

ATATÜRK ARAŞTIRMA MERKEZİ

ALTINCI ULUSLARARASI
ATATÜRK KONGRESİ

12-16 KASIM 2007-ANKARA

BİLDİRİLER

THE SIXTH INTERNATIONAL
CONGRESS ON ATATÜRK

NOVEMBER 12-16, 2007-ANKARA

PAPERS

CİLT I

ATATÜRK KÜLTÜR, DİL VE TARİH YÜKSEK KURUMU
ATATÜRK ARAŞTIRMA MERKEZİ

ALTINCI ULUSLARARASI ATATÜRK KONGRESİ

12-16 KASIM 2007-ANKARA

THE SIXTH INTERNATIONAL CONGRESS ON ATATÜRK

NOVEMBER 12-16, 2007-ANKARA

BİLDİRİLER

* * *

CİLT I

Ankara - 2010

5846 Sayılı Kanuna göre bu eserin bütün yayın, tercüme ve ictibas hak-
ları **Atatürk Araştırma Merkezi**'ne aittir.

956.102 4

VI. Uluslararası Atatürk Kongresi 12-16 Kasım
2007 - Ankara: - Ankara: AKD TYK Atatürk Araştırma
Merkezi, 2010.

2c.res.har.24 cm.

ISBN: 978-975-16-2239-6 (tk.no)

978-975-16-2241-9 (I.c.)

1 Atatürk Mustafa Kemal Altıncı Uluslararası
Atatürk Kongresi

HAZIRLAYANLAR:

Zekai ÜNSAL - Nilgün İNCE - Neşe YEŞİLÇAYIR

KİTAP SATIŞI:

ATATÜRK ARAŞTIRMA MERKEZİ

Ziyabey Cad. No: 19 Balgat-Çankaya/ANKARA

Tel: (0 312) 285 55 12 - 285 65 11 • Belgegeçer: (0 312) 285 65 73

e-mail: bilgi@atam.gov.tr.

web:http://www.atam.gov.tr

- Bildiri sahiplerinin unvanları Kongre sırasındaki unvanlarıdır.
- Bildiriler içinde geçen görüş ve bilgilerden bildiri sahipleri sorumludur.
- Bildiriler sunuş sırasına göre dir.

ISBN : 978-975-16-2239-6 (tk.no)

978-975-16-2241-9 (I.c.)

İLESAM : 10.06.Y.150.306

BASKI: ERDAL BASIN YAYIN DAĞITIM

Dr. Cafer GÜLER

*Türk Siyasi Hayatında Siyasi
Müsteşarlıklar (1937)* 1376

Yrd. Doç. Dr. Ercan HAYTOĞLU

*Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Uçak
Yapım Politikası ve Kurulan Uçak
Şirketi (Tomtaş)* 1417

Yrd.Doç.Dr.H. Şebnem UZUNARSLAN

*Cumhuriyetle Birlikte Gelişen
Çağdaşlaşma Sürecinde Atatürk
Devrimleriyle Yaşanan Toplumsal
Değişimin Dönem Mekanlarına
Yansımaları* 1441

Prof. Dr. Ahmet BURAN

*Atatürk'ün Okuduğu Dil ile İlgili
Kitaplar* 1458

Prof. Dr. K.K. KADAŞEVA

Prof. Dr. N. C. KURMANOVA

Doç. Dr. E. S. ABDUKAMALOVA

Doç. Dr. Yusuf SARINAY

*Atatürk'ün Kazakistan'daki Dil
Siyasetine Tesiri* 1465*Batı Trakya Türklerine Yönelik
Yunan Politikası ve Ankara
Hükümetinin Tavrı* 1469

CİLT II

Dr. Hilmi BENİ

*Kuruluşundan Atatürk'ün
Ölümüne Kadar Anadolu Ajansı ..* 1485

Prof. Dr. S. Esin DERİNSU DAYI

*Atatürk'ün TBMM'nin Açılış
Konuşmalarında İç Güvenlik
Konularına Yaklaşımı* 1497

Prof. Dr. Zeki Cemil ARDA

*Avusturyalı Diplomatların
Gözüyle "Atatürk"* 1536

Davut KILIÇ

*79. İstanbul Ermeni Patriği
Zaven Efendi'nin Faaliyetleri
(1913-1915, 1919-1922)* 1548

Yrd. Doç. Dr. Ahmet ALTINTAŞ

*Milli Mücadele'nin Yeni Bir
Kaynağı, Koca Behçet'in Anıları ..* 1561

Doç. Dr. Mehmet OKUR

*Atatürk İnkılâbının Ermenistan
Basınına Yansımaları (Atatürk
Döneminde Ermenistan Basınında
Türkiye'ye Dair Çıkan Yazılar/
Yorumlar)* 1570

CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA UÇAK YAPIM POLİTİKASI VE KURULAN UÇAK ŞİRKETİ (TOMTAŞ)

Yrd. Doç. Dr. Ercan HAYTOĞLU*

Giriş

Tarih boyunca gökyüzüne karşı ilgi duyan insanoğlu kuşlar gibi uçmak özlemiyle birçok girişimde bulunmuştur. İnsanoğlunun bu uçuş girişimlerinin birçoğu başarısız olmuş ve uçuş deneyiminde bulunanlar başarısızlığın bedelini hayatlarıyla ödemişlerdir. Türkler de uçuş amaçlı birçok girişimde bulunmuşlar, fakat bu girişimleri istedikleri düzeyde geliştirememişlerdir. Batıda başlangıçta motorsuz olarak uçuş amacıyla birçok çalışma yapılmıştır. İnsanoğlu motorun imal edilmesinden sonra, motoru uçmak amacıyla kullanma yönünde çabalarını artırmıştır.

Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903'de motorlu uçaklarıyla yaptıkları başarılı uçuş, tüm dünyada uçmakla ilgili yeni ufuklar açmıştır¹. Motorlu uçakla gerçekleşen başarı, uçakların sivil ve askeri alanda kullanımıyla ilgili düşüncelerin uyanmasında etki yapmıştır. Uçak imal eden ülkeler, uçarak uzak mesafeleri yakınlaştıran bu araçları sivil amaçların ötesinde taarruz ve savunma amaçlı kullanmak için çalışmalarına hız vermişlerdir. Uçaklar askeri amaçlar için ilk olarak 1909'da Almanya ve İtalya, 1910 - 1911'de ABD ve Fransa tarafından üretilmeye başlanmıştır². İlk kez uçağın bir savaş aracı olarak kullanılması 1911'de Trablusgarp Savaşı'nda olmuştur. Bu savaşta İtalyan Hava Kuvvetlerine ait uçaklar Türklere ait cephelere taarruzlar yapmışlardır³. Mustafa Kemal Bey (ATATÜRK) bu savaşa katılmış gönüllü genç komutanlardan biri olarak, ilk kez uçakların savaşteki etkinliklerini burada gözlemleme imkanı bulmuştur.

Osmanlı Devleti Harbiye Nezareti, Trablusgarp Savaşı ve On İki Ada'nın İtalyanlar tarafından işgali aşamasında donanmanın yetersiz olması nedeniy-

* Denizli Pamukkale Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ Zeynep Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz**, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan "1926", Hava Müze Komutanlığı Yayını, 2001, s.VI.

² **Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü**, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Hv. Bas. ve Neş. Müdürlüğü, Etimesgut, 1975, s.5.

³ Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz**, s.VI.

le, Kuzey Afrika ile bağlantının sağlanması ve gerekli keşiflerin yapılması için hava gücüne sahip olmanın gerekliliğini anlamıştır⁴. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa bu gerekliliğin sonucu olarak, uçak alınması ve uçaklara ait tesisler kurulması için Kurmay Albay Süreyya Bey'i görevlendirmiştir. 1 Haziran 1911'de "Kıtaat-ı Fenniye ve Mevakii Müstahkeme Müfettişliğinin" ikinci şubesine bağlı olarak erken sayılabilecek bir tarihte "Hava Komisyonu" kurulmuştur. Kurulan komisyon uçak tedarik edilmesi ve pilot yetiştirilmesi ile meşgul olmuştur⁵.

Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın Hava Kuvvetleri'nin kurulması için özel bir çaba sarf ettiği bilinmektedir. 1911 yılı hem hava taarruzuna maruz kalan, hem de hava kuvvetlerinin fiilen kurulduğu bir yıl olmuştur. Fransa'ya 1911'de pilot eğitimi için ilk personel gönderilirken, ilk uçakta Fransa'dan 1912'de alınmıştır⁶. Bu dönemde bir taraftan Fransa'dan Deperdesin, Almanya'dan Harlan, İngiltere'den Bristol uçakları alınırken diğer taraftan uçak üretimi içinde çalışmalar başlatılmıştır. Ancak Trablusgarp Savaşı'nın ardından başlayan Balkan Savaşları bu faaliyetleri sekteye uğratmıştır. Türk Hava Kuvvetlerinin ilk katıldığı savaş Balkan Savaşı olmuş, ancak bu savaşta yedek parça ve yakıt gibi sıkıntılardan dolayı uçaklar keşif ile sınırlı kalmıştır⁷. Balkan Savaşı'nın ikinci evresinde tecrübe kazanmış pilotlarla, birlikte yönetim ve ikmal alanında kazanılan deneyimlerin etkisiyle başarılı keşif hareketleri yapılabilmıştır⁸.

Osmanlı Devleti, uçak sanayi kurma yolunda bir Ermeni vatandaşının 1912'de gelen teklifini olumlu karşılamayarak, kendisi uçak üretimi yapma yönünde çaba gösterdiyse de bu çabalar somut bir şekilde sonuçlanmamıştır. 1914'de başlayan I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin uçak ve balon kullanımı keşif hareketlerinin ötesine geçmemiştir⁹. I. Dünya Savaşı'nda hava kuruluşlarının yönetimi Alman kuvvetlerine bırakılmış olmasına rağmen, Türk pilotlar tüm cephelerde ikmalden yoksun bir şekilde mücadelelerini sürdürmeye çalışmışlardır¹⁰. Savaşın sonunda oldukça zayıflayan Türk hava-

⁴ İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:1, Ankara s.158.

⁵ *Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü*, s.5-6.

⁶ "Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi", *Uçantürk*, Cilt:30, Sayı:297, Ocak 1985, s.5, "Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi", *Türk Uçak Sanayi A.Ş.*, Semih Ofset ve Matbaacılık, Ankara, s.10.

⁷ Barış Albayrak, İlke Aydınca, Yücel Gürses, İ. Evrim Dizemen, A. Bahar Haser, "Tayyare"den "Uçak"a: Bir Montaj Öyküsü-I", *Mühendis ve Makine*, Cilt 41, Sayı:491, s.44-45.

⁸ Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...*, s.159.

⁹ Albayrak vd. "Tayyare"den "Uçak"a: Bir Montaj Öyküsü-I", s.44.

¹⁰ I. Dünya Savaşı'nda Hava Bölükleri'nin yönetimi Alman Subayı Binbaşı Serno'ya bırakılmıştır. Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...*, s.160.

cılığı, işgal güçlerinin tutumlarından olumsuz etkilenmemek ve varlığını muhafaza edebilmek için çareler arayan bir duruma düşmüştür. Türk havacıları Milli Mücadele'ye ve Anadolu'da hazır bulunmaları gerektiğine duydukları inanç ile hareket etmeye başlamışlardır. Pilotlar, imkan varsa uçaklarıyla, imkan yoksa uçaksız olarak Anadolu'ya geçme amacıyla fırsat kollamaya başlamışlar,¹¹ fırsat buldukça Anadolu'ya geçerek görev almışlardır.

Milli Mücadele döneminde hava savunması anlamında önemli sıkıntılar yaşanmıştır. I. Dünya Savaşı artığı kırık dökük uçaklar, teknik görevliler ve pilotlar tarafından uçurulabilir hale getirilmeye çalışılmıştır. Bunun ardından Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği, Harbiye Dairesi'ne bağlı bir "Kuvai Havaîye" şubesi kurulmuştur. Milli Mücadele'de I. Dünya Savaşı sonunda Anadolu'da kalan veya işgal kuvvetlerinin eline geçmesi kısmen son anda engellenebilen az sayıda uçak; bomba, keşif ve av görevlerinde kullanılmaya çalışılmıştır. Bu uçakların yedek parça ihtiyaçlarını, savaş dışı kalmış farklı uçakların kullanılabilir parçalarından sağlamak için savaş boyunca çaba sarf edilmiştir. Milli Mücadele döneminde uçakların kaplama bezlerinin dış etkilerden korunması ve kanatların kayganlığını artırmak amacıyla astar boyası bulunamamıştır. Bu nedenle kimyager ve malzeme uzmanları tarafından patates, paça suyu ve yumurta akı karıştırılarak elde edilen sıvı uçakların bez kısımlarda kullanılmıştır¹².

TÜRKİYE'NİN UÇAK YAPIM POLİTİKASI

Mustafa Kemal Paşa, Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele döneminde uçakların savaşlarda oynadığı rolü iyi bir şekilde tespit etme imkanı bulmuştur. Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan uçaklarının yaptığı taarruzlar sırasında Ali Fuat Bey'e söylediği; "*Ah Fuat, ne olurdu şu uçaklar bizim elimizde olsaydı!*" sözlerinin ardından "*Göreceksin Fuat!*", "*Göreceksin... Bir gün bizim de böyle uçaklarımız olacak*" sözleri, daha o günden havacılığın kendi zihninde nasıl yer ettiğini bize göstermektedir¹³.

¹¹ Tayhani, a.g.e., s.168-169.

¹² Albayrak vd. "Tayyare"den "Uçak"a: Bir Montaj Öyküsü-I", s.45, <http://www.ikkistanbul.org/site/scripts/prodView.asp?idproduct=333> (29.07.2007), Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü'nde bez kaplamalar üzerine kuruyunca cilalı kaygan bir satıh oluşturmak üzere sürülmesi gereken "emayit" maddesi bulunamadığından onun yerine koyun, sığır ve öküz gibi hayvanların kemiklerinin kaynatılmasından elde edilen jelatinli sıvının kullanıldığı belirtilmektedir. Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü, s.12-13, Tayhani; Kullanılan ve "emayit" olmayan bu maddenin güneşli havalarda olumlu etkilerinin görülmesine rağmen, yağışlı ve nemli havalarda tayyarelerin aerodinamik yapısını bozduğuna dikkat çekmiştir. Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası..., s.174-175.

¹³ Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası..., s.184.

Türkiye Cumhuriyeti devleti kuruluş sürecinde Atatürk, uçakların yalnız savaş aracı değil aynı zamanda insan ve malzeme taşınmasında oynadığı rolü de görerek, havacılığın o gün ve gelecekte kazanacağı önemin farkında olduğu için bu konuya önemle eğilme gereği duymuştur. Gelecekteki yapılacak savaşların belirleyici unsurunun gökyüzünde kuracakları hakimiyet olduğu bilinciyle havacılığın önemine işaret ederek en kısa vecizesini söylemiştir; “*İstikbal göklerde dir*”.

Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti’nin hiçbir alanda dışa bağımlı olmasına sıcak bakmadığı gibi, özellikle savunma alanında dışa bağımlılığı asla düşünemezdi. Hava kuvvetleri alanında dışa bağımlı olmanın, uçak alımı, alınan uçakların Türkiye’de ihtiyaç duyulan performansına uygun olmaması, uçak parçalarının zamanında ve yeterince temin edilememesi, Türkiye’ye karşı bu konunun zaman zaman siyasi, ekonomik ve askeri açıdan baskı aracı olarak kullanılabileceğinin bilincinde olarak zaman kaybedilmeksizin milli uçak sanayinin kurulmasını istemiştir¹⁴. Her alanda milliliğin savunucusu olan Atatürk, milli savunma alanında dışa bağımlı olmamak için milli kaynaklarla milli savunmanın güçlendirilmesine çalışmıştır. Havacılığın ülkenin bağımsızlığı için taşıdığı önemin daha Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunda farkına varılması, havacılık alanında bir an önce adım atılmasını kaçınılmaz kılmıştır. Türk havacılığını geliştirme yolunda bir politika oluşturulması için çalışmalar başlatılmıştır.

16 Şubat 1925’te Türk Tayyare Cemiyeti (THK)’nin kurulması bu politikanın ilk adımı olmuştur¹⁵. Atatürk’ün kuruluşundan itibaren tam desteğini alan cemiyet, ülkenin ihtiyacı olan askeri ve sivil pilotların yetişmesi, halkın havacılığa ilgi duymasının sağlanması, hava kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu uçakların temini için yardımlar toplanması gibi birçok başarılı hizmete öncülük etmiştir. Cemiyete havacılık alanındaki faaliyetlerini kesintisiz sürdürebilmesi amacıyla sağlam kaynaklar ayrılmıştır. Cemiyete sağlanan kaynaklar arasında piyango gelirleri, bazı tekel maddelerinde alınan vergiler, fitre, zekat ve kurban derilerinin gelirleri yer almıştır¹⁶.

Cemiyetin çalışmaları ile mali kaynakların son derece sınırlı olduğu bir dönemde, pahalı olan uçakların bütçe imkanları ile alımı yerine, hava kuvvetlerine yardım amacıyla para toplamaya yönelik kampanyalarla uçak alımı gerçekleştirilmiştir. Tayyare Cemiyeti bir anlamda bu faaliyetleri organize

¹⁴ Tuncay Deniz, *Türk Uçak Üretimi, Turkish Aircraft Production*, 2004, s.9.

¹⁵ Cemiyetin kurucu üyeleri Pilot Şakir Hazım, Pilot Vecihi Hürkuş ile Hasan İskender Beyler olmuştur, *Havacılık Tarihinde Türkler 2* (1918 Yılından 1939’a kadar), (E) Orgeneral Hulusi Kaymaklı, 1997, s.165.

¹⁶ http://www.kemalistogreti.com/index.php?option=com_content&task=view&id=59&Itemid=53 (29.07.2007)

etmek üzere kurulmuştur. Cemiyet kuruluşunun ardından geçen üç buçuk ayda % 20'si nakit, 2 milyon Türk lirasının toplanmasını sağlamıştır¹⁷.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin 15 Mayıs 1925'teki açılış töreninde söylediği; "İstikbal göklerde; Çünkü göklerini koruyamayan uluslar, yarınlarından asla emin olamazlar" sözleriyle dünyada değişen savunma stratejisinin ne kadar farkında olduğunu da bizlere göstermektedir¹⁸. Mustafa Kemal Paşa, cemiyetin faaliyetleri ile halkın hava kuvvetlerine dair sahip olduğu bilincini zaman zaman takdir ettiğini belirten açıklamalar yapmıştır. Mustafa Kemal Paşa, 1 Kasım 1925'de Meclisin İkinci dönem üçüncü toplanma yılını açış konuşmasında; "...Efendiler! Milletimizin müdafaa-i memlekete gösterdiği alaka-i mahsusa mucibi şükrandır. Vatandaşların kendi teşebbüsleriyle vücuda getirdikleri tayyare cemiyeti az zamanda verdiği semerelerle vasi bir küşayış ümit ettirmektedir"¹⁹ derken, 1 Kasım 1926'da Meclisin İkinci dönem dördüncü toplanma yılını açış konuşmasında da bir yıl öncesine benzer şekilde; "Efendiler! Vatandaşların kendi gayret ve hamiyetlerinin mahsulü olan Tayyare Cemiyeti'nin bir senelik mesai ve muvaffakiyatı takdire şayandır"²⁰ demektedir. 8 Haziran 1926'da hava kuvvetlerinin kuvvetlendirilmesine dair verdiği demeçte ise; "Türk milletinin hava kuvvetlerimizin takviyesi lüzumunu idrak ve şayan-ı takdir fedakarlıklar ibraz etmesi rüşd-i siyasi ve medenisinin en büyük bürhanıdır. Bu vadide delaletle bulunan Tayyare Cemiyeti'nin faaliyetini takdir ederim. Cemiyetin sabit ve muayyen varidat bulmak için memleketimizin muhtelif mahallerinde akdetmekte olduğu kongrelerin müsmir bir surette neticelenmesi için bütün vatandaşların sarf-ı gayret edeceklerinden eminim"²¹ demiştir.

Tayyare Cemiyeti tarafından 23 Nisan 1926'da Türk havacılığının ihtiyacı olan teknik elemanları yetiştirmek için Tayyare Makinist Mektebinin eğitime açılması da²² sürdürülen havacılık politikasının önemli bir aşaması olmuştur²³.

¹⁷ Havacılık Tarihinde Türkler 2, s.165.

¹⁸ Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası..., s.189-190.

¹⁹ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, T.B.M.M'nde ve C.H.P. Kurultaylarında (1918-1937), Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları:1, C.I, Dördüncü baskı, 1989, s.361.

²⁰ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, C.I, s.368.

²¹ 8 Haziran 1926'da Anadolu Ajansı muhabirine verdiği demeç. Bkz. Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (1918-1937), Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları:1, C.III, Dördüncü baskı, 1989, s.118.

²² "Türk Hava Kurumu", THK Türkkuşu Model Uçak Müdürlüğü Kursiyer El Kitabı, s.2, M. Bahattin Adıgüzel, "Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?", Mühendislik Mimarlık Öyküleri-I, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Ankara 2004, s.143. Albayarak vd. Tayyare Makinist mektebinin açılış tarihi olarak yanlışlıkla 1928 tarihini vermektedir. "Tayyare"den "Uçak"a: Bir Montaj Öyküsü-I", s.45.

²³ Türk Hava Kurumu uçak ve planör pilotu Emrullah Ali Yıldız, Yeşilköy Uçak Makinist Mektebi'nden mezun olan kişilerden biridir. M. Bahattin Adıgüzel, Gökteki Venüs, E. Ali Yıldız, Ankara 2004, s.16.

Havacılık gerekli bilgi, ileri teknoloji ve yüksek ekonomik maliyetler nedeniyle her zaman pahalı bir yatırım alanı olmuştur. Havacılık çok hızlı gelişen bilgiye, donanım ve ek yatırımlara ihtiyaç duyan bir alan olduğu, sürekli harcamaları kaçınılmaz kıldığı için ekonomi üzerinde baskı oluşturmaktadır. Bunun bilincinde olan Atatürk imal etmeden ithal etmenin önüne geçme yolunda atılacak ilk önemli adım olarak, Türk uçak sanayinin temellerinin atılmasını hedeflemiştir. Cumhuriyetin ilanından iki yıl sonra bu alanda alınan mesafe bu konuda gösterilen kararlılığı ortaya koymaktadır. Uçak üretiminin gerçekleştirilmesi yolunda ilk hedef askeri amaçlı uçak üretimi ise de, sivil havacılık ayağı ilk andan itibaren ihmal edilmemiştir. Atatürk, vatanın sadece sahip olunan toprakları üzerinde faaliyet gösterilmesi ile değil, aynı zamanda vatanın gökyüzünde askeri ve sivil hakimiyetin Türk üretimi uçaklarla hakim olunmasını hayati bir ideal olarak ortaya koymuştur.

Atatürk'ün askeri alanda en büyük önemi milli uçak sanayiye verdiği dönemde, uçaklar günümüzdeki gibi savaşlarda bu denli etkin kullanılmamaktaydı. İleri görüşlülük eseri olarak geleceğin savaşlarında havacılığın oynayacağı rolü görerek ilk sanayi atılımını bu yönde başlatmış olması tesadüf eseri olmasa gerektir.

1939'dan itibaren II. Dünya Savaşı, Kore Savaşı, Vietnam Savaşı, Arap-İsrail Savaşı, 1991 Körfez krizi, Bosna Hersek, Afganistan ve ABD'nin Irak'ı işgalinde hava kuvvetlerinin oynadıkları roller Atatürk'ü haklı çıkarır şekilde açıkça görülmüştür. İnsanoğlu uçuyor olmanın verdiği güvenle artık günümüzde uzaya da hakim olma yönünde büyük bir yarış başlatmıştır. Zaman içerisinde havacılık ve uzay çalışmalarında etkili olan ülkelerin, dünyanın ekonomik, siyasi ve askeri hakimiyeti üzerinde de etkili oldukları tartışma götürmeyen bir gerçektir. Atatürk'ün "*İstikbal göklerde*" sözünün ne kadar büyük bir ileri görüşlülükle ve bir o kadar da anlamlı söylendiği bugün çok daha iyi anlaşılmaktadır²⁴.

TÜRK UÇAK SANAYİ'NİN KURULUŞU

Uçak sanayi, bir ülkedeki ağır sanayi girişimlerinin en önemlisi ve en büyük olanıdır. Yüksek teknoloji ve yüksek üretim maliyeti sebebiyle en zorlanan yatırım alanıdır. Bu alana yatırım yapabilmek ve bu alanda tutunabilmek, bir ülke için savunma açısından güçlü olmanın ilk şartlarından biridir. Bu üstünlüğü elde eden ülkeler, aynı zamanda dünyanın en pahalı teknolojisini pazarlama olanağına sahip olan ülkelerdir.

²⁴ Ergün Belirgen, "77 Yıllık Bir Kurumun Öyküsü", *Erciyes*, Kayseri İli Yardım Derneği, Sayı:9, Ekim 2003, s.40, http://www.kemalistogreti.com/index.php?option=com_content&task=view&id=59&Itemid=53, (29.07.2007)

Türk uçak sanayinin kurulması yönünde 1912'de bir Ermeni vatandaşın yaptığı müracaatın reddedilmesinden sonra Cumhuriyet döneminde gerçekleşen uçak fabrikası kurma girişimine kadar uçak üretilmesi yolunda sonuç getiren bir gelişme olmamıştır. Bu süreçte kesintisiz olarak uçak ithal edilmesine devam edilmiştir.

Cumhuriyetin ilanından kısa bir süre sonra Şubat 1924'te Atatürk'ün direktifleriyle dünyanın en büyük uçak fabrikaları ile irtibata geçilerek bir ortaklık yapılması yönünde ilk inceleme gezisi başlatılmıştır. Türkiye'nin ilk aşamada hedefi yılda 200-300 adet uçak üretilmesi ve bunların tamir ve bakımlarının garanti edilmesi olduğundan, bu amaca yönelik çalışmalar kısa süre içerisinde olgunlaştırılmaya çalışılmıştır²⁵. Cevat Abbas Bey'in Türk Tayyare Cemiyeti'nin I. Kongresinde Türk havacılığının geleceği açısından çok önemli olan Almanya, Fransa ve İtalya'ya yapılan inceleme gezisinde uğradıkları şirket ve fabrikalar hakkında izlenimlerini anlatmıştır²⁶.

Türkiye'de uçak sanayi temelde askeri amaçlı düşünülerek yola çıkılmakla birlikte, hava nakliyatı ile ilgili imtiyaz talepleri ve yolcu uçakları üretimi de, uçak fabrikası kurulması amacıyla yapılan çalışmaların içerisinde değerlendirilmiştir. Ancak Türkiye'de havacılık konusunda öncelik 1924 yılı ortalarına kadar hava nakliyatına yönelik olmaktan ziyade, uçak fabrikasının kurulması yönünde olmuştur. Hava nakliyatı konusunda imtiyaz sahibi olmak isteyen şirketlere, Türkiye'nin gerçek hedefinin hava savunması ile ilgili kısımlarını inşa ettirmek ve özellikle de ülke içinde bir hava sanayi kurulmasını sağlamak olduğu belirtilmiştir. Hatta Franko-Romen ve Junkers firmalarına hava nakliyatı sözleşmesinin imzası tarihinden itibaren üç ay içerisinde Türkiye'de bir uçak, iki yıl sonra bir motor fabrikası kurulması için hükümete teklif verdikleri takdirde hava nakliyatı konusunda yaptıkları anlaşmanın geçerliliğini kaybedeceği bildirilmiştir²⁷. Daha açık ifadeyle fabrika ile ilgili görüşmelerin bir sonuca ulaşmayacağı anlaşıldığı takdirde, on gün önce haber vermek kaydıyla nakliyatla ilgili hususlarda da çalışmaların durdurulmasına gidileceği kayıt altına alınmıştır²⁸.

Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmak ve askeri amaçlı uçakların üretimi ni yapmak amacıyla başlayan çalışmaların tetkik ve inceleme gezileri aş-

²⁵ Belirgen, a.g.y., (adı geçen yazı) s.41.

²⁶ Turgut Güner, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Güner*, (Cepheden Meclise Büyük Önder ile 24 Yıl), Cumhuriyet Kitapları, 2006, s.311-312.

²⁷ 1924 yılı içerisinde hava nakliyatı konusunda imtiyaz ve ruhsat almaya çalışan şirketlerle yapılan görüşmelerin hiçbirisinde esaslı bir fabrika kurulma teklifi gelmemiştir. BCA,230/8.26.1, s.11.

²⁸ BCA, 230/8.26.1, s.10, Junkers firması verdiği dilekçede özellikle belirtilmiştir. BCA, 230/8.26.1, s.11.

ması ardından hazırlanan bir raporla; petrol şirketi hakkındaki şartların hükümet tarafından onaylandığı takdirde bir uçak fabrikası kurulması ve sekiz yıl içerisinde yaklaşık olarak 1000 adet çeşitli tiplerde uçağın hükümete yük olmaksızın üretilmesi imkanının olabileceğinin düşünüldüğü ortaya konulmuştur²⁹. Bu konuda kurulacak Türk Anonim Şirketi ile, bir taraftan petrol kaynaklarının kıymetleneneceği, diğer taraftan uçak fabrikası için imkan doğacağı anlaşılmıştır. Ayrıca hükümetin petrol şirketine % 100 hissedar olacağı, bunun % 50'sinin kazancının uçak fabrikasına aktarılmasıyla hükümetin fabrika hissesine dahil edileceği belirtilmiştir. Uçak Fabrikası Şirketi'nin sekiz yıllık üretiminin planlanma çalışmalarına da bu aşamada devam edilmiştir³⁰.

Atatürk'ün direktifleriyle 16 Şubat 1925'te kurulan Türk Tayyare Cemiyeti tüzüğü'nün ilk maddesinde yer alan "*Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak*" uçak fabrikası kurulmasına olan inancın kurumsal olarak en somut ifadesi olmuştur³¹.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 22 Nisan 1925'te yaptığı gizli oturumda, Kayseri Uçak Fabrikası'nın kuruluşu ile ilgili olarak Milli Savunma Bakanı Recep Bey'in sunduğu "Ordunun Silahlandırılması ve Harp Sanayi" ne ait yasa teklifi tartışılmıştır³². Recep Bey yaptığı konuşmanın Kayseri Uçak Fabrikası ile doğrudan ilgili kısmında;

"Arkadaşlar, bildiğiniz gibi geçen yıl verilmiş olan üç milyon liralık tahhüt yasası ile hükümet bir uçak fabrikasının inşası için girişimlerde bulunmuştur. Sözleşme imzalanmış olup yakında yapılmaya başlanacaktır. Bunlarla ve dışarıdan satın alma yoluyla hava kuvvetimizin her yıl yıpranacak olan yaklaşık mevcudun çeyreğini karşılayacak masrafta bu yüz elli milyonun içerisinde koyduk. Arkadaşlarıma gizli olarak açıklarım ki; yıllar

²⁹ Şakir Feyzi Bey'in Berlin'den Nafia Vekaletine yazdığı 11 Haziran 1924 tarihli yazısı. Yazı ekinde seksen sayfalık bir rapor bulunduğu belirtiliyorsa da, bu rapor yazı ekinde yer almamaktadır. BCA, 230/8.26.1, s.34.

³⁰ BCA, 230/8.26.1, s.22. (Sekiz yıllık planlamada farklı sayılarda ifade edilmiştir.)

Tayyare Fabrikası Şirketi

Birinci yılda	50	Bomba tayyaresi ve	100	Keşif tayyaresi
İkinci ve üçüncü yılda	50	şer tayyare ve	100	Keşif tayyaresi
Dördüncü	60	"	65	"
Beşinci	80	"	50	"
Altıncı	80	"	50	"
Yedinci	100	"	50	"
Sekizinci	80	"	50	"
TOPLAM	500		TOPLAM	465

³¹ Adıgüzel, "Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?", s.143 ve 153.

³² Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası..., s.219.

içinde ordumuzun 1000 adet madeni uçağı olacaktır. Bu uçakların yaklaşık dört yıl dayandığı ve dört yıl ömrü olduğu şimdiye kadar ki deneyimlerle kanıtlanmıştır. Biz her yıl iki yüz elli uçak almalıyız ki, dört yılda bin uçağımız olsun ve hep o düzeyde turalım. Junkers ile yapılan sözleşme; her yıl bize iki yüz elli uçağın teslim taahhüdünü içermektedir...” demiştir. Balıkesir Milletvekili Arif Bey'in Askeri Şura'nın görüşünün alınmadığı yönünde eleştirisi dışında yasa üzerine söz alan olmayınca yasa kabul edilmiştir³³.

I. Dünya Savaşı'nda yenilen Almanya'nın Versay Antlaşması ile uçak imalatları sınırlandırıldığı için, sahip olduğu birikimleri korumayı amaçlayan Alman uçak fabrikaları başka ülkelerle işbirliği yaparak uçak üretimlerini sürdürmeye çalışıyorlardı. Bu amaçla Alman Junkers Firması Ruslarla birlikte Moskova yakınlarında Fili kasabasında bir uçak fabrikası kurmuşlardı. Bu dönem Türkiye'de hava nakliyesinin (yük-yolcu) yapılması için çalışmaların başlatıldığı bir dönemdi. Junkers Firması ile ilk hava nakliyesi çalışmasının başlatılması ve ilk uçuşun gerçekleşmesinden kaynaklanan cesaretle Türkiye, uçak üretimi yapmak amacıyla harekete geçti. Türk Tayyare Cemiyeti vasıtasıyla Alman Junkers firması ile işbirliğine gidilerek, ortak uçak üretmek üzere yapılan görüşmeler sonucunda birlikte hareket etme kararı alındı³⁴.

Türkiye'de savaş ve nakliye uçakları imal etmek üzere Tayyare ve Motor Fabrikası kurulması için Junkers firması ile imzalanan sözleşmenin incelenmesi ile bir karara bağlanması teklifi Bakanlar Kurulu tarafından 13 Mayıs 1925 tarihli toplantıda değerlendirilmiştir. Bundan sonra Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa tezkerede belirtilmiş şekliyle değişiklik yapmaya, on dokuzuncu maddedeki patent talebinin reddine ve red sonucunun hükümete yazılı olarak bildirilmesi suretiyle görüşme yapmaya ve sözleşmeyi imzalamaya yetkili kılınmıştır³⁵.

Bakanlar Kurulu, Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa'nın gönderdiği telgraftan dolayı sonucu olumsuz ve Junkers Firmasının yaklaşımlarını şüpheli görerek Berlin Büyükelçisine, patent hakkı üzerindeki yetkisi için red etme ve sonucunu bildirmek noktasında sınırlı ve kayıtlı tutmuştur. Bunun dışında tek taraflı peşin ödemeye bağlı kabul edilen yeni karar, sözleşmeyi temelden ihlal etmiştir. Görüşmeler devam ettiği için, hükü-

³³ Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...*, s.221-222.

³⁴ Junkers A-20, <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/junkers-a20.asp> (12.09.2007)

³⁵ BCA, 030.18.01.01.013.29.7 (Kararname)

met kesin kararı posta ile gelecek ayrıntılar üzerine ayrıca bildirme kararı almıştır³⁶.

Hükümetlerin ortak olarak bir Türk Anonim Şirket kurmaları ve Müdafaa-i Milliye Vekaleti'nin uygun göreceği yerlerde bir uçak ve uçak motor fabrikası inşa etmek üzere yaptıkları uzun görüşmeler sonrası hazırlanan sözleşmenin imzası için Maliye Vekili Hasan Bey'e yetki verilmiştir. Ayrıca Bakanlar Kuruluna sunulan sözleşme gereğince Junkers firmasıyla ortak bir Türk Anonim Şirketi kurulması ve nizamnamesinin düzenlenmesi için 15 Ağustos 1925 (1341)'de kararname çıkarılmıştır³⁷. Bu kararname ile Ankara'da Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kurulmuştur³⁸.

Türkiye Cumhuriyeti ile Junkers firması tarafından yarı yarıya konulacak sermaye ile bir uçak fabrikası kurulması için hükümet adına Maliye Vekili Hasan Bey ile Junkers Uçak Fabrikaları umumi vekili Mösyö Saksenberg arasında teati edilen sözleşme Bakanlar Kurulu tarafından 7 Ekim 1925'te onaylanarak kabul edilmiştir³⁹.

Junkers firması ile yapılan anlaşma sonucunda 3.360.000 TL sermaye ile kurulan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi sermayesinin 120.000 TL'si Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmıştır. Şirket kurulduktan sonra Almanya'nın Dessau şehrinde bulunan Junkers tesislerine uçak imalatı konusunda yetiştirilmek üzere teknisyenler gönderilmiştir⁴⁰. Türk Hükümeti

³⁶ BCA, 030.18.01.01.14.40.10 (Kararname)

³⁷ BCA, 030.18.01.01.015.50.20 (Kararname)

³⁸ Belgelerde şirketin adı "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi" olarak yer almaktadır. BCA, 030.18.01.016.64.21. (Kararname). Ancak bazı çalışmalarda Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi olarak yer almaktadır. Bkz. Albayrak vd. "Tayyare"den "Uçak": Bir Montaj Öyküsü-I", s.45 ve Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz**, s.1. Belirgen, "77 Yıllık Bir Kurumun Öyküsü", s.41'de TOMTAŞ'ın kuruluş tarihini 25 Temmuz 1925 olarak vermektedir. Akkuş Akgül, Atatürk'ün Türk havacılığının ihtiyaç duyduğu personeli yetiştirmek amacıyla 1926'da Tayyare Onarım ve Motor Sanayi Türk Anonim Şirketi'nin kurulduğunu belirtiyor. Songül Akkuş Akgül, "Kayseri 2.HİBM Komutanlığı", **Uçantürk**, Sayı 478, Mayıs-Haziran 2002, s.27. Ancak bu bilgide yer alan, TOMTAŞ'ın eleman yetiştirmek üzere kurulduğu, şirketin adının "Tayyare Onarım..." olduğu ve 1926'da kurulduğu bilgileri bilinenlerle örtüşmemektedir.

³⁹ BCA, 030.18.01.016.64.21. (Kararname) İlgili belgede 7 Teşrin-i Evvel (Ekim) 1341 tarihi yer almakta iken, birçok çalışmada "7 Eylül 1925 tarihli Bakanlar Kurulu kararı" olarak yer verilmesi şaşırtıcıdır.

⁴⁰ Anlaşma tarihi olarak 7 Eylül 1925 tarihi verilmiştir. **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, s.351-352. Gülten, Türk Tayyare Cemiyeti'nin sermayenin 125.000 TL'sini karşıladığı bilgisini vermektedir. Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz**, s.1, Deniz, şirket sözleşmesinin Alman Junkers firması ile Türk hükümeti arasında imzalanmasını 15 Ağustos 1925 olarak verirken, yazım hatasıyla olmalıdır ki sermayeyi 3.000.361 TL olarak vermektedir. Deniz, **Türk Uçak Üretimi**, s.9. Genel Kurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 19 Şubat 2007 gün ve 6947/1-07/ Tarihçe Ş. 28993 sayılı yazılarında, Şirketin kuruluş sermayesi 3.361.000 TL, TOMTAŞ Şirketinde bulunan Türk Tayyare Cemiyeti hisseside 125.000 TL olarak yer almıştır.

ile Alman Junkers firması arasındaki anlaşmayı firma temsilcisi olan ve I. Dünya Savaşı içerisinde Türkiye’de pilot olarak görev alan Hans Sachsenberg imzalamıştır. Ankara’da kurulan TOMTAŞ Şirketi’nin başkanlığı görevine Refik Koraltan getirilmiştir⁴¹. Türk Tayyare Cemiyeti ile Alman “Junkers Flugzeugwerke AG” firmasının ortaklığı ile ⁴² kurulan ve merkezi Ankara’da bulunan TOMTAŞ, fesh edilinceye kadar bir şirket olarak faaliyet göstermiştir.

Junkers firması ile yapılan ortaklık anlaşması ile Kayseri’de bir uçak ve motor fabrikası, Eskişehir’de onarım ve diğer gereksinim duyulan tesislerinin kurulması kararı alınmıştır⁴³. Alman Junkers firmasıyla yapılan anlaşma gereğince öncelikle yılda 250 adet Junkers A-20 ve daha sonra Junkers F-13 Limosine yolcu uçağı üretilmesi kararı alınmıştır. Sözleşmede; TOMTAŞ her türlü savaş uçağının üretim ve bakımını yapması, bakım için Eskişehir’de bir bakım merkezinin kurulması, firmanın Türkiye’de havayolu taşımacılığı ve işletmeciliği yapması, ayrıca firmanın Türkiye’de petrol araması yapması gibi önemli hususlar yer almıştır⁴⁴.

Anlaşma hükümleri içerisinde uçak fabrikası üretime geçinceye kadar uçak malzemelerinin tümünü Junkers firmasından alması, uçak imalatında gerekli olan alüminyum, demir vd. hammaddelerin Junkers ile birlikte Türkiye’de ortak işletilmesi de yer almıştır⁴⁵.

Alman Junkers firması ile yapılan sözleşmenin ardından 1926 yılı ilk çeyreğinde Türkiye’nin firmadan bir kısım yeni isteklerde bulunduğu görülmüştür. Posta nakliyatında kullanılacak uçakların askeri amaçlarla bomba atmaya uygun, özel olarak donatılmamalarının ülkenin yüksek çıkarlarına uygun olmadığına dikkat çekilmiştir. Bu nedenle posta nakliyatında kullanılacak uçaklara bomba atmaya uygun donanımın Türkiye, isteklerini firmaya kabul ettirmek amacıyla firma temsilcileri ile defalarca görüşmeler yapılmıştır⁴⁶. Bu görüşmelerde firmadan istenilen değişiklik taleplerinin her iki tarafa

⁴¹ Deniz, **Türk Uçak Üretimi**, s.9.

⁴² Deniz, **a.g.e.**, s.9.

⁴³ **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, s.171, Eskişehir’de Junkers firmasından alınan uçakların son montaj ve tamirlerine yönelik bir tesis amaçlanmıştır, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, s.352.

⁴⁴ Deniz, **Türk Uçak Üretimi**, s.9, Bu anlaşmanın 40 yıllık bir süre için geçerli olacağı bilgisi yer almaktadır. Junkers A-20, <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/junkers-a20.asp> (12.09.2007)

⁴⁵ Tayhanı, **Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası...**, s.218.

⁴⁶ BCA, 230/8.29.1, s.1-2. Askeri şartlarla ilgili ekin dördüncü maddesinde, hava hududu üzerinde kullanılacak uçakların bombardıman yapabilecek özelliğe sahip olması ile ilgili Türkiye Cumhuriyeti ve Junkers firması arasında teknik ve ekonomik özelliklerin değerlendirilmesine çalışılmıştır. Bkz. BCA, 230/8.29.1, s.12-13.

yükleyeceği maliyet tarafların rahatsızlık duymasına yol açmıştır. Türkiye Cumhuriyeti ile Junkers firması arasında işbirliği yönünde çabalar bu rahatsızlıklara rağmen kesintisiz devam ettirilmiştir⁴⁷. 1926 yılı Mayıs'ında, 6 Ekim 1925'den itibaren geçerli olmak üzere imzalanan Kayseri Tayyare ve Motor Fabrikası kurulması ile ilgili sözleşme çerçevesinde bir gelişme görülmemesi kaygıyla karşılanan bir husus olmuştur. Bunun temel nedeni Junkers firmasının ekonomik sıkıntı içinde bulunduğu bir sırada, Alman hükümetinin de firmadan davacı olmasıdır. Bu da Türkiye Cumhuriyeti'ni Junkers firmasına ne kadar güvenebilecekleri konusunda şüphe duymalarına ve tedbirli hareket etmelerine yol açmıştır⁴⁸.

Junkers firmasının sorunları ve varolan endişelerine rağmen yapılan anlaşma doğrultusunda Junkers firması 1926'da Kayseri'de Tayyare fabrikası ve Eskişehir'de bakım tesisleri kurulması için çalışmalar başlatmıştır.

Cumhuriyetin en önemli sanayi kuruluşu için Kayseri seçilmişti. Elektrik ve demiryolu hattı bile bulunmayan bu Anadolu şehrinde, Mustafa Kemal Paşa'nın direktifleriyle bir uçak fabrikası kuruluyordu⁴⁹. Fabrika için gerekli olan hemen hemen hiçbir şey Türkiye'de bulunmuyordu. Sözleşmeye doğrultusunda 1925 yılı sonunda Hamburg Limanı'dan hangar, çelik konstrüksiyon, tezgah, enerji grubu ve çeşitli hammaddeler aşama aşama İskenderun Limanına getirilecekti⁵⁰.

Kayseri Uçak Fabrikası'nın ana kısımlarını oluşturacak olan malzemeler Alman Junkers Firması tarafından gemilerle Mersin ve İskenderun Limanlarına getirildikten sonra buralardan trenle Ulukışla'ya, Ulukışla'dan da Kayseri'ye kağı ve at arabalarıyla taşınmıştır. Çok büyük zorluklarla taşınan bu malzemeler ile Kayseri'de öncelikle hangarların yapımı gerçekleştirilmiştir⁵¹. Üretim hangarlarının yapımı için çalışmalara Alman P. Holzmann AG inşaat şirketi tarafından Almanya'dan getirilen 5 mühendis 120 kadar usta ile Türkiye'den 240 kadar işçi katılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda enerji santralinin kurulması ve yapımı planlanan 11 hangardan 6'sının yapımı ta-

⁴⁷ Daha geniş bilgi için bkz. *BCA*, 230/8.29.1, s.17-19.

⁴⁸ *BCA*, 230/8.29.1, s.13-14.

⁴⁹ Akkuş Akgül, "Kayseri 2.HİBM Komutanlığı", s.27.

⁵⁰ Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, s.9.

⁵¹ Mersin limanı bilgisi sadece Akkuş Akgül tarafından verilmektedir, *Kayseri 2.HİBM Komutanlığı*, s.27. Malzemelerin taşınması konusunda Havacılık Tarihinde Türkler 2'de malzemelerin atlı arabalarla taşındığı gibi, bir kısmının kamyon ve bir kısmının develerle taşındığı bilgisine de yer verilmektedir. *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, s.171. Deniz, deve, at ve mandalarla taşındığı bilgisini vermektedir. Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, s.9, Belirgen, "77 Yıllık Bir Kurumun Öyküsü", s.41-42.

mamlanmıştır⁵². Kayseri Tayyare Fabrikası ile ilgili malzemelerin Almanya'dan daha sonra getirilmesine devam edilmiştir. Kayseri'ye ulaştırılmak üzere malzemelerin havayolu ile Almanya'dan İstanbul'a getirildiği de görülmüştür⁵³.

Fabrikanın gereksinimi olan elektriği temin etmek üzere üç adet dizel jeneratör öncelikle kurulduktan sonra uçak imalatı için gerekli olan tezgahlar hazırlanması sağlanmıştır⁵⁴.

Bu gelişmeler olurken Richtofen'in 25 Haziran'da Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa'ya Kayseri'de inşası devam eden fabrikayla ilgili bir rapor sunmuştur. Bu raporda Junkers firmasının projeyi tamamlamaya gücünün yetmeyeceğinden dolayı projenin yarım kalabileceği yönünde açıklamalar yer almıştır. Bu Türkiye Cumhuriyeti'nin Junkers firmasının içinde bulunduğu ekonomik sıkıntı hakkında bilgi sahibi olmasını sağlayan önemli bir açıklama olmuştur⁵⁵.

Bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra Kayseri Motor ve Tayyare Fabrikası 6 Ekim 1926'da törenle açılmıştır⁵⁶. Fabrikanın açılış törenine Mustafa Kemal Paşa katılmamış olup⁵⁷, Milli Müdafaa Vekili Recep Bey (Peker), TOMTAŞ İdare Meclisi Reisi Refik Bey (Koraltan) ve Kayseri Belediye Reisi İbrahim Sefa Bey⁵⁸, Junkers firma yetkililerinden Şube Müdürü Mr. Saksonberg ile Fabrika müdürü Mr. Haze'de hazır bulunmuşlardır⁵⁹.

Açılış törenine devlet erkânıyla birlikte birçok kişi katılmıştır. Fabrikanın açılışı için Junkers firmasının Ankara'da bulunan büyük yolcu uçakları tah-

⁵² Deniz, *a.g.e.*, s.9, Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz*, s.6.

⁵³ BCA, 230/8.30.1, s.1, BCA, 230/8.30.1, s.4-5.

⁵⁴ Dizel jeneratörler 1x100 kw ve 2x200 kw'lık jeneratörlerdir. Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, s.9.

⁵⁵ Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...*, s.222.

⁵⁶ "Kayseri'deki Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi" *Uçan Türk*, Türk Hava Kurumu'nun Aylık Dergisi, Sayı:222, C.19, Eylül 1972, s.25, Mert Öreroğlu, *Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Kuruluşu ve Nazilli Basma Fabrikası*, Yay.Haz: Erhan Palabıyık, Teknord yayını, Ankara, 2004, s.76.

⁵⁷ Gazi Mustafa Kemal Paşa fabrika açılışı için davet edilmiş, ancak açılışa katılmayacağı anlaşılmıştır. Neden açılışa katılmadığı yönünde bir bilgi bulunmamakla birlikte, Gazi Mustafa Kemal Paşa; "Maalesef resmi küşadda bulunamayacağım. Fabrika yakında asarını meydana getirince, hem eserlerini hem de fabrikayı görmek için Kayseri'ye gideceğim" şeklinde açıklama yapmıştır. *Ahenk*, 5 Teşrin-i Evvel 1926, Numara:9948.

⁵⁸ Belirgen, "77 Yıllık Bir Kurumun Öyküsü", s.42. *Ahenk* gazetesinde açılış için Milli Müdafaa Vekili Recep Bey'in bir gün sonra yola çıkacağına dair haberde, İstiklal Mahkemesi Müdde-i Umumisi Necip Ali Bey'in de açılış törenine katılacağı bilgisi yer almıştır. *Ahenk*, 5 Teşrin-i Evvel 1926, Numara:9948.

⁵⁹ Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz*, s.3.

sis edilmiştir. Ankara'dan 6 Eylül sabahı törene katılacak olanlar tayyare meydanından bu uçaklarla hareket etmişlerdir⁶⁰.

Kayseri'ye hükümet erkânı ve davetli kişilerin gelmesinden sonra saat 13.00'de Tayyare ve Motor Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Meclisi İdare Reisi ve Konya Mebusu olan Refik Bey bir konuşma yapmıştır. Konuşmasında *"Almanya'da ve Alman sanayi alanında yüksek bir şahsiyet olarak tanınmış olan idealist Profesör Yunkers'le müştereken vücuda gelen Türk Tayyare ve Motor Şirketi müessesesi hayatı faaliyete atıldığı andan itibaren her taraftan ve bilhassa makamat-ı aliyeden gördüğü en yüksek itimat ve teshilata layık olmak için bütün mesai ve kudretini sarf etmiştir..."* dedikten sonra fabrikanın diğer kısmının 1927'de faaliyete geçeceği bilgisini vermiştir⁶¹. Refik Bey, konuşmasında bu büyük eserin ortaya çıkmasında Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinin önemine işaret ederek; *".. İşte bu karşımızda görülen Tayyare Fabrikası büyük devlet adamının çizdiği yüksek programın ana hatlarından birisini teşkil etmektedir"* demiştir⁶². Refik Bey açılan fabrikanın savaş sanayi açısından taşıdığı önemi; *"... Hiç şüphesiz dün temeli atılan ve bugün faal bir hale gelen ve yarın şekli müteakamili alacak olan bu müessese aziz yurdumuzun her tarafını her hangi bir mütearruza karşı muhafaza etmek için lazım olan vesaiti izhar edecek bir müessesedir"*⁶³ sözleriyle vurgulamıştır.

Milli Müdafaa Vekili Recep Bey'de fabrikanın açılışında yaptığı konuşmasında böyle bir fabrikanın faaliyet göstermesinden dolayı duyduğu mutluluğu belirttikten sonra, uçak fabrikasının kuruluşta karşılaştığı zorlukla ilgili şu ifadeleri kullanmıştır, *"... Bizim memlekette bir büyük sanaat müessesesi misülli bir tayyare fabrikası iddiası mevzu bahis olduğu zaman, öyle tabakat vardır ki, bu teşebbüsten bahsetmeyi bile milletimiz için çok görürler. Mesela devlet büyük şimendifer siyasetine başladığı zaman bunu manasız ve hatta bize göre beyhude bir teşebbüs olduğuna iddia edenler bile bulunmuştur..."* sözlerini söyleyerek, fabrikanın kurulmasının bir kararlılıkla gerçekleştirildiğine işaret etmiştir⁶⁴.

Recep Bey konuşmasında fabrikanın askeri, sanayi ve iktisadi faydalarından bahsederek; *".. Bu tayyare fabrikası Türk ve Ecnebi teşriki mesaisinin*

⁶⁰ Kayseri'ye hareket esnasında uçaklardan biri uçuş yönünde bulunan eski bir binanın tepesine çarptığı için motorunda yangın çıkmıştır. Pilotun uçağı tekrar meydana indirmesiyle, aynı pilotun yönetiminde başka bir uçak ile Kayseri'ye hareket edilmiştir. "Kayseri'deki Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi", s.25.

⁶¹ "Kayseri'deki Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi", s.25-26.

⁶² "Kayseri'deki Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi", s.27.

⁶³ "Kayseri'deki Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi", s.27.

⁶⁴ Ahenk, 9 Teşrin-i Evvel 1926, Numara:9951.

faal bir numunesidir. Demek ki biz alalade ecnebi sermayesine ve bahusus büyük sanayinin istilzam eylediği derin vukuf ve ihtisasa karşı hodbini ile, istihfafla bakan insanlar değiliz. Yüksek bir Alman firması olan Yünkers müessesesi ile el ele vererek bir seneden beri çalışıyoruz. Mütekabil hüsnüniyet ve tarafeynin mütekabil ve makul menfaat ve hüsnüniyeti ile elde edilmiş ve bu sayede bir senede bu gördüğümüz eser vücuda gelmiştir...” demiştir⁶⁵.

Yapılan konuşmaların arkasından fabrika kapısına konulmuş olan kurdela Kayseri Belediye Reisi tarafından kesilerek fabrikanın açılışı yapılmıştır. Açılışa katılan heyet tarafından fabrikanın içi gezilmiş ve bu esnada imalat-haneler hakkında bilgi de alınmıştır⁶⁶.

Fabrikanın açılışı münasebetiyle Başvekil İsmet Paşa TOMTAŞ Meclis İdare Reisi Refik Bey'e çektiği telgrafta fabrikanın faaliyete geçmesinden duyduğu mutluluğu belirterek, fabrikanın gelecekteki üretimlerinin ülkenin yüksek çıkarlarına hizmet etmesi temennisinde bulunmuştur⁶⁷. Fabrika'nın 1926 yılı sonbaharında onarım yapılacak, 1927 yılı içinde de uçak üretimi yapacak bir düzeye getirilmesi planlanmıştır⁶⁸.

Açılan fabrikada ilk aşamada Türk Hava Kuvvetlerinde bulunan Junkers A-20 ve F-13 uçaklarının tamir, bakım ve revizyonları yapılmıştır. Açılış sonrası malzeme nakli, hangarların inşası ve tezgahların montajı devam etmiştir⁶⁹. Türk Hava Kuvvetleri, 1923'te milli bütçeden alınan 15 adet metal Junkers A-20 uçağına sahip iken, 1926 yılında Türk Tayyare Cemiyeti tarafından alınan ve montajları TOMTAŞ tarafından yapılan 30 adet Junkers A-20 uçağının hava kuvvetlerine hediye edilmesiyle sayıları artmıştır⁷⁰. Junkers F-13 uçaklarının 1923 yılında Eskişehir'de ilk kez montajı yapıldığı halde, TOMTAŞ'ın kuruluşundan sonra 1926-1927 yıllarında TOMTAŞ tarafından üç adet F-13'ün üretimi gerçekleştirilmiştir⁷¹.

⁶⁵ “Kayseri'deki Tayyare Fabrikanın Küşat Merasimi”, s.29, **Ahenk**, 9 Teşrin-i Evvel 1926, Numara:9951.

⁶⁶ Ahenk gazetesinde açılış kurdelasını Kayseri Belediye Başkanının kestiği bilgisi yer almaktadır. Ancak, bu bilgi günümüzdeki törenlerde görülen protokol anlayışına ters bir durumdur. **Ahenk**, 9 Teşrin-i Evvel 1926, Numara:9951.

⁶⁷ BCA, 030.10.171.187.7, s.1 ve 2.

⁶⁸ Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...**, s.222.

⁶⁹ Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz**, s.6. Tayhani, 1927 yılında Türk Hava Kuvvetlerine ait A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım ve onarımının yapıldığını, birkaç A-20 üzerine montaj çalışmaları yapıldığı bilgisini vermektedir, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...**, s.223.

⁷⁰ Gülten, **a.g.e.**, s.9.

⁷¹ Dört yolcu taşıma kapasitesi olan F-13 uçakları, dünyanın ilk tamamı metalden yapılmış uçağı olup, Türk Hava Postaları'nda (1926-1933) ve Devlet Hava Yollarında (1926-1927), ayrıca Kayseri Uçak Fabrikasında performansı artırılarak Harita Genel Müdürlüğü'nde (1937-1938) fotometri uçağı olarak hizmet vermişlerdir. Gülten, **a.g.e.**, s.12.

Alman Junkers lisansı ile üretim yapan fabrikada Junkers A-19 ve A-20 uçakları üretilmiş, ayrıca bakım ve onarımları da yapılmıştır⁷². Bu fabrikada kendi dizaynımız olan uçakları üretmek yerine lisans alarak üretim yapılması yönüne gidilmiştir⁷³.

Uçak fabrikasının faaliyete geçmesi aşamasında Junkers firması ile patent konusunda sorun çıkmıştır. Bu sorunun ortaya çıkmasında, Junkers firmasının içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar temel neden olmuştur. Çünkü, Junkers firması uçak fabrikası için gerekli sermayenin yarısı olan bedeli karşılamakta ciddi bir güçlüklerle karşı karşıya kalmıştır. Junkers firması, sermaye bedeli için gereken miktarı patent bedeli olarak Türkiye'den alma düşüncesiyle hareket etmiş ve Alman Dışişleri Bakanlığı aracılığı ile Türkiye'ye bu istek iletilmiştir. Patent hakkı olarak istenen miktarın Başvekil İsmet İnönü tarafından fabrika cirosu üzerinden % 5'lik bir oranda beş yıla yayılarak ödenmesi teklifi, Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi tarafından firmaya iletilmişse de patentle ilgili çözüm önerisine Junkers firması ilgi göstermemiştir⁷⁴.

Junkers firmasının kurucusu ve sahibi Profesör Junkers, konuya kendi açısından açıklamalarla çözüm getirmek isteğiyle Başvekil İsmet Paşa'ya 27 Mart 1928 tarihli bir mektup göndermiştir. Mektubunda 15 Ağustos 1925'te imzalanan üretim sözleşmesinin patent bedeline yer veren on altıncı maddesinin Türk ve Alman taraflarca yorumunda bir farklılık oluştuğunu, 10 Mayıs 1926'da imzalanan ilk sözleşmede patentle ilgili on dokuzuncu maddede patentler için peşin olarak 1.800.000 TL. ödenmesinin kararlaştırıldığına dikkat çekmiştir. Ancak daha sonra Türkiye Cumhuriyeti Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa ile yaptığı birçok görüşmede ısrarla peşin ödemediği vazgeçilmesi istenince, Türkiye Cumhuriyeti'nin mali durumunu dikkate alarak kendisiyle ve müessesesiyle ortak mesainin sürdürülmesi ve güvenin devam etmesi için verilen teminata dayalı olarak 1.800.000 TL'nin ilk yıl içerisinde üretilecek uçaklara karşılık ödenmesine razı olduğunu belirtmiştir. Profesör Junkers, mektubunun devamında, Kemalettin Sami Paşa'ya yeni fabrika bin uçak üretinceye kadar çeşitli uçakların üretimi, yedek aksamı, motorları ve taminatı için kendisine fatura kıymetinin % 15'inin ve ondan sonrada % 12'sinin patent hakkı olarak ödenmesi isteğinde bulunduğunu, fakat büyükelçinin de öncelikle uçakların bollaşması ve fiyatlarının gelecek yıllarda artması ile

⁷² Adıgüzel, "Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?", s.143, Akkuş Akgül, "Kayseri 2.HİBM Komutanlığı", s.27. Deniz, üretilmesi gereken Junkers A-20 ve Junkers F-13 Limosine uçaklarının Türkiye'de üretilmediğini belirtmektedir, *Türk Uçak Üretimi*, s.10,

⁷³ *Türkiye'de Havacılık Sanayiinin Tarihçesi, Kendi Uçağını Kendin Yap*, Hava Kuvvetleri Basımevi, Etmesgut, s.35.

⁷⁴ Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...*, s.218.

yılda 350 uçaklık üretim sonucu ödemesi peşin olacak 1.800.000 TL'nin çok rahat aşılabacağı olasılığına dikkat çektiğini belirtmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin vereceği önemli siparişleri dikkate alarak kendisinin durumu yeniden gözden geçirerek bütün uçakların, motorların, yedek aksamın ve tamiratların fatura kıymetleri esas alınarak en az % 10 ödenmesi hususunda anlaşma sağlandığını, hatta TOMTAŞ tarafından yılda 350 uçak ve motordan fazlası sipariş edildiğinde bu miktarın üzerinde sipariş edilen uçaklar için patent bedelinin % 7'ye indirilmesine razı olduğunu ifade etmiştir.

Profesör Junkers buraya kadar kendi çerçevesinden konuyu değerlendirdikten sonra sözleşmenin Ankara'da imzalanması sırasında maddenin son halinin düzenlendiğini ve Türkçe metinde bahsi geçen indirimin yılda 250 uçaktan fazla uçak sipariş edildiği takdirde söz konusu olacağı şeklinde yanlış bir ifadenin yer aldığına dikkat çekmiştir. Bu haliyle Hükümet yılda 351 uçak sipariş ettiği takdirde bütün bu 351 uçak için yalnız % 7 patent hakkı ödeyeceği anlamı çıkarılmıştı. Profesör Junkers bunun yanlış anlaşıldığını, 350 uçak için % 10 patent hakkı verilmesi gerektiğini ve bu miktardan fazla üretilen her uçak için % 7 ödenmesi gerektiği düşüncesini savunmaya çalışmıştır. Hükümetin de sözleşmenin bu maddesinin yorumunu yanlış yaptığına işaret ederek, her iki tarafın bir araya gelip konuya çözüm bulacağına olan inancını dile getirmiştir⁷⁵.

Profesör Junkers'in Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Mareşal Fevzi Çakmak'a yazdığı 27 Mart 1927 tarihli yazısında ise Başvekil İsmet Paşa'ya yazılandan farklı olarak Türkiye Cumhuriyeti ile Junkers ve TOMTAŞ ilişkileri ile ilgili daha genel bilgilere yer verilerek doğrudan patent konusuna gelinmiştir. Bu yazıda Patent avanslarının ve asgari patent gelirlerinin teminat altına alınması gerektiği vurgulanarak, Türkiye'nin Junkers'le işbirliğinin TOMTAŞ'ın rüştünü ispata kadar gideceğinin ve amacın milli savunma yolunda sanayileşmeyi sağlamak olduğu bilindiğinden, bu gelişmenin sağlanabilmesi için siparişlerin uzun bir müddet için verilmesi ve birkaç yıllık bir program oluşturulması istenmiştir. Bu program çerçevesinde yetişmiş memurların eğitimi yanında, en önemlisi inşa olunacak tipin belirlenmesi gerektiğine de dikkat çekilmiştir. TOMTAŞ'ın sadece askeri değil sivil havacılıkla birlikte düşünülmesi gerektiği, Junkers'in bu alanda da işbirliğine tam olarak hazır olduğu, Direktör Mösyö Saksenberg'in Ankara'ya dönmesiyle açık ve güvene dayalı işbirliği yönünde ilerleme ve gelişmeye açık adımlar atılması ve Kayseri Uçak fabrikası için yeterli işin temin edilmesi istenmiştir⁷⁶.

⁷⁵ BCA., 030.10.61.411.2, s.2-4.

⁷⁶ BCA., 030.10.61.411.2, s.13-15.

Uçak fabrikası açıldıktan sonra hükümetin sipariş vermesinin gecikmesi de Junkers firması açısından bir olumsuzluk teşkil etmiştir. Oysa Türkiye Cumhuriyeti ve Junkers firması tarafından ortak kurulan uçak fabrikasına yapılacak harcamaların, verilecek siparişler ile karşılanması ile ilgili olarak sözleşmenin dokuzuncu maddesinde düzenleme yapılmıştı. Junkers firması, TOMTAŞ'a müracaat ile Aralık 1926'ya kadar yaklaşık olarak 250.000 TL' harcama yapmasına rağmen bu masrafa karşılık olacak Türkiye Cumhuriyeti hükümetinden hiçbir sipariş alamamasına dikkat çekmiştir. Junkers firması devam eden ekonomik sıkıntılara sipariş alamamanın baskısı da etki yapınca yaptığı harcamaların karşılığı olan 250.000 TL'nin Maliye Vekaleti tarafından İş Bankası'na havale edilmesi talebinde bulunmak durumunda kalmıştır. Ayrıca bu meblağın fabrika inşasına yönelik programın devamı için bir gerekli olduğu vurgulanarak yapılacak çalışmaların devamını tehlikeye düşürmemek için gereğinin yapılması bir şekilde hatırlatılmıştır⁷⁷.

Junkers firmasının içine düştüğü ekonomik kriz firma olarak altından kalkamaz bir durum alınca firma Alman Dışişleri Bakanlığına başvurarak kendisine kredi açılması isteğinde bulunmuştur. Alman Dışişleri Bakanlığı'nın bu dönemde firmanın isteklerine yurt dışındaki ekonomik ve siyasi itibarı açısından Alman Hükümetinin görmezden gelmeyeceği 4 milyon Alman Markı tutarında kredi açılacağı beklentisi oluşmuştur. Bütün bu gelişmeler olurken firmanın içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılardan Türkiye'nin bilgilendirilmemiş olması ortaklık açısından olumsuz bir durum olmuştur⁷⁸.

TOMTAŞ bu gelişmeler nedeniyle faaliyetini sürdüremez bir hale gelmiştir. Şirket sorunun çözümünde etkili olamayınca sözleşmenin on yedinci maddesi gereğince konu hakeme havale edilmiştir. Bu durumda iki taraf sorunun halli için hakemleri belirleyerek gelişmeleri izlemeye başlamıştır⁷⁹.

Bu gelişmeler olurken Kurmay Albay Muzaffer Bey'in (Ergüder) 1924'de havacılık konusunda yapılan tetkik gezisinden sonra, bir heyetle Avrupa'da hava kuvvetlerinde yeni uçaklar ve verilen eğitimler ile ilgili son gelişmeleri incelemek üzere 27 Mayıs 1927'de Avrupa'ya gönderilmiştir. Bu gezide heyetin görevleri arasına, Alman Junkers firmasının Kayseri Uçak fabrikası ile ilgili işleri hızlandırması konusunda görüşme yapılması da gezi programında yer almıştır⁸⁰.

⁷⁷ BCA, 030.10.171.187.10, s.1-2.

⁷⁸ Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...*, s.218.

⁷⁹ Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi tarafından Başvekalet-i Celileye yazılan 10 Mayıs 1928 tarihli yazı. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (B.C.A.) 030.10.61.411.2, s.1.

⁸⁰ *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, s.172.

Alman Junkers firması ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasındaki sorunlar bir çığ gibi büyümeye başlamış, karşılıklı çabalar tarafların sorunları aşmasında etkili olamamıştır. Olumlu beklentiler bir tarafa itilerek olumsuzluklar tarafların dikkatini yoğun şekilde çekmeye başlamıştır. Bu olumsuzluklardan biri fabrikada çalışan Alman mühendis ve işçilere verilen ücretlerin yüksekliği olmuştur. Fabrikada aynı işi yapan Türk mühendis ve işçileri arasında kendilerine ödenenden çok fazla ücretin Alman mühendis ve işçilerine ödenmesi huzursuzluk yaratmıştır. Alman mühendis ve işçilerine ödenen yüksek ücretlerin, tamir ve bakım masraflarına yansınmasıyla maliyetlerin yükselmesine yol açması hükümette rahatsızlığa yol açmıştır. Junkers firmasının üzerine aldığı bir kısım taahhütleri yerine getirmemesi, onarım ve bakım maliyetlerinin yüksek tutulması sebebiyle doğan anlaşmazlık çözümlenmeyince mahkemeye müracaat kaçınılmaz olmuştur. Açılan davaya Ankara I. Asliye Hukuk Mahkemesi bakmıştır. Bu aşamada Kuva-i Hava'ya (Hava Kuvvetleri) müfettişliği konuya müdahil olmuş ve fabrikaya gelen Müfettiş Muzaffer Ergüder ile komisyon üyeleri incelemelerde bulunmuşlardır. İncelemeler sonunda hazırlanan raporda sözleşmenin iptali istenmiştir⁸¹.

Mayıs başında TOMTAŞ'ın Kayseri'deki fabrikasında çalışan memur ve işçilerin Nisan 1928'ait maaş ve yevmiyeleri ile bankalar ve şirketlerin alacaklarının ödenmesi için gerekli kredinin alınamaması önemli bir ekonomik sıkıntı olduğunu göstermektedir. Bu şartlarda işlere devam edilmesi imkanı kalmadığından, şirket fabrikadaki faaliyeti durdurma kararı almıştır⁸². TOMTAŞ'a bağlı Kayseri Tayyare Fabrikasında görev yapan işçi ve memurların görevlerinden çıkarılmasıyla ilgili ilk adım 3 Mayıs'ta atılarak Kayseri'ye bildirilmiş ve Vali'nin de bilgilendirilmesi istenmiştir⁸³. Müdafaa-i Milliye Vekili, Kayseri Valiliğine fabrikanın nasıl işletilmesi konusunda hükümetçe karar verileceği ve çalışanların ödemelerinin garanti altında olduğu, özellikle Almanya'da eğitim görmüş Türk öğrenci sınıfının dağılmasına meydan verilmeyerek mevcut durumun korunması yönünde istekleri olmuştur⁸⁴. Ancak bir süre sonra Tayyare Fabrikası müdüriyeti tarafından fabrikanın faaliyeti durdurularak işçilere yol verilmiştir⁸⁵. Fabrikanın kapatılması

⁸¹ Deniz, Türk tarafının sözleşmeyi tek taraflı feshiyle TOMTAŞ'ın 28 Mayıs 1928'de faaliyetlerini durdurduğu bilgisini vermektedir. Oysa TOMTAŞ'ın faaliyeti 3 Mayıs 1928'de sona ermiştir. Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, s.9-10.

⁸² BCA, 030.10.61.411.1, s.3.

⁸³ BCA, 030.10.61.411.1, s.2.

⁸⁴ BCA, 030.10.61.411.1, s.4.

⁸⁵ İşçilerin işten çıkarılması aşamasında Türk işçiler, Alman işçilerin ücretlerinin ödenmesine devam edildiği halde kendilerinin birikmiş yevmiyelerinin verilmediği yönünde Vilayet Makamı-

ile Almanya'ya gönderilen 18 teknisyen Türkiye'ye dönmek zorunda kalmışlardır⁸⁶.

A-20 bombardıman uçaklarının imal hazırlıkları tamamlanarak montajı üzerinde çalışılırken çıkan sorunlar nedeniyle Junkers Firması 3 Mayıs 1928'de⁸⁷ birlikte faaliyet gösterilmesinin mümkün olmadığından şirket faaliyetini sona erdirmiştir. Junkers firması gelinen durumun sorumlusu olarak Türk hükümetini göstermiş ve gerekli sermaye ödemelerinin geciktirilmesinin bu sonucu hazırladığı iddiasında bulunmuştur⁸⁸.

Junkers Firması, 3 Mayıs 1928'de 520.000 TL karşılığında tüm hisselerini Türk Tayyare Cemiyetine devretmiştir. Bu TOMTAŞ'ın sonu olmuştur. Sadece hisseler değil TOMTAŞ'a ait olan tesisler, lisanslar, patentler, uçak motorları ve diğer malzemelerin tamamı Türk tarafına terk edilmiştir. 1929'da kapalı olan fabrikada onarım ve bakım işleri devam etmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti 1930'da şirketin hesaplarını kapatarak Fabrikayı Milli Müdafaa Vekaletine devretmiştir. Tamirhane olarak hizmet veren fabrika 1932'de Kayseri Tayyare Fabrikası" adını almıştır⁸⁹. Junkers firmasına ait hisseler satın alındığı gibi Kayseri Fabrikası ile Eskişehir'deki tesislerde bulunan atölye ve tezgahlar satın alınarak Hava müfettişliğine devredilmiştir⁹⁰. TOMTAŞ'ın kapatılması Alman firması lehine sözleşmeden doğan hakların geçersiz olmasına yol açmıştır⁹¹.

Kapatma kararında etkili olan hususlardan biri, TOMTAŞ şirket projesinde Alman Junkers firmasına Türkiye'nin tüm petrol ve boksit yataklarının işletme hakkı⁹² ile havacılık alanında bir tekel kuracak gücün verildiğinin anlaşılmasının yarattığı rahatsızlık olmuştur. Bu durumda Türkiye'de kurulacak

na şikayette bulunmuşlardır. Kayseri Valisi, bu birikmiş yevmiyelerin bir an önce işçilere ödenmesi için gereğinin yapılması yönünde çaba sarfetmiştir. BCA, 030.10.61.411.1, s.5. **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, s.352' de ve Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz* s.15'de fabrikanın kapatılış tarihi için 28 Haziran 1928 tarihi verilmektedir.

⁸⁶ Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz*, s.15.

⁸⁷ Albayrak vd. *Tayyare'den "Uçak": Bir Montaj Öyküsü-I*, s.45. Tayhani, 3 Mayıs 1928'i şirketin faaliyetine son verme tarihi olarak vermektedir, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası...*, s.223.

⁸⁸ Junkers A-20, <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/junkers-a20.asp> (12.09.2007)

⁸⁹ Deniz, Junkers hisselerinin 520.00 TL karşılığında devredildiği bilgisine yer vermektedir ki, bu matbaa hatası olarak bir sıfırın yer almamasından kaynaklanmış olmalıdır. Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, s.10, Yapılan protokole göre Junkers firmasına ait tüm hisselerin 520.000 TL. karşılığında Türk Tayyare Cemiyetine devri sağlanmıştır. Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz*, s.16. Albayrak vd. 1929 yılında tesislerin onarım ve bakımdan geçtiğini ve 1932 yılına kadar 15 adet Türk Hava Kuvvetleri'nin tamamen metalden imal edilen ilk telsizli uçakları olan Junkers A-20'lerin üretildiği bilgisini vermektedir, *"Tayyare'den "Uçak": Bir Montaj Öyküsü-I"*, s.45-46. Kayseri Tayyare Fabrikasında üretilen uçakların tipleri ve sayıları ile ilgili farklı bilgiler verilmektedir.

⁹⁰ *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, s.352.

⁹¹ Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, s.10.

hava yolları işletmesinin uçak temini ve işletimi Junkers firmasının eline bırakılmıştır. Ayrıca TOMTAŞ'a 1928'de Junkers firmasının önerdiği K-39 ve K-45 tipi uçaklar uygun performanslarda görülmediği gibi, ayrıca patent, lisans anlaşmaları ve tatbikat konularında da bir müddet sonra ayrılıklar ortaya çıkmıştır. Bu konularda sıkıntı yaşanmasında Türkiye'de uçak imalatı konusunda bilgi birikimi ve teknik personel yetişmesi konusunda geçmiş bir tecrübe bulunmaması da olumsuz etki yapmıştır. Bilgi birikimi ve tecrübeli eleman yetişmesi zaman içinde sağlanabilmiş olsaydı yaşanan bir kısım sıkıntılarının yaşanması mümkün olmayabilirdi⁹³.

Türkiye Cumhuriyeti ile Junkers firması arasında kabul edilmiş TOMTAŞ sözleşmesindeki anlaşmazlığı çözmek üzere taraflarca tayin edilen hükümlere göre 7500 TL ödenmesi gerekli görülmüştür. Bu paranın ödenmesi için Müdafaa-i Milliye Vekaleti bütçesinde karşılık olmaması nedeniyle "mesarif-i gayri melhuz" kaleminden ödenmesi kararı verilmiştir⁹⁴.

Junkers firması ile Milli Müdafaa Vekilliği arasında 24 Kasım 1929'da uyuşmazlıkların çözümü için yapılan protokol, Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. TOMTAŞ'a ait Kayseri Uçak Fabrikası'nda, gümrüklerde ve Türkiye'de bulunan lisanslı ve patentli tüm tezgah, kalıp, uçak ve motor parçaları ve tesislerin devri bir komisyon tarafından yapılmıştır. Komisyon çalışmalarına 1930 yılı Ocagında başlamış ve 1930 Nisan ortalarında tamamlamıştır. Kapatılan TOMTAŞ'a ait Kayseri Tayyare Fabrikası kurulan Tesellüm Heyeti tarafından Milli Müdafaa Vekaletine teslim edilmiştir. Mayıs 1930'dan itibaren Kayseri Uçak Fabrikası tekrar işletmeye açılmıştır⁹⁵.

SONUÇ

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş aşamasında uçak fabrikası kurulması yolunda atılan adım, ülke geleceği açısından önemli bir adım olmuştur. Böylesine büyük bir adımın başarılı olması, günümüz Türkiye Cumhuriyeti için de şüphesiz büyük bir başarı olacaktı. Ancak, bir taraftan Türkiye Cumhuriyeti'nin 1925'li yıllarda ekonomik darboğazla karşı karşıya olması, diğer taraftan kendisine işbirliği için uygun bulduğu Junkers firmasının da ekonomik kriz içerisinde bulunması bu işbirliğine olumsuz etki yapmıştır.

⁹² Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, s.10.

⁹³ *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, s.352.

⁹⁴ "Mesarif-i gayri melhuz: Hatıra gelenin dışındaki masraflar", BCA, 030.18.01.01.029.35.12 (Kararname)

⁹⁵ Gülten, *İlk Uçak Sanayimiz*, s.16. Akkuş Akgül, "Kayseri 2.HİBM Komutanlığı", s.27, Adıgüzel, 1929 yılına kadar Tayyare Cemiyeti'nin denetiminde kalan fabrikanın 1929'da Milli Müdafaa Vekaleti'ne devredildiğini belirtmektedir. Adıgüzel, "Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?", s.143.

Türkiye’de uçak imalatı konusunda geçmişten gelen bilgi birikiminin bulunmayışı ve teknik personel yetişmesi konusunda geçmişten gerekli adımların yeterli bir şekilde atılmamış olması, bu aşamada en çok eksikliği hissedilen hususlardan biri olmuştur. Kayseri Tayyare Fabrikasında çalışan Alman mühendis ve işçilere yüksek ücretler ödenirken, aynı iş yerinde çalışan Türk mühendis ve işçileri düşük ücretler ödenmesi huzursuzluk yaratmıştır. Ayrıca Alman mühendis ve işçilere ödenen yüksek ücretler maliyet artışlarına yol açmıştır.

Alman Junkers firmasının üzerine aldığı bir kısım taahhütleri yerine getirmemesi, onarım ve bakım maliyetlerinin yüksek tutulması, sözleşme metninin her iki tarafça yorumundan kaynaklanan bazı sıkıntılar anlaşmazlık doğmasına neden olmuştur.

Türk-Alman işbirliği ile bir uçak fabrikası kurulmasının düşünceden öteye geçerek, fiiliyata dönüşmesinin daha önce Türkiye’ye uçak ihraç eden ülkelerde rahatsızlık yarattığı da gözden uzak tutulmamalıdır. Ankara’da bu çalışmalar baltalama yönünde karşı lobi faaliyetlerinin sürdürüldüğü de düşünülebilir. Profesör Junkers’in, Türkiye Cumhuriyeti tarafından Kayseri Uçak Fabrikasında üretilmesi taahhüt edilen uçak siparişlerinin zaman geçtiği halde neden verilmediği yönündeki ifadesi bu değerlendirmeyi kuvvetlendirici mahiyette görülebilir.

Türkiye’nin bir uçak fabrikası kurarken, madeni uçak alanında gerçekleşen yenilikleri takip ederek geliştirme yapılabilecek bir AR-GE laboratuvarı kurması bir eksiklik olmuştur. Çünkü AR-GE kurmayan Türkiye, kendisine ait bir uçak dizaynı da geliştirme olanağından başlangıçta yoksun kalmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti 1925’te başlattığı havacılık konusundaki aktif politika kararlılığını kesintiye uğratmayarak sürdürebilmiş olsaydı, bugün sadece montajdan ibaret olmayan, tamamen kendine ait savaş ve yolcu uçakları üretebilecek bir uçak sanayiye kavuşmuş olabilirdi. O yıllarda uçak sanayi kurma yolunda bizimle birlikte adım atan Rusya’nın bugün geldiği nokta, iyi düşünülmesi gereken bir noktadır. “Yapmak zor, almak kolay” noktasındaki yaklaşımların egemen olması ile ağır sanayi yolunda atılmış önemli bir adımın sonuçsuz kaldığı anlaşılmaktadır.

KAYNAKÇA

Belgeler

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) 030.10.171.187.10, s.1-2.

BCA, 030.10.171.187.7, s.1 ve 2.

BCA, 030.10.61.411.1, s.2.

- BCA, 030.10.61.411.1, s.3.
BCA, 030.10.61.411.1, s.4.
BCA, 030.10.61.411.1, s.5.
BCA, 030.18.01.01.013.29.7 (Kararname)
BCA, 030.18.01.01.015.50.20 (Kararname)
BCA, 030.18.01.01.029.35.12 (Kararname)
BCA, 030.18.01.01.14.40.10 (Kararname)
BCA, 030.18.01.016.64.21. (Kararname)
BCA, 230/8.26.1, s.10.
BCA, 230/8.26.1, s.22.
BCA, 230/8.26.1, s.34.
BCA, 230/8.29.1, s.1-2.
BCA, 230/8.29.1, s.12-13.
BCA, 230/8.29.1, s.13-14.
BCA, 230/8.29.1, s.17-19.
BCA, 230/8.30.1, s.1
BCA, 230/8.30.1, s.4-5.
BCA, 230/8.26.1, s.11.
BCA, 030.10.61.411.2, s.1.
BCA, 030.10.61.411.2, s.13-15.
BCA, 030.10.61.411.2, s.2-4.

Genel Kurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 19 Şubat 2007 gün ve 6947/1-07/ Tarihçe Ş. 28993 sayılı yazısı.

Kitap ve Makaleler

ADIGÜZEL, M. Bahattin, "Uçak Fabrikaları Nasıl Kapatıldı?", *Mühendislik Mimarlık Öyküleri-I*, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Ankara 2004.

ADIGÜZEL, M. Bahattin, *Gökteki Venüs*, E. Ali Yıldız, Ankara 2004.

Ahenk, 5 Teşrin-i Evvel 1926, Numara:9948.

Ahenk, 9 Teşrin-i Evvel 1926, Numara:9951.

AKKUŞ AKGÜL, Songül, "Kayseri 2.HİBM Komutanlığı", *Uçantürk*, Sayı 478, Mayıs-Haziran 2002.

ALBAYRAK, Barış vd. "Tayyare"den "Uçak"a: Bir Montaj Öyküsü-I", *Mühendis ve Makine*, Cilt 41, Sayı:491.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (1918-1937), Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları:1, C.III, Dördüncü baskı, 1989.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, T.B.M.M'nde ve C.H.P. Kurultayların-

da (1918-1937), Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları:1, C.I, Dördüncü baskı, 1989.

BELİRGİN, Ergün, "77 Yıllık Bir Kurumun Öyküsü", Erciyes, Kayseri İli Yardım Derneği,

DENİZ, Tuncay, *Türk Uçak Üretimi, Turkish Aircraft Production*, 2004.

GÜLTEN, Zeynep, *İlk Uçak Sanayimiz*, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi

TOMTAŞ'tan "1926", Hava Müze Komutanlığı Yayını, 2001.

GÜRER, Turgut, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer, (Cepheden Mec-lise Büyük Önder ile 24 Yıl)*, Cumhuriyet Kitapları, 2006.

Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Broşürü, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Hv. Bas. ve Neş. Müdürlüğü, Etimesgut, 1975.

Havacılık Tarihinde Türkler 2 (1918 Yılından 1939'a kadar), (E) Orgene-ral Hulusi Kaymaklı, 1997.

ÖREROĞLU, Mert, *Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Kuruluşu ve Nazilli Basma Fabrikası*, Yay.Haz: Erhan Palabıyık, Teknord yayını, An-kara, 2004.

TAYHANI, İhsan, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:1, Ankara.

Türkiye'de Havacılık Sanayiinin Tarihçesi, Kendi Uçağını Kendin Yap, Hava Kuvvetleri Basımevi, Etmesgut.

Aylık Dergisi, Sayı:222, C.19 Eylül 1972.Sayı:9, Ekim 2003.

"Kayseri'deki Tayyare Fabrikasının Küşat Merasimi" *Uçan Türk*, Türk Hava Kurumu'nun "*Türk Hava Kurumu*", THK Türkkuşu Model Uçak Mü-dürlüğü Kursiyer El Kitabı.

"*Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi*", Türk Uçak Sanayi A.Ş., Se-mih Ofset ve Matbaacılık Ankara.

"*Türkiye'de Uçak Endüstrisinin Gelişimi*", *Uçantürk*, Cilt:30, Sayı:297, Ocak 1985.

<http://www.ikkistanbul.org/site/scripts/prodView.asp?idproduct=333> (29.07.2007)

http://www.kemalistogreti.com/index.php?option=com_content&task=view&id=59&Itemid=53 (29.07.2007)

http://www.kemalistogreti.com/index.php?option=com_content&task=view&id=59&Itemid=53, (29.07.2007)

Junkers A-20, <http://www.tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/1923ve50/junkers-a20.asp> (12.09.2007)