

# DENİZLİ İKTİSAT TARİHİNDE BİR HALK GİRİŞİMCİLİĞİ ÖRNEĞİ: UYGAR MOTOR

*A PUBLIC ENTREPRENEURSHIP EXAMPLE ON THE DATE OF DENİZLİ  
ECONOMY: UYGAR MOTOR*

**Cengiz AKSEKİ\***

## Özet

Yurt dışına giden işçilerin sağladığı mali kaynaklarla 1970’li yıllarda Denizli’de peş peşe çok ortaklı şirketler kurulmuştur. Bu şirketlerin devlet sektörü ve özel sektör dışında üçüncü bir sektör olması beklenmiştir. Denizli’de Uygur Motor adıyla, motor üretmek amacıyla kurulan işçi şirketi kısa sürede mali yapısının buna yeterli olmadığını görerek döküm sektöründe faaliyet göstermeye başlamış, ancak 90’lı yılların başında krize girerek iflas etmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** *Denizli, Uygur Motor, Halk Girişimciliği, Sanayileşme.*

## Abstract

With the financial resources provided by the workers who went abroad, many partnerships were set up successively in Denizli in the 1970’s. These companies were expected to create a third sector outside the state sector and the private sector. In the name of Uygur Motor in Denizli, the worker company that was established to produce engines started operating in the casting sector after seeing that its financial structure was not sufficient in the short time, but it entered bankruptcy after going through crisis at the beginning of 90’s.

**Key words:** *Denizli, Uygur Motor, Public Entrepreneurship, Industrialization.*

## A-Giriş

Türkiye XX. yüzyıla girerken “bu devlet nasıl kurtulur?” sorusuna bağlı olarak nasıl bir ekonomik politikayla kalkınabileceğini de tartışmaya başlamıştır. XIX. yüzyılda devlet eliyle bir sanayi kurma çabaları özellikle kapitülasyonların Batılılar lehine<sup>1</sup> yarattığı korkunç baskı nedeniyle mümkün olmamıştır. II. Meşrutiyet sonrasında, Türkiye’nin yalnız askerlik ve memurluk yapan bir ülke olarak, XX. yüzyılda var olamayacağı fikrinden hareketle, “Millî iktisat” esasına dayalı bir ekonomi kurulmaya ve bir Türk burjuvazisi yaratılmaya çalışılmıştır. 1914 sonrasında İttihat ve Terakki’nin himayesinde, hem İstanbul’da hem de taşrada “millî” şirketler, bankalar, üretici birlikleri ve kooperatifler<sup>2</sup> kurmak gibi bir yol izlenmiştir. Ancak kesintisiz süren savaşlar, Türk burjuvazisinin gerçekten çok cılız olması ve Batılı devletlerin ekonomik baskıları<sup>3</sup> nedeniyle hedeflenen “millî iktisat” politikaları başarıya ulaşmamıştır.

\* Okutman, Pamukkale Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, cakseki@pau.edu.tr

1 “Yabancı sermayenin etki alanının Osmanlı İmparatorluğu’ndan daha geniş olduğu bağımsız bir devlet herhalde yoktur... Osmanlı İmparatorluğu, şaşılacak derecede dış mali çıkarlara ipotek edilmiş durumda idi.” tespiti Cumhuriyet yönetiminin de devraldığı mirasın boyutlarını ortaya koymaktadır. Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2007)*, İmge Kitabevi, İstanbul 2010, s.19

2 Meşrutiyet sonrası gelişmeler için: Zafer Toprak, *Türkiye’de Millî İktisat (1908-1918)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1982. S.155, 224

3 Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2007)*, İmge Kitabevi, İstanbul, 2010, s.22 vd.

Türk İstiklal Harbi'nin daha dumanları tüterken, Mustafa Kemal Paşa Batı illerini kapsayan Türkiye seyahatinde "muzafferiyat-ı askeriyemizle mağrur olmayalım. Yeni ilim ve iktisat zaferlerine hazırlanalım"<sup>4</sup> sözleriyle Türkiye'nin öncelikli gündeminin ekonomi olması gerektiğini ifade etmiştir. Bu konuşmadan kısa bir süre sonra İzmir'de Türkiye'nin üretici kesimlerinin katıldığı bir iktisat kongresi düzenlenmiştir. Mustafa Kemal Paşa'nın derin bir ekonomi bilinci taşıyan ve Osmanlı'nın ekonomik tarihsel sürecini özetleyen, kongreyi açış konuşmasında<sup>5</sup> -özel bir ekonomik politika vaz edilmemekle birlikte- üretimin önemi, bağımsız bir ekonomi hedefi ve her toplumsal kesimin bir birine muhtaç olduğu vurgulanmıştır.

4 Şubat 1923'te Lozan görüşmeleri daha çok ekonomik anlaşmazlıklar nedeniyle kesintiye uğramıştı ki, kısa bir süre sonra, 17 Şubat 1923'te İzmir'de bir İktisat Kongresi toplanmıştır. Bu kongrede İktisat Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) bir ölçüde yeni Türk devletinin ekonomik politikasını belirleyen bir konuşma yapmıştır. Bu konuşmaya uygun olarak Türkiye bundan böyle, liberal, "sosyalist, komünist, etatist (devletçi)" sistemlerden hiçbirinin kopyası olmayan "karma ekonomi" sistemini<sup>6</sup> kurmaya çalışmıştır. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nın 28. Maddesiyle kapitülasyonların tamamen kaldırılmış olması da yeni Türk devletine dış baskılardan uzak bir ekonomik politika izleme fırsatı vermiştir. Türkiye artık özgür ve bağımsız bir devlet olmuştur ama yüz yıllardır ihmal edilmişlik nedeniyle harap bir haldedir. Teknoloji ve sermaye sahibi olmadığı gibi dünyada da yapayalnız bir devlettir.<sup>7</sup> Bu nedenle acilen bazı değişiklikler yapılması zorunlu görülmüştür. 1913'te 15 yıllık bir süre için çıkarılan "Teşvik-i Sanayi-i Muvakkati", 1927'de sanayi ve maden işletmelerine geniş avantajlar<sup>8</sup> sağlayacak şekilde genişletilmiştir. Bununla beraber "*görünüşte sanayileşmeyi gerçekleştirmek için pek çok olumlu yanı görünen bu yasa istenilen sanayi atılımını sağlayamamıştır. Çünkü altyapı eksikliği, sermaye birikiminin olmaması, girişimci ve teknik eleman yetersizliği, iş gücü eksikliği, özellikle savaşın yaralarını saracak yeterli zamanın geçmemiş olması, nüfus azlığı, okuryazar oranının düşüklüğü gibi*"<sup>9</sup> nedenlerden dolayı büyük sorunları tamamen çözmek mümkün olmamıştır. Türkiye yine de kendi yağıyla kavrulmak, yer altı kaynaklarını kendi imkânlarıncı işletmek, yerli bir sanayi ve millî banka kurmak, dışa bağımlı olmayan bir ulaşım ağı kurmak yolunda küçümsenmeyecek ilerlemeler kaydetmiştir.

II. Dünya Savaşı'na katılmayan Türkiye, bu yıllarda ekonomik olarak savaşın bütün tahrip edici etkilerine maruz kalmıştır. Savaş başlayınca üretici genç erkeklerin orduya alınması üretimi düşürmüş, hemen bütün tüketim mallarının fiyatları artmış, ekmeğe karneye bağlanmış, bütçeden millî savunmaya ayrılan pay yükselmiş, Varlık Vergisi ve Millî Korunma Kanunu gibi çok eleştirilen düzenlemeler yapılmıştır. Bu nedenlere dayalı olarak savaş sonunda o güne kadarki müdahaleci

4 Atatürk'ün Söylev Demeçleri, "Alaşehir'de Halkla Konuşma", Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, C.II, Ankara, 1997, s.76.

5 Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989.

6 A. Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi 1923 İzmir*, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, Ankara, 1997, s.219.

7 Şevket Süreya Aydemir, *Tek Adam*, C.III, Remzi Kitabevi, 1999, s.326.

8 Kadir Kasalak, "Teşvik-i Sanayi Kanunları ve Türkiye'de Sanayileşmeye Etkileri", *SDÜ. Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2012, sayı: 27, s.73

9 Kasalak, *a.g.m.*, s.73.

ekonomik politikalar sorgulanmaya başlanmıştır.<sup>10</sup>

14 Mayıs 1950 seçimleriyle iktidara gelen Demokrat Parti (DP)'nin programında liberalizm ve demokrasi partinin genel ilkeleri olarak sayılmıştır. Parti özel teşebbüsü desteklemeyi de devletçiliğin görevleri arasında kabul etmiş, verimsiz çalıştığı düşünülen kamu kuruluşlarının özel teşebbüse devredilmesini, zorunluluk olmadığı sürece piyasalara müdahale edilmemesini benimsemiştir.<sup>11</sup>

### B-Millî Sektör ve Halk Sektörü

1960 sonrasında da DP döneminin ekonomik politikalarına tepki olarak Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. Yine bu dönemde -tecrübe edildiği için şimdilerde artık gündemden düşmüş bulunan- “Millî Sektör” ve “Halk Sektörü” gibi fikirler, yeni arayışlar içindeki aydınlarımıza umut veren projeler olarak tartışılmıştır. Türkiye’de o tarihte var olan devlet sektörü ve özel sektörün dışında, üçüncü bir sektörün geliştirilebileceği (geliştirilmesi gerektiği) varsayımına dayanan bu kavramların ilginç bir tarafı da siyasal yelpazenin hem sağında, hem de solunda<sup>12</sup> geliştirilmesi ve sahiplenilmesidir.<sup>13</sup>

Cumhuriyetçi Köylü Millet Partisi Genel Başkanı Alparslan Türkeş, 1967’de yayınlanan “Millî Doktrin Dokuz Işık”<sup>14</sup> isimli el kitabında “Millî Sektör”,<sup>15</sup> kavramını ortaya atmıştır. Türkeş’e göre “millî sektör”, kamu ve özel sektör dışında, makineleri yapan makine sanayidir.<sup>16</sup> “Millî sektör” kavramı, Kurt Karaca’nın ilk baskısı 1968’de yapılan “Milliyetçi Türkiye” isimli eserinde geniş bir şekilde ele alınmıştır. Kurt Karaca’ya göre “Millet Sektöründen amaç, işçi, köylü, esnaf, memur vs. birliklerinin meydana getireceği sektördür.” Devlet “millî harp sanayii, maden işletmeciliği, ilaç” gibi önemli dallarda yer alacak, bunun dışındaki temel sanayi millet sektörüne bırakılacak, özel sektör yalnız hafif sanayi ile uğraşacaktır.<sup>17</sup>

1973’te de CHP’nin, “Ak Günlere” isimli seçim bildirgesinde Halk Sektörü kavramı gündeme getirilmiştir. CHP göre Halk Sektörü, “köylü kooperatiflerinin, sosyal güvenlik ve yardımlaşma kurumlarının, sendikaların, yurt dışındaki işçi ortaklıklarının ve benzeri halk ortaklıklarının girişimlerinden oluşacak”<sup>18</sup> sosyo-ekonomik bir örgütlenme olarak tanımlamıştır. Ertesi yıl Ali Nejat Ölçen tarafından

10 Abdullah Takım, “Demokrat Parti Döneminde Uygulanan Ekonomi Politikaları ve Sonuçları”, *AÜ. SBF. Dergisi*, C.67, No:2, Ankara 2012, s.164

11 Takım, a.g.m., s.164

12 Bu benzerlikler, Taha Parla’nın, Türkiye’deki sağ ve solun korporatist düşünce şemsiyesi altında birleştiği tezini haklı çıkarmaktadır. Bkz. Ziya Gökalp, *Kemalizm ve Türkiye’de Korporatizm*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1989, s.8.

13 Bugün liberal fikirleriyle tanınan Taha Akyol, 1978’te “Biz “sağcı”yız ama “solcu” CHP’den daha toplumcu ve halkçıyız, nitekim CHP, ancak Tarım Kentleri yerine Köy Kent, Millet Sektörü yerine Halk Sektörü diyerek gerilerden bir taklitçi olabilmiştir.” diyerek, Türkeş’in Dokuz Işık Millî Doktrin’deki tezlerine desteklemektedir. Taha Akyol, “Aydınlık Adlı bir Karanlık”, *Hergün* gazetesi, 18 Mayıs 1978. Ancak Akyol, yıllar sonra bu fikirleri ideolojik bir kurgulama sayacaktır. Taha Akyol, “Atatürk, Bilim, İdeoloji”, *Milliyet*, 11 Kasım 2003.

14 Türkeş kitabının “Toplumculuk” bahsinde küçük tasarrufların teşvik edilmesini “devlet” tarafından birleştirilip, on bin, yirmi bin kişinin katlımlıyla büyük tesislerin kurulmasını önerir. Alparslan Türkeş, *Dokuz Işık Millî Doktrin*, Kutluğ Yayınları, İstanbul, 1975, s.22

15 Türkeş, a.g.e., s.61

16 Hatırlanacağı gibi makine üreten sanayi tanımını Necmettin Erbakan da kullanmış ve bunu “ağır sanayi” tabiriyle seçim meydanlarında dile getirmiştir.

17 Kurt Karaca, *Milliyetçi Türkiye Milliyetçi Toplumcu Düzen*, Emel Matbaacılık Sanayii, 11. Baskı, Ankara (tarihsiz), s.238 vd.

18 CHP, Akgünlere, Ankara, 1973, s.65

“Halk Sektörü”nün uygulamada nasıl olacağına ilişkin akademik bir çalışma yayınlamıştır.<sup>19</sup> Ölçen’e göre “*Halk Sektörü, nüfusu yerinde tutan, üretime katan ve küçük tasarrufları biriktiren bir sektör*” olup birinci amacı istihdam yaratmaktır.<sup>20</sup>

Halk Sektörü kavramı I. Ecevit Hükümeti’nin koalisyon protokolü ilk kez siyasal bir metne de girmiştir.<sup>21</sup> Keza siyaset sahnesinde Halk Sektörü kavramının hamisi de Bülent Ecevit görünmektedir. Ecevit’e göre Halk Sektörü “kapitalizme alternatif”<sup>22</sup> bir proje olacaktır. Böylece işçilerin yönetime etkin bir biçimde katılacakları, yetki ve sorumluluğu paylaşacakları düşünülmüştür. Ecevit, “*Halk iktidarını gerçekleştirebilmek için, halkın ekonomik alanda örgütlenmesini hızlandırmamız gerekir*” demektedir.<sup>23</sup> Bu politikanın toplumsal işlevi, sanayide tekelci eğilimleri dizginlenmesi, iş bulma ve üretim olanaklarının genişlemesi, diğer taraftan da mülkiyeti yaygınlaştırarak, yönetime katılma ve demokratikleşme süreçlerine katkı sağlaması olacaktı.<sup>24</sup>

Türkeş’in ortaya attığı “Millî Sektör”de de Ecevit’in önerdiği “Halk Sektörü”nde de malî kaynak önemli ölçüde aynıdır. Türkeş on bin-yirmi bin kişinin katılımıyla Millî sektörün kurulacağını ifade ederken, Halk Sektörü için de halkın küçük tasarrufları esas alınmıştır. Bir ölçüde 1960’lı yılların demografik yapısı da bunda belirleyici olmuştur. Çünkü o yıllarda Anadolu insanı sanayileşmiş Avrupa’nın emek ihtiyacını karşılamak için el kapılarına işçi olarak dayanmıştır. 1961’de Federal Almanya ile imzalanan “*Türk-Alman İşçi Mübadele Anlaşması*” sonraki yıllarda başka Avrupa ülkeleriyle de yapılmış ve 1973’e kadar yurt dışına işçi olarak giden vatandaşlarımızın sayısı 800.000’i bulmuştur.<sup>25</sup>

Bu gün sahip olduğu sanayisi ile Anadolu kaplanlarından biri olarak anılan Denizli, 1960’a kadar nüfusunun % 76’sı kırsal kesimde yaşayan,<sup>26</sup> dolayısı ile temel iktisadi faaliyetin tarım olduğu bir şehirdir. Biraz da bu nedenle kısa sürede, söz konusu ülkelere 35.000 işçi göndererek, Türkiye’de yurt dışına en çok işçi gönderen yedinci il olmuştur.<sup>27</sup> Günümüzde yurt dışında yaşayan Türkler, gittikleri ülkelerde önemli yatırımlar yapacak ve çeşitli seviyelerde politikaya atılacak kadar Avrupa ülkeleriyle bütünleşmiş olup, bu kesimde Türkiye’ye dönüş yapma konusunda büyük bir hareketlilik görülmemektedir. Ancak ilk giden işçi vatandaşlarımız açısından durum çok farklı olup onlar ilk olmanın sancılarını daha çok yaşamışlar,

19 Ali Nejat Ölçen, *Halk Sektörü*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1974.

20 Ali Nejat Ölçen, “Halk Sektörü Nasıl Olacak?”, *Milliyet* gazetesi, 3 Mart 1974, nakleden Sami Güven, *Dış Göç ve İşçi Yatırım Ortaklıkları*, TODAİE Yayınları, Ankara, 1977, s.99.

21 Bkz. <http://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/KP37.htm> “Sanayileşmemize hız katmak, dağınık tasarrufları değerlendirmek, kalkınmanın nimetlerinden daha yaygın ve adil bir şekilde faydalanılmasını sağlamak üzere, kamu ve özel kesimlerin yanı sıra, halkın teşebbüs gücünü harekete geçirecek bir halk sektörü de geliştirilecektir.”

22 Hamit Bozarıslan, “Bülent Ecevit”, *Modern Türkiye’de Siyasî Düşünce Kemalizm*, C.II, İletişim Yayınları, İstanbul 2001, s.460

23 Ahmet Taner Kışlalı, *Siyasal Sistemler Siyasal Uzlaşma ve Çatışma*, İmge Yayınevi, Ankara, 2003, s.126-127.

24 Yakup Kepenek, “Türkiye’nin Sanayileşme Sorunları”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, c. VII, İletişim Yayınları, İstanbul 1995, s.1760-1796.

25 Cevdet Yılmaz, *Batı Avrupa Ülkelerinde Çalışan Türk İşçilerinin Türkiye’de Kırsal Kesim ve Şehirleşme Üzerine Etkileri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1992, s.29’dan nakleden: Mustafa Mutluer, *Gelişimi Yapısı ve Sorunlarıyla Denizli Sanayii*, Denizli Sanayi Odası Yayınları, İzmir, 1995, s.75. 1964’te Avusturya, Belçika ve Hollanda, 1965’te Fransa, 1967’de İsveç, 1971’de İsviçre ile benzer içerikli anlaşmalar tekrarlanmıştır.

26 *Yurt Ansiklopedisi*, “Denizli”, C.III, Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 1982, s.2173

27 Mutluer, *a.g.e.*, s.76. *Yurt Ansiklopedisi*, “Denizli”, C.III, 1995, s.2172

dışlanmışlar, bu nedenle mümkün olduğunca kısa sürede bir sermaye biriktirip, köyüne kasabasına dönmeyi düşünmüşlerdir. Bu nedenle istikbali Türkiye’de gören bu kuşak, tasarruflarını Türkiye’de değerlendirmeye çalışmışlardır. Tam da bu dönemde yurt dışındaki işçilerimizin tasarrufları ve gönderdikleri dövizler, kamu ve özel sektör dışında yeni bir ekonomik alan geliştirilmeye çalışılan Türkiye’de bir finansman kaynağı olarak düşünülmüştür. Yurt dışındaki işçilerimizin ve Türkiye’deki vatandaşlarımızın birikimlerinin<sup>28</sup> toplanmasıyla 1970’li yıllarda “çok ortaklı şirketler” ya da “işçi şirketleri” adıyla peş peşe şirketler kurulmuştur.<sup>29</sup> Denizli bu konuda Türkiye’nin en hareketli şehirlerinden biri olmuştur. Öyle ki 1981 yılına kadar kurulan 223<sup>30</sup> işçi şirketinden 21<sup>31</sup> tanesi Denizli’de faaliyete başlamıştır.<sup>32</sup>

### **C-Uygur Motor: “Kendi motorunu üretemeyen sanayileşemez”<sup>33</sup>**

Uygur Motor’un kuruluşu süreci Almanya’da başlamıştır. Kurucu üyeler çoğunlukla Bremen ve Wilhelmshaven’de çalışan Türk işçileri olmakla birlikte, daha az sayıdaki üyeleri arasında başka şehirler ve Hollanda’daki Türk işçileri de bulunmaktadır. Kurucu Türk işçilerinin Denizli’den başka İzmir, Uşak, Aydın, İstanbul, Giresun, Afyon, Adana, Mersin, Konya, Bursa, Ordu, Nevşehir, Kastamonu, Antakya, Ankara, Kayseri, Niğde, Kırklareli, Adapazarı, Eskişehir gibi Batı Anadolu ağırlıklı şehirlerinden olduğu görülmektedir. Kurucuların hareket noktası, kendilerinin ifadesiyle “kendi motorunu üretemeyen sanayileşemez” sloganı olmuştur.

Hannover Başkonsolosluğu’na onaylatılan şirketin kuruluş ana sözleşmesinde “maksat ve mevzuu;” ... “*her türlü patlamalı, yanmalı, hidrolik, pünomatik motor imalatı yapmak, bu motorlara ait parça üretimi yapmak, otomotif sanayi kurmak, profil sanayi kurmak, maden işletmeciliği yapmak, bu mamullerin ithalat, ihracat ve ticaretini yapmak*” olarak açıklanmıştır. Anonim şirket, 500 bin lira kuruluş sermayesi, 5000’er liralık 100 hissedarın katılımıyla, Bekir Ateş’in yönetim kurulu başkanlığında kurulmuştur. Ana sözleşmeye göre Genel Kurullar şirket merkezinde yapılmakla birlikte, ortakların çoğunluğu yurt dışında iseler genel kurullar yurt dışında yapılabilecektir. (Ana Sözleşme Madde 19). Keza bazı genel kurulların yurt dışında yapıldığı görülmektedir. Sözleşmenin 23. Maddesine göre ise bir üyenin

28 1974-1975 yıllarında Alman bankalarındaki işçi tasarruflarının 5-7 milyar mark olduğu ileri sürülmektedir. Bkz. Özcan Ertuna, Bilge Hacıhasanoğlu, Turgut Erdemli, *Çok Ortaklı Şirketler*, DPT Yayınları No:1463, Kasım 1975, s.117. Muzaffer Sencer ise 1960-1980 arasında Türkiye’ye giren işçi döviz miktarını 25.200 milyon DM göstermekte ve 1973’teki işçi döviz girişinin Türkiye’nin dış ticaret açığını %154 oranında karşıladığını belirtmektedir. Sencer, ayrıca işçi şirketlerinin 13.000 kişiye iş olanağı sağladığını ifade etmektedir. Bkz: “İşçi Göçü”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, c.V, s1178-1188

29 Mutluer, a.g.e., s.74-75. 1974’teki petrol krizi ile Avrupa’da pek çok vatandaşımız işten çıkarılarak Türkiye’ye kesin dönüş yapmıştır. Petrol krizinin etkileri için ayrıca Bkz: Güven, a.g.e., s.113.

30 Cevdet Yılmaz, *Batı Avrupa Ülkelerinde Çalışan Türk İşçilerinin Türkiye’de Kırsal Kesim ve Şehirleşme Üzerine Etkileri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1992, s.29’dan nakleden: Mutluer, a.g.e., s.75

31 *Yurt Ansiklopedisi*, “Denizli”, C.III s.2172

32 Denizli’de kurulan halk şirketlerinden Bir-Emek ve Göveçlik İplik Fabrikaları hakkında daha önce yapılmış çalışmalar için: Cengiz Akseki, “Denizli’de Türk İşçilerinin Kurduğu Elektronik Fabrikası, Bir-Emek”, *Toplumsal Tarih Dergisi*, 2007, sayı.166; Ercan Haytoğlu-Henda Altınöz, “Denizli’de Öncü Bir Sanayi Kuruluşu: Göveçlik İplik, Sanayi ve Anonim Şirketi”, *Belgi Dergisi*, Sayı: 4, 2012.

33 Uygur Motor’la ilgili bu yazı, Denizli Ticaret Odası’ndaki kayıtlar ve kuruluş sürecinin en önemli isimlerinden Bekir Ateş (1949 doğumlu olup, Almanya’da mühendislik eğitimi almıştır. Halen Denizli’de mermercilik sektöründe faaliyette bulunan bir şirketi yönetmektedir) ve yönetim kurulu üyesi olan Mehmet Korkutalp’le (1946 doğumlu, avukat, Ekim 2015’te vefat etmiştir) 11 Temmuz 2009’da yapılan görüşmelerden elde edilen verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

en fazla 37.500 TL'lik hisse sahibi olması kararlaştırılmıştır. 1970'li yılların başında kurulan işçi şirketlerinin % 80'inden fazlasında<sup>34</sup> olduğunda gibi Uygur Motor'a da bu türden bir sınırlama getirilmesi, şirketin birkaç kişinin eline geçmesini önleyerek, çok ortaklı yapısının devamını sağlamaya yöneliktir. Bunun ise ekonomik olmaktan çok ideolojik bir tutumdan kaynaklanmış olduğu anlaşılmaktadır.

Şirketin kuruluşu 31 Ocak 1975'te "Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi"nde ilan edilmiştir. Türk Ticaret Kanunu'na göre sermayenin ¼'ü olan 125 bin TL İstanbul Bankası'nda bloke edilmiştir. İlk merkezi Ankara-Yenişehir, Atatürk Bulvarı'ndadır. Haziran 1975'te Bremen'de yapılan Genel Kurul'da şirket merkezinin Denizli'ye taşınması ve hazır bulunan 91 üyenin 63'ünün oyuyla, kurulacak fabrikanın da Denizli'de olması kararlaştırılmıştır. Şirket sermayesi ise 30.000.000 TL'ye çıkarılmıştır.<sup>35</sup>

Çalışmalar bundan sonra Denizli'de devam etmiştir. Kuruluş sürecinin profesyonel kadrolarla yürütüldüğü söylenemez. Bununla birlikte, daha başlangıçtan itibaren fizibilite çalışmalarını tamamlamak, fabrika arsasının yerini tespit etmek ve kuruluşu halka tanıtarak ortak bulmak için ekipler kurulmuş ve bu işbölümü esasına dayalı çalışmalar başlatılmıştır. Projeyi halka tanıtmak amacıyla, yüz yüze görüşmeler yapılmaya başlanmıştır. Görevli ekipler köy köy dolaşmış ve kahvehanelerde projenin anlatılmasına çalışılmıştır. Bunun yanında şirkete ortak bulmak için gazete ilanları yanında duvar afişleri de hazırlanmıştır. Bu çerçevede şirket "Uygur Gazetesi" adıyla bir gazete çıkarılmıştır.

Ortak sayısının hızla artmasını sağlayan iki temel sebepten söz edilebilir: Birincisi ekonomik bir sebeptir. Katılımcıların çocuklarına bir iş bulma umudu ve küçük tasarruflarla ortaklığın mümkün olmasıdır. İkinci sebep ise daha çok 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı millî duyguları şahlandırmış olmasıyla ilgilidir. Barış Harekâtı'ndan sonra Türkiye'ye uygulanan ambargo Amerikan karşıtlığını artırmıştır. Bu nedenle Uygur Motor kurucularının "Amerika vermezse biz yapalım" düşüncesi herkese sıcak gelmiştir. Ayrıca sonradan bir hayal kırıklığına dönüşse de 1974'teki koalisyon hükümetinin protokolüne "Halk Sektörü" kavramının girmesi, özellikle kurucuları cesaretlendirmiştir.

#### D-Kuruluştan Üretime 1974-1980

1974 yılı sonunda fabrikanın ilk temeli atılmıştır. "1975 Yılı Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu"na göre 12.500 ton/yıl pik ve 2.500 ton/yıl temper döküm sanayi mamulü üretebilecek bir fabrikanın kurulması için 1976'da yatırıma başlanması hedeflenmiştir. Fabrikanın gemi, inşaat, otomotiv, tarım makineleri vb. alanlarına parça üretimi yanında Türkiye koşullarına uygun standardize motor üretmesi düşünülmüştür. Kocabaş köyü yakınlarında 250.000 m<sup>2</sup> arazi satın alınması düşünülmüş ise de daha sonra bundan vaz geçilerek, 50.000 m<sup>2</sup> hazine arazisi satın alınmıştır. 1978'deki "Denetleme Raporu"ndan arsa için ödenen paranın 1.609.500 TL olduğu anlaşılmaktadır. Aynı denetleme raporundan, 12.000 adet hissenin 6.367'sinin 1.430 ortağa satıldığını ve Almanya, Fransa, Hollanda gibi Avrupa şehirlerinde şirkete ortak arama çabasının devam ettiğini öğrenmekteyiz.

<sup>34</sup> Güven, *a.g.e.*, s.257

<sup>35</sup> Denizli Ticaret Odası'ndaki sicil kaydı 3942/1'dir.

13 Haziran 1976'da dökümhanenin temeli atılmıştır. Pazar araştırması yapmak amacıyla Türkiye'deki BMC, Renault, Tofaş, Hema gibi şirketlerle görüşülmüştür. Üretim için gerekli makinelerin alımı ise Almanya, Hollanda, İtalya ve Fransa'daki şirketlerden sağlanmıştır. 1977'de Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'ndan %100 gümrük muafiyetli ve %50 vergi indirimli "Teşvik Belgesi" alınabilmıştır.

1977 genel kurulu Uygar Motor için bir dönüm noktası olmuştur. O ana kadar büyük bir ilerleme sağlanmadığı görülmüş ve yalnızca ortakların katılımlarıyla üretime geçmenin çok zor olduğu anlaşılmıştır. Bu nedenle şirket ana sözleşmesinin 23. Maddesi değiştirilmiş ve bir ortağın alabileceği hisse değeri iki katına çıkarılarak, 37.500 TL'den 75.000 TL'ye yükseltilmiştir. Arkasından Ağustos 1977'de Bremen'de yapılan Olağanüstü Yönetim Kurulu Toplantısı'nda şirketin sermayesi 60.000.000 TL'ye çıkarılmıştır. Hatta bunun da yeterli olmayacağı düşünülerek DESİYAB<sup>36</sup> veya Türkiye Sanayi Kalkınma Bankası'ndan kredi almanın hesapları yapılmaya başlanmıştır.

1978'de ortaklardan 19 milyon TL'ye yakın para toplanmıştır. Eğer hemen başlanabilirse üretimde kullanılacak pısk, Ereğli-Demir Çelik Fabrikaları'ndan, kok Karabük'ten, bentonit Çankırı'dan, döküm ve maça kumu İstanbul-Şile'den karşılanacaktır. Ancak zaman geçtiği halde bir türlü üretim aşamasına geçilememesi eleştirileri de beraberinde getirmiştir. Mart 1979'daki Genel Kurul'da<sup>37</sup> fabrika arsasının pahalıya alındığı,<sup>38</sup> zamanın geçtiği ve sermayenin eridiği gibi gerekçelerle yönetim eleştirilmiştir. Ekonomik gerekçelere dayanan bu eleştiriler yanında bazen de politik gerekçelere<sup>39</sup> dayanan eleştiriler de yapılmıştır.

Yine de Uygar Motor bir türlü üretime geçememiştir. 1979'da Yönetim Kurulu enflasyonun yüksek etkisini dikkate alarak tekrar sermaye artırımına gidilmesini hatta 900.000.000 TL'lik bir hedefe ulaşılmasını planlamıştır. Ancak ertesi yıl sermaye artırımını 360.000.000 TL'de kalmıştır. Bir kişinin sahip olabileceği hisse miktarı da tekrar iki katına çıkarılarak 150.000 TL olarak belirlenmiştir.<sup>40</sup> Uygar Motor'un ortaklarının çoğunlukla "az ve orta gelirli işçi, çiftçi esnaf ve memurlardan" oluştuğu faaliyet raporlarına<sup>41</sup> girmiştir. Görüldüğü gibi bu kesimin küçük tasarruflarıyla büyük işler başarma projesinde hızlı yol alınamamış, sürekli sermaye artırımına gidilmek zorunda kalınmış, bu bile yeterli olmayınca önce Alman-Türk fonundan 10 Milyon TL, daha sonra da Halk Bankası'ndan yine 10 Milyon TL kredi alınmıştır.<sup>42</sup>

Üretime başlamak için gerekli kaynak bir türlü tamamlanamasa da yönetim hayallerinin peşinde koşmaya devam etmiştir. Bu günlerde Ege Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi makine bölümü ile işbirliği yapılarak "uygar" adını taşıyan bir motor üretiminin planları yapılmıştır. Bunun yanında bazı üretici firmaların

36 Devlet Sanayi ve İşçi Yatırım Bankası, 17 Temmuz 1975'te 1887 sayılı kanunla kurulmuştur. 1988'e kadar, halka açık şirketler; çok ortaklı şirketler ve işçi şirketlerine teknik bilgi, uzmanlık ve pazarlama alanlarında yardım sağlamış ve döviz ve kambiyo gibi işlemler yapmışlardır.

37 Haziran Cetveli'ne göre bu tarihteki üye sayısı 4.324 olarak görünmektedir.

38 Bir üye tarafından arsanın değerinin 750.000 TL olması gerekirken, neden 1.609.000 TL ödendiği yönünde soru yöneltmiştir.

39 Bir üyenin "Tekelci sermayenin karşısında işçinin birlikte çok şey yapabileceğini kanıtladığını... Halk sektörünün Türkiye'nin her tarafında burada olduğu gibi olması gerektiği" şeklindeki sözleri buna örnek gösterilebilir.

40 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/2'dir

41 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/5'tir. (1985 yılı faaliyet raporuna göre)

42 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/3 1980'de 2 Milyon TL geriye ödenmiştir.

motor bloku, kampana, şanzıman, fren diski, kalorifer peteği gibi parçalara ihtiyacı olması “Uygar Motor” yönetimince potansiyel pazar olarak değerlendirilmiştir.<sup>43</sup>

1980’de üretim için gerekli olan endüksiyon ocağı ve tamamlayıcı parçaları Almanya’daki Otto Junker<sup>44</sup> firmasına sipariş edilmiş ve bedeli olan 535.000 Mark ödenmiştir. Nihayet 8 Ağustos 1980’de belki deneme üretimi denilebilecek kısmî bir üretim başlamıştır. Ancak fizibilite çalışmaları neticesinde anlaşılır ki toplanabilen kaynakla motor üretimi yapabilmek mümkün değildir. Bu nedenle proje değişikliğine gidilerek motor sanayinin temeli olan döküm sektöründe faaliyet gösterme kararı alınmıştır.

### E-Üretim Başlar ama Sorunlar Bitmez

Üretime geçmek için gerekli çalışmalar 1981’de de devam etmiştir. Gezer vinç, kalıplama makinesi siloları, kalıplama hava hattı, kalıplama makineleri, rule bantları vb üniteler tamamlanmaya çalışılmıştır. Bir taraftan da o tarihlerde motor ve çeşitli makineler üreten firmalar için parça üretimi başlamıştır. 1982’de 230 kişinin çift vardiya çalıştığı tutanaklara geçmiş ise de şirket yönetimi kalifiye işçi bulamamaktan şikâyetçi olmuştur.<sup>45</sup> Uygar Motor işçileri toplu sözleşme yapmadıkları 1986’da yılda iki maaş ikramiye, iki bayram ve yılbaşında iaaşe yardımı ve doğum izni gibi haklara sahip görünmektedirler.

Şirket yatırım ve üretimin birlikte devam ettiği 1982’de 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu’na uygun olarak çalışmaya başlamıştır. Ama üretimin yeni başladığı ortak sayısı 8.400’ü aştığı daha bu dönemde bile şirketin zararının 30 Milyon TL’ye yaklaştığı görülmüştür. Bu dönemde de şirketin finansman ihtiyacını iki kaynaktan sağladığı anlaşılmaktadır. Bunlardan birincisi yurt dışında hisse senedi satmak, ikincisi de banka kredisi bulmaktır.

18 Mayıs 1985’teki “Genel Kurul Hazirun Cetveli”ne göre üye sayısı 9.740’a ulaşmıştır. 1984 mali yılı içinde şirket 162.326.372.29 TL kâr etmiştir. Uygar Motor, 1984 sonrasında Auer için soba parçaları, Burtrak için traktör parçaları, İskenderun, Ereğli ve Karabük Demir Çelik için yüksek fırın parçaları, Hema Dişli, Pamuk Tarım, Pancar Motor için makine parçaları, Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayi (ELMS) için lokomotif parçaları, Nazilli Sümerbank için dokuma sanayi parçaları, çeşitli firmalara yüksek fırın parçaları, iş makineleri parçaları, muhtelif döküm, oto yan sanayi parçaları ve rogar kapağı olmak üzere üretim yapmaktadır. Yine 1985’te oto parçası, büyük firmaların ağır makine parçaları üretimi de artmıştır. 1984’te 410 kişi olan çalışan sayısı 1985’te 500’e ulaşmıştır.<sup>46</sup> Haddehaneler için yüksek alaşımli sfero merdane üretimini<sup>47</sup> ilk kez Uygar Motor yapmıştır ki, o zamana kadar bu tip merdaneler yurtdışından alınmaktadır.<sup>48</sup>

43 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/2’dir.

44 Almanya ile Türkiye arasındaki sanayileşmenin boyutlarını bir ölçüde karşılaştırabileceğimiz iki örnek Otto Junker ile Uygar Motor’dur. Otto Junker’in kuruluşu 1922’ye dayanmaktadır. Bu şirket Alman metal sanayinin devlerinden biri olup halen faaliyettedir.

45 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/4’tür.

46 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/5’tir.

47 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/6’dır. Burada sfero merdane üretimi 1985’te 218 ton, 1986’da 776 ton olarak verilmektedir.

48 Bekir Ateş ve Mehmet Korkutalp ile görüşmeden.



1984 ve 1985 yılı kârı, 1986'tan itibaren dağıtılmaya<sup>49</sup> başlanmıştır. Uygur Motor, 1984 ve 1990 arasında istikrarlı olmamakla birlikte en kârlı yıllarını yaşamıştır. 1988'de 400 Milyon TL'ye yakın kâr açıklayan şirket, ertesi yıl yatırım için 200 Milyon TL üzerinde bir yatırım yaparak, yalnızca 7 Milyon TL'ye yaklaşan bir kâr açıklamıştır. <sup>50</sup> 1989 Uygur Motor için hareketli bir yıl olmuştur. Şirketin sermayesi 1989 Mayıs'ında 1 Milyar 80 Milyon TL'ye çıkarılmasına rağmen işçi sayısı 270'e düşmüştür. Yine bu yıl İMKB'ye Uygur Motor hisselerinin işlem görmesi için başvuru yapıldığı gibi, Alman firması Beissbart Romeico ile de sfero parça anlaşması yapılmıştır.<sup>51</sup>

1990'a kadar her yıl kârda görünen Uygur Motor, 1990'da zarar açıklamıştır. Zararın sebebi ülkedeki genel ekonomik durum, alıcı firmaların siparişlerini iptal etmesi, işçi eylem ve grevleri olarak açıklanmıştır. Faaliyet raporlarında sendikanın işi yavaşlattığı bu nedenle kârın azaldığı ve yüksek miktarda kredi kullanıldığı iddia edilmiştir.<sup>52</sup> Uygur Motor'da ilk kez 1988'de Otomobil-İş ile toplu sözleşme yapılmıştı. 1990 Mart'ında yapılan toplu görüşmelerde ise sendikanın karşılanması mümkün olmayan miktarda ücret talep etmesinden dolayı uzlaşma sağlanamamıştır. Sendikanın "mevcut ücretin beş katını"<sup>53</sup> talep etmesi, buna rağmen fabrikanın devletten satın aldığı dökümlük demir piki ve elektriği pazarlık yapma şansı bulunmayan devletten alması nedeniyle kriz çıkmıştır. Sendikanın işi yavaşlatması sonrasında yaşanan taşkınlıklar nedeniyle şirkette çalışma ortamı kalmamıştır. Yöneticiler ciddi bir güvenlik sorunu yaşamışlardır.<sup>54</sup> Bu nedenle 14 Ağustos 1990'da işçilerin tamamının iş akitleri fesh edilmiştir. 27 Ağustos 1990'da tekrar işçi alınmış ise de zarar önlenememiştir.<sup>55</sup>

Uygur Motor 1990 krizinden sonra toparlanamamıştır. 1992'ye gelindiğinde şirket konkordato ilan etmiş ve Denizli 1. Asliye Hukuk Hakimliği bunu onaylamıştır. 1994'te Denizli Ticaret Sicil Müdürlüğü Uygur Motor'un Türkiye Kalkınma Bankası Anonim Şirketi ile rehinli olduğunu İcra Müdürlüğü'ne bildirmiştir.<sup>56</sup> 2001 Ağustos ayında SPK Denizli Ticaret Odasında Uygur Motor'a ait bütün kayıtları istemiştir. Uygur Motor'un 2001 Ağustosunda 3. Asliye hukuk hâkimliği Avukat Mehmet Deligöz'ü ve Muhasebeci Mali Müşavir İbrahim Çokak'ı tasfiye memurları olarak tayin etmiştir. 3. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 9 Haziran 2004 tarihli kararından şirketin malvarlıklarının, alacak ve borçlarının belirlendiği, taşınır ve taşınmaz mallarının paraya dönüştürüldüğü, borç ödemelerinin tamamlandığını anlıyoruz. Ayrıca 5981 ortağa 1.359.600.991.218 TL ödeme yapıldığı ve bunun devam edeceği, tasfiye süreci tamamlandığı için fesih işlemine geçileceği açıklanmaktadır. Nihayetinde şirket aynı tarihte (9 Haziran 2004) fesh edilmiş; 8 Eylül 2004'te de Denizli Ticaret Odası'ndan kaydı silinmiştir.

49 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/5'tir. Burada %20 kâr dağıtıldığı ifade edilmektedir.

50 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/7'dir.

51 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/7'dir.

52 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/9'dur.

53 Bu ifade Bekir Ateş'e aittir.

54 Bu ifade Mehmet Korkutalp'e aittir.

55 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı 3942/9'dur.

56 Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/9'dur.

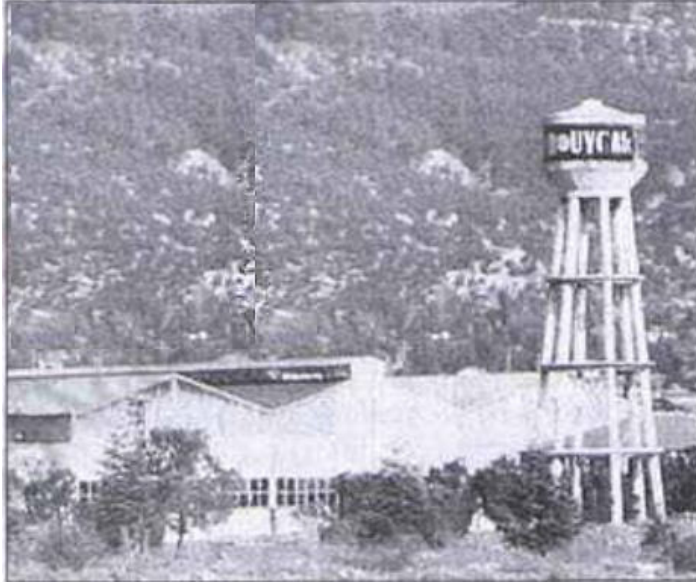
## F-Sonuç

Uygar Motor'un finansman yapısı o yıllarda kurulan bütün çok ortaklı şirketlerinki gibi çok zayıftır. Bu şirketler öz kaynaklarıyla işe başlamış, bazı makineleri almış ama üretimi devam ettirecek ve zor zamanlarda direnebilecek bir sermaye gücüne sahip olmamıştır. Bunu fark eden şirket yönetimleri, pek çok kez sermaye artırımına gitmiştir. Uygar Motor sermayesini 1977'de 60.000.000 TL'ye, 1980'de 360.000.000 TL'ye ve 1989'da 1.080.000.000 TL'ye, 1990'da 5.000.000.000.TL'ye çıkarmış, ancak bankalardan borç almaktan kurtulamamıştır.

Yine çok ortaklı şirketlerin hemen hepsinde gördüğümüz hisse sınırlaması Uygar Motor'da da vardır. "İşçi şirketi olarak kurulduk, öyle kalalım" anlayışıyla getirilen bu sınırlamayı yumuşatmak için, sonraki yıllarda şirket ana sözleşmesinde değişiklikler yapılmıştır. Öyle ki 1990'da bir ortağın 1500 hisse alabilmesi mümkün olmuştur. Bu sınırlamayı tümüyle kaldırmak isteyen yönetim fabrikayı başkalarına peşkeş çekme suçlamasıyla karşı karşıya kalmıştır. Uygar Motor profesyonel yönetici kadrolarla yönetilmemiştir. Yönetim kuruluna üye olabilmek için ortak olma zorunluluğu bulunduğu için profesyonel bir yönetici getirmek istenildiğinde itirazlar yükselmiştir.<sup>57</sup> Şirkette sık sık yönetim değişmesi önemli bir değişiklik yaratmamıştır.

Ayrıca, Türkiye ekonomisinin kırılgan yapısı ve yüksek enflasyon, o yıllarda özellikle sanayi sektörü için en önemli sorun kaynağı olmuştur. Türkiye'nin yaşadığı krizler, siparişlerin iptali, sendika yönetimlerinin-bir başka tür popülizm sayılabilecek- gerçekçi olmayan tutumu da bunlara eklenince bu türden zayıf finansman yapılı şirketler yıkılmıştır.

## G-Ekler



**Ek 1:** Uygar Motor'un Kuruluş Yıllarında Kocabaş'taki fabrikası

<sup>57</sup> Bekir Ateş ve Mehmet Korkutalp ile görüşmeden.

# Bir işçi şirketi daha battı

Sema AYAR - HİNEZLİ

1974'te yarı dışarıya giden 10 bin işçi tarafından kurulan Uygar Motor A.Ş.'nin Milliyet işçilerinden birisi oldu.

Denizli'de 25 işçiyle başlayan Uygar Motor A.Ş.'nin 10 bin işçiyi kapsayan bir şirkete dönmesi 1980'li yıllarda gerçekleşti. 1980'de 10 bin işçiyi kapsayan Uygar Motor A.Ş.'nin 1980'de 10 bin işçiyi kapsayan bir şirkete dönmesi 1980'li yıllarda gerçekleşti.

Yapılan çalışmaları nedeniyle Uygar Motor A.Ş.'nin 1980'de 10 bin işçiyi kapsayan bir şirkete dönmesi 1980'li yıllarda gerçekleşti.

## 140 MİLYAR İSTENİYOR

SSİK, Maliye ve diğer bakanlıklarla görüşmelerin ardından Uygar Motor A.Ş.'nin 140 milyar TL'ye çıkarılması için çalışmaları başlatıldı.

İçişleri Bakanlığı'nın Uygar Motor A.Ş.'nin 140 milyar TL'ye çıkarılması için çalışmaları başlatıldı.

Yıllardır çalışan, 10 bin işçi tarafından kurulan Uygar Motor şirketi, kartımsından 22 yıl sonra iflas etti



Ek 2: Uygar motorun iflasına dair Milliyet gazetesinin 26 Şubat 1996 tarihli nüshası



Ek 3: Uygar Motor 80'li yılların sonunda Irak'a ihracat yapan şirketlerden biri olmuştur.

## H-Kaynaklar

### 1-Kitaplar

- Atatürk'ün *Söylev Demeçleri*, "Alaşehir'de Halkla Konuşma", AKDİTYK Yayını, C.II, Ankara, 1997.
- Aydemir, Şevket Süreya, *Tek Adam*, C.III, Remzi Kitabevi, 1999.
- Boratav, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2007)*, İmge Kitabevi, İstanbul, 2010.
- CHP, Akgünlere, Ankara 1973.
- Ertuna, Özcan- Hacıhasanoğlu, Bilge- Erdemli, Turgut, *Çok Ortaklı Şirketler*, DPT Yayın No:1463, Kasım 1975.
- Güven, Sami, *Dış Göç ve İşçi Yatırım Ortaklıkları*, TODAİE Yayını, Ankara, 1977.
- İnan, Afet, *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989.
- Karaca, Kurt, *Milliyetçi Türkiye Milliyetçi Toplumcu Düzen*, 11. Baskı, Emel Matbaacılık Sanayii, Ankara (tarihsiz).
- Kışlalı, Ahmet Taner, *Siyasal Sistemler Siyasal Uzlaşma ve Çatışma*, İmge Yayınevi, Ankara, 2003
- Mutluer, Mustafa, *Gelişimi Yapısı ve Sorunlarıyla Denizli Sanayii*, Denizli Sanayi Odası Yayınları, İzmir, 1995.
- Ökçün, A. Gündüz, *Türkiye İktisat Kongresi 1923 İzmir*, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları. Ankara, 1997.
- Ölçen, Ali Nejat, *Halk Sektörü*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1974.
- Parla, Taha, Ziya Gökalp, *Kemalizm ve Türkiye'de Korporotizm*, İletişim Yayınları. İstanbul, 1989
- Sencer, Muzaffer, "İşçi Göçü", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, c.V, s.1178-1188.
- Toprak, Zafer, *Türkiye'de Millî İktisat (1908-1918)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1982.
- Türkeş, Alparslan, *Dokuz Işık Millî Doktrin*, Kutluğ Yayınları, İstanbul, 1975.

### 2-Makaleler

- Akseki, Cengiz, "Denizli'de Türk İşçilerinin Kurduğu Elektronik Fabrikası, Bir-Emek", *Toplumsal Tarih Dergisi*, 2007, sayı:166, s.68-74
- Akyol, Taha, "Atatürk, Bilim, İdeoloji", *Milliyet gazetesi*, 11 Kasım 2003.
- Akyol, Taha, "Aydınlık Adlı bir Karanlık", *Hergün gazetesi*, 18 Mayıs 1978.
- Bozarıslan, Hamit, "Bülent Ecevit", *Modern Türkiye'de Siyasal Düşünce Kemalizm*, C.II, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001
- Haytoğlu, Ercan – Altınöz, Henda, "Denizli'de Öncü Bir Sanayi Kuruluşu: Göveçlik İplik, Sanayi ve Anonim Şirketi", Sayı 4, *Belgi dergisi*, 2012, s.390-409
- Kasalak, Kadir, "Teşvik-i Sanayi Kanunları ve Türkiye'de Sanayileşmeye Etkileri", *SDÜ. Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2012, sayı: 27, s.65-79
- Kepenek, Yakup, "Türkiye'nin Sanayileşme Sorunları", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, c.VII, s.1760-1796.

Takım, Abdullah, "Demokrat Parti Döneminde Uygulanan Ekonomi Politikaları ve Sonuçları", *AÜ. SBF. Dergisi*, C.67, No:2, 2012, s.157-187

### **3-Ansiklopedi Maddesi**

*Yurt Ansiklopedisi*, "Denizli", C.III, Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 1982.

### **4-Sözlü Kaynaklar**

Bekir Ateş'le görüşme, 11 Temmuz 2009'da görüşülerek hazırlanmış olup, ses ve görüntü kayıtları mevcuttur.

Mehmet Korkutalp'le görüşme, 11 Temmuz 2009'da görüşülerek hazırlanmış olup, ses ve görüntü kayıtları mevcuttur.

### **5-Ticaret Odası Kayıtları**

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/1

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/2

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/5

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/3

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/4

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/6

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/7

Denizli Ticaret Odası sicil kaydı, 3942/9

### **6-Elektronik Ortam**

<http://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/KP37.htm>