



DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

ÇAĞDAŞ TÜRKİYE TARİHİ ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Cilt : 1

Sayı : 2

Yıl : 1992

İZMİR - 1992

0925-BY.92.004.093
Üniversite Yayın Komisyonu
Karar Tarih ve No: 11.03.1992/265

Yayın Kurulu: Prof.Dr. Ergün AYBARS

Prof.Dr. Salih ÖZBARAN

Prof.Dr. Zeki ARIKAN

Arş.Gör. Kemal ARI

**Bu dergide yayınlanan makalelerin Bilim ve Dil bakımından
sorumluluğu yazarına aittir.**

ÇAĞDAŞ TÜRKİYE TARİHİ ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

•Sahibi: D.E.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü adına
Prof.Dr. ERGÜN AYBARS •Yönetim Yeri: D.E.Ü. Atatürk İlkeleri ve
İnkılâp Tarihi Enstitüsü Müdürlüğü, Cumhuriyet Bulvarı, No:144
Alsancak-İZMİR •Telefon: 215590/296-225966-218881 •Basıldığı
Yer: Dokuz Eylül Üniversitesi Basımevi, İZMİR

İÇİNDEKİLER

Makaleler, İncelemeler

ERGÜN AYBARS	
Atatürk ve İnkılâpçılık	1
AHMET ARSLAN	
Aydınlanma	23
SALİH ÖZBARAN	
Türkiye'de Tarihçiliğin Görünüşü	33
ZEKİ ARIKAN	
Milli Mücadele'nin Bir Öncüsü: Mustafa Necati	51
BAYRAM BAYRAKTAR	
Mütareke'de Yunanistan'ın Ayvalık Politikası	87
KENAN KIRKPINAR	
Aşar Vergi Sisteminin Kaldırılışı	105
DOĞAN DUMAN	
Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti	127
YÜCEL KARAPINAR	
Başlangıcından Günümüze Türk Tarih Tezi ve Lise Kitaplarına Etkisi	143
SAADET TEKİN	
Dr. Reşit Galip ve Üniversite Reformu	179
MUSTAFA ŞAHİN	
Bir Halk Eğitim Çalışması Örneği olarak Millet Mektepleri	213
HANİFE KURU	
1946 Yılı İzmir Belediye Seçimleri	235
ERCAN HAYTOĞLU	
Milli Kalkınma Partisi Kurucusu Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Projeleri	257

A.NÜKHET ADIYEKE

Yunanistan Sınırları İçinde Bir Azınlık Örgütlenmesi:
Cemaat-ı İslamiye'ler265

H.SİREN BORA

II. Meşrutiyet'in İlanı ve İzmir Rumları
(24 Temmuz 1908-31 Mart 1909) 289

ERKAN SERÇE

Aydın Vilayeti Matbaası307

SABRİ SÜRGEVİL

İttihat ve Terakki'den Milli Mücadele'ye 329

Ceviriler

REINHOLD SCHIFFER; (Çev: Çiğdem İpek)

Avrupalılar'ın XIX. Yüzyıl Başlarındaki İzmir'le
İlgili Görüşleri 339

Yayınlar ve Eleştiriler

ERGÜN AYBARS

Sol Kemalizme Bakıyor, (Röportaj: Levent Cinemre,
Ruşen Çakır) 365

ZEKİ ARIKAN

Hüseyin Kâzım Kadri, *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e*
Hatıralarım 373

KEMAL ARI

Taha Parla, *Türkiye'de Siyasal Kültürün Resmi Kaynakları*,
C.I: Atatürk'ün *Nutuk'u* 377

YÜCEL KARAPINAR

Ahmet Kabaklı, *Temellerin Duruşması* 389

MİLLÎ KALKINMA PARTİSİ KURUCUSU NURİ DEMİRAĞ'IN HAYATI VE PROJELERİ*

Ercan HAYTOĞLU

Nuri Demirağ'ın yaşamı incelendiğinde, sürekli olarak arayış içerisinde olduğu görülür. İlgi uyandıracak bir yönüde onun yaşamında iniş ve çıkışlara değil, devamlı olarak daha iyiye daha güzele doğru bir ilerleyiş bulunmasıdır. Nuri Demirağ, Milli Kalkınma Partisini kurarak 1945'de çok partili siyasal yaşama geçişi başlatan kişi olmakla beraber, Türkiye'de pek çok alanda ilkleri gerçekleştiren bir kişidir. Nuri Demirağ, siyasal ve ekonomik açıdan Türkiye'nin yetiştirmiş olduğu çok az bulunur girişimcilerden biri olarak dikkat çekici bir özelliğe sahiptir.

Nuri Demirağ, 7 Mayıs 1886 tarihinde Sivas'ın Divrik kazasında Mühirzade Ömer Bey ile Ayşe hanımın müşterek evladı olarak dünyaya gelmiştir¹. İlk öğrenimine, babasının inşa ettirdiği Sıbyan Mektebinde başlamıştır. İlk Öğreniminden sonra Orta Öğrenimini de Divrik Rüştîyesinde tamamlamıştır². Mezun olduğu Rüştîye'de muavinlik görevini kabul ederek, çalışma yaşamına atılmıştır. Bir süre sonra Ziraat Bankasının açmış olduğu memuriyet sınavını kazanarak, Kangal'da göreve başlamış, daha sonrada Koçgiri'ye ataması yapılmıştır³.

* Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsünde Prof.DR.Ergün Aybars'ın danışmanlığında hazırlanmış olan Yüksek Lisans Tezi'nin bir başlığının genişletilmiş şeklidir. (Tez için Bakınız. Ercan HAYTOĞLU "Milli Kalkınma Partisi ve Siyasi Hayatı", Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 1990)

¹ Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?* İstanbul 1947, s.12

² Necmettin Deliorman, *Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Mücadeleleri*, İstanbul 1957, s.7, Ziya Şakir a.g.e. 15-19

³ Necmettin Deliorman a.g.e., s.8 Ziya Şakir a.g.e. s.22

1908 yılında İkinci Meşrutiyetin ilan edilmesinden sonra Maliye alanında önemli atılımlar gerçekleştirilmiş, bu alandaki gelişmelerin desteklenmesi için yeni memur alımları da yapılmıştı. Bu dönemde Maliye tecrübeli elemanlar almak için, Ziraat Bankası çalışanlarını tercih etmişti. Nuri Demirağ Maliye Vekaletinin açmış olduğu sınavı kazanarak Hasköy Malmüdürlüğü Refikliğine atandı⁴. Bir süre sonra Tahsilat Tetkik Memurluğuna, hemen arkasındanda Beyoğlu Varidat Kalemi Muamelat Memurluğuna tayin olunmuştur⁵. Nuri Demirağ bu dönemde Maliye Mekteb-i Ali'sinin derslerine devam etmiştir. Ayrıca Darül Fünun da verilen konferansları takip ederek pek çok alanda genel bilgilerini arttırmıştır⁶. Bu dönem Nuri Demirağ'ın tarihe ve edebiyata ilgisinin arttığı bir dönemdir. Çeviri eserlerin kendisine verdiği hazzı az görerek Fransızca öğrenmeye yönelmiş Darül Fünunun Edebiyat ve Lisan Fakültelerine de bir süre devam etmiştir⁷.

Nuri Bey, Muamelat memurluğundan sonra Tahsilat ve Muhasabe Başkatipliklerinde bulunmuş, devamında Tophane Tahsil Şubesi ve Beşiktaş Tahakkuk Şubesi amirliklerine ataması yapılmıştır. Ayrıca İstanbul Varidat Mümeyyizliği, Bandrol Başmemurluğu ve Maliye Şubeler müfettişliği görevlerinde de bulunmuştur⁸. 1.Dünya Savaşı'nın yenilgi ile sonuçlanması İstanbul'daki yaşamı güçleştirmişti. İstanbul'da yaşayan yabancı unsurların, Türk Milletine karşı rahatsızlık verici ve saldırgan tutumları huzursuzluk ortamında beraberinde getirmişti. Özellikle Galata Bölgesinde bu tür davranışlar yoğun bir şekildeydi. Memurlar vatanın içine düştüğü bu durumda dahi görevlerini yerine getirmek için pekçok güçlüğü baştan kabul etmiş oluyorlardı. Nuri Demirağ, Beyoğlu Bölgesindeki Tatavla Şubesini teftiş için gittiğinde, maruz kaldığı hakarettten dolayı memuriyet görevinden istifa ederek ayrılmıştır⁹. Memuriyet görevinden ayrıldıktan sonra biriktirmiş olduğu bir kısım parayla sigara kağıtçılığı işine başlamış, bir süre sonra da, "Türk Zaferi" isimli sigara kağıdını çıkarmıştır¹⁰. Bu sırada ülkenin içine düştüğü durumu çok yakından gören Nuri Bey bir va-

⁴ Ziya Şakir a.g.e. s.30

⁵ Ziya Şakir a.g.e. s.32

⁶ Ziya Şakir a.g.e. s.34

⁷ Ziya Şakir a.g.e. s.36

⁸ Ziya Şakir a.g.e. s.37

⁹ Ziya Şakir a.g.e. s.38 tatavla Şubesinden çıkarken çevresi 15 kadar kabadayı Rum tarafından çevrilmiş, başından fesi alınarak yere atılmıştır. Milli gururu ve şahsi izzeti nefsi kırılmıştır.

¹⁰ Ziya Şakir a.g.e. s.42

tansever olarak Milli Mücadelenin içerisinde yer almış ve Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti içerisinde Maçka Mıntıkasında sorumluluğunu üstlenmiştir¹¹.

Milli Mücadele döneminin Türk Milletinin lehine sonuçlanmasından sonra, Nuri Bey'i ülkenin imarında rol oynayan bir müteahhid olarak görmekteyiz. Samsun-Sivas Demiryolu hattıyla başlayıp¹² Fevzipaşa-Diyarbakır, Afyon-Antalya, Sivas-Erzurum, Irmak-Filyos Hatlarında 1012.50 kilometrelik yol yaparken büyük inşaat işlerinin de üstlenmeye başlamış, Bursa'da Sümerbank'ın (Merinos) Karabük Demir ve Çelik, İzmit'te selüloz, Sivas'ta Çimento fabrikalarıyla İstanbul'daki hal binasını Eceabad-Havza Şosesini yapmıştır¹³.

Nuri Demirağ Türkiye'nin imar hizmetlerinde müteahhid olarak rol oynarken, ülkenin modern ülkeler seviyesinde yer alabilmesi için sahip olduğu düşünceleri birer birer yerine getirmek içinde çalışmalar yapmaktaydı. Bunlardan biri, belki de en önemlisi Havacılık alanında başlatmış olduğu çalışmalardır. 1936 yılında 10 yıllık bir program hazırlanmış, bu programın birinci aşaması olarak Beşiktaş'ta Türk Uçak Sanayisinin temelini oluşturması düşünülen ilk binayı gerçekleştirmek için çalışmıştı. Bu atölye etüt atölyesi olacak fabrika ve Gök Okulu Divrik'te kurulacaktı¹⁴. Nuri Demirağ'ın bu çalışmaları se-meresini 1940 yılında vermiş ve ilk uçaklar yapılmıştır¹⁵. Bundan sonra Yeşilköy'de Pilot Okulu kurulmuş, Tank Tamir Fabrikasının kurulması içinde çalışmalar başlatılmıştır¹⁶. Nuri Demirağ Türk Havacılığının gelişmesi için ilk önemli adımı atmış, büyük finansman gerektiren bu sanayi dalında her şeyi başarmasının olanaksız olduğunu bildirerek, Devletin bu çalışmaları desteklemesini beklediğini pek çok defalar ifade etmiştir. Türk Hava Kurumu için sipariş edilen 10 uçak ve

¹¹ Ziya Şakir a.g.e. s.47-48

¹² Ziya Şakir a.g.e. s.50

¹³ Ziya Şakir, a.g.e. s.52 TBMM'nin inşaa işini 1923 yılında üzerine almıştır. *Meydan Larousse* Cilt III, s.504. Hilmi Ziya Ülken, "Cumhuriyetimiz Atatürk İnkılapları, Türk Milliyetçiliği ve Milli Beraberlik", "50.Yıl Konferansları, Milli Eğitim Bakanlığı 1974" 13 nolu dipnotunda -O zaman Trenyolu siyaseti şose siyasetinden önce başlamıştı. Ve bu yollarda Nuri Demirağ ve ağabeyi önemli rol oynamaktadır. s.197- denilmektedir. Burada Bir yanlışlığa dikkat çekelim: Nuri Demirağ'ın abisi yoktur. Yalnız bir kardeşi vardır. Bu kardeşi de memuriyet görevinden istifa ettirerek yanına aldığı Abdurrahman Naci Bey'dir.

¹⁴ Ziya Şakir a.g.e. s.55

¹⁵ Ziya Şakir a.g.e. s.70

¹⁶ Necati Deliorman a.g.e. s.21

bunların teslimi sırasında ortaya çıkan sürtüşme yüzünden Hükümet ile Nuri Demirağ'ın arası açılmış, uçak sanayi teşviklerle geliştirileceği yerde, birçok engellerle karşı karşıya bırakılmış, hatta Yeşilköy'deki Havacılık alanının istimlakı gibi tedbirsizliklerden dolayı bu milli ve çağdaş hareket sonuçsuz kalmıştır¹⁷.

Nuri Demirağ 1945 yılında Cevat Rifat Atilhan, Hüseyin Avni Ulaş ile birlikte Milli Kalkınma Partisini kurmuştur¹⁸. Bu davranışı ile havacılık alanında olduğu gibi siyasal yaşamda da çok partili yaşama geçişin ilk teşebbüsünü yapmış bulunuyordu. Nuri Demirağ Milli Kalkınma Partisinin savunduğu düşüncelerin yaratıcısı olmuştur. Ekonomik ve siyasal açıdan Amerika Birleşik Devletlerinin gelişmesine hayranlık duyarak, bu alanlarda Amerika Birleşik Devletlerine dayanılmasını istemesi ile dikkat çekmiştir¹⁹.

Milli Kalkınma Partisini kuran Nuri Demirağ'ın düşüncelerinin bir tür parti adına ortaya çıkıyor görünmesine rağmen, Nuri Demirağ'ın bizzat kendisine ait olduğu inkar edilemez bir gerçektir. Türkiye'yi ağır sanayi ülkesi haline getirmek en büyük amaçlarından birisidir. Fırat Nehri üzerine baraj yapılması, Divrik ve Keban civarındaki madenlerin işletilmesi için gerekli tesislerin yapılması, Giresun ve İskenderun'a birer Liman yapılması, Yumurtalık Limanına modern bir tersane ve Fırat kenarına uçak, tank, motor fabrikaları yaparak bölgeyi ağır endüstri bölgesi haline getirmek, doğu vilayetlerinin bu şekilde kalkınmasını sağlamak hedeflenmiş bu konular ile ilgili projeler geliştirilmiştir²⁰.

Nuri Demirağ iktisat alanında Devletçi Ekonomi sistemine her zaman karşı olmuştur. Bu konuda hem devletçilik prensibine hem de Devlet Başkanı İsmet İnönü'ye karşı sözlü saldırılarda bulunmuştur. Ülkeyi refaha ve mutluluğa götürmenin tek çaresinin Liberal Ekonomiye dayalı bir yol takip etmekle olacağını, bunu gerçekleştirmek için çalıştığını belirtmiştir. Milli Kalkınma Partisinin kuruluş amaçları konusunda açıklamalar yaparken, Milli Kalkınma Partisinin iktidara gel-

¹⁷ Daha geniş bilgi için Bkz. Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?* s.55-172 Nuri Demirağ, *CHP Genel Başkanı İsmet İnönü'ye açık mektup* 25.9.1949.

¹⁸ *Meydan Larousse* Cilt III s.504, Naki Cevat Akkerman, *Demokrasi ve Türkiye'de Siyasi Partiler Hakkında Kısa Notlar*, Ankara 1950, s.44, Firuzan Hüsrev Tökin *Türkiye'de Siyasi Partiler ve Siyasal Düşüncenin Gelişmesi (1839-1965)*, İstanbul 1965, s.78. Daha geniş bilgi için, Ercan Haytoğlu, *Milli Kalkınma Partisi ve Siyasal Hayatı*, İzmir 1990, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

¹⁹ Necmettin Deliorman, a.g.e. s.119-128

²⁰ *Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953'de Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatu*, İstanbul 1953, s.10

mek konusunda can alıcı mücadelesinin olmayacağını, mücadelelerinin esas kaynağını ülkenin Liberal Ekonomi uygulamaya geçmesi yolunda olacağını belirterek bu konuyu özellikle vurgulamıştır²¹. Liberalist bir görüşe sahip olduğunu şu sözleriyle açıkça ortaya koymuştur. "Şahsın sayına en geniş ölçüde imkan verilmeli ve say'e saygı gösterilmelidir. Tıpkı Amerika'da olduğu gibi. Amerika'nın siyasi zihniyetine hayranım. İnsanlığın saadetini ancak Amerikan Liberalizminde görüyorum."²². Nuri Demirağ ekonomide batıyı hatta ABD'yi örnek almanın doğru olduğuna inanmasına rağmen, çok ilginçtir ki Avrupa ile iç içe yaşamının din, örf ve adetler ve kültür yönünden güçlükler çıkaracağını, bunu Nato'ya kabulümüz esnasında gösterdiğini bildirerek, Şark (Doğu) ve İslam Devletlerinin bir konfederasyon haline getirilerek güçlü bir birlik oluşturmalarını düşünmüştür²³.

Nuri Demirağ'ın eğitim alanında da önemli düşünceleri ve projeleri bulunmaktadır. Nuri Demirağ uçak fabrikası kurulması esnasında sivil pilot yetiştirilmesi için Divrik'te bir okul kompleksi kurarak Gök okulu meydana getirmek istemişti. Uçak fabrikası ile ilgili çalışmalar engellerle karşılaşmasaydı, bir Gök Üniversitesi de kurulmaya çalışılacaktı. Sonradan Gök Okulu için yapılan bina modern bir Ortaokula çevrilmiştir²⁴. 1953'de bir "Teknik ve Ahlak Üniversitesi" adını taşıyacak, Üniversitenin kurulması çalışmaları başlatılmıştır²⁵. Bu Üniversitede bulunacak bölümlere baktığımızda bir kısmının şimdi dahi Türkiye'de bulunmadığını görebiliriz. 22 Fakülte bulunacak Üniversite de, Uçak Mühendisliği, Kimya, Makina, Elektrik, Yollar ve Bina İnşaatı, Meteoroloji, arziyat, Maden ve İzabe, Fabrika Organizasyonu, Cer ve Nakliyat Mühendisliği, Deniz İnşaatı, Su mühendisliği (Sulama, Kurutma, Baraj), Fizyoloji, Riyaziye, Sevkülceyş (Askerliğe ait ilimler), Tıp, Hukuk, İktisat, Astronomi ve Dinler, Gazetecilik, Tarih ve Coğrafya, Edebiyat, Lisaniyat, Ziraat, Hayvanat ve Ev İdaresi fakülteleri bulunacaktır. Sadece Türkiye'den değil şark aleminden de öğrenci kabul edilecek Üniversitede aranan nitelik, Nuri Demirağ'ın düstur haline getirdiği altı ahlaki davranışa uymaları olacaktı²⁶.

²¹ Necmettin Deliorman, a.g.e. s.67

²² Nuri Demirağ, *CHP Genel Başkanı İsmet İnönü'ye açık mektup* (25.9.1949) s.14

²³ Erdoğan Teziç, *100 Soruda Siyasal Partiler*, İstanbul 1976, s.254

²⁴ Necmettin Deliorman a.g.e., s.137-138

²⁵ Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953'te *Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatu*, s.8-9

²⁶ Necmettin Deliorman a.g.e. s.138-139. Altı ahlaki prensip uçak kanadında yazılı kabul edilen "İçkiden, Oyundan, İffetsizlikten, Eğrilikten, Tembellikten ve Zulümkarlıktan sakınmaktır".

Nuri Demirağ, Türkiye'nin bir tarım ülkesi görünümünü taşıdığını gözönünde tutarak "Bu memleketin kalkınması ancak köylünün kalkınmasıyla mümkündür." diyerek Türkiye'nin köylerinin yeni bir yapıya büründürülmesi amacıyla bir proje geliştirmişti²⁷. Bu konu üzerinde çalışmalar sonucunda bir "Köy İmar Planı" ortaya çıktı²⁸. Bu programa göre, yakın köyler biraraya getirilerek köy sayısı 40.000'den 18.000'e indirilecektir. Sanayi bölgelerine sanayi ve maden, tarım bölgelerine de Ziraat köyleri kurulması planlanmıştır²⁹. Nuri Demirağ Toprak reformu fikrine, halkın tarım alanından uzaklaşmasını engelleyerek toprağa bağlanması ve verim artışından çok verim azalmasına sebep olduğu düşüncesine sahip olduğundan karşıdır³⁰.

İstanbul Boğazı üzerinde, Sirkeci Haydarpaşa arasında, Asya ve Avrupayı birleştirmek düşüncesini ilk ortaya atan Nuri Demirağ olmuştur. Köprünün yapılması için ilk atılımı 1931 yılında yaparak, dört yıllık bir etüt çalışması sonunda planları ve projeleri hazırlanmış köprüyü gerçekleştirecek olan Amerikan "Bertlehem Steel Company" şirketi ile prensip anlaşması yapılmış, ancak hükümetin bu köprünün yapılmasına taraftar olmamasından dolayı bu girişimden olumlu sonuç alınamamıştır. Bu köprünün 1600 metresi deniz üzerinde, 960 metresi kara üzerinde toplam 2560 metre, eni ise 20 metre 73 santim olacak, asma kısmı 701 metre yapılarak, diğer bölümü demir köprü olarak inşa edilecektir³¹. Nuri Demirağ'ın köprü konusundaki çabalarının olumlu sonuçlanmamasından sonra 1949 yılında tekrar boğazda bir köprü yapılması konusunda İstanbul vali ve Belediye Başkanlığınca Üsküdar-İstanbul arasında bir köprü yapılacağının duyulması boğaz köprüsü üzerindeki tartışmaların tekrar başlamasına sebep olmuştur. Fakat İstanbul Belediye Başkanının bu çalışmalarının da sonuçsuz kalması Nuri Demirağ'ı üzmüş, bazı gazetelerce çalışmaları engellemek için köprü maliyetinin 2-3 yüz milyon olacağı gibi haberlerin çıkarılması da konuyla ilgilenen girişimcileri korkutmuştur. Oysa etütleri yaptırılan köprünün 45-50 Milyona mal olacağı ortaya çıkmış, her türlü resim ve vergiden muaf olduğunda 11 milyona mal edileceği hesaplanmıştır. Köprüden geçecek olan araçlara ücret tahakkuk etti

²⁷ Yeni Asır, 28 Nisan 1946

²⁸ Köy İmar Planı, Milli Kalkınma Partisi Neşriyatı No:1 İstanbul 1946

²⁹ Reha Oğuz Türkkân, İleri Türkçülük ve Partiler, İstanbul-1946, s.65

³⁰ Necmettin Deliorman a.g.e., s.94-95 Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi Devre X Cilt 1 İctima Dördüncü İnikat 26.05.1954 Ankara 1954, s.74-75

³¹ Necmettin Deliorman a.g.e. s.52

rildiğinde köprü 6-7 yılda kendisini amorti edecektir. Köprü projesi uygulanmayınca feribot projesi uygulanmaya konulmak istendi ve Nahop Şirketine 100 milyonun üzerinde bir ödenek verildi³². Boğaz üzerinde bir köprü yapılması düşüncesi her zaman için Nuri Demirağ tarafından ilgi ve destek görmüştür. 1952 yılında Boğaz üzerine köprü yapılması konusunda bir takım açıklamaları olmuş ise de, bir sonuç alamamıştır. 31 Mayıs 1953 Milli Kalkınma Partisi Kongresinde yaptığı konuşmasında köprü ile ilgili şu sözleri, bu konuda üzüntü içerisinde olduğunu ortaya koymaktadır. "Arazi vergisine üç misli zam yapılacağı söyleniyor. 11 milyona yapılacak bu asma köprünün tadada gelmez askeri, iktisadi içtimai ve mali faydalarından sarfı nazar, bu köprünün karada bir ayağının atıldığı zaman ve bilhassa bir vasıtanın üzerinden karşıya ilk geçtiği gün, Anadolu yakasında bina, arsa ve arazi kıymetlerinin tahminen 11 milyar yükseleceğini, bilnetice devlet ve belediyeye birkaç yüz milyon lira varidat temin olunacağını memlekette idrak edecek şahsiyetlere ihtiyaç vardır"³³. Nuri Demirağ her defasında yeni tekliflerle ortaya çıkmış, köprünün yabancı malzemeden vazgeçilerek yapılması ile harcamaların daha az olacağını belirtmiştir³⁴. Nuri Demirağ'ın yaşadığı dönemde İstanbul'a köprü yapılmamış ise de uzun yıllar sonra bunun hayati bir ihtiyaç olduğu yeni nesil tarafından anlaşılmış, böylece Nuri Demirağ'ın ilerive dönük isabetli düşüncelerinin olduğu bu çalışmayla ortaya çıkmıştır.

Boğaz köprüsü düşüncesinden sonra Keban Barajı düşüncesi-ninde Nuri Demirağ'a ait olduğunu görmekteyiz. Bu konuda yaptığı bir konuşmasında: "Nitekim, bir tarihte Sivas-Erzurum ve Çetinkaya-Malatya demiryolunu yaparken Fırat'la Murat'ın birleştiği noktadan itibaren en büyük nehrimiz olan kısmın önüne bir baraj yapmak suretiyle sekizyüzbin kilovat elektrik istihsal edilebileceğini, kilovatında takriben 20 paraya malolacağını" söylüyor. İlk aşamada enerji üretimini düşünen Demirağ devamında yapacaklarını şu şekilde sıralıyor.

"Ve bu suretle pek ucuza gelecek muazzam enerji kuvveti ile, Keban'da şimdiye kadar bulunabilen Wolfram da dahil 13 çeşit kıymetli madenlerin ve Divrik'te bulup imtiyazını da ruhsatnamelerini de aldığım, başta demir olmak üzere onaltı nevi madenleri işletmek ve

³² Necmettin Deliorman a.g.e., s.58-60

³³ Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953'te Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatı s.7

³⁴ Dün ve Bugün Yıl.1, Cilt.2, Sayı.25, 20 Nisan 1956 s.17

yüksek fırınlar tesisi ile eritip ırmak gibi akıtmak, sonra haddehane ve dökümhanelerden geçirerek tepkili motörden tutun, uçak, tank, kamyon vesaire gibi muhtaç olduğumuz herşeyi kendimizin yapabileceğimizi ..." vurguluyor.

Nuri Demirağ'ın gerçekleştirilmesini istediği projeleri bununla da bitmiyor. Akdeniz ve Karadeniz'inde maden bölgelerinde aynı üretimi sağlamak için, İskenderun ve Giresun arasında 600 kilometre uzunluğunda bir otoban yapılacağını ve belli yerlerde uçak alanları, hava limanları yapılması, İskenderun Limanında kendi ürettiğimiz madenlerle bir denizaltı tersanesi yapılmasını tasarlıyordu³⁵.

Nuri Demirağ'ın ortaya attığı bu çağdaş ve modern projeler itiraf etmek gerekir ki yaşadığı dönemin yöneticileri tarafından pek itibar görmemiştir. Hatta Nuri Demirağ'ın taşıdığı bu düşüncelerle hayalperest bir insan olduğu hissine kapılınmıştır. Havacılık alanında başlattığı öncülüğün gereken desteği görmemesi ve diğer faaliyetlerinde ütopya olarak değerlendirilip destekten yoksun bırakılması onun, Devletçilik Politikasının bunlara sebep olduğu konusunda bir yargıya varmasına sebep olmuştur. Nuri Demirağ'ın geliştirdiği pekçok projenin bugün hayata uygulandığını görmekle ileriye gören bir girişimci olduğu kanaatine sahip olabiliriz.

Nuri Demirağ 1954 Milletvekili genel seçimlerinde Demokrat Parti listesinden aday olmuştur³⁶. 2 Mayıs 1954 tarihinde yapılan seçimlerde Sivas Listesinin tamamının meclise girmesiyle, Demirağ'da meclise girmiştir³⁷. Demirağ meclise girdikten sonra daha önce düşüncelerini Milli Kalkınma Partisi çerçevesinde savunurken, bu defa da Demokrat Parti içerisinde kendi düşüncelerinin savunuculuğunu yapmıştır.

1957 yılında Milletvekili görevini tamamladıktan sonra sağlığında meydana gelen rahatsızlık sebebiyle 1957 seçimlerine katılmadı³⁸. Nuri Demirağ 13 Kasım 1957 tarihinde şeker hastalığından kurtarılamadı ve kaybedildi³⁹.

³⁵ *Dün ve Bugün*, 20 Nisan 1956 s.17-26

³⁶ *Yeni Ulus*, 14 Nisan 1954

³⁷ *Milliyet*, 3 Mayıs 1954

³⁸ *Cumhuriyet* 14 Kasım 1957

³⁹ *Son Posta*, 14 Kasım 1957. *Demokrat İzmir*, 14 Kasım 1957. *Cumhuriyet* 14 Kasım 1957