

CUMHURİYET TÜRKİYESİ'NİN “FARKLI” İŞADAMI NURİ DEMİRAĞ'IN HAVACILIK SANAYİ VE KARADENİZ'DEN AKDENİZ'E BÜTÜNSEL KALKINMA PROJELERİ

Demirhan Fahri ERDEM*

ÖZET

Bir işadami olarak Nuri Demirağ, hem Türk özel havacılık sanayinde gerçekleştirdikleri, hem de gerçekleştiremediği bütünsel kalkınmaya yönelik projeleriyle, döneminin işadamlarından farklı bir profile sahiptir. Demirağ, Türk ekonomik ve siyasi hayatında çeşitli illere imza atmıştır. Çok partili hayata geçiş sürecinde, ilk muhalefet partisini kurarak siyasi alanda bir ilki gerçekleştirmiştir. Ancak ekonomik alanda, ilk özel yerli demiryolu hattını döşemesi, Türk özel havacılık sanayiinde seri üretime yönelik ilk yerli uçakları ve yerli paraşütleri üretmesi çok daha dikkat çekici olmuştur. Ayrıca 1930'larda devletin yapmaya başladığı kalkınma ve sanayi planlarından kendisi de yaptırmış, ama hükümetten destek görmediği için uygulamaya geçirememiştir. Türkiye'nin 1920'ler ve 1930'lardaki iktisat politikaları göz önünde tutulursa, Demirağ döneminin diğer işadamları gibi sermaye birikim sürecinden yararlanmış. Ancak belli bir noktadan sonra, havacılık sanayi gibi o dönem Türkiye için zorlu ve riskli bir alana yönelerek, devlet koruması altında garanti ve kolay kârları tercih eden döneminin işadamlarından ayrılmıştır. Demirağ'ın bu girişiminin altında, sadece havacılık sanayin gelecek ve büyük kârlar vaat etmesi değil, bu sektörü ülkenin sanayileşme hamlesinde önemli bir unsur olarak görmesi de yatmaktadır. Ancak onun havacılık sanayindeki girişimleri ve ülkenin sanayileşmesi, bütünsel kalkınması yönündeki projeleri devletçe desteklenmemiş, hatta engellenmiştir. Bunun nedeni de Demirağ'ın, dönemin yöneticilerinin özel sektöre biçtikleri rolün ötesine geçmesi olmalıdır. Demirağ girişimlerinin engellenmesinin nedeni olarak, dönemin devletçi iktisat politikalarını görmüştür. Oysa onun yaptıkları ve yapmayı istedikleri, devletçi iktisat politikalarının amaçlarına ters düşmemektedir. Onun engellenmesinin nedeni, dönemin yöneticilerinin zihniyetinde aranmalıdır.

*Yard. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü. demirhan@gazi.edu.tr

Anahtar Kelimeler: Nuri Demirağ, İktisat Politikaları, Siyasal Zihniyet, Havacılık Sanayi, Kalkınma Projeleri.

ABSTRACT

Nuri Demirağ as a businessman had a distinctive profile among his peers with projects performed by him in Turkish Aviation Industry as well as integrated development projects that haven't been performed yet. Demirağ has broken some grounds in Turkish economic and political life. During transition to multi-party system in Turkey, he has broken a new ground by establishing first opponent party to compete against single-party system. However, what was more remarkable than all these was his success in construction of first private domestic railway line and production of first domestic mass production planes and parachutes in Turkish Private Aviation Industry. He also had development and industrial project plans done which were first initiated by government in 1930s but he was not able to put them into practice due to lack of support of government. When considering economic policies of Turkish government in 1920s and 1930s, it is obvious that Demirağ took advantage of capital accumulation process like other businessmen of his period. From a certain point, unlike these businessmen, who preferred guaranteed and quick profits under government control, he was distinguished among his peers with desire to invest in aviation industry, in such a challenging and risky area in Turkey. What lies behind Demirağ's attempt was not only that aviation industry promised for future and huge profits but also he regarded this sector as an important factor in the efforts of industrialization process of his country. But efforts of Demirağ in aviation industry and projects designed for industrialization and integrated development of the country were not supported and even precluded, by the government. This must have been because of the fact that Demirağ went beyond the role of private sector determined by the administrators in this period. According to Demirağ, the reason for the barriers to his attempts was government economic policies. However, projects that he produced and would produce were not contrary to the official economic policies. When one seeks the reason for prevention of his investments and efforts, political mentality of these administrators must be taken into account.

Keywords: Nuri Demirağ, Economic Policies, Political Mentality, Aviation Industry, Development Projects.

Nuri Demirağ, Türk kamuoyunda 1930'lu yıllardan itibaren saygın ve ünlü bir işadamı ve 1945'de çok partili yaşama geçiş kararıyla beraber de siyasetçi olarak tanınan önemli bir kişiliktir. Demirağ'ın iş hayatının, 1945'te atıldığı siyasal hayatına oranla çok daha parlak olduğu söylenebilir. Türki-

ye'nin ekonomik hayatında, siyasi hayatına oranla daha kalıcı izler bırakan Demirağ; çok partili siyasal hayata geçiş sürecinde, Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) karşısında ilk muhalefet partisini kurarak bir ilke imza atmış, ancak siyasal yelpazede ağırlığını hissettirememiştir.

Nuri Demirağ'a odaklanan bu makale, bir takım savlardan yola çıkmaktadır. Bunlardan ilki; işadamı Demirağ'ın, 1930'larda sanayileşme hamlesine girişmiş olan Türkiye'de alışlageldik bir işadamı olmanın ötesine taşıdığı, idealist bir işadamı, bir dava adamı niteliği taşıdığı savıdır. Başlı başına bu özelliğin Demirağ'a, Türk ekonomik hayatında önemli ve renkli bir kişilik kazandırdığı söylenebilir. Bir başka sav da; Demirağ'ın milli iktisat politikalarıyla başlayıp, devletçi iktisat politikalarıyla devam eden sürecin yarattığı uygun konjonktürle sermaye birikimini sağladığı; ancak bu konjonktürde dönemin hâkim siyasal seçkinlerinin özel sektöre uygun gördüğü rolün ötesine geçtiği için hükümetle ters düştüğüdür. İleri sürülen diğer bir sav ise; Demirağ'ın havacılık sanayindeki faaliyetlerinin, dönemin hükümeti tarafından desteklenmemesinin, aslında Demirağ'a yönelik bilinçli bir baltalama stratejisi olduğudur. Ancak bu durum, hükümetin fazlaca sivrilmiş bir işadamını öngörüsüz biçimde hizaya getirme girişiminin ötesinde, Türk özel havacılık sanayinin de büyük kaybı anlamına gelmiştir. Son olarak da, sanayileşme ve kalkınma yönündeki tüm girişimlerinin ilgi görmemesi ya da engellenmesinin altında devletçiliği gören Demirağ'ın bu görüşünün yanlış olduğu, sorunun temelinde devletçi iktisat politikalarının değil, dönemin yöneticilerinin siyasal zihniyetinin yattığı ileri sürülmüştür. Bu savlar, Demirağ'ın iş hayatı ve çeşitli özellikleri ele alınırken çözümlenecektir.

Temelde Nuri Demirağ'ın iş hayatı üzerine yoğunlaşan bu makale, iki ana bölümden oluşmaktadır. İlk ana bölümde, Demirağ'ı döneminin en zengin işadamı haline getiren süreç üzerinde durulacaktır. Bu süreç, belli bir noktadan sonra O'nu, döneminin riske girmeden, en garanti yollarla sermaye birikimi yapan işadamlarından ayrık kılan Türk özel havacılık sektöründeki yatırımlarını da kapsamaktadır. İkinci ana bölümde ise, Demirağ'ın, çalışmalarını başlattığı, ancak hükümetten ilgi görmediği için hayata geçiremediği bütünsel kalkınmaya yönelik önemli projeleri ele alınacaktır. Makalenin yazımında, yazında konuya ilişkin metinlerden yararlanılmıştır. Özellikle Demirağ'ın yaşadığı dönemde yazılmış ve hayatını anlatan, görüşlerini sunan kitaplara dayanılmış; çeşitli zamanlarda yaptığı konuşma, beyanat ve röportajlara bakılmış, ayrıca kendisinin yayınlattığı, kamuoyunun ilgisine sunulan açık mektuplar, fabrikalarının talimatnameleri, parti programları, beyanname ve broşürler incelenmiştir.

I- İDEALİST İŞADAMI NURİ DEMİRAĞ'IN İŞ HAYATI VE HAVACILIK SANAYİNE YATIRIMLARI

Sivas'ın Divriği ilçesine bağlı aynı adlı kasabada 1886 yılında doğan, Mühürdarzade ailesinden Mehmet Nuri; özel sektörde kendi işini kurana kadar Sivas'tan başlayıp İstanbul'a uzanan hayat kesitinde, önce başarılı bir

öğrencilik, ardından da başarılı bir memuriyet kariyerine sahip olmuştur (Şakir 1947). Ancak Mehmet Nuri Bey'i özel sektörde kendi işini kurmaya iten ve kısa bir süre sonra kendisini Türkiye'nin en zengin işadamı haline getirecek olan süreç, memuriyetten istifa etmesiyle başlamıştır.

Memuriyetten istifa eden Mehmet Nuri Bey, kırtasiyecilik ve sigara kâğıdı üretme işine girmeye karar vermiştir. Aslında özel sektörde girişimcilik yapmak için büyük bir sermayesi yoktur. Tüm birikmiş sermayesi 56 altındır. Bu 56 altınını kâğıt paraya çevirmiş ve bu da 252 lira yapmıştır. Daha sonra İstanbul Ketenciler'de kırtasiyecilik ve sigara kâğıdı üretimi için bir dükkâna yerleşmiştir. Üretimine başladığı sigara kâğıdının markasını "Türk Zaferi Sigara Kağıdı" olarak belirlemiştir (Şakir 1947: 40,42). Mehmet Nuri Bey, 1919 yılında başladığı bu ticaret ve üretim girişimiyle, Türkiye'de sigara kâğıdı üretimine para yatıran ilk Türk olma niteliğini kazanmıştır (Sakaoğlu 2000: 70). Mehmet Nuri Bey'in memuriyetten ticari hayata yönelişi, yani girişimciliği; milli iktisat anlayışı doğrultusunda İttihat ve Terakki (İT)'nin yerli girişimciliği desteklediği uygun bir ortama denk gelmiştir.

Büyük olasılıkla, toprakları işgal edilmiş bir ülkede "Türk Zaferi" markasını taşıyan bu ürünün vatandaşlara sempatik gelmesi ve onların gururlarını okşaması, alternatif olabilecek diğer ürünlerinse yıkıcı faaliyetlerde bulunan azınlık vakıflarınca üretilip satılması nedeniyle, Mehmet Nuri Bey'in ürettiği bu sigara kâğıtlarına vatandaşların ilgisi büyük olmuştur. Mehmet Nuri Bey'in iş hacmi artmış ve İstanbul'dan sonra bu sigara kâğıtları Anadolu'ya da dağıtılmıştır. Hatta "Türk Zaferi Sigara Kâğıdı" markalı sigara kâğıtları işgal altındaki Bursa ve çevresinde Yunan işgal kuvvetlerince koli koli yakılmış, sonrasında yakılanlar yerine tekrar yeni parti sigara kâğıtları gönderilmiştir. Bu iş sayesinde Mehmet Nuri Bey sermayesini oldukça artırmıştır. Ticarete 252 lira sermaye ile başlayan Mehmet Nuri Bey, sigara kâğıdı üretimi işi ile üç buçuk yılda 84.000 liralık bir servete ulaşmıştır. Ancak, devletin sigara kâğıdı üretimi işini tekeline alması üzerine, Mehmet Nuri Bey yeni iş sahaları arayışı içerisine girmiştir. Mehmet Nuri Bey'in iş hayatının ikinci aşaması kantariye ithalat ve ihracat işine girişiyle başlamıştır. Bu alanda da ticari faaliyetlerini oldukça büyütmüş ve hatırı sayılır miktarda kazanç elde etmiştir. Ancak Mehmet Nuri Bey kantariye işinde uzun süre kalmamıştır. Ulusal bağımsızlığın kazanılmasından sonra ülkenin imar edilmesi ve sanayileşmesi süreci içerisinde faaliyet göstermeye karar vermiştir (Deliorman 1957: 10,11). Ulusal kurtuluş savaşından harap bir halde çıkan, imar bekleyen ve sanayileşme yönünde hızlı adımlar atmak zorunda olan Türkiye'de, Mehmet Nuri Bey yine büyük kazançlar sağlayabileceği doğru alana yönelmiş görünmektedir.

Cumhuriyet rejimi, kurulduğu ilk günlerden itibaren ekonomiyi devletin varlığını ilgilendiren bir konu olarak ele almıştır. Mustafa Kemal'in bakış açısına göre, Osmanlı İmparatorluğu ekonomik nedenlerle çökmüştür. Dolayısıyla onun yerine kurulan Cumhuriyet, varlığını sürdürebilmek için bir 'ekonomi devleti' olmalıdır. Diğer bir deyişle Cumhuriyetin kurucularının

gözünde, ekonominin, “devletin bekası” nı ilgilendiren yönü, her şeyden önce gelmiştir. Bu doğrultuda Cumhuriyet'in siyasal seçkinlerinin temel amaçlarından biri “milli” olacak bir ekonomik alanın kurulması olmuştur (İnsel 1983: 419). Israrla vurgulanan milli iktisat, Cumhuriyet'in ilk yıllarında devleti ile özel kesimi birbirine bağlayan temel kavram olmuştur. 1920'lerin iktisat politikasındaki esas anlayış, milli 'özel' girişimciliğin desteklenmesidir. Milli olan özel girişim içinse, milli iktisat politikası, ekonomiden daha büyük pay almak anlamına gelmiştir. Sermaye kazançlarının, milli olmayan unsurlardan, milli unsurlara aktarılması, milli girişimcilerin yaratılması demektir. Sermayenin yerli özel kesim elinde birikebilmesi için, bu kesimin örgütlenebilmesi ve kendisini temsil eder hale gelmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda adımlar atılmıştır. Ayrıca yerli sermayenin somut biçimde devletçe desteklenmesi gerektiğinden, 1927 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu kabul edilmiştir (Kuruç 1988b: 46,47).

Bu dönemde giriştiği müteahhitlik işleriyle Mehmet Nuri Bey Ankara'daki bakanlık binalarını, Ulus'taki Büyük Millet Meclisi binasını, Bursa Sümerbank Merinos, İzmit Selüloz (SEKA), Sivas Çimento, Karabük Demir-Çelik fabrikalarını, Kadıköy hal binasını, bunların yanı sıra birçok kamu binasını, liman ve rıhtımları inşa etmiş, Eceabad-Havza şosesini yapmıştır. Mehmet Nuri Bey müteahhitliğini üstlendiği tüm bu yapıların önünde ya da yakın çevresinde sayısı 48'i aşan hayrat çeşmeleri de yapmıştır (Sakaoğlu 2000: 70; Şakir 1947: 50).

Buraya kadarki yaptıklarıyla Mehmet Nuri Bey, döneminin sermaye birikim, servet edinme süreci içerisindeki diğer işadamlarıyla benzer bir görünüm sergilemektedir. Ancak Mehmet Nuri Bey'i ayrıksı kılan bir noktaya değinmek gerekecektir. O, 40 yaşına bastığı 1925 yılında vasiyetini yazmıştır. Bu vasiyete göre Mehmet Nuri Bey'in servetinin büyük bölümünü milletine vakfettiği görülmektedir. Hazırladığı vakıfnamesinde şunlar yazmaktaydı: “Mevcut ve ömrümün sonuna kadar mesaimden hâsıl olacak serveti şahsiyemden aile ve evlâtlarımın orta halde maişetlerine kifayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin eyliyecek miktar çıkarıldıktan sonra, hali hayatımda yapmaya muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücade getirilmek ve idame ettirilmek şartı ile, serveti zatiyemi vakfettim.” (Deliorman 1957: 11). Bu vasiyetname, Mehmet Nuri Bey'in kişiliğini ve iş yaşamına bakışını anlamak açısından birtakım ipuçları vermektedir. Mehmet Nuri Bey bu vasiyetnamesiyle, (sonraki satırlarda değinilecek olan, havacılık sanayindeki faaliyetleri de göz önünde tutulursa) henüz kapitalistleşme sürecini tamamlamamış bir ülkede, bireysel sermaye birikimini öncelikli kılan ve bu birikimi de kutsal mülkiyet anlayışı doğrultusunda ardıllarına bırakmayı düşünen alışlageldik bir sermayedardan farklı bir profil çizmiştir. Bu noktada Dervişoğlu'nun da belirttiği gibi; Mehmet Nuri Bey'i kendi kuşağının işadamlarından farklı kılan özelliği, servetini kullanma şeklinden kaynaklanmıştır. İlerleyen satırlarda daha ayrıntılı değinileceği üzere; O servet sahibi olduktan sonra “(...) giriştiği yatırım alanları,

sosyal ve siyasi tercihleriyle iktidarla uyum içinde olma gereğini hisseden işadamlarından farklı bir yol takip etmiştir.” (2014: 17). Dolayısıyla karşımıza toplumcu yönü kuvvetli, büyük projelerde döneminin iş adamlarından beklenmeyecek kadar öncü, çalışma enerjisini ve servetini belli bir dava doğrultusunda seferber eden idealist bir işadamı portresi çıkmaktadır. Mehmet “Nuri Bey’i dava adamı yapan para kazanması değil, ülkenin menfaatine yatırım yapma erdemliliğini göstermesidir.” (Yalçın 2009: 750). Böylesine büyük ekonomik varlığa sahip bir işadamının, servetini ölümünden sonra ailesine değil de, belli amaçlar doğrultusunda kullanılmak üzere vakfa bırakması istisnai bir durum olsa gerektir. Mehmet Nuri Bey’in toplumdan kazandığı serveti, toplum yararına; ülkenin kalkınması için zorunlu olduğunu düşündüğü işlerde kullanmak doğrultusunda bir anlayışa sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Tek parti yönetimi 1920’ler boyunca, ülkede sermaye birikiminin yetersiz olduğunu düşünmüş, “Milli İktisat” politikası doğrultusunda ulusal bir burjuvazinin oluşturulması ve güçlendirilmesi yönünde bir politika izlemiştir (Erdem 2014: 65). Ancak 1930’a gelindiğinde, 1929 Dünya Büyük Ekonomik Krizi’nin olumsuz etkileri de ortaya çıkınca, milli burjuvazi ile sanayileşmenin ve hızlı bir ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilemeyeceği anlaşılmıştır. Böylece devletçi ekonomi politikalarına geçme kararı alınmıştır. Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF)’nin 1931’de yapılan üçüncü kurultayında partinin temel nitelikleri arasına devletçilik, programda şöyle açıklanmıştır: “Ferdî mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mamuriyete erdirmek için milletin umumî ve yüksek menfaatlerinin icap ettirdiği işlerde -bilhassa iktisadî sahada- Devleti fiilen alâkadar etmek mühim esaslarımızdandır.” (Cumhuriyet Halk Fırkası Programı 1931: 5). Devletçi iktisat politikasıyla, toplumsal yarar ve ülke çıkarları için ekonomik alanda devletin önemli bir rol oynayacağı kabul edilmiş, ancak bireysel çalışma ve girişimin esas tutulduğu da vurgulanmıştır. Yani mülkiyet hakkı ve ilişkilerinin tanındığı belirtilerek, bireysel girişimlere ket vurulmayacağı da açıkça ortaya konulmuştur. Gerçekten de, devletçi iktisat politikasında, özel mülkiyet ve bireysel ekonomik girişim hakkı tanındığı gibi; özel işletmelerle, devletin yapacakları arasında kesin bir sınırlama da konulmamıştır (Afetinan 1972: 25). Ayrıca devletçiliğin özel sermayeyi tanımanın çok daha ötesinde; onu korumak, geliştirmek işlevini üstlendiği de açıkça ileri sürülebilir. 1930’larda devletçilik iktisat politikasının eksenine yerleştirildiğinde, yerli özel sermaye bu eksenin dışında tutulmamış; bu yeni politika yerli sermaye ile uzlaşmalarla yerleştirilmeye çalışılmıştır (Kuruç 1988a: LI). Öyleyse devletçiliğin, Cumhuriyet Türkiye’sinde kapitalist sermaye birikiminin özel bir yolu olarak ortaya çıktığı söylenebilir. “İktisat politikalarında liberalizmden devletçiliğe yönelik, 1923’ten sonra Türk burjuvazisinin sermaye birikiminin ve kapitalist gelişmenin en ‘kolay’, en ‘elverişli’ yollarını arayışının hikâyesidir.” (Boratav 1983: 412). Öyle ki, döneme tanıklık yapmış bir yazar devletçiliğin uygu-

lanmaya başladığı 1930'lu yıllarda, özel sermayenin, milli sermaye sıfatıyla yaptığı üstünkörü üretimi ve gümrük duvarlarının koruması altında elde edilen büyük kârları etkileyici biçimde anlatmıştır:

“Gümrük duvarları arkasında son senelerde yer yer türeyen iptidai bir sanayi var: işte demir telleri keserek çivi yapan, çiviye dış piyasa fiyatının on misline satan, milli sanayi olduğu için demir telleri de hammadde diye gümrüksüz sokan şu çivi fabrikası, eski bir medresenin yıkık duvarları arkasına kurulmuştur. İşte şu, yine dışardan hammadde diye gümrüksüz getirdiği, telleri sadece galvanize edip mamul halde yine on misline satan meşhur fabrika (!) Galata'daki bir arsa aralığındaki salaşın altındadır. İşte şu bakır mamulâtı fabrikası mahallemizin köşesinde, eski bir taş evde kurulmuştur. Fabrikanın saçtan yapılmış bacasından her gün bütün mahalleye yayılan kurum, halka pencereleri açmağa bile müsaade etmez. Mahallenin şikayete hakkı yok!. Bunlar vatanın selameti için çalışıyorlar. Her birinin vakıa sahipleri şu, bu vesaire ama, başlarında Türkler gözüküyor. Bunlar ekseriya fabrikaya bile uğramazlar; fakat sanayici efendilerimizdir, velinimetimizdirler!” (Başar 1981: 90,91).

Kısacası Türkiye'de devletçi iktisat politikasıyla; ulusal bir kapitalizm oluşturmak hedefine yönelik olarak, kapitalist sermaye birikimini sağlamak amaçlanmıştır.

Bu korumacı konjonktür içerisinde Mehmet Nuri Bey 1930'lu yılların başlarında demiryolu yapım işine girişmiştir. Bu dönemde Samsun-Sivas demiryolu hattının yapımı bir Fransız şirketine verilmişken, söz konusu ihale hükümet tarafından iptal edilmiştir. Samsun-Sivas demiryolu hattının Türk müteahhit, mühendis ve işçisine yapılması kararı alınmıştır. Mehmet Nuri Bey bu projeyi üstlenmek istemiştir. İlk olarak, tapu dairesinde mühendislik yapan kardeşi Abdurrahman Naci Bey'i istifa ettirerek yanına çağırarak Mehmet Nuri Bey, kardeşiyle bu işin teknik yönü üzerinde uzun uzun tartışmış, araştırmalar yapmıştır. Mehmet Nuri ve Abdurrahman Naci kardeşler, deneme amaçlı olacak Samsun-Sivas demiryolunun ilk 7 kilometrelik bölümü için yüzde birlik bir kazançla 210.000 lira teklif vermiş ve ihaleyi almıştır (Deliorman 1957: 15). Yüzde 1'lik kâr oranıyla yapılan bu ilk deneme başarıyla sonuçlanmış, hem hükümet hem de iki kardeş oldukça memnun olmuştur. Sonrasında Sivas-Erzurum demiryolu hattının tamamını 12.000.000 lira gibi inanılması güç bir indirimle üstlenmişlerdir. Mehmet Nuri Bey'i bu özveriye iten neden, demiryolu hattını kendi memleketi olan Divrik'ten geçirmek olmuştur (Sakaoğlu 2000: 70). Bu konuyla ilgili olarak, Mehmet Nuri Bey “Sivas-Erzurum hattında kazandığı milyonlarla değil, ecnebi şirketlerin teklif ettikleri fiyatlardan kıldığı ve devlete kazandırdığı milyonlarla övünmektedir.” şeklindeki anlatım, yukarıdaki satırlarda değinilen Mehmet Nuri Bey'in “idealist işadamı, toplumcu işadamı, dava adamı” olduğu yönündeki görüşü destekler niteliktedir (Deliorman 1957: 26). Bu

hattın ardından, Fevzipaşa-Diyarbakır, Afyon-Antalya, Irmak-Filyos hatlarını da yapan her iki kardeş toplam 1012.5 km. demiryolu hattı döşemişlerdir (Şakir 1947: 52). 1934 yılında Türkiye’de soyadı kanununun kabul edilmesine kadar, “Mühürdarzâde Nuri Bey” olarak ünlenen Mehmet Nuri Bey; o dönem kardeşiyle birlikte demiryolu müteahhitliği yaptıkları, ülkenin demir ağlarla örülmesi işiyle uğraştıkları için, Atatürk’ün emriyle “Demirağ” soyadını almıştır (Sakaoğlu 2000: 69).

Devletçi ekonomi politikalarının uygulandığı 1930’larda da, 1920’lerde olduğu gibi yerli sermayedarlar desteklenmiştir. Gerçekten de devletin planladığı çeşitli alt yapı projelerinin müteahhitlik işleri dönemin işadamlarına verilerek, devletçi ekonomi politikaları altında yerli sermayenin birikimine yardımcı olunmuştur. Dönemin diğer işadamları gibi, Demirağ da, çeşitli bina ve fabrika gibi tesislerin yanı sıra, demiryollarının yapımından hatırı sayılır miktarda para kazanmıştır. Ancak hemen belirtilmelidir ki, Demirağ’ı dönemin diğer işadamlarından ayıran özellik; girişimini devletin yaptığı projeler altında sermaye birikiminin sınırları ve güvencesi altında kalmayarak, havacılık sanayi gibi, geri kalmış ülkeler açısından henüz gerçekleştirilmesi zor olan bir sektörde öncülük yapmaya girişmesidir.

Tren yolu, şose ve fabrika binalarının yapımı ile bir milletin yeterli oranda kalkınamayacağını düşünen Mehmet Nuri Bey, daha 1932 yılından itibaren Türk yapımı uçakların üretilmesi ile ilgili planlar yapmaya başlamıştır. Sonrasında pek çok kereler tekrar edeceği şu sözleri o dönemde söylemiştir: “Göklerine hâkim olamıyan milletlerin akibeti felâket olacağına kat’iyyen kaniim. Bunun içindir ki, göklerine hâkim olamıyan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur.” O, bu sözlerini kendisine bir ilke olarak kabul ettiğini belirtmiştir (Deliorman 1957: 18,19). O’na göre havacılık sanayinde dışa bağımlı olmamak için, uçaklar yabancı ülkelere satın alınmamalı, Türk yapımı uçaklarla göklere hâkim olunmalıdır (Yalçın 2009: 752).

Bu doğrultuda Nuri Demirağ, 1936 yılında tayyare (uçak) üretimi yapmaya girişmiştir. Bu büyük girişimde Demirağ, ilk başlarda devletin çeşitli kademelerinden cesaretini arttırıcı manevi destek de görmüştür. Örneğin, o dönemde Türk Silahlı Kuvvetleri’nin en yetkili kişisi olan Mareşal Fevzi Çakmak, bu girişiminde Demirağ’ı cesaretlendirmiş ve kendisini destekleyeceklerini belirtmiştir. Demirağ da bu vaatten güç alarak havacılık sektöründe girişimini başlattığını dile getirmiştir. Ayrıca ilk zamanlar için Türk Hava Kurumu (THK) da, yerli uçak üretimi için bu girişime destek olmuş, prototip üretiminin zorluklarını göz önünde bulundurarak gerekli esnekliği sağlamış görünmektedir (Demirağ 1941: 4). Ancak uçak üretimi işine girişmek, 1930’lar Türkiye’si için oldukça zor bir iştir. Çünkü Demirağ bu işe atıldığında, henüz Türkiye’de havacılık sanayinde kullanılacak yetişmiş insan gücü yoktur. Ayakları üzerinde durabilen bir havacılık sanayi için, sadece makine ve hammaddeye değil, bu alanla ilgili bilgiye ve insan gücüne de ihtiyaç duyulmaktadır. Demirağ bu alandaki eksikliği gidermek amacıyla,

kendi servetini harcayarak hem yurt içinde, hem de yurt dışında gerekli niteliklere sahip eleman yetiştirtmiştir. Havacılık sektörü için yurtiçinde ve yurtdışında yetiştirttiği mühendis ve teknisyenlerin sayısı birkaç yüz kadardır. Türkiye'de uçak üretimi yapabilmek için, Demirağ farklı alanlarda uzmanlaşmış mühendisleri ile beraber Avrupa'ya seyahatler yapmış, havacılık sanayinde üretim yapan çeşitli fabrikaları ziyaret ederek üretim aşamalarını incelemiştir. O'nun havacılık sektörü için yaptığı tüm masraflar 10.0000.000 lirayı aşmıştır (Deliorman 1957: 19,21).

Nuri Demirağ 1936 yılında üretime geçmek yönünde adımlar atmış ve ilk olarak 10 yıllık bir plan hazırlamıştır. Sonrasında İstanbul Beşiktaş Hayrettin İskelesi'nde özel Türk uçak yapımıcılığının temelini atacak olan bir bina yaptırmaya karar vermiştir. Hazırladığı programa göre Beşiktaş'taki bu bina bir etüt atölyesi olacak, asıl büyük fabrika ve havacılık alanında eğitim verecek olan "Gök Okulu", memleketi olan Divrik'te kurulacaktı. Beşiktaş'taki etüt atölyesi'nin yapımına 17 Eylül 1936 da başlanmıştır. Bu atölyede prototip uçaklar üretilip denenecek, Divrik deki ana fabrikada ise, uçakların motorları üretilerek, onların seri üretimi yapılacaktı (Şakir 1947: 55,57). O'nun uçakların seri üretimi için İç Anadolu'daki kırsal bir kenti seçmesi; devletçi ekonomi politikalarının uygulandığı bir dönemde, ilk beş yıllık kalkınma planında da gözlemlendiği üzere, devletin çeşitli sanayi dallarını ülkenin farklı bölgelerine yayma politikasıyla uyumlu görünmektedir.

Nuri Demirağ Türkiye'de uçak üretimine giriştiğinde basit bir montaj sanayinin çok daha ötesinde, karmaşık bir bütün halinde bu sanayinin kurulmasını planlamıştır. Bu plan doğrultusunda Divrik'in 120.000 nüfuslu bir sanayi kenti haline getirilmesi hedeflenmiştir. 3.5 yıl boyunca yapılan çalışmalar sonucunda Divrik kent planı hazırlanmıştır. Bu plana göre Divrik'te bir gök okulu, uçak, tank, motorlu top ve askeri kamyon fabrikaları kurulacaktı. Bu ürünlerin üretiminde Divrik'in doğal ve yer altı zenginliklerinden faydalanılacaktı (Şakir 1947: 58,59, 61). Türkiye'de sivil havacılık sanayinin kurucusu kabul edilebilecek olan Demirağ, havacılık sektörü üzerine konuşmalar yapıp, planlarını ortaya koyarken, kurulacak olan büyük tesisler sayesinde tank, askeri kamyon ve benzeri araçların da yapılabileceğini açıklamıştır. Bu yöndeki görüşleri akla yatkın görünmektedir. Uçak gibi çok karmaşık bir aracı üretme gücüne erişen bir ulus, otomobil ya da benzeri birçok araçları da üretebilme sürecini başlatabilirdi (Deliorman 1957: 44).

Nuri Demirağ'ın uçak üretimi için kurduğu tesisler yolcu, avcı, antrenman, bombardıman, mektep (eğitim) uçakları, planörler ve yerli paraşüt üretebilecek kapasitede kurulmuş olan tesislerdi (Deliorman 1957: 21,22). Kurulan etüt atölyesinin "dâhili talimatnamesi"nin maksat ve kuruluş adlı ilk bölümün 1. maddesinde şu ifadeler yer verilmiştir: "... Türk yurdunun ve Ulusunun refah ve emniyeti maksadile Yurda gereken her türlü hava vasıtalarının ve yedek parçalarının kendi topraklarımızda, kendi enerjimiz ile temin etmek ve Türk İşçisinin sarsılmaz kudretinin tezahürüne vesile

olmak maksadile 1 Şubat 1937 senesinde Bay Demirağ tarafından kurulmuştur. Atelyede Türk ordusu ve bütün Türkiyedeki Millî ve hususî Teşekkül ve Müesseseler için her türlü Deniz, Kara, Spor, Mektep, Yük, Yolcu Posta ve Harp tayyareleri ile muhtelif hava nakil vasıtaları imâl edilir” (Demirağ 1938: 3) denilerek, tesisin hangi amaçla kurulduğu belirtilmiştir.

Nuri Demirağ'ın uçak üretim tesisleri ile THK Başkanlığı arasında, 22 Ocak 1937 tarihinde 10 adet prototip okul uçağının belli niteliklere göre üretimi için anlaşma imzalanmıştır. Ayrıca 65 tane de planör siparişi verilmiştir (Demirağ 1941: 6). 1937-1938 yıllarında THK'nun sipariş ettiği 10 eğitim uçağı ve 65 planörün üretimine devam edilirken, diğer bir taraftan da, yeni bir prototip uçak üretilmiştir. Bu yeni uçak, üretimi sürdürülen eğitim uçaklarından farklı olarak, “Nu. D. 38” olarak adlandırılan altı kişilik, çift motorlu bir yolcu uçağı idi. Tüm bu planlamalar ve uçak yapım çalışmalarının başladığı sıralarda, Demirağ 1938 yılında İstanbul Yeşilköy'de 1559 dönüm büyüklüğündeki Elmas Paşa Çiftliği'ni satın almış ve burayı düzelttirerek “Gök Stadyumu” adıyla ilk sivil havacılık meydanını kurmuştur. Bu alanda çeşitli hangarlar, atölyeler, pilot yetiştirmek için kurulmuş bir “Gök Okulu” ve bir de bir tank tamirhanesi yaptırılmıştır. İnşa edilen Gök Stadyumu'ndaki pist, üretilen uçakların uçuşu için yapılmıştır (Şakir 1947: 62,63; Sakaoğlu 2000: 71).

Nuri Demirağ'ın Türkiye'de havacılık sanayinin kurulması için, bütünsel bir sistem oluşturduğuna önceki satırlarda değinildi. Bu işadınının Türkiye'de havacılık sanayinin kurulmasını, kendisi açısından nasıl bir ulusal dava haline getirmiş olduğunu görmek açısından, devlet okullarında bir uçak bölümünün açılması için girişimde bulunduğunu da belirtmek gerekmektedir. 1939 yılının sonlarında, Demirağ uçak mühendisi yetiştirilmesi amacıyla, Yüksek Mühendis Mektebi'nde uçak şubesi açılması için girişimde bulunmuştur. Demirağ, Yüksek Mühendis Mektebi'nin yönetici ve öğretim üyeleriyle bir araya gelmiş, açılması halinde uçak bölümünde okutulması için Almanya'daki bir yüksek okulun uçak bölümünden getirttiği ders programını öğretim üyelerine sunmuş, uçak bölümünde eğitim görecekt olan öğrencilerin kendisine ait olan tesislerin tüm imkânlarından faydalanarak staj yapmalarını sağlayacağını vaat etmiştir (Şakir 1947: 67,68).

1940 yılında, Nuri Demirağ'ın havacılık tesislerinde gençler için uçuş kursları düzenlenmiştir. 17 Ağustos 1941 tarihinde, havacılıkla ilgili tüm tesisler tam anlamıyla uyumlu hale getirilmiştir ve bu tesisler için görkemli bir açılış töreni yapılarak, ilk “Havacılık Bayramı” kutlanmıştır. 1942 yılında ise Demirağ'ın tesislerinde Bursa ipeğinden ilk yerli paraşüt üretimi yapılmıştır. Bu üretimin yapılması için Demirağ, Üsküdar'daki Hüseyin Avni Paşa korusunu satın almış, burada paraşüt kumaşı üretimi için dut yetiştirmiş ve ipek böcekçiliği yapmıştır (Sakaoğlu 2000: 71; Şakir 1947: 70-101).

Nuri Demirağ'ın Türkiye'de ticari açıdan riskli olduğunu bilerek, havacılığın farklı alanlarına dört bir koldan sarılması, bu sektörün büyük kazanç potansiyeline sahip olmasının yanı sıra, havacılık sanayini ulusal bir dava

olarak gördüğünün göstergesidir. Demirağ tarafından söylenen “Göklerine hâkim olamıyan milletlerin âkıbeti felâket olacağına kat'ıyyen kaniim. Bunu içindir ki, göklerine hâkim olamıyan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur” ya da Demirağ hakkında söylenen “Onun nazarında tayyarecilik, Türk Milleti'nin ölüm kalım dâvasıdır. Bütün orta mektep mezunları tayyare kullanabilmeli; üniversite mezunları ise, bomba tayyaresine bile hâkim olmalıdır” (Deliorman 1957: 28) yönündeki sözler, abartılı ifadeler de olsa, bu idealizmin dile getirilişi olarak görülmelidir. Gerçekten Demirağ'ın havacılık sanayine yatırımı, sadece kazanç sağlamak amacının ötesinde bir anlam taşımaktaydı. Havacılık O'nun için bir tutkuydu. Bu sanayiye bütünüyle girerek, sektörü dünyadaki seviyenin üzerine çıkarmak için sanki zamanla yarışıyor gibiydi. Uçak sanayi, o dönemlerde tüm dünyada henüz emekleme aşamasında sayılabilirdi. Dolayısıyla Demirağ'ın Türkiye'de uçak üretim sanayine yatırım yaptığı dönem, siyasi ve ekonomik koşullar itibarıyla dünyadaki emsallerine ulaşabilmek için en uygun dönemdi (Derişoğlu 2014: 18). Anlaşılacağı üzere Demirağ'ın bu tutkusu sadece sözde kalmamış, bu tutkunun, davanın gerçekleşmesi yönünde katlandığı maddi külfet (10.000.000 Lira) de büyük olmuştur.

Türkiye'de 1936 yılında Nuri Demirağ'ın havacılık sanayinde başlatmış olduğu bu atılım, 1939 yılında zora girmeye başlamıştır. Çünkü THK 24 Mart 1939 tarihinde, Demirağ'ın tesislerine sipariş ettiği uçakları, anlaşmadaki teknik şartlara uymadıkları gerekçesiyle almayacağını ve anlaşmayı feshettiğini bildirmiştir (Demirağ 1941: 5). Aslında anlaşma çerçevesi içerisinde yer alan 65 planör üretilerek THK'na teslim edilmiş, ancak bu siparişlerin sonrasında devamı gelmemiştir. Asıl sorun, sipariş edilen 10 eğitim uçağının alınmaması olmuştur. Uçakların kabul edilmemesiyle sonuçlanan süreç, şanssız bir kazayla başlamıştır. Sipariş edilen uçakların üretiminde önemli rol oynayan mühendis Selahattin Alan, uçakların testlerinin yapılacağı Eskişehir'e giderken, bir tarlaya inmeye çalışmış, iniş sırasında kaza yapmış ve hayatını kaybetmiştir. Bu kazada uçağın teknik bir hatası yoktur. Hava Kuvvetlerinin yüksek uçak mühendislerinden oluşan bir komisyon, üretilen bu yerli uçaklar üzerinde aylar süren teknik ve performans denemeleri yapmış, söz konusu uçakların normal okul uçakları olduğunu THK'na bildirmiş ve uçuş izni vermiştir. Ancak THK Türkiye'deki tek yetkili olan bu fen komisyonunun kararını dikkate almayarak uçakları kabul etmekten çekinmiş; kaza nedeniyle ortaya çıkan gecikmeyi göz önünde bulundurmamıştır. Bunlara ek olarak THK anlaşmaya ilişkin teminat mektubunda yer alan 14.000 lirayı gelir kaydetmiş ve avans verdikleri 40.000 lirayı geri almıştır (Deliorman 1957: 35, 36).

1930'larda takip edilen iktisat politikası uyarınca, özel sektörde havacılık sanayin kurulabilmesi için, Türkiye'de henüz emekleme aşamasındaki bu alana devletin destek olması beklenirdi. O dönemde uçakların tek alıcısı devlet olduğuna göre, devletin özel sektördeki uçak üreticilerine desteği, bu uçakların devlet tarafından alınması şeklinde kendini gösterebilirdi. Ancak

Demirağ'a yeni siparişler verilmesi bir yana, verilmiş olan siparişler kabul edilmemiştir. Bu durum karşısında Demirağ her taraftan takdirlerin, tebriklerin yağdığını, ancak hiçbir yerden destek gelmediğini söylemektedir. Sonuç itibariyle Demirağ, giriştiği davaya inanan ve bu yolda çalışan, maddi tüm imkânlarını seferber eden bir kişi olarak yalnız kalmıştır (Şakir 1947: 114). Demirağ düştüğü zor durumu anlatmak üzere, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye ilki 1939 da, diğeri 1940 yılında olmak üzere iki ayrı mektup göndermiş, ancak bu mektuplara herhangi bir yanıt gelmemiştir. Böylece Demirağ'ın içine düşmüş olduğu sıkıntılı durum çözülememiş, askıda kalmıştır (Deliorman 1957: 33,34 , 42,43). Aslında İsmet İnönü'ye gönderilen bu mektuplar, sadece yardım istenebilecek en yüksek makamda İnönü'nün bulunduğunu değil, Türkiye'de özel uçak sanayinin kurulması girişiminde yaşanan şanssız sürece kimin ya da hangi zihniyetin göz yumduğunu, izin verdiğini de gösteriyordu.

Söz konusu dönemde özel sektörde Türk havacılık sanayi Nuri Demirağ'ın teşebbüsleri dışında yaşama geçmemiştir. Dolayısıyla Demirağ'ın kurduğu tesisler dışında gençleri havacılığa yöneltecek herhangi bir özendirici unsur da yoktu. O dönemde okullarını başarıyla bitiren gençler, yol yapımı, demiryolları gibi bölümlerde eğitim görmek istiyorlardı. Çünkü bu alanlarda hem istihdam edilme olanağı daha yüksekti, hem de daha iyi gelir elde etme olanağı vardı. Oysa havacılık sanayin istihdam alanı, Demirağ'ın tesisleri dışında yaygın değildi. Ayrıca havacılık sanayi ile ilgili eğitim, zor bir eğitimdi ve bu alanda çalışanların gelirleri de yüksek değildi (Şakir 1947: 110).

Tüm bu olumsuz koşullara rağmen Nuri Demirağ, gönül verdiği havacılık sanayi ile ilgili çalışmalarını sürdürmeye devam etmiştir. 1942 yılında Yeşilköy'deki Gök Okulu'nda 250 pilot adayı yetiştirmekteydi. 1943 yılı içerisinde paraşütle atlama çalışmaları yapılmaktaydı. Bu havacılık alanındaki çalışmalar İstanbul ili ile sınırlı kalmamış, İzmir, Bursa, Ankara, Konya, Sivas gibi kentlerde de ilgi uyandırmıştır. Demirağ'ın teşvik ettiği bu faaliyetler toplumun ilgisini çekmiş, kamuoyunca olumlu karşılanmıştır. Kamuoyuna hâkim olan görüş, Demirağ'ın tesislerinin ülkenin uçak ihtiyacını karşılayacağı yönünde olmuştur (Şakir 1947: 114,115).

1943 yılı içerisinde herkes Nuri Demirağ'ın teşvik göreceğini düşünürken, Demirağ'ın THK aleyhine dava açtığı haberleri ile basın organlarında yer almıştır. Demirağ, davada şartnamenin kendisi tarafından değil THK tarafından çiğnendiğini ileri sürmüş ve zararlarının tazminini istemiştir (Şakir 1947: 118).

Aslında bu davaya bir alacak verecek meselesinin dışında, Türk havacılık sanayin geleceği ile ilgili bir dava olarak bakmak mümkündür. Nuri Demirağ'ın tesislerinde üretilen uçakların alınmaması sonucunda, işçiler ve fabrika personeli işsiz kalmıştır. Bu çalışanlar istihdam edilecekleri bir alan da bulamamışlardır. Demirağ havacılık sanayin yaşatılması için yeni siparişlerin verilmesini Milli Savunma Bakanlığı'ndan istemiş ama bu isteğine her

hangi bir yanıt alamamıştır (Şakir 1947: 161). Kısacası, THK'nun sipariş ettiği uçakların bedellerini ödememesi, Demirağ'ın kurduğu tesislerde üretilen 160 beygir gücünde, çift motorlu, 6 kişilik yolcu uçağına da Türk Hava Yolları'nın ilgi göstermemesi sonucunda doğan bunalımlar ve Demirağ'ın açtığı davanın yıllarca sürmesi (Sakaoglu 2000: 72), sonrasında ise Ankara Ticaret Mahkemesi'nin dava hakkında olumsuz karar alması, o dönem Türk özel havacılık sanayin başlama macerasına noktayı koymuştur. Daha sonrasında ise, Demirağ'ın Yeşilköy'deki alanı işgal edilmiş ve böylece havacılık tesisleri işlemez hale gelmiştir (Şakir 1947: 172).

Nuri Demirağ'ın ulusal bir dava olarak gördüğü havacılık sanayindeki çabalarının, tesislerinin ve üretiminin hüznü sonu, Türkiye'nin kalkınma çabaları içerisinde kaybedilmiş ya da boğulmuş bir atılım olarak değerlendirilebilir. Demirağ'ı konu edinen eserlerin çoğunda, bu iş adamının havacılık sanayindeki yatırımlarının devletin bilinçli politikalarıyla başarısızlığa uğratıldığını dile getirilir. Bu açıklama tarzına göre; Demirağ'ın uçak üretmeye başladığı dönemde iktidarda bulunan tek parti yönetimi, şahısların sivrilmesini kendi varlığına yönelik bir tehdit olarak algıladığı için, Demirağ'ın girişimlerini baltalamıştır. Demirağ, milli olduğunu düşündüğü bir dava uğruna hiçbir garantisi olmaksızın tüm servetini uçak üretimi işine yatırmıştı. Böyle büyük bir iş, devletin alıcılığı ve desteği olmaksızın yürütemeyeceğine göre, onu yıkmak için bu yol kullanılabilirdi (Deliorman 1957: 31). Bu tür bir açıklama, Demirağ lehine bir propaganda olarak görülebilir. Ancak olaya dönemin devletçi iktisat politikası açısından bakıldığında da ortaya çelişki çıkmaktadır. Sanayileşme hamlesinin devletin önderliğinde gerçekleştirilmeye çalışıldığı, özel sektörün gelişmesinde bir sakınca görülmediği, hatta desteklendiği bir dönemde; kuruluş aşamasında kârlılığı riskli olan, ancak ileri teknoloji gerektiren ve ulusal kalkınmada önem taşıyan havacılık sanayinde Demirağ'ın bu ayrık girişimi, devletten gerekli ilgiyi görmemiştir. Devletin bu tutumu, Demirağ'ın girişimleri destekten mahrum ederek başarısızlığa mahkûm etmekle kalmamış, aynı zamanda doğrudan Türk özel havacılık sanayini çelmelemesi anlamına gelmiştir.

Havacılık sanayindeki faaliyetlerinin sekteye uğramasının ardından, Nuri Demirağ siyasete atılmıştır. Havacılık sanayinde olduğu gibi, siyasi alanda da bir ilke imza atmıştır. Cumhuriyet yönetiminin çok partili yaşama geçiş kararını aldığı dönemde, dört kurucusundan biri ve parti başkanı olduğu Milli Kalkınma Partisi'ni (MKP) kurarak, CHP karşısında ilk muhalefet partisini Türk siyasal hayatına sokmuştur. MKP, Demokrat Parti (DP) gibi CHP karşısında rakip olabilecek bir parti olmayı başaramamıştır.

1951 yılında gazetelerde Nuri Demirağ'ın ticari kuruluşlarının reklâm-ları çıkmaya başlamıştır. Bu Demirağ'ın iş hayatına yeniden döndüğünü düşündürmüştür. Aslında Demirağ, ne havacılık davasından, ne de siyasetten kopmadığını, servetinin dörtte üçünü havacılık davasında harcadığını ve siyaset yapmak için ise paraya ihtiyacı olduğunu söylemiştir. 1952 yılında Almanya'dan gelişmiş bir matbaa getireceğini, bu matbaa aracılığıyla "Kal-

kınma” adlı bir gazete çıkararak görüşlerini halka açıklayacağını ve siyaset alanında faaliyetlerine devam edeceğini anlatmıştır. Bu planını “Evvelâ para, sonra gazete, sonra siyaset... Üçünü birbirine bağlamak lâzım.” diyerek formüle etmiştir (Fenik 1952: 4;7). Gerçekten de Demirağ siyaseti bırakmamıştır. MKP içerisindeki bir takım anlaşmazlıklar sonucunda bir süre için genel başkanlıktan çekilse de, 1954 genel seçimlerine DP listesinden bağımsız aday olarak katılmış ve Sivas’tan milletvekili seçilmiştir. Ancak meclise girdikten bir süre sonra, kendisine verilen sözlerin tutulmadığını görmüş ve muhalefet etmeye başlamıştır. Milletvekilliği 27 Ekim 1957 tarihinde sona ermiş ve Demirağ 13 Kasım 1957 tarihinde şeker hastalığından ölmüştür (Sakaoğlu 2000: 73; Deliorman 1957: 78,79).

II- İŞADAMI NURİ DEMİRAĞ’IN KARADENİZ’DEN AKDENİZE BÜTÜNSEL KALKINMA PROJELERİ

Kalkınmaya yönelik işlevsel ve bütünsel projeler geliştirmek işadamı Nuri Demirağ’ın en belirgin özelliklerindedir. İş hayatında ve özellikle gönül verdiği davalara yönelik çalışmalarında Demirağ’ın projeci yönü, önceki bölüm içerisinde ele alınmıştır. Bu bölüme Demirağ’ın projeci yönüne vurgu yapan bir başlığın konulmasının nedeni, O’nun iş ve siyaset hayatı içerisinde gerçekleştiremediği, sadece proje düzeyinde kalmış olan girişimlerinin ele alınacak olmasıdır.

Nuri Demirağ’ın bu türden girişimleri arasında belki de en bilinenlerinden biri, kendi memleketi olan Divrik’i her bakımdan Batı’daki örneklerine benzer bir sanayi kenti haline getirme projesidir. Demirağ uçak üretimine İstanbul’daki tesislerinde başlasa da, asıl amacı daha önce belirtildiği gibi ana fabrikanın memleketi olan Sivas Divrik’te kurulması idi. Divrik’te kurulacak olan fabrikada uçak, tank, motorlu top, askeri kamyon üretimi yapılacaktı. Bu üretimin yapılabilmesi için gerekli olan hammaddeler, demir ve demirin işlenmesinde kullanılacak kömür, Divrik ve çevresinde bulunmaktaydı. Dolayısıyla hammadde üretimi için bir demir-çelik fabrikası kurulması durumunda Divrik kasabası, Avrupa ve Amerika’daki ağır sanayi merkezlerine benzeyebilirdi. Bölgede çeşitli maden kaynaklarının varlığı, su kaynaklarının elektrik enerjisi elde etmeye uygun olması; fabrikaların kurulacağı ve uçak pistlerinin yapılacağı bu bölgenin olası bir düşman saldırısı karşısında ülkenin doğal yönden korunaklı bir kesiminde bulunması, sanayi kenti olmasını kolaylaştıran unsurlardandı. Tüm bu unsurları hesaplayan Demirağ, Divrik’e mühendisler göndermiş, bu yönde büyük paralar harcamıştır. Mühendisler ve kent planlamacıları, üç buçuk yıllık bir çalışmanın ardından 1560 hektarlık arazi üzerinde asgari 120.000 kişilik bir sanayi kenti planı oluşturmuşlardır. Bu plan Nafia Vekâletine (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı) onaylatılmıştır (Şakir 1947: 58,61). Ancak, Demirağ’ın sadece kendi memleketi Divrik’e yönelik değil, Türkiye’nin kalkınmasına yönelik çok daha geniş alanları kapsayan ve bütünsel sanayi planları da hazırladığı belirtilmelidir.

Nuri Demirağ MKP'nin 1953 yılındaki kongresinde yaptığı konuşmada; 1950 sonrasında Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın da desteğiyle Türkiye'nin ekonomik kalkınması için, büyük maddi külfetlere katlanarak bir başka plan daha hazırlattığını anlatmıştır. Bu plana göre, Fırat nehri üzerine bir baraj yapılacak, bu barajdan sağlanacak büyük miktardaki elektrik enerjisi ile Divrik ve Keban civarında bulunan 30 çeşit madenin haddehaneler ve dökümhanelerde işlenmesi sağlanacaktır. Ayrıca İskenderun ve Giresun arasında, etrafında modern köy ve kasabaların kurulacağı 600 kilometrelik bir yol açılarak, bu köy ve kasabalardan İskenderun ve Giresun'da kurulacak limanlara, kamyonlarla madenlerin taşınması gerçekleştirilecektir. İskenderun Körfezi'nde Yumurtalık Limanı'nda modern bir tersane ve Fırat Nehri kenarında ağır sanayi merkezleri kurulması, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerini birbirine bağlamak suretiyle, ülkenin, özellikle de geri kalmış doğu bölgelerinin kalkındırılması planlanmıştır. Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayarak Türkiye'nin askeri, ekonomik ve sanayi alanlarında kalkınmasını ve geri kalmış Doğu bölgelerinin geliştirilmesini amaçlayan bu proje, değerlendirilmesi için ilgili makamlara verilse de, bu proje hakkında olumlu veya olumsuz her hangi bir cevap verilmemiştir (Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953 te Millî Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatu 1953: 9,10).

Nuri Demirağ sanayi kenti planının yanı sıra; köy evi modelleri ve köy planları da yaptırmıştır. O'nun amaçladıklarından biri de, o dönemlerde hala ilkçağ konutlarını andıran Anadolu köylerini ortadan kaldırmak, köylülerin ve işçilerin modern hayat şartlarına uygun yaşayabilecekleri çiftçi ve işçi köyleri kurmaktır. Divrik'in bir sanayi kenti haline gelmesine koşut olarak, Divrik çevresindeki köylerde de daha iyi ve modern yaşam koşulları sağlayacak değişikliklerin yapılması amacıyla planlar hazırlanmıştır. Bu doğrultuda iki ana tip köy planı ortaya çıkarılmıştır: Ziraat köyleri planı ile sanayi ve maden köyleri planı. Ancak bu köy planları da, Divrik kent planında olduğu gibi, Divrik'te ana uçak fabrikasının açılmaması sonucu hayata geçirilememiştir (Şakir 1947: 181). Anlaşılacağı üzere Demirağ'ın ürettiği projeler ve girişimleri, bütünsel kalkınmayı amaçlayan ve birbirlerini bütünleyen projelerdir.

Nuri Demirağ'ın köyde yaşam koşullarını düzeltme konusunda bir girişimi de, kömür sobası üretimi ve yaygınlaştırılması planı olmuştur. O dönemlerde köylerde yakacak olarak tezek kullanılmaktaydı. Tezeğin yanması sırasında bıraktığı gazlar, hem ateş üzerinde yemek pişirilmesi durumunda, hem de ısınma sırasında oda içerisindeki havanın solunması durumunda insanların sağlığına zararlı olmaktaydı. Demirağ köylerde tezek yerine kömürün yakılması durumunda bu zararların önüne geçilebileceğini ve aynı zamanda ülkenin kömür zenginliğinin de halkın yararına kullanıma açılacağını savunmuştur. Bunun içinde köylülerin kolayca sahip olabilecekleri nitelikte, 3 çeşit kömür sobası üretilebileceğini düşünmüştür (Deliorman 1957: 45,48-49; Şakir 1947: 188). Ayrıca köylülerin kullanabilecekleri kö-

mürün sağlanabilmesi için Anadolu'nun çeşitli yerlerinde araştırmalar yaptırmıştır.

Nuri Demirağ'ın projesini hazırlamasına rağmen, devlet kademelerinin işi zora sokmaları nedeniyle hayata geçiremediği bir diğer projesi de; İstanbul'da her iki kıtayı birbirine bağlayacak bir asma köprü yapma projesidir. Bu köprünün projesi uzmanlara hazırlanmıştır. Buna göre köprünün ortasında bir tren yolu olacak, tren yolunun her iki tarafından kamyonların, otobüslerin, otomobillerin, tramvayların kullanacağı yollar geçecek ve köprünün iki tarafında yaya yolları bulunacaktı. Köprünün 8 ayağı karada, 10 ayağı denizde, 960 metresi karada, 1600 metresi denizde olacaktı. Köprü toplam 2560 metre uzunluğunda, 20 metre 73 santimetre genişliğinde ve deniz seviyesinden 53 metre 34 santimetre yükseklikte yapılacaktı. Köprünün 701 metresi asma olacaktı. Bu proje Demirağ tarafından 1931 yılında yaptırılmıştır. Etüdü ise 4 yıl sürmüştür. Hatta Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'ndeki ünlü bir çelik şirketiyle bu projenin gerçekleştirilmesi için prensip anlaşması da yapılmıştır (Demirağ 1950; 4,5). Ancak bürokratik bir takım engeller sonucunda bu proje ne yazık ki o dönem hayata geçirilememiş, İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayacak olan ilk köprünün yapılması için 1970'li yıllara kadar beklemek gerekmiştir.

İstanbul Boğazı'nın her iki yakasını birbirine bağlayacak olan projenin gerçekleşmemesi konusu üzerine eğilmek gerekmektedir. Çünkü bu süreç içerisinde yaşananlar, Demirağ'ın daha ileride yerli uçak üretme girişiminde başına geleceklere ipuçlarını içermektedir. Demirağ'ın anlattığına göre; uzun uğraşlardan sonra hazırlanan köprü projesi, 1935 yılında Salih Bozok aracılığıyla Mustafa Kemal Atatürk'e gönderilmiştir. Atatürk projeyi oldukça beğenmiş ve hükümete havale etmiştir. Bunun üzerine Demirağ da Ankara'ya giderek, dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya ile görüşmüştür. Ancak Çetinkaya'nın proje ile ilgili olumsuz görüş bildirmesi üzerine ikili arasında bir tartışma yaşanmıştır. Demirağ'ın, projesinin yararları ve İstanbul'a kazandıracakları konusunda Bakanı ikna edememesi üzerine tartışma giderek uzamış, sonunda tartışmanın çığırından çıkmaya başlayacağı anlaşıncaya Demirağ bakanlıktan ayrılmıştır. "Ayrılırken: Bu iş olacaktır. İstanbul buna muhtaçtır. Ben yapamazsam, evlâdıma bırakırım, o yapar amma, vasiyet edeceğim, üstüne (bu köprüden İnönü de, Çetinkaya da geçemez) diye levha assın" demiştir. Çünkü Demirağ'a göre başbakanın düşüncesi ve emri olmaksızın, Ali Çetinkaya, böyle bir projeyi reddetmezdi (Demirağ 1950: 5). Bu olay CHP'nin merkezîyetçi ve otoriter kanadını temsil eden İsmet İnönü'nün iktidarda bulunduğu bir dönemde, Demirağ'ın henüz servetinin dörtte üçünü uçak sanayinde kaybetmesi öncesinde, yüksek kademe devlet yöneticileriyle yaşadığı ilk büyük sürtüşmedir. Yerli özel sermayenin devlet kanatları altında palazlanmaya çalıştığı bir dönemde, iş adamı olarak giderek sivrilen Demirağ'ın, genelde devletten üstlenmesi beklenen projeleri, kendisinin yapmaya talip olması ve bu konudaki ısrarı dönemin yöneticilerini rahatsız etmiş olmalıdır.

Demirağ'ın büyük oranda siyasi tercihleri doğrultusunda geliştirdiği ve gerçekleştirmek için çaba harcadığı bir diğer projesi de, İstanbul'da bir "Teknik ve Ahlak Üniversitesi"nin kurulmasıydı. Bu üniversitenin, Demirağ'a ait olan Üsküdar-Paşa Limanı sırtlarındaki korulukta kurulması planlanmıştı. Demirağ'ın kurmayı düşündüğü bu üniversite, 22 farklı bransa ait çeşitli şube ve fakültelerden oluşacaktı. Üniversitenin tüm idareci kadrosu ve öğrencilerinde aranacak tek özellik, içki içmekten, kumardan, namussuzluktan, eğrilikten, tembellikten, zulüm etmekten sakınmak yönündeki Demirağ'ın 6 temel ahlaki ilkesine uygun davranmaları olacaktı (Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953 te Millî Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanâtı 1953: 8). İslami yayın organlarına verdiği demeçlerde kurmayı planladığı üniversiteden "İslam Üniversitesi" olarak bahseden Demirağ, bu amaca yönelik projelerini hazırlamıştır. Bu doğrultuda üniversiteye 10.000 öğrenci alınacak, bunların 3442 tanesi yatılı kalabilecekti. Yapı Klasik Türk Mimarisine uygun biçimde yapılacaktı. Bina 5 katlı bir yapı olarak planlanmıştı. Profesörlere ait olan konutlarda aynı alan içerisinde yer alacaktı. İslam dünyasının her tarafından, tüm Müslüman milletlerden gelecek olan öğrenciler burada eğitim alacak, tüm Doğu dillerini öğrenecekti (Edib 1951: 15; E. 1951: 16,17). Ancak bu proje de hayata geçirilememiştir.

Nuri Demirağ'ın hazırladığı pek çok projenin hükümetten ilgi görmemesi nedeniyle düştüğü bu durumu; "Vatanın umranı için yaptığım hamleler: 'şahısların muvaffakiyeti hükümetin başına bir gaile açmak ihtimali olduğu için, teşebbüslerin baltalanması, körletilmesi lâzımdır.' şeklinde karşılandı" (Demirağ 1946) diyerek anlatmıştır. Hükümetin ve dolayısıyla bürokrasinin, Demirağ'ın girişimlerine destek olmaması, hatta engellemesi, bu işadammın söz konusu durumdan devletçi iktisat politikalarını sorumlu tutmasına neden olmuştur.

Nuri Demirağ, kendi görüşlerini kamuoyuna anlatan ve girişimlerini engelleyen zihniyeti eleştiren bir takım kitapçık ve broşürler yayınlamıştır. Bu kitapçık ve broşürler arasında dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye 1949 ve 1950 yıllarında yazılmış iki açık mektup da bulunmaktadır. CHP içerisinde devletçi ve otoriter kanadı temsil etmiş olan İsmet İnönü'ye yazılan bu açık mektuplara değinmekte yarar vardır. Zira bu mektuplardaki sitem; Demirağ'ın Türkiye'nin kalkınması yönündeki proje ve çabalarının baltalanmasının temelinde, devletçi ekonomi politikalarının mı, yoksa tek parti dönemi kimi yöneticilerinin zihniyetinin mi yattığının anlaşılması bakımından önemlidir. Demirağ 25 Eylül 1949 tarihli ilk açık mektubunda; "... Vicdanınız muhtarip mi idi, müsterih mi idi?... Bir an mazi ile; baltadığınızı zannettiğiniz yetiştirdiğim kahraman Türk pilotlarının hayalleri gözümün önünden geçti" demiştir. Kendisinden yerli uçak üretme sürecinde esirgenen anlayışa göndermede bulunarak, Batı'da devlet yöneticilerinin benzer durumlarda nasıl davrandıklarına örnek vermiştir. Almanya'dan verilen ilk örnekte; Krupp Fabrikası'nın Alman milli savunmasından başlangıçta 18.000.000 Reichmarklık top siparişi ve 15.000.000 Reichmark da

avans aldığına değinmiştir. Deneme ve kontrol komisyonu bu topları reddetmiştir. Onurlu bir işadamı olan Krupp, borcunu ödeyebilmek için fabrikası dışındaki tüm varlığını satışa çıkarmıştır. Bu durumu haber alan Kaiser II. Wilhelm, Krupp'u yanına çağırması ve özel kalem müdürüne emir vererek, Reichbank'a Krupp hesabına bir çek vermiştir. Kaiser, Krupp'a da dökümleri fırına atıp yeni toplar yapmasını, bu denemede de başarılı olamazsa tekrar yanına gelmesini söylemiştir. Oysa Türkiye'de çeşitli akrobasilerle 25.000 uçuş yapan, yüksek eğitilmiş Türk mühendislerinin yaptığı Demirağ'ın eğitim uçakları haksız yere reddedilmiştir. İngiltere'den verilen bir diğer örnekte ise; İngiliz milletinin bunalımlar yaşamasına, mahrumiyetlere katlanmasına ve parasının değerini düşürmek zorunda kalmasına rağmen, uçakları için hiçbir fedakârlıktan kaçınmadığı belirtilmiştir. Çünkü İngilizler egemen ve bağımsız yaşamak azmindedirler. Oysa Türkiye'de Genel Kurmay'ın teşvik ve takdiriyle oluşturulan uçak tesislerini, İsmet İnönü yönetimi çalışamaz hale getirmiştir. Demirağ'a göre, İsmet İnönü yönetimi, başkasının yardımına güvenerek ülkeyi silahsızlandırmaya yönelmiştir (1949: 2-3, 5). Demirağ'ın 1 Mayıs 1950 tarihli ikinci açık mektubu ise şu sözlerle başlamıştı: "Asma Köprü macerası münasebetiyle: Memleket hayrına ve millet menfaatına her faydalı teşebbüs tarafınızdan ve taraftarlarınızdan sadır olmayınca onu çürütmeyi, baltalamayı değişmez bir prensip olarak 30 seneden beri itiyat etmeniz; ilk zamanlarda doğurduğu ve doğuracağı faciaları millet nazarında elle tutulur, gözle görülür bir halde belirmemişti." (1950: 3). Demirağ'ın her iki açık mektubu da şu sözlerle son buluyordu: "Mademki Türk varlığına ve Türk kudretine itimadınız yoktur, ileriye görmek hassasında da mahrumsunuz, o halde devlet reisliğinden hemen çekilmenizi, bu işi milletin ehline tevdi etmesine müsaadenizi tekrar talep ve teklif ediyorum." (1950: 16; 1949: 15). Bu açık mektuplar dışında, Demirağ çeşitli gazetelere verdiği röportajlarda da, uçak sanayindeki girişimlerinin İsmet İnönü'nün gayretleriyle baltalandığını açıkça belirtmiştir. O, İsmet İnönü'yle arasındaki olumsuzluğu şu şekilde ifade etmiştir: "İsmet İnönü benim olanca hüsnüniyetimle bu memlekete faydalı olmaktan başka bir şey düşünmeyerek yaptığım bütün hamlelerime, hareketlerime sistemli bir inadla darbeler vurduğu için kazmayı omzumdan, çekici elimden yüzüne fırlatmış, (senin zamanında taş üstüne taş koymayacağım!). demiştim." (Kandemir 1952: 9,13). Demirağ'ın özellikle İsmet İnönü'nün yönetim anlayışıyla uyum sağlamadığı ve bundan zarar gördüğü açıktır. Anlaşılan odur ki, Demirağ'ın zihninde İsmet İnönü'nün yönetim anlayışı ve otoritarizmi, devletçi ekonomi politikalarıyla özdeşleşmiştir. Hâlbuki devletçi ekonomi politikalarının uygulandığı dönemde, belli bir noktaya kadar O da dönemin diğer işadamları gibi bir takım devlet projelerinin yapımında çeşitli işlevler üstlenerek sermaye birikim sürecinden yararlanmıştı. Ayrıca O'nun ürettiği yerli uçaklara sahip çıkılmayarak, girişimlerinin baltalanması ve sorunun çözümünün süruncemede kalması, devletçi iktisat politikalarının artık uygulanmadığı 1940 yılından itibaren gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, devletçi

iktisat politikaları ile genelde tek parti yönetiminin yöneticilerinin, özelde de İsmet İnönü'nün siyasal yönetim zihniyetini özdeşleştirmek, geçerli bir yaklaşım sayılmamalıdır.

SONUÇ

İş hayatına memuriyetle başlayan Demirağ, kişisel yetenekleri ve girişimciliğiyle atıldığı ticaret alanında başarılı olmuş, kısa sürede hatırı sayılır bir servet edinerek, Türkiye'nin en zengin işadamı haline gelmiştir. Bu süreçte Demirağ, Türkiye'nin sanayileşme hamleleri içerisinde, basit yöntemlerle kalitesiz üretim yaparak, devlet koruması altında en yüksek karları sağlamaya çalışan, kazancı garanti olmayan yeni alanlara yatırım yapmaktan çekinen alışlageldik bir işadamı gibi görünmemektedir. Demirağ'ın işadamlığı, idealist kişiliğinden ayrılamaz. Elimizde Demirağ'ı, çevre kapitalizminde konumlanmış az gelişmiş bir ülkede bulunan alışlageldik bir girişimci-den daha farklı bir işadamı saymaya yetecek kadar veri mevcuttur. Öncelikle servetini kendisi hayatta iken gerçekleştiremediği işlerin yapılması için vakfetmesi, O'nun bu özelliğini gösteren önemli verilerden biridir. Benzer biçimde O'nun, döneminin diğer iş adamlarının aksine hiçbir garantisi olmaksızın havacılık sektörüne, uçak sanayisine yaptığı yatırımlar da onun farklı profil çizen idealist bir iş adamı sayılmasına yetmektedir. Türkiye'de henüz havacılık sanayin kurulmamış olduğu bir dönemde, Türkiye'nin kalkınması ve dünya havacılık sanayinde belli bir yere sahip olması ideali doğrultusunda, ürettiği uçakların tek alıcısının devlet olduğunu bildiği halde, servetini bu alana yatırması Demirağ'ın idealist kişiliğinin önemli göstergelerinden biridir. Demirağ, gerçekten uçak sanayine gönül vermiştir. Ayrıca genellikle devlet tarafından yapılması beklenen, ancak hayata geçirilememiş olsa da kendisi tarafından yaptırılan, büyük çaplı sanayi planları ve projeler, idealist, öncü ve girişimci kişiliğinin kanıtı sayılmalıdır.

1930'lu yıllarda, demiryollarının Türk mühendis, müteahhit ve işçilerince yapılması kararı alındığında, ihaleyi alan Demirağ bu alanda bir ilki gerçekleştirdiğinden hükümetçe desteklenmiş, bu destek sayesinde ki, sonrasında birçok demiryolu hattı, resmi bina, fabrika binaları, şoseler, rıhtım ve limanlar yapmıştır. Milli iktisat ve sonrasında da bunun devamı sayılabilecek devletçi iktisat politikalarının izlendiği bu dönemlerde, Demirağ da, dönemin diğer iş adamları gibi devlet desteğinin sağlandığı uygun koşullardan yararlanarak ve devlet projelerinde rol üstlenerek ciddi bir sermaye birimi sağlayabilmiştir. Ancak Demirağ'ın inşaat ve demiryolu yapım işine giriştiğinde gördüğü bu destek, havacılık sanayinde üretim yapmaya başladıktan sonra gösterilmemiştir. Demirağ'a THK tarafından verilen uçak siparişlerinin iptal edilmesinde, bu uçakların alınmasından vazgeçilmesinde ve dolayısıyla henüz yeni filizlenmekte olan Türk özel havacılık sanayine darbe indirilmesinde, dönemin hükümetinin ihmalkârlığının da ötesinde, bilinçli çabasının olduğu söylenebilir.

Nuri Demirağ, yerli uçak üretme girişiminde olduğu gibi, Türkiye'nin sanayileşmesi ve kalkınması yönündeki pek çok projesinin hükümetten ilgi görmemesinin nedenini devletçiliğe bağlamış ve bu çalışmada değinilmeyen siyasi hayatında da devletçilikle mücadele etmiştir. Ancak belirtmelidir ki, O'nun sanayileşme yönündeki tutkusu ve girişimleri, 1930'lu yılların devletçi iktisat politikasının amaçlarına ters düşmemektedir. Dolayısıyla O'nun bu girişimlerinin ve projelerinin hükümetçe desteklenmemesi, hatta engellenmesinin altında, devletçi iktisat politikasının uygulanmasının dışında bir neden aranmalıdır. Çünkü devletçi iktisat politikası bireysel girişimi esas almıştır ve onun gelişmesi için devlet yatırımlarından yararlanmasının da önünü açmıştır. Nitekim Demirağ da bu süreçten kazanç sağlayanlar arasındadır. Bu politikada devlet, ülkenin sanayileşmesi ve kalkınması için özel sermayenin yatırım yapmaktan çekindiği alanlarda yatırım yapmaya yönelmiştir. Ayrıca kamu yararı söz konusu olduğunda, devlet özel sektörün yatırım yaptığı alanda da yatırım yapmıştır. 1930'larda özel sektörün yatırım giderlerinin büyüklüğü ve riski dolayısıyla hiç girmediği havacılık sektörüne, özellikle de uçak üretim sanayine ayrıksı biçimde Demirağ'ın girmesi, devletçi iktisat politikasıyla amaçlanan Türkiye'nin sanayileşmesi yönünde önemli bir adım olmuştur. Dolayısıyla devletçi iktisat politikası nedeniyle, Demirağ'ın girişiminin zora sokulması mantık dışıdır. Demirağ'ın girişimlerinin hüzünlü sonunun nedeni, dönemin yöneticilerinin siyasal zihniyetinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetim anlayışından miras kalan bir takım kalıntıların bulunması olabilir. Yani merkezi otorite dışında, toplumda sivrilerek ona rakip olabilecek, onun işlevlerini üstlenebilecek herhangi bir güç odağının ortaya çıkmasının engellenmesi düşüncesi... Anlaşılan odur ki, Demirağ'ın sanayileşme-kalkınma yönündeki tutkusu ve bu yöndeki bütünsel proje ve girişimleri, tek parti döneminin otoriter ve merkezîyetçi siyasal seçkinlerinin özel sektöre biçmiş oldukları rolün ötesine geçmiş, devletin yapılması beklenen girişimleri O'nun üstlenmeye çalışması, sürtüşmelere yol açmış ve tehdit olarak görülmüş olmalıdır.

KAYNAKÇA

- AFETİNAN (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- BAŞAR Ahmet Hamdi (1981). *Atatürk'le Üç Ay ve 1930'dan Sonra Türkiye* (2. Baskı). Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları.
- BORATAV Korkut (1983). "Türkiye'de Devletçilik", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 2: 412-418.
- Cumhuriyet Halk Fırkası Programı* (1931). Ankara: T.B.M.M. Matbaası.
- DELİORMAN Necmettin M. (1957). *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, İstanbul: Nu.D. Matbaası.
- DEMİRAĞ Nuri (1949). *C.H.P. Genel Başkanı İ. İnönü'ye Açık Mektup*, (2. Baskı). İstanbul: İktisadi Yürüyüş Matbaası.

- DEMİR AĞ Nuri (1950). *C.H.P. Genel Başkanı İsmet İnönü'ye İkinci Açık Mektup*, Yayıneri Yok: Berksoy Matbaası.
- DEMİR AĞ Nuri (1946). *Milli Kalkınma Partisi Açılış Nutku*, Yayıneri Yok: Doğanlar Basımevi.
- DEMİR AĞ Nuri (1938). *Tayyare Atelyesi Dahili Talimatnamesi*, İstanbul: Ülkü Basımevi.
- DEMİR AĞ Nuri (1941). *Tayyare İşleri*, İstanbul: Kenan Basımevi ve Klışe Fabrikası.
- DERVİŞOĞLU Fatih M. (2014). *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsânesi*, İstanbul: Ötüken.
- EDİB Eşref (1951). İslâm Birliğı-Şark Federasyonu Sultantepe'de Nuri Demirağ'ın Teknik ve Ahlâk Üniversitesi. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın (Millet Hayrına, Memleket Menfaatına) Amerika Seyahatı İntibaları ve Türk Milletine Beyannamesi* içinde (9-15) İstanbul: Şaka Matbaası.
- E. M.R. (1951). Nuri Demirağ Teknik ve Ahlâk Üniversitesi Kurmak İstiyor. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın (Millet Hayrına, Memleket Menfaatına) Amerika Seyahatı İntibaları ve Türk Milletine Beyannamesi* içinde (16-18) İstanbul: Şaka Matbaası.
- ERDEM Çiğdem (2014). *Kemalist Kameralizm, Kameralizmin Türkiye'de Tek Parti Dönemine Yansımaları (1930-1939)*, Ankara: Savaş Yayınevi.
- FENİK Faruk (1952). Siyaset İçin Ticarete Başlayan Nuri Demirağ ile Mülâkat. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın Memleket Dâvalarından:"5" inci Broşür Kalkınma Davaları* içinde (3-7) Yayıneri Yok: Yayınevi Yok.
- İNSEL Ahmet (1983). "Devletçiliğın Anatomisi", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 2: 419-425.
- KANDEMİR (1952). Nuri Demirağ Bir Şark Federasyonu Kuracak. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın Memleket Dâvalarından:"5" inci Broşür Kalkınma Davaları* içinde (8-14) Yayıneri Yok: Yayınevi Yok.
- KURUÇ Bilsay (1988a). *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası Cilt I*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- KURUÇ Bilsay (1988b). *Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi*, Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953 te Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanâtı*, (1953). İstanbul: Şaka Matbaası.
- SAKAOĞLU Necdet (2000). "Büyük Kalpli Vatandaş: Nuri Demirağ", *Popüler Tarih*, (2): 68-73.
- ŞAKİR Ziya (1947). *Nuri Demirağ Kimdir?..*, İstanbul: Kenan Matbaası.
- YALÇIN Osman (2009). "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (44): 743-769.