

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLETİ'NİN UÇAK
FABRİKASI KURMA MÜCADELESİNDE İLK GİRİŞİM:
TAYYARE VE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİ
(TOMTAŞ) VE KAYSERİ UÇAK FABRİKASI**

Osman YALÇIN*

ÖZET

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşundan sekiz ay sonra Kayseri'de bir uçak fabrikasının kurulması yönünde kesin direktif vermiştir. Gazi Paşa, eski ve gelişmiş ülkelerde demode olduğundan çöp olarak görülen teknolojilerin üstüne bir de para verilerek ülkeye sokulmasına karşıydı.

Türkiye bütçesi ile mukayese edildiğinde meblağın ne kadar yüksek olduğu açıktır. Junkers ile 15 Ağustos 1926 yılında yapılan anlaşma ile Eskişehir'de de bir küçük tesis ile onarım işlemlerinin yapılabileceği bir atölyenin kurulması kararlaştırılmıştır. Fabrika 6 Ekim 1926 tarihinde yapılan devlet töreni açılmıştır.

1927 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım ve onarım-revizyon kabiliyeti başlamıştır. Fabrika kısa süre içinde yaşanan olumsuz gelişmeler sonucu iflas etmiş ve kapanmıştır. 1931 yılında Kayseri Tayyare Fabrikası adı ile yeniden açılmıştır. 1939 yılına kadar yaklaşık 200 civarında uçak üretilmiştir. Burada üretilen uçaklardan biri Atatürk'ün emri ile İran'a hediye edilmiştir.

Fabrika 1939'dan bugüne bakım onarım faaliyetlerini sürdürmektedir. Hv.K.K.lığı Hava Lojistik başlısı bir askeri fabrikadır.

Anahtar Kelimeler: TOMTAŞ, Uçak Fabrikası, JUNKERS, Türk Devleti, Kayseri

* Dr, o.yalcin@hvkk.tsk.tr.

**THE FIRST CONSTRUCTION ATTEMPT OF
TURKISH REPUBLIC'S AIRCRAFT FACTORY
TURKISH MOTOR AND AIRCRAFT CORPORATION
(TOMTAŞ) AND KAYSERİ AIRCRAFT FACTORY**

ABSTRACT

Eight months after the establishment of the Turkish Aviation Society, a clear directive was given by Mustafa Kemal Atatürk for the establishment of an aircraft factory in Kayseri , Mustafa Kemal Atatürk was against to purchase technologies which were seen old and obsolete in developed countries and he regarded it as a waste of money.

When it was compared with Turkey's budget, it was clear that the amount was higher. On August 15, 1926, there was an agreement with junkers and it was agreed to establish a small facility and a plant in order to do repair procedures. On October 6, 1926 the factory was opened by a ceremony which was held by the state.

In 1927, the maintenance, repair and overhaul procedures of the Aircrafts

A-20, F-13 and G-23 which were in the inventory of the Turkish Air Force, were started. The factory went bankrupt in a short time and was closed as a result of this negative developments. Kayseri Aircraft Factory was re-opened in 1931 with the same name again. Approximately, 200 aircraft were produced until 1939. One of the planes produced here was given as a present to Iran by the order of Atatürk.

The factory has been operating its maintenance and repair procedures since 1939 . It is a factory that is affiliated to Air Force Command Air Logistics.

Key Words: TOMTAŞ, Aircraft Factory , JUNKERS, Turkish Republic, Kayseri

Giriş:

Osmanlı Devleti, 19'uncu yüzyıldan itibaren devlet yapısında birçok değişimi başarmış, Batı ile ilişkilerini geliştirmiş, eğitimi sistemini kısmen yenilemiş ve teknik gelişmelere karşı arayış içinde olmuştur. Ne var ki, 1815 Paris Mutabakatı ile şekillenen 19'uncu yüzyıl dünyası, 1870'lerden sonra yeni bir arayış içine girmiş bulunuyordu. 19'uncu yüzyılın ikinci yarısında siyasal bir güç olarak varlığını kabul ettiren Almanya ve İtalya mevcut yapının dışında meydana gelen önemli gelişmelerdi. Osmanlı Devleti'nin zayıflaması ve üzerinde emelleri bulunan devletlerin çalışmaları, Osmanlı coğrafyasında yeni sıkıntılara neden olmuştur. 1293 Osmanlı-Rus Harbi ile Osmanlı Devleti önemli miktarda toprağını kaybetmiş ve Osmanlı toprakları üzerinde yeni devletlerin kurulmasını kabullenmek zorunda kalmıştır. Yunanistan, Sırbistan, Romanya bu gelişmeler sonunda kurulmuş devletlerdir. Dünyanın hızla silahlanması, seri üretimin artması ve yeni pazar arayışları büyük bir kaosun işaretleri olmuştur.



Mahmut Şevket Paşa

20'nci yüzyılın beklenmeyen bir gelişmesi ise uçakların icadı ve takiben askeri amaçlı olarak kullanılabilmesi gerçeğidir. Teknik alanda bir çok gelişme olmaktadır ama kimse 10 yıl gibi bir süre içinde havada hareket eden insan yapımı kuşların yere bomba yağdıracağını öngörmüyordu. Uçak imalatçıları da böyle bir öngörüsü bulunmuyordu. Türk Devleti idarecileri bu alanda oldukça öngörülü davranarak havacılığı askeri teşkilata dahil etmişlerdir. Mahmut Şevket Paşa, Süreyya İLMEN, Yb.Enver Bey ve Bnb. Ali Fethi OKYAR bu alanda önemli kişilerdir.

Uçaklarla harp meydanlarında ilk karşılaşan millet Trablusgarp Savaşı'nda Türkler olmuştur. Türk tarihini son bir yüzyılında yaşananlar oldukça uzun, karmaşık ve bir o kadar da güzel gelişmelerin yaşandığı bir dönemi kapsamaktadır. Prof.Dr. İlber Ortaylı, “**İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**” kitabında da bu hususu ifade etmektedir. Bu dönemde Türk toplumu büyük bir dönüşüm yaşamıştır. 1911 yılında başlayan savaş 1922 yılı sonlarına kadar bir kaç aylık barış dönemleri dikkate alınmaz ise fasılasız sürmüştür. Savaşlar şüphesiz taraflar için önemli kayıplarla sonuçlanmaktadır. Türk milleti de bu savaşlarda insan, toprak ve mali birikimler başta olmak üzere büyük kayıplar vermiştir.

Osmanlı İmparatorluğu tarihe intikal ederken, Osmanlının külleri üzerinden Türkiye Cumhuriyeti doğmuştur. Yıkılan bir imparatorluğun yerine dinamik bir yapının kurulması, yıkılan devletin bıraktığı insan mirasının ve diğer bakiyelerinin çağın değerleriyle uyumlu olduğunu göstermektedir. Zira tarihe intikal eden pek çok devletten geriye Türkiye gibi bir miras kalmamıştır.

Uçakların Savaş Aracı Olarak Türkler Tarafından Kullanılması

20'nci yüzyılın önemli savaş araçlarından olan uçaklar kısa sürede gelişmiştir. Bazen bir kaç ayda bir uçağın demode olduğu görülmüştür. Osmanlı orduları, Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı yıllarında uçaktan azami yararlanmışlardır. Bununla birlikte Türkiye'de uçak sanayiinin olmaması ve uçak temininde dışarıya bağlı olunması nedeniyle gerekli miktarda uçağı cephelerde bulundurmamak mümkün olmamıştır. Nitekim, Filistin ve Irak Cephesinde Türk ordularının yenilgisinin en önemli sebebi hava hakimiyetinin İngilizlerin eline geçmesi ve Türk ordularının hava taarruzları ile ağır kayıplar vermesidir.



Filistin Cephesi'nde Türklere Yönelik İngiliz Hava Taarruzları Görüntüsü

Mustafa Kemal Paşa; uçakların gücüne ve harplerdeki belirleyici etkisini daha Trablusgarp Savaşı'nda şahit olmuştu. Balkan Savaşlarında, Birinci Dünya Savaşının Çanakkale ve Irak-Filistin Cephelelerinde de bu gelişmeye yakından şahit olmuştur. Birinci Dünya Savaşı yıllarında dünyada yaklaşık 165.000 uçak üretilmesine rağmen Osmanlı ordu envanterine giren uçak sayısı 300 civarındadır. Alman Paşa bölükleri ile bu sayı 450'yi bulmaktadır¹.

¹ Osman YALÇIN, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.40



Batı Cephesi'nde İsmet İnönü ve Havacılar

İstiklal Harbi'nde düzenli ordunun kurulması süresinde ilk kurulan teşkilatlardan biri Hava Kuvvetleri olmuştur. 13 Haziran 1920 tarih ve MSB.İğınmın 328 sayılı emri emri ile ilk hava birlikleri teşkil edilmiştir. İstiklal Savaşı yıllarında Türk ordusunun başarısında hava kuvvetlerinin önemli katkısı olmuştur. Karargahın; duyan kulağı, gören gözü olmuş ve Yunan hava unsurlarını Türk cephesine yaklaştırmamış, etkin bir hava hakimiyeti kurmuştur. Ancak bu başarının temelinde yetenekli ve ülkesinin bağımsızlığına inanan ordu mensupları kadar gerekli silah sistemlerinin de teminin önemli katkısı bulunmaktadır. Bununla birlikte İstiklal Harbi'nin son zamanlarına kadar yeterli uçak temini mümkün olmamıştır. Savaş yıllarında Türkler bazen uçaksız kalmış, bazen 2-5 uçağa sahip olmuşlar en fazla 15-17 uçağa sahip olmuşlardır. Oysa aynı tarihlerde Yunanlar 100 civarında uçağa sahip olmuştur. Şüphesiz İngiltere'nin finanse ettiği bir Yunan ordusu ile 11 yıl fasılasız savaşan ve ekonomik kaynakları kuran, dış ülkelerce tecrit edilen Türk Milli Kurtuluş Savaşı'nın farkının bulunması olağandır².

² YALÇIN, *Türk Hava.....2009*, s.44,45

Cumhuriyet Dönemi'nde Uçak Fabrikasının Kurulması İhtiyacı

Osmanlı İmparatorluğu askeri havacılığı kuran ilk ülkelerden biri olmuştur. 1913 yılından itibaren hava harp sanayi alanında bazı girişimler yapılmıştır. Ülkenin koşullarının müsait olmaması ve Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu şartlar gereği başarı sağlanamamıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında yine birkaç uçak fabrikası etüt yapmış ama yatırım yapılması için uygun koşulların henüz oluşmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Oysa Osmanlı Devleti'nin savaşı kaybetmesinde önemli bir etken hava hakimiyetinin kaybetmesi olmuştur. Yukarıda da ifade edildiği gibi, dünyada üretilen 165.000 uçağa karşın, Osmanlı envanterine giren uçak sayısının Alman Paşa Bölükleri dahil 450 civarında kalması sorgulanmalıdır³.



Nuri Demirağ ve Pilot Adayları

İstiklal Savaşı'nın liderleri ve dönemin aydınları bir ülke için hava gücünün önemini görmekteydiler. Son yıllarda yaşanan savaşlar

³ Osman YALÇIN, **Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi)**, G.Ü.Sos.Blm.Enst.,T.C.Tarihi BD., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004,s.96,108

bu gerçeğin kendisiydi. Bu nedenle bağımsızlık savaşı vererek kurulan Türkiye'nin geçmişte yapılan hataları ve eksiklerden arınmasına önem verilmiştir. Bunun için; ekonominin geliştirilmesi, milli harp sanayiinin kurulması, milli değerlerin korunması ama uluslararası geçerliliği olan evrensel değerlerin bilinmesi önemli görülmüştür.

Harp Sanayii alanında yapılan çalışmalar İstiklal Savaşı yıllarına dayanmaktadır. Bu maksatla Kırıkkale'de bir çok tesis yapılmıştır. Cumhuriyetin ilanı sonrasında ise bu faaliyet artarak devam etmiştir. Uçak Sanayi bir ülkede ağır sanayinin en son aşaması olarak kabul edilir. Çünkü teknolojik üstünlüğü, tasarımı, mühendislik bilgisi yönüyle çok ciddi sonuçları vardır. Birçok yan sanayi dalını harekete geçirmesi ülkenin kalkınması için önemli bir dinamik oluşturur. Özellikle ekonomik sahada ciddi yatırımlara ihtiyaç vardır⁴. Osmanlı Devleti'nin havacılığı kurduğu yıllarda da hava harp sanayiinin de kurulmasına yönelik bir kaç teşebbüs olmasına rağmen, henüz Osmanlı sanayiinin bir uçak üretimine yeterli olmadığı görüldüğünden gerçekleştirilmemiştir.

Genel bir kanı olarak; uçak üretimi normalde şahsi girişimcilerin kendi imkanları ile yapabileceği bir saha olarak görülmez. Çünkü üretilen ürünün en önemli müşterisi devlet olmak zorundadır. Bu nedenle devletin desteğini almayan bir girişimin pek başarılı olması düşünülemez. Bir başka nedeni de teknik altyapısının, süratle değişen ve en son gelişmeleri kapsayan bir teknoloji olması nedeniyle ciddi yatırımları gerektirmesidir. Türkiye'de de aynı kural işlemiştir. Nuri Demirağ şahsi girişimi ile uçak ürettiğinde ilk destek devlet idarecilerinden gelmiş, müşterisi ise yine devletin desteklediği Türk Hava Kurumu olmuştur.

Türkiye'de uçak üretimi daha evvel belirtildiği gibi proje olarak Osmanlı Devleti zamanına dayanmaktadır. Osmanlı Devleti döneminde bu sahada iki girişim olmuş ama her ikisi de başarısız olmuştur. Cumhuriyet'in kuruluşunda rol alan kadro, Türk Milleti'nin uzun asırlardır bir çok iç ve dış sebeple çağın gerisinde kaldığını gör-

⁴ İhsan TAYHANI, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*, THK Bsm., Ankara, 2001, s. 207

müştür. Esasen bu konu o dönemde ve Osmanlı fikir hareketlerinde pek çok aydın tarafından da paylaşılmaktadır. Ancak aydın kesim ye-
tiştiği eğitim sistemine göre reçete sunmuştur. Mustafa Kemal Paşa
ve kadrosu batının hızla kendini yenilediğini ve bunun da en önemli
göstergelerinden birinin bacası tüten fabrikalar olduğuna inanıyor-
du⁵. Türkiye, her alanda kısa sürede bir aydınlanma yaşamak zorun-
daydı. Fikir ve maddi birikimler kısa sürede Anadolu'nun makus ta-
lihini değiştirmek zorundaydı. Çözüm zaman bırakılamazdı. Musta-
fa Kemal Paşa bir sözünde; “*...Fakat aynı zamanda sanayimizi de
güzelleştirmek, geliştirmek zorundayız. Eğer sanayi konusunda
hoş görür olmaya devam edersek, endüstri ürünleri yönünden, yi-
ne dış ülkelere haraç vermek zorunda kalırız*” diyordu⁶.

Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)'nin Ku- ruluşu

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşundan sekiz ay sonra Kayse-
ri'de bir uçak fabrikasının kurulması yönünde kesin direktif vermiş-
tir⁷. Gazi Mustafa Kemal Paşa, eski ve gelişmiş ülkelerde demode
olduğundan çöp olarak görülen teknolojilerin üstüne bir de para ve-
rilerek ülkeye sokulmasına karşıydı.

Ulusal Savunmaya dair görüşünü şöyle açıklamıştır: “*Eskimiş
teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz, geti-
remediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtula-
mayız. Bunun için de mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak
kendi yağımızla kavrularak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar
yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşı-
yacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren ya-
bancı devletlerin kurnazlıklarını anlamak için insanın ya kör ya da
aptal olması gerekir. Kısa surede gelişen şu savaş araç ve gereç sa-*

⁵ TAYHANİ, a.g.e., s.212

⁶ Erdinç TOKGÖZ, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914–2001)*, İmaj Yayınevi,
Ankara, 2001,s.61

⁷ Hulusi KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, Kültür Ofset Ltd. Şti, Anka-
ra, 1997, s.351; TAYHANİ, a.g.e., s.212

nayine bakınız... Birinci Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birden bire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanları yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller... Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayi alanına, otomotiv sanayine; kısaca aklımıza gelen her alana... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış, teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz, ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz⁸”. Bu sözler onlarca yıl önce sanayinin bu günkü seviyesinden çok ilkel olduğu bir dönemde tespit edilmiş bir hakikattir. Bu gerçekleri bu gün çok daha açık olarak görmekteyiz.



Çağ Yakalama Temel hedef olmuştur

Birinci Dünya Savaşı sonrası yenilen devletlerden bir tanesi dışında yenilen tarafların inisiyatifine boyun eğmişler ve onur kırıcı anlaşmalarla barış yapmışlardı. Türkiye ise milli mücadele sonrası galip bir devlet olarak müstemlekecilerin hesabını bozmuştu. Gerçi em-

⁸ Ziya ŞAKİR, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947, s.62; TAYHANI, **a.g.e.**, s.213



Alman Uçak üretiminde Junkers Firması çok iddialı ve güven duyulan bir isimdi. 1925 yılında Atina’da da bir uçak fabrikası açılmıştı. Kısa süre önce Türkiye karşısında mağlup olan ülkede bir uçak fabrikası yapımı dengeleri bozabilirdi. Çünkü Atatürk’ün zamanında sıkı Türkiye dostu olan Yunanistan’a karşı bir barış rüzgârı deryada sınır tanımıyordu. 1925 yılı yaz aylarında Türkiye de Junkers firması ile görüşmelerini tamamlamıştır¹⁰. Firma ile yapılan anlaşmada sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7.000.000 Mark) olacak ve

taraflar arasında eşit katılım sağlanacaktı¹¹. Fabrika tam faaliyete geçinceye kadar Türkiye tüm uçaklarını Almanya’dan alacaktı.

Türkiye Cumhuriyet Hükümeti ile Alman Junkers arasında daha ilk zamanlarda sorunlar ortaya çıkmıştır. Firma Almanya’da üretimi yasaklandığından ekonomik krize sürüklenmişti. Bu nedenle 3,5 milyon mark ödenmemiştir. Meblağın patent hakkı olarak Türkiye’ye ödettirilme önerisi de Başbakan İsmet İnönü tarafından kabul edilmemiş ve % 5 bir meblağın patent hakkı olarak kabul edileceği önerisi yapılmıştır.¹² Alman Dışişleri bakanlığı firmanın özel durumunu Türkiye’ye iletmemiştir. Türk-Alman ortaklığı olan şirketin adının, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)¹³ olması

¹⁰ TAYHANİ, a.g.e.,s.217

¹¹ TAYHANİ, a.g.e.,s.218

¹² TAYHANİ, a.g.e.,s.218

¹³ M.Bahattin ADIGÜZEL-Songül AKKUŞ- AKGÜL-CANDAN KULA, **Havacılık ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yay.6, Ankara, 2006, s.24

Kayseri Uçak Fabrikasının adı 1926-1928 yılları arasındaki ismi olan TOMTAŞ’ın açılımı; Yaşar ÖZDEMİR’in **Atatürk ve Türk Havacılığı** isimli eserinin 23’üncü sayfasında, **“Türk Motor ve Tayyare Anonim Şirketi-TÜMTAŞ”** olarak geçmektedir. Keza Oktay VEREL’de de (C.II, S.427) **TÜMTAŞ** olarak geçmektedir. Diğer bir çok eserde ise **“Tayyare Motor ve Türk Anonim Şirketi”** olarak geçmektedir.

kararlaştırılmıştı. Tezde bundan sonra Kayseri uçak fabrikası adı yerine TOMTAŞ adı kullanılacaktır. Şirketin 125.000 TL. Sermayesi Türk Hava Kurumu tarafından karşılanmış ve merkezi Ankara olmuştu¹⁴. Eskişehir'de ise Almanya'dan satın alınan Junkers isimli uçakların bakım ve onarımı yapılacaktı. Hava Savunması ve hava harp sanayisi Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından her zaman çok önemsenmişti. Öyle ki, bu konuda zaman zaman sıkıntılar olmuş, kişilerin tutumları eleştirilmiş ama bu konuda yetkili olanlar genel olarak oldukça duyarlı davranmıştır. TOMTAŞ'ın kurulması ile ilgili olarak da 22 Nisan 1925 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'(TBMM)nde gizli oturum yapılmış ve konu tartışılmıştır¹⁵.

Atatürk 1 Kasım 1924 tarihinde TBMM'yi açış konuşmasında;“*Yurt savunmasından söz ederken askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine yüce Meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim*” demiştir¹⁶. Bu sözlerin tesiri kendini göstermiş ve yıl içerisinde bir uçak fabrikası kurulması TBMM'de enine boyuna tartışılmış ve uçak fabrikası kurulması yönünde karar verilmiştir. Devletin bütçesinin ortalama 100 milyon lira olduğu bir dönemde 1,750 milyon lira yalnızca uçak fabrikası sermayesi için ayrılması o günün şartları içinde oldukça yüksek bir rakamdı¹⁷. Fabrikanın yapılması ise çok daha büyük miktarda taahhüde girilmesini gerektirecekti. Görüşmelerde; Recep Bey, konuşmasının sunuş bölümünü aşağıdaki sözlerle toparlamıştır:”... *Her hangi bir gün karşımıza çıkacak olan harp canavarına karşı dışsız, tir-*

¹⁴ KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.352

¹⁵ TAYHANİ, *a.g.e.*, s.219

¹⁶ ÖZDEMİR, *Atatürk ve Türk Havacılığı*, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 1981, s.22; VEREL, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I*, s.16; TAYHANİ, *a.g.e.*, s.219;İsmail KAYABALI-Cemender ARSLANOĞLU, "Devlet ve Hükümet Başkanları ile Türlü Teşekküllerin, Vatan ve Milletın Müdafaası ve Türkiye'de Havacılığın Benimsenmesi Hakkındaki Görüşleri, *Türk Kültürü*, S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, Haziran 1972, s.534

¹⁷ TOMTAŞ'ın toplam sermayesi 7 milyon mark karşılığı 3,5 milyon Türk Lirasıydı.Bu miktar Alman Şirketi ve Türk Hükümeti tarafından ortak karşılanacaktı. Perihan KİLİMÇİ, *Atatürk Döneminde (1923–1938) Türk Askeri Havacılığı*, Hv. Harp Okulu Basımevi, 2004, s.123

naksız, harp araç ve gerecinden yoksun olarak yürüme sorumluluğu, her babayığit devlet adamının dayanacağı bir sorumluluk değildir.” demiş ve İstiklal Harbinde yaşanan sıkıntılara bir daha düşülmemesi gereğın deęinmiştir¹⁸. Milli Savunma Bakanı, ulusal savunmaya ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yaptıktan sonra, sözü Kayseri uçak fabrikasına getirir ve şunları söyler: *“Arkadaşlar, bildiğiniz gibi geçen yıl verilmiş olan 3 milyon liralık taahhüt yasası ile hükümet bir uçak fabrikasının inşası için girişimde bulunmuştur. Sözleşme imzalanmış olup, yakında yapılmaya başlanacaktır. Bunlarla ve dışarıdan satın alma yoluyla hava kuvvetimizin her yıl yıpranacak olan yaklaşık mevcudun çeyreğini karşılayacak masrafı bu yüz elli milyonun içerisine koyduk. Arkadaşlarıma gizli olarak açıklarım ki; yıllar içinde ordumuzun 1000 adet madeni uçağı olacaktır. Bu uçakların yaklaşık dört yıl dayandığı ve dört yıl olduğu şimdiye kadar ki deneyimlerle kanıtlanmıştır. Biz her yıl iki yüz elli uçak almalıyız ki. dört yılda bir uçağımız olsun ve hep o düzeyde tutalım. Junkers ile yapılan sözleşme; her yıl bize iki yüz elli uçağın teslim taahhüdünü içermektedir.”* Açıklaması ile hava kuvvetlerinin çağın en son silahları ile modern hale getirilmesi için meclis iradesi açıkça ortaya konmuştur.

Nitekim kanun enine-boyuna tartışıldıktan sonra Milli Savunma Bakanlığına 150 milyon liralık bir ödenek sağlanması yasa ile kabul edilmiştir¹⁹. Türkiye bütçesi ile mukayese edildiğinde meblağın ne kadar yüksek olduğu açıktır. Junkers ile 15 Ağustos 1926 yılında yapılan anlaşma ile Eskişehir’de de bir küçük tesis ile onarım işlemlerinin yapılabileceğı bir atölyenin kurulması kararlaştırılmıştır. Varılan mutabakata göre; uçak fabrikasının kurulması için malzemeler Almanya’dan getirilecekti. Gelen malzemeler büyük sıkıntılarla Kayseri’ye ulaşmıştır. Fabrikanın kurulmasına yönelik teçhizat ve malzemeler Almanya’dan İskenderun’a gemi ile getirilmiştir. İskende-

¹⁸ TAYHANİ, a.g.e., s.220

¹⁹ TAYHANİ, a.g.e., s.219-221

run'dan Ulukışla'ya trenle buradan da Kayseri'ye kağı ve develerle taşınmıştır. Plana göre 1926 sonbaharına kadar onarım tezgâhlarının, 1927'de ise uçak üretiminin başlaması gerekiyordu²⁰.

Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)'nin Faaliyete Geçmesi

TOMTAŞ'ın resmi açılışı 6 Ekim 1926'da icra edilen devlet töreni ile yapılmış ve törene devletin zirvesinden yoğun bir katılım olmuştur. Heyet Ankara'dan Kayseri'ye uçakla gitmiştir. Mustafa Kemal Paşa çok önem verdiği bu tesisin açılışına katılamamış ancak daha sonra Kayseri'ye yaptığı ziyaretlerde tesisleri ziyaret etmiştir. Fabrikanın açılışında; TOMTAŞ İdare Reisi Konya Vekili Refik Bey, Milli Savunma Bakanı Recep Bey birer konuşma yaparak bu büyük girişimin önemine değinmişlerdir²¹. 50 Türk, 120 Alman personel ile fabrika çalışmaya başlamıştır. Burada istihdam edilen Türk personelden bir kısmı gruplar halinde Almanya'ya gönderilerek eğitim almışlardır²². Bu dönemin en önemli sorunu yetişmiş personel sıkıntısıydı. Eğitim ile bu sorunun çözülmesi için çalışılmıştır.



Açılış Törenine Katılımcıları Taşıyan Junkers G-23

²⁰ KİLİMCİ, a.g.e., s.123;TAYHANİ, a.g.e., s.222

²¹ Oktay VEREL, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.II*, Türk Hava Kurumu Yayınları 4, İstanbul,1985, s.426-432; KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.352

²² Bora ÇAĞLAR, *Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar*, HAVELSAN, Ankara, 2000, s.338,339; KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.352; TAYHANİ, a.g.e., s.223

1927 yılında Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan A-20, F-13 ve G-23 uçaklarının bakım ve onarım-revizyon kabiliyeti başlamıştır. Tabii bu faaliyet hava araçları ve teknolojilerini yakından tanımayanlar için çok da önemli görünmeyebilir. Ancak bir uçak için en önemli gereksinim uçuşa verilmesi için teknik bakımının çok iyi yapılmasıdır. Kara taşıtlarında bazı bakımlar ihmal edilse bile bir süre sorun olmayabilir ama hava taşıtlarında raf ömürlü malzeme kullanımı, Zaman aşımı malzeme değişimi ve saatlik bakımlar uçuş ve yer emniyetinin vazgeçilmezidir. Çok basit olarak görülen bir vida bile uygun torklanmadığı zaman bu gün fiyatı 100 milyon Amerikan doları olan bir uçağın düşmesi için yeterli bir sebeptir. Bu nedenledir ki uçak bir pilot tarafından uçurulur ama bu uçuş için onlarca farklı meslek sahibi zamanla yarışarak görev yapar. Bunun için TOMTAŞ’da da başlama noktası bakım, onarım-revizyon faaliyeti ile devreye girmiştir.

Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)’nin Kaplanması

TOMTAŞ çok büyük beklentilerle faaliyete başlamış ama sonuç alınamamıştır. Bunun pek çok nedeni vardır. Her şeyden evvel Junkers Firması’nın ekonomik sıkıntısı temel sebeplerden biriydi. Firma taahhütlerini yerine getirememeye başlamıştı. Ama aynı firma Rusya ve Polonya’da 1925 yılında birer uçak fabrikası kurmuştur. Bu dönemde Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan uçaklar genelde Fransa ve Çekoslovakya kökenlidir. Doğal olarak burada bulunan üreticiler Pazar kaybetmemeye çalışacaktır. Tabii bunların ne tür bir girişimde bulunduğu bilinmemektedir. Bu dönemin en önemli farklılığından birisi de Türk Tayyare Cemiyeti’nde olduğu gibi yönetimin başında TBMM üyesi bir vekilin bulunmasıdır. İşin doğası gereği bu uygulama siyasal müdahaleye de bu kurumları açık hale getirmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti
BAŞBAKANLIK
Müsteşarlık Müdürlüğü
Sayı: 8599

Kararname

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

yetin 580,000 lira daha ki cemin 1,768,000 lira vermesi tekrardan etti-
rılarak bu suretle fabrika ve müstakilatına ve bilhassa avval ve hukukun-
ca sahip olmakla beraber hükümeti Cumhuriyeti halen ve atıyan 15 ağ-
ustos 24/1 tarihli mukavele ve mezbutatının, karşı tarafa teslim edebile-
ceği bilhassa fayda ve haklardan kurtarmak esasları dairesinde ve İcra
Vekilleri Heyetince kabul ve tasdikinden ve mahkemeye tesellinden sonra
müteber olmak üzere ihzar olunmuş protokol ve taahhütnamein imza ve bi-
suresinde raprt edildiği bildirilmiş, ve bu şekil hal tasvip edildiği x
tehdirdir (meski protokolün kabulüne ve mündericatinde hükmete isabet
edem kışın ve feragat ve ibrazın yapılmasına ve bu hususta muktazi bi-
lotimle muameleli ifaya ve gerek tarafına arasında ve gerek mahkemeye x
ihzar olunmak her türlü vesak ve evrakın imzası ve imsalhace işbu sa-
lahiyetlerle ahazı tevki M. M. Vekâletinin mesum kullandığına dair x
bir karar itirazı teklif olmuştur.

Esriyet İcra Vekilleri Heyetinin 27/11/28 tarihli iktisadında x
teklif ve tasakkir olunarak teklif veyhile muamele olunması tasvip ve
kabul olmuştur .

M. M. V.

M. M. V.

B. V.

B. V.

Ad. V.

Ad. V.

M. M. V.

M. M. V.

Da. V.

Da. V.

Ha. V.

Ha. V.

Ma. V.

Ma. V.

ME. V.

Na. V.

B. V.

S. I. M. V.

ME. V. Na. V. B. V. S. I. M. V.

650 18 01 2 6 57 15

TOMTAŞ'ın THK'ya Devri

Türk malı uçakların üretimi o yıllar için emsallerine göre daha ge-
ri bile olsa çok önemliydi. Ancak her şeyin kusursuz istenmesi ve
açılan kuruluşun güçlenip kendine gelmesine fırsat verilmemesi
Türk sanayi açısından tam bir talihsizliktir. Masraflı bir iş olmasına
karşın AR-GE her alanda olduğu gibi havacılık alanında daha da
önemlidir. Gelişmeler bu alanda kaydedilebilir. Burada da bu alanda
sıkıntı yaşanmıştır. Türk ve Alman personel arasında başta maaşlar-
daki büyük uçurum olmak üzere yaşanan fark önemli bir huzursuz-
luk ve kapanma nedenidir²³.

²³ TAYHANİ, a.g.e., s.222-226

Vecihi Hürkuş'a göre eğer bu fabrika işletilebilseydi II. Dünya Savaşı'nda bir uçak satıcısı olacak olan Türkiye'nin hazinesine altın yağacaktı. 3 Mayıs 1928'de yukarıda bahsedilen nedenlerle şirket faaliyeti sona ermiştir. Junkers ile Türk Tayyare Cemiyeti arasında bir protokol ile tüm hisseleri ile bilumum haklarından feragat ederek 520.000TL.'ye Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir²⁴. Junkers Firması ile olan anlaşmazlık çözümlenmiş ve hisselerin alınmasına müteakip 1930 yılında fabrikada revizyon faaliyeti yeniden başlamıştır²⁵. 1931 yılında MSB Hava Müsteşarlığına bağlı olarak yeniden açılış yapılmıştır.



Kayseri Uçak Fabrikasında İmal Edilen Gotha-145

Türk denetimine girdikten sonra ilk müdür Hv. Bnb. Murat Başaran olmuştur. Amerika bu dönemde havacılık alanına giderek artan

²⁴ **BCA**,Tarih:27.11.1929,Sayı:8591,Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15; ÇAĞ-LAR, **a.g.e.**, s.339; Serdar SARISIR, **Atatürk Dönemi Millî Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sos.Blm.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998, s.72

BCA, Tarih: 27.11.1929, Sayı: 8591, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15 Adresli Arşiv Belgesi Atatürk'ün onayladığı Bakanlar Kurulu Kararında TOMTAŞ'ın Junkers'e ait hisselerinin 1.768.000 liraya Tayyare Cemiyetine devredildiği kaydı mevcuttur.Bunun hesabı şöyledir:Şirketin bütün varlıkları 1.469.000 TL, Tayyare Cemiyetinin Şirketten alacağı 221.000 TL'DİR. Kalan 1.248.000 TL.,'dir.Buna Şirket'in bilumum haklarının karşılığı 525.000 TL. ödenmesi kararlaştırılmış ve toplam 1.768.000 TL.'ye millileştirilmiştir.

²⁵ KİLİMCİ, **a.g.e.**, s.123,124

bir güçle hava sanayine dâhil olmuş ve uçak üretiminde söz sahibi en ileri ülkelerden birisi olmuştur. Türkiye, Junkers ile olan ortaklığın bozulması sonrası ihtiyacı olan uçakları Amerika'dan lisans hakkını alarak üretmek için harekete geçmiştir²⁶. 1932 yılında MSB.lığı ile Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company İnc. Firması arasında bir sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşme sonucuna göre, otuz üç adet "*Curtiss Hawk*" sekiz adet "*Fledgling*" uçaklarının üretimi tamamlanmıştır. Bu antlaşma ile Amerikan hava sanayi ilk kez Türkiye piyasasında yer almıştır. Üretilen ilk Fledgling marka ve 1401 Kuyruk No'lu uçak Atatürk'ün emriyle, Pilot Yüzbaşı Enver AKOĞLU tarafından Türk Devleti'nin hediyesi olarak İran'a götürülmüştür²⁷. Kayseri Uçak Fabrikasında çalışmak ve Türk işçilerini yetiştirmek üzere Amerikalılar istihdam edilmiştir²⁸.

Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Açılması

Daha önce belirtildiği gibi Kayseri Uçak Fabrikası 1931 yılında tamamen Milli Savunma Bakanlığına devredilerek yeniden bir açılış yapılmıştır. 1935 yılında üç farklı tipte 50 adet planör Türkkuşu için üretilmiştir.1936 yılında Alman Gothaer Waggon Fabrik A.G. ile lisans anlaşması yapılarak 1937 yılından itibaren toplam Gotha 145 uçaklarından 45 adet üretilmiştir. Yine aynı yıl Polonya Panstwowe Zakłady Lotnicze firması ile lisans anlaşması yapılmış ve 1937 yılından itibaren 20 adet PZL-24A-24C tipi uçak üretilmiştir. Bu firma ile anlaşma yapılması hususunda zamanın Polonya Hava Kuvvetleri olan ve Çanakkale Savaşı'nda Osmanlı Ordusu'nda görev yapan Osmanlı vatandaşı Ludomil Raysk'nin katkıları olmuştur²⁹. Kayseri Uçak Fabrikası faaliyette olduğu zaman ayda dört uçak üretilen bir kapasite kazanılmıştır.

²⁶ BCA, Tarih: 3.11.1931, Sayı: 11895, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 24.72.17; BCA, Tarih: 18.2.1934, Sayı: 2/182, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 42.10.2; BCA, Tarih: 14.1.1933, Sayı: 13763, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 33.5.7

²⁷ KAYMAKLI, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s.353; TAYHANİ, *a.g.e.*, s.224; SARISIR, *a.g.t.*, s.84

²⁸ BCA, Tarih: 12.11.1933, Sayı: 15279, Fon Kodu:30.18.1.2., Yer No: 40.80.17

²⁹ SARISIR, *a.g.t.*, s.75-85



PZL İmalatında Son Kontroller

Türkiye’de 01.10.1936–31.03.1938 tarihleri arasında monte edilen 15 Gotha Okul Uçağı ve 20 adet P.Z.L. av uçağından toplam 433.000 liralık işçilik ve idari masrafın yurt içinde kalması sağlanmıştır³⁰. Üretimin zamanında yapılamadığı durumlarda üretimi için lisans alınan uçaklardan bir kısmı ise satın alınarak orduya verilmiştir³¹. Türk Hava Ordusu’nun ihtiyacı olan vurucu gücü yüksek bombardıman uçakları ise dönemin şartları gereği gizlilik dikkate alınarak genelde Amerika’dan tedarik edilmiştir³². 1940 yılında İngiliz Philips And Powis Aircraft Ltd. firmasıyla anlaşılmış ve 24 adet Magister tipi uçak üretimi yapılmıştır. Kayseri Uçak Fabrikası’nda 1932–1942 yılları arasında yaklaşık 200 adet uçağın üretimi tamamlanmıştır³³. Bristol uçakla-

³⁰ BCA, Tarih:21.4.1938, Dosya: 6141, Fon Kodu:30.10, Yer Kodu: 59.399.8

³¹ BCA, Tarih:30.3.1936, Sayı:2/4280, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 63.24.4; BCA, Tarih:7.10.1937, Sayı:2/7506, Dosya No: 241–123, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 79.85.15

³² BCA, Tarih:3.3.1937, Sayı:2/6104, Dosya: 61–48, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 72.16.10

³³ Zeynep GÜLTEN, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’ tan 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı’na 2001**, İstanbul, 2002, s.75; TAYHANI, a.g.e., s.223-225

Bu rakam daha ciddi bir çalışma olarak değerlendirilen İstanbul Müzesi görevlisi Zeynep Gülten’in eserinde toplam 207 adettir. Ancak bir kısım uçak hazır alınmış bir kısmı Kayseri’de üretilmiştir. Ayrıca Planör üretimi 134 âdetin içine dâhil edilmemiştir. Fark buradan da kaynaklanabilir.

rının lisansı alınarak bombardıman uçaklarının montajı da bu dönemde kazanılan kabiliyetlerdendir³⁴. Kayseri uçak fabrikasında bu dönemde uçak Fabrika Seviyesi Bakım (FASBAT)'ı ve motor revizyon (RN) faaliyeti de devam etmiştir. 1932 tarihinde çıkarılan 3526 sayılı kanunla Eskişehir ve Kayseri Fabrikalarına esaslarını Milli Savunma Bakanlığı belirlenmek kaydıyla Türk Hava Kurumu, Devlete ait daireleri ve kurumlar ile dışarıdan sipariş alma yetkisi verilmiştir³⁵. Havacılığın kalkınması için o döneme göre oldukça ileri bir adımdır. Kayseri'de ilk Türk Harp Tayyaresi üretimi millet nezdinde büyük bir gurur kaynağı olmuştur. Türk Hava Kuvvetleri'nin koruyan ve Korkutan bir kuvvet olması yolunda atılmış bu önemli adım dikkatlerin bir kere daha havacılığa odaklanmasını sağlamıştır. Bu sonucun alınması için vatandaşlar hemen her meslek ve ortamdan ciddi olarak destek vermişlerdir. Para yardımı, fitre, zekat ve kurbanlarını gönüllü olarak Türk Hava Ordusuna bağışlamış ve bunu dini vecd ile yapılan bir vatan hizmeti olarak görmüşlerdir³⁶.



Miles Magister Uçağı

³⁴ BCA., Tarih: 21.6.1938, Say: 2/9038, Dosya:63-98, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer No: 83.54.18

³⁵ BCA, TBMM Kavanin Mecmuası, Devre V, İçtima:3, Yıl 1938, s.1149,1150

³⁶ Havacılık ve Spor, **Mustafa Kemal Türkiye'si**, C.VI. Ankara, 1934, s.1890-1900; Havacılık ve Spor, **Türk Hava Kuvvetleri Koruyan ve Korkutan Kuvvet Olmalıdır**, C.VI, Ankara, 1934, s.1890-1900

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda Üretilen Uçaklar

Kayseri Uçak Fabrikası'nda açılışının yapıldığı 6 Ekim 1926 tarihinden itibaren üretilen ve montajı yapılan uçaklar şunlardır;

- a) 1926 yılında 30 Adet A-20 L montajı (Seri Nu:7014-730),
- b) 1926-1927 yılında 3 adet F-13,
- c) 1933–1934 yıllarında Hawk-II'den 24 adet
- d) Fledgling 2C1'den 8 adet (Seri Nu: 1401-1407)
- e) 1936 ve 1937 yıllarında 43 adet Gotha 145 A (Seri Nu'lar: 1801–1846)
- f) 4 adet P.Z.L.-24 A (Seri Nu:2015-2118) ve 21 adet P-24 G (Seri Nu: 2127-2147)
- g) 1935 yılında 11 adet US-4, 11 adet PS-2 ve 5 adet G-9 olmak üzere 27 adet planör,

h) Bu fabrikada üretilen son uçaklar İngiliz Miles Magister uçaklarıdır. Daha sonra anlaşma ile kiralama kapsamında Amerikan uçaklarının bol miktarda ülkeye girişi ile üretimden vazgeçilmiştir. Bu kararla ülkenin birikimleri farkında olmadan heba edilmiştir. Fabrikada bundan sonra bakım ve revizyon faaliyeti sürdürülmüştür³⁷.

Almanların Türkiye'de uçak sanayine olan ilgileri Junkers'den sonra da sürmüştür. 27.09.1937 tarihinde Alman sefiri Nadolny'nin mektubunda konu gündeme getirilmektedir. Arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre Türk Uçak Fabrikasının yeniden ihyası teklif edilmektedir. Mektupta Junkers Firmasının birkaç yıl evvel yaptığı anlaşmada başarısız olduğu belirtildikten sonra bu kez arkasında Alman Hükümeti olan Lufthanza Firmasının projeleri anlatılmaktadır. Projeye göre Berlin-İstanbul hava hattı açılacak, Sarıgazi'de Hava Kuvvetlerine bir meydan yapılacağı ve en önemlisi de bütün Alman Hava Sanayi desteği ile Lufthanza ile birlikte uçak sanayi kurulması teklifi yapılmaktadır. Mareşal Fevzi Çakmak konuyla ilgili Başba-

³⁷ Can DEMİRCİ, **Türk Savunma Sanayi**, Uludağ Üniversitesi İktisadi Ana Bilim Dalı İktisat Teorisi Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 1999, s.24-26

kanlığa yazdığı yazıda yaptığı değerlendirmesinde, bu konuda bir karar alınmadığı ama Genelkurmayın öteden beri Türk Hava Harp Sanayinin gelişmesine önem verdiğini belirtmekte ve uygun olan projelerin de Genelkurmay tarafından destekleneceği hususuna vurgu yapmıştır³⁸. Doğrusu Mareşal Fevzi Çakmak bulunduğu önemli görevin gereği ve biraz da duygusal anlamda Türk Havacılığına gönül veren, Türk Ordusu'nun milli imkânlarla havalarda var olmasını isteyen öngörüsü çok yüksek olan bir komutandır³⁹.

Kayseri Uçak Fabrikası'nda yapılan üretim bu günün şartlarından bile bakılsa oldukça önemlidir. Ancak uçak üretimi çok farklı bir mesuliyeti gerektirir. Çünkü böylesine pahalı, ileri teknoloji ve ağır sanayinin son aşamasını gerektiren ve devlet bütçesi kadar da yatırımı gerektiren bir sahada ilk müşteri devletin kendisidir. Bunun için yetkili kişilerin sorumluluklarını bilinçle yerine getirmeleri ve özellikle korumacı bir çizgiden hareketle kazanılan milli kabiliyetleri dış mihraklı oyunlara kurban etmemeleri önemlidir. Öte yandan uçak üretimi her devletin başarabileceği bir imkân ve kabiliyet olmadığı halde her devletin mutlaka ihtiyacı olan bir teçhizat ve güç unsurudur.

Bu gerçeklerden hareketle, üretilen uçakların pazarlanmasında da devletin etkin desteğine ihtiyaç vardır. Uçak üretimi milli davadır. Bu sahanın üzerinde asla muhalefet ve yanlış siyaset yapılmaması da önemlidir. Devlet destek de olmak durumundadır. Bugün pek çok ülkede milyarlarca dolar turizm, tarım ve benzeri alanlarda girişimciye verilmektedir. Hatta bunların milyarlarcası da batırılmakta ve geri ödemesi yapılmamaktadır. Bunlar olurken ülkenin bağımsızlığının sembolü olan Hava Harp Sanayinde devletin büyük yatırımlara girmemesi şüphesiz büyük kayıp olacaktır. Havacılığın kısa yüz yıllık tarihinde bunlar her ülkede yaşanmıştır. Bazı devletler hatalarından süratle dönüp dünya havacılığında bir otorite olurken hatalardan ders almayan ülkeler de müşteri olmuşlar ve demode silahları müsaade edildiği kadar kullanmaktadırlar.

³⁸ BCA., Tarih: 27.9.1931, Dosya:6111, Fon Kodu: 30.10, Yer No: 59.398.5

³⁹ KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, s.162-163; **Büyük Türk Havacılarından Şefik Çakmak(1892-1966)**, Hv.K.K.İği, İstanbul, 1992, Önsöz

Sonuç

TOMTAŞ'ın yaşatılamaması büyük bir kayıp ve başarısızlıktır. Gerçi burada Junkers'in sorumluluğu daha fazladır. Ancak Türkiye bu denemesinde başarılı olsaydı iyi bir başlangıç olacaktı. Peki, bu faaliyetler gelişmiş sanayilerde nasıl yürütülmektedir? Alman Krupp Firması, devletten 18.000.000 Reichmark tutarında top siparişi ve beraberinde 15.000.000 Reichmark da avans almıştır. Toplar üretilmiş ama teslim aşamasında Muayene Heyeti tarafından şartnameye uymadığı gerekçesiyle ret edilmiştir. Krupp Şirketi, fabrikası dışında her şeyini satıp borcunu ödemeye çalışmaktadır. İmparator Kayzer II. Wilhelm, Krupp yetkililerini çağırır ve bir çek vererek, **“Dökümleri fırına atınız, yenisini yapınız, bunda da muvaffak olamazsanız yine geliniz.”** diyerek Alman sanayine ne kadar önem verdiğini ortaya koymuştur⁴⁰. Özel sektör Almanya'da devlet tarafından bu şekilde desteklenirken maalesef Türkiye'de bu süreci yaşamak mümkün olmamıştır. Birkaç öngörülü kişi dışında yetkililer Türkiye'nin geleceğini planlama yetisinden yoksun kalmışlardır.



Atatürk Manevrada Uçakları İzlerken

⁴⁰ Fatih M. DERVİŞOĞLU, Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, Ötüken Neş., İstanbul, 2007, s.116

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan kısa süre sonra havacılık alanında bir çok girişim yapılmıştır. Özel girişimciler için de uygun ortam sağlanmıştır. Ne var ki, bir ülkede uçak üretimi için öncelikle kesintisiz bir devlet desteği önemliydi. Devlet desteği yanında ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum, sanayi altyapısı, diğer ülkelerle olan iletişim ve teknoloji transferi, üretimin sermayeye dönüştürülmesi, uluslararası sertifikasyon, dünyadaki konjonktür, uluslararası ilişkiler, devlet kurumları arasındaki ahenk ve koordinasyon ile tedarik usulleri, personel yönetimi, donanımlı iş gücünün varlığı ve üniversite desteği gibi bir çok hususun var olması gerekir. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi kurulduğu yıllarda burada belirtilen hususlar ne derecede mevcuttu. Bunların varlığı ile fabrikanın ayakta kalması doğru orantılı olmuştur.



1978'de İmal Edilen, Türk Tasarımı "Mavi Işık"

TOMTAŞ büyük ümitlerle kurulmuş olmasına rağmen Junkers Firmasının taahhütlerini yerine getirememesi, Almanya'nın yeterli destek verememesi, personel arasında yaşanan adaletsiz yönetim, Türk idarecilerin görevlerini aksatmaları ve yönetimde etkinliklerinin sınırlı kalması uçak fabrikasının iflası ile sonuçlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, uçak fabrikasına önem vermektedir. TOMTAŞ'ın kapanması ve iflasının hukuki olarak sonuçlandırılması ile burada kurulan yapı değerlendirilmiştir. 1931 yılında Kayse-

ri Tayyare Fabrikası olarak yeniden açılan fabrikada, Türk Askeri Havacılığı için 200 civarında uçak üretilmiştir. Bu uçaklar döneminde önemli görevler icra etmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile üretimden ziyade onarım ve bakım işleri ön plana çıkmıştır.

1978 yılında Fabrikanın imkan ve kabiliyetlerini görebilmek amacıyla başlatılan Mavi Işık Projesi başarılı olmuş ve üretime ara verildikten yaklaşık 40 yıl sonra burada yeniden uçak üretilbileceği görülmüştür. Fabrika bir çok değişim geçirdikten sonra günümüzde Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı olarak faaliyetini sürdürmektedir. Pervaneli uçakların Fabrika seviyesi bakım, onarım ve imalat işlemleri burada yürütülmektedir.

KAYNAKLAR

ARŞİV MALZEMELERİ

BCA,Tarih:27.11.1929,Sayı:8591,Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15;

BCA, Tarih: 27.11.1929, Sayı: 8591, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 6.57.15

BCA, Tarih: 3.11.1931, Sayı: 11895, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 24.72.17;

BCA, Tarih: 18.2.1934, Sayı: 2/182, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 42.10.2;

BCA, Tarih: 14.1.1933, Sayı: 13763, Fon Kodu: 30.18.1.2, Yer Kodu: 33.5.7-

BCA, Tarih: 12.11.1933, Sayı: 15279, Fon Kodu:30.18.1.2., Yer No: 40.80.17

BCA, Tarih:21.4.1938, Dosya: 6141, Fon Kodu:30.10, Yer Kodu: 59.399.8

BCA, Tarih:30.3.1936, Sayı:2/4280, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 63.24.4;

BCA, Tarih:7.10.1937, Sayı:2/7506, Dosya No: 241-123, Fon Kodu:30.18.1.2, Yer Kodu: 79.85.15

BCA, Tarih:3.3.1937, Sayı:2/6104, Dosya: 61–48, Fon Kodu:30.18.1.2,
Yer Kodu: 72.16.10

BCA, TBMM Kavanin Mecmuası, Devre V, İçtima:3, Yıl 1938

BCA., Tarih: 27.9.1931, Dosya:6111, Fon Kodu: 30.10, Yer No:
59.398.5

BCA., Tarih: 21.6.1938, Say: 2/9038, Dosya:63-98, Fon Kodu:
30.18.1.2, Yer No: 83.54

SÜRELİ YAYINLAR

Havacılık ve Spor, **Mustafa Kemal Türkiye'si**, C.VI. Ankara, 1934

Havacılık ve Spor, **Türk Hava Kuvvetleri Koruyan ve Korkutan
Kuvvet Olmalıdır**, C.VI, Ankara, 1934, s.1890–1900

TELİF VE TETKİK ESERLER

ADIGÜZEL, M.Bahattin- AKKUŞ, Songül -AKGÜL, Candan Kula,
Havacılık ve Türk Hava Kurumu, Türk Hava Kurumu Yay.6, Ankara,
2006

Büyük Türk Havacılarından Şefik Çakmak(1892-1966), Hv.K.K.lı-
ğı, İstanbul, 1992

ÇAĞLAR, Bora, **Havacılık ve Savunma Sanayi Üzerine Çalışma-
lar**, HAVELSAN, Ankara, 2000

DERVİŞOĞLU, Fatih M., **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Ef-
sanesi**, Ötüken Neş., İstanbul, 2007

GÜLTEN, Zeynep, **İlk Uçak Sanayimiz Tayyare Otomobil Türk
Anonim Şirketi TOMTAŞ' tan 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komu-
tanlığı'na 2001**, İstanbul, 2002

KAYABALI,İsmail-ARSLANOĞLU, Cemender, **Türk Kültürü**,
S.116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Anka-
ra, Haziran 1972

KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler II**, Kültür Ofset
Ltd. Şti. (1500 Adet Basılmıştır.), Ankara, 1997

KİLİMCİ, Perihan, **Atatürk Döneminde (1923–1938) Türk Askeri
Havacılığı**, Hv. Harp Okulu Basımevi, 2004

ÖZDEMİR, Yaşar, **Atatürk ve Türk Havacılığı**, Hv.Bsm., Anka-
ra,1981

ŞAKİR, Ziya, **Nuri Demirağ Kimdir?**, Kanaat Matbaası, İstanbul, 1947

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

TOKGÖZ, Erdinç, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi(1914–2001)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2001

VEREL, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir C.I-II**, Türk Hava Kurumu Yayınları 3, İstanbul, 1985

YALÇIN, Osman, **Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi (Cumhuriyet Dönemi)**,

G.Ü.Sos.Blm.Enst.,T.C.Tarihi BD., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004.,,

YALÇIN, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009

YILMAZ, Veli, **Cumhuriyet Tarihi I**, Harp Akademileri Yay.,İstanbul, 2003

TEZLER

DEMİRCİ, Can, **Türk Savunma Sanayi**, Uludağ Üniversitesi İktisadi Ana Bilim Dalı İktisat Teorisi Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 1999

SARISIR, Serdar, **Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri**, Erciyes Üniversitesi Sos.Blm.Enst., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 1998