

T.C.
KIRŞEHİR AHİ EVRAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

OSMANLI'DAN CUMHURİYETE BİR MÜTEŞEBBİS
ÖRNEĞİ: NURİ DEMİR AĐ

Abdullah AYDOĞAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KIRŞEHİR-2021



©2021-Abdullah AYDOĞAN

T.C.
KIRŞEHİR AHİ EVRAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİHANABİLİM DALI

OSMANLI'DAN CUMHURİYETE BİR MÜTEŞEBBİS
ÖRNEĞİ: NURİ DEMİRAĞ

AN EXLAMPLE OF AN ENTREPRENEUR FROM THE
OTTOMAN TO THE REPUBLIC: NURİ DEMİRAĞ

Hazırlayan

Abdullah AYDOĞAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman

Doç. Dr. Bülent KARA

KIRŞEHİR-2021

KABUL VE ONAY

Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı yüksek lisans öğrencisi, Abdullah AYDOĞAN tarafından hazırlanan “*Osmanlı’dan Cumhuriyete bir Müteşebbis Örneği: Nuri DEMİRAĞ*” adlı tez çalışması.....tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından oybirliği/oyçokluğu ile **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman.....(İmza)

Doç. Dr. Bülent KARA

Üye.....(İmza)

Prof. Dr. Yaşar ÖZÜÇETİN

Üye.....(İmza)

Doç. Dr. Hüseyin KALEMLİ

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.../.../20....

(İmza)

Prof. Dr. Hüseyin ŞİMŞEK

Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim sadece Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Teziminyıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

.../01/2021

Abdullah AYDOĞAN

İmza

ÖZET

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E BİR MÜTEŞEBBİS ÖRNEĞİ: NURİ DEMİRAĞ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan: Abdullah AYDOĞAN

Danışman: Doç. Dr. Bülent KARA

2021-99

Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü

Tarih Ana Bilim Dalı

Jüri

Prof. Dr. Yaşar ÖZÜÇETİN

Doç. Dr. Bülent KARA

Doç. Dr. Hüseyin KALEMLİ

Nuri Demirağ, Sivas'ın Divriği ilçesinde doğdu. Babasının ölümünün ardından çocukluğunu annesi ile birlikte geçirdi. Nuri, çalışkan ve zeki bir öğrenciydi. Ziraat Bankası'nın yapmış olduğu memurluk sınavına başvurdu ve bu sınavı kazandı. Sivas'ın önce Kangal daha sonra Zara ilçesinde görev yaptı. Sonraki yıllarda görevine İstanbul'da devam eden Nuri Bey mali müfettişliğe kadar yükseldi. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine gelindiğinde başkent olan İstanbul'da azınlıkların taşkınlıklarının artması ile 1918'de mesleğinden istifa etti.

Nuri Bey devlet memurluğu görevinden istifa ettikten sonra sigara kâğıdı imalatı işine girdi. Ürettiği sigara kâğıdının adını "Türk Zaferi" koydu. Nuri Bey tecrübe kazandığı bu işin ardından Cumhuriyet döneminde yerli sermayenin gelişmesi için devletin yapacağı ihalelerde Türklere öncelik verme politikası ile demiryolu ihalelerini cüz'i miktarlara aldı ve demiryolu işinden büyük paralar kazandı. Demiryolları inşaatlarındaki başarılarından dolayı kendisine Atatürk tarafından "Demirağ" soy ismi verildi.

Nuri Demirağ demiryolu yapımından elde ettiği kazanç ile ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda yatırımlara girişti. Birçok inşaat işinin ardından hayali olan havacılık alanında teşebbüse geçerek Türkiye'nin sivil havacılık alanında bir adım attı. Kendi sermayesi ile ilk Türk yapımı uçaklar üretti. Ayrıca Türk gençlerinden pilot ve mühendisler yetiştirmek için okullar kurdu ve bu okullarda birçok mühendis ve pilotun eğitilmesini sağladı. Girişimleri esnasında devletten umduğu desteği göremeyen Demirağ bir müddet sonra iflasa sürüklendi. Mülkiyeti kendisine ait olan birçok yatırımı kamulaştırıldı. Tüm bu olaylardan sonra Demirağ Milli Kalkınma Partisi'ni kurarak siyasete atıldı. Çok partili siyasi hayatın başladığı bu süreçte girdiği seçimlerde başarı sağlayamayan Demirağ, daha sonraki yıllarda Demokrat Parti'den milletvekili seçildi. Siyasi hayatında liberal ekonomiyi savunan Demirağ, bu konuda pek çok çalışmalar yaptı. 13.11.1957'de vefat eden Nuri Demirağ Türk tarihine önemli bir müteşebbis örneği olarak geçti.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Milli Kalkınma Partisi, Nuri Demirağ, Sivil Havacılık, Türk Zaferi

ABSTRACT

AN EXLAMPLE OF AN ENTREPRENEUR FROM THE OTTOMAN TO THE REPUBLIC: NURİ DEMİRAĞ

M.Sc.Thesis

Preparer: Abdullah AYDOĞAN of thesis' preparer

Advisor: Doç. Dr. Bülent KARA

2021-99

Ahi Evran University, Institute Of Social Sciences

Department of History

Jury

Prof. Dr. Yaşar ÖZÜÇETİN

Doç. Dr. Bülent KARA

Doç. Dr. Hüseyin KALEMLİ

Nuri Demirağ was born in Divriği District of Sivas. After his father's death, he spent his childhood with his mother. Nuri was a hardworking and intelligent student. He applied for the civil service exam conducted by the Agricultural Bank and won this exam. He served first in Kangal and then in Zara district. Nuri Bey, who continued his post in Istanbul in the following years, rose to the position of financial inspector. By the end of the Ottoman Empire, he had resigned from his profession in 1918, with the increase in the flooding of minorities in Istanbul, which was the capital.

Nuri Bey entered the cigarette paper manufacturing business after resigning from his position as a civil servant. He called the cigarette paper he produced "Turkish victory". After this work, where Nuri Bey gained experience, he took the railway tenders to the amounts and made a lot of money from the railway business with the policy of prioritizing the Turks in the tenders that the state would make for the development of domestic capital during the Republican period. Because of his achievements in the construction of Railways, he was given the surname "Demirağ"

by Atatürk.

Nuri Demirag made investments in line with the needs of the country with its profits from the construction of the railway. After many construction jobs, he took a step in Turkey's civil aviation field, moving to an enterprise in the field of Aviation, which is imaginary. It produced the first Turkish-made aircraft with its own capital. He also established schools to train pilots and engineers from Turkish youth and provided training of many engineers and pilots in these schools. Demirag, who did not see the support he hoped for from the state during his attempts, was dragged into bankruptcy after a while. Many of his investments, which were owned by him, were nationalized. After all these events, Demirag was thrown into politics by founding the National Development Party. Demirag, who failed to achieve success in the elections he entered in this process, when multi-party political life began, was elected as a deputy from the Democratic Party in later years. Demirag, who advocated liberal economics in his political life, has done many studies on this issue. Nuri Demirag, who died on 13.11.1957, passed on Turkish history as an important example of an entrepreneur.

Keywords: Railway, Milli Kalkınma Partisi, Nuri Demirağ, Private Aviation, Turkish Victory

ÖNSÖZ

Sivas'ın Divriği kazasında doğan Nuri Demirağ Osmanlı Devleti'nin yıkılış döneminde devlet memurluğu yaptı. Bir süre devlet memurluğu yaptıktan sonra istifa edip ticarete atıldı. Ticaret hayatında birçok inşaat işlerinin ardından büyük bir sermaye elde etti. Daha sonra kazandığı tüm sermaye ile hayali olan havacılık alanında büyük yatırımlar yaptı. Demirağ Türk yapımı uçakları üretti fakat bu uçakların Türk Hava Kurumu'na satım ihalesi iptal edildi. Demirağ havacılık alanındaki girişimlerde devlet desteği görmedi.

Bu çalışmanın amacı Osmanlı kültürü ile yetişen ve yeni Türk devletinin gelişimine katkıda bulunan müteşebbis Demirağ'ın özellikle ticari atılımlarını değerlendirmektir. Demirağ'ın yeni Türk devletinde gerçekleştirdiği demiryolu yatırımları adeta ülkenin demiryolu projesi ile özdeşleşmiştir. Bu müteşebbisin havacılık alanındaki girişimleri ise Türk havacılık tarihinin şekillenmesinde denilebilir ki başat rol oynamıştır.

Üç bölüm olarak düzenlenen bu araştırmanın birinci bölümünde, Osmanlı'nın son döneminde ve Milli Mücadele dönemindeki Nuri Bey'in hayatı hakkında bilgi verildi.

İkinci bölümde, Cumhuriyet Döneminde Nuri Demirağ'ın ticari atılımlarına ve kalkınma projelerine yer verildi.

Üçüncü bölümde, Nuri Demirağ'ın siyasi arenadaki çalışmalarına değinildi.

Üç bölüm olarak ele alınan bu çalışmada Nuri Demirağ'ın kişiliğinin oluşmasında Osmanlı kültürünün önemi ve bunun yanında yeni Türk devletinin milliyetçi ve devletçi kriterlerinin Nuri Demirağ'ın ticari atılımları üzerindeki etkisi ele alındı.

Çalışmalarımız sırasında gerek tavsiyeleri gerekse yardımlarını esirgemeyen değerli hocam Sayın Doç. Dr. Bülent KARA'ya teşekkürü bir borç bilirim. Planlarımı gerçekleştirmekte en önemli desteği aldığım ve sabırlı yardımını daima hissettiğim eşim Kadriye AYDOĞAN'a müteşekkirim.

İÇİNDEKİLER

| | |
|---|-----|
| KABUL VE ONAY | i |
| BİLDİRİM..... | ii |
| ÖZET | iii |
| ABSTRACT..... | v |
| ÖNSÖZ | vii |
| FOTOĞRAF LİSTESİ | x |
| SİMGELER VE KISALTMALAR | xi |
| GİRİŞ | 1 |
| ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ, AMACI VE ÖNEMİ | 1 |
| ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ..... | 1 |
| KONU İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR | 1 |
| BÖLÜM 1 | 2 |
| OSMANLI DÖNEMİ'NDE NURİ BEY | 2 |
| 1.1. Nuri Bey'in Doğduğu Çevre ve Çocukluğu | 2 |
| 1.2. Nuri Bey'in İktisadi ve Ticari Tecrübesi: Devlet Memurluğu Dönemi ve Memurluk Görevinden İstifa Etmesi..... | 4 |
| 1.3. Yeni Bir Müteşebbis: Nuri Bey | 6 |
| 1.3.1.Nuri Bey'in Ticari Hayatındaki İlk Girişimi: "Türk Zaferi" | 6 |
| BÖLÜM 2 | 11 |

| | |
|---|-----------|
| CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE NURİ DEMİRAĞ | 11 |
| 2.1. Tüccar Nuri Bey'den Müteahhit Nuri Demirağ'a | 11 |
| 2.2.Nuri Bey, Nuri "DEMİRAĞ" Oluyor | 16 |
| 2.3.Kendi Anlatımıyla Nuri Demirağ | 16 |
| 2.4. Nuri Demirağ'ın Çimento Fabrikası Projesi | 18 |
| 2.5.İstanbul Boğazı'na Köprü Projesi | 18 |
| 2.6. Fırat Nehir'inde Hidroelektrik Santrali Projesi: Keban Barajı Projesi | 20 |
| 2.7.Modern Köy ve Şehir Planlama Projesi | 20 |
| 2.8. Nuri Demirağ'ın Yardımsever Şahsiyeti | 26 |
| 2.9. 1939 Erzincan Depremi ve Nuri Demirağ | 27 |
| 2.10. Nuri Demirağ'ın Gökteki Hayalleri: Nuri Demirağ'ın Havacılık Alanındaki Özel Girişimleri | 29 |
| 2.10.1.İlk Sivil Havacılık Teşebbüsü: Nu.D.36 ve Nu.D.38 Uçakları ... | 29 |
| 2.10.2.Türk Malı Paraşüt Üretimi | 46 |
| 2.10.3. Türk Hava Kurumu'nun Nuri Demirağ'a Vermiş Olduğu Siparişleri İptal Etmesi ve Demirağ'ın Sivil Havacılık Girişiminin Sona Ermesi | 47 |
| BÖLÜM 3 | 55 |
| SİYASETÇİ NURİ DEMİRAĞ | 55 |
| 3.1.Milli Kalkınma Partisi'nin Kurulması | 55 |
| 3.2. Parti İçi Karışıklıklar ve Demirağ'ın Genel Başkanlık Mücadelesi | 60 |

| | |
|--|-----------|
| 3.3. MKP'nin Ekonomik ve Sosyal Politikası..... | 61 |
| 3.4. İlk Çok Partili Seçimler: MKP'nin Seçimlere Katılması..... | 64 |
| SONUÇ | 66 |
| ÖZGEÇMİŞ | 84 |
| KAYNAKÇA..... | 69 |
| EKLER | 73 |

FOTOĞRAF LİSTESİ

- Fotoğraf 1.** Nuri Demirağ ve ailesi.
- Fotoğraf 2.** Türk zaferi sigara kâğıdının kapağı.
- Fotoğraf 3.** Samsun-Sivas demiryolu hattının inşasının 7 kilometre yapımı.
- Fotoğraf 4.** Sivas-Erzurum demiryolu Atma Boğazı'nda köprü ve tünel çalışması.
- Fotoğraf 5.** Atma Boğazı'nda kayalar delinerek yapılan tünel.
- Fotoğraf 6.**Nuri Demirağ'ın yaptığı demiryollarından bir görüntü.
- Fotoğraf 7.** Samsun-Sivas demiryolu hattının inşasının 7 kilometrelik demiryolu.
- Fotoğraf 8.** İstanbul Boğazına yapılacak Köprü'nün Projesi.
- Fotoğraf 9.** Nuri Demirağ'ın modern çiftçi köyleri projesi.
- Fotoğraf 10.** Nuri Demirağ'ın modern sanayi kentleri projesi.
- Fotoğraf 11.** Nuri Demirağ'ın tarım köyleri projesi.
- Fotoğraf 12.** Erzincan Depreminde Nuri Demirağ'ın Yaptırdığı Prefabrik Ev.
- Fotoğraf 13.** Yeşilköy'deki NuD Uçak Fabrikası'nın umumi görünümü.
- Fotoğraf 14.** Nuri Demirağ'ın pilot yetiştiren Gök Okulu.
- Fotoğraf 15.** Yeşilköy uçak hangarları.
- Fotoğraf 16.** NuD Uçak Fabrikası'nda uçak üretimi.
- Fotoğraf 17.** Nu.D. 38 uçağının üretimi.

- Fotoğraf 18.** Yeşilköy Uçak Fabrikası'nın içten görüntüsü.
- Fotoğraf 19.** Beşiktaş'taki Uçak Fabrikası'nda pervane yapımı.
- Fotoğraf 20.** Yeşilköy Uçak Fabrikası'nın hangarının iç görünüşü.
- Fotoğraf 21.** Divriği Ortaokulu'nda Divriği İzcilerinin törene iştirakleri 1942.
- Fotoğraf 22.** Yapılan eğitim uçaklarının iskeleti, Fabrika Müdürü ve mühendisleri.
- Fotoğraf 23.** NuD Fabrikası'nın günümüzdeki hali (Denizcilik Müzesi).
- Fotoğraf 24.** NuD Uçak Fabrikası'nda üretilen Nu.D. 38 uçağı.
- Fotoğraf 25.** Gök Okulu öğrencileri ve Kayı Alp Demirağ.
- Fotoğraf 26.** Nuri Demirağ (önde) ile Baş Pilot Basri Alev'in birlikte uçuşu öncesi.
- Fotoğraf 27.** Nuri Demirağ Gök Okulu talebelerinin topluca ant içmeleri.
- Fotoğraf 28.** Yerli yapım uçaklarla yapılan akrobasi hareketleri töreni.
- Fotoğraf 29.** Uçuş Gösterilerine Gelen İstanbullular.
- Fotoğraf 30.** Galip Demirağ, Ömer İnönü, Nuri Demirağ, Erdal İnönü, Mehmet Kum.
- Fotoğraf 31.** Nuri Demirağ, Ömer İnönü ve Pilot Mehmet Kum ile birlikte.
- Fotoğraf 33.** MKP broşürü.

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur. Kısaltmaların yazımında TDK yazım kılavuzundaki dizin esas alınmıştır.

| Kısaltmalar | Açıklamalar |
|--------------------|------------------------------|
| a.g.e.: | Adı Geçen Eser |
| a.g.m.: | Adı Geçen Makale |
| bkz: | Bakınız |
| C.: | Cilt |
| DP.: | Demokrat Parti |
| İTÜ: | İstanbul Teknik Üniversitesi |
| Kg.: | Kilogram |
| Km.: | Kilometre |

| | |
|--------------|-------------------------|
| Km/h: | Saatteki Kilometre Hızı |
| MKP: | Milli Kalkınma Partisi |
| S.: | Sayı |
| s.: | Sayfa |
| THK: | Türk Hava Kurumu |



GİRİŞ

ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ, AMACI VE ÖNEMİ

Bu araştırmanın problemi, yeni Türk devletinde Atatürk ile başlayan yerli sermayenin desteklenmesinin Atatürk'ün ölümünden sonra sekteye uğraması ve Nuri Demirağ'ın karşılaştığı engeller olmuştur.

Yeni Türk Devleti'nde Türk tüccarlarının çağdaş medeniyetler seviyesine gelmek için yaptıkları çalışmalar ve bu süreçte karşılaştıkları durumlar değerlendirildi. Ayrıca bu dönemde tüccarlar ile devlet arasındaki ilişkiler tespit edilmeye çalışıldı.

ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu çalışmada Nuri Demirağ'ın hayatının değerlendirildiği kitaplar, makaleler, meclis konuşmaları, gazeteler ve dergiler ve ilgili tüm yayınlar dikkate alınarak literatür taraması doğrultusunda çalışmalar yapıldı. Araştırmada ayrıca doğrudan alıntılar yapılarak konunun daha iyi anlaşılması hedeflendi.

KONU İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR

Nuri Demirağ'ın hayatı ve girişimleri ile ilgili birçok çalışmalar olmakla birlikte, "Nuri Demirağ Kimdir?" (Soku,1947) adlı çalışma dönemin siyasi ve ekonomik özellikleri hakkında verdiği bilgiler ile önem arz etmektedir.

"Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi" (Dervişoğlu, 2007) adlı çalışma yine Nuri Demirağ'ın hayatı ve havacılık girişimleri hakkında önemli bilgiler vererek bana yol gösterici bir eser oldu.

"Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Mücadeleleri" (Deliorman, 1957) adlı eser yine bu dönem hakkında önemli bilgiler vermiştir.

BÖLÜM 1

OSMANLI DÖNEMİ'NDE NURİ BEY

1.1. Nuri Bey'in Doğduğu Çevre ve Çocukluğu

Nuri, 1886 yılında Anadolu şehirlerinden olan Sivas'ın Divriği¹ ilçesinde doğdu. Nuri'nin babası Ömer Bey, Divriği'nin eski ailelerinden Mühürdarzadelerdendir ve Divriği Müstantikliği (Sorgu Hâkimi) görevini yürütmüştür.² Babası Ömer Bey'in soyu Mengücek Han'la birlikte Divriği'ye yerleşen bir aileye dayanmaktadır. Rivayete göre Divriği'nin okuryazarları, hep bu aileden türemiştir.³ Annesi Divriği'nin tanınmış ailelerinden Muratzadelerin⁴ torunu Ayşe Hanım'dır.

Nuri, iki yaşında iken kardeşi Abdurrahman Naci dünyaya geldi. Nuri üç yaşına geldiğinde ise babası Ömer Bey vefat etti. Rüştüye tahsilini Divriği'de yaptığı dönemde öğretmenini onu, bir öğretmen yardımcısı gibi görevlendiriyordu.⁵ Babasının vefatından sonra Nuri ve kardeşini büyütme görevi annesi Ayşe Hanım'a kaldı. Babasız büyüyen Nuri, babasından alacağı eğitimi annesi Ayşe Hanım'dan aldı. Aldığı iyi eğitimle kötü davranışlardan uzak kalan, her şeyden evvel iffet ve istikametinin ne olduğunu öğrenen Nuri ileriki yıllarda çalışkan, ahlaklı, adaletli karakteriyle çevresinde tanındı.⁶

Nuri, Eğitiminin ilk yıllarından itibaren zekâsı ve dürüst kişiliği ile dikkati üzerine çekti. Öğretmenleri henüz beş yaşında eğitim hayatına başlayan Nuri'nin içindeki ışığı gördüler. Zekâsı ve kuvvetli hafızası, ona adeta bir ayrıcalık kazandırıyor.⁷

Nuri alkol, kumar, eğlence benzeri gibi insani zevklerden uzak durmuştur. Nuri'nin

¹Ziya Şakir Soku, "Bu kaza, devlet ve millete hayırlı hizmetler gören birçok zeki insan yetiştirmekle, hususi bir şöhrete maliktir. Anadolu'nun ortasında, Sivas ile Erzincan arasında bu kasabanın havası, mutedildir. Divriği arazisinin büyük bir kısmı yalçın kayalıklardan ve yüksek şahikalardan müteşekkil oluşu gibi tabii servet kaynakları da henüz inkişaf etmediği için halkı zengin değildir. Fakat kasabalıların ekseri zenginlerinden köylüleri en fakirlerine kadar hepsi cömerttir. Misafirperverdir. Kasaba ve köylerde asalete ve ahlak nezahetine ehemmiyet verilir. Aileler arasında eski Türk töresine göre yedi ceddini bilenler ve sayanlar az değildir. Adliye ve zabıta sicilleri, göze çarpacak kadar temizdir." diye bahseder. Bkz., Ziya Şakir Soku, Nuri Demirağ Kimdir?, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947, s.9.

² Fatih Mehmet Dervişoğlu, Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, Ötüken Neşriyat, 1. Baskı, İstanbul 2007, s.57.

³Soku, a.g.e., s.11-12;Dervişoğlu, a.g.e., s.57-58; Hüseyin Caner Akkurt, Nuri Demirağ Bitmeyen Şarkımız, Yeni Türkiye Yayınları, İstanbul, 2015, s. 60.

⁴ Ayşe Hanım'ın büyük babası Muratzade Hacı Ali Efendi, II. Mahmut döneminde İstanbul'da Kadılık görevini yapıyordu. Hilat Efendi'nin etkisiyle Divriği kazasına sürgün gönderilmiştir. Bkz.,Soku, s.12.

⁵ Leyla Adiloğlu, Akansel Yalçınkaya, Nuri Demirağ'ın Girişimci Olarak Ortaya Çıkışı, Yükselişi ve Düşüşü: Makrokurumsal ve Tarihsel Yaklaşımında Bir İnceleme, 23. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi, Muğla, 14-16 Mayıs 2015, s.140.

⁶Soku, a.g.e., s. 1;Dervişoğlu, a.g.e., s.57, Akkurt ,a.g.e., s. 61.

⁷Soku, a.g.e., s. 15; Akkurt ,a.g.e., s. 61.

kişiliğinin oluşumunda annesi Ayşe Hanım'ın büyük rolü olmuştur. Konuya ilişkin bir anekdota göre: “Nuri daha 4 yaşında iken evlerinin kapısı önünde bulduğu bir iskambil kâğıdı ile oynamaya başlamıştır. Bunu gören Ayşe Hanım, kâğıdı Nuri'nin elinden almış onun elini, ağzını, yüzünü soğuk su ile yıkayarak adeta bir pislikten arındırma gayretine girmiştir. Ayşe Hanım'ın oğlu Nuri'ye telkini ise bu tür şeylerin insan ruhunu kirlettiği yönünde olmuş, ondan gelebilecek fenalıklara karşı uyarıda bulunmuştur.”⁸



Fotoğraf 1. Nuri Demirağ ve ailesi.

(Kaynak: <https://www.ensonhaber.com/biyografi/is-insanlari/nuri-demirag-kimdir>)

Nuri, arkadaşları arasında da dürüst karakteri ve çalışkan kişiliği ile tanındı. Arkadaşları ona güvenir ve aralarındaki anlaşmazlıklarda ona danışırlardı. Bundan dolayı hocası onu bir muavin yardımcısı gibi kullanıyor; paydoslarda çocukları sıraya koymak, tabur yapmak, teneffüslerde gürültüyü susturmak gibi ona vazifeler veriyordu.⁹Nuri'nin bu vasıflarını gören Divriği Rüştüyesinin kurucusu ve kırk beş yıllık hocası başmuallim Süt Molla, bu nedenle okuldaki eğitimini tamamlayan Nuri'ye muallim yardımcısı görevini

⁸ Mahmut Necmettin Deliorman, Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Mücadeleleri, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957, s. 64.

⁹ Dervişoğlu, a.g.e., s. 57-59; Soku, a.g.e., s. 15.

vermiştir.¹⁰

1.2. Nuri Bey'in İktisadi ve Ticari Tecrübesi: Devlet Memurluğu Dönemi ve Memurluk Görevinden İstifa Etmesi

Rüştiyede vekil öğretmenlik görevini bir süre devam ettiren Nuri Bey, 17 yaşına geldiğinde Ziraat Bankası'nın 1903'te açmış olduğu sınavı kazanarak Sivas'ın Kangal ilçesinde yeni bir mesleki hayata adım atmıştır. Bu adım genç Nuri için gelecekteki büyük adımların başlangıcını teşkil etmiştir.

Ziraat Bankasının Kangal'daki şubesinde görev yaparken bankanın asli müşterileri olan çiftçilerin karşılaştığı bazı ağır formaliteler vardı ki, Nuri Bey bunları beğenmedi ve bu zorlukları gidermek için teşebbüse girişmiştir.¹¹ Nuri Bey, her şeyden önce çiftçilerin bankaya olan borçlarını ödeyebilmesi için kolaylıklar sağladı. Böylece bir taraftan bankanın menfaatlerini korurken öte taraftan çiftçinin tefecilerin eline düşmesine engel olmuştur.¹²

Nuri Bey'in, Kangal'da üstlendiği memuriyet onun sıra dışı kişiliğini bir kez daha göstermesine vesile olmuştur. Nuri Bey'in halkın kıtlık nedeniyle açlıktan kırıldığı bir dönemde depolarda çürümeye yüz tutan tonlarca buğdayı satışa çıkarması ve böylece halkın açlığına çare bulması¹³ onu halkın gözünde kahramanlık mertebesine ulaştırırken devlet nezdinde soruşturma ile karşılaşmasına da yol açmıştır.¹⁴ Soruşturma sonrasında Nuri Bey, ceza alması gerektiği bu işten ceza değil takdir almıştır.

Memuriyette başarılı olan Nuri Bey iki yıl sonra Koçgiri(Zara) Şubesine atanarak terfi etmiştir. Bu dönemde Koçgiri'de büyük bir kıtlık yaşanıyordu ve halkın anlayışına göre buna da devletin "Ayniyet Zahiresi" adı altında almış olduğu vergi sebep oluyordu. Devleti protesto etmek amacıyla halk hükümet binasının önünde toplanarak Koçgiri Kaymakamına "*Biz acımızdan mı öleceğiz? Ayniyet zahiresini neden Sivas'a gönderiyorsunuz?*"¹⁵ sözleriyle tepki gösteriyordu. Konunun çözüme ulaşmaması üzerine bölge halkı bir müddet sonra tekrar hükümet binası önüne toplanarak kaymakam başta

¹⁰Soku, a.g.e., s. 10-19; Özlem Ak İkinci, Milli Sanayimizin Bilinmeyen Girişimcisi Nuri Demirağ, TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi, Ocak 2013, S. 542, s. 62.

¹¹ Dervişoğlu, a.g.e., s. 58-60; Soku, a.g.e., s. 22; Akkurt ,a.g.e., s. 62.

¹²Soku, a.g.e., s. 25; Dervişoğlu, a.g.e., s.58-63.

¹³ Yaşar Öztürk, İş Adamlığı, Sanayiciliği ve Politikacılığıyla Örnek Bir Yurtsever: Nuri Demirağ, Bütün Dünya Dergisi, Mart 2003, s. 20-23.

¹⁴ Öztürk, a.g.m., s. 21.

¹⁵ Ahmet Hilmi Kalaç, Kendi Kitabım, Yeni Matbaa, İstanbul, 1960, s. 25-26.

olmak üzere tüm memurların istifasını istemeye başladı. Bu aşamada Nuri Bey, kaymakamın dâhi görev ve yetkisini aşan bir karar alarak Ayniyet zahiresini tasarruf yetkisi olmamasına rağmen halka dağıttı.¹⁶Böylece halk bir nebze olsa ihtiyaçlarını karşılayabildi. Nuri Bey'in halka yönelik bu girişimi onun bölge halkı nezdinde yardım sever kişiliğini ön plana çıkardı. Kıtık çeken halka sağladığı krediler de yine Nuri Bey'in değerini halkın gözünde iyice yüceltti.

Nuri Bey'in Kangal ve Koçgiri'de 8 yıllık Ziraat Bankası görevi boyunca başarıları ve çalışkan kişiliği, memurlukta daha da yükselmesini sağladı. 1910 yılında, Maliye Vekaleti'nin açtığı sınavı kazandı.¹⁷1911'de İstanbul'a tayini çıktı. Nuri Bey'in Koçgiri'den ayrılıp yeni görev yeri olan İstanbul'a gideceği gün binlerce Koçgirili tarafından uğurlandı. Bu uğurlama o tarihe kadar yerel halkın hiçbir memura göstermemiş olduğu derin bir sevginin yansımasıydı.¹⁸

Nuri Bey, İstanbul'da Hasköy Mal Müdürü yardımcılığı görevine başladı. Daha önceden olduğu gibi bu görevde de azimle çalışan Nuri Bey, her gün olması gereken saatte iş başında bulunuyor, tam bir şuur ve intizamla çalışıyordu. Diğer memurların masalarındaki yığınla evrakın üzerine her gün bir başkaları yığılırken, onun masasında muamele evrakı görünmüyordu; tek bir arkadaşıyla lafa koyulmuyordu.¹⁹İşini zamanında bitirerek başka işler ile meşgul olmuyordu. O dönemde riyakârlık ile terfi ve rütbe alınmasına rağmen Nuri Bey'in çalışma azmi onun Beyoğlu "Varidat Kalemi Muamelat" memurluğuna tayin olmasına vesile oldu.²⁰Sonraki dönemde kendisinin hiçbir isteği olmamasına rağmen tahsilat ve sonra muhasebe başkâtiplikliğine, bir müddet sonra da Tophane Tahsil Şubesi'ne, Beşiktaş Tahakkuk Şubesi amirliklerine, İstanbul Varidat Mümeyyizliği'ne, Bandrol Baş Memurluğuna ve en son olarak maliye şubeleri müfettişliğine tayin edildi.²¹ Devlet memurlarının birilerinin kayırması olmadan terfiler almasının zor olduğu bir dönemde Nuri Bey'in 7-8 yıl gibi kısa bir süre içerisinde bu terfileri alması onun tamamen meslek hayatında göstermiş olduğu başarılarının bir neticesiydi.

Memurluğu döneminde Nuri Bey, saygınlık kazanmış ve iyi bir mevkie sahip olmuştu. Fakat İstanbul'un 1918'de işgali ve işgalcilerin Türklere karşı yapmış olduğu

¹⁶ Dervişoğlu, a.g.e., s. 61-62.

¹⁷ Öztürk, a.g.m.,s. 16.

¹⁸ Deliorman, a.g.e., s. 9.

¹⁹ Dervişoğlu, a.g.e., s. 64; Soku, a.g.e., s. 32.

²⁰Soku, a.g.e., s. 32; Dervişoğlu, a.g.e., s. 64.

²¹Soku, a.g.e., s. 37; Dervişoğlu, a.g.e., s. 64; Akkurt ,a.g.e., s. 63-64.

baskı, Nuri Bey'in memurluktan istifa etmesine neden olmuştur. Nuri Bey, memuriyeti sırasında işi gereği Kurtuluş'ta bulunan Maliye Şubesine gitmiş, buradan ayrılırken beş on palikarya tarafından başındaki fes alınmış ve yere atılıp çiğnenmiştir. Bu onur kırıcı olay karşısında; *“Milli haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem”*²²diyerek memuriyetten istifa etmiştir. Başarılı bir memurluktan sonra istifa eden Nuri Bey'in hayatında böylece bir dönem bitmiş yeni ve önemli bir dönem başlamıştır.

1.3. Yeni Bir Müteşebbis: Nuri Bey

1.3.1.Nuri Bey'in Ticari Hayatındaki İlk Girişimi: “Türk Zaferi”

Nuri Bey, Maliye Vekâlet'inde yedi yıl çalıştıktan sonra hayatında bir dönüm noktası olan devlet memurluğu görevinden istifa ederek ticaret hayatına başladı. O güne kadar arttırabildiği 56 altın tüm birikimiydi.²³Bu da yaklaşık iki yüz elli iki liraya tekabül ediyordu. Sermayenin yetersizliğine rağmen Nuri Bey'in kişiliği ve ticari zekâsı onun o kadar parayla bile çok büyük işler başarabileceğini gösteriyordu. Ticari hayata o dönemde gayrimüslimlerin denetiminde bulunan ve iyi para getirdiğini tespit ettiği sigara kâğıdı imali işiyle girdi.²⁴

Nuri Bey'in hedefi büyük olmakla beraber memurluk hayatındaki bankacılık tecrübesi ve parayı doğru kullanma yeteneği onu belirlediği hedefe hatta daha ileriye taşıyabilecek bir bilgi birikimi hazırlamıştı. Bu nedendir ki Nuri Bey, ticarete başladığında kazanım hedeflerini yüksek tuttu, sigara kâğıdı işiyle sermayesini ilk on yıl içinde bir milyon lira seviyesine çıkarmayı hedefledi.²⁵

Nuri Bey'in ticari hayata giriştiği bu dönem aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıktığı döneme denk gelmekteydi. Bu dönemin acı yönlerinden birisi de Osmanlı tebaası olan gayri Müslimlerin bir takım taşkınlıklar yapmasıydı. Osmanlı Devleti'nde gayri Müslimler ticari sahada adeta tekel yaratmış, Türkler ise daha çok tarım ve hayvancılık ile uğraşmış, devletin gözünde ise “savaşçı” olarak algılanmıştır. Hal böyleyken ticaretle zenginleşen yabancıların ve gayri Müslimlerin karşısında Türkler horlanmakta ve alay konusu olmaktadır. Osmanlı Devleti'nde bu olumsuz davranışların

²² Deliorman, a.g.e., s. 9; Soku, a.g.e., s. 38; Dervişoğlu, a.g.e., s. 67-124; Bahattin Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara, 2006, s. 124.

²³ Deliorman, a.g.e., s. 9, Dervişoğlu, a.g.e., s. 70.; Akkurt, a.g.e., s. 72

²⁴Soku, a.g.e., s. 5; Akkurt ,a.g.e., s. 72; Dervişoğlu, a.g.e., s. 69-70.

²⁵ Metin Ergin, Hayatta Muvaffak Olmuş İş Adamlarımız Nuri Demirağ, Yirminci Asır, S.2, 23 Ağustos 1952,s. 4.

işgallerle daha da yükseldiği, sigara kâğıdı ticaretinin Musevive Rumların elinde olduğu²⁶ bir dönemde Nuri Bey'in ticari hayata "Türk Zaferi" adında sigara kâğıdı imalatıyla işe girişmesi bu yönüyle de ayrıca takdire şayan ticari bir girişimdir. Nuri Bey'in sigara kâğıdı işine girmesi ve piyasada yer alması piyasayı o güne kadar elinde tutan ve kazançlarıyla Türklere karşı kurulan komitacılara yardımını esirgemeyen etnik ayrılıkçı ve iş birlikçi üreticilere önemli bir darbe indirmiştir.²⁷

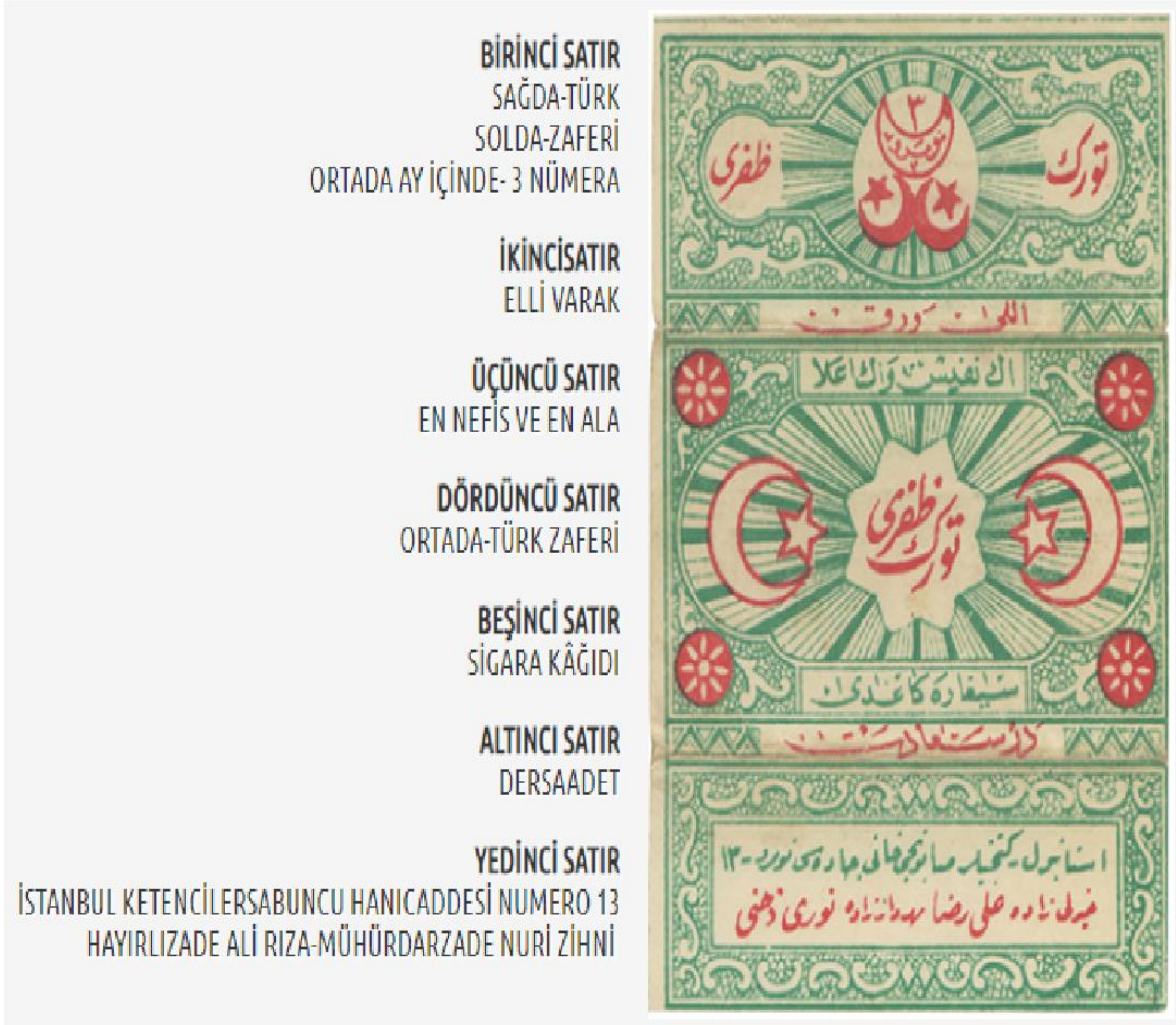
Türk milletinin başlatmış olduğu bağımsızlık mücadelesinin başarıya ulaşacağına inanan Nuri Bey, bu inançladır ki kurmuş olduğu atölyede ürettiği sigara kâğıdına "Türk Zaferi" ismini vermiş ve bunu işgal altında bulunan bölgeler de dâhil olmak üzere Anadolu'nun her köşesine göndermeye gayret göstermiştir. Nuri Bey'in ürettiği sigara kâğıdının şöhreti kısa bir zamanda yurdun her tarafına yayılmış, halk bu sembolik zafer müjdecisi ay yıldızlı kapağı bir kutsal hatıra gibi cebinde taşımaya başlamıştır.²⁸ "Memur Mühürdarzade" olarak anılan Nuri Bey artık "Tüccar Mühürdarzade Nuri Bey"²⁹ olarak anılmaya başlayan bir Türk iş insanı olmuştur.

²⁶Soku, a.g.e., s. 5-6; Dervişoğlu, a.g.e., s. 69-70.

²⁷Akkurt, a.g.e., s. 72-73; Soku, a.g.e., s. 40; Dervişoğlu, a.g.e., s. 69-70 .

²⁸Deliorman, a.g.e., s. 10.

²⁹Adiloğlu, Yalçınkaya, a.g.m.,s. 141.



Fotoğraf 2. Türk zaferi sigara kâğıdının kapağı.

(Kaynak: <http://www.divrigidernegi.com/icerik.asp?KID=4&icerikID=25>)

Nuri Bey Ketenciler’de açtığı işyerinin iç duvarına “*Satış peşin...fiyat maktu...pazarlık yok*” yazmıştır.³⁰Nuri Bey’in dükkânına asmış olduğu bu tabela küçük bir atölyeden ibaret olan bu müessesenin, dalavereli kredi işleriyle değil, ciddi alışverişle muamele yaptığını belirten ticari ilkesini ortaya koymuştur.³¹Uygun fiyatta ürünler satan, Nuri Bey pazarlık konusunda titiz davranmış ve Türk tarihinin önemli tüccarlardan biri olma yolunda emin adımlarla ilerlemeye başlamıştır.

Nuri Bey, ticaret hayatının ilk adımı olan sigara kâğıdı işinden dönemine göre iyi bir birikim elde etmiş, eski bir bankacı, eski bir müfettiş gibi değil işinin başında ve işinin ehli bir işçi gibi çalışmış, sigara kâğıdını bizzat kesmiştir. Kesilen kâğıtları defter haline

³⁰Osman Yalçın, Mühürdarzade Nuri Bey’in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S.44, Ankara, Güz 2009, s. 743-769.

³¹Soku, a.g.e., s. 43.

getiren Nuri Bey, üretimnin nefasetinden emin bir edayla ürününü piyasaya arz etmiş³² böylece hem üretimde hem satışta bizzat kendisi işin içinde olmuştur.

Nuri Bey'in Türk-Yunan savaşının olduğu bir dönemde "Türk Zaferi" ismiyle ticarete atılması Rumların hoşuna gitmediği gibi Yunan işgal kuvvetlerinin de hoşuna gitmemiş Bursa, Biga ve daha birçok yerde ele geçirdikleri sandıklar dolusu sigara kâğıdını yakmışlardır.³³ Yunan işgal kuvvetlerinin bu tepkisi bir Türk ürününe olduğu kadar ismiyle de Türklerin başarılarına atıfta bulunmasına yönelikti.

Türk Zaferi ismiyle Milli Mücadelenin başarıya ulaşacağına dair bir anlam içerdiği gibi bu üretimi gerçekleştiren Nuri Bey'de bizzat bu mücadelenin başarıya ulaşması yolunda gayret gösteren vatanseverlerden biriydi. Millî Mücadeleye fiilen iştirak eden Nuri Bey, İstanbul'da faaliyet gösteren Müdafa-i Hukuk Cemiyeti'nin Maçka bölgesini idare ediyordu. Nuri Bey, gündüzleri ticari işleriyle uğraşırken, geceleri de boş durmayarak cemiyet mensupları ile toplantılar yapıyor ve cemiyete yeni katılanlara yeminler ettiriyordu, kazandığı paranın bir kısmını Anadolu'ya göndererek mücadeleye maddi açıdan da destek veriyordu.³⁴

Nuri Bey, kısa sürede azimli, disiplinli ve dirayetli çalışmasıyla sigara kâğıdının Türk halkı tarafından rağbet görmesini sağlamıştır. İşgal altındaki Türk halkı arasında sigara kâğıdının bir sigara kâğıdından daha çok anlam ifade ediyordu. Kısa zamanda Anadolu'nun birçok yerine yayılan sigara kâğıdının başarısı ile Nuri Bey'in kazancı günden güne arttı. Bu teşebbüsün üzerinden üç buçuk sene geçtikten sonra Büyük Taarruz ile Türklerin zaferi tahakkuk ettiği zaman, iki yüz elli iki lira kâğıt para ile işe başlamış olan Nuri Bey'in elinde, tam seksen dört bin liralık büyük bir kazanç birikmişti.³⁵ Böylece üç buçuk yıl gibi bir zamanda Nuri Bey sermayesini büyük bir servet haline getirmiş oluyordu.

Nuri Bey, 1918'de ticarete giriştiği ilk iş olan bu sigara kâğıdıyla iyi bir servet elde etmiş olmasına rağmen sigara üretimnin Tütün İhisarı İdaresi'ne devredilmesinden dolayı bu alandan çekilmek zorunda kalmış ve 1920 yılında, "*Mühürdarzade Kantariye İthalat-İhracat Tütün Gümrüğü Şirketi*" adıyla yeni bir iş yeri açmıştır.³⁶ Üç buçuk yıl bu

³²Soku, a.g.e., s. 43-44; Dervişoğlu, a.g.e., s. 70-71.

³³Deliorman, a.g.e., s. 10.

³⁴Öztürk, a.g.m., s.22.

³⁵Soku, a.g.e., s. 44; Dervişoğlu, a.g.e., s. 70-71.

³⁶Deliorman, a.g.e., s. 11, 72-75; Soku, a.g.e., s. 83; Necdet Sakaoğlu, Demirağ Nuri Dünden Bugüne, İstanbul Ansiklopedisi, C.3, İstanbul 1994, s. 20.

işini devam ettiren Nuri Bey,³⁷bu işten elde ettiği kazançla yeni kurulan ülkenin inşaata olan ihtiyacını gördüğü için yeni bir iş alanı olarak imar faaliyetlerine yönelmiştir. Ülkenin köprüye, karayoluna, demiryoluna, baraşa, maden işletmelerine duyduğu ihtiyacı gören Nuri Bey, “*Ben bu parayı cemiyetten kazandım. Onu, cemiyete faydalı işlerde kullanmalıyım*” düsturuyla “*Maddi, manevi varlığımı memleket işlerine hasredeceğim*” diyerek Anadolu’da yapılacak inşaat işleri ile ilgili girişimlere yöneldi. Nuri Bey, şahsi çabayla elde ettiği paraya dahi kendi parası gözüyle bakmayacak kadar milli duyguları bünyesinde barındıran bir fert olarak kendisini artık iyice memleket işlerine adanmış, bir hizmet adamı olmuştur.³⁸

³⁷ Fatma Eylem Çoban, Milli Mücadele Sonrasında Kalkınma Hamleleri ve İş Adamları ile İlişkiler (1923-1929), Vankulu Sosyal Araştırma Dergisi, S. 4, İzmir 2019, s. 175.

³⁸Soku, a.g.e., s. 45; Akkurt, a.g.e., s. 74.

BÖLÜM 2

CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE NURİ DEMİRAĞ

2.1. Tüccar Nuri Bey'den Müteahhit Nuri Demirağ'a

Osmanlı Devleti'nin yıkılma sürecinde devlet otoritesine karşı başlayan azınlık isyanlarında Türk olmayan sermayedarların devlet aleyhindeki çalışmaları iktidar makamında oturan İttihat ve Terakki yönetimini yerli ve milli bir sermaye sınıfı oluşturma konusunda teşvik edici oldu. İttihat ve Terakkinin bütün gayretlerine rağmen bu sürecin sağlıklı bir şekilde tamamlandığını söylemek tarihi hadiseler ışığında pek mümkün gözükmemektedir. Bu politikanın yeterince başarıya ulaşamadığının en önemli kanıtlarından birisi de hiç şüphesiz yeni bir Türk devletinin kurulması aşamasında hissedilmektedir. Bu başarısızlığın temelinde dünya savaşının yaratmış olduğu sorunlar yumağının etkisi olduğu kadar Türklerin asırlarca ticaretten ve girişimcilikten uzak kalmış olmalarının da rol oynadığı yadsınmaz. Yeni yönetimin 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de gerçekleştirdiği İzmir İktisat Kongresi'nde ele aldığı konular dikkate alındığında bahsi geçen sorunların çözümü konusunda hükümetin kararlılığını ulusal boyutta görülmektedir. Bu kongrenin almış olduğu karara göre Türk yatırımcısı ve girişimcisi desteklenecek ve asırların oluşturduğu sorunların çözümüne yönelik politikalar geliştirilecek ve uygulanacaktır.³⁹

1924 yılında çıkarılan 449 sayılı kanunla Samsun-Sivas Demiryolu ihaleye verilmiş, böylece yerli teşebbüsün önünün açılması ve adeta yabancı şirketlerin tekelinde olan büyük ihalelere Türklerin de bundan böyle katılmasının sağlanmasına yasal adım atılmıştır.⁴⁰ Yasal zeminin oluşturulması sonucunda ilan edilen ihalelere katılan Türk şirketleri için bu bir dönüm noktası olmuştur. Bu süreçte aktif rol oynayan bir Türk girişimci de Nuri Bey olmuştur. Nuri Bey, demiryolu ihalesi haberini alınca oldukça heyecanlanmış ve "*İşte, benim işim*"⁴¹ demiştir. Nuri Bey, ihalenin 7 kilometrelik kısmını alarak ilk demir yolu çalışmalarına başlamıştır. İki yüz on bin lira olan bu iş, Nuri Bey için esasen tecrübe mahiyetindedir.⁴² Nuri Bey, böylece iktisadi alanda çalışmalar yaparak işçi-işveren ilişkisi hakkında bilgi biriktirmeye başlamış ve daha sonra yapacağı büyük girişimler için bu bilgiler yol gösterici olmuştur.

³⁹Akkurt, a.g.e.,s. 70-71, 74-76.

⁴⁰TBMM Kavanin Mecmuası, Cilt:3, s.287.

⁴¹Soku, a.g.e., s. 48; Dervişoğlu, a.g.e., s. 75.

⁴²Soku, a.g.e., s. 49; Dervişoğlu, a.g.e., s. 70; Akkurt, a.g.e., s. 90-95.



Fotoğraf 4. Sivas-Erzurum demiryolu Atma Boğazı'nda köprü ve tünel çalışması.
(Kaynak: Akkurt, a.g.e.,s. 92.)



Fotoğraf 5. Kayaların oyulması ile yapılan Atma Boğazı.

(Kaynak: Akkurt, a.g.e.,s. 93.)

Devlet demiryolu ihalelerine giren Nuri Bey'in dikkat çeken özelliği bu ihalelere düşük fiyat teklifleriyle girmesi olmuş, bu tavır yabancı sektöre dayalı tekelin kırılmasında etkin bir rol oynamıştır. Nuri Bey girmiş olduğu bu ihalelerde düşük fiyat teklif etmiş olmasına rağmen yine de büyük sermaye birikimini bu alandaki faaliyetleri ile gerçekleştirmeyi başarmıştır.⁴³Demiryolu ihaleleriyle toplamda 1012,5 kilometrelik demir yolu yapımını başaran Nuri Bey bundan böyle Türkiye'nin yetiştirdiği başarılı girişimci ve iş insanları arasındaki mümtaz yerini almıştı ve bu süreçte demiryolu alanında aşağıdaki

⁴³Dervişoğlu, a.g.e., s. 69-73; Adıgüzel, a.g.e., s. 124,125; Deliorman, a.g.e., s. 15; Ersan Bocutoğlu, Mehmet Dinçaslan, 1925- 1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve II. Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri, Sosyal Bilimler Dergisi, 2014 s. 161.

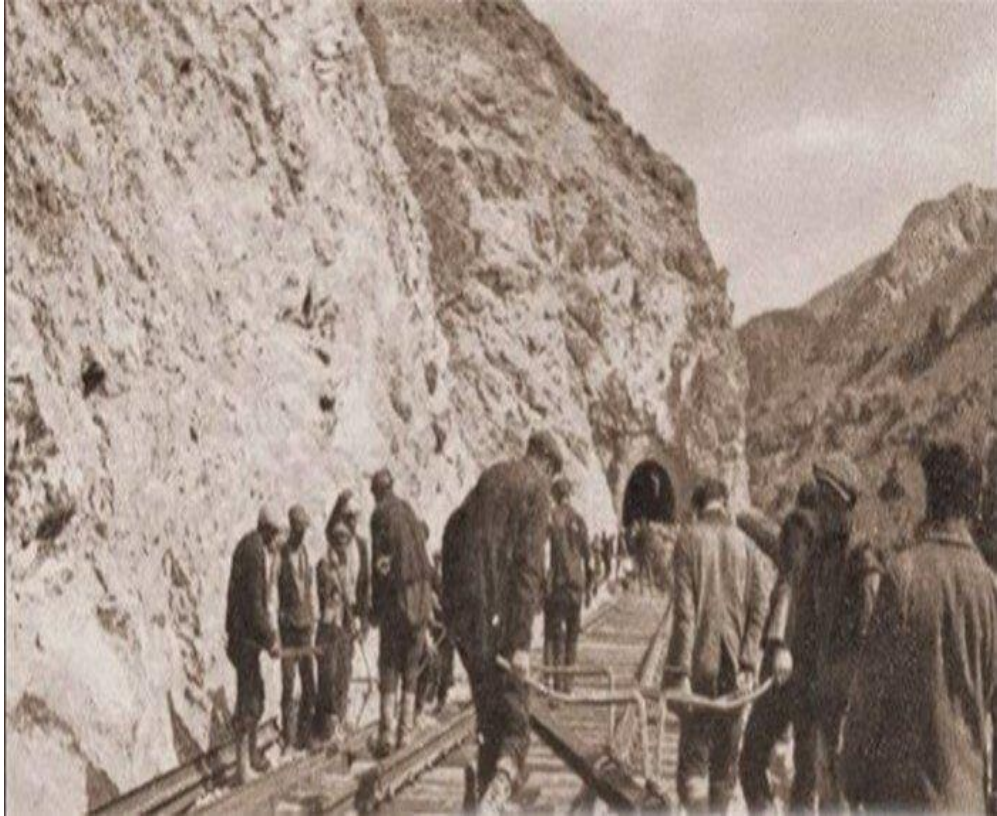
projeleri gerçekleştirmiştir:

| | |
|--------------------|---|
| Samsun- Kavak | : 48 km-23.04.1926 |
| Kavak-Havza | : 38 km-09.09.1927 |
| Havza-Amasya | : 47 km-21.11.1927 |
| Amasya-Zile | : 83 km-23.08.1927 |
| Zile-Kunduz | : 61 km-11.09.1930 |
| Kunduz-Yıldız | : 96km-31.08.1932 |
| Sivas-Tecer | : 43 km-19.12.1935 |
| Afyon-Karakuyu | : 113 km-26.03.1936 |
| Bozanönü-Isparta | : 13 km-26.03.1936 |
| Malatya-Yazıhan | : 33 km-15.06.1936 |
| Baladız-Burdur | : 24 km-01.10.1936 |
| Tecer-Çetinkaya | : 69 km-01.11.1936 |
| Çetinkaya-Hekimhan | : 70 km-16.08.1937 |
| Çetinkaya-Divriği | : 65 km-20.11.1937 |
| Divriği-İliç | : 54 km-17.08.1938 |
| İliç-Kemah | : 54 km-01.10.1938 |
| Kemah-Erzincan | : 48 km-23.12.1938 |
| Erzincan-Aşkale | : 159 km-22.09.1939 |
| Aşkale-Erzurum | : 56 km-20.10.1939'da işletmeye açılmıştır. ⁴⁴ |

⁴⁴Akkurt, a.g.e., s. 95



Fotoğraf 6.Nuri Demirağ'ın yaptığı demiryollarından bir görüntü.
(Kaynak: <https://tiyazar.com/2015/12/02/demiraglarla-orduk-ana-yurdu-dort-bastandaki-demirag-nurettin-demiragmis/>)



Fotoğraf 7. Samsun-Sivas demiryolu hattının inşasının 7 kilometrelik kısmı.
(Kaynak: <https://www.gzt.com/jurnalist/turkiyenin-ilk-ucak-fabrikasinin-kurucusu-yerli-ve-milli-girisimci-nuri-demirag-2798801>)

2.2.Nuri Bey, Nuri “DEMİRAG” Oluyor

Yeni Türk devletinde ekonomik geri kalmışlığın çözüm yolları aranırken bir taraftan da sosyal, siyasal ve kültürel devrimler gerçekleştirilmeye çalışılıyordu. Bu devrimler içerisinde yer alan “Soyadı Kanunu” çıkarıldığında ülkenin demiryollarıyla örülmesinde büyük katkıları olan Nuri ve Naci kardeşlerin de ülkedeki mümtaz yerlerini belirleme adına ülkenin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk tarafından “DEMİRAG” soyadıyla taltif edilmişlerdir.⁴⁵

Cumhuriyet’in 10. yılında bestelenmiş olan “Onuncu Yıl Marşı”nda geçen “*Demirağlarla ördük Anayurdu dört baştan*” sözleri de bu dönemin başarılı demiryolu projelerine bir atıf niteliği taşımaktadır.

Atatürk dönemi devlet yöneticilerinin ülkenin kalkınması hususunda gerekli gördükleri yatırımların gerçekleştirilmesinde özellikle demiryolu alanında bayraktarlık yapan şahsiyet Nuri Demirağ olmuştur. Şehirlerin bağlantı yollarının olması şüphesiz ki barış zamanında olduğu gibi savaş zamanlarında da büyük önem arz etmektedir. Osmanlı Devleti’nin eleştirilecek en önemli hususlarından birisi de şehirlerin bir kısmının bu yatırımlardan mahrum bırakılmış olmasıdır. 1936 yılında Demirağ tarafından gerçekleştirilen Afyon-Karakuyu bağlantı demiryolunun açılış töreninde konuşan Atatürk şehirlerin birbiriyle bağlantılı olması hususunda; “*Bu hattın olmamasından memleket müdafaası çok sıkıntı çekti. Bu kadar kısa bir hattın memleket müdafaası bakımından göreceği işi 100.000 öküze yaptırmak ya mümkün veya değildir. İmparatorluk devrinde iltisak hatlarına çok az ehemmiyet verilmiştir. Bunu onun mali iktidarsızlığından ziyade zihniyetinin idraki haricinde olduğunda aramak lazımdır*”⁴⁶ içerikli bir konuşma gerçekleştirmiştir. Girişimci Demirağ’ın da düşünceleri ülkenin kurucusu ile örtüşmekteydi. Bu nedendir ki Demirağ büyük sermaye birikimine ulaştıktan sonra zengin bir hayat yaşama yerine kazandıklarını milleti kalkındırma yönünde kullanmayı tercih etmiş ve bu yönde atılımlar gerçekleştirmiştir.

2.3.Kendi Anlatımıyla Nuri Demirağ

Büyük müteşebbis Nuri Demirağ dönemin gazetecisi Sait Kesler ile bir röportaj yapmış ve bu röportaj 5 Haziran 1935’te Son Posta gazetesinde yayımlanmıştır. Bu röportajda Demirağ çocukluğundan müteahhitlik yıllarına evirilen süreci şu sözler ile

⁴⁵Öztürk, a.g.m., s. 18.

⁴⁶ Güngör Evren, Demiryollarımız, Türkiye Mühendislik Haberleri, S. 384, Adana 1996, s. 20.

anlatmıştır: “Biz Divrikliyiz. Benim babam müstantikmiş, ben iki yaşında, Abdurrahman Naci’de birkaç aylıkken babam ölmüş. Biz iki kardeşe otuzar kuruş aylık bağlamışlar, babam da zamanın parası ile 60-70 lira kıymetinde bir evcik ile bir iki arsa bırakmış bize. Anam bizi okutmaya çalışmış, 30 kuruş ile adam ne kadar okur. Ben on yedi yaşına gelince 400 kuruş aylıkla Ziraat Bankası’na memur oldum. Bu paranın 200 kuruşunu anama veriyor, 200 kuruşu ile de Abdurrahman Naci’yi Mühendis mektebinde okutuyordum. Nihayet o Tapu Mühendisi oldu, ben Maliye Müfettişi. Mütareke günlerinde bir gün bir palikarya vazife esnasında bana hakaret etti. Müteessir oldum, memuriyetten çekildim. Cebimde 56 sarı lira vardı. Bunu 252 kâğıt liraya tahvil ettim ve bununla “Türk Zaferi” adında bir sigara kâğıdı çıkarmaya başladım, kâğıdı kendim kesiyor, kendim tutkallıyor, kendim kutuluyor, işportacılar verdirerek sattırıyordum. İyi kâğıt olduğu için piyasada çabuk tutundu. Anadolu münhasıran benim kâğıdımı almaya başladı ve kısa zamanda ben büyük bir servet yaptım. Bu vaziyette Abdurrahman Naci’yi de işinden istifa ettirdim, ona sermaye verdim ve Anadolu’da münakaşalara (ihale) girmeye başladık. İlk olarak Samsun-Sivas hattını aldık, umduğumuzdan çok para kazandık.”⁴⁷

Demirağ, devlet demir yolu ihalelerinden büyük paralar kazanmış ve ülkenin en zengin insanı olmuştur. Fakat onun zenginliği övünmek için olmamıştır. Demirağ kazandığı milyonlar ile değil, yabancı şirketlerin teklif ettikleri fiyatlardan kırdığı ve devlete kazandırdığı milyonlar ile övünmüştür.

Demiryolunun yanı sıra Demirağ diğer inşaat işlerine de girişmiştir. Bunlar Bursa’da, Sümer Bank’ın merinos, Karabük’te demir ve çelik, İzmit’te selüloz, Sivas’ta çimento fabrikalarıyla, İstanbul’daki muazzam hâl binasını ve Eceabat-Havza Şosesini yapmıştır.⁴⁸ Ayrıca Demirağ yapmış olduğu bu tesis ve fabrikaların önünde veya yakınında hayrat çeşmeleri yaptırmış ve bu çeşmelerin sayısı kırk sekizi bulmuştur.⁴⁹

Demirağ, Ziraat Bankası görevlerinde para kazanmakla kalmamıştır. Memurluk ve Maliye müfettişliği dönemleri onun inşaat sektöründeki kurumsallaşma ve örgütlenme başarısı ile dolaylı olarak bağlantılıdır. İnşaat sektöründe sayıları on binleri bulan işçilerin çalışma organizasyonunu sağlamak gerekmektedir. İşçilerin barındırılması, sağlık sorunları, beslenmeleri, sevk ve idarelerinin disiplin içinde sağlanması ustalık ve tecrübe

⁴⁷ Sait Kesler, Bil Milyonerle Konuştum, Son Posta, 5 Haziran 1935.

⁴⁸ Soku, a.g.e., s. 52; Dervişoğlu, a.g.e., s. 78.

⁴⁹ Soku, a.g.e., s. 52.

isteyen bir iştir.⁵⁰ Geçmiş mesleki tecrübesini ticaret hayatına yansıtan Demirağ, kısa zamanda ülkenin zengin ve en girişimci iş insanı olmayı başarmıştır.

2.4. Nuri Demirağ'ın Çimento Fabrikası Projesi

Yeni Türk devletinin temelleri Atatürk önderliğinde çeşitli alanlarda yapılan yatırımlar ile sağlamlaştırılmak istenilmiştir. Bu yatırımlarda büyük önem arz eden inşaatlar vardır ve bu inşaatlar için gerekli olan çimento 1934 yılına kadar Fransızların kurmuş olduğu fabrikadan alınmıştır. Fransızlar Türkiye'ye çimentonun tonunu 33 lira 20 kuruşa satmaktadır.⁵¹Bu fiyat o dönem için esasen oldukça yüksektir. Yapılan yatırımlarda maddi zorluklara neden olan bu durum inşaatların ilerlemesini geciktirmekteydi. Esasen ucuz çimento alma konusu Demirağ içinde önem arz etmektedir. Bu durum Demirağ tarafından ele alınmış ve hem kendisinin hem de devletin inşaat projeleri için büyük önem teşkil eden çimento ihtiyacını karşılamak amacıyla Demirağ Kartal'da, Yunus Çimento Müessesesinin yanında, Kaptanpaşazade Mahmut Beye ait zeytinliği bu işe tahsis etmiştir. Yakacık civarında, çimento cevherini ihtiva eden bir takım tarlaları da satın almıştır. İlk sene zarfında yetmiş bin ton, yatırımların artmasına bağlı olarak yüz kırk bin ton çimento istihsal edilebilecek kabiliyette bir fabrikanın yapılmasını projelendirmiştir ve bunun için gerekli adımı atmıştır.⁵²Çimento üretiminin daha uygun fiyata yapılabileceğini de anlayan Demirağ, Fransız şirketinin girdiği ihalelere girerek onların teklif ettiği 33 lira 20 kuruşluk ton fiyatı teklifine karşın ton fiyatı olarak 13 lira gibi küçük bir oranla ne kadar başarılı ve devlet çıkarını önceleyen bir müteşebbis olduğunu icraatıyla göstermiştir. Bu öylesine bir başarıdır ki Fransız şirketi dahi ihaleden çekilmek zorunda kalmış ve devletin zarar etmesinin önüne geçilmiştir.

2.5.İstanbul Boğazı'na Köprü Projesi

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde İstanbul'da Anadolu yakasından Avrupa yakasına ulaşım, İstanbul Boğazı'ndaki deniz araçları ile sağlanmaktaydı. Bu durum maliyet ve zaman kaybına neden olmaktaydı. Bahsi geçen gider kalemlerini ortadan kaldırmak fikri Nuri Demirağ'ı yeni bir yatırım projesine yönlendirmiştir. Demirağ, çok önceden hayalini kurduğu İstanbul boğazına köprü yapımı için girişimde bulunmak istemiştir. Demirağ'ın bu işi gerçekleştirme arzusunu kamçılıyan teşvik edici bir unsur da 1934 yılında çıkan 2490 sayılı "Artırma ve Eksiltme Kanunu" olmuştur. Bu yasaya göre; müteahhitlik

⁵⁰Dervişoğlu, a.g.e., s. 74.

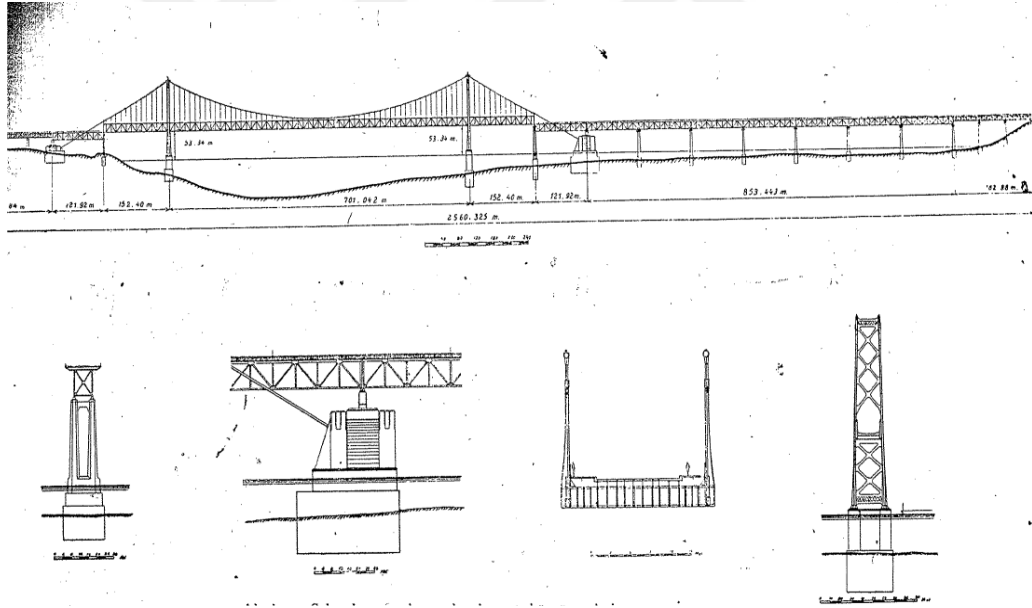
⁵¹Deliorman, a.g.e., s. 53.

⁵²Deliorman, a.g.e., s. 53.

işlerinde yerli sermayenin gelişmesi için ihalelere yabancı sermayenin girmesi engellenmekteydi.⁵³

Demirağ, münhasır medeniyetlerde olan asma köprüleri araştırmak üzere yurt dışından uzman mühendisleri getirterek incelemeler yaptırmıştır. Bu incelemeler sonucunda San Francisco'daki Golden Gate köprüsüyle aynı sistemde bir köprü yapılması kararlaştırılmıştır.⁵⁴ Yeni Türk devletinin kuruluşunda bu denli büyük bir projenin yapılması Atatürk başta olmak üzere Türk halkında büyük heyecan uyandırmıştır.

Demirağ köprü projesini gerçekleştirmek için Amerika'nın en büyük çelik fabrikası olan "Bethlehem Steel Company" ile anlaşmıştır.⁵⁵ Demirağ'ın projesini çizdirttiği İstanbul Boğazı köprüsünün özellikleri; 1600 metresi deniz üzerinde, 960 metresi karada olmak üzere toplam 2560 metre olan bu köprünün eni 20 metre 73 santim olacak şekilde planlanmıştı. Asma kısmı 701 metre, geri kalan kısmı da demir köprü sisteminde olacaktı.⁵⁶



Fotoğraf 8. İstanbul Boğazı'na yapılacak köprünün projesi.

(Kaynak: Deliorman, a.g.e.,s. 80-81.)

Üzerinden demiryolunun da geçeceği bu modern köprü projesinin etüt çalışması

⁵³Resmi Gazete, 10 Haziran 1934, Say., 2723.

⁵⁴İkinci.,a.g.m., s. 63.

⁵⁵Deliorman, a.g.e., s. 52.

⁵⁶Deliorman, a.g.e., s. 52.; Akkurt, a.g.e., s. 97.

tamamlanınca Salih Bozok⁵⁷ tarafından 1934'te Cumhurbaşkanı Atatürk'e sunulmuştur.⁵⁸ Proje Atatürk'ün beğenisini kazanmış olsa da hükümetin onay vermemesi nedeniyle yürürlüğe girmemiştir.⁵⁹ Projenin hükümet tarafından kabul görmemesinde İstanbul'un görüntüsünün bozulacağı düşüncesi etkili olmuştur.⁶⁰ 1973 tarihine kadar yapılmayan köprü bu tarihte Demirağ'ın projesinde belirtilen yere çok yakın bir yerde yapılmak üzere Fransız RAR şirketine ihale verilerek yaptırılmıştır.

2.6. Fırat Nehir'inde Hidroelektrik Santrali Projesi: Keban Barajı Projesi

Birçok yeraltı ve yerüstü zengin kaynakların olduğu Anadolu topraklarında önem arz eden bir kaynaktaki ülke sınırları içinde bulunan nehir yataklarıdır. Demirağ'ın girişimlerdeki temel felsefe ülkenin zenginliklerini ülkeye kazandırmak olmuştur. Bu sebeple Demirağ Türk devletinin ilk hidroelektrik santralini kurmak istemiştir. 1934 yılında Keban Barajı fikrini ortaya atmış ve bu işi kendisinin yapabileceğini söylemiştir. Bu baraj için proje yapmış ve Atatürk ve hükümete sunulmuştur. Atatürk'ün beğenisini alan baraj projesi hükümet tarafından reddedilmiştir. Atatürk'ün ölümünden sonra pek kimsenin ilgilenmediği Demirağ'ın bu fikri 33 yıl sonra gerçekleştirilmiştir.⁶¹

2.7. Modern Köy ve Şehir Planlama Projesi

Sivas'ın Divriği ilçesinde dünyaya geldiğine değindiğimiz Nuri Demirağ, kırsal kesimin sorunlarına yabancı olmadığı gibi duyarsız da değildi. Dönemin kırsal imar yapılanmasındaki sorunlar ve köy yaşantısı içindeki sıkıntıları bilen Demirağ'ın bu sorunları çözmeye yolundaki kararlılığı iş insanı olduğu bu dönemde belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır.

Tarih öncesinden beri insanların yerleşmesinde akarsular belirleyici olmuştur. Bu anlayış zaman içerisinde biraz değişikliğe uğramış insanlar aynı zamanda tarım yaptıkları arazilere de yakın olmak istemişlerdir. Bu istek dağınık bir yerleşim şeklini oluşturmuş bu da başta su ihtiyacı olmak üzere çeşitli sorunları beraberinde getirmiştir. Kırsal kesimin su yoksunluğunu gören Demirağ, sorunun kaynağına inerek kırsal kesimin susuzluğuna derman olmaya gayret göstermiştir. Bulunacak çözüm insan ve insanın beslediği hayvanın su ihtiyacını gidereceği gibi hijyenden uzak yaşam biçiminin değişmesini sağlayarak aynı

⁵⁷Salih Bozok, Türk askeri ve siyasetçisidir. Mustafa Kemal Atatürk'ün çocukluk arkadaşı, harp okulunda arkadaşı olup ve daha sonra da yaverliğini yapmıştır. O Atatürk'e en yakın kişi olarak bilinir.

⁵⁸Öztürk, a.g.m., s. 26.

⁵⁹İkinci.,a.g.m., s. 63.

⁶⁰Deliorman, a.g.e., s. 52.

⁶¹İkinci.,a.g.m., s. 63.

zamanda Anadolu'da yaygın olan çeşitli bulaşıcı hastalıkların ortadan kaldırılmasında da bir yönüyle sağlık hizmeti sağlayacaktır.

Türk devletinin ilk dönemlerinde köylerde halk yakıt ihtiyacını ağaçları keserek ve kurutulmuş hayvan tezeğini kullanarak karşılanmaktadır. Ağaçların yakıt için kesilmesiyle mevcut ormanlar tahrip edilmesinin yanında artan nüfusla birlikte yenilenemeyen enerji kaynağı da hızla tüketilmesini hız kandıran bir durumdur. Hayvan tezekleri ise hayvan dışkısının insan eliyle şekillendirildiğinden dolayı insan onuruna aykırı bir durumdur. Tezeklerin yakıt olarak kullanıldığı anda yanma ile içinden çıkan zehirli gazlar insan sağlığını ciddi derecede etkilemektedir. Aynı zamanda yakıt olarak kullanılan tezek gıda ürünlerinin pişirilmesi ile birlikte zehirli gazların insan vücuduna girmesini hızlandırmaktadır. Maliyetli, hijyen olmayan, sağlıksız ve yenilenemeyen yakıtların olumsuzlukları Demirağ'ın ilerleyen dönemlerde çözüme kavuşturmak istediği konulardandır.

Demirağ, yukarıda belirtilen bazı sorunların giderilmesi için önce kendi memleketi olan Divriği'den başlayarak modern şehir ve köy imarları için mühendislerden buna yönelik çalışmalar yapmasını istemiştir. Mühendislerin oluşturduğu projelerde evler bir merkezde toplanıyor, içme suyu sorunları için alt yapı çalışmaları yapılıyor ve neredeyse her sokağa bir çeşme tasarlanıyordu. Bu projelerde yerleşim yerlerindeki ulaşım düzenleniyor, yeni yollar yapılıyordu. Demirağ'ın ülkenin yakıt sorununa dair bulduğu çözüm yolu ise sahip olunan kömür yataklarının işletilmesiydi. Çözüm odaklı düşünen ve üreten Demirağ kömürün kullanılmasını isterken aynı zamanda bu kömürün kullanımının yaygınlaşmasını sağlama adına özel sobalar da üretmiştir. Kömürün yaygın kullanımı maden ocaklarında çalışacak çok sayıda işçi ihtiyacını doğurduğu için önemli bir istihdam alanı oluşturacaktır. Böylece kurmak istediği endüstri şehirleri ile maden kaynaklarının zengin olduğu bölgelerde şehrin gelişimine büyük katkı sağlayacak, ekonomik bir potansiyel oluşturacaktır.

Demirağ'ın yaptırdığı projelerden birisi de ziraat köyleri projesidir. Bu köyler 1.700 nüfuslu asgari 340 haneli her türlü konforu haiz mamur beldeler halinde kurulacaktı. Diğer köy planı ise 1.750 nüfuslu 342 haneli endüstri ve maden köyleri olacaktı.⁶² Demirağ, oluşturmak istediği yerleşim yerleri ile temiz, çağdaş ve sanayileşmiş şehirler oluşturmuş olacaktı. Demirağ'ın planlamasında şehirler içerisinde;

⁶²Deliorman, a.g.e., s. 45-46.

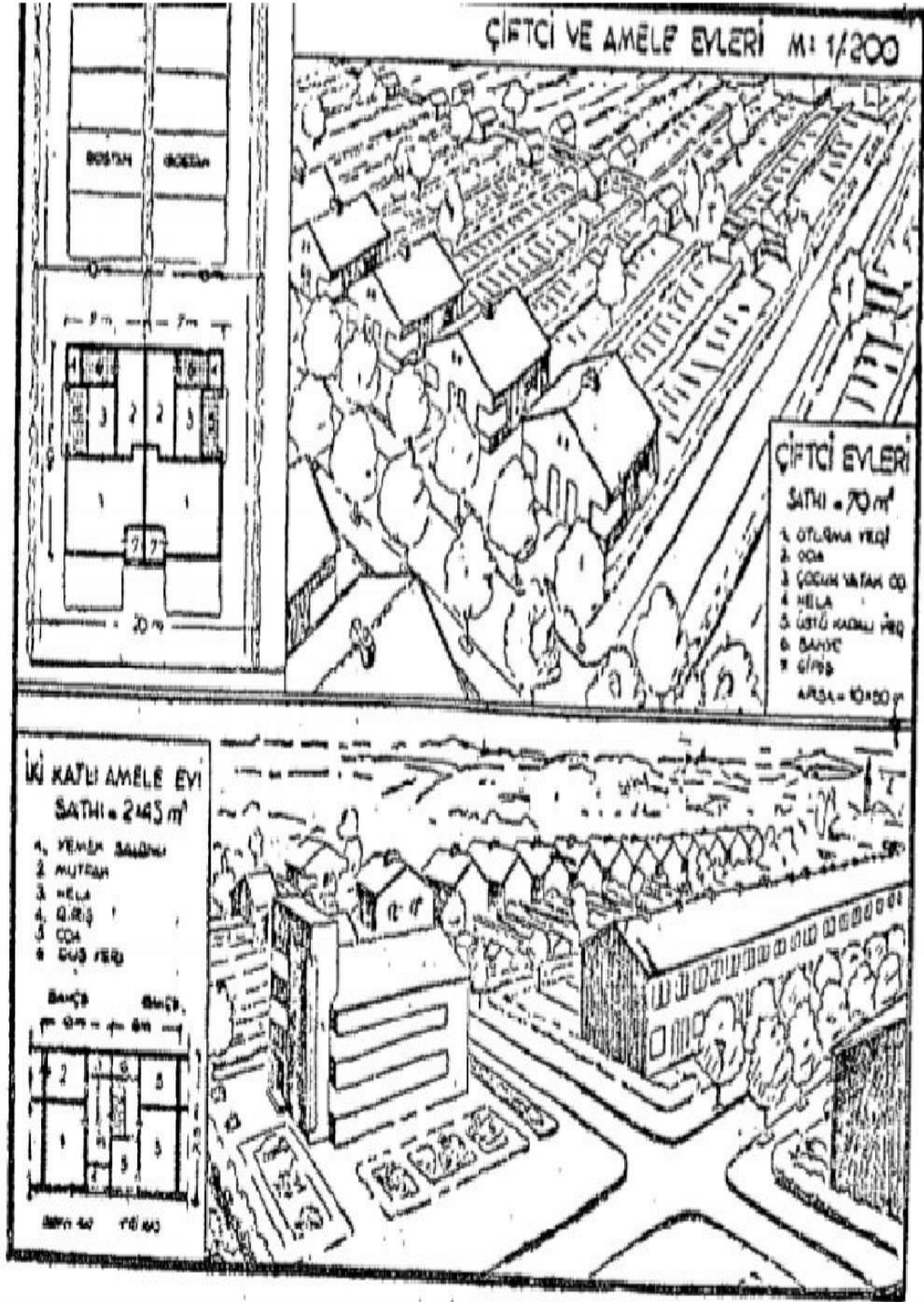
- 1- Resmi Daireler
- 2- Parti Binası (Konferans Salonu, tiyatro, sinema)
- 3- Otel ve Lokanta
- 4- Kooperatif merkezi
- 5- Cami
- 6- Hamam
- 7- Küçük sanayi müesseseleri
- 8- Arabalık ve garaj
- 9- Revir ve doğumevi
- 10- Mektep
- 11- Çocuk bahçesi
- 12- Çamaşırhane
- 13- Spor yeri
- 14- Tayyare meydanı
- 15- Bekâr evi
- 16- Anıt
- 17- Elektrik muhavile evi,⁶³ gibi yapıların olduğu, ziraat köylerinin planlamasında ise;

- 1- Resmi bürolar
- 2- Milli kalkınma evi (Sinema, Tiyatro, Konferans Salonu)
- 3- Otel ve lokanta
- 4- Kooperatif
- 5- Pazar ve dükkânlar
- 6- Cami
- 7- Hamam
- 8- Küçük sanayi

⁶³Soku, a.g.e., s. 184-185.

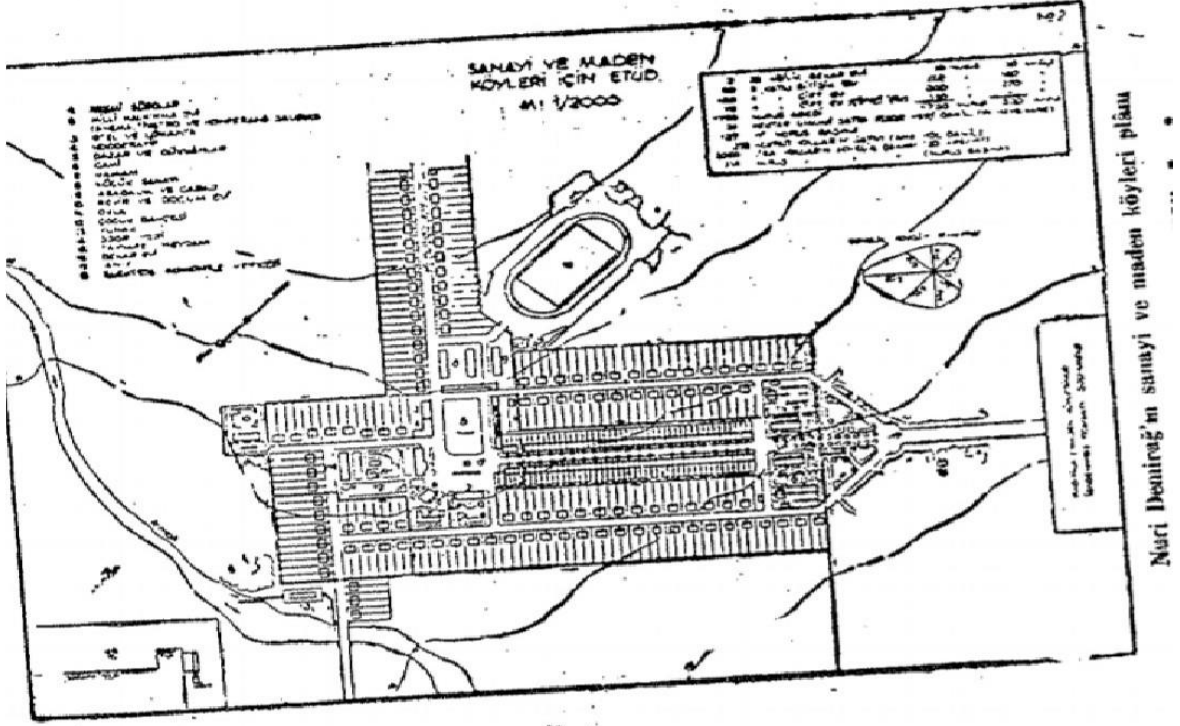
- 9- Revir (küçük hastane) ve doğum evi
- 10- Okul
- 11- Çocuk bahçesi
- 12- Yunak
- 13- Mezbaha
- 14- Kanare ve ahır
- 15- Hayvan kontrol ve sağlık memurluğu
- 16- Silo
- 17- Arabalık
- 18- Garaj
- 19- Bekçi ve ortalıkçı yeri
- 20- Kümesler
- 21- Otluk, samanlık
- 22- Süthane
- 23- Ahırlar, ağıllar
- 24- Spor yeri
- 25- Saat kulesi
- 26- Elektrik ve muhavvile merkezinin⁶⁴ yer aldığı görülmektedir.

⁶⁴Deliorman, a.g.e., s. 50.



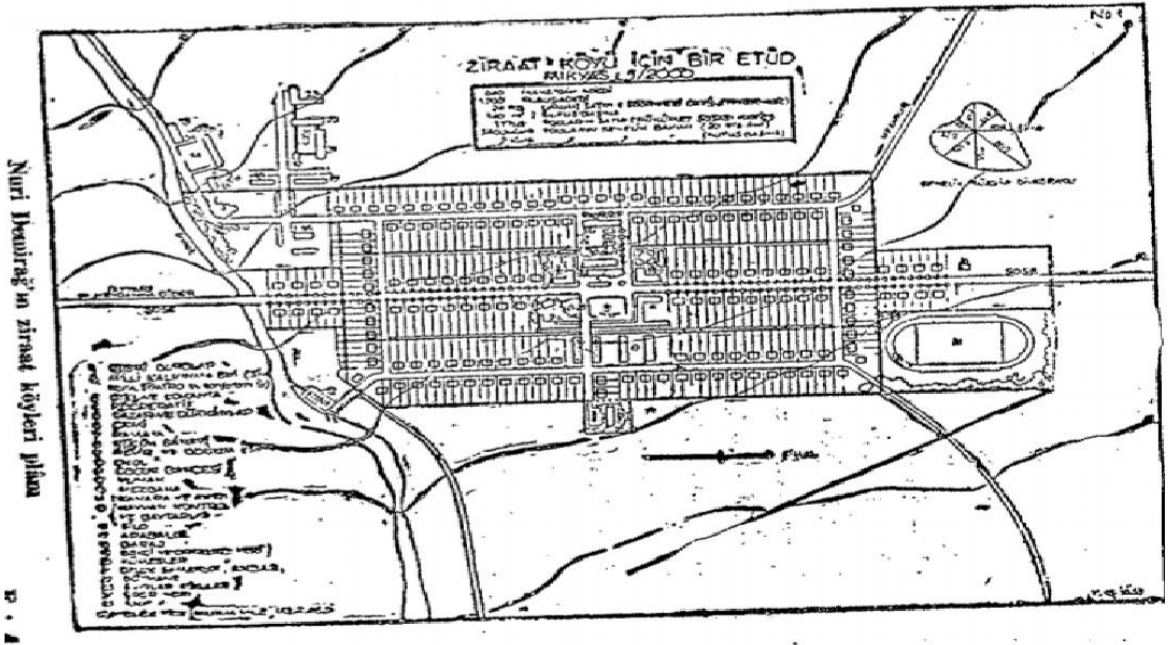
Fotoğraf 9. Nuri Demirağ'ın modern çiftçi köyleri projesi.

(Kaynak: Deliorman, a.g.e., s. 46.)



Fotoğraf 10. Nuri Demirağ'ın modern sanayi kentleri projesi.

(Kaynak: Delirorman, a.g.e., s. 47.)



Fotoğraf 11. Nuri Demirağ'ın tarım köyleri projesi.

(Kaynak: Delirorman, a.g.e., s. 49.)

Demirağ kendi memleketi olan Divriği'ye ayrı bir önem vermiştir. Divriği'nin etrafının dağlarla çevrili olması buraya yapılacak uçak fabrikasının jeopolitik açıdan

güvenli bir bölgede olmasını sağlayacaktır. Demirağ, Divriği'yi içinde Gök Üniversitesi'nin ve Gök Okulu'nun kurulduğu bir memleket olarak düşünüyordu. Bizzat yaptırdığı araştırmalarda farklı 19 madenin varlığını tespit ettirmiş⁶⁵ve bu madenlerin de işletilmesiyle Divriği'yi 100.000 nüfuslu endüstriyel bir şehir haline getirmeyi planlamıştır. Divriği elektrik üretimi yapacak barajlar içinde uygun su yataklarına sahipti. Divriği'ye gönderdiği şehir mütehassısları, mühendisler, fen adamları ile Demirağ bütün bu düşüncelerini fiiliyata geçirme azmin olduğunu göstermiştir.

Demirağ'ın bu projelerinin hayata geçirilmesi durumunda modern köylerde hayvancılık ve tarım ile halkın refah seviyesi artacak ve böylece köyden kente göçlerin önü kesilecekti. Halk sadece ekonomik değil şehir planında yer alan sanat ve sosyokültürel aktiviteler ile kültürel açıdan da gelişecekti. Günümüz Türkiye'sinde dahi bu vasıflarda köylerin oluşturulmadığını düşünülürse Demirağ'ın ne kadar ilerici bir düşünceye sahip olduğu idrak edilebilir. Ancak Demirağ, bu projelerini başlatma fırsatı bulmuşsa da çeşitli iç dinamikler ve ekonomik durumun elverişsizliği projelerin başarıya ulaşmasını engellemiştir.

2.8. Nuri Demirağ'ın Yardımsever Şahsiyeti

Çocukluğundan müteahhit oluşuna kadar geçen süreci gazeteci Sait Kesler'e anlattığına dair yukarıda temas edilen Nuri Demirağ aynı söyleşide kazandığı zenginliğin ölümünden sonra yardımlara harcanması için vasiyet hazırlattığını da şu sözlerle anlatmıştır: “...*Sonra ben servetimi ne yapacağım? Bu para elbette devletin malıdır. Sanıyor musunuz ki çocuklarıma büyük bir servet bırakacağım? Ben vasiyetnamemi daha şimdiden hazırlamış bulunuyorum. 6 çocuğum, bir karım var. Bunlara kanunun tayin ettiği miktardan 10 para fazla miras bırakmıyorum, bütün servetimi hayır işlerine tahsis ettim. Üsküdar'daki Paşalimanı'nda bir koru aldım. Burada güzel bir bina yaptıracak ve 100 çocukluk bir yetimhane açtıracam. Burada 100 yetim çocuk ilk tahsilden yüksek tahsilini bitirinceye kadar himaye edilecek, bakılacak, sonra da kendilerine sermaye vererek iş hayatına atacağım.*”⁶⁶

Demirağ, sanat ve sanatçıya da önem veren bir iş insanıdır. Cumhuriyet döneminin aydın yazarlarına bazı yardımlarda bulunmuştur. O dönemde yazdığı yazılardan dolayı büyük sıkıntılar yaşayan Nazım Hikmet kiralık ev bulamayınca Demirağ ona kendi

⁶⁵Deliorman, a.g.e., s. 45.

⁶⁶ Sait Kesker, Son Posta, 5 Haziran 1935.

dairelerinden birini vererek orda kalmasını sağlamıştır. O günleri yazan Hasan İzzettin Dinamo, Nâzım Hikmet'in ağzından o dönemi ve ikili arasında yaşanan o hadiseyi şöyle aktarmaktadır: *“Yaşama koşullarımız çok dardı. Ayrıca evlerinde oturduğumuz mülk sahipleri de bizi patlayacak bir bomba gibi gördüğünden sık sık kapı dışarı edilme tehlikesiyle karşılaşılıyorduk. Bir gün kendimize göre alçakgönüllüce bir ev ararken gazetede bir ilan gördük. Bu Anadolu'yu demir ağlarla örmeye çalışan çok zengin müteahhitlerden Nuri Demirağ'ın apartmanında bir çekme katın ilanıyla. Gündüzün matbaada pek çok düzeltme işim olduğundan ancak akşama doğru başımda ünlü yağlı kasketim, üstümde kirlice iş elbisemle Nuri Demirağ'ın yazıhanesine uğradım. Demirağ bir yandan kılık kıyafetime bir yandan da düzgün konuşmama, aydın kişilere özgü yüz çizgilerime bakıyor, tereddütler geçiriyordu. Nereden aklına geldiyse birdenbire adımı sordu -Nâzım Hikmet dedim. Sen misin bunu söyleyen? Koca Demirağ birdenbire yerinden fırlayarak üstüme atıldı. -Vay sen ha? Nâzım Hikmet ha? Neden deminden beri söylemezsin de beni tereddütler içinde bırakırsın? Baksana şu raflara eksiksiz bütün kitapların orda. Ben senin Türkiye'de en iyi okuyucularından, beğenenlerinden biriyim diyerek durmadan elimi sıkıyor, sıcak bir dostlukla sallıyordu. -İstediğin ev olsun, Nâzım'cığım. O daireyi bu andan başlayarak sana ayırıyorum. Para pulda istemem. Verirsen darılırım. İstediğince otur? Sıcak su da vardır dedi.”*⁶⁷ Demirağ sıkıntılar içinde olan Nazım Hikmet'e yardım etmiş ve onun eserlerini çıkarmasına devam etmesini kolaylaştırmıştır.

Demirağ'ın sanatçıya olan yardımlarından bir diğeri de Neyzen Tevfik olmuştur. Demirağ, dönemin önemli sanatçılarından olan Neyzen Tevfik'i Beşiktaş'ta fabrikasına ait bir binada misafir etmiştir.⁶⁸ Alkol Demirağ'ın en kızdığı konulardan biriydi fakat onun sanatçıya verdiği değerinde büyüktü. Nitekim çok alkol alan Neyzen Tevfik'e de yardımlarını esirgememiştir. Eserlerini rahatça oluşturabilmesi için ona para göndermiştir. Neyzen Tevfik son yıllarını onun verdiği evde geçirmiş ve orada vefat etmiştir.⁶⁹ Demirağ için sanat ve sanatçılar ülke için iktisat ve sanayi kadar değerli ve önemlidir.

2.9. 1939 Erzincan Depremi ve Nuri Demirağ

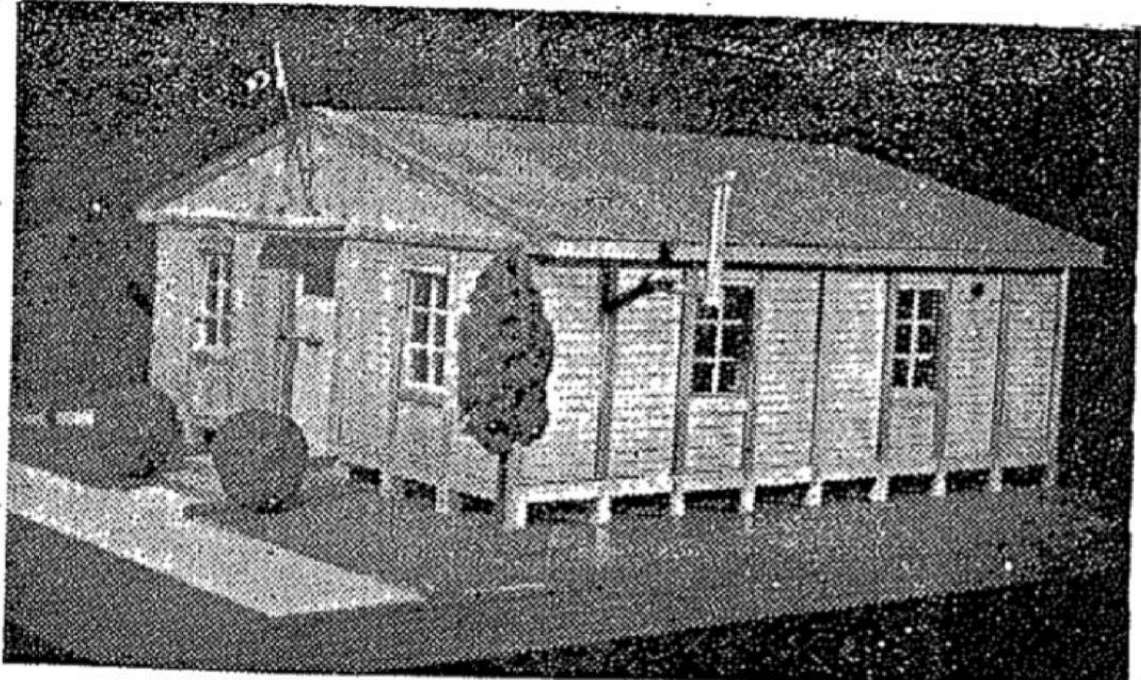
Başarılı bir iş insanı olan Demirağ bireysel yardımseverliği kadar toplumsal yardım severliği ile de dikkat çekicidir. Demirağ, kişisel ve toplumsal mağduriyetlerde yardıma

⁶⁷Öztürk, a.g.m., s.22-23.

⁶⁸Osman Nihat, Neyzen Tevfik ile Röportaj, Radyo Magazin, 17 Mart 1951, s. 17.

⁶⁹Öztürk, a.g.m., s. 23.

koşmada hep öne sırada yer almak istemiştir.1939 yılında vuku bulan ve Türkiye'nin en büyük depremlerinden biri olan Erzincan depreminde birçok can ve mal kaybı yaşanmıştır. Bu depremden sağ kurtulan vatandaşlar evsiz, yiyeceksiz ve giyeceksiz kaldıkları için çok zor şartlar altında hayatlarını sürdürmeye gayret ediyorlardı. Demirağ bu deprem haberini alır almaz Ankara'dan İstanbul'daki çalışanlarını arayarak "...Ben Erzincan'a gidiyorum, siz de yiyecek, giyecek eşyası ve ilaç temin edip hemen buraya gelin"⁷⁰ demiş ve deprem bölgesine gitmiştir. Erzincan'a yardım için giden ilk kişilerden biri Demirağ'dır. Demirağ enkaz altında kalan kişilerin aranması için yapılan çalışmalara bizzat ve çalışanlarıyla birlikte katılmıştır. Depremin 7. günü bir soba borusu sayesinde hava alarak canlı kalan mütekait miralay* yarı çıplak toprak altından çıkarılınca Demirağ ona sırtındaki paltosunu vermiştir.⁷¹ Demirağ depremde evsiz kalan insanlar için prefabrik evler yaptırarak bir nebze olsa onların sıkıntılarını gidermeye çalışmıştır.



Fotoğraf 12. Erzincan depreminde Nuri Demirağ'ın yaptırdığı prefabrik ev.
(Kaynak: Delirorman, a.g.e.)

⁷⁰Delirorman, a.g.e., s. 65.

*Miralay "Emekli Albay" anlamına gelmektedir.

⁷¹Delirorman, a.g.e., s. 66.

2.10. Nuri Demirağ'ın Gökteki Hayalleri: Nuri Demirağ'ın Havacılık Alanındaki Özel Girişimleri

2.10.1. İlk Sivil Havacılık Teşebbüsü: Nu.D.36 ve Nu.D.38 Uçakları

Türkiye Cumhuriyeti bütçesinin 212 milyon lira olduğu 1936 yılında, 11 milyon liralık şahsi servetiyle o yıllarda ülkenin en büyük zengini olan Demirağ⁷² elde ettiği büyük serveti yine devletin menfaatleri için harcamak istiyordu. Demirağ için para kazanmaktaki amaç “zengin olmak değil bir sonraki yapacağı yatırımlar ile devletin hangi eksikliği giderilebilir ve devlet hangi alanda dışa bağımlılıktan kurtarıla bilir” olmuştur.⁷³ Selahaddin Güngör 1 Ekim 1939 tarihinde Cumhuriyet gazetesinde yayınladığı yazıda röportaj yapmak üzere Demirağ'ın fabrikasına gittiğinde duvarda: “Büyük eserler, lüks hayattan, büyük masraflardan sakınma sayesinde yapılan tasarruflardan meydana gelir. Şahsi servetler, Türk milletinin birikimidir. Vatanın çıkarına her zaman hasr (vermeye) ve tahsise amade fertler eline emanettir. Bunun kimsenin bol bol ve sefahate sarf etmeye, israfa, suiistimale hakkı yoktur”⁷⁴ yazısına rastladığına değinmiştir. Duvarda varlığına temas edilen bu yazı esasen Demirağ'ın hayatta uyguladığı ve benimsediği yaşam biçiminin yazıya dökülmüş şeklidir başka bir şey değildir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk dönemlerinde uçak ihtiyacı üretmekle değil toplanan bağışlar ile ithalat yöntemiyle karşılanmaya çalışılıyordu. Türk Tayyare Cemiyeti'nin reisi Cevat Abbas*, toplumun havacılık ile uçak sanayisine olan ilgisini arttırmak ve ülkenin uçak ihtiyacını karşılamak amacıyla bir yöntem geliştirmiştir. Bu yöntem gere on bin lira temin edip cemiyete gönderen her yerleşim yeri veya kişinin adıyla anılmak üzere alınacak uçağın ordu envanterine kaydedilme sürecini başlatmıştır.⁷⁵ Geçmişte de yardımseverliği ile kendisini kanıtlamış olan Türk halkı bu kampanyaya da teveccüh göstermiş ve uçak ihtiyacının bir kısmı bu şekilde giderilmiştir. Türk Hava Kurumu on beş yıllık süre içinde

⁷² Adıgüzel, a.g.e., s. 124; Dervişoğlu, a.g.e., s. 91.

⁷³ Soku, a.g.e., s. 4.

⁷⁴ Selahaddin Güngör, Nuri Demirağ ile Röportaj, Cumhuriyet, 1 Ekim 1939.

* Soyadı kanunuyla “GÜRER” soy ismini almıştır. 16 Nisan 1915'te Anafartalar Grubu Kurmay Heyetinde görevlendirildi. 13 Aralık 1916'da yüzbaşı oldu. 16. Kolordu Komutanı Mustafa Kemal Paşa'nın yaverliğine tayin edildi. Savaş süresince yaver olarak Mustafa Kemal Paşa'nın maiyetinde bulundu. Velihaht Vahdettin ile Mustafa Kemal'in refakatinde Almanya'ya ilk giden yaverdi. 30 Nisan 1919'da 9. Ordu Müfettişliğine atanan Mustafa Kemal Paşa ile birlikte 19 Mayıs 1919'da Anadolu'ya geçti. Atatürk'le bulunduğu yirmi dört yıl içinde tuttuğu notlar, torunu Turgut Gürer tarafından hazırlanarak kitaplaştırıldı.

Bkz., <https://www.biyografya.com/biyografi/1914>

⁷⁵ Nezahat Demirhan, Cumhuriyetin Onuncu Yılı'nın Türk İnkılap Tarihinde Yeri ve Önemi, Ankara 1999, s. 92.

bağışlar ile elde ettiği 72 milyon lira gelirin 54 milyon lirasını Türk Hava Kuvvetleri bütçesine aktarmış⁷⁶ ve yapılan bu bağışlarla orduya 350 uçak temin edilmiştir.

Bağışlar ile uçak alınması milli duyguları güçlendiren bir durum olsa da alınan uçakların ordunun ihtiyacını tam anlamıyla karşılaması beklenilemez. Dış alımla uçak ihtiyacının karşılanmaya çalışılması ürünün pahalıya mal olması kadar, askeri ve stratejik açıdan da sakıncalı olabilmektedir. Bu sakıncalar içerisinde tedarikçi ülkenin son teknoloji üretim yerine teknolojik gelişimin gerisinde kalan uçakları satacağı anlayışını hesaba katmak gerekir. Ayrıca kaçınılmaz yedek parça ihtiyacının temininde de sıkıntıların yaşanacağı muhakkaktır. Söylenecek bir başka söz de Türk Tayyare Cemiyeti'ne yapılan bağışlar yoluyla uçak alınması gelecekte havacılık alanında söz sahibi olmak isteyen bir ülke hedefine aykırı bir durum olduğudur.

Bağışların yoğunlaştığı bir dönemde ülkenin önde gelen zenginlerinden Demirağ'a bu kampanyaya katılıp katılmayacağı sorusu Demirağ'a yöneltildiğinde o: "...Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim"⁷⁷ demiş ve Türk havacılık tarihinde önemli bir yeri olan girişimciliğini ortaya koymuştur.

Demirağ, Batının yaptığı her şeyi Türklerin de yapabileceği kanaatindeydi. Gelişen dünyada zaferlerin artık süngünün ucunda değil uçakların kanadında⁷⁸ olduğunun farkındadır. Demirağ'ın konuya ilişkin çarpıcı yaklaşımı şöyledir: "...Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak kopyacılıktan ibarettir. Demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise bir sır gibi, büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. Binaenaleyh kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir."⁷⁹ Uçak temininin ithalat yoluyla karşılanmasının bir takım sakıncalarına değinen Demirağ, bu fikrini fiiliyata dönüştürme adına gerekli adımları atmaya başlamıştır.⁸⁰

Gazi Mustafa Kemal'in havacılığa Türk Tayyare Cemiyeti ile başlayıp bunu daha

⁷⁶Oktay Verel, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, Türk Hava Kurumu Y. 3, C.1, İstanbul, 1985, s. 17-21.

⁷⁷Dervişoğlu, a.g.e., s. 89.

⁷⁸Deliorman, a.g.e., s. 137.

⁷⁹Soku, a.g.e. s. 62; Akkurt, a.g.e., s. 122.

⁸⁰Yalçın, a.g.m., s. 748-752.

sonra Türk Hava Kurumu'yla devam ettirmesi, havacılığın gelecekteki önemini “*İstikbal göklerde*” sözleriyle belirmiş olması havacılık alanında bir teşvik görevi üstlenmiştir. Demirağ'ın “*Göklere hâkim olamayan milletler, yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur*”⁸¹ sözleri de adeta bu teşvikin fikriyattan fiiliyata dönüşen hali olmuştur.

1930'lu yıllara gelindiğinde devletler II. Dünya Savaşı öncesi gerginliklerin oluşması ile havacılığın önemini anlamışlardır. Avrupa'da olduğu gibi bu durumun farkında olan Demirağ kendisi gibi düşünen ve Türk tasarımı uçak üretimine destek veren, Fransa'da uçak mühendisliği eğitimi alan ve Eskişehir Uçak Fabrikası'nda çalışmalarını sürdüren uçak mühendisi Selahaddin Reşit Alan* ile bir ortaklık kurdu, çalışmalara başladı.⁸²

Selahaddin Alan'ın tercih edilmesi Demirağ'ın havacılık alandaki girişimlerinde paranın yanında tecrübeye verdiği önemin bir işaretidir. Demirağ ayrıca Avrupa seyahatinde, Alman Sivil Hava Federasyonu aracılığı ile beş Alman tayyare mühendisini, atölyesinde istihdam etmiştir. Demirağ uçak sanayisi alanında uluslararası alanda önemli bir isim olan Prof. Gasner ile de bir anlaşma yaparak⁸³ Türkiye'de ilk kez sivil havacılık teşebbüsünü başlatmıştır.

1936 yılına gelindiğinde Demirağ İstanbul'da uçakların test edilmesi amacıyla Gök Okulu'nu kurmuştur. Planlanmaya göre bu okulda Türkiye'nin ilk uçakları üretilecek ve üretilen uçakların tamiri buradaki atölyelerde yapılacaktı. İstanbul'da kurulan bu okula iki grup şeklinde öğrenci alınıyordu. Birinci grup öğrencilere pilotluk eğitimi verilirken ikinci gruptaki öğrenciler ise uçak fabrikası için teknik eleman olarak yetiştiriliyordu. Bu eğitim sistemi ile Demirağ'ın havacılık alanındaki çalışmalarının sağlam temeller üzerine

⁸¹Soku, a.g.e., s. 55.

*1901 yılında Makedonya'nın Pirlpe şehrinde doğan Selahattin Reşit Alan Fransa'ya uçak mühendisliği eğitimi için gitti. Fransa'da eğitimini tamamladıktan sonra 1931 de Türkiye'ye dönen Alan, Eskişehir'de bir süre Eskişehir Tayyare Tamirhanesinde görev aldı. Bu tayyare tamirhanesinde “Selahattin-1” ve Milli Müdafaa Vekaleti 1 (M.M.V.1)” uçaklarının tasarımında görev aldı. Nuri Demirağ'ın yerli uçak üretimi girişimi için kurduğu kadroda iyi bir mühendis olan Alan ile yolları keşişti. Nuri Demirağ'ın kurmuş olduğu atölyede Nu.d. 36 ve Nu.d. 38 uçaklarını tasarlayıp ürettiler. Nu.d. 36 tipi uçakla test için Eskişehir havaalanına gitmek için bizzat kendisi pilot olarak görev aldı. Fakat Eskişehir havaalanındaki çalışmaların bildirilmemesi üzerine Alan, pilotluğunda ki Nu.d. 36 uçağı iniş esnasında infilak etti ve Nuri Demirağ'ın ortağı Alan 13 Temmuz 1938'de vefat etti. Bkz. Dervişoğlu, a.g.e., s. 51-53.

⁸²Kal, a.g.m. s. 93.

⁸³Yalçın, e.g.m., s. 752; Adıgüzel, a.g.e., s. 209.

kurulmaya çalışıldığı gözlemlenmektedir.⁸⁴

Demirağ'ın uçak fabrikasında işler ciddiyet ile yürüyordu. Sadi Irmak Son Posta Gazetesi'nde yazdığı yazıda Yeşilköy'deki atölyeyi gezerken Nuri Demirağ'ın iş yerinde olmamasına rağmen her şeyin yüksek disiplin ve terbiye ile işlediğine tanıklık ettiğini yazmıştır.⁸⁵



Fotoğraf 14. Nuri Demirağ'ın pilot yetiştiren Gök Okulu.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

1939 yılına gelindiğinde Demirağ'ın ısrarlarıyla eğitim alanında yeni bir adım atılmış ve Yüksek Mühendis Mektebi (İTÜ) Makine Şubesi Bölümünde, uçak mühendisi yetiştirmek üzere bir tayyare şubesi açılmıştır.⁸⁶ Demirağ pilotluk ve uçak mühendisliği eğitimi veren bir devlet üniversitesine büyük önem vermiş hatta bu okula kendi oğullarını mühendis yetiştirmeleri için kayıt ettirirken kızlarının da buradan mezun olan mühendislerle evlenmelerini istemiştir.⁸⁷ Demirağ'ın havacılık sektörünün tüm risklerine rağmen bizzat kendi ailesini bu sektörde görmek istemesi onun hayallerinin hayatında ne denli önemli

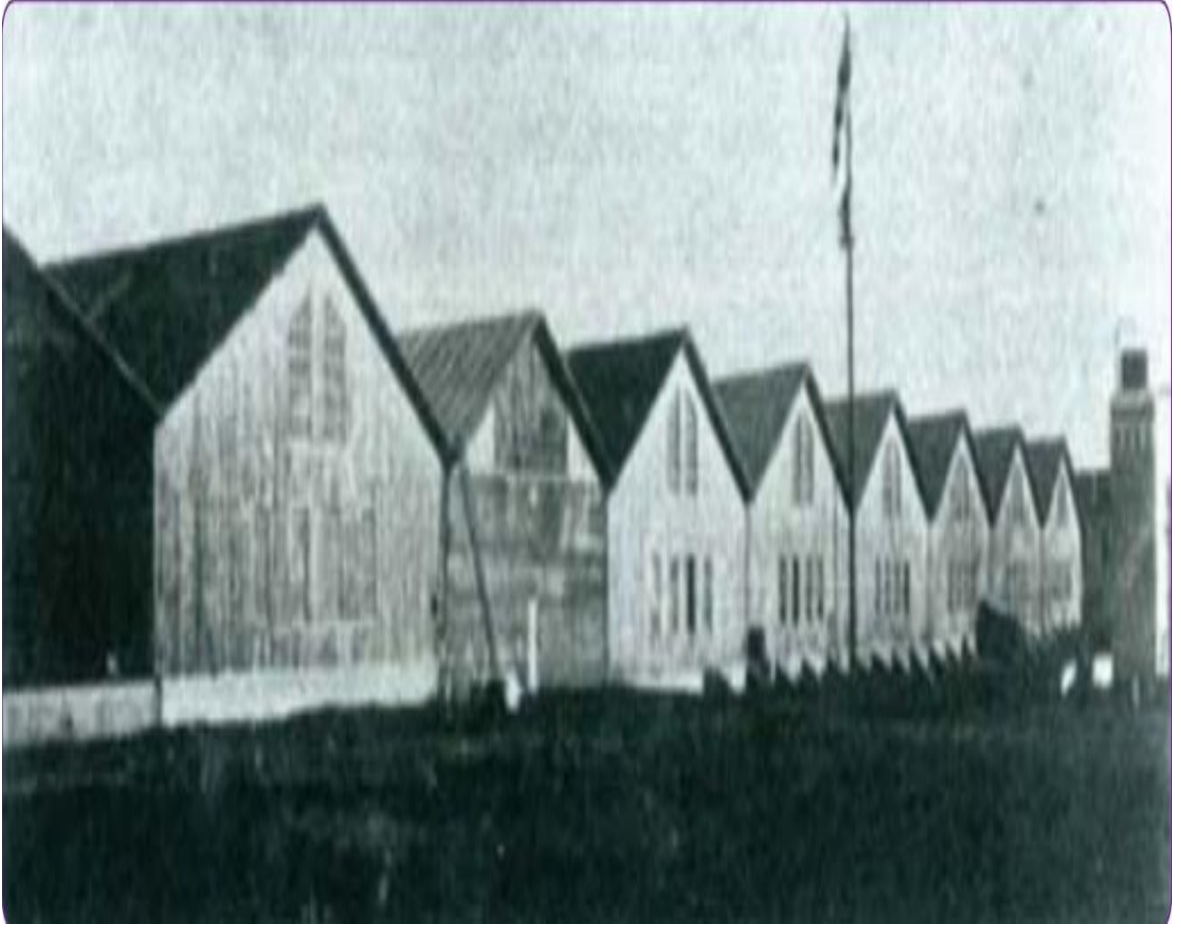
⁸⁴Yalçın, e.g.m., s. 755.

⁸⁵ Sadi Irmak, Nuri Demirağ ile Bir Konuşma, Son Posta, 25 Ağustos 1942.

⁸⁶ İhsan Tayhani, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950) Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2001, s. 231.

⁸⁷Dervişoğlu, a.g.e., s. 102-105.

olduğunu göstermektedir.



Fotoğraf 15. Yeşilköy'deki uçak hangarları.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

Demirağ, havacılık sektöründe sürekli yeni yatırımlara yöneliyor ve işi büyötmeye çalışılıyordu. Demirağ, bu amaçla; Beşiktaş'taki "etüt atölyesi" ne ek olarak, Yeşilköy'de Elmas Paşa çiftliğini satın almış, 1500 dönümlük arazide "Gök Stadyumu" ismiyle ilk hava meydanını kurmuştur.⁸⁸ 21 Ekim 1939 yayımlanan Son Telgraf Gazetesi'nde İskender Sertelli, Emekli Binbaşı Tayyareci Savmi Uçan* ile yaptığı söyleşide Savmi Bey, Demirağ'ın yaptırdığı bu stadyumun Amsterdam'da yapılan en son ve gelişmiş stadyum ile

⁸⁸Ergin, a.g.m., s. 4, Deliorman, a.g.e., s. 33.

*Savmi Uçan, Kurtuluş Savaşı sırasında Türk ordusunun elindeki uçakları çalışır hale getirmek için görevlendirildiği Konya'da, bir uçağın bakımını yaparken pervanenin aniden çalışması sonucu kolu ve bacağı kırılmış, uzun süre uçamayacağı içinde Trabzon'da görevlendirilmiştir. Trabzon'dayken bakımını yaptırdığı eski bir gemi ile Rusya'ya gitmiş ve milli mücadele için silah ve altın taşımıştır. Ayrıca, 1926 yılında Almanya'dan satın alınan iki ağır bombardıman uçağını denemek için görevlendirilmiş ve meşhur Kiel Köprüsü'nün altından uçak ile geçmiştir. Bu olay o zaman tüm dünyada geniş yer bulmuş ve akrobasi pilotluğunun önemli adımlarından biri olarak tarihe geçmiştir. Bkz. www.tayyareci.com.tr.

aynı olacağını⁸⁹ ifade etmiştir. Demirağ'ın havacılık alanına verdiği önemi gösteren bu stadyum daha sonraları kamulaştırılarak hava alanına dönüştürülmüştür.

Demirağ'ın havacılık alanındaki çalışmalarını yerinde gören ve büyük mutluluk duyduğunu 7 Temmuz 1941'de Cumhuriyet gazetesindeki yazısında belirten gazete yazarı Selahaddin Güngör: *“Burada bugün on, yarın yüz, öbür gün belki de bin Türk delikanlısı Türk havalalarının sınırları üzerinde kanat gerecektir”* sözleriyle de geleceğe dair ümidini yansıtmıştır.



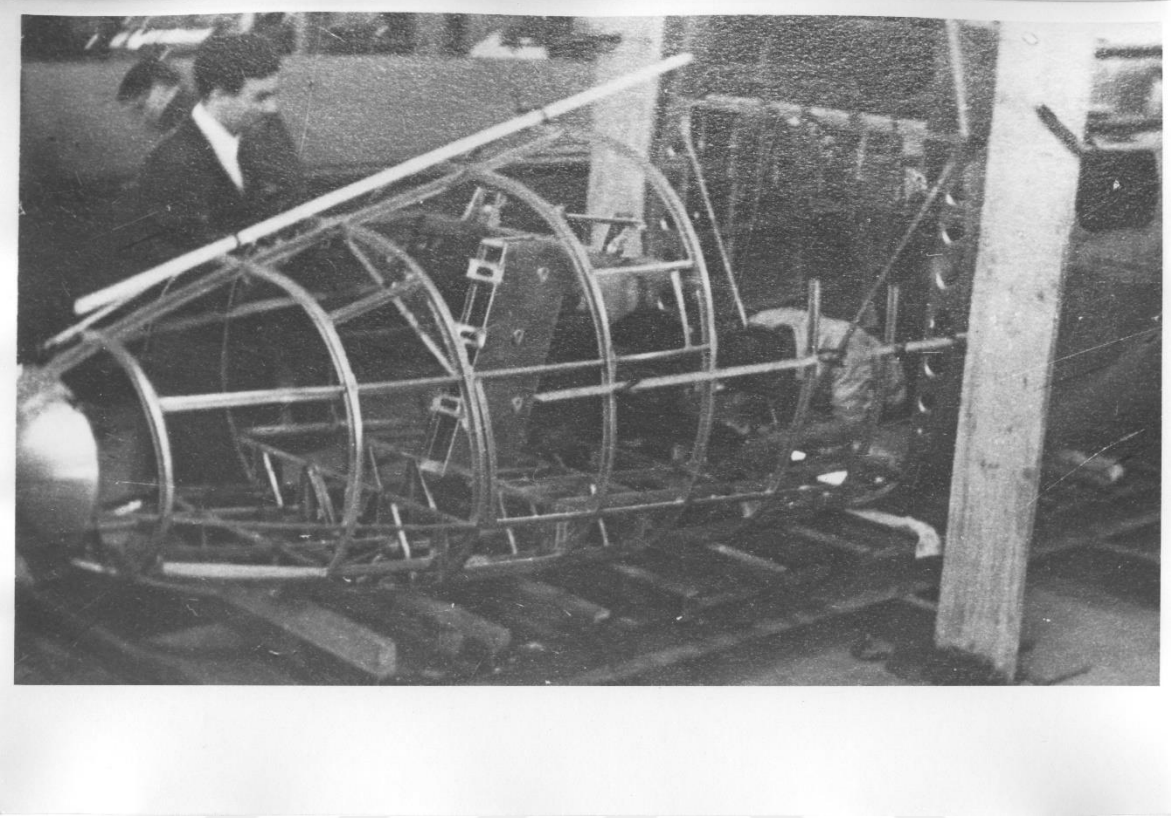
Fotoğraf 13. Yeşilköy'deki NuD Uçak Fabrikası'nın umumi görünümü.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

Emekli Binbaşı Bedri Celasin'in 8 Temmuz 1941 yılında Yeni Sabah gazetesinde yayınlanan yazısında 30 Haziran 1941'de Yeşilköy'de bulunan Gök Okulu'nda pilotlara eğitim veren eski dostu Basri Alev'i ziyaret ettiği sırada gördüklerini yazmıştır. Bedri Bey, yazısında eğitim gören pilotları ve uçak fabrikasının ciddiyle çalışmalarına tanıklık etmiş, burada eğitim gören genç pilotların sadece eğitim ihtiyacının değil yeme, içme, giyinme ve harçlıklarının da Demirağ tarafından karşılandığını öğrenmiştir. Celasin' göre,

⁸⁹ İskender Fahrettin Sertelli, Yeşilköy Tayyare Meydanında Bir Kaç Saat, Son Telgraf, 21 Ekim 1939.

Gök Okulu ve uçak fabrikanın muazzam birer müessese olduğunu da belirtmiştir.⁹⁰



Fotoğraf 16. NuD Uçak Fabrikası'nda uçak üretimi.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

⁹⁰ Bedri Celasin, Milli Havacılığın Uyanışı, Yeni Sabah, 8 Temmuz 1941.



Fotoğraf 17. Nu.D. 38 uçağının üretimi.

(Kaynak: www.tayyareci.com)



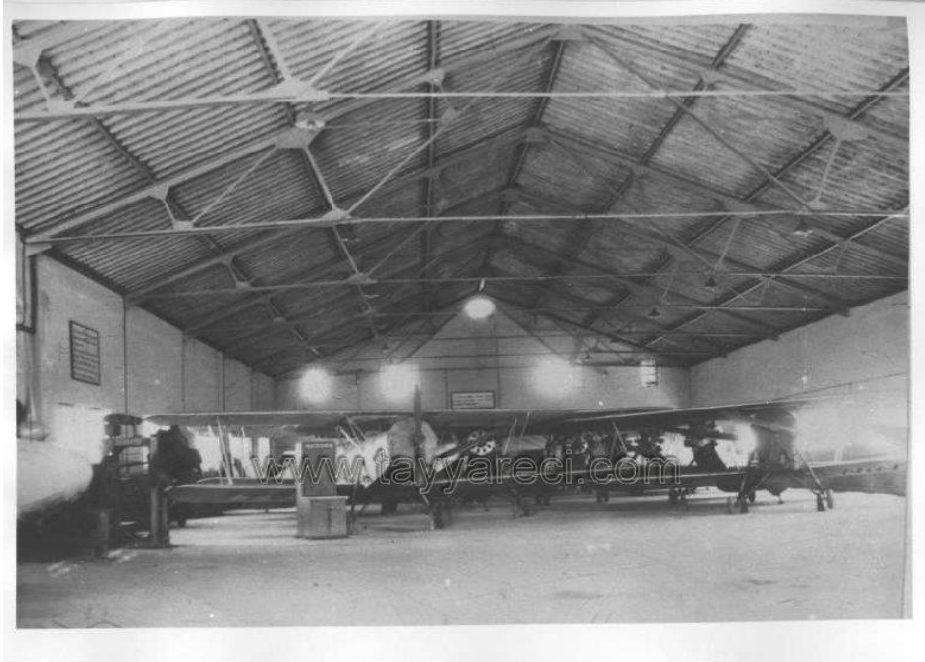
Fotoğraf 18. Yeşilköy Uçak Fabrikası'nın içten görüntüsü.

(Kaynak: www.tayyareci.com)



Fotoğraf 19. Beşiktaş'taki Uçak Fabrikası'nda pervane yapımı.

(Kaynak: www.tayyareci.com)



Fotoğraf 20. Yeşilköy Uçak Fabrikası'nın hangarının iç görünüşü.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

Demirağ, Yeşilköy Gök Okulu öğrenci kontenjanında doğup büyüdüğü yer olan, kendisinin açtığı ve ortaokul seviyesinde eğitim veren Divriği Gök Okulu öğrencilerini göz ardı etmemiştir. Ülkenin değişik bölgelerinden İstanbul'a gelen başarılı ve yetenekli

üniversite öğrencileri de hangarları ve atölyeleri ile eğitim veren Yeşilköy Gök Okulunun öğrenci sıralarını doldurmuştur.⁹¹



Fotoğraf 21.Divriği Ortaokulu'nda Divriği İzçilerinin törene iştirakleri 1942.

(Kaynak: www.tayyareci.com)



Fotoğraf 22. Yapılan eğitim uçaklarının iskeleti, Fabrika Müdürü ve mühendisleri.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

⁹¹Dervişoğlu, a.g.e., s. 95-96.



Nuri DEMİRAĞ'ın Beşiktaş Tayyare Fabrikası Bugün Denizcilik Müzesi Olarak Kullanılıyor. Okla gösterilen yapı fabrika, önündeki büyük yapı da hangar olarak kullanılıyordu.

Fotoğraf 23.NuD Fabrikası'nın günümüzdeki hali (Denizcilik Müzesi).

(Kaynak: Mühendis ve Makina Dergisi, C. 52, S. 614, s. 56.)

Demirağ'ın Beşiktaş ve Yeşilköy'de kurduğu fabrikada büyük bir özveri ile çalışan başarılı ve üretici bu kadro 1936 ile 1942 yılları arasında Nu.D. 36 ve Nu.D. 38 kodu ile iki tip “eğitim ve yolcu-bombardıman” uçağını tamamen yerli (motor haricinde)olarak üretmeyi başarmış, test uçuşlarını da kendi yetiştirdiği pilotlarla, kendisine ait Gök Stadyumunda test ederek kendi sınıfındaki uçaklarla kıyaslanabilecek seviyede olduklarını kanıtlıyordu.⁹²



Fotoğraf 24. NuD Uçak Fabrikası'nda üretilen Nu.D. 38 uçağı.

⁹² İsmail Yavuz, THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950, Mühendis ve Makine, C. 54, S. 636, s. 32; Soku, a.g.e., s. 140.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

Demirağ'ın fabrikasında üretilen uçakların ilk kez kim tarafından test edileceği gerek mühendisler, gerek öğrenciler ve gerekse de medyanın hep merak konusu olmuştur. Bazı kesimler uçuşun olamayacağı olsa bile infilak edeceği gibi bir endişe taşımaktaydı. Nuri Bey tüm bu endişelerden arınmış olarak uçuşu yanına yedi yaşındaki oğlu Kayı Alp'i ve eşi Mesude Hanım'ı alarak yapacağını açıkladı. Uçağın pilotu yine Yeşilköy Gök Okulunun ilk öğrencilerinde olup akrobasi, irtifa ve filo eğitimini başarıyla tamamlayan ikinci oğlu Galip Demirağ olmuştur. Tüm kötümser eleştirilere cevap niteliği taşıyan bu davranış karşısında fabrika çalışanları Demirağ'ın kendilerine olan güvenini bir kez daha görmüşlerdir. Demirağ'ın bu davranışı kendisini eleştirenlere karşı da ayrıca bir cevap olmuştur.



Fotoğraf 25. Gök Okulu öğrencileri ve Kayı Alp Demirağ.

(Kaynak: www.tayyareci.com)



Fotoğraf 26. Nuri Demirağ(önde)ile Baş Pilot Basri Alev'in birlikte uçuşu öncesi.
(Kaynak: www.tayyareci.com)



Fotoğraf 27. Nuri Demirağ Gök Okulu talebelerinin topluca ant içmeleri.
(Kaynak: www.tayyareci.com)

Türk havacılığında “*Havacılık Bayramı*” ilk kez 17 Ağustos 1941 yılında ve Demirağ’ın girişimiyle kutlanmıştır. Kalabalık bir katılımın olduğu bu kutlamalar ile halk bir kez daha heyecan içinde Türk pilotlarının yapmış olduğu gösteriye tanıklık etmiştir. Bu uçaklar 1941 yılı Ağustos ayında Nuri Bey’in doğduğu yer olan Divriği’ye uçarak⁹³ halkın büyük bir gurur ve heyecan yaşamasına vesile olmuştur. Bu coşkuyu gören Demirağ, Eylül ayında 12 uçaklık bir filoyu, Bursa, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Konya, Adana, Elazığ ve Malatya rotasında uçurarak Türk halkına, Türk yapımı uçaklarla Türk semalarının korunabileceğini göstermek ve halka güven vermiştir.⁹⁴

Demirağ bu başarılarıyla gündeme oturmuştur. Kutlamaların yapıldığı gün Tasvir-i Efkâr gazetesi muhabiri Kandemir’in: “*Bu fabrikayı nasıl kurdunuz?*” sorusuna Demirağ’ın cevabı: “*İstikbalimizin, istiklalimizin, şerefimizin göklerde olduğuna iman ettikten sonra, 5-6 sene bil fasıla yanıma mütehasıs gençleri de alarak Moskova’dan tut, ta Londra’ya kadar uğrayıp uzun uzadıya tetkikler yapmadığımız yer kalmadı. Avrupa’nın bütün tayyare fabrikalarını, havacılık müesseselerini geceli gündüzlü dolaştık. Neticede her yerde gördüklerimizin içinden en mükemmellerini seçerek burayı kurduk*” sözleriyle olmuştur. Aynı mülakatın devamında Kandemir’in: “*...Gelecekteki tasavvurlarınız nelerdir?*” sorusuna ise: “*...Evvvela bu müesseseyi fevkalade genişletmek, bir milyon iki yüz bin liraya mal olacak büyük Yeşilköy Gök Lisesini kurmak... Divriği’de binlerce genci sinesine alacak; telsizciliği, motorculuğu, pilotluğu, mühendisliği, paraşütçülüğü vesaire 12 şubeyi ihtiva edecek şekilde Gök Üniversitesi tesis etmek. Sonra şu çayırın bir kenarında, muradına ermiş insanların huzur ve saadetiyle oturup kahvemi içerken, bir işaretle yüzlerce tayyarenin birden havalandığını görmek*”⁹⁵cevabını vermiştir. Demirağ’ın sarf ettiği bu sözler onun gelecekte havacılığın tüm alanında üretici olmak istediğini göstermektedir.

28 Eylül 1942 tarihinde Beşiktaş’ta bulunan Barbaros Türbesi önünde Preveze Deniz Zaferi’nin 404. yıldönümü sebebiyle bir anma etkinliği düzenlenmiştir. Anma töreninin yapılacağı alanda birden bire gökyüzünde motor sesleri yükselmeye başlamıştır. Meydanda bulunan halk merakla gökyüzüne baktığında Türk pilotlarının idaresindeki Türk üretimi olan üçerli kollar halinde, dokuz tayyarenin süzüle süzüle uçtuklarına şahit

⁹³Yalçın, a.g.m., s. 754.

⁹⁴Yalçın, a.g.m., s. 754.

⁹⁵Soku, a.g.e., s. 81; Dervişoğlu, a.g.e., s. 90,91.

olmuşlardır.⁹⁶Durumu şaşkınlıkla izleyen halk, gökyüzündeki uçakların Demirağ'ın uçakları olduğunu görünce bir anlık da olsa yaşadıkları korku ve şaşkınlık yerini sevinç ve heyecana bırakmıştır. Savaşın gittikçe şiddetlendiği bu dönemde böyle bir gösterinin yapılması II. Dünya Savaşı'nın getirdiği korkuyu bir nebze de olsa azaltmıştır. 1942 yılında yapılan havacılık gösterilerinde pilot eğitimini tamamlayan yeni pilotlar gösteri uçuşları yapmış, pilotlar Türk uçaklarıyla Taksim ve Beyazıt meydanlarında alçak uçuş yaparak bu sevinçlerini Türk halkıyla paylaşmışlardır. İstanbul halkı onların bu sevincine katılmış övgüler yağdırmış sevinç gösterilerinde bulunmuşlardır. Bu sevincin sonraki halkasında ise halkla bütünleşmenin bir nişanesi olarak kura çekilmiş, şanslı olanların bu uçaklarla bir uçuş deneyimi yaşamasına fırsat verilmiştir. Bu davranış bir yönüyle de havacılığın halka sevdirelmesi amacını taşımıştır.⁹⁷

Demirağ halkın havacılığa ilgi göstermesini istiyordu. Bu sebeple havacılık sporunun ülkede popüler spor olmasını ve futbolcular kadar havacılık sporcusunun da olmasını arzuluyordu. Demirağ'ın okulundan mezun olan 16 pilotun mezuniyeti münasebetiyle düzenlenen merasime binlerce halkın kötü hava şartlarına rağmen katıldığını görmek halkın yavaş yavaş da olsa bu alana yöneldiğinin bir göstergesi olsa gerektir.⁹⁸



⁹⁶Yalçın, a.g.m., s. 757-758;Soku, a.g.e., s. 105.

⁹⁷Soku, a.g.e., s. 108.

⁹⁸ Tasviri Efkâr, 15 Ekim 1942.

Fotoğraf 28. Yerli yapım uçaklarla yapılan akrobasi hareketleri töreni.

(Kaynak: www.tayyareci.com)



Fotoğraf 29. Uçuş Gösterilerine Gelen İstanbullular.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

Havacılık alanında kısa zamanda önemli yol kat eden Demirağ, henüz yeni bir kurum olan Türk Hava Kurumu'ndan Türk Hava Yolları ve Hava Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarını karşılamak için 10 adet uçak ve 65 adet planör siparişi almıştır.⁹⁹

Bu başarıyı takip eden başka bir gelişme de Milli Savunma Bakanlığı'nın 16 Haziran 1942 tarihinde Hava Kuvvetlerine yazdığı yazıda görülmektedir. Yazıda da görüldüğü üzere Bakanlık, Hava Kuvvetleri'ne ait tayyare, motor ve kara nakil vasıtalarının tamir ve bazı yedek parçalarının temininin Demirağ'a ait tesislerde yapılmasını Bakanlar Kurulu'na tavsiye etmekte ve bu tavsiye Bakanlar kurulunca kabul görmektedir.¹⁰⁰

Bu siparişler tesadüflerin değil başarının göstergesidir. Başarıya giden bu marka üretimlerden ilk uçak Nu.D.36 ismiyle anılmıştır. Adı zikredilen bu uçak Selahattin Alan tarafından projelendirilmiş ve yine onun tarafından prototipi Eskişehir'de yapılmıştı.

⁹⁹Yalçın, e.g.m., s. 754.

¹⁰⁰Dervişoğlu, a.g.e., s. 93.

Nu.D.36 ismiyle anılan bu uçaktan toplamda 24 adet imal edilmiştir.¹⁰¹

Nu.D.36 uçağı; 150 HP Walter Gamma motor, 182 km/h-500 km menzil, kanat açıklığı 9,74 metre, gövdesi alüminyum kaplama, uzunluğu 7,3 metre, yüksekliği 2,44 metre ve boş ağırlığı 650 kg gibi özelliklere sahiptir ve uluslararası rekabette yer alabilecek vasıflara haizdir.¹⁰²

Demirağ'ın fabrikasında üretmiş olduğu bir diğer uçak Nu.D. 38 ismini taşımaktadır. Nu.D. 38, 1938 yılında dizayn edilmiş, 1944 yılında prototip yapımı gerçekleştirilmiştir. Monokok gövdeli, tek kanatlı, çift motorlu 160 HP gücünde, dokuz silindirli Siemens motor, 325 km/h hız 1000 km menzil, 5500 m servis tabanı 1200 kg boş ağırlık, 1900 kg azami kalkış ağırlığı olan 2 pilot ve 4 yolcu taşıyabilen bir yolcu uçağı vasfına sahiptir.¹⁰³ Çift motorlu bu uçak, barış döneminde yolcu uçağı, savaş döneminde ise bombardıman uçağı olarak kullanılmak üzere tasarlanmıştır. 5 bin 500 metre yüksekliğe çıkabilen ve saatte 325 kilometre yapabilen Nu.D.38¹⁰⁴ dünya uçak sanayicilerinin dikkatini Demirağ'ın fabrikasına çekmiştir.¹⁰⁵ Toplamda 6 kişi kapasiteli Nu.D.38 teknik özellikleri dikkate alındığında yine bu üretimin de dünyanın en iyi uçakları ile rekabet edebilecek niteliklere sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Demirağ'ın kurduğu pilotluk ve mühendislik okuluna ilgi gün geçtikçe artmıştır. Dönemin zenginleri ve siyasetçileri kendi çocuklarını bu okula göndermek için çabılıyor ve çocuklarının bu alanda eğitim alması için birbirleriyle yarışıyor. Dönemin başbakanı İsmet İnönü'nün çocukları Erdal ve Ömer İnönü de bu kurslara katılanlar arasındaydı.¹⁰⁶ Demirağ'ın uçaklarıyla yüzlerce genç pilot adayı 32.000 uçuş yaparak eğitim görmüş,¹⁰⁷ bu eğitim uçuşlarında hiç bir kaza meydana gelmemiş, eğitimini başarıyla tamamlayan pilotlar tehlikeli olmasına rağmen birçok akrobasi manevralarını rahatlıkla yapabilecek seviyeye ulaşmışlardır.

¹⁰¹Kal, a.g.m., s. 93.

¹⁰²Soku, a.g.e., s. 130-131.

¹⁰³Soku, a.g.e., s. 139.

¹⁰⁴Soku, a.g.e., s. 139-140; Dervişoğlu, a.g.e., s.106.

¹⁰⁵Kal, a.g.m. s. 93.

¹⁰⁶Öztürk, a.g.m., s. 24.

¹⁰⁷Deliorman, a.g.e., s. 32.



Fotoğraf 30. Galip Demirağ, Ömer İnönü, Nuri Demirağ, Erdal İnönü, Mehmet Kum.
(Kaynak: www.tayyareci.com)

Demirağ'ın havacılık girişimlerini görenler bu çalışmalara dair beğenilerini çeşitli vesilelerle dile getirmişlerdir. Amerikalı uçak mühendisi Profesör Brown'un Tasviri Efkâr muhabetine Demirağ'ın müessesini ziyareti ile ilgili verdiği röportajda dillendirdiği: *“Türkiye’de gördüklerimden çok memnunum. Türkler, tayyarenin ne büyük bir servet ve güç olduğunu takdir etmişlerdir. İstanbul’da bulunduğum müddet zarfında Teknik Okulunu, Mühendis Mektebini, üniversiteyi, Koleji ve Yeşilköy’de Nuri Demirağ Gök Okulu’nu ziyaret ettim. Gördüğüm çalışmalardan çok memnun oldum. Bilhassa Nuri Demirağ Gök Okulu’ndan bahsetmek istiyorum. Bugünkü harpten evvel bizde de bir miktar pek çok olan bu kabil mekteplerin yetiştirdiği 30 bin kişilik sivil tayyareci kafilemiz olmasaydı, bugünkü harpte sarf ettiğimiz gayretleri geliştirmeye muvaffak olamazdık”*¹⁰⁸ sözleri bu beğenilerden sadece bir tanesidir.

2.10.2.Türk Malı Paraşüt Üretimi

Havacılık sektöründe önemli bir yere sahip olan bir diğer alanda paraşüt üretimidir. Demirağ uçaklarda paraşüt gereksinimin önemini farkındaydı. Türkiye’deki her yer altı ve yer üstü kaynağını değerlendirmek isteyen Demirağ, bu amaçla Bursa’nın ipek böceği üretimini projelerinde değerlendirmek istemiştir. Demirağ’ın projesinin gerçekleşmesi durumunda Kurtuluş Savaşı döneminde Yunanlılar tarafından işgal edilen, büyük oranda

¹⁰⁸ Vatan, 15.10.1943.

yıkıma uğrayarak eski önemini kaybeden Bursa yeniden toparlanacak, halkı zenginleşecek, bir istihdam alanı oluşturulacaktır.

Demirağ, Üsküdar'da satın aldığı Hüseyin Avni Paşa korusunda dut ağacı ve ipek böceği yetiştirmek için girişimde bulunmuştur.¹⁰⁹ Demirağ'ın asıl hedefi sağlam ve kaliteli ipek üretimine sahip olduğunu bildiği Bursa'da bu işi sürdürebilmektir. Sağlam ve kaliteli ipek ipliğiyle güvenilir paraşütler* yapılabileceğini bilgisine ulaşan Demirağ: "...*Bu paraşütler ile bütün dünya paraşütlerine meydan okuyoruz... Diğer paraşütlerle iki üç defa atabildiğimiz erzak çuvallarını bunlarla yirmi iki kere attık. Sağlıklarını daha hala muhafaza ettikleri için, kim bilir kaç kerede onları yine kullanacağız*"¹¹⁰sözleriyle de iyi araştırma yaptığını belirttiği gibi üretim alanında da iddialı olacağını vurgulamıştır.

2 Ağustos 1943 günü yayımlanan Tasviri Efkâr gazetesinde Demirağ'ın ürettiği paraşütlerin özellikleri şöyle anlatılmıştır: "...*Bu paraşütlerin en mühim ve göğsümüzü kabartan hususiyeti, en ince noktasına kadar tamamen yerli malı olmasıdır. Yerli ipekten dokunan kumaşlarla yapılan paraşütler, Avrupa ve Amerika'da kullanılan örneklere üstün neticeler vermiştir. Uluslararası en tanınmış paraşütler "İrvin" markalıdır. Bu paraşütlerde kullanılan ipliklerin en büyük hususiyeti de, kumaşın yabancı paraşütleri gibi kesinlikle buruşmaması ve kendiliğinden derhal açılabilmesidir. Bu katlanmamak ve buruşmamak özellikleri, Bursa ipeğine ait bir özelliktir. Öğrencilere planör üzerinde paraşütle atlama eğitimi de bu paraşütlerle yakında verilecektir.*"¹¹¹

2.10.3. Türk Hava Kurumu'nun Nuri Demirağ'a Vermiş Olduğu Siparişleri İptal Etmesi ve Demirağ'ın Sivil Havacılık Girişiminin Sona Ermesi

Demirağ'ın havacılık alanındaki girişimlerinin semeresini almaya başlaması ile sorunlarla karşılaşması arasında büyük bir zaman farkı yoktur. Nuri Demirağ'ın İstanbul'da kurduğu uçak fabrikasında THK için 10 eğitim uçağı 64 adet planör üretilmiş olmakla birlikte eğitim uçakları THK tarafından kabul edilmemiştir.¹¹² Üretilen uçakların testi esnasında sorunlar yaşanmamasına rağmen yapılan siparişteki şartnamelere uçak motorlarının birebir uymaması sipariş iptalinin gerekçesini oluşturmuştur.

¹⁰⁹Dervişoğlu, a.g.e., s. 102.

*Bu paraşütlerin özelliklerine bakıldığında ipek iplikleri atkıda 16, çözüde 21 kilo sıklıte ancak kaldırıldığı halde, yerli paraşütler çözüde 21,5 kilo, atkıda 31,5 kilo sıklıte tahammül edebilmektedir. Bkz. 2 Ağustos 1943 Tasviri Efkâr.

¹¹⁰Soku, a.g.e., s. 100.

¹¹¹Tasviri Efkâr, 2 Ağustos 1943.

¹¹²Levent Kalyon, Cumhuriyet Dönemi Savunma Politikaları, Doktora Tezi, Ankara 2008, s. 112.

Siparişlerin iptalindeki bir diğer sebep ise 13 Temmuz 1938'de Nu.D. 36 uçağının testi esnasında Demirağ'ın ortağı ve uçak mühendisi olan Selahattin Alan'nın kontrolündeki uçağın Eskişehir havaalanına inişi esnasında kaza yaparak imha olması ve Alan'ın bu kazada hayatını kaybetmesi olmuştur. Eskişehir hava sahasının dar olması, planörler, uçaklar ve gelen ziyaretçilerin çok fazla yer kaplamasından dolayı Demirağ'ın mühendis ortağı Alan hava alanına iniş yapamamıştır. Bir yer bulamayan Alan mecburen yan tarafta bulunan ekin tarlasına iniş yapmak zorunda kalmış, uçak iniş esnasında ekin tarlasındaki 1 metrelik çukura girerek infilak etmiştir. Kazanın ardından Demirağ'ın uçaklarına olan güven sarsılmış ve THK verilen uçak siparişlerini iptal etmiştir. Bu üzücü kaza ile Demirağ, Türk havacılık tarihinin büyük bir değeri ve havacılık yatırımlarının teknik desteği olan Alan'ı kaybetmekle kalmamış, aynı zamanda milli bir uçak sanayisinin mümkün olmayacağını söyleyen çevreler içinde fırsat doğmuştur.¹¹³ Kendisini iflasa kadar sürükleyecek bu elim hadiseyi Demirağ yargıya götürmüş ve adalet aramaya çalışmıştır. Mahkeme sürecinde bilirkişi raporları Demirağ lehinde karar vermişse de sonuç Demirağ'ın aleyhine olmuştur.¹¹⁴ Bu tarihten itibaren Demirağ'ın en önemli girişimi yok olma sürecine girmiştir.

THK yetkilileri mahkemede, sipariş verilen uçakların akrobasi yapabilecek uçaklar olmadığını, verilen siparişlerin teslimatının geciktiğini ve uçakların yeterli teknik donanıma sahip olmadığı yönünde görüş bildirmişlerdir. Demirağ ise bizzat yaptığı savunmada; uçakların kaza yapmadan 18.590 kez uçuş yaptığından güvenilir olduğunu, uçağın teknik özelliklerinin şartnamede belirtilen Çekoslovakya yapımı Walter Gama I uçak motorunun teknik özellikleriyle aynı olduğunu bildirmiştir. Demirağ savunmasında yapılan uçuşlarda herhangi bir problem yaşanmadığını ve uçuş yapanların başında kendi oğlunun yanında İsmet İnönü'nün oğlu Ömer İnönü 'nünde olduğunu¹¹⁵ söyleyerek meşru hakkını kullanmıştır.

Demirağ, THK ile arasında yapılan anlaşmada ve sonradan yazılan mektuplarda bir teslimat süresinin verilmediğini ve ilk kez yerli bir uçak üretimi yapılacağından samimi bir şekilde yeterli sürenin tanınacağını kendilerine bildirdiklerini mahkeme heyetine aktarmıştır. Ayrıca aynı konuşmada üretilen uçakların akrobasi yapıp yapamayacağı konusunda da savunma yapan Demirağ, sipariş verilen uçakların eğitim uçağı olduğunu ve

¹¹³Dervişoğlu, a.g.e., s. 105.

¹¹⁴Yalçın, a.g.m., s. 760.

¹¹⁵Soku, a.g.e., s. 133; Dervişoğlu, a.g.e., s. 96.

okullarda öğrencilerin eğitilmesi için üretildiğini söylemiştir. Dünyada beş sınıf uçak türü olduğundan bahseden Demirağ, bunların arasından ilk iki sınıf uçağın ileri derecede akrobasi yapabilme özelliğine vakıf olduğunu sözlerine eklemiştir. Eğitim uçaklarının da akrobasi yapabileceği fakat bahsettiği ilk iki tür akrobasi uçaklarının kapasitesine ulaşamayacağını ayrıca kendilerinin üretmiş olduğu uçaklarında sipariş şartnamesinde belirtildiği gibi eğitim uçağı olduğunu beyan etmiştir. Demirağ üretilmiş uçakların eğitim için yeterli derecede akrobasi yapabildiğini ve üretilen uçakların dünyanın en iyi eğitim uçakları olduğunu teknik bilgilerinin de bunu gösterdiği yönünde savunma yapmıştır.

Demirağ'ın atölyesine verilen uçak siparişlerinin Türk Hava Kurumu tarafından iptal edilmesi ilişkin Mehmet Kum¹¹⁶: *“Aslında teknik şartname gerekleri Türk Hava Kurum'un aleyhine değil, lehine olabilecek bir uyumsuzluktu. Yani, örneğin şartname, pervanenin 1850 devirde motor gücü 165 beygir olması gerekirken, imalatçı firma teknik yazılı verilerinde bu gücün 1785 devirde 150 beygir olduğunu yazmıştı. Oysa bu motorun pervane devri 1850'ye çıkartıldığında motor gücü 174 beygir olduğu görülmekteydi. Buda teknik şartname limitleri içerisinde olan bir şeydir. Motor imalatı yurt dışında yapıldığı için olduğu gibi satın alınmış, istenen standartlara en yakın motor olarak da o günün şartlarında bu motor var imiş. Ama uçağın diğer dizaynı tamamen Demirağ fabrikasında yapılmaktaydı. Dizayn ile ilgili olarak teknik şartnameye uymayan bir şey tespit edilemedi. Dolayısıyla bir milli serveti batıracak nitelikte, teknik şartnamede uyumsuzluk yoktu”*¹¹⁷yönünde yorumunu bir değerlendirme yapmıştır.

Demirağ, olayın adliyeye yansımından önce çözüm yolu bulma adına 29.11.1939 ve 26.08.1940 tarihlerinde olmak üzere Milli Şef İsmet İnönü'ye iki kez mektup yazmış ve durum hakkında kendisini bilgilendirmek istemiştir. Demirağ birinci mektubunda savaşların artık kılıçla yapılmadığını ve silahları üstün olan ordunun diğer orduya galebe çaldığını belirterek havacılık alanındaki çalışmalarına değinmiştir. Savaş kazanmada uçakların önemini vurgulayan Demirağ, “Türk Zaferi” ile elde ettiği kazançlara temas ederek bu parayla rahat bir yaşam sürebilecekken kendisini Türk milletinin geleceğine adadığını ancak hal-ü hazırda THK'nın verilen uçak siparişlerini iptal ederek bütün bu emeği yok etme noktasına getirdiğini dile getirmiştir. Demirağ, mektubunun devamında kurmuş olduğu fabrikalarda birçok insanın iş sahibi olduğunu, bu işçilerin kalifiye elaman

¹¹⁶ Mehmet Kum Nuri Demirağ'ın damadı olup onun Tayyare Okulu'nda pilotluk stajı görmüş uçak pilotu ve uçak mühendisidir. Bkz., <http://www.airnewstimes.com/talip-bolukbasi-mehmet-kum-u-kaybettik-240>

¹¹⁷ Adıgüzel, a.g.e., s. 148.

vasfi kazandığını, siparişin iptali durumunda çalışanların işsiz kalacağını da belirtmiştir. Demirağ, Milli Şef'e Almanya sanayisini örnek göstererek ülkeye yüksek döviz girişinin temini için kendisinin girişimlerinin desteklenmesinin önemini vurgulamış, bu desteği alabilmek için Milli Şef'e "yalvarmaktan" çekinmemiştir.

Demirağ, ikinci mektubunda ise kendisine maddi destek verilmesi halinde siparişlerle elde edilecek kazancın 7-8 sene içinde ona katlanacağına, böylece hem kendisinin hem de devletin bu işten kazançlı çıkacağına işaret etmiştir. THK'nın güvensiz olduğu gerekçesiyle siparişleri iptaline de değinen Demirağ, THK'nın sipariş ettiği 65 adet planör ve 10 adet eğitim uçağı siparişlerinin teslim edilmesi için Eskişehir'e iştirak edildiği sırada sahanın dar olması, planör, uçak ve gelen ziyaretçilerin çok fazla yer kaplamış olması gibi olumsuzluklara değinmiş, bir anlamda kazanın sebebini açıklamaya çalışmıştır. Demirağ mektubun devamında elim kazanın nasıl gerçekleştiğine değinmiş, pilotluk yapan mühendis Alan'ın iniş sırasında yer bulamamasına değinmiş, ekin tarlasına iniş yapınca da bir metrelik çukura saplanması neticesinde kazanın vuku bulduğunu anlatmıştır. Demirağ'a göre bu kazada kendilerinin bir kusuru yoktur. Kendisinin ve mektupta muhatabı olan Milli Şef'in çocuklarının da defalarca bu uçaklarla sorunsuz uçuşlar yaptıkları bu mektupta yer bulan cümleler olmuştur. Demirağ'ın mektubuna eklediği bir savunma cümlesi de THK'nın siparişleri iptal etmesinin asılsız gerekçelere dayandığı yönünde olmuştur.

Milli Şef'ten umduğu yardımı bulamayan Demirağ, adaletin tecellisi hususunda Türk yargısına müracaatı kaçınılmaz bulmuştur. Adaletin gecikmesi ya da yerini bulmaması Demirağ için iflasa giden yolun başlangıcı anlamını taşıyordu. Demirağ'ın adaletten beklentisi zararlarının tazmini ve haksız iptalin ortadan kaldırılması noktasında toplanmıştır. İlk duruşma sonrasında mahkeme heyeti, tarafların beyanları neticesinde gerekli raporların toplanması ve mahkemeye sunulması için duruşmayı 24.11.1943 tarihine ertelemiştir.



Fotoğraf 31. Nuri Demirağ, Ömer İnönü ve Pilot Mehmet Kum ile birlikte.

(Kaynak: www.tayyareci.com)

24.11.1943 günü yapılan mahkemede raporlar mahkemeye sunulmuştur. Bu raporlar, Milli Müdafaa Vekâleti Hava Müsteşarlığının vesikası, Milli Müdafaa Vekâletinin tecrübe ve muayene komisyonu raporu, Hava Müsteşarlığı uçuş şahadetnamesinden oluşmaktaydı. Bu raporlara göre Demirağ'ın fabrikalarında üretilen uçakların THK'nın şartlarına uyduğu görülmektedir. Mahkeme tutanaklarına göre THK'nın istediği şartlar esasen karşılanmıştır. Eskişehir'deki vahim kaza ve üretilen uçaklardaki bazı şekil değişiklikleri ise THK'nın avukatının ifadelerine göre ihaleden vazgeçmesinde etkili olmuştur. Şartnamede THK, motorun 1850 devirde ve 165 beygir gücünde olmasını belirtmiştir. Şartnameye göre bir uçağın belkemiği olarak nitelendirilen motorun Çekoslovakya üretimi olan "Walter Gama I" isimli motorun gücüne eşit olması gerektiği yönünde bir ibare vardır. Çekoslovakya hükümetinden "Walter Gama I" isimli motorun teknik özellikleri talep edilmiş ve gönderilen ve alınan resmi evrakta adı geçen motorun 1850 devirde 165 beygir gücüne sahip olmadığı görülmüştür. Demirağ bu durumu mahkemede şu sözler ile anlatmıştır: *"İmalde ve malzeme hakkında en ufak bir hata yoktu. Tecrübelerin muvaffak olmayışı dikkatimizi çekti. Bu sırada da teknik müteahhit şehit düştü. İşimi yeni baştan tanzim etmek icabet etti. Kurulan yeni teknik teşkilatımız incelemelerinde motorun en mükemmel cinsten olduğunu ancak motora izafe edilen devir*

adedi ile beygir kuvvetinin mübalağalı bir katalog rakamından alındığını, hakikatte bu motorun imal edildiği Çekoslovakya hükümetinin ve beynelmilel örnek kabul eylediğine göre tabii pervane adedi devrinin 1785 ve beygir kuvvetinin 150 olduğu resmi vesikalara dayanılarak tespit edildi. Hal böyle olunca pervanenin motora göre yapılmadığı anlaşıldı.”¹¹⁸

Yukarıda teknik özellikleri verilen ancak katalogda belirtilen özellikleri taşımadığı görülen Çekoslovak üretimi motorlar üzerinde Türk teknik heyeti bir takım değişiklikler yaparak daha güçlü bir motor elde etmeyi başarmış ve bunu yaparken de Çekoslovak üretimi motorun eksikliğini THK’ya bildirmeyi bir vazife bilmiştir. Demirağ mahkemede yaptığı savunmada bu durumun THK’ya bir raporla bildirildiğini ancak THK’nın bu raporu yanlış yorumlayarak kendisinin şartnamede bir takım değişiklik yapmak istediği şeklinde yorumladığına dikkat çekmiştir. Demirağ, ısrarla THK’ya gönderilen raporda mühendislerin ve teknikerlerin raporlarına göre motor ve pervane ölçülerin olması gereken ölçüde yapılmasını istediğini ancak THK’nın motorun 1850, beygirinin ise 165 olması konusunda ısrar ettiğini de bu iddialarına eklemiştir.

Demirağ’ın havacılık girişimlerinin sonuç bulamamasındaki asıl sebep politiktir. Demirağ’ın girişimlerini kötüleyen bürokratların yanında II. Dünya Savaşı sonrasında Amerika Birleşik Devletleri’nin Marshall planı kapsamındaki yardımlarının üretimden çok dış tüketime yönlendirme politikasının geçerli hale gelmesinin bir sonucudur. ABD bazı ülkelerin üretim yapmasını engellemek için önce para yardımı yapıp, sonra ise vermiş olduğu paralar ile ellerindeki eskimiş ve işe yarar durumu kalmamış ürünleri bu ülkelere satma politikasını geliştirmiştir. Uçma merakının Batılı birçok ülkeden de önce başladığı Anadolu topraklarında, 1948-1952 yılları arasında Marshall Planı’nın etkisiyle Kayseri, Beşiktaş ve Etimesgut’ta açılan uçak fabrikaları birer birer kapanmaya, henüz filizlenen uçak tasarımı-imalatı tecrübesi de belleklerden silinmeye başlamıştır.¹¹⁹ Türkiye’de gerek devlet eliyle gerekse özel girişimlerle bu dönemden sonra uzunca bir süre havacılık alanında bir yol kat edilememiştir.

THK, Demirağ’la olan mahkemeyi kazandıktan sonra uçak alımı için Fransa’ya yönelmiş ve Fransa’nın kullanımdan kaldırdığı “Henrio” uçaklarını satın almıştır. Gelen

¹¹⁸Soku, a.g.e., s. 131-132.

¹¹⁹ Arzu Yıldız, Yüksel Kenaroğlu, Havacılık Tarihimiz ve Unutulan Tarihi, Mühendis ve Makine, C. 55, S. 614, s. 49.

uçaklar kısa bir süre sonra arızalar vermeye başlayınca kullanılmadan hurdaya atılmıştır.¹²⁰ Uçak üretimi yerine ucuza uçak almak isteyenler Henrio gibi işe yaramaz uçakları alarak ülkenin asıl ihtiyaçlarının karşılayamadıkları gibi Türk havacılık sanayisinin de daha başlangıç aşamasında iken yok olmasının önemli bir sorumlusu olmuştur.

Demirağ'ın hayallerine ulaşmak amacıyla giriştiği havacılık yatırımları zamanla yok olmaya başlamıştır. Fabrika ve uçuş etüt merkezi olan Yeşilköy'deki arazisi, tayyare meydanı, uçak fabrikası, uçak hangarı, Gök Okulu, Tank tamirhanesi ve sair müştemilatı yok fiyata kamulaştırılmıştır.¹²¹ Kamulaştırılan bu araziler üzerinde sonraki yıllarda Atatürk Havaalanı kurulmuştur.

ABD, soğuk savaş döneminde bazı ülkelere hibe ve ucuz ürünler vererek bu yardımların baskı altındaki devletleri Sovyet Rusya baskısından kurtarmak amacına yönelik olduğunu dünya kamuoyuna sunmuş olsa da, bu politika ABD çıkarlarına uygun bir koruma kalkanı ve pazar oluşturma çabasından başka bir şey değildi. Bu anlayışın Türkiye'de de birçok yansıması görülmüştür ki yerli uçak üretiminin de bu politikadan etkilendiğini söylemek gerektir. 1940'lı yılların sonunda uygulamaya geçen Marshall Planı ve 1950 sonrasında NATO çerçevesindeki yardımların yerli sanayinin gerilemesinde önemli bir yer tuttuğu düşünülürse yukarıdaki çıkarımın haklılığı görülmektedir.¹²² Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk dönemlerinde yapılan yatırımların devletin kendi ayakları üzerinde durmasını sağlamaya yönelik iken Soğuk Savaş döneminde görülen değişimin bağımsız Türkiye beklentisinde nasıl köklü bir değişim yaşattığı da anlaşılmaktadır.

Fevzi Paşa'nın Genel Kurmaylık görevinden ayrılmasından sonra ülkede söz sahibi olan bir grup, havacılık alanındaki gelişmelerin önünde adeta bir set oluşturmuştur. Bu iddiaya ilişkin önemli bir belge Hava Kuvvetleri komutanı Zeki Doğan'ın, uçak siparişi vermemesinin sebebini 1949 yılında sarf ettiği: “*Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken, uçak fabrikanıza parayla sipariş verirsem yarın bu millet beni asar*”¹²³ şeklindeki ibretimiz sözlerdir.

II. Dünya Savaşı sıralarında Türk ordusuna 200'e yakın eğitim uçağı üreten Etimesgut Uçak Fabrikası da Demirağ'ın uçak fabrikası ile aynı kaderi paylaşmıştır. Türkiye'de uçak imalinde en çok başarıyı sağlayan Yeşilköy Nuri Demirağ Uçak

¹²⁰Öztürk, a.g.m., s. 24-25.

¹²¹Öztürk, a.g.m., s. 25; Deliorman, a.g.e., s. 63.

¹²²Tayhani, a.g.e., s. 222.

¹²³ <https://www.sozcu.com.tr/2018/yazarlar/sinan-meydan/cumhuriyetin-kanatlari-ataturkun-ucak-fabrikalari-2629140/>

Fabrikası'ndan sonra Gazi Uçak Motoru Fabrikası da 1951 yılında bir kanunla Makina Kimya Endüstrisi Kurumuna devredilmiştir. Böylece Atatürk'ten sonra Türk uçak imali birkaç sene içinde tarihe karışmıştır.¹²⁴ Türkiye'de büyük heyecan ile girişilen bu atılımlar devlet desteğinin kesilmesi ve yapılan girişimlerin kamulaştırılması ile yok olmuştur.

Divriği'de orta halli bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelen Nuri, girişimci ruhuyla bir müddet sonra ülkenin en önemli iş insanları arasındaki mümtaz yerini almış, bununla yetinmeyerek ülkesi için bir şeyler yapabilme adına hayallerini gerçekleştirerek milletin hizmetine koşmaya çalışmıştır. Demirağ, Türkiye'nin uçak ihtiyacını karşılamak için tüm sermayesini ortaya koymuş, fakat THK'nın uçak ihalesini iptal etmesiyle bir müteşebbis olma vasfını yitirmiş, iflasa sürüklenmiştir.

¹²⁴Yavuz, a.g.m., s. 36.

BÖLÜM 3

SIYASETÇİ NURİ DEMİRAĞ

İş dünyasının başarılı iş adamı Nuri Demirağ zaman içerisinde çeşitli sorunlarla karşılaşmış, bu sorunların çözümü hususunda bazen devlet yöneticileri kanalıyla bazen de yargı yoluyla meselenin halledilmesi yönünde girişimlerde bulunmaktan çekinmemiştir. Ancak öyle bir zaman gelmiştir ki bu her iki çözüm girişimine rağmen mesele halledilememiş, çeşitli haksızlıklar, uygulamalar Türkiye'nin başarılı müteşebbisini iflasa sürüklemiştir. Ekonomik kayba uğrayan Demirağ'ın bu haksızlıkları sineline çekerek bir köşede oturması onun mücadelecisi yaradılış mizacına uymamaktaydı. Bu nedendir ki uğradığı haksızlıkları telafi etme hususunda Demirağ'ın kafasında yeni bir çözüm yolu olgunlaşmıştır. O, siyasete atılmalı ve bu haksızlıkların önüne geçmelidir. İşte bu düşünce Demirağ'ı siyasete itmiş ve o müteşebbis ruhuna uygun olarak "Milli Kalkınma Partisi" ismiyle Türk siyasi arenasında yerini almakta gecikmemiştir.

3.1. Milli Kalkınma Partisi'nin Kurulması

Ticari girişimleri politik baskılar ile yok edilen Demirağ ticari hayatına engel olanlara karşı mücadele etmek için siyasete atılma kararı almıştır. Bu dönemde Demirağ'ın maruz kaldığı engeller esasen onunla da sınırlı kalmamıştır. Demirağ, içinde bulunduğu ticari durum nedeniyle zaten liberal düşünceden yanaydı ve şimdi siyasette de bu düşüncesinin devamını sağlama azmindeydi.

7 Temmuz 1945'te Demirağ Milli Kalkınma Partisi'ni kurmak için başvuruda bulunmuştur. Demirağ'ın başvurusu 9 Temmuz 1945'te valiliğe ulaşmış ve gerekli incelemeler için Hukuk İşleri Müdürlüğü'ne gönderilmiştir. Fakat dilekçeyle beraber iki adet "Cemiyet ana nizamnamesi" gönderilmediği gerekçesiyle kuruluş talebi kabul görmemiştir. Demirağ ile birlikte Hüseyin Avni Ulaş ve Cevat Rifat Atilhan'ın kurucu olarak belirtildiği nizamname ile başvuru yeniden yapılmış ve başbakan Şükrü Saraçoğlu bu başvuruyu onaylayarak MKP'nin kurulmasına izin vermiştir.¹²⁵ MKP üyeleri, 22 Eylül 1945 tarihinde bu izin çıktığı için partinin kuruluş tarihi olarak bu günü kabul etmişlerdir. İçişleri Bakanlığı'nın resmi arşivlerinde ise partinin kuruluş tarihi olarak 24 Temmuz 1945 gösterilmektedir.¹²⁶ Partinin resmi açılış töreni 27 Ekim 1945 tarihinde gerçekleşmiştir. Partinin merkez binası olarak Demirağ'ın Paşa Limanındaki köşkü belirlenmiş,

¹²⁵Ercan Haytoğlu, 1945'de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi, Türk Tarih Araştırmaları, s.3.

¹²⁶Mekki Sait Esen, Milli Kalkınma Partisinin Kurulmasına İzin Verildi, Cumhuriyet, 6 Eylül 1945.

Beşiktaş'taki uçuş malikânesi ise partinin hizmet binası olmuştur.

Partinin afişi incelendiğinde alt alta sıralanmış parti nizamnamesinde ayrıntılarıyla vurgulanacak olan “MKP; İşretten, Oyundan, İffetsizlikten, Eğrilikten, Zulümkarlıktan Sakınınız!” yazan bir uçağın kanatlarına sıralanmış başlıklar vardır. Bu başlıklar, Demirağ'ın kurduğu partinin kriterlerinin genel ifadesidir. Parti programında yer alan bu ilkelerin Demirağ'a ait fabrika duvarında da yer almış olması onun iş hayatındaki prensiplerini siyasi arenaya da taşıyacağını bir göstergesidir.





Fotoğraf 32.MKP broşürü.

(Kaynak:<https://mustafakemalim.com/dusunerek-bicimlendirilmis-bir-yasam-nuri-demirag/nuri-demiragin-kurdugu-milli-kalkinma-partisi-afisi/>)

MKP'nin kurucuları arasında önemli bir isim olarak Hüseyin Avni Ulaş görülmektedir. 1887 yılında doğan Ulaş, Son Osmanlı Mebusan Meclisinde ve I. TBMM'de mebus olarak görev almıştır. Ulaş, bir dönem Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası içerisinde de siyasi hayatını sürdürmüştür. Kurucular arasında yer alan Ulaş, Demirağ ve bazı parti üyeleri ile yaşadığı gerginliklerden sonra MKP'den ayrılma kararı almış ve avukatlık mesleğine dönmüştür.

Partinin diğer kurucu ismi de Milli Mücadele'de asker olarak görev almış daha sonra ise hayatına yazar olarak devam emiş olan Cevat Rifat Atilhan'dır. 1892'de İstanbul'da doğan Atilhan, Milli Mücadele yıllarının sonuna kadar birçok cephede komutan vasfıyla görev yapmıştır. 1942'de hükümet tarafından iktidara karşı darbe hazırlığı yaptığı gerekçesiyle tutuklanarak 11 ay cezaevinde kalmıştır. 1945 yılında ise Demirağ'ın mücadelesine fiilen destek vermiş ve MKP'yi onunla birlikte kurmuştur. 1952 yılında tekrar hapse giren Atilhan, 11 ay 15 gün cezaevinde kaldıktan sonra tutukluluğu kaldırılmıştır.

MKP'nin üyelerinde aranan şartlar maddeler halinde belirlenmiştir. Partinin kurulma amaçlarının yanında partiye kimlerin katılamayacağı ayrıntılarıyla şu şekilde belirlenmiştir:

- Az zamanda muhtelif kanaatlere bürünerek mütereddi haleti ruhiyeyi taşıyanlar,
- Sözü ile içi arasında tezat bulunanlar,
- Parti umdelerine ve memleket zararına hareket edenlerle yabancıların emellerine hizmette bulunanlar,
- Halk arasında kötü zan ve şöhret taşıyanlar,
- Memuriyet vazifesini suiistimal edenler ve bunlara yardımcı bulunanlar,
- Makam sahiplerine karşı dalkavukluk edenlerle mütebasbıs (yaltakçı) ve riyakarane hareketlerle benliklerini hasis menfaatlerine feda eyleyenler,
- Türk tarihinin kutsiyetine ihanet edenler,
- Partinin nüfuzunu suiistimal etmeye çalışanlar,
- Parti aleyhine hilafı hakikat isnat ve beyanatta bulunanlar partiye üye

olamayacaklardır.¹²⁷

Partisini nizamnamedeki maddeler ile şekillendirilen Demirağ, MKP'nin kurucularını ve parti üyelerini muhafazakâr ve ahlaklı olanlardan seçmiştir. Parti ekonomi konusunda liberal bir politika düşünmüştü de, sosyal konularda da bir o kadar kapalı olmuşlardır.

MKP'ye üye alınırken yaptırılan yemin ise aşağıda verilen şekilde belirlenmiştir: *“Altı nevi fenalığı (işret, oyun, iffetsizlik, eğrilik, tembellik, zulümkârlık) havada, denizde ve karada yapmayacağımı, yapanları gücümün yettiği, dilimin döndüğü kadar yaptırmamaya çalışacağımı, şerefim, vicdanım, varlığım, benliğim, vatanım ve öz Türklüğüm namına ant içiyorum. Ömrüm oldukça bu sayılı fenalıklardan herhangi birini işlersem ve başkalarının fenalıklarını asla fütür getirmeden telkin ve tatlılıkla men'e çalışmazsam, gökler başıma yıkılsın, dağlar beni ezsin, yerler beni yutsun, ırmaklar ve denizler beni boğsun. Her türlü felaket beni yok etsin.”*¹²⁸

Demirağ, bazı şahısların makam ve mevkilerini kullanarak kendisinin girişimlerini engellemeye çalıştıkları yönünde bir kanaat taşıyordu. Bu nedendir ki parti nizamnamesine, makam ve memuriyet kuvvetlerini millet zararına suiistimal ederek kamu hukukunu ihlal ve el altından başka şahıslarla gizli ortak olarak menfaat temin edenlerin ve böylelikle genel ahlakın bozulmasına sebep olanların bu fiillerinden dolayı zamanaşımına ve genel affa tabi olamayacakları ve hatta kara listeye alınarak bu yollarla elde ettikleri mallarının hazineye aktarılacağı ilkesini eklemeyi ihmal etmemiştir.¹²⁹

Demirağ, 11 Temmuz 1945 tarihinde Cumhuriyet gazetesine verdiği röportajda *“Siyasi prensiplerimiz milliyetçilik, demokrasi ve parlamentarizmdir. Hukuk inanışlarımızda ferdiyetçiyiz ve ferdin tabi haklarına, şahsi mülkiyete ve şahsi teşebbüse en geniş ölçüde hürmet ediyoruz. Ancak diyoruz ki: Bu ferdî hakların hududu içtimai menfaattir. Bu hududun tayini ise kanun eliyle ve devlet eliyle olur. İktisadi prensiplerimize gelince bu sahada ifrat veya tefrite kaçan nazariyelerden tabii daima sakınmak lazımdır. Yalnız şunu önceden işaret etmeliyim ki, ben bir taraftan liberalizmin, diğer taraftan sosyalizmin mahzurlarının izalesine taraftarım. Mesele memleketimizi ve milletimizi iktisadi refaha götürmektir. Her türlü kaynaklardan ve vasıtalarından istifade etmeliyiz. Hem milli teşebbüsü hem de şahsi teşebbüsü aynı derecede lüzumlu görüyoruz. Bunlar bir ahenk ve muvazene içinde çalışırsa o zaman milli refah doğar. Düşündüğüm sistemde hem*

¹²⁷Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi-İzahları ve Köy Kalkınması, Şaka Matbaası, İstanbul, 1950, s.19-20.

¹²⁸Ulus, 8 Temmuz 1945.

¹²⁹MKP Nizamnamesi, s.21.

liberal, hem de sosyal duygular hâkimdir. İktisadi sahada bir partinin düşüneceği neler olabilir? Yalnız iki şey: Birisi memleket iktisadi kaynaklarını geliştirme yolları, diğeri ise vatandaşlar arasında iktisadi sınıfların menfaatlerini tevzin etmek lazımdır. Bence devletin en büyük vazifelerinden birisi budur. Bundan başka, bir milli sigorta sistemi kurmak, işçilerin haklarını koruyacak, işçiler lehine kuvvetli hükümler taşıyacak iyi bir iş kanunu yapmak, bilhassa küçük işletmeleri ve küçük teşebbüsleri temerküz ettiren istihsal kooperatiflerinin taammüm etmesini himaye etmek vesaire vesaire”¹³⁰ sözleriyle kurduğu partinin ilkelerini anlatmıştır.

3.2. Parti İçi Karışıklıklar ve Demirağ’ın Genel Başkanlık Mücadelesi

Demirağ, parti kurucularından olan Atilhan ile parti kurulduktan sonra anlaşmazlıklar yaşamıştır. Bu anlaşmazlıklar hararetli tartışmalara varmış ve karşılıklı hakaretlere dönüşmüş ve araları bozulmuştur. Demirağ, Cumhuriyet Savcılığı İkinci Tetkik Bürosuna 23.03.1946 tarih ve 946/15 numarayla verdiği dilekçesinde Atilhan’ın şahsına “*neşren ve madde-i mahsusa tayini suretiyle fil istinat ettiğini ve gene neşren, namus şöhet, vakar ve haysiyetine*” saldırdığını belirterek, hakkında 20 bin liralık tazminat davası açtırmıştır. Bu durum parti üyeleri arasında karışıklıkların ve bölünmelerin olmasına sebep olmuş ve parti içinde Demirağ aleyhinde karşı düşünceler oluşturmuştur. Demirağ bu olaydan sonra bizzat kurduğu partisinden parti üyeleri tarafından uzaklaştırılmıştır. İki tarafın dilekçelerinde bulunan iddiaları inceleyen Vilayet Hukuk İşleri Dairesi, 25 Mart 1946’da Demirağ lehine sonuç bildirmiş ve siyasi faaliyetlerine devam etmesinde herhangi bir engelin olmadığını belirtmiştir. İçişleri Bakanlığı’ndan da Demirağ lehine bir karar gelince işler Atilhan ve arkadaşlarının aleyhine dönmüş ve partiden atılmışlardır. Bu kararın ardından her ne kadar parti içindeki uyuşmazlıklar bir şekilde giderilmiş gibi görünmüşse de yaklaşan yerel ve genel seçim sürecinde parti içindeki huzursuzluklar tekrar alevlenmiştir. 21 Temmuz 1946 tarihinde genel seçimlerinin yapıldığı gün Parti İdare Kurulu, Demirağ’ı partiyi despotizmle yönettiği iddiası ile ikinci kez üyelikten çıkartmıştır.¹³¹

MKP’nin büyük halk kitlelerine ulaşamaması, zaten sayıları az olan üyeler arasında birçok defa uyuşmazlıkların çıkmasına sebep olmuştur. Parti kurucularından Ulaş’ın kuruluştan kısa bir zaman sonra istifa etmesi ile başlayan parti içi karışıklıklar, partinin genel başkanının partiden ihracına kadar varmasıyla giderek büyümüştür. Parti üyeleri ise

¹³⁰Cumhuriyet, 11 Temmuz 1945.

¹³¹Haytoğlu, a.g.e., s. 10.

yeni bir başkan seçme çalışmasına yönelmiş, halkın benimseyebileceği bir başkan profili istemişleridir. Parti üyeleri arasında eski üyelerden Ulaş ve Atılhan isimleri dillenmişse de bu isimlerin yeni bir parti kurma hazırlığında olduğu öğrenilince o isimlerden vazgeçilmiştir.

Bir başkan seçilememesine rağmen mevcut bulunan bazı parti yöneticileri MKP'nin politikasında değişikliklere gitmiştir. Bu parti yöneticileri 28 Ekim 1946'da bir kongre toplayarak partinin adını "Milli Köylü Partisi" olarak değiştireceklerini belirtmişlerdir.¹³² O güne kadar liberal söylemleri ile öne çıkan parti programında değişiklikler olmuş, köy ve köylülerle ilgili sorunlar öne çıkmış, bu alandaki sorunlar vurgulanmış ve yeni bir parti programı oluşmuştur.

Parti üyelerinin partilerine bir genel başkan arayışlarının sonuçlanamaması ve partideki büyük belirsizliklerin devam etmesi ile parti içerisinde huzursuzluk daha da artmış ve parti kapanma ile karşı karşıya kalmıştır. MKP'de en baştaki yöneticilerden en alttaki üyelere kadar her kademedен toplu istifalar gelmiş ve partinin birçok şubesi kapanmak zorunda kalmıştır.

Demirağ her ne kadar artık siyasette yer almayacağını beyan etmişse de yukarıda bahsedilen gelişmeleri bir fırsat olarak görmüş, tekrar partinin başına geçmek için girişimde de bulunmuştur. 17 Nisan 1947'de Paşalimanındaki köşkünde bir kongre yaparak kendisini yeniden "Genel Başkan" olarak ilan etmiş ve partisine lider olarak geri dönmüştür. Bu olay karşısında Demirağ'dan önce parti üyeleri tarafından gelen sekreter seçilen Vahit Çadircioğlu, bu kongrenin hukuka aykırı olduğunu savunmuş ve partide karışıklıklar tekrar başlamıştır. Parti içinde karışıklıklar çıktıysa da Çadircioğlu'na karşı olanların sayısı artmaya başlamıştır. Demirağ ise önceki yargılamaları lehine sonuçlanmasıyla birlikte başkanlığı sağlamış ve onun genel başkanlığı ile parti faaliyetleri devam etmiştir. Tüm bu olaylardan sonra 29 Temmuz 1949'da yapılan genel kongrede tekrar parti politikalarının altı çizilerek partinin birlik ve beraberliği güçlendirilmeye çalışılmış ve seçim hazırlıklarına başlanmıştır.¹³³

3.3. MKP'nin Ekonomik ve Sosyal Politikası

Demirağ, MKP'yi kurarken parti nizamnamesinde de belirttiği gibi halkın kalkınmasına önem vermiştir. Bu sebeple ekonomi politikalarında önemli değişimlere gidilmesi gerektiğini savunmuştur. Yaptığı havacılık girişimlerinde hükümet ve bürokrasi

¹³²Haytoğlu, a.g.e., s. 12.

¹³³Haytoğlu, a.g.e., s. 14.

ile sorunlar yaşamış olan sanayici, müteahhit ve tüccar Demirağ, 26 Mayıs 1954 tarihinde mecliste şu sözleri söylemiştir: “*Muhterem arkadaşlar, her şey iktisadi nizam üzerine kurulmuştur. Bir memlekete hariçten sokulan her nevi mamul madde ve eşyalarla temin edilen bolluk, ucuzluk, o memlekete felâket, dâhilî, imalât ve istihsalâtla yerli mamulât rekabetinden doğacak ucuzluk ve bollukta o memlekete refah ve saadet getirir. Biz mikroskopla görülebilecek en küçüğünden en büyük ihtiyaç ve müdafaa vasıtalarımızı en son sistem fabrika ve tesislerimizle temine muvaffak olamaz, sanayisi geri olan kardeş ve dindaş milletlere de yardıma koşmazsak medeni devlet sayılamayız, sömürgelerden de farkımız olamaz. Muhterem arkadaşlar, Devletçilik beldeleri harap eden, hanümanları(ev, bark) söndüren, iş, sanat, ticaret hayatını öldüren, milleti fakr-ü sefalet içinde inleyen bir tahakküm rejimidir. Bu sistem mutlaka yıkılacaktır.*”¹³⁴ Rekabetçi bir iktisadi sistemin olması gerektiğini savunan Demirağ, tarım, maden ve sanayi gibi kalkınmayı güçlendirecek konular üzerinde çalışmalar hazırlatmıştır. MKP, sosyal ve siyasi hayatta ahlâkı, iktisadî hayatta ise hür teşebbüsü öne çıkaran ilkeleri ile ilk muhafazakâr ve liberal parti özelliği taşımaktadır.¹³⁵

Demirağ’ın parti propagandalarından biri de tek partili sistemde sanayicilerden alınan “muamele vergisi” nin sanayicileri hile yapmak zorunda bıraktığı, dürüst olmak isteyenlerin ise inhilale uğradığını söylemiş ve sanayicileri zor durumda bırakan bu vergiyi kaldırmak olmuştur. Demirağ, devletin ekonomik politikalarının girişimcileri zorlayacak baskıcı bir şekilde olduğunu savunarak ticaretin serbest bırakılmasını, böylece rekabetçi ekonomi ile ucuz ve kaliteli üretim olacağını söylemiş, hatta her fırsatta hayran olduğunu ifade ettiği Amerikan ekonomisinin başarısının da bu sayede olduğunu savunmuştur.¹³⁶ Böylece yeni Türk devletinde ilk kez liberal ekonomi için tartışmalar başlamıştır. Demirağ, liberal ekonomiyi savunurken sadece büyük sermaye sahiplerinin lehine çalışacak bir sistemi değil, aynı zamanda işçiler lehine olan bir iş kanunu hazırlanmasını, ayrıca küçük işletmelerin geliştirilmesi için üretim kooperatiflerinin desteklenmesini de parti hedefleri arasına almıştır.¹³⁷ Demirağ parti nizamnamesinde sosyal devlet anlayışını savunan “aç, çıplak, işsiz kimse kalmayacak” sözlerini de devamlı kullanmıştır.

Demirağ’ın parti politikalarında sürekli üretimi vurgulamasındaki sebep, kendisinin ticari faaliyetlerde bulunurken yaşadığı sorunları bundan sonraki müteşebbislerin aynı

¹³⁴T.B.M.M Zabıt Ceridesi, Devre X, C. 1, Dördüncü İntikat, Ankara, 1954, s. 73.

¹³⁵Muammer Öztürk, Siyasi Ahlakın İmkânı ve Millî Kalkınma Partisi Nizamnamesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, İstanbul 2014, s. 260.

¹³⁶Millî Kalkınma Partisi 1949 yılı Umumi Kongresi, Vakit Matbaası, İstanbul 1946, s.20.

¹³⁷Cumhuriyet, 11 Temmuz 1945.

zorlukları yaşamasını istememesindedir. Sanayinin kalkınmadaki önemine rağmen devletin sert, yıldırıcı politikaları ile karşılaşan ve bu nedenle ayakta zor duran fabrika sahiplerine Demirağ, siyaset yoluyla destek olmaya çalışmıştır. Zira Demirağ da 1930’larda kurduğu uçak fabrikasını, hükümetin hukuka aykırı uygulamaları sonucu kapatmak zorunda kalmış, girişimleri de kamulaştırılmıştır. Uçak siparişlerinin iptal edilmesi ve uçakların bedellerinin ödenmemesi Demirağ fabrikasını zor duruma düşürmüştür. Benzer sanayi hamlelerinin başarıya ulaşabilmesi için Demirağ, MKP nizamnamesinde özellikle “Sanayi ve ticarete rekabet esası hâkimdir. Her milletin metaini cihan piyasasına sağlam ve ucuz çıkarmak için rekabet ederken bu suretle hareket etmeyip kanuni cebirle ve menfi teşekküllerle refah yerine ıstırap verici zihniyet ve hareketlerden içtinap ile ilmi kaidelerle hareket edeceğiz. Paramızı kıymetlendirmek sureti ile bolluk ve ucuzluk teminine çalışacağız”¹³⁸ düşüncesine önem vermiştir.

Demirağ, daha önceleri sanayi ve ticaret ile birlikte köylerin kalkınmasının gerekliliğini savunmuş ve köy kalkınmasının sağlanabilmesi için köy imar planı hazırlatmıştır. O dönemde bu projeyi hayata geçiremeyen Demirağ, MKP ile bu konuyu tekrar gündemine getirmiştir. Köylerin birleştirilerek sayılarının 18.000’e indirilmesi hedeflenmiş ve köyler ziraat, tarım, maden olmak üzere 3 sınıfta imar türü belirlemiştir.¹³⁹Halkı boş arazilerin ve bataklıkların ıslah edilerek onlara vermek ve bu arazilerin tarıma kazandırılmasını savunmuştur. Ziraat Bankası’ndan ihtiyacı olanların faydalanmasının sağlanmasını ve tüm bunlar yapılırken alınacak vergilerin yeniden düzenlenmesini ilke edinmiştir.¹⁴⁰

Demirağ, önceki dönemlerde yaptığı Rusya, Kanada, Pakistan ve ABD gezilerinde kendi alanlarında uzmanları götürmüş ve kendilerinden raporlar hazırlamalarını istemiştir. Bu gezilerde yine ekonomik ve siyasi alanlarda uzmanlar gözlemler yaparak uluslararası ilişkiler ile ilgili politikalar belirlenmiş ve partiye yön veren kriterler oluşmuştur. Özellikle ABD’nin sistemini inceleyen ve beğenisini belirten Demirağ, benzer bir yapının “Şark Milletleri Federasyonu” adı altında kurulmasının gerekli olduğunu savunmuştur. Demirağ, federal yapının ABD’nin gelişimini olumsuz etkilemiş, bu federal yapı ile çok güçlü bir devlet olmasının altında yatan sistemi Türkiye’de de uyarlayarak uygulamak istemiştir. Federasyon konusunu ilk kez 1952 yılında Pakistan’ın başkenti Karaçi’de yapılan İslam Devletleri Kongresi’ne katılan Demirağ, yaptığı konuşmada bu konudaki fikirlerini ortaya

¹³⁸MKP Nizamnamesi, s.24.

¹³⁹35 Köy İmar Planı, Milli Kalkınma Partisi Neşriyat Serisi, No.1, İstanbul, 1946, s.44, 50, 52.

¹⁴⁰MKP Nizamnamesi, s.24-25.

koymuştur. Bunun yanı sıra, Türkiye dışındaki Türklerin kurduğu cemiyetlere de destek vermiş, hatta dokuz göçmen cemiyetinin birleşme toplantısı kendi köşkünde yapılmıştır. Kurulan Balkan ve Rumeli Muhacirleri Kalkınma Cemiyeti'nin genel merkezinde bu köşk olmuştur.¹⁴¹

3.4. İlk Çok Partili Seçimler: MKP'nin Seçimlere Katılması

MKP'nin, 13 yıllık siyasi hayatı boyunca Türkiye'de dört yerel, dört de genel seçim yapılmıştır. Fakat parti içi huzursuzluklar ve liderlik kavgaları sebebiyle MKP bu seçimlerden sadece dördüne katılabılmıştır. Böylece MKP, Türkiye'nin ilk muhalefet partisi unvanını kazanmıştır.¹⁴² MKP kurulduktan sonraki ilk seçim 26 Mayıs 1946'da yapılan yerel seçimdir. Parti içi karışıklıkların şiddetli bir şekilde yaşandığı bu dönemde seçim tarihinin dört ay erkene alınması da eklenince partinin seçime katılıp katılmayacağı uzun tartışmalardan sonra kararlaştırılmıştır.

Yapılan ilk seçime katılmayan MKP'de, bir sonraki seçim için parti teşkilatının olduğu her yerde çalışmaları özenle ve yoğunlukla başlanılmıştır. Demokrat Parti seçime girmeme kararı almasıyla MKP, tek muhalif parti olarak seçime katılmıştır. Fakat seçim sonuçlarına hile karıştığı iddiası ile öğleden sonra seçimlerden çekildiklerini ilan etmişlerdir. Bu seçimlerin tartışmaları sona ermeden 21 Temmuz 1946 genel seçimleri olmuştur. MKP ile DP arasında yapılan ittifak görüşmeleri sonuçsuz kalınca Cumhuriyet tarihinde ilk defa bir genel seçime üç parti katılmıştır. MKP bu seçimde de istediği başarıyı elde edememiştir.

1946 yılında yapılan genel seçimlerin ardından parti içi çekişmeler başlamış ve 1950 yılına kadar yapılan ara seçimlere MKP katılmamıştır. 14 Mayıs 1950 genel seçimlerinde MKP, Yüksek Seçim Kurulu'na sadece İstanbul'dan aday bildirilmiştir. Sonuçlar açıklandığında DP'nin büyük bir zafer kazanmış fakat MKP'nin herhangi bir başarısı görülememiş ve yapılan seçimde MKP büyük bir yenilgi almıştır. 1954'e gelindiğinde ise Adnan Menderes'in isteği ile genel başkan Demirağ, DP listelerinden Sivas bağımsız aday olarak seçime girmiştir. DP listelerinin tamamı seçildiği için Demirağ meclise girmiş ve böylece fikirlerini artık milletvekili ünvanıyla duyurma fırsatını bulmuştur. Memuriyeti suiistimal edenlerin ağır cezalara çarptırılması seçim sisteminin değiştirilmesi gibi kanun tekliflerinin yanı sıra birçok soru önergesi vermiştir.

Amerika sistemine olan beğenilerini önceden de dile getiren Demirağ millet vekili

¹⁴¹Deliorman, a.g.e., s. 120-121.

¹⁴²Dervişoğlu, a.g.e., s. 153-154.

olduktan sonrada Amerika lehine görüşler bildirmiştir. DP'nin Kore'ye asker gönderme kararı almasının ardından yapmış olduğu konuşmada, *“İktidarın isabetli görüşü ve muhaliflerin çıkardıkları yaygaralara rağmen Kore'ye asker göndermesi, dostlarımızı inciten düşmanları ile dost geçinmenin doğurduğu köhneleşmiş sakim siyaseti silmiş süpürmüş, memleketimizin imar ve ümran yollarında ilerlemesini temin için Amerika'nın geniş ölçüde ve ön planda bize yardımının yer almasına imkân verdirmiştir”*¹⁴³ diyerek desteğini belirten Demirağ, bu desteğin ve sıkı ilişkilerin sonucunda “Fahri Elçilik” unvanı almıştır. Demirağ, siyaset yaptığı yıllarda II. Dünya Savaşı'na girmemeyi olumsuz bir karar olarak görmüş ve büyük bir fırsat kaçığını savunmuştur.¹⁴⁴

1957 yılında milletvekilliği sona eren Demirağ sağlık sorunları nedeni ile tekrar seçimlere girememiş ve 13 Kasım 1957'de hayatını kaybetmiştir. MKP'nin akıbetine gelecek olursak 22 Mayıs 1958 tarihinde münfesi kabul edilmiş ve 1945 yılında kurulan çok partili hayata geçişin ilk muhalefet partisi kapatılmıştır.

¹⁴³Deliorman, a.g.e., s. 123.

¹⁴⁴ Nuri Demirağ, CHP Genel Başkanı İsmet İnönü'ye Açık Mektup, İktisadi Yürüyüş Matbaası, İstanbul, 1949, s 11-12.

SONUÇ

Bu çalışmada Nuri Demirağ'ın Osmanlı dönemindeki çocukluk yılları ve devlet memurluğu, Cumhuriyetin ilanıyla yeni Türk devletindeki ulusçu burjuva oluşturma politikası neticesinde devlet desteği ile yaptığı girişimler ve Türk ekonomi ve siyasetine olan katkıları incelenmiştir.

Bu çalışmada Demirağ'ın Türkiye'de sistematik bir biçimde devlet tarafından oluşturulmaya çalışılan burjuvazi sınıfının bir üyesi olduğunu görmekteyiz. Osmanlı Devleti'nde özellikle İttihat ve Terakki iktidarı evresinde izlenmeye çalışılan milliyetçi politikalar çerçevesinde bir Türk iş insanı sınıfı oluşturulmak istenmiş, İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar ile bu hedef yeni dönemin de arzuladığı bir politika olmuştur. İşte takip edilen bu politikanın öne çıkan önemli bir girişimcisi Nuri Demirağ olmuştur.

Nuri Demirağ, Osmanlı döneminde sigara kâğıdı üretimiyle ticaret hayatına başlamış, Cumhuriyet'ten sonra ise devletin demiryolu inşaatları ihalelerinde düşük fiyat teklifleri ile bu alandaki yabancı tekeline kırmış ve sermaye birikiminin büyük kısmını bu süreçte sağlamıştır. Çimento fabrikası ihalesinde verdiği düşük fiyat teklifleri ile de bir başka yabancı tekelin kırılmasını sağlamıştır.

Atatürk döneminde demiryolları faaliyetlerinin dışında Keban Barajı ve Boğaz Köprüsü Demirağ'ın önemli projelerinden olmuş fakat bu hayallerini gerçekleştirememiştir. Demirağ'ın bu projeleri Atatürk tarafından beğeni kazanmışsa da hükümet tarafından reddedilmiş, Keban Barajının yapımı 1966, Boğaz Köprüsünün yapımı ise ancak 1973'te gerçekleştirilebilmiştir.

Demirağ'ın hayatı ve girişimlerinin incelendiği bu çalışmadaki en önemli hususlardan birisi de Demirağ'ın özel teşebbüsüyle yaptığı sivil havacılık faaliyetleridir. Demirağ,1936'da başlama kararı aldığı girişim neticesinde Nu.D. 36 eğitim uçağını ve Türkiye'nin ilk yolcu uçağı olan ve savaş durumunda ise bombardıman uçağı olarak kullanılabilecek Nu.D. 38 uçağını üretmeyi başarmıştır.

Demirağ, ürettiği uçaklar için Atatürk döneminde devlet desteği görmüş ve THK'ya satılmak üzere 75 adet uçak üretmiştir. Atatürk'ün vefatından sonra ise Demirağ'a olan devlet desteği çekilmiştir. Bu çalışmada, THK'nın Demirağ'a verdiği siparişlerden vazgeçmesi ve Demirağ'ın başta uçak fabrikası olmak üzere havacılık faaliyetlerinin kapatılmasındaki kısmen mahkemelere de yansıyan gerçekçeler irdelenmiştir.

Atatürk dönemini incelendiğinde uygulanan politika gereği Türk ve Müslüman girişimcilerin önünün açılmak istendiği, bu girişimcilerin devlet kanalıyla teşvik edildiği görülmektedir.

Atatürk'ün ölümünden sonra devletçi bir politikaya geçilmesi ve II. Dünya Savaşı'nın etkileriyle Türk iş insanlarına olan devlet desteği kademeli olarak sonlanmışır. Demirağ da bu politikadan etkilenenler arasında en başta gelen iş insanlarından birisi olmuştur.

Bu çalışmada Demirağ'ın aldığı uçak ihalelerinin iptal edilmesindeki gerekçeli sebep ve gerçek sebep hakkında bilgi verilmiştir. Demirağ'ın ortağı ve mühendisi olan Selahaddin Alan'ın ölümü ile sonuçlanan uçak kazasının gerekçe gösterilmesinin arkasında yatan önemli nedenlerden birisi hiç şüphesiz Marshall Planı ve bu planın Türkiye gibi ülkelerde uygulamaya konulan ABD merkezli küresel politikasıdır. Başka bir deyişle, Soğuk Savaş döneminde etkisini gittikçe arttıran bu politika, esasen Nuri Demirağ gibi milli girişimcilerin küresel sermayenin dışlıları arasında yok edilme sürecinin tipik bir yansımasıdır.

Bu araştırmada bir kez daha görülmüştür ki özellikle güçlü bir sermaye- yeterli teknik bilgi/donanım- eleman- bürokratik destek olmadan bireysel girişimler başarısızlığa mahkûm kalmaktadır. Devlet, bireysel girişimleri belli bir noktaya getirinceye kadar birtakım kolaylıkları bu tür girişimlere sunmalı ve bu girişimlerin dünya piyasasında yer almasına yardımcı olmalıdır. Demirağ'ın ticari alandaki öyküsü bu çıkarımın tarihe mal olmuş bir örneğidir.

Demirağ'ın sivil havacılık girişimleri “zarar ediyor” gerekçesiyle kapatılmış olsa da Türk girişimciliğinin motivasyonunda bir itici güç olmuştur. Demirağ'ın siyaset alanındaki parti kurma hamlesi de tıpkı müteşebbisliğinde olduğu gibi büyük bir değer taşımaktadır. Türk siyasi hayatında MKP olarak yer tutan bu parti, Türkiye’de çok partili siyasi hayata geçişin sembollerinden birisi olmuştur.

MKP, Cumhuriyet döneminin çok partili siyasi hayatında bir muhalefet partisi olarak liberal ekonomiyi savunmuş ve ülkenin sosyo-ekonomik sorunlarına çözümler aramıştır. Demirağ'ın dillendirdiği siyasi rotaya bakınca dikkate değer bir konu olarak “Şark Konfederasyonu” fikri görülmektedir. Demirağ, ABD'nin benimsediği federal sistemin Türkiye’de uygulanabileceğini savunmaktadır. Bu fikir gerçekte Türk siyasi

arenasında pek kabul görmeyecek bir yaklaşımdır. Zaten girdiği seçimlerde halktan gördüğü teveccüh bir yönüyle bu programın propaganda gücünü ya da ileri sürülen fikirlerinin kabul oranını yansıtmaktadır.

MKP'nin kurulduğu ve faaliyet gösterdiği dönemde sekiz seçim olmuştur. MKP bu seçimlerin dördüne katılmıştır. İç karışıklıkların şiddetli bir şekilde yaşandığı MKP, hedeflediği başarıyı sağlayamamıştır.

Seçimler MKP adına her ne kadar başarısızlıklarla sonuçlansa da, Türk siyasi hayatının tecrübelerle ulaşılacak hedef olarak belirlediği “demokrasi” seçimlerin tartışılmaz galibi olmuştur.



KAYNAKÇA

I. T.B.M.M. Zabıt Cerideleri

T.B.M.M Zabıt Ceridesi, Devre X, C. 1, Dördüncü İntikat, Ankara, 1954.

II. Gazete ve Radyolar

Bedri Celasin, Milli Havacılığın Uyanışı, Yeni Sabah, 8 Temmuz 1941.

Mekki Sait Esen, Milli Kalkınma Partisinin Kurulmasına İzin Verildi, Cumhuriyet, 6 Eylül 1945.

Nihat, O. (1951) Neyzen Tevfik ile Röportaj, Radyo Magazin.

İskender Fahrettin Sertelli, Yeşilköy Tayyare Meydanında Bir Kaç Saat, Son Telgraf, 21 Ekim 1939.

Sadi Irmak, Nuri Demirağ ile Bir Konuşma, Son Posta, 25 Ağustos 1942.

Salahaddin Güngör, Nuri Demirağ ile Röportaj, Cumhuriyet, 1 Ekim 1939.

Sait Kesler, Bir Milyonerle Konuştum, Son Posta, 5 Haziran 1935.

Resmi Gazete, 10 Haziran 1934, Say. 2723.

Tasviri Efkâr, N. Demirağ Hava Bayramı, 15 Ekim 1942.

Tasviri Efkâr, 2 Ağustos 1943.

Ulus, 8 Temmuz 1945.

Vatan, 15.10.1943.

III. Telif Eserler

III.I. Kitaplar

Adıgüzel, B. (2006) Türk Havacılığında İz Bırakanlar, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, Ankara.

Akkurt, H.C. (2015) Nuri Demirağ Bitmeyen Şarkımız, Yeni Türkiye Yayınları, İstanbul.

Deliorman, M. N. (1957) Nuri Demirağ'ın Hayatı ve Mücadeleleri, Nu. D. Matbaası, İstanbul.

Demirağ, N. (1949) CHP Genel Başkanı İsmet İnönü'ye Açık Mektup, İktisadi Yürüyüş Matbaası, İstanbul.

Demirağ, N. (1950) C.H.P. Genel Başkanı İsmet İnönü'ye İkinci Açık Mektup, Berksoy Matbaası, İstanbul.

Demirhan, N. (1999) Cumhuriyetin Onuncu Yılı'nın Türk İnkılap Tarihinde Yeri ve Önemi, Ankara.

Dervişoğlu, F.M. (2007) Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, Ötüken Neşriyat, 1. Baskı, İstanbul.

Ergin, M. (1952) Hayatta Muvaffak Olmuş İş Adamlarımız Nuri Demirağ, Yirminci Asır.

Haytoğlu, E. (2015) 1945'de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi, Türk Tarih Araştırmaları, Denizli.

Kalaç, A. H. (1960) Kendi Kitabım, Yeni Matbaa, İstanbul.

Soku, Z. Ş. (1947) Nuri Demirağ Kimdir?, Kenan Matbaası, İstanbul.

Verel, O. (1985) İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir , Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları, C.1., İstanbul.

35 Köy İmar Planı, Milli Kalkınma Partisi Neşriyat Serisi (1946) No.1, Hüseyin Kazazgil Matbaası, İstanbul.

III.II. Makaleler

Bocutoğlu, E., Dinçalslan, M. (2014) 1925- 1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve II. Dünya Savaşı Sonrası Konjonktürün Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri, Sosyal Bilimler Dergisi.

Çoban, F. E. (2019) Milli Mücadele Sonrasında Kalkınma Hamleleri ve İş Adamları ile İlişkiler (1923-1929), Vankulu Sosyal Araştırma Dergisi, S. 4, İzmir.

Evren, G. (1996) Demiryollarımız, Türkiye Mühendislik Haberleri, S. 384, Adana.

İkinci, Ö. A. (2013) Milli Sanayimizin Bilinmeyen Girişimcisi Nuri Demirağ, TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi.

Kal, N. "İstikbal Göklerdedir" Atatürk Döneminde Uçak Sanayii, Ekonomik Forum Dergisi.

Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi (1950) Şaka Matbaası, İstanbul.

- Milli Kalkınma Partisi 1949 yılı Umumi Kongresi (1946) Vakit Matbaası, İstanbul.
- Öztürk, M. (2014) Siyasi Ahlakın İmkânı ve Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, İstanbul.
- Sakaoğlu, N. (1994) Demirağ Nuri Dünden Bugüne, İstanbul Ansiklopedisi, C.3, İstanbul.
- TBMM Kavanin Mecmuası, Cilt:3.
- Yalçın, O. (2009) Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, s.44, Ankara.
- Yaşar Öztürk, Y. (2003) İş Adamlığı, Sanayiciliği ve Politikacılığıyla Örnek Bir Yurtsever: Nuri Demirağ, Bütün Dünya Dergisi.
- Yavuz, İ. (2013) THK Etimesgut Uçak Fabrikası 1939-1950, Mühendis ve Makine Dergisi, Ankara.
- Yıldız, A., Kenaroğlu, Y. (2011) Havacılık Tarihimiz ve Unutulan Tarihi, Mühendis ve Makine.

III.II. Raporlar

III.IV. Bitirme Tezleri

- Kalyon, L. (2008) Cumhuriyet Dönemi Savunma Politikaları, Doktora Tezi, Ankara.
- Kotan, Ö. (2018) Türk Savunma Sanayisinde Sabit Kanatlı Platformların Gelişimi, Bitirme Çalışması, İstanbul Tektik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi, İstanbul.
- Tayhani, İ. (2001) Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950) Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.

IV. Konferanslar

- Adiloğlu, L., Yalçınkaya, A. (2015) Nuri Demirağ'ın Girişimci Olarak Ortaya Çıkışı, Yükselişi ve Düşüşü: Makrokurumsal ve Tarihsel Yaklaşım Bağlamında Bir İnceleme, 23. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi, Muğla.

V. İnternet Kaynakları

<http://www.airnewstimes.com/talip-bolukbasi-mehmet-kum-u-kaybettik-240-yazisi.html>.

(Erişim Tarihi 18.09.2020)

<https://www.biyografya.com/biyografi/1914>(Erişim Tarihi 15.02.2020)

<http://www.divrigidernegi.com/icerik.asp?KID=4&icerikID=25>(Erişim Tarihi 19.12.2020)

<https://www.ensonhaber.com/biyografi/is-insanlari/nuri-demirag-kimdir>(Erişim Tarihi 19.12.2020)

<https://www.gzt.com/jurnalist/turkiyenin-ilk-ucak-fabrikasinin-kurucusu-yerli-ve-milligirisimci-nuri-demirag-2798801>(Erişim Tarihi 14.02.2020)

<https://mustafakemalim.com/dusunerek-bicimlendirilmis-bir-yasam-nuri-demirag/nuridemiragin-kurdugu-milli-kalkinma-partisi-afisi>(Erişim Tarihi 14.02.2020)

<http://www.nuridemirag.com>.(Erişim Tarihi 11.03.2020)

<https://www.sozcu.com.tr/2018/yazarlar/sinan-meydan/cumhuriyetin-kanatlari-ataturkun-ucak-fabrikalari-2629140/> (Erişim Tarihi 01.09.2020)

www.tayyaraci.com.tr. (Erişim Tarihi 24.08.2020)

<https://tiyazar.com/2015/12/02/demiraglarla-orduk-ana-yurdu-dort-bastandaki-demirag-nurettin-demiragmis/>(Erişim Tarihi 24.08.2020)

EKLER

EK 1: Nuri Demirağ'ın İsmet İnönü'ye yazdığı birinci mektup

"İsmet İnönü'ye Mektup"

[İlki 29.11.1939'da Cumhurreisi İnönü'ye iki ayrı mektup gönderdi. Gerek medenî cesaret ve gerekse uzağı görme mevzuunda başlı başına tarihî bir vesika olarak kabul ettiğim bu mektupları aynen aşağıya alıyorum:]

Cumhurreisi İsmet İnönü'nün Yüce Huzuruna

Af buyurunuz; muhtar kalmasam rahatsız etmezdim. Kendimi kazması omzunda, çekici elinde vatanın bir emirberi addederim.

Memleketin demiryolları, fabrikaları, büyük binaları yapıldı, yapıyor.

Göklerine hâkim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceğine, daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine kanî bulunduğum cihetle, bundan 3,5 sene evvel bütün personel ve levazimatını tedricen vatanın sinesinde belirterek ve memleketin ihtiyacına tamamen cevap verecek büyük bir tayyare endüstrisi kurmak tasavvurunda buldum. Ve bu tasavvurumu Mareşal Fevzi Çakmak hazretlerine; o mübarek zata bir mektupla arz ettim. Ve bana bu hususta muin ve müzahir olup olmayacağını sordum. Cevabı ve buna eklenen Millî Müdafaa ve İktisat Vekâletlerine yazdığı tezkerelerin sureti (No.1) ilişiktir.

Bunun üzerine dünyanın en mükemmel tayyare ve teferruatını yapan memleketlere mütehassuslarımla birçok kereler seyahat ettim. Tetkikat yaptım, yaptırdım. Ecnebi memleketlerde müteaddit kıymetli Türk gençlerinden mühendisler ve işçiler okuttum, yetiştirdim ve yetiştirmekteyim. Fabrikaları sanat mekteplerinden yetişen en kıymetli Türk işçileriyle en yeni ve modern makinelerle tezyin ederek buna müteallik muhtelif sanat şubelerinde kurslar açmak, bilgilerini amelî, nazarı genişletmek suretiyle de elemanlar hazırladım.

Beşiktaş'ta kurduğum tayyare atölyesiyle Yeşilköy'de yapmakta olduğum modern uçuş meydanı, tamir atölyesi ve hangara ait plan ve krokiler (No.2) ilişiktir. Divrik'te kurulacak esas fabrikaya ait planlar ve bu maksatla satın alınan 1.500 dönümlük arazi ve maden taharri ruhsatnameleri ve su kuvvetlerinden elektrik istihsali için değirmen ve baraj mahalli krokileri ve bu

maksada hizmet emeli ile yaptırdığım 250 mevcutlu orta mektebe ait fotoğraflardan bir takımını (No.3) ekledim.

Maâhazâ ahvalin inkişafına taliken, Divrik'teki fabrika inşaatına henüz başlanmamıştır.

Geçenlerde Beşiktaş'taki atölyemin senevî imalât kabiliyetinin tayini istendi. 300 mektep veya 150 antrenman yahut 50 avcı tayyaresi yapılabileceği cevaben bildirdi. Zaman zaman takdirler ve teşekkürlerle maddî ve manevî yardımlar yapılacağı ve siparişler verileceği hava kuvvetlerinden tahriren ve şifahen bildirdi. Şimdiye kadar âsâr-ı fiiliyesi görülemedi. Bu babdaki emirlerin ve takdirnamelerin suretleri (No.4) melfuttur.

Hava Kurumundan bidayette verilen ve arkası gelmeyen 65 planör Kuruma teslim edilmiş ve 10 mektep tayyaresi; uçuş melekesi az olan bir mühendisimin; nizam hilâfına tayyare ile Eskişehir'e giderken İnönü'nde yapılmakta olan törene iştirak etmek isteyerek, sahanın darlığı, plânör tayyarelerin ve ziyaretçilerin çokluğu yüzünden meydanda yer bulamamasından ekin tarlası içerisinde yere konuş esnasında bir metrelik çukuru görmeyerek mühendisin ölümü ile neticelenen bir kaza vukua gelmişti. Bunda tayyarenin kabahati yoktur.

Hava Kuvvetlerinin birçok yüksek tayyare mühendislerinden mürekkep teknik komisyonu tarafından ilk Türk tipi olarak belirttiğim bu tayyareye ait sandıklar dolusu yüzlerce aerodinamik ve statik resimleri ve hesapları mezkûr komisyonca aylarca tetkik ve performans tecrübeleri yapılarak mükemmel, normal mektep tayyaresi olduğunu Hava Kurumuna tebliğ ve uçuş müsaadesini verdiği halde Türk Kuşu; memlekette yegâne salâhiyettar bu fen komisyonunun kararını dinlemeyerek tayyareleri kabulden imtina etmekte ve kaza hâdisesi yüzünden vukua gelen tehhürü nazar-ı itibara almayarak tayyareleri almamakta ısrar ve teminat mektubu muhteviyatı olan 14.000 lirayı zapt ve avans verdikleri 40.000 lirayı istirdat etmişlerdir.

Buna müteferrik evrak (No.5) ekledim.

İşçilerim ve fabrika personeli işsiz kalmıştır. Esasen şimdiye kadar tam ve kâmil bir mesai sahası da bulamamışlardır. Bu müessese memleket müdafası için faydalı bulunuyorsa derhal sipariş verilerek yaşatılmasının temini ricasını havi Mareşal hazretlerine çekilen ve şimdiye kadar cevabı alınamayan telgraf sureti (No.6) ilişiktir. Bu uğurda şimdiye kadar harcanan bir buçuk milyon lira ile -hoş: Karakterim buna müsait değil ya- farz-ı muhal 15-20 adet han, apartman yaptırır, senede 150-200 bin lira irad alarak istediğim yerde gezer tozardım.

Hülâsa: Türk'e ecdadından miras ve dünyaya numune-i imtisal olmuş olan sipahiliğin, süvariliğin, serdengeçtiliğin bugünkü şekli de tayyareciliktir.

Gece, gündüz, kış, yaz, yağmur, çamur, kar, bora; fırtına mânialarını bertaraf edecek, vatanın her bucağında şimdilik en az 60-70 yerinde modern uçuş meydanları ve yanlarında tamir atölyeleri, hangarlar, müteaddid sınıf ve derecelerde mektepleri ve birkaç yerde tayyare ve motor fabrikaları yaparak havacılığımıza yüzlerce, binlerce, on binlerce ihtiyat yapıcı, uçucu, yaratıcı elemanlar ve vesait yetiştirmek iktidarındayız.

Tayyare sür'atlidir. Mütemediyen de sür'atleniyor. Havacılık işlerinin bu sür'ate ayarlanması için hepsi aynı rütbede ayrı ayrı nokta-yı nazar taşıyan hava komutanlarının başlarına tepeden tırnağa, başından sonuna kadar mesuliyeti nefsinde toplayan (üzerine toz kondurulmamış) yırtıcı, yaratıcı bir şahsiyetin (her memlekette olduğu gibi) bu mühim ve hayati işin başına geçirilmesi suretiyle tevsiini ve mahdut çerçeve dahilinde bırakılmamasını yalvararak arz ve niyaz ederim.

Nuri Demirağ

“İsmet İnönü'ye İkinci Mektup”

26.8.1940

Cumhuresimiz İsmet İnönü'nün Yüksek Huzuruna

Yüce huzurunuzda kabulüm esnasında yüksek direktiflerinizi alırken hava endüstrisi vücuda getirilmesi ve personeller yetiştirilmesi hususundaki maruzatıma mütedair bulunan ve çok evvel huzur-u devletlerine takdim ettiğim ve Başvekâlete havale buyrulmuş olan 29.11.1939 tarihli arızamın bir kere daha nazar-ı dikkati ve devletinize arzı için bir suretini ekliyorum. Bu arızama bağlı evrak ve vesaikin görölmesine lüzum varsa asıllarını emir buyrulduğu vakit takdim ederim.

Almanya; tayyare, tank ve teferruatına ait iptidai maddelerin kısm-ı küllisini hariçten tedarike mecbur olduğu halde bu mevaddin kâffesi ana vatanımızın yeraltı hazinelerinde mebzulen mevcuttur. Bunları mamûl hale getirdiğimiz gün her milletin az çok muhtaç olduğu bu maddelerin memleket ihtiyacına kâfi geleninden fazlasını istediğimize satar, memlekete tahayyülün çok üstünde döviz sokabiliriz.

Huzurunuzda iken ne şekilde yardım istediğimi sordunuz. Şeklini düşüneceğimi, bilâhare bildireceğimi arz etmiştim. Elimdeki 10-12 mektep tayyaresinin ve birkaç planörün Hava Kuvvetlerince veya Türk Kuşunca satın alınması gibi mevzî yardımların düşman şerrinden vatani muhafaza için yapılmak istenen aslî hizmetlere zerre kadar tesiri olamaz. Bu nokta üzerinde hiçbir isteğim yoktur.

Bilumum teferruatıyla şimdiki Alman tayyare, tank ve askerî kamyonları ve uçucu ve yapıcı personelleri adedinden(1) eksik olmamak ve vasıfça bunların çok üstünde bulunmak üzere âzami 7-8 sene zarfında memleketimizde bu mühim ve hayati Müdafaa vesaitinin meydana getirilmesine katî imkân vardır. Bu müddet sonuna kadar Almanların bu vasıtaları ya azalır ya çoğalır, bunu zaman gösterecektir.

Bu ihtiyacı temin için şahsî tasarruf sistemimle fabrika tesisatı, alât, edevat, vesairesinin kâffesi hiçbir vergi ve resme tâbi olmamak şartıyla, aşağı

yukarı 1,5 milyon Türk lirası ister. Devlet mevzuatının takyidatı içinde bu müddette bunun onda birinin vücuda getirilmesine imkân olmadığı gibi on misli para da sarf edilse yine maksada vüsal mümkün olmaz. Bu iş için bu sene aşağı yukarı 20.000.000 Türk lirası lazımdır. Direktifleriniz altında santimine kadar hesabı mutemedinize verilmek kaydıyla ve Beşiktaş, Yeşilköy ve Divriki'taki tayyare tesisatının ve madenlerimin ve bu para ile alınacak malzemelerin memleketin münasip ve mahfuz yerlerinde mümkün mertebe kimseye sezdirmeden ve bilinenler de gayet ufak ve ehemmiyetsiz gösterilmek şeklinde kurulacak müteaddit muazzam fabrikaların kâffesi devlete temlik edilmek şartıyla bu para emrime tahsis edildiği takdirde; Amerika'da, Almanya'da, Fransa'da tahsil ettirdiğim genç yüksek tayyare, motor ve maden ve izabe mühendislerinden 7-8 adedini beraberime alarak derhal bir tarikle Amerika'ya hareket eder, orada bulunan ve sureti mefuf mukavelename ile fabrikamın organizatörünü deruhte eden beynelmül şöhreti haiz Amerika tebaasından Profesör Gasner'le birlikte satın alacağım lüzumlu makine, alât ve edevatı da emin yollardan memlekete getirir ve daha icabı kadar mütehasıslar angaje ederek işe sarılırım. Ve kurarım.

Eğer emrime para verilecek olursa herkesin ve hatta mühendislerimin bile bunun bir ikraz mahiyetinde bulunduğuna emin olmaları lazımdır. Yoksa; devlet malı olduğunu ve devlet hesabına işin yapıldığını öğrenirlerse; fertlerin malı gibi fazla masraflardan tasarrufa imkân olamaz. İsrâf ve suiistimalin önüne geçmek dahi bir müşkül olur.

Müteakip senelerde işin hacmiyle mütenasip tahsisat ayrılması ve tahsisat miktarının devlet bütçesinde Millî Müdafaya ayrılan âdi ve fevkalade kısımların en az yansını teşkil etmesi şarttır.

İptidat maddelerimizin mamûl halde harice satışında memlekete getireceği dövizini hazine menfaatine hesaba katmamak lazımdır.

Bir seneden beri devam eden muharebelerin hiçbirinde süngü süngüye harp edildiği işitilmemiştir. Vatanın müdafası için düşmanların silahlarından daha üstün, daha mebzul vesaitle ve Türk dehasının mahsulü olan yeni icatlarımızla icabında dünyaya karşı koymaktan asla çekinmeyen kahraman Türk askerlerini teçhiz etmek devleti idare edenlere ve başında bulunanlara aittir.

Ecdadımız birkaç asır evvel kaleler, hisarlar ve surların içinde ve dışında harpler kazandılar, ülkeler zapt ettiler diye biz de maziye mi rücu edelim? Yerimizde mi sayalım? Düşmanları tepelemek için onları en modern ve yeni icat silahlarımızla karşılamalıyız.

Bu iş tekemmül ettikten sonra esasen tamamı devlete temlik olunacak fabrika, levazım, makine, alât ve edevat ve bilumum tesisat ve madenlerim

de devletin olur. Bu çorbada benim de birazcık tuzum bulunmuş olmakla müteselli olarak kendimi bahtiyarlardan sayarım.

Hal-i hazırda mevcut ve müesses havacılık, teşkilâtlarının ıslahı yoluyla bu hayati meselenin tahakkukuna katiyen imkân olamayacağını şimdiden arz ederim. (Ticarette ıslah kaidelerinin cari olduğu, tahrip kaidelerinin yeri olmadığı) nazariyesinin bu marzda tatbiki maalesef mümkün değildir. Binaenaleyh yepyeni ve sağlam esaslara istinaden yeni bir teşkilât vücuda getirilmezse milyonların heder olması yerine milyarların mahv-ü tebahına ve her şeyden mukaddem olan vatanın müdafaası maksadının kaybolmasına saha açılmış olacaktır.(1)

Nuri Demireğ

NOT: Takriben 35.000 büyük küçük tayyare, 12.000 tank,
68.000 askerî kamyon, 150.000 pilot, 200.000 yapıcı eleman

Millî Kalkınma Partisi Nizamnamesi

Cihan huzurunda, tarihin kaydettiği devirlerden beri adalet timsali olarak hâkim yaşamış milletimizin, azametli tarihinden kuvvet alarak bizlere emanet ettikleri ananelere sadakat ve hürmet göstererek zamanın ihtiyaçlarına göre terakki ve inkişaf yolunda milletimizin layık olduğu mevki ve refahın ahlâken ve iktisaden büyük bir kuvvet haline gelmesini temin maksadıyla, Anayasa hükümlerine göre (MİLLÎ KALKINMA) unvanıyla bir parti teşkil ettik. Başarılmasını hedef ittihaz ettiğimiz hususat aşağıda gösterilmiştir:

Madde 1-Medenî haklarına sahip, yirmi iki yaşını bitiren, partinin program ve nizamnamesini kabul eden her Türk vatandaşı üye olmak hakkını isteyebilir. Ancak, bunlar arasında az zamanda muhtelif kanaatlere bürünerek mütereddi ruhî hâlet taşıyanlar, sözü ile işi arasında tezac bulunanlar, umdelerimize aykırı ve memleket zararına yabancılar âmaline hizmet edenler, halk arasında kötü nam ve şöretle tanınanlar, memuriyet vazifelerini suiistimal edenlerle hemhal olup iştirak ve delalet suretiyle menfaat temin etme zannı altında bulunanlar haysiyet divanı huzurunda nefsinin tebriye etmedikçe partiye alınmazlar. Partiye dahil olup da yukarıda yazılı halleri irtikâp edenlerle partinin nüfuzunu suiistimal etmeye çalışanlar, makamlarda bulunan zevata karşı mutabasbıs ve riyakarane hareketle benliklerini hasis menfaatlerine feda edenler, Türk tarihinin kutsiyetine ihanette bulunanlar, parti aleyhine hakikate uymayan beyanatta bulunanlar, keza haysiyet divanı kararıyla partiden çıkarılırlar.

Madde 2-Vatanın ve milletin muhafaza ve müdafaası gibi mukaddes hizmetlerle mükellef bulunan askerî mensuplar, adaleti tevzie memur hâkimler, halkın umur-u muamelâtını ve emniyetini hâdim bulunan bilcümle devlet memurlarının, herhangi parti mevki-i iktidara gelirse gelsin müstakilen vazifelerine devam ve bekaları esas olup, emniyetle vazifelerinde bitaraf bulunmaları iktiza ettiğinden, memuriyet esnasında hiçbir memurun partilere kayıt, müntahip ve müntahap olmamaları hususu müdafaa edilecektir.

Madde 3 - Hükümet şekli: Vicdan, fikir ve yayın hürriyetine istinat eden ve halkın mutlak surette iradesini tecelli ettirmek mânasına gelen Cumhuriyet idaresidir.

Madde 4 - İdare usûlünde (tevsi-i mezuniyet) esası teklif ve müdafaa olunacaktır.

Madde 5- Bütün seçimler bir dereceli olacaktır.

Madde 6- Seçimler, partiler tarafından vücuda getirilecek heyetler marifetiyle yapılacak, hükümet idare memurları bitaraf olarak yalnız kontrol ve inzibat vazifelerini ifa edeceklerdir. Seçimlerde temsil-i nisbî usûlünün tatbiki istenecektir.

Madde 7- Kontrol ve inzibat vazifesiyle mükellef olan memurlar, halkın rey istimalinde birgûna tesir yapamayacakları gibi başkalarının fesat kaçırtmasına da mani olacaklardır. Bunların hilâfına hareket eden memurlar hakkında madde tayiniyle savcılığa vuku bulacak ihbar üzerine, savcı derhal tahkikata geçerek takibi mucip haller mevcut ise, Memurların Muhakemat Kanununun lüzum-u muhakeme formalitelerine tâbi olmaksızın hakkında Cürm-ü Meşhut Kanunu hükümlerine göre seçime fesat kaçırtma suçundan muhakeme edilmesi talebinde bulunulacaktır.

Madde 8 - Cumhurbaşkanı altıncı maddede beyan olunan seçim hey'etleri marifetiyle, yurtda seçmek hakkına haiz bütün vatandaşlar tarafından beş sene müddetle seçilecektir.

Madde 9 - Aynı zat üst üste iki defa cumhurbaşkanı olamayacaktır.

Madde 10 - Teşriî kuvvette âyan meclisi kurulması teklif ve müdafaa olunacaktır. Âyan meclisi, mülga âyan meclisinin vazifeleriyle mükellef bulunacaktır.

Madde 11- Âyan Meclisi kırk üyeden mürekkep olacaktır. Bunlar Cumhurbaşkanı seçimindeki usûl ve şekil dairesinde bütün vatandaşlar tarafından kayd-ı hayatla vazife görmek üzere seçilecektir.

Madde 12- Âyan meclisinden ölüm, ehliyetini kaybetmek gibi sebeplerle üye adedinin beşte biri noksanlaştıkça, açılan üyelikler yerine yeniden seçim yapılır.

Madde 13- Milletvekilleri yüz bin nüfusta bir olmak üzere keza bir dereceli seçimle dört sene için seçim dairelerince seçilecektir.

Madde 14- Cumhurbaşkanı'nın ölümü veya ehliyetinin zevalile inhilal vukuunda, yeni seçim yapıncaya kadar âyan başkanı vekâlet edecek, âyan başkanı Cumhurbaşkanı için namzet ise ikinci başkanı veya vekilleri bu vazifeyi yapacaktır.

Madde 15- Makam ve memuriyet kuvvetlerini millet zararına suiistimal ederek ammenin hukukunu ihlal ve el altından başka şahıslarla gizli ortak olarak ve tavassut ettirerek hasis menfaatler temin edenler ve böylelikle ah-

lâk-ı umumiyenin bozulmasına sebebiyet verenler, hangi devirde olursa olsun bu fiillerden mürur-i zaman ve umumî af gibi müsaadelerden istifade ettirmeyerek, suçları amme davası şeklinde takip ve hükme bağlanacaktır. Milletın nezaheti namına bu gibilerin gayrimeşru malları müsadere edilmekle beraber medenî haklardan mahrum edilecek ve kara listeye geçirilmesi için kanun teklif edilecektir. Kara listeye isimleri dahil olanlar ölmüş olsalar bile halefleri ve mirasçuları gibi yerlerine geçenler tevarüs ettikleri bu gayrimeşru malları hazineye devretmekte temerrüt gösterirlerse kendilerinin de aynı cezaya çarptırılmaları hakkında kanun konulmasına çalışılacaktır.

Madde 16-Belediye üye ve başkanlarının mahallince ve serbestçe seçilmesi ve idare memurlarıyla belediye başkanlarının bir zat uhdesinde toplanmayarak müstakil vazifelerinde çalışmaları partimizin arzularındandır.

Madde 17-Lisanın bugünkü halini değiştirmeyi düşünürken zamanın tabii şeklindeki seyrine tâbi tutmak gerektir. Bir asır evvelki ifade-i meramla bugünkü arasında görülen fark hissedilmeden, tedricî tekâmülle ve hiçbir anlaşmazlığa meydan vermeden husûle gelmiştir. Yine bu esas dâhilinde lisanın tekâmülünü temin etmek ve kanunî cebirlerle gayritabii ve anlaşmazlığa sebep olacak zihniyetlerden içtinap etmek hususu üzerinde durulacaktır.

Madde 18-Öğretmen kitlesine, bütûn teşrifatta layık oldukları en yüksek mevki temin edilecek, aynı zamanda maddî refah bakımından maişet düşüncelerinden kurtarılacaktır.

Madde 19-Maarifte her şey ahlâk ve millî an'ane esasına göre ayarlanacaktır. Öğrencilerin kabiliyeti göz önünde bulundurularak her gencin tahsiline, kabiliyetlerine göre istikamet verilecektir.

Madde 20-Tahsilde ihtisas ortaokuldan sonra başlayacak ve lise kısmına ait lüzumlu bilgiler meslek dersleriyle tahsilden sonra başlayacak, bu küçük san'atlar hususunda istihsal mıntıkalarına göre meslek okulları açılacaktır.

Madde 21-Türk gençliği küçük yaştan itibaren münhasıran vatan müdafası için en mühim askerlik sporlarıyla meşgul edilecek, hayat mücadelesinde kendisine lâzım olan, en son sistem ve motorize tekniğin bünyesine uygun, eğlence haline getirilmiş talimlerle yetiştirilecektir.

Madde 22-Adliyede istinaf teşkilâtı ihya olunacaktır.

Madde 23-Hâkimler azil ve arzuları hilâfına naklolunamazlar ve hiçbir tesire tâbi tutulamazlar. Kanaat ve içtihatlarından dolayı mesul olamazlar. Kanunî zühûlleri, ancak kanun-ı mahsusuna göre muhtelif derecedeki mahkemeler tarafından islah olunur. Umumî vazifelerde ve adaleti takipte hiçbir fevkalade mahkeme kurulmayıp, bütûn işler âdi mahkemelerde rüyet ve in-taş olunacaktır.

Madde 24-Hâkimlerin layık oldukları mertebede refahı temin olunacaktır.

Madde 25-Devlet teşkilâtı taklitler üzerine kurulmayıp hakiki ihtiyaçlara göre bina olunacak adama göre iş değil, işe göre adam kaidesi tatbik ile devlet umumî kadrosu ıslah edilecektir. Kırtasiyecilik kaldırılarak halkın işi çabuk görülecek, işleri geciktirenler ve karıştıranlar ehil değilse sınıf ve rütbesi tenzil edilecek veya işine son verilecektir. Kasd-ı mahsusla yapılmışsa şiddetle cezalandırılacaktır.

Madde 26-Devlet işlerinde kanunların tatbiki şahsî masuniyetin temini ve amme hizmetlerinin ifası hususunda memurlardan evvelâ ahlâk, sonra vazife düsturunu benimsemeleri, hâdim sıfatıyla, derecesine göre şefkat, tevazu ve merhametle hareket etmeleri istenecek, bu sıfatlar memur vasıflarında esaslı bir umde olarak aranacaktır.

Madde 27-İktisadî sahada insanlığın ulaştığı merhaleye varmak hususunda medenî dünyaya ayak uydurmak başlıca umdelerimizdendir. Bunun tahakkuku için ferdî hakimiyet tesiriyle uyuşturulan bütün kabiliyet ve enerjiyi harekete getirip az ve yavaşla iktifa edilmeyerek çok çabuk ve iyi iş yapmak prensibimiz olacak, istihsalâtta umumî ihtiyacımızı temin ile beraber beşeriyete de hizmet etmek hususunu da göz önünde tutacağız.

Madde 28-Sanayi ve ticarete rekabet esası hâkimdir. Her millet metanî cihan piyasasına sağlam ve ucuz çıkarmak için rekabet ederken bu suretle hareket etmeyip kanun-i cebirle ve menfi teşekküllerle refah yerine ızdırıp verici zihniyet ve hareketlerden içtinap ile ilmî kaidelerle hareket edeceğiz. Paramızı kıymetlendirmek suretiyle bolluk ve ucuzluk teminine çalışacağız.

Madde 29-Orman, maden ve fabrikaları münakalât, ziraat ve emsali işleri müterakki milletlerde olduğu gibi halka terk edip şahsî teşebbüse geniş ölçüde yer vermek, şirketler vücuda getirmek ve bunlar vasıtasıyla müstehtlikleri müstahsil kılmak ve hükümetin kontrol ve mesuliyeti altında çalıştırarak fazla istihsal yapmak zihniyetini hâkim kılmaya çalışacağız.

Madde 30-Bir memleketi; ziraati aç, sanayii çıplak bırakmaz. Ancak ve ancak madenleri zengin eder. Çok zengin olan yeraltı hazinelerimizin mükemmel ve modern tesisatla, tam verimli bir hale konmasına partimiz bütün varlığıyla çalışacaktır.

Madde 31-Devlet; bütün istihsal sahasında numune teşkil edecek, yalnız numuneler vücuda getirip daha iyisini millete yaptırma delalet etmek suretiyle faydalanacaktır.

Madde 32-Memleketimizin geniş toprağı nüfusumuzun birkaç mislini yaşatacak kabiliyettir. Bu işte iskân kaideleri göz önünde tutularak, devlete ait münbit ve boş araziye ıslâh, bataklıkları kurutmak ve Ziraat Bankası sermayesiyle mümkün olduğu kadar köyler tesis etmek, mıntakaların kabiliyetine göre istihsale elverişli maddeleri hazırlayıp kesif nüfuslu yerlerden muhtaç olanları arzularıyla bu gibi yerlere iskân ederek istihsalatı arttırmak, bu iskân

olunarlardan bankanın sarfiyatını taksitle telafi etmek en mühim gayelerimizdendir.

Madde 33-Tasavvurlarımızın başında gelen istihsalatımızda başlıca âmîl olan arazi sulama keyfiyetine ehemmiyet verilecek, akarsulardan gerek bu suretle ve gerekse kuvve-i muharrike tedariki suretiyle azami istifade teminine gayret olunacaktır.

Madde 34-Mümkün olan bütün tedbirleri alarak millî sağlığı, iktisadî kalkınmayı ve nüfusun artıp gürbüzleşmesini temin için hükümetin rehberliğiyle millet elele vererek bütün gayretlerini bir araya toplayacak, geniş ölçüde imar işine girişilecek, çalışabilecek bütün kafa ve kolların randımanından azami istifade edilmek suretiyle aç, çıplak, işsiz kimse bırakılmayacak, şahısların sefahatine ve milletin emaneti olan şahsî servetlerin israf edilmesine katiyen meydan verilmeyecektir.

Madde 35-Tekâlifte esas, varlık nispetlerine göre vergiye tabi tutmaktır. Mevcut vergi vaziyetleri de yeniden gözden geçirilecek, mükellefleri sarsmayacak surette kudret ve servetle mütenasip malî kanunlar ihdasına ve bütçe sisteminde değişiklik yapılmasına çalışılacaktır.

Madde 36-Sanayi, müessesat, maden ve orman işletmelerinde ve bütün iktisadî sahalarda işçilerin mesailerinde temin ettiği azami verime karşılık, onları terfih edebilmek için en mütakâmil dünya işçi teşkilatlarını numune ittihaz ederek hakları teminat altına alınacaktır. Resmî tatil günlerinde işçi yevmiyelerinin, çalıştıkları günler gibi verilmesi istenilecektir.

Madde 37-Büyük teşebbüslerde, şahsî mesai, iş başarmada gösterilen şahsî meziyet ve kabiliyet göz önünde tutularak, teşebbüse konan sermayeye ait verim ve amortismanlarla fabrika ve tesislerin tevsiine ve müteşebbisin hayat-ı hususiyesine kifayet edecek miktarda bir kazanç mahfuz kalmak şartıyla; hudutsuz servete mani olmak maksadıyla mütebaki safî kâr üzerinden devletin menafi-i umumiye hissesi olarak hal ve vaziyetin icabettirdiği miktarda vergi alınması hususu kabul olunacaktır.

Madde 38-Yukarıda yazılı mevaddan kanunlarımızda mevcut olmayanlarının ikmalî, tadilî icabeden hükümlerin değiştirilmesi suretiyle kanunların yapılması baş amacımızdır.

ÖZGEÇMİŞ

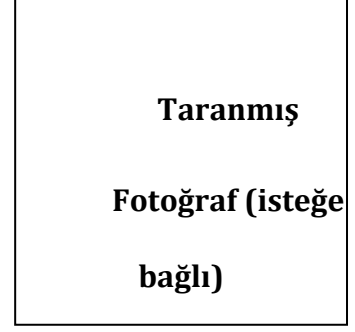
Kişisel Bilgiler

Adı, Soyadı: Abdullah AYDOĞAN

Doğum Yeri ve Yılı :

Yabancı Dili :İngilizce

E-posta :



Eğitim Durumu

Lisans : Ahi Evran Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Yüksek Lisans: AEÜ, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı