

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
KALKINMA İKTİSADİ VE İKTİSADİ BÜYÜME BİLİM DALI

**“TÜRKİYE İKTİSADİ KALKINMA SÜRECİNDE  
GİRİŞİMCİ ÖRNEĞİ: NURİ DEMİRAĞ”**

**Yüksek Lisans Tezi**

ENDER TUNA

İstanbul, 2010

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
KALKINMA İKTİSADI VE İKTİSADİ BÜYÜME BİLİM DALI

**“TÜRKİYE İKTİSADİ KALKINMA SÜRECİNDE**

**GİRİŞİMCİ ÖRNEĞİ: NURİ DEMİRAĞ”**

**Yüksek Lisans Tezi**

ENDER TUNA

Danışmanı Doç. Dr. Mehmet Şişman

İstanbul, 2010

Marmara Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

İKTİSAT Anabilim Dalı KALKINMA İKTİSADI VE İKTİSADI BÜYÜME Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi ENDER TUNA nın "TÜRKİYE İKTİSADI KALKINMA SÜRECİNDE GİRİŞİMCİ ÖRNEĞİ : NURİ DEMİRAG" adlı tez çalışması ,Enstitümüz Yönetim Kurulunun 01.03.2010 tarih ve 2010-3/27 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi : 16.07.2010  
1) Tez Danışmanı : DOÇ. DR. MEHMET ŞİŞMAN  
2) Jüri Üyesi : PROF. DR. MEHMET RIZA TÜRKAY  
3) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ. DR. BÜLENT BİLMEZ



## ÖZET

Burjuvazinin doğuşunu ve gelişimini ulusal ekonominin gelişmesinden ve ulusal devletin konumundan ayırmak pek mümkün değildir.

Bu çalışmada girişimci olarak Nuri Demirağ'ın ortaya çıkışını, büyümesini ve ekonomik hayattan çekilmesini Türkiye ekonomisinin kalkınma sürecinde incelemeye çalışılmıştır.

Girişimci Nuri Demirağ'ın ortaya çıkış dönemini olan Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarının ekonomik ve siyasi yapısını ilk bölümde özetlenmiştir. Osmanlı'nın kapitülasyonlar ve ağır bir borç yükü altında yarı sömürge haline geldiği ortaya konulmuştur.

Nuri Demirağ'ın yaşamı incelenmiş ve ailesinden kalan bir servetin olmadığı ve aileden devir alınan bir ticarin hayatın olmadığı anlaşılmıştır. Babası devlet memurudur ve kendisi de ticari hayata devlet memurluğundan atılmıştır.

Girişimci Nuri Demirağ bölümünde devletin Türk Müslüman burjuvazisi yaratma çabası anlatılmıştır. Nuri Demirağ'ın devletin yabancı sermayeye ve gayr-i Müslimlere karşı milli iktisat-milli burjuva yaratma politikalarının bir sonucu olarak iş hayatına atıldığı sonucuna varılmıştır.

Nuri Demirağ'ın müteahhitlik döneminde Türkiye'nin en önemli işadamı haline getirmesinde demiryollarının ve devletin o yıllarda gerçekleştirmiş olduğu diğer yatırımların müteahhitliğini üstlenmesinin rolü ortaya konmuştur. Nuri Demirağ devlete gerçekleştirdiği müteahhitlik hizmetleriyle sermaye birikimini sağlamıştır.

Nuri Demirağ'ın uçak sanayi girişimiyle birlikte entegre savaş sanayi kurma fikri ayrıca Sanayici Nuri Demirağ bölümünde anlatılmıştır. Devletin yeterli desteği sunmamasının uçak sanayi girişiminin sona ermesinin nedeni olduğu anlaşılmıştır.

Nuri Demirağ siyasi iktidarla olan kavgasını politikaya taşıdığı ve MKP'yi (Milli Kalkınma Partisi) kurduğu tespit edilmiştir. Ancak MKP eklektik programı ve parti içi çekişmeler nedeniyle Türk siyasi hayatında bir varlık gösterememiştir.

Sonuç olarak, Nuri Demirağ'ın işadamı olarak devletin milli burjuva yaratma politikalarıyla var olmuş, devletin desteği ile büyümüş ve uçak sanayi girişiminde devletin desteğini çekmesi ile iş hayatı sonlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Nuri Demirağ, Milli Kalkınma Partisi, Türkiye İktisadi Kalkınma Süreci

## **ABSTRACT**

It is not possible to separate the rise and development of the bourgeoisie from the development of national economy and the position of the national state.

In this study, the emergence of Nuri Demirağ as an entrepreneur, his economic growth and his withdrawal from the economic life is tried to be examined.

Economic and political structure of the last years of Ottoman Empire at when entrepreneur Nuri Demirağ came on the scene, are summarized in the first section. Here, it is put forward that The Ottoman Empire became a semi-colony under the presence of capitulations and a heavy debt burden.

When Nuri Demirağ's life is examined, it is understood that he did not take over a business or wealth from his family. His father was a state officer too and he went into business afterwards.

In the section of "Entrepreneur Nuri Demirağ", the State's effort on creating Turkish Muslim bourgeoisie is explained. The conclusion of the section is Nuri Demirağ started his business life as a result of the state's policy for the creation of national economy and national bourgeoisie against foreign capital and non Muslims.

The role of the State's railway and other investments, which made Nuri Demirağ the most important businessman of Turkey during the time period he acted as a contractor, is revealed here.

Nuri Demirağ provided his capital accumulation with the construction services he performed for the state.

Nuri Demirağ's aircraft industry initiative powered with the idea of an integrated war industry is also explained at Nuri Demirağ section.

It is determined that Nuri Demirağ carried his struggle with the government to politics. He set up MKP (National Development Party) However; MKP could not show an existence in Turkish politics life due to its eclectic program and the conflict between the members of the party.

As a conclusion, Nuri Demirağ owed his existence to the policies of the state for the creation of national bourgeoisie. He business grewed with the state support and ended when the state stopped its support for his business.

**Key Words:** Nuri Demirağ, National Development Party, Turkey's Economical Development Process

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	II
TABLO LİSTESİ.....	IV
KISALTMALAR.....	V
GİRİŞ.....	1
1. OSMANLI'NIN SON YILLARININ EKONOMİK YAPISI.....	4
2. NURİ DEMİRAĞ'IN YAŞAMI.....	14
3. OSMANLI'NIN SON DÖNEMİ: GİRİŞİMCİ NURİ DEMİRAĞ.....	19
4. CUMHURİYETİN KURULUŞU: TACİR NURİ DEMİRAĞ.....	30
5. DEVLETÇİ SANAYİLEŞME YILLARI: MÜTEAHHİT NURİ DEMİRAĞ.....	38
6. UÇAK SANAYİ: SANAYİCİ NURİ DEMİRAĞ.....	49
7. ÇOK PARTİLİ DÖNEME GEÇİŞ VE MKP: POLİTİKACI NURİ DEMİRAĞ.....	60
SONUÇ.....	77
KAYNAKÇA.....	84
ÖZGEÇMİŞ.....	88

## TABLO LİSTESİ

### Sayfa No.

<b>Tablo 1</b> : Osmanlı İhracatının Cari Değeri ve Başlıca Ükelere Dağılımı.....	5
<b>Tablo 2</b> : Osmanlı İthalatının Cari Değeri ve Başlıca Ükelere Dağılımı.....	5
<b>Tablo 3</b> : Bazı Önemli Ürünlerin İhraç Miktarları 1885-1909 (1000 TON).....	6
<b>Tablo 4</b> : 1911-1913 Yıllarında Osmanlı İhracatının Mal Gruplarına Göre Bileşimi.....	7
<b>Tablo 5</b> : 1911-1913 Yıllarında Osmanlı İthalatının Mal Gruplarına Göre Bileşimi.....	7
<b>Tablo 6</b> : 1923-29 Arasında İhracatın İthalatı Karşılama Oranı.....	35
<b>Tablo 7</b> : 1926-39 Gümrük Vergileri Oranlarını .....	36

## KISALTMALAR

<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>CHF</b>	Cumhuriyet Halk Fıkrası
<b>CHP</b>	Cumhuriyet Halk Partisi
<b>DP</b>	Demokrat Parti
<b>GSMH</b>	Gayri Safi Milli Hasıla
<b>İT</b>	İttihat ve Terakki Partisi
<b>MKP</b>	Milli Kalkınma Partisi
<b>NATO</b>	North Atlantic Treaty Organization
<b>ODTÜ</b>	Ortadoğu Teknik Üniversitesi
<b>s.</b>	Sayfa
<b>SCF</b>	Serbest Cumhuriyet Fıkrası
<b>TBMM</b>	Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TCF</b>	Terakkiperver Cumhuriyet Fıkrası
<b>THK</b>	Türk Hava Kurumu
<b>yy.</b>	Yüzyıl



## GİRİŞ

Nuri Demirağ'ın iş hayatına atılması ve büyümesini Türkiye ekonomisinin gelişiminden ayrı incelemek mümkün değildir. Nuri Demirağ'ın hikâyesi aynı zamanda Türk Müslüman sermayesinin de varoluş hikâyesidir.

Nuri Demirağ'ın işadamı olması ve büyümesi devletin Türk Müslüman burjuvazisi yaratma çabasının bir sonucudur.

Anadolu'nun küçük bir kasabasında memur çocuğu olarak doğmuş olan Nuri Demirağ'ın kendisi de hayata devlet memuru olarak başlamıştır. Yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmelerin desteklemesiyle genç bir girişimci olarak iş hayatına atılmıştır. Devletin yabancı sermayeye ve gayr-i Müslimlere karşı milli iktisat-milli burjuva yaratma politikalarının bir sonucu olarak iş hayatına atılmıştır.

Nuri Demirağ'ın büyümesi Türkiye Ekonomisinin gelişme evrelerinde öne çıkarılan sektörlerde faaliyet göstermesi ve o yıllarda devletin ekonomide kurucu unsur olarak var olduğu dönemlerde onun bir nev-i müteahhitliğini üstlenerek olmuştur. Gerek kendisine soyadını veren demiryolları gerekse devletin o yıllarda gerçekleştirmiş olduğu diğer yatırımların müteahhitliğini üstlenmesi Nuri Demirağ'ı Türkiye'nin en önemli işadamı haline getirmiştir.

Devlete gerçekleştirdiği müteahhitlik hizmetleriyle sermaye birikimini sağlayan Nuri Demirağ sanayiciliğe atılmıştır. Türkiye'de bir ilki deneyerek müteşebbis olarak uçak sanayinde yatırım yapmıştır. Ancak amaç tek başına uçak sanayiciliği değildir. II. Dünya Savaşı yıllarında savaş sanayinin oldukça gelişmiş olması nedeniyle Nuri Demirağ'ın niyeti uçak sanayinin işin temelinde olduğu bir entegre savaş sanayi kurmaktır. Bu çalışmada Nuri Demirağ'ın uçak sanayisinin özel bir yeri olacaktır.

1936 yılından itibaren imalathaneler, okullar ve havaalanı inşa etmeye başlayarak uçak yapımına girişmiştir. Kısa zamanda THK'dan siparişler alarak eğitim uçakları imalatını

gerçekleştirmiştir. THK uçakların gerekli yeterliliğe sahip olmadığını öne sürerek alımı yapmamıştır.

Uçak sanayisi için devletten gerekli desteği göremeyen Nuri Demirağ'ın işleri THK tarafından siparişlerin iptal edilmesi ve alımın gerçekleşmemesi nedeniyle kötüleşmiştir. Devletin ekonomi politikalarıyla var olan ve gelişen Nuri Demirağ devletin desteğinin çekilmesiyle ekonomik yaşamdan çekilmek zorunda kalmıştır.

Uçak alımının iptali nedeniyle devlete karşı giriştiği hukuk mücadelesini kaybettikten sonra, CHP'ye karşı siyasete atılmaya karar vermiştir. Bu amaçla Milli Kalkınma Partisi'ni kurmuş ve DP Sivas Milletvekili seçilmiştir. 1957 yılında vefat etmiştir.

Bu tezde yukarıda kısaca anlatılan Nuri Demirağ'ın öyküsünü Türkiye Ekonomisinin gelişimiyle birlikte anlatacağız. Bu tezin ana eksenini Nuri Demirağ'ın işadamı olarak devletin milli burjuva yaratma politikalarıyla var olması, devletin desteği ile büyümesi ve devletin desteğini çekmesi ile iş hayatından yok olmasının hikâyesi oluşturacaktır.

Bu tezin ilk bölümünde Nuri Demirağ'ı var eden dönemin ekonomik ve siyasi durumu anlatılmıştır. Nuri Demirağ Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde ticaretle iş hayatına atılmıştır. Bu nedenle öncelikle Osmanlı İmparatorluğunun son dönemindeki ekonomik yapısı özetlenmiştir.

İkinci bölümde ise Nuri Demirağ'ın yaşamı anlatılmıştır. Bu bölümde şu sorulara cevap aranmıştır. Nuri Demirağ kimdir? Hayat hikayesi nedir? Nuri Demirağ'ın ailesinden gelen bir serveti var mıdır? Nuri Demirağ'ın servetin kaynağı nedir? Nuri Demirağ'ın almış olduğu eğitim iş yaşantısında kilit bir öneme sahip midir? Nuri Demirağ'ı motive eden düşünsel yapı nedir? Nuri Demirağ geçmiş bir birikimin üzerinden mi bu servete sahip olmuştur?

Diğer üçüncü, dördüncü, beşinci ve altıncı bölümlerde ise Türkiye Ekonomisi evreleri içerisinde Nuri Demirağ'ın iş hayatındaki yükselişi ve düşüşü incelenmeye çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde Nuri Demirağ'ın iş hayatına girişi milli iktisat- milli burjuva yaratma politikaları çerçevesinde anlatılmıştır.

Dördüncü bölümde Cumhuriyet'in kuruluş döneminden 1929 Büyük Buhranı'na kadar süren kısa dönemde tütün inhisarının kalkmasından sonra işini tasfiye etmek zorunda kalan Nuri Demirağ'ın kısa süren tacirliğine göz atılmıştır.

1929 sonrası Devletçi sanayileşme yılları olarak adlandırdığımız beşinci bölümde ise özellikle demiryolları ve devletin kurmuş olduğu tesisler, fabrikalar ve hallerin müteahhitliği yapan Nuri Demirağ'ın servetinin asıl kaynağını oluşturan döneme dikkat çekilmiştir.

Nuri Demirağ'ın kimilerinin macera, kimilerin büyük sanayi hamlesi olarak tanımladığı ettiği uçak sanayi girişimi ilk olması nedeniyle özel bir başlıkta altıncı bölümde ele alınmıştır. Bu bölüm özellikle detaylandırılmıştır. Nuri Demirağ'ın bu girişimi sadece uçak sanayi inşası değil aynı zamanda II. Dünya Savaşı dönemi düşünüldüğünde uçak sanayi ile başlatılan bir silah sanayi atılımıdır. Bununla birlikte devletin desteğinden yoksun kaldığı için başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Yedinci bölümde ise uçak sanayi ile giriştiği sanayileşme hamlesinde devlet desteğini yanında görmeyen Nuri Demirağ siyasi iktidarla olan kavgasını politikaya taşımış; MKP'nin kuruluşu ve partinin politikaları anlatılmıştır.

Sonuç bölümünde ise, devlet ve işadamlarının ilişkisi çerçevesinde işadamı Nuri Demirağ girişimci örneği olarak analiz edilmiştir.

## 1. OSMANLI İMPARATORLUĞU SON DÖNEMİ EKONOMİK YAPISI

Nuri Demirağ'ın yaşamış olduğu yıllar ve iş hayatına atıldığı yıllar Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemine denk gelmektedir. Nuri Demirağ'ın ticaret hayatını incelerken Osmanlı İmparatorluğunun ekonomik ve siyasi yapısı çok önemlidir.

16. yy sonuna gelindiğinde Osmanlı'nın yeni toprak kazanımlarıyla sağlanan gelirler kesilmiştir. Bu gelişmeyle birlikte dünya ticareti Akdeniz limanlarının dışına çıkmıştır. Yeni dünyanın keşfiyle birlikte merkantilist politikaların etkisiyle para-fiyat dengesi sarsılmış, Avrupa'da sermaye birikimi yoğunlaşmıştır. Bu sırada İngiltere'de başlayan sanayi devrimiyle Osmanlı Ekonomisi karşı karşıya kalmıştır.<sup>1</sup>

19 yy'da dünya ekonomisini ve buna bağlı gelişmelerin büyük çoğunluğunu Avrupa'daki Sanayi Devrimi ve bu devrimin sonrasındaki gelişmelerle değerlendirmek gerekir. Osmanlı sanayileşmeyle ticaret yoluyla tanışmıştır. Sanayileşmeyle birlikte Avrupa ülkeleri mamul mallarda ucuz ve kitlesel üretim yapar hale gelmiştir. Sanayi ülkeleri kitlesel üretimle gerçekleştirdikleri mamul mallara özellikle tekstil ürünlerine pazar bulmaya, ekonomileri içinse gıda maddeleri ve hammaddelerini ucuz sağlamaya çalışıyorlardı. Bu durum dış ticarete uzmanlaşma sonucunu doğurmaktaydı. Bu gelişmelerin yanı sıra teknolojik gelişmeyle uzun mesafeli deniz ulaşımının maliyetlerinin düşmesi dünya ticaretindeki artışa ivme kazandırmıştır.. Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticareti 1830'lardan I. Dünya Savaşı'na kadar sanayileşmiş Avrupa ülkeleriyle büyük miktarda artış göstermiştir. Osmanlı ekonomisi, tarımsal malların üretiminde uzmanlaşan ve tarımsal malları ihraç, buna karşılık mamul mallar ve bazı gıda maddeleri ithal eden ülke haline geldi.<sup>2</sup>

Osmanlı İmparatorluğunun dış ticaretindeki artışı Tablo 1 - Tablo 2'den izlenebilir. İmparatorluğun ihracatı % 682 (Tablo 1), ithalatı ise %943 artmıştır. (Tablo 2) Gözlenen dış ticaret açığı sonra ki yıllarda daha fazla artmıştır. Osmanlı bu dış ticaret açığını borçlanmalar yoluyla çözümlenmeye çalışmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracatının neredeyse tamamını

---

<sup>1</sup> Şevket Pamuk, 19 yy. sömürgeci ülkelerle çevre ülkelerinin ilişkilerini 3 kategori de değerlendirmektedir. Birincisi, Resmi sömürgeler; İkincisi, siyasal bağımsızlığını sürdürmekle birlikte bir emperyalist devletin "gayri resmi" imparatorluğuna dahil ülkeler; ve Osmanlı İmparatorluğu'nun dahil olduğu siyasal bağımsızlıklarını emperyalistler arası rekabet koşullarında sürdüren ülkeler olarak tasnif etmektedir. (Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1993, s.156.)

<sup>2</sup> Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, Türkiye Araştırmaları 8 İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.45.

tarım ürünleri ve madenler oluşturmaktadır. Sanayi ürünü sayılırsa halı, kilim dışsatımı önemlidir. (Tablo 4) İhracatı olan tarım ürünleri pamuk, tütün, fındık ve ipek başta olmak üzere, tiftik, incir ve afyon sayılabilir. (Tablo 3)

**Tablo 1. Osmanlı ihracatının cari değeri  
Ve başlıca ülkelere dağılımı**

Yıllar	İHRACAT					
	Milyon	1830-2	Ülkelerin Payları %			
	Sterlin	100	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya
1830	4	100	13	14	2	31
1840	5	137	20	17	2	29
1850	9	232	20	16	1	28
1860	12	326	24	30	1	17
1870	19	510	27	25	0	14
1880	15	400	24	28	1	6
1890	18	471	26	25	4	6
1900	20	534	26	19	7	8
1909	26	682	18	14	11	8

Kaynak: Tezel, S. Yahya, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*,  
İstanbul: Tarih Vakfın Yurt Yayınları, 1994 s.68 -69

**Tablo 2. Osmanlı ithalatının cari değeri  
Ve başlıca ülkelere dağılımı**

Yıllar	İTHALAT					
	Milyon	1830-2	Ülkelerin Payları %			
	Sterlin	100	İngiltere	Fransa	Almanya	Avustur.
1830	4	100	19	10	3	17
1840	6	142	29	9	5	22
1850	10	238	26	9	1	26
1860	13	323	27	12	10	17
1870	22	560	32	12	14	13
1880	15	385	45	12	2	12
1890	19	480	36	12	10	10
1900	20	500	30	10	10	15
1909	38	943	24	8	14	14

Kaynak: Tezel, S. Yahya, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*,  
İstanbul: Tarih Vakfın Yurt Yayınları, 1994 s.68 -69

**Tablo 3. Bazı Önemli Ürünlerin İhraç Miktarları**

			1885-1909 (1000 TON)				
			1885	1890	1895	1900	1905
<b>Tütün</b>			<b>11,5</b>	<b>13,4</b>	<b>11,8</b>	<b>17,8</b>	<b>21,6</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100	116	102	155	187
<b>Kuru üzüm</b>			<b>75,3</b>	<b>52,4</b>	<b>84</b>	<b>52,2</b>	<b>76,6</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100	70	112	69	102
<b>Ham ipek</b>			<b>0,46</b>	<b>0,57</b>	<b>0,75</b>	<b>0,77</b>	<b>1,02</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100	125	164	168	225
<b>İpek kozası</b>			<b>0,73</b>	<b>0,93</b>	<b>1,35</b>	<b>1,25</b>	<b>2,35</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100	127	185	172	321
<b>Fındık</b>			<b>12,5</b>	<b>8,2</b>	<b>14,1</b>	<b>8,2</b>	<b>14,7</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100	67	115	67	120
<b>Pamuk</b>			<b>10,5</b>	<b>6,3</b>	<b>11,4</b>	<b>12</b>	<b>10,9</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100	60	108	114	103
<b>Simli kurşun madeni</b>			<b>2</b>	<b>...</b>	<b>4,6</b>	<b>...</b>	<b>11,7</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100		230		585
<b>Krom madeni</b>			<b>3,5</b>	<b>...</b>	<b>8,8</b>	<b>...</b>	<b>22,3</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100		251		638
<b>Boraks</b>			<b>4</b>	<b>...</b>	<b>6</b>	<b>...</b>	<b>12,9</b>
<b>endeks</b>	1885	100	100		150		322

Kaynak: Tezel, S. Yahya, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*,  
İstanbul: Tarih Vakfın Yurt Yayınları, 1994 s.68 -69

**Tablo 4. 1911-1913 Yıllarında Osmanlı İhracatının  
Mal Gruplarına Göre Bileşimi**

Mal Gruplarına Göre Bileşimi	Toplam içindeki pay
A- Gıda Maddeleri	% 33-35
B- Hammaddeler	%56-58
Tüm Birincil Ürünler (A+B)	%89-93
C- Yarı Mamül Mallar	%2-3
D- Mamül Mallar (Büyük çoğunluğu)	%6-7

Kaynak: Şevket Pamuk, "19.yy Osmanlı Dış Ticaret" Tazminat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi c.3, İletişim Yayınları İstanbul, 1985 s. 658

**Tablo 5. 1911-1913 Yıllarında Osmanlı İthalatının  
Mal Gruplarına Göre Bileşimi**

Mal Gruplarına Göre Bileşimi	Toplam içindeki pay
A-Gıda Maddeleri (Hububat, un, pirinç, şeker, kahve)	% 31-38
B-Çeşitli Hammaddeler ve Ara mallar (Kömür, petrol, işlenmiş metaller)	%6-10
C- Her Türü İplik (Çoğunluğu pamuk)	% 4
D- Pamuklu, yünlü, ipekli, keten, dokuma mamulleri, her türlü giysi	%36-38
E- Yatırım Malları	% 8'in altında
F- Diğer Mamul Mallar (savaş yıllarında silah ve cephane)	% 8-10

Kaynak: Şevket Pamuk, "19.yy Osmanlı Dış Ticaret" Tazminat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi c.3, İletişim Yayınları İstanbul, 1985 s. 659

Sanayi mallarının fiyatlarının yüksekliği, tarım mallarının ucuzluğu klasik olarak dış ticaret açığını büyütürken, bir taraftan da sanayileşmiş ülkeler hammadde fiyatlarını düşürmek için Osmanlı yerine daha düşük fiyatlı hammadde üreticilerini tercih etmişlerdir. Türk pamuğu yerine Amerikan pamuğu, Türk yönleri yerine Avustralya ve Arjantin yönleri ithal edilmiştir. Bu tercihler de dış ticarete eklenince açıklar iyice büyümüştür. Dünya ekonomisiyle bütünleşen Osmanlı ekonomisinin dış ticareti zamanla dış borçlarla sürdürebilir hale geldi. İmparatorluğu son döneminde ihracat ithalatın ancak %60'ını karşılayabiliyordu.<sup>3</sup>

Osmanlı sivil bürokrasisi, serbest ticaretin uzun dönem etkilerinin farkında değildi. Daha çok günü kurtarmak için devletin mali öncelikleri daha doğrusu iaşesi, borç savuşturmaları ekonomi politikalara yn veriyordu. Dünya kapitalist sistemi içinde, Osmanlı'nın Avrupa kapitalizmiyle tanışmasından sonra ticaret sermayesinin istediği ekonomi politikalarının özetle ana hatları;

*“Yüzyıl boyunca tarımsal meta üretiminin yaygınlaşması ve dış ticaretin genişlemesi, serbest ticarettten yana olan tarımsal ve ticari çıkarların da güçlenmesine yol açmıştır. Örneğin 20.yy başlarına gelindiğinde, büyük toprak sahipleri ve ticaret sermayesi, uluslararası işbölümünde Osmanlı İmparatorluğu'nun payına tarımın düştüğünü, devletin elindeki sınırlı kaynakları tarımsal kesime aktarması gerektiğini, yerli ve yabancı sermayenin tarımsal üretim ve dış ticaretin gelişmesini sağlayacak demiryolu, yol ve liman gibi altyapı yatırımlarına yönelmesi gerektiğini savunuyorlardı.”<sup>4</sup>*

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa kapitalizmi ile ilk kurumsal ilişki kurulması 1838'de İngiltere ile yapılan ticaret anlaşmasıyla olmuştur. Bu anlaşma herhangi bir baskı veya savaşla gerçekleşmemiştir.<sup>5</sup> Bu anlaşma, neredeyse İstanbul'un kapısına kadar Mısır Valisi

<sup>3</sup> Stefanos Yerasimos, **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, Cilt 3 1. Dünya Savaşı'ndan 1971'e, İstanbul: Belge Yayınları, 2001, s.64.

<sup>4</sup> Pamuk, 1993, s.184.

<sup>5</sup> 19 yy. kapitalizmin yaptığı ticaret anlaşmaları kanlı olmaktadır. Bu yüzyıl sömürgeleştirme politikalarının silah zoru olduğu yıllardır. Pamuk'un bahsettiği siyasal bağımsızlıklarını emperyalistler arası rekabet koşullarında sürdüren ülkeler arasında Osmanlı'dan sonra gelen in'le İngiltere'nin yapmış olduğu Nanking ticaret anlaşması kanlı geçen Afyon Savaşları'ndan sonra imzalanmıştır. Çaylar Keyder, İngiltere'nin Osmanlı ile 1838 Ticaret Anlaşması'nın gönüllü, in ile yapılan Nanking ticaret anlaşmasının ise kanlı olmasını sivil bürokrasiyle açıklamaktadır. Pamuk'un Avrupa kapitalizmi ile ilişkileri açısından ülkeleri tasnif ederken kategori olarak merkez devletlerin etkinliğini kriter alarak her iki anlaşmanın gerçekleşmesi arasındaki farkı sivil bürokrasinin Avrupa'yla ilişkileri açısından açıklamaktadır. Afyon Savaşı'yla silahla gelen ticaret anlaşmasını in sivil



Mehmet Ali Paşa'nın tehdidine karşılık İngiltere'nin desteğini alarak kurtulan Osmanlı'nın verdiği bir diyetdir. 1838 Ticaret Anlaşması'yla İngiltere'nin amacı sadece İngiliz mallarına Osmanlı pazarını açmak değildi. İngilizlerin asıl amacı bol ve ucuz hammaddeydi. Bu antlaşmayla ticaret tekelleri ortadan kaldırılmış, Osmanlı tüccarları karşısında yabancı tüccarlar avantajlı konuma getirilmiştir. Yabancı tacirler ve gayrimüslim nüfus düşük vergi vermeleri, sahip oldukları yabancı pasaportların sağladığı kanunlar karşısındaki dokunulmazlıkları ve siyasi ayrıcalıkları sayesinde yabancı sermaye ile işbirliğindeki ticaret burjuvazisi olarak gelişti. Yeni ticaret burjuvazisi ticaretin art bölgesi nedeniyle Selanik, İstanbul ve İzmir gibi liman bölgelerinde gelişerek dengesiz bir coğrafi dağılıma neden oldu. Osmanlı'nın Avrupa kapitalizmiyle tanışmasıyla ortaya çıkan yeni yapılanmanın sınıf çatışması etnik ve dini farklarla belirginleşti. Müslüman tüccarların saraydan kaynaklanan tekel hakları ellerinden alınmış ve yeni gelişen dış ticaretten paylarını yapılan anlaşmalar nedeniyle alamamışlardır. Gelişen dış ticaretle Müslüman tüccarların yerini ayrıcalıklarla korunan gayri Müslim tüccarlar almışlar ve giderek büyümüşlerdir.<sup>6-7-8</sup>

Serbest ticaretin gelişmesiyle ucuz ithal mamullerin pazara girmesi ve ihracatın etkisiyle hammadde fiyatlarının artması geleneksel Osmanlı sanayisini iflas ettirmiştir. Geleneksel el sanayinin tasfiyesi merkez kapitalist ülkelerdeki birikimi besler hale gelmiştir. Yaşanan bu süreçle küçük üreticilik birikiminin bir sanayi sermayesi birikimi için kullanılması imkânsız oldu.<sup>9</sup>

Osmanlı'nın sanayi sermayesi birikiminin oluşmamasının nedenleri arasında dış ticaretin serbestleşmesiyle, geleneksel el sanatlarının ve yerli sanayinin çözülmesinin yanı sıra ticaret

---

bürokrasisinin Avrupa'yla ilişkisinin kapalı ve düşmanca olmasıyla açıklamaktadır. 1838 Ticaret Anlaşması'nda ki gönüllüğü ise Osmanlı sivil bürokrasisinin uysallığına yormaktadır. Osmanlı sivil bürokratları, savaşlar sonrası yapılan anlaşmalarda Avrupa diplomasine özgü ilişkiler ve dengelerle meşgul olmayı öğrenmişlerdir. Sivil bürokrasi, daha laik görüşlere sahipti ve Avrupa Devletleri'yle ilişkileri yönlendiren askeri ve dini otorite ile mücadele etme eğilimindeydiler. İstanbul'un laik bürokrasisi Avrupa modellerini ilerencilik adına kabul etti ve gericiliğe karşı verilen mücadelenin bir unsuru gördü. Kapitalist Avrupa devletlerinden gelen anlaşmaları da bu çerçevede uysalca kabul ettiler. (Pamuk, 1993 s.156.)

<sup>6</sup> Komprador burjuvazi yeni gelişen tüketim alışkanlıklarıyla sivil bürokratlara pahalı ithal mallar satabildikleri için sarayın elde ettiği artıklara da dolaylı olarak el koyuyordu. Osmanlı köylüsünün artık ürünü sarayın eliyle yeni burjuva sınıfına aktarılıyordu. Asıl olarak tarımsal atığa el konulması dış borçların ödenmesi sırasında olmakta idi. (Kepenek ve Yentürk, 2000, s.10)

<sup>7</sup> Çağlar Keyder, **Türkiye'de Devlet ve Sınıflar**, İstanbul: İletişim Yayınları, 1995, s.44-45.

<sup>8</sup> Doğan Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni (Dün-Bugün-Yarın)**, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1969, s.129.

<sup>9</sup> Pamuk, 1994, s.124-148.

sermayesinin etkinliğinin gayrimüslimlerde olmasının da etkisi vardır. Sanayi sermayesi için Müslüman tacir gerekli birikimi sağlayamamıştır.

*“Osmanlı devletinin yarı-sömürge statüsü, sanayi birikiminin hem devlet hem de yerli özel sermaye aracılığıyla gerçekleştirilmesini güçleştiren başlıca etken oldu. Öte yanda ise, iç pazar yeni sanayi işletmelerini uyardığı zaman, bu olanaklar, büyük ölçüde ayrıcalıklı konumdaki yabancı kapitalistlerin ya da yabancılardan koruduğu yerli gayrimüslimlerin eline geçti. Bunların 1838 sonrasındaki hukuk düzeni içinde sahip oldukları genel ayrıcalıklara, Osmanlı hükümetinden elde ettikleri işletme tekelleri ve benzeri özel ayrıcalıklar da eklendi.”<sup>10</sup>*

Osmanlı maliyesi Avrupa kapitalizmiyle girdiği entegrasyon sonucu tamamen çökmüştür. Bütçe gelirlerinin sürekli düşmesi, entegrasyon süreciyle dış ticaret açıkları ve tüketim giderlerin artması nedeniyle oluşan açık içinden çıkılmaz bir hal almıştı. Osmanlı Maliye’sinde dış kaynaklar belirleyici olmaya başlamıştı. Bu dış kaynaklar dış borçlar ve yabancı sermayedir.

Osmanlı’nın dış kaynaklarından yabancı sermaye o yıllarda sanayi üretimine yoğunlaşmamakta idi. 19 yy.’da sermaye, daha çok tüketim ürünleri sanayisi olarak gelişmekteydi. O nedenle tüketim ürünleri sanayisi öncelikle ulusal sınırlar içinde kalmaktaydı. Ticaret serbestisi zaten tüm pazarları sanayiye açık hale getirmişti. Osmanlı’daki yabancı sermaye yatırımlarının dağılımı şöyledir: büyük ölçüde bankacılık ve sigortacılık ve ticaret gibi hizmet sektörleri, ulaştırma, yani demiryolları ve elektrik ve su gibi altyapı alanları. Yabancı sermaye yatırımlarından dağılımından anlaşılacağı gibi kısa dönem karlılıkları yüksek olan sektörlerde ağırlık bulunmaktadır. Yabancı sermayenin ülkelere ve sektörlere göre dağılımı ise hayli ilgi çekicidir. Ticarete İngiliz, borç verme ve bankacılık hizmetlerinde Fransız, demiryollarında ise Alman sermayesinin etkinliği bulunmaktadır.<sup>11</sup> Yabancı sermaye ağırlıkla

---

<sup>10</sup> Yahya Tezel, S., **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi**, İstanbul: Tarih Vakfın Yurt Yayınları, 1994, s.73-74.

<sup>11</sup> Yabancı sermayenin bu dağılımı hayli ilginçtir. Neredeyse sadece borç para vermek için bankacılık girişimi ve pazarın genişletilmesi ve ayrıcalıklar edinmek için yapılan demiryolları yatırımdan dışında başkaca bir anlamı bulunmamaktadır.

Osmanlı gayrimüslimleriyle ortaklık yapısı kurmaktadırlar. Osmanlı maliyesinin açıklarının kapanması için yabancı sermayenin katkısı yapısı itibariyle çok olmamıştır.<sup>12</sup>

Osmanlı Maliyesi asıl olarak dış borçlarla açıklarını kapatma seçeneğini kullanmıştır. 19 yy. ortalarına kadar Osmanlı Maliyesi'nde geçici darlıklar ve açıklar için her zaman İstanbul'daki bankalardan, Galata Bankerlerinden borçlar almıştır. Fatih'in İstanbul'u almasıyla birlikte bu süreçte başlamıştır.

19 yy. devlet harcamalarının ihtiyacı, dış ticaretten kaynaklanan açıklar, idari ve siyasi reformlar, askeri yapılardaki modernleşme çabaları, girilen savaşlar nedeniyle harcamaların artması ve gelirlerin yetersizliği nedeniyle maliye ciddi bir bütçe krizine girmiştir. Maliye girdiği krizi dış borçla çözmeye çalışmıştır. Osmanlı tabiri caizse Galata Bankerleri, Fransız ve İngiliz Banka'larının insafına kalmıştı. 1875 yılına gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu'nun 5.3 milyar frank dış borcu bulunmaktadır. Osmanlı'nın bu borca karşı aracı kuruluşlara ve tahvil sahiplerine 2 milyar frank gibi bir rant ödemiştir. 1875 yılına gelindiğinde Osmanlı artık borçlarını ödeyemez hale gelmişti. G. Kazgan gelinen borç çıkmazından çıkılamamasını şöyle özetlemekte:

*“Sorunun daha derinde yatan nedenleri de vardı: Bir kere, borçlanmanın ‘altın kuralı’ olan ‘borcun faiz haddinin, sağladığı gelir artışı haddinin altında kalması’nın yerine getirilmesi söz konusu olamazdı. Nedeni borçların gelirinin artması yolunda kullanılmaması, zaten GSMH’ da herhangi bir artış belirtisi olmaması, borçların cari harcamalarla çarçur edilmesiydi. Ancak kapitülasyonların etkisi burada devreye giriyordu: Eğer bir gelir artışı olduysa, bu ancak artan dış ticarete iştirak eden ‘tüccar taifesi’nin gelirinde olabilirdi. Ne var ki, yabancı tüccarlar kapitülasyonlardan ötürü kişisel vergilerden muaf oldukları için vergi ödemiyorlardı; yerli azınlıklar da Avrupa tabiiyetine girip bundan sıyrılmaktaydı. Dolayısıyla devlet gelir artışından yararlanan kesimi vergilendiremiyordu.”<sup>13</sup>*

<sup>12</sup> Avcıoğlu, 1969; Kepenek, Yentürk, 2000; Keyder, 1995; Pamuk, 1994; Tezel, 1994; Yerasimos, 2001

<sup>13</sup> Gülten Kazgan, **Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2002, s.26.

Osmanlı'nın dış borçlarını ödeme olanağını bildirmesi üzerine 1881 yılında Muharrem Kararnamesi'yle Düyun-u Umumiye oluşturuldu. Yabancı ve Osmanlı temsilcilerinden oluşan Düyun-u Umumiye İdaresi dış borç, anapara ve faizleri karşılamak üzere vergi gelirleri el koyuyordu.<sup>14</sup> Osmanlı'nın gelirlerinin büyük kısmının tarımsal gelirlerden alınan vergilerden oluştuğu düşünülürse, Düyun-u Umumiye İdaresi'ne aktarılan gelirin niteliği belli olacaktır.

*“Sermayenin dünya ölçeğinde birikimi açısından, merkezi otoritenin aldığı borçları geri ödemesi, vergi olarak toplanan tarımsal atığın Avrupa kökenli, para sermayesinin kazandığı faize dönüştürme süreciydi. Nitekim 1875'te Bab-ı Ali'nin iflasından sonra bu aracılık rolü kaldırılarak, bunun yerine Avrupalı alacaklıların temsilcileriyle dolaysız bir ilişki kuruldu.”<sup>15</sup>*

Osmanlı'nın girmiş olduğu bu borç sarmalı sayesinde Avrupa para sermayesi istediği imtiyazları ve tedbirleri aldırıştır.<sup>16</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Kapitalizmi veya başka deyişle emperyalizmin karşısındaki yarı sömürgeleşme sürecini kısaca Savran'dan aktarıyoruz:

*“İşte Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyılın ikinci yarısında bu anlamda emperyalizmin bir yarı sömürgesi haline gelmiştir. Tarihi eskiye dayanan, ama modern dönemde yepyeni bir uygulama alanı bulan kapitülasyonların yanı sıra, 1838'de İngilizlerle ve öteki kapitalist güçlerle imzalanan Ticaret Antlaşmaları sonucunda, Osmanlı devletinin kendi gümrükleri üzerinde denetimini büyük ölçüde yitirmesiyle ilk belirtileri ortaya çıkan bu süreç, asıl yüzyılın ikinci*

---

<sup>14</sup> Düyun-ı Umumiye İdaresinin el koyduğu vergiler ve gelirler şu kalemlerden oluşmaktadır. 1) İmparatorluğun belirli yerlerinden elde edilen tuz inhisarı, 2) Yine belirli yerlerden elde edilen tütün gelirleri, 3) Damga resmi “Varaka-yı Sahiha” gelirleri 4) Alkollü içkilerden alınan gümrük resmi hariç, her türlü alkollü içkiden alınan vergiler geliri 5) İstanbul ve havalisi balık resmi gelirleri 6) Belirli bölgelerden sağlanan İpek Öşürü geliri, 7) Ticaret anlaşmalarının revizyonu sonucu gümrük resmi oranlarında meydana gelecek artışın ortaya çıkaracağı ek gümrük hasılatı, 8) Patent vergisinin genelleştirilmesi dolayısıyla halen bu vergi yerine yürürlükte olan temettü vergisine kıyasla ortaya çıkacak ek gelir, 9) Bulgaristan emareti vergisi, 10) Kıbrıs adası vergisinde meydana gelecek hasılat fazlası, 11) Doğu Rumeli vergisi, 12) Yıllık olarak 50.000 Osmanlı Lirası'nı geçmeyecek şekilde tömbeki resmi hasılatı, 13) Berlin Anlaşması gereğince Sırbistan, Karadağ, Bulgaristan ve Yunanistan'a terkedilen topraklara ait kılınan Osmanlı borçları payları. Bu paylar bir anlaşmayla saptanamadığı için Düyun-ı Umumiye İdaresi bu kaynaklardan faydalanamamıştır. Ayrıca Rumeli Demiryolları Tahvilatı da Düyun-ı Umumiye İdaresi'ne bırakılmıştır. (H. Kazgan, 1985:707-716)

<sup>15</sup> Keyder, 1995 s.57.

<sup>16</sup> Avcıoğlu, 1969, G. Kazgan, 2002, Kepenek ve Yentürk, 2000, Keyder, 1995, Pamuk, 1994, Tezel, 1994, Yerasimos, 2001.

*yarısında dev adımlarla gelişmiştir. 1856'da yabancı sermaye tarafından kurulan Osmanlı Bankası,1862 yılında Merkez Bankası rolünü üstlenir. Böylece, ulusal paranın yönetimi dış güçlere devredilmekte, yarı sömürge statüsüne doğru büyük bir adım atılmaktadır. Süreç, 1854'de başlayan dış borçlanmanın yarattığı bunalım sonucunda Osmanlı maliyesinin yönetiminin yabancı devlet temsilcilerinden oluşan bir idareye, Duyun-u Umumiye'ye devredilmesiyle tamamlanır. Artık Osmanlı İmparatorluğu kelimenin arı anlamında bir yarı – sömürge haline gelmiştir.”<sup>17</sup>*

---

<sup>17</sup> Sungur Savran, **Türkiye’de Sınıf Mücadeleleri** Cilt 1 (1919-1980), İstanbul: Kardelen Yayınları, 1992, s.30-31.

## 2. NURİ DEMİRAĞ'IN YAŞAMI

Bu bölümde Nuri Demirağ'ın yaşam öyküsünü yazmaktan daha çok yapmak istediğimiz bazı sorulara cevap bulabilmektir. Nuri Demirağ'ın hangi köklerden gelmiştir? İşadami olan Nuri Demirağ'ın ailesinden gelen bir tacir ya da sanayici yönü var mıdır? Ailesinden kalan serveti mevcut mudur? Müteahhitlik ve sanayicilikle uğraşan Nuri Demirağ'ın bu konularla ilgili bir eğitimi var mıdır? gibi sorularına yanıt aramaktır.

Nuri Demirağ 1886 yılında dünyaya geldi.<sup>18,19,20</sup> Divriğinin ileri gelen ailelerinden Mühürdarzadelere mensuptur. Mühürzadeler, Mengücek Han'ın Divriğe yerleşirken beraberinde getirdiği dört Türk ailesinden biridir. XIII. yy.'da Hüsametdin Ahmet Şah'ın yaptırmış olduğu Divriği Ulu Camii'nin muhafazası Mühürdar ailesine verilmiştir. Divriği'nin ileri gelen okuryazarları bu aileye mensuptur.<sup>21</sup>

Nuri Demirağ, Divriği Yargıcı Mühürdarzade Ömer Bey'in ilk oğludur. Mühürdarzade Ömer Bey, 1889 yılında ikinci oğlu Abdurrahman Naci'nin doğumundan sonra göreve gittiği bir köyde bir atın çiftesiyle yaralanmış ve şeker hastalığı sebebiyle vefat etmiştir. Nuri Demirağ ise daha üç yaşındadır. Baba Ömer Bey'in vefatından sonra Mühürdarzade ailesi geçim sıkıntısı içine düşer:<sup>22</sup>

*“Üç kişilik ailenin bütün geçimini, doksan kuruş aylıkla birkaç dönüm tarlanın hâsılatı temin ediyordu. Süleyman Ağa mahallesindeki ev kendilerinin olduğu için kira ücreti de düşünülüyordu.”*

İlk ve Rüştüye mektebini memleketi olan Divriği'de bitirmiştir. Rüştüye'den başarılı olarak mezun olması nedeniyle muallim vekili olarak mezun olduğu okula atanmıştır. Muallim vekili maaşı yeterli olmadığı için 1906 yılında Ziraat Bankası'nın açtığı sınavı kazanarak, bankanın yeni açılan Kangal Şubesine atanmıştır. Nuri Demirağ 400 kuruş maaşla çok genç

<sup>18</sup> Necmetdin Deliorman, **Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri**, Nu.D İstanbul: 1957, s.7.

<sup>19</sup> Bütün Dünya, **Türk Demiryolları, Türk Uçakları Yaptı, Bir Nuri Demirağ vardı**, Ankara: Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, 2003, s.16.

<sup>20</sup> Nuri Demirağ'ın çeşitli kaynaklarda farklı doğum tarihleri mevcuttur. Nuri Demirağ'ın doğum tarihini Necdet Sakaoğlu Popüler Tarih Dergisi'nde 1884 yılı, Semih İnceöz ise Aksiyon Dergisinde 1882 yılı olarak belirtmişlerdir.

<sup>21</sup> Deliorman, 1957 s.7

<sup>22</sup> Deliorman, 1957, s.7; Bütün Dünya, 2003, s.16.

yaşında banka şubesinin başına geçmiştir. <sup>23</sup> Kangal Şubesi'ndeki çalışmaları neticesinde 1,5 yıl gibi kısa süre içinde terfi ederek Koçgiri Şubesine tayin edildi. <sup>24</sup>

Koçgiri ve çevresinde 1909 senesinde kıtlık meydana gelmiştir. Nuri Demirağ, kıtlık döneminde Ziraat Bankası'nın hazineye ait ambarlardaki hububatı devletin fiyattan halka dağıtmıştır. Kullandığı bu inisiyatif nedeniyle resmi soruşturmaya maruz kalmıştır. Yapılan soruşturma sonucunda Nuri Demirağ cezalandırılmayıp tam tersine ödüllendirilmiştir. <sup>25</sup>

O yıllarda Maliye'de gerçekleştirilen ıslahatlar çerçevesinde 1910 yılında kurumun açmış olduğu sınavları kazanarak İstanbul Hasköy Malmüdürlüğü Refikliği'ne tayin edilmiştir. Maliye'de de kısa sürede yükselmiştir. Önce Beyoğlu Varidat Kalemi Memurluğuna, sonrasında sırasıyla Muhasebe Başkâtipliğine, Beşiktaş Tahakkuk Şubesi Amirliğine, İstanbul Vardiyat Mümeyyizliğine, Bandrol Baş memurluğuna ve en son olarak Maliye Şubeleri Müfettişliği'ne yükselmiştir. Çalışma hayatına devam ederken aynı zamanda Maliye Mektebi Âliyesine devam etmiş mezun olmuştur. Darrülfünun'da düzenlenen konferanslara katılmayı ihmal etmemiştir.

Beyoğlu Varidat Kalemi Memurluğu esnasında Taksim Kışlası ve Talimhane Meydanı Fransız şirketlerine dört yüz yirmi beş bin lira ipotek karşılığı devredilecektir. Nuri Demirağ bu satış işleminin gerçekleşmemesi için mücadele etmiştir. Satış işleminin gerçekleşmesi için gerekli olan vergi ruhsat tezkeresini vermeyi, "Bu hareket, millet ve memleket aleyhine irtikâp edilen en büyük ihanet ve hatta cinayettir" <sup>26</sup> gerekçesiyle reddetmiştir.

Nuri Demirağ Maliye Müfettişliği sırasında İstanbul İli, Tatavla (Kurtuluş) Maliye Şubesini denetlemeye gittiğinde gayrimüslim vatandaşlarımızla yaşadığı bir olay yüzünden memurluktan istifasını vermiştir.

---

<sup>23</sup> Sivas bölgesinde, murabahacı olarak adlandırılan tefeciler faizle köylülere para vermekte, karşılığında ise senetler ve taşınmaz ipotegi almaktaydılar. Senet ve ipoteklerle hileli olarak taşınmazlar murabahacıların ellerine geçmekteydi. Nuri Demirağ şubenin başına geçince bankanın ipotek işlemlerini kolaylaştırıp köylülerin rahatça kredi kullanmasını sağlayarak elinden geldiğince soruna çare olmaya çalışmıştır. (Şakir, 1947:25)

<sup>24</sup> Deliorman, 1957, s.8.

<sup>25</sup> Bütün Dünya, 2003, s.16.

<sup>26</sup> Bahsi geçen alıntidan anlaşılacağı gibi milliyetçi düşünce yapısı Nuri Demirağ'ın bir yaşam biçimi olmuştur. Mevcut tüm kaynaklarda Nuri Demirağ anlatılırken küçük yaşlardan itibaren milliyetçi, ahlakçı ve dini yönleri uzun uzun anlatılmıştır. Memur, işadamı ve siyasetçi Nuri Demirağ'ın bu saiklerle varolduğunun altı çizilmiştir. Bkz. (Deliorman, 1957, Bütün Dünya, 2003)

Nuri Demirağ memurluktan istifa ettikten sonra elindeki ikiyüzelliiki lirayla ticaret hayatına atılmıştır. İlk önce gayrimüslimlerin tekelinde olan sigara kâğıdı üretimine girmiştir. İmal ettiği sigara kâğıdına Türk Zaferi ismini vermiştir. Kısa süre içinde bu işten seksen dört bin lira gibi bir servet kazanmayı başarmıştır. Daha sonraları sigara kâğıdı üretiminin yanı sıra dış ticaret işine girmiştir. Tütün gümrüğünde bir mağazada Kantariye, ithalat ve ihracat işine girmiştir. Aynı yıllarda, Nuri Demirağ, İstanbul'da milli mücadele saflarına katılarak Müdafai Hukuk Cemiyetinin Maçka bölgesinde faaliyet göstermiştir.

Nuri Demirağ'ın Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte kardeşi Naci Demirağ'la birlikte müteahhitliğe girmiştir. Samsun-Sivas demiryolunu yapan Fransız *Reji Jenaral* şirketinin işi yarım bırakıp gitmesiyle birlikte Samsun - Sivas demiryolu'nun ilk yedi kilometrelik ihalesine katılmış ve kazanmıştır. Daha sonraları yapmış olduğu demiryolları nedeniyle Demirağ soyadını alacaktır.

Cumhuriyet'in kurulmasıyla Demiryolları ihalesiyle müteahhitliğe başlayan Nuri Demirağ Türkiye'nin sayılı zenginlerinden biri haline gelecektir. Bu yıllarda yapmış olduğu demiryollarının yanı sıra gerçekleştirdiği inşaat müteahhitlik hizmetleri şöyle sıralanabilir: Sümerbank Merinos Fabrikası, Karabük Demir Çelik Fabrikası, İzmit Seka Kâğıt Fabrikası, Sivas Çimento Fabrikası, İstanbul Hal Binası (Şimdiki Haldun Taner Sahnesi), Kültür Bakanlığı, TBMM binası.<sup>27,28</sup>

Müteahhitlikten yeterince sermaye birikimi sağlayan Nuri Demirağ, uçak üretiminin Türkiye'de olmaması nedeniyle havacılık sanayine yatırım yapmaya karar vermiştir. Nuri Demirağ, 1936 yılında Beşiktaş'ta uçak imalathanesi olarak kullanmak amacıyla bir atölye inşa etmiştir. Beşiktaş'taki atölyenin yanı sıra memleketi olan Divriği'de ortaokul düzeyinde Gök Okulu isminde pilot yetişmek üzere bir okul açmıştır. Bununla yetinmeyerek şu an Yeşilköy Havalimanı olan bölgeyi satın alarak orada bir uçak pisti, hangarlar ve bir uçuş okulu inşa etmiştir.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Necdet Sakaoğlu, **Portre Nuri Demirağ**, Popüler Tarih Dergisi, Temmuz 2000, s.70-73.

<sup>28</sup> Semih İnceöz, **Türkiye'nin ilk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ**, Aksiyon Dergisi, 15-21 Haziran 1996, s.24-29.

<sup>29</sup> İnceöz, 1996, s.25.



THK Nuri Demirağ'ın uçak imalatını gerçekleştirmesi için siparişler vermiştir. Yapılan test uçuşunda yaşanan bir kaza sonucu kurum imal edilen uçakları yetersiz bularak siparişleri iptal etmiştir. Kurum tarafından gerekli ödemeler yapılmamıştır. Nuri Demirağ, THK'na karşı açtığı davayı da kaybetmiştir. Son olarak, 1944 yılında Yeşilköy'de ki tesislerinin ve havaalanının istimlâki sonucu mali açıdan oldukça kötü etkilenmiştir. Bu gelişmeler sonucu uçak sanayisine yatırımlarına son vermiştir.

Nuri Demirağ uçak üretimi gibi birçok ilklere öncülük etmiştir. Uçak üretimi gerçekleştirdiği yıllarda aynı zamanda paraşüt üretimini de gerçekleştirmiştir. Memleketi Divriği'yi bir sanayi kenti haline getirme projesi yapmıştır. Bu projeye Türkiye'de ki ilk kent planını gerçekleştiren kişidir. Divriği'yi sanayi kenti haline getirme projesi içinde enerji sorununun çözümü için Keban barajını tasarlamıştır. Birçok çalışması yanında İstanbul'a Boğaz Köprüsü inşa etme fikri ve teklifi de hayli ilginçtir.

Hükümetle iş hayatında yaşadığı problemler nedeniyle siyasete atılmıştır. 18 Temmuz 1945 yılında çok partili hayatın ilk partisi olan Milli Kalkınma Partisi'ni kurmuştur.<sup>30</sup> MKP'nin eklektik siyasi programı, iç çekişmeler nedeniyle siyasi hayatta fazla bir varlık gösterememiştir. Nuri Demirağ, 1954 Milletvekili genel seçiminde Demokrat Parti'den aday olmuş ve meclise girmiştir. 1954-1957 yılları arasında TBMM'de Sivas Milletvekili görev yapmıştır. Sağlık nedeniyle 1957 seçimlerine katılmamıştır. Nuri Demirağ 13 Kasım 1957 yılında şeker hastalığı nedeniyle hayatını kaybetmiştir.

Sonuç olarak, Nuri Demirağ'ın kısa hayat öyküsünden anlaşılacağı gibi ailesinden kalan bir sermaye mevcut değildir. Aynı şekilde babası da bir memurdur ve ailesinden kendisine kalan bir ticari hayatı bulunmamaktadır. Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında belirli dallarda eğitilmiş iş gücünün yok denecek kadar azdır. Bu nedenle eğitilmiş iş gücü girişimci olarak eğitim aldığı sektörde diğer girişimcilerden bir adım önde olmuşlardır. Örneğin Cumhuriyet döneminde müteahhitlik işleri yapan 5 firmadan 2'si okullu mühendislerin kurduğu şirketlerdir.<sup>31</sup> Nuri Demirağ'ın niteliği gerektiren müteahhitlik ve uçak sanayisi gibi iş kollarında faaliyet gösterdiği düşünülürse kendisini diğer girişimcilerden ayırt edebilecek olan

<sup>30</sup> Türkiye'de çok partili dönemin Demokrat Parti ile başladığı gibi yaygın bir görüş bulunmaktadır. Fakat Demokrat Parti'nin kuruluş tarihi 7 Ocak 1946'dır. Yani Demokrat Parti, Milli Kalkınma Partisi'nde yaklaşık altı ay sonra kurulmuştur. (Taner Timur, **Türkiye'de Çok Partili Hayata Geçiş**, Ankara: İmge Kitapevi, 2003. )

<sup>31</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi**, ODTÜ Gelişme Dergisi, Ankara, 20 (1-2), 1993, s.207-228,

gerekli eğitimi de almamıştır. Nuri Demirağ'ın girişimciliği ve başarısı tamamen Türkiye Ekonomisi'nin geçirdiği evrimin ve kendisinin girişimci kişiliğinin sonucudur.

### 3. OSMANLI'NIN SON DÖNEMİ: GİRİŞİMCİ NURİ DEMİRAĞ

Daha önce memur olan Nuri Demirağ'ın ticaret hayatına başladığı yıllar savaş yıllarıdır. Ticaret hayatına girmesi ve seçtiği iş çok tesadüf değildir. Girişimci Nuri Demirağ'ın ticaret hayatına girmesi ve başarısının o yıllarda ki milli iktisat, milli burjuva yatama politikalarının büyük etkisi vardır.

Osmanlı'nın yaşadığı yarı sömürge niteliğine çok geçmeden ekonomik ve siyasi tepkilerin gelmesi gecikmedi. 1908'de II. Meşrutiyetin ilanı ve II. Abdülhamit'in tahtan indirilmesinden sonra İttihat ve Terakki Partisi iktidara geldi. İttihat ve Terakki Partisi'nin ekonomi politikalarının ana eksenini milli iktisat ve milli burjuva yaratılması oluşturdu. II. Meşrutiyet yıllarında gündeme gelen milli iktisat bir tür neo-merkantilist iktisat politikasıdır.<sup>32</sup>

İttihatçıların, toprak bütünlüğünün sağlanması için izledikleri etnik ve dini farklılıkları birleştiren eşit ve federasyon amacını programları ve çalışmaları daha çok Osmanlıcı izlenimi vermekteydi.

Çok uluslu bir imparatorlukta, genel yapıyı korumak/kurtarmak/sürdürmek umudu oldukça, egemen ulusun –kendisinin de dâhil– her türlü ulusçuluğa karşı çıkması doğaldır. Böyle bir ortamda, ulusçuluk çözücü bir etki yaratır. Bu bakımdan, daha İT'nin gizli bir dernek olarak kurulduğu dönemde Türkçülüğe eğilim duymasına karşılık, devleti yönetme sorumluluğuna giderek de sahip olunca kendi ulusçuluğunu bastırmaya çalışması kolay anlaşılabilir.

İttihatçıların ulusçu eğilimlerinin güçlenmesi öncelikle 19 yy. etkisini gösteren ulusçuluk akımının gelişmesinin etkisiyle olmuştur. İttihatçıların ulusçuluk eğilimlerinin ağır basmasında Avrupa devletleriyle ilişkilerde yaşadıkları sorunlar ve Balkan Savaşı'nın etkisi bulunmaktadır. İttihatçıların devleti kurtarma, bir arada tutma adına birleştiricilik amacıyla uygulamaya koymaya çalıştığı eğitim birliği azınlıkların ve İmparatorluğa bağlı devletlerin yükselen milliyetçi taleplerle ayrılma istekleri karşısında Avrupa müdahalesiyle karşılaşmışlar ve

---

<sup>32</sup> Neo-Merkantalist olarak tanımlanan İttihat Terakki'nin sözcülüğünü yabancı sermayeden yararlanmayı ve serbest ticareti savunan Cavit Bey yapmaktaydı. İlk dönemlerde İttihat ve Terakki'nin ulusçu yönü gelişkin değildi. Fakat II. Meşrutiyetin özgürlükçü ortamında İttihat ve Terakki bir çok siyasal görüşü barındırmakta idi. (Avcioğlu, 1969 s.51-96.)

hüsranı uğramışlardır. Siyasal birlik kurma çabaları bizzat Avrupa tarafından engellenmekte idi. Yapmak istedikleri idari reformlar devlet gelirlerinin kısıtlı olması nedeniyle gerçekleştirilemiyorlardı. Devlet gelirlerinin artırılması kapitülasyonların ve Duyun-u Umumiye'nin yani Avrupa sermayesinin engellemeleriyle karşılaşmaktaydı. 31 Mart Ayaklanmasının Ahrar Partisi tarafından İngilizlerce desteklenerek İttihatçılara karşı örgütlenmesi de ulusçu akımın güçlenmesine neden olmuştu.<sup>33</sup>

Osmanlıların Ruslara yenilmesinden sonra imzalanan Berlin antlaşmasıyla Rusların Ermeni nüfusa dini ve yurttaşlık haklarında eşitlik vereceği maddesinin konmasıyla başlayan büyük devletlerin azınlık sorunlarına müdahalesinin başlamış olması, Osmanlı'da yaşayan azınlıkların yükselen ulusçu hareketleri İttihat Terakki'nin (İT) ulusalcılığa yönelmesinde etken olmuştur. Balkan Savaşları, İT'nin Rum ve Ermenilerle ilişkilerinde bir dönüm oldu. Ermeni siyasi partisi Taşnak Partisi İT'yi desteklemekten vazgeçmiş, Ermeni sorununu uluslar arası plana taşıma kararı almışlardır. Rumların Venizelos'un "Megalo İdeasını" desteklemeye başlaması sonucu İT önderleri hızla Türk milliyetçiliğine sarılmasına neden olmuştur.<sup>34</sup>

*"1908-1913 arası dönemde, yine de, Trablus ve Balkan savaşlarında yenilginin getirdiği felaketler, toprak kaybı yanında Anadolu-Trakya topraklarına akan milyonlarca göçmenin yarattığı ekonomik bunalım sonucunda toplum ulusçu girişimlerin sahnesi oldu. Azınlıklara ve Avrupalılara karşı yerli malı kullanma kampanyaları ve şirketleşerek sanayi girişimleri, finans kapitale karşı milli bankacılık hareketinin başlatılması, Müslüman milli burjuva yetiştirme çabaları, esnafı-çiftçileri örgütleyerek azınlık ve yabancı tüccarların tekeli gücünü kırma eğilimleri "ulusçu" hareketin egemenlik kazanacağına habercileriydi. Fakat ulusçu akımların bilinçle şekillendirilmesi ve izleyen döneme aktarılması, temelde I. Dünya Savaşı yıllarında oldu; çünkü bu dönemde hedeflenen politikaları dış güçler karışmadan özgürce uygulama görelisi olarak kolaylaşmıştı."*<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Feroz Ahmad, **Modern Türkiye'nin Oluşumu**, İstanbul: Sarmal Yayınevi, 1995

<sup>34</sup> O yıllarda Hilmi Ziya Ülken'e göre İslamcılık, Garbçılık ve Türkçülük akımları gelişmiştir. Türkçülüğün Türk ulusçuluğuna, yani siyasal bir akıma dönüşmesi İT ile oldu. İT'nin zamanla Türklüğün siyasal örgütü olduğu bilincini geliştirdiği söylenebilir.

<sup>35</sup> G. Kazgan, 2002, s.39-40

O yıllarda ulus akımların etkisi fikir hayatında da artmıştır. 31 Mart'tan önce 1909'da kültürel amaçlı Türk Derneği, 1911 yılında Türk Yurdu Cemiyeti 1912 yılında ise Türk Ocağı açılmıştır.<sup>36</sup> Türk Ocağı özellikle Askeri Tıbbiye öğrencilerinde oluşmakta ve İT'yi desteklemektedirler. Yusuf Akçura<sup>37</sup> ve Ahmet Ağaoğlu'nun yayınladığı Türk Yurdu dergisi ulusçuluk akımının gelişmesine katkıda bulunmuştur. Türkçülük akımının gelişmesi Osmanlıcılığın bir birleştirici olmasını yok etmiştir. Türk Yurdu'da yazan Ziya Gökalp<sup>38</sup> İT'nin 1909 Selanik Kongresinden beri Merkez-i Umumi üyesidir. İT üzerinde Türk Yurdu'da yazan Ziya Gökalp ve İktisadiyat Mecmuasında yazan Tekin Alp'in düşünceleri etkili olmuştur.

*“Kendi kendini yetiştirmiş bir aydın olan Ziya Gökalp, Türkçülüğe geleneksel inanç sisteminden gelmiş, fakat eski değerlerini de büsbütün terk etmeyerek onları Türkçülükle uzlaştırmaya çalışmıştır. Her ulusçu gibi Gökalp de temelinde duygusal romantiktir... Gökalp, ulusların oluşumunu, Durkheim sosyolojisinden esinlenen bir şemayla, üç aşamalı bir sürecin sonu diye görüyordu. Buna göre, dil ve ırk birliğine dayalı kabile toplumundan, din birliğine yaslanan ümmete, oradan da kültür ve uygarlıkla tanımlanan ulusa erişilmektedir.”<sup>39</sup>*

İT Ziya Gökalp'in belirttiği dil ve ırk birliğini sağlamak için ekonomi politikalarının yanı sıra idari reformlar yapmaya çalışmıştır. Eğitim birliğini sağlamak için adımlar atmış ancak azınlıklar sebebiyle Avrupa devletlerinin müdahalesiyle karşılaşmıştır. Daha sonra bürokrasi yeniden örgütlenerek müfettişlik idaresi kurularak bağımsız denetim gerçekleştirilmiş, İdare-i Umumiye-i Vailayat Kanun-u Muvakkatı çıkarılmış belediyeler yeniden düzenlenmiş, Şer'i

---

<sup>36</sup> Hürriyetin ilanı ile Türkçüler örgütlenme girişiminde bulundular. 7 Ocak 1909 Türk Derneği'ni kurmuşlardır. Tunaya'nın verdiği kurucular ve idareciler listesinde Ahmet Mithat, Emrullah Veled, Necip Asım, Korkmazoğlu Celal, Akçuraoğlu Yusuf, Akyığıtoğlu Musa, Fuat Raif, Rıza Tevfik, Ferit isimlerini görüyoruz. Ayrıca üyeler arasında Halit Ziya, Mehmet Emin, İsmail Gasprinski, Agop Boyacıyan, Fuat Köprülü, Ahmet Ağaoğlu, Hüseyinzade Ali ve bazı Avrupalı Şarkiyatçıların ismine rastlıyoruz. Yalnız buradan Türk Derneği'nin kültürel bir dernek olduğunu anlıyoruz. Yoksa Türk olmayanların ve Rıza Tevfik gibi muhalif isimlerin dernek içinde olmasının başkaca bir anlamı yoktur. Fakat Türk Derneği'nden ayrılanların kurdukları Türk Yurdu Cemiyeti ve Türk Ocağı Türk milliyetçilerinin örgütlendiği oluşumlardır. Türk Yurdu Cemiyeti'nin çıkarmış olduğu Türk Yurdu Dergisi İT'lerin ideolojik olarak beslendikleri bir yayındır.

<sup>37</sup> Yusuf Akçura Üç Tarz-ı Siyaset'te siyasal akımları Türkçülük, Osmanlıcılık ve İslamcılık olarak ele almakta idi.

<sup>38</sup> Ziya Gökalp yazdığı kitabın başlığında Türkçülüğün hedeflerini neredeyse özetle sıralamıştır: Türkleşmek, İslamlaşmak, Muasırlaşmak.

<sup>39</sup> Zafer Toprak, **Türkiye'de Ekonomi ve Toplum (1908-1950) Milli İktisat-Milli Burjuvazi**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995

mahkemeleri Adliye Nezareti'nde, din mekteplerini ise Maarif'te birleştirmiştir. Vakıfların ıslahını ve birleştirilerek hazineye devrini de unutmamak lazım.<sup>40</sup> II. Meşrutiyet yıllarında başlarında İT ulusçuluk akımların tam tesirinde olmaması gerekse parti sözcülüğünü yapan liberal düşünce sahibi Cavit Bey ve Prens Sabahattin'in etkileriyle liberal iktisat politikaları izlemişlerdir.

Liberal düşünce ve politikalar İT beklediği gibi sonuçlar vermediği kısa sürede anlaşıldı. Osmanlı milleti oluşturmaya çalışan liberal düşünce İmparatorluktan ayrılık talebindeki düşüncelere güç kazandırmıştır. Liberal iktisat politikaları süresinde kapitülasyonlar etkinliğini sürdürmüş Müslüman tacir giderek güçsüzleşmiştir. I. Dünya Savaşının etkisiyle dış ilişkiler kesilmiş ülke kendi ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma gelmiştir. Bu etkenler bir araya geldiğinde milli iktisat politikaları bu darboğazdan çıkış olarak görülmüş ve önerilmiştir.<sup>41</sup>

'TürkYurdu' yazarı Ziya Gökalp ve İT yarı resmi yayın organı İktisadiyat Mecmuası'nın yazarı Tekin Alp okullarda iktisat derslerinde liberal iktisadın öğretildiğini, liberal iktisadın İngiliz milli iktisadı olduğu düşüncesini savunuyorlardı. Friedrich List ve John Rae'nin bunu fark ettiklerini ve birçok ülkenin de milli iktisat fikrini benimsediğini aktarıyorlardı. Gerçekten de I. Dünya Savaşı öncesi yaşanan ekonomik krizin etkisiyle liberal politikalar etkisini yitirmekteydi.

O yıllarda yayınlanan İktisadiyat Mecmuası'nda yayınlanan yazılarda Almanya'nın kısa sürede sanayileşerek ekonomik olarak büyümesini anlatılıyordu.

İktisadiyat Mecmuası'na göre, Almanya'da ilerlemenin, yükselmenin ve gelişmenin kaynağı 'milliyet' ilkesidir. Milli iktisadı Almanlar bulmuş ve uygulamaya sokmuşlardır. Ve milli iktisadın baş mimarı Friedrich List'tir.

Türklerin iktisat alanından Almanların kırk elli yıldır geçirdikleri deneyimlerden ders almaları gerektiğini vurgulayan İktisadiyat Mecmuası, yükselmek için 'milliyet'ten başka bir ilkenin düşünülmeceğini kaydeder.

---

<sup>40</sup> İT, Ziya Gökalp'in ideolojisine uygun yukarıda saydığımız bir dizi çağdaşlaşma önlemleri almıştır. Yalnız yapmak istediklerinin bazılarını mali yetersizlikler ve savaşlar nedeniyle gerçekleştirememiştir.

<sup>41</sup> Toprak, 1985, s.56.

Tekin Alp'e göre, Türklerin siyaset alanına Bismarck'ları, kahramanları eksik değildir. Fakat maalesef, milli iktisatçıları, Friedrich List'leri hiç yoktur. Türkler bir an önce milli bir iktisat oluşturmalı, milli iktisatçıları yetiştirmelidir.<sup>42</sup>

İT Türk ulusçuluğunun etkin hale gelmesi ve I. Dünya Savaşı koşulları sayesinde milli iktisat ve milli burjuva yaratmak için uygun zemini buldu. Milli iktisadın kurulması için gerekli idari yapılanmaların yanı sıra tehlikeli ve aşılması zor olan sınıfların etnik ve dini yapısının değiştirilmesi gerekiyordu. Gökalp'in değişimiyle milli iktisat ancak etnik türdeşlikle gerçekleşebilirdi. Hıristiyan Burjuvazisinin etnik ve dini farklılıkları savaş zamanı emperyalizmin içerdeki destekçileri olarak görülüyordu.<sup>43</sup>

İT liberal iktisat politikalarını bırakarak, korumacı gümrük politikalarıyla tarımı ve sanayisiyle kendi kendine yeter bir ülke oluşturmaya çalıştı. İlk elden Milli şirketler, milli bankalar kurmak ve Müslüman tüccarı örgütlemek gibi faaliyetler hemen ulusçu akımların ekonomiye etkisini oluşturmuştu.

Savaş döneminden milli ekonomi konusundaki ilk girişim kapitülasyonların kaldırılması oldu. Kapitülasyonlardan kaynaklanan yabancı şirketler ve kişilere tüm adli, idari, mali, ticari ayrıcalıklar ilgili devletlere bildirilerek kaldırıldı. Osmanlı'nın hukuki mevzuatında bulunan ayrıcalıklara ilişkin maddelerde hemen kaldırıldı. Gümrük vergileri yükseltildi. Burada temel amaç dış ticarete ki liberal politikalarından kaynaklanan olumsuzlukların giderilmesi ve yabancılar ve gayrimüslimlerin sahip olduğu ayrıcalıklara son verilmesidir. Yapılmak istenen aslında, kapitülasyonlarla önü kapanmış olan Müslüman tacirlerin gelişimini sağlamaktır.

1914'de başlayan I. Dünya Savaşı'nın İT'nin milli iktisat ve milli burjuva yaratma çabasında çok büyük katkısı olmuştur. Uluslar arası arenada gelişen egemenlik savaşı diğer tabirle emperyalistler arasında yaşanan rekabet İT için bulunmaz fırsat olmuştur. Savaş sırasında Duyun-ı Umumiye'nin düşman devletler tarafında kalan Fransız ve İngiliz hükümeti temsilcilerinin ülkeyi terk etmesiyle İdare'de Osmanlı, Avusturya ve Almanya temsilcileri kalmasına neden oldu. Savaş sırasında İT, Duyun-ı Umumiye'nin etkinliğini yitirmesiyle daha

---

<sup>42</sup> Toprak, 1985, s.740-741.

<sup>43</sup> Keyder, 1985, Pamuk, 1993, Toprak, 1985

kendinden yana maliye politikası izleyebilir oldu. Savaş sırasında ortaklarından almış olduğu avanslar sayesinde savaş maliyetlerini karşılamaya çalıştı.

Düyun-ı Umumiye ile birlikte Osmanlı dış borçlarını yönetmekte olan ve zamanla Osmanlı Merkez Bankası haline gelen Osmanlı Bankası<sup>44</sup> etkinliğini yitirdi. Bu gelişmenin yanı sıra İT milli bankacılık konusuna el atıp Osmanlı İtibarı Milli Bankası<sup>45</sup> kurdu. Bu banka halkla ve devletle birlikte kuruldu. Çeşitli imtiyazlarla donatıldı. Özellikle bayındırlık, tarım, sanayi kesimlerini kredilendirmekle görevlendirildi. Böylelikle milli banka girişimiyle Osmanlı uluslar arası finans kapitalin insafından çıkarılmaya çalışılmış, aynı zamanda kredilendirme politikalarıyla milli burjuva yaratma çabasında devlet desteğinin bir aracı haline gelmiştir.

Osmanlı'da faaliyet gösteren Galata Bankerleri'nin simsarları azınlıklardan ve yabancıardan oluşmaktaydı. Yabancıların ülkeyi terk etmeleri, azınlıkların ise İT'ce askere alınması<sup>46</sup> sonucu elemansız kalan borsa İT tarafından kapatıldı.

Milli sermayenin desteklenmesi politikalarının ekseninde yerli sanayi sermayesinin desteklenmesi için temel iki yasa çıkartıldı. Meşrutiyetten sonra gelişen işçi grev ve ayaklanmalarına karşı Tatil-i Eşgal Kanunu uygulamaya sokuldu. Tüm kısıtlayıcı hükümlerine karşılık yok sayılan sermaye emek çelişmesine sermaye lehine çözüm bulması açısından önemlidir. İT'lar sınıf mücadelesini yok saymaktan çok kapitalistçe çözümleme çabası içinde olmuşlardır. Sonuçta sınıf hareketleri yerli sermaye lehine bastırılmıştır. Yerli sanayinin desteklenmesi politikalarının ikinci yasası Teşvik-i Sanayi yasalarıdır. Aralık 1913 yılında Teşvik-i Sanayi Kanun-ı Muvakkati çıkarılır. Onu 1914 yılında Teşvik-i Sanayi Talimatnamesi izler. Daha sonra 1 Ocak 1917 yılında Teşvik-i Sanayi Kanun-ı Muvakkatinin Sureti Tatbiki Hakkında Nizamname çıkartılır.<sup>47</sup> Tasarılar ilkin şeker, cam, billur, kâğıt, mum gibi bazı

---

<sup>44</sup> Osmanlı Bankası'nın imtiyazı 1925 yılında doldu. İş Bankası'na devredilmesi düşünüldü ama vazgeçildi. Eski konumunda faaliyetinin sürdürülmesi hükümet tarafından kabul edilmedi. Banknotları dolaşımdan kaldırıldı. Bundan sonra Osmanlı Bankası herhangi bir yabancı banka gibi faaliyetini sürdürdü. 1995 yılında ise yerli sermaye grubuna satılarak ticari hayatı sonlandı. (G.Kazgan, 2002, s.49-50)

<sup>45</sup> Osmanlı İtibarı Milli Bankası Cumhuriyet'ten sonra 1924'te kurulan İş Bankası ile birleşti. (G.Kazgan, 2002:, s.49)

<sup>46</sup> Azınlıkların askere alınması aslında burjuvazinin dini ve etnik yapısının değiştirilmesi için İT'nin bir nevi zor kullanmasıdır. Bu değişim sürecinde bir çok zor biçimi kullanılmıştır. Kullanılan zor'un derecesi ve büyüklüğü bugün bile tartışılmaktadır. En başta Ermeni soykırımı tartışmaları kullanılan yöntem kullanılan zor konusunda bilgi vermektedir. Bugün gerçekleşen tartışmalarda azınlıkların çok anlamlı olsa da tehirdi-soykırımdı, isyandı - arkadan vurmaktı etrafında dönen fakat burjuvazinin etnik ve dini yapısının değiştirilmesi kısmının konunun dışında tutulması tarafımca doğru değildir kanısındayım.

<sup>47</sup> Tüm bu yasal düzenlemelere kısaca Teşvik-i Sanayi diyeceğiz.



malların üretimine imtiyaz verilmesi ya da bu inhisara alınması önerilir. Ama kapitülasyonlar nedeniyle gümrük vergilerinin yükseltilmesi nedeniyle inhisardan vazgeçilir. 1913 yılında Teşvik-i Sanayi yasası çıkarılarak doğrudan yerli sermayenin desteklenmesi yoluna gidilir.

Yerli Sanayiciye tanınan ayrıcalıklar şöyle özetlenebilir: 1913 yılı mevzuatı teşvik tedbirlerinden yabancılarında yararlanmasını sağlayan yasadır. I. Dünya Savaşı sırasında çıkarılan kanun-ı muvakkatle ayrıcalıklar sadece Osmanlı tebasına ve Osmanlı şirketlerine verilmiştir. Fabrikaların ve müstemilatların kurulacağı arsalar 5 dönüme kadar devlet tarafından parasız sağlanacaktır. Fabrikalarla ve arazilerden emlak vergisi, temettü vergisi, bedel-i öşür vergisi, hükümet ve belediyeler tarafından konulan ek resimler, ruhsat harcı, inşaat resmi alınmayacaktır. Fabrikaların kurulması ve genişlemesi için gerekli tuğla, demir ve her türlü alet edevat gümrüksüz ithal edilebilecektir. Firmaların gerekli hammadde, yurtiçinde çıkarılmaması ya da üretilmemesi halinde ithali gümrüksüz gerçekleşecektir. Osmanlı fabrika ve tezgâhlarından ihraç edilecek ürünler için vergi bağışıklılığı getirilmiştir. Ayrıca, hükümet alımlarda yerli sanayi ürünlerine öncelik verecektir. Devlet, 1909 tasarısına göre %10, 1910 tasarısına göre %15 daha pahalı olsa bile yerli sanayiden alım yapacaktır. Teşvik-i Sanayi yasalarının verdiği ayrıcalıklar milli burjuva çabalarının bir ürünüdür.<sup>4849</sup>

İT'nin Milli burjuva yaratılması hedefinin neden bu kadar elzem olduğunu anlamak için 1915 yılında Osmanlı imalat sanayindeki sermaye ve emek etnik dağılımına bakmak lazım. İmalat sanayinde yer alan sermayenin %15'i Müslüman-Türk, %50'si Yunan-Rum, %20'si Ermeni, %5'i Musevi, %10'u yabancılardan oluşmakta idi. İmalat sektöründe çalışanların durumu ise Müslüman-Türk %15, Yunan-Rum %60, Ermeni %15, Musevi %10'dur. Rakamlardan anlaşılacağı gibi sanayide ki etnik ve dini yapılanma nedeniyle Teşvik-i Sanayi ve Tatil-i Eşgal yasalarıyla milli burjuva yaratma çabası içine girdi. Müslüman-Türkler bürokrat, asker, köylü olarak sermaye yapısının ve üretim ilişkilerinin dışında kalmıştır. Sınıf mücadelesi etnik ve dinsel çatışma düzeyinde gerçekleşiyordu. İT milli burjuva yaratma siyasetinin gerisinde böylesi bir özellikte bulunmaktadır.<sup>50-51</sup>

<sup>48</sup> Milli burjuva oluşturulması için her türlü özendirme ve destek devlet tarafından verilmekteydi. Emek cephesindeyse dini ve etnik ayrılıklar aynı şekilde mevcuttu. 1915 rakamlarına göre sanayide çalışan Türk ve Müslüman işçi sayısı toplam çalışan sanayi işçisi içinde ancak %15 idi. %85 gibi bir oranı azınlıklar oluşturmaktaydı. İT bu nedenle Türk ve Müslüman kalifiye işçi yetiştirmek için yurtdışına özellikle Almanya'ya elemanlar göndermiştir. Bu elemanlar daha sonra açılan sanayinin ihtiyacı olan Müslüman ve Türk işçilerini yetiştirmek için açılan Sanayi Mekteplerinde çalışmışlardır.

<sup>49</sup> Toprak,1985, s.121.

<sup>50</sup> Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002**, Ankara İmge Kitabevi, 2005, s.19-39.

İT milli burjuva yaratma konusunda savaş koşullarını da fırsat bildi. Savaş zamanını Osmanlı ordusunun ve özellikle İstanbul'un iaşesi yerli tüccarlarla yapıldı. Savaş zamanı karaborsa ve spekülatif kazancın engellenmesi için kurulan Men-i İhtikar Heyeti özellikle gayrimüslim tüccara yönelmiş ve özellikle Müslüman Türk tüccarın rakiplerini tasfiyede kolaylık sağlamıştır. Milli burjuvazinin sermaye birikimine en büyük katkı ise, azınlıklar elindeki birikimin bir çeşit zor ve yağmayla aktarılmasıdır. Bu zor bir çeşit nüfus müdahalesiyle gerçekleştirilmiştir. Doğu'da Ermenilere karşı uygulanan zorunlu göç Ermeni nüfusta ciddi oranda azalışa neden olmuştur. İzmir'in ard bölgesi olan Ege Bölgesinde ise tarımsal ürünlerin dış ticaretiyle var olan Rum tacirlere karşı İT tarım kredi ve tarım satış kooperatifleri örgütlemiştir. Tarımsal ihraç ürünleri piyasasına hâkim olan Rumlar yerine Müslüman-Türk tacirler geçirilmeye çalışıldı. Savaş zamanı İstanbul'un iaşesi bu bölgeden Müslüman-Türk tacirleri elinden karşılandı. Giden ya da tasfiye olan azınlıkların toprakları ve işyerleri kalan Müslüman-Türk tacirler ve işletmeler tarafından el konuldu. Böylelikle azınlıklar elinde ki sermaye birikimi zor yoluyla yer değiştirmişti.<sup>52</sup>

Tüm bu milli burjuva yetiştirme politikalarına iktidar İT'nin Müslüman-Türk tüccar ve şirketleri lehine, azınlıklar aleyhine propagandaları ve uygulamaları eklendi. Bu kampanyaların en iyi örgütleneni ve en somutu 1913-1914 İslam Boykotajı'dır.

*“Boykotaj nedeni Osmanlı Rum vatandaşlarının Yunan Hükümetine yaptıkları bağışlardı. Boykotajı yürütenlere göre Balkan Harbi'nde Yunanistan'ın başarısı kısmen Osmanlı Rumlarının desteğiyle gerçekleşmişti. Hatta Osmanlı donanmasını Marmara'ya hapseden Yunanistan'ın ünlü Averof zırhlısı, Averof adında Göreceli bir Osmanlı Rum 'vatandaş'ı<sup>53</sup> tarafından Yunan hükümetine hediye edilmişti.”<sup>54</sup>*

Osmanlı Rumları yanı başlarındaki Yunanistan'a sürekli bağışta bulunuyorlardı. Bu gerçek dışı olsa bile bunun bir önemi yoktu böyle algılanıyordu. Boykotajı yapanlara göre bir iktisadi uyanışa ihtiyaç vardı. Müslümanlar, Türkler ticareti ellerine geçirmeli, azınlıklara ait

<sup>51</sup> G.Kazgan, 2002 s.51-52; Toprak, 1985, s.1348-1358; Pamuk, 1993, s.184-185.

<sup>52</sup> G.Kazgan, 2002, s.51-52; Boratav, 2005, s.19-39; Pamuk, 1993, s.184-185, Toprak, 1985, s.1348-1358.

<sup>53</sup> Bu boykotaj'da “vatandaş” kelimesi olumsuz anlamıyla kullanılmıştır. Rumların Osmanlı vatandaşı olarak ihanetini anlatmaktaydı. Bir kaç yıl özgürlük ortamının bireyini anlatan vatandaş kelimesi bu bildirilerde ihanet edilen, düşman safta görülen kişiler için olumsuz anlamda kullanılmaktadır. (Toprak, 1995, s.110.)

<sup>54</sup> Toprak, 1995, s.109.

büyük ve zengin mağazalardan alışveriş yapılmamalı, Türk ticarethanelerinde alışveriş yapılmalıydı. Boykot için gerekli bildirimler ücretsiz dağıtıldı, alışveriş için Müslüman-Türk tacirin isim ve adresleri listeler şeklinde yayınlandı ve Müslüman-Türklere ticarete atılmaları için çağrıda bulunuldu. Boykotaj kısa sürede etkisini gösterdi. İstanbul'da 500 yakın Müslüman dükkânı açıldı.

Tüm bu milli burjuva yetiştirilmesi çabaları kısa zamanda meyvesini vermiştir. Savaş yıllarında çok sayıda yeni işletme açılmıştır. 1908 yılına kadar Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren A.Ş. sayısı 86 idi. 1908-1918 yılları arasında 236 şirket kurulmuştur. Bunların 113'ü 1908 ile 1913 arasındadır. Bu yıllarda yılda kurulan şirket ortalaması yaklaşık 22'dir. 1914-1918 yılları arasında ise toplam 123 şirket kurulmuştur. Bu yılların yıllık ortalaması ise 32'dir.<sup>55</sup>

Nuri Demirağ'ın İstanbul'daki yaşantısı Osmanlı'nın son dönemine denk gelmektedir. Bu yıllar İttihat Terakki Cemiyeti'nin iktidar olduğu yıllardır ve I.Dünya Savaşı yıllarıdır. Osmanlının çöküş sürecinde yükselen milliyetçi karşı çıkıştan Nuri Demirağ da etkilenmiştir.

Nuri Demirağ, Yabancı sermayeye ve emperyalist ülkelere karşı yürütülen kampanyalara, eylemlere öncülük etmiş ve katılmıştır. Osmanlının dağılma sürecine karşı çıkışın Türk ve Müslüman milleti ve ekonomisi yaratarak önlenebileceği fikriyatı hem iktidardaydı hem de toplum içinde filizlenmekteydi.

Nuri Demirağ'ın memurluktan istifası ve ticaret hayatına girişi tamamen o yıllarda ki azınlıklara karşı hissedilen düşünceleri yansıtmaktadır. Sınıf mücadelesinin bir nevi dini ve etnik ayrımcılık hali almasına iyi bir örnektir. Kaynaklarda Nuri Demirağ'ın memurluktan istifası şöyle anlatılmaktadır.

Nuri Demirağ, Maliye Müfettişliği sırasında Tatavla Maliye Şubesini denetlemeye gittiğinde Beyoğlu çevresindeki gayrimüslimlerin saldırılarına ve fesi yere atılarak hakaretlerine maruz kalmıştır. Nuri Demirağ saldırılara ve hakaretlere cevap vermenin Türklerin aleyhine olacağını düşünerek karşılık vermemiştir. Bu yaşanan olay karşısında şu kararı verdi:

---

<sup>55</sup> 1920'ye kadar Anadolu'da kurulan anonim şirketlerin illere göre dağılımına bakıldığında en çok rakamın Konya'dan sonra 11 ile İzmir'de olması azınlıklar üzerinde sermaye devriyle ilgili bir veridir. (Toprak, 1995 s.33.)

*“Milli haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem.”<sup>56</sup>*

Her ne kadar memurlukta istifası tarafından ve kaynaklardan böyle açıklansa da, yaşanan hadise olayın tuzu biberi olsa da esas nedenin bu olması işin biraz hikâye kısmıdır. Aslında bu anlatılan hikâye bile Nuri Demirağ’ın milliyetçi saıklarının bir ürünüdür. Savaş yıllarında gelir kaybına uğrayan grup sivil memurlar olmuştur. Savaşın başlamasıyla memur maaşları % 50 oranında azaltılmıştır. Savaş zamanı ise %20 gelir kayıplarına uğramışlardır.<sup>57</sup> Gelir kaybına ilişkin bu gelişmenin yanı sıra İT’nin yürüttüğü mili burjuva yaratma politikalarının sonucu geliştirilen Müslüman ve Türk girişimcileri desteklenmesi politikaları ve Müslüman ve Türklerin iş hayatına atılmasına yönelik kampanyalar Nuri Demirağ’ın iş hayatına atılmasına neden olmuştur.

Memurluktan istifa eden Nuri Demirağ ticaret hayatına atılmaya karar vermiştir. Sigara kâğıdı üretimine girmiştir. Üç buçuk yıl içinde gibi kısa bir süre içinde iki yüz elli iki lirayla başladığı ticaret hayatında seksen dört bin lira kazanmayı başarmıştır.<sup>58</sup>

Nuri Demirağ, iki yüz elli iki lira gibi az bir sermayeyle sigara kâğıdı üretimine girmeye karar vermiştir. Ketencilerde Sabuncu Han’ın yanında bir dükkâna yerleşmiş ve kısa bir süre içinde sigara kâğıdı üretimine başlamıştır. Bunun yanı sıra kırtasiye işine de girmiştir. Bu arada imal ettiği sigara kâğıdı Türk Zaferi Sigara Kâğıdı ismini vermeyi de ihmal etmemiştir. Gayrimüslimlerin sigara kâğıdı üretimindeki tekele tepki olarak bu ismin verildiği çok açıktır. Sigara kâğıdı üretiminde olan gayrimüslimlerin yabancı donanmalara ve komitacılarına gönderdiği için Nuri Demirağ’ın bu sektöre girmesi tam da o yıllarda azınlıklara karşı yürütülen kampanyaların sonucudur. Bu olay bize o dönem örgütlenmiş boykotajı hatırlatmaktadır. Boykotaj’da Rumların Yunan Donanması’na Averof zırhlısı alınması iddiası üzerine gerçekleşmiş ve oldukça başarılı olmuştur. Bu boykotaj sonrası 500 yeni işyerinin Müslüman –Türkler tarafından açıldığı hatırlatma fayda var.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> Nuri Demirağ’ın kişisel tüm hikayesi milli duygularıyla hareket eden bir insanın hikayesi olarak anlatılmıştır. Tüm kaynaklarda memurluktan istifası ve ticarete atılması da yaşanan bir olay karşısında alınan bir kararlar açıklanmaktadır. (Deliorman, 1957; Bütün Dünya, 2003; Sakaoğlu, 2000; İnceöz, 1996.)

<sup>57</sup> Boratav, 2005 s..36.

<sup>58</sup> Deliorman, 1957; Bütün Dünya, 2003; İnceöz, 1996; Öztürk, 2003.

<sup>59</sup> Toprak, 1995 s.109.

Türk ve Müslüman tüccarların ticaret hayatında gayrimüslimlerin yerini alması politikalarının izlendiği bir dönemde milliyetçi duygulara sahip olan bir devlet memurunun ticarete atılarak gayrimüslimlerin tekelinde yer alan sigara kağıdı üretimine girmesi tam olarak o dönemki ekonomi politikaları yansıması açısından iyi bir örnektir. Nuri Demirağ o yıllarda devletin izlediği milli ekonomi ve milli burjuva yaratma politikalarının sağladığı avantajların sonucu ticaret hayatına girmiş ve ciddi bir servet sahibi olmuştur.

#### 4. CUMHURİYETİN KURULUŞU: TACİR NURİ DEMİRAĞ

1923-29 arası Türkiye iktisat tarihinde görece dışa açık bir dönem olarak kabul edilir. Bu açıklığın temel nedeni Cumhuriyetin kurucularının iradesi ve isteği dışında Lozan'da belirlenmiş olan ve 5 sene süresince değiştirilmesi mümkün olmayan gümrük politikalarıydı. Bu kısmi açıklık siyasal seçkinlerin iktisadi politika tercihlerinden kaynaklanmıyordu. Cumhuriyet kadrolarının temel iktisadi zihniyeti İttihat ve Terakki kadrolarınınkinden farklı değildi. Bu politikanın ana hatlarını korumacı bir gümrük politikası ve çeşitli teşviklerle özendirilmeye çalışılan bir sanayi sektörü ve devletin koruyucu kanatları altında gelişecek bir burjuvazinin oluşturulması meydana getiriyordu. Ancak Lozan'da belirlenen gümrük politikası Kemalist kadroların bir açıdan elini ve kolunu bağlıyordu. Bu nedenle yerli sanayinin teşviki için farklı yollar denendi.

Kurtuluş Savaşı'nın başında Erzurum ve Sivas Kongrelerinde, “ekonomik bağımsızlık” isteği dile getirilmişti. Kuruluş'tan sonra 1923'te toplanan İzmir'de toplanan Türkiye İktisat Kongresi ile Cumhuriyet ekonomisinin temel niteliği belirlendi. İzmir İktisat Kongresi iki temel nedenle toplandı. Birincisi, tüccar, çiftçi, sanayici ve işçi kesimlerinin isteklerini kendine özgü sorunlarıyla öğrenmek ve isteklerinde bir bütünlük sağlamak. İkincisi de, yabancı sermaye çevrelerine ekonominin gelecekte alacağı biçim ya da niteliği açıklamak. Yani iç ve dış sermaye çevrelerine güvence vermek istemeleri.

İktisat Kongresi'nde ulusal bütünleşme esas amaçtı. Kongreye tüccarı, çiftçi, sanayici ve işçi kesimcilerden temsilciler katıldı. Ekonominin unsurları dışında sivil-asker bürokratlarda kongreye katılmıştı. Kongreye katılımcılar içinde tüccar sınıfı en fazla olan ve etkin şekilde kendini hissettirendi. Zaten kuruluş yılları ekonomisini bu sermaye grubu rengini verecektir.

Milli burjuvazi yaratma politikalarının aracı da 1927'de çıkarılan Teşvik-i Sanayi yasasıdır. Teşvik-i Sanayi yasasının yerli işletmelere teşvikleri şöyledir: <sup>60</sup>

- Uygun görülen girişimlere 10 hektara kadar karşılıksız arazi verilecektir.
- Kazanç ve gümrük vergilerinden ve harçlardan muafiyet

<sup>60</sup> ALTIPARMAK, AYTEKİN, “Müteşebbis Kavramı ve Tazminat'tan 1932'ye Türkiye Müteşebbis Sınıfının Gelişimi”, Erciyes Üniversitesi İkt. ve İdr. Bil. Fak. , Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 71-72

- Haberleşme ve motor gücünün hükümet tarafından karşılıksız sağlanması
- Tesisin kurulmasında gerekli olan alet ve edevatın devletin elindeki ulaşım araçlarıyla %30 İndirimle taşınması
- Yıllık üretimin %10'u kadar hükümet desteği
- Kamu kesiminin tesislerin ürünlerinin fiyatı %10 fazla olsa bile ithal mallar yerine satın alımı
- Bir kısım tekel olan malların indirimli olarak yerli üreticiye satılması

Yasanın önemli hükümlerinden biri de yerli işçi çalıştırılması zorunluluğuydu. Yeterli yetişmiş eleman yokluğu nedeniyle finans ve muhasebe grubu istisna tutulmuştu.

Görüleceği üzere 1927 çıkan Teşvik-i Sanayi yasası 1913 yılındaki aynı adı taşıyan yasanın benzeridir. Yani İT izlediği sanayileşme politikası devlet eliyle milli burjuva yaratma, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında da izlenmiştir.

*“Özetle söylemek gerekirse, Cumhuriyet'in ilk on yılında sanayi alanında özendirme, sınırlı bir korumacılık ve kamu ortaklığı gibi yöntemlerle özel sanayinin geliştirilmesine çalışılsa da bu alanda önemli bir gelişme sağlanamamıştır. Dönem bir bakıma, değişik sanayileşme politikalarının koşullara göre denenmesine tanıklık etmiştir. Ülkenin sanayileşmesi gerektiği görüşü varlığını sürdürmüştür.”<sup>61</sup>*

Bunlardan ilki devlet tekelleri oluşturmak ve ardından bu tekellerin işletmelerini yerli ve yabancılara devretmektir. Lozan Antlaşması ithal malların vergisinin aynı malların yerli versiyonlarına bindirilen vergiden fazla olmaması gereğini şart koşuyordu. Bu malların tek istisnası ise devlet mallarına uygulanmıştı. Yani üretimi devlet tekelinde olan malların vergileri daha yüksek tutulabiliyordu.<sup>62</sup> Böylelikle devlet gelirlerinin yüksek tutulabilmesi garanti altına alınmıştı. Bütün bu nedenlerle pek çok ürün ve sektörde devletleştirmelere gidildi. Daha sonra bu devletleştirilmiş kurumların işletmeleri ise ihale usulüyle özel şirketlere devredildi. Kibrit ve çakmak, ispirto ve alkollü içkiler, barut ve patlayıcı maddeler, petrol, benzin ithali ve dört limanın işletmesi ile ilgili tekeller en karlı alanları oluşturuyordu. Böylelikle özel sektör devletin yarattığı tekel imkânlarından sonuna kadar faydalanmış oldu.

<sup>61</sup> Kepenek ve Yentürk, 2000, s.46.

<sup>62</sup> Boratav, 1993, s.29-31.

Bununla beraber burada peşinen bir hüküm verip bu politikaların tümüyle burjuvazi lehine olduğunu söylemek yanıltıcı olabilir. Nitekim bu tekelleştirme süreci aynı zamanda daha önce özel sektörde üretim yapan farklı kesimlerin varlığını da sona erdirmiş oluyordu. Örneğin alkol üretiminin devlet tekeline alınması gibi politikalar alkollü içki üreten pek çok küçük işletmenin varlığına son vermek anlamına da geliyordu. Nitekim Nuri Demirağ aynı tekelleştirme politikası sonucu sahibi olduğu sigara kâğıdı işletmesine son vermek zorunda kalmış ve son derece karlı bir işten olmuştu. Fakat aynı Demirağ bir süre sonra devlet işletmesi haline getirilen demiryolu yapımı sürecinde çok önemli ve karlı ihaleler almayı başaracaktı.

Dolayısıyla bu dönemin milli burjuva yetiştirme politikası devletin yoğun siyasi müdahalesiyle belirleniyor ve burjuvazi içinde gelirlerin ve verimli yatırımların dağılımı tamamen siyasal elit tarafından belirleniyordu. Burjuvazinin belli kesimlerinin lehine olan bir süreç başka kesimlerin lehine olabiliyordu. Ya da aynı kesimler devletin bir müdahalesinden zarar görürken başka bir müdahalesinden faydalanabiliyorlardı. Siyasal seçkinlerin bu tercihleri ya kişisel yakınlık ve nüfuz tarafından belirleniyor ya da tamamen keyfi oluyordu. Devlet kademelerine yakınlık kuşkusuz o dönemin yatırımcıları için hayati önemdeydi. Çağlar Keyder'e göre bu durum Osmanlı-Türk bürokrasisinin sahip olduğu güçlü bir özerklikten kaynaklanıyordu. Japonya ve kısmen Fransa örneğinde olduğu gibi bu ülkelerde bürokrasinin toprak sahipleriyle ya da burjuvaziyle yakın bir bağımlılık ilişkisinde olmaması hareket alanlarının bir hayli geniş olmasına neden oluyordu.<sup>63</sup> Bunun sonucu olarak da neredeyse bütün cumhuriyet tarihi boyunca burjuvazi bürokrasi ve siyasetçilerin sık sık değişen kararlarına ve politikalarına kendini uyarlama gereği hissetmiş ve bu politikaları etkileyebilmek için siyasal seçkinlerle yakın ilişkiler kurmak istemiştir<sup>64</sup>

1923 sonrasında, siyasi kadrolarla sermaye çevrelerinin biraya gelmesiyle İş Bankası kuruldu. Bu özel statülü, resmi görüşlü bankanın genel müdürlüğüne imar vekilliğinden istifa edilen Celal Bayar, Siirt Milletvekili Yönetim Kurulu Başkanlığı'na da Mahmut Bey getirilmişti ve İş Bankası dönem boyunca, yerli ve yabancı sermaye ile siyasi iktidar arasındaki bütünleşme sürecinde aktif rol oynamıştı. İktisat politikası kararlarını sermaye çevrelerin istedikleri doğrultusunda yönlendirmede çok etkili bir baskı grubu oluşturmaktaydı. Bu

---

<sup>63</sup> Keyder, 1993, s.107-110.

<sup>64</sup> Ayşe Buğra, **Devlet ve İşadamları**, İstanbul: İletişim Yayınları, 1995, s.40-63.



bankayla bürokratlara yakın olan sermaye çevreleri kayırmıştır. Sermayenin, bürokrasi arasındaki ilişki bu bankayla vücut bulmuştur.

Demiryolları, ise yeni rejimin milli iktisat politikaları uyarınca gerçekleştirdiği devletleştirmelerin sonucu idi. Bu devletleştirmelerin mantığı yukarıda bahsedilenden biraz farklıydı ve yabancı mülkiyetine karşı bir ton taşıyordu. Bu devletleştirmelerin anti-empyralist bir çizgide yapılıp yapılmadığı halen tartışılan ve canlı bir konudur. Çünkü her ne kadar mülkiyetin millileştirilmesi söz konusu olsa da bunların işletilmesinde yabancı sermayeye karşı bir önyargı beslenmiyordu. Ayrıca 1920'ler boyunca yabancı sermayenin ağırlığı ülkede giderek artmıştı. Bunun en büyük nedeni, yabancı tüccarlarla yerli üretici arasında aracılık yapan gayrimüslim burjuvazinin mübadele yoluyla ülke dışına çıkarılmasıydı. Yabancı sermaye arada ortaya çıkan boşluğu doldurmak için bizzat kendisi devreye girdi ve bu dönemde artan bir biçimde ticaret ve bankacılık alanlarında faaliyet göstermeye başladı.<sup>65</sup> Ancak bu durum Müslüman burjuvazinin yükselişine engel olamadı. Nitekim kısa sürede gelişen milli bir ticaret burjuvazisi Osmanlı'da gayrimüslim burjuvazinin oynadığı aracı rolünü üstlenmeye başladı.

Kuşkusuz bu dönemdeki millileştirmelerin milliyetçi ve bağımsızlıkçı bir karakteri vardı. Örneğin Yunan armatörlerin hâkimiyetindeki deniz ticareti ve liman işletmelerinin millileştirilmesi böyle bir karakter taşıyordu. Aslında Cumhuriyetin ilk döneminde gerçekleştirilen bu millileştirme ve tekelleştirme hareketinin niteliği hala tartışmalıdır. Bırakınız bunların yabancı sermayeye karşı olup olmaması meselesini yukarıda aktardığımız ve Boratav'ın iddia ettiği gibi bu tekelleştirmelerin korumacı bir siyasal iradeye tekabül edip etmediği konusunda bile bir uzlaşma söz konusu değildir. Nitekim O. Kurmuş, bu dönem yapılan tekelleştirmelerin yerli sanayi koruma işlevinden yoksun olduğunu, sanayiye korumak gibi bir düşüncenin çok daha kapsamlı ve tutarlı bir tekelleştirme politikası gerektireceğini iddia etmişlerdir.<sup>66</sup> Ancak genel olarak şu söylenebilir ki, bu dönemde gerçekleşen millileştirmeler ve tekelleştirmeler ekonomik bir milliyetçilikten ziyade stratejik nedenlere dayanıyordu. Demiryolları ve limanların millileştirilmesini asıl nedeni askeri açıdan taşıdıkları önemdi.<sup>67</sup> Bu tartışmanın sonucu ne olursa olsun 1924'ten 1928'e kadar ülkedeki bütün önemli liman ve demiryolları devletleştirildi ve limanların işletmeleri ve yeni demiryolları inşası özel

---

<sup>65</sup> Keyder, 1993, s.129-132.

<sup>66</sup> Keyder, 1993, s.134.

<sup>67</sup> Tezel, 1994, s.44-45.

sektöre verildi. Böylelikle milli bir burjuvazi yaratıp besleme süreci devlet tekellerinin güvencesi altında ve yoğun bir siyasi müdahale altında gerçekleşti.

Yukarıda özetlenen tablo burjuvazinin yoğun bir vesayet altında çalışmalarını yürütmesi anlamına geliyordu. Herhangi bir yatırımcının siyasi olarak yöneticilerle ters düşmesi veya bir nedenle gözden düşmesi devletin yarattığı ayrıcalıklardan ve dolayısıyla en kesin ve karlı sermaye birikimi araçlarından mahrum kalması anlamına geliyordu. Bu nedenle kendini sürekli tedirginlik altında hisseden yerli burjuvazi kendini güvenceye almak için farklı alanlarda ve sektörlerde uğraş verme zorunluluğu hissediyordu. Bir alanda işini kaybetse bile başka bir alanda yatırımlarının devam edebileceği düşüncesi bu dönemin tipik yatırımcısına güven veriyordu.<sup>68</sup> Ve genelde bu alan ticaret olarak belirginlik kazanıyordu. Devlet müdahalesinin görece sınırlı olduğu ve sanayiye yatırımlarından daha az risk taşıyan bu alanda dönemin tüm sermaye sahipleri faaliyet gösteriyordu. Nuri Demirağ da bu açıdan tipik bir girişimci olarak ticari faaliyetlerini sürdürecekti.

Üstelik bu dönem ticaretle uğraşanlar açısından altın yıllar sayılabilecek yıllardı. İthalat ve ihracat faaliyetleri ekonominin açık sayılabileceği bu dönemde sürekli bir artış sergiliyordu. İthalat ve ihracat miktarının gayri safi milli hâsılaya oranları sonraki gelecek 50 yılda aşlamayacak denli yüksekti.<sup>69</sup> Bu yüksek ticaret oranları ticaretle uğraşanların ceplerini doldurmaya fazlasıyla yetiyordu. Sürekli artan ithalat oranları ise ithalatı ihracattan daha karlı bir hale getiriyordu. Nitekim 1929 yılında gümrük tarifelerinin değişeceğini bilen ithalatçılar bu sene zarfında müthiş bir stok kampanyası başlatmışlar ve ithalatın bu yıl içinde inanılmaz ölçüde artmasına neden olmuşlardır. İthalatçılara yüksek meblağlarda kar sağlayan bu ithal malı stokçuluğu ödemeler dengesini altüst ederek ekonomik dengelerde ciddi sorunlar yaratmıştır. Bu durum kimi Kemalist seçkinlerin özel girişimcilere karşı bir nefret duymasına neden olmuş ve belli yorumlara göre devlet yöneticileriyle ticaret burjuvazisinin arasının açılmasına neden olmuştur. 1923-29 arasında gerçekleşen ihracatın ithalatı karşılama oranı aşağıdaki gibidir.

Tabloda da görüldüğü üzere 1920'li yıllar boyunca ihracat ithalatı karşılamakta yetersiz kalmış ve bu durum sürekli dış ticaret açıklarına sebep vermişti. Bu açıklar 1929 bunalımıyla

---

<sup>68</sup> Buğra, 1995, s.42.

<sup>69</sup> Tezel, 1994, s.113-122.

derinleşecek bir döviz krizine neden olmuş ve bu durumda genç cumhuriyetin dış ticaret politikasında keskin bir dönüşüme neden olmuştu.

**Tablo 6. 1923-29 Arasında İhracatın İthalatı Karşılama Oranı**

Yıllar	İhracat/İthalat değeri
1924	82
1925	79
1926	80
1927	83
1928	89
1929	67
1930	109
1931	103
1932	113
1933	113
1934	106
1935	108
1936	127
1937	121
1938	97
1939	108

Kaynak: Tezel, 1994, s.118.

Dış ticaretin karlı bir uğraş olmaktan çıkışını en keskin bir şekilde gösteren gümrük vergileri oranlarını gösterebiliriz:

**Tablo 7. Gümrük Vergileri Oranlarını**

Yıllar	Gümrük Vergisi	İthalattan Alınan Tüm Vergiler
1926	0.15	0.26
1927	0.14	0.28
1928	0.15	0.29
1929	0.16	0.26
1930	0.38	0.38
1931	0.35	0.35
1932	0.45	0.45
1933	0.50	0.54
1934	0.38	0.49
1935	0.42	0.56
1936	0.51	0.63
1937	0.46	0.59
1938	0.33	0.41
1939	0.29	0.38

Kaynak: Tezel, 1994, s.164.

Görüldüğü gibi kendinden sonraki dönemle kıyaslandığında oldukça liberal sayılabilecek 1920'li yıllar boyunca ithalat oldukça önemli bir faaliyet alanı olmuş; ancak ithalat vergilerinin çok keskin bir şekilde arttırılmasıyla ithalat hacmi ciddi bir biçimde daralmış; yerli burjuvazi de kendine daha karlı alanlar aramaya başlamıştı.

Özet olarak, 1923-29 yılları arasında tipik bir Türk girişimcinin önünde sermayesini arttırmak ve yatırımlar yapmak için iki verimli alan mevcuttu. Birincisi devlet tekellerinin işletmesini almaktı ki bu kesin bir biçimde siyasilere yakın olmayı gerektiriyordu. İkincisi ise ticaretle ve özellikle dış ticaretle meşgul olmaktı.

Nuri Demirağ, İstanbul'da milli mücadele saflarına katılarak Müdafai Hukuk Cemiyetinin Maçka bölgesinde faaliyet göstermiştir. Nuri Demirağ sonraları kendisine büyük servet kazandıracak olan yeni cumhuriyetin kuruluş sürecine destek vermiştir.

Bu dönemin tipik bir burjuvazi olan Nuri Demirağ her iki alanda da faaliyet göstererek hem siyasi bağlantılarının hem de dönemin karakteristiklerinin sağladığı avantajı sonuna kadar kullanıyordu.

Nuri Demirağ sigara kâğıdı işini ticari faaliyeti açısından yeterli bulmamış, o dönem oldukça öne çıkan sektör olan dış ticaret işine girmiştir. Tam da 40. doğum gününde Tütün gümrüğünde Liman iskelesi caddesinde bir mağazada Kantariye, ithalat ve ihracat işine girmiştir. Nuri Demirağ girdiği yeni yaşında bir de vasiyetname yazmıştır. Kişisel servetiyle ilgili değerlendirmeyi şöyle yapmaktadır:

*“Mevcut ve ömrümün sonuna kadar mesaimden hâsıl olacak serveti şahsiyetimden aile ve evlatlarımın orta halde maiyetlerine kıfayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin eyleyecek miktar çıkarıldıktan sonra hali hayatımda yapmağa muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücuda getirilmek ve idame ettirilmek şartıyla, serveti zaptiyemi vakfettim.”<sup>70</sup>*

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşuyla Nuri Demirağ'ın iş hayatında da yeni bir dönemin başlamıştır. Nuri Demirağ'ın iş hayatı da ülke ekonomisinin değişimiyle birlikte değişiklik göstermiştir.

Nuri Demirağ'ın demiryolları işine girmesi de bir tesadüf eseri olmamıştır. Demiryollarının devletleştirilmesiyle birlikte Samsun-Sivas demiryolunu yapan Fransız Reji Jenaral şirketinin işi yarım bırakıp gitmiştir. Nuri Demirağ Tapu İdaresinde mühendis olan kardeşiyle birlikte kurduğu müteahhitlik şirketiyle yarım kalan Samsun - Sivas demiryolu'nun ilk yedi kilometrelik ihalesine katılmış ve İki yüz on bin liralık düşük bir teklifle ihaleyi kazanmıştır. Nuri Bey kendisine Demirağ soyadını veren demiryolu müteahhitliğine işte böyle adım atmıştır. Nuri Demirağ'ın demiryolları müteahhitliği esas olarak devletçi dönemdir.

---

<sup>70</sup> Deliorman, 1957 s.11.

## 5. DEVLETÇİ SANAYİLEŞME YILLARI: MÜTEAHHİT NURİ DEMİRAG

1929 tarihinin Türkiye İktisat Tarihi'nde ciddi bir dönüm noktası olduğu kabul edilir. Bu tarihten sonra Türkiye'de Devletçilik adı verilen yeni bir dönem başlamıştır. Bu dönemin ayırt edici özelliği 1923-29 döneminde arzu edilen ama tam manasıyla gerçekleştirilemeyen yoğun bir korumacı dış ticaret rejiminin yürürlüğe sokulması ve sanayide özel yatırımların yanında doğrudan devlet yatırımlarının gündeme gelmesidir.

Bu dönemdeki iktisat politikalarındaki değişikliklerin Kemalist seçkinlerin öznel tercihlerinden mi kaynaklandığı yoksa dünya ekonomisindeki değişikliklerin ve bunların dayattığı koşulların sonucu mu olduğu sık tartışılan bir konu olmuştur. Her ikisinin de belirleyici olduğu genel kabul gören bir yaklaşımdır.

Öncelikle 1923-29 arası sanayileşme performansı Türkiye açısından ciddi bir hayal kırıklığı yaratmış ve daha devletçi düşünen kadrolar açısından ülkenin hızlı sanayileşmesinin özel sektörle sağlanamayacağı inancının pekişmesine neden olmuştu. Ancak bu fikirlerin yaygınlık ve güç kazanmasındaki asıl etken kuşkusuz ekonomik konjonktürdeki gelişmelerdi.

1929 buhranı tarım ürünlerindeki fiyatları sanayi ürünlerine kıyasla çok daha aşağı çekmiş ve bütün dünyada ticaret hadlerini tarım aleyhine değiştirmişti. Bu durum tarım ürünleri ihraç mamul mal ihraç eden az gelişmiş ülke ekonomilerine büyük bir darbe indirdi. Türkiye'de de ihraç ürünlerinin fiyatlarının düşmesi hem ihracatçıları zor duruma soktu hem de ihracatın ithalatı karşılama oranını ciddi ölçüde düşürerek dış ticaret açığı ve ödemeler dengesi problemini ortaya çıkardı. Bu dönemde artan hoşnutsuzlukların Serbest Cumhuriyet Fırkası'na karşı yoğun bir sempati seli oluşturması da yöneticilerin etkin önlemler almasını gerekli kıldı.<sup>71</sup> 1929-32 arasında yoğun olarak yapılan dış ticarete yönelik müdahalelerdi. İthalata çak katı sınırlamalar getirildi. Osmanlı'nın içinde bulunduğu bağımlı ekonomik ilişkilere de bir tepkinin sonucu getirilen bu katı sınırlamalar, böylesine dezavantajlı bir dönemde bile dış ticaret açığının fazla vermesine yol açtı.<sup>72</sup> İthalata getirilen bu katı kısıtlamalar -ki ithalatın GSMH'ye oranı birkaç yıl içerisinde %15'ten %7'ye düşmüştü-<sup>73</sup> daha önce ithal edilen malların ülke içinde üretilmeye başlamasını gündeme getirdi. Nitekim özel sektör bu koruma duvarından

<sup>71</sup> Pamuk, 1993, s.20.

<sup>72</sup> Tezel, 1994, s.118.

<sup>73</sup> Boratav, 2005, s.55.

faydalanarak mamul mallar üretmeye 1932'den önce başlamıştı. Ancak genel kanı ithal ürünlerinin ikamesi için özel sektör yatırımlarının yeterli olmayacağı yönündeydi. Bunun için devletin belli tüketim mallarını üretmesine karar verildi. 1932'de başlayan bu siyasete Devletçilik adı verildi.

Devlet eliyle güçlendirilen bu ilk ithal ikameci dönemde başlıca üretilmesi hedeflenen ürünler arasında üç beyazlar diye bilinen un, şeker ve kumaş geliyordu. Bunun yanında cam ürünleri, kâğıt, çimento ve kağıt gibi ürünlerde de 1930'lu yıllar boyunca yerli üretim ciddi bir biçimde arttı.<sup>74</sup> Bu alanlardaki devlet yatırımları 1934'te devreye giren ve Sovyetler Birliği esinli bir kalkınma planıyla koordine ediliyordu. Bu politikaların sonucu sanayi üretiminde ve ülke ekonomisinde ciddi bir büyüme oranının yakalanması oldu. Sanayi üretimi yıllık ortalama %11.6 arttı ve sanayi kesiminin ülke içindeki payı %9'dan %18'e fırladı.<sup>75</sup>

Bu sanayileşme hamlesinin ne denli devlet yatırımlarına borçlu olduğu ayrı bir tartışma konusudur. Bu dönemki devlet yatırımlarında aslan payının demiryollarına ayrılmış olması ve sanayiye yapılan devlet yatırımlarının toplam yatırımların ancak ¼'ünü oluşturması, denk bütçe anlayışına sıkı sıkı bağlı kalınarak genişlemeci bir mali politika izlenmemiş olması gibi nedenlerle bu dönemdeki büyümenin asıl motoru korumacı iklimden faydalanan özel sektör yatırımlarıdır. Ancak şu da bir gerçektir ki bu dönemde özel yatırım oranları bir önceki döneme kıyasla %9'dan 5'e düşerken devlet yatırımı oranları 3'ten beşe çıkmıştır.

Bu dönem gerçekleştirilen devlet yatırımlar ve özel sektör yatırımları daha çok tamamlayıcı nitelikte olmuştur ve kuşkusuz devlet yatırımları özel sektör için de yeni karlı alanlar ortaya çıkarmıştır. Bu alanların başında devlet işletmelerinin müteahhitliği gelmektedir. Pek çok müteahhit bu dönemde ihaleler yoluyla devlet yatırımlarının inşası yoluna gitmiş ve ciddi karlar elde etmiştir. Nuri Demirağ da bu ayrıcalıklı girişimcilerden birisi olmuştur. Bunun yanında devlet sektöründe üretilen mallar özel sektör için ucuz girdi temin etmiş ve belki de daha önemlisi devlet teşebbüslerinin etrafında oluşan yan sanayi kuruluşları yeni karlı yatırım alanları oluşturmuştur.

---

<sup>74</sup> Tezel, 1994, s.286.

<sup>75</sup> Boratav, 2005, s.55

Kuşkusuz bu dönemde burjuvazi içinde kaybeden kesim ticaretle uğraşanlar özellikle dış ticaret ve ithalatla uğraşanlar olmuş, karlarını arttıranlar ise sanayi ve inşaat sektöründe faaliyet gösteren yatırımcılar olmuştur. Yine dönemin koşullarından azami ölçüde faydalanmayı bilmiş Demirağ gibi girişimciler faaliyetlerini ticaretten inşaat ve sanayi alanına kaydırmaya başlamışlardır.

1930'lu yıllarda devletçi dönemde yerli müteahhitlerin doğabilmesinde en önemli unsur inşaat finansmanının firmalara bıakılmamasıdır. Yerli müteahhitlik firmalarının yeterli finansmana sahip olmaması nedeniyle taahhütler yabancı firmalar tarafından gerçekleştirilmekte idi. Devletin yapmış olduğu sanayi yatırımlarının inşaat işlerine ve demiryolu yapımına tahsisat ayırmasıyla birlikte yerli müteahhitler ihaleleri alabilmiştir. Devletin 1925 yılında bütçeye taahhüt işleri için kaynak ayırmaya başlamıştı. Bu süreçte devlet işveren konumundadır ve bütçede ayrılan kaynağın transferinde direkt söz sahibidir. Bu dönemde müteahhitlik işleri yapan kişi ve şirketin serveti katlanarak artmıştır. 1925 yılında demiryolları için bütçeden ayrılan kaynak miktarı 11,5 milyon TL'dir.<sup>76</sup>

Devletçi dönemde girişimci yaratılmasında müteahhitliğin özel bir önemi bulunmaktadır. Devletin sermayeye kaynak aktarımın en güvenli yolu olmuştur. Girişimciler için sermaye birikiminin sağlanması açısından çok önemlidir. Vehbi Koç'un anılanlarında belirttiği gibi inşaat müteahhitleri için bu dönemdeki akılcı yol, bu yüksek karlı, aynı zamanda da çok zahmetli alanda belli bir birikim sağladıktan sonra daha güvenli alanlarda yatırım yapmaktır.<sup>77</sup>

Cumhuriyet yönetiminin ilk yıllardan itibaren müteahhitlik işlerine düzenlemeye getirmeye çalışmıştır. 1925yılında çıkartılan 661 sayılı Müzayede ve Münakasa ve İthalat Kanunu ile bu alanda düzenleme getirmiştir. Bu düzenleme özellikle büyük ölçekli işlere küçük yerli yatırımcıların iştirak etmesi için bu yasa çıkarılmıştır. Proje finansmanları bütçe kaynaklarından çözülecektir. Bu durum yasanın gerekçe kısmında açıkça ifade edilmiştir.<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi, 1951, s.51

<sup>77</sup> Koç, V., Hayat Hikayem, İstanbul 1973 Vehbi Koç Vakfı

<sup>78</sup> TBMM, 1934



Cumhuriyet yönetimi bununla yetinmeyip, 1934 yılında 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme Kanunu'nu çıkararak müteahhitlik işlerinde yerli sermayenin gelişmesi için ihalelere yabancı sermayenin iştirakinin kapatılması tercihini içermektedir.<sup>79</sup>

1930'lu yıllarda devletçi dönemde yerli müteahhitlerin doğabilmesinde en önemli unsur inşaat finansmanının firmalara bıkakılmamasıdır. Yerli müteahhitlik firmalarının yeterli finansmana sahip olmaması nedeniyle taahhütler yabancı firmalar tarafından gerçekleştirilmekte idi. Devletin yapmış olduğu sanayi yatırımlarının inşaat işlerine ve demiryolu yapımına tahsisat ayırmasıyla birlikte yerli müteahhitler ihaleleri alabilmiştir.

Vehbi Koç, 1917 yılında bakkal dükkanı ile başlayan ticari yaşamı Ankara'dan ayrılan gayri müslim tüccarların rekabetinden kurtulması, Ankara'nı başkent olması, hızlanan inşaat ve taahhütler Koç'un yazgısını değiştirmiştir. Bu süreçte Koç'un taahhüt işleri TBMM'nin çatısının aktarılması için satılan Marsilya kiremitleri tedariği ile başlamıştır.<sup>80</sup>

Vehbi Koç, 1932 yılında kaba inşaatı biten Ankara Numune Hastanesinin ince inşaat, elektrik ve asansör yapım işlerini alarak müteahhitlik işlerine girmiştir. Ancak Sağlık Bakanlığı işin alım koşullarında yabancı ortak şartı koşmuştur. Koç bu durumda Alman firması ile ortaklık yapmış ve Cumhuriyet'in 10. yılında hastanenin açılışını gerçekleştirmiştir. Koç'un müteahhitlik işlerine giriş zamlı olmuştur. Öncelikle inşaat malzemeleri satışı ile başlamış ve müteahhitlerle ilişkilerini geliştirmiştir. Bu süreçte güvenilir müteahhitlerle ortaklık yaparak ihaleler almıştır. Elazığ-Palu Demiryolu hattının ihalesini Haydar Emre ile Ziya ve Cemil Arıdurdu'nun Haymil şirketi ile almıştır.<sup>81</sup>

Vehbi Koç anılarında aktardığı gibi yüksek karlarla devlete yapmış olduğu müteahhitlik işleri ile sermaye birikimini gerçekleştirmiştir. Bundan sonra da yine anılarında anlattığı gibi güvenli alanlara güvenli ortaklarla özellikle yabancı sermaye ile yatırımlar yapmıştır. Standart Oil (bugünkü Mobil) temsilciliği, General Elektrik ortaklığı, Demir Boru Fabrikası, Ankara

<sup>79</sup> Tekeli, İlhan, İlkin, Selim, *Türkiye'de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi*, ODTÜ Gelişme Dergisi, Ankara,,1993, s.217

<sup>80</sup> İdil, Engin , İlk ve En Büyüklerden Vehbi Koç ve Ailesi, 75 yılda Çarkları Döndürenler, Tarih Vakfı Yayınları, 1999

<sup>81</sup> Koç, 1973, s.52

Oksijen Fabrikası, General Elektrik Ampul Fabrikası gibi. Bu yatırımların özellikleri yabancı sermaye temsilciliği, bayiliği ve azınlıklarla birlikte açılan fabrikalardır.<sup>82</sup>

Belki de bu yönüyle Vehbi Koç'un hikayesi Nuri Demirağ'ın hikayesinden ayrılmaktadır. Her ikisi de müteahhitlik işleri ile sermaye birikimlerini yapmış ancak Koç güvenli alanlar ve güvenli ortaklar ile işlerini geliştirmiştir. Nuri Demirağ ise bağımsız olarak yabancı ortaklık ve temsilcilik gibi işbirlikleri dışında zor bir sektör seçerek uçak sanayi işine yatırım yapmıştır.

Nuri Demirağ'ın bu yıllardaki önemli işlerinden olan Demiryollarının kısa tarihine bakacak olursak:

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryollarının büyük bölümü yabancı sermaye tarafından yapılmıştı, Osmanlı demiryollarına yapılan yatırımın %90'ı yabancıydı, yabancı sermaye içindeki en büyük pay ise Fransa'ya aitti. Ayrıca, yapım için gereken teknolojik uzmanlık da – Osmanlı Devleti'nde henüz hiç bulunmadığından- tümüyle Avrupa'dan sağlanmıştı. Dahası, tek dikkate değer istisna olan Hicaz Demiryolu dışında, Osmanlı demiryolları hemen tümüyle yabancılar tarafından işletilip, yönetiliyordu.

Batılı ülkelerle ilişkilerin yoğunlaştığı Tanzimat döneminde, Osmanlı İmparatorluğu'nda da demiryolu yapımına ilginin arttığı görülmektedir. Genelde Osmanlı'da demiryolları Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetimi alınması bakımında, İngiltere için stratejik bir öneme sahipti. Hindistan'dan gelen deniz ticaret yolunun Mısır üzerinden Akdeniz'e bağlanmasını isteyen İngiltere'nin girişimiyle, İmparatorluktaki 211 kilometrelik ilk demiryolu İskenderiye-Kahire arasında, 1856 yılında açılmıştır.

Osmanlı'nın bugünkü Türkiye topraklarındaki demiryollarının tarihi, 1856 yılında başlar: İlk demiryolu hattı olan 130 km. uzunluğundaki İzmir-Aydın hattına, bir İngiliz şirketine verilen imtiyaz üzerine bu yıl başlamıştır.

Bu hattın seçimi tesadüf değildi. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların

---

<sup>82</sup> İdil, Engin , 1999, s. 125

yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu, ham maddeye kolay ulaşılabilecek bir yöreydi.

Zamanla, Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ülkede ayrı “nüfuz alanları” oluştu: Fransa, Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere, Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde; Almanya, Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa etmekteydiler. Ayrıca, demiryolunu inşa eden şirketlere verilen asgari kâr güvencesi (“kilometre garantisi”), demiryolunun sağında ve solunda 20 km. genişliğindeki bir şerit boyunca ortaya çıkacak tüm yeraltı kaynaklarının işletilmesi vb. hakkı da bu şirketlere verilmekteydi. Bu nedenle, Osmanlı demiryolunun geçtiği güzergâhların belirlenmesinde inşa eden şirketlerin bu ülkelerinin iktisadi ve siyasi amaçları çok önemli rol oynamaktaydı.

Cumhuriyet öncesinde nerdeyse tamamı yabancı şirketler tarafından inşa edilen demiryolu hattının 4000 km.lik bölümü, Türkiye'nin ulusal sınırları içinde kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet'e, yabancı şirketlere ait 2.282 km.lik normal genişlikte hat ve 70 km. uzunluğunda dar hat ile devletin yönetiminde olan 1.378 km.lik normal genişlikte hat kalmıştır.

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarıldı.

Önemli olumsuzluklara ve olanaksızlıklara rağmen, devletin gösterdiği kararlılık sonucunda demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürüldü. Savaş nedeniyle 1940'dan sonra yavaşladı. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 km.lik demiryolunun 3.208 km.si, 1940 yılına kadar tamamlandı.

Milli ekonomi yaratma ve genç Cumhuriyeti kurma politikaları ulaşım politikasına şu şekilde yansımış, Demiryollarının şu hedefleri gerçekleştirmesi amaçlanmıştır:

- Potansiyel üretim merkezlerine, doğal kaynaklara ulaşması amaçlanmıştır. Örneğin; Ergani'ye ulaşan demiryolu bakır, Ereğli kömür havzasına ulaşan demir, Adana ve Çetinkaya hatları pamuk ve demir hatları olarak adlandırılmaktadır.

- Üretim ve tüketim merkezleri ile özellikle limanlar ile ard bölgeler arası ilişkileri kurması amaçlanmıştır. Kalın-Samsun, Irmak ve Zonguldak hatları ile demiryolu ulaşan limanlar 6'dan 8'e yükseltilmiştir. Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı pekiştirilmiştir.

- Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşması amaçlanmıştır. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik merkez Batı'dan Orta Anadolu'ya kayarken, ulaşılabilirlik de Batı'dan Orta Anadolu'ya, Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya yaygınlaştırılmıştır. Bu politikaya göre; 1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'de Niğde, 1934 Elazığ, 1935 Diyarbakır, 1939'da Erzurum demiryolu ağına bağlanmıştır.

- Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacına dönük olarak ülkeyi sarması hedeflenmiştir.

Bu hedefleri gerçekleştirmek üzere, demiryolu ulaşım politikası iki aşamalı olarak ele alınmıştır.

İlk aşamada büyük parasal güçlüklerle karşı, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da anlaşmalarla devralınmıştır.

İkinci aşamada ise, mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşarak ana hatların elde edilmesi temin edilmiştir. Bu dönemde yapılan ana hatlar: Ankara-Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum (Kafkas hattı), Samsun-Kalın (Sivas), Irmak-Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana-Fevzipasa-Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas-Çetinkaya (Demir hattı)'dır. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının % 70'i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet devrinde yolların % 78.6'si doğuda döşenmiş ve günümüz itibari ile batı ve doğuda % 46 ve % 54 gibi oransal dağılım elde edilmiştir.<sup>83</sup>

Ayrıca, ana hatları birbirine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasında önemli payı olan iltisak (bağlantı) hatlarının yapımına ağırlık verilmiştir. İltisak hatların yapımı milli güvenlik açısından da son derece önem taşıyordu. Örneğin; Afyon-Karakuyu iltisak hattının açılış töreninde konuşan Atatürk aşağıdaki sözleriyle bu önemi vurgulamıştır;

*"Bu hattın olmamasından memleket müdafaası çok sıkıntı çekti. Bu kadar kısa bir hattın memleket müdafaası bakımından göreceği işi 100.000 öküze yaptırmak ya mümkün veya değildir. İmparatorluk devrinde iltisak hatlarına çok az ehemmiyet verilmiştir. Bunu onun mali iktidarsızlığından ziyade zihniyetinin idraki haricinde olduğunda aramak lazımdır."*<sup>84</sup>

1935-45 yılları arasında iltisak hatlarının sağlanmasına çalışılmıştır. Cumhuriyetin başlangıcındaki ağ tipi demiryolları, 1935'de Manisa-Balıkesir-Kütahya-Afyon ve Eskişehir-Ankara-Kayseri-Kardeş gediği-Afyon olmak üzere iki adet döngüye sahip olmuştur. İzmir-Denizli-Karakuyu-Afyon-Manisa ve Kayseri-Kardeş gediği-Adana-Narlı-Malatya-Çetinkaya döngüleri elde edilmiştir. Döngüler iltisak hatları ile sağlanmıştır. Bu iltisak hatların yapımında ayrıca fiziki ve ekonomik uzaklığın azaltılması da amaçlanmıştır. Örneğin; Çetinkaya-Malatya iltisak hattı ile Ankara-Diyarbakır arasındaki uzaklığın 1324 km'den 1116 km'ye indirilerek 208 km'lik bir azalma sağlanmıştır. Bu bağlantılar ile 19. yüzyılda yarı koloni ekonominin

<sup>83</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267>

<sup>84</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267>

yarattığı "ağaç" biçimindeki demiryolları artık milli ekonominin gereksindiği "döngü yapan ağ" şekline dönüşmüştür.<sup>85</sup>

Bu dönem, *Demiryolları* Dergisinin Şubat 1937 tarihli sayısında şöyle özetleniyor:

*"Bitmez tükenmez, ardi sonu gelmez dövüşlerden yorgun ve parasız çıkan bir milletin on beş sene içinde sarp, dağınık muvasala imkânları çok çetin bir yurttan 2.700 kilometre yepyeni çelik çubuklar uzatması, dağları yarararak ıssız, hafide yurt köşelerini tiz lokomotif düdükleleriyle çınlatması, yurdun hemen her köşesinde bir iş ve hayat kaynağı yarattıktan başka milli ülkü, milli vahdet abidelerini şirketlerden satın alınan 3.300 kilometrelik bir çelik ağla tahkim etmeğe muvaffak olması, tarihimizin yazacağı eşine tesadüf edilmeyen en yüksek bir mevzudur."*<sup>86</sup>

Nuri Demirağ toplam 1.012,50 kilometre civarında demiryolu inşaatı gerçekleştirmiştir. Özellikle yapmış olduğu demiryolları nedeniyle Atatürk tarafından kendisine Demirağ soyadı verilmiştir.<sup>87</sup>

Tekeli, İlhan, İlkin, Selim'in Cumhuriyet Dönemi satın alınan ve yaptırılan hatların dökümüne göre şöyledir:<sup>88</sup>

Hattın Adı	Uzunluk	İşletmeye Başlama Tarihi
• Samsun- Kavak	48 Km	23.04.1926
• Kavak-Havza	38 Km	09.09.1927
• Havza-Amasra	47 Km	21.11.1927
• Amasya-Zile	83 Km	23.08.1928
• Fevzipaşa –Gölbaşı	143 Km	09.09.1929
• Filyos-Balıkızık	71 Km	01.07.1930
• Zile- Kunduz	61 Km	11.09.1930

<sup>85</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267>

<sup>86</sup> *Demiryolları* Dergisi Şubat 1937

<sup>87</sup> Deliorman, 1957; Bütün Dünya, 2003; Sakaoğlu, 2000; İnceöz, 1996.

<sup>88</sup> Tekeli, İlhan, İlkin, Selim, *Cumhuriyet Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması*, Bilanço 1923-1998 Cilt:2, Tarih Vakfı Yayınları, 1999, s.373-374-375

İlhan ve İlkin tablosuna göre Demirağ kardeşlerin döşedikleri demiryolu 1.465 Km'dir. Bu rakama kardeşi Naci Demirağ'ın ve taşeronluğunu aldığı İsveç ve Danimarka grubu da dahildir.

<b>Hattın Adı</b>	<b>Uzunluk</b>	<b>İşletmeye Başlama Tarihi</b>
• Gölbaşı-Malatya	110 Km	15.03.1931
• Irmak Çankırı	104 Km	23.09.1931
• Malatya-Fırat	30 Km	01.02.1932
• Kunduz-Yıldız	96 Km	31.08.1932
• Fırat-Yolçatı	63 Km	01.04.1934
• Balıkısık-Eskipazar	65 Km	01.06.1934
• Yolçatı-Elazığ	24 Km	11.08.1934
• Yolçatı-Erganimaden	75 Km	30.08.1935
• Çankırı- Çerkeş	104 Km	01.10.1935
• Çerkeş-Eskipazar	49 Km	12.11.1935
• Ergani-Diyarbakır	84 Km	23.11.1935
• Afyon-Karakuyu	113 Km	26.03.1936
• Bozanönü-Isparta	13 Km	26.03.1936
• Baladız-Burdur	24 Km	01.10.1936
• Çatalağzı-Zonguldak	10 Km	02.10.1937
• Çatalağzı-Zonguldak	10 Km	02.10.1938

**Toplam 1.465 Km**

Bu yıllarda gerçekleştirdiği müteahhitlik hizmetleri şöyle sıralanabilir: <sup>89</sup>

- Sümerbank Merinos Fabrikası,
- Karabük Demir Çelik Fabrikası,
- İzmit Seka Kağıt Fabrikası,
- Sivas Çimento Fabrikası,
- İstanbul Hal Binası (Şimdi ki Haldun Taner Sahnesi),
- Kültür Bakanlığı,
- TBMM Binası,
- Eceabat-Havza Soşesi,
- Sayısız gar binası ve köprüler.

<sup>89</sup> Deliorman, 1957; Bütün Dünya, 2003; Sakaoğlu, 2000; İnceöz, 1996.

Devletçi sanayileşme yıllarında, Cumhuriyet'in kurulmasıyla Demiryolları ve devletin gerçekleştirdiği yatırımların inşaat ihaleleriyle müteahhitliğini üstlenen Nuri Demirağ Türkiye'nin sayılı zenginlerinden biri haline gelecektir.

Bu dönemde gerçekleşen ithal ikameci politikalar daha çok hafif sanayi ürünlerine yöneliktir ve bu politikalarda da başarılı olunmuştur. Demirağ'ın hafif sanayi yatırımı yapmaktan ziyade uçak endüstrisi gibi bir ağır sanayi mamulü üretimine el atması dönem için oldukça cüretli bir girişim sayılmalıdır. Demirağ'ın bu alanda yaşadığı başarısızlık bir erken öten horoz durumuna düşmesi ya da böyle bir muamele görmesinden kaynaklanmış olabilir.



## 6. UÇAK SANAYİ: SANAYİCİ NURİ DEMİRAĞ

Ekonomik kriz yıllarında ordunun ihtiyacı olan uçakların alınması için yardım kampanyaları düzenlenmekte idi. Çeşitli illerden ve iş adamlardan alınan bağışlarla orduya uçak alımı gerçekleştiriliyordu. Yapılan kampanyalarda birinde Vehbi Koç beş bin lira, Nuri Bey'in kardeşi Abdurrahman Naci Bey 120 bin lira bağışta bulunmuştur. Sıra Nuri Demirağ'a geldiğinde:

*“Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet için bir şey istiyorsanız, en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfinden beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim.”<sup>90</sup>*

diyerek Tayyare Kurumuna 200 bin lira vermiştir.

1936 yılına gelindiğinde Türkiye Bütçesi 212 milyon lira iken 11 milyon Türk Lirası servetiyle ülkenin en zengin kişisi haline gelen Nuri Demirağ, aynı sene uçak sanayine yönelir.<sup>91</sup>

Uçak üretiminin Türkiye'de olmaması Nuri Demirağ'ın uçak sanayi işine girmesini neden olmuştur. Bu amaçla çeşitli yurtdışı gezileri yapmıştır. Bu geziler sonucu yabancı sermaye ile yapılacak bir uçak sanayinin geri teknoloji ile yapılabileceği kanısına varmıştır:

*“Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak bir kopyacılıktan ibarettir. Çünkü, demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise, bir sır halinde, büyük bir kıskançlıkla muhafaza edilmektedir. Binaenaleyh kopyacılıkta devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde Avrupa ve Amerikanın son sistem tayyarelerine mukabil, yeni tip bir Türk tipi vücuda getirilmelidir.”<sup>92</sup>*

---

<sup>90</sup> İnceöz, 1996, s.27.

<sup>91</sup> Sakaoğlu, 2000, s.71.

<sup>92</sup> İnceöz, 1996, s.28.

Bu nedenle daha önce uçak imalatıyla ilgilenmiş Türk mühendisi Selahattin Alan ile çalışmaya başlamıştır. Amaçları teknolojisi ve mühendisliği tamamen Türk olan bir uçak üretimini gerçekleştirmektir.

Bu nedenle 17 Eylül 1936 yılında Beşiktaş'ta uçak imalathanesi olarak kullanmak amacıyla bina inşaatına başlamıştır.<sup>93</sup> 10 Şubat 1937 yılında Beşiktaş'taki atölyenin açılışını gerçekleştirmiştir. Kendisine uçak sanayini var etmek için 10 yıl gibi bir hedef koymuştur. Beşiktaş'taki atölyenin yanı sıra memleketi olan Divriği'de Ortaokul düzeyinde Gök Okulu isminde pilot yetişmek üzere okul inşaatına başlamıştır. Bununla yetinmeyerek şu an Yeşilköy Havalimanı olan bölgeyi satın alarak orada bir uçak pisti, hangarlar ve bir uçuş okulu inşa etmiştir.<sup>94,95</sup>

1933 yılında memleketi Divriği'yi modern anlamda bir sanayi kenti haline getirmeyi planladı. 1560 hektar alan üzerinde tam 3.5 yıl çalışarak bir sanayi kenti projelendirmiştir. Böylelikle ilk şehir planı da Nuri Demirağ tarafından gerçekleştirilmiştir. Divriği'de bulunan demir madeninin işlenmesi için bir Demir Çelik Fabrikası kurulmasını, gerekli enerji Keban Barajı<sup>96</sup> kurularak karşılanmasını, bir uçak ve motor fabrikasını, tank ve askeri kamyon fabrikasını ve Gök Üniversitesi'ni projelendirmiştir. Divriği'yi 100.000 nüfuslu bir ağır sanayi merkezi olarak tasarlamıştır. Divriği'de gerçekleştirilecek olan sanayi merkeziyle ve Keban Barajıyla ilgili değerlendirmesi şöyledir:<sup>97</sup>

*“... Fırat'la Murat'ın birleştiği noktadan itibaren en büyük nehrimiz olan kısmın önüne bir baraj yapmak suretiyle sekiz yüz bin kilovat elektrik istihsal edilebileceğini, kilovatında takriben 20 paraya mal olacağını.... ...Ve bu suretle pek ucuza gelecek muazzam enerji kuvveti ile, Keban'da şimdiye kadar bulunabilen Wolfram da dahil 13 çeşit kıymetli madenlerin ve Divrik'te bulup imtiyazını da ruhsatnamelerini aldığım, başta demir olmak üzere on altı nevi madenleri işletmek ve yüksek fırınlar tesisi ile eritip ırmak gibi akıtmak, sonra*

<sup>93</sup> Beşiktaş'ta uçak atölyesi olarak inşa edilen bina şu an Beşiktaş'ta Hayrettin İskelesi'nde Deniz Müzesi olarak kullanılmaktadır. (İnceöz, 1996, s.27.)

<sup>94</sup> Yeşilköy'de yapılan tesislerde daha sonra istimlak edilerek şimdiki Yeşilköy Havaalanı inşası için kullanılmıştır. (Deliorman, 1957, s.21.)

<sup>95</sup> Deliorman, 1957; Bütün Dünya, 2003; Sakaoğlu, 2000; İnceöz, 1996.

<sup>96</sup> 1966 yılında projelendirilen Keban Barajı'nı daha 1933 yılında Divriği'de kurulacak sanayi merkezinin enerji ihtiyacını gidermek için planlamıştır. (Bütün Dünya, 2003, s.18; Deliorman, 1957, s.48.)

<sup>97</sup> Bütün Dünya, 2003, s.18.

*haddehane ve dökümhanelerden geçirerek tepkili motordan tutun, uçak, tank, kamyon vesaire gibi muhtaç olduğumuz her şeyi kendimizin yapabileceğimizi....”<sup>98</sup>*

Nuri Demirağ sanayileşme hamlesinin madenlerin işlenmesiyle olabileceğini düşünmektedir. Bu amaçla Akdeniz ve Karadeniz’de de aynı üretimleri sağlamak için, İskenderun ve Giresun arasında 600 kilometre uzunluğunda bir otoban yapılacağını ve belli yerlerde uçak alanları, hava limanları yapılması, İskenderun Limanında kendi ürettiğimiz madenlerle bir denizaltı tersanesi yapılmasını tasarlıyordu.

Nuri Demirağ, bu sırada Türk Hava Kurumu’ndan (THK) 1937 yılında ilk siparişleri almayı başarmıştır.

“Sipariş sözleşmesinin özetle şartları:

- Beher komple tayyarenin fiyatı (11.500) liradır.
- Teslim müddeti sekiz aydır.
- Kati teslim ve muayene yeri İstanbul’da Yeşilköy’dür.
- Tecrübe ve muayene neticesinde reddedilen tayyare veya malzemeyi müteahhitler şartnamenin 13. maddesinde yazılı müddet zarfında yenisiyle tebdil edebileceklerdir. Yeni tayyareler veya malzemeler beğenilmediği takdirde, mukavelenin 10 uncu maddesi tatbik olunacaktır. Müteahhide tebliğ olunacak muayene raporu aleyhine 15 gün içinde itiraz olunabilecek ve bu takdirde ikinci bir muayene yapılacaktır....

Özetle Fenni şartname:

- Sipariş edilen mektep tayyarelerine (Walter Gemma I) motoru konulacaktır. Bu motor 1850 devirde 165 beygir kuvveti hâsıl eder.
- İmalat, bir kontrol heyeti tarafından mahallen kontrol edilecektir.
- Tecrübeler, Yeşilköy’deki tayyare meydanında yapılacaktır.
- Tesellüm şartları ve sureti ifası tasrih edilmiştir. Şeraiti havaiye ve meydan vaziyetinin âdemi müsaadesi halinde müddet uzatılacaktır. İkinci tecrübeye kur’a tayyaresi matlup evsafı vermediği halde bütün tayyareler tecrübeye tabi tutulacaktır.

---

<sup>98</sup> Bütün Dünya, 2003, s.18.

- Herhangi bir sebeple reddolunan tayyarelerin 180 gün zarfında yenisiyle tebdiline cevaz vardır.
- Tecrübeyle sevk edilen tayyareler şartnamede yazılı evsafı vermediği takdirde müteahhit, zikredilen müddet ve şerait dâhilinde pervane ayarlarını değiştirerek yeniden tecrübe yapabilecektir.
- Tayyarelerin muhtelif irtifalardaki süratleri, çıkış ve iniş süratleri ve havada kalma müddetleri şartname ile muayyendir. Her sürat için muhtelif toleranslar kabul edilmiştir.
- Kur'a tayyaresi, meydan rakımından itibaren beş yüz metre irtifada sağa ve sola Vrille, Looping, sağa ve sola Retournement, Tonneaux hareketlerini yapabilecektir.”<sup>99</sup>

Nuri Demirağ uçak sanayini kurarken devletten aldığı desteği ve siparişi Ankara Ticaret Mahkemesi'nde şöyle anlatmaktadır:

*“Yurdun hayırlı işlerinden kazanılan parayı –milli birliğimize has fitri kuvvet ve kabiliyete katarak memleketin en büyük ve hayırlı işi sandığım– hava sanayimizin yapılmasına ve gelişmesine tahsis etmeği, her başladığı işte olduğu gibi bunda da harikalar yaratabileceğini göstermeği düşünüyordum. Bu gayenin tahakkukuna çalışmak için teşekkül etmiş bulunan Hava Kurumumuz ve hava kuvvetlerimiz bana ellerinden gelen maddi ve manevi yardımı yapacaklarını vaat ettiler. Elbirliği ile bunun husul bulmasına çalışmamız gerektiğini söyleyerek bu büyük milli davaya beni teşvik ettiler. Bu suretle ben servetimi, memlekette tecrübe geçirmiş enerji ve faaliyetimi, maddi ve manevi kuvvetlerimi ortaya koyacak, hava sanayini kuracaktım. Hava Kurumu da bu kuruluşun vücuda getirdiği planör, mektep tayyaresi gibi mamulâtımı alacaktı.*

*....Anlaşmaya göre Hava Kurumu da kendi bakımından işin gerektirdiğini yaptı, planör siparişi verdi. Sonra da on mektep tayyaresi ismarladı.”<sup>100</sup>*

99 İler ki yıllarda Nuri Demirağ ile Türk Hava Kurumu davalık olmuşlardır. Siparişlerin ihale ve Teknik Şartname koşulları bu mahkemelerde detaylı incelenmiştir. Süren davada THK siparişleri iptal etmesinin nedeni olarak Nuri Demirağ'ın ihale koşullarını yerine getirmediği iddia edilmiştir. (Nuri Demirağ, **Tayyare Atelyesi Dahili Talimatnamesi** Beşiktaş Hayrettin İskelesi, İstanbul: Ülkü Basımevi, 1938, s.6-7.

<sup>100</sup> Şakir, Ziya, Nuri Demirağ Kimdir?, Kenan Matbası, İstanbul, 1947 s.124

1937-1938 Beşiktaş'taki atölyede Türk Hava Kurumunun siparişi olan 10 eğitim uçağı ve 65 planörün imali gerçekleştirilmektedir. 1940 yılında ilk uçakların yapımı gerçekleştirilecektir ve gazete ilanlarıyla kısa süreli uçuşlar için gençlere çağrıda bulunulacaktır. 17 Ağustos 1941 yılında ise Nuri Demirağ Yeşilköy'deki uçuş meydanı, hangarların, gök okulunun, tayyare tamir atölyesinin ve tank tamirhanesinin açılışını gerçekleştirecektir.<sup>101</sup>

Nuri Demirağ'ın uçak sanayine başladığı yıllar II. Dünya Savaşının başladığı ve devam ettiği yıllardır. Uçak sanayine girmesinin başlıca nedeni, savaş yıllarında silah sanayinin yükselen bir endüstri olmasıdır. Uçak sanayine girmesinin yanı sıra motor fabrikası, tank ve askeri kamyon fabrikası ve denizaltı tersanesi gibi projelerinin de savaş sanayine yönelik olması hayli dikkat çekicidir. Sanayiciliğe uçak sanayisiyle girmesinin yanı sıra savaş sanayi ile ilgili isteklerini Milli Şef İsmet İnönü 26.08.1940 tarihinde yazdığı 2. mektupta dile getirmiştir.<sup>102</sup> Yazdığı mektupta, Almanya'nın sahip olduğu kadar, tank, askeri kamyon ve uçak sayısı kadar<sup>103</sup> üretimi 7-8 sene içinde gerçekleştirebileceğini anlatmıştır. Savaş sanayini oluşturmak için, hiçbir vergi ve resme tabi olmamak şartıyla 1,5 milyar Türk Lirası istemiştir.<sup>104</sup> Nuri Demirağ, Türkiye'de savaş sanayinin kurulmasına açıkça taliptir.

Sanayi merkezi olarak tasarlanan Divriği'nin iç bölgede ve saldırılara açık olmaması başka önemli ayrıntıdır. Kurulacak sanayi tesisleri yerinin Divriği'de olması şöyle anlatılıyordu:

---

<sup>101</sup> Nuri Demirağ'ın İkinci Dünya Savaşı sırasında Türkçü-Turancı akımları desteklediği bilinmektedir. (Sakaoğlu, 2000: 71) Bu akımlarla ilişkili Nazilerle ilişkisinin olduğuna dair söylencelerde bulunmaktadır. Hatta Nuri Demirağ ismi bazı kaynaklarda Türk Nazisi olarak anılmaktadır. Savaş zamanı uçak atölyelerinde ve tank tamirhanelerinde Alman Savaş Sanayine yedek parça üretiminde bulunmuştur.

<sup>102</sup> Nuri Demirağ, **CHP Genel Başkanı İ. İnönü'ye Açık Mektup**, İstanbul 1949, s.9-10.

<sup>103</sup> Nuri Demirağ'ın bahsettiği miktar takriben 35.000 adet büyük ve küçük tayyare, 12.000 tank, 68.000 askeri kamyon, 150.000 pilot ve 200.000 yapıcı elemandır. (Demirağ, 1949:9)

<sup>104</sup> Nuri Demirağ, Milli Şef İsmet İnönü'ye yazdığı 2. mektupta savaş sanayinin kurulması için 1.5 Milyar liranın kendisine verilmesini şöyle ifade etmiştir: "Direktifleriniz altında santimine kadar hesabı mutemedinize verilmek kaydıyla ve Beşiktaş, Yeşilköy ve Divrikteki tayyare tesisatının ve madenlerimin ve bu para ile alınacak malzemelerin memleketin münasip ve mahfuz yerlerinde –mümkün mertebe kimseye sezdirmeden ve bilinenler de gayet ufak ve ehemniyetsiz gösterilmek şeklinde- kurulacak müteahhit muazzam fabrikaların kaffesi devlete temlik edilmek şartıyla bu para emrime tahsis edildiği takdirde....Eğer emrime para verilecek olursa herkesin ve hatta mühendislerimin bile bunun bir ikraz mahiyetinde bulunduğuna emin olmaları lazımdır. Yoksa; devlet malı olduğunu ve devlet hesabına işin yapıldığını öğrenirlerse; fertlerin malı gibi fazla masraflardan tasarrufa imkan olamaz. İsraf ve suistimalin önüne geçmek dahi müşkül olur. "(Demirağ, 1949:9-10)

*“Fabrikaların kurulacakları saha, yapılacak tayyare meydanları, bir harp vukuunda, düşmanların kolayca taarruz edemeyecekleri derecede tabii mâniolarla mücehhezdi.”<sup>105</sup>*

15 Ağustos 1941 yılında Cumhuriyet Gazetesi’nde Abidin Daver tarafından yazılmış yazıda Milli Şef İsmet İnönü’nün<sup>106</sup> 1935’de Türkiye için hava tehlikesi vardır beyanatından bahsedilmektedir. Nuri Demirağ’ın II. Dünya Savaşı’nda uçak sanayine ilişkin görüşleri şöyledir:

*“İşte harp patlamıştır. Bu harpte, şimdiye kadar iki kişinin süngü süngüye dövüştükleri işitilmiş midir? ...Bütün harp, havada cereyan ediyor... Bunun için memleketin korunmasına ait alakaların havacılık üzerinde toplanması ve her vatandaşın bu uğurda elinden geleni yapması zaruridir... Ben, kazandığım parayı, millete ait olan paranın bana emanet olması gibi telakki ediyorum. Bu parayı, meteliğine kadar havacılığa ait teşebbüslere hasretmeyi ahdettim.”<sup>107</sup>*

Eski İş Bakanı Prof. Dr. Sadi Irmak, Son Posta Gazetesi’nde “Nuri Demirağ’ ile bir konuşma” başlıklı yazısında şöyle değerlendiriyordu:

*“...Atölyesinde her şeyi burada yapılmış tayyareler gördük, bunların yapılışına gösterdiği itinayı hayranlıkla temaşa ettik. Fakat o, herhangi bir faniyi mes’ud etmeye kafi olan bu hizmet ile iktifa edemiyor. Onun nazarında tayyarecilik Türk milletinin bir ölüm kalım davasıdır. Bütün orta mektebi mezunları tayyare kullanabilmeli, üniversite mezunları ise bomba tayyaresine bile hâkim olmalıdır.”<sup>108</sup>*

1941 senesine gelindiğinde ilk imal edilen eğitim uçağı önce Ankara’ya sonra da Divriği’ye yapılan uçuşla uzun uçuşlar için test edilmiştir. Bu yıla kadar toplam 15 adet uçak imal edilmiştir. Bir taraftan uçaklar imal edilirken, uçuşlar içinde Gök Okulunda pilotlar yetiştirilmektedir. Gök Okulundan 250 pilot mezun edilmiş, 2.000 kadar genç ise uçuş eğitimi

<sup>105</sup> Şakir, 1947 s.61

<sup>106</sup> İsmet İnönü’nün oğulları Ömer İnönü ve Erdal İnönü Nuri Demirağ’ın Yeşilköy’deki Gök Okulu’na bir süre devam etmişlerdir. (Sakaoğlu, 1920:69)

<sup>107</sup> Şakir, 1947 s.64

<sup>108</sup> Şakir, 1947 s.103

almıştır. 1941 senesinden itibaren Havacılık Bayramı kutlayarak bir taraftan genç pilotlara diploma ve plakelerini verirken, görkemli uçuş törenleriyle havacılığa olan ilgiyi arttırma çabasıındaydı. Tüm bunların yanı sıra, Üsküdar Hüseyin Avni Paşa Korusunu satın alan Nuri Demirağ burada bir paraşüt imalathanesi açar. Böylelikle Bursa'nın ipekli kumaşlarıyla paraşüt yapma sevdasını da gerçekleştirir.<sup>109</sup>

Türk Hava Kurumu'ndan sipariş edilen uçakların, Hava Müsteşarlığı'nın Fen Heyeti'nin Eskişehir'de olması nedeniyle orada test uçuşu istemiştir. Mühendis Selahattin Alan bu uçuşu bizzat kendisi gerçekleştirmek istemiştir. İstanbul'dan Eskişehir'e kadar uçuşu sorunsuz geçirmiştir. Ancak Eskişehir pistinin etrafının hayvanların girişinin engellenmesi için hendekli olması, yerin müsaitliği, pilotun pisti tanımaması, ziyaretçilerin ve uçakların çokluğu ve genç mühendisin uçuş deneyiminin yeterli olmaması nedeniyle test uçağı inişte hendeğe düşmüş Mühendis Selahattin Alan hayatını kaybetmiştir..<sup>110</sup> Test uçuşundan sonra, düzenlenen raporun görüşleri şöyledir:

*“ Madeni olması meşrut bulunan pervanenin ahşap olması; Tayyareye mevzu (Walter Gemma 1) motorunun normal adedi devrinin 1785 olduğu ve sürsajle bunun 1850 ye çıkabileceği, pervane tayyareye adapte olmadığından icap eden adedi devri almadığı; Şartnamede yazılı paye süratleri ve çıkış mühletleri ile, tecrübe uçuşları sürati ve çıkış müddeti arasında fark bulunduğu ve bu farkın toleransın fevkinde olduğu; Şartnamede yazılı ameli tavan ile tecrübede bulunan ameli tavan arasında fark mevcut olduğu ve Pervane şimdiki şartnameye uygun olarak adapte edilir, Tecrübe ederek, tayyarenin aerodinamik evsafi yükseltir ise, Nu D. 36 tayyaresi normal uçuşlarda kullanılabilecek hale getirilmesi mümkün olabileceğini arz edebilirim.”<sup>111</sup>*

Bu rapor üzerine THK 1 Mart 1939 tarihinde bir yazıyla Nuri Demirağ'a verilen siparişleri iptal etmiştir. Bunun üzerine Nuri Demirağ kuruma yazılı olarak itirazda bulunmuştur. 6 Mart 1939 tarihli bu yazıda, siparişin iptaline neden olan deneme uçuşu ve düzenlenen rapora ilişkin teknik itirazlarını bildirmiştir. Walter Gemma 1 motorlarının fabrika motor kitabında zaten 150 beygir gücünde olduğunu, o nedenle zaten şartnamede yazan 1850

<sup>109</sup> Sakaoğlu, 2000, s.71.

<sup>110</sup> Demirağ, 1949, s.6.; İnceöz, 1996, s.29.

<sup>111</sup> Nuri Demirağ, **Nuri Demirağ Tayyare İşleri**, Maarif ve Derleme Genel Müdürlüğü, Belge No: 2310269169

devri yapamayacağını, zaten kendisinin imal edilen uçaklara Amerikan “Kinner” ve İngiliz “Gipsy” motorlarını konulmasının daha doğru olacağını söylemesine rağmen THK Çekoslovak Walter Gemma 1 motorunun istendiğini açıklamıştır.<sup>112</sup> Pervanenin adapte edilmemesi nedeniyle de diğer sıkıntıların yaşandığını anlatmıştır. Yine aynı yazıyla, yukarda sayılan nedenlerle, şartname gereği uçaklardaki sorunların giderilmesi ve değişikliklerin yapılması için ek süre verilmesi ve uçuş testinin Yeşilköy’de yeniden yapılmasını istemiştir. Fakat THK’nun cevabı gecikmemiştir, kurum 24 Mart 1939 tarihli yazıyla sözleşmeyi iptal etmiş ve 14 bin lira değerinde ki teminatını ise bozmuştur. Verilen uçak ve planörler siparişinin iptal edilmesi ve bununla yetinilmeyip teminatlarının çözülmesi Nuri Demirağ’ı mali olarak sarsmıştır. Bu gelişmeler sanayici Nuri Demirağ için sonun bir başlangıcı olmuştur.<sup>113</sup>

Nuri Demirağ, THK ile yaşanan bu gelişmelerin üzerine Milli Şef İsmet İnönü’ye 29.11.1939 yılında ve 26.08.1940 yılında olmak üzere iki mektup yazmıştır.<sup>114</sup> Nuri Demirağ bu mektuplarında Milli Şef’e uçak sanayinde THK’yla yaşadığı sıkıntıları ve şikâyetlerini aktarmıştır. Kendisinden yardım rica etmiştir. İsmet İnönü’ye yazdığı mektuplarda sonuç vermeyen Nuri Demirağ 1943 yılında THK’nu mahkemeye verir. 27.10.1943 yılında Ankara Ticaret Mahkeme’sinde görülen dava sırasında, THK uçak siparişi sözleşmesinin iptalinin nedeni olarak, test uçuşlarının sonucu hazırlanan olumsuz raporunun yanı sıra siparişi verilen uçakların eğitim uçakları değil akrobasi uçağı olduğunu iddia etmiştir. Nuri Demirağ bu mahkemede bu uçaklarının havaalanı kayıtlarına göre 18.590 uçuş yaptığını hatta Avrupa’dan Atina’ya kadar gittiğini anlatarak uçakların yeniden test edilmesi ve zararının karşılanmasını istemiştir. Nuri Demirağ, uçaklarının teknik olarak sorunsuz olduğunu ispat için Milli Müdafaa Vekâleti Hava Müsteşarlığı ve Yüksek Mühendislik Mektebi’nin<sup>115</sup> verdiği olumlu raporları mahkemeye sunmuştur.

---

<sup>112</sup> Bu gelişmeler ve yazışmalardan anlaşılacağı gibi Nuri Demirağ’ın imal ettiği uçak için ilk Türk uçağı (Sakaoğlu, 2000 s.70; Inceöz, 1996, s.29.) dense de uçakların motorları Çekoslovak malıdır. Daha sonra imal edilen çift motorlu yolcu uçağının motoru da yerli değildir.

<sup>113</sup> Şakir, 1947 s.123-136

<sup>114</sup> Aslında Nuri Demirağ’ın Milli Şef İsmet İnönü’ye yazdığı üç mektup bulunmaktadır. Bunlardan ilk ikisi uçak sanayi ile ilgili gelişmeleri ve isteklerini iletmiş mektuplardır. Diğer mektup ise 01.05.1950 tarihinde yazılmıştır. Bu mektupta Nuri Demirağ boğaza kurmak istediği köprü ile ilgili görüşlerini iletmiştir. (Demirağ, 1949, s.19,50.)

<sup>115</sup> Yüksek Mühendis Mektebi bugünkü adıyla İstanbul Teknik Üniversitesi’dir. Olumlu raporu veren komisyon üyeleri; Necdet Eraslan, Feridun Arısan ve Hilmi İleri’dir.



Nuri Demirağ tüm bu gelişmelere rağmen havacılıkla ilgili çalışmalarını son vermedi. THK ile süren mahkemesi sırasında uçak siparişlerinin iptaline rağmen havacılık bayramları ve uçuş gösterileri yaparak bir nevi uçaklarının yeterliliklerini ispatlamaya çalışıyordu.

THK ile mahkemesi sürerken havacılık faaliyetlerine devam eden Nuri Demirağ 1944 yılında çift motorlu yolcu uçağı imalatını gerçekleştirmiştir. Bu uçak altı kişilik olup, çift motorlu, çift kumandalı 2.200 devirli 160 beygir gücünde, saatte 325 kilometre hız yapabilen ilk Türk yolcu uçağı olarak ilan edilmiştir.<sup>116</sup> 11 Şubat 1944 yılında ilk uçuş denemesi Basri Alev ve Nuri Demirağ'ın oğlu Galip Demirağ tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu uçakla Ankara-İstanbul arası 1 saat 15 dakika ile gidilebilecektir. Çift motorlu yolcu uçağı Ankara'ya, İzmir'e ve memleketi olan Divriği'ye başarılı seferler gerçekleştirmiştir. Uçakların tek alıcısı olabilecek Türk Hava Yolları'nda Nuri Demirağ'ın ürettiği yolcu uçağına pek ilgi göstermemiştir.<sup>117,118</sup>

Bu arada THK ile mahkeme sonuçlanmış ve Nuri Demirağ davayı kaybetmiştir. Nuri Demirağ sadece davayı kaybetmekle kalmayacak 1944 yılında Yeşilköy'de ki havaalanı, gök okul, hangarlar ve tesisler istimlak edilmiştir.

1944 yılında Amerikalılar Yeşilköy civarında bir havaalanı inşa etmek isteğindeydiler bu nedenle Nuri Demirağ'ın Yeşilköy'de ki tesisleri 5 yıllığına kiralanması için sözleşme imzalanmıştı ve sözleşmeye göre süre sonunda tüm tesisat bırakılacaktı. Nuri Demirağ istimlak girişimini bu sözleşmeyle ilişkilendirmektedir.<sup>119</sup>

*”...Amerikalılara bir para sarf etmeden ve 5 sene sonra bana iade edilmek ve senede vergi ve masraflara karşılık olmak üzere senede 100.000 lira bir icar dahi vermeyi 1944 senesinde Amerikalılarla tasarlanan mukavelemizi*

---

<sup>116</sup> Nuri Demirağ'ın 1944 yılında imal ettiği yolcu uçağının da motoru yerli üretim değildir. Motorlar Alman Siemens markadır.

<sup>117</sup> Nuri Demirağ tarafından imal edilen uçakların İran ve Irak tarafından sipariş edildiği ancak siparişlerin tesliminin hükümet tarafından engellendiği iddia edilmektedir. Bkz. Nuri Demirağ'ın kızı Mefkure Azak ile yapılan görüşme. (İnceöz, 1996, s.27.)

<sup>118</sup> Sakaoğlu, 2000, s.72.

<sup>119</sup> İslamcı ve milliyetçi çevrelerde uçak sanayimizin ve Nuri Demirağ'ın gelişimi Amerikalılar tarafından engellendiği söylene de o yıllarda Nuri Demirağ'ın Amerikan şirketlerinin işbirliği içinde olduğu bu anlaşma ile anlaşılmaktadır. Tezin iler ki aşamalarında da anlatılacağı gibi MKP'nin kalkınma anlayışı tamamen Amerikan modelidir. Nuri Demirağ bizzat Amerika ziyaretinde bulunarak Amerikan siyasetini ve liberalizmini kendisine örnek almıştır.

*akim bırakmak için sanki o civarda düz bir tarla yokmuş gibi Yeşilköy tayyare meydanımı işgal ettirdiniz ve bir sene evvel de Yeşilköy Hava Yolları tayyare meydanına gelerek (Nuri Demirağ ne yapıyor?) sualinizi (Ara sıra uçuyor) cevabına karşı (Almalı! Almalı!) demeniz üzerine tayyare meydanımı, fabrika, hangar, Gök okulu, Tank tamirhanem ve sair müstemilatım yok bahasına istimlak edilmiştir.”<sup>120</sup>*

Nuri Demirağ'ın uçak siparişlerinin THK tarafından iptal edilmesinin ve mahkemenin aleyhinde sonuçlanmasının asıl nedeni olarak hükümetle ve devlet adamlarıyla arasının açılmış olmasına bağlayan yorumlar bulunmaktadır.<sup>121</sup>

Necmettin Deliorman, Nuri Demirağ'ın uçak sanayinde devletin desteğini yitirmesini, İsmet İnönü'ye rakip olması nedeniyle açıklamakta ve şöyle yorumlamaktadır:

*“Türkiye o tarihte tek parti ve diktatörlük altında idi. Bu gibi rejimlerde şahısların sivrilmesi baştakileri korkutur. Kaldı ki günün Devlet Reisi İnönü'de ‘Şahısların muvaffakiyeti Hükümetin başına gaile açmak ihtimali olduğu için ferdi teşebbüslerin baltalanması, köreltilmesi lazımdır.’ gibi sakim bir zihniyeti açıklamaktan çekinmemişti. Bu itibarla Nuri Demirağ'ın da yıkılması zamanı gelmiş oluyordu. Onlara göre onu bundan daha ileri muvaffakiyetlere götürmek ancak devletin başına gaile açabilirdi. Hem de şimdi yıkma fırsatı elde idi. Milli bir dava namına hiçbir garantisiz bütün servetini tayyare işine yatırmamış mı idi. Böyle muazzam bir iş devletin alıcılığı ve desteği olmadan yürüyemeyeceğine göre, ondan bunu esirgemek ve üstelik başka başka yollarla da baltalamak yıkımı bir anda sağlayabilirdi.”<sup>122</sup>*

<sup>120</sup> DEMİRAG, Nuri, CHP Genel Başkanı İsmet İnönü'ye İkinci Açık Mektup, Berksoy Matbası, 1950 s.12

<sup>121</sup> Nuri Demirağ'ın uçak sanayinde başarısız olmasını, uçaklarının satın alınmamasını bazı milliyetçi ve islami çevreler islami ve milli görüşleri nedeniyle CHP'nin engel olduğunu iddia etmektedirler. Bu düşüncenin yanısıra, diğer bir düşüncede tüm gelişmeleri o sıralarda ülkeyi ziyaret eden ve Nuri Demirağ'ın çalışmalarını izleyen Amerikalı Hava Uzmanlarıyla ilişkilendirerek Amerika'nın Türkiye'nin uçak sanayine sahip olmaması istemediği için Nuri Demirağ'ın engellendiği savunulmaktadır.

<sup>122</sup> Deliorman, 1957, s.31.

Nuri Demirağ'ın kızı Mefkûre Azak'ta Semih İnceöz'le yaptığı görüşmede İsmet İnönü'nün, Nuri Demirağ'ın ilerleyerek kendisinin yerine geçmesinden endişelendiği için babasının engellendiğini açıklıyordu.<sup>123</sup>

Necdet Sakaoğlu ise Nuri Demirağ'ın siyasi faaliyetlerine gönderme yapıyor:

*“II. Dünya Savaşı yıllarında, komünizme karşı Türkçülük/Turancılık<sup>124</sup> akımlarının güçlenmesini destekler. Milliyetçi yaklaşımları nedeniyle basın ilgi odağı olur. Gazete ve dergilerde kendisinden ‘Türkçü, milliyetçi, vatanperver’, ‘Büyük Kalpli Vatandaş’ denilerek söz edilir.”<sup>125</sup>*

Nuri Demirağ'ın sebebi her ne olursa olsun hükümetle arası bozulmuş ve bunun bedeli ağır olmuştur. Uçak sanayinde hükümetle yaşadığı krize bir de İstanbul Boğazı'na yapmak istediği asma köprü projesi eklenmiştir. Nuri Demirağ daha 1931 yılında İstanbul Boğazı üzerinde, Sirkeci- Haydarpaşa arasında dört yıl çalışarak üzerinden motorlu araçların, tramvay ve demiryolunun da geçebileceği asma bir köprü projesi gerçekleştirerek ve Amerikan “Bertlehem Steel Compy” şirketiyle anlaşmıştı. Fakat bu projesi o zaman hükümet tarafından desteklenmediği için ertelenmişti. 1949 yılında boğaza tekrar köprü yapılması çalışmaları gündeme gelmiştir. Köprünün maliyetinin 2-3 yüz milyon liraya mal olacağı gibi haberler çıkarken Nuri Demirağ köprüyü söylenenin çok aksine 11 milyon gibi düşük bir maliyete projelendirmiştir. Fakat bu çalışması da hükümetten destek görmemiştir. Köprü projesi uygulanmayınca feribot projesi uygulanması için Nahop şirketine 100 milyon üzerinde bir ödenekte verilmiştir. Finansmanı için köprüden geçen her araçtan ücret almayı önermiştir. Ayrıca finansman için diğer düşüncesi ise, 31 Mayıs 1953 yılında MKP kongresinde yaptığı konuşmada, köprünün yapılmasıyla artacak emlak gelirlerinden devletin alacağı vergiler olarak açıklamıştır.<sup>126</sup>

---

<sup>123</sup> İnceöz, 1996, s.27.

<sup>124</sup> Dervişoğlu, Fatih, *Nuri Demirağ*, Ötüken Yayınları, s. 133

<sup>125</sup> Sakaoğlu, 2000, s.71-72.

<sup>126</sup> Deliorman, 1957, s.52-60.

## 7. ÇOK PARTİLİ DÖNEME GEÇİŞ VE MKP: POLİTİKACI NURİ DEMİRAĞ

Türk tarihinde ilk defa Osmanlı İmparatorluğu döneminde görülen çok partili siyasi hayat, cumhuriyet kurulduktan sonra iki defa denenmiş, fakat her iki seferde de başarısızlıkla sonuçlanmıştı. İlki 17 Kasım 1924'de Kazım Karabekir, Ali Fuat Cebesoy, Rauf Orbay ve Refet Bele gibi Milli Mücadelede büyük emekleri olan milletvekillerinin Cumhuriyet Halk Fırkası'ndan(CHF) istifa ederek Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasını(TCF) kurmalarıyla gerçekleşti. Bu parti yapay ya da danışıklı olarak kurulan bir parti değildi. Böylece cumhuriyet döneminin ilk çok parti rejim denemesi başlamış oldu.<sup>127</sup> Söylem olarak liberal demokrat olan ve mevcut yönetimin otoriter yapısına karşı çıkan fırkanın ömrü uzun olmadı. TCF'nin liberal söyleminin yanında 'parti dini düşünce ve inançlara saygılıdır' gibi ifadeler barındıran programı en hain kafaların eseri olarak nitelendirildi.<sup>128</sup> Şeyh Sait isyanının bastırılmasının ardından isyanla ilişkilendirilen parti de 5 Haziran 1925'te kapatıldı. Vatana ihanetle suçlanan kurucular yargılama sonucunda beraat ettiler ama rejimin otoriterliği bunun üzerine daha da arttı.<sup>129</sup>

Oluşan yeni şartlar altında yapılmak istenen yasal düzenlemeler daha rahat bir biçimde düzenlenebildi. Her ne kadar muhalif sesler çıksa da bir siyasi parti kurulmasına imkan tanınmadı. Fakat siyasi hoşnutsuzluk ekonomik sıkıntılarla birleşince bu muhalif sesler giderek yaygınlaştı. Bu durumun farkında olan Mustafa Kemal, eski başbakan Fethi Okyar'a adını bile kendisinin koyduğu Serbest Cumhuriyet Fırkası'nı (SCF) kurması yönünde talimat verdi.<sup>130</sup> Bu görevi alan Okyar, 12 Ağustos 1930 tarihinde Yalova'dan İstanbul Valiliğine gönderdiği telgrafla SCF'nin kurulduğunu resmen beyan etmiştir. Partinin programına bakıldığında cumhuriyetçilik, milliyetçilik ve laiklik esaslarına sıkı sıkı bağlı olduklarının altı çizilmiş, sadece ekonomik açıdan CHP'den ayrı bazı görüşleri olduğu belirtilmiştir.<sup>131</sup> Buna rağmen parti, rejim muhalifi grupların yoğun ilgisini çekmiş ve genel başkanı olan Fethi Okyar tarafından 17 Kasım 1930 tarihinde Mustafa Kemal ile karşı karşıya gelmemek için kapatılmıştır.<sup>132</sup>

<sup>127</sup> Sedat Yaralı, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Demokratikleşme Çabaları", Atatürk Haftası Armağanı, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2003, s:217.

<sup>128</sup> . Kemal Atatürk, Nutuk, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara, 2006, s.602.

<sup>129</sup> Mustafa Erdoğan, "Türkiye'de Demokrasiye Geçiş Deneyimi", Liberal Toplum Liberal Siyaset, Siyasal Kitapevi, Ankara, 1992, s. 265.

<sup>130</sup> M. Ali Birand ve Can Dünder, Demirkırat, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1995, s.14-15.

<sup>131</sup> Emin Kirman, "Çok Partili Döneme Geçiş Süreci ve Türk Siyasal Kültüründe Muhalefet Olgusunun Gelişimi (1946-1950)", Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, Isparta, 2006,s.38.

<sup>132</sup> Erdoğan, s.2.

Bu iki denemenin yanında 26 Eylül 1930 yılında Adana'da Abdülkadir Kemali Bey tarafından Ahali Cumhuriyet Partisi ve 29 Eylül 1937'de Edirne'de Mimar Kazım Tahsin Bey tarafından Türkiye Cumhuriyet Amele ve Çiftçi Partisi gibi parti kurma girişimleri de olmuş fakat bunlar da ses getiremeden başarısızlıkla sonuçlanmıştır.<sup>133</sup>

Demokrasi adına bu girişimlerde bulunulurken diğer taraftan da Avrupa'da etkisini gösteren totaliter rejimlerin yansımaları Türkiye'de de görülmeye başlamıştı. Her ne kadar Avrupa'daki faşist yönetimlerden çok daha uzak olsa da, devlet otoritesini hissettirmeye yönelmişti. 10 Kasım 1938'de Atatürk'ün hayatını kaybetmesinin ardından cumhurbaşkanı seçilen İsmet İnönü, iç ve dış dinamikleri göz önünde bulundurarak özgürlüklere karşı daha sert politikalara başvurma yoluna gitmiş ve bu yönde yasalar çıkartmıştır. Kendisini 'Milli Şef' ilan eden İnönü, Avrupa'da yaşanan savaştan etkilenmemek için sıkıyönetim ilan etmiş ve özgürlükleri kısıtlama yoluna gitmişti. Bu kısıtlamalar ekonomik sorunlarla birleşince halkta CHP'ye karşı hoşnutsuzluk giderek artmaya başlamıştı.

1940 yılında çıkarılan 'Milli Korunma Yasası' ile enflasyon hızla yükselmeye başlanmıştı. Savaşa girmemiş olmamıza rağmen bu yasa ile hükümet, olağanüstü yetkiler elde etmiş ve savaşa giren ülkelere daha ağır ekonomik reçeteler uygulamaya başlamıştır. Artan enflasyonun yanında piyasada ürün sıkıntısı olması karaborsayı ve savaş dönemi zenginlerini yaratırken; işçi, memur ve küçük üretici gibi halk kesimleri daha da yoksullaşmıştı. Tabii bu sırada toplumun yüzde 80'inden fazlasını oluşturan köylüleri de unutmamak gerekir. Ağır vergiler ve jandarma baskısı, köy nüfusunun yaşam standartlarını iyice aşağı çekmiş, köylüler en acil ihtiyaçlarını bile karşılayamayacak hale gelmişlerdi.<sup>134</sup> Halk bu yaşananlardan CHP iktidarının sorumlu olduğunu düşünmeye başlayınca içten içe muhalefetin dozu artmaya başlamıştı.

İçeride bu gelişmeler yaşanırken savaşın bitmesi ile sınırlar yeniden çizilmiş ve yeni bir dünya düzeni kurma çalışmaları başlamıştı. Savaş yıllarında tarafsız bir politika izleyen Türk hükümeti bu politikanın sonucu olarak yalnız başına kalmıştır. SSCB ile 1920'den beri süre gelen yakın ilişkiler, 1936'da imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ardından giderek

---

<sup>133</sup> Kirman, s.40.

<sup>134</sup> Ercan Haytaoğlu, "Türkiye'de Demokratikleşme Süreci ve 1945'te Çok Partili Siyasi Hayata Geçişin Nedenleri", Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 3, 1997, s.51.

bozulmaya başlanmıştı. İki ülke arasında ki iyi niyet antlaşmaları hala yürürlükte olmasına rağmen savaş esnasında İngiltere ve Rusya arasında imzalanan gizli antlaşmaların konusunun Türkiye olduğu düşünülmekteydi.<sup>135</sup> Her ne kadar 9 Mart 1941’de Rus tarafı bu endişelerin yersiz olduğuna dair beyanda bulunsa da, savaşın sonunda 7 Haziran 1945’de dönemin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper'e verilen nota ile yeni bir sınır düzenlemesi ile birlikte Kars ve Ardahan'ın SSCB'ye bırakılması, Boğazlarda Sovyet üslerinin kurulması gibi kabul edilemez isteklerde bulunulmuştur.<sup>136</sup>

Türk hükümeti zaten yakından takip ettiği savaşın sonunda uluslararası politikaların dışında kalmamak için savaşın sonuna doğru sembolik de olsa Şubat 1945’de Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiş, hemen ardından da Birleşmiş Milletler Beyannamesini imzalayarak Batı dünyasıyla ilişkilere hız vermişti. İktidarın tek partinin elinde olması bazı kaynaklarca bu ilişkilere engel olarak görülmektedir. Zira savaşın kazananı, faşist yönetimlere karşı demokratik yönetimler olmuştu. Bunun bilincinde olan İsmet Paşa, San Francisco konferansına giden ekibe, Amerikalıların sorması halinde 'En kısa zamanda demokrasiye geçileceğini' söylemeleri talimatını vermişti.<sup>137</sup> Artık hem ekonomik sıkıntılara hem de Rus tehdidine karşı yeni bir çare olarak Amerika Birleşik Devletleri ile iyi ilişkiler kurulmaya başlanacaktı. Fakat diğer taraftan baktığımızda A.B.D.'nin de en az bizim kadar bu yakınlaşmaya ihtiyacı olduğunu düşünürsek ülkedeki yönetim şeklinin ilişkilerin iyileşmesinde pek de etkili olmadığını görebiliriz.

İçte ve dışta tüm bu yaşananlar hükümetin, yeni partiler açılmasına ortam hazırlamasını mecbur kılmıştı.

Cumhuriyet’in kuruluşundan 1945 yılına kadar geçen dönem CHP’nin tek parti rejiminin damgasını vurduğu bir geçiş evresidir. CHP farklı sınıf ve çıkarları temsil eden bir “koalisyondu” Asker, bürokrat kesimin omurgasını oluşturduğu bu iktidarın çevresinde eşraf, yeni yetme sanayiciler, köylüler ve işçiler sınıfsız ve kaynaşmış bir toplum ideoloji etrafında birarada tutulmaya çalışılıyordu. Ancak, özellikle ikinci dünya sırasında yaşanan gelişmeler bu harcın aslında çok da güçlü olmadığını gösterdi ve İkinci Dünya Savaşı’nın sonu Türkiye’de siyasi yaşam açısından da bir dönüm noktası oldu.

---

<sup>135</sup> Cengiz Sunay, Türk Siyasetinden İz Düşümler, Plato Yayınları,2007,s.88.

<sup>136</sup> Çağatay Benhur, "Stalin Dönemi Türk-Sovyet İlişkileri", web: <http://www.turkiyat.selcuk.edu.tr/pdfdergi/s15/benhur.pdf>, s.332.

<sup>137</sup> Haytaoğlu, s.50.

Türkiye'nin çok partili döneme geçişinde iç gelişmeler olduğu kadar dış gelişmelerin de etkili olduğu görülüyor. Uluslararası siyasi konjonktür Türkiye'de tek partili sistemin devamını pek de mümkün kılmıyordu. Faşist Almanya ve totaliter faşist düşünce büyük bir yenilgiye uğramıştı ve Türkiye Sovyet Rusya'nın tehdit algısına karşında, Batı'yı yanına almak zorunda olduğunu düşünüyordu. Ancak bunun için Türkiye'nin de ittifak kurmak istediği Batı'nın sahip olduğu türden bir parlamenter rejime, demokrasiye geçmesi ya da en azından göstermelik de olsa böyle bir rejim tesis etmesi gerekiyordu.

Savaş dönemine bakıldığında ekonomik şartların ülkenin büyük bir kesimini çok zorladığı görülüyor, özellikle işçiler, köylüler ekonomik zorlukları en yoğun olarak yaşayan iki kesimdi. Ancak savaştan karlı çıkan, konumlarını ve güçlerini pekiştiren gruplar da vardı. 1942-43 yıllarında buğday fiyatları yüzde 200 ve yüzde 120, genel fiyat düzeyi ise yüzde 90 ve yüzde 75 civarında artmıştı. Reel ücretler ise 1944-45 döneminde 1938-1939 dönemine göre neredeyse yarı yarıya düşmüştü. Savaş yıllarında görülen enflasyonun ana nedenin ordunun ihtiyaçlarını karşılamak zorunda kalan devletin mali ihtiyaçlarıdır. Ekonomide yaşanan olumsuz gelişmeler siyasi hayatta da karşılığını buluyordu; yoksul kesimler yaşadıkları sorunlarına bir çözüm getiremeyen CHP'den uzaklaştı. CHP yaşanan yoksullaşma nedeni ile kendine en yakın kesimlerden biri olan memur sınıfını bile elinde tutmakta zorlanıyordu. Bütün bunların yanında Jakoben bir modernleşme hamlesi yürüten parti-devlet muhafazakâr kesimin tepkisini çekiyor ancak bütün bu siyasi-ekonomik hoşnutsuzluk politikleşemiyordu. Bunun nedeni gidişattan memnun olmayan bu kesimlerin bir teslimiyet sorunu yaşamasıydı, ortada bir muhalefet yoktu ya da "potansiyel" muhalefet partileşemiyordu.

1945 yılında gelindiğinde Milli Şef İsmet İnönü çok partili rejime geçilebileceğinin sinyallerini vermeye başlamıştı. Ayrıca ülkenin şartları da bir muhalefet partisinin doğmasını sağlayacak şekilde olgunlaşıyordu. Başbakan Rüştü Saraçoğlu 5 Eylül 1945'de Milli Kalkınma Partisi'nin kurulmasına izin verildiğini ilan etti. Cumhuriyet'in ilanının ardında Serbest Fırka gibi göstermelik bir "çok parti" deneyimi yaşayan Türkiye açısından bu demokratikleşme yolunda atılmış önemli bir adımdı. Savaş döneminde sol kesim de kendi bünyesinden iki parti çıkabilmiştir; Türkiye Sosyalist Partisi ve Türkiye Sosyalist Emekçi ve Köylü Partisi 1946 yılında kuruldu. Ancak bu dönemde ülkenin geleceği üzerinde en büyük rolü oynayacak gelişme Demokrat Parti'nin doğuşudur.

CHP içinde uygulanan ekonomik politikalarından hoşnut olmayan, liberal düşünceleri savunan bir kesimin varlığı söz konusu idi. Muhafif milletvekillerinin parti ile hesaplaşmaları 1945 yılında bütçe görüşmeleri esnasında başladı. Celal Bayar ve Adnan Menderes'in de aralarında bulunduğu beş milletvekili hükümete çok sert eleştiriler yönelttiler. Bu muhalefet grubu Çiftçiyi Topraklandırma Yasası'nın görüşülmesi sırasında seslerini daha da yükseltti. Muhafif vekillerin çıkışları halk arasında yavaş yavaş yankısını buluyordu. Toprak yasasının görüşmelerinin yapıldığı sırada Bayar, Menderes, Refik Koraltan ve Fuat Köprülü "dörtlü tahrir" önermesini Meclis'e sunarak, demokratik kurumların gelişmesinin önünü açacak şekilde bazı kanunlarda değişiklik yapılmasını talep ettiler. Dörtlü tahririn akabinde Menderes, Köprülü, Koraltan partiden ihraç edildi ve ardından Bayar da partiden ayrıldı. 1 Aralık 1945'de Bayar yeni bir siyasi parti kurulacağını ilan etti ve 7 ocak 1946'da Demokrat Parti kuruldu.

1946 yılında Meclis seçim kararı alarak kendini fesh etti. Şaibeli seçimler CHP üzerindeki baskıların artmasına, muhalefetin DP etrafında mevzilerini sağlamlaştırmasına neden oldu. 1947 yılında alınan devalüasyon kararı ekonomik gidişatı kötüleştirdi ve DP muhalefetini daha da sertleştirdi. Bu atmosferde 14 Mayıs 1950'de seçimlere gidildi; DP %53 civarında bir oy ile Meclis'teki 487 sandalyeden 408'ini kazanırken, CHP ise oyların yüzde 39'u ile 60 sandalye elde etti.

CHP'nin neden tek partili bir rejimden çok partili sisteme geçmeyi kabul ettiği üzerinde durulması gereken önemli bir konudur. CHP seçeneksiz kalmış olabilir. Çünkü savaş döneminin olağanüstü politik koşulları 45'den sonra artık geçerli değildi, Sovyet tehdidi karşısında müttefik arayışı değişimi gerekli kılıyordu. Ancak parti-devletin elit kadrolarının refleksleri baskıcı karakterini sürdürüyordu ancak artık savaşın olağanüstü koşulları altında yaşanmadığı için muhalefetin sesini yükseltme şansı vardı. DP'de vücut bulan muhalefet tek parti sultanı altında onyıllardır yaşayan geniş halk kesimleri için bir umut ışığıydı. Yoksul kesim, işçiler, köylüler özellikle savaş ekonomisi (ülke savaşa girmemiş olsa bile) altında ezilmiş ve CHP'den fazla bir şey elde edememişti. Varlıklı kesimi ise tedirgin edecek gelişmeler de olmuştu; toprak kanunu kapsamlı bir reform programıydı ve zengin toprak sahibi kesimin CHP'den şüphelenmesine neden oluyordu. Ayrıca varlık vergisi uygulaması, her ne kadar asıl hedefi gayri Müslimler olsa da, işadamları ve sanayiciler tarafından endişe ile karşılanmıştı, çünkü CHP'nin oklarını istediği zaman ve kolayca zengin ve servet sahibi sınıfa yönlendirebileceğini gösteriyordu. Demokrat Parti liberal, özgürlükçü, halkçı (popülist) söylemi ile CHP rejiminden memnun olmayan geniş bir kesimi etrafında toplamayı ve hareket geçirebilmeyi başardı. "Halkçı" DP, elitist-Jakoben



CHP'nin anti-teziydi; manevi değerle saygılıydı, küçük esnaf ve Anadolu halkı Batıcı CHP ile Demokrat Parti üzerinden hesaplaşabilirdi, sanayi en yalın şekilde, üstü kapalı olmadan "liberalizmi" savunan bir parti bulmuştu, artık savaş sırasında giderek palazlanan yerli burjuvazi daha fazla ve doğrudan söz hakkını DP bünyesinde bulabilecekti. Bütün bu durum ve hissiyat DP'nin kurulur kurulmaz geniş kitleler tarafından kucaklanmasına neden olmuştu, Demokrat Parti ertelenmiş bir ihtiyacı karşılıyordu. Ancak İnönü'nün DP'nin kurulmasına izin verirken aklında Serbest Fıkra deneyimin olduğu ve İnönü'nün bir "sadık muhalefet" yaratmayı çalıştığı görüşü de vardır. Bundan amaç ciddi bir krize, patlamaya dönüşebilecek sosyal sıkışmayı yumuşak bir muhalefet yolu ile boşaltmak, rejimi daha büyük tehditlerle karşı karşıya bırakmadan kontrollü bir şekilde toplumsal muhalefeti eritmektir. CHP'nin bir dönem başardığı ancak daha sonra devam ettirmekte zorlandığı bütün halk kesimlerini temsil etme görevini bu sefer DP üzerine alıyordu ama ancak onu iktidara taşıyan işadamlarının, aydınların, geniş halka kesimlerinin gönüllü birlikteliğiydi.

Nuri Demirağ, uçak sanayisi girişiminde hükümetten tarafından engellenmesi ve tesislerinin istimlak edilmesi karşısında kaybettiği hukuk mücadelesini siyasi mücadeleye taşımaya karar verir. Nuri Demirağ siyasi iktidarın ticari hayatına verdiği zararın etkisiyle iş hayatındaki yaşadığı sorunların aşılmasının siyasi iktidarda olmakla aşılabileceğini düşünmektedir. Bu nedenle siyasete atılmaya karar verir.

Bu gelişmelerin sonucunda bazı CHP milletvekillerinin yeni bir parti kurması beklenirken, Nuri Demirağ 7 Temmuz 1945'te Milli Kalkınma Partisi'ni kurmak için başvuruda bulunmuştur. 9 Temmuz 1945'de başvurusu valiliğe ulaşmış ve gerekli incelemeler için Hukuk İşleri Müdürlüğü'ne havale edilmiştir. Fakat dilekçeyle beraber 2 adet cemiyet ana nizamnamesi verilmediği gerekçesiyle kuruluş talebi reddedilmiştir. Bunun üzerine Nuri Demirağ, Hüseyin Avni Ulaş ve Cevat Rifat Atilhan'ın kurucu olarak belirtildiği nizamnameler ile beraber yeniden başvuru yapmış, akabinde Başbakan Şükrü Saraçoğlu MKP'nin kurulmasına izin verildiğini açıklamıştır.<sup>138</sup> Partililer, 22 Eylül 1945 tarihinde izin alındığı için bu tarihi kuruluş tarihi olarak kabul etmekte, fakat İçişleri Bakanlığı'nın resmi arşivlerinde 24 Temmuz 1945 tarihi kuruluş tarihi olarak belirtilmektedir.<sup>139</sup> Resmi açılış töreni 27 Ekim 1945

<sup>138</sup> Ercan Haytaoğlu, "1945'de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi", web: <http://www.nuridemirag/birmkp.doc>, s.3.

<sup>139</sup> Mustafa Müjdecı, "Türk Basımında Milli Kalkınma Partisi", Gazi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölüm Başkanlığı, web: <http://www.nuridemirag.com.tba.html>, s.6.

tarhinde olup partinin merkez binası olarak Nuri Demirağ'ın Paşa Limanındaki köşkü, hizmet binası olarak da Beşiktaş'taki uçak fabrikası kullanılmıştır.

Parti kurucuları arasında özellikle Nuri Demirağ'ın ismi öne çıkmaktadır. Partinin ismini ve ilkelerini belirleyen Demirağ 1886 yılında Sivas'ta dünyaya gelmiştir<sup>140</sup>. Ziraat Bankası'nda çeşitli kademelerde memur olarak çalışırken I. Dünya Savaşı'nın ardından başlayan işgal yıllarında memurluktan ayrılarak serbest girişimlerde bulunmuştur. Sigara kağıdı üretimi ile başladığı faaliyetlerinde kısa sürede büyük ticari başarılar elde etmiş, demiryolundan uçak fabrikasına kadar Türk sanayi tarihine geçecek başarılarla imza atmıştır. Türkiye'yi ağır sanayi ülkesi haline getirmek en büyük amaçlarından biri olmuştur. Bu uğurda liberal ekonomiye geçilmesini her fırsatta vurgulamış ve bunu gerçekleştirebilmek için MKP'yi kurmuştur.

Kurucuları arasında yer alan diğer bir önemli isim de Hüseyin Avni Ulaş'dır. 1887 yılında doğan Hüseyin Avni Bey, Son Osmanlı Mebusan Meclisinde ve I. TBMM'de mebus olarak bulunmanın yanı sıra, II. grubun önde gelen isimleri arasında yer almış, ayrıca Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasına katılmıştır. MKP'den de kısa süre sonra ayrılıp avukatlık hayatına devam etmiştir.

Partinin üçüncü kurucusu, asker kökenli olan Cevat Rifat Atilhan'dır. 1892'de İstanbul'da dünyaya gelen Atilhan, Milli Mücadele yıllarının sonuna kadar çeşitli cephelerde başarı ile komutanlık yapmıştır. Ordudan ayrıldıktan sonra “Ey Türk, düşmanını tanı”, “İslam'ı saran tehlike ve Siyonizm”, “Yahudiler dünyayı nasıl istila ediyorlar” gibi başlıklarda yazılar hazırlamıştır. Koyu İslamcı ve Türkçü fikirleri nedeniyle defalarca hapse girip çıkmıştır.<sup>141</sup> Bu fikirleri yüzünden parti içerisinde zaman zaman ihtilafa düşmüştür.

108 maddeden oluşan parti nizamnamesinde MKP'nin görüş ve düşüncelerini açık bir şekilde görebiliyoruz. Partinin idari ve iktisadi hedeflerinin yanı sıra, partiye kimlerin üye olabileceği de ayrıntılı olarak şekillendirilmiştir. İlk maddede;

-Az zamanda muhtelif kanaatlere bürünerek mütereddi haleti ruhiyeyi taşıyanlar,

<sup>140</sup> Ziya Şakir, Nuri Demirağ Kimdir, Kenan Maatbası, İstanbul, 1947, s.12.

<sup>141</sup> <http://www.biyografi.net/kisiyrinti.asp?kisiid=986> , 22.05.2009.

- Sözü ile içi arasında tezat bulunanlar,
- Parti umdelerine ve memleket zararına hareket edenlerle yabancıların emellerine hizmette bulunanlar,
- Halk arasında kötü zan ve şöhret taşıyanlar,
- Memuriyet vazifesini suiistimal edenler ve bunlara yardımcı bulunanlar,
- Makam sahiplerine karşı dalkavukluk edenlerle mütebasbıs ve riyakarane hareketlerle benliklerini hasis menfaatlerine feda eyleyenler,
- Türk tarihinin kutsiyetine ihanet edenler,
- Partinin nüfuzunu suiistimal etmeye çalışanlar,
- Parti aleyhine hilafı hakikat isnat ve beyanatta bulunanların partiye üye olamayacakları belirtilmiştir.<sup>142</sup>

Bu kesin çizgilerle şekillendirilen parti üyesi profili MKP'nin kurucularının muhafazakâr ve ahlakçı dünya görüşlerinin bir yansımasıdır. Parti ekonomi politikalarında ne kadar özgürlükçüye, sosyal konularda da o kadar tutucu bir düşünce anlayışına sahiptir. Partiye üye alırken yaptırılan yemin de bu prensiplerin bir özeti gibidir. “Altı nevi fenalığı (işret, oyun, iffetsizlik, eğrilik, tembellik, zulümkarlık) havada, denizde ve karada yapmayacağımı, yapanları gücümün yettiği, dilimin döndüğü kadar yaptırmamağa çalışacağımı, şerefim, vicdanım, varlığım, benliğim, vatanım ve öz Türklüğüm namına and içiyorum. Ömrüm oldukça bu sayılı fenalıklardan herhangi birini işlersem ve başkalarının fenalıklarını asla fütur getirmeden telkin ve tatlılıkla men’e çalışmazsam, gökler başıma yıkılsın, dağlar beni ezsin, yerler beni yutsun ırmaklar ve denizler beni boğsun. Her türlü felaket beni yok etsin...”<sup>143</sup> Gene nizamnamede, makam ve memuriyet kuvvetlerini millet zararına suiistimal ederek kamu hukukunu ihlal ve el altından başka şahıslarla gizli ortak olarak menfaat temin edenlerin ve böylelikle genel ahlakın bozulmasına sebep olanların bu fiillerinden dolayı zamanaşımına ve genel affa tabi olamayacakları ve hatta kara listeye alınarak bu yollarla elde ettikleri mallarının hazineye aktarılacağı belirtilmiştir.<sup>144</sup>

Devletin idare biçimi ile ilgili olarak önemli değişiklikler de nizamnamede dile getirilmiştir. Hükümet şeklini; “vicdan, fikir ve yayın hürriyetine istinat eden ve halkın mutlak suretle idaresini tecelli ettirmek manasına gelen cumhuriyet idaresi” olarak belirtmiş, fakat

<sup>142</sup> Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi-İzahları ve Köy Kalkınması, Şaka Matbaası, İstanbul, 1950, s.19-20.

<sup>143</sup> Ulus, 8 Temmuz 1945.

<sup>144</sup> Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi-İzahları ve Köy Kalkınması, Şaka Matbaası, İstanbul, 1950, s.21.

mevcut sistemden farklı olarak 40 üyeden oluşacak ayan meclisinin kurulmasını, cumhurbaşkanının halk tarafından 5 yıl için seçilmesini, cumhurbaşkanlığı görevinin 2 defa üst üste yapılamamasını, milletvekili seçimlerinin 4 yılda bir yapılmasını teklif etmişlerdir.

Parti nizamnamesinde bu düzenlemelerin yanı sıra, ağırlıklı olarak ekonomi politikalarına değinilmiş, rekabeti esas alan bir iktisadi sistemin olması gerektiğinin altı çizilmiş ve tarım, maden, sanayi gibi başlıklarda bir iktisadi program hazırlanmıştır.

Parti ile ilgili ilk haberler kuruluş beyanının verilmesinin ardından 8 Temmuz 1945'de Tan, Cumhuriyet, Vatan ve Tanin gazetelerinde yer almış, daha sonra gerekli izinlerin alınması sürecinde basında yer yer MKP haberleri verilmiştir. Fakat gelen diğer tepkiler genellikle olumsuz eleştiriler içerdiği için Nuri Demirağ, 11 Temmuz 1945 tarihli Cumhuriyet gazetesine verdiği mülakatta bu tenkitlere şu şekilde cevap vermiştir:

“Siyasi prensiplerimiz milliyetçilik, demokrasi ve parlamentarizmdir. Hukuk inanışlarımızda ferdiyetçiyiz ve ferdin tabii haklarına, şahsi mülkiyete ve şahsi teşebbüse en geniş ölçüde hürmet ediyoruz. Ancak diyoruz ki: Bu ferdî hakların hududu “içtimai menfaat”tir. Bu hududun tayini ise kanun eliyle ve devlet eliyle olur. İktisadi prensiplerimize gelince bu sahada ifrat veya tefrite kaçan nazariyelerden tabii daima sakınmak lazımdır. Yalnız şunu önceden işaret etmeliyim ki, ben bir taraftan liberalizmin, diğer taraftan sosyalizmin mahzurlarının izalesine taraftarım. Mesele memleketimizi ve milletimizi iktisadi refaha götürmektedir. Her türlü kaynaklardan ve vasıtalarından istifade etmeliyiz. Hem milli teşebbüsü hem de şahsi teşebbüsü aynı derece lüzumlu görüyoruz. Bunlar bir ahenk ve muvazene içinde çalışırsa o zaman milli refah doğar... Düşündüğüm sistemde hem liberal, hem de sosyal duygular hâkimdir. İktisadi sahada bir partinin düşüneceği neler olabilir? Yalnız iki şey: Birisi memleket iktisadi kaynaklarını geliştirmek yolları, diğeri de vatandaşlar arasında iktisadi sınıfların menfaatlerini tevziin etmek lazımdır. Bence devletin en büyük vazifelerinden birisi budur. Bundan başka, bir milli sigorta sistemi kurmak, işçilerin haklarını koruyacak, işçiler lehine kuvvetli hükümler taşıyacak iyi bir iş kanunu yapmak, bilhassa küçük işletmeleri ve küçük teşebbüsleri temerküz ettiren istihsal kooperatiflerinin taammüm etmesini himaye etmek vesaire vesaire...”<sup>145</sup>

Olumsuz eleştirilerin yanında daha ılımlı yazılar da yazılmıştır. Orhan Seyfi Orhon yeni parti hakkında şöyle bir yazı yayınlamıştır: “Siyasi ufuklar tam manasıyla kapkaranlık ve

---

<sup>145</sup> Cumhuriyet, 11 Temmuz 1945.

Avrupa'daki milletler, tarihî muhacerat devrinden beri eşi görülmemiş derecede karmakarışıkken, bizdeki bazı müteşebbisler, bu sırada yeni yeni partiler kurmak hevesine kapıldılar. Bu teşebbüse girenlerin arasında tesviyeci ustalarından, İttihat ve Terakki muhiplerine kadar türlü türlü vatandaşlar var. Fakat benim en hoşuma gideni Nuri Demirağ'ın "Milli Kalkınma Partisi". Uçak mektebini kapayıp fabrikasını kiraya verdikten sonra boş kalan Demirağ, bir de talihini bu işte denemeyi düşündü.." <sup>146</sup>

27 Ekim'de Beşiktaş'taki uçak fabrikasında vali ve partililerin katılımıyla gerçekleşen resmi açılış töreni ile birlikte daha somut tepkiler gelmeye başlamıştır. Açılış konuşmasında genel başkan Nuri Demirağ, "Aziz yurdumuz artık tek Parti ile idare olunamazdı. Halk şimdiye kadar süslü sözlerle, parlak programlarla, kuru vaatlerle inkisara uğradı. Biz bunu yapmayacağız. Halk Partisi hükümetleri hiç bir eser vücuda getirmedi, demiyorum. Münferit ve mahdut eserler ve hareketler müşahede olunuyor. Bunlar asla kafi değildir. Devletçilik rejiminden bundan daha fazla iş ve adalet beklenemez..." diyerek devletçiliği ve CHP'nin ekonomi politikalarını eleştirmiş böylece partisinin duruşu hakkında ipuçları vermiştir.<sup>25</sup> Yeni bir parti kurulması Amerika'da da haber konusu olmuş, Times gazetesi "yeni bir çığır açmak ve son aylar içinde kuvveti artan ve demokrasi müesseselerinin gerçekleşmesini hedef bilen hareketin bir mahsulü" olarak değerlendirmiştir.

Tüm bu beyanatlara ve partinin teşkilatlanma çalışmalarına rağmen, İsmet İnönü'nün 1 Kasım 1945 tarihli nutkunda "Bizim tek eksiğimiz hükümet partisi karşısında bir parti bulunmamasıdır"<sup>147</sup> sözünden anlayabiliriz ki MKP ciddi bir muhalefet unsuru olarak görülmemektedir. Fakat bu beyanatla aslında İnönü'nün daha önceden aralarında uyuşmazlık olduğu bilinen Demirağ yerine CHP'den ayrılan bir muhalefet istediği için bilinçli olarak MKP'yi görmezden gelen bir söylem içinde olduğunu da düşünebiliriz.

Milli Kalkınma Partisi her ne kadar iktidara alternatif olarak görülme de parti politikalarının birçoğu mevcut sisteme alternatif oluşturmak açısından önem taşımaktadır.

MKP nizamnamesinde de belirtildiği gibi toplumun refahı için özellikle ekonomik açıdan çok önemli değişimlere gidilmesini savunmuştur. Kendisi de bir sanayici olan Demirağ,

---

<sup>146</sup> 24Orhan Seyfi Orhon, "Yeni Partiler", Tasvir, 2 Ağustos 1945.

<sup>147</sup> Ulus, 2 Kasım 1945.

26 Mayıs 1954 tarihli meclis konuşmasında “Muhterem arkadaşlar, her şey iktisadi nizam üzerine kurulmuştur. Bir memlekete hariçten sokulan her nevi mamul madde ve eşyalarla temin edilen bolluk, ucuzluk, o memlekete felâket, dâhilî, imalât ve istihsalâtla yerli mamulât rekabetinden doğacak ucuzluk ve bolluk da o memlekete refah ve saadet getirir. Biz mikroskopla görülebilecek en küçüğünden en büyük ihtiyaç ve müdafaa vasıtalarımızı en son sistem fabrika ve tesislerimizle temine muvaffak olamaz, sanayii geri olan kardeş ve dindaş milletlere de yardıma koşmazsak medeni Devlet sayılamayız, sömürgelerden de farkımız olamaz. Muhterem arkadaşlar, Devletçilik beldeleri harap eden, hanümanları söndüren, iş, sanat, ticaret hayatını öldüren, milleti fakrû sefalet içinde inleyen bir tahakküm rejimidir. Bu sistem mutlaka yıkılacaktır.”<sup>148</sup> diyerek liberalizmi savunmuştur.

Sanayiden alınan muamele vergisinin sanayicileri hile ve sahtekârlığa sevk ettiğini, dürüst kalanların ise inhilale uğradığını öne sürmüş ve buna şiddetle karşı çıkmıştır. Hükümetin devlet fabrika ve teşekkülleriyle ticaret yapmaktan vazgeçmesini, her türlü sanayi ve ticaretin serbest bırakılmasını, böylece bolluk ve ucuzluğun sağlanabileceğini söylemiş, hatta her fırsatta hayran olduğunu ifade ettiği Amerikan ekonomisinin başarısının da bu sayede olduğunu belirtmiştir.<sup>149</sup> Fakat liberal ekonomiyi savunurken sadece büyük sermaye sahiplerinin lehine çalışacak bir sistemi değil, aynı zamanda işçiler lehine olan bir iş kanunu hazırlanmasını, ayrıca küçük işletmelerin geliştirilmesi için üretim kooperatiflerinin desteklenmesini de parti hedefleri arasında saymıştır.<sup>150</sup> “Nizamnamesinde de bu konulara vurgu yapmış ve bize sosyal devleti anımsatan “aç, çıplak, işsiz kimse kalmayacak” ifadesini kullanmıştır.

Nuri Demirağ'ın üretime bu derece önem vermesinin ardında yatan sebeplerden biri, kendi ticari faaliyetlerine devam ederken yaşadığı güçlüklerin diğer müteşebbislere yaşatılmasını istememesidir. Sanayinin kalkınmadaki önemi bu kadar aşikar olmasına rağmen, devletin sert politikaları ile zaten zor ayakta durabilen fabrika sahiplerine yıldırıcı yaptırımlar uygulamasına şiddetle karşı çıkmaktadır. İsmet İnönü'nün “Şahısların muvaffakiyeti hükümetin başına gaile açmak ihtimali olduğu için ferdi teşebbüslerin baltalanması, köreltilmesi lazımdır.”<sup>151</sup> şeklindeki açıklaması da bunun bir devlet politikası olduğunu göstermektedir. Zira, Demirağ da 1930'lu yılların sonunda kurduğu uçak fabrikasını, hükümetin hukuka aykırı

<sup>148</sup> T.B.M.M Zabıt Ceridesi, Devre X, Cilt 1, İçtima f, Dördüncü İntikat, Ankara, 1954, s.73.

<sup>149</sup> Milli Kalkınma Partisi 1949 yılı Umumi Kongresi, Vakit Matbaası, İstanbul 1946, s.20.

<sup>150</sup> Cumhuriyet, 11 Temmuz 1945.

<sup>151</sup> Deliorman, s.31.

uygulamaları sonucu kapatmak zorunda kalmıştır. İnönü hükümeti verdiği uçak siparişlerini teslim alırken iptal etmiş ve bedellerini ödemeyerek fabrikanın zor duruma düşmesine neden olmuştur. Daha sonra Demirağ'ın haklı olduğu mahkeme kararı ile ortaya çıkmış olmasına rağmen sonuç değişmemiştir. Türk havacılığının önü böylece kesilmiştir. Benzer sanayi hamlelerinin başarıya ulaşabilmesi için MKP nizamnamesinde özellikle “Sanayi ve ticarete rekabet esası hakimdir. Her milletin metanını cihan piyasasına sağlam ve ucuz çıkarmak için rekabet ederken bu suretle hareket etmeyip kanuni cebirle ve menfi teşekküllerle refah yerine ızdırıp verici zihniyet ve hareketlerden içtinap ile ilmi kaidelerle hareket edeceğiz. Paramızı kıymetlendirmek sureti ile bolluk ve ucuzluk teminine çalışacağız”<sup>152</sup> şeklinde maddeler almaktadır. Gene maden ve fabrikaların halka terk edilip şahsi teşebbüslere geniş ölçüde yer verileceği de nizamnamede belirtilmiştir.<sup>153</sup>

Sanayi ve ticaretin yanında büyük çoğunluğunu kırsal nüfusun oluşturduğu bir ülkede köy kalkınmasının gerekliliği de gözden kaçmamış ve köy kalkınmasının sağlanabilmesi için köy imar planı hazırlanmıştır. Köylerin birleştirilerek sayılarının 18.000'e indirilmesi hedeflenmiş ve köyler ziraat, tarım, maden olmak üzere 3 sınıfta incelenmiştir.<sup>154</sup> Boş arazilerin ve bataklıkların ıslah edilerek tarıma açılmasını, Ziraat Bankası'ndan ihtiyacı olanların faydalanmasının sağlanmasını ve tüm bunlar yapılırken alınacak vergilerin yeniden düzenlenmesini savunmuştur.<sup>155</sup>

Ekonomi politikalarında olduğu gibi dış ilişkilerde de MKP'nin Amerikan sisteminden etkilendiğini görüyoruz. Daha önce yaptığı Rusya, Kanada, Pakistan ve ABD gezilerine kendi branşlarında uzman ekipler götürülen ve raporlar hazırlatan Demirağ diğer parti politikalarında olduğu gibi Uluslararası ilişkiler politikalarında da partiye yön veren isim olmuştur. Özellikle Amerikan sistemini inceleyen ve beğenisini her fırsatta dile getiren Demirağ, benzer bir yapının 'Şark Milletleri Federasyonu' adı altında kurulmasının gerekli olduğunu savunmuştur. Birleşik Amerika yerine 48 eyaletin ayrı devletler halinde var olması halinde hiçbir başarı elde edemeyeceklerini fakat bu birliğin devam etmesi halinde ABD'nin daha da güçleneceğini öne sürmüştür.

<sup>152</sup> Milli Kalkınma Parti Nizamnamesi, s.24.

<sup>153</sup> Milli Kalkınma Parti Nizamnamesi, s.24.

<sup>154</sup> 35Köy İmar Planı, Milli Kalkınma Partisi Neşriyat Serisi, No.1, İstanbul, 1946, s.44, 50, 52.

<sup>155</sup> Milli Kalkınma Parti Nizamnamesi, s.24,25.

O yıllarda Avrupa ülkelerinde konuşulmaya başlanan “Müttehit Avrupa” fikrinin bir gün mutlaka gerçekleşeceğini, fakat NATO'ya bile zorla kabul edildiğimizi göz önünde bulundurursak Birliğe alınmamızın kolay olmayacağını bu nedenle buna alternatif olarak Şark birliğinin kurulmasının gerekliliğini belirtmiştir. Söz konusu federasyonun ilk adımı olarak 1952 yılında Pakistan'ın başkenti Karaçi'de yapılan İslam Devletleri Kongresi'ne katılan Demirağ, yaptığı konuşmada bu fikirlerini ortaya koymuştur. Bunun yanı sıra, Türkiye dışındaki Türklerin kurduğu cemiyetlere de destek vermiş, hatta dokuz göçmen cemiyetinin birleşme toplantısı kendi köşkünde yapılmıştır. Kurulan Balkan ve Rumeli Muhacirleri Kalkınma Cemiyeti'nin genel merkezi de bu köşk olmuştur.<sup>156</sup>

D.P iktidarının Kore'ye asker gönderme kararı almasının ardından yaptığı konuşmada, “İktidarın isabetli görüşü ve muhaliflerin çıkardıkları yaygaralara rağmen Kore'ye asker göndermesi, dostlarımızı inciten düşmanları ile dost geçinmenin doğurduğu köhneleşmiş sakim siyaseti silmiş süpürmüş, memleketimizin imar ve ümran yollarında ilerlemesini temin için Amerika'nın geniş ölçüde ve ön planda bize yardımının yer almasına imkan vermiştir.”<sup>157</sup> diyerek desteğini belirten Nuri Demirağ, bu desteğin ve sıkı ilişkilerin neticesinde Fahri Elçilik unvanı almıştır. Bunun yanı sıra, II. Dünya Savaşı'na girmemekle büyük bir fırsat kaçtığını da savunmuştur.<sup>158</sup>

Milli Kalkınma Partisi, çok büyük halk kitlelerine ulaşamamasına rağmen zaten sayıları az olan üyeler arasında birçok defa uyuşmazlıklar doğurmuştur. Parti kurucularından Hüseyin Avni Ulaş'ın kuruluştan kısa süre sonra istifasını vermesi ile başlayan huzursuzluklar, genel başkanın partiden ihracına kadar büyümüştür.

Parti içerisindeki ilk büyük huzursuzluk gene parti kurucularından olan Cevat Rıfat Atilhan'ın gazetelere “MKP Umumi Reis Vekilliği” başlığı ile gönderdiği mektupla ortaya çıkmıştır. Mektupta genel başkan Nuri Demirağ'ın, parti yönetimini istibdada taş çıkartacak şekilde büyük bir baskı ile yönettiği, bilgisizliği yüzünden partinin destek kaybettiğini, partiye girmek için müracaat eden değerli kişilerin Nuri Demirağ'ın tutumları nedeniyle partiye giremediklerini, Demirağ'ın Ebedi Şef'e karşı saygısızlıklarda bulunduğu, bu nedenle de Parti

---

<sup>156</sup> Deliorman, s.120-121

<sup>157</sup> Deliorman, s 123.

<sup>158</sup> Nuri Demirağ, CHP Genel Başkanı İsmet İnönü'ye Açık Mektup, İktisadi Yürüyüş Matbaası, İstanbul, 1949, s 11-12.



Haysiyet Divanı tarafından parti genel başkanlığından 3 Mart 1946 tarih ve 2 sayılı kararla azledildiği bildirilmiştir. Fakat bunun hemen arkasından gönderilen bir başka mektupta ise “MKP İdare Merkezleri” adı altında da idare heyeti azalarının imzaları ile, idare heyetinin parti prensiplerine ve Nuri Demirağ’a olan bağlılıklarının devam ettiğini, parti kurucularından Cevat Rıfat Atilhan’ın ve azadan Yaşar Çimen ile Zekai Dik’in, Haysiyet Divanı tarafından “Parti nüfuzunu suistimal ettikleri ve parti aleyhine hilafı hakikat istinad ve beyanatta bulunmak” suçundan partiden çıkarıldıkları bildirilmiştir. Daha sonra Nuri Demirağ İstanbul Valiliği’ne, Cevat Rıfat Atilhan ve Mehmet Demir’in partiden tard ve ihraç edildiklerini belirten bir dilekçe vermiş, buna karşılık Cevat Rıfat Atilhan ve Mehmet Demir de Nuri Demirağ’ı partiden ihraç ettiklerini ve parti merkezini Cihangir’e taşıdıklarını bildiren bir yazı vermişlerdir<sup>44</sup>. Dilekçelerin cevapları beklenirken Nuri Demirağ, Cevat Rıfat Atilhan’ın Cumhuriyet Savcılığı II.Tetkik Bürosuna 23.03.1946 tarih ve 946/15 numarayla verdiği dilekçesinde şahsına “neşren ve madde-i mahsusa tayini suretile fiil istinad ettiğini ve gene neşren, namus şöret, vakar ve haysiyetine” saldırdığını belirterek, hakkında 20 bin liralık tazminat davası açmıştır.<sup>45</sup> İki tarafın dilekçelerini ve beyanlarını inceleyen Vilayet Hukuk İşleri Dairesi, 25 Mart 1946’da Demirağ’ı haklı bulmuş ve siyasi faaliyetlerine devam edebileceğini belirtmiş, İçişleri Bakanlığı’ndan da bu yönde karar gelince Cevat Rıfat ve arkadaşları partiden ihraç edilmiştir.<sup>159</sup>

Bu kararın ardından her ne kadar uyuşmazlıklar giderilmiş gibi gözükse de yaklaşan yerel ve genel seçim sürecinde parti içindeki huzursuzluklar tekrar ortaya çıkmıştır. 21 Temmuz 1946 genel seçimlerinin yapıldığı gün Parti İdare Kurulu, Nuri Demirağ’ı partiyi despotizmle yönettiği iddiası ile ikinci kez üyelikten çıkarmıştır.<sup>160</sup>

Bunu öğrenen Nuri Demirağ kendisinin bu kararı alan üyeleri çıkardığını ve bu nedenle böyle bir karar alınmasının imkansız olduğunu öne sürmüştür. Taraflar kendi haklılıklarını ispata çalışmış ve nihayetinde Vilayet Hukuk İşleri tarafından ortaya çıkan anlaşmazlık incelemeye alınmış, parti nizamnamesi ve tüzüğüne göre inceleme yapıp<sup>48</sup> kesin olmamakla birlikte kararın Nuri Demirağ aleyhine olacağı anlaşılmıştır. Nuri Demirağ, idare heyetinin İstanbul Valiliği tarafından haklı görüldüğü haberinin resmi olarak kendisine duyurulmasından

<sup>159</sup> Ercan Haytaoğlu, “1945’de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi”, *Türkler Cumhuriyet*, s.786.

<sup>160</sup> Ercan Haytaoğlu, “1945’de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi”, web: <http://www.nuridemirag/birmkp.doc>, s.10.

önce, bu kararı aldıktan sonra Danıştay'a başvuracağını açıklamış, partisinin lideri olduğu iddiasıyla İstanbul şubelerine bir yazı ile 28 Temmuz Pazar günü genel bir toplantı yapılacağını bildirmiştir.<sup>161</sup> Vilayet, Nuri Demirağ ile idare heyeti arasındaki anlaşmazlık hakkında kararı vererek her iki tarafa da kararı tebliğ etmiştir. Bu karara göre, Parti idare heyetinin tüzük hükümlerine uygun olarak Nuri Demirağ'ı yolsuz ve uygunsuz saydığı hareketlerinden dolayı Haysiyet Divanına vermiş olduğu, bu divanın partiden çıkarma kararı verdiğini, bu kararda da parti tüzüğüne aykırı bir vaziyet olmadığı tespit edilmiştir. Böylece Nuri Demirağ resmen partiden atılmıştır. Bunu kolay kabul edemeyen Demirağ, Danıştay'a ve İçişleri Bakanlığı'na müracaatlarda bulunsa da istediği kararları alamamıştır.<sup>162</sup>

Parti ise yeni bir başkan seçme çalışmalarına hız vermiştir. Tüm halk tarafından benimsenecek bir başkan arayışlarında kurucu üyelere Hüseyn Avni Ulaş ve Cevat Rıfat Atilhan isimleri ön plana çıkmış, fakat bu isimlerin yeni bir parti kurma hazırlığında olmalarından dolayı bu mümkün olmamıştır.

Henüz bir başkan seçilememesine rağmen bazı yöneticiler partiye tamamen farklı bir yön verme girişiminde bulunmuşlardır. 28 Ekim 1946'da bir kongre toplayarak partinin adını da "Milli Köylü Partisi" olarak değiştireceklerini belirtmişlerdir.<sup>163</sup> O güne kadar liberal söylemleri ile öne çıkan parti programındaki köy ve köylülerle ilgili maddeleri öne çıkararak yeni bir program oluşturmayı denemişlerdir. Fakat lider arayışlarının son bulamaması ve belirsizliklerin devam etmesi parti içerisinde huzursuzluğu daha da arttırmış ve istifaların önünü açmıştır. İdare heyetinden üyelere kadar her kademedeki birçok istifa gelmiş ve birçok şube kapanmıştır. Nuri Demirağ her ne kadar artık siyasette yer almayacağını beyan etmişse de bu gelişmeleri bir fırsat olarak değerlendirip tekrar partiye dönmek için harekete geçmiştir. 17 Nisan 1947'de Paşalimanı'ndaki köşkünde yeni bir kongre yaparak yeniden Genel Başkan olarak kurduğu partiye geri dönmüştür. Buna karşı muhalif tarafta olan eski parti idare heyeti üyeleri tarafından genel sekreter seçilen Vahit Çadircioğlu bu kongrenin kanuni olmadığını belirtmiş ve böylece partide yeniden iki başlı bir süreç başlamıştır. Muhalefet kanadı da kendi kongrelerini yapmak için 2 Haziran 1947'de toplanacaklarını ilan ederek valiliğe müracaat etmişler fakat söz konusu günde yeterli çoğunluk sağlanamayınca 8 Haziran Pazar günü tekrar

<sup>161</sup> Tanin, 27 Temmuz 1946.

<sup>162</sup> Ercan Haytaoğlu, "1945'de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi", Türkler Cumhuriyet, s.788.

<sup>163</sup> Ercan Haytaoğlu, "1945'de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi", web: <http://www.nuridemirag/birmkp.doc>, s.12.

toplantılmışlardır. Kongrede beklenen olumlu sonuçlar çıkmayınca bu toplantılar bir süre daha devam etmiş fakat giderek Çadircioğlu aleyhine bir hava esmeye başlamış ve sonuçta taraflar yeniden mahkemelik olmuşlardır. Daha önceki yargılamaların sonuçlanması da bu döneme rastlamış ve nihayetinde Demirağ'ın başkanlığı kesinleşerek parti faaliyetlerine devam edebilmiştir.

Yaşananların ardından 29 Temmuz 1949'da yapılan genel kongrede tekrar parti politikalarının altı çizilmiş ve yeni oluşturulan yönetim kadrosu ile partinin birlik ve beraberliği güçlenmiştir.<sup>164</sup> Bu birlik havası 1952 yılına kadar devam etmiş fakat Ağustos 1952'de yeniden geçmişte yaşanan sıkıntılar nüksederek kongre başkanı Cemal Dümen tarafından Nuri Demirağ partiden çıkartılmak istenmiş ve benzer süreç sonucunda bu girişim de başarısız olmuştur.

Milli Kalkınma Partisi'nin 13 yıllık siyasi hayatı boyunca dört yerel, dört de genel olmak üzere toplam sekiz seçim yapılmış fakat MKP'nin bu seçimlerden sadece dördüne katıldığı tespit edilmiştir. Katılınan ilk seçim 26 Mayıs 1946 yerel seçimleri olmuştur. Parti içi çekişmelerin yaşandığı bir dönemde seçim tarihinin dört ay erkene alınması ile seçime girilip girilmeyeceği uzun tartışmalardan sonra karara bağlanmış ve katılınması kararlaştırılmıştır. Parti teşkilatının olduğu her yerde çalışmalara büyük bir yoğunlukla başlanmıştır. DP seçime girmeme kararı alınca MKP, tek muhalif parti olarak katılmış fakat seçim sonuçlarına hile karıştığı iddiası ile öğleden sonra seçimlerden çekildiklerini ilan etmiştir. Bu seçimlerin tartışmaları sona ermeden 21 Temmuz 1946 genel seçimleri gelmiştir. DP ile yapılan ittifak görüşmeleri sonuçsuz kalınca Cumhuriyet tarihinde ilk defa bir genel seçime üç parti katılmıştır. Fakat bu seçimde de benzer tartışmalar ve hile iddiaları ortaya çıkmış ve sonuçlara ilişkin farklı görüşler belirtilmiştir. Tüm bunlara rağmen somut olan en büyük bilgi MKP'nin bu seçimde de istediği başarıyı elde edemediğidir.

1946'daki genel seçimlerin ardından parti içi çekişmeler yüzünden 1950 yılına kadar yapılan ara seçimlere katılamamıştır. 14 Mayıs 1950 genel seçimlerinde MKP'nin 6 ilde seçime katılacağı yönünde çıkan haberlere rağmen Yüksek Seçim Kurulu'na sadece İstanbul'dan aday bildirilmiştir. Sonuçlar açıklandığında Demokrat Parti'nin büyük bir zafer kazandığı fakat MKP'nin herhangi bir başarı gösteremeyip bir milletvekili dahi çıkaramadığı

---

<sup>164</sup> Ercan Haytaoğlu, “1945’de Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk Milli Kalkınma Partisi”, web: <http://www.nuridemirag/birmkp.doc>, s.14.

belli olmuştur. 1954'e gelindiğinde bu sefer farklı bir yöneme başvurulmuştur. Adnan Menderes'in isteği sonucu genel başkan Nuri Demirağ DP listelerinden Sivas bağımsız adayı olarak seçime girmiştir. DP listelerinin tamamı seçildiği için Nuri Demirağ da meclise girmiş ve böylece fikirlerini artık milletvekili sıfatı ile duyurma imkanı elde etmiştir. Her ne kadar DP listesinden seçilmiş olsa da meclise girdikten sonra muhalif söylemini elden bırakmamıştır. Memuriyeti suistimal edenlerin ağır cezalara çarptırılması seçim sisteminin değiştirilmesi gibi kanun tekliflerinin yanı sıra bir çok soru önergesi vermiş ve fikirlerinin mücadelesine mecliste devam etmiştir.

1957 yılında milletvekilliği sona eren MKP genel başkanı Demirağ sağlık sorunları nedeni ile tekrar seçimlere girememiş ve 13 Kasım 1957'de hayatını kaybetmiştir. Partiyi kuran ve ayakta kalmasında en büyük etken olan Demirağ'ın vefatının ardından parti faaliyetleri aksamış ve genel kurul toplanamamıştır. Bu nedenle 22 Mayıs 1958 tarihinde münfesi kabul edilmiştir. Böylece 1945 yılında kurulan parti siyasi yaşamını sonlandırmıştır.

## SONUÇ

Nuri Demirağ bir tarihsel dönemin (Osmanlının son dönemleri ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş dönemi) tipik bir ürünüdür. Demirağ benzeri müteşebbislerin, sanayicilerin, başarıları ya da başarısızlıkları aslında “devlet kapitalizmi” uygulamasının kaçınılmaz bir sonucudur. Jakoben bürokrasi her şeye hakim olma, her şeyi, bir büyük proje dahilinde yönetme niyetindedir ve dönemin spesifik şartları nedeniyle bu politikayı başarı ile uygulamaya da muktedirdir.

Ayrıca, ciddi bir sermaye birikimi ve de ne ideolojik ne de maddi bir güç olarak bir burjuva sınıfının ortada olmadığı bu dönemde devlet öncülüğünde sürdürülen iktisadi faaliyetlerin koordinasyonu ve yönlendirilmesi, kaynakların tahsisi ve zenginliğin bölüşümü açısından daha makul ve daha kolay bir başka yol da yoktur. Bürokrasi/devlet aygıtının karşısında ne güçlü bir burjuvazi ne de “devlet kapitalizmine” karşı çıkacak örgütlü bir işçi sınıfı vardır. Korporatist bir anlayışla toplumu bir arada tutan ve ülkeyi milli bir hedefe doğru yönelten bir modeldir bu. İç tehdit ciddi boyutta değildir, bürokrasiye meydan okuyacak bir sınıf ya da sınıflar yoktur, bürokrasinin manevra alanı hem ideolojik olarak hem de pratik de son derece geniştir. Tek parti, CHP, hem devlettir hem de ülkenin her yanını sarmış en büyük örgüttür, devlet ve parti, bürokrasi ve parti yönetimi içiçedir. Bürokrasi maddi ve beşeri kaynakları kontrol altında tutmakta ve yeni bir devlet ve millet inşası projesi çerçevesinde bu kaynakları kullanmaktadır.

Bürokrasinin-devletin seçtiği yol, açıktır ki özel sermayeye ve özel müteşebbislere yer vermeyen sosyalizm değildir; özel teşebbüse rol biçer ancak onu kontrol altında tutar. Bürokrasinin koyduğu hedefler dahilinde hareket etmesine izin verir. Aslında bu bir koalisyon ve ittifaktır, iki tarafın da kazandığı bir uzlaşma. Fakat, kurulan koalisyonda eşitsiz bir ilişkinin varlığından söz etmek mümkündür; palazlandırılmaya çalışılan burjuvazi ilk dönemlerde daha çok tabi ve edilgen bir durumdadır dolayısı ile bürokrasi ile yakın ilişki kurmak ve bu münasebetleri sıcak ve çatışmadan uzak tutabilmek kaçınılmaz olarak başarının anahtarı durumundadır.

Devletin ağırlığı normal olduğu kadar, işadamları açısından da, o dönemin şartlarında, istenilir bir durumdur. Alternatif yoktur, sermayen çevrelerinin başka bir alternatif modeli

düşüncelerin gerek de yoktur. Sermaye birikimi mekanizmaları, ülke için pazar dar ve zayıftır. Hem bir bütün olarak sermaye sınıfı hem de tekil olarak müteşebbisler birçok işin altından kalkamayacak kadar zayıftır. Devletin/bürokrasinin desteğine ve kamunun kaynaklarına ihtiyaçları vardır. Ancak bu destekleme, zengin, müteşebbis yaratma süreci doğrudan kamu kaynaklarının, devletin parasının karşılıksız olarak özel kesime aktarılması şeklinde vuku bulmamıştır.

Devlet sanayicinin ürettiği malların müşterisi olmuştur, yerine göre yüksek fiyattan mamul malları almıştır yani özel sektörün müşterisi gibi davranmıştır. Bir yandan da özel kesimin işvereni olmuştur. Kamu altyapı yatırımları (demiryolları, fabrika binaları, kamu binaları vs) müteahhitlik hizmetleri üzerinden ciddi bir sermaye birikimi sağlamıştır. Özellikle Cumhuriyet'in kuruluşunun ardından ortaya çıkan yeni zengin, müteşebbis grubuna baktığımızda bu insanların büyük kısmının aileden gelen bir birikimi olmadığını görür. Genellikle iş hayatına küçük bir sermaye ile başlamışlar ve zenginleşmişlerdir. Bir başka dikkat çeken özellik ise 1920-1940 arasında kurulan işletmelerinin sahiplerinin büyük bir kısmının mesleki geçmişinin memur ve tüccar olmasıdır. Ayrıca müteşebbisler sık sık faaliyet alanlarını değiştirmek zorunda kalabiliyorlardı, bu durum kişisel tercihlerden, şirketlerin planlarından kaynaklandığı gibi büyük oranda da devlet politikalarının önceliklerinin değişmesinin de bir sonucuydu. Nuri Demirağ da bir istisna değildi, fırsatların peşinde koşan bir girişimci olarak karlı gördüğü farklı faaliyet alanlarına el atmıştı.

İttihat ve Terakki ile başlayan bir çizgi genç Cumhuriyet'e kadar uzatılmıştır; Müslüman ve milli bir burjuvazi yaratmak. Bu fikriyatın filizlenmesinin nedenlerine tezin önceki bölümlerinde değinmiştik; artık devlet ve yönetenler katında gayri Müslim tebaa "yıkıcı, bölücü, zararlı", Türklük/Müslümanlık ile birleştirici ve asli unsur olarak görülmektedir. Daha önce de belirttiğimiz üzere sınıf mücadelesi bu noktada dinsel etnik bir görünüm kazanır, dolayısı ile ezen ve ezilenin dini/etnik kimlik üzerinden tanımlanması, görünür kılınanın bu olması millet inşa sürecinde ve millet fikrinin gelişmesinde güçlü bir harç görevi görür. Hedefte (servetlerinin el değiştirmesi gereken grup olarak) zengin, ticareti, ekonomik faaliyet alanlarını uzun süre kontrol altında tutan gayri Müslimler, onların karşısında ise yekpare bir bütün olduğu iddia edilen Müslüman Türkler vardır. Bu kitlelerin mobilizasyonunu sağlayan güçlü bir ideolojik yaklaşımdır.

Ulus inşası sürecinde elbette ülkede gayri Müslimlerin arkalarında bıraktığı boşluğun doldurulması da gerekmektedir. Servetin el değiştirmesi, örneğin bu kesimlerin iş yerlerinin ucuza kapatılması, tarlalarının ve diğer mülklerinin ele geçirilmesi nispeten kolay ve zahmetsiz bir uygulamadır ve yaşananların bir boyutudur ancak güç olan milli bir ekonomi ve sanayinin inşasının yerli güçlerle/girişimcilerle sağlanması, yerli burjuvazinin yaratılmasıdır.

Korumacı tedbirler, teşvikler milli/yerli burjuvazi yaratmanın en kolay ve temel prensibidir. Devlet/bürokrasinin yol göstericiliğinde bir kalkınma hamlesi başlamıştır. Fırsatlar vardır ve bu fırsatları sadece görmek değil bürokrasinin de desteğini olarak aradan sıyrılma ve hatırı sayılır bir servet elde etme imkanı vardır. Uygulanan ekonomik programlar bürokrasinin gücünü pekiştirirken, sistemin içine girebilen müteşebbisler yüksek karlar elde edebilmektedir. Teşvik-i Sanayi kanunu ile yerli üreticiler gümrük duvarları ile korunuyor, devlet yatırımlar için arazi hibe ediyordu. 1929-1934 yılları arasında devlet gelirlerinin hızla arttığı görülüyor, bu bürokrasinin ülkede üretilenlerin daha büyük bir bölümünü kontrol ettiği anlamına geliyordu.

Nuri Demirağ da bu “tipik işadami” tablosuna uymaktadır. Milliyetçi görüşlere sahiptir, aynı zamanda özel teşebbüsün önemine inanmaktadır. Devlet bürokrasisinde harcadığı mesainin ciddi bir “başlangıç sermayesi” olarak da görülmesi mümkündür. Görüldüğü kadarı ile başarılı bir bürokrattır ancak ülke çıkarlarını koruma adına görevinden ayrılmayı zorunlu görece kadar da milliyetçi bir kişiliktir. Memuriyetten ayrıldıktan sonra yaptığı ilk iş olan sigara kağıdı üretimine girişi üzerine nakledilen hikaye bu bakımdan ilginçtir;

*“Bir gün Tahtakale’den geçiyordu. Gözüne, bir sigara kağıdı ilanı ilişti. Bu kısacık yazıdaki sarf ve imla hatası, onu fena halde sinirlendirdi. O ilanı oraya asanların zevksizliğinden, adeta iğrendi. Sigara kağıdının ismi, bir hayır müessesinin adını ifade ediyordu. Fakat bu sigara kağıdının, bir düşman donanması menfaatine satıldığını herkes gibi Nuri Bey’de biliyordu. Nuri Bey, düşüncesine devam ederken, zihninden şunları geçiriyordu:*

*-Pek iyi... ben bu işi yapamaz mıyım?... O imlası bozuk, şekli çirkin olan ilanın tam karşısına, imlası düzgün, şekli zarif, ismi milli şerefimi ifade eden bir*

*ilan asamaz mıyım?... O ilan sahipleriyle, bir milliyet ve hamiyet yarışına çıkamaz mıyım?"*

Demirağ'ın toplumda giderek güçlenen milliyetçi, ulusçu düşüncelerden etkilendiği açıktır ancak Demirağ bu duyguların yanına müteşebbis ruhunu da koymuştur. Demirağ bir müteşebbis olması hasebi ile, doğal olarak konjonktüre göre hareket etmektedir. 1930'ların ikinci yarısından-1943 dönemi karlılığın ticaretten sanayiye kaymış olduğu bir dönemdi ve Demirağ 1936'da uçak imalatı sanayine girme kararı alır. Devletçilik, siyasi bir elit ile emeklemekte olan bir burjuvazinin hızlı bir birikim sağlamak için güçlerini birleştirerek ve de yeni bir sosyal sistem kurma iddiasıyla, işçi sınıfını ağır baskılar altında tutup tarım sektörünü sömürürken, yalıtılmış bir ekonomi alanı yaratmalarına dayanır.

Sınıfsız kaynaşmış imtiyazsız bir kütle olarak görülen, ülkü, dil ve din birliği olan yeni bir Cumhuriyet ülküsü planın ideolojik temeliydi. Ancak, II. Dünya Savaşı burjuvazinin karaborsa vesair yollarla daha palazlandığı bir dönem oldu. Bürokrasi kademesi de o zaman kadar sahip olduğu maddi ayrıcalığı yitirmeye başlıyordu, maaş/gelir kaybı yaşıyordu ancak öte yandan burjuvazinin bir kesimi toplumun diğer kısımlarının hilafına zenginliğini arttırıyor bu da koalisyonu ve uzlaşmayı tehlikeye atıyordu. Dahası II. Dünya Savaşı sonrası siyasi ve ekonomik konjonktür eski devletçiliğin uygulanmasını, bürokrasinin elini hep daha güçlü tutan burjuvazi ile kurulmuş ittifakın devamını neredeyse imkansız kılıyordu. Toplumda huzursuzluk artmış, ABD'nin de baskısı ile çok partili hayata geçiş kaçınılmaz olmuş ve burjuvazi, doğal olarak, taleplerini daha yüksek sesle ve bağımsız bir şekilde ifade etmenin arayışına girmişti.

Sınıfsız imtiyazsız ve kaynaşmış toplum yönetici unsurların bir ülküsü ve ülkeyi kurgulama biçimiydi ancak gelişimin dinamikleri Türkiye'nin aslında sınıflı ve çatışmalı bir toplum olduğunu gösteriyordu. Savaş dönemi politikaları özellikle tarım kesimini ve emekçileri vurdu, bu kesim içinde devlete ve elbette devletle bir tutulan CHP'ye karşı hoşnutsuzluk arttı.

Öte yandan burjuvazi ile bürokrasi arasındaki makas da açılmaya başladı, sermaye çevreleri Varlık Vergisi türünden uygulamalardan, bürokrasinin yaratacağı zorluklardan daha çok kaygılanmaya başladılar. Bürokrasinin ağır elinin beklenmedik bir anda kendilerine de uzanabileceği kaygısını yaşamaya başladılar. Belirsizlik, kaderlerinin bürokrasinin ellerine



kaldığı gerçekliği müteşebbislerin Cumhuriyet'in ilk yıllarında da duydukları bir kaygıydı ancak devlet himayesi ve koruması o dönem için vazgeçilmezdi.

Nuri Demirağ'ın da havacılık faaliyetlerinin başarısızlığı ile başlayan ticaret hayatındaki gerileme üzerine siyasi bir misyon yüklenmenin gereğine inandığını, liberal ekonomiyi, ABD tarzı bir kapitalizmin bu ülkenin refahı için elzem olduğunu dillendirmeye başladığını görüyoruz. Ancak öte yandan da bürokrasinin daha baskın olduğu bu koalisyonda devletin ve devletçiliğin sermayenin taleplerine duyarsız kaldığını ve kulaklarını tamamen tıkadığı da iddia edilemez. Devletçi politikaların uygulanması çerçevesinde temel nitelikteki kararların alınmasında sermayenin giderek söz sahibi olması söz konusudur. Bu noktada şunu belirtmekte fayda var; tek partili devletçi sistemden, çok partili sisteme geçiş (Demokrat Parti'nin iktidara taşınması) devlet-sermaye ilişkilerinde bir büyük kopuş olarak okunmamalıdır. Devlet-sermaye ilişkisi başka bir model dahilince devam etmiş, devlet-sermaye iç-içeliği başka bir form alarak varlığını sürdürmüştür. Yani sermayenin gelişim düzeyi farklı türde bir siyasi organizasyonel yapılanmayı dayatmış, bir modelden bir başkasına geçiş zaruri hale gelmiştir.

Bununla birlikte, bu noktada tek partili ve “çok partili” dönem arasındaki sürekliliğin, işadamlarının hükümet ile yakın temas kurmalarının gerekliliğinin bir örneği olarak Vehbi Koç'un durumuna işaret etmek yerinde olacaktır. Koç, 1950'lerde iktidardaki Demokrat Parti tarafından, çeşitli bürokratik engeller ve sürekli tehditler yoluyla istifa etmek zorunda bırakılınca kadar CHP'nin inançlı bir üyesi olmuştur. Fakat, belki de herkesten daha iyi bildiği gibi, iş başarısında devletin desteğine muhtaçtı; sonuçta iktidar partisinin aleni tehditlerine boyun eğmek zorunda kaldı.

Demokrat Parti iktidarı ile sermayenin ideolojik ve fiili hareket alanı genişletilmiş, devletçi düzen anlayışı kıyasıya eleştirilmiş ve ekonominin motoru olarak hür teşebbüs kutsanmıştır. Ancak bir önceki rejimden, devlet-sanayici işbirliği noktasında, radikal bir kopuştan söz etmek pek de mümkün değildir. Bu, sürecin burjuvazinin “devlet yoluyla ve devlet içinde” gerçekleştirilebileceğini göstermektedir. Bu noktada dile getirilmesi gereken bir noktada burjuvazi yaratma ve onu geliştirme süreçlerinin bir süreklilik arz etmesidir. Hakim yapının kompozisyonunda bir değişiklik olmamıştır, sınıf güçlerinin dengesinde radikal bir değişim söz konusu değildir. Sermaye sınıfı, devletçilik-karşıtı olduğunu iddia eden bir partinin iktidara gelmesi ile birlikte ayrıcalıktı tutumunu kaybetmemiştir.

Hükümet ile yaşadığı sorunlar (uçak imalatı projesinin başarısızlığa uğraması, hükümetin desteğini çekmesi ve kurduğu tesislerin bir kısmının istismal edilmesi) Nuri Demirağ'ı bilfiil siyasete itmiştir. Ancak ülkedeki tek parti istipdadının ve yönetimin baskıcı karakterinin de Demirağ'ı siyasi bir alternatif üretmeye teşvik ettiğini söylemek de yanlış olmaz. Tek parti yönetiminin idare tarzını faşist İtalya'dan aldığı, devlet idaresi ile partinin tek ve aynı şey olduğu sıklıkla altı çizilen bir noktadır. Elbette yüksek düzey bürokratların aynı zamanda partinin yerel yöneticileri de olması işadamlarını devlet memurları ile yakın ilişki kurmaya zorluyordu. CHP karşı, muhalif sesleri susturmak için yeni bir basın kanunu çıkartmış, Darülfünun'daki 150 öğretim üyesinin üçte ikisi okuldan uzaklaştırılmıştı. Müteşebbis/sanayici Demirağ ülkenin geleceğini tek partili devletçi düzenin devamında değil, liberal bir düzende görmektedir.

Tek parti yönetimi ile yaşadığı hayal kırıkları yüzünden, bir işadamlarının böyle düşünmesi ve başka bir sistem tahayyülü geliştirmesi çok doğaldır. Demirağ, yeni bir düzenin sözcülüğüne ve savunuculuğuna soyunur. Toplumsal hoşnutsuzluğun kurduğu partide vücut bulacağını düşünmektedir. Kendisini zenginleştiren ama artık eskidiğini düşündüğü ve ticari olarak da başarısız olmasına neden olan devletçi düzenin toplumun ilerlemesi önünde bir engel olduğu tespitini yapmakta ve liberal düzenin ülkenin kurtuluşu olduğuna inanmaktadır. Bir işadamı olarak şahsi deneyimleri onu düzenle, siyasi bir hareket inşa etmek sureti ile, hesaplaşmaya itmiştir.

Bununla birlikte, Demirağ ve kurduğu MKP, DP'nin yapabildiğini becermekten uzaktır. Durumdan hoşnutsuz kitlelerin desteğini arkasına almaktan uzaktır, parti içinde ki fikir ayrılıkları da bu siyasi hareketin enerjisini tüketmiş, Demirağ ve partisi gerçek bir muhalefet ve alternatif olabilmek siyasi becerisini gösterememiştir.

Memur bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelen Nuri Demirağ, Türkiye ekonomisindeki değişimleri ve dönüşümleri değerlendirerek iş hayatına girmiş ve başarılı olmuştur. Ta ki işadamı olarak varlığını sağlayan ve servetini kazandıran devletle arası bozulana dek. O yıllara göre oldukça cüretkar bir şekilde uçak sanayine girmiş ancak hükümetle arasının açılması sonucu bu girişimi başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Siyasi iktidarla olan kavgasını politikaya taşımış; MKP'yi kurmuştur. Çok partili hayatın ilk siyasal partisi olan MKP, gerek programının eklektik yapısı gerekse siyasal kadrolarının uyumsuzluğu nedeniyle politik yaşamımızda bir güç haline gelememiştir.

## KAYNAKÇA

- AHMAD, Feroz, *Modern Türkiye'nin Oluşumu*, Sarmal Yayınevi, İstanbul 1995
- AKŞİN, Sina, *Jön Türkler ve İttihat Terakki*, İmge Kitabevi, 2. Baskı, Ankara 2002
- AKŞİN, Sina, *Yakınçağ Türkiye Tarihi 1, 1908- 1980*, Milliyet Kitaplığı, İstanbul
- ALTIPARMAK, Aytekin, “*Müteşebbis Kavramı ve Tazminat’tan 1932’ye Türkiye Müteşebbis Sınıfının Gelişimi*”, Erciyes Üniversitesi İkt. ve İdr. Bil. Fak. , Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi
- AVCIĞLU, Doğan, *Türkiye'nin Düzeni (Dün- Bugün- Yarın)*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1969
- AVCIOĞLU, Doğan, *Türkiye'nin Düzeni (Dün-Bugün-Yarın)*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1969
- BAŞKAYA, Fikret, *Paradigmanın İflası- Resmi İdeolojinin Eleştirisine Giriş*, Doz Basım ve Yayın, İstanbul 1997 *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1951, s.51
- BORATAV, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*, İmge Kitabevi, Ankara 2005
- BUĞRA, Ayşe, *Devlet ve İşadamları*, İletişim Yayınları, İstanbul 1995
- Bütün Dünya, *Türk Demiryolları, Türk Uçakları Yaptı, Bir Nuri Demirağ Vardı*, Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, Ankara 2003
- COŞAR, Nevin, *Türkiye’de Devletçilik*, Bağlam Yayınları, İstanbul 1995
- ÇAĞLAR, Keyder, *Emperyalizm Azgelişmişlik ve Türkiye*, Birikim Yayıncılık, İstanbul 1979
- ÇAVDAR, Tevfik, *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi 1839-1950*, İmge Kitabevi, Ankara 1995
- DELİORMAN, Necmetdin, *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, Nu.D.Matbaası, İstanbul 1957
- Demirağ Kardeşler ve Divriği**, Divriği Tabiat Varlıklarını Koruma ve Sosyal Yardımlaşma Derneği Yayın No:1, İstanbul 1998
- DEMİRAĞ, Nuri, *CHP Genel Başkanı İ. İnönü’ye Açık Mektup*, İstanbul 1949
- DEMİRAĞ, Nuri, *Nuri Demirağ Tayyare İşleri*, Maarif ve Derleme Genel Müdürlüğü, Belge No: 2310269169
- DEMİRAĞ, Nuri, *Tayyare Atelyesi Dahili Talimatnamesi Beşiktaş Hayrettin İskelesi*, Ülkü Basımevi, İstanbul 1938
- DEMİRAĞ, Nuri, *CHP Genel Başkanı İsmet İnönü’ye İkinci Açık Mektup*, Berksoy Matbaası, 1950

- DERVİŞOĞLU, Fatih, *Nuri Demirağ*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2007
- DİNÇBAŞ, Latif **3.7.1948 Cumartesi günü Saat 19'da Koca Mustafa Paşa Vidin Caddesi No:26'da Samatya Bucak Merkezi'nde Yapılacak olan Milli Kalkınma Partisi İl Kongresi Münasebeti ile Partililere Açık Mektup**, Latif Dinçbaş Matbaası, İstanbul 1948
- GEVGİLİLİ, Ali, *Türkiye'de Kapitalizmin Gelişmesi ve Sosyal Sınıflar*, Bağlam Yayınları, İstanbul 1989
- GÜLALP, Haldun, *Gelişme Stratejileri ve Gelişme İdeolojileri*, Yurt Yayınları 5, Ankara 1983
- GÜLALP, Haldun, *Kapitalizm Sınıflar ve Devlet*, Belge Yayınları, İstanbul 1993
- İdil, Engin, *İlk ve En Büyüklerden Vehbi Koç ve Ailesi*, 75 yılda Çarkları Döndürenler, Tarih Vakfı Yayınları, 1999
- Haytaoğlu, Ercan, *1945'te Çok Partili Siyasi Hayata Geçişte Bir İlk: Milli Kalkınma Partisi*, Yeni Türkiye, Cumhuriyet Özel Sayısı, 1988
- İNCEÖZ, Semih, *Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam Nuri Demirağ*, s.24-29, Aksiyon Dergisi, 15-21 Haziran 1996
- İNSEL, Ahmet, *Düzen ve Kalkınma Kıskaçında Türkiye*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 1996
- Tekeli, İlhan, İlkin, Selim, *Cumhuriyet Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması*, Bilanço 1923-1998 Cilt:2, Tarih Vakfı Yayınları, 1999
- KAZGAN, Gülten, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2002
- KAZGAN, Gülten, *Türkiye Ekonomisi'nde Krizler*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005
- KAZGAN, Haydar, *Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1995
- KEPENEK, Yakup, YENTÜRK, Nurhan, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 1996
- KEPENEK, Yakup, YENTÜRK, Nurhan, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2000
- KEYDER, Çağlar, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1993
- KEYDER, Çağlar, *Toplumsal Tarih Çalışmaları*, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 1983
- KEYDER, Çağlar, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, İletişim Yayınları, İstanbul 1995

- KILIÇBAY, Ahmet, *Türk Ekonomisi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1992
- Koç, V., *Hayat Hikayem*, İstanbul 1973 Vehbi Koç Vakfı
- Milli Kalkınma Partisi 1949 yılı Umumi Kongresi*, Vakıf Matbaası, İstanbul 1949
- Milli Kalkınma Partisi Açılış Nutku*, Doğanlar Basımevi, 1946
- Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi- İzahları ve Köy Kalkınması*, Şaka Matbaası, İstanbul 1950
- MKP, Köy İmar Planı**, Milli Kalkınma Partisi Neşriyat Serisi No:1, İstanbul 1946
- MKP, *Milli Kalkınma Partisi Nizamnamesi*, İstanbul 1946
- Noviçev, A.D, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Ankara: Onur Yayınları, 1979
- Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953'te *Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatu*, İstanbul: Şaka Matbaası, 1953
- Okçuoğlu, İbrahim, *Türkiye'de Kapitalizm'in Gelişmesi İkinci Kitap (1923-1950)*, İstanbul 1999
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Türkiye Araştırmaları , İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı- Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1993
- Pamuk Şevket, "19.yy Osmanlı Dış Ticaret" Tazminat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi c.3, İletişim Yayınları İstanbul, 1985
- Rozaliyev, Y.N, *Türkiye'de Sınıflar ve Sınıf Mücadeleleri*, İstanbul: Belge Yayınları, 1979
- Sakaoğlu, Necdet, Popüler Tarih Dergisi, *Portre Nuri Demirağ*, ,Temmuz 2000, s.70-73
- Savran, Sungur, *Türkiye'de Sınıf Mücadeleleri* Cilt 1 (1919-1980), İstanbul: Kardelen Yayınları, 1992
- Schick, Irvin Cemil, Tonak, Ahmet Ertuğrul, *Geçiş Sürecinde Türkiye*, İstanbul: Belge Yayınları, 1998
- Sim, H, *Nuri Demirağ'ın Memleket Davalarından: "5." Broşür Kalkınma Davaları*, Muhtelif Gazetelerde İntişar Eden Son Beyanatlari ile Konferansları, Özkalkınma'nın ilavesi
- Sim, H, *Nuri Demirağ'ın Millet Hayırına, Memleket Menfaatına Amerika Seyahati İntibaları ve Türk Milletine Beyannamesi*, İstanbul: Şaka Matbaası, 1951
- Sönmez, Sinan, *Dünya Ekonomisi'nde Dönüşüm -Sömürgecilikten Küreselleşmeye*,

Ankara: İmge Kitabevi, 1998

Şakir, Ziya, *Nuri Demirağ Kimdir?*, Kenan Matbası, İstanbul, 1947

Şaylan, Gencay, *Türkiye’de Kapitalizm, Bürokrasi ve Siyasal İdeoloji*, Ankara: V Yayınları, 1986

Tekeli, İlhan, İlkin, Selim, *Türkiye’de Büyük İnşaat Müteahhitlerinin Doğuşunda Cumhuriyetin Bayındırlık ve Demiryolu Programlarının Etkisi*, ODTÜ Gelişme Dergisi, Ankara, 20 (1-2), s.207-228, 1993

Tezel, S. Yahya, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfın Yurt Yayınları, 1994

Timur, Taner, *Türkiye’de Çok Partili Hayata Geçiş*, Ankara: İmge Kitabevi, 2003

Türkiye Büyük Millet Meclisi (1934) 1/597 *Numaralı Müzayede ve Münakasa Kanunu Layihası ve Maliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları*, Sıra No. 140

Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik sürecinde Türkiye, Cilt 3 1. Dünya Savaşı’ndan 1971’e*, İstanbul: Belge Yayınları, 2001

Toprak Zafer, *Türkiye’de Ekonomi ve Toplum (1908-1950) Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995

Zürcher, Jan Erik, *Modernleşen Türkiye’nin Tarihi*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1995

## ÖZGEÇMİŞ

### Bireysel Bilgiler

Adı ve soyadı : Ender Tuna  
Doğum tarihi ve yeri (YYYY, Yer) : 22.06.1970, Üsküdar  
Uyruğu : T.C.  
Medeni durumu : Evli

### Eğitim Durumu

1987 Karabük D.Ç. Lisesi  
1990 Gazi Üniversitesi İkt. ve İdr. Bil. Fak. İktisat Bölümü  
1996 Marmara Üniversitesi, İkt. ve İdr. Bil. Fak., Çal. Ek. ve End. İlş. Böl.  
2010 Marmara Üniversitesi, Sosyal Bil. Ens., İktisat Anabilim Dalı, Kalkınma Ek. ve Gelişme İktisadı Bölümü  
Yabancı dil(ler) : İngilizce

### Mesleki Deneyim

1996-1997 İktisat Dergisi / Yayın Koordinatörü  
1999-2002 Nobel İlaç/ Muhasebe Sorumlusu  
2003- halen YKM Genel Müdürlük/ Finansman Müdür Yardımcısı