

EK – 7

“İSTİKBAL GÖKLERDEDİR”

**TÜRKİYE’DE HAVACILIK VE
UÇAK SANAYİİ**

NURİ DEMİRAĞ’IN ÖYKÜSÜ

**ANKARA’DAKİ UÇAK VE UÇAK
MOTORU FABRİKALARI NEDEN
KAPANDI?**

**DEVLET HAVA YOLLAR İŞLETMESİ NE
ZAMAN VE NASIL ÖZELLEŞTİRİLDİ?**

THY’NİN İLK ORTAKLARI KİMLERDİ?

THY’NİN ELLİNCİ YIL KİTABI
‘1933 – 1983 DÜNDEN BUGÜNE TÜRK HAVA YOLLARI’¹

1956

Devlet Yönetimi

Cumhurbaşkanı : Celâl Bayar
Başbakan : Adnan Menderes
Ulaştırma Bakanı : Arif Demirel

1956

TÜRK HAVA YOLLARI ANONİM ORTAKLIĞI
ESAS MUKAVELENÂMESİ

1- KURULUŞ

MADDE 1 – Türk Havayollarının Anonim Ortaklığı hakkındaki 6623 sayılı Kanuna müsteniden ve mezkûr Kanunla işbu Esas Mukavele nâme ve hususi hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere 2inci maddede yazılı kurucular ve işbu Esas Mukavele nâme hükümleri dairesinde ihracı mukarrer hisse senetlerinin sahipleri arasında, bir Türk Anonim Ortaklığı kurulmuştur.

Anonim Ortaklık bu Esas Mukavele nâmede bâdema (Ortaklık) diye anılacaktır.

MADDE 2 – Ortaklık kurucuları işbu Esas Mukavele nâmeyi imzalayan aşağıda, isimleri ve ikametgâhları yazılı olanlardan ibarettir:

| | |
|---|----------|
| 1- Hazine, Maliye Vekâleti | Ankara |
| 2- PTT İşletmesi Umum Müdürlüğü | Ankara |
| 3- ANTAŞ Havacılık ve Turizm Ltd. Ortaklığı | Ankara |
| 4- Mehmet Fuat Asmazoğlu, Çankırı Cad. Turist Oteli Sahibi | Ankara |
| 5- TCDD İşletme Umum Müdürlüğü | Ankara |
| 6- Abidin Mortaş, Yenişehir Demirtepe Fevzi Çakmak Sokak No.29 | Ankara |
| 7- Rıza Çerçel, Necatibey cad No. 57 Çakmak sokak No. 29 | Ankara |
| 8- Muhittin Asral, Bahçelievler Cad. 7 No.4 | Ankara |
| 9- Cumhuriyet Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.Ş. | İstanbul |
| 10- Sedat Simavi Halefleri, Haldun ve Erol Simavi Kollektif Şirketi | İstanbul |
| 11- Sefa Kılıçoğlu – Yeni Sabah Gazetesi Sahibi | İstanbul |
| 12- Ercüment Karacan – Milliyet Gazetesi Sahibi | İstanbul |
| 13- Vatan Gazetecilik ve Matbaacılık T.A.Ş. | İstanbul |
| 14- Faruk Gürtunca – Hergün Gazetesi Sahibi | İstanbul |
| 15- Kâzım Şinasi Dersan ve Ortakları Akşam Komandit Şirketi | İstanbul |
| 16- Yeni İstanbul Neşriyat Limited Şirketi | İstanbul |
| 17- Halil Lütfi Dördüncü – Tan Gazetecilik ve Neş. Evi Sahibi | İstanbul |
| 18- Dr. Osman Nebioğlu – Nebioğlu Yayınevi Sahibi | İstanbul |
| 19- Doğan Kardeş Yayınları Anonim Şirketi | İstanbul |
| 20- Hayat Mecmuası Tifdruk Matbaacılık Sanayii A.Ş. | İstanbul |
| 21- Alaeddin Kırâl – Yelpeze Mecmuası Sahibi | İstanbul |
| 22- Mithat Perin – İstanbul Ekspres Gazetesi Sahibi | İstanbul |
| 23- Dünya Basın, Yayın ve Ticaret Ltd. Ortaklığı | İstanbul |
| 24- Yusuf Ziya Ortaç – Akbaba Yayınevi Sahibi | İstanbul |
| 25- Ethem İzzet Benice – Son Telgraf ve Gece Postası Sahibi | İstanbul |
| 26- İleri Matbaacılık ve Neşriyat T.A.Ş. | İstanbul |
| 27- Selim Baban – Tercüman Gazetesi Sahibi | İstanbul |
| 28- Selim Ragıp Emeç – Son Posta Gazetesinde | İstanbul |

EK – 7

**“İSTİKBAL GÖKLERDEDİR”
TÜRKİYE’DE HAVACILIK VE UÇAK SANAYİİ
NURİ DEMİRAĞ’IN ÖYKÜSÜ**

16 Şubat 1925 Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu. Daha sonra Türk Hava Kurumu 1925 Kayseri’de ‘Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi’ (TOMTAŞ) kuruldu. Bu şirket Alman Junkers ile ortaklıktı. Junkers uçaklarını üretecekti. Junkers 1928 ılında hisselerini devretti ve Türkiye’den çıktı. Tesis Hava Kuvvetlerine devredildi: Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi oldu. Bu fabrikada 2. Dünya Savaşı öncesi 112 adet uçak imal edildi.

1925 Ankara Akköprü’de kurulan uçak onarım ve revizyon (marangoz) atölyesi daha sonra planör imalathanesi halini aldı. 1939’a kadar 150 planör üretildi.

1926 Eskişehir’de uçak bakımı için bir fabrika kuruldu. Daha sonra tamirhane oldu.

1928 Kayseri’deki şirket kapatıldı ve “Kayseri Uçak Fabrikası” adını aldı.

1933 Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kuruldu. Md: Em. Hv. Plt Bnb. Evrensev.

1936 Nuri Demirağ İstanbul Beşiktaş’ta özel bir uçak tesisi kurdu. Nuri Demirağ’ın öyküsü aşağıda verilmiştir. Bazı bölümlerine inanmak çok zor.

3 Haziran 1938 Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü kanunu Kabul edildi. İlk genel müdür Hasan Fehmi Süerdem – Gnl Md. Yardımcısı Arif Demirer

1942 Ankara Etimesut’da THK bir uçak fabrikası kurdu. Bu tesiste 1956 yılına kadar uçak üretildi. Daha sonra bu tesis MKE’ye devredildi.

1948 Ankara Atatürk Orman Çiftliği’nde uçak motoru fabrikası kuruldu. Bu tesis 1952 yılında MKE’ye devredildi. Daha sonra traktör fabrikası oldu, Ek-10.

1950 Ankara Hava Tüneli açıldı. 1956 yılında Genelkurmay’a devredildi. Ankara’daki tesisler (Uçak ve Uçak Motoru fabrikaları) MKE’ye devredildi. Uçak fabrikasında üretim 1959 yılında durduruldu. Böylece Türk uçağı üretmek heves ve heyecanı ‘80li yıllara kadar terk edilmiş oldu.

Sayın Şükrü Er, bizzat tanık olduğu bir olayı şöyle anlatmıştır:

"Zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı 1949'da benim de bulunduğum bir heyete, Türk Hava Kurumu'na uçak siparişi vermemesinin gerekçesini,

<Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken, uçak fabrikasına parayla sipariş verirsem, yarın bu millet beni asar>

diyerek açıklıyordu." ²

1956 Devlet Hava Yolları Genel Müdürlüğü Türk Hava Yolları A.O. adıyla özel bir şirket statüsüne dönüştürüldü. Özellikle basın kuruluşları ve daha sonra (1957) İngiliz Kraliyet Hava Yolları şirketi (BOAC) Türk Hava Yolları'na hissedar oldu. Bu şirketteki özel hisseler Adalet Partisi iktidarı döneminde devletleştirildi!

ÖZEL NOT:

Nuri Demirağ'ın öyküsü "İstikbal Göklerdedir" diyen Atatürk'ten sonra yerli uçak üretimi girişimciliğinin başına gelenlerin hazin hikayesidir.

Babam Arif Demirer'in öyküsü ise sivil havacılıkta bir başarı öyküsüdür. 1938 yılında *de facto* bir KİT'e dönüştürülen Devlet Hava Yolları'nın çok genç (30 yaşında) genel müdür yardımcısıdır. 1956 yılında 48 yaşında Ulaştırma Bakanı olarak Devlet Hava Yolları İşletmesini özelleştirmiş ve bugünkü modern THY'ni kurmuştur. Tüm basın ortak olmuştur THY'ne. ³ Bir yıl sonra BOAC ile ortaklık sözleşmesini müzakere ve imza eden Arif Demirer, Türkiye'ye ilk dört motorlu uçakları kazandırmıştır - yedek parça ve lastik için dahi döviz sıkıntısı çekilen bir dönemde.

İlk 4 motorlu uçaklar (5 adet Viscount uçağı) 1958 yılında geldi.

17 Şubat 1959 günü THY'nin bir Viscount uçağı Londra yakınlarında Gatwick'de düştü. İçinde Kıbrıs anlaşmasını imzalamak için Londra'ya giden Adnan Menderes vardı. Beraberindeki heyetten 14 kişi vefat etti. Arif Demirer sağ kalanlar arasında idi.

Daha sonra Yassıada macerasını da yaşayan Arif Demirer'in THY'ndeki son görevi Yönetim Kurulu Başkanı olarak DC-9 jet uçaklarının siparişi idi.

Demirağ ve Demirer'i istikbalin göklerde olduğuna inanmış kişiler olarak rahmetle anıyorum.

Aşağıdaki yazı www.havadis.com/kim-kimdir/nuri_demirag/demirag.htm web sayfasından alınmıştır. Tarafımdan kısaltılmıştır. Yazarı belli değildir. www.havadis.com'dan izin alamadım çünkü sitelerinde telefon veya faks/e mail adresi vs yok.

² İŞVEREN Dergisi Sayı 12 Eylül 1992

³ Bkz 1956 ortaklar listesi – Kuruluş Mukavelenamesi

MEHMET NURİ DEMİRAĞ

1884 yılında Sivas Divriği’de ailenin ilk çocuğu olarak hayata geldi. Tarihte ilk defa olarak milliyetçi bir anlayış ve biçimle tütün işine girişen kişi oldu. Cebindeki birkaç kuruşla sigara kağıdı ticaretine başladı. O zamana kadar sigara kağıdı tekeli elinde tutan Rumlar ve Ermeniler’di ve onlara ödenen her kuruş Türk halkına mermi olarak geri dönüyordu

Mühürdarzade Mehmet Nuri’nin Türk Zaferi adını verdiği sigara kağıdı hem insanlara ümit vaadeden bir girişim oldu, hem de kendisine çok iyi para kazandırdı.

Cumhuriyet’in ilânından sonra, demiryolu yapımındaki yabancı tekeli kırmak ve hem kendi burjuvazisini doğurmak hem paranın yurt içinde kalmasını sağlamak isteyen yönetimin ihtiyacı ile Mehmet Nuri’nin hayalleri örtüşüyordu. Derhal demiryolu ihalelerine katılan yerli girişimciler arasına katıldı ve yıllarca en çok indirim yaparak, ortak olduğu kardeşiyle birlikte en fazla demiryolu döşeyen işadamı oldu. Soyadları bizzat Atatürk tarafından Demirağ olarak verilen...

(Nuri) Demirağ... kabına sığmayan kişiliği ve hiç durmadan ürettiği projeleriyle kendisine yen alanlar arıyordu Demiryolu inşaatlarından kazandığı parayla Türkiye’nin en zengin insanı olmuştu Bir zamanlar “ Vehbi Koç gibi zengin olmak ” cümlelerinin sarf edilmesi gibi, o dönemde kız çocuklarına “ Demirağ gibi kısmet bulasın ” temennileri edilirdi .

1930’lu yıllarda geleceğin üretiminin uçak olduğuna karar verdi. Dünyada birçok ülkeyi gezmiş ve fabrikalarına kadar girerek incelemeler yapmış bir insan olarak , tahmininde yanılmadığına ve Türkiye’nin acilen bu işe girişmesi gerektiğinde inanıyordu.

Birkaç küçük denemeden sonra, 1930’lu yılların ortasında kendi imkânlarıyla bir prototip uçak üretmiş ancak devletten beklediği ilgiyi görmemiş Selahattin Alan’a ortaklık teklif ederek Beşiktaş’ta bir uçak fabrikası kurdu.

Devletin, Türk Hava Kurumu’nun ihtiyacı olan 24 adet eğitim uçağı ve 60 planör ihalesini de alan ikili, hızla çalışmalarına başladılar. 1936 yılında, Alan’ın daha önce yaptığı modeli geliştirerek NuD 36 ismiyle 12 adet THK siparişini hazır hale getirdiler.

Çok iyi bir mühendis olan ancak pilotluğu o kadar da iyi olmayan Alan’ın, uçaklardan birisini denemenin yapılacağı Eskişehir İnönü Pisti’ne kendisinin götürmeye kalkışması ve tanımadığı bu pistte iniş sırasında bir çukura uçağını sokmasıyla hayatını kaybetmesi üzerine uçaklarla ilgili soru işaretleri jürinin kafasında oluşmuştur. Ve uçakları test edecek heyet, Nuri Demirağ’ın uçaklarının reddedilmesine karar verir. Mahkemelik olurlar ve iki ayrı bilirkişi heyetinin olumlu raporlarına rağmen THK uçakları almadığı gibi Ankara Ticaret Mahkemesi de Demirağ’ın aleyhine karar verir.

Üzerinde o günden beri hiç durulmamış bu kararın **siyasi** ⁴ olduğuna hiç şüphe yoktur. Atatürk hayatta değildir ⁵ ve Türkiye’nin tek otoritesi Millî Şef İsmet İnönü’dür....

Savunma sanayii gibi çok önemli bir alanda ve 2.Dünya Savaşı’nın gölgesinde böyle bir yatırıma bu kadar zorluk çıkarılması ve reddedilmesinin ancak siyasî bir karar olduğu açıktır.

Demirağ’ın bütün çabaları boşa gider ama o yine de yılmaz. Uçaklarını, kendi kurduğu Gök Okulu’nda kullanır. Memleketi Divriği’den de bir çok öğrenci getirtir ve onlara pilotluk eğitim verir.

⁴ Vurgu benim
⁵ tarih?

Mahkemenin aleyhinde karar verdiği ve THK'nun almadığı bu uçaklar senelerce uçar ve bir tek kişinin bile burnu kanamaz, tek bir kaza bile olmaz. ..

Siyasetin kendisini engellediğini fark eden Demirağ, bu nedenle siyasete girmeye karar verir ve Türkiye'de, Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası ile Serbest Fırka gibi iki (her şeye rağmen) güdümlü denemeyi saymazsak, CHP karşısına dikilen ilk partiyi kurar : Millî Kalkınma Partisi...

1946 seçimlerine de katılan ancak başarı gösteremeyen MKP'nin basın tarafından engellendiğini düşünen Demirağ, bu sefer de büyük bir matbaa kurarak 100 bin satacak bir gazete planlar.

Bütün bu süreçte yorulmuş, çok büyük paralar kaybetmiştir, yaşlanmıştır....⁶

Demokrat Parti'nin Türkiye'yi üst üste seçim zaferleriyle tek başına yönettiği bir dönemde, DP listelerinden bağımsız Sivas milletvekili olarak Meclis'e girer.... 1957 Yılında, babası ve kardeşinin de gerçek ölüm nedeni olan ilerlemiş şeker hastalığı yüzünden hayatını kaybettiğinde Türkiye'nin seri üretimle uçaklara kavuşmasını sağlamış ancak siyasetten engellenerek başarısız bırakılmış bir işadamı ve çok partili hayatın ilk partisini kurmuş bir siyasetçi değildi sadece...

Boğaz Köprüsü'ne yıllarca sonra yapılacak olandan daha modern ve daha kullanışlı köprüyü de o önermişti. Planlarını bile çizdirdiği bu köprünün, yap-işlet devret- modeliyle kurulmasını da önermişti. O zaman bu fikri hiç beğenmeyenler, köprünün ancak 1970'li yılların başında; yap-işlet-devret modelinin de 1980'li yılların ortasında hayatımıza girdiğini görebildiler.

İlk defa paraşüt üreten; ilk defa köy-kent projeleri üreten; Erzincan Depremi'nde ilk yardıma koşan ve prefabrik evler kurduran; yabancıların at oynattığı çimento tekelinin kırılmasını sağlayan; bin kilometreden fazla demiryolunun ve bir çok büyük sanayii kuruluşunun inşaatlarını yapan Mehmet Nur Demirağ 1957 yılında muhtemel ki kırgın küskün olarak tıpkı babası ve kardeşi gibi şeker hastalığı vesilesiyle hayata veda etti. Yaptıkları:

- * 1922'de ilk Türk sigara kağıdını üretti.
- * Ankara'nın doğusuna ilk demiryolunu yaptı.
- * 1936'da ilk Türk uçağını yaptı.
- * İlk yerli paraşütü yaptı.
- * 1942'de Keban'a baraj yapılmalı dedi.
- * İstanbul Boğazı'na özel köprü yaptırmayı projelendirdi.
- * Bursa'da Sümerbank'ın Merinos fab.sını kurdu
- * Karabük'te demir ve çelik fab.sını kurdu.
- * İzmit'te selüloz fabrikasını kurdu
- * Sivas'ta çimento fabrikalarını kurdu
- * İstanbul'daki büyük hal binasını yaptı
- * Eceabad – Havza sosesini yaptı.
- * İlk şehir ve koy planlarını hazırladı
- * İlk muhalefet partisini kurdu