



http://www.turansam.org

TURAN-SAM: TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi * TURAN-CSR: TURAN Center for Strategic Researches

TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/SON-BAHAR, Sayı: 32

TURAN-CSR International Scientific Peer-Reviewed and Refereed Journal; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Volume: 8/AUTUMN, Issue: 32

(20)

Yrd. Doç. Dr. Haşim ERDOĞAN*

Enes ÖZ**

**CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA KAYSERİ'DE TEKNİK ANLAMDA BİR GİRİŞİM:
KAYSERİ UÇAK FABRİKASI
A TECHNICALLY MEANINGFUL INITIATIVE IN KAYSERİ IN THE FIRST YEARS OF THE
REPUBLIC: KAYSERİ AIRCRAFT FACTORY**

ÖZ

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, yeni kurulan Cumhuriyet'te teknik anlamda bir girişim yapılması için bazı adımlar atmıştır. Bu adımların en önemlisi "İstikbal Göklerdedir" parolası ile Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ve hemen akabinde Kayseri Uçak Fabrikasının açılmasıdır. Zira Mustafa Kemal Atatürk'ün devletçilik ilkesi gereği güçlü biçimde ayakta durabilen bir devletin sağlam bir ekonomiye sahip olması elzemdir. Kayseri'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasına ilişkin antlaşma, Türk Hükümeti ile Alman Junkers firması arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde imzalanmasının ardından fabrika kurulmaya başlamıştır. Bu fabrikanın Kayseri'de kurulmasında, etrafı dağlarla çevrili bir ovadaki şehrin stratejik konumunun ve havacılık için birinci derecede önemli olan, şehrin güney kesimindeki geniş ve düz bir alanın varlığı önemli birer etken olmuştur.

Fabrika bünyesinde patenti Junkers firmasına ait uçakların parça montajı ve bazı parçalarının üretimi yapılmıştır. Kayseri Uçak Fabrikası'nda TOMTAŞ dönemi de dâhil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yedi ayrı tipte yaklaşık 212 adet uçak imal edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: TOMTAŞ, Uçak Fabrikası, Junkers, Kayseri.

ABSTRACT

Gazi Mustafa Kemal Atatürk has taken some steps to make an attempt in technical sense in the newly established Republic. The most important of these steps is the establishment of the Turkish Tayyare Society with the password of the future sky and the opening of the Kayseri Aircraft Factory immediately afterwards. Because a state that is strongly supported by Mustafa Kemal Atatürk's statism principle should have a sound economy. The contract for the establishment of an aircraft and aircraft engine plant in Kayseri was signed between the Turkish Government and the German firm of Junkers on August 15, 1925. The establishment of this plant in Kayseri, the strategic location of a plain city surrounded by mountains and the presence of a large and flat area in the southern part of the city, which is important for aviation at first, is an important factor.

In the factory, part of Junkers company's aircraft was assembled and some parts were produced. Approximately 212 aircrafts were manufactured in seven different types between 1926 and 1941, including the TOMTAŞ period in the Kayseri Aircraft Factory.

Keywords: TOMTAŞ, Aircraft Factory, Junkers, Kayseri.

* Yrd. Doç. Dr., Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Öğretim Üyesi, Nevşehir/TÜRKİYE; hasimerdogan@nevsehir.edu.tr

* Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Öğrencisi, Nevşehir/TÜRKİYE; enes.oz50@gmail.com



1. GİRİŞ

Dünya da Yakınçağ ile birlikte, hızla sanayileşme adımları atılmaya başlamıştır. Buharlı makinelerin kullanılması ile daha hızlı ve daha az iş gücü ile her alanda aşırı hızlı bir büyüme ve gelişme gerçekleşmeye başlamıştır. Bu büyüme her alanda olduğu gibi savaş alanlarında kullanılacak enstrümanlarda da farklı boyutlar ve çeşitlilik kazanmaya yol açmıştır. Silah sanayindeki gelişme, aynı alanda kullanılmak üzere uçakların üretimine neden olmuştur.

20. yüzyıla gelindiğinde uçaklar artık üretilmiş ve ilk aşamalarda düşman cephe hattını ve dizilişleri havadan gözlemele amacı ile daha sonrada bomba bırakabilecek kapasitede kullanılmaya başlanmıştır.

Uçaklar dünya tarihine her ne kadar ABD'li Wright Kardeşler tarafından girmişse de, Türk tarihinde uçak ile ilk karşılaşma Trablusgarp cephesinde olmuştur. Bunu takiben I. Dünya Savaşı'nda uçakların düşman cephesinden önemli bilgiler toplaması ile savaşın seyirleri değişmiştir. Uçakların bu alandaki etkisi göz önüne çıkınca yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde sanayileşme alanında atılan ilk adımlardan birisi de uçak sanayinde olmuştur.

2. Osmanlı Devleti Döneminde Uçakların Kullanılmaya Başlanması

Trablusgarp Savaşı'nda uçakların savaş alanlarındaki etkinliği gözle görünür bir şekilde hissedilmiştir. Öyle ki, İtalyanlar uçakları kullanarak hava gözlemleri yapmışlar, topçu ateşini uçakların yardımıyla düzenlemişler ayrıca cephelerdeki Türk askeri üzerine el bombası atmışlardır. İtalyanların uçakları harp alanlarında kullanması, havacılığın dünya ordularında vazgeçilmez bir teşekkül olacağının ilk işaretini veriyordu. (Koloğlu, 1988, s. 16-19) Osmanlı Devleti savaş alanlarındaki bu açığını gidermek için Fransa ve Almanya ile anlaşarak Osmanlı ordu envanterine uçağın dahil edilmesi yönünde çalışmalar yapmış ve nihayetinde Balkan Savaşı başladığında ordu içerisine uçaklar katılıp kullanılmaya başlanmıştır. Türk ordusunun envanterine çeşitli markalardan 12 tane keşif ve eğitim uçağı girmiştir. Harp süresince 7 uçak daha Avrupa'dan getirilerek orduya katılmıştır. Fransa'da yetmiş 8 pilot ve 4 aday pilota ek olarak Fransa dan 3, Almanya'dan 4 pilot ve 5 makinist de daha sonra dahil olmuştur. (Sarısır, 1988, s. 25)

Balkan Savaşlarından sonra Osmanlı Devleti'nin Almanya ile her alanda yakınlaşmaya başlamasının etkisi uçak sanayi ve gelişimi alanında da boy göstermiştir. Bu yönde yapılan çalışmalar kapsamında Osmanlı Hükümeti Almanya'dan bir heyeti Hava Kuvvetlerimizin geliştirilmesi için getirtmiştir. Böylece Türk Havacılığı, Alman Havacılığı ile I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar sürecek olan bir işbirliği içine girmiştir.

Birinci Dünya Savaşı başladığında, Türk ordusu içerisinde uçak ve uçak savar birliği mevcut değildi. Ayrıca, pilot, takyap ustası ve havaalanı da yoktu. Türkiye'nin savaştaki müttefiki olan Almanya, Türkleri bu alanda desteklemek zorunda olduğunu biliyordu. Bu amaç doğrultusunda bir Türk uçak birliği kurmak ve yönetmek için Alman Yüzbaşı Erich Serno 3 Şubat 1915 yılında İstanbul'daki Tayyare Mektebi Müdürlüğüne atandı ve İstanbul'a geldi. Hemen akabindeki çalışmalar sonucunda ilk Türk havaalanı Yeşilköy'de inşa edildi. Birinci Dünya Savaşı sebebiyle ilân edilen seferberlikte orduyu güçlendirmek amacıyla halktan toplanan yardım paralarıyla Fransa'ya ismarlanan kara ve deniz uçaklarına bu devletle savaşa girildiği için, Fransa tarafından el konulmuştur. Bundan dolayı Osmanlı Ordusu savaşa 5 kara ve 2 deniz uçağı ile katılmak zorunda kalmıştır. 1914-1918 yılları arasında Türk ordusunda kullanılan uçakların yıllara göre dağılımı şöyledir: (Beyoğlu, 2000, s. 143)

1915'te 37 adet kara uçağı,

1916'da 69 kara ve 3 deniz uçağı,

1917'de 108 kara ve 3 deniz uçağı,

1918 yılına gelindiğinde 80 kara ve 6 deniz uçağı mevcuttur.

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile Osmanlı ordusunda görev yapan askerler zorunlu olarak terhis edilmiş ve silahlarına el konulmuştur. Bu durum Osmanlı Hava Kuvvetlerine de yansımıştır. Envanterde bulunan uçaklara el konularak pilotlar dağıtılmıştır.

3. İstikbal Göklerdedir; Türk Tayyare Cemiyeti'nin (Türk Hava Kurumu) Kurulması



İngiltere, Birinci Dünya Savaşı'nı uçaklarla kazanmamış mıydı? Curzon'un Lozan görüşmelerinde İsmet İnönü'ye söylemiş olduğu talihsiz sözlerinin gerçekleşmemesi için yapılacak tek şey milli kaynaklarla imal edilen, Türk gençliği tarafından benimsenen ve sahip çıkılan askeri, sivil ve endüstriyel havacılığın meydana getirilmesi gerekirdi. Bunun ilk hamlesi olarak da 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. (Kaymaklı, 1997, s. 327) Mustafa Kemal Atatürk'ün, "İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan devletler yarınlardan asla emin olamazlar" ifadesi bu cemiyetin açılışında kayıtlara geçmiştir. (Güneşşen, 2003, s. 20)

Devlet eliyle kurulan ve ülkenin savunması için çok önemli olan havacılığın büyük beklentilere cevap vermesinin hedeflenmesi kaçınılmazdır. Çünkü bu dönemde Türkiye, bağımsız ve milli bir devlet olarak varlığını kabul ettirmiş olmasına rağmen hala Lozan Antlaşması ile çözüme kavuşmamış pek çok sorunu olan bir ülkedir. Musul Meselesi, Boğazların Türkiye'nin istediği gibi bir sonuca ulaşmaması bunlardan en önemlileridir. (Durmuş Yalçın, 2000, s. 385-387)

Atatürk, havacılığın güçlenmesi için Türkiye'nin kendi uçaklarını üretmesine önem veriyordu. Türk Hava Kurumu da böyle bir düşüncenin sonucu olarak kurulmuş ve kuruluş amaçları bizzat Atatürk tarafından tespit edilmiştir. Bu amaçlar; (Adıgüzel, 2006, s. 59)

- Havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmek,
- Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak,
- Askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak,
- Gerekli araç ve gereci hazırlamak,
- Personel yetiştirmek,
- Uçan bir Türk gençliği meydana getirmektir.

4. TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) ve Kayseri Uçak Fabrikası

Türk Tayyare Cemiyeti kurulduktan hemen sonra bir uçak fabrikası da kurulmak istenmiştir. Fakat Türkiye'de bu girişimin altından kalkacak yeterli sermaye ve teknik eleman eksikliği vardır. Buna karşın Birinci Dünya Savaşı'nı müteakip, mağlup Almanya'nın uçak ve harp sanayi Versailles Antlaşması (11 Kasım 1918) ile kısıtlanınca, Almanya içinde faaliyet gösteremeyen Alman firmaları, başka ülkelerde fabrikalar kurarak üretimlerine devam etme eğilimine girmişlerdir. Cumhuriyetin kuruluş yıllarında güçlü bir ordu ve hava kuvvetlerine ihtiyaç bulunmaktadır. Sermaye ve teknik eleman eksikliği nedeniyle, yabancı sermaye ile ortak bir girişim zorunluluk halini almıştır. Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa da Alman makamlarıyla iki ülke arasındaki yakın ekonomik işbirliği fırsatlarını ele almış ve bu meyanda Junkers firması ile görüşmelere başlamıştır. (Uçar, s. 20-23)

Türkiye'nin bir uçak fabrikası kurma istekliliği ile birlikte Junkers Firması ve onun kurucusu Alman Profesör Junkers de Almanya dışında da faaliyet göstermek istiyordu. Junkers temsilci olarak direktör Sachsenberg'i Türkiye'de Genelkurmay yetkilileri ile görüşmek üzere Ankara'ya gönderdi. (Özgiray, 1997, s. 239) Nihayet uygun zemin oluşması üzerine, fabrikanın kurulmasına dair anlaşma için Alman Firması Junkers'le mutabakata varıldı. Junkers firması Türk Hükümeti yetkilileri ile oldukça kısa bir zaman içerisinde görüşmüş uçak fabrikasının inşası ve yürütülmesi için bir ön antlaşma taslağı hazırlamışlardır.

Taslağa Karara Bağlanan Maddeler:

Fabrikanın yedi milyon marklık sermayesi her iki tarafça eşit olarak paylaşılacaktı fakat Türkiye'nin payına düşen ödemesi gereken kısım birkaç yıllık bir periyotta düzenli aralıklarla ödenecekti. Bununla birlikte fabrika faaliyete geçene kadar, Türk hükümeti bütün uçaklarını Dessau'da ki fabrikadan alacaktı. Son olarak, Türk Hükümeti Junkers'e firmanın patentini almak için toplu halde dört milyon mark ödeyecekti.

Alman "Junkers Flugzeugwerke A.G" şirketi ile ortak kurulacak şirketin Türk ortağı Türk Tayyare Cemiyeti olacaktı. 3.000.361 TL (7 Milyon Mark) 57 sermaye ile kurulan şirketin sözleşmesi 15 Ağustos 1925 tarihinde Türk hükümeti ile Alman Junkers şirketin temsilcisi Hans Sachsenberg arasında imzalandı. Türkiye'yi gayet iyi tanıyan Sachsenberg I. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de pilot olarak görev yapmıştır. Böylece; 15.08.1925 tarihinde Türk Hükümeti ile Junkers Firması arasında yapılan sözleşmeyi müteakip, 07.09.1925 tarihinde kurulan TOMTAŞ'ın iç tüzüğündeki gerekli değişikliklerin yapılması ile TOMTAŞ'ın

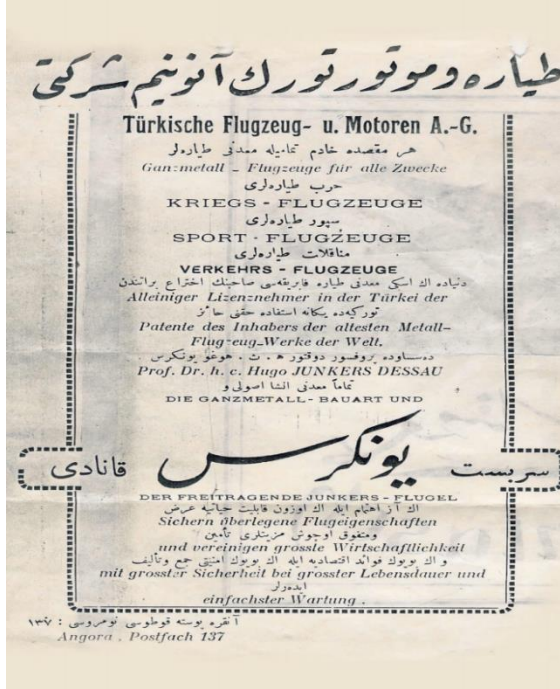


kuruluşu, Bakanlar Kurulu'nca 25.10.1925 tarihinde resmen onaylanmıştır. Artık, Türkiye Cumhuriyeti dönemin en son teknoloji ürünü uçakları yapmak için, Junkers Firması ile birlikte TOMTAŞ'ı kurmuş bulunmaktadır. (Osman Yalçın, 2010, s. 527)

Mustafa Kemal Atatürk, uçak fabrikasının kurulmasının ekonomik açıdan da yeni kurulmuş Cumhuriyetin ekonomik kazanımları açısından faydalı olabileceğini düşünmüştür. Zira Mustafa Kemal Atatürk'ün devletçilik ilkesi gereği güçlü biçimde ayakta durabilen bir devletin sağlam bir ekonomiye sahip olması elzemdir. Yeni kurulan Cumhuriyet'te ekonomik gelişmeler istenilen seviyede değildi ve Osmanlı Devleti zamanından kalma fabrikalar da ülke dışarısına çıkan girişimciler tarafından sökülüp götürülmüştü. (Erdoğan, 2015, s. 185) Sanayi alanında bir girişime özel sermayenin yetersiz olmasından dolayı devletçilik ilkesi ile yatırımlara ekonomik açıdan da kaynak oluşturulmuş olunuyordu. Atatürk bu görüşü destekleyen "*ulusal ekonomiyi, sağlam temeller üzerine oturtma amacına yönelik olarak ve İktisaden zayıf bir ulus, fakirlik ve sefaletten kurtulamaz. Toplumsal ve siyasi felaketten yakasını kurtaramaz*" ifadelerini kullanmıştır. Bu cümleden hareket ile ekonomik temellerin sağlam zemine oturtulması için TOMTAŞ'ın devlet eli ile Junkers firmasıyla birlikte kurulması sağlayarak uçak fabrikasının önünü açmıştır.

Kayseri'de bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulmasına ilişkin antlaşma, Türk Hükümeti ile Junkers arasında 15 Ağustos 1925 tarihinde imzalanmasının ardından fabrika kurulmaya başlamıştır. Bu fabrikanın Kayseri'de kurulmasında, etrafı dağlarla çevrili bir ovadaki şehrin stratejik konumunun ve havacılık için birinci derecede önemli olan, şehrin güney kesimindeki geniş ve düz bir alanın varlığı önemli birer etken olmuştur. (Uçar, s. 58)

Junkers'in karşı karşıya olduğu mali sorunlarına rağmen, "Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi" (Tomtasch) adını alan Türk-Alman ortak kuruluşunca yürütülen projenin ilk aşaması kısa sürede, planlandığı gibi tamamlandı ve Kayseri Uçak Fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde devlet yetkilileri ve halkın yoğun iştirakiyle açıldı. Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey, fabrikanın zamanında tamamlanmasından duyulan memnuniyeti Nadolny'e Türk Hükümeti adına açıklamış; bunun Türk-Alman işbirliğine olumlu etkilerde bulunacağını ifade etmiştir. Nadolny, Milli Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey'in de aynı duygu ve düşünceleri paylaştığı görüşündedir. İstanbul'da Almanca olarak yayınlanan Türkische Post gazetesinin 6 Ekim 1926 tarihli sayısında, ertesi gün "Kayseri Uçak Fabrikası'nın resmi açılışının yapılacağı ve idare binalarına ait inşaatın temelinin de atılacağı, bu münasebetle bir tören düzenleneceği" haberi yer alıyordu. Ayrıca haberde, Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin (TOMTAŞ) denetim kurulu üyesi Konya mebusu Refik, İzmit mebusu Süreyya, Ordu mebusu Recai ve Kemal Beylerin, Cumhurbaşkanı ile Başvekili törene davet ettikleri ve bu münasebetle Gazi Mustafa Kemal tarafından kabul edildikleri belirtiliyor. Kabulde Cumhurbaşkanı törene katılamayacağından dolayı üzüntülerini bildirmişse de, fabrika hizmete girdiğinde, onu ve ürünlerini görmek üzere Kayseri'ye gideceğini açıklamıştır. Gazetede haberde, "Milli Müdafaa Vekili Recep (Peker) Bey'in, Erkânı Harbiye-i Umumiye Reisliği'nden Kâzım Paşa'nın ve Milli Müdafaa Vekâleti'nden yüksek dereceli memurlar ve hava yollarından yöneticilerin törene katılmak üzere Kayseri'de olacakları" haberi vardı. (Osman Yalçın, s. 575.)



Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi ve Junkers Firması Arasında İmzalanan Anlaşma Metni (Şahin, 2015 s. 65)

Dönemin Milli Savunma Bakanı Recep Peker'in konuşması ardından Recep Bey'in eşinden fabrikanın açılış kurdelenin kesilmesi rica edilmiş fakat Recep Bey'in eşi makası olarak Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey'e vermiştir, kurdele onun tarafından kesilmiş ve resmi açılış yapılmıştır. Daha sonra makinelerin olduğu bölümler gezilmiş burada Recep Bey bizzat bir makineyi çalıştırmıştır. Makinelerin faaliyete geçirilmesi üzerine işçiler hemen işbaşı yapmışlar ve diğer makineler işçiler işbaşındayken gezilmiştir. (Sarısır, s. 70)

Kayseri'de Uçak Fabrikası'nın açılışı ulusal medyaya da yansımıştır. Milliyet Gazetesi'nin 7 Ekim 1926 perşembe tarihli nüshasında haber "İlk Türk Tayyare Fabrikasının Küşadı" manşeti ile okuyucuya aktarılmıştır. Haberin içeriğinde ise şu ifadeler yer verilmiştir: (Milliyet, 1926, s. 1)

"Kayseri de inşaatı ikmal olunan tayyare fabrikamız, dün büyük merasimle küşad edildi. Müstakbel harplerde memleketin istiklalini tahtı ehemmiyette bulunduracak en müessir vasıtalarından biride tayyarelerdir. Memleket havalarını bu tayyarelerle doldurmalıyız. Hükümeti Cumhuriyetimizin büyük azim ve himmetiyle çok az bir müddet içinde Kayseri de inşasına muvaffak olunan ilk Türk tayyare fabrikasının resmi küşadı dün büyük merasimle icra kılındı. Müdafai Milliye vekilimiz Recep Bey Efendi Türk tayyareciliğinin günden güne teali ve terakki etmekte bulunmasından bahis bir nutuk irad etmişlerdir. Nutukların iradından sonra fabrika kapısına gerilen kurdelenin kesilmesi, müdafai milliye vekilimiz refikası hanımefendiden rica edilmiştir. Recep Bey efendinin refikaları hanım efendi tepsiden makası almış ve Kayseri belediye reisi İbrahim Safa Bey'e vermiştir. İbrahim Safa Bey makası teşekkürle almış ve kurdeleyi kesmek suretiyle resmi küşadı icra eylemiştir. Müteakiben fabrika gezilmiştir. İlk önce makine dairesine gidilmiş ve makinenin kurdelesi Müdafai Milliye Vekili Recep Bey tarafından kesilmiş ve manivelasını da bizzat çevirerek makineleri de tahrik etmiştir. Diğer makinenin kurdelesi de Recep Bey'in refikaları hanım efendi tarafından kesilmiştir. Makinelerin faaliyeti üzerine amele hemen işe başlamıştır. Diğer makineler amele iş başındayken gezilmiştir. Recep Bey büyük bir alaka ile fabrikanın faaliyetlerini takip etmiş ve muhtelif makinelerin ifa ettiği hizmetler hakkında izahat istemiştir. Şirket müdürü Mösyö Saksonberg ve fabrika direktörü mösyö Haze lazım gelen izahatı vermişlerdir. Bundan sonra müdüriyet binasının vazı esas merasimi yapılmıştır. Vazı esas resminin 6 Teşrin Evvel (Ekim) 1926 tarihinde icra edildiği hakkındaki kâğıt hazırun tarafından imza edilerek kutuya konmuş ve muhteşem bir tayyare modeliyle birlikte mahalli mahsusuna vaz olunmuştur. Recep Bey teftiş seyahatine



Üretim faaliyetlerinin başlamasıyla birlikte Hava Kuvvetlerinin envanterinde bulunan, Junkers A-20, F-13, G-23 uçaklarıyla bu dönem içinde envantere giren uçakların montaj bakım ve onarım işlerine başlanmıştır. 1925–1929 yılları arasında yapılan uçak imalatı ile ilgili dökümler şöyledir: (Uçar, s. 63, 64)

1923 yılında Alman Junkers firması ile yapılan antlaşma sonucunda 15 adet Junkers A-20 L (301-315 Seri numaralı) alınmış 1926 yılında ise 30 adet A-20 L'nin montajı TOMTAŞ tarafından yapılmıştır. TOMTAŞ ayrıca 1926-1927 yılları arasında 30 adet A-20L, 3 adette F-13 üretmiştir.

Fabrika, 28 Mayıs 1928 tarihinde kapanmış olmasına rağmen burada onarım ve revizyon işlerine devam edilmiştir. Ayrıca 1929 yılında da aynı uygulamanın devam ettiği görülür.

Fabrika bünyesinde patenti Junkers firmasına ait uçakların parça montajı ve bazı parçalarının üretimi yapılmıştır. Ancak faaliyetlerin başında Türk tarafında Almanlarla birlikte çalışacak yeterli teknik bilgiye sahip, mühendis ve teknisyen kadrosu mevcut olmadığından ortaklık anlaşmasından yeterince faydalanılamamıştır. TOMTAŞ'ın faaliyetleri ise uzun soluklu olamamıştır. Bunun nedenleri arasında, fabrikada çalışan Alman ve Türk işçileri arasındaki ücret farkı ve Junkers firmasının anlaşma gereği doğan yükümlülüklerini yerine getirmemesi vardır. Bu nedenle şirket, 28 Haziran 1928 yılında lağvedilmiştir. TOMTAŞ'ın tasfiye sürecinde, Junkers firması belirli bir bedel karşılığı haklarından feragat etmiştir. TOMTAŞ, Kayseri Uçak Fabrikası adı altında 1931'de Milli Müdafaa Vekâletine (MMV) bağlı olarak yeniden açılmıştır. Junkers tecrübesinden sonra, uçak sanayiinde bu dönemde büyük gelişmeler gösteren ABD'deki Curtiss şirketi ile MMV arasında 1932'de Hawk ve Fledling tipi uçak yapılması konusunda anlaşma sağlanmıştır. Fabrikada 1936'da Alman Gotha 145 tipi, 1937'de Polonya PZL -23 tipi, 1939'da İngiliz Miles ve Magister tipi uçaklar üretilmiştir. Kayseri Uçak Fabrikası'nda TOMTAŞ dönemi de dâhil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yedi ayrı tipte yaklaşık 212 adet uçak imal edilmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte, üretimden ziyade onarım ve bakım işleri ön plana çıkmıştır. Fabrika birçok değişim geçirdikten sonra günümüzde Kayseri Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığı olarak faaliyetini sürdürmektedir. Pervaneli uçakların fabrika seviyesi bakım, onarım ve imalat işlemleri burada yürütülmektedir. TOMTAŞ'ın faaliyetlerinden Türkiye'nin çeşitli kazanımları olmuştur. Bunlardan birisi de fabrikada çalışan yerli personelin eğitimidir. Bu konuda TOMTAŞ, Junkers firmasının Dessau'daki ana fabrikasına teknisyenler göndererek eğitim almalarını sağlamıştır. Zaman şartlarına göre, bu durum Türkiye için büyük kazanımdır. (Bocutoğlu ve Dinçaslan, 2014, s. 160, 161)

SONUÇ

Yeni Kurulmuş olan Türkiye Cumhuriyeti bir daha istiklal mücadelesi vermemek adına güçlü bir ulusal savunma oluşturmak zorundaydı. Bunu sağlamak için ise savunma sanayiye yatırım yapılmış, bu yatırım kendini Hava kuvvetlerine yapılan yatırımda göstermiştir. Zira Gazi Mustafa Kemal Atatürk, savunma sanayinin geliştirilmesi konusu üzerinde ısrarla durmuş, bu alanda atılacak bütün adımlarda öncülük etmiştir. Gazi'nin hedefi teçhizat açısından tamam milli bir ordu oluşturarak savaş anlarında Türkiye'nin bağımsız hareket edebilme kabiliyetini arttırmaktır.

Gazi'nin bu düşüncesinden hareketle, o dönemde dünya çapında hava sanayisi ile ün yapmış önemli firmalar ile görüşülmüştür. Bu görüşmeler çerçevesinde Alman Junkers firması ile Kayseri de bir uçak fabrikası kurulması konusunda antlaşmaya varılmıştır. Türk-Alman ortak kuruluşunca yürütülen proje kısa sürede, planlandığı gibi tamamlandı ve Kayseri Uçak Fabrikası 6 Ekim 1926 tarihinde devlet yetkilileri ve halkın yoğun iştirakiyle açılmıştır. Uçak fabrikasının kuruluş yeri olarak Kayseri'nin seçilmesi etrafı dağlarla çevrili bir ovadaki şehrin stratejik konumunun ve havacılık için birinci derecede önemli olan, şehrin güney kesimindeki geniş ve düz bir alanın varlığı önemli sebeplerindendir.

Kayseri Uçak Fabrikasında çalışan Alman ve Türk işçileri arasındaki ücret farkı ve Junkers firmasının anlaşma gereği doğan yükümlülüklerini yerine getirmemesi sebeplerinden dolayı şirket, 28 Haziran 1928 yılında lağvedilmiştir.

Kayseri Uçak Fabrikası daha sonra 1931'de Milli Müdafaa Vekâletine (MMV) bağlı olarak yeniden açılmıştır. Junkers tecrübesinden sonra, uçak sanayiinde bu dönemde büyük gelişmeler gösteren ABD'deki



Curtiss şirketi ile MMV arasında 1932’de Hawk ve Fledling tipi uçak yapılması konusunda anlaşma sağlanmıştır. Kayseri Uçak Fabrikası’nda TOMTAŞ dönemi de dâhil olmak üzere 1926-1941 yılları arasında yedi ayrı tipte yaklaşık 212 adet uçak imal edilmiştir.

Kayseri de teknik ve sanayi alanında genç cumhuriyetin girişmiş olduğu bu önemli adım maalesef daha sonra devam ettirilememiştir. Günümüzde Hava İkmal ve Bakım Merkezi olarak varlığını devam ettiren fabrikada üretim yapılmamaktadır.

Son dönemde yazılı ve görsel medyaya yansıyan haberlerde 1947’de ABD’nin Türkiye’ye yardım planı ile bir anda ortadan kaybolan, envanterlerden silinen 72 adet Focke-Wulf FW-190 tipi uçaklardan 50’si Kayseri Eski Havalimanı’nın altında (2. Hava İkmal Komutanlığı ön cephesi) gömülü olduğu iddia edilmektedir. Yine bu haberlerde iddia edildiğine göre; 1941’de Alman büyükelçisi, eski şansölye Franz Von Papen’in gayretleri sonucu bir ticaret antlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma gereği Türkiye Almanya’ya demir ve krom cevheri satmış, karşılığında da 72 adet FW-190A3 tipi savaş uçağı almıştır. Parçalarının önemli kısmı Anadolu’daki tesislerde üretilen uçaklar 1943’te Türkiye’ye getirilmiştir. İlk uçuşunu 10 Temmuz 1943’te yapan bu uçaklar 5 farklı ile dağıtılmış, 50 adet uçak da Kayseri’ye gitmiştir. Türk-Alman yapımı savaş uçaklarının kaderi 1947’de son bulmuştur. Kayseri de gömülü olduğu iddia edilen uçaklar bunlardır. Öyle ki ABD, İkinci Dünya Savaşı’nın ardından elinde kalan binlerce uçağı müttefiklerine dağıtmak üzere çalışma başlatmış, Ankara ile uzun süren görüşmeler gerçekleştirmiştir. Nihayetinde ABD’li yetkililer ile 1947’de anlaşmaya imza atılmış, anlaşma gereği Türk ordusunun envanterdeki tüm Alman FW-190’lar imha edilmesine karar verilmiştir. O tarihten sonra uçaklar hiç görülmemiştir. Gömülü uçak haberlerinin iddia olarak ortaya atılması Hasdal Kışlası’na adı verilen komutanın torunu olan Uluhan Hasdal ile yapılan görüşmelere dayandırılmaktadır. Hasdal’ın iddialarına göre, ABD kendi uçaklarını ücretsiz vermek istemiş, ancak bunun için bir şart koşmuştur. Şart ise Alman uçaklarının yok edilmesidir. Bu şart Ankara tarafından kabul edilmiş ve 50’ye yakın uçak Kayseri Havalimanı’na getirilerek envanter dışı bırakılmıştır. Hatta uçaklar yağlı brandalara sarılarak gömülmüş, bu model uçakların korozyona dayanıklı olduğu ve çıkarılması halinde uçurulabileceği aktarılmıştır. Ancak ulusal medyaya yansıyan bu haberler günümüzde halen iddia niteliği taşımakla birlikte, konunun devlet eli ile araştırılması ehemmiyet arz etmektedir.

KAYNAKÇA

Gazeteler:

1. Milliyet Gazetesi, 7 Ekim 1926.

Kitaplar ve Makaleler:

2. ADIGÜZEL Bahattin, (2006) *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Ankara THK Kültür Yayınları.
3. BEYOĞLU Süleyman, (2000) “Osmanlı Havacılığı ve Havacılık Teşkilatı”, *Türk Kültürünü İnceleme Dergisi*, İstanbul, Sayı 1, s. 143.
4. BOCUTOĞLU Ersan ve DİNÇARSLAN Mehmet, (2014) “1925-1950 Döneminde Türk Havacılık Endüstrisi ve İkinci Dünya Savaşı Sonrası Konjonktüründe Türk Havacılık Endüstrisine Etkileri”, *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Trabzon, Sayı 7. s. 157-174.
5. ERDOĞAN Haşim, (2015) “Atatürk İlkeleri”, Ed: İlyas Gökhan, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, Genç Kalemler Yayıncılık, Nevşehir, s. 182-188.
6. GÜNEŞŞEN N. Metin, (2003) *Cumhuriyetten Günümüze Türk Kara Havacılığı*, Ankara, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü.
7. KAYMAKLI Hulusi, (1997) *Havacılık Tarihinde Türkler*, Ankara, II, Kültür Ofset Ltd. Şti. Yayınları.
8. KOLOĞLU Orhan, (1998) “Dünyada İlk Hava Savaşı”, *Tarih ve Toplum Dergisi*, Şubat, Sayı 50, s. 15-32.
9. ÖZGİRAY Ahmet, (1997) “Rudolf Nadolny ve Kayseri Uçak Hangarı”, I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri (11-12 Nisan 1996), Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları, no:1, Kayseri.



<http://www.turansam.org>

TURAN-SAM: TURAN Stratejik Araştırmalar Merkezi * TURAN-CSR: TURAN Center for Strategic Researches

TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Cilt: 8/SON-BAHAR, Sayı: 32

TURAN-CSR International Scientific Peer-Reviewed and Refereed Journal; ISSN: 1308-8041, e-ISSN: 1309-4033; Volume: 8/AUTUMN, Issue: 32

10. SARISIR Serdar, (1998) *Atatürk Dönemi Milli Harp Sanayii içinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri*, Kayseri, Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
11. ŞAHİN Mehmet, (2015), "Kayseri de İlk Büyük Adım Tayyare Fabrikası" Marka Dergisi, Kayseri, Sayı 1. s. 62-67.
12. UÇAR Emre, (2008) *Türk Havacılık Tarihinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri*, Kırıkkale, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
13. YALÇIN Durmuş, (2000) *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I-II*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, Cilt I.
14. YALÇIN Osman, (2010) "Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve Kayseri Uçak Fabrikası", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt XXVI, s. 561-588.