

**T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ SANAYİ ÜRETİMİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Gökhan KARAKAŞ**

**İzmir-2019**

**T.C.**  
**DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ**  
**ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ ÜRETİM SANAYİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Öğrencinin Adı**  
**Gökhan KARAKAŞ**

**Tez Danışmanı**  
**Doç. Dr. Mehmet Emin ELMACI**

**İzmir-2019**



DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ  
YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA SINAVI TUTANAĞI




24.09.2019

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı Başkanlığı

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans programı 2014880069 numaralı öğrenci **Gökhan KARAKAŞ** ile ilgili Yüksek Lisans tez savunma sınavı tutanağı aşağıdadır  
Gereğini arz ederim.

  
Doç. Dr. Başak OCAK  
Anabilim Dalı Başkanı

**SINAV TUTANAĞI**

Tez sınav jürimiz tarafından incelenen "ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ SANAYİ ÜRETİMİ" başlıklı Yüksek Lisans tezi ile ilgili olarak jürimiz 24/09/2019 tarihinde saat:11.00'da toplanarak aşağıda belirtilen şekilde işbölümü yaptıktan sonra adayın tez savunmasını dinlemiştir. Yönetmelik gereğince adaya tezi ile ilgili sorular yöneltilmiş ve tartışmalardan sonra adayın tezi hakkında aşağıdaki karar verilmiştir.

KABUL edilmesine

Oy Birliği ile



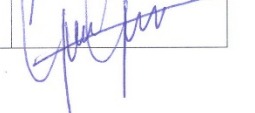
BAŞARI NOTU:

(90) Pekiştir

RED edilmesine

Salt Çoğunlukla

(\*\*) DÜZELTME verilmesine

Tez Sınav Jürisi	Unvanı, Adı Soyadı	İmza
Tez Danışmanı	Doç. Dr. Mehmet Emin ELMACI	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Ahmet MEHMETEFENDİOĞLU	
Üye (Diğer Üniversite)	Dr. Öğr. Üyesi Günver GÜNEŞ	

  
ONAY

Doç. Dr. Başak OCAK  
Müdür V.

(\*\*) Tezi hakkında düzeltme kararı verilen öğrenci, en geç üç ay içinde gerekli düzeltmeleri yaparak tezini aynı jüri önünde tekrar savunur.

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “**ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ ÜRETİM SANAYİ**” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakça da gösterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

2019

Gökhan KARAKAŞ



24.09.2019

Ulusal Tez Merkezi | Tez Form Yazdır

T.C  
YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
ULUSAL TEZ MERKEZİ

TEZ VERİ GİRİŞ FORMU

Referans No	10297619
Yazar Adı / Soyadı	GÖKHAN KARAKAŞ
T.C.Kimlik No	27941080236
Telefon	5058146515
E-Posta	gkhnkrks@gmail.com
Tezin Dili	Türkçe
Tezin Özgün Adı	ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ SANAYİ ÜRETİMİ
Tezin Tercümesi	ATATURK ERA WAR INDUSTRY REPRODUCED
Konu	Tarih = History ; Türk İnkılap Tarihi = History of Turkish Revolution
Üniversite	Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü / Hastane	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü
Anabilim Dalı	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı
Bilim Dalı	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bilim Dalı
Tez Türü	Yüksek Lisans
Yılı	2019
Sayfa	122
Tez Danışmanları	DOÇ. DR. MEHMET EMİN ELMACI
Dizin Terimleri	
Önerilen Dizin Terimleri	

24.09.2019

İmza:



## ÖZET

Bu araştırmanın amacı, Atatürk döneminde savaş üretim sanayiindeki gelişmeler ve cumhuriyetteki yansımalarını ortaya koymaktır. Her ülke gibi Türkiye için de savaş sanayii üretiminin bağımsızlığı ve kendine yetebilir hale gelmesi, bağımsızlık yolunda en önemli faktörlerden biridir. Bu doğrultuda Atatürk, bir ülkenin tam bağımsızlığını kazanabilmesi için o ülkeyi var eden her bir değer gibi savaş sanayii üretimi bağımsızlığının önemini savunmuştur. Sonuç olarak da Atatürk dönemi savaş sanayii üretimi incelendiği bu çalışmada; seferberlik olan ve gelişim ivmesi yükselen genç Cumhuriyet'te zorlu koşullarda gerekli olan ihtiyaçların önemli ölçüde karşılandığı atılımlar yapıldığı görülmüştür.

**Anahtar Kelimeler:** Savaş, Sanayii, Üretim, Atatürk, Savaş Üretim Sanayii, Sanayii, Atatürk Dönemi Savaş Üretim Sanayii

## ABSTRACT

The aim of this research is to reveal the developments in the war production industry in the period of Atatürk and its reflections in the republic. As well as Turkey's independence war industrial production for each country and become self-sufficient, is one of the most important factors towards independence. In this respect, Atatürk defended the importance of war production industry's independence as every value that created a country in order to gain the full independence of a country. As a result, in this study examining the war production industry of Atatürk period; In the young Republic, which has been mobilized and whose development momentum has increased, it has been observed that there have been strides to meet the necessary needs in difficult conditions.

**Key Words:** War, Industry, Atatürk, Production, War Industry, Production Industry, Atatürk Era War Production Industry

# ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ ÜRETİM SANAYİ

## İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT .....	iv
İÇİNDEKİLER .....	v
KISALTMALAR .....	vii
TABLolar LİSTESİ.....	viii
1. GİRİŞ.....	1
2. SAVAŞ SANAYİNE GENEL BİR BAKIŞ.....	2
2.1. SAVUNMA SANAYİ TANIMI .....	2
2.2. SAVUNMA SANAYİNİN SANAYİLEŞME İÇİNDEKİ YERİ.....	5
2.3. SAVUNMA SANAYİNİN İKTİSADİ ÖZELLİKLERİ.....	6
1.3.1. Savunma Sanayiinin Pazar Özellikleri .....	6
1.3.2. Savunma Sanayii Ürünlerinin Özellikleri.....	10
1.3.3. Savunma Sanayii Kuruluşlarının Özellikleri .....	13
1.3.3.1. TSK Bünyesindeki Askeri Fabrikalar ve Kuruluşlar.....	14
1.3.3.2. Makina Kimya Endüstrisi Kurumu ve Bağlı Kuruluşlar .....	14
1.3.3.3. TSKGV ve Kamu Ortaklı Kuruluşlar .....	18
1.3.3.4. Özel Sektör Kuruluşları .....	21
1.3.3.5. Araştırma ve Geliştirme Yapan Kuruluşlar .....	23
3. ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ ÜRETİM SANAYİ.....	25
3.1. CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE ÖZEL TEŞEBBÜSLER .....	25
3.1.1. Verici Hürkuş.....	28
3.1.2. Nuri Demirağ .....	39
3.1.3. Şakir Zümre .....	51
3.1.4. Selahattin Reşit Alan .....	55
3.1.5. Nuri Killigil .....	57
4. ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ ÜRETİM SANAYİ (1923-1938) KAMU TEŞEBBÜSLERİ.....	64
4.1. CUMHURİYET DÖNEMİNDE SAVAŞ ÜRETİM SANAYİ (1923-1938). 64	
4.1.1. 1923-1938 Arası Silah Sanayii .....	64
4.1.1.1. Hafif Silah Üretim Tesisleri.....	64



4.1.1.1.1. Ankara Silah Fabrikası Tüfekİşletmesi.....	64
4.1.1.1.2. Kırıkkale TüfekFabrikası .....	68
4.1.1.2. Ağır Silah ÜretimTesisleri.....	72
4.1.1.2.1. Ankara SilahFabrikası.....	72
4.1.1.2.2. Kırıkkale TopFabrikası .....	75
4.1.1.2.3. Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Tayyare Fabrikası .....	78
4.1.1.3. SilahTamirhaneleri .....	81
4.1.1.3.1. İzmir-Halkapınar SilahTamirhanesi.....	81
4.1.1.3.2. Zeytinburnu SilahTamirhanesi.....	83
4.1.1.3.3. Çorlu Silah Tamirhanesi .....	84
4.1.1.3.4. Çanakkale SilahTamirhanesi.....	85
4.1.2. Mühimmat Sanayii.....	85
4.1.2.1. Tesisler.....	86
4.1.2.1.1. Ankara (Gazi) FişekFabrikası .....	86
4.1.2.1.2. Silah Tarağa FişekFabrikası.....	88
4.1.2.1.3. Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası.....	90
4.1.2.1.4. Üretim, Bakım ve TamirKapasitesi .....	91
4.1.2.1.5. Kayaş KapsülFabrikası.....	93
4.1.2.1.6. Diğer İşletmeler.....	95
<b>5. SONUÇ.....</b>	<b>97</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>102</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>111</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>112</b>

## KISALTMALAR

<b>Aselsan</b>	: Askerî Elektronik Sanayii
<b>Dz.K.K.lığı</b>	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
<b>Havelsan</b>	: Hava Elektronik Sanayii
<b>HEAŞ</b>	: Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.
<b>HTR</b>	: Havelsan Teknoloji Radar A.Ş.
<b>Hv.K.K.lığı</b>	: Hava Kuvvetleri Komutanlığı
<b>J.Gn.K.lığı</b>	: Jandarma Genel Komutanlığı
<b>K.K.K.lığı</b>	: Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na
<b>KİT</b>	: Kamu İktisadi Teşekkülü
<b>MKE</b>	: Makine ve Kimya Endüstrisi
<b>NATO</b>	: North Atlantic Treaty Organization
<b>Roketsan</b>	: Roket Sanayii
<b>TAİ</b>	: Türk Havacılık ve Uzay Sanayii
<b>TSK</b>	: Türk Silahlı Kuvvetleri
<b>TSKGV</b>	: Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı

## TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Kırkkale Tüfek Fabrikası Organizasyonu .....	70
Tablo 2: Kırkkale Top Fabrikası Organizasyonu.....	76
Tablo 3: Çorlu Silah Tamirhanesi Organizasyonu.....	84
Tablo 4: Çanakkale Silah Tamirhanesi Organizasyonu .....	85
Tablo 5: Kırkkale Topçu Mühimmat Fabrikası'nın Organizasyon Şeması .....	91



## RESİMLER LİSTESİ

Resim 1. Tophane-i Amire .....	15
Resim 2. Vecihi Hürkuş ve Arkadaşları.....	29
Resim 3. Vecihi Hürkuş .....	30
Resim 4. Halil Bey ve Vecihi Hürkuş.....	32
Resim 5. Tomtaş Genel Görünüş .....	34
Resim 6. Nuri Demirağ 17 yaşında Sivas Divriği eşrafı ile birlikte .....	40
Resim 7. Nuri Demirağ .....	41
Resim 8. Tasarlattığı uçak ve Nuri Demirağ.....	43
Resim 9. Nuri Demirağ Uçak Fabrikasını Denetlerken .....	45
Resim 10. Tasarım Mühendisi ve Nuri Demirağ .....	45
Resim 11. Bomba Fabrikası'nda 1939 Yılında İmal Edilen Bombalarla Poz Veren Şakir Zümre .....	53
Resim 12. Selahattin Reşit Alan .....	56
Resim 13. Soldan sağa; Nuri Paşa, Tahir Yapıcı, Halil Paşa.....	59
Resim 14. Nuri Paşa ve Yardımcısı .....	62
Resim 15. Kayseri Uçak Fabrikası.....	79

## 1. GİRİŞ

Bu araştırma, Atatürk döneminde savaş üretim sanayiindeki gelişmeler ve cumhuriyetteki yansımalarını ortaya koymayı amaçlamıştır. Atatürk, bir ülkenin tam bağımsızlığını kazanabilmesi için o ülkeyi var eden her bir değer gibi savaş üretim sanayiinin de bağımsızlığının önemini savunmuştur. Çünkü Türkiye'nin maddi ve manevi unsurlarına yönelik her tehdit ancak ve ancak askeri gücün varlığı ile bertaraf edilebilir. Askeri gücün devlet için caydırıcı ve koruyucu görevi ancak güçlü bir ordu ile mümkün olabilmektedir. Ayrıca güçlü bir ordunun varlığından söz edebilmek için teknoloji düzeyi ileri seviyede olan savunma sanayiinin o ülkede var olması gerekmektedir. Yani güçlü bir ülke için güçlü ordu gerekmekte, güçlü ordu için ise güçlü bir savunma sanayii varlığının elzem olduğu değerlendirilmektedir. Sonuç olarak da Atatürk dönemi silah sanayiinin temel hedefi ülkenin içinde bulunduğu seferberlik durumunda gerekli olan ve olabilecek ihtiyaçları önemli ölçüde karşılamaktır. Bu doğrultuda araştırma kapsamında savunma sanayii tanımı yapılmış, savunma sanayiinin sanayileşme içerisindeki önemi ve iktisadi nitelikleri ortaya konulmuştur. Bununla birlikte TSK'nın bünyesindeki iştirakler ile birlikte, MKE, TSKGV ve kamu ortaklı kuruluşlar ve özel sektör iştirakleri değerlendirilmiştir. Devamında ise Atatürk dönemi savaş üretim sanayii kapsamında Cumhuriyet dönemindeki özel teşebbüsler incelenmiştir. Bunlara örnek olarak Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ, Şakir Zümre ve Selahattin Reşit Alan'ın girişimleri ve yaşamları anlatılmıştır. Atatürk dönemi kapsamında 1923-1938 yılları arasında silah sanayii, hafif silah üretim tesisleri, tüfek işletmeleri ve top fabrikaları, son bölümde değerlendirilmiş, Ankara (Gazi), Kırıkkale, Kayaş, İzmir-Halkapınar, Zeytinburnu, Çorlu ve Çanakkale fabrika, tamirhane ve tesisleri incelenmiştir.

## 2. SAVAŞ SANAYİİNE GENEL BİR BAKIŞ

### 2.1. SAVUNMA SANAYİİ TANIMI

Savunma Sanayiinin tanımını yapmadan önce kısaca “savunma” kavramından bahsetmek gerekmektedir. Savunma Sanayiinin doğmasına asıl sebep olan savunma ihtiyacının hâsıl olmasıdır. Devletlerin bekalarını sürdürüebilmeleri için ortaya çıkabilecek her türlü saldırı tehdidine karşı tedbirli olma istekleri savunma gereksinimini ortaya çıkarmıştır.

Herhangi bir devletin egemenliğinin diğer devletlerin egemenlik iddiasına karşı korunması için yapılan her türlü faaliyet savunma hizmeti olarak değerlendirilmektedir. Devlet, insanların toplumsal hayatta oluşturduğu bir örgütlenme biçimidir. Savunma hizmeti temelde ülkeler için iki yönlü fayda sağlamaktadır. İlki caydırma yani devlete saldırma niyeti olanları bundan vazgeçirmektir. Diğeri ise defetme yani saldırı meydana gelirse bunları geri püskürtmektir. Devletler bekalarını sürdürüebilmek için silahlı kuvvetlere ihtiyaç duymaktadırlar. Silahlı kuvvetler kendisine tevdi edilen savunma hizmetini en etkin bir şekilde sürdürüebilmek için o zamana ait ileri teknolojinin her türlü imkân ve olanağından faydalanmak zorundadırlar. Çünkü bu teknik bilgiden ve kabiliyetten yoksun ve ayrıca etrafında beliren tehditlere karşı rekabet avantajı olmayan ülkeler her daim korku dikenini üstünde yaşayarak başka ülkelerin hegemonya şemsiyesi altına girmeye açık devletlerdir. Silahlı kuvvetlerin sahip olması gereken ileri teknoloji savunma sanayinin tamamen kendisidir. Savunma sanayiinin tanımını yapan çok farklı bakış açısı bulunmaktadır. Bu kavramın tanımını yapan görüşlere örnekler verilecektir.

Osman Gür tarafından savunma sanayiinin tanımı genel anlamda şu şekilde yapılmıştır: “Savunma sanayii, bir ülkenin silahlı kuvvetleri için taktik, stratejik ve savunma amacına yönelik silah sistemlerini ve donanımlarını tasarlayan, geliştiren ve üreten, özellikle yatırım malları üreten sanayii dalları başta olmak üzere diğer bütün

ekonomik faaliyet alanları ile iç içe olan özel ve kamu kuruluşlarının mülkiyetindeki işletmeler topluluğudur”.<sup>1</sup>

Savunma sanayii bir ülkenin topyekûn sanayisinin ana parçalarından biridir. Yani sanayisi gelişmemiş bir ülkenin savunma sanayisinin de gelişmesi beklenemez. Savunma sanayii, bir devletin savunma hizmeti için gerekli teçhizatın üretimiyle ve hizmetlerin planlanması ile alakalı bütün endüstriyel iş kollarını kapsayan bir organizasyon yapısıdır.<sup>2</sup>

ABD’de Savunma Tedarik (Edinim) Üniversitesinin yapmış olduğu tanıma göre; savunma sanayi, Savunma Bakanlığına mal ve hizmet sağlayan büyük ve küçük ölçekteki özel sektör müteşebbislerini içermektedir.<sup>3</sup> Türkiye, ABD, Çin ve Rusya gibi ülkeler başta olmak üzere savunma sanayi lokomotif sektörler arasında yer almaktadır. Öyle ki savunma sanayinin ülkelerin Savunma Bakanlığı başta olmak üzere ana tedarikçi grupları yer almaktadır. Sektör içerisinde yürütülmekte olan faaliyetler ise kanunlar ve çeşitli düzenlemeler üzerinden devlet tarafından sıkı bir şekilde takip edilmektedir.<sup>4</sup>

Savunma sanayinin genel hatları ile değerlendirilmesi neticesinde karşılaşılmakta olan özelliklerin ise aşağıdaki gibi sıralanması mümkündür:

- Oldukça belirsiz bir genel talep yapısına sahiptir.
- Kullanılan teknolojinin tekel yapısı sektörün öne çıkan özellikleri arasında yer almaktadır.
- Tek tip tüketici grubu bulunmaktadır. Sektör içerisinde gereksinimler bu yapı tarafından belirlenmektedir.
- Sivil mallarla kıyaslandığında çok daha yüksek kar oranları ile karşılaşılmaktadır.

---

<sup>1</sup> Osman Gür, **Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayii Yoluyla Ülke Gelişimine Katkısı**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, Mayıs 1998, s. 36

<sup>2</sup> Oktay Alınak, “**Savunma Sanayii ve Tedarik Hakkında Düşünceler**”, T.C. Genelkurmay Başkanlığı, Genelkurmay Basımevi, Yayın numarası, 2001/41, 2001, s. 57-58

<sup>3</sup> Defence Acquisition University, **Defence Acquisition Acroynms and Terms**, Defence Acquisition University Press Fort Belvoir, Virginia, Eleventh Edition, September 2003, s. 68

<sup>4</sup> Gansler, Jacques S, **Democracy's Arsenal Creating a Twenty-First-Century Defense Endüstry**, London, The MIT Press. 2011, s. 1-2.

- Sektör içerisinde var olan dış piyasa oranı sivil mallar ile kıyaslandığında daha yüksektir. Buna karşılık daha sıkı ve belirli kontrol grupları bulunmaktadır.<sup>5</sup>

25 Mayıs 1998 tarihli 11173 sayılı Bakanlar Kurulu kararı tarafından onaylanan “*Türk Savunma Sanayii Politikası ve Strateji Esasları*” dokümanı çerçevesinde savunma sanayii şu şekilde ifade edilmektedir: “Harp silah, araç, gereç ve mühimmatıyla bunların yedek parçalarını ve önemli girdilerini üreten sanayii tesislerinin bütünüdür”.<sup>6</sup> Stratejik olarak değerlendirildiğinde Türkiye oldukça güçlü ve önemli bir konuma sahiptir. Bu durum tarihsel süreç içerisinde birçok iç ve dış tehdit unsurunun doğmasına neden olmaktadır. Söz konusu tehditlerin asgari düzeye çekilebilmesi adına savunma sanayinin sistemli ve güçlü bir gelişim göstermesi oldukça önemlidir.

Türkiye Cumhuriyeti devletinin kurucusu M. Kemal Atatürk bir ülkenin tam bağımsızlığını kazanabilmesi için o ülkeyi var eden her bir değerinde bağımsız olması gerektiğini savunmuştur. Savunma sanayii sektörünü ihtiva eden askeri ve iktisadi konularda da bağımsızlığını elde etmesi gerektiğini belirtmektedir. Atatürk bir ülkenin bağımsız olmasını şu şekilde ifade etmektedir: “Tam bağımsızlık denildiği zaman, elbette siyasi, malî, iktisadî, adlî, askerî, kültürel ve benzeri her hususta tam bağımsızlık ve tam serbestlik demektir. Bu saydıklarımın herhangi birinde bağımsızlıktan mahrumiyet, millet ve memleketin gerçek manasıyla bütün bağımsızlığından mahrumiyeti demektir. Biz, bunu temin etmeden barış ve sükûna erişeceğimiz inancında değiliz.” Ülkelerin milli hedeflerine ulaşmaları ve kendi güvenliklerini sağlamaları için ulusal güç unsurlarını etkin bir şekilde kullanmaları gerekmektedir. Ulusal güç, ulus devlet anlayışını temel alarak bir milletin maddi ve manevi değerleriyle oluşan toplam potansiyel gücüdür. Ulusal güç, askeri literatürde şu şekilde tanımlanmakta: Bir devletin ulusal çıkarlarını sağlamak ve ulusal hedeflerini elde etmek için kullanabileceği insan gücü, coğrafi, askeri, ekonomik, idari ve siyasi, psiko-sosyal ve teknolojik güç öğelerinden oluşan maddi ve manevi unsurlarının tamamıdır.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Fikret Ülger, *Türk savunma sanayii. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği*, 1997, s. 10

<sup>6</sup> Resmi Gazete, Sayı 23378, Sayfa 14, 20 Haziran 1998

<sup>7</sup> Erol Mütercimler, *Geleceği Yönetmek ve Kazanmak İçin Stratejik Düşünme*, Alfa Yayınları, İstanbul, Şubat 2011, s. 174-175



Ulusal güç unsurlarının tamamı çok önemli olmakla beraber devletlere göre farklılık arz etmektedir. Fakat diğer bütün ulusal güç unsurlarının kullanabilmesine imkân sağladığı için askeri güç daha ayrı bir konumda değerlendirilmelidir. Çünkü ülkelerin maddi ve manevi unsurlarına yönelik her tehdit ancak ve ancak asker gücün varlığı ile bertaraf edilebilir. Askeri gücün devlet için caydırıcı ve koruyucu görevi ancak güçlü bir ordu ile mümkün olabilmektedir. Ayrıca güçlü bir ordunun varlığından söz edebilmek için teknoloji düzeyi ileri seviyede olan savunma sanayiinin o ülkede var olması gerekmektedir.Yani güçlü bir ülke için güçlü ordu gerekmekte, güçlü ordu için ise güçlü bir savunma sanayii varlığının elzem olduğu değerlendirilmektedir.

## 2.2. SAVUNMA SANAYİİNİN SANAYİLEŞME İÇİNDEKİ YERİ

Savunma sanayii kapsamında yürütülmekte olan faaliyetlere bakıldığında imalat, makine, elektronik, kimya, inşaat, ulaştırma, haberleşme, tıp ve nükleer fizik gibi birçok sektörle işbirliğinin sağlandığı görülmektedir. Savunma sanayiinin işleyebilmesi adına yukarıda sayılan sektörlere ek olarak gemi, uçak, tekstil vb. sanayii dalları ile de güçlü ilişkilerin kurulması gerekmektedir. Daha farklı bir ifade ile güçlü bir savunma sanayisinin oluşturulabilmesi adına devlet yönetimi tarafından tüm sektörlerin sanayii sektörünün bir parçası olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu alanda öncelikle farklı sanayii dalları arasında entegrasyonun sağlanması gerekmektedir. Genellikle az gelişmiş ülkelerde bu alanda etkili bir entegrasyonun sağlanamaması nedeni ile oldukça büyük boyutlara ulaşan maliyetlere rastlanmaktadır. Bu durum ekonomik kaynakların da verimsiz kullanılmasına yol açmaktadır.

Savunma Sanayiinin Ana Sektörleri;<sup>8</sup>

- Havacılık ve Uzay Sanayii,
- Roket ve Füze Sanayii,
- Elektronik Sanayii,
- Silah ve Mühimmat Sanayii,

<sup>8</sup> Mevlana Kalkınma Ajansı, TR52 Düzey 2. Bölgesi (Konya-Karaman) 2023 Vizyon Raporu, s.13-19

- Askeri Gemi İnşa Sanayii,

Askeri Otomotiv ve Zırhlı Araç Sanayii,

Askeri Giyim Sanayii şeklinde sınıflandırılmaktadır.

## 2.3. SAVUNMA SANAYİİNİN İKTİSADİ ÖZELLİKLERİ

### 2.3.1. Savunma Sanayiinin Pazar Özellikleri

Sivil piyasalarla kıyaslandığında savunma sanayisinden doğan piyasa özelliklerinin farklılaştığı görülmektedir. Özellikle piyasa içerisinde ki alıcıların ve satıcıların üstlendikleri roller, piyasada mevcut olan ürünlerin özellikleri ile arz ve talep dengesinde ortaya çıkan farklılıklar öne çıkmaktadır.<sup>9</sup>Savunma sanayiinde kullanılmakta olan teknoloji, teknoloji ile güçlü ilişkileri olan üretim yöntemleri, belirlenen kalite standartları, beşeri sermayenin sahip olduğu nitelikler, baskın inovasyon stratejilerinin etkinliği, yüksek oranda yatırım gerçekleştirilmesi gerekliliği ve bunlara ek olarak güvenlik ve gizlilik gereksinimleri piyasanın kendine özgü koşulları olarak ifade edilebilmektedir.

**Müşteri:** Devletlere ait silahlı kuvvetler, savunma sanayiinin tek müşterisi olarak kabul edilmektedir. Devletlerin dışında, farklı grupların ya da kişilerin müşteri olarak kabul edilmesi uluslararası anlaşmaların ihlal edilmesi olarak yorumlanmakta, illegal silah satışı olarak ifade edilmektedir. Sektörün doğrudan diplomasi ile ilişki içerisinde olması nedeni ile uluslararası politika düzeyi savunma sanayii üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olmaktadır.

**Arz-talep durumu:** Farklı sektörlerle kıyaslandığında, savunma sanayiisi içerisinde arz ya da talep dengesinin oldukça dalgalı bir yapıya sahip olduğunu ifade etmek mümkündür. Savaş olasılıklarının güçlenmesine paralel olarak talepte oldukça önemli artışların yaşanmasına karşılık, barış ikliminin hakim olduğu dönemlerde önemli talep düşüşleri meydana gelmektedir. Bu duruma örnek olarak, Soğuk Savaş Sonrası dönemin gösterilmesi mümkündür. Öyle ki, savaş risklerinin ortadan kalkması ile birlikte küresel ölçekte hızlı talep düşüşleri meydana gelmiştir. Ancak, bu süreçte birçok ülke sivil sanayii ve savunma sanayii arasında güçlü bir ilişki ve

<sup>9</sup> Aziz Akgül, *Savunma İşletmelerinin Yapısı ve Türk Savunma Sanayii*, Ankara,1986

uyum yakalamaya çalışmıştır. Genel üretim süreçlerine bakıldığında ise, stok amacı ile gerçekleştirilen üretimin oldukça düşük olduğu, yalnızca talep sahipleri tarafından barış dönemlerinde geliştirme ve üretim faaliyetlerinin yürütülerek stok çalışmalarının yapılması gerektiği görülmektedir.<sup>10</sup>

**Fiyat:** Askeri gereksinimlerin sahip olduğu özellikler nedeni ile satış için belirlenen fiyatlar, sivil piyasalara göre çok daha az önem arz etmektedir. Öyle ki, bir savunma sanayii ürününe yönelik talebi, ürünlerin fiyatlarından ziyade görevlerin gereksinimlerine uygunluğu ve performansı etkilemektedir.<sup>11</sup>

**Egemenlik:** Silahlı kuvvetlerin, bu sektörün ürünlerine olan gereksiniminin temelinde, ulusal bir amaç olarak yurdun savunulması yatmaktadır. Bu durumda ulusal kaynakların bu alana seferber edilmesi, güvenilir iç kaynaklar oluşturulması, mevcut savunma sanayiini koruma ve geliştirme gibi politikalar savunma sektöründe her zaman gözlenen önlemlerdir.<sup>12</sup>

**Üretimin ölçeği ve devamlılığı:** Savunma sanayisinde geçerli olan üretim ölçeklerinin planlanmasında küresel savaş olasılığının mevcut durumuna paralel hareket edilmektedir. Bu duruma ek olarak, devletler tarafından diplomatik bir güç elde edebilmek, kritik teknolojilerinin geliştirilmesini sağlamak ve daha caydırıcı bir küresel güç haline gelebilmek adına savunma sanayisinde üretiminin devamlılığının sağlanması yönünde adımlar atmaktadırlar. Üretim süreçlerinde ortaya çıkacak olan ölçekler silah sisteminin özellikleri ile değişiklik göstermektedir. Sarf malzemelerinin üretim süreçlerinde yüksek ölçekler kullanılmakta iken uzay, havacılık, füze gibi karmaşık sistemlerin üretilmesinde çok daha küçük bir ölçek ortaya çıkmaktadır.

**İleri teknoloji:** Savunma sanayisinde üretilmekte olan ürünlerin genel özelliklerine bakıldığında üretim süreçlerinde oldukça ileri teknolojiye gereksinim duydukları görülmektedir. Söz konusu durum devletlerin üretim politikalarında olduğu kadar, içeriğinde teknoloji transferine sınırlar koyması nedeni ile de uluslararası ilişkiler alanında önem arz eden konuların başında gelmektedir. Sahip

---

<sup>10</sup> Emre Akıncı, **Türk Savunma Sanayiinde Teknoloji Ve Strateji**. Diss. Fen Bilimleri Enstitüsü, 2007

<sup>11</sup> Akgül, **a.g.e.**

<sup>12</sup> Aytakin Ziydan, **Harp Sanayii ve Tedarik**, TÜBİTAK Yayınları, 1998.

olunan ileri teknolojinin sahip olduğu nitelikler, hem firmaların hem de silahlı kuvvetlerin tedarik örgütlerinin yapısını yakından ilgilendirmektedir.<sup>13</sup>

**İnsan kaynağı:** İnovasyonlarda keskin gelişmeler sağlamak adına yürütölen AR-GE çalışmalarında, projelerin yüksek verimlilik ile yürütölmesinde ve hassas üretim tekniklerinin kullanılması sürecinde nitelikli insan kaynağı gereksinimi ortaya çıkmaktadır. Savunma sanayiinde mevcut olan personel yönetimine ve planlamasına bakıldığında oldukça değışken olduğu görölmektedir. Örnek vermek gerekirse, Amerika'nın bölgede arabuluculuk girişimlerinde bulunması neticesinde, İsrail ve Filistin arasında barış ikliminin oluşmasına yönelik adımların atılması ve 1991-1995 seneleri arasında barış ortamının hakim olması nedeni ile İsrail'e ait savunma sanayisinde istihdam edilmekte olan mühendislerin önemli bir kısmı çalışmalarını özel sektörde sürdürmek zorunda kalmıştır. Bu durumda sektörün bünyesinde üst düzey niteliklere sahip insan gücünün var olduğundan hareketle, barış döneminde özel sektöre geçişler üzerinden agresif inovasyon yaklaşımının özel sektöre entegre edilmesi sağlanabilmektedir. Yine İsrail örneğinden hareketle, küresel piyasalarda etkili olan high-tech firmalarının doğuşunun bu anlayış ile sağlandığını ifade etmek mümkün olmaktadır.

**Kalite:** Savunma sanayii ürünleri uluslar arası denetimlere açık olacak şekilde üretilmektedir. Ülke savunma sanayiine yönelik üretim yapmakla birlikte varlığını koruyabilmek adına diğerk ülkeler de bu ürünlerin doğal müşterisi durumundadır. Üretimde NATO ve milli standartlara ulaşarak ortaya çıkan ürünler, kalite güvencesinden ödün vermeden piyasada kalıcı olarak güven vermek durumundadır.<sup>14</sup>

**Yatırım ve finansman:** Savunma sanayiinde yatırım ve bu yatırımın finanse edilmesi stratejik bir karardır. Adım atılmadan önce göz önünde tutulacak en önemli husus, ülkenin silahlı kuvvetlerinin yatırım ürününe ihtiyacı ve yatırımın ekonomik boyutudur. Savunma sanayii ihtiyaçları günlük siyaset ve gelişen konjöntöre göre o kadar farklılık gösterebilir ki bu da yatırım risklerini beraberinde getirir. Karar verilecek yatırım barış zamanından itibaren üretilerek, krizlerde kullanıma hazır olmalıdır. Yatırım yapılan ürünün ticari boyutu da düşünölerek, barış zamanı üretim

<sup>13</sup> TMMOB. **Savunma Sanayii Sektör Raporu**. Ankara, 1991

<sup>14</sup> Akıncı, a.g.e.

fazlası miktarları diğer ülkelere satılarak kârlı bir ekonomik değere de ulaşabilsin. Göze alınacak risklere değinecek olursak;<sup>15</sup>

- Ülke ve dünya siyasetindeki belirsizlikler,
- Savunma sanayii üretimine yapılacak siyasi yönlendirmeler,
- İhraç edilecek ürünlerin devlet onayıyla yapılabilmesi,
- Ürün alıcısıyla olabilecek güven belirsizliği,
- Devletin veto hakkıyla üretim satışının etkilenmesi,
- Gelişen siyasetle beraber politikanın değişime uğrama ihtimali,
- Yönetimin el değiştirmesi ve olası görüş farklılıkları,
- Ekonomik desteğin kesilme ihtimali,
- Devletin kontrollerini üretici kuşkuya sevk edecek düzeye gelme endişesi,
- Anlaşma taraflarının koşulların başlangıçtaki isteklerinin değişimine yönelik talepleri,
- Kuruluşların adının sektörden silinmeden devamlı olmak suretiyle varlık gösterme çabaları,
- Kuruluşlar barış zamanında üreteceği ticari piyasa ürünlerin imalatını da gerçekleştirerek kâr ve sermaye güçlerini de artırabilmeli.

Dış politika ve ihracat desteği: Dış politika sanayii üretiminin belirlenmesinde önemli bir faktördür. Ülkelerin dostlukları olmaz, çıkarları olur, dolayısıyla ortak çıkarlar bu sektör üretimi ve güven duygusunun başat unsurudur. Ülkenin dış politikası, savunma sanayii piyasasıyla iç içedir. İhracat yapılan ülkelerle ya çok köklü bir bağ, ya da güçlü bir çıkar ilişkisi de ihracat ürünlerinin belirlenmesine etki eder.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Akgül, a.g.e., s. 51-55.

<sup>16</sup> Saçık, Sinem Yapar. **Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi**, 2009, s. 162-171.

**Araştırma ve geliştirme:** Savunma sanayii üretiminin ayrılmaz ve olmazsa olmaz ilkelerinden biri de Ar-Ge faaliyetleri olmalıdır. Çok ciddi işgücü ve finansmanın ayrıldığı bu alan sektörün gelişmeye ayak uydurması ve varlığını sürdürmesi için önemli bir faktördür.

### **2.3.2.Savunma Sanayii Ürünlerinin Özellikleri**

Savunma ürünlerinin en büyük özelliği, ürüne olan ihtiyacın ne zaman, nerede ve hangi koşullarda ortaya çıkacağına önceden bilinmemesidir. Bununla birlikte savunma ürünleri genellikle barış zamanında üretilirler ve herhangi bir savaş veya kriz dönemi hâsıl olana kadar kullanılmazlar. Sadece bazı ürünler (örneğin uçak, gemi, tank, haberleşme sistemleri gibi) barış zamanında eğitim ve harbe hazırlığa yönelik olarak kullanılırlar.

Savunma ürünlerinin üretiminde, beklentilere cevap verebilmek için yüksek teknoloji, özel donanımlar ve yoğun Ar-Ge faaliyetleri kullanılır. Bu nedenle savunma ürünleri tasarım, geliştirme, üretim, test ve değerlendirme aşamalarında çok sayıda uzmanlaşmış işgücüne ihtiyaç duymakta ve yüksek maliyetli cihaz yatırımları gerektirmektedir.

Ürünler tasarım aşamasından başlayıp onaylanana kadar etkin bir standardize denetimine tabidirler. Başlangıçtaki anlaşma koşullarının belirlenen kalitede üretilmesi gerekmektedir.

Denetimler uluslararası standartlarda gerçekleştirilmektedir. Bu standartlar MIL ve AQAP'dir.

Ürünler yüksek teknoloji ve yoğun Ar-Ge faaliyetleri içerdiği için oldukça fazla maliyetle elde edilirler ve üretimleri esnasında sürekli değişime uğrarlar, çoğu zaman ürün ilk planlandığından daha gelişmiş ve dinamikleştirilmiş şekilde sonuçlandırılır.

Ayrıca savunma ürünleri gizli ve emniyetli bir yapıya sahip olmaları, güvenilirlikleri ve standartları bakımından da ayrı birer özellik göstermektedir.

Savunma sanayii çıktıları, karmaşık bir sistemdir. Üretilcek daha etkin bir silah/araç için işleme tabi tutulacak başlangıçtaki ürün, başlı başına bir silah olup,

birleştirilmek suretiyle daha teknolojik yapıya da kavuşmaktadır. Tankın ya da farklı zırhlı araçların üzerine entegre edilen sistemlerin (makineli tüfek, uzaktan kumandalı atış platformları gibi) birleştirmesiyle ortaya bambaşka yeni teknolojik ürün ortaya çıkarmaktadır.<sup>17</sup>

Savunma sanayii ürünlerinin ortaya çıkarılmasında farklı alanlarda yetkinlik göstermiş kaliteli insan kaynağını idame ettirmenin finansal boyutun yanı sıra, elde edilecek sonuçların intizamlı olarak kayıt altına alınması da ayrı bir maliyet oluşturmaktadır. Yapılan çalışmaların istenilen kalitede olması ve gelişen süreçlere ilişkin analizlerin yapılmasına olanak sağlayacak planlama da karşımıza farklı bir ekonomik tablo olarak çıkmaktadır. Üretim faaliyetleri proje başlangıcındaki hedefler gözetilerek istenilen düzeye ulaşılmaya kadar gelinceye kadar geçen süreç maliyeti yükselmesine etki eder. Bu durum şirketler, kuruluşlar için üstesinden gelinebilecek finansal kaynağı aşabilir. Aynı durum ülkeler için de geçerlidir. Bir ülkenin altından kalkamayacağı teknolojik ya da ekonomik proje çalışmaları da olabilir. En güncel örnek olarak F-35 Savaş Uçağı üretiminde farklı ülkelerin projenin farklı bölümlerinde katkı sağlamasıyla ürünün ortaya çıkması amaçlanmıştır. Ülke ve kurumlar ortak çalışma koşullarında uyum sağlayacak projelere imza atabilmektedirler.

Savunma sanayii üretimi, teknik donanım, teknik personel kadrosu ve üstün teknoloji kullanılarak elde edilmektedir. Dolayısıyla ürünün piyasada kalma süresi ne kadar uzun olursa, yapılan yatırım anlamını bulur ve mali tablo da geçerli hale gelir. Bu durum doğru ürün ve doğru yatırımın bir araya getirilmesi zorunluluğunu beraberinde getirmektedir. Savunma sanayiinde ürünleri destekleyici ve piyasada kalma süresini uzatacak yedek parça üretimi önem arz etmektedir. Kimi zaman ürünün üretimi bitse bile yedek parça ihtiyacının uzun süreler devam ettiği sanayii ürünleri piyasada kendine yer bulmaktadır.

Savunma sanayii ürünlerinin malzeme özellikleri, ulusal ve uluslar arası geçerliliği bulunan, kendini kanıtlamış kalite standartlarına göre üretilmelidir. NATO 'ya bağlı ülkeler NATO standardına uymayan ürünleri kullanamazlar ve bu durum önceden yapılan anlaşmalarla belirlenmiştir. Askeri standartlar kapsamında Amerika NATO da öncü durumundadır. NATO ülkeleri bu standartlara göre parçalar

---

<sup>17</sup> TÜBİTAK, **Savunma Sanayii ve Tedarik**, Haz. AYTEKİN ZİYLAN ve diğ., Ankara, 1998, s. 12-15

kullanarak ortak bir pazar oluşturmuş ve bu standartlar üye her ülke sanayisi tarafından titizlikle yerine getirilmektedir. Kullanılan malzemelerin özellikleri NATO'da Stanag'lara, ABD'de askeri şartnamelere ve askeri standartlara (MIL-STD), Türkiye'de ise Türk Standartlarına dayandırılmaktadır.<sup>18</sup>Savunma sistemlerine yönelik en kapsamlı dokümanlar ABD askeri şartnameleri ve askeri standartlardır.<sup>19</sup>Savunma sanayiinde ortaya çıkarılan ürünün geçerli standartlara sahip olması yeterli olamamakla birlikte bu ürünün tüm aşamalardaki kalite kontrolleri de önem arz etmektedir. NATO ülkelerinde kalite yönetim sisteminin özellikler iAQAP'larda (Allied Quality Assurance Publications) ortaya konulmuştur. Ülkemizde ise Milli Savunma Bakanlığının uygun gördüğü ve yetkilendirdiği savunma sanayii kalite yönetim sistemi ile belirtilmektedir. Bu uygunluk denetim ve kontrollerle aranmaktadır.

Yapılan kontrollerle ürünün çalışma değerleri, koşullar ve ilgili süreleri belirtilen standart ve kalitede performans göstermeli aksi durumda üretimin ilgili bölümü standardı yakalayana kadar AR-GE çalışmasıyla aksaklığı tespit edip, sorunu gidermelidir. Savunma sanayiindeki bu katı kurallar ve deneme süreleri diğer sanayii koşullarına göre farklılık gösterir, üretim mekanizması ona göre planlanmalıdır.

Askeri bir ihtiyacın, askerin elinde çalışır üstün bir silaha dönüşmesi bilimsel bir süreçtir. Bu süreç, tehdit analizinden hareketle askeri ihtiyacın (need) belirlenmesiyle başlar. Daha sonra irdelenen ihtiyaçtan teknik olarak ürün istekleri (requirements) tanımlanır. İsteklerden hareketle ürün özellikleri (specifications - şartname) türetilir. Özelliklere hitap eden ürünler varsa alınır, yoksa tasarlanır, imâl edilir, denenir, iyileştirilir ve envantere girer. Şartnamesi hazırlanmış bir ihtiyaç için yeni bir tasarım süreci başlar. Daha sonra da ürün ömrü boyunca bakım onarım modeli çerçevesinde desteklenir.

Şöyle ki; bir ülke silah ihtiyacını devamlı dış alım ile karşılıyorsa, iki durumla karşılaşır: Birincisi, kimse en yeni silahı satmadığından, dünyada hiçbir zaman lider olamaz. İkincisi, pahalı olan savunma gereçlerine harcadığı kaynak, kalıcı başka hiçbir etki olmadan heba olur. Geçmişte Türkiye her iki durumu da yaşamış, şimdi kurtulma gayreti içindedir. Öte yandan Rusya gibi, savunma maksadıyla ürettiği

<sup>18</sup> Yalçın Duyar, **Türk Savunma Sanayiinin Ekonomideki Yeri ve Önemi**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi) Eskişehir, 1997, s. 32

<sup>19</sup> Kris Osborn, "**First Big Test For FCS**", Defense News, 2014, 22(10), s. 1



üstün teknolojileri, sivil sektöre aktarıp ticarileştiremezse, ekonomik çöküntüye girer.<sup>20</sup>Yüksek teknolojileri barındıran savunma sanayii ürünleri, ülkelerin askeri teknoloji sıralamasında etkin rol almaktadır.

### 2.3.3.Savunma Sanayii Kuruluşlarının Özellikleri

Türk savunma sanayii, kamu ve özel sektör kuruluşlarından oluşan; Türk Silahlı Kuvvetleri bünyesinde bulunan İkmal Bakım Merkezleri, askeri fabrika ve tersaneler ile Makine ve Kimya Endüstrisi (MKE) Genel Müdürlüğü dâhilindeki fabrikalar kamuya ait bölümü teşkil etmektedir. Yerli ve yabancı sermaye yapılarına göre ikiye ayrılan özel sektör kuruluşları dışında Savunma Sanayii Müsteşarlığı ve Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın (TSKGV) ortak girişimleri ile oluşan kamu ortaklı kuruluşlar da bulunmaktadır. TSK'nın ihtiyaçlarına yönelik mal ve hizmet üretimi yapan kamu kuruluşlarının sivil üretimi sınırlı derecededir. Kamu kuruluşları ile kamu kontrolünde etkinlikte bulunan kuruluşlar, sektör cirosunun önemli bir kısmını oluştururlar. Özel firmalar, kamu kuruluşları ile karşılaştırıldığında daha fazla sivil amaçlı üretim yapsalar da öncelikli amaçları TSK'nın ihtiyaçlarını karşılamaktır. Daha çok off-set anlaşmaları dâhilinde ihracat yapan kamu ve özel sektör firmalarının ihracatında yakın dönemlerden itibaren artış olmaktadır. Gerek ihracat payı gerekse TSK ihtiyaçlarına yönelik üretimin düzeyi konusunda sektörün kapasitesi alt sektörlere göre değişiklik göstermektedir. Kara ve deniz araçlarındaki seviye, hava araçları ve güdümlü silahlardan daha ileri düzeydedir.<sup>21</sup>

Türk Savunma Sanayii'ni beş kategoride değerlendirmek mümkündür. Bunlar;

- TSK bünyesinde yer alan doğrudan devlet tarafından kurulmuş olan askeri fabrikalar ile bakım merkezleri,
- Savunma sanayii alanında faaliyet gösteren kamu iktisadi teşekkülü olan Makine Kimya Endüstri Kurumu ve bağlı fabrikalar,

<sup>20</sup> Faruk Yarman, “Siyasi-Askeri Dünyamızın Küreselleşme-Bölgeselleşme-Millilik Çelişkisi ve Savunma Sanayii Stratejilerinde Yeni Dönüşüm Süreci”, Türk Sanayicilerinin NAMS ve NATO Altyapı Projelerine Entegrasyonu Semineri, Ankara, 1999, s. 9

<sup>21</sup> Savunma Sanayii Müsteşarlığı, **2009-2016 Savunma Sanayii Sektörel Stratejik Dokümanı**, Ankara, Nisan 2009, s. 2

- Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı (TSKGV) ile SSM'nin sahibi veya ortağı olduğu kuruluşlar,
- Yerli veya yabancı ortaklı özel sektör kuruluşları,
- Türk Savunma Sanayisinin gelişmesine yönelik araştırma yapan kurum ve kuruluşlar.

### **2.3.3.1. TSK Bünyesindeki Askeri Fabrikalar ve Kuruluşlar**

TSK bünyesinde komple mâmul ya da parça üretimi, bakımı, iyileştirme ve yenileştirme gibi işlemleri yürütmekte olan çok sayıda fabrika ve tesisler bulunmaktadır. Bu askeri fabrikalar ve bakım merkezleri her kuvvette ayrı ayrı yer almaktadır. Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na (K.K.K.lığı) bağlı Ankara, İstanbul, Balıkesir, Niğde, Kayseri bölgesinde Ana Bakım Merkezi Komutanlıkları bulunmaktadır. Bunun haricinde birçok il de askeri silah, teçhizat, araç ve malzemenin bakım, onarım vb. faaliyetlerini yürütmek için bakım merkez komutanlıkları ile askeri teçhizat ve malzemelerin elektronik, mekanik ve optik kalibrasyonu ile beraber bakım, onarım faaliyetlerinin yürütülmesi için Ankara'da K.K.K.lığına bağlı Elektro-Optik Sistemler Bakım Merkezi bulunmaktadır.<sup>22</sup>

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Dz.K.K.lığı) envanterinde bulunan firkateyn, denizaltı ve her türlü savaş gemileri ile ticaret gemilerinin her türlü bakım, onarım, modernizasyon, iyileştirme faaliyetlerini yürütmek amacıyla İstanbul Tuzla, Kocaeli Gölcük ve İzmir'de Tersane Komutanlıkları bulunmaktadır. Ayrıca Hava Kuvvetleri Komutanlığı (Hv.K.K.lığı) envanterinde bulunan askeri sistemlerin bakım ve onarım faaliyetlerini yürütmek amacıyla Eskişehir, Ankara ve Kayseri'de Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlıkları mevcuttur. Jandarma Genel Komutanlığı (J.Gn.K.lığı) envanterinde bulunan taktik tekerlekli ve zırhlı araçlar ile silah ve özel malzemelerin bakım onarımı, yenileştirilmesi faaliyetleri Ankara'da bulunan Bakım Komutanlığı vasıtasıyla yürütülmektedir.<sup>23</sup>

### **2.3.3.2. Makina Kimya Endüstrisi Kurumu ve Bağlı Kuruluşlar**

<sup>22</sup> T.C. Milli Savunma Bakanlığı Web Sitesi, <http://www.msb.gov.tr/Aqap/AqapListe>,2018

<sup>23</sup> T.C. Milli Savunma Bakanlığı Web Sitesi, <http://www.msb.gov.tr/Aqap/AqapListe>,2018

Bugün Türk savunma sanayiinin merkezi olan Makine Kimya Endüstrisi'nin kurumsal tarihi 15. yüzyıla yani Osmanlı İmparatorluğu dönemine uzanır. Her ne kadar ismi ve statüsü değişse de bu kurum ilk olarak Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethetmesinden sonra kurduğu "Top Âsitanesi" olarak anılan dökümhanede ortaya çıkmıştır. Kurum varlığını iktisadi ve ticari faaliyetleri ile Cumhuriyete kadar şöyle devam ettirmiştir: 1832 yılında müşirlik olarak kurulan Tophane-i Âmire, 1908 yılında bakanlığa dönüştürülmüş ve Tophane-i Âmire Nazırlığı olarak anılmıştır. Ertesi yıl yani 1909'da İmalat-ı Harbiye Müdüriyeti Umumîyeyi, 1921 yılında ise Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü hayata geçirilmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra 1950 yılında ise bugünkü adıyla Makine Kimya Endüstrisi Kurumu Genel Müdürlüğü kurulmuştur.<sup>24</sup> Aşağıdaki fotoğrafta tophane-i Amire'nin o dönemdeki hali görülmektedir.

### **Resim 1. Tophane-i Amire**



<sup>24</sup> Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, MKE Kurumun Stratejik Planı 2011-2015, <http://www.mkek.gov.tr>

Osmanlı Devleti'nde savunma sanayiinin gelişimine bakacak olursak 17. yüzyıla kadar oldukça güçlü olan bu alan gücünü 18. yüzyıldan itibaren kaybetmeye başlamıştır. Bu duruma Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki teknolojiyi takip edememiş olması etkilidir. I. Dünya Savaşı ve sonrasında Türk Savunma Sanayii gücünü iyiden iyiye kaybetmiş ve nihayetinde cumhuriyet, Osmanlı Devleti'nden güçlü alt yapıya sahip olan bir savunma sanayii devralamamıştır. Bu durumun tek istisnası Kurtuluş Savaşı döneminde işgal edilen İstanbul'dan Anadolu'ya nakledilen imalathane ve tezgâhlarla, savunmanın merkezi olan Ankara civarında oluşturulan küçük çaplı imalathanelerdir. Cumhuriyetin kurucu kadrosu kalkınmada savunma sanayii ve genel anlamda sanayileşmenin büyük bir önemi olduğunun bilincinde olduğu için ilk yıllarda girişilen sanayileşme hamleleri arasında savunma sanayiinin devlet eliyle güçlendirilmesi amacıyla da bazı girişimlerde bulunulmuştur. 1921 yılında kurulan "Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü" bu girişimin bir sonucudur. Ayrıca 1923 yılında gerçekleştirilen İzmir İktisat Kongresi'nde Kırıkkale'de entegre bir silah sanayiinin kurulması görüşülmüştür ki bu da yine savunma sanayiini güçlendirmeye yönelik bir girişimdir. Savunma sanayiini ikmal edecek ve bugünkü MKE Kurumu'nun temelini oluşturacak diğer girişimleri kronolojik olarak şöyle sıralayabiliriz:<sup>25</sup>

- Hafif Silah ve Top Tamir Atölyeleri ile Fişek ve Marangoz Fabrikaları, Ankara,1924
- Pirinç Fabrikası, Kırıkkale,1928
- Elektrik Makineleri Fabrikası, Kırıkkale,1928
- Mühimmat Fabrikası, Kırıkkale,1929
- Kayaş Kapsül Fabrikası, Ankara,1931
- Çelik Fabrikası, Kırıkkale,1931
- Mamak Gaz Maske Fabrikası, Ankara,1935
- Barut, Tüfek ve Top Fabrikaları, Kırıkkale,1936

---

<sup>25</sup> Mehmet Gönübol, **Olaylarla Türk Dış Politikası**, Siyasal Kitabevi, 9. Baskı, Ankara, 1996, s. 218- 221

MKE Kurumu yalnızca savunma sanayiinde değil, sivil alanda da pek çok ürününün ilk üretimini gerçekleştirerek öncü olmuştur. 1950’li yıllarda tek motorlu UĞUR 44 ilk Türk Uçağının MKE Kurumu tarafından üretilmesi gibi, ilk tekstil makinelerini, ilk elektrik sayaçlarını, çelik çekme boru, sac ürünleri ve pirinç malzemeyi de yine bu kurum üretmiştir. Ayrıca takım tezgâhları, askeri pil, dişli ve dişli kutusu gibi imalatları; zirai mücadelede kullanılan aletleri, demiryolu raylarındaki haddeme ve vasıflı çelik haddehanesini, pik ve sfero dökümhanesini yine kurum hayata geçirmiştir.

1921 yılında kurulan “Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü”, 08 Mart 1950 tarihli ve 5591 sayılı (mülga) kanunla, sermayesinin tamamı devlet tarafından karşılanmak üzere ve askeri fabrikaların çalışır hale getirilmesi; ihtiyaçlarının güvenli ve düzenli olarak karşılanması; sivil ve askeri alanlarda nitelikli ürün verecek bir yapıya sahip olması; yurt içinde üretilecek yüksek teknolojiye sahip harp silah ve araçları için gerekli alt yapının oluşturulması ve üretim tesislerinin kurulması amacıyla tüm varlığı ile devredilerek Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu kurulmuştur. Kurum bu kanunla Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) haline gelmiştir.<sup>26</sup>

1960-2010 yılları arasında kurum tarafından gerçekleştirilen yatırımlar ve özel sektöre sağladığı sermaye katılımı, ülke ekonomisine de ciddi bir katkı sağlamıştır. Kurum tarafından gerçekleştirilen bu teknoloji yatırımları hem döviz tasarrufu sağlamış, hem yeni ürünler ortaya çıkarmış, hem de kurumun girişimleri savunma sanayii ve özel sektöre örnek olmuştur. 2000 yılına kadar Sanayii ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde bulunan kurum; Merkez Teşkilatı, 2 İşletme Müdürlüğü, 10 Fabrika Müdürlüğü ile bu tarihten itibaren Milli Savunma Bakanlığı’na bağlanarak TSK’nın ihtiyaçlarını karşılamaya ve ülke sanayiine katkı sağlamaya devam etmiştir. Söz konusu fabrikalar ile işletme müdürlükleri şunlardır; Mühimmat Fabrikası, Gazi Fişek Fabrikası, Silah Fabrikası, Elmadağ Roket Fabrikası, Çankırı Silah Fabrikası, Ağır Silah ve Çelik Fabrikası, Kapsül Fabrikası, Elmadağ Barut Fabrikası, Nitroselüloz Fabrikası, Pirinç Fabrikası, Makine Fabrikası, Hurda İşletmesi Müdürlüğü ile Destek Tesisleri İşletme Müdürlüğünden meydana gelmektedir.

---

<sup>26</sup> Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, a.g.e.

MKE Kurumunun, savunma ve sivil savunma ihtiyaçlarına göre belirlenen üretim ve pazarlama temelinde 3 ana amacı vardır:<sup>27</sup>

- TSK ve i güvenlik güçlerimizin ihtiyaç duyduğu bütün silah, araç ve gereçleri imal etmek veya ettirmek idamesini sağlamak,
- Ülkenin pirinç, elik, kapsül ve patlayıcı sivil üretim malzemeleri ile araç-gereçlerle bunların yedek parçalarının imalatını yapmak ve tadilatını sağlamak,
- Kurumların hurda olarak kl ettiği maden, araç ve gereçleri geçerli anaşmalar doğrultusunda toplamak ve değerlendirmektir.

Türkiye içinde bulunduğu bölgenin getirmiş olduğu şartlardan dolayı her zaman kendi imknlarını, doğabilecek bir harp için sürekli olarak hazır tutmak zorundadır. Bu nedenden dolayı ordunun silah, mühimmat vb. rnlerini üreten bu kurumun devamlı olarak kendini geliştirmesi ve NATO standartlarında uygun kalitede üretim yapması gerektiği dşnlmektedir.

### **2.3.3.3. TSKGV ve Kamu Ortaklı Kuruluşlar**

Türk savunma sanayiinin kurulması için Kurtuluş savaşı yıllarından beri başlayan alışmalar, İkinci Dünya Harbi'ne kadar yoğun devam etmiştir. Harp yıllarının ağır şartları ile savaş sonrası ülkenin içinde bulunduğu insani ve ekonomik nedenlerden dolayı savunma sanayiisi olumsuz etkilenmiştir. NATO'ya üyelik akabinde Rus tehdidine yönelik olarak ülkenin almış olduğu askeri yardımlar Türk savunma sanayiisinin gelişmesine engel olmuştur. Kıbrıs meselesinde müttefik devletlerin Türkiye'ye karşı tutumu ve ABD Başkanı Johnson'un mektubu ile Türk savunma sanayiinde yeni bir dönemin başlatıldığı görülmüştür. Kıbrıs'ta yaşanan sıkıntılar milli sanayiinin kurulması için bir milat olarak kabul edildiği belirtilmektedir.

1970 yılında Hava Kuvvetleri, 1972 yılında Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakıfları kurulmuştur. 1974 yılında gündeme gelen Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında Türkiye'ye ambargo uygulanınca, 27 Ağustos 1974 tarihinde halkın bağışları ile

<sup>27</sup> Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, a.g.e.

“kendi tankını, kendi silahını kendin yap” diyen Türk Kara Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı kurulmuştur. Bu dağınkılığa son vermek ve finansal kaynakların tek elde toplanması amacıyla, 3388 sayılı yasa ile 17 Haziran1987 tarihinde Kara, Deniz, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakıfları birleştirilmiş ve Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı (TSKGV) kurulmuştur. Özel kanunla kurulan tek vakıf olan TSKGV'nin amacı TSK'nın güçlendirilmesi ve ihtiyacı olan araç-gereç ve silahların yurtiçinde üretimini sağlanması; bu sayede savunma sanayiinde de dışa bağımlılığın azalmasıdır.<sup>28</sup>Ayrıca vakıf; milli harp sanayiinin geliştirilmesi, harp sanayiinde yeni dalların işleve sokulması, gerekli görülen silah, araç ve gereçlerinin temininde maddi ve manevi destek sağlanmasını da amaç edinmiştir. Vakıf yönetimi Milli Savunma Bakanı, Genelkurmay İkinci Başkanı, Milli Savunma Bakanlığı Müsteşarı ve Savunma sanayii Müsteşarı'ndan oluşan mütevelli heyetince sağlanmaktadır ve idari görevlerde askerler bulunmaktadır. Vakfın başlıca gelir kaynakları ise şunlardır: Bağışlar, iştiraklerden alınan kâr payları ve işbirliği protokollerinin getirisi, kiralanan gayrimenkul ve işletmeler, banka mevduat gelirleri, sahip olunan menkul kıymet gelirleri, düzenlenen fuar gelirleri. Vakıf, Kuruluş Senedi'nin 6. Maddesi gereği, gelirlerinin %20'sini idame ve idari harcamalara ayırırken, %80'ini kuruluş amaçları doğrultusunda tahsis etmek zorundadır.<sup>29</sup>

TSKGV'nin modernizasyon projesi ve askeri sanayiinin inşası bağlamındaki asli rolü silah üretimi yapan şirketleri kurmak veya bunlara ortak olmak şeklinde gerçekleşmektedir. TSKGV yapısı altında toplam 14 şirket bulunmakta olup,bunların 6 tanesi TSKGV paylarının yüksek olduğu ana şirketlerdir: İşbir Elektrik (%99,76), Hava Elektronik sanayii (Havelsan) (%98,9), Askeri Pil sanayii ve Ticaret A.Ş. (Aspilsan) (%97,7), Askeri Elektronik sanayii (Aselsan) (%84,58), TAI-Tusaş (%54,49),Roketsan(%35,5),TAPASAN(%25),Türktıpsan(%20),DİTAŞ(%20),Netaş(%15),Mercedes-BenzTürk(%5),TEITusaş(%3,02),HEAŞveHTRHavelsan Teknoloji. Bunlardan Havelsan, Aselsan, Roketsan ve TAI, İstanbul Sanayii Odası tarafından yayımlanan “Türkiye'nin 500 Büyük Sanayii Kuruluşu” içinde yer almaktadır.

<sup>28</sup> Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayiii Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, s. 384-385

<sup>29</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Web Sitesi, <https://www.tskgv.org.tr/vakif-senedi/>,2018

Bunun haricinde askeri yazılım firması olan Aselsan dünyanın en büyük 100 savunma sanayii firması arasında 76'ncı sıradadır.<sup>30</sup>

TSKGV; Aselsan, Tusaş, Havelsan, Roketsan, İşbir ve Aspilsan olmak üzere toplam altı bağlı ortaklığı bulunmaktadır. Ayrıca Türktıpsan, Ditaş, Netaş, Mercedes-Benz Türk, TEI, HEAŞ olmak üzere TSKGV'nin iştiraki olduğu altı kuruluş bulunmaktadır. Bununla beraber, Havelsan Ehsim ve Havelsan Teknoloji Radar'ın içinde bulunduğu iki kuruluş ile dolaylı bağlı ortaklığı bulunmaktadır.<sup>31</sup>

SSM'de savunma sanayii alanında meydana gelen en önemli değerlerden birisidir. Kıbrıs Barış Harekâtı'nın sonrasında daha önceki bölümlerden de bahsedildiği üzere savunma sanayii alanında büyük yapısal bir dönüşüm gerçekleştirilmiştir. 1985 yılında savunma sanayiinin dağılık halini toplamak amacıyla 3238 sayılı Savunma sanayii Hakkında Kanun çerçevesinde bazı yapısal değişiklikler yapılmıştır. Savunma sanayii programlarını yönetmek için Savunma sanayii Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı (SAGEB), gerekli kararların alınması için Savunma sanayii İcra Komitesi ve finans kaynağının sağlanması amacıyla Savunma sanayii Fonu kurulmuştur. SAGEB, 1989 yılında MSB'ye bağlı bir tüzel kişilik olarak Savunma sanayii Müsteşarlığı (SSM) adıyla faaliyetlerine devam etmektedir. Savunma sanayiisine verilen önemden dolayı başkanlık seviyesindeki bu kurum müsteşarlık seviyesine çıkarılmıştır. SSM'nin kuruluş amacı modern savunma sanayiinin geliştirilmesi ve TSK'nın modernizasyonun sağlanmasıdır.<sup>32</sup>SSM bugün büyük projelerin tanımlanması, ihale edilmesi, ilk edilmesi, ilk idame yedeklerinin kullanıcı personele teslimine kadar geçen süreçleri icra etmektedir. Yapılan faaliyetler ile ilgili ihtiyaç sahibi kurum ile sıkı bir koordinasyon ve birlikte çalışmalar yapılarak doğru, geliştirilebilir, ekonomik ve çağdaş sistemlerin teminine önem verilmektedir.

SSM'nin asıl kuruluş amacı savunma sanayii alanında proje, program ve portföyleri yönetmek ve böylece TSK'nın modernizasyonun sağlanmasıdır. SSM'nin hissedarı olduğu firmalar bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TAI) ile Türk Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı (TUSAŞ) birleşiminden oluşan TAI-TUSAŞ şirketinden toplam %45,45 hissesi bulunduğu

<sup>30</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Web Sitesi, [https://www.tskgv.org.tr/tskgv/?page\\_id=22](https://www.tskgv.org.tr/tskgv/?page_id=22).

<sup>31</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Web Sitesi, <https://www.tskgv.org.tr>, 2018

<sup>32</sup> Rifat Uçarol, **Siyasi Tarih (1945-1999)**, Der Yayınları, 8. Basım, İstanbul, 2010, s. 108-111



görülmektedir.<sup>33</sup>TSK ve SSM'ye, sistem mühendisliği, proje yönetimi, teknik destek, teknoloji transferi ve lojistik destek hizmetleri; görevlerini gerçekleştirmek amacıyla Savunma Sanayii İcra Komitesi kararı ile 1991 yılında Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş.(STM) kurulmuştur.STM'nin kuruluş amacı;ileri teknoloji gerektiren alanlarda proje yönetimi, sistem ve yazılım mühendisliği, teknik ve lojistik destek hizmetleri sağlamak ve kritik teknolojileri ülkeye kazandırmak olduğu belirtilmektedir. STM'nin yaklaşık %34 hissesi SSM'nin, %32 hissesine de TSKGV dolaylı yoldan sahiptir.<sup>34</sup>

TSKGV; Türk Savunma Sanayii'nin gelişmesini sağlamak amacıyla milletin maddi ve manevi desteğini almaya gayret sarf etmekte olduğu görülmektedir. Bu vakfın ortağı olduğu kuruluşlar Türk Savunma Sanayii'nin can damarını oluşturmaktadır. TSK'ne her türlü sistemin geliştirilmesinde rol oynayan bu firmalar mutlaka devlet eliyle desteklenmelidir. Yeni fikirlerin üretilmesi için üniversiteler ile de ortak bir kompleks kurması gerektiği düşünülmektedir. Ayrıca ürünlerini sadece yurtiçinde değil yurt dışına yönelik pazarlamadaki gelişimine sürekli devam edebilme imkânına sahip olabilsin. Bu yüzden ülkenin en önemli değerlerinden olan bu kurumlar devlet, savunma sanayii firmaları, araştırma yapan kurumların ve üniversitelerinde desteği ile ortak bir kompleks de buluşarak daha hızlı düşünebilmeli daha hızlı karar verebilmeli ve daha hızlı üretip bunları yurtiçi ve yurt dışına pazarlama imkânına sahip olması gerektiği düşünülmektedir.

#### **2.3.3.4. Özel Sektör Kuruluşları**

1991 yılında SASAD'ın kurulması ile beraber dağılık olan savunma sanayii firmalarının dernek çatısı altında toplanarak koordinasyonun daha kolay yapılması sağlanması amaçlanmıştır. Bu sayede özel sektör kuruluşlarında artış görülmüştür.

Örneğin, Kara Araçlarında: FNSS, Otokar; Deniz Araçlarında: ADİK, DEARSAN, RMK Marine, YONCA-ONUİK, İstanbul Denizcilik; Hava Araçlarında: Alp Havacılık, Baykar Makine, Kale, Vestel; Elektronik ve Yazılımda ise: Aydın

<sup>33</sup> TAI-TUSAŞ İnternet Sayfası, “**Şirket Profili**”, <https://www.tai.com.tr/tr/hakkimizda/sirket-profilii>,

<sup>34</sup> STM İnternet Sayfası, “**Şirket Profili**”, [www.stm.com.tr](http://www.stm.com.tr), 2018

Yazılım, Milsoft, Koç Savunma, SDT, Gate gibi özel sektör kuruluşları bulunmaktadır.<sup>35</sup>

Özel sektör kuruluşları ya yerli sermayeli firmalardan oluşmakta ya da yabancı ortaklı firmalardan oluşmaktadır. Örneğin FNSS Savunma Sistemleri A.Ş.firmasının%51 hissesi Nurol Holding A.Ş.’nin, %49 hissesi de İngiliz firması olan British Aerospace and Marconi Electronic Systems (BAE Systems)’dir. Yani yabancı ortaklı bir firmadır.<sup>36</sup>Bir başka örnek verilecek olursa eğer, Aydın Yazılım ve Elektronik Sanayiii A.Ş. (AYESAŞ)’ın %60 hissedarı Vestel Grubu, %40 hissedarı ise ABD yazılım ve haberleşme şirketi olan L3 Communications firmaları olduğu görülmektedir.<sup>37</sup>

Türkiye’de savunma sanayii firmalarını bir dernek çatısı altında toplayarak savunma sanayiinin güçlenmesini sağlamak amacıyla Milli Savunma Bakanlığının önerisi ve desteğiyle 1990 yılında Ankara’da Savunma ve Havacılık Sanayiii İmâlatçılar Derneği(SASAD)kurulduğu görülmektedir. Bu derneğe üye tüm savunma sanayii kurumları ile ihtiyaç makamları arasındaki eşgüdümü sağlamak ve bunlar arasında işbirliğini sağlayarak küresel alanda rekabet edebilen kuruluşlar olmasını sağlamaya çalışması SASAD’ın kuruluş amacı olarak değerlendirilmektedir.2014 yılı itibari ile toplam 124 firma bu derneğin üyesidir.<sup>38</sup>

Devlet adına SSM tarafından istikrarlı bir şekilde teşvik edilen Türk Savunma Sanayii, her geçen gün kendi kendine yetebilen ve bu oranda yabancı işbirliklerine daha az bağımlı olan; uluslararası arenada ise rekabet gücünü arttıran bir sektör olmaktadır. SSM’nin kritik ve milli olması zorunlu ürünlerin tedarikinde yerli firmalara yabancı firmalardan daha fazla öncelik verildiği görülmektedir. Yabancı ortaklıkları olan yerli firmalardan da alım yaparak, hem yerli üretimi arttırmayı hem de teknoloji transferi teminini hedeflemektedir.<sup>39</sup>Bu amacı gerçekleştirmek amacıyla, sektöre girmek isteyen yabancı firmalarda, yerli bir ortaklık olmasını zorunlu kılmaktadır. Bu şekilde sektöre girmek isteyen yabancı firmaların, mutlaka yerli bir

<sup>35</sup> Bilal Aktaş, “**Savunma Tedarik Sistemi**”, Konya Endüstri Günü Kongresi, Savunma Sanayiii Müsteşarlığı Sunumu, Konya, 9-10 Haziran 2014, s. 14

<sup>36</sup> FNSS İnternet Sayfası, “**Firma Profili**”, [www.fnss.com.tr](http://www.fnss.com.tr), 2018

<sup>37</sup> AYESAŞ İnternet Sayfası, “**Kurum Hakkında**”, [www.ayesas.com](http://www.ayesas.com), 2018

<sup>38</sup> SASAD İnternet Sayfası, “**Sasad Hakkında**”, [www.sasad.org.tr](http://www.sasad.org.tr), 2018

<sup>39</sup> Business Monitor International Ltd. (BMI), **Turkey Defence and Security Report Q1 2012**, Sector Publishing Intelligence Limited (Spi), United Kingdom, 2012, s. 101-108

firma ile ortaklaşa iş yapmasını mecbur bırakmaktadır. Bu sayede teknoloji transferini de ülkeye getirmeyi hedeflemektedir. Örnek olarak ATAK helikopter projesinde ana yüklenici konumunda olan TAI-TUSAŞ firması ile İtalyan firması Agusta Westland firması ile ortak üretim faaliyetinde bulunması gösterilebilir. Bu ortaklık sayesinde İtalyan firmasının daha önceden üretmiş olduğu Agusta 129 Mangusta helikopterinde gövde aksamında değişiklik yapılması ve özgün silah ve yazılım ile donatılması ile ortaya çıkarılacak olan ATAK Helikopteri aracılığıyla teknoloji transferi İtalyan firmasından kazanılması buna güzel bir örnek olarak değerlendirilebilir.

### 2.3.3.5. Araştırma ve Geliştirme Yapan Kuruluşlar

Savunma sanayiine yönelik olarak Ar-Ge faaliyetlerinin önemi yeni yeni anlaşılmaya başlamıştır. Türkiye'nin en önemli bilimsel araştırmalarını yapan TÜBİTAK bünyesinde savunma sanayiisinin geliştirilmesine yönelik birimler bulunmaktadır. TÜBİTAK bünyesinde 1972 yılında oluşturulan en önemli kuruluşlardan birisi Savunma Sanayii Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü (SAGE)'dir. Bu kurumun kuruluş amacı ihtiyaç duyulan teknik anlamda araştırma ve geliştirme hizmeti sunmak, yurtiçinde üretilmesi istenen ürünün prototipinin diğer firmalarla gerçekleşmesini sağlamak, bu alanda uzman personel yetiştirmek ve yurtdışında bu alanın ilgi alanına giren teknolojileri takip etmek olduğu belirtilmektedir. SAGE'nin asıl misyonu; savunma sanayiisine katma değeri ve rekabet gücü yüksek;leri teknoloji, hizmet ve ürünleri Ar-Ge yoluyla tedarik edilmesi olduğu belirtilmektedir.<sup>40</sup>

TÜBİTAK bünyesinde 1972 yılında kurulan diğer bir kuruluş ise Marmara Araştırma Merkezi (MAM)'dir. MAM sayesinde kamu, savunma ve özel sektör kuruluşları ile birlikte akademik kurumlara temel araştırma, uygulamalı araştırma, geliştirme, inovasyon, teknoloji transferi, sistem ve tesis kurma vb. argümanları kullanmak suretiyle özgün çözümler sunmakta olduğu belirtilmektedir.<sup>41</sup>

Ayrıca TÜBİTAK bünyesinde kurulan Ulusal Elektronik ve Kriptoloji Araştırma Enstitüsü (UEKAE) vasıtasıyla, stratejik kamu kurumlarının ihtiyaç

<sup>40</sup> TÜBİTAK-SAGE Resmi İnternet Sayfası, “**Kurumsal Hakkımızda**”, <http://www.sage.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/hakkimizda-0,2018>

<sup>41</sup> TÜBİTAK-MAM Resmi İnternet Sayfası, “**Kurumsal Biz Kimiz?**”, <http://mam.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/biz-kimiz,2018>

duyduğu bilgi güvenliği ve elektronik sistem programlarını geliştirmek maksadıyla Ar-Ge faaliyeti yapan bir kuruluştur.<sup>42</sup>1985 yılında ODTÜ yerleşkesinde kurulan Uzay Teknolojileri Araştırma Enstitüsü vasıtasıyla uzay teknolojileri, yazılım ve elektronik alanda araştırma ve geliştirme faaliyetlerini yürüterek hem kamu hem sivil kuruluşlara destek sağlamaya çalışıldığı değerlendirilmektedir.<sup>43</sup>

Özellikle ihtiyaçların tespitinden sonra ürünlerin ortaya çıkarılması ve geliştirilmesi konusunda yavaş yavaş üniversitelerde işin içerisine dâhil edilmeye başlandığı görülmektedir. Savunma sanayii alanında yüksek lisans ve doktora programları açılmaya başlamıştır. Bu konuda ODTÜ öncü rol üstlenmektedir. Üçüncü bölümde ayrıntılı olarak ODTÜ’de oluşturulan Tekno kentin savunma sanayiisine yönelik çalışmaları değerlendirilecektir. Bunun haricinde yavaş yavaş diğer üniversiteler bu sürece dâhil olmaya başlamıştır.

Ayrıca Savunma Sanayiii İcra Komitesi Kararı ile savunma sanayii ve ilgili sektörler ile bağlantılı teknopark kurulması kararlaştırılmıştır. SSM tarafından yürütülmekte olan ileri teknoloji endüstri parkı ve havaalanı projesi kapsamında 2010 yılında Teknopark İstanbul kurulmuştur. Teknopark İstanbul şu konular ile ilgili araştırma ve geliştirme faaliyeti icra ettiği görülmektedir: Havacılık ve uzay sanayii, savunma sanayii, denizcilik, ileri elektronik, endüstriyel yazılım, ileri malzemeler, enerji ve sağlık bilimleri.<sup>44</sup>

Bunlar haricinde özellikle SSM bünyesinde Ar-Ge ve Teknoloji Yönetimi Daire Başkanlığı bulunmaktadır. Büyük projelerin geliştirilmesinde önemli rol oynamaktadır. Kamu kurum ve kuruluşları dışında özel sektörde var olan yurtiçi ve yurtdışında bulunan Ar-Ge merkezleri savunma sanayii alanında sistem geliştirilmesinde bilgi kaynağı olarak da değerlendirilmektedir.

---

<sup>42</sup> TÜBİTAK-UEKAE Resmi İnternet Sayfası, “**Kurumsal**”,  
<http://uekae.bilgem.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/uekae,2018>

<sup>43</sup> TÜBİTAK UZAY Resmi İnternet Sayfası, “**Kurumsal**”,  
<http://uzay.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/hakkimizda-0,2018>

<sup>44</sup> Savunma Sanayiii Müsteşarlığı Resmi İnternet Sayfası,  
<https://www.ssm.gov.tr/Website/contentlist.aspx?PageID=53&LangID=2,2018>

### **3. ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ ÜRETİM SANAYİ**

Atatürk dönemindeki savaş üretim sanayii incelendiği bu başlıkta özel teşebbüsler bağlamında Vecihi Hürkuş, Nuri Demirağ, Şakir Zümre ve Selahattin Reşit Alan ve Nuri Killigil gibi vatansever girişimcilerin teşebbüsleri incelenmiş, 1923-1938 yılları arasında genç Türkiye Cumhuriyeti'nde gerçekleştirilen üretim sanayiye ait bilgiler ortaya konulmuş, hafif silah, tüfek, ağır silah, fişek, top fabrikaları ve silah tamirhaneleri incelenmiştir.

#### **3.1. CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE ÖZEL TEŞEBBÜSLER**

Cumhuriyet'in ilan edilmesi sonrasında Osmanlı'dan kalmış olan sanayi mirası ve ulusal bir burjuvazinin meydana getirilmesine yönelik gayretlerle birlikte söz konusu dönem içerisinde Nuri Demirağ, Nuri Külligil ve Şakir Zümre gibi önemli girişimcilerin ismi ön plana çıkmaktadır. Bunlara ek olarak dönem içerisinde Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü bağlı kuruluşları ile kurulmuş olan diğer fabrikalara bırakıldığında milli bir üretim anlayışından ziyade yerli bir üretim anlayışı benimsenmiştir. Savunma sanayinin kurumsallaşma sürecinde ise Tophane-i Amire'nin kurulması önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. Devam eden süreç içerisinde farklı gelişim aşamaları yaşanmış ve Türk savunma sanayi MKEK'in kurulması sonrasında çok daha güçlü ve yeni bir boyuta taşınmıştır.

Cumhuriyetin ilan edilmesi sonrasında 1923-1950 seneleri arasında bakıldığında özel sektör içerisinde 3 adet, kamu sektöründe ise 18 adet farklı işletmenin bulunduğu görülmektedir. Bu işletmelerin buldukları yerlere bakıldığında ise genel sanayileşme coğrafyasından farklı olarak 17 işletmenin kuruluşunun İstanbul dışında Ankara, Kırıkkale, Erzurum, Kayseri ve Eskişehir'de gerçekleştiği görülmektedir. Şakir Zümre ve Nuri Killigil tarafından kurulan Türk Savunma Sanayi'nin özel işletmeleri askeri havacılık alanında önemli faaliyetler gerçekleştirmişler ve bu alanda sektörün temellerini atmışlardır. Bahsi geçen dönem içerisinde Havacılık sektörü kapsamında 5 farklı işletmenin kurulmuş olmasına ek olarak MKEK'in temelini meydana getiren silah ve mühimmat sektörü kapsamında 13, makine ve teçhizat sektörü kapsamında ise 3 adet işletmenin kuruluşu gerçekleştirilmiştir. Sektör içerisinde kurulmuş olan işletmelerin genel durumuna

bakıldığında uzun soluklu olmadıkları görülmektedir. Bu işletmelerin birçoğu 10 ile 20 yıl arasında faaliyet göstermiş, sonrasında ise kapanmış ya da faaliyet alanında değişikliğe gitmiştir. Bu dönem içerisinde Airbus, Boeing vb. firmaların kuruluşunun henüz gerçekleşmemiş olmamasına karşılık Nuri Demirağ tarafından kurulmuş olan işletmenin ya da TOMTAŞ'ın faaliyetlerini sürdürmemiş olmaması, Türk Havacılık Sanayi açısından değerlendirildiğinde oldukça olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına neden olmuştur.<sup>45</sup>

Bu dönem içerisinde öne çıkan bir diğer durum ise Havacılık sektörü kapsamında İngiltere ve Amerika gibi ülkelerde faaliyetlerini sürdürmekte olan firmalar tarafından gerekli lisansların sağlanması neticesinde ülke sınırları içerisinde üretim yapılmasıdır. Nuri Demirağ tarafından kurulmuş olan işletmede ise yukarıda ifade edilen üretim anlayışından farklı olarak milli bir üretim anlayışının benimsenmesi yönünde adımlar atılmıştır. Milli burjuvazi anlayışının bu dönem içerisinde ortaya çıkmaya başlamasının ise Osmanlı Dönemi'nde ki gayrimüslim faktörlerin söz konusu dönem içerisindeki etkinliğinin kaybolduğu yönünde değerlendirilmesi doğru değildir. Öyle ki, bu dönemde sektör içerisinde faaliyet göstermekte olan iş adamları mevcut güçlerinden herhangi bir şey kaybetmemiş hatta sektör içerisinde çok daha önemli noktalara gelmişlerdir.<sup>46</sup>

Cumhuriyet'in ilan edilmesi ile birlikte savunma sanayi kapsamında atılmış olan adımlar, sektörün temellerinin atılmasında ve yerli sanayi içerisinde yeni yatırımların yapılmasında etkili olmuştur. Ordu ve yeni fabrikalar çerçevesinde yeni hamlelerin yapılması gerekliliği algısının ortaya çıktığının öne sürülmesi mümkün olmakla birlikte ordunun etki alanının genişletilmesi noktasında söz konusu gelişmelerin yeterli olmadığı yönünde bir düşüncenin hâkim olduğunu ifade etmek mümkündür. Tüm bunlara karşılık dönem içerisinde yapılmış olan askeri harcamaların ülke bütçesi içerisindeki payına bakıldığında oldukça önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> Zeynep Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi**

**TOMTAŞ'tan "1926"**, Hava Harp Okulu Hava Müze Komutanlığı Yayını, İstanbul, 2002, s.1-4

<sup>46</sup> Çağlar Keyder, **Türkiye'de Devlet ve Sınıflar**. 20. Basım. İstanbul, İletişim Yayınları, 2015. s. 121-122

<sup>47</sup> Levent Kalyon, **Cumhuriyet Dönemi Savunma Politikaları**. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi (Yönetim Bilimleri) Anabilim Dalı, Ankara, 2008, s. 85.

1920'li yıllarda hâkim olan ortamın genel yapısına bakıldığında özel sektör öncülüğünde gelişen bir ekonomik modelin üzerinde durulduğu görülmektedir. 1929 yılına gelindiğinde ise ilk olarak ABD'de de Wall Street Borsası'nın çökmesi sonrasında girilen Büyük Buhran dönemi küresel ölçekte bir etki yaratmıştır. Bu durum tüm devletlerin ekonomiye yönelik yaklaşımlarının değişmesine neden olmuştur. Bu dönem içerisinde Türkiye'nin durumuna bakıldığında ise hem iç piyasalara hem de dış piyasalara yönelmiş olan bölgeler üzerinden tarım sektörü genelinde gelişen ve sonrasında ise şehirlerin ekonomik yapısının etkilenmesine yol açan zorluklar, savunma sanayinde devlet önderliğinde yeni stratejilerin geliştirilmesinde oldukça etkili olmuştur.<sup>48</sup>

Tüm bu gelişmeler doğrultusunda Türkiye'de dışa kapalı, odak noktasında devletin yer aldığı ulusal sanayileşme denemelerinin hayata geçirildiği ifade edilebilmektedir.<sup>49</sup> Öte yandan, 2. Dünya Savaşı döneminde ise Türkiye'de silahlı ancak tarafsızlık algısının ön planda olduğu politikalar takip edilmiştir. Böylesine bir anlayış doğrultusunda hareket edilmesi neticesinde Türkiye, savaşın yarattığı olumsuz etkilerden korunmuş ancak kendisini savaş ekonomisinin dışında tutmayı başaramamıştır.<sup>50</sup>

Türkiye'de takip edilen savunma sanayi politikaları doğrultusunda 27 Şubat 1945 tarihinde ABD ile "Ödünç verme ve Kiralama Antlaşması" imzalanarak ABD'den yaklaşık olarak 100 milyon Dolar savaş malzemesi desteği alınmıştır. Bunlara ek olarak 1947 ile 1949 yılları arasında, aralarında Truman Doktrini kapsamında da yer alan askeri yardımlar ile birlikte ABD'den 152,5 milyon Dolar düzeyinde yardım alınmıştır. Söz konusu yardımların kullanım alanına bakıldığında ise 147,5 milyon dolarlık kısmının kara, hava ve deniz kuvvetlerinin modernleşmesi sürecinde tercih edildiği görülmektedir.<sup>51</sup>

Yukarıda da ifade edilmiş olan ve özel sektör bünyesinde kurulmuş olan işletmeler tarafından atılmış olan temeller üzerine kurulmuş olan, Türk Savunma Sanayi açısından oldukça kritik bir önem taşımakta olan Makine ve Kimya Endüstrisi

<sup>48</sup> Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**. İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015, s.188.

<sup>49</sup> Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**. İstanbul, İmge Kitabevi, 2013, s.59-60

<sup>50</sup> Şevket, a.g.e. s. 199.

<sup>51</sup> Barış Ertem, **Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı**. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2009, c. 12 s. 21: 377- 397.

Kurumu, savunma sanayinin dönüm noktası olarak değerlendirilebilmektedir. Normal koşullar altında yabancı devletlerden döviz kullanmak sureti ile ithal edilecek olan tüm savunma silahlarının üretilmesi sorumluluğunu üstlenmek sureti ile önemli bir kazanımın elde edilmesine katkı sağlayan MKEK, savunma sanayi alanında kullanılacak kaynakların ülke içerisinde farklı sektörlere aktarılmasını sağlayarak ülke kalkınmasına destek vermektedir. Bunlara ek olarak, bünyesindeki fabrikaların kurulduğu şehirlerin gelişimine önemli katkılar sağlamakla birlikte oldukça önemli bir istihdam kaynağı olma özelliğine sahiptir.

Sonuç olarak 1923 yılı ile birlikte Milli Mücadele yılları henüz geride kalmaya hazırlanırken, ulusal reformlarla birlikte yokluğun en şiddetli halini yenmeye çalışan Türkiye’de savaş üretim sanayiinde özel teşebbüs oldukça önemli yer tutmaktadır. Özellikle özel teşebbüsler anlamında havacılık konusunda girişimlere sahne olan bu yıllarda öne çıkan müteşebbislere bu başlık altında yer verilmiştir.

#### **4.1.1. Vecihi Hürkuş**

Vecihi Hürkuş, 1896 senesinde İstanbul’da doğmuştur. Annesi Zeliha Niyir Hanım, Vidin’de doğduktan sonra 3 yaşına geldiğinde İstanbul’a gelmiştir. Gümrük Müfettişliği yapan babası Feham Bey ise İstanbullu bir ailenin çocuğudur. Babasının erken kaybeden Hürkuş, yaşamının önemli bir kısmını annesi ile birlikte oldukça geniş bir ailenin içerisinde geçirmiştir. Bir zaman sonra amcası aynı zamanda resim ve eskrim hocası olan Ahmed Sekür Bey’in yanına taşınmışlardır. İlerleyen dönemlerde ise kardeşleri ve annesi ile birlikte Üsküdar’a yerleşmişlerdir. İlk olarak Bebek’te ilköğretime başlamış, sonrasında ise Üsküdar Füyuzati Osmaniye Rüştüye’si ve Üsküdar Paşakapısı İdadi’sinde eğitimine devam etmiştir. Sanatla yakından ilgilenmesi nedeni ile ise Tophane Sanat Okulu’na geçiş yapmış ve son olarak bu okuldan mezun olmuştur.<sup>52</sup>

Önceden sanata hevesli olduğundan ilk eğitimi bu doğrultuda verilmiştir. Aklındakilerin dışında bir yola sevk olmasına sebep olan olay o 16 yaşındayken yani

---

<sup>52</sup> Vecihi Hürkuş, 1915-1925, **Havada**, Vecihi Hürkuş Tayyareci, Mühendis, 3. Baskı, TVHMD, İstanbul, 2008, s.4



1912’de Balkan Savaşı’na katılmasıdır.<sup>53</sup> 1914 senesinde Mısır seyahatine çıkmış olan pilotların ölümlerinden son derece etkilenmiş olan Hürkuş, el becerisiyle yapmış olduğu maketler ile uçaklara ilgisini göstermiştir.<sup>54</sup>Zaman içerisinde uçağa olan ilginin artmasıysa onun bu doğrultuda eğitim almasında önemli bir nokta olmuştur. O dönemde yaşı küçük olduğundan pilot olmak istese de önce Tayyare Makinist Mektebi’ne gidip uçak ile ilgili ilk bilgileri öğrenmiştir. Birinci Dünya Savaşı esnasında Bağdat’ta görev yaparken bel kemiğinden bir sakatlık geçirmiştir. Ancak yine de havacılıktan vazgeçmemiştir. 1916’da Yeşilköy Tayyare Mektebi’ne kaydolmuş ve pilot olma kararlılığını göstermiştir.<sup>55</sup> Aşağıdaki resimde Vecihi Hürkuş’un tayyareciliği beraber öğrendiği arkadaşları ile resmi görülmektedir.

## Resim 2. Vecihi Hürkuş ve Arkadaşları



<sup>53</sup> Tuğçe Karabacak, “Tayyareci Vecihi Hürkuş”, Mass/Odtü Havacılık Bilimleri Topluluğu Aylık Dergisi, 2006, 1(1), s. 8

<sup>54</sup> Gönül Şarman ve Sevim Maxon (hızl.), *Bir Tayyarecinin Anıları*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2000, s. 13

<sup>55</sup> Cengiz Erdil, “Havacılığın Sessiz Kahramanı, Tayyareci Vecihi Hürkuş”, B+Dergisi, 2012, s. 24

26 Eylül 1917 tarihinde Kafkas Cephesi'nde Rus uçağını düşürme görevi almıştır. Böylece ilk kez bir Türk hava zaferine imza atmıştır. Fakat bu zaferin üstünden fazla geçmeksizin 8 Ekim 1917'de başkabir görevde kaz geçirmiştir. Ruslar arasında "Kara Tehlike" olarak anılan Vecihi Hürkuş, bu kaza sebebiyle Rusların esaretine girmiştir. O, bu durumu baştan bu yana kabul etmeyip kaçış yolları planlamıştır. Sonundaysa 1918 senesinde Musul'a ulaşmıştır.<sup>56</sup> Aşağıdaki resimde Hürkuş'un o yıllardaki hali görülmektedir.

### **Resim 3. Vecihi Hürkuş**



<sup>56</sup> Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği, "Vecihi Hürkuş", 2009

Yurda girişinin hemen sonrasında yeni bir görev almış, Hava Kuvvetleri Müfettişliği tarafından İstanbul Hava Müdafaası Bölüğü'nde görevine başlamıştır. Fakat onun burada yaptığı görevinin sonrasında memleketin her tarafı işgal altına girmiştir. Ek olarak hava istasyonları da Fransız ve İngiliz kuvvetlerince istimlak edilmiştir. Bu durum havacılığı engellemiş, Hürkuş ve diğer havacılara kötü etki etmiştir.<sup>57</sup>

Anadolu'daki direnişe Vecihi Hürkuş Mudanya üzerinden geçip katılmıştır. Hürkuş, 1919-1922 döneminde mücadele içindeki ilk ve son uçuşlarını gerçekleştirmiştir. İlk uçuş 15 Ağustos 1920 tarihinde Kula-Alaşehir arasında sonuçlu ise 14 Eylül 1922'de Seydiköy Hava Meydanı'na girmek suretiyle gerçekleşmiştir. Böylece tarihte adı önemli kişilerin arasına girmiştir. Hürkuş'un başarıları göz ardı edilmemiş, meclisten üç defa takdirname alan tek kişi olup İstiklal Madalyası da almıştır.<sup>58</sup>

Kurtuluş Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı'nda ciddi başarılar sağlayan Vecihi Hürkuş, öncekilerin dışında yeni bir göreve daha atılmıştır. Yeni kuşaklara havacılık deneyimlerini aktarmak için İzmir Seydiköy Tayyare okulunda dersler vermiştir. Ardından İzmit Tayyare Bölüğü'ne atanmıştır. Buradan ise Edirne'ye göreve gitmiştir.<sup>59</sup>Burada yeni göreviyse motoru bozuk olduğundan terk edilmiş İtalyan yapımı çift motorlu Kaproni tipi uçağı, havacılık sanayiisine katmak olmuştur. 17 Haziran 1923'te bu uçağı Kuvayi Havaiye Müfettişi Muzaffer Bey, 'Vecihi' ismini vermiştir. Böylece Hürkuş'un havacılık sahasındaki özverisi bir defa daha takdir toplamıştır. 1923 senesinde, 1919'dan bu yana tasarımını yaptığı uçak projesine başlamanın vaktinin geldiğini düşünmüştür. Bu doğrultuda çalışmalar yapan Vecihi Hürkuş, 1924 senesinde iki kişilik, ilk uçağı olan av tayyaresi Vecihi K-VI'nın tasarımını yapmıştır. Hürkuş'un bu tarz bir uçak üretmesindeki temel sebep Kafkas Cephesi döneminde bu gibi bir uçak eksikliğinin hissedilmesi olmuştur. Uçağın tamamlanmasının ardından uçuş adına gereken izinlerin alınması için başvuru yapmış fakat istediğı yanıtı alamamıştır. Bunun üstüne bu uçağı 28 Ocak 1925'te deneme kararivermiştir. İlk uçuşu kendisi yaparak uçağı denemiştir. Ancak işler beklediğı gibi gitmeyip üzerine bir de ceza yemiştir. Bu nedenle Hürkuş, kendisine

---

<sup>57</sup> Hürkuş, a.g.e., s. 30

<sup>58</sup> Nuray Baykal, "Havacılığımızda İlkleri Yazan Öncü: Vecihi Hürkuş / Efsane Kadıköy'de Yaşayacak", Kokpit'ten Bakış, 2013, 26, s. 30

<sup>59</sup> Erdil, a.g.e., s. 25

haksızlık edildiğini düşünerek Hava Kuvvetleri'nden ayrılığa karar vermiştir. Bundan bir ay sonra ise Türk Tayyare Cemiyeti kurucularından olmuştur.<sup>60</sup> Aşağıki resimde Hürkuş'un yakın arkadaşı Halil Bey ile olan resmi görülmektedir.

#### **Resim 4. Halil Bey ve Vecihi Hürkuş**



15 Mart 1925 tarihinde meclis onayıyla Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi yürürlüğe koyulmuştur. Bu tüzüğün ardından da Hürkuş'a Fen Şubesi organizasyon görevlendirmesi yapılmıştır.<sup>61</sup> Ancak Tayyare Cemiyeti güç koşullar altında açılmıştır. Kurulduğu zaman üye aidatları, eski pulların devri, Uşak Şeker Fabrikası'nın ilk ürünü, duvar ve el ilanları ayrıcalığı, tayyare pulu, fitre-zekât ve kurban derileri, tayyare piyangosu, halktan toplanan bağışlar, her sigara paketinden bir sigara farkı ücreti, kira, iştirak ve faiz gelirleri, tutkallı makbuz, genel ve özel bütçe yardımları, Ödemiş Balyonbolu Bucığı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki cıva madeninin işletilmesi, askeri terhis çizelgelerinin bastırılmıştır. Sonra ücret karşılığı

<sup>60</sup> İsmail Yavuz, "İlk Türk Uçağı Ne Zaman Yapıldı? Kim Yaptı?", Bilim ve Teknik, 2012, 538, s. 24

<sup>61</sup> Hürkuş, a.g.e., s. 177

satışı, iplik ve makara fabrikası tesis hakkı, hak ve imtiyazlar, Bakanlar Kurulu kararıyla sağlanan gelir, Atatürk'ün Büyük Nutku'nun gelirinin Kuruma bağışlanması, Bulgaristan'dan kışlamak üzere Trakya'ya gelecek olan keçi ve koyun sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakkı ve birtakım ürünlerin ihraç edilmesinde %1 Türk Hava Kurumu gelirleri gibi kaynaklarla yönetilmiştir.<sup>62</sup>

Bu dönemde havacılığa o kadar destek verilmiştir ki vatandaşlar kendileri için hayati önemi olan ürünlerini, hayvanlarını ve arazilerini bile bağışlamışlardır. Bunların yanında kefen paralarını, gelinliklerini ve hatta evlilik yüzüklerini dahi bağışlayanlar vardır.<sup>63</sup>

Bu gelirlerin yanında Hürkuş, kurum için gelir kapısı aramış ve bağış yapanları teşvik etmek için madalya vermeyi düşünmüştür. Bu kapsamda verilen bağışın düzeyine göre altın, gümüş ve bronz madalyalar düşünülmüştür. Bunun yanında Bolu milletvekili olan Cevat Abbas Bey de yeni bir fikir ortaya atarak 10 bin lira toplayıp kuruma yollayanların kasaba, köy ya da şehirlerinin adını verebilecekleri bir uçağı olmasını düşünmüştür. Bunu ise ilk olarak Adana'nın Ceyhan ilçesi başarmıştır. Onların bağışları ile alınmış olan İtalyan Ansaldo fabrikasının 300 PS gücündeki uçağına 'Ceyhan' ismi verilmiştir.<sup>64</sup>

Vecihi Hürkuş, Tayyare Cemiyeti için yapmış olduğu çalışmalar ile birlikte Avrupa'da gerçekleştirilen faaliyetleri takip etmek için oraya giden ekibin üyesi olmuştur. Fakat döndükleri zaman Tayyare Cemiyeti'nde beklenmeyen değişimler yaşanmıştır. Cemiyet yönetim kadroları tepeden tırnağa değişmiş ve politikalarında değişime gidilmiştir. Yeni politikada cemiyetin uçuş yapmayacağı belirtilmiş, Hürkuş ise bunu doğru bulmayıp istifasını vermiştir.<sup>65</sup>

Bu gelişmelerin ardından yeni kadrosu ile cemiyet ve Alman Junkers Uçak Fabrikası Anonim Şirketi'nin arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde imzalanmış antlaşmayla Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi yani TOMTAŞ açılmıştır. Hürkuş, bu ortaklığın neticesinde kurulmak istenen Kayseri uçak fabrikası ve

---

<sup>62</sup> Osman Yalçın, "Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu". Gazi Akademik Bakış Dergisi. 2012, 6(11), ss.272-280

<sup>63</sup> Saim Yüceer, "Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü", s. 14

<sup>64</sup> Hürkuş, a.g.e., s.178

<sup>65</sup> Hürkuş, a.g.e., s.208

Eskişehir uçak bakım merkezi için faaliyet göstermeye başlamıştır. Kayseri’de bulunan fabrikanın üretime başlamasından önce Ju A-20 uçaklarıyla alakalı faaliyet yürütmek adına Almanya’ya gitmiştir. Dönüşünde ise 6 Ekim 1926 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Kayseri fabrikasına şef pilot olarak alınmıştır.<sup>66</sup>Fakat bu proje farklı nedenlerle sürdürülememiştir. 28 Haziran 1928 tarihinde Alman Junkers firması ile Tayyare Cemiyeti ortaklığı bitirilmiştir. Havacılık adına kötü olan bu gelişmenin ardından bir sene sonrasında Hürkuş, Tayyare Cemiyeti’nin Teknik Şubesi’nde çalışmaya başlamıştır. Burada çalışma yürütürken bir taraftan da kendi projelerine çalışmıştır. 1930’daysa Ankara’da yapılan Sanayii Kongresi nedeniyle halk evinde sergilenecek olan kendi uçağı Vecihi-XI’in minyatürü üstünde çalışmıştır. Vecihi Hürkuş’un sergide kendine ayrılmış olan kısımda yapmış olduğu bu minyatür Behçet Kemal Çağlar gibi önemli yazarların yanında İsmet İnönü ve Atatürk tarafından da görülmüştür.<sup>67</sup>

#### **Resim 5. Tomtaş Genel Görünüş**



<sup>66</sup> Tuğçe Karabacak, “Tayyareci Vecihi Hürkuş”, Mass/Odtü Havacılık Bilimleri Topluluğu Aylık Dergisi, 2006, 1(1), s. 9

<sup>67</sup> Can Erel, “İTO’nun Türkiye’de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi”, İstanbul Ticaret Odası, 2013, s. 2

Yerli uçağın büyük övgüler almasıyla tasarlanan tüm uçakların yapılması için çalışmalara başlanmıştır. İlk defa Kadıköy’de Keresteciler Sokağı olarak bilinen Rüştüye Sokağı’nda bir yer kiralanmış ve 19 Haziran 1930 tarihinde Vecihi-XIV için faaliyetlere başlamıştır.<sup>68</sup>1930-1935 döneminde bu büyük çalışma artık Hürkuş tarafından Türkiye’nin İlk Sivil Kara ve Deniz Tayyare Fabrikası olan Vecihi Faham Tayyare İnşa Fabrikası’nda yürütülür olmuştur. Bu fabrikada kendine has projelere imza atarak aklındakileri hayata geçiren Hürkuş ilk kez Vecihi-XIV için ekibi ile birlikte hummalı bir çalışmaya girmiştir. Vecihi-XIV’ta sarımsı iki kişilik spor tip eğitim uçağı şeklinde planlanmış olup üç ay içerisinde de yapımı bitirilmiştir. İlk Türk sivil uçak olan bu uçağı ilk kez Vecihi Hürkuş uçurmuştur. Uçuş, 16 Eylül 1930 tarihinde deneme maksatlı Kadıköy halkı huzurunda yapılmıştır.<sup>69</sup>

Kadıköy’deki ilk deneme uçuşu sonrasında Vecihi Hürkuş, Vecihi-XIV ile ilk kez uzun uçuşu uçabilirlik sertifikası almak için Ankara’ya gerçekleştirmiştir. Bu uçuştan sonra Ankara’da devlet büyükleri kendisini takdir etmişlerdir. Ancak yine de uçak için uçabilir sertifikası almayı başaramamıştır. Vaktiyle Vecihi K-VI için gösterilen tutum devam ettirilmiştir. İki uçağın arasında geçen dönemde izlenen politika aynı olmuştur. Fakat Hürkuş kararlılıkla devam etmiş, uçuş sertifikası almak için Çekoslovakya’ya yolculuk etmiştir. Ardından ise sonunda Vecihi-XIV için uçuş izni almıştır.<sup>70</sup>Bu büyük başarıdan sonra 5 Mayıs 1931 tarihinde vatana dönüş yapmıştır. Sonrasında uçak bir kenara atılmasın diye Posta Teşkilatı için kullanılmasını uygun görmüştür. Bunun için uçak, Ankara-İstanbul arası taşımacılık gerçekleştirmiş ve Türk havacılığında bir ilk daha meydana gelmiştir.<sup>71</sup>

Vecihi Hürkuş, halkın yolladığı bağışlar ile yapılan Ceyhan uçağı ile Anadolu turnesi yapmıştır. Bu turne hem halkın havacılığı, uçakları tanınması hem de bağışların devamı için 2 Eylül 1931-9 Kasım 1931 aralığında gerçekleştirilmiştir. Bu turneyi Hürkuş iki bölümde bitirmiştir. Birincisi 5 bin kilometrelik Kuzey, Doğu ve Orta Anadolu; diğeryse Güney, Batı ve Orta Batı Anadolu üstüne olmuştur.<sup>72</sup> Fakat uzun uğraşlar ile uzun mesailer harcayıp gezmesine karşın rapor yollamadığı için 3

<sup>68</sup> Erhan Arapoğlu ve Aykut Yıldırım. “Tayyareci Vecihi Hürkuş”, B Kapısı, 2010, 3, s. 10

<sup>69</sup> Hürkuş, **a.g.e.**, s. 242

<sup>70</sup> Tuğçe Karabacak, “Tayyareci Vecihi Hürkuş”, Mass/Odtü Havacılık Bilimleri Topluluğu Aylık Dergisi, 2007, 1(2), s. 3

<sup>71</sup> Erdil, **a.g.e.**, s. 225

<sup>72</sup> Can Erel, “İTO’nun Türkiye’de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi”. İstanbul Ticaret Odası. 2013, s. 3

Kasım 1931’de Hürkuş’un fabrikasında çalışmış baş makinist Hamit işten çıkartılmış ve Hürkuş’un Posta hizmetini yapan uçağı da uçuştan men almıştır. Bunların yanı sıra uçuş tazminatı da kesilmiştir.<sup>73</sup> Bu kararlar, aynı amaç doğrultusunda çalışan insanların yılmasına sebep olmuştur. Söz konusu gelişmeler neticesinde Hürkuş, gençliğinden gelen havacılık sevgisine de bağlı olarak bir havacılık okulu açmanın planlarını yapmaya başlamıştır. Bu doğrultuda kendi deneyimlerinden de yola çıkarak 21 Nisan 1932 tarihinde ilk Türk Sivil Havacılık Okulu’nu kurmuştur.

Hürkuş, kurulan bu okulda müdürlük, öğretmenlik, kontrolörlük, ustalık, mühendislik vb. birçok unvanı üstlenmiştir. Okul bünyesinde yer alan tesislerin hazırlanması, uçakların hazırlanması sonrasında verilmesi gereken uçuş eğitimleri ile birlikte yürütülmesi gereken idari faaliyetler tüm zamanını bu okula ayırmasına neden olmaktaydı. Okulun faaliyete geçtiği ilk yıl, henüz gereksinimlerin karşılanamamış olmaması, öğrenim aşaması ve uçuş araçlarının hazırlanması dönemleri nedeni ile verimsiz geçmiştir. Atılan her adımın arka planında ise gelecek yılların çok daha başarılı geçeceği inancı yer almaktaydı. Açılan bu yeni okulu ziyaret eden Mühürzade Nuri Bey tarafından Hürkuş’a Türk havacılığına hangi katkıların sağlanabileceği sorulmuştur. Bu soru Vecihi Hürkuş tarafından; “Okulumuz adına yapılacak en önemli yardımın mevcut uçaklarına bir uçağın daha katılması ile gerçekleşebileceği” sözleri ile yanıtlanmıştır. Bunun üzerine havacılık tarihinin önemli aktörleri arasında yer alan Nuri Bey tarafından 5000 liralık bir yardım gerçekleştirilmiştir. Okula verilen bu para ile Nuri Bey’in adının verildiği Vecihi K-XVI tipi uçağın üretimi sağlanmış ve eğitim uçakları filosuna dahil edilmiştir. Nuri Bey tarafından yapılan bu yardım, Vecihi Hürkuş adına hem maddi hem de manevi yönden oldukça önemli katkılar sağlamıştır.<sup>74</sup>

Okul bünyesindeki uçaklar ile gerçekleştirilen uçuşlar, yeni uçakların yapılabilmesi adına gerek duyulmakta olan malzemeler ve uçakların bakımlarının sağlanması adına ise ek kaynaklar önemli bir gereksinim olarak görülmektedir. Söz konusu gereksinimlerin karşılanabilmesi adına Vecihi Hürkuş tarafından reklam uçuşları yapılmaya başlamıştır. Bu uçuşlarda, firmaların adının yazıldığı bezler, firmalara ait reklam kağıtları ve minik paraşütlere bağlı olarak ürünler

---

<sup>73</sup> Yavuz, a.g.e. (2012), s. 56

<sup>74</sup> Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000



kullanılmaktaydı. Bunlar içerisinde paraşüt deneyimini ise 1932 senesinin Ocak ayı içerisinde hava koşullarının uygun olduğu bir günde Veli Efendi Çayırı'nda yaşamıştır. Böylesine bir reklam yöntemi dönemin koşullarında ilk kez Hürkuş tarafından gerçekleştirilmiş ve girişimlerin karşılığında oldukça önemli geri dönüşler alınmıştır. Dönemin koşullarında, birçok insanın hayallerinde dahi yer almayan söz konusu etkinliklere firmalar tarafından da oldukça olumlu tepkiler verilmiştir. Öyle ki, bu dönem uçak atılan ilanlar ya da uçağa bağlı olarak bezlere yazılan yazılar üzerinden yapılan reklamlar, firmaların prestijleri açısından oldukça önemli bir edinmeye başlamıştır.<sup>75</sup>

İlköğretim ve antrenman amacı ile 1933 senesinin Eylül ayına dek ikisi Vecihi K-XIV, biri ise Vecihi K-XV olmak üzere toplam üç farklı uçak kullanılmıştır. Bu uçaklarla 2893 farklı uçuş gerçekleştirilmiştir. Bu uçuşların ise 427 adeti halk gezi uçuşları olarak planlanmıştır. Reklam organizasyonları kapsamında ise hem resmi hem de şahsi işletmeler adına 91 saatlik uçuş gerçekleştirilmiştir. Bu okulda eğitim görmekte olan öğrenciler oldukça kısa bir zaman dilimi içerisinde birçok havacılık aracını üretebilecek becerileri kazanmıştır. Havacılık tarihi kapsamında önem arz eden olaylar arasında yer alan tek başına bir Türk kadınının uçuşa katılması ise Bedriye Gökmen tarafından bu okulda gerçekleştirilmiştir.<sup>76</sup>

Bu dönemde Vecihi Hürkuş tarafından 1929 senesinde proje aşamasına geçmiş olduğu SK-X su kızığının patent işlemleri yapılmış ve söz konusu proje 1933 senesine gelindiğinde tamamlanmıştır. Hayata geçirilen bu projenin en önemli özelliği ise Türkiye'de denizde kullanıma uygun ilk kurtarma botu olmasıdır. Yaklaşık olarak 52 deniz mili hızına çıkabilen bu kızak, aynı zamanda oldukça sığı yerlere dahi gidebilmesi ile dikkat çekmiştir.

Havacılık tarihi içerisinde öne çıkan bir diğer olay ise 1933 senesinde gerçekleştirilen 30 Ağustos Zafer Bayramı kutlamalarına, savaş yıllarının tüm olumsuzluklarına karşılık özel bir teşekkür tarafından kurulmuş okul bünyesinde yapılmış olan 2 adet Vecihi K-XIV, 2 adet Vecihi K-XV ve 1 adet Vecihi K-XVI uçağından meydana gelen uçuş filosunun katılmasıdır. Bu dönem içerisinde atılan bu

---

<sup>75</sup> A.g.e.

<sup>76</sup> Ülkü Özen, **45 Yıllık Öykü Çelebi Hava Servisi**, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul, 2004, s.49-50

adım, yapılan uçakları ve okulun eğitimi oldukça geniş çevreler tarafından takdir toplamıştır.

1935 senesine gelindiğinde ise Türk Hava Kurumu Başkanlığı görevini yürütmekte olan Fuat Bulca Rusya tarafından davet edilip bölgede havacılığa dair incelemeler yapmış ve mevcut gelişmeleri döndüğünde ise Atatürk'e aktarmıştır. Atatürk, havacılık alanında yaptıklarını saygı ile takip ettiğini belirttiği Hürkuş ile ilgili olarak da Fuat Bey'den düzenli olarak bilgi istemiştir. Bu süreç içerisinde Atatürk tarafından; Türk Kuşu adı altında yeni bir çalışma alanının oluşturulması ve bu projede Vecihi Hürkuş'tan da faydalanılması yönünde talimat verilmiştir. Bu emir sonrasında Vecihi Hürkuş Ankara'ya davet edilmiştir. Bu duruma oldukça sevinen Hürkuş, Ankara'ya kendi uçağı ile gelmiştir. Geldiğinde çalışma alanı içerisinde yer alan konuların kendisi tarafından da hayata geçirmek istediğı projeler olduğunu görünce hevesi bir kat daha artmış ve memnuniyetini dile getirmiştir.<sup>77</sup>

Dönem boyunca uçuş süreçlerine dair çeşitli eğitim programları sunan ve çeşitli girişimlerde bulunan Hürkuş tarafından 29 Kasım 1954 tarihinde Hava Yolları kurulmuştur. Türk Hava Yolları tarafından seferlerden çekilmiş olan 8 uçak Hürkuş tarafından Ziraat Bankası tarafından sağlanan kredi ile filoya katılmıştır. Bu süreç içerisinde Hürkuş birçok zorlukla karşılaşmasına karşılık Türk Hava Yolları tarafından sefer düzenlenmeyen yerlere uçuşlar gerçekleştirilmiş, gerekli izinlerin alınamadığı durumlarda gazete taşıma istemi ile uçuşların sürdürülmesi adına girişimler yapılmış, ancak yaşanan kazalar, kaçırılma hadiseleri ve çeşitli sabatojlar neticesinde Hürkuş Hava Yolları'na ait uçakların önemli bir kısmına uçuş izni verilmemiştir. Hürkuş, karşılaştığı tüm engellemelere rağmen amaçlarından vazgeçmemiş, TC-ERK adındaki son uçağı ile Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün emrinde kullanmak sureti ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki uranyum, loryumi fosfat aramalarına katılmıştır. Hürkuş yaşamının son dönemlerini birçok sıkıntı ile boğuşarak geçirmiştir. Öyle ki, yüksek borçlandırmalar, uçuşuna izin verilmeyen uçakların sigorta masrafları ve bu uçakların alımı için kullanılmış olan kredilerin faiz borçları neticesinde icra takipleri karşılaşmış ve vatana hizmet adı altında kendisine bağlanmış olan aylığa dahi haciz gelmiştir. Hürkuş, Ankara'da anılarını yazdığı sırada beyin kanaması geçirmiş ve komaya girmiş ve 16 Temmuz 1969 tarihinde

---

<sup>77</sup> Hürkuş, a.g.e. s. 10

tedavi gördüğü Gülhane Askeri Tıp Akademisi'nde yaşamını yitirmiş ve Cebeci Asri Mezarlığı'na defnedilmiştir.<sup>78</sup>

#### 4.1.2. Nuri Demirağ

Nuri Demirağ 1886 senesinde Sivas'ın Divriği kasabasında doğmuştur. Babası Ömer Bey Divriği Sorgu Hâkimi olarak görev yapmıştır. Annesi Ayşe Hanım ise Divriği'nin önemli ailelerinden Muratzadelerin torunudur. Ayşe Hanım ve Ömer Bey'in evliliğinden 7 Mayıs 1886 günü Mehmet Nuri Demirağ dünyaya gelmiş, 1889 senesinde ise Abdurrahman Naci Demirağ doğmuştur. Babası Ömer Bey görevi icabı tahkik amacı ile gitmiş olduğu bir köyde huysuz bir atın çiftesine maruz kalır. Bu vahim olay ilk olarak atlatılmıştır. Ancak, asıl olarak şeker hastalığı ile boğuşmakta olması ve açılan yaranın kapanmasına imkân tanınamamış olması nedeni ile görev yapmakta olduğu Yıldızeli'nde 1889 senesinde yaşamını yitirmiştir.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> A.g.e. s. 8-10.

<sup>79</sup> Şakir, Ziya, **Nuri Demirağ Kimdir?**, 1. Baskı, İstanbul, Kenan Matbaası, 1947, s. 12.

**Resim 6. Nuri Demirağ 17 yaşında Sivas Divriği eşrafı ile birlikte**



Yaşamı boyunca birçok başarıya imza atmış olan Nuri Demirağ, ilk başarısını ise 1906 senesinde elde etmiştir. Ziraat Bankası tarafından memur ihtiyacının görülmesi neticesi ile ilan edilmiş müsabakaya katılmış olan Nuri Demirağ, bu müsabakadan başarı ile ayrılmış ve Ziraat Bankası'nın Kangal ilçesinde bulunan şubeye memur olarak atanmıştır. 20 yaşında olmasına karşılık bir banka şubesinin başına geçmesi dönemin şartları altında değerlendirildiğinde oldukça kıymetli bir hadisedir. Açılan sınavda elde edilen başarıdan ziyade, aranan itimat ve emniyet şartlarını genç yaşlarda karşılayabilir olarak kabul edilmesi oldukça önemlidir. Nuri Bey bu süreç içerisinde yaşamı boyunca ilk kez karşılaşmış olduğu ticari, iktisadi ve mali konular karşısında oldukça önemli kazanımlar elde etmiştir. Ziraat Bankası'nın bu dönemli işleyişi ve sistemi devlet daireleri ile mukayese edildiğinde oldukça mükemmel yakın olarak kabul edilmektedir. Nuri Bey ise söz konusu mükemmel işleyişe oldukça kısa bir zaman dilimi içerisinde adapte olmuştur. Bankanın başlıca

müşterileri için izlemekte olduğu prosedürleri ise hiçbir zaman beğenmemiş ve söz konusu prosedürlerin ortadan kaldırılması adına birçok kez girişimde bulunmuştur.<sup>80</sup>

### **Resim 7. Nuri Demirağ**



Uzun bir dönem boyunca memuriyet görevini sürdüren Demirağ, daha sonraki yıllarda ise ticaretle ilgilenmeye başlamıştır. Ticarete atılmasının nedenlerinin başında ise savaş yıllarının başlaması ile birlikte memur maaşlarının %50 oranında düşürülmesi ve takip eden yıllarda yaklaşık olarak %20'lik bir gelir kaybının ortaya çıkmasıdır. Bunlarla birlikte hükümet politikaları çerçevesinde ulusal bir burjuva sınıfının oluşturulmasına yönelik olarak, Müslüman ve Türk girişimcilerin ticari yaşam içerisinde desteklenmesi adına geliştirilen kampanyalar Nuri Demirağ'ın ticari yaşama atılmasında etkili olmuştur. Bu dönem içerisinde birçok insanın riske girmemek adına memurluğu bırakmaya yeltenmediği, ticari yaşamın oldukça zor olduğu bir ortam içerisinde memurluktan vazgeçmek kaydı ile ticari atılımlarda bulunması Nuri Bey ne denli vatansever ve cesur olduğunu göstermekteydi. Memurluktan ayrılan Nuri Bey yeni yaşamına doğru bir yatırım alanı arayarak başlamıştır.<sup>81</sup>

Ticarette ciddi bir servet yapan Demirağ, havacılık alanında da yatırımlar gerçekleştirmiştir. 16 Şubat 1925'te Türk Hava Kurumu'nun açılmasının ardından

<sup>80</sup> A.g.e. s. 20-22.

<sup>81</sup> Tuna, Ender, Türkiye İktisadi Kalkınma Sürecinde Girişimci Örneği: Nuri Demirağ, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s. 26-28.

hava gücünün yükseltilmesi, bunun bir bölümünün halktan toplanan bağışlarla gerçekleştirilmesi adına ciddi faaliyetler gerçekleştirilmiştir.<sup>82</sup> Bu tanıtımların neticesinde ciddi bir gelir kazanan kurum, 1925–1935 dönemindeki kampanyalarda toplanmış olan 54 milyon liraya 350 civarı uçak alınmıştır.<sup>83</sup> 1935 senesinde o dönem başbakan olan İsmet İnönü'nün öncü olduğu “Hava Tehlikesini Bilenler” adlı kampanyaya Nuri Demirağ'ın kardeşi Abdurrahman Naci Demirağ da katılım göstermiştir. Bu kampanyaya Abdurrahman Naci Demirağ 120.000TL bağışlamış ve sayesinde üç uçak alınmıştır.<sup>84</sup> Nuri Demirağ, kampanyaya katılma hususunda kendine soru sorulduğunda *“Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfünden beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibi”*<sup>85</sup> demiştir. Müteahhitlik yaparak yeteri kadar sermaye biriktiren Nuri Demirağ, ülkemizde uçak üretilmediğinden havacılığa yatırım gerçekleştirmek istemiştir. Demirağ, 1936'da Beşiktaş'ta bir atölye yapmıştır.<sup>86</sup> Bu uçak atölyesi kısa bir süre içinde büyük bir uçak fabrikasına dönmüştür. Aşağıdaki resimde Demirağ'ın havacılık girişimleri sırasında çekildiği fotoğraf yer almaktadır.

---

<sup>82</sup> Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii**, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, 2008

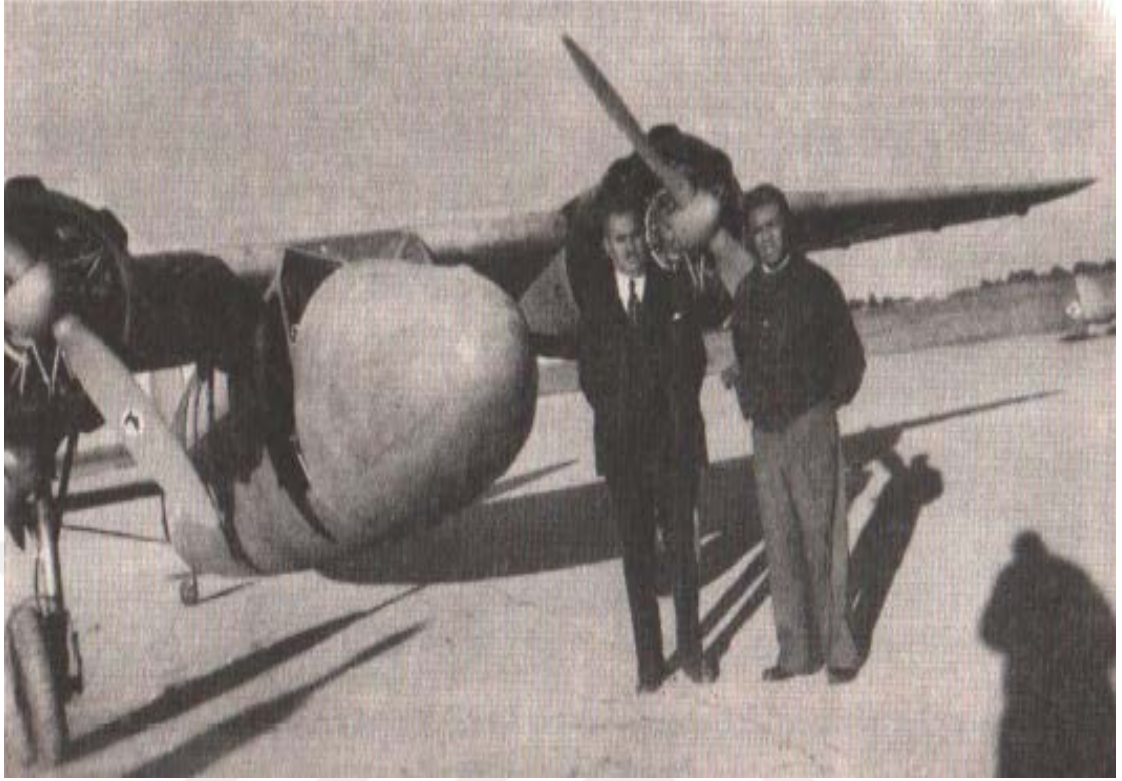
<sup>83</sup> Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1997

<sup>84</sup> İsmail Yavuz, **Mustafa Kemal'in Uçakları**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2013

<sup>85</sup> Fatih Dervişoğlu, **Türkiye'nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ**, 3. Baskı, İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2010

<sup>86</sup> Ender Tuna, **Türkiye İktisadi Kalkınma Sürecinde Girişimcilik Örneği: Nuri Demirağ**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2010

## Resim 8. Tasarlattığı uçak ve Nuri Demirağ



Bunun yanında Yeşilköy'deki Elmas Paşa Çiftliği'ni tayyare meydanı yapabilmek için satın almış, 1000 x 1300 metre boyutunda düz bir tayyare sahası inşa etmiştir.<sup>87</sup> Beşiktaş'ta bulunan etüt atölyesini açtığı sene Divriği'de; "Büyük Gök Okulu"nun temelini de atmıştır.<sup>88</sup> Yanına almış olduğu pek çok teknisyen ve mühendis ile hızlı bir çalışma yürütmeye başlamış, Amerika ve Avrupa'da yapmış olduğu inceleme ve gezilerde dört sene boyunca plan-proje salonları, imalat hangarları, presler, tezgahlar, laboratuvarları incelemişlerdir. Bahsettiğimiz M.M.V.-1 uçağını tasarlamış olan uçak mühendisi Selahattin Alan'la beraber faaliyete başlamış, Çekoslovak bir şirketle motor konusunda anlaşmaya varmıştır.<sup>89</sup>

Türk Tayyare Cemiyetinin (Aynı sene adı Türk Hava Kurumu (THK) olmuştur. 1935 yılında havacılık çalışmalarına başlamak istemesi ve aynı sene Türk Kuşu'nun açılması, uçak gereksinimini doğurmuştur. THK, uçak ve planör yapma ihalesini açmış ve bu ihaleyi Nuri Demirağ ile Selahattin Alan ortaklaşa

<sup>87</sup> Yalçın, a.g.e.

<sup>88</sup> Osman Yalçın, **Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)**, Makale, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi Sayı: 44, Güz 2009

<sup>89</sup> İsmail Yavuz, **Mustafa Kemal'in Uçakları 2**. Basım. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013

kazanmıştır.<sup>90</sup>1937-1938 döneminde Türk Hava Kurumu 10 okul uçağı (Dervişoğluna göre ise 12 uçak) ve 65 planör siparişi vermiş, uçakların teslimatı 8 ay olarak belirtilmiştir.<sup>91</sup>

Nuri Demirağ tarafından Beşiktaş'ta kurulan atölye daha ziyade araştırma geliştirme çalışmaları için kullanılmıştır.<sup>92</sup>Yeşilköy'de yaptırmış olduğu arazi içerisinde Gök Stadyumu ismiyle ilk hava meydanını açmıştır.<sup>93</sup>Yine Yeşilköy'de kurulmuş olan okul çok gelişmiş bir sisteme sahip olmuştur. Okul dâhilinde; Gök Okulu, atölyeler ve hangarlar kurulup uçak üretimi ve havacılık eğitimine başlanmıştır. Gök Okulu'nda iki farklı eğitim verilmiştir. Bunlardan birisi pilot yetiştirme, diğeriye uçak bakımı gibi teknik desteği verecek personel yetiştirmeyi hedeflemiştir.<sup>94</sup>Yeşilköy Gök Okuluna ise orta düzeyde eğitim sunan Divriği Gök Okulu'ndan mezun çocuklar girebilmiştir.<sup>95</sup>Gök Okulu'nda yaklaşık olarak 32 bin sorti uçuş gerçekleştirilmiştir. Burada 290 pilot yetiştirilmiştir.<sup>96</sup> Aşağıdaki fotoğrafta Demirağ'ın uçak imalatını denetlerken görüntüsü yer almaktadır.

---

<sup>90</sup> Mehmet Dinçaslan, Türkiye'de Milli Burjuvazinin Girişimci Tipolojisi Olarak Nuri Demirağ ve Uçak Fabrikası Örneği, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012

<sup>91</sup> Yalçın, a.g.e. (2008)

<sup>92</sup> Yavuz, a.g.e.

<sup>93</sup> Necmettin Deliorman, **Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri**, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957

<sup>94</sup> Yalçın, a.g.e. (2008)

<sup>95</sup> Vecihi Hürkuş, 2000, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul

<sup>96</sup> Yalçın, a.g.e. (2009)



### **Resim 9. Nuri Demirağ Uçak Fabrikasını Denetlerken**



Nuri Demirağ'ın Tayyare fabrikalarında Mühendis Selahattin Reşit Alan iki model uçak tasarlayıp yaptırmıştır. Bu uçaklar 1936'da tasarlanmış olan Nu.D. 36 ve 1938 senesinde tasarlanmış olan Nu.D. 38 dir.<sup>97</sup> Aşağıdaki fotoğrafta tasarım bölümü mühendisi ile birlikte çekti oldukları fotoğraf yer almaktadır.

### **Resim 10. Tasarım Mühendisi ve Nuri Demirağ**

---

<sup>97</sup> Yavuz, a.g.e.



Nu.D. 36 uçağı önceleri Selahattin Alan tarafından tasarlanmış M.M.V.-1 uçağının geliştirilmiş şeklidir.Nu.D.36uçağının diğeri Alan-2 uçağıdır.Selahattin Alan sadece fabrikayla değil bunun yanında Yeşilköy Gök Okulu'yla da ilgilenmiştir. Üretimi gerçekleştirilecek uçağın bilgilerini yakından izlemiştir. Çok girişimci ve çalışkan bir yapıya sahiptir. Uçağın test uçuşlarını kendisi yapmış ve sorunsuz uçaklar üretmeyi hedeflemiştir.<sup>98</sup>Selahattin Alan; ilk uçak üretildiğinde heyecanla hemen deneme uçuşu yapmıştır. Fakat THK yetkilileri bir de Eskişehir'de deneme uçuşu gerçekleştirilmesini talep etmişlerdir.<sup>99</sup>

İstanbul'dan Eskişehir'e kadar sorunsuz bir uçuş olmuştur. Fakat Eskişehir pisti etrafı, hayvan girmemesi için hendekli olduğundan, pistin pilot için yabancı olması ve müsait olmaması gibi nedenlerle 13 Temmuz 1938'de<sup>100</sup>uçak hendeğe

<sup>98</sup> Adnan Dalgakıran, **Makine Hikâyeleri**, Matsis Yayınları, Mayıs 2012, İstanbul

<sup>99</sup> Yalçın, **a.g.e.** (2008)

<sup>100</sup> Can Erel, **Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar: Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ**, MSI Dergisi, Aralık 2012

çakılmış ve Selahattin Alan hayatını yitirmiştir.<sup>101</sup>Onun ölümüyle muhteşem bir potansiyeli olan hava harp sanayii doğmadan kaybedilmiştir.<sup>102</sup>

Bu şanssız olayın ardından THK, siparişini verdiği on uçağın istediği gibi olmaması sebebiyle 1 Mart 1939'da<sup>103</sup>sözleşmeyi feshetmiştir.<sup>104</sup>Fakat siparişi verilen 65planör kabul edilmiştir.<sup>105</sup>Türk Hava Kurumu, Demirağ'ın verdiği teminat mektubu ve 14000 liraya el koymuş, THK'nun ödediği 40 bin lirayı ise geri almıştır. Siparişlerin iptali sonucu Demirağ ekonomik sıkıntıya girmiş ve işçi ücretlerini karşılayamaz olmuştur.<sup>106</sup>Nuri Demirağ, THK'nin Nu.D.36 tayyareleri siparişini iptal etmesi konusunda alakalı mücadeleyi mahkemeye intikal ettirmiş; dönemin cumhurbaşkanının 29 Kasım 1939'da yazdığı mektup ve ardından aldığı davetle yaptığı ziyaret sonrasında 26 Ağustos 1940 günü, ikinci mektubunu yollamıştır. İnşa edilmiş olan Nu.D.36 tayyarelerinin THK tarafınca reddi sonucu elde kalmış olan tayyarelerin devreye alınıp pilot yetiştirmede kullanılmak istenmesi sebebiyle "Nuri Demirağ Gök Okulu" gündeme taşınmıştır.<sup>107</sup>Bu uçakların pilot yetiştirmede kullanılmasına karar verilmiştir.

Uçak üretiminin yanında uçak mühendisi yetiştirme hususunda da Nuri Demirağ'ın ilerici düşünceleri olduğu görülmüştür. Demirağ'ın teşvikleri ve teşebbüsüyle, 1939 senesinde uçak mühendisi yetiştirilmesi için İTÜ'de bir şube açma çalışmaları başlamıştır.<sup>108</sup>Vecihi Hürkuş gibi Nuri Demirağ'ın yaptığı çalışmalarda da şanssızlık ve tuhaflıklar görülmüştür. Nuri Demirağ tarafından uçakların kabulü ile alakalı yazılan 6 Mart 1939 tarihli yazıda siparişin iptaline sebebiyet veren deneme uçuşu ve düzenlenmiş olan rapora dair teknik itirazlar bildirmiştir. Walter Gemma 1 motorlarına ait fabrika motor kitabında zaten 150 beygir gücünde olduğunu, bu yüzden şartnamedeki 1850 devri yapamayacağını, zaten kendisinin imal edilen uçaklara Amerikan "Kinner" ve İngiliz "Gipsy"

---

<sup>101</sup> Tuna, a.g.e.

<sup>102</sup> Yalçın, a.g.e. (2008)

<sup>103</sup> Tuna, a.g.e.

<sup>104</sup> Yılmaz Akdemir, **Atatürk Dönemi Türk Havacılığı**, Ankara Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005

<sup>105</sup> Yalçın, a.g.e. (2009)

<sup>106</sup> Kadir Şeker, **Tek Parti Dönemi Ekonomik Politikaları ve Özel Teşebbüs Yatırımlarına Bir Örnek: Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi**, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi Mayıs 2011, 23

<sup>107</sup> Erel, a.g.e.

<sup>108</sup> Sedat Güldoğan, **Türkiye'de ve Dünyada Havacılık Sanayii**, MSB Savunma Sanayii Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi, 2002

motorlarını konulmasının daha doğru olacağını söylese de THK tarafından Çekoslovak Walter Gemma 1 motorunun istendiğini ifade etmiştir.<sup>109</sup>

Nuri Demirağ'a ait uçakların kabul edilmemesine sebep olan kazada sebebin pilotaj hatası olması ispatlansa da sonuç değişmemiştir. 25 Eylül 1939'da bütün testleri geçen uçakları müsteşarlık onaylamıştır. Bu da uçuş izni ve ruhsat anlamına gelmektedir.<sup>110</sup>Buna karşın yine sonuç Demirağ'ın aleyhinedir. THK'ye açmış olduğu davada bilirkişi tarafından olumlu bir rapor vermesine karşın mahkeme THK lehinde karar vermiş, bu da Demirağ'ın havacılık çalışmalarını sekteye uğratmıştır.<sup>111</sup>Tüm bunlara tesadüf olarak bakılsa bile o dönem cumhurbaşkanı olan İsmet İnönü'nün oğlu Ömer'in "emniyetsiz" olduğu gerekçesi öne sürülerek Demirağ'ın uçuş okulundan alınması ve de fabrikanın dışarıya uçak satmamasıyla ilgili yasa çıkartılması<sup>112</sup>siyasi anlaşmazlıklar sonucu hava harp sanayinin feda edildiğinin göstergesidir. Bu dönemde Demirağ üretimi uçakları beğenmemiş olan THK üretimden kalkan Fransız yapımı Henrio uçaklarına karar vermiştir.<sup>113</sup>

Bunların yanında Nuri Demirağ ülkemizde ilk paraşüt üretim merkezini de kurmuştur. Bu girişimi ile 17 Ağustos 1941 tarihinde açılış töreni yapılmış ve ilk "Havacılık Bayramı" kutlaması yapılmıştır. Paraşüt ipekten yapıldığından Üsküdar'da satın almış olduğu Hüseyin Avni Paşa korusuna dut ağacı dikmiş; kendi ipeğini yetiştirmek istemiştir.<sup>114</sup>O dönemdeki ünlü Irving paraşütlerinin mukavemeti atkıda 16 kg. çözüde 21 kg. iken, Demirağ üretimi paraşüt kumaşı atkıda 21,5 kg., çözüde 31,5 kg. yük taşıma gücündedir.<sup>115</sup>

Selahattin Reşit Alan'ın Nu.D.36 tayyaresiyle düşüp hayatını kaybetmesi, Almanya'nın 1 Eylül 1939'da Polonya'yı işgal etmesiyle başlamış olan İkinci Dünya Savaşı ve bu nedenle Nuri Demirağ'ın kurduğu tesislerde çalışan Alman mühendislerin dönmek zorunda olmaları sebebiyle meydana gelen aksamlar görülmüştür. 1940 senesinde New York Üniversitesi'nden mezun olmuş Ragıp Gönen'in de içinde yer aldığı mühendisler tarafından tasarım tamamlanmış ve

---

<sup>109</sup> Tuna, a.g.e.

<sup>110</sup> Yavuz, a.g.e. (2013)

<sup>111</sup> İhsan Tayhani, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001

<sup>112</sup> Yavuz, a.g.e. (2013)

<sup>113</sup> Dalgakıran, a.g.e.

<sup>114</sup> Yalçın, a.g.e. (2008)

<sup>115</sup> Nadir Bıyıkoğlu, **Türk Havacılık Sanayii**, Savunma Sanayii Müsteşarlığı Tez Çalışması, 1991

1941’de durma noktasına gelmiş olan üretim Kudret Mavitan tarafından idare edilen tesislerde 1943 senesinde tekrar başlamıştır.<sup>116</sup>Nu.D.38 uçağı ilk uçuş faaliyetini 11Şubat1944’te Kurtuluş Savaşı’ndaki pilotlardan Galip Demirağ, Mehmet Altunbay, Basri Alev yönetimiyle yapmıştır.<sup>117</sup>

Türk Hava Kuvvetlerinde uzun seneler Jet Uçak Motor makinistliğinde çalışmış olan ve hala TAI’de motor öğretmeni olan, 2013’te “Mustafa Kemal’in Uçakları” adlı kitabı yayımlamış olan İsmail Yavuz tarafından çalışmada belirtildiği gibi Nu.D. uçaklarıyla 1940’ların uçakları karşılaştırıldığında Nu.D. uçaklarının diğerlerinden üstün oldukları görülebilmektedir.

Tüm gayretlere karşın Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü başta olmak üzere, müşteri olması ümit edilmiş olan kurumlardan Nu.D.38 tayyaresine sipariş verilmemiş ve başka bir tayyare üretime geçirilememiştir. Bu da tesislerin ekonomik sıkıntıyla karşılaşmasına neden olmuştur. Bu problemin aşılması maksadıyla Milli Müdafaa Vekâletinin (Milli Savunma Bakanlığı) 16 Haziran 1942’de yazmış olduğu yazı ile Hava Müfettişliğine (Hv.K.K.lığı) ait olan tayyare, motor ve kara nakil araçlarının tamiri ve birtakım yedek parçalarının temin edilmesinin Demirağ’ın tesislerinde gerçekleşmesi önerisi Bakanlar Kurulu tarafından 1 Ağustos 1942’de kabuletmiştir. Bu gelişmeden sonra Gök Stadyumu arazisi içinde bir tank tamirhanesi açılmıştır.<sup>118</sup>Nuri Demirağ’ın fabrikasını yaşatmak için Hava Kuvvetleri, fabrikaya Lysander uçaklarının gövde, kanat ile birtakım parçalarının onarım işlerini vermiştir.<sup>119</sup>Diğer bir deyişle Nuri Demirağ’ın ağzına bir parmak bal çalınmış ve susturulmak istenmiştir.

1945 senesinin önemli gelişmelerinin başında İsmet İnönü tarafından çok partili bir sisteme geçiş yapılabileceğine dair sinyallerin verilmesi gelmektedir. Öyle ki, ülke sınırları içerisinde oluşmakta olan koşullar da böylesine bir sistemin hayata geçirilmesine olanak sağlayacak özelliklere sahipti. Dönemin Başbakanı Rüştü Saraçoğlu 5 Eylül 1945 tarihinde Milli Kalkınma Partisi’nin kuruluşuna izin verildiğini ilan etmiştir. Cumhuriyet’in ilan edildiği yıllarda göstermelik olarak değerlendirilebilecek çok partili sistem denemelerinin olmasına karşılık, gerçek

---

<sup>116</sup> Erel, a.g.e.

<sup>117</sup> Tuna, a.g.e.

<sup>118</sup> Erel,a.g.e.

<sup>119</sup> Gökhan Taşkesen, **Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım**, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, 2006

anlamda demokratikleşme yolunda adımların atılmış olması Türk politik yaşamı açısından oldukça önemli kabul edilmektedir. Savaş yıllarında Türk sol kesiminin mevcut durumuna bakıldığında iki partinin oluşturulabildiği görülmektedir. Bu doğrultuda 1946 senesinde Türkiye Sosyalist Partisi ve Türkiye Sosyalist Emekçi ve Köylü Partisi'nin kuruluşu gerçekleştirilmiştir. Fakat asıl olarak ülke siyasetinin gidişatını etkileyecek gelişme ise Demokrat Parti'nin kurulmasıdır.<sup>120</sup>

Atatürk'ün ölümü ile 11 Kasım'da İnönü ikinci cumhurbaşkanı olmuştur. Onun cumhurbaşkanı olması ile beraber her alandaki gibi ekonomide de Atatürk politikalarının dışına çıkan uygulamalar yaşama geçirilmiştir. Bilhassa bu sahada katı bir devletçilik yaklaşımı uygulanmıştır. Bu politikanın doğal bir neticesi olarak bireylerin yatırımlarının desteklenmemesinin yanında yatırıma fırsat verilmemesi durumu ortaya çıkmıştır. Sonucunda da milyonlar yatırılmasına rağmen pek çok kurum projesi yarım kalmış, ağır sanayi hamlesi yapılamamıştır. Türkiye'de bu gibi sanayii kurumların kurulmaması ile hem istihdamda problemler doğmuş hem de dışarıya bağımlılık devam etmiştir. Böylelikle o günlerde sağlanmayan destek nedeniyle bugün Türkiye uzay ve havacılıkta önemli bir ülke olma şansını yitirmiştir.<sup>121</sup>

Yönetimin Nuri Demirağ'ın uçaklarını almaması ve fabrikalarını kapatması büyük hata olmuştur.<sup>122</sup>Nuri Demirağın düşünce ve görüşleri çağının oldukça ilerlemesidir. Demirağ, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün çizgisinde hareket etmiştir. Nuri Demirağ"*Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak kopyacılıktan ibarettir. Demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise bir sır gibi, büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. Binaenaleyh kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir.*"<sup>123</sup>sözü onun yerli üretime ve havacılığa verdiği önemi gözler önüne sermektedir.

Netice itibari ile genel bir değerlendirme yapıldığında Nuri Demirağ'ın havacılık alanında yürütmüş olduğu faaliyetler neticesinde karşılaşmış olduğu

---

<sup>120</sup> A.g.e.

<sup>121</sup> Şeker, a.g.e.

<sup>122</sup> Yavuz, a.g.e. (2011)

<sup>123</sup> Şakir, a.g.e.

başarısız sonuçlar ile ortaya çıkan ticari yaşamında ki gerilemeye bağlı olarak politik açıdan belirli bir misyonun takip edilmesi gerekliliği üzerinde yoğunlaştığını, ABD tarzı olarak ifade edilebilecek bir kapitalist yaklaşım ile liberal ekonomiyi ulusal refahın sağlanması noktasında önem arz ettiğini ifade etmeye başladığı görülmektedir. Fakat, bürokratik yapı içerisinde baskın bir yapı olarak karşımıza çıkan koalisyonun devlet ve devletçilik anlayışı içerisinde sermaye tarafından öne sürülmüş olan talepler karşısında tepkisiz kaldığının öne sürülmesi çok doğru değildir. Bu dönem içerisinde geliştirilen devletçi politikaların hayata geçirilmesi noktasında alınan kararların arkasında sermayenin çok daha etkili bir konuma sahip olduğu görülmektedir. Bir diğer ifade ile çok partili sisteme geçiş sonrasında Demokrat Parti iktidarına bakıldığında devlet ve sermaye arasındaki ilişkinin tamamen koptuğunu söylemek mümkün olmamaktadır. Bakıldığında devlet ve sermaye arasında farklı bir model üzerinden yeni bir ilişki geliştirilmiş ve bu form sistemli bir şekilde değişmeye devam etmiştir. Bu durumun ortaya çıkmasının temel nedeni ise yeni bir modele geçişin ülke şartlarına bağlı olarak zorunlu hale gelmesidir. Bunlara ek olarak yeni model çerçevesinde iş adamlarının devlet yönetimi ile yakın ilişkiler geliştirilmesi gerekliliğinin öne çıkan bir örneği olarak ise Vehbi Koç örneğinin üzerinde durulabilmektedir. 1950’li yıllarda iktidar partisi olan Demokrat Parti yetkilileri tarafından Vehbi Koç’un karşısına bürokratik olarak önemli engellemeler çıkarılmış ve kimi zaman tehditlerle karşılaşmış ve nihayetinde Koç, inanarak üye olduğu CHP üyeliğini bırakmak durumunda kalmıştır.<sup>124</sup>

#### 4.1.3. Şakir Zümre

Şakir Zümre 1885’te Varna’da doğmuştur. Babası Ahmet Bey, annesi Hesna Hanım’dır. İlkokul ve ortaokul eğitimini Varna’da yapmıştır. Ardından lise ve yüksek öğrenimini Cenevre’de tamamlamıştır. Birinci Dünya Savaşı dönemindeyse Varna Türk milletvekili olup Bulgar parlamentosuna katılmıştır. 1. Dünya Savaşı esnasında Bulgaristan’ın Osmanlı Devleti ile aynı saflarda yer almasında oldukça etkili bir rol üstlenmiştir. Savaşın bitmesi ile imzalanan Mondros Mütarekesi sonrasında Bulgaristan devlet yönetimi tarafından ise Bulgaristan’ın Türkiye lehine olacak şekilde savaşa sürüklenmesi iddiası ile yargılanmış ve tutuklanmıştır. Bulgaristan’da yaşanan iktidar değişimi sonrasında ise tutukluğu 7 ay sürmüştür.

---

<sup>124</sup> Şakir, a.g.e.

Kurtuluş Savaşı döneminde ise Bulgaristan topraklarında gizli görevler üstlenmiştir. Üstlenmiş olduğu görevler çerçevesinde Batı Trakya ve Anadolu'da ulusal birliklerin silah ve mühimmat gereksiniminin karşılanmasına yönelik faaliyetler içerisinde bulunmuştur. Bu süreç içerisinde Türk birliklerinin faaliyetlerinin desteklenmesi amacı ile Makedonya İhtilal Cemiyeti üyeleri ile müşterek etkinlikler içerisinde yer almıştır. Bunun yanında o dönemde Sofya'da görev yapan Yarbay Mustafa Kemal'le yakın ilişkileri olmuştur. Bunun yanında Şakir Zümre, Mareşal Fevzi Çakmak'ın da yakınıdır. Ulusal bağımsızlığın kazanılması ve cumhuriyetin ilanının ardından Şakir Zümre Türkiye'ye yerleşmiştir. Atatürk tarafından da uygun görülerek desteklenmiş ve askeri olarak ilk özel sektör fabrikası olmuştur. Şakir Zümre kurduğu bu fabrikayla Türk ordusundaki cephane ve silah gereksinimini ciddi oranda karşılayabilmiştir. İlk zamanlar fabrikadaki usta ve işçiler Bulgaristan'dan getirilmiş, 1930'larda ise kadro neredeyse tamamen Türk olmuştur.

1839 yılına gelindiğinde fabrikada 100, 300 ve 500 kg olmak üzere farklı ağırlıklarda mayın ve bomba imalatı gerçekleştirilmiştir. Yapılmış olan mayınlar ve bombalar ise silahlı kuvvetlerin bünyesinde kullanılmıştır. Fabrika sonrasında Mısır, Polonya, Bulgaristan ve Yunanistan gibi ülkelere ihracatlar gerçekleştirmiştir. 1937 senesinde Yunanistan'a, hemen ardından Polonya'ya uçak bombası ihracaatı yapılmıştır (Yunanistan'a 1.5 milyon liralık ihracat yapılmıştır. Kazanılan para o dönemde adeta "Can Suyu" olmuştur). 2. Dünya Savaşı'na katılan Yunan ordusunun bu dönem içerisindeki bomba gereksinime karşılık veren Fabrika ile Yunanistan arasında 1937 senesinde imzalanan 1,5 milyon değerindeki iş sözleşmesi, dönemin ekonomik zaferleri arasında gösterilmiştir. 1945 sonrasında ise Amerika'ya hem uçak hem de bomba siparişi verilmiştir. Stratejik olarak oldukça önemli olan Şakir Zümre Bomba Fabrikası ise çalışanlarının maaşlarını ödeyebilmek adına soba üretimi yapmaya başlamıştır. Bu süreç içerisinde periyodik olarak bomba üretebilme kabiliyetimizin azalmasının stratejik açıdan oldukça önemli sonuçları olmuştur. Mevcut lisanslara bağlı olarak yapmış olduğumuz F-16 uçaklarının mühimmatlarının oldukça önemli bir bölümü dış kaynaklardan elde edilmektedir. Aynı zamanda Türk Deniz Kuvvetleri tarafından gereksinim duyulan cephaneler de üretilmiştir. Hatta ilk denizaltı bombalarını bu fabrika üretmiş, bunların yanında el bombası, mayın, aydınlatma fişekleri de üretilmiştir.





**Resim 11. Bomba Fabrikası'nda 1939 Yılında İmal Edilen Bombalarla Poz Veren Şakir Zümre**



İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'ye ABD tarafından gerçekleştirilen silah yardımları sonrası fabrika üretime son vermek durumunda kalmıştır. Fabrikada bu süreçten sonra yalnızca soba ve kumbara üretilmiştir.

1946 senesinde işletmesini anonim şekle dönüştüren Şakir Zümre, artık hükümet tarafından gereken desteğin gelmediğini belirtmiştir. 1949'daysa bizzat ticaret bakanına bunu söylemiştir. 1950 yılına gelindiğinde ise CHP İstanbul milletvekili adayı olarak seçimlere katılmış ancak kazanmayı başaramamıştır. Öyle

ki, bu seçimde CHP ülke genelinde olduğu gibi İstanbul'da da oldukça önemli oranda oy kaybına uğramış ve Demokrat Parti iktidara gelmiştir. Takip eden yıllar içerisinde aktif bir şekilde politikanın içerisinde ise yer almamıştır. İleri düzeyde Fransızca ve Bulgarca bilene Zümre, Türk Sanayi Birliği'nin ikinci başkanlığını yapmış, çeşitli mesleki kuruluşlar ile birlikte İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na ise üye olmuştur. Şakir Zümre 1966'da vefat edince fabrika da 1970'de kapanmıştır.

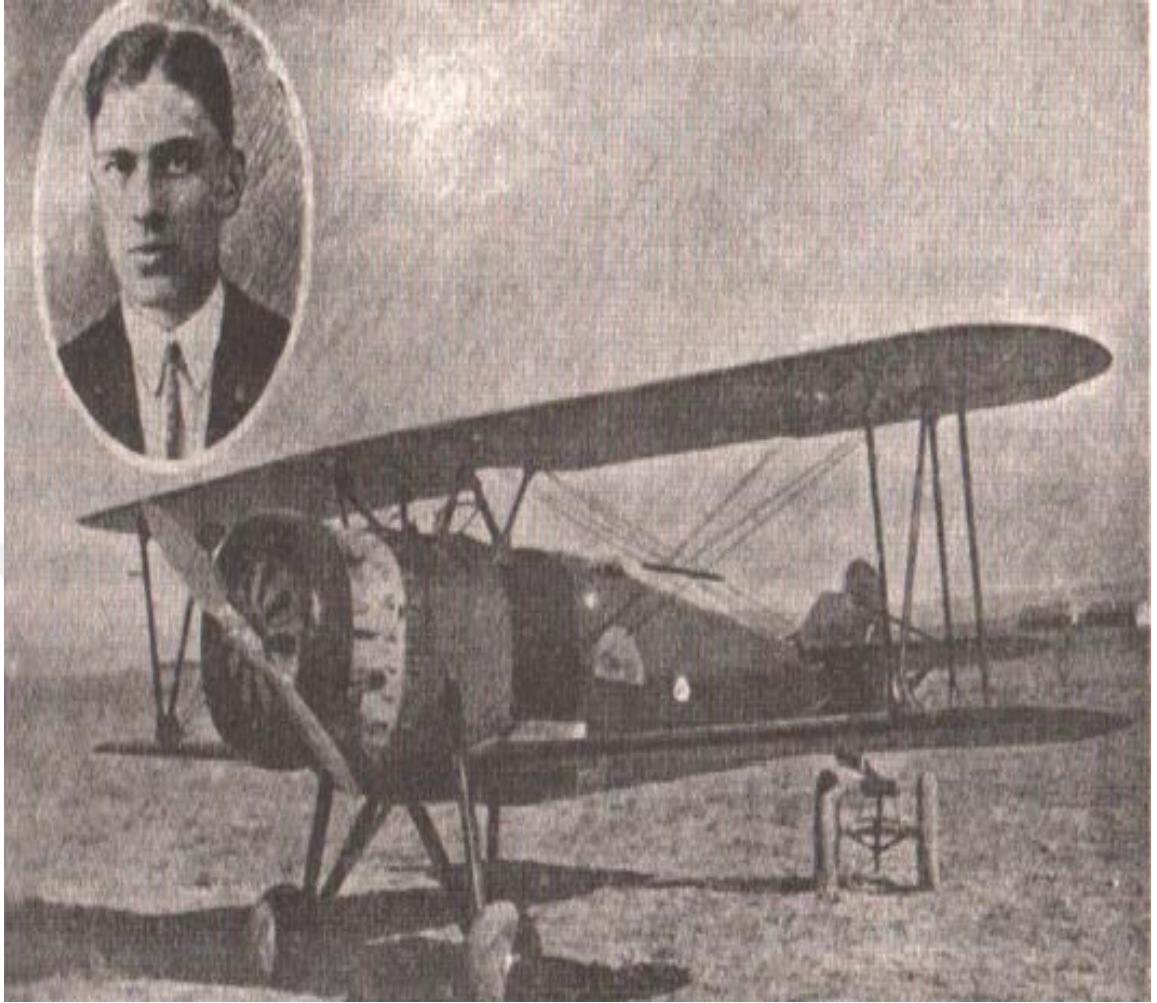
#### **4.1.4.Selahattin Reşit Alan**

Atatürk'ün vermiş olduğu emirlerden bir tanesi de uçak mühendisi ve teknisyen yetiştirmek için yurtdışına aday yollamaktır. Cumhuriyet ilan edildikten iki yıl sonra TOMTAŞ projesi kapsamında 18 mühendis ve teknisyen adayını Almanya'ya yollanmıştır. Yine THK, 1928-1930 aralığında 10 öğrenci daha yollamıştır.<sup>125</sup>

---

<sup>125</sup> Akdemir, a.g.e.

## Resim 12. Selahattin Reşit Alan



Selahattin Alan, havacılık alanında adımını 1926'da THK'nin açtığı sınava katılarak Fransa'ya gidip atmıştır. Dört senelik eğitiminin ardından 1930'da ülkeye dönüş yapıp Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi'nde çalışmıştır.<sup>126</sup>Kendi isteğiyle ülkemizde uçak yapmanın mümkün olduğunu kanıtlamak için M.M.V.-1 kodu ile (Milli Müdafaa Vekaleti-Milli Savunma Bakanlığı) bir eğitim-keşif uçağı projesi tasarlamıştır (Vecihi Hürkuş'a göre iki kişilik irtibat tayyaresidir).<sup>127</sup>

1932 senesinde bu projeyi hayata geçirebilmiştir. M.M.V.-1 tayyaresi tek motorlu, iki kişilik, çift kanatlı bir yapıdadır. Motor sehpası çelik gövde aksamı, sehpası dural borudan, ahşap konstrüksiyon ve bez kaplama biçiminde üretilmiştir.<sup>128</sup>Parçaların bazıları Kayseri'deki fabrikada üretilmiş, pervane ve motor

<sup>126</sup> Yalçın, a.g.e. (2008)

<sup>127</sup> Kaymaklı, a.g.e.

<sup>128</sup> Yavuz, a.g.e. (2013)

ABD'den gelmiştir.<sup>129</sup>200 litre hacimli yakıt deposu, pilot kabini altında ve gerektiğinde atılabilecek biçimde planlanmıştır. Bunun yanında uçağın ileride 100 kg eğitim bombası, fotoğraf makinesi, makineli top, telsiz taşıyabilecek biçimde tasarlandığı görülmektedir.<sup>130</sup>

Bu uçak için gerçekleştirilen test uçuşu deneyim sahibi bir pilot tarafınca gerçekleştirilmemiş ve uçak kırım geçirmiş, yitirilmiştir.<sup>131</sup>Savunma Bakanlığı Selahattin Alan'ın uçağına gereken desteğı vermemiş ve proje taslak basamağında kalmıştır. Alan, 1935 senesinde Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikasından istifa edip Nuri Demirağ'la anlaşarak NuD-36 ve NuD-38 uçaklarının üretim ve tasarımını yapmıştır.<sup>132</sup>

Fransa'da bulunan Moran Tayyare Okulu bünyesinde uçak mühendisliğı eğitimi almış olan Selahattin Alan, uçuş saati ve deneyiminin kısıtlı olmasına karşın, 13 Temmuz 1938 tarihinde kendisinin yapmış olduğı uçakla Eskişehir'e bir uçuş gerçekleştirmek istemiştir. Yapımı tamamlanmış olan NUD-36 uçağına THK yetkililerinin kabul kontrol edebilmesi adına yapılan anlaşma gereğı Eskişehir'e götürmek üzere havalanmıştır. Ancak Eskişehir-İnönü Hava Meydanı'na yapmış olduğı iniş esnasında pilotaj hatası yapmış, mevcut hendeğı görmeyerek uçağın ters dönmesine neden olmuştur ve bu elim kazada yaşamını yitirmiştir. Bu durum Türk Havacılık Sanayi açısından oldukça olumsuz bir durum olarak değerlendirilmektedir. Öyle ki, Selahattin Bey tarafından söz konusu kazanının yapılmamış olması halinde belki de Nuri Demirağ tarafından açılmış olan Uçak Fabrikaları'nın kapanması lüzum görülmeyecekti. Zira yapmış olduğı uçaklar oldukça başarılı bir şekilde kullanılmıştır. Bakıldığında NUD-36 uçakları 1936 senesinde herhangi bir kırım olmaksızın 16.000 saatlik uçuş gerçekleştirmiş ve 290 pilotun yetişmesine vesile olmuştur. NUD-36 uçakları ile eğitim alan ve ilerleyen yıllarda havacılık eğitimi veren Yüksek Uçak Mühendisi Mehmet Kum bu uçakları dönemin en önemli ve mükemmel niteliklere sahip olan uçakları olarak değerlendirmiştir. Selahattin Alan ile ilgili olarak Vecihi Hürkuş'ta kaleme almış olduğı eserinde oldukça iyi bir mühendis ve iyi bir karakter ifadelerini kullanmıştır. İlk kez 1926 senesinde

---

<sup>129</sup> Bıykoğlu, a.g.e.

<sup>130</sup> Mustafa Gökhan Erdemli, **Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir**, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2011

<sup>131</sup> Yalçın, a.g.e.,2008

<sup>132</sup> Yavuz, a.g.e.,2013

Almanya’da düzenlenen Dünya Havacılık Fuarı’nda karşılaştıklarını ifade eden Hürkuş, yaşamını kaybetmesinin Türk havacılık tarihi açısından oldukça olumsuz bir durum olduğunu, şayet yaşaması durumunda çok daha farklı bir noktaya gelinebileceğini belirtmiştir.<sup>133</sup>

#### 4.1.5. Nuri Killigil

Nuri Paşa ve Enver Paşa kardeş olmakla birlikte Gagauz Türklerinden oldukları öne sürülmektedir. Yılmaz Öztuna tarafından da Nuri ve Enver Paşanın atalarının Karaim ya da Gagauz Türklerinden olduğu ifade edilmektedir.<sup>134</sup> Bunlara karşılık Nuri Paşa’nın atalarının Gagauz Türklerinin Hristiyan ayağına üye oldukları amcası Halil Paşa tarafından kaleme alınan hatıralarında da açık bir şekilde görülmektedir. Halil Paşa hatıralarında şu ifadelere yer vermiştir: *“Bir gece, dedem Mustafa Kaptan’ın Unkapanı’ndaki evinde, babam Kamil Bey, Hasan amcam, İbrahim amcam, yemek yerlerken, biz onları dinliyorduk. Atalarımıza ait konuşuyorlardı. Hasan amcamın şu sözleri hala kulağımdadır: - Ceddimiz Kırım’dan gelmiştir. Kırım hanlarının sarayına öteberi ve bilhassa kadın eşyası satan bir yemeniciymiş. Bu yakışıklı delikanlı Hristiyan olduğu için, harem dairesinde kimse ondan kaçmazmış. Bu sırada Kırım hanının yakınlarından bir kız, ona gönül vermiş. Nihayet evlenmelerine karar verilmiş. Yemenici delikanlı Müslümanlığı kabul etmiş. Evlenmişler. Bu yemenici Rum değil, ( Romen ) değilmiş. Şu halde Rum veya Ulah olmayan, Türkçe konuşan bu Hristiyan, Romanya’da yaşayan ve dini Hristiyan olan Gagavuzlardandı. Bu evlenmeden sonra Ruslar, Kırım’ı istila etmişler. İşgal üzerine, ceddimiz, karısı ile beraber, Tuna ağzına Kilya şehrine göçmüşler. Rusların Romanya’yı işgalinden sonra da dedelerimizden Kahraman Ağa, Karadeniz’in Türkiye kıyılarında Abana’ya hicret etmişler<sup>135</sup>.”*

---

<sup>133</sup> A.g.e.

<sup>134</sup> Yılmaz Öztuna, **Devletler ve Hanedanlar Türkiye ( 1074 – 1990 )**, Cilt 2, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Öncü Basımevi, Ankara, 2005, s. 652.

<sup>135</sup> Şevket Süreyya Aydemir, **Makedonya’dan Orta Asya’ya Enver Paşa**, Cilt 1, İstanbul, 1970, s. 183- 184.

**Resim 13. Soldan sağa; Nuri Paşa, Tahir Yapıcı, Halil Paşa**



25 Temmuz 1946 tarihinde 1901 doğumlu Misli Melek Hanım ile hayatını birleştiren Nuri Paşa, Soyadı Kanunu'nun çıkarılması ile birlikte Killi-Killioğlu soyadını almıştır. Bu soyadı, Kilya isimli kasabadan gelmektedir ve Kilyalı anlamında kullanılmaktadır. Nuri Paşa'nın çocuğu ise olmamıştır. İstanbul doğumlu olan Nuri Paşa'nın Enver Paşa ile birlikte İstanbul Divan yolu'nda bulunan esli Lisan Mektebi karşısında yer alan evde 5 Mayıs 1890 tarihinde dünyaya geldiği düşünölmektedir. Nüfus kaydına bakıldığında ise İstanbul-Beşiktaş olarak kayıtlara geçtiği görölmektedir. Doğum yerinden bağımsız olarak babası tarafından nüfusa bu

şekilde kaydedilmiştir. Devlet memuru olarak görev yapmakta olan Hacı Ahmet Bey, Manastır şehrinden İstanbul'a gelmiştir. Ancak, 1887 senesinde yeniden tayin nedeni ile Manastır'a dönmüştür. Bu dönemde Manastır'da kenar semti olan Eğri Değirmen bölgesinde yaşamışlardır. Ahmet Bey dönemin şartlarına da bağlı olarak kalabalık bir aileyi geçindirmek zorunda kalmış ve aile oldukça zorlu günler yaşamıştır.<sup>136</sup>

1906-1909 seneleri arasında Harp Okulu'nda eğitim görmüş olan Nuri Paşa, sonrasında ise 26 Ağustos 1909 tarihinde Teğmen rütbesi ile mezun olmuş ve 1325-7 sicil numarası ile göreve başlamıştır. İlk görev yeri ise 3. Ordu Karargahı olmuştur. 9 Ocak 1910 tarihi geldiğinde 3. Ordu 71. Alay 3. Tabur 3. Bölük emrinde görevlendirilmiştir. 12 Ekim 1910 tarihinde ise Padişah Maiyet Bölüğü'nde görevlendirilmiştir.

İtalyan askeri birliklerinin Rodos ve Adalar'a çıkartma yapması ve sonrasında Balkan Devletleri tarafından Osmanlı Devleti'ne karşı savaş ilan edilmesi neticesinde İtalya ve Osmanlı Devleti arasında Uşi Antlaşması imzalanmış, Trablusgarp'ın İtalyanlara bırakılması neticesinde bu bölgede görev yapmakta olan subaylar geri çağırılmıştır. Amcası ile birlikte İtalyanlara ait bir gemi ile Homs şehrini terk eden Nuri Paşa, 4 gün süren yolculuk sonrasında önce Hafya Limanı'na gelmiş, daha sonra ise Şam ve Konya güzergahını kullanarak İstanbul'a dönmüştür. Nuri Paşa'nın Araplar açısından daha etkili hale gelebilmesi adına Padişah tarafından verilen emir doğrultusunda 29 Mayıs 1915 tarihinde Mirivalık rütbesi ve yetkileri verilmiştir. 28 Ağustos 1915 tarihine gelindiğinde ise yaverlik kordonu taşıma yetkisi ve Fahri Ferik rütbesi ve yetkileri kendisine verilmiştir.<sup>137</sup>

Savaş yıllarına gelindiğinde Enver Paşa, kardeşi Nuri Paşa'nın Trablusgarp Savaşı'nda hemen hemen bütün cephelerde yer alması, bu nedenle coğrafi olarak bölgeyi iyi tanması ve bölge halkı ile geliştirmiş olduğu yakın ilişkiler gibi unsurları göz önünde bulundurmak sureti ile devlet çıkarlarına hizmet edeceğine inanarak Nuri Paşa'yı bölgeye tayin etmeyi düşünmüştür. Bu doğrultuda bölgede temelleri 1912 senesinde atılmış olan teşkilatlanmasının ele alınması, söz konusu teşkilatlanmanın genişletilmesi ve bölge halkından kurulacak olan gönüllü birlikler üzerinden İngiliz

---

<sup>136</sup> A.g.e. 186-187.

<sup>137</sup> M.S.B. Arşivi Nuri Killigil'in Şahsi Dosyası.



ve İtalyanlara karşı mücadele edebilmek ve bu süreç içerisinde bölgede daha rahat hareket etmesini sağlamak amacı ile ilk olarak Fahri Mirliva, sonrasında ise Fahri Ferik unvanlarını alarak Afrika Grupları Komutanı olarak görevlendirilmiştir. Bunlara ek olarak sayıları 300 ile 500 arasında değişen Türk Subayları ve askerlerinden oluşan birlikler ile Almanların buldukları bölgelere gitmek sureti ile birtakım faaliyetlerin yürütülmesinde rol üstlenmiştir. Aşağıdaki resimde Nuri Paşanın bu süreçte yardımcısı ile birlikte Bakü'de görev sırasında çekildiği fotoğraf görülmektedir.



**Resim 14. Nuri Paşa ve Yardımcısı**



Savaş yılları sonrasında bir süre Ankara'da ticaret ile uğraştıktan sonra ise İstanbul'a geri dönmüş, 1933 senesinde Zeytinburnu'nda Demir Eşya Fabrikasını kurmuştur. Kurulan bu fabrikada demir çubuk, tuğla, matara, kumbara vb. eşyalara ek olarak tapa, silah ve mermi üretimi gerçekleştirilmiştir. 1938 senesine gelindiğinde ise bünyesinde Sütlüce Madeni Eşya Fabrikası'nın da yer aldığı bir limited şirketi satın almıştır. Bu fabrikanın üretim yelpazesini zaman içerisinde geliştiren Nuri Paşa, burada da matara, çelik başlık, soba ve gaz maskesi gibi eşyalara ek olarak 81 mm havan, çeşitli mühimmatlar, uçak bombası, tahrip kalıpları

ve silah üretimi gerçekleştirmiştir. 1946 senesinde ise Sütlüce'ye taşınmak üzere Zeytinburnu Fabrikasını kapatmıştır. Fabrikasının üretim kapasitesini arttıran Nuri Paşa, üretmiş olduğu silah ve mühimmatları hem Milli Savunma Bakanlığı'na hem de yurtdışına satmaya başlamıştır. Silah ve mühimmat üretimi gerçekleştirdiği bu süreç içerisinde ise diğer taraftan İzmir Karaburun'da cıva madeni çıkartma faaliyetlerine girişmiştir. Çıkartmış olduğu cıva madenini hem iç piyasada hem de dış piyasada satmaya başlayan Nuri Paşa, ülke sınırları içerisinde Türkçülük faaliyetlerine de oldukça etkili bir katılım göstermiştir. Öyle ki, 2. Dünya Savaşı'nın yaşanmakta olduğu yıllarda Kafkasya ve Orta Asya'da bulunan Türklerin bağımsızlık mücadeleleri ile yakından ilgilenmiştir<sup>138</sup>

22 Haziran 1941 tarihinde Almanların Sovyetler Birliğine saldırı düzenlenmesi ile birlikte Nuri Paşa, Sovyetlerin hızlı bir şekilde yenilgi ile ayrılabilmesi ve Sovyet topraklarında bağımsız bir Türk Cumhuriyeti'nin kurulması maksadı ile başta esir düşen Türk kökenli askerlerden oluşan bir ordunun oluşturulması olmak üzere birçok konuda Alman yetkililer ile çeşitli görüşmeler gerçekleştirmiştir. Bu görüşmeler, tarafların karşılıklı olarak koşullarda anlaşamaması nedeni ile 1942 senesinin son dönemlerine doğru sonlandırılmıştır. Bu dönem içerisinde Ankara Hükümeti tarafından ise Sovyet ilişkileri göz önünde bulundurularak ülke sınırları içerisindeki Türkçüler arasından 30 tanesi tutuklanmıştır. Açılan bu ve benzeri davalarda ise Nuri Paşa'nın adı geçmemiştir. Bu durumda ise Alman hükümeti ile yürütülmüş olan görüşmelerin hükümetin izni doğrultusunda gerçekleştirildiğini öne sürmek mümkün olmaktadır. Yaşanan bu hadiseler sonrasında ticari faaliyetlerini sürdüren Nuri Paşa, 3 Mart 1949 tarihinde Sütlüce Fabrikası'nda yaşanan bir patlama neticesinde yaşamını yitirmiştir.

---

<sup>138</sup> Aydemir, a.g.e, s. 188-189.

## **4. ATATÜRK DÖNEMİ SAVAŞ ÜRETİM SANAYİİ (1923-1938) KAMU TEŞEBBÜSLERİ**

### **4.1. CUMHURİYET DÖNEMİNDE SAVAŞ ÜRETİM SANAYİİ (1923-1938)**

#### **5.1.1. 1923-1938 Arası Silah Sanayii**

Silah sanayiisi diğer bir anlamda savaş sanayiisi olarak da algılanmaktadır. Çünkü silah savaş için gerekli olan araç ve gereçlerin başında gelmektedir. Son yıllarda silah sanayiisi teknolojinin de yardımıyla inanılmaz bir gelişme göstermektedir. Ayrıca silahlar konvansiyonel ve nükleer olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ancak nükleer silahlanma ne yazık ki hem insan varlığını hem de dünyanın geleceğini tehlikeye attığından, bu tür silahların kullanımı hakkında artık tedbirli davranılmaktadır ve kullanımı mümkün olduğunca engellenmeye çalışılmaktadır.

Üzerinde çalışma yaptığımız dönem de ise nükleer silahların varlığından bahsetmek mümkün değildir. Çünkü 1920-1923 dönemlerinde kullanılan silahların türü ağır ve hafif silahlar olmak üzere iki farklı türdeydi. Ağır silah sanayii top ve top yedek parçaları, hafif silah sanayii ise piyade silahları ve yedek parçaları olarak incelenmekteydi. Üstelik konu ile alakalı olarak Osmanlı döneminde faaliyette bulunan Zeytinburnu Silah Fabrikası faaliyetleri bu dönemde durdurulmuştur. Dönem de aktif olarak çalışan fabrikalar ise ağır silah sanayisinde Ankara Silah Fabrikası Top İşletmesi ile Kırıkkale Top Fabrikası, hafif silahlarda ise Ankara Silah Fabrikası Tüfek İşletmesi ve Kırıkkale Tüfek Fabrikası şeklindedir

#### **5.1.1.1. Hafif Silah Üretim Tesisleri**

##### **5.1.1.1.1. Ankara Silah Fabrikası Tüfek İşletmesi**

1923 yılında top tamirhanesi ile beraber kurulan Ankara Silah Tamirhanesinde, ilk olarak Tophane tesislerinden arda kalan tüfek tezgâhları taşınmış, zaten önceden gelmiş olanlar elden geçirilmiş, tamir olmadan hazır hale

gelemeyecekleri ise tamir edilerek eksiklikler tamamlanmıştır. Dolayısıyla eski tezgâhlar tüfek kundak imalathanesinin kurulmasını sağlamıştır.<sup>139</sup>

Ankara Silah Tamirhanesinde imalattan çok tamir ve tadilat işlemleri yapıldığından 1932 yılında alınan tedbirler ile 7,65 çapındaki mavzer tüfekler 7,90 çapındaki tahvillere dönüştürülmüştür. Yine aynı yılda 1000 kadar tüfek deneme amacıyla tadilat edilmiştir. 1933 tarihine gelindiğinde ise 15.000'e 1941'de ise 30.000 seviyesine getirilmiştir.<sup>140</sup> Yapılan deneme sonrasında başarılı olduğuna kanaat getirilen söz konusu tadilat yıllık olarak artan bir periyotta sürdürülmüş ve Kırıkkale Fabrikası'nın kurulmasına dek tek olarak varlığını sürdürmüştür.<sup>141</sup> 1950 senesinde Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu bünyesine Ankara Silah Fabrikası'nın katıldığı dönem içerisinde teknolojide yaşanan gelişmeler yeteri kadar takip edilememiş, tamir olanaklarının yetersiz olduğu, üretim süreçlerinin küçük ölçekli olarak sürdürüldüğü bir yapı ile süreç devam etmiştir. Fabrika, devredildiği tarih sonrasında kuruluşunda belirlenen amaçların dışına çıkmaya başlamış ve belirli bir zaman sonra sivil gereksinimlerin karşılanması çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmüştür.<sup>142</sup>

Ayrıca 1932-1941 yıllarında da deniz, kara ve hava orduları ve jandarma birliklerine 150.000 adet tüfek tahvil edilmiş ve orduların piyade cephelerinin birleştirilmesi önem kazanmıştır.<sup>143</sup>

Fabrikanın organizasyon şeması ise aşağıdaki gibidir;<sup>144</sup>

- Amir: Mühendis Subay (Binbaşı-Yüzbaşı),
- Muavin: Mühendis Subay Binbaşı,
- Muavin: Mühendis Subay Yüzbaşı,
- Muhasebe memuru,

<sup>139</sup> Burhan Ersen, "Makine Sanayii Müessesesi", MKEKD, Ankara, Aralık 1984, s. 8

<sup>140</sup> Ersen, a.g.e., s. 8,17

<sup>141</sup> Mehmet Evsile, *Atatürk devri harp sanayii (1920-1938)*, 1992, s. 72-80.

<sup>142</sup> Hüsnü Özlü, *İkinci Dünya Savaşından günümüze Türkiye'de savunma sanayinin gelişimi (1939-1990)*, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006, s. 12

<sup>143</sup> T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Yayını, *50 Yılda Türk Sanayii*, Ankara, 1973

<sup>144</sup> *Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri*, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 6

- İmalat Baş Resimcisi,
- İmalat Resimcisi,
- İkinci Sınıf Askeri Yüksek Mühendis,
- Üçüncü Sınıf Askeri Yüksek Mühendis,
- Poligon Memuru,
- Ustabaşı,
- Ayrıca kundak, montaj, makineli tüfek, çark hane ve kasatura aksam imalatı memurları şeklindedir.

Görüldüğü üzere asker ve siviller fabrikanın tamir, tadilat ve üretim yapabilmesi adına beraber çalışmışlardır.

Fabrikada bir yılda günlük olarak bir ekibin ortalama on buçuk saat çalışarak gerçekleştirdiği hizmetler ise şu şekildedir;<sup>145</sup>

- 100.000 tane dilli ve dilsiz çıkırıklı toka,
- 50.000 tane 7,9 çapında tüfek, nişangâh, namlu ve kunda,
- 13.000 tane üçlü şarjör çantası,
- 8.000 tane şarjör çantası,
- 5280 tane hafif makineli tüfek kılıf şarjörlük heybe,
- 4200 tane gebre,
- 2.500 tane suluk zinciri, İngiliz gem ve özengi demiri,
- 1250 çift hafif sahra kablo makarası,
- 750 adet balta,

---

<sup>145</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R: 40, r: A, G:1, K:8, D:62

- 617 takım çift hamutlu koşumu,
- 550 tane nal makası,
- 400 tane hafif makineli tüfek ima aleti,
- 212 tane dağ koşum semeri,
- 147 tane vantilatör,
- 75 tane tel çıkırığı şeklindedir.

Yukarıda da görüldüğü üzere yalnızca silah bakım ve onarımıyla değil, koşum takımlarının imalatıyla ilgili de çalışmalar yapılmıştır. Bu durumda sağladığı katkılar dolayısıyla oldukça önemlidir. Fabrikada imalatı yapılan diğer ürünlerden bazıları ise şu şekildedir;<sup>146</sup>

- Atış karnesi ve atış raporlarının basımı,
- Alman ve Türk tipi mutfak üretimi,
- Jandarma tipi ranza üretimi,
- Çamaşır makinesi üretimi,
- Dişçi ünite
- Ameliyat, alet ve hasta muayene masası,
- Doğum karyolası,
- İki ve dört tekerlekli araba imalatı,
- Büyük, küçük gaz ve parmaklıklı kapı imalatı

Yine yukarıda verilen bilgiler ışığında anlaşılmıştır ki fabrikada silah tamir ve tadilatı dışında marangozluk, mutfak, çamaşır makinesi, ameliyat, hasta ve doğum gereçleri, araba ve kapı imalatı da gerçekleştirilmiştir. En dikkat çeken nokta ise dişçi ünite üretiminin yapılmış olmasıdır

<sup>146</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:D, G:3, K:119, D:8

Sonuç olarak da bu fabrika aslında ülkenin içinde bulunduğu seferberlik durumunda gerekli olan ve olabilecek ihtiyaçlar önemli ölçüde karşılanmaya çalışmıştır demek yanlış olmayacaktır. Üstelik bu fabrika 1939'da Kırıkkale Tüfek Fabrikasının açılmasına kadar geçen sürede tek başına tamir, tadilat ve üretim yapmak zorunda kalmıştır.

#### 5.1.1.1.2. Kırıkkale Tüfek Fabrikası

Kırıkkale Tüfek Fabrikası, Ankara'daki tüfek tamirhanesinin kapasitesini günlük 100 adet tüfek imalatı yapabilecek hale getirmek amacıyla 1934 yılında hizmete açılmıştır. Fabrika için gerekli olan 334 adet tezgâh ise Fritz Werner işletmesi ile 13.04.1935 tarihinde yapılan anlaşma ile temin edilmiş ve Kırıkkale'de inşaatı yapılmış olan 2. Nolu tüfek binasına monteleri yapılmıştır.<sup>147</sup> Üstelik yeni tüfek imalatının yapılması için gerekli olan araç- gereç, zaman ve para içinde Avrupa'dan destek almak yerine kendi mühendislerinin çizdiği projelerden yararlanılmıştır.<sup>148</sup>

Tüm bunlarla beraber 1939 yılındaki imalat, bağlama ve marangoz kadrolarındaki eksikliklere rağmen yeni tüfek imalatı yapılması için adımlar atılmış ve ne kadar sorunla karşılaşılırsa karşılaşılınsın Aralık 1939 yılında yapılan yeni tüfekler teslim edilecek hale gelmiştir.<sup>149</sup>

İşletmenin görev tanımı ise piyade tüfekleri için gerekli olan düzen, tetik ve mekanizma araç ve gereçlerinin üretimi ve montelerinin yapılması adına Ankara'daki işletmeye aktarılması yönündedir. En nihayetinde fabrika bu görevini 2. Dünya savaşının sonuna kadar gerçekleştirmiştir.<sup>150</sup>

Fabrika yönetici kadrosu, idari, işletme ve harp sanayisi olmak üzere dört farklı birimden meydana gelmektedir. Birimlerine göre çalışanlar ise aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.<sup>151</sup>

<sup>147</sup> Mehmet Bekiroğlu, "Silah ve Tüfek Fabrikaları", MKEKD, Ankara, Mart, 21, 1985, s. 5

<sup>148</sup> Bekiroğlu, a.g.e., 5

<sup>149</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 9.

<sup>150</sup> Bekiroğlu, a.g.e., s. 5

<sup>151</sup> Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 12-13





**Tablo 1: Kırıkkale Tüfek Fabrikası Organizasyonu**

Yönetici Kadrosu	İdare Birim	İşletme Birimi	Harp Sanayii Birimi
Müdür: Mühendis Albay, 1 adet Muayene Memuru, 1 adet Kâtip,	Amir (Binbaşı veya Yarbay), 4 adet Hesap Memuru (Askeri ve Askeri Olmayan) ve 1 adet İkinci Sınıf Hesap Memuru (Askeri), 1 adet Yoklama Kâtibi, 1 adet Gayrimamül Hesap Memuru (Askeri), 1 adet Mamül Ambar Memuru, 1 adet Sıhhiye Memuru, 1 adet Kapıcı, 6 Adet Bekçi ve 3 adet Odacı.	Amir: Mühendis Subay (Binbaşı ya da Albay) 5 adet Yüksek Mühendis (Yarbay veya Yüzbaşı) Ve Mühendis 3 adet Hesap Memuru 2 adet Makine Mühendisi Subay (Yarbay veya Binbaşı) ve İmalat Resimcisi, 1'er adet İmalat Baş Resimcisi, Poligon Memuru İle Yardımcısı ve Ustabaşı,	Kıta Komutan Yüzbaşı 1 Takım Komutanı Üsteğmen 3 Sanayii Gedikli Başçavuş ve Çavuş, 300 Kadar Sanatkâr, 2 adet Berber, 1'er adet Hesap Memuru, Aşçı ve Aşçı Yardımcısı Er.

Tablo 1'de görüldüğü üzere Kırıkkale Tüfek Fabrikası'nda da tıpkı Ankara Silah Fabrikası Tüfek İşletmesi'nde olduğu gibi sivil ve askerler beraber çalışmıştır ancak askeri niteliktekiler genelde amir ya da müdür kadrolarında yer almaktadır. Üstelik Kırıkkale fabrikası yapı olarak daha detaylıdır.

Kırıkkale Tüfek Fabrikası'nın günlük, haftalık ve yıllık olarak yaptığı imalat türleri, miktarları ve harcanan mesai saatleri ve ekip sayıları ise şu şekildedir;<sup>152</sup>

Hafif tank dişlilerinin üretimi günde,

- 1 ekip ile 10,5 saatlik mesai sonunda 1 takım,
- 2 ekip ile 21 saat mesai sonunda 2 takım.
- Hafif tank dişlisi imalatı yıllık,
- 1 ekip ile 10,5 saatlik mesai sonunda 360 takım,
- 2 ekip ile 21 saat mesai sonunda 720 takım.

<sup>152</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:1, K:8, D:62

Ordu Tabancısı haftada,

- 1 ekip ile 10,5 saatlik mesai sonunda 1000 adet,
- 2 ekip ile 21 saat mesai sonunda 2000 adet.
- Ordu Tabancası yılda,
- 1 ekip ile 10,5 saatlik mesai sonunda 52.000 adet,
- 2 ekip ile 21 saat mesai sonunda 104.000 adet.
- Tüfek atölyeleri yılda,
- 7,9 çapındaki tüfek için gerekli olan mekanizma ve zarflarını,
- 1 ekip ile 10,5 saatlik mesai sonunda 50.000 adet,
- 2 ekip ile 21 saat mesai sonunda 100.000 adet.

Fabrikada üretimi yapılan diğer ürünlere örnek vermek gerekirse de;<sup>153</sup>

- Milli Savunma Bakanlığı tarafından verilen siparişler,
- 7,9 brün hafif makinelinin üretimi,
- 9 mm çapında ordu tipi tabanca üretimi.

Ankara ve Kırıkkale fabrikalarından elde edilebilecek çok fazla sonuç vardır. Ancak detaylandırılması gereken en önemli husus dönemin iş güvelliği kanuna sahip olmamasından dolayı mesai saatlerinin kimi fabrikalarda 8 saat iken kimilerinde ise

10.5 saat şeklinde olmasıdır. Altı çizilmesi gereken bir diğer nokta ise, tank kullanımının 1928 yılından beri kullanıldığı düşünüldüğünde tank dişlisi üretiminin de bu yıl itibariyle başlamış olma ihtimalidir. 1953 senesine gelindiğinde NATO, Offshore adı verilen 81mm ve 105 mm. obüs mermilerini Türkiye'den talep etmiş ve bu siparişler neticesinde fabrika Amerikan tezgahları kullanmak sureti ile

---

<sup>153</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:3, K:28, D:301

geliştirilmiştir. MKEK' in yapı taşları arasında gösterilmekte olan fabrika, Mühimmat Sanayi ve Ticaret A.Ş. adı ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

### 5.1.1.2. Ağır Silah Üretim Tesisleri

#### 5.1.1.2.1. Ankara Silah Fabrikası

Ankara Silah fabrikası Halil Paşanın Tophane Müşirliğine tayin olmasından sonra Avrupa standartlarına uygun top imalatı gerçekleştirilmesi adına 1863 tarihinde kurulmuştur. Tezgâhlar ise yine Halil Paşa vasıtasıyla İngiltere'den getirilmiş ve İngiliz uzmanlar tarafından silah imalatına başlanmıştır. Eldeki eksikliklerde zamanla tamamlanmış ve işletme ilk olarak brodvelkari ve çemberli toplar üretmiş 1884 yılından sonra da 7,5/13adi krupp, 7,5/27 ve 8,7/24 mantelli sahra ve 12/11,8'likobüs topları ve 20 adet de 15'lik adi obüs üretimi yapılmıştır.<sup>154</sup>1910 yılında ise Zeytinburnu seri ateşli top kundağı kurulması adına Tophane fabrikasında sahra topları ve seri ateşli dağ üretimi yapımına başlanmıştır. Bunlarda 12 adet 7,5/30'luk gayri müstakil krupp sahra ve 16 adet 7,5/14'lik seri ateşli krupp dağ şeklindedir.<sup>155</sup>

Tüm bunlarla beraber Milli Mücadele esnasında gereklilik duyulan araç, gereç ve tezgâhların bir kısmı İstanbul'dan Ankara'ya getirilen bu ürünlerin aslında top ve tüfek üretimi yapılması için bir tamirhane kurmak amacıyla getirildiği anlaşılmaktadır. Milli Mücadele döneminden sonra ise, Zeytinburnu'ndaki kundak fabrikasından getirilen tezgâhlar üretim kapasitesine dâhil edilmiş ve top tamiratlarının büyük ölçüde gerçekleştirilmesiyle ordunun ihtiyaçları daha rahat karşılanır hale gelmiştir.<sup>156</sup>

İşletme ayrıca arttırılan kapasitesi nedeniyle yeni bir binaya ihtiyaç duymuş. Bu bağlamda da 15.10.1933 tarihinde Müteahhit Nazım Bey ile yapılan anlaşma çerçevesinde binanın inşaatı gerçekleştirilmiş ve 05.06.1934 tarihinde hizmete girmiştir.<sup>157</sup>

---

<sup>154</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, **Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh**, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 4

<sup>155</sup> **a.g.e.**, s. 4

<sup>156</sup> **Genelkurmay Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Arşivi**, K:1452, D:89, F:58

<sup>157</sup> **Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:11, r:C, G:1, K:77, D:8

Ankara Silah Fabrikası'nın organizasyon şeması ise aşağıdaki gibidir;<sup>158</sup>

- Amir: Mühendis Subay (Yarbay-Binbaşı),
- 1'er Adet Yardımcı Mühendis Subay: (Yarbay-Binbaşı),
- 1 Adet Üçüncü Sınıf Askeri Mühendis,
- 1 Adet İmalat Baş Resimcisi,
- 1 Adet Ustabaşı,
- 2 Adet Hesap Memuru,
- 2 Adet İkinci Sınıf Askeri Yüksek Mühendis,
- 2 Adet Üçüncü Sınıf Askeri Mühendis,
- 3 Adet İmalat Resimcisi,
- Elektrik Memurları şeklindedir.

Organizasyon şeması incelendiğinde yine görülmektedir ki, çalışanlar askerlerden ve sivillerden oluşmaktadır.

Ankara Silah Fabrikası top işletmesinde yıllık olarak gerçekleştirilen tamirat ve tadilat faaliyetleri aşağıdaki gibi gerçekleştirilmiştir.<sup>159</sup>

- 7 tane Fransız obüs silindiri ıslahı,
- 12 tane 10,5/22'lik obüs kundak desteği
- 30 tane 50,81 mm'lik havan revizyonu,
- 40 tane 5/60'lık tanksavar top namlu ucu imali,
- 50 tane 15,6/15'lik toplar için balon tekerleği,

<sup>158</sup> Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 6

<sup>159</sup> Askeri Fabrikalar Arşivi, 1948 Yılı Sipariş Defteri, Siparişler Hakkında Cetveller, 1948, R:40, r:A, G:3, K:28, D:62

- 50 tane 5,7'lik tank savar top mihveri kundağı tamiri,
- 75 tane top tamiri,
- 200 tane top tamiratu,
- 350 tane 50 mm'lik havan mahfesi imali,
- 1000 tane top yedek aleti imalatı,
- 1108 tane baskı mayii ihzarı(topluk),
- 1300 tane 50,81mm'lik havan atış defteri tab'ı,
- 1850 tane havanlar için nişan sehpası,

Fabrikada ordunun farklı şubelerinden alınan siparişler çerçevesinde gerçekleştirilen imalatlarından bazıları ise şu şekildedir;

- Hava haznesi somunu başlığı anahtarı,
- İğne valfi anahtarı,
- Hava tankı başlık çıkaracağı anahtarı,
- Silindir başlık anahtarı,
- Piston kolu cıvata anahtarı,
- Geri çarpma piston somunu anahtarı,
- İğne ucu ve yayı imalatı,
- Falya temizleme fırçası imalatı,
- Tekerlek sökme levyesi imalatı,
- 7,5/45,8 'lik, 7,5/42,8'lik, 9,4/52'lik ve 40/56'lık toplara fırçalı tomar başlığı imali
- 12,192/14'lük yedek ok imalatı,

Yukarıdan elde edilen bilgilere ışığında büyük çaptaki bir tamirhane görevi gören bu fabrika zamanla yetersiz kalmış ve bu bağlamda Kırıkkale’de yeni ve modern bir top fabrikası kurulması kararı alınmıştır. Üstelik yine bu fabrikada yerli ve yabancı topların tamiri, tadilatı ve az da olsa yedek parça imalatının yapıldığı görülmektedir.

Fakat 1939’de Kırıkkale Top Fabrikası açılana kadar bu fabrikada yeni top üretimi gerçekleşmemiş, tamir ve tadilat görevine devam edilmiştir.

#### **5.1.1.2.2. Kırıkkale Top Fabrikası**

Ankara Silah Fabrikasının yetersiz olması ve gerekli tezgâhların yeterli nitelikte olmaması nedeniyle hükümet Ankara Fabrikalar Genel Müdürlüğü’nün 1934 yılındaki geliştirme projesini kabul etmiş devamında da Kırıkkale Top Fabrikası kurulması kararı alınmıştır. Fabrika ihale yöntemiyle inşa edilmiş, ihale Şubat 1937’de Guttehofmangshütte- Raymetal Borsing firmalar grubuna 6 yıl vadeyle ve bonoyla ödenmek şartıyla 583,340 İngiliz parası (yaklaşık 3.065.293 TL) karşılığında verilmiştir. Bahsi geçen miktar diğer yandan da Askeri Fabrikaların bir yıllık bütçelerine eş değerdir. Ancak tesislerin yetersiz olması nedeniyle saraç ve tekerlek atölyelerinin inşaatı ertelenmiştir. Optik bölüm içinde Ankara Silah ve Marangoz Fabrikasının kullanılabileceği düşünülmüştür.<sup>160</sup>

Tüm bunlarla beraber eksiklerin tamamlanması adına ilk önce 22.11.1939 tarihinde Raymetal Borsing firması ile daha sonra da yine Guttehofmangshütte firmasıyla 15.05 1939’de gerçekleştirilen sözleşmeler İkinci Dünya Savaşı sebebiyle gerçekleştirilememiştir. Üstelik firmaların verdikleri sözler çerçevesinde 2 mühendis ve 40 işçinin ilk kısmının Almanya’da staj görmesi gerekirken görememiş ikinci kısımda Almanya’ya gittiklerisırada ülkenin savaşadahalolmasından dolayı ivedilikle geri dönmek zorunda kalmışlardır. Ayrıca yine firma söz verdiği mühendis ve ustalarda Türkiye’ye getirilmemiştir. Dolayısıyla fabrika Türk asker, usta ve işçilerin sayesinde üretim yapmak zorunda kalmıştır.<sup>161</sup>

---

<sup>160</sup> Askeri Fabrikalar Tarihçesi, **Fabrikaların Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Devirlerinde Geçirdiği Safahat ve Tekamül**, Askeri Fabrikalar Basımevi, 1940, s. 115

<sup>161</sup> Askerî Fabrikalar Tarihçesi, **a.g.e.**, s. 117

Fabrika yönetici kadrosu, idari, işletme ve hikmet ve kimyahane olmak üzere dört farklı birimden meydana gelmektedir. Birimlerine göre çalışanlar ise aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.<sup>162</sup>



---

<sup>162</sup>Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9



**Tablo 2: Kırıkkale Top Fabrikası Organizasyonu**<sup>163</sup>

Yönetici Kadrosu	İdare Birim	İşletme Birimi	Harp Sanayii Birimi
Müdür: Mühendis Albay 2 adet Muayene Memuru 2 adet Kâtip	Amir Binbaşı 6 adet Hesap Memuru 1 adet Yoklamacı 1 adet Gayrimamül Hesap Memuru ve Mamül Ambar Memuru 3 adet Ambar Hesap Memuru 2 adet Sıhhiye Memuru 8 adet Bekçi ve 3 adet Odacı. 1'er adet Kapıcı, Eczacı ve Tabip.	Amir: Mühendis Binbaşı ve 2 adet Yardımcı: Mühendis Yüzbaşı 5 adet Askeri Yüksek Mühendis 10 adet Askeri Mühendis 4 adet Hesap Memuru 6 adet İmalat Resimcisi, 4 adet Hesap Memuru, 1'er adet Muhasip, Yoklama Kâtibi, Poligon Memuru Yüzbaşı ile 2 adet Yardımcısı.	Amir: Mühendis Subay 4 adet askeri kimyager, adet muhasip, adet odacı

Kırıkkale Top Fabrikası'nın yıllık üretim kapasitesi aşağıdaki gibidir;

- 24 tane 7,5 cm'lik uçaksavar,
- 24 tane 15.cm'lik obüs,
- 48 tane 7,5 cm'lik sahra,
- 48 tane 7,5 cm'lik dağ,
- 48 tane 10,5'lik sahra obüsü ya da dağdır.

Burada altı çizilmesi gereken konu, top cinslerinin hepsinin aynı anda değil, obüs, top veya uçaksavarların gereksinim duydukları zaman üretildikleridir. Çünkü eldeki bilgilere göre Birinci İnönü savaşından sonra orduda toplamda 28 adet top mevcuttu.<sup>164</sup>Dolayısıyla bir yılda üretimi yapılan obüsvetank-savar topların sayısının savaş sırasında kullanılanlarla aynı olduğu, diğer top çeşitlerinin de iki katı kadar olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

<sup>163</sup>Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 6

<sup>164</sup> Ergünöz Akçora, "Batı Cephesinin Kuruluşu ve I. İnönü Muharebesindeki Önemli Yeri", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 1987, 1(2), s. 15-28

Kırıkkale Top Fabrikasında yapılan üretimi yapılan diğer ürünler de şu şekildedir:<sup>165</sup>

- 10adet10.5/20 fransız sahra obüs icrapiston konu ve başlığı ve 20 adet 10.5/28 Fransız sahra obüs icra piston konu ve başlığı üretimi,
- 52 adet 15/24'lük batkılı ıslahı,
- 300 adet 50 kg'lik hava kompresörü imalatı,<sup>166</sup>
- 400 adet Dekovil vagon sustası üretimi,
- 1000 adet Dekovil makine sustası üretimi,
- 3000 adet 50.mm'lik havan üretimi,
- Ayrıca, tüfek parçalarından zarf, kabza, makineli tüfek mazgalı ve saire gibi sıcak işçilik ürünleridir.<sup>167</sup>

Üretimi yapılan diğer ürünler irdelendiğinde anlaşılmaktadır ki, bahsi geçen fabrika yalnızca yeni top üretiminin yanı sıra açılması için geçen sürede ithal edilen Raymental, Skoda ve Krupp topları ile zaten kullanılan Rus, Fransız ve Alman toplarının yedek parçalarının üretimi de yapılmıştır. Dikkati çeken bir diğer hususta Devlet Demiryollarının gereksinimlerinin de karşılanmış olmasıdır.

#### **5.1.1.2.3. Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Tayyare Fabrikası**

Devlet tarafından cumhuriyet dönemi savunma sanayii kuruluşlarından bir tanesi de Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Tayyare Fabrikasıdır. 22 Nisan 192' te TBMM'de TOMTAŞ kuruluşuna ilişkin gizli bir oturum yapılmış olup, günün şartlarına göre hatırı sayılır bir bütçe ayrılmıştır. I. Dünya savaşından ağır bir yenilgiyle ayrılan ve versay anlaşması gereğince de ülke sınırları içinde savunma sanayiine yönelik üretimi durdurulan alman uçak firmaları,

<sup>165</sup> a.g.e., s. 15-28

<sup>166</sup> Askerî Fabrikalar Arşivi, 1948 Yılı Sipariş Defteri, Siparişler Hakkında Cetveller, 1948, R:40, r:A, G:3, K:28, D:62, s. 11

<sup>167</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 7

üretimini dost ilişkiler beslediği ilke topraklarında yapmaya başlamışlardır. Bu firmalardan Junkers, ülkemizle görüşmeler yapmış bu görüşmeler 1925 yılı içinde tamamlanmıştır. Aşağıdaki fotoğrafta Kayseri Uçak Fabrikası görülmektedir.

### **Resim 15. Kayseri Uçak Fabrikası**



Fabrika kurulum malzemeleri deniz yoluyla İskenderun limanına, oradan da trenle Ulukışla ve nihayetinde kağnılarla Kayseri'ye taşınarak kurulum başlamış, 6 Ekim 1926 da devlet töreni ile açılışı yapılmıştır. Alman ve Türk işçiler ortak çalışmaya başlamışlar, ayrıca Kayseri'deki fabrika dışında Eskişehir'de de tamirhane kurularak bakım onarımlarının burada yapılması yetkililerce anlaşılan bir diğer önemli husustur. Her ne kadar çalışmaların başlangıcındaki ivme ümit verici olmasına karşın ilerleyen süreçte junkers firmasının ekonomik dar boğazı ve AR-GE

sıkıntıları nedeniyle aksamalar baş göstermiştir. Türk ve Alman işçilerin maaşlarındaki farklılıklar da işletme ortamında huzursuzluk çıkmasına neden olmuştur. Devam eden süreçte 3 Mayıs 1928 tarihinde faaliyetler sonlandırılmıştır.

1930 yılında “Kayseri Tayyare Fabrikası” adı altında ikinci açılış dönemine dek fabrikada bakım ve onarım faaliyetleri sürdürülmüştür. Yeni açılışın gerçekleşmesi sonrasında fabrikada birtakım ıslah çalışmaları hayata geçirilmiş ve yerli üretimin gerçekleştirilmesi amacı ile yabancı ortaklarla çeşitli çalışmalar yürütülmüştür. Eskişehir ve Kayseri’de kurulmuş olan fabrikalar 1932 yılında çıkarılmış olan 3526 sayılı Kanun kapsamında, temel ilke ve esaslarını Milli Savunma Bakanlığı’nın belirlemesi kaydı ile Türk Hava Kurumu, çeşitli devlet daireleri ve kurumlar aracılığı dış kaynaklardan sipariş alabilme yetkisini elde etmiştir. <sup>168</sup> İlgili kanun kapsamında söz konusu fabrikalar adına bu yönde bir yetkinin verilmiş olması Türk Havacılık sektörü açısından oldukça önemli bir gelişme olarak kabul edilmekle birlikte ülke sınırları içerisinde havacılık alanına daha fazla önem verilmesine katkı sağlamıştır.

İfade edilen gelişmeler ışığında 1932 senesine gelindiğinde American The Curtiss Aeroplane and Motor Company In. Şirketi ile bir anlaşma gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda 33 Curtiss Hawk ve s8 Fledgling uçağının üretimi gerçekleştirilmiştir. 1936 senesinde ise Almanya’nın Gothaer Waggon Fabrik A.G. şirketi ile lisans anlaşmasına varılmış ve bu anlaşma sonrasında 45 adet Gotha 145 uçağının üretimi gerçekleştirilmiştir. 1937 senesine gelindiğinde ise benzer bir anlaşma P.Z.L. adlı Polonya şirketi ile anlaşmaya varılarak çeşitli türlerde 27 P.Z.L. uçağı üretilmiştir. 1940 senesinde ise son olarak İngilizlere ait Philips and Powis Aircraft Ltd. şirketi ile bir anlaşma sağlanarak 24 adet Magister tipi uçağın üretimi gerçekleştirilmiştir. <sup>169</sup> Gerçekleştirilen son üretim sonrasında, 2. Dünya Savaşı’nın bitimi ile başlayan Amerikan yardımlarının bir sonucu olarak yeni üretim süreçlerinin hayata geçirileceği projeler hazırlanamamıştır. Öte yandan, fabrikalarda bakım, onarım ve yenileme faaliyetlerinin sıklaşmasının bir sonucu olarak üretimin durdurulması yönünde bir karar verilmiştir. Kayseri’de bulunan uçak fabrikası

---

<sup>168</sup> Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, s.131

<sup>169</sup> A.g.e. s. 130-131.

günümüzde ise “Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi” olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.<sup>170</sup>

Kayseri de faaliyet gösteren TOMTAŞ ve Kayseri Uçak Fabrikası 1926 yılından başlamak suretiyle aşağıda belirtilen uçak tiplerinde üretim yapmıştır.

- 1926 yılında 30 Adet A-20 L montajı,
- 1926-1927 yılında 3 adet F-13 üretimi,
- 1933-39 yıllarında Curtiss Hawk II’den 22 adet imalat, 24 adet montaj,
- Curtiss Fledgling 2C1 den 7 adet,
- 1936-37 yıllarında 43 adet gotha 145 A,
- 6 adet p.z.l. p-24 A, 21 adet p-24 C, 10 adet p-24 G,
- 1935 yılında 3601-3606 arası 5 adet ve 3607-3626 arası 21 adet,

1935 yılında 10 adet KTF US-4 11 adet, TF PS-2 ve 6 adet KTF G-9 olmak üzere 27 adet planör üretmiştir.”<sup>171</sup> Atatürk’ün ölümünden sonraki yerli üretimden ziyade yabancı sermayelerin ülkeye girişinin önü açılmış ve girişimler sekteye uğratılmıştır.

### **5.1.1.3. Silah Tamirhaneleri**

Cumhuriyet döneminde her ne kadar Ankara ve Kırıkkale’de top sanayisi bulunsa da bu bölgelere uzak olan birliklerin ihtiyaçların giderilmesi adına İzmir-Halkapınar, Zeytinburnu, Çorlu ve Çanakkale’de yeni silah tamirhaneleri açılmıştır. Mücadele döneminde açılmış olan Erzurum ve Adapazarı silah tamirhaneleri de üretimine devam etmiştir. Aşağıda bu fabrikalar hakkında bilgiler verilmektedir.

#### **5.1.1.3.1. İzmir-Halkapınar Silah Tamirhanesi**

---

<sup>170</sup> Akalın, Tansel Zeynep, Nadir Bıyıkoglu, **Türk Savunma Sanayi Tarihi - Başarıya Giden Yolu Kendi Pusulasıyla Bulmuş Bir Endüstrinin Gelişimi**. İstanbul: İmge Tanıtım Danışmanlık, 2009, s. 125.

<sup>171</sup> Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, s.116-132

İzmir-Halkapınar Silah Tamirhanesi 1884 'de bölgede bulunan su kaynakları sayesinde enerji sağlanan ve bu sayede gaz motorlarının üretimini yapan bir İngiliz Şirkettir. Ancak Askeri Fabrikalar 10 Ekim 1922 tarihinde İzmir'in kurtuluşunun ardından fabrikaya el koymuştur ve kendi bünyesine geçirmiştir. Daha sonra da fabrika genişletilmiş ve kolordu ile müstehkemin silahlarının tamiri ve malzemelerinin monte edilmesi amaç edinilmiştir. Bu çerçevede tamirhaneye 1934 yılında mühimmat tasnifi ve ıslahı için ek bina, 1937'de patlayıcı deposu, 1939'da demirhane ve döküm tesisi ve 1940'da da şehir elektriği eklenmesi için transformator binası eklenmesi kararları alınmıştır.<sup>172</sup>

Tüm bunlarla beraber tamirhanede 20 subay ve memur ile 153 işçi motorlu vasıta, her türlü silah, optik malzeme ve nakil aracı üretimi gerçekleştirilmiştir.<sup>173</sup>

İzmir-Halkapınar Silah Tamirhanesi'nin organizasyon şeması ise aşağıdaki gibidir;<sup>174</sup>

- Mühendis Subay Müdür (Binbaşı ya da Yarbay)
- 1 Adet Katip,
- 1 Muayene Memuru,
- İdari Bölüm
- Amir
- 1 Adet Üçüncü Sınıf Hesap Memuru,
- 1 Adet Ambar Memuru,
- 1 Adet Sıhhiye Memuru,
- 1 Adet Kapıcı,
- 1 Adet Odacı,

<sup>172</sup> Tuncer Hızlı, "Top ve Otomotiv Sanayiii Müessesesi", MKEKD, 1984, 7

<sup>173</sup> Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:1, K:7, D:50

<sup>174</sup> Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 17

- Adet Hesap Memuru,
- Adet Bekçi Şeklindedir.

#### 5.1.1.3.2. Zeytinburnu Silah Tamirhanesi

Bu tamirhane Trakya'daki askeri birliklerin İstanbul'daki fabrikanın kapatılması nedeniyle silahlarının tamir edilememesi sebebiyle dönemin Mareşali Fevzi Çakmak'ın talebi üzerine Zeytinburnu'ndaki fişekhanede kurulmuştur.

Tamirhane'nin işler hale getirilmesi için de önceden kalan tezgâhlar tamir edilerek montajı yapılmış ve ithal edilen tezgâhlar eklenmiştir. Üstelik küçük çaplı demirhane ve dökümhane ile şehirden sağlanan elektrik alınarak enerji ihtiyacı karşılanmıştır. Böylelikle işletme 1936'da çalışmaya başlamıştır.

Zeytinburnu Silah Tamirhanesi'nde İstanbul ve etrafındaki askerlerinin silah tamirlerinin gerçekleştirilmesinin yanı sıra top araba tekerleklerinin üretimi ve tamiri yapılmıştır. Ayrıca tüfeklerin hat nişanları yapılması adına kurulan poligonlar sayesinde makineli tüfek ve tüfek tamiratının yapılması da olası hale gelmiştir. Son olarak da tamirhanenin önündeki limana inşa edilen askeri rampa sayesinde büyük çaptaki topların tamiri de gerçekleştirilebilmiştir.

Tüm bunlarla beraber 21 subay ve memur ile 430 kadar işçi 1.ci Ordu'nun malzeme, silah, motorlu araç, optik ve telsiz malzemesini tamir ve tadilatını yapacak kadar güçlü bir işletme haline gelmiştir.<sup>175</sup>

Zeytinburnu Silah Tamirhanesi'nin organizasyon şeması ise şu şekildedir;<sup>176</sup>

Müdür: Mühendis Subay(Yarbay ya da Binbaşı)

- 1 Adet Katip
- 1 Muayene Memuru
- İdari Bölüm
- Amir

<sup>175</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:1, K:7, D:50

<sup>176</sup>Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 19

- 1 Adet Üçüncü Sınıf Hesap Memuru,
- 1 Adet Ambar Memuru,
- 1 Adet Sıhhiye Memuru,
- 1 Adet Kapıcı Ve Odacı
- 1 Adet Kâtip,
- 6 Adet Bekçi şeklindedir.

### 5.1.1.3.3. Çorlu Silah Tamirhanesi

1938 yılında inşaatına başlanan ve 1939 yılında hizmete başlayan Çorlu Silah Tamirhanesinin kuruluş amacı Trakya'daki askeri birlik ve motorlu taşıtların artması nedeniyle Zeytinburnu'ndaki tamirhaneden daha kapsamlı bir tamirhaneye ihtiyaç duyulmasıdır. Kuruluş aşamasında her ne kadar Ankara'dan gelen lokomotif monte edilmiş olsa da bu lokomotif yetersiz kalmış ve enerji ihtiyacının karşılanması için 55 KW' lık dizel bir dinamo manzumesi eklenmesi yapılmıştır.

Fakat tamirhanenin eksiklikleri için Avrupa'dan ithal edilen malzemeler 2. Dünya Savaşı nedeniyle getirilememiş ve işçiler ellerindeki malzemeler ile faaliyete geçmek zorunda kalmışlardır.<sup>177</sup>

Çorlu Silah Tamirhanesi yönetici kadrosu, idare bölümü ve işletme bölümü olmak üzere 3 farklı birimden meydana gelmektedir. Detaylar aşağıda tablo 3'de belirtilmektedir

**Tablo 3: Çorlu Silah Tamirhanesi Organizasyonu**

Yönetici Kadrosu	İdare Bölümü	İşletme Bölümü
Müdür: Müh. Sb. (Binbaşı-Albay) 1 Adet Katip 1 Adet Muayene Memuru	Amir (Yüzbaşı- Yarbay) 1 Adet İkinci Sınıf Hesap Memuru 1 Adet Yoklama Kâtipi 1 Adet Ambar Memuru Yardımcısı 1'er Adet Doktor, Sıhhiye Memuru, Kapıcı Ve Odacı 5 Adet Hesap Memuru 6 Adet Bekçi	Amir: Mühendis Subay (Yüzbaşı- Yarbay) 1'er Adet Mühimmat Memuru, Mihaneki İmalat Memuru, Kimyager Ve Laborant 2 Adet İmalat Resimcisi 3 Adet Üçüncü Sınıf Askeri Mühendis Ve Hesap Memuru

<sup>177</sup> Askerî Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s.193



#### 5.1.1.3.4. Çanakkale Silah Tamirhanesi

Çanakkale Silah Tamirhanesi daha çok bulunduğu konum dolayısıyla Çanakkale merkeze 7 km uzaklıktaki Işıklı Köyü'nde inşa edilmiştir. Yapımına 1938 yılında başlanan tamirhanenin tamamlanma tarihi ise 1939'dur.

İşletmenin enerji ihtiyacı kömür çalışan lokomobil yoluyla ve mazotla çalışan dizel motoru ile gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca eldeki tezgâhlar monte edilmiştir. Ancak bu teçhizatta yeterli olmamıştır. Bu bağlamda yine Çorlu Silah Tamirhanesi'nde yaşanan ve Avrupa'dan ithal edilen ürünlerin 2. Dünya Savaşı nedeniyle getirilememesi sonucunda<sup>178</sup>15 subay ve memur ile 68 işçi eldeki imkânlar ile faaliyete başlamıştır.<sup>179</sup>

Çanakkale Silah Tamirhanesi yine Çorlu Silah Tamirhane'si gibi yönetici kadrosu, idare bölümü ve işletme bölümü olmak üzere 3 farklı birimden oluşmaktadır.<sup>180</sup>

**Tablo 4: Çanakkale Silah Tamirhanesi Organizasyonu**<sup>181</sup>

Yönetici Kadrosu	İdare Bölümü	İşletme Bölümü
Müdür: Müh. Sb. (Binbaşı- Albay) 1 adet Katip 1 adet Muayene Memuru	Amir (Yüzbaşı- Yarbay) 1 adet İkinci Sınıf Hesap Memuru 1 adet Yoklama Kâtibi 1 adet Ambar Memuru Yardımcısı 1'er adet Doktor, Sıhhiye Memuru, Kapıcı ve Odacı 2 adet Hesap Memuru 6 adet Bekçi	Amir: Mühendis Subay (Yüzbaşı- Yarbay) 1'er adet Mühimmat Memuru, Mihaneki İmalat Memuru, Kimyager ve Laborant 2 adet İmalat Resimcisi 3 adet Üçüncü Sınıf Askeri Mühendis ve Hesap Memuru

#### 5.1.2. Mühimmat Sanayii

Silah sanayisinin tamamlayıcı unsuru olan mühimmat sanayisi, hafif ve ağır sanayii silahlarının fişek ve mermi çeşitleri ile eğitim mermi, tapa kapsülleri ve fişeklerini üretmektedir.

<sup>178</sup> Askerî Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 194

<sup>179</sup> Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R: 40, r:A, G:1, K:7, D:50

<sup>180</sup> Ali Rıza Öztürk, "Mühimmat Fabrikası", MKEKD, Mart 1984, Ankara, s. 7-8

<sup>181</sup> Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 23

Bu bağlamda Osmanlı Döneminde Zeytinburnu fabrikalarının, Milli Mücadele döneminde ise Keskin’de bir fişek fabrikasının mühimmat sanayiinde önemli yerlerde oldukları bilinen diğer işletmelerdir.

Cumhuriyet döneminde ise yine mühimmat sanayisine devam edilmiş ve bunun için Ankara (Gazi) Fişek, Silah Tarağa Fişek, Kırıkkale Topçu Mühimmat ve Kayaş Kapsül Fabrikaları kurulmuştur. Fakat bu fabrikaların hepsi her ne kadar 1934’de Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü’ne bağlanmış olsa da fabrikalar yine de siviller için üretim yapmaya devam etmiştir.

### 5.1.2.1. Tesisler

#### 5.1.2.1.1. Ankara (Gazi) Fişek Fabrikası

1921 yılında hizmete başlayan Ankara (Gazi) Fişek Fabrikası, Osmanlı döneminde kalan Zeytinburnu Fişek Fabrikası’nın İstanbul’un işgalinden sonra terk edilmesinden sonra oradaki tezgâhların Ankara’ya taşınmasıyla kurulmuştur. Ancak mevcut tezgâhların yetersiz olması nedeniyle fabrika eldeki imkânlar doğrultusunda yeni tezgahlar alınmak zorunda kalınmıştır.<sup>182</sup>

Dolayısıyla 1926’ya kadar yalnızca fişek tamiri ve tadilatı yapılmış<sup>183</sup>1928’de Fritz Werner firmasından satın alınan tezgâhlar sayesinde de fişek üretimi gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Son olarak da Mühendis Hikmet Bey’e05.01.1927 tarihinde 950.000 TL karşılığında verilen ihaleyle 31.01.1929’de kurşun kovan dairesi hizmete girmiştir.<sup>184</sup>

Ankara(Gazi)Fişek Fabrikası’nın organizasyon şeması yönetici kadrosu, idare bölümü ve işletme bölümü olmak üzere 3 farklı birimden meydana gelmektedir. Detaylar ise aşağıdaki gibidir:<sup>185</sup>

#### Yönetici Kadrosu

<sup>182</sup> M. Kemal Akpınar, “Gazi Fişek Fabrikası”, MKEKD, Temmuz 1984, Ankara, s. 4

<sup>183</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 15

<sup>184</sup> Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:11, D:8

<sup>185</sup> Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 6-7

- Müdür: Mühendis Subay (Albay)
- 1 Adet Katip
- 1 Adet Muayene Memuru İdare Bölümü
- Amir: Binbaşı-Yarbay
- 1 Adet İkinci Sınıf Hesap Memuru,
- 1 Adet Ambar Memuru,
- 1 Adet Sıhhiye Memuru,
- 1 Adet Kapıcı
- 2 Adet Odacı
- 3 Adet Hesap Memuru
- 6 Adet Bekçi şeklindedir.

#### İşletme Birimi

- Amir: Mühendis Subay (Binbaşı-Yarbay)
- 1 adet askeri yüksek mühendis
- 1 adet imalat baş resimcisi,
- 1'er adet poligon memuru yüzbaşı ile yardımcısı ve ustabaşı
- 2 adet Makine Mühendisi Subay (Binbaşı-Yarbay ve Sanayii Harbiye-Yüzbaşı)
- 2 adet hesap memuru
- Ayrıca kurşun, kovan, şarjör, çarkhane, imla ve mütenevvia memurları şeklindedir.

Fabrikada gerçekleştirilen yıllık üretim miktarı, harcanan mesai ve ürün türleri ise şu şekildedir:<sup>186</sup>

- 12,7 çapında talim tüfeği: 150.000 tane
- 9 mm çapında Sten tabanca fişegi: 5.000.000 tane
- 7,9 mm çapında talim fişegi;
- 10.5 saatlik mesai ile 500.000 tane 21 saatlik mesai ile 1.000.000 tane
- 7,9 mm çapında manevra fişegi;
- 10.5 saatlik mesai ile 3.000.000 tane 21 saatlik mesai ile 6.000.000 tane
- 7,9 mm çapında (S) harp fişegi
- 10.5 saatlik mesai ile 30.000.000 tane 21 saatlik mesai ile 60.000.000 tane
- 7,7 çapında manevra fişegi ve talim fişeginden 100.000'er adet
- Çeşitli boyutlarda tabanca fişegi:
- 10,5 saatlik mesai ile 5.000.000 tane 21 saatlik mesai ile 10.000.000 tane

Yukarıda ki bilgiler incelendiğinde görülmektedir ki fabrikada yalnızca ordunun gereksinimleri değil sipariş üstüne makineli tabanca fişegi imalatı da yapılmaktadır.

#### **5.1.2.1.2. Silah Tarağa Fişek Fabrikası**

Fabrika'nın üretim şekli ve Pazar alanı Fransız bir şirket olan Melinit'in Maliye Bakanlığı ile yaptığı sözleşme çerçevesinde belirlenmiştir. Buna göre fabrika ülkede av tüfeği, rovelver ve av saçması imal edecek ve fabrikanın tesis edilmesine kadar olan sürede yurtdışından temin ettiği ürünleri satabilecekti. Daha sonraki aşamada ise her ne kadar tesis yapılmış olsa da yalnızca Avrupa'dan getirilen ürünler satıldığından dolayı sürdürülebilirlik sağlanamamış ve iflas etmiştir. Daha sonra Gümrük ve Tekel Bakanlığı'nca işletilmeye çalışsa da sonuç olarak 27 Mayıs 1934

<sup>186</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:D, G:3, D:8

tarihli 2441 numaralı kanun ile Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne bağlanmıştır.<sup>187</sup>

Silah Tarağa Fişek Fabrikası'nın organizasyon şeması ise aşağıdaki gibidir:<sup>188</sup>

Yönetici kadrosu;

- Müdür: Mühendis Subay(Albay)
- 1 Adet Katip İdare Bölümü
- Amir: 2. Sınıf Hesap Memuru
- 1 Adet Ambar Memuru
- 1 Adet Hesap Memuru
- 1'er Adet Kapıcı ve Doktor
- 2 Adet Odacı
- 4 Adet Bekçi şeklindedir.

İşletme Birimi

- Amir: Mühendis Subay(Yüzbaşı-Binbaşı)
- 1 Adet Kâtip
- 1 Adet İmalat Resimcisi,
- 1 Adet Askeri Yüksek Mühendis
- 1 Adet Ustabaşı şeklindedir.

Fabrikanın üretim şekli, kapasitesi ve 3 ekibin 24 saat vardiya ile günlük olarak çalışmasından bir yılda elde edilen toplam da şu şekildedir:<sup>189</sup>

<sup>187</sup>Türkiye Büyük Millet Meclisi Kavanin Mecmuası, Dönem 4, Cilt 13: ss. 289-290

<sup>188</sup>Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 21-22

<sup>189</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:G, G:1, D:62

- 400.000 kg saçma,
- 2.000.000 tane mükemmel av fişegi,
- 4.500.000 tane av kovani şeklindedir.

Yukarıdan elde edilen bilgiler göstermiştir ki temelde sivil üretim için kurulan bu fabrika daha sonraları askeriye bağlansa da yalnızca sivil üretim yapmaya devam etmiştir. 24 saatlik vardiya sistemi ise altı çizilmesi gereken bir diğer noktadır.

Son olarak fabrika 1968 tarihinde Kayaş Fabrikası ile birleştirilmiş ve üretime ortak olarak devam etmiştir.<sup>190</sup>

### **5.1.2.1.3. Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası**

1925 yılında Nielsen Winther firmasına ihale yoluyla verilen fabrika 27.000 m<sup>2</sup>'lik bir alan üzerinde 1928 yılında bitirilmiştir. 26.04.1929 tarihine gelindiğinde ise 7,5'lik şarapnel, 10,5 ve 15,5'luk tahrip mermisi ve 81 mm'lik havan üretimi için gerekli çalışmalar başlatılmıştır.<sup>191</sup>

Fabrika ayrıca mermi, tapa, imla işletmeleri olarak farklı birimlere de ayrılmaktadır. Aşağıda bu işletmeler ile alakalı kısa bilgiler verilecektir.

**Mermi İşletmesi:** Bu işletme yeterli donanım olmadığından mermi fabrikasının pres tezgahların üstünde kartuş kovani üretimi yapmıştır.<sup>192</sup> Dolayısıyla 7,5 mm'den 15 mm'ye kadar olan lağımdanesi ve şarapnel üretimi de bu şartlarda gerçekleşmiştir. Fakat üretilen bu mermilerin günün teknolojisiyle uyumlu olmamasından dolayı 1934'de yapılan bir projeyle fabrika yenilenmiş ve çarkhane ilave edilmiştir.<sup>193</sup>

<sup>190</sup> Yaşar Dinekli, “**Kayaş Kapsül ve İmla Fabrikası**”, MKEKD, Nisan 1985, Ankara, s. 11

<sup>191</sup> Öztürk, **a.g.e.**, s. 6

<sup>192</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, **Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh**, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 31

<sup>193</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, **Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh**, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 31

Tapa İşletmesi: Tapa işletmesi ise; mermilere tapa, detanatörzafları, vidalı kapsül ve istihkâm tahrip malzemesi füyelerinin imalatının gerçekleştirildiği yerdir.

İmla İşletmesi: Son olarak imla işletmesinde mermilerin patlayıcı madde ile hartuç ve imlaları, kovan mermilerinin kartuş haline getirilerek mükemmel şekilde atılmasının sağlanması, ambalajların imal edilmesi, burğu fişeği, T lağımı, tahrip kalıbı ve imla hakkı gibi ürünler imal edilmekteydi.<sup>194</sup>

Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası'nın organizasyon şeması yukarıda bahsedilen işletmeler çerçevesinde açıklanmaktadır. Detaylar aşağıda tablo 5'de mevcuttur.

**Tablo 5: Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası'nın Organizasyon Şeması**<sup>195</sup>

Yönetim Kadrosu	İdare Birimi	Mermi İşletmesi	Tapa İşletmesi	İmlahane Ve Hartuç
Müdür: Mühendis Subay (Albay) 1 adet Kâtip 3 adet Muayene Memuru (Hartuç, Tapa ve Mermi İmla)	Amir: Binbaşı-Yarbay 1 adet İkinci Sınıf Hesap Memuru 1 adet Gayri Amül Ambar Memuru 1 adet Shh. Gedikli Başçavuş, 2 adet Dördüncü Sınıf Hesap Memuru 1 adet Sıhhiye Memuru 2'şer adet Odacı ve Kapıcı 3 adet Hesap Memuru 8 adet Bekçi	Amir: Mühendis Subay (Binbaşı-Albay) 1'er adet İmalat Baş Resimcisi ve Resimcisi 1 adet Ustabaşı 2 adet Yüksek Mühendis 2 adet Hesap Memuru 1 adet Askeri Yüksek Mühendis 1 adet Askeri Mühendis Ayrıca Mermi, İmla ve Terkip Pres ve Elektrik Memurları	Amir: Mühendis Subay (Binbaşı-Albay) 1 adet Makine Mühendisi Subay 1 adet İmalat Baş Resimcisi 1 adet Askeri Yüksek Mühendis 1 adet Ustabaşı 1 adet Hesap Memuru 2 adet Askeri Mühendis Ayrıca Terkio, Çarkhaneve Mihaneki Memurları	Amir: Mühendis Subay (Binbaşı-Albay) 1 adet Makine Mühendisi Subay 1 adet İmalat Resimcisi 1 adet Askeri Yüksek Mühendisi 1'er adet Kapıcı Ve Odacı 2 adet Hesap Memuru 1 adet Askeri Mühendis 2 adet Bekçi Ayrıca İmlahane Hartuç Terkip Atölyesi Memurları

#### 5.1.2.1.4. Üretim, Bakım ve Tamir Kapasitesi

<sup>194</sup>a.g.e., s. 33

<sup>195</sup>Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 9-10

Fabrikanın üretim kapasitesi yine mermi, tapa, imla işletmeleri çerçevesinde adet, tür, miktar ve vardiya süresi ile beraber günlük miktarlar olarak anlatılacaktır.

Mermi İşletmesi:<sup>196</sup>

- 7,5'luk modern mermi gövdesi;
- 10,5 saatlik mesai ile 900 tane,
- 21 saatlik mesai ile 1800 tane.
- 10,5'luk modern mermi gövdesi:
- 10,5 saatlik mesai ile 200 tane,
- 21 saatlik mesai ile 400 tane.
- 15'lik modern mermi gövdesi:
- 10,5 saatlik mesai ile 125 tane,
- 21 saatlik mesai ile 250 tane.

Tapa İşletmesi:<sup>197</sup>

- Müsademe tapası ve detayları:
- 8 saatlik vardiya ile 1250 tane,
- 16 saatlik vardiya ile 2500 tane.

İmla İşletmesi:<sup>198</sup>

- 7,5'luk mermi gövdesi:
- 8 saatlik vardiya ile 1500 tane,
- 16 saatlik vardiya ile 3000 tane.

<sup>196</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:1, K:8,D:62

<sup>197</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:1, K:8,D:62

<sup>198</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:1, K:8, D:62



- 10,5' lukmermi:
- 8 saatlik vardiya ile 650 tane,
- 16 saatlik vardiya ile 1300 tane.
- 15'lik mermi
- 8 saatlik vardiya ile 200 tane,
- 16 saatlik vardiya ile 400 tane.
- İstihkâm mermi kalıbı:
- 8 saatlik vardiya ile 500 tane,
- 16 saatlik vardiya ile 1000 tane.

Ayrıca yukarıdakiler ile beraber 81 mm'lik Brant havanı mermisi üretimi gerçekleştirilmiş ve 1939'dan Temmuz 1940'akadarda 40.000 adet aarruzel bombası ve 185.000 tane müdafaa el bombası üretimi gerçekleştirilmiştir.<sup>199</sup>

Yukarıda bahsi geçen üretim kapasitenden çıkartılabilecek çok fazla sonuç vardır. Ancak üzerinde durulması gereken hususlar farklı işletmelerin farklı vardiya saatlerine sahip olması, mermi işletmesinin günlük mermi gövdesi imalat kapasitesi ile imla işletmesinin günlük mermi gövdesi imalat kapasitesi arasındaki farklılıktır.

#### **5.1.2.1.5. Kayaş Kapsül Fabrikası**

Fabrika 01.03.1930 yılında sınırlı sayıdaki tezgâhları ile Kayaş'taki bir kapsül imalathanesinde kurulmuştur. Kuruluş amacı tapa ve fişek kapsüllerinin ülke sınırları içinde üretilmesidir.<sup>200</sup>Fabrikanın kurulması için gerekli olan binanın inşaatı için ihale yöntemi kullanılmıştır. İhale 05.07.1934 tarihinde Mütahhit Hayrettin Bey'e

<sup>199</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, **Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh**, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 33

<sup>200</sup>a.g.e., s. 23

4166 lira 97 kuruş karşılığında bir anlaşma çerçevesinde verilmiştir. İnşaat da 18.08.1934 yılında bitirilerek geçici olarak kabul edilmiştir.<sup>201</sup>

İlk zamanlarda donanımlı işçi ve alet eksiklikleri nedeniyle gerekli üretim gerçekleştirilememiş daha sonra eksiklerin giderilmesi ve işçilere gerekli eğitim verilmesiyle imalat seviyesi artış göstermiş 1941 yılına gelindiğinde ise 300.000 adet piyade kapsülü ve tapa fabrikaları için gerekli olan kapsüllerin üretimi mümkün hale gelmiştir.<sup>202</sup>

Fabrikanın organizasyon şeması diğer fabrikalara göre daha az sayıda çalışana sahiptir. Detayları ise aşağıdaki gibidir:<sup>203</sup>

- Müdür: Mühendis Subay(Binbaşı-Yarbay),
- 1'er Adet Askeri Ve Sivil Hesap Memuru, Ambar Memuru, İşletme Amiri Mühendis Subay, Mermi İmla Uzmanı ve Askeri Mühendis,
- 1Adet Bekçi,
- 1Adet Odacı Şeklindedir.

Kayaş Kapsül Fabrikası'nın üretim kapasitesi günlük, vardiya süreli ve ürünlerin türüne göre aşağıdaki gibi sıralanmıştır.<sup>204</sup>

- 10 kg. Klorpikrin günde 10,5 saatlik vardiya
- 5.000 adet tahrip kapsülü günde 10,5 saatlik vardiya ile,
- 250.000 adet fişek kapsülü günde 10,5 saatlik vardiya şeklindedir. (Ancak fabrikada gece vardiyası bulunmamaktadır.

---

<sup>201</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:11, r:B, G:2, K:51, D:146

<sup>202</sup>Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 23

<sup>203</sup>Askerî Fabrikalar Genel Müdürlüğü 1939 Yılı Hazari Kadro Defteri, R:5, r:G, K:28, D:9, s. 15-16

<sup>204</sup>Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi, R:40, r:A, G:1, K:28, D:62

Bu ürünlere ek olarak ayrıca yılda; 3758 adet 20 mm.'lik ağır makine mermileri için her metik, 50.000 adet 29 model fitil fünyesi ve 50.000 adet tahrip kapsülü üretimi gerçekleştirilmiştir.<sup>205</sup>

#### 5.1.2.1.6. Diğer İşletmeler

1924 yılında yani Kayaş fabrikasının kurulmasından önce özellikle 1. Dünya Savaşından arda kalan top mermilerinin tasnifi, ıslahı ve diğer işlemlerinin gerçekleştirilebilmesi adına bir mermi imlahanesi açılmıştır. Çünkü savaş esnasında ülkemiz sınırlarında kalan çeşitli topçu cephaneleri hem hakkında bilgi eksikliği hem de tehlike mevcuttu. Dolayısıyla bu toplar elden geçirilip kullanışlı ve güvenilir hale getirildikten sonra depolara gönderilmesi amacıyla ambarlara konulmuştur.<sup>206</sup>

Bahsi geçen imlahanede 1932-1939 yılları arasında çeşitli boyutlarda 671.385 tane topçu atımı ıslahı yapılmıştır. 1941 yılına gelindiğinde ise günlük olarak 100 büyük, 300 orta ve küçük çaplı mermiyi imla ve tahliye edecek seviyeye yükselmiştir.<sup>207</sup> Üstelik bu imlahane sportif türdeki ürünleri, yol ve köprüde kullanılmak maksadıyla bomba ve ses ürünleri ve aşçılık maddeleri imal etmesiyle de dikkat çekmiştir.

Eldeki bütün bu bilgiler ışığında bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. İlk olarak Mühimmat üretilmesi konusunda 4 tane önemli işletme irdelendiğinde; Bunlardan ilki olarak Osmanlıdan kalan tezgâhların Zeytinburnu fabrikasına nakli ile kurulan Ankara Fişek Fabrikasıdır. İkincisi aynı zamanda sivil amaçla kurulmuş daha sonrada Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne devredilen ve yalnızca siviller için üretim yapmaya devam eden Silahtar Ağa Fişek Fabrikasıdır. Üçüncü olarak da Kayaş Kapsül Fabrikası sivil ve askeri üretim yapan geniş bir fabrikadır. Son olarak Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası ise oldukça büyük bir gelişme göstererek MKR modeli üretir hale gelmiştir.<sup>208</sup>

Üstelik bu işletmelerde mühimmat grubunun temel taşları olan çeşitli fişek, mermi gövdesi, savunma el bombası, tapa, fitil bünyesi, istihkâm kalıbı ve bunların

<sup>205</sup> **Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:40, r:A, G:3, K:28, D:301

<sup>206</sup> Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940, s. 27

<sup>207</sup> **a.g.e.**, s. 27

<sup>208</sup> **Genelkurmay Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Arşivi**, D:54,F:1

patlayıcı maddeler ile doldurulması ile elde edilen fişek kapsülü, tahrip kapsül fünyesi, tahrip kapsülü ve klorpik üretimleri gerçekleştirilmiştir.<sup>209</sup>



---

<sup>209</sup>Genelkurmay Başkanlığı Askerî Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Arşivi, D:54,F:1

## 5. SONUÇ

Türkiye Cumhuriyeti devletinin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk bir ülkenin tam bağımsızlığını kazanabilmesi için o ülkeyi var eden her bir değer de bağımsız olması gerektiğini savunmuştur. Savaş üretim sanayii sektörünü ihtiva eden askeri ve iktisadi konularda da bağımsızlığını elde edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ülkelerin milli hedeflerine ulaşmaları ve kendi güvenliklerini sağlamaları için ulusal güç unsurlarını etkin bir şekilde kullanmaları gerekmektedir. Ulusal güç, ulus devlet anlayışını temel alarak bir milletin maddi ve manevi değerleriyle oluşan toplam potansiyel gücüdür. Ulusal güç, devletin ulusal çıkarlarını sağlamak ve ulusal hedeflerini elde etmek için kullanabileceği insan gücü, coğrafi, askeri, ekonomik, idari ve siyasi, psiko-sosyal ve teknolojik güç öğelerinden oluşan maddi ve manevi unsurlarının tamamıdır. Ulusal güç unsurlarının tamamı çok önemli olmakla beraber devletlere göre farklılık arz etmektedir. Fakat diğer bütün ulusal güç unsurlarının kullanılabilmesine imkân sağladığı için askeri güç daha ayrı bir konumda değerlendirilmelidir. Çünkü ülkelerin maddi ve manevi unsurlarına yönelik her tehdit ancak ve ancak askeri gücün varlığı ile bertaraf edilebilir. Askeri gücün devlet için caydırıcı ve koruyucu görevi ancak güçlü bir ordu ile mümkün olabilmektedir. Ayrıca güçlü bir ordunun varlığından söz edebilmek için teknoloji düzeyi ileri seviyede olan savunma sanayinin o ülke de var olması gerekmektedir. Yani güçlü bir ülke için güçlü ordu gerekmekte, güçlü ordu için ise güçlü bir savunma sanayii varlığının elzem olduğu değerlendirilmektedir.

Günümüzdeki silahların dışına çıkılıp Atatürk dönemi incelendiğinde; 1923-1938 dönemlerinde kullanılan silahların türü ağır ve hafif silahlar olmak üzere iki farklı türdeydi. Ağır silah sanayii top ve top yedek parçaları, hafif silah sanayii ise piyade silahları ve yedek parçaları olarak incelenmekteydi. Üstelik konu ile alakalı olarak Osmanlı döneminde faaliyette bulunan Zeytinburnu Silah Fabrikası bu dönemde faaliyetleri bu dönemde durdurulmuştur. Dönem de aktif olarak çalışan fabrikalar ise ağır silah sanayisinde Ankara Silah Fabrikası Top İşletmesi ile Kırıkkale Top Fabrikası, hafif silahlarda ise Ankara Silah Fabrikası Tüfek İşletmesi ve Kırıkkale Tüfek Fabrikası şeklindedir. 1923 yılında top tamirhanesi ile beraber kurulan Ankara Silah Tamirhanesi'nde, ilk olarak Tophane tesislerinden arda kalan tüfek tezgâhları taşınmış, zaten önceden gelmiş olanlar elden geçirilmiş, tamir

olmadan hazır hale gelemeyecekleri ise tamir edilerek eksiklikler tamamlanmıştır. Dolayısıyla eski tezgâhlar tüfek kundak imalathanesinin kurulmasını sağlamıştır. Ankara Silah Tamirhanesinde imalattan çok tamir ve tadilat işlemleri yapıldığından 1932 yılında alınan tedbirler ile 7,65 çapındaki mavzer tüfekler 7,90 çapındaki tahvillere dönüştürülmüştür. Yine aynı yılda 1000 kadar tüfek deneme amacıyla tadilat edilmiştir. 1933 tarihine gelindiğinde ise 15.000'e 1941'de ise 30.000 seviyesine getirilmiştir. Ayrıca 1930'lu yıllarda da deniz, kara ve hava orduları ve jandarma birliklerine 150.000 adet tüfek tahvil edilmiş ve orduların piyade cephelerinin birleştirilmesi önem kazanmıştır. Atatürk dönemi silah sanayinde yalnızca silah bakım ve onarımıyla değil, koşum takımlarının imalatıyla ilgili de çalışmalar yapılmıştır. Bu durum da sağladığı katkılar dolayısıyla oldukça önemlidir. Anlaşılmıştır ki fabrikada silah tamir ve tadilatı dışında marangozluk, mutfak, çamaşır makinesi, ameliyat, hasta ve doğum gereçleri, araba ve kapı imalatı da gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak da Atatürk dönemi silah sanayiinin temel hedefi ülkenin içinde bulunduğu seferberlik durumunda gerekli olan ve olabilecek ihtiyaçları önemli ölçüde karşılamaktır.

1923-1938 yıllarında Gazi Mustafa Kemal Atatürk, yüksek öngörüsüyle ve kurucu kadrolarıyla birlikte genç Türkiye Cumhuriyetinde ekonomi, eğitim, tarım ve sanayii gibi birçok alanda eğitim alması amacıyla Avrupa'ya öğrenciler göndermiş, bilim ve teknoloji ile ülkenin sağlam temeller üzerinde kurulmasını sağlamıştır. Milli sanayinin bu şekilde emperyalist ülkelerin kısılcısından kurtulacağını öngörülmüş ve sanayii üreten, dışa bağımlı olmayan milli bir atılım ülkesine ulaşmak amaçlanmıştır. Türkiye'de harp sanayini teşkil eden tesislerin hemen hepsi Atatürk hayatta iken açılmış ve üretim faaliyetlerine devam etmişlerdir. Cumhuriyetin kuruluşuyla yeşeren, yaklaşık 1950 yıllarına kadar süren bu dönem, umutların yükseldiği, Türk mühendis ve teknisyenlerinin özgüvenlerinin arttığı, harp sanayinde birçok ilklerin yaşandığı bir süreç olmuştur. Bu dönemde ülke vatanperver iş adamları ve mühendisleriyle uluslararası standartlarda uçaklar tasarlamış, kıt imkân ve olanaksızlıklara rağmen üretmiş, denemiş ve başarı ile uçaklarını uçurmuşlar, mühimmatlarını üretmişler ve övünç duyulacak birçok ilk'ler yaşatmışlardır.

Atatürk döneminde ülkemizin birçok alanda olduğu gibi savaş üretim sanayiindeki gelişmeleri, istenilen düzeyde sonuçlanmasa da ürettiği süreçte, dış politikada da etkisini gösterdiği söylenebilir. Özellikle ülkemizin Birleşmiş

Milletlere davet edilmesi, Balkan ve Sadabad Paktı, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Hatay sorununun Türkiye'nin arzu ettiği şekilde sonuçlanması tesadüf olmayıp güçlü sanayii, milli ve bağımsız dış politikaların eseri olduğu rahatlıkla söylenebilir.

1950 yılında Etimesgut Uçak Fabrikasının kapatılmasıyla bu gelişim süreci adeta sonlandırılmış, bilhassa 1947 Marshall yardımlarından sonra Türk girişimci ve sanayicisinin ürettiği uçaklar ve bombalar için siparişler kapatılmış, ihaleler yabancı firmalara verilmiş, Atatürk'ün hayata vedaıyla başlayan bağımsız politikalarından vazgeçilme siyaseti artarak devam etmiştir, dışa bağımlı hale gelmiştir.

Sonuç olarak; Atatürk döneminde uygulanan bağımsız politikalarla, ülkede savaş üretim sanayii kurulmuş ve belirli düzeylere getirilmiştir. Kendi kendine yetmiş, uçak tasarlamış, üretmiş, uçurmuş, bomba üretmiş ve tüm bunları ihraç eder hale gelmiştir. Bu olumlu gelişmeler her alanda kendine karşılık bulmuş, ancak Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ölümünden sonra cumhuriyetin kurucu kadroları yönetimden el çektirilmiş, Atatürk'ün en yakınındaki arkadaşları bile onun hedeflerini maalesef anlayamamış ve ülke hızla dışa bağımlı hale getirilmiştir. Uçak sanayinden, tarım aleti üretimine yönelen siyasetin sonuçları, etkisini günümüzde de göstermektedir. Milli bir uçak, bomba, otomobil üretmez duruma gelmiş, 80 yıl önceki yokluklardan ayağa kalkan ülkenin başarıları bugün bile hayata geçirilememektedir.

Bu dönem içerisinde Türkiye, savaş ortamının tam olarak ortasında olmasına karşılık barış ülkesi olmanın gerekliliklerini, tüm tahrik unsurlarına karşılık silahlı bir tarafsızlık politikası benimseyerek karşılamak istemiştir. Güçlü ve milli bir hava harp sanayiisinin olması gerçekliği, önemli bir konu olarak ise havacılık alanında atılan ilk adımdan bu yana korumuştur. Anlaşılmakta güçlük çekilen, sorumluluklarına bağlı olarak belirli makamlara gelmiş olanların havacılık ve havacılık sanayinin ülkeler açısından olumlu ya da olumsuz etkilerini değerlendirme yöntemlerinin arka planında yer almaktadır. Bu alanda sorumluluk üstlenmiş olan ve havacılık alanında yaşanan gelişmeleri doğru değerlendirmeyi başaran ülkeler hava güvenliklerini sağlamalarına ek olarak endüstriyel kazanımlara paralel olarak ülke ekonomileri açısından da oldukça önemli gelişmelerin ortaya çıkmasına vesile olmaktadır. Örnek vermek gerekirse; Rusya, Amerika, Fransa gibi ülkeler havacılık alanında

yaşanan gelişmelere karşı göstermiş oldukları reaksiyonlar ile oldukça başarılı olmuşlardır.

Yirminci yüzyıl içerisinde yaşanan savaşların ve çatışmaların bir kısmında dışa bağımlılık oranı yüksek olan ülkeler ilk olarak silah alımı gerçekleştirdikleri ülkelerden oldukça ağır darbeler almışlardır. Bu alanda Irak ve Arjantin gibi iki önemli örneğin gösterilmesi mümkündür. Teknolojide yaşanan gelişmelerin de bir sonucu olarak, silah satışının gerçekleşmesine karşılık ilgili silahların yazılımlarının üretici ülkelerin elinde olması durumunda yalnızca bu ülkelerin izin verdiği ölçüde söz konusu silahlar kullanılabilir hale gelmektedir. Bu durumda savaş halinde bulunan ülke ile silah üreticisinin ilişkilerinin sonucu olarak silah alımı gerçekleştiren ülkenin savaştan başarı ile ayrılması olanağı yok olmaktadır. Bu durum, gelecek dönemlerde etkisini çok daha arttıracak bir gerçeklik olarak yorumlanmaktadır.

Hava Kuvvetleri bünyesinde temel güç unsurları olarak kabul edilmekte olan modern silah sistemleri ve nitelikli personel, aynı zamanda ülkelerin güvenliklerinin yegane unsurunu oluşturmaktadır. Öyle ki, savaş stratejilerinin gelmiş olduğu nokta itibari ile hava unsurları savaşa ilk katılan ve son ayrılan muhripler haline gelmiştir. Bu gerçekliği oldukça uzun zaman önce öngörmüş olan Mustafa Kemal Atatürk; “Havacılarımız bütün ordu ve donanmamız gibi vatanını korumaya hazır kahramanlardır. Büyük miller bu soylu evlatlarıyla kendini mutlu sanabilir” sözleri ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve bünyesinde yer alan kadroların Cumhuriyetin varlığı açısından ne denli önemli olduğunu vurgulamıştır.

Yine Atatürk tarafından öne sürülen; “Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkunuz olmasın uçaklardır. Bir gün insanoğlu uçaksız da göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize mesajlar yollayacaktır. Bu mucizenin tahakkuku için iki bin yılını beklemeye hacet kalmayacaktır. Gelişen teknoloji bize daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, Batı’dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir” ifadeler doğrultusunda havacılık alanında temkinli olma ve gelişmeleri takip etme gerekliliği noktasında önemli tavsiyeler iletilmiştir. Öngörülerinin bir sonucu olarak kabul edilmesi lüzum gelenleri ise; “Bundan sonrası için bütün tayyarelerimizin ve motorlarımızın memleketimizde yapılması ve hava harp sanayimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder. Hava Kuvvetleri’nin aldığı ehemmiyeti göz önünde tutarak bu mesaiyi planlaştırmak ve bu mevzuu layık



olduğu ehemmiyetle milletin nazarında canlı tutmak lazımdır” ifadeleri ile belirtmiştir.

Askeri havacılığın ve Türk Hava Harp Sanayisi'nin geliştirilmeye çalışıldığı döneme bakıldığında ise şartların oldukça zorlu olduğu görülmektedir. Askeri havacılık alanında belirlenen hedeflere ulaşılmıştır anca havacılık sanayisi alanında arzu edilen noktalara ulaşıldığının ifade edilmesi mümkün olmamaktadır. Bu durumun devlet yöneticileri tarafından mutlak suretle sorgulanması gerekmektedir. Bu alanda dünya genelinde mevcut olan duruma bakıldığında ise hedeflerin her gün bir adım daha ileri götürüldüğü görülmektedir. Bu durumda unutulmaması gereken temel durum ise söz konusu yarış içerisinde yer almayanların geleceklerini inşa etmeleri noktasında güçlük çekecekleri gerçeğidir.

Geride bıraktığımız 100 yıllık süreç değerlendirildiğinde Türkiye'nin ticari alanda, bilim ve teknikte ve nihayetinde medeniyetin temsil edilmesi aşamasında oldukça önemli gelişmeler sağladığı görülmektedir. Söz konusu gelişmelerin yaşandığı dönemlerde mutlaka zorlu süreçlerin içerisinde geçilmiştir. Aynı hedefe ulaşabilme adına çoğu zaman farklı yaklaşımların benimsenmesi nedeni ile enerji ve zaman kayıpları yaşanmaktadır. Bu sorunun üstesinden gelebilmek adına ortaya çıkan temel gereklilik ise ortak aklın kullanılmasıdır. Ortak aklın etkin bir şekilde kullanılması neticesinde geleceğin doğru planlanması ve bu planlara paralel doğru adımların atılması mümkün olmaktadır. Bu halde teknolojiye yaşanan gelişmelerin doğrudan satın alınması yerine, bu teknolojilerin ülke sınırları içerisinde üretilmesinin sağlanması gerekmektedir. Bu doğrultuda milli uçakların, trenlerin, araçların üretiminin sağlanması önem arz etmektedir. Belirli lisansların alınması neticesinde gerçekleştirilen üretimlerin günü kurtarmaktan başka katkısı bulunmamaktadır. Ülkemizin olanakları, kültürü, birikimi düşünüldüğünde ise gereken organizasyonların sağlanması hiç de zor görülmemektedir. Türk gençliğinin ihtiyacı olan özgüven, cesaret ve sarsılmaz irade, damarlarındaki asil kandan alacağı güç ve cumhuriyetin kuruluşundaki politikalar ile yüksek hedeflerdedir.

## KAYNAKÇA

Akalın, Tansel Zeynep, Nadir Bıykoğlu, **Türk Savunma Sanayi Tarihi - Başarıya Giden Yolu Kendi Pusulasıyla Bulmuş Bir Endüstrinin Gelişimi**. İstanbul: İmge Tanıtım Danışmanlık, 2009, s. 125.

Akçora, Ergünöz, “Batı Cephesinin Kuruluşu ve I. İnönü Muharebesindeki Önemli Yeri”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 1987, 1(2), s. 15-28

Akdemir, Yılmaz, Atatürk Dönemi Türk Havacılığı, Ankara Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi, **Yüksek Lisans Tezi**, Ankara, 2005

Akgül, Aziz, **Savunma İşletmelerinin Yapısı ve Türk Savunma Sanayii**, Ankara,1986.

Akıncı,Emre,**TürkSavunmaSanayiiindeTeknolojiVeStrateji**.Diss.FenBilimleri Enstitüsü, 2007.

Akpınar, M. Kemal, “Gazi Fişek Fabrikası”, **MKEKD**, Temmuz 1984, Ankara.

Aktaş, Bilal, “Savunma Tedarik Sistemi”, **Konya Endüstri Günü Kongresi, Savunma Sanayiii Müsteşarlığı Sunumu**, Konya, 9-10 Haziran 2014.

Alniak, Oktay, **Savunma Sanayiii ve Tedarik Hakkında Düşünceler**, T.C. Genelkurmay Başkanlığı, Genelkurmay Basımevi, Yayın numarası: 2001/41, 2001.

Arapoğlu, Erhan ve Yıldırım, Aykut, “Tayyareci Vecihi Hürkuş”, **B Kapısı**, 2010, 3,s. 10

Askeri Fabrikalar Arşivi, **1948 Yılı Sipariş Defteri**, Siparişler Hakkında Cetveller, 1948, R:40, r:A, G:3, K:28, D:62

Askeri Fabrikalar Tarihçesi, **Fabrikaların Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Devirlerinde Geçirdiği Safahat ve Tekamül**, Askeri Fabrikalar Basımevi, 1940, s. 115

AskeriFabrikalarGenelMüdürlüğü,**1939YılıHazariKadroDefteri**,R:5,r:G,K:28, D:9

AYESAŞ İnternet Sayfası, “Kurum Hakkında”, [www.ayesas.com](http://www.ayesas.com), 2018

Barış Ertem, **Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı**. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2009, c. 12 s. 21: 377- 397.

Baykal, Nuray, “Havacılığımızda İlkleri Yazan Öncü: Vecihi Hürkuş / Efsane Kadıköy’de Yaşayacak”, **Kokpit’ten Bakış**, 2013, 26.

Bekiroğlu, Mehmet, “Silah ve Tüfek Fabrikaları”, **MKEKD**, Ankara, Mart, 21, 1985.

Bıykoğlu, Nadir, Türk Havacılık Sanayii, **Savunma Sanayii Müsteşarlığı Tez Çalışması**, 1991

Business Monitor International Ltd. (BMI), **Turkey Defence and Security Report Q1 2012**, Sector Publishing Intelligence Limited (Spi), United Kingdom, 2012.

Cumhuriyet Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları ve İmparatorluk Devrine Ait Silâh, Mühimmat ve Malzeme-i Harbiye Fabrikaları, Askerî Fabrikalar Basımevi, Ankara, 1940.

Çağlar Keyder, **Türkiye’de Devlet ve Sınıflar**. 20. Basım. İstanbul, İletişim Yayınları, 2015. s. 121-122

Dalgakıran, Adnan, **Makine Hikâyeleri**, Matsis Yayınları, Mayıs 2012, İstanbul

Defence Acquisition University, **Defence Acquisition Acroynms and Terms**, Defence Acquisition University Press Fort Belvoir, Virginia, Eleventh Edition, September 2003.

Deliorman, Necmettin, **Nuri Demirağ’ın Hayat ve Mücadeleleri**, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957,

Dervişoğlu, Fatih, **Türkiye’nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ**, 3. Baskı, İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2010

Diñçaslan, Mehmet, Türkiye’de Milli Burjuvazinin Girişimci Tipolojisi Olarak Nuri Demirağ ve Uçak Fabrikası Örnek Olayı, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, **Yüksek Lisans Tezi**, 2012.

Dinekli, Yaşar, “Kayaş Kapsül ve İmla Fabrikası”, **MKEKD**, Nisan 1985, Ankara.

Duyar, Yalçın, Türk Savunma Sanayinin Ekonomideki Yeri ve Önemi, **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 1997.

Erdemli, Mustafa Gökhan, Dünden Bugüne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, **Yüksek Lisans Tezi**, Eskişehir, 2011

Erdil, Cengiz, “Havacılığın Sessiz Kahramanı, Tayyareci Vecihi Hürkuş”, **B+ Dergisi**, 12(17), 2012, s.24.

Erel, Can, **İTO’nun Türkiye’de Sivil Yerli Uçak Üretiminin Stratejik Analizi**, İstanbul Ticaret Odası, 2013.

Erel, Can, Türkiye’de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar: Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ, **MSI Dergisi**, Aralık 2012

Ersen, Burhan, “Makine Sanayii Müessesesi”, **MKEKD**, Ankara, Aralık 1984. FNSS İnternet Sayfası, “Firma Profili”, www.fnss.com.tr, 2018

Fikret Ülger, **Türk savunma sanayii. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği**, 1997, s. 10

Gansler, Jacques S, **Democracy's Arsenal Creating a Twenty-First-Century Defense Endüstry**, London, The MIT Press. 2011, s. 1-2.

Genelkurmay Başkanlığı, **Askerî Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Arşivi**, K:1452, D:89, F:58.

Genelkurmay Başkanlığı, **Askerî Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Arşivi**, D:54, F:1

Gönlübol, Mehmet, **Olaylarla Türk Dış Politikası**, Siyasal Kitabevi, 9. Baskı, Ankara, 1996.

Güldoğan, Sedat, Türkiye’de ve Dünyada Havacılık Sanayii, **MSB Savunma Sanayii Müsteşarlığı Uzmanlık Tezi**, 2002

Gür, Osman, **Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayii Yoluya Ülke**

**Gelişimine Katkısı**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, Mayıs 1998.

Hızlı, Tuncer, “Top ve Otomotiv Sanayiii Müessesesi”, **MKEKD**, 1984, 7.

Hürkuş, Vecihi, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, 2000, İstanbul.

Hüsnü Özlü, **İkinci Dünya Savaşından günümüze Türkiye'de savunma sanayinin gelişimi (1939-1990)**. DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006, s. 12

Karabacak, Tuğçe, “Tayyareci Vecihi Hürkuş”, **Mass/Odtü Havacılık Bilimleri Topluluğu Aylık Dergisi**, 2006, 1(1).

Kaymaklı, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1997

Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**. İstanbul, İmge Kitabevi, 2013, s.59-60

Levent Kalyon, **Cumhuriyet Dönemi Savunma Politikaları**, Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi (Yönetim Bilimleri) Anabilim Dalı, Ankara, 2008, s. 85

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R: 40, r: A, G:1, K:8, D:62

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R: 40, r:A, G:1, K:7, D:50

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:11, D:8

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:11, r:C, G:1, K:77, D:8

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:11, r:B, G:2, K:51, D:146

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:40, r:D, G:3, K:119, D:8

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:40, r:A, G:3, K:28, D:301

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:40, r:D, G:3, D:8

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:40, r:G, G:1, D:62

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:40, r:A, G:1, K:28, D:62

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **Askerî Fabrikalar Arşivi**, R:40, r:A, G:3, K:28, D:301

Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, **MKE Kurumun Stratejik Planı 2011-2015**, <http://www.mkek.gov.tr>

MakineveKimyaEndüstrisiKurumu,**AskerîFabrikalarArşivi**,R:40,r:A,G:1,K:8, D:62

MakineveKimyaEndüstrisiKurumu,**AskerîFabrikalarArşivi**,R:40,r:A,G:1,K:7, D:50

MakineveKimyaEndüstrisiKurumu,**AskerîFabrikalarArşivi**,R:40,r:A,G:1,K:8, D:62

Mehmet Evsile, **Atatürk devri harp sanayii (1920-1938)**. 1992, s. 72-80.

Mevlana Kalkınma Ajansı, **TR52 Düzey 2. Bölgesi (Konya-Karaman) 2023 Vizyon Raporu**.

Milli Savunma Bakanlığı Arşivi, **Nuri Killigil'in Şahsi Dosyası**.

Mütercimler, Erol, **Geleceği Yönetmek ve Kazanmak İçin Stratejik Düşünme**, Alfa Yayınları, İstanbul, Şubat 2011, s. 174-175

Osborn, Kris, "First Big Test For FCS", **Defense News**, 2014, 22(10). Öztürk, Ali Rıza, "Mühimmat Fabrikası", **MKEKD**, Mart 1984, Ankara. Resmi Gazete, Sayı 23378, Sayfa 14, 20 Haziran 1998

Saçık, Sinem Yapar. Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi. **Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar**

**Dergisi**, 2009, 2009.1: 162-171.

SASAD İnternet Sayfası, “Sasad Hakkında”, [www.sasad.org.tr](http://www.sasad.org.tr), 2018

Savunma Sanayii Müsteşarlığı Resmi İnternet Sayfası,  
<https://www.ssm.gov.tr/Website/contentlist.aspx?PageID=53&LangID=2>, 2018

Savunma Sanayii Müsteşarlığı, **2009-2016 Savunma Sanayiii Sektörel Stratejik Dokümanı**, Ankara, Nisan 2009.

STM İnternet Sayfası, “Şirket Profili”, [www.stm.com.tr](http://www.stm.com.tr), 2018

Şakir, Ziya, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947

Şarman, Gönül ve Maxon, Sevim, **Bir Tayyarecinin Anıları**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2000.

Şeker, Kadir, Tek Parti Dönemi Ekonomik Politikaları ve Özel Teşebbüs Yatırımlarına Bir Örnek: Nuri Demirağ Tayyare Atölyesi, **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Mayıs 2011, 23.

Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**. İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015, s.188.

Şevket Süreyya Aydemir, **Makedonya'dan Orta Asya'ya Enver Paşa**, Cilt 1, İstanbul, 1970, s. 183- 184.

T.C. Milli Savunma Bakanlığı Web Sitesi, <http://www.msb.gov.tr/Aqap/AqapListe>, 2018

T.C. Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı Yayını, **50 Yılda Türk Sanayiii**, Ankara, 1973

TAI-TUSAŞ İnternet Sayfası, “Şirket Profili”,  
<https://www.tai.com.tr/tr/hakkimizda/sirket-profil>, 2018

Taşkesen, Gökhan, Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, **Doktora Tezi**, 2006

Tayhani, İhsan, **Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii 1923–1950**, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2001

Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği, **Vecihi Hürkuş**, 2009 TMMOB. **Savunma Sanayiii Sektör Raporu**. Ankara, 1991.

Tuna, Ender, **Türkiye İktisadi Kalkınma Sürecinde Girişimci Örneği: Nuri Demirağ**, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s. 26-28.

Tuna,Ender,TürkiyeİktisadiKalkınmaSürecindeGirişimcilikÖrneği:NuriDemirağ, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, **Yüksek Lisans Tezi**,2010

TÜBİTAK UZAY Resmi İnternet Sayfası, “Kurumsal”, <http://uzay.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/hakkimizda-0,2018>

TÜBİTAK, Savunma Sanayii ve Tedarik, Haz. Aytekin Ziylan vd., Ankara,1998,

TÜBİTAK-MAM Resmi İnternet Sayfası, “Kurumsal Biz Kimiz?”, <http://mam.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/biz-kimiz,2018>

TÜBİTAK-SAGE Resmi İnternet Sayfası, “Kurumsal Hakkımızda”, <http://www.sage.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/hakkimizda-0,2018>

TÜBİTAK-UEKAE Resmi İnternet Sayfası, “Kurumsal”, <http://uekae.bilgem.tubitak.gov.tr/tr/kurumsal/uekae,2018>

Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Web Sitesi, <https://www.tskgv.org.tr/vakif-senedi/,2018>

Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Web Sitesi, <https://www.tskgv.org.tr>, 2018

Türkiye Büyük Millet Meclisi Kavanin Mecmuası, Dönem 4, Cilt 13.

Uçarol, Rifat, **Siyasi Tarih (1945-1999)**, Der Yayınları, 8. Basım, İstanbul, 2010.

Ülkü Özen, **45 Yıllık Öykü Çelebi Hava Servisi**, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul, 2004, s.49-50

Vecihi Hürkuş, 1915-1925, **Havada**, Vecihi Hürkuş Tayyareci, Mühendis, 3. Baskı, TVHMD,İstanbul, 2008, s.10



Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000

Yalçın, Osman, “Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu”. **Gazi Akademik Bakış Dergisi**. 2012, 6(11), ss. 272-280

Yalçın, Osman, Mühürdarzade Nuri Bey’in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957), Makale, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi** Sayı: 44, Güz 2009

Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, s.131

Yalçın, Osman, Türk Hava Harp Sanayii, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü;**Doktora Tezi**, 2008.

Yalçın, Osman, **Türk Hava Harp Sanayiii Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013.

Yarman, Faruk, “Siyasi-Askeri Dünyamızın Küreselleşme-Bölgeselleşme-Millilik Çelişkisi ve Savunma Sanayii Stratejilerinde Yeni Dönüşüm Süreci”, **Türk Sanayicilerinin NAMSAs ve NATO Altyapı Projelerine Entegrasyonu Semineri**, Ankara, 1999, s. 9

Yavuz, İsmail, “İlk Türk Uçağı Ne Zaman Yapıldı? Kim Yaptı?”, **Bilim ve Teknik**, 2012, 538.

Yavuz, İsmail, **Mustafa Kemal’in Uçakları**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2013.

Yılmaz Öztuna, **Devletler ve Hanedanlar Türkiye ( 1074 – 1990 )**, Cilt 2, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Öncü Basımevi, Ankara, 2005, s. 652.

Yüceer, Saime, **Atatürk’ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti- Bursa Örgütü**.

Zeynep Gülten, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’tan “1926”**, Hava Harp Okulu Hava Müze Komutanlığı Yayını,

İstanbul, 2002, s.1-4

Ziylan, Aytekin, **Harp Sanayii ve Tedarik**, TÜBİTAK Yayınları, 1998.



## EKLER



## ÖZGEÇMİŞ

AD SOYAD:

Gökhan KARAKAŞ

ANA BİLİM DALI:

DEU Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

KİŞİSEL BİLGİLER:

Doğum Yeri ve Yılı: Kayseri -30.08.1978

EĞİTİM:

Lise: Pınarbaşı Endüstri Meslek Lisesi

Önlisans: Erciyes Üniversitesi Kayseri Meslek Yüksekokulu Elektrik Bölümü

Lisans: Anadolu Üniversitesi Kamu Yönetimi Bölümü

YABANCI DİL:

İngilizce (Orta Seviye)

İŞ/İSTİHDAM:

Askeri Personel / Hv.P.Yüzbaşı

GÖREV YERLERİ:

6'ncı Ana Jet Üs Komutanlığı / Bandırma (2000-2009),

Hava Teknik Okullar Komutanlığı / İzmir (2009-2016),

14'üncü İUS Üs Komutanlığı / Batman (2016- )