Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi (UTAD) The Journal of International History Researches
2022 6(1) ISSN: 2618-5873

MİLLÎ HAVACILIĞI KURMA YOLUNDA BERLİN BÜYÜKELÇİSİ KEMALETTİN SAMİ PAŞA'NIN GİRİŞİMLERİ: JUNKERS TAYYARE FABRİKASI ÖRNEĞİ*

Mahmut BOLAT**
Yasin ÖZTÜRK***

Özet

Türkiye'de cumhuriyetin ilanı sonrası kalkınma hamlelerinden birisi de hava harp sanayii alanında gerçekleştirilmeye çalışılmış ve Millî Hava Harp Sanayii kurmak hedeflenmiştir. O dönemde Türkiye'nin mevcut teknolojik ve ekonomik durumu böyle bir sanayii oluşturmaya yeterli olmadığından bu eksiklik bu noktada ileri ülkelerle iş birliği ile giderilmeye çalışılmıştır.

Bu konuda tercih edilen ülke de Almanya olmuştur. Almanya ile I. Dünya Savaşı sonrası kesilen ilişkiler Cumhuriyet döneminde tekrar resmi olarak kurulmuş ve Almanya'nın hava harp sanayisindeki tecrübesinden faydalanma yoluna gidilmiştir. Bu doğrultuda Almanya'ya gönderilen heyet dönemin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami (Gökçen) Paşa'nın girişimleri ile 1925'te Almanya'nın Junkers Uçak Fabrikası ile anlaşma sağlamış ve Junkers ile kurulan ortaklık neticesinde Türkiye'de "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)" kurulmuş ve bu şirket üzerinden 1926'da Kayseri Uçak Fabrikası oluşturulmuştur. Fakat Junkers firmasının bu dönemde Rusya'da yaptığı yatırımlar sonucu girdiği ekonomik dar boğaz, uçak fabrikasının faaliyetlerine engel olmuş ve bundan doğan anlaşmazlıklar sonucu da fabrika 1928 yılında kapatılmıştır.

Bu çalışmada, Türkiye'de millî bir hava harp sanayii oluşturma çabaları, bu doğrultuda Alman Junkers firması ile yapılan ortaklık ve bu ortak girişimin gerçekleştirdiği faaliyetler ve sonuçları; nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi metodu ile konu ile ilgili arşiv belgeleri ile telif ve tetkik eserler kullanılarak kaleme alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Almanya, Junkers, Kemalettin Sami (Gökçen) Paşa, Milli Hava Harp Sanayii, TOMTAŞ Kayseri Uçak Fabrikası.

INITIATIVES OF BERLIN AMBASSADOR KEMALETTIN SAMI PASHA WHO ON TRACK TO ESTABLISH NATIONAL AVIATION: AN EXAMPLE OF JUNKERS AIRCRAFT FACTORY

Abstract

One of the development moves after the proclamation of the republic of Turkey was tried to be realized in the field of air industry and it was aimed to establish a National Air Industry. Since the current technological and economic situation of Turkey at that time was not sufficient to create such an industry, this deficiency was tried to be eliminated by cooperation with advanced countries at this point.

Germany has also been the preferred country in this regard. The relations with Germany, which were cut off after the First World War, were officially established again in the Republican period and it

* Çalışma, Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı'nda Doç. Dr. Mahmut BOLAT danışmanlığında Yasin ÖZTÜRK tarafından hazırlanmakta olan, "Kemalettin Sami Paşa (1884-1934)" adlı Yüksek Lisans tezinden üretilmiştir.

** Doç. Dr. Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, mbolat@ahievran.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2276-6018

*** Yüksek Lisans Öğrencisi, Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, e-posta: yasin-ozturk1@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-8452-7293

Gönderim Tarihi: 30.04.2022
Kabul Tarihi: 20.06.2022

was aimed to benefit from the experience of Germany in the air industry. In this direction, the delegation sent to Germany reached an agreement with Germany's Junkers Aircraft Factory in 1925 with the initiatives of the Berlin Ambassador of the time Kemalettin Sami (Gökçen) Pasha, and as a result of the partnership established with Junkers, "Aircraft and Motor Turkish Joint Stock Company (TOMTAS)" was established at the same time, Kayseri Aircraft Factory was established in 1926. On the other hand, the economic bottleneck that the Junkers company entered as a result of its investments in Russia during this period prevented the activities of the aircraft factory and the factory was closed in 1928 as a result of the disagreements arising from it.

In this study, Turkey's national efforts in this direction with the firm Junkers German air force of creating an industry partnership and joint venture activities and results; qualitative research methods with the method of document analysis and audit-related archival documents written using copyright works.

Keywords: Germany, Junkers Aircraft Factory, Kemalettin Sami (Gökçen) Pasha, National Air Warfare Industry, TOMTAŞ Kayseri Aircraft Factory.

Giriş

Sanayi Devrimi ile birlikte Avrupa'da gelişen sanayi kollarından biri de havacılık alanı olmuş ve bu alandaki gelişmelerde ise Fransa ön plana çıkmıştır. Avrupa'da bu alanda yaşanan gelişmeleri tanıtmak ve böylece Osmanlı Devleti'nde de bir sanayi hamlesine girişmek amacıyla yapılan ilk devlet teşebbüsü, II. Abdülhamit döneminde gerçekleşmiş (Dervişoğlu, 2014: 68), 1909 yılında ise İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya'nın askeri hava birliklerini oluşturmaları Osmanlı Devleti'nde bu alandaki faaliyetleri hızlandırmıştır. Bu doğrultuda Fransız havacılardan Baron de Catters ile Louis Bleriot bir gösteri uçuşu gerçekleştirmek üzere İstanbul'a davet edilmiştir (Türkmen, 2011: 28; Tekin, 2020: 18). Gösteri uçuşun ardından Harbiye Nezareti 7 Kanunuevvel 1325 (20 Aralık 1909) tarihli bir rapor düzenlemiş ve bu raporda uçakların askeri amaçlı kullanılmasının önemi vurgulanmıştır (Akdemir, 2005: 4-5).

Osmanlı Devleti'nde havacılık alanında asıl teşkilatlanma özellikle 1910 yılında, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın emri üzerine Harbiye Nezareti 2. şubede görevli olan Kaymakam Süreyya Bey tarafından, yetiştirilecek pilotlar için uygulama uçaklarının satın alınmasıyla başlamıştır. Bu teşkilatlanmaya bağlı olarak Avrupa'daki gelişmelerin takip edilmesi ve Osmanlı Devleti'nde uygulanmasını sağlamak adına Avrupa'ya temsilciler gönderilmiştir. Bu temaslardan biri de Atatürk'ün de katıldığı Picardie Manevralarıdır.

Bu manevralara katılan Atatürk, o dönemde uçakların gelecekte savaşlarda oynayacağı önemli rolü vurgulamıştır (Yazıcı, 2021: 1).

Avrupa'daki havacılık faaliyetlerini incelemek ve bu konuda Osmanlı Devleti'ne bir rapor hazırlamak amacıyla Enver Bey Almanya'ya, Fethi Bey ise Fransa'ya gönderilmiştir (Kurt & Korkmaz, 2018: 213). Enver Bey raporunda Almanya'da üretilen balonların işlevinden övgüyle bahsederken Fethi Bey ise havacılığın önemini vurgulayarak, Osmanlı Ordusu'nda bir hava sınıfının oluşturulmasının elzem olduğunu ifade etmiştir (Aydoğan, 2020: 72). Bu gelişmeler üzerine, Osmanlı Ordusu'nda görevli subaylardan Kolağası Fesa ve Mülazım-ı Evvel Yusuf Kenan Temmuz 1911'de Fransa'da Bleriot Tayyare Okulu'na pilotluk eğitimi

almaları için gönderilmişlerdir (Dervişoğlu, 2014: 68). Yine, 1 Haziran 1911'de Harbiye Nezareti Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliğinin 2. Şubesine bağlı bir Hava Komisyonu kurulmuş (Yüceer, 2003: 8) ve bu Hava Komisyonu uçak, balon, teçhizat temini, hava okulu açılması ve teşkilat oluşturulması görevlerini üstlenmiştir (Yalçın, 2021: 153).

Mahmut Şevket Paşa, Hava Kuvvetlerini güçlendirmek için "Tayyare İanesi" adı altında bir yardım kampanyası başlatmış ve kendisi de bu kampanya kapsamında Mahmut Şevket Paşa, Hava Kuvvetlerini güçlendirmek için "Tayyare İanesi" adı altında bir yardım kampanyası başlatmış ve kendisi de bu kampanyaya örnek teşkil etmesi açısından 30 altın lira bağışta bulunmuştur (Aydın, 2011: 56). Öte yandan Yeşilköy'de bakım ve onarım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve uçuş alanlarının yapılması için çalışmalar başlatılmış ve burada bir uçuş alanı yapılmıştır. Yurtdışına eğitim için gönderilen Osmanlı Devleti'nin ilk askerî pilotları Fesa ve Kenan Bey'ler de 1912 yılında ülkeye döndüklerinde yapılan bu uçuş alanında uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir (Sarısır, 1998: 24).

Osmanlı Devleti'nde bu gelişmeler yaşanırken, dünyada sömürgecilik yarışı hız kazanmış, İtalya'da bu sömürgecilik yarışında sömürge olabilecek topraklardan pay kapmak düşüncesiyle, kendisine hedef olarak seçtiği Osmanlı toprağı Trablusgarp'a 29 Eylül 1911 tarihinde saldırmıştır (Akdemir, 2005: 8). İşte İtalyanlar, bu savaşta uçakları ilk defa askeri amaçlı olarak kullanmışlardır. Osmanlı Devleti, uçakların savaşlarda etkisini bu acı tecrübe ile burada görmüştür. Savaş sırasında Trablusgarp'ta görev yapan Atatürk'te daha önce Picardie Manevralarında uçakların gelecekte savaşlarda oynayacağı önemli role vurgu yaptığı tespitine uygun olarak, uçakların askeri amaçlı kullanılmasının ne denli önemli olduğunu bu savaş vesilesi ile tekraren vurgulamıştır (Yalçın, 2011: 1037).

1912 yılına gelindiğinde, Mahmut Şevket Paşa'nın emriyle Yarbay Süreyya (İlmen) Bey ve İstihkam Binbaşı Mehmet Ali Bey'den oluşan bir komisyon, 6 Mayıs 1912'de Avrupa'ya gönderilmiştir. Komisyonun görevi, İtalyanlara karşı kullanılmak üzere uçak ve güdümlü balon teminini, ayrıca havacılık merkezi için gerekli olan araç-gereç ile personeli sağlamaktı (Kara, 2017: 199). Her ne kadar bu komisyonun temasları sonucu, Bahman isimli bir tüccar ile Trablusgarp'a uçak ve iki pilot sevk edilmesi hususunda anlaşmaya varılmışsa da bu uçaklara Fransa'nın el koyması üzerine bu düşünce gerçekleştirilememiştir (Şen, 1992: 50).

Balkan Devletleri, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu Trablusgarp Savaşını fırsat bilerek 30 Eylül 1912'de seferberlik ilan etmiş, 16 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti'ne savaş açarak, topraklarına saldırmaya başlamışlardır (Akdemir, 2005: 12). İşte bu savaş sırasında Osmanlı Devleti uçakları ilk kez askeri amaçlı ve Fesa Bey komutasında kullanmaya başlamış ve önemli başarılar elde etmiştir (Dervişoğlu, 2010: 44). Bu bağlamda, Mahmut Şevket Paşa'nın temelini atmaya çalıştığı havacılık sanayii, Balkan savaşları sırasında az olsa etkisini göstermiştir (Kara, 2017: 200). Balkan savaşının başlangıcında Türk hava gücünün merkezi Ayastefanos (Yeşilköy)'da kurulan Tayyare Mektebi olmuştur. Bu mektepte pilot olarak aralarında daha önce yurtdışına gönderilmiş olan Kolağası Fesa Bey'in de bulunduğu Kolağası Cemal,

Kolağası Refik, Kolağası Fevzi, Kolağası Salim ve Mülazım-ı Sani Nuri Bey olmak üzere 6 pilot bulunmaktaydı (Çelik, 2004: 52). Yine Balkan harbi başladığında Osmanlı ordusu envanterine göre, Osmanlı hava kuvvetlerine ait farklı markalardan 12 keşif ve eğitim uçağı bulunmaktaydı (Dervişoğlu, 2014: 68). Bununla birlikte Türk havacılığının merkezi olarak kullanılan Ayastefanos'ta uçakların muhafazası için biri saç diğeri ise ahşap olmak üzere iki hangar da yapılmıştı (Kapucu, 2015: 16).

Balkan Savaşları'nın başlangıcında, Ayastefanos'taki Tayyare Mektebi'ndekiler dahil, Osmanlı ordusunda toplamda 16 pilot olduğu belirtilmekle birlikte, bu pilotların çoğunun uçak kullanmada yeterli tecrübeye sahip olmamasından ötürü Osmanlı Devleti bu açığı, yurtdışından ithal pilotlarla kapatma yoluna gitmiş ve bu doğrultuda Fransa'dan üç pilot, Almanya'dan dört pilot ile Osmanlı hava kuvvetleri takviye edilmiştir (Yalçın, 2017: 40). Savaşın ilk aşamasında uçakları etkili kullanabilmek Osmanlı Devleti açısından pek mümkün olmamıştır. Bunun sebebi tecrübesizlik ve diğer devletlere oranla Osmanlı hava kuvvetlerinin yetersizliğidir. Osmanlı Devleti uçakları daha çok savaşın ikinci aşamasında etkili kullanabilmiş ve başarılı keşif harekâtları yapılmıştır.

Balkan Savaşları Osmanlı pilotlarının deneyiminin artması, tecrübe kazanması açısından katkıda bulunmakla birlikte bu savaşlarda bazı Osmanlı uçakları kazaya uğramış veya düşman eline geçmesini önlemek için yakılmıştır. Bu alanda zaten var olan sıkıntıyı daha da arttırmıştır. Bu sıkıntıyı bir nebze de olsa gidermek adına yardım kampanyaları başlatılmış ve halkın ianesi ile alınan ilk uçağa da "Osmanlı" adı verilmiştir (Tatar, 2018: 27).

Bu arada havacılık alanında başarısız bir deneyim yaşanmış, Oszkar Asboth'un da içinde bulunduğu bir Macar şirketi Osmanlı Devleti'ne müracaat ederek İstanbul'da bir uçak fabrikası kurmak için girişimlerde bulunmuş, şirket ile bir tayyare mektebi kurulması hususunda sekiz maddelik mutabakat sağlanmış (İhsanoğlu, 199: 537; Yalçın, 2009: 182) olmakla birlikte bunun hayata geçirilmesi mümkün olmamıştır.

Bu dönemde havacılık ile ilgili dikkat çeken bir diğer gelişme de İttihat ve Terakki'nin Balkan Savaşı sonrasında halkın Türk hava gücüne güvenini sağlamak adına düzenlenen ve "*Kıtalararası Osmanlı Hava Seferi*" olarak isimlendirilen İstanbul-Kahire seferi olmuştur (Yalçın, 2017: 53). 8 Şubat 1914 tarihinde İstanbul Yeşilköy Hava Meydanı'nda halkın bağışları ile alınan Fransız menşeili Bleriot XI tipi "*Muavenet-i Milliye*" adlı uçak, içinde Pilot Fethi Bey ve rasıt (gözlemci) Sadık Bey olduğu halde uçuşa başlamış fakat uçuş sırasında meydana gelen aksaklıklar, hava koşulları ve teknik açıdan yaşanan sıkıntılar sebebiyle Edremit'te iniş esnasında uçak düşmüş ve içerisindeki mürettebat şehit olmuştur (Tatar, 2018: 31; Akdemir, 2005: 18). Bu elim kaza sonrası Edremit'te yaşayan bölge halkı, eşraftan Yağzıcade İsmail Hakkı'nın girişimiyle bağış kampanyası başlatmış ve bu kampanyada elde edilen gelirle Fransa'dan bir uçak alınmıştır. Edremit halkının desteği ile alınan bu uçağa da onlara ithafen Edremit adı verilmiştir (Yalçın 2017: 69). İstanbul-Kahire seferi de işte bu Edremit adlı uçak ile tamamlanabilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Almanya yanında girmesiyle Türk askeri kademelerinde Alman askeri personelleri de görev almıştır. Bu personellerin,

askeri okullarda eğitim verme, birliklere komuta etme görevleri yanı sıra Osmanlı havacılığına da katkıda bulunmuşlardır. Bu bağlamda, Türk havacılığının teşkilatlandırılması ve düzenlemeler yapılması için Ekim 1914'te Alman Üsteğmen Erich Von Serno görevlendirilmiş ve Serno 3 Mart 1915'te göreve başlamıştır (Tatar, 2021: 31). Bu gelişme üzerine Fransa, Türkiye'de görevli olan pilot ve uzmanlarını geri çağırmış, bunun yanı sıra Osmanlı'nın sipariş ettiği kara ve deniz uçaklarına da el koymuştur (İhsanoğlu, 1995: 551). O dönem Bulgaristan'ın savaşa girmemesi sebebiyle Osmanlı ile müttefiki Almanya arasında Avusturya-Macaristan üzerinden kara bağlantısı sağlanamamış, bu yüzden uçak alımında nakliye sorunları yaşanmakla birlikte bu sıkıntı Serno'nun girişimleri ile giderilmiş ve 1915 yılında Almanya'dan otuz altı uçak getirmek mümkün olabilmiştir (Akdemir, 2005: 20).

Birinci Dünya Savaşı başlarında Osmanlı Hava Birliklerinin mevcut gücü, 81 pilot ve 90 uçaktan ibaret olmakla birlikte yıllara göre şu şekilde bir gelişim göstermiştir:

1915'te 37 adet kara uçağı,

1916'da 69 kara ve 3 deniz uçağı,

1917'de 108 kara ve 3 deniz uçağı,

1918'de ise 80 kara ve deniz uçağı (Uçar, 2008: 3; Genç, 2018: 13).

Birinci Dünya Savaşı'nda uçakların en etkili şekilde kullanıldığı yer de Çanakkale Cephesi olmuştur (Yalçın, 2011: 1038). Hava gücünün bir devlet için ne denli olduğunun bu savaşta da görülmesi üzerine, Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği yıllarda, Türk ordusunun uçak, motor ve teknik personel ihtiyacının yerli kaynaklarla karşılanması amacıyla bir uçak ve motor fabrikası açılması gündeme getirilmiştir. Bu bağlamda Prusya Harbiye Bakanlığı'ndan bir heyet inceleme yapmak üzere İstanbul'a gelmiş ve yapılan incelemede teknik sahanın yetersiz olduğu gerekçe gösterilerek uçak üretiminin mümkün olamayacağı değerlendirmesinde bulunulmuştur (Yalçın, 2008: 32).

1918 yılında bir kuvvet olarak tanımlanmaya başlayan Osmanlı hava gücü (Konukçu, 2005: 25), Birinci Dünya Savaşı sonunda 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi ile neredeyse tamamen dağıtmıştır (Özüçetin & Kaya, 2020: 281). Bu Mütareke sonucu, Osmanlı ordusunda görevli Alman havacı personeller de diğer askeri personel ile birlikte Türkiye'den ayrılmak zorunda kalmış (Bozkurt, 2013: 262) ve Mütareke sonrası Türk-Alman ilişkileri tamamen kesilerek Cumhuriyet dönemine kadar resmi bir nitelik göstermemiştir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulması akabinde her iki devletin mevcut ekonomik ve siyasi statüsü ilişkilerin yeniden başlamasını sağlamıştır.

1.Millî Mücadele Dönemi Havacılık Faaliyetleri

Atatürk'ün 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun'a çıkmasıyla başlayan Türk Millî Mücadelesinde, bir hava gücüne sahip olmanın ne derece önemli olduğunu çeşitli defalar vurgulamış olan Atatürk'ün, verdiği önem doğrultusunda düzenli ordu bünyesinde kurulan ilk teşkilat havacılık alanında olmuş (Tatar, 2021: 60) ve bu teşkilat 1921 yılında Kuva-yı Havaiye Müdüriyet-i Umumisi adını almıştır (Yalçın, 2017: 354).

Millî Mücadele döneminde Türk hava gücü teşkilatı vasıtasıyla Birinci Dünya Savaşı sonrasında elde kalan ve zarar görmüş uçak ve teçhizatlar, Konya ve Elazığ'a getirilmiş ve burada tamir edilerek, ilk hava gücünün altyapısı oluşturulmaya çalışılmıştır (Dervişoğlu, 2014: 69).

Bu doğrultuda, İşgal İstanbul'unda bulunan Millî Mücadele taraflısı 268 hava sanayi işçisi, 7 Haziran 1920 tarihinde Millî Mücadele'ye katılmak amacıyla Anadolu'ya geçmiş ve bunlar vasıtasıyla İstanbul'da bulunan askeri fabrikalardaki bir kısım uçak teçhizatları da Anadolu'ya kaçırılmıştır (Yalçın, 2009: 183).

Millî Mücadele'de çalışır durumda bulunan uçakların sayısı az olduğu gibi mevcut teknoloji ve ekonomi ile uçak üretme olanağı da bulunmamaktaydı (Tatar, 2021: 60). Tamirata muhtaç mevcut uçakların tamiratı da bağış kampanyaları ile halktan toplanan gelirlerle yapılmaya çalışılmıştır (Tatar, 2018: 94).

Millî Mücadele'de az ve değerli olan uçaklar genel itibarıyla keşif amacıyla kullanılmaktaydılar. Millî Mücadele'nin ilk keşif uçuşunu Batı Cephesinde, Kula-Akşehir civarında gerçekleştirmiş olan Vecihi Hürkuş (Akdemir, 2005: 43) anılarında, Birinci İnönü Savaşı'nda imkansızlıklar içerisinde nasıl çaba gösterildiğinden bahsetmektedir.

Hürkuş, İnönü Savaşı'nda düşman eline geçmemesi için uçağını yakmak zorunda kalmış fakat cepheden uzak kalmak istememesinden dolayı yeni bir uçak yapmış ve bu uçak ile tekrar cepheye dönerek başarılı görevler icra etmiştir. İsmet İnönü bu savaşta kazanılan başarı üzerine ordulara yayınladığı tebrik telgrafında diğer birlikler ile birlikte imkansızlıklar içerisinde mücadele eden havacıları da şu sözleri ile tebrik etmiştir:

"İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine, topçularla tayyarecilerime hassaten selam ve teşekkür ederim" (Hürkuş, 2021: 90).

Millî Mücadelede, Sakarya Meydan Savaşı sırasında 50 Yunan uçağına karşılık, Türk ordusunda aktif olarak kullanılabilen sadece iki uçak bulunurken (Yalçın, 2021: 169) Büyük Taarruz sırasında ise bu sayının arttığı ve Türk Ordusunun elinde 16 uçak bulunduğu görülmektedir (Ulusan, 2021: 2339).

Millî Mücadele süresince Türk Ordusu'nda bulunan uçaklar, ithal edilerek ya da düşman ordusundan ele geçirilmek suretiyle temin edilmiştir. Bu doğrultuda Erzurumlu Hakkı Bey vasıtasıyla İtalya'dan, Ankara Antlaşması sonrası Fransa'dan ve Saffet Arıkan başkanlığında bir heyet vasıtasıyla da Almanya'dan uçak satın alınmıştır (Akpınar, 2017: 207).

2. Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayinin Durumu

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyete geri kalmış bir sanayi ve dışa bağımlı bir ekonomi miras olarak kalmıştır.

Osmanlı Devleti, dış borçlarını denetlemekle görevli olan Duyun-u Umumiye kurumunun da bu duruma büyük etkisi olmuştur. Hammadde açısından zengin

kaynaklara sahip olan Osmanlı Devleti, Batılı devletler tarafından bir açık pazar olarak görülmüş ve kullanılmıştır. Bunun yanı sıra pazarlamada yaşanan sıkıntılar ve Türk topraklarındaki hammaddenin değerinin altında ihraç edilmesi ekonomik sıkıntıyı daha da arttırmış içeride yeterli üretimin olmaması, olanlarında maliyetlerinin yüksekliğinden dolayı halk ithal mallara yönelmiştir.

Cumhuriyetin ilanından sonra Atatürk'ün siyasi zaferlerin ekonomik zaferlerle taçlandırılması düsturuyla, iktisadi alanda atılımlar hedeflenmiş ve bu atılımlar ile siyasi başarıyı kalıcı hale getirmek amaçlanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarına baktığımızda sanayi kuruluşları 1923 yılında ufak atölyeler ve imalathanelerden oluşan yalnız bir el sanatları etkinliği durumundan ibaretti (Mumcu, 1971: 167). Atatürk, 1923 yılı Ocak ayında İzmit'te "*Yeni Türkiye Devleti cihangir bir devlet olmayacaktır, fakat yeni Türkiye Devleti ekonomik bir devlet olacaktır*" diyerek Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin hedefini ortaya koymuştur. (Koç, 2000: 148). Hedeflenen kalkınmayı gerçekleştirmek için henüz cumhuriyet bile ilan edilmeden önce 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir İktisat Kongresi düzenlenmiş ve kongreye farklı meslek gruplarından delegeler katılarak raporlar sunmuştur. Bu kongrede iktisadi hamleler planlanmış, kongre sonunda "*İktisadi Milli Misak*" bildirgesi yayınlanmıştır (Çavdar, 2019: 339).

Dönemin ekonomi politikası, kalkınmayı sağlamak, bunun içinde tekniğe ve sanayileşmeye birinci derecede önem vermek üzerine yoğunlaşmış ve yabancı girişimcilere fazla bağlı kalınmamaya da özen gösterilmiştir (Çak, 2017: 16). Ekonomik kalkınma çerçevesinde, özel teşebbüslerin yapacağı yatırımlar da dönemin koşullarının zorlaması sonucu, devlet kontrolü altında yapılmıştır. Cumhuriyetin kuruluşundan önceki uzun savaş dönemleri, üretimin alabildiğine daraldığı, enflasyonun tırmandığı ve en önemlisi de iktisadi alanda kalkınmayı sağlayabilecek eğitilmiş insan gücünün büyük bölümünün yitirildiği dönemler olmuştur (Akyıldız & Eroğlu, 2004: 44).

Cumhuriyetin ilanı sonrası yeterli olmayan ya da hiç girişimde bulunulmamış sanayi alanları incelenmiş ve çeşitli alanlar tespit edilmiştir. Bunlar tarım ürünleri, sınai ürünler ve hayvancılık gibi alanlarda yoğunlaşmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik politikalarda özel teşebbüsler teşvik edilmekle birlikte 1930'lu yıllarda özel sektöre dayalı sanayileşmenin başarısız seyretmesi, 1929 yılında meydana gelen Ekonomik Buhran'ın etkileri gibi nedenler, politika değişikliğine gitmeyi zorunlu kılmış, devletçilik politikasının hayata geçirilmesiyle de ekonomide devlet müdahaleleri artmıştır (Şişmanoğlu, 2017: 30). Bu bağlamda, 1923'ten 1929'a hatta 1931'e kadar geçen yılların devlet işletmeciliği ve müdahalelerinin asgari düzeyde tutulduğu ve piyasa şartlarında sanayileşmenin benimsendiği (Akyıldız & Eroğlu, 2007: 65), 1930'lu yıllar ise devletçilik politikasının uygulandığı yıllar olmuştur.

3. Cumhuriyet Dönemi Hava Sanayi Alanında Yaşanan Gelişmeler

Birinci Dünya Savaşı'ndan kalan kullanıma pek elverişli olmayan uçaklar ya da teçhizatları, Millî Mücadelede yeterli personel olmamasına rağmen kullanılmak zorunda kalınmış ve havadaki mücadele böyle yürütülmüştür. Uçak imalatı ise Cumhuriyetin ilanı öncesinde 24 Haziran 1923'te Vecihi Hürkuş ve arkadaşlarının Halkapınar Tayyare Atölyesinde yaptıkları Vecihi K-VI adını verdikleri uçağın imalatı ile başlamıştır (Yavuz, 2020: 4). Bu uçağa güvenlik konusunda onay verilememesine rağmen Vecihi Hürkuş bir test uçuşu gerçekleştirmiş ve başarılı olmuştur (Hürkuş, 2021: 168).

Cumhuriyet ilanı sonrasında havacılık alanında gerçekleşen ilk girişim ise 20 Aralık 1923 tarihinde, Avrupa'daki havacılık faaliyetlerini incelemek amacıyla Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere'ye heyet gönderilmesidir (Deniz, 2018: 121). Görevlendirilen bu heyetin başkanlığına Hava Kuvvetleri Müfettişliğine atanan K. Albay Muzaffer Ergüder getirilmiştir. Heyetin 20 Aralık'ta başlayan incelemeleri 29 Nisan 1924 tarihinde sona ermiş ve bu inceleme gezisi sırasında İtalya'dan 12 adet Savoia (S-16), Fransa'dan başlangıç eğitimi için 39 adet Caudron-27 ve ileri düzey uçuşları için 32 adet Caudron-59 uçakları sipariş edilmiş, Almanya'dan 20 Adet Ju-F-13 Limuzin nakliye uçağı ve Türk ordusunda ilk defa kullanılacak olan 15 Adet Junkers A-20 telsizli uçak alınmıştır (Yalçın, 2011: 1048; Tatar, 2021: 46). Yine Heyetin girişimleri sonucu, Gaziemir Hava Okulu'nda pilot yetiştirilmesi amacıyla Fransa'dan eğitmenler getirilmiştir (Tatar, 2021: 46). Muzaffer Ergüder anılarında bu seyahat sırasında, Almanya'da askeri havacılıktan çok sivil havacılıkla ilgilenildiği tespitinde bulunmuş, Fransa'da askeri havacılık doğrultusunda atış ve bombardıman okulları, hava malzeme depoları, hava nakliye şirketleri, 9 adet tayyare fabrikasının bulunduğunu aktarmıştır. Bunun yanı sıra İtalya'da mevcut uçak fabrikaları, Almanya'da başta Junkers Tayyare Fabrikası olmak üzere Berlin'deki tayyare karargahları ve gizli imalat kuruluşlarının gezildiğini belirterek İngiltere'nin hava teknik okullarının düzenlemiş olduğu gösteri uçuşlarında da incelemeler yapıldığını ifade etmiştir (Fırtına, 2018: 172-173).

Bir başka girişim Ergüder'in tetkikleri sonrası, 1924 Mayıs ayında son sistem olarak nitelendirilen 16 adet "Brege" marka uçağın pazarlık usulü ile alınması olmuştur (Deniz, 2018: 121; BCA, 30-18-1-1/9-26-10). Fransız yapımı olan "Brege" marka uçaklar daha önceleri Millî Mücadele döneminde keşif amaçlı kullanılmak üzere de satın alınmıştı (Yalçın, 2008: 44).

Cumhuriyet döneminde de Osmanlı döneminde olduğu gibi Türk havacılığını geliştirmek için çeşitli bağış kampanyaları düzenlenmiştir. Bu bağış kampanyaları Osmanlı Devleti döneminde Mahmut Şevket Paşa'nın girişimleriyle yapılan Tayyare İanesi adı altında başlatılmıştı ki bundaki amaç; halkın havacılığın geliştirilmesine katkı sağlaması ve bu şekilde bu alana olan ilginin arttırılarak, havacılığın teşvik edilmesi idi.

Bu anlamda, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında başlatılan bağış kampanyasına Atatürk'te bizzat 10.000 lira bağışta bulunarak destek vermiştir. Proje

sonunda 74 milyon lira toplanmış bu para ile alınan 350 civarında uçak, hava kuvvetleri envanterine girmiştir (Yalçın, 2011: 1050).

Halkın göstermiş olduğu çaba ve yapmış olduğu bağışların da etkisi ile Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuş ve bu cemiyet vasıtasıyla havacılık faaliyetleri bir merkezde toplanmaya çalışılmıştır, Atatürk bu hususta 1 Kasım 1925 yılı Meclis açış konuşmasında: "… *Efendiler, Milletimizin memleket müdafaasında gösterdiği alakası takdire değerdir. Vatandaşların kendi teşebbüsleriyle vücuda getirdikleri Tayyare Cemiyeti az zamanda verdiği meyvelerle gelecek ümit ettirmektedir*" diyerek Türk Tayyare Cemiyeti'nin çalışmalarından sitayişle bahsetmiştir (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III, 1997: 361).

3.1. Türk Tayyare Cemiyeti'nin Kuruluşu

Türkiye Cumhuriyeti'nin havacılığın geliştirilmesi yolundaki hamlelerine Türk halkının katkılarının yanı sıra devletin kurum ve kuruluşlarının da katkıda bulunduğu görülmektedir. Bunda özellikle halkın yaptığı katkıların önemi büyüktü çünkü Muzaffer Ergüder'in de ifade ettiği gibi o dönemde kurulması düşünülen hava gücünün devlet bütçesiyle oluşturulması mümkün görülmemiştir (Fırtına, 2018: 87).

Bu sorunların aşılması ve havacılık faaliyetlerinin tek elden idare edilmesi amacıyla bir kurum oluşturulması fikri ortaya atılmış ve bu bağlamda ilk etapta 1924 yılında "*Tayyarecilik Tetkikat Türk Anonim Şirketi*" kurulmuştu (Okumuş, 2017: 31).

Bunu da yeterli görmeyen Atatürk, Bolu Milletvekili Cevat Abbas'a; "*Havacılık askeri bakımdan olağanüstü önemli, Avrupa ve Amerika havacılığı ayrıca bir spor konusu olarak görmeye başladı, iyi düşünün. Biz de geç kalmayalım, bilgili, yürekli, kanatlı bir gençlik yetiştirelim. Uçak yapmayı düşün. Derneği kur ve bana çalışmaya başladığınızı bildir*" (Tatar, 2021: 137) sözleri ile bu faaliyetleri bütünü ile gerçekleştirecek bir kurumun oluşturulması direktifini vermiştir.

"İstikbal göklerdedir" sözüyle de hava gücünün gelecekte alacağı önemli yere vurgu yapan Atatürk'ün konuya verdiği bu büyük önem doğrultusunda 16 Şubat 1925'te "Türk Tayyare Cemiyeti" kurulmuş ve 1919 yılında Yüzbaşı Fazıl ve 5 havacının kurduğu "*Türkiye Münakalatı Havaiye Cemiyeti*" nizamnamesinin yeniden ele alınması ve düzenlenmesi ile de Cemiyetin nizamnamesi hazırlanmıştır (Yalçın, 2012: 269-270). Cemiyetin ilk başkanlığına Cevat Abbas getirilmiştir (Yalçın, 2012: 276).

15 Mayıs 1925'te düzenlenen açılış töreninde Atatürk: "*İstikbal göklerdedir çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar*" sözleriyle havacılığın önemine vurgu yaparak cemiyetin açılışı yapmıştır (Çak, 2017: 19). Cemiyetin merkez binası, Ankara'da Hacı Bayram caddesinde bulunmakla birlikte Cemiyet kısa zamanda şubeleşerek ülke çapında 100'e yakın temsilcilik açmıştır. (Yalçın, 2009: 187) Türk Tayyare Cemiyeti adı, 1935 yılında cemiyetin 6. kurultayında, nizamnamesinde yapılan değişiklik ile Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir.

3.2. Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa'nın Türkiye'nin Hava Sanayi'ni Geliştirme Yolundaki Girişimleri

Osmanlı Devleti'nin son döneminde gelişen ve hatta Birinci Dünya Savaşı'na müttefik olarak girilen Almanya ile olan ilişkiler Mondros Ateşkes Antlaşması ile kısa süreliğine kesintiye uğramakla birlikte (Bütüner, 2016: 262) Türkiye Cumhuriyeti döneminde Türk-Alman ilişkileri hızlı bir gelişim göstermiştir. Bu doğrultuda 3 Mart 1924'te, Türkiye adına Hariciye Vekaleti Müsteşarı Tevfik Kâmil Bey, Almanya adına Freytag tarafından imza edilen "*Türk-Alman Dostluk Antlaşması*" yapılmıştır (BCA, 30-18-1-1/ 9-18-20; Aydın, 2017: 112; Koçak, 2013: 9).

Almanya, savaş sonrasında başlangıçta Türkiye ile olan ilişkilerini yürütmek için İstanbul'da bulunan İsveç elçiliği kanalını kullanmış ve görünüşte, resmi olarak doğrudan bir ilişki içerisinde olmamıştır. İki ülke arasında resmi ilişkiler Türkiye'de cumhuriyetin ilanından sonra kurulmuş ve Dostluk Antlaşmasının imzalanmasının ardından karşılıklı olarak elçiler görevlendirilmiştir. Almanya ilk olarak Rudolf Nadolny'i Türkiye'ye büyükelçi olarak atarken Türkiye'de Kemalettin Sami Paşa'yı Berlin'e büyükelçi olarak göndermiştir. Kemalettin Sami Paşa 8 Ekim 1924'te (Koçak, 2013:15). Rudolf Nadolny de Mart 1925'te görevine başlamıştır (Soysal, 1989: 246).

Gelişen ilişkiler doğrultusunda, Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomisinde Alman sermayesinin büyük etkisi görülmüştür. Türkiye'nin kalkınma hamlesinde önemli bir yer tutan tekstil, maden, selüloz, kimya, cam ve seramik sanayi ve daha birçok alanda Alman yatırımları görülmüş ve bu alanlarda sanayi kuruluşları Alman desteği ile oluşturulmuştur (Özgüldür, 1993: 50). Bunların yanı sıra, Türkiye'de hava sanayisini geliştirmesi yolunda da Alman yatırımlarının etkisi görülmüş, bu doğrultuda Alman Junkers Firması ile oluşturulan ortaklıkla hava sanayinin geliştirilmesi yolunda ilk adım atılmıştır (Bolat & Nizamoğlu, 2019: 122).

Türkiye'de cumhuriyetin ilan edildiği dönemde mevcut ekonomik ve teknolojik gücün kendi başına kalkınmayı sağlayacak düzeyde olmaması kurulan bu ortaklıkların temel gerekçesini oluşturmuştur. Bu noktada diğer devletlerle iş birliği ile sanayi, tarım gibi alanlarda fayda sağlanmaya çalışılmıştır.

Bu doğrultuda büyükelçiliği döneminde Kemalettin Sami Paşa, Türkiye'nin millî sanayisini oluşturması çabalarına yönelik olarak Almanya'da bulunan şirketlerde incelemelerde bulunmuştur. Paşa'nın incelemelerde bulunduğu şirketler arasında Junkers Uçak Fabrikası, AEG, Siemens elektrik ve çini fabrikaları, Telefunken, Navon ve Frayburg telsiz telgraf istasyonları bulunmaktadır. Kemalettin Sami Paşa Junkers Uçak Fabrikası'ndaki incelemelerinde Hugo Junkers ile görüştüğünü (bkz. Ek-2) ve Junkers Şirketinin Türkiye'de bir fabrika kurma fikrine sıcak baktığını aktarmaktadır. Bu süreçte Türkiye'den bir heyetin Berlin'e gelerek fabrika temsilcileri ile görüşmeler yapması gerektiğini de rapor etmiştir. (BCA, 230-0-0-0/8-26-3). Paşa'nın buradaki incelemeleri, bir hava harp sanayiinin kurulmasının yanı sıra nitelikli eleman yetiştirme açısından son derece önemli bir gözlem olmuştur.

Bu raporun ardından Cumhurbaşkanı Genel Sekreteri Tevfik Bey, 1925 yılı haziran ayında bir ticaret heyeti ile Almanya'ya giderek, Kemalettin Sami Paşa ile beraber Reichsverband der Deutschen Industrie (Esen & Çetin, 2021: 100) himayesinde

bulunan çok sayıda Alman sanayi temsilcisi ile görüşmeler yapmış ve onlara Türkiye'ye yapılacak olan Alman yatırımlarında ve ihalelerinde kolaylık gösterileceği sözünü vermiştir (Deniz, 2018: 122). Bu arada 26 Haziran 1925 yılında Junkers firması temsilcisi Heinz Sachsenberg, Tevfik Bey'e bir mektupla şirketin Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmaya ve idaresini üstlenmeye hazır olduğunu bildirmiştir (Dervişoğlu, 2014: 71).

Bu ziyaretin ardından Cevat Abbas başkanlığında aralarında Vecihi Hürkuş'un da bulunduğu bir diğer heyette 5 Temmuz 1925'te Berlin'e giderek Junkers ve Rohrbach Uçak Fabrikası temsilcileriyle görüşmelerde bulunmuş ve Berlin'den sonra Fransa'ya geçerek uçak fabrikalarındaki temaslarını burada da sürdürmüştür (Gürer, 2007: 311).

Kemalettin Sami Paşa, Türkiye'de bir uçak fabrikasının bir an önce kurulması kanaatinde olmuştur. Paşa bunu gerçekleştirmek için de Almanya'nın mevcut siyasi durumunun Türkiye'nin lehine kullanılabileceğini belirtmiştir. Çünkü Almanya'da Versay Antlaşması ile havacılık faaliyetleri kısıtlanmış ve hava sanayisi alanında faaliyetler neredeyse tamamen durmuştur. Ancak Almanya'da bu alanda faaliyet gösteren fabrikaların serbestçe çalışma arzusunda olduklarını ve bu bağlamda diğer devletlerle iş birliğine girmek istediklerini belirten Paşa, bunun Türkiye için bir fırsat olduğunu ve Türkiye'nin de millî havacılık yolunda bu fırsatı değerlendirmesi gerektiğini belirtmiştir (Hürkuş, 2021: 192).

Bunun yanında bu dönemde bir diğer şirket, Franco-Roumnaie Uçak Şirketi'nin propagandaları yapılmış (Bolat & Nizamoğlu, 2019: 124), bu propagandayı Türkiye lehine kullanmak isteyen Genel Sekreter Tevfik Bey, Almanya'nın Ankara Büyükelçisi Rudolf Nadolny ile görüşmesinde Franco-Roumnaie şirketinin daha düşük bir fiyatla bu işi yapacağını ima ederek pazarlığı kızıştırmak istediyse de Kemalettin Sami Paşa ve kabinede yer alan bazı üyeler, Junkers Firmasının ürettiği uçakların daha kaliteli olduğunu ve hükümetin firmaya ödemelerini %5 faizle beş yıllık bir süreçte yapabileceğini belirterek, Atatürk'ü Junkers firması ile anlaşma yapılması için ikna etmişlerdir (Dervişoğlu, 2014: 72).

Kemalettin Sami Paşa, sivil havacılık konusunda da Almanya'da faaliyet gösteren Lufthansa şirketi ile görüşmelerde bulunmuştur ki Lufthansa şirketi, daha öncesinde nakliye amacıyla İstanbul-Viyana-Berlin arasında uçuş gerçekleştirmek üzere Türkiye Hükûmeti'nden izin talebinde bulunmuştur. 14 Mart 1928 tarihinde verilen bu izin (BCA,30-18-1-1/28-16-16) sonrasında Kemalettin Sami Paşa, 30 Kasım 1929 tarihli raporunda Lufthansa şirketinin güzergahı Berlin-İstanbul-Bağdat olmak üzere genişleterek bir sivil hava hattı oluşturmak istediğini belirtmiştir. Bu sivil hava hattının oluşturulmasını Türkiye'nin Almanya ile ilişkileri açısından önemli görmüş ve raporunda da bu hattın kurulmasına izin verilmesi gerektiğini ifade etmiştir (BCA, 501-32158-127384-72). Bu rapor üzerine Türk Hükûmeti, Berlin-İstanbul-Bağdat hattı için Lufthansa şirketinin teklifini değerlendirmeye almıştır (BCA,30-18-1-2/6-58-17). Bu hat üzerinde önce bir tecrübe uçuşu gerçekleştirilmiş, Kemalettin Sami Paşa Berlin-

İstanbul arasında gerçekleştirilen bu uçuş hakkında intibalarını dile getirirken bu hava hattı oluşturulduğu taktirde Lufthansa şirketinin bütün masrafları karşılayacağını da ifade etmiştir. Paşa raporunda bu hava hattından başka bir konuya da değinmiş ve Alman Hava Posta Nazırının, İstanbul'da bulunan uçakların restore edilmesini elzem gördüğünü rapor etmiştir (BCA,501-32158-127384-73).

Bu konuda yapılan görüşmeler sonucu bir anlaşmaya varılmış (bkz. Ek-1). 2 Temmuz 1930 tarihli bakanlar kurulu kararıyla da şirket ile sözleşme yapılmıştır (BCA,30-18-1-2/12-48-7). Kemalettin Sami Paşa'nın bu girişimlerinin, Türkiye'nin hava sahasının zenginleşmesine ve bu doğrultuda Türkiye üzerinden geçecek olan hava hatları vasıtasıyla diğer ülkelerle ekonomik ve kültürel ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunacağı düşünülmüştür.

3.3. Junkers Tayyare Fabrikası ile gerçekleşen Ortaklık: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)'nin Kuruluşu

Atatürk'ün, Cumhuriyetin ilanından önce 2 Kasım 1922'de Petit Parisen Gazetesi muhabirine verdiği demeçte: "*Bir takım ekonomik meseleler vardır ki, biz bunları kendi kaynaklarımızla ve yalnız kendi sermayemizle çözümleyemeyiz. Bize yardım edecek dostlar aramaya mecburuz*" şeklinde ifade ettiği zorunluluklardan dolayı (Sarısır, 1998: 45) onun direktifleriyle Cumhuriyet döneminde başlayan Türk havacılığını geliştirme hamlelerinde yapılan ortaklıklardan faydalanılmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Almanya ile ilişkilerin resmi olarak 1924'te yeniden başlaması sonrası ortak çıkarlar, diplomatik ilişkilerin yanı sıra ekonomik ilişkileri de geliştirmiştir. Çeşitli siyasi ve ekonomik antlaşmaların ardından özel teşebbüslere de imkân vermek isteyen Türkiye, başta Almanya olmak üzere Fransa ve çeşitli ülkelerde bulunan sanayii kuruluşlarını incelemek üzere heyetler göndermiştir. Türkiye'de havacılığın geliştirilmesi amacıyla yapılan görüşmeler neticesinde, Almanya'dan Junkers, Fransa'dan da Franco-Roumnaie şirketi Türkiye'de bir uçak fabrikası kurulması için tekliflerini vermişlerdir. Bakanlar Kurulu, 27 Ağustos 1924 tarihinde bu şirketlerden Türkiye'de kurulacak olan fabrika için 3 ay içerisinde kesin tekliflerini vermelerini ve şartname hazırlamalarını istemiş, şirketlerin vereceği bu kesin teklifler üzerinden değerlendirileceklerini (bkz. Ek-3) belirtmiştir (BCA, 30-18-1-1/10-41-18; Tatar, 2021: 228). Muzaffer Ergüder anılarında bu hava şirketlerinin Türkiye üzerinden bir hava hattı oluşturmak istediklerini de aktarmaktadır (Fırtına, 2018, s. 92).

Bütün bu gelişmelere rağmen, Alman Hükümeti'nin Türkiye'de yapılacak olan Alman yatırımları hususunda başlangıçta endişeli bir tutum takındığını söylemek gerekir. Almanlar, Lozan Antlaşması yapılmış olmakla birlikte, özellikle İngiltere ve Fransa ile arasında halledilmeyen bazı meseleler bulunan Türkiye'ye verilecek açıkça desteğin Almanya'yı Avrupa'da güç durumda bırakacağını düşünmüş (Sarısır, 1998: 48) olmakla birlikte Almanya'nın bu endişeleri Kemalettin Sami Paşa ve Rudolf Nadolny'nin girişimleri ile ortadan kaldırılmış ve iki hükümet arasında görüşmeler başlamıştır. Rudolf Nadolny'nin 12 Ocak 1925 tarihinde Alman Dışişleri Bakanlığına

gönderdiği bir yazıda, Türkiye ile görüşmelerin olumlu bir seyir izlediğini, hatta hava kuvvetleri endüstrisi kurma çalışmalarının ileriki aşamalarda, uçak ve motorların dışında cephane, hava trafiği ve petrol endüstrisi alanlarına da kapsamasının gerekliliği üzerinde durmuştur (Deniz, 2018: 122).

Yapılan görüşmelerin sonucu Bakanlar Kurulu 15 Ağustos 1925 tarihli toplantısında, adını kurucusu olan Prof. Dr. Hugo Junkers'tan[1] alan Junkers Flugzeugwerke AG şirketiyle bir Türk anonim şirketi kurulması kararı almıştır. Sözleşmenin imzalanmasına Türkiye adına Maliye Bakanı Hasan Bey, Junkers Şirketi adına ise yönetici Heinz Sachsenberg yetkilendirilmiştir (BCA,30-18-1-1/15-50-20). Bu antlaşma sadece bir uçak fabrikası kurulması ve işletilmesi değil, aynı zamanda yolcu ve eşya taşımacılığını kapsayan bir havayolu hizmetini ve zehirli gaz fabrikasını da kapsamaktaydı.

Türkiye Junkers Firması ile yaklaşık tutarı 3,5 milyon TL olan bir antlaşma yapmıştır. Anlaşma sonucu işletmenin adının da "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) olması kararlaştırılmış (BCA,30-18-1-1/26-63-2; Aydoğan, 2020: 74) ve şirketin yönetim kurulu başkanlığına Refik Koraltan getirilmiştir (Dervişoğlu, 2014: 75).

[1] Hugo Junkers, 3 Şubat 1859'da Almanya'da Rheydt adlı küçük bir kasabasında doğmuştur. Varlıklı bir ailenin yedi oğlundan üçüncüsüdür. Junkers ilk ve ortaokul öğrenimini Rheydt kasabasında tamamladıktan sonra lise öğrenimi için Barmen Meslek Okulu'na kaydını yaptırmış ve 1878 yılında buradaki eğitimini tamamlayıp başarıyla mezun olmuştur. 1878'in Ekim ayında, Berlin Teknik Üniversitesi'ne girmiş ve mühendislik çalışmalarına burada başlamıştır (Byers, 2002: 22). Junkers 1892 yılında çalışmalarını geliştirerek çift pistonlu motor yapmış ve bu motorun patentini almıştır. Bu patent Hugo Junkers'a verilen ilk patent olarak tarihe geçmiştir (Zoeller: 1996). Tek kanatlı bir uçak patenti almak üzere de başvuruda bulunan Junkers, 1910 yılından itibaren tamamen uçak üretimine yönelmiştir. 1913'te Magdeburg'da kurduğu Junkers Motorenwerke GmbH ile üretimi başlatacakken, I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine bunu gerçekleştirme imkanı bulamamıştır. I. Dünya Savaşı sonrası 1919'da Dessau'da kurulan Junkers Flugzeugwerke AG (Uçak Fabrikaları AŞ) ürettiği F 13 ile kapalı yolcu kabinli ilk tam metal gövdeli uçağı piyasaya sürmüş ve böylelikle Almanya'da sivil havacılığı başlatmıştır.1923'te kurulan Junkers Lutverkehr (hava taşımacılığı) 1926'da Aero-Lloyd şirketiyle birleşmiştir. 1920'li yılların sonunda Alman uçak üretiminin yaklaşık olarak üçte biri Junkers firması tarafından sağlanmıştır. Junkers firması ilk dizel uçak motorunu tasarlamak ve tek motorlu uçaklardan çok motorlu uçaklara geçmekle teknik gelişimi hızlandırmıştır. Hugo Junkers uluslararası havacılıkta önemli görülen oluklu kaplamalı hafif metalden oluşan bir uçak yapmayı hedeflemiştir. Bu bağlamda Dessauda kurduğu uçak fabrikasında Ju/52/3m adlı bir yolcu uçağı üretmeyi başarmıştır (Schmitt, 2006: 7).

Birinci Dünya Savaşı sırasında Alman ordusuna katkı sağlamak için Alman Savaş Bakanlığı ile iş birliği yaparak askeri uçak ve teçhizatlarını üretmiştir. Junkers'ın tesisleri ve işgücü, savaş sırasında devlet yardımı ile büyümüş fakat savaş sonrasında Junkers üretimlerine sadece Almanya içinde olmak üzere sivil havacılık doğrultusunda genişletmiştir (Byers, 2002: 53). Bu süreçte şirket birçok ülkeyle anlaşma sağlayarak yatırım adı altında askeri havacılık üretim faaliyetlerini de anlaştığı ülkelerde sürdürmüştür.1933 yılına kadar faaliyetlerini başarılı bir şekilde sürdüren Hugo Junkers, 1934 yılında Nazilerin iktidarında tutuklanmış ve şirketine el konulmuştur. 3 Şubat 1935 yılında dünyaya veda etmiştir.

3.4. Kayseri Tayyare Fabrikası

Junkers ile yapılan antlaşma çerçevesinde TOMTAŞ şirketi üzerinden Kayseri'de uçak imalatı ve Eskişehir'de de bakım ve onarım faaliyetlerini yürütmek için bir atölye açılması planlanmıştır (Yavuz, 2020: 25).

Kendi uçağını üretme konusunda kararlı bir tutum sergileyen Türkiye, Alman Junkers firması ile Kayseri'de bir uçak fabrikası kurulması konusunda anlaşmaya varmıştı (bkz. Ek-4).

Antlaşmada Eskişehir'de uçakların bakım ve onarımı için küçük ölçekli tamirhane ve tesisler kurulması kararlaştırılmıştı. İlk etapta yılda 250 uçak üretilmesi hedeflenen Kayseri'deki (Tatar, 2021: 230) fabrikanın yapımına 1925 yılında başlanmıştır. Almanya'nın Hamburg Limanı'ndan İskenderun Limanı'na getirilen malzemeler Kayseri'ye taşınmış ve bir yıl içerisinde inşaatın tamamı bitirilmiştir (Yavuz, 2020: 26). Junkers ile yapılan sözleşmenin süresi 40 yıl olup, sözleşmeye tarafların sözleşme süresince hisselerini devredemeyeceği, satamayacağı maddesi de konulmuştur. (Deniz, 2018: 125).

Anlaşmada fabrikanın donanımı için dizel motor tesisi, jeneratör tesisi, oksijen tesisi, asetilen tesisi, tazyikli hava üretimi, elektrik tesisleri, kalorifer tesisi, telefon ve telefon sayacı tesisi, nakil araçlar, özel atölye makinaları, ham materyal büroları yapılması, ayrıca Eskişehir ve Dessau'da olmak üzere birer fabrika okulu kurulması öngörülmüştür (Koçak, 2013: 68).

İnşaatı tamamlandıktan sonra Kayseri Tayyare Fabrikası, 6 Ekim 1926'da açılmıştır. Fabrika'nın açılış konuşmasını TOMTAŞ'ın yönetim kurulu başkanı Refik Koraltan yapmıştır. Atatürk, çok önem verdiği bu tesisin açılışına katılamamış ancak daha sonra Kayseri'ye yaptığı ziyaretlerde tesisi incelemiştir (Kapucu, 2015: 45). Fabrika'nın genel müdürü Alman Heinz Sachsenberg olmuş fabrikada 120 Alman 50 Türk işçi çalışmaya başlamıştır (Yavuz, 2020: 26). Bu sektörün Türkiye'de henüz yeni gelişiyor olmasından dolayı doğal olarak, Türkiye'nin bu alanda yetişmiş eleman eksikliğini bulunmaktadır ki firma ile yapılan antlaşmada bu husus üzerinde de durulmuş ve Türk işçilerin eğitimi de anlaşma kapsamına alınmıştır.

Kayseri Tayyare Fabrikasının kuruluşu Türk basınında da yankı bulmuş, Vakit Gazetesi "*Kayseri'de İlk Tayyare Fabrikamızın Resmi Küşadı*" başlığı ile açılışın detayları hakkında bilgi vermiştir (Vakit 8 Ekim 1926; Uçar, 2008: 28). Akşam Gazetesi de "*Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Resmi Küşadı Parlak Bir Surette İcra edildi*" başlığı ile fabrikanın açılışı haberini vermiştir (Akşam, 8 Ekim 1926). "*Türkiye Bundan Sonra Hava Müdafaa Vasıtalarını Kendisi Yapacaktır*" başlığı ile haberi veren Son Saat Gazetesi: "*her yer gibi Türkiye'de de tayyare kazaları olacak, düşenler düşecek fakat arkadan gelenler behemehal yükseleceklerdir*" değerlendirmesinde bulunmuştur (Uçar, 2008: 28). İstanbul'da Almanca yayınlanan Turkische Post gazetesi de 6 Ekim 1926 tarihli sayısında fabrikanın temellerinin atılacağı ve bir törenle açılacağı haberini vermiştir (Sarısır, 1998: 50).

3. 5. Junkers ile Yaşanan Sorunlar ve TOMTAŞ'ın İflası

Bu gelişmelere rağmen bu ortaklıkta, Junkers'dan kaynaklanan bir takım mali sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu sıkıntı Alman hükümeti nezdinde de yankı bulmuş, nitekim Almanya'nın eski İstanbul Büyükelçiliği'nde görev yapan Moltke, 21 Mayıs 1926 tarihli raporunda Junkers'ın mali güçlüklerinden bahsederek iflası halinde Kayseri Uçak Fabrikası projesinin başarıya ulaşamayacağını ve bu durumun Türk-Alman iktisadi ilişkilerine zarar vereceği görüşünü ileri sürmüştür (Koçak, 2013: 69; Deniz, 2018: 125). Bu tartışmalarda Junkers Firmasının mali sorunlarının, Türkiye ile anlaşmaya varmadan önce Rusya'da faaliyete geçirdiği uçak fabrikasına yaptığı yatırımlardan kaynaklandığı iddia edilmiştir.

Bu etkenin yanı sıra Junkers'ın yaşadığı mali sorunlara rağmen fabrikada çalışan Alman işçi ve mühendislere yüksek ücretler vermesi ayrıca bakım ve onarım maliyetlerinin artması da bu sıkıntıyı arttıran etkenlerden olmuştur (Altun, 2008: 22).

Bu ortam içerisinde, Junkers Firması ile Türkiye arasında, uçakların lisans ücreti konusunda da sorun yaşanmış, Junkers'ın sözleşmeye göre ödemesi gereken 3,5 milyon lirayı ödememesi de ayrı bir sorun teşkil etmiştir (Tatar, 2021: 235).

Böylece Junkers'ın mali problemleri Türkiye'de de bir güvensizlik ortamı yaratmıştır. Bu güvensizlikten dolayı, sözleşmede Türkiye'de kurulacak olan fabrikanın üretime geçeceği tarihe kadar, ihtiyaç duyulan uçakların, Dessau'daki fabrikadan sipariş edilmesi şartı bulunmakla birlikte, yaşanan bu gelişmelerden dolayı Türk hükümeti bu siparişleri verme noktasında çekimser kalmıştır (Braatz, 1974: 20).

Junkers'ın iflasın eşiğinde olması TOMTAŞ'ın ekonomik durumuna da yansımış ve nihayet yüksek maliyetler karşısında daha fazla direnemeyen TOMTAŞ, 3 Mayıs 1928 tarihinde iflas ettiğini açıklamış ve 28 Mayıs 1928 tarihinde de faaliyetlerini durdurmuştur (Akpınar, 2017: 219).

Vecihi Hürkuş, anılarında TOMTAŞ'ın hem içte hem de dışta sürekli sabote edildiğini ifade ederek, birtakım firmaların, Junkers ile yapılan ortaklığın bozulmasına ve şirketi kendileri ile anlaşmaya mecbur bırakmaya çalıştıklarını ifade etmiştir (Hürkuş, 2021: 224).

Sonuç olarak, Kayseri Tayyare Fabrikası'nın tüm hisseleri Türk Tayyare Cemiyeti'nce devralınmış ve bir müddet sonra, Millî Savunma Bakanlığı üzerinden 1931 yılında burada yeniden üretime başlanmıştır (Tatar, 2021: 236).

Sonuç

Atatürk önderliğinde gerçekleştirilen Türk Millî Mücadelesi yaşanan iktisadi yoksunluklara rağmen başarıya ulaşmış ve sonuçta bağımsız Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuştur.

Bununla birlikte yeni devletin kalkınma hamlelerinde Osmanlı'dan devralınan ekonomik mirasın yetersiz kalması, devleti yeni arayışlara itmiş ve bu noktada diğer ülkelerle kurulacak ekonomik işbirlikleri gündeme gelmiştir. Türkiye Cumhuriyeti

Devleti'nin gerçekleştireceği kalkınma hamleleri ile tüketici bir toplumdan, üretici bir topluma dönüşmesinin zorunluluğunu her fırsatta vurgulayan Atatürk'ün gösterdiği bu hedef doğrultusunda bu toplumsal dönüşümü sağlamak adına diğer ülkeler ile ikili ilişkilerini geliştirme hedeflenmiştir.

Bu ülkeler arasında Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Almanya ön plana çıkmıştır. Bu doğrultuda, Mondros Mütarekesi ile kısa bir süre kesilen Türk-Alman ilişkileri yeniden tesis edilerek, bu ilişkilerden birçok sektörün yanı sıra havacılık alanında da istifade edilmeye çalışılmıştır

Almanya'nın bu alandaki deneyim ve tecrübesinden, teknolojik ve ekonomik gücünden istifade ile Türk hava harp sanayisi alanındaki atımlar gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Bu dönemde havacılık alanında Fransa ön planda olmasına rağmen Almanya'nın tercih edilmesinde, dönemin Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa'nın da etkisi olmuştur. Kemalettin Sami Paşa'nın incelemeleri ve değerlendirmeleri doğrultusunda, Almanya'da faaliyet gösteren Junkers Uçak Fabrikası ile ortaklık yapılması uygun görülmüş ve 1925 yılında Junkers ile anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşma uyarınca Türkiye'de "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ)" kurulmuş ve yine Junkers teknolojisi kullanılarak bu şirket üzerinden Eskişehir'de bakım ve onarım faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve Kayseri'de de uçak üretilmesi için fabrika kurulması planlanmıştır.

Alman Hükümetinin bu işe tereddütle yaklaşmasına rağmen Alman Büyükelçisi Rudolf Nadolny ve Kemalettin Sami Paşa'nın çalışmaları sonucunda fabrikanın açılması 8 Ekim 1926 tarihinde gerçekleşmiştir. Alman Hükümeti'nin bu ortaklığa sıcak bakmama sebebi Junkers'ın mali durumunun kötü seyretmesi olarak görülebilir. Nitekim Junkers'ın Rusya'da yaptığı yatırımlar şirketin yaşadığı ekonomik sıkıntıları iyice gün yüzüne çıkarmış hatta Alman hükümeti'nde şirketin yaşadığı ekonomik darboğazdan dolayı Dessau'daki fabrikasını küçültmesinin daha uygun olacağı görüşü hâkim olmuştur. Junkers'ın giderek kötüye giden mali durumu Türkiye'yi de tedirgin etmiş hatta kabinenin bazı üyeleri tarafından bu ortaklığın sorumlusu olarak gösterilen Kemalettin Sami Paşa'ya ağır eleştiriler yöneltilmiş ve rüşvet aldığı iddiası bile ortaya atılmıştır.

Bu dönemde Junkers Firması'nın mali durumunun kötüye gidiyor olmasına rağmen Kayseri Uçak Fabrikası'ndaki Alman işçilerine yüksek ücretler ödeniyor olması Türk işçilerinin tepkisine neden olurken, Firmanın bakım ve onarım maliyetlerini yüksek göstererek bu meblağlar üzerinden Türkiye'nin ödeme yapmasını istemesi de huzursuzluğu arttıran etkenlerden olmuştur. Bu gelişmeler üzerine kısa bir süre sonra Junkers iflas ettiğini açıklamış bu durum karşısında 1928 yılında TOMTAŞ bu iflastan nasibini almış ve Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmiştir.

Başarısız bir girişim olmakla birlikte bu ortaklık Türk hava sanayisi için önemli bir tecrübe olmuş, Türkiye'nin bu alandaki sonraki hamleleri, bu tecrübeden istifade ile şekillendirilmiştir.

Bu ortaklıktan Türkiye'nin bir diğer kazanımı da Almanya'ya Junkers Firmasına eğitim için gönderilen kişilerdir. İçlerinde Vecihi Hürkuş'un da bulunduğu bu kişiler son derece önemli kazanımlarla ülkeye dönmüşler ve daha sonra bu alanda yapılan hamlelere de önderlik etmişlerdir.

Kaynakça

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Arşiv Belgeleri

BCA, 30-18-1-1/9-26-10

BCA, 30-18-1-1/ 9-18-20

BCA, 30-18-1-1/22-87-17

BCA, 30-18-1-2/4-31-12

BCA, 30-18-1-2/9-13-20

BCA, 30-18-1-1/10-41-18

BCA,30-18-1-1/15-50-20

BCA,30-18-1-1/26-63-2

BCA, 230-0-0-0/8-26-3

BCA,30-18-1-1/28-16-16

BCA, 501-32158-127384-72

BCA,30-18-1-2/6-58-17

BCA,501-32158-127384-73

BCA,30-18-1-2/12-48-7

BCA, 30-10-0-0/61-411-1

BCA, 30-18-1-2/6-57-15

BCA, 230-0-0-0/00-39-09

BCA, 230-0-0-0/8-27-7

BCA, 501-32158-127401-1

BCA,30-18-1-1/10-41-18

Gazeteler

Vakit, 8 Ekim 1926

Akşam, 8 Ekim 1926

Kitaplar

Altun, Ş. (2008). Otomobilden Uçağa, Ampulden Televizyona Cumhuriyet Ekonomisinin İlk Mucizeleri. İstanbul: Doğuş İletişim Yayınları.

Türk İstiklal Harbi. 2. Cilt Batı Cephesi- 1. Kısım (1999), Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Basımevi.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III. (1997). Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi.

Çavdar, T. (2019). Türkiye'nin Demokrasi Tarihi. Ankara: İmge Kitabevi

Dervişoğlu, F. (2010). Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi. İstanbul: Ötüken Yayınları.

Fırtına, H. İ. (2018). Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları (1922-1930). Kırmızı Kedi Yayınları

Gürer, T. (2007). Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer. İstanbul: Gürer Yayınları.

Hürkuş, V. (2021). Bir Tayyarecinin Anıları. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Koçak, C. (2013). Türk-Alman İlişkileri (1923-1939). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Mumcu, A. (1971). Tarih Açısından Türk Devriminin Temelleri ve Gelişimi. Ankara: Sevinç Matbaası.

Özgüldür, Y. (1993). Türk-Alman İlişkileri (1923-1945). Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Soysal, İ. (1989). Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Türkmen, Z. (2011). Türkiye'de Havacılık Teşkilatının Kuruluşunda Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Döneminde Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bir Bakış. Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu (s. 28-56). Ankara: Ayrıntı Basımevi

Yalçın, O. (2017). Türk Hava Gücü Kuruluşu İlk Seferleri ve Yükselişi (1911-1950). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Yavuz, İ. (2020). Mustafa Kemal'in Uçakları (1923-2012). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Makaleler

Akpınar, D. (2017). Kayseri Tayyare Fabrikası. Tarih Okulu Dergisi (TOD), 10, 203-233.

Akyıldız, H. & Eroğlu, Ö. (2004). Türkiye Cumhuriyeti dönemi uygulanan iktisat politikaları. Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9(1).

Aydın, A. (2017). Türkiye-Almanya Dostluk Antlaşması (3 Mart 1924). Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19(1), 107-121.

Aydın, A. F. (2011). Tayyareden-Uçağa; Milli Hava Sanayinin Kuruluşunda Türk Halkının Yaptığı Bağışlar. Karadeniz Araştırmaları, (31), 51-84.

Aydoğan, A. (2020). Atatürk Dönemi Türk Havacılık Faaliyetleri ve Havacılık Faaliyetlerinin Gelişim Süreci. Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, 4(2), 69-81.

Bolat, B., & Nizamoğlu, A. (2019). Kemalettin Sami Paşa ve Berlin Büyükelçiliğindeki Faaliyetleri (1924-1934). Avrasya İncelemeleri Dergisi, 8(2), 117-151.

Bozkurt, A. (2013). Türk Hava Sahasının Belirlenmesi (1914-1923). Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 15(1), 251-278.

Braatz, W. E. (1974). Junkers Flugzeugwerke AG in Anatolia, 1925—1926: An aspect of German-Turkish economic relations. Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 19(1), 28-41.

Bütüner, Z. (2015). Rudolf Nadolny'nin Türkiye Büyükelçiliği. International Journal of Social Sciences and Education Research, 2(1), 262-273.

Deniz, M. (2018). Başarısızlıkla Sonuçlanan Bir Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ). Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.

Dervişoğlu, F. (2014). İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş. Cumhuriyet Uluslararası Eğitim Dergisi, 3(3), 68-82.

Esen, A., & Çetin, S. (2021). İki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi ile Yapılan İş Birliği ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları. Belgi Dergisi, (21), 89-123

İhsanoğlu, E. (1995). Osmanlı Havacılığına Genel Bir Bakış. İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul, 497-596.

Kara, A. O. (2017). Kuruluşundan Birinci Dünya Savaşı'na kadar Türk Askeri Havacılığı. Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, 117(231), 193-206.

Koç, İ. C. (2000). İzmir İktisat Kongresi'nin Türk ekonomisinin oluşumuna etkileri. Atatürk Dergisi, 3(1).

Kurt, D., & Korkmaz, E. (2018). Yeni Arşiv Belgeleri Işığında Türk Askeri Havacılığının Doğuşu (1911-1912). Savunma Bilimleri Dergisi, 17(2), 207-251.

Özüçetin Y. & Kaya H. (2020), Türk Millî Davasının Meşruiyetini Anlayan ve Anlatan Bir General; Charles Townshend, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi The Journal Of Internatıonal Socıal Research, 13/72, (276-284).

Schmitt, G. (2006). Das Junkers Flugzeugtypenbuch: die Junkers-Flugzeuge und die JFM-Flugzeuge, vorgestellt in Texten, Fotos, Daten, Tabellen und Dreiseitenzeichnungen. Funk-Verlag, Hein.

Tekin, A. S. (2020). Trablusgarp Harbi ve Havacılık Tarihinde İlkler. Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi, 3(2), 16-29.

Ulusan, Ş. (2021). İstikbal Göklerdedir: Türk Tayyare Cemiyeti (1925-1938) (Türk Tayyare Cemiyeti'nden Türk Hava Kurumu'na). 9. Uluslararası Atatürk Kongresi. 1(8) 2330-2370

Yüceer, S. (2003). Atatürk'ün güvenlik politikasına bir örnek: Türk Tayyare Cemiyeti- Bursa örgütü. Atatürkçü Bakış, 2(3), 7-42.

Yalçın, O. (2009). 1911-1945 Yılları Arasında Türk Hava Harp Sanayisi. On İkinci Askeri Tarih Sempozyumu II (s. 179-205). İstanbul: Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı.

Yalçın, O. (2011). Türk tarihi bakımından 20. yüzyılda iki önemli gelişme: "Havacılığın ve bir liderin doğuşu. Turkish Studies (Elektronik), 6(2), 1033-1062.

Tezler

Akdemir, Y. (2005). Atatürk Dönemi Türk Havacılığı. Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Byers, R. W. E. (2002). Power and initiative in twentieth century germany: the case of Hugo Junkers (Doctoral dissertation, University of Georgia).

Çak, S. O. (2017). Türk Havacılığı ve Kayseri Uçak Fabrikası. Van: Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Çelik, A. (2004). II.Meşrutiyet Dönemi Türk Hava Kuvvetleri. Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Genç, Ö. (2018). Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası. Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Kapucu, D. (2015). 1909-1939 Yılları Arasında Yapılan Yurtiçi ve Yurtdışı Askeri Seyahatleri. Ankara: Yıldırm Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Konukçu, C. K. (2005). Türk Hava Sanayii (1912-1959). Diyarbakır: Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Okumuş, Z. (2017). Türk Tayyare Cemiyeti. Ordu: Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Sarısır, S. (1998). Atatürk Dönemi Milli Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri (Yüksek Lisans Tezi). Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi

Şen, S. (1992). Türkiye'de Modernleşme Ordu ve Askeri Havacılık. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Şişmanoğlu, G. (2017). Atatürk Dönemi Sanayileşme Politikaları. İzmir: Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Tatar, C. (2018). Türk Havacılık Tarihi (1909-1954) Milli Mücadele Dönemi Öncesi ve Sonrası Türk Havacılığı. Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Uçar, E. (2008). Türk Havacılık Tarihinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri. Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Yalçın, O. (2008). Türk Hava Harp Sanayi Tarihi. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

İnternet Kaynakları

Yazıcı, N. (2021, Şubat 24). Picardie Manevraları. 23/04/2022 tarihinde https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/picardie-manevralari/?pdf=3414 adresinden erişilmiştir

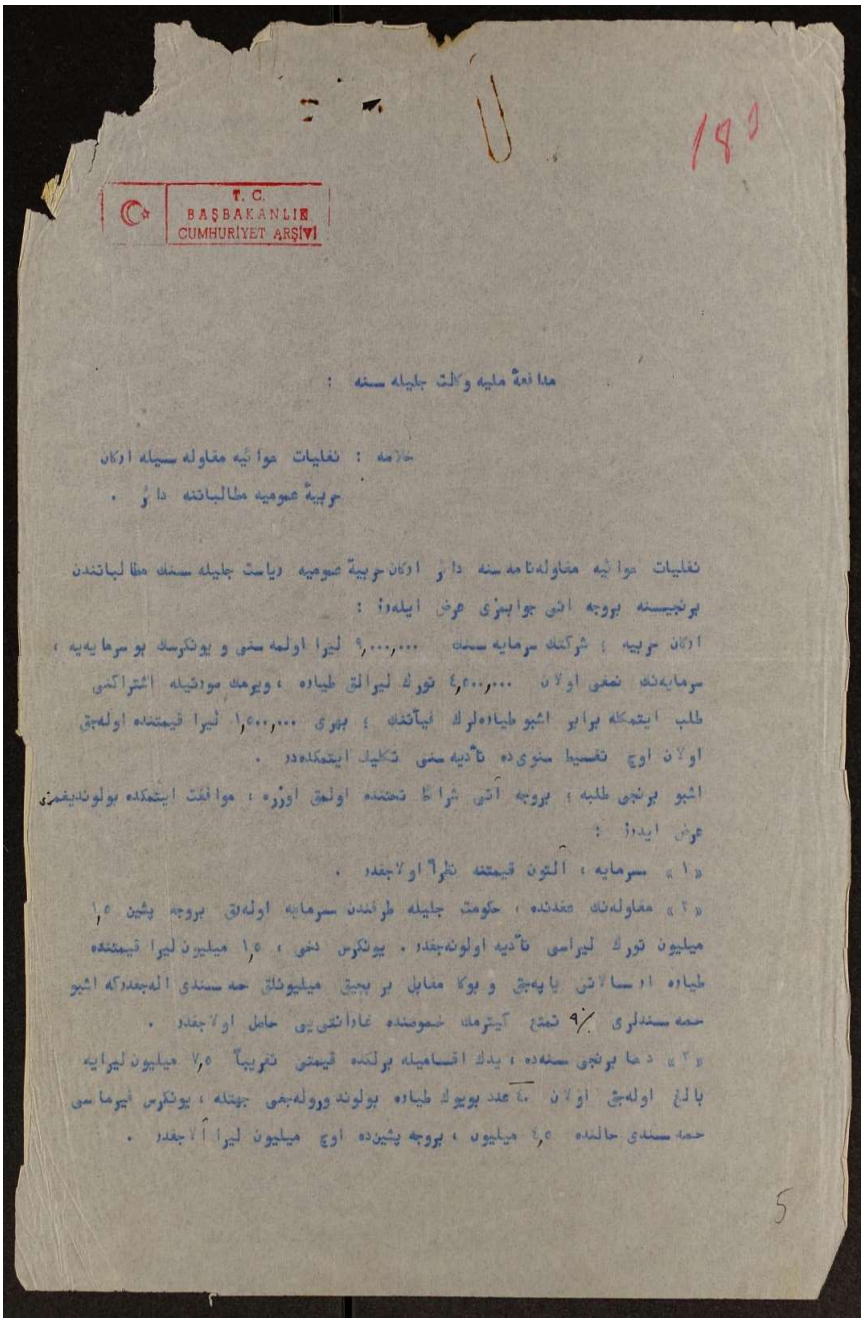
Zoeller, H. (1996). The Hugo Junkers Homepage.

http://hugojunkers.pytalhost.com/ju_home.htm: http://hugojunkers.pytalhost.com/ju_home.htm adresinden alındı

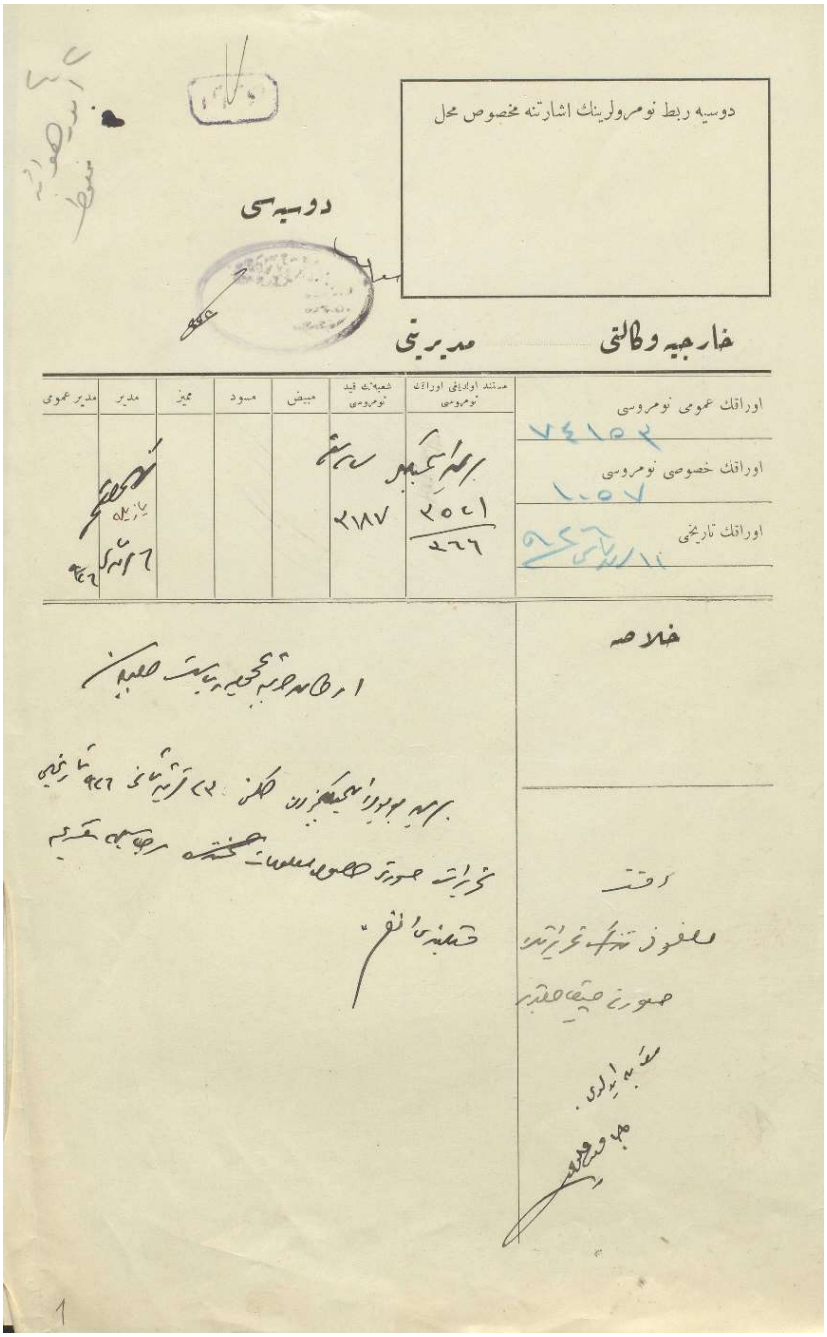
.

Ekler

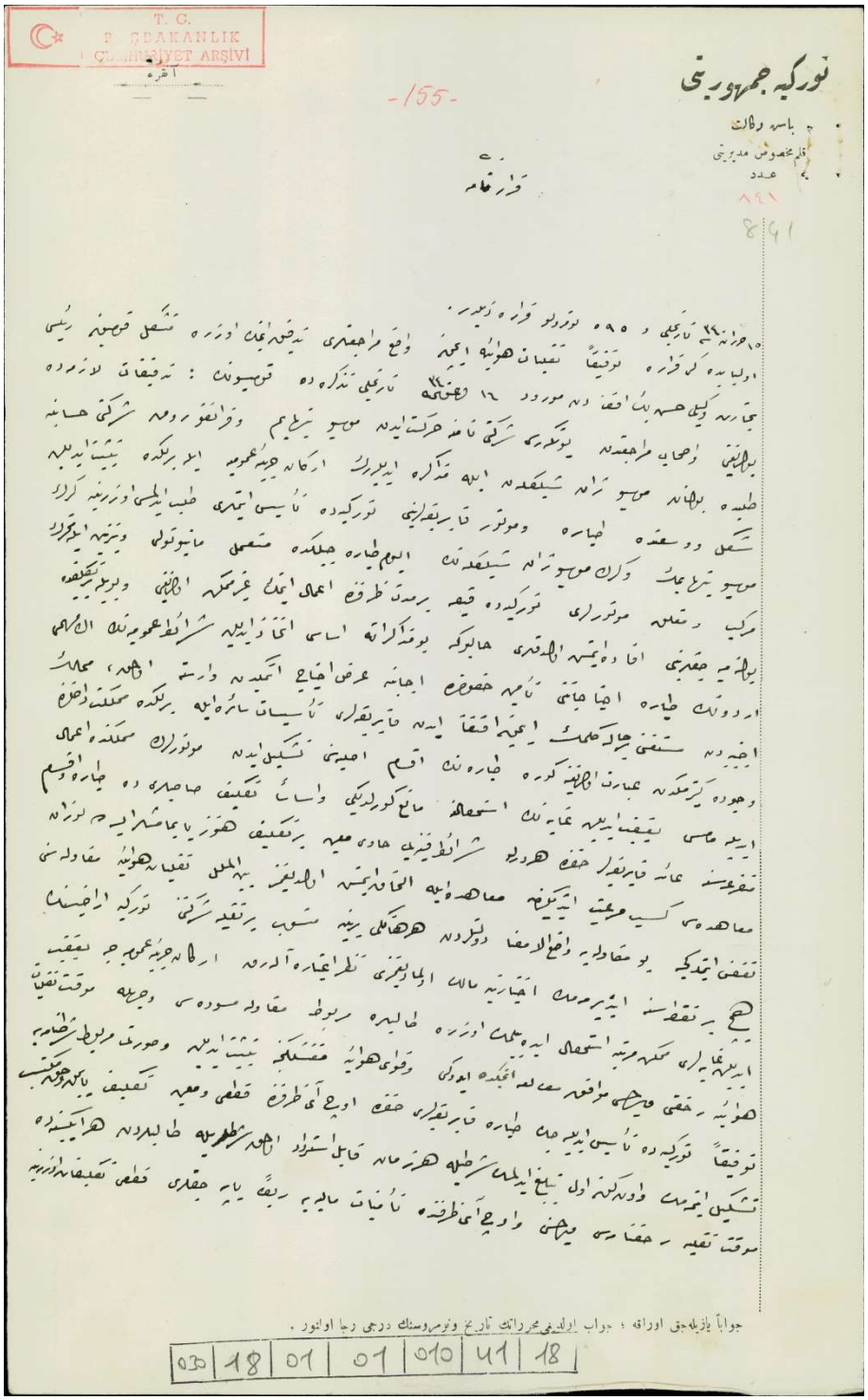
Ek-1. Junkers Tayyare Fabrikası ile anlaşma müsveddeleri (BCA, 230-0-0-0/00-39-09).



Ek-2. Profesör Hugo Junkers ile Kemalettin Sami Paşa'nın mülakatı (BCA, 501-32158-127401-1).



Ek-3. Uçak Fabrikası kurulması hususunda Junkers ve Frankromen şirketlerinin tekliflerinin değerlendirilmesi (BCA,30-18-1-1/10-41-18).



T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

-155-

Ek-4. Junkers Firmasının Kayseri'de bir fabrika inşa etmesi (BCA, 230-0-0-0/8-27-7).