



TÜRKİYE'DE TARIMSAL MAKİNELEŞME (1923-1933)

İbrahim İNCİ *

Özet

Cumhuriyet dönemi tarımsal yapısını, Osmanlı'dan kalan miras belirlemiştir. Tarım bu dönemde Türkiye ekonomisinin ana sektörüydü. Uzun süren savaşlar nedeniyle ülkede emek-toprak dengesi daha da bozulmuştu. Emek kat üretim faktörü durumundaydı. Tarım arazilerini işlemek için kullanılan çekim hayvanı sayısı da yetersizdi. İşlenemeyen milyonlarca dönüm arazi bulunmasına rağmen, tarımsal üretimin yetersizliğinden dolayı buğday ve gıda maddeleri ithal edilmekteydi. Üretimi artırmanın tek yolunun tarımda makineleşme olduğu düşünülüyordu. 1923-1929 yılları arasında tarım ürünleri fiyatlarının nispi olarak yüksek düzeyde seyretmesi makineleşme için elverişli ortam yaratmıştır. Bu dönemde hükümetler tarımın makineleşmesine yönelik büyük teşviklerde bulunmuşlardır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında hızlı başlayan makineleşme hareketi çok kısa ömürlü olmuş, 1929 Dünya Ekonomik Kriziyle son bulmuştur.

Anahtar Kelimeler

Tarım, Traktör, Pulluk, Toprak, Üretim

AGRICULTURAL MECHANIZATION IN TURKEY (1923-1933)

Summary

The agricultural structure of the Republican period is established by the inheritance of Ottoman Empire. Agriculture was the main sector for the economy of Turkey in this era. Due to the long-lasting wars, the balance between labor and land was deteriorated. The labor was considered as meagre production factor. The number of animals used for ploughing the lands was inadequate. Despite the fact that there were thousands of acres of land which was not farmed, wheat and comestibles were imported due to the insufficiency in agricultural production. It was clear that the only way to increase production was through mechanization. Between the years 1923-1929, the costs of the agricultural products were relatively raised, which then created the occasion for mechanisation. In this period, the governments encouraged the mechanization of agriculture. The mechanization movement which had begun and risen rapidly in the first years of Republic lasted for a short period of time and it ended with the World Economic Depression in 1929.

Key Words

Agriculture, Tractor, Plough, Land, Production

* Dr., Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Elemanı. ibrahminci@hotmail.com



Giriş

Tarımda makineleşme el âletleri, hayvansal çekimli ve mekanik güçlü mekanizasyondan oluşan bir bütün olup, güç kaynaklarını sırasıyla; insan, hayvan ve motor gücü oluşturur. Mekanizasyonunun bu üç aşaması bir çok ülkede, hatta aynı işletmede yan yana bulunabilmektedir. Tarımsal makineleşmenin son aşaması çoğu kez motorizasyon olarak da tanımlanmaktadır. Buna göre motorizasyon, tarımda motorlu araç kullanımı veya tarımsal üretimde mekanik gücün insan ve hayvan gücünün yerini almasıdır. Tarımsal makine kavramı içine, traktör ve traktörlerle çekilen âlet ve makineler, biçer-döğme gibi kendinden hareketli makineler, sabit motorlar, hayvanla çekilen veya işletilen gelişmiş ziraat âletleri, bakım ve mücadele işlerinde kullanılan ziraî âlet ve araçlar girmektedir. Tarımda mekanizasyonunun en önemli sembolü traktördür.

Makineleşme, işgücü ve toprağın verimini iyileştirmekte, üretimde artış sağlamak ve tarımsal yapıyı değiştirmektedir (Tekelioğlu, 1983: 22-24; Türkiye’de Ziraî Makinalaşma, 1954: 2). Tarımsal mekanizasyon, bir ülkede emek-toprak dengesine, işletme ölçeğine, işletme biçimine ve sanayinin gelişmişlik düzeyine göre farklılık gösterir.

Bu çalışmada önce incelenen dönemde Türkiye’de toprak mülkiyet dağılımı, işletme büyüklükleri ve işletme biçimlerinin tarımsal makineleşme üzerindeki etkileri ele alınacaktır. Daha sonra, uzun süren savaş yıllarında kesintiye uğrasa da, Türkiye tarımında makineleşme birbirine bağlı aşamalardan oluşan bir süreç olduğundan Cumhuriyet öncesi mekanizasyon çalışmaları hakkında bilgi verilecektir. Son olarak Cumhuriyet döneminde birinci makineleşme adı verilen dönem irdelenecektir.

20. yüzyıl başlarında Türkiye’de nüfusun %75-80’ini köylerde yaşıyordu. Köyde yaşayanların yaklaşık %68’i geçimlerini tarımdan sağlamaktaydı (Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişimin 50 Yılı, 1973: 85; Aruoba, 1982: 79). Tarımsal üretim milli gelirin yarısına yakını oluşturuyordu (Bulutay-Tezel vd., 1974: Tablo 8.6.c)

1920’lerin Türkiye’sinde tarımsal yapı büyük ölçüde Osmanlı döneminden devralınan miras tarafından belirlenmiştir. Cumhuriyet dönemine intikal eden tarımsal yapı ve üretim ilişkilerine küçük köylü işletmelerinin yanı sıra toprakta yüksek toplulaşma düzeyi ve pazar ekonomisinin gelişmişliği açısından farklı nitelikte bölgelerin varlığı damgasını vurmaktaydı (Silier, 1981: 10). 1912-1913 yıllarında yapılan tarım sayımları, Osmanlı döneminden miras kalan toprak dağılımına dair genel bilgiler sunmaktadır.

Anadolu için oluşturulan istatistikler köylerde yaşayan bir milyon ailenin %87’sinin işlenen toprakların ancak %35’ine sahip olduğunu, %8’inin ise hiç toprağı olmadığını göstermektedir. Buna karşılık aynı istatistikler, ailelerin %1’inin toprakların %35’ine ve %4’ünün toprakların %26’sına sahip olduğu çarpıcı gerçe-



ğini ortaya koymaktadır (Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 24). Yine aynı yıllarda yapılan bir araştırmaya göre Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu hariç diğer bölgelerin tamamında 50 dekardan küçük toprağa sahip işletme oranının %70 ila %85 arasında olduğu anlaşılmaktadır. İç Anadolu ve Doğu Anadolu’da ise 10 dekardan küçük işletmeler 50 dekardan küçük işletmelerin yarısına yakınına oluşturan cüce işletmelerdi (Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 28-30). Bu işletmelerin pazarla ilişkileri yoktu ve öz tüketim için üretim yapmaktaydılar. İşletmelerin çok küçük, üretim tekniğinin geri oluşu ve çetin iklim koşulları dikkate alındığında bu cüce işletmelerin asgari geçimlik üretimi bile sağlamaktan uzak olduğu anlaşılmaktadır (İsmail Hüsrev, 1934: 193).

Türkiye Tarımında İşletme Biçimlerinin Makineleşme Üzerindeki Etkileri

1920’li yıllarda Türkiye köy ekonomisinde başlıca dört çeşit mülkiyet ve işletme biçimi bulunmaktaydı. Bunlar derebeylik, toprak ağalığı, kapitalist işletmeler ve yabancı işçi kullanmayan küçük mülklerdi (Tezel, 1994: 335). Bu farklı sosyal ve ekonomik yapı, Türkiye tarımının makineleşmesini ve teknik gelişimini de birbirinden farklı koşullara bağlı hale getiriyordu.

Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin mülkiyet biçimi olan derebeylik sisteminde topraklar üzerinde yarıcı olan marabalar çalışmaktaydı (Pamuk, 1994: 202). Bu sistemde toprakların sahibi olan beyin topraklar üzerindeki ekonomik faaliyetlerden beklentisi ailesinin ve beslemek zorunda olduğu kimselerin geçimlerini karşılamak, güç ve otoritesini artırmaya yönelik olarak servetini büyütmek idi. Küçük parçalar halinde marabalarca işletilen, pazarla ilişkisi çok zayıf olan bu işletmeler, karını artırmak ve sermayesini büyütmek zihniyetinden uzak daha çok öz tüketime yönelik üretim kalıbına sahip olduğundan üretim araçlarını geliştirme mecburiyeti duymuyorlardı. Kara sapanla üretilen ürüne bile pazar bulamayan bir yörede üretim miktarını büyük ölçüde artıran traktörün kullanımı pek mümkün görünmüyordu. Ayrıca, bu topraklar için geniş bir maraba kitlesinin sefalet derecesinde ucuz kol kuvveti karşısında pahalıya mal olan modern makinelerin kullanılmasının rasyonel olmayacağı açıktır.

Batı ve Orta Anadolu’da görülen toprak ağalığı için de aynı durum söz konusuydu. Topraklarını ortakçılık ve yarıcılıkla işleten toprak ağaları, bu yöntemin çok ucuz ve risksiz olması nedeniyle pahalı ve riskli olan modern tarım araçlarına para harcamayı çıkarları için uygun bulmuyorlardı (İsmail Hüsrev, 1934: 194). Genellikle şehir ve kasabalarda oturarak çoğunlukla tarım ürünleri ticaretiyle uğraşan büyük toprak sahipleri, yalnız hasat zamanı alacağı ürünü ve bunun getireceği kazancı düşünmekte, bu kazancın bir kısmını, tarım yöntemlerinin ve araçlarının iyileştirilmesi yolunda harcamaya yanaşmamakta idi. Bu toprak sahiplerinin çoğu, köylü tarafından ödenemeyen borçlar sayesinde büyük arazi sahibi olmuşlardı. Köyde yaratılan değerler, rant, tefeci faizi, aracı tüccar karı olarak şehir ve



kasabaya akmakta ve tekrar köylüye büyük faizlerle borç olarak verilmekteydi (Dinler, 1996: 12; Tezel, 1994: 366). Köylünün yarattığı artığı bu suretle nemalandırmak dururken, modern tarım makinelerine harcamak toprak sahibi için akla yatkın gibi görünmüyordu. Küçük işletme sahibi köylülerin bir çoğu borçlarını ödeyemeyince tarlalarını, bağ ve bahçelerini borç para verenlere veya aracı tüccara devretmek zorunda kalıyordu. Bunların bir kısmı mülksüz kalınca ya başka yerlere iş aramaya gitmekte veya kendi topraklarında ortakçı olarak çalışmaktaydılar.

Kıyı Ege, Çukurova ve Trakya gibi toprakları verimli ve ulaşım imkânlarına sahip pazar için üretim yapan büyük ve orta ölçekli işletmelerin olduğu yörelerde tarımda makineleşme 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren başlamıştır. Bu konuda öncülüğü Türkiye’de büyük araziler satın alan Avrupalı çiftlik sahipleri yapmıştır (Pamuk, 1994: 115). Daha sonra bunlardan etkilenen gayri müslim ve Müslüman olan büyük ve orta ölçekli işletme sahipleri de modern makine ve âletler alıp işletmelerinde faaliyete sokmuşlardır.

Küçük toprak mülkiyetine gelince, bunların modern tarım âletleri alıp kullanma imkânlarını işletme hacmi, yetiştirdikleri ürün türü ve fiyatları belirlemekteydi. En yaygın olarak görülen cüce işletmelerin çoğu ise bir çift çeki hayvanı ve karasaban almaya dahi güç yetirememekte idi (İsmail Hüsrev, 1934: 195).

Cumhuriyet’in Kuruluşuna Kadar Türkiye Tarımında Makineleşme Çabaları

19. yüzyıl sonlarında Türkiye’de tarımsal makineleşmenin ilk görüldüğü yerler, ihracata yönelik üretim yapan büyük işletmelerin bulunduğu bölgeler olmuştur. Tarımın tümüyle Avrupa kapitalizmine açıldığı yörelerde işgücü kıtlığının makineleşmeye yol açması doğaldı. Bu tarihlerde Türkiye’de toprağa nispetle emek kıt bir faktör idi (Toprak, 1988: 32). Batı Anadolu’da büyük topraklar satın alarak işletmeye başlayan İngilizler Türkiye’de tarımsal mekanizasyonun öncülüğünü yapmışlardır. Batı Anadolu’nun ardından Çukurova daha hızlı bir biçimde tarımda kapitalist ilişkilerin geliştiği üretim merkezi olmuştur. Adana ve çevresi kısa sürede ihracata yönelik pamuk üretimi sayesinde ülkenin en çok tarım makine ve âletlerine sahip yöresi haline gelmiştir (Pamuk, 1994: 117; Kurmuş, 1977: 130). Türk ve Ermenilere ait çok geniş çiftliklerin bulunduğu Çukurova’da, Amerikan ve Alman şirketleri her yıl ortalama 28 buharlı harman makinesi, buharlı pulluk, bir çok biçer bağlar ve tohum ekme makinesi sattıklarını belirtmişlerdir (Kurmuş, 1977: 130).

Köylünün mülkü olan veya ortakçılık ve kiracılık yolu ile tasarruf ettikleri işletmelerin küçük olması, karasabana göre çok pahalı olan demir pulluğun kullanımını engellemekteydi. Hayvanla çekilen pullukları ancak orta büyüklükte işletme sahipleri satın alabiliyordu. Tarım makine ve âletleri imal eden Avrupalı firmalar ürünlerini pazarlamak için Türkiye’deki demir yollarını etkin bir biçimde



kullanmışlardır. İthal edilen modern tarım araçları daha çok demir yollarına civar olan yörelerde yaygınlaşma eğilimi göstermiştir (Kerestecioğlu, 1934: 198).

Geleneklere ve babadan görme usullere bağlı olan köylüler yeni tarım teknik ve araçlarına karşı önceleri soğuk bakmışlardır. Bu nedenle tarım makineleri pazarlayan firmalar ürünlerini satabilmek için tanıtım faaliyetlerine girişmişlerdir. İngiltere Ticaret Dairesi Türkiye'ye tarım araçları satmak için başlatılmış olan kampanyaya katılan İngiliz şirketlerini uyararak, Türkiye'de resimli katalogların çok işe yaradığını asıl önemli olan şeyin toprak sahiplerinin araçları çalışırken görmeleri olduğunu bildirmiştir. Söz konusu kampanyanın pratik gösterilerle uzun süre sürdürülmesinin yanı sıra, 1910 yılında şirketler, özel olarak kiraladıkları bir trenle İzmir'den Çivril'e kadar her istasyonda durarak, özel davetli toprak sahiplerine çeşitli tarım makine ve araçlarının çalışmalarıyla ilgili gösteriler yapmışlardır.

Pazar payını genişletmek için satışlarını krediyle yapan İngiliz firmaları, aynı zamanda küçük onarım işlerini de ücretsiz yapıyorlardı. Tarım makineleri satışında başarı gösteren firmalar arasında bir Avusturya-Macaristan şirketi de bulunmaktaydı. Bu şirket, kredili satış ve ufak tefek onarımları karşılıksız yapmasının yanı sıra, sahibi olduğu bir örnek çiftlikte tanıtım gösterileri düzenliyor ve müşterilere makinelerin hangi işlerde nasıl kullanılacağı hakkında geniş bilgiler sağlıyordu (Kurmuş, 1977: 131). Alman firmaları da Türkiye'de tarım makineleri satmak için büyük çabalar harcıyordu. İç Anadolu'nun Almanya için bir tahıl ambarı haline getirilebilmesi düşüncesiyle Anadolu Demiryolu Şirketi orta büyüklükteki işletmelere, Almanya'dan tarımsal makine ve araçlar ithali için kredi dağıtıyordu (Pamuk, 1994: 119). Yabancı firmaların tarım makineleri pazarlama konusundaki bu yoğun çabaları Cumhuriyet döneminde de devam etmiştir (Kerestecioğlu, 1934: 199).

Türkiye'de öküz ve sabanla yapılan tarımdan, modern ziraat âlet ve makinele riyle yapılan tarıma geçişin ilk izleri 1875'lere kadar gitmektedir. Edirne ve Aydın vilayetlerinde Müslüman olmayan Osmanlılara ait büyük çiftliklerde Fransızların Bajak ve Braban tipi pullukları kullanılmaya başlanmıştı. Ayrıca, Balıkesir ve Adana'ya gelen Tatar ve Çerkez göçmenleri atla çekilen pulluk kullanımını beraberlerinde bu yörelere getirmişlerdi. Bu sayede Türk köylüsü pulluğun faydalarını öğrenmeye başlamıştır. Trakya topraklarında 4-6 çift öküzle çekilen ağaçtan yapılmış pulluk ile karasaban arasında bir çeşit saban kullanılmıştır. Bu, Türk çiftçisinin Hristiyan çiftçilerden gördükleri Fransız pulluklarının kaba bir taklidiydi.

Köylü kullanmakta olduğu âletlere benzeyen modern araçları benimsemeye daha yatkındı. Demir pulluklardan çekinen Türk köylüsü, kendisinin tamir edebileceği ağaç ok ve kollu pullukları tercih etmiştir. Bu niteliklere sahip bir çift öküzle çekilebilen Amerikan yapımı Oliver ve Siragöz pullukları çok rağbet görmüştür. Çanakkale, İzmir, Aydın, Manisa, Uşak, Afyon ile Konya vilayetlerinde karasabandan az farklı olan bu pulluklara çiftçinin ısınıp alışması ok ve kollarının ağaç-



tan gövde, uç demiri ve kulaklarının o tarihlerde İstanbul ve İzmir’de dökümden yapılıyor olmasıydı. Bu pulluklara, Türk çiftçisinin elindeki bir çift zayıf öküz tarafından kolaylıkla çekilebilmesi, döküm olan yedek parçalarının köy bakkallarında bile satılması gibi avantajları nedeniyle büyük ilgi duyulmuştur (Faik, 1934a: 236). Hafif demir pulluklar 1902’de İzmir ve 1908 yılında Akşehir’de üretilmeye başlanmıştı (Tekeli ve İlkin, 1988: 82). 1911 yılında merkezi Konya’da olan Almanların kurduğu bir tarım âletleri satış şirketi çiftçiye gösterdiği kolaylıklar sayesinde iki üç yıl gibi kısa bir sürede yeni araçların yaygınlaşmasına yardımcı olmuştur (Faik, 1934a: 236). Pulluğun girdiği bu yıllarda saban olduğu gibi kalmamış, pulluğun kullanıma girişinin etkisiyle değişikliğe uğramış ve gelişmiştir (Gökgöl, 1935: 216).

Bu dönemde demiryollarının ulaşamadığı, tarımsal üretimin ticarileşmediği Anadolu’nun geniş bir bölümü Cumhuriyetin kuruluşuna kadar pulluktan mahrum kalmış, ortaçağ âleti olan karasabandan başkaca bir araçla tanışmamıştır (Pamuk, 1994: 208). I. Dünya Savaşı öncesi Türkiye sınırları içinde faaliyet halinde olan pulluk adedi 17 500 kadardı. Hayvan gücüyle çekilen demir tırmık ve benzeri modern âlet sayısı ise 500’ü aşmamakta idi (Faik, 1934a: 237).

Lokomobillerle çekilen buharlı pulluklar ilk kez 1885 yılında Adana ve Silivri’de kullanıma girmiştir. Bu çift makineleri 48-100 beygir kuvvetinde, ağırlıkları da 16-24 ton arasındaydı. Bir lokomobil günde ortalama 60 ila 100 dönüm kadar çift sürmekte ve bu iş için 1-1.5 ton kömür harcamakta idi. Kültivatör ile günde 250-300 dönüm pamuk ekebilen lokomobiller ile 1913 yılında Adana’da pamuk ekimi için hazırlanan arazi miktarı 200 000 dönümü aşmıştı. Tarımda bu makinelerin kullanımı sayesinde 1902’de 40000 balya olan Çukurova’daki pamuk üretimi 1913’de 160 000 balyaya çıkmıştır (Faik, 1934a: 241). I. Dünya Savaşının başladığı yıllarda Türkiye’nin sınırları içinde 35 tek 25 çift buharlı pulluk bulunmaktaydı (Tekeli-İlkin, 1988: 83).

Hasat işini hızlandırdığı ve emek tasarrufu sağladığı için 20. yüzyıl başlarında Türk tarımında en çok kullanılan makinelerden biri orak makinesiydi (Gökgöl, 1935: 252). Türkiye’de ilk orak makinesi Silivri ve Çorlu arasındaki çiftliklerde kullanılmıştır. Aydın, Trakya, Bursa, Balıkesir, Konya ve Adana’da bulunan orak makinelerinin sayısı I. Dünya Savaşı arifesinde 11000’e ulaşmıştı (Faik, 1935b: 268). Tarımı gelişmiş ülkelerdeki çiftçilerin %80’i orak makinesi yerine biçer bağlar kullandıkları halde, bu makinelerin kompleks ve Türkiye’deki çeki hayvanları için bir hayli ağır olmasından dolayı (Gökgöl, 1935: 252) aynı tarihlerde sayıları 500’ü aşmamaktaydı.

Harman makineleri olan batöz, ülkeye ilk olarak Trakya’daki bir Türk çiftçisi tarafından 1879’da getirilmişti (Faik, 1935b: 267). Ürünün taş ve toprakla temas etmeden temiz bir biçimde hasat edilmesini sağlayan patözler pahalı olması nedeniyle ancak az sayıda büyük işletme sahipleri tarafından satın alınabilmekteydi (Gökgöl, 1935: 257). 1914’de gelindiğinde Türkiye sınırları içinde batöz sayısı 367’ye çıkmıştır. Bunların daha çok Trakya, Ege ve Adana’da yoğunlaştığı anla-



şılmaktadır (Tekeli-İlkin, 1988: 83). Tarıma teknolojik gelişmeler, kapitalist tarımsal işletmelerin daha çok üretmelerini sağlamıştır. Bu gelişmeler sonucu 19. yüzyıl sonlarında dünya buğday fiyatları hızla düşerken, Almanya buğday ihracatçısı olmaktan çıkarak buğday ithalatçısı bir ülke durumuna gelmiştir. Anadolu demiryolunun Alman sermayesi tarafından yapımının aynı yıllarda başlamış olması bir rastlantı değildir. Ancak, tarımsal tekniklerin ilkel niteliği ile, küçük köylülüğün sürekli borçluluğu ve yoksulluğu dikkate alındığında, demiryolunun taşıdığı buğday hacminin sürekli artması ve İç Anadolu'nun kısa zamanda Almanya için bir tahıl ambarına dönüşmesi beklenemezdi. Bu nedenlerle Anadolu Demiryolu Şirketi orta büyüklükteki işletmelere tohum, toprak ıslahı, Almanya'dan ziraî araç ithali için kredi dağıtarak ve büyük sulama projeleri başlatarak, 20. yüzyılın başlarında bölge tarımıyla ilgilenmeye başladı (Pamuk, 1994: 119). I. Dünya Savaşı yıllarında bazı Alman firmaları Adana ve Konya'da büyük çiftlikler kurarak modern makine ve ekipmanlarla üretim yapmışlardır. Yine aynı dönemde özellikle ordunun beslenme ihtiyacını karşılamak için hükümetçe yurt dışından getirilen makinelerle geniş çapta tarımsal üretim gerçekleştirilmek istenmiş, ancak kısa bir süre sonra bu proje terk edilerek ithal edilen makine ve âletler çürümeye terk edilmiştir (Kerestecioğlu, 1934: 198). Uzun yıllar devam eden I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı dönemlerinde henüz yaygınlaşamayan makineleşme hareketi duraklamış hatta gerilemiştir.

Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde Tarımsal Makine ve Âletlerin Modernizasyonu

Tarımda kullanılan üretim teknikleri ve araçları ile toprak kullanımı arasında yakın bir bağlantı vardır. Geri teknoloji ve üretim araçları işlenen toprak miktarını sınırlandırmaktadır (Aruoba, 1982: 79).

Bu başlık altında Türkiye'de 1923-1933 yılları arasında gerçekleştirilmeye çalışılan ve tarımda birinci makineleşme hareketi adı verilen, çiftçinin modern araçlarla donatılması çabaları ele alınacaktır.

1920'lerde Türk köylüsünün %20'si üretim araçlarından yoksun bulunmaktaydı. Bu tarihte üretim araçlarına sahip olan aileler için dahi aile başına ancak bir karasaban düşmekteydi. 1927 yılında ülkede toplam 1 751 239 çiftçi ailesine karşılık 1 187 000 karasaban ve 2 10000 pulluk vardı (İstatistik Yıllığı 1932-1933, 1933: 199-201). Kısaca, Milli Mücadele yıllarında Türk tarımı geri bir teknik temele dayanmaktaydı. Tarım kesiminde üretim ve verim çok düşüktü. Bu durum incelenen dönem sonrasında da uzun yıllar bir sorun olarak devam etmiştir (Öz, 1960: 21).

Türk Tarımında teknoloji değişimi ve üretim araçlarının modernizasyonuna etki eden iki temel faktör ihtiyaç-talep ve hükümet politikaları olmuştur (Aruoba, 1988: 200). Kurtuluş Savaşının bitiminde Türkiye'de ziraî makineleşme konusunda ciddi bir istek doğmuştu. Bunun ülke içinden kaynaklanan zorlayıcı ve ülke dışı



kaynaklı teşvik edici olmak üzere iki nedeni vardı. Türkiye'nin nüfusunda uzun süren savaş yıllarında büyük düşüşler olmuştur. Kurtuluş Savaşı öncesi 14 200 000 olan ülke nüfusu, 1923'de İzmir İktisat Kongresinde belirtilen tahmini rakamlara göre nüfus 10 milyon civarına inmiş, 1927 yılında ancak 13 648 000'e çıkmıştır (Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 28, 60; İstatistik Yıllığı 1932-1933, 1933: 64; Keyder, 1993: 33). Öteden beri Anadolu'da toprağa nispetle emek kıt faktör durumundaydı. Sekiz yıl aralıksız devam eden I. Dünya ve Kurtuluş Savaşları emek kıtlığını daha da artırmıştı (Sözen ve Arılı, 1981: 55). Az bir ıslah çalışması ile tarım yapmaya elverişli olabilecek milyonlarca hektar boş arazi bulunmaktaydı. 1927'de Türkiye'de 4 363 770 hektar olan ekili arazi miktarı 1950'de yaklaşık 10 000 000 hektara çıkmıştır (Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, 1973: 86; Ziraat İstatistikleri Özeti 1940-1962: 3). FAO'nun (Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü) hazırladığı Türkiye Raporu'nda Türkiye'de tarım arazileri sınırı 16 500 000 hektar olarak hesaplanmıştır (FAO Türkiye Raporu, 1963: 15). Oysa Türkiye o yıllarda yurt dışından buğday ve un ithal etmekte idi. Tarıma elverişli arazilerin bir çoğu sermaye ve emek kıtlığından dolayı ekilemiyordu. Bu nedenle emeğin etkinliğini artıracak tarım makine ve âletlerinin ülkede yaygınlaştırılması tarımsal üretimin artırılmasının tek yolu olarak görülmekteydi. 1920'li yıllarda makineleşmeyi teşvik eden ikinci nedene gelince; I. Dünya Savaşı teknolojinin ilerlemesini sağlamış ve bu yüzden Avrupa ve Amerika'lı sanayiciler savaş içinde geliştirdikleri kapasitelerini savaş sonrasında kullanmak istemişlerdir (Tekeli vd., 1988: 83). Bu yüzden sanayileşmiş ülkelerdeki tarım makine ve âletleri üreten firmalar Türkiye'deki temsilcilikleri vasıtasıyla etkin bir satış kampanyasına başlamışlardır. Büyük kentlerde makine depoları oluşturarak satışlarını artırmaya çalışmışlar ve ülke çapında makine kullanımının yaygınlaşmasına katkıda bulunmuşlardır (Kerestecioglu, 1934: 199).

Cumhuriyetin ilk yıllarında makineleşmeyi teşvik politikasında dört önemli uygulama göze çarpmaktadır. Bunlar: 1- Genel olarak askerlik muafiyeti, 2- Makinelerde kullanılan akaryakıt ve kimyasal girdilere gümrük muafiyeti uygulanması, 3- Devlet malı traktörlerinin büyük çiftçilere elverişli şartlarla kiralanması, 4- Tarımsal üretimin vazgeçilmezleri olan makine ve ekipmanların çiftçiler tarafından satın alınabilmesi için Ziraat Bankası'nın ucuz kredi vermesi (Silier, 1981:18; Keyder, 1993:35; Atasağun, 1943: 17). Ekim alanlarının genişletilmesi ve üretimin artırılmasına yönelik makineleşmeyi teşvik için 1924 yılında kabul edilen bir kanunla askerlik muafiyeti getirilmiştir. Bu kanuna göre askerlikten muaf olanlar:

- Traktör ve motorlu araç sahibi ve bunları kullanan çiftçiler için iki makinist ve işlenen her 250 dekar için bir kişi,
- Tarım âlet ve makinelerini tamir edecek belli sayıdaki teknik eleman (Silier, 1981: 18-19).

Bu dönemde bir yandan devlet, numune çiftlikleri, tarım okulları ve istasyonlarında yeni âlet ve makineler kullanılarak örnek olmaya çalışmıştır. Türk tarı-



mında makineleşme konusunda örnek ve teşvik edici bir kurum olarak Atatürk'ün kurduğu çiftlikleri de burada belirtmek gerekmektedir. Atatürk'ün kurduğu çiftliklerde modern tarım makine ve âletleriyle tarım yapılarak çiftçilere örnek olunmaya çalışılmıştır. Atatürk bizzat traktör kullanarak bu konuda önderlik yapmıştır. Atatürk Orman Çiftliği'ndeki pulluk fabrikasında imal edilen pulluklar muhacirlere dağıtılmıştır. 1937'de bu fabrikada beş bin pulluk üretilmiş, bir yıl sonrası için on bin adet pulluk siparişi alınmıştır (Atatürk Çiftlikleri, 1939: 75; Aydeniz, 1981: 122). Öte yandan tarım makineleri satın almak ve kullanmak isteyen çiftçilere gümrük muafiyetleri ve bazı kolaylıklar sağlamıştır. Ziraat Vekâleti aracılığı ile ithal edilen makineler, Ziraat Bankası kredileriyle çiftçiye taksitle satılmıştır.

İktisat Vekili Mahmut Esat Bozkurt'un da ifade ettiği gibi memlekette bir çok çiftçi toprağı olduğu halde sermaye malına, yani toprağını sürececek hayvana veya traktöre, pulluk ve diğer tarımsal ekipmanlara, sahip olmadığı için gerekli tarımsal faaliyetleri yürütememekteydi (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: I, C: 26:110). Atatürk'ün ifade ettiği gibi, ülke topraklarının tarıma kazandırılması ve köylünün refahının artırılabilmesi için tarımda makineleşmeye ihtiyaç vardı. Atatürk bu konuda şöyle demektedir: "Ben de çiftçi olduğumdan biliyorum. El emeği güçtür. Birleşiniz birlikte makine alınız. Senede yüz dönüm ekeceğinize on misli yüz misli fazla ekersiniz" (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II, 1952: 209; Akman, 1981: 45).

Yukarıda da belirtildiği gibi, ülke tarımının gelişmesi için öncelikle çiftçinin bu sermaye malı ihtiyacının karşılanması gerekmektedir. Türkiye'ye daha çok sayıda traktör ve ziraî âletin ithal edilebilmesi için bir Amerikan firması olan Chester grubu ile bir anlaşma yapılmış, Âlet ve Edavat-ı Ziraîye Şirketi kurulması kararlaştırılmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: I, C: 28: 148). Ancak bu anlaşma Amerikan şirketinin dağılması yüzünden yürürlüğe girmemiştir (Bilmez, 2000: 265; Tezel, 1994: 418). 1926 yılında çıkan 752 sayılı yasayla, traktör, motorlu pulluk, biçer-döver, kamyon ve kamyonet sahiplerine tarımda harcadıkları akaryakıt için "mevâdd-ı müşteile rüsumu tazminatı" ödenmesi kabul edilmiştir (Resmi Gazete 25 Şubat 1926). Bu kanun gereğince tarımsal faaliyetlerde harcanan akaryakıttan alınan vergi iade edilmiştir. 1927 yılında Ziraat Vekâleti Bütçesi ancak 3 milyon 722 bin lira iken, makine kullanan çiftçiye devlet 1926-1930 devresinde 6 milyon 652 bin lira tazminat ödemiştir.

Öte yandan, Devlet tarımda makineleşmeyi teşvik amacıyla, makineyi kullanacak ve tamir edecek personeli yetiştirmek için tarım ve makinist okulları açmıştır (Avcıoğlu, 1969: 229). Yine makineleşmeyi yaygınlaştırmak için, Cumhuriyetin kuruluşundan hemen sonra Ziraat Bankası 70 traktör almış ve bunların 40 tanesini çiftçilere dağıtmış; 30 adedini de kendisi işletmeye koymuştur (Cumhuriyet, 5 Haziran 1924). 1923-1924 yıllarında 486'sı devlet malı olmak üzere 501 traktörün bulunduğu belirtilmektedir (Silier, 1981: 20). Bu dönem aynı zamanda tarım ürünleri fiyatlarının nispeten elverişli olduğu yıllardı. Tütün, fındık, yapağı gibi ürün-



lerin ihraç fiyatlarında %100'ün üstünde, pamukta %50 civarında bir artış olmuştur (Bulutay vd., 1974: 70-80). Fiyatlarda görülen bu artış, tarımda makineleşmeyi teşvik eden önemli bir faktör idi. O yıllarda Türkiye'de bulunan traktör sayısı hakkında birbirinden farklı rakamlar verilmektedir. Devlet Planlama Teşkilatının yaptığı bir çalışmaya göre ülkede 1924-1929 yılları arasında toplam traktör sayısı 220'den 1000'e çıkmıştır (Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968), 1968: 44). Bir başka tahmine göre 1928'deki traktör sayısı 1500 (Cumhuriyet, 13 Nisan 1928), İktisat Vekili Şakir Beyin 10 Haziran 1930'da TBMM'de yaptığı açıklamaya göre ise 1844 idi (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 3, C: 20, 1930: 175).

Birinci Ziraat Kongresi'ne tarımda makineleşme ile ilgili olarak sunulan bir rapora göre, Türkiye'de Ziraat makinelerinin miktar, dağılım ve kullanımı tarımsal nüfusun yoğun bulunduğu yerlerde ve ulaşım imkânlarının daha elverişli olduğu demiryoluna civar mıntikalarda diğer yerlere nispetle daha ileri durumdaydı. Tarımsal üretimin artması için ziraat makine ve âletlere olan ihtiyaç çiftçinin iktisadi durumuna, mahsulüne yönelik piyasa talebine ve elde ettiği gelire göre farklı derecelerde tatmin edilmekteydi. Aynı rapora göre çiftçinin ziraat makinelerine ilgisi yoğundu. Bu ilgi hükümetin ve uzman meslek adamlarının yardımlarıyla artmaktaydı. Çiftçi ihtiyacı olan makineyi ya doğrudan doğruya firmalardan veya hükümetin ziraat âletleri stokundan temin etmekteydi. Ziraat makine ve âletleri ihtiyacının %80'ini demir pulluk ile tohum temizleme makineleri, sulamaya mahsus pompalar ve traktörler oluşturmaktaydı (Esat Ahmet-Reşat Rakım, 1931:1314).

1928 yılında Türkiye'yi etkileyen kuraklıktan sonra 752 sayılı kanunda değişiklik yapılma ihtiyacı duyulmuştur. 13 Haziran 1929'da yürürlüğe giren 1527 sayılı kanun tarım ürünlerinin taşınmasında kullanılan kamyon ve kamyonet yakıtlarını, yakıtın miktarının denetlenmesindeki güçlüğü yol açtığı suiistimaller nedeniyle vergi muafiyeti dışında bırakılmıştır. Ancak yine aynı kanun doğrudan tarımsal üretimde kullanılan akaryakıt muafiyet sınırını genişletmiştir. Bu kanunla köy dışında yaşayan toprak sahipleriyle tarım makinelerini kiralayarak kullananların söz konusu muafiyetlerden yararlanmaları sağlanmıştır (Resmi Gazete, 13 Haziran 1929).

Bunalım yılları içinde tarımsal ürün fiyatlarının hızla düşmesi, petrol yakan traktörlerle tarım yapılmasını ekonomik olmaktan çıkarmıştı. Genellikle büyük çiftçi olan traktör sahipleri, ucuza sağladıkları benzini piyasaya intikal ettirmeyi, tarımda kullanmaktan daha karlı bulmaktaydılar (Cumhuriyet, 15 Nisan 1928). Ayrıca tarım makineleri yakıtı için sağlanan vergi muafiyetinin hazineye yıllık maliyeti 2 milyon liraya yaklaşmıştı (Cumhuriyet, 15 Nisan 1928). Mali sıkıntı ve ödemeler dengesi açıklarının arttığı yıllarda bu muafiyetleri bir avuç büyük arazi sahibi için sürdürmek sosyal ve ekonomik açıdan hükümet için anlamını yitirmişti (Cumhuriyet, 3 Mayıs 1929; Tezel, 1994: 418).



Bu yüzden hükümet, yeni önlemler almak zorunda kalmıştır. Hükümet, 10 Haziran 1930'da TBMM'den geçen 1710 sayılı "Ziraat Makinelerinde Kullanılan Mevâdd-ı Müştâile Hakkındaki 752 ve 1527 Sayılı Kanunlara Müzeyyel Kanun" ile tarım makinelerinde kullanılan petrol ve benzin üzerindeki muafiyeti kaldırmıştır. Yasa, petrol ile çalışan traktör kullananların, artık bunları kullanmayacakları için, traktörlerinin tazmin edileceğini de hükme bağlamıştı (Resmi Gazete, 19 Haziran 1930). Bu durumdaki traktör sayısı İktisat Vekili Şakir Beyin 10 Haziran 1930'da TBMM'de verdiği bilgiye göre 1844 idi (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 3, C: 20, 1930:175). Tanzimat kapsamına traktör ve biçer-döverlerin yanı sıra, traktörlerin tamamlayıcısı kabul edilen pulluk, disk pulluk, tulumba ve çayır makinesi de girmektedir.

Verilecek tazminatlar söz konusu makine ve âletlerin satın alış değeri kadar idi. Ancak, yeni makine fiyatları esas alınacak ve satın alış tarihine göre her yıl için %10 indirim yapılacaktı. Kanun tazminatı nakden ödemeyi hükme bağlamıştır (Resmi Gazete, 19 Haziran 1930). Hükümet tarım makineleri için toplam 3.5 milyon lira tazminat ödemiştir (Gökgöl, 1935: 221). Benzinle çalışan traktörlere göre çok az yakıt harcayan ağır yağ yakan traktörlerle kömürle çalışan gazojenli traktörler bu kanunla teşvik edilmiştir (Resmi Gazete, 19 Haziran 1930). Yapılan deneylerde mazot ve ağır yağla çalışan traktörlerin benzinli traktörlerin harcadığı yakıtın ancak 1/3'ünü yaktığı anlaşılmıştır (Ziraat Âletleri Encümen Raporu, 1931: 1347).

Ancak Hükümet, çiftçinin ağır yağla çalışan yeni traktörler almasından çok tarlalarını sürmek için at kullanmasını istiyordu. Bu yüzden 1710 sayılı kanunla, traktör çalıştıran çiftçilerden beş yıl süreyle atla ziraatı taahhüt edenlere verilecek tazminat miktarı %10 artırılmıştır (Resmi Gazete, 19 Haziran 1930).

Hükümetin tarımda mekanik güce dayalı makineleşmekten uzaklaşma politikası etkisini göstermiş ve traktör sayısı 1933'de 1382'ye gerilemiştir (Tekeli vd., 1988: 85). Bu gerileyişte yakıt fiyatları konusunda izlenen politika kadar etkili olan bir diğer faktör, Türkiye'nin tarımda makineleşme için gerekli makinistleri yetiştirememesi ve bakım alt yapısını kuramaması yüzünden ülkede bir makine mezarlığı doğmuş olmasıdır (İsmail Hüsrev, 1934: 44). 1923-1930 yılları arasında yaşanan birinci makineleşme hareketi denilen bu tarımda makineleşme çabası böylece son bulmuştur. Türkiye tarımında makineleşme çabalarının devam ettirilemeyişinin en önemli nedenlerinden biri Dünya Ekonomik Buhranı ile yoğunlaşan döviz sıkıntısı idi. Öte yandan o günün traktörlerinin teknik özellikleri Türkiye'de toprağın niteliği ile bağdaşmamaktaydı. 1920'lerde traktör kullananlar bu araçları çekim hayvanları ile takviye etme gereği duymuşlardır. Bu tarihlerde traktör teknolojisi yeterince gelişmemişti. Engebesiz düz arazilerde yol alabilmekteydi. Çekim gücü taşlık, sert topraklara yetmemekteydi. Bunlara ilave olarak, Türkiye'de küçük üreticiliğin yaygın oluşu traktör gibi yüksek maliyetli üretim girdisinin kullanımını caydırıcı bir etki yapmıştır (Toprak, 1988: 33-34).



Hükümet 1930 tarihinden itibaren, yukarıda da belirtildiği gibi, traktör sahiplerini at kullanmaya teşvik edici tedbirler almaya başlamıştır. 1914 yılında 626 000 olan at sayısında uzun süren savaş yıllarında büyük düşüşler olmuştu (Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri, 1997: 20). Bu teşvik sayesinde 1929'de 454 500 olan at sayısı, 1934 yılında 739 000'e, 1937'de ise 1 058 000'e çıkmıştır (İstatistik Yıllığı 1932-1933, 1933: 218; İstatistik Yıllığı 1940-1941, 1941: 316). Çiftçinin traktör ve öküz yerine atı ikame etmesinde devletin bu konuda uyguladığı politikanın büyük etkisi olmuştur. Atın bir çift hayvanı olarak öküzden daha avantajlı olduğu çiftçiye anlatılmaya çalışılmıştır. At öküzle nispetle daha hızlı iş görmektedir. Çiftçi, öküzle iki günde sürdüğü araziye at ile bir günde sürebilmektedir. Bu yüzden ekim ve hasat dönemlerinde ürünün daha az zarar görmesi ve atlı toprakların üretime sokulabilmesi için atın tercihi rasyonel bir seçimdi. Bu tercih Atatürk'ün demeçlerinde de "Herhalde en küçük bir çiftçi ailesi bir çift hayvana sahip kılınmalıdır, bunda ideal olan öküz değil, beygir (at) olmalıdır" sözleriyle yer almaktadır (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I, 1945: 379; Tekeli-İlkin, 1988: 86). Yalnızca 1930'lu yıllar için değil, 1950'den sonra da küçük çiftçi için atın tavsiye edildiği ve köylünün atla çekilen âlet ve vasıtalarla donatılmaya çalışıldığı görülmektedir (TBMM Zabıt Ceridesi, 1952: Devre: IX, C: 12/2: 1127).

1927 Ziraat Sayımına göre, Türkiye'de bulunan bütün tarım makineleri 15 711 olarak tespit edilmiştir. Bu tarım makinesi tanımı içine traktör, çayır makinesi, tırmık, mibzer, biçer-bağlar, harman makinesi ve triyörler girmektedir (1927 Tarım Sayımı, 1970: 110). 1927'deki tarım makineleri sayısı 1914 yılı sayılarıyla karşılaştırıldığında %30 düzeyinde bir artış olduğu görülmektedir (Tekeli vd., 1988: 84).

1927 Tarım sayımına göre Türkiye'de 1 187 000 karasabana karşılık ancak bunun altıda biri kadar, 210 000 adet hayvanla çekilen pulluk vardı. Ülkenin her yöresinde pulluk mevcudunun karasabana nispeti aynı değildi. Batı Anadolu'da 167 100 karasabana karşı 65 000 pulluk, Trakya, İstanbul, Kocaeli ve Bursa'da 108 000 karasabana karşı 60 000 pulluk bulunuyordu. Buna göre Batı Anadolu'da pulluk karasaban oranı yaklaşık 1/3, Trakya, İstanbul, Kocaeli ve Bursa'da 1/2'den biraz fazla idi. Orta ve Güney Anadolu'da ise bu oran 1/10-15'e, Doğu Anadolu'da 1/30'a ve Karadeniz bölgesinde ise 1/40'a kadar inmekteydi (Gökgöl, 1935: 215).

Türkiye'de karasabanın yanında demir pulluğun en fazla kullanıldığı, dört binden yukarı pulluğu olan iller tablo-1'de gösterilmektedir.



Tablo 1

Dört binin üzerinde pulluğa sahip olan iller ve pulluk sayıları

İl adı	Pulluk sayısı	İl adı	Pulluk sayısı
Konya	23 476	Eskişehir	6 536
Bursa	17 984	Denizli	6 528
İzmir	15 922	Aydın	6 494
Afyon	14 984	Tekirdağ	6 257
Manisa	13 478	Çanakkale	6 003
Kocaeli	13 458	İstanbul	5 379
Edirne	10 087	Ankara	4 798
Balıkesir	8 956	Kütahya	4 413
Kırklareli	7 516	Isparta	4 087

Kaynaklar: (İstatistik Yıllığı 1930, 1930: 163; İsmail Hüsrev, 1934: 43)

Cumhuriyet döneminin bu ilk makineleşme hareketinde başlıca üç özellik dikkat çekmektedir. İlk olarak makineleşme hareketi, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde, pazar için üretimin yaygınlaştığı bölgelerde sınırlı sayıdaki illerde görülmüştür (Esat Ahmet ve Reşat Rakım, 1931: 1316). Tarımda makineleşme hareketinin ikinci özelliği toplam traktör ithali içinde Amerikan yapımı traktörlerin çoğunlukta oluşudur. Makineleşme ile ilgili üçüncü özellik ise bu süreçte devletin yanı sıra özel yabancı şirketlerin de önemli rol oynamasıdır. Ancak yabancı şirketlerin müşteri kitlesi orta ve küçük işletme sahibi köylüler idi (Silier, 1981: 21).

Tarımda makineleşmenin dönüm noktası 1929 yılında yoğunlaşan Dünya ekonomik bunalımı olmuştur. Bu tarihten itibaren tarımda makineleşme hareketinin hız kaybettiği ve birkaç yıl sonra da neredeyse durma noktasına geldiği tarım makineleri ve araçları ithalat rakamlarını gösteren tablo-2'den anlaşılmaktadır.

Tablo 2

İthal edilen tarım makine ve araçları (traktör hariç)

Yıllar	Kilo	Yıllar	Kilo
1924	3 969 939	1929	3 040 636
1925	5 261 142	1930	2 406 490
1926	4 730 389	1931	1 515 195
1927	4 749 584	1932	1 466 455
1928	4 435 486		

Kaynak: (İsmail Hüsrev, 1934: 43)

1930'lu yıllarda tarımda atın özendirilmesiyle birlikte, atla çekilen pulluk ve âletlerin ülke çapında yaygınlaşmasına çalışılmıştır. Bu amaçla, 2 Haziran 1930 tarih ve 1681 sayılı kanunla İktisat Vekâleti'ne pulluk ve ziraat âletleri tedariki için Ziraat Bankasında 2000 000 liralık bir sermaye tesisine yetki verilmiştir. Bu tarihlerde ülkenin değişik yerlerinde pulluk ve basit tarım makineleri yapabilen ima-



lathanelerin sayısı çoğalmıştır. 1930 yılında açılan Ziraat Sergisine 99 yerli pulluk imalathanesi katılmıştır. Bu imalathaneler ülke ihtiyacı için 100 000 pulluk imal edebilecek bir kapasiteye ulaşmışlardır. Yerli üretimi yabancı rekabetinden korumak için 2255 numaralı gümrük tarife kanunu ile ithal pullukların kentaline 10 lira gümrük vergisi konulmuştur (Gökgöl, 1935: 217).

Ayrıca yerli pulluk üretimini teşvik için 26 Mart 1931 tarihinde 1797 sayılı Pulluk Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanuna göre yıllık satış miktarı asgari 250 adet olan ve mamulâtının “fenni vasıfları derecesi kafi görülen” yerli pulluk imalathanelerine prim verilecekti. Her yıl bu maksatla İktisat Vekâleti bütçesine kafi miktarda tahsisat konulacaktı. Yıllık satış miktarları 2000 adedin üzerinde olan imalathanelere her pulluk için satış fiyatının %15’i kadar prim ödenecekti. Yıllık satış miktarı 250-2000 pulluk arasında olan imalathanelere ise pulluk başına satış fiyatının %12.5’u prim olarak verilecekti. Prim alan müesseselerde imal edilen ziraat âletlerinden muamele vergisi alınmayacaktı. Bunlara ilave olarak istenilen özelliklere sahip yerli pulluklarla birlikte diğer ziraat âletleri imalathanelerinde imalatı ıslah ve genişletmek amacıyla yapılacak harcamalar için imalathane sahiplerine faizsiz 10000 liraya kadar borç vermeye İktisat Vekâleti yetkili kılınmıştır. Ayrıca, pulluk kanununun uygulama tarihinden itibaren İktisat Vekâleti’nin ve Vekâlete bağlı bütün müesseseler ve genel bütçeye bağlı sair resmi müesseseler, hususi idarelerle belediyeler satın alacakları pulluk, tohum temizleme makinesi ve sair bilumum ziraat âletlerini yerli firmalardan tedarik edeceklerdi (Resmi Gazete, 2 Nisan 1931).

Sözü edilen bu teşviklerin kısa sürede etkisi görülmüş, ülkedeki pulluk miktarı ihtiyacı karşılamaktan uzak olsa da, önemli ölçüde artmıştır. 1927’de 210 000 olan pulluk sayısı (İsmail Hüsrev, 1934: 42) 1936 yılında 410 360’e yükselmiştir (İstatistik Yıllığı 1940-1941, 1941: 286).

Çiftçinin modern âletlerle donatılması konusunda pulluk dışında diğer ziraat âletlerinin de ülke çapında yaygınlaştırılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Üretim artışında büyük etkisi olan tohumların mekanik şekilde temizlenmesini temin için Tarım Bakanlığı 65 000 liralık 912 adet kalbur makinesi almış ve bir kısmını uzun vadelerle ödemek şartıyla çiftçilere dağıtmıştır. Bakanlık bu makinelerin geri kalanlarını tohum temizleme teşkilatı hizmetine vererek köylünün tohumunu temizlemeye çalışmıştır. 1923-1933 yıllarında temizlenen tohum miktarı 20 000 tonu aşmıştır (Gökgöl, 1935: 258). Hububat tohumlarını ağırlık ve hacim yönüyle sınıflandıran ve temizleyen selektör makinelerinin yaygınlaşması için Tarım Bakanlığının çalışmaları olmuştur. Bakanlık bu makinelerden 1930’lu yıllarda çeşitli illere 185 adet dağıtmıştır (Ziraat Âlet ve Makineleri Raporu, 1939: 88). 1933 tarihinde traktör, pulluk ve karasaban dışındaki diğer tarım makine ve âletleri şunlardı; 54 000 adet her çeşit tırmık, 2 770 tohum ekme makinesi, 4 668 orak makinesi, 2 235 biçer-bağlar, 728 harman makinesi ve 2 947 adet tınaz ve kalbur makinesi (İstatistik Yıllığı 1940-1941, 1941: 287).



1931 yılında düzenlenen Birinci Ziraat Kongresine sunulan ziraat âletleri encümen raporu, o tarihlerde Türkiye’de köylünün modern makine ve âletlerle donatılabilmesi için yapılması gerekenleri şu şekilde özetlemektedir:

- Traktör ve tarımda kullanılan motorlu araçların mümkün olduğu ölçüde ucuz ve yerli yakıt kullanması,
- Resmi ve hususi ziraat makinisti yetiştiren müesseselerin himaye ve teşviki ile kurslar açılması,
- Buharlı pullukların sarf edecekleri yerli maden kömürlerinin Devlet nakil vasıtalarıyla indirimli tarife ile nakledilmesi,
- Ziraat kooperatifleri teşkili ile köylünün müştereken traktör, harman makinesi ve tohum temizleme makinelerini almalarının sağlanması,
- Tarım makine ve âletleri satan acentelerin satış fiyatlarının kontrolü ve yedek parça bulundurmalarının mecburiyet altına alınması,
- Yerli ziraat âletlerinin ithal mallara karşı himaye ve rekabete karşı muhafazası için benzeri olan yabancı ziraat âletlerine konulmuş olan koruyucu muafiyet kanunun kaldırılması ve yerli üretimi himaye eder tarzda tedbirler alınması,
- Ürettikleri ziraat âletlerinin belirlenen özelliklere sahip olduğu İktisat Vekâleti’nce tasdik edilen yerli imalathane ve müesseselere mükafat verilmesi (Ziraat Âletleri Encümen Raporu, 1931: 1349).

Özetleyerek vermeye çalıştığımız ziraat âletleri encümen raporunda da belirtildiği gibi 1930’lu yıllarda Türk tarımı ülke içinde üretilmesi planlanan tarım makine ve âletleriyle donatılmaya çalışılmıştır. Bu uygulama, o tarihlerde Devletin içinde bulunduğu mali sıkıntılar ve ödemeler dengesi açıklarının neden olduğu döviz kıtlığı dikkate alındığında rasyonel bir tedbir olarak görülmektedir.

Sonuç

İncelenen dönemde, Türkiye’de çiftçinin modern makinelerle donatılması için verilen teşviklerden, daha çok büyük işletme sahipleri yararlanmıştır. Özellikle traktör gibi motorlu tarım araçlarının sayısını artırmak için Devletin, teşvikler ve muafiyetler adı altında milyonlarca lira fedakarlıkta bulunduğu çiftçi sayısı iki bini pek aşmamıştır. 1923’te başlayan traktör adedini artırma temeline dayanan makineleşme programı 1929 tarihinde Dünya Ekonomik Krizi ile son bulmuştur. Çok kısa ömürlü olan makineleşme hareketinin başarısızlıkla sona ermesi ileriki yıllar için çiftçi üzerinde cesaret kırıcı bir etki yaratmıştır. Bu başarısızlık çiftçiye yirmi yıl makineleşmekten uzak tutmuştur. 1920’lerin sonlarında ülkede yaklaşık 1 750 000 çiftçi ailesine karşılık sadece 1 187 000 karasaban ve 210 000 pulluk bulunuyordu. Her bir köylü ailesine 0.67 karasaban isabet etmekteydi. Bu, ortaçağ tarım âleti olan karasabana dahi sahip olmayan yüz binlerce çiftçi ailesi olduğu anlamına gelmektedir. İncelenen dönemde izlenen tarım âletlerini modernleştirme politikasından ne yazık ki nüfusun %75’ini oluşturan bu çiftçi aileleri pek yararlanamamıştır. 1930’da başlatılan Türk köylüsünün at ile çekilen modern pulluk ve âletlerle donatımı programı Türkiye tarımının yapısına uygun rasyonel bir uygulama



olmuştur. Cumhuriyetin kurulduğu yıllardan itibaren yerli pulluk ve tarım âletleri üretimi himaye ve teşvik edilerek köylünün pulluk ve basit âletlerle teçhizi konusunda, traktörleşmeye denk yoğun bir çaba harcansa ve çekim hayvanı olan atların ıslah edilerek nitelik ve nicelikleri artırılrsa idi, Türk tarımı daha hızlı ilerleme imkânına sahip olabilirdi.



KAYNAKLAR

- Akman, Arif, *"Atatürk ve Tarımsal Öğretim"*, Atatürk ve Tarım, Tarım ve Orman Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1981, ss. 37-51.
- Aruoba, Çelik, *"Cumhuriyet'in Kuruluş Yıllarında Türkiye'nin Tarımsal Yapısı ve Tarıma Yönelik Politikalar"*, Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1982, ss. 79-87
- Aruoba, Çelik, *"Tarımda Teknolojinin Değişmesinin Gelir Dağılımına Etkisi"*, Türkiye'de Tarımsal Yapılar (1923-2000), Der: Şevket Pamuk-Zafer Toprak,Yurt Yayınları, İstanbul 1988, ss.197-207.
- Ataşağın, Y. Saim, *Türkiye'de Ziraî Borçlanma ve Ziraî Kredi Politikası*, Ziraat Bankası Yayınları, İstanbul, 1943.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I*, TBMM Meclisinde ve CHP Kurultaylarında (1919-1938, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1945.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II* (1906-1938, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1952.
- Avcıoğlu, Doğan, *Türkiye'nin Düzeni (Dün, Bugün, Yarın)*, Bilgi Yayınevi, İstanbul 1969.
- Aydeniz, Akgün, *"Atatürk ve Tarımda Verimlilik"*, Atatürk ve Tarım, Tarım ve Orman Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1981, ss. 121-149.
- Bulatay, Tuncer-Tezel, Yahya S.-Yıldırım, Nuri, *Türkiye Milli Geliri (1923-1948)*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1974.
- Cumhuriyet Gazetesi*, 3 Mayıs 1929.
- Devlet İstatistik Enstitüsü, *1927 Tarım Sayımları*, Ankara 1970.
- Devlet İstatistik Enstitüsü, *Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı*, Ankara 1973.
- Devlet İstatistik Enstitüsü, *Ziraî İstatistik Özetleri 1941-1963*, Ankara 1963.
- Dinler, Zeynel, *Tarım Ekonomisi*, Ekin Kitabevi, Bursa 1996.
- Esat Ahmet-Reşat Rakım, *"Memleketimizde Ziraat Âlet ve Makinaları"*, 1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, C: I, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayınları, İstanbul 1931, ss. 1314-1325.
- Faik, *"Ziraat Makineciliğinin Tarihçesi II"*, Ziraat Gazetesi, Sayı: 9, Ağustos 1934, ss. 267-271.
- Faik, *"Ziraat Makineciliğinin Tarihçesi"*, Ziraat Gazetesi, Sayı: 8, Ağustos 1934, ss. 235-241.
- Gökgöl, Mirza, *Türkiye Buğdayları*, C: I, T.C. Ziraat Vekâleti Yayınları, İstanbul 1935.
- İsmail Hüsrev, *Türkiye Köy İktisadiyatı*, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1934.
- İstatistik Umum Müdürlüğü, *İstatistik Yıllığı 1930*, C: 3, Ankara 1930.
- İstatistik Umum Müdürlüğü, *İstatistik Yıllığı 1932-1933*, C: 6, Ankara 1933.
- İstatistik Umum Müdürlüğü, *İstatistik Yıllığı 1940-1941*, C: 12, Ankara 1941.
- Kerectecioğlu, Şeyda Ziya, *"Bizde Ziraat Âletleri Meselesi"*, Dönüm, Sayı: 28, Kasım 1934, ss. 198-202.
- Keyder, Çağlar, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1993.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul 1977.
- Mecit Mağmumi, *"Ziraata Âlet"*, 1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, C: I, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayınları, İstanbul 1931, ss. 1326-1339.
- Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1909, 1913 ve 1914*, 3. Cilt, Hazl: Tefik Güran, Devlet İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara, 1997.
- Öz, İ. Hakkı, *Türkiye ve Ziraat Makinaları İmalatı*, İ.T.Ü. Makina Fakültesi Ziraat Makinaları Muayene ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul, 1960.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.
- Resmî Gazete*, 3 Haziran 1929.



- Silier, Oya, *Türkiye’de Tarımsal yapıların Gelişimi (1923-1938)*, Boğaziçi Üniversitesi İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, İstanbul 1981.
- Sözen, Nur-Arılı, Mustafa, “Atatürk, Ulusal Ekonomi ve Tarım”, Atatürk ve Tarım, Tarım ve Orman Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1981, ss. 53-77.
- T.C. Ziraat Vekâleti, *Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Raporları*, Ankara 1939.
- TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 3, C: 20, 1930: 175.
- Tekeli, İlhan-İlkin, Selim, “Devletçilik Dönemi Tarım Politikaları (Modernleşme Çabaları)”, *Türkiye’de Tarımsal Yapılar (1923-2000)*, Der: Şevket Pamuk-Zafer Toprak, Yurt Yayınları, İstanbul 1988, ss. 37-89.
- Tekelioğlu, Yavuz, *Türkiye’de Tarımsal Mekanizasyonunun Temel Sorunu: Traktör, Türkiye Ziraî Donatım Kurumu Yayınları*, Ankara 1983.
- Tezel, Yahya S., *Cumhuriyet Dönemi İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.
- Toprak, Zafer, “Türkiye Tarımı ve Yapısal Gelişmeler 1900-1950”, *Türkiye’de Tarımsal Yapılar (1923-2000)*, Der: Şevket Pamuk-Zafer Toprak, Yurt Yayınları, İstanbul 1988, ss. 19-35.
- Türkiye’de Ziraî Makinalaşma*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara, 1954.
- Ziraat Âletleri Encümen Raporları, 1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, C: I, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti Yayınları, İstanbul 1931, ss. 1344-1349.*