

**EK – 10**

**TÜRK TRAKTÖR FABRİKASININ  
ÖYKÜSÜ**

EK - 10

## UÇAK MOTORLARI FABRİKASI NASIL TRAKTÖR FABRİKASI OLDU?

Metin Özdemir'in "Türk Traktör Tarihi 1954 - 1997" başlıklı kitabından alınmıştır:

---

### **KURULUŞ – 1954**

Cumhuriyet'in ilanından sonra, 16 Şubat 1925 tarihinde Ulu Önder Atatürk Türk Tayyare Cemiyeti'ni yani Türk Hava Kurumu'nu kurdururken, yaklaşık otuz yıl sonra kurulacak traktör fabrikasının da temelini atmıştı. Böylece Türk Traktörle Türk Hava Kurumu arasındaki ilginç kader ortaklığı başlamıştı.

Türk Hava Kurumu'nun başlıca amacı, "Türkiye'de havacılığın hayati önemini tanıtmak, Türk gençliğini havacı olarak yetiştirmek, bu maksatla gerekli görülecek spor, öğretim ve endüstri tesislerini kurmak, işletmek ve genç nesilde havacılık aşkını uyandırmak için tedbirler almaktır.

Temelde yatan ve de bilinçaltına kazınmış olan gerçek şudur:

Birinci Dünya Savaşından yenik çıkmış ve fakat saltanata son vererek cumhuriyeti kurmuş olan ulus kanatlanmalıdır...

Türk Hava Kurumu Tüzüğü'nün yukarıda yazılı ikinci maddesi, Kurumun temel amaçlarından biri olmuş ve 2. Dünya Savaşı'nın başladığı dönemde uçak yapımına girilmiştir. Önce 1941 yılında Etimesgut Uçak Fabrikası kurulmuştur. Bu fabrikada yapılacak uçakların motorunu üretmek üzere, Atatürk Orman Çiftliği'nde, 1945 Ağustos'unda başlatılan proje de gerçekleştirilmiş ve uçak motoru fabrikası 1948 Ekim'inde resmen açılmıştır.

Uçak Motoru Fabrikası, lisansör firma İngiliz De Havilland'a giden bir teknik heyetle projelendirilmiş ve 2. Dünya Savaşında işgal edilen ülkelerinden Türkiye'ye gelen, uçak endüstrisinde tecrübeli Polonyalı mühendislerin katkısıyla gerçekleşmiştir. 6 yıl sonra traktör fabrikasına devredilecek makinelerin % 76'sı İngiltere'den, % 20'si Amerika'dan ve % 4'ü de İsviçre'den satın alınmıştır. Polonyalılardan biri de İTÜ'de uçak motorları hocalığı yapan Prof. Jerzy Belkowski'dir. Bir süre, Uçak Motoru Fabrikası'nın Etüd Bürosu Şefliği'ni de yapmış ve Londra'ya yerleşmek üzere Türkiye'den ayrılmıştır. Daha sonra bu şube Türk Sanayi Dünyası'nın çok iyi tanıdığı Y. Müh. Şükrü Er tarafından yönetilmiştir. Prof. Belkowski tarafından başlatılan 5 ve 10 beygirlik hava soğutmalı, tarım ve inşaat işlerine elverişli benzin motorları projesi, o tarihte genç bir mühendis (Tayyare Y. Mühendisi) olan Şükrü Er tarafından yürütülerek, 1949 yılında bu motorlardan 5'er adet prototip üretildi. Büyük zorluk ve imkansızlıklar içinde imal edilen bu motorlar bilindiği kadarıyla ilk benzinli Türk motorlarıdır. Daha sonra, bu motorlara akuple edilmek üzere santrifüj pompa imali de gerçekleştirilmiştir.

Motor Fabrikası'nın makine ve teçhizatı genel olarak üniversal özellikler taşımaktaydı. Uçak motoru yanında, çeşitli tarım araçları ve motopomp gibi makinelerin yapımı da mümkündü. Yılda 200 adet Gipsy Major 10 modeli motor üretmek üzere yola çıkılarak, Fabrika'nın kapatıldığı 1952 yılına kadar 30 adet motor üretimi gerçekleştirilmiştir. Yılda 200 adetlik

üretim kapasitesi çağına göre yeterliydi.

Fabrika Müdürü Fikret Çeltikçi'nin anlatımı ile Fabrika:

"Motör Fabrikası, Memleketimizde eşi bulunmayan bir makine atelyesidir. Dünya üzerindeki benzerleri ile mukayese edilecek olursa tereddütsüz diyebiliriz ki; kendi çapında bugün için en güzellerinden biridir. Binaların mimari bakımdan olduğu kadar, bir makine atelyesi olarak tertip ve tanzimi itibariyle herkesçe beğenilecek bir mükemmeliyettir. İçindeki tezgah ve takımların evsaf ve yeniliği kendisine müstesna bir değer vermektedir."

"4 silindirli, hava soğutmalı 145 BG'lik bu motorların alüminyum ve magnezyum alaşımlı parçaları fabrikanın dökümevinde dökülerek işlenmiştir. 285 000 m<sup>2</sup>'lik arazi toplamının 60 000 m<sup>2</sup>'lik kısmına inşa edilecek 15 000 m<sup>2</sup>'lik atelyeler ve yerden atelyeler ve yardımcı tesislerden oluşan bu fabrikada ilk motorlar yerli parçalarla De Havilland'dan ithal edilen parçaların bir araya getirilmesi ile elde edilmiştir."

2. Dünya Savaşı ertesinde değişen Dünya ve değişen Türkiye'nin yeni siyasi, sosyal ve ekonomik yapısı, Hava Kuvvetlerinin sipariş verememesi, Etimesgut Uçak Fabrikası ile Uçak Motoru Fabrikası'nın kapanış şartlarını hazırlamıştır. Esasen kamuoyu ve ülke yöneticilerinin başarma azmi de yeterli değildir. Henüz toplu işlenin bile yapılamadığı memlekette uçak motoru yapmaya kalkmak imkansız görülüyordu... Otomotiv sanayiinin kıpırdamaya başladığı 1960'lı yıllarda da hala aynı görüş egemendi.

Bu bakımdan her türlü olumsuz görüşlere ve uygulamaya rağmen özelleşen Türk Traktör'ün başarıları Türk Otomotiv Sanayii'nin gelişmesinde cesaret verici bir kaynak olmuştur.

1952 yılında her iki fabrika Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumuna devredilmiştir. MKE, Motor Fabrikası'nı; Kara Kuvvetleri'nin topçekerlerinin, Karayolları'nın yol tesviye makineleri ile çeşitli tarım makinelerine yedek parça imal ederek işler halde tutmaya çalışmıştır. Ancak, kuruluş amacından ve projesinden uzak faaliyetler, Fabrika'nın verimli çalıştırılması için yeterli olmamış ve makine, teçhizatın üçte ikisi çalışamaz hale gelmiştir.

Bu üzücü durum karşısında, bütün ilgililer Fabrika'yı yaşatacak çareler aramaya başlamışlar ve bir tarım traktörü üretiminin uygun olduğunu düşünmeye başlamışlardır. O günlerin koşullarında tarım traktörü talebinin canlı ve sürekli olacağı varsayılmıştır. Türkiye ve Dünya'nın artan nüfusu, tarıma elverişli mevcut toprakların daha yoğun işlenmesi gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Kaldı ki, Fabrika'nın makine ve teçhizat varlığı traktör üretimine de uygundur. Esasen 2. Dünya Savaşı'nı izleyen yıllarda tarım traktörü imali düşüncesi bütün yetkililerde etkinlik kazanmıştı. Nitekim TZDK'nın Adana Bölgesi'nde bir girişimi olduğu Y. Müh. Şükrü Er'in "Teşebbüs Hürriyeti" kitabında anlatılmaktadır. Dönemin Tarım Bakanı Şevket Raşit Hatipoğlu'nun girişimiyle başlatılan proje CHP Meclis Grubu'nda eleştirilmiş ve Bakan istifa etmek zorunda kalmıştı. Böylece başarısız kalan bu proje için getirilen makineler, daha sonra TZDK'nın tamirhanelerine dağıtılmıştır.

1950'li yıllarda gelişen, sosyo-ekonomik ve teknolojik ortam tarım traktörü üretim fikrini benimsetmiştir. Burada Marshall Planı'ndan da söz etmek gerekir. Planın resmi adı Avrupa Kalkınma Programıdır. II. Dünya Savaşı sırasında ABD Kara Kuvvetleri Kurmay Başkanı ve savaştan sonra ABD Dışişleri Bakanı olan George C. Marshall tarafından ortaya atılan ve II. Dünya Savaşı'nda yıkıma uğramış Avrupa ülkelerine ABD tarafından ekonomik yardım öngören programın kısa adı Marshall Planı'ydı.

Savaş sonrasında yaşanan işsizlik ve yoksulluğun Batı Avrupa'lı halkı Komünist partilere

yöneltilmesinden çekinen ABD Yönetimi bu ülkelerin ekonomik durumlarının biran önce düzeltilmesi gerektiğine inanıyordu.

Kongre'nin onayı ile yardım planı 1948'de yürürlüğe girdi. Plan 4 yıl için geçerliydi. Türkiye 1947'de düzenlenen konferansta 615 milyon dolarlık yardım talebinde bulunmuş, ama savaştan zarar görmediği gerekçesiyle bu talebi reddedilmişti.

Türkiye ABD Hükümeti'ne doğrudan başvurdu. Yardım isteği olumlu karşılanarak 4 Temmuz 1948'de Ankara'da imzalanan antlaşma ile 1952 yılına kadar toplam 351 700 000 dolarlık yardım yapıldı.

Bu yardım çerçevesinde ABD'den Türkiye'ye Massey Harris traktörleri ve Oliver Zirai Makine ve Aletleri gelmiş ve traktör kullanımı yaygınlaşarak, daha geniş çiftçi kesimi tarafından traktörlü yaşam benimsenmiştir.

Bu konu ile ilgili olarak, Merhum Hulki Alisbah'ın İktisadi Yürüyüş Dergisi'nin 31.01.1951 tarihli sayısında yayınlanan makalesinden alınan bir bölümü izleyen sayfalarda okuyabilirsiniz.

Diğer taraftan, traktör üretimi düşüncesi devrin hükümet yetkilileri tarafından da destek bulmuş ve yeni girişim, sanayide gelişmiş ülkelerin Ankara'daki büyükelçiliklerine duyurularak, traktör imalinde tanınmış firmalar bilgilendirilmiştir. Devrin hükümeti DP tarafından kurulmuştur ve başında Adnan Menderes bulunmaktadır. O devri yaşayanlar, başta Adnan Menderes olmak üzere bütün ilgililerin yerli traktör imali konusunda içten gayretlerini ve samimi desteklerini anlatırlar.

İlgi duyan firmalardan; International Harvester, Massey – Harris, Fordson, Ferguson, Deutz, Lanz, Veyey temsilcilerini Ankara'ya göndermişlerdir. Firmaların bir kısmı, traktör üretiminin Ankara'daki Motor Fabrikası yerine daha başka yerde kurulacak bir fabrikada gerçekleştirilmesini istemişlerdir. Bir kısmı, Türkiye'de yapılacak yerli aksamın 200 dolarlık değeri aşmaması şartını ileri sürmüştür. Bazı firmalar ise, üretilecek traktörün dışındaki traktör ithalinin kısıtlanmasını ve hemen tamamı da yerli üretim traktörün ihraç edilemeyeceği şartını istemişlerdir. Bunlara ek olarak bazı ithalatçı firmalar, yerli traktör üretiminin Türkiye için bir macera olacağı düşüncesini telkin etmeye çalışmışlardır.

Düşünceliğine yolaçan bu ilk temaslardan sonra, umutsuz geçen günlerden birinde, Vecdi Diker'in üstün gayretleriyle Minneapolis Moline'le doğrudan temas sağlanmıştır. Bu temas sonucu ilk anlaşma yapılarak; MKE, TZDK, Ziraat Bankası, Tarıç, Çukobirlik ve Minneapolis – Moline Co. arasında bir önprotokol imzalanmıştır. Bu önprotokole göre, Minneapolis-Moline Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş. adıyla, merkezi Ankara olan şirket kurulacak ve bir işletme anlaşmasıyla, Minneapolis-Moline Co. gerek duyulan yerli ve yabancı personeli sağlayarak fabrikayı işletecektir. Türk personelin oranı engeç beş yıl içinde enaz % 90'a çıkarılacaktır. Şirket süresinin 25 yıl, aşağıdaki ortaklarca oluşturulan sermayesinin ise 20 milyon TL olması kararlaştırılmıştır.

T.C. Ziraat Bankası	12 milyon TL	% 60
MKE	1 milyon TL	5
TZDK	2 milyon TL	10
Tarıç	3 milyon TL	15
Çukobirlik	2 milyon TL	10
Toplam	20 milyon TL	100

Şirketin kuruluşundan sonra üretim için gerekli MM lisanslarının (ihtira beratları) şirket sermayesinin % 30'u tutarında bir bedelle satın alınması kararlaştırılmıştır.

Diğer taraftan MKE Motor Fabrikası'nın takdir edilecek değer üzerinden şirkete devri ve böylece MM'in ve MKE'nin oluşan payları karşılığı hisse senetlerini Ziraat Bankası'ndan almaları konusunda mutabık kalınmıştır.

Anlaşmanın diğer önemli hususları aşağıdaki gibidir:

Hisse senetleri nama yazılı olacak ve toplam sermayenin yarıdan fazlası özel teşebbüs elinde bulundurulacaktır.

Şirket Yönetim Kurulu; ikisi MM tarafından gösterilen adaylar arasından seçilmek üzere, 5 üyeden oluşacaktır. MM tarafından tavsiye edilen yönetim kurulu üyesi, genel müdür yetki ve sorumluluklarıyla donatılmış bulunan murahhas aza olacaktır.

Protokolün imzasından sonra kurucular tarafından gerekli çalışmalar yapılarak şirket kurulmuştur. Ana sözleşme, Bakanlar Kurulu'nun 25 Haziran 1954 tarih ve 4/3301 sayılı kararıyla kabul edilerek gerekli mahkeme kararı ve oda sicil kayıtları sağlanmış ve 29 Temmuz 1954 tarihli resmi gazetede yayınlanmıştır.

\*

1954 yılı hazırlıklarla geçirildi. Mart 1955'e kadar eksik teçhizat ve kadrolar tamamlandı ve işletme başladı. İlk üretilen traktörler 6 Nisan 1955'te TZDK'ya teslim edildi. Bu ilk faaliyet yılında UTSD modeli 815 adet traktör ve çeşitli ekipman üretildi.

---