effort have been put forward in the realization of this ideal.The Turkish government has searched for the establishment of the aviation industry, which has advanced technology, expertise and high finance and only the advanced states can achieve, in Turkey, and as a result it has become a right decision to cooperate with Germany.

In this context, Turkey started negotiations with the Junkers company, one of the German aircraft manufacturers. Within a short time, the Junkers firm has signed a preliminary agreement with the Turkish government authorities to build and operate the aircraft factory.

It was decided that the name of the Turkish-German partnership would be Tayyare and Motor Türk Joint Stock Company (TOMTAŞ). The amount of capital will be approximately TL 3.5 million (7.000.000 Mark) and the parties Equal participation would be provided in it.Thus, the establishment of TOMTAŞ and TOMTAŞ, established on 07.09.1925, following the agreement between Turkish Government and Junkers Company on 15.08.1925, was formally approved by the Council of Ministers on 25.10.1925.

The place of establishment of the plant is determined as Kayseri province.Kayseri Tayyare Plant was opened as an Aircraft and Motor Factory on 6

October 1926 in partnership with the German Junkers company and the Turkish Tayyare Society.

Factory was closed on May 28, 1928. With the protocol made, it was transferred to Türk Tayyare Society to be paid 520.000 TL, which will be waived by all the shares and bona fide rights. It was reopened in 1931 due to the Undersecretariat of the Ministry of National Defense. The airplanes produced since the opening of the Kayseri Aircraft Factory are; Montage of 30 A-20 L in 1926; Three F-13s in 1926-1927; From 1933 to 1934 Hawk 11 out of 24; 8 pieces from Fledgling 2C1; 43 Gotha 145a in 1936 and 1937; 4 PZL.-24A (Series No: 2015-2118) and 21 P-24G; In 1935, 27 gliders were produced, 11 of which were US-4, 11 were PS-2 and 5 were G-9. The last planes produced in this factory were the Miles Magister planes.

Key Words :Turkish Aviation, Kayseri, Airplane, Produce
Quantity of Page : 91
Scientific : Yrd. Doç. Dr. Muzaffer DENİZ

TEŞEKKÜR

Tez araştırmamın ve yazımının gerçekleşmesinde büyük katkıları bulunan Danışmanım Yrd. Doç. Dr. Muzaffer DEN Z’e, süreç boyunca görüşlerini aldığım Prof. Dr. Zeki TAŐTAN’a, Yrd. Doç. Dr. Bahattin AK’a ve Arş. Gör. Ahmet Fatih DEM REL’e araştırmada kullanılan kaynakların temininde destek sağlayan Türk Tarih Kurumu’na, Milli Kütüphane ve Başbakanlık Devlet Arşivleri kurumlarına ve bu süreçte her zaman yanımda olan, desteklerini esirgemeyen biricik ailem ve sevdiklerime teşekkür ederim.

Seza OĞUZ AK

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	IV
ABSTRACT.....	VI
TEŞEKKÜR.....	VIII
İÇİNDEKİLER	IX
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	XI
RESİM LİSTESİ	XII
ÖNSÖZ	XIII
GİRİŞ	XVI
BİRİNCİ BÖLÜM	1
1. HAVACILIK TARİHİ VE CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRK HAVA SANAYİİNİN DURUMU.....	1
1.1. Havacılık Tarihine Genel Bakış.....	1
1.2. Havacılığın Gelişimi.....	2
1.2.1. Dönemin Uçaklarındaki Gelişmeler	4
1.3. Osmanlı Döneminde Hava Kuvvetlerinin Doğuşu	6
1.4. Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)'nin İktisadi Yapısı ve Sanayii Durumu	13
1.5. Cumhuriyet Döneminde Havacılık Faaliyetleri.....	16
1.5.1. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu - THK).....	18
1.6. Türk Askeri Havacılık Tarihi Alanındaki Türk-Alman İş Birliği	20
1.6.1. Türk-Alman Ekonomik İlişkileri ve Türk Hava Sanayinin Oluşum Sürecine Etkileri.....	22
İKİNCİ BÖLÜM.....	27

2. TOMTAŞ VE KAYSERİ UÇAK FABRİKASI'NIN TARİHSEL SÜRECİ	27
2.1. Türk-Alman Ortak Sermayesi ile Uçak Üretimi Görüşmelerinin Başlaması	29
2.2. Türk Hükümeti ile Junkers Firması Arasında Yapılan Protokol	31
2.3. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (Tomtaş) ile Kayseri Tayyare Fabrikasının Kurulması	32
2.3.1. Uçak Fabrikasının Kuruluş Yerinin Belirlenmesi:	36
2.3.2. Kayseri Uçak Fabrikasının İnşaatına Başlanması:	38
2.3.3. Kayseri Uçak Fabrikasının Açılışı ve Yansımaları:	40
2.3.4. TOMTAŞ'ta Uçak Üretim Faaliyetleri.....	50
2.3.5. Kayseri Tayyare Fabrikasının Kapatılma Süreci.....	59
SONUÇ	64
KAYNAKÇA.....	68
EKLER.....	82
ÖZGEÇMİŞ	115

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar

Açıklamalar

ABD

Amerika Birleşik Devletleri

BCA

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

BKZ

Bakınız

MÖ

Milattan Önce

İTÜ

İstanbul Teknik Üniversitesi

TBMM

Türkiye Büyük Millet Meclisi

TTK

Türk Tarih Kurumu

TOMTAŞ

Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi

KFT

Kayseri Tayyare Fabrikası

TSK

Türk Silahlı Kuvvetleri

RESİM LİSTESİ

Resim 1.Kayseri Tayyare Fabrikasının Kuruluş Haberi	38
Resim 2. Kayseri Tayyare Fabrikasının Kuruluş Aşaması	39



ÖNSÖZ

Türk Havacılık tarihinin gelişim sürecine bakıldığında, Kayseri Uçak Fabrikasının birçok yönden katkılar sağladığı görülmektedir.

Fabrikanın Kayseri’de kurulması, şehrin ve Türkiye’nin hem iktisadi, siyasi, sosyal hem de havacılık sanayinin gelişimine katkı sağlayan önemli bir yatırım olmuştur.

Milli Mücadele’nin başarıyla sonuçlanmasıyla birlikte yeni kurulan Türk Devleti her alanda tam bir bağımsızlık politikası anlayışı ile hareket etmiştir. Havacılık alanında dünyada meydana gelen gelişmeleri yakından takip etme ve bu gelişmeleri Türkiye’de uygulamaya koyma çabaları ile kurulan Kayseri Uçak Fabrikası bu politikanın bir neticesidir.

Türk havacılığının lokomotifi olan, Türk Tayyare Cemiyeti’nin 15 Mayıs 1925’teki açılış töreninde Mustafa Kemal Paşa, “... *İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın...* ” sözleri ile havacılıkta Türk Milletinin rotasını belirlemiştir.

Türk Tayyare Cemiyeti’nin 19 Ekim 1925 tarihli 1. Olağan Kongresi’nde ise Başvekil İsmet Paşa; “...*Biz tayyareci dendiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en hassas aksamından en kaba aksamına kadar vatandan imal edecek tedbirleri, tayyare üretimine yarayacak bütün temel maddelerin vatandan çıkarılması ve sağlanmasını...*” söylediği nutku ile ve yine bir sonraki dönem olan 27 Ekim 1926 senesi Türk Tayyare Cemiyeti Umumi Kongresi Nutkunda İsmet Paşa:” ... *milli ihtiyaçlar milletin hayatında kimler tarafından his olunur, nasıl teberrüz ettirilir, bunu bilahare temin ve ifade etmek müşküldür. Milli ihtiyaçlarımızın en mühimleri sırasında yuvalarımızı kendimizin ve çocuklarımızın ciğerlerini dolduran havanın temiz ve mesun kalması başlı başına bir mesele olmuştur. Cumhuriyet tayyare meselesine temas ettiği ilk günden itibaren ki Cumhuriyet ispat ve vücut ettiği andan itibaren bu ihtiyacı hissetmiştir...*” diyerek uçağın vatan için ne kadar önemli olduğunu vurgulamıştır. Dolayısı ile Mustafa Kemal Atatürk ile havacılık alanında

aynı fikirlere sahip olduğunu belirtmiştir. Kayseri Uçak Fabrikasının kurulması ise bu birlikteliğin ürünüdür.

Dönemin imkânsızlıkları içinde kurulması planlanan ancak ileri teknoloji ve maliyet gerektiren uçak sanayi için Türkiye yabancı sermaye arayışları içine girmiştir. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden itibaren siyasi ve ekonomik ilişkilerin yoğun olarak gerçekleştiği ve İtilaf Devletleri tarafından da dünyadan tecrit edilen Almanya'nın bu konuda ki deneyimleri de göz önüne alınarak en uygun ülke olarak düşünülmüştü.

Kısa bir süre sonra Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Şirketinin yazılı bir antlaşma yapmaları için adım atıldı. Merkezi Ankara olmak üzere 25 Ekim 1925 tarihinde kurulan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi, Cumhuriyet döneminde alanında kurulan ilk şirket oldu. Şirketin sermayesi 7 milyon Alman Markı olarak belirlendi.

Türk Hükümeti ile Junkers şirketi arasında yapılan antlaşmaya göre fabrika azami iki yıl içinde teslim edilecekti. Fabrikanın kuruluşu iki safhadan oluşuyordu. Fabrika 1926 yılı sonbaharında tamir edilebilecek düzeye gelmesi ve ikinci safha olarak da 1927 yılı içinde uçak üretimine başlanmış olacaktı. Kısa bir süre sonra fabrikanın inşaat ihalesini ise Alman Philipp Holzmann und Co. firması almıştır.

Ekonomik sorunlara rağmen, inşaatı tamamlanan Kayseri Uçak Fabrikasının açılışı 6 Ekim 1926 tarihinde yapılmıştır.

Kayseri Uçak Fabrikasının açılışından kısa bir süre sonra faaliyete geçmesiyle birlikte, Türk Hava Kuvvetlerine ait Junkers A-20, F-13, G-23, bakım, onarım ve yenileme işlemlerine başlanılmıştır.

Ancak işler umulduğu gibi gitmedi, bir süre sonra Junkers Şirketinin, antlaşmadan kaynaklanan yükümlülüğünü yerine getirmemesi ve uçak fabrikasında Alman işçi ve mühendislerin yüksek ücretleri gibi birtakım sorunlardan dolayı TOMTAŞ şirketinin faaliyetlerine 3 Mayıs 1928 tarihinde son verilmiştir. Bunun neticesinde 28 Haziran 1928'de fabrikada üretim faaliyetleri durdurulmuştur. Daha sonra Kayseri Uçak Fabrikası da dâhil olmak üzere TOMTAŞ şirketinin tüm mal varlığı ve bütün yetkileri Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir.

TOMTAŞ'ın kapanmasıyla Türkiye'nin uçak fabrikası kurma girişimleri sona ermedi. Daha sonra Amerikan-Curtiss-Wright grubu ile Kayseri Tayyare Fabrikasının tayyare ve motor imali, hava hatları ve her türlü hava işleri için bir sene geçerli olmak üzere Milli Savunma Bakanlığının yapmış olduğu antlaşma, 3 Kasım 1931 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kabul edildi. 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığına devredilen Kayseri Uçak Fabrikası için yeniden bir açılış yapılmıştır.

Kayseri Uçak fabrikası, kuruluş, bakım-onarım ve üretim faaliyetleri bir bütün olarak değerlendirildiğinde ulusal savunma sanayinin temel aktörlerinden birisi, özel sanayinin gelişiminde ise önemli bir misyon olarak lokomotif görevini üstlenmiştir.

Bu çalışmada kullanılan kaynak ve belgelerin temini amacıyla, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Milli Kütüphane, Türk Tarih Kurumu ve YÖK Tez merkezinde konu taraması yapılmıştır. Ayrıca, döneme ait gazeteler, kitaplar, makaleler ve dergiler incelenmiştir.

GİRİŞ

İnsanoğlu daha ilk çağlardan beri bir üçüncü boyutta hareket edebilmeyi ve göklerde uçabilmeyi düşlemiş, bu amaçla teorik ve pratik çalışmalar yapmaya başlamıştır. Bu arada, havadan daha ağır olan kuşların uçuşları incelenerek, taklit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca bilinen fizik kurallarında da faydalanılmıştır. Arşimet'in kuralına göre; belli hacimdeki bir su kütlesinden daha hafif olan cisimler suda yüzebilirler. Bu kural havaya uygulandığında, belli hacimdeki havadan daha hafif olan cisimlerin havada kalabileceği anlaşılır. Bu kuralın uygulanması ve havadan hafif araçların göklere yükselmesi ilk defa XVIII. Yüzyılda Fransa'da gerçekleşebilmiştir (Kurter, 2006: 15).

İnsanlık tarihi kadar eski olan 'uçmak' tutkusu, efsanelerden bugüne kadar devam etmesi ile dünya insanına yeni kapıların açılması fırsatını vermiştir. İşte bu vazgeçilmez tutkulu düşünce yapısı günümüz havacılık sanayini oluşturmuştur.

Bilim ve teknoloji açısından bakıldığında uçaklar, 20. yüzyılın başında icat edilen en önemli teknolojik gelişmelerden biridir. Dünyada söz sahibi olmak isteyen devletler havacılık alanına özel ilgi göstermiş ve böylesine muhteşem bir 'gücü' elinde tutmanın yollarını aramışlardır.

Havacılık için yeni bir devrin başladığı bu dönemde ortaya çıkan yeni buluşlar ve gelişmeler sayesinde uçaklar askeri alanda da kullanılmıştır. Uçağın baş döndüren gelişiminin bilincinde olan Batı'da uçakların yapımı için fabrikalar kurulmuş ve pilot yetiştiren okullar açılmıştır.

I. Dünya savaşında gelişiminin başlangıç döneminde olan dünya uçak sanayi, savaş sırasında elde edilen deneyimlerle, savaş sonrası yaşanan krize rağmen kısa zamanda istikrarlı bir üretim yapısına kavuşmuştur.

Bağımsız ve güçlü bir devlet olmak isteyen Türkiye'de de çağın gerçeklerine kayıtsız kalınmamış ve devletin en önemli müesseslerinden biri de havacılık olmuştur. Türk Devleti uçağı askeri alanda ilk defa Balkan Savaşlarında kullanmıştır

1 Haziran 1911 tarihinde "Kıtaat-ı Fenniye ve Mevaki-i Müstahkeme Müfettiş-i Umumiliği (Teknik Hizmetler ve Müstahkem Mevkiiler Genel Müfettişliği)'nin 2'nci şubesini teşkil eden Kıtaat-ı Fenniye Şubesince Tayyare Komisyonu kurularak, ülkemizde havacılığa oldukça erken sayılabilecek bir tarihte adım atılmıştır. Böylece, bu adımla Türk Hava Kuvvetlerinin temeli de atılmış oluyordu.

Türk Hava Kuvvetlerinin kuruluş aşamasından hemen sonra, 1916-1917 yıllarında havacılık sanayii ile ilgili bazı çalışmalara rastlanmakla beraber, bu çalışmalar etüt aşamasını geçmemiştir (Gediz, 1988: 29).

Yeni kurulan cumhuriyetin milli kalkınma hamlesi bağlamında dışarıya bağımlılıktan kurtulup kendi öz kaynaklarımızla var olma mücadelesi özellikle 1923-1938 yılları arasında hava harp sanayine yönelik çalışmaları hızlandırmıştır.

Bir taraftan kurumsal çalışmalar yapılırken, diğer taraftan da havacılık sevgisini yaygınlaştırmak ve toplumsal destek için çalışmalar yapılmıştır. Türk gençliği semaların güvencesi olarak gören Mustafa Kemal Atatürk'ün "İstikbal Göklerdedir" öngörüsü ile Türk Gençliğine gösterdiği hedef haklılığını bugünde göstermektedir. Nitekim havacılığın gelişimini sağlamak amacıyla 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) kuruldu.

Hava sanayiindeki bilinen Alman etkisi nedeniyle iki ülke arasındaki tarihsel sürecin daha iyi anlaşılabilmesi için çalışmamızda, Türkiye-Almanya ilişkileri, 1923-1933 ve 1933-1945 arasındaki olmak üzere (Koçak, 2007:8) ikiye ayrılarak incelenmiştir.

Birinci dönemde, 1924'ten 1932'ye kadar Türkiye'deki ilk Alman Büyükelçisi Rhudolf Nadolny'nin hazırladığı raporda da döneme verilen önem görülmektedir.

Bu döneme kısaca değinecek olursak; 3 Mart 1924 tarihinde imzalanmış olan Dostluk Antlaşması ile başlatılan diplomatik ilişkilerin önemli bir aşamasını oluşturmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti ile Almanya arasında 12 Ocak 1927 tarihinde Ankara'da imzalanan Karşılıklı İkamet Antlaşması ile Türk ve Alman vatandaşlarının karşılıklı olarak iki ülke topraklarında hangi hukuki şartlar ve garantilerle ikamet edecekleri hüküm altına alınmıştır. Ayrıca 16 Mayıs 1929 tarihinde Ankara'da imza

edilen Hakem ve Uzlaşma Antlaşması ile Türkiye-Almanya diplomatik ve ekonomik ilişkileri sağlıklı bir yapıya kavuşturuldu. Türkiye ve Almanya Cumhuriyeti Hükümetleri arasında 28 Mayıs 1929 tarihinde imza edilen Karşılıklı Konsolosluk Antlaşması, yeni diplomatik ilişkileri sağlam temeller üzerine oturtmuştur. Buna ilaveten Türkiye ve Almanya Cumhuriyeti Hükümetleri arasında, Suçluların İadesi Antlaşması 3 Eylül 1930 tarihinde Berlin'de imzalandı. Türkiye ve Almanya arasındaki siyasi ve ticari antlaşmalar iki ülke arasında ilişkilerin artmasına imkân sağlamıştır. Türkiye'nin Almanya'daki ticari faaliyetleri sırasında çok önemli roller üstlenen Türk Ticaret Odası, 1928 yılında Berlin'de açılmıştır. Ticaret hacmi giderek büyüdü. Özellikle 1929 yılı Alman istatistikleri göz önüne alındığında Türkiye'den Almanya'ya 75.6 milyon marklık ihracat yapılmasına karşılık, aynı yıl içinde Almanya'nın Türkiye'ye 72.5 milyon marklık bir ihracat yaptığı görülmektedir. Giderek büyüyen bu ticaret hacmi 27 Mayıs 1930 tarihinde Ankara'da yeni bir Türk-Alman Ticaret Antlaşması'nın imzalanmasını sağlamıştır.

Yukarıda özetlemeye çalışılan dönemde Almanya ile Hava Harp sanayinin kurulmasına dair görüşmeler yapılmış ve Junkers Firması ile bir antlaşmaya varılarak. TOMTAŞ şirketi kurulmuştur. Söz konusu antlaşma gereği, Kayseri Tayyare Fabrikası, Türk ulusunun bağımsızlık ve sanayileşme hedefleri gerçekleştirmek idealleri ile kurulmuştur. O dönemin şartları düşünüldüğünde, dünya çapında örneği az olan tayyare fabrikası ne yazık ki birçok olumsuzluklardan dolayı 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmıştır. Fabrika 1931 yılında tekrar açılmış; fakat 1939 yılından sonra uçak üretebilme vasfını kaybederek bakım-onarım merkezine dönüşmüştür.

İkinci döneme bakıldığında ise; Türkiye, jeopolitik konumu itibariyle, dönemin iki büyük devleti Almanya ve İngiltere tarafından vazgeçilmez bir ülke durumunda idi. Bu sebeple Türkiye Almanya ve İngiltere'nin çıkarları arasında bir denge politikası izlemiştir.

1938 tarihinden itibaren devletlerarası gruplaşmaların hız kazanması ve Almanya'nın Avrupa siyasetindeki sert politikaları Türkiye'yi endişelendirmeye başladı. Avrupa'nın yeni bir savaşın eşiğine gelmiş olması Türkiye'yi İngiltere, Rusya

ve Fransa ile ittifak yapma girişimlerine yönelmiştir. Bu gelişmeler 1939 yılından itibaren Türk-Alman ilişkilerinin gerginleşmesine sebep olmuştur.

Çalışmamız konusu olan Kayseri stratejik önemi ve jeopolitik konumu nedeniyle tarihin her döneminde cazibe merkezi olmuştur. Cumhuriyet döneminde de havacılık tarihimizin en önemli sanayi hamlesi olan tayyare fabrikasının burada kurulması fikri son derece anlamlı ve doğru bir karar olduğu görülmektedir.

Uçak fabrikasının Kayseri’de kurulma kararı alınmasından sonra arazi temini için adımlar atıldı. Bunun için seçilen arazi çevresinde bazı kamulaştırmaların yapılması gerekiyordu. İhtiyaç duyulan araziler sadece fabrika için olmayıp uçuş alanı için de gerekliydi. Milli Savunma Bakanlığının teklifi üzerine vatandaşlara ait arazilerin kamulaştırılmasına gidildi (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1945: 108 41 6), (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1947: 114 52 8) (Detaylı bilgi için **Bkz. Ek-1; Ek-2**).

Kamulaştırmalardan sonra inşaat işleri başlamıştır. Garaj inşaatı (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1941: 95 43 13), 78.811 lira tutacağı öngörülen iki adet er kışlası (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1942: 97 118 17), Tamirhane (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1945: 178 30 16), yeraltı atölyeleri, hangarlar, sosyal tesisler ve atölyelerin inşaatları için adımlar atılmıştır. (Detaylı bilgi için **Bkz. Ek-3; Ek-4; Ek-5**).

İnşaat işleri ile birlikte fabrikanın kurulması için gerekli olan malzemelerin alımına da hız verilmişti. Ancak o tarihlerde demiryolu henüz Kayseri’ye kadar gelmediği için hangar malzemeleri, atölyelerin tezgâhları ve fabrikaya ait makineler Almanya'dan İskenderun’a kadar deniz yoluyla, İskenderun'dan Ulukışla'ya trenle ve oradan da Kayseri'ye develer, at ve manda arabalarıyla taşınmıştır.

Bütün bu çalışmalar hızla neticelendirilmiş ve 6 Ekim 1926 günü fabrika açılmıştır. Kayseri'de faaliyete geçen bu fabrika ile birlikte Eskişehir'de de bir onarım ve montaj işlerini yürütebilecek bir ünite kuruldu. Bu arada fabrika için gerekli olan teknik personelin yetiştirilmesi konusu ele alınmış ve bu amaçla Almanya'nın Dessau şehrindeki Junkers tesislerine 18 kişi gönderilmiştir (Gediz, 1988: 29).

Junkers'in A-19 ve A-20 tiplerini imal edecek olan fabrika faaliyete geçtiğinde 120 Alman, 240 Türk olmak üzere 360 personel görev aldı.

Kayseri'de uçak fabrikasının kuruluş ve yerleşkesinin geliştirilme çalışmaları yapılırken, bir taraftan da Türk havacılık alanında ihtisas yapıldı. Bu bağlamda, önce Almanya'ya eleman gönderilmesine başlanılmıştır. 1928 yılında uçak mühendisliği öğrenimi için bahriye öğrencilerinden Fuat Hakkı, Kamil Halil, Ümit Ahmet ve Fuat Süleyman Avrupa'ya gönderilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1934: 43 17 19). 1930 yılında İtalya'da Havacılık okulunda bilgilerini artırmak üzere sekiz subay gönderilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1930: 9 14 10).

Pilotluk, kör uçuşu ve seyrüsefer pilotluğu öğrenimi için seçilen iki Türk pilot Lufthansa Havacılık şirketine gönderilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1934: 42 1 17). Aynı yıl şubat ayında eğitim, öğretim ve manevralar ile hava kuvvetlerinin örgütlenmesi ile sevk ve idaresini incelemek üzere Miralay Macit Bey Fransa'ya, Eskişehir Tayyare Fabrikası müdürü Binbaşı Osman Nuri Bey ile motor uzmanı İsmail Hakkı Bey daha sonra Fransa'da Macit Bey'e katılmak üzere o günlerde Almanya'da açılacak olan Leipzig Sanayi Fuarına gönderilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1934: 42 9 16). Yine aynı yıl Mart ayında uçak fabrikaları işletme işlerinde yetişmek ve bu amaçla fabrikalarda incelemelerde bulunmak üzere makine Binbaşı Avni Bey Fransa'ya gönderilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1934: 43 11 10).

Mustafa Kemal Atatürk, uçak fabrikasının kuruluşuna son derece önem vermiştir. Kayseri Tayyare Fabrikası'nın 6 Ekim 1926 tarihli açılışından az önce, yetkililerin merasim öncesi davetleri sırasında; törene katılamayacağından dolayı üzüntülerini bildirmiş ve fabrika hizmete girdiğinde, fabrikayı ve ürünlerini görmek üzere Kayseri'ye gideceğini ifade etmiş (Koçak, 1991: 72) olan Mustafa Kemal'in, 20 Eylül 1928 tarihinde Cumhurbaşkanı sıfatıyla ikinci ziyaretinde, Tayyare Fabrikasını ziyaret edip etmediği, ettiyse de ziyaretiyle ilgili olarak şimdilik bilgi ve kayıtların olmamasına rağmen, Milli Hava Harp Sanayimizin kurulmasına öncülük etmesi, bizzat O'nun direktifleriyle böyle bir girişimi başlatılıyor olması ve bu girişimin ilk meyvesi olan Kayseri Tayyare Fabrikası'nı ziyaretleri kuvvetle muhtemeldir.

Atatürk dördüncü kez 4 Şubat 1934 tarihinde saat 18.20’de halkın candan tezahüratları arasında Kayseri’ye teşrif etmişler (Hâkimiyet-i Milliye, 5 Şubat 1934:1) ve şehirde iki gün kalarak Cumhuriyet çalışmalarını yakından izlemiştir. (Çelebi, 1973: 99). Mustafa Kemal ertesi gün 5 Şubat 1934 tarihinde saat 13.00’de Kayseri Tayyare Fabrikası’nı ziyaret ederek (Hâkimiyet-i Milliye, 6 Şubat 1934:4), açılıştan önce ifade ettiği şekliyle Fabrika ve ürünlerini muhtemelen ikinci kez görmüş ve akabinde şehirdeki gezisine devam etmiştir (Sarısır, 1998: 85-86).

Görülmektedir ki, Mustafa Kemal artık Türk Tarihinin anlamlı eserleriyle süslü olan bu güzel şehirde (Çelebi, 1973: 102-103), devrin standartlarına uygun azmin, gelişmişliğin, kendi kendine yetebilme yeteneğinin bir göstergesi olarak Cumhuriyetin bu büyük eserinin Kayseri’yi süslemesinden, Türk Milletinin en büyüğü olarak onur duymakta ve şehirde ilk görmek istediği bu Cumhuriyet eserine ne kadar büyük önem verdiği anlaşılmaktadır.

Ayrıca bu dönemde, yerli yabancı birçok devlet adamı tarafından Fabrikaya ziyaretler yapılmıştır. Bunlardan tespit edilebilenler şunlardır: Başbakan İsmet İnönü ve Hava Müsteşarı Yzb. Celal Yakal’ın PZL uçakları imalı sırasında ziyaretleri, 1938; İsmet İnönü ve Refik Saydam’ın ziyaretleri, 1938; Milli Savunma Bakanı Kazım Özalp’ın ziyaretleri, 1938; Yugoslav Heyetinin ziyaretleri, 1939; Yunan Heyetinin ziyaretleri, 1939 (Sarısır, 1998: 87).

Fabrika ile ilgili çalışmalar devam ederken, uçakların yapımında kullanılacak malzeme eksikliği sorunu nedeniyle, Türkiye’de üretilemeyen malzemelerin büyük kısmı yurtdışından getirilir. Kasım 1929’da hava kuvvetleri için yüklü miktarda havacılık malzemesi yurtdışından getirilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1929: 8 41 13), (**Bkz. Ek-8**).

Savunma için uçak ve malzeme alındığı gibi Akrobasi gösterilerine de önem verildiği görülmektedir. Bu amaçla Havacılık okulunun akrobasi eğitim öğretimi için 1934’de Amerika’dan altı adet Fleet Akrobasi uçağı alınmasına karar verilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1934: 42 7 11) (**Bkz. Ek-10**).

Uçak fabrikasının faaliyete başlamasından sonra, ihtiyaçlara binaen teknik eksikliklerin giderilmesi amacıyla görevlendirilmeler yapılmıştır. Teknik elemanların

öğrenimi ve bilgi artırımı için Avrupa'ya uzman ve öğrenci gönderildiği gibi 1933 yılında üç doktor da, hava fizyolojisi uzmanlığı alanında yetiştirilmek üzere Avrupa'ya gönderilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1933: 40 73 14). Benzer şekilde Kayseri uçak fabrikasında çalıştırılmak amacıyla Alman uzman Ote Bote getirtilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1933: 94 13 13).

Kayseri uçak fabrikasında yapılmakta olan PZL uçaklarına konacak Gnom Rhon motorlarının fabrikalarında imal tarzını görmek üzere Hava Fen şubesinden mühendis Fikret Çeltikçi ile Kayseri uçak fabrikasından İrfan Berkman, Mitat Yılmaz ve Mehmet Ali Çöner 6 ay süreyle Fransa'ya gönderilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1937: 74 36 17), (**Bkz. Ek-6**).

Kayseri uçak fabrikasında PZL uçaklarının montajında çalıştırılmak amacıyla Sigmund Refelenks getirilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1937: 79 85 15).

1938 yılında 15 adet Gotha 145 model uçak üretiminde kullanmak üzere Almanya'daki fabrikadan malzemeler alınır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1938: 83 54 16), (**Bkz. Ek-9**). Benzer şekilde Kayseri ve Eskişehir uçak fabrikaları için Almanya'dan İndez markalı cıvata ve somun tezgâhı satın alınması kararlaştırılmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1939: 86 24 4).

Kayseri uçak fabrikasında kuruluşundan sonraki dönemlerde de yabancı uzmanlar çalıştırılmıştır. İzmir Tayyare Alayı elinde bulunan uçaklardaki Di Havilland Pervanelerindeki arızaları önlemek için, İngiliz uyruklu Thomas Tarryn'in 3 ay için Kayseri Uçak Fabrikası ve İzmir Tayyare Alayı'nda çalıştırılmasına karar verilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1939: 88 87 9).

Daha önceden Fransa'ya gönderilen Asteğmenler Mümtaz Külünk ve Hüseyin Ünsal yüksek uçak mühendisliği öğrenimini bitirerek 1939' da ülkeye dönerler (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1939: 133 30 9).

Bundan başka çeşitli sergi, konferanslara katılmak üzere yurtdışına gidilir. Uluslararası Havadan koruma sergisine katılmak ve çeşitli incelemelerde bulunmak üzere Korgeneral Hüsnü Kalkış başkanlığında Albay Emin Nihat Süzer ve Yüzbaşı

Abidin Tüzel'den meydana gelen heyet Brüksel'e gider (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1939: 87 61 15).

Bir taraftan yurtdışına öğrenci ve heyetler gönderilirken bir taraftan da yurtdışından uzmanlar getirtilerek Türk Havacılığı geliştirilmek istenmiştir. Kayseri uçak fabrikasında çalışmak üzere Lysander ve Rolls-Royce uçak ve motorları üzerinde deneyimli iki İngiliz, uçak makinisti Strw ile motor uzmanı mühendis James Wyobrow, 1940 yılında Kayseri'ye gelmişlerdir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1940: 92 86 9), (**Bkz. Ek-7**). Aynı yılsonuna doğru 22 İngiliz uzmanın Hava Kuvvetlerinde çalıştırılmasına karar alınmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1940: 106 73 18). Savaş yıllarında istihdam edilen bu uzmanların İngiliz olması İkinci Dünya savaşında Türkiye'nin hangi tarafa yakın olduğunun göstergesi olarak anlam taşımaktadır.

1942 yılında havacılık öğrenimi için başlarında bir subay olmak üzere 40 öğrenci İngiltere'ye gönderilmesine karar verilir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1942: 98 39 6).

Bir başka uzman olarak 1942 yılında Havacılık dersleri vermek üzere Amerikalı bir hava Albay'ı Türkiye'ye gelir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1942: 100 93 11). Aynı yılın sonlarında Amerikan uyruklu uzman Graham, Alison motorları üzerinde çalışmak üzere İzmir Uçak Alayına gelir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1942: 99 82 20).

1 Kasım 1944 te Amerika'da yapılacak olan uluslararası sivil havacılık konferansına Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak başkanlığında kalabalık bir heyet katılır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1944: 106 72 1).

İngiliz uyruklu Başçavuş Alexander Smith ve Colin Kirkride (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1944: 106 69 15), İngiliz uyruklu gedikli erbaşlarından J. H. Roberts (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1944: 106 74 3), İngiliz D. W. L. Heal (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1945: 108 41 8), İngiliz uyruklu Knibbs'de Kayseri Uçak Fabrikası'nda çalıştırılmışlardır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1945: 108 48 20).

1947 Kasım ayında bu sefer Cenevre’de toplanacak Uluslararası Sivil Havacılık Konferansına Bern Büyükelçisi Yakup Kadri Karaosmanoğlu’nun başkanlığında bir heyet katılır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1947: 114 68 12). Savaş sonrasında da yabancı uzmanlardan yararlanma yoluna devam edilir. 1948’de İngiliz Albay A.C. Brown, Yarbay Garner ve Yarbay Doran havacılık öğretmenliği yapmak üzere Türkiye’ye gelir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1948: 117 77 9).

Uçak fabrikasının vatan savunmasına olan katkısının yanında bölge halkı içinde olumlu etki yaratmıştır. Bu bağlam da merkezi Kayseri olmak üzere Kayseri Uçak Fabrikası Mensubu Yardımlaşma Evleri Kooperatifi kurulmuştur (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1950: 122 34 5), (**Bkz. Ek-11**). Sonraki dönemde beliren ihtiyaçlar nedeniyle kooperatif sözleşmesinde değişiklik yapılmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1952: 129 58 17).

Kayseri uçak fabrikası 28 Haziran 1928 tarihinde kapatılarak TOMTAŞ'ın faaliyetine son verildi. 21 Ekim 1929 tarihinde Junkers firması ile Milli Savunma Bakanlığı arasında bir protokol yapıldı. Bu protokol daha sonra Bakanlar Kurulunca onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bu protokole göre Junkers firmasının tüm hisseleri 520.000 TL karşılığında Türk Tayyare Cemiyetine devredilmiştir. Ayrıca TOMTAŞ tasfiye edilerek tüm varlığı ve hukuki durumunun Türk Tayyare Cemiyetine devrine karar verildi. TOMTAŞ firmasına ait olan ve Kayseri fabrikasında, Türkiye’de veya Türk gümrüklerinde bulunan tüm lisanslı, patentli tezgâh, kalıp, uçak ve motor parçalarıyla tesislerin Türk tarafına devri için bir komisyon kuruldu. Kurulan bu komisyon çalışmalarını 1930 yılında bitirebildiği için, fabrika bu tarihe kadar kapalı kalmıştır. 1930 yılında kurulan tesellüm heyeti tarafından TOMTAŞ Milli Savunma Bakanlığına teslim edildi. Aynı yılın Mayıs ayında fabrika Türk Hava Kuvvetleri adına işletmeye açıldı. Fabrikaların Hava Kuvvetlerine geçişinden itibaren TOMTAŞ artık ortadan kalkıyor ve bu tesisler bakım-onarım faaliyetlerini yürüten birer kuruluş haline gelmiştir (Gediz, 1988: 30).

Türkiye’de havacılık sanayii ile ilgili teşebbüslerin tamamı Cumhuriyet döneminde yapılmıştır. Yapılan bu teşebbüsler kronolojik olarak incelenebileceği gibi, devlet ve özel sektör teşebbüsleri olarak da incelemek mümkündür.

Bakıldığında özel teşebbüsün amatör bir şekilde Vecihi Hürkuş tarafından yapıldığı görülmektedir. Onun bu teşebbüsü daha sonraki yıllarda da çeşitli şekillerde tekrarlanacaktır. Her ne kadar Vecihi Hürkuş teşebbüsü bir sanayi kuruluşu olarak kabul edilmese de (Bıykoğlu, 1991: 11) o dönemde yapılan çok cesaretli bir teşebbüs olması nedeni ile özel teşebbüsler bölümünde incelenecektir. Devletin teşebbüsü 1926 yılında kurulan Tayyare ve Motor Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ile başlar. TOMTAŞ kapandıktan sonra Kayseri Uçak Fabrikası ve Hava İkmal ve Bakım Merkezi olarak faaliyetlerini sürdürecektir, bu arada Kayseri Uçak fabrikası ile eş zamanlı olarak kurulan Eskişehir tesislerinde 1932 yılında Selahattin Alan tarafından milli bir uçak yapılmaya çalışılacaktır. 1935 yılında ise özel girişimci Nuri Demirağ “Nuri Demirağ Uçak Fabrikası” nı kurarak Türkiye’de uçak üretimi yapacaktır.

Ancak uçak endüstrisi kurma sebebiyle bir hayli sorunla karşılaşmış olan Nuri Demirağ, bu durumu İnönü’ye yazdığı mektup ile şöyle anlatmıştır;

1936’da memleketin ihtiyacına tamamen cevap verecek büyük bir uçak endüstrisi kurmak için girişimde bulundum. Bu bağlamda uzmanlarımla birlikte çeşitli ülkeler de incelemede bulundum. Yabancı ülkelere mühendisler ve işçiler gönderdim. Fabrikamı modern araçlarla donattım. Yeşilköy’de modern hava meydanı yaptığım gibi Beşiktaş’ta uçak atölyesi, tamir atölyesi ve hangar kurdum

Hava kuvvetlerinden maddi manevi yardımlarda bulunulacağı, siparişler verileceği bildirilmesine rağmen şimdiye kadar bu konuda bir gelişme sağlanmadı.

Türk Hava Kurumuna 65 planör teslim ettim ayrıca 10 okul uçağı teslim edilecekti ancak Türk Hava Kurumu bunları kabul etmemektedir. Gerekçe olarak Eskişehir’de pilot hatasından meydana gelen ve bir pilotun ölümüyle sonuçlanan kazayı göstermektedirler. Bu babta teminat mektupları muhteviyatı olan 14.000 liramı zapt ettikleri gibi avans olarak verdikleri 40.000 lirayı da geri istemektedirler.

Bu gelişmeler yüzünden fabrika personeli işsiz kalmıştır. Bu kurumun ülke savunması için yararlı bulunuyorsa derhal sipariş verilerek yaştırılmasının sağlanmasını rica eden Mareşal Fevzi Çakmak’tı (Genelkurmay Başkanı). Çekilen telgraftan şimdiye kadar bir sonuç alamadım.

Bu uğurda şimdiye kadar 1.5 milyon lira harcadım. Bu konuda yardımlarınızı rica ederim. Yaratıcı bir şahsiyetin bu işlere karar verecek kurumun başına getirilmesini arz ederim (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1939: 59 399 25).

Bu teşebbüsleri Türk Hava Kurumunun İkinci Dünya Savaşını izleyen dönemlerdeki çalışmaları izleyecek, 1950'li yıllarda ise Makine ve Kimya Kurumu tarafından uçak motoru ve uçak üretilmeye çalışılacaktır.



BİRİNCİ BÖLÜM

1. HAVACILIK TARİHİ VE CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRK HAVA SANAYİİNİN DURUMU

1.1.Havacılık Tarihine Genel Bakış

Havacılık ve uzay sanayi; stratejik öneme haiz, yüksek maliyetli büyük yatırımlar gerektiren, kara ve deniz sektörlerine oranla daha zorlu bir sektördür (Dörtkaşlı, 2016: 21).

Gökyüzünde özgürce uçmak fikri, insanlık tarihi kadar eskidir. İlk uygarlıklardan beri uçan makine yapmak ya da kanat takmak suretiyle uçmak insan ruhunun özgürleşme ihtiyacından kaynaklanmaktadır.

Hürriyet ve özgürlük tutkusu, insanoğlunun hayallerini gerçekleştireceği yeni keşiflerin rehberi olmuştur.

İnsan; yürümeyi, mesafeler kat etmeyi, yüzmeyi hatta suların derinliklerine dalmayı da öğrenmiştir. Oysa ki uçmak; canlılar aleminde onu yenik düşüren tek edim, tek eylemdir. İnsanoğlunun yıllar boyunca önce düşlediği, sonra ise imal ettiği araçlara sahip olması bile onun bu durumuna bir çare olamamıştır. Gökyüzü, endişe, kaygı ve korkunun kaynağı olarak algılanmasına rağmen hep bir umut hatta özgürlüğün sembolü olmuş dahası insan için vazgeçilmez bir tutkunun kaynağı olmuştur (Batur, 2006: 34).

İnsanın uçuş arzusu ile ilgili ilk izlere efsanelerde rastlamaktayız. Çin, Hint, İran ve Arap efsanelerinde insanoğlunun uçarak gökyüzüne hakim olma arzusunu görmekteyiz. Aynı şekilde Yunan mitolojisinde ve Türk efsanelerinde de bu tür hikâyeler mevcuttur (Kansu vd., 1971: 10-15).

İnsanlı uçuş konusunda ilk ciddi çalışmalar 13. yüzyılda başlamıştır. 1250 yıllarında ünlü İngiliz filozofu ve bilim adamı Roger Bacon uçmak için makineler yapılabileceğini iddia etmiş, bu konuda bir de eser yazmıştır.

Bu konuda ilk ciddi ve kapsamlı bilimsel çalışmayı 1505 yılında Floransalı sanatçı ve bilim adamı Leonardo da Vinci gerçekleştirmiştir. Vinci içlerinde bugünkü helikopter temel kavramlarını da geliştiren birçok ayrıntılı çizim yapmıştır.

İtalyan mimarlar Fausto ve Raneio'nun 1595 yılında geliştirdikleri paraşüt tasarımları, İtalyan Cizvit papazı Pierre Fransesso Lana'nın tasarladığı uçan gemi tasarımı, Brezilyalı Cizvit piskoposu Barthélémy L. Da Gusmao'nun 1709 yılında hazırladığı yelken ve kanatlı uçma makinesi tasarımları bu yönde yapılan çalışmalara örneklerdir.

1760'larda havadan hafif hidrojen gazının bulunması havacılıkta Bacon'un balon kavramına yönelmesine yol açtı, ilk başarılı balonlar Fransız mucitleri Montgolfier Kardeşlerce 1783'te yapıp uçuruldu. Montgolfier Kardeşler 1800 metreye ulaşan ilk uçuşlarında sıcak havayla doldurulmuş büyük bir kağıt torba kullandılar. Hidrojen gazının bulunuşu ve kauçuk üretimindeki gelişmeler sonucu hidrojenle doldurulmuş balon üretimine başlandı.1898 yılında Brezilyalı Alberto Santos Dumont Paris'te ilk kez hafif motorlu bir gemi ile uçarken, iki yıl sonra Kont Ferdinand von Zeppelin'in motorlu dev hava gemisi Almanya'da uçtu.

ABD Dayton'da bisiklet yapım ve onarımı ile uğraşan Wright kardeşler 1900'lü yılların başında planör yapımı ile ilgilenmeye başladılar. Kendi geliştirdikleri basit bir rüzgâr tüneli vasıtası ile Lilienthal ve Chanute'nın yaptıkları modelleri geride bırakan Wright kardeşler, 17 Aralık 1903'de havadan daha ağır bir araçla, motorlu, tam denetimli, kesintisiz insanlı uçuşu başardı. İlk uçan Orville oldu ama Wilbur da o günkü dört uçuşun en uzununu gerçekleştirdi ve 59 saniye havada kalıp 260 m. yol aldı (National Geographic Türkiye, 2003: 1).

Bu tarihten sonra havacılıktaki gelişmeler o günün teknolojisi göz önünde tutulduğunda baş döndürücü bir hızla gerçekleşmiştir.

1.2.Havacılığın Gelişimi

Modern havacılık aslında bisiklet imalatçısı olan Wright Kardeşlerin Flyer adını verdikleri uçakla 17 Aralık 1903'te gerçekleştirdikleri başarılı olan ilk motorlu uçuşla başlamıştır. Onların uçağına baktığımızda ilk gözümüze çarpan yalnızca bir çift kanat, yükseliş dümeni (elevator), ve istikamet dümeninden (rudder)

oluşmasıydı. Gövdesi bu yapıları bir arada tutan çubuklardan oluşuyordu. Uçaktaki en dikkat çekici ayrıntı ise bir anemometre (rüzgâr ölçer) bulunmasıydı (Demircan, 2007: 15).

Amerika'da gerçekleştirilen deneme uçuşlarıyla dünyada büyük heyecan uyandıran uçak üç sene sonra Avrupa'da da yapılmaya başlanmıştır. Osmanlı idarecileri Balkan savaşı öncesinde askerî havacılığın kurulması ve geliştirilmesi için faaliyete geçti. Harbiye Nâzırlığının girişimleriyle Erkân-ı Harbiyye-i Umumiye bünyesinde bir şube açılarak (1911) havacılık hakkında daha fazla bilgi almak ve pilot yetiştirmek üzere Avrupa'ya heyetler gönderildi. Öte yandan Trablusgarp'a saldıran İtalyan uçaklarının havadan uçaklarla bomba atmaları üzerine Osmanlı askerî idarecileri havacılıktan askeri bir güç olarak istifade etmek üzere uçak temin etme yoluna gitmişler ve Fransa'dan uçak satın almışlardır. Avrupa'da yetişen pilotlar ve havacılık bilgisine sahip kimselerle Yeşilköy'de Uçak Mektebi 1912 yılında açıldı. Önceleri Fransız asıllı pilot ve havacıların desteğiyle yapılan eğitim, Osmanlı Devleti'nin Almanya yanında Birinci Dünya savaşına katılmasıyla birlikte Alman uzmanlar ve pilotlarla sürdürülmüştür. Oysa sonraki dönemlerde Fransa'ya da yüksek tayyare mühendisliği eğitimi için öğrenci gönderimi yapılmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1939: 133 30 9).

İlk olarak 1010 yılında İmam İsmail Cevheri tarafından başladığına inanılan Türk havacılığı hakkında daha kesin bilgi ve belge toplama ihtiyacı vardır. Stuart Kline, Türk Havacılık Kronolojisi adlı eserinin girişinde bunu şöyle dile getirmektedir. *“On yedinci yüzyılın ünlü Osmanlı gezgini Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesinden aktarılanların dışında, Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesi üzerinden Boğaziçi'nin karşı yakasındaki Üsküdar Doğancılar'da kendi elleri ile yaptığı kanatları takarak uçuşu veya Lagari Haşan Çelebi'nin sırtına bir roket yerleştirerek Sarayburnu'ndan kendini akşamüzeri gökyüzüne fırlatılıverşi hakkında daha çok kanıtın bulunup değerlendirilmesi gerekmektedir. Muhtemelen bu kişilerin ikisinin de parasal olarak ödüllendirilmelerinin ardından Osmanlı İmparatorluğunun değişik bölgelerine sürgüne gönderildikleri düşünülürse bu parasal işlemlerin veya adı geçen kişilerin sicil kayıtlarının bir şekilde tutulmuş olması gerekmektedir. Bunun dışında 1630'larda Osmanlı İmparatorluğunda görevli*

bulunan Venedik Konsolosu G. Ballo ve Fransız konsolos P. De Harlay'ın kişisel arşivleri de başvurulabilecek kaynaklardandır." (Klme, 2002: 10).

Türklerde ilk uçuş deneyimini talihsiz bir şekilde İmam Cevherinin gerçekleştirdiği anlatılmaktadır. Fenle uğraştığı zamanlarda, büyük kuşların kanat çırpmadan yükseklerden süzülerek uçuşlarını dikkatle izliyor ve bugün maalesef elde olmayan hesaplar yapıyordu. Bir gün (M.S. 1002 yıllarında) Nişabur'daki caminin damına çıkarak halka şunları söylemiştir;

" Ey ahali bu dünyada emsali bulunmayan bir eser keşfettim, gelecek insanlar için bir ilmi tasavvuru nasip olmadı". Toplanan halk hayretle imamı ve müderrislerini dinlediler, bazıları aklını kaybettiğini zannettiler. Vücudunu iplerle iki büyük sath bağladı ve uçacağını ilan etti ve kendisini boşluğa bıraktı. Kanat satırları maalesef Cevheri'yi taşımadılar, şiddetle yere çarparak vefat etti. Cevheri'nin bu hareketi zamanında çok garip karşılanmıştır. Cevheri bilinen ilk Türk Hava şehididir (Verel, 1985: 29).

1.2.1. Dönemin Uçaklarındaki Gelişmeler

Birçok özelliğe sahip olmamasına rağmen ilk motorlu uçuşu gerçekleştiren Wright Kardeşler 'den sonra çok çeşitli tiplerde uçaklar yapıldı. Hepsisi de çift kanatlıydı (biplane) (Demircan, 2007: 15).

İlk uçakların çatkıları, birbirine çelik tellerle bağlanmış ince sert ahşap levhalardan ya da çelik borulardan oluşan makas kiriş tasarımlı gövdeler biçimindeydi. Bu ana yapı kanattaki enine kirişlerden oluşan kanat iskeletiyle birleştiriliyordu. Daha sonra gövde ve kanat bezle kaplanıyordu. 1930'larda uçak çatkısı yapımında değişiklikler yaşandı. Aerodinamik biçim verilmiş gövde, hafif kavislendirilmiş ince kanat yapısı tasarımları ilk kez bu dönemde gerçekleştirildi. Ahşap kirişlerin ve bez kaplamaların yerini alüminyum alaşımları, magnezyum gibi paslanmaz hafif metal türleri aldı.

Hava taşımacılığının ilk yıllarında Birinci Dünya Savaşı'ndan kalma bombardıman uçaklarından yararlanılıyordu. Ama sonraları doğrudan yolcu ve kargo taşımak için tasarlanan uçaklar üretilmeye başlandı. Kısa hatlar için yolcuların rahatlığı, uzun hatlar için hız öğeleri ön plana çıkarıldı. Bu dönemde sefere sokulan

uçaklar genellikle üç motorlu monoplanlardı (tek kanatlı). Almanların "Junkers G 24", Fransızların "Wibaut 210" İtalyanların Savoia Marchetti SM 73" tipi yolcu uçakları bu türdendi. İngiltere’deyse daha çok dört motorlu uçaklar tercih ediliyordu.

Bu uçakların hızı saatte 160 km’ye ulaşabiliyordu. ABD’de de Posta Dairesi’nin işlettiğı hava posta sistemi hızla geliştirilerek yolcu taşımacılığı alanına kaydırıldı. Birçok küçük şirket birleşerek okyanus aşırı seferler düzenlemek üzere g birliğı yaptılar. Bu dönemde  motorlu "Ford" ve "Fokker" uçaklarıyla Sikorsky’nin ürettiğı "Clipper"lar başlıca hava taşıma araçlarıydı. Günümüzdeki yolcu uçaklarının atalarıysa 1933-1934 yıllarında ortaya çıkacaktı. Bu dönemde eski uçakların yerini yenileri aldı. Artık aerodinamik profili, gövdesi tümüyle metalden yapılmış hızlı ve rahat "Boeing 247 D"ler, "Douglas DC-2"ler ve "DC-3"ler, Lockheed 10"lar hizmete girmiştı. ABD’nin ve Avrupa’nın önde gelen havacılık şirketleri uzun yıllar filolarını bu uçaklardan oluşturdular. 1950’lerde geliştirilen jet uçakları sefere sokulana değin bu uçaklar standart yolcu uçağı olarak kaldı.

Kıtalararası hava taşımacılığı önceleri deniz uçaklarıyla sürdürülüyordu. İki savaş arası dönemde ticari sivil havacılık hızla ilerlerken, askeri havacılık alanında da büyük gelişmeler yaşanıyordu. 1934-39 yılları arasında Alman fabrikalarında 15.927 savaş ve 13.889 eğıtim uçağı üretildi. İngiltere, Fransa ve ABD ise bu silahlanma yarışına ancak 1938’deki Münih bunalımından sonra katıldılar. Bu dönemde kuramsal araştırmalar ve deneysel çalışmalar da hızlandı.

Savaş boyunca fabrikalarda aşırı miktarda el işiliğı gerektiğı halde seri üretimle binlerce uçak üretildi. Bu uçaklar tüm gövdesi sağılam bir iskelet yapıdan olup gövde gergin tellerle birlikte desteklenmiş bütün bir yapı oluşturunuyordu. Çift kanatlı uçakların hem dayanımlarının, hem de manevra yeteneklerinin o zamanın tek kanatlı uçaklara göre fazla olması sebebiyle daha çok çift kanatlı uçaklar üretilmişti. “Kızıl Baron” lakaplı Alman pilot Manfred Von Richthofen’in meşhur kan kırmızısı uçağı Fokker Dr.1 uçağı ise üç kanatlıydı (triplane) (Demircan, 2007: 16).

Savaş sonrasında uçak üretimi yavaşladı. Savaşın getirdiğı ağır ekonomik koşullar savaş sonrasında yeni uçak üretimi bir süre için yavaşladıysa bile bu durum 1960’ların başında aşıldı. Askeri uçak yapımı 1960’ların başında yeniden hızlandı ve hava kuvvetleri jet uçaklarıyla donatıldı. Savaş sonrasında yaşanan en büyük

havacılık başarılarından biri de ABD’de roket motoru yerleştirilmiş bir uçak olan "Bell X-1"’in ses duvarını aşmasıydı. Günümüzde özellikle askeri uçaklar ses üstü hızlarda uçmak için tasarlanıyor (Bilim ve Teknik, 2003: 3-5).

Önceleri uçabiliyor olması yeterliydi, sonra gövde sağlamlaştı ve daha güçlü motorların kullanılmasıyla uçaklar hızlandı ve menzilleri arttı. Tüm bu gelişmeler büyük bir ivmelenmenin zeminini hazırladı. Havacılıkta iki dünya savaşı arasında geçen, uçak teknolojisinde, üretim yollarında devrim niteliğinde gelişmelerin yaşandığı bu döneme ‘Altın Çağ’ denir (Demircan, 2007: 16).

1.3. Osmanlı Döneminde Hava Kuvvetlerinin Doğuşu

Endüstri devrimi ile başlayan “mekanizasyon çağı” kısa sürede üretimin yanı sıra savaş organizasyonunu da etkisi altına aldı. Hızlanan ve daha ölümcül hale gelen orduların makinelerden beklentisi, eksik gördükleri imkân ve kabiliyetlerinin bu araçlarla tamamlanması idi. Kara nakliyesinde başlayan makineleşme kısa zamanda havada da kendini gösterdi. Osmanlı devleti rakipleriyle aynı tarihlerde uçak ve otomobilleri ordu envanterine soktu. Ancak arada bir fark vardı. Osmanlılar bu yeni araçları ithal edici konumundaydı ve hem Balkan hem de Birinci Dünya savaşlarında bu araçlar ile yedek parçalarının temininde önemli sıkıntılarla karşılaşacaklardı. Bu durum sonraki yıllarda da devam etmiş, az da olsa üretimin başlamasıyla birlikte havacılık malzemeleri dışarıdan satın alınmaya devam edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1923: 8 41 13).

Uçakların ticari bir meta olarak kullanılabileceğini keşfeden bazı müteşebbisler bu alana yönelerek uçak fabrikaları kurdular. Bu yeni aracın askeri alanda kullanılabileceğinin anlaşılması ile birlikte ordular hava kuvvetlerini oluşturmaya başladılar. A.B.D. 1909’da, Fransa, Almanya ve İtalya 1910 ‘da, İngiltere 1911’de, Avusturya ve Rusya ise 1912 yılında hava kuvvetlerini kurdular. Dünyada ki askeri teknoloji gelişmelerini yakından takip eden Osmanlı idarecileri, diğer büyük devletlerle aynı tarihlerde bu kervana katıldı (Yeni, 2017: 229-230).

Osmanlı devleti, havacılık alanında Avrupa’da yaşanan gelişmeleri özellikle Harbiye Nezaretine Mahmut Şevket Paşa’nın getirilmesiyle birlikte daha da yakından takip etti. Dolayısıyla Osmanlı havacılığın esas temellerinin bu dönemde atıldığı

söylenbilir. Nitekim ilk olarak Mayıs 1909'da Fransız Baloncu Mösyö Barbote, balonuyla İstanbul'a gelerek üç gösteri uçuşu yapmıştır. 1909 senesinde Mahmut Şevket Paşa, havacılık çalışmalarında Avrupa'da öncü kabul edilen Fransa ve Almanya'daki gelişmeler hakkında, Paris Askeri Ataşesi Ali Fethi (Okyar) ile Berlin Askeri Ataşesi Enver (Paşa) Bey'den bilgi istedi. O yıllarda Kurmay Binbaşı rütbesinde olan Enver Bey'in balon ve balon topları hakkında 26 Eylül 1909 tarihli raporundaki havacılık hakkındaki görüşleri harbiye nezaretince de benimsendi. Bu durum, Osmanlı havacılık tarihi başlangıcı açısından olumlu bir gelişme olarak kabul edilmektedir (Karacagil, 2011: 17).

Hava Uçuş Okuluna gereken önemi veren Enver Paşa Almanya'dan uçak ve pilotlar getirtmiş ve bu arada bu okulda pilot yetiştirilmesine hız vermiştir. Almanya'dan ilk etapta alınan uçakların yeterli olmaması üzerine ikinci defa uçak istenmiş ve 185 uçak, 1520 bakımcı ve personelle birlikte 190 uçucu pilot getirilmiştir. Savaşın geniş bir alanda seyretmesinden dolayı uçaklar istenilen her cephede kullanılamasa da, teşkil edilen Uçak birliklerinin pek çok faydaları görülmüştür.

İstiklal Savaşı'nda da kullanılan Uçaklar daha ziyade keşif ve devriye uçuşlarında işe yaramıştır. Zaman zaman taarruz amaçlı olarak da kullanılan bu uçaklar Yunan uçaklarının ileri harekâtlarını önlemeyi başarmış ve birkaç Yunan uçağını esir alarak Türk hava filosuna dâhil etmişlerdir.

Osmanlı devlet adamları ve askerî erkânının havacılık alanındaki gelişmeleri büyük bir ilgiyle yakından takip etmelerine rağmen peş peşe gelen savaşlar sebebiyle istenilen hedefe varamamıştır. Uçağın ilk olarak Osmanlı topraklarına geldiği yıllarda Balkan savaşları patlak vermiş ardında Birinci Dünya Savaşı ve hemen sonrasında da İstiklâl harbiyle peş peşe büyük mücadeleler için giren Osmanlılar her şeye rağmen bu yeni silah gücünü takip etmişler ve elden geldiğince elde etmeye gayret etmişlerdir. Ancak bütün bu olumsuzluklar Osmanlı havacılığının gelişmesini engellemiştir ¹ (İhsanoğlu, 1995: 497-596).

¹Osmanlı balonculuğu ve tayyareciliği hakkında detaylı ve daha geniş bilgi için bk. Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış", *Çağın Yakalayan Osmanlı!* (Ed. E. İhsanoğlu), İstanbul 1995, s. 497-596; Ayrıca bk. A. Velid, *Tayyarecilik, Tayyar Sefinelerin Tarihçesi, Terakkiyât-ı Hâzırası*, İstanbul, 1329.

1909 yılında Savaş Bakanlığı'nın bir kararıyla uçaklar ilk kez orduda kullanılmaya başlandı. ABD, böylece ordusunda uçak bulunduran ilk ülke oldu. Uçaklarda ilk modeller, kanat yüzeylerinin sayısı ile birbirinden ayrılıyordu. Tek kanatlı denen uçaklar bir takım kanatla tasarımılanmışlardı. Çift kanatlılarda üst üste çift, üç kanatlılarda üç takım bulunuyordu. Öncü uçak tasarımcıları arasında Fransız Louis Bleriot da vardı. 1907 yılında tasarladığı bir uçakla 400 metre uçmayı başarmıştı. 1909 yılında "XI" tipi olarak adlandırdığı uçağıyla 40 kilometre genişlikteki Manş Denizi'ni geçti. 1900'den 1910'a değin çeşitli ülkelerden birçok kişi uçmayı başardı.

1911 yılında Türklerle İtalyanlar arasında yapılan Trablusgarp savaşlarında ilk kez savaş aracı olarak kullanılacaktı. Bir İtalyan pilot "Bleriot XI" tipi bir uçakla Türk mevzilerini gözlüyor ve gördüklerini kendi tarafına bildiriyordu. Bu olaydan birkaç gün sonra İtalyan uçaklarından atılan el bombaları geleceğin savaşlarını haber verir nitelikteydi. Uçaklar 1912 yılında yine Trablusgarp savaşında psikolojik bir silah olarak kullanıldı. İtalyanlar uçaklarından Libya üzerine bu sefer bomba değil propaganda broşürleri attılar.

Birinci Dünya Savaşı, birçok açıdan yıkım olduysa da havacılığın gelişiminde önemli bir yer tutar. Birinci Dünya Savaşı sayesinde havacılığın gelişmesi de hızlandı. Önceleri keşif amacıyla kullanılan uçaklar, sonraları hem hava savaşlarında, bombardıman için hem de çeşitli başka amaçlarla kullanıldılar. 1914 yılında uçaklar artık 600 ile 900 metre arası yüksekliklere çıkabiliyor, saatte 110 km hızla uçabiliyorlardı.

Osmanlı Devleti'nde havacılık çalışmaları Avrupa ve Balkan devletleriyle aynı dönemlerde başladıysa da kısa sürede istenen sonucu vermedi. Bunun sebebi tayyare ve balonların öneminin iyice kavranamamış olması ve uzun süre bu yöndeki çalışmaların plansız ve programsız bir şekilde sürdürülmesidir. Bu alandaki yeni bir düzenlemeye gidilmesi yönündeki girişimler Balkan savaşları sırasında kendini göstermeye başladı fakat bir sonuç alınamadı. Bu bağlamda havacılık teşkilatını ve askeri havacılıkla ilgili düzenlemeleri içeren Miralay Süreyya Bey ve Alman balon pilotu Binbaşı Hackstetter'in hazırladıkları ancak sonuçsuz kalan raporlar dikkat çekmektedir.

Osmanlı Ordularının bir tayyare filosu oluşturabilmesi maksadıyla Donanma Cemiyeti göreve çağırılmış ve gazetelerde ilan verilmişti. Donanma Cemiyeti bir tayyare, bir de donanma ianatı hesabı açtırdı. Osmanlı hava gücünün teşkili için Padişahın ve Harbiye Nazırı'nın ilk bağış yapmaları, halk arasında bir memnuniyet ve teşvik unsuru olmuştur. Birkaç gün içerisinde 500 liralık bir yardımın yapılması, halkın uçaklara karşı büyük bir ilgi ve ümit beslediğini göstermektedir. Toplanan paralar ve mâliyenin katkısıyla Fransa'dan iki kişilik bir Deperdussin marka uçak ile bir kişilik bir uçak satın alınmıştır (Dinçeller, 2004: 10).

Bu arada geçen önemli bir hadise de ilk Türk uçağının uçuşudur. R.E.P. fabrikası ile yapılan sözleşmede sipariş edilen uçaklardan birinin 27 Nisan 1912 günü yapılacak cülus şenliklerine yetiştirilmesi istenmişti. Uçak İngiliz havacı Gordon Bell idaresinde 26 Nisan 1912 günü İstanbul'a gelmiş ve o gün bir deneme uçuşu gerçekleştirmiştir.

Aynı gün "Prens Celalettin" adlı Deperdussin uçakla uçan Yzb. Fesa ise Türk semalarında uçan ilk Türk pilotu unvanını kazanmıştır. 27 Nisan 1912 tarihinde yapılan cülus gününde Hürriyet-i Ebediye Tepesi ile Yeşilköy'e kurulan iki seyyar telgraf merkezi vasıtası ile yapılan koordinasyon sonucu, pilot Gordon Bell planlandığı şekilde bir tören uçuşu yapar. Bu uçuş dikkatleri bir kez daha havacılık üzerine çekecektir. Bu törenden birkaç gün sonra Mahmut Şevket Paşanın emri ile Yzb. Süreyya ve İstihkâm Bnb. Mehmet Ali uçaklar ve balonlar hakkında bir inceleme yapmak üzere Avrupa'ya gönderilir.

Bu heyet Türk havacılığı için çok faydalı olacak bir inceleme gezisi yapar. 6 Mayıs 1912'de İstanbul'dan hareket eden heyet Avusturya-Macaristan, Almanya, Fransa ve İngiltere'de incelemeler yapmıştır. Bu arada İtalyanlar Osmanlı toprağı olan Trablusgarp ve Bingazi'yi ele geçirmek istiyordu. Heyet henüz inceleme gezisine devam ederken Mahmut Şevket Paşa Yarbay Süreyya'ya bir mektup yazarak İtalyanların Rodos'u işgal ettiğini, İtalyanların yönlendirilebilen balon kullanarak Kale-i Sultaniyede'ki (Çanakkale) istihkâmları bombalayacakları istihbaratının alındığını, buna karşı koymak için yeterli sayıda uçak ve balon alınmasını, mümkünse bunları kullanmak için Alman pilot kiralınması emrini verdi. Bu seyahatte Almanya'dan bomba atma kabiliyetine sahip 2 Harlan, Fransa'dan uç

REP eğitim uçağı ve İngiltere'den iki Bristol uçağı tedarik edilir (Dinçeller, 2004: 10-11).

Osmanlı Devletinin Birinci Dünya Savaşına girmesi üzerine Türk havacıları da yurdun savunmasında kendilerine düşen görevleri en iyi şekilde yerine getirebilmek için seferber olmuşlar, savaş süresince Çanakkale, Filistin, Irak ve Kafkasya'da canları pahasına birçok büyük ve yararlı hizmetler görmüşlerdir (Zaif, 1997).

Birinci Dünya Harbinde “ Kuvayı Havaiye Müfettişi Umumiliği (Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği)” adı altında kurulmuş bulunan Osmanlı Hava Kuvvetleri yenilgiden sonra Almanların bölgeden ayrılması ve imzalanan Mondros Ateşkesi hükümlerine göre terhislere gidilmesi nedeniyle boşalan iskelet kadrolar haline gelmişti (Dinçeller, 2004: 28).

Birinci Dünya Savaşının sonunda Türk Hava Kuvvetlerinin gücü 17 Tayyare Bölüğüne ulaşmıştı. Ancak Almanya'dan bir miktar yeni uçak gelmiş olmasına rağmen gerek cephedeki ve gerekse cephe gerisindeki uçaklar çok yıpranmış durumda idi. Birinci Dünya Savaşı süresince Türk Hava Kuvvetlerinin envanterine giren uçak sayısı 300 civarındadır. 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği raporundaki bilgilere göre o tarihte elde mevcut uçak sayısı 45 olduğuna göre demek ki 4 yıllık savaş boyunca 255 civarında yani envantere giren uçakların %85'i kaybedilmiş olmaktadır (Sarp, 1986: 85).

Esasen Birinci Dünya Harbinde hiçbir ilgi gösterilmemiş ve tamamen Alman müttefiklerin eline bırakılmış ve bunlar tarafından da maalesef ihmal edilmiş olan Türk havacılığı bu son durum üzerine bir gerileme devresine girmiş bulunuyordu. Bu sırada havacılığın başında meslekten yetişmiş kudretli bir baş mevcut değildi (Tanman, 1953: 11).

Mütarekenin imzalanmasından sonra, Suriye Cephesinden çekilen bir kısım hava unsuru Konya'da, Irak Cephesinden çekilen ufak bir hava unsuru da Elazığ'da toplanmışlardı, önemli denecek bir derecede malzeme de İstanbul Yeşilköy'de bulunuyordu. Almanlar çekilme için hazırlığa girdiklerinden Hava Kuvvetleri başsız kalmıştı. Bu sırada İstanbul'a giren İngiliz ve Fransızlar ilk iş olarak Yeşilköy

kuzeyindeki Safra köyü yanında bulunan Tayyare istasyonuna el koyarak işgal etmişlerdi. Bu sırada Türk hava subayları bir kısım malzemeyi ve uçakları Anadolu yakasına Maltepe'ye taşımışlardı. 1919 yılında Harbiye Nezaretince, günün şartlarına uygun yeni bir hava teşkilatı kurulması zorunluluğu hissedilerek; İstanbul, İzmir, Konya ve Erzurum'da birer tayyare istasyonu, Elazığ ve Diyarbakır'da da Tayyare bölüğü kurulmuştu (Dinçeller, 2004: 29-30).

Harbiye nezaretinin başına Enver Paşa'nın gelmesiyle bazı düzenlemelere gidildi. 1914 senesinde Kıttaat-ı Fenniye Mevaki-i Müstahkeme Müfettişliği emrinden alınan havacılık teşkilatı Muharebe ve Muvasala Şubesine bağlandı. Havacılık okulunun müdürlüğüne de Fransız Binbaşı Marquis De Goys de Mezeyrac getirildi.

Milli mücadelenin belki de ilk havacılık faaliyeti TBMM Hükümetinin kurulduğu gün halkın moralini yükseltmek için Konya Hava İstasyonundan getirilen AEG C-IV tipi uçakla yapılan gösteri uçuşudur. Bu faaliyet dahi o dönemde havacılığın etkisinin ne denli iyi anlaşıldığının bir göstergesidir.

23 Nisan 1920 tarihinde TBMM Hükümeti kurulduktan sonra Mayıs 1920'de doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapılmış, Erzurum istasyonundaki 7.ve 8. bölükler 15.Kolordu Komutanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağv edilmiş ve yerine 15. Uçak Bölüğü ihdas edilmiştir (Dinçeller, 2004: 29-31).

Birinci İnönü savaşı başladığında elde ancak *“iki faal uçak”* bulunuyordu. Yzb. Kenan ve Yzb. Behçet keşif uçağında görev yaparken Pilot Vecihi ise av uçağını kullanıyordu. Birinci İnönü savaşına iki uçak katıldı. 8 ve 9 Ocak 1921 tarihlerinde pilotlar hem çok değerli keşif bilgileri toplamış, hem de yaptıkları hava taarruzları ile düşmana zayıyat verdirmişlerdi. Harbin en yoğun olduğu 10 Ocak günü Pilot Vecihi av uçağı ile düşmana çok başarılı taarruzlar gerçekleştirmiş ve değerli bilgiler toplamıştır. Uçağının arızalanması üzerine ateş hattında bir bölgeye inen Vecihi, düşmanın eline geçmemesi için uçağını yakmış ve daha sonra elde ettiği bilgileri komutanlığa rapor etmiştir. Daha kısa süre önce havacıları çok sert bir şekilde eleştiren İsmet Paşa, çektiği telgrafla havacılarımıza şu şekilde teşekkür edecektir.

“İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine, topçularla tayyarecilerime hassaten selam ve şükran ederim. Garp Cephesi Kumandanı ve Erkânı Harbiye Reisi Mirliva İsmet” (Hürkuş, 2000: 87).

Milli Savunma Bakanlığının Haziran 1920 tarihli emriyle Bakanlık bünyesinde kurulmuş bulunan Kuvayı Havaiye Şubesi, 1 Şubat 1921'den itibaren “Kuvayı Havaiye Müdüriyeti Umumiyesi (Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü)” adını alarak ikmal ve idari işler bakımından Milli Savunma Bakanlığına, eğitim ve harekât bakımından da Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştır (Dinçeller, 2004: 35).

20 Ekim 1921'de Fransızlarla imzalanan "Ankara Anlaşması" şartlarına uygun olarak, bezden yapılmış hangarlarıyla birlikte Güney Cephesi'ndeki 10 adet Brequet-14 2B Fransız iki kişilik keşif uçağı ile Aviatik tipinde okul uçağı ve Fiat keşif uçağı İtalyanlardan Adana'da teslim alındı ve Konya'ya getirildi. Bu uçaklar eski olmasına rağmen dört adedi uçuşa hazırlandı. Fransızlardan alınan keşif uçakları anlaşma gereğince silahsız olarak alınmıştı. Bu uçaklar rasit kabinlerine eski makineli tüfekler monte edilerek silahlandırılmıştı.

Birinci Dünya Savaşından sonra Türk Hava Kuvvetleri İstiklal Savaşında da önemli bir imtihan vermişti. Çekilen bütün lojistik sıkıntılara rağmen bu savaşta Hava Kuvvetleri kendisinden beklenen görevleri zor da olsa başarmaya muvaffak olmuştu. Birinci ve İkinci İnönü Savaşlarında ve Sakarya Meydan Savaşında uçaklar Cephe Komutanlığına çok faydalı keşif bilgileri sağlamışlar, fırsat buldukça düşman topluluklarına bomba ve makineli tüfek taarruzları yapmışlardır. Büyük taarruzun tam bir gizlilik içinde icra edilmesi için gerekli olan yığınaklanma safhasında av uçakları düşman uçaklarını bu bölgeye yaklaştırmayarak birliklerin Afyon güneyinde yaptığı yığınağı, düşmanın gözünden saklamışlardır. Büyük Taarruzun başladığı saatten itibaren uçaklar düşman durumunu havadan adım adım takip ve kontrol ederek elde ettikleri bilgileri anında Başkomutanlığa ulaştırmışlardır. Savaşın en kritik safhalarında dost ve düşman birlikleri hakkında uçakların topladıkları bilgileri Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'ya anında ulaştırmaları, taarruzun planlandığı şekilde ve emniyetle sevk ve idare edilmesinde önemli bir rol oynamıştır (Dinçeller, 2004: 41).

1.4. Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)'nin İktisadi Yapısı ve Sanayii Durumu

19. Yüzyıl'daki gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğunun ekonomik büyüme ve kalkınmasını önemli ölçüde engellemiştir.

İthalat üzerindeki denetimin kaldırılması sonucunda Osmanlı sanayii ve özellikle tekstil ucuz ithal mallan karşısında rekabet gücünü tümüyle yitirmiştir. Gelişmiş Avrupa ülkelerinin ezici üstünlüğü karşısında Osmanlı İmparatorluğu; yün, pamuk, tütün ve kuru meyve gibi hammadde ve gıda maddeleri üreten ve satan, buna karşılık mamul mallar satın alan bir ülke durumuna düşmüştür. Bunun sonucunda da ticaret dengesi sürekli olarak açık vermeye başlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğunun bu "yarı-sömürge" durumuna düşmesinde gelişmiş Batı ülkelerinin etkileri; ticaret, dış borçlar ve yabancı sermaye olmak üzere üç yönden görülmektedir. 1838 yılında İngiltere ile yapılan ticaret anlaşması, o güne kadar tahmin edilemez bir kolaylık ve cömertlikle Osmanlı pazarlarını İngiliz mallarına açmıştır. Daha sonra, diğer batılı ülkeler de benzer ticaret anlaşmalarını Osmanlı İmparatorluğuna imzalatmışlardır. Böylelikle, iç pazar tümüyle yabancı mallara açılmış, dış ticaret dengesi altüst olmuş ve dış ticaret açığı sürekli olarak büyümüştür (İstanbul Ticaret Odası, 1989: 1-2).

Osmanlı İmparatorluğunun Türkiye Cumhuriyeti'ne devrettiği sanayi mirası; hurda haline gelmiş Feshane, Bakırköy Bez Fabrikası, Beykoz deri ve Kundura Fabrikası, Hereke Kumaş ve Şayak Fabrikası gibi devlete ait birkaç kuruluş ile yabancı şirketlerle Türk sermaye müteşebbisinin İttihat ve Terakki Hareketi'nin öncülüğünde kurulmuş birkaç sanayi işletmesinden oluşuyordu. Bunlara, İmparatorluğun Cumhuriyet sınırları içinde kalan toprakları üzerindeki en fazla 50 işçi çalıştıran ve sabun, çimento, tuğla, kiremit, zeytinyağı, un imalatı ve deri işleme ile uğraşan bazı sanayi kuruluşları da eklenebilir. Ancak, bunların da toplam sayıları 100'ü geçmiyordu (Kazgan, 1981: 2-15).

Bu dönemde sanayinin yapısı ile ilgili elde bulunan en önemli belge 1921 yılında İktisat Vekâleti tarafından yapılmış olan Sanayi Sayımıdır. Sayımın sonuçları, o dönemde işgal altında bulunan İstanbul, İzmir, Adana gibi önemli kentleri

kapsamadığından sınırlı kalmıştır. Bununla beraber, bu sayım, ulusal sınırlar içinde 76.216 işçi çalıştıran 33.058 kuruluş bulunduğunu ve bunların çeşitli niteliklerini ortaya koymuştur (İstanbul Ticaret Odası, 1989: 10).

Ayrıca Düyun-u Umumiye ile Cumhuriyet İdaresine 86 milyon altın lira borç aktarılmıştı. Osmanlı İmparatorluğunun parçalanması ile toprakları üzerinde 16 yeni devlet kurulmuş idi. Lozan Konferansından sonra 1925 yılında Paris'te yapılan bir toplantıda Osmanlı borçlarının bu devletlerarasında dağıtımında Düyunu Umumiye'ye tahsis edilmiş olan gelirlerin bölgelerden toplanma payları esas alındı. Bu kritere göre Osmanlı İmparatorluğunun 1912 yılından önceki borçlarının % 62.23'ü, 1912 yılından sonraki borçlarının % 76.53'ü Türkiye Cumhuriyetinin üzerinde kaldı (Uras, 1979: 101). Türkiye Cumhuriyetinin yeni yöneticileri hukuka saygı göstererek Osmanlı Hükümetlerinin dış borçlarını ve yabancı sermaye konusundaki yükümlülüklerini üstlendiler.

Mustafa Kemal, 1 Mart 1922'de Büyük Millet Meclisinde yaptığı konuşmada ülkenin Osmanlı'dan devraldığı durumu şu şekilde ortaya koyuyordu:

Tanzimat'ın açtığı serbest ticaret devri, Avrupa rekabetine karşı kendini müdafaa edemeyen iktisadımızı, birde iktisadi kapitülasyon zincirine bağladı. Teşkilat ve ferdi kıymet nokta-i nazarından, iktisat sahasında bizden çok kuvvetli olanlar, memleketimizde bir de fazla olarak imtiyazlı mevkide bulunuyorlardı. Temettü vergisi vermiyorlardı. Gümrüklerimizi ellerinde tutuyorlardı. İstedikleri zaman, istedikleri eşyayı, istedikleri şerait tahtında memleketimize sokuyorlardı. Bütün suebat-i iktisadiyemize bu sayede hakim-i mutlak olmuşlardı. Efendiler, bize karşı yapılan rekabet, hakikaten çok gayri meşru, hakikaten çok kahredici idi. Rakiplerimiz bu suretle, inkişafa müsait sanayimizi de mahvettiler. Ziraatimizi de rahnedar ettiler, İktisadi ve mali inkişaf ve tekâmülümüzün önüne geçtiler (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1945: 219-220).

Cumhuriyet döneminde ekonominin ve sanayinin düzeltilmesi ve geliştirilmesi amacıyla yapılan tüm devrimlerin nasıl başarıldığını gerektiği gibi değerlendirebilmek için, Cumhuriyetin hangi koşullar altında doğduğu asla unutulmamalıdır.

Sanayi Devrimiyle birlikte makinelerin üretim sürecine girmesi, ürün çeşidini artırmış ve tarıma dayalı ekonomik üretim sistemi yerine, seri üretimin başlamasına yol açan fabrika sanayisine dayalı liberal ekonomik sisteme geçilmiştir (Özdemir, 2004: 145-146). 1929 tarihli Dünya Ekonomik Krizine kadar liberalizm, bütün dünyada hâkim ekonomik görüş haline gelmiştir (Kılınç, 2013: 49).

Bir toplumda sanayi, birtakım ön koşulların oluşmasına bağlı olarak gelişir. Öncelikle asgari bir siyasal alt yapının kurulmuş olması gerekir. Bununla birlikte sürekli bir istikrar ortamı ve yeterli ölçüde serbest piyasa koşullarının oluşması gerekir. Mülkiyet ve sermaye alanlarında hukuki güvencenin bulunması gerekir. Ayrıca asgari düzeyde fiziki bir alt yapı olmalı ve sanayileşmenin başlayıp yayılabilmesi için de genişlemeye uygun pazarlar olmalıdır. Bu da yeterli düzeyde ulaşım, iletişim ve finans olanaklarının geliştirilmesine bağlıdır. Ayrıca nüfusun nitelikleri önemli olup kişilerde, en azından asgari düzeyde bir eğitim altyapısının, temel ve teknik eğitim düzeyin oluşması zorunludur (Yenal, 2003: 39).

Sanayinin gelişmesine zemin oluşturacak bu ön koşullar, Batı Avrupa’da ticaret kapitalizmi döneminde oluşmaya başlamıştır. Ne var ki, Osmanlı toplumunda, Batı Avrupa’nın sanayi kapitalizmi döneminde bile bu koşullar oluşturulamamıştır (Kılınç, 2013: 97).

“Cumhuriyetin Kuruluş” sürecindeki ekonomi politikaları, genel olarak insan yaşamının sosyal ve fiziksel koşullarını iyileştirme ve bu iyileşmelerden ülke nüfusunun tamamını yararlandırma üzerine kurgulanmıştır. Bu bağlamda bir bütün olarak ülkenin kalkınması zorunlu sayılmış ve kalkınmanın yegâne yolu da hızlı bir sanayileşme politikasının uygulamaya konulmasıyla gerçekleştirilebileceği öngörülmüştür. Çünkü ekonomik kalkınma, ülkenin siyasal bağımsızlığını pekiştirecek ve ülkeyi güçlü kılacak başlıca faktör olarak değerlendirilmiştir. Bu nedenle henüz Cumhuriyet kurulmadan önce İzmir’de, ülkenin ekonomik durumunu konu alan bir kongre düzenlenmiştir. Lozan görüşmelerinin kesintiye uğradığı bir sırada yani 17 Şubat-04 Mart 1923 tarihleri arasında yapılan İzmir İktisat Kongresine bazı devlet dairelerinin temsilcileri ile tüccar, çiftçi, sanayici ve işçi meslek gruplarının temsilcilerinden oluşan 1135 temsilci katılmıştır. Kongreye katılan çiftçi, tüccar, sanayi ve işçilerden oluşan dört grup, maddeler halinde hazırladıkları

tekliflerini Kongreye sunmuşlardır. Kongrede alınan kararlar; biri “Misakı İktisadi” (iktisadi anlaşma), diğeri ise “çiftçi, tüccar, sanayici ve işçi gruplarına ilişkin esaslar” olarak iki kısımda toplanmıştır (Yaş, 1980: 77).

Bu kararlar, genel dilekler niteliğinde olup liberal dönemin ekonomi politikasının esasları üzerinde belirleyici olmuştur. Diğer bir ifadeyle alınan kararların gerçekleştirilme yolları, finansman yol ve imkânları, öncelik dereceleri üzerinde durulmadan belirtilen söz konusu dilekler, eğilimleri itibariyle kalkınmayı özel girişime dayanarak başaracak, himayeci ve milliyetçi bir ekonomi politikası öngörmüştür. Bununla birlikte devlete de özel faaliyetleri düzenleme, koruma, destekleme ve yol gösterme gibi önemli görevler atfedilmiştir (Yaş, 1980: 78).

Dolayısıyla dönemin ekonomi politikası, ekonomik kalkınmayı sağlamak, bunun içinde tekniğe ve sanayileşmeye birinci derecede önem vermek üzerine yoğunlaşmıştır. Ayrıca yabancı ülkelere ve yabancı girişimcilere bağlı kalınmamaya da özen gösterilmiştir. Ancak dönemin koşulları itibariyle güven ve istikrar şartlarının yeterli düzeyde görülmemesi; nüfus yoğunluğunun düşük olmasına bağlı olarak piyasanın sınırlı olması; ekonomik faaliyet seviyesinin düşük olması gibi gerekçeler nedeniyle yabancı sermayenin de ülkeye gelmekte isteksiz olduğu bilinmekteydi (Aktan, 1978: 40-41).

1.5. Cumhuriyet Döneminde Havacılık Faaliyetleri

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye’nin devrimlerle yeniden yapılandırılması kapsamında Türk Ordusu’nda da bazı önemli düzenlemeler yapılmıştır. Ancak hava birlikleri bağımsız bir teşkilat haline getirilmemiş, Hava Birlikleri harekât ve eğitim bakımından Genelkurmay Başkanlığına, İkmal Bakım konularında Milli Savunma Bakanlığı’na bağlı kalmıştır. Türk havacılığını geliştirmek ve ülke savunmasında dışa bağımlılığı ortadan kaldırmak için, Türk pilotlar tarafından uçurulan Türk yapımı uçakların üretimine büyük önem verilmiştir. Türk Hava Kurumu vasıtasıyla, havacılığın Türk gençliğine sevdinilmesi, pilot yetiştirilmesi için okul açılması, makinist okulu açılması, uçak imalatı, hava spor kulüpleri açılması gibi geleceğe yönelik çalışmalar yapılması hedef alınmıştır (Yalçın, 2011: 1045).

Mustafa Kemal Atatürk'ün, 1 Kasım 1924 günü yaptığı Meclis açış konuşmasında; *“Yurt savunmasından söz ederken askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce Meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim”* (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I, (1919–1938): 352) sözüyle havacılığın ihmal edilmemesi gerektiğini açıkça ifade etmiştir. Havacılık alanındaki teknolojik gelişmelere sahip olmanın öneminin farkında olarak girişilen kalkınma hamlesinin yurt sathında kabul görmesinin memnuniyetini de, 1 Kasım 1925 yılı Meclis açılışında yine havacılık konusunu gündeme getirmiş; *“....Efendiler, ulusumuzun ülke savunmasına gösterdiği özel ilgiye şükran borçluyuz. Yurttaşların kendi girişimleri ile meydana getirdikleri Hava Kurumu az zamanda verdiği ürünlerle geniş bir gelişme umut ettirmektedir.”* demiştir (Yalçın, 2011: 1047).

İnsanlık tarihinin gelişim süreci incelendiğinde, tüm unsurları ile kendi dönemindeki en son teknolojiye sahip modern orduları olan devletlerin daha güçlü ve daha bağımsız oldukları söylenebilir. Bu bağlamda Türk ordusunun çağın en gelişmiş silahları ile donatılması, hür ve bağımsız bir devlet olmak için zorunluydu ordunun teçhizatının millî imkânlarla karşılanması ve dışarıya bağımlılığın azalması oranında tam bağımsız olunabilirdi. Atatürk bu gerçeği şöyle ifade etmiştir; *“...Bundan sonrası için, bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayiimizin 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”* (Yalçın, 2011: 1046). Yine bir başka ifadesinde; *“Türk çocuğu, her işte olduğu gibi, havacılıkta da, en yüksek düzeyde, gökte, seni bekleyen yerini, az zamanda dolduracaksın”* (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II, 1906-1938: 323) sözüyle Türk gençliğine hedefini göstermiştir.

Atatürk Döneminde havacılığın millî imkânlarla geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmaları altı temel başlıkta toplamak mümkündür. Bunlar;

a) Askeri havacılığın geliştirilmesi ve bu maksatla Türk Hava Kuvvetlerinin modern silahlarla ve uçaklarla donatılması için dünyadaki gelişmiş sistemlerin envantere alınması,

- b) Askeri havacılığın silah sistemlerinin; Türk askeri fabrikalarında onarım, revizyon ve Fabrika Seviyesi Bakımlarının (FASBAT) yapılması,
- c) Dünyadaki gelişmeleri takip etmek ve eğitiminin alınarak Türkiye’de de benzeri yapıyı oluşturabilecek eğitilmiş insanların havacılık sektörünün işbaşında olması,
- d) Kayseri’de TOMTAŞ Uçak Fabrikasının kurulması,
- e) Kayseri Tayyare Fabrikası’nın Kurulması,
- f) Ferdi Teşebbüs sahiplerine devletin ilgi göstermesi (Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ)
- g) Türk Tayyare Cemiyetinin kurulması,
- h) Türk Kuşu’nun kurulması,
- i) Türk Sivil Havacılığı (Devlet Hava Yolları)’nın kurulması ve geliştirilmesidir (Yalçın, 2011: 1046-1047).

Bu dönemde sadece yönetim kadroları değil aynı zamanda diğer kurumsal yapılarda olduğu gibi Türk Tayyare cemiyeti başkan düzeyinde de son derece ilgili olmuşlardır. Teknolojik gelişmeler, kongreler ve sempozyumlar yerinde takip edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1925: 14 42 3).

Sadece millî imkânlarla uçak üretimini yapmak ve ulusal havacılık sektörünü oluşturmak, dolayısıyla çağdaş dünyada var olmak, bağımsız ve gelişmiş her ülkenin önemli hedeflerinden biridir.

1.5.1. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu - THK)

Trablusgarp Savaşı, I. Dünya Savaşı ve İstiklal Savaşı ile askeri teknolojilerin önemi ortaya çıkmış, bu amaçla, havacılıkla ilgili kurumsal altyapıyı oluşturma faaliyetlerine girişilmiş; ithalat, hibe, lisanslı üretim ve yerli üretim gibi politikalarla uçak endüstrisine ağırlık verilmiştir. Türk Hava Kurumu (THK), TOMTAŞ, Vecihi Hürkuş ile Nuri Demirağ’ın faaliyetleri, THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve THK Gazi Uçak Motor Fabrikası bu faaliyetler arasında sayılabilir. Sanayileşme alanında Türkiye, 1925-1950 döneminde önemli ilerlemeler kaydetmiş olup, havacılık endüstrisi de bu alanda yer almaktadır (Bocutoğlu ve Dinçaslan, 2014: 158-159).

Devletin içinde bulunduğu zor mali şartları çok iyi bilen Atatürk, halkın desteğini almadan havacılıkta ilerlemenin zor olacağını değerlendirmiştir. Havacılığın sadece askeri yönde değil, modern batılı ülkelerde olduğu gibi sivil alanlarda da gelişmesini istemiş, milli havacılık sanayisini kurmayı hedeflemiştir. Düşüncelerini gerçekleştirmek için verdiği emirle, Cumhuriyetin ilanından 15 ay sonra, 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'ni kurmuştur. Cemiyet, Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk Havacılığının ilerlemesinde en temel adımlardan birisi ve itici gücü olmuştur. Türk Tayyare Cemiyetinin 15 Mayıs 1925'deki açılış töreninde, “... *İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın.*” diyerek ulusa havacılıktaki hedefini göstermiştir (Aydın, 2011: 63).

Atatürk, havacılığın güçlenmesi için Türkiye'nin kendi uçaklarını üretmesine önem veriyordu. Türk Hava Kurumu da böyle bir düşüncenin sonucu olarak kurulmuş ve kuruluş amaçları bizzat Atatürk tarafından tespit edilmiştir.

Bu amaçlar;

- a) Havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmek,
- b) Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasi önemini anlatmak,
- c) Askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak,
- d) Gerekli araç ve gereci hazırlamak,
- e) Personel yetiştirmektir,
- f) Uçan bir Türk gençliği meydana getirmektir (Yalçın, 2012: 270).

Türk Hava Kurumu iki yaşını bile henüz tamamlamamış olan genç Türkiye Cumhuriyeti için en önemli kuruluşlardan birisi olarak büyük beklentiler ve ideallerin gerçekleşmesi için kurulmuştur.

Kuruluş yıllarındaki gelir kaynakları yirmi bir kalemden oluşmaktaydı (Yalçın, 2012: 271-272). Bunlar;

- a) Halkın bağışları,
- b) Tayyare Piyangosu,

- c) Fitre-zekat ve kurban derileri,
- d) Tayyare Pulu(Tutkallı makbuz),
- e) El ve duvar ilanları imtiyazı,
- f) Her sigara paketine isabet eden bir sigara farkı ücreti,
- g) Uşak Şeker Fabrikası'nın ilk mahsulü,
- h) Mevcut domuzların istismarı,
- i) Eski pulların devri,
- j) Bakanlar Kurulu kararıyla sağlanan gelir, hak ve imtiyazlar,
- k) Üye aidatları,
- l) Tutkallı Makbuz (Yardım Pulu),
- m) Özel ve genel bütçeden yapılan yardımlar,
- n) Kira gelirleri,
- o) İştirakler gelirleri,
- p) Faiz gelirleri,
- q) Makara ve iplik fabrikası tesis hakkı,
- r) Askeri terhis çizelgelerinin bastırılması ve ücret karşılığı satılması,
- s) Ödemiş Balyanbolu Bucağı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki cıva madeninin işletilmesi,
- t) Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirinin Kuruma Bağışlanması,
- u) Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif haklarıdır.
- v) Bazı ürünleri ihraç işlemlerinin % 1'i Türk Hava Kurumun gelirlerine dâhil edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA],1930: 60 404 5).

Türk Tayyare Cemiyeti (TTC)'nin adı, 1935 yılında Türk Hava Kurumu (THK) olarak değiştirilmiştir. Bir sonraki adımda ise yine aynı yıl içerisinde sivil havacılık okulu mahiyetinde olan Türkkuşu kurulmuştur.

1.6. Türk Askeri Havacılık Tarihi Alanındaki Türk-Alman İş Birliği

Almanya ve Türkiye arasındaki Havacılık alanındaki ilk iş birliği, 1925 yılında Cumhuriyet hükümetinin, Türkiye'de askerî endüstri kurma düşüncesi ile Almanya'dan bu konudaki talebi üzerine başlamıştır.

Bu bağlam da, Türkiye, Almanların ünlü uçak üretici firmalarından olan Junkers şirketi ile yapılan görüşmeler neticesinde uçak sanayisini kurmak amacıyla Almanya'ya başvurmuştur. İleri teknoloji, uzmanlık ve yüksek maliyete sahip olan Havacılık sanayii ancak gelişmiş ve refah düzeyi yüksek olan devletler tarafından yapılabildiği bir sektör iken, dönemin olumsuz şartları, teknik ve ekonomik yetersizliklerden ötürü uçak sanayisini tek başına kuramayan Türkiye'nin bu isteği, Almanya'ya Junkers firması tarafından değerlendirilmiştir. Bu arada Türkiye'nin talep ve isteği üzerine, silâh ve cephane fabrikaları kurma çalışmalarına başlayan Otto Wolf Rheinmetall ve Krupp firmaları, Türk Hükûmeti ile çok yoğun temaslara girişmiştir. Versay Antlaşmasının ilgili hükümleri gereği, çok iyi bildikleri ve başarılı oldukları silâh endüstrisi çalışmalarını Almanya içinde sürdüremeyen Alman firmaları, Türkiye'nin bu talebini kaçırılmayacak bir fırsat olarak görmüşlerdir. Almanya sınırları dışında kuracakları silâh fabrikalarında üretecekleri silâhların kullanım hakkını, Alman endüstrisi için saklı tutmak istiyorlardı (Özgüldür, 1993: 67).

Başbakan İsmet İnönü tarafından, 13 Eylül 1925 yılında Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi olan deneyimli devlet adamı Nadolny'e bizzat işbirliği önerilmiştir. Bu durum Alman Hükûmeti tarafından olumlu karşılanmış ve konuya gereken ilgi gösterilmiştir. Başbakan İsmet İnönü ile Büyükelçi Nadolny arasında yapılan görüşmede, Türk Hükûmeti'ne teknik açıdan yardımcı olabilecek, uygun fiyat verebilecek Alman firmaları hakkında bilgi alışverişini sağlayacak, aracılık yapacak, yönlendirecek Alman danışmanların Ankara'ya gönderilmesini Başbakan İsmet İnönü, Büyükelçi Nadolny'den istemiştir. Bunun üzerine Dış İşleri Bakanlığı'nın muhalefetine rağmen, Alman Savunma Bakanlığı Türk Savunma Bakanlığı'na danışmanlık yapmak amacıyla Grahl ve Klein'ı Ankara'ya göndermiştir. Bu arada, Alman endüstrisinin önde gelen isimlerinden Otto Wolf firması, Türk silâh endüstrisi için kendi ürünlerini tanıtmayı ve tavsiye etmesi amacıyla Baron Oppenheim'ı, Alman Savunma Bakanlığı da Bnb. Senftleben'i danışman olarak Ankara'ya göndermiştir (Özgüldür, 1993: 65).

İki dünya savaşı arasındaki dönemde Türk dış politikasının temel yaklaşımı Lozan Antlaşması ile oluşan statükonun devam ettirilmesi yönünde olmuştur (Özçelik, 2010: 253-269). Lozan sonrası Türk dış politikasının temel hedefi, bir

yandan Türkiye'ye yönelebilecek olası bir askeri müdahaleye karşı Türkiye'nin etrafında ortak bir güvenlik sistemi oluşturmak, diğer yandan da, uluslararası ilişkilerde mevcut sorunları barışçı yollardan çözmek olmuştur (Koçak, 1986: 229).

1933 yılında başlayan Nazi iktidarı ile birlikte Almanya ile olan ilişkiler de değişmiştir. Özellikle de Hitler Almanya'sının sınır değişikliklerinden bahsetmeye başlaması, İtalya ile işbirliğini artırması ve Boğazlar konusundaki olumsuz tavrı Türkiye'yi rahatsız etmiştir. Fakat bu dönemde Türkiye, Almanya ile iktisadi işbirliğinden de vazgeçmemiştir. Aynı dönemde dış ticaret politikasını siyasi, askeri ve ekonomik amaçlarına uygun düzenleyen Almanya (Koçak, 1991: 199) ise Türkiye üzerinde önce iktisadi sonra siyasi nüfuz kurarak (Yalçın, 2000: 234-235) Türkiye'yi Batılılardan ayırıp Berlin Roma Mihverine çekmek istemiştir (Armaoğlu, 1993: 553). Almanya ve İtalya'nın bu yayılmacı politikaları, Türkiye'nin 1930'ların ikinci yarısından itibaren Akdeniz'de bir denge unsuru olarak İngiltere'nin yakınlığını aramasına yol açmıştır.

Deniz (2015: 85-99), Hitler döneminde Türkiye ile Almanya arasında yapılan anlaşmaları araştıran makalesinde; *Hitler dönemi Alman Dışişleri Bakanlığı Arşivlerinde inceleme yapan bir araştırmacı kendisinin yanlış bir yere geldiği kanısına kapılabilir. Kendini Ekonomi Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı arşivinde sanabilir. Çünkü arşiv belgelerinin büyük kısmı ticari ve ekonomik konuları içermektedir.* Bu durum o dönem Almanya-Türkiye ilişkilerinin eksenini de gözler önüne sermektedir şeklinde döneme ait önemli bir tespitte bulunmuştur.

1.6.1. Türk-Alman Ekonomik İlişkileri ve Türk Hava Sanayinin Oluşum Sürecine Etkileri

Mustafa Kemal Atatürk, Batı'yı ulaşılması gereken çağdaş medeniyet seviyesi olarak hedef gösterirken, bu amaca ulaşmak için bilimin öncülüğüne ihtiyaç olduğunun da bilincindeydi. İşte bu yeni dönemde Türkiye ekonomik kalkınmasını sağlamak için ülkesine Almanya'dan birçok uzman davet etmiştir (Koçak, 1991: 38).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'ye gelen uzmanlar ve akademisyenler yüksekokullar, fabrikalar ve bakanlıklar gibi birçok devlet kurumunun yeniden yapılandırılmasında önemli roller oynamışlardır (Türk ve Çınar, 2013: 49). Türk-

Alman bilimsel ilişkileri, ticari ve askeri alanlarda iki ülke arasındaki ilişkilere olumlu katkılar sağlamıştır.

Türkiye, cumhuriyetle beraber devlet ve toplum hayatında köklü değişiklikler yapmış, önemli inkılap ve kalkınma hareketlerine girişmişti. Bu hareketlerin başarı ile sonuçlanması için yurt içinde olduğu kadar uluslararası alanda da barış ortamına ihtiyaç vardı. Bundan dolayı Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Atatürk'ün "Yurtta Sulh Cihanda Sulh" ilkesi ile hareket ederek inkılapları başarıya ulaştırmış, bütün dünyaya kendini kabul ettirmiştir (Çalık, 1923-1945: 2).

I. Dünya Savaşı'nın iki müttefiki Osmanlı Devleti ile Almanya, savaş sonunda yenilen taraflar olarak kendi sorunları ile baş başa kaldılar.

Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1918 tarihinde imzaladığı Mondros Mütarekesi'nin 23. maddesi gereğince, Almanya ile her türlü ilişkisini kesme yükümlülüğü altına girdi (Koçak, 1923-1945: 1). Almanya tarafından 28 Haziran 1919 tarihinde imzalanan Versay Barış Antlaşmasının da 22. maddesinin 4. fıkrası ile 155, 258- 261 ve 434. maddelerinin amacı, Almanya ile Osmanlı Devleti arasında herhangi bir ilişki kurulmasını engellemektir (Koçak, 2013: 1).

Diğer yandan, Osmanlı Devleti'nce 10 Ağustos 1920'de imzalanan Sevr Barış Antlaşmasının 275. maddesi ise, 1 Ağustos 1914 tarihinden bu antlaşmanın yürürlüğe girmesine dek geçen süre içinde, iki devlet arasında imzalanmış tüm sözleşme ve antlaşmaların geçersiz kalacağını öngörmekteydi (Koçak, 2013: 1).

Alman Hükümeti, Batılı diğer büyük devletlerin Türkiye'ye karşı sert bir politika izledikleri bu dönemde, muhtemelen, bu ülkelere rağmen, hatta onlara karşı çıkarak Türkiye ile yeniden diplomatik ilişki kurmaktan çekiniyordu, çünkü böyle bir durumdan, Almanya'nın diğer Batılı devletlerle olan ilişkileri doğal olarak zarar görecekti. Alman Hükümeti'nin bu alanda ileri bir adım atıp atmamaya yönelik tereddütlerinin çok uzun sürmediği ve yeni yılbaşında konuya ilişkin bir karara vardığı anlaşılıyor. Bu bağlamda ki gelişmeler her iki ülke tarafından dikkatlice takip edilmektedir.

Türkiye, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması sonucunda, Almanya ile diplomatik ilişkiler kurulmasını engelleyen daha önceki

antlaşma hükümlerini geçersiz hale getirdi. Zira bu hükümler Alman-Osmanlı devleti ilişkilerini yasaklıyordu. Hâlbuki şimdi yeni bir devlet Türkiye Cumhuriyeti bulunmaktaydı. Diğer yandan, bu sıralarda Almanya'da olduğu gibi galip devletlerde de Versay Antlaşması'nın artık ne ölçüde geçerli olduğu tartışılmaya başlanmıştı; yani Almanya da bu alandaki hukuki engelleri bir anlamda fiilen ortadan kaldırmaya başlamıştı.

Lozan Antlaşmasının imzalanmasından daha birkaç ay sonra Türkiye, Almanya ile yeniden diplomatik ilişkiler kurmak ve bir dostluk antlaşması imzalamak için girişimlerde bulunmaya başladı (Koçak, 2013: 6).

Nitekim Alman Dışişleri Bakanlığı, dostluk antlaşması imzalaması amacıyla 5 Ocak 1924 tarihinde Almanya'nın Bükreş Elçisi Dr. Hans Freytag'ı, Türk Hükümeti ile ilişki kurmak ve görüşmelere başlamakla görevlendirmiştir.

Türkiye ile Almanya arasındaki resmi görüşmeler 26 Şubat'ta Ankara'da başladı. Türk-Alman Dostluk Antlaşması (Türkiye ile Almanya Arasında Mün'akit Muhadenet Muahedenamesi) 3 Mart 1924 tarihinde Ankara'da imzalandı (Hâkimiyet-i Milliye, 1924: 2). Bu antlaşmayla Türkiye ile Almanya arasında 1918 yılından beri —yaklaşık altı yıldır— kesik olan diplomatik, ekonomik ve siyasal ilişkiler yeniden kuruluyordu. Hariciye Vekâleti Müsteşarı Tevfik Kâmil Bey ile Alman temsilci Elçi Freytag arasında imzalanan antlaşma, TBMM tarafından 13 Nisan'da onaylandıktan ve 1 Mayıs'ta da onay belgelerinin değişiminden sonra, 16 Mayıs'ta yürürlüğe girmiştir.

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa, 1 Mart'ta TBMM'nin 2. dönem 1. toplantı yılını açarken yaptığı konuşmada, Almanya ile bir antlaşma imzalanması için görüşmelere başlanıldığını bildirmiştir (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (1906-1938), 1981: 331).

Türkiye ile Almanya arasında diplomatik ilişkilerin yeniden kurulmasından hemen sonra sıra, iki devletin karşılıklı olarak Elçi atamaları yapılmıştır. Türk Hükümeti 8 Mayıs 1924'de Rudolf Nadolny için agremen vermiştir.

Türk Hükümeti Nadolny'e karşılık, Kemaleddin Sami Paşa'yı Berlin'e Büyükelçi olarak atamış ve Kemaleddin Sami Paşa güven mektubunu 8 Ekim 1924

tarihinde Berlin’de sunmuştur (Koçak, 2013: 6). Bunun üzerine Nadolny Büyükelçiliğe resmen atanmış ve Büyükelçi olarak 30 Mart 1925’de güven mektubunu sunmuştur ² (Dağlı, 2016: 97). Artık iki ülke arasında birçok alanda yapılabilecek işbirliği olanakları için uygun bir zemin oluşmuştur.

Türk-Alman askeri ilişkilerinin önemli bir boyutunu, iki ülke arasındaki silah ticareti ile Türk savunma sanayiine yönelik Alman yatırım talepleri oluştuyordu.

Türk Hükümeti, 1925 yılı başından itibaren ülkenin bağımsız silah sanayiini kurmak ve geliştirmek için bir plan hazırladı.

1925 Mart’ının ilk haftasında, kısa bir süre önce Berlin elçiliği resmen tanınan Kemaleddin Sami Paşa, Alman makamlarıyla, iki ülke arasındaki yakın ekonomik işbirliğini fırsatlarını ele aldı. Berlin’e büyükelçi olarak atanan Kemaleddin Sami Paşa, Türk Hükümeti adına; Türkiye’nin kurmayı planladığı millî hava harp sanayiinin kurulmasında Türkiye’ye yardımcı olabilecek en uygun firmayı tespit etmek üzere tetkiklerde bulunmaktaydı. Türkiye’nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Bey; Junkers Uçak Fabrikası, A.E.G, Siemens ve Telefunken Şirketlerinin fabrikalarında yaptığı incelemeler neticesinde izlenimlerini bir raporla; Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla Bayındırlık Bakanlığı’na ulaştırmıştır.

Kemaleddin Sami Bey’in hazırlamış olduğu raporda; fabrikaların nerelerde olduğu, hangi alanlarda çalıştıkları, teknik kadroları ile üretim kapasiteleri hakkında bilgiler mevcuttur. Adı geçen raporda, Junkers Şirketi ile de ilgili olarak; fabrikanın 250 mühendis ve 3.000 işçiyle faaliyetini sürdürdüğünü, ayda iki kişilik 100 bombardıman uçağı yapabilecek durumda olduğunu, fabrikanın üretimde tamamen ahşap malzemeyi kaldırarak alüminyum ve demir aksamı kullandığını, hatta bu tipte yapılmış bir uçakla Berlin’den havalanarak Dessau’ya kadar seyahatte bulunduğunu bildirmektedir (Sarısır, 1998: 434-435). Ayrıca Kemaleddin Sami Paşa, Junkers Şirketi’nin, Rusya’da Moskova yakınlarında, ayda 50 uçak yapabilecek kapasitede bir fabrika tesis ettiğini ve fabrikanın mühendisleri ve ustabaşılarının Alman olduğunu

²Erkan Dağlı.2016.”*Alman Büyükelçilerinin Gözüyle Türk-Alman İlişkileri (1900-1938)*”. Atatürk Dergisi, 5 (1),97-107. Nadolny’dan sonra Almanya’nın Ankara Büyükelçiliği’nin uzun süre boş kalması Türk Hükümeti’nin gözünden kaçmamış ve durum hakkında Berlin’e rapor yollanmıştır. Almanya, 7 Ekim 1933’te Frederic von Rosenberg’i Ankara’ya Büyükelçi olarak atanmıştır. Daha sonraki dönem de Rosenberg’ten boşalan Ankara Büyükelçiliğine 19 Şubat 1935’de Friedrich von Keller atanmış ve güven mektubunu Cumhurbaşkanı Atatürk’e 28 Ekim 1935’de sunmuştur.

bildirmekte ve raporunda, Junkers Fabrikası'nın Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmaya fevkalade istekli olduğunu da haber vermektedir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1924: 8 26 3), (Detaylı bilgi için **Bkz. Ek-12**).

Türkiye-Almanya ekonomik ilişkileri 1933 yılından itibaren hızla artmış ve 1936 yılında en üst düzeye çıkmıştır. Nazi Almanya'sı, Türkiye'yi ekonomik açıdan giderek kendisine bağımlı kılma politikasını başarı ile uygulamış ve 1939 yılı başında Türkiye, neredeyse Almanya'ya bağımlı hale gelmişti. 1939 yılında Türkiye, toplam ihracatında Almanya'nın payı %50.86, toplam ithalatında ki payı ise %37.29 dur (Özgüldür, 1993: 151).

Türk-Alman ekonomik ilişkilerinin bu boyuta gelmesinde etkili olan hususlar şunlardır; birincisi, Türkiye-Almanya ticareti takas esası üzerine yürütülüyordu. Bu sayede Türkiye, satın aldığı mallar (özellikle pahalı sanayi ürünleri) için döviz ödemek zorunda kalmıyordu. İkincisi Almanya, Türk ihraç ürünlerine Avrupa'da en yüksek fiyatları veriyor ve (Türkiye'yi ekonomik açıdan ele geçirebilmek için) ihtiyacının çok üzerinde ithal ediyor, bunları diğer Avrupa ülkelerine ihraç edebiliyordu. Üçüncüsü, Almanya, hem Türkiye'deki büyük sanayi yatırımlarını finanse edip teknik yardımda bulunuyor hem de Türkiye'ye ağır sanayi ihtiyaçlarını karşılaması için, ucuz krediler temin ediyordu. Türkiye, 1939 yılı başında inşaat demiri, çelik, işlenmiş bakır, her türlü motorlu araç, ağır makineler ve ilaç ihtiyacının neredeyse tamamına yakın bölümünü Almanya'dan ithal ediliyordu (Taşkesen, 2006: 122).

İKİNCİ BÖLÜM

2. TOMTAŞ VE KAYSERİ UÇAK FABRİKASI'NIN TARİHSEL SÜRECİ

1924'te sancakların "il" statüsüne dönüştürülmesiyle il olan Kayseri, Kurtuluş Savaşı yıllarında başkentin buraya nakledilme fikriyle de öne çıkmıştır. Gerek Osmanlı ve öncesi, gerekse Cumhuriyet döneminde devlet kurumunun sosyo-ekonomik gelişmedeki belirleyici etkisi önemli olmuştur. Ancak devlet ile ilişkiler aynı zamanda koruyuculuk vasfıyla da doğrudan bağlantılıdır. Zira tarihinden de görüleceği üzere son derece "tekinsiz" bir coğrafyada bulunmaktadır. Bu tekinsizliğin verdiği tedirginliğin devlete bağlılığın her boyutta şekillenmesinde önemli rol oynamasına vesile olmuştur denebilir.

Cumhuriyet ile birlikte devlet yatırımlarının artması, Kayseri'nin tarihsel önemdeki ekonomik bilgi birikiminin canlanmasında da önemli rol oynar. Kara ve demiryollarının yapımı, Uçak Fabrikası, Sümerbank Bez Fabrikası ve diğer sanayi yatırımları ile birlikte Kayseri'nin ticaretle birlikte aynı zamanda sanayi şehri olmasının da kritik adımları atılmıştır (Satoğlu, 2002: 228).

Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki kamu yatırımları Kayseri'nin sonraki ekonomik gelişiminde lokomotif işlevi görecektir. Nitekim bu dönem devletçiliğe dayalı ve içe dönük sanayileşme girişimlerinin devlet tekeliyle gerçekleştiği bir dönemdir. 1927'de demiryolunun açılması, 1926'da elektrik santralinin faaliyete geçişi, askeri araç-montaj sağlayan iki fabrikanın kurulması Kayseri Tayyare Fabrikası-1925-1926 (Geçgin, 2015: 88) ve Tank Tamir Fabrikası-1926) bu açıdan önemli bir basamak olacaktır.

Daha sonra 1926'da Bünyan İplik ve temeli 20 Mayıs 1934 Pazar günü Başbakan İsmet İnönü tarafından atılan (Erkiletlioğlu, 2006: 695) ve 16 Eylül 1935 de açılışı yapılan Sümerbank Bez Fabrikası 1937'de tam kapasitesiyle üretime geçmiştir.³ (Uras, 2017)

³ GÜNGÖR URAS; 09.05.2017 tarihli Milliyet gazetesindeki "Kayseri'yi Kayseri Yapan Tayyare ve Bez Fabrikası" isimli söyleşi makalesinde haber şöyle verilmiştir; Ahmet Hamdi Gül 1925 yılında doğmuştur. Kayseri Tayyare Fabrikası "Balkanların ve Ortadoğu bölgesinin ilk ve tek tayyare

1935'te Sümerbank Bez Fabrikası'nın açılmasıyla bu süreç devam edecektir (Mortan ve Arolat, 2013: 456). Tayyare Fabrikası'nda Alman tarafından altı hangar ile küçük uçakların inebileceği bir pist de yapılacaktır (Karatepe, 2005: 121).

Mustafa Kemal Atatürk; Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1 Kasım 1937 tarihli açılış konuşmasında fabrikanın şehre olan katkısını ortaya koyması noktasında şunları söylemiştir “... *Her yeni endüstri eserinde olduğu gibi Kayseri Tayyare Fabrikası, muhitine refah ve medeniyet ve bütün memlekete haz ve kuvvet vermiştir*”

Almanların bu fabrikadaki işçilerin hem yetişmesinde hem de ilerleyen dönemlerde çıraklıktan sanayiciliğe doğru uzanan yolda bir kısım Kayserilinin ekonomideki gelişiminde önemli rolleri olacaktır. Açılan bu kuruluşlardan yetişen işgücü ve ticaretle elde edilen sermaye birikimi, 1950'lerde özel kesimin sanayi girişimini ortaya çıkartacaktır (Mortan ve Arolat, 2013: 455).

Bu dönemde kentin farklılaşmasında ve mekânsal yayılımında ciddi bir genişleme görülmemektedir. 1900'de 56.178 olan şehir nüfusu, 1927'de 39.174'e düşmüş, 1945'lerde ancak yüzyılın başlarındaki nüfusa ulaşabilecektir. Bu tarihten

fabrikası” konumunda olan, bu fabrikaya işçi olarak girmiştir. Fabrikada, “tesviye atölyesinde ustabaşılığa” kadar terfi etmiştir. Tayyare fabrikası çöker hale gelince, 1972 yılında fabrikadan ayrılmış, daha sonra üç arkadaşıyla birlikte “Teksan” isminde bir atölye kurarak makine parçaları ve kalıp üretmeye başlamıştır. Ahmet Hamdi Gül'ün hikâyesi bir açıdan da Kayseri'de ki sanayileşmenin de hikâyesidir. Aynı zaman da Kamu fabrikalarının bir şehirde insan yapısını ve üretim yapısını değiştirmesinin hikâyesidir. Tayyare Fabrikası ve Sümerbank (Bez) Dokuma Fabrikası Kayseri'nin kalkınmasının altyapısını oluşturan tesislerdir. Kayseri sanayiini bu fabrikalarda yetişenler kurmuş, büyütülmüştür.

Cumhuriyet'in ilan edilmesinden kısa süre sonra, Atatürk'ün talimatıyla, uçak üretmek üzere Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur. TOMTAŞ, ortaklık kurduğu Alman Junkers firmasının desteğiyle uçak üretimi için Kayseri'de bir fabrika kurmuştur. Fabrikada, Alman ustalar ve onların yetiştirdiği Türk ustalar 1926 yılında üretime başlandı. 1928 yılına kadar 20 silahlı, 20 silahsız A20 tipi uçak üretildi. A20 tipi uçaklar metal gövdeli uçaklardır. Türk Hava Kuvvetleri'nin ilk telsizli uçaklarıdır. Fabrika 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığı'na devredilmiştir. Fabrikada Türkkuşu için 50 planör üretilmiştir. 1936 yılında Alman Gothaer firmasıyla lisans anlaşması yapıldı. Gotha 145 tipi 45 uçak üretildi. 1937 yılında Polonya firmasıyla yapılan anlaşmaya dayalı olarak PZL24A ve 24C tipi 24 uçağın üretimi gerçekleştirilmiştir.

1950 yılında başlayan Amerikan Marshall Yardımı Programı kapsamında uçak fabrikası kapatıldı. Fabrika ve tesisleri, uçak bakım ve onarımı için kullanılmaya başlandı. Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi oldu. Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası, 1930 Beş Yıllık Sanayileşme Planı döneminde Sovyetler Birliği'nden alınan 8.5 milyon Türk Liralık krediyle ve Sovyet teknolojisiyle kuruldu. 1935'de hizmete açıldı. Fabrikada 2.100 işçi ile 155 memur çalışıyordu. Özelleştirme sevdasıyla fabrikayı kapattık. Kayseri Bez Fabrikası, Türkiye'de sanayileşme hareketini başlatan, devlet tarafından yapılmış ilk tesistir. Kapanıncaya kadar halk tipi ucuz basma üretti.

itibaren kentte yeni konut ihtiyacı doğar (Karatepe, 2005: 122) ve kentsel gelişim bu tarihten sonra hız kazanır.

Kayserinin stratejik ve jeopolitik konum özellikleri göz önüne alındığında savunma sanayisinin en önemli ve en pahalı yatırım gerektiren bir kolu olan havacılığa ait sanayi tesislerinin bir milli proje olarak Kayseri’de konumlandırılmasının isabetli bir karar olduğu söylenebilir. Ulusal kalkınma hamlelerinin hayata geçirilmesinde dönemin siyasi ve politik anlayışı olan “Yurtta sulh cihanda sulh” ilkesinden hareketle yabancı devletlerle olan ortaklık projelerinde seçici, dikkatli ve bir o kadar da kararlı bir yöntem takip edilmiştir.

2.1. Türk-Alman Ortak Sermayesi ile Uçak Üretimi Görüşmelerinin Başlaması

Yeni cumhuriyette kurulması düşünülen savunma sanayinin öz kaynaklar ile mümkün olmayacağını farkında olan Mustafa Kemal, İzmir İktisat Kongresini açış konuşmasında konuyla ilgili olarak yabancı sermayeye hasım olmadığını, ihtiyacımız olduğunu, yabancı sermayeye açık olduklarını belirtmiştir (Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri 1997: 113). Mustafa Kemal genel olarak yabancı sermayeyi benimsemiş, yatırım yapacak olan yabancı işadamlarına ve diplomatlara karşı ise özel olarak hükümetinin uygun yatırım ortamı sağlamaktaki istekliliğini vurgulamıştır.

Türkiye’deki havacılık faaliyetlerinin teşekkülünde Avrupa’da ki havacılık kuruluşlarının incelenmesi amacıyla yapılan teknik geziler etkili olmuştur.

20 Aralık 1923 tarihinde Avrupa’da havacılık alanındaki gelişmeleri yakından takip etmek üzere bir heyet Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere’yi ziyaret ederek incelemelerde bulunmuştur. Heyetin izlenimlerine göre dünya savaşından çıkan Avrupa ülkelerinde gözle görülür bir gelişme olmamakla beraber reorganizasyon faaliyetleri hızla devam etmektedir. Bu ülkelerden Almanya’da durum daha farklıdır. Almanya Versay anlaşması (11 Kasım1918) gereği yaptırımlara tabiidir, savaşın ağır yıkımı kendisini hissettirmektedir (Hürkuş, 2000: 140).

Alman hava sanayisi büyük darbe almış, harpten kalan Uçaklar kâmilten imha edilmiş, balon motor sanayi adına mevcut her şey yıkılmış, yakılmış; ücra yerlerde saklanan uçaklar sivil havacılık adına kullanılmak üzere devreye sokulmuştur. Alman milletinde var olan teknik bilgi ve manevi kuvvet, havacılığı yeniden ihya etmek için; gençleri, planör çalışmalarına teşvik ve sevk etmişti (Hürkuş, 2000: 149).

Almanlar havacılık alanındaki birikimlerini Versay Anlaşması'nın ağır şartlarına rağmen değerlendirmek üzere farklı ülkelerde anlaşmalar yaparak ortak tesisler kurmayı denemişlerdir. Bu bağlamda Rohbach deniz uçakları Danimarka'da "Junkers Flugzeugwerke GmbH" firması ABD'de F13 uçaklarının montajı için 1921'de "Junkers Larsen Aircraft Co" ortaklığını kurmuştur. Sovyetler Birliği ile ortak Moskova yakınlarında zamanının en büyük uçak fabrikasını kurmuştur. İlgi alanını genişleterek Türkiye ile ortak bir uçak fabrikası kurmak üzere harekete geçmiştir (Bıyıkoglu, 2017)⁴

Cevad Abbas başkanlığındaki bir heyet, 5 Temmuz 1925 tarihinde Türkiye'de bir uçak sanayi kurma isteğini Büyükelçi Kemaleddin Sami Paşaya bildiren Junkers Rohrbach tayyare fabrikalarının yöneticileriyle temas etmek için önce Almanya'ya gitmiştir. Türk Hükümeti, 1925 yılı başından itibaren ülkede bağımsız bir silah sanayisi kurmak ve geliştirmek için seferber olmuştu. Türkiye Alman Hükümetinin ve Alman sanayisinin gücünü ve konuya ilgisini değerlendirmeye almak niyetindeydi; Almanya'nın bu alanda üstleneceği rolün derecesini de bilmek istiyordu. Junkers firmasıyla yapılan temaslar bu firmanın savunma sanayi ve silahlanma programına teklif götürülürse ilgileneceği kanaati uyandırmıştı. 4 Mayıs - 18 Haziran 1925 tarihlerinde Cenevre'de yapılan silah ticareti konulu konferans ve anlaşmadan sonra Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Tevfik Paşa Berlin'e bir ziyarette bulunmuş, Alman sanayi temsilcilerine Türkiye'ye yapılacak askeri endüstri ihalelerinde ve yatırımlarında kolaylık sağlanacağı teminatını verdiği görüşmelerde bulunmuştu. Tevfik Bey, Almanya'nın Dessau şehrindeki Junkers Flugzeugwerke AG,'yi ziyaret etti. Türkiye'de bir uçak fabrikası inşa edilmesi ihtimalini konuştu. Bu fabrika savaş uçakları yedek motorlar ve uçak parçaları üretecekti. Hükümet, bu

⁴ Bıyıkoglu, Nadir, İlk Uçak Fabrikalarımız, Tomtaş Tesisleri, 2023 Aylık Dergi. <http://www.2023.gen.tr/Arsiv/ekim2008/12.htm>, Erişim tarihi:10.05.2017.

fabrikayı inşa edip idaresini üstlenen firmaya tüm uçak siparişlerinin tekeli veremeye de istekli olduğunu belirtti (Hürkuş, 2000: 192).

Hazıranda Junkers şirketinin direktörü Hans Sachsenberg Tefvik Beye şirketin önerilen fabrikayı inşa ve idare etmeye hazır olduğunu bildiren bir mektup yazdı. (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1927: 60 403 25).

Türkiye'de hava nakliyat ve uçak fabrikası kurulması hususunda Junkers ve Frankoromen şirketlerinin teklifleri özenli bir şekilde değerlendirilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1924: 10 41 18) (**Bkz. Ek-13**).

Junkers şirketinin kurucusu Hugo Junkers bakanlığın isteği üzerine Alman hükümetinin maliyetlerin büyük kısmını sağlayacağı varsayımıyla Rusya'da yatırıma başlamış, maliyetler tahmin edilen hesaplamaları aşınca hükümetin sözlü olan taahhütleri karşılığını bulmayıp, firma 12 milyonluk yatırımı nedeniyle ekonomik bunalıma girmişti. Bu yatırım sonraki yıllarda şirketin Türkiye'ye yatırımında menfi yönde etkileyen bir hal alacaktır.

2.2. Türk Hükümeti ile Junkers Firması Arasında Yapılan Protokol

Türkiye bir uçak fabrikası kurma arzusunun yanında Junkers Firması ve onun kurucusu Alman Profesör Junkers ile Almanya dışında da faaliyet göstermek istiyordu. Junkers temsilci olarak direktör Sachsenberg'i Türkiye'de Genelkurmay yetkilileri ile görüşmek üzere Ankara'ya göndermiştir (Özgiray, 1997: 239). Nihayet uygun zemin oluşması üzerine, fabrikanın kurulmasına dair anlaşma için Alman Firması Junkers'le mutabakata varıldı. Junkers firması Türk Hükümeti yetkilileri ile oldukça kısa bir zaman içerisinde görüşmüş uçak fabrikasının inşası ve yürütülmesi için bir ön antlaşma taslağı hazırlamışlardır.

Taslakta Karara Bağlanan Maddeler:

Fabrikanın yedi milyon marklık sermayesi her iki tarafça eşit olarak paylaşılacaktı fakat Türkiye'nin payına düşen ödemesi gereken kısım ise birkaç yıllık bir periyotta düzenli aralıklarla ödenecekti. Bununla birlikte fabrika faaliyete geçene kadar, Türk hükümeti bütün uçaklarını Dessau'da ki fabrikadan alacaktı. Son olarak,

Türk Hükümeti Junkers’e firmanın patentini almak için toplu halde dört milyon mark ödeyecekti.

Alman “Junkers Flugzeugwerke A.G” şirketi ile ortak kurulacak şirketin Türk ortağı Türk Tayyare Cemiyeti olacaktı. 3.000.361 TL (7 Milyon Mark) sermaye ile kurulan şirketin sözleşmesi 15 Ağustos 1925 tarihinde Türk hükümeti ile Alman Junkers şirketin temsilcisi Hans Sachsenberg arasında imzalandı. Türkiye’yi gayet iyi tanıyan Sachsenberg I. Dünya Savaşı’nda Türkiye’de pilot olarak görev yapmıştır.

Bu gelişmeler sonucunda, Junkers Firması ile TOMTAŞ’ın kuruluş çalışmaları başlamıştır.

2.3. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (Tomtaş) ile Kayseri Tayyare Fabrikasının Kurulması

Cumhuriyet’in ilk dönem yöneticileri, yeni kurulan devletin hemen her alanda kendine yetebilen, kendi ayakları üzerinde durabilen bağımsız bir devletin varlığına büyük önem vermekteydiler. Cumhuriyeti’nin kurulduğu yıllarda ülkenin mevcut sanayi potansiyelinin oldukça iptidai ve ümit vaat etmeyen bir durumdaydı. Dolayısıyla bu önemli sorunlar ile sanayi ve teknoloji alanındaki geriliğin de yeni dönemde çözülmesi gerekiyordu.

Türk devletinin havacılık alanında kaybettiği zamana bakılmadan ve ülkenin oldukça sıkıntılı olduğu bir zamanında 16 Şubat 1925’te açılan Türk Tayyare Cemiyeti ⁵ yüklenmiş olduğu, milli vazifenin ifası için yurt sathında kısa sürede 500 şubeye ulaşmıştır (Hâkimiyeti Milliye, 1933: 19–23). Mustafa Kemal Paşa’nın emri ile kurulmuş olan Türk Sabiha’nın (Yalçın, 2010: 19), Kurumsal adı 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir.

⁵ Osman Yalçın, 2012. Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu. Akademik Bakış. 6 (11), 267. Atatürk, havacılığın güçlenmesi için Türkiye’nin kendi uçaklarını üretmesine önem veriyordu. Türk Hava Kurumu da böyle bir düşüncenin sonucu olarak kurulmuş ve kuruluş amaçları bizzat Atatürk tarafından tespit edilmiştir. Bu amaçlar; a) Havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmek, b) Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak, c) Askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak, d) Gerekli araç ve gereci hazırlamak, e) Personel yetiştirmektir, f) Uçan bir Türk gençliği meydana getirmektir

Kurucu Üyeleri; Pilot Şakir Hazım, Pilot Vecihi Hürkuş eski rasıtlardan Hasan İskender Beylerdir (Kaymaklı, 1998: 165). Havacılık sanayi, 20. Yüzyılın ilk çeyreği sonlarında toplumların hayatında vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir. Bunun içindir ki, Mustafa Kemal Paşa, Batının hızla kendini yenilediğini ve bunun da önemli göstergelerinden birinin bacası tüten fabrikalar olduğuna inanıyordu (Tayhani, 2001: 212).

Bu anlayışa sahip olan kurucu iradenin, dönemin olumsuz şartlarına rağmen sanayi hamlesi ve uçak üretme yönündeki kararlı bir duruş göstermesi çok dikkate değer bir tavidir.

Gazi Mustafa Kemal Paşa, eski ve gelişmiş ülkelerde demode olduğundan çöp olarak görülen teknolojilerin üstüne bir de para verilerek ülkeye sokulmasına karşıydı. Ulusal Savunmaya dair görüşünü şöyle açıklamıştır:

“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedikimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız..... Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa surede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayine bakınız... Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanları yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış, teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yeni-sini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz” (Yavuz, 2017: 5). Bu ifade ile kuruluş döneminde düşük seviyede bir sanayinin olmasına rağmen yerli uçak imali konusunda ileri görüşlü bir yönetim anlayışının olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

Kurucu iradenin birçok alanda giriştiği modernleşme çabaları dünya devletlerin de dikkatini çekmekteydi. Mustafa Kemal Atatürk’ün önderliğinde başlatılan bu harekete halkın da destek vermesi sayesinde projeler hızlı bir şekilde hayata geçirilmiştir. Bu bağlamda;

Hükümetle ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve Milli Savunma Bakanlığı'nın tespit edeceği mahalde bir tayyare motoru fabrikası inşa etmek üzere, Junkers Şirketi ile bir yazılı sözleşme ve sözleşmenin ayrıntıları Bakanlar Kurulunca kabul ve imzası için Maliye Bakanı Hasan Beyefendiye izin verilmesine ve adı geçen sözleşme gereğince, Junkers şirketi ile ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve iç tüzüğünün tanzimini Bakanlar Kuruluna bildirilmesi hususunda, Ticaret Bakanlığı'nın memur edilmesine, Bakanlar Kurulunun, 15.08.1925 tarihli toplantısında karar verilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1925: 15 50 20) (Bkz. Ek-14).

Bakanlar Kurulunun bu kararını müteakip, Türkiye'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasını öngören bir antlaşma taslağı üzerinde görüş birliğine varılarak, Junkers Firması ile TOMTAŞ Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin kuruluşuna bir adım daha yaklaşılmıştır.

Alman Uçak üretiminde Junkers Firması çok iddialı ve güven duyulan bir isimdi. 1925 yılında Atina'da da bir uçak fabrikası açılmıştı. Kısa süre önce Türkiye karşısında mağlup olan ülkede bir uçak fabrikası yapımı karşılıklı dengeleri bozabilirdi. Çünkü Atatürk'ün zamanında sıkı Türkiye dostu olan Yunanistan'a karşı bir barış rüzgârı deryada sınır tanımıyordu. Tüm bu durumlara rağmen, 1925 yılı yaz aylarında Türkiye de Junkers firması ile görüşmeler tamamlamıştır. Firma ile yapılan anlaşmada sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7.000.000 Mark) olacak ve taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktı (Tayhani, 2001: 218). Fabrika tam faaliyete geçinceye kadar Türkiye tüm uçaklarını ise Almanya'dan alacaktı.

Türkiye Cumhuriyet Hükümeti ile Alman Junkers arasında daha ilk zamanlarda sorunlar ortaya çıkmıştır. Almanya'da ki üretimi yasaklandığından Firma, ekonomik krize sürüklenmişti. Bu nedenle sözleşme gereği olan 3,5 milyon mark ödenmemiştir. Meblağın patent hakkı olarak Türkiye'ye ödettirilme önerisi de Başbakan İsmet İnönü tarafından kabul edilmemiş ve % 5 bir meblağın patent hakkı olarak kabul edileceği önerisi yapılmıştır. Alman Dışişleri bakanlığı firmanın özel durumunu Türkiye'ye iletmemiştir. Türk-Alman ortaklığı olan şirketin adının, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) olması kararlaştırılmıştı (Adıgüzel vd.,2006:)

Şirketin 125.000 TL. Sermayesi Türk Hava Kurumu tarafından karşılanmış ve merkezi Ankara olmuştu. Eskişehir’de ise Almanya’dan satın alınan Junkers isimli uçakların bakım ve onarımı yapılacaktı. Hava Savunması ve hava harp sanayisi Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından her zaman çok önemsenmişti. Öyle ki, bu konuda zaman zaman sıkıntılar olmuş, kişilerin tutumları eleştirilmiş ama bu konuda yetkili olanlar genel olarak oldukça duyarlı davranmıştır. TOMTAŞ’ın kurulması ile ilgili olarak da 22 Nisan 1925 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisinde gizli oturum yapılmış ve konu ayrıntılı olarak tartışılmıştır (Tayhani, 2001: 219).

Böylece, 15.08.1925 tarihinde Türk Hükümeti ile Junkers Firması arasında yapılan sözleşmeyi müteakip, 07.09.1925 tarihinde kurulan TOMTAŞ ve TOMTAŞ’ın kuruluşu, Bakanlar Kurulunca 25.10.1925 tarihinde resmen onaylanmıştır.

Antlaşmanın ana hatları şöyledir:

1. Ortaklar:

Junkers Flugzeugwerke Aktien Gesellschaft
TOMTAŞ Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi,
Türk Tayyare Cemiyeti

2. Sermayesi:

3.360.000 TL (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1925: 16 67 6)
(Detaylı bilgi için **Bkz. Ek-15**).

Büyük çoğunluğu Türk Devletine ait olan sermayenin 125.000TL’si da Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmıştır.

3. Antlaşmanın Ana Maddeleri:

1. TOMTAŞ, Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru imal edecek ve tam revizyon yapacaktı.
2. Hükümetçe belirlenecek mahalde uçak imalat etmek üzere bir uçak fabrikası kurulacak ve her türlü makine ve teçhizatını Junkers Şirketi karşılayacaktı.
3. Eskişehir ilinde bir tesis kurularak uçakların ufak onarımları ve bakımları yapılacaktı.

4. Şirket Türkiye’de havayolu taşımacılığı ve işletmeciliği yapacak, petrol arayacaktı.
5. Fabrikanın ihtiyaçları için gerekli olan Alüminyum, demir, vb. hammaddeleri sadece Junkers ile ortak işletecekti.
6. 40 sene müddetle Ankara’da faaliyete başlamış olan şirket, fabrika ve tesisleri en kısa zamanda tamamlayacaktı (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1925: 16 67 6).

Türk ve Alman Hükümetleri nezdinde hem politik hem de ekonomik çıkarlara katkı sağlayacağı görüşünden hareketle Junkers Şirketi ile TOMTAŞ arasında yapılan sözleşmeden sonra artık sıra fabrikanın tesis edileceği mahallin tespitine gelmişti.

2.3.1. Uçak Fabrikasının Kuruluş Yerinin Belirlenmesi

Bir Anadolu kenti olan Kayseri’nin, Cumhuriyetin kuruluş döneminde içinde bulunduğu zor ve olumsuz şartları adeta bir deprem etkisiyle kökünden sarsan üç önemli gelişme olmuştur; Kayseri Tayyare Fabrikası’nın kuruluşu, Demiryolunun Kayseri ‘ye gelişi ve üçüncüsü ise Kayseri Sümer Bez Fabrikasının kurulması bugünün Kayseri’sinin temel taşlarını oluşturmuştur (Şahin, 2017: 62-67).

Milli mücadele ve Kurtuluş savaşından büyük bir başarı ile çıkan Türkiye’de Cumhuriyet’in ilânından daha iki yıl bile geçmeden, 15 Ağustos 1925 tarihinde, Bakanlar Kurulu tarafından, Türk havacılık tarihi için çok önemli olan ‘tayyare’ ve ‘tayyare motoru’ imal etmek amacıyla bir anonim şirket kurulmasına karar verilmiştir. Kısa bir süre içinde Türk Hükümeti, Türk Tayyare Cemiyeti ve Alman Junkers Firması’nın ortaklığı ile Türk Tayyare ve Motor Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuş, fabrikanın kuruluş yeri ise Kayseri ili olarak belirlenmiştir. İvedilikle alınan kararlar uygulamaya konularak, fabrikanın kuruluş çalışmalarına hızlı bir şekilde başlanmıştır. O tarihlerde, Türkiye’de bisiklet yapacak bir fabrika bile yoktur. Kayseri’de ise durumun daha vahim olduğu, elektriğin olmadığı, demiryolunun olmadığı gibi, doğru dürüst bir karayolu da yoktur. Ayrıca yüksek teknolojiye sahip tesislerde çalışacak, uzman, mühendis ve sanayi işçisi bile yoktur. Tüm bu yoklara rağmen Kayseri’de bir uçak fabrikasının kurulmasına karar vermek ve uygulamak;

iktisat ve işletme mantığına aykırı bir durum ve ayrıca inanılmaz bir cesaret olaydır. Bunu açıklayacak yegâne mantık ise, stratejik ve sosyal nedenler olabilir. Stratejik neden, Kayseri'nin o günkü uçakların uçuş menziline dışında kalması, sosyal neden ise muhtemelen yeni Türkiye'yi modernleştirme hareketine Anadolu'nun bağrından ve imkânsız mümkün kılarak başlama anlayışı ve kararlılığıdır.

Sarısır (1998: 181-183)'a göre; Kayseri'nin; Anadolu'da merkezi ve kritik bir yerde olması, bu bölgenin eskiden beri süregelen, askeri faaliyetler ve lojistik bakımdan büyük bir öneme sahip olması nedeni ile ve Türk Hükümeti; muhtemelen Milli Mücadelede, sanayii kuruluşlarının, belki de askeri fabrikaların, ilk işgal edilen batı şehirlerinde bulunuyor olmaları sebebiyle ve bu durumun bir daha söz konusu olmaması için jeostratejik konumu ve daha önceden askeri nitelikte bir güherçile, barut fabrikasının bulunması ve Lozan Antlaşması gereği gerçekleştirilen nüfus mübadelesi ile ekonomik dengesi alt-üst olan şehre bir nefes aldirmek, ekonomik kalkınmada bölgeler ve şehirler arasında bir dengenin gözetilmeye çalışılmış olması gibi muhtemel sebeplerden ötürü, mezkûr antlaşmanın birinci maddesi gereğince Kayseri Şehri inşa mahalli olarak tespit edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1926: 8 27 7), (**Bkz. Ek-16**).

Fabrikanın Yahşi Han'ın Batısında, Kızılırmak Demiryolu Köprüsü ile Kayseri arasında hükümetçe belirlenecek uygun bir alana inşa edilmesi kararlaştırılmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1926: 8 28 1), (Detaylı bilgi için **Bkz. Ek-17**).

06. 04. 1925 tarihinin başlangıç kabul edildiği şirketin direktörü Sachsenberg'e 8. 10. 1925 tarih ve 2452 / 15057 numara ile Milli Savunma Bakanlığı'na haber verilmiştir. Fabrikalar hükümet tarafından inşaat alanının şirkete bildirildiği 8. 10. 1925 tarihinden itibaren bir sene sonra temin edilecek malzeme ile uçak imal edebilecek, azami iki sene sonra tamamen bitirilmiş olacaktır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1926: 8 27 7).



Resim 1. Kayseri Tayyare Fabrikasının Kuruluş Haberi

2.3.2. Kayseri Uçak Fabrikasının İnşaatına Başlanması

1925 yılında temeli atılarak yapımına başlanan Tayyare fabrikasının inşaatında kullanılacak olan kum, çakıl, taş vesaire gibi temel malzemeler hariç diğer tüm inşaat malzemeleri ve makine aksamaları ithal edilmiştir. Almanya'nın Hamburg limanından gemilere yüklenmiş olan bu malzemeler deniz yoluyla İskenderun limanına, oradan da trenle Ulukışla istasyonuna getirilmiştir. Çok büyük bir kısmı metalden ve çok ağır olan bu malzemeler Ulukışla istasyonundan uzun uğraş ve zahmetler sonunda, atlarla, katırlarla, develerle (Okar, 2004: 112), kağnılarla ve arabalarıyla Kayseri'ye bin bir güçlüklerle taşınmışlardır.



Resim 2. Kayseri Tayyare Fabrikasının kuruluş aşaması

Bu, birkaç yıl önce siyasî bağımsızlığı için kağnılarla top mermisi taşıyan halkın âdeta iktisadî bir bağımsızlık mücadelesidir.

Fabrika inşaatında çalışan ameleler ve taş ustaları hariç işçilerin ve mühendislerin neredeyse tamamı Almanya'dan ve İstanbul'dan gelmiştir. Çünkü Kayseri'de fabrika inşa etme, makine montajı yapma ve makine çalıştırma tecrübesine sahip ne bir işçi, ne bir mühendis ve nede bir işadamı vardır (Şahin, 2017: 63).

Sarısır (1998: 187), Kayseri Tayyare Fabrikasının İnşaatına Başlanması hakkında şu tespitleri yapmıştır;

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

Antlaşmaya göre Kayseri'de yapılacak inşaat şöyle sıralanıyordu: Hangarlar, su kuyuları, depolar, antrepolar, memur ve işçi lojmanları, fabrikanın donanımı için ise şunlar öngörülüyordu; dizel motor tesisi, jeneratör tesisi, asiletin tesisi, tazyikli

hava üretimi, elektrik tesisleri, kalorifer tesisi, telefon ve telefon sayacı tesisi, yangın itfaiyeye bildirmek için telefon tesisi, yangın söndürme tesisatı, atölyelerin donanımı, nakil araçları, inşaat tesisleri, özel atölye makinaları, madeni levha işleyebilen makinalar, tahta işleyebilen makineler, uçak yapımı için genel atölyeler, ham materyal, büro makinaları, fabrikaların ve büroların genel donanımıdır.

Kayseri Tayyare Fabrikası, Alman Junkers şirketi ile Türk Tayyare Cemiyeti'nin ortaklığıyla Uçak ve Motor Fabrikası olarak 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.

Sözleşmeye göre öngörülen tüm birimlerin tesisi için gerekli olan malzeme, hangar, çelik konstrüksiyon, tezgah, enerji grubu, teçhizat, ham ve mamul maddeler, Almanya'nın Hamburg Limanından gemilerle kademeli olarak İskenderun Limanına getirilmiştir. Bu malzemeler İskenderun'dan Ulukışla'ya trenle taşınmıştır.

Bu tarihlerde Kayseri'ye giden yolların bozuk olması ve şehre tren gitmiyor olması nedeniyle Ulukışla'daki bu teçhizat ve makinalar dönemin tek yük taşıma araçları olan, at arabaları ve develer ile kısmen de kamyonlarla Kayseri'ye taşınmıştır. Plana göre 1926 sonbaharına kadar onarım tezgâhlarının, 1927'de ise uçak üretiminin başlaması gerekiyordu (Yalçın, 2010: 575).

Kayseri'de kurulacak olan tayyare fabrikası için arazi tespiti, uçuş alanı ve gerekli yapılar için kamulaştırma çalışmaları hızlıca yapılmıştır.

2.3.3. Kayseri Uçak Fabrikasının Açılışı ve Yansımaları

Junkers Şirketinin yaşadığı ekonomik sorunlara rağmen, projenin ilk aşamasının inşası planlandığı şekliyle tamamlanmıştır.

TOMTAŞ'ın resmi açılışı 6 Ekim 1926'da gerçekleştirilen bir devlet töreni ile yapılmış ve törene devletin zirvesinden oldukça yoğun bir katılım olmuştur. Heyet Ankara'dan Kayseri'ye uçakla gitmiştir. Mustafa Kemal Paşa çok önem verdiği bu tesisin açılışına katılamamış ancak daha sonra Kayseri'ye yaptığı ziyaretlerde tesisleri ziyaret etmiştir. Fabrikanın açılışında; TOMTAŞ İdare Reisi Konya Vekili Refik Bey, Milli Savunma Bakanı Recep Bey birer konuşma yaparak bu büyük girişimin önemine değinmişlerdir.

11 adet elik konstrüksiyonlu Hangarın ilk 6 ‘sı büyük bir hızla tamamlanmış ve iç donanımının montajına geçilmiştir.50’si Türk, 120’si Alman olmak üzere 170 kişilik ekibin yoğun çalışmasıyla Fabrika üretime hazır hale getirilmiştir (Bayrak, 1994a: 41).

Burada istihdam edilen Türk personelden bir kısmı gruplar halinde Almanya’ya gönderilerek eğitim almışlardır (Yalçın, 2010: 575). Bu dönemin en önemli sorunu yetişmiş personel sıkıntısıydı. Eğitim ile bu sorunun özölmesi için çalışılmıştır. 1927 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan A–20, F–13 ve G–23 uçaklarının bakım ve onarım–revizyon kabiliyeti başlamıştır.

Fabrikanın açılış haberleri Türk basınında geniş yer bulmuştur;

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

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

Yine aynı haberde, Milli Savunma Bakanı Recep Bey’in, Genelkurmay Başkanlığından, Kazım Paşanın ve Milli Savunma Bakanlığı’ndan yüksek dereceli memurlar ile Havayollarından yöneticilerin törene katılmak üzere Kayseri’ye gidecekleri bildirilmektedir (Koçak, 1991: 71-72).

8 Ekim 1926 tarihli İstanbul’da çıkan Türk gazetelerinden, *Vakit*; “Kayseri’de İlk Tayyare Fabrikamızın Resmi Küşadı” başlıklı, konu ile ilgili haberinde, şirket meclis idare reisi, Başvekilimizin; Topraklarımızın havasına sahip olmadıkça hayat

hakkımız olmadığı, şeklindeki sözünü hatırlatarak, konuya değiniyordu (*Vakit*, 8 Ekim 1926: 1).

Akşam gazetesi de, “Kayseri Tayyare Fabrikası’nın Resmi Küşadı Parlak Bir Surette İcra Edildi”, başlıklı haberinde açılış konuşmalarına yer vererek konunun ehemmiyetine dikkatleri çekiyordu (*Akşam*, 8 Ekim 1926: 1).

“Türkiye Bundan Sonra Hava Müdafaa Vasıtalarını Kendisi Yapacaktır”, şekliyle başlık atan, *Son Saat* gazetesi; konunun önemini; her yer gibi Türkiye’de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşecek fakat arkadan gelenler behemehâl yükseleceklerdir, ifadeleriyle vurgulayarak haberine devam ediyordu (*Son Saat*, 8 Ekim 1926: 1).

İkdam gazetesi de, “Türk Faaliyet ve Azminin Fen’i Sahada Yeni Bir Muvaffakiyeti ve Eseri”, başlığıyla bu gurur verici hadiseyi diğer Türk gazeteleri gibi ilk sayfadan veriyor ve konunun önemine değiniyordu (*İkdam*, 8 Ekim 1926: 1).

Bir Alman gazetesi de, 14 Ekim tarihli nüshasında, törene dair bilgiler aktarıyor, törenin Türkiye’deki Alman faaliyetleri için önemli olduğunu belirttikten sonra, bunun Bakanlar Kurulunca Türkiye’deki reform hareketine Almanya’nın katkısı olarak görüldüğü açıklanıyordu (Koçak, 1991: 71-72).

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

Davetliler, Junkers Şirketinin Ankara’da bulunan uçakları ile 6 Ekim sabahı Kayseri’ye hareket etmişlerdir.

Bu uçağın hareketi esnasında; rüzgârın ani olarak yön değiştirmesi sebebiyle, uçağın sol kanadının ucuyla, uçuş yönüne tesadüf eden, münferit eski bir binanın kiblesine çarpılmış ve bu çarpışma motorun yanmasına neden olmuştur. Yangını müteakip, uçak sükûnetle yere inerek, derhal yolcularından tahliye edilmiş ve kazayı atlatan pilotun idare ettiği diğer bir uçakla Kayseri’ye hareket edilmiştir (Sarısır, 1998: 62).

Junkers G-23 açılış törenine katılan davetlileri Kayseri'ye getirmiş ve Milli Savunma Bakam, Recep Bey ve eşi, TOMTAŞ. Firması başkanı ve Konya Mebusu Refik Koraltan, Genelkurmay Başkanlığından Kazım Paşa, İzmit Mebusu Süreyya, Ordu Mebusu Recai ve Kemal Beyler, Kayseri Belediye Başkam İbrahim Sefa Bey ve Milli Savunma Bakanlığı'ndan yüksek dereceli memurlar ve Havayolu yetkilileri, Junkers Firması temsilcileri ve kalabalık bir halk topluluğunun hazır bulunduğu merasimde; 06. 10. 1926 saat 13:00'te Kayseri Tayyare Fabrikası'mn Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) idare meclisi başkam, Refik Koraltan Beyin, aşağıdaki nutku ile açılış merasimine başlanmış ve bu konuşmayı Milli Savunma Bakam Recep (Peker) beyin nutku takip etmiştir (Sarısır, 1998: 62).

Açılış Konuşmaları:

Refik Bey'in Nutku:

“Umumi hayât arasında her şubede olduğu gibi süratle inkişaf eden, Türk Hizmet Heyeti arasında deruhte ettiği vazifenin ehemmiyet ve azametiyle mütenasip olarak hiç şüphesiz en büyük istikbâle namzet olan bu fabrikanın kapılarını açarken, bu fabrikanın ve büyük eserin imal ve sahiplerinden biri olan Müdâfâ-i Milliye Vekil-i Muhteremi Recep Beyefendiyi ve bu mesûd içtimâyâ iştirak eden zevat-ı âliyi en büyük hürmet ve muhabbet duygularıyla selamlarım.

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

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

Efendiler!

Türk Milleti mütevazidir. Mahviyyetkârdır. Fakat bu tevâzu ve mahviyyeti iş sahasında mukadderâta boyun eğen milletlere bıraktığımızı söylemek

mecburiyetindeyim. Çünkü heyetiniz benimle beraber müştereken kabul edersiniz ki, biz dört taraftan düşman çemberi arasına sıkışmış bir haldeyken en muannid düşmanlarımızın dahi nihayet teslim ettikleri veçhile mevcudiyet ve istiklâlini korumak için âzami fedâkârlığı yapmış ve bütün dünyaya, Türk'ün mevcudiyetini ihrâz ettiğimiz en yüksek zaferle ispat etmiş bir milletiz.

Bu itibarla iş sahasında mahviyyet ve mütevazı değil gayesine her neye de mal olsa erişmeye azmetmiş, bir millet olmak üzere ebediyen iftihar eden bir millete mensup olmakla bahtiyarız,

(alkışlar)

Efendiler!

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

Milletleri arz ettiğim veçhile itilâ ve tekâmüle sevk eden mürşitlerin, rehberlerin ve dahileri hiç şüphesiz en kudretlisine malik olmakla bahtiyarız. Bu rehber, bu müneccî muazzez ve dahî, Reisi-i Cumhuremiz Gazi Mustafa Kemâl Paşa hazretleridir.

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

Muhterem Efendiler!

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

Efendiler!

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

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

Muhterem Kayserililer!

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

İşte bu karşımızdaki görülen tayyare fabrikası büyük devlet adamının çizdiği yüksek programın ana hatlarından birini teşkil etmektedir. Hiç şüphesiz dün temeli atılan ve bu gün faal bir hale gelen ve yazın şekl-i mütekamilini alacak olan bu müessese aziz yurdumuzun her yanını her hangi bir mütaarıza karşı muhafaza etmek

için lazım olan vesaiti ihzar edecek bir müessesedir. Bu itibar ile bu müessese hiç şüphesiz Cumhuriyet Hükümeti'nin o hükümetin riyasetinde bulunan muhterem başvekilinin en büyük eserlerinden biri olmuştur.

Efendiler!

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

Mahum maksatlarla yürütülen bu propagandayı asla ve bir an için nazar-ı dikkate almayan heyetimize ve bütün millete hemen huzur ve refah temin etmek için mütemadiyen uğraşan yüksek kumandanlarımızdan ve en büyük müşitlerimizden Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Müşir Fevzi Paşa hazretlerini bu içtimai münasebetle de kemal-i hürmetle selamlamayı vecibeden ad eylerim. Bu, eser, samimiyetle ifade edilebilir ki onun yüksek himayeleri ile tekemmül etmiş ve edecektir.

Muhterem Kayserililer!

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

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

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

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

Recep Beyefendi'nin Nutku:

“ Hayatta hiçbir dava ve iddia yoktur ki bir müeyyideye istinat etmeden mevcudiyetini ihsas etmek kabil olsun, bahusus bu davayı bir milletin büyük bir hak ve mevcudiyet davası olursa bu kaide daha ziyade ehemmiyetle tebarüz eder. Bu günkü yüksek medeniyet aleminde her hangi bir iddia dermeyer edilmeden onun müeyyidesini izhar etmemek sade bir mütarefe olmamıştır. En büyük müeyyide kuvvettir. Fakat aramızda bazılarınca bir galat-ı tevhim olarak her meseleyi halle kafi olacak kuvvetin yalnız kuvvei müsalaha olacağı zannedilmiştir. Bu zihniyet bu asırda ancak bir galat-ı rüiyyet ifade eder. Ali sinai ve ali fen bir milletin mevcudiyetini tayin eden anasır-ı esasiye meyanındadır. Bir memleket de, vatanın göbeğinde bir kurşun kalemi ve bir çivi fabrikasının büyük bir ehemmiyeti vardır. Fakat mesele hem esbab-ı müdafaadan madud, hem de aynı zamanda ali sanayinin en derin inceliklerini ihtiva eden bir tayyare fabrikası üzerinde mütalaa ediliyorsa arz ettiğim esasta büyük bir vuzuhla kendini gösterir.

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

Efendileri

Herhangi bir müşkülât mevzubahis olduğu zaman onu istihfaf etmek, büyük şeylerin kolay yapılacağını zannetmek elbette büyük bir hata olur. Fakat derpiş

edilen müşkülattan korkmak en büyük bir felakettir. Müşkülâtı mağlup etmek için onun üstüne yürümek lazımdır. Muvaffakiyet bu müşkülattan yılmakta değil belki müşkülâtı istihfaf etmeyerek onun mahiyetini tedkik ve temik eyleyerek onu re f edecek bütün esbabı bulmaktan ibarettir. Mesela düşününüz ki bundan beş altı sene evvel memleketimizde bir taze otomobili idare edebilecek bir liyakatli şoför bulmak bir muzafferiyet addolunurdu.

Fakat bu gün Anadolu'nun her hangi bir köşesinde elinizi uzattığınız zaman ziraat ve, sanayi hayatında bir traktörü ve bir makineyi kullanacak adamı nispeten kolay buluyoruz. Milletin nazar-ı kabiliyeti ve cumhuriyet zamamedaranının ahrarı fikir takibi sayesinde müşkülattan tevhiş edilmeyerek fen ve sanat gayelerinin istihsalı elbette mümkündür. Vaziyet-i mâliyemizin büyük teşebbüsata mani olacağını iddia edenler de vardır.

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

İşte Efendiler!

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

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

Muhterem Efendiler!

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

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

Bu şerait esasiye her hangi meşabe bir işte aynı neticeyi verebilir. Memleketin istiklal-i idaresi, adliyesi ve istiklal-i temyiz ve katiyyesi hususunda biz pek kıskanç ve hatta .hodbiniz ve bu vesileyle profesör Junker Bey şahsiyetinden bahsetmek bir kadirşinaslıktır. Bu zat yalnız memleketini değil, bütün bir cihan medeniyetini nokta-ı sükun içinde çekildiği hücre-i mesaisinde çalışan ve yeni esaslarda ihtirattan muvaffak olan bir otoritedir. Onun bizim nezdimizdeki mümessilleri, TOMTAŞ şirketinde, liyakatli ve faal Türk arkadaşlarımızla çalışan Almanlar müşkül işleri anlayan güzide insanlardır.

Muhterem Kayserililer!

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

Bu tayyarenin maruz kaldığı kazaya yakın zamanda hemen aynen Bahr-i Muhit-i Atlasiyi geçmek teşebbüsünde bulunan bir Amerika tayyaresi de maruz kalmıştır.

Tayyareci Fonek her türlü hazırlığını yaparak uçuğu halde gayri muntazır bir sebeple derhal yanarak sükût etmiştir. Tayyarecilik bir şövalye mesleğidir. Bir kahramanlık mesleğidir. Hayatı istihkar etmeden vasıl olunacak hedef arayan bu mesleği gözden çıkarmalıdır.

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

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

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

Her yerde olduğu gibi Türkiye'de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşeceklerdir. Fakat arkadan gelenler de behemehâl yükseleceklerdir, (alkışlar) (Sarısır, 1998: 62-69).

2.3.4. TOMTAŞ'ta Uçak Üretim Faaliyetleri

Uçak Sanayii bir ülkede ağır sanayiinin en son aşaması olarak kabul edilir. Çünkü teknolojik üstünlüğü, tasarımı, mühendislik bilgisi yönüyle çok ciddi girdileri vardır. Birçok yan sanayii dalını harekete geçirmesi ülkenin kalkınması için önemli bir dinamik oluşturur. Özellikle ekonomik sahada ciddi yatırımlara ihtiyaç vardır (Tayhani, 2001: 207).

Türk imalatı uçakların üretimi o yıllar için emsallerine göre daha geri bile olsa çok önemliydi. Alman Uçak üretiminde Junkers Firması çok iddialı ve güven duyulan bir isimdi. 15 Ağustos 1925 yılında Türkiye ile Junkers firması arasındaki görüşmeler tamamlanmıştı. Firma ile yapılan anlaşmada Fabrika tam faaliyete geçinceye kadar Türkiye tüm uçaklarını Almanya'dan alacaktı. Eskişehir'de ise kurulacak bir tamirhane marifetiyle Almanya'dan satın alınan Junkers uçaklarının bakım ve onarımı yapılacaktı (Deniz, 2004: 9).

Junkers Flugzeugwerke A.G'nin aynen Dessau'da olduğu gibi uçak ve yedek motor üretmesi için Kayseri bölgesinde bir fabrika yapmasının şart koşulduğu

antlaşmaya göre, Fabrika, merkezi Ankara'da olan Türkische Flugzeug und Motoren A.G (TOMTAŞ) olarak adlandırılacak bir firma tarafında işletilecekti (Özgüldür, 1993: 69).

Fabrika 1926 yılı sonbaharında tamir yapabilecek hale gelmiş olacak, 1927 yılı içinde ise uçak fabrikasına başlanacaktı. Junkers yöneticileri bu tarihe uyulacağını açıkladılar (Koçak, 1991: 68).

Türk Hükümetinin Almanya'ya ve Junkers'in fabrikalarının olduğu diğer yabancı ülkelere uçak yapımındaki en yeni teknikler ve gelişmeler ile aynı seviyede olmak için en az iki uzman göndermesine izin verilecektir. Antlaşma, aynı zamanda Kayseri'deki fabrikanın yıllık nihai üretiminin 250 olacağını ve her bir uçağın üretiminde harcanan toplam işgücünün yedi bin adam-saat olacaktır. Eğer uçaklar şart koşulan saatler içerisinde üretilemez ise, fabrika bunu gerçekleştirmek için en yeni icatlara uyan şekilde genişletilecektir. Tamamlanmasından hemen sonra, fabrika ilk olarak hâlihazırda hükümetin elinde olan uçakları tamir edecek ve daha sonra yurtdışından ham maddelerin ithal edilmesiyle birlikte kademe kademe, saatte maksimum 170 mil hız yapan JU A-20 tipi savaş uçakları üretmeye başlayacaktır. Üstelik zaman içerisinde, havacılık endüstrisi için gerekli olan Türkiye'deki kaynaklardan sadece Junkers 'in faydalanmasına izin verilecektir. Şirket Türkiye'de hava yolu taşımacılığı ve işletmeciliği yapacaktır. Şirket Türkiye'de petrol aramaları da yapacaktı (Uçar, 2008: 54).

Kayseri Uçak Fabrikasının açılışını izleyen 1927 yılında, Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan Junkers A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım-onarım ve montaj çalışmaları başlamıştı (Tayhani, 2001: 223).

1925– 1929 yılları arasında yapılan uçak imalatı ile ilgili dökümler şöyledir:

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

TOMTAŞ'ın Yıllara göre Üretimi:

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

F-13, 3 adet (1926-1927)

Fabrikanın 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmasına, 1929 yılında da fabrikanın kapalı olmasına rağmen, onarım ve revizyon işlerine devam edilmiştir (Sarısrı, 1998: 82).

TOMTAŞ çok büyük beklentilerle faaliyete başlamış, sonuç olumlu olmamıştır. Bunun pek çok nedeni vardır. Her şeyden evvel Junkers Firması'nın ekonomik sıkıntısı temel sebeplerden biriydi. Firma taahhütlerini yerine getirememeye başlamıştı. Vecihi Hürkuş'a göre eğer bu fabrika işletilebilseydi II. Dünya Savaşı'nda bir uçak satıcısı olacak olan Türkiye'nin hazinesine altın yağıyacaktı.

28 Mayıs 1928'de faaliyeti sona ermiş ve Fabrika kapanmıştır. Junkers ile Türk Tayyare Cemiyeti arasında bir protokol ile tüm hisseleri ile bilumum haklarından feragat ederek alacağı olan 520.000 TL.'e ödenmek üzere Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1929: 6 57 15), (Detaylı bilgi için **Bkz. Ek-18**).

Junkers Firması ile olan anlaşmazlık çözümlenmiş ve hisselerin alınmasına müteakip 1930 yılında fabrikada revizyon faaliyeti yeniden başlamıştır (Kilimci, 2004: 123–124). 1930 yılında fabrikanın yeniden faaliyete geçirilmesi için başlatılan çalışmaların neticesinde 1931 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası olarak yeniden açılmıştır (Bayrak, 1994a: 41).

1931 yılında MSB Hava Müsteşarlığına bağlı olarak yeniden açılış yapılmıştır. Türk denetimine girdikten sonra ilk müdür Hv. Bnb. Murat Başaran olmuştur. Amerika bu dönemde yatırımlarını arttırarak havacılık sanayiine girmiş ve uçak üretiminde söz sahibi en ileri ülkelerden biri olmuştur. Türkiye, Junkers ile olan ortaklığın bozulması sonrası ihtiyacı olan uçakları Amerika'dan lisans hakkını alarak üretmek için harekete geçmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1931: 24 72 17), (Kararname, detaylı bilgi için **Bkz. Ek-19**).

Milli Savunma Bakanlığı, Curtiss Firmasının oldukça iyi teklifi üzerine, Amerikan Curtiss-Wright Grubu ile Kayseri Tayyare Fabrikasında tayyare motoru imali, hava hatları ve bilimum hava işleri için bir seneye mahsus olmak üzere; Milli

Savunma Bakanlığı'nın 21.10.1931 Tarih ve 724 numaralı tezkeresiyle teklif edilen antlaşma projesi, Bakanlar Kurulunun 3.11.1931 tarihli toplantısında antlaşma projesi üzerinde yapılan değişikliklere bağlı olarak akdi hususunda yetkinin Milli Savunma Bakanlığı'na verilmesi kararlaştırılmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA],1931: 24 72 17). Böylece, MSB'lığı ile **“Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company İnc.”** firması arasında bir lisans antlaşması yapılmıştır.

Bu sözleşme sonucuna göre, Türkiye ilk etapta 24 adet Hawk 11 alacak, lisans altında kısmi imalatla bulunacaktı. Ayrıca Curtiss atış ve temel eğitim amaçlı sekiz adet “Fledgling 2CI” uçaklarının kısmi imalat ve montajını yapacak gerekirse bu miktar çoğaltılacaktı. Bu arada Curtiss Firması, Kayseri Tayyare Fabrikası'na destek sağlayacak ve faaliyete geçirecekti (Bayrak, 1994b: 12). Bu antlaşma ile Amerikan hava sanayii ilk kez Türkiye piyasasında yer almıştır.

Firma ile bir seneliğine yapılan antlaşmanın, 23.11.1932 yılından itibaren bir sene daha uzatılmasına 14.01.1933 tarihli bakanlar kurulu Toplantısında karar verilmiş, böylece firma ile müşterek çalışmalara devam edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1933: 33 5 7).

Amerikan Curtis-Wright Grubu ile yapılan sözleşme gereği Hawk uçak fabrikalarında staj görmek üzere 4 makinist bir yıl süreyle Amerika'ya gönderilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1933: 39 65 8).

Amerika'dan gemilerle kitler halinde bir başka ifade ile modüler olarak gelen 24 Hawk11 montajı 12 Nisan 1934'te tamamlandı. Bu uçaklar 1501'den 1524'e kadar seri numaralandırıldı.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda kısmi imalatı yapılan geliştirilmiş Hawk11'lerde daha güçlü motor Wright Cylon R-1820F3700hp ve Hemilton standart 3 palli değişebilir hatveli pervaneler kullanılmıştır. Birkaç yeni Hawk'ta ise Curtiss 2 palli pervane kullanılmıştır (Sarısır, 1998: 83).

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

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda imal edilen Hawk'lar tadil edilmiş ve Hawk11 olarak tanımlanmıştır (Bayrak, 1994b: 12-13).

Curtiss ile yapılan antlaşma sonucunda 1401-1407 askeri seri nolarla 8 adet Fledgling 2 CI tipi olarak üretilmiştir. Üretilen ilk Fledgling marka ve 1401 Kuyruk No'lu uçak Atatürk'ün emriyle, Yüzbaşı Enver Akoğlu ve makinist Nihat Kayalı tarafından İran Şahı Pehlevi'ye Türk Devleti'nin hediyesi olarak İran'a götürülmüştür (Bayrak, 1994c: 24) . Kayseri Uçak Fabrikasında çalışmak ve Türk işçilerini yetiştirmek üzere Amerikalılar istihdam edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1933: 40 80 17).

1935 yılında, Kayseri Uçak Fabrikasında üç farklı tipte 50 adet planör Türkkuşu için üretilmiştir. Rusya tarafından hediye edilen planörlerin ölçü ve kalıpları alınarak üç ayrı tipte 27 planör imalatı gerçekleştirilmiştir.

Bunlar:

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

Bu yıllarda Kayseri Uçak fabrikası Hawk11 üretimini bitirmiş bulunuyordu. Fabrika üretime devam etmek için, 1936 yılında Alman "Gothaer Waggon Fabrik A.G." Firması ile lisans anlaşması yapılarak; Go 143 A tipi eğitim uçaklarının imalatını yapmak için 1936 yılında Yzb. Muhittin Türgen, Teknisyenler Sıtkı Başer, Ahmet Tibet ve Tevfik Alpman Almanya'ya Gotha Fabrikasına gönderildi.

Altı ay süren eğitimden sonra fabrikada üretime başlandı. Gotha Firması üç patern uçağını ve gerekli malzemeyi Kayseri Tayyare Fabrikasına yolladı. 1936-1937 yıllarında Gotha 145 A uçaklarından toplam 43 adet üretilmiştir. Bu uçakların askeri seri noları 1801'den 1846'ya kadar numaralandırıldı (Sarısır 1998: 84). Kayseri Uçak Fabrikası'nda Gotha uçaklarının montajında çalıştırılmak üzere uzman Hampol getirilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1937: 75 48 2).

1936 yılında Milli Savunma Bakanı, dünya hız rekorunu 414 km/h ile kıran Polonya'nın en iyi avcı uçağı olan PZL-P-24 tipi ile ilgileniyordu. Aynı yıl PZL uçaklarını üreten Polonya firması Panstwowe Zaklady Lotnicze firması ile lisans anlaşması yapılmıştır. Bu firma ile anlaşma yapılması hususunda zamanın Polonya Hava Kuvvetleri Komutanı olan ve Çanakkale Savaşı'nda Osmanlı ordusunda görev yapan Osmanlı vatandaşı Ludomil Raysk'nin katkıları olmuştur (Sarısır, 1998: 85; Yalçın, 2008: 79).

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

PZL uçaklarında bazı teknik sorunlar yaşanması üzerine, Milli Savunma Bakanlığı, PZL şirketinden uçaklarda yaşanan problemlerin en kısa sürede çözülmesini istedi. PZL şirketi ikinci seri P-24 C'lerde bazı aerodinamik değişiklikler yaparak bu sorunu halletti. Fakat bütün bu değişiklikler teslimatı bir süre geciktirdi. 1936 Ekim sonunda PZL Fabrikasının Teknik Heyet Başkanı, Wilhelm Cibalka, Kayseri Tayyare Fabrikası'na gelerek P-24 A'nın üretimini organize etti. Türkiye'de "Pazatel" ismi ile meşhur olan Kayseri Tayyare Fabrikası yapısı ilk P-24 A, 29 Mayıs 1937 'de Üstg. İrfan Bey'in idaresinde Alidağ'ın eteklerinde yerden kesildi. Eylül sonuna kadar 5 uçak üretildi. Kayseri Uçak Fabrikası faaliyette olduğu zaman ayda dört uçak üretilecek bir kapasite kazanılmıştır (Sarısır, 1998: 85).

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

Türkiye’de 01.10.1936–31.03.1938 tarihleri arasında monte edilen 15 Gotha Okul Uçağı ve 20 adet PZL av uçağından toplam 433.000 liralık işçilik ve idari masrafin yurt içinde kalması sağlanmıştır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1938: 59 399 8), (**Bkz. Ek-20**)

Kayseri uçak fabrikasında yapılmakta olan PZL uçaklarına konulacak Gnom-Rhom motorlarının yapılışını görmek üzere Fransa’ya 6 ay süreyle, Hava fen şubesinden mühendis Fikret Çeltikçi, Kayseri uçak fabrikası işçilerinden İrfan Berkman, Mithat Yılmaz ve Mehmet Ali Çöner’den oluşan bir heyet 09.06.1938 tarihli kararname ile gönderilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1938: 83 52 1).

1938-1939 yıllarında Kayseri Tayyare Fabrikası’nda G serileri geliştirilmiş P-24’ler yapıldı (Bayrak, 1994c: .25-26). Kayseri uçak fabrikasında üretilmek üzere lisansı alınan Hurricane ve Split Fayer avcı uçaklarından birinin tercihi için İngiltere’ye, hava Yüzbaşı Enver Akoğlu, Teğmen İrfan Kansel ve Suat Alev’den oluşan bir heyet gönderilmiştir. Bu heyet, Hawker firmasından Hurricane uçakları ile Vickers firmasından Split Fayer uçaklarından birinin lisansını alınmasına kesin karar vermek için iki uçak üzerinde uçuşlar yapmak, silahların nitelik ve kullanımları bakımından incelemede bulunmuşlardır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1938: 84 81 9).

Kayseri uçak fabrikasında yapılacak uçak tiplerini incelemek ve seçmek üzere hava Yüzbaşı Enver Akoğlu ise İngiltere ve Almanya’ya gönderilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1938: 84 67 6).

Yine bu dönemde İkinci Dünya savaşı başlamadan önce İngilizlerden alınan lisans altında Miles Magister, eğitim uçaklarından imal edilmiştir ki, bununla Kayseri uçak fabrikası son uçağını yapmış bulunacaktır (Kansu, 1971: 17).

Üretimin zamanında yapılamadığı durumlarda üretimi için lisans alınan uçaklardan bir kısmı ise satın alınarak orduya verilmiştir. Polonya'dan PZL isimli avcı uçakları bu dönemde alınan uçaklardandır (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1936: 63 24 4).

Türk hava ordusunun ihtiyacı olan vurucu gücü yüksek bombardıman uçakları ise dönemin şartları gereği gizlilik dikkate alınarak genelde Amerika'dan tedarik edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1937: 72 16 10), (**Bkz. Ek-21**). 1940 yılında İngiliz Philips And Powis Aircraft Ltd. firmasıyla anlaşılmış ve 24 adet Magister tipi uçak üretimi yapılmıştır. Kayseri Uçak Fabrikası'nda 1932–1942 yılları arasında 133 adet uçağın ve 27 adet planörün üretimi tamamlanmıştır (Gülten, 2002: 75; Yalçın, 2008: 80).

Bristol uçaklarının lisansı alınarak bombardıman uçaklarının montajı bu dönemde kazanılan kabiliyetlerdendir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1938: 83 54 18). Kayseri uçak fabrikasında bu dönemde uçak Fabrika Seviyesi Bakım (FASBAT)'ı ve motor revizyon faaliyeti de devam etmiştir. 1932 tarihinde çıkarılan 3526 sayılı kanunla Eskişehir ve Kayseri Fabrikalarına, esaslarını Millî Savunma Bakanlığı belirlenmek kaydıyla Türk Tayyare Cemiyetine, devlete ait daireler ve kurumlar ile dışarıdan sipariş alma yetkisi verilmiştir (Yalçın, 2008: 80).

Bu yetki havacılığın kalkınması için o döneme göre oldukça ileri bir adımdır. Kayseri'de ilk Türk Harp Tayyaresi üretimi millet nezdinde büyük bir gurur kaynağı olmuştur. Türk Hava Kuvvetleri'nin koruyan ve korkutan bir kuvvet olması yolunda atılmış bu önemli adım dikkatlerin bir kere daha havacılığa odaklanmasını sağlamıştır. Bu sonucun alınması için vatandaşlar hemen her meslek ve ortamdan ciddi olarak destek vermişlerdir. Bu kapsamda; para yardımı, fitre ve zekât bağışı ve kurbanları gönüllü olarak Türk hava ordusuna bağışlanmıştır. Zekât, fitre, kurban derisi ve sadakaların Türk Tayyare Cemiyetine verilmesi için camilerde verilen vaazlarda halka bu yönde teşvikte bulunulmuştur (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1929: 3 17 21).

Bunlar dinî vecd ile yapılan vatan hizmeti olarak görülmüştür (Yalçın, 2008: 80). Diyanet İşleri Başkanlığı da halkın desteğinin havacılığa yönlendirilmesi konusunda destek vermiştir.

Zekât ve fitrelerinin tayyare cemiyetine verilmesi için halkın aydınlatılması çalışmalarına devam edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1934: 12 101 11). Bilinçlendirme çalışmaları devam etmiş, fitre ve zekâtın tayyare cemiyetinde toplanması için ise halka nasihatte bulunulmuştur (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1934: 12 101 19).

Kayseri Uçak Fabrikası'nda açılışın yapıldığı 6 Ekim 1926 tarihinden itibaren üretilen uçaklar şunlardır;

- a) 1926 yılında 30 Adet A-20 L montajı
- b) 1926-1927 yılında 3 adet F-13 bakım onarım
- c) 1933–1934 yıllarında Hawk 11'den 24 adet,
- d) Fledgling 2C1'den 8 adet,
- e) 1935 yılında 11 adet US-4, 11 adet PS-2 ve 5 adet G-9 olmak üzere 27 adet planör,
- f) 1936 ve 1937 yıllarında Alman Gothaer Waggon Fabrik A.G Firması ile 43 adet Gotha 145 A
- g) 1937 tarihinde Polonya'dan Panstwowe Zaklady Lotnicze Firması ile 4 adet PZL-24 A (Seri No:2015-2118) ve 21 adet P-24 G
- h) 1940-1947 tarihlerinde İngiliz Phillips and Powis Aircraft Ltd Firması ile üretilen son uçaklar İngiliz Miles Magister uçaklarıdır. Daha sonra anlaşma ile kiralama kapsamında Amerikan uçaklarının bol miktarda ülkeye girişi ile üretimden vazgeçilmiştir. Bu kararlar ülkenin birikimleri farkında olmadan heba edilmiştir. Fabrikada bundan sonra TSK' ait uçakların bakım ve revizyon faaliyeti sürdürülmüştür (Yalçın, 2008: 81).

2.3.5. Kayseri Tayyare Fabrikasının Kapatılma Süreci

Dönemin şartlarında çok büyük beklentiyle faaliyete başlayan TOMTAŞ‘ tan beklenen sonuç olumlu olmamıştır. Bu durumun birçok nedeni vardır.

Türkiye Cumhuriyet Hükûmeti ile Alman Junkers Firması arasında daha ilk zamanlarda sorunlar ortaya çıkmıştır. Firma Almanya‘da uçak üretimi yasaklandığından ekonomik krize sürüklenmişti. Bu nedenle 3,5 milyon mark ödenmemiştir. Meblağın patent hakkı olarak Türkiye‘ye ödettirilme önerisi de Başbakan İsmet İnönü tarafından kabul edilmemiş ve % 4 gibi bir meblağın patent hakkı olarak kabul edileceği önerisi yapılmıştır. (Tayhani, 2001: 218) Alman Dışişleri bakanlığı firmanın özel durumunu Türkiye‘ye iletmemiştir.

Fabrika bünyesinde patenti Junkers‘e ait uçakların parça montajı ve bazı parçalarının imalatı yapılıyordu. Ancak faaliyetlerin henüz başında Türk tarafında Almanlarla birlikte çalışacak yeterli teknik bilgiye sahip, mühendis ve teknisyen kadrosu mevcut olmadığından ortaklık anlaşmasından yeterince faydalanılamıyordu. 1928 yılına gelindiğinde, Alman teknik işgücüne çok yüksek ücret ödenmesi ve bunun da Türk-Alman personeli arasındaki ücret dengesizliğine neden olması Junkers‘in anlaşmadaki bazı sorumluluklarını yerine getirmemesi ve TOMTAŞ‘ın anlaşma maddelerinde Türkiye aleyhine bazı maddelerin bulunuyor olması; Türk yönetici ve işçilerini huzursuz ediyordu. Bu meselelerin büyümesi olayı mahkemeye kadar taşıdı. Dava Ankara I. Asliye Hukuk Mahkemesi‘nde görüldü. Olay Hava Müfettişliğine intikal etti. Çünkü fabrika 3 Mayıs 1928‘de kurulan “*Hava Müfettişliği*” nin emrine verilmişti. Olayın buraya gelmesi üzerine General Muzaffer Ergüder ve komisyon üyeleri teftiş amacıyla fabrikaya geldiler ve olayları yerinde inceledikten sonra anlaşmanın feshine dair raporlarını sundular (Uçar, 64-68).

Bunun üzerine, sadece iki yıllık bir maziye sahip olan Fabrika 28 Mayıs 1928 tarihinde kapandı (Bayrak, 1994a: 42).

Fabrikanın kapatılma kararının hemen ardından ortaya çıkan sorunların halledilebilmesi için; Junkers firmasıyla Milli Savunma Bakanlığı arasında 24.11.1929 tarihinde bir protokol yapılmıştır.

Buna göre, anlaşmazlığın çözümü için Bakanlar Kurulunun 27.11.1929 tarihindeki toplantısında açıklanan karar şöyledir:

Milli Savunma Bakanlığından yazılan 24.11.1924 tarih ve 4994 numaralı tezkerede, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Tayyare Şirketi arasında imzalanan 15.8.1925 tarihli mukavelename ve ona bağlı olarak kurulan TOMTAŞ ile anlaşmanın uygulanmasından doğan anlaşmazlıklar (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA],1928: 207 412 11) (Bkz. Ek-22) hakem huzuruna da sevk edilmiş ise de olumlu bir netice elde edilemediğinden, 3. Hakemin seçimi esnasında şirketin iflası vukuu bulmuş olduğu ve işlerin tasfiyesi ve var olan işin I. Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından toplanan iflas masasına bırakıldığı izah edilerek, bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini, iflas olayı gerçekleştiğinden dolayı anlaşma ve ona bağlı olan şeylerin taraflara sağladığı hakların baki olup olmadığını tespit etmek için hukuk müşavirlerinden oluşan heyet ile ittifak ile bir karara varamadıkları ve Kayseri'deki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alet ve malzemedan memleket Hava Kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu. B.E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine; fabrika ve onu içine alan şeylere sahip olabilmek için uzmanlardan oluşan bir heyete mahallerinde incelemeler yaptırarak, Kayseri'deki mevcut tesisler ve fabrikayı içine alan her şeye, 1.572.373 TL. Kıymet biçtikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A işaretli) teklif üzerine B.E. riyaseti ile gerçekleştirilen haberleşmeler ve yapılan müzakere neticesinde, iflas eden şirketin tüm mülk ve mal varlığı, Türk Tayyare Cemiyeti'nce 1.469.000 TL.'na satın alması ve bu paradan, cemiyetin şirketten alacağı olan 221.000 TL. çıkarılarak kalan 1.248.000 TL.'nin borçlara dağıtılmak üzere iflas masasına verilmesi ve bundan başka, Junkers'in, müflis şirkette mevcut olup Türk Tayyare Cemiyeti'ne terk ettiği yarı hissesine ve bilumum feragat ve aklanmasına mukabil olarak cemiyetin 520.000 TL. daha ki toplam 1.768.000 TL. vermesi kararlaştırılmak suretiyle fabrika ve onu içine alan bilumum mülklerin hukukuna sahip olmakla beraber Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti şu anda ve gelecekte, 15 Ağustos 1925 tarihli antlaşma ve antlaşmaya bağlı eklerin, karşı tarafa temin edebileceği bilumum fayda ve haklardan kurtulmak esasları dairesinde ve Bakanlar Kurulunca kabul ve tasdikinden ve mahkemece tescilinden sonra, hazır edilen protokol itibar alınarak ve sözleşmenin imza ve bir suretinin eklendiği bildirilmiş ve bu şekil, hal tasvip edildiği taktirde, adı

geçen protokolün kabulüne ve içindekilerde hükümete isabet eden kısmın ve feragat ve temize çıkarılmasına ve bu hususta gereken tüm işlemlerin yapılmasına ve gerek tarafların arasında ve gerek mahkemece hazırlanacak her türlü vesikalar ve evrakı imzaya ve gerektiği zaman işbu yetkilerle bu konudaki vekilliğe Milli Savunma Bakanlığı'nun görevlendirildiğine dair bir karar verildiği teklif olunmuş ve bu teklif Bakanlar Kumlunun 27.11.1929 tarihli toplantısında gündeme getirilerek incelenmiş ve teklifle ilgili işlemlerin yapılması uygun görülerek kabul edilmiştir (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA], 1929: 6 57 15).

Bakanlar Kurulunun bu kararı doğrultusunda TOMTAŞ'a ait Kayseri Uçak Fabrikası, Türkiye'de ve gümrük depolarında bulunan tüm lisanslarının, patentlerini, tezgâh, kalıp, uçak motor ve malzemeleri ile tesislerin tamamının Türkiye'ye devredilmesi için de bir komisyon kurulmuştur. Müfettiş General Muzaffer Ergüder başkanlığındaki komisyon üyeleri fabrikaya gelerek olayı yerinde incelemişler ve Junkers ile TOMTAŞ arasındaki antlaşmanın iptali için bir rapor hazırlamışlardır (Bayrak, 1994a: 42).

Sarısır (1998: 74)'a göre ise kurulan bu komisyon üyeleri aşağıdaki isimlerden oluşmaktadır.

Komisyon üyeleri:

Başkan:	Bnb. Necip BAŞAK
Üye:	Bnb. Murat BAŞARAN
Üye:	Yzb. Rıfat Bey
Üye:	Sivil Müh. Nurettin NEŞET
Üye:	Üst. Şevki Bey
Üye:	Hesap Memuru Salim Bey
Üye:	Alay Ustası Lutfi Bey
Üye:	Sivil Makinist Sıtkı Bey

Üye: Sivil Makinist Zeki Bey

Üye: Sivil Makinist Kemal Bey

Üye: Sivil Makinist Ömer Lütfi Bey

Üye: Başçavuş Nuri Bey

Kayseri Uçak Fabrikası'nın kapanmasında etkili olduğu değerlendirilen önemli hususlar şunlardır.

a) Uçak üretme faaliyetinin öneminin o gün için yeterince değerlendirilemediğinden sorunlar karşısında duyarsız kalınması,

b) Almanya'nın devlet olarak ve Junkers'in şirket olarak üzerine düşen görevleri yapmamaları,

c) Junkers'in içinde bulunduğu ekonomik kriz,

d) Antlaşma maddelerine olan hassasiyete ilgi gösterilmemesi,

e) Şirketin beklediği birtakım ayrıcalıkların Türkiye tarafından verilmemesi,

f) Çalışanlar arasında iş ve ücret adaletsizliği sonucu çalışma ortamında meydana gelen huzursuzluk,

g) Yönetim Kurulunda bulunan Türk idarecilerin görevlerini yapmamaları, Almanların inisiyatifi ele geçirmeleri sonucu şirketin kontrol edilemez hâle gelmesi,

h) Türkiye'nin yeterli bir sanayii gücünün olmaması da önemli bir etken olmuştur. Uçak sanayiini içeriden destekleyecek bir yan sanayii olması kaçınılmazdır. Oysa Kayseri başta olmak üzere Türkiye bu güce sahip bulunmuyordu (Yalçın, 2008: 83).

Cumhuriyet döneminde uçak sanayisinin tesisi ve ihyası için özenli araştırmalar yapılmış, fabrikanın kuruluş yeri olarak ta Kayseri'nin uygun olacağına karar verilmiştir. Daha sonraki süreçte ise finansman, uzman, malzeme ve üretilecek uçak tipi ve lisanslara ilişkin birçok sorunlarla karşılaşmıştır. Bu bağlamda Kayseri

uçak fabrikası tüm zorluklara rağmen açılmış ve belli bir sürede olsa üretim yapmıştır. Bu anlamıyla ülkemiz uçak sanayi tarihinde bir ilk olma özelliğine de sahiptir.



SONUÇ

Mustafa Kemal Atatürk'ün, "İstikbal Göklerdedir" vecizesi ile yeni kurulan Cumhuriyetin hedefi ortaya konulurken, burada kastedilen şüphesiz sadece havacılığın geleceği değil aynı zamanda varlığımızın teminatı olarak da ifade edebileceğimiz Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkmış bir milletin bağımsız geleceğidir.

Türk Havacılığının Cumhuriyet döneminde yeniden ele alınması, muhtemel işgallere ve saldırılar karşı yurt müdafaasını temin etmek amacıyla askeri ve sivil kurumların tesisi dönemin önceliklerini oluşturmaktaydı.

Devlet tarafından kurulan ve ülkenin savunmasında çok önemli rolü olan havacılığın bu büyük beklentilere karşılık vermesinin beklenmesi bağımsız ve milli bir devlet olabilmenin gerekleri açısından kaçınılmazdır.

Tam bağımsızlık ve özgürlük anlayışına sahip olan Atatürk, Türk havacılığının güçlü olması, teknolojiyi yakalaması, modernleşmesi ve kendi uçağını üretebilmesine büyük önem vermiştir.

Bu sebeple, Türk hava harp sanayisini oluşturulması fikri dönemin olumsuzlukları ve imkânsızlıkları göz önüne alındığında bu idealin gerçekleştirilmesindeki ne kadar zor olduğunun ancak bu amaca kendini adanmış kararlı ve inançlı bir kurucu iradenin olduğu görülmektedir.

Mustafa Kemal Atatürk ve kurucu irade bu amaçla olağanüstü bir gayretle çalışarak bugünkü Türk havacılığının gelişiminde önemli katkılar yapmışlardır.

Bu amaçla, birçok sanayi tesisi, fabrikalar, uzman yetiştirilmesi amacıyla yurtdışına öğrenci gönderilmesi, yabancı uzmanların gelişi, sağlık, eğitim, tarım, ziraat alanlarındaki modernleşme çalışmaları gibi topyekûn başlatılan kalkınma hamlesinin yanında bağımsız bir gelecek için milli savunma ve harp sanayii alanlarında da çok önemli gelişmeler olmuştur.

Cumhuriyet'in başlangıç yıllarında Türk havacılık endüstrisi askeri havacılık, sivil havacılık ve havacılık sanayii şeklinde üç temel üzerine inşa edilmiştir. Bu yapılanmada askeri havacılık tamamen Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti

marifetiyle yürütülmüştür. Sanayii bölümü ise sivil girişimler, TOMTAŞ, Kayseri Tayyare Fabrikası ile Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğüne bağlı olan fabrikalar vasıtasıyla yürütülmüştür. Sivil havacılık denildiğinde Devlet Hava Yollarının faaliyeti yanında eğitim, gençliğin yetiştirilmesi ve sportif havacılık anlaşılmaktadır ki, bu alandaki boşluğu tarihi misyonu ile Türk Hava Kurumu yürütmüştür. THK'nın Sanayii alanına kuruluş amacında yer olmasına rağmen 1942 yılına kadar dahil olmamasının önemli bir eksiliğe sebep olmuştur.

Bu çalışmada, Türk Hava sanayii için bir mihenk taşı olan Kayseri Tayyare fabrikasının kuruluşu irdelenirken, dönemin dış politikasındaki Alman etkisi ve yakınlaşması, Hava harp sanayiinde Alman etkisi ile Kayserinin iktisadi, sosyal ve toplumsal yapısına olan katkıları literatüre dayalı olarak ortaya konulmuştur.

Kayseri Tayyare Fabrikasında 'üretim faaliyetlerimi yoksa montaj-bakım faaliyetlerinin mi yürütüldüğü' sorusu bazı araştırmacılar tarafından farklı olarak değerlendirilmiştir.

Konunun özel önemi nedeniyle gündem oluşturması açısından birçok yeni araştırmaya ihtiyaç duyulması ve muhtemel yeni kaynakların tespiti ile de yeni sonuçlara ulaşılabilme imkânlarını yaratacaktır. Bu nedenle çalışmamız sırasında, elde edilen belgelere sadık kalınarak dönemin özellikleri ve şartları ortaya konulmuştur.

Günümüz Türk havacılık sanayisinin geldiği nokta itibarı ile değerlendirildiğinde, Kayseri Tayyare Fabrikası; kuruluş süreci, üretim faaliyeti, yörenin sosyo-ekonomik ve toplumsal yapısına etkileri ve modern Türkiye Cumhuriyetinin savunma ve müdafaası için ne kadar önemli bir tarihi misyonu yüklendiğini göstermektedir.

Özetle, 1910–1924 yılları arasında havacılık ve uçak sanayini ordu bünyesinde geliştirmeye çalışan Türkiye, Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde, uçak sanayinin kurumsallaşarak üretime geçmesi için özellikle havacılık sanayinde gelişmiş olan ülkelerle işbirliğini sağlamak istemiştir. Atatürk'ün *"Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve hava harp sanayiinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder,"* sözleriyle belirttiği dönemin havacılık

politikası doğrultusunda 1925 yılında Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu. 1925 yılında, Alman şirketi ile ortaklığında, TBMM'den çıkarılan üç milyon liralık taahhüt yasası ile mali imkân oluşturulmuş ve görüşmelerin tamamlanması üzerine 7 Eylül 1925'te Junkers firması ile uçak, motor ve otomobil üretecek komple bir fabrika kurulması konusunda anlaşma yapılmıştır.

Kayseri'de uçak ve Eskişehir'de bakım amacıyla yapılan tesisler ilk hava sanayi kurma teşebbüsleri olmuştur. Sadece ülke imkânları ile girişim yapılamayacağı için ortaklık kurulacak yabancı firma aranmıştır. Başlangıçta model olarak Ju A-20 askeri uçağı seçilmişti. 250 adet uçak üretimini hedeflemiştir. Daha sonra Ju F-13 Limosine tipi yolcu uçağı da üretilecektir. Sözleşmenin ana maddelerine göre TOMTAŞ, Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan her çeşit uçak ve motoru üretip, bunların yenileme işlemleri ve bakımlarını da yapacaktı. Bunun dışında şirket Türkiye'de havayolu taşımacılığı ve işletmesi yanında petrol aramaları da yapabilecektir. Üretime geçtikten sonra gerekli alüminyum ve demir, ortak açılacak işletmelerle Türkiye'den sağlanacaktır.

Yaşadığı ekonomik kriz nedeniyle payına düşen parayı ödeyemeyen Junkers firması ile sorunlar yaşanmış, firma tüm hisselerini 3 Mayıs 1928'de Türk Hava Kurumu'na devretmiştir. Fabrika ertesi yıl Hava Müfettişliğinin emrine girmiştir. 1932'den sonra ilk anlaşma Amerikan Curtis-Wright grubuyla yapıldı. Anlaşmada Curtis'den av yolcu ve Fledgling uçakları alınması planlandı. Bununla beraber Curtis-Wright uçaklarının montajının Kayseri'de yapılmasına karar verilmiş iki yıllık sürede otuz üç Curtiss ve sekiz Fledgling uçağı imal edilmiştir. Üretilen eğitim uçaklarından birini Atatürk, İran Şahına hediye etmiştir. Türk yapımı savaş uçağı ilk uçuşunu Mayıs 1934'te gerçekleştirmiştir. Türkiye'de büyük sevinçle karşılanmıştır.

Amerikan Curtis Wright şirketi tarafından Kayseri de yapılacak uçaklar için motor satın alınması 18.02.1934 tarih ve 2/132 sayılı hükümet kararnamesi.15 adet uçak yapılması ve yapılan bir uçak için motor satın alınması-toplam 16 adet parçanın pazarlıkla satın alınmıştır. Fakat yeterli destek verilmediği için uçağın seri üretimine geçilememiştir. Fabrika, II. Dünya Savaşı'na kadar içlerinde Alman Gotha 145, İngiliz Miles Magister gibi uçaklarında bulunduğu 112 adet uçak imal etti. 1939'da fabrikanın uçak üretim, bakım ve yenileme hakkı Türk Hava Kuvvetleri'ne verildi.

Türkiye Cumhuriyeti'nin egemen, bağımsız ve beka sorunu olmadan ilelebet var olabilmesi için tüm alanlarda ve özellikle de havacılık sanayisinde yeniden yapılanarak günün şartlarındaki en büyük atılımlara her daim imza atması gerekir.

Türkiye'nin sahip olduğu stratejik konum ve dolayısı ile ulusal güvenliği bu alandaki teknoloji ve yeterlilikle çok yakından ilgilidir. Günümüz şartlarında Türkiye, havadan tehdit edilemeyecek kabiliyete sahip olmasına rağmen, ulusal çıkarları açısından bölgesinin güvenliğinde de söz sahibi olmak zorundadır. Dramatik sonuçlarına her zaman tanık olunan egemen-sömürü anlayışına paralel olarak değişen küresel güç dengelerinin aktörleri tarafından yeniden biçimlendirilen dünyada Türkiye, olası bir riskle karşılaşabilir.

Ulusların beka sorunu sadece askeri tehditlerle başa çıkabilmenin dışında, kültürel ve ekonomik unsurlarla da yakından ilişkilidir. Bu nedenle bir devlet, kendi 'milli kültürüne' sahip çıktığı gibi ülke sınırları ile bulunduğu coğrafyanın kara, deniz ve hava taşımacılığı gibi uluslararası rekabete dayalı 'ekonomik değerlerinden' de yeterli payı alma mücadelesi ve yetkinliğine sahip olmalıdır.

Ulusal ve uluslararası rekabetin temelinde ise tüm kurumlarıyla birlikte dinamik ve güçlü bir devlet ile bu hedefler doğrultusunda eğitilmiş-üretken toplum yapısı vardır. Dünyada ki küresel güç olarak adlandırılan devletlerin hava, deniz ve kara savunmaları ve ileri sanayileri bu ayrıcalıktaki en önemli özelliklerindendir.

Türkiye, dönemin tüm olumsuz şartlarına rağmen bir ulusun yeniden varoluş ve bağımsızlık hareketini büyük bir başarı ile gerçekleştirdiğini tün dünyaya ispatlamıştır. Mustafa Kemal Atatürk'ün başlattığı ve tüm yurttaşlarımızın destek verdiği ulusal kalkınma hamlelerinde yapılan çalışmalar ve üretimler de son derece önemlidir.

Kayseri uçak fabrikası taşıdığı tarihi misyon sebebiyle Türk havacılık tarihindeki en önemli uçak montaj ve imalat sanayi tesisidir.

KAYNAKÇA

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ (BCA)

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 108.41.6, Tarih: 02.07.1945

BCA, Fon Kodu: 30.18.01, Yer No: 114.52.8, Tarih: 24.07.1947

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 95.43.13, Tarih: 26.05.1941

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 97.118.17, Tarih: 19.02.1942

BCA, Fon Kodu: 30.11.1.0, Yer No: 178.30.16, Tarih: 02.11.1945

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 43.17.19, Tarih: 02.04.1934

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 9.14.10, Tarih: 23.03.1930

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 42.1.17, Tarih: 10.01.1934

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 42.9.16, Tarih: 24.02.1934

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 43.11.10, Tarih: 04.03.1934

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 74.36.17, Tarih: 05.05.1937

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 79.85.15, Tarih: 07.10.1937

BCA, Fon Kodu: 30.11.1.0, Yer No: 133.30.9, Tarih: 08.08.1939

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 98.39.6, Tarih: 09.05.1942

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 40.73.14, Tarih: 17.10.1933

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 94.13.13, Tarih: 04.03.1933

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 87.61.15, Tarih: 27.06.1939

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 106.72.1, Tarih: 10.10.1944

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 114.68.12, Tarih: 03.11.1947

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 92.86.9, Tarih: 10.09.1940

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 106.73.18, Tarih: 16.10.1944

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 100.93.11, Tarih: 05.11.1942

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 99.82.20, Tarih: 14.09.1942

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 117.77.9, Tarih: 02.12.1948

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.01, Yer No: 8.41.13, Tarih: 29.11.1923

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 83.54.16, Tarih: 21.06.1938

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 86.24.4, Tarih: 20.03.1939

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 42.7.11, Tarih: 18.02.1934

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 88.87.9, Tarih: 04.09.1939

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 106.69.15, Tarih: 09.10.1944

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 106.74.3, Tarih: 16.10.1944

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 108.41.8, Tarih: 02.07.1945

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 108.48.20, Tarih: 09.08.1945

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 122.34.5, Tarih: 06.04.1950

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 129.58.17, Tarih: 06.08.1952

BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 59.399.25, Tarih: 18.10.1939

BCA, Fon Kodu: 30.11.1.0, Yer No: 133.30.9, Tarih: 08.08.1939

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.01, Yer No: 8.41.13, Tarih: 29.11.1923

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.01, Yer No: 14.42.3, Tarih: 28.06.1925

BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 60.404.5, Tarih: 20.07.1930

BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No: 8.26.3, Tarih: 18.12.1924

BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 60.403.25, Tarih: 05.06.1927

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.1, Yer No: 10.41.18, Tarih: 27.08.1924

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.01, Yer No: 15.50.20, Tarih: 05.08.1925

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.01, Yer No: 16.67.6, Tarih: 25.10.1925

BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No: 8.27.7, Tarih: 13.04.1926

BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0, Yer No: 8.28.1, Tarih: 17.04.1926

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 6.57.15, Tarih: 27.11.1929

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 24.72.17, Tarih: 03.11.1931

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 33.5.7, Tarih: 14.01.1933

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 39.65.8, Tarih: 18.09.1933

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 40.80.17, Tarih: 12.11.1933

BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 75.48.2, Tarih: 03.06.1937

BCA, Fon Kodu: 30.0.0.0, Yer No: 59.399.8, Tarih: 21.04.1938

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 83.52.1, Tarih: 09.06.1938

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 84.81.9, Tarih: 12.09.1938

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 84.67.6, Tarih: 19.07.1938

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 63.24.4, Tarih: 30.03.1936

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 79.85.15, Tarih: 07.10.1937

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 72.16.10, Tarih: 03.03.1937

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 83.54.18, Tarih: 21.06.1938

BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No: 3.17.21, Tarih: 10.12.1929

BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No: 12.101.11, Tarih: 10.11.1934

BCA, Fon Kodu: 51.0.0.0, Yer No: 12.101.19, Tarih: 27.11.1934

BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 207.412.11, Tarih: 03.06.1928

BCA, Fon Kodu: 30.18.01.02, Yer No: 6.57.15, Tarih: 27.11.1929

KİTAPLAR

Adıgüzel, M. Bahattin., Akkuş, Songül., ve Akgül, Candan Kula. (2006). **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**. Ankara, Türk Hava Kurumu yay. 6.

Aktan, Reşat. (1978). **Türkiye İktisadı**, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 425, 40-41.

Atatürk ve Havacılık. (1973). Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1.kitap. (1945), İstanbul, 219-220.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri-II. (1906-1938), 323.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri-I. (1919-1938),352.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, (1906-1938), Ankara, 1981, 331.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, (1997). İzmir İktisat Kongresi Açılış Söylevi, (17-11-1923), I-III, (Beşinci. Baskı), Türk Tarih Kurumu, 113.

Armaoğlu, Fahir. (1993). **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Ankara, 353.

Balon Pilotluğu Ders Kitabı.(2014). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları,11.

Çelebi, Ömer.(1973). **Atatürk Kayseri'de**, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 99.

Havacılık Tarihi. Balon, Tayyare. (1930). Türk Tayyare Cemiyeti Neşriyatı, 200.

Hürkuş, Vecihi. (2000). **Bir Tayyarecinin Anıları**, (Yayına Hazırlayan: Şarman, Gönül Hürkuş. ve Maxon, Sevim Hürkuş) İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 140.

İmamoğlu, Bilge. (2007). *Cumhuriyet Dönemi Endüstri Mirası Havacılık Sanayi Yapıları*, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, 37-50.

İnan, Afet. (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı (1933)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 9.

İstanbul Ticaret Odası.(1989). *Cumhuriyet'ten Bu Yana Türkiye Ekonomisinin Gelişimi ve Geleceğe Bakış*. Yayın No 1, Lebib Yalkın Yayınları ve Basım İşleri A.Ş. İstanbul, 1-2.

Kansu, Yılmaz., Şensöz, Sermet., Öztuna, Yılmaz. (1971). *Havacılık Tarihinde Türkler I*. Etimesgut-Ankara, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü. 10.

Karatepe, Şükrü. (2005). *Kendini Kuran Şehir*, İstanbul, İz yayıncılık, 121.

Kaymaklı, Hulusi.(1997). *Havacılık Tarihinde Türkler II*. Ankara, Kültür Ofset Ltd. Şti. (1500 Adet Basılmıştır.), 165.

Koçak, Cemil. (1991). *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*. Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, XVI, 38.

Koçak, Cemil. (2013). *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*. Ankara, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1.

Kurter, Ajun. (2006). *Türk Hava Kuvvetleri Tarihi I (1910-1914)*, 1.

Mortan, Kenan. ve Arolat. Osman. (2013), “**Kayseri ve Ekonomisi**”; Filiz Özdem (Yay.Haz.), Erciyes’in Rüyası Kayseri (içinde), İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 456.

Okar, Avni. (2004). **Türkiye’de Tayyarecilik 1920-1924**. İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, Birinci baskı, 112.

Özdemir Süleyman. (2004), **Küreselleşme Sürecinde Refah Devleti**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayını, 145-146.

Özgüldür, Yavuz. (1993). **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)**. Ankara, Genelkurmay Basımevi, 151.

Sarp, İrfan. (2010). **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**. (Birinci Baskı), İstanbul, Pozitif Yayınları.

Satoğlu, Abdullah. (2002). **Kayseri Ansiklopedisi**, Ankara, TC Kültür Bakanlığı, 221-222.

Sivil Havacılıkta 100 Yıllık Türk/Alman İşbirliği. (2011). Mönch Media (TR) Ltd. Ankara Ofset.

Şakir, Ziya. (1947). **Nuri Demirağ Kimdir?** İstanbul, Kanaat Matbaası, 62.

Tanman Sıtkı.(1953). **Türk Havacılık Tarihi, 1918-1923**, 11 (2), Eskişehir,11.

Tayhani, İhsan. (2001). **Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950**. Ankara, Türk Hava Kurumu Basımevi, 212.

Uras Güngör.(1979). **Türkiye’de Yabancı Sermaye Yatırımları**, İktisadi Yayıncılık. Limited, İstanbul, 101.

Yalçın, S. (2000). *Atatürk'ün Milli Dış Siyaseti*, Ankara, 234-235.

Yalçın, Osman. (2016). *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*. İstanbul Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Yaşa, Memduh. (1980). *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)*, İstanbul, Apa Ofset Basımevi.77.

Yavuz, İsmail. (2017). *Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi 1923-2012*. (Altıncı Baskı), İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları. 5.

Yenal, Oktay. (2003), *Cumhuriyet'in İktisat Tarihi*, İstanbul: Homer Kitabevi,39.

Yeni Mustafa. (2017). *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*. (Editör: Gültekin Yıldız).Timaş Yayınları. İstanbul, 229-230.

DERGİLER

- Albayrak, Barış., Aydıncak, İlke., Dizemen, İ. Evrim., Gürses, Yücel ve Haser, A. Bahar. (2000). Tayyare 'den 'Uçak'a: Bir Montaj Öyküsü, *Mühendis ve Makine*, 41 (491), 45-46
- Aslan, Demo Ahmet. (2014). Tayyare Cemiyeti'nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14 (3), 141-150.
- Aydın, Abdurrahim Fahimi. (2011). Tayyareden Uçağa Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar, *Karadeniz Araştırmaları*. 31, 51-84.
- Batur, Enis. (2006). Gökçekimi, Uçma Tutkusu Kanat ve Melekler, *P Dünya Sanatı Dergisi, Uçmak ve Sanat*, (41), 34.
- Bayrak, Rıfat.(1994a). TOMTAŞ 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi, *Uçan Türk*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 382, 41.
- Bayrak, Rıfat. (1994b). Kayseri Tayyare Fabrikası KTF (1930-1949), *Uçan Türk*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 383.
- Bayrak, Rıfat. (1994c). Kayseri Tayyare Fabrikası KTF (1930-1949), *Uçan Türk*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 384.
- Bıyıkoglu, Nadir. (2008). İlk Uçak Fabrikalarımız, Tomtaş Tesisleri, *2023 Aylık Dergi*.
- Bilim ve Teknik*.(2003). Havacılık 100 Yaşında, 2.

Bocutoğlu, Ersan ve Dinçaslan, Mehmet. (2014). 1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi*, 7, 158-159.

Dağlı, Erkan. (2016). Alman Büyükelçilerinin Gözüyle Türk-Alman İlişkileri (1900-1938), *Atatürk Dergisi*, 5 (1), 97-107.

Deniz, Muzaffer. (2015). Hitler Dönemi Türk-Alman Anlaşmaları. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (2), 85-99.

Demircan, Alpay. (2007). Geçmişten Günümüze Uçakların Gelişimi, *Mass Orta Doğu Teknik Üniversitesi Havacılık Bilimleri Topluluğu Aylık Dergisi*.1 (2), 15.

Demirci, Öznur., Arslan, Nihan ve Alper Soner. (2013). Atatürk ve Havacılık, *Hukuk Gündemi Dergisi /Atatürk Özel Sayısı*, 115.

Dörtkaşlı, Muharrem. (2016). Tusaş -Türk Havacılık ve Uzay Sanayii Aş, *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, (428), 21.

İstanbul Ticaret Odası. (2013). *Türkiye’de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi*, 40.

Özçelik, Mücahit. (2010). İkinci Dünya Savaşı’nda Türk Dış Politikası, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 29 (2), 253-269.

Pelit, E. M. (2013).Yüz Yılda Havacılığın Kazandığı Boyutlar. *Orta Doğu Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzay Topluluğu Havacılık Kültürü Dergisi (Massdergi)*, 7, 12.

Skinner, S. (2006). Çin ve Japon Uçurtmalarının Tarihi, İnsanoğlunun Uçarı Oyuncakları (Çev: Ceren Özpınar), *P Dünya Sanatı Dergisi, Uçmak ve Sanat*, 41, 64.

Şahin, Mehmet. (2017). Kayseri’de İlk Büyük Adım Tayyare Fabrikası. *Kayseri Organize Sanayi Bölgesi*, 62-67.

Türk, Fahri ve Çınar, Servet. (2013). Türkiye ile Almanya Arasındaki Bilimsel İlişkiler: Türk-Alman Üniversiteleri, *Akademik Bakış*, 7 (13), 49.

Yalçın, Osman. (2010). Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri, *Gazi Akademik Bakış*, 3 (6) 19.

Yalçın, Osman. (2010). Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Uçak Fabrikası kurma mücadelesinde ilk girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Uçak Fabrikası, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XXVI (78) 575.

Yalçın, Osman. (2012). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu, *Akademik Bakış*, 6 (11), 267.

Yıldırım, Nesrin. (2006). Atatürk’ün İktisadi Egemenlik İlkesinin Kalkınma politikaları ”İlk hedef: Akdeniz’de İkinci Hedef: İktisat, Ankara, 429.

TEZLER

- Akpınar, Deniz. (2013). *Cumhuriyet Dönemi (1923-1950)'nde Kayseri'nin İdari ve İktisadi Gelişimi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 181-204.
- Demirci, Can. (1999).*Türk Savunma Sanayii*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi İktisadi Ana Bilim Dalı İktisat Teorisi Dalı, Bursa, 24-26.
- Geçgin, Ercan. (2015). *Anadolu'da Toplumsal Dönüşüm: Kayseri Ve Aksaray Örneklerinde Karşılaştırmalı Sermaye Birikimi*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Işık, Zekiye. (2016). *Türkiye'de Uçak Üretimi: 1936-1950*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 27.
- Karacagil, Ö. Kürşad, (2011). *Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Kılınç, Aygöl. (2013). *Türkiye Cumhuriyeti'nin "Kuruluş" Sürecinde (1923-1950) Kentsel Politikalar*, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya, 49.
- Osman Yalçın. (2008). *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 80-82
- Saydan, İmran Aydın. (2015). *Kayseri Vilayet Gazetesi Ve Cumhuriyet Arşivi Işığında Atatürk İlke Ve İnkılâplarının Kayseri'ye Yansımaları (1923-1938)*, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.

Serdar Sarısır.(1998). *Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.

Taşkesen, Gökhan. (2006). *Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım*, Doktora Tezi, Malatya, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 122.

Tuncer Dinçeller. (2004). *Atatürk döneminde havacılık faaliyetleri*, Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul,10.

Uçar Emre. (2008).*Türk havacılık sanayinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın yeri*, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

SEMPOZYUM-KONGRE

Çağlar, Bora. (1997). *Havacılığın Tarihçesi Türk Havacılığının Evrimi Kayseri'nin Endüstriyel Havacılıktaki Yeri*, Kayseri I. Havacılık Sempozyumu, Kayseri, 5-12.

Demir, Y. (2011, Mayıs). *Hava Gemileri (Geleceği Öngörmek)*, VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisi Kurultayında sunuldu, Eskişehir, 39.

Kara, Necmi. Bir Uçak Montaj Alanında Karşılaşılan Problemler ve Yapılan İyileştirmeler, *IX. Ulusal Uçak, Havacılık Ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*, https://www.mmo.org.tr/sites/default/files/S.%20155162_Bir%20U%C3%A7ak%20Montaj%20Alan%C4%B1nda%20Kar%C5%9F%C4%B1la%C5%9F%C4%B1lan.pdf

Öksüz, Özhan. (2001). Gelişmekte Olan Ülkelerin Teknoloji Stratejileri ve Yaratıcılık Ağları, *I. Ulusal Uçak, Havacılık Ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*, TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Eskişehir, 13-12.

Özgiray, A. (1997). *Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarı*. I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları, 1, 239.

GAZETELER

Resmi Gazete, 08.06.1930.

Resmi Gazete, 01.01.1934.

Resmi Gazete, 06.04.1931.

Resmi Gazete, 12.05.1939.

Resmi Gazete, 25.01.1939.

Resmi Gazete, 10.08.1940.

Resmi Gazete, 22.12.1941.

Resmi Gazete, 21.04.1943.

Hâkimiyet-i Milliye, 4 Mart 1924, s. 2

Hâkimiyeti Milliye, 29 Ekim 1933, s.19–23.

Vakit, S.215, İstanbul 8 Ekim 1926, s.l.

Akşam, İstanbul 8 Ekim 1926, s.l.

Son Saat, İstanbul 8 Ekim 1926, s.l.

İkdam, S.10582, İstanbul 8 Ekim 1926, s.l.

EKLER

EK-1

BCA 30-18-2-2-108-41-6

Vatandaşlara ait arazilerin kamulaştırılması

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3
2793

Karar

Kayseri Teyyare uçuş alanı için kamulaştırılacak iki tarla hakkındaki 6/12/1944 tarihli ve 3/1891 sayılı karara bağlı listede "Kımcu oğlu Şaban karısı Vesile ve Nazmiye"ye ait olarak gösterilen tarlanın içinde bulunan ve "İsa kızı Hayriye"ye ait olan bir hektar yerin de kamulaştırılması; Milli Savunma Bakanlığının 10/5/1945 , 13/6/1945 tarihli ve 121957, 10350/24295 sayılı yazıları üzerine, Bakanlar Kurulunca 2/7/1945 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

[Signature]

Başbakan <i>[Signature]</i>	Adalet Bakanı <i>R. Fırat</i>	Milli Savunma Bakanı <i>A. B. Altınkay</i>	İçişleri Bakanı <i>Hilmi Uzun</i>	Dışişleri Bakanı <i>[Signature]</i>
Maliye Bakanı <i>[Signature]</i>	Millî Eğitim Bakanı <i>[Signature]</i>	Bayındırlık Bakanı <i>[Signature]</i>	Ekonomi Bakanı <i>[Signature]</i>	Sa. ve Su. Y. Bakanı <i>[Signature]</i>
Gümrük ve Tekel Bakanı <i>[Signature]</i>	Tarım Bakanı <i>[Signature]</i>	Ulaştırma Bakanı <i>[Signature]</i>	Ticaret Bakanı <i>[Signature]</i>	Çalışma Bakanı <i>[Signature]</i>

080 18 02 02 108 41 6

EK-2

BCA 30-18-1-114-52-8

Vatandaşlara ait arazilerin kamulaştırılması

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü

KARAR

Karar sayısı:

6209

Kayseri Uçak Fabrikası uçuş alanının genişletilmesi için kamulaştırılan arazi hakkındaki 11/3/1942 tarihli ve 2/17527 sayılı karara bağlı listenin 14 sayısında "Karakürkçü mahallesinden Hamza oğullarından Şaban oğlu Ahmet" adına gösterilen 3 hektar 3648 metre kare araziden adı geçen tarafından ifraz edilerek Abdülkadir oğlu Nurullah Gözübüyük'e ferağ ve tescil edilmiş olan 2039 metre karelik yerin de kamulaştırılması; Millî Savunma Bakanlığının 4/7/1947 tarihli ve 77527/86 sayılı yazısı üzerine, 3887 sayılı kanunun birinci maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 24/7/1947 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

İsmail

Başbakan <i>B. F. F.</i>	Devlet Bakanı Başb. Yardımcısı <i>M. Ö. Ö.</i>	Devlet Bakanı <i>M. Ö. Ö.</i>	Adalet Bakanı —	Millî Savunma Bakanı <i>B. F. F.</i>
İçişleri Bakanı <i>B. F. F.</i>	Dışişleri Bakanı <i>M. Ö. Ö.</i>	Maliye Bakanı <i>B. F. F.</i>	Millî Eğitim Bakanı <i>B. F. F.</i>	Gümrük ve Tekel Bakanı ve Tarım B.V. <i>B. F. F.</i>
Bayındırlık Bakanı <i>C. K. Y.</i>	Ekonomi Bakanı ve Adalet B.V. <i>D. Ö. Ö.</i>	Sa. ve So. Y. Bakanı <i>B. F. F.</i>	Ticaret Bakanı <i>B. F. F.</i>	Çalışma Bakanı —
Tarım Bakanı <i>B. F. F.</i>	Ulaştırma Bakanı ve Çalışma B.V. <i>S. K. Ö.</i>	—	—	—

030 18 01 114 52 8

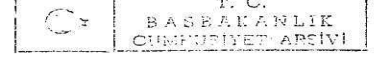
EK-3

BCA 30-18-1-2-95-43-13

Garaj inşaatı

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2
15888

Kararname



Kayseri tayyare fabrikası müstemilâtından olan garaj inşaatına ait ihale muamelesinin eksik ilâna müstenit olması dolayısıyla feshi lâzımgelmekte ise de mukavelenin feshi halinde inşaatın yeniden ve başka bir müteahhide ihalesi suretile ikmali doğru olamayacağı bildirilmesine ve işin ehemmiyetine binaen bahsi geçen garaj inşaatına ait ihale muamelesinin muteber sayılması; Millî Müdafaa Vekillığının 31/3/1941 tarih ve 37227 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi ve Maliye Vekillığının 20/5/1941 tarih ve 112237/2025 sayılı mütaleanamesi üzerine, 2490 sayılı kanunun 14 üncü maddesine tevfikân, İcra Vekilleri Heyetince 26 Mayıs 1941 tarihinde kabul olunmuştur.

REİSİCÜMHUR

İsmet İnönü

Bş. V. Ad. V. M. M. V. Da. V. Ha. V.
Ma. V. Me. V. Na. V. İ. V. S. İ. M. V.
G. İ. V. Zr. V. Mü. V. Ti. V.

030 18 01 02 35 43 13

EK-4

BCA 30-18-1-2-97-118-17

Kayseri Uçak Fabrikası'nda yaptırılacak olan iki adet er pavyonunun emaneten yaptırılması

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2

Kararname

17350

Kayseri tayyare fabrikasında yaptırılacak olan 78.8II lira 28 kuruş keşifli iki adet er pavyonunun yapılan eksiltmesine istekli-
si çıkmadığı anlaşıldığından acele olarak inşası icap eden bu pav-
yonların (muktazi malzemesi 2490 sayılı kanun hükümleri dairesinde
temin edilmek şartıyla) bahsi geçen kanunun 50 inci maddesinin "E"
fıkrasına tevfikan, emaneten yaptırılması; Millî Müdafaa Vekilliğinin
27/12/1941 tarih ve 5717/II762 sayılı tezkeresiyle yapılan teklifi ve
Maliye Vekilliğinin 7/2/1942 tarih ve II2235/523 sayılı mütalaanamesi
üzerine, İcra Vekilleri Heyetince 19 Şubat 1942 tarihinde kabul olun-
muştur.

REİSİCÜMHUR

İsmail İsmail

Bş. V. Ad. V. M. M. V. Da. V. Ha. V.
Ma. V. Mf. V. Na. V. İk. V. S. I M. V.
G. I. V. Zr. V. Mü. V. Tl. V.

030 18 01 02 97 118 17

EK-5

BCA 30-18-1-178-30-16

A Tamirhane inşası

T. C.
Maliye Vekâleti
Bağ hukuk müfavevîliği ve
Muhakemat G. M. D. r. l. iği
Sayı:
4394-3416

26469

Ankara, 28/9/945

26-10-945

Ek:
3 Karar
6 amir
7

Bağ Bakanlık yüksek
makamına

Öz: Kayseri Tamirha-
nesi inşaatına ait
sözleşmenin değiştiril-
mesi H.

M.S.B.lığından alınan 11/9/945 tarih ve 17812/17927 sayılı yazıda; Kayseri Motorlu vasıtalar. A tamirhanesi inşaatının ihaleye çıkarılan ilk kefiinde yapılan yanlışlığın sonradan bir ek sözleşme ile düzeltilmesi istenildiği; ancak bu defa da, kamunî bir yanlışlık yapılarak, ek sözleşme projesinin, Sayıştay ve Danıştayın bu hususdaki m"talâalarına istinaden Bakanlığımızca bir karar alındıktan sonra akdi lâzımgelirken, bunun daha evvel yapılarak bir emri vaki durumu hasıl oldu; bu kadar ki, bu suretle tanzim edilen ek sözleşme bakanlıkları hakkında esasen kamunî bir h"uk"m ifade etmediğinden, yeniden ve aynı esaslar dahilinde bir ek sözleşme akdi d"ğ"n"ld"ğ" bildirilmekte ve bu hususta gerekli işlemin yapılması istenilmektedir.

Yapılan sözleşme değişikliğinin, kamunî h"uk"mlerine uygunluğunu ve binnetice M.S.B. hakkında da h"uk"m ifade etmesini sağlamak zarurî görüldüğünden, 9/4/945 tarihli Danıştay m"talâasına dayanılarak esas sözleşmenin değiştirilmesi ve ek sözleşme akdi için 4353 sayılı kanunun 31 inci maddesi gereğince, iligik kararın y"ksok onaya arzına m"saadelerini dilerim.

19784
2/2512
BAŞBAKANLIK ENKANI
T.C. M. V. K. D. R. L. İ. G. İ.
14-10-945
3

T. C.
Maliye Vekâletix Bakanlığx
Bağ Hukuk M"favirliği ve
Muhakemat G. M. D. r. l. iği
Sayı:

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Ankara,

Öz:

Ek:

Karar

19784

Madde 1.- Kayseri Motorlu vasıtalar A tamirhanesi inşaatı hakkında Kayseri askerî mintaka Komutanlığı ile arttırma inşaat limitet girketî ve m"hendis Vehbi Becit arasında akdedilen 20/11/943 tarihli sözleşmenin, 9/4/945 tarih ve E.45/50, K.52 sayılı Danıştay m"talâasına dayanılarak değiştirilmesi ve ek sözleşme akdi, 4353 sayılı kanunun 31 inci maddesi gereğince onanmıştır.

Madde 2.- Bu karar h"uk"m"n" y"n"tmeğe Maliye ve M.S.B. leri memurdur.

2 - Kararın - 1945

Cumhurbaşkanı

Bağbakan

Maliye Bakanı

Millî Savunma
Bakanı

19784 1 128 30 16

EK-6

BCA 30-18-1-2-74-36-17

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yapılmakta olan PZL. tayyarelerine konacak (Gnom Rhon) motorlerinin fabrikasında imal tarzını görmek üzere Hava Fen Şubesinden Mühendis Fikret Çeltikçi ile Kayseri Tayyare Fabrikasından, İrfan Berkman, Mitat Yılmaz ve Mehmed Ali Çöner adındaki üç tayyare ustasının 6 ay süreyle Fransa'ya gönderilmesine dair 5.5.1937 tarihli kararname

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Karar sayı
2
6524

Kayseri Tayyare Fabrikasında yapılmakta olan P.Z.L.tayya-
relerine konacak(Gnom Rhon)motorlerinin fabrikasında imal tarzını gör-
mek üzere Hava Fen Şubesinden Mühendis Fikret Çeltikçi ile Kayseri Tay-
yare Fabrikasından İrfan Berkman(216),Mitat Yılmaz(390-5),Mehmed Ali
Çöner(441-61)adındaki üç tayyare ustasının altışer ay müddetle Fransaya
gönderilmeleri ve harcırahlarından başka Türkiye sınırlarından başlamak
üzere 2/5690 sayılı kararnameye göre gündelik verilmesi ve tahakkuk ede-
cek harcırahları ile gündeliklerinin 937 takvim yılı döviz cetvellerine
"devlet talebe ve sıtacıyerleri" adile Hava Müsteşarlığı hesabına konu-
lan tahsisattan tediyesi; Millî Müdafaa Vekilliginin 26/4/937 tarih ve
1093/1719 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekilliginin 30/4/937 tarih ve --
6114 sayılı mutaleesnamesi üzerine İors Vekilleri Heyetince 5/5/937 de
onanmıştır.

5/5/937

REİSİCUMHUR

K. Atatürk

Hs. V. V.

S. P. Haydary

Ad. V.

S. Sarı

M. M. V.

K. Sarı

Da. V.

S. Sarı

Ha. V.

S. P. Haydary

Ma. V.

S. Sarı

Mf. V.

S. Sarı

Na. V.

A. Çeltikçi

İk. V.

C. Sarı

S. I. M. V.

S. P. Haydary

G. I. V.

K. Sarı

Zr. V.

M. Sarı

0.30 18 01 02 74 36 17

EK- 7

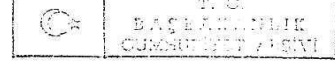
BCA 30-18-1-2-92-86-9

İki İngiliz'in Kayseri Tayyare fabrikasında çalışmasına dair kararname

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2

Kararname

14289



Kemdi fabrikaları hesabına gelerek Kayseri Tayyare fabrikala-
rında Lysander ve Rolls-Royce tayyareleri ve motorları üzerinde çalış-
mış ve fabrikalarile yaptıkları mukavelelere göre çalışma müddetleri
bitmiş olan İngiliz ırk ve tebaasından tayyare makinisti Strw ile mo-
tor mütehassısı mühendis Jams Wy-brow'un, mezkur fabrikada daha bir
müddet çalışmaları lüzumlu görüldüğünden, ücretleri 1940 malî yılı
Millî Müdafaa Vekâleti hava kısmı bütçesinin E cetveline dahil 1007 ci
fasla mevzu tahsitten verilmek ve 1/8/1940 tarihinden 31/5/1941 tari-
hine kadar muteber olmak kaydile hazırlanan ilişik kadronun tasdiki;
Millî Müdafaa Vekilliğinin 6/8/1940 tarih ve 23-18/1969 sayılı tezke-
resile yapılan teklifi ve Maliye Vekilliğinin 29/8/1940 tarih ve
11119/59/4281 sayılı mütaleanamesi üzerine muvazenei umumiye kanununun
4 üncü maddesine tevfiқан icra Vekilleri Heyetince 10.EYLÜL 1940 ta-
rihinde kabul olunmuştur .

REİSİCÜMHUR

İsmail Hakkı

030 18 01 02 92 86 9

Bg. V.

Ad. V.

M. M. V.

Da. V.

Ha. V.

Ma. V.

Mf. V.

Na. V.

İk. V.

S. İ. M. V.

G. İ. V.

Zr. V.

M. Mü. V.

Ti. V.

پاشا وکالت
 قلم مخصوص مدیریت
 عدد
 ۵۲
 ۵۲

ب. ه
 وزارت

مازد لعلی بابا بیگ ، خیزداده اجی فری لعلی نسکبدت نسیم وزیر بی و طیار و سبدر
 فقهه نه فقهده بوبه اوزره آلمانیا ، انگلنده ، ایتالیا و فرانسه اعظم خدمت اوست و فرای
 فقهی ارکان حجب برآوردی فقهده ، بد طیار و بیکیاخی فقی ، فقه مایه بوز بی مراد ، بوی
 طیار و بی بزی جمال ، بیینه و میری و هم بی و اندره ، سیار ط و دیو مانده اعظمی رافده
 مع و لکنده ۱۹۱۱ تا ۱۹۱۰ نو روز نکرده اوزر بی اجرا و کلا در فقهده ۱۹۱۱ تا ۱۹۱۰
 تا بیخیه اجی غی نه زانده . ۱۹۱۱ تا ۱۹۱۰

نور کجا حوری بی
 غازی بی

مالک بی ، فخر بی ، راجه بی ، علی بی ، مدفعه بی ، سید بی ، باسده بی
 سارده بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی
 اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی ، اطمینان بی

EK- 9

BCA 30-18-1-2-83-54-16

15 Gotha imal malzemesinin alımı (Kayseri Tayyare Fabrikası): 15 adet Gotha-145 tayyaresinin imaline muktezi, aksam halinde Gotha malzemesinin, Almanya'da bulunan fabrikasından satın alınmasına dair 21.6.1938 tarihli kararname

T. C. BAŞVEKÂLET KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ		Dosya işaretleri 63 97
Evrakın Numarası	220/639	Kararname
Tarihi	14.6.1938	
Yazan memur	B. M. M. M.	gizli
Yazı tarihi	21.6.1938	
Muavin	M. S. N.	imale lüzumlu görülen 15 adet Gotha-145 tayyaresinin imaline muktezi malzemenin, bedeli Almanya ile aramızda mevcut klering mukavelesi hükümleri dairesinde ve klering kanalile ödenmek kaydile, 2490 sayılı kanunun 46 cı maddesinin K fıkrasına tevfi kan pazarlıkla satın alınması; Milli Müdafaa vekillığının 14/6/1938 tarih ve 220/639 sayılı teklifi ve Maliye vekillığının 21/6/1938 tarih ve 3373 sayılı mütaleanamesi üzerine icra vekilleri Hayaetince 21.6.1938 tarihinde onanmıştır .
Beyaz eden	Ö. F. K.	
Beyaz tarihi	21.6.1938	
Karşılaştıranlar	R. S.	
Sadıra No.	6/2924	
Merbutatı	1	
Sevk tarihi	25.6.38	
Kaydeden		
Düşünceler		Milli Müdafaa V. Maliye V. Dinani Muhasebat Reisliğine
		imale lüzumlu olan Gotha tayyarelerine muktezi malzemenin pazarlıkla alınması hakkındaki icra vekilleri Heyetinin kararnamesi m sureti ilişik olarak gönderilmiştir . Milli Müdafaa ve Maliye vekilliklerle Divanı Muhasebat Reisliğine yazılmıştır .
		yaz K. g. Başvekil yerine Müsteşar

EK -10

BCA 30-18-1-2-42-7-11

Hava mektebinin Akrobasi talim terbiyesi için Amerika'dan getirilecek 6 adet Akrobasi Fleet tayyaresinin alımına dair 18.2.1934 tarihli kararname

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C. BAŞVEKÂLET
Kararlar Müdürlüğü
Sayı: 2
131

63
66

Dosya işaretleri

T. C. BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

6094

Evrağın	Numarası	<u>3184</u> <u>86</u>
	Tarihi	<u>18-2-1934</u>
Yazan memur		<u>14. Nis</u>
Yazı tarihi		
Muavin		
Beyaz eden		<u>Fahri</u>
Beyaz tarihi		<u>18-2-</u>
Karşılaştıranlar		<u>Fahri</u> <u>Fahri</u>
Sadıra No.		<u>354</u>
Merbutatı		<u>1</u>
Sevk tarihi		<u>21-2-1934</u>
Kaydeden		<u>H. H. H.</u>

Düşünceler

K
14906
2
131

2
131

Kararname

5/9/933 tarih ve 14906 sayılı kararname-ye zeyildir:

Hava mektebinin talim ve terbiyesi için Amerikadan getirtilecek altı adet Akrobasi tayyareleri için tedariki zarurî olan tahminen (12930) dolar kıymetindeki munzam malzemenin de hususiyetine binaen pazarlıkla satın alınması ve dövizinin verilmesi için karar ittihazı; Milli Müdafaa Vekilliginden yazılan 7/2/934 tarih ve 605/1668 sayılı tezkere ile teklif edilmiş ve Maliye Vekilliginden yazılan 18/2/934 tarih ve 3184/86 sayılı mutaleasınamede; yukarda miktarı yazılı malzemenin de pazarlıkla satın alınması ve bedelinin Hazine ile, ^{biltiler} ~~birlikte~~ takarrür ettirilecek şartlar içinde verilmesi muvafık olacağı bildirilmiştir .

Bu iş İcra Vekilleri Heyetince 18/2/934 te görüşülerek mezkur malzemenin ^{sehi} hususiyetine binaen müzayede, münakasa ve ihalat kanununun 18 üncü maddesinin 2 fıkrasına tevfikan pazarlıkla satın alınması ve bedelinin ~~de~~ Maliye Vekilliginin mutaleasında gösterilen esaslar dahilinde tesviyesi tasvip ve kabul olunmuştur .

Yazık.

Başvekklet Matbaası

EK-11

(BCA 30-18-1-2-122-34-5)

Merkezi Kayseri olmak üzere Kayseri Uçak Fabrikası Mensubu Yardımlaşma Evleri
Kooperatifi'nin kurulmasına izin verilmesi

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3
11066

KARAR

Ortaklarını ev sahibi yapmak ve bu işle ilgili başka
teşebbüslerde bulunmak amacıyla merkezi Kayseri olmak üzere, 30 yıl
süre ve en az 2.000 Türk lirası sermaye ile kurulmasına başlanan
"Kayseri Tayyare Fabrikası Mensubini Yardımlaşma Evleri Kooperati -
fi"nin Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının 1780-6/14526 sayılı ve 31/ -
3/1950 tarihli yazısıyla gönderilen ilgilik anasözleşmesi Bakanlar
Kurulunca 6 / 4 /1950 tarihinde incelenerek; adı geçen Kooperatifin
kurulmasına izin verilmesi, Ticaret Kanununun 480 inci maddesine
göre kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

İsmail İnönü

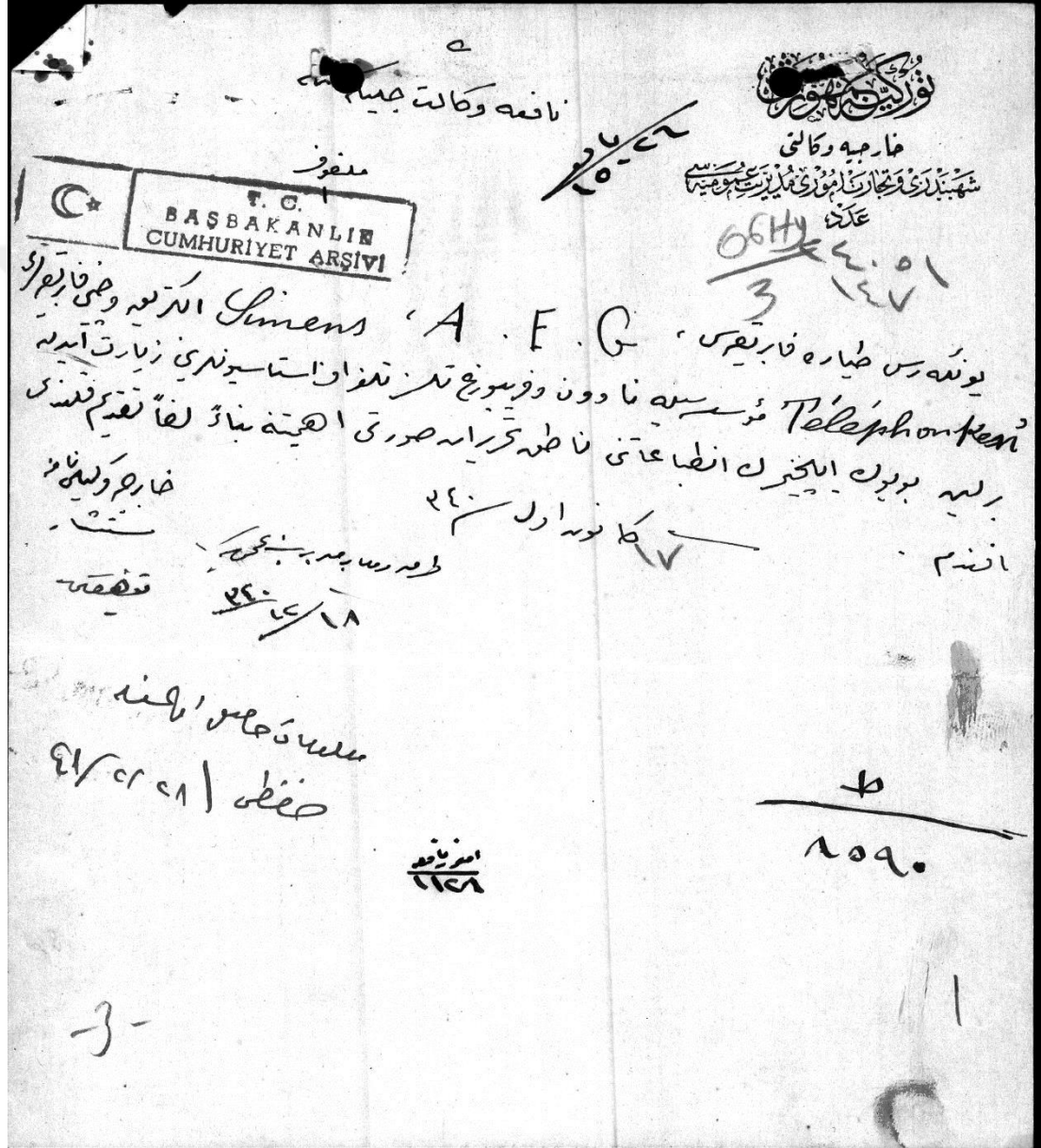
Başbakan
S. G. İnönü
Devlet Bakanı
Başbakan Yardımcısı
Devlet Bakanı VE
Dışişleri B. V.
C. S. İnönü
Adalet Bakanı
M. K. İnönü
Millî Savunma Bakanı
M. K. İnönü
İçişleri Bakanı
E. İnönü
Dışişleri Bakanı
M. K. İnönü
Millî Eğitim Bakanı
T. B. İnönü
Bayındırlık Bakanı
E. İnönü
Eko. ve Ticaret Bakanı
M. K. İnönü
Sa. ve So. Y. Bakanı
M. K. İnönü
G. ve Tokel Bakanı
D. H. İnönü
Tarım Bakanı
E. İnönü
Ulaştırma Bakanı
M. K. İnönü
Çalışma Bakanı
M. K. İnönü
İçişleri Bakanı
M. K. İnönü
30 18 01 32 122 34 5

EK-12.1

230-0-0-0 / 8 - 26 - 3

Junkers Uçak Fabrikası, AEG, Siemens Elektrik fabrikaları, Telefunken vs. kuruluşları
ziyaret eden Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami'nin intibaları. 18.12.1924

Kemaleddin Sami Paşa, Junkers Şirketi'nin, Rusya'da Moskova yakınlarında, ayda 50 uçak yapabilecek kapasitede bir fabrika tesis ettiğini ve fabrikanın mühendisleri ve ustabaşılarının Alman olduğunu bildirmekte ve raporunda, Junkers Fabrikası'nın Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmaya fevkalade istekli olduğunu da haber vermektedir (BCA, 230./8.26.3/06HY3/ 18.12.1924).



Simens A. E. G. الکتریک و مینیمالیزیشن و

صلوات و سنان دره یونانکی ری چهاره خارجی سی ایل

Telephonum مؤسسین نام و تاریخ تاسیس این موسسه را بنویسید

۱- پوندی چهار خاریقه : بو خاریقه سهاده در ایسم ایکوز الی مرند و ... محمد ابد فعلیه در
خاریقه ی علوه ایلمه برقم الیه باقره بانو و بعضه ختم خانه و تسخیر مازنه یا یقعه در . چهار خاریقه
قابلی بومبا خیاره اولدره ایله کشله آید و یوز خیاره یا یزیم جله بر طکه در . بو خاریقه چهاره
بوته اختاب مازنه خاک برده ویر و آلومینیوم اقامه ایتشد . صی پروانلری ره آلومینیوم

یا جمعه در . بوضعی مالزم ایله یا جمعه بر کجاءه ایله برلیندن برلیندن ده مساوه قدر بیا جمعه
یا جمعه بوفارینه بوفاره منقولوا جوارنه تا سی ایجمه روبره انشا اولندن بوفارینه
قابلی آید اله کجاءه یا یا ایله جمعه بر حاکمه روبره بوفارینه منته سلجک اکثر سی ایله
ایسه با شیرازی طمان ایجمه . یونکلی فبرینه یونکلیار و بر کجاءه فبرینه یونکلیار فبرینه
خداوند . بکاءه یونکلی فبرینه آنفویه کوند روبره . کلمه ایله ایله ایله روبره انشا آن
یا جمعه یا جمعه ایچون فبرینه ایچون آنکله فبرینه یونکلیار کوند یونکلیار یا جمعه .

بوقیسیون ان ایچی اوزرین آرزواریان لیااره سیدی حقن قرار ویرد و بو خاری
بونکده سی خاربه سله رهنده لیدم منقش و تیت ابد آکا کوه وسطا هدره اعلی ادرار

● لازم اولیٰ فی سولہو - ●

ولیفٹ سولہ -
A.B.G. الکلیہ فبریکہ سی ۱ یو فابریکہ المانیارہ اوج مختلفہ درہ موسیقی

A.B.G. الایف بی ایچ کی خبریں
تجربہ یافتہ دیگر ہونے کا یہ خبر ہے۔
انہوں نے اپنے تجربے اور ایسے ہی دیگر لوگوں کے ساتھ

بایک عہدے دار۔۔۔ دوسرے ہاتھ ہوفاریٹی صحابہ ایسے۔ ہوفاریٹی الکڑیہ مالز سید
باب تلخون اویوتا سیانی الکڑیہ مالز تلخون اور لوفو سید۔ دنا بخاری لوفو سید
انتانجک، آریہم پشخہ رہ باقرون مالز ہم دتخہ یا عہدہ۔۔۔ ہوتلخہ

میدانی و سایر میوه دید - فقط آن بیون میسک دو و پنج ناسته را خائنه بود و نه میسک
 Sumens خابرنی از کهنه کی ستره رفابت سابه اچا لکون نظر رفتی جلب انهم
 و نه بول میدانی بکوه چاغره و نه بالمشاری سوله صد و اسی شت بالمشاری

[illegible]

باسمہ و ملت
قلم مخصوص مدیری
عدد

[illegible]

جواباً یازیلہ حق اور اقا : جواب اولدی بحراکت تاریخ ونومروستک دربی رجا اونور .

03	18	01	01	010	41	18
----	----	----	----	-----	----	----

[illegible]

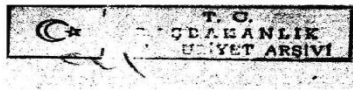
EK-14

BCA, 30-18-1-1 / 15-50-20

Tarih: 05.08.1925

Hükümetin bir tayyare fabrikası kurmak amacıyla Junkers Şirketi'yle yapacağı sözleşmenin imzası için, Maliye Vekili Hasan Bey'e yetki verilmesi.

Junkers şirketi ile ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve iç tüzüğünün tanzimini Bakanlar Kuruluna bildirilmesi hususunda, Ticaret Bakanlığı'nın memur edilmesine, Bakanlar Kurulunun, 15.08.1925 tarihli toplantısında karar verilmiştir (BCA 030.18.01.01./15.50.20/2347/15.08.1925).



2347
Hükümetin bir tayyare fabrikası kurmak amacıyla Junkers Şirketi'yle yapacağı sözleşmenin imzası için, Maliye Vekili Hasan Bey'e yetki verilmesi.

Hasan Bey'e yetki verilmesi.

Hasan Bey'e yetki verilmesi.

Hasan Bey'e yetki verilmesi.

Hasan Bey'e yetki verilmesi.

BCA, 230 / 8.28.1

179

یونکرز - آنقره مرکزی

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

JUNKERS-ZENTRALE-ANGORA

ANGORA, TAHTA-KALE, den 17. April 1926.

POSTBOX: 84 TAHTA-KALE
TELEGRAMM: „IZA“
TELEFON: 242
BANKEN: ISCH BANKASSI
BANQUE OTTOMANE

آنقره - تختہ قلعہ
پوسٹہ قوطیسی ۸۴
تلفراف آدرہسی : ۲۴۲
تلفون : ۲۴۲
بانقہ ارتباطی : تورکیا ایس بانقہسی
عمانلی بانقہسی

06/11

An das
Arbeitsministerium der Türkischen Republik,

Sa/Dr.-

Angora

Betr.: Luftverkehrsvertrag

Wir beehren uns, Ihnen hiermit Durchschlag unseres heutigen
an das Ministerium für Nationale Verteidigung gerichteten Briefes
zur gefl. Kenntnisnahme zu überreichen.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

یونکرز - آنقره مرکزی
Junkers-Zentrale-Angora
Machmud

Anlage:1 Durchschlag

- 130

بۇنكېرس - آنقېرە قەلئەسى

JUNKERS-ZENTRALE-ANGORA

ANGORA, TAHTA-KALE , den 17. April 1936.
 POSTBOX: 84 TAHTA-KALE
 TELEGRAMM: „IZA“
 TELEFON: 242
 BANKEN: ISCH BANKASSI
 BANQUE OTTOMANE

An das

Ministerium der Nationalen
 Verteidigung,

Sa/Dr.-

Angora

Betr. Luftverkehrsvertrag, Forderungen des Grossen Generalstabes.

Zu Punkt 1.)

Der Generalstab verlangt, dass das Aktienkapital
 Ltgs. 9.000.000.- betragen soll, wovon Junkers sich mit Ltgs. 4.500.000.-
 durch Sachwerte beteiligen soll. Ausserdem wird vorgeschlagen, dass
 die Materialien an Junkers in drei Jahresraten zu je Ltgs. 1.500.000.-
 überwiesen werden.

Mit diesen Forderungen erklären wir uns unter folgenden
 Voraussetzungen einverstanden:

1. Das Kapital lautet auf Goldwährung.
2. Bei Abschluss des Vertrages muss seitens der
 Regierung mindestens 1,5 Millionen Ltgs. als Aktienkapital in bar
 gezahlt werden. Junkers wird im gleichen Werte Flugzeuge liefern und
 erhält hierfür 1,5 Millionen Aktien, die mit einer garantierten
 Dividende von 9% ausgestattet sind.
3. Da bereits im ersten Jahre vierzig Gross-Flugzeuge
 beschafft werden sollen, deren Wert mit Ersatzteilen etwa 7,5

آنقەرە - نختە قلعه
 پوسته قوطیسی ۸۴
 تالغراف آدرهسی: میجا
 تلفون: ۲۴۲
 باشقە ارتبالی: نورکیا ایش باشقەسی
 عمانلی باشقەسی

189

An das Ministerium der Nationalen Verteidigung Angora

-2-

Millionen Ltqs. beträgt, so hätte Junkers 4,5 Millionen Ltqs. in Aktien und 3 Millionen Ltqs. in bar zu erhalten. Da der auf die Regierung entfallende Teil des Kapitals aber erst im Laufe der nächsten zwei Jahre, und zwar in Raten von 1,5 Millionen Ltqs. gezahlt werden soll, so erhält Junkers jeweils bei Lieferung der Flugzeuge die eine Hälfte des Rechnungsbetrages der Flugzeuge resp. Ersatzteile in Aktien und die andere Hälfte in Schatzwechseln der Regierung auf Goldwährung ausgestellt, und zwar bis zu 1,5 Millionen Ltqs. fällig nach einem Jahre, den Rest von 1,5 Millionen Ltqs. fällig nach zwei Jahren. Diese Schatzwechsel müsste die Regierung zu 12% verzinzen und ausserdem die Diskontspesen tragen.



Zu Punkt 2)

Die Forderung, dass die Preise der im Luftverkehr verwendeten Flugzeuge vom Generalstab bestimmt werden sollen, ist in der Form unannehmbar. Wir könnten nur eine Fassung annehmen, die ungefähr folgendermassen lautete:

"Junkers verpflichtet sich, für seine Flugzeuge keinen

"höheren Preis zu fordern, als er ihn anderweitig erzielt.

Es ist doch nur recht und billig, dass Junkers für seine Flugzeuge hier denselben Preis bekommt, für den er sie auch anderswo verkaufen kann, vor allem, da er sich ja mit 50% an der Luftverkehrsgesellschaft beteiligt, also nur einen geringen Teil des Preises der Flugzeuge in barem Geld erhält.

Zu Punkt 3)

Die Verwendung von Kriegsflugzeugtypen, wie die R 42, im Luftverkehr ist nicht möglich. Wir schlagen daher vor, G 23 Verkehrsflugzeuge anzuschaffen, von denen sich bis auf das Mittelstück alle Teile an der R 42 verwenden lassen. Es könnten also im Mobil-

3

An das Ministerium der Nationalen Verteidigung. Ankara. 189

-3-

nachungsfälle alle Teile des im Luftverkehr vorhandenen Materials Verwendung finden, wenn das Ministerium für Nationale Verteidigung eine entsprechende Anzahl Mittelstücke R 42 vorrätig hat. Die Umwandlung der Verkehrsmaschinen in vollwertige Kriegsmaschinen würde dann nur wenige Stunden dauern.

Bezüglich der Bestellung dieser Maschinen möchten wir bemerken, dass es richtig ist, die G 23 bei Junkers in Dessau zu bestellen, dagegen müssten die Mittelstücke R 42 bei Fentash bestellt werden, und zwar im Interesse der nationalen Industrie. Junkers baut in Dessau keine Kriegsmaschinen, sondern die Kriegsmittelstücke der R 42 werden in dessen ausländischen Fabriken, in Schweden oder Russland, hergestellt und die Preise der dort hergestellten Mittelstücke sind kaum niedriger als die für bei Fentash hergestellte.

Zu Punkt 4)

Mit der Beschaffung von 100 Flugzeugen innerhalb drei Jahren unter den unter 1 skizzierten Zahlungsbedingungen erklären wir uns einverstanden unter der Voraussetzung, dass auch bei Kapitalerhöhungen Junkers berechtigt sein wird, den auf ihn entfallenden Anteil in Sachwerten einzubringen.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

Verteiler:

Abtm.

Generalstab

17a

Akte

Admiral

EK-18.1

BCA,30.18.1.2.6.57.15

Junkers ile Türk Tayyare Cemiyeti arasında bir protokol ile tüm hisseleri ile bilumum haklarından feragat ederek alacağı olan 520.000 TL.'e ödenmek üzere Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir (BCA, Tarih:27.11.1929,Sayı:8591,Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15).

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELAT MUDURLUĞU
Şube :
Sayı : 8591

Kararname

M. Midafa Vekâletinden yazılan 24/II/929 tarih 4994 numaralı tezkerede , Türkiye Hükûmeti Cumhuriyesiyle Yüngers tayyare şirketi x arasında akt olunan 15 agustos 34I tarihli mukavelename ve merbutatına tevfi kan teşekkül eden (Türk tayyare ve motör anonim şirketi) ile mukavele tatbikatından mütevellit ihtilaflar hakem huzuruna da sevk x edilmiş ise de müsbet bir karar ve netice istihsal olunamadığından x üçüncü hakemin intihabı esnasında şirketin iflası vukubulmuş olduğu x ve tasfiyei muamelat ve mevcudat için keyfiyeti Ankara asliye mahkemesi birinci hukuku tarafından teşkil olunan iflas masasına tevdi olunduğu izah edilerek bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini iflasın vukumundan dolayı mukavele ve merbutatının tarafeyne temin ettiği hakların baki olup olmadığını tesbit etmek için hukuk müşavirlerinden mürekkep teşkil eden heyet ittifakla bir karara vasıl olmadıkları ve Kayserideki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzemeden memleket hava kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu B. E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine x fabrika ve müstemilatına sahip olabilmek için mutahassıslardan mürekkep bir heyete mahallerinde tetkikat yaptırarak Kayserideki tesisatı hazıraya ve müstemilatına I,572,373.lira kıymet bîçtikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A) işaretli teklifi üzerine B.E. Riyasetiyle cereyan eden muhabere ve sindiklerle yapılan müzakereler neticesinde müflis şirketine bilumum emvalinin tayyare Cemiyetince I,469,000 liraya satın alınması ve bu paradan cemiyetin şirketten alacağı olan 221,000 lira tanzil edilerek kalan I,248,000 liranın borçlara tevzi olunmak üzere nakten masaya verilmesi ve bundan başka Yüngersin müflis şirkette mevcut olup Türk tayyare cemiyetine terk ettiği x nisîf hissesine ve bilumum feragat ve ibralarına mukabil olarak cem-

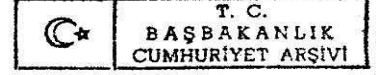
6 57 15

EK-18.2

BCA,30.18.1.2.6.57.15

Türkiye Cumhuriyeti
BAŞVEKÂLET
Muamelât Müdürlüğü
Şube
Sayı 8691

Kararname



yetin 520,000 lira daha ki ceman 1,768,000 lira vermesi tekrarrür etti-
rilerek bu suretle fabrika ve müstemilatına ve bilumun emval ve hukuku-
na sahip olmakla beraber hükümeti Cumhuriyetimizi halen ve atiyen 15 agu-
stos 34I tarihli mukavele ve merbutatının, karşı tarafa temin edebile-
ceği bilumun fayda ve haklardan kurtarmak esasları dairesinde ve İcra
Vekilleri Heyetince kabul ve tasdikinden ve mahkemeye tescilinden sonra
müteber olmak üzere ihzar olunan protokol ve teahhütnameinin imza ve bi-
suratinin rapt edildiği bildirilmiş, ve bu şekil hal tasvip edildiği x
takdirde (meskûr protokolun kabulüne ve mündericatinde hükûmete isabet
eden kısmın ve feragat ve ibranın yapılmasına ve bu hususta muhtazi bi-
lotinle muamelatı ifaya ve gerek tarafa ve arasında ve gerek mahkemeye x
ihzar olunacak her türlü vesaiik ve evrakı imzaya ve indelhace işbu sa-
lahiyetlerle ahari tevkile M. M. Vekâletinin mesun kılınacağına dair x
bir karar itası teklif olunmuştur.

Keyfiyet İcra Vekilleri Heyetinin 27/II/929 tarihli iqtimaında x
tetkik ve tesekkür olunarak teklif veçhile muamele olunması tasvip ve
kabul olunmuştur .

ERİSTİCUMHUR

Gazi M. Kemal

Bş. V.

İsmet

Ad. V.

M. Zelt.

M. M. V.

M. M. V.

Da. V.

S. Kaya

Ha. V.

S. Kaya

Ma. V.

S. Kaya

Mf. V.

Na. V.

R.

İmza bulunmadı

İk. V.

S. İ. M. V.

İk. V. S. İ. M. V.

650 18 01 2 6 57 15

EK-19

BCA,030.18.01.02.24.72.17

KTF ile Curtiss Wright Arasında Uçak İmalatı Kararnamesi-1931

103 6/

T. C.
BAŞVEKÂLET
Muameleât Müdürlüğü
Şube: _____
Sayı: 11895

KARARNAME

Amerikan -Curtiss-VVright Gurubu ile Kayseri Tayyare Fabrika-
sında tayyare ve motor imalî ,hava hatları ve alüminum hava içleri xx
için bir seneye mahsus olmak üzere ihsar olunup Millî Müdafaa Vekâle-
tinin 21/10/931 tarih ve 724 numaralı tezkeresiyle teklif edilen mu-
kavele projesi İora Vekilleri Heyetinin 3/11/931 tarihli iqtisamında x
bittetkik tadil edilen merbut şekilde akdi için Vekâleti Mugaruniley-
haya selâhiyet verilmesi tasvip ve kabul olunmuştur.

3/11/931

REİSİCUMHUR

Gazi M. Kemâl

Bg.V. Ad.V. M.M.V.
İsmail Afşur Kandı Zâde

Da.V. Ha.V. Ma.V.
S. V. T. P. M. H. H.

Mf.V. Na.V. İk.V. S.İ.M.V.
M. H. H. H. H.

030 18 01 02 24 72 17
Tab. ex. du. 10 93

EK-20

BCA, 030.10.59.399.8

Kayseri Uçak Fabrikası'nda 01.10.1936-31.03.1938 tarihleri arasında monte edilen 15 Gotha Okul Uçağı ve 20 adet PZL av uçağından toplam 433.000 liralık işçilik ve idari masrafin yurt içinde kalması sağlanmıştır

T. C.
M. M. V.
Hava Müsteşarlığı
5. Fom. Km. 3
Ha. No. 728
Um. No. 4685

Ankara
20 / 4 / 1938

Hukuk: P.Z.L. ve Gotha tay-
yarelerinin inşaatı H.

T. C.
BASBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Bağ Vekâlet Yüksek Katına

Kayseri Tayyare Fabrikasında lisansla 1/10/936 da inşaatı-
na başlanan 20 adet P.Z.L. av ve 15 adet Gotha mektep tayyaresinin
inşaatı 31/3/938 tarihinde bitmiştir.

Küçük bir seri inşa edilmesine rağmen P.Z.L. Tayyareleri-
nin beheri harıçten alınan fiyata nazaran (4500) Türk lirası ucuz
mâl edilmiştir. Bu suretle (20) tayyare üzerinden (90.000) lira ta-
sarruf edilmiş ve P.Z.L. ve Gotha tayyareleri inşaatında cem'an
(433.000) Türk liralık işçilik ve idare masrafinin semleket dahilinde
de kalması temin edilmiştir.

Bu parlak neticeyi arz ederken ilerde daha muvaffakiyetli
işlerin başarılabacağı hakkındaki imân ve itimadımızı saygı ile bil-
diririm.

Arzeshdeli Hüseyin
25. IV - 1938

M. M. V.
M. M. V.

10 59 399 8 22-4-19 7088

12.04/04.10.07

EK-21

BCA,30-18-1-2-72.16.10

Amerika'dan 40 adet bombardıman tayyaresi satın alınması.Tarih:03.03.1937

T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Karar sayı
2

8104

GİZLİDİR 20/06/1994 tarih ve
03771 sayılı Oranla KALDIRILDI

Kararname

Gizlidir

Hava silâhlama programının tatbikini temin için lüzumu o-
lan ve takriben (2,900,000) Türk lirası bedel mukabilinde alınabilece-
ği anlaşılan (40) adet (Vultes-V.II) Amerikan bombardıman tayyaresinin
gizliliğine binaen,2490 sayılı kanunun 46 ıncı maddesinin (K) fıkrası
hükümüne göre pazarlıkla ve Vaşington Büyük Elçiliği vasıtasıyla satın
alınmasına izin verilmesi; Millî Müdafaa Vekillığının 2/3/937 tarih
ve 55/239 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri
Heyetince 3/3/937 de onanmıştır.

3/3/937

REİS ICUMHUR

K. Atatürk

Bş. V.

İ. İsmail

Ad. V.

Ş. Samiye

M. M. V.

K. Özalp

Da. V.

Ş. Kaye

Ha. V.

Ş. R. Özalp

Ma. V.

Ş. Özalp

Mi. V.

Ş. Özalp

Na. V.

A. Çetinkaya

İk. V.

C. Bayaz

S. İ. M. V.

Ş. R. Özalp

G. İ. V.

Ş. R. Özalp

Zr. V.

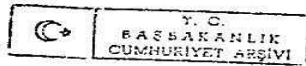
Ş. Özalp

72 16 10

EK-22.1

BCA,30-10-0-0-207-412-11

Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi ile Junkers Şirketi arasında meydana gelen ihtilaf



آفوره

/حزيران/

مدافعة مليه وکیل محترمی مصطفی عبداللطیف افندی
حرفه‌نومه

معروض عاجزانه لریدر *
فیلبه هولستان شرکتی طرفندن علیهمزه آجیلان افلاس دعواسی جعنده مطامیر طرفندن تودیغ ایدیلن
مخاطره تک بر صورتی برای معلومات لفا عرش و تقدیم قیلندی -
مخاطره تک تدقیقندن مستبان بیورلمیجی اوزره محکمه طرفندن تثبیت ایدیلن ۹۷۸ / ۷ / ۱۰ تاریخ
صوک مهلت اولوب شرکت اشجو تاریخ قدر یا مدیون بولوندیغی میلیغی تعدا تادیبه و یا خود محکمه
عابان قبول بر تأمینات یا تیرمغه میجور بولونمدر * تاریخ مذکوره دکین یاره بی و یا تأمیناتی -
یا تیره مدیغی تقدیرده ۹۷۸ / ۷ / ۱۰ تاریخده شرکت افلاسنه قرار ویرلمیکدر *
ذات سامیلرنجه کیفیت کسب اطلاع بیورلمیجی و لیمیتد مغاولمته دائر جریان اینتکده بولتان -
مذاکره تک تاریخ مذکوره قدر یارا ندارکنه مدار اولمچ و جهله ترمی اسبابنک استکماله لطف و
عنایت بیورلمیجی احترام ایدر و بالیسيله عرش تنظیمات و توقیرات ایلرز افندم *

طیاره و موتور تورک آنونیم شرکتی
ساقینبرغ



030 10 207 412 11

EK-22

آخريه
1928 / 6 / 8

وزارت معارف
و فنون

مستشاران

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞIVI

بازو کالتجلیله به

تاریخ
1629
4370

- 1 - طومار مفاوله سندن دولای حکومتجلیله ایله یونکرس آراسنده مستح
اختلافات حکم حواله اولوندیغی معلوم سامیلریدر .
- 2 - طومار مفاوله سندن دولای حکومتجلیله ایله یونکرس آراسنده مستح
اختلافات حکم حواله اولوندیغی معلوم سامیلریدر .
- 3 - طومار مفاوله سندن دولای حکومتجلیله ایله یونکرس آراسنده مستح
اختلافات حکم حواله اولوندیغی معلوم سامیلریدر .
- 4 - طومار مفاوله سندن دولای حکومتجلیله ایله یونکرس آراسنده مستح
اختلافات حکم حواله اولوندیغی معلوم سامیلریدر .

مدافعه ملیه وکیل

—

6

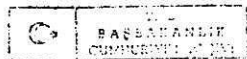
3599

و بر طبق جواب داده شده اسامیه تاریخ و ضرورت در می سرحد

030 10 207 412 11

EK-22.3

آئره
آئره / ۱۸ / حوزون / ۹۷۸



ملبارە و موتور تور، آتوتیم شرکئی

شهر داخلی

بوگون جریان ایدن جلسه سناکده فیلیپ هولشان شرکئک طومناز علیپنده کی اغلاز دعواسی غا بان
استماع کورولور، طومناز ۱۰ / تموز / ۹۷۸ تارینه قدر اثبات اقتدار ایلمی شمنده مهل اعلاسه
قرار ویرلندر. اثبات اقتدار کینیتی مدعا به مبلغ محکمه ورنه یه یا تیرلسی ویا نتیجه محکمه
حضر چیقادیقی تقدیرده مذکور مبلغ مشرک بورجولو و منسلل کفیل صغیله دعوی و پروتویه حاجت
قاله دن ایلک طلبده سوره اولنه یفته دائر معشر با نفع کمال لئنا مسمی اراشمی صوریله وتوع بولور.
کالک قبول و تقدیری محکمه به عا ندر. مدعا به نفع تقدأ تودیعی امر اولوته بیلیر.
۱۰ / تموز و عدسی صوک و غلمی بر مامینده در. اوکونه قدر اثبات اقتدار اولونما دخی تقدیرده
محکمه شرکئک اغلاسه قرار اعلا ایدر. اشیو قرار عینی کونی طلبین اولونور شرکئک مرکز و دواثر
و مؤسائی همان تحت نمیره آلشیر. سند کار معاملات، موجودات و ولایته وضع بد ایدر لر.
شرکئک شخص معنوی ختام بولور.
بو بایده ویت و زمانه ایلاز تدابیر اولونمق یعنی اثبات اقتدار شمنده ایضای ایجاب ایدن -
خصوصاً نک ایفاسنه شمدیدن ابتدار اولونمق ایزره عرض معلومات اولونور.

آووفاات

عزیز تحسین



030	10			207	412	11
-----	----	--	--	-----	-----	----

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı :OĞUZ ÇAK Seza
Uyruğu :TC
Doğum Yeri :Ordu
Telefon :0432 225 17 01
E-mail :sezaoguzcak@yyu.edu.tr

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Doktora		
Yüksek lisans		
Lisans	İ.T.Ü. Türk Müziği Devlet Konservatuvarı	

İş Deneyimi

Yer	Görev
Y.Y.Ü. Eğitim Fakültesi Müzik Bölümü	Öğr. Gör.

Yabancı Dil

Almanca