

BAŞARISIZLIKLA SONUÇLANAN BİR GİRİŞİM: TAYYARE VE MOTOR TÜRK ANONİM ŞİRKETİ (TOMTAŞ)

Muzaffer DENİZ¹

Öz

Türkiye havacılık alanına daha kuruluş yıllarında ilgi göstermeye başlamıştır. Bu konuda da devletin kurucusu Mustafa Kemal'in yakın ilgisi etkili olmuştur. Mustafa Kemal'in "İstikbal göklerde. Göklerini koruyamayan uluslar, yarınlarından asla emin olamazlar" veciz sözünde bu durum özetlenmiştir. Havacılık alanına erken ilgi ile birlikte bu konuda ileri gitmiş ülkeler ve konuyla ilgili kurumlar incelenmiştir. Bu bağlamda İngiltere, Fransa ve Almanya'ya uzmanlardan oluşan kurullar gönderilmiştir. Sonuçta Almanya'nın Dessau şehrinde kurulu Junkers Uçak Şirketi (Junkers Flugzeugwerke AG) bu iş için uygun görülmüştür. Bu firma ile Türk Hükümeti arasında görüşmeler başlamış ve sürdürülen görüşmeler sonunda Türkiye'de ortak bir uçak ve uçak motoru fabrikası kurulması kararlaştırılmıştır. Yer olarak da Kayseri belirlenmiş, kısa sürede fabrika inşaatı başlamış ve 1926'da hizmete açılmıştır. Ancak daha kuruluş aşamasında Junkers firması ile finansman konuları üzerinde tartışmalar yaşandığı gibi Junkers firması mali sıkıntılar yaşamaya başlamıştır. Junkers'in mali sıkıntılarına Alman Dışişleri Bakanlığı da alışılmayan bir şekilde maddi destek sağlamaya çalışmışsa da sonuçta mali sorunlar çözümlenememiş ve iki yıllık faaliyetinden sonra TOMTAŞ iflas etmek durumunda kalmıştır. Böylece Türkiye'nin büyük umutlar bağladığı havacılık alanındaki ilk girişimi başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Türkiye, Havacılık, Junkers, Tomtaş

AN UNSUCCESSFUL ATTEMPT: TURKISH AIRCRAFT AND MOTOR INCORPORATED COMPANY (TOMTAŞ)

Abstract

Turkey has begun to show more interest in the founding years of the aviation field. In this regard, the close interest of Mustafa Kemal, the founder of the state, has been influential. Mustafa Kemal's "The future is in the sky. Nations that can not protect their heavens can never be sure of their future" phrase summarized this topic. With the early interest in the aviation field, advanced countries and related institutions have been examined. In this context, committees consisting of specialists have been sent to England, France and Germany. As a result, the Junkers Flugzeugwerke AG (Düsseldorf, Germany) was deemed suitable. Negotiations between this company and the Turkish Government started. At the end of the negotiations, Turkey agreed to establish a joint aircraft and aircraft engine factory. Kayseri was designated as a place and factory construction started in a short time and it was opened to service in 1926. However, in the course of its establishment, there were discussions on financing issues with Junkers. The Junkers firm has also begun to experience financial difficulties. Even if the German Foreign Office tried to provide financial support to Junkers' financial troubles unexpectedly, financial problems could not be resolved, and after two years of operation, TOMTAŞ had to go bankrupt. Thus, the first attempt to link Turkey's great hopes in the aviation industry that has failed.

Keywords: Turkey, Aviation, Junkers, Tomtaş

¹ Dr. Öğr.Üyesi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Eğitim Fakültesi, mdeniz@yyu.edu.tr

Giriş

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sadece siyasal açıdan bağımsızlık anlamı taşımaz. Hatta Atatürk'ün; “siyasî ve askerî zaferler ekonomik zaferlerle taçlandırılmazsa tam bağımsızlıktan söz edilemez” veciz sözüyle yeni kurulan ülkenin her alanda gelişmesi ve çağa ayak uydurması, bu genç Cumhuriyet için bir ülkü haline gelir. Bu anlamda her alanda gelişme ve ilerleme, yeni kurumlar, sanayi tesisleri oluşturma çabalarına hemen Cumhuriyetin başlarında el atılmıştır.

Cumhuriyetin ilan edildiği sene 17 Şubat-4Mart 1923 tarihleri arasında İzmir İktisat Kongresi düzenlenerek yeni devletin ekonomi yol haritası çıkarılmaya çalışılmış, bir taraftan tarımda düzenlemelere gidilmiş, sanayileşme çabası olarak da 28 Mayıs 1927'de Teşvik-i Sanayi kanunu çıkarılmıştır. Teşvik-i Sanayi Kanunu ile sanayi kurumlarına karşılıksız arsa temininden gelir ve gümrük vergisi muafiyetlerine kadar bir dizi teşvik getirilmiştir. Bu gelişmelerle hızlı bir kalkınma hamlesi amaçlanmıştır.

Bu kalkınma hamlesinin yöntemi için de Mustafa Kemal; “Eskimiş teknolojileri değil, en yeni teknolojiyi ülkeye getirmediğimiz sürece, yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulamayız. Bunun için de bir yandan mümkün olduğu kadar kemerleri sıkarak kendi yağımızla kavrulacak, bir yandan da yeni parasal kaynaklar yaratarak çağdaş teknolojilerin en yenilerini topraklarımıza taşıyacağız. 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” demektedir. (Erenli, 1985, s.215-244)

Bu gelişmelerin paralelinde, havacılık alanında daha Cumhuriyetin ilk yıllarında adımlar atılmıştır. Bu adımlar kısa sürede sonuçlanarak 15 Ağustos 1925'te TOMTAŞ (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) uçak fabrikası olarak havacılık tarihimizde yerini almıştır. Havacılık alanındaki gelişmeler şöyle bir seyir izlemiştir:

Havacılığa devletin kuruluşundan beri önem verilmiştir. Hatta 1920'li yıllarda her yıl havacılık bayramları kutlanmıştır. (BCA², 30-10-0-0/189-286-9)

Cumhuriyet döneminde ilk girişim olarak 20 Aralık 1923'te Avrupa'daki havacılık faaliyetlerini incelemek üzere oluşturulan bir kurul Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere'de incelemelerde bulunmuştur. (Dervişoğlu, 2014, s.68-82) Bir başka girişim olarak Türkiye'de uçak fabrikası kurulmadan önce çeşitli uçaklar incelenmiş ve 1924 Mayıs'ında Bakanlar Kurulu kararıyla 16 adet “Brege” uçağının alınması kararlaştırılmıştır. (BCA, 30-18-1-1/9-26-10)

Yukarıda da değinildiği üzere uçak fabrikası kurulması için Avrupa'da uçak sanayinde öne çıkan ülkelere kurullar gönderilmiştir. Bu kurullar ziyaret ettikleri ülkelerde uçak fabrikalarının buldukları şehirlere giderek bizzat fabrikalarda incelemelerde bulunmuştur. Uçakların üretim sürecini yakından görmüşlerdir. Bu ziyaretlerde uçak fabrikası kurulması için çeşitli firmalarla görüşülerek Türkiye'de o firmanın teknolojisi ile ortak uçak yapımı üzerine teklifler alınmıştır. (BCA, 30-18-1-1/10-41-48)

Bu süreç içerisinde Türk havacılığı için çok özel bir yere sahip olan Türk Hava Kurumu (Türk Tayyare Cemiyeti) 16 Şubat 1925'de Mustafa Kemal Atatürk'ün emirleriyle kurulmuş 15 Mart 1925 tarihinde de yönetmeliği Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilerek faaliyetlerine başlamıştır. Türk Hava Kurumu, kurulduğu tarihten günümüze kadar çok etkili bir kurum olduğu gibi, binlerce havacı yetiştirmiş, binlerce uçağı, topladığı bağış ve diğer gelirleri ile Türkiye'ye kazandırmıştır.

² Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri.

1. Junkers Firması ve TOMTAŞ'ın Kuruluşu

Türkiye'nin havacılık endüstrisi, uçak ve uçak motoru yapma girişimleri Atatürk'ün yukarıda söylenen veciz sözleri ışığında 1925 yılı içerisinde gündeme gelmiştir. Bu bağlamda havacılık alanında öne çıkan devletler ve şirketlerin incelenmesi sürecinde Alman Junkers Firması, diğer rakiplerine tercih edilmiştir. Yapılan inceleme ve değerlendirmeler sonucunda hem Alman Hükümeti hem de Junkers firması ile görüşmeler başlatılmıştır.

Junkers firması, Profesör Hugo Junkers tarafından Almanya'nın Dessau şehrinde kurulmuştur. Junkers firmasının ürettiği uçaklar metalden yapılmış olup o dönemde bu özellik ona üstünlük sağlamıştır.

Junkers firması, Türkiye'nin başvurusuna olumlu cevap vermiş ve görüşmeler başlamıştır. Türkiye, Junkers'i seçerken Junkers'in yaptığı uçakların o dönemde üretilen en modern uçaklardan olması tercih sebebi olmuştur. Junkers ve Almanya da Türkiye pazarının önemini dikkate almışlardır.

Konuya Alman Hükümeti de özel önem vermiştir. 3 Mart 1924 tarihinde başlayan Türk-Alman ilişkileri (Koçak, 2013, s.9) için konu sadece bir Alman firmasının Türkiye'de iş yapması anlamını taşımamakta, Almanya'nın Türkiye'de nüfuz kurması ve diğer Alman yatırımlarının Türkiye'ye gelmesi için elverişli bir zemin oluşması anlamına gelmekteydi. Zira diğer bazı alanlarda olduğu gibi havacılık alanında da Almanya, diğer ülkelerle; özellikle de Fransızlarla rekabet içindeydi. Ayrıca bu alanın başka ülkelere kaptırılmaması Almanya için önem arz etmekteydi.

Süreç içerisinde Türkiye'nin Berlin büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa, Türk savunma sanayinin kurulması için verilen görev gereği Almanya'da Türkiye'ye yardımcı olabilecek firmaları tespit etmek üzere incelemelerde bulunmuştur. İncelemeler sonucunda da bir rapor hazırlamıştır. Raporunda; Dessau'daki Junkers firmasının ayda 100 uçak üretme kapasitesine sahip olduğunu, yine aynı firmanın Rusya'da bir uçak fabrikası kurduğunu, bu konuda deneyimli olduğunu ve bu firmanın Türkiye'de bir uçak fabrikası kurmaya çok istekli olduğunu bildirmiştir. (BCA, 230-0-0-0/8-26-23)

Bu süreçte Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Tevfik Paşa Haziran 1925'te Almanya'ya ziyarette bulunmuştur. Ziyaretinde, Alman sanayi temsilcileri ile görüşmeler yapmış ve onlara Türkiye'ye yapılacak Alman yatırımlarında ve ihalelerinde kolaylık sağlanacağı sözünü vermiştir. Tevfik Paşa bu gezi esnasında Dessau'daki Junkers firmasına ait uçak fabrikasını da ziyaret etmiş ve Türkiye'de bir uçak fabrikasının şartlarını görmüştür. Burada, kurulacak fabrikaya uçak siparişleri vermeye hazır olduklarını iletmiştir.

Belirtilmesi gereken bir konu da görüşmelerin sadece havacılık endüstrisi ile sınırlı kalmamış olmasıdır. 1925 Cenevre Silah Ticareti Konferansı/Uluslararası Silah Trafikinin Denetlenmesi Konferansı görüşmeleri sırasında Türk ve Alman delegeler temas halinde olmuş ve 14 Mayıs 1925 tarihli bir belgeye göre Alman silah ve cephane endüstrisinin katılımıyla Türkiye'de fabrikalar kurulması gündeme gelmiştir. (ADAP³ 1918-1945, seri A, Bd XIII, belge no 37)

Bundan bir süre sonra ise bu sefer Cevat Abbas başkanlığında bir kurul Junkers firması ile görüşmeler yapmak üzere Almanya'ya gitmiştir.

Bu bağlamda bir başka gelişme olarak Alman Büyükelçi Nadolny'den 12 Ocak 1925 tarihinde Alman Dışişleri Bakanlığına gönderilen bir yazıda da görüşmelerin olumlu bir seyir izlediği, hatta hava kuvvetleri endüstrisi kurma çalışmalarının ileriki aşamalarda uçak ve motorların dışında cephane, hava trafiği ve petrol endüstrisi alanlarına da yansımalarının gerekliliği üzerinde durulmuştur. Yazının ekinde dönemin başbakanı Ali Fethi [Okyar] Bey'e sözleşme gönderilmiştir. Sözleşmenin Türk Devleti'nin finansal durumu ve ülkenin ekonomik yaşam koşullarına uygun hazırlandığı belirtilmiştir. Bu yatırımla, her iki tarafın da yüksek kazançlar sağlamanın yanında,

³ Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik (Alman Dışişleri Politik Belgeleri).

Türk Devleti'nin de bu malları ucuza almasını sağlayacağı özellikle belirtilmiştir. (ADAP, seri A, Bd XII, belge no 31)

Büyükelçi Nadolny'den Alman Dışişleri Bakanlığına 22 Mayıs 1925'te gönderilen bir yazıda konuyla ilgili gelişmeler ve meydana çıkan sorunlar ortaya konmuştur:

Türk Hükümeti ile Junkers firması arasında ön sözleşme artık imzalanmıştır. Bu sözleşme savaş ve ticari uçak fabrikası kurulması amacıyla bir şirketin kurulmasını öngörmektedir. Sözleşme sermayesi 3 milyon 360 bin Türk lirası olup her iki taraf eşit pay almıştır. Denetçilerin yarısı Türk tarafından, diğer yarısı da Junkers firması tarafından olup başkanın oyu son kategoride değerlendirilerek, oyların eşit çıkması halinde sonucu belirleyecekti. Fabrika iki yıl içerisinde her yıl 250 uçak üretecekti. Hükümetin bütün uçak siparişlerinde bu firma tekel oluşturacaktı.

Bu sözleşmeyle eşit sermayeli bir havayolu şirketi kurulması ve böyle bir şirket için gerekli benzinin üretilmesi gerekmekteydi. Sözleşmenin 11. maddesinde ayrıca uçak fabrikasının ihtiyaçları için hükümetin alüminyum, petrol, demir gibi hammaddeleri temin etmesini öngörmekteydi. Havayolu şirketi nihayetinde Junkers ile ortak işletilecekti.

Sözleşmenin 11. maddesi Türk Hükümeti'nin ödemesini içermekte olup burada yumuşak ifadeler geçse de aslında daha sözleşme aşamasında lisans ücretinin nasıl ödeneceği sorun oldu. Şöyle ki Junkers gönderilen her uçak için yüzde 15 lisans ücreti almayı arzulamaktaydı. İlaveten bir seferlik lisans ödemesi için patent hakkı olarak 1.8 milyon Türk lirası istemekteydi. Türk Hükümeti yüzde 15'e razıydı ama bir seferlik patent hakkına karşıydı ve bu konuyu meclisten geçiremeyeceklerini ifade ediyorlardı. Diğer taraftan bu meblağın ödenmesi Junkers için çok önemliydi. Çünkü bu meblağ ellerinde olmazsa sözleşmede yer alan şirket ortaklığının kuruluşunda bu meblağı getirmek zorundaydılar.⁴ Bu arada Ankara'da Junkers için görüşmelerde bulunan direktör Sachsenberg, lisans ödenmesinden vazgeçmiyordu. Bu sorunun Profesör Junkers ile Kemalettin Sami Paşa arasında Berlin'de çözümlenmesi gerekmekteydi.

Bu arada Fransızlar tarafından ciddi bir güç olarak Franco-Roumanie Uçak Şirketi'nin propagandası yapılmaktaydı. Nadolny, bakanlıkta son görüşmelerde “çoğunluk Franco-Roumanie lehinde olsa da Kemaleddin Sami ve Mustafa Kemal'e müteşekkir olmalıyız ki onların sayesinde bu konu gündemden düşmüştür. Ayrıca yanlış yorumlanmazsa sözleşmenin bizim için büyük ekonomik anlam taşımakta olduğu, her ne olursa olsun bu anlaşma Türk endüstrisinin önemli bir alanının Fransa eline bırakılmamasıdır ve bununla bu ülkenin (Türkiye'nin) endüstriyel katılımının gelecekte de büyük imkânları getirecek olmasıdır,” diyerek konuya vurgu yapmaktadır. (ADAP, seri A, Bd XIII, belge no 52)

Bu süreçte diğer devletlerin rekabeti de sürmekteydi. Almanlar da buna engel olmak için gerekli çabayı her türlü makam nezdinde göstermekteydiler. Özellikle Fransız rekabeti Almanları rahatsız

⁴ 26 Temmuz tarihli imzasız bir notta (K150/K015 922-24) bunlarla birlikte şu da yer almaktaydı: “Türk tarafının şimdiki açıklamasına göre sözleşmeden kaynaklanan yükümlülük olan 1.8 milyon lirayı Türk tarafı ödemek istemiyor. Diğer taraftan Fransız ve İngiliz tarafının daha uygun teklifleri vardı ve Ticaret Bakanı Ali Cenani Bey ve Finans Bakanı Hasan Hüsnü Bey'e göre diğer teklifler kabul edilebilirdi. Buradaki Türk büyükelçi Mustafa Kemal'in ve başbakan İsmet Bey'in özel görevlendirmesi üzerine Junkers firmasına şu teklifi yapmıştır. Bahsedilen 1.8 milyon Türk lirası 5 yıllık taksitle yıllık kârın yüzde 10'dan yüzde 15'e yükseltilmesi ile ödenmesi teklif edilmektedir. Junkers firması bu teklifi kabul edemez. Çünkü yüzde 50 ortaklıkla kurulan bu firmanın buna ihtiyacı var. Bu sözleşmenin boşa gitmemesi için Junkers firması (Alman) Dışişleri Bakanlığı'na 4 milyon mark kredi sağlaması için ricada bulunuyor (bkz. belge 195). Kredinin garantiye alınması ve ödenmesini isteyen firma, buradaki Türk büyükelçisine 5 yıllık taksitlerle ödenmesini önerir. Sözleşmenin uygulanması Alman uçak endüstrisi için yalnızca satış yapılacak bir Türk bölgesi anlamı taşımaz. Türk Hükümeti'nin planına göre kendi ağır endüstrilerini kurmalarının yanı sıra hammaddelerini Alman pazarlarına sunmayı garantilemek istiyordu. Cenevre Silah Ticareti Konferansı'nda devlet başkanının özel temsilcisi olarak bulunan Albay Tevfik şu anda Berlin'de bulunmakta (bkz. belge 37, dipnot 4) burada oluşacak bağlantıyı kurmaya çalışmaktaydı. Ekonomik faydaları çok olacak bu anlaşma için (Alman) Dışişleri Bakanlığı da Junkers'e verilecek kredinin çabuk halledilmesini Alman Finans Bakanlığı'na rica etmektedir.

etmekteydi. Alman Büyükelçi Nadolny, kendi Dışişleri Bakanlığına 12 Temmuz 1925'te gönderdiği bir yazıda şunlara dikkat çekmekteydi:

Görünüşe göre Fransız tarafı son zamanlarda propaganda için özel çaba sarf etmekte, özellikle de genelkurmay cephesinde Türk uçak sanayi komitesine etkide bulunmak istiyor. Bunun üzerine dün Genelkurmay temsilcisi Kazım Paşa ile geniş cepheli bir konuşma yaptık. O bana Genelkurmayın, Savunma Bakanlığı'nın ve yüksek hükümet yetkililerinin daha önce de kararlaştırıldığı üzere ordu ve deniz kuvvetlerinin de ihtiyaçları doğrultusunda Junkers firmasından karşılanacağını açıkladı. Bu iş için Profesör Junkers ve Kemaleddin Sami Paşa arasında geçen görüşmelerden kesin bir sonuç için Berlin'den sabırla haberler beklemek gerekir. Kazım Paşa, Fransız ve İtalyanların Junkers ile Türk Hükümeti arasında yürütülen görüşmelerin her aşamasından haberdar oldukları ve her tıkanmadan yararlanmaya çalıştıklarını ifade etti. Diğer taraftan Genelkurmay, Savunma Bakanlığı ve Mustafa Kemal için uçak komitesinin belli bir yönde etkilenmesi kesinlikle mümkün olmayıp bu şekilde mükemmel bir sözleşme Junkers ile önümüze gelmez. Kazım Paşa'nın bana anlattığına göre Fransız ve İtalyanlarla uçak komitesine avantajlı fiyatlar önermektedirler. Uçak komitesinin araçları bugün çok sade ve gösterişsiz ve bu gayet anlaşılabilir, zira uygun avantaj yakalamak istiyor. Ayrıca buna üstünkörü bakılamaz, zira bütün Fransız oryantasyonlarına rağmen komite etkili bir konumda bulunmaktadır. Genelkurmay ve diğer hükümet yetkilileri tahta Fransız ve İtalyan uçakları olarak programı tehlikeye atmak istemektedir. Komitenin aldığı uçaklar geçici eğitim ve okul uçakları olacak ve Kazım Paşa'ya göre bir iki yıl kullanıldıktan sonra hurda tahta olarak atılacaklar. O zamana kadar umarım Junkers'in fabrikası tamamlanmış olur ve Junkers metal uçakları ilk sevkiyatlarına başlamış olur. O anda da Profesör Junkers ile hükümet tarafından nihai anlaşma imzalanmış olur.

Kazım Paşa birkaç kez şunu tekrarladı. Bu andan itibaren ilgili Türk Hükümeti çevrelerine teklif götürebileceğini, Fransız ve İtalyan propagandasını bertaraf edeceğini söyledi. Bu sonuncu ihtimalin mutlaka olacağına kefil olduğunu söyledi. (ADAP, seri A, Bd XIII, belge no 115)

Bu gelişmeler yaşanırken Junkers'in finans problemleri yüzünden lisans bedeli olarak bir seferlik bir milyon sekiz yüz bin Türk Lirası talebi Türk Hükümeti tarafından karşılanmayınca Junkers, Dışişleri Bakanlığı'na başvurarak yardım istemiştir. Dışişleri Bakanlığı uçak yatırımının Türk-Alman ilişkileri bağlamında Almanya'nın çıkarları için çok önemli olduğu kanısıyla buna -istemeyerek de olsa- sıcak bakmıştır. Alman Dışişleri Bakanı Stresemann Alman başbakana gönderdiği 8 Temmuz 1925 tarihli yazısında; "Meselenin devletimizin çıkarları tarafından daha fazla ertelenmeye tahammülü yoktur" vurgusu yapmıştır. (ADAP, seri A, Bd XIII, belge no 194) Alman dışişleri bakanlığı tarafından bir taraftan da Junkers firmasına devlet destekli kredi garantisi verilmesinin duyulması ve diğer firmalarca buna yönelmesi kaygısı taşımıştır. Buna rağmen bu kredinin bir bankadan örneğin Deutsche Orient Bank'tan şirket namına alınmış gibi gösterilmesi çözüm olarak ele alınmıştır. Banka da bu şirketten alacağı karşılığında ödenme hususunda güvenceler ile ödemeleri kontrol altına almak istemiştir. Bu kontrolün şu şekilde yapılması kararlaştırılmıştır: Finans Bakanlığı'nın onayı ile bankadan ve Dışişleri Bakanlığı'ndan birer temsilci şirketin yönetim kurulunda yer alacaktır. Dışişleri Bakanlığı bu süreci yönlendirecektir. (ADAP, seri A, Bd XIII, belge no 195)

Bu konunun ayrıntıları Haberalma Servisi Görevlisi Müşavir de Haas'ın 20 Temmuz 1925 tarihli raporunda yer almaktadır:

Junkers meselesi hakkında bugün bay Vortragender⁵ Dr. Prüfer ve Konsolos Ziemke bir tarafta, diğer tarafta Müsteşar Yardımcısı Lothholz, gizli servis görevlisi von Krosigk (Finans Bakanlığı'ndan) olmak üzere görüşme yapılmıştır. Görüşmede şunlar ortaya konulmuştur:

⁵ Alman bürokrasisinde bir konuyu şahsen devlet başkanı önünde sunabilme yetkisine sahip yüksek görevli.

Kredi temini ile ilgili olarak ihtiyaç duyulan 4 milyon markın Dışişleri Bakanlığı gizli fonundan temin edilerek yerine getirilmesi sağlanacaktır. Diğer devlet kaynaklarından bir şey alınacak olması halinde meclisin onayına başvurulacak, mesele bu şekilde halledilecekti. Dışişleri Bakanlığı'nın gizli fonu 4 milyon tutarında olup 1925 yılı bütçesinde bu tutar 5 milyon tutarında olup 1925 yılı bütçesinde bu tutar 5 milyon marka yükseltilecektir. Dışişleri Bakanlığı, bu tutarı 1926 yılında 8 milyon marka ulaştırılacaktır. Finans Bakanlığı 6 ya da 7 milyon marka kadar bu tutarın yükseltilmesine hazırdır. Dışişleri Bakanlığı bu fonu Junkers aracılığı ile yerine getirmeli, mesele bununla kapanmayıp Finans Bakanlığı da 8 milyon marka kadar yetkilidir. Maliye Bakanlığı, 1926 yılı bütçesinden 2 milyon mark yükselterek verebilir, devamındaki 2 milyon mark (geri kalan) da en erken tarih olarak 1 Nisan 1926'da 1927 fonundan Dışişleri Bakanlığı'na ödenebilir. Maliye Bakanlığı temsilcisinin burada açıkladığına göre Dışişleri Bakanlığı şimdi artık Junkers meselesini destekleyebilir. Eğer bu çok önemli görünüyorsa öbür amaçlar yerine fondan bu para verilebilir.

Bu lisans anlaşmasını imzalarken ön koşul olarak Junkers firması 4 milyon mark kredi alacağını garanti ederse bu sözleşmeyi Türkler daha rahat imzalayacaktır. Dışişleri Bakanlığı onay için sunulması gereken lisans anlaşması, kredinin geri ödenmesi ile ilgili garantileri de içinde barındırmalıdır. Garantilerden biri Türkiye'nin zorunluluğu yeni kurulacak olan fabrikaya yıllık asgari sipariş vermesi, ikincisi garantide bu fabrika yükümlülük olarak önümüzdeki 5 yıl için asgari ödeme olarak yıllık 800.000 mark tutarındaki alınan kredinin beşte birini ödeyecektir.

Bu kredi anlaşması Junkers firması ile Deutsche Orient Bank arasında imzalanacak ve 4 milyon mark tutarındaki para Dışişleri Bakanlığı'ndan iki taksit halinde kullanıma sunulacaktır. Bu bankaya Junkers firması geri ödemeleri belirtilen şekilde yıllık taksitler halinde ödeyeceğini kabul etmektedir. (ADAP, seri A, Bd XIII, belge no 217)

Devam eden görüşmeler olumlu bir sonuca gitmiş ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgelerine göre; Harp ve ticaret tayyareleri, tayyare motorları ve tayyare aksamı imal ve izhar için fabrikalar ve tesisler vücuda getirmek üzere 40 sene müddetle ve üç milyon üç yüz altmış bin Türk lirası sermaye ile (BCA, 30-18-1-1/16-67-6) Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'nin sureti teşekkülü Maliye Vekili Hasan Bey'e verilen yetki verilerek (BCA, 30-18-1-1/15-50-20,) Cumhuriyet Hükümeti ile Junkers Firması arasında 15 Ağustos 1925 tarihli sözleşme ile (BCA, 30-18-1-1/26-63-2,) uçak fabrikası kurulmuştur. Tomtaş kuruluş sözleşmesine Türk Hükümeti adına Maliye Bakanı Hasan Hüsnü Bey ve Junkers Uçak Şirketi adına Direktör Hans Sachsenberg imza koymuşlardır. Yönetim Kurulu Başkanlığına da Konya Milletvekili Refik Koraltan getirilmiştir. (Dervişoğlu, 2014, s.68-82.)

Yapılan sözleşme metni aynen şöyledir (ADAP, seri A, Bd XIV, belge no 31):

Ankara, 15 Ağustos 1925

Sözleşme

Bir tarafta Türkiye Cumhuriyeti (bundan sonra hükümet olarak adlandırılacaktır) ve Junkers Uçak Anonim Şirketi Firması (bundan sonra Junkers olarak adlandırılacaktır) diğer taraf olmak üzere aşağıdaki sözleşmeyi imzalamışlardır.

1)Uçak ve motor (Junkers'in Dessau'daki fabrikasında olduğu gibi) üretmek üzere ticari ve savaş uçakları üreten bir fabrika kurmak amacıyla her iki partner bir anonim şirket kurmuşlardır. Şirketin adı, "Türk Uçak ve Motor Anonim Şirketi"dir. Bu fabrika hükümetin öngördüğü şekilde Kızılırmak'ın batısında Kayseri'de kurulacaktır.

2)Şirketin yatırım sermayesi ek A'da belirtildiği üzere 3.360.000 lira olup her iki partner eşit pay alacaktır. Her iki partner sözleşmenin yürütülmesinde ya da diğer nedenlerle şirket için sermaye artışı talep edebilirler. Bu durumda her iki partner aynı paylarla ve şartlarla buna katılacaktır.

3)Junkers, metal uçaklar yapılırken kendi şirketi gibi şimdiye kadar ve bundan sonra üretim deneyimleri ve iyileştirmeleri sağlamayı üstlenecek ve sözleşme süresince bunu devam ettirecektir. Ayrıca Junkers üçüncü taraf olarak patentleri vermeye hazırdır.

Hükümet en az iki kişiden oluşan bir komisyonu Junkers'in yurtdışı fabrika atölyelerinde bulundurmaya üzere Almanya'ya göndermeye hazırdır. Bu komisyonun görevi hükümet ile Junkers arasındaki bağlantıyı sağlamak ve gelişmeleri izlemektir. Bu görev dolayısıyla bu komisyon buluşları pratiğe geçirecek ya da inceleyecektir. Hükümet orada bulunacak komisyon üyelerinin ağız sıklığını garanti edecektir.

4)Fabrikanın verimliliği için iş yasasının gösterdiği gibi her yıl günlük en az sekiz saat çalışma süresi olmalıdır. Bunun altında yatan şey kalan 250 uçağın üretimi için 7.000 iş saati gerekmektedir. Şayet savaş uçaklarının formları ve tipleri değişirse bu takdirde uçak başına 7.000 saat işgücü ile 250 uçak yapımına erişilmezse o zaman bu şirket fabrikanın üretim kapasitesini 250 uçağa çıkaracak şekilde fabrikayı yeni sistemle büyütmekle yükümlüdür.

Fabrika, hükümetin belirleyeceği fabrika yerine kadar hükümetin elinde olan uçakları tamir etmekle, başka ülkelerden alınan materyallerle uçak yapımına başlayacaktır. En geç iki yıl içinde fabrika bitmiş olacaktır.

Anlaşmada belirtilen maddelerin vaat edilen zamanda tamamlanmasını garantilemek için iki tarafın da banka garantisi olan 500.000 lira tutarındaki parayı bulundurmaları gerekir. Şirketin kuruluşundan sonra eğer Junkers ispat edileceği şekilde 500.000 lira tutarındaki şirket sermayesini tamamlarsa o zaman Junkers'in kendisi tarafından verilen garantiyi geri çekme hakkı vardır. O zaman Junkers tarafından getirilmiş materyal değeri banka garantisi yerine geçer. Aynı şekilde hükümet tarafının bu garantiyi geri çekme hakkı vardır. Hükümetin ilgili idaresinin kabul ettiği takdirde banka kredisinin geri çekilmesi ancak o zaman mümkündür. Şayet banka garantisinin geri çekilmesine izin verilmezse o zaman 500.000 liralık garanti fabrikanın tamamlanmasına kadar duracaktır.

5) Madde 4'te öngörülen verimliliğe ulaşmak için yazıya bitişik EK A'da gösterilen inşaa için parasal araçlar ve gerekli görevler zamanında yerine getirilmedi.

6)Hükümetin ihtiyaç duyduğu uçak ve motorlar fabrika tamamlanınca hepsi buradan karşılanacaktır. Buna karşılık şirketin yükümlülüğü olarak şirket tarafından yapılan uçaklar belirtilen teknik ve askerî talepler metal uçaklara uygun olacaktır. Şirketin fabrikası talep edilenler için yeterli gelmezse hükümet bunu başka kanallardan karşılayacaktır.

7)Türkiye'deki fabrika hizmete girinceye kadar talep edilen uçak ve uçak motorlarının Junkers tarafından karşılanmasını hükümet yükümlenir. Bu durumda uygun fiyat ve ödeme kolaylıkları sağlanacaktır. Junkers ihtiyaç duyulan kalite ve sayıda bunu sağlayamazsa hükümet bunu başka kanallardan sağlayacaktır.

8)Teknik ve ticarî direktörler şirket tarafından gösterilen adaylar arasından, bunların yardımcıları hükümet tarafından atanacaktır. Şirketin denetleme kurulu her iki partner için eşit sayıda üyeden oluşmalı, denetleme kurulu başkanı hükümet tarafından önerilen üyelere seçilmeli ve onun oyu oyların eşit olması halinde belirleyici olmalıdır.

9)Türkiye'deki fabrika Türk hava filosunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuş olup hükümet bunu yükümlenir.

10)Şirket, bir motor fabrikası kurarak burada bütün eklentileri ile benzinli uçak motoru üretecektir. Denetleme kurulu ikna oldukça motorların belirli bir bölümü Türkiye'de ya da şirketin fabrikasında yapılmayabilir, bu durumda yurtdışından karşılanabilir.

11)Uçak ve motor fabrikasını başka firmalara bağımlı yapmamak için hükümet şunları yapmakla yükümlüdür: Hammaddelere, örneğin alüminyum, petrol demir gibi maddelere ihtiyaç duyulduğunda Junkers ile birlikte karar verilmesi, şayet Junkers'in ilgisi olmazsa o zaman başka firmalara yönlenebilir. Anlaşma tarafları şu konuda

birleştiler. Bu maddede geçerli kabul edilen kuralları araştırma ve imtiyaz haklarının verilmesi şirketi bağlamaz.

12)Şirket, hükümetin ihtiyacını karşıladıktan sonra uçakları yurtdışında üretmeye ve satmaya izinlidir.

13)Bu sözleşmenin süresi 40 yıldır. Bu vadenin bitiminden sonra da şirket devam edebilir. Şirketin hisseleri nama yazılıdır. Her iki partner de sözleşme süresince hisselerini devredemez ve satamaz.

14) Junkers kendi makine ve teçhizatı ile hükümetin işaret ettiği ustaları, montörleri, işçileri ve pilotları Türk ticaret ve savaş filosu için eğitim vermeye yükümlüdür. Masraflar ve eğitim Junkers'e yük olmayacaktır. Şirket, sözleşmenin altı yıl sonrasında memur, işçi, mühendis, mekaniker, pilot ve diğer personelini Türklerden istihdam edecek, istisna olarak yüksek uzmanları denetleme kurulunun da onayıyla fabrikadan talep edebilecektir.

15) Firma, savaş uçaklarının silahlandırılması ve tamamlanmasına bağlı olan sevkleri hükümetten aldığı talimatlar doğrultusunda yabancı firmalarla anlaşma yapma yetkisi ve görevi vardır. Bütün alışverişleri direkt olarak yurtdışından yapma hakkı hükümetçe saklıdır.

16)Türk Uçak ve Motor Şirketi, yıllık 149 ya da daha az uçak üretmesi durumunda tamirat ve yapım olarak Profesör Junkers yüzde 15 satıştan para alacaktır. Yıllık 149-249 uçak üretmesi halinde yüzde 10, 250 ve daha fazla uçak üretilmesi durumunda ise yüzde 7 alacaktır. Yüzde 15 olan patent ücreti en fazla 400 uçağa kadar ödenebilir. Patent ücreti Junkers fabrikalarında şimdi kullanılan patentlere de geçerlidir ve geçerlilik süresi anlaşmanın geçerliliği kadardır ve bu fabrikalarda gelecek zamanlarda bulunacak buluşlar için de geçerlidir. Yabancı patentlerin de beraberce kullanılmasını garanti edecek olup bunlar Türk Uçak ve Motor Şirketi için gerekli olan araçlardır.

17)Şayet hükümet ve şirket arasında anlaşmazlık çıkarsa iki partner tarafından seçilmiş olan hakem karar verecektir. Bu anlaşmazlık Junkers ve şirket arasında da olabilir veya Junkers ve hükümet arasında da olabilir. Eğer hakemler karar veremez, uzlaşmayı sağlayamazsa yargı organlarınca karar verilir. Yargının atayacağı hakemlerin kararları geçerlidir.

İmza

imza

Türk tarafı adına Hasan Hüsnü
Sachsenberg

Junkers Uçak ve Motor Şirketi adına

(Ticaret Bakanı)

(Direktör)

Sözleşmede de belirtildiği üzere Fabrikanın sermayesi 3.360.000 Türk Lirası idi. Bu meblağ o dönem Türkiye için büyük bir değeri ifade etmekteydi. 1925 yılı bütçe gelirleri 170.391.263 lira (Göze Kaya-Durgun, 2009, s.233-249) olduğu bir ülkede kaba bir hesapla bütçe gelirlerinin yüzde ikisi yalnızca bir projeye ayrılmaktaydı. Bu değer bazı bakanlıkların bütçesinden daha büyük olması bu projeye Türkiye'nin verdiği önemin göstergesiydi.

Fabrikanın kurulması aşamasında vasıfsız inşaat işçileri dışında bütün uzmanlar ve kalifiye elemanlar Almanya ve İstanbul'dan getirilmiştir. Fabrikanın inşaatı Alman Philipp Holzmann şirketine ihale edilmiştir. Buna göre yapılacak işler; hangarlar, su kuyuları, depolar, antrepolar, lojmanlar ile başta elektrik üretecek jeneratörler olmak üzere çeşitli ekipman ve donanım gereçleri ve tesisatlar olarak belirlenmiştir.

Almanya'dan getirilecek malzeme Almanya'da Hamburg Limanı'ndan İskenderun Limanı'na getirilmiş, oradan da demiryolu Ulukışla yolu üzerinden karayolu ile Kayseri'ye taşınmıştır. (Okar, 2004, s.112)

Fabrikanın kuruluşu iki aşamalı olacaktı: 1926 yılında uçak tamir ve bakımı yapabilecek düzeye gelecek, 1927 yılında da uçak üretimi kabiliyetine ulaşacaktı.

TOMTAŞ'ın resmî açılış töreni devlet erkânından çok sayıda kişinin katılımı ile 6 Ekim 1926'da yapılmıştır. Bu sürece 50'si Türk, 120'si Almanlardan oluşan ekibin çalışmasıyla gelinmiştir. Burada çalışan işçilerin bir bölümü Almanya'ya gönderilerek burada eğitim almaları sağlanmıştır.

Fabrikanın açılışı tüm yurttaki heyecanla karşılanmıştır. Türk basını da bu konudaki haberlere geniş yer vermiştir. Basının bu konuya ilgisi ve heyecanını göstermek için birkaç örnek verilecek olursa 8 Ekim tarihli gazete başlıkları şöyle verilmiştir:

Akşam Gazetesi: "Kayseri Tayyare Fabrikasının resmî küşadı parlak bir surette icra edildi" (*Akşam*, 8 Ekim 1926), *Son Saat*: "Türkiye bundan sonra hava müdafaa vasıtalarını kendisi yapacaktır" (*Son Saat*, 8 Ekim 1926), *İkdam*: "Türk faaliyet ve azminin fen'i sahada yeni bir muvaffakiyeti ve eseri" (*İkdam*, 8 Ekim 1926).

2. Junkers'in Finansal Problemleri ve Oluşan Kaygılar

Fabrika açılmıştı. Ancak Alman makamlarında Junkers'e karşı çok dikkatli olma kaygısı bulunmaktaydı. Zira şirketin finansal sıkıntıları vardı ve Junkers aldığı krediyi Türkiye'deki fabrika yerine Almanya'da Dessau'daki merkezinde kullanma niyetleri taşımaktaydı. Ayrıca Junkers anlaşmanın imzasından iki hafta geçmiş olmasına karşın 29 Ağustos 1925 tarihine kadar Dışişleri Bakanlığı ile Deutsche Orient Bank arasında yapılan kredi sözleşmesine imza koymamıştı. (ADAP, seri A, Bd XIV, belge no 40) Alman Ticaret Bakanı von Schlieben de 24 Ekim 1925'te Dışişleri Bakanı Stresemann'a yazdığı yazıda Dışişleri gizli fonundan Junkers'e yardım yapılmasına karşın Junkers'in tutumu konusunda çok dikkatli olunmasını dile getirmişti. (ADAP, seri A, Bd XIV, belge no 182). Junkers'in bu durumu Büyükelçi Nadolny'de kaygılandırmaktaydı. Zira ona göre Türk savunma sanayinin kurulması Almanya'nın Türkiye'deki faaliyetlerinin çok önemli bir kısmını oluşturmaktaydı. (ADAP, seri B, Bd III, belge no 25)

Junkers'in güven vermeyen durumu genel Alman politikalarında da kaygıya neden olmuştur. Bu durumu ve oluşan kaygıyı Alman Büyükelçiliği 21 Mayıs 1926'da Alman Dışişleri Bakanlığı'na olanca açıklığıyla şöyle aktarmıştır:

Junkers firmasının Dessau'daki finansal problemleri bana buradaki tutumumuz bakımından aşağıdaki saiklerin düşüncelerini bana veriyor.

Junkers firması iflasa giderse Kayseri'de kurulacak uçak fabrikasının yürütülmesi de mümkün olmayacaktır. Bu arada tesis ve işletme olarak fabrikanın yükümlendiği şirket TOMTAŞ'ta (Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi) ciddi dezavantajlar ortaya çıkacaktır. Bu durum şirketin sadece Alman payları değil Türk tarafı için de geçerli idi. Bu bilindiği üzere devlet eliyle yapıldığı için kararlı bir şekilde ciddi olarak Alman-Türk ekonomik ilişkilerinin toplamına etki yapacağı beklenmelidir.

Türk Savunma Bakanlığı'nın bu yoldaki başarısızlık ve güvensizliğin ortaya çıkması Alman firmalarla birlikte çalışmayı sarsabilir ve hesaba katılmalıdır ki sayısız projeler şimdi somut formların parçası olarak savunma endüstrisi bölgesinde sallantıya neden olabilir. Hatta bu bakanlığın siparişlerinin çok az bir miktarının Almanya'dan kullanılacağından endişe edilmektedir. Her halükârda Alman endüstrisine karşı bir geri çekilme durumu beklenmektedir.

Fakat diğer Türk bakanlıkları Alman firmalarının ekonomik kapasiteleri hakkında güvensizlik duyabilir ve şu da hesaba katılmalıdır; buradaki başarısızlık birlikte çalışılan diğer ekonomik bölgeleri de kapsayabilir.

Olabilirse Junkers firmasının iflas açıklamasından kaçınılması buyrulsun. (ADAP, seri B, Bd III, belge no 136)

Junkers ile ilgili olumsuz gelişmelerden Kemaleddin Sami Paşa da etkilenmişti. Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa, sürecin başından itibaren Ankara'da Junkers için çok çaba

harcamıştı. Junkers'in Ankara'daki görüşmelerinde Kemalettin Sami'nin özellikle kişisel arabuluculuğu olmuştu. Bu süreç içerisinde Ankara'ya da gelen Sami Paşa'nın da çabalarıyla görüşmeler olumlu sonuca götürülmüştü. Bir taraftan da son zamanlarda Türkiye'de Junkers'in sıkıntılı durumuyla ilgili çelişkili söylentiler yayılmıştı. Fransızlar güçlü propaganda yapmakta, Junkers'in battığını ve yükümlülüklerini yerine getiremeyeceğini her platformda söylemişlerdi. Diğer rakip Alman şirketleri de Junkers'e sağlanan avantajların kendilerine neden sağlanmadığını dile getirmişlerdi. Büyükelçi bu arada uzun süre Junkers'in görüşünü savunmuş ve Ankara'ya devamlı bu güvenceyi vermişti. Zira Junkers'in yükümlülüklerini yerine getireceğine güvenmek istemiştir. Şimdi Ankara'da büyükelçinin Junkers tarafından satın alındığı gibi rüşvetçi olarak da inanılmaya başlanmıştır. (ADAP, seri B, Bd III, belge no 155)

1926 yılı sonuna gelindiğinde artık Junkers'in iflası çeşitli mecralarda konuşulmaya başlandı. Dışişleri Müşaviri Baron von Richthofen'in bir raporunda konuyla ilgili Alman mercilerinin yaptığı bir toplantıda iflasın kaçınılmaz olduğu dile getirilerek bunun ne zaman açıklanacağı sorusu üzerinde duruldu.

Burada Junkers uçak şirketinin durumunun bütün Yakındoğu ile ilgili olduğu ve Junkers'in iflasının Türkiye ve İran'da Alman çıkarları açısından siyasi ve ekonomik olarak istenmeyen durumlara yol açacağı belirtilmekteydi. Fakat bundan kaçınılmayacağı da belirtilerek gelecekteki Alman prestijinin sarsıntısının hesaba katılmasına vurgu yapılmaktaydı. Bunun önüne geçmek için Türkiye'deki TOMTAŞ fabrikasının gerçek ve ahlâkî sorumluluk açısından Junkers tarafından sorumlulukların yerine getirilmesi istenmekteydi. Bu sağlandıktan sonra Dışişleri Bakanlığı tarafından iflas açıklamasının getirilmesi üzerinde durulmaktaydı. (ADAP, seri B, Bd III, belge no 244)

Bütün çabalara rağmen Junkers finansal problemlerini çözememiş ve sonunda iflas etmek zorunda kalmıştır. Bu bağlamda da Kayseri de Türkiye'nin ilk uçak fabrikasını kurmuş olan TOMTAŞ 28 Haziran 1928 tarihinde kapanmak zorunda kalmıştır.

3. Sonuçlar

TOMTAŞ Türkiye'nin ilk uçak fabrikası olarak Kayseri'de kurulmuştur. Fabrika Kayseri'de olmasına karşın kurumun merkezi Ankara olmuştur. Kuruluşunda Millî Savunma Bakanlığı/Millî Müdafaa Vekâleti, Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi Kemaleddin Sami Paşa ve Mustafa Kemal'in çaba ve inisiyatifleri özel bir yer tutmuştur. Türkiye için büyük ölçekli bir proje olmuştur. O dönem Türkiye bütçesinin yüzde ikisinden daha fazla bir tutar bu projeye ayrılmıştır. Kuruluşu ülke genelinde heyecana vesile olmuştur. Dönemin basın kuruluşları bu gelişmeye büyük coşkuyla okurlarına duyurmuşlardır. Yüksek devlet ricali açılış törenine kalabalık bir kitleyle katılmıştır.

Şirketin kuruluşu kapanışı gibi sancılı olmuştur. Şöyle ki daha kuruluş aşamasında finansal problemler yaşamış ve bunlara çözüm yolları aranmıştır. Junkers, TOMTAŞ'ın kuruluş sermayesine nakit para yatırmak istememiş, bunun karşılığı olarak lisans hakkını koymak istemiştir. Ancak bu istek Türk Hükümetince, özellikle de Başbakan İsmet Paşa'nın inisiyatifi ile reddedilmiştir.

Fabrikanın kurulma sürecinin ilk aşamasının bittiği 1926 yılında 19 adet 614.313 lira bedelli ve 11 adet 454.527 lira bedelli bomba ve keşif uçağı sipariş edilmek üzere Millî Savunma Bakanlığı ile Junkers firması arasında sözleşme imzalanmıştır. TOMTAŞ, faaliyette bulunduğu 1926-1927 yıllarında 30 adet A-20 L ve 3 adet F-13 uçağı üretmiş, bu üretimin yanı sıra bakım onarım faaliyetlerine de devam etmiştir.

Ancak kuruluş süreci de sorunlu olan Junkers'in ekonomik durumuyla ilgili haberler hızla yayılmıştır. Ayrıca Rohrbach Metalflugzeugbau GmbH, Arnst Heinkel Flugzeugwerke ve Dornier Metalbauten GmbH gibi Alman uçak firmaları Junkers'in devletçe desteklenmesine tepki göstermiştir. Türkiye tarafında da iflas söylentileri yatırımlarda isteksizlik yaratmış ve uçak

siparişleri verilmemiştir. Bu gelişmeler ve finansal sıkıntılar şirketin sonunu getirmiş ve TOMTAŞ 28 Haziran 1928 tarihinde lağvedilmiştir.

Fabrikanın kapanması aşamasında Junkers ile daha önceden yapılmış mevcut anlaşma bağlamında sürecin nasıl yönetileceği konusunda ihtilaflar ortaya çıkınca, ortaya çıkan ihtilafların nasıl çözüleceği konusunda sonuca ulaşmak hakeme başvurulması kararı alınmıştır:

TOMTAŞ'ın kapanmış olması beraberinde hukukî bir süreci de getirmiş olup konu bakanlar kurulunun gündemine taşınmıştır. Bakanlar Kurulu Junkers'in alacakları ve mal varlığı konusunda 27 Kasım 1929 günü şu kararları almıştır:

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Junkers Tayyare Şirketi arasında imzalanan 15.08.1925 tarihli mukavelename ve ona bağlı olarak kurulan TOMTAŞ ile yapılan anlaşmanın uygulanmasından doğan anlaşmazlıklar hakem huzuruna sevk edilmiş ise de olumlu bir sonuç elde edilemediğinden üçüncü hakemin seçimi esnasında şirketin iflası vuku bulmuştur. Kayseri'deki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alet ve malzemeden Hava Kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu Genel Kurmay Başkanlığından talep edilmesi üzerine fabrika ve onu içine alan şeylere sahip olabilmek için uzmanlardan oluşan bir heyete mahallinde incelemeler yaptırılarak Kayseri'deki mevcut tesisler ve fabrikayı içine alan her şeye 1.572.373 lira kıymet biçilmiştir. Yapılan müzakereler neticesinde iflas eden şirketin tüm mülk ve mal varlığı Türk Hava Kurumu'na 1.469.000 liraya satın alması, bu paradan kurumun şirketten alacağı olan 221.000 lira çıkarılarak kalan 1.248.000 liranın borçlara dağıtılmak üzere iflas masasına verilmesi ve bundan başka Junkers'in müflis şirkette mevcut olup Türk Hava Kurumu'na terk ettiği yarı hissesine ve bilumum feragat ve aklanmasına mukabil kurumun 520.000 lira daha ki toplam 1.768.000 lira vermesi kararlaştırılmak suretiyle fabrika ve onu içine alan bilumum mülklerin hukukuna sahip olacağı kararlaştırılmıştır. (Gediz, 1988, s. 30)

Daha sonraki süreçte de kurulan bir komisyonun çalışmaları sonucunda TOMTAŞ Milli Savunma Bakanlığı'na devredilmiştir.

Sonuç itibarıyla büyük umutlar bağlanarak ve o dönemdeki Türkiye bütçesine göre büyük sermaye konularak kurulan Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi, Alman Ortağı Junkers'in -Alman Dışişleri Bakanlığı'nın desteğine rağmen- finansal sorunlarını çözememesi sonucu -Kayseri'de fabrikanın açılmasına ve toplam 33 uçak üretmesine karşın- kapanmak zorunda kalmıştır. Bu durum Türkiye'nin Alman firmalarına olan güven sorununu da gündeme getirmiştir. Böylece Türkiye'nin ilk uçak fabrikasını kurması hayali akamete uğramıştır.

KAYNAKÇA

Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik 1918-1945/Alman Dışişleri Politik Belgeleri 1918-1945 (ADAP), seri A, Bd XIII, belge no 37).

ADAP. Seri A, Bd XII, belge no 31

ADAP. Seri A, Bd XIII, belge no 155

ADAP. Seri A, Bd XIII, belge no 194

ADAP. Seri A, Bd XIII, belge no 195

ADAP. Seri A, Bd XIII, belge no 217

ADAP. Seri A, Bd XIII, belge no 52

ADAP. Seri A, Bd XIV, belge no 182

ADAP. Seri A, Bd XIV, belge no 31

ADAP. Seri A, Bd XIV, belge no 40

ADAP. Seri B, Bd III, belge no 136

ADAP. Seri B, Bd III, belge no 155

ADAP. Seri B, Bd III, belge no 244

ADAP. Seri B, Bd III, belge no 25

Akşam, 8 Ekim 1926.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivleri (BCA), “Tayyare Bayramının Kutlandığı”, yer no: 30-10-0-0/189-286-9, tarih: 27.01.1927

BCA, “Avrupa’dan Satın Alınmasına Karar Verilen 16 Adet Brege Uçağının Pazarlıkla Satın Alınması”, yer no: 30-18-1-1/9-26-10, tarih: 19.05.1924.

BCA, “Hükümetin Bir Tayyare Fabrikası Kurmak Amacıyla Junckers Şirketi ile Yapacağı Sözleşmenin İmzası İçin, Maliye Vekili Hasan Bey’e Yetki Verilmesi”, yer no: 30-18-1-1/15-50-20, tarih: 05.08.1925.

BCA, “Merkezi Ankara Olmak Üzere Tayyare ve Motor TAŞ İç Tüzüğü’nün Tasdik Edilerek Kurulmasına İzin Verilmesi”, yer no: 30-18-1-1/16-67-6, tarih: 25.10.1925.

BCA, “Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi’nin teşekkül şeklini gösterir TC Hükümeti İle Junkers Şirketi Arasında Yapılan Sözleşme”, yer no: 30-18-1-1/26-63-2, tarih: 20.11.1927

BCA, “Türkiye’de Hava Nakliyat ve Uçak Fabrikası Kurulması Hususunda Junkers ve Frankoromen [Franco-Roumanie] Şirketlerinin Tekliflerinin Değerlendirilmesi”, yer no: 30-18-1-1/10-41-48, tarih: 27.08.1924.

BCA, yer: 230-0-0-0/8-26-23, tarih: 18.12.1924.

Dervişoğlu, F. (2014). “İstikbalini Göklerde Arayan Ülke ve Türk Havacılık Sahasında Alman Menfaatleri Işığında Bir Ortaklık: Tomtaş”, *Cumhuriyet International Journal of Education (CIJE)*, S. 3 (3), s. 68-82.

Erenli, M. (1985), “Atatürk ve Havacılık”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 2(4): 215-244.

Gediz, E. (1988). “Türk Havacılık Sanayinin Tarihçesi”, *Uçantürk*, Ankara Haziran 1988.

Göze Kaya, D-Durgun, A. (2009) “1923-1938 Dönemi Atatürk’ün Maliye Politikaları: Bütçe ve Vergi Uygulamaları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi SBE Dergisi*, 19: 233-249.

İkdam, 8 Ekim 1926,

Koçak, C. (2103). Türk-Alman İlişkileri (1923-1939). Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Okar, A. (2004), *Türkiye’de Tayyarecilik 1920-1924*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları 2004.

Son Saat, 8 Ekim 1926,