

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**TÜRK HAVACILIK SANAYİNDE KAYSERİ UÇAK FABRİKASI'NIN  
YERİ**

**HAZIRLAYAN  
EMRE UÇAR**

**TEZ YÖNETİCİSİ  
Yrd. Doç. Dr. BAYRAM SAKALLI**

**KIRIKKALE  
2008**

## ÖZET

Bu çalışmada, ilk olarak: Türk havacılığının doğuşu, 19. ve 20. yüzyılda Türk havacılığının gelişim süreci, I. ve II. Balkan Savaşları, Trablusgarp Savaşı ve I.Dünya Savaşı süresince Türk havacılığının faaliyetleri hakkında kısa bir değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca Milli Mücadele Döneminde Türk havacılığının yeniden yapılandırılması ve uçak temini için yapılan faaliyetlere değinilmiştir.

Çalışmanın temel konusu olan Kayseri Uçak Fabrikası'nın kurulması süresince geçirilen evrelerin üzerinde önemle durulmuştur. Türk Havacılık Sanayiinin doğuşu ve mili hava sanayiinin gelişimi sürecinde Alman Junkers firmasıyla temasa geçilmesinin ardından Türkiye'de bir tayyare fabrikasının kurulmasına dair anlaşmaların yapılması ve Junkers firmasının yaşadığı mali bunalımın, fabrikanın kurulması üzerindeki etkisinden detaylıca bahsedilmiştir. Ayrıca Kayseri Tayyare Fabrika'sında üretilen uçakların modelleri, özellikleri, fabrikanın bölümleri, fabrikanın kapatılma süreci ve kapanmasına etki eden faktörler ortaya konulmuştur.

## **ABSTRACT**

This study, first of all, briefly discusses the origins of Turkish aviation, the developmental process of Turkish aviation in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century and the operations performed during the Balkan Wars I and II, the Battle of Tripoli and the World War I. Furthermore, it mentions the operations performed to supply aircraft and reconstruct Turkish aviation during the War of Independence.

The study mainly focuses on the stages gone through during the establishment of Kayseri Aircraft Factory. It deals with the conclusion of the agreement to construct an aircraft factory in Turkey, after getting in touch with Junkers, a German aircraft company during the developmental process of national aviation industry and the influence of the financial crisis that Junkers had on the establishment of the factory in detail. In addition, the models of the aircraft manufactured in Kayseri Aircraft Factory and their features, the sections of the factory, the process of the shutdown of the factory and the factors which lead to the shutdown are cited.

## **KİŞİSEL KABUL /AÇIKLAMA**

Yüksek Lisans Tezi olarak hazırladığım “Türk Havacılığının Doğuşu ve Türk Havacılık Sanayiinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri” adlı çalışmamı , ilmi ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazdığımı ve faydalandığım eserlerin bibliyografyada gösterdiklerimden ibaret olduğunu, bunlara atıf yaparak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu bunu şeref ve haysiyetimle doğrularım.

Tarih:.../.../2007

Emre UÇAR



## İÇİNDEKİLER

<b>GİRİŞ</b>	1
--------------	---

### BİRİNCİ BÖLÜM

<b>CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRK HAVA SANAYİİNİN DURUMU</b>	17
--	----

1925-1926 Yılları Arasında Türk-Alman Ekonomik İlişkilerinin Türk Hava Sanayinin Kurulmasına Etkisi

<b>I.-Dünya Savaşından İtibaren Türk-Alman ilişkileri ve Almanların Türkiye'ye ilgisi</b>	18
<b>II- Cumhuriyet Dönemi Türk-Alman Ekonomik İlişkilerinin, Türkiye'deki Hava Sanayinin Kurulmasına etkisi</b>	21
<b>a) Alman Uçak Üreticisi Junkers ile İlk Görüşmelerin Başlaması</b>	24
<b>b) Junkers İle Uçak Fabrikasının Kurulmasına Dair Protokolün Yapılması</b>	26
<b>c) Fabrikanın Kuruluşunun Türk ve Dünya Basınına Yansıması</b>	28
<b>d) Antlaşmada Baş Gösteren Pürüzler ve Türkiye'nin Yaşadığı Güven Bunalımı</b>	29
<b>e) Cumhurbaşkanı M.Kemal'in Havacılık Hakkındaki görüşleri</b>	32
<b>f) TBMM 'de Tayyare Fabrikasının Kurulmasına Dair Oturum ve Hükümetin Görüşleri</b>	39

### İKİNCİ BÖLÜM

<b>KAYSERİ UÇAK FABRİKASI'NIN KURULUŞU</b>	41
--	----

<b>a) Junkers'in Mali Yapısındaki Bozulmanın Anlaşmaya Etkisi</b>	43
<b>b) TBMM'de Junkers'e Olan Güven Bunalımının Derinleşmesi</b>	46
<b>c) Rüşvet Meselesi</b>	48

<b>d)Almanya'nın Junkers'in Yaşadığı Mali Yıkımı Gizlemesi ve Alman Çıkarları</b>	
Doğrultusunda Junkers'i Ayağa Kaldırma Çabaları	49
<b>e) Tayyare Fabrikasının Açılışı v Faaliyetlere Başlaması</b>	58
<b>f) Kayseri Tayyare Fabrikasının Kapatılma Süreci</b>	64
<b>SONUÇ</b>	68
<b>KAYNAKÇA</b>	71
<b>EKLER</b>	74

## ÖNSÖZ

Türk Milletinin havacılığa olan ilgisi 11.Y.Y. dan itibaren başlamaktadır ve Türklerin uçarak göklere hakim olabilme merakı sürekli gelişerek devam etmiştir. Orvil ve Wilbur Wright kardeşlerin ilk motorlu uçuşu gerçekleştirdiği 17 Aralık 1903 tarihi dünya havacılığının bir dönüm noktasını teşkil eder. Osmanlı Devleti Dünya Havacılığındaki bu gelişmelere uzak kalmak istememiş ve ordu içerisine uçağı dâhil etmek istemiştir. 1911 de Hava Kuvvetleri kurulmuş “Havacılık Dairesi” oluşturulmuş ve ona bağılı olarak satın alınan uçakların bakım-onarım hangarları inşa ettirilerek işe başlanmıştır.

Fakat Osmanlı Devleti diğere bazı Avrupalı devletler gibi uçak üretimi boyutuna geçememiş, Osmanlı Hava Sanayii sadece uçak bakım-onarım faaliyetleriyle sınırlandırılmıştır. Gelişmiş manada, Milli Hava Sanayii'nin kuruluşu Cumhuriyet Dönemiyle başlamıştır.

Türk Milli Hava Sanayisinin kuruluşunda temel ilke M.Kemal Atatürk'ün, “*Bütün tayyarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp sanayinin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi icap eder*” sözü olmuştur. Milli Hava Sanayii bu ışık yönünde gelişimine devam etmiş, bu alanda ileri bir konumda olan ve daha önceki dönemlerde iyi ilişkilerin kurulduğu ve I. Dünya Savaşında Osmanlı'nın müttefiki olan Almanya ile ortak çalışmalar başlatılmıştır.Yapılan görüşmeler neticesinde Alman Junkers Uçak Fabrikası ile Türkiye'de kurulması planlanan Hava Sanayii'nin ilk aşaması olan "Kayseri Tayyare Fabrikası", 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.

Bu çalışmada Milli Hava Harp Sanayiinin Cumhuriyet öncesindeki seyri ve gelişim süreci ile Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye-Almanya arasındaki yoğun siyasi ve ekonomik ilişkilerin boyutunun Junkers Uçak Fabrikası'yla yapılan anlaşmaya uzanmasına Alman Hükümeti'nin etkisi ve söz konusu fabrikanın iyiye gitmeyen iktisadi yapısının Türkiye'den açıkça gizlenmesi, olaylardan tam olarak bilgisi olmayan Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin Milli Hava Sanayiinin kurulması heyecanıyla anlaşmayı imzalaması süreci ve M.Kemal Atatürk döneminde Kayseri'de kurulan TOMTAŞ'ın (Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi) açılışıyla başlayan uçak üretim ve montaj faaliyetleri ile TOMTAŞ'ın kapanışına neden olan etkenleri ortaya koyarak değerlendirmeye çalıştık.

Ancak konu ile direkt alakalı olan Türk Hava Kurumunun yeterli bir arşivinin olmaması, araştırmaları oldukça dağınık ve meşakkatli bir sahada yapmamıza neden oldu. Ayrıca TOMTAŞ'ın şimdiki yerini alan 2.Hava İkmal Merkezinin konuya ilişkin yeterli arşiv belgesi ve kaynağının olmayışı ve bünyesindeki pek az insanın konuya ilgi duyması araştırmamızı güçleştiren diğer bir etken olmuştur.

Tüm bu güçlüklerden dolayı eksiklerimizin hoşgörüsüyle karşılanmasını ümit ediyorum. Çalışmalarında benden her türlü bilgi ve desteği esirgemeyen çok değerli danışman hocam Yrd.Doç.Dr Bayram Sakallı ve yabancı dildeki makaleleri tüm titizliği ve özverisiyle çeviren sayın Asiye Doğan'a teşekkürleri bir borç bilirim.

Emre UÇAR

KAYSERİ Eylül 2007

## KISALTMALAR

**a.g.e:** Adı geçen eser

**a.g.m:** Adı geçen makale

**a.g.t:** Adı geçen tez

**bkz. :** Bakınız

**C. :** Cilt

**D.A.G.M :** Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü

**Kay.2.H.İ.M.T.D:** Kayseri 2. Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyası

**s. :** Sayfa

**THK :** Türk Hava Kurumu

**T.K.A.E Dergisi:** Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Dergisi

**TOMTAŞ :** Teyyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi

## GİRİŞ

Türklerde havacılık faaliyetleri 11.yy da Orta Asya'da yaşayan Türk asıllı bilim adamı İmam Cevheri'nin Türk ve İslam dünyasında ilk uçuş denemesini yapmasıyla başlamıştır. Cevheri, Horasanlı bir Türk tür. Arap ve Avrupa kaynaklarında adı “Ebu Nasır İsmail Bin Hümadül Cevheri” olarak geçer.<sup>1</sup> İlahiyat, edebiyat yanında fizik ve tabiat bilimleriyle de ilgilenen Cevheri Horasan'ın Nişabur kentinde müderris olarak ders vermektedir. Cevheri kuşların uçuşlarını örnek aldığı matematiksel çalışmalarına dayanarak m.s 1002 de bir gün görev yaptığı caminin minaresine çıkarak halka dünyada ilk olan bir buluşu olduğunu ve insanın geleceği için bu bilimsel tezini ispatlayacağını söylemiştir. İmam Cevheri bu kısa söyleminden sonra vücuduna iplerle iki büyük satıh bağlayarak uçacağını açıklamış ve halkın şaşkın bakışları altında kendini minareden aşağı bırakmıştır. Matematiksel hesapları tutmayan Cevheri hızla yere çarparak ölmüştür. Bu eylemiyle dönemin bilim adamı Cevheri ilk Türk hava şehidi olmuştur.<sup>2</sup>

Bu uçuşa benzer başka bir uçuş da II. Kılıçaslan'ın İstanbul'u ziyaretinde gerçekleşir. Kılıçaslan'ın onuruna düzenlenen şenliklere renk katmak üzere at meydanındaki kuleye çıkan bir Müslüman Türk giymiş olduğu uzun etekli elbisenin havayla dolup kendisini taşıyacağını düşünerek meydanı uçarak dolaşabileceğini düşünmüş ve kendini boşluğa bırakmıştır. Fakat bu denemede ölümle sonuçlanmıştır ve bu deneme Bizans tarihinde yerini almıştır. Bu arada gerek Ortaçağ Fransız tarihi kaynaklarında gerekse Topkapı Sarayı Kütüphanesinde bulunan eserlerde Türklerin 13.yy dan itibaren roket, bomba, yakıcı ve yanıcı madde yapıp kullandıkları belirtilmektedir.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> İ.Kayabalı-C.Arslanoğlu , *Havacılık Tarihinde Türkler*,**Türk Kültürü**, S.116,s.19,Haziran 1972

<sup>2</sup> İhsan Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii**(1923-1950),Türk Hava Kurumu Yayınları no:1, Ankara,2001,s.156-157

<sup>3</sup> H.Nadir Bıyıkoğlu , **Türk Havacılık Sanayii**, Ankara Savunma Sanayii Müsteşarlığı ,Yayın no:4,tez:1, Ankara,1991,s.8

Uçuş alanında Avrupa'da bilimsel araştırmalar devam ederken önemli bir başarılı uçuş denemesi de Hazarfen Ahmet Çelebi tarafından yapılmıştır. 1630 yılında Hazarfen kuvvetli bir rüzgârda Galata Kulesinden kendi icat ettiği kanatlarla boğazı geçerek Üsküdar-Doğancılar bölgesine inmeyi başarmıştır. (Bkz. Resim:1) Bu başarılı uçuş Hazarfen'e ilk uçan adam unvanını kazandırmıştır. İlk uçan bilimci pilot bu başarılı uçuşun ardından, Sultan IV. Murat tarafından bir kese altınla ödüllendirildi.<sup>4</sup> Evliya Çelebi de Seyahatname'sinde bu denemeden ayrıntılı olarak bahis ederek. Hazarfen Ahmet Çelebi'nin uçuşu hakkında şunları yazar:

*"Hezârfen Ahmet Çelebi, İbdita Okmeydan'ın minberi üzerinde rüzgâr şiddetli iken kartal kanatları ile sekiz dokuz kere havada pervaz ederek talim etmiştir. Bade, Sultan Murat Han, Sarayburnu'nda Sinan Paşa köşkünden temaşa ederken Galata Kulesi'nin tâ zirve~i âlâsından lodos rüzgârı ile uçarak Üsküdar'da Doğancılar meydanına inmiştir"*<sup>5</sup>

Evliya Çelebi'nin Seyahatname'de söz ettiği başka bir uçuş denemesi de IV. Murat döneminde, gerçekteşmiştir. Bu kez uçuş denemesini yapan Lagari Hasan Çelebi'dir. Evliya Çelebi'ye göre Lagari Hasan Çelebi, Sarayburnu'ndan kendi yaptığı bir roket-fişeğe binerek yükselmiş ve denize inmiştir. Lagari Hasan Çelebi'nin kullandığı roket, 50 okka barut ve 7 fişekten ibarettir.<sup>6</sup> Lagari Bugünkü füzeciliğin babasıdır. 1633'de IV. Murat'ın kızı Kaya Sultan'ın yaş gününde onun onuruna kendi icat ettiği roketle uçmuştur.<sup>7</sup> Gerek Hazarfen Ahmet Çelebi'nin gerekse Lagari Hasan Çelebi'nin gerçekteştirdiği bu uçuşları, günümüz aerodinamik biliminin ışığında ve Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilere göre incelenmiş ve olabirliği görülmüştür.

Osmanlı'da ilk balonla uçuş denemesi 1785'te yapılmıştır. Bir İranlı baloncu, beraberindeki iki bostancı başı ile birlikte I.Abdülhamit'in de katıldığı bir törende

---

<sup>4</sup> Stuart Kline, **Türk Havacılık Kronolojisi, Havaş Yayınları 2000**, İstanbul, s.44-45

<sup>5</sup> Tayhani **a.g.e.** s.157-158

<sup>6</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, *a.g.m.*, s.19

<sup>7</sup> Kline, **a.g.e.** s.45

Topkapı Sarayı'ndan havalanmış ve başarılı bir uçuştan sonra Kadıköy'ü geçerek Bursa'ya inmiştir.

Balonla uçan ilk Türk ise Polonya'da elçilik görevi yapan İbrahim Paşa'dır. Bu uçuş Fransız Blanchard'la Varşova'da gerçekleştirilmiştir.

19. yüzyılın ilk çeyreğinde Trabzon'un Of kazasında Veli Direko adındaki medrese öğrencisi yaptığı planöre benzer aletle uçmuştur. 1861 de ise İstanbul'da Bebekli Atıf Bey kendi yaptığı pedallı ve pervaneli uçakla kısa süreli uçuş gerçekleştirmiştir. 1914 de ise Hayri ve Rıza Bey adındaki iki otomobil teknisyeni tarafından basit bir uçak yapıldığı bilinmektedir. Türkiye'deki havacılık faaliyetleri konusunda ilk devlet teşebbüsü Sultan II. Abdülhamit tarafından Fransa'ya balon ısmarlanmasıyla başlamıştır.<sup>8</sup>

XIX.yy. da Dünya havacılığı hızla gelişirken Osmanlı Devleti buna ayak uydurmaya gayret ediyordu. Osmanlılar bilhassa teknoloji transferini hızla gerçekleştiriyor fakat; bazen gereğinden aceleci ve telaşlı davranıyorlardı.<sup>9</sup> Dünya havacılığındaki gelişmelere uzak kalmak istemeyen Türk ordusu, yeni buluş olan uçağı bünyesine kazandırmak üzere harekete geçmiş, bu amaçla 1910 yılında ön çalışmalara girişilmiştir. Avrupa'ya incelemeler yaparak pilotaj eğitimi almaları için subaylar gönderilmiştir.1911 yılında Fransa'ya pilotluk eğitimi için ilk olarak gönderilen subaylar Süvari Yüzbaşısı Fesa Bey ile İstihkâm Teğmeni Yusuf Kenan Beyler dir.

1 Haziran 1911'e gelindiğinde balon-uçak satın alma, pilot yetiştirme ve hava tesislerini yaptırma işleriyle uğraşmak üzere "Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevkiiler Genel Müfettişliği" nin II. Şubesine bağlı bir "Hava Komisyonu" kuruldu ve II. Şube görevlilerinden Yarbay Süreyya Bey havacılık işleriyle meşgul olmakla görevlendirildi.<sup>10</sup> Osmanlı ordusuna ilk uçak 1912 yılında

---

<sup>8</sup> Bıyıkoğlu , a.g.e. ,s.8-9

<sup>9</sup> Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Havacılığı ve Havacılık Teşkilatı", **Türk Kültürünü İnceleme Dergisi**, S.1,s.143, İstanbul 2000

<sup>10</sup> Tayhani **a.g.e** s. 165



gelmiş ve aynı yıl İstanbul'da bir tayyare mektebi kurulması çalışmalarına başlanmıştır. Avrupa'ya eğitim için gönderilen subayların çoğu Balkan Savaşlarının patlak vermesiyle eğitimlerini tamamlayamadan geri dönmek zorunda kaldıkları için bu savaşlarda havacılık faaliyetimiz zayıf kalmıştır. Balkan Savaşlarının ardından başlatılan çeşitli kampanyalarla havacılığa duyulan ilgi devam etmiş ve Ocak 1914'te Yüzbaşı Salim İstanbul-Kahire uçuşunu gerçekleştirerek o günün şartlarında önemli bir rekorun sahibi olmuştur.

Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanlar uçaklardan faydalanarak hava gözlemleri yapmışlar, ilk beyannamelerini atmışlar, topçu ateşini uçakların yardımıyla düzenlemişler ayrıca cephelerdeki Türk askeri üzerine el bombası atmışlardır. İtalyanların uçakları harp alanlarında kullanması, havacılığın dünya ordularında vazgeçilmez bir teşekkül olacağına ilk işaretini veriyordu.<sup>11</sup> Fakat Osmanlı Ordusu bunlara İstanbul'dan uçak getirilemediği ve bu konuda yeterli imkâna sahip olunamadığı için hiçbir karşılık verememiştir; Balkan Savaşı başladığında durum biraz da olsun değişmiştir. Türk ordusunun envanterine çeşitli markalardan 12 tane keşif ve eğitim uçağı girmiştir. Harp süresince 7 uçak daha getirilmiştir. Fransa'da yetişmiş 8 pilot ve 4 aday pilota ek olarak Fransa'dan 3, Almanya'dan 4 pilot ve 5 makinist de sonradan bu kadroya katılmıştır. Buna karşı olarak Yunanlıların elinde 6 kara ve 2 deniz uçağı, Bulgarların 10, Sırpın 6 uçağı vardır.<sup>12</sup>

Balkan Savaşının I. bölümünde hava faaliyeti keşif uçuşlarıyla sınırlı kalmış, Osmanlı ordusu geri çekilirken düşman eline geçmemesi için 4 uçağını imha etmiştir. Savaşın II. bölümünde de askeri havacılık, genellikle keşif uçuşları şeklinde gerçekleşmiştir. Savaşın sonunda Osmanlı ordusunun elinde 8 uçak bulunuyordu. II. Bölümün başlangıcındaysa savaşa hazır yalnız 3 uçak kalmıştır.

Balkan Savaşları'nın hemen ardından, Hava Kuvvetlerinin geliştirmesi için ise o yıllarda havacılığın en ileri ülke olduğu kabul edilen, Fransa'dan bir heyet

---

<sup>11</sup> Orhan Koloğlu, "Dünyada İlk Hava Savaşı", **Tarih ve Toplum**, S.50, s.16-19, Şubat 1988

<sup>12</sup> Serdar Sarısrı, "Atatürk Dönemi Milli Harp Sanayii içinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri," **Yüksek Lisans Tezi**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 1998, s.25

getirilmiştir. Bu heyet kısa süre içinde havacılık teşkilatının düzenlenmesinde başarılı hizmetlerde bulunduktan sonra Osmanlı'dan ayrılmış, bunun üzerine Almanya ile her sahada yakın işbirliğine girmiş olan Osmanlı Hükümeti Almanya'dan bir heyeti Hava Kuvvetlerimizin geliştirilmesi için getirmiştir. Böylece Türk Havacılığı, Alman Havacılığı'yla I.Dünya Savaşının sonuna kadar sürecek olan bir işbirliği içine girmiş oluyordu.

Balkan Savaşı'ndan yeni çıkan Osmanlı Maliyesi'nin zayıflığı ve orduyu destekleyecek olan Hava Kuvvetlerine düşen mali yükün büyüklüğü, devrin komutanlarını derin düşündürmekte idi. Ancak bir taraftan da Birinci Dünya Savaşı'nın başında toplam pilot sayısı 12'ye ulaşmıştır.Dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın, biraz gecikmeli de olsa işe personel eğitimi ile başladığına, Yzb. Fesa ve İstihkâm Teğmeni Kenan Beyleri 1911 yılında, Fransa'da bulunan Bleriot Hava Okulu'na pilotaj öğrenimine gönderildiğine daha önce değinmiştik. Dünyadaki askeri gelişmeleri yakından takip etmeye çalışan Osmanlı ordusu, zamanın en gelişmiş savaş aracı olan uçakların kullanımında geri kalmamaya çalışmış, bünyesinde Hava Kuvvetlerini de bulundurmaya amaçlamış ve bunu kısa zamanda gerçekleştirmek istemiştir. Daha önce de değindiğimiz gibi İkinci Meşrutiyet Devrinde Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın emriyle, Kıtaat-ı Fenniye ve Mevki-i Muhkeme Müfettiş-i Umûmiyesinin ikinci şubesine bağlı bir "Hava Komisyonu" kurulmuştur. Kurmay Yarbay Süreyya Bey uçak sağlanması ve bunlarla ilgili tesisler kurulması ile görevlendirilmiştir.<sup>13</sup>

Yine aynı süreçte; havacılık için diğer önemli bir ihtiyaç olan hava alanı gibi temel alt yapı tesislerinin kurulması için de Kurmay Yarbay Süreyya'yı görevlendirmiştir. Süreyya Bey'in tayyareler için hava alanı olarak belirlediği yer Yeşilköy'dür. Süreyya Bey, 1911 yılında Yeşilköy'de Türk Hava Kuvvetlerinin ilk hava üssünü ve okulunu kurmaya başladı. Süreyya(İlmen) Bey'in üstlendiği bütün görevleri büyük bir istek ve titizlikle yerine getirdiği anlaşılmaktadır.<sup>14</sup> I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti Almanya'nın müttefiki olarak savaşa katılınca askeri ve

---

<sup>13</sup> Mustafa Keskin, "Milli Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri için Uçak Sağlanması", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S.2, s. 215, Kayseri, 1988

<sup>14</sup> Tayhanı age.s.165

sanayi konularında bu devletle işbirliği yapmıştır. 1915 yılında Osmanlı ordusundaki havacılık faaliyetlerinin yeniden teşkilatlandırılması çalışmalarına başlanmıştır. Sırasıyla Trablusgarp ve Balkan Savaşlarını geride bırakan Osmanlı Devleti, Kasım 1914'ün ilk günlerinde kendisini I.Dünya Savaşının içinde bulmuştu. Henüz emekleme döneminde olan Türk Havacılığı da elindeki tayyarelerin eskimiş, yıpranmış olması nedeniyle neredeyse işlevsiz hale gelmiştir.

Birinci Dünya Savaşı başladığında, Türk ordusu içerisinde uçak ve uçak savar birliği mevcut değildi, Ayrıca, pilot, montör ve hava alanı da yoktu. Türkiye'nin savaştaki müttefiki olan Almanya, Türkleri bu alanda desteklemek zorunda olduğunu biliyordu. Bu amaç doğrultusunda bir Türk uçak birliği kurmak ve yönetmek için Alman Yüzbaşı Erich Serno 3 Şubat 1915 yılında İstanbul'daki Teyyare Mektebi Müdürlüğüne atandı ve İstanbul'a geldi<sup>15</sup>. Hemen akabindeki çalışmalar sonucunda ilk Türk havaalanı Yeşilköy'de inşa edildi. Birinci Dünya Savaşı sebebiyle ilân edilen seferberlikte orduyu güçlendirmek amacıyla halktan toplanan yardım paralarıyla Fransa'ya ismarlanan kara ve deniz uçaklarına bu devletle savaşa girildiği için, Fransa tarafından el konulmuştur. Bundan dolayı Osmanlı Ordusu savaşa 5 kara ve 2 deniz uçağı ile katılmak zorunda kalmıştır.

1914-1918 yılları arasında Türk ordusunda kullanılan uçakların yıllara göre dağılımı şöyledir:

1915'te 37 adet kara uçağı,

1916'da 69 kara ve 3 deniz uçağı,

1917'de 108 kara ve 3 deniz uçağı,

1918 yılına gelindiğinde 80 kara ve 6 deniz uçağı mevcuttur.

Uçakların tamamı Almanya'dan sağlanmış olup, savaş süresince kullanılan uçak sayısı, düşmandan ganimet olarak ele geçirilenler de dahil olmak üzere, 450

---

<sup>15</sup> Beyoğlu, a.g.m s.148

veya 460 tır .<sup>16</sup>I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı ordusu dahilindeki 17. Tayyare Bölüğü uçak ve balonlarla Çanakkale, Kafkas, Filistin ve Irak cephelerinde savaşa katılmış uçaklardan 5-10 kiloluk bombalar çivi ile doldurulmuş basit şarapneller atılarak ve makineli tüfek kullanılarak aktif şekilde istifade edilmiştir. Keşif ve gözetleme görevlerinde de hem uçaklar hem de balonlar kullanılmıştır.

Osmanlı'nın savaşa girmesinden sonra Almanlar'dan alınan deniz uçaklarının karadan nakledilmesindeki güçlükler sebebiyle bu uçaklar botlarına tekerlekler monte edilip içlerine yedek parça ve yakıt konulmuş ve İstanbul'a uçarak getirilmişlerdir. Bu gelişmeler sonucunda "amfibik" uçağın ortaya çıkışında Türklerin rolü olmuştur. I.Dünya Savaşının son yıllarında İstanbul üzerinde beş uçaktan oluşan bir İngiliz filosu ile tek başına çarpışarak yaralanmasına rağmen düşman uçaklarını dağıtan Yüzbaşı Fazıl Bey'in başarısı kayda değer bir olaydır. <sup>17</sup> Savaş halinde olan Osmanlı Devleti'nin bütçesi de oldukça zayıflamıştı. Bu nedenle Hava Kuvvetlerini güçlendirmek için Mahmut Şevket Paşa, o zamanki deyimle "*Tayyare İanesi*" kampanyası açmış ve bağışta bulunan vatanseverlere altın, gümüş ve bronz madalyalar vermiştir.<sup>18</sup>

Osmanlı Hava Kuvvetleri I.Dünya Savaşı'na on pilotla katılmış, savaş sonucunda bu sayı yüze yükselmiştir. Bunlara 150 Alman pilot ve 1500 Alman uçak motoru teknisyeni de eklenmiştir. I. Dünya Savaşı süresince üç sabit balon birliği İstanbul Boğazında görev almıştır. Genelde uçaklar Alman yapımı olup; Albatros, Rumpler, Fekleer, Gotha, Pfalz, Parasol. Haiberstad, LVB, Hanse Brandenburg ve Sablanting gibi çok çeşitli boyut ve markalardan oluşmaktadır. Uçak bölükleri kurulurken, aynı tipten uçakların bir arada bulundurulmalarına çalışılmıştır.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> Keskin *a.g.m*, s.215-216

<sup>17</sup> Bıykoğlu *a.g.e* s 10

<sup>18</sup> Tayhani *a.g.e* 166

<sup>19</sup> Sarısır *a.g.t*, s.33

İtilaf Devletleri'nin Çanakkale'ye yaptıkları kara çıkarması ve Marmara'ya denizaltı sızdırmaları deniz tayyareciliğinin de gerekliliğini ortaya koymuştur. Osmanlı Devleti elindeki uçakları yenilemek zorundaydı. Ayrıca savaşta müttefiki olan Almanya ve Avusturya'nın havacılık ekipmanından yararlanması gerekiyordu. Kaldı ki, tayyare ve ekipmanın kara ve deniz yolları ile getirilmesinde çeşitli güçlükler vardı. Özellikle, deniz tayyarelerinin nakledilmesinde büyük güçlükler çekiliyordu. Avusturya sınırlarına kadar demiryolu ile getirilen deniz tayyarelerinin olumsuz koşullar altında İstanbul'a kadar uçarak getirilmesi Türk havacıları için büyük bir başarı olmuştur.

Dört yıl süren bu uzun savaşın sonlarına doğru, bütünüyle müttefik Almanya'nın yönetimine bırakılan Osmanlı havacılığı, 18 birlikten oluşan bir güce ulaşmış olsa da ihmaller sonucu bir çözüme sürecine girmişti. 1918'in sonlarında, Filistin cephesindeki ağır yenilgiden sonra, içerdiği 7. maddeden ötürü Mustafa Kemal tarafından "*intihar belgesi*" olarak tanımlanan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmıştır. Osmanlı Devleti'nin askeri gücünü yok etmeyi amaçlayan bu antlaşmayı izleyen günlerde, askerler terhis ediliyor, silahlar depolara kilitleniyor, liman, demiryolu kavşakları ve askeri yönünden stratejik önemi olan yerlere el konuyordu. İngiliz ve Fransız hava birlikleri de Yeşilköy'ün kuzeyindeki Safra Köyü yanında bulunan tayyare istasyonu ve tesislerini işgal ettiler. Türk havacılarını buradan çıkararak kendileri yerleştiler.<sup>20</sup>

Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Devleti dışındaki tarafların hava güçlerine bakılacak olursak:

*Fransa:* 416 uçak ve 220 asker pilotla savaşa girmiştir. Savaş süresince 51040 uçak,92594 motor yapmışlar,16000 uçucu yetiştirilmiştir. Ayrıca 40 dirijabl (Zeplin, Hava gemisi) ve 100 sabit, deniz keşif balonu vardı.

*Almanya:* 258 uçakla savaşa başlamış, savaş boyunca 45537 uçak ve 42100 motor ayrıca 111 dirijabl yapmıştır.

*İngiltere:* Savaşa 84 uçakla katılmış ve 150 dirijabl yapılmış,

---

<sup>20</sup> Tayhani a.g.e s.167-168

*Rusya:* 190 uçak ve 145 uçucuyla savaşa katılmıştır.

*İtalya:* 84 uçakla savaşa girmiş, savaş boyunca 5.100 uçucu. 500 gözlemci ve 1.000 makineli tüfekçi yetiştirilmiştir; savaş sonunda elinde 1.758 uçak bulunuyordu.

*Avusturya:* Savaşa 36 pilot ve 70 uçakla katılmış, savaş süresince 5.431 uçak yapmıştır

*Belçika:*30 uçak ve 60 uçucu ile savaşa katılmıştır. Savaş sonunda 127 uçak sahibi olmuştur.

*Amerika:* 740 uçak 800 pilot ve 500 gözlemci ile savaşa katılmış, savaş boyunca 4.846 uçak yapmış,4.886 Fransız ve 258 İngiliz uçağı kullanmıştır.<sup>21</sup>

İtilaf ve İttifak kuvvetlerinin I.Dünya Savaşı sürecinde yoğun bir hava gücü üretimi ve teknik personel yetiştirilmesi konusunda sürekli geliştiği görülmektedir. Fakat bu yapılanmadan mahrum Osmanlı Hava Kuvvetleri savaş boyunca; 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği Raporundaki bilgilere göre, kayıtlara giren uçakların %85'ni uçuş okulundan mezun olan pilotlarında yaklaşık %75'ni kaybetmiştir ve Almanların yardımıyla uçakların konuşlandığı küçük onarım işlerinden başka bir şey yapamamıştır. Uçak üretimi de asla mümkün olmamıştır.<sup>22</sup>

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'nın en buhranlı zamanlarında o zamanki müttefiki Almanlar dan mevcut savaş ve keşif uçaklarını sağlamıştır. Bunların bakımını yapacak Türk teknisyen gerek subay gerekse astsubay sayısının son derece az olması, Osmanlı hava gücünün işgal kuvveleriyle mücadele etmesini bir hayli zorlaştırmıştır.

Filistin cephesinde alınan yenilgiden sonra, Filistin ve Suriye'de bulunan hava birliğinin bir kısmı Konya'ya, Irak'ta bulunan küçük bir birlik de Elazığ'a aktarılabılmıştır. Mevcut hava gücünün büyük bölümü Yeşilköy'de kalmıştır. Yeşilköy'de 16'sı çok eskimiş ve yıpranmış olan toplam 45 uçak bulunuyordu.

Daha önce de değinildiği gibi Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği kadrosunda görev yapmakta olan Almanlar, 1919 da ülkelerine geri dönünce bağlı buldukları

---

<sup>21</sup>Kayabalı-Aslanoğlu,a.g.m,s.492

<sup>22</sup>Sarısır,a.g.t, s.28

kurum kendiliğinden bir çözüme sürecine girmiş oldu. Savunma Bakanlığı bir takım değişikliklere giderek kurumu yeniden yapılandırmış, İstanbul, İzmir, Konya ve Erzincan'da birer uçak istasyonu oluşturmuş ve bu istasyonların emrine de ikişer uçak birliği vermiştir. Bahsi geçen uçak istasyonlarını oluşturacak bölükler, Filistin, Irak ve Kafkas cephelerinden geriye kalan eski arızalı tayyare ve ekipman ile Almanların Filistin'de "*Paşa*" ünvanı verilen bölüklerinden Konya'ya getirilebilmiş olan az sayıdaki hurdadan ibarettir.<sup>23</sup>

Anadolu'da başlayan milli mücadeleye katılma heyecanı duyan Yeşilköy'deki Türk havacıları ise zor günler geçiriyordu. Acilen, tamamen tahliyesi istenen Yeşilköy Havaalanı Türk, Fransız ve İngilizlerden oluşan karma bir istasyon halindeydi. Türk havacıları bu durumdan dolayı kendilerini baskı ve kontrol altında hissediyorlardı. 16 Mart 1920'de İstanbul'un işgalinin gerçekleştiği günlerde, İstanbul Hükümeti'nin yayın organı niteliğinde olan Peyami Sabah Gazetesi'nde "Ali Kemâl" adlı gazeteci, Anadolu'daki milli mücadele aleyhinde yazılar yazıyordu. Bu yazılarda bu genç havacıların İttihatçı olduğundan bahsediliyordu. Genç havacılar bu yazılardan tedirgin olmuşlar ve Anadolu'ya geçmenin yollarını aramaya başlamışlardır. Türk Havacıları Maltepe'de bulunan uçakların bakım ve onarım çalışmalarını fırsat bilerek uçakları kaçırp Anadolu'ya geçme düşüncesindeydiler. Ancak İngilizler aldıkları istihbarat bilgileri sonucunda durumdan şüphelenmiş ve hem bakım-onarım hem de eğitim uçuşları yapılmasını yasaklamışlardır.

Tüm bu baskılara rağmen 7 Haziran 1920 tarihinde firar etme kararı almışlar ve dört adet uçağı kaçış için hazır hale getirmişlerdir. Ancak şartlar ve teknik yetersizlikler neticesinde üç uçak kalkış sırasında arızalanmış sadece bir adet Albatros-DIII uçağı başarılı bir şekilde kalkarak Anadolu'ya ulaşabilmiştir. Bu kaçış sonrasında İngilizler Maltepe'de geri kalan uçak ve ekipmanı tahrip ederek kullanılmaz hale getirmişlerdir. Yeniden teşkilatlandırılan Hava Kuvvetlerinin çekirdeğini; Anadolu'da toplanan pilot, rasıt ve makinistlerle; Konya, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır'daki uçaklar oluşturuyordu. İstanbul'dan kaçıp milli mücadeleye katılan personel, en az iki yıldan beri eğitim yapmadığı için uçuştan uzaklaşmış durumdaydılar. Elde kalan uçaklar

---

<sup>23</sup>Tayhani, a.g.e. s.168

ise, *Erzurum'da*: Çoğu Rus yapısı işe yaramaz 13 uçak, *Konya Uçak İstasyonunda ise*: Çoğu uçamayan 4 ü keşif, 13 ü av uçağı olmak üzere toplam 17 uçaktan ibaretti.<sup>24</sup>

23 Nisan 1920'de TBMM Hükümeti kurulduktan sonra Mayıs 1920'de doğudaki hava teşkilatında değişiklikler yapıldı. Erzurum istasyonundaki 7.ve 8.bölükler, 15.Kolordu Komutanlığının 27 Mayıs 1920 tarihli emriyle lağvedilmiştir. Yerine 15inci uçak bölüğü kurulmuştur. Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi; Yeşilköy Uçak İstasyonu'nun tahliyesi, İzmir'in işgali ve Maltepe Hava Meydanındaki son gelişmeler nedeniyle 13 Haziran 1920'de, 328 sayılı emri ile hava teşkilatının düzenlenmesine karar verdi. Sözü edilen yeni teşkilat, TBMM ordularının ilk Hava Kuvvetleri teşkilatı oluyordu.

Yeni kurulan Hava Kuvvetlerinin öncelikli işi, teknik eleman ve yedek parça eksikliklerine rağmen eldeki uçakları, uçabilir konumuna getirmektir. İşe Konya'dan başlanacaktı. Filistin ve Irak cephesinden uçarak veya karadan nakledilerek güney ve doğudaki farklı meydanlara getirilen hasarlı ve uçamaz durumdaki uçaklar Konya meydanında toplanacaktı. Konya'daki tamirhane; tezgâh, teçhizat ve ustalarla takviye edilerek hasarlı uçakların bu tamirhanede uçar hale getirilmesi sağlanacaktı. Konya'da uçaklar tamir edilip faal hale getirildikçe Eskişehir, Afyon, Uşak ve Polatlı'da hava birlikleri kurulacaktı.

Konya'daki onarım faaliyetleri güçlüklerle başladı. Arızalı uçakların kanat ve gövdeleri kaput beziyle kaplanıyor tutkal ve çivilerle gerdiriliyordu. Onarım işindeki en önemli aşama kanatların kayganlığının sağlanmasıydı. Bu işlem için "*emayit*" ismi verilen bir maddenin kullanılması gerekiyordu. O zamanın uçaklarında yapılacak en küçük bir onarım işinde bile emayitin rolü çok büyüktü. Bu madde üretilmesi için kimyager ve malzeme uzmanları tarafından incelenmiş ancak emayit karışımı için gerekli selülozik ham madde bulunamadığından, formül bilinmesine rağmen, üretilmemiştir. Onarım işleriyle uğraşan havacı ve makinistler, kendi icat ettikleri bir yöntemle bu engeli aşmaya çalışmışlardır. Patates kabukları, koyun, keçi, sığır ayakları bir kazanda kaynatılıyor, bundan elde edilen sıvı tekrar başka bir kazana konuyor, bu sıvının içerisine yapıştırıcı beyaz kola veya yumurta akı ilave

---

<sup>24</sup>Tayhani a.g.e. s.168,174,175



ediliyor, bu karışım tekrar kaynatılıyordu. Elde edilen bu madde uçakların gövde ve kanatları üzerine sürülüyor ve bez kısımlarda arzu edilen kayganlık nispeten sağlanabiliyordu.<sup>25</sup> O dönemin Garp Cephesi Kurmay Başkan Vekili ve daha sonra Türk Hava Kuvvetlerinin ilk müfettişi Binbaşı Muzaffer (Ergüder) Bey'in hatıralarından konu ile ilgili olan bölüm çok ilgi çekicidir:

*"Garp cephesinin ilk tayyare birliğini vücuda getirmeğe çalışan 15-20 tayyareci ve makinistin Konya'dan getirdikleri birkaç tayyareyi tamamlamalarını seyrediyordum. Bir gün bu tayyarenin kanat bezine bir mayi sürüldüğünü görerek bunun ne olduğunu sordum".*

*"Efendim işe yarayacağım umduğumuz tayyarelerin kanat ve gövde bezleri hava tesirinden dolayı gevşemiş, vasfını kaybetmiştir. Elde bu gerginliği sağlayacak emayit yok. Patates ve paça suyu ile yumurta akını karıştırıp bir mayi hazırladık. Gerdirmeyi temin için bunu kullanıyoruz." cevabını verdiler.*

*"İşte bu nevi uydurma ve belki de dünyada başka hiçbir yerde tatbikatı görülmemiş bu çeşit emayitli uçaklarla havacılarımızdan harp görevi istenmekteydi" demektedir.<sup>26</sup>*

Emayit yerine kullanılmaya başlanan bu karışım maddesi her ne kadar sıcak ve güneşli havalarda gövde ve kanatlar üzerinde istenilen gerginliği ve kayganlığı temin edebiliyorsa da sürüldüğü yerlerde orijinal emayite nazaran kalın bir tabaka olduğundan kanat ve dümen kısımlarını ağırlştırıyor ve dolayısıyla uçağın, süratini oldukça azaltıyordu. Ayrıca diğer önemli bir sorunda yağmurlu ve çok rutubetli havalarda bu karışım gerginlik yerine gevşeklik yaratıyor ve buna bağlı olarak uçakların aerodinamik yapısı bozuluyordu.

Bütün bunlara rağmen tamamen Türk insanının yaratıcılığının, zekâsının ürünü ve dünyada başka hiç bir yerde örneği görülmemiş işlemlerle uçurulabilir duruma getirilen uçakların savaşa katılmaları sağlanabilmiştir.

---

<sup>25</sup>Tayhani. a.g.e s 175

<sup>26</sup>Sarısır, a.g.t ,s.30

Temmuz 1920'de Konya'da onarımı yapılan toplam 17 uçaktan 13 ü, 13 Haziran 1920'de yeniden yapılandırılan Hava Kuvvetleri Teşkilatı'nın Batı cephesi birliklerine gönderildi. Ancak, bölge Yunan işgali altında bulunduğundan, özellikle keşif uçuşları için daha çok uçağa ihtiyaç vardı. Özellikle batı cephesinde yoğunlaşan keşif faaliyetleri ve sabah ve öğleden sonra uçuşlarıyla pilotlarımızın verdiği raporlar sayesinde düşmanın durumu adım adım takip edilebilmekteydi. Bu nedenle Erzurum ve Elazığ'da bulunan kullanılamaz durumdaki uçak artıklarının Konya'daki atölyelerde onararak Batı cephesine sevki uygun görüldü. Uçakların keşif uçuşlarının ne denli önem arz ettiğini, Milli Mücadele döneminde 10 Eylül 1921 günü saat 11.00'de yapılan keşif uçuşunun Hava Kuvvetleri Komutanlığınca değerlendirilmesi neticesinde, düşmanın genel bir çekilme kanaatine varmasından ve taarruz emri verilmesinden de çıkarabiliriz.<sup>27</sup>

Elazığ'dan Konya'ya aradaki meydanlarda ikmal yaparak bir veya iki günde gidebilecek bir uçak, karadan ancak üç ayda götürülebilmıştır. Görüldüğü gibi, milli mücadele sürecinde düzenli orduya geçiş hiç de kolay olmamıştır. Bir taraftan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın getirdiği yıkım diğer taraftan çok daha kahredici bir sorun olan yoksunluklarla mücadele edilmiştir. Karşılaşılan güçlüklerin ardı arkası kesilmemiştir. Olağanüstü gayret ve özverilerle çalışır hale getirilen uçaklara bu defa da benzin bulunamamıştır. Yurt sathında bulunamayan benzin Rusya ve kısmen de İtalya'dan sağlanmıştır. 68 oktanlı olan benzin uçak istasyonlarına arabalarla veya hayvan sırtında ulaştırılmıştır.

Her şeye karşın, bir avuç havacı elde avuçtaki bu uçaklar ve sonradan ilave edilenlerle adeta canlarını dişlerine takmış ve işgalcilerin Anadolu'dan atılması için, önemli sayılabilecek ölçüde bir hava gücü desteği sağlamışlardır.

Verilen bilgiler çerçevesinde bir özet değerlendirme yapılacak olursak: Birinci Dünya Savaşında Türkiye'nin elinde bulunan uçaklardan çok az miktarı Millî Mücadelede kullanılabilmiştir. Büyük Taarruz'dan on gün önceki bir tespite göre, Türk Hava Kuvvetlerinin sahip olduğu uçak sayısı 37 olarak bildirilmektedir. TBMM Hükümeti'nin düzenli orduya geçişi tamamladıktan sonra ordunun önemli bir

---

<sup>27</sup>Tayhani ,a.g.e s.176

parçasını teşkil eden Hava Kuvvetleri için büyük bir çaba içinde bulunduğunu ve bundan dolayı Millî Mücadelede kullanılan uçak sayısının daha fazla olduğunu görmekteyiz. TBMM Hükümeti uçak ve uçak malzemesi alımına çok önem vermiş, bu işle doğrudan doğruya "*Müdafaa-ı Milliye Vekili*" ile "*Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi*" ilgilenmiştir.

Uçak ve yedek parça alımıyla önceleri "*Muharip*" adını taşıyan "*Felah*" grubu ilgilenmiştir.<sup>28</sup> İtilaf Devletleriyle savaş halinde bulunulduğundan uçak ve yedek parça alımları gayri resmi olarak yapılmaktadır. Aşağıda sunduğumuz bazı belge örnekleri adı geçen grup ile Ankara arasındaki uçak ve uçak malzemesi temini için yapılan yazışmaları içermektedir.

*Erkân-ı Harbiye-i 'Umûmiye Riyasetine Muharib Grubuna*

*Ayestefanos tayyare deposunda merbut listede muharrer malzeme-i fenniye'nin mevcut olduğu istihbar edilmiş olduğundan ve Anadolu'nun bu kabil malzemeye şiddetle ihtiyacı bulunmasından, mümkün olabildiği kadarının bilhassa açıkta bulunan atmış sandık teyyare pervanesinin lüzûm-ı âciline binaen diğerlerine terciyhan sevkini rica ederim efendim.*

*Müdafaa-i Milliye Vekili*

*İnebolu İrtibat Zabıtlığına Felah Grubuna aittir.*

*1-Ayestefenos'ta bulunan 5 adet 300 beygir kuvvetinde Berherk ve 3 adet 160 beygir kuvvetinde sayyad-ı harp ve bir adet 300 beygir gücünde çift motorlu Gaseliyat ki ceman teyyarenin yedek olarak her teyyareye bir takım kanat onbeş takım ve istikamet dümenleri tekerlek ve lastikler verilmek şartıyla on bin ila yirmi bin arasında bir fiyatla Fransızlar tarafından İstanbul Hükümeti'ne satılması takarrur ve bizzat uçarak kabil-i istimal oldukları tahakkuk etti ve Fransızlar yed'inde daha bir*

---

<sup>28</sup> *Felah grubu* içine hiçbir sızma olmayan ve doğrudan doğruya Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliğine bağlı olan ve Milli Mücadele yıllarında görev yapan gizli grupların önde gelenidir

*miktar ba'de tamir kabil-i istimal tayyare bulunduğu haber alınmıştır. Bundan ma'de mezkur sekiz tayyarenin Anadolu'ya teslim edilmek*

*2- Fransızlardan alınacak olan 19 tayyare hakkında sariyan cevap itası ve birincide tekrar edilen tayyarelerin iş bu evvelki on dokuz tayyare meyanında olup olmadığının da bil hassa enbası matluptur.*

22.4.337

*Erkan-ı Harbiye-i Umûmiye R. Vekili namına*

*Top. Müf. Umûmisi Mehmed EMİN*

*Erkân-ı Harbiye-i 'Umûmiye Riyasetine :Kıtaat-ı Fenniye Şubesine aittir.*

*Geçenlerde Anadolu'nun 1 tayyareyi 10.000 liraya aldığı işitildi. Tüfenk meselesinde olduğu gibi, zaman kaybetmemek için Grub 19 tayyareyi ba'detteslim parası tediye edilmek üzere Anadolu'ya göndermeğe karar verdi. Tayyareler İstanbul'dan ikişer ikişer uçarak oraya gelecektir. Binaenaleyh, tayyarelerin nerelere muvafık olduğunu ve Fransızların tarz-ı iadesinin emr-i enbası ve nüzul meydanlarındaki işarâtın enbası nüsterhamdır.*

27.1.337<sup>29</sup>

*Erkân-ı Harbiye-i 'Umûmiye Riyasetine :*

*1—İtalya'adan uçarak,biri Dersaadet'e,ikincisi Dedeağac'ta satılık 2 İtalyan tayyaresi gelmiştir.*

*2—Dersaadet'e gelen istikşaf ve bombardıman tayyaresi ...mamulattan ve 300 beygir kuvvetine FIAT motorlu, 2 kişilik, 2 makinalı tüfenk taşıyabiliyor. Sürat-i vasitesi 190 km. Kâbili-yet-i su'viyesi 5 km., hamûle-i kâmilisiyle 3,5 saat kâbiliyet-i tayyarene mâliktir ve telsiz cihazı yoktur*

---

<sup>29</sup>Keskin a.g.m s.217-220

3— Hâlen Dedeğaç'ta bulunan ta'kib tayyaresi keza mamulattan ve 250 beygir kuvvetinde, Fiat motorlu, 1 kişilik, 2 makineli tüfenk taşıyabiliyor. Sür'at-i vasitesi 250 km. kâbiliye-yet-i su'viyesi 7 km., hamule-i kâmilitesiyle 4,5 saatlik kâbiliyet-i tayyarene mâlik, telsiz cihazı yoktur. Her iki tayyare de lüzum-ı کافی olan bazı yedek parçalara mâliktir

4—Bu tayyareler mücerred olup, beherinin fiyatı 10.000 varaka-i nakdiyedir ve derhal uçarak Ankara'ya veyahut arzu edilen diğer bir mahalle inmeğe hazırdır. Bunların Dersaadet ve yahut Antalya'ya kadar harcırahlarının Ankara'dan tesviyesi ve Anadolu'ya tayran esnasında vaki olacak zarar ve ziyan bize ait olması şerait-i iştirâ cümlesindedir.

5—olmak üzere sipariş edilecek tayyarelerin fiyatından 1000'er lira tenzilat icra edileceği vaat ediliyor.

6— İtalyanların bu şeraitini Grup pek ağır buluyor. Bu bataki emr-i cevabının Adauazrı tarikiyle ve telli ile müsta'celen işarı müsterhamdır. 2.3.337 tarih ve 55 numaralıdır.

MUHARİB<sup>30</sup>

İnebolu İrtibat Zabıtlığıne :

İstanbul'daki Bahriye Muavenet Heyeti'nden mevrûd malumata nazaran 7 Rus tayyarecisi (SAR) 100 lira ikramiye mukabilinde tayyareleriyle beraber ordumuz hizmetine girmek istiyorlarmış. Bahriye (sin. elif, dat, be, ti) hârici memuru Yüzbaşı Mehmed Emrah ile temas edilerek tafsilat-ı âtiyenin istihsali;

a) Bu tayyareciler istedikleri ikramiyeler mukabilinde tayyareleri bize terk ederler mi?

b) Uçarak istediğimiz yere gelirler mi ?

c) Tayyarelerin evsafı nedir?

---

<sup>30</sup>Keskin a.g.m s.220

*İncelenen Belgeler Işığında Durum Özetlenecek Olursa:*

1. T.B.M.M Hükümeti dönemin en gelişmiş teknolojiye uçaklarının temin edilmesi için tüm imkânlarını seferber etmiştir.
2. Gerekli olan uçak yedek parçaları İnebolu yoluyla Anadolu'ya getirilmiştir.
3. Yedek parça ve diğer malzemelerin getirtilmesinde İtalyan ve Fransız gemilerinden istifade edilmiştir.
4. Birinci Dünya Savaşı süresince müttefik Almanya'dan uçak ve yedek parça sağlarken Milli Mücadelede TBMM ile savaş halinde olmasına rağmen, Fransa ve İtalya'dan, ayrıca Sovyet Rusya'dan da uçak ve uçak malzemesi sağlanmıştır.
5. Satın alınan uçakların her birine yedek parçalarla birlikte 10.000 ilâ 20.000 lira ödenmiştir. Bu uçaklar İstanbul'dan Eskişehir'e ikişer ikişer uçarak gelmişlerdir. İtalya'dan 2 uçak satın alınmıştır. Fiat marka bu uçakların bol yedek malzemesi mevcut olup, her birinin fiyatı 10.000 liradır. Sipariş verildiği takdirde bu uçaklardan her biri için 1000 lira indirim yapılacağı bildirilmiştir.
6. Düzenli ordu kurulur kurulmaz başta Mustafa Kemal Paşa olmak üzere Milli Mücadele'nin öncülerinin ordumuzu her türlü maddi yoksulluklara rağmen çağdaş araç ve gereçlerle donatma azim ve gayretinde olduklarının anlamlı örnekleriyle karşı karşıya bulunuyoruz.

Yapılan her türlü fedakârlık sonucunda milli mücadelede Türk Hava Kuvvetleri'nin elindeki uçak durumu şöyledir:

*Konya istasyonunda onarıma alınan veya uçuşa hazırlananlar:*

Spad XIII av uçağı (200 bg) 17 adet(İtalyan'lardan satın alındı)

Breguet 14 b-2 silahlı keşif uçağı (300 bg) 5 adet Fransızlardan alındı.

---

<sup>31</sup>Keskin a.g.m s220

*Adana'da bulunanlar:*

Albatros D-III av

Sanıl Aviatik eğitim uçağı(100bg) 1 adet

*Batı cephesi'nde;*

2 kişilik Spad XIII av uçağı \*Breguet 14 A-2 silahlı keşif uçağı, 4 adet

De Havilland 9 Bombardıman uçağı

Albatros C-XV keşif uçağı (200 BG) 2 adet<sup>32</sup>

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRK HAVA SANAYİNİN DURUMU**

Her ülkenin savunma ihtiyacı; kendine ait koşulları ve jeopolitiğine göre ayrı bir öneme sahiptir. İşte bu noktada Hava Kuvvetlerinin ayrı bir yeri vardır. Kara ve deniz kuvvetleri silahları eskimelerine karşın varlıklarını korur, çünkü uzun ömürlüdür. Oysa Hava Kuvvetlerinde değişik bir durum söz konusudur. Uçakların sürekli eskimesi olumsuz bir ögedir.<sup>33</sup> Osmanlı Devleti ve sonrasında Türkiye Cumhuriyeti bunu giderebilmek amacıyla hava sanayinin kurulması maksadıyla faaliyetlerde bulunmuşlardır. Daha önce değindiğimiz gibi Ülkemizde havacılıkla ilgili ilk sanayi faaliyeti, Osmanlı Ordusunda Havacılık Şubesinin kuruluşuyla ve bu kuruma bağlı olarak bakım-onarım istasyonlarının faaliyete başlamasıdır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında da Almanların yardımı ile muhtelif uçak istasyonları bünyesinde tamirat işlerine yönelik çalışmalar yapılmıştır. Çünkü Türk teknisyen sayısının son derece az olması, gerek subay gerekse astsubay teknisyenlerimizin çoğunluğunun bahriyedeki çarkçı ve teknik elemanlarından sağlanması sebebiyle, bakım-onarım Alman teknisyenlerin yardımıyla gerçekleştiriliyordu.

---

<sup>32</sup>Tayhani a.g.e s178-179

<sup>33</sup> Kenan Mortan, "Uçak Sanayi ve Türkiye" ,İktisat Dergisi, S.226-229,s.30, İ.Ü. İktisat Fakültesi Cemiyeti Yayınları,1985

Milli Mücadele süresince uçak yapım ve onarım çalışmaları, bir takım teknik imkânsızlıklara rağmen devam etmiştir. Teknik eleman yetiştirilmesine yönelik faaliyetler başlangıçta ordu bünyesinde yürütülmüş, cumhuriyet döneminde ise daha geniş kapsamlı olarak ele alınmıştır. Bu dönemdeki teknik eleman yetersizliğinden bahsedilirken üzerinde düşünülmesi gerekenlerden biri Dünyadaki ilk uçak mühendislerinden birisinin Ord. Prof. Ali Yar adlı Türk mühendisi olması ve 1913 yılında uçak mühendisi unvanını almış olmasıdır. Ali Yar, Mirage uçaklarını imal eden firmanın kurucusu Marcel Dassault ile birlikte, 1913'te uçak mühendisi olmuştur.<sup>34</sup>

Birinci Dünya Savaşı döneminde İtilaf ve İttifak Kuvvetlerinin yoğun bir hava gücü üretimi ve teknik personel yetiştirilmesi konusunda gelişme gösterdiği görülmektedir. Avrupalı devletler hava sanayi konusunda önemli yapılanmalara sahiptir. Fakat bu yapılanmadan mahrum olan Türk Hava Kuvvetleri daha öncede belirttiğimiz gibi savaş boyunca; 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği raporundaki bilgilere göre, kayıtlara giren uçakların %85'ni, uçuş okulundan mezun olan pilotlarında yaklaşık %75'ni kaybetmiştir ve Almanların yardımıyla uçakların küçük onarım işlerinden başka bir şey yapılamamıştır. Uçak üretimi de asla mümkün olmamıştır.<sup>35</sup>

## **1925-1926 Yılları Arasında Türk-Alman Ekonomik İlişkilerinin Türk Hava Sanayinin Kurulmasına Etkisi**

### **I-) I.Dünya Savaşından İtibaren Türk-Alman İlişkileri ve Almanların Türkiye'ye İlgisi**

Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesinden önceki on yılda Anadolu'ya karşı oldukça yoğun bir Alman ilgisi vardı. Almanya'da aşırı vatansever bir birlik olan Alldeutcher Verband'ın üyeleri gibi koyu milliyetçiler ülkelerinin o

---

<sup>34</sup>Bıykoğlu a.g.e. s.11

<sup>35</sup>Sarısır a.g.t s.40



bölgedeki(Anadolu) misyonu hakkında şaşaalı hikâyeler yayıyorlardı. Balkanların ve Asya Minör'ün (Anadolu)Almanların egemenliğindeki (baskın olduğu) bir Orta Avrupa'nın ekonomik arka bahçesi olması gerektiğini belirtiyorlardı.<sup>36</sup> 1906'da, Leipzig Üniversitesi'nde sömürge politikaları profesörü olan Ernst Hasse, Alman Hükümeti'nin(Almanya) Orta Avrupa'daki egemenliğinin gerçekliği üzerine kurulmuş olan bir hareket tarzı ve dizisi takip etmesi gerektiğini yazdı. Almanlar O dönemin dünyasındaki siyasi durumun ışığında Almanya'nın büyüklüğe giden yolunun Avusturya-Macaristan'la yakın ilişkiler ve Türkler ile ittifak yapmaktan geçtiğine inanılıyordu. Böyle bir işbirliğinin en nihayetinde Osmanlı'nın Avrupa ve Asya'da hükmettiği yerler üzerinde Almanya'nın da etkili olabileceği hayal ediliyordu Hasse bir demecinde *“Daha büyük bir Almanya'yı dünyanın uzak köşelerinde aramadan önce Orta Avrupa'da daha büyük bir Almanya yaratmalıyız. Coğrafi konumumuzun dezavantajlarından avantaj elde etmeye çalışmalıyız. Biz İngilizler gibi bir adada yaşamıyoruz ve bu yüzden yerleşecek koloniler bulmak için denizaşırı yolculuklara çıkmaya zorlanmıyoruz”* demiştir.<sup>37</sup>

Almanlar doğu politikasının (Orient Politik) gerçekleşmesini sağlamak için, Alman Birliği gibi bir takım komitelerin faaliyetleriyle ülkelerinin Orta Doğu politikasına ilgisini sıcak tutuyordu. Bunların arasında iki tanesi belirgindi: Her ikisi de Alman ekonomi ve endüstrisiyle yakın bağlantılı olan komitelerdi. Komitelerin birinin başında Alman Ulusal Bankası kurul başkanı Richard Witting'in bulunması ilgi çekici bir noktadır. Ayrıca, bu komitede Alman Ordusuna mensup üst düzey askerlerde bulunmaktaydı. Komite Başkanlarından, Hugo Grothe kendi komitenin çalışma metodunu şu şekilde tanımlamıştır:

*“ Denizaşırı topraklarda, kültürel ve ekonomik etkiler arasında çok yakın bağlantılar vardır. Avrupa standartlarına göre, açılmak üzere olan bu bölgelerde, yüksek kültür elementleri olan, dil, kitaplar, okullar, bilim ve kültür, ticari ve endüstriyel bir gücün yayılması için gerekli zemini oluşturabilir. Ticaret, sermaye,*

---

<sup>36</sup> Werner E.Braatz, *Junkers Flugzeugwerke A.G in Anatolia,1925-1926,Tradition:Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie*, S.19,Almanya 1974,,s28

<sup>37</sup> Braatz,a.g.m, s28.

*endüstri ve teknoloji, gelişmiş bir ticari endüstriyel güç tarafından eğitim ve kamu görüşü üzerinde güçlü bir etki uygulanan bölgelere hızlıca nüfuz edebilir.”*

Zira Birinci Dünya Savaşı'nı müteakip, mağlup Almanya'nın; uçak ve harp sanayii Versay Antlaşması (11 Kasım 1918) ile kısıtlanınca, çok iyi bildikleri ve başarılı oldukları bu alanda, Almanya içinde faaliyet gösteremeyen Alman firmaları, başka ülkelerde fabrikalar tesis ederek, yararlanmaya çok istekliydiiler.<sup>38</sup>

Hugo Grothe'nin gözlemlediğine göre, Alman Hükümeti için bu teşebbüsünün uygulanabileceği en uygun alan Anadolu idi. Ayrıca Grothe başka bir demecinde de“*Filozoflar ve öğretmenler ulusu olarak biz Almanlar, dünyaya entelektüel ve ahlaksal değerleri yayma yarışında ne kadar başarılı olabileceğimizi ispatlamak için bu bölgedeki medenileşme misyonunu üstlenmemiz gerekir”* diyordu. Bu sebeple, Almanlar bu hedeflere ulaşabilmenin en iyi yolunun ekonomi ve bilimin yani, iş adamlarının ve entelektüellerin sıkı işbirliğiyle ulaşılabileceğine inanıyordu. Ayrıca kuracakları bu fabrikalarda araştırma ve geliştirme çalışmalarını da sürdürmek niyetinde olan Almanlar, eski silah arkadaşlığının verdiği dostluk havası içinde, mevcut birikimlerini eski müttefikleri olan Türkiye'ye aktararak, gerek havacılık gerekse diğer harp sanayiini Türkiye'de tesis ederek Alman çıkarlarına yönelik değerlendirmek istiyorlardı.<sup>39</sup>

Birinci Dünya Savaşından sonra Türkiye gibi uluslararası politikadan tecrit edilen Almanların düşüncelerine göre Anadolu yatırımları Alman girişimciliği ve bilimiyle takviye edilirse, Anadolu'yu (Asya Minör) geçmiş zamanlarda olduğu kadar varlıklı hale getirebilirlerdi.<sup>40</sup> Üstelik bu teşebbüs esnasında, milyonlarca mark kazanmak için sebat gösterdiklerinden Alman işadamlarının kişisel çıkarlarına da hizmet edileceğine inanılıyordu.

---

<sup>38</sup> Serdar Sarısır, “*Kayseri Tayyare Fabrikası*”, III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, 6-7 Nisan 2000, s437

<sup>39</sup> Bıykoğlu, a.g.e, s.12

<sup>40</sup> Cemil Koçak, *Türk Alman İlişkileri(1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, Ankara 1991, s.17.

Osmanlı Devleti'nin Deutsche Bank'ı Konya'dan Toros Dağları'nın eteklerine kadar uzanan bir demiryolu inşasına müsaade vererek ödüllendirdiği 1903 yılında, bu istekler gerçekleşmeye daha yaklaştı. Bu başarı, Berlin'den Bağdat'a uzanması beklenen demiryolu inşasının önemli bir ayağını oluşturması bekleniyordu. Almanlar sempatiyle "Unser Bagdad" (Bizim Bağdat) olarak adlandırdıkları projeyi ülkelerinin kaderinin bütünleyici bir parçası olarak görüyorlardı. Bundan böyle, The Deutsche Bank Anadolu'da ki demiryollarının geliştirilmesinde lokomotif görevi görecekti. O sırada, diğer Alman bankaları da bölgenin kazançlı yatırım potansiyelinden faydalanmaya heves etmişlerdi. Bankacılar, umulan kazancı aralarında paylaşırlarken, sanayicilerde Osmanlı İmparatorluğu'nda aktiftiler. Çok kısa bir süre içerisinde, silah tüccarları pazarın neredeyse tamamını ele geçirmişlerdi. Örneğin, 1909'da Deutsche Waffen- und Munitionsfabrik of Karlsruhe, (Karlsruhe Silah ve Cephane Fabrikası) the Waffenfabrik Polte & Co. Of Hamburg, (Hamburg Polte ve Co. Silah Fabrikası) gibi fabrikalar Osmanlı'ya 300 milyon fişek temin ettiler. Aslında, 1910'dan 1918'e kadar olan yıllar, çok fazla sipariş ve inanılmaz karların olduğu fevkalade yıllardı.<sup>41</sup>

## **II-) Cumhuriyet Dönemi Türk-Alman Ekonomik İlişkilerinin, Türkiye'deki Hava Sanayiinin Kurulmasına Etkisi**

Birinci Dünya Savaşının bitiminden sonraki ilk birkaç yılda, savaş bir önceki rejimi silmekle kalmayıp, ekonomiyi de darmadağınık ettiği için, Türkiye'nin finansal ve ekonomik durumu bazı Alman sanayiciler için umutsuzdu. Bunun sonucu olarak, TBMM Hükümeti'nin ağır basan ve öncelikli kaygısı, ülkenin işgaller karşısında savunma, taarruz kapasitesini güçlendirmektir. Güçlü bir ordu ve Hava Kuvvetleri elzemdir. Ama bu, ülkenin maddi olarak gücünün zor yeteceği ağır masraflar gerektiriyordu. Yabancı sermaye bu alanda tek çare gibi görünüyordu,

---

<sup>41</sup>Braatz *a.g.m* ,s30

Mustafa Kemal, yabancı iş adamlarına ve diplomatlara da özel olarak, hükümetinin ilgi çekici bir yatırım ortamı sağlanması için istekliliğini vurguladı.<sup>42</sup> Savaştan önce ve savaş esnasında, Alman ticari menfaatleri Türkiye'deki üstünlüklerinden yararlandıklarına göre, onların bu teklifi çekici bulmaları çok doğaldı. 1924 Mart'ındaki Türk-Alman dostluk antlaşmasının sonuçlanmasıyla ve Alman Hükümeti'nin bunu müteakip bir ticaret antlaşması çabaları ile Türkiye Hükümeti tarafından Alman ilgisine ek teşvik ve cesaretlendirme verilmiş oldu. Türkiye ile Almanya arasında diplomatik ilişkilerin yeniden kurulmaya başlanmasıyla sıra iki devletin karşılıklı olarak elçi atamalarına gelmişti. Nitekim Türk Hükümeti, 08.05.1924'de Rudolf Nadolny için agreman yermiş, Nadolny bu tarihten geçerli olmak üzere Türkiye'ye elçi olarak atanmış ve Büyükelçi sıfatını da taşımaya başlamıştır.<sup>43</sup>(Bkz. Fotoğraf:38)

1925 Mart'ının ilk haftasında, kısa bir süre önce Berlin elçiliği resmen tanınan Kemaleddin Sami Paşa, Alman makamlarıyla, iki ülke arasındaki yakın ekonomik işbirliğini fırsatlarını ele aldı. Berlin'e büyükelçi olarak atanan Kemaleddin Sami Paşa, Türk Hükümeti adına; Türkiye'nin kurmayı planladığı millî hava harp sanayii'nin kurulmasında Türkiye'ye yardımcı olabilecek en uygun firmayı tespit etmek üzere tetkiklerde bulunmaktaydı. Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Bey; Junkers Tayyare Fabrikası, A.E.G, Simens ve Telefunken Şirketlerinin fabrikalarında yaptığı incelemeler neticesinde izlenimlerini bir raporla; Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla Bayındırlık Bakanlığı'na ulaştırmıştır.(**Bk.z:** Belge 1) Kemaleddin Sami Bey'in hazırlamış olduğu raporda; fabrikaların nerelerde olduğu, hangi alanlarda çalıştıkları, teknik kadroları ile üretim kapasiteleri hakkında bilgiler mevcuttur. Adı geçen raporda, Junkers Şirketi ile de ilgili olarak; fabrikanın 250 mühendis ve 3.000 işçiyle faaliyetini sürdürdüğünü, ayda iki kişilik 100 bombardıman uçağı yapabilecek durumda olduğunu, fabrikanın üretimde tamamen ahşap malzemeyi kaldırarak alüminyum ve demir aksamı kullandığını, hatta bu tipte yapılmış bir uçakla Berlin'den havalanarak Dessau'ya kadar seyahatte bulunduğunu bildirmektedir.<sup>44</sup> Ayrıca Kemaleddin Sami Paşa, Junkers Şirketi'nin, Rusya'da

---

<sup>42</sup>Braatz *a.g.m* ,s31

<sup>43</sup> Koçak, **a.g.e**, s.10

<sup>44</sup>Sarısır, *a.g.m*, s434,435

Moskova yakınlarında, ayda 50 uçak yapabilecek kapasitede bir fabrika tesis ettiğini ve fabrikanın mühendisleri ve ustabaşlarının Alman olduğunu bildirmekte ve raporunda, Junkers Fabrikası'nın Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmaya fevkalade istekli olduğunu da haber vermektedir.<sup>45</sup>

Almanya ile Türkiye arasındaki diplomatik ilişkilerin tedricen bir düzene girmeye başlaması ile birlikte, hava sanayiinin tesisi için yardımcı firma arayış ve beklentilerimize, yavaş yavaş tereddütlü cevabî girişimlerde bulunulmaya da başlanıyordu. Almanya'nın bir kere daha dünyada ekonomik ve politik bir güç olarak ortaya çıkıyor olduğuna ikna olan, Kemaleddin Sami Paşa Türkiye'nin her iki ülkenin de yararına olabilecek teşebbüslerde Alman Hükümeti ile kesinlikle çalışmak istediğini söylemiştir. Kemaleddin Sami Paşa Ankara'ya giderken İstanbul'da konakladığında, Alman Elçisi Rudolf Nadolny ile sohbet etmiş ve sohbetleri sırasında Nadolny, Türk bürokrasisinin kararlı bir şekilde Alman yanlısı olduğunu izlenimini edinmiştir ve ülkesinin genç cumhuriyetin endüstriyel potansiyelini geliştirmeye yardımda baskın bir rol üstlenmesini desteklemek istemiştir.<sup>46</sup> Bu içten dostluk beyanları karşısında, Alman Hükümeti, Türkiye'ye ekonomik olarak girmenin temellerini atacak bir ticaret antlaşması müzakere etmek için çok istekliydi. 1925 Mart'ının sonlarına doğru, iki hükümet arasında konuşmalar devam etmekteydi. Rusya'da benzer fabrikalar kurmuş olan bir kaç üreticinin zaten finansal zorluklar yaşamış oldukları göz önünde bulundurularak, Alman hükümeti elçiliğe bu konuya "ağırdan alınarak" yaklaşılması için telgraf çekti. Ama yine de Türkiye ısrar etti.

Almanya'ya bir ticaret heyeti götürmeyi planlayan ve Mustafa Kemal'in yakınındaki yardımcılardan Tefik Bey konuyu bir kez daha elçiye açtı. Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri olan Albay Tefik Bey, Berlin'de, Alman Savunma Bakanlığı temsilcisi Yarbay Liebmann ve Alman Endüstri Birliği'nden Von Düring ile yaptığı toplantıda Türk Hükümeti'nin niyetini açıklamıştır.<sup>47</sup> Alman Hükümeti'nin talimatlarına sıkıca tutunan, Nadolny konuyu sadece gayri resmi bir

---

<sup>45</sup> D.A.G.M.Cumhuriyet Arşivi, 230./8.26.3/06HY3/ 18.12.1924

<sup>46</sup> Braatz a.g.m, s32

<sup>47</sup> Özgüldür, a.g.e, s.65

şekilde görüşmeye ve Türklerin Almanya'dayken bağlantı kurmak isteyebilecekleri birkaç sanayicinin ismini önermeyi düşünüyordu. Bu yüzden, 2 Haziran 1925'te Nadolny, Alman Dışişleri Bakanlığı'na Tevfik Bey'in bu meseleyi takip etmek için kısa bir süre içerisinde Berlin'de olacağını bildirdi. Bunun yanı sıra, Nadolny Alman Dışişlerine Türk Heyetinin ülkelerinde bir uçak fabrikası inşa etmek üzere bir Alman firmasını davet etme ihtimalini görüşmek istediklerini belirtti. Elçi, "*ceplerinde çok fazla kontrat taşıdıkları için*", Alman Dışişleri Bakanlığının resmi olmayan bir temsilcisinin Tevfik Bey ve diğer Türk parlamento üyeleri ile bir konuşma yapması yoluyla bu önerinin ihtiyatlı bir şekilde tetkik edilmesini tavsiye etti. Türk Hükümeti askerî endüstri için açılacak ihalelerde Alman firmalarının tercih edileceği ve mali kolaylıklar gösterileceği yönünde güvenceler verilmesine rağmen, toplantıya katılan Alman temsilciler konuya ilgi göstermemiş görünmüşlerdir. Ancak kısa bir süre sonra, Alman endüstri temsilcileri Ankara'ya gelerek konu ile ilgili olarak görüşmelerde bulunmuşlardır.<sup>48</sup>

Bu arada ticaret antlaşması müzakerelerinde engeller ortaya çıktı. Dışişleri Bakanı Gustav Steresemann'na göre Kemaleddin Sami Paşa; Nadolny'nin Türk görevlilerine ve kabine bakanlarına "kışla tarzı sert bir ses tonuyla" konuşması ve sosyal ortamlarda onlardan kaçınması gibi keyfi davranmasından şikâyetçiydi,<sup>49</sup> Türk ve Alman hükümetleri arasındaki karşılıklı iyi hislerin bozulmasını istemeyen Stresemann Nadolny'i Türkler'in gurur ve onurlarına ne kadar düşkün olduklarını şimdiye kadar anlamış olması gerektiği için gelecekte onlara daha kibar davranmaya sevk etti. Bunun üzerine müzakereler bir süre daha pürüzsüzce ilerledi. Üstelik 29 Haziran'da başlayan konuşmalar sürecinde Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey (Aras) görüşmelerin hızlı ve başarılı bir şekilde sonuçlanmasını ümit ettiklerini ifade etti. Anlaşma için teklif 13 Eylül 1925 yılında bizzat Başbakan İsmet Paşa tarafından Alman büyükelçisi Nadolny'e yapılmış, Nadolny'in göstermiş olduğu yoğun çabalar neticesinde anlaşmanın kendi ulusal çıkarlarına uygun olduğuna ikna olan Alman Hükümeti konuya gereken ilgiyi göstermiştir.

---

<sup>48</sup> Yavuz Özgüldür, *Türk-Alman İlişkileri*, (1923-1945), Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1993, s.65

<sup>49</sup> Braatz *a.g.m*, s.31,32

## a) Alman Uçak Üreticisi Junkers İle İlk Görüşmelerin Başlaması

Türk heyetinin Almanya gezisinde Tevfik Bey'in ziyaret ettiği firmalardan biriside Dessau şehrindeki Junkers Flugzeugwerke AG dir. Şirketin kurucusu Hugo Junkers'tir. Junkers 1859 yılında Almanya'nın Rheydt kasabasında doğmuştur. Çift pistonlu aygıtlar yapmaya başlamış, 1912 yılında Frankenburg'da aerodinamik bir tünel kurduktan sonra havacılık alanında çalışmalara başlamıştır. 1915 yılında çelik, tahta ve çadır bezi, yerine duralümin denilen bir malzeme kullanarak tamamen metalden uçaklar üretti. Birinci dünya savaşının bitiminden sonra şirket sivil yolcu uçağı üretmeye başlamıştır.<sup>50</sup> Dünyada Uçak sanayiinin ilk kurulduğu ve gelişmeye başladığı günlerde genç Türkiye Cumhuriyeti'nin yöneticileri bu sektörün önemini fark etmiş ve Türk heyeti Almanya gezisi esnasında şirketteki yetkililerle sohbetlerinde, Türkiye'de bir uçak fabrikası inşa edilebilmesi ihtimalini görüşmüştür.<sup>51</sup> Bu fabrikanın amacı Türkiye'de savaş uçakları, yedek motorlar ve uçak parçaları yapmaktı. Ayrıca, hükümetinin böyle bir fabrikayı inşa edip yönetmeyi üzerine alan firmaya tüm uçak siparişlerinin tekeli garanti etmeye istekli olduğunu belirtti. Junkers bu öneriyle en çok ilgilenen firmaydı. 26 Haziran 1925'de, Junkers firmasında bir direktör olan Hans Sachsenberg Tevfik Bey'e şirketin önerilen fabrikayı inşa etmeye ve yönetmeye hazır olduğunu yazdı.<sup>52</sup> Türkiye Cumhuriyeti'nin mali kaynakları her ne kadar kısıtlı olsa da milli uçak sanayinin kurulması kaçınılmaz görülüyordu.<sup>53</sup>

Kısa bir süre sonra, iki başka direktör, Hans'ın kardeşi Gotthard Sachsenberg ve Friedrich Patze Türk projesini görüşmek üzere Alman Savunma Bakanlığında Binbaşı Fischer ile buluştular. Sachsenberg bakanlığın "prensipste desteğini" istedi. Fischer, bakanlığın bir Alman firmasının böyle bir projeyi uygulamaya geçirmesini görmesinin onları çok mutlu ettiğini belirtti. Junkers Firması Alman Dışişleri Bakanlığının denetimindeki bir organizasyon ile Rusya'da

---

<sup>50</sup> Rifat Bayrak, *TOMTAŞ, Uçantürk*, S.382, s.40, Mart 1994

<sup>51</sup> Halit Erkiletlioğlu, *Geniş Kayseri Tarihi* Bel-Sin Eğitim Hizmet, Güzelleştirme ve Yardım Vakfı Kültür Yayınlar-1, Nisan 2006, s 567

<sup>52</sup> Braatz *a.g.m* s.33

<sup>53</sup> Tuncay Deniz, *İlk Uçak Üretimi*, 2004, s.9

ki Fili ve Krakov'da askeri amaçlı metal uçak üretiyordu. Alman Dışişleri Anadolu'da ki bu teşebbüs başarılı olursa Rusya'da ki üretim işinin de finansal riskinin dengeleneceğini düşünüyorlardı. Görünüşe bakılırsa, şirketin kurucusu Profesör Hugo Junkers bakanlığın isteği doğrultusunda ve Alman hükümetinin maliyetlerin büyükçe bir kısmını karşılayacağı varsayımıyla bu Rusya işine başlamıştı. Maalesef, taahhütler sözlüydü ve maliyet ilk hesaplamaları çok aşınca Profesör bunları kapatmak için destek aramaya başladı. Yardım çağrıları göz ardı edilmiş, firma o sıralar ciddi ekonomik zorluklar yaşayan Rusya'da ki üretime on iki milyon marklık yatırım yapmıştı ve dolayısıyla sıkıntı çekmekteydi.<sup>54</sup>

Alman Dışişleri ve Savunma Bakanlıklarının her ikisinin de kar amacı gütmeyen ilgilerinden emin olan Junkers Flugzeugwerke Türkiye Cumhuriyeti'yle görüşmelerini hızlı bir şekilde devam ettirdi. Zaten savaştan sonra Türkiye, Alman sermayesi açısından geniş imkânlarla sahip bir ülke görünümdeydi. Türkiye'nin İngiltere ve Fransa'yla olan siyasi ilişkilerinin soğukluğu, bu ülkelerle olan ekonomik ilişkilerini de yakından ve olumsuz bir biçimde etkiliyor, ekonomik ilişkilerde Alman sermayesinin bir başka avantajını oluşturuyordu. Ayrıca Türk-Alman siyasi ilişkilerinin herhangi bir sorundan uzak oluşu, ekonomik ilişkilerde de yakınlaşmayı kendiliğinden doğuruyordu.<sup>55</sup>

## **b) Junkers ile Uçak Fabrikasının Kurulmasına Dair Protokolün Yapılması**

Türkiye'nin bir uçak fabrikası kurma istekliliği ile birlikte Junkers Firması ve onun kurucusu Alman Profesör Junkers de Almanya dışında da faaliyet göstermek istiyordu. Junkers temsilci olarak direktör Sachsenberg'i Türkiye'de Genelkurmay yetkilileri ile görüşmek üzere Ankara'ya gönderdi.<sup>56</sup> Nihayet uygun zemin oluşması üzerine, fabrikanın kurulmasına dair anlaşma için Alman Firması Junkers'le mutakabakata varıldı. Junkers

---

<sup>54</sup> Braatz *a.g.m* s.33

<sup>55</sup> Koçak, *a.g.e*, s.56

<sup>56</sup> Ahmet Özgiray, "Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangar"ı, *I.Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri* (11-12 Nisan 1996), Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları, no:1, Kayseri 1997, s.239



firması Türk Hükümeti yetkilileri ile oldukça kısa bir zaman içerisinde görüşmüş uçak fabrikasının inşası ve yürütülmesi için bir ön antlaşma taslağı hazırlamışlardır.

*Taslakta Karara Bağlanan Maddeler:*

Fabrikanın yedi milyon marklık sermayesi her iki tarafça eşit olarak paylaşılacaktı fakat Türkiye'nin payına düşen ödemesi gereken kısım birkaç yıllık bir periyotta düzenli aralıklarla ödenecekti.

Bununla birlikte fabrika faaliyete geçene kadar, Türk hükümeti bütün uçaklarını Dessau'da ki fabrikadan alacaktı.

Son olarak, Türk Hükümeti Junkers'e firmanın patentini almak için toplu halde dört milyon mark ödeyecekti.

Alman "Junkers Flugzeugwerke A.G" şirketi ile ortak kurulacak şirketin Türk ortağı Türk Tayyare Cemiyeti olacaktı. 3.000.361 TL (7 Milyon Mark) <sup>57</sup> sermaye ile kurulan şirketin sözleşmesi 15 Ağustos 1925 tarihinde Türk hükümeti ile Alman Junkers şirketin temsilcisi Hans Sachsenberg arasında imzalandı. Türkiye'yi gayet iyi tanıyan Sachsenberg I. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de pilot olarak görev yapmıştır. Böylece; 15.08.1925 tarihinde Türk Hükümeti ile Junkers Firması arasında yapılan sözleşmeyi müteakip, 07. 09. 1925 tarihinde kurulan TOMTAŞ'ın iç tüzüğündeki gerekli değişikliklerin yapılması ile TOMTAŞ'ın kuruluşu, Bakanlar Kurulu'nca 25.10.1925 tarihinde resmen onaylanmıştır. Artık, Türkiye Cumhuriyeti dönemin en son teknoloji ürünü uçakları yapmak için, Junkers Firması ile birlikte TOMTAŞ'ı kurmuş bulunmaktadır.<sup>58</sup>

Merkezi Ankara'da bulunan TOMTAŞ şirketinin başkanı olarak Refik Koraltan görev almıştır. Sözleşme uyarınca Junkers ve Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurduğu ortak şirketin adı TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) olarak belirlendi. Şirketin 125.000 TL. lik ilk sermayesi Türk

---

<sup>57</sup> Koçak, a.g.e. s.68

<sup>58</sup> Sarısır, a.g.m, s.43

Hava Kurumu tarafından karşılandı.<sup>59</sup> Fabrikalar hükümet tarafından inşaat alanının şirkete bildirildiği 8. 10. 1925 tarihinden itibaren bir sene sonra temin edilecek malzeme ile uçak imal edebilecek, azami iki sene sonra tamamen bitirilmiş olacaktır.<sup>60</sup> Fabrika senede 250 adet uçak üretecekti. Ve ilk üretilen uçak tipi olarak “Junkers A 20” seçildi. Hemen ardından da “Junkers F-13 Limosine” yolcu uçağı üretilenkti.<sup>61</sup> Daha sonra Junkers lisansı ile A-20 (Bkz. Fotoğraf:21,22,23,24) uçaklarının hem üretimi hem de bakım ve onarımları Türkiye'de yapılmasına karar verildi.<sup>62</sup>

Alaşmanın yapıldığına dair bilgiler Devlet arşivlerine: “Hükümetle ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve Millî Savunma Bakanlığı'nın tespit edeceği mahalde bir tayyare ve tayyare motoru fabrikası inşa etmek üzere, Junkers Şirketi ile bir yazılı sözleşme akdi şekillendirilmesine, yapılan görüşmelerin neticesinde düzenlenen yazılı sözleşme ve sözleşmenin ayrıntıları Bakanlar Kurulunca kabul ve imzası için Maliye Bakanı Hasan Beyefendiye "izin verilmesine ve adı geçen sözleşme gereğince, Junkers Şirketi ile ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurma ve iç tüzüğünün tanziminin Bakanlar Kuruluna bildirilmesi hususunda, Ticaret Bakanlığı'nın memur edilmesine, Bakanlar Kurulunun, 15. 08. 1925 tarihli toplantısında karar verilmiştir”<sup>63</sup> şeklinde geçilmiştir.

Artık sıra fabrikanın tesis edileceği mahallin tespitine gelmişti. Kayseri'nin; Anadolulunun merkezi ve kritik bir yerinde olması münasebeti ile bu bölgenin eskiden beri süregelen, askeri faaliyetler ve lojistik bakımdan büyük bir öneme sahiptir.<sup>64</sup> Bu nedenle Türk Hükümeti; muhtemelen Milli Mücadelede, sanayii kuruluşlarının, belki de askeri fabrikaların, ilk işgal edilen batı şehirlerinde bulunuyor olmaları sebebiyle ve bu durumun bir daha söz konusu olmaması için jeostratejik konumu ve daha önceden

---

<sup>59</sup>Tayhani ,a.g.e. s218

<sup>60</sup> D.A.G.M Cumhuriyet Arşivi, 230/8.27.7/06HY10/13.04.1926

<sup>61</sup> Deniz,a.g.e.s.9

<sup>62</sup> M.Bahattin Adıgüzel,Songül Akkuş Akgül,Candan Kula, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yayınları,Ankara,Ocak 2006,s.24

<sup>63</sup> D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 030.18.01.01715.50.20./2347/15.08.1925.

<sup>64</sup>Suat Akgül **Milli Mücadelede Kayseri ve Civarında Askeri Faaliyetler ve Lojistik**, Ankara, 1995

askeri nitelikte bir güherçile, barut fabrikasının bulunması <sup>65</sup>ve Lozan Antlaşması gereği gerçekleştirilen nüfus mübadelesi ile ekonomik dengesi alt-üst olan şehre bir nefes ald rmak, ekonomik kalkınmada bölgeler ve şehirlerarasında bir dengenin gözetilmeye çalışılmış olması gibi muhtemel sebeplerden ötürü, mezkûr antlaşmanın birinci maddesi gereğince Kayseri şehri inşa mahalli olarak tespit edilmiş ve fabrikanın Kayseri'de ki Yahşi Han'ın batısında, Kızılırmak Demiryolu Köprüsü ile Kayseri arasında h k mete belirlenecek uygun bir alana inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. <sup>66</sup>

### c) Fabrikanın Kuruluşunun Türk ve Dünya Basımına Yansımaları

8 Ekim 1926 tarihli İstanbul'da çıkan gazetelerden, Vakit: "Kayseri'de İlk Tayyare Fabrikamızın Resmi Küşadı" başlıklı, konu ile ilgili haberinde, şirket meclis idare reisi, Başvekilimizin; topraklarımızın havasına sahip olmadıkça hayat hakkımız olmadığı, şeklindeki sözünü hatırlatarak, konuya değiniyordu<sup>67</sup> Akşam gazetesi de, "Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Resmi Küşadı Parlak Bir Surette İcra Edildi", başlığını atmış haberde fabrikanın açılış konuşmalarına değinilmiştir.<sup>68</sup> "Türkiye Bundan Sonra Hava Müdafaa Vasıtalarını Kendisi Yapacaktır.", şekliyle başlık atan, Son Saat Gazetesi; konunun önemini; her yer gibi Türkiye'de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşecek fakat arkadan gelenler behemehal yükseleceklerdir, ifadeleriyle vurgulayarak haberine devam ediyordu. <sup>69</sup> İkdam Gazetesi ise, "Türk Faaliyet ve Azminin Fen'i Sahada Yeni Bir Muvaffakiyeti ve Eseri", başlığıyla havacılık tarihimizin bu önemli olayına değiniyordu. <sup>70</sup> (Bkz. Belge:2) "İlk Türk tayyare fabrikasının k şadı" şeklinde başlık atan Milliyet Gazetesi'de açılışa değiniyordu.<sup>71</sup>(Bkz. Belge 1) Bir Alman gazetesi ise, 14 Ekim tarihli nüshasında, törene dair bilgiler aktarıyor, törenin Türkiye'deki Alman faaliyetleri için önemli olduğunu belirttikten sonra, bunun Bakanlar Kurulunca Türkiye'deki reform hareketine Almanya'nın katkısı olarak görüldüğü açıklanıyordu.<sup>72</sup>

---

<sup>65</sup> .S der, *Güherçile ve G herilecilik*, Askeri Fabrikalar Mecmuası, S.44, Eylül 1936

<sup>66</sup> Sarısır, *a.g.m.*, s.439

<sup>67</sup> Vakit, S.215, 8 Ekim 1926

<sup>68</sup> Akşam, 8 Ekim 1926

<sup>69</sup> Son Saat 8 Ekim 1926

<sup>70</sup> İkdam, S.10582, 8 Ekim 1926

<sup>71</sup> Milliyet, 8 Ekim 1926

<sup>72</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.71

#### **d) Anlaşmada Baş Gösteren Pürüzler ve Türkiye'nin Yaşadığı Güven Bunalımı**

Kontrat bu haliyle Türk kabinesine sunulduğunda bakanlar çok sert olarak nitelendirdikleri bu istekler karşısında öfkeleniler. Hemen arkasından Nadolny'le olan konuşmada Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey Compagnie Franco-Roumaine adında bir Fransız firmasının teklifinin Junkers'inkinden çok daha çekici olduğunu ima etti. Fakat Kemaleddin Sami Paşa gibi Alman yanlıları Mustafa Kemal'i Alman üretici Junkers tarafından yapılan uçakların üstünlüğü ve hükümetin toptan yapılması istenen ödemeyi yıllık %5 faizle taksitli olarak beş yılda ödenmesinin daha avantajlı bir teklif olduğuna ikna etti. Ancak, Türkiye'deki fabrikanın inşasına başlamak için, Junkers derhal para talep etti. Firma projeye ayırmaya söz verdiği üç buçuk milyon marka sahip olmadığından, Alman hükümetinden Türkiye'nin toplu ödemesinden oluşacak teminatla güvence altına alınacak bir kredi vermeye istekli olabilecek bir banka ismi önermesini istedi. Bu antlaşmanın başarılı bir şekilde tamamlanmasının Alman ticaretinin diğer bölümleri içinde Türkiye pazarlarının açılmasındaki yararlı etkilerinin gayet iyi farkında olarak, Alman Dışişleri Bakanlığı Junkers'e yardım etmekteki istekliliğini bildirdi ve hemen bunun arkasından bakanlık temsilcileri proje için tahvil çıkarılması hususunda the Deutsche Orient Bank'ın ağızını aramaya başladılar.<sup>73</sup>

Junkers'in gerekli miktarı elde edeceği belli olur olmaz, Türkiye ile müzakerelerde problemler ortaya çıktı. Junkers'in bazı yetkilileri antlaşma taslağında bazı değişiklikler önerdi. Bununla Türkiye ilk uçağın tesliminden önce üç buçuk milyon mark ve yeni fabrikada üretilecek her bir uçak için %10 ek ücret ödeyecekti. Türk Hükümeti bu değişiklikleri antlaşmanın sonuçlanmasını ertelemek için yapılan bir "manevra" olarak nitelendirdi. Bunun yanısıra, kabinedeki, Fransız bağlantısını benimsemiş olan bazı meclis üyeleri şiddetli bir şekilde Alman sadakatsizliğini vurguladılar. Fakat Tevfik Bey'in telkinleri, Mustafa Kemal Atatürk'ün Junkers'le ilgili problemlerin tatmin edici bir şekilde çözülmesi ve anlaşmada sonuca varılması ümit edilerek müzakerelerin devam etmesi için bir şans

---

<sup>73</sup> Braatz *a.g.m* s.34

daha vermesini sağladı. Bu projenin gerçekleştirilmekte olduğu sırada daha baştan güçlüklerle karşılaşıldığının açık biçimde ortaya çıkması ve bu durum, gerek Alman Dışişleri Bakanlığı'nca, gerekse firma tarafından bilinmesine rağmen mali sorunların varlığı açıklanmakta, ancak bu konudan Türk Hükümeti'ne hiç söz edilmemektedir.

Bu kötü olaylardan hemen sonra, Nodolny Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey ile yaptığı bir konuşmada, Nadolny Türkler'in bu antlaşmaya ne denli büyük önem vermiş olduklarını bir kere daha idrak etmiş oldu ve eğer bu gerçekleşmezse Almanya'nın Türkiye ile olan gelecekteki ticari ilişkilerinin bir felakete dönüşeceğinden korkuyordu.<sup>74</sup> Bu yüzden, firmanın iyi niyeti hakkındaki şüpheleri gidermek ve antlaşmayı imzalamak üzere Ankara'ya uçuşu için Prof. Junkers ya da başyardımcılardan birinin ikna edilmesi için Alman Dışişleri Bakanlığını harekete geçirdi. Dahası, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk üzerinde güçlü bir etki bıraktıklarını düşünüyor ancak Türk kabinesi içindeki Fransız yanlılarının iddialarına da dikkat edilmesi gerektiği belirtiliyordu. Antlaşmanın imzalanmasındaki her hangi bir gecikmenin Mustafa Kemal'in Türkiye'nin projenin hayata geçirilmesindeki endişelerini artıracak ve bu yüzden belki de projeden tamamen vazgeçmesine sebep olabilecekti. Durumun ciddiyeti karşısında Nadolny Alman Hükümetinin Junkers'e kredi verilmesi için alışılmış banka yolu dışında da yollar araştırılmasını istedi. Nadolny, Alman Hükümeti'nin Junkers'e Türkiye'deki tüm faaliyetlerinde destek olması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu projeden dolayı Türk-Alman ekonomik ve politik ilişkilerinin tümünden etkilenmesinin kaçınılmaz olduğuna işaret edilerek, Türk Hükümeti'nin taleplerine olumlu yaklaşılması istenmektedir.<sup>75</sup>

Bu konu hakkındaki Alman Dışişleri Bakanlığı'yla bunu müteakip yapılan bir görüşmede, şirketin temsilcileri Türkiye ile henüz kesinleşmemiş olan antlaşmanın fabrika inşaatının başlamasını ancak patentler hususunda tatminkâr bir uzlaşmaya varıldıktan sonra sağlayacağı konusunda ısrar ettiler. Dahası, projeye başlamak için, belli bir miktar uçak siparişi ve bu sipariş üzerine üç buçuk milyon

---

<sup>74</sup> Braatz *a.g.m* s35

<sup>75</sup> Koçak, *a.g.e.*, s.67-70

marklık bir avansın zorunlu olduğunu beyan ettiler. Bunun üzerine, Alman Dışışleri Bakanlığı bu miktarı ya da en azından bir bölümünü direkt olarak Maliye Bakanlığı'ndan elde etme ihtimalini araştırdı. Proje için gerekli olan sermaye direkt ödenek olarak Maliye Bakanlığı'ndan alınamadığından, hükümet görevlileri, o zaman örtülü ödenek için uygun görülen meblağı haddinden fazla zorlamamak adına Junkers'e 2 milyon mark vermeye karar verdi.<sup>76</sup>

Dışışleri ve Maliye Bakanlığı Junkers'e parayı verme prosedürlerinin detayları üzerinde çalışırlarken, Türkiye Hükümeti, firmanın niyetleri hakkında her geçen gün daha çok şüpheleniyordu. Bazı hükümet üyeleri, Alman sanayicilerin İngilizlerle, yeni belirmeye başlayan Türk Hava Kuvvetlerini sabote etmek ve böylelikle ne kadar fahiş olursa olsun her kontratı kabul edecek kadar umutsuz bir dar boğaza sokmak için gizli bir tuzak kurduklarından endişeleniyor, diğerleri ise Alman endüstrisinin bunun gibi büyük bir girişimi üstlenmesi için gerekli olan sermaye rezervine sahip olmadığı ve Türk çıkarları için Berlin yerine Paris'in daha iyi olacağı düşüncesinde olan Fransız yatırımcı yanlılarıydı.

Aslında, Fransa'daki Türk elçisi tarafından desteklenen kabine içerisindeki Fransız yanlıları, uçak fabrikası kontratının Compagnie Franco-Roumaine'ye verilmesi için daha güçlü baskı yapmaya başladılar. Resmi tavırların ne kadar hızlı bir şekilde değişiyor olduğunun çok iyi farkında olan Nadolny, Alman Hükümetini Junkers'e verilecek paranın kesinleşmesi için gereğinin acilen yapılması hususunda uyardı. Alman Dışışleri Bakanı Stresemann da kendi altındakilerin bunu gerçekleştirmek için her türlü çabayı gösterdiklerini bildirdi. Junkers'e para vermeye karar vermiş olan, Alman Hükümeti bunu üçüncü bir taraf kanalıyla yapmanın yollarını arıyordu. Bu yüzden, Dışışleri'nden Konsul Ziemke ve The Deutsche Orientbank'tan Müdür Leberecht, paranın bankanın nezaretinde mümkün olduğu kadar çabuk ve etkili bir şekilde Junkers'e transferini görüşmek için buluştular. Leberecht, Dışışleri Bakanlığı'nın benzer bir miktarı bankaya yatırması şartıyla firmaya iki milyon marklık bir kredi vermeye hazır olduklarını ifade etti. Bu düzenlemeye göre, The Deutsche Orientbank borç veren olarak gözükecek fakat

---

<sup>76</sup>Braatz *a.g.m* s36

aslında sadece komisyoncu olacaktı. Bunun yanısıra, banka, Junkers'ten aldığı kredi taksitlerini Dışişleri'nin hesabına yatırarak geri ödemeyi kolaylaştıracaktı.<sup>77</sup>

Dışişleri'nin cesaret verici kredi çabalarının kıymetini bilen Junkers Türkiye ile müzakerelerini sonuçlandırmaya karar verdi. Hans Sachsenberg, nihai antlaşmanın taslağını hazırlamak için Ankara'ya geldi. Şirketinin fabrikanın kuruluşunda gerekli olan kredi için sarf ettiği çabalardan bahsedip Türk Hükümeti'nin kafasını karıştırmak istemediğinden, bu konuya sadece üstü kapalı değindi.(!) Bu, Almanya'nın içişlerini ilgilendirdiği için, Nadolny'e göre; ki bunu daha sonra itiraf da edecekti. Bu konuda Türklere detayları vermek gereksizdi. Sachsenberg'in temel amacı şirketinin bu teşebbüs konusunda ciddi olduğunu göstermekti. Fakat Alman hükümeti bu yaklaşımdan memnun değildi. Bu yüzden, Alman Hükümeti'nin Junkers'in projeye adamayı önerdiği meblağın tamamı için desteklemediğini Türk Hükümeti'ne bildirmesi için Nadoly'den Sachsenberg'i uyarmasını istedi ama yine de, Sachsenberg şirketin gerçek ekonomik durumunu açıklamak için hiç teşebbüste bulunmadı.

#### **e) Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in Havacılık Konusundaki Görüşleri**

Cumhuriyetin ilan edilmesini izleyen kuruluş günlerinden başlayarak, vefat ettiği 1938'e değin "*Havacılık*" M.Kemal Atatürk'ün tüm aşamalarıyla yakından ilgilendiği bir konu olmuştur. Sadece ilgilenmekle kalmamış, bu alanda diğer milletlerin örnek alacağı öncü adımlar atmıştır. Dünya'da örneği olmayan Türk Hava Kurumu'nun kuruluşuna öncülük etmesi, İkinci Dünya Savaşı'nda ne kadar önemli olduğu kavranacak olan paraşütçülük çalışmalarını Türk kuşu projesine dahil ederek daha 1935'lerde başlatması gibi. O'nun 1920'lerde söylediği "*İstikbal Göklerdedir*" cümlesiyle anıtlaşan özdeyişinin içerdiği anlam, içerisinde bulunduğumuz XXI yüzyılda daha fazla bir derinlik kazanmıştır. "*İstikbal Göklerdedir*"<sup>78</sup> özdeyişi ile hem Ulu Önder hem milletini hayati önem taşıyan bir hedefe kilitlemiş, hem de yaklaşık bir yüzyılın sonrasına ışık tutmuştur.

---

<sup>77</sup>Braatz a.g.m s37

<sup>78</sup>Tayhani a.g.e s.182-221

Askerî havacılığa ek olarak, sivil havacılığa da büyük önem veren Atatürk'ün Türk kuşu Havacılık Okulu'nun açılış töreninde verdiği bu önemi Sabiha Gökçen'le yaptığı bir konuşmadan da çıkarabiliyoruz. O şöyle diyordu:

*“Kanatlı bir gençlik, memleketin geleceği bakımından en büyük güvencedir. Bir gün batılı ayaklar Ay'da ayaklarının izlerini bırakacaklarsa bunların arasında bir de Türk'ün bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek, aşamalar kaydetmek gerekir...”*

Atatürk havacılık konusuna, Cumhuriyet kurulmadan az önce, 2 Kasım 1922'de Petit Parisen Gazetesi muhabirinin sorusuna verdiği cevap ile bir açıklık getiriyordu. *“Bir takım ekonomik meseleler vardır ki, biz bunları kendi kaynaklarımızla ve yalnız kendi sermayemizle çözümleyemeyiz. Bize yardım edecek dostlar aramaya mecburuz”* derken Türk havacılık sanayiinin kurulabilmesi için gerekli olan ekonomik stratejiyi de tarif ediyordu.<sup>79</sup> Atatürk'e göre, Batı'nın güç sembollerinden biride fabrika bacalarından tüten dumandır. Biz ülke olarak kendi pamuğumuzu elbiseye ve demir cevherini çeliğe dönüştürmeye muaf fak oluncaya kadar, Türkiye dışa bağımlı olmaktan kurtulamayacaktır. O, milletiyle birlikte uğruna çok bedel ödediği milli bağımsızlığın, ancak milli ekonomiye dayalı bir *“milli savunma”* ile korunabileceği inancını taşıyordu. Haklı olarak çok önemseydiği, *milli savunmaya* ilişkin değerlendirmeleri şöyledir:

*“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız... Bunun için de mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrularak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayiine bakınız... Birinci Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili*

---

<sup>79</sup> Sarısır, a.g.m. s.434



*olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller... Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayii alanına, otomotiv sanayiine; kısaca aklınıza gelen her alana... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.'*<sup>80</sup>

Mustafa Kemal Atatürk, milli mücadeleyi başlattığı günden, vefat ettiği ana değin dilimizin, kültürümüzün, ekonomimizin dış etkilerden arınması için çözüm yolları aramıştır. O'nun çağın ele aldığı bir sorunu, çözüme kavuşturuncaya dek canlı ve gündemde tutması dikkat çekici bir özelliğidir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş günlerinde öncelikli olarak, "uçak sanayii" alanında da benzer bir yaklaşımını görmekteyiz.

Sabiha Gökçen'in de görev yaptığı 1937 yılındaki Dersim harekâtından sonra, ona şunları söylemektedir:

*"...Ordumun da askeri havacılık alanında uygar ülkelerle yarışacak duruma gelmesini diliyorum. Bizim havacılarımızın cesaret ve bilgi yönünden, Batılı ülke havacılarından çok daha üstün olduklarına ve olacaklarına inanıyorum. Ancak çağın araç ve gereçlerini kendilerine vermek zorundayız. Yarışa onların koşulları ile girmelerini sağlamak ana görevimizdir. Uçak fabrikaları yapmak, uçak yedek parçaları yapacak fabrikaları kurmak başlıca amaçlarımızın içindedir..."*<sup>81</sup>

Atatürk'ün asıl amacı bu olduğu içindir ki, 'uçak sanayisini diğer sanayii kollarının kurulmasından daha öne almaya çalışmıştır.

1905 te Amerikalı Orwil ve Wilbur Wright kardeşlerin geliştirdikleri Flayer-III uçağı ile havada 30 dk. Kalıp 39 km<sup>82</sup> yol kat ettikleri ve düşük süratli, menzil ve ateş kudreti yok denecek kadar az olan bez ve tahtadan uçaklara bakılırsa; gerçeğin aksine, gelecekteki Türk Hava Kuvvetleri'nin gelişmesine gerekli önem verilmemiştir.

---

<sup>80</sup>Tayhani, a.g.e.,s.213

<sup>81</sup>Tayhani, .a.g.e,s.214

<sup>82</sup> Adıgüzel, Akkuş Akgül, Kula, a.g.e, s.15

Hava Harp sanayisinin gelecekteki rolü ve kullanımına ilişkin birçok teknolojinin doğuşu bu döneme tesadüf etmesine rağmen zamanın pek çok askeri lideri ve stratejisti, bu teknik gelişmeleri kavrayamamışlar veya onları reddederek göz ardı edilmişlerdir. Havacılığın gelişme dönemi olan bu yıllarda henüz atom parçalanmamış, hidrojen bombası hayal bile edilmemiştir. Ancak uygarlığın akış yönü bilim ve teknolojinin hızlı temposu milletleri geleceklerini göklerde aramaya zorlamaktadır.<sup>83</sup>

Bazı ülkelerde belirli sayıda da olsa; ileri görüşlü bilim adamları, siyasetçiler ve askerler basit başlangıcına rağmen, tam bir gelişme meyli Hava Kuvvetlerinin neler yapabileceğini görmüşlerdir. Genç Türkiye Cumhuriyeti'nde ise; düşman saflarının askeri gücünü kısa zamanda etkisiz hale getirecek gücün, hava gücü olacağını, hava savunma silah ve vasıtalarının süratle gelişeceğini ve ayrıca hava ulaşımının ülke ekonomisine gelecekte büyük katkısı olacağını çok iyi değerlendiren hiç şüphesiz ki, Atatürk olmuştur.<sup>84</sup> Atatürk'le ilgili ve daha sonra bir dergide yayımlanan "Tayyarenin Önemi" başlıklı aşağıdaki hatırası ileri görüşlülüğünün en güzel kanıtıdır: *"Atatürk'ü ilk defa 1908 yılında henüz Kolağası Mustafa Kemal Bey iken Selanik'te küçük bir gazinoda görmüştüm. Kim olduğunu bilmediğim bu genç, yakışıklı ve cerbezeli Erkan-ı Harp zabiti, tılsımlı bir cazibe ile ruhumu kendisine çekmişti. Onunla ikinci defa, 1910 Eylülünde Paris'te lunaparkta karşılaştım. Yanında Fethi Bey de vardı. İkisi de smokin giymişlerdi. Mustafa- Kemal bey Fransız Ordusu'nun Picardie'de yaptığı manevralarda bulunduğu için çocukluğumdan beri mevcut askerlik merakıyla manevralar hakkındaki ihtisaslarını sordum:*

*"Fransız sahra topçusu mükemmel. Fakat Fransız Piyadesi, kırmızı donlarıyla çok iyi bir hedef teşkil eder. Fransız Ordusu lüzumundan fazla ateşli ve atılgan bir taarruz ruhuyla yetiştirilmiştir".<sup>85</sup>*

XX. yüz yılda havacılık henüz yeni başlatılmıştı. Genellikle hava şartları uygun olduğu zaman uçaklar keşif hizmetlerinde kullanılmakta idi. Atatürk'ün havacılık ile ilgili tespitlerinin ne kadar da isabetli olduğunu uçağın daha sonraki

---

<sup>83</sup>Sarısır a.g.t s38

<sup>84</sup>Bilal Başar, *İstikbal Göklerdedir, Hava Kuvvetleri Dergisi*, S.280, Aralık 1981, s.5.

<sup>85</sup> Abidin Daver, *Tayyarenin Önemi, Kartal Dergisi*, Ankara 1 Ocak 1972, s.18.

dönemlerde başlayacak olan I.Dünya savaşındaki önemi göz önüne alındığında gayet net bir şekilde anlaşılmaktadır.

Havacılığın önemi geleceğin, uçak imal eden ülkelerin liderlerince bile tam anlaşılabilmesi ve hatta bu gücü savunanların yer yer suçlandığı bir dönemde; "Bizim Dünyamız, bilirsiniz, topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın temel öğeleri bunlar değil midir? Bu öğelerden birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu dahi hayatı olanaksız kılar".<sup>86</sup> Sözüyle henüz yeni gelişen havacılığın önemine daha o günlerde değiniyordu.

Yine Atatürk 1 Kasım 1924 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki açılış konuşmasında yurdun havacılık konusuna da yer vererek: " Yurt savunmasından söz ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine, yüce Meclisin özellikle ilgi ve dikkatini çekerim" diyordu.<sup>87</sup>

Klasik savaş tekniklerinin önemini yitirdiği dünyada Atatürk bunu iyi kavramış ve 15 Mayıs 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti'nin açılışında yaptığı konuşmasında;

*"İstikbal Göklerde; Çünkü göklerini koruyamayan milletler, yarınlardan asla emin olamazlar"* diyerek Türk Milleti'nin dikkatini ve ilgisini bu yöne çekmeye çalışmıştır. Atatürk önemle üzerinde durduğu durumu şu sözleriyle ifade etmiştir:

*"Her işte olduğu gibi havacılıkta da, en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın...."*<sup>88</sup>

Bu konuşmanın bir benzerini günümüz havacılığının lideri olan ABD'nin ünlü hava stratejisti Amerikalı General Mitchell Atatürk'ten yıllar sonra *"Askeri havacılığın henüz keşfedilmemiş, geniş ufukları olduğunu, yeni silah bünyesinde var*

---

<sup>86</sup> A.Rıza Balta, *İstikbal Göklerde*, Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Aralık 1985, s.5

<sup>87</sup> Muhterem Erenli, *Atatürk ve Havacılık*, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt II, Kasım 1985, S.4 den ayrı basım, s.226

<sup>88</sup> Kayabalı-Arslanoğlu, a.g.m, s.531

olan fakat henüz yararlanılmayan özelliklerini incelemek gerektiğini, havacılığın başlaması ile yeni bir stratejinin doğacağını”<sup>89</sup>söylemiştir.

General Mitchell, bu fikirleri nedeniyle ülkesindeki askeri mahkemeler de yargılanmış, yine aynı dönemde hava gücünün önemini vurgulayan, kara ve deniz kuvvetleri gibi müstakil bir kuvvet olmasını savunan, İtalyan hava stratejisti General Dolrhet'e<sup>90</sup> karşı ülkesinin tutumu diğerinden pek farklı değildi.

Dünyada henüz Havacılığın bir silah olarak değerlendirilmediği o dönemlerde Atatürk'ün havacılık-milli güvenlik ilişkisini kavraması O'nun askeri dehasını bir kez daha göstermektedir.

Atatürk'ün hava sanayinde döneminin önemli askeri strateji uzmanlarıyla aynı doğrultuda tespitlerde bulunması O'nun havacılık konusunda son derece donanımlı ve ileri görüşe sahip olduğunu gösterir. Bu tespitlerden bazıları şunlardır:

*“Çok emekle kurduğumuz, canımızla korumaya ant içtiğimiz kutsal yurdun havadan saldırılara karşı güvenlik altında bulunması demek bize saldıracakların, kendi yurtlarında bizim de aynı şeyi yapabileceğimize güvenimiz demektir”<sup>91</sup>*

*“Havacılar; unutmayınız ki yarının en büyük tehlikeleri havalardan gelecektir. Bu nedenle sizler ani gelebilecek olan tehlikelere karşı koymak için, daima hazır bulunmaya ve o şekilde yetişmeye gayret edeceksiniz”<sup>92</sup>*

*“Havacılarımız bütün ordu ve donanmamız gibi vatani korumaya anık kahramanlardır. Büyük Millet Meclisi bu soy ak evlatlarıyla kendini mutlu sayabiliriz”<sup>93</sup>*

---

<sup>89</sup> Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1981, s.222

<sup>90</sup>Sarısrı a.g.f.s 38

<sup>91</sup> Akif Kızıllı,Atatürk'ün Milli Havacılığımız ve Hava Gücümüzle İlgili Görüşleri,Hava Kuvvetleri Dergisi,S.280,Ankara 1981,s.39

<sup>92</sup> Atatürk'ün Jeo ve Stra.Görş.,s.225

<sup>93</sup> Erdal Dilaver,Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünceleri ve Yorumları,Hava Kuvveleri Dergisi S.280,Ankara 1981,s.35

*“Arkadaşlar, hava işine, onun bütün dünyadaki önem derecesine göre genişlik vermek lazımdır”<sup>94</sup>*

### *Atatürk’e Göre Türk Hava Sanayiinin Kurulma Gerekçeleri*

Atatürk'ün havacılıkla ilgili tespitleri ve ifadeleri o dönem havacılık Dünyasının geliştirilmeye muhtaç ilkel durumu dikkate alınarak değerlendirilecek olursa; Atatürk'ün havacılıkla ilgili ne denli ileri görüşlü olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Atatürk'ün hava stratejilerini incelediğimizde karşımız üç temel unsur çıkar.

Birinci unsur savunma ve saldırı kuvvetin geliştirilmesi ve kullanılmasıdır.

İkinci unsur ise askeri ve sivil hava taşımacılığının geliştirilmesidir.

Üçüncü unsur, uçak sanayinin ve lojistik gücünün oluşturulmasıdır.

Bu stratejileri kısaca değerlendirecek olursak, savaş gücünün geliştirilmesi ve kullanılması, hava üstünlüğünün sağlanması, Atatürk için sadece hava stratejisinin değil aynı zamanda milli stratejinin de temel taşıdır.

M. Kemal Atatürk Hava Kuvvetleri için çevreden gelecek askeri tehdidi pasifleştirecek nitelikte bir kuvvet seviyesi öngörmektedir. Pasifleştirme ise günümüzün ve geleceğin askeri stratejisinin vazgeçilmez bir unsurudur. Ayrıca; Atatürk'ü, pek çok hava stratejistinden ayıran fark aktif hava savunması yanında, pasif hava savunma tedbirlerinin de alınması konusundaki hassasiyeti ile dengeli bir kuvvet yapısını öngörmesidir. O hiçbir zaman, bir kuvvet aleyhine diğer bir kuvvetin geliştirilmesini savunmamıştır. Atatürk'e göre hiçbir strateji toplu bir askeri harekâtın bütün isteklerini tek başına karşılayamaz. O'nun için kara, deniz, Hava Kuvvetleri milli gücün yegâne birlikte olan unsurlarıdır.

İstiklal Savaşından Cumhuriyetin ilanı sonrasında yeniden kurulan Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin İktisadi savaşına giden yolu Atatürk'ün Milli Sanayi politikası

---

<sup>94</sup> Sarısır a.g.t.s 39

belirlemiştir. Cumhuriyetin ilanından sekiz ay önce ekonomik savaşın önemini kavrayan Atatürk savaş yaralarının nasıl sarılacağını, yeni devletin nasıl bir ekonomik model benimseyeceğini tespit ve neticeyi ilan için İktisat vekili Mahmut Esat'a direktif vermiştir.17 Şubat 1923'de İktisat Kongresi 1135 temsilci ile İzmir'de toplanmıştır.<sup>95</sup> Kongre sonrası sanayi konusunda TBMM'de sunulan konuşmaların genel bir değerlendirilmesi yapıldığında şu sonuçlara ulaşabiliriz: İçeride üretilen bir malın aynıı ithal edilirse gümrük duvarıyla engellenmeli, içeride üretilmeyen hammadde, yarı mamul madde ve her türlü makine ve makine yedek parçalarının ithalinin gümrükten muaf olması kararı alınmıştır. Kongrede alınan bu ekonomik kararların bir kısmında Türk Hava Sanayisinin kuruluşu için gerekli makine ve yedek parçaların başlangıçta dışarıdan getirilmesinin önü açılmıştır. Çünkü Türkiye Cumhuriyeti henüz kendi çabalarıyla bir uçak sanayi oluşturabilecek durumda değildir ve bu sebeple havacılıkta ileri olan bazı Avrupalı devletlerle işbirliği ve ortaklıklar kaçınılmazdı.

Türkiye'de Havacılık Sanayisinin kuruluşuna ilişkin çalışmalar, Cumhuriyetin ilk yıllarında Atatürk'ün öncülüğü ile başlamıştır. Uçakların 1. Dünya Savaşı ve özellikle uçağın Kurtuluş Savaşındaki yararları göz önüne alınarak, bu dönemde havacılığa özel bir önem verilmiştir. Türk Tayyare Cemiyeti 1928 Büyük Atatürk tarafından havacılığı memleket gençliğine aşılama ve her türlü tesisi kurmak amacıyla vücuda getirilmiştir.<sup>96</sup> Atatürk, Türk Milletine çağdaş uygarlık seviyesine erişmeyi, hatta bu seviyeyi aşmayı amaç olarak göstermiştir. Atatürk, büyük bir asker, büyük bir devlet adamı ve diplomat olduğu kadar, havacılık alanında da milletimizin çağ değiştirmesini, atılım yapmasını sağlayan büyük bir önderdir.<sup>97</sup>

#### **f) TBMM'de Tayyare Fabrikasının Kurulmasına Dair Oturum ve Hükümetin Görüşleri**

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde ve milli bir hava sanayinin gerekliliği Kayseri Tayyare Fabrikası'nın kuruluşu, Kütahya Milletvekili olan Milli

---

<sup>95</sup> Eyüp Öztürk, *1923-1939 Türk Sanayileşme Çabaları ve Atatürk*, **Hava Harp Okulu Bülteni**, C.14, S.38, s.54, Hava Harp Okulu Yayınları, Ocak 1995

<sup>96</sup> Muhittin Gürbüz, *Türkiye Uçak Sanayii*, **Türkiye İktisat Gazetesi**, 12 Nisan 1973, s.5

<sup>97</sup> Atilla Taçoy, *Atatürk ve Havacılık*, **Atatürkçü Düşünce**, S.13,s19, 1995

Savunma Bakanı Recep Bey'in Meclis'e sunduğu, “*Ordunun Silahlandırılması ve Harp Sanayii*”ne ilişkin yasa önerisi çerçevesinde TBMM’nin 22 Nisan 1925 günü gizli oturumunda da tartışılmıştır.

Recep Bey, Meclis'teki konuşmasında; söz konusu yasa önerisinin gerekliliğini şöyle açıklamaktadır: *Sayın Cumhurbaşkanı'nın bu yılki nutuklarında; Yüce Meclis'in "ulusal savunma" konusuna önem vermesi gerektiğine dikkat çekmesiyle, benim bugünkü başvurumun temel taşı önceden açıklanmış oluyordu.*

Recep Bey'in mecliste yaptığı konuşmaları incelendiğinde milli hava sanayinin kurulmasına dair istem direktiflerin Mustafa Kemal Atatürk'ten geldiği ortaya çıkmaktadır. Recep Bey konuşmasında, harp sanayinin gerekliliğini uzun savaş yıllarının bir tablosunu çizerek ifade etmiş Türkiye'nin 11 yıl süreyle savaştığını ülke olarak çekilen sıkıntıların temel nedeninin, Türkiye'nin kendi savaş araç ve gereçlerini tamamlayacak bir harp sanayisinin bulunmamasına bağlamıştır. Recep Bey, Meclis'teki Milli Mücadele döneminde, gerekli olan malzemenin kaçak olarak Rusya'dan getirilişi esnasında çekilen güçlüğü de özellikle dikkat çekmektedir.<sup>98</sup>

Milli Savunma Bakanı, 1923 yılında 100-105 milyon liralık bir genel bütçe olduğunu, mevcut koşullar altında önemli bir paranın savunma yatırımları için ayrılmasının olanaksız olduğunu, fakat ileriki yıllarda devletçe daha çok gelir beklediklerini belirtmiş ve artık devletin diğer ihtiyaçlarını sarsmayacak bir şekilde, bütçeden bir miktar ayırarak, savunma gereksinimini sağlayacak yatırımlara yönelmesi gerektiğini söylemiştir.

Milli Savunma Bakanı Recep Bey, konuşmasının sunuş bölümünü aşağıdaki sözlerle toparlamıştır:

---

<sup>98</sup>Tayhani, a.g.e.,s.218-219

*"...Her hangi bir gün karşımıza çıkacak olan harp canavarına karşı dişsiz, tırnaksız, harp araç ve gerecinden yoksun olarak yürümek sorumluluğu, her babayiğit devlet adamının dayanacağı bir sorumluluk değildir."*<sup>99</sup>

Milli Savunma Bakanı, görüşülmekte olan Ordunun donanımı ve silahlandırılması ile Harp Sanayii Kurulmasına dair yasa teklifini üç başlık altında toplamaktadır.

Ülkede fabrikaların kurulması,  
Satın alma yoluyla ordunun gereksinmelerini karşılama,  
Hava Kuvvetlerini bulunması gereken noktaya çıkarma esaslarıdır.

Genç Türkiye Cumhuriyeti zor bir dönem geçirmekte özellikle Cenevre Konferansı sonrasında Milli bir harp sanayisi kurmak artık zorunlu olmuştu ancak bir yandan da ordunun diğer gereksinimleri hızlı bir şekilde satın almalarla giderilmeliydi. Mecliste yapılan oylamayla Milli Savunma Bakanlığı'na hazineden yüz elli milyon liralık bir ödenek sağlanmasını içeren yasa kabul edilmiştir.

Milli Savunma Bakanı Recep Bey Yurt savunmasına dair başladığı konuşmasında ardından sözü Kayseri'de yapılması düşünülen uçak fabrikasına getirmiştir.

*"Arkadaşlar, bildiğiniz gibi geçen yıl verilmiş olan üç milyon liralık taahhüt yasası ile hükümet bir uçak fabrikasının inşası için girişimde bulunmuştur. Sözleşme imzalanmış olup, yakında yapılmaya başlanacaktır, bunlarla ve dışarıdan satın alma yoluyla hava kuvvetimizin her yıl yıpranacak olan yaklaşık mevcudun çeyreğini karşılayacak masrafı bu yüz elli milyonun içerisine koyduk. Arkadaşlarıma gizli olarak açıklarım ki; yıllar içinde ordumuzun 1000 adet madeni uçağı olacaktır. Bu uçakların yaklaşık dört yıl dayandığı ve dört yıl ömrü olduğu şimdiye kadar ki deneyimlerle kanıtlanmıştır. Biz her yıl iki yüz elli uçak almamız ki, dört yılda bir uçağımız olsun ve hep o düzeyde tutalım. Junkers ile yapılan sözleşme; her yıl bize iki yüz elli uçağın teslim taahhüdünü içermektedir..."*

---

<sup>99</sup>Tayhani, a.g.e.,s.219



Milli Savunma Bakanı Recep Bey, konuşmasını; “*bu yasayla düzenli çalışırsak ki inşallah size karşı mahcup olmayacak şekilde çalışacağız*” şeklinde noktalarak söz konusu olan yasaı Meclisin onayına bırakılmıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### KAYSERİ UÇAK FABRİKASI'NIN KURULUŞU

Junkers yetkilileri ile 15 Ağustos 1925'te Maliye Bakanı Hasan Hüsnü Bey arasında üç antlaşma sonuçlanmıştı:

*Birincisi:* Bir uçak fabrikasının inşası ve işletilmesi için,

*ikincisi,* Yolcu ve eşya taşınması amacıyla bir hava yolları hizmeti başlatılması için

*üçüncüsü de:* Bir zehirli gaz fabrikası için.

Eskişehir'de de bir tesis kurularak uçakların ufak onarımları ve bakımları yapılacaktır.<sup>100</sup> Bunlardan ilki Junkers Flugzeugwerke A.G'nin aynen Dessau'da olduğu gibi uçak ve yedek motor üretmesi için Kayseri bölgesinde bir fabrika yapmasının şart koşulmasıydı. Fabrika, merkezi Ankara'da olan Türkische Flugzeug und Motoren A.G (TOMTAŞ) olarak adlandırılacak bir firma tarafında işletilecekti.<sup>101</sup> Fabrika 1926 yılı sonbaharında tamir yapabilecek hale gelmiş olacak, 1927 yılı içinde ise uçak fabrikasına başlanacaktı. Junkers yöneticileri bu tarihe uyulacağını açıkladılar.<sup>102</sup>

---

<sup>100</sup> Deniz, a.g.e, s.9

<sup>101</sup> Özgüldür, a.g.e., s.69

<sup>102</sup> Koçak, a.g.e, s.68

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

Petrol araştırmalarına dair madde, firmanın "artık bir çıkarı" kalmayana kadar Türkiye'deki boksit ve petrol yataklarındaki tek hak sahibi olacağı anlamına da geliyordu. Diğer iki anlaşmaya uygun olarak, nasıl finanse edilecekleri ve uygulamalar ile ilgili detaylar daha sonraki bir toplantıya bırakıldı. Nadolny bu finansal taahhütlerin genişliği karşısındaki hayretini dile getirdiğinde, Sachsenberg neredeyse neşeli bir şekilde bu noktada önemli olanın bu projeleri bir şekilde "yürütmek" olduğunu, bu halledildikten sonra finansın ve diğer konuların bir şekilde çözüleceğini belirtti. (!)<sup>103</sup>

Almanya'ya döndüğünde Junkers'in Müdürü Sachsenberg Deutche Orientbank'tan bir milyon marklık avans talebinde bulundu. Böylece Junkers Dessau'da Türkiye Cumhuriyeti için uçak yapımına başlayabilirdi. Hem banka hem de Dışişleri Bakanlığı bu talebi hemen yerine getirmekte tereddütlüydü çünkü paranın hemen "çarçur" olduğunu görmek istemiyorlardı. Dışişleri Bakanlığı sadece

---

<sup>103</sup>Braatz *a.g.m* s38

iki milyon markı garanti edebildiğinden, paranın asıl plana uygun olarak Türkiye’deki projede kullanılmasını istiyordu. Kayseri’deki asıl inşaata sıra geldiğinde elde hiç para kalmamasından çekiniyordu. Tesisin inşası kısa bir süre içerisinde başlamazsa Alman Dışişleri Türkiye’nin Almanların yetkinliği ve hünereleri konusundaki yargılarının zedelenebileceğinden endişe ediyordu. Ama Sachsenberg talep ettiği meblağ olmadan tüm teşebbüsün sonuca varmadan dağılacağını belirtmekten çekinmiyordu.

Bazı Alman Firmaları Junkers’in açık bir biçimde destek gördüğü ve bunun adil olmadığı düşüncesiyle Maliye Bakanlığına şikâyetle bulundular. İyice şüpheye düşen bakan, Alman Hükümeti’ni bilgilendirilmek için bir talep yazısı gönderdi. Gelen cevapta, Dışişleri Bakanlığı “mecburi politik nedenler” den dolayı projeyi desteklediklerini ve paranın Dessau’daki tesisin genişletilmesinde kullanılmaması için gerekli önlemleri aldıklarını açıklıyordu. Basının müdahalesini engellemek için konunun gizli tutulduğunu özür beyan ederek eklemiştir.<sup>104</sup>

#### **a) Junkers’in Mali Yapısındaki Bozulmanın Anlaşmaya Etkisi**

Junkers firmasının finansal durumu Rusya’daki tesislerin tahminlerin çok ötesinde maliyetler çıkarması yüzünden tehlikeye girmişti. Dahası, Dessau’daki araştırma ve icatlara ölçsüzce harcanan para, firmanın finansal durumunu daha da zora sokmuştur. Ek olarak, Junkers-Motorenwerk G. M.b. H. ve Junkers-Luftverkerher A.G. gibi Profesör Junkers’ e ait olan firmalar da finansal sorunlar yaşıyordu. Bunun nedeni büyük oranda bu bireysel teşebbüslerdeki sermaye fazlasının Junkers Flugzeugwerke A G’ye aktarılmasıydı.

Borçlarının bir kısmını ödemek için Ekim başında Junkers Flugzeugwerke yedi yüz bin mark sübvansiyon talep ettiğinde bütçe komisyonu ile görüşen Alman Hükümeti iflas prosedürünün utancından korumak için firmada nasıl düzenlemeler yapılabileceğini araştırdı. Sonuç olarak, hükümet firmanın borçlarını ödemesi için

---

<sup>104</sup>Braatz *a.g.m* s38

gereken on milyon markı hazır etti. Sermaye stokunu arttırması için de firmaya fazladan yedi milyon daha ödedi. Bu stokun üçte ikisi devlet kontrolü altında olacaktı. Önceleri Firmanın yönetimi neredeyse tamamen Profesör Junkers'e ve aralarında en çok Sachsenberg kardeşlerin göze battığı yakın arkadaşlarından oluşan bir zümreye bırakılmıştı. Fakat Alman Hükümeti'nin öngördüğü yeni düzenlemeye göre firma eski Maliye Bakanlarından Otto von Schlieben'in başkanlık ettiği bir Finanzausschuss (Finansal durumlarla ilgilen bir komite) tarafından denetlenecekti. Bu sırada, ülkenin havacılık pazarından pay almak isteyen Berlinli Rohrbach Metallflugzeugbau G m bH adlı firma Junkers' in finansal sorunları ile ilgili haberleri Türkiye' de yayıyordu. Görünüşe bakılırsa, firmanın bir temsilcisi olan Herr Matzker adındaki biri 1925'in sonlarında Türkiye'ye geldi ve cömertçe harcadığı parayla Junkers hakkında yıpratıcı hikâyeler yaydı.

Naldony bu çabaların onursuzluğu ile ilgili olarak Matzker'i uyardığında aldığı cevap *“bunun daha ilk adım olduğu ve şirketinin Türk pazarından pay alabilmek için bütün kaynaklarıyla mücadele edeceği”* oldu. Daha sonra, Hormel adında başka bir Rohrbach temsilcisi Junkers karşıtı kampanyaya destek vermek için Türkiye'ye geldi. Bu iki spekülör, firmanın ödeme aczi içerisinde olduğu ve bunun sonucunda Alman Hükümeti tarafından Junkers'in mali tablosunun yeniden düzenlendiği haberlerini yaydı. Alman firmaları arasında şimdiye kadar görülen yakışıksız mücadele olarak nitelendirdiği bu durum karşısında dehşete düşen Nadolny, Alman Hükümeti'ne gönderdiği raporda bu iki adamın Junkers'i karalama çabalarının *“kasti bir suç”* teşkil ettiğini belirtti ve Türk yetkilileri bu ikisini sınır dışı etmeye ikna için izin istedi. Elçinin bu içten sözlerine bakmaksızın, Alman gazeteleri de çekişmeye katıldı. Berliner Tageblatt'ın Ankara muhabiri cesur bir şekilde *Junkers'in iflas ettiğini* yazdı. 7 Kasım'da Junkers'in mali sorunlarını çözmek için *Junkers ve Deutche Aero-Llyod arasında bir birleşmenin planlandığı* ile ilgili bir haber yayımladı.<sup>105</sup> Tefvik Bey Alman Dış İşleri Bakanlığında bir açıklama isteyince, kendisine Junkers'in mali durumunun iyi olduğu garantisi verildi. Tefvik

---

<sup>105</sup>Braatz a.g.m s39

Bey bunu Ankara'ya ulaştırdığında bu haber İsmet Paşa ve Alman yanlısı parlamento üyelerini cesaretlendirdi.

Kayseri' deki girişimin ilerlediğine ikna olan Türkiye, şimdi de projenin başka bir boyutuyla ilgilenmeye başlamıştır: Ankara yakınlarına test uçuşları yapılacak ve ulaşım hizmetleri verecek büyük bir havaalanı inşa etmek. Havaalanının kurulacağı arazi Mustafa Kemal Atatürk'e aitti ve Mustafa Kemal araziyi değerinin çok altında bir fiyat olan bir milyon liraya Junkers'a satmak istiyordu. Firma yetkilileri fiyatın yine de çok fazla olduğunu söylediğinde, eğer Junkers araziyi bu fiyata istemezse, Compagnie Franco-Roumaine'nin aynı fiyatı araziye ödemeye hazır olduğunu kendisine söyledi.

Havaalanı ile ilgili pazarlıklar sürerken, İstanbul' da Fransızca çıkan "*Stamboul*" gazetesi "*Junkers'ın çıkmazı*" ile ilgili bir makaleyi "*la liquidation de la Junkers*" başlığı altında yayımladı. Gazetenin yazdığına göre mali kaynaklarını tüketmek üzere olan Junkers yurt dışındaki girişimlerinden tasarruf etmeyi planlıyordu. Türk Hükümeti içindeki Alman yanlıları için firmanın mali sıkıntıları ile ilgili bu haberler oldukça kaygı vericiydi. Hemen akabinde, Paris ile yakınlaşmayı destekleyen meclis üyeleri tarafından imtiyaz karşılığında Junkers'den rüşvet aldıkları suçlamaları ile karşılaştılar. Alman yanlıları da benzer suçlamalarla karşılık verdiler.<sup>106</sup>

TBMM üyeleri tarafından birbirlerine yöneltilen Almanya da Fransız kaynaklı ek ödemeler ile ilgili karşılıklı suçlamalar huzursuzluk yarattı. Dahası, önceden Junkers'i destekleyen vekiller artık firmanın finansal durumu ile ilgili olarak yetkililer ve Alman Hükümeti tarafından kandırıldıklarına inanmaya başladılar. Böylece, 1926 yılına girerken Kayseri' deki proje son darbeyi almış görünüyordu. Ayrıca Alman Hükümeti tarafından sahip çıkılan Türk havacılık pazarındaki Alman egemenliği ile ilgili umutlar da suya düşmüş gibiydi.

Özel güvencelerin aksine, Junkers Flugzeugwerke'nin ekonomik durumu son derece istikrarsız ve nazikti. Yeniden örgütlenme ve hükümetten mali destek

---

<sup>106</sup> Braatz *a.g.m* s.40-41

sonrasında bile, şirket iflasın eşiğinde sendeliyordu. Aslında, şirketin bu zor durumu, son derece saygın iki işadamı olan Heck ve Von der Porten tarafından Alman hükümeti için yapılan çok gizli bir araştırmanın konusu idi.<sup>107</sup> Heck ve Von der Porten, bulgularını 1926 Ocak'ının sonlarında Alman Ulaştırma Bakanlığı'na bildirdiler. Her ikisi de firmanın içinde bulunduğu kötü durumun şirketin uçak fabrikaları üretmeyi üstlenmiş olduğu Rusya'daki aşırı yatırımlarından kaynaklandığı konusunda hemfikirdiler. Heck ve Von der Porten bu antlaşmanın istenmeyen sonuçlarının “ *bütçenin yanlış tahmin edilmesi hesaplanmasından*” kaynaklandığını dolaylı olarak söylediler. Bu arada, Junkers, Türk hükümetiyle Türkiye'de bir uçak fabrikası inşa etmesini ve üstelik inşaat maliyetlerinin de yarısını karşılamasını gerektirecek bir antlaşmaya varmıştı. Heck ve Von der Porten bu antlaşmayı firmayı açıkça yerine getiremeyeceği şartlarla sıkıntıya soktuğundan “*tüccarlığa aykırı*” buldu ve bu yüzden, Alman Hükümeti'ni bu girişimin masraflarını daha fazla ödemeyi taahhüt etme konusunda uyardı.

## **b) TBMM'de Junkers'e Olan Güven Bunalımının Derinleşmesi**

Türkiye ile Ağustos 1925'te sonuçlandırılmış olan antlaşma da hükümetin gelecekteki pozisyonu açısından Alman Ulaştırma Bakanlığında çok gerçekçi olarak üzerinde düşünülmesine sebep oldu. Şubat'ın başında Kurul başkanı Ernst Brandenburg, kendi bakanlığının, Maliye Bakanlığının ve Dışişleri Bakanlığının yetkilileri ile Junkers'in yönetim kurulu üyelerinden Otto von Schlieben ve Thomas Brown'unda bulunacağı iki toplantı ayarladı. Bu toplantıların ilki esnasında Schlieben Ağustos 1925'teki antlaşmanın yeniden yazılmasının akıllıca olabileceğini önerdi. Toplantıya katılanlardan Thomas Brown, Alman Hükümeti tarafından, Türk Milli Savunma Bakanlığı danışmanı olarak görevlendirilmiştir. Alman danışmanlar ve Türkiye'deki faaliyetleri hakkında ülkelerine sürekli raporlar göndermiştir.<sup>108</sup>

Şu anki şartların Orta Doğu'daki Alman çıkarlarına zararlı olabileceğinin farkında olan Brandenburg koşullarda sadece birkaç küçük değişiklik yapılması

---

<sup>107</sup>Braatz *a.g.m* s41

<sup>108</sup>Özgüldür,*a.g.e*,s.66

yanlısı oldu. Bu değişikliklerle antlaşmanın tamamen de olumsuz olmayacağını, bu yüzdende hükümetin firmaya daha fazla para vermeyi düşünebileceğini söyledi. İkinci toplantıda katılımcılar, Junkers'in Kayseri'deki proje için taahhüt şartlarının netleştirilmesin zorunlu olduğu sonucuna vardılar. Şirket tasarrufundaki mali kaynaklar çok az olduğundan, kendini fazlasıyla genişletmesine izin verilemezdi. Bu yüzden, bir hafta sonra, Junkers'in yönetim kurulu, sadece Türk meselesini değil, aynı zamanda firmanın ekonomik durumunu da görüşmek üzere Dessau'da toplandı. Kurul, antlaşmanın firmaya daha fazla yük getirebileceğini kabul ederek, antlaşmanın eğer *Türkler yapmaları gereken şeylere sadık kalarak, onları yerine getirirlerse* mümkün olabileceği kararına vardı Üstelik Kayseri'deki fabrika üretime geçene kadar, Türklerin bütün uçaklarını Dessau'dan almalarını beklemekteydiler. Kurul, Junkers'in o an içinde bulunduğu kötü ekonomik durumda bu işe çok ihtiyacı olduğunu belirtti. Aslında, bu iş firmaya kâr sağlayabilir ve sonuç olarak, hacze gerek kalmayabilirdi. Üstelik bu umulan kârla, şirket fabrikanın yapımını tamamlamak için ihtiyaç duyulan ve halen ödenmemiş olan miktarı kapatabilirdi. Maalesef, kurulun yüzeysel ve temelsiz mantıklılaştırma çabaları, Türk Hükümeti'nin tasarlamış oldukları metne uygun hareket edeceği varsayımına dayanmaktaydı.

Alman Hükümeti, Junkers'in bu güç durumuna bir çözüm bulmaya çalışırken, Türkiye'deki olaylar Alman karşıtı fikirlerin dışa vurulmasına yol açtı. Bir önceki kış Ankara ve İstanbul'a ulaşmış olan firmanın zor durumuyla ilgili söylentiler, Türkiye'nin firmanın kurucusu Profesör Hugo Junkers'in teknik uzmanlığı hakkındaki saygılarının yok olmasına yardım etmişti. Üstelik Almanların Mustafa Kemal'in Ankara yakınlarındaki çiftliğini, küçük bir hava alanı yapmak için bir milyon T L gibi fahiş bir fiyata almaya isteksiz oluşu, Mustafa Kemal'in Alman projesine olan ilgisini azaltmıştır. Mart ayının ortalarına doğru, ülkedeki gazeteler bu yargılara daha fazla itibar göstermeye başladılar. En önemlileri, Mustafa Kemal'in Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı İmparatorluğu'nda hizmet etmiş Alman askerleri hakkında pek çok aşağılayıcı ifade içeren anılarından dizi halinde yayımlanan parçalardı.<sup>109</sup> Bu yorumlar Alman basını tarafından yayımlandı. Alman

---

<sup>109</sup>Braatz,*a.g.m*,s.25-26

Basını ve bazı devlet kuruluşları meseleye çok ciddi yaklaştı ve çok sert tepki gösterdi. Her ikisi de yeni Türk hareketinin kışkırtıcı bir şekilde Fransız yanlısı olduğunu vurguladı ve Mustafa Kemal'in Paris'in lütfunu kazanmak istemesi ihtiyacı hakkında spekülasyonlarda bulundu.

Alman elçisi Rudolph Nadolny, her iki ülkenin basınındaki karşılıklı suçlamaların çok sertleşmesinden fazlasıyla kaygılandığından ve Türkiye'deki Alman çıkarlarına gelebilecek zararlar konusunda endişelendiğinden pürüzleri gidermeyi üstlendi. Nadolny, Mustafa Kemal'e yakınlığıyla bilinen Dış İşleri Bakanı Tevfik Paşa ile görüştü ve Türklerin Alman karşıtı olmadıkları ve hatıraların "*politik nedenlerle*" değil, temelde "*ordu eğitimi*" için yayımlanan "*olayların kişisel bir anlatımı*" olduğu konularında temin edildi.

### **c) Rüşvet Meselesi**

Anlaşmada sorun teşkil eden meseleler çözülür çözülmez, Junkers'e direkt tehdit oluşturan yeni bir problem ortaya çıktı. Nisan'ın sonuna doğru, TOMTAŞ'ın yönetim müdürü Hans Sachsenberg, Savunma Bakanı Recep Bey'den "*Junkers'in Oskar Wolff adında bir temsilcisini, İstanbul'da ki Hava Tümeni başkanı Yüzbaşıya (Mouchli Bey) Dessau'daki ana firmadan uçak sipariş edilsin diye etkinliğini kullanması için rüşvet vermeye teşebbüs etmekle suçlayan*" bir mektup almıştır. Tümen başkanıda meseleyi derhal üstlerine aktarmıştır. Bunun üzerine Türk Hükümeti Berlin'deki elçileri Kemaleddin Sami Paşa'dan Dışişleri Bakanlığına resmi bir protesto bildirmesini istedi. Bu olay, Junkers'in finansal problemleri hakkındaki spekülasyonları artırdı. Sachsenberg'in daha önceki vakalarda "zorlukla" bastırmaya çalıştığı türden spekülasyonlardı bunlar. Bu yüzden, Türkiye'ye varmasından hemen sonra, Wolff'un, Sachsenberg'le ilişkileri gittikçe zıtlaşmaya başladı. O günün Türkiye'sinde Almanlar artık yerel Türk astlarına "askeri bir ses tonuyla" emirler veremiyorlardı. Ülkedeki yeni milliyetçi havaya duyarsız bir kabadayı olarak, tümen başkanının bir fiyatı olduğunu ve aylık 80 TL maaş teklif



ederek arkadaşlık hizmetlerini oldukça ucuz bir miktara satın alabileceğini düşünmüştü.<sup>110</sup>

Bu konu üzerindeki Türk baskısı devam etti. Ancak Almanlar Tümen Başkanı'nın hikâyesini tamamen görmezden geldi ve Sachsenberg'in Dessau'ya sipariş almaktaki başarısızlığını kapatmak için bunu abartmış olduğunu ısrarla belirtildi. Bunun üzerine Alman Dışişleri Sachsenberg' den Recep Bey'e, Wolff ve Türk tümen başkanı arasında bir yanlış anlaşılma olduğunu söylemesini isteyerek, sorunu gidermeye çalıştı ve sorun kısmen de olsa çözülemedi. Wolff Almanya'ya döndü ve Sachsenberg Dessau' ya yolladığı bir mektubunda onun orada kalmasını talep etti.<sup>111</sup> Böylelikle, Wolff'un görevinin, projenin gerçekleşmesi için yarattığı kişisel tehdit bertaraf edilmiştir. Bu çirkin mesele Alman Dışişleri Bakanlığı'nın, Türk Savunma Bakanı'yla görüşmesiyle tamamen kapanmıştır. Bir "yanlış anlama" olduğuna bu vakte kadar ikna olmuş olan, Recep Bey "*meselenin kendisi için artık kapandığını*" belirtmiştir.

#### **d) Almanya'nın Junkers'in Yaşadığı Mali Yıkımın Gizlenmesi ve Alman Çıkarları Doğrultusunda Junkers'i Ayağa Kaldırma Çabaları**

Junkers'in gittikçe kötüleşen finansal durumu Alman Hükümetinde şirketin gelecekteki varlığı konusunda endişelere yol açtı. Daha önceki altı aylık dönemde firmanın Türkiye'den elde etmeyi umduğu yeni siparişler gerçekleşmemiştir. Üstelik firma stok yapmak için ödünç para almış ve sonuçta beş milyon marklık borç hızlı bir şekilde on sekiz milyona çıkmıştır. Bu yüzden Bu şartlar altında Alman Ulaştırma Bakanlığı, durumu iyileştirmek için Dessau' da ki işletmeyi küçültmeye istekliydi. Junkers'in yenilenen kötü ekonomik durumunun haberleri Alman Hükümeti genelinde hızlıca yayıldı ve bu durum ekonomi ve iş çevrelerinde firmaya haciz gelebileceği spekülasyonlarına yol açtı. Junkers'in iflası

---

<sup>110</sup>Braatz,*a.g.m*,s.27-28

<sup>111</sup>Braatz *a.g.m* s30

için son darbeyi indirmeyi uman, aralarında Rohrbar Metallflugzeugbau G. m.b.H, Ernst Heinkel Flugzeugwerke,'nin de olduğu bir kaç hava aracı şirketi, can çekişmekte olan şirkete Alman Hükümeti tarafından yapılacak herhangi bir desteği kınayan resmi bir beyanat yayımladılar. Dokunaklı bir şekilde, *“teknik uzmanlığı Junkers'in kine eşit hatta daha fazla olan bir Alman uçak endüstrisinin varlığından”* bahsettiler. Uçak üreticileri, ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı'na da baskı uyguladılar. Fakat aynı güçle karşı koyan bir baskı daha vardı. Alman Dışişleri Junkers'in iflas mahkemelerinde tasfiye edilmesine göz yummaya isteksizdi. Dışişlerinden memurlar bu korkunç sondan ne pahasına olursa olsun kaçınılması gerektiğini konusunda ısrarlıydılar; çünkü bu Orta Doğu'daki Alman işadamlarının ününü zedeleyebilir ve ülkenin ekonomisinin gücü konusundaki “genel kaygıyı” kışkırtabilirdi. Bu arada Junkers yetkilileride Berlin'de, Alman Hükümeti'nin desteğini kazanmak için hikâyenin kendi kısımlarını anlatıyorlardı. Bunlardan en çok bilineni şirketinin ödeme aczinin yalnızca *“Alman Hükümeti'nin Rus projesiyle ilgili sözlerini tutmaması yüzünden olduğunu”* ısrarla söyleyen Proföссор Junkers'in beyanatlarıydı. Junkers, vatanseverliğinin kendisini ekonomik olarak zor durumlara soktuğundan şikâyet ediyordu. Ulaştırma Bakanlığı şirketin yönetimi için Alman Hükümeti tarafından kontrol edilen bir Finanzausschuss (Finansal Yönetim ve Danışma kurumu) kurulmasını talep etmişti. Uçak üretiminde tecrübeleri olmadığından, Junkers son yarım yılın kötü ekonomik sonuçlarından dolayı komiteyi suçluyordu. Ve de özel yönetime bırakıldığında şirketin tekrar hızlı bir şekilde ekonomik canlılığına kavuşacağını iddia ediyordu. Ama bu devir işlemi, ancak hükümet Rusya teşebbüsünde kaybettiği meblağa eşit bir miktarı kendisine verdikten sonra görüşülebilirdi. Junkers Alman Hükümetine destek için duygusal bir savunma yapıyordu. Üstelik Türkiye'deki rüşvet hikâyesinin bir benzeri Rusya'da da yaşanmış Rus Diplomatlar açıkça Alman Hükümetine *“artık kendileriyle çalışmak istemediklerini”* beyan etmişlerdi. Ancak Alman Hükümeti adına çalışma yapan ve hem yöneticilerden hem de işçilerden bilgi elde etmiş olan, Simons *“Junkers' in batmasına izin vermenin sadece finansal kayıptan fazlasını gerektiren bir şey olduğunu, çünkü bu firmanın başarısızlığıyla, ihtişamlı Junkers işletmesinde*

*bulunması gereken ve yok edildiğinde yeniden oluşturulması çok zor olan önemli, örgütsel, organizasyona ait değerlerin kaybolmuş olacağını” ileri sürdü.<sup>112</sup>*

Bu arada, şirketin problemleri ve Alman Hükümeti'nin Dessau'daki işletmeyi küçültme planları, Türkiye'de Kayseri'deki proje için yenilenmiş endişe ifadelerini uyandırdı. Sonuçta, TOMTAŞ'ta ekonomik sıkıntılar yaşamaya başladı. 1925 Ağustosundaki antlaşmanın bir parçası olarak Türk savunma bakanlığının söz verdiği siparişler gelmiyordu. Bu siparişlerden gelmesi beklenen para olmadan inşaatı tamamlama işi beklenildiği kadar hızlı ilerlemedi ve İstanbul ve Ankara'da alabildiğine dolaşan, ana firmanın yaklaşan iflas söylentileriyle birlikte güven havası yeniden bozulmaya başlamıştır. Bu noktada, Sachsenberg direkt olarak Başbakan İsmet Paşa'ya başvurmaya karar verdi. 24 Mayıs tarihli mektubunda, Junkers'in antlaşma ile ilgili zorunluluklarını zamanında yerine getirebilmek için mümkün olan her şeyi yapacağına söz verdi. Fakat Dessau'daki fabrikanın da antlaşmada şart koşulan miktara uygun uçak alım siparişleri alması gerektiğini de belirtti. Junkers şirketine göre fabrika sadece Türk çırakların eğitimine yardım etmek için stok üretimi yapamazdı. Bu yüzden, Başbakan'dan durum bu şekilde daha fazla devam edemeyeceği için, Savunma Bakanlığı'na Junkers'in adına müdahale etmesini istedi.

Sachsenberg'in bu büyük endişesi elçilik yetkilileri tarafından da paylaşılıyordu ve onlar Alman hükümetine Junkers'in iflasa zorlanması durumunda, Kayseri'deki fabrikanın inşasına dair kontratın icrası ve uygulaması artık mümkün olmazdı. Üstelik bunun, Türk savunmasının farklı aşamalarıyla ilgili kontratlardan bir pay almayı arzu eden Alman iş menfaat ve çevrelerine etkisi bir felaket olurdu. Böyle bir sonucun, Savunma Bakanlığın'da ortaya çıkmaya başlayan Alman firmalarının güvensizliğini artıracığı sonucuna vardılar. Bununla birlikte, iki hafta sonra, Alman Dışişleri Nadolny'i, Junkers'in Türkiye'deki teşebbüsünü tamamlayacak şekilde tasarlanıp iyiye gittiği konusunda temin etti. Dış İşlerine göre, azaltılan üretime rağmen, Dessau'daki fabrika, büyük siparişleri yerine getirebilecek kapasiteyi muhafaza edecekti. Almanya öyle umuyordu ki Nadolny, Türk yetkililere Dessau'da ki gelişmelerle ilgili bilgi vererek, büyüyen endişeyi giderebilirdi.

---

<sup>112</sup>Braatz,*a.g.m*,s.32

Bu teminatlar Türkiye'yi artık tatmin etmiyordu. Bu güven bunalımı neticesinde Milli Müdafaa Vekâleti, daha ileriki dönemlerde (1926-1927 bütçe yılında) artık Almanya'dan askeri malzeme ithal etmeyecekti.<sup>113</sup> Alman sanayiine karşı şiddetli bir güvensizlik ve çekingenlik mevcuttu. Yine diğer vekâletlerde de Alman sermaye gruplarının mali kapasitelerine karşı kuşku belirmişti. Hatta bu kuşku ve güvensizlik gittikçe şiddetlenmekteydi. Bu açıdan Junkers'in devlet desteğiyle iflastan kurtarılması gerekiyordu, durumun ciddiyetini kavratmak için Mustafa Kemâl, Kemaleddin Sami Paşa'dan, direkt olarak Profesör Junkers'e "*firmanın Dessau'da ki işletmesinde planlanan küçültmenin sonucunda, zorunluluklarını yerine getirip getiremeyeceklerini*" sormasını istemiş olması başka bir örnek teşkil eder. Junkers firmanın yinede bunları yerine getirebileceği konusunda Kemaleddin Sami Paşa'yı temin ettmiştir.

Ama yinede, Kemaleddin Sami Paşa (Gökçen) , Alman Maliye Bakanlığı ile şirketin ekonomik durumu hakkında görüşmüş, Alman Maliye Bakanlığı rahatça Almanya'daki problemlerin, Kayseri'deki fabrikayı tamamlayabilme gücünü etkilemeyeceğini söylemiştir. Kemaleddin Sami Paşa hala ikna olmadığından, Alman Maliye Bakanlığı ona projeye ilgili başka ne gibi korkuları olduğunu sordu. Kemaleddin Sami Paşa başlangıçtan beri Junkers'i şiddetle desteklediğini ve geçen Ağustos'ta ki antlaşma görüşmelerinin kendisinin Mustafa Kemal ile görüşerek olaya müdahale etmesi sayesinde başarılı bir sonuca ulaştığını nakletti

Ama bununla birlikte geçen birkaç aydır Junkers'in Alman ve Fransız rakipleri Türkiye'de şirketin iflası ile ilgili söylentiler yayıyorlardı. Kendisi şirketin mali bakımdan sağlamlılığı ve iyi hali konusunda Ankara'yı tekrar tekrar temin etmeye devam etmesine rağmen, onu şirketin hesabına çalışmakla suçlayan üst düzey yetkililer vardı ve bu eleştiriler sonucu hükümeti kendisinden 1 Temmuz'a kadar şirketle ilgili detaylı bir rapor talep etmişti. O da kötü görünmek istemediğinden, Alman Dışişleri Bakanı'ndan ya da Başbakan'ından şirketin zorunluluklarını yerine getirme gücüyle ilgili "*bağlayıcı*" bir bildirge vermelerini istedi. Kendisinin Mustafa Kemal ile ilişkisi tehlikede olduğundan, bu bildirgeyi

---

<sup>113</sup>Koçak,a.g.e,s.69

kendisince son derece önemli adletti. Alman hükümeti, ona böyle bir yazılı teminat vermeye gayet istekliydi çünkü onu bir Alman dostu olarak görüyorlardı. Bu yüzden Genel Müdür Carl von Schubert, Kemaleddin Paşa'ya son zamanlarda Junkers Flugzeugwerke yönetimindeki organizasyona dair değişikliklerin “*fırmanın işçilik standartlarını ya da teknik kalitesini etkilemediğini*” belirttiği bir mektup gönderdi.<sup>114</sup>. Bu arada, Dessau’ da Junkers yönetimi Kayseri’deki projenin iki aşamada tamamlanmasını gerektiren bir plan tasarladı. Bir sonraki sonbahara kadar fabrika uçak tamir edebilecek ve takip eden yılın sonunda da uçak üretebilecekti. Plan TOMTAŞ’a gönderildi ve onlarda bu tarihlere uyulabilsin diye Kayseri’de ki işin verildiği inşaat şirketi Philipp Holzmann A.G of Farankfurt am Main’ i fabrikanın inşasını mümkün olduğu kadar hızlı ilerletmeleri için teşvik ettiler.(Bkz.Fotoğraf:9) Fabrikanın inşaatı Philipp Holzmann und Co. Firması inşaaata hemen başladı. Gerekli olan makinelerin bir kısmı ismarlanmıştı, bir bölümü de teklifler halinde incelenmekteydi. İnşaatın ihalesini onaylayarak Philipp Holzmann und Co. firmasına veren imza Kemaleddin Sami Paşa'ya aitti. Geri kalan nakliye antlaşmalarının ihaleleri de yine Kemaleddin Sami Paşa'nın çabalarıyla gerçekleştirilmiş bu işi de Junkers almıştır. Antlaşma taslağında Kayseri'de yapılacak inşaat planı şöyle belirtiliyordu:

*Hangarlar, su kuyuları, depolar, antrepolar, memur ve işçi lojmanları. Fabrikanın donanımı için ise: Dizel motor tesisi, jeneratör tesisi, oksijen tesisi, asetilen tesisi, tazyikli hava üretimi, elektrik tesisleri, kalorifer tesisi, telefon ve telefon sayacı tesisi, yangını ifaiyeye bildirmeye mahsus telefon tesisi, yangın söndürme tertibatı, atölyelerin donanımı, nakil araçları, inşaat tesisleri, özel atölye makineleri, madeni levha işleyebilen makineler, tahta işleyebilen makineler, uçak yapımı için genel atölyeler, ham materyal, büro makineleri, fabrikaların ve büroların genel donanımı, ayrıca Eskişehir ve Dessau'da ki Junkers firmasının bünyesinde birer fabrika okulu kurulmasına da karar verilmiştir.*<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup>Braatz,a.g.m,s.35

<sup>115</sup>Koçak,a.g.e.s.69

O vakte kadar, beş hangar, ofisler ve yöneticiler ile çalışanlar için meskenlerin yerleri kazılmış ve asıl binaya başlanmıştı.(Bkz. Fotoğraf 7) Bunun yanı sıra, jeneratörler, ısınma araçları ve telefonlar için kontrat ihaleleri Siemens, Allgemeine Elektriziatsgesellschaft Brown ve Boveri-und Bergman gibi Alman şirketlere verilmişti. <sup>116</sup>, Fabrikanın çelik konstrüksüyonu, tezgâh ve teçhizatı Almanya'dan İskenderun'a deniz yoluyla,(Bkz Fotoğraf 1) İskenderun'dan Ulukışla'ya trenle, Ulukışla'dan Kayseri'ye kadar da zamanın en yaygın ulaşım aracı olan kağnı ve develerle taşınmıştır.(Bkz. fotoğraf 2) <sup>117</sup> Tasarlanan fabrikanın üretim hangarlarının inşaatı için gereken kalifiye insan gücü Almanya'dan gelen 5 mühendis ve 120 kadar ustayla sağlandı.(Bkz.Fotoğraf:14) Bunlara 240 kadar Türk işçisi katıldı. Tamamı çelik konstrüksiyon 11 hangarın ilk altısı büyük bir hızla tamamlanıp ve iç donanımlarının montajına geçildi. İlk olarak enerji ihtiyacı için elektrik santrali kuruldu. Santral üç adet dizel jeneratöründen (1x100 KW ve 2x100 KW dan) oluşuyordu.(Bkz.Fotoğraf 16-18) Daha sonra makine ve dizel atölyeleri faaliyete geçirilerek tezgâhların kuruluşu tamamlandı. 1 Ekim 1926'da 50'si Türk 120'si Alman olmak üzere toplam 170 kişilik bir ekip fabrikayı yoğun bir çalışmayla üretime hazır hale getirdiler.<sup>118</sup>.

Ama yine de Türkiye'deki projenin tamamlanması büyük ölçüde Alman hükümetinin Dessau'daki ana firmaya vereceği desteğin büyüklüğüne bağlıydı. Alman Bütçe Komitesi 25 Haziran'da bu meseleyi gözden geçirmek üzere toplandı. Ateşli tartışmalardan sonra, şirkete önceden verilmiş olan on yedi buçuk milyon markın üzerine hararetli tartışmaların ardından kabine üç milyon marklık ödemeyi uygun buldu.

Artık kesinleşen devlet yardımı ile birlikte, Alman Hükümeti Ağustos 1925 tarihli antlaşmanın hükümlerine uyacak şekilde Türk projesinin tamamlanması için en iyi yolu araştırmaya başladı. Alman Ulaştırma Bakanlığı Junkers'in Türkiye'ye karşı zorunluluklarının sınırları araştırdı. Junkers'in projeye başlangıçtaki taahhüdü 1,8 milyon TL idi ve bu miktarın beş yüz bin TL kadarı ödenmişti. Buna ek

---

<sup>116</sup>Braatz,*a.g.m*,s.35

<sup>117</sup>Tayhani,*ag.e.*,s.222

<sup>118</sup>Deniz ,*a.g.e*,s.9

olarak, Dessau'da, Türkiye'ye gönderilmek üzere yaklaşık olarak dokuz yüz bin TL değerinde makine ellerinde bulunmaktaydı. Böylelikle, başlangıçtaki taahhüde sayılabilecek miktarlar göz önüne alındığında, Junkers'in dört yüz bin TL nin biraz üzerinde ödenmemiş bakiyesi bulunuyordu. Junkers'in ödemesi gereken miktar oldukça büyük olmasına rağmen, Türkiye'nin projeye kendi katkıları olarak hala ödemedikleri miktarın sadece yarısı kadardı.<sup>119</sup> Bu esnada, Türk hükümetinin satın almayı kabul etmiş olduğu uçakların teslimatı tamamlanabilsin diye, Junkers TOMTAŞ'tan 420 bin TL ödünç aldı. Ve sonra, inşaat firması Holzmann faturalarının ödenmesi için bastırıldığında, TOMTAŞ, eğer Junkers verilen krediyi geri ödemez ise, umutsuz bir iflas olasılığıyla yüzleşecekti. Junkers'in parası olmadığı için, Alman Hükümeti'nden bu miktarı sigorta edip, ödemeyi üstlenmesini istedi. Hükümet bunu yapmayı reddetti. Hükümet TOMTAŞ'ın ihtiyacı olan parayı proje için ödemelerinin gerisinde kalan Türklerden alması gerektiği görüşündeydi. Ama Alman hükümetinde Maliye Bakanın hareketi hakkında şüpheler vardı. Yetkililer, şirketin aczinin bu son işaretinin Türklerin 1925 Ağustos tarihli antlaşmayı bozmak istemelerine sebep olabileceğinden korkuyorlardı. Böyle olursa, Dışişleri Bakanlığı'nın Junkers'e verdiği iki milyon mark yok olacaktı. Bu şartlar altında Dışişleri, proje için daha fazla para bulmanın kesinlikle şart olduğu sonucuna vardı.

Bunu gerçekleştirmek için bakanlık Türk hükümetine 23 Temmuz tarihinde ayrıntılı bir diplomatik nota gönderdi. Bu belgede ancak Türkiye anlaşmada kendi paylarına düşen kısmı yerine getirirler ise Junkers'in de kendi kısmını yerine getirebileceği söylendi. Türkiye'nin ödemelerinin gerisinde kaldığı göz önüne alınarak, uzun mektup acil eylem istemiyle son buldu. Dahası, bir sonraki gün, bakanlık Alman elçiliğine Nadolny'nin meselenin hızlı bir şekilde düzenlenmesi için Türk yetkililerle görüşmesini isteyen bir telgraf gönderdi.<sup>120</sup>

Bunun üzerine, 27 Temmuz'da ki bir toplantıda, şirketin müdürleri Kayseri'deki fabrikanın teçhizatının tamamlanması için gereken ek makineler satın alınarak antlaşma hükümlerinin zamanında yerine getirilebilmesi için ve gerekli

---

<sup>119</sup>Braatz,*a.g.m*,s.35

<sup>120</sup>Braatz,*a.g.m*,s.37

nakit para sağlanamazsa dört yüz bin mark miktarında tahvil çıkarılması için yönetime yetki verdi. Eldeki bu teminatla birlikte kurul Kayseri'deki fabrikanın resmi olarak 5 Ekim 1926'da açılacağı yönündeki umudunu ifade etti. Firmanın ekonomik durumu ortadayken, kurulun yeni bir borç yükü üstlenmesi çok şaşırtıcıydı. Şüphesiz, Dışişleri Bakanlığı'nın müthiş baskısına cevaben böyle bir şey yapılmıştı. Türkiye cephesi ise, Alman Hükümeti'nin firmanın sermaye hisselerinin yüzde seksenine sahip olduğu gerçeğinin çok iyi farkındaydı ve bu yüzden, bütün gecikme konuşmaları onlar için pek bir şey ifade etmiyordu. Ayrıca, Alman hükümetinin kendi işadamları için çok önemli olan ekonomik çıkarlarından vazgeçemeyeceklerinin de farkına vardılar.

Projenin daha başka engeller olmadan ilerleyeceği ortaya çıktığı dönemde bu kezde, Philipp Holzmann A.G, yapmış oldukları işin karşılığı ödenmemiş olduğu için tüm inşaatı devam ettirmemekle tehdit etti ve 20 Ağustos'ta bütün işin duracağı konusunda uyardılar. Ama Sachsenberg, firma yetkililerini, mühletin birkaç gün daha uzatılması için ikna etmeyi başardı ve kendisi de bu arada kaynak bulmaya çalıştı. Bu yüzden, Junkers'den TOMTAŞ'ın ana firmaya vermiş olduğu dört yüz yirmi bin T L paranın iadesini istedi ancak cevap alamadı. Bu arada Holzmann yetkilileri, Frankfurt'taki ana ofisten eğer o tarihe kadar yüz elli bin T L alınmamış olursa bütün inşaatın 30 Ağustos'ta durdurulması yönünde talimat almışlardı. TOMTAŞ fiilen iflas halinde olduğundan, Kayseri'deki projenin durma noktasına geldiği görünmekteydi. Bununla birlikte Sachsenberg bir kez daha geçici bir kurtuluş elde etmeyi başardı. Ve bir kez daha Dessau'da ki kurula borçlanılan meblağın yaklaşık üç yüz bin mark en azından bir kısmının gönderilmesi için yalvardı. 10 Eylül tarihli tebliğ ile paranın Ankara'da ki Türkiye Sanayi ve Maden Bankası'na transfer edileceğini öğrendiğinde çok mutlu oldu<sup>121</sup>.

TOMTAŞ'ın yakın umutları için daha da kötüsü, Sachsenberg Almanya'dan almış olduğu teminata güvenerek, Türkiye İş Bankası'ndan almış olduğu yüz elli bin T.L değerindeki kredi teklifini reddetmiştir. Ancak şimdi de bu parayı tekrar istemeye gönülsüzdü çünkü böyle bir talebin bir kez daha Türk

---

<sup>121</sup>Braatz,*a.g.m*,s.37



Hükümeti'nin ana firmanın finansal durumu ile ilgili şüphelerini artırmasından korkuyordu. Bu konudaki çelişkisi daha da büyüdü, çünkü kısa bir süre sonra Holzmann şirketi verilen sözlerle daha fazla oyalanılmayacağını ve Kayseri'deki inşaatın Eylül'ün sonunda durması gerektiğini söyledi. Fabrikanın resmi açılış töreni 5 Ekim olarak ayarlandığına göre, o vakitte inşaatın durması Junkers'in ülkedeki çıkarlarının geleceği açısından sadece felaketle sonuçlanabilirdi.

Bu arada Nadolny, Dışişleri Bakanlığı'ndan Junkers'in TOMTAŞ'a para transferini ihmalinin araştırılmasını istemişti. Nadolny, Alman Reichskreditgesellschaft (Kredi şirketi) para transferini hiç gerçekleştirmemiş olsa, müdürü Samuel Ritscher'in Junkers'e üç yüz bin mark verilmesi için düzenlemeleri yapmış olduğunu öğrendi. Ulaştırma Bakanlığı'nın yardımıyla, firmanın Finansçuları yenilenmiş bir talebin birkaç gün içerisinde Alman Reichskreditgesellschaft'a sunulabileceğinden emindiler. Dışişleri Bakanlığı, Nadolny'den bu bilgiyi Sachsenberg'e nakletmesini istedi. Kayseri'de ki resmi açılışın hemen öncesinde ki bu kritik anda inşaat ağır ağır gelip durmasın diye Alman Hükümeti, Holzmann yetkilileri üzerinde, geçmişte ödenmesi gereken miktarın çok kısa bir süre içerisinde ödeneceğine söz vererek ikna edici gücünü kullandı.

Açıkçası, Dışişleri bunu yaparken sadece Alman Hükümeti'nin projeye tahsis edeceği kaynağa değil, aynı zamanda da Türkiye'nin vadesi geldiği halde ödenmemiş taksitlerini ödemesi olasılığına da güveniyordu. Ayrıca, Türk hükümeti Junkers'den 23 uçak sipariş etmiş ve de yarı resmi bir organizasyon olan Türk Teyyare Cemiyeti'ne 13 tane daha istemişti.<sup>122</sup> Böylelikle, bu olağanüstü gelişmeler, fabrikanın 5 Ekim'deki açılış töreni için zemin hazırladı. Bu durumda, en azından o anlık, geçmişin acılarından, kötü çıkışlarından ve karşılıklı şikâyetlerinden uzaklaşmış oldu. Açılışa sağlığı yüzünden, Profesör Junkers katılamadı ama Türk Savunma Bakanlığına gönderdiği bir kutlama telgrafında projenin başarıyla ilerlemesinden sevinç duyduğunu ifade etti ve şirketin kaynaklarının “bu iş birliğine dayalı teşebbüsün daha da gelişmesine” adanacağına söz verdi. Tüm bu olumsuzluklara rağmen Junkers'in projeyi Alman Hükümeti'nin mali desteğiyle

---

<sup>122</sup>Braatz,*a.g.m*,s.39

tamamlayabildiği anlaşılmaktadır. Recep Bey Kayseri’de ki açılış konuşmasında dinleyicilerine Türk hükümetinin yabancı şirketlerden ülkenin endüstriyel potansiyelini mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde geliştirmesini istediğini söyledi. Kayseri’de ki fabrikanın uçsuz bucaksız, ama neyse ki “başa çıkılmaz olmayan, zorluklara” rağmen neler başarılabileceğinin bir örneği olduğunu belirtti.

Bu projenin başarılı sonuçları gibi görünenlerin ışığında, o sonbahar Alman hükümeti yetkilileri durumdan memnundular. Junkers Flugzeugwerke Türkiye’de kendileri ve Alman havacılık endüstrisi için önemli bir yer edinmişti. Türkiye pazarındaki nihai Alman egemenliği şüphesiz Orta Doğu’da herhangi bir yerde özellikle İran ve Afganistan’da genişleme imkânı sunacaktı. Bu yetkililer aynı zamanda Orta Doğu’da ki diğer noktalarda olduğu kadar Türkiye ve Alman Hükümeti arasında düzenli ticari hava seferi vizyonlarını gerçekleştirmeye artık çok istekliydiler. Bir hava yolu ile, bir ihtimal Lufthansa ile birleşildiğinde Kayseri’de ki işletme gelecekteki böyle bir ağın merkezi olacağını ummaktaydılar. Belki de, böylelikle, Bagdat-Bahn ile başlamış olan bir hayal, Orta Doğu ile Berlin arasında bağlantılar hayali uzun süredir beklenen en yüksek seviyeye ulaşacaktı.

#### **e) Teyyare Fabrikasının Açılışı ve Faaliyetlere Başlaması**

Kayseri’de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasına ilişkin antlaşma, Türk Hükümeti ile Junkers arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde imzalanmasının ardından fabrika kurulmaya başladı. Bu fabrikanın Kayseri’de kurulmasında, etrafı dağlarla çevrili bir ovadaki şehrin stratejik konumunun ve havacılık için birinci derecede önemli olan, şehrin güney kesimindeki geniş ve düz bir alanın varlığı önemli birer etken olmuştur.

Daha evvel değinildiği gibi Fabrikanın çelik konstrüksiyonu, tezgah ve teçhizatı Almanya’dan İskenderun’a deniz yoluyla, İskenderun’dan Ulukışla’ya trenle, Ulukışla’dan Kayseri’ye kadar da o zamanın en yaygın ulaşım aracı olan kağrı ve develerle taşınmıştır. Antlaşmaya göre, Junkers Kayseri Uçak Fabrikası inşaatını iki aşamada tamamlamayı taahhüt etmiştir. Buna göre fabrika 1926 yılı sonbaharında onarım yapabilecek duruma gelmiş olacak, 1927 yılı içinde ise uçak

üretimine geçilecekti<sup>123</sup>.Ayrıca 1927 yılı içinde ise uçak fabrikasında tam üretime de başlanacaktı.<sup>124</sup> Junkers'in yönetim kurulu bu tarihe uyulacaklarını taahhüt etmişlerdi.

Junkers'in karşı karşıya olduğu mali sorunlarına rağmen<sup>125</sup>, "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi" (Tomtasch) adını alan Türk-Alman ortak kuruluşunca yürütülen projenin ilk aşaması kısa sürede, planlandığı gibi tamamlandı ve Kayseri Uçak Fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde devlet yetkilileri ve halkın yoğun iştirakiyle açıldı. Hariciye Vekili Tefik Rüştü Bey, fabrikanın zamanında tamamlanmasından duyulan memnuniyeti Nadolny'e Türk Hükümeti adına açıklamış; bunun Türk-Alman işbirliğine olumlu etkilerde bulunacağını ifade etmiştir. Nadolny, Milli Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey'in de aynı duygu ve düşünceleri paylaştığı görüşündedir.

İstanbul'da Almanca olarak yayınlanan *Türkische Post* gazetesinin 6 Ekim 1926 tarihli sayısında, ertesi gün “Kayseri Uçak Fabrikası'nın resmi açılışının yapılacağı ve idare binalarına ait inşaatın temelinin de atılacağı, bu münasebetle bir tören düzenleneceği” haberi yer alıyordu. Ayrıca Haberde, "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi"nin (TOMTAŞ) denetim kurulu üyesi Konya mebusu Refik, İzmit mebusu Süreyya, Ordu mebusu Recai ve Kemal Beylerin, Cumhurbaşkanı ile Başvekili törene davet ettikleri ve bu münasebetle Gazi Mustafa Kemal tarafından kabul edildikleri belirtiliyor. Kabulde Cumhurbaşkanı törene katılamayacağından dolayı üzüntülerini bildirmişse de, fabrika hizmete girdiğinde, onu ve ürünlerini görmek üzere Kayseri'ye gideceğini açıklamıştır. Gazetede haberde, “*Milli Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey'in, Erkânı Harbiye-i Umumiye Reisliği'nden Kâzım Paşa'nın ve Milli Müdafaa Vekâleti'nden yüksek dereceli memurlar ve hava yollarından yöneticilerin törene katılmak üzere Kayseri'de olacakları*” haberi vardı.

“5 Ekim tarihinde 22 kişinin Ankara'dan törene katılmak için üç uçakla Kayseri'ye gitmesi beklenmekte ve habere göre bu uçuş tahmini iki saate yakın

---

<sup>123</sup>Tayhani,a.g.e.,s 222

<sup>124</sup>Koçak,a.g.e.s.68

<sup>125</sup>Özgiray a.g.m.,s.237

*sürmektedir. Fabrikanın törenden sonra derhal faaliyete geçeceğinin belirtildiği”* haberde, uçakların önce motorsuz olarak imal edilecekleri açıklanmaktadır.<sup>126</sup>

Başka bir Alman gazetesi, 14 Ekim tarihli sayısında fabrika için yapılacak açılış törenine dair bilgi veriyordu. “*Milli Savunma Bakanı Recep Peker, TOMTAŞ İdare Meclisi Başkanı Refik Koraltan ve Kayseri Belediye Başkanı İbrahim tarafından açılmış ve açılış törenine birçok milletvekilinin de katıldığından*” bahsediyordu. Akşam gazetesi de, “*Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Resmi Küşadı Parlak Bir Suretde İcra Edildi*”, başlıklı haberinde açılış konuşmalarına yer vererek konunun önemine dikkatleri çekiyordu “*Türkiye Bundan Sonra Hava Müdafaa Vasıtalarını Kendisi Yapacaktır*”, şekliyle başlık atan Son Saat gazetesi; konunun önemini; “*Her yer gibi Türkiye'de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşecek fakat arkadan gelenler behemehâl yükseleceklerdir,*” ifadeleriyle vurgulayarak haberine devam ediyordu. İkdam gazetesi de, “*Türk Faaliyet ve Azminin Fen'i Sahada Yeni Bir Mual Takiyeti ve eseri*”, başlığıyla bu gurur verici hadiseyi diğer Türk gazeteleri gibi ilk sayfadan veriyor ve konunun önemine değiniyordu<sup>127</sup>

Junkers G-23 açılış törenine katılan davetlileri Kayseri'ye getirmiş (Bkz.Fotoğraf: 28)ve Milli Savunma Bakanı, Recep Bey ve eşi, TOMTAŞ Firması Başkanı ve Konya Mebusu Refik Koraltan, Kazım Paşa, İzmit Mebusu Süreyya, Ordu Mebusu Recai ve Kemal Beyler, Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey ve Milli Savunma Bakanlığı'ndan yüksek dereceli memurlar (Bkz.Fotoğraf:29) ve Havayolu yetkilileri, Junkers Firması temsilcileri ve kalabalık bir halk topluluğunun hazır bulunduğu merasimde 6.10. 1926 saat 13:00'te Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) idare meclisi başkanı, Refik Koraltan Bey ileriki bölümde detaylarına değineceğimiz, bir konuşma yapmıştır.Onun konuşmasını Milli Savunma Bakanı Recep (Peker)in konuşması takip etmiştir.

---

<sup>126</sup>Koçak,a.g.e.s.71-72

<sup>127</sup>Sarısr,a.g.t.s61

Böylece fabrika, 6 Hangar'da, toplam 500 Kw'lık bir güç santrali ve ellisi Türk, yüz yirmisi Alman olmak üzere toplam yüz yetmiş personelle çalışmaya başlamıştır.<sup>128</sup> Daha öncede değindiğimiz gibi açılış töreninin Türkiye'deki Alman faaliyetleri ve menfaatleri için önemli olduğu belirtildikten sonra, Türk Vekiller Heyeti bu olayı “Türkiye'deki reform hareketine Alman katkısı” olarak görüldüklerini açıklamaktadır. Milli Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey yaptığı açılış konuşmasında, “ilk Türk uçak fabrikasının kuruluşunu, Türkiye Cumhuriyeti'nin yabancı ülkelerle arasındaki yakın işbirliği olanaklarına bir örnek teşkil etmektedir ve bunun aynı zamanda, teknik bakımdan üstün yabancı sermaye katılımına Türkiye'nin hiçbir biçimde karşı olmadığını gösterdiğini” belirtmiştir. Recep (Peker) Bey, diğer alanlarda da potansiyel işbirliği olanaklarına dikkat çekmiştir.

*Fabrikanın İlk Günü:* Milli Savunma Bakanı Recep Bey'in konuşması ardından Recep Bey'in eşinden kurdelenin kesilmesi rica edilmiş fakat Recep Bey'in eşi makası olarak Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey'e vermiştir, kurdele onun tarafından kesilmiş ve resmi açılış yapılmıştır. Daha sonra makinelerin olduğu bölümler gezilmiş burada Recep Bey bizzat bir makineyi çalıştırmıştır. Makinelerin faaliyete geçirilmesi üzerine işçiler hemen iş başı yapmışlar ve diğer makineler işçiler iş başındayken gezilmiştir.<sup>129</sup> Recep bey bizzat Fabrika faaliyetlerini denetlemiş, fabrikadaki çeşitli makineler çalışması hakkında şirket müdürü Sachsenberg ve fabrika müdürü Haze'den bilgi almıştır.

Halkın yoğun ilgi gösterdiği açılışta vatandaşlar “Çorakçılar” mevkiinde bulunan kuyrukları ay yıldızlı şekilde boyanmış uçakların yaptığı gösteri uçuşlarını ilgi ve coşkuyla izlemişlerdir. Fabrikanın açılışından sonra faaliyetlere devam edilmiş Hangar işatı, malzeme nakli ve tezgâhların kurulum işleri sürdürülmüştür. Fabrikada çalışan yerli personelin eğitimine de önem verilmiştir. TOMTAŞ, Junkers'in Dessau'daki ana fabrikasına teknisyenler göndererek eğitim almalarını planlamıştı. İlk

---

<sup>128</sup>Tayhani, a.g.e.s.223

<sup>129</sup>Sarısr, a.g.t.,s.70

grup on sekiz teknisyenden oluşuyordu. Suphi Çıdam, Haldun Rızatepe , Kamil Şeref Endik, Arif, Rasih, Sıtkı, Zeki Ethem, Ahmet, Niyazi, Zeki Hamit, Nimet ve diğer altı aday Almanya'ya gönderildiler.<sup>130</sup>

Türkiye’de O dönemde uçak mühendisleri başta olmak üzere oldukça fazla teknik eleman yetersizliği vardı. Bu nedenle, TOMTAŞ'ın personel eğitim girişimi yerinde bir girişim olmuştur. Bu teknisyenler gerekli teknik bilgileri kazanıp ta yurda döndükleri zaman malesef TOMTAŞ'ın faaliyetine son verilmiştir. Teknisyenlerin bir kısmı Hava Kuvvetleri bünyesinde kalmış, bir kısmı da ayrılmıştır.

*Teknik Personel:* 50 si Türk 120 si Alman toplam 170 kişilik personel mevcuttu. Kuruluştan itibaren ilk müdür Sachsenberg idi.Yönetici kadro ise:

*Fabrika Müdürü:*Sachsenberg

*İşletme Müdürü:*Dp.İng.Repird

*Motor-Atölye Şefi:* Müh.Nuri Bey

*Motor-Atölye Baş Ustası:* Verbick

*Kaporta Atölye Baş Ustası:*Wehner

*Dizel Baş Ustası:* Sehowbel

*Tesviye Baş Ustası:*Hicta<sup>131</sup>

*Fabrikanın Bölümleri:* Tamamı çelik konstrüksiyon 11 hangarın ilk altısı, fabrikanın açılış safhasında, toplam; 170 kişilik bir ekibin yoğun bir çalışmasıyla tamamlanmış ve inşa ve tesis ve teçhizat yapımı ileriki dönemlerde de devam etmiştir. I,II.XII nolu hangarların Çatıları dahil inşası tamamlanmış, diğer sekiz

---

<sup>130</sup>Tayhani, a.g.e.s.223

<sup>131</sup> Kayseri II.Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyası ,s.17

hangarın yapı işleri tamamlanmıştır.I,II ve XI nolu hangarların çatıları takılarak, 1932 senesi sonlarıyla 1933 senesi ilk baharında işletmeye alınmıştır<sup>132</sup>.

Günümüzde Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığına bağlı sağlık amirliği olarak kullanılan bina, 1930'lu yıllarda şantiye binası olarak inşaa edilmiş ve Muhafız Bölük Komutanlığı, Er Koğuşu, Kiler, Mutfak olarak kullanılmıştır. Daha sonra komutanlık karargâhı haline getirilen bina, 1988 yılında bugün ki halini almıştır. Günümüzde Taş bina misafirhanesi olarak kullanılan bina, 1930'lara kadar genel müdürlük olarak kullanılıyordu. Fabrika arazisi o gün için çok yetersizdi. Lojman olarak da sadece 3 bina yapılmıştı.(Bkz. Fotoğraf: 10)

Yapılan yada revizyon edilen uçakların, uçuş denemelerini yapabileceği bir meydan yoktu. Bu iş için uçaklar; Kayseri'nin Güneybatısı'ndaki Çorakçılar mevkiine. Kayseri caddelerinin dar olması nedeniyle kanatları söküp at arabalarıyla, götürülür meydana tekrar monte edilerek deneme uçuşları yapılırdı.<sup>133</sup>

#### *Hangarlar ve İçerikleri*

*I Nolu Hangar:* Çatısının kapatılıp, camların takılmasından sonra bu hangarda. Junkers uçaklarının kanat kırma denemeleri yapıldı. Daha sonrada bu hangarın kapıları genişletilerek montaj hangarı haline getirildi ve Junkers F-13. Hawk ve Fledgling uçaklarının montajında kullanıldı.

*II Nolu Hangar:* Çatı işlerinin bitirilmesinden sonra Junkers Montaj hangarı ve Havvk-Fledgling montaj hangarı olarak kullanıldı.

*III-Nolu Hangar:* Yarısı Havvk-Fledgling uçaklarının montajı diğer yarısı da tav ve kaplama atölyesi olarak kullanıldı.

*IV-Nolu Hangar:* Boya ve emayi atölyesi

---

<sup>132</sup>Bayrak,a.g.m,s.40

<sup>133</sup>Sarısır,a.g.t.,s.80

*V-Nolu Hangar:* Batı yarısı makine atölyesi doğu yarısı tesviye, kaynak ve marangoz atölyesi.

*VI Nolu Hangar:* Batı kısmı malzeme deposu ve takım hane, doğu kısmı Junkers uçakları montaj kısmı.

*VII Nolu Hangar:* Teknik müdürlük ve bürolar, levazım müdürlüğü, personel üst kısımları, levazım deposu ve arşiv, müteferrik işler için makine, tesviye ve kaynak atölyeleri, doğu kısmı dizel atölyesi ve müteferrik işler için marangoz atölyesi.

*VIII Nolu Hangar:* Doğu kısmı iki kat, alt kat işçi soyunma, temizlenme ve wc ler üst kat temizlik malzeme ve HEK deposu, batı kısmı işçi yemekhanesi ve işçi kantini.

*IX Nolu Hangar:* Batı kısmı motor atölyesi.

*X Nolu Hangar:* Tezgah deposu ve tav atölyesi.

*XI Nolu Hangar:* Hawk uçaklarının montaj hangarı<sup>134</sup>

*Üretim:*

Kayseri Uçak Fabrikasının açılışın izleyen 1927 yılında. Türk Hava Kuvvetlerine ait Junkers A-20, F-H ve G-23 uçaklarının bakım-onarım ve süzerinde montaj çalışmaları da yapılabilecekti.<sup>135</sup>

Üretim faaliyetlerinin başlamasıyla birlikte Hava Kuvvetlerinin envanterinde bulunan, Junkers A-20, F-13, G-23 uçaklarıyla bu dönem içinde envantere giren uçakların montaj bakım ve onarım işlerine başlanmıştır. 1925–1929 yılları arasında yapılan uçak imalatı ile ilgili dökümler şöyledir:

---

<sup>134</sup> Kay.II.H.İ.M.T.D.,s.27-29

<sup>135</sup>Tayhani,a.g.e.s.223



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

TOMTAŞ'ın Yıllara göre Üretimi:

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

F-13 ,3 adet(1926-1927)

Fabrikanın 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmasına, 1929 yılında da fabrikanın kapalı olmasına rağmen, onarım ve revizyon işlerine devam edilmiştir.<sup>136</sup>

#### **f) Kayseri Tayyare Fabrikasının Kapatılma Süreci**

Fabrika bünyesinde patenti Junkers'e ait uçakların parça montajı ve bazı parçalarının imalatı yapıyordu. Ancak faaliyetlerin henüz başında Türk tarafında Almanlarla birlikte çalışacak yeterli teknik bilgiye sahip, mühendis ve teknisyen kadrosu mevcut olmadığından ortaklık anlaşmasından yeterince faydalanılamıyordu.1928 yılına gelindiğinde. Alman teknik işgücüne çok yüksek ücret ödenmesi <sup>137</sup>ve bunun da Türk-Alman personeli arasındaki ücret dengesizliğine neden olması. Junkers'in anlaşmadaki bazı sorumluluklarını yerine getirmemesi ve TOMTAŞ'ın anlaşma maddelerinde Türkiye aleyhine bazı maddelerin bulunuyor olması; Türk yönetici ve işçilerini huzursuz ediyordu.Bu meselelerin büyümesi olayı mahkemeye kadar taşıdı. Dava Ankara I. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde görüldü. Olay Hava Müfettişliğine intikal etti. Çünkü fabrika 3 Mayıs 1928'de kurulan “*Hava Müfettişliği*” nin emrine verilmişti. Olayın buraya gelmesi üzerine General Muzaffer Ergüder ve komisyon üyeleri teftiş amacıyla fabrikaya geldiler ve olayları yerinde inceledikten sonra anlaşmanın feshine dair raporlarını sundular.(Bkz. Fotoğraf: 34)

---

<sup>136</sup>Sarısr, a.g.t., s.82

<sup>137</sup>Deniz, a.g.e. s.10

Fabrikanın 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmasına karar verildi. Türk teknik elemanlar Dassau'da eğitimlerini tamamlayarak Fabrikada işbaşına geçmeye hazır olunca, şirket çoktan kapanmıştı. Fabrikanın birkaç yıl sonra millileştirilmiş olabilseydi daha isabetli bir karar olacaktı. Kapanışın ardından üretilmesi planlanan Junkers A-20 ve Junkers F-13 uçaklarının hiçbiri Türkiye'de üretilmedi. 1925-1928 tarihleri arasında Türk Hava Kuvvetleri envanterine giren toplam 64 adet Junkers A-20 uçağı da Junkers tarafından Almanya'da üretilip gemiyle Türkiye'ye getirildi. Uçakların montajları İzmir ve Eskişehir'de yapıldı.

Şirketin lağvında bazı dış tesirler de görmek mümkündür. Bunların Türkiye'deki temsilcileri bilerek ve bilmeyerek alet olmuş ve gizli faaliyetleri ile de şirketi darbelemiş olabilirler idi.<sup>138</sup> Bazı kaynaklar ise Almanların sözleşmeden kaynaklanan aşırı isteklerde bulduklarını belirtmektedir. Bu kaynaklara göre Almanlar Türkiye'nin tüm boksit ve petrol depolarında hakları olduğunu iddia etmişlerdir.<sup>139</sup>

Fabrikanın kapatılma kararının hemen ardından ortaya çıkan sorunların halledilebilmesi için; Junkers firmasıyla Milli Savunma Bakanlığı arasında 24.11.1929 tarihinde bir protokol yapılmıştır. Buna göre, anlaşmazlığın çözümü için Bakanlar Kurulunun 27.11.1929 tarihindeki toplantısında açıklanan karar şöyledir: Milli Savunma Bakanlığında yazılan 24.11.1924 tarih ve 4994 numaralı tezkerede, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Tayyare Şirketi arasında imzalanan 15.8.1925 tarihli mukavelename ve ona bağlı olarak kurulan TOMTAŞ ile anlaşmanın uygulanmasından doğan anlaşmazlıklar hakem huzuruna da sevk edilmiş ise de Olumlu bir netice elde edilemediğinden, 3. Hakemin seçimi esnasında şirketin iflası vukuu bulmuş olduğu ve işlerin tasfiyesi ve var olan işin I. Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından toplanan iflas masasına bırakıldığı izah edilerek, bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini, iflas olayı gerçekleştiğinden dolayı anlaşma ve ona bağlı olan şeylerin taraflara sağladığı hakların baki olup olmadığını tespit etmek için hukuk müşavirlerinden oluşan

---

<sup>138</sup> Sarısr, a.g.t., s.71-72

<sup>139</sup> Deniz, a.g.e. s.10

heyet ile ittifak ile bir karara varamadıkları ve Kayseri'deki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzemeden memleket Hava Kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu. B.E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine; fabrika ve onu içine alan şeylere sahip olabilmek için uzmanlardan oluşan bir heyete mahallerinde incelemeler yaptırarak, Kayseri'deki mevcut tesisler ve fabrikayı içine alan her şeye, 1.572.373 TL. Kıymet biçtikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A işaretli) teklif üzerine B.E. riyaseti ile gerçekleştirilen haberleşmeler ve yapılan müzakere neticesinde, iflas eden şirketin tüm mülk ve mal varlığı, Türk Tayyare Cemiyeti'nce 1.469.000 TL.'na satın alması ve bu paradan, cemiyetin şirketten alacağı olan 221.000 TL. çıkarılarak kalan 1.248.000 TL.'nin borçlara dağıtılmak üzere iflas masasına verilmesi ve bundan başka, Junkers'in, müflis şirkette mevcut olup Türk Tayyare Cemiyeti'ne terk ettiği yarı hissesine ve bilumum feragat ve aklanmasına mukabil olarak cemiyetin 520.000TL. daha ki toplam 1.768.000TL. vermesi kararlaştırılmak suretiyle fabrika ve onu içine alan bilumum mülklerin hukukuna sahip olmakla beraber Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti şu anda ve gelecekte, 15 Ağustos 1925 tarihli antlaşma ve antlaşmaya bağlı eklerin, karşı tarafa temin edebileceği bilumum fayda ve haklardan kurtulmak esasları dairesinde ve Bakanlar Kurulunca kabul ve tasdikinden ve mahkemece tescilinden sonra, hazır edilen protokol itibar alınarak ve sözleşmenin imza ve bir suretinin eklendiği bildirilmiş ve bu şekil, hal tasvip edildiği taktirde, adı geçen protokolün kabulüne ve içindekilerde hükümete isabet eden kısmın ve feragat ve temize çıkarılmasına ve bu hususta gereken tüm işlemlerin yapılmasına ve gerek tarafların arasında ve gerek mahkemece hazırlanacak her türlü vesikalar ve evrakı imzaya ve gerektiği zaman işbu yetkilerle bu konudaki vekillğe Milli Savunma Bakanlığı'nın görevlendirildiğine dair bir karar verildiği teklif olunmuş ve bu teklif Bakanlar Kumlunun 27.11.1929 tarihli toplantısında gündeme getirilerek incelenmiş ve teklifle ilgili işlemlerin yapılması uygun görülerek kabul edilmiştir.<sup>140</sup>

---

<sup>140</sup>D.A.G.M. Cumhuriyet Arşivi, 030/18.01.02./06.57.15/8591/27.11.1929

Bakanlar Kurulunun bu kararı doğrultusunda TOMTAŞ'a ait Kayseri Uçak Fabrikası, Türkiye'de ve gümrük depolarında bulunan tüm lisanslarının, patentlerini, tezgâh, kalıp, uçak motor ve malzemeleri ile tesislerin tamamının Türkiye'ye devredilmesi için de bir komisyon kurulmuştur.

Uçak Fabrikası kapalı olmasına rağmen 1929, yılında bakım-onarım işlerini sürdürmüştür 1930'un başlarında işe başlayan komisyon üyeleri. Üç buçuk ay kadar çalışmalarını sürdürmüş ve sonuç olarak fabrika 1930 yılı Mayıs ayında tekrar faal duruma getirilmiş, Hava Müsteşarlığına bağlı olarak 1931 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası adıyla yeniden açılarak komutanlığına, Bnb. Murat Başaran (1931-1935) getirilmiştir.(Bkz.fotoğraf:27) Fabrika çalışmalara hemen başlayarak uçak üretimi başlanmış ve 1931 yılı sonlarına doğru Amerikan Curtiss-Wright ile yapılan anlaşma sonucunda Amerikalılar Türk havacılık sanayiine ilk kez girmişlerdir. Fabrika envanterinde bu kezde, Hawk ve Fledgling uçakları imal edilmiştir. 1935 yılında fabrika komutanlığına, Avni Okar (1935-1949) getirilmiştir. Bu arada Hawk üretimi bitirilmiş bulunuyordu. Fabrikanın üretime devam etmesi için 1936 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik A.G. Firması ile anlaşarak, Gotha 145 tipi uçakların üretimi yanı sıra zamanın en üstün av uçaklarından olan Polonya PZL-23 (Pazetel) uçaklarını 1937 yılından itibaren imal etmeye başladı.<sup>141</sup> İkinci Dünya Savaşı başlamadan az önce, 1938-39 yıllarında İngilizlerden alınan lisans altında Miles Magister tipi eğitim uçaklarından imal eden fabrika, bu uçakla en son üretimini yapmış olacaktır. Fabrika bu dönemde yukarıdaki uçakların üretimi yanında Hava Kuvvetlerindeki tüm savaş uçaklarımızın bakım-onarım-yenileme işleri de sürdürülmüştür. 1939 yılından itibaren Hava Kuvvetlerine ait uçakların bakım-onarımı ve revizyon işleri fabrika kapasitesinin büyük bir kısmını işgal ettiğinden ve Amerikan yardımı sebebiyle uçak üretiminin tamamen durmuş olması nedeniyle fabrika 1939 yılında bugünkü Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi haline getirilmiştir<sup>142</sup>.

---

<sup>141</sup> Rıfat Bayrak, *Kayseri Tayyare Fabrikası, 1930-1949, Uçantürk*, Nisan 1994, S.383, s.12-13

<sup>142</sup> Bıykoğlu, *a.g.e*, s.11-13

## SONUÇ

Devlet olarak güçlü bir dış politika; ayakları yere basan içte huzur veren, dışta dirayetli durabilen bir devlet istiyorsak güçlü bir harp sanayisine sahip olmamız kaçınılmazdır. Hava Harp Sanayi savunma sanayimiz içerisinde önemli bir temel taşı; tam bağımsızlık istiyorsak olmazsa olmaz bir şarttır. Çünkü ülke savunmasında karadan sınırlara hâkim olabilmek yeterli değildir. Ülkemizin gökyüzüne hâkim olabilmişsek içeriye güven dışarıya dirayet verdiğimizizi düşünebiliriz.

Türkiye Cumhuriyeti Devletini kuranların hedeflerinin en başında “devlete her alanda bağımsız hareket edebilme özelliğinin kazandırılması” gelir. Bu amaç kazancın sağlanmasını sağlayacak etkenlerin vücuda getirilmesidir. Var oluşumuzu sağlayan ve mevcudiyetimizi koruyan, "Yurtta Sulh, Cihanda Sulh" prensibi ile hareket ederek, bölgesinde istikrarlı bir huzur ve barış ortamı hazırlayıp, dünya barışına katkıda bulunan, gerektiğinde de düşmanın karşısına en caydırıcı güç olarak çıkabilecek kudrete sahip olan Türk Ordusu ve onun önemli bir parçası olan Türk Hava Kuvvetleri tam bağımsızlık için gerekli olan temel unsurların başında gelenidir.

Ordumuzun asli görevlerinden birisi olan caydırıcılık özelliğinin oluşması için ordumuzun geliştirilmesi şarttır. Bunu sağlayacak olan da, gelişen bir teknolojinin tüm olanaklarıyla beslenen bir harp sanayinin varlığıdır. Ordu içerisindeki bu kapsamlı gelişim sürecinden Hava Kuvvetlerimiz de nasibini alacaktır.

Ulu Önder’in ısrarla üzerinde durduğu “Hava Harp sanayisinin lojistik açıdan güçlendirilmesi” olmazsa olmaz bir şarttır. Kendine yetebilen bir Hava Harp sanayinin varlığı ordumuzun caydırıcılık gücünü misliyle arttıracak bir etkidir. Ordumuzun güçlendirilmesi için dışa bağlı bir harp sanayinden kurtulmamız şarttır. Çünkü Ulu Önder hayatını bu gayeye adanmış Milli sanayimizin her anlamda yerli olmasına önem vermiştir.

Bu gaye doğrultusunda çalışmamızın birçok bölümünde görüleceği üzere, bu konuda Almanya ile Hava Harp sanayinin kurulmasına dair görüşmeler yapılmış ve Junkers Firması ile bir antlaşmaya varılarak. TOMTAŞ şirketi kurulmuştur. Söz konusu antlaşma gereği, Kayseri Tayyare Fabrikası yukarıdaki bahsettiğimiz hedefleri gerçekleştirmek ülküsüyle ve ödeviyle vücuda getirilmiştir.O dönemin şartları düşünüldüğünde, dünya çapında örneği az olan fabrika maalesef bazı olumsuzluklardan dolayı 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmıştır.1931 yılında tekrar açılmış; fakat 1939 yılından sonra uçak üretebilme vasfını kaybederek bakım-onarım merkezine dönüşmüştür.

Fabrikanın kapatılmasına neden olan, etkenler arasında, en önemlisi, bazı dış güçlerin müdahalesidir.Fabrikanın açılması, bölge ekonomisine doğrudan katkıda bulunmuştur. Daha önemlisi, Milli Hava Sanayimizin oluşumunda,

yetiştirdiği teknik personel ve envanterinde yaptığı araştırma ve geliştirme faaliyetleriyle Türk Hava Kuvvetlerinin çekirdeğini de oluşturmuştur. Ayrıca TOMTAŞ'ta üretilen uçaklar, Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiş ve uçakların faal tutulmasında faydalar sağlamıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında uaklarımızın hazır kıta tutulmasında büyük rol oynamıştır.

Bu araştırmalarımızın ardından şunları söyleyebiliriz: Kayseri Tayyare Fabrikasının kapatılmasında dış tesirler, her zaman karşımıza çıkabilecek trdeendir. Milli Hava sanayimizin geliştirilebilmesi çok önemli bir meseledir. Bu meselenin başarıyla sonuçlandırılması kanımca dıştan ve içten gelebilecek engellerin önüne geçebilecektir. şayet bunlara zemin hazırlanması önlenirse başarılı olabileceğimiz gayet açık bir biçimde ortadadır.

## KAYNAKÇA

### 1-Arşiv Belgeleri

- Cumhuriyet Arşivi 230/8.26.3/06HY3/18.12.1924
- Cumhuriyet Arşivi 030.18.01.01715.50.20/2347/15.08.1925

- Cumhuriyet Arşivi 230/8.27.7/06HY10/13.04.1926
- II.Hava İkmal Merkezi Tarihçe Dosyası

## 2-Sürelı Yayınlar

### a) Dergiler

- Askeri Fabrikalar Mecmuası, S.44, Eylül 1936
- Atatürkçü Düşünce, S.13, 1995
- Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi C. II, S.4 den Ayrı Basım, Kasım 1985
- Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, S.2, Kayseri 1998
- Hava Kuvvetleri Dergisi, S.280, Ankara 1981
- Hava Harp Okulu Bülteni, C.14. S.54, Ocak 1995
- İktisat Dergisi, S.226-229, İ.Ü.İktisat Fakültesi Cemiyeti Yayınları, İstanbul 1985
- Tarih ve Toplum, S.50, Şubat 1988
- Türk Kültürünü İnceleme Dergisi, S.1, İstanbul 2000
- Türk Kültürü, S.116, s.19, Haziran 1972
- Tradition Zeithschrift für Firmengeschichte und Unternehmer Biographie S.19-20, Almanya 1974
- Kartal Dergisi, S.3, Ankara Ocak 1972
- Uçantürk, S.382, Mart 1984, S.383 Nisan 1994
- I.Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, Kayseri 1997
- III.Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, Kayseri 6-7 Nisan 2000

### b) Gazeteler

- **Akşam**, 8 Ekim 1926, İstanbul
- **İkdam**, S.10582, İstanbul, 8 Ekim, 1926



- **Son Saat**, İstanbul 8 Ekim 1926 s.1
- **Vakit**, S. 215, İstanbul, 8 Ekim 1926
- **Milliyet**, İstanbul, 8 Ekim 1926
- **Türkiye İktisat Gazetesi** 12 Nisan 1973

## **TETKİK ESERLER**

### **a) Kitaplar**

- **Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri**, İstanbul 1981, Harp Akademileri Basımevi,
- **ADIGÜZEL M.Bahattin, AKKUŞ Akgül Songül, KULA Candan, Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Ankara Ocak 2006, T.H.K yayınları,
- **AKGÜL Suat Milli Mücadelede Kayseri ve Civarındaki Askeri Faaliyetler ve Lojistik**, Ankara 1995, Kara Harp Okulu Yayınları. ,
- **BIYIKOĞLU H. Nadir, Türk Havacılık Sanayii**, Ankara 1991, Ankara Savunma Sanayii Müsteşarlığı Yayınları, No: 4,
- **ÇAĞLAR Bora Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar**, Şubat 2000, Havelsan A.Ş Ankara
- **DENİZ Tuncay, İlk Uçak Üretimi**, 2004
- **DERVİŞOĞLU M. Fatih, Nuri Demirağ: Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, , 2006, Ötüken Yayınları
- **ERKİLETLİOĞLU Halit, Geniş Kayseri Tarihi**, Nisan 2006, Belsin Eğ.Hiz.Güz.ve Yrd.Vkf. Kül. Yay.
- **GÜLTEN Zeynep, Teyyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ'tan "1926" II. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığına "2001"**, İstanbul 2002, Hava Müze Komutanlığı Yayınları,
- **KLİNE Stuart, Türk Havacılık Kronolojisi**, 2000, Havaş Yayınları,
- **KOÇAK Cemil, Türk Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal,Kültürel,Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Ankara 1991,Türk Tarih Kurumu Yayınları,

- KURTER Ajun, **Türk Hava Kuvvetleri Tarihi C.V**, 2006, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları,
- ÖZGÜLDÜR Yavuz, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)**, Ankara 1993, Genel Kurmay Basımevi
- SARISIR Serdar, **Atatürk Dönemi Milli Harp Sanayii İçinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri 1998, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi
- TAYHANİ İhsan, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)**, Ankara 2001, T.H. K Yayınlar

#### b) Makaleler

- BALTA Ali Rıza, *İstikbal Göklerdedir* , **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S. 280, , Aralık 1985, s 25-29
- BAŞAR Bilal, *İstikbal Göklerdedir*, **Hava Kuvvetleri Dergisi** ,S. 280, Aralık 1981, s. 5
- BAYRAK Rıfat, *Kayseri Tayyare Fabrikası 1930-1949 Uçantürk*, S. 383, Nisan 1994, s.12-13
- BAYRAK Rıfat, *TOMTAŞ* , **Uçantürk** S. 382, Mart 1994, s. 40,
- BEYOĞLU Süleyman, *Osmanlı Havacılığı ve Teşkilatı*, **Türk Kültürünü İnceleme Dergisi** S. 1, , İstanbul 2000, s. 143
- BRAATZ. Werner E., *Junkers Flugzeugwerke A. G in Anatolia 1925-1926*, **Tradition Zeithschrift für Firmengeschichte und Unternehmer Biographie** S.19-20 Almanya 1974, s. 29-41
- BRAATZ Werner E., *Junkers Flugzeugwerke A. G in Anatolia 1925-1926*, **Tradition Zeithschrift für Firmengeschichte und Unternehmer Biographie** S.20 , Almanya 1974, s. 24-39
- DAĞVER Abidin, *Tayyarenin Önemi*, **Kartal Dergisi**, Ankara 1 Ocak 1972 Ankara, s.18
- DİLAVER Erdal, *Atatürk'ün Havacılık Hakkındaki Düşünce ve Yorumları*, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S. 280, Ankara 1981, s. 35
- ERENLİ Muhterem, *Atatürk ve Havacılık*, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C.2 S. 4'den ayrı basım, Kasım 1985, s. 226

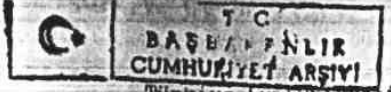
- GÜRBÜZ Muhittin, *Türkiye Uçak Sanayii*, **Türkiye İktisat Gazetesi**, 12 Nisan 1973, s. 5
- KAYABALI İ.- ARSLANOĞLU C. *Havacılık Tarihinde Türkler*, **Türk Kültürü**, S. 116, Haziran 1972, s.19
- KESKİN Mustafa, *Milli Mücadelede Türk Hava Kuvvetleri İçin Uçak Sağlanması*, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** S. 2, Kayseri 1998, s. 215
- KIZIL Akif, Atatürk'ün *Milli Havacılığımız ve Hava Gücümüzle İlgili Görüşleri*, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, S. 280, Ankara 1981, s. 39
- KOLOĞLU Orhan, *Dünyada İlk Hava Savaşı*, **Tarih ve Toplum** S.5019 Şubat 1988, s.16-
- MORTAN Kenan *Uçak Sanayii ve Türkiye*, **İktisat Dergisi**, S. 226-229, , İ.Ü.İktisat Fakültesi Cemiyeti Yayınları 1985, s. 30
- ÖZGİRAY Ahmet, *Rudolph Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarları* **I.Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri**, 11-12 Nisan 2000
- ÖZTÜRK Eyüp, *1923-1939 Türk Sanayileşme Çabaları ve Atatürk*, **Hava Harp Okulu Bülteni** C. 14, S. 38, , Hava Harp Okulu Yayınları Ocak 1995, s. 239
- SARISIR Serdar, *Kayseri Tayyare Fabrikası*, **I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri**, 6-7 Nisan 2000 , s. 437
- SÜDER C. , *Güherçile ve Güherçilecilik*, **Askeri Fabrikalar Mecmuası**, S. 44, Eylül 1936, s.148-153
- TAÇOY Atilla, *Atatürk ve Havacılık*, **Atatürkçü Düşünce** S. 13,1995 s. 19

**EKLER**









T.C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET ARŞIVI  
Türkiye Cumhuriyeti  
Başbakanlık  
Kalem-i Mahsus Müdüriyeti  
Aded 2347

### Kararnâme

Hükümetle müştereken bir Türk anonim şirketi te'sis ve Müdafaa-i Milliye Vekâletinin irâe edeceği mahalde bir Tayyare ve Tayyare Motoru Fabrikası inşa etmek üzere Yunkers Şirketi ile bir mukavele akdi tasarrur edilerek icra edilen müteaddid müzakerat neticesinde tanzim kılınan mukavelenâme ve teferruâtı Heyet-i Vekilede kabul ve imza için Kalye Vekfî Hasan beyefendiye mezuniyet itası ve mezkûr mukavelename mucibince Yunkers Şirketi ile müştereken bir Türk Anonim Şirketi tesis ve nizamnamesinin bittanzim Heyet-i Vekileye arzı hususunda Ticaret Vekâletinin memur edilmesi İcra Vekilleri Heyetinin 15 Ağustos 341 tarihli ictimasında tasvib ve kabul olunmuştur. 15 Ağustos 341

Türkiye Reis-i Cumhuriyeti  
Casi M. Kemal

Başvekil  
İsmet

Adliye Vekfî  
M. Esad

Müdafaa-i Milliye Vek.  
Recep

Dahriye Vekfî  
İhsan

Dahiliye Vekfî  
Cemil

Hariciye Vekfî  
Dr. Tevfik Rüşdü

Maliye Vekfî  
Hasan

Maarif Vekfî  
Hamdullah Subhi

Nafia Vekfî  
Süleyman Sırrı

Ziraat Vek.Vekfî  
Ali Cenani

Ticaret Vekfî  
Ali Cenani

Sihhiye ve Mua. İct. Vekfî  
Dr. Refik

**BELGE 3: JUNKERS ve TOMTAŞ Arasındaki anlaşma metni**

K. M. V. K. V. yazılan 24/II/929 tarih 4994 numaralı tezkerede , Türkiye hükümeti Cumhuriyetiyle Yüngers tayyare şirketi arasında akit olunan 15 agustos 341 tarihli mukavele ve merbutatına tevfikân teşekkül eden (Türk tayyare ve motor anonim şirketi) ile mukavele tatbikatından mütevellit ihtilaflar hakem huzuruna da sevk edilmiş ise de misbet bir karar ve netice istihsal olunamadığından üçüncü hakemin intihabı esnasında şirketin iflası vukubulmuş olduğu ve tasfiyei muamelat ve mevcudat için keyfiyeti Ankara asliye mahkemesi birinci hukuku tarafından teşkil olunan iflas masasına tevdi olduğu izah edilerek bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini iflasın vukuundan dolayı mukavele ve merbutatının tarafeyne temin ettiği hakların baki olup olmadığını tesbit etmek için hukuk müşavirlerinden mirmekkep teşkil eden heyet ittifakla bir karara vasıl olmadıkları ve Kayserideki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzemeden memleket hava kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu B. E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine fabrika ve müstemilatına sahip olabilmek için mutahassıslardan mirmekkep bir heyete mahallerinde tetkikat yaptırarak Kayserideki tesisatı hazıraya ve müstemilatına I,572,373.lira kıymet biçtikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A) işaretli teklifi üzerine B.E. Riyasetiyle cereyan eden muhabere ve sindiklerle yapılan müzakerede neticesinde müflis şirketine bilumum emvalinin tayyare Cemiyetince I,469,000 liraya satın alınması ve bu paradan cemiyetin şirketten aldığı olan 221,000 lira tenzil edilerek kalan I,248,000 liranın borçlara tevzi olunmak üzere nakten masaya verilmesi ve bundan başka Yüngersin müflis şirkette mevcut olup Türk tayyare cemiyetine terk ettiği nisıf hissesine ve bilumum feragat ve ibralarına mukabil olarak cemiyet



yetin 520,000 lira daha ki ceman 1,768,000 lira vermesi tekrarrür etti-  
rilerek bu suretle fabrika ve müstamlakata ve bilumun arval ve hukuka  
na sahip olmakla beraber hükümeti Cumhuriyetimizi halen ve atıyen 15 ağ-  
ustos 34I tarihli mukavele ve merbutatının, karşı tarafa temin edebile-  
ceği bilumun fayda ve haklardan kurtarmak esasları dairesinde ve İcra  
Vekilleri Heyetince kabul ve tasdikinden ve mahkemece tescilinden sonra  
müteber olmak üzere ihzar olunan protokol ve teahhütnameinin imza ve bi-  
suretinin rapt edildiği bildirilmiş, ve bu şekil hal tasvip edildiği x  
takdirde (meskür protokolun kabulüne ve mündericatinde hükümete isabet  
eden kısmın ve feragat ve ibrazın yapılmasına ve bu hususta muktazi bi-  
lümle muamelatı ifaya ve gerek tarafa arasında ve gerek mahkemece x  
ihzar olunacak her türlü vesak ve evrakı imzaya ve infelhace işbu sa-  
lahiyetlerle ahari tevkile M. M. Vekâletinin mesum kılınacağına dair x  
bir karar itası teklif olunmuştur.

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

REİSİCUMHUR

Gazi M. Kemal

Bş. V.

İsmet

Ad. V.

M. Zelt.

M. M. V.

Mehmedhalik

Da. V.

S. Kaya

Ha. V.

H. İyigün

Ma. V.

S. Sarıoğlu

Mf. V.

İsmet

Na. V.

R.  
İmza bulunmadı

İk. V.

Abdül

S. İ. M. V.

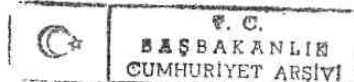
Abdül

080 18 01 02 6 57 15

An das Ministerium der Nationalen Verteidigung, Ankara

-2-

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



Zu Punkt 2)

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

"Junkers verpflichtet sich, für seine Flugzeuge keinen höheren Preis zu fordern, als er ihn anderweitig erzielt.

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

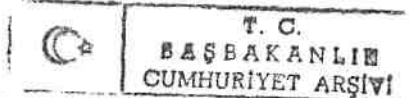
Zu Punkt 3)

Die Verwendung von Kriegsflugzeugtypen, wie die R 42, im Luftverkehr ist nicht möglich. Wir schlagen daher vor, C 26 Verkehrsflugzeuge anzuschaffen, von denen sich bis auf das Mittelstück alle Teile an der R 42 verwenden lassen. Es könnten also im Mobil-

BELGE 6: JUNKERS-TOMTAŞ Anlaşmasının sona ermesine dair Almanca belge

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

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



Zu Punkt 4)

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

Mit vorzüglicher Hochachtung!

Verteiler:

Abten.

Generalstab

III

Akte

1/

179

T. G. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI

یونکرز - آنقره مرکزی

JUNKERS-ZENTRALE-ANGORA

ANGORA, TAHTA-KALE, den 17. April 1926.  
POSTBOX: 84 TAHTA-KALE  
TELEGRAMM: „IZA“  
TELEFON: 242  
BANKEN: ISCH BANKASSI  
BANQUE OTTOMANE

0614  
11

آنقره - تخته قلعه  
پوسه قوطیسی ۸۴  
تلفراف آدرسی: میجا  
تلفون: ۲۴۲  
بانقه ارتباطی: تورکیا ایش بانقه سی  
عمانی بانقه سی

An das  
Arbeitsministerium der Türkischen Republik,

Sa/Dr.- Angora

Betr.: Luftverkehrsvertrag

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

Mit vorzüglicher Hochachtung!

یونکرز - آنقره مرکزی  
Junkers-Zentrale-Angora  
*Michael*

Anlage: 1 Durchschlag

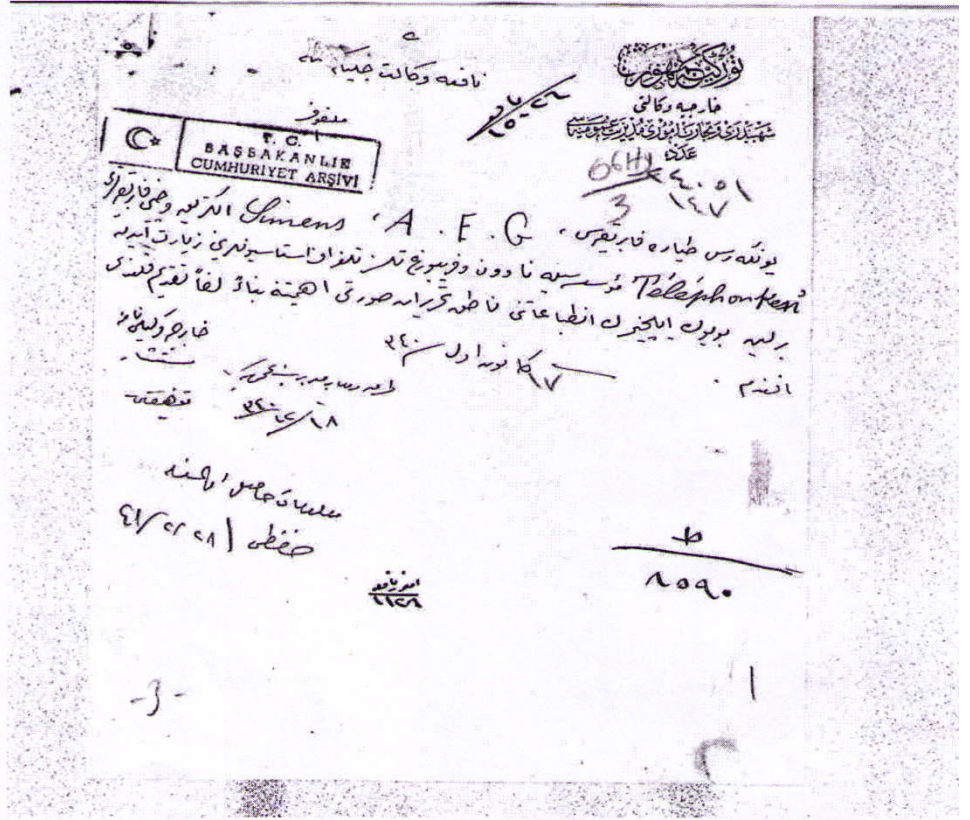
بگویند برای شرکت مشترکاً چنانچه در برابری شرکت بر شرکتین Telephone نامه کی  
 شرکت چنانچه که بوقت باخاصه را بگویند تلفات انشا انبیل مشفرد . A.E.G.  
 شرکت برکتی دارد . بوقتیه جمله چقدری می دیند که در نامه در نامه اولی که  
 اولی در پیش برکتی در . بوقت نیز به سبب آلی تونر کلمه اینده جمانا کفین ایندیه هم کلمه  
 ۲ Siemens آلتیه خارجی A.E.G. دن بکده بر آرزو کون و جانا A.E.G.  
 باینی جوی با - یو خارجی که کسب از راه س که می آید باین با ان بوله که باین  
 صیه نظارت بر دفعه در هاجو اولی بکنه بونا ده در تپیکر کونر خود لافنده در .  
 جمله سی کسان بکنه فصل در . یو خارجی بجای خود مویض باین معده هر بکنم A.E.G. در نظریه .  
 بداند بجه خارجی در صد باقر خود لایونر . Siemens خارجی آرزویم جوانی در جمله  
 بینه بر جمله باقر امتیازی آلمده ماکتله بری باطوم طیفیله تقو میورنی وارسه رولر  
 اینکارتدن تقو آید میرامده . شکی بقدر استیال اینده می باقری آرمیغاردن جمله اینکله  
 اینده یو خارجی باقر صیفان سنوی او میوز طون اینجه او کوز سینه سنر بری  
 تاسی اینجه دوزن یو شکتی بگویند خود کیده تا ساسی اینجه برکتی در . A.E.G.  
 Siemens تروسی بگویند آلمان باره الکتریم ، را دیو ، کسب تلفات و ایزال قوی  
 دوویج بائنه بو تر دسته نظر در .  
 ۴ - A.E.G. دن توبکه ده کی شکی بیله وی اینکله مقیم تا بوله قابل بلسم و جوی شای  
 از بیله معریه نامریندی دیکل آلمده مع خانه ایکی اریسی کونر A.E.G. دن انبوله  
 یون ماموزه اینجه . انبوله آری بر شکتی دارد . بونو اداره کونر  
 Siemens  
 دینه ماموزه تونر اینجه  
 ( در شکتی )  
 بلسم  
 بلسم

064/3

BELGE 9: Junkers-Siemens-A.E.G firmalarının incelenme raporu

مدن نامندره یونکرسی طیاره فابریکسی ایلد  
**Telephonbau** موسسه ییلد ناوون و فریورغ قسرتلوان استاسیونلری نیایتا ایتم از طیاره عالم برده آئی برده  
 1- یونکرسی طیاره فابریکسی : بو فابریکده ساوودور ایلم ایکوزالی مهندسی و ... عمل ایلد فعالیتده  
 فابریکده علاوه ایلمده رقم ایلد باقردن ایلو دبعده هت هت فانه و تشخیص مالزده یا جمعه دره . طیاره فابریکده  
 قابلیتی بویما طیاره ای اولورده ایله کیشیلده آیدر بوز طیاره یا ییلد بویما برده دره . بو فابریکده طیاره ای  
 بو توره اجتاب مالزده کاکیر برده میر و آلومینیوم اقامه ایتمده . حتی پروانه لری ده آلومینیوم  
 یا جمعه دره . بو جنسی مالزم ایلد یا ایلمده بر طیاره ایلد برلندن برلندن ده مساوه قدر سیاحت  
 یا ایتم بو فابریکده برده سقوا جودانه ناسی ایتمده روسیه انشا اولنان بو فابریکده  
 قابلیتی آیدر ایله طیاره یا ایلمده جلد بر حالده ییلد روسیه کی بو فابریکده مهندسلرک آلومینیوم  
 ایلمده یا شیرینی طان ایتمده . یونکرسی فابریکسی تورکیا ره بر طیاره فابریکسی ناسی نونه  
 خواهشدر . بگانه یلانری فابریکده آنقوه کوندوشدر . کلم جلد ایلمده انشا آن  
 یا جمعه ییلد ایچون فابریکده ایتمدن آکلار قوه ییونکرسی کوندوشنی رجا ایلمده  
 بو قویون ان ایلمی اوزرینه آرزو اولنان طیاره ییلدی حقق قرار و بوب و بو قوی  
 یونکرسی فابریکده ناسی برلندن فایده و نیت ایلد آکا کوه و نسطا هک احوال ادر  
 لازم اولریقی سولیمو .  
 A.E.G. الکتریک فابریکسی ، بو فابریکده آلمانیا ره اولور مختلف برده موسسه  
 ناسی ایتمده . بوند فایده کی دیکر چوره فایده لرید برابر فابریکده غره اولور دیکر  
 ایستاتیمو - حدیته تعریف ایلمده بو فابریکده آلمانیا ره ایلمده بو فابریکده . ایلمده  
 بیک محدری واردر . دویم بانه بو فابریکده همایه ایلمده بو فابریکده الکتریک مالزمه  
 یا بر تلغون ادر ناسی ایلمده الکتریک مالزمه کوندوشدر لوقومونلری و کز انجالی لوقومونلری  
 ان انجکده ، آریجم بر قسده دره باقردن مالزمه جمیع و تشخیص یا جمعه دره . بو کلام  
 میدری و سنا یهودیه . حفظ ال بیون ییلدی دو قوی ناسی بر طیاره . بو فابریکده  
**Siemens** فابریکسی آرزو کی شیر رقابت سانه ایلمده لوقومونلری فابریکده  
 دینلر میدری بر کوه جانجه دره بر شماری سولیمه و آئی شرکت برلندن





BELGE 11: Junkers-Siemens-A.E.G firmalarının incelenme raporu



# طیاره و موتور تورک آنونیم سرکی

## Türkische Flugzeug- u. Motoren A.-G.

هر مقصده خادم تمامیه معدنی طیاره لر  
Ganzmetall - Flugzeuge für alle Zwecke

حرب طیاره لر

KRIEGS - FLUGZEUGE

سپور طیاره لر

SPORT - FLUGZEUGE

مناقلات طیاره لر

VERKEHRS - FLUGZEUGE

دنیاده اکی معدنی طیاره فابریقه سی صاحبک اختراع براتندن  
Alleiniger Lizenznehmer in der Türkei der

تورکیه ده یکانه استفاده حقنی حائز

Patente des Inhabers der ältesten Metall-  
Flugzeug-Werke der Welt,

ده سساوده پروفیسور دوکتور ه . ث . هوغو یونکرس  
Prof. Dr. h. c. Hugo JUNKERS DESSAU

تماماً معدنی انشا اصولی و

DIE GANZMETALL - BAUART UND

قانادی

# یونکرس

سربست

DER FREITRAGENDE JUNKERS - FLUGEL

اک از اهتمام ایله اک اوزون قابلیت حیاتیه عرض  
Sichern überlegene Flugeigenschaften

ومتفوق اوچوش مزیتلری تأمین

und vereinigen grosse Wirtschaftlichkeit

و اک بویوک فواید اقتصادیه ایله اک بویوک امنیتتی جمع وتالیف

mit grosser Sicherheit bei grosser Lebensdauer und  
ایدەرلر

einfachster Wartung .

آنقره پوسته قوطوسی نومروسی : ۱۳۷

Angora , Postfach 137





**RESİM 1:** 1632 yılında Hezarfen Ahmet Çelebi tarafından yapılan Avrupa-Asya arası uçuşu gösteren temsili resim<sup>143</sup>

---

<sup>143</sup> Stuart Kline, **Türk Havacılık Kronolojisi**, Havaş Yayınları, 2000, s.45



**FOTOĞRAF 1: FRANSIZ NAKLİYE GEMİLERİNİN MALZEMELERİ İSKENDERUN'GETİRMESİ**



**FOTOĞRAF2: MERSİN LİMANINDA İNDİRİLEN MALZEMELERİN TRENLER YÜKLENEREK ULUKIŞLA'YA NAKLİ**



**FOTOĞRAF:3** Karadan yol Güzergâhı Ve Develerle yapılan taşımacılık

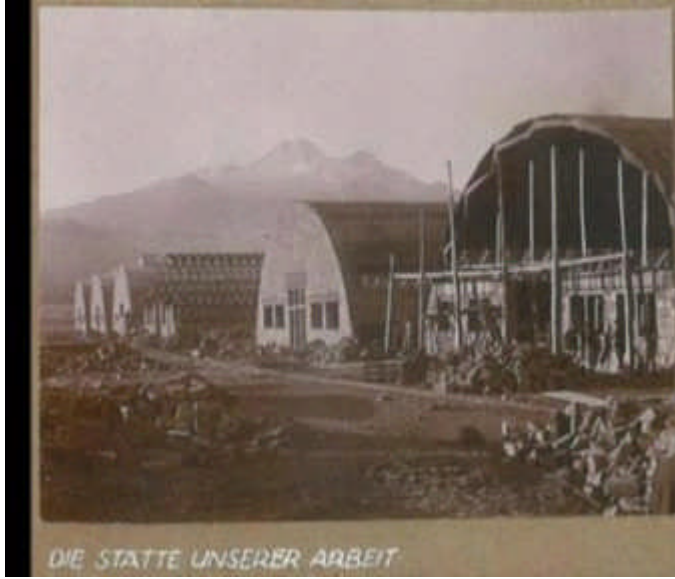


**FOTOĞRAF:4** Temel Atma Töreni ve Açılışa Katılan Heyet

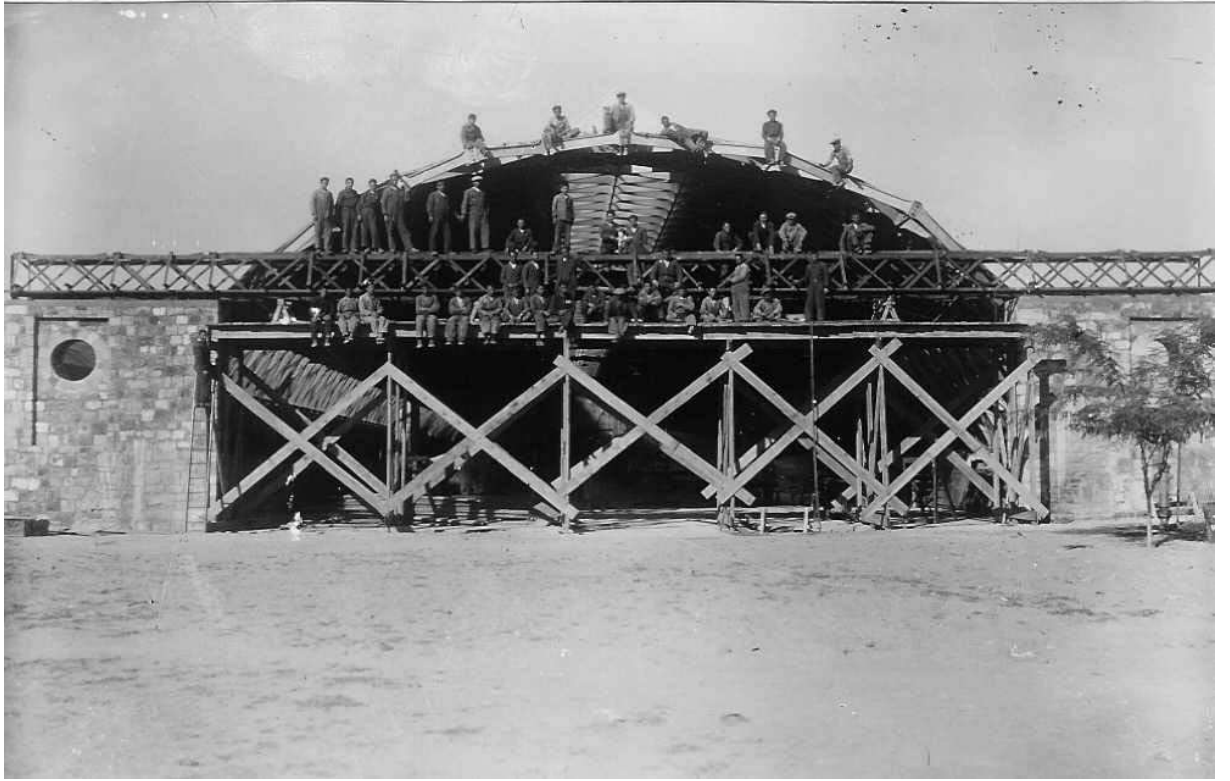




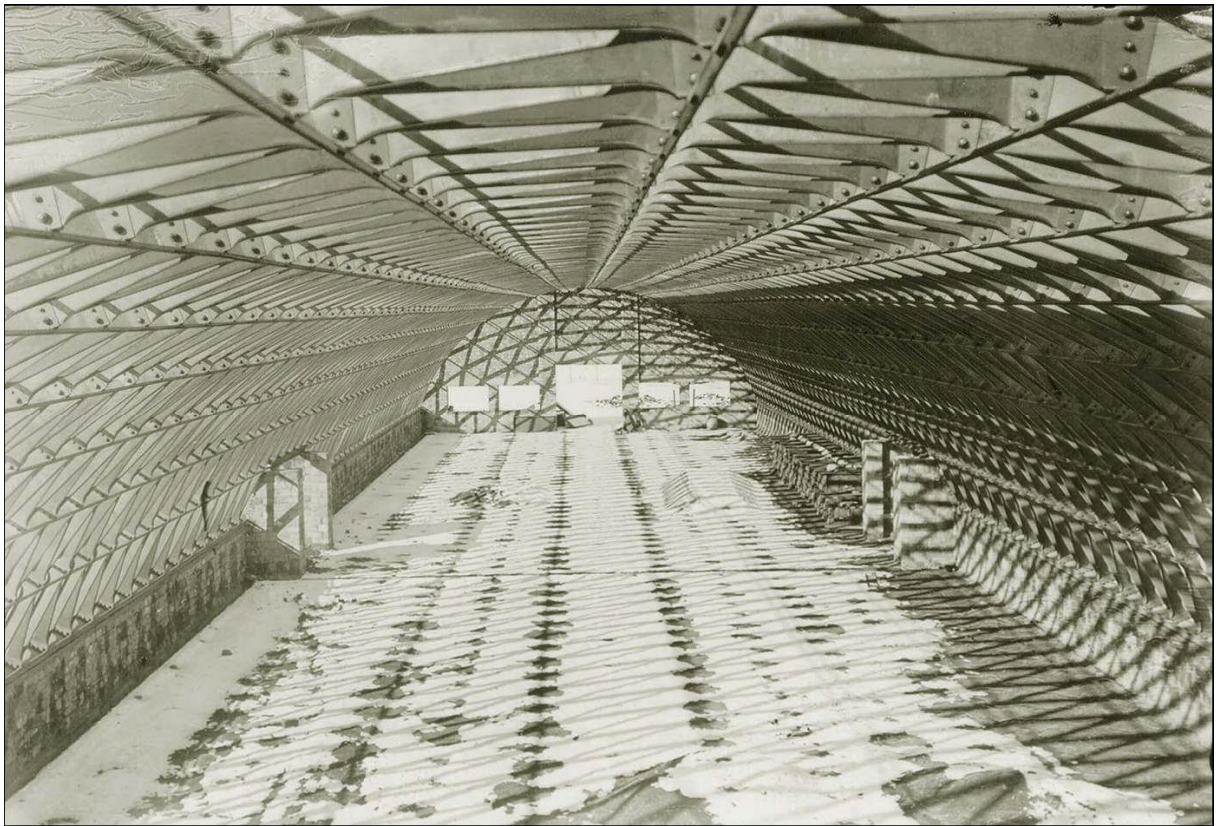
**FOTOĞRAF5: HANGARALARIN YAPIM AŐAMALARI**



**FOTOĞRAF 6: HANAGARLARIN TAMAMLANMIŞ HALI**

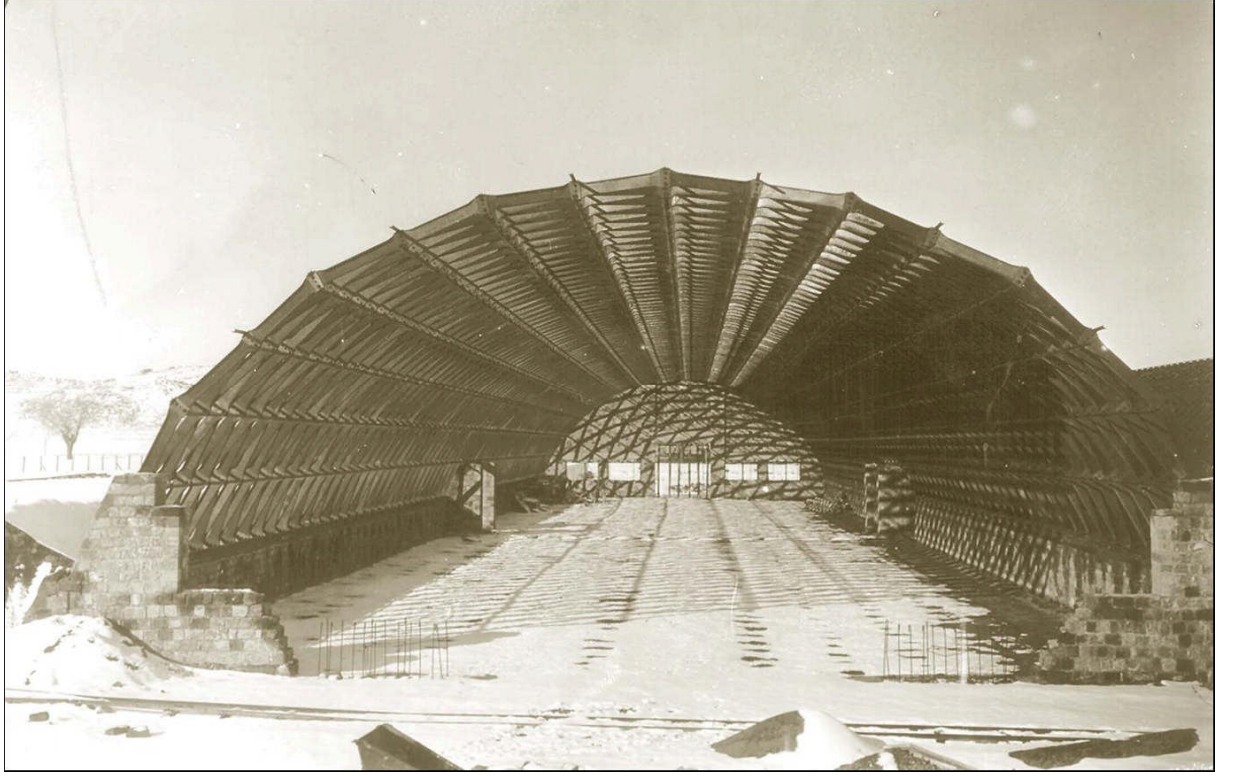


**FOTOĞRAF 7: HANGAR İNŞAATI**



**FOTOĞRAF 8: HANGAR İNŞAATI**





**FOTOĞRAF 9: HANGAR İNŞAATI**



**FOTOĞRAF 10: TAŞ BİNA YAPIMI**



**FOTOĞRAF 11: HANGARLARIN HAVADAN GÖRÜNÜMÜ**

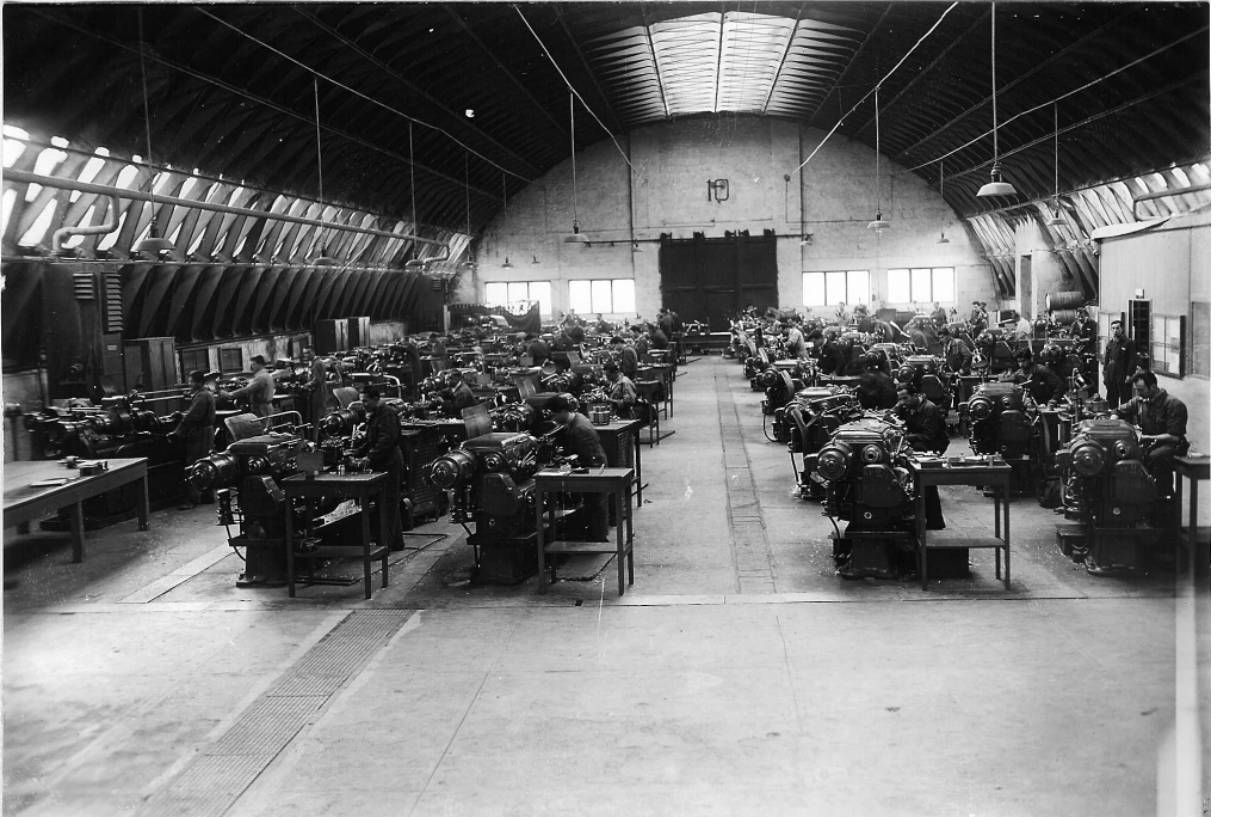


**FOTOĞRAF 12: HANGAR İNŞAATI**



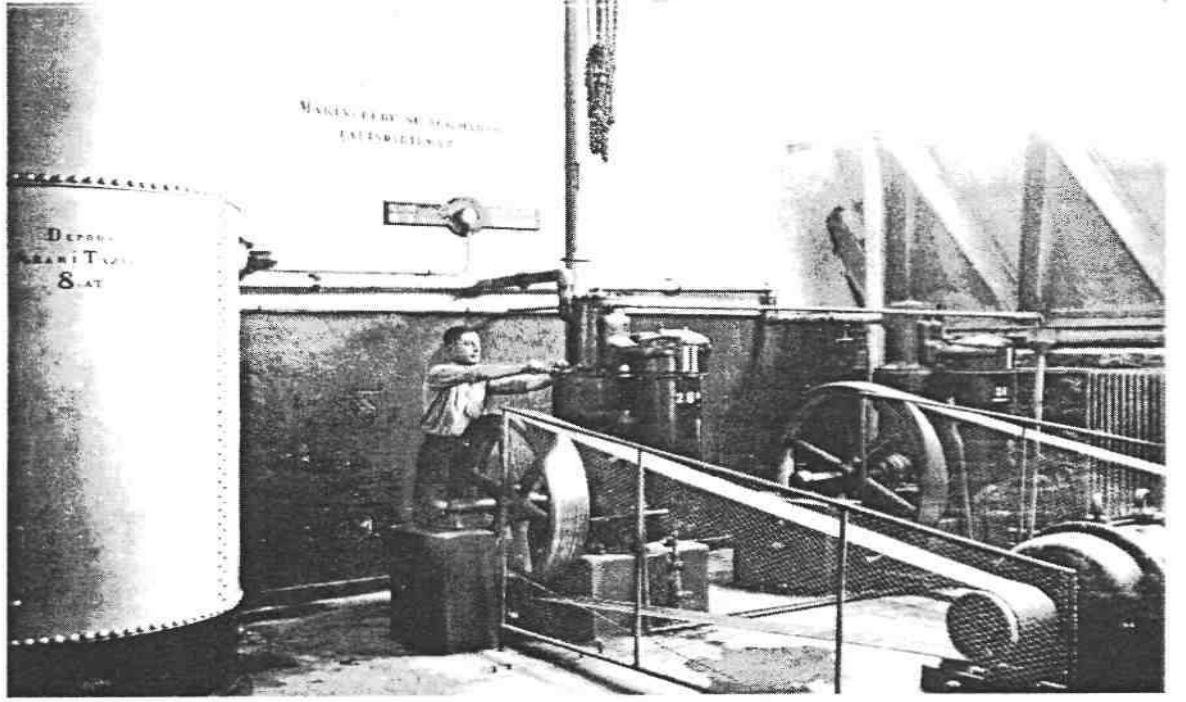


**FOTOĞRAF 13: ALMAN İŞÇİLER**

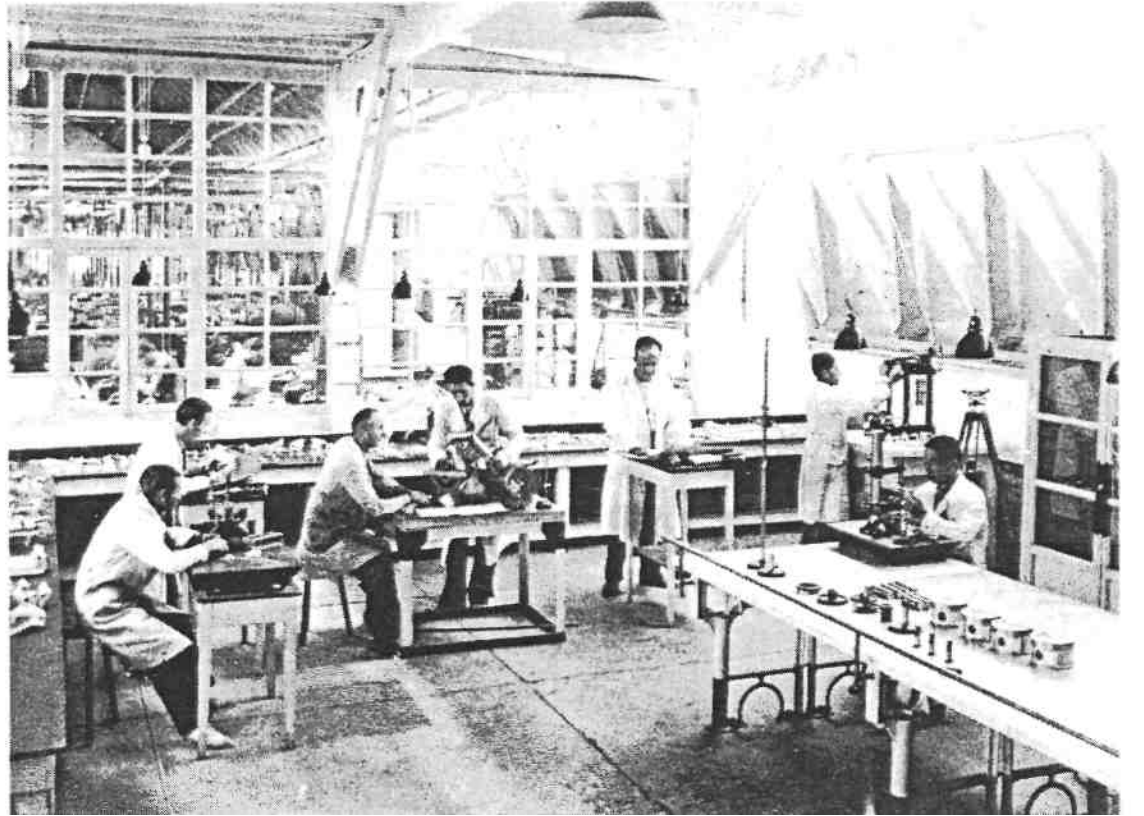


**FOTOĞRAF 14: MAKİNE ATÖLYESİ VE YENİ TEZGÂHLAR**





**FOTOĞRAF 15: TOMTAŞ Hava Kompresörleri**



**FOTOĞRAF 16: TOMTAŞ Kuvvet Santrali**



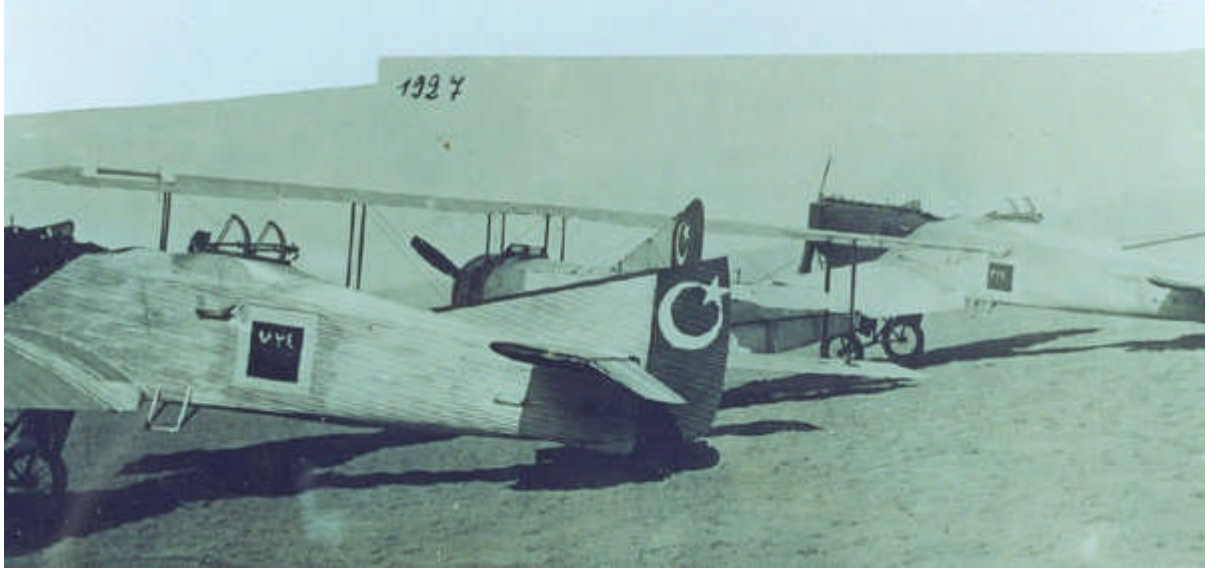
**FOTOĞRAF 17:** Junkers A-20 Tayyaresi



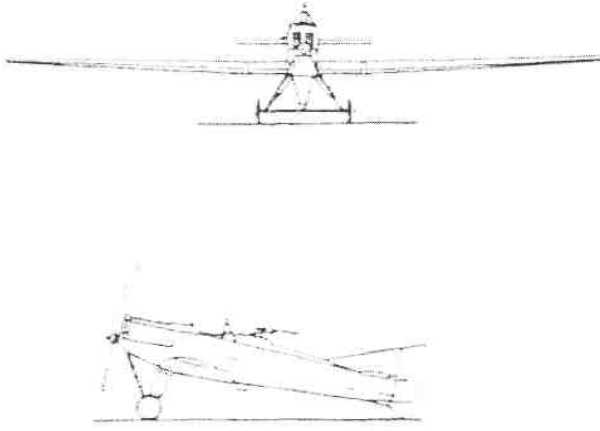
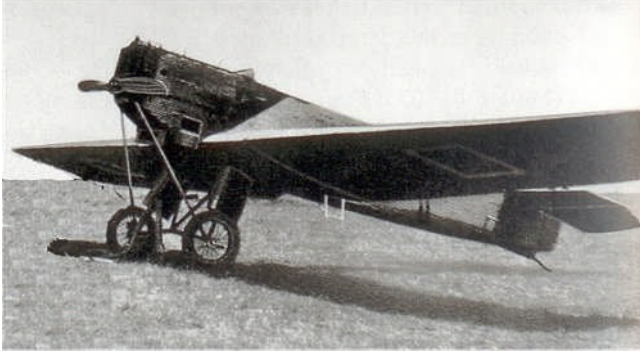
**FOTOĞRAF 18:**Junkers A-20 Tayyaresi



**FOTOĞRAF 19:**MONTAJI KAYSERİ'DE YAPILAN BİR JUNKERS A-20



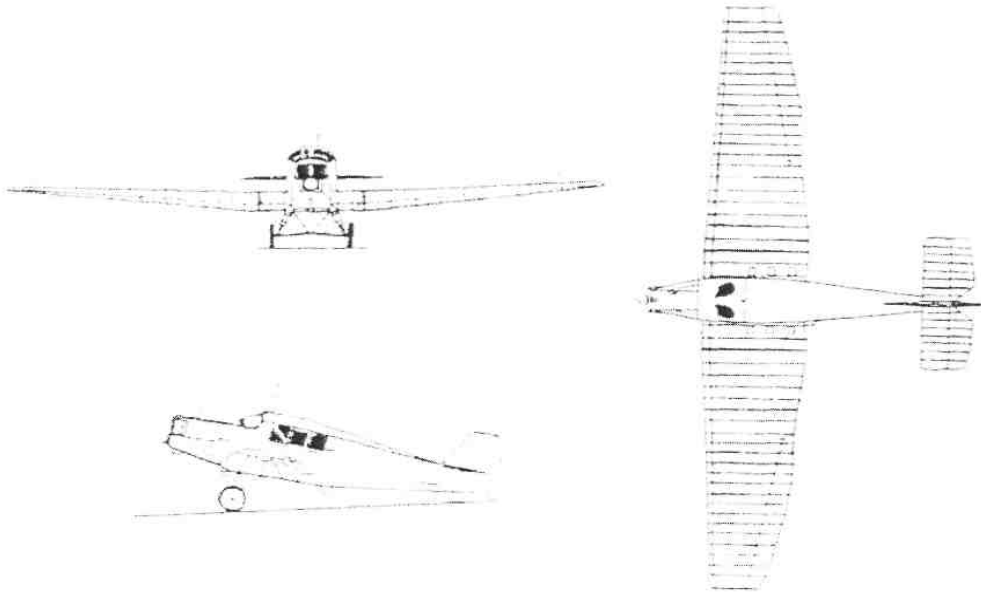
**FOTOĞRAF 20:**UÇUŞA HAZIR HALDE BEKLEYEN JUNKERS A-20 LER



Junkers A-20 Uçağının Özellikleri <sup>8</sup>	
Kullanım Amacı	Av-Eğitim
Motor Adedi ve Tipi	Tek, BMW IIIa
Yapım Tarihi ve Adedi	1926, 20 adet (Kuyruk No: 701'den 720 dahil) 1928, 10 adet (Kuyruk No: 721'den 730 dahil)
Hizmetten Çıkış	1936
Azami Hız	176 km/h
Silahları	1x çift namlulu madsen 7.6 mm Mk.Tf.
Mürettebat	2

**FOTOĞRAF 21:**JUNKERS A-201923 yılında 15 adet tamamı metal olan Junkers A-20 uçağı milli bütçeden Ödenek sağlanarak alınmıştır. 1926 yılında Türk Tayyare Cemiyeti 30 adet A-20 uçağını satın alarak Hava Kuvvetlerine hediye etmiştir. Bu uçakların montajı TOMTAŞ'ta yapılmıştır.

### 1.3.2. Junkers F-13 Limousine

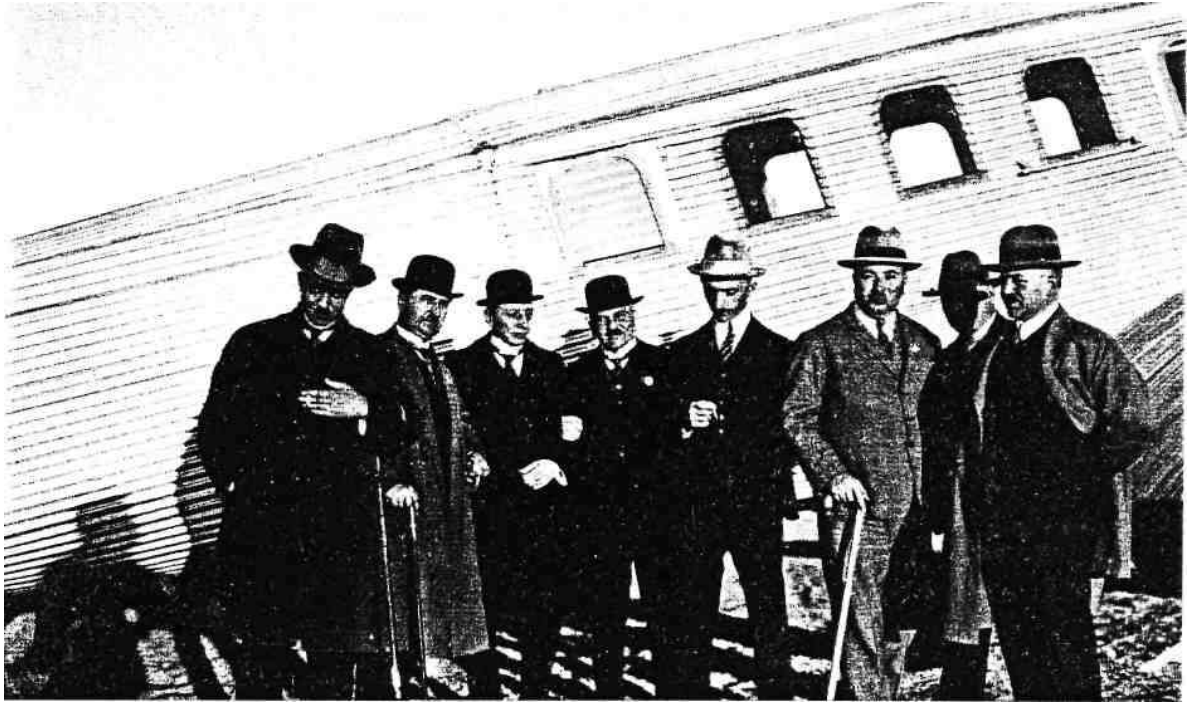


Junkers F-13 Limousine Uçağının Özellikleri <sup>9</sup>	
Kullanım Amacı	İrtibat/Nakliye
Motor Adedi ve Tipi	Tek, Junkers L2
Yapım Tarihi ve Adedi	1926, 20 adet (Kuyruk No: 750'den 770 dahil) <sup>10</sup>
Hizmetten Çıkış	1938
Azami Hız	176 km/h
Silahları	Yok
Mürettebat	2

**FOTOĞRAF 22:** F-13 LİMOUSİNEJunkers F-13 uçaklarının Eskişehir'deki tesislerde 1924'de yapılan montajı, TOMTAŞ'ın resmi kuruluşundan önce gerçekleşmiştir. Bazı Türk kaynaklarında TOMTAŞ tarafından 1926-1927 yıllarında, sadece üç adet F-13 uçağı üretildiği bildirilmektedir. Dünyanın ilk tamamen metal yapımı yolcu uçağıdır. Dört yolcu taşıyabilen F-13 uçakları Türk Hava Postalarında (1926-1933) ve Devlet Hava Yolları'nda (1933-1935) görev yapmıştır, Harita Genel Müdürlüğü'nde fotoğrametri uçağı olarak kullanılan F-13 1937-1938), Türkiye'nin ilk harita uçağıdır. Uçağın performansı, Kayseri Tayyare Fabrikası tarafından artırılmıştır.<sup>144</sup>

<sup>144</sup>Z.Gülten a.g.e.s,12





**FOTOĞRAF 23:**TOMTAŞ Yönetim Kurulu



**FOTOĞRAF 24:**TOMTAŞ'ın Açılışı İçin Ankara'dan Kayseri'ye gelen heyeti taşıyan Junkers G-23 Yolcu Tayyaresi



**FOTOĞRAF 25: KAYSERİ TAYYERE FABRİKASI NİZAMİYE GİRİŞİ**



**FOTOĞRAF26: AÇILIŞ HEYETİNİNİ GETİREN JUNKERS G-23**



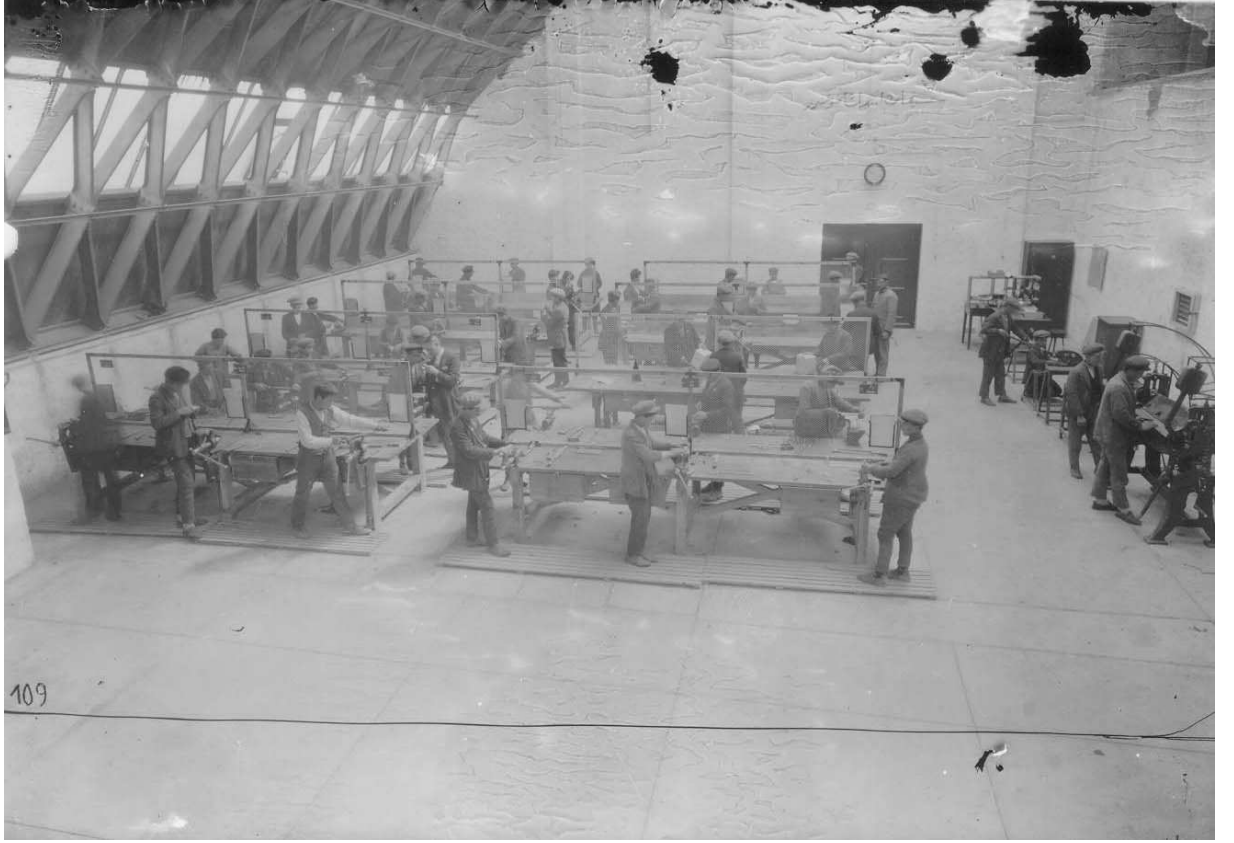


**FOTOĞRAF 27:**Açılış Heyeti Çorakçılar Mevkiinde

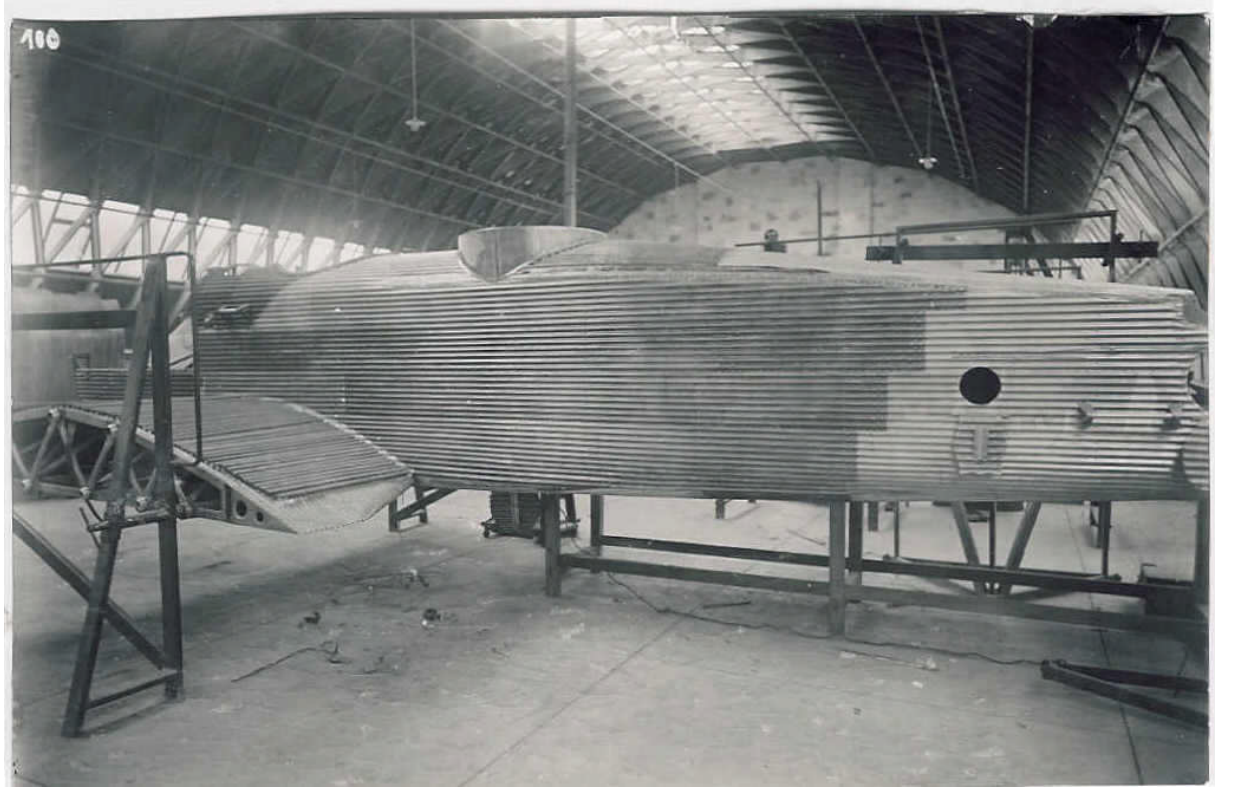


**FOTOĞRAF 28:**JUNKERSLER Revizyonda





**FOTOĞRAF 29: TESFİYE ATÖLYESİ**



**FOTOĞRAF 30 JUNKERS A-20 REVİZYONDA**

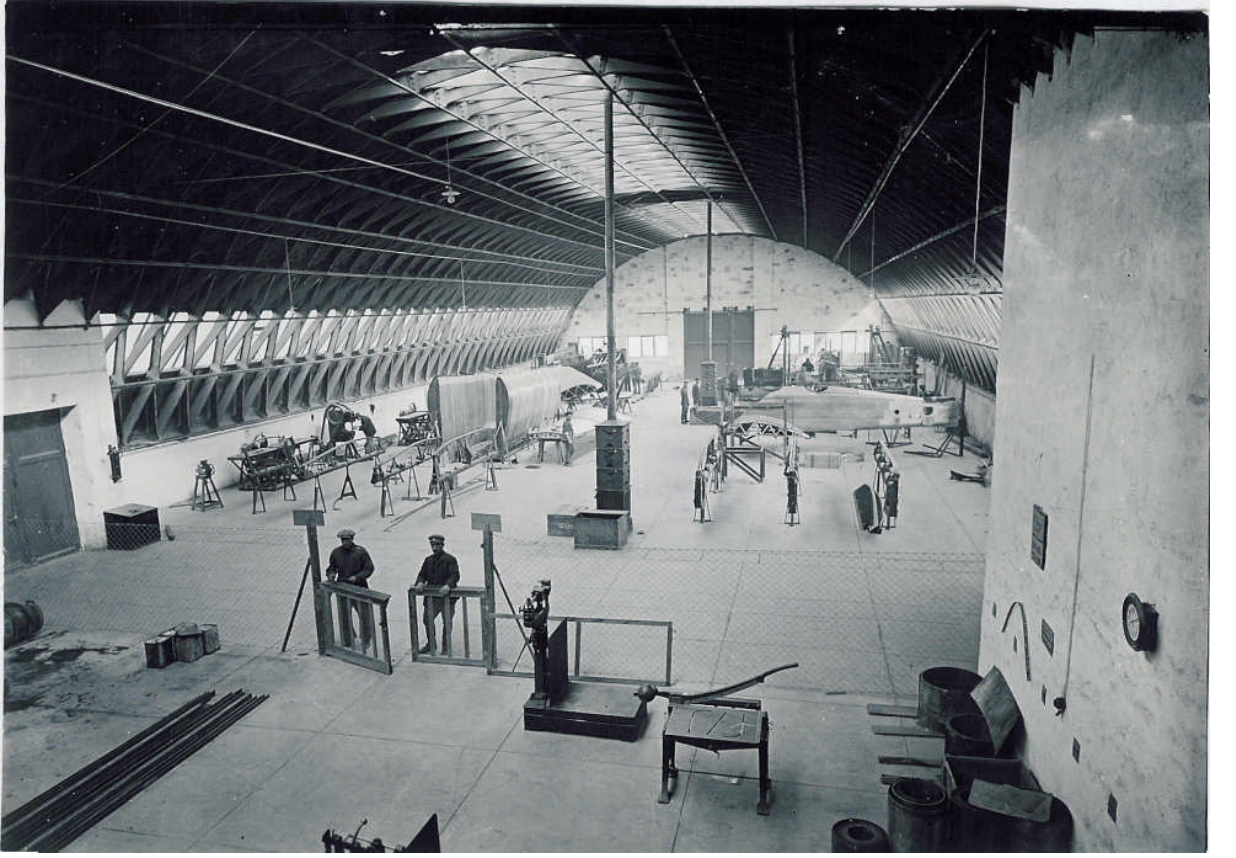


**FOTOĞRAF 31: FİRMA YETKİLİLERİ VE KOMİSYON ÜYELERİ**

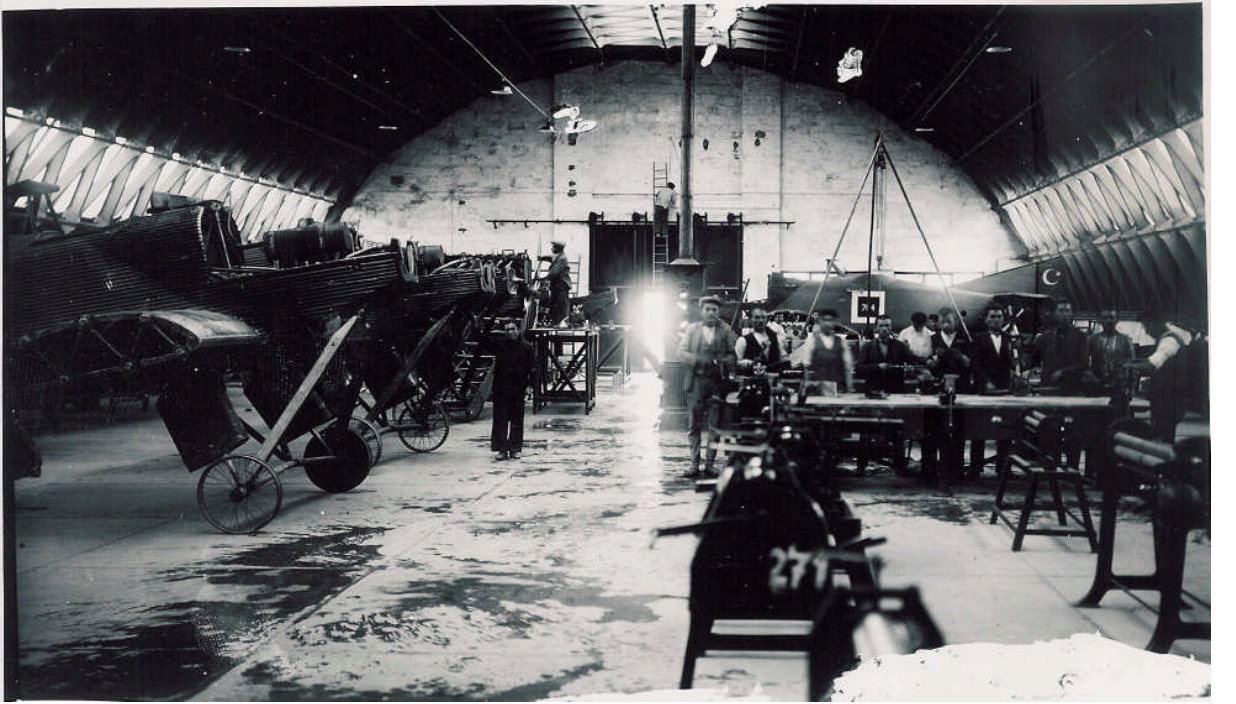


**FOTOĞRAF 32: Kuva-i Havaiye Müfettişi Muzaffer Ergüder ve Teftiş Heyeti**

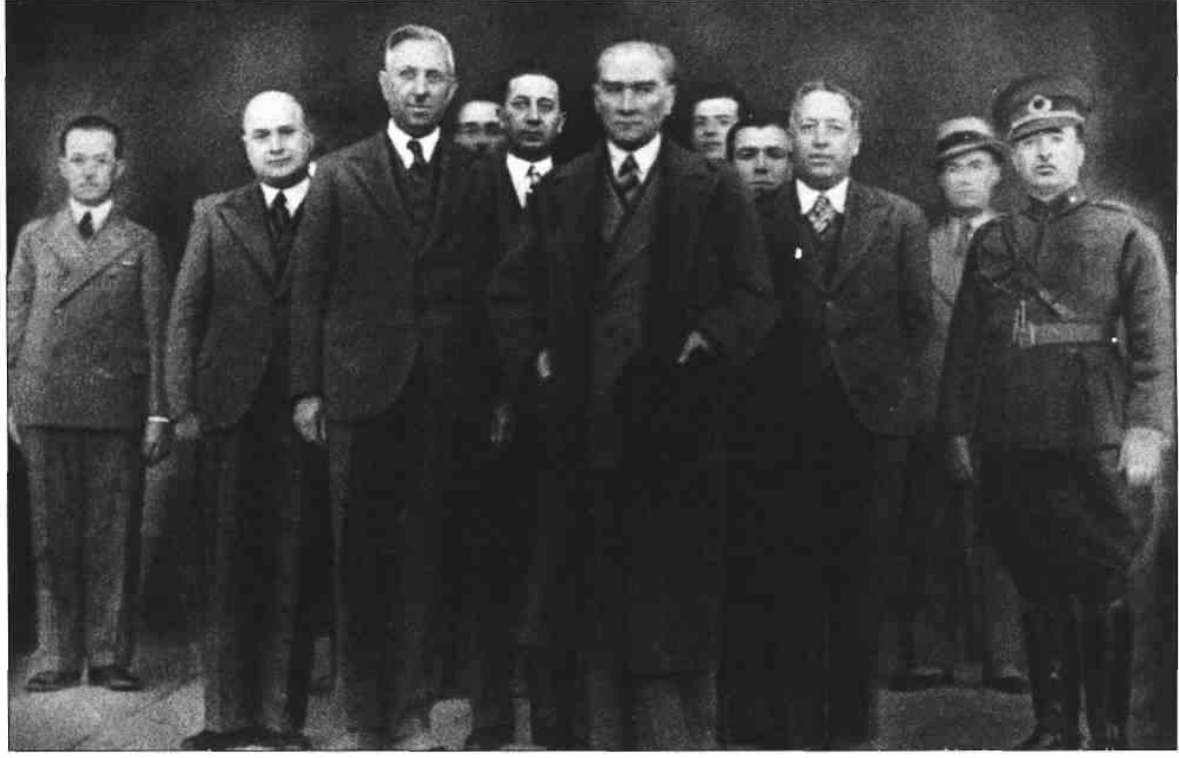




**FOTOĞRAF 33:** Junkers Bakım ve Revizyon Atölyesi



**FOTOĞRAF 34:** Junkers Bakım ve Revizyon Atölyesi



**FOTOĞRAF 35:**Gazi Mustafa Kemal Paşa, solundaTHK'nın ilk Genel Başkanı Cevat Abbas (Gürel) ve sağında ikinci Genel Başkanı Fuat (Bulca) ile.(THK Kütüphanesi)



**FOTOĞRAF 36:** ALMAN BÜYÜK ELÇİSİ RUDOLF NADOLNY