

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E TÜRKİYE'DE  
YERLİ ÜRETİM VE MİLLÎ TEKNOLOJİ  
GELİŞTİRME HAMLELERİ (1860-1960)

*NATIONAL KNOWLEDGE AND TECHNOLOGICAL  
ADVANCEMENT INITIATIVES IN LATE OTTOMAN AND  
REPUBLIC OF TÜRKİYE (1860-1960)*

Prof. Dr. Gültekin YILDIZ



## OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E TÜRKİYE'DE YERLİ ÜRETİM VE MİLLÎ TEKNOLOJİ GELİŞTİRME HAMLELERİ (1860-1960)

**Prof. Dr. Gültekin YILDIZ<sup>i</sup>**  
*Millî Savunma Üniversitesi*

### **Özet**

Bu çalışmada, siyasi, iktisadi ve askerî şartların bir hayli engelleyici olduğu bir tarih aralığı olan 1860-1960 yılları arasında Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş sürecindeki yerli üretim ve teknoloji geliştirme çabaları konu edilmiştir. Sanayi Devrimi sonrası neredeyse tüm çarkları değişmeye başlayan bir sistemle beraber Osmanlı Devleti hızlı bir reaksiyon göstererek dönemin tüm olumsuz şartlarına rağmen yerli üretim ve altyapı alanında önemli adımlar atmaya çalışmıştı. Bu adımlar, sermayenin olmadığı, kapitülasyon yüklerinin artarak Düyun-ı Umumiye'ye devrolunan borçlar altında ve savaşı bir yılın geçmediği Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte atıldı. Askerî ve idarî gerekliliklerle başlayan bu hayati hamleler, 1912-1922 yılları arasında kesintiye uğrayıp tahrip olsa da Cumhuriyet'in ilk yıllarıyla beraber tekrar ayağa kaldırılarak başlatılan sanayi hamlesiyle çok daha ileriye götürüldü. Osmanlı dönemindekine benzer engeller, 1929 Buhranı, İkinci Dünya Savaşı sürecinde yaşanan türlü imkânsızlıklara rağmen Türkiye'nin yerli üretim ve teknoloji geliştirme iddiasında azalma görülmez.

### **Anahtar Kelimeler**

*Osmanlı Sanayii, Türkiye Cumhuriyeti Sanayii, İmalat-ı Harbiye, Savunma Sanayii, Sanayileşme*

---

<sup>i</sup> ORCID: 0000-0002-1241-4548

## NATIONAL KNOWLEDGE AND TECHNOLOGICAL ADVANCEMENT INITIATIVES IN LATE OTTOMAN AND REPUBLICAN TÜRKİYE (1860-1960)

***Prof. Dr. Gültekin YILDIZ<sup>ii</sup>***  
*Turkish National Defence University*

### **Abstract**

The aim of this study is to discuss the domestic production and technological development efforts made during the transition from the Ottoman Empire to the Republic of Türkiye between 1860 and 1960, a time period in which political, economic, and military conditions were prohibitive. Despite all of the adverse circumstances of the time, the Ottoman Empire quickly reacted and attempted to make significant initiatives in the fields of domestic production and infrastructure with a system that started to change almost all of its structure during the Industrial Revolution. These initiatives were attempted in the period preceding the First World War, when there was no capital, the burdens of capitulation increased, debts were transferred to the General Directorate of Public Debt, and a year without a war did not pass. Although these critical initiatives, which began as a result of military and administrative requirements, were disrupted and destructed between 1912 and 1922, they were much further advanced with the industrial movement, which began with the first years of the Republic of Türkiye. Despite obstacles similar to those experienced during the Ottoman period, the 1929 Depression, and the impossibilities encountered during Second World War, Türkiye's claim to domestic production and technological development has not declined.

### ***Keywords***

*Ottoman Empire Industry, Republic of Türkiye Industry, Production of Warfare Equipment, Defense Industry, Industrialization*

---

<sup>ii</sup> gltekiny[at]yahoo.com | ORCID: 0000-0002-1241-4548

## Giriş

On sekizinci yüzyılın son çeyreğine tarihlenen Sanayi Devrimi, İngiltere merkezli olarak Avrupa’da maddi hayatın hemen her veçhesinde büyük bir dönüşüme sebep oldu. Emtia imalatı, silah ve harp aletleri imalatı, ulaştırma, iletişim, tarım, sağlık gibi çok çeşitli sektörlerde, bu yeni dönemin zeminini hazırlayan mühendislik temelli yeni tekno-bilim ile fosil yakıt kaynaklı enerji kullanımına dayalı mekanizasyon beraberinde seri imalatı, standartlaştırmayı, haberleşme ve ulaştırmanın hızlanmasını, savaşlarda ateş gücünün büyük ölçüde artmasını getirdi.

Osmanlı Devleti ilk olarak tekstil üretimi, gemi inşaatı ve harp sanayiinde hissettiği bu dönüşüme kayıtsız kalmadı. On sekizinci yüzyılın sonunda askerî teşkilatta yenileşme ile başlayan dönüşüm süreci, on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında önce orduda hemen akabinde devlet idaresi, haberleşme, ulaştırma, sınai imalatta bizzat dönemin padişahlarının başı çektiği proje ve hamlelerle ete kemiğe bürünmeye başladı. Sultan II. Abdülhamid’in 33 senelik uzun saltanatında altyapı projeleriyle iyice güçlenen bu “çağa ayak uydurma” arayışının iki temel gayesi vardı. İlki Osmanlı siyasi varlığını ve toplum düzenini tehdit eden emperyalist Batılı güçlere ve kuzeydeki stratejik rakip Çarlık Rusya’sına karşı millî bekayı temin edecek güçlü bir ordu ve donanmaya sahip olmak. İkincisi, devletin siyasi ve askerî gücünü, ambargolarla sekteye uğratılmayacak ve dış borçlanma/cari açık artışına sebep olmayacak şekilde arttırmak üzere mümkün mertebe yerli emtia üretimi ve millî teknoloji geliştirmeye ağırlık vermek (Tetik, 2018).

Zirai ekonomiye, çok geniş ve çetin bir coğrafyaya, çok kültürlü heterojen bir nüfusa sahip imparatorluğun bu dönüşümü yapmasının önünde ise Türkiye’nin yakın tarihine kadar devam eden mâniolar mevcut idi. Bunların başında, uygulamalı bilimler konusundaki öğretim kurumlarının ve nitelikli personelin azlığı, sınai üretim kamu ve hususi şahıslar elinde yeterli sermayenin yokluğu, memleketin işgal edilerek küçülen topraklarındaki enerji kaynağı ve hammaddenin yeterli olmayışı veya çıkarılmayışı geliyordu. Ayrıca devleti yöneten idari heyetteki irade eksiklikleri veya acil ihtiyaçlardan kaynaklanan bir alışkanlık olarak yerli imalata ithalatı tercih etme eğilimleri de zaman zaman sanılanın ötesinde büyük bir engele dönüşmüştü. Elbette emperyalist büyük güçlerin kendi sınai gelişmelerini temin için Türkiye de dâhil olmak üzere dünyanın geri kalanındaki ekonomik hayatı türlü yöntem ve tehditlerle kendilerine bağımlı kılma çalışmaları da bu konuda göz ardı edilemeyecek bir rol oynayacaktı. Eldeki bütün imkânsızlıklara ve içerden dışardan çıkartılan çeşitli mânialara rağmen, Osmanlı Devleti Türkiye Cumhuriyeti’ne yerli sanayi altyapısı ve teknoloji üretimi konularında belirli bir yetişmiş personel ve kurum mirası bıraktı. Cumhuriyet dönemi Türkiye’inde de gerek kuruluş döneminde gerekse çok partili hayatlı yılların başında çeşitli kereler farklı sektörlerde yerli üretim ve millî teknoloji hamleleri başlatıldı (Evsile, 1992). Bunlar da Osmanlı dönemine çok benzer mâniolarla karşılaştıysa da her alanda olmasa da kısmi olarak ülkenin bilim ve teknoloji seviyesi ile yerli ve millî üretim kapasitesine katkı sağladılar.

## Tarım

Klasik dönem Osmanlı tarımı, mîrî arazinin idari ve askerî maksatlarla tahsisini esas alan ve tumar adı verilen bir sisteme dayanmaktaydı. 16. yüzyıldan itibaren devletin sınırlarının genişlemesine paralel olarak hem askerî harcamaların hem de nüfusun ve tarım üretim talebinin artması sebebiyle ortaya çıkan acil nakit ihtiyacı, iltizam adı verilen ve işlet-devret tarzı yeni bir kurumun vücuda getirilmesiyle neticelenmiştir. Timardan iltizama, iltizamdan da malikâneye doğru bir geçiş süreci yaşanırken, toprakta da hususi mülkiyet

kavramı gelişmeye başladı. Bununla birlikte, hususi mülkiyet umumiyetle köylülerin değil bölge eşrafi, âyan ve askerî nüfuzlu kişilerin ellerinde temerküz etti. 1858 tarihli Arazi Kanunnamesi ile toprakta hususi mülkiyet hakkı hukuki olarak tanındı ve toprağın alım ve satımı serbest bırakıldı. Böylelikle âyan ve diğer mahalli unsurların gücünün sınırlandırılması ve üretimin yaygınlaştırılması sağlanmaya çalışıldı. Fakat 19. yüzyılın ikinci yarısında birbiri peşi sıra hizmete giren demiryolları ile beraber mahalli güç sahiplerinin işlerliği arttı ve bu durum büyük nüfuz sahibi çiftliklerin artmasına yol açtı. Ayrıca 1867 yılında ecnebilere toprak satışına izin veren 1867 Nizamnamesi ile birlikte Ege ve Akdeniz bölgesinde Avrupa pazarları için çalışan çiftlikler ortaya çıktı (Kanbir, 2017).

Tanzimat ile birlikte kooperatif niteliğindeki Memleket Sandıklarının kurulması ile beraber çiftçilerin nakit ihtiyacı karşılanmaya çalışıldı. Fakat zamanla bunlar işlerliğini yitirdi ve yerine Menafi Sandıkları kuruldu. Sultan II. Abdülhamid'in onayıyla 15 Ağustos 1888'de Menafi Sandıkları da kaldırılarak modern finans kuruluşu olarak Ziraat Bankası resmen kuruldu. Çiftçilere sağlanan kredi miktarında artış sağlanırken 1892'de Halkalı Ziraat Mektebi'nin kurulması, iki tarım ilkokulunun açılması, bazı vilayetlerde modern çiftliklerin oluşturulması, gençlerin eğitim alması için Avrupa'ya gönderilmesi ile tarım sektöründe ilerleme teşvik edildi. Gelişmelere rağmen, yeni toprak düzeni ile beraber mahalli unsurların, toprak ağalarının nüfuzları artarken, kapitülasyonlar ve serbest ticaret anlaşmaları nedeniyle tarım üretimini arttırmaya yönelik teşebbüsler istenileni verememiş; devlet, zirai ürünleri ithal eden bir duruma gelmişti. Sınırlı olan devlet gelirlerine dış borçların tahsili için Büyük Güçler tarafından kurdurulan Düyûn-u Umûmiyye tarafından da el konulmasıyla beraber zirai üretimi arttıracak teknolojik hamleler gerçekleştirilemedi. 1908 sonrası Meşrutiyet döneminde Umûmi Harp'in ilanı ve kapitülasyonların kaldırılması ile yerli tarımı korumak ve geliştirmek için hamleler yapılmaya çalışıldı. Parasız tohum dağıtılması, çiftçiye zirai eğitim verilmesi bu hamleler arasındadır. Ayrıca Ziraat Bankası'nın etkisi artırılmaya çalışılmıştır. 1912-1922 arası On Yıllık Harp ile birlikte iş gücü kaybı artmış ve dönemin Anadolu'ya özgü tarım teknolojisi olan iş hayvanlarının önemli bölümü kaybedilmiştir. Bu duruma rağmen tarım yeni Cumhuriyetin kalkınmasını sağlayacak sektör olarak seçilmiştir. Yeni kurulacak Cumhuriyetin iktisat politikalarını belirleyecek olan İzmir İktisat Kongresi'nde aşar vergisinin kaldırılması, reji idare ve yönetiminin ilga edilmesi, tarım alet ve gereçlerinin ithalinin gümrük vergisinden muaf tutulması kararlaştırılmıştır.

Akabinde 1924 yılında Ziraat Vekâleti ismiyle Tarım Bakanlığı kurulmuş ve toprak mülkiyeti ile makineli tarım teşvikine yönelik politikalar belirlenmiştir. 639 nolu Kanun ile 20 yıl süre ile toprağı aralıksız işleten kimselere kendi mülkleri olmak üzere tapular dağıtılmıştır. Fakat kimi mahalli güç sahipleri kamu topraklarını kendi mülkiyetine geçirmiş, istenilen sonuç elde edilememiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında aşar vergisinin kaldırılması ile tarım üretimi teşvik edildi. Bu düzenleme ile 1926 yılında Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla içinde tarımın payı yüzde 50'ye yaklaştı. Kırsal nüfusun tarım sahasındaki teknolojik atılımını sağlamak amacıyla da Ziraat Bankası aracılığı ile krediler artırılarak makineleşmeye önem verildi. 1924 yılında Almanya'dan 221 adet traktör ithal edildi ve 1929'da traktör sayısı 2000'e çıktı. Ayrıca 500 dönüm üzerinde toprakla meşgul olanlar ve 200 küçükbaş ile 50 büyük başın üzerinde hayvanı olanlarla yardımcıları askerlikten muaf sayıldı.

1929'daki Büyük Buhranın tarım sektörüne yansması yıkıcı olmuştur. İhracatta tarımın payı düşerken, makineleşme durmuş, üretim azalmıştır. Türkiye öncelik sıralamasını değiştirerek 1930'da başlayacak ve 1950'ye kadar devam edecek devletçi politikayla

beraber millî bir sanayileşme sürecine girmiştir (Metintaş & Kayıran, 2016). 1934'te yürürlüğe giren Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı çerçevesinde dışa bağımlılık azaltılmaya çalışılmış, sanayiye kaynak sağlamanın en elverişli yolu olarak tarım sektörü öne çıkmış ve sanayileşmenin maliyeti tarımsal üretimden karşılanmıştır. 1935 yılında Tarım Kredi ve Tarım Satış Kooperatifleri, 1938 yılında Toprak Mahsulleri Ofisi'nin kurulmasıyla da tarımsal üretim desteklenmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle Türk tarımı durgunluk dönemine girmiş, üretimde büyük düşüş görülmüştür. Bu düşüşün diğer nedenleri sektöre ağır vergiler konulması ve ordu için 1.000.000'u aşkın askerın savaş süresince silahaltında bulundurulmasıdır.

Çok Partili hayata geçişle birlikte Demokrat Parti'nin iktidara geldiği 1950'li yıllarda tarım sektöründe önemli gelişmeler yaşanmaya başlandı ve tarıma dayalı bir ekonomik sistem benimsendi. Millî düzeyde belirlenen politikalarla birlikte, Batı'dan gelen yardımlar, tarım sektöründe teknolojik atılımlara zemin hazırladı. Yardım ya da hibe şeklinde ABD'den sağlanan desteğin önemli bir bölümü, tarımda makineleşmeye yönlendirildi, traktör sayısının ve Ziraat Bankası kredilerinin artırılması amaçlandı. 1948 yılında yaklaşık olarak 1.750 olan traktör sayısı, 1955'te 40.000'i geçmişti. İstihdam edilen traktörlerin hangi zirai üretimde ve hangi coğrafi bölgede kullanılacağı ABD tarafından belirlendi. Pamuk ve tütün üretiminde ABD'ye rakip olmaması için traktörlerin kullanılmasına izin verilmezken, bu araçlar hububat üretimine tahsis edildi. Marshall Planı ile traktör pulluğu, biçerdöver, çapa makinesi, lastik, balya makinesi, kamyonet gibi araçlar da temin edilmişti. Bu dönemde tarım kredilerinde de artış sağlanmıştır. Makineleşme ile beraber üretim yapılabilen tarımsal alan da 1945'te 12,7 milyon hektardan 1962'ye 23,2 milyon hektara ulaşmıştır.

## **Ulaşım**

19. yüzyılın başlarında İngiltere'de başlayan demiryolu ulaşımı kısa sürede Avrupa'ya yayılmış, aynı dönem içinde Osmanlı Devleti'nin de gündemine girmiştir. Sultan Abdülmecid'in onayıyla 1851-1856 yılları arasında İngilizler tarafından yapılan 211 kilometre uzunluğundaki İskenderun-Kahire hattı, Osmanlı coğrafyası üzerinde inşa edilen ilk demiryoludur. Kırım Harbi'ni müteakip 1855 yılında Osmanlı Devleti basın aracılığı ile Avrupa sermayesine İstanbul-Belgrad arasında yapılması düşünülen demiryolu hattı için kolaylık sağlanacağını duyurmuştur. Rumeli'de tesis edilecek demiryolu ile isyanların bastırılmasında askerlerin hızla sevk edileceği ve Avrupa ile ekonomik bağlantının sağlanabileceği düşünülmüştür. Rumeli, zamanla kaybedilecek bir bölge olarak değil, aksine devletin önemli kaynaklarının aktarıldığı vatan toprağı olarak görülmüştür. Bu hattın uzunluğu 200 kilometre olacaktı ve tesis edilmesi için büyük sermayeye ihtiyaç vardı. Bu çağrılar sonucunda bilhassa İngilizler tarafından küçük çaplı demir yolları tesis edildi. 1856 ile 1866 yılları arasında yapımı tamamlanan 66 kilometrelik Köstence-Çernavoda demiryolu, 224 kilometre uzunluğunda Varna-Ruşuk hattı, 130 kilometrelik İzmir-Aydın, 93 kilometrelik İzmir-Turgutlu demiryolunun tamamı ancak İngiliz sermayesi ile gerçekleştirilebilmişti. Böylelikle liman şehirlerinin hinterlandı sağlanmıştı (Akyıldız, 1992).

Sultan Abdülaziz (1860-1876) dönemi itibari ile devlet kendi sermayesiyle demiryolu tesis etmek için girişimlere başladı. 1871 yılında yayımlanan irade ile devlet Asya topraklarını demiryolu ile donatma gayesini ilân etti. Ana hedef İstanbul-Bağdat demiryolunu tesis etmektir. Teknik konularda yardımcı olmak üzere Alman mühendisler ülkeye davet edildi. Bu gelişmeler yaşanırken 24 Eylül 1872 tarihinde ülkedeki demiryolları yapımı ile ilgilenmesi için Nafia Nezareti altında Demiryolları İdaresi adıyla yeni bir daire teşekkül edildi. Fakat 1856-1875 yılları arasında demiryolları üzerinde önemle durulduğu halde

sermayesizlik ve ecnebi müteşebbislerin aşırı kâr beklentisi yüzünden beklenen netice elde edilemedi (Beydilli, 1991).

II. Abdülhamid döneminde Düyûn-ı Umûmiyye'nin faaliyete geçmesinden sonra yabancı sermaye grupları Osmanlı demiryolları ile tekrar ilgilenmeye ve muhtelif imtiyazlar almaya başladılar. II. Abdülhamid demiryollarını askerî bir zaruret olarak görmekle beraber sınır bölgelerinin istila edilmesini kolaylaştıracağı düşüncesine de sahipti. Nafia Nâzırı Hasan Fehmi Paşa da 1880 yılında hazırladığı lâyihasında demiryolları ihtiyacının zaruriyetini vurgulamaktaydı. Aynı zamanda tek bir ülkeye bağımlı kalınmaması için imtiyazların muhtelif ülke müteşebbislerine dağıtılması düşüncesini önermişti. Bu dönemde Alman sermayesi ile yapılan demiryollarının en mühimleri şunlardır: 1890-1894 yılları arasında tamamlanan 219 kilometre uzunluğundaki Selanik-Manastır demiryolu, 486 kilometre uzunluğundaki İzmit-Ankara demiryolu (1888-1890), 445 kilometre uzunluğundaki Eskişehir-Konya hattı (1893-1896). Fransız sermayesi ile yapılan demir yolları Suriye hatlarına yoğunlaşırken, İngiliz sermayesi de İzmir-Aydın, İzmir-Turgutlu hatlarına yoğunlaşmıştır (Özyüksel, 2008).

Adı geçen demiryolları projeleri içerisinde en önemlisi olan Bağdat Demiryolu'dur. Almanya'nın "Weltpolitik" adı verilen yayılmacı siyasetinin etkisi bu imtiyazı almasına sebep olan faktörlerdendir. Yukarıda bahsedildiği üzere Almanlar Haydarpaşa'dan, Ankara ve Konya'ya uzanan demiryolu imtiyazını almışlardı. 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan imtiyaz anlaşması ile beraber, Konya'dan başlayan 200 kilometrelik inşaat ivedilikle tamamlanmıştı. Uzun bir müddet çalışmalara ara verildikten sonra 1914 yılında Pozantı ile Toros arası ve Amanos Dağları hariç İstanbul-Bağdat hattı tamamlanabildi. Bağdat Demiryolu hattı dışında dönemin önemli bir demir yolu ağı da Hamidiye Hicaz demiryolu ağıdır. 1908 yılında tamamlanarak padişahın tahta geçmesinin 32. yıldönümünde Medine'de hizmete başlamıştır.

II. Abdülhamid döneminde 5.792 kilometrelik demir yolu ağı inşa edilmiştir. Bu oran Osmanlı Devleti'nin en başından itibaren yaptığı 8.334 kilometre uzunluğundaki demiryollarına göre hayli büyüktür. Yapılan demiryollarının 4.138 kilometresi ise Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalarak yeni rejime intikal etmiştir (Çolak, 1948).

Fakat devralınan ulaşım yolları On Yıllık Harbin getirdiği yıpranma ile beraber bozulmaya karşı direnememiştir. Millî bir devlet kurma gayesinde olan kurucu kadro öncelikle yabancı işletmelerin elinde olan demiryollarını devletleştirerek, yeni hatlar açmaya çalışmıştır. Ulaşım hamleleri sadece demiryollarından müteşekkil değildir. Kara yolları, deniz yolları ve hava yolları da geliştirilmeye çalışılmıştır. 1923-1933 yılları arasında ağırlıklı tercih demiryollarına verilmiştir. Bu duruma rağmen bu yollar arasında kara yolları da inşa edilmiştir. Nafia Vekâleti tarafından yapılan başlıca yollar şunlardır: İstanbul-Edirne Asfaltı yolu (328 km), Balya- Çanakkale Asfaltı yolu (160 km), Trabzon-İran Transit Yolu (642 km). 1933-1938 yılları arasında ise 1089 km yeni kara yolu inşa edilmiştir. Kara yolu yapımına önem verilmekle beraber, ekonomik olumsuzluklardan dolayı istenilen seviyede gerçekleşmemiştir. Millî Mücadele'nin yarattığı kaynak eksikliği, akabinde Dünya Ekonomik Buhranı ve II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik dar boğaz bu durumun sebepleri arasındadır. Savaşın sona ermesiyle beraber, ekonomik olumsuzluklardan dolayı istenilen seviyede gerçekleşmemiştir. Millî Mücadele'nin yarattığı kaynak eksikliği, akabinde Dünya Ekonomik Buhranı ve II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik dar boğaz bu durumun sebepleri arasındadır. Savaşın sona ermesiyle beraber, ekonomik olumsuzluklardan dolayı istenilen seviyede gerçekleşmemiştir. Millî Mücadele'nin yarattığı kaynak eksikliği, akabinde Dünya Ekonomik Buhranı ve II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik dar boğaz bu durumun sebepleri arasındadır. Savaşın sona ermesiyle beraber, ekonomik olumsuzluklardan dolayı istenilen seviyede gerçekleşmemiştir. Millî Mücadele'nin yarattığı kaynak eksikliği, akabinde Dünya Ekonomik Buhranı ve II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik dar boğaz bu durumun sebepleri arasındadır.

Yurdu "demir ağlarla" örme gayesinde olan Türkiye Cumhuriyeti, demir yolları inşaatına büyük önem vermiştir. 1938 yılına kadar inşa ettiği başlıca hatlar şunlardır: Kütahya-



Balıkesir Hattı (252 km), Ankara-Kayseri Hattı (380km), Kayseri-Sivas Hattı (222 km), Ankara-Sivas Hattı (380 km), Sivas-Erzurum Hattı (548 km), Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı (508 km) (Yakup, 1933).

Osmanlı Devleti'nde deniz ulaşımı olarak yerli vapurların nakliyesi, 19. yüzyılın başlarında icra edilmeye başlanmış, 1847'de Bahriye Nezareti tarafından Avrupa'dan alınan bir vapurla İstanbul-Gemlik-İzmit-Tekirdağ hattı ulaşımına açılmıştır. Daha sonra bu hat Fransız şirketine devredilmiştir. 20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'ndeki gemi sayısı 45'i geçmezken, 1915'te sayısı 73'ü bulmuştur. I. Dünya Savaşı esnasında ticari gemilerin düşman tarafından tahrip edilmesiyle ticaret filosu daha da küçülmüştür. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne işlenebilir vaziyette, sadece 35.000 tonluk bir filo miras kalmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra Kabotaj Kanunu ile birlikte, millî bir deniz politikası geliştirildi. 1930 senesinde Türk ticaret gemilerinin sayısı 240'a ulaşmış ve 10 yıllık süre zarfında tonaj 3 kata yakın artarak 95.000'e yükselmişti. Ayrıca bu dönemde yabancı şirketler elindeki İstanbul ve İzmir Limanları, Haydarpaşa Limanı devletleştirilmiş, 1939'da askerî sebeplerle Maltepe, Mudanya, Mersin ve İskenderun iskeleleri inşa edilmişti (DPT, 1964).

Osmanlı'da ulaşım ağının en geç kolunu hava yolları oluşturmaktaydı. Harbiye Nâzırı Mahmud Şevket Paşa'nın emri ile 1 Haziran 1911'de Kıtaat-ı Fenniye ve Mevâki-i Müstahkeme Umum Müfettişliği'ne bağlı bir Tayyare Komisyonu kurulmuştu. Bu çekirdek örgüt ile Türk Hava Kuvvetlerinin temelleri atılmıştı. 1912 Ocak ayında bugünkü Yeşilköy Hava Limanı'nın kuzey sınırında bulunan Safraköy'de 2 hangar ve 1 meydan inşa edildi. Aynı yılın şubat ayında Fransa'dan uçaklar satın alınarak 15 Mart 1912'de İstanbul'a getirildi; ilk pilotlar Fesa ve Kenan Beyler bunlarla uçtular. Safraköy'deki ilk hava örgütü 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy Hava Mektebi olarak hizmete girdi.

Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ilk ticari hava hattı, Franko-Romen Hava Seyrüsefer Kumpanyası'nın 1922'de İstanbul'a indirdikleri hat oldu. 1924'te "Aero Espresso Italiana" şirketine 20 sene sürecek bir imtiyaz verildi. Bu şirket Ankara-İstanbul-İzmir ve Brindizi'ye sürekli seferler yapmak istemişse de faaliyet alanı ancak İstanbul-Atina-Brindizi hattı ile sınır kaldı. 1925'te Alman Junkers Tayyare Şirketi ile askerî ve ticari uçak fabrikası kurulması amacıyla bir sözleşme imzalandı.

Havayolları ile taşımacılık devlet eliyle ilk defa 1933'te Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak işletildi. Aynı yıl Havayolları Devlet İşletme İdaresi 5 uçak ve 28 personel kadrosu ile işe başlamıştı. Sivil havacılığın gelişmesi için askerî hava alanları da kullanıldı. Havayolları Devlet İşletme İdaresi 6 kişilik De Haviland tipi uçaklarla İstanbul-Ankara seferine başladı. Bu seferlere daha sonra İstanbul-İzmir, Ankara-Adana da eklendi. 6 uçak sayısı 1944'e gelindiğinde 12'ye ulaşmıştı. Hat sayısı Ankara, Adana, Afyon, Antalya, Diyarbakır, Elâzığ, Erzurum, İzmir, İstanbul, Konya, Sivas, Van ve Gaziantep'i birbiri ile bağlayan 7 hatta çıkarıldı (Demir, 1977).

1940'lar itibari ile ulaştırma sektöründe kara yolu taşımacılığının ön plana çıktığı görülmektedir. Amerika'dan gelen heyetler öncülüğünde kara yolu üzerine plan ve programlar hazırlanmaya başlamıştır. Demokrat Parti'nin iktidara gelmesi ile beraber demiryolunun yerine ağırlıklı olarak kara yolu inşa etme politikası izlenmeye başlamıştır. Kamu maliyesinin demiryolu maliyetlerini karşılayacak seviyede olmaması, ülkedeki şehir ve köylerin dağınık vaziyette olması, nüfus hareketliliğinin yavaş olması nedeniyle demir

yolu inşası mantıklı gelmemiştir. Buna rağmen demiryollarının mevcut hatlarının modernizasyonu hususunda çalışmalar yürütülmüştür. 1950'de kara yolu uzunluğu, 47.080 km iken, 1960'ta 61.000 kilometreyi aşmıştır. Demiryolları ise 7.671 kilometreden, 7.895 kilometreye yükselmiştir (Özdemir, 2006).

## **Savunma Sanayi**

Savunma sanayii, bir devletin ordusu için gerekli olan harp silah ve araçlarını tasarlayan, geliştiren, üreten, özel ve kamuya ait kuruluşlardan oluşan bir sektördür. 18. yüzyıldan itibaren Avrupa'da başlayan teknolojik gelişmeleri takip eden Osmanlı Devleti, Avrupa Devletleri ile harp sanayii alanında mücadele etmekte zorlanmıştır.

Osmanlı devri harp sanayinin önemli fabrikaları arasında yer alan ve Zeytinburnu'nda bulunan Demirhane, silah imali için gerekli malzemeleri üretmekteydi. Ayrıca Bakırköy'deki Baruthane de yerli siyah barut üretimi yapmaktaydı. Buna ek olarak kereste ihtiyacını karşılamak için 1878 yılında Hendek, 1893 yılında Bayramiç'te kereste fabrikaları, barutun hammaddesi olan güherçile imali için de İstanbul, Konya ve Kayseri illerinde güherçile kalhaneleri açıldı. II. Abdülhamid döneminde, Zeytinburnu'nda Sultan Abdülmecid döneminde kurulan ağır sanayi kompleksine Dumansız Barut Fabrikası da Türk-Alman ortak teşebbüsü olarak eklendi. Deniz harp sanayii alanında da yerli gemi üretmek için teşebbüslere girişildi, ancak bunlar beklenen neticeyi vermedi.

Osmanlı Devleti'nin ordu teşkilatı içerisinde 1832 yılından sonra faaliyet gösteren Seraskerliğin 22 Temmuz 1908 tarihinde yeniden teşkilatlandırılmasını müteakip 1909 yılında söz konusu nezarete bağlı olarak İmalat-ı Harbiye-i Umumiye Müdürlüğü kuruldu. Bu müdürlük, Sultan II. Mahmud döneminde kurulmuş olan Tophane Müşirliği'nin bir devamı niteliğindedir. O dönemde 5.000'e yakın çalışanı ile dönemin en büyük üretim tesislerinden biriydi. İstanbul'da İmalat-ı Harbiye fabrikaları, Balkan Savaşları sebebi ile Anadolu'ya taşınmak istenmiş ancak Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması bunu engellemiştir. I. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti imzaladığı Mondros Ateşkes Antlaşması gereği, askerî fabrikalarının önemli bir bölümünü işlevsiz hale getirmek veya kapatmak zorunda kaldı. İmalat-ı Harbiye Müdürlüğü, İstanbul işgalinden sonra Anadolu'da başlayan mücadele için silah, cephane ve askerî malzemelerin temini amacıyla Anadolu'da yeniden teşkilatlandırıldı. İmalat-ı Harbiye Grubu olarak adlandırılan söz konusu teşkilat, Türkiye Cumhuriyeti'nin birçok bölgesinde (Tophane, Feshane, Baruthane, Ayazma ve Ağaçalı, Beykoz, Tahiniye, Bez ve Zeytinburnu Fabrikalarında, Karadeniz, Hadımköy, Çanakkale depolarında, Çobançeşme, Karaağaç, Piri Paşa, Zeytinburnu) faaliyet gösterdi. Anadolu'daki ilk askerî fabrikaların kuruluşu ise Mustafa Kemal Paşa'nın Anadolu'ya geçmesi ile başladı. Bu fabrikalar ve tesisler 1921 yılının Ocak ayından itibaren Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü'ne bağlandı (Tetik, 2018).

Askerî fabrikalar Millî Mücadele öncesinde ve sonrasında her türlü silah ve mühimmatı üreten yerler oldular. 1921 yılında İmalat-ı Harbiye çalışmaları daha çok Ankara çevresinde toplanırken, 1922 yılında İstanbul'da farklı şubeler açılmış ve çalışmalar hız kazanmıştı. Bu dönemde İmalat-ı Harbiye Dairesine bağlı olarak çalışan birçok fabrika mevcuttu. Bunlar arasında Ankara Silah Tamirhanesi, Ankara Top Mühimmathanesi, Marangozhane, Eskişehir Silah Tamirhanesi, Keskin Fişek İmalathanesi, Kayseri ve Konya Tamirhanesi, Erzurum İş Ocağı yer almaktadır. 1922 yılında İmalat-ı Harbiye'ye Fen Heyeti, İdare Riyaseti, Teftiş Heyeti, Tecrübe Muayene Heyeti, Zat İşleri, Muhasebe, Mubayaa ve Yollama şubelerinin eklenmesi ile beraber teşkilat genişlemiş ve çalışmaları hız

kazanmıştır. Osmanlı döneminde düşünülen harp sanayini Anadolu'ya taşıma projesi de Ankara-Kırıkkale ekseninde 1930'lu yıllarda gerçekleşmiştir (Ersoy, 2015).

Millî Mücadele sonrası savunma sanayinde ilk özel sektör fabrikasını Şakir Zümre kurmuştur. Kurulan fabrika, Türk ordusunun silah ve cephane ihtiyacını önemli ölçüde karşılamıştır. Türk Hava Kuvvetlerinin 100, 300, 500 ve 1.000 kilogramlık bombaları ve Türk denizaltı su bombaları bu fabrikada üretilmiştir. Hususi kara harp sanayii sektöründe, Türkiye Cumhuriyeti'ne katkıları olan bir başka isim ise Nuri Killigil'dir. Millî Savunma Bakanlığı'nın Nuri Killigil'e verdiği destekle tabanca fabrikası açılmış ve üretime geçilmiştir.

Askerî fabrikalarla beraber deniz ve hava harp sanayiinde de gelişmeler yaşanmıştır. 1924 yılında Bahriye Vekâleti kurulmuş ve deniz gücü geliştirilmeye çalışılmıştır. 1928 yılında Bahriye Vekâleti, Müdâfaa-i Millîye Vekâleti'ne bağlı Deniz Müsteşarlığı'na dönüştürülmüştür. 1920'li yıllarının ortalarından itibaren tersane kurma çalışmaları da başlatılmıştır. Bu dönemde Haliç, Gölcük, Taşkızak ve Camialtı tersaneleri Türk Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarını kısmen karşılamaya çalışmıştır. Ama gemi inşaatında ithalata ve yabancı teknolojiye bağımlılık devam etmiştir.

İtalya'nın 1911 yılında Trablusgarp'ı işgali, Türk tarihinde havacılık ile ilgili adımların atılmasına sebep olmuştur. Söz konusu savaşta uçakların yaptıkları sınırlı görevler, dönemin yöneticileri tarafından ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Bunun sonucunda 11 Haziran 1911'de Kıtaat-ı Fenniyye ve Mevâki-i Müstahkeme Umum Müfettişliği'ne bağlı olarak bir tayyare komisyonu oluşturulmuştur. 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuş ve çalışmaların hız kazanması ile beraber uçak fabrikası kurulması da gündeme gelmiştir. Nitekim Cumhuriyet'in ilk yıllarında Atatürk'ün direktifleri üzerine Kayseri'de bir uçak fabrikası kurma kararı alınmıştır. Alman Profesör Junkers'in başında olduğu Junkers Uçak Fabrikası Anonim Şirketi ile anlaşma imzalanmıştır. Ekim 1926 tarihinde büyük bir törenle söz konusu fabrika çalışmalarına başlamıştır. Kayseri'de kurulan fabrika, 1928 yılında, firmanın yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle kapatılmıştır. Sonrasında Amerikan Curtiss Aeroplane and Motor Company firmasıyla sözleşme yapılmıştır. Kayseri'deki fabrikaya ek olarak, 7 Eylül 1925'te Eskişehir'de de onarım ve montaj işlerinin yapılması için fabrika kurulmasına karar verilmiştir. Türkiye'de hava harp sanayii için atılan diğer önemli adımlardan biri ise Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kurulmasıdır. Söz konusu fabrika 1947 yılına kadar 116 uçak ve 56 planör imal etmiştir. Hiç şüphe yok ki hususi bir müteşebbis olan Nuri Demirağ'ın hem askerî hem sivil havacılık alanlarındaki gayretleri de zikre değerlidir. İstanbul Beşiktaş'taki uçak fabrikası, Yeşilköy'deki uçuş okulu gibi çabaları, çeşitli siyasi ve bürokratik engellemelerle sekteye uğradıysa da jet öncesi dönemde Türk sanayiinin havacılık alanında belirli bir kapasite geliştirebilmiş olmasının delilidir (Evsile, 1992).

Cumhuriyet'in ilânından sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin harp sanayii gelişimi Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü tarafından yürütülmüştür. Söz konusu müdürlük oldukça önemli hizmetler yapmış ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ihtiyaçlarını gidermeye çalışmıştır. Özellikle 1940'lı yıllarda yaşanan ekonomik zorluk ve savaş şartları üretimi olumsuz etkilemiştir. Askerî fabrikaların, Türkiye Cumhuriyeti'nin silah ve mühimmat ihtiyacını karşılaması için yeniden teşkilatlandırma çalışmaları yapılmış ve 15 Mart 1950 ve 5591 Sayılı Kanun'la Makine ve Kimya Endüstrisi A.Ş. (MKE) kurulmuştur. Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü'nün tüm varlığı MKE'ye devredilmiştir.

## Sağlık

Osmanlı Devleti 19. yüzyıldan itibaren sağlık alanında yenilikler yapmaya başlamıştır. Büyük sağlık kurumlarının tesisi, tıp eğitimi, sağlık memurlarının istihdamı, tıp anlayışının modernleşmesi bu yenilikler içerisinde yer almaktadır. Bununla beraber ülke sathında teşkilatlanma oluşturularak, devlet taşraya hekimler göndermeye başlamıştır. İzmir'de 1851, Edirne'de 1888, Bursa'da 1879'da "Gureba" adı ile hastaneler açılmaya başlanmıştır. II. Abdülhamid döneminde ise "Gureba" isimli hastaneler isim değiştirilerek "Hamidiye" hastaneleri adıyla açılmaya başlanmıştır. Bunlardan en ünlüsü 1905 yılında açılan Hamidiye Etfal Hastanesi'dir. Osmanlı coğrafyası içerisinde II. Abdülhamid'in doğum gününde 30 Aralık 1898 yılında açılmış Gülhane Askerî Hastanesi, ilk modern hastane özelliğindedir (Çavmak & Çavmak, 2017).

1871 yılında halkın sağlık hizmetlerini düzenlemek gayesi ile İdare-i Umûmiye-i Tıbbiye Nizamnamesi yayınlanmıştır. Bu nizamname ile devletin farklı coğrafyalarına hekim gönderilmesi düşünülmüştür. Ayrıca "Sıhhiye Müfettişlikleri" ile "Memleket Tabiplikleri" tesis edilmiştir. İstanbul'da 1893'te Beyoğlu Zükur Hastanesi, 1898'de Darülaceze Hastanesi, 1905'te Hamidiye Etfal Hastanesi, 1909'da Cerrahpaşa Hastanesi tesis edilmesine rağmen, 1905 senesinde Osmanlı vilayetlerinin 32'sinde ve 9 sancakta hâlâ hastane mevcut değildi. İstanbul dışında askerî hastaneler dışında 40'ı bulan sayıda hastane vardı ve devlet teşkilatında istihdam edilen doktor sayısı 405'ti (Uyaniker, 2014).

Millî Mücadele'nin başlangıcında Ankara'da kurulan TBMM Hükümeti'nde Mayıs 1920'de Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Vekâleti (Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı) kurulmuş ve Dr. Adnan Bey (Adıvar) Sağlık Bakanı olarak seçilmiştir. Bu dönemde sağlık alanında izlenecek politikalar şöyle sıralanmıştır; sağlık teşkilatını kurmak ve geliştirmek, salgın hastalıklarla mücadele etmek, hekim ve diğer sağlık personeli açığını kapatmak, çocuk ölümünü azaltmak ve nüfusu arttırmak, yurtdışından gelebilecek tehditlere karşı tedbir almak. Millî Mücadele boyunca sıtma, frengi, çiçek ve trahom gibi hastalıklar salgın halindeydi. Tifo, tifüs ve kuduz vakalarına da sıkça rastlanıyordu. Bu dönemde sıtmaya karşı koruyucu ilaçlar dağıtıldı, çiçek hastalığından halkı korumak için çiçek aşısı yanında kolera, tifüs, kuduz aşıları da üretildi. 1922-1923 yılında ilk defa bayanlar tıp fakültesine öğrenci olarak girdiler. 1927 yılında da Haydarpaşa Tıp Fakültesi'nden bayan doktorlar mezun olmaya başladı. Salgın hastalıklarla mücadele etmek için 1922 yılında 337 Hekim ve 434 Sıhhiye memuru göreve başlatıldı. Aşı hususunda Hıfzıssıhha kuruluşu çalışmalarını sürdürdü (Özpekcan, 1999).

1923 yılında ülkede toplam 554 hekim vardı. 100.000 nüfusa düşen hekim sayısı 5'ti. 1924 yılında Haydarpaşa ve İzmir hastaneleri açılmış ve bu hastanelerin yüzde 70'i veremlilerin kabulü ve tedavisine tahsis edilmiştir. 1925'te Sivas'ta 449.265, İstanbul'da 2.821.328 çiçek aşısı üretilip dağıtılmıştır. Tetanos ve dizanteri serumu üretimine ağırlık verilmiştir.

1923-1933 yılları arasında izlenecek sağlık politikası, doğum öncesi ve doğum sonrası bebek ölümlerini azaltmak, salgın hastalıklarla savaş, doktor ve sağlık personeli sayısını arttırmak olarak belirlenmiştir. Türkiye'de aşılama hizmetlerinin rutin olarak verilmesine 1930'da başlanmış, çiçek, boğmaca, tetanos, kızamık aşıları uygulanmaya başlamıştır. 1930 yılında Türkiye'de 1.182 hekim mevcuttu ve 100.000 nüfusa 8 hekim düşmekteydi. 1933 yılında yeni kurulan devletin 10. yıldönümünde doktor sayısı 1.211'e yükselmiştir. Bu sayı 1940'ta ise 2.387'dir (Sağlık Bakanlığı, 2000).

1947 yılında uygulamaya konulan "Birinci On Yıllık Millî Sağlık Planı" ile ülke 7 ana bölgeye ayrıldı. Kuduz vakası ölüm oranları büyük oranda düşürülmüş, tifüs vakalarında

gerilemeler yaşandı. 1947’de kanser konusunda ilk teşkilatlanma oluşturularak Türk Kanser Araştırma ve Savaş Kurumu kuruldu. 1950 ile 1960 yılları arasında yataklı tedavi kurumlarının gelişmesine öncelik verilirken koruyucu sağlık hizmetleri ikinci plana itildi. Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığının bünyesindeki devlet hastaneleri on yıllık süreçte 41’den 94’e, sağlık merkezleri de 22’den 283’e yükseldi (Tekin, 2011).

## Sonuç

19. yüzyılın ortalarında Osmanlı Devleti’nde temelleri atılmaya başlayan yerli üretim ve sanayileşme çabaları, Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren millî bir sanayi hamlesine dönüşerek günümüzün savunma sanayiindeki gelişmeleri dahi en azından inanç, azim ve kararlılık yönüyle etkilemiş görünmektedir. Zira çok kıt ve neredeyse elde olmayan kaynaklarla başlayan bu süreçte alınan mesafe, 1912-1922 yılları arasında büyük oranda tahrip olsa da Cumhuriyet’in ilk yıllarında yeniden başlatılmış ve 1960’a kadar türlü imkânsızlıklar içerisinde devam ettirilmeye çalışılarak sanayileşme süreci tekrar ve tekrar denenmiştir.

Esas itibariyle her iki dönemde de temel itici güç askeri gerekliliklerdir; bir başka ifadeyle devletin ve milletin bekasıdır. Yine her iki dönemde de karşılaşılan en büyük sorun ise sermayenin yokluğudur. Benzerlikler itibariyle her iki dönemde de önce idari sistem sonra toprak ve vergi meseleleri gündeme alınmış; bunların ardından demiryolu alanındaki altyapı faaliyetlerine girişilmiş ve yine yaklaşık olarak aynı sırayla okul, hastane ve imalathaneler açılmaya başlanmıştır. Elbette bunlar devlet eliyle yapılmış, sanayileşmenin seyri ve sonuçları itibariyle de Avrupa’dakine benzemeyen, Türkiye’ye özgü farklı bir tarihî süreç vuku bulmuştur.

## Kaynakça/References

- Ak, Bilal. Türkiye Cumhuriyeti’nde Sağlık Hizmetleri, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt XVII, Yeni Türkiye Yayınları.
- Akyay, Necmettin. (1982). *Osmanlı İmparatorluğunda Sağlık Örgütleri ve Sosyal Kuruluşlar*, Ankara: Hacettepe Üniversitesi Toplum Hekimliği Bölümü.
- Akyıldız, Ali. (1992). Demiryolları ve Değişme. *Yeni Toplum*, (1).
- Avcıoğlu, Doğan. (1973). *Türkiye’nin Düzeni-Dün, Bugün, Yarın* (Vol. 6). Bilgi Yayınevi.
- Aydın, Erdem. *Türkiye’de Sağlık Teşkilatlanması Tarihi*. Naturel Yayınevi.
- Aydın, Salim. (2009). Selanik-Manastır Demiryolu, (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Ana Bilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı).
- Beldiceanu, Nicoara. (1985). *XIV. Yüzyıldan XVI. Yüzyıla Osmanlı Devleti’nde Tımar*. Teori Yayınları.
- Beydilli, Kemal. Bağdat Demiryolu, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Cilt IV, Türk Diyanet Vakfı Yayınları.
- Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını. (2002).

- Cumhuriyetin Münakalat Ekonomisi. *Demiryolları Dergisi*, (236-238), (1944).
- Çavmak, Şeyda, Çavmak, Doğançan. (2017). Türkiye'de Sağlık Sisteminin Tarihsel Gelişimi ve Sağlıkta Dönüşüm Programı", *Sağlık Yönetimi Dergisi*, 1(1).
- Çolak, Filiz. (2013) Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış, *Turkish Studies*, 8(2).
- Demiryollarımız. *Bayındırlık Dergisi*, (1948).
- Demir, Ahmet, (1977) Havacılık ve Uzay Endüstrisinin Yapısı, İşleyişi ve Türkiye'de Gelişme Olanakları Üzerine Bir Araştırma, Ankara: *Ankara Üniversitesi S.B.F. Yayın.*
- Dinçer, Celal. (1968). Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha. *TTK Belgeler*, 5(9-12).
- DPT, (1969) Kalkınan Türkiye 1923–1968. Ankara: *DPT Yayınları*.
- Durukan, Eyüp. (1940). *Askerî Fabrikalar Tarihçesi*. Ankara: Askerî Fabrikalar Basımevi.
- Engin, Vahdettin. Osmanlı Devleti'nin Demir Yolu Siyaseti. *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt XIV, Yeni Türkiye Yayınları.
- Evsile, Mehmet. (1992). *Atatürk Devri Harp Sanayi (1920-1938)*, (Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Evsile, Mehmet. İmalât-ı Harbiye Umum Müdürlüğü, *Atatürk Ansiklopedisi*.
- Genç, Mehmet. Mâlikâne-Divanî, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Cilt XXVII, Türk Diyanet Vakfı Yayınları.
- Kanbir, Özgür. (2017). Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Tarım Sektörü, *Lambert Academic Publishing*.
- Metintaş, Mustafa Yahya. Kayıran, Mehmet. (2016). 1929 Dünya Ekonomik Krizinin Türk Tarımına Etkileri ve 1931 Birinci Türkiye Ziraat Kongresi, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Yay.*, (23).
- Müderrişoğlu, Alptekin. Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları. *Atatürk Yolu Dergisi*, 9(13).
- Ökçün, Gündüz. (1971). Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir. Ankara: *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları*.
- Özdemir, Nuray. (2006). *Cumhuriyet Dönemi Kara Yolu Politikası, (1923-1960)*, (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- Özlu, Hüsnü. Atatürk Döneminde Türk Savunma Sanayi, *Atatürk Ansiklopedisi*.
- Özlu, Hüsnü. (2006). *II. Dünya Savaşı'ndan Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayii'nin Gelişimi (1939-1990)*, (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü).
- Özpekan, Meliha. (1999). *Türkiye Cumhuriyeti'nde Sağlık Politikası (1923-1933)*, (Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü).
- Özyüksel, Murat. Hicaz Demiryolu, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt XIV, Yeni Türkiye Yayınları.
- Pamuk, Şevket. (2008). *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, 1. Baskı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.

- Polatođlu, Mehmed Gökhan. (2021). Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960). *Mavi Atlas*, 9(1).
- Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl*, S.S.Y.B, Ankara (1973).
- Sağlıkta 80 Yıl*, Sağlık Bakanlığı, Ankara (2000).
- Splawn, Walter M. W. (1928). *Government Ownership, and Operation of Railroads*. New York.
- Şehsuvaroğlu, B.N. (1984). *Türk Tıp Tarihi*, Bursa.
- Tabakođlu, Ahmet. (1997). *Türk İktisat Tarihi*. 3. Basım, İstanbul: Dergâh Yayınları.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. (1964). *Deniz Ulaştırması*. Ankara.
- Tekeli, İlhan. İlkın, Selim. Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, C: X.
- Tekin, Gürkan. (2011) *Sihhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Vekaleti'nden Sağlık Bakanlığı'na (1920-200)*, (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi).
- Tetik, Fatih. (2018). *Sultanın Silahları: II. Abdülhamid Dönemi Savunma Sanayii ve Silah Teknolojisi (1876-1908)*, Dergâh Yayınları, İstanbul.
- Tuna, Serkan. Ziraat Vekâletinin Kuruluşu, Teşkilat Yapısı ve Görevleri, *Atatürk Ansiklopedisi*.
- “Türkiye’de Yol işleri”, *Bayındırlık Dergisi*, 3(5), (1936).
- Uyanıker, Ahmet. (2014). *Sultan II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Devleti’nde Sağlık Alanında Yapılan Çalışmalar*, (Doktora Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı).
- Watson, Andrew Murray. Ziraat, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, Cilt XLIV, Türk Diyanet Vakfı Yayınları.
- Yakup, H. (1933). Cumhuriyet Hükümetinin 10 Sene İçinde Anayurda Döşediği Yollar. *Demiryolları Dergisi*.
- Zengin, Ersoy. (2015). *Tophane-i Amire’den İmalat-ı Harbiye’ye Osmanlı Devleti’nde Harp Sanayii (1861-1923)*, (Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı).
- Zengin, Ersoy. (2017). Millî Mücadele Yıllarında İmâlat-ı Harbiye Fabrikaları, *Mavi Atlas*, 5(1).

## **Yazar Hakkında / About Author**

**Prof. Dr. Gültekin YILDIZ | Millî Savunma Üniversitesi, Kara Harp Okulu Dekanı | gltekin[at]yahoo.com | ORCID: 0000-0002-1241-4548**

Gültekin Yıldız 1973 yılında İstanbul'da doğdu. Ortaöğrenimi İstanbul Özel Alman Lisesinde; lisans öğrenimini Boğaziçi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünde tamamladı. 1998 yılında Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünde araştırma görevlisi olarak akademik kariyerine başladı. Aynı Üniversitenin Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi programında 2002 yılında yüksek lisans; 2008 yılında doktora öğrenimini tamamladı. 2010 yılında yardımcı doçent olarak İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümüne atandı. 2013 yılında doçent unvanını kazandı. 2010-2016 yılları arasında Harp Akademileri ile Harp Okullarında misafir öğretim üyeliği yaptı. 2017 yılında Millî Savunma Üniversitesi Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğüne atandı. 2020 yılında profesör unvanını aldı. Millî Savunma Bakanlığının 13 Haziran 2020 tarihli oluru ile MSÜ Kara Harp Okulu Dekanlığına atandı. Akademik uzmanlık alanı Yakın Çağ Türk ve Avrupa askerî tarihi olan Prof. Dr. Yıldız'ın basılmış üç adet kitabı; üç kitap editörlüğü, Türkçe ve İngilizce yayımlanmış çok sayıda hakemli makale, kitap bölümü, ansiklopedi maddesi, ders kitabı ünitesi, kitap değerlendirmesi, Almandan yapılmış üç adet kitap çevirisi mevcuttur.

**Prof. Dr. Gültekin YILDIZ | Turkish National Defence University, Dean of the Turkish Military Academy | gltekin[at]yahoo.com | ORCID: 0000-0002-1241-4548**

Born in 1973 in Istanbul, Gültekin Yıldız completed his secondary education at Istanbul Private German High School and his undergraduate education at the Faculty of Arts and Sciences, Department of History, Boğaziçi University. In 1998, he started his academic career as a research assistant at the Faculty of Arts and Sciences, Department of History, Marmara University. He completed his master's degree in the Contemporary History program of the Turkic Studies Institute of the same University in 2002; and his doctorate in 2008. In 2010, he was appointed as an assistant professor to the Department of History, Faculty of Arts, Istanbul University. He earned the title of associate professor in 2013. Between 2010-2016, he served as a visiting professor at the Military Academies and the Military Schools. In 2017, he was appointed as the Director of the Atatürk Institute of Strategic Studies at the National Defense University. He received the title of professor in 2020. He was appointed as the Dean of MSU Military Academy with the approval of the Ministry of National Defense on 13 June 2020. Prof. Yıldız, whose academic specialization is the Contemporary Turkish and European military history has three published books, three book editorships, many refereed articles published in Turkish and English, book chapters, encyclopaedia articles, textbook units, book reviews, and three book translations from German.