

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI

**1923-1939 YILLARI ARASINDA TÜRK
ORDUSUNDA YAPILAN ASKERİ
YATIRIMLAR**

İrfan SEZGİN

İnönü Üniversitesi SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin TARİH ANA
BİLİM DALI İçin Öngördüğü YÜKSEK LİSANS TEZİ
Olarak Hazırlanmıştır.

(Malatya, Haziran 2009)

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI

1923-1939 YILLARI ARASINDA TÜRK ORDUSUNDA YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR

İrfan SEZGİN

Danışman: Yrdc.Doç. Dr. Serap TAŞDEMİR

İnönü Üniversitesi SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ Lisansüstü
Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin TARİH ANABİLİM DALI İçin
Öngördüğü YÜKSEK LİSANS TEZİ Olarak Hazırlanmıştır.

(Malatya, Haziran 2009)

Onay Sayfası

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Bu çalışma, jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ ÇALIŞMASI RAPORU olarak kabul edilmiştir.

Başkan:

Üye :

Üye :

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

...../...../.....

Prof. Dr. Mehmet TİKİCİ
Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü

ONUR SÖZÜ

Yüksek Lisans Tezi olarak savunduğum “1923-1939 Yılları Arasında Türk Ordusunda Yapılan Askeri Yatırımlar” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın tarafımdan yazıldığını ve yararlandığım bütün yapıtların hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğunu belirtir, bunu onurumla doğrularım.

İrfan SEZGİN

ÖNSÖZ

Türk Milleti'nin kurduğu İmparatorluk ve devletler uzun yıllar dünyanın diğer milletlerine örnek olmuştur. Bu imparatorluk ve devletlerin yükselme dönemlerini incelediğimizde, sağlam bir idari yapı ile birlikte, güçlü ve modern bir askeri gücün de var olduğunu görürüz. Hiçbir zaman tam olarak güven ortamından bahsedemeyeceğimiz dünyada, Türkler sahip oldukları askeri güçle dünya politikalarına yön vermişlerdi. Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklama dönemine kadar devam eden bu üstünlük, savaş meydanlarında imparatorluk ordusunun almaya başladığı yenilgilerle tersine döndü. Güçlenen ve sanayileşmesini tamamlayan Avrupalı devletlerin elindeki silahları satın almak veya ülke içerisinde üretmek için yapılan çabalar da hiçbir zaman eski güce ulaşmada yeterli olmadı.

İmparatorluğun yıkılmasından sonra verilen Milli mücadelede ordunun elindeki silah, araç ve gerecin eksikliği çok fazla hissedildi. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte, bu sıkıntıları bir daha yaşamamak için, eldeki imkanlar ölçüsünde sanayi kurulmaya, yollar yapılmaya çalışıldı. Oldukça büyük ve önemli yatırımlar yapıldı. Yeni bir savaştan çıkmanın yarattığı sıkıntıyla kurulan bu tesisler ve yollar, doğal olarak ülke savunulması dikkate alınarak inşa edildi.

Tezimizde; 1923-1939 yılları arasında kurulan bu tesisler ve demiryollarını, ulaşılan belge ve bilgiler ışığında incelenmeye çalıştık. Cumhuriyet döneminin kendisine devredilen harp sanayi tesislerini yok kabul etmenin doğru olmayacağını düşünerek, Türklerin sistemli bir ordu kuruluşuna geçtikleri İmparator Mete zamanından başladık. Kısaca Osmanlı İmparatorluğu'na kadar olan dönemi anlattıktan sonra, özellikle İmparatorluğun harp silah, araç ve gereçlerinde ön plana çıktıkları devrin ve müteakiben Türkiye Cumhuriyeti'ne devrettikleri sanayi tesislerinin üzerinde durduk.

Askeri yatırımlar kavramı oldukça geniş ele alınabilecek bir kavram. Bir ülkenin kendi milli çıkarlarını, diğer ülkelere karşı korumak amacıyla yaptığı her türlü tesis, sanayi, yol ve hizmetler bu kavram içerisinde düşünülebilir. Tezimizi hazırlarken konunun çok fazla dağılmaması için, askeri yatırımları; harp sanayine

yapılan yatırımlar, kurulan askeri fabrikalar ve stratejik açıdan önemli demiryolu yapımı için yapılan yatırımlar olmak üzere sınırlandırdık.

Mesleki çalışmalarımızın yoğunluğu bu çalışma sırasındaki performansımızı düşürdüğü gibi, kaynakların bulunduğu kütüphane ve diğer bilim merkezlerine uzak oluşumuz da sıkıntı yarattı. Tezimizi hazırlarken, araştırma eserlerinin yanında konuyla ilgili yapılan yüksek lisans ve doktora tezlerini de gözden geçirmeye çalıştık. Atatürk döneminde yapılan yatırımları askeri açıdan inceleyen, savunma sanayini konu edinen akademik düzeyde veya amatör yapılmış çeşitli çalışmalar mevcuttur. Bu çalışmaların neler olduğuna kaynakçamızda ve çalışmamın ilerleyen bölümlerinde değinilmektedir. Özellikle Atatürk döneminde yapılan askeri yatırımlar ve kurulan tesislerle ilgili olarak ATASE Arşivinde bulunan **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, pek çok araştırmacıya olduğu gibi, bize de tezimizle ilgili ana kaynak olmuştur. Çalışmamızın tüm eksikliklerine rağmen konu ile ilgili yapılacak araştırmalara küçük de olsa bir rehber olabileceği ümidini taşıyoruz.

Bu çalışmamda değerli vakitlerini bana ayırarak yardımlarını esirgemeyen ve her türlü konuda destek olan Danışman Hocam Yrdc.Doç.Dr. Serap TAŞDEMİR'e; bana araştırma yöntemlerini öğreterek, tarihe ve dünyaya bakışımı genişleten, her türlü konuda fikir ve desteklerini aldığım, başta Bölüm Başkanı Prof. Dr. Salim ÇÖHCE olmak üzere, Tarih Bölümünün tüm değerli öğretim üyelerine; araştırmalarım sırasında elde ettiğim bilgileri paylaşmak ve pekiştirmek için yaptığım tartışmalarda beni sabırla dinleyen, bana fikirler veren, yakın iş arkadaşlarım ve dostlarıma; kendilerine ayırmam gereken zamandan çalarak yaptığım çalışmalarda bana ilgi ve desteklerini eksik etmeyen değerli eşim Zehra ve oğlum Buğra'ya saygı ve sevgilerimi sunar, bu araştırma için her türlü bilgi ve belgeye ulaşmamda bana yardımcı olan, arşiv ve kütüphanelerini açan; Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı'na, Savunma Sanayi Müsteşarlığına, Milli Savunma Bakanlığı Kütüphanesi ile Milli Kütüphane çalışanlarına ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi yetkililerine teşekkür etmeyi borç bilirim.

İrfan SEZGİN

ÖZET VE ANAHTAR SÖZCÜKLER

Araştırmada, Türklerin tarih sahnesine çıkmalarından itibaren, özellikle dünya politikalarına yön veren güçlü imparatorluk ve devletler kurdukları dönemlerde, sahip oldukları askeri gücün, bu seviyeye ulaşmalarında ne kadar etkili olduğu ortaya konulmuş, günümüzde dünya ülkelerinin nezdinde söz sahibi olmak isteyen Türkiye'nin gelecekte bu konuda yapacağı yatırımlar için ışık tutulmaya çalışılmıştır.

Milli mücadele döneminde her türlü yokluğa rağmen, bağımsızlık ve istiklalini korumaya çalışan Türk Milleti, bu mücadeleyi kazandıktan sonra, ekonomik ve askeri alanda tam bağımsızlığını sağlayabilmek için ekonomik atılımlar yapmış, sanayi tesisleri kurmaya çalışmış, hiçbir Avrupalı devletin beklemediği başarıya imza atmıştır. Bu başarıya ulaşmada Türk Milleti'nin fedakârlığının yanında, Atatürk ve diğer Türk devlet adamlarının izlediği akılcı politika etkili olmuştur. Günümüzde dünyadaki güvensizlik ortamında, Türkiye'nin tekrar aynı sıkıntıları yaşamaması için milli bir harp sanayi ile birlikte, güçlü bir ekonomiye ve sanayiye sahip olması önemlidir.

Araştırmanın yöntemi tarihsel araştırma yöntemidir. Konu incelenirken öncelikle Orta Asya'dan itibaren Türkiye Cumhuriyeti'ni kurulana kadar olan dönemde, Türklerin kurdukları devletlerde sahip oldukları harp sanayi anlatılmıştır. Daha sonra ise, Türkiye Cumhuriyeti'ni ile birlikte kurulan sanayi tesisleri ve yapılan askeri yatırımlar, İngiltere ve Almanya'dan alınan askeri yardımlar, inşa edilen askeri amaçlı demiryolları ile birlikte irdelenmiştir. Elde edilen bilgiler ışığında çıkarılan sonuç özetlenerek çalışma sonlandırılmıştır.

Anahtar sözcükler: Askeri Açından Demiryolları, Askeri Yardım, Askeri Yatırım, Atatürk Dönemi, Milli Mücadele, Savunma Sanayi, Türk Milleti, Türk Ordusu.

ABSTRACT AND KEY WORDS

In this research, how possessed military forces influence the level of power of Turks, since they take the stage of history, especially in epochs when they built up strong empires and **stataes**(state?) directing World's politics, is presented and lighting the way of Türkiye's, who tries to be an arbiter in front of the World's countries nowadays, future investments in this subject is aimed.

Turkish people who tried to protect their independency and liberty, in spite of all neediness during the National Controversy (Milli Mücadele), have made economical progresses to assure absolute independency in economical and military area, and have tried to build industrial facilities after achieving this contention; and gained successes that no European country expected. Nowadays in this mistrust environment of the World, in order to prevent the occurrence of the same scenario again, it is important that Türkiye has a national war industry with a strong economy and industry.

The method of the research is historical research method. During the survey, the war industry in the countries built up by Turk's, during the period between Middle Asia and Republic of Türkiye, is analyzed firstly. After that, industrial facilities built up military investments made with the Republic of Türkiye and the military supports taken from Italy and Germany are examined with the railway lines constructed for military purposes. The study is finalized by summarized findings, suggestions and deduced consequence.

Key Words: Railway Lines from the Military Perspective, Military Support, Military Investment, Epoch of Atatürk, National Controversy, Defense Industry, Turkish People, Turkish Armed Forces.

**1923–1939 YILLARI ARASINDA TÜRK ORDUSUNDA
YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR**

İÇİNDEKİLER

ONUR SÖZÜ.....	IV
ÖNSÖZ.....	V
ÖZET VE ANAHTAR SÖZCÜKLER.....	VII
ABSTRACT AND KEY WORDS.....	VIII
İÇİNDEKİLER.....	IX
TABLolar.....	XIII
KISALTMALAR.....	XIV
GİRİŞ.....	1-10

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK ORDUSUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ

1. TÜRK ORDUSU.....	11
1.1. Türk Ordusunun Tarihi.....	11
1.2. Türk Aile Yapısı.....	14
1.3. Türk Tarihinde Ordu ve Millet Bütünleşmesi.....	16
1.4. Türk Ordusunun Savaşlarda Kullandığı Silahlar ve Cumhuriyetin İlanına Kadar Olan Dönemde Yapılan Yatırımlar	17
1.4.1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşuna Kadar Olan Dönemde Kullanılan Silahlar Ve Yapılan Askeri Yatırımlar	18
1.4.2. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Kullanılan Silahlar Ve Yapılan Askeri Yatırımlar	22
1.4.2.1. Ağır Silah, Hafif Silah Ve Mühimmat Sanayi.....	27

1.4.2.2. Barut Sanayi.....	34
1.4.2.3. Gemi Sanayi Ve Donanma İçin Yapılan Yatırımlar.....	37
1.4.2.4. Havacılık Sanayi Ve Yapılan Yatırımlar.....	42
1.4.3. Milli Mücadele Döneminde Yapılan Askeri Yatırımlar.....	45
1.4.3.1. Milli Mücadele Döneminde Kurulan Askeri Fabrikalar.....	47
1.4.3.2. Milli Mücadele Döneminde Hava Kuvvetlerine Yapılan Yatırımlar.....	49
1.4.3.3. Milli Mücadele Döneminde Donanmaya Yapılan Yatırımlar.....	52
1.4.3.4. Milli Mücadele Döneminde Mali Kaynakların Temini.....	56
1.4.3.5. Milli Mücadele Döneminde Alınan Dış Yardımlar.....	59

İKİNCİ BÖLÜM

KARA ORDUSUNU GÜÇLENDİRMEYE YÖNELİK YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR

2. KARA ORDUSUNU GÜÇLENDİRMEYE YÖNELİK YATIRIMLAR...	62
2.1. SİLAH VE MÜHİMMAT SANAYİ TESİSLERİ.....	73
2.1.1. Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası.....	73
2.1.2. Kayaş Kapsül Fabrikası.....	74
2.1.3. Ankara Fişek Fabrikası.....	76
2.1.4. Silahtarağa Av ve Rövelver Fişekleri Fabrikası.....	77
2.1.5. Kırıkkale Top Fabrikası.....	79
2.1.6. Kırıkkale II Numaralı Tüfek İşletmesi.....	80
2.1.7. Ankara Silah Fabrikası.....	81
2.1.7.1. Tüfek İşletmesi.....	81
2.1.7.2. Top İşletmesi.....	83
2.2. SİLAH TAMİRHANELERİ.....	84
2.2.1. İzmir Silah Tamirhanesi.....	84
2.2.2. Zeytinburnu Silah Tamirhanesi.....	85
2.2.3. Çorlu Silah Tamirhanesi.....	85
2.2.4. Çanakkale Tamirhanesi.....	86
2.3. KİMYASAL MADDE ÜRETİM TESİSLERİ.....	86

2.3.1. Küçükoyzgat Barut Fabrikaları	87
2.3.1.1. Fıtil Fabrikası	87
2.3.1.2. Trotil Fabrikası	88
2.3.1.3. Nitrik ve Sülfirik Asit Teksifhaneleri	88
2.3.1.4. Oleum Fabrikası	89
2.3.1.5. Nitrogliserinli Barut Fabrikası.....	89
2.3.2. Bakırköy Barut Fabrikası.....	90
2.3.3. Kırıkkale Nitroselülozlu Barut Fabrikası.....	90
2.3.4. Güherçile Kalhaneleri.....	91
2.4. ASKERİ MALZEME ÜRETİM TESİSLERİ	92
2.4.1. Kırıkkale Pirinç ve Döküm Haddehanesi	92
2.4.2. Kırıkkale Çelik Ve Döküm Haddehanesi	93
2.4.3. Nal Fabrikası	94
2.4.4. Kırıkkale Dişli Fabrikası.....	95
2.4.5. Ankara Marangoz Fabrikası.....	95
2.4.6. Mamak Gaz Maske Fabrikası	96
2.5. ÖZEL SEKTÖRÜN ASKERİ SANAYİ YATIRIMLARI.....	98
2.5.1. Nuri Killigil (Sütlüce) Silah Fabrikası'nın Kurulması	99
2.5.2. Şakir Zümre Silah Fabrikasının Kurulması	100

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVA VE DENİZ KUVVETLERİNİ GÜÇLENDİRMEYE YÖNELİK YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR

3.1 HAVA KUVVETLERİNE YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR.....	103
3.1.1. Türkiye'de İlk Uçak Sanayi Kurma Girişimleri.....	107
3.1.2. TOMTAŞ'ın Kuruluşu	110
3.1.3. Kayseri Tayyare Fabrikasının Kurulması.....	113
3.1.4. Eskişehir Uçak Fabrikasının Kurulması	120
3.1.5. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası Ve Tesisleri	121

3.2 DENİZ KUVVETLERİNE YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR	124
3.2.1. Donanmayı Geliştirmeye Yönelik Yapılan Yatırımlar	127
3.2.2. Tersane Yapımı İçin Yapılan Yatırımlar	136

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İNGİLTERE VE ALMANYA'NIN YATIRIMLARI, ASKERİ AÇIDAN TÜRKİYE'DEKİ DEMİRYOLLARI

4.1.İNGİLTERE VE ALMANYA'NIN TÜRKİYE'DEKİ YATIRIMLARI... 142	
4.1.1 İngiltere'nin Türkiye İle Atatürk'ün Ölümüne Kadar Olan İlişkileri	143
4.1.2 Almanya'nın Türkiye'deki Askeri Yatırımları	147
4.2 ASKERİ AÇIDAN TÜRKİYE'DEKİ DEMİRYOLLARI.....153	
4.2.1.Cumhuriyet Öncesi Durum.....	155
4.2.2.Cumhuriyetin İlanından Sonraki Yatırımlar	167

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ	180
BİBLİOGRAFYA.....	194

TABLULAR

Tablo 1: Mondros Mütarekesinden sonra Türk Ordusunun elindeki birliklerde ve depolarda bulunan silahların miktarı.....	46
Tablo 2: Müdafaa-i Hukuk Cemiyetlerinin kasalarında kullanılmak üzere hazır olan Para.....	57
Tablo 3: 1930-1945 Arasında Dış Ticaret Dengesi	69
Tablo 4: Atatürk Dönemi Milli Savunma Bakanlığı Bütçeleri.....	107
Tablo 5: 1926-1938 Yılları Arasında Kayseri Uçak Fabrikasında Üretilen Uçak Tipleri Ve Kullanım Amaçları.....	118
Tablo 6: 1935-1944 Yılları Arasında Devlet Bütçesinden Deniz Kuvvetlerine Ayrılan Pay.....	136
Tablo 7: 1938-1945 Yılları Arasında Gölcük Tersanesinde Yapılan Gemiler Ve Tonajları.....	141
Tablo 8: Wilhelm Pressel'in planladığı ve 4670 km.yi bulan Anadolu Demiryolu hattının geçeceği bölgeler ve uzunluklar.....	160
Tablo 9: 1924-1939 Yılları Arasında Bütçeden Demiryolu İnşaatlarına Ayrılan Ödenek.....	179

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri.
a.g.e.	:Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale.
a.g.t.	: Adı Geçen Tez.
ARGE	: Araştırma Geliştirme
ASELSAN	: Askeri Elektronik Sanayi.
B.C.A	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi.
Bkz	: Bakınız
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi.
Çev.	: Çeviren.
Der.	: Derleyen.
DSİ	: Devlet Su İşleri.
Dz.K.K.	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla.
Haz.	:Hazırlayan.
KİT	: Kamu İktisadi Teşekkülü.
KKK	:Kara Kuvvetleri Komutanlığı.
M.Ö	:Milattan Önce.
M.S.	:Milattan Sonra.
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı.
MGK	: Milli Güvenlik Kurulu.
MKEK	: Makine Kimya Endüstrisi Kurumu.
MSB	:Milli Savunma Bakanlığı.

NATO : Kuzey Atlantik İttifakı.
OECD : Ekonomik Kalkınma Ve İşbirliği Örgütü.
s : Sayfa
T.C. : Türkiye Cumhuriyeti.
TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi
THK : Türk Hava Kurumu.
TOMTAŞ : Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi.
TÜBİTAK : Türkiye Bilimsel Teknolojik Araştırma Kurumu.
vd. : Ve Devamı.
yy. : Yüzyıl.

GİRİŞ

Bir ülkenin silahlı kuvvetleri istenilen yer ve zamanda, o ülkenin milli çıkarlarına uygun hareketleri yapabilecek nitelikli insan, silah, araç ve gereçlerden oluşur. Bu hareketlerin yapılabilmesi için silahlı kuvvetlerin ihtiyaç duyacağı araç, gereç, silah ve malzemeler, barış zamanlarından itibaren yapılan yatırımlarla kurulan fabrika ve tesislerde üretilir, ikmal edilir. Bu anlamda savunma sanayini; bir ülkenin silahlı kuvvetleri için taktik, stratejik ve savunma amacına yönelik olarak, ihtiyaç duyulan silah sistemleri ve donanımlarını tasarlayan, geliştiren ve üreten, diğer sanayi dalları ile içice olan, özel ve kamu kuruluşlarının mülkiyetindeki işletmeler topluluğu olarak tanımlayabiliriz.¹ Savunma sanayi, bulunduğu ülkenin ekonomik, bilimsel ve teknolojik yapısının bir parçasıdır.² Başka bir deyişle savunma sanayi, ülke sanayinin bir kolundan başka bir şey değildir. Örneğin, askeri araç imali söz konusu olduğunda, önce ülkede otomotiv sanayinin kurulmasına ve geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Daha sonra silahlı kuvvetler için istenen özelliklere uygun askeri araç imal edilebilir. Dolayısıyla ordunun ihtiyaç duyacağı üretimlerin yapılabilmesi için, ülke içerisindeki diğer sanayi kolları geliştirmeli, yeni bir savunma ürününün imali planlanırken, genel savunma sanayi ile entegrasyonuna önem verilmelidir.³

Savunma sanayine yapılan yatırımların genel ekonomiye yaptıkları etkilerinin incelenip, bunun kamuoyuna yansıtılması yoğun olarak 1950'lerden bu yana ele alınmış bir konudur.⁴ Bu konuda olumlu veya olumsuz değişik düşünceler⁵ mevcut

¹ Tanımını yaptığımız Savunma sanayini temel olarak şu şekilde sınıflandırmak mümkündür: Havacılık ve Uzay Sanayi, Tanklar, Zırhlı Araçlar ve aksamları, Gemi İnşa sanayi, Askeri Elektronik ve Elektromekanik sanayi, Optik ve Elektro optik sanayi, Motorlu Araç sanayi, Hafif ve Ağır Silah sanayi, Roket ve Füze sistemleri, Mühimmat, Patlayıcı maddeler ve Kimya sanayi. Ayrıntılı bilgi için Bkz. **Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayi Yoluyla Ülke Gelişimine Katkısı**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul 1998, s. 22-23.

² **A.g.e.**, s. 21.

³ **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Makine İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara 2000, s. 93.

⁴ A.Başer KAFAOĞLU, **Silah Rüşvet ve Sömürü**, Alan Yayıncılık, 1. Baskı, 1982, s. 11.

⁵ 1983 yılında Frederikson ve Looney 1950–1965 arası dönem için yaptıkları araştırma neticesinde; Tasarruf ve yatırım düzeyi yüksek olan ülkelerde askeri harcamaların ekonomik büyüme üzerine olumlu, diğerlerinde ise olumsuz, fakat önemsiz bir etki yarattığını vurgulamışlardır. A.Smith ise 14 OECD Ülkesi için, 1954–1973 yıllarını kapsayan verilerle zaman serilerini kullanarak yaptığı çalışmada; savunma harcamalarının ekonomik gelişme üzerine olumsuz etki ettiği kanaatine varmıştır. Savunma sanayinin ülke ekonomisine yaptığı etkiler ile ilgili olarak Bkz. **Savunma Sanayii Ve Tedarik, Ülkemizin Bilim Ve Teknoloji Yeteneğinin Yükseltilmesini Esas Alan Bir Yaklaşım**, Türkiye Bilimsel Ve Teknik Araştırma Kurumu TÜBİTAK, Ocak 1998, s. 19–21.

olmakla birlikte, aslında bu düşünceler arasındaki fark, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ve yaptıkları yatırımların, genel ekonomik güçleri içerisindeki oranlarına göre değişiklik göstermesinden kaynaklanmaktadır. Ülkede temel sanayiler kurulmadan, doğruca silahlı kuvvetler için imalat tesisleri kurmak, yatırımlar yapmak hem güç, hem de ekonomik olarak sıkıntılar yaratmaktadır.⁶ Çünkü savunma gücü ile kalkınma ve ekonomik güç arasında çok sıkı bağlar vardır. Güvenliği tehlikede olan bir ülkede sürekli ve dengeli bir kalkınma olamayacağı gibi, gelişmiş bir ülkede, ekonomik güce dayanmayan bir savunma sistemi de güçlü olamaz. Bu nedenlerle, ülkenin ekonomik gücünü arttırma faaliyetlerine paralel olarak, ülke sanayinin geliştirilmesi ve ülke sanayinin bir dalı olan savunma sanayinin de planlı bir şekilde arzulan düzeyde ulaştırılması doğrultusunda çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Savunma ihtiyaçları ülke içerisinden üretim yoluyla karşılanmayıp, ithalat yoluyla dışarıdan temin edilirse, oluşan cari açıklar konacak yeni vergiler ve fonlarla kapatılmaya çalışılmaktadır. Bu da enflasyonu artırıcı bir etki yapmaktadır. Bu konuda yapılan araştırmaların, farklı zaman periyotlarında değişik sonuçlar verdiği bilinmektedir. O andaki dünya ekonomik durumu veya ülkelerin birbirleriyle olan ilişkilerindeki gerginlikler, savunma harcamalarını ve askeri yatırımları etkilemekte, bu durumda o dönem için ülke refahında olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Örneğin, yapılan bir araştırmaya göre; Türkiye'nin yüksek düzeydeki savunma harcamaları, 1950-1994 yılları arasında ekonomi için zararlı bir etkiye sahip değildi. Daha uzun bir zaman periyodu dikkate alındığı zaman ise (1924-1996) Türkiye'nin savunma harcamaları ekonomi üzerinde negatif etki göstermektedir.⁷

⁶ Tam olarak gelişmemiş ülkelerin, savunma sanayilerine yaptıkları yatırımların, kendi ekonomik güçlerini aşması halinde, o ülkelerde ekonomik ve sosyal bozukluklar meydana gelebilir. Bu alanda yapılan her yatırım, ülke güvenliğini bir adım daha ileriye taşıırken, bu yatırımın ekonomiye getirdiği yük, ülke insanının refah seviyesini olumsuz yönde etkileyebilir. Ülke güvenliğinin sağlanmasında, maliyet ikinci planda düşünülmeyle birlikte bu yatırımların ekonomi üzerindeki baskısı zamanla artabilir. Ancak unutulmamalıdır ki; bir milletin varlığını sürdürebilmesi, refah içerisinde yaşayabilmesi ve geleceğini güven altına alabilmesi için güçlü bir savunma sanayi sektörüne sahip olması gerekmektedir. Bkz. Kenan Ekrem KADIOĞLU, "Geçmişte ve Gelecekte Türk Savunma Sanayii Ve Türk Savunma Sanayii'nin Geliştirilmesi İçin Hedeflenmesi Gereken Politikalar", **Savunma Sanayii Sempozyumu 2000 Türk Savunma Sanayii'nin Dünü, Bugünü, Yarını**, MSB Savunma Sanayii Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 8.

⁷ Selami SEZGİN, "Türkiye'de Savunma Harcamaları: Bir Giriş", **Savunma Sanayii Sempozyumu 2000 Türk Savunma Sanayii'nin Dünü, Bugünü, Yarını**, a.g.e., s. 479; Genel bir değerlendirme yapıldığında, Türkiye'nin savunma harcamalarının milli gelirine oranla yüksek, nüfusuna oranla oldukça düşük seviyelerde olduğu söylenebilir. Türkiye'nin 1980 ile 2000 yılları arasında kişi başına

Türkiye’de askeri yatırımlar yıllar itibariyle incelendiğinde, özellikle cumhuriyetin ilk yıllarında, devlet bütçesinden Milli Savunma Bakanlığı’na önemli miktarlarda ödenek ayrıldığı görülmektedir. Bunu yeni biten bir savaş ile birlikte bu savaşı neticelendiren, fakat bazı önemli sorunları çözemeyen Lozan Konferansı’ndan sonra, ülkenin hala kendini tam olarak güvende hissetmemesine bağlayabiliriz. Tüm bunların yanında, ülke içerisinde milli birlik ve beraberliği bozucu bir takım ayaklanma hareketleri de görülmekteydi. 1924 yılında savunma harcamaları 48 milyon TL olarak gerçekleşti ve bütçeden % 36’lık bir pay aldı. Bütçenin üçte birinden fazlası savunmaya harcanmıştı. Bu yıl için savunma harcamalarının GSMH içindeki payı ise % 4’tü. 1929 yılında dünya ekonomik buhranı ülke ekonomisini etkilemekle birlikte, savunma harcamaları 78,5 milyon TL’ye yükseldi. Bütçe içindeki payı ise % 30,8’e düştü. Savunma harcamalarının GSMH’ ya oranı % 3,8 oldu. Oranlardan görüleceği gibi; 1924-1934 yılları arasında savunma harcamaları artmasına rağmen, iddia edildiği gibi eldeki mevcut kaynakların tümü sadece askeri yatırıma ayrılmamış, aksine askeri yatırımların bütçe içerisindeki payları azalmış ve savunma yükü hafifletilmişti.⁸

Bağımsızlığını her şeyin üstünde tutan bir ülkenin silahlı kuvvetlerinin, daima üstün ve modern silahlarla donatılması gereklidir. Üstün teknoloji ile donatılmış silahlara sahip ordular, sayıca az bile olsalar, karşılarında klasik silahlar ile mücadele eden orduları bulduklarında, genellikle başarı kazanmakta zorlanmadılar; “ *Yeni nesil savaşlara karşı hazırlıklı ve organize olan milletler daha eski nesil savaş*

yaptığı savunma harcaması genelde 80-120 ABD Doları aralığında gerçekleşmiştir. Bu rakam Polonya’dan sonra NATO üyesi ülkeler arasında kişi başına yapılan en düşük savunma harcamasıdır. NATO ülkelerine ilişkin veriler ortalama 500 ABD Doları seviyesinde harcama yapıldığını göstermektedir. Yunanistan ise savunma için 2003 yılında kişi başına 611 ABD doları harcamıştır. Ayrıntılı bilgi için Bkz. M. Arif SEZGİN, **Türkiye’de Savunma Harcamalarının Ekonomik Ve Jeopolitik Analizi**, MSB Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Ankara 2004, s. 37–38; Savunma harcamaları son 20 yılı kapsayan dönemde önemli artış göstermiştir. Türkiye 2003 yılında 9,9 Milyar ABD Doları tutarındaki savunma harcaması ile dünya ülkeleri sıralamasında 14.dür. 1998-2003 döneminde yaklaşık 3,5 Milyar ABD Doları tutarında büyük ölçekli silah tedariki gerçekleştirmiş, bu kategoride yapılan sıralamada ise 4. ülke olmuştu. Günümüzde ise Türkiye, savunma harcamaları açısından, Ortadoğu’daki 10 ülke arasında 4., Avrupa ülkeleri arasında da 5. sırada bulunuyor. Avrupa’da silahlı kuvvetler mevcudu açısından birinci sırada yer alan Türkiye, savunma harcamaları açısından ise 5. sırada bulunuyor. Avrupa’da en çok savunma harcamasını İngiltere yaparken bu ülkeyi Fransa, Almanya ve İtalya izliyor. Bkz. “Türkiye Savunma’da Rakiplerini Solladı”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 25 Şubat 2008, s. 12. Artışta yapılan modernizasyon hamlelerinin etkili olduğu ifade edilebilir. Ancak ülkenin ekonomik gelişmesinin de bu tabloyu desteklediği anlaşılmaktadır. Çünkü ülke ekonomisinin genel durumu savunma harcamalarını doğrudan etkilemektedir.

⁸ Selami SEZGİN, **a.g.m.**, s. 476-477.

*türlerine sahip olan milletleri yenmişlerdir.”*⁹ Ancak gereksinim duyulan bu araç ve gereçler, ülkenin milli hedefleri ve tehdit beklentileriyle¹⁰ doğru orantılı olmalıdır. Bu ihtiyaçlara göre temin edilen araç ve gereçler, birçok şekilde elde edilebilmektedir. Günümüzde ülkelerin bu ihtiyaçlarını kendi kaynaklarından temin etmesi -yurtdışından alımlarda karşılaşılan sorunlar nedeniyle- egemenliğin temel şartı olarak görülmektedir.¹¹ Bu nedenle ülkelerin kendi savunma sanayilerini oluşturmaları ve geliştirmeleri, bu yönde yatırım yapmaları, güven ortamının her geçen gün azaldığı dünyamızda, büyük önem teşkil etmektedir.

Yapılan yatırımların büyüklüğü ve niteliği her ülkeye göre farklılık arz etmektedir. Bu durum tamamıyla ülkelerin milli çıkarlarına yönelik olan dış tehditlerin seviyesi ve coğrafi konumunun şekillendirdiği jeopolitik ve jeostratejik

⁹ Thomas X. HAMMES, **The Sling And The Stone: One War İn The 21 St.Century**, Zenith Press, New York 2004, s. 228.

¹⁰ Genel olarak bir milletin beka ve refahını olumsuz yönde etkileyen tehlikeleri, milletin varlığına yöneltilmiş tehdit olarak tanımlayabiliriz Türkiye’ye yönelik tehdit algılamalarını “Toprak bütünlüğüne”, “Anayasal düzene” ve “Ulusal çıkarlara” yönelik olarak algılayıp inceleyebiliriz. Bkz. A.Turan ÖZTÜRK, “Türk Savunma Sanayiinin Gelişimi ve Moral Yönü”, **I nci Sistem Mühendisliği ve Savunma Uygulamaları Sempozyumu, Kara Harp Okulu Sitem Yönetimi Bilimleri Bölümü Sistem Mühendisliği Programı Bildiriler II (12–13 Ekim 1995)**, Kara Harp Okulu Kültür Sitesi, Ankara, s. 436; Türkiye’ye yönelik bu tehditleri tezimizin ana konusu olmadığı için, burada ayrıntılı olarak incelemeyeceğiz. Yalnız burada şunu belirtebiliriz; Türkiye, içinde bulunduğu coğrafyanın etkisi ve komşularıyla olan ilişkileri neticesinde; cumhuriyetin ilanından sonra lehine yapılan sınır değişiklikleri ve komşu ülkeler ile arasındaki ideoloji farklılıkları nedeniyle, yurt içinden ve yurt dışından, kendisine yönelik tehditleri her zaman hissetmiştir ve bundan sonra da hissetmeye devam edecektir. Ülke bütünlüğüne ve ülke coğrafyasına yönelik bir tehdit, sadece askeri güçleri değil, politik, sosyal ve ekonomik güçleri de kullanır. Bu güçler, kullanan ülkeler için birer tehdit vasıtası, bir araç, fakat aynı zamanda da diğer ülkeler için bir hedef olabilir. “*Ancak tehdidin son hedefi coğrafyadır, topraktır.*” Çünkü milli gücün temeli topraktır. Toprağı bölünen ülke küçülür, zayıflar ve yok olur. Dolayısıyla Türkiye bu tehditlere karşı her zaman hazır olmak ve her türlü tedbiri almak zorundadır. Bkz. Suat İLHAN, **Jeopolitik Duyarlılık**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989, s. 47.

¹¹ Savunma sanayisi gelişmiş olan ülkeler, ellerindeki ileri teknoloji ile yazılımlar içerisine, başkası tarafından deşifre edilemeyecek ve istendiği zaman kullanan ülkenin hareketlerini kısıtlayabilecek komutlar yerleştirme imkânına sahiptirler. Bu durum, devletleri “*başkalarından alınan silahlara güvenilemeyeceği*” noktasına getirmiş, ulusal savunmanın önemini daha da artırmıştır. Bkz. “Sanayileşme ve Teknolojinin önemi”, **Aselsan**, Yıl XI, Sayı 48, (Kasım 1998), s. 10; ABD’de savunma sanayinde %1’lik yabancı payının riskli olacağı ve hükümetin mevcut yasaları uygulayarak böyle bir durumun oluşmasına meydan vermemesi gerektiği savunulmaktadır. Gerçekten de ABD’de savunma sanayinde çalışan firmalardaki yabancı sermayeyi kontrol etmek, ulusal sanayiye korumak ve desteklemek yasalarla sağlanmaktadır. Ulusal güvenlikle ilgili sistemler üreten bir ABD firmasının hisselerinin yabancılara satılması “*Exon Florio*” diye bilinen Ticaret yasasının 5021. bölümüne göre yasaktır. Ayrıca Savunma Üretim Kanununun (Defense Production Act) 835 nci maddesi “Ulusal Güvenlikle ilgili bir sözleşme altında iş yapan ABD firmalarını, yabancılara satın almasını” engellemektedir. Bkz. Aytekin ZİYLAN, **Savunma Sanayi Üzerine**, Ankara 1999, s. 95.

önemi¹² ile alakalıdır. Türkiye’de uzun yıllar Jeopolitik üzerinde incelemeler yapan Suat İlhan jeopolitiği en geniş anlamı ile şöyle tanımlamaktadır; “*Jeopolitik, dünya coğrafyasını, coğrafi yapı ve evrensel değerleri ile inceleyerek, dünya, bölge ve ülke çapında güç ve politik düzeyde hareket tarzı araştırması yapar. Jeopolitik politika belirlenmesi amacıyla bir ulusun uluslar topluluğunun veya bölgenin jeopolitiğin değişmeyen ve değişen unsurlarını dikkate alarak güç değerlendirmesini yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen, değerlendiren bir bilimdir.*”¹³

Jeopolitik ile ilgilenenlerin ortaya çıkarttığı teorileri, kuvvete ve coğrafyaya dayalı olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. Kuvvete dayalı olanlar (Deniz ve Hava Hâkimiyeti teorileri) daha çok askeri stratejinin ilgi alanına girmektedir. Coğrafi verilere dayanan teoriler ise “*Kara Hâkimiyeti*” ve “*Kenar Kuşak*”¹⁴ teorileridir.

Jeostrateji ise; bir devlet ülkesinin ve çevresinin üzerinde bulunduğu bölgenin coğrafi, hidrografik, meteorolojik, iklim özellik ve olanaklarından askeri harekâta

¹² İsveç’in Uppsala Üniversitesi profesörlerinden Johan Rudolf Kjeilen 1916 yılında yazdığı “*Staaten von Liftsform*” isimli eserinde yaşayan bir organizmaya benzettiği devletin, toplumsal ekonomik, yönetsel, beşeri ve coğrafi olmak üzere beş önemli aktörü olduğunu belirtmiş ve bunları sırasıyla; Sosyopolitik, Ekonomopolitik, Kratopolitik, Demopolitik ve *Jeopolitik* isimleriyle belirtmiştir. Her ne kadar Jeopolitiğin isim babası olarak İsveçli Kjeilen bilinse de ondan önce Büyük İslam düşünürü İbni Haldun’un XIV. yy.da yazdığı “*Mukaddime*” adlı eserinde jeopolitiğin unsurlarının ve temel kurallarının büyük bir bölümünün sıralanmış olması dikkate değerdir. Jeostrateji terimi ilk defa Alman Jeopolitik Enstitüsü’nün çalışmaları sırasında stratejik makamların dünya coğrafyası hakkında ihtiyaç duyabilecekleri bilgileri toplayıp değerlendirme anlamında kullanılmıştır. İlk zamanlarda jeopolitiğin bir yan çalışması şeklinde ortaya çıkıp çeşitli uzmanlar tarafından değerlendirilse de daha sonraları başlı başına bir bilim dalı olarak ele alınmıştır. Bu iki çalışmada özellikle Almanya’da iki dünya savaşı arasında geliştirilmiştir. Bknz. **Meydan-Larousse**, Meydan Yayınevi, 6. cilt, Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Ltd. Şti., 1973, s. 688; **Deniz Harp Akademisi Komutanlığı Komutanlık ve Karargah Subaylığı Öğrenimi Stratejik Kavramlar Jeopolitik ve Jeostrateji**, Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2001, s. 46 vd.

¹³ Suat İLHAN, **a.g.e.**, s. 14.

¹⁴ Mackinder’in ortaya attığı “*Kara hâkimiyeti*” teorisine göre; Dünya’nın 2/3’si denizlerle kaplıdır ve yerkürenin 7/8’ini “*Dünya Adası*” teşkil eder. Dünya Adası iki kısma ayrılır: Sibirya ve Türkistan’ı da kapsayan “*Merkez Bölgesi*” ve bu topraklara komşu olan “*Kenar Kuşak*” ülkeleri. Doğu Avrupa’ya egemen olan merkezde yer alan toprakları denetimi altına alır ve “*Merkez Bölgesini*” kontrol eder. “*Merkez Bölgesine*” egemen olan “*Dünya Adasını*” egemen olur ve “*Dünya Adasını*” yöneten de Dünya’ya hükmeder. Spykman’ın “*Kenar Kuşak*” teorisi ise; Mackinder’in yaptığı coğrafi bölünmeyi esas almakla birlikte “*Merkez Bölge*” den ziyade gerek coğrafi özellikleri, gerekse sahip olduğu kaynaklar nedeniyle kenar kuşak ülkelerini daha önemli görmektedir.

stratejik komuta kademelerinin yararlanması bilimidir. Milli hedeflere ulaşmak için, askeri kuvvetlerin nerede, ne zaman kullanılacağını tespit eder.¹⁵

Türkiye'nin güvenlik konusuna diğer ülkelerden daha fazla önem vermesine neden olan birçok faktör bulunmaktadır. Coğrafi konumu bu ayrıcalığı yaratan en önemli faktördür. Türkiye bugün göller dahil 780.000 km² yüzölçümü, % 40'nın 20-40 yaş grubunda olduğu 70 milyonun üzerinde nüfusu, 7.816 km uzunluğunda kıyıları ve 2.949 km uzunluğunda sınırları ile¹⁶ Mackinder'in "Kara Hakimiyet" teorisine göre; "Dünya Adası" olarak adlandırılan Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının merkezinde ve Atlantik Okyanusu'nun doğuya doğru bir devamı sayılan Akdeniz, Ege Denizi, Marmara Denizi ve Karadeniz ile çevrilmiş bölgede etkin bir devlettir. Türkiye, kenar kuşak teorisine göre de, kara hâkimiyet teorisine göre de, çok önemli bir coğrafi konumda bulunmaktadır.¹⁷ Coğrafi konumu ona jeopolitik ve jeostratejik açıdan değer kazandırmakta, aynı zamanda Dünya Adasının kilidi ve anahtarı olma özelliğini sunmaktadır. Konumuyla; Kuzey-Güney ile Doğu-Batı'yı birbirlerine karşı istediği zaman açar veya kapatır. Bu özelliği ve değeri tarih boyunca etkisini göstermiştir. Tarihte bu topraklara egemen olarak, kilidi ele geçiren milletlerin uzun süreli imparatorluklar kurdukları ve dünyaya hükmettikleri bilinen bir gerçektir. Jeopolitik bilimde, tüm dünyayı kontrol edebileceği öne sürülen yer burasıdır; "*Pakistan-İran-Mısır(Süveyş Kanalı)-Yunanistan-Yugoslavya-İtalya-İberik Yarımadası(Cebeli Tarık Boğazı) stratejik zincirinin düğümü ve kilit noktası Anadolu ve Türk Boğazları'dır. Bu kilidin açılması ve düğümün çözülmesi halinde, Avrupa,*

¹⁵ Erol MÜTERCİMLER, **21.Yüzyıl Ve Türkiye "Yüksek Strateji"**, Erciyaş Yayınları, İstanbul 1997, s. 62.

¹⁶ Ayrıntılı bilgi için Bkz. <http://www.dsi.gov.tr/topraksu.htm>, 02.02.2008 .

¹⁷ Dünyada kimi stratejistlere göre Doğu-Batı ayrımına ilave olarak Kuzey-Güney ayrımı ortaya çıkmıştır. Doğu-Batı ayrımı daha çok siyasi bloklasmalar neticesinde ortaya çıkmışken, Kuzey-Güney ayrımı ise ticari ilişkiler neticesinde oluşmuştur. Türkiye bulunduğu coğrafi konumu itibariyle -ister Doğu-Batı, isterse Kuzey-Güney olarak adlandırılın - bu ayrımların tam ortasında istikrarsız ve riskli bir bölgededir. Yarımada üzerinde bulunan Türkiye'nin fiziki coğrafyasının getirdiği bu farklılıklar, silahlı kuvvetlerinin de farklı özellikte ve çeşitlikte silah, teçhizat ve malzemeye sahip olmasını gerektirmektedir. Bunun neticesinde, her bir eşit önem ve güçte kara, deniz ve hava kuvvetlerine de sahip olunması bir zorunluluktur.

Asya ve Afrika kıtaları çöker. Halkalar üzerindeki tüm jeopolitik güç merkezleri kilidin anahtarını elde edene bağımlı olur.”¹⁸

Bernard Lewis’in ifadesiyle Türkiye; Asya için Avrupa’nın kapısı; Batı Bloku ile Sovyet nüfuz sahalarının buluşma noktası ve Ortadoğu’nun ileri savunma bölgesidir. Balkanlar, Karadeniz, Kafkaslar, Ortadoğu ve Akdeniz’i kucaklayan çok hassas bir coğrafyanın ortasında bulunmak durumunda olan Türkiye, aynı zamanda pek çok açıdan da bir sınır devletidir: *“Türkiye Asya’nın Avrupa komşusu, Avrupa’nın Asya komşusudur; NATO ile Varşova paktının sınırında yaşamıştır; çok partili sistemlerle, tek partili yönetim sistemlerinin sınırındadır; kolektif ekonomik sistemle liberal ekonomik sistemin sınırında bulunan bir ülke idi; Müslümanlık ile Hıristiyanlığın sınırındadır; doğu kültürü ile batı kültürünün sınırındadır; farklı ideolojik uygulamaların sınırındadır.”¹⁹*

Türkiye, günümüzün en önemli stratejik enerji kaynağı olan petrole yeteri kadar sahip olmamasına rağmen, bu kaynağa yakın bir konumda bulunması ve petrole birlikte diğer alternatif enerji kaynaklarının da dünya ülkelerine pazarlanmasında, geçiş güzergâhında bulunması nedeniyle, önemli bir konumdadır. Türkiye, doğu ve güneyde yer alan sorunlu bölgelere doğrudan komşu durumundadır. Güvenlik ortamının azaldığı bu bölgede, Türkiye’nin birden fazla ülke ile sınırlarının bulunması diğer bir faktördür. Söz konusu bölge ülkeleri ile olan coğrafi, tarihsel ve politik ilişkileri nedeni ile Türkiye’nin çok yönlü bir dış politika izlemesi zorunlu hale gelmiştir. Bu kadar önemli bir bölgede bulunan bir ülkenin, kendi milli menfaatlerini dışarıda daha etkin bir şekilde savunabilmesi ve bağımsızlığını koruyabilmesi için, kendi milli değerlerine uygun yatırım yapması ve sanayisini ona göre şekillendirmesi gerekmektedir.

Görüldüğü gibi, Türkiye Coğrafyası oldukça duyarlı ve hassas bir bölgededir. Bunun gibi sorunlu bölgelerde, ancak güçlü bir ülke olarak yaşanabilir; *“Bu tür ülkelerde gücün artması kolaylıkla dış etkiye dönüştürülebilir ufak zayıflıklar ise*

¹⁸ N.Ulunay UCUZSATAR, **Türkiye Cumhuriyeti Devleti’ne Tehdit**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 1. Basım, İstanbul, 2005, s. 26.

¹⁹ Suat İLHAN, **Türkiye’nin ve Türk Dünyasının Jeopolitiği**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1993, s. 142.

*kolaylıkla ve hızla yayılabilir.”*²⁰ Kısaca değinilen bu faktörler, Türkiye'nin savunma konusuna ve askeri yatırımlara, dünyadaki birçok ülkeye göre daha fazla önem vermesi gerektiğini ortaya koymaktadır.²¹ Kıbrıs harekâtından sonra 1975 yılında yapılan Türkiye Milli Harp Sanayi Seminerinde konuşan katılımcıların hemen tamamının üzerinde birleştiği konu; Türkiye'nin güçlü bir ekonominin beslediği milli bir savunma sanayine olan ihtiyacıydı.²² Ancak gelişmekte olan ve coğrafi açıdan kritik bölgede bulunan Türkiye'de, savunma kalemleri ile diğer harcama kalemleri arasındaki dengenin sağlanması, büyük önem taşımaktadır. Savunma gücü ve buna bağlı ihtiyaçlar milli kalkınmayı engellemeyecek, ancak savunma gücünü de azaltmayacak bir dengede bulunmalıdır. Her yerde güçlü olma çabası, bir tarafta zayıflık yaratacak mahiyette olmamalıdır.²³

Savunma sanayi ve askeri yatırımların büyüklüğünün, o ülkenin milli hedef, milli strateji, milli güç ve dış politika ile yakinen ilgisi vardır. Strateji'nin çok çeşitli tanımları yapılmakla birlikte, Moltke'ye göre “*Bir çare bulma sanatı, en zor şartlar altında icraatta bulunma sanatı*”, Clausewitz'e göre, “*Harbi kazanmak için muharebeleri kullanma sanatı*”, Liddell Hart'a göre, “*siyasi kararlarla tespit edilen sonuçları istihsal etmek üzere askeri kuvvetlerin kullanılması sanatı*”dır. XIX. yy. başlarına kadar askeri anlamda kullanılan strateji, bu tarihten itibaren yalnızca silahlı kuvvetlerin değil, o ülkenin sahip olduğu tüm ekonomik, politik ve sosyal güçlerin birlikte kullanılması ile anlamca genişledi. Genel olarak Strateji'yi; “*Esas bir fikri plan haline sokmak ve tatbik etmek, bu fikri bir savaşta veya bir durumda mümkün olan en büyük avantaja verecek şekilde tertipleme ve tamamlamak sanatı*”²⁴ şeklinde ifade etmek mümkündür. Milli Strateji, milli hedeflerin elde edilebilmesi için o ülkenin sahip olduğu güçlerin planlı olarak kullanılması sanatı ve ilmidir. Milli

²⁰ Suat İLHAN, a.g.e., 1993, s. 24.

²¹ Kimi ülkelerin yer aldığı coğrafi bölge, bağımsızlığın ve refah seviyesinin muhafaza edilebilmesi için, savunma sanayinin sağlam temeller üzerine oturtulmasında bir zorunluluk olmaktadır. Bkz. Sevdâ LALE, “Türkiye Savunma Sanayi Üzerine Bir İnceleme”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003), s. 4.

²² Alparslan TÜRKEŞ, “Tebliğ tartışması”, **Türkiye Milli Harp Sanayi Semineri 2-3-4 Ocak 1975**, Türkiye Ticaret Odaları Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası, Ankara 1975, s. 36; Ahmet KILIÇBAY, “Türkiye'nin Ekonomik Yapısı Ve Milli Harp Sanayi”, a.g.e. s. 15.

²³ **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Makine İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, a.g.e., s. 93.

²⁴ **Deniz Harp Akademisi Komutanlığı Komutanlık ve Karargah Subaylığı Öğrenimi Stratejik Kavramlar Jeopolitik ve Jeostrateji Ders Notu**, a.g.e., s. 3.

Strateji çok uzun vadelidir, büyük ölçüde rejim değişiklikleri, hatta coğrafi değişimler olsa bile, hedeflerine erişinceye kadar da sabit kalır ve ancak ondan sonra yeni hedeflere yönelik biçimde kendini yeniler.²⁵

Milli Hedef, elde edilmesi halinde milli çıkarların gerçekleşmesini sağlayan ve milletçe arzu edilen amaçlardır. Bu hedefler imkânlar nispetinde belirlenir ve gerçekleştirilmesi için çaba gösterilir. Hükümetler bu hedeflere ulaşmak için milli siyasetlerini belirler ve titizlikle takip ederler.²⁶

Milli Güç kavramını ise Genelkurmay Başkanlığı Müşterek Askeri Terimler Sözlüğü şu şekilde anlatmaktadır: *“Bir ulusun, milli hedeflerine erişmek amacıyla kullanılacak maddi ve manevi kaynaklarının toplamıdır.”* *“Milli hedeflerin elde edilmesinde kullanılmak üzere mevcut olan siyasal, ekonomik, askeri ve sosyokültürel konulardır.”* Suat Eren ise Milli Gücü *“ Bir devletin, diğer devletler üzerinde baskı ve zor, etki oluşturma ve diğer devletlerin yapmaya çalışacağı bu gibi etkilere karşı koyma kapasitesidir.”*²⁷ şeklinde tanımlamaktadır.

Dış Politika, ülkenin dünya üzerindeki diğer devletlerle olan ilişkilerini düzenler. Bu politikanın belirlenmesinde toplumun benimsediği milli değerler etkili olur. Politika belirlendikten sonra bunu gerçekleştirmeye yardımcı olacak askeri güç ve yatırım belirlenir. Ülkelerin ordularında sahip oldukları bilimsel ve teknolojik güç, eğitilmiş insan gücü ile birlikte, çok iyi bilindiği üzere, o ülkenin dışarıda sahip olduğu caydırıcılık gücünün bir parçası, aynı zamanda milli menfaatleri doğrultusunda ulusal platformda çıkarlarını korumasının bir teminatıdır. Dünya ekonomisine ve politikasına yön veren ülkelere bakıldığında, büyük bir kısmının silahlı kuvvetlerinin ileri düzeyde olduğu görülmektedir. Bu da bize göstermektedir ki; değişen dünyada söz sahibi olmanın yollarından biri, savunma teknolojisine önem verip, ülke sanayini geliştirmekten geçmektedir.

²⁵ Erol MÜTERCİMLER, a.g.e., s. 26.

²⁶ Halil ŞİMŞEK, **Türkiye'nin Ulusal Güvenlik Stratejisi**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 1. Baskı, İstanbul 2002, s. 13.

²⁷ Suat EREN; **Devlet'in Kavram ve Kapsamı**, MGK Genel Sekreterliği Yayınları, Ankara 1990, s. 94.

Askeri yatırımlar ve savunma sanayi ile ilgili temel kavramları inceleyip, neden Türkiye'nin diğer ülkelerden daha fazla bu güce ihtiyaç duyduğunu ortaya koyduktan sonra, Tezimizin I. Bölümünde; Osmanlı İmparatorluğu'na kadar olan dönemdeki gelişmelerden kısaca bahsedeceğim. Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle harp silah, araç ve gereçlerinde ön plana çıktıkları dönemi, genç Cumhuriyet'e bıraktıkları askeri yatırım, tesis ve yolları incelemeyi müteakiben Atatürk döneminde Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerine yapılan yatırımlar ile kurulan tesisler ele alınacaktır. Böyle bir inceleme, Türk Ordusunun Atatürk döneminde ve sonraki dönemlerde kaydettiği gelişimi daha iyi anlayabilmemiz açısından önemlidir. Özellikle Almanya ve İngiltere'nin, bu dönemde Türkiye ile yakından ilgilendikleri ve Türkiye'ye yapacağı yatırımlarda, kuracağı fabrikalarda, sermaye ve teknoloji açısından yardımda buldukları bilinmektedir. Bu konuyu da aslında başlı başına ayrı araştırma konusu olabilecek, askeri açıdan inşa edilen demiryolları ile birlikte ele aldım. Cumhuriyetin ilk yıllarında ülke ekonomisi için büyük yükler getiren demiryolu inşa ve millileştirme çalışmaları, askeri açıdan önemli yatırımlardı.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK ORDUSUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ

1. TÜRK ORDUSU

Türkler, Orta Asya'dan itibaren kurdukları imparatorluk ve devletlerde, askeri güce çok önemli bir yer vermişlerdi. Bu durum eski Türk devletlerinde daha belirgin olarak ortaya çıkmaktaydı. Askeri gücün diğer milli güç unsurlarına göre önde olduğu, devlette egemen bir güç düzeyine ulaştığı gerçektir.¹ Osman Turan, Türklerin tarihte kurdukları imparatorluk ve devletlerde sahip oldukları en önemli unsurun askeri güç olduğunu; “*Türklerin Tarih sahnesinde cihan hâkimiyeti mefkûresi ile çıkışlarında da ilk amilin manevi değil askeri kudretin rol oynadığı, onun doğurduğu mefkûrenin de maddi kudreti geliştirdiği muhakkaktır.*”² diyerek dile getirmişti. Doğal olarak da bu askeri güç beraberinde maddi zenginlik getirmiş, dünya hâkimiyeti sağlama yolunda Türklere hizmet etmişti. Bu noktadan hareketle, Türk Ordusunun gücünü ve yapısını araştırmaya tarihini tespit ederek başlamak ve o dönemdeki toplumsal yapıyı ortaya koymak gereklidir.

1.1. Türk Ordusunun Tarihi

Ordu; -millet gibi- geçmiş, bugünü ve geleceği olan; kendisine has kanun, tüzük ve yönetmeliklerle idare edilen; her ulusun kendi bünyesinden kattığı örf ve adetleri ile harmanlanmış felsefe ve şahsiyete sahip, milli bir eğitim kurumudur. Türk Ordusu da bu özelliklere sahip tarihi ve milli bir teşkilattir.³ Ordu tüm silahlı güçleri ifade eden bir kavramdır. Silahlı güçler, özel kanunlar ile oluşturulmuş, yapısı,

¹ Türklerin, tarihte askeri yetenekleri ile güçlü ve büyük devletler kurmalarını sağlayan düşünce “Devletin ve milletin harp gücü ile ordularının muharebe kudretini bir bütün olarak kabul etmeleri” olabilir. Burada askeri güç, devlet ve milletteki tüm maddi ve manevi yetenekler ile bir araya gelerek bir sinerji yaratmaktadır. Osmanlı Devleti'nin gerileme döneminden itibaren büyük toprak kayıplarına uğramasının başlıca nedeni bu sinerjinin yitirilmesi olabilir. Bkz. Mert BAYAT, **Milli Güç ve Devlet**, Belge Yayınları, İstanbul 1986, s. 306-311.

² Osman TURAN, **Türk Cihan Hakimiyeti Mefkuresi Tarihi**, cilt I, 6. Baskı, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1993, s. 112.

³ Necmettin HACIEMİNOĞLU, “ Türk Milleti Ve Ordusu”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Sayı:46, Yıl IV, (Ağustos 1966), s. 842.

teşkilatı ile hiyerarşi ve fonksiyonları belirlenmiş organlardır. En geniş anlamıyla ordunun görevi ise, yurt savunmasıdır; yani devletin, ülkenin, milletin bütünlüğünün ve birliğinin korunmasıdır.

Türk Ordusunun tarihini tespit etmeden önce bugünkü manada kullandığımız “Ordu” kelimesinin eski Türkçedeki karşılığını bulmaya çalışalım. “Ordu” kelimesi eski Türkçede devlet başkanının bulunduğu yeri (karargâh, saray) veya oturduğu şehri (başkent) ifade ediyordu. Bugünkü manası ile kullanılan ordu (askeri güç)’ya “sü” denilmekteydi.⁴ Osmanlıcadaki Subaşı (komutan) ve bugün kullandığımız subay (su-bey) kelimeleri de buradan gelmektedir.⁵

Tarihe şekil veren “Atlı kavim”⁶ lerden biri olan Türkler, yaşadıkları Orta Asya bozkırlarının⁷ yerleşik tarıma elverişsiz olması nedeniyle; kendileri için önemli olan sürülerin korunması, su başlarının tutulması ve yaz aylarında süratle kuruyan az sayıdaki otlakların muhafazasını sağlayabilmek için binlerce yıl evvelden itibaren askeri disiplin altında yaşamaya başlamışlardı; “Eski Türklerde, yaşayabilmenin ve var olabilmenin sırrı savaşta, çaresi ise askerlikteydi. Coğrafya ve doğa sadece en güçlüünün yaşamasına olanak veriyordu. Topluluğun politik, sosyal ve ekonomik

⁴ İbrahim, KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü**, 26. Basım, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul 2007, s. 281; Sait BAŞER, “Medeniyetin Ordusu Veya Ordunun Medeniyeti”, **Uluslararası Askeri Tarih Dergisi Türk Askeri Tarihi Ve Askeri Kültürü** “Yurtta Barış Dünyada Barış”, Uluslararası Askeri Tarih Komisyonu, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007, s. 57; Eski Türkçede sosyal teşkilat ve askerlikle ilgili kullanılan kelimeler Yusuf Has Hacib’in **Kutadgu Bilig** ve Kaşgarlı Mahmud’un **Divan-ı Lügat-ı Türk** adlı eserlerinde yer almaktadır.

⁵ Ahmet TEMİR, “Eski Türklerde Sosyal Teşkilat Ve Askerlikle İlgili Sözler”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Türk Kültürü’nü Araştırma Enstitüsü, Sayı:22, (Ağustos 1964), s. 36.

⁶ Tarihçiler dünya tarihine etki eden kavimler arasında olan “Atlı kavimler”e büyük önem vermişlerdir. Bu kavimlerin en önde gelenleri ise doğuda “Türkler”, batıda “Cermenler” olmuştur. Atlı kavimlerin en önemli özellikleri süratli hareket etmeleriydi. Her şey son derece hızlı olur ve hızlı biterdi. Göçler hızlı, akınlar hızlı, düşmanlar da buna paralel olarak hızlıydı. Hızlı ve disiplinli olanlar kazanıyor, olmayanlar ise kaybediyordu.

⁷ Bazı batılı bilim insanlarının Türklerin yaşadığı bölge hakkındaki görüşleri şöyledir; J.V.Hammer, J.Klaprothe,W.Scott, Wiedermann, M.A.Castren, A.Vambery, E.Oberhammer gibi tarihçiler Çin kaynaklarına dayanarak Altay dağlarını Türklerin Ana Yurdu olarak kabul ederken, J.Strzygowsky gibi sanat tarihçileri Kuzey- Batı Asya sahasını, İ.Zichy, O.Menghin, W.Koppers, G.E.Smith gibi kültür tarihçileri İrtiş Baykal Gölü’nün Güney-Batısını,Yenisey Nehri başlarını, E.Parkor, G.J.Ramstedt, Kadirgan Dağları çevresini ve Mançuryayı, yine Ramstedt, Mançurya ile Moğolistan’ın güney kısımlarını, W.Radlofr, L.Ligeti Altay’ların doğusunu yani bugünkü Moğolistan’ı, K.H.Menges 90 derece enleminin doğusunu Türkler’in Ana Yurdu olarak göstermişlerdir.Türklerin Ana Yurdu ve coğrafyası hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz: Osman TURAN **a.g.e.**, cilt I, 1993, s. 19-25 ; Salim ÇÖHÇE, **Türk Tarihine Giriş**, Çağ Ofset Matbaacılık, Elazığ 1995, s. 2-19; Mustafa CEZAR, Mithat SERTOĞLU, **Mufassal Osmanlı Tarihi**, cilt I, İskit Yayınevi, s. 5; İbrahim KAFESOĞLU, **a.g.e.**, s. 48-49.

yapısını da askerliğin gerekleri şekillendiriyordu... Türklerde askerlik aynı zamanda profesyonel bir meslek haline gelmişti.”⁸ Sivil meslekler ile askeri meslekler birbirinden ayrı değildi. Toplumunu oluşturan her bir fert aynı zamanda savaşçıydı. Diğer milletlerin ordularında olduğu gibi paralı asker yoktu.

Tabiat ve arazi şartları bir bölüm Türkleri konar göçer⁹ bir hayat yaşamaya ve ”hayvancılık” yapmaya zorluyordu. Çoğunluk hayvancılıkla uğraştığı için yazın otlaklara çıkılıyor, kışın ise şehirlerde kalarak “göçmen” bir yaşantıdan daha çok konar göçer bir yaşam sürdürülüyordu. Dolayısıyla üretim birimi olarak düşünebileceğimiz obaların, iki yerleşim yeri bulunuyordu. Bunlardan biri kışlaklar, diğeri hayvancılık ve tarımla uğraştıkları yazlıklardı.¹⁰ Hayvancılık ile birlikte yaptıkları avcılık ise toplum hayatına disiplinli bir düzen getirmişti. Birçok aile ve boyların birlikte yaptıkları avcılık bir çeşit savaş eğitimiydi. Bu nedenle, tarihte kurulan ilk Türk devletlerinde yaşamak için gerekli olan her şey askeri yönden değerlendirilmiş ve düzenlenmişti. Kurulan devletlerdeki düzenlerin, aslında Türk Ordu düzeniyle aynı oluşu da bu gerçeği desteklemektedir. Bu bakımdan “*Türk Ordusu, Türk Milleti kadar eskidir*” deyimini, Türk Milleti’nin ve Türk Ordusunun tarihini yansıtan bir gerçeğin ifadesi olarak karşımıza çıkmaktadır.¹¹

Bütün bunların ışığı altında Türk ordusunun kuruluş tarihini binlerce yıl ötesine götürmek mümkündür. Mutlaka bir tarih belirtilecekse de, bu tarih çeşitli ülkelerin fetih edilme tarihlerine göre farklılıklar göstermekle birlikte, Orhun Yazıtlarında¹² ve çeşitli Çin kaynaklarında belirtildiği üzere günümüzdeki düzene

⁸ Ünsal SİĞRİ-Yavuz ERÇİL, **Türklerde Yönetim Gelenekleri Ve Türk Yönetim Tarihi**, IQ Kültür Sanat Ve Yayıncılık, 1.Baskı, Ekim 2007, İstanbul, s. 64.

⁹ Göçebelik konusunun ele alınışı çok öncelere dayanmaktadır. Eski Yunan filozofu Eflatun “Vahşi Aile Grupları” dediği göçebe çobanların ilkel küteller olduğunu ve “medeniyete” ancak tarım hayatı ile geçilebildiğini iddia etmişti. Bununla birlikte bir kısım Batılı tarihçiler de aynı yolu takip ederek “göçebelik”in Türkler için doğuştan gelen bir yaşam biçimi olduğunu kabul etmişlerdir. Oysa toplulukların seçtikleri yaşam biçimlerinin buldukları coğrafya ve iklim şartları ile yakından ilgisi vardır. Basit göç hareketleri ile göçbeliği birbirinden ayırt etmek gerekmektedir. Burada hemen kısaca belirtelim ki; Türk kültüründe iki temel unsur olan *at ve demir* göçebe kültüründe mevcut değildir. Dolayısıyla göçebelikten ziyade “konar göçer” tabirinin burada kullanılması daha uygundur. Ayrıntılı bilgi için Bkz: İ.KAFESOĞLU, **a.g.e.**, s. 32 , 215 vd.: O.TURAN, **a.g.e.**, cilt I, s. 118 vd.

¹⁰ Ünsal SİĞRİ-Yavuz ERÇİL, **a.g.e.**, s. 31.

¹¹ İbrahim KAFESOĞLU, “Türk Ordusunun Tarihi”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Sayı:46, Yıl IV, (Ağustos 1966), s. 837.

¹² Orhun Yazıtları, Göktürk İmparatorluğu'nun ünlü hükümdarı Bilge Kağan devrinden kalma altı adet yazılı dikili taşdır. Moğolistan'ın kuzeyinde, Baykal gölünün güneyinde, Orhun ırmağı vadisindeki Koşo Saydam gölü yakınlarındadır. Yazıtlar Türk dili, tarihi, edebiyatı, sanatı, töresi hakkında önemli

yakın bir düzende görüldüğü Büyük Hun İmparatorluğu'nda (M.Ö. 220-M.S. 216), İmparator Mete (M.Ö. 209-M.Ö. 174)'nin tahta çıkış tarihi olan M.Ö. 209 olarak kabul edilebilir.¹³ Gerçekte bu yapı ve sistem birdenbire ortaya çıkmamıştı. Mete, babası Teoman'ın, kendisini öldürmek için güneydeki Yue-Şi'lere doğru harekete geçmesi üzerine, kendini korumak için on bin kişiden oluşan bir tümen meydana getirmiş ve bu birliği onlu, yüzlü, binli gruplara bölerek başlarına komutanlar vermişti. Babasını yendikten sonra da bu sistemi bütün Hun Ordularında uygulamaya devam etmişti.¹⁴ Mete devletin başına geçtiği zaman, Türk Milleti'ne hayat sahası sağlayacak bir coğrafyayı kendisine hedef seçti. Bu coğrafyayı ele geçirebilecek güçte bir orduyu güçlü, hareketli, esnek ve çevik unsurlardan oluşturdu. Ordunun donatımını ise, aynı şekilde uzun süre zor şartlara dayanmayı sağlayacak, hafif ve etkin savaş malzemelerinden oluşturdu.¹⁵

1.2.Türk Aile Yapısı

Aile bir ulusun sahip olduğu tüm kültürel değerlerin yansıdığı ve yaşatıldığı en küçük yapı taşıdır. Devletin yapısının temel direğidir. Burada ortaya çıkabilecek problemler önceden tespit edilip önlenemezse, öncelikle güç verdiği devlet

bilgiler vermektedirler. Türk ve Türkçe adı, ilk kez Göktürkler dönemine ait bu yazıtlarda geçmektedir.

¹³ İbrahim KAFESOĞLU, "Türk Ordusu", **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Sayı:22, (Ağustos 1964), s. 10 ; **Atatürk'ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Kara Kuvvetleri**, Harita Genel Müdürlüğü, Ankara, 1982, s. 1; Ünsal SİĞRI-Yavuz ERÇİL, **a.g.e.**, s. 60.

¹⁴ Ziya GÖKALP, **Türk Medeniyeti Tarihi**, (Sadeleştiren Y. TOKER), Toker Yayınları, 2007, s. 200–211; Mete Han tarafından 10'lu sistemde kurulan düzenli ordu daha sonradan Türk ordularına ve onların tesiri altındaki milletlerin ordularına da örnek oldu. 10'lu sistemde kurulan ordu mükemmel bir askeri disiplin sağladığı gibi devlet güçlerinin tümünün en üstteki tek idareye bağlanmasını mümkün kılıyordu. Bütün yerleşik kavimlerde görülen hareketsiz ve ağır teçhizatlı orduların aksine, hafif silahlı ve oynak süvarilerden kurulu, dağınık muharebe sistemi uygulayan Türk ordularında, birlikler arasındaki işbirliği ancak bu sistem ile sağlanabiliyordu. Bkz. İbrahim KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü**, **a.g.e.**, s. 282- 283.

¹⁵ Tiyenşan dağlarını böyle bir silahlı kuvvet oluşturmakta lojistik bir üs haline getiren Mete, atı da askerlerini taşıyacak, ordusunu uzak mesafelere ulaştıracak, muharebelerde manevra yaptıracak bir savaş aracı olarak seçmişti. Bkz. N.Ulunay UCUZSATAR, **Klasik Türk Harplerinin Milli Mücadeleye Tesirleri**, Türkiye Stratejik Araştırmalar ve Eğitim Merkezi, Tarihi Araştırmalar ve Dokümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı, İstanbul 1995, s. 96; Hunlar kendilerinden önce Çin sahasında henüz hiçbir kitle tarafından atlı muharebenin bilinmediği bir çağda göründükleri zaman, savaş atlarını da beraberlerinde getirmişlerdi. Bozkır savaş atı da bu şekilde doğuya doğru uzanmış ve atlı savaş usulünün meçhul bulunduğu Orta ve Doğu Asya'da önce muharebe atı yetiştiriciliğinin ilk sahası olan Şan-si bölgesinde görünmüştür. İbrahim KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü**, **a.g.e.**,s. 219.

kurumları, daha sonra da devletin kendisi yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalır. Araştırmacılar Türklerde önemli bir unsur olan aileyi oluşturan bireyler arasındaki akrabalık ilişkilerinde farklı bağlar tespit etmişlerdi.¹⁶

Eski Türklerde devlet en küçük birim olan aileden başlamıştı.¹⁷ Türk ailesi önce boy, sonra sop, soy, baba soyu aile ve en sonunda evlilik ailesi şekillerini almıştı.¹⁸ Özellikle İslamiyet'ten sonra aile düzeni "baba ailesi" düzeniydi. "*Temel çekirdekleri, dıştan evlenmeye dayanan, baba yanlı soy zincirli üyelerinin ortak bir adı ve köken söylencesi olan dar aileydi. Bu aile bir klanın üyesiydi ve bu klanda karmaşık bir ilişkiler ağı içindeydi, çünkü coğrafi ve ekonomik koşullar tek başına kalmaya izin vermiyordu.*"¹⁹ Veraset babadan oğla geçmekteydi. Eğer oğul küçük veya ehil değilse onun yerine kağanın küçük kardeşi tahta geçirdi. Hükümdarlık büyük oğlun hakkıydı. Kağanın küçük kardeşi ordu komutanı oluyordu Bu durum Hun, Göktürk ve Uygur devletlerinde değişmez bir kanun gibi işlemişti.

Aile içerisindeki münasebetler ve protokol anlayışı toplumun her alanında, her kurumunda kendisini belli ederdi. "*Türklerde orun töresi, yani yer alma ve protokol töreleri, devlet, iller ve ordu içerisinde olduğu kadar aile içinde de geçerli idi.*"²⁰ Bu anlayış neticesinde Türk toplumu, devleti aile içerisindeki bir "baba" olarak kabul etmiş ve saygı göstermişti. Devlete, Hakana, Türk ailesinde bir "baba"nın sorumluluklarının aynısı yüklenmişti.²¹

¹⁶ İ.Kafesoğlu bu bağın; "*Eski Türk cemiyetinde ilk sosyal birlik olan aile bütün içtimai bünyenin çekirdeği durumunda idi. Kan akrabalığı esasına dayanıyordu*" diyerek kan bağı olduğunu belirtmiş, Kafesoğlu'nun bu kan akrabalığı tespitine karşılık İ.Kayabalı ve C.Arslanoğlu Türklerdeki akrabalıkların kan akrabalığına değil, kemik birliğine dayandığını Orhun kitabelerine dayanarak söylemişlerdi. "*Göktürk yazıtlarında halka "kara kamug budun" yani kara kemikli millet denmektedir. Ak kemikliler ise beyler ve kağanlardır.*" Kan bağları ve evlilik ile ilgili Bkz: İ.KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü**, a.g.e, s. 227 vd.; Z.GÖKALP, a.g.e., s. 254; İsmail KAYABALI, Cemender ARSLANOĞLU, **Doruk Türk Kültürü ve Medeniyeti Dergisi Ordu Özel Sayısı**, Yıl 1, Sayı 1, (Ağustos 1976), Karar Basın Yayın A.Ş., s. 61.

¹⁷ Ünsal SİĞRİ-Yavuz ERÇİL, a.g.e., s. 77.

¹⁸ Türk ailesinin İslamiyet'ten önceki yapısı, İslamiyet'ten sonraki yapısı, bu konuda yapılan araştırmalarla ilgili daha ayrıntılı bilgi için Bkz: Z.GÖKALP, a.g.e., s. 239-283.

¹⁹ J.Paul, ROUX, **Türklerin Tarihi Büyük Okyanustan Akdeniz'e İkibin Yıl**, (Çev: Galip Üstün), 6. Baskı, Milliyet Yayınları, İstanbul 1998, s. 74.

²⁰ Bahaeddin, ÖGEL, "Türk Tarihinde Millet ve Ordu Bütünleşmesinin Nedenleri", **Birinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1983, s. 228.

²¹ Bilge Kağan tahta çıktıktan ve birçok tehlikelerden halkını ve devletini koruduktan sonra diktirdiği anıtı "babalık" sıfat ve vazifeleriyle ilgili olarak şunları yazdırmıştı; "*Kardeşim (Költegin) ve beylerimle birlikte çalıştım.(Bu sayede) göçmüş ve dağılmış halkı topladım. Yoksul ve bitkin halkı*

Eski Türk devletlerini iki sosyal birliğe dayamak mümkündür; Aile ve Ordu. Ailelerin birleşmesinden “*urug*”²² lar, aileler veya urugların birleşmesinden “*boylar*” meydana geliyordu. Başında, gerektiğinde boyun menfaatlerini korumak üzere cesareti, mali kudreti ve doğruluğu ile tanınmış boy beyleri bulunurdu. Boyların birleşmesine “*bodun*” deniyor ve bir “*ile*” (devlet) tabi oluyorlardı.

Görüldüğü gibi Türklerin aile yapısı, diğer milletlerin aile yapısından gerek yaşam tarzları, gerekse kültür yapılarıyla farklılıklar gösteriyordu. Aileler her an ve süratle gelebilecek tehlikelere karşı ilk hedef durumundaydılar. Bu nedenle Türk ailesi “dikkatli ol” anlamına gelen eski bir deyimle, her an için “*sek*” yani uyanık ve dikkatli olmak zorundaydı. Ailelerin gelebilecek bu tehlikeleri karşılayabilmek için, süratle toparlanmaya ve askeri bir düzen ile disiplin içerisinde yaşamaya ihtiyaçları vardı. Aile içerisindeki bu disiplin, tarih boyunca Türk Ordusuna da aynı şekilde yansımıştı. Disiplinin bu kadar ön plana çıkmasında, korunma ve savunma duygularının etkisi mutlaka büyük olmuştur.

1.3.Türk Tarihinde Ordu ve Millet Bütünleşmesi

Ordu millet bütünleşmesi, o milletin kültürünün ve yaşayışının etkisinde olan bir olgudur. Bu bütünleşme, kültürler arası farklılıklar nedeniyle milletlerde değişik seviyelerde görülmektedir. Köklü bir tarih bilinci, aile yapısından kaynaklanan vatan ve millete bağlılıkla beraber orduya ve liderlere güven, kaynağı kadere inanmaktan gelen şehit olma arzu ve inancı, farkı yaratan unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Toplumdan topluma değişik şekilde önem verilen bu farklılıklar, yeri geldiğinde kazanılan zaferlerin en temel unsurlarını teşkil etmektedir. Kendi kimliğini koruyarak, kurdukları devletleri orduları ile özdeşleştiren Türk Milleti, askeri bir düzen ve intizam içerisinde yaşamak zorundaydı. Aynı zamanda ülke yönetiminde söz sahibi olanlar asker olduklarından, ordunun vazife ciddiyeti her türlü sivil ve

toparladım; çıplak halkı giydirdim; aç halkı doyurdum; fakir halkı zengin ettim; az milleti çoğalttım. Tanrı irade eylediği için milleti dirilttim”. Bkz. O.TURAN, **a.g.e.**, cilt I, s. 102.

²² Bu tabir eski Türk kitabelerinde yalnız bir defa geçer. Dolayısıyla bu kelimenin ne ifade ettiği tam olarak bilinmemekle birlikte “*Aileler birliği*” olarak kabul edilebilir. İbrahim KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü, a.g.e.**, s. 229.

idari ünitelere yansıyor, devlet mekanizması askeri disiplin içerisinde çalışıyordu.²³ Bu nedenle tarihte kurulan ilk Türk devletleri askeri planda gelişmiş, daha başlangıçtan itibaren yaşamak için gerekli olan her şey askeri yönden değerlendirilmiş ve buna göre düzenlenmişti. Millet ordulaşmış, ordu ise milletleşmişti. Alman General Helmuth Von Moltke'nin de ifade ettiği gibi; "*Türk Kâtibinin kalem tutuşunda, Türk Köylüsünün orak tutuşunda, Türk Kadının etek tutuşunda silaha sarılmış bir asker davranışı*" vardı.²⁴ Kadını ve erkeği ile her Türk bir askerd.

Türklerde halk ordu ile birlikte hareket ederdi. Akınlarla elde edilen topraklara kitleler halinde büyük Türk toplulukları yerleştirilir, böylelikle sınırlar sağlamlaştırılırdı. Bundan dolayı, Türklerin yayılmasında ordu önemli bir rol oynadı. Örneğin, Osmanlı padişahlarından I. Murat her akından sonra elde edilen yerlere Türkleri yerleştirir, daha sonra ikinci bir akına çıkardı. Batıda ise buna benzer sayılabilecek bir nüfus hareketi kavimler göçü sırasında oldu. Bugünkü Avrupa'nın temeli olarak sayılabilecek bu göçleri yapan kavimler, bu sayede Hunlulardan ordu ve devlet yapısıyla ilgili çok şey öğrendiler.²⁵

1.4.Türk Ordusunun Savaşlarda Kullandığı Silahlar Ve Cumhuriyetin İlanına Kadar Olan Dönemde Yapılan Yatırımlar

Türk Ordusunun savaşlarda kullandığı silahlar, Türk harp sanayinin diğer sanayiler içindeki yerini, ilişkilerini ve gelişmişlik düzeyini göstermesi açısından

²³ İbrahim KAFESOĞLU, *Türk Milli Kültürü, a.g.e.*, s. 283.

²⁴ Ergüder TOPTAŞ, "Savaşçı Ruh (II. Bölüm)", *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, Sayı 394, (Ekim 2007), Yıl 127, s. 50; A.Tayyar ÖNDER, *Türkiye'nin Etnik Yapısı Halkımızın Kökenleri Ve Gerçekler*, 41. Baskı, Fark Yayınları, Kasım 2007, s. 398.; Türk Ordusunun tarihsel mirasında "ordunun devlet ve halk ile bütünleşmesi" önemli bir yer tutar. Türk tarihinin 4000 yıl öncesine kadar dayanan bu özellik, Göktürk kitabelerinde belirtilen tanrı vergisi askerlik misyonu, bütün zamanlarda bir ülkü olarak kabul edilmiştir. Gerçekten de ilk Türk topluluklarından itibaren askerlik toplumun genel ve bireysel bir özelliği olmuş, ordu neredeyse toplumla bütünleşerek "Ordu-Millet" geleneği yaratılmıştı. Türk devletlerindeki sağlamlık ve devamlılığı sağlayan başlıca faktör işte bu askeri teşkilat ve yapıydı. Bkz. Doğan AKYAZ, *Askeri Müdahalelerin Orduya Etkisi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2002, s. 16.

²⁵ İlk yapılan Türk akınlarıyla çağdaş olan Süryani tarihçi Michael'e göre "*Yeryüzü Türkleri taşımaya kafı gelmiyordu... Uzun zaman rehberlik eden kurt nihayet kaybolunca Türkler de artık geldikleri yerlerde oturup kaldılar.*" Yine Selçuklu tarihçi İmadeddin İsfahani'ye göre Türkler her tarafa yayılmışlardı; "*...her ülkeye girdiler; her beldeyi aldılar ve hiçbir engel ile karşılaşmadan her tarafa yayıldılar. Öyle ki almadıkları memleket, içmedikleri su, ateşlemedikleri ocak kalmadı.*" Bkz. O.TURAN, *a.g.e.*, cilt I, s. 76-77;169.

önemlidir. Türk Ordusu, özellikle Orta Asya'dan itibaren, yükselme dönemi sonuna kadar, kullandığı silah, teçhizat, malzeme ve taktiklerle diğer milletlerin ordularına karşı üstünlük sağladı. Bu üstünlüğü kullandığı silah, araç ve gereçlerin çağına göre ileri seviyede olması ve bunu geliştirmiş bir ülke sanayi ile desteklemesiyle sağladı.

Konuyu incelerken Cumhuriyet'in ilanına kadar olan gelişimi ve yapılan askeri yatırımları üç döneme ayırmak uygun olur. Birinci dönem Türklerin tarih sahnesinde yer almaları ile başlayan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşuna kadar geçen dönem, ikinci dönem Osmanlı İmparatorluğu dönemi, üçüncü dönem de Milli mücadele dönemidir.

1.4.1. Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşuna Kadar Olan Dönemde Kullanılan Silahlar Ve Yapılan Askeri Yatırımlar

Türklerin, tarihte kurdukları İmparatorluk ve devletlerle ön plana çıkmalarını sağlayan nedenlerden en önemlisinin, sahip olduğu askeri güç ve bu gücün beraberinde getirdiği maddi güç ve zenginlik olduğunu belirtmiştik. Bu askeri gücün en önemli dayanağı ise; Türklerin özellikle Orta Asya'da, geniş İmparatorluk ve devletler kurdukları dönemde, kendi imal ettiği ve savaşlarda rakiplerine karşı etkili olarak kullandığı harp silah ve araçlarıydı.

Madenciliğin henüz gelişmediği dönemlerde Türkler; ağaç, kemik, taş ve sinirden yapılmış silahlar kullanırlardı. Bu silahlardan biri olan yayın kemik kısımları, geyik boynuzundan, ok da kayın ağacından yapılmaktaydı.²⁶ Çeşitli yaylar vardı. Bunlardan en tesirlisi, gerilmesi en güç, fakat vuruculuğu en yüksek olan, tersine gerilmek suretiyle kullanılan, *çift kavisli refleks yaylardı*. Okların arasında en etkili olanı, İmparator Mete zamanında kullanılan "ışıklı" oklardı.²⁷ Okların arkasına hedefi şaşmaması için takılan tüyler, kuğu, kartal veya güvercinlerden alınırdı. Bu tüylerin havada uçarken çıkardığı sesler, rakip ordu askerlerinin

²⁶ Aydın TANERİ, **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri**, Kültür Bakanlığı Yayınları: 423, Ankara 1981, s. 38.

²⁷ Türkler ok ve yayı etkili bir savaş silahı haline getirmişler ve kendi muharebe taktikleri için en iyi şekilde kullanmışlardır. Bkz. İ.KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü**, a.g.e., s. 285; Oğuz destanlarından bir parça olarak kabul edilen "**Dede Korkut**" kitabında 14 ve daha önceki asırlarda Türklerin yaşayışına ait hatıralar ve kullanılan silahlar hakkında bilgiler bulunmaktadır.

moralleri üzerinde olumsuz etki bırakırdı. Yayın en önemli parçası olan kiriş ham ipek veya deve derisinden yapılırdı. Kalkan; ok, kargı, mızrak, kılıç ve benzeri silahlara karşı vücudu korumak için, fil ve gergedan derisinden, hasır, kamış, ip gibi sert malzemelerden yapılırdı. Bu silah ve araçlar, yapıldıkları malzemeler hafif ve dayanıklı oldukları için, taşıma ve kullanma kolaylığı da sağlamaktaydı.

Orta Asya bozkırlarında avlanmakta kullanılan at²⁸, ok ve yay ilk defa Türkler tarafından etkili bir savaş aracı olarak kullanılmıştı. Türkler koşum takımlarını, üzengi, eğer ve dizgini keşfederek ata binmek ve ona hâkim olmak suretiyle, hem süratli bir taşıma aracı, hem de bir savaş aracı elde etmişlerdi. At sayesinde süratli manevra imkânına sahip oldukları için, düşmanlarıyla yakın muharebeye girmezlerdi. Savaş meydanlarında yapılan süratli manevralarda da herhangi bir karışıklığa meydan vermemek için, İmparator Mete zamanından itibaren atları renklerine göre belirli kanatlara yerleştirirlerdi.²⁹ Komşu ülkeler ise o sıralarda atı arabaya koşmayı biliyor, fakat ona savaşta binemedikleri için süratli hücum, çevirme ve aldatma hareketleri yapan Türk süvarilerine karşı dayanamıyor, kolaylıkla bozguna uğruyorlardı.³⁰ At üzerinde, en rahat hareket edilebilecek kıyafet, pantolon ve ceketti. Dar pantolon, deri kuşak ve çizme kullanan Türk süvarileri o dönemde; bol, uzun ve entari giyen diğer milletlerin süvarileri karşısında daha rahat ve süratli hareket etme imkânı buluyorlardı.³¹ Çinliler ve Bizanslılar bu giyinme şeklini Türklerden öğrenmişler ve kendi ordularında da uygulamışlardı. Kıyafetlerde kullanılan her türlü malzeme muharebe sahasında zorluk çıkartmayacak şekilde üretilir ve kullanılırdı. *“Başka kavimler kopça kullandıkları halde, Türkler düğme kullanırlar ve ceketlerini, Çinliler ve Moğolların aksine, sola açarlardı.”*³²

²⁸ Selçuklular ve Osmanlılarda da at bu önemini korumaya devam etmiştir. Kastamonu Beyliğinin yetiştirdiği atlar, dünyaca meşhur olup Arap atlarından üstün sayıldıkları için, her biri bin altın dinara satılıyordu. Ayrıntılı bilgi için Bkz. O.TURAN, **a.g.e.**, cilt I, s. 115 vd; İbrahim KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü, a.g.e.**, s. 285.

²⁹ Doğuda Boz atlılar, Batıda Kır atlılar, Kuzeyde Yağız atlılar, Güneyde Doru atlılar savaş meydanına yerleşirlerdi. Bkz. İbrahim KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü, a.g.e.**, s. 285.

³⁰ O.TURAN, **a.g.e.**, cilt I, s. 113.

³¹ O.TURAN, **Selçuklular Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti**, Ötüken Neşriyat A.Ş, Sekizinci Basım, İstanbul 2005, s. 363.

³² İ.KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü, a.g.e.**, s. 319; Ceketlerin açılış yönü kılıç çekilirken ellerin takılmaması için sağdan sola doğru olurdu.

Silahlardaki asıl gelişme, demir madeninin keşfi ve işlenmesi neticesinde oldu. Demir işleyiciliği madencilikte son aşama olarak kabul edilmektedir.³³ Ondan önce bakır, bronz ve altın işleyiciliği vardı. Ülkenin belli başlı yerlerinde demir ocakları vardı. Demir ocaklarından çıkarılan demir cevheri, yetenekli Türk ustaları tarafından işlenir, mükemmel kılıç, kalkan, kargı, mızrak, temren imal edilirdi.³⁴ Kendileri ve atları için miğfer ve zırh yaparlar, ürettikleri bu madeni silahları yakın muharebede kullanırlardı. Özellikle kılıç, daha tarihin ilk çağlarından itibaren geliştirilmiş olmasına rağmen, ortaya bir “*Türk tipi kılıç*” çıkmıştır ki, bunun kaynağının Altay dağları olduğu, artık bilinen bir gerçektir.³⁵ Kılıç ve diğer kesici, delici aletler çoğunlukla İpek yolu tüccarları vasıtasıyla, Ortadoğu ve Arap ülkelerine kadar ulaşıyordu.³⁶ Talka Demir Kapısı civarındaki, demir ve çelik endüstri merkezi olan Pulad şehri, o dönemin en iyi silahlarının imal edildiği yerdirdi.³⁷ Ruslar, XVII. yy.da Sibirya’yı ele geçirdikten sonra, bu bölgede yaptıkları kazılarda, elinde çekiç ile bir maden ustasını temsil eden küçük bir bakır heykel bulmuşlardı. Bu heykel, o çağlarda yaşayan Türklerin, madencilik sanatına hâkim olduklarını gösteren tarihi bir vesikadır.³⁸ Yine Ergenekon Destanı’na göre, Göktürkler yaşadıkları bölgeden bir demircinin demir bir dağı eritmesi sayesinde çıkmışlardı. “*Bu sebeple de bu günün bayramında demiri merasimle örs üzerinde döğelerdi. Bu kudsiyeti dolayısıyla kılıç üzerinde yemin ediyorlardı.*”³⁹ Avarlar zırhlı gömlek, kılıç, yay ve mızrak ile donanırlar, omuzda mızrak, elde yay olduğu halde saldırıya geçerlerdi. İskitlerde ağır süvariler mızrakla, Hunlularda ise iki ağız keskin kısa kılıç ile donanmışlardı. Peçeneklerin ordugâhlarında öküz derisi ile örtülmüş arabalar bulunurdu.

³³ Z.Velidi TOGAN, **Umumi Türk Tarihine Giriş**, 3. Baskı, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1981, s. 31.

³⁴ İ.KAFESOĞLU, **Türk Milli Kültürü**, a.g.e., s. 321.

³⁵ Zekerîya KİTAPÇI, **Saadet Asrında Türkler, İlk Türk Sahabe Tabii ve Tebea Tabiieleri**, 2. Baskı, Damla Ofset Matbaacılık ve Tic. A.Ş., Konya 1995, s. 51.

³⁶ Örneğin, Göktürkler devrinde ham demir levhalarla birlikte, “*Karaçori*” ve “*Bilgatekin*” denilen güzel kılıçlar, Horosan ve dolayısıyla Arabistan’a ihraç edilmekteydi. Bkz. Zekerîya KİTAPÇI, a.g.e., s. 51.

³⁷ Z.Velidi TOGAN, a.g.e., s. 31.

³⁸ Veli YILMAZ, **Siyasi Tarih**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınlarından, İstanbul, 1998, s. 19.

³⁹ O.TURAN, **Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi**, Cilt II, 6. Baskı, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993, s. 178.

Türklerin İslamiyet’i kabulü ve devamında kurdukları Selçuklu ve Osmanlı İmparatorluğu’nda kullanılan silahlar, genellikle daha önce kurulmuş olan Orta Asya Türk Devlet ordularındaki silahlarla benzerlik gösterirdi. Bununla birlikte Selçuklular, kale ve şehir çevirmelerinde ağır silah olarak “*Kara Buğra*” veya “*Kara Buğa*” denilen büyük mancınıkları kullanırlardı.⁴⁰ Mancınıklardan sadece taş atanlara “*Arrade*” adı verilmişti. Mızrak ve Ok atanlar da mevcuttu⁴¹. Tuğrul Bey, (1040-1063) uzun süren Malazgirt muhasarasında başarı sağlayabilmek için, dört yüz kişinin hareket ettirdiği büyük bir mancınık imal ettirmişti.⁴²

XII. yy.ın sonlarında Sivas’ta harp silahları yapılıyordu. Bununla birlikte bugünkü anlamda modern tüfeğin ilk şekillerinin Aydınoğulları zamanında kullanıldığını görüyoruz.⁴³ Şehirlerde ok yapan ustalar “okçular çarşısında” çalışıyorlardı.⁴⁴ Özellikle bu dönemde Germiyan’da çelikten, süslü harp silahları üretiliyordu. Ateşli silahların icadından sonra, mermilerin imlası için gerekli olan patlayıcı maddelerin ve barutun esasını teşkil eden güherçile, Selçuklular tarafından bilinen ve kullanılan bir maddeydi.

Selçuklular, ticari ve askeri amaçlı gemi inşa sanayinde de faaliyetlerde bulunmuşlardı. Sinop ve Alanya’daki tersanelerinde gemi inşası için, ihtiyaç duydukları keresteleri ormanlardan kesip, Kızılırmak vasıtasıyla denizlere ulaştırıyorlardı. Özellikle Alaettin Keykubat tarafından kurulan *Alaiyye (Alanya)* tersanesi vasıtasıyla, Akdeniz donanması için gemiler yapılıyordu. Bu dönemde, Gazi Çelebi’nin Cenevizlilerle deniz savaşlarında gösterdiği maharet dillere destandı.⁴⁵ Netice olarak Selçuklular zamanında son derece büyük ordularla seferlere çıkılması, o dönemde Anadolu’da tarımın, sanayinin ve ekonominin ulaştığı seviyeyi

⁴⁰ O.TURAN, **Selçuklular Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti, a.g.e.**, s. 362; Kurulması için çok az kişinin yeterli olduğu ve ağır gülleler fırlatabilen bu mancınıklar kuşatmalarda oldukça etkili silahlardı. XII.yy.dan itibaren Türkler ve Moğollar tarafından müstahkem mevkiilerin fethinde kullanılan mancınık, barutun keşfi ve topların kale çevirmelerinde kullanılmasıyla birlikte yavaş yavaş tarih sahnesinden silindi. Bkz. Alfred W. CROSBY, **Ateş Etmek, Tarihte Fırlatma Teknolojileri** (Çev: Aybek GÖREY), İstanbul 2003, s. 78.

⁴¹ “İslamiyet’ten Sonra Orta Asya Türk Devletleri ve Anadolu Selçuklu Devleti ile Beyliklerinde Kara Kuvvetleri”, **Atatürk’ün Doğumunun Yüzyüncü Yılında Türk Kara Kuvvetleri, a.g.e.**, s. 10.

⁴² A. TANERİ, **a.g.e.**, s. 43.

⁴³ Tüfekler zemberekle yağmur gibi mermi atıyor ve çat çat sesleri çıkarıyordu ki, bunun modern tüfeğin ilk şekli olduğu muhakkaktır. O.TURAN, **Selçuklular Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti, a.g.e.**, s. 362.

⁴⁴ **A.g.e.**, s. 362.

⁴⁵ **A.g.e.**, s. 363.

göstermesi açısından önemlidir. Böyle bir güç olmasaydı Alaattin Keykubat zamanında, yüz binleri bulan orduyu seferlere hazırlamak neredeyse imkansız olurdu.

1.4.2. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Kullanılan Silahlar Ve Yapılan Askeri Yatırımlar

Osmanlı İmparatorluğu, özellikle kuruluş ve gelişme dönemlerinde, modern bir ordunun ihtiyaç duyacağı her türlü malzeme, silah, araç ve gereci temin etmekte zorluk çekmiyor, ordusunu sürekli olarak güçlü bir durumda tutmaya özen gösteriyordu. Bunun çeşitli nedenleri olmakla birlikte, bizce en önemlileri; devletin sınırlarını genişletmeye olan ihtiyacı ve sürekli olarak kendisini tehdit eden Haçlı ordularına karşı korunmaya çalışmasıdır. Bu nedenle rakiplerinin kullandıkları en iyi silahları alıp geliştirmekte genellikle tereddüt etmemişler, başarılı olmuşlardı. 1560 yılında İmparatorluk elçisi Busbecq şöyle yazıyordu; “*Dünyada hiçbir ulus, Hıristiyanlar tarafından icat edilen top, havan ve daha birçok şeyleri kullanmalarıyla da kanıtlandığı gibi, yabancıların yararlı icatlarından yararlanmada Türklerden daha büyük bir isteklilik göstermemiştir...*”⁴⁶

I. Murat zamanında kurulan ve Avrupa ordularına karşı başarılı olan daimi ordunun zamanla ihtiyaçlarının artması, hizmetlerin çoğalması sonucunda, ordu içinde bu işlerle uğraşacak hizmet birliklerine ihtiyaç duyuldu.⁴⁷ Bu birlikler Kapıkulu Ocağına bağlı Cebeci Ocağı, Humbaracı Ocağı, Top ve Top Arabacıları Ocaklarıydı.

Cebeci Ocağı, yeniçerilerin ihtiyacı olan silah araç ve gereçleri imal eder, savaş sonrasında bunların bakımını yapar ve depolarlardı. Ocağın asker ihtiyacı acemi bölüklerinden sağlanırdı. Topçu ocağı ise, top dökmek, top mermisi imal etmek ve top atmak için kurulmuştu. Bu ocağın top döken kısmı ile top kullanan bölükleri ayrı ayrıydı. XV. yy. itibaren topçu ocağında yaşanan gelişmeler

⁴⁶ Bernard LEWIS, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, (Çev:Metin KIRATLI), Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2. Baskı, Ankara 1984, s. 42.

⁴⁷ Gani ÖZDEN, “Osmanlı İmparatorluğu Silahlı Kuvvetlerinin Harp Sanayi Tesisleri” **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl XII, Sayı 22, (Şubat 1987), s. 59.

neticesinde, dökülen büyük topları taşımak üzere de Top Arabacıları Ocağı kurulmuştu. Top Arabacı Ocağı'na ait yapım yerleri Tophane'de deniz kıyısında bulunmakla birlikte, Şehremini'de kışla da yapılmıştı.⁴⁸ Humbaracı Ocağı ise içine patlayıcı maddeler konulmak suretiyle imal ettikleri bombaları kullanan bir sınıftı.⁴⁹ Osmanlı ordusunda çok önemli bir askeri fen kıtasıydı.

Osmanlı İmparatorluğu Silahlı Kuvvetleri'nin aşiret kuvvetleriyle, yaya ve müsellimlerden oluştuğu dönemde, askerler silahlarını kendileri veya dışarıda bu işle uğraşan esnaf ve sanatkârlara yaptırırlar, emsallerinden üstün nitelikte olması için de hiçbir fedakârlıktan kaçınmazlardı.⁵⁰ Bunu yapmak ancak yurt içinde bu tür bir sanayinin gelişmiş olarak var olması ile mümkündü.⁵¹ I.Kosova Savaşı'nda I. Murat'ın ordusunu destekleyen esnaf ve sanatkârlar (Ehli Hiref)⁵², ordunun tüm ihtiyacını yurt içindeki yerli sanayiden karşılıyorlardı. Bu da bize daha o dönemde harp sanayinde ustalaşmış esnaf ve sanatkârların olduğunu ve neticede kendisine yetecek bir harp sanayine, Osmanlı İmparatorluğu'nun başından itibaren sahip olduğunu göstermektedir. Yalnız harp sanayi denince aklımıza günümüzdeki gibi makine ve silah üretilen büyük fabrikaların ve döküm yerlerinin gelmesi, o dönem için pek doğru olmaz. Unutulmamalıdır ki, hemen hemen XVII. yy. başlarına kadar kullanılan tüfeklerin çoğu elde yapılıyordu. İmalat çekiç, testere, iğne, makas ve el tezgâhları gibi basit aletlerle sağlanıyordu.

⁴⁸ Muzaffer ERENDİL, **Topçuluk Tarihi**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1988, s. 80.

⁴⁹ Kapıkulu ocakları ve Osmanlı Ordusu'nun yapısı hakkında daha ayrıntılı bilgi için Bkz. İ.Hakkı UZUNÇARŞILI, **Osmanlı Teşkilatından Kapıkulu Ocakları**, c. II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.

⁵⁰ Gani ÖZDEN, “ Osmanlı İmparatorluğu Silahlı Kuvvetlerinde Kullanılan Ateşsiz Silahlar”, **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl XI, Sayı 21, (Ağustos 1986), s. 44.

⁵¹ Örneğin, Kosova Vilayeti'nin Üsküp şehrine yedi saat yakınlıktaki Kalkandelen Kasabası, silah yapan bir “*darüssınaa*”ydı Tersane kelimesinin aslı Arapça bir kelime olan “darüs-sına'a”dır. Kalkandelen Osmanlı İmparatorluğunun her türlü silah ihtiyacının karşılandığı yerd. XVIII. yy'da burada tüfek yapımı ile uğraşan 450 dükkân vardı. Bkz. Burhanettin HÜNOĞLU, “Osmanlı Devleti'nin Harp Sanayiine Genel Bir Bakış”, **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl X, Sayı 19, (Ağustos 1985), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, s. 16.

⁵² Kumaş dokuyan sanatkarlar, F.DEVELLİOĞLU, **Osmanlıca Türkçe Lügat**, Doğu Ltd.Şti. Matbaası, Ankara 1970; İlk dönemlerde milli sanayi ve dolayısıyla harp sanayini oluşturan ekmeççi, kasap, bakkal, aşçı, atar, berber, terzi, pabuççu, çizmecici, nalbant, semerci, demirci, kemangir, şemşirci, bezci, çuhacı... gibi sanatkarlar bu isimle anılırdı. Birinci Kosova Seferinden itibaren ordu ihtiyaçları bunlardan sağlanırdı. İ.Hakkı UZUNÇARŞILI **Kapıkulu Ocakları** adlı eserinde (cilt I, s. 368) “ Kapıkulu efradıyla beraber İstanbul'dan çıkan merkez ordusunun yolda icabeden ihtiyaçlarını temin etmek üzere Ehli Hiref denilen muhtelif esnaf ve sanat erbabından bir kısmının sefere iştirakleri kanundu.” demektedir.

Bursa ele geçirilip başkent olarak kullanılmaya başladıktan sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk büyük sanayi şehri olmuştu.⁵³ Buradaki sanayi ordunun ihtiyacını uzun yıllar karşılamaya yetecek büyüklükteydi.⁵⁴ 1650 yılında Bursa'daki loncaların toplu olarak ordu akçesi olarak ödedikleri miktar 750.000 akçe civarındaydı.⁵⁵

Zamanla barutun harp silah araç ve gereçlerinde kullanılmaya başlanması ile birlikte, artan ihtiyaçlar, devletin kurduğu hafif ve ağır silah sanayi (dokuma, boyacılık, dericilik, barut, mermi, top, hafif silah sanayi ve gemi inşaatı gibi) tarafından karşılanmıştı. Bu konuda bir fikir vermesi açısından 1638' de yapılan sayım sonuçlarına baktığımızda, ordunun ve devletin ihtiyaçlarını karşılayan geniş yatırımların yapıldığını görmekteyiz. İki tersane, bir tophane, beş barutkarhane, bir humbarahane, bir top arabası karhanesi, bir fişekhane, bir at meydanı mumhanesi, çok sayıda peksimet fırını, kurşunhane, dökümhane, şişhane, boyahane, doğramahane, vs. devlet sektörüne ait kuruluşlar olarak o dönemde vardı. Büyük bir kısmı o dönem için ağır sanayi olarak kabul edilebilecek bu tesislerde, 10.000'lerce kişinin çalıştığı bilinmekteydi.⁵⁶

Osmanlı İmparatorluğunun ordu ile özdeşleşmiş olması, gerileme dönemiyle birlikte hem imparatorluğu hem de orduyu bunalıma sürükledi. Artık XIX. yy.da Osmanlı yöneticileri, kendi otoritelerinin siyasi temellerini sarsmadan, orduyu yenilemek ve güçlendirmek zorundaydı.⁵⁷

⁵³ XIX. yy. başlarında Bursa'da ortalama olarak 1000 ipek dokuma tezgahı çalışmakta ve 25 bin okka ipek işlenmekteydi. 1838 yılında imzalanan Ticaret Anlaşmasıyla artık Avrupa ülkeleri Bursa'dan ipekli ve kadife kumaş yerine ipek ipliği almaya başlamışlardı. Daha sonra iplik almaktan da vazgeçerek hammadde almışlar, bunun sonucunda da 1000 kadar tezgahtan 1848 yılına gelindiğinde 75'i çalışır vaziyette kalmıştı. Bkz. Alptekin MÜDERRİSOĞLU, **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları** cilt I, KASTAŞ A.Ş.Yayınları, İstanbul 1988, s.69-70.

⁵⁴ B.HÜNOĞLU, **a.g.m.**, s. 18.

⁵⁵ Ayhan AKTAR, **Kapitalizm, Az Gelişmişlik Ve Türkiye'de Küçük Sanayi**, AFA Yayınları, İstanbul 1990, s. 145.

⁵⁶ B.HÜNOĞLU, **a.g.m.**, s. 19.

⁵⁷ William HALE, **Türkiye'de Ordu Ve Siyaset** (Çev: Ahmet Fethi), Hill Yayınları, İstanbul 1996, s. 58; 1699 Karlofça Antlaşmasını izleyen yıllarda, Osmanlı İmparatorluğu savaşlarda üst üste yenilgiler almış ve artık savaşların sadece maneviyata dayalı insan gücüyle kazanılamayacağı, savaş sanatının bilimle doğrudan ilişkisi olduğu anlaşılmıştır. Mühendishane-i Bahri-i Hümayun (1773), Mühendishane-i Berr-i Hümayun (1795), Mekteb-i Tıbbiye (1826), Mekteb-i Harbiye (1834), Erkan-ı Harbiye Mektebi (1845) bu anlayışın ürünleri olmuştur. Bkz. Nejat ERALP, "İkinci Meşrutiyet'te Silahlı Kuvvetler İle İlgili Üç Önemli Kanun", **Dördüncü Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1989, s. 119; Mühendishane Tıbbiye ve Harp Okulu ile ilgil olarak

Ordu içerisinde yapılan ilk ciddi modernleşme hareketleri Sultan I. Mahmut döneminde başladı. Bu dönemde, dışarıdan getirilen uzmanlar ile Avrupa ülkelerindeki teknolojik gelişmeler takip edilmeye çalışıldı. III. Mustafa ve III. Selim ile birlikte devam eden yenileştirme hareketleri, II. Mahmut döneminde yapılan köklü değişiklikler ve askeri ihtiyaçları üreten harp sanayinin geliştirilmesi ile doruk noktasına ulaştı.⁵⁸ III. Selim zamanında kurulan Nizam-ı Cedid'in masraflarını karşılamak için, İrad-ı Cedid Hazinesi ve Defterdarlığı kuruldu: "*İrad-ı Cedid'in geliri 20.000 kese akçe olacaktı. Bunu sağlamak maksadıyla, "rüsüm-u zecriye" denilen tütün, rakı, şarap, kahveden alınan vergilerle, 1793 Ocağından itibaren on kese akçeden fazla faizli boş mukataaların⁵⁹ geliri, her sene yenilenen ferman beraatlarından alınacak özel vergilere başvuruldu.*"⁶⁰ Bu dönemde, Ankara, Kayseri ve Konya'da Nizam-ı Cedid askerleri için kışlalar kuruldu. Kayseri'de yapılan kışlanın masrafları 25 Mart 1807 tarihli tevzi defterine göre 74.664,5 kuruştur.⁶¹

1832 yılında Tophane-i Amire Müşirliği kurularak Tophane, Baruthane, Fişekhane gibi tesisler bu makamın emrine verildi. II. Meşrutiyet'ten sonra da Tophane Müşirliği kaldırılarak, işletmeler Harbiye Nezareti'ne bağlandı, yeni dönemdeki faaliyetleri "*İmalat-ı Harbiye*" olarak adlandırıldı.

XIX. yy.da, sanayide buhar gücünün kullanılmaya başlanması ile birlikte kurulan fabrikalarda, devlet yatırımları ağırlıktaydı. Tanzimat döneminde girişilen bu fabrikalaşma hareketlerinin değişik nedenleri olmakla birlikte, bizce en önemlileri;

Bkz. Niyazi BERKES, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Yayına Haz: Ahmet KUYAŞ, 13. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008, s. 184-194.

⁵⁸ Modern bir hale getirilmeye çalışılan yeni ordunun en çok ihtiyaç duyduğu husus, ona komuta edecek ehliyetli subaylardı. Bunun farkında olan II. Mahmut, büyük bir muhalefet olmasına rağmen 1827 yılında Paris'e batı okullarında öğrenim görmesi dört öğrenci göndermiş ve zaman içinde bunu diğerleri izlemiştir. Bkz. Bernard LEWIS, **a.g.e.**, s. 84; Subayların modern usul ve prensiplere göre yetiştirilmesi Yeniçeri Ocağının kaldırıldığı dönemlere rastlamıştır. 1834 yılında Mekteb-i Ulum-i Harbiye adıyla öğretime başlayan okulun gerçek anlamıyla yerleşik modern okul haline gelmesi Tanzimat dönemi süreci içerisinde gerçekleşebilecektir. Çünkü okulun açıldığı dönemde gerekli olan eğitim malzemesi ve nitelikli öğretmenlerin eksikliği eğitimi yetersiz kılıyordu. Bkz. William HALE, **a.g.e.**, s. 19.

⁵⁹ Sözlük anlamı; 1.Arazinin belirli bir kira karşılığında birine bırakılması 2.Bağ, bahçe arsa haline getirilen ekim toprağı için verilen vergi, F.DEVELLİOĞLU, **a.g.e.**, s. 811.

⁶⁰ Yücel ÖZKAYA, "III ncü Selim Döneminde Kara Ordusunda Yapılan Yenilikler", **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II(Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum (25-27 Ekim 1999- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 6; Nizam ordusu kurma işinin finansmanı ile ilgili olarak Bkz. Niyazi BERKES, **a.g.e.**, s. 103-107.

⁶¹ Yücel ÖZKAYA, **a.g.m.**, s. 7.

İmparatorluğun ihtiyacı olan askeri malzemelerin dışarıya bağlı kalmadan, yurt içi kaynaklar kullanılarak üretilmesi, dolayısıyla yurt dışına gidecek paranın önlenmesi, bu fabrikalar vasıtasıyla ülkenin sanayileşmesine katkı sağlanması ve Avrupa orduları karşısında alınan yenilgilerin önlemesiydi. Ancak Kırım Savaşı'nın getirdiği mali yük⁶² ve Avrupa mallarına serbestlik getiren Edirne ve Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması⁶³ ile yerli sanayinin rekabet gücünün ortadan kalkması neticesinde, Osmanlı yönetimi sanayileşme yolunda özel girişimlere destek vermeyi ve daha çok düzenleyici bir yol üstlenmeyi tercih etti. Ticaret Anlaşması ile sanayinin özel kesim elindeki kısmı çöktü. Devletin elindeki bazı kuruluşlar ise güç de olsa faaliyetlerini devam ettirdi. Bunu 1856 yılında Paris Sanayi sergisindeki ürünlerden anlamaktayız.

“İzmir Fabrikası: Çuha Askeri Elbiseler; İstanbul (Feshane) Fabrikası: Çuha, Fes, Battaniye, Kravat; Basmahane Fabrikası: Fanila Kumaşlar; Zeytinburnu Fabrikası: Pamukbezi, calikot, emprimeler, alacabez, pamuk yün ve filedekes çorapları; Hereke Fabrikası : Kadife, Şam Usülü Çiçekli kumaşlar (Damas) saten taftalar, gazlar, kurdeleler; Beykoz Fabrikası: Askeri Kündürular, çizmeler, palaskalar, fişeklikler vb.; Tophane Fabrikası: Tüfekler, Tabancalar vb.; Beykoz İnceköy Fabrikası: Porselen, cam, fincanlar vb.”⁶⁴

⁶² Kırım Savaşı'ndan sonra 1854 yılından 1877 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu 16 kez dışarıya borçlanmıştı. 1877 yılında Osmanlı'nın faizi ile birlikte 252.801.885 İngiliz lirası borcu bulunmaktaydı. Bu borcun büyük bir kısmı Cumhuriyet yönetimine kaldı. Gülten KAZGAN, **Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, Bilgi Üniversitesi, İstanbul, 2002, s. 23.

⁶³ Rusya, Osmanlı İmparatorluğu ile 14 Eylül 1829'da imzaladığı Edirne Anlaşması ile bir ticaret serbestliği kazanmıştı. İngiltere ise sanayi devrimi sonucu el tezgâhları yerine makine üretimine geçmiş, maliyetleri düşürmüş, üretimini artırmıştı. Bunun neticesinde hem hammadde ihtiyacı artmış, hem de elindeki ihtiyaç fazlası malları diğer ülkelere pazarlama yoluna gitmeye başlamıştı. Avrupa ülkeleri kendi sanayilerini korumak için gümrük duvarları arkasına sığınmış, İngiltere ise serbest ticaretin faydalarını savunur olmuştu. Avrupa ülkelerinin kendilerini savunması karşısında İngiltere kendisi için oldukça geniş bir pazar olacak niteliklere sahip Osmanlı İmparatorluğu'na yakınlaşmaya başlamıştı. Ağustos 1838'de imzalanan ve 1 Mart 1839'da yürürlüğe giren Osmanlı-İngiliz Ticaret anlaşması ile İngiliz Sanayi, hem Osmanlı Sanayi'ni yıkma hem de ucuz hammadde elde etme imkânına kavuşmuş oluyordu. İngiltere'nin sağladığı bu imtiyazları diğer devletler kullanmakta gecikmemişlerdi. 25 Kasım 1838'de Fransa; 18 Mayıs 1839'da Bremen, Hamburg, Hans şehirleri, 2 Eylül 1839'da Sardanya, 1840'da İsveç, Norveç, İspanya, Prusya, Danimarka ve Toskana ile benzer nitelikte sözleşmeler imzalanarak, İmparatorluk batı sanayinin açık pazarı haline sokulmuştur. Ayrıntılı bilgi için Bkz.; Tunç TAYANÇ, **Sanayileşme Sürecinde 50 Yıl**, Karacan Armağanı 73, Milliyet Yayınları, 1973, s. 15-26.

⁶⁴ Tunç TAYANÇ, **a.g.e.**, s. 22.

Tanzimat döneminde girişilen fabrikalaşma hareketlerinin önemli bir bölümünün mali kaynağı Hazine-i Hassa'ydı.⁶⁵ Padişaha ait olan gelir ve giderlerin tutulduğu bu kurumdan, her yıl önemli bir miktarda para buralara aktarılıyordu. Yaklaşık 600 milyon kuruşluk bütçe gelirlerinin % 25'i fabrikalaşma hareketlerine ayrılmıştı. Yapılan bu yatırımlarla ulaşılan seviyeyi göstermesi açısından, zamanın Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından yaptırılan ve 1913–1915 yılları arasındaki dönemi kapsayan sanayi sayımı, Osmanlı İmparatorluğu'nun sön döneminde sanayinin durumunu ortaya koyan tek belgedir.⁶⁶ Ana sanayi kollarından biri olan madeni imalat sanayinin durumu ise I. Dünya Savaşı'nın çıkması nedeniyle, sayımda net olarak ortaya konamamıştır.

1.4.2.1. Ağır Silah, Hafif Silah Ve Mühimmat Sanayi

Osmanlı İmparatorluğu'nda özellikle ağır silah sanayi olarak düşünebileceğimiz top dökümü ileri bir seviyede idi. Osmanlı ordusunda ilk top, Sultan I. Murat zamanında 1389 yılında yapılan Kosova Meydan Muharebesi'nde kullanıldı.⁶⁷ XV. yy. başlarında kuşatma topunun ve yüzyılın ortalarına varmadan II. Kosova Savaşı'nda (1448) sahra toplarının kullanıldığı bilinmektedir.⁶⁸

⁶⁵ 1838 Ticaret Antlaşması'ndan sonra sanayinin gelişmeye başlamasıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğu sanayileşmeye yönelmiş, pek çok fabrika kurmuştu. Bu fabrikalarda çalışmak üzere Avrupa'dan her türlü araç ve gereçle birlikte teknik eleman ve mühendisler getirilmiş, Avrupa'ya yeni teknolojileri öğrenmeleri için öğrenciler gönderilmişti. "Fabrika-yı Hümayun" denilen devlet fabrikalarından bir kısmı Harbiye Nezareti bünyesinde kurulmuşken, bir kısmı da Hazine-i Hassa yönetimine bağlanmıştır. Fabrika-yı Hümayunlar arasındaki koordineyi sağlamak için bir nezaret oluşturulmuş ve bu görev Tophane-i Amire Müşirlerine verilmişti. Bkz. Aynur ÖNDER, "Türk Savunma Sanayii'nde Makine Ve Kimya Endüstrisi Kurumu'nun Yeri", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2005), s.35.

⁶⁶ Bu sayımda en fazla iş gücü istihdamı gerçekleştiren imalat sanayinin 7.800 kişi ile tekstil ve elbise, onu takip eden sektörün ise 4.300 kişi ile gıda ve tütün sanayi olduğu görülmüştür. 1913 yılında 226 imalat kuruluşu içerisinde yapılan bu araştırmaya göre, sanayi dallarında çalışan 17.000 kişinin 12.100 kişisi tekstil ve gıda sektörlerinde istihdam edilmektedir. Bu da toplam istihdamın % 71'ini oluşturur. Kağıt ve matbaacılığa ait sektörün payı ise %11'dir. Geriye kalan sayıyı; çimento, tuğla, toprak ürünleri, deri ürünleri, ağaç ürünleri ve kimya sanayi oluşturmaktadır. Bkz. Banu TAŞDURMAZ, "Türkiye Ekonomisinde Cumhuriyetin İlk Dönemlerinin İktisadi Yapısı(1923-1939)", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Niğde 2002), s. 10.

⁶⁷ E.Behnan ŞAPOLYO, "Topçuluk: Türk Ordusunun Teknik Üstünlüğü", **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Yıl IV, Sayı 46, (Ağustos 1966), Ankara, s. 868.

⁶⁸ Bernard LEWIS, **a.g.e.**, s. 44; Türk Ordusu topu ilk defa batarya halinde, bütün olarak bu savaşta etkili bir şekilde kullanıldı. Toplar, sadece top döküm yerlerinde değil, aynı zamanda savaş alanında ihtiyaç duydukları yerde dahi dökülebiliyordu.

Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'un fethinden önce Edirne'de büyük bir top döktürdü. Rumelihisarı'na yerleştirilen bu topla yapılan atışta, Boğaz'dan geçen bir Venedik gemisi batırılmıştı. Ağırlığı 17,7 ton olan bu top, daha sonra Çanakkale Boğazı'na yerleştirilerek, düşman gemilerine karşı da kullanılmıştır.⁶⁹ Topların dökümünde kullanılan tunç, o dönemde gelişmiş bir maden sanayinin mevcut olduğunu ve ağır sanayinin bu maden sanayi ile desteklendiğini göstermektedir. Bununla birlikte, modern ordularda topun oynadığı önemli rolü ilk defa ortaya koyan Fatih Sultan Mehmet'tir. İstanbul kuşatmasında döktürdüğü ve her birini 32 öküzün çekebildiği “Şahi” toplar ile kendisinin icat ettiği havan topları, surları yerle bir etmiş, dik yollu mermi atan havan topunun ilk numunesini yaparak, Haliç'teki gemileri batırmıştı.⁷⁰ Havan topları zamanla geliştirilerek bundan sonraki savaşlarda da kullanıldı.

Kumbara da denilen humbara, demirden, yuvarlak ve içi boş olarak yapılan ve içine demir, barut ve kurşun parçaları doldurulup; atıldığı yerde patlayan harp aletiydi. Bunun elle atılanına el humbarası, havanla atılanına da havan humbarası denirdi.⁷¹ İnfilakli tahrip bombaları olarak da bilinen bu toplar, ilk defa 1522'deki Rodos fethinde kullanıldı.⁷² Yine bu kuşatmada, kullanılan gemilere bakır levhalar takılarak yapılan zırh, o güne kadar dünya ordularında bir ilkti.⁷³

Fatih Sultan Mehmet İstanbul'u aldıktan sonra, Galata'da bir top imalathanesi (Tophane) inşa ettirdi. Kimi araştırmacılara göre, Osmanlı İmparatorluğu'nda harp sanayi burada kurulan *Tophane-i Hümayun* ile başlamıştı.⁷⁴ Kanuni zamanında

⁶⁹ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, III. Cilt 2. Kısım, Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetleri'nin İdari Faaliyetleri ve Lojistik (1299–1913)**, Ankara 1995, s. 380.

⁷⁰ İ.Hakkı UZUNÇARŞILI, **Osmanlı Tarihi**, cilt I, Ankara 1988, s. 480.

⁷¹ M. Zeki PAKALIN, “Humbara”, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, I, MEB Yayınları, İstanbul 1993, s. 854; Osmanlı ordusunda humbara toptan ayrı olarak yapılırdı. Bu silah demirden veya tunçtan içi boş ve yuvarlak bir şekilde dökülürdü. Osmanlı ordusunda bu silahın ilk kullanıldığı tarih kesin olarak bilinmemekle birlikte XVI. yy.da humbaracı erasına ait belgelerin bulunmasından dolayı humbaracılığı bu yy.a yerleştirmek mümkündür. Muzaffer ERENDİL, **a.g.e.**, s. 99.

⁷² J. V. HAMMER, **Osmanlı Tarihi** (Çev. Mehmed ATA - Haz. Abdulkadir KARAHAN), I, MEB Yayınları, İstanbul 1991, s. 436.

⁷³ E.Behnan ŞAPOLYO, **a.g.m.**, s. 869.

⁷⁴ Suat SÖYLERKAYA, “Türkiye’de Milli Harp Sanayi” **Türkiye Milli Harp Sanayi Semineri 2-3-4 Ocak 1975, a.g.e.**, s. 76; A.Hamdi ZEKEY, “Savunma Sanayinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2000), s. 56.

geliştirilen bu kurumun içinde, yüzlerce top kalıbı dolaplar, iki büyük tunç fırını, top arabası imalathanesi vardı.⁷⁵ Tophane ile beraber ülkenin değişik yerlerinde de top döküm yerleri vardı.⁷⁶ Osmanlı İmparatorluğu'nda topçuluk altın çağını bir buçuk yüzyıl kadar sürdürdü. XVII. yy.dan itibaren, Avrupa bilimsel alanda sağladığı gelişmeyle topçuluğunu da geliştirirken, Osmanlı topçuluğu eski gücünü yitirdi. XV. yy.da Avrupa'daki gelişmeleri -özellikle topçuluk alanında -son derece süratli ve yaratıcı bir şekilde takip eden Osmanlıların XVII. yy.daki gelişmeleri geç ve etkisiz biçimde izlemeleri ise ilginçti.⁷⁷

Osmanlı İmparatorluğu'nda topçuluk sınıfındaki ilk yenilik hareketleri III. Mustafa zamanında yapılmaya başlandı. Macar asıllı bir Fransız olan Baron de Tott'un yardımlarıyla, özel bir topçu sınıfı olarak "*Sürat topçuları*" kuruldu.⁷⁸ Hasköy'de bu birliklerin ihtiyaç duyacağı nitelikte topların dökülebilmesi için, bir top dökümhanesi kuruldu. III. Mustafa'nın ölümüyle bu çalışmalar neticesiz kalmışsa da, I. Abdülhamit döneminde Sadrazam Halil Hamid Paşa'nın gayretleriyle, bu ocak tekrar canlandırıldı, dakikada 8–10 atış yapabilecek seviyeye getirildi.

Tanzimat Dönemi'nde (1839–1876) ordunun ihtiyaç duyduğu araç, gereç ve silahların üretimi Tophane-i Amire Müşirliği bünyesinde birleştirildi ve modern bir hale getirmek maksadıyla yeniden düzenlendi. Tophane, Tophane-i Amire Müşiriyeti bünyesindeki çalışmalarına II. Abdülhamit dönemine kadar devam etti. Bu döneme kadar çeşitli yenileştirme ve iyileştirme çalışmaları yapılan fabrikada, bir çarkhane, namlu delme ve yiv açma, nişangâh ve kama şubeleriyle, namlu tavlama ve sulama tesisatı bulunmaktaydı.⁷⁹ Top fabrikasında üretilen topların namluları Zeytinburnu Çelikhaneğinde döküldükten ve hidrolik preste taşlandıktan sonra getirilir, namlu, kama ve nişangâhi burada yapılarak monte edilirdi. Daha sonra Osmanlı Ordusunun

⁷⁵ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. Cilt 2. Kısım, a.g.e., s. 390.

⁷⁶ Bunlar; "*Belgrad, Semendire Sancağında Bac, Budin, İşkodra, Pravişte, Gülamber, Temeşvar...*" gibi merkezlerdi. Bkz. M.ERENDİL, a.g.e., s. 66; Kanuni Sultan Süleyman zamanında Macaristan'da Budin Beylerbeyi'ne top dökümü için verilen hüküm ulaşılan seviyeyi göstermesi açısından önemlidir; "*Topçubaşı'ya Hüküm ki: Budin Beylerbeyi'ne hükm-i Şerifim gönderilip kale döğmeye 30 kıta top hazır idesin ki beş kıtası onaltışar vukiye ve dokuzu ondörder vukiye ve beşi onbire vukiye ve altısı onar vukiye ve beşi sekizer vukiye atar ola...*" Bkz. **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. Cilt, 2. Kısım, a.g.e., s. 187.

⁷⁷ B.LEWIS, a.g.e., s. 26;

⁷⁸ Muzaffer ERENDİL, a.g.e., s. 98.

⁷⁹ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, Ankara 1940, s. 37.

yenilenme ve modernizasyonu, Alman Savunma Sanayi'nin etkisi altında kaldı. Orhaniye ve Aziziye gibi zırhlı firkateynleri Krupp toplarıyla yenilendi; çeşitli miktarlarda ağır Krupp topları ile sahra ve havan topları satın alındı.⁸⁰ Ancak XVII. yüzyıldan itibaren Avrupa'da harp silah ve araçlarında yaşanan gelişmeler, Osmanlılar tarafından gereği gibi takip edilemedi. Avrupalılar hareketli muharebeye imkan vermesi bakımından, piyade tüfekleri ve toplarını hafifletirken, Osmanlılar yol şebekesi çok zayıf imparatorluk topraklarında ısrarla ağır topları kullanmaya devam ettiler;

“ 1550-1660 arasında Avrupa'nın askeri örgütlenme sisteminde büyük değişiklikler yaşandı. Barut Devrimi ateşli silahların gelişimini hızlandırdı... Avrupa'da XVII. yy. da orduların boyutu ve askeri harcamalar çok büyük oranda arttı; bu eğilim gelecek yüzyıllarda muazzam ölçeklere ulaştı.”⁸¹

Tophane-i Amire bünyesi içerisindeki en eski kurumlardan biri, 1833 yılında Hazine-i Hassa'dan alınan 50 milyon kuruşla kurulan Zeytinburnu Demir Fabrikasıydı. Demir ve çelik üretimine duyulan ihtiyaç üzerine, 1837 yılında ilk çelik izabe fırını yapıldı. 1834 yılında başlanan dökümhane inşasının tamamlanmasından sonra buraya bitişik olarak 1846 yılında haddehane binası inşa edildi. Bu haddehane için gerekli olan buhar makinesi ise İngiltere'den alındı.⁸² Zamanın önemli tesislerinden olan Zeytinburnu Demir Fabrikası'nda, Büyüka'dan getirilen demir cevheri işlenir, demir boru, çelik ray, top, kılıç, bıçak gibi dövme ve dökme parçaları üretilirdi. 1852 yılında tüfek namlusu ve süngü üretimi için, İngiltere'ye 1500 akçe karşılığında dövme makinesi ve hadde siparişi verildi. Bina 1886 yılına kadar top namlu çarkhanesi olarak kullanıldı ve Tophane Müşiri Ali Saib Paşa (1878–1891) zamanında marangoz fabrikasına dönüştürüldü.⁸³ Marangoz Fabrikası, 1912 yılında Zeytinburnu'na taşındı, bu fabrikada top tekerleği, mermi sandığı, nakliye arabası

⁸⁰ 1888 yılında Almanlar, Osmanlı İmparatorluğu'na 22 milyon marklık silah yolladılar. Bir yıl sonra II. Wilhelm, Krupp'un silah işleriyle uğraşan general ve fabrikatörleri, padişahı ziyarete geldiler ve yeni siparişler aldılar. Osmanlı İmparatorluğu verdiği siparişlerin parasını karşılamak için, Deutsche Bank'tan oldukça yüklü miktarda borç aldı. Bkz. Lothar RATHMANN, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi** (Çev: Ragıp Zaralı), İstanbul 1976, s. 35–38.

⁸¹ Suat PARLAR, **Osmanlı'dan Günümüze Ordu, Askeri Modernleşme Yoluyla Bayraksız İstila**, Bağdat Yayınları, İstanbul 2007, s. 234.

⁸² **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 19.

⁸³ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 20.

yapımına gidildi. Tophane Müşirliği 1920’li yıllara kadar geçen süre içinde, yapılan ufak yenilikler ve savaş zamanında üretim kapasitesinin artırılması dışında önemli bir gelişme göstermedi.

XV. yy.ın ilk yarısından itibaren Osmanlı ordusunda ateşli silahlar kullanılmaya başlandı.⁸⁴ XVI. yüzyıldan itibaren de yeniçeriler arasında tüfek yaygınlaştı. 1565 Malta kuşatmasında Osmanlı tüfengendazlarının⁸⁵ ay ışığında hedeflerini vurmaları Hıristiyan kaynaklarında övgüyle anlatılmaktaydı.⁸⁶

XVI. yy.a kadar Osmanlı Ordusunda kullanılan hafif ateşsiz silahları devlet, kendi kaynaklarını kullanarak üretti. Eyalet askerlerinin silahları da bu gücü sağlayan eyaletler tarafından karşılanırdı. O dönemde Diyarbakır ve Bitlis’te, kullanılan bu silahları üreten küçük el sanayileri mevcuttu.⁸⁷ Dolayısıyla Osmanlı Ordusu teknik ve taktik açıdan XV ve XVI. yy.larda dünyanın en kuvvetli ordusu haline geldi. Bu başarıdaki en önemli etkenlerden biri de silah teknolojisini sürekli yenilemesi ve silahları taktik açıdan rakip ordulardan daha iyi kullanmasıydı.⁸⁸

Hafif silah sanayi ile ilgili olarak elimizde bulunan en eski bilgi, İstanbul’da Cibali semtinde bir tüfekhanenin bulunduğuudur. Bu tüfekhane, resim ve muayene odası, asıl tüfekhane, kundakhane, demirhane ile namlulara su vermeye, tüfeğin parçalarını cilalamaya yarayan tavhane, boyahane ve cilahaneden oluşuyordu.⁸⁹ Rüstem Bey tarafından idare olunan Cibalideki tüfek fabrikası, önce Zeytinburnu Demir Fabrikası’na, oradan da II. Mahmut döneminde Tophane’ye nakledildi.⁹⁰

⁸⁴ 1421’de Düzmece Mustafa hadisesinde, 1430’da Selanik’in fethinde, 1442’de Sivrihisar kuşatmasında tüfek kullanıldığı bilinmektedir. Ama ilk defa 1444’de Varna Savaşında top ve tüfek geniş kapsamlı olarak kullanıldı. II. Murat devrinde Macar Seferinde ise tüfek ön plana çıkmıştı. Bkz. Mücteba İLGÜREL, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Tüfeğin Halk Arasında Yayılışı”, **Birinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1983, s. 247.

⁸⁵ Tüfengendaz: Tüfek kullanan yerinde kullanılan bir tabirdir. Bkz. F.DEVELLİOĞLU, **Osmanlıca Türkçe Lügat**.

⁸⁶ V.A.PARRY, “İslamda Harp Sanatı” (Çev: Erdoğan MERÇİL, Salih ÖZBARAN), **Askeri Tarih Bülteni**, Sayı:19, (Ağustos 1985), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara 1985, s. 106.

⁸⁷ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetlerinin İdari Faaliyetleri ve Lojistik (1299–1913), Ankara 1995, s. 195.

⁸⁸ Mehmet DOĞAN, “XVIII nci yy. Osmanlı Askeri Islahatları (1703-1789)”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara 1999), s. 4.

⁸⁹ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, a.g.e., s. 197.

⁹⁰ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, a.g.e, s. 36.

Tüfeğin Osmanlı Ordusunda çoğalmasından sonra ve XVI yy. ortalarında, Yeniçeri ocağından bir cemaat ortası, tüfek yapım işiyle görevlendirildi ve bu ortamın komutanına da “*Tüfekçibaşı*” denildi.⁹¹ Tüfek uzun yıllar ağızdan dolma olarak kullanıldı, kuyruktan dolan hafif silahların yapılmasından sonra, Osmanlı harp sanayinde bu tüfeklerin de yapımına başlandı. XVII ve XVIII. yy.larda, savaşlarda alınan yenilgilerden sonra başlatılan ordudaki yenilik hareketlerinde, tüfek önemli bir yer tutmakla birlikte, Tüfek fabrikasının yapımı ve Tophanenin geliştirilmesi XIX. yy.ın ikinci yarısında yapıldı. Osmanlı Martin Hanri tüfeklerini kullanmayı kabul ettikten sonra, fabrika 1872 yılında Zeytinburnu’ndan Tophane’ye nakledildi, yeni tezgâhların Avrupa’dan satın alınmasıyla da dönemin önemli fabrikalarından biri oldu. Bu tarihten sonra Zeytinburnu’ndaki bina, mermi çarkhanesi ve kundak tamirhanesi olarak kullanıldı.⁹²

Tophanedeki tüfek fabrikası’nın yapımı, 1876 yılında Müşir Halil Paşa zamanında tamamlandı. II. Abdülhamit zamanına kadar modern sayılabilecek şekilde üretim yapan fabrikada, yeni alet ve tezgâhların alınması ihtiyacı doğdu. 1892 yılında satın alınan Mavzer tüfeklerinin burada üretilmesi için yapılan çalışmalar neticesinde, ancak birkaç yüz adet üretilbildi. Bu çalışmalar esnasında tüfek tamiratı ve özellikle Yunanlılardan ele geçen Gra tüfeklerinin tamiriyle de uğraşıldı⁹³, aynı zamanda Almanya ve İsviçre’den alınan tezgâhlar yardımıyla da dört yılda 190.000 dolayında Martini tüfek elden geçirildi.

Osmanlılarda topçuluk alanında hızlı gelişme sağlandığı için, bu silahın mermileri mühimmat sanayinin de öncülüğünü yaptı. Top dökümü, başlangıçta, özellikle barut sanayinin daha gelişmediği dönemlerde ilkel yöntemlerle yapılmaktaydı.⁹⁴ İhtiyaç olması durumunda, Rumeli’de yapılan topların bir kısmı gülleleriyle birlikte İstanbul’a gönderilirdi. Yine bunun gibi Bilecik’te dökülen çeşitli çaptaki top gülleleri, beygirlerle Karamürsel’e taşınarak depoya konulur ve

⁹¹ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 195.

⁹² **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, **a.g.e.**, s. 21.

⁹³ **A.g.e.**, s. 38.

⁹⁴ İlk dönemlerde kundak da henüz olmadığından, namlular ya kütükler üzerinden veya toprağa gömülerek kullanılıyordu. Bu nedenlerle de her bir toplu günde ancak 4–5 gülle atılabiliyordu. Gülleler, genellikle demir madenlerinin bulunduğu yerlerde kurulan dökümhanelerde dökülüyordu. Anadolu’da Bilecik, Rumeli’de de Semendire Sancağı’nda Rudnik, bu döküm yerlerinden bazılarıydı. Bkz. M.ERENDİL, **a.g.e.**, s. 74.

gerektiğinde oradan istenilen yere gönderilirdi.⁹⁵ Top mermi üretimine Zeytinburnu'ndaki Güllühane'de, öncelikle Krupp topları için üretilen “dane” lerle başlandı, daha sonra şarapnel ve tahrip taneleri üretildi. II. Abdülhamit döneminde, Güllühane'de şarapnel üretimini artırmaya yönelik yenileştirme çalışmaları yapıldı, bunun için Almanya'daki Erhard Fabrikası ile pres, torna tazgahları, buhar makinesi ve çelik fırın alınması için 39.500 Osmanlı Lirası karşılığında anlaşıldı.⁹⁶ Burada yapılan şarapnel, Karaağaç'taki ambarlara taşınır, orada muhafaza edilirdi. Zeytinburnu'nda günde 200 adet şarapnel veya 75 adet 12 santimlik top mermisi yapılabilirdi. Karaağaç Fabrikası'nda da günde 200 adet havada ve yerde paralan top mermi tapası yapılabilirdi.⁹⁷ Bu fabrikaya 1916 yılında master atölyesi ve kimya laboratuvarı eklenerek elden geçirildi ve yenilendi.

II. Abdülhamit dönemine kadar kurulan ve Tophane-i Amire Müşirliği emrinde olan fabrikalar şunlardı;

*“Top fabrikası, Tüfekhane, Kılıçhane, Masterhane, Çarkhane, Avadanlıkhane, Makine Fabrikası, Demirhane, Marangozhane, Saraçhane, Nakışhane, Alethane, Klorhane, Terzihane, Bokser Fişegi İmalathanesi, Tapa Fabrikası, Kapsül Fabrikası, Kağıt Fabrikası, Fişek Fabrikası, Roket Fabrikası, Torpil Fabrikası, Beylerbeyi ve Dolmabahçe gazhaneleri, Sanayi Alayı Matbaa ve Alayı, Bakırköy'de dumansız barut fabrikası ve bununla ilgili asit ve eter fabrikaları”.*⁹⁸

Hafif silahların gelişmesi ile birlikte, bunlarda kullanılan mühimmatlar da gelişme gösterdi. Zamanla ordunun ihtiyaç duyduğu fişek miktarı artınca, Zeytinburnu'nda Fişekhane kuruldu. Burada piyade tüfeklerinin kurşunlu fişekleri üretiliyordu. İşaret fişekleri ise Karaağaç Fişekhanesi'nde üretilip donanmaya

⁹⁵ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 201.

⁹⁶ Necip BOLAT, “II nci Abdülhamid Dönemi Osmanlı Askeri Sanayi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Samsun 2001), s. 16.

⁹⁷ B.HÜNOĞLU, **a.g.m.**, s. 21.

⁹⁸ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 183.

dağıtılıyordu.⁹⁹ Top ve tüfeklerin kullanacağı mühimmatların ihtiyaç duyacağı barut içinde, yeterli bir sanayi mevcuttu.

Buraya kadar bahsedilen fabrika ve tesislerin dışında Beşiktaş Demir Dökümhanesi, Unkapanı Askeri Tahniyyesi gibi üretim yapan yerler de vardı. Ancak bilgi birikiminin olmayışı, Avrupa'nın uzun bir sürede sağladığı gelişmeyi kısa sürede elde etmenin imkânsızlığı ve alt yapı eksiklikleri gibi nedenlerle sözü edilen fabrika ve tesisler kısa bir sürede kapandılar, verimli olarak kullanılamadılar. 1870'li yıllara gelindiğinde birkaç tanesi hariç çoğu çalışmıyordu. Çalışanlar da zaten devlet desteği ile güçlkle ayakta durabiliyordu.

1.4.2.2. Barut Sanayi

Osmanlı devletinde barut temini başlangıçta Cebeci Ocağı'na aitti. Bu ocağın içerisinde bir Barutçu Bölüğü vardı. Bu bölük barut yapar, depolar, savaşta ve barışta diğer ocakların barut ihtiyacını karşılardı. Top sanayinde ve ateşli silahlardaki gelişmeler ile birlikte, İmparatorluk sınırlarındaki genişlemeler, zamanla barut ihtiyacını artırdı. Artan ihtiyacı karşılamak için 1700 yılında bugünkü Ataköy'de, Baruthane-i Amire (İstanbul Baruthanesi) kuruldu. Müteakiben kurulan baruthaneler ile üretim kapasitesi ve depolama imkânları artırıldı. İstanbul Baruthanesi bu tarihte kuruluncaya kadar Atmeydanı Baruthanesi, Kâğıthane ve Şehremini Baruthaneleri faaliyetlerine devam ettiler.¹⁰⁰

Atmeydanı Baruthanesi'nin kuruluşu ile ilgili ayrıntılı bilgilere rastlanılmamakla birlikte, II. Beyazıt döneminde kurulduğu ileri sürülmekte, hatta kuruluşun Fatih döneminde olduğu iddia edilmektedir.¹⁰¹ 1489–1490 yılları arasında, yıldırım düşmesi sonucu çıkan yangınla birlikte, bütün alet ve binaları yanarak yeniden onarılmayacak duruma geldi.

⁹⁹ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 203.

¹⁰⁰ **A.g.e.**, s. 207.

¹⁰¹ **A.g.e.**, s. 207.

Kâğıthane Baruthanesi, II. Beyazıt döneminde ahşap olarak yapıldı. Kanuni döneminde taş bina olarak yeniden düzenlendi ve XVII. yy. sonuna kadar faaliyetine devam etti.

Avcı Sultan Mehmet zamanında Gelibolu, Selanik ve İzmir baruthanelerinin ihtiyaca cevap vermemesi üzerine, Şehremaneti Çarşısı yakınında, 1687–1688 tarihinde kurulan Şehremini Baruthanesinde 3000 kantar barut üretilmekteydi. 1698 yılında çarkların aşırı ısınması sonucunda çıkan yangın Baruthaneye hayli zarar verdi. Bu kaza sonucunda Baruthane Bakırköy'e taşındı.¹⁰²

Atmeydanı ve Şehremini Baruthane'lerinin yanmasından sonra, İstanbul'daki yaşayan halkın can ve mal güvenliği düşünülerek, İstanbul Baruthanesi'nin kent dışında yapılmasına karar verildi. 1698'de Padişahın izniyle yapım hazırlıklarına başlandı. Bakırköy çevresinde Ataköy civarında yapılmasına karar verilen baruthanenin çarkları ve aletlerinin yapımı için gerekli olan kereste ve mühimmat, Mimar Ağa Mahmut Çavuş'a 5000 kuruş avans verilmek suretiyle sağlandı.¹⁰³ İnşaata 2.906.841 akçe, su yollarına da 138.000 akçe daha harcanarak 1700 yılında tamamlandı.¹⁰⁴

III. Selim zamanına kadar İstanbul, Gelibolu ve Selanik baruthaneleri, Cebeci ocağına bağlı idiler ve her biri ayrı bir nazır tarafından yönetilirdi. Bu durumun üretimde istenilen verimi sağlamaması üzerine, 1793'de alınan bir kararla, bu üç baruthane İstanbul'daki Baruthane Nazırına bağlandı, 1794 yılında da teşkilata son şekli verildi.¹⁰⁵ 1835 yılında ortaya çıkan aksaklıklardan ötürü bu nezaret lağvedilerek, baruthaneler Muhimmat-ı Harbiye Nezaretine bağlandı, ayrıca bir "*Baruthaneler Müdürlüğü*" kuruldu.¹⁰⁶ Tanzimat'tan sonra İstanbul Baruthanesi'ne mengenehane, keskihane gibi bölümler eklendi ve bütün baruthaneler Tophane Müşirliği'nin emrine verildi. Cumhuriyet dönemine kadar bu kurumun emrinde

¹⁰² Zafer GÖLEN, "Osmanlı Devletinde Baruthane-i Amire", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Isparta 2001), s. 4.

¹⁰³ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, a.g.e., s. 208.

¹⁰⁴ M. Ali ÖZÜTOPÇU, "Osmanlı Devleti'nde Barut Sanayi", **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl X, Sayı 19, (Ağustos 1985), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, s. 74.

¹⁰⁵ **A.g.m.**, s. 77.

¹⁰⁶ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, a.g.e., s. 210.

görevine devam eden Baruthane, daha sonra arazisiyle birlikte Makine Kimya Endüstrisi kurumuna devredildi.¹⁰⁷

Azatlı Baruthanesi kuruluş bakımından Osmanlı İmparatorluğu'nun en yeni ve modern baruthanesiydi. III. Selim zamanında, gerek mevcut baruthaneler ile ordunun barut ihtiyacının karşılanamaması, gerekse üretilen barutun kalitesinin düşmesi sonucunda ateşli silahların verimlerinin azalması nedeniyle, Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde Azatlı köyü yakınında 1798 yılında yapımına başlandı, 1800 yılında işletmeye açıldı.¹⁰⁸

Kara Barut üretiminde kullanılan hammaddeler; güherçile¹⁰⁹, kükürt ve odun kömürüydü. Konya ve Kayseri illeriyle, bunların çevresindeki kasabalarda bol miktarda güherçile temin edilebildiğinden, bu iki şehirde kalhaneler¹¹⁰ yapıldı ve elde edilen güherçileler, 1700 yılından sonra kurulan İstanbul'daki Baruthane-i Amire'ye gönderildi. Bu fabrikaların yanında, bu yörelerde yaşayan halktan bir kısım esnaf da güherçile temini ile uğraşmaktaydı. Kalhaneler, Müşir Halil Paşa dönemine kadar Ermeniler tarafından idare edilirken, bu tarihten itibaren Tophane-i Amire Müşiriyeti tarafından atanan askerler tarafından yönetilmeye başlandı.

Osmanlı İmparatorluğu güherçile temini ile uğraşan halkın ücretini ödemekte güçlük çektiği için, üretim İstanbul'a getirilemiyordu. İstanbul'a yeteri miktarda güherçile gelmediği için de İmparatorluğun barut ihtiyacı karşılanamıyordu. Bunun olmaması için ahaliden güherçile alınması maksadıyla, Konya Kalhanesi'ne 150.000 kuruşluk tahsisat ayrılması istendi.¹¹¹ Tahsisat sıkıntısı sonraki zamanlarda da devam

¹⁰⁷ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 208.

¹⁰⁸ M. Ali ÖZÜTOPÇU, **a.g.m.**, s. 75; Azatlı baruthanesinin kurulmasıyla birlikte, Gelibolu ve Selanik baruthaneleri kapatılarak, araç, gereç ve malzemeleri buraya toplandı. Burası Rus ordusu tarafından 1878 yılında büyük ölçüde tahribata uğratıldı. Bu tarihten itibaren, İmparatorluğun bütün barut üretim yükü İstanbul Baruthanesi'nin üzerine kaldı. Bu baruthanenin dışında İmparatorluğun Gelibolu, Selanik, Belgrat, Budin, Vidin, İzmir, Konya, Birecik, Maraş, Halep, Hama, Van, Erciş, Ahlat, Bağdat, Şat, Bor, Oltu, Kahire'de baruthaneleri ve donanmanın yararlandığı Rodos, Eğriboz adalarında barut mahzenleri vardı. Bkz. **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 205.

¹⁰⁹ Kimyasal adı potasyum nitrat olan güherçile, doğada değişik yerlerde toprakla karışık bir halde bulunmaktadır.

¹¹⁰ Kalhane: Bir alaşımdaki madenlerin ergime derecesi farkından yararlanarak bunları birbirinden ayırma işleminin yapıldığı yer.

¹¹¹ Necip BOLAT, **a.g.t.**, s. 24.

etti. Kara Barut'un hammaddesi güherçileye olan ihtiyaç, dumansız barutun icat edilmesi ile birlikte gittikçe azaldı.

İlk dumansız barut fabrikası İzzet Paşa tarafından, 1892 yılının Mart ayında, İstanbul Baruthanesi dahilinde, Kapıaltı civarında, Kertehane denilen mahalde, oldukça basit alet ve makineler ile kuruldu. Burada günde 2–3 kilo kadar dumansız barut üretilabiliyordu.¹¹² İstanbul'da dumansız barut üretiminin yapılabileceği anlaşıldıktan sonra, 1901 yılında İzzet Paşa'ya 10.000 altın tahsisat verildi ve bu para ile üretimin artırılması için ihtiyaç duyulan makine ve tezgâhlar getirildi. Günlük üretim 50 kg.'a çıkartıldı. 1904 yılında, Alman Rotweil firmasından uzmanlar getirilerek, fabrikada islahat çalışmaları yapıldı. Bütün bu çalışmalara rağmen fabrika, I.Dünya Savaşı sonunda İstanbul'un işgali ile birlikte, dumansız barut üretimine son verdi.

1.4.2.3. Gemi Sanayi Ve Donanma İçin Yapılan Yatırımlar

Osmanlı İmparatorluğu yalnız kara ordusunu güçlendirmeye yönelik yatırımlar yapmadı, aynı zamanda denizlerde de güçlü olmak için çaba gösterdi.¹¹³ 1322'de Karamürsel ele geçirildikten sonra, komşu oldukları Karasi Beyliği'nden getirilen ustalarla, bu yörede ilk küçük tersaneler kuruldu. 1337'de İzmit ele geçirildikten sonra da Karamürsel'deki gemi inşa tezgâhları, İzmit'e taşınıp, burada yeni bir tersane kuruldu. 1345 yılında, Karasi Beyliği'nin yarısından fazlası barış yoluyla Osmanlı Beyliği'ne katılınca, Edincik'te bulunan tezgâhlar da Osmanlılara geçti.¹¹⁴

Yıldırım Beyazıt zamanında, özellikle kıyılara hâkim olan Anadolu Beyliklerini ele geçiren Osmanlılar, 1390'da Gelibolu'nda ilk gerçek Osmanlı

¹¹² **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 14.

¹¹³ Osmanlı İmparatorluğu'nun temeli atıldıktan sonra Rumeli kıyılarında bazı mevkilerin ele geçirilmesi düşünülmüş ve bu isteğin gerçekleştirilmesi için küçük bir donanmaya ihtiyaç duyulmuştu. Ege denizi, Karadeniz kıyıları ve Akdeniz sahilindeki topraklar ele geçirilince, donanmaya olan ihtiyaç daha da arttı. Bundan dolayı Orhan Bey zamanından itibaren Osmanlı donanması gelişmeye başladı. Bkz. İsmail Hakkı UZUNÇARŞILI, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984, s. 389.

¹¹⁴ Emin YAKİTAL, "Osmanlı Devleti'nin Tersaneler Tarihçesi", **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl IX, Sayı:16, (Şubat 1984), s. 26.

tersanesini kurmaya başladı. Bu işle görevlendirilen Saruca Paşa, 12 yıl beraberindekilerle birlikte çalışarak, çeşitli altyapı ve gemi tezgâhları ile birlikte, bu tersane'nin kuruluşunu gerçekleştirdi.¹¹⁵ İstanbul fethedilene kadar Gelibolu'daki bu tersane, Osmanlı deniz kuvvetlerinin merkezi oldu. Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'un kuvvetli savunmasının yalnızca kara gücüyle aşılamayacağını anladığından, bu tersaneyi büyük bir gemi inşa faaliyeti ile görevlendirdi. Bu inşa faaliyeti neticesinde oluşturulan ve Osmanlıların ilk stratejik maksatlı donanması olarak adlandırabileceğimiz kuvvet, 174'ü irili ufaklı savaş ve 200'ü ulaştırma ağırlıklı olmak üzere toplam 374 parçadan oluşuyordu.¹¹⁶

Fatih İstanbul'u fethettikten sonra Tersane-i Amire'yi kurdu ve donanmanın merkezini, Gelibolu'ndan buraya taşıdı. 1463'te Camialtı yöresinde başlayan inşa faaliyeti, kısa sürede tamamlandı, birçok kadirga gözleri, mahzenler ve atölyeler kuruldu. Fatih'in son zamanlarında burada yapılan donanmanın gücü 250'si savaş, 500'ü nakliye olmak üzere toplam 750 parçaya ulaşmıştı.

II. Beyazıt ve Yavuz Sultan Selim zamanlarında gemi inşa sanayinde önemli ilerlemeler görüldü ve büyük gemiler İstanbul Tersanesi'nde üretilmeye devam edildi. Savaş gemilerine ilk defa top konulmak suretiyle rampa savaşı yerine uzaktan topçu ateşiyle savaş tekniği kullanılmaya başlandı.¹¹⁷ Venedik gemileri tarzında çekdiri, kalyon ve güğe denilen, çekdiri ile kalyon arasında iki katlı iki gemi yapıldı. Bunların her biri o zamanına parasıyla 25.000 altına çıkmıştı.¹¹⁸

Yavuz Sultan Selim, büyük denizasıırı seferler yapabilmek için kuvvetli bir deniz gücü kurmak amacıyla, Kasımpaşa Tersanesi'ni genişleterek, bir anda 150 parça gemi çatacak ve bunları donatıp ikmal edecek, tesislerle güçlendirmeye, seferden dönecek gemileri barındıracak gözler yapmaya başladı, fakat bunları

¹¹⁵ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, a.g.e., s. 214.

¹¹⁶ "Batı Türklerinin Deniz Tarihi Özeti", **Atatürk'ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Kara Kuvvetleri**, a.g.e., s. 147.

¹¹⁷ **Atatürk'ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Kara Kuvvetleri**, a.g.e., s. 149.

¹¹⁸ İsmail Hakkı UZUNÇARŞILI, **Osmanlı Tarihi II. Cilt İstanbul'un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman'ın Ölümüne Kadar**, Türk Tarih Kurumu Yayınlarından, Ankara 1949, s. 194–195.

tamamlamaya ömrü yetmedi. Bu göz ve mahzenlerin her biri, 50 Osmanlı altına yapıldı.¹¹⁹ Sultan'ın ölümünde burada çalışan sanatkârların sayısı 3000'i aşıyordu.¹²⁰

Kanuni Sultan Süleyman, İstanbul Tersanesi'ni babasının istediği düzeye çıkarmış, aynı anda 130 gemiyi birden inşa edebilecek kapasiteye ulaştırmıştı.¹²¹ Bu dönemde, İstanbul dışında da tersaneler kuruldu. Bunlar; Sinop, Çayağzı, Kefken adası, Varna, Burgaz, Ahyolu ve Tuna üzerinde Rusçuk, Marmara'da İzmit, Gemlik, Edincik, Karabiga, Edremit, Ayasuluk, Milas, Bodrum, Antalya, Alanya ve Rodos'tu.¹²²

Kanuni'nin ölümünden sonra tahta geçen II. Selim zamanında, Osmanlı Donanması, 7 Ekim 1571 tarihinde, İnebahtı önünde haçlılar karşısında ağır bir yenilgi aldı. Bunun üzerine II. Selim, 1571–1572 kışında, dört ay gibi kısa bir sürede, İstanbul Tersanesi'nde 150 parçalık bir donanma inşa ettirerek¹²³, Akdeniz'de yine Türk deniz gücünün varlığını devam ettirmeyi başardı.

Gemi teknolojisinde ilk önemli değişme XVII. yy. da başladı. Bu devirde ilk olarak, imtiyazlı eyalet statüsündeki Cezayir'de üretilen gemiler ile kürekten yelkene geçildi. Aslında bu ülke, Osmanlı donanmasının Akdeniz'deki vurucu gücüydü.¹²⁴ 1770 yılında Çeşme'de, Osmanlı Donanması'nın Ruslar tarafından yakılmasından sonra, İstanbul Tersanesi'nde, donanmayı genişletme ve modernleştirme çalışmalarına başlandı. Gazi Hasan Paşa ve Sadrazam Halil Hamit Paşa'nın gayretleriyle donanma modern bir hale getirilmeye çalışıldı, 1773'te "Mühendishane-i Bahri Hümayun" kuruldu.¹²⁵ Ancak, batıda sanayi alanında yaşanan gelişmeler karşısında geri kalan İstanbul Tersanesi'ni, kısa zamanda modern bir hale getirmek

¹¹⁹ Gani ÖZDEN, "Çeşitli Dönemlerde Osmanlı Tersaneleri", **Askeri Tarih Bülteni** Yıl XV, Sayı 27, (Ağustos 1989), Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1989, s. 29.

¹²⁰ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 215.

¹²¹ Tophane ile devletin diğer harp sanayi kurumları imalat gücü bakımından İstanbul Tersanesi'nden sonra geliyordu.Bkz. **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 215.

¹²² Faruk AYIN, Erkan GÖKSU, "Osmanlı Bahriyesi'nin Tarihsel Gelişimi Ve Bahriye Teşkilatı", **Askeri Tarih Bülteni** Yıl XXVII, Sayı:52, (Şubat 2002), Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2002, s. 69.

¹²³ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 215.

¹²⁴ İlber ORTAYLI, **Türkiye Teşkilat Ve İdare Tarihi**, 2.Baskı, Cedit Neşriyat, Ankara 2008, s. 246.

¹²⁵ F.AYIN, E.GÖKSU, **a.g.m.**, s. 73; Gazi Hasan Paşa ve Sadrazam Halil Hamit Paşa'nın gayretleriyle deniz subayı ve mühendisi yetiştirmek üzere 18 Kasım 1773 tarihinde Kasımpaşa'da kurulan Mühendishane-i Bahri Hümayun Osmanlıların ilk batılı öğretim kurumu olmuştur.

mümkün olmadığından, üretilecek fırkateynlere örnek olması için, 1785'te İngiltere'den Dadıhak ve Mazharı Saadet adları verilen iki fırkateyn satın alındı.¹²⁶

III. Selim zamanında, İstanbul Tersanesi'nde gemilerin bakım ve onarımı için yapılacak ilk kuru havuz Fransızlardan örnek alındı. Zamanla tersaneye yeni kızaklar kuruldu ve kızaklara Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaç Kızak adları verildi.

II. Mahmut döneminde yenilik hareketlerine devam edildi. Yeni gemi yapım tezgâhları kuruldu, gemi yapımı konusunda mesafeler kat edildi. Fakat Osmanlı Donanması'nın, Yunan isyanını destekleyen İngiliz, Fransız ve Rus donanması tarafından 1827'de Navarin'de yakılması, III. Selim'den itibaren yapılan bütün bilgi ve birikimin kaybolmasına neden oldu. Navarin faciasından sonra, donanmadaki kalyonlu gemi devri sona erdirildi.

İlk buharlı gemi İngilizlerden 1827 yılında satın alınarak İstanbul'a getirildi. Gemiye getiren İngiliz personeli, bir süre Osmanlı Bahriyesi'nde hizmette kalarak, bu çeşit gemilerin kullanılmasını öğretti.¹²⁷ Osmanlı İmparatorluğu'nda buharlı gemi üretimi ise 1838 yılında, İstanbul Tersanesi'nde başladı.¹²⁸

XVII. yy.dan itibaren deniz kuvvetleri, sınırları üç kıtaya yayılmış bulunan İmparatorluğun kıyılarını koruyamaz hale gelmişti. Bu nedenle (1861-1876) Abdülaziz devrinde büyük masraflar ile yeniden elden geçirilen Osmanlı Donanması, 21'i zırhlı 36 savaş gemisiyle dönemin en güçlü donanmalarından biri haline getirildi.¹²⁹ 1876 yılında tahta çıkan Abdülhamit'e Abdülaziz'den oldukça iyi bir donanma kalmıştı. Büyük fedakârlıklar ile yapılan donanma, 5.351 subay, 7.419 denizciden oluşuyordu.¹³⁰

¹²⁶ Emin YAKITAL, **a.g.m.**, s. 41.

¹²⁷ Yusuf ALPMANSÜ, "XIX. Yüzyıl Başında Osmanlı Donanması", **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl XV, Sayı:29, (Ağustos 1990), Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1990, s. 29.

¹²⁸ Üretilen ilk gemiye "*Mesir-i Bahri*" adı verildi ve yandan çarklıydı. Bunu 1839'da "*Eser-i Hayr*", ve "*Tair-i Bahri*" vapurları, 1840'ta da "*Peyk-i Ticaret*" vapuru izledi. 1840'dan itibaren de İzmit ve Sinop tersanelerinde, buharlı gemi inşasına başlandı. Bkz. Emin YAKITAL, **a.g.m.**, s. 45.

¹²⁹ William HALE, **a.g.e.**, s. 31.

¹³⁰ Selahattin KARATAMU, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)**, Cilt III, 6.Kısım, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1971, s. 118; Zamanın en kudretli donanmalarından biri olan Osmanlı Donanmasının baş kaldırarak kendisini tahttan indireceği düşüncesine saplanan II. Abdülhamit sistemli bir şekilde donanmayı çökertmeye başlamıştı. Milyonlarca sterline mal olan ve borçlarının taksitlerinin bile ödenmesinde zorluk çekilen

Hasköy Tersanesi'nin temelleri 1861'de atıldı. Gemi inşasından çok bakım-onarım amaçlı bir tesis olan Hasköy Tersanesi, başlangıçta birkaç binadan ibaret bir atölyeydi. Bu tesise 1884'te 45 metre uzunluğunda bir kızak ve buharla çalışan bir ırgat monte edildi. 1910 yılında ise yeni bir kızak daha ilave edildi. Bu arada ırgat buhar yerine elektrikle çalışır hale getirildi. Tersane bünyesinde torna tezgâhları, inşa atölyesi ve marangozhane oluşturuldu.¹³¹ II. Abdülhamit döneminde tersanede istimbot, kruvazör, torpido ve fırkateyn türü gemiler yapılabilmekte, yurt dışına da gemi siparişleri verilmekteydi. Bu siparişlerden bir tanesi, Osmanlı Donanması için ABD'den kruvazör alınmasıydı. 1899 yılında inşasına başlanan gemi, 1904 yılında tamamlandı ve Osmanlı İmparatorluğu'na teslim edildi.

II. Abdülhamit dönemine kadar, Osmanlı İmparatorluğu'nda kurulan ve Tersane-i Amire emrinde çalışan fabrikalar şunlardı; Çekiç Fabrikası, Makine Tamir Fabrikası, Haddehane, Dökümhane, Demir Fabrikası, Kalhane, Erre Fabrikası, Yalıköşkünde Makine Fabrikası, Küçük Çekiç Fabrikası, Deniz Araçları İnşa Fabrikası, İzmit Tersanesinde Erre Fabrikası, Kazan Fabrikası.¹³²

1889 yılında Osmanlı İmparatorluğu, elindeki torpido sayısını 14'den 30'a çıkarmak istedi. Maliyetinin 256.000 sterlini bulması üzerine, Şura-ı Amire, bu gemilerin tanesini 9.000 liradan, toplam 144.000 lira gibi daha uygun bir fiyata, tersanede üretmeye karar verdi.¹³³ Bu dönemde Tersane-i Amire'de, Abdülkadir Zırhlısı ve Hüdavendigâr Muhafazalı Kruvazörü ile İzmit Tersanesinde Medine ve Şadiye Kruvazörlerinin yapımına, dışarıdan getirilen parçaların montajı ile başlandı. 400.000 liranın üzerinde mal olan gemilerin, 3 yıl içerisinde bitirilmesi planlandı.

zırhlılar ve korvetlerin bir gün sarayı topa tutabilecekleri düşüncesiyle top atış eğitimi yapmaları yasaklanmış, 15 yıl gibi kısa bir sürede ortaya çıkartılan donanma Haliç'te çürümeye terk edilmişti. Bkz Alptekin MÜDERRİSOĞLU, **a.g.e.**, Cilt I, s. 43.

¹³¹ Hasköy Tersanesi'nde Şirket-i Hayriye bünyesinde bulunan 81 parçalık vapur filosunun 2 vapuru yapıldı. Şirket-i Hayriye'nin yurt dışında inşa edilen gemilerinin bazıları ise Hasköy Tersanesi'nde monte edilmişti. 1872'de İngiltere'de inşa edilen ve parçalar halinde Türkiye'ye getirilen 28 numaralı Meymenet, 29 numaralı Nüzhet, 30 numaralı Refet, 31 numaralı Amed, Şirket-i Hayriye'nin Hasköy Tersanesi'nde monte edilmişler ve 1905 yılına kadar hizmet vermişlerdi. Bkz. Murat KORALTÜRK, "Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen İlk Gemiler: Gölcük Tankeri, Kocataş Ve Sarıyer Vapurları", **Gemi Mühendisliği Ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24–25 Aralık 2004, s. 302.

¹³² **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri**, III. cilt 7. Kısım, **a.g.e.**, s. 183.

¹³³ Necip BOLAT, **a.g.t.**, s. 45.

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun donanmasını takviye etmek ve modern bir hale getirebilmek için aydınlar birleşerek, bir Donanma Cemiyeti kurdular. Hazırlanan tüzük 22 Ağustos 1909'da hükümete verilerek padişahın onayından geçirildi. Halk cemiyete elinden gelen yardımı yaptı. Cemiyetin topladığı para, bir yıl içinde 750.576 altın liraya yükseldi.¹³⁴ Bununla birlikte, hükümet on yıllık bir program hazırladı ve bu programda kullanılmak üzere lazım gelen 5.000.000 liranın on yılda sarfına Maliye Nezareti'ni yetkilendirdi. Toplanan yardım ve verilen ödenek ile alınacak gemiler için, yabancı ülkelerde yapılan incelemeler sonucu, Almanlardan iki muharebe gemisi Ağustos 1910'da satın alındı. Yunanlıların yeni bir muhrip gemi almaları üzerine, yine Almanlardan dört yeni muharip gemi, İngiltere'den de üç yeni taşıt gemisi satın alındı.¹³⁵ Alınan gemilere rağmen, donanma henüz istenilen güce ulaşamamıştı. Bu sebeple, İngiltere'ye 1911 yılında "Reşadiye" ve 1913 yılında 338.747,500 kuruş bedelle "Sultan Osman I" adlı iki muharip gemi siparişi daha verildi. Bahriye Nezareti'ne tahsis olan on yıllık olağanüstü ödenek ile bu sipariş ve satın almalarından başka, İngiltere'ye, "Fatih" adında bir muharebe gemisi, iki adet büyük muhrip, altı muhrip, iki denizaltı; Fransa'ya da altı muhrip, iki denizaltı ısmarlandı. Fakat bu gemilerin hiçbiri Osmanlı Hükümeti'ne teslim edilmedi. Üstelik I.Dünya Savaşı öncesinde, İngiltere tarafından, son taksitleri ödendiği halde iki muharip gemiye de el konuldu.¹³⁶

I.Dünya Savaşı deniz gücünü çok yıprattı. Elde olan kuvvetler, Mondros Mütarekesi'nden sonra İtilaf Devletleri tarafından enterne edildi, ancak birkaç küçük gemi, karakol ve emniyet görevlerinde bırakıldı. Milli mücadele dönemi başladığında Türk Deniz Kuvveti diye bir şey pek kalmamıştı.

1.4.2.4. Havacılık Sanayi Ve Yapılan Yatırımlar

Türklerin havacılığa karşı duydukları ilginin XI ve XII. yüzyıllara kadar uzandığı bilirse de, bu alanda devlet eliyle yapılan ilk teşebbüsler, II. Abdülhamit

¹³⁴ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. cilt 6. Kısım (1908–1920) 1. Kitap**, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Ankara 1971, s. 482.

¹³⁵ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. cilt 6. Kısım (1908–1920) 1. Kitap, a.g.e.**, s. 483.

¹³⁶ **A.g.e.**, s. 483.

zamanında Fransa'ya verilen siparişlerle başladı. 1909 yılında İstanbul'da Barbout adlı Fransız, balonu ve Vousin marka uçağı ile propaganda uçuşu yaptı.¹³⁷

25 Temmuz 1909 tarihinde, Bileryo adında bir Fransız'ın, Manş'ı yarım saatte aşarak, Fransa'dan İngiltere'ye uçuşu ile birlikte 1910 ve 1911 yıllarında uçak üretimine Avrupa'da önem verilmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun da dikkatini çekti. 1910 yılında çalışmalara başlandı ve Avrupa'ya pilotaj eğitimi için iki subay gönderildi. 1 Haziran 1911'de ilk hava örgütü (Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevkiler Genel Müfettişliği'nin 2. Şubesine bağlı Hava Komisyonu) kurularak, bugünkü hava kuvvetlerinin temeli atıldı.¹³⁸

Yeşilköy'de inşaat için uygun bir alan bulduktan sonra, burada kullanılmak üzere, Bileryo Fabrikasından iki kişilik bir Döperdüsen uçağı ile bir kişilik bir okul uçağı satın alındı. Bu iki uçak, Avrupa'daki eğitimlerini tamamladıktan sonra geri dönen iki subaya teslim edildi.¹³⁹ Daha fazla uçak alımı ve okulun açılması için, gerekli olan parayı toplamak amacıyla başlatılan yardım kampanyaları, Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa ve Sultan Reşat'ın bağış ve katkılarıyla büyüdü. Rep fabrikasına 30.000 frank'a sipariş verilen uçaklardan bir tanesi, 27 Nisan 1912'de ilk defa Türk semalarında görüldü.¹⁴⁰

İtalyanların Trablusgarp'ta uçağı başarılı bir şekilde kullanmasından sonra, Osmanlı İmparatorluğu, hava güçlerini artırmak için Harlen Fabrikasından, 1912 yılında iki uçak ve 20'şer kilogramlık 50 adet bomba aldı ve 45.000 mark verdi. Her bir bomba 100 marka geliyordu.¹⁴¹

¹³⁷ İ.KAYABALI, C.ARSLANOĞLU, a.g.e., s. 587-588.

¹³⁸ Bu komisyon çeşitli ülkelerde incelemeler yaptıktan sonra, İstanbul'da bir Teyyare Okulu kurulmasına karar verdi. Harbiye Nazırı, bütçede yeterli para olmaması nedeniyle, bu teklife sıcak bakmadı, gerekirse dışarıya eğitim için subay gönderilmesini istedi. Oysa dışarıya gönderilen öğrencilerin masrafı da oldukça çok tutmaktaydı. Bir süre sonra bu gerçeği kabul eden Harbiye Nazırı, Tayyare Okulu'nun kurulmasına razı oldu ve bu iş için bütçeden bir miktar para ayrıldı. Bkz. Oktay ZAİF, "Türk Havacılığı'nın Kurtuluş Savaşındaki Etkisi", **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II Değişen Dünya Dengeleri içinde Askeri Ve Stratejik Açıdan Türkiye (23-25 Ekim 1995 İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1997, s. 198.

¹³⁹ **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. cilt 6. Kısım(1908-1920) 1. Kitap, a.g.e., s. 489.**

¹⁴⁰ A.g.e., s. 490.

¹⁴¹ A.g.e., s. 490.

1912 yılı sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun elinde çeşitli sınıflardan 17 adet uçak, 18 pilot bulunmaktaydı. Balkan Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, eldeki mevcut uçaklar Şark ve Garp orduları için iki uçaklı birer müfreze halinde tertiplendirildi. Fakat bu uçaklar savaşta istenilen faydayı sağlamadılar. Yalnız, Selanik'ten gelmeyi başaran pilotlardan olan Teğmen Nuri, Yeşilköy'de birkaç defa başarılı uçuşlar yaparak örnek oldu. Kendisine bu başarılarından dolayı 5000 kuruş ödül verildi.

Balkan Savaşlarının bitimini müteakip, uçaklar Yeşilköy'e götürülerek, bakım ve tamire sokuldular. Yeniden yapılanma ve Hava Kuvvetleri'nin modern uçaklar alabilmesi için paraya ihtiyaç vardı ve bu para için de Fransa'ya başvuruldu. Fransa bu parayı verirken paranın bir kısmı ile kendi uçakları ve malzemesinin alınmasını şart koştu; 4 Haziran 1914'de altı Gordon, altı Moran ve nihayet 9 Haziran 1914'te yapılan bir sözleşme ile de üç çift satırlı Ferman uçağı satın alındı.¹⁴²

I. Dünya Savaşı boyunca Türk Hava Kuvvetleri, envanterine giren uçaklardan yaklaşık % 85'ini, uçuş okullarından mezun olan pilotlardan da % 75'ini kaybetti. Mondros Mütarekesinden sonra, Filistin ve Suriye'den çekilen bir kısım hava birliği Konya'da, Irak cephesinden çekilenler de Elazığ'da toplandı. Yeşilköy Meydanında da oldukça fazla sayıda uçak malzemesi bulunuyordu.¹⁴³

Buraya kadar yapılan araştırmaların neticesinde görülmektedir ki; Osmanlı İmparatorluğu yükselme dönemi sonunda, ihtiyaç duyduğu harp sanayi tesislerini önemli oranda kurmuştu. Harp sanayi için ihtiyaç duyulan hammaddelerin tümü ülke içerisindeki yeraltı kaynaklarından temin edilmiş, bu maddelerin dışa satılması yasaklanmıştı. Ülke sınırlarının genişlemesi ve ticaret hacminin artması sonucu, sanayi kentleri çoğalmış ve uzmanlaşmaya önem verilmişti.¹⁴⁴ Ancak özellikle yükselme döneminin sonundan itibaren başlayan toprak kayıpları ve ekonomik çöküntü ordu içerisinde kullanılan silahların demode olmasına neden oldu. Avrupa'nın hem ham hem de sanayi üretiminin değeri yükselirken Osmanlı maliyesi

¹⁴² **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. cilt 6. Kısım(1908-1920) 1. Kitap, a.g.e., s. 497.**

¹⁴³ Oktay ZALF, **a.g.m.**, s. 199.

¹⁴⁴ Gani ÖZDEN, "Osmanlı İmparatorluğu Silahlı Kuvvetlerinin Harp Sanayi Tesisleri", **a.g.m.**, s. 62.

ve parası değer kaybettiğinden çağdaş savaş sanayi düzeyinde kalınmadı. Savaş sanayi ile birlikte askerlikte geriliyordu. Bunun önüne geçilmesi ve ordunun tekrar modern bir hale getirilmesi için dışarıdan silah ve malzeme alınmasına başlandı. Fakat alınan bu silahlar diğer orduların kullanmayı bıraktıkları teknolojiyi barındırdığı için, genellikle çağın modern gereksinimlerini karşılayacak nitelikte değildi.

1.4.3. Milli Mücadele Döneminde Yapılan Askeri Yatırımlar

Balkan Savaşları sonunda Rumeli'nin kaybedilmesi, sadece toprak kaybına değil aynı zamanda bölgede kurulan fabrikaların, askeri sanayinin ve yatırımların da elden gitmesine neden oldu. Bu durumla bir daha karşılaşmamak için 1914 yılında Harbiye Nezareti tarafından Anadolu'da fabrika kurulabilecek uygun yerler araştırılmaya başlandı. Oluşturulan komisyon tarafından, Kayseri'de Bünyan ve Kızılırmak civarlarında incelemeler yapıldı. Ancak, I.Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine bu çalışmalar tamamlanamadı. Savaş sonucunda deniz, demir ve karayollarının kesişme noktasında bulunan İstanbul'un işgal edilmesi de, Silahlı Kuvvetlerin her türlü ihtiyacını karşılayabilecek olan askeri fabrikalar, depolar ve tersanelerden yararlanılamamasına neden olmuştu. Bu nedenle Milli mücadelenin başında, ihtiyaç duyulan her türlü askeri malzeme, İstanbul ve çevresinde bulunan depolardan kaçırılarak, Anadolu'ya getirildi. Getirilen bu malzeme, araç, gereç, silah ve tezgâhlar, daha sonra Anadolu'da kurulacak olan fabrikaların temelini oluşturdu.

Mondros Mütarekesi'nden sonra İtilaf devletleri, Türk Ordusu'nda, kadro fazlası olarak kabul ettikleri askerler ile silah ve cephanelerini de azalttılar. Topladıkları silah ve cephaneleri; İstanbul, Gelibolu ve İzmit bölgelerinde depolara koydular. Toplatamadıklarının da önemli parçalarını söktürerek, bu parçaları işgal bölgelerindeki depolara taşıttılar. İstanbul ve Anadolu'daki birliklerde ve depolarda bulunan silahlar ve teslim edilen miktarlar Tablo-1'de özet olarak gösterilmiştir.¹⁴⁵

¹⁴⁵ **Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923)**, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Ankara 1975, s 3-8.

Tablo 1

CİNSİ	MÜTAREKEDEN ÖNCEKİ MEVCUT	ELDE KALAN MİKTAR
Piyade Tüfeği	791.174	115.914
Makinalı Tüfek	4488	290
Top	1986	152
Piyade Tüfek Cephanesi	98.887.911	12.317.450
Top Mermisi	1.519.918	248.958

Tablo'dan da anlaşılacağı gibi; savaş için gerekli görülen silah, mühimmat ve cephanenin yurt içi kaynaklar seferber edilerek süratle yapılması, aynı zamanda İtilaf Devletleri'ne teslim edilenlerin de Anadolu'ya kaçırılması gerekiyordu. Önceleri kişisel girişimler olarak başlayan silah ve cephane kaçırma faaliyetleri, günden güne güçlenmeye başladı. Daha sonraları bu kişisel girişimler, Anadolu Hükümeti hesabına faaliyet gösteren özel örgütlenmelere döndü. İstanbul'da Anadolu Hükümeti hesabına faaliyet gösteren ilk resmi gizli örgüt "*Hamza Grubu*" ydu.¹⁴⁶ Bu grupların, Anadolu'ya silah ve mühimmat göndermekten başka, İstanbul'daki fabrika tezgâhlarının sökülerek gönderilmesinde ve ustalarının Anadolu'ya geçişinde, önemli hizmetleri oldu. Anadolu'ya geçirilen bu tezgâhlar ile, Ankara, Eskişehir ve Keskin'de ilk atölyeler kurularak, Türk Ordusunun ihtiyaçları karşılanmaya çalışıldı.¹⁴⁷ I. İnönü Savaşı sonunda "...*düşman kaçarken elimizde sadece bir günlük cephane vardı...*" diyen Fevzi Çakmak bu fabrikaların önemini şu şekilde vurgulamaktaydı;¹⁴⁸ "...*Şüphesiz şimdiki muharebeler sanayi mücadelesi halinde*

¹⁴⁶ Hamza Grubu'ndan başka aynı amaçlarla kurulmuş olan şu gruplarda vardı; *Milli Müdafaa Grubu, Karakol Grubu, Namık Grubu, Bizci Grubu, Kaynarca Grubu, Ferhat ve Kerimi Grubu*. Bkz. **Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923)**, a.g.e., s. 97-117.

¹⁴⁷ Ankara'da bulunan tezgâh ve tesislerin enerji ihtiyaçları Tandoğan Meydanı'ndaki Sovyet kamyonu vasıtasıyla sağlanmıştı. Tekerleklerle takılan kasnakla ana mil döndürülmüş, bu şekilde yine kasnaklarla ana mile bağlı olan tezgâhlar çalıştırılabiliştir. Bkz. Aynur ÖNDER, a.g.t., s. 60.

¹⁴⁸ Hayrullah GÖK, **Mareşal Fevzi Çakmak'ın Askeri ve Siyasi Faaliyetleri (1876-1950)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1997, s. 50.

devam ediyor. Avrupa'nın sanayii karşısında bizim böyle vasıtalarımızın eksik, hatta yok derecesinde olduğu halde mücadelemizin imkânı olmadığına onlar inanıyordu. Bunu ifade etmişlerdi. Fakat efendiler, biz bunların kusurlarını, gösterdiğimiz hareketlerle tezip ettik. Evvela toplarımızın kamalarını almışlardı, bizi topsuz bırakmışlardı. Biz elimize geçen ve kendi milletimizden olan ustalarımızla bir orduya yetecek kadar top kaması yaptık ve bu sefer Yunanlıların kafasını kıran toplar da o toplardı. Tüfeklerimiz eksikti. Biz elimize geçen ustalarla ordumuza yetecek kadar tüfek, cephane yapıyoruz.”

1920 senesi sonuna kadar silah fabrikaları tarafından yapılan üretimin genişlemiş olması, imalatın tek elden ve düzenli bir şekilde, aynı zamanda cephelerin ihtiyaçları da göz önüne alınarak, organize edilmesini gerektirdi. Bu amaçla, 10 Ocak 1921 tarihinde, Milli Savunma Bakanlığı tarafından yayınlanan bir tamimle, “*İmalat-ı Harbiye Genel Müdürlüğü*” kuruldu.¹⁴⁹ Bundan sonra yapılan yatırımlar ile kurulan askeri tesisler, bu müdürlüğün bünyesine katıldı. Müdürlüğün başına İstanbul’dan kaçarak, Anadolu’daki harekete katılan Topçu Albay Asım (Berkman) getirildi ve 1925 yılının Nisan ayına kadar görevde kaldı.

1.4.3.1. Milli Mücadele Döneminde Kurulan Askeri Fabrikalar

Anadolu’da askeri fabrikaların kurulması, Atatürk’ün Anadolu’ya geçişi ve Milli mücadele ile başlar. Doğu cephesinde yapılan harekât neticesinde toplatılan bir kısım tezgâh ve makine Erzurum’a getirilmişti. Bu makine ve tezgâhlarla, Firdevsoğlu Kışlasının bir köşesine İşocağı adı ile küçük bir imal ve onarım atölyesi kuruldu. Askeri birliklerde bulunan tüfekçi, kamacı, tornacı, çarkçı, saraç, marangoz ve çeşitli silah onarımcıları, işocağı kadrosuna alınarak çalıştırıldı. Ayrıca I. Dünya Savaşı neticesinde yetim ve kimsesiz kalan çocuklar, Kazım Karabekir tarafından toplattırılarak, işocağında açılan çıraklık okuluna alındılar ve burada eğitildiler.¹⁵⁰ Bu

¹⁴⁹ **Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), a.g.e**, s. 115.

¹⁵⁰ S.Hami ŞEHİDOĞLU, “Kurtuluş Savaşı’nda Savaş Sanayi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi** cilt VIII, Sayı 23, (Mart 1992), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, s. 323.

tesis 1923 yılında Doğu Cephesi Komutanlığı'ndan alınarak, Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne bağlandı ve adı “*Erzurum Silah Fabrikası*” oldu.

Batı cephesinde ise ilk top onarım işlerine, 1920 Temmuz'unda, askeri fabrikalar uzman ve sanatkârlarının İstanbul'dan gelerek, Eskişehir demiryolu atölyesine katılmalarıyla başlandı.¹⁵¹ Atölyenin gittikçe artan yükünü hafifletmek için, Adapazarı Araba Fabrikası'ndan sökülen tezgâhlar buraya getirildi ve silah tamirhanesi haline getirildi. Eskişehir Tamirhanesi, Batı cephesinin geriye çekilme zorunluluğu nedeniyle, bir sene faaliyet göstermesine rağmen, ordunun savaşa hazırlanmasında ve özellikle Sakarya Savaşı'nda büyük faydalar sağlamıştı.¹⁵²

23 Eylül 1921 yılında kurulan Keskin Fişek Fabrikası'nda, Mümtaz Yarbay Hamdi Akif ve sonra bir Mümtaz Yüzbaşı müdürlük, Sanayi Yüzbaşı Seyit Ahmet ve ustabaşı Hasan Muslihittin de işletme amirliği yaparak kurumun kurulmasında ve gelişmesinde büyük çaba gösterdiler. İmalathanede gece ve gündüz çalışılarak, günde 50.000 kadar piyade tüfeği mermisi imal ediliyordu.¹⁵³

Ankara'da ilk silah tamirhanesi 1920 Temmuz'unda, istasyon civarında Ankara Yahşihan dekovil(küçük demiryolu) hattına ait birkaç küçük tezgâh ve motorun bulunduğu tamir atölyesinde kuruldu. Tüfek ve makineli tüfeklerin üzerinde yapılacak değişiklik ve onarımlar için ihtiyaç duyulan tezgâh ve uzmanlar Anadolu'ya gelinceye kadar, kısmen Adapazarı Fabrikası'ndan, kısmen de Ankara Fabrikaları'ndan sağlanan bazı tezgâhlarla tüfek onarımı ve kasatura yapımı işlerine başlandı.

Eskişehir Silah Fabrikası'nın faaliyetinin durdurulması üzerine, bu hizmetin Ankara'da yapılması zorunluluğu ortaya çıktı. Bunun üzerine, Ankara'da bir süre önce süvari kıışlasında kurulan top tamirhanesinde tüfek onarım işleri de yapılmaya başlandı. Her iki onarım evi, Silah Tamirhanesi adı altında birleştirildi. Tamirhane, elde mevcut olan ve İstanbul'dan kaçırılan malzeme ile gündün güne güçlendi. Top,

¹⁵¹ Milli Savunma Bakanlığı'nın uygun görmesi üzerine, hafif silah onarımı için bu uzmanlardan Binbaşı Hüsrev ve Teğmen Halil Rifat Ankara'ya gittiler. İstanbul'dan Felah Grubu'ndan istenilen top onarım ustalarından emekli Yüzbaşı Arap Hasan, nişangâhçı İbrahim, Kazancı Ahmet, Tornacı Fazlı, Topçu ustası Nazım'ın da gelmeleri üzerine tamirhanenin üretimi artırıldı. Bkz. **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 77.**

¹⁵² **A.g.e., s. 77.**

¹⁵³ **Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), s. 119.**

tüfek, makineli tüfek, telemetre, dürbün onarımlarıyla bunlara ait yedek parça ve silah namluları yapıldı.¹⁵⁴

Ankara’da bulunan Tamirhanelerin dışında, Anadolu’da da küçük ölçüde tamirhaneler açıldı. Afyon bölgesindeki birliklerin silah onarımlarını yapmak ve malzeme ihtiyaçlarını karşılamak üzere; Binbaşı Rıza ve tüfek teknisyeni Hasan Ahmet, top ustabaşısı Ahmet ve yanlarındaki diğer ustalar, 1921 yılı Kasım ayında, Konya Batı Anadolu Menzil Müfettişliği emrindeki araba imalathanesini, Konya’daki diğer atölyelerden aldıkları tezgâhlarla güçlendirerek, Silah Tamirhanesi haline getirdiler. Burada, cephelerden gelen top ve tüfeklerin onarımlarıyla, kılıç ve kasatura yapımını artırdılar. Bu kılıç ve kasaturalar, vagon yaylarının dövülmesi ve dökümüyle elde edildi. Tamirhane o zamanlar ordunun trenle irtibatı olan tek tamirhaneydi. Bunun için bilimum top, tüfek, araba ve her türlü malzeme tamirâtı burada yapılırdı.¹⁵⁵

1.4.3.2. Milli Mücadele Döneminde Hava Kuvvetlerine Yapılan Yatırımlar

I. Dünya Savaşı süresince Türk Hava Kuvvetleri’nin envanterine giren uçak sayısı 300’dü. 17 Kasım 1919 tarihli Hava Kuvvetleri Müfettişliği raporundaki bilgilere göre ise o tarihte elde 45 adet uçak vardı.¹⁵⁶

Milli mücadelenin başlangıç günlerinde, havacılar ülkenin değişik yerlerinde dağınık bir durumdaydılar. Mondros Mütarekesi’nin imzalanmasından sonra Filistin’den çekilebilen hava birlikleri Konya’da, Irak’tan çekilebilenler Elazığ’da, önemli miktarda uçak ve malzeme de İstanbul Yeşilköy’de toplandı. Toplanan uçak ve malzemeler, İstanbul işgal edilince, kayıklarla Maltepe’ye taşındı.¹⁵⁷ Deniz

¹⁵⁴ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, a.g.e., s. 79.

¹⁵⁵ **A.g.e.**, s. 80.

¹⁵⁶ Oktay ZAİF, “ İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II (Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Ordu ve Toplum(25-27 Ekim 1999- İstanbul)**, a.g.e., s. 282.

¹⁵⁷ Anadolu’daki milli mücadeleye yardım etmek isteyen pilotlar, Maltepe Meydanı’ndan uçak kaçırmaya çalışınca, dönemin Sadrazamı ve Savunma Bakanı olan Damat Ferit Paşa durumu bir raporla İstanbul’daki İngiliz İşgal Kuvvetleri temsilciliğine bildirdi. Bunun üzerine İngiliz İşgal Kuvvetleri Maltepe Meydanı’nda bulunan uçakları, hangarları ve tesisleri yakarak tahrip etti. Bkz.

Tayyare İstasyonu'ndan kurtulabilenler ise Haliç'teki deniz ambarlarına nakledildi. İzmir'de bulunan hava birliklerinin uçak ve malzemeleri ise Anadolu'ya ne kaçırılabilirdi, ne de tahrip edilebilirdi. Yunanlıların İzmir'i işgalinden önce, İstanbul Hükümeti 17. Kolordu Komutanlığı'na kendilerine bağlı Nadir Paşa'yı atamıştı. Bu şahsın emri altındaki bütün birlik ve kuruluşlara, Yunanlıların İzmir'e girişleri esnasında hiçbir olay çıkmamasını ve malzemenin de tahrip edilmemesini emretmesi yüzünden, tüm uçak ve malzemeler Yunanlıların eline geçti.¹⁵⁸

TBMM Hükümeti kurulduktan sonra, Mayıs 1920'de hava teşkilatında değişiklikler yapıldı. Milli Savunma Bakanlığı Harbiye Dairesi, Maltepe Hava Meydanı'ndaki son gelişmeler nedeniyle, 13 Haziran 1920'de hava teşkilatının yeniden düzenlenmesine karar verdi. Hava teşkilatı, Hava Kuvvetleri Şubesi ve iki uçak istasyonundan oluşuyordu. Birinci sınıf uçak istasyonu Eskişehir'de üslenecek, 20. Kolorduya bağlanacak; ikinci sınıf uçak istasyonu Erzincan'da üslenecek ve 15. Kolorduya bağlanacaktı.¹⁵⁹ Eskişehir'deki Batı Cephesi Komutanlığı emrinde iki av ve iki keşif uçağından oluşacak bir bölük kurulacaktı. Önceleri "*Kartal Uçak Müfrezesi*" ismini alan bu birlik daha sonra 2. Bölük adını aldı. Bu sekiz uçaklı, iki bölük TBMM ordularının ilk hava kuvvetlerini teşkil etti. 14 Haziran 1920 tarihli emirle Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonları yerlerinde kaldı. Uçak bölükleri 13. Kolordu emrine verildi. 21 Haziran 1920'de Ankara'daki uçak müfrezesinde onarılan uçakların Eskişehir'e intikali emredildi. Bu emrin sebebi Eskişehir'in cepheye daha yakın olmasıydı. Bununla birlikte Hava Kuvvetleri şubesi Genelkurmay'a bağlanarak, teşkilat merkezi bir yönetime kavuştu.¹⁶⁰ Bu arada Konya'da toplanan uçaklar türlerine göre ayrıldı. Bozulan uçakların onarımı için yedek parça olmadığı gibi, ne bir uçak mühendisi, ne de uzman bir makinist vardı. Bununla birlikte kırık uçaklar bütün olanaklar kullanılarak uçurulmaya çalışılıyordu. Bir uçak sökülerek çıkan parçalarla birkaç uçak kullanılır hale getirildi. 1920 yılının

Oktay ZAFİF, **a.g.m.**, s. 283; Bu kaçırma olayından sonra, 25 Haziran'da Harbiye Nezareti'nin emriyle Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği kapatılıp kadroları dağıtıldı. **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekati**, cilt V, Genelkurmay Başkanlığı Harp Dairesi Yayını, Ankara 1964, s. 121.

¹⁵⁸ O.ZAFİF, "İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği", **a.g.e.**, s. 284.

¹⁵⁹ **Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekati**, cilt V, **a.g.e.**, s. 125.

¹⁶⁰ Gaye İNAN, "Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 2005), s. 80.

Temmuz ayının sonuna kadar onarılan 4 uçak, Batı Cephesi emrine verildi ve Uşak bölgesinde uçuş görevlerine başladılar.

I. İnönü Savaşı başladığında TBMM Hükümetinin emrinde iki adet faal uçak bulunmaktaydı. Bu iki uçakla her gün sabah ve öğleden sonra keşif uçuşları yapılıyordu. 15 Mayıs 1921 tarihinde Trabzon Mebusu Hüsrev Bey ve arkadaşları TBMM Başkanlığına bir önerge verdiler. Bu önergede kısaca; içinde bulunulan savaşta, uçakların ne derecede etkili bir harp vasıtası olduğu, milli hükümetin büyük bir hava filosu meydana getirecek kadar harcama yapamadığı, bu nedenle bütçeye yük olmaksızın meclis veznesinden 7500 lira borç alınarak, meclis adını taşıyacak bir uçağın derhal sipariş edilmesi ve bilahare bu borcun taksitlerle meclise ödenmesi gerektiği ifade edildi.¹⁶¹ Bu önerge meclis tarafından kabul edildi. Büyük Taarruz'un başladığı 1922 yılı Ağustos ayına kadar geçen süre içerisinde, Türk Hava Kuvvetleri yeni uçaklarla takviye edilerek güçlendirildi. Bu takviye, diğer ülkelerden satın alarak veya savaşlarda düşmandan ele geçirerek olduğu kadar, halktan bazı kişilerin yardımlarıyla da yapılıyordu.¹⁶²

20 Ekim 1921'de Türkiye ile Fransa arasında Ankara Anlaşması imzalandıktan sonra, güney ve güneydoğudan Fransızlar çekildi. Tayyare Mektebi Adana'ya taşındı. Fransızlar, Adana'dan çekilirken on adet Breguet XIV tipi iki kişilik keşif uçağını havaalanında bıraktı. Uçaklar Binbaşı Fazıl ve arkadaşları Yahya ile Vecihi tarafından Alaşehir-Maarif Köyü arasında yeni kurulan hava istasyonuna getirildi. Bunlardan dört adedinin uçuşa hazırlanmasıyla, I. Tayyare Bölüğü oluşturuldu.¹⁶³ Ayrıca İtalyanlardan 20 adet Spad XIII tipi avcı uçağı satın alındı. Yalnız bu uçaklar silahsız olduğundan, eski Alman savaş uçaklarının makineli

¹⁶¹ G.İNAN, **a.g.t.**, s. 89.

¹⁶² Örneğin; Erzurumlu Nafiz Bey kendi parasıyla İtalya'dan iki keşif uçağı satın almış ve Anadolu'ya getirtmişti. Daha sonra biri ambulans uçak olmak üzere, iki adet uçak daha satın aldı. Nafiz Bey'in konuyla ilgili olarak Atatürk'e çektiği telgraf şöyleydi; “ *Büyük Millet Meclisi Reisi Atatürk Paşa Hazretlerine, İstanbul'dan mübayaa eylediğim ve buraya celbine muvaffak olduğum teyyare cvelan ederek bu gün geldi. Orduya namuma olarak teberru ediyorum. Kabulünü istirham ile düşman üzerine ilk bombayı atacak zata 200 lira mükâfat-ı nakdiyye takdim edeceğim. Ve milletimizin selamet-i atiyeye mazhar ve muvaffak olmasını Cenab-ı Hak'dan temenni eyler, hüürmetle ellerinizden öperim efendim. Erzurumlu Hacı Ahmet Zade Nafiz*” Bkz. Osman BAŞBUĞ, Kurtuluş Savaşı'nda Silah Ve Cephane Temini, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 1988), s. 138.

¹⁶³ O ZAIİF, “ İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği”, **a.g.e.**, s. 289.

tüfekleri bunlara monte edilerek savaşıacak duruma getirildi.¹⁶⁴ Bu arada Saffet (Arıkan), Nuri (Conker) ve Baki (Apak) adlı hava subaylarından oluşan heyet uçak satın almak için Almanya'ya gitti. Yapılan temaslar neticesinde 20 adet uçak alınmışsa da uçaklar Rusya üzerinden Karadeniz'e getirilirken yolda çok hasar gördüğünden ancak iki tanesinden istifade edildi.¹⁶⁵

Milli mücadelenin başında hemen hemen yok gibi olan hava kuvvetleri her türlü imkânsızlıklara ve güçlüklerle rağmen yeniden teşkil edildi. Bunu gerçekleştirirken yaşanan sıkıntılardan dolayı, Büyük Taarruz ile savaşın kazanılmasını müteakip hava sanayine ve pilot yetiştirilmesine önem verildi.

1.4.3.3. Milli Mücadele Döneminde Donanmaya Yapılan Yatırımlar

Milli mücadele döneminde, Anadolu'da silahlı mücadele yapılabilmesi için ihtiyaç duyulan silah, cephane, araç ve gereçler, kara ve demiryolları ile motorlu taşıtların yetersiz olması nedeniyle Anadolu'ya taşınamıyordu. Bu nedenle deniz yollarının ve deniz ulaştırmasının önemi gün geçtikçe artmıştı.

Osmanlı İmparatorluğu, I. Dünya Savaşı'nda müttefikleri yenilip savaş dışı kalınca, çekilmek zorunda kalmıştı.¹⁶⁶ Agamemnon Zirhlisi'nde yapılan ve dört gün süren görüşmelere İngiltere ve müttefikleri adına Amiral Calthrope katıldı. Türk heyeti mütareke şartlarını hafifletmeye çalıştı. Fakat görüşmelerin kesileceğine dair verilen ultimatoma üzerine, şartları son derece ağır olan mütareke, 30 Ekim 1918 günü imzalandı.¹⁶⁷ Osmanlı Donanması'nda görev yapan Almanlar, Mondros

¹⁶⁴ Rezzan ÜNALP, "Hava Kuvvetlerinin Tarihi Gelişimi", **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II(Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum(25-27 Ekim 1999- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 305.

¹⁶⁵ Rezzan ÜNALP, **a.g.m.**, s. 306.

¹⁶⁶ I. Dünya Savaşı'nın Türkler açısından son deniz hareketi, 20 Ocak 1918 günü yapıldı. Yavuz ve Midilli adlı kruvazörler ile dört muhrip gemi, İmroz Adası'na baskın yaptı. Sonuçta Midilli adlı kruvazör battı, Yavuz da ağır yara aldı. Midilli olayından sonra Türk Deniz Kuvvetlerinde pek önemli gelişme olmadı ve donanmanın bir kısmı İstinye üssünde, diğerleri de Haliç'te kaldı. Bkz. **Türk İstiklal Harbi; Deniz Cephesi Ve Hava Harekatı, a.g.e.**, s. 5.

¹⁶⁷ Bahriye Nazırı Rauf Bey, Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Reşat Hikmet ve Kurmay Yarbay Sadullah Beyler'den oluşan heyet, 24 Ekim 1918 Perşembe günü gece yarısı Peyki Şevket Torpido Kruvazörü ile İstanbul'dan Bandırma'ya hareket ettiler, oradan trenle İzmir'e geçtiler. 26 Ekim günü Midilli Adası'na gitmek üzere Muzaffer Römorkörüyle yola çıkan kurul, yolda bir İngiliz harp gemisine

Mütarekesi'nin imzalanması üzerine, Yavuz Kruvazörü'nü 2 Kasım 1918 tarihinde Türklere teslim ederek, Korvado Nakliye Gemisi ile Odessa'ya; denizaltı gemileri ile de Sivastopol'e hareket ettiler. Aynı gün İttihat ve Terakki Partisi'nin başta gelenlerinden ve I. Dünya Savaşı sırasında iktidarda bulunan Talat, Enver ve Cemal Paşalar da, bir Alman denizaltısı ile Odessa'ya gittiler.¹⁶⁸

3 Kasım 1918 günü Çanakkale Boğazı'ndaki mayın hatları temizlenmeye başladı. Bu faaliyete 7 Kasım günü İngilizlerin mayın arama ve tarama gemileri de katıldı. Temizleme tamamlandıktan sonra, İngilizlerin Akdeniz filosuna bağlı gemileri ile İtilaf Devletleri'ne ait savaş gemileri, Boğazlardan rahat bir şekilde geçtiler. İtilaf Devletleri filolarına komuta edecek Amiral Calthrope, Bahriye Nezareti'ne ilk talimatını 51.261 sayılı yazı ile 8 Kasım 1918 günü yolladı.¹⁶⁹ Donanma mürettebattan ve silahlarından arındırıldı ve Haliç'te etkisiz hale getirildi. Mütarekeden sonra, yalnızca Marmara'da sahil güvenlik hizmetleri için kullanılan Akhisar ve Draç Torpidobotları ile aynı görev için İzmir'e gönderilen Hızırreis Gambotu ve Saros Körfezi'nde mayın temizleme faaliyeti ile görevlendirilen Nusret ve Tir-i Müjgan mayın gemilerine izin verildi. Bununla birlikte Mondros Mütarekesi dahilinde Amiral Calthorpe'un talebiyle, Karadeniz'deki ticaret gemilerinin emniyetini sağlamak ve kaçakçılığa mani olmak maksadıyla, 1919 yılında Preveze Gambotu Sinop'a, Aydınreis Gambotu Trabzon'a, silahsız olarak Bahriye Nezareti tarafından görevlendirildi.¹⁷⁰ Preveze ve Aydınreis Gambotları 1919 yılı sonlarına kadar kömür sağlanamadığı için bu limanlarda kalmıştı. Milli mücadele başladığında bu iki gambot, İstanbul Hükümeti'nin bütün zorlamalarına rağmen İstanbul'a geri dönmeyip, Milli Hükümetin emrine girdi ve Milli mücadeledeki nakliye filosunun çekirdeğini oluşturdu.¹⁷¹ Yine aynı şekilde, 30 Mayıs 1920 tarihinde, Karadeniz'e

alınarak, aynı günün akşamı saat 21.00'da Mondros Limanı'na ulaştı. Bkz. **Türk İstiklal Harbi; Mondros Mütarekesi Ve Tatbikatı**, cilt I, Ankara 1992, s. 30.

¹⁶⁸ Bülent İŞİN, "İstiklal Savaşımızda Türk Bahriyesi", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, sayı: 552, (Mart 1992), s. 69.

¹⁶⁹ Bu talimatta Mondros Mütarekesi'nin altıncı maddesine dayanılarak uyulması gereken koşullar sıralanıyordu. Amiralın talimatı Osmanlı Donanması'nı ortadan kaldırmaktaydı. Amiral Calthrope'nun talimatı ile ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. İ.Sinan ŞAHİN, "Kurtuluş Savaşında Türk Bahriyesinin Deniz Harekat Ve Faaliyetleri", **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri Ve Stratejik Açından Türkiye (23-25 Ekim 1995- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1996, s. 437-438.

¹⁷⁰ B.İŞİN, **a.g.m.**, s. 70.

¹⁷¹ İ. KAYABALI, C. ARSLANOĞLU, **a.g.e.**, s. 516.

İstanbul Hükümeti tarafından yollanmış Rüsumat Vapuru da 10 Haziran 1920’de, kendiliğinden Ankara Hükümeti’nin emrine girdi.

İstanbul’a dönmeyen Aydın Reis ve Preveze gemileri üzerinde İtilaf Devletleri’nin baskısı gün geçtikçe artmaya başlamıştı. Tehlike baş gösterince, TBMM Hükümeti her iki Gambot’un silahlarının, cephanelerinin ve taşınması mümkün tüm eşyalarının çıkarılarak muhafaza altına alınmasını, gerektiğinde sığ suda valflarının açılarak batırılmasını kararlaştırdı. Eylül 1920 yılında ise TBMM Hükümeti, Ruslarla yapılan anlaşmaya güvenerek her iki gambotun Rus Limanı Novrosiski’ye hareket etmesini ve orada emniyette kalmasını emretti. Emir üzerine Aydın Reis 16 Eylül 1920 tarihinde Trabzon’dan Üsteğmen Mithat (Işın) komutasında Novrosiski’ye hareket etti. Batum açıklarına ulaşıldığında bir Yunan motoru daha ele geçirildi ve 19 Eylül 1920 tarihinde de Novrosiski’ye ulaşıldı. 11 Ekim günü hareket eden Preveze Gambotu da 13 Ekim günü bu limana vardı. Bunları Şahin Vapuru’nun aynı limana gitmesi izledi.¹⁷² Atatürk’ün bu gemilere yardım edilmesi için Sovyetler Birliği’ne başvurması üzerine, gemilere her türlü yardım yapıldı ve gemilerin mürettebatı da Sinop’a gönderildi. Atatürk, 5 Aralık 1920 tarihinde, 1081 ve 1110 yazı ile Milli Müdafaa Vekâleti Hariciye Vekâleti’ne başvurarak, bu gambotların geri verilmesi için girişimde bulunulmasını istedi. Büyük çabalar sonunda, gemiler 25 Mayıs 1921 günü Ruslar tarafından soyulmuş ve tahrip edilmiş durumda Trabzon’a getirildi.¹⁷³

Türk karasuları, işgal güçleri tarafından sıkı kontrol altındayken, Karadeniz üzerinden Anadolu’ya yapılan lojistik nakliyat yaşamsal bir boyut kazandı. Bu kapsamda, 10 Temmuz 1920 günü Milli Müdafaa Vekaleti’ne bağlı olarak “*Umur-u Bahriye Müdürlüğü*” teşkil edildi ve bu kuruluşa öncelikle Karadeniz’deki deniz nakliyatını tesis ve idame etme görevi verildi. Ayrıca mevcut deniz teşkilleri de bu müdürlüğe bağlandı.¹⁷⁴

¹⁷² **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, T.B.M.M. Hükümeti dönemi**, cilt IV, 1. Kısım, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1984, s. 358.

¹⁷³ İ.Sinan ŞAHİN, **a.g.m.**, s. 429.

¹⁷⁴ Bu kuruluş, mahalli tekneler ve gönüllüleri son derece başarılı bir şekilde örgütledi. Düşman gemilerinin hareketlerini izlemek üzere güvenilir bir istihbarat ağı tesis etti ve lojistik nakliyat başarıyla sürdürüldü. 1 Mart 1921 tarihinde “*Bahriye Dairesi Riyaseti*” adını alacak olan bu kuruluş, savaş boyunca Binbaşı Şevket Bey tarafından yönetildi. Kefken Adası’ndan Hopa Limanı’na,

İnönü savaşlarının ardından Karadeniz'deki denetimlerini şiddetlendiren Yunanlılar, 26 Mart 1921 tarihinde Türk sahillerini kuşatma altına aldılar ve bu kuşatma vasıtasıyla da fırsat buldukça Karadeniz sahil şehirlerini denizden topa tuttular. İngiliz donanması da sık sık yöre sahillerinde devriye görevi yaptı ve zaman zaman Yunanlıların bölgedeki donanmasına, Türklerin faaliyetleri hakkında telsizle bilgi verdi.¹⁷⁵ TBMM Hükümeti de yaşanan bu gelişmeler karşısında sahip olduğu *Umur-u Bahriye*'yi güçlendirmek için; 28 Şubat, 6 Mayıs ve 3 Temmuz 1922 tarihinde denizcilik, savunma ve askeri fabrikalar için kabul ettiği 34 milyon liralık bütçeye ilk etapta 13 milyon, diğer resmi daireler içinde 7 milyon ve nihayet 21 Ağustos 1922'de de 8 milyon lira daha ek bütçe ayırmaya karar verdi.¹⁷⁶

Milli mücadele süresince deniz nakliyatının yanı sıra, nakliye filosunun kapasitesini artırmak ve Yunan Deniz Kuvvetlerinin Karadeniz'deki faaliyetlerine darbe indirmek maksadıyla, Rus limanları ile İstanbul arasında nakliyat yapan Yunan ticaret gemilerine taarruz faaliyetlerinde bulunuldu.¹⁷⁷

Milli mücadele esnasında icra edilen Türk deniz harekâtı, düşman kuvvetlerine büyük zarar vermemesine rağmen, sağlamış olduğu lojistik destek sayesinde savaşın devamında ve zaferle neticelenmesinde büyük rol oynadı. Nakliye gemilerinin izlemiş oldukları harekât tarzı, kıyı gözetleme istasyonlarının sağlamış olduğu istihbarat raporları ve liman reisliklerinin gemilerin hareketlerini koordineli bir şekilde titizlikle takip etmeleri, deniz harekâtında minimum zayıat verilmesine neden oldu.

Antalya'dan, Küllük Limanı'na kadar sahillerde bulunan liman reislikleri de bu kuruluşa bağlandıklarını bildirdiler. Böylece TBMM Hükümeti'nin otoritesi sağlanmış oluyordu.Bkz. İ.Sinan ŞAHİN, **a.g.m.**, s. 427.

¹⁷⁵ U.Cafer KARADOĞAN, "Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914- 1925)", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Ankara 2007), s. 170.

¹⁷⁶ U.Cafer KARADOĞAN, **a.g.t.**, s. 171.

¹⁷⁷ Bu saldırılar neticesinde, Yunanlılara ait Enosis ve Urania Şilepleri ele geçirildi ve gemilere Trabzon ve Samsun adları verildi. Enosis'in Türkler tarafından ele geçirilmesi, Yunan deniz ticaret gemileri üzerinde olumsuz etki yaptı. Yunan gemileri İstanbul'dan çıkamadıkları gibi, Rus limanlarında bulunan Yunan gemileri de hareketlerini ertelediler. Bkz. Mustafa HERGÜNER, "Denizciliğimizin Kurtuluş Savaşı'ndaki Yeri", **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri Ve Stratejik Açından Türkiye (23 -25 Ekim 1995 - İstanbul)**, Ankara, s. 146.

Buraya kadar yapılan araştırmaların neticesinde görülyor ki; Türklerde ordu içerisinde kullanılan silahlar ve bu silahları üretecek olan sanayi, her dönem rakiplerinden ileri ve gelişmeye açıldı. Bu üstünlük hemen hemen XVIII. yy. başlarına kadar devam etti. Bu tarihten itibaren Avrupalı devletlerin bilimsel ve teknolojik alanda üstünlüğü ele geçirmeleri, dengeyi Osmanlı İmparatorluğu aleyhine bozdu. Yine aynı dönemde Osmanlı'nın uğradığı yenilgiler ve 1699 yılında yapılan Karlofça Anlaşması ile ilk defa toprak kaybına uğranmış olması, orduda reform yapma ihtiyacını gündeme getirdi. İleriki bölümlerde de göreceğimiz gibi kara ve denizde gerek ordu yapısı, gerekse orduda kullanılan silah, araç ve gereçlerde modernleşme yoluna gidilmeye çalışıldı ve bu amaçla yurt dışından uzman kişiler getirilerek çağın teknik gelişmelerine ayak uydurulmaya çalışıldı.

1.4.3.4. Milli Mücadele Döneminde Mali Kaynakların Temini

Milli mücadelenin başlangıcında mali durum oldukça zor ve sıkışık durumdaydı.¹⁷⁸ Maddi sıkıntı o seviyeye çıktı ki, Amasya'dan Erzurum'daki kongreye gitmek için yapılacak masraflar dahi Atatürk'ün askerlik hayatı boyunca biriktirdiği 800 liranın harcanmasıyla sağlandı.¹⁷⁹

Kuvayi Milliye¹⁸⁰, mahalli Müdafaa-i Hukuk Cemiyetleri tarafından iâşe ediliyor ve bunun için ihtiyaç duyulan para, halk tarafından toplanarak karşılanıyordu. Ancak birliklerin iskân ve iâşesi için “Nakdi ve Ayni Teberru”¹⁸¹

¹⁷⁸ 1915, 1916, 1917 yıllarında devletin gelirleri her geçen yıl biraz daha azalmış, buna karşın harcamalar çoğalmıştı. Savaş nedeniyle, Silahlı Kuvvetlerin ihtiyaçları sürekli artmış, olağanüstü ödenekler tahsis edilmiş, bunun neticesinde para basımına gidilerek paranın değeri düşürülmüştü. Bkz. Selahattin KARATAMU, **a.g.e.**, s. 102.

¹⁷⁹ Alptekin MÜDERRİSOĞLU, **a.g.e.**, cilt I, s. 177.

¹⁸⁰ Sözlük anlamı olarak Kuvay-i Milli deymi “Milli Kuvvetler, Ulusal Güçler” veya “Milis Kuvvetleri” anlamına gelmektedir. Mustafa Kemal, Milli mücadelenin başında ülkenin çeşitli bölgelerinde oluşan bu kuvvetlerle Yunan Ordusunun yenilgiye uğratılmayacağını biliyordu. Özellikle Bursa ve Balıkesir'in düşman eline geçmesiyle birlikte düzenli orduya duyulan ihtiyaç açık bir şekilde ortaya çıkmıştı. 24 Ekim 1920 tarihinde Çerkez Ethem'in teşvikiyle yapılan ve sonuçta başarısızlık ile neticelenen Gediz Muharebeleri de düzenli orduya geçişteki süreci hızlandıran bir başka olaydı. 1921 yılının başında kazanılan I. İnönü Zaferi ise düzenli ordunun kuruluşu bakımından önemli bir basamaktı. Bkz. İzzet ÖZTOPRAK, “Düzenli Ordunun Kuruluşu”, **II. Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985, s. 261.

¹⁸¹ Yunanlılara karşı 24 Ekim 1920 günü yapılan Gediz taarruzu, Kuvayi Milliye'nin ordu birliklerini desteklememesi ve cephe komutanlığını dinlememesi sonucu yenilgi ile sonuçlandı. Bunun üzerine TBMM Hükümet'i düzenli ordu ve süvari birlikleri kurma kararı aldı. 8 Kasım 1920 tarihinde

adıylı toplanan yardım ve paralar, bu birliklerin başındaki kişilerin keyfi uygulamaları halk arasındaki hoşnutsuzluğu artırmaktaydı. Bu dönemde oluşturulan bazı Mũdafaa-i Hukuk Cemiyetlerinin kasalarında kullanılmak için hazır olan para, Mayıs 1920’de Tablo–2 deki kadardı.¹⁸²

Tablo 2

TARİH	KURUŞ	YERİ
3 Mayıs 1920	179.620	Kavseri
4 Mayıs 1920	358.720	Eskisehir
4 Mayıs 1920	80.000	Silifke
4 Mayıs 1920	19.300	Afyon
5 Mayıs 1920	26.579	Erzincan
5 Mayıs 1920	500.000	Kũtahva
5 Mayıs 1920	30.000	Niğde
5 Mayıs 1920	301.400	Erzurum
5 Mayıs 1920	42.300	Samsun
8 Mayıs 1920	236.000	Merkez
8 Mayıs 1920	109.500	Bartın, Zonguldak, Ereğli, Devrek
	13.000	Sile
	150.000	Malatva
	1550	Van

TBMM’nin açılışından sonra çıkartılan ilk mali kanunlarla hũkũmet gelir getiren her Şeyden vergi olarak, ¼zerindeki mali y¼k¼ az da olsa hafifletmek istedi. Meclis açıldıktan sonra, II. İn¼n¼ Savaşı’nın son g¼n¼ olan 12 Nisan 1921 tarihine kadar olan s¼rede 109 kanun çıkarıldı. Bu kanunlardan 56 adeti, yani yarısından fazlası mali kanunlardı.¹⁸³ Bunun yanında illerin gelirleri de toplanarak ordu için harcanmaktaydı.

Çıkarılan 358 numaralı kararname ile Hũkũmet tarafından ¼zel izin verilmedikçe halktan “Ayni ve Nakdi Teberr¼” toplanması yasaklandı. B¼ylelikle Kuvayi Milliye’nin ¼zel mali kaynaklara sahip olması engellendi. Bkz. Alptekin M¼DERRİSOęLU, cilt II, a.g.e., s. 366.

¹⁸² **T¼rk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923)**, a.g.e., s. 88.

¹⁸³ Alptekin M¼DERRİSOęLU, cilt I, a.g.e., s. 281.

TBMM Hükümeti'nin 1920 yılı bütçe geliri 51.380.620 lira olarak tespit edilmiş, bunun 27.576.039 lirası Milli Müdafa Vekaleti'ne aktarılmıştı. İmalat-ı Harbiye'ye 752.969 lira, Bahriye'ye 289.548 lira ayrılmıştı.¹⁸⁴ Hükümet'in toplam giderlerine bakıldığında % 53'ünü askeri harcamalar teşkil etmekteydi. Ancak bu oranın gerçek savunma giderlerini yansıttığını söylemek zordur. Mesela Doğu'da bulunan orduya bu dönemde Ankara Hükümeti yardımda bulunamadı ve bu ordu ihtiyaçlarını düşmandan elde ettiği ganimetlerle giderdi.¹⁸⁵

1921 yılı bütçesi zamanında çıkarılmadığı için avans kanunlarıyla 1920 yılı bütçesi esasları içerisinde, maliyeye harcama yetkisi verildi. 1921 yılı bütçe çalışmalarında, 1920 yılında yapılan tahmini harcama miktarları dikkate alınıyordu. Bu şekilde hazırlanan bütçe tasarısı, 14 Şubat 1921 günü, yani uygulanacağı mali yılın başlamasına iki hafta kala meclise sunuldu ve 26 Şubat 1921 günü kabul edildi.¹⁸⁶ Bütçe Kanunu'na göre, Milli Müdafa Vekaleti'ne 54.160.058 lira ayrıldı. Bunun 25.000.000 lirası Jandarma, İmalat-ı Harbiye ve Deniz Kuvvetleri içindi. Bir önceki döneme oranla orduya ayrılan bütçe'nin % 96'lık bir artış göstermesinin nedeni, ordunun 1920 yılına oranla 3 katına yakın büyümüş olması ve yapılan çetin savaşlardı. Bu gelirin elde edilmesinde, 7-8 Ağustos 1921 tarihlerinde çıkarılan Tekalif-i Milliye emirlerinin etkisi büyük oldu.¹⁸⁷

Olağanüstü koşulların devam etmesi tıpkı 1920 ve 1921 yılı bütçelerinde olduğu gibi, 1922 yılı bütçesinin de tam ve zamanında hazırlanamayışına neden oldu. Avans kanunlarıyla hazırlanan 1922 yılı bütçesi 87.735.573 lira olarak tespit edildi ve bundan Milli Müdafa Vekaleti'ne 49.207.924 lira ayrıldı.¹⁸⁸ Bu bütçelerin yanında, dışarıdan gelen yardımları da belirtmek gereklidir.

¹⁸⁴ **Türk İstiklal Harbi VII nci Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923)**, a.g.e.,s. 148; Bütçe Osmanlı İmparatorluğu bütçe düzeni esas alınarak hazırlandı. 63.018.354 TL lık ödeneğin 551.012 TL. lık bölümü saltanata bağlı kalındığını göstermek için “Zatı Hazreti Padişahi ve Hanedanı Salatanat” ayrılmıştı. Ancak padişah İstanbul'da ve Milli mücadeleye karşı olduğu için ödeneğin harcanması söz konusu olmadı. 1920 yılı bütçesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Alptekin MÜDERRİSOĞLU, cilt II, a.g.e., s. 394 – 405.

¹⁸⁵ Zekeriya TÜRKMEN, “Mütareke Döneminde (1918-1921) Ordu Mütareke Döneminden Milli Mücadeleye Geçişte Ordunun Yeniden Yapılanması”, **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl XXI, Sayı 41, (Ağustos 1996), Ankara, s. 57.

¹⁸⁶ Alptekin MÜDERRİSOĞLU, cilt II, a.g.e., s. 556.

¹⁸⁷ Zekeriya TÜRKMEN, a.g.m., s. 57.

¹⁸⁸ **Türk İstiklal Harbi VII nci Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923)**, a.g.e.,s. 166.

1920 yılında Sovyetlerden 2.500.000 birlik altın ruble geldi. Bunlar 10'luk ruble olarak 250.000 altın ruble tutmaktaydı.¹⁸⁹ Öte yandan Azerbeycan Şüralar Cumhuriyetinden 100.000 Osmanlı altını bağış, Hindistan Müslümanlarından Atatürk adına 30 Ocak 1920 tarihinde 36.300 Osmanlı lirası gönderildi.¹⁹⁰ Milli mücadelenin asıl mali yükünü Anadolu halkının çektiğini söylemek yanlış olmamakla birlikte, bu yardımların da büyük fayda sağladığını göz ardı etmemek gereklidir.

1.4.3.5. Milli Mücadele Döneminde Alınan Dış Yardımlar

Milli mücadele döneminde dış ilişkilerde ve mali konularda en önemli yardımları Sovyetler Birliği yaptı. Bunun nedeni; Anadolu'da başlayan hareketi, tıpkı kendilerinin Bolşevik ihtilalinde olduğu gibi, emperyalizme bir başkaldırı olarak görmeleri idi. Atatürk, böyle bir ortamda Enver Paşa'nın kardeşi Halil Kut'u Sovyetler Birliği'ne gönderdi. Kut'un Moskova'da Çiçerin ve yardımcısı Karahan ile yaptığı görüşmeler sonucunda, yardım ilke olarak kabul edildi. İlk aşamada Sovyetler; yarısı altın olmak üzere 2.000.000 TL. sı, 60.000 tüfek, 12 ağır top, 108 sahra topu yardımda bulunmayı vaat ettiler.¹⁹¹

Gelişmeler üzerine TBMM Hükümeti, Dışişleri Bakanı başkanlığındaki bir heyeti Moskova'ya göndermeye karar verdi. Moskova'ya varan heyetin yaptıkları görüşmeler neticesinde, Sovyetlerden 200.000 tüfek, 5.000.000 mermi, 400 top, 75.000 top mermisi, 500 mitralyöz, 100 kamyon, 100.000 asker elbisesi, ayda 600 ton benzin isteğinde bulunuldu. Heyet 6 Ekim'de Türkiye'ye dönerken yanlarında 1.000.000 altın ruble ve bir vagon mavzer mermisi getirdi.¹⁹² Bu arada Sovyetlerden 8 Eylül 1920 tarihinde, Erzurum'a 400 kg. altın geldi. Kazım Karabekir Paşa bu

¹⁸⁹ 1920 yılı rayicine göre Kasım ayının başından 10. gününe kadar 10 rublelik bir Rus altını Osmanlı Kağıt parasıyla 580-585 kuruş, Kasım ayının 20. gününe kadar 585-600 kuruş, ay sonuna kadar ise 600-685 kuruş olduğu bilinmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Türk İstiklal Harbi VII nci Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923, a.g.e., s. 167-168.**

¹⁹⁰ A.g.e., s. 175.

¹⁹¹ İrfan MENET, "Kurtuluş Savaşı Sırasında Yapılan Dış Yardımlar", **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II(Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum(25-27 Ekim 1999- İstanbul), a.g.e., s. 220.**

¹⁹² İrfan MENET, **a.g.m., s. 220.**

altının yarısına kolordunun ihtiyaçları için el koymak istedi, yarısını Ankara'ya gönderdi. Buna karşılık Atatürk, 6 Ekim 1920 tarihinde Rusya'ya 1.000.000 altın ruble almaya giden Teğmen İbrahim'in getireceği rublelerin cephede kalmasını, altınların gönderilmesi istedi.¹⁹³

Sovyetlerin yaptığı yardımların yanında başka ülkelerden de yardım geliyordu. 1920 yılında özerk Buhara Cumhuriyeti'nin ilk ve son cumhurbaşkanı Osman Kocaoğlu'nun açıklamasına göre; 1920 yılında Rusya'ya yaptıkları ziyaret esnasında Lenin ile yaptıkları temasta, Türk hükümetine yardım konusunu görüştiklerini, kendilerinin de bu yardıma katkı sağlamak istediklerini söylemişti. Yardım miktarını tespit etmek üzere Buhara Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı olan Feyzullah Hoca ile Rus uzmanlardan oluşan kurul yardım miktarını 100.000.000 altın ruble olarak belirledi. Buhara Cumhurbaşkanı, Lenin'e ikinci defa yaptığı ziyarette bu parayı verebileceklerini söylemiş, Buhara'ya döndükten sonra da vakit geçirmeden Ankara'ya verilmek üzere altınları Sovyet hükümetine teslim etmişti. Bu altınların değeri yaklaşık olarak 59.000.000 TL sıydı. Ancak Sovyetler üç yıl süresince Türkiye'ye bu yardımın 11.028.012 TL. sını gönderdi.¹⁹⁴ Sovyet yardımları 1922 yılın Haziran ayında sona erdi.

Sovyetlerin Milli mücadele dönemi boyunca Türkiye'ye yaptığı silah ve cephane yardımları da şu şekildeydi; 39.275 adet tüfek, 327 adet makineli tüfek, 54 top, 62.986.000 adet tüfek mermisi, 1000 atımlık top barutu, 4000 adet el bombası, 4000 şarapnel mermisi, 1500 kılıç ve 20.000 gaz maskesi.¹⁹⁵

Kuvayi Milliye karşısında başarısızlığa uğrayan Fransa, Türklerle yaptığı Ankara Anlaşması çerçevesinde, Anadolu'dan çekilirken, anlaşma şartları içerisinde bulunmamasına rağmen bazı araç ve gereçleri bıraktı.¹⁹⁶

¹⁹³ **Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), a.g.e.,s. 167;** 1921 yılı Nisan ayından 1922 yılı ortalarına kadar gelen altınların dökümü şöyleydi; Nisan 1921: 4.000.000, Mayıs Haziran 1921: 1.400.000, Ekim (Kasım) 1921: 1.100.000; Mayıs 1922: 3.500.000. Ayrıntılı Bilgi için Bkz. İrfan MENET, **a.g.m.**, s. 222.

¹⁹⁴ **Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923), a.g.e., s. 172-174.**

¹⁹⁵ A.MÜDERRİSOĞLU, cilt II, **a.g.e.**, s. 644.

¹⁹⁶ İrfan MENET, **a.g.m.**, s. 225; Fransızlardan 10.089 tüfek ve 1505 sandık mermi silah yardımı kapsamında alınmıştı. Fransızlar bu silah ve cephanenin yanı sıra çalışır durumdaki 10 adet uçağı da Türkiye'ye hediye ettiler. Bu rakamlar Sovyetlerden sonra Milli mücadeleye en fazla katkı ve yardımın

Milli mücadele döneminde Anadolu'ya yardım elini uzatanlar arasında Hintli Müslümanlar da bulunmaktaydı. Burada sözü edilen Hintli Müslümanlar uzun mücadelelerden sonra 15 Ağustos 1947'de bağımsızlıklarını kazanarak Pakistan Devleti'ni kurdular.¹⁹⁷ 8-10 Haziran 1921 tarihinde Karacı'da 5.000 temsilcinin katılımıyla Hindistan Hilafet Konferansı toplandı. Konferans sonunda Atatürk ile savaşa ihtimaline karşı ordudaki Müslüman askerlerin hemen görevlerinden ayrılması ve böyle bir şeyin gerçekleşmesi halinde hükümetin uygulamalarına karşı çıkılarak doğrudan tam bağımsızlığın sağlanması için harekete geçilmesi istendi. Ayrıca, İnönü'de kazanılan zaferlerle İslamı yücelttiği için Atatürk ve Ankara hükümeti tebrik edilerek¹⁹⁸ Ankara hükümetine yardım toplanması kararlaştırıldı. Paranın bir kısmı ordu gereksinimlerinde kullanıldı. Büyük Taarruz sonunda Yunanlıların tahrip ettiği köyleri gören Atatürk, halka dağıtılmak üzere bu paranın 110.000 TL. sınırı cephe komutanlarına gönderdi. Paranın harcanmamış kısmı daha sonra Maliye Bakanlığına verildi ve Osmanlı Bankası'ndaki bir hesapta toplandı. Bu para daha sonra kurulacak olan İş Bankası'nın sermayesinin de bir kısmını oluşturacaktı.¹⁹⁹ Hint Hilafet Komitesi 26 Aralık 1921 tarihinden 12 Ağustos 1922 tarihine kadar çeşitli zamanlarda, Atatürk adına toplam 675.694 lira yardımda bulundu.²⁰⁰

Görüldüğü gibi, I.Dünya Savaşı ve Milli mücadelede, sınırları savunmak için güçlü bir ordu ile ordu için gerekli teknik donanımın olan ihtiyacın, yurt dışından sağlanmasının devlet ekonomisine büyük yük getireceği düşüncesi ile milli bir sanayinin kurulmasına öncelik verilmişti. Özellikle, Milli mücadele döneminde milletin bütün varlığı ortaya konularak, milli bir savunma sanayi oluşturulmaya çalışıldı. Bununla birlikte, Türklerde modern ve kendine yeterli bir savunma sanayi kurma çabası esas olarak, cumhuriyetin ilanından sonraki döneme dayanmaktadır.

Fransızlar tarafından yapıldığını göstermektedir. Bkz. Serhan ADA, "Kurtuluş Savaşı'nda Diplomasi Ve Askeri Yardım", **II. Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985, s. 347-349.

¹⁹⁷ İrfan MENET, **a.g.m.**, s. 225.

¹⁹⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz Salim ÇÖHCE, "*Türk İstiklal Mücadelesi Ve Hindistan*", **Tarihte Türk-Hint İlişkileri Sempozyum Bildirileri**,(Ankara 31 Ekim-1 Kasım 2002), s. 135 vd.

¹⁹⁹ İrfan MENET, **a.g.m.**, s. 227., Alptekin MÜDERRİSOĞLU, cilt II, **a.g.e.**, s. 654.

²⁰⁰ Zekeriya TÜRKMEN, **a.g.m.**, s. 57.

İKİNCİ BÖLÜM

KARA ORDUSUNU GÜÇLENDİRMEYE YÖNELİK YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR

2. KARA ORDUSUNU GÜÇLENDİRMEYE YÖNELİK YATIRIMLAR

Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan en kötü miras ekonomik yapıydı. I. Dünya Savaşı'na kadar bir takım yeni imalat sanayi işletmeleri kurulmuş olsa da Türkiye'nin 1923 yılında sınırları içerisinde yerli fabrika üretimlerinin, yurt içi tüketimi karşılama oranları; Pamuklu kumaşlarda %10, yünlü kumaşlarda %40, ipekli kumaşlarda %5, sabunda %20, buğdayda %60 idi. Porselen, cam, şeker gibi tüketim mallarının tamamı ithal edilmekteydi. Dışarıdan ithal edilmesi ve taşınması son derece güç olmasına rağmen tuğla ve kiremitte bile iç üretim tüketimin ancak üçte birini karşılıyordu.¹ Bütün bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere ülkenin genel sanayi yapısı son derece zayıftı.

Osmanlı İmparatorluğunun son zamanlarında ekonomik durum son derece kötü olmasına rağmen orduyu güçlendirmek maksadıyla, bütçeden önemli oranlarda pay ayrılmıştı. Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı ordusuna ayrılacak bütçeyi tespit etmek üzere toplanan Meclis-i Mebusan'da hararetli tartışmalar yaşanmıştı. Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridelerine göre, 1 Haziran 1910 günü başlayan bütçe görüşmeleri esnasında söz alan milletvekilleri, büyük paralar harcanarak yapılan Tophane fabrikalarının içler acısı bir hale geldiğini dile getirdiler. Avrupa'dan ucuz silah almaktansa buranın ıslah edilerek yeniden çalışır hale getirilmesini, kendi silahımızı kendimizin yapmasını, böylelikle pek çok kişiye de istihdam sağlanabileceğini söyleyerek, İmalat-ı Harbiye Umum Müdürü'nün fikrini sordular. İmalat-ı Harbiye Umum Müdürü'nün yaptığı konuşma, o dönemde ordunun durumunu, imkân ve kabiliyetini açıklaması ve Silahlı Kuvvetleri güçlendirmek için yapılan çalışmaları göstermesi bakımından önemlidir. İmalat-ı Harbiye Umum Müdürü; depolarda atıl vaziyette yığınla silah ve malzeme olduğunu, bunların satışından elde edilen paranın tamir ve nakliye masraflarını bile karşılamadığını, top

¹ Banu TAŞDURMAZ, a.g.t., s. 13.

ve tüfek fabrikalarının artık sadece eksik malzemeleri tamamlayabildiğini, silah üretemediklerini söylemişti.

3 Haziran 1910 günü kürsüye gelen ve Harbiye Nezareti bütçesinin tamamı üzerinde söz alan Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa; bu vatanın hepimizin vatani, Osmanlı askerinin tamamının da hepimizin evladı olduğunu belirtti, istenen bütçenin 274.000 kişilik bir ordu için olduğunu söyledi.² Neticede Meclis-i Mebusan adı bütçeyi aynen kabul etti. Ayrıca 1910, 1911, 1912 yılları için Harbiye Nezareti bütçelerine ilave olarak 175 milyon kuruşun fevkalade olarak sarfına izin verdi.

I. Dünya Savaşı ve Milli mücadelede sınırları savunmak için güçlü bir ordu³ ile ordu için gerekli teknik donanım olan ihtiyacın yurt dışından sağlanmasının, devlet ekonomisine büyük yük getireceği düşüncesi ile milli bir sanayinin kurulmasına öncelik verilmişti. Özellikle Milli mücadele döneminde milletin bütün varlığı ortaya konularak, milli bir savunma sanayi oluşturulmaya çalışıldı. O

² Harbiye Nazırı'nın değindiği konular özetle şunlardı; Bütçeye konan 28,5 milyon lira devletin mevcudiyetinin devamı ve asayişin sağlanması için gereklidir, azaltılmamalıdır. Ülke çok büyüktür, bütçe hesaplamalarında, bu ölçüdeki bir ülkeyi korumak için ihtiyaç duyulacak asker miktarı göz önünde bulundurularak, hesaplamalar yapılmıştır. Ordumuzu zengin Avrupa orduları ile mukayese edersek yanılırız. Komşumuz Bulgar ve Sırp Ordularıyla mukayese edersek; bir Bulgar eri 42,5 liraya, bir Sırp eri 51,5 liraya, bir Osmanlı eri 34,5 liraya mal olmaktadır. Selanik'te talime çıkan ve 8 saat yol yürüyen bir tabura emredildi ayağının tozuyla harbe gönderildi, dünyada böyle bir ordu bulamazsınız. Durum, askeri nereye sevk etmek gerekiyorsa oraya sevk edilmektedir. Dolayısıyla sabit bir bütçe yapmak imkansızdır. Fransa gibi her yeri demiryolu ile kuşatılmış ve bütün askerleri demiryolu kenarlarına yerleştirilmiş, 10 yıldır aynı yerde bulunan sabit bir ordunun bütçesi gibi bir bütçe hesaplamak bizim için geçerli değildir. Hassa ordusunun teşkilatı yapıldı. Yemen ve Hicazda eksik olan 7 tabur teşkil edildi. Ayrıca 42 mitralyöz bölüğü de kurularak ordular emrine verildi. Hazırlanan bu bütçe ile 66.000 yeni tüfek ve 80 yeni makineli tüfek alınacak, 310 milyon mermi siparişi verilecek, top cephanesi tamamlanacaktır. Toplarımız diğer ülkelere kıyasla yetersizdir, 100 sahra topu ile 36 cebel topu alınacaktır. Eksik olan kale cephanesinin topları tamamlanacak, top cephanesinin tophane'de üretilebilmesi için çalışılacaktır. Demiryolu olmayan yerlere asker, silah ve cephane taşıyabilmek ve orduyu öküz arabası hızından kurtarmak için çeşitli yük otomobilleri alınacaktır. Fabrikalar tamir edilerek çalışır hale getirilecektir. Edirne, Yanya, Kırklareli, Dimetoka kalelerinin acilen tamiri yapılacaktır. Çanakale ve İstanbul Boğazları'ndaki ve Selanik ile İzmir Limanları'ndaki torpillerin barutları tamamlanacaktır. Süvari birliklerinin süvarisi var, atı var, eğeri yoktur, tamamlanacaktır. En fazla para inşaatlar için lazımdır. Kışlarımız yoktur. Askerlerimiz cami ve medreselerde iskan edilmektedir. Keza cephaneler de aynı yerlerde depolanıyor. Avrupalıların bizi zorlayarak yaptırдыıkları katil ve eşkıya'yı barındırdığımız hapisaneler, masum asker evlatlarımızın bulunduğu yerlerden çok daha lüktür. Bkz. T.Tamer KUMKALE, "1910 Yılı Bütçe Görüşmeleri Işığında Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Çalışmaları Ve Sonuçları", **Dördüncü Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1989, s. 154.

³ I. Dünya Savaşı'na girmeden önce 38 tünden ibaret olan ordu, 1916 yılında 56 tümene yükselmiş, ağır savaş kayıpları sonucunda 1917 yılında 48 tümene inmiştir. Savaş sonrasında ise tümen sayısı 20'dir. Ordunun 25 Eylül 1914 tarihinde seferberlik durumu ise şöyleydi: Yemen, Asir ve Hicaz tümenleri hariç olmak üzere 780.282 personel, 195.093 hayvan, 464.708 tüfek, 222 ağır makineli tüfek ve 1.661 top. Bkz. Alptekin MÜDERRİSOĞLU, a.g.e., cilt I, s. 39-40.

dönemde eldeki mali olanaklar ile bir ordu kurulması, ihtiyaçlarının temini için yatırımlar yapılması, tesis ve fabrikalar kurulması, bazı kesimler tarafından millete yüklenmiş bir yük olarak görülmüştü. Çünkü her şeyden önce ülke alt yapısının geliştirilmesi, zaten kıt olan kaynakların da sonu ne olacağı tam olarak kestirilemeyen bir macerada heba edilmemesi gerekliydi. Ancak Atatürk, ordunun varlığının hayati derecede önemli olduğunu düşünüyordu;

“Gelir kaynaklarımızla ne yapabileceğimiz hakkındaki endişe, belki herkesten ziyade beni meşgul etmektedir. Yalnız, ben, ordumuzun mevcudiyet ve kuvvetini paramızla orantılı bulundurmak görüşünü kabul edenlerden değilim: “Paramız vardır, ordu yaparız; paramız bitti, ordu dağılsın...” Benim için böyle bir mesele yoktur; ister olsun ister olmasın, ordu vardır ve olacaktır. Bu noktada bir hatıramı da canlandırayım; ben ilk defa bu işe başladığım zaman, en akıllı ve düşünür sayılan birtakım kişiler bana sordular: “Paramız var mıdır? Silahımız var mıdır?” Yoktur dedim. O zaman, “O halde ne yapacaksın?” dediler. “Para olacak, ordu olacak ve bu millet bağımsızlığını kurtaracaktır!” dedim. Görüyorsunuz ki hepsi oldu ve olacaktır. Bir takım Efendiler de, Başkumandan, millete angarya yaptırıyor, demişler halbuki kanunun memlekette angaryayı menettiğinden, bahsetmişler. Bu doğrudur Efendiler; fakat ihtiyaç, tehlike, bize her şeyi meşru göstermektedir. Ordunun ihtiyaçları, millete angarya yaptırmayı gerektiriyorsa bunu yapıyoruz ve en doğru kanun, budur. Millet in ve ordunun mağlup olmaması için, kanun buna manidir diye, lüzumlu gördüğüm tedbir almakta tereddüt etmeyeceğim.”⁴

Türk Ordusu Milli mücadeleyi zaferle bitirmiş, buna karşılık savaş gücünün önemli bir bölümünü yitirmişti. Ordunun barış durumuna geçirilmesini müteakip, çıkabilecek yeni bir savaşa yeniden hazırlanması için modern silah, araç, gereçlerle donatılmasına ve sefer stoklarının tamamlanmasına ihtiyaç vardı. O dönemin mali şartları içerisinde bunun pek de kolay olmayacağı açıktı. Öncelikle devletin ekonomik gücünün artırılması gerekliydi. Ordunun, ülkeyi iç ve dış düşmanlara karşı korumasıyla emniyet ve huzur içerisinde çalışılabileceğine inanan Türkiye Büyük Millet Meclisi ve genç Cumhuriyet Hükümeti, milli savunmasının ana prensibini şu

⁴ **Atatürk’ün Fikir Ve Düşünceleri**, Haz: Utkan KOCATÜRK, Atatürk Kültür, Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1999, s. 24.

şekilde belirlemiştir: “*Türk Ordusunu vatanı bütün iç ve dış tehlikelere karşı emniyetle koruyabilecek bir halde bulundurmak ve karşısına çıkacak saldırgan ordulara daima karşı koyabilecek kudrette hazırlamak*” .⁵

Askeri alanda verilen mücadeleden sonra, tam bağımsızlığın ancak iktisadi zaferin kazanılmasıyla mümkün olacağı biliniyor ve her fırsatta Atatürk tarafından dile getiriliyordu. Atatürk, daha cumhuriyet bile ilan edilmeden, uygulanacak ekonomik politikaların tespit edilerek, kalkınma hamlelerinin milli bir bütünlük içerisinde yapılabilmesi için, 17 Şubat 1923’de İzmir’de, Türkiye İktisat Kongresini topladı.⁶ Atatürk kongrenin açış konuşmasında özellikle; politik ve askeri zaferlerin ne kadar büyük olurlarsa olsunlar, ekonomik başarılarla tamamlanmadıkları takdirde devamlı olamayacağını, bu nedenle ekonomiye birinci derecede önem verilmesi gerektiğine işaret etmişti.⁷

Lozan Antlaşmasının imzalanmasından sonra, Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı İmparatorluğu’ndan devraldığı borçları kabullendi ve 1954 yılına kadar ödeyip bitirdi. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu zamandaki ekonomik manzara ile ilgili bazı veriler, ekonomik gücü göstermesi açısından önemlidir;

- 1923 yılında, çoğu ufak ve tesisleri elverişsiz 341 endüstri kuruluşu mevcut olup, burada yaklaşık 18–20 bin kişi çalışmaktaydı.
- 1923 yılında toplam demiryolu uzunluğu 4112 km. idi. Bunun %59,7’si yabancı şirketlere aitti. İyi durumda karayolu ise hemen hemen yoktu.
- Deniz ticaret filosu aynı şekilde yok gibiydi. Yük ve yolcu taşınması yabancılar tarafından yapılıyordu. (1926 yılında çıkarılan Kabotaj Kanunu ile bu duruma son verildi.)

Bütün bunların yanında; millette, özellikle ekonomi kapsamına giren iş ve uygulamaların, ancak yabancılar tarafından yapılabileceği biçiminde olumsuz kanı da

⁵ Cumhuriyet’in 50 nci Yıldönümünde Türk Silahlı Kuvvetleri, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Genelkurmay Basımevi, s. 50.

⁶ 50 Yılda Türk Sanayi Türkiye Cumhuriyeti 1923–1953, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı Yayınları, Ankara 1973, s. 3.

⁷ A.g.e., s. 3.

mevcuttu. Bazı ufak sanayi birimleri ve çiftlikler dışında özel teşebbüs denebilecek kuruluş ve faaliyetlere de rastlanmıyordu. Çünkü ekonominin temel etkenlerinden biri olan sermaye henüz mevcut değildi.

Atatürk'ün ekonomik politikalarını belirleyen ilk dönem 1923–1930 yıllarını kapsar. Bu dönemde iktisadi alanda kısmi de olsa gerçekleştirilen başarının nedeni, Atatürk'ün üzerinde durduğu iki amacın benimsenerek uygulanmasıydı. Bunlar; ülkenin ekonomik olarak kalkınması ve bu kalkınmanın halka yönelik olmasıydı.⁸

Endüstrileşme için yapılan ilk çalışmalar pek umut verici olmasa da önemliydi. Bu nedenle 1923 ile 1933 yılları arasında devlet, sırtında büyük demiryolu inşası yükleri olduğu halde, ülkenin endüstri sahasındaki faaliyetlerine katılmıştı. Özel sermayeyi yatırım yapmaya teşvik etmek için ham maddeler vergi indirimine dahil edildi, fabrika vergileri ertelendi. On sene içinde hükümet yeni askeri fabrikalar kurup bunları teçhiz ettiği gibi, eskiden mevcut olanları da yeniden teşkilatlandırdı. Şeker sanayi yeniden kuruldu; içki, tütün ve kibrit endüstrisi kontrol altına alındı. O dönemde özellikle Alpulu, Uşak, Eskişehir ve Turhal'da bulunan dört şeker fabrikası, Türkiye'nin şeker ihtiyacına cevap verebilecek nitelikteydi. Aynı dönem içerisinde, milli sanayiye teşvik eden kanundan faydalanan özel fabrikaların sayısı da 342'den 1937'ye çıkmış, bunlara yatırılan sermaye de 1933'de 62.953.893 liraya yükselmişti. Bu sermayenin sektörel dağılımı ise şu şekildeydi;⁹ Ziraat ve balıkçılık endüstrisi 21.805.511 TL, Dokumacılık endüstrisi 8.657.533 TL, Kereste ve selüloz endüstrisi 5.524.607 TL, Madencilik endüstrisi 1.746.661 TL, Kimya endüstrisi 2.857.661 TL, Kağıt endüstrisi 2.067.681 TL, İnşaat endüstrisi 2.492.772 TL, Damıtma endüstrisi 9.790.385 TL, Karışık endüstriler 4.848.367 TL, Müteferrik endüstriler 52.745 TL. sı olmak üzere toplam 62.953.893 TL.

Bütün bu gelişmeler önemli olmakla birlikte, ülke ihtiyaçlarına cevap verebilecek miktar ve nitelikte değildi. Hem bu gelişmeleri hızlandırmak hem de yapılacak çalışmaları koordine etmek maksadıyla, İzmir'de 17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanan İktisat Kongresi görüşmelerinde pek çok konu ortaya atıldı, fakat üzerinde tam olarak uzlaşmış bir görüş ortaya çıkmadı. Kararlar

⁸ Oktay YENAL, **Cumhuriyetin İktisat Tarihi**, Homer Kitapevi, 1. Basım, İstanbul 2003, s. 46.

⁹ Sanayi Ve Madencilik, **29 Ekim 1938 Ulus Gazetesi 15 nci Yıl Özel Eki**, s. 5.

genellikle dilekler şeklinde olmuş ya da ayrıntılar üzerinde uzayıp gitmişti. Kongreden çıkan en önemli karar; aşar vergisinin ve Fransızların elinde bulunan tütün tekelinin kaldırılmasıydı. Kongrede alınan diğer kararlardan bazıları ise şöyleydi;¹⁰ Hammaddeleri yurt içinde olan endüstri kollarının kurulması, özel girişimcilerin desteklenmesi, yatırımcılara kredi sağlayacak bankaların kurulması, günlük tüketim mallarına öncelik verilmesi, önemli kuruluşların millileştirilmesi, sanayiye teşvik edici yasaların çıkartılması, özellikle gümrük tarifelerinin milli sanayinin kalkınma ihtiyaçlarına göre değiştirilmesi. Bu kararlar, hükümetin izleyeceği yollara ışık tutucu oldu. İleride el atılacak her icraatta bu kongrenin izlerine az çok rastlamak mümkündür. Örneğin, 1923 yılında Nuri Şeker öncülüğünde yapımına başlanan Uşak Şeker Fabrikası, Cumhuriyet döneminin ilk fabrikası, yöresel dinamik ve özel teşebbüsün başarıya ulaşan güzel bir örneğiydi. Bu tür yapılacak girişimlere destek olmak, sermaye sağlamak için 1924 yılında, başında Atatürk'ün bulunduğu ve Celal Bayar'ın ilk genel müdür olduğu Türkiye İş Bankası kuruldu. Bu banka Türkiye'de ulusal tasarrufun ve mevduatın gelişmesine öncülük etti. Kömür, bakır, kurşun ve kükürt madenlerine, şeker fabrikalarına, tekstil ve şişe-cam fabrikalarına vb. yerlere yatırım yaparak, kamuoyunun beklentilerini gerçekleştirdi.

İş Bankası'nın yanı sıra, sanayi işletmelerinin giderlerini karşılamak ve kredi sağlamak amacıyla, 1925 yılında, Sanayi ve Maadin Bankası kuruldu. Cumhuriyet yönetiminin kurduğu ilk kamu girişimi olan bu banka; Osmanlı döneminden kalan kamuya ait tesisleri geçici olarak işletmek ve özel kesime hisse satmak yoluyla şirketleştirmekle yükümlüydü. Aynı şekilde 1927 yılında, Bulgaristan, Romanya ve Macaristan gibi ülkelerin mevzuatları incelenerek, yeni bir Teşvik-i Sanayi Kanunu çıkarılması, sanayileşmeye hız verebilme konusunda atılan önemli adımlardan biriydi.¹¹ CHP tarafından yayınlanmış 15 inci Yıl kitabından elde edilen bilgiler ışığında; 1927 yılında çıkan Teşvik-i Sanayi kanunundan yararlanan şirketlerin, 1938

¹⁰ İzmir İktisat Kongresi hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. Afet İNAN, **İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat – 4 Mart 1923**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1989; Gündüz ÖKÇÜN, **Türkiye İktisat Kongresi**, 3. Basım, Ankara 1981.

¹¹ 1927 yılında yapılan endüstri sayımı verilerine göre Türkiye'de bulunan 65.245 iş yerinin ancak %4'ünde motor gücü kullanılmaktadır. Bu da Cumhuriyetin ilk dönemlerinde sanayinin ne kadar cılız olduğunu göstermektedir. Bkz. Ahmet N. YÜCEKÖK, **Türkiye'de Parlatmentonun Evrimi**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1983, s.108-110.

yılı ortasındaki durumu Şu Şekildeydi: (Bunlara devletin Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'na göre kurduğu tesisler de dahildir.)

Müessesese adedi :1 394

İŞçi adedi : 100 598

El Motor gücü : 197 045 Kwatt (ortalama 141 Kwatt/iŐyeri)

Yıllık retim değer: 285 milyon lira

Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomi ve sanayinin gelişmesi işin yapılan bu ŐalıŐmaları engelleyici faktörlerde bir Şekilde devam ediyordu. Mesela eski gümrük rejimi Lozan Anlaşması'na göre 5 yıl, yani 1929 yılına kadar devam ediyor ve ithal sanayi ürünlerine koruyucu gümrükler konulamıyordu. Bu durumla birlikte, uzun yıllar kapitalistler ve azınlıklar tarafından yapılan ekonomik yatırım ve giriŐimlerden sonra, savaşlar neticesinde kaybedilen eğitilmiş insan gücü ile birlikte, yeni Türk yatırımcılarının deneyimsiz, kararsız, ürkek ve sermayesiz oluŐları, hedeflenen gelişmelere ulaşmada zorluklar Őıkartmaktaydı.¹²

1929 yılında yaşanan dünya ekonomik krizin etkilerinin azalmasından sonra, 1933 yılıyla birlikte özel kesime ağırlık verildi. II. Dünya Savaşı'na girilmemesine rağmen, genÇ ve ŐalıŐan nüfusun silah altına alınması, ekonomik gelişmeyi engelledi. Bununla birlikte, özellikle 1930–1945 yılları arasında 15 yıllık srenin, cumhuriyetin günümüze kadar uzanan ekonomik tarihi iÇinde, dış ticaret dengesinin aÇık vermediği tek devre olduğunu da belirtmek gerekir.(Tablo 3)¹³

¹² Stanford J. SHAW, E.Kural SHAW, **Osmanlı İmparatorluğu Ve Modern Türkiye**, (Çev: Mehmet Harmancı), E Yayınları, İstanbul 1983, s. 462.

¹³ **Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayi Yoluyla lke Gelişimine Katkısı**, a.g.e., s. 2.

Tablo 3

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	DIŞ TİCARET DENGESİ
1930	71.380	69.540	1.840
1940	80.905	50.035	30.870
1945	168.268	96.969	71.296

Genel hatlarıyla çizdiğimiz Türkiye Ekonomisi'nden anlaşılacağı üzere; Cumhuriyetin ilanından itibaren karşılaşılan ekonomik güçlükler, ülkenin kendine yeterli bir sanayi kurmasına engel olmuş, bu durumda, genel sanayi ile ilgili olduğunu daha önce de belirttiğimiz harp sanayinin istenilen seviyeye gelmesini zorlaştırmıştı. Bununla birlikte, ülke gerçekleri göz önünde bulundurularak yapılan yatırımların, zamanla meyvesini verdiğini, bütçe dengelerinin zor durumda bile olsa korunabildiğini söyleyebiliriz.

Milli mücadele döneminin zorlu şartları altında bile ordu ihtiyaçları için, her türlü fedakârlığı yapabileceğini ve millet nezdinde risk alabileceğini belirten Atatürk'ün, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ülke kalkınması için yapılan ekonomik yatırımlarda, sanayi planlarında, fabrikalaşma çabalarında ordu ihtiyaçlarını göz önünde bulundurması doğaldı. Çünkü Milli mücadele döneminde, ordunun ihtiyaçlarını temin için çektiği sıkıntıları kendisi çok iyi biliyordu. Dünyanın içinde bulunduğu durumun yeniden büyük bir savaşa daha yol açacağını tahmin ediyor, Türkiye'nin böyle bir durumda ayakta kalabilmesi, bölgesinde caydırıcı güç olarak bulunabilmesi ve topraklarını savunabilmesi için ordunun ülke içerisinde yapılacak yatırımlar ile teçhizat ve malzeme yönünden güçlendirilmesi gerektiğine inanıyordu.

Atatürk, milletiyle birlikte ağır bir bedel ödeyerek elde ettiği bağımsızlığın; ancak milli ekonomiye dayalı bir savunma sanayi ile korunabileceği inancını çeşitli vesilelerle dile getirmişti. Üzerinde bu denli hassasiyetle durduğu milli savunmaya ilişkin Atatürk şöyle demektedir: *“Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmedığımız, getiremediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız... Bunun için de yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. Eski teknolojileri bize kolaylıklar tanıyarak getiren yabancı devletlerin kurnazlıklarını anlamamak için insanın ya kör ya da aptal olması gerekir. Kısa sürede gelişen şu savaş araç ve gereç sanayine bakınız... Birinci Dünya Savaşı biter bitmez, bu kara günlerde kullanılan tüm silâhlar birdenbire demode oluverdi. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, Amerikalılar ellerindeki bu silâh fabrikalarını uzun vadeler tanıyarak geri kalmış ülkelere satmaya çalışıyorlar. Neden? Çünkü onlar daha modernlerini, daha etkili olanlarını yapabilecek fabrikalar kurmakla meşguller... Biz yeni ve genç bir Türkiye kuruyoruz. Dost, düşman ülkelerin geride kalmış teknolojilerine gereksinmemiz yok. Ya en yenisini kurar, onlarla boy ölçüşürüz ya da biraz daha sabreder, bunu yapabilecek güce erişmemizi bekleriz”.*¹⁴ Bu düşünceden hareketle cumhuriyetin ilanından sonra, Türkiye için tamamen yeni bir dönem başladı ve her alanda olduğu gibi savunma sanayinde de atılımlar yapıldı. Savunma sanayinin geliştirilmesi ve yerli sanayiye dayandırılması konusunda Atatürk’ün çok açık direktifleri vardı:

“Silahlanma ve donatım programımızın uygulanması, başarı ile ilerliyor. Bunları memleketimizde yapmak emelimiz, gerçekleşme yolundadır. Harp sanayii kuruluşlarımızı, daha ziyade geliştirme ve genişletme için alınan tedbirlere devam edilmeli ve endüstrileşme çalışmalarımızda da ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır. Bu yıl içinde denizaltı gemilerini memleketimizde yapmaya başladık. Hava Kuvvetlerimiz için yapılmış olan üç yıllık program, büyük milletimizin yakın ve bilinçli alakasıyla, şimdiden başarılı sayılabilir. Bundan sonrası için, bütün uçaklarımızın ve motorlarının memleketimizde yapılması ve harp hava sanayimizin de bu esasa göre geliştirilmesi gerekir. Hava Kuvvetlerinin aldığı ehemmiyeti göz

¹⁴ Oktay VERAL; Sabiha GÖKÇEN, *Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, THK Yayınları, İstanbul 1982, s. 67.

önünde tutarak, bu çalışmayı planlaştırmak ve bu konuyu layık olduğu ehemmiyetle milletin gözünde canlı tutmak lazımdır.”¹⁵

Emekli Büyük Elçi Onur Öymen “Silahsız Savaş” adlı kitabında; “...Türkiye Cumhuriyeti’ni kuranlar dış politika alanında ülke çıkarlarının etkili biçimde korunmasının teminatının, güçlü bir orduya sahip olmaktan geçtiğini anlamışlardı. Cumhuriyet’in kurulduğu yıllardan itibaren Türk devlet adamları, Türk ordusunu dünyanın en güçlü ordularından biri haline getirmek için hiçbir fedakârlıktan kaçınmadılar. Bu sayede Türkiye, içinde bulunduğu zor coğrafi ve stratejik koşullarda bile muhtemel saldırganları caydırmayı ve barış içinde yaşamayı başardı.”¹⁶ diyerek cumhuriyet döneminde yapılan askeri yatırımların önemine dikkat çekmektedir.

Fabrika ve tesislerin kurulması için ihtiyaç duyulan teknoloji, bilgi birikimi, yetişmiş eleman ve sermaye olmadığı için, öncelikle savaş sonrası ülkenin çeşitli bölgelerinde kalan kırık dökük savaş araç ve gereçleri toplandı, kullanılabilir halde bulunanlardan faydalanma yoluna gidildi. 1923 yılında, Tophane’deki tesislerde kalan tüfek fabrikası tezgâhlarının nakline başlandı. Önceden getirilip kurulmamış olan tezgâhlar elden geçirilerek tamir edildi, diğer eksiklikleri giderildi. Böylece tüfek kundak imalatı eski tezgâhlarla sürdürülmeye çalışıldı. Ancak Türk Ordusu’nun ihtiyaçlarının yalnız bu malzemelerle sağlanamayacağını anlaşıldığı üzerine, yeni fabrikalar ve sanayi tesisleri kurulması için çalışılmaya başlandı. Öncelikle bu tesislerin ve yatırımların yapılacağı yerin tespit edilmesi gerekiyordu. Cumhuriyet yönetimi, yapılacak askeri yatırım ve sanayi tesislerinin yerlerini tespit etmek üzere bir heyet görevlendirdi. Milli mücadele döneminde, sanayi tesis ve yatırımların İstanbul ve Rumeli’de olmasından kaynaklanan sıkıntıları bir daha çekmemek için, bu yatırımların Anadolu’ya yapılması kararlaştırıldı.

1923 yılında, Askeri Fabrikalar Umum Müdürü Asım Paşa ve beraberindeki heyetle, fabrikaların kurulacağı yeri tespit etmek üzere araştırmalar başlatıldı. Heyetin yaptığı inceleme neticesinde, Kırıkkale ve civarı bu yatırımlar için uygun görüldü ve inşaatla elverişli arazi istimlak edildi.

¹⁵ Atatürk’ün Fikir Ve Düşünceleri, a.g.e, s. 363.

¹⁶ Onur ÖYMEN; Silahsız Savaş, Remzi Kitap Evi, İstanbul, 2002, s. 67.

Askeri fabrikalar, ülke bütünlüğü ve milli varlığı koruyacak, dış politikada milli menfaatler istikametinde karar alınmasına imkan sağlayacak, savaş ve gereçlerin üretimini gerçekleştirmek amacıyla kurulmuştur.¹⁷ 1924 yılı, Anadolu’da askeri fabrikaların yoğun olarak kurulduğu yıldır. 1923 yılında Ankara’da yapımına başlanan fişek fabrikası, Ağustos 1924’ de tamamlandı. İstanbul Fişek Fabrikasındaki tezgâhlar ile Keskin Fişek Fabrikasındaki alet edevat ve çalışan personel buraya taşınarak¹⁸, silah fabrikası ile marangoz ve fişek fabrikası grubu oluşturuldu.¹⁹ Bu fabrikalarda yapılan üretim sayesinde, -özellikle Atatürk döneminde- Kara Kuvvetleri planlar dahilinde kendisine verilecek görevi en iyi şekilde yapmasına yardımcı olacak, silah ve malzeme ile teçhiz edilmeye çalışıldı.²⁰ Topçu sınıfı, koşulu ve motorlu toplarla yenilenerek; Bofors, Skoda, Krupp, Rhein Metal gibi çeşitli çap ve modeldeki toplarla, Kara Kuvvetlerinin önemli bir sınıfı haline geldi. 1928 yılından itibaren, Kara Kuvvetleri kadrosuna girmeye başlayan Renault ve T-26 tankları ile ilk defa Lüleburgaz’da bir tank birliği kurularak, Kara Kuvvetlerinin zırhlı birliklerinin çekirdeği oluşturuldu.²¹ 1934 yılında Lüleburgaz’da Rus T-26 tankları ile donatılmış bulunan ilk tank taburları, 1939 yılında Fransızlardan 100 adet Renault, İngilizlerden ise 16 adet Vickers tankı alınmasıyla, tank alayları haline getirildi.²²

¹⁷ Ahmet KILIÇBAY, **a.g.m.**, s. 16.

¹⁸ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 82.

¹⁹ 1924 yılında Ankara’da Top ve Silah Tamirhanesi ile Fişek ve Marangoz Fabrikaları kurulmuştur. Bkz. Suat SÖYLERKAYA, “Türkiye’de Milli Harp Sanayii”, **Türkiye Milli Harp Sanayi Semineri 2-3-4 Ocak 1975, a.g.e.**, s. 76-78.

²⁰ Sadece bu fabrikalarda yapılan üretimle yetinilmemiş, aynı zamanda ordunun bir an önce modern silah araç, gereç ve malzeme ile teçhiz edilmesi için dışarıdan alımlarda yapılmıştı. Bkz. **B.C.A.**, 030-18/01-02/69.88.1; **B.C.A.**, 030-18/01-02/70.92.3.

²¹ **Atatürk’ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e.**, s. 103; 1928 yılında Fransızlardan, 1918 yılında üretilen 37 mm. Toplu bir Renault FT-17 tankı satın alınmış ve tankçılık ve tank savunması eğitimi amacı ile Piyade Atış Okulu (Maltepe/İstanbul)’na tahsis edilmiştir. Bu zırhlı birliklerin oluşumu için ilk adımdır. Sovyetler Birliği tarafından 1931 yılı üretimi 4 adet T-26 A, 6 adet T-27 Tanket (Bir kişilik tank), 1 adet T-35 yüzücü tankı ise, 1932 yılında Türkiye’yi ziyaret eden Rus Harbiye Komiseri Mareşal Vorosilof tarafında Cumhuriyetin 10. yılı kutlamaları nedeniyle devletin armağanı olarak verilmiştir. Bkz. Savaş BEYRİBEY, “Türkiye’de Ordunun Gelişmesi Bağlamında Zırhlı Birliklerin Gelişimi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2002), s. 43-44.

²² **Atatürk’ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e.**, s. 104; Güngör CEBECİOĞLU, “İkinci Dünya Savaşı Ve Türk Silahlı Kuvvetleri”, **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildiriler I, İkinci Dünya Savaşı Türkiye(20-22 Ekim 1997- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1997, s. 331.

Cumhuriyet hükümetinin üzerinde durduğu konulardan biri de ordunun teknik donanımı modernleştirmektir. Dünyada durmadan ilerleyen ve gelişen silah ve malzemeyi takip etmek, incelemek ve bakım işlerini yapmak amacıyla Fen ve Sanat Dairesi kuruldu. Burada fizik, kimya, gaz, maske, barut ve patlayıcı maddeler laboratuvarları çalıştırılmaya başlandı, modern poligonlar yapıldı.

Buraya kadar genel hatlarıyla anlattığımız yatırım ve çalışmalar sayesinde Türk Ordusu'nun tüm giyecek ve diğer levazım ihtiyaçları ile donatım malzemesi Cumhuriyetin ilanından sonraki 16 yıl içerisinde yerli malı olmuş ve milli fabrikalarda üretilebilecek hale gelmişti. 1940 yılına gelindiğinde askeri fabrikaların tamamında 5691 işçi ve 231 idareci olmak üzere toplam 5922 kişinin çalıştığı tespit edilmiştir. Bu rakam, istihdam açısından önemli bir rakamdır.²³ Araştırmanın bundan sonraki bölümünde Kara Ordusunda yapılan yatırımlar neticesinde kurulan fabrika ve tesisler; Silah ve Mühimmat Sanayi Tesisleri, Silah Tamirhaneleri, Kimyasal Madde Üretim Tesisleri, Askeri Malzeme Üretim Tesisleri ve Özel Sektörün Yaptığı Yatırımlarla Meydana Gelen Tesisler başlıkları altında ele alınacaktır.

2.1. SİLAH VE MÜHİMMAT SANAYİ TESİSLERİ

Türk Silahlı Kuvvetlerinin silah, mühimmat, araç ve gereç ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla, Askeri Fabrikalar Müdürlüğü bünyesinde üretim yapacak çok sayıda fabrikanın inşası ve üretime geçirilmesi, Cumhuriyet döneminde başladı. Sıfırdan başlayarak kurulan bu tesis ve fabrikalar, özellikle II. Dünya Savaşı'ndan önce Türkiye'nin savaş uçağı ve denizaltı gibi çağın ileri teknolojilerine sahip silah sistemlerini ülke içerisinde üretmesine imkân sağladı.

2.1.1. Kırıkkale Topçu Mühimmat Fabrikası

İstanbul Zeytinburnu'nda bulunan Mühimmat Fabrikası, günde 300 adet 7,5 cm.lik top mermisi yapabilecek kapasitede iken, I. Dünya Savaşı'nın ardından imzalanan ateşkes ile çalışmalarını durdurmak zorunda kalmış, bir kısım tezgâhları

²³ Mehmet EVSİLE, “Askeri Fabrikalarda Ücret Ve Maaşlar (1931-1948)”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri (23-25 Ekim 1995)**, cilt II, Genelkurmay Basımevi, İstanbul 1997, s. 220.

milli mücadele zamanında Felah Grubu'nun yardımıyla Anadolu'ya kaçırılmıştı. Cumhuriyetin ilanından sonra, Zeytinburnu'ndaki fabrikanın üretimi yeterli görülmezince, Anadolu'da yeni bir mermi fabrikasının kurulması kararlaştırıldı. 1925 yılında ilk olarak Kırıkkale'de, 15 cm.liğe kadar mermi yapacak ve ihtiyacı karşılayacak yeterlilikte yeni bir mermi fabrikasının inşa ve tesisi, Alman "Nielsen Winther" firmasına ihale edildi.²⁴ Fabrika, 8 saatte 1500 adet 7,5 cm.lik şarapnel veya bunun yerine 650 adet 10,5 cm.lik ve aynı zamanda 200 adet 15 cm.lik veya 12 cm.lik tahrip tanesi gövdesi üretebilecek kapasitede olacaktı. 1928 yılında mermi imalat ve pres kısmı ile üretime başlayan fabrika, 1933 yılına kadar yalnız mermi gövdeleri imal etti, ancak 1933 yılından itibaren tam atım topçu mühimmatı üretimi yapılabildi.²⁵ Fabrikanın üretim kapasitesi, I. Dünya Savaşı zamanında Almanya'ya siparişi verilen, fakat o tarihlerde kurulamayan 6 adet 15 cm.lik dörtlü mermi tezgâhlarının 1932 yılında monte edilmesiyle artırıldı.

Mermi, Tapa ve İmla kısımlarından oluşan Topçu Mühimmat Fabrikası'nın Tapa İşletmesi, 1931 ve 1932 yıllarında Zeytinburnu'ndan nakledilen tapa tezgâhlarının fabrikaya montesiyle birlikte faaliyete geçti. Mermi işletmesinde; sıcak ve soğuk pres, çarkhane, kovan, avadanlık çarkhanesi, mastar üretimi, Tapa işletmesinde; otomatik soğuk pres, döküm pres, çarkhane, mastar ve apart üretimi; İmla İşletmesinde ise; püsüs, imla, boya, fosfatlama, terkip ve ambalaj işleri yapılırdı.²⁶

2.1.2. Kayaş Kapsül Fabrikası

1929 yılına kadar piyade tüfeklerinde kullanılan kapsül Avrupa'dan alınırken, bu tarihten itibaren kapsüllerin Türkiye'de üretilmesi planlandı. Bu maksatla Kayaş'ta 1 Mart 1930 tarihinde kapsül imalathanesi kuruldu.²⁷ Fabrikanın kurulması için ihtiyaç duyulan bina ise 05 Temmuz 1934 tarihinde imzalanan bir anlaşma ile

²⁴ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, a.g.e., s. 87.

²⁵ **A.g.e.**, s. 87.

²⁶ **A.g.e.**, s. 89-90.

²⁷ **A.g.e.**, s. 156.

4.166,97 liraya müteahhit Hayrettin Bey'e verildi. İnşaat 18 Ağustos 1934 tarihinde tamamlanarak, geçici kabulü gerçekleştirildi.²⁸

Kayaş Kapsül Fabrikası'nın kurulduğu tarihte, fabrikada çalışacak yetişmiş eleman sıkıntısı olduğundan, Sanayi Binbaşı Abdurrahman Orkut ile işletme amiri Yüzbaşı Bahattin Korkmaz, kapsül eczasını kendileri yaptılar ve 10 Mayıs 1930'da günlük 5000 kapsül üretim kapasitesine ulaştılar. Üretim yapabilecek personel yetiştirilmesi ile birlikte, Ekim ayının sonunda 50.000 kapsül üretebilecek seviyeye gelindi. 1931 yılından itibaren, imalathanede üretimin yetişmiş personelle daha verimli olarak yapılmaya başlanmasıyla artan üretim, 1936 yılında yıllık 30.000.000 adet piyade tüfeği fişegine ulaştı.²⁹

Fabrika kurulduktan sonra, burada yalnızca askeri amaçlı üretimler değil aynı zamanda sivil amaçlı üretimler de yapıldı. 1935 yılında Devlet Demiryollarının tehlike sinyali fişekleri ile maden ocaklarında kullanılan emniyetli tutuşturucular ve şenliklerde kullanılan fişeklerin üretimine başlandı. Milli mücadele döneminden kalan Fransızlara ait tamir ve yenileştirmeye muhtaç tüfek bombaları, 1934 yılından itibaren burada tamir edildi. 1935 yılından itibaren Deniz Kuvvetlerinde kullanılan mühimmatlara ait mühtelif füynelere ait siparişler kabul edilerek, ikmal ve teslim edildi.

Fabrika kurulduğunda fişek yapımında kullanılan fülminat maddesi bir süre, milli mücadelede İngilizlerden kaçırılan malzemeyle karşılanmıştı. Aynı yılın sonlarına doğru bu malzeme tükendiğinden, fabrikanın üretime devam edebilmesi için, nakil ve muhafazası son derece güç olan bu maddenin tekrar İngiltere'den satın alınması gerekti. Fakat fabrika kapsül üretiminde gösterdiği başarıdan cesaret alarak, fülminat üretimine de başladı ve 1936 yılı sonlarına kadar 92.000.000 kapsül imalini mümkün kılacak 1150 kg. fülminat üretimini başardı.

²⁸ Mehmet EVSİLE, "Atatürk Devri Harp Sanayi (1920-1938)", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Elazığ 1992), s. 122.

²⁹ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, a.g.e., s. 156.

1950 yılından 1989 yılı sonuna kadar Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu bünyesinde kalan fabrika, 1990 yılı başından itibaren de sermayesinin tamamı MKEK ye ait olmak üzere -anonim şirket statüsünde olmak üzere- faaliyetine devam etmektedir. Şirket bir Kamu İktisadi Teşekkülüdür (KİT).

Kapsül ve İmla Fabrikası adı altında faaliyetini sürdürürken, 1986 yılında İstanbul Silahtarağa’da bulunan Av Fişek Fabrikasının Kayaş’a nakli sonucu, adı “*Kapsül ve Av Fişeği*” olarak değiştirildi. Şirketin sermayesi 250 milyar TL. dir. Şirketin başlıca üretimleri, tahrip, elektrikli, 30 ve 500 ms gecikmeli elektrik kapsülleri, çeşitli av fişeği, kovani, saçması, kapsülü ile ecza malzemesi ve piroteknik ürünlerdir. Tahrip kapsülleri üretim kapasitesi 15.500.000 adet/yıl, elektrikli kapsül kapasitesi 9.500.000 adet/yıl, gecikmeli elektrikli kapsül kapasitesi 4.000.000 adet/yıl, av kapsülleri kapasitesi 80.000.000 adet/yıldır.³⁰

2.1.3. Ankara Fişek Fabrikası

Milli mücadele döneminde piyade silah cephanesine büyük ihtiyaç duyulunca, aynı sıkıntıları tekrar yaşamamak için, Ankara’da fişek fabrikası kurulmasına karar verildi. Günlük 100.000 fişek üretebilecek kapasiteye sahip olması planlanan fabrika, Ağustos 1924’te bitirildi. Fabrikaya milli mücadele döneminde İstanbul’dan kaçırılan tezgâhlar, Keskin İmalathanesindeki alet, edevat ve personel getirildi. Zeytinburnu’ndan getirilen tezgâhlar, I. Dünya Savaşı sırasında fazla mesaiden yıpranmış ve hassasiyetlerini kaybetmiş olduklarından, bu tezgâhların tamir edilmesi ve yenilerinin ilave edilmesine kadar geçen süre içerisinde, yeni fişek imal edilemedi. 1927 yılı sonuna kadar sadece fişek tamir ve yenileştirilmesi yapıldı. Yeni fişek üretimi için ihtiyaç olan 225 adet tezgâh, alet ve edevat 12.02.1924–1340 tarihli mukavele ile -çoğunluğu 1926 yılında olmak üzere çeşitli zamanlarda- Alman “*Fritz Werner*” firmasına sipariş verildi.³¹

³⁰ **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Kimya Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara 2001, s. 44.

³¹ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, a.g.e., s. 149.

1925 ve 1926 yıllarında yine “*Fritz Werner*” firması ile İsviçreli “*Solotorn*” firmalarına çeşitli mukaveleler ile makine, alet ve edevat siparişleri verildi. Fabrikaya bununla birlikte, 8 yabancı usta da getirilerek, modern anlamda bir fişek imali için gerekli olan tertibin alınmasına ve noksanların giderilmesine çalışıldı. Mühendis Hikmet Bey’e 1927 yılında 950.000 lira karşılığında ihaleye verilen Kurşun Kovan Dairesi, 1929 yılında hizmete girdi. Çalışmaların neticesinde 1928 yılından itibaren yeni fişek yapımına başlandı ve 28.000.000 fişek üretildi. 1934 yılında Avrupa’daki önemli fişek fabrikalarının ayarında üretim yapabilecek seviyede olan fabrikanın kapasitesi, 1935 yılında 3 adet otomatik tavlama ocağı satın alınarak artırıldı.³²

İmkanlar dahilinde imalatı mümkün olmayan çelik çekirdekli ve izli mermi imali için 28 tezgâh ve 27 takım alet ve edevat, 1936 yılında sipariş edildi, 1937 yılında kuruldu ve imalata başladı.

2.1.4. Silahtarağa Av ve Rövelver Fişekleri Fabrikası

1923 yılının Kasım ayında Maliye Bakanlığı, TBMM’den 672 sayılı kanun ile barut ve patlayıcı maddeler ile fişek ve av mühimmatı üretilmesini, hazinenin menfaatlerine uygun olacak şekilde düzenleme izni aldı. Bu izni 30 yıl müddet ile Fransız şirketlerine verdi.³³

Anlaşma Türkiye Cumhuriyeti adına Maliye Vekili ve Çankırı Mebusu Mustafa Abdulhalik ile İbrahim Beyzade Lütfi Bey ve ortakları arasında imzalandı. Bu anlaşmaya göre; altı ay içerisinde merkezi İstanbul’da olmak üzere, 1.500.000 TL.’sı sermayeli bir Türk Anonim Şirketi kurulacak ve hükümet bu sermayenin % 50’sine iştirak edecekti.³⁴ Şirketlerin kuracağı fabrikalar, anlaşma şartlarının bozulmaması koşuluyla, yönetim kurullarının kararı ve Maliye Bakanlığının onayıyla birleşebileceklerdi. Fabrikaların inşasından sonra dışarıdan barut, fitil, kapsül gibi

³² **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 150.

³³ Maliye Bakanlığı bu izni anlaşma yaptığı Fransız şirketlerine şu şartlarla verdi; Sermayelerinin yarısı Türk Hükümeti tarafından karşılanmak kaydıyla iki Türk Anonim Şirketi kurulacak, bu şirketlerden bir tanesi ilk beş sene biri barut ve dinamit, diğeri rövelver fişegi av ve saçma fişegi yapacak fabrikalar kuracak, mühimmat kurulacak bu fabrikalarda üretilecek, her yıl devlet hazinesine belli bir oranda vergi verilecekti. Bkz. **A.g.e.**, s. 167.

³⁴ **A.g.e.**, s. 168.

üretilmesi planlanan malzemeler ithal edilmeyecekti. Fabrikalar, 30 sene sonunda her türlü tezgâh ve malzemesiyle birlikte, işler bir halde hazineye bedelsiz olarak bırakılacaktı.

Yapılan anlaşma gereği şirketler; Küçükoyzgat'ta kara barut ve dinamit, İstanbul Haliç'te av fişeği, av saçması ve rövelver fişeği imal eden fabrikalar kurdular. Eyüp Bahariye'de 1929'da yapısı sağlamlaştırılan fabrikaya, Silahtarağa'ya yakın olduğundan "*Silahtarağa Fişek Fabrikası*" adı verildi.³⁵

Silahtarağa Fabrikası Fransız müdür ile Belçikalı ve İtalyan ustalarla birlikte yeni tezgâh ve malzemelerle kurulmuş olmasına rağmen, 1932 yılına kadar üretim yapamadı. Bu nedenle 7 Ocak 1932 gün ve 1927 sayılı kanunla Türk Anonim Şirketleri tasfiye edildi ve "*Barut ve Mevaddı İnfilakiye Fişek ve Av Malzemesi ve Av Saçması İnhisarları İşletme Muvakkat İdaresi*" adıyla bir genel müdürlük kuruldu. Fabrikalar bu müdürlüğün emrine verildi. Genel müdürlük bir süre Silahtarağa Fabrikası'nın eski personeli ile çalışmışsa da başarılı olamayacağını gördükten sonra, askeri fabrikalardan buraya ustabaşı ve uzmanlar verilmesini istedi. 1934 yılında Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü, Ankara Fişek Fabrikası'nın çeşitli şubelerinden buraya uzmanlar verdi, müdürlüğe de daha önceleri çeşitli fabrikalarda müdürlük etmiş ve Avrupa Fabrikalarında da bulunmuş emekli Albay Hamdi Akif Battal'ı tavsiye etti. Bir iki ay gibi kısa bir sürede rövelver fişeği yapıldı. İlk sene 1.000.000 rövelver fişeği, yüklü miktarda av fişeği ve 250 ton av saçması teslim edildi. Fakat İnhisarlar İdaresi bu fabrikaların daha randımanlı çalışması için Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğüne bağlanmasını teklif etti. Yapılan görüşmeler neticesinde, 1 Temmuz 1934 tarih ve 2541 sayılı kanun ile fabrikalar devredildi.³⁶

Bu fabrikalar Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğüne geçtikten sonra, o tarihe kadar yabancı bir müteahhide verilen saçma imali işine son verildi, yeni tezgâh ve alet, edevat ile yalnızca sivil işler değil, muharebe fişeği de üretebilecek şekilde tertip alındı. 1939 ve 1940 yıllarında ordu ihtiyacı rövelver fişeği imal edildi.

³⁵ *Askeri Fabrikalar Tarihçesi*, a.g.e., s. 174.

³⁶ *A.g.e.*, s. 175.

2.1.5. Kırıkkale Top Fabrikası

Türk Ordusunun modern anlamda ihtiyacını karşılayabilecek seviyede top fabrikasına ihtiyacı vardı. Ankara Silah Fabrikası top tamirhanesinin bu iş için geliştirilmesi düşünülmüşse de, silah fabrikasındaki tezgâhlar gelişi güzel temin edildiğinden ve çokça kullanıldığından yeni tip top imali için gerekli olan şartları taşıyamıyordu. Ayrıca eldeki ödenek ile silah fabrikasını modernleştirmenin mümkün olmayacağını anlaşılmayla, Ankara Silah Fabrikası top işletmesinin yine top tamirat ve tadilatı işiyle uğraşması kararlaştırıldı. Daha sonra Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'nün 1934 yılı genişleme projesi hükümetçe kabul edilince, Kırıkkale Top Fabrikası kuruldu.³⁷

Günlük 8 saatlik mesaiyle, çeşitli cins ve ebatta modern top ve obüs üretmesi düşünülen fabrikanın inşası, Kırıkkale'de 1937 yılı Şubat ayında, “*Gutehoffnungshütte Raynmetal Borsing*” firmaları grubuna, bedeli bono ile 6 senede ödenmek üzere 583.340 İngiliz lirası, yani takriben 3.616.327 TL. na klering esası dahilinde ihale edildi.³⁸ Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'nün 1937 yılı bütçesinin 3.065.293 TL.³⁹ olduğu düşünülürse, yapılması planlanan Kırıkkale Top Fabrikası'nın ne denli büyük bir yatırım olduğu açıktı. Yapılan bu yatırıma rağmen ayrılan ödenek yeterli gelmediği için, proje dahilinde olan tekerlek ve saraç atölyelerinin inşası, daha sonraya bırakıldı. Optik kısım içinde Ankara Silah ve Marangoz Fabrikası tesislerinden yararlanılması düşünüldü.

İhalede yapılması gereken müdürlük binasının Genel Müdürlükçe yapılması kararlaştırıldı. Fabrikanın imkan kabiliyetini göstermesi açısından önemli olan 15/32 cm.lik obüs, sekiz toplu ilk üretim ve bunlar için gerekli olan malzeme siparişi edildi. Yeni ödenek alındığında, esas anlaşmada olmayan tesisler, 22 Kasım 1938 tarihli anlaşma ile “*Reinmetal Borsig*” firmasına 1.990.290 Reichmark, yani takriben 1.015.048 TL. karşılığında, 8 senede ödenmek üzere bono ile ihale edildi. Ancak Avrupa'da başlayan II. Dünya Savaşı'nın etkisiyle, siparişi verilen bu malzemelerden iki parti geldi. Keza aynı şekilde top malzemesini çelikhanede dökmek, haddehanede

³⁷ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi**, a.g.e., s. 115.

³⁸ **A.g.e.**, s. 115.

³⁹ Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü Bütçe Görüşmeleri, **TBMM. Zabıt Ceridesi, Dönem 5, Cilt 18**, s. 405–407.

çekmek üzere gerekli olan tadilatın ve ilavelerin yapılması için, “*Gutehoffnungshütte*” firmasıyla 15 Mayıs 1939 tarihli bir mukavele imzalandı. Ancak harbin etkisiyle bu mukavelenin de gerekleri yerine getirilmedi.

Top fabrikasında çalışacak 2 mühendis ve 40 işçiden oluşan birinci posta, altı ay çalışmak ve staj yapmak üzere Almanya’ya gönderildi, fakat Alman Hükümeti’nin izin vermemesi üzerine, tali fabrikalarda altı ay çalışıp staj yaptılar. Gönderilen ikinci posta da harbin başlamasıyla Türkiye’ye geri çağrıldı. Müteahhit’in getirmeyi taahhüt ettiği kabiliyetli mühendis ve ustalar da getirilemeyince, yerlerine getirilenler yetersiz oldukları gerekçesiyle, işten kısa bir süre sonra çıkarıldılar. Bütün bu eksikliklerine ve çalışacak usta ve işçileri bulunmamasına rağmen, işletme idaresince askeri ve sivil mühendislerin tayini ile silah fabrikasından ustalar seçilerek, top fabrikası tamamen Türk elemanların marifetiyle, 13 Mayıs 1939 tarihinde işletilmeye başlandı.⁴⁰

2.1.6. Kırıkkale II Numaralı Tüfek İşletmesi

Askeri Fabrikaların 1934 yılı projesine göre, Ankara Silah Fabrikası Tüfek Tamirhanesi’nin günlük 100 adet tüfek yapabilecek kabiliyete ulaşması için, mevcut tezgâhlara ilave tezgâhların alınması kararlaştırıldı. Alınması planlanan bu tezgâhların modern ve elektrik motorlu olması planlandığı için, Ankara Silah Fabrikası’nın elindeki diğer tezgâhlara uyum sağlaması imkânsızdı. Çünkü buradaki tezgâhlar değişik zamanlarda ve muhtelif şekillerde temin edilmiş, kısmen tamir edilmiş ve kayışla çalışmaktaydılar. Mevcut olan binalar, yeni tezgâhların montesi için elverişli olmadığından, yeni binaların yapılması gerekliydi. Bu maksatla, Kırıkkale’de Müteahhit Mühendis Sırrı Duğral’a 149.583 lira karşılığında yeni bir fabrika binası inşa ettirildi. Bu bina, ileride Ankara Tüfek Tamirhanesi’nin buraya nakledileceği ve tüfek fabrikasının tamamıyla Kırıkkale’de kurulacağı düşünülerek uygun projelendirildi. Yeni binanın inşası 22 Ekim 1936 tarihinde tamamlandı ve Ankara Tüfek İşletmesinden getirilen tezgâhların montajı yapıldı.⁴¹ Alınacak 334 adet tezgâh, 13 Nisan 1935 tarihli bir anlaşma ile “*Fritz Werner*” firmasına bedeli,

⁴⁰ *Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 116.*

⁴¹ *A.g.e., s. 118.*

bono ile 5 senede ve klering esasları dahilinde ödenmek üzere, 734.750 Reichmark'a takriben 425.204 liraya sipariş edildi.⁴²

Bu fabrikada üretilecek yeni tüfekler için kullanılacak bağlama tertibatları, para ve zamandan tasarruf etmek için Avrupa'dan alınmayarak, Türkiye'nin çeşitli fabrikalarında imal edildi. 1939 yılında fabrikadaki malzeme eksikliklerinin tamamlanması ve çalışacak personelin yetiştirilmesiyle birlikte, yeni cins tüfek imaline başlandı. 1940 yılından itibaren de yeni tüfek imal ve teslimatı seri olarak günde 100 – 150' ye kadar çıkarıldı. Fabrika 1968 yılında tamamen müstakil hale getirilerek “*Silah ve Tüfek Fabrikası*” adını aldı.

2.1.7. Ankara Silah Fabrikası

Milli mücadele yıllarında top ve tüfek tamiratı için kurulan Ankara Silah Fabrikası, faaliyetine savaştan sonra da devam etti. Top ve tüfek işletmelerini bünyesinde barındıran bu fabrika, 1922 yılından beri yapılan takviyelerle belli bir seviyeye getirildi. Fabrikanın kendisine bağlı olan işletmeleri şunlardı;

2.1.7.1. Tüfek İşletmesi

Milli mücadeleden sonra, Tophane'deki tezgâhların bir kısmı Ankara'ya getirilmiş ve kısmen fabrikaya monte edilerek tamirhanenin imkân ve kabiliyeti artırılmıştı. Uzun yıllardan beri kullanılan 7,65 lik Mavzer tüfeklerin, gördükleri savaşlarında etkisiyle, artık modern bir hale getirilmesinde zorluklarla karşılaşılmaktaydı. Avrupa'daki fabrikalar bu iş için oldukça büyük paralar istemekteydiler. Genelkurmay da bu silahların yurt dışına çıkarılmasına müsaade etmiyor, tadilatın ülke içerisindeki fabrikaların kullanılarak yapılmasını istiyordu. O tarihlerde Askeri Fabrikalarda çalışan Spetsler ve Khental⁴³ isimlerindeki Alman mühendisler ise, bu işin yurt içinde yapılabilmesi için 3-4 milyon liralık bir tüfek fabrikası kurulmasını ve birçok Alman mühendis getirilmesini istiyorlardı. 7,65

⁴² **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 118.

⁴³ 1 Nisan 1927 tarihinde 661 lira maaş alan bu mühendislerin Tüfek Fabrikasındaki görevlerine, yeterli faydayı sağlamadıkları gerekçesiyle 6 Haziran 1932' de son verilmişti.

Mavzer Tüfeklerin 7,9 çapına yükseltilmesi için, 1930 yılında Almanya'dan getirilen Wezeman isimindeki usta da hazırladığı raporda;

“7,65 çapından 7,90 mm çapına tahvil olunacak 60.000 küsür eski tüfeğin tüfek fabrikasındaki bugünkü elemanlar ve tezgâhlar vasıtasıyla tahvili pek addolunamaz. Tahvilat yeni nişangahlar dahili hesap edildiği halde 35–40 liraya mal olur. Lüzumundan fazla ince ve Avrupa'da mutata olan hadlerden dar olarak kabul edilen toleransların mevcut ve kısmen yıpranmış tezgâhlarla temini mümkün değildir... Fakat bu tüfeklerin tahvili işi mutlaka şimdiki hükümet tüfek fabrikasında icra edilmek istenilirse şimdiki binalar, işletme elemanları ve tezgâhları gayri kafidir. Bunun için 6 – 7 bin metre murabbaı üzerinde muhtelif binalar ve 250 ila 300 bin liralık tezgâh tedariki lazım gelecektir. Bundan maada bir çok ecnebi mütehassıslara lüzum hasıl olacaktır ki bunlar böyle bir fabrikayı işletebilsinler. Tüfek fabrikasının Ankara'da tevsii veya Kayseri'de yeni bir tüfek tamirhanesi kurulması düşünülüyorsa bu tahvilat işi için de raporumun umumi teklifler kısmında teşkilat iktisat ve fenni şeyler için yazdığım hususatin nazarı dikkate alınması kafidir...”⁴⁴ diyerek, bu işin Türkiye'de yapılmasının son derece zor olduğunu belirtmişti.

Rapora rağmen Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü yurt dışından yabancı uzman getirtilmeden, bütçenin el verdiği nispette eldeki malzemeler ile bu işi yapmaya çalıştı. Tophane fabrikalarından ve diğer tesislerden getirilen tezgâhlar, yeni yapılan binaya monte edilmeye başladı. 1933 yılı sonuna kadar 500 kadar tezgâh yenilenerek, fabrikaya monte edildi.

Yeni tüfek imalatından ziyade bakım ve onarım işlerinin yapıldığı bu işletmede, 1932 yılında deneme mahiyetinde olmak üzere, 1000 adet tüfek geliştirildi ve denendi. Bu rakam 1933'te 10.000, 1934'te 30.000'e yükseldi. 1940 yılına kadar kara, deniz ve hava kuvvetleriyle jandarmaya, 150.000 tüfek tadil edilerek verildi. Ayrıca yapılan bu modernleşmenin maliyeti, yabancı uzmanların belirttiği gibi her bir tüfek başına 35-40 lira olmadı, 18,5 liraya mal oldu.⁴⁵

⁴⁴ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 145.

⁴⁵ A.g.e., s. 146.

Ankara Silah Fabrikası Tüfek İşletmesinin çeşitli tezgâhlarına ilave olarak alınması düşünülen 334 adet tezgâh, 13 Nisan 1935 tarihli anlaşma ile Alman “*Fritz Werner*” firmasına sipariş edildi. Bu tezgâhlar Kırıkkale’de yeni yapılan ve II numaralı Tüfek İşletmesi adı verilen yeni tesislere monte edildi. Böylelikle Ankara Silah Fabrikası I numaralı Tüfek İşletmesi’nde, tüfek namlusu ve kundağı imal edilmekte ve Kırıkkale’deki II numaralı Tüfek İşletmesinden gönderilen mekanizma ve tetik takımlarıyla birleştirilerek, yeni ve modern tüfekler yapılabilmekteydi. 1939 yılına kadar devam eden bu faaliyetin neticesinde, Ankara Silah Fabrikası Tüfek İşletmesi ile Kırıkkale’deki işletme birleşti, ilk defa seri imalat yapabilecek seviyeye gelindi. Böyle bir fabrikanın tesisi için, başlangıçta Alman mühendisler tarafından 3-4 milyon lira gibi bir maliyet çıkartılmasına rağmen, fabrika Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü’nün çabalarıyla 850.000 liraya mal oldu.⁴⁶

2.1.7.2. Top İşletmesi

Milli mücadele döneminden kalan fabrikanın tezgâhlarına 1923 ve 1924 yıllarında Almanya’dan gönderilen tezgâhlar ilave oldu.

Ankara Silah Fabrikası Top İşletmesi’ni genişletmek amacıyla, bir top montaj binası yapılması planlandı. Bu maksatla, 15 Ekim 1933 tarihli anlaşma ile 4.797,53 liraya müteahhit Nazım Bey ile anlaşıldı. Bina, 5 Haziran 1934 tarihinde teslim alınarak hizmete açıldı.⁴⁷ Yapılan bu top montaj kısmı yeterli gelmediğinden, 1934 yılında demirhaneye yeni çekiç ve şamandıralar ilave edilerek, dökümhane modern hale getirildi.

1938 yılına kadar çeşitli cins ve ebatta olan sahra toplarının tadil ve tamiri yapılan işletmede, 1938 ve 1939 yıllarında 40 adet 81 mm.lik Brand havanı bütün teçhizat ve avadanlığı ile birlikte imal edildi.⁴⁸ Ancak, 1939 yılında Kırıkkale’de Top Fabrikası açılana kadar, bu işletmede ordu ihtiyacına cevap verebilecek nitelikte modern bir top imali yapılamadı. Genellikle tadil ve tamir işleri yapılabildiğinden, top ihtiyacı dışarıdan ithal edilerek karşılanmaya çalışıldı.

⁴⁶ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 147.**

⁴⁷ Mehmet EVSİLE, **a.g.t., s. 86.**

⁴⁸ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 144.**

2.2. SİLAH TAMİRHANELERİ

Milli mücadele döneminde Erzurum ve Adapazarı'nda açılan tamirhaneler oldukça önemli hizmetler verdiler. Cumhuriyet'in ilanından sonra da Ankara ve Kırıkkale civarında kurulan fabrikaların yanında, yurdun çeşitli yerlerinde bulunan birliklerin silah, bakım ve tamirlerini yapacak yeni tamirhaneler açılarak, hizmete girdi.

2.2.1. İzmir Silah Tamirhanesi

İzmir Tamirhanesinin içinde bulunduğu arazide “*The Gampell Gas Engine Co.Ltd.*” şirketi adıyla, 25-40 beygir güçlerinde gaz motorları imal eden bir fabrika mevcuttu. Bu fabrika 1884 yılında kurulmuştu.⁴⁹ Motor Fabrikasının alt katında gaz ile çalışan motorlar imal edilmekte, üst katında un öğütülmekteydi. Bu iş için aşağı yukarı 25 beygir gücünde bir su tribününden faydalanılıyordu.

Fabrikaya, İzmir'in işgalden kurtulmasından sonra Dördüncü Kolordu Komutanı General Naci ve Ordu Müfettişi General Galip'in emirleriyle, 10 Ekim 1922 tarihinde, emekli önyüzbaşı Arap Hasan ve maiyetindeki ustalarla birlikte el konuldu. Tamirhanede o zaman yedi torna, bir freze, bir şakili matkap, bir palanya tezgâhı ile marangozlara ait bir ahşap daire testere tezgâhı, bir el makası tezgâhı mevcuttu.⁵⁰ Tamirhanede ülkenin çeşitli yerlerinden ve gemilerinden sökülüp getirilen, tamire ihtiyacı olan toplar tamir edilmekteydi. Topların eksik olan parçaları ile beraber, küçük ölçülerde döküm işleri de yapılmaktaydı. 1934 yılında mevcut olan binaya daha büyük bir bina eklendi. Aynı yıl mermi tahliye ve imalathanesi, 1937 yılında patlayıcı maddeler deposu, 1939 yılında bir demirhane ile dökümhane ilave oldu. 1940 yılında su tribünü vasıtasıyla elde edilen enerjinin yetersiz gelmesi nedeniyle, bir transformatör dairesi inşa edilerek, tesis şehir elektriği ile çalıştırılmaya başlandı.⁵¹

⁴⁹ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 188.

⁵⁰ A.g.e., s. 188.

⁵¹ M.EVSİLE, a.g.t., s. 95.

2.2.2. Zeytinburnu Silah Tamirhanesi

İstanbul'daki fabrikaların kapatılması ve Anadolu'ya götürülmesi ile birlikte Trakya'da ve civarda bulunan birliklerin silah tamir işi güçleşmişti. Bunun üzerine 27 Mayıs 1935 tarihinde, Mareşal Fevzi Çakmak'ın şifahi emirleri ile birlikte, İstanbul'da bir tamirhane kurulmasına karar verildi. Zeytinburnu'ndaki eski fabrika binaları fişekhane tesisi kurulması için seçildi. Eskiden kalma tezgâhlar tamir edilmelerini müteakip, buraya monte edildi. Zamanla dışarıdan alınan alet, avadanlık ve tezgâhlarla güçlendirildi. 1936 yılında şehir cereyanı alınması ve küçük ölçüde dökümhane ve demirhanenin kurulmasıyla birlikte, tamirhane faaliyete geçti.

Tamirhanede İstanbul ve civarındaki birliklerin silahları ve top araba tekerlekleri tamir edilmekte, gerekli olan parçalar dökülmekteydi. Tüfeklerin nişan hatlarını kontrol etmek üzere bir poligon kurulmasıyla birlikte de tüfek ve makineli tüfek tamiri mümkün hale geldi.

Tamirhane ön tarafına yapılan rampa ve iskelesi sayesinde, nakliyat ve sevkıyata son derece müsait bir konumdaydı. Büyük çaplı toplar gemiler vasıtasıyla tamir ve bakım için buraya rahatlıkla getirilebiliyordu.⁵²

2.2.3. Çorlu Silah Tamirhanesi

Trakya'da bulunan birliklerin çoğalması ve özellikle motorlu vasıtaların artmasıyla, Zeytinburnu'ndaki tamirhaneden daha ileride bir tamirhaneye ihtiyaç duyuldu. 1938 yılında başlayan çalışmalar neticesinde, tamirhanenin Çorlu'ya kurulmasına karar verildi, 1939 yılı sonunda inşaat ve tesis tamamlandı. Tesisin enerji ihtiyacını karşılamak için, Ankara'dan içten yanmalı bir motor gönderildi. Üretimin daha süratli ve verimli olabilmesi için 55 Kw.lık dizel bir dinamo da alınarak faaliyete geçirildi.

Avrupa'dan sipariş verilen bir kısım tezgâhlar, II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla alınamadı. Bu nedenle tamirhane, eldeki mevcut tezgâhlarla 1939 yılı sonu itibariyle faaliyete geçti.⁵³

⁵² Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 192.

2.2.4. Çanakkale Tamirhanesi

1938 yılında, Çanakkale Boğazı'nın öneminden dolayı, bu bölgede bir tamirhane açılmasına karar verildi. Çanakkale'ye 7 km. mesafede Işıklar'da bir tamirhane inşasına başlandı ve 1939 yılı sonunda tamamlandı.

Tamirhaneye bulunduğu yerin öneminden dolayı, enerji ihtiyacı için hem kömürle çalışan bir buharlı kazan, hem de mazotla çalışan bir dizel motor kondu.

Tamirhaneye kurulması planlanan tezgâhlardan temin edilenlerin bir kısmı monte edildi, bir kısmı ise Avrupa'daki savaş nedeniyle temin edilemediğinden kurulamadı. Buna rağmen tamirhane, eldeki mevcut imkân ve personelle, 1939 yılı sonu itibariyle faaliyete geçti.⁵⁴

2.3. KİMYASAL MADDE ÜRETİM TESİSLERİ

Türkiye'de ilk ciddi sanayileşme hareketleri cumhuriyetin ilanıyla başlamıştı. Oysa Batı'da sanayileşme hareketi XIX. yüzyıldan beri geliştirilmiş ve kimya alanında özellikle, boyar madde, ilaç ham maddeleri ve gübre üzerindeki araştırmalarla kimyasal ham madde sanayinin gelişmesi sağlanmıştı.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde sadece ilkel bir teknoloji ile üretilen sabun atölyeleri, gülyağı ve barut üretimi mevcuttu. Cumhuriyet'in ilanıyla başlayan sanayileşme çabalarında yeterli sermaye imkânları, özel sektörde bulunmadığı için ilk kimya sanayi müesseseleri devlet tarafından kurulmaya başlandı. Gemlik Suni İpek Fabrikası, Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, Bor Sanayi Tesisleri, Azot Sanayi gibi tesisler ülkemizde ilk kurulan kimya fabrikalarıydı. O zamanlar, sanayileşmenin gereksinimi olan kimyasal maddelerin büyük bir kısmı, ithalat yolu ile karşılanmaktaydı.

Türkiye'de Kimya Sanayi'nde, cumhuriyete kadar olan dönemdeki gelişmelere baktığımızda, önemli bir tesisin ve yapının olmadığını görmekteyiz. Bu tarihten itibaren başlayan sanayileşme hareketleri ile birlikte, Türkiye'de kurulan ve Osmanlı'dan devralınan kimyasal madde üretim tesisleri ise şunlardı;

⁵³ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 193.

⁵⁴ A.g.e., s. 194.

2.3.1. Küçükoyzgat Barut Fabrikaları

1934 yılında 2441 sayılı kanunla, Ankara'nın 40 km. kadar doğusunda bulunan Küçükoyzgat'ta (Elmadağ), 1800 dönüm arazi üzerine yapılan fabrikalar; Asit İmalathaneleri, Nitroselüloz İmalathaneleri, Dinamit İmalathaneleri, Karabarut İmalathaneleri, Fitol İmalathaneleri, Elektrik Santrali, Kimyahane, Depolar, Genel Tesisler ile işçi ve memur evlerinden oluşmaktaydı.⁵⁵

Fabrikalar normal bir mesai ile günlük 3 ton dinamit ve 1 ton karabarut imal edebilecek kapasiteydi. İhtiyacın artması durumunda, bunu karşılayabilmek için binalar çeşitli enerji kaynakları ile donatılmış ve modern bir şekilde tesis edilmişlerdi. İmalathaneler arasında malzeme, alet, avadanlık ve silah taşımak maksadıyla 0,60 metre genişliğinde 5 km'ye yakın bir uzunlukta dar bir demiryolu hattı da vardı.⁵⁶

Modern bir şekilde her şey düşünülerek kurulan bu fabrikalar ve tesisler için 3.500.000 TL. sı harlandı. “ *Barut ve Muvaddı İnfilakiye İnhisarı İşletme Türk Anonim Şirketi*” bu tesisleri yarı hissesi hazineye, yarı hissesi kendisine ait olmak üzere yapmışsa da, 07 Ocak 1932 tarihinde şirket iflas edince, 1934 yılında tesisler Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne devredildi. Bu tarihten itibaren de tesislerde Fitol Fabrikası, Trotil Fabrikası, Nitrik Asit ve Sülfirik Asit Teksifhaneleri, Oleum Fabrikası, Nitrogliserinli Barut Fabrikası açıldı.⁵⁷

2.3.1.1. Fitol Fabrikası

Askeri Fabrikalara devri yapıldıktan sonra Almanya'dan getirilen *Karl Nerlich* isimindeki bir Alman uzman tarafından makineler monte edilerek çalışmaya başladı. Bu fabrika normal bir çalışma ile senede iki milyon metre çift katranlı fitil imal etmek üzere inşa ve tesis edilmişti.

⁵⁵ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 131.

⁵⁶ A.g.e., s. 132.

⁵⁷ A.g.e., s. 133.

2.3.1.2.Trotil Fabrikası

Türk Ordusu'nun o dönemdeki en önemli ihtiyaçlarından biri olan trinitrotoliyen'in dışarıdan alınması ve maliyetinin fazla olması nedeniyle, ülke içerisinde üretilmesi düşünülmüş ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne bir kanun teklifi yapılmıştı. Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edilen 2370 sayılı ve 28 Aralık 1933 tarihli kanuna göre fabrika, 13 Mart 1934 tarih ve 93 numaralı anlaşma ile Macar “ *Nitrokemi Tesisatı Sınaiye Anonim Şirketi*” ne 775.000 altın İsviçre Frangı karşılığında ihale edildi. Bu fabrikanın inşası içinde 50.000 metrekare arazinin istimlakı yapıldı, mevcut demiryolu hattına 450 metrelik bir kısım daha ilave edildi.⁵⁸

İnşaat 9 Temmuz 1934 tarihinde başladı ve 15 Haziran 1935 tamamlandı. Bu maddenin artan ihtiyacını karşılayabilmek için, 3 Mart 1936 tarihinde fabrikanın genişletilmesi düşünüldü ve ihale aynı firmaya 1.029.000 İsviçre frangı karşılığında verildi. 12 Haziran 1937 tarihinde genişletilmiş haliyle birlikte fabrika teslim alındı.⁵⁹

2.3.1.3. Nitrik ve Sülfirik Asit Teksifhaneleri

Trotil fabrikasındaki asit karışımlarından artacak sülfirik asitlerin ziyanına meydan vermemek için, fabrika müdürü Doktor Azmi Sümen zamanında bir tezkere ile *Sülfirik Asit Teksifhanesi* yapılması teklif edildi. Teklif üzerine davet edilen firmalardan Alman *Buşing* firmasına, 18 Şubat 1935 tarihli bir anlaşma ile 62.150 altın marka tesisat yaptırıldı.⁶⁰ Aynı şekilde kullanılmış nitrik asitlerin ziyanına meydan vermemek ve tekrar kullanılmasını sağlamak için, nitrogliserinli top barut fabrikası anlaşması ile müteahhide bir de *Nitrik Asit Teksifhanesi* inşa ettirildi ve işletmeye açıldı. Tesisatlar mevcut teksifhanenin içine kurulmuş, ayrıca bir bina inşa edilmemişti.

⁵⁸ *Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 133.*

⁵⁹ *A.g.e., s. 134.*

⁶⁰ *A.g.e., s. 134.*

2.3.1.4. Oleum Fabrikası

1 Ağustos 1935 tarihinde ve 20 numaralı anlaşma ile bedeli bono ile 5 senede ödenmek üzere, 431.800 Reichmark takriben 232.531 TL' sı karşılığında, Alman *Wictor Zieren* firmasına ihale edilen fabrikanın temeli, Eylül 1935 tarihinde atıldı. 24 Kasım 1936 tarihinde deneme maksatlı üretim başladı.⁶¹ Fakat çıkan çeşitli arızalar nedeniyle, uzun süre verimli çalışılmadı. Fabrikanın kesin teslim tarihinin geçmesi üzerine, firma değişik tarihlerde yurt dışından uzmanlar getirmesine rağmen başarılı olamadı. 25 Aralık 1938 tarihinde, çıkan arızalar neticesinde, 185.000 kg. oleum imal edilerek çalışmaya son verildi.

Müteahhit firma tarafından arızaları giderilen fabrika, ancak 12 Nisan 1939 tarihinde, Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne teslim edildi. Bu tarihten itibaren de ihtiyaç ortaya çıktıkça fabrika çalıştırıldı ve tam randımanlı olarak oleum imal edildi.

2.3.1.5. Nitrogliserinli Barut Fabrikası

Hükümet ordunun nitrogliserinli ve nitroselülozlu barut ihtiyacını temin için fabrika yapılması kararı almıştı.⁶² Fabrika Alman *Zieren* firmasına, 18 Nisan 1936 tarih ve 521 sayılı anlaşma ile inşaat kısmı 188.000 TL. sı, tesisat kısmı da 1.370.000 Reichmark yani takriben 962.119 TL. sı karşılığında, bono ile 5 senede ödenmek üzere ihale edildi.

Fabrika 3 kısımdan oluşmaktaydı. Her kısım günlük 500 kg. barut üretebilecek şekilde tesis ve inşa edildi. 29 Kasım 1938 tarihinde firmanın getirdiği uzman mühendis *Lupke* ve *Laborant Shums*, deneme maksatlı üretime geçmeye teşebbüs etmişlerse de başarılı olmadılar.

⁶¹ *Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 135.*

⁶² *B.C.A., 030-18/01-02/60.92.2.*

12 Ocak 1939 tarihinde müteahhidin getirdiği ustalarla, fabrikada yeniden tadilata gidildi ve tezgâhlarda yenileştirmeler yapıldı. Sigorta işlemleri ve eksiklikler tamamlandıktan sonra, 8 Şubat 1939 tarihinde tekrar deneme maksatlı üretime geçildi. Ortalama 600 kg. çeşitli cins ve miktarlarda üretim yapılmaya başlandıktan sonra, 12 Nisan 1939 tarihinde fabrika, Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne teslim edildi.⁶³

2.3.2. Bakırköy Barut Fabrikası

İstanbul'un işgali ile birlikte üretimine son veren Bakırköy Baruthanesi, Milli mücadelenin kazanılmasıyla, 1924 yılında yeniden barut üretimine başladı. Fabrika, 1930 yılının Haziran ayına kadar dumansız top barutu üretimine devam etti. Ancak, Avrupa'dan alınan barutların yanında üretim maliyeti daha fazla olduğu için, fabrikanın verimli çalışmadığı düşünülerek daha sonra kapatıldı.

1932 yılında Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne atanan Tümgeneral Eyüp Durukan, fabrikanın yeniden faaliyete geçmesi için, Topçu Albay Şevki Bey ve İstihkam Albay M. Ali Bey'i görevlendirdi. Öncelikle Nitrik asit kısmı açılarak, fabrikanın 20 Kasım 1932 tarihinde yeniden pamuk barutu⁶⁴ imalatına başlaması düşünüldü ve sağlandı.⁶⁵

1934 yılında fabrikanın imal kapasitesini artırmak için bir bina ilave edildi. Bu bina için 90 beygir gücünde halat ile çalışan bir buhar makinesi ile iki adet süzme santrifüjü ve bir karışım fiçisi kondu.

⁶³ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 138.

⁶⁴ **Pamuk Barutu:** Pamuğun nitrik asit ve sülfirik asitle işleme tutulması sonucu elde edilen patlayıcı madde. Pamuk barutu, bir takım mermilerde ve elektrikli ateşleme aygıtlarında, alevi patlayıcı maddeye ulaştırmakta kullanıldığı gibi, yüksek nitelikli birtakım dumansız barutların yapılmasında da kullanılır. Pamuk barutu, içinde bol azot bulunan bir nitroselülozdur.

⁶⁵ **Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e.**, s. 164.

2.3.3. Kırıkkale Nitroselülozlu Barut Fabrikası

Bakırköy Barut Fabrikasının İstanbul'da bulunması ve üretiminin ordu ihtiyacına yetecek miktarda olmaması nedeniyle, 1934 yılında Anadolu'da bir nitroselülozlu barut fabrikası kurulması planlandı. Aynı yıl içerisinde Küçükoyzgat (Elmadağ)'da kurulan tesisler içerisinde bulunan nitroselülozlu barut fabrikasının büyük miktarda barut üretimi için, ihtiyaç duyacağı tatlı suyun temin edilemeyeceğinin anlaşılmasıyla, fabrikanın Kırıkkale Kızılırmak yakınlarında kurulmasına karar verildi.

Fabrika günlük 2.800 kg. barut imal edebilecek kapasitede olmak şartı ile, 04 Aralık 1936 tarihinde, Alman "*Köln - Rottweil*" firmasına 21 ay müddetle ve bedeli 6 yılda ödenmek üzere 462.035 İngiliz lirası, yani takriben 2.822.497 TL. sına ihale edildi.⁶⁶

14 Mayıs 1937 tarihinde fabrikanın temeli atıldı, 1 Kasım 1938 tarihine kadar 68 parçadan oluşan fabrika binaları inşa edildi. Bu tarihten itibaren 3 aylık deneme üretimleri yapılarak, tecrübe ispatı çalışmalarına geçildi. Çalışmaları başarı ile tamamladıktan sonra, fabrika 1 Mayıs 1939 tarihinden itibaren "*Köln - Rotweiler*" firmasından tamamen teslim alındı ve Türk kimyagerler, ustalar ve işçiler tarafından işletilmeye başlandı.

Kırıkkale nitroselülozlu barut fabrikası, cumhuriyet döneminde kurulan askeri amaçlı kimyasal madde üreten önemli bir tesisti. Özellikle Kırıkkale Tüfek Fabrikası ve Top Fabrikası ile aynı tarihte hizmete girmiş olması, imal edilecek silahların mühimmatlarının karşılanması açısından önemliydi.

2.3.4. Güherçile Kalhaneleri

1934 yılında Küçükoyzgat Karabarut ve Dinamit Fabrikaları açılmış, Silahtarağa Av Fişeği Fabrikası da Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne bağlanmıştı. Bu fabrikalarla birlikte, özellikle silah fabrikalarının kurulmuş olması

⁶⁶ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 113.

üretilecek olan silahların mühimmatlarının karşılanması ihtiyacını ortaya çıkardı. Barut üretimi için ihtiyaç duyulacak güherçile temini için de aynı tarihte Konya ve Kayseri Kalhaneleri'nin tekrar açılmasına ve işletilmesine karar verildi.

Konya Güherçile Kalhanesi 1934 yılına kadar kullanılmayıp terk edilmişti. 1934 yılında Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne devredilen Kalhanede yeniden üretim başladı ve üretilen ilk parti Küçükyozgat Barut Fabrikası'na gönderildi.

Kayseri Güherçile Kalhanesinde ise depodaki güherçile bittikten sonra üretim durdu. Güherçile temini ile uğraşan esnaf, hükümetin kendilerine teklif ettiği ücreti az bulunca, güherçile teminini bıraktılar. Bunun üzerine fabrikanın feshine karar verildi, buradaki kazan alet ve edevatlar Konya'ya nakledildi.

2.4. ASKERİ MALZEME ÜRETİM TESİSLERİ

Askeri malzeme üretim tesisleri harp sanayi içinde önemli bir yer tutmaktadır. Ordunun ihtiyaç duyacağı silah ve mühimmat sanayinin ve üretilen silahların lojistik bakımdan desteklenmesi, bu tesislerde üretilen malzemeler ile gerçekleşmektedir. Bu tesislerde üretilen çelik ve pirinç mamuller, çeşitli alanlarda kullanım olanakları olan ahşap malzemeler ve gaz maske üretimi, bu alanda öne çıkan faaliyetlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan tesisler arasında marangoz ve ağaç ürünleri imal eden fabrikalar bulunmaktaydı. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Türkiye'de açılan çelik ve pirinç döküm haddehaneleri, madeni ürünler elde etmek maksatlı açılan ilk tesisler olması açısından, Ankara Marangoz Fabrikası ve Mamak Gaz Maskesi fabrikaları da askeri malzeme üreten ilk tesisler olması açısından önemlidir.

2.4.1. Kırıkkale Pirinç ve Döküm Haddehanesi

Zeytinburnu'nda bulunan eski haddehane ancak fişek fabrikasının ihtiyacını karşılayabilmekteydi. Askeri fabrikaların Anadolu'da daha büyük üretim yapabilecek kapasitelerde inşa edilmelerinden dolayı, pirinç fişek kovani, pirinç topçu mermi

kovanı, bakır sevk çemberi, tapa ve kapsül gibi çeşitli cins ve ebatlarda pirinç ve bakır malzeme üretecek yeni ve modern bir fabrika tesisi ihtiyacı ortaya çıktı. Artan ihtiyacı karşılamak maksadıyla, 12 Temmuz 1926 tarihinde Kırıkkale’de bir pirinç ve döküm haddehanesi yapımı, İsveç’in “*Landes Krona*” firmasına, 1.315.045 dolar takribi 2.674.884 TL. sı karşılığında ihale edildi. 1928 yılında müteahhit firma ile ortak üretime geçen fabrika, 15 Mayıs 1929 tarihinde teslim edildi.⁶⁷

1931 yılına kadar ortaya çıkan birçok teknik sorundan dolayı fabrikadan tam olarak verim alınamasa da bu tarihten itibaren Avrupa’dan fişek ve nikel yüksük alımına son verildi ve fabrika tam randımanlı olarak çalışmaya başladı. Fabrika askeri üretimin yanında; Posta, Telgraf ve Telefon idaresine bakır tel; sanayiye pirinç ve bakır çubuk, tel, levha gibi malzemeler de yapmakta ve bu suretle ülke ekonomisine de katkı sağlamaktaydı.

2.4.2. Kırıkkale Çelik Ve Döküm Haddehanesi

Cumhuriyet öncesinde Zeytinburnu’nda bulunan 6 tonluk asit ve 8 tonluk bazik iki ocaklı çelik *izabehaneninin*⁶⁸ zamanla yeterli gelmemesi üzerine, Kırıkkale’de yeni ve modern anlamda çelik döküm ve haddehane inşa edilmesi, harp sanayini ilerlemesine önem veren hükümet tarafından kabul edildi.

Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü’nün çeşitli firmalar ile yaptığı görüşmeler neticesinde, çelik döküm ve haddehane inşaatı, bedeli bono ile 6 yılda ödenmek üzere 4.299.150 dolara, yani takriben 8.754.340 TL. sı karşılığında, 29 Eylül 1929 tarihinde Alman *GutteHoffnungsHütte-Demag Anonim Şirketi*’ne ihale edildi.⁶⁹

Firma ile yapılan 45 maddelik bir anlaşma gereği; “*Çelikhane, Haddehane ve müştemilatı, Müdüriyet binası, çelikhane, haddehane binaları, hurda meydanı, jeneratör dairesi ile kömür meydanı, dolomit dairesi, tamirhane ve transformatör binaları, lokomotif solajı ile ana binalardaki ilave kısımları, demiryolu işletme, içme ve kirli su şebekeleri ve fabrika arazisinin hudut çiti inşası, Hurda meydanı teçhizatı,*

⁶⁷ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 92.

⁶⁸ İzabe: Madenleri ergitme, sıvı durumuna getirme.

⁶⁹ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 102.

*Dolomit Tesisatı, Jeneratör tesisatı ve buhar kazanları, Siemens Martin ocakları ve teferruatı, Döküm hali teçhizatı, Çelik döküm teçhizatı, Kır döküm tesisatı, Bilimum vinçler, Haddehane tertibatı, Tamirhaneler, Labaratuar tesisatı, Umum elektrik tesisatı, Yedek Malzeme, Altı aylık işletme ve üretim tesisleri inşa edilecekti”.*⁷⁰

Tesis ve binalar yapılmayı müteakip, firma ile yapılan anlaşma gereğince altı ay müddetle, Türk işçileri ve uzmanları yetiştirmek üzere Almanya’dan işçi ve mühendisler gelecek ve fabrikada çalışacaklardı. Bu öğretim devresinin sonunda, 15 Ocak 1932 tarihinde ilk döküm alındı ve 20 Ocak 1932 tarihinde ilk blok haddelendi. Fabrika bir yandan çalışıyor, bir yandan da imal kapasiteleri tecrübe ediliyordu.

15 Temmuz 1932 tarihinde, ray düzeltme presi hariç olmak üzere bütün kısımlar Alman mühendis ve işçilerden Türk işçilerine teslim edildi. Bu deneme devresinde, Almanlar 1760 ton ağırlığında 117 Döküm mermi, ray ve saç çeliği dökerek, bundan aşağı yukarı 400 ton çeşitli ebatta mermi çeliği, 145 ton ray, 45 ton çeşitli ebatta ince malzeme ve saç yaptılar.⁷¹

Ray düzeltme presinin yapılan deneme üretimlerinde yetersiz olması üzerine, firmadan bunun takviye edilmesi istendi. 10 Kasım 1932 tarihinde ray sukut cihazının alınması ve 20 Mayıs 1936 tarihinde ikinci ray presinin monte edilmesiyle bu kısımda teslim edildi.⁷²

Fabrika; ordunun ihtiyacı olan mermi ve takım çeliklerini üretmenin yanında, demiryollarının ihtiyaç duyduğu rayların bir kısmının üretebilmesi için 350.000 dolar karşılığında, aynı firmaya 24 Haziran 1930 tarihinde takviye ettirildi.⁷³

2.4.3. Nal Fabrikası

Nal fabrikası kurulurken kullanılan tezgâhlar, I. Dünya Savaşı başlangıcında Almanya’dan getirilerek, Harbiye Nezareti Levazımatı Umumiye Riyaseti emrinde olan Ahırkapı’daki tesislere monte edilmişse de, harp müddetince çalıştırılmamıştı.

⁷⁰ Mehmet EVSİLE, a.g.t., s. 152.

⁷¹ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 104.

⁷² A.g.e., s. 106.

⁷³ A.g.e., s. 102.

Cumhuriyetle birlikte bu tezgâhlar, Ahırkapı'dan sökülerek Ankara'ya nakledildi ve silah fabrikasının karşısındaki büyük hurdalığa kondu.

Buradaki tezgâhlardan istifade ederek, ordunun koşum hayvanlarının nal ihtiyacını karşılamak için, 14 Nisan 1932 tarihinde nal fabrikasının temeli atıldı. İnşaat altı ay sonra tamamlanarak, montaj ve tamir edilen makinelerin işletilmesine başlandı.⁷⁴ Bu fabrika vasıtasıyla, günde 500–800 takım nal üretme imkânına kavuşuldu.

2.4.4. Kırıkkale Dişli Fabrikası

Dişli fabrikasının kurulması fikri Türk Ordusu'nda ilk defa, numune tank yapım çalışmaları sırasında ortaya çıktı. 1936 yılında Başbakan ve Milli Savunma Bakanı'nın şifahi emirleriyle, harp sanayinde geldiğimiz noktayı görmek ve imkan kabiliyetimizi anlamak maksadıyla, bir tank imal edilmek istendi. Yapılan bu üretim neticesinde, tankın ülke içerisinde yalnızca motor, şanzıman ve diferansiyel dişlilerinin üretilmediği görüldü. Dişliler yalnızca tankta değil, ordunun her türlü vasıtasında kullanıldığından, dişli üretimi için bir fabrika kurulması fikri oluştu. Bu maksatla fabrika binası, *Weis und Freitag* adlı Alman İnşaat şirketine 40.363 TL. sına ihale edilerek, inşaat 24 Mayıs 1938 tarihinde bitirildi. Fabrika için ihtiyaç duyulan tezgâhlar, 1937 yılında Alman *Hahn und Kolb* firmasına 592.000 Reichmark, takriben 300.942 TL'sı karşılığında, bono ile bir senede ödenmek üzere ihale edildi. 1938 yılında fabrikanın kesin teslimi yapılarak bazı dişlilerin imali yapıldı.⁷⁵

2.4.5. Ankara Marangoz Fabrikası

1921 yılı Temmuz ayında Ankara'da çadırlar altında atölyeler kurularak, buralarda mermi ve fişek sandıkları, top sandığı ve tekerleği ile ordunun ihtiyaç duyduğu ahşap malzemeler, el ile çalışmak suretiyle yapıldı. 1922 yılı Mayıs ayında Ankara İstasyonu yakınında, dört adet tezgâhın bulunduğu yerin etrafı duvarla

⁷⁴ *Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 108.*

⁷⁵ *A.g.e., s. 120.*

çevrilerek atölye haline getirildi ve milli mücadelenin sonuna kadar ordunun ahşap ihtiyacı buradan giderildi.

Cumhuriyetin ilanından sonra bu atölyenin ihtiyaçları giderilmeye çalışıldı. İlk kısımlardan sonra, 1925 yılında, makine kazan ve kesim daireleri yapıldı. İşçi miktarları artırılarak, İstanbul'daki eski marangoz fabrikasından daha fazla üretim yapılması başarıldı.⁷⁶ 1927 yılında fabrika malzeme ve üretimini muhafaza etmek amacıyla, ambarlar inşa edildi. Zamanla bu ambarlar da yetmediğinden ardiye ambarları yapıldı.

1928 yılında top arabası tekerleklerinin yapımında kullanılmak üzere, buharlı kazan tesisatı ve beş ocaklı bir demirhane yapıldı. Zeytinburnu'ndaki marangozhaneden 144 adet çeşitli tezgâh buraya getirilerek monte edildi. Bu tezgâhların onarım ihtiyacı için bir de tamirhane kuruldu. O dönemde oldukça çok miktarda kereste sarf eden bu fabrika için kurutmahane yapmak zorunlu hale geldi. Bu iş için 1 Kasım 1934 tarihinde, Mühendis Rifat ve Sırrı Arif'e 13.540,60 kuruş inşaat ve 25.050,40 kuruşu da tesisat bedeli olmak üzere, toplam 38.591 TL. sı para verildi. Fabrika 28 Mayıs 1935 tarihinde üretim yönünden oldukça modern bir hal aldı.⁷⁷ Tüfek fabrikasında üretilen tüfeklerin ceviz ağacı kundaklarının yapılması için ihtiyaç duyulan iki büyük atölye, bir süre sonra fabrikaya ilave edilerek, ceviz kütüklerinden kundak imali kolaylaştırıldı.

2.4.6. Mamak Gaz Maske Fabrikası

Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü, 20 Ekim 1932 tarihinde, müteahhit Ahmet Efendi ile bir anlaşma imzalayarak, 2.326,73 TL. sı karşılığında, Mamak Laboratuvarında bir adet maske atölyesi tesis ve inşası yaptırdı. Yapılan tesis 22 Temmuz 1933 tarihinde teslim edilerek işletmeye açıldı.⁷⁸

Aynı zamanda ordunun ve sivil halkın gaz maskesi ihtiyacının karşılanması amacıyla kurulması planlanan fabrika için, 1934 yılında açılan ihaleye çeşitli firmalar katıldı. Dört firmadan Alman AUER işi 750.000 TL. sı, Drager 593.000 TL.

⁷⁶ Askeri Fabrikalar Tarihçesi, a.g.e., s. 152.

⁷⁷ A.g.e., s. 153.

⁷⁸ Mehmet EVSİLE, a.g.t., s. 165.

sı, Horak 590.000 TL. sı ve Graveraux'un da 606.000 TL. sına yapma tekliflerinde bulundular. Drager, Horak ve Graveraux'un teklifleri daha ucuz olmasına rağmen, hem tekliflerin eksik olması, hem de yeterli teknik imkânlarla sahip olmamalarından dolayı kabul edilmedi.⁷⁹ Horak firması, yapacağı fabrikanın en az AUER'in teklif ettiği kadar teknik imkan ve kabiliyetinin olacağını iddia etmesine rağmen, iş Alman firmaya verildi. Böylelikle 1935 yılında Alman *AUER* firmasının verdiği lisansla Türkiye Kızılay Cemiyeti'ne bağlı olarak, Mamak'ta bir Gaz Maskesi Fabrikası kuruldu.⁸⁰ Fabrika için ihtiyaç duyulan makine ve teçhizatın ülke içerisinde tedarik edilmesi, dışarıdan getirilmek zorunda kalınanların da klering anlaşması yapılan ülkelerden alınarak, kontenjan haricinde ülkeye sokulması kabul edildi.⁸¹

Fabrika, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 14 Temmuz 1943 tarihinde kabul ettiği 4466 numaralı kanunla, Milli Savunma Bakanlığı Gaz Komutanlığı'na bağlandı. 1944 yılından itibaren de Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'ne devredildi.⁸² Böylece Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü'nün önceden yaptırdığı kendi bünyesindeki atölye ile Türkiye Kızılay Cemiyeti'nden devralınan tesisler birleştirildi.

1941 yılına kadar Gaz maskesi üretimi devam eden fabrikada günde 8 saatlik mesai ile 300 adet Türk tipi maske ile 200 adet yeni Türk tipi maske yapılabilmekteydi.

Türkiye'de bu yıllar arasında devletin yaptığı yatırımların yanında kısıtlı miktarda da olsa özel sektörün yaptığı yatırımlar da vardı. Bu yatırımlar yapıldığı dönem dikkate alınırrsa oldukça önemliydi. Kurulan fabrika ve tesislerin bazıları dışarıya ürünlerini satma başarılarını dahi göstermişlerdi.

⁷⁹ **B.C.A.**, 030.18/ 01-02/ 48-68-19.

⁸⁰ A.Cengiz TÜRK, "Gaz Maske Fabrikası", **Makine Kimya Endüstrisi Kurumu Dergisi**, Sayı: 3, (Eylül 1983), s. 11.; Maske Fabrikası devlete ait 150.000 metrekarelik bir arazi üzerinde kuruldu. Bu arazi 748 numaralı kanun gereği takdir edilen bir bedelle Kızılay Cemiyeti'ne verildi. Bkz., **B.C.A.**, 030.18/ 01-02/ 48-62-13.

⁸¹ **B.C.A.**, 030.18/ 01-02/ 57-69-12.

⁸² A.Cengiz TÜRK, **a.g.m.**, s. 11.

2.5. ÖZEL SEKTÖRÜN ASKERİ SANAYİ YATIRIMLARI

Harp silah araç, gereç ve mühimmatının özel sektör tarafından yapılması, fabrikalarının kurulması veya işletilmesi Milli Savunma Bakanlığı'nın iznine bağlıydı. Yeni kurulacak fabrikaların yerleri, depoları ve satış yerleri, Dahiliye ve İktisat Vekaletinin onayından sonra Milli Savunma Bakanlığı'na kabul ediliyordu.

Kanuna göre, kurum sahibi, sermaye sahipleri kimliklerini ve işletmenin imal edeceği veya ettiği her maddeyi ayrı ayrı yazarak, varsa stok miktarları ile birlikte, kanunun yayımlanmasından itibaren 3 ay içinde Milli Savunma Bakanlığı'na, Dahiliye ve İktisat Vekaletine bildireceklerdi. Ayrıca, müessese sahipleri her sene imal ettikleri harp silah ve mühimmatını ve çalışanlarının listesini aynı bakanlıklara vermek zorundaydı. Sipariş verenlerin hüviyetleri ve sipariş cins ve miktarını Milli Savunma Bakanlığı'na bildirme zorunluluğu da vardı.⁸³

Tüm bu kanun ve düzenlemelere rağmen, özellikle özel sektörün kurduğu tesis ve fabrikalar kontrolden uzak kaldığı için, tehlikeli durumlar zaman zaman da olsa ortaya çıkmaktaydı. 19 Eylül 1938 tarihinde, dönemin Dahiliye Vekili Şükrü Kaya'nın Başvekalet Makamına yazdığı yazıda; İstanbul'da biri General Enver'in kardeşi Nuri Paşa'ya, diğeri de Zümre Zade Şakir'e ait olmak üzere iki tane bomba fabrikasının olduğu, bunların imalatı, stokları, satış yaptıkları yerlerin denetim altında olmadığı, herhangi bir çalışanın veya işçinin bunları alıp dışarıya kaçırıp satabileceği belirtilmişti. Bütün bu olumsuz durumların ortaya çıkmaması için -polis tarafından tedbir alınmasına rağmen- askeri kuvvetler ile de bu tesislerin kontrol ve emniyet altına alınması istenmişti.⁸⁴

Bu dönemde ekonomik zorluklara ve teknik imkânsızlıklara rağmen, savaştan yeni çıkan Türkiye'de özel sektör askeri alanda önemli yatırımlar yapmıştı. Bunların sayısı az olsa da her biri kendi çapında önemli adımlardı. Şimdi bu tesisleri inceleyelim.

⁸³ Hüsni ÖZLÜ, II. Dünya Savaşından Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayii'nin Gelişimi (1939–1990), (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir 2006), s. 33.

⁸⁴ **B.C.A.**, 030.10/58-393-2/60-38.

2.5.1. Nuri Killigil (Sütlüce) Silah Fabrikası'nın Kurulması

Ailesi Makedonya'nın Manastır şehrinden İstanbul'a taşınan Nuri Paşa, 3 Nisan 1890'da İstanbul'da dünyaya geldi.⁸⁵ 1908 yılında Harbiye'den Teğmen rütbesi ile mezun olduktan sonra, Trablusgarp Savaşı çıkınca, gönüllü olarak bu cepheye gitti ve buradaki başarılarından dolayı Üsteğmenliğe yükseldi. 12 Ekim 1912 yılında, Osmanlılar ile İtalyanlar arasında yapılan Oşi Anlaşması'nı müteakip yurda döndü. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla tekrar Trablusgarp'a, Müslümanları İtalyanlara karşı teşkilatlandırmak amacıyla, Enver Paşa tarafından gönderildi. 1918 yılı başına kadar Trablusgarp'ta İtalyanlar ve İngilizlere karşı savaşan Nuri Paşa, burada gösterdiği başarılarından dolayı Almanya, Avusturya Macaristan ve Osmanlı İmparatorlukları tarafından çeşitli madalyalarla taltif edildi.

Nuri Paşa Ocak 1918 tarihinde İstanbul'a döndüğünde rütbesi Enver Paşa tarafından Korgeneralliğe yükseltilerek, yeni kurulacak olan Kafkas İslam Ordusu'na komutan olarak atandı.⁸⁶ Mondros Mütarekesi'ni müteakip İngilizler tarafından tutuklandı. Bir sene sonra hapisneden kaçarak Azerbaycan'a döndü. Burada Bolşeviklere karşı yaptığı mücadelesinde başarılı olamayarak, elinde kalan kuvvetlerle birlikte Kazım Karabekir Paşa'nın emrine girdi. Doğu Cephesi'ndeki hizmetlerinden dolayı İstiklal Madalyası ile taltif edildi. 1922 yılında gittiği Almanya'da uzun süre kaldıktan sonra, Türkiye'ye dönerek ticarete atıldı.

Bir süre çinicilikle uğraştı fakat başarılı olamadı. 1938 yılında Şişli Ergenekon caddesinde kurulu bulunan, daha sonra Sütlüce'ye taşınan madeni eşya fabrikasını devraldı. Fabrika, ilk dönemlerde alüminyum levhalardan matara, çelik başlık vs. üretmekteydi. Daha sonra fabrikaya bir dökümhane ile 16 tezgâh ve pres ilave edilerek, boş kovan, soba ve döküm işleri de yapılmaya başlandı.⁸⁷

⁸⁵ H.Erdoğan CENGİZ, **Enver Paşa'nın Anıları (1881–1908)**, T.İş Bankası Kültür Yayınları,1. Baskı, 2006, s. 21.

⁸⁶ İsmail ÖZER, “Nuri Paşa (Killigil), Hayatı Askeri Ve Siyasi Faaliyetleri”, (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı, Ankara 2005), s. 3.

⁸⁷ İsmail ÖZER, **a.g.t.**, s. 3.

Milli Savunma Bakanlığı II. Dünya Savaşı tehlikesinin ortaya çıkmasıyla, Türk Ordusu'nun silah ve cephane ihtiyacını karşılamak için, Nuri Paşa'dan bir fabrika açmasını istedi. Nuri Paşa, bakanlığın kendisine verdiği araziyi kullanarak, kurduğu fabrikayı genişletti. Fabrikada Brand havanları, havan mermileri ve tabanca üretimi yaparak, Milli Savunma Bakanlığı'na satmaya başladı.

Nuri Paşa Silah Fabrikası'nı kurduktan sonra, İzmir'in Karaburun İlçesi'nde bulunan civa madenlerini, 1939 yılında satın aldı. Bir yıl sonra 3 Nisan 1940 tarihinde, Bakanlar Kurulunun onayı ile 3719 adet uçak bombası, takribi 465.000 lirayı geçmemek üzere, pazarlık usulü ile sipariş aldı.⁸⁸

Fabrikada, II. Dünya Savaşı yıllarında, dışarıdan temin edilmesi güç cephane ve küçük çaplı silah imali yapılıyordu. Subay tabancası, 81 mm.lik havanlar ve bunların mühimmatı, tahrip kalıpları bu alanda öncülük yapmaktaydı. Ürettiği ve kendi ismiyle anılan Nuri Killigil tabancası uzun yıllar orduda kullanıldı.⁸⁹

II. Dünya Savaşı'ndan sonra da üretime devam edilerek Mısır, Suriye ve Pakistan gibi ülkelerin istekleri doğrultusunda, silah ve cephane üretildi. Bu ülkelere ihraçta bulunuldu. Fakat Fabrika, 2 Mart 1949 tarihinde Mısır'dan aldığı 50.000 adet tapa siparişi imalini yaparken, çıkan yangın neticesinde meydana gelen patlama ile havaya uçtu. Nuri Paşa bir süre enkaz altında aranmasına rağmen bulunamadı ve öldüğüne karar verildi.⁹⁰ Olayı fabrikadaki çalışma koşullarının kötülüğüne bağlayanlar olduğu gibi, sabotaj olduğu üzerinde çeşitli iddialar da vardı.⁹¹

2.5.2. Şakir Zümre Silah Fabrikasının Kurulması

Savunma sanayi alanında üretim yapan Türkiye'nin ilk ve en büyük özel sektör fabrikasının temelleri, 1925 yılında İstanbul Haliç'te, Türk girişimci Şakir Zümre tarafından tamamı yerli sermaye ile atıldı.⁹²

⁸⁸ B.C.A., 030.18/01-02/90-32-12.

⁸⁹ Suat SÖYLERKAYA, "Türkiye'de Milli Harp Sanayi", a.g.m., s. 78.

⁹⁰ İsmail ÖZER, a.g.t., s. 145.

⁹¹ A.g.t., s. 148.

⁹² Atilla ORAL, "II. Dünya Savaşı'nda Türk Yapısı Uçak Bombaları", **Bütün Dünya**, Sayı:2006/09, s. 20.

Fabrikanın kurucusu Şakir Zümre, 1885 yılında Varna’da doğdu. Kendisi, Bulgaristan Türklerinin içinde Avrupa’da eğitim görebilme olanağı bulan gençlerinden biridir. Varna’da ilk ve ortaokulu bitirdikten sonra lise ve yüksek eğitimini Cenevre’de tamamlamış, 1908’de Cenevre hukuk fakültesinden mezun olmuştu. I. Dünya Savaşı’nda, Varna Türk milletvekili olarak Bulgar Parlamentosu’nda bulunmuş, o yıllarda Sofya’da görevli bulunan Türk Askeri Ataşe, Yarbay Atatürk ile de yakın arkadaşlık kurma imkânı bulmuştu.

Mareşal Fevzi Çakmak’ın yakın akrabası olan Şakir Zümre ile Atatürk arasında Sofya’da başlayan yakın arkadaşlık ve dostluk, Türkiye’nin Milli mücadele yıllarında da devam etti. Şakir Zümre, Anadolu’da mücadele eden milli güçlere, yurt dışından silah ve cephane göndererek, İmalat-ı Harbiye konusunda da uzman, usta ve teknisyen bularak hizmet etti. Bu hizmetlerinin karşılığında TBMM tarafından İstiklal Madalyası ile ödüllendirildi.⁹³ İstiklal Savaşı’nın kazanılmasından ve cumhuriyetin ilanından sonra da Bulgaristan’dan ayrılarak Türkiye’ye geldi.

Türkiye’ye döndükten sonra, Atatürk’ün de onayını alarak, savunma sanayinde ilk özel sektör fabrikasını kurdu. Fabrikada ilk zamanlarda üretim Bulgaristan’dan getirilen usta ve teknisyenler tarafından yapılırsa da bir süre sonra onların yanında yetişen Türk işçi ve ustalar görevi devraldılar.

Türk Ordusu’nda Hava Kuvvetleri’nin ilk bombardıman uçaklarının kullandıkları 100, 300, 500 ve 1000 kg.lık bombalar Türk malıydı ve bu fabrika tarafından üretilmişti. Bombalara ait kullanma talimatları, Şakir Zümre Fabrikası’nın teknik ekibi tarafından hazırlandı ve 1939 yılında kitap olarak yayımlandı.⁹⁴ Türk Ordusu’na ait İmalat-ı Harbiye Fabrikaları, Şakir Zümre Fabrikası ile ortaklaşa silah, mühimmat üretimi ve yenileştirmeler yaptı. Silah ve cephaneler, eğitim bombaları, işaret ve aydınlatma fişekleri ve bu fişekleri ateşlemeye yarayan silahlar, Şakir Zümre Fabrikası’nın en çok ürettiği ürünlerden olup, el bombasından top kamasına ve çeşitli çaplarda kara mayınlarına kadar, Türk ordusunun ihtiyacı olan çeşitli cephaneler, bu fabrikada Türk teknisyen ve ustalar tarafından yapıldı. Aynı şekilde Türk Deniz Kuvvetleri’nin çeşitli cins ve miktarlarda ihtiyaç duyduğu bombalar ve

⁹³ Atilla ORAL, **a.g.m.**, s. 21.

⁹⁴ **A.g.m.**, s. 21.

cephaneler, fabrikanın seri üretimleri arasındaydı. Örneğin, ilk Türk denizaltı su bombaları da bu fabrikada üretildi.

Şakir Zümre Fabrikası çeşitli ülkelerden siparişler almış ve yurt dışına da üretimler yapmıştı. İhracat yaptığı ülkelere bazıları Yunanistan, Bulgaristan, Polonya ve Mısır'dı. Yunan ordusunun bomba ihtiyacını karşılamak üzere, 1937 yılının Şubat ayında Yunanistan'la yapılan 1.500.000 liralık sözleşme, Türkiye'de büyük bir ekonomik zafer olarak değerlendirilmiş ve gazetelerin birinci sayfalarında önemli haberler arasında yer almıştı:

“Harp Sanayimizin Büyük Bir Zaferi... Yunanistan bizden 1,5 milyon liralık bomba satın alıyor”, başlığıyla bildirilen haberde, dönemin Yunanistan Başbakanı General Metaksas'ın şu sözlerine de yer verilmekteydi: “Bombaların iyiliğine olduğu kadar, ne bizim tarafımızdan Türkiye'ye ne de Türkiye tarafından bize karşı kullanılmayacağına da itimadımız vardır.”⁹⁵ Şakir Zümre Fabrikası'nda üretilen uçak bombaları Alman saldırısı karşısında, hava kuvvetlerini güçlendirmek amacıyla, Polonya tarafından da satın alındı.

II. Dünya Savaşı zamanında hammadde, makine ve teknik alet sıkıntısı çeken fabrika, bu savaşın bitmesini müteakip, Türkiye'ye yapılan Amerikan yardımlarıyla savunma sanayi üretimlerine son vermek zorunda kaldı. Bu tarihten sonra tarım aletleri, pik malzemeden yapılmış sıhhi tesisat malzemeleri, elektrik kofraları gibi ürünlerle üretimine devam etti. İş Bankası kumbaraları, Şakir Zümre'nin uzun yıllar ürettiği ürünlerden biriydi. Türk özel sektöründe üretilen, mazotla çalışan, 5 beygir gücünde ilk motor da Şakir Zümre Fabrikası'nda üretildi.

Cumhuriyet döneminin ilk ve en önemli özel sektör savunma sanayi girişimi olan fabrika, II. Dünya Savaşı zamanında teknolojisini yenileyemeyerek 1946 yılında anonim şirkete dönüştürüldü. Kurucusu Şakir Zümre'nin 16 Haziran 1966 yılında yaşamını yitirmesinden sonra 1970 yılında kapandı. II. Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan Amerikan yardımları ile birlikte, artık böyle fabrikalar kurulmasına, yatırımlar yapılmasına, ihtiyaç kalmadığı düşünülerek önemli adımlar uzun süre atılmadı.

⁹⁵ Atilla ORAL, **a.g.m.**, s. 23.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVA VE DENİZ KUVVETLERİNİ GÜÇLENDİRMEYE YÖNELİK YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR

3.1.HAVA KUVVETLERİNE YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR

Milli mücadele döneminde ihtiyaç duyulan hava gücü için çeşitli ülkelerle temasa geçilmiş, yapılan anlaşmalarla, imkânlar nispetinde uçaklar temin edilmişti. Fransızlardan, 20 Ekim 1921 tarihinde yapılan Ankara Anlaşması ile 12 adet uçak alınmıştı. Bu uçakların parası cumhuriyetin ilanından sonra ödendi. 1923 yılına kadar kullanılan askeri uçakların 27 tanesi, Kuşadası ve Antalya Limanlarını denetimi altında bulunduran İtalya'dan alındı. Sovyetlerden alınan yardımın 1.760.000 altın rublesiyle de Almanya'dan silah ve malzemenin yanı sıra 26 adet uçak alındı. Fakat alınan bu uçaklar eski tipti ve yolda gelirken hasar almışlardı. Yunanistan ile savaş halinde bulunulmasından dolayı uçak satın alınmadı, fakat savaş meydanlarından faal olarak 24 adet savaş uçağı ele geçirildi.¹ Böylece 1923 yılına gelindiğinde, Türk Ordusunun elinde, çeşitli ülkelerden satın alınan veya savaş esnasında ele geçirilen toplam 68 adet uçak mevcuttu.

Savaş meydanlarında uzun yıllar kalan Atatürk, uçağın harp sahasında oynadığı etkili rolü gördükten sonra, cumhuriyet döneminde güçlü ve modern bir hava kuvvetlerinin kurulması için çalışmalar başlattı.² Bu maksatla ülkede havacılık sanayinin kurulması için çeşitli yatırımlar yapılmaya başladı. Bu sektöre yapılan yatırımlar aynı zamanda ülke sanayinin de gelişmesine önderlik edecek, gerek teknik personel, gerekse malzeme ve makine yönünden, ülke sanayinin ihtiyaç duyacağı unsurları bünyesinde barındıracaktı. Bununla birlikte Türk havacılık sanayinin

¹ Perihan KİLİMCİ, "1923–1938 Atatürk Döneminde Askeri Havacılığımız", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 2003), s. 89.

² 1923 yılında, Avrupa ülkelerindeki gelişmeleri incelemek üzere dışarıya bir kurul gönderilmesi, Türk Hava Kuvvetlerini geliştirmek ve güçlendirmek için girişilen ilk teşebbüs olmuştur. Anılan kurulun görevi; İtalya, Fransa, Almanya ve İngiltere'deki uçak sanayini incelemek, yeni tip uçaklar ile uçarak, ülke için uygun olan uçaklardan satın almaktı. Nitekim 1924 yılı içinde, Türk Hava Kuvvetlerinin elindeki uçaklara Junkers A-20, Junkers A-21, Goudron-27 ve Goudron-59 eklenerek bölükler çoğaltıldı. Bkz. *Atatürk'ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri*, a.g.e., s. 243-244.

kuruluşu gibi, büyük ve önemli bir projeyi Türkiye'nin tek başına, milli kaynaklara dayanarak gerçekleştirmesi de oldukça zordu. Zira savaştan yeni çıkmış ve harap olmuş bir ülkeyi yeniden inşa etmenin yanı sıra, devletin sanayileşmeye ayıracak bütçesi de yoktu. Devletin bu güçsüzlüğünün yanı sıra, sermaye piyasasının oluşmamış bulunması sebebiyle özel sektörden de bir şey beklenilemezdi. Tüm bu sıkıntıları aşmada yardımcı olması maksadıyla, alınacak uçak ve yapılacak askeri yatırımlar için, yurt çapında çeşitli yardım kampanyaları başlatıldı. 1925–1935 yılları arasında halktan toplanan 50 milyon Türk Lirası ile 250 uçak satın alındı. Satın alınan uçaklara kampanyaya katılan il ve köylerin adları verildi. En fazla uçağı İzmir (24), daha sonra İstanbul (15) ili satın aldı. İlçeler arasında rekor ise 8 uçakla Edremit'in oldu.³ Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasında önemli hizmetleri olan pilot Vecihi Hürkuş, alınan bu uçaklarla yaptıkları uçuşları ve gösterileri şu şekilde anlatmaktaydı: *“Türk Tayyare Cemiyeti'nin ilk satın aldığı okul uçağı, bugün İstanbul üzerinde iki kez uçmuş ve limandaki bütün vapurlar tarafından sürekli düdükler çalmak suretiyle selamlanmıştır. Okul uçağı, şehir üzerinden pek alçak uçarak dolaşmış ve halk tarafından, hevesle izlenmiştir.*

İstanbul üzerinde yaptığım uçuşlarla halkımıza, Türk Tayyare Cemiyeti'ne yardımcı olmaya çağırın konfetiler atıyor, bu arada gençlerimizi de havacılığa yöneltmek istiyordum. Kurum'un İstanbul şubesinin, Kınalıada'da Kurum yararına düzenlediğı büyük çapta deniz yarışmaları programına ek olarak, Ceyhan uçağı ile yapılacak gösteri uçuşunun topluma bildirilmesi, kentte geniş bir ilgi toplamıştı. İstanbul halkı o gün, çok neşeli bir gün yaşamıştı. Bu şekilde gösteriler Kurum'a bağış sağlanması yönünde etkili ve yararlı sonuçlar vermiştir.

21 Eylül 1925 tarihinde, teknik program uygulaması olarak uçuş eğitimine başladım. Mevcut altı öğrenciyle, çift kumandalı uçak üzerinde çalışmalara başladım. Bir hafta süren bu eğitimle, hemen her öğrencimin 30 kez uçtuğunu, uçakta kumanda egemenliğini sağladığını gördüm. Öğrencilerimin kavram, yetenek ve başarılarından kıvanç duydum, onurlandım.”⁴

³ 15 nci Yıldönümünde Savunma Sanayinin Dünü Bugünü ve Yarını, Ankara 2001, s.33

⁴ Muhterem ERENLİ, “Atatürk Ve Havacılık”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, cilt II, sayı: 4, (Kasım 1985), s. 218.

Hem bu yardım kampanyalarını tek bir elden yönetmek hem de hava sanayini oluşturmada yardımcı olmak için, 16 Şubat 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti kuruldu.⁵ Aynı yıl Ankara Akköprü’de, Türk Tayyare Cemiyeti’nin planör ve motorlu uçaklarının onarım ve modernleştirilmesini sağlamak amacıyla marangoz atölyesi açıldı. Burada 1938–1939 yılları arasında, 150 planörün imal edildiği bilinmektedir.⁶

Türk Teyyare Cemiyeti’nin gelir kaynakları; Fitre, Zekat ve Kurban derileri, Tayyare piyangosu (şimdiki milli piyango), bir kuruşluk Teyyare Cemiyeti dilekçe pulu, sigara paketlerindeki bir tek sigara, iki civa madeninini işletilmesinden elde edilen tüm gelirler, asker terhis belgelerinin basımı ve küçük bir miktar karşılığında terhis edilecek erlere verilmesi, el ve duvar ilanlarının imtiyazı, Uşak Şeker Fabrikası’nın her yılki ilk ürünleri, Bulgaristan’dan karşılanmak üzere Trakya’ya geçecek koyun sahiplerine verilecek kefaletnameler ile makara ve iplik tesis hakkı⁷ olarak tespit edildi. Bunların yanında; Atatürk yazdığı “*Nutuk*” un telif haklarını, Türk Tayyare Cemiyeti’ne bağışlayarak önemli bir katkı sağladı.⁸

Atatürk’ün uçak sanayine önem vermesinin ve diğer sanayi kollarından daha öne almasının, bu konuyu devamlı canlı ve gündemde tutmasının sebebinin şu sözlerinden anlamak mümkündür: “*Ordumun da askerî havacılık alanında uygar ülkelerle yarışacak duruma gelmesini diliyorum. Bizim havacılarımızın cesaret ve bilgi yönünden, batılı ülke havacılarından çok daha üstün olduklarına ve olacaklarına inanıyorum. Ancak çağın araç ve gereçlerini kendilerine vermek zorundayız. Yarışa onların koşulları ile girmelerini sağlamak ana görevimizdir. Uçak fabrikaları yapmak, uçak yedek parçaları yapacak fabrikaları kurmak başlıca amaçlarımızın içindedir...*”⁹

⁵ Hüsni ÖZLÜ, “Atatürk Döneminde Bir Savunma Sanayi Girişimi Örneği: TOMTAŞ(Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi)’in Kuruluş Ve Gelişimi **Atatürk Haftası Armağanı Dergisi**, sayı: 31, (10 Kasım 2004), s. 207.

⁶ Sedat İ.GÜLDOĞAN, **Türkiye Ve Dünya’da Havacılık Sanayi**, Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 12.

⁷ Perihan KİLİMCİ, **a.g.t.**, s. 109.

⁸ **A.g.t.**, s. 110.

⁹ Oktay VERAL; **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir II**, THK Yayınları, İstanbul 1985, s. 137.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin adı 24 Mayıs 1935'de yapılan altıncı kongresinde Türk Hava Kurumu olarak değiştirildi.

Atatürk döneminde Milli Savunma Bakanlığı'nın bütçesini incelediğimizde, ülke savunmasını güçlendirmek amacıyla ayrılan bütçenin, 1930 yılına kadar artış eğiliminde olduğunu, bununla birlikte, 1929 dünya ekonomik krizinden Türkiye'nin de etkilenmesiyle ayrılan paranın düşüşe geçtiğini görmekteyiz. Türk Hava Kuvvetleri'nin bütçesinin de bu olumsuzluğa rağmen, 1931 yılında artırıldığı dikkati çekmektedir (Tablo-4).¹⁰ Özellikle 1930-1939 yılları arasında Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu ve çeşitli ülkelerle yapılan görüşmeler sonucunda alınan modern uçakları şunlardı: Curtis Hawk, P.Z.L., Heinkel-III, Martin-139, Wultee, Walrus Amphibian, Supermarina (Southampton), Falcon, Fleshing, Fleet, Dragon Rapid, Monospar, Gotha-149 ve Magister.¹¹

¹⁰ P.KİLİMCİ, *a.g.t.*, s. 130-131.

¹¹ **B.C.A.**, 030-18/01-02/61.4.20; **B.C.A.**, 030-18/01-02/68.78.1; **B.C.A.**, 30-18/01-02/71.10.119; **B.C.A.**, 030-18/01-02/82.28.8; **B.C.A.**, 030-18/01-02/83.54.7; **B.C.A.**, 030-18/01-02/83.59.18; **B.C.A.**, 030-18/01-02/86.13.12;

*Savunma Bütçesi 1924-1928 yıllarında Müdafaayı Millîye Vekaleti ve Bahriye Vekaleti olarak ayrı kalemlerde gösterilmiş, 1930 yılından itibaren Milli Müdafa Vekaleti; kara, hava ve deniz kısımlarına ayrılmıştır.

Tablo -4

YIL	HAVA*	KARA*	MSB BÜTÇESİ	TOPLAM BÜTÇE
1924			27.279.386	140.433.369.80
1925			43.058.874	183.932.767.10
1926			64.005.925	190.103.544.00
1927			58.096.743	194.454.619.00
1928			58.020.390	207.169.388.00
1930	1.153.980	52.211.501	55.365.481	222.646.523.00
1931	3.456.814	44.134.743	47.591.557	186.582.005.00
1932	943.000	32.173.640	33.116.640	169.146.747.00
1933	943.000	32.383.640	33.326.640	170.474.794.00
1934	4.583.774	40.964.881	45.548.655	184.075.636.00
1935	4.862.270	44.130.678	48.992.948	195.011.053.00
1936	7.909.470	46.314.500	54.223.970	212.755.580.00
1938	7.842.493	49.294.880	57.137.373	231.017.776.00

3.1.1. Türkiye’de İlk Uçak Sanayi Kurma Girişimleri

Türk Hükümeti, 1925 yılı başlarında silah endüstrisi kurma çalışmalarına başlarken, Alman silah sanayi ve endüstrisinden faydalanmak için, Alman Hükümetinden yardım istedi. Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Albay Tevfik, Berlin’de Alman Savunma Bakanlığı temsilcisi Yarbay Liebman ve Alman Endüstri Birliği’nden Von During ile yaptığı toplantıda, uçak yapımı için Junkers firmasının Türkiye’de silah endüstrisi yatırımı yapıp yapamayacağını sordu.¹²

Aslında Versay Anlaşmasının hükümleri nedeniyle, ülkelerinde silah sanayi ile ilgili yatırım yapamayan Alman firmaları için, bu önemli bir fırsattı. Fakat Alman Hükümeti, İngiltere ve Fransa ile o dönemlerde Türkiye yüzünden ters düşmek istemediğinden -Alman Sanayinin bu alanda girişimde bulunmasını istediği halde-,

¹² Yavuz ÖZGÜLDÜR, **Türk - Alman İlişkileri(1923-1945)**, Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993, s. 65.

*Savunma Bütçesi 1924-1928 yıllarında Müdafaayı Millîye Vekaleti ve Bahriye Vekaleti olarak ayrı kalemlerde gösterilmiş, 1930 yılından itibaren Milli Müdafa Vekaleti; kara, hava ve deniz kısımlarına ayrılmıştır.

teklife ilk başlarda temkinli yaklaştı. Alman Hükümeti, böyle bir politikanın kendilerini Avrupa’da güç durumda bırakmasından endişe ediyordu.¹³ Ancak kısa bir süre sonra, Alman temsilciler Türkiye’ye gelerek konuyla ilgili olarak görüşmelerde bulundular.

Başbakan İsmet İnönü, Türk-Alman ilişkilerinin güçlenmesinde ve Türk silah sanayinin kurulmasında, Alman firmalarının söz sahibi olmasını sağlayan Almanya’nın İstanbul Büyükelçisi Nadolny ile görüştü. Türk Hükümeti’ne teknik açıdan yardımcı olabilecek, uygun fiyat verebilecek, Alman firmaları hakkında bilgi sağlayacak, aracılık yapacak, yönlendirecek Alman danışmanların Ankara’ya gönderilmesini istedi. Bunun üzerine Alman Dışişleri’nin muhalefetine rağmen, Alman Savunma Bakanlığı, Türk Savunma Bakanlığı’na danışmanlık yapmak üzere, De Grahl ve Klein’ı Ankara’ya gönderdi.¹⁴

Alman Savunma Bakanlığı’nın kendilerine haber vermeden Türk Savunma Bakanlığı’na iki Alman danışman göndermesine karşı çıkan Alman Dışişleri Bakanlığı, Ankara’ya Alman Hükümeti adına, danışmanlık hizmetlerini organize etmesi için, Thomas Brown’u gönderdi. Brown Türkiye’de bulunan Alman danışmanlar hakkında ülkesine sürekli raporlar gönderiyordu. Bu raporların birinde, danışmanlardan Binbaşı Senftleben’in dürüst bir kişi olmasına rağmen, De Grahl ve Klein’in Türk Hükümeti tarafından beğenilmediğini ve çalışmalarından hoşnut olunmadığını bildirdi.¹⁵

Türk Hükümeti’nin uçak sanayisi kurmak için Almanya’ya başvurması Junkers firması için büyük bir fırsat doğurdu. Türkiye ile hava trafik anlaşması imzalayarak, Tahran - İstanbul ve Bağdat - İstanbul seferlerini düzenlemek isteyen Lufthansa, bu durumdan yararlanmak istedi. Ancak, 1929 yılına kadar sürdürülen temaslardan hiçbir sonuç alınamadı. Alman Hükümeti, Junkers ve Lufthansa’nın birleştirilerek ortak bir firma oluşturmasını ve Türk hava trafiğini bu firmanın düzenlemesini teklif ettiyse de; Türk Hükümeti uçak fabrikası kurması karşılığında,

¹³ Cemil KOÇAK, **Türk- Alman İlişkileri(1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1991, s. 17.

¹⁴ Yavuz ÖZGÜLDÜR, **a.g.e.**, s. 66.

¹⁵ **A.g.e.**, s. 66.

bu firmalara Türk hava sahasında herhangi bir imtiyaz tanımayı reddetti.¹⁶ Almanlar, Türk Hükümeti'nin isteklerini kendi çıkarlarına göre yönlendirmeye çalışıyorlardı.

Almanlar için Türkiye'nin ihtiyaçları ve talepleri kaçırılmayacak önemli bir fırsattı. Çünkü burada tesis edecekleri harp sanayini aynı zamanda Almanya'ya yönelik olarak da çalıştırmak istiyorlardı. Bu nedenle Polonya ve Rusya'da birer uçak fabrikası kurduğu bilinen Junkers firması ve onun kurucusu Alman Jankers de Türkiye'de bu alanda faaliyet göstermek istiyordu. Bu maksatla da temsilcisi Sachsenberg'i Türkiye'ye göndermişti.¹⁷

Türklerin her türlü ekonomik ve siyasi güçlüklerle rağmen kendi uçaklarını kendilerinin yapması için gösterdiği çaba ve arzudan, İngiltere Deniz Kuvvetlerinden Binbaşı Blacburn, İngiltere Dışişleri Bakanlığına 19 Mayıs 1938 tarihinde gönderdiği raporda şu şekilde bahsetmişti;

“ ...Yeni Türk Ordusu Yakın Doğu siyasetinde güçlü bir unsurdur. Türk düşüncesine özgü bir yöntemle Türklerin çoğunluğu havacılığa istekli bir hale getirildiler ve Hava Kuvvetleri malzeme açısından da desteklenmiştir. Neredeyse hiç durmadan devam eden bir piyango düzeni ulusal savunmaya ek makineler sağlamak için sürdürülüyor. Eskişehir'de büyük hava üssündeki özgürlüğe tutkusu ile anılan bir Türk bayan havacı batılılaşmaya baş kaldıran isyancılara karşı son günlerdeki birçok harekâta katıldı. Hava Kuvvetleri tarafından desteklenen 30.000 Türk askeri baş kaldıran isyancıları tecrit etmek ve çevirmekle görevlendirildi. Türkler kendi uçaklarının ve motorlarının Türkiye'de yapılmasını sağlamak için uğraş vermektedir.... ”¹⁸.

Türkiye'de uçak sanayi kurmak maksadıyla yapılan bu yatırımlarla ilgili olarak, 1941–1942 yıllarında kamuoyunda da önemli tartışmalar yaşandı. Henüz jet motorlarının bulunmadığı bu dönemde, uçak sanayinin gelişmesini istemeyenler, hükümete yönelik eleştirilerini “*Toplu iğne bile yapılamayan ülkede uçak mı*

¹⁶ Yavuz ÖZGÜLDÜR, a.g.e., s. 68.

¹⁷ Serdar SARISIR, “Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kayseri 1998), s. 51.

¹⁸ Erdoğan KARAKUŞ, **İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk-İngiliz İlişkileri 1938-1939**, Üçüncü Baskı, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2004, s. 55.

yapılmış” diyerek dile getirerek, yapılacak yatırımları engellemeye çalıştılar. Bu tür propagandaları yoğun olarak yapan kişilerden biri de o dönemin ünlü gazetecilerinden biri olan Ahmet Emin Yalman¹⁹ dı. Yalman ölümünden sonra yayınlanan hatıralarında bu konuya açıklık getirerek, o zamanlarda bir Amerikan uçak firmasının Türkiye’de satış temsilcisi olduğunu söyledi.²⁰ O günkü hükümetler tesir altında kalarak politik ve ekonomik tercihlerle yapılan tesisleri kapattılar, yeni yatırımlar yapmadılar. Halbuki dünyada silah ve uçak üretimi yeni olmakla beraber gelişmeler de süratliydi.

3.1.2.TOMTAŞ’ın Kuruluşu

İsmet İnönü başkanlığındaki hükümet, Cumhurbaşkanı Atatürk’ün isteği üzerine, Türk Tayyare Cemiyeti’nin kurulmasından sonra, Kayseri’de bir uçak fabrikası kurmak üzere, çalışmalara başladı. Çeşitli firmalar ile yapılan görüşmelerde, I. Dünya Savaşı’nda modern ve gelişmiş uçaklar üreterek, kendisini

¹⁹ Ahmet Emin Yalman 1888 yılında Selanik’te doğdu. İstanbul Alman Lisesi’ni bitirdi. 1907 yılında İstanbul Hukuk Fakültesinde öğrenciyken çalışmaya başlayarak gazeteciliğe ilk adımını attı. 1910 yılında Hukuk Fakültesi’nden mezun oldu ve ABD’ye giderek New York kentindeki Columbia Üniversitesi’nde gazetecilik ve felsefe dallarında doktora yaptı. 1914 yılında İstanbul’a dönerek İstanbul Üniversitesi’nde Ziya Gökalp’in yanında sosyoloji asistanlığı yaptı ve 1916-1920 yılları arasında Siyasal Bilgiler Fakültesinde ders verdi. 1917 yılında Mehmet Asım Us’la birlikte Vakit gazetesini çıkarmaya başladı. Ancak 1920 yılında İstanbul’u işgal eden İngilizler tarafından yazılarından dolayı Malta’ya sürüldü. Cumhuriyet’in ilanından sonra 1923 yılında Vatan gazetesini çıkardı. Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası yanlısı yazılarından dolayı 1925 yılında İstiklal Mahkemelerinde yargılandı. Vatan gazetesi kapatıldı. Yalman 1925-1935 yılları arasında diğer Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası yanlıları gibi siyasetten uzaklaştı. 1936 yılında Zekeriya Sertel ile birlikte Tan gazetesini satın alarak bir süre çalıştırdı. Diğer Tan gazetesi sahipleriyle olan görüş ayrılığından dolayı gazeteden ayrıldı. 1940 yılında tekrar Vatan gazetesini çıkarmaya başladı .II. Dünya Savaşı sırasında müttefikleri öven ve Nazileri yeren yazılar yazdı. Vatan’ın tirajı 100.000’e kadar ulaştı. Ahmet Emin Yalman Demokrat Parti’nin ilk yıllarında DP yanlısıydı. Ancak sonraki yıllarda DP’yi eleştiren yazılar yazmaya başladı. O yüzden 1959 yılında 15 ay hapse mahkum oldu. 27 Mayıs Devriminden sonra serbest bırakıldığında ABD’deki California ve Georgia Üniversitelerinden *Great Courage Award* (Büyük Cesaret) ödülü aldı. Devrimden sonra Vatan’ın tirajı azaldı. 1961’de bir süre Hür Vatan gazetesini çıkarmayı denedi. Ama yeterince okuyucu bulamayınca 1 yıl sonra bu gazeteyi de kapattı. 1961’den sonra çeşitli gazetelerde köşe yazıları yazmakla yetindi. 1967 yılında devlet kültür ödülünü aldı. Yaşamının son yıllarında hatıralarını 4 ciltlik bir kitapta toplayarak “Yakın Tarihimizde Gördüklerimiz Ve Geçirdiklerimiz” adıyla yayınladı. 19 Aralık 1972 tarihinde İstanbul’da öldü.

²⁰ Soner AKSOY, “Cumhuriyetle Beraber Sanayileşme”, **Cumhuriyet 1923–1998 Dönemi Değerlendirmesi cilt 5, Ekonomik İdari Hukuki Değerlendirme, Yeni Türkiye**, Yıl:4, Sayı:23–24, Eylül- Aralık 1998, s.3488

Avrupa’da ve dünyada kanıtlamış Alman Profesör Junkers’in başında olduğu, Junkers Uçak Fabrikası A.Ş. ön plana çıktı.

İnönü Hükümeti’nin Kayseri’de tayyare fabrikası kurma yönündeki girişimleri, 22 Nisan 1925 tarihinde TBMM’de ele alınarak resmîyet kazandı. Dönemin Milli Savunma Bakanı Kütahya Milletvekili Recep Beyin (Peker) “*Ordunun silâhlendirilmesi ve harp sanayine ilişkin yasa önerisi*” gizli oturumda tartışıldı. Recep Bey, Atatürk’ün konuşmalarında “*ulusal savunmaya önem verilmesi*” konusu üzerinde durduğunu belirterek, Kayseri’de tayyare fabrikası kurulması düşüncesini, Atatürk’ün bu hassasiyetine bağlamıştı. Meclise verdiği önergede üç ana nokta üzerinde durarak bunları; Ülkede fabrikaların kurulması, dış ülkelerden satın alma yöntemi ile ordunun ihtiyaçlarının karşılanması ve Hava Kuvvetlerini güçlendirmek için gerekli girişimlerde bulunulması olarak belirtti. Yunanistan’ın 1925 yılı içerisinde, İngiltere’den Türk Lirası olarak 17 milyon liralık harp silahı aldığını, 1926 yılında da bu rakamı 35 milyon liraya çıkartmayı düşündüğünü söyledikten sonra, Türkiye’nin bu iş için 1925 yılında 3,5 milyon lira ayırdığını, o esnada çıkan isyan nedeniyle, 1,5 milyon lira daha ilave olarak ödeneğin 5 milyon liraya çıktığını, 1926 yılında da bu rakamın 7,5 milyon liraya ancak ulaşacağını söyleyerek, aradaki farka dikkat çekti. Cenevre’de yapılacak toplantıdan sonra büyük devletler, diğer ülkelere yapılan silah satışına sınır getirilmesi konusunda anlaşılırsa, Türkiye için oldukça tehlikeli bir durum ortaya çıkacaktı. Çünkü o zaman, büyük devletlerin istediği ülkelere silah verilecek, istemediklerine verilmeyecekti. Recep Peker’in bu konuşmasından sonra Milli Savunma Bakanlığı’nın meclisteki önergesi ile ilgili maddeler tek tek oylandı ve Milli Savunma Bakanlığı’na 150.000.000 TL. lık ödenek sağlandı.²¹

Bakanlar Kurulu’nun, 15 Ağustos 1925 tarihli toplantısında alınan kararlar gereğince de Türkiye’de bir tayyare ve tayyare motoru fabrikası kurulmasını öngören anlaşma taslağı üzerinde görüş birliğine varılarak, Junkers Firması ile 7 Eylül 1925 tarihinde bir anlaşma yapıldı. TOMTAŞ’ın kuruluşuna bir adım daha yaklaşıldı. Kısa bir süre sonra TOMTAŞ (Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi) adı altında

²¹ “Ordunun Teslihi Ve Harp Sanayi Kurulmasına Dair Layihai Kanuniye”, T.B.M.M Gizli Celse Zabıtları, cilt XIX, 18 Teşrinisani 1341 (1925), s. 539–548.

3.360.000 TL sermayeli şirket kuruldu ve bu sermayenin 125.000 lirası Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılandı.²² Şirketin sermayesi taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktı. Fabrika hizmete girene kadar Türk hükümeti, uçak malzemesinin tümünü Almanya'dan satın alacak, fabrika ihtiyaçları için gerekli olan alüminyum, demir vb. gibi hammaddeler sadece Junkers firması ile ortak işletilecekti. Bununla birlikte, Alman Dışişleri Bakanlığı anlaşmaya ilişkin raporunda; Junkers firmasının içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılardan dolayı, şirketin kuruluşunda payına düşen sermaye yatırımını yapamayacağı belirtiliyordu.²³

Bütün bu problemlerle birlikte merkezi Ankara'da bulunan TOMTAŞ Firması, Eskişehir'de küçük bir tesis kurarak, Hava Kuvvetlerinde bulunan Junkers uçaklarının küçük onarım işlerini yapmaya başladı. Junkers uçaklarının büyük bakımlarını ve üretimlerini yapmak amacıyla da Kayseri'de bir fabrika kurulması kararlaştırılarak, uygulamaya geçildi. Bunu gerçekleştirmek için, 7 Eylül 1925 tarihinde, Milli Savunma Bakanlığı ile Alman "*Junkers Flugzeugwerke Aktiein Gesellschaft (Junkers Uçak Fabrikası Anonim Şirketi)*" arasında bir anlaşma imzalandı.

Anlaşmaya göre TOMTAŞ; Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyacı olan her türlü uçağı ve motoru imal ederek, bunların yenileştirmesini yapacak, Kayseri'de uçak imal etmek üzere, uçak ve motor fabrikası kuracak, her türlü makine teçhizatı Junkers firması tarafından karşılanacak, Eskişehir'de bir tesis kurarak uçakların küçük onarımları ile bakımlarını yapacaktı. Şirket, Türkiye'de hava yolu taşımacılığı ve işletmeciliğı ile birlikte petrol aramaları da yapacaktı.²⁴ Yapılan bu anlaşmalarla Kayseri ve Eskişehir'de kurulacak olan fabrikalarda, Türk Hava Kuvvetlerinin ihtiyaçlarını büyük ölçüde karşılayacak ve modern hale getirecek atılımlar gerçekleştirilmişti.

²² Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 208.

²³ Cemil KOÇAK, **a.g.e.**, s. 67.

²⁴ Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 208.

3.1.3.Kayseri Tayyare Fabrikasının Kurulması

Türk Hükümeti, savaşlarda silah sanayilerinin batıda olması ve işgal altında kalması yüzünden yaşadığı sıkıntıları bir daha yaşamamak ve ekonomik kalkınmada şehirler ve bölgeler arasında denge kurulmasını sağlamak amacıyla, kurulacak fabrikalar için Kayseri ilini seçti.²⁵ Fabrikanın, Yahşihan'ın batısında Kızılırmak Demiryolu köprüsü ile Kayseri arasında, hükümetçe belirlenecek uygun bir alana inşa edilmesi kararlaştırıldı.²⁶

Fabrika için seçilen arazi, 8 Ekim 1925 tarihinde ilgili firmaya bildirildi. Yapılan anlaşmaya göre; bu tarihten itibaren bir sene içerisinde temin edilecek malzeme ile uçak tamiri yapılabilecek, iki sene sonra da uçak fabrikasına başlanacaktı.²⁷

Junkers firmasının yöneticileri bu tarihe uyacaklarını açıkladıktan sonra fabrikanın yapımı "*Philipp Holzmann und Co.*". firmasına, Kemaleddin Sami Paşa'nın onayı ile ihale edildi ve inşaat başladı. İnşaat için ihtiyaç duyulan malzemeler ve makinelerin bir kısmı ısmarlandı, bir kısmı da teklif alınarak temin edilmeye çalışıldı. Temin edilen malzeme, tezgâh ve makineler Almanya'dan deniz yolu ile İskenderun limanına, İskenderun'dan Ulukışla'ya kadar trenle, oradan da Kayseri'ye kadar hayvanlarla taşındı.²⁸ Çünkü bu tarihlerde Kayseri'ye giden yollar bozuk ve tren ulaşımı yoktu. İnşaat için ihtiyaç duyulan kalifiye insan gücü ise Almanya'dan getirilen 5 Mühendis, 120 Alman usta ile bunlara katılan 240 kadar Türk işçi ile karşılandı. Geri kalan sevk antlaşmalarının ihaleleri de yine Kemaleddin Sami Paşa'nın girişimleri ile yapılarak, inşaatın devamı süresince Junkers tarafından üstlenildi.²⁹

Junkers firmasının içinde bulunduğu mali kriz ise önemli bir sorun olarak ortada durmaktaydı. Konuyla ilgili olarak Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Moltke 21 Mayıs 1926 tarihli raporunda; Junkers'in iflası halinde "*Tayyare ve Motor*

²⁵ Serdar SARISIR, a.g.t., s. 55.

²⁶ B.C.A., 230/8.28.1./06HY11/17.04.1926.

²⁷ Cemil KOÇAK, a.g.e., s. 68.

²⁸ Ergüder GEDİZ, "Türk Havacılık Sanayinin Tarihçesi", *Uçan Türk Dergisi* Sayı:313, (Haziran 1988), s. 29.

²⁹ Serdar SARISIR, a.g.t., s. 55.

Anonim Şirketi” nin de mali yönden güç durumda olmasından dolayı, Kayseri Uçak Fabrikası projesinin tamamlanmasının zor olduğunu belirtmiş, bu durumun da Türk - Alman iktisadi ilişkilerinin geleceğini olumsuz etkileyebileceğini yazmıştı. Bu rapordan yaklaşık bir ay sonra, 15 Haziran’da, Alman Ulaştırma Bakanı Krohne’den Alman Dışişleri Bakanı Stressmann’a yazılan bir raporda da, Junkers ile Alman Hükümeti arasındaki anlaşmazlık konuları dile getirilmişti.³⁰ Junkers kendi mali gücünün üzerine çıkarak, Kayseri Uçak Fabrikası yapım masraflarını yarı yarıya karşılama sözünü verdi. Bu durum şirketin varlığını dahi tehlikeye sokabilecekti.

Alman Hükümeti ise Junkers’e mali yardımda bulunma konusunda tereddütlüydü. Yardımda bulunulmazsa, Almanya’nın, Türkiye ve İran’daki ekonomik ve politik çıkarları zarar görecekti. Alman Dışişleri Bakanlığı bu nedenle şirket iflas etse bile, Junkers’in yükümlülüğünde bulunan işlerin tamamlanmasını, bunun içinde ihtiyaç duyulan 2.200.000 Alman markının bakanlık tarafından karşılanmasını istedi. Netice olarak Junkers, Kayseri Uçak Fabrikası’nı 1925 yılı Ağustos ayında, Alman Dışişleri Bakanlığı’nın gizli bütçe tahsisatından aldığı paraya ek olarak, *Deutsche Orient Bank*’tan aldığı 2 milyon Alman Mark tutarındaki kredi desteği ile tamamladı.³¹

Firmanın yaşadığı tüm mali problemlere karşın, projenin ilk aşaması planlandığı şekliyle tamamlandı. İlk etapta çelik 11 hangarın 6 sı tamamlanarak, içlerinin tasarım ve montajları yapıldı. Fabrika 50’si Türk, 120’si Alman olmak üzere toplam; 170 kişilik bir ekip tarafından yoğun bir mesaiyle üretime hazır bir hale getirildi. Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, fabrikanın zamanında tamamlanmasından duyduğu memnuniyeti Nadolny’e Türk Hükümeti adına açıklamış; bu durumun Türk-Alman ilişkilerini olumlu etkileyeceğini belirtmişti.³²

Fabrikanın inşa ve kuruluş çalışmaları tamamlandıktan sonra, 6 Ekim 1926 tarihinde, Ankara’dan kaldırılan Junkers G - 23 yolcu uçağı ile Milli Savunma Bakanı Recep Peker ve eşi, milletvekilleri ve hükümet ileri gelenleri Kayseri’ye, TOMTAŞ’ın açılışına katılmak için gittiler. Açılışta ayrıca TOMTAŞ Firması idare

³⁰ Cemil KOÇAK, *a.g.e.*, s. 69-71.

³¹ *A.g.e.*, s. 69-71.

³² Serdar SARISIR, *a.g.t.*, s. 60.

Başkanı ve Konya milletvekili Refik Koraltan, Genelkurmay Başkanlığı'ndan Kazım Paşa³³, Junkers firması yetkililerinden Şube Müdürü Mr. Sachssenberg, fabrika müdürü Mr. Haze, Kayseri mülki amirleri ve Belediye Başkanı Sefa Bey hazır bulundular.

Bu dönemde yayımlanan İkdam, Cumhuriyet, Milliyet, Vakit, Son Saat ve Akşam gazetelerinin 7–8 Ekim 1926 tarihli baskılarında açılış haberlerine geniş yer verildi.³⁴ Açılış töreninde, uçakların Çorakçılar bölgesinde yaptıkları gösteri uçuşları, halk tarafından coşku içerisinde izlendi. Fabrikanın açılış törenini müteakip, hangar inşaatı, malzeme ikmal ve tezgâh montajı işleri devam etti.³⁵

Fabrikada çalışacak personelden bir kısmı eğitim için Almanya'ya gönderildi. Yine Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yapılmakta olan PZL uçaklarına konacak “*Gnom Rhon*” motorlarının imal tarzını görmek üzere, 1937 yılında altı ay süreli olarak, Hava Fen Şubesinde Mühendis Fikret Çeltikçi, Kayseri Tayyare Fabrikası işçilerinden İrfan Berkman, Mithat Yılmaz ve Ali Çöner ayda 150'şer lira harcırah ile Fransa'ya gönderildiler.³⁶

Fabrika, kuruluş aşamasından itibaren önemli atılımlar yapmasına rağmen kısa bir süre sonra hedeflerinden uzaklaşmaya başladı. Yaşanan birtakım sorunlar, özellikle Alman mühendis ve işçiler ile Türk işçilerin aralarında çıkan maaş anlaşmazlığı ve huzursuzluk, firmanın aldığı yükümlülükleri yerine getirmemesiyle had safhaya vardı ve durum mahkemeye intikal etti. Dava Ankara I. Asliye Hukuk mahkemesinde görülmeye başlandı. Mahkeme kararı neticelenmeden “*Kuvvai Havaiye Müfettişliği*” olaya el koydu. Çünkü fabrika 3 Mayıs 1928 tarihinde bu kurumun emrine verilmişti. Müfettiş General Muzaffer Ergüder ve beraberindeki komisyon üyeleri fabrikaya gelerek inceleme yaptılar ve anlaşmanın iptali için rapor verdiler. Bunun üzerine TOMTAŞ'ın faaliyetleri durduruldu. Kayseri Tayyare Fabrikası da 28 Mayıs 1928 tarihinde kapatıldı.³⁷

³³ Serdar SARISIR, **a.g.t.**, s. 62.

³⁴ Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 209.

³⁵ Serdar SARISIR, **a.g.t.**, s. 70.

³⁶ Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 209.

³⁷ Rıfat BAYRAK, “TOMTAŞ 1925-1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi”, **Uçan Türk**, Sayı:382, (Mart 1994), s. 42.; Fahrettin GÖKER, “Türkiye’de Havacılık Sanayi”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:326, (Şubat 1997), s. 8.

Fabrikanın kapanmasını müteakip mevcut sorunların halledilebilmesi için Junkers firmasıyla Milli Savunma Bakanlığı arasında, 24 Kasım 1929 tarihinde bir protokol yapıldı. Bu protokole bağlı olarak, uyuşmazlığın çözümü konusunda, Bakanlar Kurulunun 27 Kasım 1929 tarihindeki toplantısında açıklanan karar şöyleydi;

Milli Savunma Bakanlığı'ndan yazılan 24 Kasım 1924 tarih ve 4994 numaralı tezkerede, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Tayyare Şirketi arasında imzalanan 15 Ağustos 1925 tarihli mukavele ve ona bağlı olarak kurulan TOMTAŞ ile anlaşmanın uygulanmasından doğan anlaşmazlıklar hakem huzuruna sevk edilmiş ise de olumlu bir netice elde edilemedi. Şirketin iflası ile birlikte, yapılan anlaşma ile tarafların kazandıkların hakların tespiti için başvuru hukuk müşavirleri de aralarında mutabakata varamadılar. Fabrikanın tesis ve teçhizatından hava kuvvetlerinin faydalanması için oluşturulan uzman heyetinin verdiği raporda; Kayseri'deki mevcut tesisler ve fabrikayı içine alan her şeye, 1.572.373 TL kıymet biçildiği ve diğer taraftan iflas masasının verdiği teklif üzerine yapılan müzakere neticesinde, iflas eden şirketin tüm mülk ve mal varlığı, Türk Tayyare Cemiyeti'nce 1.469.000 TL.'na satın alınması ve bu paradan, cemiyetin şirketten alacağı olan 221.000 TL.'sı çıkarılarak kalan 1.248.000 TL.'nin borçlara dağıtılmak üzere iflas masasına verilmesi ve bundan başka, Junkers'in müflis şirkette mevcut olup Türk Tayyare Cemiyeti'ne terk ettiği yarı hissesine ve bilumum feragat ve aklanmasına mukabil olarak cemiyetin 520.000 TL.'sı daha ki toplam 1.768.000 TL.'sı vermesi kararlaştırılmak suretiyle fabrika ve onu içine alan bilumum mülklerin hukukuna sahip olmakla beraber Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti şu anda ve gelecekte, 15 Ağustos 1925 tarihli antlaşma ve antlaşmaya bağlı eklerin, karşı tarafa temin edebileceği bilumum fayda ve haklardan kurtulmak esasları dairesinde ve Bakanlar Kurulunca kabul ve tasdikinden ve mahkemece tescilinden sonra, hazır edilen protokol itibar alınarak ve sözleşmenin imza ve bir suretinin eklendiği bildirilmiş ve bu şekil, hal ve tasvip edildiği takdirde, "Adı geçen protokolün kabulüne ve içindekilerde hükümete isabet eden kısmın ve feragat ve temize çıkarılmasına ve bu hususta gereken tüm işlemlerin yapılmasına ve gerek tarafların arasında ve gerek mahkemece hazırlanacak her türlü vesikalar ve evrakı imzalamaya ve gerektiği

zaman işbu yetkilerle bu konudaki vekillige Milli Savunma Bakanlığı'nın görevlendirildiğine" dair karar verildiği teklif edildiği ve bu teklif Bakanlar Kurulu'nun 27 Kasım 1929 tarihli toplantısında gündeme getirilerek incelenerek teklifle ilgili işlemlerin yapılması uygun görüldüğü belirtildi.³⁸

Fabrika 1929 yılında kapatılmasına rağmen, bakım ve onarım faaliyetine devam etti. 1930 yılında yeniden üretime geçmeyi müteakip, modern uçaklar ve motor üretebilmek için yeni bir ihale açıldı. Açılan ihaleye A.Emin YALMAN'ın da ortakları arasında bulunduğu Tatko Şirketi dahil çeşitli firmalar katıldı. Tatko Şirketi'nin ortakları havacılık alanında tecrübesiz oldukları için yıllardır Türkiye'de Fransız Breguet uçaklarının temsilciliğini yapan Yılmaz Şirketinin ortakları Muhlis ve Hilmi beyleri, kendilerine pay vererek yanlarına çekmişlerdi. Yapılan temaslar neticesinde hükümet havacılığın geliştirilmesi için Curtiss-Wright grubuyla geniş bir anlaşmaya vardı. Amerikan Curtiss Wright "The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc." firması ile yapılan sözleşme, 21 Ekim 1931 tarih ve 724 numaralı tezkere ile bir seneye mahsus olmak üzere imzalandı. Anlaşmaya göre Curtiss'den 32 Av uçağı, 4 yolcu uçağı, 6 Fledgling tipi okul uçağı alınması planlanmış, bunu müteakip Curtiss-Wright uçaklarının Kayseri'de montajı kararlaştırılmıştı.³⁹ Fabrika 1933 yılından itibaren CURTISS HAWK - III tipi uçak imal etmeye başladı. Kayseri uçak fabrikasında üretim faaliyetleri sadece HAWK III uçakları ile sınırlı kalmadı. Aynı tarihlerde CURTISS FLEDGLING tipi uçak imaline de başlanmış, 7 adet üretilen bu uçaklardan bir tanesi, Atatürk tarafından İran'a hediye edilmişti.⁴⁰

³⁸ B.C.A., 030.18./01-02/6-57-15/8591

³⁹ H. Nadir BIYIKLIOĞLU, "Türk Havacılık Sanayi", (Uzmanlık Tezi, Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Ankara 1991), s. 13; A.Emin YALMAN, **Yakın Tarihte Gördüklerim Ve Geçirdiklerim(1922-1971)**, Yayına Haz: Erol Şadi Erdiñç, 2. Baskı, Rey Yayınları, İstanbul 1997, s. 1043.

⁴⁰ E.GEDİZ, **a.g.m.**, s. 23; A.Emin YALMAN kendi yazdığı anılarında; Kayseri fabrikası işinden başka havayolları ve hava meydanları işinin de taahhütlere uygun olarak yürürken, Hava Kuvvetlerinde çıkan görüş ayrılıklarının, iyi bir piyasayı kaybeden Fransa'nın entrikalarının ve özellikle Selahattin Alan ve ona güvenen Nuri Demirağ'ın kendi uçaklarını yapma iddialarının önemli bir fırsatın kaçırılmasına neden olduğundan bahsetmektedir. Selahattin Alan'ın kendi icadı olan uçakla düşüp ölmesi bile durumu düzeltmemiştir. Bununla birlikte Hava Kuvvetleri'nin İngiltere'den artık çok değeri kalmamış olan bir uçak motorunun lisansını ve resimlerini satın alması, bu maksatla geniş yatırımlar yapması, iddiasına göre Curtiss-Wright ile yapılması muhtemel işbirliğini engellemiştir. A.Emin YALMAN, **a.g.e.**, s. 1045-1046.

Amerikan firması tarafından getirilecek malzeme ile Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yapıldıktan sonra satın alınacak olan 16 adet HAWK III tayyaresi, yedek olarak alınacak 5 adet Sayıklon ve 2 adet Vorlvint tipi motor için 315.600 dolar karşılığı ve pazarlık usulü anlaşma yapıldı. Bu durumdan da anlaşıldığı üzere Amerikan firması bir taraftan ortak üretim yaparken, diğer taraftan da ülkemize uçak ve malzeme satışına başlamıştı.⁴¹

Aşağıdaki tabloda 1926 ile 1938 yılları arasında Kayseri Uçak Fabrikasında üretilen uçak tipleri ve kullanım amaçları verilmekte olup fabrikanın ne kadar önemli işlev ve görev yüklendiği görülmektedir.⁴²

Tablo 5

UÇAK TİPİ	KULLANIM AMACI	ÜRETİM ADEDİ	ÜRETİM YILLARI
Junkers A-20	Av-Eğitim	30	1926-1928
Junkers F-13	İrtibat Nakliye	20	1926
Curtiss Hawk-II	Av	46	1933-1939
Curtiss Fledglink 2C1	Eğitim	7	1933
Gotha GO-145A	Eğitim	46	1936-1939
PZL P-24A	Av	6	1937
PZL P-24C	Av	11	1937
PZL P-24G	Av	10	1938

1935 yılında Türkiye'de artan havacılık çalışmalarına paralel olarak, Türk Kuşu için, Kayseri Tayyare Fabrikası'nda, Rusya'dan hediye edilen planörlerin ölçü ve kalıpları alınarak, üç ayrı tipte 27 planör imal edildi.⁴³

Kayseri Tayyare Fabrikası, 1936 yılında Polonya'nın "Panstwowe Zakłady Lotnicze" firması ile lisans anlaşması yaparak, 1937 yılından itibaren PZL-24A-24C

⁴¹ Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 210.

⁴² **A.g.m.**, s. 211.

⁴³ Serdar SARISIR, **a.g.t.**, s. 84.

uçaklarından 20 adet üretti. 1940 yılında da İngiliz “ Philips and Powis Aircraft Ltd.” firması ile lisans anlaşması yapılarak, Miles Magister tipi uçaklar, motor ve parçaları ithal edilerek üretilmeye başlandı. Bu üretimler için İngiltere’den getirilen Strow ve James Wybrow isimli makinistler özellikle Lysander ve Rolls-Royce uçak motorları üzerinde uzman olup, aylık net olarak 440 lira ile görev yaptılar. Daha sonra bu şahısların görev süreleri, Milli Savunma Bakanlığı’nın 9 Ağustos 1940 tarih ve 22388 sayılı tezkeresi ile bir yıl daha uzatıldı.⁴⁴

Amerikan ve İngiliz şirketleri ile yapılan anlaşmaların yürürlükte olduğu dönemde, Kayseri ve Eskişehir tayyare fabrikalarının bakım ve geliştirilmesi amacıyla, Alman firmaları ile yedek parça alımı konusunda ilişkiler devam etti. 20 Mart 1939 tarihli belgeye göre, bedeli 140.000 lirayı geçmemek koşulu ve kliring yolu ile ödenmek üzere, Almanlardan 14 adet “*Index*” marka otomatik cıvata ve somun tezgâhı alındı.⁴⁵

Kayseri Tayyare Fabrikası’nda montaj, kısmi imalat ve imalat geliştirme işlemleri ile üretimi yapılan, değişik tip ve kabiliyetteki uçaklar, Türk Hava Kuvvetleri içerisinde farklı birliklerde görevler aldılar. Bunlardan üretimi yapılan Hawk’lar; Türk Hava Kuvvetleri’nin en son açık kokpitli ve çift kanatlı uçaklarıydı.⁴⁶ Bu uçaklar iki dünya savaşı arasında Nasturi (12-28 Eylül 1924), Şeyh Sait (13 Şubat-31 Mayıs 1925), Ağrı (1926-1927), Dersim (Tunceli) 1937-1938) ayaklanmaları gibi bazı iç olayları bastırmada da kullanıldı.⁴⁷

1939 yılından itibaren üretim amacından uzaklaşan fabrika, tamir ve tadilata daha çok ağırlık verdi. II. Dünya Savaşı’ndan sonra artan Amerikan yardımı nedeniyle yeni projeler üretilen tesis, “Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi” haline dönüştürüldü. Oysa 1925 yılında Junkers firması, Türkiye ile beraber Polonya ve Rusya ile de benzer niteliklerde anlaşmalar yapmıştı. Bu ülkeler

⁴⁴ Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 211.

⁴⁵ **A.g.m.**, s. 211.

⁴⁶ Rifat BAYRAK, **a.g.m.**, s. 13.

⁴⁷ Hulusi KAYMAKLI, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Kültür Ofset Limited Şirketi Yayını, Ankara 1997, s. 229-230.

fabrikalarını en iyi şekilde işletmeye devam ettiler ve Türkiye yıllarca Polonya'dan "PZL" tipi uçak satın aldı.⁴⁸

3.1.4.Eskişehir Uçak Fabrikasının Kurulması

Milli Savunma Bakanlığı ile Alman "Junkers Flugzeugwerke Aktein Gesellschaft (Junkers Uçak Fabrikası Anonim Şirketi)" arasında imzalanan anlaşma gereğince, 7 Eylül 1925 tarihinde, Kayseri Tayyare Fabrikası'ndan ayrı olarak Eskişehir'de de onarım ve montaj işlerini yapacak bir fabrika kurulmasına karar verildi.⁴⁹

İzmir Halkapınar ve Afyon'daki depolardan getirilen tezgâhlarla kurulan ve Hava Müfettişliği emrinde çalışmaya başlayan tesis, 1928 yılında Hava Müfettişliği kaldırılınca, 1. Tayyare Taburu emrine girdi ve "1. Tayyare Taburu Tamirhanesi" adını aldı. 1930 yılından itibaren ise genişletilerek "Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası" adıyla çalışmalarına devam etti.⁵⁰ Bu dönemde fabrikada teknisyen olarak çalışan, milli mücadele pilotlarından Vecihi Hürkuş "Vecihi-14" adıyla bir uçak geliştirmiş ancak başarılı olamamıştı.⁵¹

Eskişehir Uçak Fabrikasında yapılan ikinci prototip çalışması, yine 1930 yılında, Fransa'da öğrenimini tamamlayarak yurda dönen uçak mühendisi Selahaddin Reşit Bey'in (Alan) dizayn ettiği "MMV-1" tipi eğitim uçağıydı. Uçağın motor ve pervanesi Amerika'dan getirilmiş, diğer bütün parçaları Eskişehir ve Kayseri'de imal edilmişti. Ancak bu çalışma da diğeri gibi sonuçsuz kaldı ve yarıda kesildi.⁵²

Fabrikada Türk işçiler ile birlikte yabancı işçiler de vardı. İngiliz uyruklu R.S.Steward, 05 Eylül 1945 tarih ve 38759 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Eskişehir Bölge Tayyare Tamir Fabrikasında işe başladı.⁵³ Bu işçilerden özellikle teknik yönden faydalanma yoluna gidildi ve zaman zaman görev süreleri uzatıldı.

⁴⁸ Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 212.

⁴⁹ **A.g.m.**, s. 209.

⁵⁰ **Atatürk'ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e.**, s. 247.

⁵¹ H.Nadir BIYIKLIOĞLU, **a.g.t.**, s.13.

⁵² **A.g.t.**, s. 13.

⁵³ Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.m.**, s. 212-213.

Eskişehir’de Türk Hava Kuvvetleri’ne büyük hizmetleri olan fabrika, 1942 yılında modernizasyon çalışmalarından geçirilerek “Eskişehir İkmal Merkezi Genel Müdürlüğü” adını aldı ve günümüze kadar hizmetlerine devam etti.

3.1.5.Nuri Demirağ Uçak Fabrikası Ve Tesisleri

Atatürk döneminde uçak sanayi kurma yolunda, TOMTAŞ ile birlikte özel sektörün de önemli yatırımları oldu. Bu alanda öncülük yapan kişilerden olan Vecihi Hürkuş, 25 Haziran 1926’da, Yunanlılardan ele geçen eski uçak aksamını bir araya getirerek, ilk milli tip uçağı ortaya koydu. “Vecihi K VI” işaretli bu ilk örnek uçak yurtiçi seyahatler yaptı.⁵⁴ Vecihi Hürkuş’un yaptığı bu uçaklar, 1931 yılının Eylül ayında, Çekoslovak teknik servisinden sertifika aldı. Yine 1938 yılında kendisi tarafından tek kanatlı bir uçak daha yapıldı. Uçak “Vecihi K-XVII” adını taşımaktaydı. Uçak üretimi sonraki yıllarda da devam etti ve yurt dışına uçak ihracı dahi yapıldı.⁵⁵

Yatırımların en önemlisini ise Nuri Demirağ, 1936 yılında, İstanbul Beşiktaş’ta kurduğu tayyare fabrikası ile yaptı. Bu fabrikada ürettiği “ NU D36” uçağı, dünyada dönemin tek havacılık katalogu olan “ *Janes*” in 1949 yılı baskısında yer aldı. Beşiktaş’taki fabrika, uçak üretimine devam ederken, Demirağ bu uçakları kullanmak için ihtiyaç duyulan pilotları yetiştirmek için Divriği’de “Gök Okulu” inşa etti.⁵⁶

Nuri Demirağ ticaret hayatına, o güne kadar Rum ve Ermenilerin elinde tekel olan sigara kağıdı üretimi ile başladı. Küçük bir sermaye ile başladığı iş hayatında sarma sigara imalatı sahasında büyük atılım gerçekleştirdi. “ Türk Zaferi” adını

⁵⁴ Hulusi KAYMAKLI, **a.g.e.**, s. 353.

⁵⁵ Nitekim 1941 yılında Ankara-Etimesgut’ta kurulan Etimesgut Uçak Fabrikası’nda(Fabrika 1952 yılında MKE kurumuna devredilmişti.) Miles Magister M.14, THK.1, THK.3, THK.4, THK.7, THK.9, THK.13 planörleriyle THK.2, THK.5, THK.10 tiplerinde eğitim sağlık ve nakliye uçakları üretilmiş, bu uçaklardan THK.5 Danimarka’ya ihraç edilmiştir. Uçak üretiminin yanı sıra mevcut uçakların bakım ve onarımı da yapılmak istenmiş bu nedenle öncelikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında İngiltere’den satın alınan uçakların bakım ve onarımını yapmak için 1942–43 yıllarında Malatya’da uçak onarım atölyeleri kurulmuştur. **15 nci Yıldönümünde Savunma Sanayiinin: Dünü, Bugünü ve Yarını, a.g.e.**, s. 33.

⁵⁶ H.N.BIYIKLIOĞLU, **a.g.t.**,s. 14.

verdiği sigara kağıdı markası ona iş hayatında tecrübe ve gerekli sermayeyi sağladı.⁵⁷ Kazandığı paralarla Türkiye’de çeşitli sektörlerde yatırımlar yaptı. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Fransızlara ihale edilmiş olan Samsun–Sivas demiryolu hattının ihalesi yeniden açılmıştı. Türk girişimcilerin de katıldığı bu ihalenin ilk 7 km.lik bölümünü alan Nuri Demirağ⁵⁸, bu işte başarılı olmasını müteakip Fevzipaşa–Diyarbakır, Afyon–Antalya, Sivas–Erzurum, Irmak–Filyos hatlarındaki demiryolları inşaatlarını da üstlendi. Başarılı çalışmalarından dolayı, kendisine Atatürk tarafından “Demirağ” soyadı verildi. Demiryolu müteahhitliği yanında Karabük Demir Çelik, Bursa Sümerbank Merinos, İzmit Selüloz Kağıt, Sivas Çimento fabrikaları ve çeşitli bina inşaatları da yaptı.⁵⁹

1936 yılında 11 milyon liralık şahsi servetiyle Türkiye’nin en zenginlerinden biri olan Nuri Demirağ, havacılık alanına yatırım yapmaya karar verdiğinde dışarıdan uçak alınmasına ve yabancı lisanslarla uçak üretilmesine karşıydı. Atatürk’ün Türk Hava Kurumuna 10 bin lira vererek başlattığı kampanyaya kardeşi Naci Demirağ 120 bin lira ile katılmış, Nuri Demirağ ise; *“Siz ne diyorsunuz? Benden bu millet bir şey istiyorsanız, en mükkemlini istemelisiniz. Mademki bu millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfünden beklememeliyiz. Ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim”* diyerek bir uçak fabrikası kuracağını ilk işaretlerini vermişti.⁶⁰

Uçak sanayi alanında yapmak istediği yatırımlarda, özellikle Selahaddin Alan ile birlikte ortak çalıştığı görülmektedir. Selahaddin Alan, Fransa’da uçak mühendisliği öğrenimi görmüş, Eskişehir Uçak Fabrikasında daha önceden yaptığı “MMV-1” iki kişilik başlangıç eğitim uçağını geliştirmiş, bu alandaki birikimini Nuri Demirağ ile ortaklaşa yatırıma dönüştürmüştü.

⁵⁷ Fatih M.DERVİŞOĞLU, **Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsanesi**, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007, s. 78.

⁵⁸ 1924 yılında çıkarılan 449 sayılı kanunla Samsun-Sivas Demiryolunu yaptırma yetkisinin Nafia Vekaletine verilmesinden sonra Nuri Demirağ, hattın ilk 7 km.lik bölümünün ihalesini 210 bin liralık teklifiyle kazanmıştı. **A.g.e.**, s. 79.

⁵⁹ H.N.BIYIKLIOĞLU, **a.g.t.**, s. 14.

⁶⁰ Fatih M.DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s. 114

İstanbul Beşiktaş'ta Hayrettin İskelesinde kurulan atölyede üretilen “NU D36” rumuzlu uçaklar ortaklığın ilk ürünü oldu.⁶¹ Fabrika montaj atölyesi, dökümhane, motor ve pervane imalathanesi, malzeme muayene ve tetkik laboratuvarından oluşmaktaydı.

Nuri Demirağ'a havacılık sanayine yatırım yapması yönünde devletin iki kurumu destek vermişti. Bunlardan birincisi Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, diğeri Hava Müsteşarı Zeki Doğan'dır. Her ikisi de teşekkür ve başarı temennilerini ileten yazılar yazmıştı. Belgelere yansıyan devlet desteği uygulamada da kendisini göstermiş, Türk Hava Kurumundan uçak ve planör siparişleri gelmişti.⁶²

Demirağ ve Alan, Türk Hava Kurumu'nun ihtiyacı olan 24 adet eğitim uçağı ve 60 adet planör ihalesini alarak, fabrikada çalışmalara başladılar. Planörler 1937–1938 yılları arasında teslim edildi. İki kişilik eğitim uçaklarından, Selahaddin Alan'ın daha önce Eskişehir Uçak Fabrikası'nda üzerinde çalıştığı prototipin geliştirilmiş olan “NU D36” lardan da 24 adet üretildi. İlk üretim “NU D36” lar hazır olunca, yapılan anlaşma gereğı, tecrübe uçuşlarının yapılması maksadıyla bir tanesi, Selahaddin Alan tarafından Eskişehir'e götürüldü. Alan'ın uçağı İnönü Pistine inerken, burnu yere çakıldı ve Selahaddin Alan vefat etti.⁶³ Bu durum, Türk Hava Kurumu'nun diğeri siparişleri içinde kuşku yarattı. Teslim edilecek uçakları test etmek üzere oluşturulan heyetin yaptığı inceleme neticesinde, Nuri Demirağ'ın ürettiğı uçakların reddedilmesine karar verildi. İki tarafta mahkemelik oldu. İki ayrı bilirkişi heyetinin olumlu raporlarına rağmen, THK uçakları almadığı gibi, Ankara Ticaret Mahkemesi de Demirağ'ın aleyhine karar verdi. Bu karar, Selahaddin Alan'ın ölümünden sonra, faaliyetlerine devam edebilmek için Almanya'dan mühendisler getirtip çalıştıran ve ürettiğı uçakları satamayan fabrikanın, mali yönden zor duruma düşmesine neden oldu. Demirağ, elinde kalan uçakları Divriğı'de kurduğı okulda öğrencilerin kullanımına sundu ve bu okulda uçaklar yüzlerce saat hiçbir problem yaşamadan uçtu.

⁶¹ H.N.BIYIKLIOĞLU, **a.g.t.**, s. 14. .

⁶² Fatih M.DERVİŞOĞLU, **a.g.e.**, s. 95.

⁶³ H.N.BIYIKLIOĞLU, **a.g.t.**, s. 15.

Fabrikada yaşanan zorluklara rağmen 1938 yılında, Alman uzmanların yardımıyla, “NU D38” isimli, altı kişilik bir yolcu uçağının dizaynına başlandı. Fakat, II. Dünya Savaşı’nın ortaya çıkmasıyla Alman uzmanlar ülkesine dönünce, çalışmanın hızı yavaşladı. “NU D38” ismiyle üretilen madeni monokok gövdeli, tek kanatlı, çift motorlu yolcu uçağının ilk prototipi 1944 yılında tamamlandı.⁶⁴ 1000 km. menzilli, saatte 325 km hız yapabilen “NU D38” uçağı tecrübe uçuşlarının yapılmasını müteakip, 26 Mayıs 1944’de İstanbul’dan Ankara’ya ilk uçuşunu yaptı.⁶⁵ Ancak THK’ nin ilgi göstermemesi ve sipariş alınamaması sonucu uçak seri üretime geçemedi.

Nuri Demirağ, İstanbul Yeşilköy’de inşa ettirdiği havaalanı, hangar ve atölyeleri, 17 Ağustos 1941 günü törenle resmen açtı. Tören esnasında fabrikada yapılan uçaklar gösteriler yaptılar. Bu tesislerde çok sayıda teknik eleman ve pilot yetiştirildi. Ayrıca paraşüt kursları açılarak, son derece kaliteli ipek paraşütler imal edildi. *“O dönemin meşhur “Irving” paraşütlerinin mukavemeti atkıda 16 kg., çözüde 21 kg. iken, Demirağ’ın Bursa’da özel dokuttuğu paraşüt kumaşının atkıda 21,5kg., çözüde 31,5 kg. yük taşıma kabiliyetine sahip olduğu bilinmektedir”.*⁶⁶

Nuri Demirağ’ın havacılık sanayi faaliyetleri, THK ile olan anlaşmazlığının aleyhte neticelenmesi, kendisini teşvik eden devlet kuruluşlarının imalata geçtikten sonra ilgi göstermemeleri ve sipariş alınamamasıyla birlikte Yeşilköy’deki tesislerin devletçe havaalanı yapılmak üzere istimlak edilmesi üzerine 1952 yılında sona erdi.

3.2. DENİZ KUVVETLERİNE YAPILAN ASKERİ YATIRIMLAR

Osmanlı İmparatorluğu zamanında gemi inşa sanayinin yönünü donanma, yani askeri amaçlar belirlemekteydi. Gemi inşa alanında teknolojik değişimin neden olduğu dönüşüme kadar, Osmanlı bu konuda kendi kendine yeterliliğini korudu. Özellikle XIX. yy. da daha somutlaşan teknolojik dönüşüm, Osmanlı gemi inşa sanayinde dışa bağımlılığı beraberinde getirdi. Donanma ithal edildi, yabancı

⁶⁴ H.N.BIYIKLIOĞLU, a.g.t., s. 15.

⁶⁵ A.g.t., s. 15.

⁶⁶ A.g.t., s. 15.

uzmanlara ihtiyaç duyuldu. Özellikle Abdülaziz (1861-1876) döneminde, geniş bir alt yapıya ihtiyaç duyan donanmayı kurmak için, çok yüksek fiyatlarla dışarıdan gemi satın alınma yoluna gidildi.⁶⁷ Satın alınan gemilerle dünyanın önemli bir deniz gücü haline gelen Osmanlı donanması, önemli tesis ve tersaneler ile kendisini sürekli bir yenilemeye tabi tuttu. Abdülaziz'in kısa sürede yarattığı donanmayı birçok tarihçi İngiltere'den sonra Dünya'da ikinci deniz kuvveti olarak görmekteydi.⁶⁸ Donanmanın bu alanda öncülüğü söz konusu olduğu gibi, sivil denizcilik alanında da gemi inşa sanayi konusunda, bir takım girişimler gündeme geldi. Bunların başında, Şirket-i Hayriye'nin Hasköy'deki bakım ve onarım tersanesi ve İstinye Tersanesi bulunuyordu.⁶⁹ Bu birkaç girişim dışında Osmanlı gemi inşa sanayi alanında büyük ölçüde dışarıya bağımlıydı. XX. yy.a girildiğinde başta İstanbul Tersanesi olmak üzere; İzmit, Gemlik ve Sinop tersanelerine yeni makine ve tezgâhlar eklenmişse de, Avrupa'daki gemi sanayi gelişimine ayak uydurulamadı. Bundan sonraki dönemde, tersanelerdeki tezgâhlar, genellikle onarım maksatlı kullanılmaya başlandı. Dışarıdan alınan gemiler ise, Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz gücünü hiçbir zaman, diğer ülkelerin seviyesine çıkaramadı. Oysa Türkiye gibi üç yanı denizlerle çevrili, 8200 km.lik deniz sınırına sahip bir ülkede, savunmanın sadece kara kuvvetleri ile sınırlı olamayacağını Atatürk çok iyi biliyordu. Donanmanın savaşlarda oynadığı hayati rolü, daha Çanakkale savaşları esnasında Alman dostu Ernest Jöckh'e söylediği sözlerle vurgulamıştı;⁷⁰ *“Karada kısıtlanmış durumdayız. Tıpkı Ruslar gibi. Boğazları tıkamakla Rusları Karadeniz'in içine kapamış olduk ve eninde sonunda çökmeye mahkum ettik. Çünkü müttefikleriyle bağını kesmiş olduk. Ama biz de çökmeye mahkumuz. Hem de aynı nedenden. Gerçi Akdeniz'in Karadeniz'in ve Hint okyanusunun eteklerindeyiz. Ama herhangi bir okyanusa açılmıyoruz. Deniz*

⁶⁷ Abdülaziz döneminde yapılan 97.708.820 Osmanlı lirası tutarındaki dış borçların % 2'si savaş gemisi satın alınmasında kullanılmıştı. Osmaniye, Mahmudiye, Mesudiye, Avnillah ve Muini Zafer zırhlıları için İngiltere'ye 1.451.373 sterlin ödenmiş, ayrıca Mısır hükümeti tarafından ısmarlanan Asarı Tevfik, Nemci Şevket, Asarı Şevket ve İclaliye korvetleri 553.133 sterlin ödenerek satın alınmıştı. Alptekin MÜDERRİSOĞLU, **a.g.e.** cilt I, s. 42.

⁶⁸ Ş.Süreyya AYDEMİR, **Makedonya'dan Ortaasyaya Enver Paşa (1860–1908)** cilt I, Remzi Kitapevi, İstanbul 1971, s. 175.

⁶⁹ Murat KORALTÜRK, **a.g.m.**, s. 301.

⁷⁰ Cem GÜRDENİZ, “Güvenlik Ve Dış Politika Aracı Olarak Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin Aktif Kullanımı Ve Gelecek”, **Donanma Komutanlığı I. Deniz Harp Tarihi Semineri**, 2003, s. 2.

Kuvvetinden yoksun bir kara kuvveti olarak yarımadamızı kara kuvvetlerini çekinmeden getirebilecek bir deniz kuvvetine karşı hiçbir zaman savunamayız.”

Yeni Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı İmparatorluğundan kalan donanma bir enkaz halindeydi.⁷¹ Eldeki imkanlar ile mevcut olanları faal hale getirmek son derece zordu. Cumhuriyet donanmasının bu görünümü bir eğitim filosu **andırıyordu**. **Donanma**, esaslı onarıma muhtaç olan 11 ila 30 yaşlarındaki gemilerden ibaret bulunmaktaydı. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte, gemilerden yapılacak selamlama atışları bile güçlükle yapılabilmişti. Emekli Amiral Atıf Büyüktuğrul hatıralarında konuyla ilgili olarak; *“Cumhuriyet'in ilanı haberi ve merasim atışıyla Cumhuriyet'i selamlama emri akşamın çok geç saatlerinde geldi. Gemide merasim atışını yapacak hiçbir hazırlıkta yoktu. Atış hartuçlarını hazırlamak çok zor oldu. O kadar ki atılması gereken 101 pare atımın yarısını Hamidiye Kruvazörü yarısını da Ertuğrul yatı hazırlayabildi. Selamlık atışının yarısını da böylece Hamidiye diğer yarısını Ertuğrul yatı yaptı. Donanma Cumhuriyet dönemine böyle girdi. Yavuz Gemisi'de kocaman yarasıyla Tuzla'da yatmakta idi.”*⁷²diyordu.

Lozan Antlaşması ile birlikte Boğazlar, Boğazlar Komisyonu tarafından idare edilen, tarafsız, güvenliği ve statüsü Milletler Cemiyeti güvencesi altında olan

⁷¹ 1923 yılında, İclaliye ve Necm-i Şevket korvetleri, Muavenet-i Milliye sınıfı iki muhrip, Sultanhisar tipi iki torpidobot, Akhisar tipi iki torpidobot, Malatya ve Zuhaf gambotları kadro dışı bırakılmıştır. Kadro dışı bırakılan ve harap halde bulunan bu gemilerin bir kısmının satılmasına 13 Ocak 1924 tarihinde alınan hükümet kararı ile izin verilmiştir. Osmanlı tarihinde asla görülmedik şekilde zayıf, güçsüz bulunan Cumhuriyet donanması hurda halinde olan aşağıdaki gemilerden kuruluydu; 10.000 tonluk Turgut Reis zırhlısı ve 3.250-3.805 tonluk Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, 775 tonluk Peykişevket ve Berkisatvet torpido kruvazörleri, 616 tonluk Muavenet ve Numune, 290 tonluk Taşoz, Samsun ve Basra muhripleri, 270 tonluk Berkefşan, 200 tonluk Yunus, 160 tonluk Akhisar, Draç, Musul torpidobotları, 97 tonluk daha genç Sultanhisar ve Sivrihisar torpidobotları, 530 tonluk Aydın Reis, Preveze, Sakız, Burak Reis, 420 tonluk Hızır Reis, İsa Reis, Kemal Reis gambotları ve 9 adet ufak motor gambot, 365 tonluk İntibah, 365 tonluk Nusret, 270 tonluk Selanik mayın dökme gemileri, 3 adet çok eski zırhlı korvet (İclaliye, Muinzafer, Necmişevket), 3 adet askeri nakliye gemisi (Giresun, Reşit Paşa, Tirimüjgan), 23.000 tonluk Yavuz muharebe gemisi de I. Dünya Savaşında aldığı üç büyük yara ile Büyükkada ile Tavşan adası arasındaydı. **B.C.A.**, 030-18/01-02/1.12.20; Atıf BÜYÜKTUĞRUL, “Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının Ellinci Yılı”, **Bellekten**, cilt XXXVII, s. 145-148, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1973, s. 502.

⁷² Rasim ÜNLÜ, “Birinci Dünya Harbi'nden Önce Cumhuriyetin Kuruluşundan Sonra Türk Bahriyesi'nin Yeniden Organizasyonu Ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Oluşumu Ve Askeri Sonuçları (1923-1949 Arası), **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II Değişen Dünya Dengeleri içinde Askeri Ve Stratejik Açından Türkiye (23-25 Ekim 1995 İstanbul)**, Ankara 1997, s. 166.

silahtan arındırılmış bir bölgeydi. Boğazın doğu ve batısında 15'er km.lik kısımlarda askeri kullanım maksadıyla hiçbir yapı, bina ve tesis kurulamayacaktı. Dolayısıyla bu bölgelerde yapılması düşünülen askeri yatırımların önü bu anlaşma ile birlikte kapatılmıştı. Bu nedenle Cumhuriyet donanması, daha yolun başında gemi onarım ve inşa sorunlarıyla karşı karşıya kaldı.

Boğazların Lozan'dan kaynaklanan bu yeni statüsü nedeniyle, İstanbul'da korunmalı bir deniz üssü bulunmayışı, Marmara Denizi'nde donanma için üs olacak bir liman yapılması ihtiyacını ortaya çıkardı. Bu maksatla en elverişli bölge olan İzmit Körfezi'nde çalışmalar başlatıldı ve burada "Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı" adı altında yeni bir komutanlık teşkil edildi.⁷³ Körfezde kurulacak Bahriye Üssü'nün korunması içinde Darıca'da, Dil İskeleyi ve Topçularda, Hersek bölgesinde müstahkem mevkiiler kurulacaktı.⁷⁴ Bunların yanında, Deniz Kuvvetleri'nin eğitim kuruluşlarında da yeni düzenlemelere gidildi.

Hükümet'in daha önceden yaptırdığı keşiflere uygun olarak Körfez bölgesinde başlatılan çalışmalar; Çulhane Sahası Torpido Bakım ve Muhafaza faaliyeti, Derince Cephane Bakım ve Muhafaza faaliyeti, Seymen'de kömür depolama faaliyeti, Gölcük'te büyük tersane inşası olmak üzere dört ana kısma ayrıldı.

3.2.1. Donanmayı Geliştirmeye Yönelik Yapılan Yatırımlar

Üstün bir donanma yapmaya karar veren Atatürk, bunu üç kademe gerçekleştirilmeyi planladı. İlk olarak Yavuz onarılacak, 4 muhrip ve 4 denizaltı gemisi alınacak, daha sonra 8 muhrip, 8 denizaltı gemisi, mayın gemileri, karakol

⁷³ Atatürk'ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e., s. 172.

⁷⁴Yusuf ÇAM, "İzmit Tersanesi Ve Marmara Üssü Bahri Ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı", **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II(Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum(25-27 Ekim 1999- İstanbul)**, a.g.e., s. 445.

gemileri, mayın tarama gemileri ısmarlanacaktı. Bütün bunlar, özel bir kanun çıkartılarak yapılacak Gölcük Tersanesi ile tamamlanacaktı.⁷⁵

Türk Donanmasının en büyük ve kudretli zirhlisi olan Yavuz, Osmanlı döneminde yaşadığı havuz sıkıntısının aynısını tekrar yaşamaya başlamıştı. Bu sıkıntıyı aşmak amacıyla, Gölcük'te yapılması düşünülen havuz için açılan ihaleyi, en uygun fiyat ve şartları sunan Alman "Flender" şirketi kazandı. Alman şirket, savaşta ağır yara alan ve onarılmayı bekleyen Yavuz Kruvazörü'nün onarılması için yapılacak havuzu 1.200.000 TL. na yapmayı taahhüt etti.⁷⁶

Yavuz'un yüzdürülmesi, o dönemde Ege Denzinde yeniden güçlenen Yunan donanmasına karşı, Türk Deniz Kuvvetlerinin denge kurması açısından önemliydi. Bahriye Müdüriyeti, Yavuz'u yüzdürebilmek için türlü gayretler sarf ederek, bir bölmesinde toplanan suyu otomatik olarak diğer tarafa nakletmek suretiyle dengede tutmaya çalıştıysa da katılım borularının büzülmesi sebebiyle, gemi devrilme tehlikesiyle karşı karşıya kaldı. Geminin kurtulabilmesi amacıyla vakit kaybedilmeden bir havuzun inşa edilmesi gerektiği bir defa daha ortaya çıktı. Fakat bu sırada Savunma Bakanlığı'nın –özellikle Fevzi Çakmak Paşa'nın ısrarlarıyla⁷⁷ – denizaltı alınması yolundaki talebi üzerine, 1 milyon 200 bin liraya mal olacak ve özel ödenekle masrafları karşılanacak havuzun inşası tehlikeye girdi. Ama her şeye rağmen, Bakanlar Kurulu'nun 3 Eylül 1924 tarihli oturumunda, havuzun hemen yapılmasına ve denizaltının da taksitlendirme yoluyla alınmasına karar verildi. Yavuz için inşa ettirilecek 25 ton kudrette bir saç havuzun temininin güç olduğu anlaşıldığından, yeniden ihale açıldı. Havuzun inşası, 9 Mayıs 1925'de Alman

⁷⁵ Erdal AKKAYA, Türk Ordusundaki Stratejik ve Doktriner Değişiklikler (1923-1960), (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2006), s. 111-112.

⁷⁶ Celal EYİCEOĞLU, "Geçmişte Ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları", **Donanma Dergisi**, cilt LXXV, Sayı:439, (Ekim 1962), s. 4.

⁷⁷ Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve diğer generaller, Türkiye'nin bir taarruz donanması yapmasından ziyade, öncelikle kara kuvvetlerinin güçlendirilmesini, daha sonra donanmanın düşünülmesini istiyorlardı. Mareşal Fevzi Çakmak "çok büyük donanma" dan söz etmiş olmasına rağmen onun uygun bulduğu donanma sadece Bursa ovasındaki kolordu emrinde çalışacak ve Çanakkale boğazını savunacak ufak bir donanmaydı. Ne Yavuz gemisini onartmak ne de büyük gemiler almak istiyordu. İki denizaltı gemisi ve İstiklal Savaşı'nda getirilen 300 tane mayın deniz savunmasına yetecekti. Ama Atatürk, bir karacı subay olarak böyle düşünmüyordu. Bkz. Leman DENİZ, " Atatürk Ve Deniz Kuvvetleri", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, (Temmuz 2004), s. 8.

“Flender” Şirketi’ne verildikten bir yıl sonra, çok amaçlı, altı parçadan oluşan havuzun inşası tamamlandı.⁷⁸

Gölcükte havuz inşaatı devam ederken, hükümet aynı zamanda harap ve yıpranmış donanmasını çağın ileri donanmaları seviyesine çıkarmak içinde çalışmalara başladı. TBMM Hükümeti, Milli mücadele süresince, Maliye Bakanı’na harcama yetkisi veren avans kanunları ile ihtiyaçlarını karşılamıştı. Cumhuriyet’in ilanından sonra da 1924 yılı Mart ve Nisan aylarında ayrı ayrı geçici bütçe kanunları hazırlanarak, düzenli bir bütçe hazırlanması için ihtiyaç duyulan zaman kazanılmaya çalışılmıştı.

Başbakanlık, 1924 yılı bütçe görüşmelerinde ayrılacak bahriye bütçesinin tespitinde kolaylık sağlanması ve geleceğin deniz kuvvetlerinin ana hatlarının saptanması için, bir alt komisyon kurdu. TBMM’ den de bu konularda bilgi ve tecrübesi bulunan 3 milletvekilinin bu komisyona katılması istendi. Komisyonda Mazhar Müfit Bey (Denizli), Yahya Galip Bey (Kırşehir) ve Ahmet Muhtar Bey (Trabzon) milletvekilleri bulunmaktaydı. Millet Meclisinden de bu komisyona Hamdi Bey (İstanbul), Ali Rıza Bey (Kastamonu) ve Yusuf Ziya Bey (Zonguldak)’in katılması kararlaştırıldı.⁷⁹

1924 yılı için Bakanlar Kurulu, Milli Savunma Bakanlığı ve askeri fabrikalara 32.500.000 TL. sı bütçe ayırdı. Bunun yaklaşık 3.000.000 TL. lık kısmı bahriyeye ayrılacak bütçeydi. Ancak, 29 Ekim 1923 tarihinde genel kurulca oluşturulan özel komisyon, bahriyenin modern bir hale getirilmesi için 6.869.019 TL. sı ödeneğe ihtiyaç olduğunu tespit etti. Bu iki farklı rakam karşısında bütçe komisyonu, özel komisyon tarafından saptanan ödeneği, ihtiyaçları karşılaması açısından gerçeğe daha yakın buldu. Bütçe Komisyonu sözcüsü Mazhar Müfit Bey tarafından imzalanan “ Bahriye” raporuna göre, 1924 yılında önerilen tutar 4.577.631 TL. sıydı. Ancak bu paranın tümü bahriyenin harp giderleri için değildi. Bunun içinde Limanlar İdaresi giderleri için ayrılan 327.707 TL ve Sahil Koruma görevi yapan gambotların giderleri olan 672.687 TL. da vardı. Bu miktarlar düşünce,

⁷⁸ Celal EYİCEOĞLU, **a.g.m.**, s. 3.

⁷⁹ Fahri ÇOKER, “ Cumhuriyet Bahriyesi nasıl Kuruldu?”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 560, (Temmuz 1994), s. 62.

Bahriye için ayrılan bütçe 3.577.631 TL. olarak kalıyordu. Bunun 1.395.164 TL sı mevcut subay ve eratin aylık ve ödenekleri, 564.544 TL sı giyecek ve yiyecek, 782.154 TL. sı kırtasiye, ısınma, aydınlatma, kira, yolluk, ilaç ve tıbbi araç gereç, Okmeydanı telsiz telgrafı, bina onarımı vs. harcanacağından sadece 829.248 TL sı Bahriyenin bazı savaş gemilerinin onarımına ve cephane giderlerine ayrılmıştı.⁸⁰ Bu miktar tek başına Yavuz zırhlısının tamiri için ihtiyaç duyulan miktarı bile karşılamıyordu. TBMM’ de Bahriye bütçesi görüşülürken Trabzon Milletvekili Muhtar Bey, İstanbul milletvekili Hamdi Bey’e; *“Efendim; buyurdunuz ki; bugün Yavuz’un kıymeti –tabi böyle kimse almaz- ancak bir milyon liradır. Mükemmel tamir olunursa 40–45 milyon liralık gemi olur. Tamiri için ne kadar para lazımdır? Onu da söyleseniz de ona göre karar verelim.”* diye sormuş, Hamdi Bey de; *“Efendim; şimdiye kadar tamir edileceğini duyan müesseselerden vukubulan tekliflerde 250-300 bin İngiliz lirası ile tamir olunacağı bildirilmiştir. Bizim paramızla takriben 2.5 milyon lira kadar bir para eder.”*⁸¹ diye cevap vermişti.

Yine bütçe görüşmeleri esnasında Kazım Karabekir Paşa, Türk Donanması’nın Yunan tehdidiyle başa çıkabilmesi için, en az 15.000.000 TL. paraya ihtiyaç duyduğunu belirtmişti. Kastamonu Milletvekili Arif Bey’de; Kazım Karabekir’in sözlerini doğrular biçimde konuşarak, asıl meblağın 19 milyon olması gerektiğini vurguladı.⁸² Netice itibarıyla 1924 yılı bütçesinde, yapılan görüşmelerde, bahriye için 6.582.631 TL. sı ayrıldı ve bütçe 24 Mayıs 1924 gün ve 71 sayılı Resmi gazete ile yürürlüğe girdi.⁸³

Cumhurbaşkanı Atatürk, yanında eşleri ve beş milletvekili ile birlikte 11–21 Eylül 1924 tarihleri arasında Hamidiye gemisi ile gerçekleştirdiği Karadeniz gezisi, Cumhuriyet bahriyesinin gelişmesinde önemli bir aşama teşkil etti. Geminin şeref defterine 20 Eylül 1924 günü yazdığı şu direktif, Deniz Kuvvetlerinin temel hedefi oldu:

“...Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti’nin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha

⁸⁰ Fahri ÇOKER, **a.g.m.**, s. 63.

⁸¹ **TBMM Gizli Celse Zabıtları 25 Mart 1340 (1924)**, Devre II, Cilt VIII, 21. İnikat, 1. Celse, s. 393.

⁸² **TBMM Gizli Celse Zabıtları, 25 Mart 1340 (1924)**, Cilt IV, 21. İnikat, 1. Celse, s. 398.

⁸³ Fahri ÇOKER, **a.g.m.**, s. 72.

*müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere, mütehasıslara malikiyettir... ”.*⁸⁴

Deniz kuvvetlerinin Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı küçük bir daire ile idare edilemeyeceği ve deniz kuvvetleri gibi çok pahalı bir yatırım ve zaman gerektiren gücün, bir anda oluşturulamayacağı anlaşıldığından, deniz kuvvetlerinin mevcut durumunu geliştirecek ve geleceğini planlayacak ayrı bir vekaletin kurulması gerekliliği ortaya çıktı. Atatürk, aynı sene meclisin açış konuşmasında bu konuya değindi ve mecliste oluşan olumlu havadan da istifade edilerek, 29 Aralık 1924 tarih ve 539 sayılı kanun ile Bahriye Vekaleti kuruldu. Karar, 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı Resmi Gazete'de yayınlandı.⁸⁵

Bahriye Vekaletine 31 Aralık 1924 tarihinde, Atatürk'e yakınlığı ile bilinen Cebelübereket (Osmaniye) milletvekili Topçu Binbaşı İhsan (Eryavuz) Bey getirilmişti. Vekalet'in öncelik verdiği konu, ülkenin ekonomik durumunu da dikkate alarak, mevcut imkanlar dahilinde donanmanın çekirdeğini kurmaktı. Bu nedenle bahriyeye ayrılmış ödeneği en faydalı şekilde kullanmak için çaba gösterildi. Ödenekle birlikte, 5 Nisan 1925 gün ve 599 sayılı “Bahriye Fevkalade Bütçe Kanunu” ile beş yıl içinde, her yıl eşit miktarda harcanmak ve bir yıl içinde harcanmayan kısmı ertesi yıllara aktarılarak kullanılmak üzere alınan 15.145.000 TL olağanüstü ödenek, programın uygulanmasına hız kattı.⁸⁶ Olağanüstü ödeneğin yanında 18 Nisan 1925 gün ve 627 sayılı 1925 Bütçe Kanunu ile bahriyeye 5.130.380 TL, 24 Mayıs 1926 gün ve 848 sayılı 1926 Bütçe Kanunu ile de 5.105.158 TL ayrıldı. Bu ayrılan ödeneklerle Yavuz Kruvazörü'nün onarımı için havuz inşa edilmesi, denizaltı alınması ve İngiltere'nin Armstrong fabrikasından modern mayın arama tarama gemi ve cihazları alınması planlandı. Ayrıca deniz-hava kuvveti için 300 Hp. lik Fiat motoru ile donatılmış 12 deniz uçağı satın alındı.⁸⁷

⁸⁴ Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, 1. Baskı, Dz.K.K.lığı Yayınları, Yıl 2002, s. 15.

⁸⁵ Fahri ÇOKER, a.g.m., s. 73.

⁸⁶ A.g.m., s. 74.

⁸⁷ A.g.m., s. 74.

Yavuz Kruvazörü'nün onarım için havuza alınması esnasında, kızakların kayması sonucu gemide ve havuzda meydana gelen hasar, çalışmaları dokuz ay daha uzattı ve devlete ek mali yük getirdi. Yavuz havuzlandıktan sonra onarımını yapacak Fransız şirket, havuzun kırılması ve bu suretle gemi teknesinin hasar görmesi nedeniyle hem tamir masraflarının hem de sigorta primlerinin arttırılmasını talep etti.⁸⁸ Ödenek kısıtlı olduğu halde, çıkan yeni masraflar karşısında, Bahriye Vekili yabancı firmalardan yana tutum sergiledi. Bahriye Vekili hakkında havuzun ihalesi, Yavuz'un havuzlanması ve bu işlemler sırasında ilgili firmalar lehinde -yetkisini aşan- kararlar vererek firmaları rahatlatması nedeniyle, dedikodular ortaya çıktı. Dedikodulara, Başvekil İsmet İnönü ile Bahriye Vekili İhsan Eryavuz'un geçmişe dayalı ilişkileri nedeniyle, İnönü'nün olumsuz düşünceleri eklenince, Bahriye Vekili Eryavuz hakkında, 24 Aralık 1927 tarihinde Meclis soruşturması açıldı. Meclis Genel Kurulunda İsmet Paşa uzun bir konuşma yaptı ve İhsan Bey'in Yüce Divan'a gönderilmesini istedi. Bahriye Vekili İhsan Eryavuz yaptığı savunma ile , kendisi hakkında çıkarılan tüm iddiaları çürütmeye çalıştı, sözlerini tamamladıktan sonra kürsüden inerek toplantı salonunu terk etti. İsmet Paşa tekrar kürsüye gelerek “ *İki milyon lira sarf ederek çürük bir havuzu milletin başına yıktığından ve bu işte kendini kandırıldığından dolayı*” İhsan Eryavuz'un derhal Yüce Divan'a sevk edilmesini istedi. Meclis de bu isteğe uyarak İhsan Bey'in Yüce Divanda yargılanmasına karar verdi.

Mahkeme günlerce devam etti. Mahkeme devam ederken İngiltere ve Almanya'dan getirilen uzmanlar bahriye teknik kurulu ile birlikte havuzun inşaat planlarını incelediler. Sonunda havuzun birinci sınıf malzeme ile yapıldığına dair rapor verdiler. Fakat kamuoyunda “Yavuz-Havuz” davası olarak bilinen mahkeme sonucunda Eryavuz “ *Bakanlar Kurulu'ndan çıkmadan önce Flander Şirketine mektup yazmakla memuriyet görevini suistimal ettiği*” gerekçesi ile bir yıl, komisyonculuk yapan Sapancalı Hakkı'nın Saint Nazaire Şirketinden aldığı yüz bin liralık komisyon mektubunun kendisine ait olması ihtimali de göz önüne alınarak bir yıl, yani toplam iki yıla mahkum edildi ve görevden alındı.⁸⁹ Müteakiben Bahriye

⁸⁸ Mustafa HERGÜNER, a.g.m., s. 38.

⁸⁹ **Atatürk'ün Sırdaşı Kılıç Ali'nin Anıları**, (Der: Hulusi TURGUT), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 9.Baskı, Ağustos 2007, İstanbul, s. 251-252.

Vekaleti ve Bakanlık 16 Ocak 1928 gün ve 1198 sayılı kanunla kaldırıldı.⁹⁰ Bahriye Vekaleti kaldırıldıktan sonra, Silahlı Kuvvetleri tek bir Milli Müdafaa Vekaleti çatısı altında toplamak için, 16 Ocak 1928’de çıkarılan bir yasa ile Bahriye Vekaleti, Milli Müdafaa Vekaleti’ne bağlı bir müsteşarlık haline getirildi. Bahriye Vekaleti bütçesi de Milli Savunma Bakanlığı’na devredildi.

1926 yılında Alman Flender Şirketi’nin havuz inşaatını tamamlamasıyla, Yavuz’un tamiri için açılan ihaleye 9 firma müracaat etti. Bu firmalardan İstinye Tersanesini de işleten Fransız “*Saint Nazar*” en uygun fiyatı verdi ve ihaleyi aldı. Fransız Şirket, Yavuz’un tamirinde kullanılmak üzere makine, tekne fabrikaları ve dökümhane yaptı, Milli Savunma Bakanlığı da bu faaliyetleri takip ve kontrol etmek üzere Fen Müşavirliği kurdu. Havuzu yapan Alman şirketinin kurduğu tamir atölyeleri ve barınma barakaları, Gölcük’ün ilk askeri tesisleriydi.

Bahriye’nin geliştirilmesi, etkili bir donanma vücuda getirilmesi çalışmaları, bu kez Milli Savunma Bakanlığı tarafından ele alınmaya başladı. Bu amaçla 1928 yılı Bütçe Kanunu ile ayrılan 5.975.82 TL ödeneye ek olarak, yeni ödenek verildi. 5 Nisan 1925 gün ve 599 sayılı “Bahriye Fevkalade Bütçe Kanunu” ve 1926 yılı Bütçe Kanunu ile verilen ödenekten, 1927 yılı mali yılı sonuna kadar harcanmayan kısmı iptal edilmişti. Bununla birlikte, 1928 mali yılından itibaren Bahriye Bütçesinde; her çeşit gemi, fabrika, atölye, kurum ve havuz yapımı, Yavuz gemisinin onarılması ve her türlü silah, cephaneye satın alınması için en çok on yılda harcanmak ve yıllık harcama miktarı 3.000.000 TL sınırı geçmemek üzere 25.000.000 TL na kadar harcama ve yüklenmelere girişilmesine izin verildi. Ayrıca 24 Mayıs 1928 gün 1335 sayılı kanunla Bahriye kadrosunda bulunan gemilerden Turgutreis, Necmişevket, Akhisar, Numune-i Hamiyet ve Draç gemileri satılarak, yeni bir kaynak oluşturulmasına karar verildi.⁹¹

1926 yılı başlarında Hollanda’ya sipariş verilen I. ve II. İnönü denizaltıları, Deniz Kuvvetlerine 9 Haziran 1928 günü katıldılar. İlk önce bir filoya dahil edilen denizaltılar, daha sonra donanma kuruluşundan çıkarılarak, ayrı bir birlik halinde

⁹⁰ Fahri ÇOKER, **a.g.m.**, s. 74.

⁹¹ Fahri ÇOKER, **a.g.m.**, s. 75.

teşkilatlandırıldılar.⁹² Bu denizaltılar, 1929 yılında kurulacak olan Denizaltı Gemileri Komutanlığı'nın çekirdeğini oluşturdu. Aynı yıl içerisinde yapılan anlaşmalarla, İtalya'ya 4 destroyer, 2 denizaltı ve 3 hücumbotu daha ısmarlanarak Cumhuriyet Donanmasını kurma aşamasında önemli adımlar atıldı.⁹³ Üç hücumbot, 10 Eylül 1931 günü bir ticaret gemisinin güvertesinde Türkiye'ye geldi. Adatepe ve Kocatepe destroyerleri 18 Ekim 1931 de, Zafer ve Tınaztepe destroyerleri 6 Haziran 1932 de, Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları da 6 Kasım 1931 tarihinde Türk Donanmasına katıldı.⁹⁴ Böylelikle; Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda bir eğitim donanması hüviyetinde olan donanma, büyük bir ilerleme sonucunda ilk kez 1933 yılında bir savaş donanması görünümünü alıyordu. Donanma bu değişiklikler ile yeni baştan teşkilatlanmış oluyordu. Bu modern savaş donanmasının hızı saatte 12 milden 35 mile, top çapı 15'likten 28'liğe, etkili top menzili 6 kilometreden 16 kilometreye çıkıyor, elektrikli ölçme, hesap ve kontrol aletlerine kavuşuyordu.⁹⁵

1934 yılında Almanya tarafından İspanya'ya yapılan denizaltı, İspanya'da iç savaş tehlikesi baş gösterince, Türkiye'ye satıldı. 9 Ocak 1935'te Haliç'e giren geminin tecrübeleri, 2 Ağustos 1935'te tamamlandı ve "Gür" ismiyle donanmaya katıldı.⁹⁶

1936 yılında Türkiye ile Almanya arasında yapılan anlaşma gereğince, Türk Deniz Kuvvetleri için dört denizaltı daha yapılmasına karar verildi. Bu denizaltılardan iki tanesi Almanya'da yapılacak, diğer ikisi Taşkızak Tersanesinde monte edilecekti. Taşkızak'ta monte edilen denizaltılardan "Atılay" 14 Ağustos 1937 tarihinde, "Yıldıray" 9 Eylül 1937 tarihinde tamamlandı ve hizmete girdi.⁹⁷ II. Dünya Savaşı öncesinde Deniz Kuvvetlerini güçlendirmek için ayrılan bütçenin yanında, Şubat 1936'da, meclisten denizaltı gemisi almak üzere 2.100.000 TL.lık ilave harcama yetkisi alındı.⁹⁸ Cumhuriyet donanması özellikle 1928 – 1938 yılları

⁹² Atatürk'ün Doğumu'nun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e., s. 179.

⁹³ Fahri ÇOKER, a.g.m., s. 77.

⁹⁴ Atatürk'ün Doğumu'nun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e., s. 184.

⁹⁵ Atıf BÜYÜKTUĞRUL, a.g.m., s. 511-512.

⁹⁶ Atatürk'ün Doğumu'nun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e., s. 186.

⁹⁷ A.g.e., s. 188.

⁹⁸ A.g.e., s. 188.

arasında yapılan bu yatırımlar ile geliştirildi ve yeniden bir güç haline getirildi.⁹⁹ Bu dönem 1949 yılında oluşturulacak olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın da alt yapısını hazırlayacaktı.

Bahriye Vekaleti döneminde başlayan Yavuz muharebe kruvazörü tamiri, onarımının tamamlanması, seyir ve atış tecrübelerinin yapılmasından sonra 11 Ağustos 1930'da donanmaya katıldı.¹⁰⁰ Yavuz muharebe kruvazörü onarımının tamamlanmasından sonra, Deniz Kuvvetleri'nin sancak gemisi olarak, 1950 yılına kadar Türk Donanması'nda görev yapmış, birçok devlet büyüğü ve yabancı konuğu ağırlamış, 1973 yılında görevini tamamlayarak sökülmüştü.

Yavuz'un tamir edilerek donanmaya katılması ve yeni muhrip gemilerin alınmasıyla, 24 Kasım 1931 tarihinde yeni kuruluşa geçildi. Donanma Komutanlığı ismi kaldırılarak, Harp Filosu isim ve kuruluşu kullanıldı. Bu yapı, donanmanın mayın emniyetinin yetersiz görülmesi ve Hızırreis, İsa Reis, Kemalreis gambotlarının tadil edilerek, mayın arama tarama gemileri haline dönüştürülmesiyle, 1935 yılına kadar devam etti. Bu tarihten itibaren görülen ihtiyaç üzerine tekrar Donanma Komutanlığı kuruldu.¹⁰¹

Deniz Kuvvetleri'ni güçlendirmek için ayrılan bütçe, 1935 yılı ile 1942 yılı arasında, devlet tarafından ayrı bir kalem halinde hazırlanırken, 1942 yılı ile 1949 yılı arasında, Milli Savunma Bakanlığı'na tek bir bütçe uygulaması yapıldı. 1950 yılından sonra da tekrar Deniz Kuvvetleri'ne ayrı bir bütçe verildi. Ancak, yeni gemi ya da büyük fabrika temin etmek için, zaman zaman TBMM'den ayrı ödeme izinleri de verildi.

Devlet tarafından yapılan bütçenin dışında, özellikle 1947 yılından itibaren başlayan Amerikan askeri yardımından da, sadece gemi değil, bol miktarda malzeme,

⁹⁹ Dünya'da kutuplaşmalara doğru gidildiğini fark eden Türkiye, bu dönemde denizlerde daha güçlü olmaya çalışmıştır. İtalya'dan 4 muhrip (Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe, Zafer), 2 denizaltı (Sakarya, Dumlupınar), 3 avcı botu (Doğan, Martı, Denizkuşu), 1936 yılında İspanya'dan alınan Gür Denizatlısı ile Atatürk Dönemi'nin donanması şu şekilde oluşmuştur; **Harp Filosu:** Yavuz (Muharebe Kruvazörü), Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer (İhtiyat Filosu), Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet (Torpedo Kruvazörleri), **Denizaltı Filosu:** I. ve II. İnönü, Dumlupınar, Sakarya ve Gür Denizatlıları ile Erkin Ana Gemisi, **Mayın Tarama Filosu:** Hızır Reis, İsa Reis ve Kemal Reis Gambotları, Hücumbot Filosu: Martı, Denizkuşu ve Doğan Avcıbotları. Bkz. Erdal AKKAYA, **a.g.t.**, s. 113.

¹⁰⁰ **Atatürk'ün Doğumu'nun Yüzcüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e.**, s. 182.

¹⁰¹ **A.g.e.**, s. 184.

cephane ve akaryakıt gelmeye başlamış, bu da Deniz Kuvvetleri'nin bütçesine katkılar sağlamıştı. Fakat yardımlar bu alanda yerli sanayiye yapılan yatırım ve çalışmaların da gelişmesine engel olmuştu. Deniz kuvvetlerine 1935–1944 yılları arası bütçeden ayrılan pay ve karşılaştırması şöyleydi;¹⁰²

Tablo 6

YIL	DEVLET BÜTÇESİ	DNZ.K.BÜTÇESİ
1935	194.882.728	4.308.600
1936	216.890.000	5.783.780
1937	231.017.776	6.283.836
1938	249.954.020	6.583.880
1939	261.064.192	6.984.000
1940	268.476.321	6.979.000
1941	309.740.396	6.979.000
1942	394.326.938	7.542.049
1943	486.717.349	Milli Savunma Bakanlığı Bütçesi
1944	547.857.925	Milli Savunma Bakanlığı Bütçesi

3.2.2. Tersane Yapımı İçin Yapılan Yatırımlar

Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet yönetimine kalan tersaneler; Taşkızak, Haliç ve Camialtı'ydı. Bunlardan başka Cumhuriyet dönemine intikal eden özel kişi veya kuruluşlar ya da yabancılar tarafından çalıştırılan tersaneler - Hasköy ve Sütlüce'deki onarım tesisleri, Alaybey Tersanesi, İstinye Tersanesi- de mevcuttu.¹⁰³

¹⁰² Hüsnü ÖZLÜ, **a.g.t.**, s. 41.

¹⁰³ Mustafa HERGÜNER, **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923–1930), İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri**, Deniz Ticaret Odası Yayın No:62, İstanbul 2003, s. 163–167.

Gölcük'te havuzla birlikte, tersane yapımı içinde çalışmalara başlandı. Tersanenin yapılacağı arazinin alınmasında kullanılmak üzere, 1925 yılı bütçesine 40.000 TL. lık bir ödenek ilave edildi. Milli Müdafaa Vekaletinden Başvekalet makamına yazılan, 2 Mayıs 1938 tarih ve 6/1838 sayılı yazı, Gölcük Tersanesinin kuruluş amacını şöyle özetlemekteydi; “*Gölcükte inşa edilecek liman ve tersane her şeyden önce memleket müdafaasında çok mühim bir rol oynamış olan donanmanın gerek barış zamanı ve gerekse savaş zamanında tamirlerini yapma ve bilhassa Akdeniz’de yapılan siyasi anlaşmaların en mühimini teşkil eden bahri silâhların bu günkü ve yarınki müttefik devletlere de yardımını temin etmek ve bu meyanda dövize istinat eden bahrî teslihatın en mühimini memleket dâhilinde ve bu tersanede yapabilmektir*”.¹⁰⁴

İstimplak işi bitince İstanbul Tersanesi’nde bulunan Bahriye malzemesinin taşınmasına başlandı. Taşınan malzemeler, Haliç Tersanesi’nden daha eski olan İzmit Tersanesi’nin boş arazisine yığıldı. İstanbul’dan İzmit’e nakledilen tesislerin ilki torpido fabrikası ve deposuydu. Fabrika tezgâh ve teçhizatı, 1924 yılında İzmit’e getirilmişti. Çulhane’de bulunan ve İngilizler tarafından savaş sırasında yakılmış olan İzmit Mensucat Fabrikası, “Kocaeli Bahriye Fabrikası” adıyla torpido fabrikası olarak düzenlenmiş, aynı yerde bir de torpido deposu tesis edilmişti. Bir süre sonra fabrikanın adı “Kocaeli Deniz Fabrikası” olarak değiştirildi.¹⁰⁵ Bütün bu çabalara ve hükümetin bu konuya verdiği öneme rağmen, tersane inşaatı istenilen seviyeye gelmedi. Bu tarihlerde Gölcük’te, Flender Şirketi’nin havuz inşaatı için yapmış olduğu birkaç tesisten başka, hemen hemen hiçbir şey yoktu.

Türk vatandaşlarının kendi karasularında ticari gemilerle faaliyette bulunma hakkı bile yoktu. Bunu sağlayabilmek için, Cumhuriyet ile birlikte Türk sahillerinde, kendi vatandaşlarına ve kendi bayrağını taşıyan gemilere ticari hâkimiyet hakkı tanınması gündeme geldi. Bu maksatla, 29 Nisan 1926 tarihinde 815 sayılı “Kabotaj Kanunu” çıkartıldı, 1 Temmuz 1926 tarihinde de yürürlüğe girdi.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Hüsnü ÖZLÜ, a.g.t., s. 49.

¹⁰⁵ Atatürk’ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, a.g.e., s. 172.

¹⁰⁶ Ali KURUMAHMUT, “Kabotaj Kanunu ve Kabotaj Bayramı”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:557, s. 64.

1928 yılında Genelkurmay ve Milli Savunma Bakanlığı'nın karşılıklı olarak görüş alış verişinde buldukları ve fikir birliğine vardıkları, Gölcük'te tersane kurulması çalışmalarına, 1930 yılında Haliç Tersanesi'nin nakli ile başladı. Çalışmalar, 1932 yılında hükümetin hazırladığı ihale şartnamesinin ilan edilmesiyle, yeni bir boyuta girdi. Hazırlanan şartnameye Hollandalı "The Netherlands Harbour Works" firması olumlu cevap verdi ve 14 Haziran 1934 tarihinde mukavele imzalandı.¹⁰⁷ Burada gemi inşasının mümkün olduğunu göstermek için, Milli Müdafâ Vekaleti'nin teşvikiyle, 24 Mayıs 1934 tarihinde ilk gemi inşa edilmeye başlandı ve 1935 yılında tamamlandı. Cumhuriyet tarihinde, Türkiye gemi tezgâhlarında inşa edilen ilk gemi olan Gölcük tankeri, 16 ay gibi o dönem için kısa sayılabilecek bir sürede, denize indirilecek duruma gelmişti. Gölcük tankerinin ardından, tersanede su gemisi ve küçük gemilerin de inşası tasarlandı.¹⁰⁸

Ana hatlarıyla 86 gruptan oluşan projeye göre, 15.000 tonluk bir gemi yapılabilecek ve her türlü tamirat başarılabilirdi. Ancak projeye ayrılan maddi kaynakların yetersizliği nedeniyle -tersane yapımı için ayrılan para 17.782.788 TL si idi¹⁰⁹ -, öncelikle en çok ihtiyaç duyulan fabrika kısmını yapmak için harekete geçildi. Bu işin ihalesi de Hollandalı firma ile birlikte ihaleye katılan bir Alman firmasına verildi. Dört ayrı Alman şirketinden meydana gelen firma ile 1939 yılının Haziran ayında, 6044 sayılı mukavele yapıldı.¹¹⁰ Türkiye için son derece önemli olan Gölcük Tersanesi'nin yapımı, Krupp öncülüğündeki dört Alman şirkete (Gutehoffnungshütte, Philipp Holzmann AG, Siemens-Bau-Union ve Julius Berger Tiefbau AG) yaklaşık 30.000.000 Alman markına mal olacaktı.¹¹¹ Ancak II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Alman firmanın bu işi yapamayacağı anlaşıldı. Bunun üzerine Genelkurmay Başkanlığı, aynı yıl Eylül ayında, Milli Savunma Bakanlığı'na tersane inşaatının İngilizlere devri ve masraflarının da İngilizlerden alınacak kredi ile karşılanması yönünde bir yazı yazdı. Bakanlık, harp malzemesi alınması için İngilizlerden alınan kredi ile bu işin yapılamayacağını, yapılırsa bile 5-6 seneden evvel bitirilemeyeceğini, dolayısıyla işin bir süre ertelenmesi istedi. Ancak Genelkurmay

¹⁰⁷ Celal EYİCEOĞLU, **a.g.m.**, s. 8.

¹⁰⁸ Murat KORALTÜRK, **a.g.m.**, s. 304.

¹⁰⁹ Celal EYİCEOĞLU, **a.g.m.**, s. 8.

¹¹⁰ **A.g.m.**, s. 8.

¹¹¹ Cemil KOÇAK, **a.g.e.**, s. 191.

9 Şubat 1940 gün ve 23185 sayılı yazısıyla şu şekilde cevap verdi.; “ *Bu işin ehemmiyeti aşıkardır, kanaatimizce projenin muhakkak yerine getirilmesi ve gerekli inşaatın hemen başlaması icap etmektedir. İnşaatın başka bir gruba devri ile tahakkuku sağlanabilir. İnşaat süresinde Donanmamızın ihtiyaçlarını görmesi için İstinye tezgâhlarının da Mili Müdafaa Vekaleti emrine verilmesi icap etmektedir.*”¹¹²

Bu yazı üzerine Bakanlık, İngiltere’den yapılacak işle ilgili olarak tetkikte bulunmak üzere, bir heyet görevlendirmesini istedi. 1941 yılında Amiral Morgan başkanlığındaki heyet, Türkiye’de incelemelerde bulunarak, hazırladıkları raporu ilgili makamlara verdi. Hazırlanan rapor genel hatlarıyla şu şekildeydi;

“1- *Torpedo, mayın fabrikaları ve denizaltı akümülatör fabrikası binaları iyidir, iş görebilecek durumdadır.*

2- *Yukarıda belirtilen fabrikalar hariç, Gölcük’te bulunan diğer fabrikalar demode tezgâhlarla donatılmış karanlık savaşlar içinde bulunan ve Türk Donanmasının sulh de dahi onarım mesuliyetini üzerine alamayacak kadar yıpranmış tesislerdir.*

3- *Deniz yolları fabrikaları her ne kadar modern tesisatla teçhiz edilmişse de bu tesislerin bir harp gemisinin makine ve diğer tesisatını tamir edeceği düşünülemez, itimat olunamaz.*

4- *Bu duruma göre muhtemel bir harpte tüccar gemilerinde hasar olacağı düşünülürse, Denizyolları fabrikalarının Harb Bahriyesine kadar var olacağı gayet bariz şekilde belirir.*

5- *Modern gemilerin tamirleri için fabrikaların modern cihazlarla ve kâfi kaldırma vasıtaları ile donatılması, nakil vasıtalarına malik olması icap eder. Bu sebeple Gölcük Tersane projesinin tehir edilmeksizin tahakkuku Türk donanmasının istikbali bakımından elzemdir.*

6- *Hollanda şirketinin hazırlamış olduğu proje iyidir. Çok az ufak tadilatla tatbiki mümkündür.*

7- *Lüzumlu tesisat temin edildiği takdirde, önümüzdeki sene yapılacak ve ulaşılabilecek ilk hedefler şunlardır.*

a. *Bataklıkların kurutulması.*

b. *Tam teşekküllü bir hastanenin inşası.*

c. *Sahanın temizlenmesi ve yolların tesviye edilmesi.*

d. *Subay ve işçi evleri inşası.*

e. *Makineleri hariç, tekne makine fabrikaları ile dökümhanenin inşası.*

f. *Mütenavip cereyan dizeli elektrik santralinin teçhiz ve inşası.*

g. *Kuvvet santralinin tevsii.*

8- *Bu işlerin yapılmasında Türkiye için zorluk mevzubahis olmayacaktır. Bu binaların inşası sırasında yapılacak teşebbüslerle İngiltere ve ABD’den lüzumlu malzeme ve teçhizat getirilebilir.*

¹¹² Celal EYİCEOĞLU, a.g.m.,s. 9.

9- Ana projedeki makine fabrikasının bazı kısımları yapılmayabilir, fakat hücumbotu tamir ve tecrübe kısmı ilave edilmelidir.

10- İkinci sene (Mali) varılacak hedefler şunlar olmalıdır.

a. Tekne teçhizat fabrikası

b. Marangozhane

c. Kazanhane

d. Demirhane

e. Elektrik fabrikası

11- Rıhtım, iskele ve havuz inşaatı harpten sonraya bırakılmalıdır.

12- İstenilecek İngiliz mütehassısları yollanmaya çalışılacaktır.”¹¹³

İngiliz Heyetine refakat eden Binbaşı Ata Utku¹¹⁴ ise yapılan incelemeler sonucunda verdiği raporda;¹¹⁵

“1- Gölcük’ü iyi bulmadılar.

2- Buranın sulh’te dahi iş göremeyeceğini söylediler.

3- İskân, eğlence ve spor durumunu fena buldular.

4- Çırac ve deniz talebelerinin yetişmesini fena buldular.

5- Ambarların ıslahını lüzumlu gördüler.

6- Hesap ve organize işlerinin aksak olduğunu belirttiler. Yalnız bu gibi işlerin de İngiltere’de pekiyi yürütülmediğini bahis ile gerekli misallerin başka şirketlerden alınması için tavsiyede bulundular.

7- Gölcük’e bağlı ikinci bir kuvvet santralinin mutlaka olması lazım geldiğinde bilhassa ısrar ettiler.” dedi.

Bu raporlar üzerine; Milli Savunma Bakanlığı, tersane için ihtiyaç duyulan tezgâhları İngiltere’den getirtmek üzere teşebbüse geçti. 20 Ağustos 1942 de bir komisyon kuruldu. Karabük Demir ve Çelik Fabrikasına çelik siparişleri verildi. Ekim 1942 tarihinde, makine döküm ve tekne fabrikalarının temel inşaatının iki sene içinde bitirilmesi için ihale açıldı¹¹⁶.

Görüldüğü gibi Gölcük Tersanesi Atatürk zamanında planlanmış ve eldeki mevcut imkanlar kullanılarak kısa sürede bitirilmek istenmişse de ortaya çıkan maddi imkansızlıklar ve II. Dünya Savaşı, bu tersanenin yapımını uzatmıştı. Bugün bu

¹¹³ Celal EYİCEOĞLU, a.g.m.,s. 9-10.

¹¹⁴ Denizci bir aileye mensup olan Ata Nutku, Türkiye’de modern kılavuzluk teşkilatının kurucusu olan Süleyman Nutku’nun oğludur. 1904’te doğan Ata Nutku, Almanya’da gemi mühendisliği eğitimi aldı. Gölcük tankerinin planlarını çizdiği sırada donanmada yüzbaşı rütbesi ile görev yapmaktaydı. Gölcük ve Taşkızak askeri tersanelerinin modernleştirilmesi için çalışan Ata Nutku, 1948’de Deniz Kuvvetlerinden yarbay rütbesiyle emekli oldu. Yüksek Mühendis Okulu’nda gemi inşaiye dersleri veren Ata Nutku, 1953’te Gemi Enstitüsü’nü kurdu. Ordinaryüs profesör olarak uzun yıllar ders veren Ata Nutku, meslek yaşamında bir yüzer havuz, iki mayın dökme gemisi, üç şehir hattı vapuru, dört araba vapuru, ve Deniz Nakliyat’a ait *Abidin Daver* şileplerini inşa etti. 100 metre uzunluğunda gemi model deney havuzunu ve laboratuvarını gerçekleştirdi. Türkiye gemi inşa sanayinin öncü ismi Ata Nutku 1994’te vefat etti. Bkz. Murat KORALTÜRK, a.g.m.,s. 305.

¹¹⁵ Celal EYİCEOĞLU, a.g.m., s. 10.

¹¹⁶ Celal EYİCEOĞLU, a.g.m., s. 10.

tersane, Türk Deniz Kuvvetleri'nin gemi inşası alanında öncülüğünü yapmaktadır. Bu tersanede 1938 ile 1945 yılları arasında yapılan gemiler şunlardı; ¹¹⁷

Tablo - 7

İNŞA YILI	ADEDİ	CİNSİ	TONAJI
1938	1	Gölcük Yağ Gemisi	1250
	6	Torpedo Şalopası	35
	1	Dalgıç Motoru	14
1939	1	Atak Römorkörü	550
1941	1	Taşıt Römorkörü	26
	4	Yıldırım-Bora-Şimşek-Kasırga	20
1944	1	Bekirdere Cephane Gemisi	545

Diğer bir tersane de Taşkızak Tersanesiydi. I. Dünya Savaşı'ndan sonra İstanbul'un işgali ve askerden arındırılması ile Taşkızak Tersanesi kapatıldı. Gölcük'te yeni bir tersane kurulmasına karar verildikten sonra, Taşkızak Tersanesindeki mevcut tezgâh ve makineler buraya nakledildi.

1941 yılında Taşkızak Tersanesi yeniden kuruldu ve az sayıda mühendis ve işçi ile çalışmaya başladı. 1960 yılından itibaren gelişmesini hızlandıran tersane, modernleşme ve tesisleşme faaliyetleri ile deniz kuvvetlerimizin ihtiyaçlarını karşılamaya devam etti. Tersanede askeri amaçların dışında 135 metre boyundaki kızakta ticari amaçlı gemiler de yapılmaktadır.

Yapılan yatırım, fabrika ve tesislerde buraya kadar yaptığımız incelemelerde gördüğümüz gibi, dönemin siyasi ve askeri açıdan güçlü devletleri, Türkiye'ye gerek teknolojik açıdan gerekse mali yönden yardımda bulunmak için çaba sarf etmekteydiler. Bunun birçok nedeni olmakla beraber yaklaşan Dünya Savaşı'nın da etkisinin olduğu düşünülebilir. Özellikle II. Dünya Savaşı'nın hemen öncesine kadar olan dönemde, Almanya ve İngiltere'nin, Türkiye'yi kendi taraflarına çekmek için faaliyette buldukları, askeri yatırımlarını artırdıkları görülmektedir.

¹¹⁷ Hüsnü ÖZLÜ, a.g.t., s. 52.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İNGİLTERE VE ALMANYA’NIN YATIRIMLARI, ASKERİ AÇIDAN TÜRKİYE’DEKİ DEMİRYOLLARI

4.1.İNGİLTERE VE ALMANYA’NIN TÜRKİYE’DEKİ YATIRIMLARI

Ülkeler ihtiyaç duydukları anda dışarıdan yardım alabilirler. Ancak bu yardım ülke bütünlük ve bağımsızlığını tehdit eder bir niteliğe bürünürse, son derece tehlikeli bir durum ortaya çıkar. Bu durumun farkında olan Atatürk, Milli mücadele yıllarında, özellikle Sovyetler Birliği’nden alınacak yardımlar konusunda “*Pek ziyade memüldür ki (umulmakta) Sovyet Cumhuriyeti bize tasavvur ettiğimiz muavenetleri (yardım) ifa etsin... Biz kendi varlığımızı müdafaa ve muhafaza edecek tarzda hareket etmeliyiz ki hiçbir surette ümitsiz olmayalım*” demişti. En ümitsiz zamanlarda dahi dış yardımların, uzun dönemde ülke için zararlarının farkında olan Atatürk, bağımsızlığın her şeyden önce, o ülkenin kendi öz kaynaklarına dayandırılması gerektiğine inanıyordu.¹

Milli mücadeleyi kazanıp düşmanlarını topraklarından atan Türkiye Cumhuriyeti, 1923–1938 yılları arasında dengeli ve çıkarlarına uygun bir dış politika izlemek zorundaydı. Çünkü, savaş sonrasında Türkiye neredeyse Avrupa’nın tüm güçlü devletleriyle komşu durumuna gelmişti. Doğusunda Sovyetler Birliği, güneybatı bölgesinde İtalya, güneydoğu bölgesinde Irak mandateri İngiltere ve Suriye mandateri Fransa vardı.

İngiltere, Lozan’dan itibaren Atatürk’ün önderliğinde “Yurtta Barış, Dünyada Barış” ilkesine dayalı bir dış politika izleyen Türkiye’ye karşı, 1930’lu yıllara kadar kimi zaman gergin ve kopuk diplomatik ilişkiler yürütmüş, daha sonra şartların değişmesiyle birlikte, belirgin bir siyasi ve askeri yakınlaşma göstermişti. Almanya ise, I. Dünya Savaşı’nın ardından, 1924 yılında Türkiye ile tekrar diplomatik ilişkileri başlatmış, 1927 yılından itibaren ekonomik, 1933 yılından itibaren de

¹ Ergün AYBARS, *Ulusal, Laik, Sosyal Hukuk Devleti, Atatürkçülük ve Modernleşme*, İzmir 2000, s. 210.

mevcut siyasi ilişkilerini geliştirmek ve askeri anlamda yakınlaşabilmek için çok büyük bir gayret göstermişti.

4.1.1.İngiltere'nin Türkiye İle Atatürk'ün Ölümüne Kadar Olan İlişkileri

Lozan Barış Konferansı, Türk-İngiliz ilişkilerinde yeni bir dönemin başlayacağını habercisi olmuştu. Konferans'ta, İngiltere'yi Dışişleri Bakanı Lord Curzon'un yerine, İstanbul'daki İngiliz Yüksek Komiseri Sir Horace Rumbol temsil etmiş, bu durum da İngiltere'nin Türkiye ile ilişkilerini yumuşatma çalışmaları olarak düşünülmüştü. Fakat Türk-İngiliz ilişkileri Lozan'dan hemen sonra normale dönmedi. Nedenlerin başında olan Musul sorunu konferansta çözülememiş, bu da ilişkilerde gerginliğe sebep olmuştu.

Mondros Mütarekesi gerekçe gösterilerek, Musul ve çevresi İngiltere tarafından 15 Kasım 1918'de işgal edilmişti.² Lozan Anlaşmasının 3. maddesi gereğince, bu sorunun çözümü dokuz ay içerisinde bir sonuca ulaştırılması koşuluyla, Türk-İngiliz ikili görüşmelerine bırakıldı. Bu görüşmelerde, İngiltere'nin Musul'a ek olarak Hakkari'yi de istemesi, 5 Haziran 1924'te bir netice elde edilemeden toplantının sonuçlanmasına neden oldu. Görüşmelerin bu şekilde neticelenmesinden sonra, 1924 Ağustos'unun ilk günlerinde, yıllardır Türkiye'ye pek ciddi bir rahatsızlık vermeyen Nasturiler ortaya çıkmış, Hakkari bölgesinde güvenliği tehlikeye atan olaylara karışmışlardı. Bu olaylar üzerine, 14 Ağustos 1924 tarihinde toplanan Bakanlar Kurulu'nun kararıyla, 7. Kolordu Komutanı Cafer Tayyar Paşa'ya isyanı bastırma ve gerekirse Musul'a kadar ilerleme görevi verildi. İsyân kısa sürede bastırıldı.³

Sorunun ikili görüşmelerle çözülememesi üzerine, 20 Eylül 1924 tarihinde toplanan Milletler Cemiyeti Konseyi, İtalya ve Fransa'yı da yanına alan İngiltere'nin etkisinde kalarak, bölgedeki durumun bozulmaması ve durumu yerinde inceleyecek

² Yavuz ÖZGÜLDÜR, "İki Savaş Arası Dönemde İngiltere Ve Almanya'nın Türkiye'deki Siyasi Ve Askeri Yatırımları", **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri Ve Stratejik Açından Türkiye(23-25 Ekim 1995-İstanbul)**, a.g.e., s. 489.

³ Erdoğan KARAKUŞ, a.g.e., s. 28.

bir komisyon kurulması kararını aldı. Kurulan komisyon, 1925 yılı Eylül ayında hazırladığı ve Musul'un Irak'ta kalması gerektiğini belirttiği raporu Milletler Cemiyetine sundu. Milletler Cemiyeti bu tavsiyeyi aynen kabul etti.⁴ Hakkari Türkiye'de bırakıldı.

Milletler Cemiyeti'nin bu kararından sonra, İngiltere ile Türkiye arasındaki ilişkiler gerginleşti. Irak sınırında çıkan çatışmalarla iki ülke savaşın eşiğine kadar geldi. Bu gelişmeler üzerine Brüksel'de yapılan toplantılarda geçici bir sınır tespit edildi.

Türkiye'nin çözmesi gereken ekonomik ve toplumsal problemlerinin bulunması ve bu arada çıkan Şeyh Sait isyanı, meselenin üzerine daha fazla gidilmesini engelledi. İçeride köklü reformlara ve inkılaplara girişebilmek için dış dünya ile olan sorunlarını çözmek zorunda olan Türkiye, sonunda Milletler Cemiyeti'nin kararlarını kabul etti. 5 Haziran 1926 tarihinde İngiltere ile anlaşma imzalanarak, Irak-Türkiye sınırı çizildi.⁵ Anlaşma ile aynı zamanda Türkiye, Musul petrollerinden Irak'ın payına düşen hissedenden % 10'luk bölümü, 25 yıl süreyle almaya hak kazandı. Fakat daha sonra Türkiye, 500.000 İngiliz Lirası karşılığında bu hakkından vazgeçti.

Musul uzun yıllar Türkiye için bir amaç ve hedef olmuştu. Türkiye'nin Musul'u Irak'a bırakırken, bu ülkeye karşı takındığı olumlu tavrı ve daha sonrası için oluşan beklentileri, Tefik Rüştü Aras 1970 yılında şöyle açıkladı; *“Türkiye, Musul'u Irak'a terk ederken İngiltere ile arasının açık olması karşısında başka ülkelerin Türkiye ile ilişkilerini geliştirmekten duydukları endişeyi gidermek istediği gibi; Musul'u Irak'a verip bu ülkeyi memnun bırakarak ileride onunla bir konfederasyon yapmayı da düşünmüştür. Fakat Irak'ta bu işi gerçekleştirecek Türk yanlısı devlet adamları suikasta uğradılar.”*⁶

1930'lu yıllara kadar durgun bir seyir gösteren ilişkiler, bu tarihten itibaren özellikle Balkanlar ve Türkiye üzerinde gittikçe artan İtalya tehdidiyle birlikte, gelişme gösterdi. Akdeniz'deki milli çıkarları nedeniyle İngiltere, uluslararası

⁴ Erdoğan KARAKUŞ, a.g.e., s. 29.

⁵ Yavuz ÖZGÜLDÜR, a.g.m., s. 490.

⁶ Erdoğan KARAKUŞ, a.g.e., s. 30.

platformlarda Türkiye'yi desteklemeye başlamıştı. Bu alanda yapılan ilk işbirliği, Türkiye'nin Milletler Cemiyetine girişi sırasında ortaya çıktı. İkinci ve de en önemli yakınlaşma, Montreux Boğazlar Konferansı esnasında oldu. İngiltere, konferansa kendi milli çıkarlarını koruma yönünde hazırladığı bir tezle geldiği halde, Türk tezinin görüşmelerde ana esas olarak kabul edilmesinde önemli bir destek vermişti.⁷

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra, Türk-İngiliz ekonomik ve askeri ilişkilerinin geliştirilmesi için çok uygun bir ortam doğdu. Aslında bu tarihe kadar Türkiye, güçlü bir ülkenin kendi ekonomik hayatında söz sahibi olmasına şiddetle karşı çıkarken, bu tarihten sonra İngiltere'nin gittikçe artan bir şekilde ülke sanayisini geliştirmede pay sahibi olmasına izin verdi. Örneğin 1936 yılında Alman Krupp firmasının daha iyi şartlar önermesine rağmen, Karabük Demir Çelik İşletmesinin inşaatı, İngiliz Brassert firmasına verilmişti.⁸

10 Kasım 1936 tarihinde, İngiliz Hükümeti ile 2,5 milyon sterlinlik kredi anlaşması imzalanmasıyla, Brassert firmasına ihale edilen tesislerin temeli, 3 Nisan 1937'de İsmet İnönü tarafından, Zonguldak'ın Karabük köyünde Filyos Irmağının kolları olan Soğanlı ve Araç çaylarının birleştiği arada, geniş çeltik tarlaları üzerinde atıldı. Böylece Karabük'te çeltik tarımından çelik sanayine dönülerek, Türkiye'nin ilk ağır sanayi hamlesi başlatılmış oldu.⁹

Türkiye ile olan ilişkilerini özellikle yaklaşan II. Dünya Savaşı öncesinde güçlendirmek isteyen İngiltere, Türkiye'ye 1938 yılında 16 milyon sterlinlik bir kredi daha açtı. 27 Mayıs 1938 tarihinde açılan ve İngiltere Meclisi'ne sunulan bu kredi anlaşması teklifi, mecliste, basında ve kamuoyunda uzun bir süre şiddetli bir şekilde tartışıldı ve onaylandı. Onaylanan kredinin 10 milyon sterlinlik bölümü, Türk sanayini ve endüstrisini geliştirmede, stratejik yol ve demiryolları yapımında, liman tesisleri ile madenlerin işletilmesinde kullanılacaktı. Kredinin 6 milyon sterlinlik bölümü ile de Türk ordusunu güçlendirmek amacıyla, çeşitli çap ve cinsteki askeri malzemeler ve silah alınacaktı.¹⁰

⁷ Yavuz ÖZGÜLDÜR, **a.g.m.**, s. 491.

⁸ Erdoğan KARAKUŞ, **a.g.e.**, s. 44.

⁹ <http://www.tdci.gov.tr/html/tarihce.html>, 5 Mayıs 2008.

¹⁰ Yavuz ÖZGÜLDÜR, **a.g.m.**, s. 492; **B.C.A.**, 080.14/01-02/84-74-17.

1938 yılına gelindiğinde Türk Silahlı Kuvvetlerini güçlendirmek için yoğun bir çalışma içine girildiğini görmekteyiz. Özellikle uçak temini ve üretimi konusunda başlangıçta Almanlarla başlayan çalışmalar, daha sonra Türkiye'nin İngiltere'ye yaklaşmaya başlamasıyla devam etmişti. Aynı şekilde savaş gemisi temini, Boğazların tahkimatı ve kimyasal silah çalışmaları da yapılmaktaydı.

İngiltere Türkiye'ye kendi kullandığı uçakları satmayı planlamaktaydı. Fakat Türkiye, sadece uçak almayı düşünmüyor, aynı zamanda mevcut uçak fabrikasının genişletilmesini veya yeni bir uçak fabrikasının daha yapılmasını istiyordu. 15 Şubat 1938 tarihinde Tevfik Rüştü Aras'ın, İngiliz büyükelçisi ile yaptığı görüşmede, Türk hükümetinin amacının; 300 uçaklık çağdaş bir hava kuvveti oluşturmak olduğu ve savaş zamanı yılda 250–300 uçağın ülke içerisinde üretilmesini hedeflediği belirtildi.¹¹ Bu aynı zamanda İngiltere'nin müttefiklerine uçak sağlama konusunda rahatlamasına neden olacaktı. Muhtemelen İngiltere bu öneriye; Türkiye'nin mali açıdan daha çok desteklenmesi gerekebileceğinden veya Türkiye'yi yılda 300 uçak üretebilecek bir ülke durumuna getirmeyi istemediğinden sıcak bakmadı.

Türk Genelkurmay Başkanlığınca, gerek müttefik hava kuvvetlerini takviye etmek, gerekse Türk havacılığını geliştirmek ve mevcut hava kuvvetlerinin bakım ve idamesini sağlamak maksadıyla, 29 Haziran 1939 tarihinde, toplam 258 adet uçak İngilizlerden talep edildi. Talep edilen bu uçaklarla (Spitfire) 6 adet av bölüğü kurulması, her bölük için de 12 adet uçağın işletme yedeği olarak kullanılması düşünülmüştü.¹² İngiliz Hava Ataşeliği'nin, 24 Ocak 1944 tarihli Türk Genelkurmay Başkanlığına yazılmış mektubundan; bu uçakların verilmediği, 30 Ocak 1943 Adana görüşmelerinden sonra, bir sene içerisinde Spitfire uçakları yerine 80 adet Hurricane II uçaklarının verildiği, yazılan mektup tarihi itibariyle 54 adet daha verileceği anlaşılmaktadır. Bu durumda, 3–4 yıllık bir gecikmeyle de olsa uçak ihtiyacının % 57 si İngiltere'den sağlanmaya başlanmıştı.¹³

¹¹ Erdoğan KARAKUŞ, a.g.e., s. D-7.

¹² Musa ÇAKIR, "İkinci Dünya Harbi Döneminde Askeri Lojistik Hizmet Ve Destek Sağlamaya Yönelik İngilizlerle Yapılan Temaslar", **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi Ve Türkiye(20-22 Ekim 1997-İstanbul)**, a.g.e., s. 410.

¹³ Musa ÇAKIR, a.g.m., s. 410.

1939 yılı sonlarında Türkiye, İngiltere ve Fransa arasında yapılan anlaşmanın siyasi yönlerinin yanı sıra, Türkiye için oldukça önemli ekonomik yönleri de bulunmaktaydı. Türkiye'ye verilecek 25 milyon sterlinlik savaş teçhizatının, 9 milyon sterlinini Fransızların, geri kalanının da İngilizlerin karşılamasına karar verildi. Ayrıca İngiltere, Türkiye'nin 15 milyon paundluk külçe altın borcunu da silmeyi kabul etti.¹⁴ Ancak, Fransa savaşta ağır bir yara alıp, ekonomik olarak zor durumda kalınca, bu yükümlülüğü yerine getiremedi.

4.1.2. Almanya'nın Türkiye'deki Askeri Yatırımları

Almanya'nın Türkiye'de askeri yatırım yapması ve silah sanayinin Osmanlı İmparatorluğu'na satışlara başlaması, 1860'lara kadar gitmektedir. 1861'de denemek amacıyla, Alman "Krupp" firmasına ilk top siparişleri verildi. Bunu 1863 ve 64 yıllarında toplam 112 batarya sahra topunun siparişleri izledi. 1869 yılından sonra firmanın İstanbul'da temsilciliğinin açılmasıyla da Krupp toplarının Osmanlı pazarına girişi hızlandı.¹⁵

XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, Alman-Türk siyasi ve ekonomik işbirliğinin artması ile birlikte, "Krupp" firmasının yanında, Schwaben'deki "Oberndorf Mauser" ve "Berlin Ludwig Loewe" gibi diğer büyük Alman silah firmaları da Osmanlı silah pazarına katıldılar.

Osmanlı İmparatorluğu ordunun vuruş gücünü yükseltmek ve boğazların tahkimi için 1873 yılında; Krupp'a 18.500.000 mark değerinde, 500 top sipariş etti.¹⁶ Osmanlı İmparatorluğu'nun 1877-1878 yılları arasında Ruslarla yaptığı savaşta, İngiliz ve Fransızlarla yaşadığı sorunlar, savaş sonrasında Almanya'yı ülke içerisinde etkili duruma getirdi. Aynı zamanda Almanya'nın Fransa ile yaptığı savaşta, modern silahları ve askeri tekniği ile yeterliliğini ispatlaması, İngiliz ve Fransa'ya karşı kendini güvende hissetmek isteyen Osmanlı İmparatorluğu için önemliydi. Bu

¹⁴ Erdoğın KARAKUŞ, a.g.e., s. 168.

¹⁵ Mehmet BEŞİRLİ, "II nci Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları", **Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** Sayı:16, (Ocak 2004), s. 123.

¹⁶ Jehuda L.WALLACH, **Bir Askeri Yardımın Anatomisi Türkiye'de Prusya- Alman Askeri Heyetleri 1835-1919** (Çev: Fahri ÇELİKER), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara 1985, s. 7.

nedenle II. Abdülhamid, 1881 yılından itibaren Türk Ordusu'nu yeniden düzenlemek için, Almanya ile askeri işbirliğine gitmeye karar verdi. Bu amaçla Almanya'dan askeri bir heyet göndermesini istedi. İki yıl süren görüşmeler neticesinde anlaşma sağlanınca, heyet 11 Nisan 1882 yılında Türkiye'ye geldi.¹⁷

Sultan II. Abdülhamid, Alman askeri danışmanı Kaehler'in¹⁸ ölümünden sonra, 15 Ocak 1883'te Türkiye'ye gelen Colmar Von der Goltz'u, ferik ünvanıyla 1886'da Osmanlı ordusundaki Alman reform grubunun liderliğine getirdi. 1895 yılına kadar Türkiye'de kalan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Genelkurmay İkinci Başkanlığı görevine kadar yükselen General Von der Goltz, bir Alman askeri yetkilisine yazdığı mektupta; Almanya'nın Türkiye'ye "*askeri yardım*" çalışmalarının asıl amacını şöyle açıklıyordu; "*...300.000 kişilik redif kuvvetleri üzerinde doğrudan nüfuzumuzu kullanarak Osmanlı Ordusunun idaresini evvelki durumdan daha fazla ve bir daha elimizden geri alınamayacak şekilde ele geçirebileceğiz.*"¹⁹ O tarihlerde Almanya'nın İstanbul'daki Büyükelçisi Wagenheim da "*Türkiye'de orduyu kontrol eden güç biz oldukça, Almanya'ya muhalif hiçbir hükümet iktidarda kalamaz.*" diyerek asıl amaçlarını açıklıyordu.

Bu dönemde Von der Goltz Paşa'nın direktifleriyle, özellikle İngiliz ve Fransızlara karşı boğazların savunulması için, yeni silahlar alınması ve tahkimatlar yapılması istendi. Ordunun modern hale getirilebilmesi için yeni toplara ihtiyaç vardı. Bunun sonucu olarak, 1885 yılının Haziran ayında Osmanlı İmparatorluğu, özellikle Çanakkale Boğazı'nın tahkimatı için, Essen'deki Krupp firmasına toplam

¹⁷ Mehmet BEŞİRLİ , **a.g.m.**, s. 125; Heyet içerisinde Albay Kaehler, Piyade Yüzbaşı Kamphönever, Topçu Yüzbaşı Van Hobe, Yüzbaşı Ristow vardı. Alman askeri heyeti Osmanlı ordusunun yeniden yapılanması için çaba sarf ederken dolaylı olarak Alman savaş endüstrisinin de yeni pazar bulmasına katkıda bulunuyorlardı. Almanya'da üretilen silahlar bu dönemde Osmanlı ordusuna girerken Prusya'da askeri eğitimi alan Osmanlı subayları da silahları kullanmayı öğreniyorlardı. Bkz., M. Alpay ERCAN, "XX. Yüzyılın İkinci Çeyreğinde Türkiye Almanya İlişkileri (1923-1945)", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Türkiye Cumhuriyeti Tarihi) Anabilim Dalı, Kars 2006), s. 4.

¹⁸ Kaehler, 14 Haziran 1882'de Tuğgeneral (Mirliva) oldu. Kısa süre sonra da Korgeneral yapılarak padişah yaverliğine getirildi. 1885'de öldüğünde Mareşalliğe (Müşir) yükseltilmişti. 1885'de öldüğünde Mareşalliğe (Müşir) yükseltilmişti. Kaehler, Türkiye'de kaldığı üç yıl içinde Alman silah endüstrilerinin Osmanlı pazarına girmesine ve silah siparişleri almasına çok çaba sarf etti. 1882 yılında Osmanlı Hükümeti'nin Krupp firmasına çeşitli çaplarda top siparişi vermesinde de etkili oldu. Ayrıntılı bilgi için Bkz.; J. L. WALLACH, **a.g.e.**, s. 30-33.

¹⁹ Onur ÖYMEN, **Ulusal Çıkarlar, Küreselleşme Çağında Ulus Devleti Korumak**, Remzi Kitapevi, 2. Basım, İstanbul 2005, s. 61-62.

11 milyon Mark tutarında çeşitli çaplarda 500 top sipariş etti. Schöllgen, 1886'da 440 batarya topun Krupp tarafından Türkiye için hazır hale getirildiğini yazmaktadır. Bu siparişte Goltz, en üst düzeyde rol oynamıştı.²⁰ Alman silah fabrikatörleri Goltz Paşa sayesinde, Osmanlı silah pazarını tamamıyla ele geçirmişti.²¹

1885–1887 arasında, Osmanlı İmparatorluğu, Alman silah endüstrisine 16.219.000 mark tutarında sipariş verdi. Bu siparişleri karşılamak için de dış piyasalardan borçlanma yoluna gidildi. Toplam 64.800.000 markı bulan silah giderlerini karşılamak için, Osmanlı Bankası'nın aracılığıyla dış piyasalardan 120.500.000 mark tutarında % 5 faizli bir borç anlaşması imzalandı.²²

Kaiser II. Wilhelm'in 2–6 Kasım 1889'daki İstanbul ziyareti, en çok Krupp, Loewe ve Mauser firmalarının işine yaradı. Kaiser'in bu ziyareti, aşağı yukarı 15.300.000 mark değerindeki Alman silahlarının Türkiye'ye satılmasına sebep oldu.²³

Bunun yanında donanma için Osmanlı İmparatorluğu 1886 yılında, Elbing'deki Schichau Tersanesi'ne önemli ölçüde torpido siparişi, 1897 yılında da 23 adet gemi siparişi verdi.²⁴ Bu firma tıpkı Krupp gibi Alman Hükümeti tarafından, bilhassa torpido siparişlerinde, rakipleri İngiliz silah firmalarına karşı korunmaktaydı. Gemi siparişinde, özellikle 1892'de, Osmanlı donanmasında danışmanlık yapan Alman deniz binbaşı Kalau von Hofe'nin etkisi önemli olmuştu. Ancak yine de 1880'lerden itibaren 1914'e kadar Almanların Osmanlı donanması için gemi ve cephane tedariki, İngiliz ve Fransız firmalarına göre sınırlı kalmıştı. Örneğin aynı dönemde, İngiltere'ye üç zırhlı ile iki kruvazör siparişi, Fransa'ya da altı destroyer ile iki denizaltı siparişi verilmişti. Yani deniz sektöründe İngiliz ve Fransızların payı, Almanların payına göre oldukça yüksekti.

Görüldüğü gibi Osmanlı silah sanayinde, Krupp firması önemli bir yere sahipti. Ancak, XX. yüzyılın başlarında itibaren, Fransız Schneider firması ile arasındaki rekabet arttı. 1904 yılında yapılacak olan Bağdat Demiryolu'na Fransız

²⁰ Mehmet BEŞİRLİ, **a.g.m.**, s. 126.

²¹ Yavuz ÖZGÜLDÜR, **a.g.e.**, s. 15.

²² Mehmet BEŞİRLİ, **a.g.m.**, s. 126.

²³ **A.g.m.**, s. 127.

²⁴ **A.g.m.**, s. 127-129.

katılımı konusundaki girişimler başarısızlıkla sonuçlanınca, Fransız Büyükelçi Constans, kısa süre sonra, yapılacak borç görüşmelerinde Osmanlıların “Schneider/Le Creusot” fabrikalarından top ve destroyer satın almasını talep etti.²⁵ 1904’ün sonunda Osmanlı Hükümeti destroyer satın almayı kabul etti, ancak top konusunda aynı gelişme gerçekleşmedi. Durumu haber alan Alman diplomatlar, yaklaşık 30 yıldır Osmanlı’nın top ihtiyacını karşılayan Krupp’u korumak amacıyla tepki gösterdiler. Neticede, Fransızlar Osmanlı İmparatorluğu’na top satamadılar, ancak 60 milyon franklık 1905 borç anlaşmasının 17 milyonu ile Türkiye’ye top dışında Fransız sanayi malları sattılar. Schneider ise, Osmanlı Hükümeti’ne yaklaşık 13.500.000 Frank değerinde gemi sattı.²⁶

Almanların orduyu modernleştirme çalışmalarına ve yapılan yatırımlarına rağmen durumda iyiye gidip gitmediği. Buna rağmen, 1908 Meşrutiyet ilanı ve 1909’da Sultan Abdülhamid’in tahttan indirilmesiyle, iktidara geçen hükümetin ve padişahın Almanya’ya karşı tutumu değişmedi. 1912–1913 yılları arasında yapılan Balkan savaşlarında Bulgar ordusu karşısında alınan yenilgi, Alman silahlarının ve savaş tekniğinin demode olmasına bağlanmasına rağmen, orduyu modernleştirme çalışmalarında, tekrardan bu ülkeye başvuruldu. Osmanlı hükümetinin 22 Mayıs 1913 tarihli resmi müracaatından sonra Kayzer II. Wilhelm, İngiltere ve Rusya’nın da onayını alarak, Liman Von Sanders başkanlığındaki heyeti Türkiye’ye gönderdi.²⁷ Çoğu Von Der Goltz Paşa’nın öğrencisi olan ve iktidarı ele geçiren İttihat ve Terakki Fırkası’nın genç subayları, gelecek olan bu heyetteki personeli, ordu içerisinde doğrudan komuta görevlerine getirmek istiyorlardı.²⁸

Almanya, 17 Ekim 1913 tarihinde imzalanan anlaşma ile geniş yetki ve sorumluluklar elde etti. Başlangıçta 5 yıl süreyle görev yapmak üzere, 42 kişiden oluşan Alman askeri heyetinin sayısı, zaman içerisinde giderek artmış, I. Dünya Savaşı başlangıcında 71’e, 1914–1918 yılları arasında ise subay, astsubay ve er toplamı olarak 15.000’e ulaşmıştı. Savaş boyunca 2 Alman zırhlısı Osmanlı

²⁵ Mehmet BEŞİRLİ, *a.g.m.*, s. 131.

²⁶ *A.g.m.*, s. 131.

²⁷ J.WALLACH, *a.g.e.*, s. 111.

²⁸ Yavuz ÖZGÜLDÜR, *a.g.e.*, s. 16.

Donanmasına katıldı. Ayrıca 100.000 vagon malzeme de İstanbul'a gönderildi. Parasal yardımlar ise 3 milyar altın marka ulaştı.²⁹

I. Dünya Savaşı'ndan sonra iki ülke ilişkilerinde görülen kopukluk, 3 Mart 1924 tarihinde Ankara'da imzalanan Dostluk Anlaşması ile giderildi ve diplomatik ilişkileri yeniden başladı.³⁰ Almanya'nın endüstriyel sorunları, hammadde ve pazar arayışı, bu ilişkilerin yeniden başlamasına zemin hazırlamıştı. Bu dönemde başlatılan ilişkiler, hiçbir tarafa ayrıcalık tanımayan, karşılıklı çıkar esası üzerine kurularak, dengeli, bağımlılığa yol açmayacak şekilde, siyasi, askeri ve ekonomik alanlarda geliştirildi. Almanya, İngiltere ve Fransa'nın her türlü engellemelerine rağmen, Türkiye'den elde etmiş olduğu hammaddeler sayesinde ekonomik kalkınmasını hızlandırdı. 1923 ile 1933 yılları arasında kurulan bu ilişkiler her iki taraf içinde önemli sayılacak adımları beraberinde getirdi.

Türk Hükümeti, 1925 yılı başından itibaren milli bir savunma sanayi kurma için çalışmalarına başladı. Alman sanayinin bu alandaki ilgisini de Junkers firması ile uçak sanayi kurma konusunda yapılan görüşmelerde anlamaya çalıştı. Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Tefik Paşa 1925 yılı Haziran ayında Alman Dışişleri Bakanlığı ile bazı görüşmeler yaptı. Fakat görüşmeler beklenen faydayı sağlamadı. Alman Dışişleri Bakanlığı, Alman firmaların artık Türk hükümetinin temsilcileri ya da aracılılarıyla bu konuda yeni görüşmeler yapmamasını istedi.³¹ Ancak bu sıralarda Alman Silah Dairesi Türkiye ile görüşüyordu. Dışişleri Bakanlığı dış politika sorunları nedeniyle, Alman Silah Dairesinin Türk Hükümeti ile her türlü görüşmeyi kesmesini istedi. Aynı hükümetin iki farklı kurumu arasında farklı görüş ve yaklaşımların olması, Türk hükümetini de rahatsız etmişti.

İki ülke arasında yapılan görüşmelerin başarısız olmasının nedeni, o dönemde batılı devletlerle çatışma içinde olan Türkiye'nin desteklenmesi konusunda Almanya'nın tereddütlü davranması ve Türkiye'nin içinde bulunduğu mali güçlükler olarak düşünülebilir. Bu tıkanmış durumu 1926 yılı başında, Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Nadolny'nin Rictshofen'e yazdığı rapor değiştirdi. Bu raporda kurulacak

²⁹ Yavuz ÖZGÜLDÜR, a.g.e., s. 18.

³⁰ Yavuz ÖZGÜLDÜR; a.g.m., s. 493.

³¹ Cemil. KOÇAK, a.g.e., s. 51.

olan Türk savunma sanayi oluşumuna katılmanın, Alman etkisinin Türkiye’de yayılmasını sağlayacağı ve bu durumda özellikle siyasi ilişkileri geliştirmesini sağlayacağı belirtiliyordu. Alman savaş sanayi için de yeni talepler ve pazar ortaya çıkacaktı.

Bir süre sonra Milli Savunma Bakanlığı, askeri gereksinimler için Alman firmalara siparişler vermeye başladı. 1930 yılının sonbaharında Milli Savunma Bakanlığı ile Alman Büssing firması arasında, değeri 1 milyon Alman mark olan, 29 adet motorlu kara aracı satış sözleşmesi imzalandı. Söz konusu araçlar özel nitelikteydi ve firma araçları 1931 yılı Şubat ayından itibaren teslim etmeye başlayacaktı.³²

Almanya’nın Türkiye ile siyasi ve askeri ilişkileri geliştirmek istediği dönem Nazi Partisi’nin 1933 yılında iktidara gelmesinden sonra başlamaktadır. Bu çerçevede Nazi Almanya’sı ile Türkiye arasındaki ilk ticaret anlaşması, 10 Ağustos 1933 tarihinde imzalandı. Bunu 15 Nisan 1935 tarihinde imzalanan ikinci ticaret anlaşması izledi. Türkiye’nin modern sanayi ve askeri ürünler için kredi talebini 9-10 Ekim 1938’de kabul eden Almanya, 150 milyon marklık bir krediyi Türkiye’nin kullanımına açtı.³³

Alman Dışişleri Bakanlığı’nın 13 Aralık 1938 tarihli raporundan, Almanya’nın Türkiye’ye silah satışı değerinin 91 milyon Alman Markı olduğu anlaşılıyor.³⁴ Krupp firması özellikle 1936–1937 yılları arasında imzaladığı anlaşmalarla ile ön sıralarda yer alıyordu. Bununla birlikte Çanakkale Boğazı’nın tahkim edilmesi ve savunulması için Çekoslovak ve İngiliz topları kullanılmıştı. Bu, o dönemde Türk hükümet yetkililerinin sadece Almanlar ile değil, Fransız, İngiliz, Çekoslovak ve İtalyanlarla da temas kurduklarını göstermektedir.

II. Dünya Savaşı öncesinde Türkiye’nin İngiltere ve Fransa ile yakınlaşmaya başlaması üzerine, Almanya daha önce siparişi verilen askeri malzemelerin teslimi konusunda isteksiz davranmaya başladı. Oysa bu silah ve malzemeler için Türk Hükümeti, o zamana dek bazı ödemelerde bulunmuş, Alman firmaları da siparişlerin

³² Cemil KOÇAK, *a.g.e.*, s. 55.

³³ Yavuz ÖZGÜLDÜR, *a.g.m.*, s. 494-495.

³⁴ Cemil KOÇAK, *a.g.e.*, s. 190.

zamanında karşılanacağına dair güvenceler vermişti. Büyükelçi Papen, 1 Mayıs 1939 tarihi itibarıyla askeri malzeme sevkiyatına ilişkin, Türk siparişlerinin yaklaşık olarak 124.529.000 Alman Markı olduğunu belirtmiş, daha önce Alman hükümetince verilen ve artık geri alınmaz nitelikte olan garantiler nedeniyle, Almanya'nın kaybını da 70.468.000 Alman Markı olduğunu söylemişti.³⁵

Türk-İngiliz Deklarasyonunun açıklandığı gün 12 Mayıs'ta, Almanlar ile Gölcük Askeri Limanının yapımı için anlaşma imzalandı. Ama 12 Ağustos tarihinde başlaması planlanan inşaat, Almanya'nın Türkiye'ye savaş malzemesi sevkiyatını durdurması yüzünden tehlikeye girdi.

Almanya Türkiye ile 1933-1939 yılları arasında resmi askeri ilişkiler yürütmemesine rağmen, Türkiye'yi askeri açıdan etkilemek ve yanına çekmek için bir yandan askeri heyetler yollamış, Türk heyetlerini ülkesine davet etmiş, diğer yandan harp akademisinde görevli Alman öğretmen subayları vasıtasıyla Türk subayları etkilemeye çalışmıştı. Buna karşılık Türkiye, 1936-1938 yılları arasında Avrupa politikasını giderek sertleştiren Almanya'nın kendisini ekonomik ve askeri açıdan kontrol altına almasına izin vermemiştir.³⁶

Atatürk döneminde yapılan askeri yatırımlar, sadece silah, araç, gereç ve malzeme alımı için yapılmadı. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte yoğun olarak yatırım yapılan alanlardan biri de milli mücadele döneminde eksikliği yoğun olarak hissedilen demiryollarıydı.

4.2. ASKERİ AÇIDAN TÜRKİYEDEKİ DEMİRYOLLARI

Türkiye'deki demiryolu yapım strateji ve politikalarını incelemeden önce demiryollarının doğuşunu ve dünyaya yayılışını başlangıçtan itibaren kısaca ele almakta fayda vardır.

Tarih boyunca yollar, askeri açıdan büyük önem taşımışlar, orduların savaşı kazanmasına, ülkelerin işgallere uğramasına neden olmuşlardır. Özellikle 19. yy.dan itibaren karayolu ve denizyolu dışında üçüncü bir kol olarak demiryolunun gelişimi,

³⁵ Cemil. KOÇAK, a.g.e., s. 190.

³⁶ Yavuz ÖZGÜLDÜR, a.g.m., s. 495.

Ülkelerin savunma politikalarını belirlerken, bu ulaşımı da göz önünde bulundurmalarını bir zorunluluk olarak ortaya koymuştur. Rusların Kırım Savaşı'nı kaybetmesinde, Fransızların 1859 İtalya seferinde, 1871 Sedan Savaşı'nda, 1877-78 Osmanlı–Rus Savaşı'nda demiryolları belirleyici bir rol oynamıştır.³⁷

Bir ülkenin ekonomik olarak gelişmesi, kaynaklarının değerlendirilmesi, diğer ülkelerle ticari, kültürel vb. ilişkilerin kurulabilmesi, yeterli ulaşım sistemlerinin olması ile mümkündür. Gelişmiş lkeler, özellikle sanayi devriminin hız kazandığı, insan ve mal dolaşımının arttığı yıllarda, kitle ulaşım araçlarına daha fazla ihtiyaç duydular. Az bir güçle bir seferde ne kadar çok yük ve insan emniyetli ve süratli şekilde taşınırsa, o kadar faydalıydı. Dolayısıyla, demiryollarının dünyada ilk defa bir ulaştırma aracı olarak kullanılması, gelişmiş ülkelerin kendi sanayilerine hammadde bulmak ve ürettikleri malları diğer ülkelere daha çabuk ve ucuza pazarlama ihtiyaı ile ortaya çıkmıştı.

Demiryolu taşımacılığı, az bir çekiç kuvveti ile çok yük taşıyabilme gücü elde edebilmek için birçok bilim insanının yaptığı çalışmalar sonucu gelişti. Maden ocaklarındaki ağır yükleri taşıyabilmek için kullanılan kalasların zamanla pahalılaşması ile birlikte, demirin işlenmesinin kolaylaşması ve fiyatının ucuzlaması, bu kalasların yerine demir çubukların kullanılmasını yaygınlaştırdı. XIX. uncu yy. başlarından itibaren demir haddelenerek, istenilen şekilde elik çubuk imali mümkün olunca, bugünkü anlamda elik raylar ortaya ıktı.

Ray ve vagonların kullanıldığı dönemlerde, henüz daha buharlı lokomotifler kullanılmaya başlamamıştı. Her ne kadar Fransa ve Amerika'da buhar gücü ile çalışan makineler yapılmış ve caddelerde yürütülmüşse de bugünkü anlamda bir lokomotifin yapılabilmesi, Fransız Mac Sequin'in borulu kazanları icat etmesi ile mümkün oldu.³⁸ 1829 yılında İngiliz işçisi George Stephenson, Mac Sequin'in icadındaki eksiklikleri giderdi ve yeni bir makine yaptı. Bu makine emniyetle çalışan ve uzak mesafelere ağır yükleri taşıyan ilk lokomotifti. Bu buluş insanlığın hizmetine, 16 Kasım 1829 tarihinde, Liverpool ile Manchester arasında düz bir

³⁷ Efdal AS, "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü İzmir 2006), s. 19.

³⁸ Ahmet ONUR, **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, KKK Yayınları, KKK İstanbul Askeri Basımevi, 1953, s. 5.

kısımda, 13 tonluk bir yükü saatte 22 km.lik bir hızla taşıyarak girdi ve demiryolu taşımacılığının tarihinin başlangıcı oldu.³⁹

Bu tarihten itibaren, demiryolları tüm dünyaya yayıldı ve ülkelerin ekonomik, siyasi, kültürel ve askeri alanlarda hızla gelişmelerine yardımcı oldu. İngiltere bu gelişmelerin en fazla olduğu ülke olurken, bu ülkeyi Fransa, Belçika, Almanya, Avusturya ve İtalya takip etti.⁴⁰ Avrupa'da bulunan devletlerden Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ve Hollanda bu yönden en sona kalanlardı.

Demiryolları, I. Dünya Savaşı'nda önemini artırarak sürdürmüştür. Örneğin Almanlar'ın Tanenberg Zaferi ile müttefiklerin doğu ve batı cephelerindeki sürekli taarruzları demiryolları sayesinde başarılmıştır. Alman ordusunun savaşta göstermiş olduğu büyük manevra gücünde, zamanında düşünülerek batıya karşı yapılan hatların büyük önemi vardır. Aynı savaşta, demiryollarına yeteri kadar sahip olmayan Osmanlı İmparatorluğu bile, gerek savaşın genel anlamda yönetimi, gerek çeşitli cephelerde yapılan yeni yığınaklar ve gerekse tümenlerin çoğunun uzak cephelerde kullanılması konusunda, demiryollarından yararlanabildiği görülmektedir.⁴¹

4.2.1. Cumhuriyet Öncesi Durum

Osmanlı İmparatorluğu XIX ve XX. yüzyıllarda yalnızca siyasi olarak değil, ekonomik olarak da geri kalmıştı. Ülke varlıklarını ve zenginliklerini işleyip dışarıya pazarlayacak bir sanayi kurulamamış, İngilizlerle 1838 yılında yapılan Ticaret Anlaşmasından sonra ülkenin tarım siyaseti değişmiş, daha çok Avrupa sanayinin ihtiyaç duyacağı ürünler üretilmeye başlamıştı. Neticede dış ticaret dengesi açık vermeye başladı ve bütçeyi dengelemek için yapılan çabalar 1850'lerde ağır borçlanmalarla sonuçlandı. Sermaye olmayınca da ülke zenginlikleri işlenemeyerek,

³⁹ Ahmet ONUR, **a.g.e.**, s. 5.

⁴⁰ 1840 ve 50'li yıllarda demiryolları büyük bir gelişme gösterdi. Gerçekten de bu tarihte İngiltere'de demiryollarının uzunluğu 11.000 km.yi bulmuştu. Bu miktar Almanya'da 6 000 km., Fransa'da 3 000 km., Avusturya-Macaristan'da 2 000 km., İtalya'da 176 km. idi. Öte yandan Danimarka, İsveç ve İspanya'da sırasıyla 1844, 1847, 1848 yıllarında demiryolu konusunda ilk adımları atmışlar ve yine sırasıyla 32, 27 ve 28 km.lik hatlara sahip olmuşlardı. Bkz. Efdal AS, **a.g.t.**, s. 16.

⁴¹ Örneğin 7. piyade tümeninin Çanakkale Savaşları'nda, 1915 sonunda Bulgar sınırında, 1916 başında İstanbul Boğazı'nda, 1916 ortasında Doğu cephesinde, 1916 sonunda tekrar İstanbul Boğazı'nda, 1917 başında Filistin Cephesi'nde kullanılabilmesi demiryolları sayesinde mümkün olabilmıştır. Bkz. Efdal AS, **a.g.t.**, s. 19.

yabancılara imtiyazlar halinde verilmeye başlandı. Ülkede yabancı sermayenin yapacağı yatırımlar önem kazandı. Bu ülkeler yatırım alanları olarak ulaştırma, bankacılık, elektrik, su ve ticaret gibi hizmet kesimleriyle madenciliği tercih etmişler, demiryolu yatırımlarına da önem vermişlerdi.⁴² Kırım Savaşı nedeniyle müttefik olunan İngiltere ve Fransa, en fazla yatırım yapan ülkeler olarak dikkati çekerken, 1870 li yıllardan sonra birliğini kuran Almanya da İngiltere'nin uzak doğu sömürgelerine ulaşımını engellemek için, Osmanlı İmparatorluğu içinde doğuya doğru yapılacak demiryolları için istekliydi.⁴³

Demiryolları yapılmadan önce Osmanlı İmparatorluğu içerisindeki yol yapımı, tamamen askeri amaçlar göz önünde bulundurularak şekillendirilmişti. Güçlü olunan dönemlerde bu politika belli ölçülerde yürümüşse de sonradan bozulmuş ve kara ulaştırma ağı, bir süre sonra bakımsız ve bozuk yollardan ibaret kalmıştı. Karayollarının yeniden düzenlenmesi için ilk adım Tanzimat Döneminde atıldı. Ebniye Nizamnamesi'ne göre yapılacak her türlü yol yapım harcamaları için bütçeden para ayrılmıştı. Aynı tarihte İstanbul şehri ve çevresinin yol, su ihtiyacını karşılamak amacıyla da bir Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) kuruldu.⁴⁴

Demiryolu taşımacılığının XIX. yy. başlarından itibaren İngiltere'de kullanılmasından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen ilk demiryolu İskenderiye-Kahire arasındaydı. Bu hattın inşasına Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile İngilizlerin zorlaması sonucu, 1837 yılında başlandı. Fakat demiryolunun yapımına bilinmeyen nedenlerden dolayı ara verildi ve ancak 1854 yılında tamamlanarak işletmeye açıldı.⁴⁵

⁴² İsmail YILDIRIM, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923–1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Atatürk'ün 120. Doğum Yıldönümüne Armağan, Ankara 2001, s. 3.

⁴³ İmtiyazlar için her ülke diğerini kolluyordu. Bir devlet imtiyaz alınca diğeri de imtiyaz için Osmanlı'ya baskı yapıyor, başka bir imtiyaz elde etmeye çalışıyordu. Ayrıca devletin ekonomik anlamda dışa bağımlılığı, borç karşılığında bir imtiyaz verilmesine ya da borç istendiğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşılmasına neden oluyordu. Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını almak için Osmanlı'ya ön sözleşme imzalamadan yapmış olduğu % 7 faizli 200.000 sterlinlik borç teklifi buna örnektir. Bkz. Murat ÖZYÜKSEL, **Anadolu Ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul 1988, s. 141-152.

⁴⁴ Özcan KARACAN, "Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar Ve Limanlar (1923–1938)", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, Ankara 2005), s. 7.

⁴⁵ Erdal ÖZKAL, "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde İzlenen Demiryolu Politikaları Ve Demiryolu Ulaşımı", (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şubat 2005 Ankara), s. 4

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa topraklarındaki ilk demiryolu hattı ise bugün Romanya topraklarında kalan Köstence- Çernodova hattıydı. "Tuna Karadeniz Demiryolları" olarak bilinen 66 km.lik hat, Tredur Barkle adındaki bir İngiliz'e 1856'da 99 yıl süreyle verildi. Km. garantisi⁴⁶ bulunmayan bu hat, 4 Ekim 1860 tarihinde hizmete açılmış, Berlin Antlaşması gereğince Romanya'da kalmış, 1882'de 1.650.000 franka Osmanlı'dan satın alınmıştı.⁴⁷ Avrupa'da açılan diğer hat Varna Rusçuk hattıydı. 1861 yılında imtiyazı bir İngiliz şirketine verilen hat, 1866 yılında tamamlandı. Berlin Anlaşması gereğince Bulgaristan'a kalan 224 km.lik hat, daha sonra Bulgar hükümetince satın alındı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli demiryolu yatırımlarından biri de Şark Demiryollarıydı. Abdülaziz döneminde Sadrazam Ali Paşa, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'daki büyük devletlerle işbirliği yapmasında faydalar görüyor, bunun da İstanbul'u Orta Avrupa'ya bağlayacak demiryolu ile mümkün olacağını düşünüyordu. Hem ekonomik, hem de askeri yönden İmparatorluğa faydası olacağı değerlendirilen hattın yapımı için, Nafia Nazırı Davut Paşa Avrupa'da yaptığı temaslarda, Belçika bankerlerinden Baron Hirsch ile anlaşmaya vararak, 17 Nisan 1869'da 2000 km.lik demiryolu imtiyazını verdi.⁴⁸ Yapılan anlaşmaya göre; 2000 km.lik demiryolu 7 yılda inşa edilecek, ana hat İstanbul-Çatalca-Edirne-Harmanlı-Sofya-Niş olacaktı. Bu ana hat da Dedeoğaç, Yanbolu, Selanik Şube hatlarıyla birleştirilecekti.⁴⁹ Hattın yapımı için gerekli olan para, hükümet tarafından çıkartılacak tahvillerin satılmasıyla sağlanacaktı. Fakat Avusturya ve Fransa Hükümetleri bu tahvilleri kendi ülkelerinde sattıramadıklarından, Baron Hirsch tahvilleri kendisinin almasını teklif etti. Daha sonra aldığı bu tahvilleri yüksek bir fiyatla satarak, önemli paraları daha demiryolu yapımına başlamadan kazandı. İnşaat

⁴⁶ Km. garantisi denilen sistemle şirketlerin karları Osmanlı İmparatorluğu tarafından garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen karın altında kar etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Osmanlı İmparatorluğu aradaki farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu. Vergilerin yetmediği zamanlarda dışarıdan yüksek faizli borç alınıyordu. Bununla birlikte demiryolu hattının geçeceği yerlerdeki arazi yapılan anlaşmaya bağlı olarak işi üstlenen firmaya bedelsiz veriliyor, firma hat boyundaki devlet ormanlarını ve maden ocaklarını bedelsiz kullanabiliyordu.

⁴⁷ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 10.

⁴⁸ İmtiyaz süresi 99 yıl ve km garantisi 22.000 franktı. **A.g.e.**, s. 10.

⁴⁹ Ahmet ONUR, **a.g.e.**, s. 16.

başlanan hattın yapımı, bir yıl içinde tamamlandı. Aslında İngilizlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda -özellikle Anadolu'da- yoğun olarak demiryolu yapmaya çalışmalarının nedeni; İngiliz nüfuzunu bölge üzerinde güçlendirmek, İngiliz ticareti ve madenciliğini bölgeye ihraç edecekleri demiryolu araç ve gereçleriyle canlandırmak ve bu topraklar üzerinden Basra ve Hindistan'a çabuk ve kolay biçimde ulaşmayı sağlamaktı.⁵⁷ Osmanlı İmparatorluğu ise, bu bölgede -özellikle şehirlerde- yaşayan Rum, Ermeni ve Yahudi toplumları arasında çıkan anlaşmazlıkları önlemede kullanılan askeri güçleri süratle sevk etmek, kırsal bölgelerde bulunan çetelerin çıkardığı karışıkları bastırmada kolluk kuvvetlerini daha etkin olarak kullanmak istiyordu. Bölgenin ekonomik olarak kalkınmasını hızlandırmak ve böylelikle daha fazla vergi toplayabilmek de diğer bir amaçtı.

Anadolu'da yapılan en uzun demiryolu olan Anadolu Demiryolu hattı, Abdülaziz'in Bağdat'ı İstanbul'a bağlama düşüncesinden ortaya çıktı. Özellikle zamanın Bağdat Valisi Mithat Paşa, yapılacak bu hatla hem İngiltere'nin hem de Osmanlı'nın ekonomik ve siyasi avantajlar elde edeceğini düşünüyordu. Fakat demiryolunun tamamıyla İngilizler tarafından yapılmasını istemiyordu. Çünkü o zaman, İngilizler Basra Körfezi'nde elde edecekleri güçle, Arabistan üzerinde daha saldırgan bir politika izleyeceklerdi. Bu nedenle, demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu tarafından yapılması gerektiğini düşünüyordu. Ağustos 1871 tarihinde devlet eliyle demiryolu yapımına karar verildi ve ilk olarak Haydarpaşa-İzmit hattının yapımına başlandı.⁵⁸ Eylül 1872 tarihine kadar ancak 24 km. ilerleyen hatta karşılaşılan zorluklar ve plansız çalışmalar nedeniyle hükümet, önceden Rumeli demiryolu hattını da belirleyen Wilhelm Pressel'i, Asya Osmanlı Demiryolları Genel Müdürlüğü'ne getirerek, demiryolu projesini yapmak için görevlendirdi. Bu projeyi diğer projelerden ayıran en önemli özellik; Akdeniz'i değil İstanbul'u başlangıç noktası olarak almasıydı. Pressel'in planladığı ve 4670 km.yi bulan hatların geçeceği bölgeler ve uzunluklar Tablo- 8' de gösterilmiştir.⁵⁹

⁵⁷ İzmir-Aydın demiryolu inşaatına başlamadan İzmir'de fiilen ithalat ve ihracat işleriyle uğraşan 1061 İngiliz tüccar vardı. Bkz. Erdal ÖZKAL, **a.g.t.**, s. 24.

⁵⁸ Erdal ÖZKAL, **a.g.t.**, s. 26.

⁵⁹ **A.g.t.**, s. 27.

Tablo-8

HAT	UZUNLUĞU
İstanbul Boğazı-Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Malatya-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra Körfezi	2300 km
Adapazarı- Bolu	150 km
Adapazarı- K.Ereğlisi	120 km
Mudanya-Bursa, Bilecik Eskişehir	200 km
Eskişehir- Kütahya-Afyonkarahisar-Konya-Ankara	370 km
Samandağ- Halep-Antep-Urfa-Diyarbakır	600 km
Samsun-Amasya-Tokat-Sivas	400 km
Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt	550 km
TOPLAM	4670 km

Yapılan projede km başına maliyet 90.000 franktı. Oysa Osmanlı maliyesinin girdiği hesapsız borçlanma yüzünden, bu projenin altından kalkması mümkün değildi. Haydarpaşa'dan, İzmit ve Mudanya'dan, Bursa'ya doğru raylar döşenmeye başlamakla birlikte, İzmit hattı 2 yılda, Mudanya-Bursa hattı 1874 yılında bitirilebildi. Bursa'ya ulaşmak için 185.000 Osmanlı lirası harcanmasına rağmen, para olmadığı için hat işletmeye açılmadı.⁶⁰ 1875 yılında da hattın yapımı durduruldu.

1881 yılında Duyun-u Umumiye İdaresi kurulduktan sonra duran imtiyaz talepleri tekrar yapılmaya başlandı. 4 Ekim 1888'de imzalanan anlaşma ile Deutsche Bank yönetimindeki mali grup, 6 milyon franklık bir ödeme ile daha önce işletmeye

⁶⁰ Erdal ÖZKAL, a.g.t., s. 27; Almanya'nın etkinliğinin Yakındoğu'da hızla yükselmesi ve Alman çıkarlarının Türkiye'de yayılması, 1898-1900 yıllarında öbür Avrupa devletlerinin iştahlarını pek kabartmadı.. Ayrıntılı bilgi için Bkz., Edward Mead EARLE, **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**, (Editör Ö.Andaç UĞURLU), Örgün Yayınevi, I. Baskı, İstanbul 2003, s. 67-136.

açılmış bulunan 91 km. uzunluğundaki Haydarpaşa - İzmit hattını satın aldı.⁶¹ İngiliz ve Fransızlar, İstanbul'dan Bağdat'a kadar uzanan demiryolu yapım imtiyazını almaya çalışırken, George Von Siemens başkanlığındaki Deutsche Bank, Haydarpaşa-İzmit hattını Ankara'ya kadar uzatma ve işletme imtiyazını aldı. Aynı zamanda bu demiryolunun ilerde Samsun, Sivas ve Diyarbakır üzerinden Bağdat'a kadar uzatılması da şart koşuldu. İmparatorluk, İzmit-Ankara demiryolu için, kilometre başına şirkete yılda 15.000 frank kazancı garanti etti. Bu para Duyun-u Umumiye tarafından, yeni hattın geçeceği yerlerden alınacak vergilerle karşılanacaktı.⁶² Böylelikle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk Alman demiryolculuğu "*Anadolu Demiryolu Şirketi*" nin kurulmasıyla başladı.⁶³ Alman mühendislerin yönetiminde demiryolu yapımı o kadar hızlı ilerledi ki, döşenen 485 kilometre ray ile ilk tren Ocak 1893'te Ankara'ya vardı.⁶⁴

⁶¹ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 15.

⁶² E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 35.

⁶³ Almanlar, Bağdat Demiryolu'nun büyüyen sanayilerine yeterli hammadde sağlayacağını ve Akdeniz ile Basra Körfezi arasındaki bölgeyi rahatlıkla kontrol etmelerine imkan vereceğini düşünüyorlardı. Projeyi daha çekici hale getirmek için Osmanlı İmparatorluğu'na verdikleri raporda; Anadolu ve Trakya'daki birliklerin kolayca yer değiştirebilmesinin ancak demiryolları ile olanaklı olduğu, 1909 yılında Selanik'ten İstanbul'a birliklerin naklinde bunun faydasının görüldüğü, 1877-1878'de bir birliğin Musul'dan Balkanlar'a yedi ayda geldiği anımsatılarak, İmparatorluğun 1910'lu yıllarda 500.000 nizam ve redif askerini savaşa hazırlayabileceği, ancak böyle bir kuvvetin ülkenin tehdit altında olabilecek uzak yörelerine (İstanbul'dan Erzurum, Bağdat veya Halep'e isyan eden Kürt, Arap ve Ermeni gruplara karşı kullanmak amacıyla) kısa zamanda ulaştırılabilmenin bir demiryolu şebekesi ile olanaklı olduğu vurgulanmıştı. Aynı raporda, Anadolu Demiryolu vasıtasıyla 50.000 insanın Avrupa'ya taşındığı ve Kasaba Demiryolu vasıtasıyla 12 günde 50.000 asker, 6.000 at ve 100 topun nakledildiği de belirtilmekteydi. Ünsal YAVUZ, "Askeri Strateji Açısından Türkiye'deki Demiryolları (1856-1923)", **Birinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1983, s. 182.

⁶⁴ E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 36; Osmanlı İmparatorluğu Almanların hızlı çalışmalarından son derece memnundu. Padişah 15 Şubat 1893 tarihinde, ödül olarak Eskişehir-Konya hattının imtiyazını, 99 yıl süreyle Anadolu Demiryolu Şirketine verdi. 444 km. olan bu hat için 15.000 frank km. garantisi verilmişti. Yapılan anlaşma ile Ankara-Kayseri arasında gerekli etütler yapıldıktan sonra demiryolu döşenmesi planlandı. Fakat Rusya'nın sınırlarını tehlikeye düşüreceği gerekçesiyle karşı çıkması yüzünden, bu hattın yapımına başlanamadı. İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s.16; E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 37.

Bağdat Demiryolu düşüncesi Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolları yapılmaya başlandığı zamandan itibaren vardı. İmparatorluğa iktisadi, politik ve askeri açıdan güç katacak proje⁶⁵, eski ipek yolunu ve ticaretini de canlandırmayı sağlayacağı için, pek çok büyük ülkenin dikkatini çekiyordu. Türkiye üzerinden ve Bağdat-Musul istikametinden Medine'ye varacak demiryolu güzergahı ucuz ve rahat bir ulaşım imkanı sağlayacağı gibi, ticareti de arttırarak yeraltı ve yerüstü zenginliklerinden istifade imkanını sağlayacaktı. Bir yandan Musul-Bağdat-Medine merkeze bağlanırken, öte yandan Musul ve Suriye üzerinden İran ve Pakistan'a ayrılacak hat, Orta Asya'ya kadar ulaşılmasını sağlayacaktı. İmparatorluk demiryolunun yapımı sırasında askeri ihtiyaçlarını da göz ardı etmedi. Örneğin Bağdat Demiryolu'nun Adana ile Halep arasındaki bölümünün Akdeniz kıyılarından geçirilmesi çok daha kolay ve masrafsızken, hat büyük güçlüklerle ve masraflarla dağlardan geçirildi. Bunun nedeni, Akdeniz'deki bir düşman filosundan yapılacak bombardıman ile döşenen hattın kesintiye uğrama riski taşımasıydı. Bu dağlarda açılan tüneller hattın en pahalı yapıları oldu.⁶⁶

Bağdat Demiryolu projesinin uluslararası alanda duyulmasıyla, projenin boyutu Türk Alman ilişkileri ile sınırlı kalmadı. 1899 yılında kısa bir rekabet döneminden sonra, Deutsche Bank'ın önderliğindeki grup, tek ayrıcalık sahibi olarak ortaya çıktı. Almanların öne çıkmasında İngiltere, Rusya ve Fransa'nın Ortadoğu'da kendi aralarında yaptıkları çekişmelerin payı büyüktü. Dolayısıyla Anadolu'da yeni imtiyazlar elde etme konusunda, Almanlar bütünüyle serbest kalmıştı. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin yaptığı hatlardaki başarısı da Padişah için iyi bir referans olunca, Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar uzanan hattın imtiyazı, 27 Kasım

⁶⁵ Bağdat Demiryolu'nun yapımına Osmanlı İmparatorluğu'nun ilgi duyma nedenlerinden biri askeri amaçlar için demiryolunun kullanma imkanıydı. Demiryolu barış zamanlarında manevralar ya da isyanları bastırmak; savaş zamanlarında ise seferberlik için kullanılacaktı. İmtiyaz sözleşmesinin bir maddesine göre "Şirket askeri makamların isteği üzerine bütün vagonlarını ya da gereksinim duyulan kadarını kara, deniz kuvvetleri ile polis, jandarma subay ve erlerinin, bunların bütün silah ve donatımının taşınması için hükümet emrine verecekti." Buna karşılık hükümet demiryolunu dışarıdan ve içeriden gelen tüm tehditlere karşı koruyacaktı. Şirket ise Harbiye Nezareti'nin kontrolü altında 4 milyon frank harcayarak askeri istasyonlar kuracaktı. Bu konularla ilgili olarak Şirket ile Harbiye Nezareti arasında ayrı bir anlaşma imzalandı. E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 84.

⁶⁶ E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 30.

1899'da yüksek bir km. garantisi ile Deutsche Bank'a verildi. Ön sözleşme 23 Aralık 1899'da, kesin imtiyaz anlaşması ise 21 Ocak 1902'de imzalandı.⁶⁷

Rusya, Padişah tarafından 27 Kasım 1899'da demiryolu yapım imtiyazının Alman Deutsche Bank'a verme niyetini açıklamasıyla, projeye karşı çıkmaya başladı. Ruslara göre yapılacak hat; Hazar ve Kafkasya hatları ile İran'a uzatılması planlanan demiryolu hattının başarısını tehlikeye düşürecek, ciddi bir şekilde rekabet edebilecekti. Ayrıca eldeki Anadolu Demiryolu hattının Suriye'ye kadar uzatılması, Rusların Kafkasya, Ermenistan ve Doğu Anadolu yolu ile İskenderun'a inme hayallerini suya düşürecekti.⁶⁸ İngiltere demiryolunun Hicaz'a kadar uzatılmasıyla birlikte Hindistan yolunun tehlikeye düşmesi ve Suveyş Kanalı'nın olabilecek bir Türk saldırısına açık hale gelmesi nedeniyle Anadolu dışına yapılacak hatta karşı çıkıyordu. Fransa da Suriye'deki siyasi ve ekonomik çıkarlarının bu proje ile tehlikede olduğunu düşünüyordu. Ancak her iki ülke Alman Dışişleri tarafından projeyi üstlenecek Deutsche Bank'ın önderliğinde kurulacak şirkete hissedar olmaya davet edilince, karşı çıkmaların seviyesi azalmıştı.⁶⁹

1902 yılında kesin imtiyaz anlaşması yapılmasına rağmen, ortaya çıkan mali ve idari güçlükler nedeniyle, demiryolu yapımına hemen başlanamadı. İmparatorluk

⁶⁷ Deutsche Bank tarafından önderlik edilen Anadolu Demiryolu Şirketi 99 yıl süre ile Konya'dan başlayan ve Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Nusaybin, Musul, Tikrit, Saciye, Bağdat, Kerbela, Mecet Zubeyr, Basra üzerinden İran Körfezi'ne uzanan ana hat ve yan hatların yapım ve işletme imtiyazı ile; Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecik ve Mardin'e uzanan yan hatların imtiyaz hakkını aldı. Km. garantisi 16.500 frank ve yapım süresi 8 yıl olarak tespit edildi. Bkz. İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 18; Abdülhamit aynı zamanda Haydarpaşa Liman ayrıcalığını da Deutsche Bank grubuna verdi. Böylece Anadolu Demiryolu Şirketi'nin bir kolu olarak Haydarpaşa Liman Şirketi kuruldu. 1902 yılında Bağdat demiryolu imtiyazının verilmesinden bir yıl önce Haydarpaşa'da gar binası yapılarak hizmete açıldı. E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 61.

⁶⁸ Rusya Bağdat Demiryolunun Ankara üzerinden geçmesine Kafkasya sınırı için tehlike olacağı gerekçesiyle karşı çıktı. İstanbul'daki Rus Elçisi Zinoviev ayrıca bir de tehdit savurarak Rusya'nın karşı çıkmalarına kulak verilmediği zaman, 1878 Berlin Anlaşması gereğince Çara ödenmesi gereken savaş tazminatının vadesi geçmiş taksitlerinin (57 milyon frank) bir kerede ödenmesi için gereken önlemlerin alınacağını söyledi. Demiryolunun Konya'dan geçeceği konusunda güvence verilince Zinoviev resmi protestosunu geri aldı. İki ülke arasındaki görüşmeler 1900 yılında Karadeniz Anlaşması ile sonuçlandı. Bu anlaşmaya göre Osmanlı İmparatorluğu Kuzey ve Doğu Anadolu'da demiryolu yaptırmak istediği zaman bu iş ya Rus vatandaşlarına ya da Çarın kabul edeceği bir sendikaya verecek; işi Rus vatandaşları aldığı zaman onlara da Bağdat Demiryolu ayrıcalıklarına tanınmış olan kolaylıklar ve haklar sağlanacaktı. Bu anlaşma Rusya'yı bir süre susturdu. E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 134.

⁶⁹ Demiryolunun uluslar arası bir konuma getirilebilmesi için Deutsche Bank'ın önderliğinde başlayan çalışmalar Alman, İngiliz ve Fransız bankerlerin aralarında anlaşmaya varmaları ile sonuçlandı. Fakat İngiliz basını ve hükümetinin onaylamayışi nedeniyle İngiliz bankerlerinin Alman ve Fransızlarla birlikte eşit koşullarda yatırıma ortak olma şansı kalmadı. E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 87.

ile yapılan görüşmeler neticesinde, 05 Mart 1903 tarihinde önceden yapılan anlaşmaya ek bir sözleşme daha imzalandı. Sözleşme ile Konya-İran arasında yapılacak 200 km.lik ilk bölümün km. garantisi, 11.500 frank'tan 15.000 frank'a yükseltiliyordu. Ayrıca yeni yapılacak hatlar, başkalarına devretme ve bırakma hakkı olmaksızın Bağdat Demiryolu Şirketi'nin malı olacaktı. Bu yeni şirket, 5 Mart 1903 tarihinde, 15 milyon frank sermaye ile kuruldu ve 13 Nisan 1903'te faaliyete başladı.⁷⁰

1903 anlaşması koşullarına göre Osmanlı İmparatorluğu Bağdat Demiryolu'nun yapım finansmanına kısmen katılacaktı. Döşenecek her kilometre hat için hükümet, nominal değeri 275.000 frank olan Osmanlı tahvilleri çıkaracaktı. Bu tahvillerin karşılığı olarak, demiryolu ve işletmenin gayrimenkulleri ipotek edilecekti. Demiryolunun ilk 200 km.lik kısmının finansmanı için, 5 Mart 1903'te % 4 faizli 54 milyon franklık "*Osmanlı Bağdat Demiryolu Tahvili*" şirkete teslim edildi.⁷¹ Bunun üzerine demiryolu inşa faaliyeti hemen başladı ve 1904 yılı yaz sonunda Bulgurluya ulaştı. Böylelikle Bağdat Demiryolu'nun ilk kısmı, 25 Ekim 1904 tarihinde törenle açıldı.⁷² Ancak bu hattın yapımından sonra demiryolu yapımı duraklama sürecine girdi. Osmanlı İmparatorluğu, finans sıkıntısının aşılabilmesi için, on vilayetin öşürünü Deutsche Bank'a rehin edince, hattın en zor ve maliyetli kısmı olan El Helif'e kadarki 840 km.lik bölümün yapımına, 1908 yılında başlandı. Bulgurlu El Helif hattı yedi yıl içerisinde tamamlanacaktı. Ancak Meşrutiyetin ilanı ve ülkede başlayan Alman aleyhtarlığı, hattın inşasını geciktirdi. İngiliz ve Fransızlar oluşan bu durumu kendi menfaatleri için kullanma çabaları içine girdiler. Mali yönden zor durumda olan Osmanlı İmparatorluğuna sadece Almanların yardım etmesi⁷³, Bağdat Demiryolu'nun yapımında yeniden görüşmelerin başlamasında

⁷⁰ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 18.

⁷¹ E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 78.

⁷² E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 89; İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 19; Cahit AYDEMİR, "Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı Ve Bu Konuda İzlenen Politikalar", (Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1993), s. 39.

⁷³ Maliye Nazırı Cavit Bey o dönemde ihtiyaç duyulan parayı bulmak için Fransa ve İngiltere'ye gitmiş, ancak kabul edilmesi imkânsız koşullar öne sürülünce eli boş olarak geri gelmişti. İşte bu kritik durumda Alman bankerler devreye girerek birkaç hafta içerisinde Osmanlı İmparatorluğuna % 4 faizle 30 milyon dolarlık bir borç verdiler. Borç Anlaşması ile ilgili olarak Cavit Bey: "Almanlar bu işi büyük bir zekâ ve incelikle yürüttüler. Kredi ile ilgili olmayan hiçbir konuyu gündeme getirmediler, Türkiye'nin gururunu zedeleyecek hiçbir koşul ileri sürmediler. Almanya'nın bu tutumu o sırada çok güç bir durumda bulunan Türk hükümetinin büyük övgüsünü kazandı. Bu sonuç 1908

etkili oldu. Yapılan görüşmeler neticesinde, 21 Mart 1911 tarihinde üç bölümden oluşan yeni bir imtiyaz anlaşması imzalandı. Anlaşma ile şirkete Osmaniye'den İskenderun'a bir şube hattı ve bu kentte liman kurma imtiyazı veriliyordu. Şirket buna karşılık, hattın Bağdat'tan sonraki bölümü ile Basra liman imtiyazından vazgeçti. Demiryolunun yapımına uzun süre ara verildikten sonra, yeni imtiyaz sözleşmesi imzalanınca, birçok yerde birden inşaat başladı.

I. Dünya Savaşı başladığında 1715 km.lik Konya-Bağdat hattının 887 km.lik bölümü tamamlanabilmişti. Tamamlanamayan bölümler; Toros dağlarının 38 km.lik bölümü, Amamos'ta 100 km.lik bölüm ve 690 km.lik Samarra-Musul-Tel Ebiad hattıydı. 1916 Eylül'ünde Bahçe tüneli açıldı. Bu tünelin açılmasıyla Bağdat Demiryolu hattının tamamlanmasında karşılaşılan en büyük engellerden biri ortadan kalktı. Savaş sonunda demiryolunun 1324 km.lik bölümü bitmişti.⁷⁴ Fakat Almanya I. Dünya Savaşı'nda yenilince, Bağdat Demiryollarındaki bütün hakları, 28 Haziran 1919'da imzalanan Versailles Anlaşmasıyla kaldırıldı. Mondros Mütarekesi'nden sonra da İngilizler tarafından Haydarpaşa-Eskişehir-Afyon; Fransızlar tarafından Ulukışla-Adana-Halep ve Bağdat hattı ile Rumeli hattı idaresi işgal edildi. İzmir-Kasaba ve İzmir-Aydın hatlarına da yine bu ülkeler tarafından el kondu.⁷⁵

Arabistan'da milliyetçilik hareketlerinin başlamasıyla, Müslümanlar tarafından kutsal kabul edilen şehir ve toprakları kaybetme ihtimali, II. Abdülhamit'i rahatsız ediyordu. Kutsal topraklar ve Mekke ile Medine'yi kontrol etmek, Panislamizm'in başarıya ulaşabilmesi açıdan çok önemliydi.⁷⁶ Bu düşünceyle Padişah, 1 Mayıs 1901 tarihinde Şam'dan Mekke ve Medine'ye uzanacak bir demiryolu yapmak istediğini duyurdu. Bu demiryolu aynı zamanda, Padişahın

devrimi ile Büyük Savaş'ın patlak vermesi arasında tarihin yazmadığı en büyük diplomatik zafer oldu." diye yazdı. E.Mead EARLE, **a.g.e.**, s. 207-208; Cahit AYDEMİR, **a.g.t.**, s. 40-41; Erdal ÖZKAL, **a.g.t.**, s. 36.

⁷⁴ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 19; Bağdat Demiryolu beklenen büyük faydaları pek sağlayamadı. İngiltere ve Fransa'nın korktuğu ölçüde ticari yollara etki etmedi. Hint Okyanusu'na ulaşma ve Hindistan'a kadar hat döşeme gerçekleşemedi. Hattın en önemli özelliği, ülkeyi Kuzey-Güney istikametinde çaprazlama bağlamasıydı. Askeri açıdan en önemli faydası ise sevkiyatı çabuklaştırması oldu. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Musul'daki bir tümenin Trakya'ya nakli için yaklaşık yedi ay gerekirken, hattın geçtiği yerlerdeki birlikler artık daha süratli sevk ediliyordu. Bkz. Wolf HUTTEROTH, "Osmanlı Devletinde İlk Demiryolları", (Çev: Nejat GÖYÜNÇ), **Uluslararası Kuruluşunun 700. Yıl Dönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi**, Selçuk Üniversitesi Basımevi, Konya 2000, s. 297.

⁷⁵ Ünsal YAVUZ, **a.g.m.**, s. 183.

⁷⁶ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 21.

otoritesini Hicaz, Yemen ve Mısır'da artıracak, buralara emniyet içerisinde askerlerin sevkini sağlayacaktı. 180 milyon frank'a mal olacağı tahmin edilen, yaklaşık olarak 2200 km. uzunluğundaki hat, tüm İslam dünyasında coşkuyla karşılandı.⁷⁷ Konu aylarca Osmanlı, Hindistan ve Arap basını tarafından birinci gündem maddesi olarak ele alındı. Demiryolu; "Halifenin en muhteşem eseri" olarak gösterildi. İngilizler ise Bağdat demiryolu hattında olduğu gibi, bu hattın da Mısırı tehdit etmesi nedeniyle projeye karşı çıkıyor, Türklerin bu hattı yapacak sermaye ve güçlerinin olmadığı yönünde propaganda yapıyordu.

İlk masraflar için Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruş kredi alındı ve hemen işe başlandı. Abdülhamit demiryolu yapımı için 50.000 lira bağışta bulunarak, tüm Müslümanları hattın yapımına destek olmaya çağırdı. 1901 yılı sonuna kadar halkın yaptığı yardım 41.684 liraya, Hindistan Müslümanlarının yaptığı yardım ise 40.000 liraya ulaştı.⁷⁸ Böylelikle hattın yapımı için ihtiyaç duyulan sermayenin bir kısmı karşılanmış oldu. Abdülhamit'in tahta çıkışının 32. yıldönümü olan 30 Ağustos 2008 tarihinde açılan demiryolunun yapımı için, dünyanın birçok Müslüman ülkesinden 74,25 milyon frank yardım toplandı.

Hattın inşası için biri İstanbul, diğeri Şam'da olmak üzere iki komisyon kuruldu. Şam'da kurulan komisyonun emrine, Türk mühendislerle demiryolu kıtaları verildi. Başlangıçta ihtiyaç duyulan teknik uzmanlığı Alman, İtalyan ve Fransızlar sağlamakla birlikte, ilerleyen zamanlarda Türk mühendis ve işçiler işi öğrendikçe onların yerlerini aldı. Hat Medine'ye yaklaştıkça hiçbir yabancı uzman kullanılmamış, ustalıkları artan subay ve askerlerle yapıma devam edilmişti.⁷⁹

Dışarıdan kredi almadan, tamamen İmparatorluk kaynakları kullanılarak yapılan ilk demiryolu olan Hicaz Demiryolu, Medine'den sonra Cidde ve Mekke'ye ulaştırılamadı. Şube hatlarının yapımı 1914 yılına kadar devam etti. Sonuçta 1564 km.lik demiryolu hattı, İmparatorluk tarafından döşenmiş oldu.⁸⁰

⁷⁷ A.g.e., s. 21.

⁷⁸ A.g.e., s. 21.

⁷⁹ Ahmet ONUR, a.g.e., s. 26-27.

⁸⁰ I. Dünya Savaşı'ndan sonra Fransızlar, Suriye'deki demiryollarının hepsine sahip çıktılar. Hicaz Demiryolu ise İngiliz-Fransız ortaklığına bırakıldı.Bkz. İsmail YILDIRIM, a.g.e., s. 22.

Bir diğerk demiryolu hattı olan Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattının tamamı, Ruslar tarafından askeri amaçlarla kullanmak için, işgal yıllarında yapıldı. Bu hattın Kars'a kadar olan kısmı 1899'da, Kars-Sarıkamış bölümü 1914'te, Erzurum-Sarıkamış arası da 1916 yılında bitirilerek işletmeye açıldı. Şube hatlarıyla birlikte Erzurum'a kadar 356 km. olan bu hat, 1918 yılında yapılan Brest-Litovsk Anlaşması ile Türkiye'ye bırakıldı.⁸¹

I. Dünya Savaşı zamanında İmparatorlukta demiryolu inşa faaliyeti, Toros ve Amanoslar ile Irak ve Filistin'de devam etti. Bu hatlar ilerde ihtiyaç duyulması halinde, Suriye, Irak ve Suveyş Kanalı'na yapılabilecek askeri harekâtları kolaylaştırmak için yapılmıştı.⁸² Osmanlı İmparatorluğu'nun savaştan çekilmesini sağlayan Mondros Ateşkes Antlaşması 30 Ekim 1918'de imzalandığında, Hicaz ve Filistin demiryolları kaybedildiğinden, elde Anadolu'daki demiryolları, Rumeli demiryollarının bir kısmı ve Kafkas demiryolları kalmıştı. Mondros'un 10. maddesine göre Toros Tünelleri işgal edilecek, 15. Maddesine göre de, bütün demiryolları için, İtilaf Devletleri'nin kontrol subayları görevlendirilecekti.

Buraya kadar bahsi geçen demiryolu hatlarından başka İmparatorluğun çeşitli bölgelerinde dar ve kısıtlı kullanım imkânı bulunan hatlar da inşa edilmişti. Ancak yabancı şirketler tarafından yapılan ve bir ağaç görüntüsünde, limanlardan iç bölgelere uzanan tüm bu hatlar, ülke çıkarlarından ziyade imtiyaz verilen şirketlerin çıkarlarına uygun olarak döşenmişti.⁸³

Sonuç olarak; Milli mücadele dönemine gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'nda Erzurum-Sarıkamış hattı hariç toplam 8343 km. demiryolu vardı. Bunun 4587 km.si ülke sınırları dışındaydı. Sınırlar içinde ise 3756 km.si şirketlerden, 356 km.si de Ruslardan kalan olmak üzere toplam 4112 km. demiryolu vardı.⁸⁴ Ancak bu hatların büyük bir kısmı Milli mücadele döneminde İtilaf devletleri

⁸¹ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 23.

⁸² Ahmet ONUR, **a.g.e.**, s. 29.

⁸³ Verimli ovalardaki ürünleri dışa bağımlı bir liman kentine aktarma amacına en uygun düşen bu ağaç biçimindeki örüntü, zengin tarım kesiminin kaynaklarını milli ekonomi içinde bir bütünleşmeye gidilmeden, yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleştirme işlevini görmektedir. Ağaç biçimindeki bu örüntü, Osmanlı Devletinin ekonomik alandaki sağlıksız ilişkileri dolayısıyla, ulusal ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimindeki bir örüntüye dönüşmemiştir. Kısa uzaklıkları birbirine bağlayan bu örüntü yıllar geçtikçe daha da artmıştır. Bkz. İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 39.

⁸⁴ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 23.

tarafından işgal edildi. TBMM Hükümeti imkânları kısıtlı olduğu için, yeni demiryolu yapmaktan ziyade ele geçirilen ve tahrip edilmiş yolları, vagonları ve lokomotifleri tamir ediyordu.

Milli mücadelenin örgütlenmesi ve yürütülmesi için demiryollarının denetim altında tutulması ve işletilebilmesinin çok kritik bir öneme sahip olduğunun bilincinde olan TBMM Hükümeti, İstanbul'un işgalinden hemen sonra demiryollarının denetim altına alınması politikasını izlemeye başladı.

TBMM Hükümeti işgal edilen yerler dışındaki hatlara el koyarak, bu hatları işletmek üzere Eskişehir'de müdürlük kurdu. Fakat ordu, Kütahya ve Eskişehir savaşlarından sonra, Sakarya'nın doğusuna çekilince, genel müdürlük Ankara'ya taşındı. Oluşan yeni durumdan sonra, genel müdürlüğün elinde Ankara-Polatlı (80 km.) ve Yenice-Konya-İshaklı (681 km) olmak üzere iki parça halinde toplam 761 km. demiryolu kaldı.⁸⁵

Ankara'nın doğusunda, Doğu Anadolu ve Karadeniz'e uzanan demiryollarının bulunmayışı, milli mücadele döneminde sıkıntılara neden oldu. Bunu gidermek için, I. Dünya Savaşı zamanında başlayan Ankara-Sivas hattının yapımına devam edildi ve 127. km kadar olan kısmı, 1 Ağustos 1919'da işletmeye açıldı.⁸⁶

Bu dönemde ordunun ikmalini daha kolaylıkla sağlamak ve Ankara-Sarıköy hattıyla, Konya-Çay arasında bir irtibat kurmak için, Azari İstasyonundan başlayan Cihanbeyli'de biten hattın inşasına başlandı. Yunanlıların tahrip ettiği raylar kullanılarak yapılan ve vagon ile lokomotifleri Toroslardan getirilen hat, 15 Haziran 1922'de açıldı. Hattın uzunluğu başlangıçta 33,5 km. iken, daha sonra 50 km. ye çıkartıldı.

4.2.2. Cumhuriyetin İlanından Sonraki Yatırımlar

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkedeki ulaştırma imkanları, ülke ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzak ve oldukça kötü durumdaydı. Yolsuzluk ve

⁸⁵ Ahmet ONUR, **a.g.e.**, s. 33.

⁸⁶ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 24.

taşıma araçlarının azlığı ülkenin en önemli sorunuydu.⁸⁷ Cumhuriyetin sınırları içinde bulunan ve tamamı yabancılar tarafından inşa edilerek işletilen 4112* kilometre uzunluğundaki demiryolunda taşımacılık çok pahalıydı.

Milli mücadele başarıya ulaşıp bağımsızlık kazanıldığı zaman, ülke geri kalmışlığının yanında, bir de tahrip olmuştu. Hem geri kalmışlığı yenmek, hem de tahrip olmuş ülkeyi yeniden imar etmek için, büyük ve geniş bir çalışma programına ihtiyaç vardı. İşte bu düşüncelerle ülkenin iktisat politikasını tespit etmek için İzmir'de toplanan İktisat Kongresi'nde, ulaştırma sorunu oldukça geniş bir biçimde ele alındı. Mustafa Kemal kongreyi açış konuşmasında “*Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile, kağıt ile, tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkânı yoktur*” diyerek ulaşım ve ulaşım araçlarının önemine dikkat çekmiş, ulaştırma alt yapısının geliştirilmesinin, ülke savunması ve imarı için gerekliliğini vurgulamıştı.⁸⁸

Ülkenin topyekün kalkınmasını hedefleyen yöneticiler, İktisat Kongresi kararları doğrultusunda, ülkenin gelişmesinin ana unsurlarından birisinin de ulaştırma alt yapısı olduğu görüşünden hareketle, başta demiryolları olmak üzere ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalara başladılar. Ancak bu dönemde demiryolları gibi büyük sermayelere ihtiyaç duyan bayındırlık işlerinin, milli sermaye ve milli teşebbüsle başarılması mümkün görülüyordu. Büyük önem verilmekte olan demiryollarının bir an evvel gerçekleştirilmesi için, ülkenin bağımsızlığına zarar vermemek ve mevcut kanunlara uymak şartı ile yabancı sermayeye izin verilmişti. Bu düşünceyle -Ankara'dan başlayarak Akdeniz ve Karadeniz'e ulaşmak kaydıyla- Doğu Anadolu'dan Musul'a kadar yaklaşık 4000 kilometrelik bir demiryolunun inşası için, Amerikalı Chester ile Osmanlı

⁸⁷ Karayollarının durumu daha kötüydü. Ülkede motorlu araçlara her mevsim geçit veren karayolu yok denecek kadar azdı. Büyük bir bölümü bozuk olmak üzere 18.335 km. karayolu vardı. Deniz ticaret filosunun kapasitesi çok düşüktü. Yeterli sayıda liman yoktu, olanlar tesis yönünden yetersizdi. Bkz. İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 36.

* Tamamen askeri amaçlarla inşa edilen Ankara-Yahşihan-İzzettin arasındaki 127 km.lik dar demiryolu bu rakama dahil değildir.

⁸⁸ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 37.

İmparatorluğu döneminde imzalanan sözleşme, 9 Nisan 1923 günü TBMM tarafından onaylandı. Bu karar Avrupa'da önemli bir ses getirmiş, özellikle Fransa çok şiddetli bir şekilde itiraz etmişti. Ülke içerisinde de *Tanin Gazetesi* başta olmak üzere bir kısım yayın organları projeye karşı çıkmışlardı. İkinci Lozan görüşmelerine katılan heyette bulunan Doktor Rıza Nur, Simplon treninde hareketten önce gazetecilere verdiği beyanatta; Taninin Chester projesine yaptığı ağır tenkitlerin nedeninin Fransız bir bankadan sağladığı menfaat olduğunu söylemişti.⁸⁹ Büyük Millet Meclisinin kararından sonra Amerikan gazeteleri Türkiye'de yalnız demiryolları ve limanlar yapmak değil orman ve madenleri işletmek ve yeni bir Ankara şehri kurma yolunda imkânların Amerikalıların ellerine geçtiğine dair yayınlar yapmışlardı. Onaylanan sözleşmeye göre şirket, Türk Hükümeti'nden ne km. garantisi ne de başka bir yardım istemeden demiryolunu döşeyecekti. Yalnızca bu yolların, limanların 40 km. civarındaki bir alanda bilinen ve sonradan bulunacak olan petrol dahil bütün madenleri işletme ayrıcalığı, 99 yıl süresiyle şirkete bırakılıyordu. Ancak asıl amacı Ergani madenleri ile Musul petrollerinin imtiyazını ele geçirmek olan şirket, Lozan Anlaşması'yla Musul Türkiye'ye verilmeyince işi ağırlandı. Bunun üzerine TBMM, 17 Aralık 1923'te sözleşmeyi feshetti.⁹⁰

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkede bulunan 4112 kilometre demiryolu hattının ulaşım ihtiyacını karşılaması mümkün değildi. Yerleşim yerleri birbirlerinden ayrı, aralarında irtibatı olmayan bir görünüm sergiliyordu. Ülke sınırları içinde, her türlü hava şartlarında bir yerden bir yere ulaşmak kolay değildi. Özellikle Anadolu'nun doğusunda yaşanan isyanlar ve eşkiyalık, bir emniyet sorunu da yaratmaktaydı. Ülkenin büyük bir bölümünde demiryolu bulunmuyordu. Bu sebeplerle, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ulaşım sorununa XIX. yüzyılın en etkili ve güvenilir ulaşım sistemi olan demiryolları ile çözüm bulunmaya çalışıldı.

1923-1939 döneminde demiryolları ülkenin en önemli sorunu oldu ve büyük bir ciddiyetle ele alındı. Devletin demiryolu politikası başlıca iki yönde gelişti; bunlardan birincisi, milli bütünlüğün ve milli iktisadın ihtiyaçlarını karşılayacak ağ

⁸⁹ A.Emin YALMAN, *a.g.e.*, s. 859.

⁹⁰ İsmail YILDIRIM, *a.g.e.*, s. 28.

biçimindeki yapıyı oluşturmak için yeni demiryolları inşa etmek, ikincisi ise, yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın alarak milli bir nitelik kazandırmaktı.⁹¹

Demiryolu inşa politikası hedeflerine kısmen de olsa ulaştı. Amaç, ülkedeki demiryolu şebekesini mümkün olduğu kadar kısa bir sürede, doğal kaynakların olduğu yerlere doğru genişletmek ve batı bölgelerinde toplanan hatları, ülke geneline yaymaktı. Milli mücadele döneminde, Yunan kuvvetleri kendi ikmallerini batıdaki hatları kullanarak yapmışlar, bu hatlar ülke içlerine doğru devam etmediğinden Türk kuvvetlerinin ikmalinde fazla kullanılamamıştı.⁹² Öte yandan Ergani Bakır İşletmelerine, Ereğli Kömür Havzalarına, Karabük Demir Cevheri Yatağı ve Adana tarım kaynaklarına hatların döşenmesi, Samsun ve Zonguldak gibi bazı limanların, iç bölgelere demiryolu hattı ile bağlanması, bu bölgelerdeki doğal kaynakların ülke içlerine süratle taşınmasını, ticaretin gelişmesini ve kalkınmasını sağladı.⁹³

Mali yetersizlik sebebiyle şirketlerin elindeki demiryollarının devletleştirilmesi yoluna gidilmek istenmiyordu. İsmet İnönü, inşa politikasının gerekçesini şöyle açıklıyordu. “*Bence şimendifer politikası herşeyden evvel yeni inşaat politikası idi... Bana şimendiferlerde esas politikamın ne olacağını sordukları zaman bir karış şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi bir masrafa girmek istemiyordum*”.⁹⁴

Ancak TBMM, 22 Nisan 1924’te kabul ettiği bir kanun ile Anadolu hattının satın alınmasına karar verince, inşa politikası ile millileştirme politikası aynı anda başladı. Fakat bu hattın millileştirilmesi ancak 1928’de gerçekleşecek, esas millileştirmeler ise 1930’lu yıllarda başlayacaktı. 22 Nisan 1924 tarihi milli demiryolculuğun başlangıcı olarak kabul edildi. Çünkü bu tarihte devlete yabancıların işlettiği hat ve limanları satın alma yetkisi verildi. Milli mücadele döneminde geçici olarak kurulan idare, yerini Bayındırlık Bakanlığına bağlı Anadolu

⁹¹ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 40; Ahmet ONUR, **a.g.e.**, s. 57.

⁹² Ahmet ONUR, **a.g.e.**, s. 57.

⁹³ Cahit AYDEMİR, **a.g.t.**, s. 57.

⁹⁴ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 40-41.

Bağdat Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü adında kurulan katma bütçeli idareye bıraktı.⁹⁵

1928 yılında Anadolu demiryolu hattının satın alınmasıyla başlayan millileştirme hareketleri neticesinde; 1938 yılına gelindiğinde şirketlerin elindeki demiryollarından 3387 kilometresi satın alındı. 1948’de Bağdat demiryolunun son bölümünün de devlete geçmesiyle millileştirme başarı ile sonuçlandı.⁹⁶

Türkiye Cumhuriyeti’nde demiryolu hatları döşenirken siyasi ve askeri amaçlar ile birlikte, milli ekonomiye de katkı sağlamasına dikkat edildi. I. Dünya Savaşı ve Milli mücadele döneminde zamanın en hızlı ulaşım sistemi olan demiryolunun yetersiz oluşu nedeniyle, cephelere yardım göndermede ve ikmalde büyük sıkıntılar çekilmişti. Bu sıkıntıları yaşayan ve demiryolunu ülke savunması için zorunluluk olarak gören Atatürk; “*Demiryolları memleketin tüfekten toptan daha mühim bir emniyet silahıdır*” demişti.⁹⁷ Bu düşünceden hareketle öncelikle askeri açıdan önemli olan hatların yapımına başlandı. Yapılması planlanan Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının amacını, Erzurum milletvekili Rüştü Paşa TBMM’de yaptığı konuşmada; “*Tayin edilen güzergâhta şu esaslar düşünülmüştür. Şarkı Garba rabt etmek ve Şimalden Cenuba doğru bir hat yapmak, kanun içinde Erzurum’dan Ankara’ya kadar ve Kuzeyde Samsun’dan Güneyde bir noktaya kadar inşası esas itihaz edilmiştir. Yani ülkede bize öyle bir hat lazımdır ki, Kuzeyden Güneyden Garbtan ve Şarktan savunma açısından çeşitli yerlere kuvvet sevk etmek lazım gelirse süratle sevkedilebilsin.*”⁹⁸ diye açıkladı.

⁹⁵ Cahit AYDEMİR, **a.g.t.**, s. 56; İsmail AYDEMİR, **a.g.e.**, s. 41; **Ulaştırma 50 Yıl**, Ulaştırma Bakanlığı, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1973, s. 42; Ahmet ONUR, **a.g.e.**, s. 57.

⁹⁶ 1929 yılında başlayan ödemeler 1950 yılına gelindiğinde toplam olarak 115.192.011 liraya ulaştı. Bkz. İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 48, s. 146; Yabancı şirketlere ait demiryollarının millileştirilmesi, esas itibarıyla satın alma şeklinde yapılmıştır. Ancak hükümetin mali imkânlarının yetersizliği dolayısıyla bu satın almalar borçlanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yüzden Cumhuriyet Hükümeti, henüz Osmanlı borçlarıyla ilgili Paris Nihaî Antlaşması’nı imzalamadan (1933), dışa karşı bu millileştirmeler nedeniyle önemli sayılabilecek düzeyde borçlanmak durumunda kalmıştır. 1928-33 arasında devletleştirilen demiryolları, limanlar ve imtiyazlı kuruluşlar dolayısıyla Cumhuriyet hükümetinin ödemeyi kabul ettiği tutarlar, Türkiye’nin o tarihlerdeki dış borçlarının önemli bir kısmını oluşturmuştur. Efdal AS, **a.g.t.**, s. 71.

⁹⁷ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 50.

⁹⁸ **A.g.e.**, s. 50.

Başlangıçta Ankara-Sivas hattının hiçbir önemli merkeze uğramadan Sivas'a ulaşması planlanırken, hem ekonomik olmayacağı hem de Şevkatali-Musaköy arasındaki bölümün çok pahalıya mal olacağı ortaya çıkınca, güzergâh değiştirilerek Kayseri üzerinden Sivas'a ulaştırıldı.⁹⁹ Ama bu gibi durumlar güzergâhları çoğu zaman gereksiz yere uzatmış, maliyeti artırmış ve demiryolunun etkinliğini azaltmıştı.¹⁰⁰ Ankara-Sivas hattının açılış töreninde Başbakan İsmet Paşa; “ ...*Eğer Ankara-Erzurum demiryolu mevcut olsaydı Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu*” diyerek bu hattın yapımı ile ülke savunmasının daha kolay hale geldiğini vurgulamıştı.¹⁰¹

Samsun-Sivas hattı cumhuriyetin ilanından sonra ekonomik açıdan bu bölgeleri canlandıracağı, iç bölgelere ve limanlara mal ve hizmet taşınmasına imkan sağlayacağı, Samsun Limanı'nı Sivas üzerinden Ankara'ya bağlayacağı için önemliydi. 23 Mart 1924 tarih ve 449 numaralı kanun ile yapımına karar verilen hattın yapımına, 23 Aralık 1924 tarihinde başlandı. Toplam 29.200.000 lira harcanarak 30 Eylül 1931 'de işletmeye açıldı.¹⁰²

Ankara-Ereğli hattının; Ankara'nın batısındaki Sincanköy'den başlayarak Ereğli'ye direk olarak yapılması kararlaştırılmış iken, ülke savunması söz konusu olduğu zaman, Ereğli'den güvenle kömür taşınmayacağı ve kıyıda ülke içine direk hat yapılmasının sakıncalı olacağı gerekçesiyle, güzergâhı değiştirildi. Yeni güzergâh; Ankara-Kayseri hattı üzerindeki Irmak'tan başlayıp Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılacak, bir kolu Söğütözü'ne, diğer kolu Filyos civarından geçmek üzere Ereğli'ye ulaşacaktı. Bu iş için 50.000.000 lira ödenek ayrıldı.¹⁰³ Askeri amaçlar için yol uzatılıp maliyet bir miktar artmış olsa da, 12 Kasım 1935'te açılan hat ile Cumhuriyet Hükümetinin kömüre ulaşması düşüncesi gerçekleşmiş oldu.

⁹⁹ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 76.

¹⁰⁰ Cahit AYDEMİR, **a.g.t.**, s. 58; Ankara-Sivas hattının tamamı 30 Ağustos 1930'da görkemli bir törenle işletmeye açılmıştır. Toplam uzunluğu 4128 m. olan 36 tünelin bulunduğu 602 km.lik bu hatta yapılan harcama 41.200.000 liradır. İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 76-77.

¹⁰¹ **A.g.e.**, s. 50;

¹⁰² **A.g.e.**, s. 79.

¹⁰³ **A.g.e.**, s. 91.

Cumhuriyetin daha beşinci ayında, Ergani Bakır madenlerinin işletilmesi ve bölgenin ekonomik olarak kalkınabilmesini sağlamak için, Arade-Diyarbakır-Ergani arasında demiryolu hattı döşenmesi için hazırlanan kanun, TBMM’de 22 Mart 1924 tarihinde kabul edildi. Bu iş için 2.738.000 lira ödenek ayrıldı.¹⁰⁴ Bu kanun Cumhuriyet döneminin demiryolu yapımı için kabul ettiği ilk kanundur. Fakat çalışmalara başladıktan kısa bir süre sonra, hattın bazı sakıncaları ortaya çıktı. Demiryolu inşaatının durdurulması için TBMM’ne sunulan kanun teklifinde; hattın iktisadi ve idari açıdan ülkeye beklenen faydayı sağlamayacağı, aynı zamanda askeri açıdan da bazı sakıncalarının bulunduğu belirtilmekteydi. Hazırlanan kanun teklifinin 24 Mart 1926’da kabul edilmesiyle hattın yapımı durduruldu. Bu hattın yerine Fevzipaşa-Malatya-Ergani-Diyarbakır arasında demiryolu inşa edilmesi ülkeye idari, ekonomik ve askeri bakımdan daha fazla fayda sağlayacaktı. Bu hattın inşası için beş yılda harcanmak üzere 45.000.000 lira ödenek ayrıldı.¹⁰⁵ 16 Kasım 1933 tarihinde Baskil’e ulaşan hattın yapımı, bütçeden yeterli ödenek ayrılmayınca yavaşladı. Bunun üzerine hattın bir an önce bitirilmesini isteyen hükümet, iç borçlanmaya giderek, 12.000.000 liralık tahvil çıkarttı ve çalışmalar yeniden başladı. 22 Kasım 1935’de Nafia Vekili Ali Çetinkaya’nın katıldığı bir törenle açılan 504 km.lik hat üzerinde; 64 tünel, 37 istasyon ve 1910 adet menfez ve köprü vardır. Göksu üzerindeki büyük demir köprü ile Fırat üzerindeki beton Fırat Köprüsü bunların en önemlisidir.¹⁰⁶

İzmir-Aydın arasındaki demiryolunun, ülkenin demiryolu şebekesi ile bir bağlantısı yoktu. Bu durum hem ekonomik, hem de askeri açıdan önemli sakıncalar yaratıyordu. Özellikle Kocatepe tarafında demiryolu eksikliği, Büyük Taarruz esnasında sıkıntılara yol açmıştı. Harekâtın daha süratli gelişmesine ve derinlere rahatlıkla ulaşmasına engel olmuştu. Genelkurmay bir an önce bu hattın, diğer hatlara bağlanmasını istiyordu. Hükümet, Genelkurmayın bu isteğini dikkate alarak, Afyon-Antalya arasında bir demiryolu hattı döşemesi için, Aydın demiryolu Şirketi’ne, 27 Mart 1927 tarihinde teklifte bulundu. Fakat şirket gerek kendi çıkarlarına uygun olmadığı, gerekse de Afyon-Sandıklı bölümünün sınırları dışında

¹⁰⁴ İsmail YILDIRIM, a.g.e., s. 86.

¹⁰⁵ A.g.e., s. 87.

¹⁰⁶ A.g.e., s. 89.

olduğu gerekçesi ile kabul etmedi. Yalnızca Baladız-Burdur ve Dinar-Sandıklı arasında demiryolu yapabileceğini bildirdi.¹⁰⁷ Oysa bu hatlar askeri açıdan çok fazla önem arz etmiyordu.

Mali güçlükler nedeniyle, 1933 yılına kadar önemli çalışmalar yapılamadı. 1 Nisan 1933 tarihinde Afyon-Antalya arasında demiryolu döşenmesi için 25 milyon lira ödenek ayrıldı. Hattın yabancı şirketlere yaptırılmasının güç olduğu anlaşılınca, inşaat 6 bölüme ayrılarak Türk müteahhitlere verildi. Öncelikle yapılacak olan Afyon-Karakuyu arasındaki inşaat, Afyon'un kurtuluş günü olan 27 Ağustos 1934'te büyük bir törenle Afyon'dan başladı. Hattın daha kısa sürede bitirilmesi için Karakuyu tarafından da başlayan çalışmalar, 25 Kasım 1936'da tamamlanarak, İsmet İnönü'nün de katıldığı büyük bir törenle açıldı.¹⁰⁸ Bu şebekeye aynı yıl içerisinde kısa bir hat döşenmesiyle Burdur'un da bağlanmasına rağmen, Burdur-Antalya arasına döşenecek hat, ödenek ayrılmadığı için yapılamadı. Her ne kadar Nafia vekili Ali Çetinkaya “ *Afyon-Antalya hattı için bütçeye para koyamadık. Ancak bu sene başlamayacağız manasına gelmesin, herhalde bu sene başlayacağız*” dese de, Burdur-Antalya demiryolu yapımına başlanamadı.¹⁰⁹

Doğuda ise 1930 yılında Sivas'a kadar varan demiryolu şebekesinin Erzurum'a kadar uzatılması gerekliydi. Atatürk daha 1924 yılında Erzurum'da yaptığı konuşmada “ *...Şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir Şimendifer hattının buraya kadar temdidini Türk cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum...*” diyerek bu hattın önemini ortaya koymuştu.

Dünya ekonomik buhranının etkilerinin azalmasıyla, 1933 yılında Sivas-Erzurum hattı ve bu hatla Malatya'dan başlayarak birleşecek yeni bir hattın yapımına izin verildi. 537 km.lik Sivas-Erzurum hattı ile 140 km.lik Malatya'dan başlayacak ve Divriği civarında birleşecek hattın yapımı için toplam 80 milyon lira ödenek

¹⁰⁷ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 95.

¹⁰⁸ 112 km. uzunluğundaki hat ile İzmir Aydın demiryolu hattı ülkenin diğer demiryolu şebekesine bağlanmış oldu. Bu hat ile ülkenin diğer bölgeleri ile Afyon demiryolunun geçtiği bölge arasındaki mesafe çok kısalmıştır. Örneğin İstanbul'dan Egridir'e ulaşmak için Adapazarı-Eskişehir-Afyon-İzmir-Aydın yoluyla 1349 km yol almak gerekirken Afyon-Karakuyu hattının açılışı ile bu mesafe 666 km. ye inmiştir. Bu durum bölgeye ve diğer yerlere yapılacak taşımacılığı ve ticareti artırmış, fiyatları ucuzlatmıştır. Bkz. İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 97.

¹⁰⁹ **A.g.e.**, s. 98.

ayrıldı.¹¹⁰ Açılan ihaleye daha önceden ülke içerisindeki demiryolu ihalelerine katılmış Fransız, Amerikan ve Alman firmaların yanında, önceden demiryolu inşaatlarında başarılı olmuş makine ve ekipmanları yeterli Türk müteahhitler de katıldı. Nafia Vekaleti, ihaleye katılanlardan Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarını bu işi teknik ve mali yönden başaracak nitelikte gördü ve 12 Haziran 1933 tarihinde ihaleyi verdi.¹¹¹ O güne kadar büyük demiryolu ihaleleri yabancı şirketlere veriliyor veya parçalar halinde Türk müteahhitlere yaptırılıyordu. Hattın geçeceği yerler uzun süre tartışmalara neden olmuştu. Mühendisler Zira istikametinden hattın geçirilmesini maliyet ve kolaylık açısından normal buluyorlardı. Fakat Genelkurmay Başkanlığı ve özellikle Mareşal Fevzi Çakmak hattın daha güneyden, Divriği istikametinden geçirilmesini istiyordu. Ancak buradaki arazi çok arızalıydı ve bu durumda hat oldukça pahalıya çıkacaktı. Dönemin Nafia Vekili Hilmi Bey elinde haritalarla Fevzi Çakmağa hattın zorluk derecesini ve yüksek maliyetini anlatmaya çalışmış, fakat kararını değiştirememişti. Fevzi Çakmak, Nafia Vekiline bu konuda ısrar etmesinin nedenini şu şekilde açıklamıştı; “ *Hiç tereddüt etme, bu hat güneyden geçmekle göreceksin çok daha ekonomik olacaktır; ben Cihannüma’da¹¹² okudum o taraflarda demir madeni varmış*”.¹¹³

Anadolu’nun belkemiği olacak demiryolunun inşaatına, Sivas Kongresi’nin yıldönümü olan 4 Eylül 1933’te Sivas’tan başlandı. Sivas’tan Erzincan’a kadar olan hat, 19 Aralık 1938 tarihinde hizmete açıldı. İnşaatı hızlandıran Türk şirketi büyük bir başarı göstererek, demiryolu hattını ihalede belirtilen tarihten 16 ay önce tamamlayarak, 20 Ekim 1939 tarihinde teslim etti. Bu hattın yalnız inşasına harcanan miktar 50.521.846 lira iken, Çetinkaya-Malatya hattıyla birlikte inşaat ve demiryolu malzemesine harcanan miktar 84.413.463 lirayı buldu.¹¹⁴

Bu ihale demiryolu yapımlarında bir dönüm noktası oldu. Cumhuriyet yöneticileri bu ihaleden sonra “*Bir karış daha şimendifer*” sloganı yerine “*Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahhidi ve Türk işçisi ile demiryolu*” sloganını

¹¹⁰ İsmail YILDIRIM, a.g.e., s. 100.

¹¹¹ A.g.e., s. 101.

¹¹² Katip Çelebi’nin(1609-1658) 1732’de 500 adet basılan coğrafya yapıtı.

¹¹³ Hilmi URAN, **Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım(1908-1950)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s. 208.

¹¹⁴ İsmail YILDIRIM, a.g.e., s. 101.

kullanmaya başladı. Demiryolu yapımlarındaki anlayışın değişmesinde, 1923–1933 döneminde Türk teknik elemanları ve müteahhitlerinin sayı ve beceri düzeylerinin artmasının yanında, yabancı şirketlerin kredi sağlama imkânlarının buhran sebebiyle azalmasının da etkisi vardır.

Demiryollarının dar ya da normal olarak inşalarında da askeri ve ekonomik tercihler tartışmalara yol açtı. Örneğin, Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas demiryollarının normal hat olarak inşa edilirken, Arade-Diyarbakır-Ergani demiryolu dar olarak inşa edilmeye başlandı. Oysaki, ülkedeki demiryollarının bir kısmının dar, bir kısmının da normal olarak yapılması, hem iktisadi hem de askeri açıdan sakıncalıydı. Nitekim Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Fevzi Paşa hatların dar yapılmasına karşı çıkmıştır.¹¹⁵ Hükümetin bu konuda Nafia Vekaleti’nden görüş istemesi üzerine, Nafia Vekili Behiç (Erkin) Bey’in başkanlığında bir komisyon kuruldu. 17 Şubat 1926 – 21 Şubat 1926 tarihleri arasında çalışmalarını sürdüren komisyonun hazırladığı raporda şöyle denmekteydi: “*Kütahya-Balıkesir, Ulukışla-Kayseri ve Ankara-Sivas hattı Kayseri’ye kadar normal hat (1.435 m) olarak inşa edilmelidir. Bunun haricinde Adapazarı-Eskişehir-Ankara-Kayseri-Sivas hattının dışında kalan bölgelerde dar hat inşası uygundur, inşası devam eden Samsun-Sivas hattı hemen dar hatta çevrilmeli, ayrıca Ankara-Ereğli hattı yine dar olarak inşa edilmelidir*”. Komisyon yine aynı raporda “*normal hat yerine dar hat inşası ile inşa harcamalarında % 30 ve inşa süresinde de % 25 tasarruf sağlanacağını ve Ankara-Ereğli, Samsun-Sivas, Kayseri-Sivas ile Keller-Malatya-Diyarbakır hatlarının dar olarak inşası halinde yaklaşık 40 milyon lira tasarruf sağlanacağı*” şeklinde görüş bildirmekteydi.¹¹⁶ Fevzi Paşa 20 Şubat 1926’da komisyonun çalışmalarına katılarak, çeşitli genişlikteki hatların birleşme noktasında yapılacak aktarmanın, askeri nakliyat açısından sakıncalı olacağını, dolayısıyla yeni hatlar yapılacaksa, Ankara-Eskişehir-Konya-Ulukışla-Ankara halkasıyla, Bağdat demiryolunun da dar hatta çevrilmesi şeklinde görüş bildirdiyse de, komisyon bu görüşe katılmadı. Fakat bu rapordan çok kısa bir süre sonra, hükümetin Samsun-Sivas hattının dar hatta çevrilmesinin mümkün olup olmadığı konusunda görüş istemesi üzerine, Nafia Vekaleti 17 Mart

¹¹⁵ İsmail YILDIRIM, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı:35,(Temmuz 1996), s. 392.

¹¹⁶ İsmail YILDIRIM, **a.g.m.**, s. 392.

1926'da bu defa da önceki raporun tam aksine özetle : “*Dar hattın bölgenin iktisadi ihtiyaçlarına cevap veremeyeceği ve o ana kadar geniş hat için yapılan harcamanın boşa gideceği dolayısıyla hattın geniş olarak inşası uygundur*” şeklinde görüş bildirdi. Fevzi Paşa ise ülkede yapılacak demiryollarının bir kısmının dar bir kısmının da geniş olarak inşasına karşı çıkmıştır. Fevzi Paşa bu konuda, 22 Şubat 1926'da Başvekalete gönderdiği yazıda “*Hatların değişik boyutta yapılmasının aktarma gerektireceği bunun da zaman kaybına sebep olacağını belirttikten sonra aktarma istasyonlarının bombalanması ile askeri nakliyatın kesintiye uğrayacağını*” ifade ederek, yapılacak hatların aynı genişlikte olmasını istemiştir.¹¹⁷ Teknik adamların hem zaman, hem de para açısından daha ucuza mal olacağı düşüncesiyle dar demiryolu yapılmasına taraftar olmalarına rağmen, sonuçta askeri ihtiyaçlar göz önüne alınarak hatların geniş olarak inşası kararlaştırıldı.

1923-1938 yılları arasında inşa edilen demiryolları, genellikle devlet bütçesinden finanse ediliyordu. Hatlar için yapılacak harcama miktarı ve süresi kabul edilen kanunlarda açıkça belirtiliyordu. Ödenek yetmediği takdirde ek ödenekler de verilmekteydi. Ancak demiryolları inşaatlarının devlet bütçesinden karşılanması sık sık eleştiri konusu olmaktaydı. Serbest Cumhuriyet Fırkası Başkanı Ali Fethi Okyar demiryolu inşaatlarının uzun vadeye yayılması ve yabancı sermayeye bırakılması gerektiğini savunmaktaydı. İsmet Paşa ise 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta yaptığı konuşmada; 1923'ten 1929'a kadar olan dönemde, siyasal ve iktisadi durumun yabancı sermayenin gelmesi için elverişli olmadığını belirttikten sonra, eğer Ali Fethi Okyar gibi düşünselerdi, 1930 senesine gelindiğinde daha bir metre bile hat döşeyememiş olacaklarını söyleyerek, kendi politikasının doğruluğunu savundu.¹¹⁸

İmkanları kısıtlı bir devlet bütçesinden demiryolu yapımı için önemli miktarda ödenek ayrılması, TBMM'de de eleştiri konusu oldu. 1932 mali yılı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü bütçesi hakkındaki görüşmelerde bu konuyu dile getiren eski Nafia Vekili Sırrı Bey; “*Hiçbir devletin bütçesinden inşaat yapıldığı yoktur. Böyle devlet bütçesinden inşaat yapılmaz. Bu usül yalnız bizde ve bir de Sovyetlerde vardır. Halbuki gerek limanların ve gerek*

¹¹⁷ İsmail YILDIRIM, **a.g.m.**, s. 393.

¹¹⁸ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 150.

demiryollarının bir an evvel yapılması başlıca ülkelerde olduğu gibi mutlaka hariçten istikrazla yapılmalıdır...Bu iktisadın sonucudur” diyerek hükümetin politikasını eleştirdi.¹¹⁹

Demiryolu inşaatlarına bütçeden ayrılan ödenekler Tablo 9’da¹²⁰ gösterilmiştir. Yalnız bu ödenekler mali yılbaşında verilen ödenekler olup, ek ödenekler buna dahil değildir. Bu ödenekler ile 1924 mali yılı sonunda 203 km. olarak işletmeye açılan demiryolu uzunluğu, 1940 mali yılı sonunda 3277 km. yi buldu.¹²¹

Tablo- 9

YIL	BÜTÇE	ÖDENEKLER	BÜTÇE İÇİNDEKİ PAYI %
1924	140.433.369	9.800.000	6.97
1925	183.046.854	11.558.000	6.30
1926	190.103.544	12.858.000	6.70
1927	194.454.619	21.740.000	11.17
1928	207.169.338	28.975.000	13.98
1929	220.408.481	28.200.000	12.79
1930	222.646.523	27.994.767	12.57
1931 (11 Aylık)	186.582.005	21.281.382	11.40
1932	169.146.747	7.009.158	4.14
1933	170.474.794	11.109.158	6.51
1934	184.075.636	8.666.977	4.70.
1935	195.011.053	8.061.165	4.10
1936	212.755.580	7.221.021	3.30
1937	231.017.776	8.879.501	3.84
1938	249.954.020	10.892.040	4.35
1939	319.981.192	17.471.000	5.46

¹¹⁹ İsmail YILDIRIM, a.g.e., s. 151.

¹²⁰ A.g.e., s. 153.

¹²¹ Bayındırlık İşleri Dergisi 20’nci Yıl, a.g.e., s. 23.

1939 ödeneği ek ödenektir. Bütçe ile ödenek verilmediğinden, demiryolu inşaatına kaynak, 30.05.1939 tarih ve 3628 numaralı kanunla verilen 58.917.000 lira ödenekten ayrılmıştır.

Netice itibariyle; 1923-1938 döneminde demiryolu yapımında milli savunma ile ilgili kaygılar ön planda olmakla birlikte, yapılacak hatların ülke ekonomisine katkısı da dikkate alındı. Bu doğrultuda yapılan hatlar olumlu sonuç verdi. Ankara-Zonguldak, Fevzipaşa-Diyarbakır, Samsun-Sivas gibi ana hatların yapımı gerçekleştirildi. Yine bu dönemde ana hatların yanı sıra, iltisak hatlarının yapımına önem verildi. Hem askeri yönden avantaj sağlaması, hem de ülke içinde mal dolaşımının daha kolay ve daha yaygın yapılabilmesi için Kütahya-Balıkesir, Afyon-Karakuyu, Malatya-Çetinkaya iltisak hatları yapıldı. Böylece XIX. yüzyılda yarı sömürge iktisadi yapının yarattığı ağaç biçimindeki demiryolları, milli iktisadın ihtiyaç duyduğu ağ şekline dönüştürülmeye çalışıldı.¹²²

1928 yılında başlayan demiryollarını millileştirme hareketi 1934-1937 döneminde hız kazandı. 1934 ve 1935'deki millileştirmelerde iktisadi sebepler etkili olurken, 1937'de Şark Demiryollarının millileştirilmesinde yaklaşan II. Dünya Savaşı sebebiyle askeri etkenler önemli rol oynadı.

Sonuç olarak, Atatürk döneminde ulaştırma sorununa demiryolları ile çare bulunmaya çalışıldı. Bu 15 yıllık sürede yabancı şirketlerden satın alınan 3387 kilometre demiryolu için 42.515.486 TL. ödendi. Yine aynı dönemde 341.599.424 TL. harcanarak 2815 kilometre demiryolu inşa edildi. Böylece 1923'de 4112 kilometre olan demiryolu uzunluğu 1938'de 6927 kilometreye ulaştı. 1938'den 1995'li yıllara kadar geçen 57 yılda yaklaşık 1500 kilometre demiryolu yapıldığı göz önüne alınırsa, Atatürk döneminde yapılan demiryollarının önemi daha iyi anlaşılacaktır.¹²³

II. Dünya Savaşı'nda demiryollarının tek başına askeri açıdan yetersiz olduğu ortaya çıkınca, bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de karayollarına ağırlık verildi. Bu tarihten itibaren önemini kaybeden demiryolu yapımı iyice yavaşladı.

¹²² İsmail YILDIRIM, **a.g.m.**, s. 394.

¹²³ **A.g.m.**, s. 396.

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ

İnsanlık tarihinin bilinen 7000 yıllık tarihi içerisinde her 100 yılın 87 yılı savaşa, 13 yılı barışa denk gelmektedir. 1960 yılına kadar çıkan 14.531 savaştan etkilenen 181 nesil bulunurken, sadece 10 nesil savaş görmeden yaşamıştır. Savaş görmeyen bu nesiller de çoğu zaman kendi aralarında kavga etmişlerdir.¹ Bugünkü mevcut nükleer silah birikiminin dünyayı 30 kez toz haline getirebileceği göz önüne alındığında, Einstein'ın “3. Dünya Savaşını bilmem ama 4. Dünya Savaşı her halde ok ve yay ile olur” kehanetinin gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğunu kabul edebiliriz.² Bu kadar yoğun bir çatışma ortamına sahne olan dünyada güçlü olmayanın hayatta kalamayacağı, diğer devletlerin güdümünde, onların çıkarlarına uygun hareket etmek zorunda olacağı bilinen bir gerçektir. Bu durum bize, bir ülkenin tam bağımsızlık ve milli çıkarlarını savunabilecek güçte olabilmesi için, tıpkı tarihte kurulan ve uzun yıllar dünyaya hükmeden devletlerde olduğu gibi, iyi bir askeri teşkilata sahip olmak zorunda olduğunu göstermektedir.³

Ünlü askeri düşünür Machiavelli, büyük ün kazandığı “Savaş Sanatı” adlı eserinde; “Devletlerin temeli iyi bir askeri teşkilattır”.⁴ diyerek askeri gücün bir devlet için ne kadar önemli olduğunu ortaya koymuştu. Bu noktadan hareketle, tarih sahnesinde yer almış ve tarihin belirli dönemlerinde söz sahibi olmuş milletlerin bu hâkimiyetlerinde, sahip oldukları askeri gücün rolünün büyük olduğunu

¹ Erkan ORAL, “Atatürk Döneminde Ulusal Savunma Sanayi Yaratma Atılımları”, **Atatürk Haftası Armağanı Dergisi**, Sayı: 31, 2004, (10 Kasım 2004), Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, s. 163.

² Suat İLHAN, **Türkiye'nin Ve Türk Dünyasının Jeopolitiği, a.g.e.**, s. 77.

³ Bu teşkilata sahip olmak isteyen ülkelerin 2004 yılı savunma harcamalarının 1,035 trilyon ABD doları seviyesinde gerçekleştiği, bunun da soğuk savaş döneminin en yüksek savunma harcamasının yapıldığı yıl olan 1987'deki seviyenin sadece %6 altında olduğu tahmin edilmektedir. Bu harcama düzeyinin, dünya ortalamasında kişi başına 162 dolara ve GSMH'lerin %2,6'sına denk geldiği belirtilmektedir. Savunma harcamalarının son on yıllık dönemdeki yıllık ortalama artışı % 2,4 civarındadır. 1994–2004 arası dönemin, 1998 yılına kadar olan bölümünde, savunma harcamaları soğuk savaş sonrası düşüş eğilimini sürdürmüştü, 1998 yılından itibaren de değişen konjüktür ve tehdit algılamaları ile birlikte yeniden yükselme eğilimine girmiştir. Bkz; **Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007–2013 Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara, 2007, s. 3.

⁴ Felix GİLBERT, “Machiavelli: Savaş Sanatında Rönesans”, **Modern Stratejinin Yaratıcıları: Machiavelli'den Hitler'e Kadar Askeri Düşünce**, Der: Edward Mead Earle, (Çev:Gülçin Ülgezen), Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1983, s. 2.

söyleyebiliriz. Türkler de kurdukları büyük imparatorluk ve devletlerle uzun yıllar dünyaya hükmederken, siyasi, askeri, hukuki ve sosyal yapıları ile örnek oldular. Bu unsurlardan her birinin önemli etkileri olmasına rağmen, ordunun katkısı diğerlerine nazaran ilk dönemlerde daha fazlaydı. Çünkü Türkler dünyaya askeri güçleri ile yayılmışlar, elde ettikleri topraklar ve ganimetlerle refah seviyelerini artırmışlar, sahip olduklarını, yine askeri güçlerine dayanarak korumaya çalışmışlardı.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde silah sanayi konusunda önemli gelişmeler yaşandı. İmparatorluğun özellikle kuruluş ve yükselme döneminde, çağdaşı diğer İmparatorluklar ile kıyaslandığında, sanayi ve teknolojik gelişime önem verdiğini görüyoruz. Bu sayede dünyaya altı yüz yıl hükmeden büyük bir İmparatorluk kuruldu ve varlığını devam ettirdi. XIX. yüzyıla kadar yapılan dökümhaneler, baruthaneler ve tersaneler son derece modern ve teknolojik sanayi tesisleri olarak, hem ordu ihtiyacını karşıladı, hem de diğer yan sanayilerin İmparatorluk içerisinde gelişimine zemin hazırladı. 1432’de Osmanlı İmparatorluğunu ziyaret eden Broguiere İmparatorluğun ulaştığı bu gücü görünce; Osmanlı Sultanlarının son derece barışsever olduklarını, isteseler ellerindeki mali ve askeri güçle Avrupa’yı ele geçirebileceklerini dile getirmişti.

Tesislerde üretim yapabilmesi için ihtiyaç duyulacak hammaddelerin büyük kısmı yeraltı kaynaklarından temin edildi. Bu maddelerin dışarıya satılması yasaklandı. Ülke sınırlarının genişlemesi ve ticaret hacminin artması sonucu, sanayi kentleri çoğaldı ve üretim arttı. Buralarda üretilen ve orduda kullanılan silah, araç, gereç ve malzemeler, diğer orduların kullandıklarından teknolojik ve kullanım kolaylığı açısından ilerideydi. Bu üstünlük hemen hemen XVIII. yy. başlarına kadar devam etti. Bu tarihten itibaren Avrupalı devletlerin bilimsel ve teknolojik alanda üstünlüğü ele geçirmeleri, kuzeyde kuvvetli bir Rusya’nın ortaya çıkışı, dengeyi Osmanlı İmparatorluğu aleyhine bozdu. Yine aynı dönemde Osmanlı’nın uğradığı yenilgiler ve 1699 yılında yapılan Karlofça Anlaşması ile ilk defa toprak kaybına uğranmış olması, orduda reform yapma ihtiyacını da gündeme getirdi.

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren askeri sanayi Avrupa’da gelişmeye başladı. Askeri sanayinin ihtiyaç duyduğu diğer yan sanayi ve hammadde üretimi arttı. Ülke içerisindeki teknolojik ve bilimsel araştırmalar kalkınmayı da beraberinde

getirdi. Kırım Savaşında çakılı topçu yerine hareket kabiliyetli topçuya, tek ateşli hafif silahlardan makineli ve otomatik tüfeklere, yelkenli ağaç gemilerden buharlı demir ve çelik gemilere geçildi. Teknolojik ve bilimsel gelişme, sanayi devrimini süratle geliştirdikçe, askeri sanayinin ürettiği her yeni silahın ömrü gittikçe kısaldı. Bu gelişmenin dışında kalan Osmanlı ve diğer devletlerin Avrupa'nın ulaştığı askeri teknolojiye ulaşabilmeleri pek mümkün olmadı. Modern silah alarak ordularını güçlendirmeye çalıştılar. Fakat bunları etkili olarak ordularında kullanacak yeterli teknoloji birikimine ve elemanına sahip değillerdi. Her yeni çıkan teknoloji karşısında ellerindeki mal eskimiş oluyor, daha fazla para vererek yenisini almak zorunda kalıyorlardı. Alınan yeni ürünlerle ordu içerisindeki çeşitlilik artıyor, kullanacak nitelikli personel bulunamıyor, bakım, ikmal ve standardizasyon neredeyse imkânsız hale geliyordu. 1830'ların başında Osmanlı Ordusunda bu durumu gören Helmuth Von Moltke, Osmanlı Ordusunu “ *Rus ceketleri, Fransız talimatları, Belçika silahları, Türk başlıkları, Macar eğerleri, İngiliz kılıçları ve her milletten öğretmenleri ile Avrupa örneğine göre kurulmuş bir ordu*” olarak tanımlamıştı.⁵

Ordunun ihtiyaçlarını yurt içinden karşılamaya yönelik yapılan yatırımlar, kurulan fabrikalar; bilgi ve teknoloji eksikliği, işletme yanlışları ve üretim yerine montaj sanayine yönelik olmalarından dolayı istenen verimi sağlayamadı. Yine de yapılan bu yatırım ve yenilikler ileride kurulacak Türk Sanayi için özel bir önem arz etmiştir. Başlangıçta diğer ülkelerden kolay bir şekilde para veya hibe yoluyla alınarak elde edilen sanayi, ileriki dönemlerde, hem Osmanlı İmparatorluğu'nun hem de Türkiye Cumhuriyeti'nin acı tecrübeler yaşamasına neden oldu. Bu durum, bağımsız bir ülkenin toprağını ve menfaatlerini, yalnız o ülkenin kendi imkânları ve gücü ile oluşturacağı milli bir ordu ile koruyabileceği gerçeğini bir kez daha kanıtlamıştır. Askeri sanayi gibi büyük yatırımların, ülke ekonomisi için ağır yükler getireceğini hesaplayarak bu gerçekten kaçmaya çalışmak, ileride telafisi zor durumlar yaratabilir. Atatürk'ün ifadesiyle; “*Sağlam bir devlet hayatı için ordunun lüzumuna delil aramak lüzumsuzdur. Etrafındaki devletler silahlı oldukça, hayır, dünya yüzünde bir tek silahlı devlet bulundukça, vazifesini bilen bir devlet, bütün*

⁵ J.C.HUREWİTZ, **Ortadoğu Siyaseti: Askeri Boyutlar**, (Çev: Nusret ÖZSELÇUK), Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Stratejik Etüt Yayınları, Ankara 1980, s. 44.

antlaşmalara rağmen ve bütün antlaşmalarla beraber, kendi güvenliğini her şeyden evvel kendi kuvvetine dayandırır.”⁶

Osmanlı İmparatorluğu yalnız karada değil denizlerde ve havada da yaptığı yatırımlar ile güçlü olmaya çalıştı. Fatih Sultan Mehmet döneminde Gelibolu’da büyük bir tersane ile donanma için başlayan gemi inşa faaliyeti özellikle Kanuni Sultan Süleyman zamanında doruk noktasına ulaşmış, Venedik donanması ile başa baş duruma gelmişti. Ancak daha sonra denizcilik alanında Avrupalı devletlerin öne çıktı. Osmanlı İmparatorluğu III. Selim ve II. Mahmut dönemlerinden itibaren donanmada ve tersanelerde reform yapma ihtiyacı hissetti. Yeni gemi yapım tezgâhları kuruldu, dışarıdan modern gemiler alınarak gemi yapımı konusunda mesafeler kat edildi. Fakat Osmanlı Donanması’nın, Yunan isyanını destekleyen İngiliz, Fransız ve Rus donanması tarafından, 1827’de Navarin’de yakılması, III. Selim’den itibaren yapılan bütün bilgi ve birikimin kaybolmasına neden oldu.

XIX. yy. da giderek artan dış alımlar, Osmanlı gemi inşa sanayinde dışa bağımlılığı beraberinde getirdi. Donanma ithal edildi, yabancı uzmanlara ihtiyaç duyuldu. Abdülaziz (1861-1876) döneminde çok yüksek fiyatlarla dışarıdan gemi satın alınma yoluna gidildi. Bu da ekonomik olarak zaten güç durumda olan İmparatorluğun hazinesini daha fazla olumsuz yönde etkiledi. XX. yy.a girildiğinde başta İstanbul Tersanesi olmak üzere; İzmit, Gemlik ve Sinop tersanelerine yeni makine ve tezgâhlar eklenmişse de, Avrupa’daki gemi sanayi gelişimine ayak uydurulamadı. Bundan sonraki dönemde, tersanelerdeki tezgâhlar genellikle onarım maksatlı kullanılmaya başlandı. Dışarıdan alınan gemiler ise, Osmanlı İmparatorluğu’nun deniz gücünü hiçbir zaman, diğer ülkelerin seviyesine çıkarmaya yetmedi.

Büyük devletlerin XX. yy.a gelindiğinde havacılık alanındaki faaliyetlerini artırması ve geliştirmesi ile Osmanlı İmparatorluğu da bu alanda yatırımlar yapmak istedi. II. Abdülhamit zamanında başlayan çalışmalar, ekonomik sıkıntılardan dolayı, yardım kampanyaları ile halktan toplanan paralarla güçlüklerle ilerledi. 1912 yılına gelindiğinde İmparatorluğun elinde çeşitli cinslerde 17 uçak vardı. Fakat bu uçaklar

⁶ Atatürk’ün Fikir Ve Düşünceleri, (Haz: Utkan KOCATÜRK), a.g.e., s. 340.

gerek Balkan Savaşlarında, gerekse daha sonra çıkan I. Dünya Savaşı'nda etkin olarak kullanılmadı.

Mondros Mütarekesi ile birlikte Osmanlı İmparatorluğunun toprakları itilaf devletleri tarafından işgal edilmeye, ordusu dağıtılmaya, mevcut sanayisine el konulmaya başlandı. Bu durumu kabullenmeyen ve tam bağımsızlık için Milli mücadeleye başlayan Atatürk, 31 Temmuz 1920'de Afyonkarahisar Kolordu Dairesinde Subaylara “...Milletler bağımsızlıklarını hiç kimsenin lütuf ve atıfetine borçlu değildir. Hiç kimse kimseye, hiçbir millet diğer millete hürriyet ve bağımsızlık vermez. Milletlerde tabiaten ve yaratılıştan mevcut olan bu hak milletlerce kuvvetle, mücadele ile mahfuz bulundurulur. Kuvveti olmayan, dolayısıyla mücadele edemeyen bir millet, mahkum ve esir vaziyettedir. Böyle bir milletin bağımsızlığı gasp olunur.” diyerek, Türk Milleti'nin bağımsızlığını koruması için, uluslararası alanda, her yönden güçlü olmak zorunda olduğunu ifade etmişti.

Atatürk Milli mücadele döneminde Osmanlı'nın batılı ülkelere bağımlılığı sonucu çektiği sıkıntıları iyi bildiği için, sadece kendi olanaklarını kullanarak bir ülke kurma düşüncesiyle hareket etti. Samsun'a çıkmasından itibaren ilerde oluşturmak istediği devlet yapısının temel hükümlerini, Milli mücadele döneminde öncelikli olarak Amasya Tamimi ve kongrelerle hayata geçirmeye başladı. Hedef, Misak-ı Milli sınırları içinde tam bağımsız bir ülke kurmaktı. Tam bağımsızlık sadece kapitülasyonların sebep olduğu ekonomik ve adli bağımlılıktan kurtulmak değil, askeri alan da dahil olmak üzere, tüm unsurların bağımlı olmaması şeklinde ifade edilmişti. Dışarıya bağımlı olmadan oluşturulacak askeri gücün, politik gücün önemli bir destekleyicisi olarak, uluslararası alanda caydırıcılık oluşturabileceği Atatürk tarafından çok iyi biliniyordu. Nitekim askeri gücün, politik alanda manevra sahası oluşturmak için ne kadar önemli olduğu, İnönü, Sakarya ve Başkomutanlık savaşlarından sonra imzalanan anlaşma ve antlaşmalar ile Cumhuriyetin ilanından sonra Fransızlarla yaşanan Hatay meselesinin çözümünde ortaya çıkmıştı. Emekli Büyük Elçi Onur Öymen; Türkiye Cumhuriyeti'ni kuranların, güçlü bir orduya sahip olmakla, dış politika alanında ülke çıkarlarının etkili biçimde korunmasının sağlanacağına inandıklarını belirtmektedir. Bu güçlü ordunun kurulabilmesi için de Türk devlet adamları hiçbir fedakârlıktan kaçınmadılar. Bu sayede Türkiye, içinde

bulunduğu zor koşullarda bile muhtemel saldırganları caydırmayı ve barış içinde yaşamayı başardı.

Atatürk'ün “Tam Bağımsızlık” ilkesi çerçevesinde ülkenin tüm güç unsurlarını, millilik temelinde geliştirmek istediği açıktır. Devletin siyasi kararlarında, kendi çıkarları doğrultusunda içte ve dışta karar alma çalışmaları, diğer ülkelere karşı tek taraflı bağımlı olmama isteğiyle açıklanabilir. Günümüzde bu düşüncelere sahip ülke veya ülkelere karşı, Türkiye'nin tek taraflı bağı olmama düşüncesinin gerçekleşebilmesi için, milli temellere bağlı savunma sanayinin oluşturulması şarttır. Bu zorunluluk, Türkiye'nin aynı zamanda, güçlü ülkelerin çıkar çatışmalarına sahne olan coğrafi bir konumda olması nedeniyle, daha da artmaktadır.

Türkiye'de savunma sanayi ve bu alanda yapılan yatırımların tarihi, çok eski zamanlara kadar uzanmaktadır. Ancak, milli bir savunma sanayinin temelleri, gerçek manada Cumhuriyetin ilk yıllarında, devlet eliyle atıldı. İzmir'de yapılan İktisat Kongresi'nde alınan kararlar doğrultusunda, sanayisini kurmaya çalışan genç Cumhuriyetin ilk kurduğu tesislerin, yaptığı yatırımların, Milli mücadele döneminde sıkıntısını çektiği alanlarda olması doğaldı. Cumhuriyetin kurucusu ve geleceğinin planlayıcısı olan Atatürk'ün de verdiği direktifler bu yöndeydi: “... *Harp sanayi tesisatımızın, daha ziyade gelişmesi ve genişletilmesi için alınan tedbirlere devam edilmeli ve endüstrileşme mesaimizde de ordu ihtiyacı ayrıca göz önünde tutulmalıdır*”.⁷

Öncelik dokuma, şeker, çimento, kâğıt ve demir-çelik alanlarına verildi. 1926 yılında açılan Alpulu ve Uşak Şeker Fabrikalarını, 1927 yılında Bünyan Dokuma Fabrikası, 1933 yılında Eskişehir Şeker Fabrikası, 1934 yılında Turhal Şeker Fabrikası, Bakırköy Bez Fabrikası, Konya-Ereğli Bez Fabrikası, Kayseri Bez Fabrikası, 1936 yılında İzmit Birinci Kâğıt ve Karton Fabrikası ve 1937 yılında temeli atılan Karabük Demir-Çelik Fabrikası izledi. Kurulan bu fabrikaların yerleri tespit edilirken daha önce yapıldığı gibi İstanbul ve Rumeli ile sınırlı kalınmamış, ülkenin içlerine, Anadolu'ya dağıtılmıştı. Bu durum fabrikaların bulunduğu bölgelerde ekonomik kalkınmayı hızlandırmış, yeni iş alanları yaratmıştı. Aynı

⁷ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, TTK Basımevi, Cilt I, 1997, s. 421.

zamanda fabrikaların yerleri, savaş durumunda kolaylıkla ele geçirilemeyecek, stratejik bölgelerde ve her türlü durumda ülke savunmasına katkı sağlamaya devam edecek şekilde belirlenmişti.

Başlangıçta Milli mücadeleden arta kalan silah ve mühimmatın yenileştirilmesi ve ikamesinin sağlanması amacıyla kurulan askeri fabrikalar zamanla Türk Ordusunun ihtiyacına yeterli gelmeyince, Ankara'da temelleri atılan silah tamirhanelerinin yenilenmesi ve fabrikaların Anadolu'da kurulması için çalışmalar başlatıldı. Bu iş için en uygun yerin Kırıkkale olduğu tespit edildi. Ankara'da 1921 yılında kurulan Silah Tamirhanesi ve Marangoz atölyelerinden sonra, 1923 yılında yine Ankara'da Fişek Fabrikası, 1925 yılında Kırıkkale'de Topçu Mühimmat Fabrikası, 1926 yılında Kuvvet Merkezi ile Pirinç Döküm ve Haddehanesi, 1930 yılında Ankara'da Kapsül ve İmla Fabrikası ve Kırıkkale'de Çelik Döküm Haddehanesi, 1937 yılında Kırıkkale'de Nitroselüloz Barut Fabrikası ve Top Fabrikasının temelleri atıldı. İstanbul'da kurulmuş olan Av ve Revolver Fişekleri Fabrikası 1929 yılında, Elmadağ'da kurulmuş olan Barut Fabrikası 1934 yılında, 1934 yılında Kızılay tarafından yaptırılan Gaz Maskesi Fabrikası da 1944 yılında askeri fabrikalara devredilmişti. Bu fabrikalardan başka Anadolu'nun çeşitli yerlerinde de askeri fabrika ve tesisler kurulmuş olup bunlardan en önemlileri, Çorlu ve Çanakkale'de silah tamirhaneleri, İzmir Halkapınar Silah Fabrikası, Akyazı Kereste Fabrikası, Kırıkkale Nal Fabrikası, Konya ve Kayseri Güherçile Kalhaneleridir. Devletin öncülük ettiği bu yatırımların yanında, Şakir Zümre ve Nuri Killigil'in Silahlı Kuvvetlerin ihtiyaçlarına yönelik olarak yaptığı özel teşebbüs yatırımları oldukça önemliydi. Nuri Killigil, Sütlüce'de kurduğu fabrikada ürettiği silahları ve mühimmatları Mısır, Suriye ve Pakistan gibi ülkelere ihraç ediyor, Şakir Zümre ise fabrikasında ürettiği bombardıman uçaklarının kullandığı bombaları, aralarında çok kısa bir süre öncesine kadar savaş halinde bulunan Yunanistan'ın da bulunduğu değişik ülkelere satıyordu. Ancak her iki teşebbüs de II. Dünya Savaşı'ndan sonra alınan Amerikan yardımlarının etkisiyle, böyle yatırımlara artık ihtiyaç kalmadığı gerekçesiyle desteklenmedi.

Atatürk döneminde hava ve deniz kuvvetlerini güçlendirmeye yönelik yatırımlar da yapıldı. Kayseri’de ve Eskişehir’de kurulan uçak fabrikalarının yanında Nuri Demirağ’ın kurduğu Tayyare Fabrikasında üretilen uçaklar, dönemin hava kuvvetlerinin ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeydeydi. Türk Hava Kuvvetleri yapılan bu yatırımların sayesinde, Balkan ülkeleri arasında önemli bir güç olarak ortaya çıktı. Yavuz Muharebe Kruvazörünün tamir edilmesi, Gölcük ve Taşkızak tersanelerinin inşası ile birlikte yurt dışından alınan denizaltılar, Deniz Kuvvetlerini güçlendirmek için yapılan yatırımlardı. Türk Deniz Kuvvetleri, 1926-1938 yılları arasında kendini önemli ölçüde yenilemişti.

Buraya kadar genel hatlarıyla anlattığımız yatırım ve çalışmalar sayesinde gördüğümüz gibi; Türk Ordusu’nun tüm giyecek ve diğer levazım ihtiyaçları ile donatım malzemesi, Cumhuriyetin ilanından sonraki 16 yıl içerisinde yerli malı olmuş ve milli fabrikalarda üretilebilecek hale gelmişti. Önemli silah ve araçların ise büyük bir kısmı, sıfırdan başlayarak kurulan bu tesis ve fabrikalarda, kendi milli kaynaklarına dayanılarak üretilmeye çalışılmıştı. Özellikle II. Dünya Savaşı’ndan önceki dönemde her türlü imkânsızlığa karşı, Türkiye’nin savaş uçağı ve denizaltı gibi çağın ileri teknolojilerine sahip silah sistemlerini, ülke içerisinde kurduğu fabrikalarda üretmeye çalışması dikkat çekicidir.

Türkiye’de özellikle cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan askeri yatırımlar incelendiğinde, devlet bütçesinden Milli Savunma Bakanlığı’na önemli miktarlarda ödenek ayrıldığı görülmektedir. Bu da zaten yetersiz olan kaynakların, kalkınma için verimli olarak kullanılmadığı eleştirilerine neden olmaktadır. Ancak yeni bir savaştan çıkılması ve bu savaşı neticelendiren, fakat bazı önemli sorunları çözemeyen Lozan Konferansı’ndan sonra, ülkenin hala kendini tam olarak güvende hissetmemesi nedeniyle Milli Savunma Bakanlığına ayrılan ödeneye önem verilmekteydi. Eleştirilerdeki gerçeklik payının da bütçeler incelendiğinde yeterli olmadığı görülmektedir. 1924 yılında savunma harcamaları 48 milyon TL olarak gerçekleşti ve bütçeden % 36’lık bir pay aldı. Bütçenin üçte birinden fazlası savunmaya harcandı. Bu yıl için savunma harcamalarının GSMH içindeki payı ise % 4’tü. 1929 yılında dünya ekonomik buhranı ülke ekonomisini etkilemekle birlikte, savunma harcamaları 78,5 milyon TL’ye yükseldi. Bütçe içindeki payı ise % 30,8’e

düştü. Savunma harcamalarının GSMH' ya oranı 3,8 oldu. Oranlardan görüleceği gibi 1924-1934 yılları arasında savunma harcamaları artmasına rağmen, bütçe içerisindeki paylarının azaldığı ve savunma yükünün hafiflediği görülmektedir.⁸

Karayollarının kötü durumu ve elde yeterli miktarda taşıt olmayışı, Osmanlı İmparatorluğu'nda yöneticilerin, demiryollarını ülke içerisindeki ulaşım sorununu çözecek önemli bir çare olarak görmelerine neden oldu. Demiryolları sayesinde ulaşım problemini çözme yanında, ekonomik, askeri ve siyasi amaçlarını gerçekleştirmeyi de düşündüler. Nitekim II. Abdülhamid demiryollarının artması ile devletin, askeri yönden güçleneceğini, isyan ve eşkiyalığın anında önlenilebileceğini, bunun yanında da tarım ürünlerinin pazara sevk edilerek refahın artacağını düşünmekteydi.⁹ Ayrıca uzun bir zamandan beri yaşanan toprak kayıpları neticesinde, ülke içlerine gelen göçmenlerin uzak bölgelere yerleştirilmesinde, demiryolu önemli bir rol oynayacaktı.¹⁰

Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu politikası genellikle askeri amaçlara hizmet etmekle eleştirilir. Özellikle Bağdat Demiryolu projesi iktisadi olduğu kadar askeri bir yatırım olarak da kabul edilmiştir. Bu eleştiriler gereksizdir. Her ülke inşa ettiği demiryolunun ekonomik olduğu kadar, ülke savunması için de gerektiğinde kullanılmak üzere, bir askeri değeri olmasını ister. Avrupa'da pek az demiryolu askeri gerekler ve savaş sırasında kullanma olanakları hesaplanmadan yapılmıştır. Avrupa'nın savaş hazırlıklarında demiryolları önemli bir yere sahipti. Osmanlı İmparatorluğunun da düşman saldırısına karşı kendisini savunabilmek için hazırlık yapması ve yatırımlarını buna göre şekillendirmesi doğaldı. Oysa demiryolu yapımı için sermaye yatıracak olan Avrupalı ülkelerin bu konudaki beklentileri ve amaçları çok farklıydı. Onlara göre demiryolu yapılacak bölge, Rus sınırlarına ve İngiliz sömürü bölgelerine yakın olmamalı, çıkarlarına dokunmamalı, Almanya ve Fransa'nın isteklerine ters düşmemeliydi. Demiryolunun İstanbul'dan başlayarak ülkeye yayılması, İmparatorluğu güçlendireceğinden bundan kaçınılmalı; ülkenin parçalanmasını kolaylaştıracak şekilde Akdeniz kıyılarından başlanmalıydı.¹¹

⁸ Selami SEZGİN, "Türkiye'de Savunma Harcamaları: Bir Giriş", **a.g.m.**, s. 476-477.

⁹ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 6.; E.Ziya KARAL, **Osmanlı Tarihi**, cilt VII, Ankara 1962, s. 175.

¹⁰ E.Ziya KARAL, **a.g.e.**, s. 176.

¹¹ A.MÜDERRİSOĞLU, **a.g.e.**, cilt I, s. 90.

İmparatorluğun bu yolları yapmak için dış borca ihtiyaç duyması¹², dış borçlanmayı ve dışarıya bağımlılığı artıran bir etken oldu. Dolayısıyla da demiryolu yapımı, aralarında önemli rekabetler bulunan Avrupalı devletlerin isteklerine ve çıkarlarına uygun olarak planlandı. Sonuçta ortaya çıkan manzara, birbirlerinden kopuk, İmparatorluğun çıkarlarına ve amaçlarına aykırı bir demiryolu ağıydı.¹³ Milli mücadele dönemine gelindiğinde uzunluk ve nitelik açısından demiryolları yetersiz olduğundan Milli mücadeleye katkısı son derece az olmuştu. Bu dönemde en verimli olarak kullanılan hat, Ankara-Yahşihan-İzzetin arasındaydı.¹⁴

İşte bu nedenle askeri bir yatırım olarak incelediğimiz demiryolları 1923-1939 döneminde ülkenin önemli sorunlarından biri oldu ve büyük bir ciddiyetle ele alındı. Bu dönemde devletin demiryolu politikası, milli bütünlüğü ve menfaatleri karşılayacak ağ biçimindeki yapıyı ülke içerisine yaymak ve yabancı şirketlerin ellerindeki demiryollarını satın alarak milli bir nitelik kazandırmaktı. I. Dünya Savaşı ve milli mücadele döneminde zamanın en hızlı ulaşım sistemi olan demiryolunun yetersiz oluşu nedeniyle, cephelere yardım göndermede ve ikmalde büyük sıkıntılar çeken Atatürk, demiryolunu ülke savunması için ne kadar önemli olduğunu görmüştü. Bu düşünceden hareketle öncelikle askeri açıdan önemli olan hatların yapımına ve yabancıların ellerinde olan hatların satın alınmasına başlandı. İzlenen politika ile Demiryolu inşa politikası hedeflerine kısmen de olsa ulaştı.

Tam bir güven ortamından bahsedemeyeceğimiz dünyanın bugünkü ortamında, çatışma ve savaşları ortaya çıkarabilecek durumlar karşısında tedbirli ve kuvvetli bulunmakta fayda olduğunu değerlendiriyoruz. Çünkü uzmanlara göre günümüzde çıkabilecek bir savaş, bölgesel olma ihtimalinden daha çok - küreselleşmenin de etkisiyle- dünya geneline yayılma eğilimi gösterecektir. Bu durumda, milletler kendi varlıklarını koruyabilmek için, silahlı kuvvetleriyle her an

¹² Osmanlı İmparatorluğu'nda Hicaz hattı hariç diğer demiryolları yabancı sermaye tarafından yapılmıştı. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı sermayenin % 41'i demiryolu yapımlarında kullanılırken bu oran 1914'de % 63'e çıkmıştı. 1890 yılında toplam demiryolu yatırımlarındaki sermayenin % 18.8'i Fransız, % 50.6'sı İngiliz, % 22.4'ü Alman, % 8.2'si diğer ülkelere ait iken bu oran 1914'te % 49.6'sı Fransız, %9.8'i İngiliz, % 36.8'i Alman ve % 3.8'i diğer ülkeler ait oldu. İ.YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 8.

¹³ İsmail YILDIRIM, **a.g.e.**, s. 9.

¹⁴ Yapım amaçlarına uygun olarak kıyı bölgelerinde inşa edilen hatlar Yunan güçleri tarafından kolaylıkla işgal edildiler ve üç yılı aşkın bir süre kendi güçlerinin ikmali için kullanıldılar. Alptekin MÜDERRİSOĞLU, **a.g.e.**, cilt I, s. 95.

savaşa hazır olmak zorundadırlar; “...savaşın etkisi ve yaygınlığı azalacağı yerde artmaktadır. Bir zamanlar savaşın zararı okun nereye kadar uçacağına, bir Roma lejyonunun nereye kadar yürüyeceğine, bir Moğol süvarisinin nereye kadar savaşa sokulacağına ya da bir Viking gemisinin nereye kadar yelken açabileceğine bağlıydı. Bugün savaş da globalleşmiş ve etkilerinin sınırı kalmamıştır. 1990'lara gelindiğinde savaş ve savaş için hazırlık modern devletin vazgeçilmez uğraşı ve ekonomik dayanaklarından biri olmuştur.”¹⁵

Türk Ordusunun bölgede caydırıcı bir güç olarak bulunması, doğal olarak kendi gücüyle doğru orantılıdır. Bir kere şu bilinmelidir ki, güçlü bir Türk Silahlı Kuvvetleri için güçlü bir savunma sanayine, güçlü bir savunma sanayi için ise milli bir teknolojik tabana ihtiyacı vardır. Yabancı ortakta bulunan teknoloji ile güçlü bir savunma sanayi ve silahlı kuvvetler oluşturulamaz. Bugün Türkiye, Silahlı Kuvvetlerinin tüm ihtiyaçlarının %35'ini, ana savunma sistemlerinin %79'unu ithal etmektedir.¹⁶ Bu oran Hava Kuvvetlerinde ise % 89'a çıkıyor. Eğer bu kaynaklar ülke içerisinde kalır ve milli sanayinin geliştirilmesi için harcanırsa, teknolojik yönden imkan ve kabiliyet artar, işsizlik azalır ve güvenilir bir lojistik ikmal sistemi kurulabilir.¹⁷ Türkiye gibi bulunduğu coğrafya itibarıyla, kendisini her an bir sıcak çatışma içerisinde bulabilecek ülkelerin sağlam bir ekonomi ile birlikte, ihtiyaç duyulduğu anda kullanabilecekleri yüksek askeri güce sahip olması zorunludur. Ayrıca bu yönde yapılacak akılcı yatırımların ülkenin genel sanayisini olumlu yönde etkileyeceği, istihdamı artıracığı, bilimsel ve teknolojik gelişmeleri hızlandıracağı değerlendirilmektedir. Gelişmiş ülkelerin sanayileşme yoluyla kalkınmalarını tamamladıkları unutulmaması gereken bir gerçektir. Bu ülkeler aynı zamanda, kendi savunma sanayilerinin ihtiyaç duyduğu malzemelerin üreticisidirler. Dolayısıyla, bu ülkelerin savunma sanayileri, aynı zamanda genel sanayilerinin de gelişmesinde öncü rol oynamıştır. Kullanılan silah sistemlerinin çok değişik ve çeşitli parçalardan oluşması, bu parçaları üretecek çok sayıda nitelikli firmaya ihtiyaç duyulmasına neden olmaktadır. Böylece kurulan her yeni firmayla birlikte, ülkenin genel

¹⁵ Oral SANDER, *Siyasi Tarih 1918-1990*, Üçüncü Basım, İmge Kitap Evi, Ankara, 1993, s. 484.

¹⁶ *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Makine İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e.*, s. 94.

¹⁷ Nevzat ÇAĞLAYAN; M. Serdar DURGUN, “Türk Savunma Sanayii”, *Savunma Sanayii Sempozyumu 2000 Türk Savunma Sanayii'nin Dünü, Bugünü, Yarını, a.g.e.*, s. 39.

sanayileşme ve teknolojik düzeyinin yükselmesi sağlanmaktadır. Ordu, ihtiyaç duyduğu malzemeleri ülke içindeki kuruluşlardan temin etmekte, bu da firmaların ürettikleri ürünlere müşteri bulmasını kolaylaştırmaktadır.

Üretilen silah türlerine bağlı olarak, savunma sanayi ülke ekonomisi içerisinde istihdam sağlama yönünden de katkı sağlar. İleri teknoloji kullanılan sistemlerde, daha az bir istihdam görülse bile, burada kullanılan nitelikli iş gücünün ülkenin teknolojik yapısının gelişimi için sağladığı katkı göz ardı edilemez. Bu gelişim sağlanamadığı sürece, gerekli teknoloji dışarıdan alınmak zorunda kalacaktır. Bu da hem maliyeti olumsuz etkileyecek, hem de ülkelerin yeni teknolojiyi değil de uzun süre kullandıkları ve belli bir süre sonra terk edecekleri teknolojiyi satmak istemelerinden dolayı, hiçbir zaman güvenilir olmayacaktır. Kimi zamanda ülkeler, kendi aralarındaki çıkar ilişkilerinden dolayı, yeterli para verseler dahi, istedikleri teknolojiye, araç, silah ve gerece sahip olamayacaklardır.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde, başlangıçta ihtiyaç duyulan üretim ve ARGE tesislerinin kurulması ve verimli olarak işletilmesine kadar geçen sürede, ekonominin olumsuz olarak etkilenmesi beklenebilir. Ancak daha sonra bu tesislerde üretilen ürünlere devamlı pazarlar bulunması neticesinde, yapılan ihracat ve sağlanan dövizle, bu durum tersine dönecektir. Günümüzde gelişmesini tamamlamış ülkelere baktığımızda, bu ülkelerin, diğer sektörlerle nazaran daha fazla katma değere sahip ve tetikleyici özellikleri olan sanayi sektörüne başlangıçta destek verdiklerini görmekteyiz. Netice olarak ulaştıkları seviye, bizlere bu yönde yapılan yatırımların, uzun vadede ekonomi ve ülkenin sanayi alt yapısı için olumlu etki yarattığını göstermektedir. Bununla birlikte bu devletler, diğer ülkelerin kendi aralarına katılmalarını engellemek için, uluslararası alanda serbest ticaretin erdemlerini savunan yeni politikalarını devreye sokmuşlardır. Oysa, özellikle savunma sanayi halen dünyada imzalanan hiçbir uluslararası serbest ticaret anlaşmasının konusu değildir.¹⁸ Bugün artık tartışılmayan, savunma sanayinin kısa sürede ve ekonomik ölçülerde kurulması ve ulusal refaha katkısıdır.

¹⁸ “Sanayileşme Ve Teknolojinin Önemi”, **Aselsan, a.g.m.**, s. 10.

Sonuç olarak; Türk Devleti'nin dışarıdaki itibarını da artırarak, dış politikalarını milli menfaatleri doğrultusunda yönlendirmesini sağlayacak temel unsurlardan biri olan Türk Silahlı Kuvvetlerinin, en kısa zamanda güvenilir ve ekonomik olarak milli sanayinin imkanları dahilinde, modernize edilmesi hayati önem taşımaktadır. Türk Silahlı Kuvvetlerini çağın modern orduları arasına sokacak olan silah ve malzemeleri üretecek sanayiye ulaşmada, kaynak, zaman ve personel kullanımının yüksek seviyelere çıkartılmasında, Atatürk döneminden alınacak pek çok ders vardır.

BİBLİYOGRAFYA

Arşiv Belgeleri

- B.C.A. : 030-18/01-02/69.88.1.
B.C.A. : 030-18/01-02/70.92.3.
B.C.A. : 030-18/01-02/60.92.2.
B.C.A. : 030.18/ 01-02/ 48-68-19.
B.C.A. : 030.18/ 01-02/ 48-62-13.
B.C.A. : 030.18/ 01-02/ 57-69-12.
B.C.A. : 030.10/58-393-2/60-38.
B.C.A. : 030.18/01-02/90-32-12
B.C.A. : 030-18/01-02/61.4.20.
B.C.A. : 030-18/01-02/68.78.1.
B.C.A. : 30-18/01-02/71.10.119.
B.C.A. : 030-18/01-02/82.28.8.
B.C.A. : 030-18/01-02/83.54.7.
B.C.A. : 030-18/01-02/83.59.18.
B.C.A. : 030-18/01-02/86.13.12.
B.C.A. : 230/8.28.1./06HY11/17.04.1926.
B.C.A. : 030.18./01-02/6-57-15/8591.
B.C.A. : 030-18/01-02/1.12.20.
B.C.A. : 080.14/01-02/84-74-17.

TBMM. Zabıt Ceridesi, Dönem 5, Cilt 18, Askeri Fabrikalar Genel Müdürlüğü
Bütçe Görüşmeleri,

TBMM Gizli Celse Zabıtları, 18 Teşrinisani 1341 (1925), cilt XIX, *Ordunun
Teslihi Ve Harp Sanayi Kurulmasına Dair Layihai Kanuniye*

TBMM Gizli Celse Zabıtları 25 Mart 1340 (1924), Devre II, Cilt VIII, 21 nci
İnikat, 1 nci Celse.

TBMM Gizli Celse Zabıtları, 25 Mart 1340 (1924), Cilt IV, 21. İnikat, 1. Celse.

Kitaplar

15 nci Yıldönümünde Savunma Sanayinin Dünü Bugünü ve Yarını, Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Ankara 2001.

50 Yılda Türk Sanayi Türkiye Cumhuriyeti 1923–1953, Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı Yayınları, Ankara 1973.

Aktar, Ayhan : **Kapitalizm, Az Gelişmişlik Ve Türkiye’de Küçük Sanayi**, AFA Yayınları, İstanbul 1990.

Akyaz, Doğan : **Askeri Müdahalelerin Orduya Etkisi**, İletişim Yayınları, İstanbul 2002.

Askeri Fabrikalar Tarihçesi, Ankara 1940.

Atatürkçülük; Atatürk’ün Görüş ve Direktifleri, Genelkurmay Basımevi, (Birinci Kitap), Ankara 1983.

Atatürk’ün Doğumunun Yüzüncü Yılında Türk Kara Kuvvetleri, Harita Genel Müdürlüğü, Ankara 1982.

Atatürk’ün Fikir Ve Düşünceleri, Haz: Utkan KOCATÜRK, Atatürk Kültür, Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1999.

Atatürk’ün Sırdaşı Kılıç Ali’nin Anıları, Der: Hulusi Turgut, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 9.Baskı, İstanbul 2007.

Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, TTK Basımevi, Cilt I, 1997.

Aybars, Ergün : **Ulusal, Lâik, Sosyal Hukuk Devleti, Atatürkçülük ve Modernleşme**, Ercan Kitapevi, İzmir 2000.

Aydemir, Ş.Süreyya: **Makedonya'dan Orta Asyaya Enver Paşa (1860-1908)**, Cilt I, Remzi Kitapevi, İstanbul 1971.

Bayat, Mert : **Milli Güç ve Devlet**, Belge Yayınları, İstanbul 1986.

Berkes, Niyazi : **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Yayına Haz: Ahmet KUYAŞ, 13. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008.

Bayındırlık İşleri Dergisi 20'nci Yıl, Nafia Vekaleti Neşriyat Müdürlüğü, İstanbul 1943.

Cengiz, H.Erdoğan : **Enver Paşa'nın Anıları (1881-1908)**, 1. Baskı, T.İş Bankası Kültür Yayınları, 2006.

W. Crosby, Alfred : **Ateş Etmek, Tarihte Fırlatma Teknolojileri** (Çev: Aybek GÖREY), İstanbul 2003.

Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, 1. Baskı, Dz.K.K.lığı Yayınları, 2002.

Cumhuriyet'in 50 nci Yıldönümünde Türk Silahlı Kuvvetleri, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları.

Çöhçe, Salim : **Türk Tarihine Giriş**, Çağ Ofset Matbaacılık, Elazığ 1995.

Deniz Harp Akademisi Komutanlığı Komutanlık ve Karargah Subaylığı Öğrenimi Stratejik Kavramlar Jeopolitik ve Jeostrateji Ders

- Notu**, Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2001.
- Dervişoğlu M. Fatih; **Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi**, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007.
- Earle, Edward Mead: **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**, (Editör Ö.Andaç UĞURLU), 1. Baskı, Örgün Yayınevi, İstanbul 2003.
- Eren, Suat : **Devlet'in Kavram ve Kapsamı**, MGK Genel Sekreterliği Yayınları, Ankara 1990.
- Erendil, Muzaffer : **Topçuluk Tarihi**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1988.
- Gök, Hayrullah : **Mareşal Fevzi Çakmak'ın Askeri ve Siyasi Faaliyetleri (1876-1950)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1997.
- Gökalp, Ziya : **Türk Medeniyeti Tarihi**, (Sadeleştiren: Y.TOKER), Toker Yayınları, İstanbul 2007.
- Güldoğan, Sedat İ. : **Türkiye Ve Dünya'da Havacılık Sanayi**, Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayi Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002.
- Hale, William : **Türkiye'de Ordu Ve Siyaset** (Çev: Ahmet Fethi), Hill Yayınları, İstanbul 1996.
- Hammer, Joseph V.: **Osmanlı Tarihi** (Çev. Mehmed ATA - Haz. Abdulkadir KARAHAN), MEB Yayınları, İstanbul 1991.

- Hammes, Thomas X.: **The Sling And Stone: One War In The 21St. Century**, Zenith Press, New York 2004.
- Hergüner, Mustafa : **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizcilliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923–1930), İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri**, Deniz Ticaret Odası Yayın No:62, İstanbul 2003.
- Hurewitz, J.C. : **Ortadoğu Siyaseti: Askeri Boyutlar**, (Çev: Nusret ÖZSELÇUK), Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Stratejik Etüt Yayınları, Ankara 1980.
- İnan, Afet : **İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat–4 Mart 1923**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1989.
- İlhan, Suat : **Jeopolitik Duyarlılık**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1989.
- İlhan, Suat : **Türkiye'nin ve Türk Dünyasının Jeopolitiği**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1993.
- Kafaoğlu, A.Başer : **Silah Rüşvet ve Sömürü**, Alan Yayıncılık, 1.Baskı, 1982.
- Kafesoğlu, İbrahim : **Türk Milli Kültürü**, 26. Basım, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2007.
- Karakuş, Erdoğan : **İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk-İngiliz İlişkileri 1938–1939**, 3.Baskı, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2004.
- Karal E.Ziya : **Osmanlı Tarihi**, cilt VII, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1962.

- Karatamu, Selahattin : **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1908-1920)**, Cilt III, 6.Kısım, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1971.
- Kaymaklı, Hulusi : **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Kültür Ofset Limited Şirketi Yayını, Ankara 1997.
- Kazgan, Gülten : **Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, Bilgi Üniversitesi, İstanbul 2002.
- Kitapçı, Zekeriya : **Saadet Asrında Türkler, İlk Türk Sahabe Tabii ve Tebea Tabiieleri**, 2. Baskı, Damla Ofset Matbaacılık ve Tic. A.Ş., Konya 1995.
- Koçak, Cemil :**Türk- Alman İlişkileri(1923-1939) İki Dünya Savaşı Arasındaki Dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1991.
- Lewis, Bernard : **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, (Çev: Metin KIRATLI), Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2. Baskı, Ankara 1984.
- Müderrişoğlu, Alptekin: **Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları**, cilt I-II, KASTAŞ A.Ş.Yayınları, İstanbul 1988.
- Mütercimler, Erol : **21. Yüzyıl ve Türkiye "Yüksek Strateji"**, Erciyaş Yayınları, İstanbul 1997.
- Önder, A.Tayyar : **Türkiye'nin Etnik Yapısı Halkımızın Kökenleri Ve Gerçekler**,41. Baskı, Fark Yayınları, Kasım 2007.

- Onur, Ahmet : **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, K.K.K.Yayımları, İstanbul 1953.
- Ortaylı, İlber : **Türkiye Teşkilat Ve İdare Tarihi**, 2. Baskı, Cedit Neşriyat, Ankara 2008.
- Ökçün Gündüz : **Türkiye İktisat Kongresi**, 3. Basım, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Yayınları, Ankara 1981.
- Öymen, Onur : **Ulusal Çıkarlar, Küreselleşme Çağında Ulus Devleti Korumak**, Remzi Kitapevi, 2. Basım, İstanbul 2005.
- Öymen, Onur : **Silahsız Savaş**, Remzi Kitap Evi, İstanbul 2002.
- Özgüldür, Yavuz : **Türk - Alman İlişkileri(1923-1945)**, Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1993.
- Özyüksel, Murat : **Anadolu Ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul 1988.
- Parlar, Suat : **Osmanlı'dan Günümüze Ordu, Askeri Modernleşme Yoluyla Bayraksız İstila**, Bağdat Yayınları, İstanbul 2007.
- Rathmann Lothar : **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi** (Çev: Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları, İstanbul 1976.
- Roux, J.Paul : **Türklerin Tarihi Büyük Okyanustan Akdenize İkibin Yıl**, (Çev: Galip Üstün), 6.Baskı, Milliyet Yayınları, İstanbul 1998.
- Sander,Oral : **Siyasi Tarih 1918-1990**, Üçüncü Basım, İmge Kitabevi, Ankara 1993.

Savunma Sanayii Ve Tedarik, Ülkemizin Bilim Ve Teknoloji Yeteneğinin Yükseltilmesini Esas Alan Bir Yaklaşım, TÜBİTAK, 1998.

Sezgin, M. Arif : **Türkiye’de Savunma Harcamalarının Ekonomik Ve Jeopolitik Analizi**, MSB Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Ankara 2004.

Shaw, Stanford J., E.Kural Shaw: **Osmanlı İmparatorluğu Ve Modern Türkiye**, (Çev: Mehmet Harmanacı), E Yayınları, İstanbul 1983.

Sığırı, Ünsal, Erçil, Yavuz: **Türklerde Yönetim Gelenekleri ve Türk Yönetim Tarihi**, 1. Baskı, IQ Kültür Sanat Ve Yayıncılık, İstanbul 2007.

Şimşek, Halil : **Türkiye’nin Ulusal Güvenlik Stratejisi**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2002.

Taneri, Aydın : **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981.

Tayanç, Tunç : **Sanayileşme Sürecinde 50 Yıl**, Milliyet Yayınları, 1973.

Togan, Z.Velidi : **Umumi Türk Tarihine Giriş**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1981.

Turan, Osman : **Selçuklular Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti**, 8. Basım, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul 2005.

Turan, Osman : **Türk Cihan Hakimiyeti Mefkuresi Tarihi**, cilt I-II, 6. Baskı, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993.

Türk İstiklal Harbi VII. Cilt İdari Faaliyetler (15 Mayıs 1919–2 Kasım 1923),
Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Ankara
1975.

Türk İstiklal Harbi; Deniz Cephesi Ve Hava Harekâtı, cilt V, Genelkurmay
Başkanlığı Harp Dairesi Yayını, Ankara 1964.

Türk İstiklal Harbi; Mondros Mütarekesi Ve Tatbikatı, cilt I, Genelkurmay
Basımevi, Ankara 1992.

Türk Silahlı Kuvvetlerinin Savunma Sanayi Yoluyla Ülke Gelişimine Katkısı,
Harp Akademileri Yayınları, İstanbul 1998.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, III. Cilt, 2. Kısım, Osmanlı
İmparatorluğu Kara Kuvvetleri'nin İdari Faaliyetleri ve Lojistik
(1299–1913), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1995.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri, III. Cilt 7. Kısım, Osmanlı
İmparatorluğu Kara Kuvvetlerinin İdari Faaliyetleri ve Lojistik
(1299–1913), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1995.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi III. cilt 6. Kısım (1908–1920) 1. Kitap,
Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı Resmi Yayınları, Ankara
1971.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, T.B.M.M. Hükümeti dönemi, cilt IV, 1. Kısım,
Genelkurmay Basımevi, Ankara 1984.

Ucuzsatar, N.Ulunay: **Klasik Türk Harplerinin Milli Mücadeleye Tesirleri,** Tarihi
Araştırmalar Ve Dökümantasyon Merkezleri Kurma Ve
Geliştirme Vakfı, İstanbul 1995.

Ucuzsatar, N.Ulunay: **Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne Tehdit**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 1. Basım, İstanbul 2005.

Ulaştırma 50 Yıl, Ulaştırma Bakanlığı, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1973.

Uran, Hilmi : **Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım(1908-1950)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.

Uzunçarşılı, İ.Hakkı: **Osmanlı Tarihi**, Cilt I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988.

Uzunçarşılı, İ.Hakkı: **Osmanlı Tarihi II. Cilt İstanbul'un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman'ın Ölümüne Kadar**, Türk Tarih Kurumu Yayınlarından, Ankara 1949.

Uzunçarşılı, İ.Hakkı: **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984.

Uzunçarşılı, İ.Hakkı: **Osmanlı Teşkilatından Kapıkulu Ocakları**, cilt I-II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.

Veral Oktay; Gökçen Sabiha : **Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti**, THK Yayınları, İstanbul 1982.

Veral, Oktay : **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir II**, THK Yayınları, İstanbul 1985.

L.Wallach, Jehuda : **Bir Askeri Yardımın Anatomisi Türkiye'de Prusya- Alman Askeri Heyetleri 1835–1919** (Çev: Fahri ÇELİKER), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1985.

- Yalman, A.Emin : **Yakın Tarihte Gördüklerim Ve Geçirdiklerim(1922-1971)**,
Yayına Haz: Erol Şadi Erdiñ, 2. Baskı, Rey Yayınları, İstanbul
1997.
- Yenal, Oktay : **Cumhuriyetin İktisat Tarihi**, 1.Basım, Homer Kitabevi,
İstanbul 2003.
- Yıldırım, İsmail : **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923–1950)**, Atatürk
Araştırma Merkezi, Ankara 2001.
- Yılmaz, Veli : **Siyasi Tarih**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları,
İstanbul 1998.
- Yücekök, Ahmet N. : **Türkiye’de Parlametonun Evrimi**, Ankara Üniversitesi
Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1983.
- Ziylan, AYTEKİN : **Savunma Sanayi Üzerine**, Ankara 1999.

Makaleler

- Ada, Serhan : “*Kurtuluş Savaşı’nda Diplomasi Ve Askeri Yardım*”, **II. Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, Genelkurmay Basımevi,
Ankara 1985, s. 338-352.
- Alpmansü, Yusuf : “*XIX. Yüzyıl Başında Osmanlı Donanması*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı
Yayınları, Sayı:29, (Ağustos 1990), s. 27-38.
- Aydın, Faruk, Göksu Erkan.: “*Osmanlı Bahriyesi’nin Tarihsel Gelişimi Ve Bahriye Teşkilatı*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih
Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı:52, (Şubat 2002), s.
61-89.

- Başer, Sait : “*Medeniyetin Ordusu Veya Ordunun Medeniyeti*”, **Uluslararası Askeri Tarih Dergisi Türk Askeri Tarihi Ve Askeri Kültürü** “Yurtta Barış Dünyada Barış”, Uluslararası Askeri Tarih Komisyonu, Genelkurmay Basımevi, No 87, Ankara 2007, s. 31-62.
- Bayrak, Rıfat : “*TOMTAŞ 1925–1929 Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi*”, **Uçan Türk**, Sayı: 382, (Mart 1994), s. 13-43.
- Beşirli, Mehmet : “*II nci Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları*”, **Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:16, (Ocak 2004), s. 123-130.
- Büyüktuğrul, Atıf : “*Türkiye Cumhuriyeti Donanmasının Ellinci Yılı*”, **Belleten**, cilt XXXVII, s. 145-148, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1973, s. 502-521.
- Cebecioğlu Güngör : “*İkinci Dünya Savaşı Ve Türk Silahlı Kuvvetleri*”, **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildiriler I, İkinci Dünya Savaşı Türkiye (20-22 Ekim 1997- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1997, s. 322-337.
- Çağlayan Nevzat, Durgun M. Serdar: “*Türk Savunma Sanayii*”, **Savunma Sanayii Sempozyumu 2000 Türk Savunma Sanayii'nin Dünü, Bugünü, Yarını**, MSB Savunma Sanayii Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 34–44

- Çakır, Musa : “*İkinci Dünya Harbi Döneminde Askeri Lojistik Hizmet Ve Destek Sağlamaya Yönelik İngilizlerle Yapılan Temaslar*”, **Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I İkinci Dünya Harbi Ve Türkiye (20-22 Ekim 1997-İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, s. 406-416.
- Çam, Yusuf : “*İzmit Tersanesi Ve Marmara Üssü Bahri Ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı*”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II(Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Ordu ve Toplum(25-27 Ekim 1999-İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 441-456.
- Çoker Fahri :“ *Cumhuriyet Bahriyesi nasıl Kuruldu?*”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 560, (Temmuz 1994), s. 60-78.
- Çöhce, Salim : “*Türk İstiklal Mücadelesi Ve Hindistan*”, **Tarihte Türk-Hint İlişkileri Sempozyum Bildirileri,(Ankara 31 Ekim–1 Kasım 2002)**, s.127–216.
- Deniz, Leman : “*Atatürk Ve Deniz Kuvvetleri*”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, (Temmuz 2004), s. 8-12.
- Eralp, Nejat :“*İkinci Meşrutiyet’te Silahlı Kuvvetler İle İlgili Üç Önemli Kanun*”, **Dördüncü Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1989, s. 118-135.
- Erenli, Muhterem : “*Atatürk Ve Havacılık*”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Atatürk Kültür, Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, cilt II, sayı: 4, (Kasım 1985), s. 215-244.

- Evsile, Mehmet : “*Askeri Fabrikalarda Ücret Ve Maaşlar (1931-1948)*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri (23-25 Ekim 1995)**, cilt II, Genelkurmay Basımevi, İstanbul 1997,
- Eyiceoğlu, Celal : “Geçmişte Ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları”, **Donanma Dergisi**, İstanbul Deniz Basımevi, Cilt LXXV, Sayı:439, (Ekim 1962), s. 1-17.
- Gediz, Ergüder : “*Türk Havacılık Sanayinin Tarihçesi*”, **Uçan Türk Dergisi** Sayı:313, (Haziran 1988), s. 21-33.
- Gilbert, Felix : “*Machiavelli: Savaş Sanatında Rönesans*” **Modern Stratejinin Yaratıcıları: Machiavelli’den Hitler’e Kadar Askeri Düşünce**, (Çev: Gülçin Ülgezen), Der: E.Mead Earle, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1983, s. 1-26.
- Göker, Fahrettin : “*Türkiye’de Havacılık Sanayi*”, **Hava Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 326, (Şubat 1997), s. 8-13.
- Gürdeniz, Cem : “*Güvenlik Ve Dış Politika Aracı Olarak Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetlerinin Aktif Kullanımı Ve Gelecek*”, **Donanma Komutanlığı I. Deniz Harp Tarihi Semineri**, Donanma Komutanlığı, 2003, s. 1-16.
- Hacıeminoğlu, Necmettin: “*Türk Milleti Ve Ordusu*”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Sayı:46, Yıl IV, (Ağustos 1966), s. 841-843.

- Hergüner, Mustafa : “*Denizciliğimizin Kurtuluş Savaşı’ndaki Yeri*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri Ve Stratejik Açardan Türkiye (23 -25 Ekim 1995 - İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, s. 135- 149.
- Hutteroth, Wolf : “*Osmanlı Devletinde İlk Demiryolları*”, (Çev: Nejat GÖYÜNÇ), **Uluslararası Kuruluşunun 700. Yıl Dönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi**, Selçuk Üniversitesi Basımevi, Konya 2000, s. 291-297.
- Hünoğlu, Burhanettin: “*Osmanlı Devleti’nin Harp Sanayiine Genel Bir Bakış*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı:19, (Ağustos 1985), s. 13-23.
- Işın, Bülent : “*İstiklal Savaşımızda Türk Bahriyesi*”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, sayı: 552, (Mart 1992), s. 65-74.
- İlgürel Mücteba : “*Osmanlı İmparatorluğu’nda Tüfeğin Halk Arasında Yayılışı*”, **Birinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1983, s. 247-260.
- Kadıoğlu, K.Ekrem : “*Geçmişte ve Gelecekte Türk Savunma Sanayii Ve Türk Savunma Sanayii’nin Geliştirilmesi İçin Hedeflenmesi Gereken Politikalar*”, **Savunma Sanayii Sempozyumu 2000 Türk Savunma Sanayii’nin Dünü, Bugünü, Yarını**, MSB Savunma Sanayii Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2000, s.8-17.

- Kafesoğlu, İbrahim : “*Türk Ordusu*”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Sayı: 22, Ağustos 1964, s. 7–10.
- Kafesoğlu, İbrahim : “*Türk Ordusunun Tarihi*”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Ayyıldız Matbaası, Sayı: 46, Yıl IV, (Ağustos 1966), s. 837-840.
- Kılıçbay, Ahmet : “Türkiye’nin Ekonomik Yapısı Ve Milli Harp Sanayii”, **Türkiye Milli Harp Sanayi Semineri 2-3-4 Ocak 1975**, Türkiye Ticaret Odaları Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası, Ankara 1975, s. 15-31.
- Koraltürk, Murat : “*Cumhuriyet Döneminde İnşa Edilen ilk Gemiler: Gölcük Tankeri, Kocataş Ve Sarıyer Vapurları*”, **Gemi Mühendisliği Ve Sanayimiz Sempozyumu 24-25 Aralık 2004**, s. 301-308.
- Kumkale, T.Tamer : “*1910 Yılı Bütçe Görüşmeleri Işığında Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Çalışmaları Ve Sonuçları*”, **Dördüncü Askeri Tarih Semineri Bildiriler**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1989, s. 147–167.
- Kurumahmut, Ali : “*Kabotaj Kanunu ve Kabotaj Bayramı*”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:557, s. 63-67.
- Menet, İrfan : “*Kurtuluş Savaşı Sırasında Yapılan Dış Yardımlar*”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II (Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Ordu ve Toplum (25-27 Ekim 1999- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 217-239.

- Oral, Atilla : “*II. Dünya Savaşı’nda Türk Yapısı Uçak Bombaları*”, **Bütün Dünya**, Başkent Üniversitesi Kültür Yayını, Sayı: 2006/09., s. 19-29.
- Oral, Erkan : “*Atatürk Döneminde Ulusal Savunma Sanayi Yaratma Atılımları*”, **Atatürk Haftası Armağanı Dergisi**, Sayı: 31, 2004, (10 Kasım 2004), Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, s. 155-163.
- Ögel, Bahaeddin : “*Türk Tarihinde Millet Ve Ordu Bütünleşmesinin Nedenleri*”, **Birinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1983, s. 225–231.
- Özden, Gani : “*Osmanlı İmparatorluğu Silahlı Kuvvetlerinin Harp Sanayi Tesisleri*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Sayı 22, (Şubat 1987), s. 57-66.
- Özden, Gani :“*Osmanlı İmparatorluğu Silahlı Kuvvetlerinde Kullanılan Ateşsiz Silahlar*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı:21, (Ağustos 1986), s. 43-52
- Özden, Gani :“*Çeşitli Dönemlerde Osmanlı Tersaneleri*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı 27, (Ağustos 1989), s. 23-37.

- Özgüldür, Yavuz : “*İki Savaş Arası Dönemde İngiltere Ve Almanya’nın Türkiye’deki Siyasi Ve Askeri Yatırımları*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri Ve Stratejik Açıdan Türkiye(23-25 Ekim 1995- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, s. 489-495.
- Özkaya, Yücel : “*III ncü Selim Döneminde Kara Ordusunda Yapılan Yenilikler*”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II(Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Ordu ve Toplum (25-27 Ekim 1999- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 1-10.
- Özlu, Hüsnü : “*Atatürk Döneminde Bir Savunma Sanayi Girişimi Örneği: TOMTAŞ(Tayyare Otomobil Motor Türk Anonim Şirketi)’in Kuruluş Ve Gelişimi*” **Atatürk Haftası Armağanı Dergisi**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı: 31, (10 Kasım 2004), s. 207- 215.
- Öztoprak, İzzet : “*Düzenli Ordunun Kuruluşu*”, **II. Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985, s. 261-284.
- Öztürk, A.Turan : “*Türk Savunma Sanayiinin Gelişimi ve Moral Yönü*”, **I nci Sistem Mühendisliği ve Savunma Uygulamaları Sempozyumu, Kara Harp Okulu Sitem Yönetimi Bilimleri Bölümü Sistem Mühendisliği Programı Bildiriler II (12–13 Ekim 1995)**, Kara Harp Okulu, Ankara 1995, s.435–449.

- Özütopçu, M.Ali : , “*Osmanlı Devleti’nde Barut Sanayi*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı 19, (Ağustos 1985), s.69-79.
- Parry, V.A. : “*İslamda Harp Sanatı*” (Çev: Erdoğan MERÇİL, Salih ÖZBARAN), **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Sayı:19, (Ağustos 1985), s. 93- 117.
- “*Sanayileşme ve Teknolojinin Önemi*”. **Aselsan**, Yıl XI, Sayı 48, (Kasım 1998), s. 9–10.
- Sezgin, Selami : “*Türkiye’de Savunma Harcamaları: Bir Giriş*”, **Savunma Sanayii Sempozyumu 2000 Türk Savunma Sanayii’nin Dünü, Bugünü, Yarını**, MSB Savunma Sanayii Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 476–483.
- Söylerkaya, Suat : “*Türkiye’de Milli Harp Sanayi*”, **Türkiye Milli Harp Sanayi Semineri 2-3-4 Ocak 1975**, Türkiye Ticaret Odaları Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası, Ankara 1975, s. 75-99.
- Şahin, İ.Sinan : “ *Kurtuluş Savaşında Türk Bahriyesinin Deniz Harekât Ve Faaliyetleri*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri Ve Stratejik Açından Türkiye (23-25 Ekim 1995- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1995, s. 422-447.

- Şapolyo, E.Behnan : “*Topçuluk: Türk Ordusunun Teknik Üstünlüğü*”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Sayı:46, (Ağustos1966), s. 867–870.
- Şehidoğlu,S.Hami : “Kurtuluş Savaşı’nda Savaş Sanayi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Cilt VIII, Sayı 23, (Mart 1992), s.317-324.
- Temir, Ahmet :“*Eski Türklerde Sosyal Teşkilat ve Askerlikle İlgili Sözler*”, **Türk Kültürü Aylık Dergi Ordu Sayısı**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Sayı:22, Ağustos 1964, s. 33-38.
- Toptaş, Ergüder : “*Savaşçı Ruh II. Bölüm*”, **Silahlı Kuvvetler Dergisi**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı:394, Ekim 2007, s. 47–77.
- Türk, A.Cengiz : “*Gaz Maske Fabrikası*”, **Makine Kimya Endüstrisi Kurumu Dergisi**, Sayı: 3, (Eylül 1983), s. 7-18.-
- Türkeş, Alparslan : “*Tebliğin tartışması*”, **Türkiye Milli Harp Sanayi Semineri 2-3-4 Ocak 1975**, Türkiye Ticaret Odaları Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası, Ankara 1975, s. 32-37.
- Türkmen, Zekeriya : “*Mütareke Döneminde (1918-1921) Ordu Mütareke Döneminden Milli Mücadeleye Geçişte Ordunun Yeniden Yapılanması*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı 41, (Ağustos 1996), s. 43-58.

- Ünalp, Rezzan : “*Hava Kuvvetlerinin Tarihi Gelişimi*”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II (Sunulmayan Bildiriler) 1763-1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Ordu ve Toplum(25-27 Ekim 1999-İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 293-317.
- Ünlü Rasim : “*Birinci Dünya Harbi’nden Önce Cumhuriyetin Kuruluşundan Sonra Türk Bahriyesi’nin Yeniden Organizasyonu Ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Oluşumu Ve Askeri Sonuçları (1923-1949 Arası)*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II Değişen Dünya Dengeleri içinde Askeri Ve Stratejik Açından Türkiye (23–25 Ekim 1995 İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1997, s. 163-172.
- Yakıtal, Emin : “*Osmanlı Devleti’nin Tersaneler Tarihçesi*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Sayı: 16, (Şubat 1984), s. 25–47.
- Yavuz Ünsal :“ *Askeri Strateji Açısından Türkiye’deki Demiryolları (1856-1923)*”, **Birinci Askeri Tarih Semineri Bildiriler II**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1983, s. 179-193.
- Yıldırım, İsmail : “*Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış*”, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı:35,(Temmuz 1996), s. 387-396.

Zaif, Oktay : “*Türk Havacılığı'nın Kurtuluş Savaşındaki Etkisi*”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II Değişen Dünya Dengeleri içinde Askeri Ve Stratejik Açından Türkiye (23–25 Ekim 1995 İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1997, s. 198-204.

Zaif Oktay : “*İstiklal Savaşı Yıllarında Türk Hava Birliğinin Etkinliği*”, **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II (Sunulmayan Bildiriler) 1763–1938 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu Ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Ordu ve Toplum (25-27 Ekim 1999- İstanbul)**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 281-293.

Tezler

Akkaya, Erdal : *Türk Ordusundaki Stratejik ve Doktriner Değişiklikler (1923-1960)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2006.

As, Efdal : *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir 2006.

Aydemir, Cahit : *Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı Ve Bu Konuda İzlenen Politikalar*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1993.

Başbuğ, Osman : *Kurtuluş Savaşında Silah Ve Cephane Temini*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 1988.

- Beyribey, Savaş : *Türkiye’de Ordunun Gelişmesi Bağlamında Zırhlı Birliklerin Gelişimi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2002.
- Bıyıklıoğlu, H.Nadir: *Türk Havacılık Sanayi*, Uzmanlık Tezi, Savunma Sanayi Müsteşarlığı, Ankara 1991.
- Bolat, Necip : *II nci Abdülhamid Dönemi Osmanlı Askeri Sanayi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Samsun 2001.
- Doğan, Mehmet : *XVIII nci yy. Osmanlı Askeri Islahatları (1703-1789)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara 1999.
- Ercan, M. Alpay : *XX. Yüzyılın İkinci Çeyreğinde Türkiye Almanya İlişkileri (1923-1945)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Türkiye Cumhuriyeti Tarihi) Anabilim Dalı, Kars 2006.
- Evsile, Mehmet : *Atatürk Devri Harp Sanayi (1920–1938)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Elazığ 1992.
- Gölen, Zafer : *Osmanlı Devletinde Baruthane-i Amire*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Isparta 2001.

- İnan, Gaye : *Kuruluşundan Ulusal Kurtuluş Savaşı Sonuna Kadar Türk Havacılığı*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 2005.
- Karacan, Özcan : *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar Ve Limanlar (1923–1938)*, Yüksek Lisans Tezi Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, Ankara 2005.
- Karadoğan U.Cafer : *Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914- 1925)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Ankara 2007.
- Kilimci, Perihan : *1923–1938 Atatürk Döneminde Askeri Havacılığımız*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 2003.
- Lale, Sevda : *Türkiye Savunma Sanayi Üzerine Bir İnceleme*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003.
- Önder, Aynur : *Türk Savunma Sanayii'nde Makine Ve Kimya Endüstrisi Kurumu'nun Yeri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2005.

- Özer, İsmail : *Nuri Paşa (Killigil), Hayatı Askeri Ve Siyasi Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı, Ankara 2005.
- Özkal, Erdal :*Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde İzlenen Demiryolu Politikaları Ve Demiryolu Ulaşımı*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara 2005.
- Özlu, Hüsnü :*II. Dünya Savaşından Günümüze Türkiye’de Savunma Sanayii’nin Gelişimi (1939–1990)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir 2006.
- Sarısr, Serdar : *Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayi İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri 1998.
- Taşdurmaz, Banu : *Türkiye Ekonomisinde Cumhuriyetin İlk Dönemlerinin İktisadi Yapısı(1923-1939)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Niğde 2002.
- Zekey, A.Hamdi : *Savunma Sanayinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2000.

Ansiklopedi Ve Sözlükler

Aksoy, Soner : “*Cumhuriyetle Beraber Sanayileşme*”, **Cumhuriyet 1923–1998 Dönemi Değerlendirmesi cilt V, Ekonomik İdari Hukuki Değerlendirme, Yeni Türkiye**, Yıl: IV, Sayı:23–24, Eylül- Aralık 1998, s. 3483-3488.

Cezar, Mustafa, Sertoğlu, Mithat: **Mufassal Osmanlı Tarihi**, İskit Yayınevi, cilt I.

Devellioğlu, Ferit : **Osmanlıca Türkçe Lügat**, Doğu Ltd.Şti. Matbaası, Ankara 1970.

Meydan-Larousse : Meydan Yayınevi, VI. cilt, 1973.

Pakalın, M.Zeki : “*Humbara*”, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I**, MEB Yayınları, İstanbul 1993.

Sürelî Yayınlar

Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007–2013 Savunma Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara 2007.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Makine İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara 2000.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Kimya Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara 2001.

Kayabalı, İsmail, Cemender Arslanoğlu: **Doruk Türk Kùltürü Ve Medeniyeti Dergisi Ordu Özel Sayısı**, Karar Basın Yayın A.Ş., Sayı:1, Ağustos 1976.

Gazeteler Ve İnternet Adresleri

Sanayi Ve Madencilik, **29 Ekim 1938 Ulus Gazetesi 15 nci Yıl Özel Eki**.

Türkiye Savunma'da Rakiplerini Sölladı. (2008, 25 Şubat).**Cumhuriyet Gazetesi**, s.12.

<http://www.dsi.gov.tr/topraksu.htm>, bilgiler 02.02.2008 tarihinde alınmıştır.

<http://www.tdci.gov.tr/html/tarihce.html>, bilgiler 05 Mayıs 2008 tarihinde alınmıştır.