

"Malum İsmet İnönü hırslı bir liderdir, karşısına çıkana hiç acımaz. Nuri Beyin yükselişinden de rahatsız olur ve gardını almaya bakar. Çünkü o günlerde siyaset sahnesi inişlere çıkışlara gebedir, sürpriz isimler büyük patlamalar yapabilirler ki Paşa buna katlanamaz. Nitekim CHP'li bürokratlar işareti alır, önce Yeşilköy'ü istimlak eder, ardından Gök Okulunu kapatırlar. Yurt dışı talepleri hâlâ vardır ama ihracatı zorlaştırır, müşterileri bıktırırlar..."



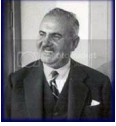
"30 sene erken gelmişim kızım; 30 sene sonra gelseydim, bütün projelerimi yerine getirebilirdim..." N.D.

Mühürdarzadeler'in Nuri'si 1886'da Divriği'de doğan bir vatan evladıdır. Yüreği memleket aşkıyla yanar. Düşünün daha Maliye Mektebi'nde okurken tahsilini yarıda bırakıp gelir, Divriği'nin yalınayaklı çocuklarına muallimlik yapar. Ziraat Bankası, Maliye Nezareti derken memurlukta yükselmeye başlar. Gelgelelim amirlerine yaranamaz. Dokuzuncu köyden de kovulur ama doğrudan cayamaz. Gün gelir memuriyetten sıkılır ve istifasını sunar.

Nuri Bey Mütareke yıllarında ticarete atılır ve ürettiği "Türk Zaferi" adlı sigara kağıdıyla büyük bir servet yapar. Ancak sigara kağıdı ticareti "İnhisarlar İdaresi"nin tekeline alınınca (1925) kardeşi Mühendis Abdurrahman ile birlikte taahhüt işlerine soyunurlar. Karabük Demir Çelik, İzmit Selüloz, Sivas Çimento ve Bursa Merinos gibi dev tesisleri kurar, yüklendikleri işlerden yüzlerinin akıyla çıkarlar. Ardından demiryolu ihaleleri alır mesela Sivas-Erzurum hattını (sadece bir yılda) tamamlar, ardından Afyon - Dinar, Fevzipaşa - Diyarbakır, Irmak - Filyos hatlarını (tamamı 1250 km) hizmete sunarlar. İşte bu yüzden Soyadı Kanunu çıkınca ona "**Demi**
rağ"¹ uygun bulurlar. İstanbul Hali, Eceabad-Havza yolu gibi sayısız işe imza atan ikili, memleketi 50 çeşme ile donatıp (su getirmek için dağları yararlar) dua alırlar.

BAĞIŞLAMAKTANSA

O günlerde iktisadi gücümüz malumdur... Bütçemiz 200 milyon liraya bile varmaz. Eh bununla da ancak devlet çarkı döner, ordu filan donatılamaz. Silahlı kuvvetler tayyare ihtiyacını bağışlarla karşılar. Uçağın kuyruğuna elini cebine atan zengin ya da para toplayan vilayetin adını yazarlar. Mesela Vehbi Koç kampanyaya 5 bin lirayla katılır, Abdurrahman Bey 120 bin lirayı çıkarıp önlerine koyar.



Neyse uzatmayalım, bizimkiler, döner dolaşır cömertliği ile tanınan **Nuri Demirağ**'ın kapısını çalarlar. Nuri bey “

taşıma suyla değirmen dönmez

” deyip noktayı koyar ve kimsenin aklına gelmeyecek bir teklif yapar. “

Siz bana izin verin, memlekete hem tayyare fabrikası, hem pilot okulu, hava meydanı, havayolu ne lazımsa kurayım

” der hedefini “büyük” tutar. Muhataplarının itiraz edecek halleri yoktur ya, “

tamam o halde

” der, el sıkışırlar.

Dost meclislerinde “Göklerine hakim olamayan milletler, değil zeminde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkumdurlar”, “Zafer kartalı süngünün ucundan kalktı, tayyare kanadının üstüne kondu” gibi parlak vecizeler söyleyen Nuri Demirağ aklını tayyare ile bozan bir mecnun değildir, o hesabını iş adamı gibi yapar.

İlk işi birkaç iş bilen mühendis ve becerikli teknisyeni peşine takıp Avrupa'daki fabrikaları gezmek olur. Almanya, Çekoslovakya ve İngiltere'ye uzanan turdan sonra kaliteli bir tayyare yapabileceklerine adları gibi inanırlar.

FABRİKA SİVAS'A

Nuri Bey'e göre lisans alıp kopyacılıkla oyalanmaktansa kendi dizaynlarını ortaya koymalı ve “marka” olmalıdırlar. Zaten Batılılar teknolojik modelleri sır gibi saklar, sadece demode tiplerin montajı için işbirliğine yanaşırlar. Halbuki bizim çocuklarımız daha iyisini de yapar, onlara fark atar. Yeter ki ellerinden tutsunlar.

Nuri Demirağ on yıllık bir program hazırlatır (1936). İlk işi Beşiktaş'ta (bugün Deniz Müzesi olarak kullanılan) merkez binayı yaptırmak olur ve burada “Ar-Ge” çalışmaları başlar. Hakiki fabrikayı Sivas Divriği'de kuracak, memleketin adını dünyaya duyuracaklardır.

Bu teşebbüs Batılı sanayicileri telaşlandırır, Alman ve İngilizler tedbirlerini alırken, Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği Başkanı Mr. Todd eteğini tuttuğu gibi İstanbul'a koşar..

Uzatmayalım, Nuri Bey Beşiktaş'taki araştırma binasında ilk uçağını yapmakta zorlanmaz. Ancak bunu test etmek için bir piste ihtiyaç vardır. Bu yüzden Yeşilköy'de Elmas Paşa Çiftliği'ni satın alarak, 1559 dönümlük arazi üzerine, 1000x1300 metre ebadlarında bir uçuş sahası açar. Kenarında uçak tamir atölyesi, hangarlar, filan...

GÖK MEKTEBİ



İstikbalin pilotları için hazırlanan Gök Mektebi ve 150 yataklı bir yurt binası da pistin yanında yer alırlar. Türk gençlerine havacılığı sevdirecek, uçuş eğitiminin yanı sıra teknik bilgilerle de donatırlar. Eksiklerimiz var mı diye davet edilen Washington Notrdam Üniversitesi Havacılık hocası Prof. Brown “*Türkler tayyarenin ne büyük bir servet ve kudret olduğunu iyi anlamışlar. Eğer bu gibi okullardan yetişen sivil tayyarecilerimiz olmasaydı, Cihan Harbinde sarf ettiğimiz gayretleri inkişafa muvaffak olamazdık*” açıklamasını yapar.

Nuri Bey, bir taraftan **Vecihi Hürkuş**'a sponsor olurken, **Selahaddin Alan**'ı (Fransa'da ciddi bir eğitim almıştır) kadrosuna katar. İngilizce ve Almanca'yı da ana dili gibi bilen genç mühendis “Türk tipi” uçakların planını hazırlamak için gece gündüz masa başından kalkmaz. Ardından ustaları işçileri yönetir ve gıcır gıcır bir tayyareyi ortaya koyar. Nuri Demirağ ellerini oğuşturur durur, içi içine sığmaz. Çelik kuşu hemen deneme uçuşuna alırlar. Pilot bizzat **Selahattin Alan**

'dır ve rahatlıkla kalkar turunu tamamlayıp tekerlekleri meydana koyar.

Takdir edersiniz ki 30'lu yıllarda tayyare üreten bir adamın fazlaca müşterisi olmaz. Uçak bu, güllü lokum değil ki mahalle bakkalında satıla. Nitekim Nuri Demirağ'dan da mal talep edecek iki adres vardır. Biiir THK... İkiii THY.

GÖRÜNMEZ KAZA

THY, bir havayolu firması kurma hazırlığı içinde olan Demirağ'ı hasım görür, palazlanmasından hoşlanmaz. THK ise 65 planör ve 10 adet eğitim uçağı sipariş vermesine rağmen çamura yatar.



Nasıl mı? Şöyle: Selahaddin Alan'ın yaptığı eğitim uçağı Yeşilköy'deki tecrübe uçuşlarından alınının akıyla çıkar, THK idarecileri de bunun farkındadırlar. Aynı testlerin Eskişehir İnönü meydanında da yapılmasını arzularlar. Selahaddin heyecan içindedir, bu işe de atlar, tayyareyi bizzat İnönü'ye götürmeye kalkar. Nuri Bey mani olamaz, “o işi pilotlara bıraksak” cümlesi

ağzında donar. Genç mühendisin hevesini kıramaz. Halbuki o inşa tekniğinde usta olmasına rağmen iyi bir sürücü sayılmaz. Hepi topu beş on saat uçmuştur o kadar... Kaldı ki İnönü Hava meydanını bilmez, yönü yöreyi tanımaz. THK'nın meydanı da diğerleri gibi çimdir, hayvanlar piste girmesin diye dört bir yanına hendek kazarlar. Olacak bu ya Mühendis Selahaddin, İnönü'ye problemsiz ulaşır, lâkin yere "pistten önce" iner ve göz göre göre hendeğe yaklaşmaya başlar. Evsahipleri gözlerini yumarlar, nitekim olan olur bir çatırtı patırtıdır kopar. Kendisinden çok şey beklediğimiz mühendisimiz vefat eder, uçak enkaza çıkar.

ELİNDEN TUTULSA

Gönlü zaten yabancı uçaklardan yana olan THK, fırsatı kaçırmaz, siparişleri iptal eder, kapısını Türk müteşebbislere kapar. Nuri Demirağ "nerede isterseniz deneme uçuşu yapabiliriz" diye yırtınsa da muhatap bulamaz. Bilirkişi heyetinin lehte raporuna rağmen bu derin kurumla uğraşmak boyunu aşar.

Neyse mevzumuza dönelim Demirağ bu kez dış piyasayı tırmalamaya başlar, nitekim İspanya, İran, Irak ve Suriye'ye tayyare satar. Ama adamlara Türkiye'de neden satış yapamadığını bir türlü anlatamaz. THK o hengamede bir Fransız firmasından üretimden kalkmış Henrio uçaklarını alır, bu demode külüstürler kısa sürede hurdaya ayrılırlar. Elin oğlu müteşebbisinin önüne devletin imkanını koyarken bizde devlet, "var gücü ile" evladına çelme takar. Derken tenkidler tehdite döner, desteklerle kösteklerin oranı dayanılmaz olunca fabrikaya kilit vururlar.

Halbuki devrin önde gelen mühendislerinden **Mehmet Kum** "*Dünyanın pek çok yerinde arkadaşlarım var ve bu uçaklarla binlerce saat uçuş yaptılar. Hiç birinin burnu dahi kanamadı. Ben bu uçaklarla 600 saatten fazla uçtum ve mesleğimi ortaya koyarak söylüyorum Dünya standartlarının üzerindedir*" der ama Devletçi kafalar Fransızla anlaşır, Anadolu çocuklarına Fransız kalırlar.

TUHAF HESAPLAR



Türkiye'de üretilen ilk yolcu uçağı "Nu D.38" ilk şehirlerarası uçuşunu 26 Mayıs 1944 günü İstanbul'dan Ankara'ya yapar ve özel firma olarak sivil havacılıkta bir sayfa açar. Nu D.38 saatte 325 kilometre hız yapabilmekte ve 1000 km uçabilmektedir. Kaldı ki istendiğinde fevkalade bir bombardıman ve avcı uçağına dönüşebilir. Ancak onun da karşısına bürokratik barajlar çıkar.

Nuri Bey ister istemez bildiği işe döner yine inşaat ve teahhüd işleri kovalar. Daha o yıllarda mükemmel bir Boğaz Köprüsü projesi hazırlayıp devletlülerin önüne koyar. Bu projeye bin bahane ile karşı çıkar, köy imar planlarını ise sümen altı yaparlar. Yine onun hayallerinden olan "Mesude Demirağ Doğum Hastanesi" belediyeden "çok büyük olduğu için" (!) onay alamaz. Halbuki bu proje için devletten kuruş istemez, sadece 17 doğum yapıp vefat eden bir Türk anasının adını yaşatmaya bakar. Demirağ'ın Milli mücadeleye bizzat katılması önemli değildir, o devirde CHP'li olmayı "sakıncalı" sayarlar.

ADRES POLİTİKA'YA

Malum İsmet İnönü hırslı bir liderdir, karşısına çıkana hiç acımaz. Nuri Beyin yükselişinden de rahatsız olur ve gardını almaya bakar. Çünkü o günlerde siyaset sahnesi inişlere çıkışlara gebedir, sürpriz isimler büyük patlamalar yapabilirler ki Paşa buna katlanamaz. Nitekim CHP'li bürokratlar işareti alır, önce Yeşilköy'ü istimlak eder, ardından Gök Okulunu kapatırlar. Yurt dışı talepleri hâlâ vardır ama ihracatı zorlaştırır, müşterileri bıktırırlar.

Nuri Demirağ *"Memlekete havameydanı, mektep, fabrika, hastane kazandırmak bana mı kaldı, çekilir kenara, paramı yerim"* demez! Benzer tıkanıklıklara son vermek için **"Milli**

Kalkınma Partisi

"ni kurar, Halkçıları halka şikayet etmeye başlar (1945). Bu arada siyasete de renk getirir, dinleyicilere kebab ekme dağıttığı için gazeteciler MKP'yi "Kuzu partisi" diye alaya alırlar. Haddi zatında politika onun gibi dosdoğru insanların işi değildir, hasımları bolkepçeden atıp tutarken o ütöpik vaadler vermekten kaçır.

Kaldı ki siyaset ekip işidir bir Nuri Demirağ bin sandığın başında duramaz. Rey çalmaktaki engin tecrübesiyle tanınan CHP partizanlarıyla aşık atamaz. Nuri Demirağ bir sonraki seçime Demokrat Parti saflarında katılır ve Sivas mebusu olur. Ancak meclise girmenin her şeyi çözmediğini anlar. **Elinde kalan uçakları kilo hesabı hurdacılara satar ve defteri kapır.** Nuri Demirağ'ın başına gelenler havacıları derinden yaralar, yatırıma niyetlenenler ayaklarını denk alırlar.

İrfan Özfatura, Türkiye Gazetesi

İlgili yazılar:

<http://www.habitat.org.tr/basari/588-ucak-uretimi-2.html>

<http://www.habitat.org.tr/basari/488-nuri-demirag-gok-okulu.html>