

**TARIMSAL KALKINMADA DEVLETÇİ POLİTİKALARIN ÖNEMİ:
TÜRKİYE'DE 1930-1939 DÖNEMİ İÇİN BİR DEĞERLENDİRME**Mehmet Ali BACAŞIZ¹Sezgin UYSAL²**Öz**

Tarımsal kalkınma, tarım alanında pazarlama imkânlarının geliştirilmesi, ürün kalite ve çeşitliliğinin artırılması ve en önemlisi üretim artışı sağlanarak ülke refahını yükseltmeye yönelik çalışmaları kapsayan uygulamalar bütünüdür. Uzun süren savaşlar döneminin sona ermesi ve köylünün boş kalan topraklarına dönmesi Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında tarımsal kalkınma politikalarını ön plana çıkarmıştır. Ancak uygulanan politikalar 1929 Ekonomik Buhranı ile sekteye uğramıştır. Krizin özellikle buğday fiyatlarında düşüşe sebep olması bir tarım ülkesi olan Türkiye Cumhuriyeti'ni derinden etkilemiştir. Pazara yönelik üretim yapan çiftçiden başlayıp şehir ekonomisine sıçrayan güçlükler, devletin ekonomiye müdahalesini zorunlu kılmıştır. Devletçi dönem olarak adlandırabileceğimiz bu dönemde devlet, ekonomide yatırımcı ve üretici olarak başrolde yer almıştır. Söz konusu dönemde tarımsal üretimi artırmak amacıyla eğitim, ulaştırma, bankacılık gibi farklı alanlarda düzenlemeler yapmış, tarımı geliştirmeye yönelik örnek çiftlikler tesis etmiştir. Yine ilk sanayi planı bu dönemde hayata geçirilerek tarım-sanayi etkileşimi sağlanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye Ekonomisi, Devletçilik, Tarımsal Kalkınma.

**THE IMPORTANCE OF STATISM POLICIES FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT: AN EVALUATION OF
TURKEY'S 1930-1939****Abstract**

Agricultural development is to improve marketing opportunities in agriculture, increase product quality and diversity, and most importantly increase the welfare of the country by increasing production. Long-lasting wars the end of the period and the remaining villagers to return to their territory the Republic of Turkey's first years has brought to the forefront of agricultural development policies. However, the implemented policies were disrupted by the 1929 Economic Depression. Depression, especially those with an agricultural country reduce wheat prices adversely affected the Republic of Turkey. The state intervened in the economy following the difficulties that started from the producer of the market to the city economy. In this period, which we can call the statist period, the state was the lead actor in the economy as investor and producer. In this period, the state made arrangements in different fields such as education, transportation and banking in order to increase agricultural production. Again, the first industrial plan was implemented in this period and agriculture-industry interaction was ensured.

Keywords: Economics of Turkey, Statism, Agricultural Development.

¹ Yüksek Lisans Öğr., Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, mehmet.bacaksiz1@ogr.sakarya.edu.tr, orcid.org/0000-0002-1614-6042

² YÖK 100/2000 Doktora Öğr., Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı, sezgnuysal@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0324-7899

1. Giriş

Kuruluş döneminde uyguladığı “liberal” politikalar çerçevesinde özel kesimi desteklemek isteyen devlet, istediği başarıyı elde edememiş ve 1920’li yılların sonlarında meydana gelen Büyük Buhran’dan Batı ülkeleriyle birlikte önemli ölçüde etkilenmiştir. Tarım ürünleri fiyatlarında yaşanan anormal düşüşler, ekonomisi tarıma dayanan diğer ülkeler gibi Türkiye’yi de derinden sarsmıştır. 1930’lar ile uygulamaya konulan ve İkinci Dünya Savaşı yıllarına kadar sürdürülen devletçi politikalar ile hem dünya çapındaki iktisadi çöküşten korunmak hem de ekonominin dizginleri ele alınmak istenmiştir.

Devletçi dönemde sanayi temelli kalkınma modeli benimsense de halkın büyük bölümünün köylerde yaşaması sebebiyle tarım politikaları da geri plana atılmamıştır. Ayrıca kurulması planlanan sanayi tesisleri için gerekli kaynağın bir kısmının da yerli üretim artırılıp tarımsal ürün ithalatı azaltılarak elde edilecek tasarruf ile sağlanması hedeflenmiştir. Bu nedenle literatürde daha çok sanayileşme gayretlerine dikkat çekilen söz konusu dönemde, esasen tarım sektörüne yönelik düzenlemeler de önemini korumuştur.

Bu çalışma ile Türkiye’de 1930-1939 dönemi arasında hayata geçirilen devletçi uygulamaların “tarım sektörü” ekseninde analiz edilerek, çiftçi ve milli üretim üzerindeki etkisinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda kronolojiye bağlı kalarak hazırlanan çalışma yedi bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Büyük Buhran’ın etkisiyle dünya buğday fiyatlarındaki anormal düşüş sonrası zarar gören yerli üreticiyi korumak maksadıyla çıkarılan Buğday Koruma Kanunu açıklanmıştır. İkinci bölümde uzman ziraatçıların yetiştirilerek tarım sektörünün modernize edilmesi hedefiyle tesis edilen Yüksek Ziraat Enstitüsü’ne yer verilmiştir. Üçüncü bölümde I. Beş Yıllık Sanayi Planının kabul edilme süreci ve tarım-sanayi etkileşimindeki önemine değinilmiştir. Dördüncü bölümde tarımsal ürünü daha geniş kesimlere aktarabilmek amacıyla ulaştırma alanında yapılan yatırımlar üzerinde durulmuş, beşinci bölümde ise T.C. Ziraat Bankası tarihine değinilerek çiftçi kesime sağladığı kredi imkanlarının tarımsal üretim için ne denli önemli olduğu açıklanmaya çalışılmıştır. Altıncı bölümde Atatürk’ün öncülüğünde kurulan örnek çiftliklerin tarım sektörüne katkısı açıklanmıştır. Yedinci bölümde Toprak Mahsulleri Ofisi’ne neden ihtiyaç duyulduğu açıklanmış ve sonuç kısmında ise uygulamaları bir bütün içerisinde yorumlanarak tarım sektörünün ilgili dönemde milli ekonomiye katkısı değerlendirilmiştir.

2. Buğday Koruma Kanunu (1932)

Türkiye ekonomisinin en önemli besin kaynaklarından biri olan buğday, aynı zamanda Anadolu’da üretilen ilk tarımsal ürünlerdendir. Bu konuda iktisat ve ziraat tarihçileri arasında bir uzlaşma söz konusudur. Bununla birlikte buğdayın yanında diğer hububat ürünleri de Türkiye Ekonomisi için büyük önem arz etmektedir (İnci, 2013: 272; Suvla, 1943: 21-22).

Şunu belirtmek gerekir ki, Türkiye Cumhuriyeti kuruluş yıllarında bir tarım ülkesi özelliğine sahipti. Ancak yine de kendi ihtiyacını karşılayacak tahıl üretimini gerçekleştiremediği söylenebilir. Şöyle ki ülke, 1914 senesinde 3.788.000 ton buğday üretirken bu miktar 1922 senesine gelindiğinde 2.042.000 tona gerilemişti. Tabii olarak uzun savaşlar neticesinde hem topraklar zarar görmüş hem de büyük bir nüfus kaybı yaşanmıştı. Dolayısıyla bu durum emek faktörünün toprağa nispetle daha kıt olmasına sebep olmuştur. Kıt seviyelerdeki emek faktörünün, köylünün sahip olduğu iptidai (eski-ilkel) tarım aletleri ile birleşmesi, tarımsal üretime uygun toprakların çok azının işlenmesine imkân veriyordu (İnci, 2013: 272-274). Öte yandan hububat üretiminin iklim koşullarına duyarlı olması, yüksek üretim maliyetine karşın düşük verim alınmasına neden

oluyordu. Tüm bu gelişmeler buğday ve buğday unu ithalatının önemli bir dış ticaret kalemi olmasına neden olmuştur. Ayrıca ithal buğdayın yerli buğdaya kıyasla hem fiyatının az hem de kaliteli olması, yerli buğdayın korunmasına yönelik politikaları daha maliyetli hale getirmiştir (Özdiç, 2010: 2-5).

Bu şartlar altında Türkiye, buğday ithalatçısı durumunu 1930'lara kadar sürdürmüştür. Dolayısıyla bu tarihe kadar buğday ekonomisine devlet müdahalesi, özellikle üretim alanının genişletilmesi yönünde olmuştur. 1931 senesinden itibaren, demiryolu ağının genişlemesi, çiftçi kredilerindeki artışlar ve meteorolojik şartların olumlu seyretmesiyle üretim, ülke ihtiyacını karşılamakla birlikte artık ürün de oluşturulmuş ve ihracat imkânının doğmasıyla devlet, bu alanın düzenlenmesine ihtiyaç duymuştur (Suvla, 1943: 33-34). Tablo 1, 1930'lu yıllarda buğdaydaki üretim ve ihracat miktarlarını yansıtmaktadır.

Tablo 1: Türkiye'de 1931-1939 Yılları Arasındaki Buğday Üretimi ve İhracat Miktarları (Bin Ton)

Yıllar	Üretim Miktarı	İhracat Miktarı
1931	2993	17
1932	1890	32
1933	2671	27
1934	2714	87
1935	2521	65
1936	3853	34
1937	3695	108
1938	4270	102
1939	4205	24

Kaynak: Suvla, 1943: 31

Tablo 1'den görüldüğü üzere, buğday üretimi 1931-1939 yılları arasında genel olarak artış göstermiştir. İhracat rakamları düşük seviyelerdedir ve dünya piyasası açısından önemli büyüklükte değildir. Bunun yanında Tablo 1'de göze çarpan 1937-1938 yıllarındaki ihracat artışı, Almanya'nın II. Dünya Savaşı hazırlıkları kapsamında yaptığı stok alımları sebebiyledir.

Görüldüğü üzere, Türkiye, buğdayda kendine yetecek bir üretim yapısına 1930'lar ile birlikte kavuşmuştur. 1930-1931 yıllarında, bir önceki döneme kıyasla 500.000 ton civarında bir üretim artışı sağlanmış ve buğdayda ilk kez arz fazlası oluşmuştur (Akalin, 2005: 12). Bu noktada 1929 Ekonomik Krizinin buğday fiyatları özelinde yarattığı etkiye bir parantez açmak gereklidir. Kriz ile birlikte fiyatı en fazla gerileyen ürün, üretimi için ülke topraklarının büyük bir kısmının ayrıldığı buğday olmuştur (İnci, 2013: 274). Birtek ve Keyder (1976: 35)'in ifadesiyle dünya buğday fiyatları o kadar düşüş göstermiştir ki, devlet müdahalesi olmadan dış fiyatlar iç pazara aktarılsa dahi, tüm üreticiler, kendi beslenmeleri için gereken üretim dışında üretim yapamayacaklardı. Buğdayın kilogramını 1923 yılında 15 kuruştan satan çiftçi için bu fiyat, 1931 yılına gelindiğinde 2 kuruşa kadar gerilemişti. Buğday piyasasında oluşan bu tikanıklık sebebiyle devlet, piyasaya müdahale kararı almış ve 10 Temmuz 1932 tarihinde çıkarılan 2156 sayılı Buğday Koruma Kanunu ile Ziraat Bankası'nı buğday alım-satımı yapmakla görevlendirmiştir (İnci, 2013: 275). Kanun, buğday fiyatının korunması ve düzenlenmesi amacıyla, hükümetin ilan edeceği fiyatlar üzerinden Ziraat Bankasının buğday alıp-satmasını kararlaştırmıştır (Özdiç,

2010: 5). Hükümet uygulama ile çiftçinin buğdayını, pazar fiyatının üstünde bir fiyat olan 5 kuruştan satın almaya başlamıştır (Birtek ve Keyder, 1976: 35). Yine kanun ile T.C. Ziraat Bankası çiftçilere kredi açacak, satın aldığı buğdayın bedelini de peşin olarak ödeyecektir (Akalin, 2005: 13). Bankanın buğday alım-satımı sebebiyle zarar meydana gelirse, yıllık 1 milyona kadar olan kısmı devlet tarafından tazmin edilecektir. Buna mukabil alım-satımlar sonucunda kar oluşursa, silo ve depo tesis edilmesi için kullanılacaktır (Özdiñ, 2010: 5). Kanunun uygulanması maksadıyla T.C. Ziraat Bankası tarafından ilk etapta on bir alım merkezi açılmıştır (İnci, 2013: 275).

Başlangıçta az sayıda alım merkezi ile mütevazı bir başlangıç yapan programın etkisi, merkezlerin sayısının 1934'te altmışaltıya çıkarılmasıyla etkisini göstermeye başlamıştır. İhraç mamulün fiyatı ise piyasaya bırakılmıştır (Birtek ve Keyder, 1976: 35). Bankanın alımları kuraklığın yaşandığı 1935 senesine gelindiğinde piyasa fiyatının yükselmesine mukabil olarak azalmaya başlamıştır. Yine devlet, 30 Mayıs 1934 tarihinde çıkardığı 2466 sayılı Buğday Koruma Karşılığı Kanunu ile alım-satımın yarattığı mali külfeti tüketicilere yansıtmıştır (İnci, 2013: 275). Bu kanun ile un ve undan yapılmış mamuller, ülkede üretilen ya da ithal edilen ayrımı gözetmeksizin buğday koruma vergisi kapsamına alınmıştır. Çiftçinin kendi gereksinimi için ürettiği buğday ise vergiden muaf tutulmuştur (Akalin, 2005: 16).

Nitekim Buğday Koruma Kanunu ile buğday fiyatlarının düşmesinin önüne geçilmiş ve ürününü satamayan çiftçilere yardımcı olunmuştur. Diğer yandan alımların sınırlı olması, fiyatların yükselmesine fırsat vermemiş ve üretim artışı sağlanamamıştır. Ayrıca kanun, çiftçiye psikolojik anlamda pozitif etki ederek, sosyal bir katkıya neden olmuştur (İnci, 2013: 275).

3. Yüksek Ziraat Enstitüsünün Kurulması (1933)

Osmanlı Devletinde halkın büyük bölümünün çiftçi olması sebebiyle orta ve yüksek düzeyde ziraat okullarının kurulmasına önem verilmiştir. Bu okullardan ilki Yeşilköy'de 1847'de faaliyete giren Ziraat Talimhanesi'dir. Okulun kuruluş amacı Yedikule'de bulunan Bez Dokuma Fabrikası için ihtiyaç duyulan pamuk ziraatının yapılmasıdır (Kadioğlu, 2005: 240-245). Okul, 9'u Müslüman 5'i gayrimüslim olmak üzere 14 öğrenciden oluşmaktaydı (Yıldırım, 2010: 230). Okul 3 yıl sonra Nafia Mektebi'ne bağlandığında öğrenci sayısı 50'ye ulaşmıştır. Ancak mektep, ders ile ilgili materyallerin yetersizliği, taşradan öğrenci edinilememesi ve yabancı uzmanlardan beklenen seviyede katkı alınamaması sebebiyle 1851 yılında kapatılmıştır (Kadioğlu, 2005: 240-245; Yıldırım, 2010: 225-230). Bu konudaki bir diğer girişim 1891'de açılan Halkalı Ziraat ve Baytar Mektebi Alisi'dir. Okul, 1896 senesinde Halkalı Ziraat Mektebi Alisi adını almış, I. Dünya Savaşı ve Mondros Mütarekeleri sırasında kısa dönemler kapalı kalmak zorunda kalsa da, 1928 Yüksek Ziraat Enstitüsü kuruluş çalışmalarına dek 32 sene boyunca eğitime devam etmiştir. Cumhuriyete intikal edebilen okul, pek çok kıymetli bilim adamının yetişmesini sağlamıştır (Gözcü, 2018: 114; Kadioğlu, 2005: 240-245). O dönemde bu okulların dışında, vilayetlerde tesis edilen ziraat okulları da mevcuttur. 1881'de kurulan Edirne Ziraat Mektebi, 1887-88'de kurulan Selanik Ziraat Mektebi ve Bursa'da 1891'de kurulan Ziraat Ameliyat Mektebi bu okullardan bazılarıdır. Ayrıca bu dönemde bağcılık, arıcılık ve ipekçilik konularında eğitim veren hususi ziraat okulları da açılmıştır. İzmir ve İstanbul'da kurulan bağcılık okulları, Amasya, Elazığ, Beyrut ve Antakya'da kurulan ipekçilik okulları ve Ankara'da tiftik keçilerinin bakım ve ıslahı için kurulan Çoban Mektebi bunlara örnektir (Kadioğlu, 2005: 245-250).

Kurtuluş Savaşının ardından, ziraat eğitimi ile ilgili ilk adım orta düzeydeki okulların sayısını artırmak olmuştur. Fakat beklenen verim alınamayınca daha

planlı çalışmalara ihtiyaç duyulmuştur (Kadıoğlu, 2007-2008: 185-186). Yapılan çalışmalar neticesinde ilk olarak Halkalı Ziraat Mektebi Alisi kapatılmış ve Yüksek Ziraat Enstitüsü'ne uzanan süreç başlamıştır (Namal ve Karakök, 2011: 34). Bu noktada Osmanlı'dan Cumhuriyete geçiş sürecinin önemli bürokratlarından olan ve 1925-1927 seneleri arasında Ziraat Vekilliği yapan Mehmet Sabri Toprak'ın önemli çalışmaları olmuştur. Toprak, başta Rusya ve Almanya olmak üzere Avrupa ülkelerini ziyaret ederek zirai alanda incelemelerde bulunmuştur. Almanya'da incelemeler yaptığı sırada dönemin Almanya Ziraat Bakanlığı Zirai Kurumlar Genel Müdürü Prof. Oldenburg ile iletişim kurmuş ve Oldenburg başkanlığındaki heyeti zirai incelemeler yapmak üzere Türkiye'ye getirmiştir (Gözcü, 2018: 118-119). Oldenburg başkanlığındaki heyet, Türkiye'de yaptığı zirai incelemeler sonucunda hazırladığı raporu 1927 senesinde hükümete sunmuştur. Raporda, orta düzeydeki ziraat mekteplerinin ziraat eğitimi için uygun olmadığı belirtilmiş ve Berlin Yüksek Ziraat Mektebi gibi gündüz öğretimli ve geniş bahçeli okul modeli tavsiye edilmiştir (Yaşar, 2015: 136). Bunun üzerine aynı sene, Yüksek Ziraat Enstitüsünün temeli atılmıştır. Diğer yandan okulun inşası tamamlanana kadar faaliyette olacak Yüksek Ziraat Mektebi 1930 senesinde Ankara'nın Etlik Mahallesinde eğitime başlamıştır (Kadıoğlu, 2007-2008: 185). Enstitünün kurulması için yapılan çalışmalar tüm hızıyla devam ederken, gerekli olan ders kitapları ve laboratuvar malzemeleri de Almanya'dan temin edilmiştir (Gözcü, 2018: 116-121). Enstitü, 30 Ekim 1933 yılında eğitim-öğretim faaliyetine başlamıştır.

Ülke tarımını modernize ederek sorunlardan kurtaracak uzman ziraat mühendislerini yetiştirmek amacıyla kurulan enstitü, tabii ilimler, ziraat, baytar ve ziraat sanatları olmak üzere dört fakülteden oluşturulmuştur (Çetiner, 2011: 53-54; Yanar v.dğr., 2018: 58). Rektörlük görevine esasen bir iktisatçı olan Alman bilim insanı Prof. Friedrich Falke getirilmiştir (Kadıoğlu, 2007-2008: 186-189). Açılış yılında 6 yabancı ve 22 kız öğrencinin de yer aldığı 330 öğrencisi bulunan enstitü, 4 yıl süren öğretim süresini esas almıştır. Bu sürenin ilk iki yarıyılı 10 aylık kesintisiz staj sürecini kapsamaktadır (TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası, 2015: 20).

1933 yılında kurulan Yüksek Ziraat Enstitüsü, Türkiye Cumhuriyetinin kurumsallaşmasında atılan önemli bir adım olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu teşebbüs ile geleneksel tarım tam anlamıyla sona erme de büyük ölçüde modernize edilmiş ve ülkenin kalkınmasına katkıda bulunmuştur (Gözcü, 2018: 120).

4. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (1934)

Türkiye Cumhuriyeti ilk dönemlerinde özel girişimciliğe dayalı liberal ekonomi modeli benimsemiştir. Sanayileşmede öncelik özel sektöre verilmiş ve teşvikler de bu yönde olmuştur. Devlet ise kuruluş döneminde daha çok kurumsal ve fiziki altyapıyı tesis etmeye çalışmış, ekonomik yaşama müdahalesi göreceli olarak kısıtlı kalmıştır. Bu dönemde aynı zamanda ulusal bir sermayedar sınıfı da yaratılmıştır. Fakat oluşturulan burjuva tabaka, devletin imkânlarından faydalanarak gerçekleştirilen aracı faaliyetler ile ithalata yönelik ticaretin ötesinde bir gelişim sağlayamamıştır. Bu sebeple de kuruluş döneminde sanayi, diğer sektörlerin gerisinde kalarak gelişme gösterememiştir (Alpay ve Alkin, 2017: 13).

Öte yandan 1920'lerin sonunda meydana gelen Büyük Buhran, tarım ürünleri fiyatlarında yaşanan anormal düşüşler sebebiyle, ekonomisi tarıma dayanan ülkeleri daha çok etkilemiştir. Bu ekonomilerden biri olan Türkiye de krizden etkilenen ülkeler arasındadır. Tarımsal ürünlerin fiyatlarının düşmesi, ülkenin ihracat gelirini azaltırken, mevcut kriz ortamı da ihracat gelirlerinde bir

artış yaşanmasını mümkün kılmamıştır. Bu koşullarda oluşan dış ticaret açığını azaltmanın tek yolu ise ‘tasarruf’ olarak görülmüştür (Yücel, 2015: 29-32). Ancak tasarruf yapabilmek için ithalata bağımlılığı ortadan kaldırmak ve hammaddesi Türkiye’de bulunan ürünleri üretebilmek için planlı bir sanayileşme hamlesi yapmak gerekmiştir (Özder, 2017: 151).

Belirtildiği gibi, 1929 bunalımının getirdiği olumsuz koşullar Türkiye’yi devletçi bir sanayileşme modeli arayışına itmiştir. Bu doğrultuda 1930 senesinde *Ali İktisat Meclisi*’nin hazırladığı İktisadi Vaziyetimize Dair Raporla başlayan çalışmalar, Sovyetler Birliği’nin teknik ve mali destekleriyle devam etmiştir. Bu dönemde hem Sovyet uzmanların hem de Amerikalı uzmanların hazırladığı rapordan faydalanılmış ve 1934 senesinde “planlı bir sanayileşme” sürecine girilmiştir (Soyak, 2003: 172-174).

Türkiye’nin planlı bir modeli benimsemesinde SSCB’nin uyguladığı politikaların başarılı olması ve kapitalist ülkelerin bile devlet müdahalelerini bir plan dâhilinde yapmaları etkili olmuştur (Yücel, 2015: 31-34). Sovyetler Birliği’nin 1928’de uygulamaya başladığı ilk Beş Yıllık Kalkınma Planı neticesinde Dünya Bunalımından etkilenmemesi, Türkiye tarafından ilgi ile karşılanmıştır (Soylu ve Yaktı, 2012: 371). Bununla birlikte Sovyetler Birliği’nin, Milli Mücadele döneminde Türkiye’ye verdiği mali ve askeri yardımlar ile başlayan ve daha sonra gelişerek devam eden iki devletin ilişkileri, İsmet İnönü’nün SSCB’ye yaptığı gezi ile pekişmiştir. Bu gezi sırasında Sovyet lider Stalin ile görüşen İnönü, sanayi kentleri olan Moskova ve Leningrad’da bulunan fabrikalarda incelemelerde bulunmuş ve Birinci Beş Yıllık Sanayi Planının ön hazırlığını oluşturmuştur. Burada yapılan görüşmeler neticesinde SSCB’den 16 milyon lira (yaklaşık 8 milyon dolar) faizsiz kredi, 20 yıllık süreçte tarımsal ürün ile ödenmesi karşılığında alınmıştır. Daha sonra iki ülke arasında ek bir ticaret anlaşması yapılmış ve SSCB, Türkiye’ye sattığı mallar ile aynı değere karşılık gelen ürünü almayı kabul etmiştir. Bu anlaşma neticesinde Sovyetlere yün, tiftik, canlı hayvan, portakal ve zeytin gibi tarım ürünleri satılmıştır (Özder, 2017: 155-157). Yine plan çerçevesinde İngiltere’den 13 milyon sterlinlik ithalat kredisi kullanılmış ve bu kaynak ile Karabük Demir-Çelik fabrikası tesis edilmiştir (Soylu ve Yaktı, 2012: 376).

Nitekim planlı sanayileşme modeli doğrultusunda yapılan çalışmalar neticesinde program 1934 yılında uygulamaya konulmuştur (Eşiyok, 2009: 92). Plan ile birlikte kurulmasına karar verilen sanayi tesisleri; kimya, seramik, selüloz, dokuma ve maden sanayidir (Kalaycı, 2009: 166-167). Açılması kararlaştırılan 20 fabrika için gerekli olan kaynağın yaklaşık 45 milyon TL olduğu öngörülmüştür (Aktan, 1998: 35). Fabrikaların kuruluş yerleri seçilirken bölgelerin gelişmişlik düzeyleri de gözetilmiştir (Özyurt, 1981: 132). Bunun yanında uygulamaya konulan sanayi planı, ithal malların ikamesine dayalı bir sanayileşme politikasına dayanmaktadır (Eşiyok, 2009: 95). Bu yönüyle üretiminde yatırım mallarını hedefleyen “sanayi üreten sanayi” biçiminde bir sanayileşmeden ziyade, yurt içinde üretilen ürünlerin işlenmesine yönelik “ithal ikameci” bir sanayileşme modeli benimsenmiştir (Kalaycı, 2009: 167).

Öte yandan, Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, tarıma dayalı sanayinin gelişimine büyük katkı sağlamıştır. 1933 ve 1934 yıllarında tesis edilen Eskişehir ve Turhal Şeker Fabrikalarını, 1935’te kurulan Kayseri Bez Fabrikası, Isparta Gülyağı Fabrikası ve Nazilli Dokuma Fabrikası takip etmiştir. Hayvancılık ve dokumacılığın ortak çalışmasını yansıtan Bursa Merinos fabrikası 1938 yılında, Malatya Dokuma Fabrikası ise 1939 yılında hizmete açılmıştır. Tesis edilen bu fabrikalar ile tarım sektörü ve tarıma dayalı sanayi sektörleri karşılıklı bir gelişim sürecine girmiştir. Özellikle şeker ve dokuma sanayi ile birlikte üretim miktarında meydana gelen artışlar dışa bağımlılığın azalmasını sağlamıştır. Ayrıca bu

dönemde ihraç ürün özelliği taşıyan üzüm, incir, fındık ve zeytinin işlenmesi de ekonomik değerlerinin yükselmesine katkı vermiştir (Yiğit, 2012: 322-323). Bu dönemde kurulan fabrikalar, işledikleri ürünler ve geliştirdiği işgücü ile özel sektörün gelişmesine ve sermaye birikimine ciddi katkıda bulunmuş ve Türk ekonomisinin altyapısını oluşturan temel fabrikalar haline gelmiştir (Eşiyok, 2009: 99-101).

5. Ulaştırma Alanında Yaşanan Gelişmeler

Ulaştırma ağının gelişmişliği bir ülkenin sosyal, kültürel ve bilhassa ekonomik yaşamını etkileyen bir olgudur. Üretilen mamulün tüketiciye ulaşmasını sağlamak amacıyla üretim sürecinin son aşamasını gerçekleştiren ulaştırma, ülke kaynaklarının efektif kullanılması ve ticaretin gelişmesi için büyük önem arz etmektedir (Karabulut, 1993: 163-164; Özdemir, 2012: 117-118).

Osmanlı Devletinin birçok alanda geri kalmasının sebeplerinden birisi de gelişmiş bir ulaşım ağının eksiliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı, bir tarım ülkesi olmasına karşın, kentlerin birçoğunun birbirleriyle ve liman kentleriyle bağlantısı yoktu. Dönemin ithal buğday ihtiyacı ise İstanbul'daki limanlardan karşılanmaktaydı (Avcı, 2014: 41).

Osmanlı'da taşımacılık için daha efektif bir ulaşım imkânı veren demiryollarının tarihine baktığımızda, dönemin ilk demiryolu olma özelliğine sahip olan İzmir-Aydın hattı inşasına 1856 yılında başlandığı ve 1860 yılında da tamamlanarak işletmeye açıldığı görülmektedir (Yıldız, 2004: 3). Bununla birlikte, demiryolu inşasında esas yoğunluk Duyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması ile II. Abdülhamit döneminde yaşanmıştır. Bu dönemde 1888 yılında Anadolu Demiryolu, 1889 yılında Bağdat Demiryolu, 1890' da Selanik-Manastır ve Beyrut-Şam Demiryolları, 1892'de ise Selanik-İstanbul Demiryolunun inşa ve işletilmesi için yabancı ülkelere imtiyazlar verilmiştir. Demiryolu ağının gelişmesi ile önce tarımsal üretimin ardından tarımdan alınan vergilerin ve bu yolla devlet gelirinin artırılması hedeflenmiştir (Yıldırım, 2002: 314-315).

Cumhuriyet kurulduğunda ülkenin tarım toplumu görüntüsü devam etmekte ve ülkenin yüzde 80'i tarımla uğraşmaktaydı. Ancak bu uğraş geçimlik tarım şeklinde olup, pazar için üretim yapılamamaktaydı. Bunun yanında Osmanlıdan Cumhuriyete devrolunan 4018 kilometrelik demiryolu ağı (Tablo 2) ihtiyaçlara cevap vermekten oldukça uzaktı. Bu sebeple ülkenin bir bölgesinde kıtlık varken başka bir bölgesinde ürün bolluğu oluşmakta ve ulaştırma imkânı olmaması sebebiyle fazla ürün yakılmaktaydı (İnce, 2012: 175-180). Dolayısıyla bu dönemde uygulanan demiryolu politikasında daha çok iç pazarın bütünleşmesi sağlanmaya çalışılmıştır (Karabulut, 1993: 168).

Tablo 2: Türkiye Cumhuriyetine Devrolunan Demiryolları

Demir Yolu Hattı	Uzunluk
Anadolu Hattı	1032 km
Bağdat Hattı	346 km
Adana-Fevzipaşa Hattı	140 km
Mersin-Adana Hattı	68 km
Türk-Rus Hattı	356 km
Şark Demiryolları	337 km
İzmir-Kasaba Hattı	703 km
İzmir-Aydın Hattı	610 km
Fevzipaşa-Nusaybin Hattı	426 km
TOPLAM	4018 km

Kaynak: Karabulut, 1993: 166

Bu amaç doğrultusunda, Ankara-Sivas, Samsun-Sivas ve Fevzipaşa-Diyarbakır hatları 1924, Balıkesir-Kütahya ve Filyos-Irmak hatları 1925, Ulukışla-Kayseri hattı 1926, Yolçatı-Elazığ, Burdur-Afyon ve Erzurum-Sivas hatları 1933, Isparta-Bozönü hattı 1934, Diyarbakır-Kurtalan hattı ise 1937 yılında inşa edilmeye başlanmıştır. 1938 yılına kadar devlet bütçesiyle inşa edilen demiryolu ağı 3302 kilometreye ulaşmıştır. Görüldüğü üzere, Cumhuriyetin ilk 15 yıllık döneminde, devralınan demiryolu ağının yarısından fazlasına denk gelen miktarda yeni demiryolu inşa edilmiştir. Ayrıca sonraki senelerde hizmete giren birçok hattın yapımına da bu dönemde başlanmıştır (Avcı, 2014: 45-50).

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluş dönemlerinde, ulaşım ağı geliştirilirken daha çok demiryolu yapımına ağırlık verilmiştir (Çolak, 2013: 347). İlgili dönemde motorlu araç sayısının az olmasının yanında devletin, kaynaklarını demiryolu hattının geliştirilmesi için kullanmayı tercih etmesi, karayolları ile ilgili çalışmaların geri plana atılmasına sebep olmuştur (Çetin v.dğr., 2011: 125). Bu tercih ile ülke, gelişmiş bir demiryolu ağına sahip olsa da, karayolları, uzun seneler yetersiz durumda kalmıştır. Gelişmiş bir demiryolunu ağının gelişmiş bir karayolu ağı ile desteklenmemesi, demiryolunun da etkinliğinin azalmasına neden olmuştur (Çolak, 2013: 347).

Cumhuriyetin ilk yıllarında kullanılabilir bir karayolu bulunmamakla birlikte ulaşım vasıtaları da oldukça ilkeldir. Mevcut yollar ise şimdiki zamanda tanımladığımız yol kavramından son derece farklıdır. Bu yolların çoğu yaya, kervan ve at arabalarının düzlükler üzerinden geçmesi sonucu oluşan patika yollardır. 1923 yılı itibarıyla 14 bin kilometre karayolunun, motorlu ulaşım elverişli olan kısmı sadece 4 bin kilometre civarında olduğu görülmektedir. Bu dönemde karayolu ile Ankara-İstanbul arası ortalama 4 gün sürmekte ve bu durum fazla ürünün bölgeler arasında taşınmasına imkân vermemekteydi (Durgun, 2006: 29-30).

Hiç şüphesiz bu dönemde köylünün de en büyük sorunu ulaşım"dır. Yetiştirdiği ürünü pazara ulaştırmak isteyen köylü, kendi imkânları ile açtığı patika yolları kullanmaktaydı. Ancak bu yollar da olumsuz hava koşullarının ardından yok olmaktaydı. Başlarda ürünü at sırtında taşıyan köylü, daha sonraları at, öküz ve ineklerin çektiği arabaları kullanmıştır. Fakat bu arabalarda pek dayanıklı olmadığından atlar tarafından sıkça parçalanmaktaydı. Bu sebeple arabaların çekilmesi sırasında daha çok öküz kullanıldığı görülmektedir. Öküzler ise ulaşımı oldukça geciktirmekte ve pazara gidecek köylünün birkaç gün önceden yola çıkmasını gerektirmekteydi. Bu durum köylünün psikolojisini olumsuz etkilemekle birlikte tarım ürünlerinin bayatlamasına neden olmakta ve ürün fiyatlarının düşmesine sebebiyet vermektedir (İnce, 2012: 180-185).

Sonuç olarak Cumhuriyetin ilk dönemlerinde karayolu ulaşımının son derece yetersiz olması köylüyü oldukça yıpratmış ve ürünlerin pazara ulaştırılamamasına neden olmuştur. Bu dönemde mali imkânsızlar nedeniyle sadece 3305 kilometre karayolu tamir edilmiş ve 1089 kilometre yeni karayolu yapılmış, köylü açısından Cumhuriyet öncesi döneme göre bir fark yaratılamamıştır (Çolak, 2013: 350; İnce, 2012: 184).

6. T. C. Ziraat Bankası Kanunu (1937)

İktisadi yapının pek çeşitlenmediği ve piyasa olgusunun henüz hâkim olmadığı geçmiş yüzyıllarda tarımsal üretim faaliyeti daha çok kapalı bir aile ekonomisi şeklinde yapıldığı için sistemde bir kredi gereksinimi de ortaya çıkmamaktaydı. Ancak daha sonraları kent ve köy arasındaki işbölümü ve alışverişin gelişmesiyle köylüler de piyasa ekonomisine dâhil olmuş, dolayısıyla para ve kredi ihtiyacı doğmaya başlamıştır (İloğlu, 1964: 89-90).

19. yüzyıldan itibaren Osmanlı ekonomisinde batılı modeller benimsenmeye başlanmıştır. Bunun bir sonucu olarak da yabancı bankalar ülke topraklarında yer almaya başlamıştır. O dönemde yeterli sermaye birikimi olmaması sebebiyle ulusal kaynaklı bir banka kurulamamış ve ülkenin temel geçim kaynağı olan tarım sektöründe çiftçiler, geçim sıkıntısı içerisinde buldukları zamanlarda başvurabileceği kurumsal bir yapı bulunmadığından özel şahıslardan borçlanmak mecburiyetinde kalmıştır (Ziraat Bankası, 2019). Bu dönemde Osmanlı'nın Tuna Vilayeti valisi Mithat Paşa, çiftçinin içinde bulunduğu durumu yakından görmüş, çiftçilerin kredi bulamadığını bulsa dahi çok yüksek faiz ödediğini tespit etmiştir. Vali Mithat Paşa, bu problemin ancak çiftçilerin kendi emek ve yardımlaşmasıyla aşılabileceğini anlamış, bu doğrultuda Nizamnamesini kendisinin oluşturduğu Zirai İkras sandığını 1863 senesinde Tuna vilayetinin Pirot ilçesinde faaliyete geçirmiştir. Bu girişime daha sonra resmi bir mahiyet kazandırılarak birçok vilayette Memleket Sandıkları oluşturulmuştur (İloğlu, 1964: 92). 200 mecediye sermaye ile kurulan ve ilk örneklerini Rusçuk, Lefkoşe ve Eski Cuma'nın oluşturduğu sandıkların işleri, ikisi Müslüman, ikisi Hristiyan olan ve köylüler tarafından seçilen ekiplerce yürütülmüştür (Uras, 1987; Ziraat Bankası, 2019). Yaklaşık 20 yıl boyunca başarı ile hizmet eden Memleket Sandıkları özellikle ilk dönemlerinde köylüye oldukça katkı sağlamışlardır (İloğlu, 1964: 94). Ancak ilerleyen zamanlarda düzensiz sermaye katkısı, borç verme işlemlerindeki usulsüzlükler, üreticilerin kaynakları uygun olmayan şekillerde kullanması ve yerel görevlilerin kötü idaresi yeni bir düzenlemeyi gerekli kılmış, bu doğrultuda yapılan düzenleme ile yerini 1883 yılında kurulan Menafi Sandıklarına bırakmıştır (Esin, 2016: 50). Menafi Sandıklarının sermayesi, aşar vergisine yüzde 1 nispetinde yapılan bir artışla oluşturulmuştur. Bu paya aynı zamanda Menafi hissesi adı verilmiştir (Yetiz, 2016: 110). Memleket Sandıkları 20 sene boyunca çiftçilerin kredi ihtiyaçlarına destek vermesine karşın, Menafi Sandıkları sadece 5 sene uygulamada kalabilmiştir (İloğlu, 1964: 94). Ziraat ekonomisi, milli ekonomi içinde önemli bir paya sahipken, sandık, çiftçinin kredi talebine karşılık verememiştir. Bunun yanında yapılan yolsuzlukların önüne geçilememiş, birçok yerde kredinin çiftçiler yerine bölgenin ileri gelen tüccar ve ayanlarına verildiği belirlenmiştir. Hem bu sebeplerin yarattığı nepotizmin önüne geçilememek hem de Osmanlı'da gelişmekte olan merkezîyetçilik fikri doğrultusunda Ziraat Bankası, 1888 senesinde yayınlanan Nizamname ile kurulmuş, Menafi Sandıkları da bu kuruma devredilmiştir (İloğlu, 1964: 94-95; Esin, 2016: 50).

Bankanın kuruluşu sırasında itibari sermayesi 10 milyon lira olarak belirlenmiştir. Sermayenin kaynakları ise şu şekildedir: a) Mülga sandıklarda biriken paralar b) Aşar vergisi ile birlikte alınmaya devam edecek menafi hissesi (yüzde 1'lik ek vergi) c) Bankanın her sene net karından ayrılacak 1/3 nispetindeki hisse (İloğlu, 1964: 98-99).

Ziraat Bankası imkânlarını daha ulaşılabilir kılmak maksadıyla devlet sınırları içinde 400'ün üzerinde şube açmıştır. İşleyişe göre kazadaki bir şube, vilayette bulunan bir başka şubeye karşı sorumluydu ve raporlarını oraya sunmaktaydı. Vilayetteki şubeler ise İstanbul'daki merkeze karşı sorumlu tutulmuştur. Bununla birlikte kazalarda bulunan ekonomik öneme sahip bazı şubeler direkt olarak Başkent'e karşı sorumlu tutulmuştur. Vilayetlerde yer alan şubeler vadeleri 10 yıla kadar varan krediler verebilirken, kazalarda yer alan şubelerde kredilerin vadeleri 3 yıl ile sınırlandırılmıştır. Bunun yanında herhangi bir şubenin çiftçiye verebileceği kredi 150 lira olarak düzenlenmiştir (Quataert, 2011: 467).

Öte yandan Bankanın verdiği krediyi geri alabilmesine yönelik bazı düzenlemeler de yapılmıştır. Bu doğrultuda küçük çiftçilere verilen kredi miktarı

kıt varlıkları nispetinde düşük tutulmaya çalışılmıştır. Orta ve uzun vadeli kredilerde ise toprağın tespit edilen değerinin yarısına varan miktarlar verilmiştir. Bunun yanında müteselsil kefil ya da ipotekli kredilerde miktarlar banka tarafından belirlenmiştir. Özetle banka, verdiği kredi miktarını olabildiğince düşük tutarak 'borcun ödenmeme riskini' azaltmaya çalışmıştır (Kazgan, 1960: 27).

Ziraat Bankası çiftçiye kredi vermekle kalmamış, tarımla ilgili başka konularda da sorumluluk almıştır. Zirai okullar ve modern çiftliklerin kuruluşunda finansal yükü üstlenen banka, Avrupa'daki zirai okullara gönderilen Türk öğrencilerin eğitim masraflarını da karşılamıştır. Tarımın modernleşmesi için gerekli olan zirai makinaların teminini sağlamış ve aynı zamanda tarım müfettişleri ile zirai okullardaki uzman personelin ücretlerini ödemiştir. Yani bankanın, Anadolu'daki zirai değişimin gerçekleştirilmesinde gösterilen gayretin "finansal motoru" olduğunu söylemek yanlış olmaz (Quataert, 2011: 475).

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Ziraat Bankasında da yeni bir dönemin başladığı söylenebilir. Milli mücadeleyi başarıyla tamamlayan Türkiye, yıllar süren savaşlar neticesinde hem iktisadi hem de sosyal anlamda yorulmuştur. Kurucu kadronun bu dönemdeki en önemli problemi son derece yıpranmış olan millete iktisadi bir yön belirlemektir. Bu iktisadi yön için gerekli olan kaynak birikimini bankacılık sisteminden sağlamayı hedefleyerek Osmanlıdan Cumhuriyete intikal eden Ziraat Bankasının üzerine titizlikle durulmuştur (Bozoklu, 2003:275; Tunçel, 2016: 205).

Bu doğrultuda yapılan çalışmalar neticesinde bankanın nominal sermayesi 1924 senesinde 30 milyon TL'ye, 1930'da ise 100 milyon TL'ye çıkarılmıştır. Ayrıca 1925 yılında yapılan düzenlemeyle arazi vergisi tahsilatının %6'lık kısmının banka sermayesine eklenmesine karar verilmiştir. Yine 1924 senesinde çıkarılan 444 sayılı kanun ile bankanın işleyişi düzenlenmiş ve bankaya özel şirket statüsü verilmiştir (İnci, 2010: 101-104). Bu kanun ile birlikte asıl görevi zirai kredi vermek olan bankanın, ticari krediler başta olmak üzere diğer banka işlemlerini de yapabilmesi sağlanmıştır (İloğlu, 1964: 101). 1937'ye kadar devam eden süreçte zirai krediler için ayrılan fonlar sınırlanmış, daha çok kar elde edilebilmesi maksadıyla ticari kredilere ağırlık verilmiştir. Hatta bu dönemde zirai kredi adı altında sağlanan kredilerin dahi, esas olarak ticaret ile iştigal eden büyük çiftlik sahiplerine verildiği tespit edilmiştir. Bu kişiler aldıkları kredileri daha yüksek faiz ile çiftçilere satmış, böylece tefecilik yeniden yaygınlaşmıştır (İnci, 2010: 101-102). Bu sürdürülemez durum karşısında hükümet 12 Temmuz 1937'de 3202 sayılı, günümüzde de hala geçerli olan yeni kuruluş kanunu çıkarmıştır. Kanun ile bankanın yapabileceği tüm işlemlerin esasları belirlenmiştir. Kanun, kredilerden küçük üreticilerin daha fazla faydalanabilmesini amaçlamış, zirai üretim amacı gütmeyen kişilere kredi verilmesini önlemeye çalışmıştır.

7. Atatürk'ün Çiftliklerini Hazineye Bağışlaması (1937)

Mustafa Kemal Atatürk, gerçekleştirilen inkılapları ziraat inkılabı ile pekiştirmek, ülkenin temel geçim kaynağı olan tarımı modernleştirip, köylü ve çiftçiye refaha kavuşturmak maksadıyla bizzat çiftçilik yaparak halka kılavuz olmak istemiştir (Dalay, 1988: 503).

Bu düşünce doğrultusunda ilk olarak Ankara yakınlarında örnek bir çiftlik kurmak istemiş ve uzmanları uygun yer bulmaları için görevlendirmiştir. Ayrıca Atatürk, çiftlik için tarıma elverişli olmayan bir arazinin de bulunmasını talep ederek, temel geçim kaynağı tarım olan halk ile toprak arasındaki bağı güçlendirmek için olumsuz koşullarda bile üretim yapılabileceğini göstermek istemiştir (Semiz, 2009: 157-159). Yapılan çalışmalar neticesinde 20 bin dönüm

arazi satın alınarak çiftlik için ilk adım atılmıştır. Daha sonra bu arazinin etrafında bulunan ve sahiplerince işletilemeyen topraklar da satın alınmıştır. Balgat, Güvercinlik, Etimesgut, Tatar, Macun, Yağmurbaba'da bulunan bu arazilerin de eklenmesiyle oluşturulan Atatürk Orman Çiftliği, "Karanlık Derealtı" denilen mevkide Mayıs 1925 tarihinde yaklaşık 100 bin dönüm arazi üzerine kurulmuştur. Çiftlik için satın alınan ek araziler için 110 bin TL civarında bir ödeme yapılmıştır (Semiz, 2009: 159-161; Atak ve Şahin, 2004: 80-81; Dalay, 1988: 503-504).

Çiftliğin kuruluşu ile birlikte vakit kaybedilmemiş ve ilk etapta buğday, arpa, yulaf, çavdar ve mısır üretilmeye başlanmıştır. Yapılan üretimler neticesinde 1927-1933 yılları arasında yulaf üretimi 40 bin kg, pancar üretimi ise yaklaşık 150 bin kg artırılmıştır. Hububat üretimine paralel olarak hızla hayvancılığa da başlanmıştır. Bu amaçla 5 bin adet koyun getirilmiş, koyunların kuzuları ise köylüye dağıtılmıştır. Başarılı sonuçlar alınması üzerine üç adet modern ağıl yapılmış ve koyun sayısı artırılmıştır. Sadece küçükbaş hayvancılık ile yetinilmemiş, damızlık boğa ve tosunlar getirilerek büyükbaş hayvancılık da yapılmıştır. Bunların yanında Başkent'in süt ürünleri gereksinimini temin edebilmek için süt fabrikası kurulmuştur. Fabrikada üretilen süt, yoğurt ve peynir gibi ürünler ucuz fiyatlardan halka sunulmuştur. Çiftlikte süt fabrikası dışında muhtelif ürünlerin üretimi için fabrikalarda kurulmuş, bu fabrikalarda malt, bira, şarap, soda ve gazoz üretimi yapılmıştır. Diğer taraftan kurulan çiftliğin sosyal katkı vermesi de planlanmıştır. Bu amaçla içerisine havuzlar, parklar, restoranlar ve hayvanat bahçeleri yapılmıştır (Kal, 2016: 102-103). Ayrıca çiftlik, köylüye ve Yüksek Ziraat Enstitüsü'ne gidecek öğrencilere modern tarım tekniklerinin öğretilmesi için staj ve eğitim yeri olmuştur. Böylece öğrenci ve köylünün teoriyi ve pratiği bir arada değerlendirebilmesi amaçlanmıştır (Kimyon ve Serter, 2015: 47).

Mustafa Kemal Atatürk, halkın ilham alacağı örnek çiftlikleri yurdun başka yerlerine de kurmak amacıyla 12 bin dönüm arazi üzerine kurulu Silifke Tekir Çiftliği'ni kurma çalışmaları 1925 yılında başlatılmıştır. Ankara'daki Gazi Çiftliğinin ardından en büyük araziye sahip olan Silifke Tekir Çiftliğinde de tarım ve hayvancılık eş zamanlı olarak yürütülmüştür. Arazinin sulamaya uygun olması neticesinde pamuk tarımında uzmanlaşma sağlanmıştır. Bunun yanında çiftlik, pirinç tarımının modern tekniklerle yapıldığı ilk yer olma özelliğine de sahiptir (Semiz, 2009: 162-163). O dönemde çiftlik için gerekli olan zirai makineler Almanya tarafından gönderilmiştir (Kal, 2016: 103). Ayrıca bakla yetiştirebilmek için Kıbrıs'tan bakla tohumu getirilmiş, yetiştirilen ürünler yurdun dört bir yanına dağıtılmıştır (Yaycıoğlu, 2013).

Yapılan çalışmalar sonucunda yurdun güneyinde de halka rehber olacak örnek bir çiftlik kurulmuştur. Çiftlik içerisinde gerçekleştirilen tarım ve inşaat işlerinde civar ilçelerde yaşayan halk yer almıştır. Bu vesileyle günlerini boş geçiren bölge halkı, hem ziraatı öğrenmiş hem de iş sahibi olmuşlardır (Semiz, 2009: 162-163).

İktisadi, sosyal ve kültürel birçok katkısı olan örnek çiftliklerin bir diğeri Yalova'da kurulmuştur. Yalova, iki ayrı çiftliği bünyesinde barındırmaktadır. Şehrin batısında ve deniz kıyısında yer alan ve yaklaşık 5 bin dönüm arazi üzerine kurulan Baltacı Çiftliği, 1929 senesinde Mustafa Kemal tarafından satın alınmıştır. Çiftlikte sebze ve meyve, kuşkonmaz ile birlikte şehrin peyzajı için gerekli olan bitkiler yetiştirilmiştir. Bunun yanında arazi, farklı tarım ürünlerinin yetiştirilmesi amacıyla suyolları ile ayrılan dört kısma bölünmüştür. Bu şekilde hem sulama ihtiyacının karşılanması hem de kanalların geniş tutulması suretiyle

ulaşım amaçlı kullanılması düşünölmüştür. Ayrıca çiftlik içerisine bir süt fabrikası kurulmuş ve Avrupa'dan konusunda uzman ustabaşılar getirilmiştir (Günalp, 2015: 25-30).

Şehrin doğusunda yer alan ve yaklaşık 7 bin dönüm araziye sahip olan Millet Çiftliği, Mustafa Kemal tarafından 1931 senesinde, Karamürsel Tapu Müdürlüğünden ihale usulü ile satın alınmıştır. Atatürk, çiftlik için, 14 bin TL ödemiştir. Burada daha çok hububat ürünleri yetiştirilmiş, hayvancılık ve özellikle tavukçuluk yapılmıştır. Ayrıca çiftlikte, 200 dönümlük zeytinlik ve yaklaşık 4 bin adet zeytin ağacı bulunmaktadır. (Semiz, 2009: 165-166; Günalp, 2015 25-30; Kal, 2016: 105).

Yalova'ya kurulan çiftliklerde de halka rehber olacak çalışmalar yapılmıştır. Üretim esnasında modern tarım aletleri ve teknikleri kullanılarak ziraatin gelişmesinde katkıda bulunulurken aynı zamanda halkın toprak konusunda eğitilmesi sağlanmıştır (Durak, 2014: 380). Diğer bir ifadeyle üretirken öğrenmek, öğrenirken iktisadi yaşama değer katmak amaçlanmıştır (Günalp, 2015: 37).

Öte yandan Mustafa Kemal, ülkenin çiftçisine birer rehber olması amacıyla kurduğu çiftlikleri mülk edinme niyetinde olmamıştır (Çakmak, 2010: 167). Amacı çiftliklerin önce geliştirilmesi ardından köylüler arasında taksim edilmesiydi (Aydemir, 2018: 291). Ancak çiftliklerin büyüklüğünün küçük çiftçinin baş edebileği sınırı aşması ve Atatürk'ün, devlet hazinesinde bulunan çiftliklerden köylünün daha kolay faydalanabileceğini düşünmesi, çiftlikleri Hazine'ye bağışlaması kararı almasında etkili olmuştur (Semiz, 2009: 166-170; Aydemir, 2018: 291).

Nitekim 11 Haziran 1937 tarihinde çiftliklerini bağışladığını duyuran Atatürk, resmi tescil işlemleri ile ilgili evrakları, 7 Ocak 1938'deki yasal düzenlemenin ardından 11 Mayıs 1938'de imzalamış, çiftliklerin Devlet'e bağışlanması süreci tamamlanmıştır (Birlik, 2015: 83).

8. Toprak Mahsulleri Ofisinin Kurulması (1938)

Milli mücadeleden zaferle çıkılmasıyla birlikte iktisadi ve sosyal hayat da yavaş yavaş normale dönmekteydi. O dönemde ülke nüfusunun neredeyse tamamı tarım ile iřtغال ettiğinden, kuruluşu takip eden 6-7 yıllık dönemde tarımsal üretim önemli ölçüde artmıştır. Ancak tarımsal ürünün fiyatı iç piyasada yaşanan ürün bolluğunun yanında dünyada yaşanan 1929 ekonomik krizinin de etkisiyle ciddi bir düşüş göstermiştir (TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası, 1964: 7-8). Tablo 3, ilgili dönemde dünya buğday fiyatlarındaki düşüşü yansıtmaktadır.

Tablo 3'de buğday fiyatlarındaki düşüşten de göröldüğu gibi 1929 Bunalımı, dünya ülkelerini, başta tarımsal destekleme politikaları olmak üzere muhtelif tedbirler almaya itmiştir. 1929'da ABD'nin ıkardığu "Tarımsal Pazarlama Kanunu", 1930'da Kanada'nın ıkardığu "Kanada Hububat Kanunu" bu tedbirlere örnek olarak gösterilebilir. Türkiye de 1932 senesinde yürürlüğe koyduğu 2156 sayılı Buğday Koruma Kanunu ile Ziraat Bankası'na buğday alım görevi vermiş ve ekonomik krizin etkilerini hafifletmeye çalışmıştır (Aysu, 2017). Müdahale bununla sınırlı kalmamış, satın alınan buğdayın muhafaza edilmesi amacıyla da 11 Haziran 1933 tarihinde 2303 sayılı kanun kabul edilerek, bankaya, silolar ve ambarlar kurma görevi de verilmiştir (TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası, 1964: 7). Ancak, artan üretim ile birlikte II. Dünya Savaşı ihtimalinin de giderek belirmesi üzerine Ziraat Bankası tarafından yürütölen bu işlemlerin başka bir kuruluşla devredilme ihtiyacı doğmuştur (Toprak Mahsulleri Ofisi, 2018).

Tablo 3: Dünya Piyasalarında Buğdayın Fiyatı (Kg/Kuruş)

Yıllar	İstanbul	Londra	New York	Buenos Aires
1929	12,83	-	-	-
1930	7,76	-	-	-
1931	4,77	-	-	-
1932	4,99	-	-	-
1933	4,54	4,04	5,26	3,27
1934	4,51	3,92	4,75	3,34
1935	5,64	4,23	4,38	3,72
1936	6,03	5,02	5,49	4,2
1937	6,08	7,02	6,13	5,99
1938	5,61	5,27	3,98	4,35

Kaynak: (Suvla, 1943: 35)

Tüm bu gelişmeler neticesinde 3491 sayılı kanun 13 Temmuz 1938 tarihinde kabul edilerek, İktisadi Devlet Teşekkülü niteliğinde ve buğday işlerini yürütmeye görevli olarak Toprak Mahsulleri Ofisi kurulmuştur (Toprak Mahsulleri Ofisi, 2018). Bu tarihe kadar Ziraat Bankasını kullanarak buğday piyasasına müdahalede bulunan devlet, bu yıldan itibaren taban fiyatı belirlemek ve stok birikimi sağlayarak tarımsal üretime destek politikalarını Toprak Mahsulleri Ofisi aracılığıyla sürdürmüştür (Yakut, 2017: 78). Ofisin, kabul edilen kanunda belirtilen görevlerinden bazıları şunlardır: a) Buğday fiyatlarının çiftçi açısından normal değerinin altına düşmesi, tüketici açısından normal değerinin üstüne çıkmasının engellenmesi suretiyle buğday piyasasının regülasyonu b) Dünya buğday piyasalarının takibi sağlanarak ihtiyaç olduğunda ithalat ve ihracat yapılması c) Lüzum görülen yerlerde un ve ekmek fabrikalarının tesisi (Toprak Mahsulleri Ofisi, 2018).

Daha sonra yapılan çalışmalarla ofise, kuruluş kanununun 3. maddesine istinaden 1939 yılında arpa ile yulaf, 1940 yılında çavdar, 1941 yılında ise mısır ile pirinç alımı görevi verilmiştir. Yine savaş döneminde yürürlükte olan 'Mili Koruma Kanunu'na dayanılarak et, balık, bitkisel ve hayvansal yağlar ile bakliyat alımları ofis tarafından gerçekleştirilmiştir. Ayrıca 1940'lı yıllarda nohut, mercimek, fasulye, bakla, börülce ve susam alımı da yapılmıştır (TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası, 1964: 8-9; Toprak Mahsulleri Ofisi, 2018).

Aysu (2017)'nin "çiftçinin kara gün dostu" olarak nitelendirdiği Toprak Mahsulleri Ofisi, bilhassa yoğun üretim bölgeleri başta olmak üzere, ülkenin pek çok bölgesinde depolar tesis etmiştir. Günümüzde ofisin, yaklaşık olarak 4 milyon tonluk depo kapasitesine sahip olduğu belirtilmektedir (Toprak Mahsulleri Ofisi, 2018).

9. Sonuç

Çalışmanın başında da ifade edildiği gibi 1930-1939 yılları arasında uygulanan devletçilik politikalarının esas sebebinin 1929 Ekonomik Buhranının olduğu görülmektedir. Özellikle dünya buğday fiyatlarında yaşanan düşüşler, halkının yüzde 80'ini köylerde yaşayan ve temel geçim kaynağı tarım olan Türkiye Cumhuriyetini önemli derecede etkilemiştir. Devlet bu dönemde krizin etkilerini en aza indirmek için ekonominin iplerini eline almıştır. Bu doğrultuda yapılan çalışmalar neticesinde öncelikle Buğday Koruma Kanunu çıkarılmış ve T.C. Ziraat

Bankasına alım yetkisi verilmiştir. Banka, kanuna dayanarak çiftçinin elindeki buğdayı piyasa fiyatının üzerinde almış, üreticinin biraz da olsa rahatlamasını sağlamıştır. Başlangıçta sınırlı alım merkeziyle etkisi az hissedilse de zamanla alım merkezlerinin sayısı artmış, kanunun etkisi de daha hissedilir olmuştur.

Diğer yandan çiftçinin elindeki ürünü satabilmesi için uygulanan politikaların yanında verimlilik artışını sağlayacak çalışmalar da yapılmıştır. Bu doğrultuda öncelikle modern tarım tekniklerinin çiftçiye öğretilmesi amaçlanmıştır. Yüksek Ziraat Enstitüsünün kurulması bu amaçla atılmış bir adım olarak karşımıza çıkmaktadır. Enstitüde hem modern tarım teknikleri öğretilmiş hem de burada yetişecek ziraat uzmanlarının tarımın geliştirilmesinde öncü olması hedeflenmiştir. Nitekim enstitünün, iptidai (eski-ilkel) tarımın modernize edilmesine ve iktisadi kalkınmaya önemli katkı sağladığını söylemek mümkündür.

Tarımın modernleştirilmesine yönelik bir diğer adım ise Atatürk'ün yurdun muhtelif yerlerinde kurduğu çiftliklerdir. Bu çiftliklerde halka rehber olacak önemli çalışmalar yapılmıştır. Öğrenciler için birer staj alanı olan çiftlikler, buldukları bölgelerde yaşayan halkın süt, peynir, yoğurt gibi ürünlere ucuz fiyatlarla ulaşmasını da sağlamıştır. Atatürk, halka rehber olmasını amacıyla kurduğu bu çiftlikleri 1937 yılında Hazine'ye bağışlamıştır.

Bu dönemde uygulamaya konulan bir diğer önemli girişim I. Beş Yıllık Sanayi Planı olmuştur. Plan tarım-sanayi tamamlayıcılığını göstermesi açısından önemlidir. Şeker sanayi, dokuma sanayi gibi tarıma dayalı sanayi kollarının gelişimi tarım ve sanayi sektörleri arasındaki tamamlayıcılığı pekiştirmiştir. Bu şekilde tarım ve sanayi sektörleri arasında sağlanan karşılıklı etkileşim çiftçinin gelirine müspet katkıda bulunmuştur. Plan başarılı olsa da hemen arkasından yaşanan II. Dünya Savaşı dengelerin yeniden bozulmasına sebep olmuştur.

Dönemin bir diğer başarısı da ulaştırma alanında yapılan çalışmalardır. Bilindiği gibi gelişmiş bir ulaşım ağı çiftçinin ürününü pazara ulaştırması ve fazla ürünün bölgeler arasında dağıtılması için en önemli koşuldur. Bu dönemde özellikle demiryolu ağı yurt çapına yayılmış, bölgeleri birbirine bağlayan temel hat oluşturulmuştur. Yine bu dönem içerisinde, sonraki yıllarda tamamlanan hatların temelini atıldığını görmekteyiz. Karayolu ise demiryoluna oranla daha az gelişme de çeşitli çalışmaların yapıldığı görülmektedir. Genel olarak ise ulaşımda yapılan yatırımlar ile kent ve köyler arasında bağlantılar kurulmuş, İstanbul gibi büyük kentlerin ithal ürün yerine yerli ürünle beslenmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Bölgeler arası bağlantının artması fazla ürünün yakılmasını engellemiş ürün ihtiyaç olan başka bölgelere gönderilmiştir.

Öte yandan temeli 1863 yılında Mithat Paşa'nın kurduğu Memleket Sandıklarına dayanan T.C. Ziraat Bankası da dönemin düzenlemeye tabi tutulan kurumları arasındadır. Kuruluşundan itibaren zaman zaman esas işlevini yerine getirmekten uzaklaşan bankayı bugünkü yapısına kavuşturan düzenleme devletçi dönemde yapılmıştır. Yapılan düzenleme ile verilen kredilerde daha çok küçük çiftçinin korunduğu bir yapı oluşturulmaya çalışarak, tarımsal üretim amacı taşımayan projelere kredi verilmesinin önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Nitekim Devletçi uygulamaların ağırlıkta olduğu 1930-1939 döneminde öncelikle sanayide ilerleme sağlanmak istenmiş, I. Beş Yıllık Sanayi Planı uygulamaya konularak başarı da sağlanmıştır. Diğer taraftan ise hem nüfusun büyük bölümünün köylerde yaşaması hem de sanayi hedefi gerçekleştirilirken ihtiyaç olan kaynağın bir kısmının bilhassa yerli üretim artırılarak tarımsal ürün ithalatının azaltılması suretiyle sağlanacak tasarruftan karşılanması gerekliliği tarım politikalarının önemini devam ettirmiştir. Eğitim, ulaştırma, bankacılık gibi birçok farklı kolda yapılan yatırımlar kısa vadede istenilen sonucu

sağlamış olsa da II. Dünya Savaşı'nın başlaması ile yeniden savaş ekonomisi koşullarına girilmiş, askeri harcamalara ağırlık verilmesiyle birlikte yatırımların sürekliliği sağlanamamıştır. Söz konusu dönemde GSYİH 5.394 milyon TL'den 9.128 TL'ye (TUİK-1948 yılı sabit fiyatlarıyla) yükselmiştir. GSYİH'nın sektörel dağılımına bakıldığında ise tarım sektörü ortalama olarak yüzde 43,16'lık bir paya sahipken, sanayi sektörünün payı ise yüzde 13,49 olarak görülmektedir.

Kaynakça

- Akalın, U. S. (2005). Türkiye'de Devlet Kapitalizmi Uygulamasının İlk Yıllarında Tarım Burjuvazisinin Durumu (1932-1934). *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 10(1), 1-17.
- Aktan, O. H. (1998). Atatürk'ün Ekonomi Politikası: Ulusal Bağımsızlık ve Ekonomik Bağımsızlık. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cumhuriyetimizin 75.Yılı Özel Sayısı, 29-36.
- Alpay, Y. ve Alkin, E. (2017). *Olaylarla Türkiye Ekonomisi*. İstanbul: Humanist Kitap.
- Atak, E. ve Şahin S. Z. (2004). Atatürk Orman Çiftliğinin 79 Yılı ve Çiftliğin Korunmasına Yönelik Politika Arayışları. *Planlama Dergisi*, 29(3), 80-89.
- Avcı, M. (2014). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, 39-58.
- Aydemir, Ş. S. (2018). *Tek Adam (Cilt III)*. İstanbul: Remzi Kitapevi.
- Aysu, A. (2017, 7 Temmuz). Buğdayın ve İnsanlığın Halleri. Erişim adresi: <https://www.karasaban.net/bugdayin-ve-insanligin-halleri-abdullah-aysu/>
- Birlik, G. K. (2015). Makbule Atadan'ın Mustafa Kemal Atatürk'ün Mirasına Yaklaşımı. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 31(92), 77-111.
- Birtek, F. ve Keyder, Ç. (1976). Türkiye'de Devlet-Tarım İlişkileri 1923-1950. Çev. Nur İmer. *Birikim Dergisi*, 22, 31-40.
- Bozoklu, D. (2003). Atatürk Döneminde Bankacılık Sistemine ve Gelişimine Genel Bir Bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 19(55), 270-302.
- Çakmak, Z. (2010). Atatürk'ün Çiftlik ve Arazilerini Devlet Hazinesine Bağışlaması. *Atatürk Üniversitesi Atatürk Dergisi*, 5(3), 165-196.
- Çetin, B., Barış, S. ve Saroğlu, S. (2011). Türkiye Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 1(1), 123-150.
- Çetiner, S. (2011). Bizde Ziraat Eğitimi. *Tarla Sera Dergisi*, 52-54.
- Çolak, F. (2013). Atatürk Döneminde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış. *Turkish Studies*, 8(2), 345-364.
- Dalay, F. (1988). Atatürk, Ankara Orman Çiftliğini Nasıl ve Niçin Kurdu?. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 4(11), 503-509.
- Durak, G. (2014). Mustafa Kemal'in 1929 Yılında Gerçekleşen Yalova Ziyaretlerinin Yalova'nın İmarındaki Önemi. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2(7), 370-384.

- Durgun, B. (2006). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 5(13), 25-49.
- Esin, T. (2016). Emval-i Metruke ve Ziraat Bankası. *Kebikeç*, 42, 49-84.
- Eşiyok, B. A. (2009). Sanayi Planlarından 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planına: Bir Dönüşümün Kısa Bir Öyküsü. *Memleket Siyaset Yönetim Dergisi*, 4(11), 86-131.
- Gözcü, A. (2018). Atatürk Döneminde Türkiye’de Tarımın Gelişiminde Alman Etkisi. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 18(36), 107-137.
- Günalp, Ö. S. (2015). *Yalova Benim Kentim*. Yalova: Dönence Yayınları.
- İloğlu, A. S. (1964). *Türkiye’de Zirai Kredi ve T.C. Ziraat Bankası*. Sosyal Siyaset Konferansları 15.Kitap. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- İnce, E. (2012). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımına Genel Bir Bakış ve Köyde Ulaşım. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 7(24), 171-188.
- İnci, İ. (2010). Cumhuriyet Dönemi Türkiye’sinde Tarımsal Kredi Konusundaki Gelişmeler (1923-1938). *SAÜ Fen Edebiyat Dergisi*, 1, 91-116.
- İnci, İ. (2013). İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye’de Tek Parti Hükümetlerinin İaşe Politikaları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 50, 271-290
- Kadioğlu, S. (2005). Osmanlı Döneminde Türkiye’de Ziraat Okulları Üzerine Notlar ve ‘Tedrisat-ı Ziraiye Nizamnamesi’. *Kutadgubilig*, 8, 239-257.
- Kadioğlu, S. (2007-2008). Ankara Yüksek Ziraat Enstitüsünde Mülteci Bilim Adamları. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 9(1-2), 183-197.
- Kal, N. (2016). Atatürk Çiftlikleri. *TOBB Ekonomik Forum Dergisi*, 265, 100-105.
- Kalaycı, İ. (2009). Atatürk’ün Kalkınma Modeli (AKM): Günümüz Sanayisi İçin Kazanımlar. *Maliye Dergisi*, 156, 152-176.
- Karabulut, Y. (1993). Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı. *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, 163-187.
- Kazgan, G. (1960). Türkiye Ziraatında Belirsizlik: Mahiyeti ve İktisadi Tesirleri. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 20(1-4), 1-33.
- Kimyon, D. ve Serter, G. (2015). Atatürk Orman Çiftliği’nin ve Ankara’nın Değişim ve Dönüşümü. *Planlama Dergisi*, 25(1), 44-63.
- Namal, Y. ve Karakök, T. (2011). Atatürk ve Üniversite Reformu. *Yükseköğretim ve Bilim Dergisi* 1(1), 27-35.
- Özder, F. (2017). Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı Ekseninde Atatürk Dönemi Türk-Sovyet Ekonomik ve Ticari İlişkileri. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 60, 143-170.
- Özdemir, M. (2012). Kara Trenin Hikâyesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(1), 117-123.
- Özdinç, H. K. (2010). Tarımda Kamu Politikalarının Başlangıcı: Buğday Meselesi 1932-1945. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(20), 1-12.

- Özyurt, H. (1981). Atatürk Dönemi Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planları ve Türk Ekonomisindeki Yapı Değişikliğine Etkileri 1933-1938. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları*, 119-148.
- Quataert, D. (2011). Gelişim Açmazı: 1888-1908 Osmanlı Türkiye'sinde Ziraat Bankası ve Ziraat Reformu. çev. Salih Kış. *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 29, 461-482.
- Semiz, Y. (2009). Atatürk Çiftlikleri ve Bunların Hazineye Devri. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 26, 155-192.
- Soyak, A. (2003). Türkiye'de İktisadi Planlama: DPT'ye İhtiyaç Var mı?. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 4(2), 167-182.
- Soylu, P. Ü. ve Yaktı, Ö. (2012). Devletçiliğe Yönelmede Bir Köşe Taşı: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı. *History Studies*, 365-379.
- Suvla, R. Ş. (1943). Dünyada ve Türkiye'de Buğday Meselesi. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 4(1), 17-41.
- TMMOB ZMO. (1964). *Toprak Mahsulleri Ofisinin Reorganizasyonu*. TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası Yayını.
- TMMOB ZMO. (2015). *Tarımsal Eğitim-Öğretimin Gelişim Süreci*. Ankara: TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası Yayını.
- TMO. (2018). Toprak Mahsulleri Ofisi. Erişim adresi: <http://www.tmo.gov.tr/Main.aspx?ID=13>.
- T.C. Ziraat Bankası, 2019. Erişim adresi: <https://www.ziraatbank.com.tr/tr/bankamiz/hakkimizda/bankamiz-tarihcesi>
- Tunçel, A. K. (2016). Cumhuriyet İdaresinin Mali Konulardaki Hassasiyetine İlişkin Ziraat Bankası Örneği. *Journal of Life Economics*, 3(4), 201-218.
- Uras, G. (1987). *Ziraat Bankası Banka Kurtarmak İçin Mi Kuruldu?*. Dünya Gazetesi (5 Mart 1987).
- Yakut, K. (2017). *Türkiye Cumhuriyeti İktisat Tarihi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Yanar, A., Karadeniz, C., Saraç, E. ve Şay, S. (2018). Yüksek Ziraat Enstitüsüne İlişkin Etnografik Eser Koleksiyonunun Oluşturulması ve Sergilenmesi. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 6(1), 57-76
- Yaşar, S. (2015). Yüksek Ziraat Enstitüsü'nün Kuruluşu ve Alman Bilim Adamlarının Çalışmaları. *Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi*, 10(19), 135-148.
- Yaycıoğlu, N. (2013). *Silifke'de Gazi Çiftliği*. Adana 5 Ocak Gazetesi (30 Ocak 2013).
- Yetiz, F. (2016). Bankacılığın Doğuşu ve Türk Bankacılık Sistemi. *Niğde Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 107-117.
- Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 311-324.
- Yıldırım, M. A. (2010). Osmanlı'da İlk Çağdaş Zirai Eğitim Kurumu: Ziraat Mektebi (1847-1851). *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 24, 223-240.

- Yıldız, M. C. (2004). Osmanlıdan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış. *EKEV Akademi Dergisi*, 1-14.
- Yiğit, A. A. (2012). Türkiye'nin Tarıma Dayalı Sanayi Politikası (1923-1938). *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 13(2), 315-326.
- Yücel, T. F. (2015). *Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşme Öyküsü*. Ankara: Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı Yayınları.