

DOI No: <http://dx.doi.org/10.14225/Joh1112>

Geliş Tarihi: 21.08.2017

Kabul Tarihi: 26.09.2017

KAYSERİ TAYYARE FABRİKASI

Deniz AKPINAR*

Öz

Kayseri Tayyare Fabrikası sadece Kayseri şehri için önemli bir yatırım olmayıp Türkiye Cumhuriyeti içinde önemli bir iktisadi yatırım oldu. Mezkur fabrikanın kurulmuş olması Türkiye ve özelde Kayseri için iktisadi, sosyal, kültürel alanlarda önemli gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. Özellikle yerli ve milli üretimin ülke içinde yapılabileceğinin bir örneği olmuştur. Türk milletinin kabiliyetini ve azmini ortaya konulmasında bir başarı hikayesidir. Hali hazırda bu gün Kayseri Şehri Türkiye'nin sanayi alanında önemli bir üretim üssü haline gelmişse bu gibi iktisadi kuruluşların tecrübe ve bilgi birikimi önemli katkı sunmuştur. Mezkur fabrikanın kurulması 1920'li yıllarda Almanya ve Türkiye arasında siyasi ve iktisadi ilişkilerin gelişmesinde de olumlu bir etkiye sahip olmuştur.

Anahtar Kelimeler; *Kayseri, Tayyare, Fabrika, Sanayi, Şehir.*

The Kayseri Aircraft Factory

Abstract

The Kayseri Aircraft Factory had not been a substantial investment not only for Kayseri city but also it became an important economic investment for the Republic of Turkey. The establishment of the factory brought significant developments in economics, social and cultural fields for the country, specifically Kayseri. The factory became an example of what local and national production could success in the country. Then, it is a success story of Turkish nation's revealing its capabilities and determination. At present, Kayseri has become an important production centre in the industrial field of Turkey, and its development owes to the cumulative contribution of

* Yrd. Doç. Dr., Erzincan Üniversitesi Eğitim Fakültesi Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü.

experience and knowledge of such economic organizations. The establishment of the factory also had a positive effect on the political and economic relations between Germany and Turkey in the 1920s.

Key Words; *Kayseri, Aircraft, Factory, Industrial, City.*

Türk Havacılığında Gelişmeler Osmanlı Devleti'nde Türk Havacılığı

XX. yüzyıl başlarında, Dünya'da teknolojik ve bilimsel gelişmelerle, birlikte havacılık alanında kayda değer gelişmeler görüldü.¹

XX. yüzyılın başlarında Amerika Birleşik Devletleri'nde ve Avrupa'da havacılık alanında ve uçak sanayisinde önemli atılımlar meydana gelirken; Osmanlı Devleti de bu gelişmeye seyirci kalmadı. Osmanlı Devleti'nden Avrupa'ya 1910 yılında bu alandaki gelişmeleri takip etmek ve geri kalmamak adına askeri yetkililer gönderildi.² Bu araştırma faslından sonra Savunma Bakanı Mahmut Şevket Paşa öncülüğünde bir komisyon kuruldu. Havacılık alanındaki gelişmeler daha yakından takip edilmeye başlandı. Aynı zamanda komisyonun önerisiyle,³ Süvari Yüzbaşısı Fesa Bey ve İstihkâm Teğmeni Yusuf Kenan Bey, 1911 yılında pilotluk eğitimi almaları ve havacılık alanındaki gelişmeleri Osmanlı Devleti'ne taşımaları amacıyla Fransa Bleriot Hava Okulu'na gönderildi.⁴ Bu gelişmeler yaşanırken aynı zamanda da ülkede havacılık alt yapısının kurulması için Süreyya Bey'e görev tevdi edildi.⁵ Kısa bir zaman diliminde, Süreyya Bey Yeşilköy'de Tayyare İstasyonu olarak bilinen Türk Havva Kuvvetleri'nin ilk üssünü ve okulunu 1912 yılında kurmaya muvaffak oldu.⁶ Bu yılın içinde toplamda 17 uçak idhâl edilerek, istasyon ve okul görevine başladı.⁷ Lakin Osmanlı Devleti'nin iktisadi anlamda bu büyük projeyi kaldırarak mahiyette olmadığını Süreyya

¹ Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, *50. Yılda Türk Sanayii*, Mars Matbaası, Ankara 1973, s. 419.

² Oktay Zaif, "Türk Havacılığın Kurtuluş Savaşındaki Etkisi", *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II*, Genel Kurmay Basımevi, Ankara 1997, s. 198.

³ Yavuz Kansu Sermet Şensöz, Yılmaz Öztuna, Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler I, En Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşına, Hava Kuvvetleri*, Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1971, s. 122.

⁴ Fikret Arıt, *Adlarını Göklere Yazdırdılar*, Ak Kitap Evi, İstanbul 1964, s. 11.

⁵ Genelkurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi III. Cilt 6. Kısım (1908–1920)*, ATASE Yayınları, Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1996, s. 298.

⁶ Arıt, *Adlarını Göklere Yazdırdılar*, s. 11.

⁷ Oktay Verel, *İstikbal Göklere Yazdırdılar*, II, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1985, s. 503; H. Nadir Bıyıkoglu, *Türk Havacılık Sanayi*, Mili Savunma Bakanlığı Yayınları, Ankara 1991, s. 9.

Bey şöyle dile getirir: *Orduyu Osmanide tayyarecilik ve balonculuk teşkilatının cidden bir semere göstermesi arzu ediliyor ise en evvel yapılacak şey fedakârlıktır. Fedakârlık da para ile olur. Bütçede tahsilâtı olmayan bir sınıf silah tabii terakki edemez.*⁸

Havacılık Meşrutiyet Döneminde Türk toplumunun geniş bir kısmı tarafından ilgi ve alaka görmekteydi. Bunlar arasında kadın ve kadınlar tarafından kurulan sosyal müessesler tarafından havacılık ilgi konusu olmuştur. Osmanlı Müdâfaa-i Hukuk-u Nisvân Cemiyeti A'zâsı'ndan Belkıs Şevket hanımda havacılıkla alanında tarihi yerini almıştır. Safra Köyü'ndeki tayyare mektebinde ilk uçuşu 06-12-1913'te yapmıştır.⁹ Böylece Tayyarecilik alemi ile hanımlarımızın ilk teması, Belkıs Şevket Hanım ile gerçekleşir.¹⁰ Meşrutiyet Döneminde Tayyareciliğin önemi bir hayli kavranmıştı. Tayyarecilik hem ülke savunmasında hem de sosyal-ekonomik alanında ülkeye ne gibi faydaları olunacağı anlaşılmıştı. Osmanlı Devletinin tekrardan güçlü bir devlet haline gelmesi için Tayyare Donanması kurulmasının önemini ortaya koyan bir çok ilmi eser neşredilmiştir.¹¹

Bütün olumsuzluklara rağmen I. Dünya Savaşı sıralarında Türk Hava Kuvvetleri kurumsallaşma eşiğine yeni adım attı. Ülkenin, uçak üretiminde ve pilot eğitiminde Avrupa'ya bağımlı bir hâlde olduğu görüldü. I. Dünya Savaşı'nda Almanya ile Osmanlı Devleti silah arkadaşlığı; Türk Hava Kuvvetleri'nin bu gelişim evresinde en büyük görevi ve misyonu Almanların almasına neden oldu. 1914 Kasım'ında bir Türk Uçak Birliği kurmak ve yönetmek amacıyla İstanbul'daki Alman Askeri Heyeti'nde Üsteğmen Erich Serno göreve getirildi. Serno, kısa bir araştırmadan sonra Türk Hava Kuvvetleri'nin "*havacılık dalında Türkiye'de hiçbir şey olmadığını; teknik olanaklar şöyle dursun ne uçak, ne pilot ne montör ne de havaalanı bulunduğunu*" saptayarak Türk havacılığı adına ortada bir şey olmadığı rapor edildi. Ayrıca raporunda, Almanya'dan uçak, personel ve yedek parça sağlanması gerektiği ortaya koyuldu.¹² Kısa bir süre sonra Serno'nun verdiği rapor dâhilinde Almanya'dan Türkiye'ye uçaklar ile personel ve havacılıkla ilgili altyapı ekipmanları gelmeye başladı. Türk pilot adayları, yetiştirilmesi

⁸ Süreyya İlmen, *Türk Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi*, Hilmi Kitapevi, İstanbul 1947, s. 8.

⁹ Sabah; sy. 8691 / sf. 3 / 29 Teşrin-i Sâni 1913 / 16 Teşrin-i Sâni 1329 / 29 Zilhicce 1331.

¹⁰ Şibal, Sayı. 087, s. 291.

¹¹ Ahmed Zeki Paşa, *Alem-i İslamda Tayyarecilik*, Matbaa-i Bahriye, Şubat 1913, s. 5-7.

¹² Jehuda L Wallach, *Bir Askeri Yardım Anatomisi*, (Çev, Fahri Çeliker), Genelkurmay Askeri Tarih ve Satrtejik Etüt Başkanlığı, Yayınları Ankara 1985, s. 179.

için Almanya'ya gönderildi. Bu personel alışverişi tek taraflı olmadı. I. Dünya Savaşı'nın başından sonuna kadar Türk Hava Kuvvetleri'nde 600 Alman personeli çeşitli görevlerde bulunurken, 460 Alman yapımı uçak Türkiye'ye Almanya'dan getirildi.¹³

Savaş sırasında uçak sayıları ve üretimleri göz önüne alındığında; en zayıf hava gücünün Osmanlı Devleti'nde olduğu görüldü.¹⁴ Türk Havacılığı, I. Dünya Savaşı yıllarında ülkenin kendi imkânlarından ziyade müttefik olduğu ülkelerin imkânlarını kullanabildiği derecede varlık göstermeye çalıştı. Bu yıllarda havacılık adına dışarıya bağlı bir durum arz etmişti. Türk Havacılığı bütün bu koşullara rağmen I. Dünya Savaşında havacılık alanında önemli tecrübeler edinmiştir.¹⁵

Milli Mücadele Döneminde Türk Havacılığı

Türk havacılığının I. Dünya Savaş'ında teknik, bilgi, alt yapı ve kurumsallaşma alanlarındaki yetersizlikleri, Milli Mücadele dönemine de sirayet etti. Bu alanda yapılacak olan çalışmaların bir fizibilitesi ile, durumun pek de iç açıcı olmadığı anlaşıldı.¹⁶ Mütareke döneminde Osmanlı Devleti'nin havacılık alanında en önemli havaalanı olan Yeşilköy Havaalanı'ndan muhtelif ebatlarda 45 adet uçak, İtilaf Devletleri'nin muhtemel işgallerinden kurtarmak için Maltepe Hava İstasyonu'na taşındı.¹⁷ Bu uçak sayısı Milli Mücadele için önemli bir hava gücü olabilirdi; lakin bu uçakların daha sonradan İtilaf güçlerinin eline geçmesiyle Milli Mücadele sırasında bu güçten istifade edilemedi.¹⁸

Milli Mücadele süresince Türk ordusu envanterinde bulunan uçaklar, bu zor zamanda idhâl edilerek ya da düşman ordusundan ele geçirilmek suretiyle temin edilmeye çalışıldı. Bu uçak envanter verileri aşağı yukarı şöyleydi:

¹³ Wallach, *Bir Askeri Yardımın Anatomisi*, s. 181.

¹⁴ İsmail Kayabalı; Cemender, Aslanoğlu, Türk Kültürü, s. 116, *Hava Kuvvetleri Sayısı*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara Haziran 1972, s. 492.

¹⁵ Türk Hava Kuvvetleri ile Rus Hava Kuvvetlerinin ilk muharebe ettiği yer Erzincan'dır; Erzincan'da faaliyette bulunan 7. Tayyare Bölüğünde görev yapan Vecihi Bey ve Bahhattin Bey tarafında idare edilen uçaklarla Rus uçakları 22 Eylül 1917 yılında hava muhaberesi gerçekleştirmişlerdir. Türk uçakları önemli başarılar elde etmiştir. Deniz Akpınar; "I. Dünya Savaşı Dönemi'nde Erzincan'da Lojistik Faaliyetler", *TÜRK TARİH KURUMU BİLDİRİ*, İZMİR KASIM 2015.

¹⁶ Bıykoğlu, *Türk Havacılık Sanayi*, s. 11.

¹⁷ İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara 1986, s. 102.

¹⁸ Oktay Zayıf, *İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği*, Ankara 2001, s. 283.

Yunanlılardan savaş sırasında ele geçirilen DH-9 ve Nieuport isimli uçaklar, 174. Alay Subaylarının aldıkları uçak, Erzurumlu Nafiz (Kotan) Bey'in İtalyanlardan satın aldığı 4 Fiat-1 uçak,¹⁹ Ankara Antlaşması sonrası Fransızlardan alınan 10 adet Breguet-14 tipi uçak, İtalyan Plt. Bnb. Baricini'den alınan 20 adet Spat-XIII tipi uçaktan ibaretti.²⁰ Almanya'dan uçak idhâlatı gerçekleştirmek için Saffet Arıkan başkanlığında bir heyet, Almanya'ya giderek kısa bir süre sonra Almanlar ile antlaşmaya varıldı. Almanya'dan 1922 yılı başında 29 adet uçak satın alındı.²¹ Satın alınan bu uçakların Anadolu'ya intikal edilmesinde büyük zorluklar yaşanmasına rağmen,²² Trabzon-Samsun yoluyla uçaklar getirildi.²³ Büyük meşakkatlerle getirilen uçak ve malzemelerin büyük kısmı kullanılmaz hâldeydi. Bunlardan sadece iki tanesi cepheye gönderildi.²⁴ Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere bu dönemde havacılık sanayisi bakımından ortada önemli bir şey yoktu. Dünyada hızla gelişen havacılık sanayi alanında dışa bağımlı bir hâlde Milli Mücadele yürütülmeye çalışıldı.

Milli Mücadele'de, Türk havacıları bütün olumsuz koşullara rağmen görevlerini başarıyla ifa etmeye gayret gösterdiler. Büyük Taarruz'un hemen öncesinde ve taarruz süresince verdikleri keşif raporları ile savaşın gidişatında önemli etkiye sahip olundu. Türk pilotlarının vermiş olduğu bilgilerle hareket eden Türk karargâhının, savaşın sonucunu Türklerin lehinde olması noktasında önemli bir katkısı oldu. Türk Tayyare Bölüğü, Mili Mücadele'de üzerine düşen görevi ifa etti. Bunun nişanesi olarak: Milli Mücadele döneminde Batı Cephesi'nde, Afyonkarahisar ve Dumlupınar Muharebelerinde göstermiş oldukları üstün hizmetten dolayı, 10 Eylül 1922 tarihinde tayyare fırkası takdirname ile ödüllendirildi.²⁵

¹⁹ Mustafa Onar, *Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı Yazışmaları II*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1995, s. 218.

²⁰ Alptekin Müderisoğlu, *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynaklar*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul 1981, s. 479; Mevlüt Çelebi, "Oriente Moderno Dergisi'nde Türkiye (1921-1922)", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 11(31), Mart 1995, s. 259-279.

²¹ Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s. 32.

²² M. Celalettin Orhan, *Askerlik Hatıralarım*, Deniz Basımevi, İstanbul 1982, s. 129.

²³ Rahmi Doğanay, *Milli Mücadele'de Karadeniz (1919-1922)*, Atatürk araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s. 267.

²⁴ İrfan Sarp, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, s. 118.

²⁵ B.C.A., 30.10-194.326.14.

Cumhuriyet Döneminde Türk Havacılığı

Milli Mücadele'nin başarıyla sonuçlanmasıyla yeni kurulan Türk Devleti her alanda bağımsızlık politikası güttüğü gibi havacılık alanında da bağımsız bir politika gütmeye gayret gösterdi. Havacılık alanında dünyada meydana gelen gelişmeleri yakından takip etme ve bu gelişmeleri Türkiye'de uygulamaya koyma teşebbüslerini Kayseri Tayyare Fabrikasının kurulması ile ortaya koyuldu.

Mustafa Kemal Paşa: 1911 Türk-İtalyan Savaşı'nda, I. Dünya Savaşı'nda ve Türk Kurtuluş Savaşı'nda hava kuvvetlerinin bir ülke savunmasında ne kadar büyük bir öneme haiz olduğunu bilfiil savaşta yaşayarak şahit oldu. Milli Mücadele sonrasında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti havacılığa önem verilmeye gayret gösterildi. 1 Kasım 1924 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılış konuşmasında, havacılık konusunda şunları dile getirdi: “*Müdafaa-i memleketten bahsederken âlemi askeride mühim ve müessir bir âmil mahiyetinde bulunan kuvvayi havaiyeye Meclisi Âlinin bilhassa alâkasını ve dikkatini isticlap ederim.*”²⁶ Hava kuvvetlerinin ülke savunmasındaki önemini sözleriyle ortaya koyarak bu alanda somut icraatlar başlatıldı. Bu manada 16 Şubat 1925'te kongre kararıyla; 1935'te Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasına öncülük edildi.²⁷ Bu cemiyetin kurulması Türk havacılığının lokomotifidir. Türk Tayyare Cemiyeti'nin 15 Mayıs 1925'teki açılış töreninde Mustafa Kemal Paşa, “... *İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar... Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın...* ” diyerek havacılık alanında Türk Milletinin rotasını çizdi.²⁸ Türk Tayyare Cemiyeti'nin 19 Ekim 1925 tarihli 1. Olağan Kongresi'nde Başvekil İsmet Paşa; “...*Biz tayyareci dendiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en hassas aksamından en kaba aksamına kadar vatandan imal edecek tedbirleri, tayyare üretimine yarayacak bütün temel maddelerin*

²⁶ TBMM, Erişim Tarihi: 23.07.2013, http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/td_v2.sayfa_getir?sayfa=2:4&v_meclis=1&v_donem=2&v_yasama_yili=&v_cilt=10&v_birlesim=001.

²⁷ Türk Hava Kurumu, Erişim Tarihi: 23.07.2013, <http://www.thk.org.tr/web2011/>.

²⁸ Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizindir*, s.14; İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara 2001, s. 190; Zeki Üçok “Atatürk ve Havacılık”, *Hava Kuvvetleri Dergisi*, 1988, Sayı: 301, ss.74-78.

vatandan çıkarılması ve sağlanmasını...” söyledi.²⁹ Yine 27 Ekim 1926 senesi Türk Tayyare Cemiyeti Umumi Kongresi Nutkunda İsmet Paşa:” ... *milli ihtiyaçlar milletin hayatında kimler tarafından his olunur, nasıl teberrüz ettirilir, bunu bilahare temin ve ifade etmek müşküldür. Milli ihtiyaçlarımızın en mühimleri sırasında yuvalarımızı kendimizin ve çocuklarımızın ciğerlerini dolduran havanın temiz ve mesun kalması başlı başına bir mesele olmuştur. Cumhuriyet tayyare meselesine temas ettiği ilk günden itibaren ki Cumhuriyet ispat ve vücut ettiği andan itibaren bu ihtiyacı hissetmiştir...*”³⁰ diyerek tayyarenin ülke için önemini ortaya koydu. Mustafa Kemal Paşa ile havacılık alanında aynı minvalde fikirlere sahip olduğunu belirtti. Bu paralel düşüncenin icraatı ise Kayseri Tayyare Fabrikasının kurulmasıyla hayata geçirildi.

Bir ülkede uçak sanayisinin kurulması, o ülkenin ağır sanayide, bilgi ve teknolojiye geldiği son merhalenin bir kanıtıdır. Mustafa Kemal Paşa’ya göre; *fabrika bacalarından tütün tütmesiyle, kendi pamuğunu elbiseye ve kendi demir filizini çeliğe dönüştürmeyi başarınca dek, Türkiye, Batı’nın sömürgesinden kurtulamayacaktır.*³¹ Diyerek milli bağımsızlığın yerleştirilmesinin, sanayi hamlesinden geçtiğini defalarca dile getirdi. Bunlara ek olarak Mustafa Kemal Paşa şunları söylemişti: “*Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız... Bunun için de mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak, kendi yağımızla kavrularak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız... Bunu her alana yayabilirsiniz. Tekstil alanına, ilaç sanayii alanına, otomotiv sanayiine; kısaca aklınıza gelen her alana... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz.*”³² Ülkeye teknoloji transferinin sağlanmasında, ağır sanayi kurulmasında son derece kararlı olduğunu ifade etti. Yine Mustafa Kemal Paşa: “*Harp sanayi kuruluşlarımızı, daha çok geliştirme ve genişletme için alınan tedbirlere*

²⁹ Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir* s. 17; Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, s. 193.

³⁰ “Türk Tayyare Cemiyeti Umumi Kongresi”, *Türk Hava Mecmuası*, 1(14), 15 Kanunusani 1926, s. 3.

³¹ H. C. Armstrong, *Bozkurt*, (Çev. Gül Çağalı Güven), Arba Yayınları, İstanbul 1996, s. 249.

³² Oktay Verel, *Sabiha Gökçen, Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1982, s. 67.

devam edilmeli ve sanayileşme çalışmamızda da ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır... Bundan sonrası için, bütün tayarelerimizin ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava sanayiimizin de bu esasa göre inkişaf ettirilmesi iktiza eder...” diyerek³³ milli sanayinin kurulması noktasındaki arzusunun dile getirdi. Bu düşünceyi hayata geçirmesi uzun sürmedi. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasından 8 ay sonra Kayseri'de bir uçak sanayinin kurulması emrini verdi.³⁴

Tayyare Fabrikası Kurma Faaliyetlerinde Türk Alman İlişkileri

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti böylesi büyük bir maliyeti olan sanayiye kurma konusunda kendini yeterli görmediğinden, yabancı sermayeyi ülkeye çekerek ülkeyi bayındır hâle getirmek için arayışlar içerisine girdi. Mustafa Kemal, “*Birtakım ekonomik meseleler vardır ki, biz bunları kendi kaynaklarımızla ve yalnız kendi sermayemizle çözümlenemeyiz. Bize yardım edecek dostlar aramaya mecburuz.*”³⁵ diyerek yabancı sermayeyi Türkiye'ye yatırım konusunda cesaretlendirdi. Bu dostluğu ve sermayeyi sağlayacak da, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden itibaren siyasi ve ekonomik ilişkileri yoğun olarak gerçekleşen ve İtilaf Devletleri tarafından dünyadan tecrit edilen Almanya'dan başkası olmadı.³⁶

Türk-Alman Dostluk Antlaşması'nın 3 Mart 1924 tarihinde imzalanması ve diplomatik ilişkilerin resmen başlamasıyla Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Alman Büyükelçisi Rudolf Nadolny atanmıştı.³⁷ Bu yıllarda Türk-Alman ilişkilerinin temelini Türk savunma sanayisine yönelik Alman yatırım talepleri oluşturdu.³⁸ Almanya, Versay Antlaşması'nın kısıtlayıcı hükümlerini bertaraf etmek ve elindeki üretilmiş uçakları eritmek ve

³³ Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap, Genel Kurmay Yayınları, Ankara 1982, s. 289; Bora Çağlar, *Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar*, HAVELSAN, Ankara 2000, s. 240; Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, Harp Akademileri Basım Evi Yayınları, Ankara 1981,

³⁴ Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, Kültür Ofset Ltd, Ankara 1997, s. 351; Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, s. 212.

³⁵ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1. Cilt, Atatürk Araştırmaları Merkezi Yayınları, Ankara 1997, s. 49.

³⁶ Cemil Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, TTK, Yayınları Ankara 1991, s. 17.

³⁷ Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, s. 10.

³⁸ Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, s. 51.

Kayseri Tayyare Fabrikası

Türkiye’de Alman silah endüstrisini kurma görevini üstlendi.³⁹ Bu düşünce gerçekleşirse Nadolny’e göre; Türk savunma sanayisinde Almanya’nın da bir katılımı olacak, Alman nüfuz Türkiye’de siyasi ve iktisadi ilişkilere katkıda bulunacaktı.⁴⁰ 8 Ekim 1924 tarihinde Almanya’ya Türkiye’nin büyükelçisi olarak atanan Kemaleddin Sami Paşa⁴¹; Almanya’da uçak üreten firmalardan Junkers firmasına yapmış olduğu tetkikatlar sonucunda bu firmanın Türkiye’de bir uçak fabrikası kurması noktasında arzusu olduğunu, firmanın Almanya’da nicelik ve nitelik olarak önemli ölçüde uçak üretimine sahip olduğunu bildirdi. Firmanın aynı zamanda Moskova’da da uçak üretim fabrikasının olduğuna dair 17 Aralık 1924 tarihli olumlu raporunu Hariciye Vekâleti namına Nafia Vekâletine sundu.⁴² Bu tür raporları itina ile dikkate alan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, bir taraftan da Mustafa Kemal’in direktifiyle dünyanın önde gelen uçak üreticileriyle görüşmeler yapmaya devam etti.⁴³ Nihayetinde uygun antlaşma koşullarının oluşmasıyla Türkiye’de ilk defa uçak ve uçak motoru fabrikası kurma ihalesi 1925 yazında Alman Junkers Firması’na tevdi edildi.⁴⁴

Kısa bir süre sonra Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Şirketinin yazılı bir antlaşma yapmaları için adım atıldı. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nde bulunan belgede; hükümetle ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurmak ve Milli Savunma Bakanlığı’nın tespit edeceği mahalde bir tayyare ve tayyare motoru fabrikası inşa etmek üzere, Junkers Şirketi ile bir yazılı sözleşme akdi yapılmasına karar verildi. Yapılacak olan antlaşmayı Maliye Bakanı Hasan Bey’in imzalamasına ve adı geçen sözleşme gereğince, Junkers Şirketi ile ortaklaşa bir Türk Anonim Şirketi kurulmasına iç tüzüğünün oluşturulmasının Bakanlar Kuruluna bildirilmesine, Ticaret Bakanlığının memur edilmesine Bakanlar Kurulunun 15 Ağustos 1925 tarihli

³⁹ Yavuz Özgüldür, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1945)*, Genel Kurmay Basımevi, Ankara 1993, s. 69.

⁴⁰ Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, s. 55.

⁴¹ Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, s. 15.

⁴² B.C.A, 230-8.26.3.

⁴³ Rıfat Bayrak, “TOMTAŞ 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi”, *Uçantürk*, Sayı: 382, Mart 1994, s. 40.

⁴⁴ Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, s. 66; Ahmet Özgiray, “Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarları”, *1. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri*, 11-12 Nisan 1996, Kayseri 1997, s. 239.

toplantısında karar kılındı.⁴⁵ Bu kararla birlikte Alman Junkers Şirketi, Türkiye’de bir uçak fabrikası kurma görevini üstlendi.⁴⁶

Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinin Kurulması

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti namına Maliye Bakanı Hasan Bey ile Junkers Tayyare Fabrikası adına Mösyö Sachsenberg arasında teati edilen sözleşme, 7 Ekim 1925 tarihli bakanlar kurulu toplantısında onaylandı.⁴⁷ Alman şirketiyle yapılan sözleşme onaylandıktan kısa bir süre sonra hükümet, bu kararı işler hâle getirmek ve Türkiye’de ilk uçak fabrikası tesislerini kurmak için devlet destekli bir anonim şirketi kurma kararı alındı. *“Harp ve ticaret tayyareleri, tayyare motorları ve tayyare levazımı imal ve ihzarı için fabrikalar ve tesisat vücuda getirmek üzere Hükümet-i Cumhuriyetimiz ile Junkers Tayyare Motor İnşaat Anonim Şirketi bünyesinde teati edilen 15 Ağustos 1341 tarihli mukavelename mucibince Ankara’da, 40 sene müddet 3.360,000 Türk Lirası sermayeli, ‘Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi’ adı altında merkezi Ankara olmak üzere 25 Ekim 1925 tarihli Bakanlar Kurulu tarafından iç tüzüğü kabul edilerek TOMTAŞ’ın kurulmasına karar verilmiştir”*.⁴⁸

Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi, Cumhuriyet döneminde alanında kurulan ilk şirket oldu. Alman Junkers Şirketinin yaklaşık 3.500.000 Türk lirası TOMTAŞ’a sermaye ile ortaklığa girmesiyle şirketin sermayesi 7 milyon Alman Markı olarak belirlendi.⁴⁹ Böylece Türkiye Cumhuriyeti yerli yatırımları gerçekleştirmek için yabancı sermayeden yararlandı. TOMTAŞ, Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk uçak ve motor üretim şirketi olarak kuruldu.

Kayseri, Anadolu’nun merkezi ve stratejik bir konumda olması sebebiyle, eskiden beri süregelen askeri faaliyetler ve lojistik bakımdan büyük bir öneme sahipti.⁵⁰ Kayseri’ye Askeri fabrikaların ve stratejik kurumların kurulmasının gündeme gelmesi yeni bir durum değildi. 3 Eylül 1909 tarihli

⁴⁵ B.C.A., 30.18-15.50.20.

⁴⁶ Kemal Turan, *Türk-Alman Eğitim İlişkilerinin Tarihi Gelişimi*, Ay Işığı Kitapları, İstanbul 2000, s. 181.

⁴⁷ B.C.A., 30.18-16.64.21.

⁴⁸ B.C.A., 30.18-16.67.6.

⁴⁹ Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, s. 67.

⁵⁰ Suat Akgül, “Milli Mücadele’de Kayseri ve Civarında Askeri Faaliyetler ve Lojistik”, *II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16-17 Nisan 1998)*, Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi, Kayseri 1998, s. 26-40.

Kayseri Tayyare Fabrikası

telgrafta Kayseri ve Sivas havalisinde tayyare fabrikası kurulması için keşif yapıldığı bildirildi.⁵¹ Ordunun cephaneye ve diğer ihtiyaçlarının karşılanması, bununla birlikte Milli Mücadele döneminde silah idhâlatının önüne geçmek için stratejik bir konumda olan Kayseri’de askeri bir fabrika kurulması gündeme geldi. Balkan Harbi’nin kaybedilmesiyle birlikte Rumeli’deki askeri fabrikalarının ve silah depolarının, düşman kontrolüne geçmesiyle birlikte buralardan faydalanılamadı. Bu durumun bir daha yaşanmaması için Harbiye Nezareti tarafından askeri bir komisyon kurularak askeri ve stratejik önemi olan fabrikaların Anadolu’da kurulması için incelemelerde bulunuldu. Komisyon harekete geçerek Kayseri’de Bünyan ve Kızılırmak dolaylarında incelemeler yaptı ve raporunu Harbiye Nezareti’ne sundu. I. Dünya Savaşı’nın çıkmasından dolayı, kurulmasına karar verilen fabrikalar savaş koşullarının etkisiyle adı geçen yerlerde kurulamadı.⁵²

13 Ocak 1921 tarihinde Genel Kurmay Başkanı Fevzi Paşa, İmalat-ı Harbiye fabrikalarının kurulacağı yer konusunda Kayseri’nin uygun olduğuna dair olumlu rapor verdi. Yine 18 Nisan 1921’de Milli Savunma Bakanlığına bildirilen bir mütalaada, kurulacak askeri fabrikaların su ihtiyacını karşılayacak kadar akarsuyun mevcut olması, enerji ihtiyacını karşılayacak kömür madeni ayrıca bakır, kurşun ve barut ihtiyacını sağlayacak güherçile gibi ham madde veya madenlerin bulunması, halkının çalışkan ve sanata meraklı olması gibi sebeplerden ötürü İmalat-ı Harbiye Fabrikasının Kayseri’de kurulması gündeme geldi.⁵³

Kayseri ve çevresinin ağır sanayi kurulmasına müsait bir coğrafyada olması Kayseri’ye önemli avantajlar sundu. Ağır sanayi için zengin sayılabilecek maden yataklarına sahipti. Bu madenlerden Faraşa köyünde Türkiye’nin zengin demir yatakları bulunmaktaydı.⁵⁴ Bu zengin maden yatakları tayyare fabrikasının kurulmasında önemli etkiye sahip oldu.

Askeri ve stratejik fabrikaların kurulması noktası olarak Kayseri’nin, her dönem ⁵⁵ önemli bir mevkide olmasıyla birlikte savaş ve göçler

⁵¹ B.O.A, DH.EUM.AŞY. 20-50.

⁵² Genelkurmay Başkanlığı, *Türk İstiklal Harbi, VII. Cilt, Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1975*, s.115.

⁵³ *Türk İstiklal Harbi, VII*, 116.

⁵⁴ *Kadro*, 13-24. Ciltler, Matbaacılık ve Neşriyat TAŞ, 1933, s. 41.

⁵⁵ Hıfzı Nuri, *Türkiye’nin Sıhhi-i İctimâi Coğrafyası Kayseri Sancağı*, Öğüd Matbaası, Ankara 1922, s. 6.

neticesinde özellikle Ermeni ve Rumların Kayseri'den ayrılmasıyla⁵⁶ Kayseri'nin iktisadi dengesi alt üst oldu. Rumların Kayseri'de ve İstanbul'daki ticaret haneleriyle Kayseri ticaretine ve imalatına önemli katkılar sunuyorlardı.⁵⁷ Bu problemleri biraz olsun çözmek adına Milli Savunma Bakanlığı, Cumhuriyet döneminin en anlamlı stratejik ve askeri yatırımlarından biri olan tayyare fabrikasının kuruluş yerinin Kayseri olması hususunda hükümete öneri sundu. İktisadi ve askeri nedenlerin yanında, Kayseri'de fabrikanın kurulmasında sosyal ve siyasi yönlerden de yeni kurulan Cumhuriyet'in modernleşme hareketini iktisadi güçle destekleyerek Anadolu'ya taşıma düşüncesi etkili oldu. Böylece Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk tayyare ve motor sanayi yatırımı Kayseri'ye TOMTAŞ şirketi aracılığıyla yapıldı. Bu yatırım Türk Sanayi alanında ilk büyük üretim hamlesi oldu. Sanayi inkılabından sonra Türkiye büyük oranda sanayi üretimi alanında dışa bağımlı duruma düşmüştü. Özellikle makina sanayi ve ağır sanayi alanında bu bağımlılık açıkça görülmekteydi.

Türk Hükümeti ile Junkers arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde yapılan antlaşmanın⁵⁸ dördüncü maddesine göre fabrika azami iki yıl içinde teslim edileceği belirlendi.⁵⁹ Fabrika iki safhadan oluşuyordu. Fabrikanın 1926 yılı sonbaharında tamir edilebilecek hâle gelmesiyle birlikte ikinci safha olarak da 1927 yılı içinde uçak üretim fabrikasına başlanmış olacaktı.⁶⁰ Kısa bir süre sonra fabrika yapım inşaatı ihalesini Alman Philipp Holzmann und Co. firması aldı.⁶¹ Hangarlar, su kuyuları, depolar, memur ve işçi lojmanları ile fabrika donanımları kurma işine başlandı.

Fabrikanın donanımları, antlaşma gereği Almanya'dan deniz yoluyla İskenderun limanına, oradan da demiryoluyla Ulukışla'ya taşındı. Ulukışla'dan kağnılarla meşakkatli bir yolculuktan sonra Kayseri'ye getirildi.⁶² İlk olarak enerji ihtiyacı için elektrik santrali ve imalat tezgâhları kuruldu. Fabrikada çalışacak olan yerli personelin eğitimine de önem verilerek ilk etapta 18 kişi, Almanya'daki Junkers tesislerine eğitim almaları için

⁵⁶ Ramazan Tosun, *Türk-Yunan İlişkileri ve Nüfus Mübadelesi*, Ankara 2002, s. 108.

⁵⁷ Kemal Arı, *Büyük Mübadele; Türkiye'ye Zorunlu Göç 1923-1925*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 206.

⁵⁸ B.C.A., 30.18.2-6.57.15.

⁵⁹ B.C.A., 230.0-8.27.7.

⁶⁰ Koçak, *Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, s. 68.

⁶¹ Frans Steiner Verlag, *Zeitschrift Für Unternehmensgeschichte*, Stuttgart 1975, s. 37-39.

⁶² Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, s. 222.

Kayseri Tayyare Fabrikası

gönderildi.⁶³ 1 Ekim 1926'da 50'si Türk 120'si Alman olmak üzere toplam 170 kişilik bir ekip, fabrikayı montaja hazır hâle getirdi.⁶⁴ Yürütülen projenin ilk kısmında bazı ekonomik sıkıntılarla karşılaşmış olsa da, inşaatı tamamlanarak Kayseri Uçak Fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde açıldı.⁶⁵

Kayseri Tayyare Fabrikasının Açılışı

Kayseri Tayyare Fabrikası, 6 Ekim 1926'da Kayseri halkının katılımıyla büyük bir törenle açıldı.⁶⁶ Kayseri Tayyare Fabrikası'nı açılış nutkunda, Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı ve Konya Mebusu Refik Bey, *Kayseri Tayyare Fabrikası'nı açılması Türkiye'nin geleceğinde büyük bir yatırım olduğu bu önemli müessesenin kurulmasında emeği geçenlere teşekkür etti. Türk Milletinin hiç bir güç karşısında boyun eğmediğini, "Bu itibarla iş sahasında mahviyyet ve mütevazı değil gayesine her neye de mal olsa erişmeye azmetmiş bir millet olmak üzere ebediyen iftihar eden bir millete mensup olmakla bahtiyarız."* diyerek askeri başarılarında olduğu gibi sanayi alanında da başarılı olacağını vurguladı. "Bize bu mesut hayatı hazırlayan, milletin mümtaz ve yüksek kabiliyetini cihana göstermek için en büyük irşatlarıyla bizi tenvir eden büyük dâhiyi mesut içtimamız münasebetiyle en kalbî ve pirestîşkâr bir hürmetle kemal-i tazimle selamlarım." diyerek bu müessesenin açılmasında ön ayak olan Gazi Mustafa Kemal Paşa teşekkürlerini sunmuştur. "Bu aziz toprakların havasına sahip olmadıkça bizim için hakk-ı hayat ve teneffüs yoktur." Gazi Mustafa Kemal Paşa veciz sözü ile vatan savunmasında hava hâkimiyetinin anlam ve önemini belirterek, Kayseri Tayyare Fabrikası'nın ülke savunmasında önemli bir işlev göreceğini anlattı. Ülke için müdafaa ve muhafazasına, milletin saadet ve refahını artıracak olan Kayseri Tayyare Fabrikası yapımına mani olmak adına düşmanların faaliyet gösterdi ama başarılı olamadıklarını söyledi. Refik Bey; "...İşte bugün nihayet o mevcut refah ve saadetin kapısında bulunuyoruz. Hemşehrîsi olmakla büyük bir iftihar duyduğum Kayseri ve onun halkı için refah temin edecek olan bu müesseseler bir başlangıçtır. Ve bu mesut hadise karşısında bu müessesenin başında bulunan bir fert gibi değil, içinizden bir fert gibi aynı derecede zevk ve saadet duymaktayım. Ve sizin bu

⁶³ Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, s. 352.

⁶⁴ Tuncay Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, Ertem Matbaa, Ankara 2004, s. 9.

⁶⁵ Utkan Kocatürk, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938*, Türk Tarih Kurumu, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara 2000, s. 462.

⁶⁶ *Milliyet*, 1926, Teşrinievvel 8.

*eserin vücuda getirilmesi için gösterdiğiniz büyük fedakârlıklar karşısında duyduğum minnet ve şükran hislerini sözlerime bir hatime olarak zikretmekle bahtiyarım...*⁶⁷ Diyerek Kayseri’de bu fabrikanın açılışından memnuniyetini ve fabrikanın Kayseri ve ülkeye refah ve mutluluk getireceğini defaatle dile getirdi.

Kayseri Tayyare Fabrikasından Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin Beklentisi ve Dönemin Basınına Yansımaları:

Kayseri’ye tesis edilen uçak fabrikasından devlet yönetim ricali olmak üzere Kayseri halkı ve bütün Türk Milleti fabrikanın açılışını büyük bir mutluluk ve büyük bir ümitle karşıladı. Açılış dolayısıyla Başbakan İsmet Paşa gönderdiği telgrafta: “*Fabrikanın imalat-ı mustakbelesinin, vatanımızın menaf-i aliyesine esaslı bir hadime (hizmet) olmasını temenni ederim*” diyerek fabrikadan ülke için beklentilerini dile getirdi.⁶⁸ Açılış konuşmasını TOMTAŞ şirketi meclis reisi Konya Mebusu Refik Bey yaptı. Konuşmasında, Türk milletinin kabiliyet ve yeteneklerini ortaya koyması, ülke öz kaynaklarını kullanarak yerli üretime geçmesi için bu tesisin Kayseri ve ülkeye refah ve mutluluk taşıyacağı düşüncesi ile, ülkenin iktisadi hayatına önemli katkılar sunduğu gibi vatan savunmasında da önemli bir yatırım olarak gördüğünü ifade etti. Refik Bey konuşmasında Gazi Mustafa Kemal’in “ *bu aziz toprakların havasına sahip olmadıkça bizim için hakiki hayat ve teneffüs yoktur*” sözünü hatırlatarak fabrikanın Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin iktisadi kalkınma alanında çok önemli bir yatırım olduğunu, ülke savunmasına havacılığın katkılarını ve önemini ortaya koyması noktasında ileri bir düşünce olarak tespitini yaptı.⁶⁹ Millî Savunma Bakanı Recep Bey, Anadolu’nun merkezinde olan bu fabrikanın askeri olduğu kadar sanayi ve iktisadi mahiyetleri içine alan büyük bir gelişme olduğunu özetledi.⁷⁰

Kayseri Tayyare Fabrikasının Kayseri’de kurulmasını, dönemin gazeteleri büyük bir beklenti ve heyecanla satırlarına taşıdılar. Bu gazetelerden Akşam gazetesi, “*Kayseri Tayyare Fabrikasının resmî küşadı parlak bir süratle icra edildi*” diyerek fabrikanın açılışıyla ilgili konuşmalar ve değerlendirmeler yaptı. Kayseri Tayyare Fabrikasının açılmasıyla birlikte

⁶⁷ Refik Beğ, “Kayseri’deki Tayyare Fabrikamızın Küşad Merasimi”, *Türk Hava Mecmuası*, Sayı: 11, Ankara 1 Teşrin-i Sani 1926, s. 4-7.

⁶⁸ B.C.A., 30.10-171.187.7.

⁶⁹ *Akşam*, 1926, Teşrinievvel 8.

⁷⁰ *Akşam*, 1926, Teşrinievvel 8.

şehrin ulaşım alanında gelişmeler yaşayacağını, fabrikanın açılmasından bir yıl sonra şehre demiryolu geleceğini Akşam gazetesi haberlerinde yer verdi.⁷¹ Milliyet gazetesinin 8 Ekim 1926 tarihli sayısında; “İlk Türk Tayyare Fabrikasının küşadı, büyük bir merasimle küşat edildi” diyerek haberini baş sayfadan duyurdu.⁷² İkdâm gazetesinin baş sayfasında; “Türk faaliyet ve azminin fenni sahada yeni muvaffakiyeti ve eseri”dir başyazısıyla Türkiye için değil bütün dünya medeniyeti için önemli olan bu gelişme kaleme alındı. İktisadi, ilmî ve askeri alandaki bu gelişme Gazi Mustafa Kemal Paşa’ya, binlerce halkın açılışa büyük bir ilgi gösterdiği bir telgrafla bildirildi.⁷³ Son Saat gazetesi, “Türkiye bundan sonra hava mudaafai tayyarelerini bizzat kendisi yapacaktır. Her yer gibi Türkiye’de de tayyare fezaları olacak, düşenler düşecek fakat arkasından gelenler behemalhal yükselecektir.” diyerek bu sanayi kuruluşundan beklenen kararlılığı çok anlamlı bir haber olarak kayıtlara geçirdi.⁷⁴

Gazete haberlerinden de anlaşılacağı üzere, Türkiye sanayi altyapısının ilk temeli olan ve aynı zamanda hava gücünün oluşturulması noktasında önemli bir yeri teşkil eden Kayseri Tayyare Fabrikasının açılışı, Cumhuriyet Türkiye’sinin en önemli yatırımlarından biri olarak değerlendirildi.

Kayseri Tayyare Fabrikası iktisadi neticelerinden, Türk Hava Kuvvetleri’nin ihtiyaçları yerli üretimden karşılanmasıyla beraber Türk ekonomisine büyük katkılar sunması beklentisi büyüktü. Ülkenin hava sahası emniyet altında olduğu kadar serbest üretiminde artacağı, ne kadar Türk sanayisinde uçak imal edilirse bir o kadar Türk parasının alım gücünün yükseleceği düşüncesi ortaya konuldu.⁷⁵

Tayyare fabrikasından bir diğer iktisadi beklenti ise bu fabrikalarda çalışan işçiler yavaş yavaş çıraklıktan ustalığa geçerek ülkenin ihtiyacı olan kalifiye eleman ihtiyacına cevap verebilme beklentisi oldu. Türkiye gibi sanayi alt yapısını yeni kurmaya başlayan bir ülke için çok anlamlı bir beklentiydi.

Tayyare fabrikasının açılmasıyla başlayan fabrikacılık zamanla diğer endüstri fabrikalarının açılmasına kaynak olacağı ve dışa bağımlı olduğumuz

⁷¹ Akşam, 1926, Teşrinievvel 8.

⁷² Milliyet, 1926, Teşrinievvel 8.

⁷³ İkdâm, 1926, Teşrinievvel 8.

⁷⁴ Son Saat, 1926, Teşrinievvel 8.

⁷⁵ Haşim Nahit, “Tayyare Kuvvetinin İktisadi Neticeleri”, *Türk Havva Mecmuası*, 1(1), 1926, s. 1-2.

endüstri alanlarında fabrikalar kurularak milli sanayi kurulmasına öncülük edeceği beklentilerini ortaya çıkarmıştı.⁷⁶

Tayyare fabrikasının Kayseri’de kurulmasıyla beraber, Türk Ordusu’nun hava harp aleti olarak kullanılacak ya da Türkiye’de nakliye vasıtası olarak istifade edileceği ortaya koyuldu. Tayyarelerin Kayseri’de üretilmesi birçok nokta-i nazardan ehemmiyeti olacağı vurgulandı. Tayyareler, medeniyet âleminde, asker, iktisadi ve siyasi büyük etkiye sahip olduğu vurgulandı. İktisadi olarak bu fabrikada imal edilecek tayyareler hava hatları kurularak ülke iktisadi gelişimine büyük faydalar sunması beklenmekteydi. Türk Hava Kuvvetlerini dışa bağımlılıktan kurtarması ve dışarıya büyük paraların akmasının önüne geçilmesi noktasında Kayseri Tayyare Fabrikasının kurulması büyük bir yatırımdı. Tayyare imalatı olmayan iktisadi hayatta gücü yoktur, iktisadi gücü olmayanın da siyasi gücü olamayacağı düşüncesi çerçevesinde, Kayseri Tayyare Fabrikasının önemi büyüktü. Kayseri Tayyare Fabrikası ile “Yeşil Kuvva-i Makinist Mektebi”⁷⁷ milli iktisadımızın terakki ve inkişafımızın en kuvvetli membalarından oldukları için Türkiye Cumhuriyeti’nin bir zaferi ve ilerlemesi olarak telakki edildi.⁷⁸ Milli iktisadın güçlü bir şekilde kökleşmesinde Türk uçak üretiminin büyük bir yeri olacağı Cumhuriyetin ilk yıllarında güçlü bir şekilde vurgulanmıştır.⁷⁹ Uçak üretim faaliyetine geçilebildiği takdirde muasır milletler seviyesine ulaşılacağı yine vurgulanmıştır.

Kayseri Tayyare Fabrikası Gelişimi ve Faaliyetleri

Kayseri Tayyare Fabrikasının açılışından kısa bir süre sonra faaliyete geçmesiyle birlikte, Türk Hava Kuvvetlerine ait Junkers A-20, F-13, G-23, bakım, onarım ve yenileme işlemleri yapılmaya başlandı.⁸⁰ Kısa bir süre sonra

⁷⁶ Haşim Nahit, “Türk Tayyareciliği ve Türkiye’de İmali Sureti”, *Türk Havva Mecmuası*, 1(2), 1926, s. 2-3.

⁷⁷ Yeşil Kuvva-i Makinist Mektebi, 23 Nisan 1926 yılında Türk Hava Kuvvetlerinin teknik personel açığını gidermek için İstanbul Yeşil Köyde “Tayyare Makinist Mektebi” adında açılan bir okuldur. Türkiye Büyük Millet Meclisi açılış tarihinde 23 Nisan 1926 yılında Türk Uçakları Kurultayı düzenlenmiştir. “ Türk Uçakları Kurultayı”, *Ayn Tarihi*, 8(28), Nisan 1926, s. 1178-1185.

⁷⁸ Haşim Nahit, “Kayseri Tayyare Fabrikası ve İmali Sanayimiz”, *Türk Havva Mecmuası*, 1(12), 1926, s. 2-3.

⁷⁹ Türk Tayyare Cemiyeti Mecmuası, “*Türk Tayyareciliği ve Milli İktisat*”, S. 2, 15 Ağustos 1926, sy, 1.

⁸⁰ Bıykoğlu, *Türk Havacılık Sanayii*, s. 8.

Kayseri Tayyare Fabrikası

Junkers Şirketinin, 15 Ağustos 1925 tarihli antlaşma yükümlülüğünü yerine getirmemesi ve uçak fabrikasında Alman işçi ve mühendislerin yüksek ücretlerinden kaynaklanan ekonomik sıkıntılardan dolayı TOMTAŞ şirketinin faaliyetlerine 3 Mayıs 1928 tarihinde son verildi.⁸¹ Bu hadiselerin akabinde 28 Mayıs 1928’de fabrika faaliyetini durdurdu.⁸² Bakanlar Kurulunun 27 Kasım 1929 tarihli toplantısında TOMTAŞ Şirketinin 15 Ağustos 1925 tarihli antlaşma hükümlerini yerine getiremediğinden, ekonomik nedenlerle müflis olduğundan TOMTAŞ şirketinin mal varlığının tamamı Kayseri Uçak Fabrikası da dâhil olmak üzere ve bütün yetkileri Türk Tayyare Cemiyeti’ne devredildi.⁸³ Bu yüksek maliyet ve teknoloji altyapısı gerektiren proje, akamete uğrasa da havacılık alanında önemli bir kilometre taşı oldu. Özellikle batı teknolojik alt yapısının Kayseri’ye taşınması ve bu alanda kalifiye elemanların yetiştirilmesi için Almanya’ya gönderilmesi önemli gelişmeydi.

Kayseri Tayyare Uçak Fabrikasının, Türk Tayyare Cemiyeti’ne devredilmesinden sonra Türkiye için önemli olan bu yatırımdan vazgeçilmedi. Türk havacılığının gelişmesi için Türk Tayyare Cemiyeti aracılığıyla çalışmalar yapıldı. Türk Tayyare Cemiyetinin 3. Kongresinde İsmet Paşa: “*Tayyare Cemiyeti, çetin bir milletin, ihtiyacını bütün milletçe himayesinden doğmuştur. Türkiye’nin temiz ve engin havasını kötü niyetli uçaklardan masum bulundurmak... Milletin yeryüzündeki yollarda güvenle bütün işlerini hava yollarında da başarmak iddiasındadır... Görüyorsunuz ki efendiler, millet için uçmak ihtiyacı hayati ihtiyaçlardan, uçmak mücadelesi yaşamak mücadelesinden biri olmuştur.*”⁸⁴ Diyerek havacılık alanında hem vatan savunmasında hem de milletin her türlü işlerinde güvenle istifade edileceğinin kararlılığını ortaya koyarak havacılık alanında gelişmelere kayıtsız kalınamayacağını açıkladı.

Kayseri’de Alman işbirliğiyle açılan uçak fabrikasının beklentileri karşılamayarak akamete uğramasından sonra Almanya, Junkers Şirketinin başarısızlığını ortadan kaldırmak için Nadolny nezdinde 3 Ocak 1931 tarihinde Türkiye ile yazışmaya geçti.⁸⁵ Bu önemli projenin başarıya ulaşması

⁸¹ Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, s. 223.

⁸² Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler II* s. 352.

⁸³ B.C.A, 030.18.1.2.-06.57.15

⁸⁴ B.C.A, 30.0.10-59.398.1.

⁸⁵ B.C.A, 30.10-59.398.5.

için Alman Büyükelçisi Nadolny'nin, 30 Mart 1931'de Türkiye'ye geldiği bildirildi.⁸⁶ Lakin fazla bir şey değişmedi. Proje Almanlar'dan alındı.

Kayseri Tayyare fabrikasının ve tesisatının yeni tayyare ve motor imal etmesi için yeni girişimlerde bulunularak, Amerikan Curtiss-Wright⁸⁷ ve Alman Lufthansa şirketlerine teklif edildi.⁸⁸ Bu meşakkatli iş yarıda bırakılmayarak, dünyanın önde gelen uçak üreticisi ülkelerinden Amerikan-Curtiss-Wright grubu ile Kayseri Tayyare Fabrikasının tayyare ve motor imali, hava hatları ve her türlü hava işleri için bir sene geçerli olmak üzere Milli Savunma Bakanlığının yapmış olduğu antlaşma, 3 Kasım 1931 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kabul edildi.⁸⁹ Böylece Türkiye Cumhuriyeti'nin bu konuda ne kadar istekli olduğunu da ortaya koyması açısından bu antlaşma önemliydi. Amerikan Curtiss-Wright ile yapılan antlaşma bir senelik olduğundan, 23 Kasım 1932 tarihinde antlaşmanın bir sene daha uzatılmasına 14 Ocak 1933 tarihli Bakanlar Kurulu toplantısında karar verildi. Kayseri Tayyare Fabrikasında Türk-Amerikan ortak yapımı uçak imalatına devam edildi.⁹⁰

1933 yılında Milli Savunma Bakanlığına devredilerek Kayseri Tayyare Fabrikası, yeni bir açılış yapıldı.⁹¹ Açılışında kısa bir süre sonra 22 Ekim 1933 yılında Türk Silahlı Kuvvetler için ilk defa iki adet uçak üretildi.⁹² Kayseri Tayyare Fabrikasında üretilen uçak Türkiye Cumhuriyeti tarafından İran Şahı Rıza Han Pehlevi'ye hediye edildi.⁹³ Bu durum Türkiye'yi havacılık alanında İslam Dünyası'nda bu yıllarda ileri olduğunun en büyük kanıtıydı. Kayseri Tayyare Fabrikası lisansı ile 1 Ekim 1936'da üretimine başlanan 20 adet P.Z.L. avcı ve 15 adet Götha eğitim uçağının üretimi 31 Mart 1938 tarihinde tamamlandı. P.Z.L avcı uçaklarından az sayıda üretilmiş olsa da her biri idhâl edilen bir uçağa göre 4.500 Türk Lirası ucuza üretilmiş olup, P.Z.L ve Götha uçaklarından toplamda 433.000 Türk Lirası'nın ülke içinde kalması, ilerisi

⁸⁶ B.C.A, 30.10-230.553.10.

⁸⁷ *Automotive Industries*, 66(25), Chilton Company ABD, 1932, s. 236.

⁸⁸ B.C.A, 30.10-59.398.5

⁸⁹ B.C.A, 30.18.1.2- 24.72.17.

⁹⁰ B.C.A, 30.18.1.2-33.5.7.

⁹¹ Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950)*, s. 224.

⁹² *Cumhuriyet*, 22 Teşrinievvel 1933.

⁹³ *Cumhuriyet*, 01. 05. 1934.

Kayseri Tayyare Fabrikası

için havacılık alanında büyük işlerin başarılacağına dair ümit kaynağı olmuştur.⁹⁴

1936 yılında Polonya Panstwowe Zakłady Lotnicze firması ile lisans antlaşması yapıldı.⁹⁵ Polonya ile yapılan bu lisans antlaşmasıyla birlikte P.Z.L -24 adını taşıyan av uçaklarının Milli Savunma Bakanlığı için alınmasına karar verildi.⁹⁶ Bu uçakların alım antlaşması yapıldıktan sonra, yapımı Kayseri Tayyare Fabrikasında gerçekleştirmeye başladı. Bristol uçaklarının lisansı alınarak 18 adet bombardıman ve muhtelif sayılarda avcı uçaklarının 1938 yılının sonunda lisans ve resimlerinin alınmasıyla, Kayseri Tayyare Fabrikası'na montajının yaptırılmasına Bakanlar Kurulu karar verdi.⁹⁷ 1940 yılında ise Avrupa'nın havacılık alanında gelişmiş İngiliz firması olan Phillips And Powis Aircraft Ltd ile antlaşma yapılarak Magister uçak üretimine geçildi.⁹⁸

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda 1926 ile 1947 yılları arasında onarım ve üretim faaliyetleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 1926-1947 Yılları Arası Kayseri Tayyare Fabrikası Faaliyetleri

Yıllar	Antlaşmanın Yapıldığı Firma ve Ülke	Üretim Veya Bakım-Onarım	Uçak Modeli	Miktarı
1926-1928	Junkers (Almanya)	Bakım-Onarım	A-20, F-13,G-23.	---
1932	American The Curtiss Aeroplane and Engine Company Incorporation (A.B.D)	Üretim	Curtiss Hawak ve Fledgling	33 8
1935	---	Üretim	Planör	53
1936	Gothaer Waggon Fabrik A.G (Almanya)	Üretim	Gotha 145	45

⁹⁴ B.C.A, 30.10-59.399.8.

⁹⁵ Polski Słownik Biyograficzny, 33, Rudowski, Jan - Rzańnicki, Adolf. Polskiej Akademii Umiejętności, Warszawa 1992, p, 83.

⁹⁶ B.C.A, 30.18.1.2-63.24.4.

⁹⁷ B.C.A, 30.18.1.2- 83.54.18.

⁹⁸ Zafer Orbay, *Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı*, Türk Bilim Tarihi Kurumu, İstanbul 2009, s. 31.

1937	Panstwowe Zakłady Lotnicze (Polonya)	Üretim	PZL 24 A-24C	24
1940-1947	Phillips and Powis Aircraft Ltd (İngiltere)	Üretim	Magister	24
1947...		Bakım-Onarım	TSK Uçakları	----
Toplam	4 Ülke ve 5 Uçak Firması			187

Tablo 3.21’den anlaşılacağı üzere⁹⁹; Türkiye’de ilk havacılık endüstrisinin temelleri Kayseri’de atılmış ve dünyada yeni gelişen bu endüstri kolunda ilk kurulduğu dönemde teknolojik ve altyapı olarak dünya havacılık sanayisiyle yarışabilecek kapasitede yatırım yapılmıştı. Dünyadaki gelişmeler yakinen takip edilerek üretim sağlandı. Aynı zamanda Türkiye’nin, Avrupa’nın çeşitli ülkelerinden idhâl ettiği uçakların montajının yapıldığı, dönemin en önemli fabrikalarından biriydi. Kayseri Uçak Fabrikası; düşünüldüğü kadar geliştirilemez ve 1950 yılında tesisin ismi Hava İkmal Merkezi olarak değiştirildi. Bu, aynı zamanda fabrikanın kapatılması anlamına geliyordu. Kapatılma nedenleri ortaya konulacak olursa: İlk neden, zihniyet ve sebat problemi oldu. Böyle büyük, geniş yatırımlı projeler kısa vadede verimli olmayabilir ama bilgi ve teknoloji geliştikçe zamanla verimli ve arzu edilen seviyeye ulaşabilirdi. Junkers Firması, Türkiye ile birlikte aynı zamanda Rusya ve Polonya’ya uçak fabrikaları kurdu.¹⁰⁰ Bu iki ülke zamanla bu alanda kendini geliştirerek, ürettikleri uçaklar ihraç duruma geldi. Buna örnek verecek olursak; Polonya’nın 1936 yılında P. Z. L. -24 isimli avcı uçaklarını dönemin en iyi uçaklarından biri olarak gören Türkiye, Polonya’dan bu uçakları satın aldı.¹⁰¹ Fabrika arzu edilen oranda seri üretime geçemediği için uçak üretimi maliyeti artıyordu. Bu durumda üretim ve rekabeti sınırladı. Türkiye II. Dünya Savaşı sonunda Batıya daha fazla yanaşmasıyla, Batının savaş için ürettiği ve elinde kalan stok uçakları eritmek için Türkiye önemli bir tedarikçi durumuna gelmişti. İthal edilen uçakların maliyeti üretilen uçakların maliyetinden düşük olduğundan Türkiye üretim yerine ithalata yöneldi. Bu gibi nedenler fabrikanın gücünü olumsuz etkiledi.

⁹⁹ Bora Çağlar, "Havacılığın Tarihçesi Türk Havacılığının Evrimi Kayseri'nin Endüstriyel Havacılıktaki Yeri", *Kayseri I. Havacılık Sempozyumu*, Kayseri 1997, s. 5-12.

¹⁰⁰ B.C.A, 230-8.26.3.

¹⁰¹ B.C.A, 30.18.1.2- 63.24.4.

Kayseri Tayyare Fabrikası

Kayseri Tayyare Fabrikası, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetleri tarafından fabrikanın serbest bir biçimde faaliyet göstermesi için 28 Haziran 1938 tarih ve 3626 numaralı kanun çıkartıldı. Kanunun birinci maddesinde: “*Milli Müdafaa vekilliğince tayin olunacak esaslar dairesinde Devlet dairelerinden, Türk Hava kurumundan, sermayeleri Devlete ait fabrika ve müesseselerden veya dışarıdan siparişler almak ve bu siparişler dolayısıyla her türlü ticarî muamelata ve bunlardan mütevellit taahhüdata girişmek için Kayseri ve Eskişehir tayyare fabrikaları müdürlüklerine salahiyet verilmiştir.*” Kayseri Tayyare Fabrikası Müdürlüğüne faaliyet alanında geniş yetkiler verildi.¹⁰²

Kayseri Tayyare Fabrikası kapatılmayıp 1926 yılından beri çalışıyordu, 15 yıldan beri bilgi ve teknoloji birikimi sağlayarak, ve bu alanda gelişme kaydederek uçak motoru yapabilecek bir sanayi kuruluşu olacaktı.¹⁰³ Kayseri Tayyare Fabrikası gelişmemişti: Buna mukabil Türk uçak sanayi arzu edilen seviyelerde olmamış, kalifiye eleman yetiştiren teknik okulların kurulması konusunda geç kalınmıştı. Yine Türkiye ile aynı zamanda uçak endüstrisine başlayan Polonya, bu konuda da Türkiye’den daha fazla ilerleme kat etmişti. Bunun göstergesi ise; Kayseri Tayyare Fabrikasındaki Pazetel uçak imalatında çalıştırılacak Polonyalı Mühendis Wilhelm Gibalk'a ait kadronun 12 Temmuz 1936’da tasdik edilerek fabrikada çalışmaya başladı.¹⁰⁴ 1941 yılında mühendislik okulu bünyesinde açılması düşünülen uçak mühendisliği bölümünde eğitim vermek için Polonyalı uçak mühendislerden istifade edilmek istendi.¹⁰⁵

Rusya ve Polonya; uçak sanayisinde büyük gelişmeler meydana getirirken, Kayseri Tayyare Fabrikası bakım ve onarım atölyesi merkezi olmaktan öteye gidemedi. Türkiye, 1925-1950 yılları arasında havacılık ve uçak sanayinde atılım yapmak için çeşitli yollar denedi. Türkiye’de yeterli teknik altyapı ve teknik eleman yetersizliği başta olmak üzere ülke içindeki eksiklikler, politik kararsızlıklar ve iç sorunlar havacılık politikasının aksamasının sebebiydi. Erzurum mebusu Şükrü Koçak,¹⁰⁶ Türk Hava Kurumu

¹⁰² Cumhurbaşkanlığı Arşivi, A, III. D, 42, F, 10-243.

¹⁰³ Abdin Daver, “Havacılık Sanayi İstiyoruz”, *Havacılık ve Spor*, Sayı: 288, Haziran 1941, s. 9.

¹⁰⁴ B.C.A, 30.18.1.2- 70.98.4.

¹⁰⁵ B.C.A, 30.10-61.409.15.

¹⁰⁶ Fuat Ali Bulca’dan sonra en uzun süre, Şükrü Koçak 1939-1947 yılları arasında Türk Hava Kurumu Başkanlığını ifa etmiştir.

Başkanı 9 Haziran 1941 tarihli Başbakanlığa gönderdiği yazıda havacılık alanında ilerleme kaydedilmesi ve ülkenin çok miktarda ihtiyacı olan tayyare mühendislerinin yetiştirilmesi için mühendislik okullarında uçak mühendisi yetiştiren bölümlerin açılması gerektiğini belirtti.¹⁰⁷ Teknik eleman ve bu alanda bilgi üretebilecek mühendislerin olmaması çok büyük bir eksiklikti.

Kayseri Tayyare Fabrikasında mühendislerin çoğunun yabancı olması, teknolojik gelişmeler göz önüne alındığında ülkenin dışa bağımlı olduğunun bir göstergesiydi. Diğer yandan dış baskı, ülkeler arası politik ve ekonomik oyunlar özellikle Türk endüstrisinin gelişimini engelleyerek ve stratejik önem ifade eden Türkiye'nin güçlenmesini temin edecek uçak ve motor sanayinin gelişiminin önünü kapayarak Türkiye'nin uzun yıllar tüketici durumuna düşürülmesine sebep oldu.

Kayseri Tayyare Fabrikasının Kayseri'ye Katkıları

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında havacılık çok önemli bir yer teşkil etti. 1926 yılında, ülkenin bağımsızlık günü olarak kutlanan 30 Ağustos Zafer Bayramı ile Tayyare Bayramı beraber kutlanacak kadar değerli görüldü.¹⁰⁸

Türk Hava Mecmuası'nda yayımlanan “*Tayyare Kuvveti'nin İktisadi Neticeleri*” adlı makalede, Türk Hava Kuvvetleri'nin güçlü olmasının sadece askeri alanda bir menfaat sağlamayacağı belirtildi. Bununla birlikte hava kuvvetlerinin güçlü olmasıyla her türlü iktisadî ve sınai kalkınma için güvenli bir ortamın tesis edileceği şu sözlerle desteklendi: *Muasır hayatta iktisadi iktidarların, istihsal kudretinin temeli saadettir, sanatı meydana getiren de âlim ve irfandır. Âlim ve irfan sanatta işleyecek çalışkan kolları ve bu kolların maharetini, sanatın işleyeceği iptidaî mevadî temin ve nihayet sanatın faaliyet tarzını tanzim eder ki işte bunlar iktisadî, iktidarı ve istihsal kuvvetini teşkil ederler. İstihsal kudretinin faal ve semereli olmasının birinci şartı ise dâhilî ve hâricî emniyettir. Bir memlekette emniyet olmazsa orada saik serbestiyesi*

¹⁰⁷ B.C.A, 30.10-61.409.15.

¹⁰⁸ “Milli Bayramlar, 30 Ağustos 926 Tayyare Bayramı”, *Milli Mecmu*, Sene 3, 31(68), 1 Eylül 1926, s. 1108; “30 Ağustos Tayyare Bayramı”, *Türk Hava Mecmuası*, 2(32), 15 Eylül 1927, s. 272.

Kayseri Tayyare Fabrikası

*mevcut olamaz, hâriçten tehdit edilen bir milletin serbestçe çalışmasına da imkân kalamaz.*¹⁰⁹

Kayseri Tayyare Fabrikası; ülke ekonomisine ve sanayisine müsbet katkılar sunmasıyla birlikte, bizzat Kayseri şehrine önemli iktisadi ve siyasi avantajları beraberinde getirdi. Mustafa Kemal Atatürk; Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1 Kasım 1937 tarihli açılış konuşmasında fabrikanın şehre olan katkısını ortaya koyması noktasında şunları söyledi: "... Her yeni endüstri eserinde olduğu gibi Kayseri Tayyare Fabrikası, muhitine refah ve medeniyet ve bütün memlekete haz ve kuvvet vermiştir".¹¹⁰

Ülkemizde savunma sanayi, itici güç olarak özel sanayi gelişiminde lokomotif görevini yerine getirdi. Kayseri'de uçak fabrikasının imkânları ülke sanayisine açılmasına ön ayak olmakla beraber, döner sermaye işletme mantığını kurarak, Kayseri'nin sanayi şehri olması noktasında önemli bir misyonu üzerine aldı. Kayseri; nüfus mübadelesine maruz kalan bir şehir olmasından dolayı yetişmiş insan gücünün önemli bir kısmını kaybetti. Bu durumun sonucunda bilgi ve ekonomik kayıplar yaşayan şehirlerin başında geldi.¹¹¹ Bu sıkıntıyı ortadan kaldırması noktasında fabrikada kalifiye elaman yetiştirilmesinde ve ekonomik katkılar sunması noktasında fabrika, sadece Kayseri için değil Türkiye içinde önemli bir endüstri okulu olarak görevini üstlendi.

Kayseri Tayyare Fabrikası, 1930'lu yıllardan itibaren fabrikada çalışan Kayserili sanatkârların burada edindikleri bilgi, beceri ve deneyimler Kayseri'de İç Anadolu'nun en büyük oto tamirciler sitesinin oluşmasında; Kayseri ve ülke sanayisinin usta ve yetişmiş elaman altyapısının temininde oldukça önemli bir merkez oldu.¹¹² Fabrikanın Ulukışla demiryoluyla bağlantısının sağlanması noktasında Kayseri'ye demiryolunun getirilme düşüncesinde önemli bir etkiye sahipti. Fabrikanın açılması Kayseri'de hava trafiğinin olgunlaşmasına altyapı hazırladı. Hava ulaşımının günden güne artması sebebiyle Türkiye'de ilk hava yolu taşımacılığı yapılması düşünülen

¹⁰⁹ "Tayyare Kuvvetinin İktisadi Neticeleri", *Türk Tayyare Mecmuası*, S. 1, 1. Cilt, 1 Haziran 1926, s. 1-2.

¹¹⁰ *Atatürk'ün Kültür ve Medeniyet Konusunda Sözleri*, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, s. 37, Ankara 1990, s. 120.

¹¹¹ Memduh Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1950*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul 1980, s. 213.

¹¹² Kemalettin Tekinsoy, *Kayseri'nin İmarı ve Mekânsal Gelişimi*, Kayseri Büyük Şehir Belediyesi, 2011, s. 43.

şehirlere arasında Kayseri'nin de listede yerini almasında önemli etken oldu.¹¹³ Aynı zamanda fabrikanın enerji ihtiyacının karşılanması noktasında şehre elektrik gelmesinde etkili oldu. Fabrikanın faal olduğu dönemlerde işçi sayılarına bakacak olursa; bu dönemlerde Kayseri'de en fazla toplu işçi çalıştıran fabrikalardan biri de uçak fabrikası olarak istihdamda yerini aldı.

Kayseri Tayyare Fabrikası üretim için sarf ettiği enerjiyi fabrika bünyesine kurulan elektrik üretimi jeneratörlerle sağladı. Bu durum Türkiye'de ilk otoprodüktör sanayisinin gelişiminde ilk örneklerinden oldu.

28. 06. 1938 tarihli kanunda: “*Millî Müdafaa Vekilliğince tayin olunacak esaslar dairesinde Devlet dairelerinden, Türk Hava Kurumundan, sermayeleri devlete ait fabrika ve müesseselerden veya dışarıdan siparişler almak ve bu siparişler dolayısıyla her türlü ticarî muamelata ve bunlardan mütevellit taahhüdata girişmek için Kayseri Tayyare fabrikası müdürlüğüne yetki verilmiştir*”.¹¹⁴ Bu kanunla devlet fabrikalarının Türkiye'de verimliliğini ve kabiliyetini artırmak için özerkliğe gidilen ilk örneklerinden oldu. Türk Hava Kurumu tarafından Ankara'da 1942 yılından itibaren kurulmaya başlanan Etimesgut Uçak Fabrikası'nın faaliyete geçmesinde Kayseri'de kurulan uçak fabrikasından elde edilen bilgi ve tecrübeden istifade edilecektir.

Kayseri Tayyare Fabrikası, şehrin genişlemesinde, şehirleşmesinde ve sanayileşmesinde önemli motor gücüydü. Kayseri Tayyare Fabrikasının ilk yıllarında 50 olan işçi sayısı, 1935 yılından sonra artarak 500-600 kişi olarak istihdam etmeye başladı.¹¹⁵ 1948 yılında Fabrikanın işçi sayısı 888'dir bunlardan 135 çırak olup %15'i kadından oluşmaktaydı.¹¹⁶ Fabrika, bölgeye sosya-iktisadi bakımdan hizmet etti. Fabrikada insanlar memur ve işçi olarak istihdam edildi. Bünyesinde çalıştırdığı işçilerin sosyal kültürel ve ekonomik hakları azami seviyede gözetildi.¹¹⁷ Kayseri'de uçak fabrikasında çalışmak önemli bir sosyal statüyü de beraberinde getirdi. Fabrika çalışanların toplum içinde saygın bir yer işkâl etmekteydi. Fabrika, şehrin merkezine uzak, güneyine inşa edildiğinden, fabrika işçilerinin işlerine rahatlıkla ulaştırılması için Kayseri Belediyesi; 1946 yılında ilk defa Kayseri'de toplu taşıma hizmeti

¹¹³ *Cumhuriyet*, 06. 07. 1936.

¹¹⁴ Cumhurbaşkanlığı Arşivi, A III, D 42, F, 10-242.

¹¹⁵ Rifat Bayrak, “Tomtaş 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi”, *Uçantürk*, s. 382, Mart 1994, s. 21-41.

¹¹⁶ Korkut, *Kayseri ve Kayseri'deki Devlet Fabrikaları Sıhhi Tetkikleri Raporu*, s. 42.

¹¹⁷ Korkut, *Kayseri ve Kayseri'deki Devlet Fabrikaları Sıhhi Tetkikleri Raporu*, s. 44.

Kayseri Tayyare Fabrikası

vermeye başladı.¹¹⁸ Bu hizmet Kayseri toplu taşıma alanında ilk düzenli taşıma hizmeti oldu. Aynı zamanda fabrika işçilerinin sağlık sorunlarını tedavi etmek için Anadolu'nun il ve kazalarında olmayan donanımlı bir hastanesi kuruldu.¹¹⁹ Fabrika bünyesinde üç sınıftan oluşan bir çırak mektebi faaliyete geçti. Bu çırak okulunda 30 köylü çocuğa eğitim ve öğretim verilmekle birlikte bu çocuklar fabrika bünyesinde yatılı olarak kalıyorlardı.¹²⁰ Bu uygulama ile Kayseri'nin kırsalında yaşayan ve eğitim ve öğretim imkanları olmayan köylü çocukları fabrikanın olanaklarından faydalanarak sosya-iktisadi olarak gelişmelerine fayda sağladı. Kayseri Tayyare Fabrikası, Kayseri'nin şehirleşmesinde, sanayi kimliğine bürünmesinde, sosyal ve kültürel olarak çok büyük katkı sağladı.

Türk Savunma Sanayi'nin, Hava Harp Sanayi kısmına giren Kayseri Tayyare Fabrikası, hizmetini ülke sanayisine açarak, Kayseri'nin sanayi şehri olmasında çok büyük alt yapı hizmetini yerine getirdi.¹²¹ Adı geçen fabrikada eğitim ve öğrenim alan ustalar hem Kayseri şehrinde hem de Türkiye geneline tecrübelerini aktararak ülke sanayisinin güçlenmesinde ve gelişmesinde önemli bir mevkiye sahip oldular. Buna en önemli örnek, 2'nci Hava İkmal Bakım Merkezi, Kayseri'de faaliyete geçerek hem Kayseri sanayinin gelişimine hem de Türk Hava Kuvvetleri'ne karşı önemli hizmetleri üstlendi.¹²² Bu duruma Kayseri'de askeri tesislerin kurulması örneğini de verilebilir, askeri motor tamirhanesi, askeri harp malzemelerinin tamirinin yapılmasına ve askeri şoför eğitiminin en uygun yerin Kayseri olduğunu belirten 15 Şubat 1943 tarihli bir rapor sunuldu.¹²³ Bu raporun kayseri için verilmesindeki en büyük neden Kayseri Tayyare Fabrikasının Kayseri'de kurulmuş olmasıydı. Fabrika; şehri iktisadi, sosyal ve kültürel olarak olumlu yönde etkileyerek bu alanlarda gelişimine hizmet etti. Bu fabrika Türkiye'de makine, motor ve ağır sanayi kollarının kurulmasında bir köşe taşı olmuştur. Bu alanlardaki teşebbüsler için bir ilham kaynağı olmaktadır.

¹¹⁸ Vacit İmamoğlu, 20. Yüzyılın İlk Yarısında Kayseri Kenti: Fiziki Çevre ve Yaşam, *1. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri*, Kayseri 1996, s. 123.

¹¹⁹ Korkut, *Kayseri ve Kayseri'deki Devlet Fabrikaları Sıhhi Tetkikleri Raporu*, s. 42.

¹²⁰ Korkut, *Kayseri ve Kayseri'deki Devlet Fabrikaları Sıhhi Tetkikleri Raporu*, s. 42.

¹²¹ Rıfat Bayrak, Tomtaş 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi, *Uçantürk*, s. 382, Mart 1994, s. 40-42.

¹²² Bora Çağlar, "Havacılığın Tarihçesi Türk Havacılığının Evrimi Kayseri'nin Endüstriyel Havacılıktaki Yeri" s. 5-12.

¹²³ Atase, II. şube, sayı; 13297.

SONUÇ

Sonuç olarak Kayseri Tayyare Fabrikası büyük bir heyecan ve şevkle açılmasına rağmen nihai hedeflerine ulaşamamıştır. Bu nihai hedefler ülke savunması için kaliteli, ucuz ve en önemlisi de bağımsız olarak yerli ve milli uçaklar üretmektir. Maalesef bu hedeflere ulaşılmasında başarılı olunamadı. Bu başarısız olunmasının sebeplerini ortaya koyacak olursak; uçak teknolojisi ve bilgisi bakımından dışa bağımlı olunması, uçak mühendisliği ve uçak teknolojileri eğitim ve öğretim veren okulların olmaması, fabrikada faaliyet gösteren batılı uçak üretim şirketlerinin istikrarsızlıkları, dönemin bazı hükümetlerin ve yöneticilerin fabrikanın önemini kavramakta yetersiz kalmaları, mezkûr fabrikanın işçi ve maddi giderlerinin bir yük olarak görülmesi, böyle stratejik bir müessesenin zarar etmesine teamül ve sebat edilmemesi gibi durumlardan kaynaklandı. Bunların dışında İkinci Dünya Savaşı sonuçlanması ile Türkiye Batı Blokunda yer almaya başladı. Bu bloğun lideri olan Amerika Birleşik Devletleri savaş sırasında ürettiği savaş uçaklarını savaştan sonra Türkiye gibi kendisine müttefik olan ülkelere hibe ya da ucuz maliyete verdi. Bu durum emekleme savaşında olan Türk uçak sanayisini olumsuz etkiledi. Ve bu sanayinin Türkiye’de ilerlemesini durdurdu.

Türk Sanayisinin köşe taşlarından biri olan Kayseri Tayyare Fabrikası, ülkemize ve yerelde Kayseri şehrine iktisadi, kültürel ve sosyal olarak büyük katkı sunmuştur. Kayseri şehrine kamu yatırımlarından en önde gelenlerinden biri oldu. Kayseri şehrinin alt yapısının, sanayisinin ve şehirleşmesinde büyük payı oldu. Kayseri Tayyare Fabrikası bir okul gibi faaliyet gösterdi. Burada bilgi ve tecrübe kazanan işçiler Türkiye’nin dört bir yanında Türk sanayisinin önde gelen kalifiye elamanları oldu. Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi olarak faaliyete geçen merkezde tayyare fabrikasından elde edilen deneyimle Türk uçaklarının modernize edilmesinde kullanılan parçalar burada üretildi. Üretilen parçalar burada monte edilmeye başlandı. Türkiye’nin başka yerlerinde açılan uçak ve motor fabrikalarına bu alanlarda bilgi ve deneyim aktardı. Bu müessese bizler için tarihi bir örnek aynı zamanda bir ilham kaynağıdır. Bu gibi stratejik yatırımlarda bu gün ve gelecekte neler yapmamız neler yapmamamız gerektiğini bizlere Kayseri Tayyare Fabrikası öğretebilir.

KAYNAKÇA

ARŞİVLER

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri
Atase
Cumhurbaşkanlığı Arşivi

GAZETELER

Akşam
Ayın Tarihi
Cumhuriyet
İkdam
Milliyet
Sabah
Son Saat

KİTAP VE MAKALELER

“Kayseri’deki Tayyare Fabrikamızın Küşad Merasimi”, Türk Hava Mecmuası, Sayı: 11, Ankara 1 Teşrin-i Sani 1926, s. 4-7.

“Milli Bayramlar, 30 Ağustos 926 Tayyare Bayramı”, Milli Mecmu, Sene 3, 31(68), 1 Eylül 1926, s. 1108; “30 Ağustos Tayyare Bayramı”, Türk Hava Mecmuası, 2(32), 15 Eylül 1927, s. 272.

“Tayyare Kuvvetinin İktisadi Neticeleri”, Türk Tayyare Mecmuası, S. 1, 1. Cilt, 1 Haziran 1926, s. 1-2.

“Türk Tayyare Cemiyeti Umumi Kongresi”, Türk Hava Mecmuası, 1(14), 15 Kanunusani 1926, s. 3.

Akgül Suat, “Milli Mücadele’de Kayseri ve Civarında Askeri Faaliyetler ve Lojistik”, II. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (16–17 Nisan 1998), Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi, Kayseri 1998, s. 26-40.

Arı Kemal, Büyük Mübadele; Türkiye’ye Zorunlu Göç 1923-1925, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 206.

Arıt Fikret, Adlarını Göklere Yazdırdılar, Ak Kitap Evi, İstanbul 1964.

Armstrong H. C., Bozkurt, (Çev. Gül Çağalı Güven), Arba Yayınları, İstanbul 1996.

Atatürk'ün Kültür ve Medeniyet Konusunda Sözleri, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, s. 37, Ankara 1990.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I. Cilt, Atatürk Araştırmaları Merkezi Yayınları, Ankara 1997.

Atatürkçülük Atatürk'ün Görüş ve Direktifleri, Birinci Kitap, Genel Kurmay Yayınları, Ankara 1982.

Automotive Industries, 66(25), Chilton Company ABD, 1932.

Bayrak Rıfat, "TOMTAŞ 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi", Uçantürk, Sayı: 382, Mart 1994, s. 40-54.

Çağlar Bora, Havacılık ve Savunma Sanayii Üzerine Çalışmalar, HAVELSAN, Ankara 2000.

Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, Harp Akademileri Basım Evi Yayınları, Ankara 1981,

Çağlar Bora," Havacılığın Tarihçesi Türk Havacılığının Evrimi Kayseri'nin Endüstriyel Havacılıktaki Yeri ", Kayseri I. Havacılık Sempozyumu, Kayseri 1997, s. 5-12.

Çelebi Mevlüt, "Oriente Moderno Dergisi'nde Türkiye (1921-1922)", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 11(31), Mart 1995. s. 259-279.

Daver Abdin, " Havacılık Sanayi İstiyoruz", Havacılık ve Spor, Sayı: 288, Haziran 1941.

Deniz Tuncay, Türk Uçak Üretimi, Etem Matbaa, Ankara 2004.

Doğanay Rahmi, Milli Mücadele'de Karadeniz (1919-1922), Atatürk araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001.

Frans Steiner Verlag, Zeitschrift Für Unternehmensgeschichte, Stuttgart 1975.

Genelkurmay Başkanlığı, Türk İstiklal Harbi, VII. Cilt, Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1975.

Genelkurmay Başkanlığı, Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi III. Cilt 6. Kısım (1908–1920), ATASE Yayınları, Genelkurmay Basım Evi, Ankara 1996.

İlmen Süreyya, Türk Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi, Hilmi Kitapevi, İstanbul 1947.

İmamoğlu Vacit, 20. Yüzyılın İlk Yarısında Kayseri Kenti: Fiziki Çevre ve Yaşam, I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, Kayseri 1996.

Kadro, 13-24. Ciltler, Matbaacılık ve Neşriyat TAŞ, 1933.

Kayseri Tayyare Fabrikası

Kansu Yavuz, Şensöz Sermet, Öztuna Yılmaz, Kaymaklı Hulisi, Havacılık Tarihinde Türkler 1, En Eski Çağlardan Birinci Dünya Savaşına, Hava Kuvvetleri, Basım ve Neşriyat Müdürlüğü, Ankara 1971.

Kayabalı İsmail, Aslanoğlu Cemender, Türk Kültürü, s. 116, Hava Kuvvetleri Sayısı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara Haziran 1972, s. 492.

Kaymaklı Hulisi, Havacılık Tarihinde Türkler II, Kültür Ofset Ltd, Ankara 1997.

Kocatürk Utkan, Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938, Türk Tarih Kurumu, Türk Tarik Kurumu Basım Evi, Ankara 2000.

Koçak Cemil, Türk-Alman İlişkileri (1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler, TTK, Yayınları Ankara 1991.

Korkut, M. Şerif, Kayseri ve Kayseri'deki Devlet Fabrikaları Sıhhi Tetkikleri Raporu, Ankara 1948.

L Wallach Jehuda, Bir Askeri Yardımın Anotomisi, (Çev, Fahri Çeliker), Genelkurmay Askeri Tarih ve Satratejik Etüt Başkanlığı, Yayınları Ankara 1985.

Metel Raşit, Atatürk ve Donanma, Deniz Basımevi, İstanbul 1966.

Müderisoğlu Alptekin, Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynaklar, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul 1981.

Nahit Haşim, "Kayseri Tayyare Fabrikası ve İmalı Sanayimiz", Türk Havva Mecmuası, 1(12), 1926, s. 2-3.

Nahit Haşim, "Tayyare Kuvvetinin İktisadi Neticeleri", Türk Havva Mecmuası, 1(1), 1926, s. 1-2.

Nahit Haşim, "Türk Tayyareciliği ve Türkiye'de İmalı Sureti", Türk Havva Mecmuası, 1(2), 1926, s. 2-3.

Nuri Hıfzı, *Türkiye'nin Sıhhi-i İçtimâî Coğrafyası Kayseri Sancağı*, Öğüd Matbaası, Ankara 1922.

Onar Mustafa, Atatürk'ün Kurtuluş Savaşı Yazışmaları II, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1995.

Orbay Zafer, Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı, Türk Bilim Tarihi Kurumu, İstanbul 2009.

Orhan M. Celalettin, Askerlik Hatıralarım, Deniz Basımevi, İstanbul 1982.

Özgiray Ahmet, “Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarları”, 1. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri, 11-12 Nisan 1996, Kayseri 1997.

Özgüldür Yavuz, Türk-Alman İlişkileri (1923-1945), Genel Kurmay Basımevi, Ankara 1993.

Polski Słownik Biograficzny, 33, Rudowski, Jan - Rzaśnicki, Adolf. Polskiej Akademii Umiejętności, Warsava 1992.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 50. Yılda Türk Sanayii, Mars Matbaası, 1973.

Sarp İrfan, Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları, Hava Kuvvetleri Basımevi, Ankara 1986, s. 102.

Şibal, Sayı. 087, s. 291.

Tayhani İhsan, Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayi (1923-1950), Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara 2001.

Tekinsoy Kemalettin, Kayseri'nin İmarı ve Mekânsal Gelişimi, Kayseri Büyük Şehir Belediyesi, 2011.

Tosun Ramazan, Türk-Yunan İlişkileri ve Nüfus Mübadelesi, Ankara 2002.

Turan Kemal, Türk-Alman Eğitim İlişkilerinin Tarihi Gelişimi, Ay Işığı Kitapları, İstanbul 2000.

Türk Tayyare Cemiyeti Mecmuası, “Türk Tayyareciliği ve Milli İktisat”, S. 2, 15 Ağustos 1926, sy, 1.

Üçok Zeki “Atatürk ve Havacılık”, Hava Kuvvetleri Dergisi, 1988, Sayı: 301, ss.74-78.

Verel Oktay, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, II, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1985.

Verel Oktay, Sabiha Gökçen, Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti, Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1982.

Yaşa, Memduh, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1950*, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul 1980.

Zaif Oktay, “Türk Havacılığın Kurtuluş Savaşındaki Etkisi”, Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II, Genel Kurmay Basımevi, Ankara 1997.

Zayıf Oktay, İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği, Ankara 2001.

Zeki Paşa Ahmed, Alem-i İslamda Tayyarecilik, Matbaa-i Bahriye, Şubat 1913.

ELEKTİRÖNİK KAYNAKLAR

TBMM, Erişim Tarihi: 23.07.2013, http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/td_v2.sayfa_getir?sayfa=2:4&v

Türk Hava Kurumu, Erişim Tarihi: 23.07.2013, http://www.thk.org.tr/web2011/_meclis=1&v_donem=2&v_yasama_yili=&v_cilt=10&v_birlesim=001.