



Beşiktaş Tayyare Fabrikası (1936–1943)

Beşiktaş Aircraft Factory (1936–1943)

Nedime Tuba YUSUFOĞLU,¹ Nuran KARA PİLEHVARIAN²

ÖZ

20. yy.ın yeni teknolojilerinden olan uçak ve ona bağlı gelişen havacılık sanayisi, heyecan verici bir icat olarak önce askeri, sonra sivil alanda yeni yapı türlerinin oluşmasına neden olmuştur. Batılı ülkelerle aynı yıllarda önce Osmanlı Devleti, sonra da Türkiye Cumhuriyeti bu yeni gelişen alanı kendi olanakları ile takip etmiş, bu konuda girişimler başlatmıştır. Askeri havacılığın doğması, havacılık teşkilatlarının kurulması, bunların savaşlarda ve devletlerarası ilişkilerde önemli rol oynayacağına inanılması üzerine Osmanlı Devleti de 1909 yılından itibaren kendi bünyesinde askeri havacılık teşkilatını kurma çalışmasına girmiş; 1909-1912 arasında askeri havacılık teşkilatlarını kuran ABD, Fransa, İngiltere, Almanya, İtalya, Avusturya ve Rusya ile aynı dönemde dünya havacılığındaki yerini almıştır. Bu anlamda ortaya çıkan yeni yapı türleri; hangarlar, havalimanları, uçuş okulları, uçak fabrikaları ve rüzgar tünelleri olmuştur. Osmanlı Devleti, yurtdışına sayılı (2-3) öğrenci göndermekten, ülkede mektep kurmayı ve daha çok sayıda öğrenci yetiştirmeyi amaçlamış, bunun için ilk havacılık yapılarından olan Yeşilköy (Ayastefanos) Tayyare Mektebi'ni/İstasyonu'nu (1912-1919) ve Yeşilköy (Ayastefanos) Deniz Tayyare Mektebi'ni (1914-1919) savaş arası dönemde kurmuştur. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra Osmanlı'dan kalan bu tesisler elden geçirilip yenilenerek kullanılmış, ilaveten yeni yerlerde yeni yapılar yapılmıştır. Bu makale kapsamında Türkiye Cumhuriyeti'nin havacılık sanayii alanındaki ilk sivil girişimlerinden biri olan Beşiktaş Tayyare Fabrikası yerleşkesi arşiv belgelerine dayanarak mimari yorumlarla anlatılmıştır.

Anahtar sözcükler: Beşiktaş Tayyare Fabrikası; havacılık mimarisi; Nuri Demirağ; uçak.

ABSTRACT

Aircraft as a novel and exciting technological invention of the 20th century and aviation industry engendered new building types, first for the military and then for civil purposes. This developing field was pursued by the Ottoman State in the same years as the western countries and later by the Republic of Turkey, with its own facilities, and initiatives were started in this regard. Upon the emergence of military aviation, establishment of aviation organizations, and comprehension of their important role in wars and intergovernmental relationships, the Ottoman State attempted to establish a military aviation organization within its own body as of 1909 and earned itself a place in world aviation in the same period as did the United States, France, Britain, Germany, Italy, Austria and Russia (which established theirs between 1909–1912). In this context, the new emergent structure types have been hangars, airports, aviation schools, aircraft factories, and wind tunnels. Ottoman State aimed at establishing schools and educating more students in the country rather than sending two or three students abroad. To this end, as the structures of aviation Yeşilköy (San Stefano) Aviation School/Station (1912–1919), and Yeşilköy (San Stefano) Naval Aircraft School (1914–1919) were built during the inter-war period. After the Republic of Turkey was established, the facilities inherited from Ottoman State have been used and improved. Additionally, new structures have been constructed in new places. The facility of Beşiktaş Aircraft Factory as one of the first civil initiatives in aviation industry of the Republic of Turkey will be reviewed in this study based on the archives and architectural interpretations.

Keywords: Beşiktaş Aircraft Factory; aviation architecture; Nuri Demirağ; aircraft.

¹Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul

²Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul

Başvuru tarihi: 30 Aralık 2016 - Kabul tarihi: 22 Mart 2017

İletişim: Nedime Tuba YUSUFOĞLU. e-posta: tuba.yusufoglu@gmail.com

© 2017 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2017 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

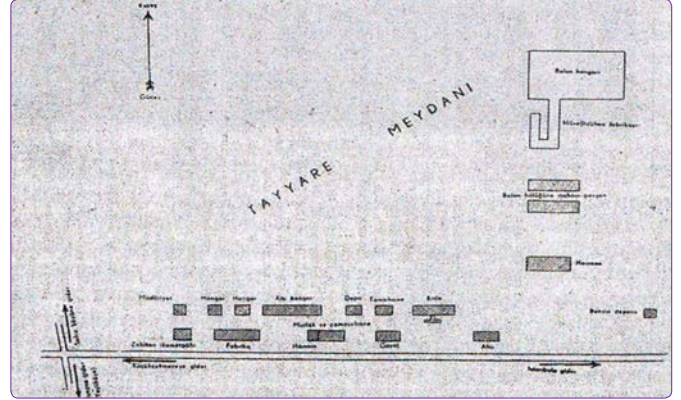
Giriş

Uçağın 20. yy başındaki icadı ile birlikte, havacılık sanayisi doğmuş ve bu yeni uçan makine için havacılık mimarisi gelişmiştir. Uçağı korumak için yapılan basit hangar strüktürlerini, yeni sanayi kolu olarak uçak fabrikaları izlemiş; uçmak için gerekli olan meteoroloji yapıları, havalimanı tesisleri, rüzgar tünelleri bu yeni sanayinin ürettiği yeni yapı türleri olmuşlardır. Bu makalede yeni kurulan havacılık sanayi tesislerinden biri olan; ülkemizde 1930'lu yıllarda Beşiktaş'ta kurulan tayyare¹ fabrikası, eski haritalar ve arşiv belgeleriyle birlikte incelenmiştir. 1936 yılında İstanbul'un Avrupa yakasının Boğaz kıyısındaki Beşiktaş semtinde kurulan bu fabrikanın kuruluş ve üretim süreci, Batı'da (özellikle Amerika'da) havacılığın "Altın Çağı" (1918-1939) olarak nitelendirilen döneme denk gelmektedir.

20. yüzyılın ilk başlarında icat edilen uçak, yüzyıllardır insanoğlunun var olan uçuş fantezisinin gerçekleştirilen somut başarısıdır. Tarih boyunca süregelen çalışmalar, 19. yüzyılda hızlanmış, bilimsel ve teknolojik gelişmelerin eşliğinde 20. yüzyılın ilk yıllarında (1903) (havadan-ağır) motorlu bir araç eşliğinde nihayet yerden havalanılmıştır. Tıpkı mimarlıkta olduğu gibi, havacılıkta da 19. yy sonu, 20. yy başlarında adeta yaratıcı bir enerji fıskırması; bir yandan "modern mimari" adı ile yeni düzenin kentleri kurulurken, bir yandan da yeni dengelerin oluşmasında önemli bir araç olan uçak ve havacılık çağı başlamıştır. Bu süreçler, oldukça hızlı ve yoğun gelişmeler eşliğinde yaşanmıştır.

Bilindiği gibi tarih boyunca yeni teknolojik gelişmeler önce savaşlarda kullanılmıştır. Avrupa ve Amerika'nın uçağa önem vermesi, uzak doğuya seyahat fantezisi ve koloni politikaları ile ilgilidir.² Joseph Corn'un "kanatlı müjde" (winged gospel)³ olarak tanımladığı uçak ve havacılık konusundaki görüşler, uçağın yakın gelecekte yaşantının bir parçası olacağı inancının sonuçlarından biridir. Uçak; Batı'nın uzak doğuya ve diğer kolonilere erişimi için mükemmel bir araç olacaktı. Öte yandan uçak; 20. yüzyılın yaşantısına yepyeni bir algı, mekan-zaman deneyimi, hız, hareket, eğlence ve spor katmıştır.

20. yy başlarında dünyanın gergin siyasi atmosferi içinde, İtalya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun Afrika'daki topraklarından olan Trablusgarp'ı işgal etmesiyle başlayan Trablusgarp Savaşı (29 Eylül 1911) uçağın kullanıldığı ilk savaş olmuştur. Osmanlı Devleti'ndeki ilk havacılık yapıları; Trablusgarp Savaşı'nda hava gücünün öneminin görülmesi üzerine acilen düşünülüp uygulamaya geçirilen ve bu arada çıkan Balkan Savaşları (1912-1913) sırasında tamamlanmaya çalışılan Yeşilköy (Ayastefanos) Tayyare Mektebi / İstasyonu (1912-1919) olmuştur. Söz konusu yapıların



Şekil 1. Tayyare Mektebi Planı, Taslak.⁵



Şekil 2. Yeşilköy Hava Meydanı Hangarları, İstanbul.⁶



Şekil 3. Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin havadan görünüşü, İstanbul, 1918.⁷

gerçekleştirilmesi için Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından görevlendirilen Süreyya Bey (İlmen) başkanlığında Yeşilköy Tayyare Mektebi projesi oluşturulmuştur: Hangarlar, bir müdürlük binası, subaylar için bir dersane, gece kalınacak bir daire, kışla binası, bir hastane, subay ve erler için bir hamam, tamir ve imalat atölyeleri, yedek parça deposu, yer altı benzin deposu ve küçük bir uçak fabrikası düşünülmüştür. Balkan Savaşları'nı takip eden devrede bu projeye bazı ekler yapılarak Tayyare Mektebi teşkilatı tamamlanmıştır⁴ (Şekil 1-3).

Balkan Savaşları'nın akabinde sırasıyla I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yaşanmıştır. Bu savaşlar sonrasında yeni

¹ Tayyare= Uçak (Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük). Makale kapsamında, Osmanlı döneminden beri yerleşmiş olan bu kelime, uçakla eş anlamlı olup, belgelerde de geçtiğinden dolayı her iki kelimenin de kullanımı uygun görülmüştür.

² Bkz: Spenser, 2008; Kronenburg, 2002.

³ Corn, J., 1983.

⁴ Kansu, vd., 1971, s. 157.

⁵ İlmen, 1947, s. 113.

⁶ Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi.

⁷ Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi.

kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde; "yüksek modernist ideoloji" çerçevesinde, havacılığa ayrı bir önem verilmiştir. Esasen uçağın kendisi modernliğin başlı başına bir simgesidir. Havacılığın milli imkanlarla geliştirilmesine yönelik, Türk Hava Kuvvetleri'nin (THK) en modern silahlarla ve uçaklarla donatılması için çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmalar; Türk Tayyare Cemiyeti'nin (T.Ta.C.) (Türk Hava Kurumu-THK) kurulması, askeri, sivil ve ticari havacılık çalışmaları olarak özetlenebilir. Halkın havacılığa ilgi duyması, yapı çevrede toplanması, çalışması, eğitilmesi, eğlence ve spora katılması yani modern hayata katılımını sağlayacak bir konu olarak görülmüş olmalıdır. Bu bağlamda askeri ve sivil kadın havacıların (Türkiye'de Sabiha Gökçen, Batı'da Amelia Earhart gibi) bu dönemde oldukça popüler olduğu da belirtilmelidir. Havacılık sanayisi ile ilgili çalışmalar devam ederken bir yandan da meteoroloji teşkilatlanması kurulmuştur. Tüm bu gelişmelerle birlikte 1919'lu yıllardan beri Türkiye'de posta ve nakliye havacılık servisi hizmetinde bulunmak isteyen yabancı firmalar da havacılık tesisleri kurmak için girişimlerde bulunmuştur. Bunlardan dikkat çekici olanı; İtalyan AEI şirketinin 1920'li yıllarda İstanbul Avrupa yakasında Büyükdere'de kurduğu deniz uçağı tesisidir.⁸ Böylece kent tarihinde pek de bilinmeyen, 1930'lu yıllarda ulaşımında yeni ve lüks bir seyahat türü olarak deniz uçağı yolculukları gerçekleştirilmiştir.

Yabancı şirketlerin yanı sıra; bu dönemde sivil havacılıkla ilgilenen iki önemli isim vardır. Bu isimler; tayyareci Vecihi Bey (Hürkuş) ve girişimci Nuri Bey'dir (Demirağ). Osmanlı İmparatorluğu'ndan beri havacılıkla ilgili önemli katkılarda bulunan, bizzat I. Dünya Savaşı'na (1914-1918) ve Kurtuluş Savaşı'na (1919-1923) havacı / pilot olarak katılan Vecihi Hürkuş, İstanbul'un Anadolu yakasında Kadıköy'de kurmuş olduğu "Vecihi Faham Tayyare İnşa Atölyesi (1932-1935) ve Vecihi Sivil Tayyare Mektebi (VSTM) ile sivil havacılık çalışmalarına Cumhuriyet döneminde de devam etmiş, 1933'te İstanbul Anadolu yakasında kurduğu bu atölyede kendi tasarladığı uçakları (Vecihi-XIV, XV, XVI) öğrencileriyle birlikte imal etmiştir⁹ (Şekil 4-9). Sivil havacılıkla ilgili bir diğer önemli isim, Nuri Demirağ'dır.¹⁰

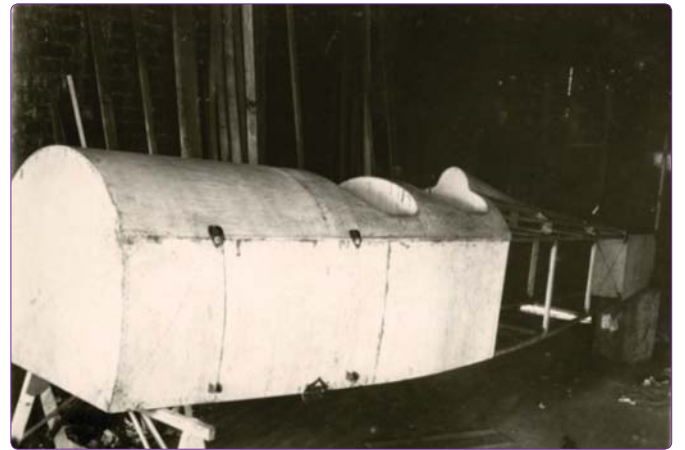
Beşiktaş Tayyare Fabrikası'nı kuran Nuri Demirağ, model olarak Batı'daki fabrikaları incelemiştir. Uçak fabrikalarının 19. yüzyıldan 20. yüzyılın ilk birkaç on yılındaki gelişimi hızlı olmuştur. 18. yüzyılın ahşap atölyeleri, 19. yy ortalarından



Şekil 4. Vecihi XIV, gövde dahili teller, Kadıköy atölyesi.¹¹



Şekil 5. BCA, Vecihi Hürkuş'un İstanbul Anadolu yakasındaki atölyesi ve ürettiği uçaklar.¹²



Şekil 6. Vecihi XIV atölyede, Kadıköy atölyesi.¹³

⁸ Bkz: Zelef, 2014; BCA belgeleri, Yusufoglu, 2017.

⁹ Tayyareci Vecihi, 24 Haziran 1923'te ilk projesi olan Vecihi K-VI tipi uçağını daha Osmanlı dönemindeyken tasarlamıştır. 28 Ocak 1925'te bu uçağı uçurmuştur ve bu uçağı nasıl yapıp uçurduğunu 1925'te "Resimli Ay" Dergisine anlatmıştır. (Hürkuş, 2014, s.138; Yavuz, 2013, s. 14-23).

¹⁰ Nuri Demirağ (d.1886 Sivas Divriği-ö.1957 İstanbul); sigara ka-

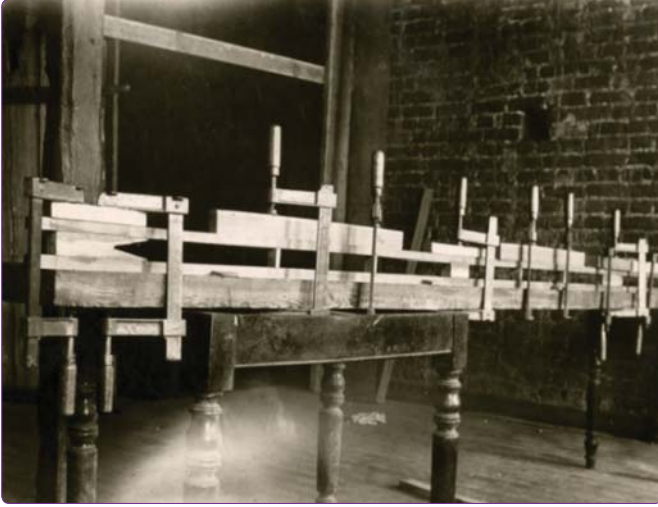
ğıdı, müteahhitlik, havacılık, parti başkanı ve milletvekili gibi birçok sektör ve alanda gayret göstermiştir. Hakkında kendisi tarafından sağlığında yazdırılan iki kitap Ziya Şakir (Soko) (1947) ve Necmettin Deliorman (1957) tarafından kaleme alınmıştır. Ziya Şakir, Nuri Demirağ Kimdir?, İstanbul, 1947; Necmettin Deliorman, Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri, İstanbul, 1957.

¹¹ Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi'nin izniyle.

¹² BCA; Yer no: 490-1-0-0 / 1542-271-1 (29.12.1936). Vecihi Hürkuş'un Nuri Demirağ için yaptığı Vecihi-XVI tipi uçak, ortadaki uçaktır (ka-

pali-kabin tasarımlı ilk uçak). Vecihi Hürkuş hakkında detaylı bilgiler için bakınız: <http://www.tayyareci-vecihi.com/27eylulacilis.asp>.

¹³ Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi'nin izniyle.



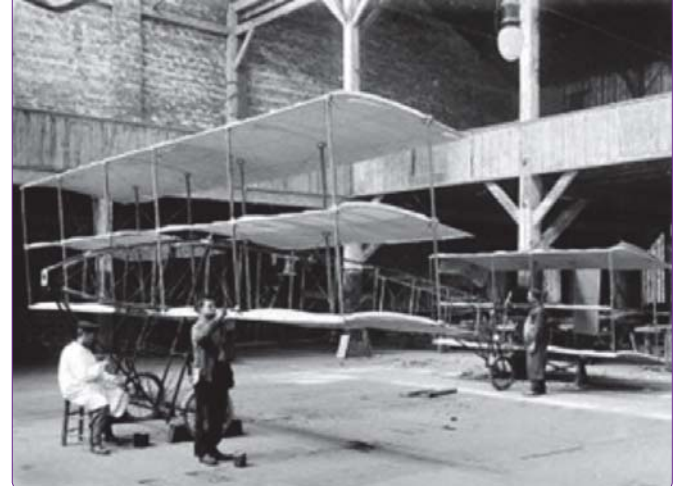
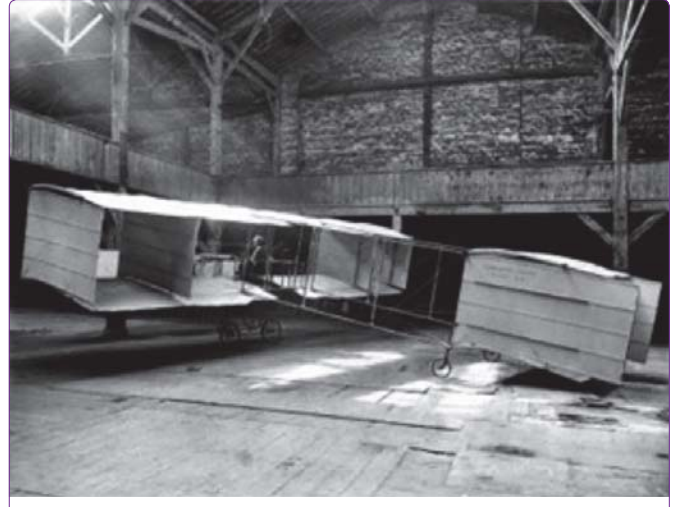
Şekil 7. Vecihi XIV, inşa halinde, Kadıköy atölyesi.¹⁴



Şekil 8. Vecihi Hürkuş ve kendi tasarlayıp yaptığı uçağı Vecihi- XIV.¹⁵



Şekil 9. Kalamış koyu, Kalamış İskelesi ve Vecihi Hürkuş'un uçak hangar binası.¹⁶



Şekil 10. Dünyanın ilk uçak fabrikası Voisin, Billancourt, Paris, Fransa, 1908.¹⁸

İtibaren yerini, makinelerin gerektirdiği, büyük açıklık geçebilen demir ve daha sonra çelik teknolojilerine; mekan içinde taşıyıcı olmaksızın geçilen engelsiz mekanlara ve geniş açıklıklı fabrikalara bırakmaya başlamıştır. 19. yy sonu, 20. yy başlarında ise artık betonarme de (güçlendirilmiş beton) bir diğer yapı malzemesi olmuş, bu yenilik fabrika ve hangar yapıları için yepyeni formlar yaratılmasını sağlamıştır.

Dünyanın ilk uçak fabrikası Fransız Voisin'dir.¹⁷ Fransa, o dönemlerde dünyada havacılık çalışmalarında öncü devletlerdendi. Voisin kardeşler, 1907 yılında dünyanın ilk uçak fabrikasını Paris yakınlarındaki Billancourt'ta kurmuşlardır. Bu fabrikanın mimarisinin, ahşap atölye benzeri olduğu söylenebilir; mekan içinde ahşap taşıyıcı dikmeler ve tuğla duvarlar ilk göze batan yapısal elemanlardır (Şekil 10, 11).

Üretim teknolojilerindeki ve bilimsel yönetimdeki gelişmelerle (Taylorizm) bu teknolojiler, yapının içte ve dışta

¹⁴ Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi'nin izniyle.

¹⁵ Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi'nin izniyle. ¹⁶ Vecihi Hürkuş Müzesi, Bahadır Gürrer Arşivi'nin izniyle.

¹⁷ Pascoe, 2015, s.12

au/hargrave/voisin.html (erişim:

¹⁸ <http://www.ctie.monash.edu>.

2.10.2015).



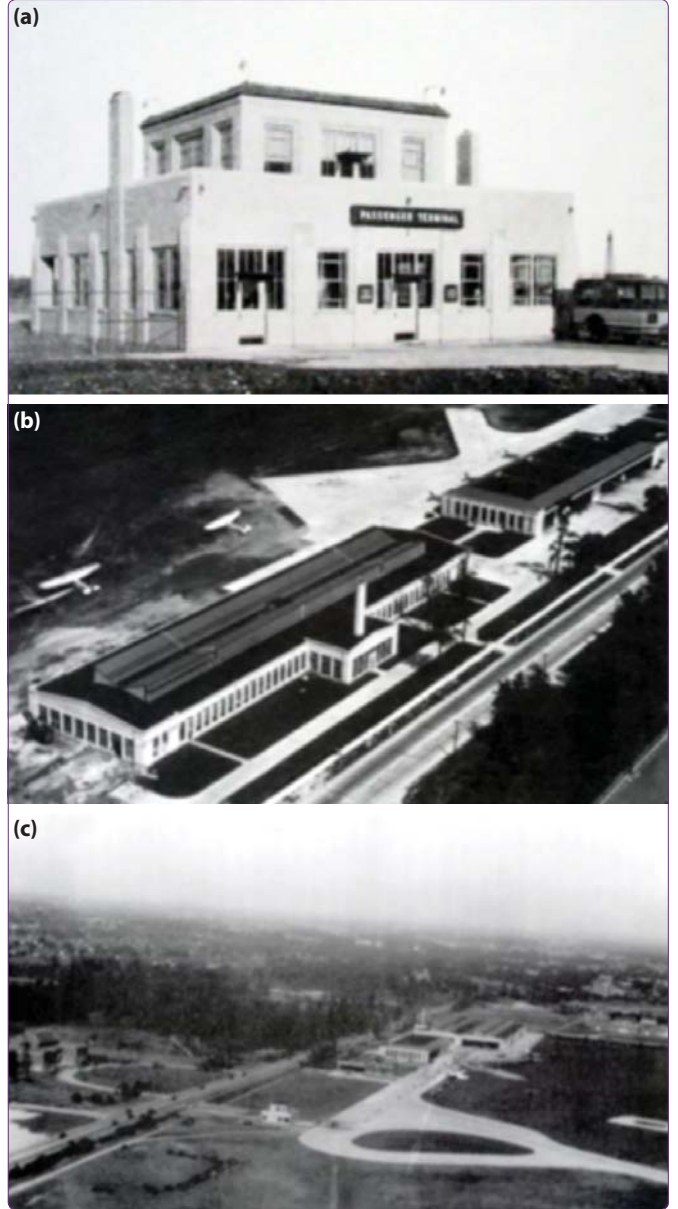
Şekil 11. Dünyanın ilk uçak fabrikası Voisin, Billancourt, Paris, Fransa, 1908.¹⁹

makine estetiğiyle bütünleşmesini sağlamıştır.²⁰ Kısa bir süre içinde, Ford'un seri üretim otomobilleri için geliştirilen sistemler, uçak fabrikası için de geliştirilmiş ve seri üretimle uçak yapabilen fabrikalar inşa edilmiştir.

Uçak yapım teknolojisinin gelişmesi, havacılık mimarisine ilham vermiştir. Daha büyük ve ağır uçaklar geliştirildikçe bu tasarımlar mimariye de yansımış ve bu doğrultuda detay çözümler üretme çareleri aranmaya başlamıştır. Mimarlık tarihi içinde erken 20. yy fabrika yapıları ve makine estetiği denilince; modern mimarlığın kurucularından olan Alman Peter Behrens (1868-1940) ve Bauhaus Okulu'nun kurucularından olan Walter Gropius (1883-1969) akla gelse de, uçak fabrikası tasarımı denilince akla Amerikalı mimar Albert Kahn (1869-1942) gelmektedir. Onun endüstriyel tesis tasarımları, makine estetiğinin yansıtıldığı havacılık mimarisinin önemli örneklerindedir. Kahn'ı fabrika tesislerinin tasarımında önemli kılan unsur ise onun betonarme deneyimi, bu alanda yeni sistemler ve detaylar geliştirmesidir. Örneğin Kahn, Avrupa'daki demir köprü mimarisini inceleyerek uçak fabrikaları ve hangarlar için çatı makasları sistemini geliştirmiştir. Kahn, ağır endüstriyel yükleri taşıyabilecek zemin ve çatı çözümleri, kolonatsız geçilen büyük açıklıklı mekanlar tasarlayıp uygulamıştır.²¹ Kahn aynı zamanda Ford için, yeni bir havacılık mimarisi türü olan havalimanı tasarımları da yapmıştır. Uçak fabrikaları; hangar ve havaalanları ile birlikte inşa edilmiştir (Şekil 12).

Uçak Fabrikası'nın Kurulduğu Alanın 19. Yy Sonu, 20. Yy Başındaki Mekansal Değişimleri

Beşiktaş Tayyare Fabrikası'nın kurulduğu alana ilişkin ilk mimari düzenlemeler 1911 tarihlidir. Bu düzenleme, 1/500



Şekil 12. Ford Havalimanı ve Uçak Fabrikası, mimar: Albert Kahn, 1926-27, Dearborn, Michigan (a) terminal binası; (b) uçak fabrikası ve hangarlar; (c) tesislerin genel görüntüsü.²²

ölçekli "Beşiktaş Vapur İskelesi ve civarını gösteren harita" olup yol ve meydan aksları mesafeleriyle ilgilidir.²³ Haritada fabrikanın sağında bulunan arazide fevki kayıkhanesi ve fevki gazino, tuğla sergisi, hamal iskelesi, odun ve kömür iskelesi, kayık iskele meydanı, Sinan Paşa Camii yönündeki alanda fevki karakolhane ve tahtı dekakin (dükkanlar), çeşme, karakolhane, şekerçi ve muvakkithane, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi okunmaktadır. 1912 tarihli harita "1/1000 ölçekli Beşiktaş Vapur İskelesi ve Civarının Haritası" olup, yapı adaları gruplanmış ve yol genişletme ça-

¹⁹ <http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/voisin.html> erişim: 2.10.2015

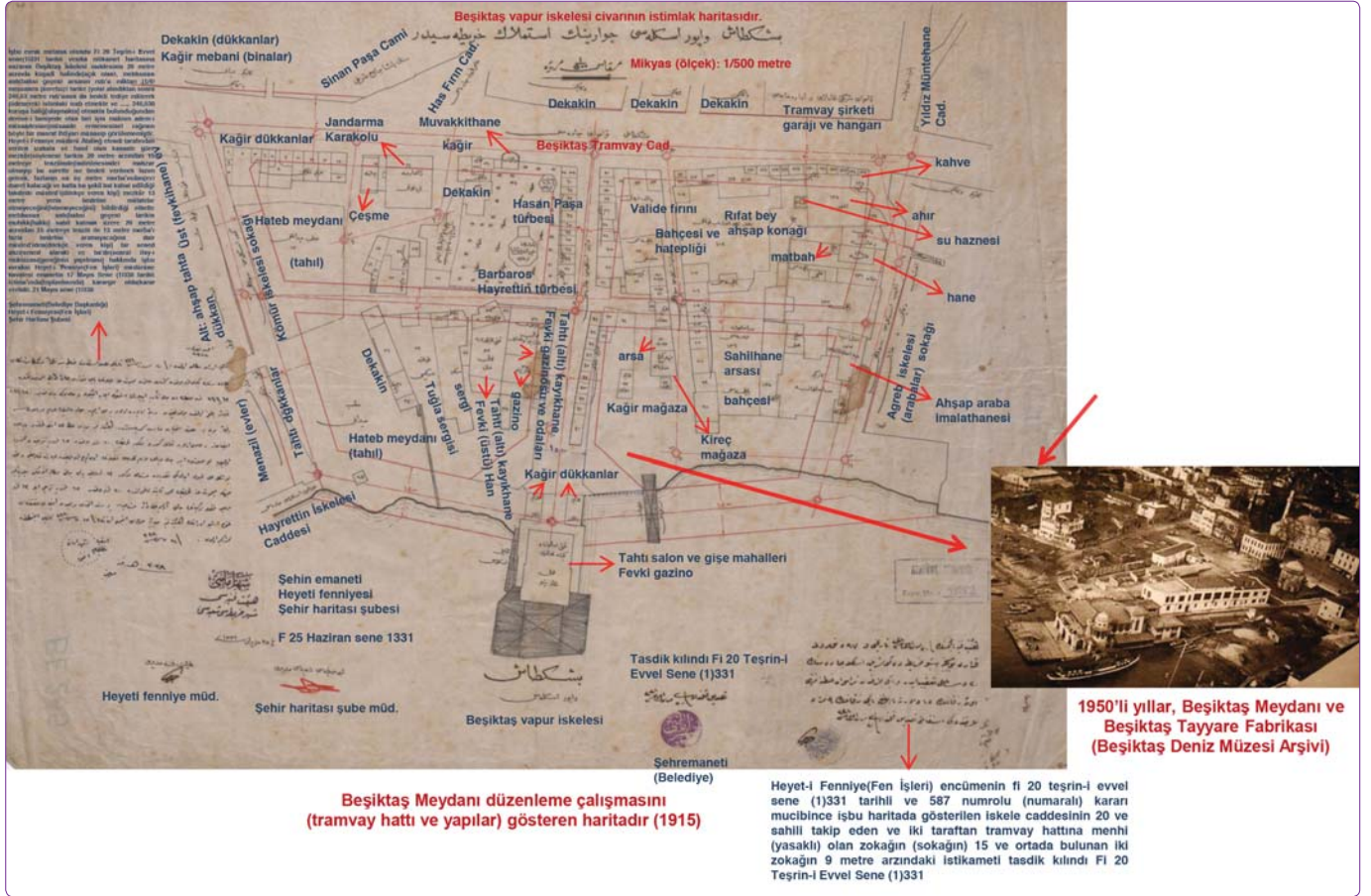
²⁰ Bu anlamda Siegfried Giedion'un Mechanization Takes Command

adlı kitabı, montaj hattının (Assembly line) nasıl doğduğunu tarihsel sırayla ele alır ve 20. yy.daki son durumu hakkında detaylı bilgi verir.

²¹ Bkz: Nelson, 1939, Yusufoglu, 2017.

²² Eggebeen, 2007, s. 308.

²³ Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi, Yer No: Hrt_004018 352.961 BEŞ 1327 1.



Şekil 13. 1915 Yılına Ait Beşiktaş Meydanı Haritası.²⁷

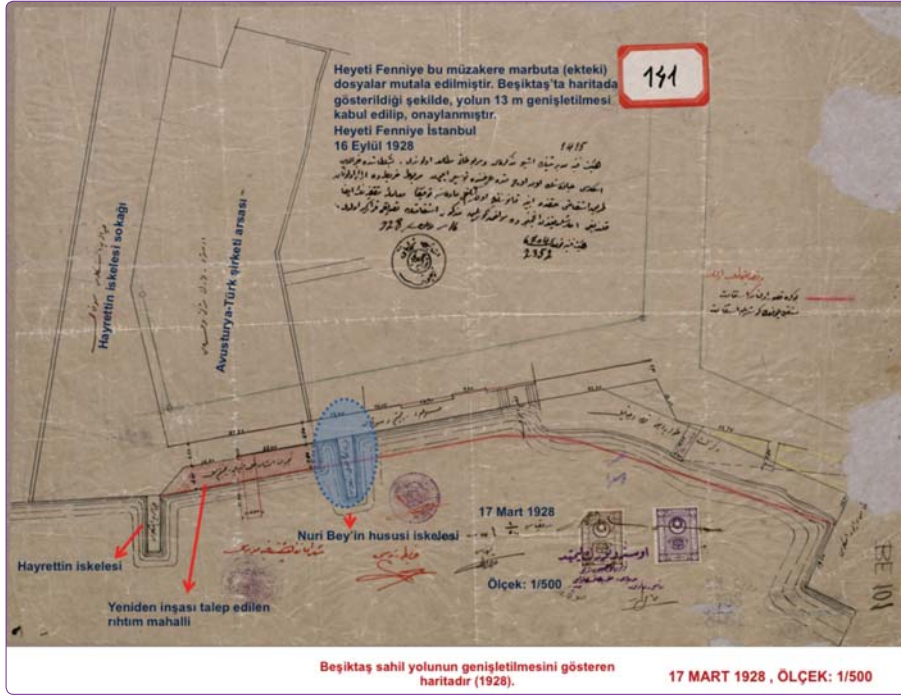
İşmalarının kırmızı hatla belirtildiği şekilde düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.²⁴ Paftanın kenarlarında hangi numaralı yerin kime ait olduğu belirtilmiştir. Fabrikanın olduğu yapı adasında “sıra sahil haneler” ifadesi açıkça okunmaktadır. 1915 tarihli harita 1/500 ölçekli olup, “Beşiktaş Vapur İskelesi Civarının İstimlak Haritası”dır.²⁵ Bu haritadaki yol düzenleme ve genişletme akslarına ek olarak, tarihi yapılar ve işlevler daha detaylı görülmektedir. Sahilde Beşiktaş Vapur İskelesi, fevki gazino, kargir dükkanlar, yukarıya içe doğru Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi, Yedi Sekiz Hasan Paşa Türbesi, Beşiktaş Tramvay Caddesi ve bu aks üzerindeki kargir dükkanlar, jandarma karakolu, çeşme, muvakkithane, fırın ilk okunan yapı işlevlerindedir. Bu haritada fabrika binasının yeri solda kaldığı için görülemese de, hemen sağ tarafındaki meydanın işlev analizini göstermesi açısından önemlidir. Haritanın, ‘Şehin Emaneti Heyeti Fenniye Müdürlüğü ve Şehir Haritası Şube Müdürlüğü’ tarafından tasdik olunduğu belirtilmektedir. Aynı haritada bölgenin o dönemlerde Odun meydanı, tuğla sergisi gibi açık alan işlevlerine ek olarak, altı ahşap dükkan, üstü küçük ev

gibi yapılar da buranın depo-amban-çarşı-üretim ve konut amaçlı işlevlere dönük olduğunu göstermektedir. Çeşitli iskelelerin varlığı, semtte deniz ulaşımının önemini işaret etmektedir²⁶ (Şekil 13).

1930’ların Türkiye Cumhuriyeti’nde Beşiktaş’ın çehresini değiştiren ilk girişimler Lütfi Kırdar’ın belediye başkanlığı döneminde (8 Aralık 1938 - 24 Ocak 1949) başlamıştır. Fransız şehir plancısı Henri Prost’a hazırlatılan ve 1939’da onaylanan nazım planı doğrultusunda, kentte geniş çaplı bir imar hareketine girilmiştir. Temel belediye hizmetlerinde yenilikler, mevcut yolları genişletmek ve düzenlemek, bulvarlar açmak, meydanlar, rekreasyon alanları ve yeşil alanlar oluşturmak, kente Cumhuriyet’in simgesi olarak anıtsal yapılar kazandırmak şeklinde özetlenebilecek temel ilkeler doğrultusunda bu hareketin Beşiktaş’ta bıraktığı izler şöyle sıralanabilir: Dolmabahçe’den Rumelihisarı’na uzanan ve ilçeyi kente bağlayan ana yol ile Zincirlikuyu-Beşiktaş yolu ve semtin iç kesimlerini ana yola bağlayan

²⁴ Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi, Yer No: Hrt_005081 352.961 BEŞ 1328 1. ²⁵ Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi, Yer No: Hrt_005082 352.961 BEŞ 1331 1.

²⁶ I. Millî Mimari üslubuyla yapılan bugünkü Beşiktaş İskelesi’nin hemen arkasındaki fevki gazinonun oluşu, semtten Levent bölgesine yakınlığı ile de açıklanabilir. Levent semtinin adı Levend (Osmanlı donanması deniz askerlerine verilen isim-Bahriyeli) sınıfından gelmektedir. ²⁷ Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi, Yer No: Hrt_005082 352.961 BEŞ 1331 1.



Şekil 14. Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki hususi iskelesini gösterir harita.³⁶

Ihlamurdere Caddesi'nin niteliği yükseltilmiştir.²⁸ Odun (Arab) İskelesi gerisinde yıkımlar ve istimplakler yapılarak bir meydan açılmıştır; önündeki şebekeli duvar kaldırılarak Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ortaya çıkartılmıştır. Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi'nin hemen arkasında, 1944 yılında heykeltıraş Zühtü Müridoğlu ve Ali Hadi Bara'ya Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı yaptırılarak çevresinde Beşiktaş Meydanı biçimlendirilmeye başlamıştır.²⁹ Bu anıtın açılışını İsmet İnönü yapmıştır. Anıtın çevresindeki mesken olarak kullanılan ahşap yapılar da 1950'li yıllara doğru kademeli bir şekilde yıktırılarak meydan genişletilmeye çalışılmıştır.³⁰ 1950'de iktidara gelen Demokrat Parti'nin başlattığı ikinci imar hareketi ise Beşiktaş'ı derinden etkilemiştir. Bu girişimlerin sonucunda Barbaros Bulvarı açılmış, pek çok tarihi eser kaybına neden olan bu yeni imar (yol) düzenlemesi ile semt, Zincirlikuyu'ya bağlanmıştır.³¹

Beşiktaş Tayyare Fabrikası (1936-1943)

Nuri Demirağ; 1936 yılında havacılık sanayiinin ilk temellerini, 10 yıllık devreyi kapsayan bir plan program hazırlatarak başlatmıştır. Bu program gereği, Beşiktaş'ta; Barbaros Hayrettin İskelesi yakınında, eski Astro Tütün Deposu bitişliğindeki arsaya, 17 Eylül 1936'da Beşiktaş Tayyare Fabrikası'nı yaptırmıştır. Nuri Bey'in bu yapısının ismi Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nin (BCA) çeşitli belgelerinde farklı şekillerde adlandırılmıştır; örneğin 27.03.1928 tarihli belgede "Nuri Demirağ Uçak Fabrikası ve Beşiktaş Uçak

Atölyesi"; 27.11.1939, 11.06.1949 tarihli belgelerde "Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası" ve 28.06.1948 tarihli belgede "Nuri Demirağ Uçak Tamir ve Bakım Atölyesi" olarak geçmektedir.³² Burası için harcanan meblağ o günkü parayla 10 milyon lirayı geçmiştir.³³

BCA'nde bulunan 30-10-0-0/59-397-6 yer numaralı dosyanın³⁴ plan ve projelerinde fabrikanın; montaj atölyesi, marangozhanesi, imalathanesi (motor ve pervane için), dökümhanesi, malzeme muayene ve teknik laboratuvarı olan bir yerleşke olduğu; hem var olan yapıların kullanıldığı hem yeni yapıların yapılarak fabrika yerleşkesinin oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Bu fabrikanın kuruluş yeri olarak Beşiktaş'taki denize sıfır arazinin seçiliş nedeni muhtemelen burada daha önce var olan Astro Tütün Deposu gibi demir strüktürlü yapıların olması olmalıdır.

1928 tarihli Atatürk Kütüphanesi Arşivi'ndeki haritada, Beşiktaş sahilinde Nuri Bey'in kendi hususi iskelesi açıkça görülmektedir: Heyeti Fenniye İstanbul, 17 Mart 1928 tarihli bu belgede, yeniden inşası talep edilen rıhtım mahalli ile birlikte (kırmızı hatla çizilen ve belirtilen), Nuri Bey'in hususi iskelesi de belirtilmiştir.³⁵ Hayrettin İskelesi Sokağı ve Hayrettin İskelesi'nin önündeki arsa Avusturya-Türk şirketine ait olup, bir sene sonra buraya Astro Tütün Deposu Binası yapılacaktır (Şekil 14). Yapı adasının işlevi böylece

²⁸ Akbayar (ed.) 1998, s. 25. H. Proust'un İstanbul projeleri için bkz: Bilsel, Pinon, (eds.) 2010.

²⁹ Bu anıtın açılışını İsmet İnönü yapmıştır.

³⁰ Gülersoy, 1994, s. 3.

³¹ Akbayar (ed.), 1998, s. 26.

³² Bakınız; BCA "Nuri Demirağ" belgeleri. No: 59-397-6 (27.03.1928).

³³ Deliorman, 1957, s.21; Yalçın, 2013, s. 211.

³⁴ BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0 Fon Adı: Muamelat Genel Müdürlüğü, Yer

³⁵ Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi, Yer No: Hrt_Gec_001093 352.961 BEŞ 1913 1.

³⁶ Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi.

şekillenmeye başlayıp; 1930'lu ve 1940'lı yıllarda depo-atölye/fabrika, malzeme yükleme-boşaltma alanı yönünde olmuştur. Fabrika alanının denizle ilgisinin, malzemelerin de kolay gelip gidişinde bir avantaj sağlayacağını düşünmüş olmasını akla getirmektedir.

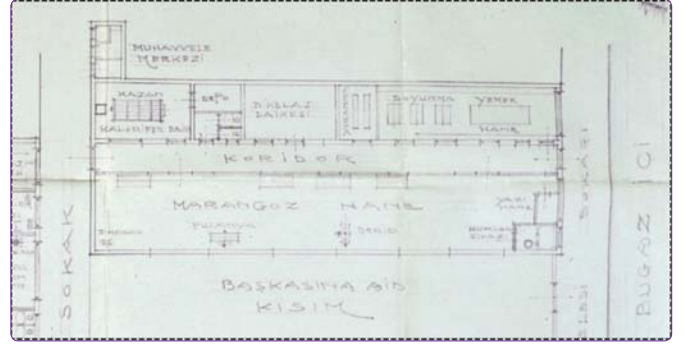
Fabrikanın yer seçimi ile ilgili akla gelen bir başka olasılık; Nuri Bey'den daha önce 1920'li yıllarda İtalyan AEI şirketinin İstanbul'da Avrupa yakası Büyükdere'deki tesisinde deniz uçağı seferleri hizmeti vermeye başlaması ve 1930'lı yılların başlarında Vecihi Hürkuş'un Anadolu yakası Kadıköy'de denize sıfır arazideki atölyesinde (hangarında) deniz uçağı/su kızağı üretimi çalışmaları yapmasının, Nuri Bey'in 1936'da kurulan bu fabrikanın yerini Beşiktaş sahilinde seçmesi için bir sebep oluşturup oluşturmadığıdır ve bu net bir konu değildir. Bu durum, Nuri Bey'in bir sonraki planının dönemin popüler hava taşıtı olan deniz uçağı üretimi ni amaçlayıp amaçlamadığını düşündürmektedir.

Kaynaklarda Nuri Bey'in uçak fabrikasını dönemin yurtdışı örneklerini araştırarak, gidip görerek oluşturduğu belirtilmiştir. Beşiktaş fabrikası tesisleriyle ilgili; BCA belgelerindeki çizimlerde proje üzerinde firma adı ve mühür bulunmamaktadır. Projede Latin harfleriyle Türkçe yazılı notlar bulunmaktadır.

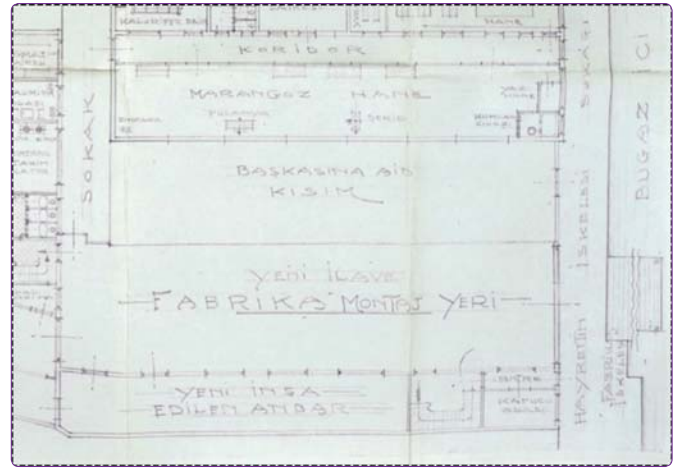
BCA 30-10-0-0 / 59-397-6 yer no'lu belgelerin 16. sayfasında Tayyare Fabrikası'nın zemin kat plan çizimi ve boy kesiti bulunmaktadır. Buna göre; planı sağdan sola- denizden içeriye doğru okumak daha anlamlı olacaktır; zira tesis zaman içinde yanlara ve arkaya doğru genişletilmiştir. Deniz cephesinde; fabrikanın bir iskeleye sahip olduğu görülmektedir. Bu iskelenin ulaşım ve malzeme sevkiyatı amaçlı kullanıldığı anlaşılmaktadır. Binayı görmüş olanlarca cephede siyah boyalı ve denizden bakınca görülebilecek büyüklükte Nu.D. ambleminin olduğu belirtilmiştir.³⁷

Hayrettin İskelesi Sokağı denize paralel ve sıfır konumda olup, fabrika binası esasen 3 kısımda incelenebilir: 4 binadan oluşan ön binalar, orta bina, arka küçük bina. Ön binaların sağdan sola doğru (plan çizimlerinde yukarıdan aşağıya doğru) mimari özellikleri şu şekildedir: 17 m x 46 m x 5 m ebatlarındaki³⁸ tek katlı betonarme bir "hangar" sayılabilecek, içinde büyükçe bir marangozhane, yazıhane, koridor, nikelaj dairesi, yıkanma-soyunma-yemekhane, wc, depo, kalorifer kazan dairesi ve eklentisinde muhavvele merkezi işlevi görülmektedir. Bu tek katlı betonarme yapının yanında 10 m x 46 m ebadındaki "başkasına ait kısım" ibaresi ile bu alanın başka bir şahsa ait olduğu belirtilmiştir (Şekil 15).

13 m x 46 m ebadındaki "Yeni ilave fabrika montaj yeri"nin ve onun yanında 6 m x 42 m ebadındaki mevcut



Şekil 15. Sahildeki tek katlı betonarme hangar binası planı.³⁹



Şekil 16. Yeni ilave Fabrika Montaj Yeri ve Ofis Binası zemin kat planları.⁴¹

bulunan "yeni inşa edilen ambar" / ofis binası kısmı -içinde merdiven, antre ve kapıcı odası birimlerine sahip 4 katlı yapının- tesise eklendiği çizimlerden okunabilmektedir. BCA belgelerinden ve dönemin fotoğraflarından, sahil kenarındaki konut işlevli yapıların, istimlak edilip fabrika bünyesine dahil edildiği anlaşılmaktadır⁴⁰ (Şekil 16). Ön gruptaki bu yapıların alanları toplamı ~2100 m²'dir.

Değişik tarihli Beşiktaş semt haritaları incelendiğinde, arazideki 5 m genişliğindeki ara sokaktan (Mahkeme Çıkma Sokağı) fabrika planlamasında geçit/koridor olarak yararlanıldığı görülmektedir (Şekil 14). Sokağın arkasında daha büyük olan "montaj atölyesi binası" vardır. Betonarme yapının zemin kat planında ortadaki büyük açıklığa sahip olan yer, montaj sahasıdır. İçerisi kolonatsız yapıda olup galeri boşluğu vardır. Montaj sahasının sokak tarafında kapalı ofisler (kromaj dairesi, kadmiom⁴² odası, zımparatakimhane, wc, merdiven, sihihi oda) bulunmaktadır. Bu ofisler sokak yönünde ve "yeni ilave fabrika montaj yeri"

³⁷ Nalan Yakarçelik, Beşiktaş Deniz Müzesi Personeli. Nu.D. amblemi, Nuri Demirağ ad ve soyadının kısaltılmışıdır.

³⁸ Ölçüler bir sonraki çizimlerde belirtilen iki ölçünün tüm ilgili çizimlere uyarlamasıyla bulunmuştur.

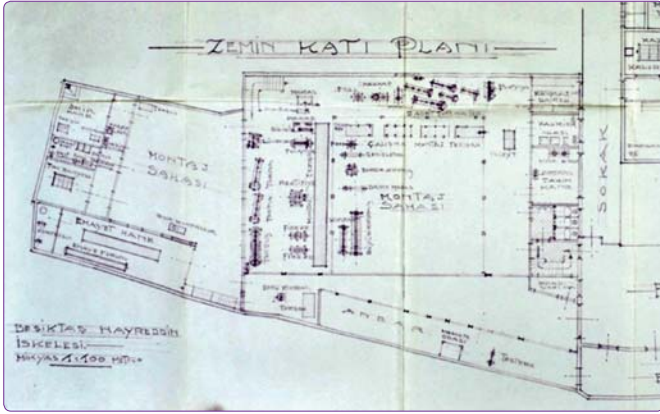
³⁹ BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0 Fon Adı: Muamelat Genel Müdürlüğü, Yer no: 30-10-0-0 / 59-397-6.

⁴⁰ 30-10-0-0 / 59-401-3 yer no'lu belge: İstanbul Beşiktaş'ta bulunan Nuri Demirağ'a ait uçak atölyesi için

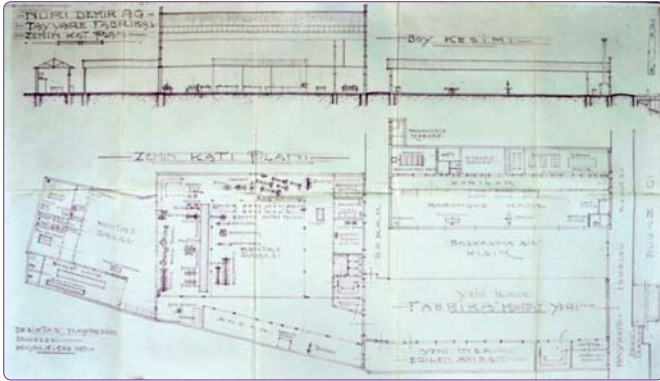
zararlı olan ahşap evin istimlakı" konusudur (09.02.1942).

⁴¹ BCA, Yer no: 30-10-0-0 / 59-397-6.

⁴² Kadmiyum: Yumuşak, gümüş renkli bir metal (çinko benzeri bir metal).



Şekil 17. Montaj atölyesi binası ve arka küçük binanın zemin kat planı.⁴⁴



Şekil 18. Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası, plan ve kesit.⁴⁵

ile bağlantılı olacak şekilde pencere ve geçit açılımlarına sahiptir. Montaj sahasının Astro Tütün Deposu binası yönünde ambar ve ambar içinde küçük bir memur odası bulunmaktadır. Montaj sahasındaki kare kesitli betonarme kolonlar, bu kısımda çelik I putrellere dönüşmüştür. Ambarın arkasındaki küçük mekanda boru kıvrırma ve tezgah yer almaktadır. Boru kıvrırma ve tezgah bölümünün üstü; montaj sahası alanının diğer köşelerinde fireze, torna, makas, pres, makkap, 5 adet torna tezgah, zımpara işlevleri, köşede üst asma kata çıkış için L merdiven yer almaktadır. Orta montaj sahasında çalışma montaj tezgahları (genişletme, borda kıvrırma, daire makas, büyük kıvrırma) makineleri bulunmaktadır. Bu kısım arkasındaki eklentide yine büyük mekan -orta açıklık alan "montaj sahası" işlevine sahiptir. Emayithane;⁴³ demirhane, tav banyosu gibi işlevler de bu kısımda bulunmaktadır. Bu kısım arkasındaki tek katlı eklenti yapı ~25 m x 22 m x 6 m ebadında olup (~550 m²) büyük mekan (orta açık alan) "montaj sahası" işlevine sahiptir. Emayithane, demirhane, tav banyosu, yakıt deposu gibi işlevler de bu kısımda bulunmaktadır. Boy kesitte; denizdeki iskeleye birlikte öndeki tek katlı betonarme yapı,

⁴³ Emayit: Kanat bezi üzerine sürülen bir çeşit boya (Yavuz, 2013, s. 48); ⁴⁴ BCA, Yer no: 30-10-0-0 / 59-397-6. ⁴⁵ BCA, Yer no: 30-10-0-0 / 59-397-6. Sarp, 2010, s. 154-155).



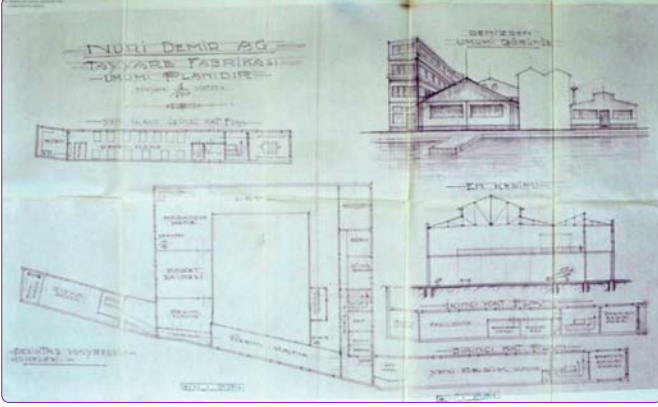
Şekil 19. Mevcut bulunan ve Ofis Binası'na dönüştürülen binanın 1. ve 2. kat planları.⁴⁷

sokak, ortada esas işlevi "montaj sahası" olarak tanımlanmış galerili, 2 kat yüksekliğindeki yapı, arkasında tek katlı ek yapı mevcuttur. Fabrika tesislerinin toplam zemin kat alanı ~ 4110 m² dir (Şekil 17, 18).

BCA 30-10-0-0 / 59-397-6 yer numaralı belgelerin 35. sayfasındaki Tayyare Fabrikası'nın 1/100 ölçekli umumi plan çizimlerinde; deniz kenarındaki 6 m x 42 m ebadındaki 4 katlı binanın (ofis binasının) kat plan çözümleri; orta binanın üst kat (Asma kat) planları, en kesit, denizden umumi görünüş/perspektif çizimler yer almaktadır. Denize doğru olan yapılardan 4 katlı olanın birinci katında resimhane, merdiven ve deniz tarafında fabrika sahibinin (Nuri Bey'in) odası bulunmaktadır. Aynı yapının bir üst katında, ikinci katında resimhane, iki adet muhasebeci odası, merdiven, deniz tarafında fabrika sahibinin odası (Nuri Bey'in) ve arka tarafta maden köşesi bulunmaktadır. Planlamada "maden köşesi"nin oluşu ve sergilenmesi, Nuri Demirağ uçak imalatı için uçak malzemelerini ve malzeme teknolojisini yakından takip ettiğinin bir diğer somut göstergesidir (Şekil 19). Divriği ve ülkenin çeşitli yerlerindeki krom gibi malzemeler hakkında araştırma ve uğraşları bu anlamda bütünlük oluşturmaktadır. 4 katlı yapının en üst kat olan "Yeni ilave 3. kat planı" çiziminde işlev dağılımı olarak yemekhane, banyo, merdiven, müdüriyet, yemek salonu ve mutfak bulunmaktadır.⁴⁶

Bu belgedeki en kesitte; sokağın arkasında daha büyük olan 2 katlı betonarme yapının (~43 m x 35 m x 12 m ebadındaki (~1500 m²) "montaj atölyesi binası"nın farklı kotlarda çözülmüş çelik çatısının detayları, aydınlatma pencereleri net bir şekilde görülmektedir. Bu yapının asma katındaki işlevler; resimhane, maket dairesi, marangozhane, depo, atölye muhasebesi, dikiş, koridor ve camekanlı kısım (muhasebe, büro, ictima salonu,⁴⁸ merdiven, şef, büro, müdür, yazı) odasından oluşmaktadır. Arka küçük binanın işlevleri kopya dairesi, kütüphane ve fotokopiden ibarettir. Öndeki 4 katlı ofis binasının kat çözümleri ile ilgili alternatif çizimler mevcuttur.⁴⁹ Bu paftanın denizden çizim perspektifinde yapılar net olarak okunmaktadır: Ön sırada; sağdan sola doğru; tek katlı, önde kapısı ve bir bacası olan betonarme yapı, yanında "başkasına ait bina", onun yanında "yeni ilave fabrika montaj yeri" (kırma çatılı), onun

⁴⁶ Bu bina 1970'li yıllara kadar ayakta idi, daha sonra yıkılmıştır. ⁴⁸ Sosyal salon. ⁴⁹ Ölçüler için bu çizimden referans alınmıştır. ⁴⁷ BCA, Yer no: 30-10-0-0 / 59-397-6.



Şekil 20. Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası, plan ve kesit.⁵⁰

yanında da 4 katlı dar cepheli betonarme bina görülürken; arkada orta binanın çatısı/üst tarafı görülmektedir. Ayrıca "fabrika montaj yeri"ne ait bir iskele de çizimde açıkça görülmektedir. Bu iskele, yukarıda eski Beşiktaş semtinin seçilmesinde bahsedildiği üzere, Nuri Bey'in 1928'de izin alarak kendisine tahsis edilen özel iskelesidir ve deniz ulaşımına önem verildiğinin göstergesidir (Şekil 20).

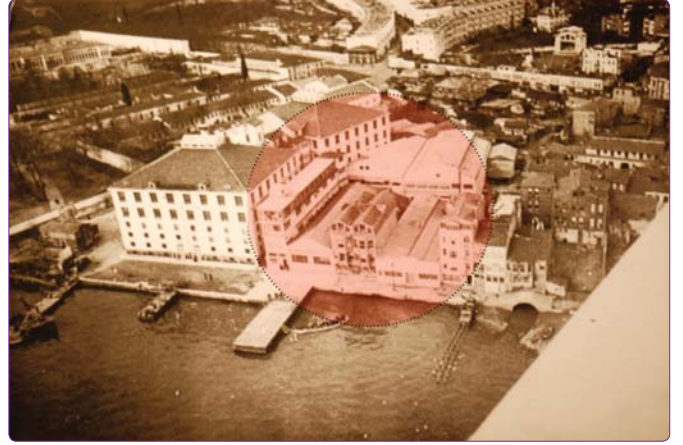
Fabrika tesisi, döneminin Yeni Mimari (Asri Mimari veya Uluslararası Üslup) stiline uygun olarak, yeni malzemelerden olan betonarme ve çeliğin kullanıldığı modern bir sanayi yapıları olarak değerlendirilebilir. Aynı zamanda yine dönemin Avrupa ve Amerika'da yaygın akımlardan olan Bauhaus ve Art Deco etkisinden de söz edilebilir. Geometrik, yalın formlu yapılardan oluşan bu tesisin; mevcut yapıları kullanma ve sınırlı araziye uyacak yapı çözümü aranması sebepleriyle planlaması tartışmaya açık olsa da, 1930'ların havacılık mimarisinin ilk örneklerini kurma çabası olması dolayısıyla önemli bir endüstriyel tesistir. Geleceğin havacılıkta olduğu fikrinden yola çıkılmış olması, geleceği (fütürist) ruhu yansıtır. Bu tesis, uçak sanayi alanında İstanbul'daki ve hatta Türkiye'deki ilk sivil fabrika/atölye binasıdır.⁵¹ Dönem fotoğraflarında endüstriyel fabrika/makine estetiği göze çarpmaktadır.

Fabrika tesisi, çevresine bugün dahi ilginç bir işlev olan havacılığı, yani yeni bir işlevi getirmiştir. Dahası; 1930'lu yıllarda, dönemin dünyada 3 tane olan paraşüt kulelerinden başka Beşiktaş'a da, Beşiktaş'daki stadın yanına Türk Hava Kurumu (THK) tarafından bir paraşüt kulesi yapılması gündeme gelmiştir. Döneminde biri Rusya'da, diğer ikisi yeni başkent Ankara ve İzmir'de olan bu kulelerden İstanbul Beşiktaş'a yapılması düşünülen projeden, yüksek maliyet dolayısıyla vazgeçilmiştir.⁵²

1950'li yıllara ait Beşiktaş Deniz Müzesi arşiv fotoğraflarında; Odun İskelesi'nin Nuri Demirağ iskelesi olarak tahsisi ve düzenlemesi, Beşiktaş Tayyare Fabrikası binası, Beşiktaş



Şekil 21. 1950'li yıllar, Beşiktaş Meydanı ve Nuri Demirağ Uçak Fabrikası (sol üstte işaretli).⁵³



Şekil 22. Beşiktaş Tayyare Fabrikası yerleşkesi: Önde soldan sağa doğru; Nuri Demirağ'ın çalışma ofisi, yanında: bitmiş uçakların bekletildiği hangar, başkasına ait yapılar, hangar, Arkada: Montaj Atölyesi Binası.⁵⁴



Şekil 23. Nuri Demirağ Beşiktaş Uçak Fabrikası, imalat atölyesinden genel bir görünüm.⁵⁵

Meydanı'ndaki işlevler ve yakın çevresi rahatlıkla görülmektedir (Şekil 21-24).

⁵⁰ BCA, Yer no: 30-10-0-0 / 59-397-6.

gardan ibarettir.

⁵¹ Vecihi Hürkuş'un Kadıköy'deki tesisi çok daha küçük ölçeklidir, bir han-

⁵² <http://kokpit.aero/mustafa-kilic-inonu-parasut-kuleleri>.

⁵³ Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi.

⁵⁴ Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi.

⁵⁵ Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi, İstanbul.



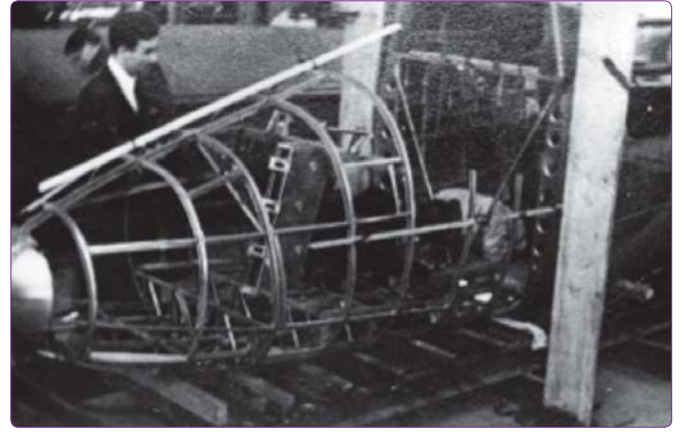
Şekil 24. Beşiktaş Uçak Fabrikası'ndan bir iç görünüşü.⁵⁶

Nuri Demirağ; Beşiktaş'taki Tayyare Fabrikası'nın yanı sıra, Geç Osmanlı döneminde havacılığın temellerinin atıldığı Yeşilköy semtinde, uçakların deneme ve test uçuşları için bir pist, hangarlar, okul ve yurt gibi diğer gerekli tesisleri kapsayan çalışmalarda da bulunmuştur. Bu yapıların büyük kısmı uluslararası üslupta inşa edilmiştir.⁵⁷ Bu arada Bursa'da paraşüt üretim tesisi⁵⁸ ve memleketi Sivas'ın bir ilçesi olan Divriği'de de havacılık yapıları ve tesisleri kurmayı amaçlamıştır. Beşiktaş atölyesinde prototip örnek tayyareler imal edilirken, Divriği'nde ana fabrikada "seri halinde" tayyareler üretilmesi hedeflenmiştir.⁵⁹ Bu bağlamda Demirağ'ın Fordizm ve Taylorizm sistemlerini yakından takip ettiği ve fütürist ruh bir kez daha anlaşılmaktadır.

Demirağ'a, havacılık sanayine yatırım yapması yönünde devlet açıkça destek vermiştir.⁶⁰ Türk Hava Kurumu (THK), Nuri Bey'e 1937-1938 yılları arasında 10 okul uçağı ve 65 planör siparişinde bulunmuştur.⁶¹ Bu arada bütün nitelikleriyle tamamen Türk mühendis ve işçilerinin ortaya çıkardıkları yeni bir tip belirmiştir. Bu dönemde Selahaddin ALAN'ın Eskişehir'de prototipini yaptığı MMW-1 çift kişilik başlangıç uçağı geliştirilerek, ALAN-2 prototipi hazırlanmış ve Nu.D.-36 rumuzuyla 12 adet imal edilmiştir.⁶² 1938 yılında, Uçak Yüksek Mühendisi Ragıp Gönen'in katkılarıyla 1938 yılında tasarlandığı için Nu.D.-38 rumuzlu 1 adet, çift motorlu ve alüminyum gövdeli, 6 kişilik yolcu uçağının dizaynına başlanılmıştır. İlk uçuşunu başarıyla yine 1938 yılında İstanbul-Ankara-İzmir arasında yapmıştır⁶³ (Şekil 25-27).



Şekil 25. Nu.D.-36 havalanırken.⁶⁴



Şekil 26. Uçak gövdesi yapmak, tıpkı bir konstrüksiyon yapmak gibi. Nu.D.-38'in yapım aşamaları -1.⁶⁵



Şekil 27. Nu.D.-38'in yapım aşamaları -2.⁶⁶

İstanbul Beşiktaş'ta üretilen ilk yerli Türk uçağı, 1941 yılı Ağustos ayında Nuri Bey'in doğduğu yer olan Divriği'ye gi-

⁵⁶ www.nuridemirag.com.

⁵⁷ Yusufoglu, 2017.

⁵⁸ Dervişoğlu, 2011, s.103; Deliorman, 1957, s. 25.

⁵⁹ Şakir, 2011, s. 82-83.

⁶⁰ BCA, Tarih 29.11.1939, Dosya:6158, Fon Kodu:030.10, Yer No:59.399.25 (Deliorman, 1957, s.35; Yalçın, 2013, s. 211).

⁶¹ Yalçın, 2013, s. 208.

⁶² İmal edilen uçak sayısı 10 ile 12 olarak değişik kaynaklarda değişik şekilde geçmektedir. Ayrıca; 1936 yılında tasarlandığı için Nu.D.-36 adı verilmiştir (Bkz: Yavuz, 2013, s. 94).

⁶³ İlk Türk tipi yolcu uçağı, dünya yolcu uçakları kategorisinin (A) sınıfına girmiştir (Şakir, 2011, s. 87). 1941 yılı Jane's All The World's Aircraft kataloğunun 129c sayfasında NuD-38 uçağı bulunmaktadır.

⁶⁴ <http://www.nuridemirag.com/fo-tograf.html>.

⁶⁵ <http://www.nuridemirag.com/fo-tograf.html>.

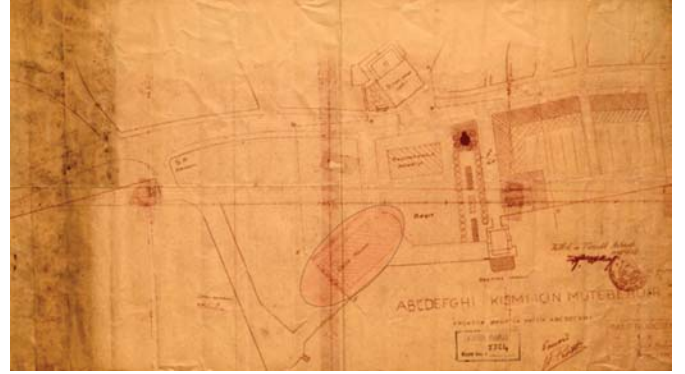
dip gelmiştir.⁶⁷ 1941 Eylül ayında Türk yapımı olan 12 uçaklık bir filo; Bursa, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Konya, Adana, Elazığ ve Malatya rotasında uçmuştur.⁶⁸

Nuri Demirağ uçak fabrikası ve uçuş okulu işinin faaliyetleri devam ederek geliştiği sıralarda; incelemelerde bulunması için Amerikan Uçak İmalatçıları Birliği, birlik başkanı Bay Todd'u Türkiye'ye göndermiştir.⁶⁹ Bay Todd'un hazırladığı rapor sonrası ABD'nin Türkiye'ye yapacağı yardım anlaşmasında (Marshall Planı/Yardımları) Türkiye'nin uçak yapmaması, onun yerine ABD'den alması şarta bağlanmıştır.

1936 yılında Nu.D.-36 rumuzuyla 12 adet imal edilen uçağın; İstanbul'dan Eskişehir İnönü'ye Selahaddin Alan⁷⁰ kumandasında uçarken, iniş sırasında pist çukuruna takılarak kaza yapması ve Alan'ın ölümüyle birlikte uçağın düşmesiyle, Türk Hava Kurumu; Beşiktaş'taki fabrikaya uçak ve planör imalatı siparişi verilen, şartnameye uygun olarak imalatı tamamlanan uçakları bu olay üzerine almamış,⁷¹ dolayısıyla yeni kurulmakta olan ve büyük yatırımlar yapılan şirket büyük sıkıntıya girmiştir. Benzer biçimde imalatı tamamlanan Nu.D.-38 tipi uçağına ise Türk Havayolları tarafından ilgi gösterilmemesi, şirkete ikinci önemli darbe olmuştur. Demirağ'ın havacılık sektörüne girerken en büyük müşterisi olan devlet kurumlarından sipariş gelmemesi üzerine, üretime devam edilememiştir. Açılan davalarda bilirkişi raporları Nuri Demirağ lehinde karar vermişse de, mahkeme süreci Demirağ'ın aleyhinde sonuçlanmıştır.

Aleyhindeki yargı kararına rağmen Nuri Bey, uçak imalatına yönelik iddiasına devam etmiş, 1944 yılında Nu.D.-38 tipi uçağın imalatı tamamlanmıştır.⁷² Uçağın modeli Türk mühendisleri tarafından çizilmiş, motorlar hariç tüm aksam Türk teknisyen ve işçileri tarafından yapılmış, test uçuşları da başarı ile tamamlanmıştır. Devlet Hava Yolları'nın uçağı kabul etmesi beklense de, bu hiçbir zaman gerçekleşmemiştir. Yine de Nu.D.-38 tipi uçak, 26 Mayıs 1944 tarihinde İstanbul-Ankara seferi yapmıştır.⁷³

1943 yılında faaliyetlerini durduran Nuri Demirağ Beşiktaş Uçak Fabrikası, 1949 yılında istimlak edilmiştir.⁷⁴ Uçak Fabrikası 1959-1960 yılında "Deniz Müzesi"ne çevrilmiştir. Beşiktaş'ta bir "Deniz Müzesi" fikrinin 1936 yılından itibaren düşünüldüğü, Atatürk Kütüphanesi'ndeki bir haritada görülmektedir. Haritada, Deniz Müzesi dışında; sol üst köşede Sinan Paşa Hamamı, Sinan Paşa Camii önünde tramvay durağı, Kaymakamlık Belediye binası, Barbaros Hayreddin Paşa Türbesi ve karşısında otomobil durağı, Be-



Şekil 28. Beşiktaş Meydanı Düzenlemesi Tasdikli Harita, 1936.⁷⁵

şiktaş iskelesi, bahçe ve yeşil alan gibi düzenlemeler ve tarihi yapılar da görülmektedir (Şekil 28).

Bu projenin, Nuri Demirağ'ın bu arazide uçak imalatına başlaması ile ötelendiği anlaşılmaktadır. Ancak ilerleyen yıllarda fabrika ve meydan, bir müze işlevini de bünyesinde barındırmıştır. Beşiktaş Tayyare Fabrikası, bir süre atıl depo/yazıhane olarak kalmıştır,⁷⁶ 1959-1960 yılında "Beşiktaş Deniz Müzesi"ne çevrilmiş ve "Tarihi Kayıklar Galeri Binası" olarak adlandırılmış, Osmanlı devletinin Kadırga, Saltanat ve Piyade Kayıkları burada sergilenmiştir.⁷⁷ Müze binasındaki değişim, 1970 yılında yeni ek binaların yapılması ve teşhir alanlarının genişletilmesiyle sürmüştür. 2005 yılında yeni yapılan projeye, yetersiz gelen Kayıklar Galerisi/eski Nuri Demirağ Uçak Fabrikası binası yıkılmış, Kadırga için geçici bir bina yapılarak inşaat bitinceye kadar burada saklanmıştır,⁷⁸ daha sonra yeni yapılan Deniz Müzesi'ne taşınmıştır.

Sonuç

Havacılığın Batı'da "Altın Çağı" olarak nitelendirilen döneminde zirveye çıkan havacılık mimarisi, yeni yapı türlerinin ortaya çıkması sonucunu da beraberinde getirmiştir. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti, yeni başkent olarak Ankara'yı yapılandırırken, eski politik gücünü kaybeden İstanbul sahip olduğu nüfus, tarih ve coğrafik avantajlar ile uluslararası ve ulusal özel teşebbüslerin dikkatini çekmeye devam etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti, bir yandan uluslararası üsluba/rasyonalizme uygun mimarilerle Ankara'yı şekillendirirken, bir yandan da İstanbul'da uçak sanayii yapıları inşa etmeye başlamıştır. Bunlardan birisi de 1936'da inşasına başlanan, İstanbul'daki Beşiktaş Tayyare Fabrikası yerleşkesi olmuştur.

1936 yılında İstanbul Beşiktaş sahilinde mevcut yapıların elden geçirilmesi ve ek binaların inşası ile oluşturulan Beşiktaş Tayyare Fabrikası, dönemin ilk sivil uçak sana-

⁶⁷ Dervişoğlu, 2011, s. 104.

⁶⁸ Yalçın, 2013, s. 208.

⁶⁹ Deliorman, 1957.

⁷⁰ Hürkuş, 2014, s.20-325; Adıgüzel, 2006, s. 210, Yalçın, 2013, s. 216.

⁷¹ 1939'da Türk Hava Kurumu sipariş ettiği uçakların imal edilen prototipe uygun olmaması, uçakların akrobasi kabiliyetinin bulunmaması ve zamanında teslim yapılmaması ge-

rekçeleriyle sözleşmeyi feshetmiştir.

⁷² Uçağın teknik özellikleri için bkz: Adıgüzel, 2006, s. 149-151; Yalçın, 2013, s. 219-220.

⁷³ Adıgüzel, 2006, s.149-151; Yalçın, 2013, s. 220.

⁷⁴ Beşiktaş'taki fabrika, 1949 yılında 12060 sayılı Karar cetveliyle gözden çıkarılıp istimlak edilmiştir. Bkz: BCA -30-18-1-2 / 119-45-3-2.

⁷⁵ Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi (Kayıt No: 5324).

Haritalar'ında da izlenebilir. ⁷⁷ Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi.

⁷⁶ Beşiktaş Uçak Fabrikası ve bulunduğu 363 no'lu ada Tapu Kadastro

⁷⁸ Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi.

yi yapılarındandır. Dönemin Batılı teknolojilerinin ve bu anlamda yeni bir sanayi kolu olan uçak sanayinin ülkede takip edildiğinin somut bir göstergesidir. Fabrikanın deniz kenarında konumlanmış oluşu, makale içinde de tartışıldığı üzere, fabrikada deniz uçağı üretiminin de ileride düşünüldüğü fikrini akla getirmektedir. 1940'lı yıllarda Amerika'nın "yardım" adı altındaki Marshall Planı, bedelsiz uçak tedariki konusundaki politikaları, diğer savunma sanayileri gibi bu fabrikanın da kapanmasında etkili olmuştur.

Günümüze dek incelenmemiş olan Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) ve diğer belgelerdeki projelerden anlaşıldığı kadarıyla fabrika yerleşkesi, yapıldığı dönemdeki fabrikalarla hemen hemen aynı özelliklerde olup; imalat birimi, montaj atölyesi, marangozhane ve ofis gibi binalardan oluşmaktadır. Fabrikanın mimari üslubu da yenidir. Avrupa ve Amerika'da inşa edilen çağın uçak sanayi yapıları ile benzerdir. Daha önce belirtildiği gibi; dönemin Yeni Mimari /Uluslararası Üslup anlayışını, yeni ülkenin yeni hedeflerini (çağına yön veren devletler arasında olma idealini), kullanılan malzeme ve strüktürleri (betonarme ve çelik) açıkça yansıtırken; aynı zamanda geometrik yalın formlar dönemin Batı'daki yaygın akımlarından olan Bauhaus ve Art Deco etkisini yansıtmaktadır.

Beşiktaş Tayyare Fabrikası yapılarının havacılık mimarisinin ilk örneklerini kurma çabası olması, yapı grubuna ayrı bir önem yüklemektedir. Geleceğin havacılıkta olduğu fikrinden yola çıkmış olması ve Sivas Divriği'de "seri-üretimli" uçak fabrikası kurma düşünceleri de çağın geleceği (fütürist) ruhuna uygun girişimlerdir. Fabrika yerleşkesi aynı zamanda çevresine, Beşiktaş semtine yeni bir kimlik getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin sarayaltı bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin yenilenen yüzünün simgesi bir yapı kompleksi ile şekillendirilmiştir. Yapılması düşünülen paraşüt kullesi de bu yaklaşımın devamıdır.

Kaynaklar

- Adıgüzel, B. (2006) "Türk Havacılığında İz Bırakanlar", Ankara, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:7.
- Akbayar, N.(ed.) (1998) "Dünden Bugüne Beşiktaş", İstanbul, Beşiktaş Belediye Başkanlığı, Birinci Basım.
- Bilsel, C., Pinon, P. (eds.) (2010), "From the Imperial Capital to the Republican Modern city: Henri Prost's planning of Istanbul (1936-1951)"; İstanbul, İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enst.
- Corn, J. (1983) "The Winged Gospel: America's Romance with Aviation 1900-1950", New York, NY: Oxford University Press.
- Deliorman, N. (1957) "Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri", İstanbul.
- Dervişoğlu, F.M. (2011) "Nuri Demirağ-Türkiye'nin Havacılık Efsanesi", İstanbul, Ötüken Neşriyat A.Ş.
- Eggebeen, J. (2007) "Airport Age: Architecture and Modernity in America", The City University of New York, PhD Thesis.
- Ergin, M. (1952) "Hayatta Muvaffak Olmuş İşadamlarımız Nuri Demirağ", Yirminci, Asır, s.2, c.1, 23 Ağustos 1952.

- Giedion, S. (1948) "Mechanization Takes Command-A Contribution to Anonymous History, New York, Oxford University Press
- Gülersoy, Ç. (1994) "Beşiktaş Daha Dün", İstanbul, Turing Yayınları, 1. Baskı.
- Hürkuş, V. (Hazırlayanlar: Hürkuş Şarman, G., Hürkuş Maxon, S.) (2014) "Bir Tayyarecinin Anıları (Yaşantı)", İstanbul, YKY, 2. Baskı.
- İlmen, S. (1947) "Türkiye'de Tayyarecilik ve Balonculuk Tarihi", Ankara, İ. Horoz Basımevi.
- İnceöz, S. (1996) "Türkiye'nin İlk Uçak Fabrikasını Kuran Adam: Nuri Demirağ", Aksiyon Dergisi, 15 Haziran 1996.
- Kansu, Y., Şensöz, S., Öztuna, Y. (1971) "Havacılık Tarihinde Türkler/1", Ankara, Hava Basımevi.
- Kaymaklı, H. (1997) "Havacılık Tarihinde Türkler", c.2, Kültür Ofset Ltd. Şti.
- Kronenburg, R. (2002) "Houses In Motion- The Genesis, History and Development of the Portable Building", Wiley-Academy, Second Edition.
- Kurter, A.(2009) "Türk Hava Kuvvetleri Tarihi /1-5", Ankara, Türk Hava Kuvvetleri K.İği Yay.
- Nelson, G. (1939) "Industrial Architecture of Albert Kahn", New York: Architectural Book Publishing Company, Inc.
- Pascoe, D. (çev. Levent Göktem), (2015) "Uçak", İstanbul, Optimist Yayım Dağıtım.
- Sarp, (2010) "Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları", İstanbul, Pozitif Yayınları, 1. Baskı.
- Son Posta, 31 Mayıs 1935.
- Spenser, J. (2008) "The Airplane: How Ideas Gave Us Wings", New York, Smithsonian Books, HarperCollins Publishers.
- Şakir, Z. (2011) "Nuri Demirağ Kimdir?", İstanbul, Akıl Fikir Yayınları.
- Tayhani, İ. (2001) "Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)", Ankara, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları No:1, THK Basımevi.
- Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük.
- Yalçın, O. (2013), "Türk Harp Sanayii Tarihi", İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Basım.
- Yavuz, İ. (2013) "Mustafa Kemal'in Uçakları- Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)", İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Basım.
- Şakir (Soko), Z. (1947) "Nuri Demirağ Kimdir?", İstanbul.
- Yusufoğlu, T. (2017) "Türkiye'de Havacılık ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940", Basılmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.
- Zelef, H. (2014) "Impacts of Seaplanes and Seaports on the Perception and Conception of the Modern City: The Case of Istanbul", Journal of Urban History 2014, Vol. 40(6) 1028-1053.

Arşiv Kaynakları

- Atatürk Kütüphanesi Harita Arşivi.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA). Fon Kodu: 30-10-0-0
Fon Adı: Muamelat Genel Müdürlüğü, Yer No: 59-397-6
(27.03.1928)
- Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi.
- Hava Kuvvetleri Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Yakarçelik, N. (2014) Beşiktaş Deniz Müzesi Personeli ile röportaj. Vecihi Hürkuş Müzesi, Bahadır Gürer arşivi.

İnternet Kaynakları

<http://www.nuridemirag.com/>[erişim tarihi: 20.12.2016]

<http://www.tayyarecivecihi.com/27eylulacilis.asp> [erişim tarihi: 20.12.2016]

<http://kokpit.aero/mustafa-kilic-inonu-parasut-kuleleri>
[erişim tarihi: 20.12.2016]

<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/voisin.html> [erişim : 2.10.2015]