



Dünyaya 30 Yıl Erken Gelmiş Bir Müteşebbis **NURİ DEMİRAĞ**

Prof. Dr.
M. Fatih DERVİŞOĞLU

Göklerine hâkim
olamayan
milletlerin âkıbeti
felâket olacağına
kat'iyen kaniim.
Bunun içindir
ki, göklerine
hâkim olmayan
milletler yerlerde
sürünmeye, yerin
dibinde çürümeye
mahkûmdur.

Nuri Demirağ, 1930-40'lı yıllarda Türkiye'nin en zengin adamıdır. Bugün "Sabancı, Koç gibi zengin" tabiri o yıllarda "Demirağ gibi zengin" şeklinde kullanılmaktadır. Bu yazıda Nuri Demirağ'ın ibretli hayat hikâyesi kısaca anlatılmaya çalışılacaktır.

Dünyada çok az insan yaratılışının sırrına ererek, hayatını ona göre biçimlendirir. Nuri Bey servetinin kendisine emanet olduğunun şuuruyla varlığını ülkesinin menfaatine ve hayır işlerine harcamayı şîâr edinmiştir. Çalışkanlığı, dürüstlüğü, hayırseverliği, vatanseverliği, kendisini doğduğu topraklara devamlı borçlu hissetmesiyle sonraki nesillere misal olmaya hak kazan-

maktadır. Tarih ilmi zaman içinde, kamu vicdanının baskısıyla, değer hükümlerini yeniden sorgulamaya, yeni bakış açıları geliştirmeye yönelir. Millî Şef döneminde engellenmiş, hırpalanmış, ileri görüşlü olduğu için hayalperestlikle itham edilmiş; kurduğu muhalefet partisi MKP'nin toplantılarında, tarihi misafirperverliğimiz gereği ziyafetler vererek kuzu ikram ettiği için, partisinin adı "kuzu partisi" diye hafife alınmış; uçak sanayî kurmak için kolları sıvadiğında yabancı lisansla üretime hayır dediği ve iktidara şirin görünmediği için iflasın eşiğine getirilmiştir. Buna mukabil, aradan yarım asır geçmesine rağmen yaptığı binalar, demiryolları dimdik ayakta durduğu gibi, dün hayal denilen projeleri

de bir bir hayata geçmiş bulunuyor. Cumhuriyet Üniversitesi Eğitim Fakültesi öğrencileri bürokratik engelleri aşarak demiryollarıyla gitmeyi başarmasalar bile, dört otobüsle “Nuri Demirağ’a Saygı” adıyla Divriği’ye gezi düzenleyip, Nuri Demirağ Ortaokulu¹ Muhsin Ertuğrul Tiyatro salonunda “Nuri Demirağ’ı Anma Toplantısı” yapıyor; yine bir Sivas Gazetesi² bugünlerde Sivas Hava Alanına Nuri Demirağ ismi verilmesi konusunda kampanya başlatıyor.

ROMAN GİBİ BİR HAYAT

Nuri Demirağ, Divriği’nin köklü ailelerinden “Mühürdarzâde”lere mensuptur. Babası Ömer Bey Divriği Müstaklikli görevini yürütmektedir. Annesi Aşşe Hanım ise Muratzadeler’in³ torunudur. Mühürdar ailesi 1886 yılında Mehmet Nuri, üç yıl sonra da Abdurrahman Naci ismi verilen iki erkek çocuk sahibi olur. Ömer Bey’in vazifeli olarak bulunduğu Yıldızeli ilçesinde bir kaza sonucu ölümü (1889) ile Aşşe Hanım iki oğlu, henüz üç yaşında olan Nuri ve üç aylık Abdurrahman Naci ile baş başa kalır.⁴

1906 senesinde karşısına çıkan bir iş ilânı hayatının akışının bir anda değiştirir. Ziraat Bankasına memur alınacaktır. Nuri Bey’in, iş başvurusu olumlu karşılır. Ziraat Bankası Kangal Şubesine memur olarak tayini edilir.⁵ Ziraat Bankasındaki memuriyet hayatı Nuri Bey’in malî, idarî konularla genç yaşta ilk yüzleşmesiydi. Nuri Bey, memuriyetteki ilk tecrübesini, devlet kurumlarına nispetle zamanın ileri seviyede yö-



netim ve idare anlayışına sahip Ziraat Bankası çatısı altında kazandı. Kangal’da bir buçuk sene çalıştıktan sonra Ziraat Bankasının Koçgiri (Zara) şubesine tayin edilir.

Meşrutiyetin ilan edilmesinden sonra Maliye teşkilatında büyük bir yenileşme hareketi başlamıştı. Maliyeye yeni memurlar alınıyor, Ziraat Bankasından yetişenler tercih ediliyordu. 1911 yılında Nuri Bey İstanbul’a geldi ve Maliye Nezaretinde memuriyete başladı.⁶ Burada ilk görevi, Hasköy Mal Müdürü yardımcılığıdır.⁷

Nuri Bey, memuriyetine devam ederken, İstanbul’un imkânlarından istifade etmeyi de ihmal etmiyordu. Mesleki bilgisini ilerletmek için yeni kurulan “Maliye Mekteb-i Âli”sine kaydolmuştu. Darülfünun’da verilen konferansları takip ediyor; tarih, edebiyat ve felsefe alanlarında bilgisini artırmaya çalışıyordu. Nuri Bey, İstanbul’da memuriyet hayatına başladıktan yedi sekiz sene sonra, Maliye teşkilatında düzenli bir şekilde yükselerek “Maliye Şubeleri Müfettişliği” mevkiine kadar ulaşmıştır.⁸ Nuri Demirağ’ın İstanbul’da

1 Bugün ismi “Nuri Demirağ Endüstri Meslek Lisesi” olarak kullanılmaktadır.

2 “Bizim Sivas Gazetesi”

3 Muratzade Hacı Ali Efendi, II. Mahmut devrinde İstanbul kadısıydı. Halet Efendi’nin kadrine uğrayarak Divriği kazasına sürgün edilmişti.

4 Ziya, Şakir, Nuri Demirağ Kimdir?, İstanbul 1947, s. 12.

5 y. a.g.e, s, 21 vd.

6 y.a.g.e, s.52.

7 y.a.g.e, s.30.

8 y.a.g.e, s.37.



Maliye Bakanlığı kadrosunda çalıştığı yıllar mütareke günlerine denk düşmekteydi. İstanbul işgal altında bulunuyordu. İstanbul'da Müslüman halk, bilhassa devlet memurları, görevleri icabı muhatap oldukları gayri millî unsurların gurur kırıcı davranışlarıyla karşılaşabiliyorlardı. Gayri Müslim nüfusun yoğun olduğu Beyoğlu, Galata semtleri o günlerde Türklerin mecbur kalmadıkça uğramayı istemeyecekleri muhitlerdi. Ziya Şakir, Nuri Bey'in memuriyetten ayrılıp ticarî hayata atılması konusunda şunları anlatır: "Bir gün görevi gereği, Maliyenin Tatavla (Kurtuluş) şubesine uğramak zorun-

da kaldı. Maliye dairesinden çıktığı anda etrafını saran beş on palikarya tarafından başındaki fesi alınarak yerlerde çiğnenmek suretiyle hakarete uğradı." Şakir, millî gururu zedelenen Demirağ'ın yaşadığı bu hadiseyle, bütün bir hayatının akışını değiştirecek önemli bir karar aşamasına geldiğini, "Millî haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem!"⁹ dediğini ve devlet memuriyetinden istifa ettiğini anlatır.¹⁰

9 y.a.g.e, s. 38.

10 y.a.g.e, s. 38.

O tarihlerde, memleketin ticari hayatını kontrol edenler tamamen gayri Müslimlerdir. Nuri Bey, başarılı olmasının tek şartının çok çalışmaktan geçtiğinin şuuru içinde büyük bir şevkle işine başlar. Hedefi ilk on yıl içinde sermayesini bir milyon lira seviyesine çıkarmaktır.¹¹ Küçük bir sermaye ile başladığı iş hayatında, sarma sigara kâğıdı imalatı sahasında büyük atılım gerçekleştirir. Nuri Bey, bu sahada yatırım yapan ilk Türk işadamıdır. "Türk Zaferi" adını verdiği sigara kâğıdı markası ona iş hayatındaki ilk tecrübeyi ve gerekli sermaye birikimini temin eder.

Nuri Bey, 1920 yılında "Mühürzâde Kantariye İthalat-İhracat Tütün Gümrüğü Şirketini" kurdu.¹² Şirketini kurduğunda kırk yaşında idi ve ticaret hayatında artık önemli yere sahip bir işadamıydı. Millî Mücadele sona erdiğinde ise 84000 TL sermaye birikimine sahip bir işadamıdır. 1924 yılında çıkarılan 449 sayılı kanunla Samsun-Sivas demiryolunun yaptırma yetkisinin Nafiâ Vekâletine verilmesinden sonra yapılan eksiltmede Nuri Bey hattın ilk 7 km.lik kısmının ihalesini 210.000.- TL'lik teklifiyle kazanmıştır.

Tüccarlıktan İşadamlığına

Demiryolu sektöründe ilk Türk müteahhitleri, taşeron düzeyinde muallim mühendis Ali Haydar ile ortağı Doktor Haydar Bey olmuştur. Samsun-Sivas demiryolu hattı inşasına İ. Dünya harbi sebebiyle müteahhit firma Regie General Şirketince son verilmişti. Ankara-Erzurum hattı yapımı, teşkil edilen 14 inşaat taburunun çalışması ile Kırıkkale'ye kadar götürülebilmişti. 1920'de hattın tamamlanması B.M. Meclisinin öncelikli

11 Metin Ergin, "Hayatta Muvaffak Olmuş İşadamlarımız Nuri Demirağ", Yirminci Asır, S.2, YIL, 1, 23. Ağustos 1952, s. 4.

12 Necdet Sakaoğlu, "Demirağ, Nuri" Dünyeden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C.3, İstanbul.1994, s.20.

işleri arasında yer almasına rağmen ancak 1924 yılında 449 sayılı yasanın çıkmasından sonra ele alınabilmisti.

Kanunla Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy demiryollarının inşası için 65 milyon lira tahsisiyle inşaat tekrar başlatılmış, Samsun-Kavak arasındaki ilk kısım ihalesini Mühürdarzâde Nuri Bey üstlenmiştir.¹³ Demiryolu müteahhitliğindeki bu ilk adım Nuri Bey'in mesleki kariyerinin de başlangıcı olduğu gibi, onun şahsında Türk müteahhitlerinin de alandaki önemli adımlarındandır. Müteahhip yıllarda Türk müteahhitleri yabancı firmalar karşısında inşaat sektöründe başarıyla ilerleyeceklerdi.

Osmanlı'nın Rüyası, Cumhuriyet'in Başarısı: Sivas'ı Erzurum'a Demiryollarıyla Kavuşturmak

Sivas-Erzurum demiryolu hattı inşaatına, 4 Eylül 1933 tarihinde¹⁴ Sivas Kongresi'nin yıldönümünde törenle başlanmış, Sivas-Tecer demiryolu hattı inşaatı 19 Aralık 1935'te,¹⁵ Sivas-Divrik arası demiryolu hattı ise 20 Kasım 1937'de işletmeye açılmıştır.¹⁶ Demiryolu hattının Erzincan'a kadar olan kısmının tamamlanması 8 Ekim 1938, açılışı ise 19 Aralık 1938 tarihinde yapılmıştır.¹⁷ Sivas-Erzurum demiryolu hattı; tamamlandığında 548 km uzunluğu, 22422 m uzunluğundaki 138 tüneli, 22 demir köprüsü, yaz günlerinde bir günde çalışan sayısı 27 bini bulan işçi mevcuduyla¹⁸ Türk müteahhitliğinin iftihar vesilelerinden birisidir.



13 Necmettin Deliorman, Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri, İstanbul Nu. D. Matbaası s,15, İ. Çavlı, "Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı", Bayındırlık İşleri Dergisi, yıl. 5, S. 6, Kasım 1938, s.57-57.

14 Cumhuriyet, 13 Haziran 1933.

15 İstatistik Yıllığı, İ.U.M, 1949, s. 364.

16 İstatistik Yıllığı, İ.U.M, 1949, s. 364.

17 Ayın Tarihi, no.61, 1. Kanun 1938, s,7.

18 T.C Nafiâ Vekaleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl 6, S6, II. Teşrin 1939, 20-34.

"İstikbâl Göklerde!" Öyleyse...

Necmettin Deliorman tarafından tertip edilen, "Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri" isimli kitapta Demirağ, "Esas Gayeye Doğru" başlığı altında 1932 yılında belirlediği misyonunu şu sözleriyle ifade etmektedir: "Göklerine hâkim olamayan milletlerin âkıbeti felâket olacağına kat'ıyyen kaniim. Bunun içindir ki, göklerine hâkim olmayan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur." Demirağ, Atatürk'ün sağlığında, inşaat ve demiryolu müteahhitliği çalışmaları sırasında, devletle ilişkilerinde başarılı bir işadami portresi çizerken, sermayesini ülkenin ihtiyaç duyduğu bir alana, uçak sanayi alanına yatırarak riske girmeyi göze almıştı.

Uçak sanayi alanına yatırım yapmayı planlayan Nuri Bey, 1936 yılında bu düşüncesini hayata geçirecek ilk adım olarak Beşiktaş'ta bir etüt atölyesinin temelini atarken Divriği'de ana fabrika, Yeşilköy'de¹⁹ bir hava meydanı inşaatı başlatır. Burada imal ettiği uçakları uçuracak ve pilotlar yetiştirecek bir "Gök Okulu" ve tamir atölyesini kurar. Türk Hava Kurumunun kendisine sipariş verdiği 65 planör ve 12 eğitim uçağını imal etmek üzere çalışmaya başlar. En büyük yardımcısı, ortak ederek teknik kadrosunun başına geçirdiği Mühendis Selâhattin Alan Bey'dir. Uçak üretimi devam ederken Yeşilköy Gök Okulu'nda Havacılık eğitimi dersleri de bir yandan sürdürülmekte, havacılığı teşvik için her fırsatta gösteriler yapılmaktadır.

Preveze Zaferi Böyle Kutlanır!

28 Eylül 1942'de Preveze Zaferi'nin 404'üncü yıldönümü münasebetiyle Beşiktaş Barbaros Türbesi önünde bir anma töreni vardır. İkinci Dünya



¹⁹ Halen Yeşilköy Hava Alanının bulunduğu saha.

Savaşın'nın özellikle Avrupa ve Uzak Doğu Asya'da bütün şiddetiyle devam ettiği bir devirdir. Aniden motor gürlütüleri semayı kaplar. Akabinde gökyüzünde uçerli kollar halinde dokuz tayyare süzüle süzüle Beşiktaş Meydanı'nı üzerinde görülür. Bir Türk müteşebbisi eliyle ve Türk çocukları idaresinde gerçekleştirilen ve o güne kadar başka misali olmayan bir havacılık gösterisi izlenir.²⁰

Demirağ bir yandan da Türk Hava Kurumu için, kendisine sipariş edilen 12 eğitim uçağı ve planör imalatına devam etmektedir. Şartnamelere uygun olarak imal ettiği uçakların uçuş tecrübesi sırasında uçak düşmüş, Mühendis Selahattin Alan şehit olmuştur. Bu üzücü kaza ile Demirağ, Türk havacılık tarihinin büyük değeri, yatırımının teknik desteğı Selahattin Alan Bey'i kaybetmekle kalmamış aynı zamanda Millî bir uçak sanayini mümkün görmeyen çevreler için de fırsat doğmuştur.

Nuri Demirağ, Türk Hava Kurumunun uçak siparişlerini iptal etmesine rağmen çalışmalarına ara vermez, hukuki mücadelesi devam ederken "Nu D.38" isimli ilk Türk yolcu uçağının tamamlandığını açıklar. Tayyarenin modeli Türk mühendisleri tarafından çizilmiş, motor hariç bütün aksamı Türk işçisinin emeğıyle ortaya getirilmiştir Uçak çift motorlu, altı yolcu kapasiteli ve gövdesi alüminyumla kaplıdır, gereğinde bombardıman uçağı olarak kullanılması mümkündür.²¹

Bir Müteşebbis Böyle Engellenir!

Nuri Demirağ, 1943 yılında Türk Hava Kurumu tarafından siparişi

iptal edilen uçaklar ve Devlet Hava Yolları tarafından nakliye uçağı olarak kabul görmeyen Nu D.38 model uçaklarının kabulü için sıkı bir hukuk mücadelesine girişmiş ama beklentisi hiç bir zaman gerçekleşmemiştir. Birlikçi raporlarının lehine olmasına rağmen mahkeme kararları aleyhine neticelenmiştir. Eskişehir'de yapılan incelemelerde uçuş testlerinde Türk Hava Kurumu; imalatı teknik şartnameye uygun olmadığı gerekçesiyle uçakların kabulünü reddetmiş; hiçbir teşebbüs bu kararı değiştirememiştir.²²

Nu. D 38 uçağı Ankara-İstanbul arasında bir müddet seferlerine devam etmiş; Bursa, İzmir, Atina, Selanik'ten sonra yurt içinde Sakarya, Eskişehir, Kayseri, Sivas'a seferler düzenlemiş hatta Divriğı'de Nuri Demirağ uçak pistine iniş yapması bile hükümet çevreleri ve mahkeme kararlarında bir değişiklik meydana getirememiştir.²³ Konuyla ilgili görüş bildiren uçak mühendisi Şükrü Er; Selahattin Alan'ın bu uçakla defalarca uçtuğunu Anadolu turu dahi yaptığını; bu durumun millî servetin tamamen batırılması için geçerli mazeret olmadığı görüşündedir.²⁴

Türkiye'de en başından beri yerli bir havacılık endüstrisinin imkân dâhilinde olmayacağına inanan grupta yer alanlar, yerli bir tasarımı bırakın lisanslı imalat yapılmasına bile kökten karşıdırlar. Demirağ'ın Türk modeli uçak hayalinin bu kargaşa içinde "hayal mahsulü" haline gelmesi boşuna değildir.

"Büyük Kalpli Vatandaş"

Nuri Demirağ, 1930'lu-1940'lı yıllarda Türkiye'nin en zengin birkaç kişisinden birisi idi. Soyadı kanu-

nuna kadar "Mühürzade Nuri Bey" ismiyle anılmış; 1934'te kardeşiyle birlikte demiryolu müteahhidi olmaları nedeniyle ve Atatürk'ün emriyle "Demirağ" soyadını almışlardı. Mesude Hanım'la evli olan Nuri Demirağ; Mefkûre, Şukufe, Süveyda, Süheyla, Gülbahar ve Turan Melek isimli altı kız, Galip ve Kaya isimli iki erkek olmak üzere sekiz çocuk sahibiydi.

Nuri Demirağ, Üsküdar Paşalimanı sırtlarındaki Hüseyin Avni Paşa Korusu'ndaki köşkte otururdu. Evde hizmetçiler bulunduğu halde yemekleri eşi Mesude Hanım pişirirdi. Anlatıldığına göre Demirağ prensip sahibi ve mütevazı bir insandı. Köşkün kapısında bir otomobil ve fayton devamlı hazır beklediğı halde çocukları okula giderken bu araçlardan istifade edemez, çocukları okula belediye otobüsüyle giderlerdi. Vasıtalara sadece acil durumlar içindi.²⁵

1938 Erzincan felaketi esnasında Ankara'da bulunan Demirağ hemen Erzincan'a depremzedelerin yardımına koşar. Necmettin Deliorman, Demirağ'ın İstanbul'dan sevk ettirdiğı ihtiyaç malzemesinin şehre ulaşan ilk yardım malzemeleri olduğunu söyler.²⁶

4 Şubat 1935 tarihli Son Posta gazetesinde Divriğı'nin son günlerde gittikçe geliştiğini, demiryolunun geçmesi ve bir ortaokula kavuşması halinde daha da gelişeceğini haber vermektedir. Aynı gazetenin 18 Eylül 1937 tarihli sayısında ise Sivas- Erzurum demiryolunun 177. km'sinde bulunan Divriğı'nin demiryoluna kavuşacağı, ayrıca Demiryolu müteahhidi Nuri Demirağ'ın yaptırıp bütün donanımını temin ettiği orta mektebin de Cumhuriyet Bayramı'nda açılacağı yazıyordu.²⁷

20 Ya.g.e, s,105

21 N.d.38 uçağı altı kişilik olup, çift kumandalı, 220 devirli 2 adet 160 beygir gücünde motorla donatılmış 325km/saat hızındadır. Boş ağırlığı 1200kg dolu ağırlığı 1900 kg dır.Tam depo yakıtla 1000 km menzile sahiptir; 3.5 saat havada kalabilmektedir.Tavan irtifası 5500 metredir. Ziya Şakir, s, 139

22 Bahattin Adıgüzel, Türk Havacılığında İz Bırakanlar, Ankara 2003, s, 144

23 ya.g.e, s, 148

24 ya.g.e, s, 144

25 Anlatan, Necdet Sakaoğlu

26 Necmettin Deliorman, a.g.a, s.65.

27 a.g.m, s.68.

Demirağ Misali Eğitime Katkı

Necdet Sakaoğlu, 1951–1952 öğretim yılında öğrenime başladığı Nuri Demirağ Ortaokulunun Divriği için büyük şans olduğunu dile getirir. Divriği kazası, Cumhuriyet idaresinin bütün gayretine rağmen ilçeleri bırakın küçük il merkezlerine bile sağlamadığı ortaokul imkânına Demirağ sayesinde kavuşmuştur. Demirağ bu ortaokulu yaptırmakla kalmamış; İsviçre’den getirdiği laboratuvar malzemeleri, kütüphane, sıra ve masalarla donatmış; tiyatro salonunu Muhsin Ertuğrul’a düzenlettirmiş, okulun bahçesine spor sahaları havuzlu park, açık hava dershanesi yaptırmış, Millî Eğitim Bakanlığının Divriği ortaokuluna en yetenekli öğretmenleri atamasını temin etmiştir.²⁸

Divriği’deki ortaokulun ihtiyaçlarını da üstlenen Demirağ, okulda öğrencilerin tamamını tepeden tırnağa giydirdi.

Demirağ’ın Divriği’ye yönelik yaptığı işlerden birisi de yoksul ailelere çocuklarını sağlıklı yetiştirebilmeleri için aylık bağlamasıdır.

Divriği’de “Gök Ortaokulu” açan Nuri Demirağ Türk gençlerine havacılığın zevkini aşıyordu. Okulun öğrencilerini yaz aylarında gezilere çıkarıyor, Yeşilköy’deki Hava Okulu’nda uçuş dersleri aldırıyor, okulun mezunu gençleri, uçak fabrikasında teknik eleman olarak yetiştirilmek üzere istihdam ediyordu. Okulun ilk mezunlarından Dr. Rahmi Karahasanoğlu bu konuda şunları anlatıyor: “Demirağ, Divriği’ye ortaokul yaptırdığı zaman Sivas’ın hiçbir ilçesinde ortaokul yoktu. Bize ortaokul sağladığı zaman diğer ilçelerden de Divriği’ye ortaokul tahsili yapmaya gelen birçok arkadaşımız olmuştur. Her kaydolan öğrenciye birer takım elbise, ayakkabı ve kasket verilirdi. Ortaokul tahsilinden sonra da lise ve yüksek okul tahsili yaptırmak için İstanbul’a gö-



türür; bizlere kalacak yer, okuyacak okul ayarlardı. Biz onun sayesinde okuduk ve meslek sahibi olduk. Nuri Demirağ bizim velinimetimizdi’.²⁹

29 İnceöz, Semih, “Türkiye’nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam/ Nuri Demirağ, Aksiyon, 15–21 Haziran 1996.

Atatürk’ün son günlerinde üst düzey siyaset ve devlet adamları arasında başlayan ayrışmada İsmet İnönü’ye değil Celal Bayar’a yakın durmuştu. Atatürk’ün ölümünden sonra ülkede yeni bir devir başlamış, İsmet İnönü kendi siyasetini uygulamaya koyulmuştur.

28 a.g.m, s.68

Deliorman, Devlet Başkanı İsmet İnönü'nün, "Şahısların muvaffakiyetinin hükümetin başına gaile açmak ihtimali olduğu için ferdi teşebbüslerin baltalanması, körletilmesi lazımdır." gibi sakim bir zihniyeti açıklamaktan çekinmediğini,³⁰ Nuri Demirağ'a reva görülen engellemelerin devletin başına bir gaile getireceği düşünceyle yapıldığını ileri sürmektedir. Engelleme stratejisinin bir yolu da iki kardeş arasındaki ilişkiyi bozma üzerinedir. Naci Bey'e "ağabeysinin bütün kazancını delicesine bir takım boş emellere harcadığı ve tayyare işinde iflas etmesinin mukadder olduğu" telkin edilmektedir. Siyaseten ise Naci Bey, CHP Sivas milletvekilliğini deruhte ederken Nuri Bey 1939 yılından itibaren İsmet İnönü ve CHP muhalifliği yolunda ilerlemektedir. Bu yol onu çok partili hayata geçildiğinde Türkiye'nin ilk muhalefet partisi Millî Kalkınma Partisini kurmaya kadar götürmektedir.

Demirağ, doğum yeri olan Divriği'yi 120000 nüfuslu bir sanayi kenti olarak planlamakta; İstanbul'a Boğaz köprüsü, Keban'a baraj, Divriği civarında ideal sanayi ve madenci köyleri kurmayı düşünmektedir.

Nuri Demirağ, Türkiye Cumhuriyeti bütçesinin 212 milyon lira olduğu 1936 yılında 11 milyon liralık şahsi servetiyle ülkenin en büyük sermayesine sahip vatandaşıdır. Yabancı lisanslarla üretim yapmanın kopyacılıktan başka bir şey olmadığı gibi ülkeye fayda yerine zarar getireceği görüşündedir; çünkü lisans sadece demode tipler için verilmekte, yeni modeller sır gibi saklanmaktadır. Yapılması gereken Türk mühendis ve teknisyenin zekâ ve emeğiyle Türk tasarımı bir uçağın imal edilmesidir. Zoru başarmak için teşebbüs



büse geçer; Varını yoğunu ortaya koyar, THK siparişlerin bedelini ödememekle Demirağ'ı iflasın eşğine sürükler, Yeşilköy Hava Alanı istimlâk edilir.

Nuri Demirağ'ın büyük kızı Mefkûre Azak bu konuda şunları söylüyor: "En büyük engel İsmet İnönü ve çevresiydi. Nuri Demirağ parlar da, yerime geçer diye endişelenirdi. Bu yüzden tüm işlerine engel olmaya çalıştılar. Uçak fabrikasının en iyi çalıştığı zamanlarda İran'dan Irak'tan uçak siparişi geliyordu; 'Yakarız yine de kesinlikle sattırmayız!' diyorlardı. Babam ölümüne yakın bana, '30 sene erken gelmişim kızım, 30 sene sonra gelseydim bütün projelerimi yerine getirebilirdim. Onun için her istediğime muvaffak olamadım.' demişti."³¹

Nuri Demirağ havaalanı istimlak edilip 'Yeşilköy Havalimanı' olduktan sonra atıl kalan uçakları, havalimanı yetkililerinin hangarların boşaltılması yönündeki talepleri üzerine varislerince teslim alınmıştır.

Nuri Demirağ, Cumhuriyetin "ülkeyi demirağlarla örme projesinin" uygulayıcılarının önde gelenlerindedir. Takriben 10 bin km. demiryolu hattının onda birinden fazlasını kardeşi Naci Demirağ ile birlikte gerçekleştirmiştir. 17 Ağustos 1941 yılında bir mülakatta, "Bundan sonraki tasavvurlarınız nedir?" sorusuna şu cevabı vermektedir: "Evvvela bu müesseseyi fevkalade genişletmek, 1.200.000 TL' ye mal olacak büyük Yeşilköy Gök Lisesini kurmak... Divriği'de binlerce genci sinesine alacak; telsizciliği, motorculuğu, pilotluğu, mühendisliği, paraşütçülüğü vesaire 12 şubeyi ihtiva edecek şekilde Gök Üniversitesi tesis etmek... Sonra şu çayırın bir kenarında, muradına ermiş insanların huzur ve saadetiyle oturup kahvemi içerken, bir işaretle yüzlerce tayyarenin birden havalandığını görmek..."³²

Bu makale Sivas Hizmet Vakfı tarafından yayınlanan Hayat Ağacı Dergisi'nin 'Yaz 2006, Sayı 6' nüshasında yayınlanmıştır.

30 Ya.g.e, s, 31

31 Ya.g.m, s, 15-21.

32 Şakir, s, 79-80.