

ATATÜRK VE SANAYİ DEVRİMİ



SANAYİ, İKTİSADİ İSTİKLÂLIN BELKEMİĞİDİR
DIŞARDAN ALDIKLARIMIZI ŞİMDİ KEN

KOMUR

ÇİMENTO

DERİ



FEYZİYE
MEKTEPLERİ
VAKFI - 1885 -

FMV IŞIK OKULLARININ ARMAĞANIDIR.

ATATÜRK VE SANAYİ DEVRİMİ

ATATÜRK VE SANAYİ DEVRİMİ

Kapak ve Grafik Tasarım: Muhabbet Reklam

ISBN:978-605-69669-3-4

FMV Yayınları Sertifika No: 42643

1. Basım: Ekim 2022

© FEYZİYE MEKTEPLERİ VAKFI YAYINLARI 2022

Bu kitabın her türlü basım hakkı Fezziye Mektepleri Vakfı Yayınları'na aittir. Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının izni olmaksızın hiçbir şekilde kopyalanamaz, elektronik veya mekanik yolla çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

Baskı: NAKİŞ OFSET MATBAA REKLAMCILIK VE TEKSTİL SANAYİ TİC. LTD. ŞTİ.

Litrosyolu 2. Matbaacılar Sitesi 2 ND/10 Zeytinburnu Topkapı - İstanbul

FMV Yayınları

Teşvikiye Cad. No:6 Nişantaşı 34365 İstanbul

Tel: 0212 233 12 03

Faks: 0212 240 85 91

www.fmv.edu.tr

İçindekiler

Önsöz /Av. A. Akın SÜEL, FMV Yönetim Kurulu Başkanı

Sunuş

1.Bölüm Osmanlıdan Kalan Miras

2.Bölüm Cumhuriyet'e Giden Yol

- Cep Delik Cepken Delik Kongre Yollarında
- Olanaksızlıklar İçinde Açılan İlk Türkiye Büyük Millet Meclisi
- Kamyon ve Uçak Kağına Yenildi
- Kurtuluş Savaşı'nın İlk Fabrikası: İmalat-1 Harbiye
- İlk Sanayileşme Hamleleri
- Osmanlı Dönemi'nde Bankacılık
- Kurtuluş Savaşı Dönemi'nde Bankacılık
- Yeni Bir Ekonomi Modeli

3.Bölüm Cumhuriyet Sonrası Atılımlar

- Genç Cumhuriyetin Bankaları
- Fabrikalar ile Değişen Türkiye
Yeni Bir Sosyal Hayat
- Atatürk Dönemi Ağır Sanayi İle Ortaya Çıkan Şehir: Karabük
- Köylü Milletin Efendisidir.
- Demir Ağlarla Ördük Ana Yurdu Dört Baştan
- "İstikbal Göklerdedir."
- Bir Yüzen Fuar Projesi: Karadeniz Vapuru

4.Bölüm Cumhuriyet'in Parlayan Yıldızları İlk Girişimciler

- Kâğıt Sanayisini Türkiye'ye Anlatan Adam Mehmet Ali Kâğıtçı
- Rayların ve Kanatların İçinde Bir Hayat Nuri Demirağ
- Türk Silahlı Kuvvetlerinin Silahı Şakir Zümre
- Adını Göklere Yazdıran Adam Vecihi Hürkuş

Kaynakça

“Hepimizin arzusu şudur ki bu yurdun bireyleri; ellerinde örnekleriyle tarımın, ticaretin, sanatın, çalışmanın, yaşamın bir temsilcisi olsunlar. Ve artık bu yurt böyle yoksul ve bu ulus aşağı değil. Belki yurdumuza ‘Zengin Yurdu’, ‘Zenginler Yurdu’; bu yeni Türkiye’nin adına da ‘Çalışkanlar Diyarı’ denilsin. İşte bu ulus böyle bir dönem içinde bulunuyor ve böyle bir dönemde, böyle bir tarihte en büyük yer, en büyük hak; çalışkanlara ait olacaktır.” (1923)

Mustafa Kemal Atatürk (Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, Cilt 2, S.108)

Değerli Işıklılar,

Osmanlı İmparatorluğu’nun resmen sona erdiği ve Türkiye Cumhuriyeti’nin ilan edildiği 29 Ekim 1923 ile sadece yönetsel bir değişiklik yaşanmadı. Tarihimizde yeni bir sayfa açıldı. Artık milyonlarca insan kaderini kendisi belirleyecekti. Egemenlik artık millettendi.

Kurtuluş Savaşı kazanılmış, yeni ve demokratik bir yönetim kurulmuştu. Düşman, topraklarımızdan gitmişti. Mutlu sona ulaşmıştık. Ulaşmış mıydık?

Kurtuluş Savaşı sonrasında görülen tablo çok da iç açıcı değildi. Savaş bitmişti ama şimdi başka bir savaş başlamak zorundaydı. Eğitim, bilim, teknoloji ve kurumsal yönetimler bakımından yetersiz ve yoksul bir ülkeyi kalkındırmak, çağdaş ülkelerin düzeyine çıkarmak gerekiyordu. Aslında Türkiye’nin ekonomik olarak kalkındırılması Atatürk ve arkadaşları tarafından Kurtuluş Savaşı yıllarında başlamıştı. Bu konuda halk elindeki avucundaki ile Kurtuluş Savaşı’nın ekonomik yükünü paylaşmıştı.

Hedef de belliydi. Büyük Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk bu hedefi şöyle belirtti: “Memleketler çeşitlidir fakat uygarlık birdir ve bir milletin ilerlemesi için de bu tek uygarlığa katılması gerekir.”

Onun belirttiği tek uygarlık, çağdaşlığı yakalamaktı. Aslında bu, yolun üstündeki bir aşamaydı sadece. Asıl amaç çağdaşlıkta tüm dünyaya öncü olmaktı.

Zor koşullarda kurulan Türkiye Cumhuriyeti, Atatürk’ün belirlediği hedefe nasıl ulaşacak, çağdaş uygarlık düzeyine ulaşip nasıl geçecek, nasıl öncü olacaktı? Bir mucizenin peşinde miydik?

Dönemin koşulları ortadaydı, Atatürk bir askerdi. Her alanda kendini yetiştirmiş, nadir bir zekâ ve kararlılık sahibi özel bir insandı ama bir ekonomist veya bir mühendis değildi. Hedefe nasıl ilerleyecektik?

Atatürk çok iyi bir liderdi. Bir öncüydü. Askerliğinden beri en iyi yaptığı şey elindeki koşul ve kişilerden en iyi sonucu yaratacak kurulumu yapmaktı. Öncelikle elinde neler olduğunu belirledi. İzmir İktisat Kongresi ile de bu zorlu sürecin başlangıcını yaptı. İzmir’de 17 Şubat 1923’de toplanan Türkiye İktisat Kongresi’nin açış konuşmasında ekonomik savaşın başladığını herkese duyurdu:

“Efendiler; Yüksek kurulunuzun bugün yapmış olduğu Türkiye İktisat Kongresi çok önemlidir, çok tarihidir. Nasıl ki Erzurum Kongresi, Sivas Kongresi felâket noktasına gelmiş olan bu milleti kurtarmak hususunda Misak-ı Milli’nin ve Anayasa’nın ilk temel taşlarını bulmada etken olmuş, etkili olmuş, girişici olmuş ve bundan dolayı tarihimizde, millî tarihimizde ve millî yaşantımızda en değerli ve yüksek anıya erişmiş ise kongreniz de milletin ve memleketin yaşamını ve gerçek kurtuluşunu sağlamaya aracı olacak ilkenin temel taşlarını ve esaslarını gösterip ortaya koymak suretiyle tarihte en büyük üne ve çok değerli bir anıya erişecektir. “

Ekonomik kalkınma kültürel kalkınma ile yükselmek zorundaydı. 1923’ten başlayarak devrimler ile değişen yaşamımız ekonomik kalkınmanın sağladığı güç ile parladı. Bugünkü Türkiye’nin ekonomik temelleri Atatürk ve arkadaşlarının emeği ile atıldı.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile başlayan ekonomik savaş tüm dünya için yine hayret edilecek bir durumdu çünkü dünyada ilk kez Türkiye’de Atatürk, 1933-1937 yılları arasında 1. Sanayi Planı’nı yaptırarak uygulamaya koymuştu. Bu plan çerçevesinde kurulan devlet fabrikaları, devlet işletmeleri ve özel işletmeler, Osmanlı Dönemi’nden Cumhuriyet’e miras kalan yoksulluğu ve çağdaşlaşma karşısındaki körlüğü ortadan kaldırdı.

Bu dönemde ülkemizde yetişen gençler ile aydın ve teknik alanda yetişmiş genç bir kuşak oluştu. Türk insanı sanayi ve ticaret alanında da büyük iler yapabileceğini gördü ve bu öz güven, geleceğin Türkiye’sinin nüvesini oluşturdu.

Feyziye Mektepleri Vakfı olarak önceki dönemlerde “Atatürk ve Dil Devrimi”, “Işıklıkların Kılavuzu Atatürk”, “Türkçeye Bir Işık”, “Atatürk’ün Işığında Eğitimin Dünü, Bugünü, Yarını” kitaplarımızı yayınladık.

Bu serinin dışında Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk’ün yazmış olduğu, bilim ve düşünce dilinin sadeleştirilmesine yönelik “Geometri” isimli eseri de basıma hazırlayarak sizlere sunduk ve Atatürk kitapları serimizin beşinci kitabıyla Atatürk’ün sanayi ve ekonomi alanında yaptıklarını sizlere hatırlatmak, bugün için verilen emekleri saygıyla anmanızı sağlamak istedik.

Bu kitabın yayına hazırlığı konusunda FMV Yayın Kurulumuz çok detaylı araştırmalar yaptı, pek çok kaynak taradı ve sizlere bu konuyu en öz biçimde sunmaya çalıştı.

Kitabın oluşturulmasında emeği geçen FMV Işık Okulları Kültür ve Yayın Koordinatörü Sayın Çiğdem Keklik’e, FMV Eğitim Projeleri Koordinatörü Sayın Didem Şiranur’a, FMV Işık Lisesi Sosyal Bilimler Bölüm Başkanı Tarih Öğretmeni Sayın Elçin Saraç Yıldız’a, FMV Ispartakule Işık Lisesi ve Fen lisesi Tarih Öğretmeni Sayın Abdurrahman Aktürk’e ve tüm FMV Yayın Kurulu’na; kitabımızı baştan sona inceleyen Sayın Prof. Dr. Zafer Toprak’a teşekkürlerimi sunuyorum. Kitabımızda kaynak olarak kullandığımız pek çok eğitim bilimci, bilim insanı ve araştırmacıya ülkemizin akademik belgeliğine yaptıkları katkıdan dolayı müteşekkirimiz.

Bir güzel kitabı daha sizlere ulaştırmaktan dolayı duyduğumuz mutluluğu sizinle paylaşıyor, keyifli okumalar diliyoruz.

Saygı ve sevgilerimle,

Av. A. Akın Süel

Feyziye Mektepleri Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı

SUNUŞ

Atatürk ekonomide yakın tarihi inceleyerek ulusal bir politika izlemeye karar verirken bunda Osmanlı'nın dışa bağımlılığının yarattığı sonuçlar etkili olmuştu. Düyûn-ı Umûmiye ve Reji idarelerinin Batılı devletlere verdiği yetkiler sonucu uygulamaya konulan kapitülasyonların ülkeyi içine soktuğu açmaz ortadaydı. Bu ekonomik esaret Lozan'da da karşımıza çıkacaktı. Ulusal ve güçlü bir ekonomiyi yapılandırmadan tam bağımsızlığın hayal olduğunu gören Mustafa Kemal, başta Sovyet Rusya olmak üzere birçok ülkenin ekonomisini inceleyerek sonunda karma bir modelde karar kıldı.

İşe Anadolu'daki mali kaynaklara el koymakla başladı. İlk hükûmeti kurduğunda, ülke gelirlerini ve yatırımlarını kontrol altına almak için öncelikle hayata geçirdiği iki bakanlıktan biri İktisat, diğeri Maliye Bakanlıkları oldu.

İkinci olarak devlet gelirlerinin toplanmasında merkezi bir yapı oluşturmak amacıyla ülkeye sokulan yabancı mallardan gümrük vergisi alınmasını sağladı. İhracattan elde edilen gelire de vergi getirdi.

1920'de ilk savaş bütçesini oluşturdu. Bütçede aslan payını savunma harcamaları aldı.

Ülke işgal altındayken sayım yaparak mevcut serveti belirlemek güç olsa da en azından Anadolu'daki küçük çaplı üretimin kazanımlarını görmek mümkündü. Bu doğrultuda kısa sürede bir çalışma başlatıldı.

Ülkenin içler acısı ekonomik durumunun Lozan'da karşımıza çıkarılmasından ve önmüze Osmanlı'nın borçlarının konulmasından sonra Mustafa Kemal çok önemli bir karar alarak barış antlaşmasını imzalamadan önce İzmir'de bir İktisat Kongresi topladı.

Atatürk yukarıda sayılan işlerin etkili bir şekilde yapılabilmesi için böyle bir kongreyi toplamayı öncelikli görmekle sahip olduğu vizyonu bir kez daha kanıtlıyordu.

Böylece izlenecek ekonomik politikaların ana hatları belirlendi.

İzmir İktisat Kongresi sonunda ham maddesi yurt içinde olan sanayi kollarının kurulmasına, özel girişimcilerin desteklenmesine, yatırımcılara kredi sağlayacak bankaların kurulmasına, günlük tüketim mallarına öncelik verilmesine, önemli kuruluşların ulusallaştırılmasına, sanayileşmeyi destekleyici yasaların çıkarılmasına, gümrük vergilerinin ulusal sanayinin kalkınma gereksinimine göre yeniden düzenlenmesine, yerli malların karada ve denizde daha ucuz giderlerle taşınmasına karar verildi.

Bu kongrenin en önemli sonuçlarından biri de Mustafa Kemal'in Celal Bey'e (Bayar) sermaye vererek kurdurduğu İş Bankası'dır.

Türkiye, İzmir İktisat Kongresi'nde aldığı kararlarla Lozan görüşmelerinde kapitülasyonlar konusunda taviz vermeyeceğini de dünyaya ilan etmiş oluyordu.

Cumhuriyet ilan edildiğinde ekonomi yarı bağımlıydı. Yabancı şirket ve bankaların ekonomi üzerindeki denetimi sürüyordu. Ülkedeki yabancı sermaye Alman, Fransız ve İngiliz şirketleri olmak üzere 94 şirketten oluşuyordu. Yabancı sermaye başta demir yolları olmak üzere, madencilik, bankacılık ve sanayi alanlarında etkindi. Yani ülke ekonomisinin can damarları yabancıların elindeydi. Onun için de hızla yabancı şirketlerin ulusallaştırılmasına başlandı. Demir yolları bundan böyle devlet tarafından yapılacaktı.

Dış borç ülke gelirin çok üstündeydi. Ülke ekonomisinin düze çıkmasında lokomotif bir güç oluşturacak genç nüfus on yıldan uzun süren savaşlarda yitirilmişti. Her yerde yoksulluk ve yoksunluk kol geziyordu.

1927 sayımına göre 13,5 milyonluk ülke nüfusunun yaklaşık %83'ü kırsal kesimde yaşıyordu. Yani ülkenin dokuz milyonu çiftçiye. Ama ekilebilir alanlar ülke topraklarının yüzde beşi bile etmiyordu. Ekilebilir toprakların ancak yedide biri ekilmiş durumdaydı. Tarımsal üretim ise tahıl ağırlıklıydı.

Çiftçinin desteklenmesi gerekiyordu. İlk adım olarak tarımdan alınan vergiler (aşar) kaldırıldı. İkinci adım olarak topraksız köylüye toprak dağıtıldı. Yaklaşık 700 bin hektar devlet arazisi tarım yapması için köylüye verildi. Çiftçiye yönelik kredi ve üretim kooperatifleri kuruldu.

Öte yandan, ülke tarıma dayalı ekonomisiyle kalkınma çabası içine girmişken Wall Street Borsası'nın çöküşüyle birlikte dünya ekonomik buhranının başlaması talihsizlik oldu. Ülke ticareti ağır bir darbe yedi. İhracat gelirleri düştü. Borcunu ödeyemeyen köylü mallarından oldu. Kişi başına düşen milli gelir düştü.

Atatürk bir dizi önlem almak durumunda kaldı: Türk Parasının Değerini Koruma Kanunu çıkarıldı. Merkez Bankası kuruldu. Sanayiye Teşvik Kanunu hazırlandı. Devlet Sanayi Ofisi, Sümerbank ve Etibank kuruldu. Bunlar planlı ekonominin adımlarıydı. Beraberinde planlı sanayileşme hamleleri geldi. Ekonomide devlet ağırlıklı modele geçildi. Birinci Sanayi Planı oluşturuldu. O yıllarda (1930'lar) Türkiye planlı ekonomiyi uygulamasıyla dünyaya da model oldu. Temel ham maddesi ülke içinde üretilecek sanayi işletmelerinin oluşturulmasına başlandı. Ama gerek sermaye yetersizliği gerekse iç pazarın zayıf oluşu Atatürk'ü farklı arayışlara yöneltti. Sovyet Rusya ile görüşmelere ağırlık verildi. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, Sovyet uzmanların raporları doğrultusunda hazırlandı. Sovyet desteğiyle Konya Ereğlisi ve Bakırköy Bez Fabrikalarının yapımına başlandı. Bunları Kayseri Bez Fabrikası, Nazilli Basma ve Bursa Merinos Fabrikaları izledi.

Devlet bu adımları atarken halk da tasarruf yapmaya ve yerli malı kullanmaya yönlendirildi.

Bez, şeker, çimento derken çelik ve kâğıt üretimine de geçildi. Böylece temel gereksinimler karşılanmaya başlanmıştı. Bu fabrikalarda mühendis olarak çalışmak için devlet bursuyla yurt dışına yollanan insanlar da mühendislik hizmetlerini tamamlayarak ülkeye döndü.

Bir yandan da finansal yapıyı ulusallaştırmak için yerli bankaların kurulmasına girişildi. Osmanlı'dan kalan bir Emniyet Sandığı bir de Ziraat Bankası vardı. Bunlara İş Bankası, Sanayi ve Maadin Bankası, Emlak ve Eytam Bankası ile Merkez Bankası eklendi.



Batı'nın 20. yüzyıl başında oluşturduğu yeni dünya düzeninde “Hasta Adam” olarak tanımlanan Osmanlı Devleti ve halkı yer almıyor; 1. Dünya Savaşı sonrasında bu halkın diğer kültürlerle, özellikle işgal devletlerine uyum sağlaması ile tarihten silinmesi planlanıyordu.

Sevr Antlaşması'yla bu planın hayata geçirildiği dönemde, yok etmeye çalıştıkları halkın içinden bir lider çıkmış, Batı'nın bu planını bozarak Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasını sağlamıştır.

Yine de Batı, yeni kurulan bu devletin Avrupa'nın yüzyıllar boyunca çeşitli reformlar ve devrimlerle ulaştığı 20. yüzyılın bilimsel ve kültürel gelişmişlik düzeyine asla ulaşamayacağını düşünmekteydi.

Tarihin akışını değiştiren Mustafa Kemal Atatürk'ün Osmanlı'dan devraldığı mirasın ne olduğunu bilmeden Batı'nın bu düşüncesini de Cumhuriyet'le birlikte yapılanların değerini de tam olarak anlayamayız.



1. BÖLÜM OSMANLI'DAN KALAN MİRAS



"Memleketin vaziyet-i maliyesi, intizamı, emniyet ve inzibat üzerine müessesdir. Devletçi ve halkçı olan bir idare ve ekonomi hayatında hazinenin kudret ve intizamı başlıca mesnettir."

Ülkenin ekonomik durumu; düzen, güven ve askerlik üzerine kurulmuştur. Devletçi ve halkçı olan bir yönetim ve ekonomi yaşamında ülke varlığının gücü ve düzeni başlıca dayanaktır.

M. KEMAL ATATÜRK

Dört nala gelip Uzak Asya'dan yurt edindiğimiz Anadolu topraklarında dallanan, budaklanan, devletleşen Türk toplumu dünyanın en büyük ve en güçlü imparatorluklarından biri olan Osmanlı İmparatorluğu olarak 700 yıl hüküm sürdü.

Yükseliş Dönemi'nde çağının en ileri olanaklarına sahip olan Osmanlılar ekonomik açıdan da dünyanın en güçlü devletlerinden biri oldu.

Osmanlılar başta tarım olmak üzere dokuma ve el sanatlarını da kapsayan çeşitli ekonomik alanlarda çağdaşları olan toplumlardan daha ileri düzeye ulaştı. Orta Çağ Avrupası kendi sınırları içinde ticaret yaparken Osmanlıların Bursa, Halep, Şam ipeklileri, Kütahya çinileri, Uşak ve İzmir halıları Ön Asya ve Doğu Akdeniz Bölgesi'nde pazar buluyordu.

On dokuzuncu yüzyılda ekonomik alanda bir tarım ülkesi görüntüsü veren Osmanlı İmparatorluğu, sanayi alanında küçük ölçekli kuruluşlara sahipti ve üretilen pek çok ürün el emeğine dayanıyordu. 18. yüzyıla kadar savaş sanayisi, tersane işleri, madencilik, halı ve dokuma gibi alanlarda Avrupa sanayisi ile rekabet edebilmekteydi ama sonrasında Osmanlı Devleti Avrupa'daki Sanayi Devrimi'ni izleyemedi.

Sanayi Devrimi ile Avrupa'da üretim maliyetlerinin büyük ölçüde düşmesi sonucu rekabet olanağını da kaybeden Osmanlı ekonomisi, 1809 ve 1838 ticaret anlaşmalarıyla önce İngiltere, 1878'den başlayarak da Bismark Almanya'sının kontrolüne geçti. Bu ilişkiler sonucunda ipek, demir ve deri oluk gibi yerli el sanatları çöktü. Nihayet altyapı yetersizliği yüzünden yurt içinde yetiştirilen ürünler bile tüketici pazarlarına ulaştırılamaz oldu.¹

¹ Semiz, Yaşar "1925-1938 Döneminde Türkiye'nin Sanayi Politikası", Türkler, Cilt: 17, s. 710-718, Ankara 2002.

Osmanlı ülkesinde ticaret yapmak isteyen yabancılara verilmiş olup siyasetin güçlü olduğu dönemlerde ülke ekonomisine katkı sağlayan uluslararası ekonomik ayrıcalıklar da imparatorluğun gücünü yitirmesine paralel olarak sorun hâline gelmeye başladı.



Osmanlı Devleti ile Hollanda
Arasında İmzalanan
1 Mayıs 1840 Tarihli Anlaşma

19. yüzyıla gelindiğinde toplum derin bir sıkıntı içindeydi. Ülke çapında büyük bir karışıklık vardı. Bütün bu olumsuzluklara bir de 1911-1922 yılları arasında aralıksız 11 yıl süren yıkıcı savaşlar eklenmişti. Balkan Savaşları'nda 750.000'den fazla, 1. Dünya Savaşı'nda ise 1,5 milyon insanımız ölmüştü. Ölenlerin çoğu bir ülkenin en önemli insan gücünü oluşturan 15-35 yaş arasındaki gençlerdi. Bu gençlerin arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun Tanzimat Dönemi ile başlayan aydınlanma zamanlarını görmüş ve bu anlamda eğitim almış kişilerin

olması, iş ve meslek sahibi insanların da yok olduğu anlamına geliyordu.

Dış ticarete çok büyük bir kriz vardı. 1911 yılında dış ticaret geliri 2,5 milyar kuruşken 1923 yılında 800 milyon kuruşa düşmüştü.

Ekonomideki bu erozyona nasıl engel olunacağı düşünüldü ve 1863'te İslah-ı Sanayi Komisyonu kuruldu.

Bu komisyonda alınan kararların kapitülasyonlar sebebiyle uygulanamamasının üzerinden uzun bir süre geçtikten sonra 1913'te "Teşvik-i Sanayi Kanun-u Muvakkatı" ile sanayi desteklenmeye çalışıldı.

Teşvik-i Sanayi Kanun-u Muvakkatı'na göre getirilen desteklerden doğal ham maddeleri veya yarı mamul maddeleri olduğundan farklı bir yapıya dönüştürebilen, en az beş beygirlik güce sahip, ek binaları ile en az beş bin lira değeri olan ve bir yıl içerisinde yedi yüz elli iş günü tutarında işçi çalıştırabilen fabrikalar yararlanabilecek-



Osmanlı Devleti ve Belçika Arasında
İmzalanan 2 Ağustos 1838 Tarihli Anlaşma

lerdi. Büyük fabrika değeri taşımayan sanayi kuruluşları ise sınırlı ayrıcalıklardan yararlanabilecekti. Kapitülasyonlar, ayrıcalıklar ve yabancıların mülk edinmesine dair kanunlar nedeniyle yabancıların desteklerden yararlanmaları engellenememişti ama söz konusu kanuna, “Osmanlı Hükûmeti’nden ayrıcalık alan şirketlerin bağımsızlıklardan yararlanamayacakları” hükmü eklenerek hemen hemen tamamı söz konusu ayrıcalıklardan yararlanan yabancıların desteklerden yararlanmalarının önüne geçilmek istendi.

İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin gayretleriyle ortaya çıkan kanunun Meclis-i Mebusan’daki görüşmeleri sırasında sunulan layihâlarla Osmanlı halkının yerli malı kullanması konusu üzerinde de duruldu. Ancak Teşvik-i Sanayi Kanunu’nun kabulünden bir yıl sonra 1. Dünya Savaşı’nın çıkması üzerine kanun istenilen ölçüde uygulanamadı. Buna rağmen kanunla bazı başarılar da elde edildi. 1909-1913 yılları arasında Osmanlı toprakları üzerinde 51 anonim şirket varken desteğin uygulandığı 1914-1918 tarihleri arasında bu sayı 88’e yükseldi. Aynı biçimde savaştan önce Türklerin ticarete ve sanayiye katılma oranları % 10’un altında tahmin edilirken 1. Dünya Savaşı sonrasında sermaye sahiplerinin önemli bir kısmını Türkler oluşturdu.

Osmanlı Devleti’nden, Cumhuriyet Türkiye’sine kalan sanayi mirasının ne olduğunu gösteren en iyi kaynak, dönemin Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından yaptırılan **1913 ve 1915 Yılları Sanayi Sayımı’dır**.

İstanbul, İzmir, Bursa, İzmit, Manisa, Uşak, Bandırma ve Karamürsel kentlerini kapsayan sayım bize Osmanlı sanayisi hakkında genel bir izlenim vermektedir. Bu dönemde bazı kentlerde kurulan un ve deri fabrikaları ile Adana ve Tarsus’taki dört pamuk ipliği fabrikası dışında; sanayi sayımı yapılmayan diğer vilayetlerde önemli sayılabilecek herhangi bir sanayi kuruluşu bulunmamaktaydı.

Sayım sonuçlarından da görüleceği üzere Osmanlı Devleti’nde yüksek fırınlar ve metal işleyen fabrikalar yoktu. İzmir’de bulunan ve montaj niteliği taşıyan buhar makinesi, içten yanmalı motorlar, un, sabun, yağ ve havlu ile makarna yapan dört fabrika dışında Osmanlı Devleti makine yapan sanayiye de sahip değildi.

Osmanlı yapım sanayisinin üretim değeri açısından %70,3’ünü gıda, %11,9’unu dokuma, %8,3’ünü deri, %6,1’ini kırtasiye, %2,2’sini kimya, %0,8’ini ağaç ve %0,3’ünü toprak sanayisi oluşturmaktaydı.

Sanayideki toplam kuruluşların %75’i, çalışanların da %84,8’i dokuma, gıda ve kırtasiye alanındaydı. Bu kuruluşların 22’si devlete, geri kalanların büyük çoğunluğu yabancılarla onların himayesindeki yerli gayrimüslimlere aitti. Adana ve Tarsus’ta işleyen dört pamuk ipliği fabrikası dışında sayımı yapılan 264 işletmeden 249’u çevirici güç kullanmaktaydı.

Bunların toplam 20.977 beygir gücünde çevirici güce sahip olduğu bilinmektedir. Aslında işletme başına düşen 85 beygirlik güç; Osmanlı Devleti'ndeki işletmelerin Avrupa'daki çağdaşlarıyla karşılaştırıldığında küçük işletme bile sayılamayacağını göstermektedir.²

1923 yılında Atatürk ve arkadaşlarına kalan miras şöyleydi:

- ✓ Nüfusun %80'i kırsal bölgede yaşıyordu. Bunun önemli bir bölümü de yerleşik değil, göçebeydi. 40.000 köyün 37.000'inde ne okul ne yol, ne posta ne de dükkân vardı. 40.000 köyde yaklaşık 11 milyon insan yaşıyordu. Bu insanların ancak %2'si okuryazardı.
- ✓ Kurtuluş Savaşı sırasında 830 köy tümüyle, 930 köy kısmen düşman tarafından yakılmıştı. Yanan bina sayısı 114.408, hasar gören bina sayısı ise 11.404'tü. Bu binaların yeniden yapılması gerekiyordu.
- ✓ Türkiye'deki toplam kara yolu uzunluğu 2.500 kilometre kadardı. Bu yolların birçoğu da asfalt değildi ve özellikle kışın kullanılamıyordu.
- ✓ Toplam 4.112 kilometre demir yolu vardı ama bunların hiçbirisi Osmanlı İmparatorluğu'na ait değildi.
- ✓ Donanma, II. Abdülhamit Dönemi'nden beri yenilenmemişti. Çoğu gemi çürümüştü.
- ✓ Tüm Türkiye'de sadece 337 doktor vardı. 150 kadar ilçede doktor yoktu. Doktor başına 30.000 kişi düşüyordu. Sağlık memuru sayısı 434'tü. Çok az şehirde eczane vardı. Türkiye'deki toplam eczacı sayısı 60 kişiydi ve bunların neredeyse tamamı yabancıydı.
- ✓ Bütün sanayi ürünleri dışarıdan alınıyordu. Sanayi Devrimi ve kapitülasyonlar sonucunda Osmanlı toprakları Avrupa için bulunmaz bir pazar olmuştu. Üretmek, satın almaktan daha pahalı bir hâle gelmişti. Şeker, un vb. temel gıdalar bile Avrupadan alınıyordu.
- ✓ Elektrik yalnız İstanbul ve İzmir gibi bazı büyük kentlerde vardı.
- ✓ Zorunlu okuma yaşındaki çocukların ancak dörtte biri okuyabiliyordu. Erkeklerin %7'si, kadınların %0,4'ü okuma yazma biliyordu.
- ✓ Tüm ülkede sadece 72 ortaokul, bu ortaokullarda 5.905 öğrenci vardı. Ülke genelinde sadece 23 lise ve bu liselerde 1.241 öğrenci vardı. Ortaokullarda 543, liselerde 230 kız öğrenci okuyordu.

² Yaşar, Okan, "1913 ve 1915 Yılları Sanayi Sayımına Göre Osmanlı Devleti'nde Tarıma Dayalı Sanayiler", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 40, İstanbul, 2003.

✓ Ülkede sadece bir üniversite vardı: Bugünkü adı İstanbul Üniversitesi olan Darülfünun. O da yüksek medrese düzeyinde eğitim veriyordu. Çağın gelişmelerine uygun bir eğitim anlayışı ve kadro yoktu.

✓ 1729'dan 1830 yılına kadar geçen 100 yıl içinde Osmanlı'da basılan toplam kitap sayısı sadece 180 adetti. Aynı sürede Batı'da basılan kitap sayısı ise 90.000 adettir. Baskı sayısı toplam 100.000'i geçmiyordu. Gazeteler ve dergiler, sadece İstanbul ve İzmir gibi büyük kentlerde az sayıda okuyucu bulabiliyordu.³

Atatürk yıllar sonra, 9 Mayıs 1935 tarihinde toplanan CHP 4. Kurultayı'nın açış konuşmasında devraldığı bu mirası ve sonrasında Türk halkı ile yarattığı mucizeyi birkaç cümleyle şöyle özetlemişti:

"(...) Uçurumun kenarında yıkık bir ülke... Türlü düşmanlarla kanlı boğuşmalar... Yıllar süren savaş... Ondan sonra içeride ve dışarıda saygı gören yeni vatan, yeni sosyete (toplum), yeni devlet ve bunları başarmak için sayısız devrimler... İşte Türk genel devriminin kısa bir deyimi (tanımı)."

³ İstatistik Göstergeler, 1923-1992. Devlet İstatistik Enstitüsü. Ankara. 1994.



Oysa Mustafa Kemal, 1. Dünya Savaşı sonrası
İtilaf Devletleri'nin Anadolu'yu yeni
sömürge alanı yapma planlarını bozmakla kalmayacak,
Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanından sonra vefatına dek
geçecek 15 yıla olağanüstü işler sığdırarak tarihi
değiştirmeye devam edecektir.

Ama öncesinde Anadolu'ya geçtiğinde,
Kurtuluş'a giden yolda onu neler bekliyordu ve
en önemlisi bu şanlı kurtuluş destanına uzanan
yolun taşları onca yoksulluk,
yoksunluk içerisinde nasıl döşenecekti?



2. BÖLÜM CUMHURİYET'E GİDEN YOL

Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti çok güç bir duruma düşmüştü. Antlaşma koşulları nedeniyle Osmanlı ordusu, tüm donanımına el konularak terhis edilmeye başlanmış, Çanakkale ve İstanbul Boğazı, İtilaf Devletleri'nin yönetimi altına girmişti. En kötüsü de İtilaf Devletleri'nin gerekli gördükleri önemli bölgeleri işgal etmesine izin veren maddeydi. Bu maddeyi dayanak gösteren İtilaf Devletleri, Anadolu'yu işgal etmeye başlamıştı.

Bu duruma çare olarak Müdafaa-i Hukuk, Redd -i İlhak gibi direniş örgütleri kurulmuştu. Kurtuluşu başka bir devletin himayesinde görenlerse İngiliz Muhipleri Derneği (İngiltere'yi Sevenler Derneği), Fransız Muhipleri Derneği gibi örgütler kuruyorlardı. Bu karışık durumdan yararlanmak isteyen bazı kişiler ise ulusal birliği bölücü amaçlar peşindeydi.

Dört bir yandan işgal edilmişlik, yıpranmışlık, yoksulluk, öksüz ve yetimlik ve umutsuzluk... Gelecek aydınlık günlere kimse inanmıyordu. On yıl sonra gelinen nokta, hayal bile edilemezdi o günlerde.

Ülke topraklarının işgal edilmesi yetmezmiş gibi bu karamsar tabloyu daha da karanlık hâle getirmeye ve güçlü bir ülkenin sömürgesi olmamızı sağlamaya çalışan bazı gazete yazarları da vardı.

Ali Kemal kasıtlı olarak umutsuzluk duygusunu yaymaya çalışıyor ve şunları yazıyordu:

“Mustafa Kemal ve ‘hempaları’” Eskişehir’de karargâhlarını kurmuşlar; Karabekirler, Kâzımlar, Nurettinler, Fuatlar, Selahattinler sözde kolordularının başına geçip Yunanlılara karşı büyük taarruza hazırlanıyorlarmış. Bu çılgınca teşebbüsün acı sonucu ne olacaktır? Size bir kelimeyle özetleyelim: Yıkılış. Gene yıkılış, daima yıkılış çünkü Yunanistan’ın orduları var, cephanesi var. Sonuçta İngiltere gibi büyük bir yardımcısı var. Bizim serserilerin ise yoksunlukları her bakımdan yürekler acısıdır.”

Daha sonraları Kurtuluş Savaşı'na destek veren Refik Halit Karay'ın yazdıkları da ilk başta, Anadolu'daki bu oluşumların, adımların başarısız olacağı yönündeydi. Mustafa Kemal'i de hayalci olmakla suçluyordu:

“Anadolu’da bir patırtı bir gürültü, kongreler, beyannameler filan... Sanki bir şey yapabilecekler. Blöf yapmanın sırası mı şimdi? Hangi teşkilatın, ne gücün var? Bu ne hayal? Kuzum Mustafa,

Sen deli misin?”⁴

⁴ Komisyon, Devrin Yazarlarının Kalemile Milli Mücadele ve Gazi Mustafa Kemal, 2 Cilt, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1981.

Türkiye'nin geleceği konusunda umutsuz olan pek çok Osmanlı aydını da Kurtuluşu ancak başka bir ülkenin mandası altına girmekte buluyordu. Refet Paşa da bunlardan biriydi ve şunları söylemişti:

"Her hâlde bir Amerikan garantörlüğünü kabul etmek zorundayız. Yirminci yüzyılda beş yüz milyon lira borcu, yıkık bir ülkesi, pek verimli olmayan bir toprağı ve ancak on, on beş milyon geliri olan bir millet, bir dış yardım almadan yaşayamaz. Eğer bundan sonra da bu durumumuzda kalır ve dışarıdan bir yardımla kalkınamayacak olursak belki ileride Yunanistan'ın bile saldırılarına karşı kendimizi savunamayız.

Allah korusun, eğer İzmir Yunanistan'da kalsa ve aramızda bir savaş çıksa düşmanımız Yunanistan'dan vapurla asker getirebilecek durumdayken acaba biz Erzurum'dan hangi demir yolu ile ulaşımımızı yapabileceğiz? Bundan dolayı, Amerikan güdünü her şeyden önce kefil ve destek bulmak için önemlidir."

CEP DELİK CEPKEN DELİK KONGRE YOLLARINDA

Mustafa Kemal Samsun'dan Erzurum ve Sivas'a kadar ulusal direniş örgütlemek için çabalarken ekonomik sıkıntılarla da uğraşıyordu bir yandan. Erzurum Kongresi için Erzurum'a vardığında Mustafa Kemal'in cebinde sadece 800 lira vardı ve bu paralar Erzurum'da kaldığı süre içinde bitmişti. Sivas'a gidilmesi gerekiyordu. Bu durumu Mazhar Müfit Kansu şöyle aktarmıştı:



Sivas Kongresi

“Akşam yemeğinde Paşa, lafı yine Sivas yolculuğuna getirerek sordu:

- Hazır mıyız?

Ve düşündüklerini anlattı, ben de:

- Elimizde çürük çarık bir otomobil var. Karoserleri berbat. Körükleri yırtık pırtık. Güneşin zararı yok fakat yağmur yağarsa fena. Lambaları da yok. Karpit yakacağız. Geceleri yola devam etmek zorunda kalırsak karpit de yanmaz. Burada karpit bulmanın olanağı da yok.

- Çünkü çarık, yırtık pırtık, lambalı lambasız gideceğiz. Ancak üç otomobil hepimizi ve eşyamızı taşımaya yetecek mi, diye sordu. Tabii yeterli değil diye yanıt verdim. Hemen bölüştürmeyi yaptım:

- Rauf, Süreyya, Hüsrev, Raif Beylerle sen; Cevat, Abbas ve Muzaffer otomobillerle bölünürüz. Şeyh Feyzi Efendi için de yer ayırır, kendisini Erzincan'dan alırsın. Recep Zühtü, Hayati, Memduh ve diğer subay arkadaşlarla eşyalarımız da arkadan ve araba ile gelirler.

- Güzel Paşa'm. Ben de öyle düşünüyordum ama üç dört arabaya gereksinimimiz var. Bugün belediye başkanı ile görüştüm. Bize ucuza alabileceğimiz araba bulacak fakat dört yüz lira kadar para gerekecek, dedim ve ekledim: Tabii yol boyunca ve Sivas'ta da para gerekecek. Kasamızsa malum!

Paşa'nın o anda üzgün bir yüz hâline büründüğünü gerçekten üzülererek hissettim. Kaşlarını çatarak ve dişlerini sıkarak gözlerini masanın üzerinde duran kahve fincanına dikti ve hafif bir sesle:

- Evet, bir de para sorununuz var, diye söylendi.

Onun bu anını ve bu hâlini görüp de üzülmemenin olanağı yoktu. Bir halk mücadelesinin, bir halk kurtuluşunun yanında üniformasına ve kesesindeki sekiz yüz lirasına kadar maddi her şeyini kaybeden ve bütün zekâ, enerji ve anlama gücünü büyük ideale yöneltiren bu adamın artık hiç olmazsa para konusu ile ilgisi olmamalı, bin bir sorun içinde onu düşünmek zorunda kalmamalıydı. Onun içindir ki Paşa'nın 'Evet, bir de para sorununuz var.' deyişindeki acıyı hisseder hissetmez onun daha çok üzülmesine, düşünmesine fırsat vermemek için; Paşam, siz bu konuyla uğraşmayın. Elbette bir önlem düşüneceğiz, diyerek ve konuyu değiştirmek amacıyla ortaya manda konusunu attım.

- Paşam, Sivas'ta manda konusu sizi çok üzecek ve yoracak galiba...

Dedim. Gerçekten Paşa'nın bam teline dokunmuşum. İdealist ve heyecanlı adam birden yerinden fırladı ve:

- Ahmaklar, memleketi Amerikan mandasına, İngiliz himayesine terk etmekle kurtulacaklarını sanıyorlar. Kendi rahatlarını sağlamak için bütün bir vatani ve tarih boyunca devam edip gelen Türk bağımsızlığını feda ediyorlar”⁵

Mashar Müfit Bey’e bu tepkiyi veren Mustafa Kemal’e Amasya’dan ayrılıp Tokat ve Sivas yolunu izleyerek Erzurum’a gittiği o günlerde İngiliz ajanları ulusal direnişi bırakıp İtalya’ya yerleşmesini önereceklerdi. Bunun karşılığında yüklü miktarda para ve İtalya’da bir villa vaat ediyorlardı.

Bütün bunları elinin tersiyle iten Mustafa Kemal, Kurtuluş Savaşı yıllarında yaşanan mad-di sıkıntılar hakkında Nutuk’ta şunları söyler:

“(…) Selahattin Bey diyor ki: Bugünkü durumda ordu giderlerimiz tutarını incelememize Başkomutanlığın varlığı bir engeldir. Baylar, bu doğru değildir. Başkomutan, Meclisin gelir kaynaklarını incelemesine ne zaman engel olmuştur? Gelir kaynaklarımızla ne yapabileceğimiz belki herkesten çok beni kaygılandırmaktadır. Yalnız ben ordumuzun varlığını ve gücünü paramızla orantılı bulundurmak kavramını kabul edenlerden değilim. ‘Paramız vardır, ordu yaparız; paramız bitti, ordu dağılsın.’ Benim için böyle bir sorun yoktur; [para] ister olsun ister olmasın ordu vardır ve olacaktır. Bu noktada bir anımı da canlandırayım. Ben ilk kez bu işe başladığım zaman en akıllı ve düşünür geçinen birtakım kişiler bana sordular: ‘Paramız var mıdır? Silahımız var mıdır?’ ‘Yoktur.’ dedim. O zaman: ‘Öyleyse ne yapacaksınız?’ dediler. ‘Para olacak, ordu olacak ve bu ulus bağımsızlığını kurtaracaktır!’ dedim. Görüyorsunuz ki hepsi oldu ve olacaktır.”⁶

OLANAKSIZLIKLAR İÇİNDE AÇILAN İLK TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Heyet, 27 Aralık 1919’da Ankara’ya geçti. Bu soğuk ama güneşli günde onları Seymenler misket oyunuyla karşıladılar. Ulusal direnişin merkezi artık Ankara’ydı. Çünkü Ankara, Anadolu’nun kavşak noktasındaydı ve bütün cephelere yakındı.

Mustafa Kemal, 23 Nisan 1920’de Anadolu’nun ortasındaki bozkır şehri Ankara’da TBMM’yi açtı. Birkaç yıl içinde o küçük, köyümsü bozkır şehri; kazanılacak büyük zafer sonrası kurulan destansı bir devletin başkenti olacağından habersiz; gururlu kalesi, ahşap ve eski evleriyle Anadolu’nun dört yanından gelen milletvekillerine kucak açmıştı.

⁵ Kansu, Mazhar Müfit, Erzurum’dan Ölümüne Kadar Atatürk’le Beraber, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1966.

⁶ Kemal, Atatürk, Söylev, Cilt 2, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1981.

Mustafa Kemal ve arkadaşlarının Erzurum'dan Sivas'a, Sivas'tan Ankar'a giderken yaşadığı ekonomik sıkıntıları Meclis'e katılmak için Anadolu'nun dört yanından gelen milletvekilleri de yaşıyordu.

Kurtuluş Savaşı yıllarında Mustafa Kemal ve arkadaşlarına destek olmak için Ankarada bulunan Yakup Kadri Karaosmanoğlu, TBMM'nin açılışının üçüncü yıl dönümünde, 25 Nisan 1923'te İktidam gazetesindeki yazısında o günleri şöyle anlatıyordu:

"Anadolu; devrim, kötülük ve kıyamet ateşleriyle yanan sert, korkunç, karışıklıklar ülkesi olmuştu. Bütün yollar yol kesen eşkıyalarla dolmuştu; Şurada Ermeni çeteleri, beride Rum casusları... Anadolu'nun hiçbir yeri güvenli değildi. Nereye ayak bassanız toprak altınızdan kayıyordu.

İşte 1920 yılı 23 Nisan günü, böyle bir toprak üstünde ve böyle bir bozgun ve dehşet havası içindedir ki toza dumana karışmış, yorgun ve belki aç ve çıplak bir küme insan orada, Ankara dediğimiz o yıkıntının taşları arasında, yalnız çocuklarda bulunan ruh temizliği, yalnız delillerde görülen kendinden geçmişlik ve coşku içinde bütün dünyaya, evet bütün dünyaya karşı isyan bayrağını çekti. Yüz yirmi kişi, düşmanların yüz binlerce kişilik ordularına karşı yüz yirmi kişi...

İnsanlığın tarihinde bundan daha heyecanlı, daha heybetli bir olaya rastlamak mümkün müdür? Bizce bunun sonu bir yıkılış olsaydı bile şu insanüstü yüreklik ve atılış, yenilgiye sonuçlansaydı bile yine bütün seçkin, mert, cesur ve gururlu insanların dilinde destan olarak kalacaktı.



23 Nisan 1920 TBMM'nin Açılışı

Ey İstanbul Halkı,

Sen geçen gün neyi kutladığını bilseydin, gururuna bu şehir değil; bütün dünya dar gelirdi.”

Türkiye Büyük Millet Meclisi binası, öncesinde Ziraat Mektebiydi. Sonraları İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından kulüp binası olarak yaptırıldı ancak uzun süredir kullanılmadığı için yıkık dökük bir hâldeydi. Ankaralılarından toplanan bağışlarla bina temizlendi ve onarıldı.

Okullardan sıralar, iş yerlerinden teneke sobalar, kahvelerden gaz lambaları, evlerden halılar alındı. Bir ülkenin kaderini etkileyecek meclisin konuşma zabıtlarını yazmak için o zamanki şartlar yüzünden–sadece bakkal defterleri bulunabiliyordu– bakkal defterleri alındı.

Nihayet 23 Nisan'dan bir gün önce Mustafa Kemal, Meclis'in açılış töreninin nasıl olacağını açıklayan bir talimatname yayınladı. Bu talimatname de aynen uygulandı:

23 Nisan 1920 Cuma günü dualarla bir yürüyüş başlatarak bu Meclis'i açacak milletvekillerinin önderliğinde buraya gelindi. Kurbanlar kesildi, dualar edildi.

Milletvekillerinin istatistik bilgilerine bakarsanız son derece şaşırtıcı şeylerle karşılaşsınız:

Memur: %27

Eşraf: %14

Serbest Meslek sahibi: %13

Asker: %13

Din adamı: %11

İlk Meclis kimsenin tahmin edemeyeceği kadar entelektüel yönü güçlü milletvekillerinden oluşuyordu. Tüm milletvekillerinin %25'i bir üniversite bitirmiş, birçoğu bu ayarda medreselerden mezun olmuştu. Neredeyse %60'ı yabancı dil biliyordu. Bunların yarısı da birden fazla dil biliyordu.

Kurtuluş Savaşı sırasında para sorununu çözmek pek de kolay olmadı. Öncelikle 16 Mart 1920'de İstanbul'un İngilizlerce resmen işgal edilmesinden sonra Atatürk ve Temsil Heyeti, Anadolu'dan İstanbul'a vergi gönderilmesini yasaklayıp Anadolu'daki vergi gelirlerine el koydu. Daha sonra Sovyet Rusya ile sağlanan anlaşma sonrası Eylül 1920'de Rusya'dan ilk ekonomik yardım olarak 500 kilo altın alındı. Daha sonra yine Rusya'dan sağlanan 10 milyon altın rubleyle subay maaşları ödendi.⁷

Bütün bu gelir artırıcı önlemlere karşın Sakarya Savaşı öncesindeki ekonomik durum hiç de parlak değildi. Atatürk, çok kısa sürede çok ciddi bir ekonomik kaynak yaratmanın yollarını arıyordu. Çok geçmeden de Tekâlîf-i Milliye Emirleri'ni yayınladı. Kurtuluş Savaşı'nın hangi ekonomik güçlüklerle kazanıldığını görmek isteyenlerin Atatürk'ün Sakarya

⁷ Avcıoğlu, Doğan, Milli Kurtuluş Tarihi, 4 Cilt. İstanbul Matbaası. İstanbul 1974.

Savaşı öncesinde yayınladığı Tekâlif-i Milliye Emirleri'ne bakmaları yeterlidir. Atatürk, bu emirlerle ordunun gereksinimlerini karşılamak için her şeyi haktan istemiştir:

Tekâlif-i Milliye Emirleri

- 1) Her ilçede bir tane Tekâlif-i Milliye Komisyonu kurulacak.
- 2) Halk, elindeki silah ve cephaneyi 3 gün içinde orduya teslim edecek.



Başkomandanımızın Ordu ve Millete Beyannamesi Hakimiyet-i Milliye

- 3) Her aile bir askeri giydirecek.
- 4) Yiyecek ve giyecek maddelerinin %40'ına el konacak ve bunların karşılığı daha son-
ra geri ödenecek.
- 5) Ticaret adamlarının elindeki her türlü giyim eşyasının %40'ına el konacak ve bun-
ların karşılığı daha sonra geri ödenecek.
- 6) Her türlü makineli aracın %40'ına el konacak.
- 7) Halkın elindeki binek hayvanlarının ve taşıt araçlarının %20'sine el konacak.
- 8) Sahipsiz bütün mallar a el konacak.

9) Tüm demirci, dökümcü, nalbant, terzi ve marangoz gibi iş sahipleri ordunun emrinde çalışacak.

10) Halkın elindeki araçlar bir defa olmak üzere 100 km'lik mesafeye ücretsiz askeri ulaşım sağlayacak.

O günlerin önemli tanıklarından Celal Bayar da Kurtuluş Savaşı'nın "bir matematik mimari" olduğunu belirtmiştir:

"Kurtuluş Savaşı büyük bir matematik mimaridir. Yenmekten yenilmeye kadar tasarlanmamış, hesaplanmamış hiçbir yanı yoktur. Bütün olasılıklar değerlendirilmiş, önlemler hazırlanmış ve Büyük Taarruz böyle bir matematik mimarinin zirvesinde hazırlanmıştır."⁸

Şevket Süreyya Aydemir de o günleri şu sözlerle aktarır:⁹

"Bizim için İstiklal Savaşı şimdi artık bir hatıradır, bir dumanlı anıdır. Gerilere baktığımız zaman dağların, bozkırların üstünde onun kızılıklar içinde ufka yansıyan hayalini görürüz. Ama Gazi bu mücadelesinde yalnız değildi. Binlerce, yüz binlerce adsız vardı. Bu adsızlar ya savaşkan birer erdiler ya muharebelerin mihnetlerine alın terleri ve gözyaşları ile katılmış, yarı aç yarı tok, lime lime kıyafetli analar, gelinler, kızlar, çocuklar ve ihtiyarlardır. Şimdi bunlar onun etrafında, onun kızılıklar etrafında hâlâ dağlara, bozkırlara gölgesi vuran silüetinin çevresinde sanki kendilerini göstermek istemeyerek yer alırlar. Hep birbirlerine sokularak, hep birbirlerini kendilerine siper ederek, önlerinde hayal meyal kağınları, böğürleri birbirlerine geçmiş öküzleri, inekleri ve ellerinde övendireler ile uçsuz bucaksız bir kadınlar, çocuklar ve ihtiyarlar ordusu... İşte asıl Kuvayı Milliye buydu..."

KAMYON VE UÇAK KAĞNIYA YENİLDİ

Tekâlif-i Milliye Emirleri ile Anadolu canını kanını ulusal direnişe akıtmaya başladı. Ama bunlar nasıl toplanacaktı ve gereksinim duyulan yerlere nasıl aktarılacaktı? Bu sorun kağınılarla ve "Kağı komutanları" ile çözüldü.

Başkomutan Mustafa Kemal'in emirlerine göre hareket edilerek yiyecek ve giyecekler Sakarya boylarındaki birliklere, öteki araç gereçler Ankara'ya gönderildi. Bu ulaşım at ve öküz arabaları, kağınılar, at, katır, eşek ve develerden oluşan ulaşım kollarıyla sağlandı.

⁸ Bayar, Celal, Atatürk'ün Metodolojisi ve Günümüz, Kervan Yayınları, İstanbul 1978.

⁹ Aydemir, Şevket Süreyya, Tek Adam, 3 Cilt. Remzi Kitabevi, İstanbul 2020.



1 Türk Lirası

Ulaşım kollarının sürücülere kadın, çocuk ve yaşlı erkeklerden oluşuyordu çünkü savaşabilecek bütün erkekler silahaltına alındığından cephe gerisindeki hizmetler kadın, çocuk ve yaşlı erkekler tarafından yapılıyordu.

Cephe gerisinden cepheye yiyecek, giyecek, malzeme, silah ve cephane taşıma işinde görev alan kadınlara, çocuklara ve yaşlılara yol gösterecek kişiler vardı. İşte bunlara "kağrı komutanı" denilmiştir.

"Gerçek şu ki, Kurtuluş Savaşı padişahın altınlarıyla değil, Anadolu insanının kağrılarıyla kazanılmıştır. Atatürk'ün iki dudağı arasından çıkacak her isteği, yerine getirilmesi gereken kutsal bir emir olarak gören fedakâr Anadolu insanı, eli kanlı emperyalizmin son model gemilerine, uçaklarına, toplanına, tüfeklerine, kamyonlarına, tanklarına kağrılarıyla karşı koymuştur. İnsanlık tarihinde belki de ilk kez, emperyalizmin oyuncağı durumundaki teknoloji, yoksul Anadolu köylüsünün mütevazı ve ilkel kağrılarına boyun eğmek zorunda kalmıştır. Kağrı kamyonu yenmiştir."⁴⁰

Cumhuriyet'in ilk yıllarında kağrı, saban ve öküz figürleri zaman zaman ulusal amblem olarak kullanıldı. Örneğin Cumhuriyet'in ilk paralarından birinde "öküz" ve "saban", ilk uçaklarından birinde ise "kağrı" amblemi yer almıştır.

⁴⁰ Meydan, Sinan, Akl-ı Kemal, 3. Cilt İnkılap Yayınları, İstanbul 2014.

KURTULUŞ SAVAŞININ İLK FABRİKASI: İMALAT-I HARBİYE

İmalat-ı Harbiye'nin merkezi İstanbul'du. Her türlü savaş araç gerecini, silah ve cephane-yi dışarıdan sağlayan Osmanlı Devleti son dönemlerinde İstanbul'da küçük çaplı birkaç silah fabrikası kurmuştu. Bu fabrikalarda İmalat-ı Harbiye Mektebi mezunları çalışmıştı. Bu fabrikalarda çalışan usta ve işçiler "İmalat-ı Harbiye" diye adlandırılan, kendine özgü gelenekleri ve eğitimi olan bir ocağı oluşturmuştu. Bu ocakta asker ve siviller bir arada çalışmış; bilgi, tecrübe ve ustalık her rütbeden önce gelmişti.

Birinci Dünya Savaşı sonunda imzalanan antlaşmalarla Osmanlı Devleti'nden bütün silah ve cephane fabrikalarını kapatması istenmişti. Böylece Osmanlı ordusu tamamen silahsız ve işlevsiz kalacaktı.

Tekâlif-i Milliye Emirleri ile halktan alınan silahların büyük çoğunluğu savaş için uygun değildi. Bazılarının da onarılması gerekiyordu. Kuvayı Milliye ise daha pes etmemiştir. Kapatılan İmalat-ı Harbiye fabrikalarının çalışanları gizlice Anadolu'ya gönderilmeye başlandı. Kurtuluş Savaşı süresince bu fabrikaların Anadolu'da Eskişehir, Ankara, Kırıkkale, Konya gibi bölgelerde çalışmaları sağlandı.



İmalat-ı Harbiye

Özellikle Kırıkkale, askeri amaçlı silah ve cephane üretimiyle onarım ve bakımın merkezi oldu. Tamirhane 1922 ve 1923 yıllarında seri ateşli kundak fabrikasından ve Tophane'den nakledilen tezgâhlarla genişletilmişti. 1927'de top montaj kısmına, 1934'te demirhaneye eklemeler yapılmış, 1940 yılında tanksavar topu üretimi de gerçekleştirilmiştir.

Tophane'deki tuğla tezgâhlarının da savaş sonrası Ankara'ya getirilmesiyle tüfek ve makineli tüfek onarımına da devam edilmisti. Aynı bölgede yer alan Marangoz Fabrikası ve 1923 yılında kurulmasına başlanan Fişek Fabrikası da zamanla İmalat-ı Harbiye-i Umumiye Müdürlüğü bünyesinde yer almıştı. Daha sonra Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü olarak görev yapan teşkilat, 1950 yılında Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu olarak bugünlere geldi.

O dönemlerin tanığı olan Nurettin Peker, İstiklal Savaşı adlı eserinde o günleri şöyle anlatıyor:

“Milli Müdafaa Vekâleti'nin silah, cephane istekleri karşısında her tarafta bir canlılık görünüyordu. Ulusal cephenin ilk kuruluşunda I. Dünya Savaşı'ndan artan beşli muadell mavzer tüfekleri, sonradan kurulan birliklerde, ulusal kuvvetlerde ise anahtarlı mavzer, kasalı mavzer, dokuzlu mavzer, İngiliz kasalı, Rus, Japon, Fransız, Bulgar, Yunan, Amerikan Vincheister, Martini Hami, muadell Martin, muadell Rus, Romanya, Şnayder'den başka cinsleri meçhul birçok silahlar vardı. Cephede koleksiyon hâlindeki bu silahlara göre fişeklerini bulmak, ayırmak, istek yerlerine yerleştirmek o kadar zordu ki ne kadar dikkat edilirse savaş esnasında tüfeğe uymayan fişeklerin çıkması olağan işlerdendi. Cephanesizlik cephedeki Mehmetçikleri çok üzüyordu.

Sivil halk elinden alınmış olan bu silahlar süngüsüzdü. Hatta bazıları gümüşlü, sedefli, süslü idi. Ama yine süngüsüzdü. Şubelerin ele geçirdikleri, kaçakçılardan satın aldıkları da süngüsüz alınıyor ve gönderiliyordu. Süngü yerine erler ve subaylar; ya evlerinden, köylerinden kamalar, bıçaklar, tabancalar ile geliyorlar ya da çarşıdan satın alıyorlardı. Çarşı pazarlarda gümüşlü tabanca ve kamalarla gezmek yasak değil, hatta bir iftihar ve gurur vesilesi idi. Subayların bellerinde I. Dünya Savaşı'ndan kalma Parabellum, Mavzer, Brovning, Vebley, Şnayder, Manleher, Kundaklı Mavzer gibi otomatik ve Gold, Simth Vesson, Karadağ, hareketli hareketsiz Nagant gibi sergi hâlinde toplu tabancalar bulunuyordu.

Kurtuluş Savaşı'nda ilk yerli süngüyü Miralay Osman Bey'in tarifi ile Kastamonu Sanat Okulu ve demirci esnafı yapmıştır. Cepheleden gelen haberler acıydı. Süngüsüz tüfekle savaşıldığı hatta bu tüfeklerin bile nöbetleşe kullanıldığı öğrenilmişti. Bu ihtiyacı karşılamak için pencere demirlerinden yerli süngü yaptırarak acele ileri hatlara gönderen Kastamonu halkıdır. Bu süngüler, uçları sivri, yassı, balçıkları delik, menevişsiz idi.

Kastamonu beldelerinden de gönderilen pencere demirlerinden süngü yapılmıştı. Kentlinin, köylünün tarlalarındaki dikenli, dikensiz tellerini ve telefon tellerini sökerek ordu emrine verdiklerini ve bunun Sakarya Savaşı'ndan sonraya kadar sürüp gittiğini açıklamak Türk tarihine şeref veren bir borçtur. Hatta iline, ilçesine o tarihlerde hayvan yolu bile

olmayan Abana gibi sahil bir bucağın telefon tellerini sökerek İnönü Savaşları zamanında cepheye ulaştırdığı yazışmalardan anlaşılmıştır.

Cephe genişledikçe gereksinim artıyor. Cephelerden kumandanlar gözyaşları ile yazılmış acı telgraflar gönderiyorlar, yalvaran yanık sesli haberler yolluyorlardı. Dönen yaralıların anlattığına göre bazen siperlerin önüne kadar gelen düşman saldırılarına tüfeğe benzer sopalarla karşı konduğu, dipçikleri ile kullanılan süngüsüz tüfekleri ile nöbet beklemek gerektiği söylendiği zaman kadın erkek halkın gözyaşları dökerek bu darlık ve yokluğu gidermeye çalıştıkları görülüyordu.

Ağır sorumluluklar altında bulunan Milli Müdafaa Vekâleti her çareye başvuruyor; ağaçtan tüfek, taştan fişek arıyor, asker şubelerini, valileri sıkıştırıyordu. (...) Milli Müdafaa Vekâleti fişegi ile beraber bir harp silahına 30 lira vermekle silah ticaretini teşvik ediyordu. İstanbul'dan ve Rus limanlarından silah kaçırانlar çoğalmıştı.”¹¹

İmalat-ı Harbiye de Kurtuluş Savaşı Destanımızda çok önemli bir dönüm noktasıdır. Şevket Süreyya Aydemir de bunu şu sözlerle çok güzel aktarmıştır:



İmalat-ı Harbiye

¹¹ Peker, Nurettin, İstiklal Savaşı, Gün Yayınları, İstanbul 1955.

“Ankara’nın Samanpazarı’nda süngü yapan demircilerden, barakalarda fişek dolduran kadınlardan, sargı bezî, iç çamaşırı, çarık imalathanelerinden de alabildiğine ve hepsi de birbirinden ilgi çekici hikâyeler nakledebiliriz. Hele insan unsuruna gelince eşekle, kağınyla yahut da sırtlarında cephelere cephane taşıyan kadınlardan, dağdaki asker kaçacağını cephe-lerde vatan kahramanı hâline getiren teşkilatçı ve sabırlı adslara kadar bütün bu binlerce ve binlerce gayretler, mihnetler ve sonu gelmez alın terleri ile gözyaşlarıdır ki beş on bin derme çatma Harbi Umumi artığı insandan 200.000 kişilik silahlı, 2.982 makineli tüfek ve 442 topluk muzaffer orduya ulaşan çetin ve kanlı yolun kaldırım taşlarını döşemiştir. Şimdi biz geriye baktığımız zaman bu yolun izleri belki pek göze batmaz. Ama bizim bugün bulunduğumuz noktaya Mustafa Kemal’in nesli, işte o taşların her birinde kendi kanlarından, kendi gözyaşlarından ve alın terlerinden bir şeyler bırakmışlar, bir şeyler katmışlardır.”¹²

İLK SANAYİLEŞME HAMLELERİ

TBMM açıldıktan sonra 2 Mayıs 1920’de kurulan hükûmetin dokuz bakanlığından biri de İktisat Bakanlığıydı. Hükûmet programında bu bakanlığın ekonomik sorunların çözümü üzerine çalışacağı belirtilmiş olmasına rağmen Büyük Taarruz sonuna dek bu amaçla çalışma yapılamamıştı.

30 Ağustos’ta Büyük Zafer’in kazanılması Türk ulusuna Mudanya Ateşkes Antlaşması ile Lozan Antlaşması’na giden yolu açmıştı. Zaferden sonraki dönemde Türkiye Cumhuriyeti yeni bir savaşa başlıyordu ancak bu savaş süngülerle değil; bilim, teknoloji ve ekonomik iyileşme ile kazanılacaktı.

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti’nin ilk yıllardaki programı ekonomiyi büyütme ve yabancılarla yapılan anlaşma ve hükümleri ortadan kaldırarak dışarıya olan bağımlılığı azaltmak için sanayileşmekti.

Mustafa Kemal Atatürk, Türkiye’nin sanayileşme yolunda izlemesi gereken yolu daha Cumhuriyet’i ilan etmeden önce 1 Mart 1922’deki Meclis konuşmasında şu sözleriyle açıklamıştı:

“Ekonomimizin belirli amaçlara yönlendirilmesi ve hızla gelişmesi, ilerlemesi için alınacak önlemler kapsamında ülkemizde Avrupa rekabeti yüzünden hırpalanmış ve şimdiye kadar önemsenmemiş tarım sanayisini iyileştirmeyi ve çiftçiyi tarımsal araçlarla donatmayı önemle dikkate alacağız.

¹² Aydemir, Şevket Süreyya, Tek Adam, C 3, 22. baskı, İstanbul 2007.



Ekonomi politikamızın önemli amaçlarından biri de toplumsal çıkarları doğrudan doğruya ilgilendiren kuruluşları ve ekonomik girişimleri parasal gücümüzün ve teknik olanaklarımızın elverdiği oranda devletleştirmektir.

Topraklarımızın altında atıl duran madenlerimizi en kısa zamanda işleterek milletimizin çıkarına açmak da ancak bu yöntem sayesinde mümkündür. Ülkemizin ekonomik temelleri tarım ve tarımsal sanayi olmakla birlikte ülkemizde önceden beri var olan örneğin dokuma sanayi gibi sanayilerin korunması ve geliştirilmesi ve bazı bölgelerde yeniden kurulması ve her türlü sanayinin her biçimde korunması sağlanacaktır.¹³

1923 yılı Ocak ayında Lozan görüşmeleri tartışmalarla sürüyordu. Bu görüşmelerde, Türkiye'nin ekonomik bakımdan kalkınmasının önünde başta kapitülasyonlar olmak üzere birçok engel vardı. Türk delegasyonu özellikle kapitülasyonların kaldırılması ve iktisadi bağımsızlık için gerilimli bir uğraş vermekteydi. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin önüne Osmanlı Dönemi'ne ait 400-500 yıllık hesaplar çıkarılınca beklenen uzlaşma sağlanamamış ve görüşmeler, Mustafa Kemal'in bilgisiyle 4 Şubat 1923 tarihinde Ankara'nın kendisine dayatılan anlaşma hükümlerini reddetmesi üzerine kesintiye uğramıştı.

Lozan görüşmelerine ara verildiği bu dönemde Cumhuriyet'in iktisat politikalarının oluşturulması ve başlangıç hedeflerinin belirlenmesi için, **Türkiye İktisat Kongresi** yapıldı. Kongre, 17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de ülkenin birçok yerinden toplumun farklı kesimlerini temsilen gelen işçi, sanayici, çiftçi ve tüccar gruplarını temsil eden 1135¹⁴ delege ile Kurtuluş Savaşımızın en önemli simge kentlerinden biri olan İzmir'de toplandı. Türkiye'nin bütün üretici ve yaratıcı güçleri kongredeydi.

Kongre başkanlığına Kâzım Karabekir Paşa, divan kâtipliğine de İstanbul Milli Türk Ticaret Birliğinden Ahmet Hamdi (Başar) seçilmişti. Hamparsumyan Han'ın ikinci katı Kongre'ye ayrılmıştı. Kongrede pek çok izleyicinin yanı sıra Sovyetler Birliği temsilcisi Semyon İvanoviç Aralof ve Azerbaycan Sosyalist Cumhuriyeti Büyükelçisi İbrahim Ebilov da vardı. Mustafa Kemal sivil giyinmişti ve kalpaklıydı. Başkanlık kürsüsünün sol tarafında

¹³ Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi: TBMMZC, XVIII/1, Ankara 1922.

¹⁴ Delege sayısını kimi kaynaklarda 1355 olarak belirtilmektedir. Bkz. Araştırmacı Ansiklopedisi, C. 12, İzmir İktisat Kongresi maddesi.

silah arkadaşlarıyla birlikte kendisine ayrılan yere oturdu. Kongre divanının seçiminden sonra açış konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldi. Salondakiler sonsuz bir heyecanla kendisini alkışladılar.

Lozan görüşmelerinin kapitülasyon korkusu yüzünden kesintiye uğraması Kongre'yi daha da anlamlı hâle getirmişti. Lozan'da askeri olarak zafer kazanmış bir ulusun atması gereken ve ülkenin ekonomik refahı açısından çok önemli bir adım engelleniyordu. İşte Mustafa Kemal bunun nedenlerini de Kongre konuşmasında aşağıdaki biçimde belirtmekteydi:

“Efendiler! Görülüyor ki bu kadar kesin, yüksek ve başarılı bir askeri zaferden sonra dahi, bizi sulha kavuşmaktan alıkoyan neden; doğrudan doğruya iktisadi sebeplerdir, iktisadi anlayıştır. Çünkü bu devlet, iktisadi egemenliğini sağlayacak olursa o kadar kuvvetli bir temel üzerinde yerleşmiş ve yükselmeğe başlamış olacaktır ki artık bunu yerinden kımıldatmak mümkün olamayacaktır. İşte düşmanlarımızın, hakiki düşmanlarımızın olur diymedikleri, bir türlü kabul edemedikleri budur.”

İktisat Kongresi'nin amaçlarından biri, siyasal önderlik ile çeşitli ekonomik gruplar, özellikle de ticaret kesimi arasında amaç birliği bulunduğunu dünyaya göstermekti. Kongrede, Milli Türk Ticaret Birliği'nce temsil edilen bu grup, kuvvetli bir milliyetçi tutum aldı. İthal mallarına gümrük resmi konması hakkını savundular; Türkiye'deki yabancı sermayeye tavizler ya da tekel hakları tanınmasına karşı çıktılar, ülkenin kara sularında serbest taşımacılık hakkı (kabotaj) ve mümkün olduğu kadar kısa zamanda para basma yetkisine sahip bir ulusal bankanın kurulmasını istediler. Yabancı sermaye ancak ulusal ekonomiye yararlı olması koşuluyla kabul edilebilirdi. Kongrede ortaya atılan önlemlerin hemen hemen hepsi tek bir temel hedefe yöneliyordu.

Mustafa Kemal de kongre konuşmasında *yabancı sermaye* ile ilgili konuda önemli açıklamalarda bulundu.

“Efendiler, ekonomi alanında düşünür ve konuşurken sanılmasın ki dış sermayeye karşıyız. Hayır! Bizim ülkemiz geniştir. Çok emek ve sermayeye gereksinimimiz var. Kanunlarımıza uymak şartıyla dış sermayelere gerekli güveni vermeğe her zaman hazırız. Yabancı sermaye çalışmalarımıza eklensin ve bizimle onlar için yararlı sonuçlar versin fakat eskisi gibi değil. Geçmişte ve özellikle Tanzimat Devri'nden sonra yabancı sermaye, ülkemizde özel bir yere sahip oldu ve bilimsel açıklamasıyla denebilir ki devlet ve hükümet yabancı sermayenin jandarmalığından başka bir şey yapmamıştır. Artık her çağdaş devlet gibi, millet gibi, yeni Türkiye de buna razı olamaz; burasını esir ülkesi yaptıramaz. (Bravo sesleri, alkışlar).”¹⁵

¹⁵ Ökçün, Ahmet Gündüz, Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir: Haberler Belgeler Yorumlar, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara 1977.

Mustafa Kemal, çok önemli bir dileğini de yine bu kongredeki konuşmasında dile getirmiştir.

"(...) İsteğimiz şudur: Bu memleketin halkı ellerinde örnekleriyle; tarım, ticaret, sanat, emek ve sabanın temsildisi olsun. Artık bu memleket fakir, millet değersiz değildir. Memleketimiz zenginler memleketidir. Bu yeni Türkiye'nin adına 'çalışkanlar diyarı' denir. İşte millet böyle bir devir içinde bulunuyor. Kongreniz bir devri yaratacak ve tarihini de yazacaktır. Bu tarih kitabında en büyük makam çalışanlara ait olacaktır".

Kongreye katılan sanayici, çiftçi, tüccar ve işçi grupları karara dönüşenleri, Kongreye katılan heyetlerce oy birliğiyle alınan yabancı sermayeye dair esaslar ve de Misak-ı İktisadi Esaslarının toplamı 291 maddeden oluşmaktadır. Bu maddelerin çoğu ileride kurulacak olan Cumhuriyet Halk Fırkası'nın programını oluşturacaktır.



Izmir İktisat Kongresi

Kararlaştırılan madde sayı ve yüzdelerinden hareketle dönemin baskın ekonomik topluluğunun öncelikle tüccarlar ve sonra da çiftçiler olduğunu saptayabiliriz. Bu 291 kararın önemli bir bölümü Cumhuriyet Halk Fırkası'nın programının önemli bir kısmını oluşturmuştur. Bundan yaklaşık olarak 34 gün sonra TBMM Başkanı Mustafa Kemal, 8 Nisan 1923 günü yine bu kararlara dayalı Dokuz Umde Bildirisi'ni yayınlamıştır.

Kongre'de alınan kararlar şunlardır;

- El işçiliği ve küçük işletmeden kısa sürede fabrikasyon sisteme geçilmelidir.

- Devlet yavaş yavaş ekonomik gücü olan organ hâline gelmelidir. Özel sektör tarafından kurulan Girişimler devletçe desteklenmelidir.
- Özel girişimlere destek ve kredi sağlayacak iki devlet bankası kurulmalıdır.
- Dışarı ile rekabet edebilmek için sanayi bir bütünlük içinde kurulmalıdır. Yabancıların tekellerinden kaçınılmalıdır.
- Demir yollarının kısa sürede yapılmasına başlanmalıdır.
- İşçilere amele değil, işçi denmelidir.
- Sendika hakkı tanınmalıdır.

İzmir İktisat Kongresi'nde ayrıca "Misak-ı İktisadi Esasları (İktisat Andı)" adı altında bir takım esaslar kabul edildi. Daha çok Türk milletinin vatanseverlik duygularını ve ahlak anlayışını yansıtan ve on iki maddeden oluşan bu esaslar özetle şu şekildedir:

Misak-ı İktisadi Esasları (İktisat Andı)

- ✓ Türkiye halkı millî hâkimiyetini, kanı ve canı pahasına elde ettiğinden hiçbir şeye feda etmez ve millî hâkimiyete dayanan meclis ve hükumetine daima destektir.
- ✓ Türkiye halkı, tahribat yapmaz; imar eder. Bütün çalışma, ekonomik alanda memleketi yükseltmek gayesine yöneltmiştir.
- ✓ Türkiye halkı kullandığı eşyayı mümkün mertebe kendi üretir. Çok çalışır. Vakitte, servette ve ithalatta israftan kaçır. Millî üretimi temin için icabında geceli gündüzlü çalışmak ülküsüdür.
- ✓ Türkiye halkı, servet itibariyle bir altın hazinesi üzerinde oturduğunun farkındadır. Ormanlarını evladı gibi sever, bunun için ağaç bayramları yapar; yeniden orman yetiştirir. Madenleri kendi millî üretimi için işletir ve servetlerini herkesten fazla tanımaya çalışır.
- ✓ Türk kadını ve kocası, çocukları iktisadî misaka göre yetiştirir.

Özetleyecek olursak:

İzmir İktisat Kongresi sonunda ham maddesi yurt içinde olan sanayi kollarının kurulmasına, özel girişimcilerin desteklenmesine, yatırımcılara kredi sağlayacak bankaların kurulmasına, günlük tüketim mallarına öncelik verilmesine, önemli kuruluşların ulusallaştırılmasına, sanayileşmeyi destekleyici yasaların çıkarılmasına, gümrük tarifelerinin ulusal sanayinin kalkınma gereksinimlerine göre yeniden düzenlenmesine, yerli malların karada ve denizde daha ucuz tarifeye taşınmasına karar verildi.

Bu kongrenin en önemli sonuçlarından biri de Mustafa Kemal'in Celal Bey'e (Bayar) sermaye vererek kurdurduğu İş Bankası'dır.

Mustafa Kemal, İzmir İktisat Kongresi'nde neden ulusal bir bankanın kurulmasını istedi? Bunu anlayabilmek için Osmanlı döneminin bankacılık anlayışına ve sistemine daha yakından bakmamız gerekir.

	Kararlaştırılan Madde Sayısı	(%)
Misak-ı İktisadi Esasları	12	4.12
Sanayiciler	26	8.93
Tüccarlar	126	43.30
Çiftçiler	83	28.52
İşçiler	34	11.68
Yabancı Sermaye Esasları	10	3.44
Toplam Kararlaştırılan Madde Sayısı	291	100

OSMANLI DÖNEMİ'NDE BANKACILIK

Osmanlı Devleti'nde bankacılık ilk olarak Galata'da kuyumculuk yapan gayrimüslimler ile başlamış ve bankalar kuruluncaya kadar da böyle devam etmiştir.

1847 yılında Galata bankerleri, hükûmetin yardımıyla İstanbul Bankası'nı kurmuşlardı. Osmanlı Dönemi'nde ilk kurulan banka olan İstanbul Bankası, para değerinin sürekli düşmesini engelleyemediğinden 1852 yılında iflas etmişti.

1856-1875 yılları arasında, yabancı sermayeli dokuz banka kurulmuş olup bunlardan bir kısmı daha sonra Osmanlı Bankası'na katılmış, bir kısmı da Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra etkinliklerine son vermişlerdi.¹⁶

Osmanlı Devleti ile ticaret ilişkisi olan hemen hemen bütün ülkelerin bir ya da birkaç bankasının Osmanlı'da şubeleri vardı. Para ticaretinin çok kârlı olduğu bir ortamda, yerli sermayenin gelişmemiş olması yabancı bankaların yaygınlaşması sonucunu doğurmuştu.¹⁷

¹⁶ Akgüç, Örtün, Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi Serüveni, İstanbul 1981, s.150

¹⁷ Kepenek, Yakup, Gelişimi Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi, Ankara 1986.

Osmanlı Dönemi'nde ilk ulusal banka Ziraat Bankasıdır. (1863). Onun arkasından Emniyet Sandığı (1868) kurulmuştur. Ulusal bankaların kurulması, özellikle İkinci Meşrutiyet'ten sonra hızlanmıştır.¹⁸

Birinci Dünya Savaşı'nda halkın tasarrufu, enflasyon ve pahalılık karşısında eriyip gitmişti. 1914 yılında veya daha önce altın parayı mevduat olarak yatıranlara, bankalar borçlarını değeri düşük kaimelerle geri ödeme yapmışlardı. Bankaların aldıkları altını, kâğıt parayla ödeme yapmaları, halkın bankalara olan güvenini sarsmıştı.¹⁹

Birinci Dünya Savaşı sonunda dünyada pek çok sektörde olduğu gibi finansal sektörde de hızlı gelişmeler olmuştu. Yeni teknolojiler, ölçütler ve yöntemler oluşturulmuştu ama Osmanlı toprakları bu gelişmelerden tamamıyla uzaktı.

1923 yılında bankacılık hâlâ yabancı bankaların etkisi altındaydı. Merkez Bankası görevini Osmanlı Bankası yürütüyordu. Osmanlı Bankası, para çıkarmak tekeline sahipti ve devlet istikrazlarına (borçlanmalarına) aracılık ediyor veya bunları doğrudan üzerine alarak yapıyordu. Bu görevleriyle Türk Hükûmeti üzerinde önemli bir baskı kuruyordu. Bu nedenle de hükûmet, Türk para sisteminin denetimini yapıyordu.

Dış ticaret çoğunlukla yabancı bankalar aracılığıyla finanse ediliyordu. Osmanlı Bankası dışındakilerin ülke içinde yaygınlığı yoktu. Daha çok ihracat ve ithalat etkinliklerinin yaygın olduğu liman şehirlerinde bulunuyorlardı. Ayrıca bu yabancı bankalar, kendi ülkelerinden para getirerek kredi vermek yerine, ülkede toplanan tasarrufların bile çok az kısmını kredi olarak veriyordu. Kredileri verirken de bankalar kredi verebilecekleri likidite oranını son derece düşük tutuyordu.²⁰

KURTULUŞ SAVAŞI DÖNEMİ'NDE BANKACILIK

Mustafa Kemal Kurtuluş Savaşı'nın sürdüğü dönemlerde bile ekonomik kalkınmayla ilgili kararları almaya başlamıştı ama bu kararlar alınırken de ekonomik zaferimizin milletimizin gayretiyle kazanılacağı ve bunun için ekonomik bağımsızlığımızın kazanılmasının şart olduğunu biliyor ve bunu da her konuşmasında açıkça belirtiyordu.

Kurtuluş Savaşı sırasında Anadolu'da herhangi bir yabancı sermaye hareketi görülmemiştir. Bunun nedeni ise savaştan çok, Batı sermayesinin Yunanistanı desteklemesinden kaynaklanıyordu. İstanbul işgal altındaydı.

¹⁸ Akgüç, Öztin, age.

¹⁹ Ergin, Feridun, Atatürk Zamanında Türk Ekonomisi, Ankara 1977, s. 48.

²⁰ Tekeli, S. İlkin, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Para ve Kredi Sisteminin Oluşumunda Bir Aşama, Ankara 1997, s. 180-181.

Mademki başkent işgal altındaydı, devlet de fiilen ortadan kalkıyordu. Mustafa Kemal'in emriyle Osmanlı Bankaları, Düyun-u Umumiye ve Reji idareleri kontrol altına alınmıştı. Anadolu'da satılan Osmanlı pullarının paralarına el konulmuştu.²¹

TBMM hükûmeti ile İstanbul hükûmeti arasındaki ilişkiler kesilince Ziraat Bankası ve Osmanlı Bankasının Anadolu'daki şubeleriyle diğer resmi ve yarı resmi Anadolu şubelerinin kontrolü TBMM hükûmetine geçmişti. Bundan sonra da TBMM'nin ilk mali yılı bütçesi hazırlanmıştı (1920/1921).²²

Anadolu'da bulunan yabancı bankalardan Osmanlı Bankası şubeleri ise etkinliklerine paralarını İstanbul'a havale etmemek şartıyla devam etmişti. Ülkede korkunç bir para sıkıntısı vardı. Zamanın Maliye Vekili Hasan Fehmi Bey o günleri şöyle anlatmaktadır:

"Taarruz yaklaştı. Ordu, durmadan para istiyor. Aşar vakti yakın fakat zamanı gelmemişti. Vergilerin tümü tahsil edilmişti. Hiçbir yerde metelik bırakmamıştım. Bir gün, Osmanlı Bankası'nın Ankara Şubesi Müdürü Bojet'i'yi çağırdım. Dedim ki: Osmanlı Bankası tarihi anını yaşıyor. Maliyeye 1,5 milyon lira lazım. Bizim idareimizdeki bölgede 16 şubeniz var. İstedğim parayı vermezsen şubelerinizin 16'sına el koyar, kasalardaki bütün parayı zabıt mukabili alırım. Düşünmek için sana bir çeyrek saat mühlet veriyorum, git düşün, cevabını ver. Böylece bir çeyrek saat sonunda istediğimiz 1,5 milyon lirayı Osmanlı Bankasından alıyorduk."²³

Dünyada pek çok alanda olduğu gibi finansal sektörde de hızlı gelişmeler olmuştu. Ülkemiz bu yenilik ve gelişmelerden tümüyle yoksun olduğu gibi, bu alanda çalışacak eğitimli insanımız da yoktu. Ekonominin temeli, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra, "bankalar" olarak görülmekteydi. Bankacılığın bilinmemesi de başka bir sorundu. Yani bankacılıktan anlayan insanlar gerekliydi.

²¹ Aksoy, Yaşar, Atatürk'ün Ekonomi Devrimi Kalpaklı Kalkınma. Ankara 1998, s. 29.

²² Tural, M. Akif, Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938), Ankara 1987, s. 58.

²³ Aksoy, Yaşar, a.g.e., s. 29,30.



Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'e göre:

Cumhuriyet'in sağladığı özgürlükleri cumhuriyeti yok etmek için kullanacak kişilere ve gruplara karşı bir an önce toplumsal, kültürel ve ekonomik hayatımızı biçimlendirecek değişiklikleri yapmak gerekiyordu.

Çok partili sisteme geçmeden önce bilime inanan, akla ve deneye dayalı bilgilere açık, hurafelerden ve batıl inançlardan uzak duran, eğitilmiş, kendisine sunulanları sorgulamadan kabul etmeyen, yenilikçi bir Cumhuriyet kuşağı oluşturulmalıydı.

Bütün bunları başarabilmek için de güçlü bir ekonomiye gereksinim vardı.

Ülke kalkınması ancak ekonomide benimsenen devletçilik ilkesiyle başarılabilirdi ama yabancı sermayeyi de dışlamadan.

Cumhuriyet sonrası atılımlara geçmeden önce Atatürk'ün uygulamaya çalışacağı ekonomi modeline yakından bakalım.



YENİ BİR EKONOMİ MODELİ

Tarih boyunca meydana gelmiş önemli olay ve olgular devletlerin siyaset, ekonomi ve kültürlerini doğrudan etkilemiştir. Siyasi bir olay ekonomiyi, ekonomik bir olay teknoloji etkilemeye devam ediyor. Tüm süreç toplumların sosyolojik yapılarını da dinamik kılıyor.

Küreselleşmenin ilk tohumlarının atıldığı, Avrupa'nın hızla zenginleştiği coğrafi keşifler; bilinmeyen kıtalardaki insanlar için yabancıların gelip topraklarını ele geçirmesi, kültürlerini değiştirmeleri gibi anlamlar içeriyordu. Bu önemli gelişme kendinden sonraki yüzyıllara damgasını vuracak sömürgecilik hareketlerinin başlangıcı sayılacaktı. Başka bir açıdan bakarsak Haçlı Seferleri sırasında Avrupa'ya doğudan getirilmiş pusulanın geliştirilmesi ve diğer teknolojik yenilikler coğrafi keşiflerin başlamasına yardımcı oluyordu. Avrupa gelişirken aynı çağda Osmanlı Devleti Akdeniz'deki üstünlüğünü kaybediyor, Hint Okyanusu'nda Portekizlilerle savaşıyor ve ancak Kurtuluş Savaşı'ndan sonra kurtulabileceği kapitülasyonları Avrupa ülkelerine verme noktasına yaklaşıyordu.

Görüldüğü gibi tarihsel bir olayı birçok farklı açıdan değerlendirmek mümkün. Tüm diğer konularda olduğu gibi Atatürk'ün yeni Türk Devleti'nin ekonomi modelini kurgularken toplumun gereksinimlerini, dönemin siyasi gelişmelerini, ülkenin kalkınması için yapılması gereken hamleleri detaylı bir şekilde çözümlediğini görürüz. Geçmişten kopuk ve günü değerlendiremeyen görüş ve planlamalar o günün Türkiye'si için bir tehlikeydi. Askeri zaferlerin siyasi ve ekonomik zaferlerle taçlandırılacağı günlere gelinmişti artık.

Atatürk bu durumu “Bir ulusun doğrudan doğruya hayatıyla ilgili olan, o ulusun ekonomisidir. Tarihin ve deneyimlerin ortaya koyduğu bu gerçek, bizim ulusal hayatımızda ve tarihimizde açıktır. Türk tarihi incelendiğinde yükseliş ve çöküşün ekonomik nedenlerden başka bir nedene dayanmadığı anlaşılır.” cümleleriyle ifade ediyordu.²⁴

Yukarıda, Atatürk'ün İzmir İktisat Kongresi'nin açılışında yaptığı konuşmasında dikkat çektiği tarihi süreçlerin ışığında, Yeni Türk Devleti için hızlı kalkınma ve toplumun gereksinimlerini karşılama hedeflerini gerçekleştirecek yeni bir ekonomi modeline gerek vardı. Çünkü Atatürk'ün genel ilke olarak ortaya koyduğu tam bağımsızlık ilkesine ulaşmanın asıl yolu ekonomiden geçiyordu.

Atatürk bu kavramı, “Tam bağımsızlık denildiği zaman elbette mali, iktisadi, adli, askeri, kültürel ve benzeri her hususta tam bağımsızlık ve tam serbestlik demektir.”²⁵ olarak tanımlar.

²⁴ Kaynar, R-Sakaoglu, N, Atatürk Düşüncesi, Açık Yayınları 1995.

²⁵ Atatürk, M. K. Nutuk II. s.623-624.

Atatürk'ün ekonomi modelinde planlı olmak ve her atılacak adıma hazırlanmak genel bir yaklaşımdı. Ekonomik politikaların belirlenmesiyle ilgili çalışmalar, Kurtuluş Savaşı sırasında Ankara Garı'nda toplumbilimci Ziya Gökalp başkanlığında başlatıldı.²⁶ Atatürk de fırsat buldukça bu toplantılara katılıyor, her fırsatta belli bir program içinde ilerlemenin önemi üzerinde duruyordu. Aslında Atatürk'ün kafasındaki görüşün bu kuruldan da çıktığını, dünyada var olan ekonomik modellerin Yeni Türk Devleti'ne tam anlamıyla uygun bulunmadığını görüyoruz. Daha özgün, ulusal, toplumun yeteneklerine, yeterliliklerine ve gereksinimlerine yanıt veren bir ekonomi yaklaşımı kurgulanmalıydı. Atatürk'ün inandığı demokrasi ile örtüşmeliydi. Devlet ekonomik modeliyle yol göstermeli, insanların önünü açmalı, bireysel girişimleri desteklemeli, insanların gelişimine olanak tanımalıydı. Böylece eşitlik ve özgürlük ortamı sağlanabilir, adil ve barışçıl bir politika oluşturulabilirdi.

Dünyada var olan ekonomik sistemlerle ilgili Atatürk daha sonra "Medeni Bilgiler" kitabında eleştirilerini dile getirecekti.



Atatürk, Türkiye'nin 3. Cumhurbaşkanı ve Türkiye İş Bankası'nın kurucu Genel Müdürü Celal Bayar ile birlikte

²⁶ Ozankaya, Ö. Cumhuriyet Çıkanı-Mustafa Kemal'i "Atatürk" Yapan Uygarlık Tasarımı, Cem Yayınevi, İstanbul, 2019.

Atatürk'ün siyasi bakış açısıyla örtüşen yeni ekonomi modelini destekleyen ilke Devletçilik'ti. Atatürk Medeni Bilgiler kitabında bireyci ve devletçi kavramlarına açıklık getirir. Bu iki yaklaşım arasındaki farkları ortaya koyarken güçlü ve zayıf yönlerini belirtir. 1923-1929 yılları arasında günün şartlarına uygun olarak devletçilik ilkesinin daha çok bireyci yönü ön plana çıkar. 1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar liberal ekonomiye geçilir. Bu dönemde girişimciler devlet tarafından yasalarla ve maddi olarak desteklenir, bu desteği sağlayacak kurumlar oluşturulur. Ticaret konusunda birçok yasal uygulama geliştirilirken 28 Mayıs 1927'de çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu sanayileşme konusunda önemli bir adımdır.

Atatürk sanayileşmeyle ilgili görüşünü, "Sanayileşmek, en büyük ulusal davalarımız arasında yer almaktadır. Çalışması ve yaşaması için ekonomik öğeleri ülkemizde bulunan büyük, küçük her türlü sanayiye kuracağız ve işleteceğiz. En başta yurt savunması olmak üzere, ürünlerimizi değerlendirmek ve kısa yoldan en ileri ve refah Türkiye ülküsüne ulaşabilmek için bu zorunluluktur." olarak belirtir.²⁷

Tarihe "Kara Perşembe" olarak geçen 1929 ekonomik krizi Amerika Birleşik Devletleri'nde başlamış ve tüm dünyayı etkisi altına almıştı. Genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti, bu süreçte özellikle dış ticaret, döviz, gümrük tarifeleri, kotalar gibi sermaye hareketlerini devlet kontrolüne aldı. 1929 ekonomik krizi parayı ekonomik bir güç olmanın yanında siyasi bir güç hâline getirdi.²⁸ Dünyadaki bu kriz döneminde Türkiye'nin ekonomik gelişimi ve politikaları tekrar değerlendirildi. Ulusal ekonomik görüş çerçevesinde ekonomi içe dönük hale geldi. Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Aralık 1929'da yerli malı kullanımını yaygınlaştırmak, tasarruf alışkanlığını geliştirmek ve yurt sevgisi oluşturmak amaçlarıyla çok sayıda milletvekilinin ve bürokratin katılımıyla kuruldu.²⁹

1930 yılından başlayarak Atatürk'ün Devletçilik ilkesinin ikinci döneminin başladığını söyleyebiliriz. 1923-1929 yılları arasında özel girişimciliğin yani liberal ekonominin topyekûn bir kalkınmayı istenen sürede gerçekleştiremeyeceği görüldü. Çok sayıda şirket, küçük ve orta ölçekli fabrikalar, atölyeler kuruluyorsa da bunlar daha çok tarım ve tekstil alanlarındaydı. Diğer taraftan 1929 ekonomik krizinin etkileri ülkede devam ediyordu. Tarım ürünlerinin fiyatlarının dünya çapında düşmesi Türkiye gibi tarım ülkelerinin ihracat gelirlerini olumsuz yönde etkiliyordu. Birçok iç ve dış etken göz önüne alınarak halkın refahı için akılcı yöntemler uygulandı.

²⁷ Ozankaya, Ö, age.

²⁸ Kırılı Baydur, Ö- Baydur, C, M, Atatürk Ansiklopedisi, Atatürk Türk Dil Tarih Kurumu, Ankara, 2019.

²⁹ <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/milli-iktisat-ve-tasarruf-cemiyeti>

Atatürk'ün ekonomi modelinde tasarruf, bütçe hazırlığı, yatırım politikaları ve özellikle enflasyonla savaş önemli bir yer tutarken öz kaynakların kullanımına öncelik veriliyor, halkın huzur ve mutluluğu sürekli yüksek tutulmaya çalışılıyordu. Yurt dışından borç almak yerine yatırımları halkın kazanımları yönünde değerlendirmek uygun bulunuyordu. Bu ekonomik modelde sanayinin Türkiye coğrafyası üzerinde dengeli bir şekilde dağılımı esas alındı. Sanayi kuruluşlarının tüm ülkeye yayılması sağlandı. Fabrikaların kurulduğu bölgeler ekonomik yönden canlanırken, toplum hayatına katkı sağlamaları da planlandı. Bu dönemde yapılan fabrikaların çevresinde yüzme havuzundan tenis kortlarına, sosyal işletmelerden oyun parklarına kadar toplumun hizmetine sunulmuş sosyal alanlar bulunuyordu.

Bölgede yaşayan ve çalışan halk, ilk kez elde ettiği bu olanaklara süreç içerisinde uyum sağlıyor ve bu kuruluşlar çevresine ışık oluyordu. Bu projelerde devletçilik ve halkçılık ilkeleri bir arada çalışmaktaydı.

Atatürk'ün Devletçilik ilkesinde halkın refahı ve devletin kalkınması ilk planda tutulduğundan, ekonomik kararlara daha çok etki etmiştir ancak devletin yurttaşlara karşı diğer tüm sorumluluklarını da kapsamaktadır.

Hem özel girişimi yani bireyi hem de devlet girişimini ekonominin dinamiklerinde canlı tutan, kapsayan ve destekleyen karma bir ekonomik politika olarak nitelendirebileceğimiz Atatürk'ün Devletçilik ilkesi 1931 yılında Cumhuriyet Halk Partisi'nin bir ilkesi olarak kabul edilirken, 1937 yılında Anayasa'ya girdi. Devletçilik ilkesi doğrultusunda, 15 yıl için Türkiye ekonomisinin geldiği nokta tarihsel bir gerçektir. Atatürk'ün ortaya koyduğu ilkelerin demokrasi temeline dayanan ve tamamen halkın ve devletin yararını amaçlayan ilkeler olduğu unutulmamalıdır.

3. BÖLÜM CUMHURİYET SONRASI ATILIMLAR GENÇ CUMHURİYETİN BANKALARI

Türkiye İş Bankası

"Türkiye İş Bankası Cumhuriyet'in çocuğudur. Bu çocuk asırlardan beri çorak bırakılan Türk iktisat âleminde doğdu ve çorak muhitte ona bakmak, onu büyütmek pek zor idi; ona bakıcılar (banka çalışanları) bulmak hemen mümkün değildi çünkü eski zaman idareleri Türklere banka bakıcısı yetiştirmemişlerdi." (Servet-i Fünun Dergisi, Eylül 1928)

Atatürk'ün eşi Latife Hanım'ın babası Muammer Bey'in ithalat ve ihracat yapacak bir şirket kurmayı teklif ettiği İş Bankası'nın kuruluşunu çabuklaştırmıştır. O dönemde Mübadele ve İmar ve İskân Vekili olan Celal Bayar bankanın kuruluşunu şöyle anlatmaktadır:

"Atatürk bana 'Bir banka kursak nasıl olur?' dedi. Sordu bana, 'Bu iş sana heyecan verir mi? Sever misin bu işi?' dedi, Evet severim, bu iş bana heyecan verir, dedim. Atatürk bu kez bana yeniden sordu:

- Sen şimdi bu işi üzerine alıyor musun?
- Evet, alıyorum, dedim. 'O zaman bakanlığı da gerekirse milletvekilliğini de bırakacak mısın?' dedi.
- Tabii, bakanlığı bırakırım; bakanlık ile banka müdürlüğü bir arada yürümez, dedim. Benim bu fedakârlığımı görünce Atatürk duygulandı, gözlerinden yaş geldi. 'O hâlde bu iş oldu.' dedi."



Mustafa Kemal Atatürk İş Bankası'nın Ankara'da Yeni Yapıtılan Genel Merkez Binasında. (22.10.1929)

Bankanın ilk genel müdürlüğüne, Celal Bayar'ın ataması yapılmıştı. Mustafa Kemal, genel müdürden sonra yönetim kurulu üyelerini de o dönemin güvenilir kişileri ve yakın dostları arasından kendisi seçmişti.

Bankacılıkla ilgili ilk önemli girişim, ilk ulusal ticaret bankamız olan, Türkiye İş Bankası ile başladı. Türkiye İş Bankası 26 Ağustos 1924'te 1 milyon TL sermayeli, anonim şirket şeklinde kuruldu. Sermayenin ilk % 25'lik kısmı Mustafa Kemal tarafından ödendi.

1.000.000 lira sermaye ile kurulan bankanın 250.000 lirası Mustafa Kemal tarafından Hindistan'daki Müslümanlarca Kurtuluş Savaşı sırasında gönderilen paradan sağlanmıştı. Mustafa Kemal'in kendi adına gönderilen bu para, Türkiye'nin ekonomik hayatına büyük katkıları ve hizmeti olan Türkiye İş Bankası'nın kuruluş sermayesi olarak kullanıldı. Ayrıca Cumhuriyet Halk Fırkası'na yapılan bazı bağışlar da bankadaki bu hesaba yatırıldı.³⁰

İlk banka şubesi 30 Ağustos 1924'te törenle açıldı. Mustafa Kemal; Türkiye İş Bankasının kuruluşuyla ilgili kararı, Çankaya'da toplanan İcra Vekilleri Heyeti'ne şu sözlerle belirtmiştir:

"Vatanı kurtaracak ve yükseltecek önlemlerin başında olarak halkın doğrudan doğruya saygı ve güveninden doğup meydana gelen tam anlamıyla modern ve ulusal bir banka kurmak..."³¹

Türkiye İş Bankası, özel hukuk hükümlerine tabi bir anonim şirket şeklinde kuruldu ancak sermayenin sağlanma biçimi ve yönetici kadrosunun seçilmesi, İş Bankasına kamu bankası görüntüsü vermekteydi.

Türkiye İş Bankası ulusal kuruluşların kredi gereksinimlerini sağlamak, ülkede tasarrufun ve mevduatın gelişmesine önayak olmak ve ulusal bankacılığı geliştirmek görevlerini üstlenmişti. O zamana kadar bankalarda gelişmemiş olan tasarruf mevduatı hesaplarının gelişmesinde öncülük etti ayrıca çeşitli şirketin kuruluşuna ortak olarak yardım etti. Örneğin şeker sanayisinin kurulmasında, dokuma sanayisinin geliştirilmesinde ve Zonguldak kömürlerinin işletilmesinde önemli rol oynadı.

Türkiye İş Bankası, kuruluş amacına uygun olarak ülkenin ekonomik kalkınmasında ve sanayileşmesinde önemli bir katkıda bulunmuş olup bu amaçla da çeşitli yatırımlar yaptı. Ayrıca ülkede birikimi desteklemek amacıyla ikramiye ve kumbara sistemini ilk uygulayan, seyahat çeklerini ilk getiren banka oldu.

Türkiye İş Bankası kısa zamanda gelişti. Halkın birikimini yatırırken öncelik verdiği ve iş insanlarının kredi ararken başvurdukları ilk kuruluş durumuna geçti. Para ve kredi piyasasında, yabancı bankalara üstünlük kazandı. Halkın bankalara alışmasını sağladı.

³⁰ Müderrisoğlu, Alptekin, Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1990, s. 564.

³¹ Aysan, Mustafa, Atatürkçü Düşünce, "Atatürk'ün Ekonomik Görüşü: Devletçilik", Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 1992, s. 1015.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında çok önemli olan küçük birikimleri destekleyerek korudu. Sanayi ve sigortacılık (1925'te Anadolu Sigorta) alanında işletmeler kurdu ve ortaklıklara para yatırdı. Birinci Sanayi Planı'na uygun olarak cam şişe ve sanayisini kurdu; Sümerbank ile Malatya Bez Fabrikasını yapılandırdı; Isparta Gül Yağı Tesislerinin kuruluşuna katkıda bulundu. Daha önce kurulmuş ve daha sonra kurulacak bazı bankalara sermaye yatırdı.

Cumhuriyet yönetimi ekonomik durumun yeni bir banka kurmaya uygun olmaması üzerine, Osmanlı Bankası'nın imtiyaz süresini 1935 yılına kadar uzatmıştı ancak yapılan anlaşmada Cumhuriyet Hükümetinin banknot ihraç edebilecek yeni bir devlet bankası kurması hâlinde, Osmanlı Bankası'nın imtiyaz hakkı olmayacağıyla ilgili bir karar da bulunuyordu. 1926 yılından başlayarak bir Merkez Bankası kurulması ile ilgili çalışmalar yapılıyordu.

Mustafa Kemal, para piyasasının Türklerin yönetiminde ve elinde olmasını istiyordu. Merkez Bankası'nı kurarken danıştığı dünyanın ilk ünlü Merkez Bankacısının (Alman Merkez Bankası Başkanı Dr. Hjalmar Schacht, yardımcısı Karl Müller) olumsuz görüşlerine rağmen Türk Emisyon Bankasını kurmuştu. Bu uzmanlar ülkemizde belirli bazı iktisadi ve mali önlemler alınarak para istikrarının sağlanması güven altına alınmadan bir emisyon bankası kurulmasını uygunsuz bulmuşlardı.



Merkez Bankası

1930'larda, bu kişiler tarafından hazırlanan raporlara göre, Merkez Bankası gelecek 5 yıl içinde, kullanımındaki banknotların %30'u oranında altın, %10'u oranında döviz varlıkları, devlet bütçesi ve dış ödemeler dengesi sağlandıktan ve ekonomi bu var olan dengeleri

zaman içinde koruyacak kadar güçlendirildikten sonra kurulabilirdi. Bu şartlar yerine getirilmeden Merkez Bankası kurulması hâlinde, ülkedeki para dengesi bozulabilir ve bunun çok olumsuz sonuçları ortaya çıkabilirdi. Uzmanlar Türk parasını sağlam bir dengeye kavuşturmadan bir merkez bankası kurulamayacağı görüşündeydi. Bunları Fransız danışmanın (Charles Rist) olumsuz görüşleri takip etti.³²

Merkez Bankasının kurulması için gerekli olan parayı bulabilmek amacıyla 14 Haziran 1930'da The American Turkish Investment Corporation ile kibrit tekeliyle ilgili anlaşma imzalanmıştı. Bu anlaşma ile %6,5 faizle, 10 milyon dolarlık kredi sağlanmıştı.³³

Bütün bu olumsuz görüşler ve sermaye yetersizliğine rağmen Merkez Bankası, banknot ihraç tekeline sahip, sermayenin yarısından fazlası devlete ve KIT'lere ait özel hukuk hükmüne tabi bir anonim şirket şeklinde 11 Haziran 1930'da 1715 sayılı kanunla kuruldu. Çalışmalarına 1931 yılında başladı. 01 Ocak 1932'de tam olarak faaliyete geçti.

Mustafa Kemal, Merkez Bankası'nı, sermayesi 15.000.000 TL ve her biri 100 lira değerinde 150.000 adet hisse senedine ayırmıştı. Bu hisse senetleri dört kısma ayrılmış olup (A) serisi devlete, (B) serisi ulusal bankalara, (C) serisi ulusal banka dışında kalan diğer bankalara ve imtiyazlı şirketlere, (D) serisi de Türk ticaret işletmelerine ve Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin kullanımına sunulmuştu.

Merkez Bankası'nın kuruluşuna kadar, Osmanlı Dönemi'nde çıkarılmış ve tamamen karşılıksız kalarak "Devlet Kimesi" niteliğine bürünen kâğıt paralar ülkemizde kullanılmıyordu. Cumhuriyet yönetimi, Osmanlı Dönemi'nden 158.748.563 liralık kâğıt para devralmıştı. 31 Ekim 1933 tarihinde 274.785 lira olan bu kaimeler, banknot çıkarmak tekelini Merkez Bankası'na verildiğinden bu bankaya devredilerek kullanımdan kaldırıldı.³⁴



³² Kargın, Gülsen, *Tanzimattan XXII. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul 1999, s. 63.

³³ Tekeli, İ., İlkin, S., *Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu*, Ankara 1982, s. 281.

³⁴ Akıncı, Ö., a.g.e.



Sümerbank

Sanayileşmenin daha verimli ve düzenli başarılabilmesi, devlet sanayi programında öncelikle kurulması istenen sanayi dallarının ancak bir devlet kuruluşu tarafından gerçekleştirilebilmesi için 3 Haziran 1933 tarihinde 2262 Sayılı Kuruluş Kanunu ile kuruldu. Sümerbank'ın 20.000.000 lira olan sermayesi devlet tarafından ödendi.

1933'te Devlet Sanayi Ofisi ile Türkiye Sanayi ve Kredi Bankası kaldırılarak bunların yerine Sümerbank kuruldu. Sümerbank'ın çalışma amacı özel sektör sanayisinin kredi gereksinimini karşılamakla birlikte, ana görevi sanayi planının uygulanmasını sağlamaktır. Sümerbank; devletin sanayi, madencilik, elektrifikasyon alanlarındaki girişimlerini kurmak, işletmek ve finanse etmek amacıyla kuruldu.

Bankanın görev alanına giren işler; Devlet Sanayi Ofisinden devralınacak olan fabrikaları işletmek, devletin özel kuruluşlarda sahip olduğu ortaklıkları yönetmek ve devlet sermayesi ile kurulacak olan tüm sanayi kuruluşlarının etüt ve projelerini hazırlayarak bu projeleri hayata geçirmek, yönetmek ve gerekli sanayi kuruluşları sermayesi ölçüsünde katılmaktır.



Sümerbank bu çalışma ve etki alanlarının yanı sıra yurda ve kendi fabrikalarına, gerekli iş gücünü yetiştirmek, her türlü bankacılık işlemleri yapmak, sanayinin gelişmesi için gerekli önlemleri almak görevlerini de yerine getirecekti.

Bir kalkınma bankası gibi çalışan Sümerbank, devletin öncülüğünde başlatılan sanayileşme hamlesinde verimli ve düzenli çalışma sonucu başarıya ulaşmış ve ülke sanayisinin gelişmesinde özel sektöre de yol gösterici olmuştur.

Bu bankaların yanı sıra aşağıdaki bankalar da Türk ekonomisini desteklemek amacıyla yaşamaya geçirilmişti:

Sanayi ve Maden Bankası

19 Nisan 1925 tarihli 633 sayılı kanunla kurulan banka, 1 Mayıs 1925 tarihinde çalışmalarına başladı. Sanayi ve Maden Bankası, devletin sanayi ve maden üretiminin geliştirilmesinde ve

doğrudan doğruya görev almasına olanak veren ilk kuruluş oldu. Kalkınma bankası tipinin ilk örneklerinden olan bu bankanın kurulmasıyla devlet, Türk bankacılığında işletmecilik yönü ağır basan bir banka türü oluşturmuş bulunuyordu.

Emlak ve Eytam Bankası

Ulusal bankacılığın geliştiği dönemlerde, devlet inşaat sektörüne kredi sağlamak için 22 Mayıs 1926 tarihli, 844 sayılı yasa ile ve 20.000.000 TL sermaye ile Emlak ve Eytam Bankası kuruldu.

EtiBank

Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin yeniden yapılanmasında, sanayisinin gelişmesine yardımcı olmak amacıyla Mustafa Kemal Atatürk'ün* verdiği talimatla 20 Haziran 1935'te, 2905 sayılı yasa ile kuruldu.

Denizbank

Deniz yolları işletmelerini yönetmek, yenilerini kurmak ve finanse etmek amacıyla 30 Kasım 1937'de 3295 sayılı yasa ile kuruldu. Ancak faaliyetine 1938 yılında başladı.

1952 yılında kurumsal sermayeli (Türk Anonim Ortaklığının faaliyete geçmesiyle) banka olarak kurulmuş, 1992 yılında Türkiye Emlak Bankası A.Ş.'ye devredilmiştir.

Belediyeler Bankası (İller Bankası)

Belediyeler Bankası, şehir ve kasabalarımızın yeniden imarı ve inşaatı amacıyla 24.06.1933 tarihinde, 2301 sayılı yasa ile kuruldu. Kurulmasındaki amaç, şehir ve kasabaların kalkındırılmasında, imar planlarını hazırlamak, su, elektrik, havagazı, kanalizasyon vb. kamu hizmetleriyle ilgili tesisler yapmak, yapılar ve belediyelere gerekli orta ve uzun vadeli kredilerle, teknik yardım sağlamaktır.

Türkiye Halk Bankası

Ekonomik düzenin temeli olan halkı tekrar diriltmek ve ayakta kalmasını sağlamak için 1933 yılında, 2284 sayılı Halk Bankası ve Halk Sandıkları Kanunu ile kuruldu. Ancak çalışmalarına 1938 yılında başladı. Dünya ülkelerindeki kooperatif hareketleriyle bir bakıma aynı paralellikte gelişme gösteren “Halk Bankacılığı” kapsamında Türkiye’de Halk Bankası hayata geçti.

FABRİKALAR İLE DEĞİŞEN TÜRKİYE

“Bize en lazım şey... Fabrika, gene fabrika... Kirk kuruşa bir okka yün veriyoruz aynı yünü 1200 kuruşa bir metre kumaş hâlinde yalvararak geri alıyoruz.”

Maliye Bakanı Ferit Bey, 1921

“Öyle bir iktisat devri lazımdır ki memleketimiz, insanca yaşamasını bilsin, insanca yaşamının neye bağlı olduğunu öğrensın ve sebeplere yönelsin.”

Türkiye İktisat Kongresi’ni Açış Konuşması’ndan / Mustafa Kemal Atatürk

Atatürk, ekonomi konusundaki düşüncelerini biçimlendirip bir ekonomi modeli geliştirmek için dönemindeki ekonomi kuramlarını, Alman, Rus, İngiliz, Fransız ve ABD’li iktisatçıların kitaplarını, makalelerini okumuş; bu okumaları sırasında önemli gördüğü satırların altını çizip sayfa kenarlarına notlar alarak kendi ekonomi modelini hazırlamıştı. Atatürk’ün okuduğu kitaplardan 144 tanesi ekonomi üzerineydi. Atatürk, doğrudan ekonomiyle ilgili bu 144 kitap dışında ekonomiden söz eden yüzlerce siyasi tarih kitabı okumuştur.

Atatürk’ün okuduğu ekonomi konulu kitaplardan bazıları şunlar:

- Vladimir İlyiç Lenin, “Burjuva Demokrasisi ve Proletarya Diktatörlüğü Üzerine Tezler”
- Charles Gide, “İlmi İktisat Dersleri”
- (Philippe) Le bas, “İş Hayatı İmparatorluğu”
- Emile Faguet, “Liberalizm”

- “Sendikacılık” (Yazarı belli değil)³⁵

Atatürk'ün Ekonomi modelini İsmet İnönü şöyle tanımlıyor:

“Atatürk taklidi, kopyayı kabul etmezdi... İşte söylerlerdi. ‘Şu şöyledir, bu böyledir.’ diye. O hepsini bildikten, gördükten sonra zamanın meselelerini, milletin ihtiyaçlarını ilmin ışığında nazariyatın (teorinin) gösterdiği prensiplerden haberdar olarak kendi ihtiyaçlarımıza göre adapte etmeyi uygun bulurdu. ‘Biz bize benzeriz.’ sözünü, yaptığı şeylere karşılık ‘Nedir bu yaptığın? Özel teşebbüs müdür? Devletçilik midir?’ gibi sorulara teorik bakımdan yapılan itirazlara cevaben ‘Benzeyen tarafı var, benzemeyen tarafı var. Biz kendimiz yaparız, kendimize benzeriz.’ manasında kısa bir şekilde izah etmek için söylemiştir.”³⁶

Dünyada ilk kez Türkiye’de Atatürk, 1933-1937 yılları arasında 1. Sanayi Planı’nı yaptırarak uygulamaya koymuştur. Şevket Süreyya Aydemir’in ifadesiyle: “Şu bir gerçektir ki I. Dünya Harb’inden sonra Batı cephesinde yer alan demokratik nitelikte ülkeler arasında, belirli süreli iktisadi planlar hazırlayan ilk memleket Türkiye olmuştur. (...) 1930’dan sonra Türkiye’de plan ve planlılık anlamı, devletin iktisadi siyasetinde önemli yankılar buldu.”³⁷

1. Beş Yıllık Sanayi Planı uygulanmaya başlandığı sırada 2. Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştı. Şevket Süreyya Aydemir’in anlatımıyla: “Bu plana bağlı renkli haritaya bakıldığında zaman Türkiye bir çiçek bahçesi gibi görünür: Fabrikalar, madenler, santraller, çeşitli iş ve işletme yerleriyle donanmış bir bahçe...”

Osmanlı Dönemi’nden Cumhuriyet’e miras kalan birkaç fabrika, devlete ait askeri fabrikalardı. Bunlardan başka Türklere ait ama 1838 Ticaret Anlaşması sonrası giderek küçülen hatta piyasadan silinen küçük çapta sanayi işletmeleri vardı.

Genç Cumhuriyet için yeni fabrikalar kurulacaktı ama nasıl? Hangi iş gücüyle, hangi teknolojiyle, hangi kurumlarla?

Falih Rıfkı Atay içinde bulunulan durumu şöyle anlatıyordu:

“Bilmiyorduk, bir bilen veya öğreten de yoktu. Mekteplerde okudukları ve okuttukları on dokuzuncu yüzyıl iktisat teorileri ile yeni devlete nasihat verenleri dinlese kollarımızı kavuşturup bir yüzyıl daha beklemeli idik. Başvekil demir yollarını kendimiz yapacağımızı söylediğinde her taraftan: ‘Devlet demir yolu yapamaz, kitapta yeri yok!’ sesleri geliyordu.

Bilmediğimiz şeyleri yapmaya koyulduk. Ankara köy mü idi? Şehir olacaktı. Demir yolu Erzurum’a kadar ulaşmalı mı idi? Ulaşacaktı.”

³⁵ Atatürk'ün Okuduğu Kitaplar, 24 Cilt, Anıtkabir Derneği Yayınları, Ankara 2001.

³⁶ İpekçi, Abdî, İnönü Atatürk'ü Anlatıyor, İstanbul 1981, s. 36.

³⁷ Aydemir, Ş. S., Tek Adam, C 3, s. 353.

1929 Dünya Ekonomik Krizi'nden hemen sonra 1933'te hazırlanan ve 9 Ocak 1934'te kabul edilen 1. Beş Yıllık Sanayi Planı ile Atatürk'ün ekonomide Devletçilik ilkesi uygulamaya başlandı.

Planı uygulama görevi, Sanayi ve Maadin Bankası'nın ikiye ayrılmasıyla kurulan Devlet Sanayi Ofisi ile Türkiye Sanayi ve Kredi Bankası'nın birleştirilmesiyle 1933'te kurulan Sümerbank'a verildi.

Rusya'dan esinlenen ancak Türkiye'nin koşulları göz önünde bulundurularak hazırlanan bu planın başlıca amaçları şunlardır:

- ✓ Yerel ya da bölgesel tarımsal üretime ve doğal kaynaklara dayalı üretim birimlerinin kurulması,
- ✓ Özellikle dış alımı olan temel tüketim mallarının yerli üretimine (özellikle dokuma sanayisine) öncelik verilmesi,
- ✓ Sanayi kuruluşlarının yerlerinin ham madde ve işgücü kaynaklarına yakın olması.

Yatırım yapılacak alanlar da aşağıdaki biçimde belirlenmişti:

- ✓ Dokuma (iplik, kendir, yün)
- ✓ Maden işleme (demir, çelik, bakır, kömür)

2/2/1934

Bursa

Sümer Bank Madens Fabrikası.

Çok kıymetli bir eser olarak milli
sevince artıracaktır. Bu eser yurdum
Hürriyetle Bölgesinin endüstri enklavı
na ve büyük milli ihtiyacın gideril
mesine yardım edecektir. Eserin
başarılmamasından Ekm. ve Ma. Bakanlığı
gini üzülmektedir. Sümer Bank
direktörlerine teşekkür ve Fabrik
yı gerdanım gibi yüksek bir
tam olgunlukla idarede, direktörüne
başarı temenni ederim.

H. Atatürk

Mustafa Kemal Atatürk'ün Sümerbank Hakkında El Yazısı

- ✓ Kâğıt (kâğıt, karton, suni ipek)
- ✓ Kimya (yapay ipek, gülyağı, fosforik asit, süper fosfat)
- ✓ Seramik (şişe, cam, porselen)

15 üretim dalında 1932'ye kadarki gelişmeleri değerlendiren sanayi planı, 1934-1938 arasında hangi fabrikaların nerelerde kurulması gerektiği konusundaki bilgileri ve bunların yatırımlarına ilişkin olasılıkları içeriyordu.

Başta Atatürk, İsmet İnönü ve Celal Bayar olmak üzere, genç Cumhuriyet'in ekonomi politikasını belirleyen kadrolar tarım, sanayi, ticaret ve ulaştırmanın birbirini tamamladığını düşünerek hareket ediyorlardı. Tarıma dayalı bir sanayileşme öngörülmekte ve ürünlerin iç ve dış pazarlara hızlı bir şekilde taşınabilmesi için demir yolu yapımına büyük önem verilmekteydi. Bu doğrultuda şeker ve dokuma sanayisine öncelik verildi. Ülkede sermaye bulunmadığından şeker fabrikaları yapımında gereken kredi Türkiye İş Bankası ile Sanayi ve Maadin Bankası'ndan sağlandı.³⁸

Genç Cumhuriyet'in 1923-1938 yılları arasında Türkiye'de kurduğu belli başlı askeri ve sivil fabrikalar şunlar:

1. Ankara Fişek Fabrikası (1924)
2. Gölcük Tersanesi (1924)
3. Şakir Zümre Fabrikası (1925)
4. Eskişehir Hava Tamirhanesi (1925)
5. Alpullu Şeker Fabrikası (1926)
6. Uşak Şeker Fabrikası (1926)
7. Kayseri Uçak Fabrikası (1926)
8. Kırıkkale Mühimmat Fabrikası (1927)
9. Bünyan Dokuma Fabrikası (1927)
10. Eskişehir Kiremit Fabrikası (1927)
11. Kırıkkale Elektrik Santrali ve Çelik Fabrikası (1928)
12. Ankara Çimento Fabrikası (1928)
13. Ankara Havagazı Fabrikası (1929)
14. İstanbul Otomobil (Ford) Montaj Fabrikası (1929'da anlaşma onaylandı)
15. Kayaş Kapsül Fabrikası (1930)
16. Nuri Killigil Tabanca, Havan ve Mühimmat Üretim Tesisleri (1930)
17. Kırıkkale Elektrik Santrali ve Çelik Fabrikası (1931)
18. Eskişehir Şeker Fabrikası (1934)

³⁸ Turan, Ş., Mustafa Kemal Atatürk, Kendine Özgü Bir Yaşam ve Kişilik, Bilgi Yayınevi, Ankara 2008.

19. Turhal Şeker Fabrikaları (1934)
20. Konya Ereğlisi Bez Fabrikası (1934)
21. Bakırköy Bez Fabrikası (1934)
22. Bursa Süt Fabrikası (1934)
23. İzmit Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası (1934 temel atma)
24. Zonguldak Antrasit Fabrikası (1934 temel atma)
25. Zonguldak Kömür Yıkama Fabrikası (1934)
26. Keçiborlu Kükürt Fabrikası (1934)
27. Isparta Gül Yağı Fabrikası (1934)
28. Ankara, Konya, Eskişehir ve Sivas buğday filoları (1934 meclis onayı)
29. Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası (1935)
30. Kayseri Bez Fabrikası (1934 temel atma)
31. Nazilli Basma Fabrikası (1935 temel atma)
32. Bursa Merinos Fabrikası (1935 temel atma)
33. Gemlik Suni İpek Fabrikası (1935 temel atma)
34. Keçiborlu Kükürt Fabrikası (1935)
35. Ankara Çubuk Barajı (1936)
36. Zonguldak Taş Kömürü Fabrikası (1936)
37. Barut, Tüfek ve Top Fabrikaları (1936)
38. Malatya Sigara Fabrikası (1936)
39. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası (1936)
40. Bitlis Sigara Fabrikası (1936)
41. Malatya Bez Fabrikası (1937 temel atma)
42. İzmit Kâğıt ve Karton Fabrikası (1934 temel atma)
43. Karabük Demir Çelik Fabrikası (1937 temel atma)
44. Divriği Demir Ocakları (1938)
45. İzmir Klor Fabrikası (1938 temel atma)
46. Sivas Çimento Fabrikası (1938 temel atma)

Dokuma Sanayisi

BBYSP (Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı) kapsamında kurulan ilk fabrika Kayseri Dokuma Fabrikasıydı. İşletmenin kurulacağı yer Sovyet Rus ve Türk uzmanlar tarafından belirlendi. Balkanlar'daki en büyük dokuma fabrikası olma özelliğine sahipti. Ucuz ve düşük kalitedeki ithal mallarına göre daha sağlam ve ucuz ürünler üretiliyordu. Bu nedenle ürünlere halk tarafından yoğun bir talep geliyordu.

Pamuklu dokuma fabrikaları arasında en büyük işletmelerden biri de Nazilli Basma Fabrikasıydı. Fabrikanın projelerinin hazırlanmasında Sovyet Rus uzmanlar ve Türk mühendisler birlikte çalıştı. Bu durum Türk mühendislerin ulaştığı düzeyi gösteriyordu.



İç Anadolu Bölgesi'nde kurulan ikinci pamuklu dokuma fabrikası Ereğli Bez Fabrikası oldu. Fabrikanın Ereğli'de kurulmasında Belediye Başkanı Rasim Erel'in önemli katkısı vardı. Bu durum bir yerel yöneticinin kırsal bir bölgenin kalkınması için gösterdiği çaba açısından önemlidir. Fabrikanın plan ve projeleri Türk uzmanlar tarafından çizildi. Diğer dokuma fabrikalarından farkı ince bir kumaş da üretiyor olmasıydı.

Dokuma fabrikalarının açılmasıyla Çukurova ve Antalya'da buğday ve arpa üretiminin yerini pamuk almaya başladı. Böylece Akdeniz çiftçisi de zenginleşti.

Bursa Merinos Fabrikası ilk ve tek yünü dokuma işletmesiydi. Fabrikaya ismini Mustafa Kemal Atatürk verdi. Fabrikanın açılmasıyla şehirdeki iş olanakları arttı. Hayat standartları yükseldi. Aynı zamanda 5.500 beygir gücündeki dinamların ürettiği elektriğin bir bölümü şehre verildi. Bursanın elektrik ve su gereksiniminin bir kısmı fabrika tarafından karşılandı. Bu durum fabrikanın üretim çalışmaları dışında şehir yaşamının ortaya çıkardığı bazı gereksinimlerin de karşılanmasında oldukça etkin bir modelin göstergesiydi.

MANON LEBRO
Yeni yapı:
Ticari ve endüstriyel amaçlı
alanlar 100 m², 40 m²
No. 30, 31, 32, 33
MULMI RİYAZEVİ

Cumhuriyet

İstanbul 9. sayı 4000 / 1934 / 1. Ocak 1934

CEMİL
Kıymetli ve değerli
işler için
Şakir H. MUSTAFA
Ticari ve endüstriyel alanlar
Kıymetli ve değerli işler için
No. 30




(Sakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa)

(Şakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa)

**Yeni fabrikalarımız
çalışmaya başladı**

Büyük miktarda gülden daha kısa sürede daha çok ve yüksek kalitede gül yağı çıkarıldı. Bu durum bilimsel yöntemlerin üretime katkısını halka göstermesi açısından çok önemlidir. Gül yetiştirenlerin artmasıyla bölge ekonomisinde bir canlılık yaşandı. Çalışan ve ekonomik alım gücü artan işçiler Isparta ekonomisini canlandırdı. Gıda ve kozmetik alanında kullanılan gül yağı ile bu alanlarda birçok küçük işletme kuruldu. Yeni iş alanları oluştu.

Atatürk Merinos fabrikasını açtı

Merasime Şefimizin riyaseti büyük tezahürata vesile oldu

Başvekil mühim bir nutuk söyledi

Ulu Önderin Bursalılara yüksek kıymetli hibeleri

(Şakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa)

(Şakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa) (Şakir H. Mustafa)

Dokuma fabrikaları ağında bir yerleşkenin de Doğu Anadolu'da kurulması gerekliliği görüldü. Yer seçiminde oldukça özenli davranıldı. Ekonomik ve coğrafi şartlar dikkate alındı. Böylece fabrikanın Malatya'da kurulmasına karar verildi. Bu fabrikada diğer illerden farklı olarak jakarlı bez üretildi. Bu seçimde yöre halkının zevki etkili oldu.

Kimya Sanayisi

Kimya alanında kurulan işletmeler Isparta Gül Yağı, Zonguldak Sömikok-Antrasit ve Gernik Suni İpek Fabrikasıydı. Osmanlı Dönemi'nden beri gülcülük yapılan Isparta'da eski biçimde imbiklerle yapılan üretim, modern yöntemlerle yapılmaya başlandı. Aynı miktarda gülden daha kısa sürede daha çok ve yüksek kalitede gül yağı çıkarıldı. Bu durum bilimsel yöntemlerin üretime katkısını halka göstermesi açısından çok önemliydi. Gül yetiştirenlerin artmasıyla bölge ekonomisinde bir canlılık yaşandı. Çalışan ve ekonomik alım gücü artan işçiler Isparta ekonomisini canlandırdı. Gıda ve kozmetik alanında kullanılan gül yağı ile bu alanlarda birçok küçük işletme kuruldu. Yeni iş alanları oluştu.



**Mustafa Kemal Atatürk'ün Bursa Merinos ile Gemlik Sunğıpek Fabrikasının İsmi Verdiği El Yazısı
(26 Kasım 1935)**

Zonguldak'ta açılan Sömikok-Antrasit Fabrikasında maden kömürü işlenecek ve kimya sanayisinde kullanılan birçok ham madde elde edilecekti. Aynı zamanda Türkiye'nin ilk benzi üretilenecekti. Bu çok önemli ürün ile savaş zamanında dışa bağımlı olmadan kara, deniz ve hava araçları aksamadan kullanılabilecekti. Bu, askeri anlamda da çok stratejik bir kuruluştu.

Genç cumhuriyetin en çok gereksinim duyduğu maddelerden biri de kâğıttı. Girişimci Mehmet Ali (Kâğıtçı) Bey tarafından 1923'ten itibaren Türkiye'de kâğıt fabrikası kurmak için araştırmalara başlandı. Sümerbank tarafından çalışmalara destek verildi. Böylece selüloz sanayisinin kurulmasında BBYSF içinde yer alan diğer fabrikaların kurulmasından farklı olarak ilk kez özel girişime devlet desteği verildi. Bu kararda Mehmet Ali Bey'in yurt dışında kâğıt sanayisi alanında yaptığı eğitimin etkisi büyüktü. Kendisinin de yer aldığı ekibin yaptığı çalışmalar sonucunda fabrikanın İzmit'te kurulmasına karar verildi. 6 Kasım 1936'da ilk kâğıt ve karton fabrikası işletmeye açıldı. Fabrika yurt içi kâğıt üretiminin yarısını karşılayacak kadar üretim yapabiliyordu.

Ucuz ve dayanıklı olması nedeniyle dünyada tercih edilen suni ipek Türkiye'de genellikle lüks tüketim ürünlerinin üretiminde kullanılmaktaydı. Çok az miktarda bulunan suni ipeğin yurt içinde üretilmesi için projelendirilme çalışmalarına başlandı. Fabrika çalış-

maya başladığında daha önce ithal edilen suni ipeğin altı katı kadar üretim yapabiliyordu. Böylece gümrük vergisine ödenen yüksek miktardaki döviz yurt içinde kaldı.

Seramik Sanayisi

Seramik sanayisi dalında kurulan tek sanayi tesisi Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikasıydı. İşletmede en son sistem makineler kullanıldı. Yüksek kalitede malzemenin kullanıldığı fabrikanın ürünleri yurt dışından büyük bir talep gördü. Böylece önemli miktarda bir katma değer elde edildi. Aynı zamanda geleneksel Türk cam sanatının en özel örnekleri üretilerek kültürel mirasa katkıda bulunuldu.



İlk Türk gazete kâğıdı

İzmit fabrikası, mektubluk kâğıd ve kartondan sonra, gazete kâğıdı da yapmağa başladı



İzmit Kâğıd Fabrikasının kâğıd üreten makinelerinde çalışmakta olanlar

Biz genel sanayi programına dahil bulunan İzmit kâğıd fabrikasının işletmeye kâğıd ve karton çıkartmağa başladığını yazmıştı. Fabrika, şimdi gazete kâğıdı imaline de başlamıştı. Bu suretle ilk Türk gazete kâğıdı yakında piyasaya çıkartılma olmaktadır.

Yakında toplanacak olan Sınas Bankası toplantısında, konuşacak olan üyeler, ilk defa olarak İzmit kâğıd fabrikasının

yaptığı güzel mülki kâğıdları basılmıştır. Fabrikasının açılma töreni, Başvekil İsmet İnönü'nün, temin ettiği bu zaman ile yapılacak ve memleketin olan hayra bir büyük bir hizmet olacağı için, bu yıl meşhurlu yapılmıştır.

Kâğıd fabrikasına ilk sınısımlar İhtisatlar İdarəsi vermiş olup fabrika daha sonraları yedi milyon meşhurlu olacaktır kâğıd üretilmektedir.

Maden Sanayisi

Maden sanayisi sektöründe kurulan tesislerden ilki Keçiözümlü Kükürt Fabrikasıydı. Osmanlı Dönemi'nde kükürt ilkel yöntemlerle işlenmekteydi. Bu hem üretim azlığına hem de verim kaybına neden olmaktaydı. Yabancı şirketlerin elindeki ocaklardan ise istenilen derecede faydalanılmamaktaydı. Bundan dolayı kükürt madeninin çok olduğu Keçiözümlü'de bir fabrikanın kurulmasına karar verildi. Barut yapımında kükürte de gereksinim vardı. Bu nedenle savunma sanayisi için büyük önem taşıymaktaydı. Fabrikanın açılmasıyla stratejik bir maden olan kükürt, modern yöntemlerle üretilmeye başlandı.

BBYSP ile kurulan fabrikalardan en büyük ve kapsamlısı ise Karabük Demir ve Çelik Fabrikalarıydı. Tesislerin inşaatı için İngiliz H.A. Brassert and Co. Ltd. ile anlaşma yapıldı. Yaklaşık üç yıl süren çalışmaların ardından fabrikaların bir kısmı 1939'da açılabilirdi. Böylece Türkiye'de ağır sanayiye geçildi. Ulaşım, iletişim, enerji, gıda ve sağlık sektörleri canlanmaya başladı. Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları "fabrika yapan fabrika" özelliği ile zamanla farklı alanlarda yapılan işletmelerin projelerinin çizilmesi, teknik çalışan, makine ve demir çelik gibi inşaat gereçlerinin karşılanmasında da etkin bir rol oynadı. Aynı za-



manda Türkiye ile İngiltere arasında uzun yıllar devam eden siyasi ve askeri kutuplaşmanın Karabük Demir ve Çelik Fabrikalarının kuruluş sürecinde durma noktasına geldiği, fabrikanın iki ülke ilişkilerini normalleştirdiği görülür.

YENİ BİR SOSYAL HAYAT

Türkiye'nin dört bir tarafında açılan fabrikalarla ekonomik ve sosyal yaşam da değişikliğe uğradı. Anadolu'nun çeşitli yerlerinden fabrikalara çalışmaya gelenler daha modern ve konforlu evlerde yaşamaya başladı. Ayrıca işçiye ücretsiz öğle yemeği verilmekte ve gıda yardımı yapılmaktaydı. Doğum, evlenme, hastalık, işkazası, ölüm gibi durumlarda maddi yardımlarda bulunulmaktaydı. İşçilerin ücretlerine çocuk zammı yapılmaktaydı. Fabrikalardaki hastane ve sağlık ocaklarında sıtma, tifo gibi bulaşıcı hastalıklardan etkilenen

köylüler tedavi edilmekteydi. İşe alınan köylü çocuklara kurslarda okuma ve yazma öğretilmekteydi. Böylece fabrikalar sadece bir fabrika değil; okul, hastane, yurt kısacası bir kültür merkeziydi.

Avrupa'daki Sanayi Devrimi'nin rüzgârını neredeyse yüz yıl sonra kendi topraklarımızda görüyorduk. İnsanlarımız ilk kez sosyal hakların varlığından yararlanıyor, sanayi ve ekonominin bir ülkenin yaşamını nasıl değiştirdiğini birebir yaşayarak görüyordu.

Fabrikaların bir kısmında spor alanları yer almaktaydı. Yurdun dört bir tarafında kurulan bu fabrikaların bulunduğu coğrafyalarda bazı spor dallarını yapacak uygunluklar vardı ve bu fabrikaların spor kulüpleri kuruldu. Yöre halkı o zamana kadar duymadığı pek çok spor dalı ile karşılaştı.

Fabrikaların kurulduğu alanlarda ortaya çıkan yaşam alanları mahallelere, bölgelere dönüştü. Nazilli'de "Sümer Mahallesi", Karabük'te demir çelik fabrikası çalışanlarının oturduğu "Yeni Mahalle".

Fabrikaların olduğu şehirler yoğun biçimde göç almaya başladı. Şehirlerdeki evler yetmeyince çarpık yapılaşma örnekleri de oluştu. Bunu önlemek için kooperatif evleri çözümü bulundu. Kooperatif evleri için yeni mahalleler açıldı, yeni yollar, bulvarlar yapıldı. Bu bulvarlarda sinema, tiyatro ve mağazalar açıldı. Şehirlerin çehresi değişti.

Fabrikalarla Anadolu'nun yüzü değişti. Fabrikalarda sadece ürün değil; yeni bir Türkiye üretildi.

ATATÜRK DÖNEMİ AĞIR SANAYİ İLE ORTAYA ÇIKAN ŞEHİR: KARABÜK



"Millet ihtiyaç ve menfaatlerimizin kaçınılmaz kıldığı sanayi şubelerinin bir an önce gerçekleştirilmesine, hassasiyetle çalışıyoruz."

1 Kasım 1932, Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri S. 211 (Dördüncü Dönem Toplanma Yılına Açarken)

Mustafa Kemal Atatürk ve dönemin yöneticileri, ulusal savunma, sanayileşme, demir yollarının yapımı ve tarımı makineleştirme amacına yönelik ağır sanayi olarak adlandırılan demir ve çelik sanayisinin kurulması konusunda aynı düşüncedediler. Çünkü ülkenin ekonomik bağımsızlığının kazanılması ve yaşadığımız bölgede güçlü bir devlet olabilmek için demir çelik sanayisine sahip olmanın büyük bir üstünlük sağlayacağını bilincindeydiler. Bu bilinç doğrultusundaki kararlar İzmir İktisat Kongresi'nde alınmıştı.

Kurulması planlanan demir çelik fabrikası için Türkiye'ye gelen Sovyetler Birliği heyeti, incelemeler sonucunda bir rapor hazırladı. 1932 yılında hazırlanan bu raporla Türkiye'nin bu endüstriyi kura cak durumda bulunduğ u kesin olarak belirlendi.

Zamanın İktisat Bakanı Celal Bayar, kurulacak demir ve çelik sanayisinin yeri konusunda bölgeye çeşitli ziyaretlerde bulunmuştu.³⁹

Zamanın hükûmeti başta olmak üzere Genelkurmay Başkanlığı askeri endişelerle (1. Dünya Savaşı'nda Ereğli ve Zonguldak'ın Rus donanması tarafından bombalanması, savaş sonrası İngilizler ve Fransızlar tarafından işgal edilmesi) fabrikanın sahilden en az 100 kilometre içeride kurulması yönünde ısrar etmekteydi. Sahilden doğrudan ateş altına alınabilecek bir yere fabrika kurmak istemiyorlardı. Hatta askeri yetkililer kurulacak tesisin Karabük'ten daha iç kısımlarda olması yönünde ısrar ediyorlardı.⁴⁰

Mustafa Kemal Atatürk'ün isteğiyle kurulacak tesisin temeli 3 Nisan 1937'de Başbakan İsmet İnönü tarafından atıldı. Yer olarak Zonguldak ilinin Karabük köyünde Filyos Irmağı'nın kollarının birleştiği kısımda geniş çeltik tarlalarının bulunduğu su kenarındaki arazi seçildi. Böylece Karabük'te çeltik tarımından çelik sanayisine dönülerek Türkiye'nin ilk ağır sanayi hamlesinin adımları atılmış oldu.⁴¹

Bu ilk büyük demir ve çelik sanayisinin kuruluşu ülke çapında büyük yankılar uyandırmış, o günün gazeteleri olayı günlerce işlemişti. 4 Nisan 1937'de Ulus gazetesinde Falih Rıfkı Atay, Karabük'te demir çelik fabrikalarının temelinin atılmasından bir gün sonra çıkan makalesinde; "Karabük demir ve çelik endüstrisine şüphesiz mütevazı maksatlarla başlıyoruz. Ancak gıdanın özü buğday olduğu gibi, milli müdafaanın temeli demir ve çelik olduğunu unutmuyoruz. Yarın ray ve radyatör fakat öbür gün en ince motor cihazlarına kadar milli müdafa bakımından zaruri gördüğümüz her şeyi kendimiz yapmak zorundayız. Toplarını ve tayyarelerini bizzat yapamayan milletlerle, bir iç harpte bile, endüstriciler tarafından nasıl top gibi oynandığını görmekteyiz. Bir memleketin yalnız kendi üretim ve yoğaltım kabiliyetlerine dayanan bir milli endüstrisi olduğu gibi, ayrıca bir de istiklal endüstrisi vardır. Bu istiklal endüstrisinin temeli, demir ve çeliktir."⁴² biçiminde ele almıştı.

³⁹ Kutay, Cemal, Celal Bayar, İstanbul 1939, s. 318.

⁴⁰ Sarıkoyuncu, Ali, Milli Mücadele'de Zonguldak Sancağı, Zonguldak Bartın Karabük, Ankara 2009, s. 317

⁴¹ Zonguldak Kömür İli Gazetesi, S. 528, s. 1.

⁴² Cumhuriyet gazetesi, 4 Nisan 1937, s. 7.

BİR SANAYİ KURULUŞUNUN KARABÜK'E ETKİSİ



1. Ağır Sanayi ile Gelen Şehrin Değişimi

Daha önce Safranbolu ilçesinin Aktaş nahiyesine bağlı bir köy olarak kayıtlara geçen Karabük, 1932 yılından başlayarak Zonguldak-Ankara Demir Yolu Hattı'nda tren istasyonu oldu. Tabii ki şehir asıl gelişimini demir-çelik fabrikasının kurulmasıyla gösterdi.

İlk defa 1937 yılında Karabük ve Safranbolu'ya gelen eğitimci Kazım Nami Duru, 1946 yılında "Safranbolu-Karabük" adlı yazısında Karabük'ü şöyle anlatıyor:

"Her gelişimde fabrikanın nasıl şekiller aldığını görüyordum. Bir yandan fabrikanın yapılan ocakları yükselirken öte yandan Karabük-Safranbolu kuzeyindeki sırtta yeni yeni memur ve işçi evlerinin kurulmakta olması, bana buranın yakın vakitte modern bir şehircik hâline geleceğini anlatıyordu.

Her defasında fabrikayı geziyordum; onun işlemeye başladığını, demir ve çelik verdiğini görüyordum. Yenişehir'de güzel evler yükseliyor, mağazalar açılıyor, sinemalar işliyordu. Birkaç yıl önce istasyondan başka oturulacak bir yeri olmayan Karabük'te oteller, dükkânlar yapılıyor, her yanı elektrikle pırıl pırıl aydınlanıyordu. Karabük, her Türkün gururlanacağı bir faaliyet alanı oluyordu. Şimdi Karabük, görmemiş olanlar için, şöyle bir fabrika

ile birkaç evden başka bir şeyi olmayan sönük bir yer sanılır. Oysa burası, geceleri nurlar içinde ışıldayan düzlükleri, tepeleriyle çevresi bir günde dolaşılamayacak genişlikte hayli büyük ve modern bir kasabadır. Türkün çalışma azminin nelere kadir olduğunu anlamak için Karabük'ü görmek lazımdır. Belki dolayları henüz kırdır. Henüz kasabadan başka bir şey görmemiş çorak yerdir. Fakat bu fabrika, bütün o yerleri yavaş yavaş içine alacak oraları da Türkiye'nin bir iş ve ölkü kaynağı yapacaktır.”⁴³

Şehir ilk zamanlarda elektriği demir çelik fabrikası içinde yapılan termik santralden sağlamaktaydı. Elektrik belediye tarafından fabrikadan belirli bir ücret karşılığı alınıp abonelere verilmekteydi. Şehir su gereksinimini ise kuyu sularından sağlamaktaydı. İçme suları Bartından getirilen şişe suyu denilen kaynak suları ile sağlanıyordu.⁴⁴

2. Konut

Fabrikanın kurulması ve artan nüfus ile beraber şehrin en büyük problemlerinden birisi konut oldu. Fabrikaların inşaatında çalışan insanlar barınma gereksinimlerini tren vagonlarında gideriyordu. Karabük Demir Çelik Fabrikalarının çalışanları için konut yapımını Sümerbank üstlenmişti. Yapılan konutlarla birlikte Karabük'ün çehresi de değişmeye başladı.

1943 yılında 340 konut inşa edilmişti. 1945 yılında bu sayının memur ve yöneticiler için 319 iken işçiler için 618'e yükseldiği görülür.⁴⁵

3. Ulaşım

Mustafa Kemal Atatürk, ülkenin ekonomik kalkınmasını bir bütün olarak görüyordu. Ekonomik kalkınmanın ülke içindeki ulaşım ağının sağlanmasıyla başarılabileceğini düşündüğünden, ülkenin ulaşımını demir yolları ile birleştirmeye karar verdi. 1 Mart 1922'de TBMM'nin açılış konuşmasında “(...) iktisat hayatının faaliyet ve zindeliği ancak vesaiti taşıma, yolların, şimendiferlerin, limanların hâli ve derecesiyle orantılıdır.” diyordu.⁴⁶

M. Kemal, dolayısıyla Türkiye'de kurulacak sanayi işletmelerinin büyüklüğünü de işletmelerin bölge dışına çıkartılması, başka yerlere taşınmasıyla eş değer tutuyordu.

⁴³ Karabük, Aylık, S. 12 (Ocak 1946), s. 9.

⁴⁴ TODAİE, Şehirlerin İnkişafı, s. 93.

⁴⁵ Sümerbank ... 1942 Yılı Umumi Murakabe Heyeti Raporu, s. 57; Sümerbank ... 1945 Yılı Umumi Murakabe Heyeti Raporu, s. 102.

⁴⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 1, İctima Senesi 3, C. 8, s. 6.

Bu doğrultuda İktisat Bakanı Celal Bayar tarafından başbakanlığa sunulan raporda, şahilden giden Zonguldak-Filyos arasındaki demir yolu hattının iç kesimlere alınması ve liman yapım yeri olarak en uygun yerin Ereğli olacağı belirlenmişti.⁴⁷ Böylece iç bölgelerdeki demir yolu aracılığıyla Karadeniz sahili arasında bağ kurulmuş olacaktı. Bu da üretilen ürünlerin başka bölgelere taşınmasında maliyetin düşmesini, ekonomik kaybın azalmasını sağlayacaktı.

4. Nüfus

1937 yılında demir ve çelik fabrikasının temelini atılmasıyla çalışmak için çevreden veya başka yörelerden gelen işçiler Karabük'te nüfus hareketliliğini başlattı. Fabrikaların inşaatı dönemindeki bu nüfus hareketliliği geçici olup asıl yerleşik nüfus 1939 yılında fabrikaların işletmeye açılması sonrası başladı.

Fabrikanın 1939'da üretime başlamasından sonra şehre civar yerleşim yerlerinden çalışmak için gelen insanların şehrin nüfusunun %90'ına denk gelmiştir.⁴⁸ Sanayi hamlesiyle birlikte demografik olarak da hareketlenmenin arttığını görüyoruz.

1937 ile 1955 yılları arasındaki nüfus artışının temel sebebi fabrikaların ve ardı sıra yeni kuruluşların açılmasıdır. Aynı zamanda çalışan işçi ve memurların lojman gibi kalacak yer problemlerini çözmeleri ve ailelerini de yanlarına almaları, bu artışa neden olmuştur.⁴⁹

YILLAR	1939-1941 NÜFUS	1942-1944 NÜFUS	1945-1947 NÜFUS
1937		1.000	
1938		1.000	
1939	1.011.222	1.022.000	1.033.000
1940	1.040.000	1.050.000	1.060.000
1941	1.060.000	1.070.000	1.080.000
1942	1.080.000	1.090.000	1.100.000
1943	1.100.000	1.110.000	1.120.000
1944	1.120.000	1.130.000	1.140.000
1945	1.140.000	1.150.000	1.160.000
1946	1.160.000	1.170.000	1.180.000
1947	1.180.000	1.190.000	1.200.000
1948	1.200.000	1.210.000	1.220.000
1949	1.220.000	1.230.000	1.240.000
1950	1.240.000	1.250.000	1.260.000
1951	1.260.000	1.270.000	1.280.000
1952	1.280.000	1.290.000	1.300.000
1953	1.300.000	1.310.000	1.320.000
1954	1.320.000	1.330.000	1.340.000
1955	1.340.000	1.350.000	1.360.000

Tablo 1.1⁵⁰

⁴⁷ B.C.A, Fon Kodu: 030.10 Yer No:171.187.27, Karabük'te Kurulacak Demir Sanayi Dolayısıyla Karabük-Ereğli Demiryolunda ve Ereğli Limanında Alınacak Tedbirler Hakkında Başvekilere Sunulan Rapor.

⁴⁸ Erkin, Safa Şükrü, "Karabük'ün Sosyal Monografisi", İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Tez no: 201 s. 49.

⁴⁹ Uğurlu Barlas, "Karabük-Safranbolu" Karabük Avuk Fikir ve Aktüalizte Dergisi, Kasım 1970, 8. sayı, s.13.

Karabük'e ilk işçi göçü 1938 yılında gerçekleşti. Bu göçle gelenler; Artvin'in Yusufeli ilçesiyle, Erzurum'un İspir ilçesinden tuğla işçisi olarak getirtilen 400 kişidir. Yüksek fırınların tuğlalarını döşeyecek olan bu işçiler, eğitim için önce İngiltere'ye gönderilmiş sonra fabrika bünyesinde uzun süre çalışmışlardır.

İşçiler, fabrikaların kurulmaya başlamasıyla ülkenin batısından başlayarak en doğusuna kadar her tarafından çalışmak için Karabük'e geldiler. Zonguldak'ta kömür madeni çıkarılmasından dolayı yöre zaten işçi çekim alanıydı. Madenlerde çalışmak için Karadeniz bölgemizin sahil şeridi başta olmak üzere, birçok insan Zonguldak'a göç etmişti. Karabük'te fabrikaların açılması, bu işçi göçlerini daha da artırıcı bir etken oldu.

5. Ağır Sanayi İşçisi Yetiştirme Çalışmaları

Kurum işçi açığını gidermek, mesleki eğitim ve terbiye kazanmış aynı zamanda kurum içinde uzun süre çalışacak işçi kadrosu oluşturmak için kendi içinde 23 Şubat 1942'de 71 öğrenci ve 12 öğretmenle Cıracık Mektebi isminin verildiği bir okul açtı. İlkokul eğitimi almış öğrencilerin kabul edildiği okulda öğrencilerin çoğunluğunu kurum çalışanlarının çocukları veya yakınları oluşturmaktaydı. Üç yıl eğitim verilen okulda öğrencilerin bir kısmı yatılı kalmış, Milli Eğitim Bakanlığı Orta Öğretim Kurumları Yönetmeliği'ne göre hareket edilmiş, yönetim ve eğitim kadrosu fabrika yönetimi tarafından oluşturulmuştu. Talebin fazla olmasından dolayı öğrenciler sınavla belirlendi. Okulun yatılı olması, köy kökenli ve çevre illerden öğrencilerin ilgisini artırdı. 1944-1948 yılları arasında öğrenim gören öğrencilerin ortalama % 50'si köy kökenliydi.⁵⁰

6. Özel Girişimlerin Gelişmesi

Karabük Demir ve Çelik Fabrikası; yöredeki etkinliğinden sonra demire bağlı sanayinin gelişmesine de önemli katkıda bulundu. Fabrikanın üretime geçmesinden sonra, demir sanayisine dayanan küçük işletmeler de şehrin çeşitli yerlerinde ortaya çıkmaya başladı. Ham maddesini demir çelik fabrikasından alan bu işletmeler, gelen talepler doğrultusunda demiri işleyip piyasaya süren haddehanelerdi. Şehirde sobacı, yedek parça yapımcıları, traktör römorkları vb. üreten küçük sanayi işletmeleri şehrin gelişmesine paralel olarak ortaya çıkacaklardır.

Kurulan ağır sanayi sayesinde, şehrin etrafında yavaş yavaş küçük sanayiciler ortaya çıktı. Fabrikalarda işi öğrenen girişimci ruhlu kişiler bu devlet kuruluşundan istifa ettikten sonra ayrılıp kendi iş yerlerini kurarak bölgedeki özel sektörün de temellerini attılar. Demir Çelik Fabrikaları, özel sektör için bir okul olmanın yanında ham madde kaynağıydı.

⁵⁰ Erkin, Safa Şükrü, "Karabük'ün Sosyal Monografisi", İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Tez no: 201 s. 58-59.

7. Eğitim ve Kültür

Günümüzde Karabük'te okuma yazma bilenlerin oranı % 90'lara yaklaşmakta. Eğitimin Karabük'te bu derece yüksek olmasındaki en büyük etken Karabük Demir Çelik Fabrikalarının kurulmasının ardından başlayan şehirleşmedir.

Şehirde biri Halkevi diğeri Karabük Demir Çelik Fabrikalarına ait olmak üzere iki kütüphane bulunduğu ve Karabük Halkevi kütüphanesinde 1000, Karabük Demir Çelik Fabrikaları kütüphanesinde 3000 kitap bulunduğu bildirilmektedir.⁵¹ Buna, o zamanın şartlarında ve yeni kurulan bir yerleşim birimi olan Karabük'te yaşayan insanların eğitimi açısından iyi bir gelişme olarak bakmak gerekir.

Okuma yazma bilmeyen kişiler için okuma yazma kursları açılarak bu kişilerin de okuma yazma öğrenmeleri yönünde çaba sarf edilmiştir. Şehir merkezinde okuma yazma bilenlerin oranının yüksek olmasından dolayı bu tür kurslarda ağırlık köylere verilmiştir.

Okuma yazma kurslarına ilginin yoğun olmasının en büyük nedenlerinde biri, demir çelik fabrikalarında çalışmak isteyenlerde okuma yazma bilmenin 1954 yılından başlayarak şart koşulmasıydı. Karabük'te demir çelik fabrikasının yanı sıra devlet demir yolları ve orman işletmesi gibi devlet kurumlarının işe alınacaklarda okuma yazma bilme şartı aradıkları için halk bu tür kurslara devam ederek en az bir ilkokul diplomasına sahip olma yoluna gitmiştir.⁵²

8. Sosyal Hayat

Karabük şehrinin sosyal hayatıyla ilgili ilk yerler, Karabük Demir ve Çelik Fabrikalarında çalışanların yaşadığı Yenişehir semtinde kuruldu. Ağırlıklı olarak fabrika yönetici ve memurlarının yanı sıra kaymakam gibi yerel yöneticilerin de kaldığı semt olan Yenişehir'de konutların yanı sıra sosyal kurumlar da yapıldı. Bu kurumların yapılmasında demir çelik fabrikası öncülük etti.

SONUÇ

Cumhuriyet'in "*muasır medeniyetler seviyesine çıkmak ve onları geçme*" azmiyle başlattığı sanayileşme çabasının bir sonucu olan Karabük şehri, Cumhuriyet Dönemi'nin gelişme çabalarının izlerini taşır. Onlarca hanenin bulunduğu küçük bir yerleşim yerinden, Cumhuriyetin ağır sanayi merkezini oluşturacak bir şehre dönüşen Karabük, Kurtuluş Savaşı sonrası ekonomik bağımsızlığı elde etme mücadelesinin de sembolü hâline geldi.

⁵¹ Girgin, İsmail Ömer, Karabük, İstanbul 1948, s.10.

⁵² TODAİE, Şehirlerin İnkişafı, s. 109.

Karabük, Atatürk'ün çağdaş uygarlık seviyesine ulaşma, ekonomik bağımsızlığı sağlama, halkın refah seviyesini yükseltme, yeni kurulan Cumhuriyet Türkiye'sini hak ettiği hedeflerine ulaştırma yolunda atılmış önemli bir adımdı. Karabük demir çelik fabrikasının yarattığı iş olanğı , kültürel ve ekonomik büyüme cumhuriyetin ilk yıllarında ne kadar doğru politikalar üretildiğinin ve ağır sanayi hamlelerinin ne denli doğru olduğunun kanıtıdır.

Cumhuriyet Dönemi sanayileşme çabaları devletin varlığını devam ettirmesi, var olan yönetimin halk tarafından kabul görmesi doğrultusunda en büyük amaç olmuştur. Yeni kurulan devletin varlığını sürdürmesinin ancak sanayileşmenin ve ekonomik gelişmenin başarılmasıyla mümkün olabileceğinin farkında olan Mustafa Kemal Atatürk, bu amaçla Cumhuriyet'in ilk yıllarından başlayarak sanayileşmeyi destekledi.



lke kalkınmasına Anadolu'dan ve
tarımda sanayileşmeye öncelik vererek başlayan
Mustafa Kemal Atatürk'ü anlayabilmek için
onun köylü milletine bakışını bilmek gerek.

Kalkınmanın temeline oturttuğı Türk köylüsünü
tarihsel süreci içinde doğru değerlendiren Atatürk,
ona hak ettiğı yeri ve değeri verebilmek için
tarımda kalkınmayı başlatırken ülkenin üretici
güçlerini de doğru belirliyordu.

Üretici güçler refaha kavuşmadığı, mutlu olmadığı
sürece gerçek kalkınmadan söz edilemezdi.

Atatürk; ülkenin içinde bulunduğı felaketin,
geri kalmışlığın, yoksulluğun gerçek nedenini de
hem tarihsel hem de sosyolojik açıdan doğru
belirlerken ileriye dönük önemli bir vizyon ortaya koyuyordu.

“Köylü milletin efendisidir!”

Böylece köylüyü kölelikten efendiliğe yükseltirken
bir milleti de kul olmaktan çıkarıp
efendi olmaya yönlendiriyordu.



KÖYLÜ MİLLETİN EFENDİSİDİR



"Efendiler,

Adli politikamızdan sonra, millî yaşamımızın en çok ilgili bulunduğu ekonomik durumumuz hakkındaki düşüncelerimi de arz edeceğim. Bu konuya girmeden önce görüşümü açıklamak için yüce heyetinize ve bütün dünyaya bir soru sormama izin veriniz.

Türkiye'nin sahibi ve efendisi kimdir? (Köylüler sesleri) Bunun cevabını derhal birlikte verelim: Türkiye'nin gerçek sahibi ve efendisi, gerçek üreticisi olan köylüdür. (Şiddetli ve sürekli alkışlar) O hâlde herkesten çok bolluk, mutluluk ve varlığa hak kazanan ve buna layık olan köylüdür. (Sürekli alkışlar) Bundan dolayı, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükûmeti'nin ekonomik politikası bu önemli amacının sağlanmasına yöneliktir.

Efendiler,

Diyebilirim ki bugünkü felâket ve yoksulluğun tek nedeni bu gerçeği ihmal etmiş olmamızdır.

Doğrusu yedi yüzyıldan beri dünyanın geçilli yörelerine gönderilerek kanlarını aktırdığımız, kemiklerini topraklarında bıraktığımız ve yedi yüzyıldan beri emeklerini ellerinden alıp gereksiz yere harcadığımız ve buna karşılık daima onurunu kırdığımız ve hor gördüğümüz ve bunca özveri ve iyiliklerine karşılık nankörlük, küstahlık ve zorbalıkla uşak durumuna indirmek istediğimiz bu ülkenin gerçek sahibi huzurunda bugün büyük utanç ve saygı ile gerçek durumumuzu alalım. (Şiddetli alkışlar)"

Mustafa Kemal ATATÜRK, 1 Mart 1923⁵²

⁵² Türkiye Büyük Millet Meclisi I. Dönem 3. Yasama "Ah Açılış Konuşması, Millet Meclisi Tutarak Dergisi D. 1, C. 18, S. 2 https://www5.tbmm.gov.tr/tarihce/ataturk_konusma/1d3yyk.htm

Atatürk'ün köylü sınıfını toplumun temeline koymasında onun formasyonunu oluşturan etkenler yer almaktadır. Atatürk; tarih, siyaset, ekonomi, iktisat, felsefe, dil bilim konusunda çok iyi eğitim veren Batı ekolünü özümsemiş askeri okullarda eğitim almıştır. Ancak Atatürk, aldığı eğitimlerle de yetinmemiş ve özel merak duyduğu tarih, siyaset bilimi ve felsefe konusunda nice eserler okumuştur. Özellikle lise yıllarından başlayan tarih ve siyaset bilimi merakı, Atatürk'ün Avrupa tarihine de hâkim olmasını sağlamıştır.

Avrupa Krallıkları ve Osmanlı Devleti'nin Köylü Nüfusu

Avrupa'da 12. yüzyılda şekillenen krallıkların ve imparatorlukların yönetiminde tarım toplumu, 16. yüzyıla gelindiğinde üretim kavramının oturduğu bir sosyal düzen yaratmıştı. Coğrafi keşifler ile birlikte ekonomide söz sahibi olan tüccar sınıfın da yönetimde söz sahibi olmak istemesiyle Avrupa'da "Burjuvazi" adı verilen yeni bir sınıf oluştu. Burjuva sınıfı zamanla sahip olduğu parayı biriktirmeye ve biriken parasını (sermaye) kendilerine yeni alanlar yaratarak kullanmaya başladı. Sermaye birikimi arttıkça toplumlar da üretim-tüketim dengesi oluşmaya ve piyasa çeşitlenmeye başladı, sermayedarlar daha fazla üretmek ve tükettirmek için dünyayı değiştiren "Sanayi Devrimi"ni başlattı. İngiltere'de başlayan ve kısa sürede tüm Avrupa'ya yayılan fabrikalaşma, üretimi yepyeni bir boyuta taşıırken; üretenleri lider üretemeyenleri ise bağlı hâle getirdi.

Orta Çağ'ın en karanlık döneminde Anadolu merkezli kurulan ve kısa sürede büyüyerek imparatorluk hâline gelen Osmanlı Devleti ise Avrupa'da yaşayan krallıklar ve imparatorluklar gibi toprağa bağlı bir düzen ile yaşamaya başlamıştı. Çağdaşı olan Avrupalı devletler gibi Osmanlı Devleti'nde de halkın temel geçim kaynağı tarım ürünleriydi. Ancak Osmanlı Devleti, bir tarım toplumu olarak çağdaşı Avrupalı devletlerden farklı bir toprak yönetimini benimsemişti. Osmanlı Devleti'nde tüm topraklar padişahın malı sayılıyordu. Osmanlı halkı, ekip biçmek istediği tüm toprakları çiftthane sistemine kayıt olarak devletten hayat boyu kullanmak için kiralamıştı. Çiftthane sistemi, iki (çift) öküzün sürebileceği büyüklüğü tanımlamaktaydı. Kuruluştan başlayarak Osmanlı Devleti'nde uygulanan bu sistemde halk; kiraladığı toprağı işletmiş, ürünlerini satmış ve hayatını devam ettirmişti. Halk, toprağın sahibi olamadığı için ne kadar üretirse üretsün birikim yapamamış, işlediği toprağı miras bırakamamıştı. Her yetişkin yeni çiftthane kiraladığı için kuşaklar boyu devam eden aile çiftlikleri ve üretim birikimi oluşmamıştı. Bunun en önemli sonucu, Osmanlı Devleti'nde üreten sınıfın sermayeye sahip olamaması olmuştur. Avrupadaki çağdaşlarının aksine burjuva sınıfı oluşmayan Osmanlı Devleti'nde köylüler her zaman sistemin en altında kalan tabaka oldu. Köylülerin üretimi arttırmaktan uzakta, gündelik yaşayan bir sınıf olmasıyla Osmanlı Devleti, tarım ürünlerinin çeşitliliğini artıramadığı gibi seri üretimi destekleyecek Sanayi Devrimi'nin nedenlerini bile yakalayamadı.

Avrupa'da Değişen Ekonomik Yapının Osmanlı Devleti'ne Sonuçları

Avrupa devletlerinin tarım merkezli sanayi etkinliklerini artırıp seri üretime geçmeleriyle Osmanlı Devleti ve onun gibi pek çok devlet, kısa sürede açık pazar hâline geldi. Tarımın önemini kavrayamayan devletler, sanayi devriminin de önemini anlayamadan, üretmeyen durumuna düştü ve deyim yerindeyse iğneden ipliğe dış pazarlara bağımlı hâle geldi.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde kesin çizgilerle belirlenen üreten tüketen ilişkisi kurulan devletler içinde Osmanlı Devleti, “tüketen devletler” listesinin ilk sıralarında yer alıyordu. Elbette Osmanlı Devleti'nin son yıllarında Avrupa ve dünyadaki gelişmeleri takip edenler de vardı. Özellikle İstanbul'da Avrupa'daki siyasi ve ekonomik gelişmeler yankı bulmuş hatta Osmanlı Devleti'nde İstanbul, iktisadi merkez olarak kabul edilmisti. Kurtuluş Savaşı yıllarında iktisadi merkez olarak kabul edilen İstanbul, eski dönemin gözde yeri ve imparatorluk başkentiydi. Ancak yeni kurulan yapı, bir ulusal devlettir. Dahası İstanbul, yeni siyasi otorite için tehlike oluşturduğu düşünülen karşıt grupların kümелendiği şehirdir. İstanbul, ülkede ticaret ve sanayinin yoğunlaştığı ildir. Ancak İstanbul'daki şirketler, Ankara'ya yakın kişilere ait değildi. Çoğu Osmanlı'nın son çeyrek asrında kurulmuş olan bu şirketler ya eski dönemin gözde İttihatçıları ya da Müslüman-Türk unsurlar dışında kilerin kontrolündeydi. Bu kişiler ise Ankara'ya yeterince yakın durmuyordu. İstanbul'un iktisadi varlık yapısının bu niteliği, özellikle ilk yıllarda kendini güvende hissetmeyen Ankara Hükûmeti'nin iktisat politikası seçimlerinde ister istemez belirleyici oldu.

İkinci olarak, halkının yaklaşık dörtte üçü köylerde yaşayan ve ilkel tarımla uğraşan bir ulusu ekonomik açıdan kalkındırma girişimi başladığında, uygulanacak politikaların tarım kesimine ve taşraya yönelik olması şaşırtıcı değildi. Cumhuriyet'in kuruluşunun ardından gerçekleştirilen iktisadi atılımları kabaca iki grupta toplamak gerekirse bunları, tarım üretiminin artırılmasına yönelik politikalar (tarımda makineleşme) ve Anadolu'yu kalkındırmaya yönelik sanayi ve ulaştırma yatırımları şeklinde özetleyebiliriz.⁵⁴

Cumhuriyet'in Kuruluş Yılları ve Tarımın Yükselişi

1912 yılından beri neredeyse aralıksız olarak süren savaşlar döneminde tarımsal üretimde kullanılan çift hayvanlarına ordunun gereksinimi nedeniyle el konulması da ciddi sorunlara yol açtı. 1918 yılına gelindiğinde yük hayvanlarının sayısı % 50, koyun ve keçilerin sayısı % 40 oranında azalmıştı. Savaş sırasında kadınlar daha fazla çalışmış olsalar da ekili alanlar ve üretim düzeyi de büyük ölçüde azaldı.⁵⁵

⁵⁴ Pamuk, Şevket, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, İş Bankası Kültür Yay., s. 167.

⁵⁵ Pamuk, Şevket, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, İş Bankası Kültür Yay., s. 167.

Uzun süren bu savaş yıllarında Türkiye sınırları içinde kalan alanın nüfusu yaklaşık % 20 azalmış, 1914 yılında 16,5 milyondan 1924 yılında 13 milyona kadar gerilemişti. Ölen erkek sayısının yüksek olması nedeniyle nüfusun önemli bir bölümü de dul ve yetimlerden oluşuyordu. Zorunlu göç ve yer değiştirme sonrasında pazar için üretim yapan tarımsal üreticilerin, kentlerdeki el sanatları ustalarının ve kırları liman kentlerine bağlayan ağı oluşturan tüccar ve tefecilerin önemli bir bölümü ayrılmıştı.⁵⁶

Cumhuriyet'in ilanı toplumsal dinamikleri zarar görmüş Anadolu halkının hızlıca hak ettiği iktisadi ve sanayi kalkınmayı yakalamasını sağlayacak en önemli adım oldu. Köylünün üretimindeki en büyük engel olan Aşar Vergisi 1924 yılında kaldırıldı. Köylü, üretim konusunda desteklendi, üreten ve kazanan çiftçi modeliyle Türkiye'nin Sanayi Devrimi başlatıldı. Atatürk'ün "Milli ekonominin temeli ziraattır. Kılıç ve saban, bu iki fatihten birincisi ikincisine mağlup oldu. Çiftçi ve çoban bu millet için temel unsurdur. Türkiye'nin asıl sahibi ve efendisi, gerçek üretici olan çiftçidir. Eğer milletimizin ekseriyeti azamisi çiftçi olmasaydı bugün dünya yüzünde bulunmayacaktık." gibi tarımın önemini vurgulayan derin görüş ve bilgileri tarımsal ve sınai kalkınmayı hızlandırdı.⁵⁷

1923 yılından başlayarak sürekli büyüyen ve gelişen Türkiye; 1929 yılına gelindiğinde % 27 büyüme oranını yakalamıştı.⁵⁸ Ancak 1929 Dünya Ekonomik Krizi ile tarımsal ürünlerin ihraç fiyatlarının düşüşü çiftçi gelirini azaltmış, çiftçi üretim yapamaz noktaya gelmişti. Bu nedenle devlet hem çiftçiyi korumak hem de sanayiye desteklemek üzere bazı önlemler almak gerektiğini duydu. Ham maddesini tarımdan sağlayan sanayi kollarına ağırlık verildi.

Kuldan Efendiye

Dünyadaki iktisadi değişimlere göre ulusal ekonomisini şekillendiren Atatürk'ün genç Türkiye Cumhuriyeti, kısa sürede hem ülke içinde kalkınmayı sağlayacak hem de dış ticarette söz sahibi olacak pek çok sanayi kuruluşunun açılışını yaptı.

Şeker Fabrikaları

- ✓ Alpullu Şeker Fabrikası (1926)
- ✓ Uşak Şeker Fabrikası (1926)
- ✓ Eskişehir Şeker Fabrikası (1934)
- ✓ Turhal Şeker Fabrikası (1934)

⁵⁶ Dernek, Zeynep, "Süleyman Demirel Üniversitesi", Ziraat Fakültesi Dergisi 1-12, 2006.

⁵⁷ Dernek, Zeynep, age.

⁵⁸ Dernek, Zeynep, age.

Şeker pancarı, endüstriyel bir bitki olmasından dolayı Türkiye ve birçok ülkede tarım politikaları içerisinde öncelikli yere sahipti. Şeker pancarının işlenmesi sonucu ortaya çıkan yan ürünlerin tamamına yakını stratejik ürünlerdi. Bunlardan küspe, melas, etanol en önemlileriydi. Melas ve küspe hayvan yemi olarak kullanılmasının yanında ispiro üretimiyle sanayinin önemli bir ham maddesiydi. Ayrıca şeker pancarından maya, antibiyotik, bio etanol gibi ürünler elde edilmekteydi.

İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar doğrultusunda 25 Ocak 1925 tarihinde, Bakanlar Kurulu tarafından "601 Sayılı Şeker Fabrikalarının Tesisinin Teşvikine Dair Kanun" teklifi hazırlanarak TBMM'ye sunuldu. 5 Nisan 1925 tarihinde yürürlüğe giren "Şeker Fabrikalarına Bahşolunan İmtiyaz ve Muafiyet Kanunu" ile şeker fabrikası kuracak olanlara bazı kolaylıklar sağlandı. Sağlanan kolaylıkların arasında kurulacak şeker fabrikalarına komşu beş il sınırlarını geçmemek şartıyla 25 yıl süreli, fabrika tesis ve işletme imtiyazı verilmesi, yetiştirilen pancarlardan on yıl süre ile arazi vergisi alınmaması, temettü vergisinin şeker sanayisinde çalışan işçilerden on yıl süre ile alınmaması, hisse senetlerinin damga vergisinden muaf tutulması, kurulacak şeker fabrikasını dış rekabete karşı korumak için üretilecek şekerin sekiz yıl istihlak vergisinden muaf tutulması, fabrika kurulması için gerekli arazinin bir hektardan beş hektara kadar olan kısmının devlet tarafından ücretsiz olarak verilmesi, şayet bu arazi şahsa ait ise istihlak kanununa göre istihlak edilmesi, fabrikanın ihtiyacı olan ham madde ve fabrika tarafından üretilen ürünün, devlet tarafından işletilen araçlarla üçte bir oranında ucuza taşınması başta gelmekteydi.⁵⁹

Dokuma Fabrikaları

- ✓ Bünyan Dokuma Fabrikası (1927)
- ✓ Sümerbank (1933)
- ✓ Konya Ereğli Bez Fabrikası (1934)
- ✓ Bakırköy Bez Fabrikası (1934)
- ✓ Kayseri Bez Fabrikası (1934 –temel atma)
- ✓ Nazilli Basma Fabrikası (1935 –temel atma)
- ✓ Bursa Merinos Fabrikası (1935-temel atma)
- ✓ Gemlik Suni İpek Fabrikası (1935 –temel atma)
- ✓ Malatya Bez Fabrikası (1937)

⁵⁹ <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/seker-sanayinin-kurulmasi-ve-gelistimi/>

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye, yaklaşık 100 bin hektar alanda 40 bin tona yakın pamuk üretmekteydi. Pamuktaki üretime paralel olarak ülkenin ilk sanayi nüveleri basma, dokuma ve bez üretim tesisleri olarak kurulmuştu.

Adını, Mustafa Kemal Atatürk'ün verdiği "Sümerbank", 3 Haziran 1933'te kuruldu. Atatürk'ün ölümünden on üç ay önce, 9 Ekim 1937 yılında açılışını yaptığı Nazilli Basma Fabrikası, Cumhuriyet'in Devlet tarafından kurulan ilk basma fabrikasıydı. Sonra yenileri açıldı, Sümerbank; çiftçinin pamuğunu basmaya, beze dönüştüren, katma değer kazandıran pamuklu sektöründe 20 işletmeye ulaştı. Gittiği yerde sosyal yaşamı değiştiren, dönüştüren bir yapılanma oldu.⁶⁰

Yöresel Ham Maddeyi Geliştirmeye Yönelik Fabrikalar

- ✓ Bursa Süt Fabrikası (1934)
- ✓ Isparta Gül Yağı Fabrikası (1934)
- ✓ Ankara, Konya, Eskişehir, Sivas Buğday Siloları
- ✓ İzmit Kâğıt Fabrikası (1934 –temel atma)⁶¹

Cumhuriyet ile Anadolu'da yüzyıllardır var olan ancak üretimi sınırlı kalmış yöresel kaynaklar belirlenerek bilinçli tarım uygulamalarıyla ürünlerin yaygın ve kaliteli üretilmesi sağlandı. Bu ürünlerin tamamı, kısa sürede ulusal sanayinin birer kolu hâline geldi.

Isparta Gül Yağı Fabrikası: Cumhuriyet'le birlikte gülcülük Isparta'da gelişerek 1931 yılında 450.000 kilografa kadar çıktı. Elde edilen güller köylülerin kendi olanaklarıyla işlendi. 1933'te üretilen gül yağı 700 kilogram kadar olup elde edilen gelir ise 250 bin liradır ve önemli bir ihraç malıdır.

Gelişen gülcülüğe paralel olarak 30 Eylül 1935'te Ekonomi Bakanı Celal Bayar tarafından Isparta'da gül yağı fabrikasının temeli atıldı. 1936'da ise fabrika usulü yağ üretilmeye başlandı.⁶²

İzmit Kâğıt Fabrikası: Başvekil İsmet İnönü tarafından temelleri 14 Ağustos 1934 yılında atılan ve 1. Kâğıt Fabrikası olarak bilinen, toplam değeri 30.400 lira olan İzmit Kâğıt ve Karton Fabrikası 121.864 metrekaresel bir alana kuruldu. Dönemin İktisat Nazırı Celal Bayar, 6 Kasım 1936'da İzmit Kâğıt ve Karton Fabrikası'nı törenle açtı. İzmit Kâğıt ve Karton Fabrikası'nın kuruluş çalışmaları 1934 yılında başlamasına rağmen çeşitli nedenlerle inşaatı 1939 yılının ocak ayında tamamlanabildi, fabrikanın ilk kâğıt üretimi 18 Nisan 1939 Saat:15.03'te gerçekleşti.⁶³

⁶⁰ Pamuk, Şevket, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, İş Bankası Kültür Yay., s. 176.

⁶¹ <https://www.tarimdunyasi.net/2020/11/10/atatürk-donemi-tarim-uygulamaları>

⁶² <https://www.isparta.gov.tr>

⁶³ <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/izmit-kagit-ve-karton-fabrikası>

Tütün Fabrikaları

✓ Malatya Tütün Fabrikası (1936)

✓ Bitlis Tütün Fabrikası (1936)

Malatya ve Bitlis bölgesinde yetiştirilen kaliteli tütün ürünleri, açılan fabrikalarda işlendi ve tütün sanayisi kısa sürede kalkınma gösteren bir ekonomik birim oldu.⁶⁴

Yıllar	Güher (Lira)	Güher (Lira)	Net Hasılat (Lira)
1921	5.211.413	10.877.090	5.140.425
1922	10.000.000	18.000.000	8.000.000
1923	8.215.311	14.892.918	6.677.607
1924	8.012.443	12.247.829	4.235.386
1925	11.637.944	20.286.819	8.648.875
1926	17.224.215	35.862.288	18.638.073
1927	16.437.555	40.463.600	24.026.045
1928	20.259.490	42.892.021	22.632.532
1929	20.312.430	45.797.569	25.485.139
1930	18.444.418	42.827.223	24.382.805
1931	16.777.216	30.761.242	13.984.026
1932	15.113.260	15.898.504	7.005.244

KAYNAK: Y. YILMAZ, *Tütün İktisadının Gelişimi ve Güherleri (1921-1932)*, s. 11

Milli Ekonomi Büyüyor

Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti'nin sanayisinin adımlarını planlarken Anadolu gerçeğinden yola çıkmıştı. Ulusal sermayemizi oluşturmak amacıyla çıkılan bu yolda, tarihten alınan dersler gizlidir. Atatürk, Osmanlı Devleti'nde yaşanan dış bağımlılık dönemine tanık olmuş, toprak sahibi olamayan köylünün gelişemediğini kavramış ve azınlık sermaye desteğiyle ayakta durmaya çalışan Osmanlı ekonomisinin savaşlar, toprak kayıpları ve mübadele ile yok oluşuna tanıklık etmişti.

Ulusal direnişimiz sürerken atılan değerli ekonomik adımlar, Cumhuriyet'le birlikte hızlıca başlayan ulusal ekonomi girişimleri; kısa sürede halkı canlandırdı, çorak bırakılmış Anadolu'yu sanayi kollarının ham maddesini yetiştiren bir coğrafyaya dönüştürdü.

Sanayi Kuruluşları

✓ Sanayi Teşvik Kanunu'nun çıkarıldığı;

✓ 1923 yılına kadar açılmış olan fabrika sayısı 386 iken

✓ 1923'ten 1933'e kadar açılan fabrika sayısı 1087 oldu.⁶⁵

⁶⁴ <https://dergipark.org.tr/download/article-file/563049>

⁶⁵ Kemalist Eğitiminin Tarih Dersleri (1931-1941), IV Cilt, Kaynak Yay., s. 297.

İşçi Sayıları

- ✓ 1913'te Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayi işçisi 16. 975 iken,
- ✓ 1921'de yalnız ulusal sınırlar içinde sanayi işçisi 76. 216,
- ✓ 1927'de Türkiye Cumhuriyeti'nde sanayi işçisi 256. 855⁶⁶

Atatürk'le birlikte kalkınan genç Cumhuriyet; sanayi ve üretimde kazanılan ivmenin sonuçlarını sadece ekonomik alanda değil, toplumsal alanda da gördü. Kazanan çiftçi, kazandığını yaşadığı bölgeye yatırım olarak harcadı. Kalkınan köy halkı ve ortaya çıkan refah, daha mutlu ve sağlıklı bir toplumu oluşturdu. Köy yerleşiminin görüldüğü alanlarda başlayan okuma yazma seferberliği, fabrikaların kurulduğu bölgelerde yaygınlaştı. Türkiye Cumhuriyeti'nde sanayide kullanılan her tarım ürünü, sadece ekonomik değil, toplumsal ve ulusal kalkınmayı da beraberinde getirdi.

DEMİR AĞLARLA ÖRDÜK ANA YURDU DÖRT BAŞTAN

"Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke hâline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile, kağı ile, tabii yollar üzerinde müسابakaya çıkmanın imkânı yoktur."

Ülkemizi bunlardan başka trenler ve üzerinde otomobiller çalışan asfalt yollar ile işler duruma getirmek zorundayız çünkü Batı'nın ve dünyanın araçları bunlar oldukça, trenler oldukça, bunlara karşı eşekler ile, kağı ile, patikalar ile yarışmaya kalkmanın olanağı yoktur."

Mustafa Kemal Atatürk, İzmir İktisat Kongresi'nin Açış Konuşmasından

1820'li yıllardan başlayarak Avrupa ve ABD'de demir yolu yapımının hızla büyüyüp yayıldığını hem mal hem de insan taşımacılığında giderek artan bir öneme sahip olduğunu görürüz. Her alanda olduğu gibi demir yolu taşımacılığında da Osmanlı, çağının gerisinde kalmıştı. 1914 yılında yapılan bir araştırmaya göre Avrupada en az demir yolu olan ülke 22.981 kilometre ile Avusturya Macaristan İmparatorluğu olarak görülürken Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demir yolu 5.759 kilometreydi.

Osmanlı topraklarında demir yolları yapımı 1889 yılında Almanlarca finanse edilen Anadolu Demir Yolu Şirketi tarafından başlatılmıştı.

Demir yolu inşaatı süresince Avrupalılar daha nitelikli ve yüksek ücretli işlerde çalışma olanağı buldular. Duvarcılık gibi en alt düzeyde bile olsa beceri isteyen bütün işler hemen hemen her zaman yabancılar veya gayrimüslimler tarafından yapılıyordu. Hiyerarşinin en altındakiler ise Osmanlı uyruklu Türklerdi.⁶⁷

⁶⁶ Kemalist Eğitimin Tarih Dersleri (1931-1941), IV Cilt, Kaynak Yay., s. 297.

⁶⁷ Aytemur, J. Ö., Türkiye'de Yönetim Düşüncesinin Erken Dönemleri, Libra Yayınevi, İstanbul 2010.

Osmanlı Dönemi'ne özgü önemli bir ayrıntı da nereye, hangi uzunlukta demir yolu yapılacağı konusunda bağımsız karar verebilecek bir durumda olmayışımızdır. Bazı hatlarda demir yolu yapımı için izin alınması gerekiyordu. Örneğin Osmanlı yöneticilerinin, Rus Çarından izin çıkmadıkça Alman sermayeli demir yolunu Ankara'dan bir karış ileriye yürütmeye hakkı yoktu.⁶⁸

Demir Ağlar ile Yakınlaşan Anadolu

Ekonomik kaynak bulma konusunda büyük zorluk yaşayan Türkiye Cumhuriyeti için, üretilen malların pazarlara ulaştırılması çok önemliydi. Demir yollarının bir an önce etkinleşmesi ve gelişmesi gerekiyordu.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkede 4.112 kilometre demir yolu vardı. Bu demir yollarından 3.756 kilometresi yabancı şirketler tarafından yapılmıştı. Doğu Anadolu'daki 356 kilometre demir yolu ise işgal yıllarında Ruslar tarafından yapılmıştı. Demir yollarının nasıl yapılacağı konusunda da bilgimiz yoktu. Var olan demir yollarında da genişlik açısından bir standart bulunmamaktaydı. Bazı yerlerde dar, bazı yerlerde normal standartlarda demir yolları yapılmıştı çünkü dar demir yolu daha ucuza mal oluyordu ve bunlar yapım aşamasında kontrol edilmemişti.



Milliyet, 30 Ağustos 1930

Atatürk demir yolu ulaşımına verdiği büyük önemi şu sözlerle dile getiriyordu:

"Demir yolları memleketin tüfekten, toptan daha önemli bir güvenlik silahıdır. Demir yollarını kullanacak olan Türk milleti kökenindeki ilk sanatkârlığın, demirciliğin eserini tekrar göstermiş olmakla övünecektir. Demir yolları Türk milletinin refah ve uygarlık yollarıdır."⁶⁹

Demir yolları ekonominin canlanması için bu kadar önemliydi ama bu yolları ülkeye yaymak için sahip olduğumuz finansal ve teknolojik olanaklar çok sınırlıydı. Osmanlı Dönemi'nden kalan ve vagon, ray, lokomotif gibi ürünler üretebilen tek bir Türk işletmesi yoktu.

⁶⁸ Atay F.R., Çankaya, Pozitif Yayınları, İstanbul 2020.

⁶⁹ Atatürk'ün Sözleri ve Demeçleri, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1997.

Böylesine bir ortamda demir yolu taşımacılığını geliştirmek için 1920'li yıllarda uygulanabilecek en akılcı yaklaşım öncelikle savaşta zarar görmüş hatların ve köprülerin onarım ve bakım işlerini yapmak, rayları ve istasyonları yenilemek ve koşullar elverdiği kadar var olan demir yolu hatlarını ulusallaştırmaktır. Ulusallaştırma için yeterli kaynak bulunamadığından, öncelik bakım ve onarım işlerine verildi.

T.C. Devlet Demir Yolları'nın kurucusu ve ilk genel müdürü olan Behiç Ergin, sevkiyatlardan sorumlu bir komutan olarak Çanakkale ve Kurtuluş Savaşı'nda büyük hizmetlerde bulunmuştu. O zor koşullarda bir lojistik mucizesi yaratmıştı. Atatürk aşağıdaki görüşme ile Cumhuriyet'in demir yollarını bu kahraman askere emanet etti:

"Behiç Bey, ben cephelerde ne yapılacağını biliyorum, siz de cephelere asker, mühimmat ve erzak sevkiyatının nasıl yapılacağını biliyorsunuz. Demir yolu bugün başta gelen sevkiyat aramızdır. Ne var ki başarı demir yollarının işin ehli biri tarafından yönetilmesiyle mümkün olabilir. Bunu ancak siz başarabilirsiniz. Demir yollarının başına sizin geçmenizi isterim. Zaten Gelibolu Harbi'nde de bu görevi layıkıyla yapmadınız mı? Siz cephelere askerlerimizi getirmekle başarılı olun ki ben de cephelerde başarılı olabileyim."

Behiç Bey bu görevi bir şartla kabul eder: İşine kimse karışmayacaktır. Mustafa Kemal Paşa bu koşulu memnuniyetle onaylar.⁷⁰



Behiç Erkin ve TCDD Çalışanları

⁷⁰ www.cihandura.com/tr/makale/2019-07-29

Bugünkü TCDD'nin kurucusu olan Behiç Bey, demir yolcular tarafından da "Demir Yolların Babası" olarak kabul edilmiştir. Tarihimizin gizli kahramanlarından biri olan Behiç Erkin Bey; asker, bürokrat, milletvekili, bakan ve büyükelçi kimliğiyle ülkesine önemli hizmetlerde bulunmuştur.

Büyük Zafer'den hemen sonra, bir yandan bozulan demir yolları, köprüler onarılırken bir yandan da demir yolunun Ankara'dan doğuya doğru uzatılması çalışmalarına başlanmıştı. Demir yolları gibi büyük sermayelere gereksinim duyulan bayındırlık işlerinin ulusal sermaye ve girişimle başarılması olanaklı olmadığından genel anlamda yabancı sermayeye başvurmadan çekinen hükümet bu konuda bir farklılık yaparak gerekli sermayeyi dışarıdan sağlamak zorunda kalmıştı.

Bu doğrultuda Lozan'da barış görüşmeleri sürerken Ankara'da yabancı sermayeden yararlanmak için bir Amerikan şirketi olan Chester Grubu ile görüşmelere başlanmıştı. Projeye göre Chester Grubu; Ankara'dan Irak Petrol Bölgesi Musul'a, yine Ankara'dan Samsun'a ve Doğu Beyazıt'a kadar uzanan 4.400 kilometre uzunluğundaki demir yolu inşasıyla üç limanın yapımını üstlenmişti.⁷⁴

Fransızların Sivas-Samsun demir yolları imtiyazının bozulmasına tepki göstermesi ve İngilizlerin Turkish Petroleum Company (TPC)'nin kazanılmış hakları ile çıkışacağına düşündükleri bu projeye karşı çıkmalarına rağmen; 8 Nisan 1923 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde sözleşme onaylandı.



Demir Yolu Köprüsü Yapımı 1924

TBMM Hükümeti bir yandan Chester imtiyazı kanalıyla Lozan'da İngiltere ve Fransa gibi devletler karşısında ABD desteğini sağlamak ve Lozan görüşmelerinin kesintiye uğradığı bir dönemde Amerikalılarla bir imtiyaz anlaşması imzalayarak yabancı sermayeye karşı olmadığını göstermek isterken diğer yandan da demir yollarını kendi olanaklarıyla yapma gücüne sahip olmadığını, bu nedenle yabancı sermayeye başvurmak zorunda olduğunu açıkça ilan etmiştir.

⁷⁴ M. İsmailoğlu, A., Cumhuriyetin Kuruluşu Yılı Türkiye Ekonomisi, Kastaş Yayınları, Ankara 1998.

Öte yandan Chester grubu içindeki sürtüşmelerin devam etmesi, Musul petrollerinden pay almak isteyen ve TPC ile görüşmelerini sürdüren Amerikan petrol grubunun ABD hükûmetine yaptığı baskı ve ABD'nin mali destek vermemesi gibi nedenlerle TBMM Hükûmeti 18 Aralık 1923'te anlaşmayı feshettiğini açıkladı. Bu feshin en önemli nedenlerinden biri; Ankara Hükûmeti'nin Lozan Konferansı öncesi Musul'un tekrar Türkiye sınırları içine dâhil edilmesi için Amerikan sermayedarlarla anlaşmasına karşın; konferansta ABD'den beklediği desteği bulamamış olmasıdır.⁷²

Chester Projesi'nin olumsuz sonuçlanmasının ardından, 1923 yılında yabancı sermayeye yeniden başvuran Ankara Hükûmeti, imtiyazla yapılan ilk hat olan Ilıca-Palamutluk Hattı'nın yapım ve işletilmesi imtiyazını Balıyazı Madenleri İşletme Müdürü George Ralli'ye 40 yıl süreyle verdi. 1924 yılında tamamlanan 100 kilometrelik hattın imtiyazı daha sonra Ilıca-Palamutluk Demir yolu Türk Anonim Şirketi'ne devredildi. Yine Türk Anonim Şirketi tarafından 1923 yılında yapımına başlanan 36 kilometrelik Samsun-Çarşamba Hattı da 1926'da tamamlandı. 24 Temmuz 1923'te Lozan Barış Antlaşması imzalandığı dönemde Ankara Hükûmeti, uzunluğu 1.378 kilometreyi bulan Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Alayunt-Kütahya, Eskişehir-Konya ve Konya-Yeni Hatları'nı işletmekteydi.⁷³

BİR KARIŞ FAZLA ŞİMENDİFER

Mustafa Kemal Atatürk; ülkenin demir ağlarla örülmesini, “bir karış fazla şimendifer” parolasıyla “ULUSAL BİRLİK, ULUSAL VARLIK, ULUSAL ÖZGÜRLÜK SORUNU” olarak görmüştür.⁷⁴

Mustafa Kemal Paşa'nın, demir yollarının devletleştirilmesi ve ordunun gereksinimleri için iyileştirilmesine verdiği önem, daha Kurtuluş Savaşı Dönemi'nde ulaştırma yatırımlarına verdiği önemden anlaşılmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti, ülkeyi batıdan doğuya, kuzeyden güneye bir ağ gibi örmeye kararlıdır. Bu ise yeni demir yolları yapılmasının yanı sıra tamamlayıcı bir öge olarak ulusallaştırmalarla mümkün olabilecektir. Bu durumu Falih Rıfkı Atay şöyle ifade eder:

⁷² Yavuz, Bige Sükan, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, Atatürk Yolu Dergisi, C. VI, S. 24, 2003.

⁷³ Avcı, Müşerref, “Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü” Atatürk Yolu Dergisi S. 54, Bahar 2014.

⁷⁴ Yıldırım, İsmail, Cumhuriyet Döneminde Demir Yolları (1923-1950), Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001.

“(…) Bir de sömürgeleşme davamız vardır. Demir yolları, tramvaylar, şehir ışıkları, sular, gazlar, rıhtımlar, fenerler hepsi imtiyazlı yabancı şirketlerin elinde idi. Bunları satın alarak millileştirecektik. Anadolu yaylasında, rayları Ankara'ya kadar döşenen demir yolları bizim değildi ve Düyun-ı Umumiye'den kurtulmamıştık. Bu borcu ödeyemezdik. Bu demir yollarını yalnız millileştirmek değil; kısa zamanda sınır boylarına ulaştırmak zorundaydık. Herkes şaşırta ve ümit kırıcıydı: 'Devlet; demir yolu yapamaz, kitapta yeri yok' sesi geliyordu. Demir yolunu imtiyazlı şirketler yapmalıydı. Halbuki Türk bağımsızlığının bize sağlayacağı ilk menfaat, imtiyazlı yabancı şirketlerin sömürsünden, yani yarı-sömürgecilik şartlarından kurtulmaktı. Memlekette sermaye yoktu. Sermaye simsarları vardı. Birkaç kondüktör ile ateşçilerden ve yabancı yerlerde istasyon memurlarından başka içine Türk sokmayan Alman, İngiliz, Fransız demir yollarını hem satın almak, hem tanımlamak hem de yüzde yüz Türk kadro ile işletmek... Ve bu geri Asya memleketini ileri Avrupa memleketi hâline getirecek her şeyi temelinden kurmak...”⁷⁵



Atatürk Şamsun - Çarşamba Demir Yolu Hattı'nın Açılışını Yaparken

⁷⁵ Atilla, A. Nefin, *İzmir Demir Yolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2002.



Filyos-Zonguldak Hattı'nın Açılışı 1 Ekim 1937

Türkiye Cumhuriyeti'nin demir yolu politikasının ana hedeflerinden biri, demir yolu ağını elden geldiğince kısa bir sürede genişletmektir. Bu amaçla; 1924 yılında Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Fevzipaşa-Diyarbakır; 1925'te Kütahya-Balıkesir ve Filyos-Irmak; 1926'da Ulukışla-Kayseri; 1933'te Yolçatı-Elazığ, Afyon-Burdur, Sivas-Erzurum ve Malatya-Çetinkaya; 1934'te Bozanönü-Isparta; 1937'de ise Diyarbakır-Kurtalan Hatları'nın yapımına başlandı.

1924 yılından, Cumhuriyet'in on beşinci yılı olan 1938 yılına kadar geçen dönemde devlet bütçesinden 3.302 kilometre yeni demir yolu inşa edilmişti ki bu, genç cumhuriyetin devraldığı toplam demir yolu ağının yarısı kadar bir miktarın yalnızca 15 sene gibi kısa bir sürede yapılması anlamına gelmekteydi. Yine, daha sonraki yıllarda hizmete girecek olan demir yolu hatlarının önemli bir kısmının yapımına da bu dönemde başlandı.

Devlet eliyle yapılan yeni demir yollarına paralel olarak, imtiyazlı demir yollarının ulusallaştırma işleri de büyük bir hızla hayata geçirildi. Bu kapsamda; 1928'de Anadolu Hattı (Ankara-Eskişehir-Afyon-Ulukışla Hattı), 1929'da Mersin-Tarsus-Adana Hattı, 1931'de Samsun-Çarşamba ile Bağdat Hattı'nın Adana-Fevzipaşa kısmı ve Mudanya-Bursa Demiryolu Hatları, 1934'te İzmir-Kasaba ve Manisa-Bandırma Demiryolu Hatları, 1935'te İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi, 1937'de Ereğli Şirketi ve Şark Demiryolları satın alındı.

Bu hatları satın alma ve tek bir demir yolu şirketi kurma yolunu seçen hükümet, demir yolu ulusallaştırmalarının yabancı sermayeyi tasfiye niyetinden kaynaklanmadığını birçok kez dile getirmiştir. Yabancı şirketler de eskimiş, bakımı için büyük harcamalar gerektiren hatları elden çıkarmak için adeta gönüllü olmuşlardı. Bu nedenle hiçbir satın alma pazarlığı anlaşmazlığa yol açmadı. Yabancıların sahip olduğu bütün demiryollarının millileştirilmesi 1938 yılına kadar tamamlanarak demir yolu ağının tümüyle devlet yönetimine geçmesi sağlandı.

Yapılan yeni hatlarla Osmanlı'dan kalan ağaç görüntüsündeki koloni tipi demir yolları, ulusal gereksinimlere göre şekillenerek ağ tipi demir yollarına dönüştürüldü. Böylece demir yolları ulusal ulaşım politikasının temel unsuru olarak bütünleştirilip bir işlev üstlenmiş oldu. İmtiyazlı şirketler tarafından işletilen demir yolu millileştirilerek yeni yapılan hatlarla birlikte 1938 yılına kadar yaklaşık 8 bin kilometrelik demir yolu hatına sahip olundu.



Trenle Ankara'ya Gelen İsveç Velihi Gustav Adolf'u Ankara Garı'nda Karşılayan Atatürk, 3 Ekim 1924

Bundan yüzyıl önce çok zor koşullarda yapılan demir yolları Anadolu'nun tarım ürünlerini, madenlerini limanlarla; halkını ise başkentle ve diğer şehirlerle buluşturdu. Demir yolu tek ulaşım aracı olduğu için kalkınmanın ana aracı oldu. Demir yoluyla birlikte yapılan buğday siloları da kırsal kalkınmayı hızlandırdı. Anadolu'nun verimli ovalarında üretilen buğdayı önemli bir katma değere dönüştürdü ve istasyonların etrafında yeni şehirler kuruldu.

İşte Cumhuriyet'in en büyük kazanımı Anadolu'yu bu şekilde imar ederek yaşanabilir bir ülke kurmak olmuştur.⁷⁶

BİR KARIŞ FAZLA ŞİMENDİFER

Osmanlı İmparatorluğu'nda tamamı işletmeye açılan ilk demiryolunun tarihi 4 Ekim 1860'tur. Çernavoda-Köstence arasındaki 66 kilometrelik bu hat, bugün Romanya'nın sınırları içindedir. Her ne kadar 130 kilometrelik İzmir-Aydın Hattı'nın 23 kilometrelik bir kısmı, bu tarihten yaklaşık sekiz ay önce işletmeye açılmışsa da hattın tamamı çok sonraları tamamlandı. Ve işte böyle başladı ülkemizde "kara tren" in öyküsü. Bu öykü, ilginç, meraklı, ibretli ve biraz da hüznü vericidir.

19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren imparatorluğun ulaşım sisteminde birtakım kıpırdanmalar görülür. Bu kıpırdanmaları harekete geçiren, dünya pazarlarına akıtılacak hammaddelerin taşınmasında geleneksel ulaşım ve taşıma yollarının yetersiz kalmaya başlamasıydı. Onun içindir ki Osmanlı Devleti'nde açılan ilk demir yolları, ihracat limanlarını iç pazara bağlayan hatlar oldu.

Tanzimat aydını ile Cumhuriyet'in birinci kuşak bürokrati, o günkü deyişle "şimendifer" e âşaktı. Onların gözünde şimendifer, iktisadi, sosyal ve hatta kültürel gelişmenin vazgeçilmez manivelasıydı. Son Osmanlı sultanları da şimendifer aşkından nasiplerini almışlardı. Örneğin, Sirkeci-Halkalı Hattı'nın, Topkapı Sarayı'nın "dokunulmaz" sınırları içinden geçmesi gerektiği kendisine çekine çekine anlatılan Sultan Abdülaziz'in, "Şimendifer gelsin de isterse yatak odamdan geçsin." dediği rivayet edilir.

Şimendifer gerçi Abdülaziz'in yatak odasından geçmedi ama 1860'lı yıllardan başlayarak Osmanlı mülküne demir aklar döşenmeye başlandı. "Demir aklarla ördük ana yurdu dört baştan" diyebilmek içinse 1930'lu yılları beklemek gerekiyordu.

Osmanlı trene âşık olmuştu ama ne bilgisi, ne teknolojisi ne de sermayesi bu işin üstesinden gelmeye yetiyordu. Ne yapıldı? İş, "Düvel-i Muazzama'nın maharethi ellerine tevdi edildi. Şimendifer işi onların da ağzının suyunu akıtıyordu. Süveyş

⁷⁶ "Almaz, Recep, "Bir Karış Fazla Şimendifer ve 20 Kasım 1925", Cumhuriyet gazetesi, 20 Kasım 2021.

Kanalı açılana kadar, Anadolu demiryollarıyla daha çok Hindistan'ın efendisi İngilizler ilgileniyordu. Daha sonra ise Alman burjuvazisi, "Dracht Naht Osten" qğık-ları ayyuka çıkınca, Anadolu'yu demir ağırla örmenin baş heveslisi Almanya oldu. O kadar ki zamanın Alman diplomatı Marschall von Bieberstein, Berlin'e yolladığı raporda, "Şimdi imzalanmış bulunan anlaşma (Bağdat Demir Yolu Anlaşması) Anadolu'nun ve Mezopotamya'nın büyük bir bölümünün ekonomik gelişmesine hükmeden bir demir yolu ağının imtiyazını, 99 yıl süreyle, geri alınmaz biçimde Anadolu Şimendifer Şirketine vermektedir" diyor; Osmanlı sevgisi ve gizli Müslümanlığı dillere destan İmparator 2. Wilhelm, raporun kenarına "BRAVO" diye not düştükten sonra keyifle bıyıklarını buruyordu. Kuşkusuz bu arada Fransa'nın da hakkını yememek gerek. 1898 yılında Osmanlı Asyası'nda mevcut demiryolu hatlarının (2.726 km) yarısına yakını onların elinde bulunuyordu. Aslında bu hikâyenin sonu pek hoştur. Tarihin o başına buyruk tekerleği, "99 yıllık, geri alınmaz biçimde verilen imtiyazların üzerinden geçiverince ortaya farklı bir durum çıktı. Hammadde çekip Mauser tüfeği ve Krupp topundan tutun da toplu iğneye kadar pek değişik mamul madde pazarlamak üzere planlanan demiryolu, gün geldi, İnönü ve Sakarya'ya Anadolu'nun Mehmetçiklerini taşıdı katar katar.

Cumhuriyet'in kuruluşundan sonra izlenen demir yolu siyasetinde bütün bu olup bitenlerin kuşkusuz önemli payı vardı. Çünkü Cumhuriyet Türkiye'sinin birinci kuşak bürokratlarının izlediği şimendifer siyaseti, önceki dönemlerin siyasetinden önemli ölçüde farklıydı. Bu farklılık başlıca üç noktada özetlenebilir: Bir kere, sahipliği, işletmesi yerli bir demir yolu sistemi isteniyordu. Özel işletmecilik yerine devlet işletmeciliği tercih ediliyordu.

Dünya pazarlarının isteklerine cevap verebilecek bir ulaşım sistemi öngörülüyordu. Sonuç ne oldu? Sayıları yaklaşık vermek gerekirse 3.700 kilometre demir yolu devralan Cumhuriyet Türkiye'si, 12 yılda, 6.500 kilometre raya sahip oldu. Türkiye'de İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaklaşık 7.500 kilometre demir yolu bulunuyordu. Ve gururla, "Demir ağırla ördük ana yurdu dört baştan" diyerek marşlar söyleniyordu.

Bu haklı gurur, Kurtuluş Savaşı veren, Düyun-u Umumiye'yi tasfiye eden bir hareketin başarısından kaynaklanıyordu. Üstelik bu tercihin belirtileri daha Cumhuriyet'in ilk yıllarında dile getiriliyordu: Yunus Nadi, 1924 tarihinde, Yenigün gazetesinde şunları yazıyordu: "Mevcut hatların iştirası (satın alınması) artık bir emrivakidir. Fırka'ya şimdi daha yüksek bir vazife terettüp ediyor ki o onun esasını zaten ve bütün samimiyetiyle kabul de etmiştir: Yeni hatların inşasına azami müzaharet."

1930 yılında demir yolunun Sivas'a ulaşması dolayısıyla Gazi Mustafa Kemal, İsmet Paşaya şu tebrik telgrafını göndermişti: "Demir yolunun Sivas'a vasıl olması, memleketimizin imar ve iktisat hayatında pek mesut bir hadisedir. Yurdumuzun her köşesini çelik yollarla birbirine bağlamayı emel edinmiş olan zat-ı devletleri başta olmak üzere Cumhuriyet Hükûmetinin şayan-ı takdir azm-ü sayından doğan bu muvaffakiyetten dolayı zat-ı devletleriyle mesai arkadaşlarınızı tebrik ederim."

Tabii bu arada yeni şimendifer siyasetinin ilginç yan ürünleri de olmadı değil. So-yadını bu siyasetten alacak kadar kendini demir yolu işlerine kaptıran ve 6 Haziran 1945'te "Millî Şef" Türkiye'sinin ilk muhalefet partisini (Millî Kalkınma Partisi) kurma onuruna erişen Nuri Demirağ gibi müteahhitler de "demir ağlar"dan çıktı. Geçerken belirtmek yararlı olabilir; Nuri Demirağ, Samsun-Sivas Hattı'nın başarıyla tamamlanmasından sonra, 1936 yılında tayyare fabrikası girişiminde de bulundu. Kendi deyimiyle, "Sonradan karşımıza birtakım engeller çıkarıldı ve havaçılık müesseselerinin inkişafı da sekteye uğratıldı." Ancak Demirağ yılmadı, bir süre kendini madencilığa adadı. 1945'te de parti kurdu. İlginçtir, İstanbul Boğazı üzerinde asma köprü kurma işini -hem de bir tane değil, birkaç tane- ortaya ilk atan da Demirağ oldu. Ray, putrel vb. demir ve çelikten yapılmış şeylere tutkun olan Nuri Demirağ, eğer "engellenmemiş" olsaydı, Ahırkapı ile Salacak arasında 2.560 metre uzunluğunda ilk asma köprüyü çoktan kurmuş olacaktı.

Kara trenin öyküsüne kaldığımız yerden devam edersek 1950 yılına gelindiğinde Türkiye'nin yaklaşık 7.600 kilometre uzunluğunda demir yoluna sahip olduğunu görürüz. Bu sayı 1980 yılında yalnızca sekiz bin kilometre kadardır. Rayların, yolların, katarların ve işletmediliğin mevcut durumu ise ayrı bir öyküdür. 1955 yılında ülkemizdeki taşıma türleri arasında demir yolunun payına düşen yolcu miktarı % 24 iken, bu oran 1983 yılında yalnızca % 3,8 kadardı. Aynı şekilde, 1955 yılında ülkede taşınan toplam yükün % 61,7'si demir yoluyla taşınıırken, bu oran 1983 yılında % 11'de kaldı. Bir kilometre demir yoluna düşen karayolu uzunluğu 1979 yılında SSCB'de 5,4, Bulgaristan'da 8,4, İspanya'da 10,6, ABD'de 10,7 ve Federal Almanya'da 15,7 iken, ülkemizde 20,4'tü.

Tr afik kazalarının her yıl binlerce can aldığı, "büyük fedakârlıklarla" gerçekleştirilen ihracatının yaklaşık yarısını petrole kaptıran ve her yeni petrol zammıyla ulaşım ve nakliyeciliği daha da pahalılaştıran bir ülkede, üzerinde düşünülmesi gereken sayılar bunlar. Galiba "Şimendifer gelsin de isterse yatak odamdan geçsin," diyecek birisine ihtiyacımız var.

Uygur KOCABAŞOĞLU/ Hürriyet Gazetesi

29 Eylül 1985

“İSTİKBAL GÖKLERDEDİR!”



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

Mustafa Kemal Atatürk’ün Eskişehir’deki Konuşması, 1936

Türkiye’de havacılık 1911 yılında Yüzbaşı Fesâ ve Teğmen Kenan’ın Fransa’da Blériot Uçak Fabrikası’nın uçuş okuluna gönderilmeleri ve 15 Mart 1912 yılında iki adet Deperdessin tipi uçak alınmasıyla başladı.

Mustafa Kemal Atatürk, Osmanlı Devleti adına arkadaşı Fethi Bey (Okyar) ile 1910 yılında Fransa’da yapılan büyük Picardie Manevraları’nı yabancı ülkelerin kurmaylarıyla birlikte izleme görevi almıştı. Cumhuriyet gazetesi yazarı Abidin Daver, o sırada Paris’te Mustafa Kemal’le yaptığı görüşmeyi şöyle anlatır:

"Mustafa Kemal'le, 1910 yılının Eylül ayında Paris'te, Luna Park'ta karşılaştım. Yanında Fethi Bey vardı. Bir süre önce Fransız ordusunun Picardie'de yaptığı manevraları izlediklerini bildiğimden, çocukluğumdan beri içindeki askerlik merakı ile kendisinden manevralar konusundaki izlenimlerini sordum. Görüşünü şöyle özetledi: 'Uçaklar savaşta önemli rol oynayacaktır. Fransız sahra topçusu mükemmel, fakat Fransız piyadesi kırmızı pantolonlarıyla çok iyi bir hedef teşkil eder. Fransız ordusu, gereğinden fazla ateşli ve saldırgan bir ruhla yetiştirilmektedir.'

Havacılık o zaman henüz yeni tutunmuştu. Sadece, o da çok elverişli havalarda, gözlem hizmetlerinde kullanılmakta idi. İtiraf edeyim ki Mustafa Kemal'in havacılık konusundaki görüşlerinde isabet olduğuna pek inanmamıştım. Dört yıl sonra, Birinci Dünya Savaşı'nda, hava gücünün kesin etkisi görüldü. Havacılığın daha yeni filizlenmeye başladığı bir çağda, gök egemenliğinin önemini ve geleceğini görerek benimseyen Atatürk, görüş ve düşüncelerinde yanılmamıştı."



Picardie Manevraları

Yeni Türkiye'nin Hedefi Göklerde



Atatürk, havacılıkla ilgili bütün yabancı yayınları izliyor, bu konudaki gelişmeleri gün geçirmeden Türkiye'de de uygulama alanına sokmaya çalışıyordu. Ona göre insanlığın hizmetine girecek en büyük gelişmeler havacılık alanında olacaktı. Hatta gün gelecek, insanoğlu uzaya, başka dünyalara gidecek, Ay'ı ve benzeri gezegenleri bile fethedecekti. İşte bu çağdaş savaşlar da göklerde üstün olan uluslar tarafından kazanılacaktı.

1936 yılında Eskişehir Tayyare Alayına yaptığı ziyarette "Geleceğin en etkili silahı da aracı da hiç kuşunuz olmasın tayyaredir. Bir gün insanoğlu tayyaresiz de göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de Ay'dan bize haber yollayacaktır. Bu mucizenin gerçekleşmesi için 2000 yılını beklemeye gerek kalmayacaktır. Gelişen teknoloji daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görevse Batı'dan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir." derken bir zaman yolcusu gibi bugünleri anlatıyordu.

Atatürk, yaptığı konuşmalarla gençleri böylece havacılığa yönlendiriyordu. Bunun için de Cumhuriyet'in kurulduğu ilk yıllardan başlayarak havacılık konusuna büyük özen gösterdi.

Mustafa Kemal, havacılığın hızla gelişeceğini sezinlemiş, ilgilileri bu konuda uyarmıştı. Türk havacılığının gelişmesini, güçlendirilmesini sağlamak amacıyla zaman geçirilmeden gerekli girişimler başlatıldı.

Osmanlı Devleti'nin yıkılma sürecinde Yüzbaşı Fazıl Bey ve 5 havacının çalışmalarıyla

1919'da Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti kurulmuştu.

Bu kurum daha sonra Atatürk döneminin havacılık alanındaki ilk resmi adımlarından biri olacak ve Cumhuriyetimizin 1. yılında, Ankara'da Türk Tayyare Cemiyeti adıyla kurularak (16 Şubat 1925) yurt düzeyinde hizmete başlayacaktı.⁷⁷

Cemiyetin ilk başkanlık görevi Cevat Abbas'a verildi. Cemiyetin açılış konuşmasını yapan Atatürk'ün, "İstikbal göklerde dir çünkü göklerini koruyamayan devletler yarınlarından asla emin olamazlar." sözü yeni yönetimin ve devletin havacılığa bakış açısını gözler önüne seriyordu.

Kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'nin ikinci başkanlık görevi Fuat (Bulca) Bey'e verildi. Atatürk döneminde cemiyetin gerçekleştirdiği altı büyük kongrede Fuat Bey genel başkanlık görevini sürdürdü. Fuat Bey'in gerçekleştirilen bu büyük kongrelerde yapmış olduğu konuşmalarda dile getirdiği;

- ✓ Pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, bu yolla aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek, motorların arızalarından anlayacak, gerekirse planlarını hazırlayabilecek mühendisleri yetiştirmek,
- ✓ Uçak yapımı için özel laboratuvar yapmak,
- ✓ Askeri ve ulusal bir gözlem birliği kurmak,
- ✓ Halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın teşkilatını kurmak,
- ✓ Türk Hava Yolları'nı kurmak ve Hava Spor Kulüplerini açmak"⁷⁸

gibi ileriye dönük fikirleri cemiyetin hedefleri arasında sıralaması havacılık sektörünün önemini vurguladığı gibi yaratacağı iş alanlarını ve halkla bütünleşme ilkelerini de yeterince öne çıkarıyordu.

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı üzere toplumsal bir amaç yüklenen Türk Tayyare Cemiyeti teknik personelin eğitilmesi amacıyla Tayyare Makinist Mektebinin 23 Nisan 1926'da açılmasına öncülük etti. Tayyare Makinist Mektebi birçok pilot ve uçak mühendisi yetiştirerek ülkenin bu gereksinimini karşılamaya çalıştı. Adını 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak değiştiren Türk Tayyare Cemiyeti ülkenin uçak gereksinimini karşılama konusunda da zaman zaman düzenlediği kampanyalarla bu alanda önemli hamlelerin gerçekleştirilmesinde rol oynadı. Tayyare Cemiyeti'nin bu kampanyalarında başarılı olmasında halkın zekât ve fitre gibi bazı dini gerekliliklerini bu kurum üzerinden gerçekleştirmiş olması da dikkate değerdir.

⁷⁷ Dervişoğlu, F., M., NuriDemirağ: Türkiye'nin Havacılık Efsanesi, Ötüken Neşriyat, 1. Baskı, İstanbul 2007.

⁷⁸ Yüceer, S., "Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü", Atatürkçü Bakış, Bursa 2004.

Havacılıkta kurumsallaşmak ve eğitime başlamak yeterli değildi. Çağdaş uygarlık yolunda bilimin, teknolojinin gösterdiği yoldan gidilecekse uçak da yapılmalıydı.

İlk Uçak Fabrikası Kuruluyor



Türk Tayyare Cemiyeti kuruluşundan hemen sonra Türk devletinin gerek duyduğu uçakları sağlayabilmek adına bir uçak fabrikasının kurulmasını programına almıştı. Yeni kurulan devlet böyle bir fabrikanın kurulması noktasında gerekli teknik elemana sahip olmadığı gibi sermaye bakımından da yetersizdi.

Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Almanya'nın Versay Antlaşması ile kısıtlanması ve teknik bilgiye sahip Almanya'nın kendi toprakları içerisinde böyle bir üretimi gerçekleştirememesi Alman firmalarının başka ülkelerde yatırım yapmalarına yol açtı. Almanya'nın içinde bulunduğu bu koşul Türkiye'nin yabancı sermayeye olan gereksinimini karşılayacağı gibi teknik eleman sıkıntısını gidermede de kolaylaştırıcı bir süreç oluşturmaktaydı. Tarafların açıklanan durumu Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa'nın Alman makamlarıyla yapmış olduğu ikili görüşmelerde ekonomik iş birliği fırsatını doğurmuş böylece Junkers firması ile görüşmelere başlanmıştı.⁷⁹ Artık Türk-Alman ortak yapımı uçakların üretilmesinde bir engel kalmamıştı.

⁷⁹ Uçar, E., "Türk Havacılık Sanayinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri", Kayseri Ticaret Odası Dergisi, Kayseri 2012.

Türkiye ile Junkers firması arasındaki görüşmeler sonucunda sermaye tutarı yaklaşık 3,5 milyon TL (7 milyon Mark) olan bir anlaşma yapıldı. Taraflar arasında eşit katılım sağlayan bu anlaşmaya göre işletmenin adının “Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)” olması kararlaştırıldı ve TOMTAŞ’ın resmi açılışı 6 Ekim 1926’da Kayseri’de gerçekleştirildi.⁸⁰

Fabrikanın araç gereç ve personel eksikliğinin bir kısmı Almanya’dan sağlandı. Fabrika için 5’i mühendis, 120 Alman ve 240 Türk işçi personel görevlendirildi.⁸¹

Kurulan bu fabrikada patenti Junkers firmasına ait olan uçakların parça montajı ve bazı parçalarının üretimi yapılacaktı. Fabrikadaki Alman ve Türk işçileri arasındaki maaş farkı ve Junkers firmasının anlaşmada belirtilen sorumlulukları yerine getirmemesi bu girişimin kısa ömürlü olmasında etkili olduğu gibi Türk Hava Kurumu’na uçak satan Fransa’nın Almanya’ya yaptığı baskının da etkisiyle bu işletmenin 28 Haziran 1928’de kapatılmasına karar verildi.⁸²

TOMTAŞ, Kayseri Uçak Fabrikası adı altında 1931’de Milli Müdafaa Vekâleti bünyesinde yeniden açıldı. Milli Müdafaa Vekâleti ile ABD’deki Curtiss Şirketi arasında 1932’de Hawk ve Fledgling tipi uçak yapmak için anlaşma sağlandı. Fabrikada 1937’de Alman Gotha 145 tipi, Polonya ile de PZL-24 tipi, 1940’ta İngiliz Magister tipi uçaklar üretildi. Kayseri Uçak Fabrikası’nda TOMTAŞ dönemi de dahil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yedi ayrı tipte yaklaşık 212 adet uçak üretilmiştir.⁸³

2. Dünya Savaşı başlayınca fabrikada uçakların onarım ve bakımı yapıldı. Günümüzde bu fabrika Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı olarak varlığını sürdürmekte. Pervaneli uçakların fabrika düzeyi bakım, onarım ve yapım işlemleri burada yürütülmekte.

⁸⁰ Yalçın, O., “İkinci Dünya Savaşında İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi”, Atatürk Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Ankara 2011.

⁸¹ Taşkesen, G., “Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım”, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya 2006.

⁸² Kaymaklı, H., Havacılık Tarihinde Türkler 2, Ankara Kültür Ofset Ltd. Şti, Ankara 1997.

⁸³ Yavuz, İ., Mustafa Kemal’in Uçakları Türkiye’nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

Türk Kuşu'nun Kuruluşu



Daha 1930'larda "İstikbal Göklerde dir." diyen Atatürk, havacılığa gereken önem ve değeri vermesini bilmişti. Kurumsallaşmanın yanı sıra havacılığın bir spor dalı olarak benimsenmesi ve Türk gençleri arasında yerleşmesini de yürekten arzuluyordu. Bu amaçla Türk Hava Kurumu'na bağlı bir havacılık okulunun açılması için girişimler başlatıldı.

Gençlere havacılık eğitimi vermek amacıyla kurulan Türk Kuşu'nu sıcak bir ilgi ve yürekten bir sevgiyle destekleyen Atatürk, kuruluşun 3 Mayıs 1935 tarihindeki açılışına manevi kızı Sabiha Gökçen'i de alarak gitti. Atatürk Gökçen'i Türk havacılığına kazandıran kişi oldu. Sabiha Gökçen yalnız sivil havacılık değil, askeri havacılık alanında da uluslar arası üne ve değere sahip bir havacımız olacaktı.

Adını Atatürk'ün koyduğu Türk Kuşu'nda planör ve paraşüt okulları Rus eğitmenler denetiminde derslerine başladı.

Atatürk'ün havacılığa verdiği önemi, Türk Kuşu'nun nasıl kurulduğunu Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen'in Atatürk'ün *İzinde Bir Ömür Böyle Geçti* adlı kitabındaki anılardan izleyelim:⁶⁴

⁶⁴ Gökçen, S., *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, THK, Ankara 1982.



"Gazi Paşa, yaptığı konuşmalarla gençleri havacılığa teşvik ediyordu. Bu arada, havacılık konusunda gerekli çalışmalar da sürdürülmekteydi. Savaş sonrası Türkiye için bunu bir fantezi gibi görenler, daha ileriki yıllarda ne derece yanlışlıklarını çok iyi anlayacaklardı. Gazi, hiçbir konuyu Türk ulusu için bir fantezi, bir lüks olarak kabul etmiyordu. Vakit buldukça Türk Tayyare Cemiyeti'ne giderek çalışmalarla ilgili bilgi alıyordu.

Savaş sonrası Türkiye'nin çok fakir olan bütçesi ile müzeler yarattırıp ulusal bilinç şahlanırken, Mustafa Kemal Paşa, Türk Tayyare Cemiyeti için o çok güvendiği hamiyetperver, yarıdımsever ulusunu yardıma çağırıyordu. 'İstikbal Göklerdedir', derken bunu sadece bir işaret olarak bırakmıyordu. Bu bir ulusal hedefti. Bunun için sadece fikir alanında, spor alanında kalmamalıydı. Bu konuda daha geniş yatırımlar yapılmalı, çağdaş havacılık teknolojisi tümü ile ülkeye getirilmeliydi. Tayyare fabrikaları kurmalı, kendi uçagını kendimiz yapmalı, günün birinde ele güne muhtaç hâle gelmemeliydik çünkü dünya uluslarını gelecekte hiç de parlak günler beklemiyordu. Kendi yaptıkları çelik kanatlarla göklerini, topraklarını savunamayan ulusların akıbetleri hüsrana olacaktı.

Bu Halkımız da tüm olanakları ile Türk Tayyare Cemiyeti'ni destekliyordu. Gazi Paşa: 'Eski-miş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de bir yandan mümkün olduğu kadar kemer-leri sıkarak kendi yağımızla kavrulacak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Biz, yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost, düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.' diyordu.

Gazi Paşa'nın heyecanı hiçbir şekilde eksilmemiş olduğundan havacılık konusu sık sık gündeme geliyor, bu arada benim de kulaklarım bu çağdaş teknoloji ve havacılık sorunları ile doluyordu. Artık belirli bir yaşa gelmiştim. Kendime kesin bir yol çizmeliydim. Ne olacaktım? Kendime başarılı olabileceğim bir meslek edinmek istiyordum. Şunu hemen itiraf edeyim ki havacılık konusu aklımın ucundan bile geçmiyordu. Evet, uçakları mavi göklerimizde gördüğüm zaman kanım kaynıyor, heyecanlanıyordum ama o çelik kanatla-rı yönetmek isteğini pek duymuyordum. Böyle bir isteği duysam bile beni yetiştirebilecek bir okul da mevcut değildi. 1934 yılında Soyadı Yasası kabul edilmişti. Ulusun, Gazi Pa-şa'sına layık gördüğü soyadı, Atatürk oldu. Türk'ün adı var oldukça Atatürk adı da yaşayıp gidecektir.

Bir gece Atatürk sordu:

- Söyle bakalım Sabiha, senin soyadın ne olsun? Herkes yüzüme bakıyordu:
- Siz ne emrederseniz o olsun efendim! diye kekeledim; heyecanlanmıştım. Atatürk bu cevabım üzerine elini çenesine dayayarak bir süre düşündükten sonra:
- Sana Atatürk kızı soyadını vermek isterim ama... dedi fakat sonunu getirmedi. Eline bir kalem, kâğıt alıp şunu yazdı: Gökçen. İşte o gecedен sonra artık Sabiha Gökçen oldum. Niçin, ne düşünerek bana bu soyadını vermişlerdi bilemiyorum.

O yıllarda ben henüz havacılığa başlamadığım gibi, havacı olmayı da aklımdan geçirmemiş-tim. Soyadımı seviyordum, herkes bana Gökçen diyordu. Atatürk'ün Gökçen soyadını verme-sinden tahmini bir yıl sonra göklerle buluşup havacılığa başladım.

Hiçbir devlet adamı, hiçbir lider kendi ülkesinin kadınlarını Atatürk kadar takdir etmemiş, yüceltmemiş, layık olduğu yeri alması için insanüstü gayret göstermemiştir. Türk toplumunda kadın, kendine özgü saygın yerini Atatürk ve onun inkılapları sayesinde almıştır.

O, kadınlarımızın, kızlarımızın dünyanın en yetenekli, en iyi, en erdemli insanları olduklarına içtenlikle inanıyordu. Bu nedenledir ki onları yaşamın her safhasında, iş hayatının ortasında, çalışırken, başarırken ve yükselirken görmek istiyordu. Havacılık konusunda da Türk kızlarına güveniyordu. Uçan gençliğin özlemi her geçen gün yüreğini dağlıyordu sanki. Bunu gerçek-leştirmek için bir okula gereksinme olduğunu hissetmiş, ilgililerle bu konuda geceli gündüzlü yeni bir çalışmaya girmişti. Arada bir bu çalışmalara tanık olduğumda beni yanına çağırır ve

sorardı: ‘Gökçen, bak yakında genç kızlarımız, delikanlılarımız göklerde dolaşmaya başlayacaklar. Sen bu işe ne dersin?’ sorusunun ardından da cevabımı beklemeden ilâve ederdî: ‘Kanatlı bir gençlik, yurdun geleceği bakımından en büyük güvencedir. Bir gün Batılılar, Ay’a ayaklarının izlerini bırakacaklarsa bunların arasında bir de Türk’ün bulunması için şimdiden çalışmalara girişmek, aşamalar kaydetmek gerekir.’

Atatürk’ün bu yoğun ve inançlı çalışmaları sonunda havacılıkla ilgili bir okulun kurulması ve faaliyete geçmesi bir gün gerçekleşiverdi. Onun azmi, çelik iradesi, yılmaz inancı bu olmazı da kısa sürede olur yapıvermişti. Adını bizzat kendisinin koyduğu Türk Kuşu, artık sivil havacı gençliğin emrinde olacaktı. Burada gençlerimiz uçuşu, planör kullanmayı, paraşütle atlamayı, kısacası havacılıkla ilgili her şeyi bilimsel bir şekilde en iyi öğretmenlerden, deneyler yaparak öğreneceklerdi.

3 Mayıs 1935 yılı sabahı Atatürk çok erken kalkmış, çok sevdiği spor elbisesini giymiş, kasketini de alarak karşıma gelmişti. Yüzünden mutluluk akıyordu. Bana:

- Haydi bakalım Gökçen, gidiyoruz. Bugün bizim için bir bayram günüdür. Hem de ileride çok övüneceğimiz bir kuruluşun, açılışını yapacağımız bir bayram. Türk Hava Kurumu’na bağlı olarak Türk Kuşu’nu açıyoruz. Orada binlerce, yüz binlerce genç havacı yetiştireceğiz. Zehrâ’yı da al, birlikte gelin, dedi.

Havaalanında büyük bir kalabalık vardı. Gençler heyecanlı, orta yaşlılar gururluydu. Atatürk açış konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldiği zaman ortalık alkıştan inliyordu. Atatürk konuşukça, ben adeta kanatlandığımı hissediyordum. Konuşmadan sonra, planörle uçuş gösterileri ve paraşütle atlayışlar yapıldı. Bunları yakından izlemek gerçekten insanı büyülüyor, heyecandan heyecana sürüklüyordu. İyiden iyiye, ilgilenmeye başlamışım havacılıkla. Atatürk bir ara kulağıma eğilerek sordu:

- Gökçen, görüyorum çok heyecanlandın bu gösterilerden. Hareketler seni çok ilgilendirdi. Nasıl, sen de böyle havalarda süzülebilir, paraşütle atlayabilir misin bakalım? Başımı sallayıp, şöyle dedim:

- Haklısınız Paşam. Gerçekten çok heyecanlandım ve çok beğendim bu gösterileri. Onların yerinde olmayı isterdim. Bu cevabım üzerine tatlı tatlı gülümsedi ve:

- Cesaretini beğendim. Gökçen olan soyadına havacılık doğrusu çok yakışacak, dedikten sonra yanında duran Türk Hava Kurumu Genel Başkanı Fuat Bulca’ya dönerek şu öneride bulundu:

- Fuat Bey, bizim Gökçen de paraşütle atlamak istiyor. Demir tavında dövülür. Mademki istiyor, o hâlde başlasın hemen bu işe. Fuat Bey: ‘Emredersiniz Paşam!’

dedikten sonra uzmanları çağırttı, onlara Atatürk’ün ve benim isteğimi nakletti. Uzmanlar bunun hemen olamayacağını, atlamanın bazı teknik bilgileri olduğundan önce bunları öğren-

mem gerektiğini, eğitim görmemi önerdiler; ertesi günden itibaren çalışmalara başlayabileceğimi söylediler. Artık benim için de istikbal göklerde idi.

Uykusuz geçen bir gecenin sabahında, soluğu Ergazi Meydanı'nda aldım. Paraşütle atlama tekniğini öğrenmek için gelmiştim ama planör uçuşları beni daha çok ilgilendirdi. Bu düşüncemi açıkladığım zaman anlayışla karşıladılar; bana, 'İkisini de öğretiriz.' dediler. Öğretmenlerimin dediklerini can kulağı ile dinliyor, söylediklerini harfi harfine yerine getiriyor, hiçbir şeyi aksatmadan yapmaya özen gösteriyordum. İlk anda anladım ki havacılık, gerçekten de dünyanın en heyecanlı, en güzel ve aynı zamanda en tehlikeli mesleklerinden biriydi. Büyük bir disiplini gerektiriyordu. Yapılacak en küçük hata, en küçük bir dikkatsizlik affedilmiyor, insan bunu hayatı ile ödüyordu. Havacılık tutkusunu burada kelimelerle ifade etmek bana çok güç geliyor. Bu tutkuyu, bu heyecanı, bu korkuyu, bu mutluluğu insanın bizzat yaşaması gerekir. Soğukkanlı olmayı, irademe sahip olmayı, iyi muhakeme etmeyi diyebilirim ki havacılığa başladıktan sonra daha iyi öğrendim. Bu eğitimlerimden sonra köşke döndüğümde Atatürk beni kapıda karşılayıp sordu:

- Anlat bakalım Gökçen. Bugün neler yaptın, neler hissettin?

O gün nasıl uçtuğumu, neler yaptığımı en ufak ayrıntılarına kadar heyecanla anlatırdım. Atatürk bunu yalnız benden dinlemiyor, öğretmenlerimden, Başkan Bulca'dan da bilgi alıyordu. Başarılı olduğum günlerde Atatürk'ün yüzü gerçekten görölmeğe değerdi. İşte mutluluk benim için buydu. Bir Türk kızının havacı olması, O'nun için anlatılmaz bir mutluluktu. Başarılı olmam için onun her şeyi yapacağına inanıyordum. Sofrada arkadaşlarına şöyle derdi:

- Göreceksiniz, Gökçen iftihar edeceğimiz bir uçman kızımız olacaktır. Onu bir gün Avustalyaya uçarak göndereceğim.

İnanmanın, güvenmenin başarmak kadar önemli olduğunu işte ben o yıllarda bu müstesna insandan öğrendim. O inanıyor, güveniyor, ondan sonra vakit kaybetmeden kollarını sıvayarak harekete geçiyordu. Yolu bitirebilmek için yola çıkmak gerekti elbette. Mustafa Kemal Paşa yola ne zaman ve niçin çıkılacağını en iyi bilendir."

3 Mayıs 1935'te Türk Kuşu'nun yurt hizmetine açılışı dolayısıyla Atatürk'ün havaalanında yaptığı konuşmaya tanık olan Server Ziya Gürevin, olayı şöyle aktarıyor:⁸⁵

"Dört yanımızı saran hava birden karışıyor. Mustafa Kemal Atatürk'ün alanda kurulu bulunan kürsüye doğru ilerlediğini görüyoruz. Onun konuşacağını hiç kimse beklemediği için ovayı dolduran insan yığınının içinden bir sevinç dalgası yükseliyor.

⁸⁵ Güverin, S., Z., Havacılık Hikâyeleri, THK Yayınları, Ankara 1957.

Az sonra kürsü, görkemli bir görünüşe bürünüyor. Şimdi kulaklarımızda Dumlupınar'ın yalçın dağının sesi duyuluyor: 'Bayanlar, Baylar! Bizim dünyamız -bilirsiniz- topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da esas unsurları bunlar değil midir? Bu unsurlardan birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu yaşantıyı olanaksız kılar. Hayatı, hele ulusal hayatı seven, onu korumak isteyen yurdun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasına da ilginliğini her gün biraz daha çoğaltmalıdır. Bu ilginlik, saydığım hayat öğelerine egemenlikle olur. Doğa insanları türetti, onları kendine taptırdı da. Ancak insanların yaşayabilmeleri için, doğaya da egemenliğini şart kıldı. Doğaya egemen olmasını bilmeyen yaratıklar, varlıklarını koruyamamalıdır. Doğa onları, kendi unsurları içinde ezmekten, boğmaktan, yok etmekten ve ettirmekten çekinmemiştir. Türk, bu gerçeği çok önceden tanımak kapasitesini göstererek, kapsal bir dölenle toprağını ve onun türlü ürünlerini, insanlığa verimli kılmıştır. Coşkun denizlerde göğüslemedik dalgalar bırakmayarak insanlığa genlik veren kültür yollarını açmıştır. Lâkin yaşadığımız bu çağda, artık insanlar, yalnız karada ve denizde kalmadılar. Doğanın hava varlığının da içine daldılar. Hayat için, yaşamak için havayı yalnız nefeslenmenin yeter olmadığı anlaşıldı. Gerek ve gerçek olan hava egemenliği, açık olarak ortaya çıktı. Bütün ulusların büyük bir önemle oluşturmaya çalıştıkları bu alanda, Türk ulusu da kuşkusuz yerini almalıydı. Türkiye Cumhuriyeti hükûmeti, kara ordumuzun yanında, donanmamızı kurarken, hava filolarımızı da en son hava araçları ile düzenlemekten geri kalmadı. Kişilikleriyle onur duyduğumuz hava subaylarımız ve komutanları da yetişmiş bulunuyorlar. Pilotlarımız, her zaman ve herhâlde, ulusun yüzünü ağartacak yüksek değerdedir. Lâkin arkadaşlar, bu kadarı yeter görmek doğru olmazdı. Hava işine, onun bütün dünyada aldığı önem derecesine göre genişlik vermek gereklidir. Bunu göz önünde tutan Cumhuriyet hükûmeti, havacılığı, bütün ulusun işlevi yapmak kararındadır. Türk, yurdunun dağlarında, ormanlarında, ovalarında, denizlerinde, her bucağında nasıl bir bilgi ve kendine güvenle yürüyor, dolaşıyorsa vatan göklerinde de aynı surette dolaşabilmelidir. Bu ise Türk'ü, çocukluğundan vatan kuşları ile yurt havası içinde yarışa alıştırarakla başlar. İşte bugün, burada bizi toplayan neden, o kutsal işe başlama törenidir. Havacılığın gelişimine ciddi şekilde sarılmasından dolayı hükûmete, Genel Kurmay Başkanı Mareşal'a ve Türk Hava Kurumu Başkanı, değerli arkadaşımız Fuad'a (Bulca) burada, özel olarak gönül borcumu sunarım.

Türk çocuğu, her işte olduğu gibi, havacılıkta da en yüksek düzeyde, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Bundan, gerçek dostlarımız sevinecek, Türk ulusu mutlu olacaktır.'

Konuşmasını noktaladıktan sonra uçakların gösterileri izlenir. Havacıları coşku içinde, ilgiyle izleyen Atatürk, bakışlarını bir türlü gökyüzünden ayıramıyor ve sık sık dudaklarından şu sözcük çıkıyordu:

- Enfes!''

Türk Kuşu'nun açılışıyla ilgili Bay Mustafa Emir'in anısı:

"1935 yılında Ankara'da Etimesgut Havaalanı'nda Türk Hava Kurumunun Onuncu Kuruluş

Yıl Dönümü ile Türk Kuşu'nun açılışı kutlanıyordu. Atatürk'ün de onur verdikleri bu törende, devlet ricali, yabancı elçilik mensupları ve binlerce Ankaralı oradaydık. Çok alkışlanan söylevini bitirip hazırlanan tören çadırlarına gelince biz de büyüklerin bacakları arasından sıyrılıp, beş metre yakınına kadar sokulmayı başardık. O sırada, planörçülerimizin gösterileri de başladı. İsimlerini hatırlayamadığım iki Rus öğretmen eğitimi yaptırdığı havacılarımız, çok güzel uçuşlar ve akrotim gösterileri yaptılar.

Tüm gösterileri sakın izleyen Mustafa Kemal, ayağa kalktı, çadırın dışına çıktı. Bunu gören diğer büyükler de onu takip ettiler. Bu arada ben de ona daha yakın olma olanağını buldum. İki metre yakınından onu seyredebiliyordum. Bir paraşütçünün atlamasını bekliyordu. Uçak alan üzerine gelmiş, kanadın üzerinde atlamaya hazırlanmış paraşütçümüz görülmüyordu. Gayret etti fakat atlayamadı. Uçak uzaklaşıp gitti. Bir dakika sonra tekrar alan üzerine geldi. Atlayacak sandık, gene atlayamadı. Bu sıkıntı veren durum, üç dört defa tekrar etti. Ne yazık ki her defasında kanat bağlantılarına sımsıkı yapışan genç, atlamaya cesaret edemiyordu. Turların adedi çoğaldıkça ümitsizlik artıyor, sağdan soldan 'Atlayamayacak!' sözleri duyuluyordu. Uçak belki de son turunu yapmak için alan üzerine geldiğinde hareketsiz duran Atatürk, sağ elini kaldırdı ve bağırdı:

- Atla be yahu!

O anda bir cisim boşluğa yuvarlandı; beyaz bir paraşüt açıldı. Paraşütçü genç atlamıştı. Atatürk, paraşütçü yere inmeden aramızdan ayrılmıştı.”

Olaya tanık olan Sabiha Gökçen Hanımefendi şu açıklamayı yapar: “Planör öğretmenleri Anohin ve Romanof idi. 3 Mayıs 1935 günü yapılan açılış töreninde, henüz okulda yetişmiş gençler mevcut değildi. Bunun için de törende yalnız yetişmiş yabancı öğretmenler gösteri uçuşu yapmışlardır. Hatırladığıma göre, okuldan gelen bir gönüllü atlayış yapmıştı. Eğitim görmemiş veya yeterli bilgiye sahip olmayan paraşütçünün bu nedenle atlayışı geciktirdiği düşünülebilir”.

Atatürk'ün Planı: Etimesgut Uçak Fabrikası

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Atatürk döneminde planlandı ancak 1939 yılında kuruluşu gerçekleşti ve 1941 yılında faaliyete geçti.

İlk kurulduğunda 70 kişinin çalıştığı fabrika ilerleyen zamanlarda 113 mühendis ve teknisyenle 221 işçinin çalıştığı büyük bir fabrika oldu. Bu fabrikada üretilen ilk uçaklar lisansı İngiltere'den satın alınan “Magister” tipi eğitim uçaklarıydı.

1944 yılından başlayarak bu fabrikada 30 adet uçak üretildi. 1944-1947 yılları arasında Etimesgut Uçak Fabrikası'nda pek çok farklı tip ve tasarımı uçak ve planör projesi hazırlandı ve üretimi gerçekleşti.⁸⁶

⁸⁶ Yalçın, O., “Türk Hava Harp Sanayi Tarihi”, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008.

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nın ürettiği THK-5 ambulans uçağı ise 1950 yılında Danimarka'ya ihraç edildi.⁸⁷

Türkiye'nin uçak gereksiniminin bir bölümünü karşılayan hatta uçak ihracatı yaparak büyük bir başarı elde eden Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası ve Uçak Motor Fabrikası da Atatürk döneminde kurulan diğer uçak fabrikalarıyla aynı sonu paylaştı. Etimesgut Uçak Fabrikası 1952 yılında bir kanunla Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumuna devredildi. Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumuna devredilen Uçak Motor Fabrikası 1954'te Traktör Fabrikasına, 1968 yılında ise Tekstil Makineleri Fabrikasına dönüştürüldü.

Böylece Türk havacılık girişimlerinden olan Etimesgut Uçak Fabrikası Türk havacılık tarihindeki rolünü tamamladı.

⁸⁷ Yavuz, İ., age., s. 187.

BİR YÜZEN FUAR PROJESİ: KARADENİZ VAPURU

Atatürk bir taraftan Türk halkına çağdaş bir ülke ve yönetim biçimi kurmaya çalışırken bir yandan da Batıdaki Türk algısını değiştirmek istiyordu. Genç cumhuriyet dünyada eşî görülmemiş bir değişim yaşamaktaydı ve o, çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nin kısa sürede yaşadığı şaşırtıcı dönüşümü, değişimi ve gelişimi bütün dünyaya göstermek için gece gündüz çalışıyordu.

Atatürk yeni Türkiye'yi tanıtmak için albümler hazırlanmış, kitaplar yazdırılmış ve bunları yabancı ülkelerde dağıtmıştı. Ayrıca Türkiye'de uluslararası katılımlı toplantılar, konferanslar, paneller düzenlenmiş, yabancı ülkelerin bilim, sanat, kültür çevrelerinin değişen, gelişen, çağdaşlaşan yeni Türkiye'yi görmelerini istemişti.

Bu amaçla 1925 yılında yeni Türkiye'yi dünyaya tanıtacak büyük çaplı bir sergi projesi yapılmasını istemiş ancak hükümet yetkilileri Atatürk'ün istediği boyutta bir sergi açmanın çok masraflı olduğunu belirterek bu projenin çok da gerekli olmadığını savunmuşlardı. Bunun üzerine Medişte Ticaret Bakanlığının bütçesi görüşülürken ticaret sergileri konusunda çok ciddi tartışmalar yaşandı. 19 Mart 1925 tarihli 82. Oturumda söz alan Kâzım Karabekir Paşa şunları söyledi:

"Hükümetçe açılacak ticaret sergilerine yardım kaldırılıyor. Bence bu eleştirilecek bir noktadır. Sergiler için konan para çıkartılmıştır. İktisat Kongresi'nde bizzat göründü ki daimi sergiler, vatan malını göstermek, sevdirmek ve sarf ettirmek için pek lazımdır. Yer yer böyle sergiler açanlara para vermeli, teşvik etmeli, sürekli olarak vatan malını teşhir etmelidir. Sergilere yardım lazımdır."⁸⁸

Bu konuşma üzerine Ticaret Bakanı Ali Cenani Bey kürsüye gelerek Avrupalının çeşitli kentlerindeki fuar ve panayırarda Türkiye'yi tanıtmak amacıyla çalışmalar yapıldığını, bu konuda girişimleri ve başarıları olduğunu ancak bu çalışmaların çok masraflı olduğunu belirtmiş ve sözlerine şöyle devam etmiştir:

"Sonra bendeniz başka bir şey düşünüyorum. Paşa Hazretleri'nin gündemden düşürülmesinden üzüntü duydukları, hükümetçe açılacak sergi masrafı olarak konulan 15 bin lira bendenize hiç göründü. 15 bin lira ile bir pavyon bile



Ali Cenani Bey

⁸⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre II, C. 16, İctima serisi II, 19 Mart 1341 (1925)

yapılmaz. Memleketimizin mallarını gösterecek bir ticaret sergisi yapmak lazım geliyorsa 3-4 yüz bin, belki 1 milyon lira masrafa ihtiyaç vardır. Bir ticaret sergisi meydana getirmek kolay bir şey değildir. Bunun yerine bir seyyar sergi düzenlemeyi düşündüm.”⁸⁹

Ali Cenani Bey, 15 sene önce Rusların bir vapur içinde seyyar sergi düzenleyerek ürünlerini ve ürettiklerini İstanbul’a ve Avrupa limanlarına gönderdiklerini hatırlatarak şöyle demiştir:“



Karadeniz Vapuru Antikalar Sergisi

Bendeniz düşünüyorum ki Seyr-i Sefainden bir vapur alalım, mesela Karadeniz Vapuru’nu düşündüm. Bunun içinde 130 yatak vardır. Tüccarlarımızdan 130 kişiyi alabilir. Ambarlarında elektrik tertibatı yaparak bir sergi hâline getirebiliriz. Bütün ürünlerimizi bu vapurda sergileyebiliriz.”⁹⁰

Ali Cenani Bey’in böyle bir düşünceye kapılmasında mayısın başlarında Alman Ziraat Cemiyeti Bres-lau’da açılan seyyar serginin etkisi vardı. Bu sergiye Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanı olarak katılan Ali Cenani Bey, sergi konusunda detaylı bilgi edinmişti.

Sonunda “Yüzen Fuar Projesi” için TBMM bütçeden 100 bin lira, İTO da 500 bin lira katkıda bulununca bir hayal gerçek oldu.

⁸⁹ a.g.e.

⁹⁰ a.g.e.

1932 yılında basılan "Tarih IV" kitabında "Yerli Mah. Sergileri" başlığı altında şu bilgiler verilmişti: "Mahsullerimizi ve mamullerimizi tanıtmak, sürümelerini artırmak için her yıl özellikle Ankara, İstanbul ve İzmir'de olmak üzere birçok sergi açılmıştır. Bu sergiler iç ticaretin yerli mallar lehine gelişmesinde faydalı olmuştur.

Yerli malları yabancı memleketlere tanıtmak üzere vapurlarımızdan birinde (Karadeniz Vapuru'nda) düzenlenen bir seyyar sergi Avrupanın belli başlı ticaret limanlarında dolaştırılmıştır."

Şimdi bu serginin serüvenine biraz daha yakından bakalım.

Seyyar sergi için seçilen Karadeniz Vapuru, 1905 Hollanda yapımı, 4.731 grostonluk, 120 metre boyunda, 14 metre eninde bir gemiydi. Tam istim tuttuğunda 12 mil hız yapmaktaydı.

Vapur, Haliç Tersanesine çekilip bir yüzen fuara dönüştürülmüştü. Bu dönüşüm Asım Bey ile Naci Bey adlı iki mimarın çizimlerine sadık kalınarak titiz bir çalışmayla gerçekleştirildi.



Karadeniz Vapuru Mürettebatı



Seyyar Sergi'nin Amblemi

urettiği her türlü mala kadar pek çok ürün sergilendi. Sergilenen ürünlerin üzerine dört dilde bilgi veren etiketler yapıştırıldı.

Yüzten Fuar Projesinin yer alacağı Karadeniz Vapuru, Atlantik'i geçen ilk yolcu vapuru olan Gülcemal'in kaptanı Lütfi Kaptan'a emanet edildi.

İTO'da bir sergi komisyonu kuruldu. Serginin tüm hazırlıklarını bu komisyon yürüttü. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki bir belgeye göre, "Karadeniz Vapuru'ndaki seyyar sergi için 87 adet kitabın, Ticaret Odası'ndaki sergi komisyonuna teslim edildiği" belirtilmiştir.⁹²

Öncelikle Yüzten Fuar Projesi için bir logo hazırlandı. Bu logo zarflara, kâğıtlara, yemek menülerine işlendi, logonun yer aldığı hatıra pulları bastırıldı.

Karadeniz Vapuru, Türkiye Cumhuriyeti'ni dünyaya tanıtmak için hazırlanmış bir projeydi ama burada görevlendirilecek insanlar da Cumhuriyetin dışa dönük yüzü olacaktı. Bu nedenle çalışanların seçimi büyük bir araştırma ve özenle yapılmıştı.

Liman İşletmeleri Genel Müdürü Raufizade Manyesi Bey Sergi Başkanı, İTO'dan Galip Bey İstihbarat Müdürü, Pertev Paşa Coğrafya Encümen Başkanı, Kemalettin Bey Anadolu Ajansı Temsilcisi, Avrupada eğitim görmüş yedi dil bilen Samiha Hanım da Protokol Müdiresi olarak görevlendirilmişti.

Vapur, öncelikle beyaza boyandı. Daha sonra vapurda ürünlerin sergileneceği ve satılacağı iki ayrı salon düzenlendi. Halıyla kaplanan salonların tavanları alçı oymalarla süslendi, ışıklandırma için gemiye özel elektrik donanımı döşendi, kamara-lar gözden geçirilip yenilenerek, vapur son derece çağdaş bir yüzen fuara dönüştürüldü. Ayrıca vapurun içi Sanayi-i Nefise Mektebi (Güzel Sanatlar Akademisi) öğrencilerince yapılmış resim, heykel ve biblolarla süslendi. Son olarak sergi salonunun en güzel yerine, İbrahim Çallı'ya yaptırılan Mustafa Kemal Atatürk'ün bir yağlı boya tablosu yerleştirildi.

Vapurdaki salonlarda tütünden Kütahya çinilerine, Hacı Bekir lokumlarından Türkiye'de çıkan madenlere, tarım ürünlerinden Bursa ve Hereke kurnaşlarına, kehribar dan Türkiye'deki fabrikaların

⁹² BKA, Tanh.: 1974/1926, Sıra: 18013, Dosya: 5-270, Fon Kodu: 180 9 0 0, Yer No: 52.262.10.

Seyyar Sergi'nin seyahati sırasında Karadeniz Vapurunda sadece mürettebat, görevliler ve tüccarlar yer almadı. O günlerin Türkiye'sinden tanınmış ses, saz ve tiyatro sanatçıları, basın temsilcileri ve devlet adamları da bu geziye katılmıştı. Basın temsilcisi olarak kahlanlar arasında; Hâkimiyet-i Milliye adına Kemalettin Kamu, Vakıf gazetesi adına Vâlâ Nurettin, Resimli Gazete adına Türkiye'nin ilk kadın muhabiri Bedia (Arseven) Celal Hanım, Cumhuriyet gazetesi adına Dündar Bey bulunmaktaydı. Basın temsilcileri dışında; mizah sohbetleriyle tanınan Bal Mahmut (Baler), Celal Bayar'ın oğlu Refii Bayar ve eşi Zekiye Hanım, Öğretmen İclâl Hanım, Çamlıca Özbekler Tekkesi Şeyhi Ata Bey, Şekerî Ali Muhiiddin Haq Bekir, Seyfettin Çürüksulu Bey, Şair Orhan Veli Kamkın babası Müzisyen Veli Kanık, ilk Türk kadın milletvekillerinden Mebrure (Gönenç) Hanım (o dönem Üsküdar Amerikan Kolejinde öğretmen), Gaziantep Milletvekili Ahmet Remzi Bey, Ziraat Müzesi Müdürü Nihat Bey, İş Bankası Muhasebe Müdürü Muvaffak Bey ve Evkaf Müdürü Hilmi Bey (aynı zamanda sergi müdürü), Anadolu Şimendiferler Umur-ı Ticariye Müdürü Eşref Bey, Coğrafya Encümeni Reisi Pertev (Demirhan) Paşa, Maden Uzmanı Kenan Bey, Ziraat Mektebi Dâhiliye Müdürü Zihni Bey, Amerikan Kız Koleji öğretmenlerinden Seniha Fuat Hanım, Erenköy Kız Lisesi öğretmenlerinden Seniha Hanım, Üsküdar Amerikan Kız Kolejinden Hatice Hanım, Amerikan Kız Koleji son sınıfından Fehime Hanım, Heykeltraş Mermi Farukî Hanım, Hasan Ecza Deposu sahibi Hasan Bey, tütün inhisarı temsilcisi Semih Bey, dış ticaret temsilcisi Halil Mithat Bey, Posta Müdürü Kenan Bey bulunmaktaydı. Ayrıca Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası da İstiklal Marşı'nın bestecisi Osman Zeki (Üngör) Bey şefliğinde gemide yer almıştı. Gemideki mürettebat sayısının toplamı 125'ti. 47'si Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası üyesi olmak üzere toplam seyahat eden kişi sayı ise 285'ti.



Atatürk'ün Karadeniz Vapurunu Ziyareti



Karadeniz Vapurunda Öğle Yemeği 13 Haziran 1926

Karadeniz Vapuru, Cumhuriyet'in kuruluşundan 3 yıl sonra, 12 Haziran 1926 tarihinde İstanbul'dan demir aldı.

Mustafa Kemal, 13 Haziran 1926'da sabah saat 8.00'de Bursa'dan hareketle Mudanya'ya gitmişti. Daha sonra yatından Karadeniz Vapuru'na geçen Cumhurbaşkanı, hazırlanan salonları, büyük bir merak ve dikkatle hiçbir ayrıntıyı gözden kaçırmayacak şekilde inceledi. Kendilerine sergilenecek ürünler, uğranılacak limanlar, yapılacak etkinlikler, törenler, hatta konuk edilecek misafirlere yapılacak ikramlara kadar bilgi verildi. Avrupalılara tattırılacak Türk yemekleri de ilk olarak vapurda Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'e sunuldu. Yemekte cumhurbaşkanına serginin fikir babası Ali Cenani Bey ile eşi, Protokol Müdiresi Samiha Hanım ve bazı yolcular eşlik etti.⁹²

Cumhurbaşkanı, vapuru gezip incelemelerini tamamladıktan sonra görüş ve düşüncelerini vapurun hatıra defterine şu sözlerle yazdı:

"Sergi, başarıya ulaşmış bir eserdir. Bende gayet iyi izlenimler meydana getirdi. Sunuş tarzı çok iyidir. Hazırlayanları takdir ve tebrik ederim."

⁹² Kocatürk, Utkan, Doğanur'dan Ölümüne Kadar Kaynaklı Atatürk Günlüğü, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1999.

Sonraki durak Cezayir'in Bona Limanı oldu. Cezayir'de büyük ilgiyle karşılanan Karadeniz Vapuru 20 Haziran'da İspanya'ya Barselona Limanı'na vardı. Gemi adeta ziyaretçi akınına uğradı. Ardından vapur Fransa'daki Le Hayre Limanı'na demirledi. Burada Cumhurbaşkanlığı Orkestrası'nın verdiği konser büyük takdir topladı. Karadeniz Vapuru bu duraktan sonra Fransa'nın Marsilya Limanı'na vardığında kalabalık bir grubun hayret dolu bakışları ve bandoyla karşılandı ve vapur büyük ilgi gördü.⁹³

Karadeniz Vapuru Marsilya'da

"Marsilya Limanı tarihi günlerinden birini yaşıyor. Zaten her zaman hareketli olan liman, bugün sosyetenin akınına uğramış. Beyaz ve ağır ketenlerden dikilmiş 'denizci yakalı' elbiseler içindeki güzel kadınlardan hoş bir parfüm kokusu yükseliyor. Şehir Bandosu Marseillaise (Marseyez) Marşı'nı son bir kez çalıp zarif bir vals prelüdüne geçerken saatlerdir heyecanla beklenen gemi, limana doğru süzülüyor. Bembeyaz ve yüksek güverteli, renk renk yüzlerce bayrakla süslenmiş, tek bacak, yaklaşık 5 bin grostonluk gemi limana yanaşıyor.



Karadeniz Vapuru Avrupa'da

⁹³ <https://www.pratiya.com/cumhuriyetin-ilk-projesi-karadeniz-vapuru>

Rıhtımdaki Fransızlar, gemiye ve geminin çeşitli yerlerine asılmış olan bayrağa bakıyorlar. Güzel tonlu bir kırmızı üzerine bembeyaz bir ay ve yıldızın işlenmiş olduğu görkemli bir bayrak bu. Rıhtımdakiler güverteye baktıklarında ise küpeşteye dayanmış kendilerini seyreden kadınlı erkekli yolcuları görüyor ve gözlerine inanamıyorlar. Onlar Türkiye'den, yani kendi düşüncelerine göre 'Doğudan gelen bu gemideki yolcuların bir 'Orient esintisi' umacağı beklerken karşılarında bambaşka bir görünüm var. Alt ve üst güvertelerden kendilerine bakan, gülümseyen, el sallayan bu 'Doğulu' konukların, kendilerinden hiçbir farkı yok.

Erkekler koyu renk takım elbise, pırl pırl beyaz gömlekler giymiş ve çoğu zarif bir iğne ile süslenmiş boyun bağları takmışlar. Yanlarındaki kadınlar, erkeklerden daha şık. Siyah ağırlıklı ipek ve muslin elbiseler içinde, iyice dalgah, 'alagar son'a yakın kısıklıta kesilmiş saçları, Marsilya güneşi altında parlıyor. Gemi uzun ve neşeli tek bir düdük ile Marsilyalıları selamlıyor. Yanları halatla desteklenmiş ahşap merdivenler, gemiden sarkılıp rıhtım a yerleştiriliyor.

Fransızlar gemiye çıkmaya başlıyor. Bir subay onları sergi salonuna götürüyor. Bir kış bahçesi ile kalabalık bir orkestranın çaldığı salonu geçerek sergi bölümüne gelen ziyaretçiler, hayranlıktan konuşamaz bir şekilde sergilenen eşyalara bakıyorlar. Türk mavisi sarı Kutahya çinileri; bin bir nakış ve renkli Osmanlı, Yörük, Selçuklu ve Acem halıları; gül, tarçın ve sakız kokulu



Avrupa'dan Dönen Karadeniz Vapuru İstanbul'da

Hacı Bekir lokumları; yeşim, yakut, firuze gibi değerli taşlarla süslenmiş, tımarıyla elle yapılmış çşmibülbül, laledan, gülâbdan gibi cam ürünleri,

Tarih 21 Ağustos 1926. Fransızların büyük bir hayranlıkla içinde sergilenen ürünleri seyrettikleri, gönderinde ay yıldızlı bayrak dalgalanan geminin bordasında kocaman harflerle ‘Karadeniz’ yazıyor ve henüz üç yaşına basmış olan genç Türkiye Cumhuriyeti, ‘yeniden var edilen bir ulusun neler yapabileceğini herkese göstermek için bu gemiyle Avrupanın en önemli limanlarında aylardır’ sancak gösteriyor.”⁹⁴

Karadeniz Vapuru Barselona, Le Havre, Londra, Amsterdam, Hamburg, Stockholm, Helsinki, Leningrad, Danzig, Gdynia, Kopenhag, Anvers, Marsilya, Cenova, Napoli gibi 16 limana uğradı.

Karadeniz Vapuru Belgeselinden Öğrendiklerimiz

“Eski düşmanları ve yabancıları dostla, dostları müşteriye dönüştürmek amacıyla hareket eden ve Türkiye Cumhuriyeti’nin yürüyen bir parçası olan Seyyar Sergi Karadeniz Vapuru, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, Diplomasi Tarihi ve Dünya Tarihi açısından önemli bir örnektir.

Garanti Bankası ile Netherlands Culture Fund’un desteğiyle ve Osmanlı Bankası Müzesinin katkılarıyla ‘Karadeniz: Seyr-i Türkiye’ adlı bir belgesel çekilmiş ve 2007 yılında NTV’de yayınlanmıştı.

Belgeseli izleyenler, Avrupa yolculuğu öncesi Haliç’te üç ay süren özel bir bakıma alınmış Karadeniz Vapuru’nun dümen suyuna kapılıp tam seksen altı gün süren yolculuğu; sefere katılan sanatçı, gazeteci, milletvekili, öğretmen, müzisyen ve denizcilerden oluşan toplam 285 kişinin genç Türkiye Cumhuriyeti’ni dostla düşmana tanıtmak için nasıl olağanüstü bir çaba gösterdiğini, henüz üç yaşındaki Türkiye Cumhuriyeti milletvekillerinin buna kaynak bulmak için nasıl çırpındıklarını ibret ve gururla izliyor.

Ticaret Vekili Ali Cenani Bey’in meclis kürsüsünde, ‘Efendiler, bir ticaret sergisi meydana getirmek kolay bir şey değildir. Bunun yerine bir seyyar sergi teşkilini düşündüm. Seyr-i Sefadinden bir vapur alalım. Mesela Karadeniz Vapuru’nu...’ diye başlayan konuşmasının yarattığı ateşi, hummalı çalışmaları ve sonunda Marmara’nın solgun mavi sularını köpürterek yola çıkan beyaz bir geminin Dolmabahçe’deki bir yatta, mavi gözleri çakmak çakmak, sarışın bir adam tarafından beyaz bir mendil sallanarak nasıl uğurlandığını görüyor. O sarışın adamın daha yedi yıl önce, 19 Mayıs 1919’da ülkeyi kurtarmak için Samsun’a böyle bir vapur yolculuğu yapmış olduğunu düşünenler de bir cumhuriyetin nasıl doğduğunu görüp alabildiğine gururlanıyor.”⁹⁵

⁹⁴ Özgen, L., “Bir Ulus Kendini Tanıtıyor”, Skylife, Şubat, 2007.

⁹⁵ a.g.e.

4. BÖLÜM CUMHURİYET'İN PARLAYAN YILDIZLARI İLK GİRİŞİMCİLER

KÂĞIT SANAYİSİNİ TÜRKİYE'YE ANLATAN ADAM MEHMET ALİ KÂĞITÇI

1899 yılında İstanbul Heybeliada'da doğdu. Babası emekli Deniz Binbaşı Ahmet Bey, annesi Rukiye Hanımdır. İlk öğrenimini Heybeliada Mekteb-i İptidaisinde orta öğrenimini İstanbul Sultanisi'nde tamamladı. 1922 yılında İstanbul Darülfünunu Fen Fakültesi'nden mezun olarak kimyager oldu.

Kimyagerlik diplomasının yanı sıra "madeniyat" (mineroloji) ve "riyaziyyat-ı umumiye" (genel matematik) sertifikalarını aldı. 1922-1923 Eğitim Öğretim Yılı'nda İstanbul Darülfünunu Fen Fakültesi Kimya Enstitüsünde sanai ve hayati kimya asistanlığına tayin edildi.

1925 yılı sonlarında çalıştığı kurumun izniyle kâğıtçılık öğrenimi görmek üzere Almanya'ya gitti. Almanya'da Hannoversche Papierfabriken Alfeld-Gronau Firması'nın selüloz ve kâğıt fabrikalarında çalıştı.



Almanya'da Çalıştığı Yıllar

1926 yılında Fransa'ya giderek Papeteries de France'in selüloz, mihaniki hamur, kâğıt ve karton fabrikalarında işçi olarak çalıştı. Lyon'da filigran tekniğini, Metz'de kâğıt hamuru çöktirme tekniklerini kaynağından ve uygulayarak öğrendikten sonra Grenoble Üniversitesi Fen Fakültesine bağlı Kâğıtçılık Enstitüsüne kaydoldu.⁹⁶ Enstitüdeki eğitimini 1927 yılında birincilikle tamamlayan Mehmed Ali Bey, "Kâğıt Mühendisi" unvanını alarak Türkiye'ye döndü.⁹⁷

Türkiye'de ulusal bir kâğıt sanayisinin kurulması gerektiği ve bunun başarılması için her türlü olanağın bulunduğu tezini savunmak üzere başta Vakit gazetesi olmak üzere çeşitli gazete ve dergilerde yazılar yazdı; Darülfünun ve Türk Ocağı'nda konferanslar verdi. Yazılarından bir kısmını 1928 yılında yayınladığı "Selüloz ve Kâğıt: Selüloz Sanayiinde Müstehlik Değil Müstahsil Olmalıyız" adlı kitapçıkta topladı.⁹⁸

1927-1934 yılları arasında Harp Akademisi Kumandanlığı Yüksek Levazım Mektebinde "Fabrikacılık Muallimliği"; Ticaret Lisesinde "Kimya Muallimliği"; İstanbul Mıntıkası Sanayi Müfettişliği; "Tahlilat-ı Ticariye Laboratuvarı Mütahassısı" görevlerinde bulundu. Kâğıtçı, bir yandan bu görevlerde çalışırken bir yandan da ulusal kâğıt sanayisinin kurulması için çalıştı. Bu konuda kendisinden görüş ve bilgi isteyen kişi ya da kuruluşlara her türlü yardımı sağlıyordu. Bu kapsamda 1929 yılında İktisat Vekâleti'nin isteği üzerine kâğıt sanayisi hakkında bir rapor hazırladı. 1932 yılında ise İş Bankası'nın kurmayı düşündüğü kâğıt fabrikasının şartnamesini hazırladı.⁹⁹

Dönemin İş Bankası Genel Müdürü Celal Bayar'la yaptığı görüşme sonunda kâğıt fabrikasının kurulmasına karar verildi. Selüloz ve kâğıt sanayisinin Birinci Sanayi Planı çerçevesinde ve Sümerbank eliyle doğrudan devletçe kurulmasına karar verildikten sonra 1 Mart 1934 tarihinde kuruluş çalışmalarını yönetmek üzere Sümerbank Umum Müdürlüğünde göreve başladı. Türkiye'de kâğıt, karton, ambalaj kâğıdı, gazete kâğıdı ve sigara kâğıdı üretecek bir fabrikanın projeleri Mehmed Ali Kâğıtçı'nın yönetiminde hazırlandı. İzmit Sümerbank Selüloz ve Kâğıt Fabrikasının temeli 14 Ağustos 1934 tarihinde atıldı. Soyadı Kanunu çıktığında "Kâğıtçı" soyadını alan Mehmed Ali Bey, fabrikanın yapımı için kuruluş hazırlıklarını yürüttü. 1936 yılında üretime başlayan fabrikanın müdürlüğüne getirildi. Kurucu müdürlüğünü yaptığı fabrikada 18 Nisan 1939 tarihinde ilk kâğıt üretildi.¹⁰⁰

⁹⁶ "Mehmet Ali Kâğıtçı", İnovatif Kimya Dergisi, Sayı 1, Ağustos 2013.

⁹⁷ Kocabaşoğlu, U. - Bulutgil, A. - Çiloğlu, F. - Binbaş, İ. E. - Şeker, N., SEKA Tarihi: Türk Selüloz ve Kâğıt Fabrikalarının Tarihsel Gelişimi, SEKA Genel Müdürlüğü Yayınları, 1996.

⁹⁸ age.

⁹⁹ age.

¹⁰⁰ Mühendis ve Makina, Cilt 48, Sayı 571. TMMOB Makina Mühendisleri Odası.



Sümerbank Selüloz ve Kâğıt Fabrikasının Yöneticileri, Fabrika Müdürü M. A. Kâğıtçı ile

1938 yılı sonuna kadar Sümerbank Kâğıt ve Karton Fabrikasının kurucu müdürlüğünü yürüten Mehmed Ali Kâğıtçı, 1938 yılı sonunda "Sümerbank Selüloz Sanayii Müessesesi" adını alan kuruluşun müdürlüğüne 1 Ocak 1939 tarihinde atandı. Fabrikanın kuruluşu sırasında ve işletmeye alındıktan sonra reçine kusan selülozların kullanılması ve şap yerine sülfürik asit tutkallarının yapılması gibi selüloz ve kâğıt sanayisi için önemli buluşlar yaptı ve bu buluşlarının "ihtira berah"ını aldı.¹⁰¹

31 Mart 1941 tarihinde Müessese Müdürlüğü görevinden alınarak, Sümerbank İdare Medisihinin 27 Mart 1941 tarihinde oluşturduğu "Fen Müşavirliği" görevine atandı. Bu yeni görevini sürdürdüğü sırada, Sümerbank Selüloz Sanayii Müessesesi Müdürlüğünden aldığı 20 Haziran 1941 tarihli bir yazı ile işletmedeki görevine, Sümerbank İdare Medisihinin 11 Haziran 1941 tarihli kararı uyarınca son verildiği bildirildi.¹⁰²

¹⁰¹ Kocabaşoğlu, U. - Bulutgil, A. - Çilbıçlı, F. - Birbaş, İ. E. - Şeker, N., SEKA Tarih: Türk Selüloz ve Kâğıt Fabrikalarının Tarihsel Gelişimi, SEKA Genel Müdürlüğü Yayınları, 1996.

¹⁰² a.g.e.

Bu tarihten sonra Mehmed Ali Kâğıtçı'nın bir daha, kurmuş ve geliştirmiş olduğu Sümerbank Selüloz ve Kâğıt Sanayii Müessesesi ile (Kâğıtspor Kulübü Başkanlığı'nı 1952 yılına kadar sürdürmek dışında) resmi herhangi bir ilişkisi olmadı ancak selüloz ve kâğıt sanayisi ile ilgisini hayatının son gününe kadar sürdürdü. Pek çok kitap ve makale yayınladı, uluslararası selüloz ve sanayi kuruluşlarında yıllarca Türkiye'yi temsil etti; bilimsel toplantılara katıldı, bildiriler sundu ve uluslararası platformlarda Türkiye selüloz ve kâğıt sanayisi dendiğinde akla gelen ilk isim olma özelliğini korudu. Birçok ulusal ve uluslararası bilimsel derneğin üyeliğinde bulundu. Her fırsatta ulusal selüloz ve kâğıt sanayimize ilişkin görüşlerini açıkladı, her düzeydeki yetkiliye görüş ve önerilerini iletti, uyarılarını yaptı. Yalnızca kâğıt sanayisi ile ilgili olarak değil, çini sanayisinden beslenme sorunlarına, afyon konusundan çöp sorununa kadar çok değişik konularda ülkenin ve çevresinin sorunlarıyla ilgilendi, araştırmalar ve yayınlar yaptı,



Mehmed Ali Kâğıtçı'nın İhtira Beratı
(Patent Belgesi)

Sümerbank Selüloz Sanayii Müessesesindeki görevi sona erdikten sonra, 1942 yılında, İstanbul Belediyesi Kimyahanesi Müdürlüğüne getirildi. Bu kurumun İstanbul Hıfzısıhha Enstitüsü'ne dönüşmesinden sonra damüdürlüğünü yaptı. 1945 yılından başlayarak İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesinde "Kâğıtçılık" dersleri vermeye başladı.

Mehmed Ali Kâğıtçı, yaptığı yayınlar ve çalışmalarından dolayı ulusal ve uluslararası birçok ödülle layık görüldü. 3 Temmuz 1963 tarihinde, selüloz ve kâğıtçılık üzerine çalışmaları nedeniyle uluslararası bir kuruluş olan "Selüloz ve Kâğıt Kimyager ve Mühendisleri Birliği'nin (Zellcheming) 2-5 Temmuz 1963 tarihlerinde Almanya Baden-Baden'de toplanan Genel Kurulunda, Kâğıt Tarihi Araştırma Enstitüsü'nün geleneksel Altın Şeref Yüzüğü ve beratının altıncısı Mehmed Ali Kâğıtçı'ya törenle takdim edildi.¹⁰⁸

1964 yılında yaş haddinden emekliye ayrıldı. Emekliliğinde de araştırmalarını sürdürdü ve çeşitli yayınlar hazırladı. 1 Ekim 1982'de emekliliğini geçirdiği Heybeliada'da vefat etti.

¹⁰⁸ SEKA Postası Gazetesi, SEKA Genel Müdürlüğü, 15 Ağustos 1963.

Mehmed Ali Kâğıtçı'nın unutulmaz katkılarıyla hayata geçen İzmit Kâğıt Fabrikası ülke sanayisine, ekonomisine, eğitimine ve sosyal yaşamına büyük değişimler kattı. Bu değişimlerin ve gelişimlerin yanı sıra yurt dışında da Türkiye'yi temsil etti. Mehmed Ali Kâğıtçı'nın çabasıyla işletmeye açılan kâğıt fabrikası yabancıların büyük beğeniyle karşılaştı. Üretilen kâğıtlar Selanik ve Şam Sergileri'nde altın madalyalar ile ödüllendirildi. Yine fabrika ürünleri 1936, 1937 ve 1938 Selanik Uluslararası Sergisi ile 1938'deki İzmir Enternasyonal Fuarı'nda altın madalyalar ve büyük ödüller kazandı.¹⁰⁴

Mehmet Ali Kâğıtçı'nın yaşamını adadığı kâğıtlık üzerine düşüncelerini kendi sözlerinden okuyalım:



¹⁰⁴ Öce, U., Mehmet Ali Kâğıtçı, Duygu Matbaası, İstanbul 1950.

“Asistanlığım sırasında sürekli şu düşünceyi kafamda evirip çevirirdim: Ülkemizin altı, üstü servetlerle dolu olduğu hâlde hazine üzerinde açlıktan ölen zavalılara benziyorduk. Sanayi Kimya Enstitüsünde bütün servet kaynaklarımızı incelerken şöyle düşünüyordum: ‘Güzel yurdumuzun refahı için mutlaka sanayileşmemiz gerekiyor.’ Fakat bu harekete nereden başlamalıydı? Yaptığım incelemeler sonunda başlangıç noktasının saptanabilmesi için şu gerçeklerin üzerinde durulması gerektiğini belirledim:

ham maddeleri ve katkı maddeleri ülkemizde bulunan, diğer sanayi kollarının oluşmasını sağlayan ve üretilenlerin herkes tarafından alınabilen özellikte olması gerekir. Bu şartları en iyi karşılayacak sanayi kolunu aramak yolundaki çalışmalarım beni selüloza götürdü. Selüloz sanayisi yukarıda belirttiğim üç ana koşulu en iyi biçimde sağlar. Ham maddeleri ve katkı maddeleri ülkemizde vardır. Kâğıdın ana malzemesi olan selüloz; dumansız barut, pamuk barutu, dinamit gibi patlayıcı maddelerle selüloit, suni ipek, sinema ve fotoğraf filmleri, selafon ve plastik maddeler gibi çeşitli ürün için de ana maddedir. Selülozun ilk ürünü olan kâğıt, hayatın her alanında en önemli gereksinimlerden biridir.”

RAYLARIN VE KANATLARIN İÇİNDE BİR HAYAT NURİ DEMİRAĞ

Mühürzâde Mehmet Nuri Bey (d. 1886 Divriği, Sivas - ö. 13 Kasım 1957 İstanbul) Türkiye'de birçok ilki gerçekleştirmiş bir iş insanıdır. İlk yerli sigara kâğıdı, ilk paraşüt, ilk seri üretilmiş Türk uçak fabrikası ve uçuş okulu sayılabilir. İstanbul Boğazı üzerine köprü yapılması ve Keban Barajı inşaatı da ilk kez onun gündeme getirdiği projelerdir.

Nuri Bey, 1918'de yabancıların tekelinde olan sigara kâğıdı işine girdi. Eminönü'nde küçük bir dükkânda ilk Türk sigara kâğıdı yapımını başlattı. Ürettiği sigara kâğıdına "Türk Zaferi" adını verdi. Türk Zaferi sigara kâğıtları Kurtuluş Savaşını vermekte olan halkımız tarafından büyük ilgi gördü. Nuri Bey, bu ilk girişiminden büyük kazanç elde etti.¹⁰⁵

Kurtuluş Savaşından bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, ülkenin ulaşım sorununa demir yolları ile el atmıştı; ama, en kısa sürede demir yolu ağını genişletmekti. 1926'da Samsun-Sivas demir yolu yapımını üstlenen Fransız şirketi işi bırakınca ilk etapta yapılacak yedi kilometrelik kısım için açılan ihaleye giren Mehmet Nuri Bey, çok düşük bir fiyat vererek ihaleyi aldı. İşin geri kalan kısmı da denemek üzere kendisine verildi.¹⁰⁶



Tapu dairesinde mühendis olan kardeşi Abdurrahman Naci Bey'i de memuriyetinden istifa ettirip kendisine ortak yapan Mehmet Nuri Bey artık Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk demir yolu müteahhidi olmuştu. Kardeşiyle birlikte çalışarak Samsun-Erzurum, Sivas-Erzurum ve Afyon-Dinar Hat'ını, 1.012 kilometrelik demir yolunu bir yıl gibi kısa bir sürede tamamladı. Çok dağlık ve kayalık araziye balyozlarla dağları delerek tünel açmak zorunda kalmalarına rağmen işlerini zamanında tamamladılar.

Başarılarından ötürü 1934 yılında Atatürk kendisine ve kardeşi Abdurrahman Naci Bey'e Demirağ soyadını verdi.

¹⁰⁵ "Hayallerden Gerçekler Yapan Adam: Nuri Demirağ", Çelebiye Dergisi, Aralık 2009, Sayı 20.

¹⁰⁶ İncegöz, S. "Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ", Afyon Dergisi, 1996, Sayı 80.

1938 Erzincan depremi sonrası evindeki tüm yiyecek ve giyeceği toplayıp yardıma koşan ilk ekibi kurmuş, evi yıkılanlara prefabrik evler yapmıştır. Yıldız Sarayı önündeki yıkık çeşmeyi ihya etmiş, sonrasında değişik yerlerde 43 çeşme yaptırmıştır. Türkiye'nin çok partili döneminin ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisi'nin de kurucusudur.

Devrinin en zengin iş adamlarından biri olan Nuri Demirağ 1936 yılında bir uçak fabrikası kurma girişimine başladı. Ordunun uçak gereksiniminin finansmanı için başlatılan bağış kampanyası sırasında para istenmesi üzerine "Başkalarına bağımlılığı devam ettirecek yardım yerine, en mükemmelinin imal edilmesine talibim." demiştir. Ulusal uçak fabrikası kurmanın önemi üzerinde durmuş ve servetinin büyük kısmını bu konuya vakfetmiştir.

Demirağ, uçak fabrikasını memleketi Divriği'de kurmayı planlamıştı. Öncelikle İstanbul'da bir deneme atölyesi kurdu. Beşiktaş'ta Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi yanındaki fabrika binasının temeli 17 Eylül 1936 tarihinde atıldı ve inşaatı hızla tamamlandı.

Demirağ, deneme uçuşları yapabilmek için Yeşilköy'deki Elmaspaşa Çiftliğini satın aldı. Yeşilköy'deki arazi üzerine büyük bir uçuş pisti, hangarlar ve uçak bakım atölyesi yaptırdı. Kurulduğunda "Gök Okulu" olarak adlandırılan ve günümüzde artık kullanılmayan Uluslararası İstanbul Atatürk Havalimanı Yeşilköy Tesisleri, döneminde Avrupa'nın en büyük havaalanı olan Amsterdam Havaalanı'ndan daha büyük ölçekte yapılmıştı.

Uçakları kullanacak Türk pilotların yetiştirilmesi için kurulan Gök Okulu'nda 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirildi. Demirağ, Yeşilköy'deki Gök Okulu'ndan önce Divriği'de bir Gök Ortaokulu açtı ve 150 yataklı öğrenci yurdu yaptırdı. Sivas'ın hiçbir ilçesinde ortaokul yokken Divriği'deki okulda öğrenenlerin her türlü gereksinimi karşılamıyor. Demirağ, öğrencileri havacılığa özendirerek için İstanbul'a getiriyor ve onlara uçuş dersleri verdiriyordu.



Nuri Demirağ ulusal uçak modellerinin geliştirilmesi projesine girişince önce uzman ve mühendislerle birlikte dünyanın belli başlı ülkelerindeki uçak fabrikalarını ziyaret etti, son model teknolojiye sahip olmak için yerli modellerin geliştirilmesinin şart olduğunun farkına varıp tüm çalışmalarını bu konuda yoğunlaştırdı.

Beşiktaş'taki uçak fabrikasında üretilecek uçak ve planörlerin planlarını Türkiye'nin ilk uçak mühendislerinden Selahattin Reşit Alan çizdi. 1936 yılında ilk tek motorlu uçak üretildi ve uçağa Nu. D-36 adı verildi. 1938'de çift motorlu, altı yolcu kapasiteli Nu. D-38 üretildi.

Seri üretimi yapılan Nu. D-38 modeli, 1944 yılında Dünya Havacılık Otoritesi tarafından "A sınıfı yolcu uçağı" kategorisine alındı. 325 kilometre hız yapabilen bu uçak 1.000 kilometre mesafeye uçabiliyordu. Fabrikaya 1938 yılından başlayarak Türk Hava Kurumu (THK) ve çeşitli Avrupa ülkelerinden uçak siparişleri verildi.

Nuri Demirağ uçak fabrikası havacılık konusundaki çalışmalarına 1939 yılında Türkiye'nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirerek devam etti. Yerli ipek paraşüt imali için Baltalimanı'ndaki arazisine 100 kadar dut ağacı dikti. 1941'de tamamen Türk yapımı ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye uçtu. Nuri Demirağ'ın oğlu ve Gök Okulu'nun ilk mezunlarından Galip Demirağ bu uçuşu gerçekleştiren pilot oldu.

Türk Hava Kurumu tarafından sipariş edilen 65 planör kısa sürede teslim edildikten sonra Nu. D-36 modelinden 24 eğitim uçağı tamamlanmış, deneme uçuşları İstanbul'da yapılmıştı. THK'nin siparişi olan ve test uçuşları sonrasında İstanbul'dan Eskişehir'e uçan uçakların teslimi için yetkililer tarafından bir kez daha test uçuşu yapılması istendi. Bu uçuş sırasında, uçakların planlarını da çizmiş olan mühendis Selahattin Reşit Alan iniş yaparken çevredeki hayvanların havaalanına girmemesi için pist kenarına açılmış hendeğe düştü ve vefat etti. THK, bu kazayı gerekçe göstererek siparişini iptal etti.

Nuri Demirağ mahkemeye verdiği THK ile yıllar süren bir hukuk mücadelesine girdi. Farklı bilirkişilerin uçakların sözleşmeye uygun imal edildiği ve uçuş için yeterli oldukları yönündeki raporlarına rağmen mahkeme THK lehine sonuçlandı. Ayrıca, Nuri Demirağ'ın fabrikasında yapılan uçakların yurt dışına satılmasını yasaklayan bir kanun çıkarıldı. İspanya, İran ve Irak'tan alınan siparişlerle bağlantısı yapılmış ve üretimi tamamlanmış uçakların ihracı engellendi.

Yurt içi ve yurt dışından sipariş alamayan fabrika 1944 yılında kapandı. Beşiktaş'taki uçak fabrikası ile Yeşilköy'deki Gök Okulu, 1944 yılında dönümü 15 lira üzerinden kamulaştırıldı. Bu bedelin üçte biri vergi olarak kesildikten sonra kalanı, devletin parasının olmadığı gerekçesiyle 20 yıl vadeye bağlandı ve fiilen ödenmedi. THK ve yurt dışından gelen siparişler üzerine üretilmiş uçaklar ve makineler hurdacıya satıldı.

Havacılık konusundaki hizmetleri nedeniyle Nuri Demirağ'ın ismi 2010 yılında Sivas Havaalanı'na verildi.

TÜRK SİLAHLI KUVVETLERİNİN SİLAHI ŞAKİR ZÜMRE



Şakir Zümre, 1885 Varna doğumludur. Bulgaristan'daki Türkler içinde Avrupa'da eğitim görebilme olanağı bulan ilk Türk gençlerinden biridir. Varna'da ilk ve ortaokulu bitirdikten sonra lise ve yüksek eğitimini Cenevre'de tamamladı. 1908'de Cenevre'de hukuk fakültesinden mezun oldu. Birinci Dünya Savaş'ında, Varna Türk milletvekili olarak Bulgar Parlamentosu'nda bulundu ve o yıllarda Sofya'da görevli bulunan, Türk Askeri Ataşe, Yarbey Mustafa Kemal Bey (Atatürk) ile yakın arkadaşlık kurdu.

Şakir Zümre ile Atatürk arasında Sofya'da başlayan yakın arkadaşlık ve dostluk, Türkiye'nin ulusal bağımsızlık savaşı yıllarında da artarak devam etti. Mareşal Fevzi Çakmak'ın yakın akrabası olan Şakir Zümre, Anadolu'da bağımsızlık savaş veren ulusal güçlere, yurt dışından silah ve cephane göndererek, "İmalat-ı Harbiye" konusunda uzman, usta ve teknisyen bularak hizmet etti. Bu hizmetlerinin karşılığında TBMM tarafından İstiklal Madalyası ile ödüllendirildi.

Kurtuluş Savaş kazanılıp Cumhuriyet ilan edildikten sonra 1925 yılında Mustafa Kemal, Türkiye'nin sanayileşme politikaları doğrultusunda Bulgaristan'da tanıştığı arkadaşı Şakir Bey'i Türkiye'ye davet ederek Türkiye'de silah fabrikası kurma niyeti. Şakir Bey Mustafa Kemal'in talebini kabul ederek Türkiye'ye geldi. Kendisine fabrika kurması için Haliç'in kıyısında Sütülcüce'de yer gösterildi.

Cumhuriyet tarihinin savunma sanayisi alanında araç gereç üretimi yapan ilk özel fabrikası olan Şakir Zümre Fabrikası 1925 yılında tamamı yerli birikim ve sermaye ile Sütülcüce'de kuruldu. İlk zamanlarda fabrikada çalışan işçi ve ustalar Bulgaristan'dan getirilen kişiler olsa da 1930'lu yıllardan başlayarak kadronun tamamına yakını Türk çalışanlardan oluştu. Fabrika

kısa sürede cephane üretimi hakkında büyük bir bilgi birikimi ve deneyime ulaşarak zamanla 2 bin kişinin çalıştığı büyük bir fabrika hâline geldi ve fabrikada Türk Hava Kuvvetleri'nin gerek duyduğu 100, 300, 500 ve 1000 kilogramlık uçak bombaları üretildi.



Fabrikada bir yandan hava kuvvetlerine bombalar üretilirken diğer yandan da Türk Deniz Kuvvetleri'nin gereksinimi olan cephaneler de üretilmeye başlandı. Yine kara kuvvetleri için cephane, el bombası, işaret ve aydınlatma fişekleri, kara mayınları gibi birçok araç gereç Türk mühendis ve teknisyenleri tarafından bu fabrikada üretilerek ordumuzun silah gereksiniminin büyük bir kısmı karşılandı.

Fabrika bir süre sonra Yunanistan, Bulgaristan, Polonya ve Mısır gibi ülkelere ihracat da yapmaya başladı. İhracatın 1,5 milyon liraya ulaşması dünyada büyük yankı uyandırdı. Ancak en yakın dostu Atatürk'ün vefatı ve İkinci Dünya Savaşı sonrası Amerika ile yapılan silah anlaşmaları Şakir Zümr'e için sonun başlangıcı oldu.

1948 yılında Türkiye'ye Marshall yardımlarının başlaması ve 1949 yılında kurulan NATO'ya Türkiye'nin 1951 Eylül ayında üye olarak kabul edilmesiyle Amerikanın talepleri doğrultusunda silah üretimine getirilen yasaklar ve Amerikanın Türkiye'ye yaptığı silah yardımlarıyla yerli üretimler durma noktasına geldi.

Türkiye'nin ilk milli fabrikalarından olan Şakir Zümr'e fabrikasından alımlar durdurulunca sipariş alamayan fabrika silah üretimine son vermek zorunda kaldı ve bugün 70 yaşlarında olanların hatırlayabileceği meşhur Şakir Zümr'e sobalarını üretmeye başladı.

Daha sonra İş Bankası'nın meşhur kumbarasını üretme görevi de Şakir Zümr'e verildi. Bir zamanlar Türkiye'nin savunma sanayisi için uçak bombaları, denizaltı bombaları, mayın, el bombaları, aydınlatma tüfekleri hatta 5 beygirlik mazotla çalışan motorlarını üreten koskoca

Şakir Zümre fabrikası artık soba ve kumbara üretmeye başlamıştı.

Şakir Zümre 1966 yılında yaşama veda ettikten sonra Türkiye'nin ilk kara, hava ve deniz bombalarını üreten fabrikası da 1970'te kapısına kilit vurdu ve milli üretim de resmen sona erdi.¹⁰⁷



¹⁰⁷ <http://www.silhanmpektas.com/wp-content/uploads/2020/02/Milli-%C3%9Cretine-adan-m%C4%B1%C5%9F-%C3%96m%C3%BCrler-2-%C5%9Fakir-Z%C2%BCmre.pdf>

Atatürk'ün Şakir Zümre ile Bir Anısı

Türkler, Avrupadaki toplum hayatının inceliklerini, güzelliklerini öğrenmeliydi.

Mustafa Kemal, bir gece Bulgar Türklerinden Şakir Zümre adında bir arkadaşıyla operada verilen bir galaya gitti. Bu çok şık bir toplantıydı. Seyirçilerin parlaklığı, zarıflığı Mustafa Kemal'in üzerinde derin bir etki yaptı. Perde sırasında Kral Ferdinand ile tanışıldı. Kral ona izlenimlerini sordu. Mustafa Kemal sadece: "Fevkalâde!" diyebildi. Operadan sonra iki arkadaş, bazı tanıdıklarını Grand Hotel'de Bulgarie'de yemeğe götürdüler. Misafirler gittikten sonra Mustafa Kemal, duyduğu heyecamı Şakir Zümre'ye açıkladı. Batı uygarlığı buydu işte. Türkiye'de böyle şeyler yoktu.

İstanbul'da opera şöyle dursun, adamakıllı bir tiyatro bile yok sayılırdı. Türkiye, yakın bir gelecekte bu gibi şeylere kavuşmalıydı. Türkler, Avrupadaki toplum hayatının inceliklerini, güzelliklerini öğrenmeliydiler.¹⁰⁸



¹⁰⁸ Lord Kinross, Bir Milleti Yeniden Doğuşu, Altın Kitaplar, İstanbul, 2016.

ADINI GÖKLERE YAZDIRAN ADAM: VECİHİ HÜRKUŞ



6 Ocak 1896 tarihinde İstanbul'da doğdu. İlkokulu Bebek'te okudu. Ardından Üsküdar'da Füyuzatı Osmaniye Rüştiyesinde ve Üsküdar Paşakapısı İdadisinde eğitimine devam etti. Daha sonra Tophane Sanat Okuluna geçerek buradan mezun oldu.

1912 senesinde eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında gönüllü olarak Balkan Savaşı'na katıldı. Balkan Savaş bitince İstanbul Ordu Kumandanlığının görevlendirmesiyle Beykoz Serviburundaki esir kampına kumandanlık yapmaya başladı.

Tayyare Makinist Mektebine girdi. Buradan mezuniyetinden sonra Birinci Dünya Savaşında Bağdat Cephesi'ne makinist olarak gönderildi. Ancak 2 Şubat 1916'da bir uçak kazasında yaralandı ve tekrar İstanbul'a geldi.

İyileştikten sonra Yeşilköy'deki Tayyare Mektebine girdi. Burada 21 Mayıs 1916 tarihinde ilk uçuşunu gerçekleştirdi. 15 Kasım 1916'daki mezuniyetinden sonra pilot diplomasını aldı.

1917 senesinde Kafkas Cephesi'ne, 7. Tayyare Bölüğü'ne tayin edildi. Bu cephede bir Rus uçağını düşürdü ve uçak düşüren ilk Türk tayyareci olarak tarihe geçti.

8 Ekim 1917’de ise bir hava savaşında kendi kullandığı uçak Ruslar tarafından düşürüldü. Yaralanan Hürkuş, uçağını Rusların eline geçmemesi için yaktı. Ancak kendisi esir düştü ve Hazar Denizi’ndeki Nargin Adası’na gönderildi. Buradan Azeri Türklerinin yardımıyla kaçtı.

Birlikte kaçtığı İstihkâm Teğmeni Salih Bey’le 2,5 ayda yaya olarak Süleymaniye üzerinden Musul’a ulaştı. 1. Dünya Savaşı sonlarında İstanbul’a geldi ve Hava Müdafaa Bölüğü’ne atandı. Bu sırada bir avcı uçağı tasarımı yaptı ama bu projesi Mondros Ateşkes Antlaşması’nın imzalanmasıyla yarım kaldı.

İstanbul’un işgali üzerine Hürkuş, Anadolu’ya geçip Milli Mücadele saflarına girme yollarını araştırdı. Esaretten dönen askerlerin arasına karışarak Harem’den kalkan bir gemiye bindi ve Mudanya’ya ulaştı. Ardından Bursa ve Eskişehir üzerinden Konya’ya giderek sivil pilot olarak Kurtuluş Savaşı’na katıldı. Kurtuluş Savaşı’nda başarılı keşif uçuşları yaptı ve bir Yunan uçağını düşürdü.

Kurtuluş Savaşı’ndaki kahramanlıkları nedeniyle üç defa TBMM takdirnamesi verilen tek kişi olarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası kazandı.

Kurtuluş Savaşı’ndan sonra İzmir/Seydiköy’de açılan uçak okulunda eğitim vermeye başladı.

1923 yılında İzmit muntakası tayyare bölüğüne atandı fakat burada üç ay kaldıktan sonra Binbaşı Fazıl’ın eğitim uçuşu sırasında düşüp yaşamını yitirmesiyle yeniden İzmir’e çağrıldı.¹⁰⁹

“Havacılığa ilk girdiğim tarihlerde havacılıkta en ileri gitmiş uluslarca bile önem ve rilmeyen uçak modellerinden ben başka ümitler bekleyerek yaptığım model uçaklar üzerinde uçuş biliminin özelliklerine uygun olumlu ve faydalı buluşları uygulayacak olanaklar arıyordum.”¹¹⁰

Vecihi Hürkuş bu düşüncelerini yaşama geçirecek olanağı 1923 yılında buldu.

Haziran 1923’te arızalandığı için Edirne’de İtalyanlar tarafından terk edilen dokuz kişilik bir yolcu uçağını almak için makinist Eşref ile görevlendirilmişti. Vecihi, makinist Eşref ve yardımcısıyla kısa zamanda arızasını giderip iki motorlu Kaproni tipindeki uçağı Edirne’den İzmir’e uçurarak getirirler. Bu olayı o zamanki Hava Kuvvetleri Müfettişi Albay Muzaffer Bey takdir eder ve uçağı “Vecihi” isminin verilmesini emreder. Vecihi, bundan çok etkilenir ve ondan aldığı cesaretle Muzaffer Bey’e uçak yapma projesi sunar. Muzaffer Bey projeleri inceler ve uçağın yapılmasına onay verir.¹¹¹

¹⁰⁹ https://www.thk.org.tr/vecihi_hurkus

¹¹⁰ Hürkuş, V., Havalarda, 1915-1925, Kanaat Kitabevi, İstanbul 1942.

¹¹¹ Yavuz, İ., Mustafa Kemal’in Uçakları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

Albay Muzaffer Bey'in desteğini kazanan Vecihi Bey'in ve yardımcılarının uçak tasarım ve üretim süresi İzmir Halkapınar Tayyare Atölyesi'nde başladı. Yaklaşık 14 ay sonra ilk Türk yapımı uçak olan Vecihi K-VI göklerde süzölmeye hazırda ancak uçamazdı çünkü kurallara gereği yetkili bir heyetten "Uygundur" raporu alınması gerekmekteydi.

"Aslında bu karar doğru ve dünya havacılığında uygulanan bir işlemdi ancak hava kurumlarımızda o zamanlar uçak mühendisi bulunmadığı gibi bir uçağın genel ayrıntılarını bilimsel temeller çerçevesinde denetleyebilecek biri de yoktu."¹¹²

Vecihi Bey bu durum karşısında yaptığı uçağın teknik açıdan değerlendirilebilmesi için bir teknik ekip oluşturulmasını bekledi. Bir ekip oluşturdu ancak bu ekipte bir uçak mühendisi yoktu ve yeterli bilgileri olmadığını ve böyle bir raporun sorumluluğunu almak istemediklerini belirttiler. Ekipten Vecihi Bey'in daha önceden tanıdığı bir arkadaşı bu raporu almasının olanaklı olmadığını, beklemeye devam ederse uçağın çürüyeceğini, yapılması gerekenin uçağı atlayıp uçabildiğini herkese göstermek olduğunu söyleyince Vecihi Bey harekete geçti.

Komutan Muzaffer Bey de uluslararası havacılık kurallarına uygun bir rapor konusunda ısrarcıydı ama bu mümkün olmayınca 28 Ocak 1925'te saat 15.00 gibi İzmir-Gazimir'de Vecihi K-VI uçağının 15 dakikalık ilk test uçuşu başarıyla tamamlandı. O zamanki uluslararası test uçuşlarının standart süresi 15 dakikaydı. Bütün test sonuçları olumluydu ve Türk yapımı ilk uçak, ilk kez göklerdeydi.

Bu tarihi başından sonra Vecihi Bey bir takdirle karşılanacağını düşünürken Albay Muzaffer Bey tarafından kurallara uymadığı için 15 gün hapisle cezalandırıldı. Bu durum karşısında Vecihi Bey Türk Hava Kuvvetleri'ndeki görevinden istifa etti.

Vecihi Bey bu istifanın ardından Ankara'ya gitti ve Milli Savunma Bakanı Müsteşarı Şefik Paşa'yı ziyaret ederek bundan sonra sivil havacılık alanında ülkesine hizmet etmek istediğini belirtti.

Bu arada Atatürk'ün desteği ve isteğiyle bir havacılık yasası Mecliste tartışılmaktaydı. Atatürk'ün yaverliğini yapan Bolu Milletvekili Cevat Abbas Bey'in yoğun çabalarıyla 16 Şubat 1925'te Türk Tayyare Cemiyeti resmi olarak kuruldu.¹¹³ Daha sonra Türk Hava Kurumu olacak bu cemiyetin ilk başkanı da



¹¹² Hürkuş, age.

¹¹³ Güner, T. Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Güner Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2018.

Cevat Abbas Bey oldu. Vedhi Bey de bu kurumda Baştayyareci olarak görevlendirildi.

Türk Tayyare Cemiyetinin hedefleri Avrupa'da havacılıkta önde gelen ülkelerin dikkatini çekti ve havacılıkla ilgili farklı şirketlerden davetler geldi. Bunun üzerine bir heyet oluşturularak inceleme gezisine çıkılması kararı verildi, heyette Vedhi Bey de vardı.

Gezi süresinde Almanya, Fransa, İtalya gibi havacılıkta öncü ülkeler de toplam 41 işletmenin yanı sıra pek çok uçak tipi incelenmiş, bunlar dan 38 tip uçak Vedhi Bey tarafından uçurulmuştu.¹¹⁴

Türkiye'ye dönüşünde, cemiyetin tasarı ve projelerinin rafa kaldırılması, elindeki uçak, araç ve elemanlarının hava kuvvetlerine verilmesi ve kendisinin de tekrar hava kuvvetlerinde görev alması istenince Hürkuş görevinden istifa etti.

Bu sırada Milli Savunma Bakanlığının Kayseri'de Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketine (TOM-TAŞ) ait fabrika kurmak için anlaşmasının ardından kendisine gelen teklifi kabul ederek "Junkers A.20" uçaklarındaki eksikliklerin düzeltilmesi çalışmalarında görev almak için yeniden Almanya'ya gitti.

Buradaki çalışmalarının ardından yurda geri çağrıldı. 1926'da "Junkers A.35" uçağının test edilmesi görevini başarıyla yerine getirdi ve 16 Eylül 1926 tarihinde Türkiye'de ilk defa Vedhi Hürkuş'un kullandığı Junkers F-13 uçağıyla paraşütle atlama gösterisi Ankara'da yapıldı.

1927'de TOMTAŞ'ın 14 kişilik 3 motorlu "Junkers G.24", diğeri altı kişilik tek motorlu "Junkers F13" yolcu uçaklarıyla Ankara-Kayseri arasında, ülkedeki ilk hava yolları uçuşları sayılan ulaşım uçuşlarını yaptı. Daha sonra Hürkuş, Türk Hava Kurumu'ndaki eski görev yeri olan Teknik Şube'ye döndü.

1930 yılında Ankara'da toplanan Sanayi Kongresinde açılan Yerli Mallar Sergisi'nde kendisine ait yerli malı uçaklarının resim ve maketleri ve üstten kanatlı kapalı kabinli "Vedhi K-XI" tipi uçağın modeline ait minyatür, katılımcıların yoğun ilgisiyle karşılaştı.



¹¹⁴ Güler, a.g.e.

Yeni uçak model ve tiplerini tasarlamaya devam eden Hürkuş, Kadıköy'de bir keresteci dükkanı kiraladı ve burada üç ay içinde "Vecihi XIV" uçağını imal etti. Bu iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağı ilk uçuşunu büyük bir kalabalık ve basın topluluğı karşısında 27 Eylül 1930'da Kadıköy'ün Fikirtepe semtinde gerçekleştirdi. Vecihi XIV, Türkiye'nin ilk sivil uçağı, kendisinin de ürettiğı ikinci uçaktır.

Bunun üzerine bakanlıktan, uçağın istenen belgeleri alması amacıyla Çekoslovakya'ya gönderilmesi için izin çıkardı. Uçak sökülerek demir yoluyla Prag'a gönderildi. Hürkuş, 23 Nisan 1931'de Çek yetkililerden uçuş izni aldı ve Türkiye'ye dönünce uçağın kullanımda kalması amacıyla Posta İdaresi ile Ankara-Erzurum ile Ankara-İstanbul arasında posta hattı kurulması için görüşmeler yaptı.

Bu arada Hürkuş yetkili makamlarla birtakım sorunlar yaşamaya başladı, yardımcılığını yapan makinistin de görevine son verildi. Bunun üzerine kurumdan yeniden ayrıldı. 21 Nisan 1932'de ilk Türk sivil havacılık okulu olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni (VSTM) kurdu. Okula ikisi kız olmak üzere 12 öğrenci kaydoldu.

1933'te Vecihi Hürkuş, iş insanı Nuri Demirağ'ın 5 bin lira bağışta bulunmasının ardından "Vecihi XVI" kapalı kabin uçağıni üretti.

Aynı yıl, tek satırlı "Vecihi XV" uçağıni da yaptı. 30 Ağustos 1933'te ikişer adet Vecihi XIV ve Vecihi XV uçakları ve bir adet Nuri Bey Vecihi K-XVI uçağıyla öğrencileri, İstanbul'da gösteri uçuşu düzenledi.

Öğrencileri çeşitli başarılarla imza atmalarına rağmen okulu, maddi sıkıntılar ve öğrencilerinin diplomalarına denklik verilmemesi yüzünden kapandı.

Bundan sonra, Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca'nın çağrısı üzerine yeniden Ankara'y döndü. Burada başöğretmen olarak görev yaptı. Etimesgut hangarlarını inşa etti. Yetiştirdiğı öğrenciler, Rusya'ya eğitime gönderildi.

1936 yılında yeğeni Eribe'nin Cumhuriyet Bayramı törenleri provaalarında paraşütünün açılmayarak yaralanması ve ardından vefatının üzerine büyük üzüntü geçirdi.

1937'de Hürkuş, mühendislik eğitimi için Almanya'ya gitti. Weimar Mühendislik Okulu'ndan 27 Şubat 1939'da Uçak Makine Mühendisliğı diplomasını alarak mezun oldu. Yurda dönüşünde Türk Hava Kurumu tarafından Vana tayin edildi. Bunun üzerine Hürkuş görevinden yeniden istifa etti.

1942'de Vecihi Havada adlı kitabını yayınladı. 1947'de Kanatlılar Birliğı'ni kurdu. Türk Hava Kurumu'ndan "Magister" tipi bir öğrenim uçağı temin ederek kızı Gönül ile "Kanatlılar" adlı bir dergi çıkarttı.

1951'de beş arkadaşıyla birlikte havadan tarım ilaçlaması yapmak üzere "Türk Kanadı" şirketini kurdu. Sait Bayav ve Muammer Öñiz ile İngiltere'den "Auster MK-V" tipi uç uak aldı. 1954'te Hürkuş Hava Yolları'nı kurdu.

Sefer yapılmayan şehirlere uçuş koyma izni alamayan, bir süre gazete dağıtımını yapmak isteyen Hürkuş'un şirketi daha sonra kapandı.

Elinde kalan son uçağı "TC-ERK"i Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün emrinde kullanarak Güneydoğu Anadolu'da tor yum, ur anyum ve fosfat arama çalışmalarını yaptırdı. Ömrünün sonuna kadar Türk havacılığının gelişmesi için büyük çabalar sarf eden Vedhi Hürkuş, 16 Temmuz 1969'da hayatını kaybetti.

Türk havacılığına önemli katkılar yapan Vedhi Hürkuş vefatının üzerinden uzun yıllar geçmesine rağmen unutulmadı. Adı, Türk havacılığıyla ilgili önemli bir projeye verilerek ölümsüzleşti. Türk Hava Kuvvetleri'nin pilot yetiştirmek için kullandığı yeni nesil temel eğitim uçaklarına "HÜRKUŞ" adı verildi.

"HÜRKUŞ Geliştirme Projesi" Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) ile Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TAI) arasında 2006'da imzalanan protokolle başladı. HÜRKUŞ sözleşmesi kapsamında 2 adet uçar prototip uçak ve 2 adet yapısal test uçağı geliştirildi. Bunun yanı sıra uçaklara ilişkin yer destek teçhizatı ve yedek araç gereç üretimi gerçekleştirildi.

Türkiye'nin ilk temel eğitim uçağı HÜRKUŞ-A ilk defa 29 Ağustos 2013'te havalandı. HÜRKUŞ-A, Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı (EASA) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden (SHGM) sertifika alan ilk Türk uçağı oldu.

HÜRKUŞ-B ise ilk uçuşunu 30 Ocak 2018'de başarıyla gerçekleştirdi. Uçak, HÜRKUŞ-A'ya göre daha donanımlı olarak üretildi.¹¹⁵



¹¹⁵ https://www.thuk.org.tr/vedhi_hurkus

KAYNAKÇA

A. ARŞİV

BCA, Tarih: 19/4/1926, Sayı: 18013, Dosya: 5-270, Fon Kodu: 180.9.0.0, Yer No: 52.262..10,
TBMM Zabıt Ceridesi: TBMMZC, XVIII/1, Ankara, 1922.
 TBMM Zabıt Ceridesi, Devre II, C. 16, İctima senesi II, 19 Mart 1341 (1925).

B. RESMİ YAYINLAR VE TUTANAKLAR

Atatürk'ün Okuduğu Kitaplar, 24 Cilt, Anıtkabir Derneği Yayınları, Ankara 2001.
Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (1906-1938) II, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1997.
Devrin Yazarlarının Kalemiyle Milli Mücadele ve Gazi Mustafa Kemal, II, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981.
 İstatistik Göstergeler 1923-1992, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1994.

C. DERGİLER

Hayallerden Gerçekler Yapan Adam: Nuri Demirağ, Çelebice Dergisi, Aralık 2009, S. 20.
 İncegöz, S., Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ, Aksiyon Dergisi, 1996, S. 80.
 "Mehmet Ali Kâğıtçı", *İnovatif Kimya Dergisi, S. 1, Ağustos 2013.*
 Mühendis ve Makina, Cilt 48, Sayı 571, TMMOB Makina Mühendisleri Odası.
 Özgen, L., "Bir Ulus Kendini Tanıtıyor", *Skylife, Şubat 2007.*

D. KİTAPLAR

Aksoy, Yaşar, Atatürk'ün Ekonomi Devrimi Kalpaklı Kalkınma, Ümit Yayınları, Ankara 1998.
Atatürk, M., K., Söylev, Cilt 2, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1981.
 Atay, F. R., Çankaya, Pozitif Yayınları, İstanbul 2021.
 Atilla, A. Nedim, İzmir Demir Yolları, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayımları, İzmir 2002.
 Avcıoğlu, Doğan, Milli Kurtuluş Tarihi, 4 Cilt, İstanbul Matbaası, İstanbul 1974.

Aydemir, Şevket Süreyya, *Tek Adam*, 3 Cilt, Remzi Kitabevi, İstanbul 2020.

Aysan, Mustafa, Atatürkçü Düşünce, "Atatürk'ün Ekonomik Görüşü: Devletçilik", Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 1992.

Aytemur, J. Ö., *Türkiye'de Yönetim Düşüncesinin Erken Dönemleri*, Libra Yayınevi, İstanbul 2010.

Bayar, Celal, Atatürk'ün Metodolojisi ve Günümüz, Kervan Yayınları, İstanbul 1978.

Dervişoğlu, F. - M., *Demirağ: Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Neşriyat, 1. Baskı, İstanbul 2007.

Ergin, Feridun, Atatürk Zamanında Türk Ekonomisi, Yaşar Eğitim Yayınları, Ankara 1977.

Gökçen, S., *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, THK, Ankara 1982.

Gürak, H., Osmanlı Mirası ile Atatürk Dönemi (1920-1929) Sanayileşerek Kalkınma Girişimleri, Nobel Yayınları, Ankara 2020.

Gürer, T., *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2018.

Güverin, S., Z., *Havacılık Hikâyeleri*, THK Yayınları, Ankara 1957.

Hürkuş, V., *Havalarla, 1915-1925*, İstanbul, Kanaat Kitabevi, 1942.

İpekçi, A., İnönü Atatürk'ü Anlatıyor, Dünya Yayıncılık, İstanbul 1981.

Kansu, Mazhar Müfit, *Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1966.

Kaymaklı, H., *Havacılık Tarihinde Türkler 2*, Ankara Kültür Ofset Ltd. Şti, Ankara 1997.

Kazgan, Gülten, *Tanzimattan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1999.

Kinross, *Bir Milletten Yeniden Doğuşu*, Altın Kitaplar, İstanbul 2016.

Kocabaşoğlu, U. - Bulutgil, A. - Çiloğlu, F. - Binbaş, İ., E. - Şeker, N., *SEKA Tarihi: Türk Selüloz ve Kağıt Fabrikalarının Tarihsel Gelişimi*, SEKA Genel Müdürlüğü Yayınları, 1996.

Kocatürk, Utkan, *Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1999.

Kopar, M., *Atatürk Dönemi İktisadi Kalkınma*, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2013.

Meydan, Sinan, *Akl-ı Kemal*, 3. Cilt, İnkılap Yayınları, İstanbul 2014.

Müderrişoğlu, Alptekin, Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1990.

Müderrişoğlu, A., Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi, Kastaş Yayınları, Ankara 1998.

Oral, A., Atatürk ve İktisadi Kalkınma "Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Atatürk Dönemi", Jotun, İstanbul 2006.

Öce, U., Mehmet Ali Kâğıtçı, Duygu Matbaası, İstanbul 1950.

Ökçün, Ahmet Gündüz, Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir: Haberler Belgeler Yorumlar, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara 1977.

Peker, Nurettin, İstiklal Savaşı, Gün Yayınları, İstanbul 1955.

Polatoğlu, M. G., Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin İlk Planlı Dönem Sanayileşme Faaliyetleri (1934-1938), Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı, Ankara 2020.

Semiz, Yaşar, 1923-1938 Döneminde Türkiye'nin Sanayi Politikası, Türkler, Cilt: 17, s. 710-718, 200, Ankara 2002.

Tekeli, İ. - İlkin, S., Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Para ve Kredi Sisteminin Oluşumunda Bir Aşama, T.C. Merkez Bankası Yayınları, Ankara 1997.

Tekeli, İ. - İlkin, S., Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu, Akasya Kitabevi, Ankara 1982.

Tural, M. Akif, Atatürk Devrinde İktisadi Yapılaşma ve Celal Bayar (1920-1938), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınevi, Ankara 1987.

Turan, Ş., Mustafa Kemal Atatürk, Kendine Özgü Bir Yaşam ve Kişilik, Bilgi Yayınevi, Anlara 2008.

Tüfekçi, G., Atatürk Seyahat Notları (1930-1931), Kaynak Yayınları, İstanbul 1998.

Yavuz, İ., Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak imalat Tarihi (1923-2012), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

Yıldırım, İsmail, Cumhuriyet Döneminde Demir Yolları (1923-1950), Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001.

Yüceer, S., Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü, Atatürkçü Bakış, Bursa 2004.

E. MAKALELER VE TEZLER

Akgüç, Öztin, *Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi Semineri, İstanbul 1981*, s. 150.

Avcı, Müşerref, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S. 54, Bahar 2014.

Kalaycı, İ., *Atatürk'ün Kalkınma Modeli (AKM): Günümüz Sanayisi İçin Kazanımlar*, https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2019/09/10.Irfan_.KALAYCI.pdf

Kepenek, Yakup, *Gelişimi Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi*, Ankara 1986.

Uçar, E., *Türk Havacılık Sanayiinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri, Kayseri Ticaret Odası Dergisi, Kayseri*, 2012.

Yalçın, O., *İkinci Dünya Savaşında İsmet İnönü ve Churchill Arasında Yapılan Adana Görüşmesi*, Atatürk Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Ankara 2011.

Yalçın, O., *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008*.

Yaşar, Okan, 1913 ve 1915 Yılları Sanayi Sayımına Göre Osmanlı Devleti'nde Tarıma Dayalı Sanayiler, *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 40, İstanbul, 2003.

Yavuz, Sükan, *"Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demir Yolu Projesi"*, *Atatürk Yolu Dergisi*, C. VI, S. 24, 2003.

Yılmaz, Recep, Bir Karış Fazla Şimendifer ve 20 Kasım 1925, *Cumhuriyet Gazetesi*, 20 Kasım 2021.

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

F. ELEKTRONİK KAYNAKLAR

www.cihandura.com/tr/makale/2019-07-29

<https://www.pratolye.com/cumhuriyetin-ilk-pr-projesi-karadeniz-vapuru>

<http://www.ilhamipektas.com/wp-content/uploads/2020/02/Milli-%C3%9Cretime-adanm%-C4%B1%C5%9F-%C3%96m%C3%BCrler-2.-%C5%9Eakir-Z%C3%BCmre.pdf>

https://www.thk.org.tr/vecihi_hurkus

