

## İstikbalini Göklerde Arayan Ülke Ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş

*Fatih DERVİŞOĞLU<sup>1</sup>*

*“Bir gün bizim de böyle uçaklarımız olacak”  
Trablusgarb 1911  
Mustafa Kemal*

### Özet

Tarihi hafızamızda “on yıllık harp” olarak yer alan Balkan, Birinci Dünya ve Millî Mücadele Savaşları öncesinde ilk defa Trablusgarb savaşında<sup>2</sup> Türk kamuoyu, yeni bir savaş aracıyla, uçakla tanışmıştı. On yıllık harp sürecinde de kullanılan uçakların önemi Cumhuriyeti kuran kadrolar tarafından yeterince anlaşılmıştı. Harpten çıkan ülkenin ne yeteri kadar uçağı ne de bu uçakları havada tutabilecek teknik eleman ve pilotu mevcuttu. Cumhuriyeti kuran önder kadro bu sıkıntıları gidermek için arayış içersindeydi. Havacılık ile ilgili sınıfl faaliyet, Osmanlı askerî teşkilatında ilk uçağın alınmasıyla başlayan bakım onarım kademelerinin oluşturulmasıydı. Bu çalışmalar Birinci Dünya savaşı sırasında Almanların desteğiyle devam etmiş Millî Mücadele sırasında Osmanlı’dan müdevver teknik eleman ve malzemeyle yürütülmeye çalışılmıştı. Cumhuriyet ile havacılık alanında 1923 yılından itibaren iki önemli atılım gerçekleştirildi; Birinci atılım Tayyare Cemiyetinin kurulması, diğeri Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi Tomtaş’ın kurulmasıdır Bu makalenin konusu 1923-1928 zaman diliminde Türk havacılığıdır.

**Anahtar Kelimeler:** Tayyare Cemiyeti, Tomtaş, Junkers.

### Osmanlıdan Cumhuriyet’e Havacılık Faaliyetleri

Osmanlı Devleti’nde havacılık alanında ilk devlet teşebbüsü II. Abdülhamit tarafından Fransa’ya Balon siparişi verilmesidir.<sup>3</sup> Bileriot adlı bir Fransız’ın 15 Temmuz 1909’da uçağıyla Manş denizini yarım saatte aşması bütün Avrupa’da havacılığa verilen önemi artırmıştı. Bütün Avrupa’da hava alanları uçak fabrikaları kurulmaya başlamıştı. Türk Erkan-ı Harbiyesi de gelişmeleri yakından takip ediyordu. İki Osmanlı zabiti Yüzbaşı Fesa ve Teğmen Yusuf Efendileri Temmuz 1911’de Bileriot Tayyare Okulu’na pilotluk tahsili için göndermişti.<sup>4</sup> Trablusgarb Savaşında, hava gücünden istifade etmek için iki uçak kiralanmak suretiyle teşebbüse geçilmesine rağmen uçakların Trablusgarb’a intikali sağlanamamıştır.<sup>5</sup>

Balkan harbi başladığında, Osmanlı ordusunun envanterine farklı markalardan 12 keşif ve eğitim uçağı girmiş, savaşın bitimine kadar hava desteği keşiflerle sınırlı kalmış, harbin hemen akabinde Fransa’dan çağırılan bir uzman havacılık heyetinin teklifleri değerlendirmeye alınmıştır.<sup>6</sup>

Bir zaman sonra Fransa’nın mihmandarlığı yerini Almanya’ya bırakacak, Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı havacılık çalışmaları Almanya öncülüğünde gelişmeye devam edecektir. 1915 yılında Osmanlı ordusunda havacılık çalışmaları yeniden düzenlenmeye başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı esnasında, teşkil edilen 17 tayyare bölüğü,

<sup>1</sup> Doç. Dr., Cumhuriyet Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, [dervisoglu@cumhuriyet.edu.tr](mailto:dervisoglu@cumhuriyet.edu.tr)

<sup>2</sup> Orhan Koloğlu, “Dünyada İlk Hava Savaşı”, Tarih ve Toplum, S, 50, Şubat 88, s, 19 vd, Zikreden, Emre Uçar, Türk Havacılık Sanayinde Kayseri Uçak Fabrikasının Yeri, Kayseri 2013, s, 16,

<sup>3</sup> H Nadir Bıykoğlu, Türk Havacılık Sanayi, Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Ankara 1991, s, 8

<sup>4</sup> Süleyman Beyoğlu, “Osmanlı Havacılığı ve İlk Havacılık Teşkilatı”, Türk Kültürü İnceme Dergisi 1, İstanbul, 1999, s, 143 v, Hava Kuvvetleri Basımevi Ankara 1971 s, 120.

<sup>5</sup> Yavuz Kansu, Sermet Şensöz-Yılmaz Öztuna, Havacılık Tarihinde Türkler-1, Hava Kuvvetler Basımevi, Ankara, 1971, s, 120.

<sup>6</sup> Uçar, s, 16

uçaklar balonlarla teçhiz edilerek Irak, Filistin, Kafkas, Çanakkale cephelerinde savaşa katılmış, makineli tüfekler şarapnelerle donatılarak hizmet görmüştür.<sup>7</sup>

Dünya Savaşındaki yenilgimizden sonra elde kalan hurda uçak parçaları Konya’da birleştirilerek ortaya getirilen uçaklardan ilk hava gücü oluşturulmuş, uçakların gövde ve kanatlarına kaplanarak kayganlığını ve sızdırmazlığını sağlayan emayit maddesi yokluğundan yerine, patates püresiyle sığır paçası kaynatılarak elde edilen jelatine yumurta sürülerek yapılan kaplama malzemesi ile uçaklar havalandırılabilmiştir.<sup>8</sup> Milli mücadele sırasında Türk pilotları keşif bombalama ve av uçuşlarıyla savaşa katılmış savaşın sonlarına doğru uçak sayısı yeni satın alınanlarla 37’ye kadar yükselmiştir.<sup>9</sup>

Havacılık faaliyetleri, Ordu bünyesinde, Osmanlıda “Umur-u Havaiye Müfettişliği” Millî Mücadele sırasında “Kuva-i Havaiye Şubesi”, Cumhuriyet kurulduğunda “Hava Müfettişliği” ismiyle anılmıştır. 1928 yılında “Hava Müsteşarlığı” kurulmuş, havacılığın önemine binaen 1944 yılında “Hava Kuvvetleri Komutanlığı” teşkil edilmiştir.<sup>10</sup>

### **Cumhuriyet Devrinde Havacılık Alanında Arayışlar**

Birinci Dünya Savaşı’nın sona ermesinin akabinde imparatorluktan cumhuriyete bir dönüşüm sağlandığı gibi uzun harp yılları ekonomiyi de felce uğratmıştı. Mustafa Kemal’in öncelikli kaygısı ülkesinin bir daha istilaya uğramaması için savunma sanayini güçlendirmektir, güçlü bir ordu ve hava kuvvetleri elzemdir. Mustafa Kemal, ülkenin öz kaynaklarıyla düşünülen savunma sanayini kurmanın mümkün olmayacağını farkındaydı. İzmir İktisat Kongresini açış konuşmasında konuyla ilgili olarak yabancı sermayeye hasım olmadığını, ihtiyacımız olduğunu, yabancı sermayeye açık olduklarını belirtmiştir.<sup>11</sup> Mustafa Kemal genel olarak yabancı sermayeye açık olduklarını, yabancı işadamlarına ve diplomatlara ise özel olarak hükümetinin uygun yatırım ortamı sağlamadaki istekliliğini vurguluyordu. Büyük Harp öncesinde ve harp sırasında Alman menfaatleri Türkiye’deki varlıklarının özleminde olduklarından bu teklifi çekici bulmaları tabii idi.

Atatürk, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulmasının teşvik ettikten sonra dikkatini havacılık alanında yoğunlaştırmıştı. Bir yemek sırasında ifade ettiği şu sözler;<sup>12</sup> “Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurutulamayız... Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insan ya kör ya da aptal olması gerekir. Dünya savaşı biter bitmez bu kara günlerde kullanılan tüm silahlar birdenbire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silah fabrikalarını uzun vadeler geri kalmış ülkeler satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller. Biz yeni genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine ihtiyacımız yok. Ya en iyisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz”<sup>13</sup>. Mustafa Kemal’in bu öngörüsü, havacılık sanayi faaliyetlerinde ana prensip olarak kabul edilmiş, ilgililerce emir telakki edilerek faaliyetler hızlandırılmıştır.

20 Aralık 1923 tarihinde Avrupa’da havacılık alanındaki gelişmeleri yakından takip etmek üzere bir heyet Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere’yi ziyaret ederek incelemelerde

<sup>7</sup> Uçar, a.g.e, s, 18-19

<sup>8</sup> Süreyya İlmen, Türkiye’de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, İstanbul 1947, s, 11

<sup>9</sup> İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu, Türklerde Havacılık, Türk Kültürü Dergisi, Haziran 1972, S, 116, s, 502-503.

<sup>10</sup> Bıyıkoğlu, y.a.g.a, s, 10

<sup>11</sup> Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, İzmir İktisat Kongresi Açılış Söylevi, (17-11-1923), I-III, 5. Baskı 1997, TTK, s, 113

<sup>12</sup> İsmail Yavuz, Mustafa Kemal’in Uçakları, Türkiye’nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s, 4-5

<sup>13</sup> Yılmaz Akdemir, Atatürk Dönemi Türk Havacılığı, A.ü. , Ankara 2005, s,49, Nakleden, İsmail Yavuz, y.a.g. e, s, 5, Oktay Verel, Sabiha Gökçen, Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti, THK Yayınları.2, İstanbul, 1982, s, 67.

bulunmuştur. Heyetin izlenimlerine göre dünya savaşından çıkan Avrupa ülkelerinde gözle görülür bir gelişme olmamakla beraber reorganizasyon faaliyetleri hızla devam etmektedir. Bu ülkelerden Almanya’da durum daha farklıdır. Almanya Versailles anlaşması (11 Kasım1918) gereği yaptırımlara tabiidir, savaşın ağır yıkımı kendisini hissettirmektedir.<sup>14</sup>

Alman hava sanayisi büyük darbe almış, harpten kalan tayyareler kâmilten imha edilmiş, balon motor sanayi adına mevcut her şey yıkılmış, yakılmış; ücra yerlerde saklanan uçaklar sivil havacılık adına kullanılmak üzere devreye sokulmuştur.

Alman milletinde var olan teknik bilgi ve manevi kuvvet, havacılığı yeniden ihya etmek için; gençleri, planör çalışmalarına teşvik ve sevk etmişti. <sup>15</sup> Almanlar havacılık alanındaki birikimlerini Versailles anlaşmasının ağır şartlarına rağmen değerlendirmek üzere farklı ülkelerde anlaşmalar yaparak ortak tesisler kurmayı denemişlerdir. Bu bağlamda Rohbach deniz uçakları Danimarka’da “Junkers Flugzeugwerke GmbH” firması ABD’de F13 uçaklarının montajı için 1921’de “Junkers Larsen Aircraft Co” ortaklığını kurmuştu. Sovyetler Birliği ile ortak Moskova yakınlarında zamanının en büyük uçak fabrikasını kurmuştu. İlgi alanını genişleterek Türkiye ile ortak bir uçak fabrikası kurmak üzere harekete geçmişti.<sup>16</sup>

### **Havacılık Faaliyetlerinde Milletın Reyine Müracaat: Türk Tayyare Cemiyeti**

Türkiye’deki havacılık mahfili Avrupa’ya yapılan inceleme gezisi ve dünyadaki havacılık kuruluşlarının örnek alınması ülkemizde de benzeri kuruluşun gereğini ortaya koymuştur.1924 yılında Türk Hava Kuvvetleri Umumu Müfettişliğince hazırlanan layiha Atatürk’ün emriyle Bolu Mebusu Cevat Abbas tarafından meclise getirilir. 15 Mart 1925’te Türk Tayyare Cemiyeti Nizamnamesi Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edilir. <sup>17</sup>

Cevat Abbas başkanlığındaki Türk Tayyare Cemiyeti büyük bir şevkle işe başlar, halka havacılığı sevdirmek bir tayyare mektebi kurup pilotlar yetiştirmek asıl gayedir. Cevat Abbas pratik bir yol bulur. Bağış kampanyası düzenlenecek 10000 lira yardımda bulunan şehir veya şahsın ismi bir uçağa verilecektir. Yarışmada ipi ilk göğüsleyen Ceyhan kasabasıdır. Cemiyet kısa zamanda iki tayyare sahibi olur.<sup>18</sup>

Cemiyetin faaliyetleri bu uçaklar sayesinde hızlanır yurt çapında gösteri uçuşlarına halk büyük teveccüh gösterir. İki ay içinde bir milyon lira bağış toplanmıştır. Bir sabah Reis Cevat Abbas, “Avrupa milletlerinin tayyareciliğini incelemek üzere seyahate çıkılacağını dönüşte derhal tayyare mektebinin açarak mektep uçuşlarına başlamak niyetinde olduğunu söyler”.<sup>19</sup> Cevat Abbas başkanlığındaki heyet, 5 Temmuz 1925 tarihinde Türkiye’de bir uçak sanayi kurma isteğini Büyükelçi Kemaleddin Sami Paşaya bildiren Junkers Rohrbach tayyare fabrikalarının yöneticileriyle temas etmek için önce Almanya’ya uğrar.<sup>20</sup>

### **Alman- Türk Sermayesiyle Uçak Sanayinde İlk Adım**

Türk -Alman Dostluk Antlaşması 3 Mart 1924 yılında imzalandı. Türkiye ile Almanya arasında 1918 yılında kesilen diplomatik ilişkiler bu antlaşma ile yeniden başlayacaktı. <sup>21</sup>Türkiye ile Almanya arasında dostluk antlaşmasının yürürlüğe girmesiyle iki ülke arasında karşılıklı elçi atamaları yapıldı. Türk Hükümeti 8 Mayıs 1924’te Alman Büyükelçisi Rudolf Nadoly için ağıreman verdi.<sup>22</sup> 1925 Mart ayı içerisinde Kemaleddin Sami

<sup>14</sup> Vecihi Hürkuş, Bir Tayyarecinin Anıları, Yayına Hz, Gönül H Şarman, Sevim H Maxon, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s, 140 vd

<sup>15</sup> Y.a.e, s, 149

<sup>16</sup> Bıyıkoğlu, Nadir, İlk Uçak Fabrikalarımız, Tomtaş Tesisleri, 2023 Aylık Dergi

<sup>17</sup> Y.a.e, S, 177

<sup>18</sup> Y.a.e.,S 178

<sup>19</sup> Ya.g.a., 190

<sup>20</sup> Y.ag.e, 192

<sup>21</sup> Cemil Koçak, Türk, Alman İlişkileri (1923-1939), Türk Tarih Kurumu Yayınları, s, 9

<sup>22</sup> Koçak, y.a.g.a, s, 10

Paşa Türkiye'nin Berlin Büyükelçiliği'ne atandıktan kısa bir süre sonra Gesandtschaftsrat Holstein ile iki ülke arasındaki yakın işbirliği için görüşmelere başladı. Türkiye'nin iki ülkenin de yararına olabilecek teşebbüslerde Reich ile kesinlikle çalışmak isteğini dile getirdi. Türklerin zaman zaman Fransa'ya imtiyazlar vermek zorunda kalmasına rağmen bunların bongre değil malgre olarak görülmesini istedi. Büyükelçinin bu aşikâr Alman yanlısı tutumu, tatil için Türkiye'ye döndüğünde, yine onun tarafından belirtildi. Ankara'ya giderken İstanbul'a uğradığında Nadolny ile sohbet etti ve sohbet sırasında Nadolny, Türk bürokrasisinin kararlı olarak Alman yanlısı oldukları izlenimini edindi. Almanya'nın bu genç Cumhuriyetin endüstriyel potansiyelini geliştirmede baskın rol oynaması gerektiğine karar verdi.<sup>23</sup>

Kemaleddin Sami Paşa, Türk Hükümeti adına; Türkiye'nin kurmayı düşündüğü harp sanayi alanında Türkiye'ye faydalı olabileceğinin düşündüğü firmaları gözleme olarak önemli gördüğü Junkers, AEG, Telefunken ve Siemens şirketleri hakkındaki izlenimlerini rapor etmişti.<sup>24</sup>

Kemaleddin Sami Beyin raporunda fabrikaların çalışma alanları kapasiteleri teknik personeli hakkında ayrıntılı bilgi verilmektedir. Junkers firması bünyesinde 250 mühendis ve 3000 işçi barındırdığını ayda iki kişilik 100 adet bombardıman uçağı kapasitesine sahip olduğunu belirtir. Uçakların yapımında ahşap malzemeyi terk ederek alüminyum, demir kullanıldığını; hatta bu uçaklardan birisiyle Berlin-Dessau arasında bizzat uçtuğunu bildirir. Junkers firmasının Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmak için istekli olduğu da ekler.<sup>25</sup>

Büyükelçi'ye göre Almanya'nın mevcut durumu birlikte bir sanayi kurmak için çok elverişlidir. Versailles anlaşmasına göre havacılık sanayi tamamen çökertilmiş durumdadır Sanayi kuruluşları rahatça çalışabilecekleri ülke ve devlet aramaktadır.<sup>26</sup>

Cevat Abbas beyin Avrupa'da tetkiklerde bulunan heyeti de temas ettiği Rohrbach firması yetkilisi de " Sulh anlaşması şartlarına göre tayyare yapma yetkilerinin olmadığını ancak Almanya'da değişik parçaları imal ederek İsviçre'de montaj yaptıklarını söyleyerek Büyükelçinin anlattıklarını teyit etmektedir.<sup>27</sup>

Türk Hükümeti, 1925 yılı başından itibaren ülkede bağımsız bir silah sanayisi kurmak ve geliştirmek için seferber olmuştu. Türkiye Alman Hükümetinin ve Alman sanayisinin gücünü ve konuya ilgisini değerlendirmeye almak niyetindeydi; Almanya'nın bu alanda üstleneceği rolün derecesini de bilmek istiyordu. Junkers firmasıyla yapılan temaslar bu firmanın savunma sanayi ve silahlanma programına teklif götürülürse ilgileneceği kanaati uyandırmıştı. 4 Mayıs -18 Haziran 1925 tarihlerinde Cenevre'de yapılan silah ticareti konulu konferans ve anlaşmadan sonra Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Tefik Paşa Berlin'e bir ziyarette bulunmuş, Alman sanayi temsilcilerine Türkiye'ye yapılacak askeri endüstri ihalelerinde ve yatırımlarında kolaylık sağlanacağı teminatını verdiği görüşmelerde bulunmuştu. Tefik Bey, Almanya'nın Dessau şehrindeki Junkers Flugzeugwerke AG,'yi ziyaret etti. Türkiye'de bir uçak fabrikası inşa edilmesi ihtimalini konuştu. Bu fabrika savaş uçakları yedek motorlar ve uçak parçaları üretecekti. Hükümet, bu fabrikayı inşa edip idaresini üstlenen firmaya tüm uçak siparişlerinin tekeli vermeye de istekli olduğunu belirtti.<sup>26</sup> Haziranda Junkers şirketinden bir direktör Hans Sachsenberg Tefik Bey'e şirketin önerilen fabrikayı inşa ve idare etmeye hazır olduğunu bildiren bir

<sup>23</sup> Werner E. Braatz, „Junkers Flugzeugwerke A G in Anatolia, 1925-1926: An Aspect of German -German- Economic Relations, Tradition,; Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie, 19 Jahrg.,Jahresheft (1974), pp. 28-41Published by: Verlag C.H.BeckStable, s, 31

<sup>24</sup> B. C. A, 230. 8.26.3/06.HY3/18.12.1924

<sup>25</sup> Sarısır, Serdar, "Kayseri Tayyare Fabrikası "III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, 6-7 Nisan 2000, s, 435. Cumhuriyet Arşivi, 230. 18.26.306.HY3/18.12.1924

<sup>26</sup> Hürkuş, Ya.g.a., 192

<sup>27</sup>Hürkuş, Ya.g.a., 194

mektup yazdı.<sup>28</sup> Junkers şirketinin kurucusu Hugo Junkers bakanlığın isteği üzerine Alman hükümetinin maliyetlerin büyük kısmını sağlayacağı varsayımıyla Rusya’da yatırıma başlamış, maliyetler tahmin edilen hesaplamaları aşınca hükümetin sözlü olan taahhütleri karşılığını bulmayıp, firma 12 milyonluk yatırımı nedeniyle ekonomik bunalıma girmişti.<sup>29</sup> Bu yatırım sonraki yıllarda şirketin Türkiye’ye yatırımında menfi yönde etkileyen bir hal olacaktır.

Almanların, Türkiye’nin savunma sanayi talebini karşılamada istekli olmasına rağmen mütereddit hali, İngiltere ve Fransa’yla münasebetleri henüz düzelmemiş olan Türkiye’ye destek vermesi halinde Alman Hükümetinin Avrupa’da güç durumunda kalacağından endişe etmesi nedeniyledir.<sup>30</sup>

Kayseri’de bir uçak fabrikasının kurulması, Milli Savunma Bakanı Recep Peker’in “Ordunun Silahlandırılması ve Harp Sanayi” başlıklı kanun teklifi çerçevesinde Türkiye Büyük Millet Meclisinin gizli oturumunda 22 Nisan 1925 tarihli oturumunda görüşülmüştür. Recep Bey sözlerine, kanun tasarısının kaynağını Cumhurbaşkanının bu yılki nutkunda<sup>31</sup> milli savunmaya önem verilmesi önerisinden aldığını belirterek başlar.<sup>32</sup> Recep Bey, milli savunmanın önemiyle ilgili bir girizgâhtan sonra konuyu Kayseri’de kurulması düşünülen uçak fabrikasına getirir. Bahsi geçen yatırımı için geçen yıl üç milyon taahhüt edilerek inşaat girişimine başlandığını, sözleşmenin imzalandığını Junkersle yapılan anlaşmayla yılda 250 uçağa sahip olacağımızı belirtir. Görüşmelerden sonra oylamaya geçilir. Savunma Bakanlığına Junkerse ayrılan bütçenin de içinde bulunduğu 150 milyonluk bütçesi kabul edilir.<sup>33</sup>

Türk Hükümeti, Alman makamları nezdindeki temasları sonucu 1925 yazında Alman Junkers firmasıyla Kayseri’de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasını Konusunda taraflar bir anlaşma taslağı hazırladılar.<sup>34</sup> Türk – Alman ortaklığıyla kurulan şirketin sermayesi 7 milyon mark(RH) Türk lirası karşılığı 3,5 milyon idi ve taraflar arasında eşit paylaşılacak. Türler paylarına düşen sermayeyi eşit taksitlerle birkaç yıl içerisinde ödeyecekti. Fabrika hizmete girinceye kadar şirket bütün uçak malzemesini Almanya’dan satın alacak, junkers firmasına ayrıca patent hakkı olarak 4 milyon mark ödeyecekti.<sup>35</sup> Anlaşma taslağı Türk Hükümetine sunulduğunda kabinede büyük tepkiyle karşılandı. Tevfik Rüştü Bey Nadolny’le görüşerek Compagnie-Franco- Roumanine adında bir Fransız firmasının Junkers’den daha düşük fiyat verdiğini ima etti. Kemaleddin Sami ve kabinedeki Alman yanlıları Mustafa Kemal’i Junkers uçaklarının daha kaliteli olduğu ve hükümetin toptan yapılması istenen ödemeyi yıllık %5 faizle taksitli olarak beş yılda ödemesine daha sonradan razı olduklarına ikna etti.<sup>36</sup>

Junkers, Alman Hükümetinden, Türkiye’deki fabrika inşaatına başlayabilmek için derhal 3,5 milyon mark temin edilmesini talep etti. Bu miktarın karşılığı Türk hükümetinin kendisine ödemeyi taahhüt ettiği miktardı. Alman Hükümeti Türkiye’de bir sanayi

<sup>28</sup> Werner E. Braatz, s, 33

<sup>29</sup> Koçak, y.a.g.a, s,51; Werner E Braatz, a.g.m, s, 32, Yavuz Özgüldür, Türk -Alman İlişkileri (1923-1945), Ankara 1993, s, 65

<sup>30</sup> Koçak y.a.g.a, s, 54-55; Werner E Braatz, a.g.m, s, 32

<sup>31</sup> Bahsedilen Nutuktaki ilgili kısım muhtemelen “Hazari hayatındaki mesaisine şuur ve vukufla devam etmekte olan berri ve bahri ve havai ordumuzun kudret ve kuvveti aziz Türkiye’nin refah ve ümran yolundaki mesaisinin emin ve masun kılan başlıca vasıta. Büyük Millet Meclisi, bu ali vasıta-i müsalemet ve emniyeti mütemadiyen takviyede ne kadar tehalük gösterse yeridir.”dir. İkinci Dönem Üçüncü Toplanma Yılına Açarken, 1 Kasım 1925, Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, I-III, 5. basım, Ankara 1997, s, 361

<sup>32</sup> İhsan Tayhani, Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve UÇAK Sanayi (1923-1950) Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, s, 219, TBMM Gizli Celse Zabıtları, IV, s, 541

<sup>33</sup> Tayhani, s, 221, TBMM Gizli Celse Zabıtları, IV, s, 546

<sup>34</sup> ABD’nin Raporu, Berlin 13-7-1925 III 0 1760, L 015688-015690) AA Abteillung III, Türkei, Luftschiffahrt, 1 BD 1, Zikreden: Koçak, y.a.g.e, s, 66; Werner E Braatz, a.g.m, s,34

<sup>35</sup> Koçak, y.a.g.a, s, 67; Werner E Braatz, a.g.m, s, 34

<sup>36</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 34

yatırımını politik getirilerini bildiğinden parayı temin etmek için harekete geçti.<sup>37</sup> Junkers inşaata başlamak için gerekli parayı temin edeceğini anlayınca, şirketin temsilcileri anlaşma taslağında bazı değişiklikler yapılmasını önerdiler; Türkler ilk uçağın tesliminden önce 3,5 milyon mark ve her imal edilen uçak için %10 ek ücret ödeyeceklerdi. Kabinedeki, Fransız yanlısı üyeler bunu Alman sadakatsizliğinin örneği olarak nitelediler, Tefvik Beyin müdahalesi, Mustafa Kemal'in görüşmelerin devam etmesi olumlu bir sonuca ulaşılması temennisiyle mesele yatıştırdı. Alman hükümeti Junkers firmasının içerisinde bulunduğu ekonomik sıkıntıyı bildikleri halde hakkında Türk ortaklarını haberdar etmeyi düşünmediler.<sup>38</sup>

Alman Dışişleri Bakanlığı raporunda Junkers'in bu miktarı kendi imkânlarıyla ödeyebilmesinin mümkün olmadığını bu parasını patent hakkı olarak bir ücret biçiminde Türk hükümetinden istemeyi düşündüğünü belirtiyordu. Konu kendisine iletildiğinde Başbakan İsmet İnönü mevzubahis meblağın tamamının peşin olarak ödenmesinin mümkün olmadığını; ama şirketin cirosu üzerinden yüzde beşlik oranda olmak üzere, sürekli ödemelerle beş seneye yaymak suretiyle mümkün olacağını belirtmiştir. Nadolny Türk Dışişleri Bakan ile görüşmesinde Türklerin anlaşmaya verdiği önemi bir kere daha fark etti. Türkiye ile Almanya arasındaki ilişkilerin bir olumsuzluk halinde felakete dönüşeceğinden ürktü. Firmanın iyi niyetini göstermek için Junkers veya üst düzey yetkilerinden birisinin derhal Ankara'ya gönderilmesini istedi. Türk Hükümetinde etkili oldukları belli olan Fransız yanlılarının iddialarına dikkat çekti ve her an Cumhurbaşkanı etkilemelerinin mümkün olduğu konusundaki endişelerini anlattı. Hem bu isteği hükümetine ilettiler hem de Junkers'e kredi verilmesi için alışılmış banka yolu dışında yolların da araştırılmasını istedi.<sup>39</sup>

Alman Dışişleri Bakanlığı, Junkers'in yatırımının Almanya'nın sadece ekonomik değil politik çıkarlarına da uygun olduğu görüşündeydi. İsmet Paşa Nadolny'e anlaşmanın gerçekleşmesinin Türkiye'nin Almanya'ya güveninin mihenk taşı olarak gördüğünü zaten belirtmişti.<sup>40</sup>

Alman Dışişleri ve Maliye Bakanlıkları, Junkers'e para verme usulünü araştırırken Türk tarafının firmanın niyetleri hakkında şüpheleri artıyordu. Bazı hükümet üyeleri Alman sanayicilerin İngilizlerle yeni filizlenmeye başlayan Türk havacılığını sabote etmek için, fahiş fiyatla her kontratı kabul edecek bir dar boğaza sokmaya çalıştıklarından şüpheleniyor. Diğerleri ise Alman sanayinin böyle büyük bir yatırımı gerçekleştirecek sermaye birikimine sahip olmadığını Türk çıkarlarının Berlin yerine Paris'te olduğu düşüncesini savunuyorlardı. Fransa'daki Türk Elçisi tarafından desteklenen Kabine içindeki Fransız yanlıları uçak kontratının Compagnie Franco-Roumaine'ye verilmesi için baskılarını artırmıştı. Resmî tavırların ne kadar hızla değişebileceğini bilen Nadolny, Alman hükümetini Junkers'e verilecek paranın bir an önce aktarılması için uyardı.<sup>41</sup> Alman Dışişleri Bakanlığı, raporunda, Almanya'nın menfaatlerinin Junkers'e 4 milyon Alman Markı (RM) kredi teminini icap ettirdiği yönündeydi; Junkers'in ekonomik faaliyetleri ve verilen kredinin dönüşünü temin için kurulması düşünülen Türk -Alman şirketinin idare heyetine Bakanlığın tasvip ettiği saygıdeğer insanlar görevlendirilmeli, bu durum Türk Hükümetindense de gizlenmelidir tavsiyesi de ilave ediliyordu. Kredi kullandırılmasının mümkün olmaması halinde; Türk Hükümetinin muhtemelen bir Fransız şirketler grubuyla anlaşabileceğini, Fransız şirketlerinin Türk kamuoyunu etkilemek için devrede olduğu bildiriliyordu.<sup>42</sup>

Alman Dışişleri Bakanlığı, raporunda iki konu ön plana çıkıyordu, Birincisi Türk Hükümetinin konuya verdiği önem ve uçak sanayi yatırımının Türkiye- Almanya arasındaki

<sup>37</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 34

<sup>38</sup>Werner E Braatz, a.g.m, s, 34

<sup>39</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 34

<sup>40</sup>Werner E Braatz, a.g.m, s, 34

<sup>41</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 35

<sup>42</sup> Koçak, y.a.g.a, s, 67

ekonomik ilişkilerin istikbali hakkında bir göstergesi olacağıdır. İkinci olarak, Türkiye’de yatırım merhalesine gelmiş Alman şirketi Junkers’in maddi sıkıntıları olması fakat bu durumdan Alman Dışişleri yakinen bilgi sahibi olmasına rağmen Türk hükümetine bu konuda bilgi verilmemiş olmasıdır.<sup>43</sup>

Dışişleri Bakanlığının firmalarının desteklemekteki gayretinin farkında olan Junkers yetkilileri Türklerle görüşmelerini tamamlamaya karar verdiler. Hans Schanberg, taslağa son şeklini vermek üzere Ankara’ya geldi. Türklerle görüşmesinde mali meseleleri üstü kapalı geçti; yatırım konusunda ciddi olduklarını vurgulamakla yetindi. Alman hükümeti bu tutumundan memnun değildi. Reich’in Junkers’in yatırıma vaat ettiği sermayenin tamamı için devlet garantisi vermediklerini Türklere bildirmesi için Narodny’den, Schanberg’i uyarmasını istedi.<sup>44</sup>

Schanberg, şirketin gerçek durumunun açıklamak için hiçbir teşebbüste bulunmadı.

### **Türk-Alman İşbirliğinin Teknik Detayları**

Junkers Flugzeugwerke A G şirketinin kurucusu Hugo Junkers, 1915 yılında uçak sanayinde çelik tahta ve çadır bezi yerine duralimin isimli bir malzeme kullanarak tamamen metal uçaklar üretmeyi başarmıştı.<sup>45</sup>

Türk Hükümetinin millî bir harp sanaysi kurma isteği doğrultusundaki gayretleri Alman yetkililer nezdinde aksini bulmuş Junkers Şirketiyle bir anlaşma safhasına gelmişti. 26 Haziran 1925’te Junkers firmasından direktör Hans Schanberg Tefvik Bey’e şirketinin tasarlanan fabrikayı kurma ve yönetmeye talip olduğunu bildirdi.<sup>46</sup> Schanberg, Ankara’da Genelkurmay yetkilileriyle detaylara üzerinde görüşerek bir taslak hazırladı, Bakanlar Kurulu, 15-08-1925 tarihli toplantısında Junkers Flugzeugwerke A G şirketiyle birlikte bir Türk Anonim Şirketi kurulmasına karar vermişti. Milli Savunma Bakanlığının öngöreceği bir mahalde tayyare ve motor fabrikası inşa edilecekti. Hükümet adına görüşmelerden sonra düzenlenen sözleşmenin imzasına Maliye Bakanı Hasan Bey yetkili kılınmıştı. Türk tarafındaki ortağı Türk Tayyare Cemiyeti idi. Şirket sözleşmesi 15 Ağustos 1925 tarihinde Türk Hükümeti adına Maliye Bakanı Hasan Hüsnü Bey ile Hans Schanberg arasında imzalandı. Bu anlaşma sadece bir uçak fabrikası kurulması işletilmesini değil aynı zamanda, yolcu ve eşya taşımacılığını kapsayan bir havayolu hizmetini ve zehirli gaz fabrikasını da kapsıyordu<sup>47</sup>. Tomtaş, 17-9-1925 tarihinde kurulan Türk Otomobil ve Motor Anonim Şirketi (Tomtaş)’ın kuruluşu Bakanlar Kurulunca 25-10-1925 yılında onaylanmıştır.<sup>48</sup> Uçak fabrikasının Kayseri’de Yahşihan’ın batısında, Kızılırmak Demiryolu köprüsüyle Kayseri arasında hükümetçe tespit edilecek uygun bir alana yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>49</sup> Fabrika 8.10. 1925 tarihinden itibaren bir sene sonra uçak üretebilecek, iki sene sonra inşaatın tamamlanması öngörülmektedir.<sup>50</sup> Şirketin başlangıçta model olarak Junkers A 20 uçakları üretmesi öngörülmüştü. Bunu Junkers F-13Limosine, yolcu uçağı takip edecekti.<sup>51</sup> Anlaşmaya göre şirket Türk hava Eskişehir’de bir tesis kuracak, burada küçük onarım ve bakımlar yapılacaktı.<sup>52</sup> Türk tarafının büyük beklenti içine girdiği Tomtaş projesinde,

<sup>43</sup> Koçak, y.a.g.e, s, 68

<sup>44</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 33

<sup>45</sup> Rifat Bayrak, Tomtaş Uçantürk, S, 382, s, 40

<sup>46</sup> Werner E. Braatz, s, 37

<sup>47</sup> Cumhuriyet Arşivi, 030.18.01.01715.50.20/2347/15.08.1925

<sup>48</sup> Saraisır, a.g.m, s, 438 ; Jk I, (15.8.1925) s, 96, Zikreden, Koçak, s, 68

<sup>49</sup> Saraisır, a.g.m, s, 438, Cumhuriyet Arşivi 230/8.28.1/06 HY 11/17.04.1926

<sup>50</sup> Saraisır, a.g.m, s, 438

<sup>51</sup> Uçar, a.g.e, s, 39

<sup>52</sup> Zeynep Gülten, Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi Tomtaş’tan 1926, 2. Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığına 2001, İstanbul mart 2002, s, 3.

Almanlar isteklerin tamamına ulaşamamışlar ama planlan ilk merhalenin inşaatını zamanında bitirmişlerdir.<sup>53</sup>

Tomtaş'ın yönetim kurulu başkanlığına Refik Koraltan tayin edildi. Şirketin yüz yirmi beş bin liralık ilk sermayesi Tük Tayyare Cemiyeti tarafından karşılandı.<sup>54</sup>

Türk Hükümetinin Almanya'ya ve Junkers'in fabrikaların bulunduğu diğer yabancı ülkelere uçak yapımındaki teknik gelişmeleri takip edebilmek için en az iki uzman göndermesine izin verilecekti. Kayserideki fabrikanın yıllık nihai üretiminin 250 olacağını ve her bir uçağın üretiminde harcanan işgücünün yedi bin adam saat olmasını şart koşuyordu. Eğer fabrikadaki üretim belirtilen zamanda gerçekleştirilemezse fabrika teknolojisini yenileyecekti. Fabrika inşaatı tamamlandıktan sonra önce eldeki uçakları tamir edecek daha sonra yurt dışından ithal edilen malzeme geldikçe, saatte maksimumu 170 mil hız yapan JU A -20 tipi uçakların imaline başlayacaktı. Havacılık endüstrisi için gerekli olan Türkiye'deki kaynaklardan sadece Junkers'in faydalanmasına izin verilecekti. Bu firmanın "artık bir çıkarı" kalmayana kadar "Türkiye'deki boksit ve petrol yataklarındaki tek hak sahibi olacağı anlamına geliyordu. Türkiye fabrika inşaatı tamamlana kadar uçak ihtiyacını Almanya'dan karşılayacaktı. Tomtaş, hava kuvvetlerinin uçak, uçak motoru ve yenileme hizmetlerini temin etmekle kalmayacak, ayrıca Türkiye'de hava yolu taşımacılığını da üstlenecekti. Diğer iki anlaşmanın nasıl finanse edileceği ve detayları bir başka toplantıya bırakılmıştır. Nadolny, bu finansal taahhütlerin genişliği karşısında hayretini dile getirdiğinde, Sachsenberg, önemli olanın projeleri bu şekilde yürütmek olduğunu bu hallolduktan sonra finansın bir şekilde çözülebileceği olmuştur.<sup>55</sup>

### **Junkers Firmasının İçinde Bulunduğu Mali Durum ve Tomtaş**

Junkers'in mali durumundaki sıkıntılı durum yatırıma başlanmasından sonra da devam edecek, sadece şirket idarecilerini değil Alman Dışişlerini de meşgul edecekti.

Almanya'nın (eski) Büyükelçiliğinde görevli Moltke, 21 Mayıs 1926 tarihli raporunda, Junkers'in içinde bulunduğu mali sıkıntılardan yola çıkarak bir değerlendirme yapar. Kayseri Uçak Fabrikası projesinin akamete uğrayacağını, bu durumun ise Türk Savunma sanayinde şu ana kadar somut yatırım aşamasına gelmiş birçok projenin rafa kaldırılabilceğini, neticeten ise Türk-Alman iktisadi ilişkilerinde sıkıntı yaşanacağını belirtmektedir. Milli Müdafaa Vekâleti şimdiden Alman firmalarına ihtiyatla yaklaşmaya başlamış, Vekâlet 1926-1927 bütçesinde Almanya'dan askerî malzeme ithalini kısıtlama kararı almıştı.<sup>56</sup> Alman sermaye guruplarının mali kapasitelerine duyulan güvensizlik gittikçe artmaktaydı. Durum doğru değerlendirildiğinde Junkers'in devlet desteğiyle iflastan kurtarılması gerekliydi.<sup>57</sup>

Bu rapordan yaklaşık bir ay sonra 15 Haziran'da Alman Ulaştırma Bakanı Krohne'den Alman Dışişleri Steresman'a gönderilen raporda, Junkers'le Alman hükümeti arasındaki sorunlar anlatılıyordu. Krohne, Junkers'in kendi başına buyruk hareket ettiğinden bu durumun Alman dış politikasına zarar vereceğinden yakınmaktadır. Krohne birkaç ay sonra 9 Aralık'ta Steresman'a yazdığı bir başka raporda, Junkers'in Türkiye'de uçak fabrikası kurmak için yaptığı anlaşmanın sadece Dışişleri Bakanlığından onay aldığını, Milli Savunma ve Ulaştırma Bakanlıklarının anlaşmaya karşı olduğunu ve iptalini istiyordu. Aksi takdirde

<sup>53</sup> Ahmet Özgiray, Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarları, I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (11-12 Nisan 1996) Kayseri. s, 239

<sup>54</sup> Tayhani, s, 218

<sup>55</sup>Werner E Braatz, a.g.m, s, 38

<sup>56</sup> Koçak, a.ge., 69

<sup>57</sup> ADAP, Serie B: 1925-1933, Band V, (17. Maerz bis 30. Juni 1927), Göttingen, 1972. ADAP, "Almanya'nın (eski) İstanbul Büyükelçiliğinde görevli Moltke'den ADB' ye", Nr. 136, 21.5.1926, (K 150/-k016166-67).Zikreden: Koçak, y.a.g.a, s, 69



sadece Junkers değil Türkiye’de iş yapan bütün Alman firmalarının zarar göreceğini hatta varlıklarına bile son verilebileceğini savunuyordu.<sup>58</sup>

Tomtaş’ta yatırım aşamasına gelmesine rağmen junkes’in içinde bulunduğu mali sıkıntının devam ettiğini Alman Dışişleri Bakanlığının raporları, problemin varlığı ve değerlendirmesi ve çözüm yollarını konu edinmektedir.

21 Eylül tarihinde Ulaştırma Bakanlığına sunulan bir şikâyet dilekçesinde junkers suçlanıyordu. Ulaştırma Bakanı Rudolf Krohne, Dışişleri Bakanlığının Junkers’e aktardığı paradan haberdar değildi, bilgilendirilmek için hükümete müracaatta bulundu. Cevabi yazıda Dışişleri Bakanlığı “mecburi politik nedenlerle” projenin desteklendiğini paranın Dessau’daki tesislerin genişlemesinde kullanılması için gerekli tedbirleri alındığını, basın müdahalesini önlemek için konunun gizli tutulduğu belirtiliyordu. Junkers’in finansal durumu Rusya’daki yatırım maliyetlerinin hesaplanmasındaki sıkıntılardan dolayı bozulmuştu. Junker sanayi gurubundaki şirketler arasında para aktarımları araştırma ve icatlara harcanan ölçsüz harcamalar finansal durumu ağırlaştırmıştı. Borçlarının bir kısmını ödemek üzere Junkers 700 bin mark sübvansede istediğinde Reich Hükümeti iflastan kurtarmak için çareler aradı.<sup>24</sup> Ekim kabine toplantısında hükümet firmanın borçlarını ödemesi için 10 milyon mark, sermaye stokunu artırmak için de 7 milyon mark daha verdi. Şirket, eski maliye bakanlarından Otto von Schliben’in idaresindeki bir finans kurumu tarafından denetlenecekti.<sup>59</sup> Bu sırada RohrbachMetalflugzeugbau GmbH adlı firma Junkers’in maddi durumuyla ilgili bilgileri Türk kamuoyunda yayıyordu. Firmanın iki elamanı Türkiye’de cömertçe sattıkları paralarla Junkers’in hükümet tarafından yeniden düzenlendiği maddi durumunun sıkıntılı olduğu haberlerini Türk kamuoyuyla paylaşıyordu. Naldony’nin çabaları da bir sonuç vermedi. Türkiye’nin Almanya Büyükelçisi Hükümetten Junkers’in durumu hakkında bilgi istediğinde mali durumun iyi olduğu garantisini verildi. Junkers’in mali durumu hakkındaki haberler Alman yanlılarını zor durumda bırakmıştı. Fransız yanlıları tarafından Alman şirketinden para alma suçlamasıyla karşılaştılar, isnatta bulunanlar aynı ithamla karşılık gördüler. Karşılıklı suçlamalar huzursuzluk yarattı. 1926 yılına girerken Kayseri’deki proje son darbeyi de almıştı.<sup>60</sup>

Nadony 18 Eylül tarihli raporunda daha iyimser bir dille ama aynı endişeleri belirtmektedir. Kayseri uçak fabrikasının yakında tamamlanacağını; ancak Türk Hükümeti’nce fabrikaya yapılması istenen zorunlu ek kısımların tamamlanmasının da imkânsız olduğunu da açıklamaktadır. Alman Hükümetinin desteği olmadan projenin gerçekleşmesini kuşkulu gördüğünü Junkers’e Türkiye’deki faaliyetlerinde destek olması gerektiğini ifade etmektedir.<sup>61</sup>

Junkers’in mali sorunlarına rağmen Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi (Tomtasch) adına yürütülen projenin ilk merhalesi planlanan sürede tamamlanmış, Kayseri uçak fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.<sup>62</sup>

Hariciye Vekili Tevfik Rüştü, fabrikanın zamanında tamamlanmasından duyduğu memnuniyeti Nadony’e Türk Hükümeti adına bildirmiştir. Nadolny Millî Müdafaa Vekili Recep Peker Beyin de aynı duyguları paylaştığı düşüncesindedir.<sup>63</sup>

<sup>58</sup> ADAB, Serie B: 1925-1933, Band II, , (Juni bis Dezember 1926) Göttingen, 1967, ADAP, Alman Ulaştırma Bakanı Krohne’dan Alman Dışişleri Bakanı Stresman’a, NR 3, 15-1926, (4564-E 163 763, e 163 766-91) Zikreden: Koçak, y.a.g.a, s, 70

<sup>59</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 39

<sup>60</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 41

<sup>61</sup> ADAP, “Nadony’dan ADB” ye”, N r. 194,189.1926, (K150-k016 466-68

<sup>62</sup> JKI, (15-8 1926), s 108.

<sup>63</sup> ADAP, Serie B; 1925-1933, Band V, (17 Maerz bis30. Juni 1927) Göttingen 1972, ADAP, “Nadony’nin Telgrafı”, Nr. 194, 18-9-1926,( K 150-K 016-507), ADAP, Nadony’dan ADB’ ye, Nr. 194, 18.9.1926,( K 150-K 016466-68) Zikreden: Koçak, y.a.g.a, s, 71

### **Junkers Flugzeugwerke A.G'nin Mali Durumunda Yeni Gelişmeler**

Junkers, mali durumunun yeniden düzenlenmesine rağmen şirket iflasın eşiğine gelmişti. Bu durum hükümetin iki saygın işadamına Oberbaurat Heck ve Von der Porten'e yaptırdığı gizli bir araştırmanın sonucuydu. Firmanın içinde bulunduğu kötü durumun şirketin uçak fabrikaları üretmeyi üstlendiği Rusya'daki aşırı yatırımdan kaynaklandığı belirtilmişti. Şirket, Türkiye'deki yatırımını bu şartlarda yürütmekten acizdi. Reich bu teşebbüsün masraflarını ödemeye devam edecekse konuyu bir daha gözden geçirmeliydi. Ulaştırma Bakanlığı bu araştırmaya gereken önemi vermişti. Ulaştırma, Maliye Dışişleri Bakanlığı yetkilileri Junkers yönetiminden Otto von Schlieben ve Thomas Brown'unda katıldığı iki toplantı düzenledi. Uzun tartışmalardan sonra kurul Junkers'in Kayseri'deki proje için anlaşma şartlarının netleştirilmesine, anlaşmanın Türklerin hissesine düşen şartları yerine getirmesiyle mümkün olabileceğine hükmettiler. Bütün hesap Türk Hükümetinin, yükümlülüklerini yerine getireceği varsayımına dayanıyordu.<sup>64</sup>

Junkers'in kötüleşen finansal durumu, Reich'ta geleceği hakkında endişe yarattı. Önceki altı ayda Türkiye'den beklenen siparişler gelmemişti; üstelik firma stok yapmak için borca girmiş, borcun miktarı 5 milyon marktan 18 milyona çıkmıştı.<sup>65</sup>

Junkers'in ekonomik durumuyla ilgili son havadisler hızla yayılmıştı. RohrbachMetalflugzeugbau GmbH, Ernst Heinkel Flugzeugwerke ve Dornier Metallbauten GmbH birkaç havacılık şirketi can çekişen Junkers firmasına verilen desteği kınadı ve Almanya'da başka ciddi havacılık firmalarını da var olduğunu beyan ettiler. Şirketin problemleri, Reich'in Dessau'daki fabrikayı küçültme tasavvuru, Türk tarafındaki Tomtaş'ın geleceği hakkındaki endişeleri körüklüyordu. Türk Savunma Bakanlığının yükümlülüğündeki siparişler bir türlü gelmiyor, dolayısıyla fabrika inşaatının beklenen hızla ilerlemesi de mümkün olmuyordu. Şirketin iflas söylentileri Ankara'da yatırım hakkında isteksizlik yaratıyordu. Sachsenberg, İsmet Paşa'ya başvurarak, Junkers'in anlaşma yükümlüklerini yerine getirmek için gerekeni yapacağına fakat Dessau'daki fabrikanın da anlaşmadaki miktarda sipariş alması gerektiğini de bir mektupla bildirdi. Sachsenberg'in endişesi Elçilik görevlilerince de paylaşılıyordu. Alman Hükümetine, Junkers'in iflasa zorlanması halinde Kayseri'deki fabrika anlaşmasının yürütülmesi mümkün olmayacağı gibi bu durum Türk savunmasının çeşitli aşamalarındaki kontratlardan pay alması düşünülen Alman şirketlerinin de önünü kesilmesi neticesini doğuracaktı.<sup>66</sup>

Kemaleddin Sami Paşa, Dışişlerinden Richtofen ile 25 Haziran'da şirketin ekonomik durumuyla ilgili görüştü. Almanya'daki problemlerin, Kayseri'deki fabrika projesinde sıkıntı yaratmayacağını belirtti. Büyükelçi, ikna olmamıştı. Kendisinin baştan beri Junkers'i desteklediğini bu yüzden Alman ve Fransız muhaliflerin telkini altında kalan üst düzey Türk yetkililer tarafından Junkers'den menfaat sağlamakla suçlandığını söylüyordu. Hükümeti 1 Temmuz'a kadar konuyla ilgili ayrıntılı bilgi istiyordu. Reich Dışişleri Bakanından şirketin yükümlülüklerini yerine getirmesi konusunda teminat istiyordu. Bu teminat Mustafa Kemal nezdindeki itibarı için elzemdi. Alman Hükümeti bu isteği olumlu karşıladı çünkü Büyükelçiyi kendisine yakın görüyordu. Anlaşıldığına göre de dışişlerinde Elçiye yapılan açıklama Ankara'daki durumunu düzeltmede işe yaramıştı.<sup>67</sup>

Junkers, Kayseri uçak fabrikasının iki safhada tamamlamayı öngören bir plan hazırladı. Fabrika, 1926 yılı güzünde tamirat yapabilecek konuma gelecek, 1927 yılında uçak fabrikasına başlanacaktı. Plan Tomtaş'a gönderildi. Tomtaş idaresi de fabrika inşaatının ihale edildiği Philipp Holzman und Co firmasını planlanan takvime uyulması için uyardı. İnşaat şu süreci takip edecekti; hangarlar, su kuyuları, antrepolar, memur işçi lojmanları kazılmış

<sup>64</sup>Werner E Braatz, a.g.m, s, 39

<sup>65</sup>Werner E Braatz, a.g.m, s, 39

<sup>66</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 39

<sup>67</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 39

asıl binaya zaten başlanmıştı. Fabrikanın diğer aksamı, jeneratörler ısınma araçları, telefonlar için kontrat ihaleleri Siemens, Allegemeine, Elektrizatsgesellschaft ve Boveriund Bergman isimli Alman şirketlerine verilmişti.<sup>68</sup>

Richttopen, Tomtaş'la ilgili bir rapor sunarak Junkers'in mali durumunun fabrikayı tamamlamaya yetmeyeceğini projenin eksik kalabileceğini aylardır Türkiye'de bir Fransız propagandasının Junkers aleyhine geliştiğini, Hükümetinin de Junkers'e yeni kredi açıp açmamakta tereddüt ettiğini bildirir.<sup>69</sup> Richtrofen'in 1926 yılı sonlarında yazdığı bir başka rapordan anlaşılan Junkers'in projenin ilk aşamasını bile ancak Alman Hükümetinin mali desteği ile başarabildiğinden söz edilmektedir. Rapor'a göre Junkers 1925 yılı Ağustos ayında Alman Dışişleri Bakanlığının örtülü ödeneğinden aldığı meblağa ek olarak, Deutsche Orient Bank'tan aldığı 2 milyon Alman Markı desteğiyle inşaatı bitirebilmiştir. Alman Hükümetinin Türkiye'ye yönelik düşüncelerine de yer verilmiş, Almanya'nın politik sebeplerle Türkiye ile ticarete önem verdiği belirtilmiştir. Türkiye'deki projenin tamamlanması büyük ölçüde Alman Hükümetinin Dessau'daki ana firmaya vereceği desteğe bağlıydı, ayrıca Türk tarafı taahhüt ettikleri sermayeyi ödedikleri takdirde, Junkersin de üzerine düşeni yapabileceğine dair bir notayı Türk hükümetine iletiler.

Junkers firması ekonomik bunalımlarla çırpınırken Türk tarafı Reichin sermaye hisselerinin yüzde seksenine sahip olduğu gerçeğinin farkındaydılar bu sebeple gelişmeler onları fazla endişelendirmiyordu. Türklerin bildiği bir başka gerçek ise Alman hükümetinin Türk havacılık sektöründeki egemenlik yarışına verdiği önemin de pekâlâ farkında olmanın rahatlığını yaşıyorlardı.

İnşaat firması Philipp Holzman alacaklarının tahsil edemediği gerekçesiyle işi durma kararı Tomtaş'ın iflasına giden son adım olmuştu. Bu karar Sachsenberg tarafından geçici olarak engellenmiş, kendisi de bu arada kaynak bulmaya çalışmıştı. Buna rağmen Junkers'den Tomtaş'ın ana firmaya vermiş olduğu yakınlığı destekleyen meslektaşları tarafından imtiyaz karşılığında junkers'den rüşvet aldıkları suçlamalarıyla karşılaştılar. Alman yanlıları da benzer suçlamalarla karşılık verdiler. Hükümet üyeleri tarafından birbirlerine yöneltilen Almanya'da Fransız kaynaklı ek ödemeler ile ilgili suçlamalar huzursuzluk yarattı. Junkersi destekleyen vekiller şirketin gerçek ekonomik durumum hakkında, yetkilerle ve Alman hükümeti tarafından kandırıldıklarını ifade etmeye başladılar.<sup>70</sup>1926 yılına girerken bu teşebbüs dogmadan ölmüş, proje son darbeyi almıştı.

### **Türk Havacılığında Bir Dönüm Noktası:**

28 Eylül 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti idare heyeti toptan istifasını vermiş ardından olağanüstü kongreye giderek cemiyetin yeni idarecilerini seçmişti. 19 Ekim 1925 tarihinden sonra yeni yönetimle birlikte eski idarenin plan ve programı tamamen değişmiş, cemiyet sadece gelir kaynaklarını işletmekle yetinecek elindeki tayyareleri hava kuvvetlerine devredecek havacılıkla ilgili hiçbir işle uğraşmayacaktı. Bütün dünyada yurt savunmasında havacılığın öneminin tartışmasız ilk sırada yer aldığı bir zaman diliminde Tayyare Cemiyetinde bu politika değişikliğini anlamak mümkün değildir. Bu değişim ve duyarsızlık politikası 1935 yılında o zamanki ismiyle Türk Hava Kurumu'nun "Türkkuşu" projesini başlatarak motorlu taşıtlarla uçuş çalışmalarına başlamasına kadar devam edecektir. Vecihi Hürkuş'un tespitine göre 1925 yılı Dünya Havacılık tarihinde dönüm noktasıdır. Dünyadaki mevcut uçak sanayi kuruluşlarının faaliyet tarihi aynı yıla tesadüf etmektedir. Almanya göz

<sup>68</sup>ABD' nin Raporu, 8Tarihsizve imzasız) Berlin, (Ağustos 1926), (E 174918-174922 ve14-18) AA, Abteilung III, Türki, Luftschiffahrt, 1 Bd. 1 Zikreden: Koçak, y.a.g.a, s, 68

<sup>69</sup>ADAB, Serie B: 1925-1933, Band V, (17. Maerz bis 30.Juni 1927) Göttingen, 1972, ADAP, "Rictihof<sup>69</sup>ADAB, Serie B: 1925-1933, Band V, (17. Maerz bis 30.Juni 1927) Göttingen, 1972, ADAP, "Rictihofenin Raporu", Nr. 155, 28.ç6.1926, (4579///- E 179923-24) zikreden, Koçak, y.a.g.a, s, 70

<sup>70</sup> Werner E Braatz, a.g.m, s, 39

önüne alınacak olursa Rohrbach, Bavyera , Heinkel, Arado, Fokkewulf, Fisker, Klemm benzeri fabrikalar gibi.<sup>71</sup> Dünyada, hava sahasındaki üstünlüğün bir devletin teminatı olacağı düşüncesinin kuvvet kazandığı bir zamanda Tayyare Cemiyetinin havacılık hizmetlerinden yoksun kalmasının doğuracağı boşluk aşikârdır.

Dünyadaki örneklerine eşdeğer şartlarda faaliyete geçen kurum kısa zamanda halkın desteğini de aldığı halde öngördüğü teşebbüsleri hayata geçiremeden cemiyetin idaresi ve politikaları değiştirilmiştir. Tayyare Cemiyeti ilk kurulduğunda tasarlandığı gibi teşekküllü bir tayyare okulu ve makinist okulu kurulsaydı, Türkiye’de havacılığın konumu çok farklı olabilirdi. Türk Hava Kurumunun kaybettiği zaman koskoca bir on yıldır. Tayyare Cemiyetinin Türkkuşunu kurarak motorlu uçaklarla çalışmaya başlaması için aradan tamam on yıl geçmesi gerekcek 1935 yılında cemiyet harekete geçecektir. <sup>72</sup> Kayseri’de ilk tayyare fabrikasının açılması Türk kamuoyunda büyük heyecan yaratmış Vakit, Akşam, İkdam ve Milliyet gazeteleri haberi manşetten vererek,<sup>73</sup> Türkiye’nin hava savunmasında önemli bir adım attığı konusunda hemfikir olmuşlardı. Bir Alman gazetesi ise 14 Ekim tarihli sayısında uçak fabrikası açılışının Almanya’nın Türkiye ekonomik ilişkileri bakımından çok önemli olduğunu, Türk Hükümetinin reform hareketine ise Almanya bu vesile ile büyük katkı sağladığını belirtmişti.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Hürkuş, y.a.g.e, s, 191.

<sup>72</sup> Y.a. g, e, 206

<sup>73</sup> Vakit, 8 Ekim, 1926, Akşam, 8 Ekim 1926, İkdam, 8 Ekim 1926, Milliyet, 8 Ekim 1926 zik, Uçar, s,40

<sup>74</sup> Koçak, a.g.e, s, 71

## SONUÇ

Cumhuriyetin ilk yıllarında havacılık alanındaki en önemli teşebbüsü, 15 Mart 1925 tarihinde Cevat Abbas başkanlığında büyük bir şevkle çalışmaya başlayan Türk Tayyare Cemiyeti, halktan bağış toplamakla işe başlamış; kısa zamanda iki uçak temin etmiştir. Cemiyet halka havacılığı sevdirmek ve bağış toplamak amacıyla Anadolu'yu adım adım gezerek hava gösterileri yapmıştır. Bir yandan da havacılık okulu kurmak için teşebbüse geçen cemiyet, 19 Ekim 1925 tarihinden sonra yönetiminin değişmesiyle mevcut plan ve programlarında değişiklikler yapmıştır. Tayyare Cemiyeti dünyadaki benzerleri gibi sivil bir insiyatif olarak başlamış kısa zamanda halkın büyük teveccühüyle karşılaşmıştır. Ülkede sulh selamet ve güvenliğin sağlanabilmesinin havacılık alanındaki üstünlüğe bağlı olduğu düşüncesinin dünyada hâkim olduğu bir zamanda atılan bu yerinde adım, Türk milletinde karşılığını hemen bulmuştur. Bu aşamadan sonra cemiyet, havacılıkla ilgili her türlü çalışmasını hava kuvvetlerine devrederek faaliyetlerini sadece gelirlerinin değerlendirmesiyle sınırlamıştır. 1935 yılına kadar bu politika devam edecek ancak bu tarihten başlayarak Türk Hava Kurumu, Türk Kuşu olarak motorlu uçaklarla eğitim faaliyetlerine başlayacaktır. Bu arada Türk havacılık tarihinde kaybedilen zaman ise tam on yıldır. Türk halkının havacılığa verdiği önem göz önüne alınırsa arada kaybedilen zaman diliminin Türk milletine maddi ve manevi zararlarının büyüklüğü görülecektir. Bu açığın kapatılması için millî servetimizden milyarlarca dolar harcanması gerekmiştir.

On yıllık harp, akabinde imparatorluktan yeni bir rejime geçilmiş, bu sürede uzun harp yılları ekonomiyi de felce uğratmıştı. Mustafa Kemal'in öncelikli kaygısı ülkesinin bir daha istilaya uğramaması için savunma sanayini güçlendirmektir, çağın savunma sanayine uygun güçlü bir ordu ve hava kuvvetleri elzemdi. Ülkenin mali kaynakları ile düşünülen savunma sanayini kurması mümkün değildi. Yabancı sermayenin gereği yadsınamazdı. Mustafa Kemal, yabancı işadamlarına ve diplomatlara hükümetinin uygun yatırım ortamı sağlamadaki istekliliğini vurgulamakta gecikmedi. Türk hükümetinin istekleriyle ilgilenen havacılık alanında şirketler Fransa ve Almanya'da idi. Büyük Harp öncesinde ve harp sırasında Alman menfaatleri Türkiye'deki varlıklarının özleminde olduklarından bu teklifi çekici bulmaları tabii idi.

Almanya'nın Dessau şehrindeki Junkers Flugzeugwerke AG, havacılık şirketiyle Türk hükümetinin kurduğu temas kısa sürede bir anlaşmayla neticelendi.

Tomtaş şirketi, Türk-Alman havacılık ortaklığının simgesi olarak kurulduğunda taraflarını kendi adlarına amaçlarına ulaşmak için başarılı bir adım olarak niteliyorlardı.

Recep Peker, Kayseri'de Uçak fabrikasının açış konuşmasında Türk hükümetinin yabancı şirketlerden ülkenin endüstriyel potansiyelinin mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde geliştirmelerini istediğini belirtirken Kayseri fabrikasının uçsuz bucaksız, ama neyseki başa çıkılmaz olmayan zorluklara rağmen neler başarılabilceğinin numunesi olduğunu memnuniyetle belirtiyordu. Alman tarafı da kendi rüyalarını gerçekleştirme yolunda bahtiyardır. Junkers Flugzeugwerke ise Türkiye'de kendileri ve Alman havacılık sanayi için önemli bir yer edinmiştir. Türkiye pazarı İran ve Afganistan pazarlarını da nirengi noktası olacak aynı zamanda Ortadoğu'daki diğer noktalara da sirayet mümkün olacaktı. Bir hava yoluyla muhtemelen Lufthansa ile elele verildiğinde Kayseri'deki işletme gelecekteki büyük havayolu ağının merkezi olacaktı. Bağdat demiryolu ile başlayan hayal böylece havayoluyla gerçekleşecek Ortadoğu ile Berlin arasındaki kurulacak köprü en üst seviyede gerçekleşecekti. Alman hükümeti tarafından sahip çıkılan Türk havacılık pazarındaki Alman egmenliği ile ilgili umutlar ne yazık ki belirtilen sebepler ile hayal olmaya mahkûm olacaktı.

Tomtaş büyük ümitlerle kurulmasına rağmen üretim süreci beklentilere uygun sonuçlanmamıştır. Tomtaş'ın başarısızlığındaki sebeplerden ilki, Junkers şirketinin içersinde bulunduğu ekonomik sıkıntılardır. Şirket, Türkiye'de yatırıma başladığı sırada diğer

yatırımları ve ortaklıkları dolayısıyla bir ekonomik dar boğaz içersindedir; bu sıkıntılarında kurtulmanın bir yolu olarak Tomtaş'ı kullanmak istemiştir. Reichin, Türkiye'deki menfaatlerini korumaktaki hassasiyeti üzerinden Alman hükümetinden aldığı ödünlere sağladığı, finansman yoluyla Tomtaş'ın Kayseri uçak fabrikasını açılışa hazır hale getirebilmiştir. Tomtaş'ın hayatiyetinin devam ettirebilmesi bundan sonra Türkiye'nin Dessau'daki ana fabrikaya vereceği siparişlerle, Türkiye'nin ortaklık payına düşen miktarı ödemesine Junkers'in Alman hükümetinden almayı umduğu yeni finansmana bağımlıdır. Tomtaş, bütün bu olasılıkların bir araya gelmesini bekleyedursun.

Bu yıllarda Türk hava kuvvetlerinin uçak filosunu teşkil eden uçakların neredeyse kahir ekseriyetine sahip Fransız Bregue ve Çekoslovak Simoling uçak firmalarına aittir. Bu firmalar Türkiye pazarındaki konumlarını kaybetmemek adına, var güçleriyle Tomtaş ve Junkers aleyhine Türk kamuoyunda faaliyette bulunmuşlar. Bu şirketlerin Yılmazlar ve Cudiler isimli Türkiye acenteleri olan iki firma Hava Müsteşarlığı nezdindeki güçleriyle Tomtaş'ın başarısız olması için çaba harcıyorlardı. Bu firmalar birbirleriyle de rekabet eder ama eksiltmelerde asıl indirimi Junkers A-20 uçaklarına karşı yaparlardı; niyet Junkers A-20 uçaklarının saf dışı edip Tomtaş'ı çökertmekti. Junkers, Bregue ve Simoling uçaklarına göre pahalı idi; çünkü diğerlerinin kanatları dümenleri ve gövdeleri bezle örtülü olduğu halde Junkers düraleminle kaplıydı ve hangara ihtiyaç hissetmiyordu haliyle pahalı olan fiyatı kullanışta pratikliği ve üstün teknolojiyle esasında daha ekonomik hale geliyordu.<sup>75</sup>

Junkers'in Almanya'daki rakibi olan havacılık şirketlerinin Türkiye'de Junkers firması aleyhine Türk kamuoyunu bilgilendirme çalışmaları, Junkers'in içersinde bulunduğu ekonomik darboğazla birleşince Tomtaş'ın başarısızlığı kaçınılmaz hale gelmiştir.

Tomtaş'ın yönetimindeki Türk tarafının temsil eden üyelerin vasfının sadece TBMM üyeliği olması, Türk tarafının şirket yönetiminde %51'e sahip olmasına rağmen teknik konulardan bihaber olması, Alman üyelerin yönetimde fiilen hakim olması sonucunu doğuruyordu. Şirketin Türk idare meclisi üyelerinin lakayt tavrının istismara da davetiye çıkardığı hallere rastlamak mümkündür.<sup>76</sup>

Tomtaş fabrikasında tamiratların yürütülebileceği merhaleye gelindiğinde Milli Savunma Bakanlığında Junkers A-20 tip uçakların bakımı talep edilmiş, Bakanlık olumlu karşılamaştır. Zamanla ortaya çıkan maliyetin fazlalığı problem olarak yabancı şirket temsilcileri tarafından gündeme abartılarak getirilmiştir. Esasında mevzu maliyet değil emekleme safhasındaki Türk havacılığının desteklenmesi meselesidir. Şirket yöneticileri maalesef tercihlerine havacılığın desteklenmesi yönünde yapmamış, olaya bigane kalmıştır. Kaçırılan fırsatla ilgili olarak Rusya örneğine göz atmakta fayda vardır. Junkers firması 1924 yılında bir anlaşma yaparak Rusya'da bir fabrika kurar. Rusya'da I. Dünya Harbi sırasında, Fransız Niepurt uçakları ve Skorski bombardıman uçakları vardı. Rus ihtilalinde Skorski uçakları Beyaz Ruslarla Amerika'ya göçünce Rus hava sanayi çöktü. Junker anlaşması, bizdekinden farklı bir idareyle kısa zamanda gelişti. Ju A-20-Ju F13 ve Ju G-23 tip uçakları akabinde de (1928) kendi özel uçaklarını yapmayı başardılar.<sup>77</sup>

Tomtaş, ülkenin bütün imkânsızlıklarına rağmen kurmak için harcanan gayretin arkasında Milli Mücadele sırasında düşman hava üstünlüğü karşısında çaresizliğin kader olmadığı inancını taşıyan askeri kadro vardır. Mustafa Kemal'in liderliğinde bu kadro "yerde çürüyen havada yırtılan kanat bezlerini paça jelatini ve nişasta terkibinden analiz madde ile gererek" havada düşmanla mücadele etmenin gururunu taşıyan bir avuç kahraman Türk pilotunun heyecanını paylaşmaktadır. Tomtaşın kurulmasını sağlayan bu ideal ve heyecandır. Türkün havalarda üstünlük ideali bu defa hedefine ulaşamamış, Junker markasıyla üretilen Ju 52 ve JU 88 uçaklarının Almanya'dan kalkıp Newyork'ta

<sup>75</sup> Hürkuş, s, 224

<sup>76</sup> Hürkuş, 224

<sup>77</sup> Hürkuş, 226

bombardımana katılıp tekrar Almanya'ya dönebilecek teknolojik başarısını seyretmekle yetinmişti. Tomtaş'ın iflasıyla ülke sahip olabileceği teknolojiyi elinden kaçırmıştır.

Tomtaş ise (1928) yılına devletten yardım eli uzanmasını, milli havacılık hassasiyetine sahip ve teknik konularda bilgili bir idare heyetine sahip olmayı hayal etmekle geçirdi. Fabrika ne sipariş alabildi ne de ilgi alaka gördü, personeline haklarının ödeyemeyecek hale düştükten sonra 1928 yılında iflas yoluyla kapanmış ama Türkün havacılıkta başarılı olma iddiası Vecihi Hürkuşlarla, Nuri Demirağ ve takipçileriyle tekrar ve tekrar ileriye doğru akmaya devam etmiştir.