



İSTİKLAL SAVAŞI'NDA ORDUYA UÇAK BAĞIŞLAYAN İŞADAMI: “ERZURUMLU NAFİZ BEYİN HAYATI VE ÇALIŞMALARI”

*Osman YALÇIN**

ÖZET

İstiklal Harbi'nde Orduya Uçak Bağışlayan İşadamı olarak da bilinen Erzurumlu Nafiz Kotan Bey, 1887 yılında Erzurum'da doğmuştur. Babasını küçük yaşta kaybetmiş olduğundan amcasının yanında büyümüştür.

Eğitimini takiben ticaret ile uğraşmaya başlamıştır. Amcasının ölümünden sonra 1912 yılında İstanbul'a yerleşmiştir. Buranın Birinci Dünya Savaşı sonrasında işgal edilmesinden bir süre sonra Ankara'ya taşınmıştır. İstanbul ve Ankara'da ticaretle uğraşmıştır. Oldukça büyük bir servetin sahibidir.

Kurtuluş Savaşı'nın başlaması ile İstanbul'da bulunduğu zamanda Anadolu'ya askeri malzeme göndermiştir. Bilahare ordunun en önemli eksikliğinin uçak olduğunu gördüğünden şahsi servetiyle uçaklar alarak orduya hibe etmiştir. Yine Mustafa Kemal Paşa'ya Linkoln marka bir otomobil hediye etmiştir.

Nafiz Bey'in, İstiklal Savaşı'ndan sonra da yeni Ankara'nın modern bir başkent olması için büyük gayretleri olmuştur. Keza Ankara dışında da birçok yapının müteahhitliğini yapmıştır. Bir dönem Rusya ile ticaret yapmış, sonra İstanbul'a yerleşmiştir. En son yine Erzurum'a geri dönmüş ve burada ticaretle uğraşmıştır. Ülkeye büyük hizmetleri bulunan Nafiz Bey, 1946 yılında Şeker Hastalığından vefat etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mustafa Kemal, Erzurumlu Nafiz, Uçak, Osmanlı, Ankara, Türkiye.

BUSINESSMAN WHO DONATED AIRCRAFT IN INDEPENDENCE WAR: “NAFİZ OF ERZURUM BIOGRAPHY AND WORKS”

ABSTRACT

Erzurumlu Nafiz Bey was born in Erzurum in 1887. Due to death of his father at early age, he was raised by his uncle.

After his education he started working on commerce. After his uncle's death, he moved to İstanbul in 1912. After the invasion in WWI he moved to Ankara. He dealt with commerce in İstanbul and Ankara. He made a good fortune out of it.

After the broke up of Independence War, when he was in İstanbul, he sent military equipment to Anadolu. Therefore, he realized that aircraft was

* Dr., El-mek: oyalcin@hho.edu.tr

the primary need for the military, he donated aircraft. He presented a Lincoln to Mustafa Kemal Pasha.

After Independence War, Nafiz Bey put great effort on modern Ankara as the capital. He was the constructor of many buildings other than Ankara. He had business with Russia for some time and then moved to İstanbul. At the end he went back to Erzurum and had business there. Nafiz Bey, who had great contribution to his Nation, died of diabetics in 1946.

Key Words: Mustafa Kemal, Erzurumlu Nafiz, Air plane, Ottoman, Ankara, Turkey.

Giriş:

Her milletin tarihinde olduğu gibi Türk tarihinde de önemli kırılma noktaları bulunmaktadır. Tarihin birçok dönemlerinde, bulunduğu bölgelerde genelde bir güç dengesi olan Türk devletleri, bu vasıflarını kaybettikleri zaman yıkılmış veya içlerinden yeni bir güç çıkarmış ve tarihteki yolculukları devam etmiştir. Hunlar, Göktürkler, Gazneliler, Selçuklu Devleti ve en son Osmanlı Devleti aynı süreci yaşamıştır. Bugün tarihte var olduğu bilinen ama devamı olmayan bir çok devlet, medeniyet ve millet bulunmaktadır. Oysa tarihin son 3.000 yılında, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının belirli bölgelerinde hakimiyet kuran Türkler, sıkıntılı günler geçirmelerine rağmen varlıklarını sürdürmeyi ve medeniyet tarihinin vazgeçilmez bir unsuru olmayı başarmıştır. Bu durumun önemli unsurlarından birinin Türk Milli Kültürü olduğu genel bir kabul görmektedir.

Türk tarihinin en buhranlı zamanlarında ve takiben tekrar toparlanmasında görünmez kahramanların önemli payı bulunmaktadır. Türklerin kendilerine has değerleri, tarihin her döneminde varlığını sürdürmüş, sıkıntılı dönemlerde ise milli kurtuluşun tılsımı olmuştur. Bu çalışmada incelenen, Erzurumlu Nafiz KOTAN Bey de yukarıda ifade edilen hususları teyit eden örneklerden yalnız birisidir.

Mustafa Kemal Paşa'nın sıkıntılı zamanlarında ve milli kurtuluş hareketinin başarısının belirsiz olduğu bir zamanda, varlıklı insanların katkısının ayrı bir yeri bulunmaktadır. Bu hamiyetli insanlardan birisi şüphesiz Erzurumlu Nafiz KOTAN'dır.

Erzurumlu Nafiz Bey, İstiklal Savaşı'nda önemli görevler almasına rağmen bunların duyulmasını istememiş ve yaptıklarının anlatılmasından rahatsızlık duymuştur. Bu sebeple kendi çocukları da dahil insanlar yardım ve desteklerini sonradan öğrenme imkanı bulmuşlardır. 1971 ve 1985 yıllarında Nafiz Bey ile ilgili Hv.K.K.lığı tarafından araştırmalar yapılmıştır. Araştırmada; çocukları, bacanağının oğlu Cemal Şerifsoy, Yeğeni Eski Vali ve Danışma Meclisi Başkan Yardımcısı Vefik KİTAPÇIGİL ile görüşmeler yapılmıştır. Bu kişilerden alınan bilgiler ışığında, Nafiz Bey'in yapmış olduğu çalışmalar kısmen günyüzüne çıkarılmıştır. Tarihçe Ş.Md.lüğünde uzun yıllar çalışan ve Türk Havacılık Tarihine önemli katkıları olan; Hv.Öğ.Alb.Fethi KURAL ve Hv.Öğ.Alb. Ergüder GEDİZ'in temin edilen bilgi ve belgelere göre hazırladıkları makaleler, Hv.K.K.lığı tarihine ait telif ve tetkik eserler ile yapılan akademik çalışmalar, Erzurumlu Nafiz Bey hakkında detaylı bilgi edinilmesine katkı sağlamıştır.

Mütareke Sonrası Genel Durum:

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkmış ve topraklarının büyük çoğunluğu galip devletlerce paylaşılmıştır. Türklere bırakılan yer, Ankara'dan Karadeniz tarafına doğru sınırlı bir toprak parçasından ibaretti. Bu toprakların da Türklerin elinde kalması kesin değildi. İtilaf devletleri; ordusuz, silahsız, sanayiisi olmayan ve mandaterliği benimsemiş bir Osmanlı Devleti öngörmekteydi.

Mustafa Kemal Paşa'nın Nutuk'un girişinde ifade ettiği gibi Türk milleti, uzun savaş yılları sonrasında yorgun düşmüştü. Ordu'nun silahları elinden alınıyor, yıllardır harp meydanlarında yorgun düşmüş olan askerler de terhis ediliyordu¹. Ancak milli onurlarını kurtaramayan milletlerin başka milletlerin inisiyatifi ile varlıklarını sürdürmeleri mümkün değildi. Türk insanı, Misak-ı Milli sınırlarının hemen her tarafında direniş emareleri göstermeye başlamıştır. Ordunun kendini toparlamasına kadar geçen sürede milis kuvvetleri direnişe geçmiş, bilahare Temsil Heyetinin Ankara'ya gelmesi ile milli mücadele sağlıklı bir zemine oturtulmaya başlanmıştır.

Mustafa Kemal Paşa bu günleri, **“Ne vakit başladığı bilinmeyen zamanlardan beri şerefi istiklal ile yaşayan milletimiz, en feci yıkılışla nihayet buluyor gibi görünmüşken, kaydı esarete karşı evladını ayaklanmaya davet eden ecdad sesi kalplerimiz içinde yükseldi ve bizi son kurtuluş savaşına davet etti.”**² sözleriyle ifade etmiştir.

Milli Mücadele yıllarının ilk zamanlarında önemli sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunların en önemlileri; milletin kurtuluşunun Anadolu'dan gerçekleşeceğine inanma, milli birliği sağlama ve mücadele için gerekli kaynaklara sahip olunmasıydı. Mustafa Kemal Paşa, İstanbul'dan Anadolu'ya geçmek için ayrıldığında kendisine ve Karargahına verilen harcırah tutarı 25.000 liradır. Bu para kısa bir süre içinde bitmiştir. Erzurum Kongresinde 1420 liraya ihtiyaç duyulmuş, bağış yoluyla 1500 lira toplanmış 80 lira kasada kalmıştır. Erzurum'dan Sivas'a geçerken yine paraya ihtiyaç duyulmuş ve heyetin yol parası **“Heyet-i Faale”** cemiyeti üyesi, Emekli Binbaşı Süleyman Bey'den temin edilen 900 lira ile karşılanmıştır. Burada halkın da bağışladığı 100 lira ile toplam 1000 lira elde edilmiştir. Erzurum'dan Sivas'a; 3 otomobil, 3 at arabası ile 29 Ağustos'da hareket edilmiş. Sivas Kongresi sonrasında da heyetin para sıkıntısı sürmüştür. Ankara'ya geçiş için paraya ihtiyaç duyulmuş, Osmanlı Bankası'ndan alınan 1.000 lira borç ile 19 Aralık 1919 tarihinde Ankara'ya hareket edilmiştir³. Ankara'da ekonomik sıkıntılar ağırlığını hiç eksik etmemiştir. Öyle ki, bazen yemek için alınacak malzemelerin parasının nasıl temin edileceğı ve çözüm bulunacağı konusunda Mustafa Kemal Paşa uğraşmak durumunda kalmıştır. Milli Mücadelenin etkinlik kazanmaya başlamasına kadar ise fazla bir destek alma imkanı olmamıştır. Şüphesiz milletin topyekün kalkışmasını gören Türkiye dışındaki Türkler ve müslümanlar destek olmaya çalışmışlar, Ankara Hükümeti'nin siyasal olarak gücünü ispat etmesi ile bazı ülkelerin de çıkarları gereğı destekleri olmuştur.

Erzurumlu Nafiz Bey'in Hayatı:

Erzurumlu Nafiz Bey 1887 yılında Erzurum'da doğmuştur. Babası Erzurum'un tanınmış ailelerinden Hacı Ahmet Bey, annesi Şerifzade ailesinden Makbule Hanım'dır. Amcası döneminde ünlü biri olarak bilinen Mustafa Kotan'dır. Babası 22 yaşında Hac farızası için gittiğı Hicaz'da

¹ Mustafa Kemal Atatürk, **NUTUK**, Ankara,1927,s.1-3

² Fethi Kural, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, **“Erzurumlu Nafiz KOTAN- Erzurumlu Nafiz Bey”**, Klasör Nu.:79, 1974, Ankara, s.2

³ Rifat Önsoy, **Milli Mücadele Tarihi-Makaleler**, “Milli Mücadelenin Mali Kaynakları ve Dış Yardımlar”, AAM., Ankara, 2002, s.307,308

hayatını kaybetmiştir. Eğitimini, Erzurum'da amcasının yanında tamamlamasından sonra ailenin mesleği olan ticarete atılmıştır⁴.

Bir süre amcası ile birlikte çalışan Nafiz Bey, amcasının vefatı ile 1912 yılında İstanbul'a yerleşir. Ticari hayatına kardeşi Necip Bey'le birlikte İstanbul'da devam etmiştir. Burada bulunduğu süre zarfında yabancı ülkelerin ticaret erbabıyla dostluklar kurmuştur. Bu dostluklar ileride İstiklal Harbi'ne malzeme temininde önemli katkı sağlamıştır. İstanbul'da taahhüt işleri yapmış, Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi ve ülkenin işgale uğraması ile İstanbul'da yaşam zorlaşmıştır. Bir süre Anadolu'ya malzeme sevki yapılması işini koordine etmiş, İstanbul'dan ordunun ihtiyacı olan harp malzemelerini tedarik ederek Anadolu'ya göndermiştir. Nafiz Bey, bütün varlığını satarak paraya çevirip, Ankara'ya taşınmıştır. Bu dönemde varlığı 10.000 altına tekabül etmektedir. Parasal değerini Osmanlı Bankasına yatırmış ve banka yetkilisine verdiği direktifle Mustafa Kemal Paşa'nın istediği zaman istediği kadarını kullanabileceği hususunda şerh koydurmuştur⁵.

İstiklal Savaşı'nın zaferle bitmesi sonrasında Ankara'nın Başkent olarak kurulmasında ve Türkiye'nin sanayileşmesinde ihtiyaç duyulan bir çok büyük yapıların ve fabrikaların müteahhitliğini üzerine almış ve muvaffakiyetle sonuçlandırmıştır. 1930 yılında SSCB ile yapılan ticari ilişkiler için Kars'a gitmiş, burada 2-3 yıl kadar Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'ne hayvan ihracatı yapmıştır. SSCB'den Türkiye'ye şeker ithalatı yapmıştır. Nafiz Bey, amcasının da soyadı da olan "KOTAN" soyadını almıştır.

1930'lu yılların ikinci yarısından sonra işleri bozulmaya başlamış ve İstanbul'a dönmüştür. İnşaat ve ticaret işlerine bir süre burada devam etmiş, bilahare 1939 yılında tekrar Erzurum'a dönmüş ve ticari faaliyetini burada sürdürmeye başlamıştır. Ticari çalışmalarının yanında Erzurum Ticaret Odası Başkanlığı görevini üstlenmiştir.

Son yıllarında Şeker hastalığından muzdarip olan Nafiz Bey, 17 Haziran 1948 tarihinde kalmış olduğu otelde şeker komasına girmiş ve vefat etmiştir. İstiklal Harbi'ne katkıları unutulmayan Nafiz Bey'in cenazesi, askeri merasim ile kaldırılmıştır. Nafiz Bey beş çocuk sahibi olup çocukları; Şerafettin, Sebahattin, Turgut, Aladdin ve kızı Hikmet Hanım'dır⁶.

Erzurumlu Nafiz Bey'in Milli Mücadele Yıllarında Yapmış Olduğu Çalışmalar:

Mondros Ateşkes Antlaşması ile Türk yurdu her taraftan mesnetsiz gerekçelerle işgal edilmeye başlanmıştır. Vatanseverler, gelişmeler karşısında ülkenin içine düştüğü durumu görüyor ve İstanbul'dan bir kurtuluşun mümkün olamayacağına inanıyorlardı. 16 Mayıs 1919 tarihinde Mustafa Kemal Paşa'nın yaklaşık 20 kişiden oluşan Karargahı ile İstanbul'dan Samsun'a hareket etmesi yeni bir ümit olmuştur. İstanbul'da bulunan vatansever insanlar, Anadolu'da şekillenmeye başlayan milli direnişe karşı üzerlerine düşen görevi yapmaya çalışmışlar ve kurdukları örgütlerle Anadolu'ya; personel, malzeme, silah ve para göndermeye başlamışlardır. Bu hareketin içinde yer alan gönüllülerden birisi de Erzurumlu Nafiz Bey olmuştur⁷.

⁴ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz (Programı Hazırlayan), Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, "Erzurumlu Nafiz KOTAN-Kurtuluş Savaşında Milletimiz (7.Program)",20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı, Klasör Nu.:79, Ankara, s.3

⁵ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.2

⁶ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.3

⁷ Ergüder Gediz, Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, "Erzurumlu Nafiz KOTAN-Kurtuluş Savaşına Ait Bir Belge ve Erzurumlu Nafiz", Klasör Nu.:79, Ankara, s.1,2

Nafiz Bey varlıklı birisiydi ve ticaret ile uğraşıyordu. İthalat ve ihracat ile iştiğal ettiğinden yabancıların da dahil olduğu geniş bir ticari çevresi vardı. Ticari çevrede itibar sahibiydi. Ancak ülkenin içine düştüğü durum kendisini rahatsız ettiğinden, servet ve itibarını ülkenin kurtulması için kullanmakta tereddüt etmemiştir. Nafiz Bey, şahsi birikimlerinin oldukça üstünde bir çaba ile temin ettiği malzemeleri Anadolu'ya göndermeye başlamıştır. Bu maksatla sık sık İnebolu-Ankara arasında gidip gelmiş ve malzeme sevkiyatı için çalışmalar yapmıştır⁸. İlk zamanlar kara ordusunun ihtiyacı olan malzemeleri temin etmiş ve ilgili yerlere ulaştırmıştır. Ancak Anadolu'da devam eden hareketin önemli eksikliklerinden biri uçak yokluğu idi. Birinci Dünya Savaşı sonrasında uçaklar ordunun geri çekilmesi ile imkanlar ölçüsünde milli sınırlara çekilmiştir. Bu bağlamda Konya, Elazığ ve İstanbul uçakların depolandıkları yerler olmuştur. Elazığ'da bulunan 13 uçak ile Konya'da bulunan 17 uçak gayri faal durumdaydı. İstanbul Maltepe İstasyonu'nda ise 45 civarında uçak bulunuyordu ve bunların yaklaşık yarısı faal durumdaydı⁹.

İşgaller ülkenin her tarafında devam ettiği bir zamanda Yunanların İzmir'e çıkacağı söylentisi büyük tepkilere neden olmuştur. Bu dönemde İzmir'de bulunan Kolordu Komutanının teslimiyetçi tavrı Türk askeri birliklerini etkisiz hale getirmiştir. Türk askeri, 17'nci Kolordu Kumandanı Ali Nadir Paşa'nın emri gereği karşı koymamıştır¹⁰. Yunan kuvvetleri 15 Mayıs 1919 günü İzmir'e çıkmaya başladıktan sonra, bazı Yunan birlikleri Gaziemir'e gelip hava meydanını işgal etmişlerdir. İşgalden önce birlik personelinden bir kısmı kaçmayı başarmış, bir kısmı da esir edilmiştir. Meydanda bulunan 4 adet uçak ile bu uçaklara ait malzeme ve teçhizat sağlam olarak düşmanın eline geçmiştir¹¹. "**Türk Havacılık Tarihi**" kitabında, uçak ve malzemelerin düşmanın eline sağlam olarak geçmesinin sebebi özetle şöyle ifade edilmektedir: Yunanların İzmir'i işgal etmelerinden önce İstanbul Hükûmeti, kendilerine bağlı Nadir Paşa adında birisini İzmir'e 17'nci Kolordu Komutanı olarak tayin etmişti. Bu şahıs, komutası altındaki bütün birlik ve kuruluşlara, Yunanların İzmir'e girişlerinde hiçbir olayın çıkarılmamasını, hiçbir direnişte bulunulmamasını, malzemenin tahrip edilmemesini emretmiştir. Bu yüzden İzmir'deki hava birliklerinin uçak ve malzemesi güvenli bölgelere taşınması veya tahrip edilmesi mümkün olmamıştır¹². Şüphesiz bu geçiş süresinde askeri hiyerarşi içerisinde bir bocalama dönemi yaşanmıştır. Ancak bir süre sonra şartların ağırlaşması ile Türkiye'nin daha da kötüye gittiğine şahit olan vatansever insanlar direnişe geçmiş ve Anadolu'da süren Milli Mücadele'ye katılmışlardır.

30 Ekim 1918 sonrasında yaklaşık 6 aylık sürede yaşananlar, yetkili insanların bir tavır alma ve duruş belirleme süresi olarak da değerlendirilebilir. Aksi halde Osmanlı Devleti'nin bütün idarecilerini ve yaklaşık 10 yıldır cephelerde savaşan subaylarını acizyet içinde göstermek onlara karşı haksızlık olur. Nitekim Harbiye Nazırı Şevket Turgut Paşa, İzmir'in işgali sonrası gelişmeler karşısında 24 Mayıs 1919 tarihinde Manisa'da bulunan 56'ncı Tümen K.lığına bir emir vermiştir. Verdiği emirde; silah, cephane ve topların emin yerlere taşınmasını ve düşmana bir fişek bile teslim edilmemesini emretmiştir. Kaldı ki, silahların toplanmasını koordine edecek en yetkili makamda bulunan bir kişinin, tam aksine emir vermesi o dönem için oldukça önemli ve cesurca bir davranıştır¹³.

İstanbul'da faal uçak bulunmasına rağmen Anadolu'ya uçak kaçırılması mümkün değildi. Buna içinde bulunulan durum ve İstanbul'daki hava personelinin durumu imkan vermekteydi.

⁸ Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Hv.K.K.lığının 28 Eylül 1971 tarihli ve Erzurumlu Nafiz KOTAN'ın Tercüme Hali Konulu Yazı ve Ekleri, Klasör Nu.: 97, Ankara, 1971, s.2

⁹ Ergüder Gediz, **agm.**, s 3

¹⁰ Sıtkı Tanman, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918-1923), 2. Cilt 2.Kitap**, Hava Basımevi, s.22-23

¹¹ Ergüder Gediz, **agm.**, s.3'de 5 uçağın ele geçtiği, bu uçakların Gaziemir'deki Kara Bölüğü ile Güzelyalı'daki Deniz Bölüğüne ait olduğu ifadesi yer almaktadır. OY

¹² Hulusi Kaymaklı, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara, 1997, s.12,13

¹³ Hulusi Kaymaklı, **age**, s.15

Esasen İngilizlerin ve Damat Ferit Paşa'nın da Türk havacılaraya yönelik ciddi güvensizlikleri bulunuyordu. Damat Ferit Paşa, Anadolu Harekatına karşı bir ara havacıları görevlendirmek istemiş ancak havacıların Anadolu tarafına geçeceklerinden endişe ettiğinden bu girişimini hayata geçirmemiştir. Nitekim bir süre sonra 6-7 Haziran 1920 tarihinde Türk havacılar Maltepe Hava İstasyonu'ndan Anadolu'ya geçmek için toplu olarak harekete geçmişlerdir. Anadolu'ya kaçırılmayı planladıkları uçakların hepsi zayi olmuş ancak havacılar geçmeyi başarmıştır¹⁴.

Yunanların İzmir'i işgali sonrası Anadolu içlerine doğru ilerlemeleri, önce Kuva-i Milliye güçleri ile durdurulmaya çalışılmış, bilahare düzenli ordu ile ilerleyiş durdurulmaya başlanmıştır. Bu süreçte düşmanın faaliyetlerinin keşfi daha da önem kazanmıştır. Oysa Anadolu'da uçak temini zor, pahalı ve henüz tanınmayan Ankara yönetimi için güçlüklerle doluydu. Nafiz Bey, bu durumun farkındadır. Anadolu Hareketinin başarıya ulaşması için acilen uçak temini gerekmektedir. Şahsi serveti ve edindiği yabancı girişimleri devreye sokarak önce 2 adet İtalyan yapımı uçak, ardından da bilahare 2 uçak daha satın almayı başarmıştır. Ancak uçağın alınması kadar, her taraftan tecrit edilen ve doğduğu mahalde boğulmaya çalışılan milli orduya teslimi de sorun olmaktadır. Bu durum karşısında uçakların temin eden firma tarafından, ülkenin doğu taraflarına doğru getirilmesi, buradan ise kaçırılarak Anadolu'ya geçirilmesini planlar¹⁵.

Temin edilen uçakların orduya bağışlandığına dair 30 Ocak 1921 tarihinde Mustafa Kemal Paşaya bir telgraf çeker. Telgrafta;

“Büyük Millet Meclisi Reisi Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerine..

İstanbul'dan satın aldığım ve buraya getirmeye muvaffak olduğum tayyare, uçarak bugün geldi. Orduya namıma teberrü ediyorum. Kabulünü istirham ile düşman üzerine ilk bombayı atacak zata 200 lira nakti mükafat takdim edeceğim. Milletimizin geleceğinin selamete kavuşmasını ve muvaffak olmasını Cenab-ı Hak'tan temenni eder hürmetle ellerinizden öperim.

Erzurumlu Nafiz¹⁶”

Mustafa Kemal Paşa, Nafiz Bey'in bu davranışı karşısında apmış olduğu hizmeti Büyük Millet Meclisi'nde dile getirmiş ve kendisine, **“Hamiyeti vataniyeniz şayanı şükrandır.”** cevabını vermiştir. İsmet Bey de, **“İnşallah eseri hamiyetiniz büyük muvaffakiyetlerin kazanılmasına vasıtayı tecelli olacaktır.”** cevabı ile teşekkür etmiş ve tebriklerini iletmiştir¹⁷.

Nafiz Bey'in bağışladığı uçaklara kendi isimleri verilmek istenir ancak onun gönlü buna razı olmaz. Fakat uygulamada bağış yapanların adının verilmesi geleneği olduğundan bu uçaklara Erzurumlu Nafiz-1, Erzurumlu Nafiz-2, Erzurumlu Nafiz-3 gibi isimler verilir¹⁸.

Uçakların parası Nafiz Bey tarafından ödenmiş ancak uçakların Batı Cephesi bağlı Hava Bölüğü emrinde göreve başlamasına kadar geçen sürede bir takım sıkıntılar yaşanmıştır. Uçakların havadan İstanbul'dan Ankara'ya getirilmesi planlanmıştır. Bunun için Bolu yakınlarında bir meydan yapılması gerekmiştir. Uçaklar Bolu'ya kadar gizlice İtalyan havacı tarafından getirilecek, buradan Eskişehir'e ise Türk havacılar tarafından yine havadan getirilmesi planlanmıştır. Uçağı taşımak için personel olarak, Plt.Ütgm.Sıtkı TANMAN ve Makinist Ferit Bey görevlendirilmiştir¹⁹.

¹⁴ Ergüder Gediz, **agm.**, s.4

¹⁵ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.1

¹⁶ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.4; Ergüder Gediz, **agm.**, s.2

¹⁷ Fethi Kural, **a.g.e.**, s.3

¹⁸ Osman Yalçın, **Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi**, G.Ü. Sosyal Bilimler.Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004, s.142

¹⁹ Ergüder Gediz, **agm.**, s.6

31 Ocak 1921 tarihli telgraftan anlaşıldığına göre uçak İtalyan Pilot tarafından Bolu'ya getirilmiş ancak uçak arıza yapmış ve Parça Bekler duruma düşmüş olduğundan uçamaz haldedir. İkinci Uçak da yine İtalyan pilot tarafından 14 Nisan 1921 tarihinde Bolu'ya getirilmiştir. Bu uçak da deneme uçuşlarında kırım geçirmiş, iniş takımı ve pervanesi kırılmıştır. Uçaklar burada faal edilemediğinden karadan Polatlı'ya gönderilmiştir. Nafiz Bey, her iki uçağın da büyük çaba ve uğraşlara rağmen uçamaz halde olmasından müteessir olmuş ve yeniden devreye girerek İtalyan tüccarlar ile anlaşarak eksik olan malzemeleri getirtmiştir. Bu malzemeler gemi ile İnebolu'ya buradan ise gizli bir şekilde Polatlı'ya sevk edilerek uçakların faaliyeti sağlanmıştır. İlk 2 uçak o günün parası ile 12.000 lira karşılığında temin edilmiştir. Üçüncü uçak daha sonraki bir zamanda temin edilmiş ve Breguet 14-2 tipi uçak orduya bağışlanmıştır²⁰.

Nafiz Bey'in yeni uçak alınması için bağışta bulunduğu ve konuyla ilgili olarak 8 Nisan 1922 tarihinde Harbiye Dairesi 1'inci Şubede görevli Yzb. Zeki (Doğan) tarafından imzalanan evrakta, **"Ankara'da tüccardan Erzurumlu Nafiz Bey'in orduya hediye ettiği tayyare bedeli olan 300.000 kuruşu teslim aldım"**²¹ ifadesi, Fethi Kural'ın çalışmasında yer almaktadır. Süvari Yzb. Zeki daha sonra, cephede görev almış, İzmir Valiliğine Türk bayrağını dikme şerefi kendisine aittir. Savaş sonrasında ise Hava Kuvvetlerine geçmiş, 1944-1950 tarihleri arasında ilk Hava Kuvvetleri Komutanı olarak görev yapmıştır. Erzurumlu Nafiz Bey'in alınması için bağışta bulunduğu paralarla alınan uçağın Bregeut 14-2 olduğu kayıtlarda geçmektedir²². Yzb. Zeki Bey'in parasının alındığını belirttiği uçak bedelinin, Nafiz-3'ün veya dördüncü bir uçağın bedeli olarak verildiği anlaşılmaktadır. Muzaffer Ergüder'in anılarına göre Erzurumlu Nafiz Bey tarafından bedeli verilen ve tedarik edilerek Ordu emrine verilen uçak, İzmir'in geri alınmasından sonra da uzun bir süre eğitim maksatlı kullanılmıştır.

Vecihi Hürkuş anılarında Erzurumlu Nafiz Bey'in orduya hediye ettiği uçakların Cephede çok işlerine yaradığını belirtmektedir. Bu uçaklarla uzak mesafeli uçuşlar yapılabilmüş, gerektiğinde düşman ordusu bombalanabilmiştir.

Uçakların faaliyetini takiben ilk görev; SvI.Pl. Vecihi ve Rasit Basri Efendiler tarafından yapılmış, düşman üzerine taarruzda bulunulmuştur²³. Avni Okar ise anılarında; **"Diğer askeri araç ve gereç zorla bulunabiliyorsa da tayyare getirmeye veya sipariş yapmaya hiçbir imkan yoktu. Bu esnada Erzurumlu Nafiz Bey, iki tayyare satın almaya bazı hileler sayesinde muvaffak olmuştur. Güya İtalya'dan şarka seyahat yapacak olan bu tayyareler, Türk sahillerinde mecburi inişe geçecekler ve bu suretle satış teslimi mümkün olabilecekti."**²⁴ ifadesine yer vermiştir.

13 Mayıs 1337 (1921) tarihinde Kuvayi Havaiye Müdürü Umumisi görevini yürüten Bnb. Latif Bey'in, Nafiz Bey'in şahsına çektiği teşekkür telgrafı aşağıda verilmiştir.

"Beyefendi,

Hamiyet ve fedakarlığınızın timsali olan tayyareniz sizi selamlar ve umum tayyarecilerin teşekküratını takdim etmek şerefi ile bahtiyardır efendim.

²⁰ Ergüder Gediz, **agm.**, s.7

²¹ Fethi Kural, **a.g.e.**, s.3

²² Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Hv.K.K.lığının 28 Eylül 1971 tarihli ve Erzurumlu Nafiz KOTAN'ın Tercüme Hali Konulu Yazı ve Ekleri,"Erzurumlu Nafiz Hakkında", Klasör Nu.:97, Ankara, 1971, s.3

Dördüncü uçak ile ilgili kaynaklarda farklı bilgilere rastlanmıştır. Bazı kaynaklarda dördüncü uçak yerine bir yer telsiz istasyonu alındığı bilgisine yer verilmiştir.

²³ Fethi Kural, **a.g.e.**, s.3

²⁴ Avni Okar, **Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s.60; Fethi Kural, **a.g.e.**, s.4

Kuvayi Havaiyye Müdürü Umumisi Latif²⁵

İstiklal Harbi yıllarında Hava Kuvvetleri Müfettişliği yapan Muzaffer Ergüder anılarında; **“Milli mücadelenin bu ilk tayyare bölüğü Erzurumlu Nafiz Bey’in Avrupa’dan kaçırıp bölüğe hediye ettiği 4 ve düşmandan Sakarya muharebesinde zapt edilen iki tayyare ile kuvvetlendi. Garp cephesi ordularının hareketına şerefle iştirak etti²⁶.”** bilgisini vermektedir.

İstiklal Harbi yıllarında Konya Uçak İstasyonu; uçak onarım ve bakım merkezi görevi görmüştür. Mevcut 17 uçaktan 4’ünün keşif, diğerlerinin av uçağı olmasına rağmen kurulmuş olan 2 uçak bölüğüne ancak 2 uçak tahsis edilebilir olması, diğerlerinin malzeme eksikliği nedeniyle gayri faal olması yaşanan güçlükleri göstermektedir. Böylesi bir dönemde 4 uçağın bedelinin orduya bağışlanması büyük bir fedakarlığın ifadesidir.

İstiklal Harbi, düşmana karşı verilen mücadele kadar yokluğa karşı da verilmiş olan bir mücadeledir. Mücadeleyi yürüten lider kadronun meşruiyetini tanımayan iç ve dış güçlerin baskısı nedeniyle, yurt dışından malzeme temini mümkün olmuyordu. Ya da çok zor şartlarda ve pahalı bir şekilde yapılabiliyordu. Bu dönemde havacıların acil ihtiyaçları olan ve uçaklarda zorunlu olarak kullanılması gereken “emayit” sorunu savaşa katılan bir çok kişi tarafından anlatılmıştır.

Gayri faal uçakların onarımlarına başlanırken, depo ve hurdalıklardan atölyeye getirildiklerinde bir kısmının gövdesinde farelerin yuva yaptığı bir kısmında da arıların petek yaptıkları hayretle görülmüştür. Bu çaresizlik içinde imkanlar zorlanarak lojistik sorunlara çözüm yolları aranılıyordu. Mesela Konya Çarşısındaki demirci dükkanındaki aletlerden ve manifatura mağazalarındaki malzemelerden istifade etmek suretiyle uçaklardan bir kısmının tamirleri yapılıyor, tedarik edilen kaput bezleriyle uçakların gövde ve kanatları kaplanıyor, tutkal ve ayakkabı çivisi ile yapıştırılıp tutturuluyordu. Tamir işleminde en önemli olan safha ise gövde ve kanatların kayganlığının temin edilmesi idi. Bu işlem için **“emayit”** ismi verilen bir maddenin kullanılması gerekiyordu. O zamanın uçaklarında yapılacak en küçük bir onarım işinde bile, emayit denilen bu maddenin rolü çok önemliydi. Uçaklar için hayati bir ihtiyaç olan bu maddenin mevcudu bulunmuyordu. Emayitin imali için çevredeki eczacı ve kimyagerlere örnekleri gönderilmiş ve bunun benzerini imal edecek olanlara mükafatlar vaat edilmiştir. Emayitin kimyasal formülü anlaşılmış ancak alışımında bulunan bazı ham maddelerin tedarik edilememesi yüzünden emayitin imalinde başarılı olunamamıştır. İşte bu aşamadan sonra geliştirilen çözüm yolları oldukça ilginçtir.

Geliştirilen çözüm; patates kabukları, koyun ve sığır ayakları bir kazanda kaynatılmış; bu işlemde elde edilen jelatin, başka bir kazanda kola ve yumurta akı ile macun durumuna getirilinceye kadar pişirilmiştir. Elde edilen mayi, uçağın gövde ve kanatlarına tatbik edilmiştir²⁷.

Emayit yerine kullanılmaya başlanan madde her ne kadar sıcak ve güneşli havalarda gövde ve kanatlar üzerinde istenilen gerginliği ve kayganlığı temin edebiliyorsa da sürüldüğü yerlerde orijinal emayite nazaran kalın bir tabaka teşkil ettiğinden kanat ve dümen kısımlarını ağırlaştırıyor ve dolayısıyla uçağın süratini azaltıyordu. Ayrıca diğer önemli bir mahzuru da yağmurlu ve çok rutubetli havalarda bu madde gerginlik yerine gevşeklik yaratıyordu. Buna

²⁵ Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Hv.K.K.lığınının 28 Eylül 1971 tarihli ve Erzurumlu Nafiz KOTAN’ın Tercüme Hali Konulu Yazı ve Ekleri, Klasör Nu.:97, Ankara, 1971, s. 6

²⁶ **Orgeneral Muzaffer ERGÜDER’in Havacılık Anıları 1922-1930**, TTK, Ankara, 2009, s.29

²⁷ Vecihi Hürkuş, **Bir Tayyarecinin Anıları**, YKM, İstanbul, 2000, s. 75; Erdgüder Gediz, **agm.**,s.8; Osman Yalçın, **agt.**, s.130,131

bağlı olarak uçağın aerodinamik yapısını bozuyordu²⁸. Bilahare, Konya Hava Meydanı Tamirhanesinde onarılan beş uçakla Eskişehir, iki uçakla Afyon'da Hava Bölüğü kurulmuştur. Uzun süre bakımsız kalan ve tekniğe uygun şekilde tamir edilemeyen bu uçaklarla yapılan uçuşlarda tehlikeli kazalar meydana gelmiştir²⁹.

12 Ağustos 1921 tarihinde Polatlı'dan Malıköy'e intikal eden Yzb. Fazıl Bey'in emrindeki 2'nci Bölükte keşif uçağı olarak Nafiz-1 ve Nafiz-2 ile 2 adet Albatros Av Uçağı bulunuyordu³⁰. 14 Ağustos 1921 tarihinde Nafiz-2 Sivil Pilot Fehmi'nin kırım yaptığı kaza ile kaybedilmiştir. 15 Ağustos 1921 tarihinde Cephe uçuşuna çıkan Nafiz-1 dönmemiş, yapılan incelemede uçağın Beylikdüzü civarında 2.000 metre yükseklikte motorunda yangın çıktığı ve mürettebatı olan Yzb.Sırrı ile Sivil Pilot Behçet'in havada yanarak şehit düştükleri anlaşılmıştır. Bu şehitler Sakarya'nın yanık şehitleri olarak anılmıştır.

Nafiz Bey yalnız uçak almakla kalmamıştır. İstanbul'da mevcut olan bütün varlığını satmış ve Ankara'ya gelmiştir. Ankara'ya gelince varlığını buradaki Osmanlı Bankasına yatırmış ve hesabına bir de talimat vermiştir. Bu paradan Gazi Paşa dilediği kadar çekebilir ifadesi yer almaktadır³¹.

Konu Gazi Mustafa Kemal'e intikal ettiği zaman oldukça duygulanır ve kendisi ile görüşüp, **“Neden böyle bir şeye ihtiyaç duydun?”** diye sorar. Erzurumlu Nafiz'in cevabı da oldukça manidar ve günü özetlemektedir. **“Paşam, memleket kurtulursa hepimiz kurtulacağız. Fakat Allah göstermesin bir felaket olur memleketi kaybedersek benim servetimin ne değeri kalır. O bakımdan emrinize bırakıyorum bütün servetimi. Ne zaman, ne miktarda istenirse Milli Mücadeleminde kullanılabilir.”** cevabını vermiştir³².

Nafiz Bey, içten, mütevazı birisidir. Milli Mücadeleyi yürüten dönemin devlet adamlarına karşı büyük bir sevgi beslemektedir. İstiklal Savaşı yıllarında Mustafa Kemal Paşa'nın kullandığı arabanın ihtiyacı karşılamadığını ve köşkün daha iyi bir arabaya ihtiyacı olduğuna inanmaktadır. Şahsi serveti ile dönemin önemli otomobilleri arasında yer alan Linkoln marka bir aracı almış ve armağan etmek istemiştir. Ancak Mustafa Kemal bu durumdan rahatsız olarak; **“Buna gerek yok, bizim arabamız var”** diye kabul etmek istemez. Bunun üzerine Nafiz Bey, **“Biz esasen bu arabaya binecek seviyede değiliz, bu ancak size layık bir arabadır. Lütfen kabul edin.”** cevabını verir. Mustafa Kemal, Nafiz Bey'in ısrarı karşısında; **“Peki o halde köşkteki arabalardan birini size vermek suretiyle, ancak değiştirmek suretiyle alalım”** der ve kabul eder. Görevlilere de **“Nafiz'e köşkteki en eski arabayı verin, o adam etmesini bilir.”** talimatını verir. Linkoln araba bu şekilde bir süre Mustafa Kemal Paşa tarafından kullanılır. Bütün servetini milletin bağımsızlığı ve onurlu duruşuna destek amacıyla harcamaktan çekinmemiştir. Vehbi Koç hatıralarında; Nafiz Bey için; **“O çok yardımsever, çok eli açık bir insandı.”** demiştir. Milli Mücadelenin kazanılmasında varlıklı ve cömert insanların büyük katkısı olmuştur³³. Nafiz Bey'in bulunduğu ortamlarda yapmış olduğu hizmetler, ifade edildiği zaman bundan rahatsızlık duyduğu onu tanıyanlar tarafından aktarılmıştır.

²⁸ Osman Yalçın, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi**, Hv.Bsm.ve Neş.Md.lüğü, Ankara, 2009, s.47; İrfan Sarp, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv.Bsm.ve Neş.Md., Ankara, 1986, s.124

²⁹ Sıtkı Tanman, **a.g.e.**, s.38, 39

³⁰ Hv.K.K.lığı Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Hv.K.K.lığının 28 Eylül 1971 tarihli ve Erzurumlu Nafiz KOTAN'ın Tercüme Hali Konulu Yazı ve Ekleri “Erzurumlu Nafiz Hakkında”, Klasör Nu.:97, Ankara, 1971, s. 2

³¹ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.2

³² Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.5

³³ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.5

Nafiz Bey bu durumlarda; **“O günün şartları öyle icap ediyordu. Biz de elimizden geleni yaptık, bu konuyu kapatalım.”**³⁴ diyerek konuyu kapatmayı tercih etmiştir.

Cumhuriyet Döneminde Yapmış Olduğu Çalışmaları

İstiklal Savaşı'nın kazanılması ile düşman Türkiye sınırları dışına atılmıştır. Ancak asırlardır Türk milletinin en büyük düşmanı olan; yoksulluk, fakirlik ve geri kalmışlığın da planlı ve kararlı bir şekilde yenilmesi dönemin idarecilerinin önemli hedeflerinden olmuştur. Ankara bir çok Batılı devletin karşı çıkmasına rağmen başkent yapılmıştır. Ankara'nın Anadolu'nun ortasında başkent olarak örnek bir şehir olması dönemin önemli projelerinden biridir.

Erzurumlu Nafiz Bey, Ankara'nın modern bir şehir olarak yapılanmasında önemli görevler almıştır. Milli Savunma Bakanlığı, Türkiye İş Bankası, Sağlık Bakanlığı, Merkez Bankası, Ankara Palas, Vakıflar Bankası Genel Müdürlüğü, Büyük Tiyatro, Türk Hava Kurumu, Kara Harp Okulu, Hıfzısıhha Enstitüsü, İller Bankası, Vakıf Apartmanları, Gümrük ve Tekel Bakanlığı, Keçiören Çocuk Esirgeme Kurumu, Stadyum, Hipodrom, Çankaya Köşkü, Kızılay, Marmara Köşkü, ve Etnografya Müzesi gibi önemli yapıların müteahhitliğini yapmıştır. Ankara'nın ilk kaloriferli ve asansörlü binası olan Nafiz Bey Apartmanı da bunlardandır³⁵.

Nafiz Bey, Ankara dışında da bazı önemli binaların ve fabrikaların müteahhitliğini yapmıştır. Alpulu Şeker Fabrikası, Eskişehir Şeker Fabrikası, Erzincan Deprem Evlerinin Birinci Kısım İnşaatı, Vasgit Barajı, Sivas Cer Atölyesi, İstanbul'da Tekel Likör Fabrikası, Trabzon Numune Hastanesi ve İzmir'de Elhamra Sinemasının müteahhitliğini yapmıştır³⁶.

SONUÇ

Nafiz Bey tarafından ordunun en sıkıntılı zamanlarında kendi imkânları ile almış olduğu 4 uçağın İstiklal Harbi'nde önemli yeri olduğu değerlendirilmektedir. Uçaklardan 2'nci İnönü Savaşı'ndan sonra savaşta yararlanmış ancak ilk 2 uçak peş peşe kaybedilmiştir. Diğer uçaklar ise savaş sonrasında da bir süre eğitim maksatlı olarak kullanılmıştır.

Bu gün Türk Hava Kuvvetlerinin meydanlarında kurulan hangarların, Hava İkmal Bakım Merkezleri Komutanlıklarının ve uçan jetlerin temelinde milletin bağışlarının önemli katkısı bulunmaktadır. Türk Hava Kuvvetleri ilk kuruluş yıllarında olduğu gibi Anadolu'da yeniden kuruluş sürecinde, milletin yardımları ile hayat bulmuştur. Türk Silahlı Kuvvetleri bu vatanperver ve fedakar insanı unutmamış, cenaze merasiminde askeri tören yapılmıştır. Yine ölümünden 23 ve 37 yıl sonra aziz hatırasının canlı tutulması için iki ayrı çalışma yapılarak unutilan gerçekler tekrar gün yüzüne çıkarılmıştır. Türkiye'nin bağımsızlık savaşı verdiği yıllarda bu amaç uğrunda hayatını ve servetini koyan işadama Erzurumlu Nafiz Bey, önemli hasletlerinden biri vefa olan Türk milletinin gönlünde ebediyen yaşamaya devam edecektir.

Türk Havacılık Tarihinin hemen her safhasında ve Türk İstiklal Harbinde önemli bir yeri olan yardım ve bağışlar Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında tesirini artırarak göstermiştir. Ülke düşmandan temizlenmiş, bir barış antlaşması yapılmış olmasına rağmen bağımsız ve güçlü olmak için Türk Askeri Havacılığına olan ihtiyaç devam etmiştir. Uçağı olmayan ülke çatısı olmayan ev olarak değerlendirilmiştir. Bu anlayışın bir sonucu olarak Atatürk döneminde millet bütün imkansızlıklara rağmen orduya desteğini sürdürmüş ve Nafiz Bey'in öncülüğünü yaptığı bağış faaliyeti devam

³⁴ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.8

³⁵ Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.4; Ergüder Gediz, **agm.**, s.9

³⁶ Ergüder Gediz, **agm.**, s.9; Mevlüt Uluğtekin Yılmaz, **agp.**, s.4

etmiştir³⁷. 1925-1940 yılları arasında halkın bağışları Türk Hava Kurumu tarafından koordine edilmiş ve 350 civarında uçak alınmıştır. Dünyanın hızla silahlandığı ve Türkiye'nin en gelişmiş ülkelerle komşu olduğu bir dönemde Türk semaları bu uçaklara emanet edilmiştir.

KAYNAKÇA

Arşiv

BCA, 030.10.404.08 (Milli Tayyareciliğin Geliştirilmesi)

Ergüder GEDİZ, Hv.K.K.İğği Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, **“Erzurumlu Nafiz KOTAN-Kurtuluş Savaşına Ait Bir Belge ve Erzurumlu Nafiz”**, Klasör Nu.79, Klasör Düzenleme 2007, Ankara

Hv.K.K.İğğının 28 Eylül 1971 tarihli ve Erzurumlu Nafiz KOTAN'ın Tercüme Hali Konulu Yazı ve Ekleri **“Erzurumlu Nafiz Hakkında”**, Hv.K.K.İğği Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Klasör Nu.:97, Düz.Tar.2007, Ankara, 1971

YILMAZ, Mevlüt Uluğtekin (Programı Hazırlayan), Hv.K.K.İğği Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, **“Erzurumlu Nafiz KOTAN-Kurtuluş Savaşında Milletimiz (7.Program)”**,20.06.1985 Tarihli TRT Diyarbakır Radyosu Programı, Klasör Nu.79,Klasör Düzenleme 2007, Ankara

KURAL, Fethi, Hv.K.K.İğği Tarihçe Ş.Md.lüğü Arşivi, Havacılığa Hizmeti Geçen Personel, **“Erzurumlu Nafiz KOTAN-Erzurumlu Nafiz Bey”**, Klasör Nu.79, Klasör Düzenleme 2007, 1974, Ankara Resimler Tarihçe Ş. Md. lüğü Arşivi Fotoğraf Klasörleri ve Elektronik Ortamda Bulunmaktadır **Basılı ve Tetkik Eserler**

Atatürk, Mustafa Kemal, **NUTUK**, Ankara, Türk Tayyare Cemiyeti,1927

Orgeneral Muzaffer ERGÜDER'in Havacılık Anıları 1922-1930, TTK, Ankara, 2009

HÜRKUŞ, Vecihi, **Bir Tayyarecinin Anıları**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2000

OKUR, Avni, **Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004

ÖNSOY, Rifat, **Milli Mücadele Tarihi-Makaleler**, “Milli Mücadelenin Mali Kaynakları ve Dış Yardımlar”, AAM., Ankara, 2002

ÖZBAY,İskender-TÜRKMEN-Zekeriye-ÇELEN-R.Gülru-KILIÇ-İbrahim-ÇAVUŞ Dilek, **Atatürk'ün Not Defterleri XI**, ATASE Bşk.İğği, Gnkur.Bsm., Ankara, 2009

TANMAN, Sıtkı, **Türk Havacılık Tarihi İstiklal Harbi (1918-1923)**, 2'nci Cilt 2'nci Kitap Hava KAYMAKLI, Hulusi, **Havacılık Tarihinde Türkler 2**, Kültür Ofset Ltd. Şti., Ankara, 1997 Basımevi, Eskişehir,1953

SARP, İrfan, **Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları**, Hv. Bas. Ve Neş. Md., Ankara, 1986

YALÇIN, Osman, **Türk Hava Harp Sanayii Tarihi 1913-2009**, Hv. Bsm. ve Neş. Md.lüğü, Ankara, 2009

37

BCA.030.10.60.404.80.(Milli Tayyareciliğin Geliştirilmesi), EK:1-1, 1-2

Tez

YALÇIN, Osman, **Türk Hava Kuvvetleri Teşkilatlanma Tarihi**, G.Ü. Sos.Bil.Enst., Basılmamış
Yük.Lis.Tezi, Ankara, 2004

EK 1-2:BCA, 030.10.404.08 (Milli)

T. C. BAŞVEKÂLET
MÜAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

T. C. HARBİYE BAKANLIĞI
CUMHURİYET ARŞİVİ

Tayyare Cemiyetinin Beşinci Kongresinde bütün milletlerin tayyareciliği ileri götürmek ve hava tehlikesinden korunmak için az büyük fedakârlıklara katılarak çalışmakta oldukları daha iyi anlaşılacaktır sonra, türk milletine bu yolda düşen vazifeler çok ehemmiyet almıştır. Millî tayyareciliği kurmak için nasıl çalışılacağına, millete rehberlik edecek, öğretmek vazifesini üzerine alması olan Türk Tayyare Cemiyetine en az karanan fertten başlayarak bütün devlet teşkilâtına kadar her şahıs ve müessesenin yardım göstermesini millî düşünceler arasında yer tutan bir borç telâkki etmesi lâzımdır. Tayyare Cemiyetinin gelirdini çoğaltmak için her vatandaşın ve her devlet memurunun bu millî devaya zahir olarak gücü yettiği kadar halkı teşvik ve tenvir etmesini rica ederim. Eline.

Rapo-kil
Y. J. J.

030 10 60 404 8 2

EK 1-1:BCA, 030.10.404.08 (Milli)

T. C. BAŞVEKÂLET
MÜAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

T. C. HARBİYE BAKANLIĞI
CUMHURİYET ARŞİVİ

Dünya İşareti

62
42

5
470

Numarası: 3-1-933
Tarihi: 3-1-933
Yazan memur: Emreş
Muavin: T. J. J.
Beyaz eden: Emreş
Beyaz tarihi: 3-1-933
Karşılaştıranlar: 30
Sadıra No: 30
Merbutat: 3-1-933
Sevk tarihi: 3-1-933
Kaydeden: H. J. J.
Düşünceler: H. J. J.

Bütün Vekâletlerle müstakil ve mülhak makamlara Vilâyetlere

Tayyare Cemiyetinin Beşinci Kongresinde bütün milletlerin tayyareciliği ileri götürmek ve hava tehlikesinden korunmak için az büyük fedakârlıklara katılarak çalışmakta oldukları daha iyi anlaşılacaktır sonra, Türk Milletine bu yolda düşen vazifeler çok ehemmiyet almıştır. Millî tayyareciliği kurmak için nasıl çalışılacağına, millete rehberlik edecek, öğretmek vazifesini üzerine alması olan Türk Tayyare Cemiyetine en az karanan fertten başlayarak bütün devlet teşkilâtına kadar her şahıs ve müessesenin yardım göstermesini Millî düşünceler arasında yer tutan bir borç telâkki etmesi lâzımdır. Tayyare Cemiyetinin gelirdini çoğaltmak için her vatandaşın ve her Devlet Memurunun bu millî devaya zahir olarak gücü yettiği kadar halkı teşvik ve tenvir etmesini rica ederim.

BASVEKİL
Y. J. J.

030 10 60 404 8 1

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/3 Summer 2011