

Türkiye’de İctimai Değişmeler ve Yol

Doç. Dr. Cavit Orhan TÛTENGİL

Konuşmamı üç nokta etrafında toplamak istiyorum. Önce, (içtimai değişme) kavramı üzerinde durarak bu konunun Türkiye bakımından önemine ve durumuna işleceğim. Konuşmamın ikinci bölümünde içtimai değişmeler ve yol konusunda Türkiye’de yazılanlar özetlenmeğe çalışılacaktır. Son bölümde ise, konunun, Türkiye’nin farklı yerlerinde yapılan araştırmalara göre görünüşünü söz konusu edeceğim.

I

(İçtimai İlimler Ansiklopedisi) ne başvuracak olursanız, “içtimai değişme” kavramının, belirli bir anlam taşıyan ilim terimi olarak kullanılmasının yeni olduğunu görürsünüz. Daha önceleri “içtimai tekâmül”, ve “terakki” gibi, bir dogma veya kıymet hükmü ile birlikte kullanılan terimler, “dogmatik veya moral hususlardan arınmış bir terime duyulan ihtiyacı” arttırmakta idi. “İçtimai değişme” terimi, hiç bir kıymet hükmüne yer vermeden, objektif bir şekilde, cemiyetlerde karşılaştığımız çeşitli değişiklikleri ifade etmek için kullanılmaktadır.

Genel olarak, içtimai değişmenin tecrit edilmiş topluluklarda daha yavaş olduğu, yeni bir tekniğin veya aletin kabulü ile, bunlara bağlı olan bir kültürün de benimsenip yaygın hale geldiği kabul edilmektedir. İçtimai değişmelerin icatları hemen takip etmemesi ise, zamana ihtiyaç göstermesi sebebinden değil, kınılması gereken pozitif mukavemetlerden ileri gelmektedir. Çünkü, mevcut içtimai hayatı yeter bulanların değişmeye karşı koyma temayülünde buldukları bilinmektedir.

En az Tanzimat’tan bu yana hızlı içtimai değişmeler içinde bulunan Türkiye’de bu konunun derinlemesine ele alındığını söylemek güçtür. Nedense, daha işin başında peşin olarak verilmiş kıymet hükümleri ile bir arada bulunan kavramlar, çok iddiasız, sağ/sol, ileri/geri.. gibi kıymet hükümlerinden anılmış (içtimai değişme) tâbirine tercih edile gelmiştir. Bu durumun, içtimai ilimlerde objektif olma güçlüğü kadar ilim adamlarının politikaya çok meyilli bulunmasından da doğduğu söylenebilir.

Türkiye’deki içtimai değişmelere bütün olarak bakan bir çalışma

olarak Fındıkoğlu'nun 1957 yılında Lahey'deki (İctimai Tetkikler Enstitüsü) nde ele aldığı "Mustafa Kemal Türkiye'sindeki İctimai Değişmeler" adlı araştırmasını anmak isterim. İktisat Fakültesi Mecmuasının XX. Cildinde "İctimai Değişmelerimiz ve Sosyal Tabakalaşma" adı altında yayınladığı bir makalesinde Fındıkoğlu, 1918 - 1938 devresinde Türkiye'de, içtimai gruplarla içtimai değişmeler arasındaki illiyet münasebetini incelerken, bu araştırmanın bir bölümünü Türk okuyucularına sunmuş olmaktadır. İctimai değişmelerimizde illiyet tatbikatı denemesinde 2 çeşit faktörü, (Ferdî - İctimai) ele alan Fındıkoğlu, bugüne kadar üzerinde çok durulduğunu söylediği *ferdî faktör* yerine sınıf ve tabakalar üzerinde durmaktadır.

II

İctimai hayatın her türlü görünüşleri ile yollar arasındaki münasebetin genişliğine bakarak içtimai değişmelerle yol arasındaki münasebeti araştırmak, cemiyetimizi yakından tanıyabilmek için, bize gerekli göründü. Bunun için, önce konunun Türk literatüründeki neticelerini özetlemek istedik.

Demolins'in ünlü kitabının "Yollar" adıyla dilimize çevrilmesine rağmen, meselelerimize yol açısından bakan bir inceleme ile karşılaşamadık. Ancak, dolayısıyla yol ve cemiyet arasındaki münasebet üzerinde duran araştırmalar, incelemeler karşımıza çıktı. Bunlardan ilgi çekici bulduklarımız şunlardır.

Manisa çevresinde ova köyleri ile dağ köyleri arasında yapılan mukayeseli bir araştırmada¹, ova köyleri kümesinin şehre yakın ve büyük yollar üzerinde, dağ köylerinin ise "şehre uzak, yolsuz, sapa" yerlerde bulunması, yola bağlı değişmeleri incelemek için, tabii bir durum yaratmaktadır. Hemen hemen benzer özelliklerle karşımıza çıkan Türkiye'nin ova ve dağ köyleri, elde edilen neticeleri genelleştirmemize de, bir dereceye kadar, imkân hazırlamış oluyor².

İki köy çeşidinin incelenmesinden çıkan netice, dağ köylerinin "yolsuzluk ve taşıt vasıtalarının eksikliği" sebebiyle "kasabadan ve oradan gelecek tesirlerden uzak tutulması", ova köylerinde ise "gerek nüfus ha-

1) Boran, Toplumsal Yapı Araştırmaları, Ankara 1945.

2) 1945 yılında yapılan bir ankete göre Türkiye'deki köylerin kurulus yerleri şöyledir :

Ovada	% 19	Sırtta	% 16
Vâdide	% 8.3	Yamaçta	% 24.2
Etekte	% 28.6	Dağınık	% 3.9

Bk: Köyler İstatistiği 1945 Anket Sonuçları, s. 2.

reketlerinin, gerek sosyal değişimin çok daha sür'atli olduğudur". Dağ köylerinde, dışarı ile münasebetleri engelleyen taşıt zorluğu yalnız geçim için istihsale yer verirken, ova köylerinde kâr için istihsal yapılmakta, ova köylüleri her gün kasabaya gidip gelirken, dağ köylerinde kasabayı görmeyenler bulunmaktadır. Netice olarak, "dağ köyü ova köyünden çok daha az hareketli ve dışı karşı kapalı bir durumdadır". Köy topluluklarının tek ömek değişmediğine, erkeklerin kadımlardan, varlıklı köylülerin yoksullardan daha çok içtimai değişmelere yatkın olduğuna işaret eden Boran, ayrıntılara girerek iki çeşit köy topluluğunda tesbit ettiği içtimai değişimleri ortaya koymaktadır.

Bugün, mutlak olarak "kapalı" bir topluluktan söz edilemez. Türkiye'deki her topluluk az çok "açık" olarak cemiyet bütünüünün içindedir. Gerçek olan, yollar ile açıklık ve açıklıkla da içtimai değişmelerin yaygınlık alanı ve hızı arasında bir takım münasebetlerin bulunmakta oluşudur.

Demiryollarna açılan Yerköy (1928) ve Narlı (1929) istasyonlarının 1938 yılına kadar oynadıkları iktisadi rol, ihracat değerleri üzerinde durularak açıklanmıştır. Narlı istasyonunun çevrede meydana getirdiği değişmeler şöyle özetlenebilir:

1. Demiryollarında yolculuk edenler sayısı artmıştır. 1929 yılında 1500 olan yolcu sayısı, 1936 yılında 17576 ya yükselmiştir.
2. Ürünlerinin kazanç sağlaması çevrede çok çalışma hevesini yaratmıştır.
3. Artan iş hacmi yeni bir iş düzeni yaratmakta gecikmemiş, tarladaki kadının yerini kahvede oturan erkek almıştır.
4. İstasyondan yollanan malların kıymeti 1931 yılına kadar 100 bin lirayı çok aşmazken "1934'te 900 bin, 1935'te 1.300.000, 1936 da ise 1.950.000 liraya yükseldiğini görüyoruz". Bunun neticesi ise hayat seviyesinin yükselmesi olmuştur³. Karayolları, istasyonlar ve çevresinde demiryolları ile başlayan içtimai değişmelere yaygınlık kazandırmaktadır.

Köyün yakınından geçen tren yolunun meydana getireceği içtimai

3) Bk.: H. Berkes'in W. C. Acworth'dan çevirdiği "Demiryolları Ekonomisi" (İstanbul 1938) adlı kitaba yazdığı "Türkiye demiryollarının ekonomik cephesine bir bakış" adlı önsözü, s. 19-21.

değişmelere bir köy monografisinde de yer verilmiştir⁴. Köy topluluğunun “durgun bir halden daha dinamik bir hale geçmesinde” etkili olan yol, nüfusun artması ve terkinin mahiyeti ölçüsünde değişmeyi çabuklaştırmış görünüyor. Köyün eski inançları ile çatışma halinde olmayan değerler kolaylıkla, çatışma halinde olanlar ise güçlkle, fakat değiştirilerek kabul edilmekte, değer çatışmaları çift ahlâk kaidelerine yol açmaktadır. “Bugünkü köy topluluğu düne nazaran daha modern bir yaşayış felsefesini kabule yönelmiş bulunmaktadır. Bununla beraber, eski köy topluluğunun dayandığı esas içtimai değerler henüz sağlıklarını muhafaza etmektedirler”. “Kapalı köy halinden açık köy haline girme” de, “içtimai ve iktisadi yalnızlıktan kurtulma” da, ele alman başlıca üç ana faktörden biri olan demiryolunun köyün yakınından geçmesi, “kasabalaşma” ya imkân hazılamıştır.

Türkiyedeki içtimai değişmelerde yollara, okullar kadar büyük önem verilmesinin gerektiğini hatırlatan Helling'ler, yeni iş sahalarının açılmasını, ekili toprakların genişlemesini, turizmin önem kazanmasını, “İç Anadolunun dar hayat şartlarına uymağa mahkûm olan Türklere açılan yeni terakki imkânları” nı yolların meydana getirdiği büyük değişikliklere bağlamaktadırlar. Bu değişiklikler “eski Türk misafirperverliği” ne son verecek, “zamanla inkişaf eden ticari zihniyet eski hayat şekline has diğer bir çok meziyetleri de ortadan kaldıracaktır”⁵.

Motorlül taşıtlar yalnız seyahat kolaylığı sağlamakla kalmamakta, yeni bir zaman ve mekân anlayışı da getirmektedir. Demir ve kara yolu üzerindeki köy ve kasabalarla taşıtların günün belirli saatlerinde hareket ettiği yerlerde “alaturka” saat unutulmakta, gazetelerin havadisleri yayma hızı da, Türkiyeyi ve dünyayı küçültmede radyonun yanında rol oynamaktadır. Son yüzyıl içinde Türkiye'deki şehir ve kasabalar arasında “zaman” da meydana geldiğini gördüğümüz yaklaşma ilgi çekicidir.

XIX. yüzyılın ortalarında, 1852 - 1854 yıllarında Kars'tan Ardahan'a iki günde varılıyordu⁶. Ağustos 1957 durumuna göre aynı mesafe 2,5 saatte aşılmaktadır. Daha kuşatıcı bir kıyaslama yapmak için Darkot'un verdiği “50 yıl önce, karayolan ile, memleketimizde bir yer

4) Yasa. Hasanoğlan Köyü, Ankara 1955 (Adı geçen kitabın ingilizcesi için Bk. Hasanoğlan, Socio-economic Structure of a Turkish Village, Ankara 1957).

5) Helling, G.-E., Sosyolojik ve İstatistiki Bakımdan Türkiyede Köy, Ankara 1956, s. 17.

6) Karal, Belleten, Zarif Paşanın hatıratı, C. IV, S. 16, s. 478.

den bir yere kaç saatte gidildiğini” gösteren harita üzerinde durulabilir⁷. Bu haritada “şehirler arasında araba ile yahut at sırtında yapılan yolculuğun kaç saat sürdüğü” belirtilmiştir. “Karayolları Seyahat Süreleri Haritası” ile — ki bu harita Ağustos 1957 yol durumuna göre hazırlanmıştır — yapılacak bir kıyaslama bize son 50 yıldaki “zaman” da kısalmayı, başka bir deyişle şehirlerin yakınlaşmasını gösterecektir.

Şehirler	Saat olarak seyahat süreleri cetveli	
	50 yıl önce araba ve at ile	Bugün otomobil ile
İstanbul - Edirne	47	3.30
İstanbul - Ankara	79	7.30
İzmir - Balıkesir	37	3.45
İzmir - Afyon	66	9.15
İzmir - Denizli	44	4.00
Afyon - Denizli	37	4.00
Afyon - Antalya	54	5.15
Balıkesir - Bursa	26	2.15
Balıkesir - Bandırma	18	1.30
Ankara - İnebolu	66	7.00
Ankara - Bursa	67	6.15
Ankara - Afyon	51	6.15
Ankara - Kayseri	69	5.00
Ankara - Sivas	86	7.30
Ankara - Samsun	96	7.00
Adana - Konya	80	6.00
Adana - Kayseri	60	6.15
Adana - Malatya	89	6.45
Sivas - Samsun	60	6.30
Sivas - Kayseri	32	2.30
Sivas - Malatya	43	4.15
Sivas - Erzurum	80	9.15
Erzurum - Trabzon	57	7.45
Erzurum - Kars	35	4.15
Erzurum - Van	52	7.15
Diyarbakır - Malatya	45	4.30
Diyarbakır - Van	80	7.30
Diyarbakır - İskenderun	102	8.30

Bu kıyaslamayı daha yakın yıllar arasında yapacak olursak, 1949/1951 yıllarında aşağıdaki şehirler arasında otobüsle seyahat sürelerinin saat olarak, şöyle olduğunu görürüz:

7) Darkot, Türkiye İktisadi Coğrafyası, 2. b., s. 165.

Şehirler	1949'da	1951'de
Ankara - İstanbul	18	14
Ankara - Kayseri	11	9
Ankara - Zonguldak	14	9
Ankara - Samsun	20	16
Ankara - Konya	9	5

1951 yılının seyahat süreleri bugünkü durumla karşılaştırılırsa, yanya yakın bir azalma vardır. Amerikan Yol Dairesi Başkan Yardımcısı Hiltz, "seyahat sürelerinin kısalmasının Türk vatandaşlarını birbirine daha yakın komşular haline getirdiği" ne işaret ederken Güntekin, kamyon-dan söz ettiği bir yazısında "Yol boyunca her yer bir istasyondur" di-yordu.

Yeni taşıtlar, yolboylarından başlayarak "zaman ve mesafe kavramlarını değiştirmekle" ve "eski saatin unutulması" na yol açmakla kalmamakta; aynı zamanda, artan sür'at ve kısalan mesafe insanların hareket sahasını genişletmektedir. Bunun tabii bir neticesi olarak da insanlar arasındaki temas yoğunluk kazanmakta, halk efkârının doğması, bilgi, görgü ve tecrübelerin daha geniş bir saha içinde yayılması mümkün olabilmektedir. Netice olarak diyebiliriz ki yollar ağı iktisadi ve içtimai bütünleşmede büyük bir rol oynamakta, tek bir Türkiye'ye gidişin temel taşlarından birini temsil etmektedir. Bunun içindir ki iktisadi bir açıdan ele ahnagelen yollar ağı "içtimai" bir görüşle de tamamlanmak, ilk bakışta küçümşenen ikinci, üçüncü derece yollarla, iktisadi ölçülerle ele alınma sırası geç gelecek bölgelere Türkiyenin bütünü içindeki yerlerini vermek lâzımdır.

Bu bölüme son verirken istatistik verilere de işaret etmeden geçmiyeceğim. Yola bağlı olarak motörlü taşıtlardaki artış ve bu artışın çeşitli alanlarda ortaya çıkardığı meseleler de ilgi çekicidir.

Motörlü taşıt artışı

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Otobüs
1934	4 257	2 561	315
1945	3 406	4 484	988
1950	10 071	13 201	3 185
1958	33 968	37 507	8 247

Kamyon/Deve münasebeti

Yıllar	Deve	Kamyon
1948	108 852	10 596
1952	95 502	18 356
1957	54 587	35 070

1929-1944 yıllarında deve

1929 (74 029)	= 100
1935	127
1940	135
1944	124

1944 de Türkiyedeki deve sayısının %9.77 sine sahip olan İçel'de 1958 yazındaki soruşturmalarımıza göre: Deve, bölgeler ve şehirler arasındaki taşımada yerini kamyonu bırakmıştır. Deveciler, kamyon satın almışlardır. Halen deve, yörüklerin kışlak/yaylak arasındaki göçlerinin, küçük ölçüde odun ve kömür taşınmasında kullanılmaktadır.

Deve sayısı azalırken katır ve at sayıları devamlı bir artış göstermektedir. Bunun sebebi, gelişen ulaştırmanın, kısa mesafelerde taşımayı arttırmakta olmasıdır.

Fazla teferruata girmeden, motörlü taşıtlardaki çoğalmanın imkân verdiği taşımada ucuzluk ve kolaylığın ortaya çıkardığı neticeleri şöyle özetleyebiliriz:

1. Yakın şehir ve kasabalar arasında iş, ticaret, sağlık, ziyaret ve eğlence yolculukları çoğalmaktadır. Köylülerin muhtelif vesilelerle yakın kasaba ve şehirleri daha sık ziyaret ettikleri görülmektedir.

İç turizm, geçen yıllarda benzerine rastlanmayacak kadar genişlik kazanıyor. Tarihi şehirler, güzel tabiat köşeleri, içmeler ve ılıcalar, sergi ve panayır, festivaller ve kermesler, spor temasları, iş seyahatlerinin yam sıra yolculuklara konu olmaktadır.

2. Gerek zirai mahsüller, gerekse sınaî mamuller için sürüm sahaları genişlemekte, geniş piyasa için yapılan istihsâl reklâmı gerekli kılmaktadır. Radyo ile de desteklenen reklâmlara dayanan temizleme tozları ve tuvalet sabunlarını, bir cins margarini, makama çeşitlerini köy bakkallarında bile bulmak mümkündür. Güneyin turfanda sebzeleri, üzümü ve narenciye mahsülleri, Doğu'nun ve Batı'nın değişik yiyecekleri ve mamulleri, Türkiyenin her tarafına kolaylıkla ve sür'atle gönderilmektedir.

3. Karayollardaki gelişme basın sanayii için de geniş ufuklar açmaktadır. "Hürriyet" gazetesinin önyak olduğu dağıtma servisi bu ba-

kımdan dikkate değer. 1955 yılında Edirne'ye özel bir kamyonetle gazete gönderilmesi Trakyadaki satışı 2500 den 6500 e kadar yükseltmiştir. Saat 03 de İstanbul'dan hareketle, yol boyunca gazeteleri dağıtarak saat 7 de Edirne'ye varan kamyonet, bütün Trakyada "Hürriyet" in sabahın erken saatlerinde okunmasını mümkün kılıyordu.

1956 yılından bu yana İzmit üzerinden Bursa'ya gazete gönderilmesine devam edilmektedir. İzmit satışı 9 bin, Adapazan satışı 4 bin, Bursa satışı 11 bindir. (1958 sonu durumu).

1957 den bu yana Bilecik üzerinden Eskişehir'e de gazete gönderilmektedir. Daha önce 3 bin olan Eskişehir'deki gazete satışı bu servisin çalışması ile 9.500 e kadar yükselmiştir.

Yeni kamyonetlerin hizmete konulabilmesi halinde Türkiyede okunan gazete sayısı artacak, bu artışın içtimai bir takım neticeleri de olacaktır.

4. Ulaştırmadaki gelişme, bölgeler ve sektörler arasında yaklaşma meydana getirerek mecmû arz ve mecmû talebin artmasına ve denkleşmesine, iktisadi faaliyetlerin birbirini tamamlayan, iktisadi bütün içinde kaynaşan unsurlar halini almasına da yardım etmektedir. Böylece, "içtimai" ve "iktisadi" deki mahallilik, yerini memleket ölçüsüne bırakmaktadır.

III

İçtimai değişmelerle yol arasındaki münasebet araştırmalara konu olunca, çeşitli bakımlardan farklı yurt köşelerini ele almak bize daha yerinde göründü. Bu sebeple, Adapazan şehrinin gelişmesinin çevre köylerindeki etkileri, Silifke dolaylarındaki yol güçlüklerinin iktisadi ve içtimai hayattaki görünüşleri, Tarsus'un bir yaylası olan Namrun'a yolculuktaki son 30 yıllık duruma bağlanabilecek içtimai değişmeler üzerinde durduk.

1. Adapazan ve çevresindeki değişmeler:

Adapazan tabii surette gelişme gösteren yurt köşlerinden biridir. 1563 tarihli bir belgede kendisinden "köy" diye söz edilen bugünkü Adapazan, 1742 yılında "bucak", 1837 yılında "ilçe", 1954 de de "il" olmuştur. Şehrin büyümesinde dikkate değer taraf, bölgenin büyük bir nüfus artışına sahne olmasıdır. Adapazarı'nda nüfusun artışı yurt dışı ve yurt içi göçlerle de ilgilidir. "Manav" denilen yerli Türklere mültecileri, gayn mübadilleri, mübadilleri, göçmenleri, bunlara eklenen yurt içinden gelenleri de katmalıdır.

Adapazan'ını Arifiye istasyonuna bağlayan 8.7 km. lik demiryolunun 1901 yılında işletmeye açılması, İstanbul'u Ankara'ya bağlayan yollardan birinin Adapazarı - Hendek doğrultusunu takip etmesi, tarihi Adapazan'ndan daha eski olan Akyazı'nın aleyhine olarak bu kasabaların sür'atle gelişmesine sebep olmuştur. Demiryolu ile birlikte bölgeye patates ziraati girmiş, 1934 den beri de pancar ekilmeğe başlanmıştır. Adapazan'ndaki sanayileşme hareketi işçi, teknisyen, memur ve göçmen olarak nüfus artışlarını kamçılayan bir etki yapmıştır. Sanayi alanındaki gelişmeye uygun olarak şehrin kültür hayatında da büyük bir gelişme olmuştur. Merkezdeki ilkokul sayısı artmış, ayrıca Lise, Ticaret Lisesi, Erkek ve Kız Sanat Enstitüleri, Akşam Kız Sanat Okulu açılmıştır. 1957 yılında Adapazan'nda 6 günlük gazete yayınlanmakta idi.

Tesbit ettiğimize göre Adapazan'nda ve çevrede türkçe ile birlikte 16 dil konuşulmaktadır. İlköğretim çalışmalarının ve şehirle teması sıklaştıran kolaylaştıran taşıtların yeni nesillerde dil birliğine doğru gidişi çabuklaştırması beklenir. Kendi içine kapalı gruplarda ve okulu olmayan köylerde küçük çocukların iyi türkçe bilmedikleri görülmüştür.

Adapazan, demir ve karayolları ile İstanbul'a, Orta, Güney ve Batı Anadolu'ya bağlıdır. Ayrıca karayolları ile Karadeniz kıyılarını da münasebet halindedir. Arifiye istasyonundan İstanbul - Ankara, İstanbul - Afyon istikametinde gidip gelen trenlerle, Adapazan ile İstanbul arasında işleyen trenler geçer. Ayrıca Arifiye ile Adapazan arasında da tren seferleri vardır. İstanbul - Bolu - Ankara karayolu üzerinde bulunan Adapazan, bu şehirlere ve çevreye otobüs seferleriyle de bağlıdır. Şehirde ve çevre köylerinde çok sayıda bisiklet vardır. Yollarla birbirine ve Adapazan'na bağlı köylerin bir çoğuna yazın otobüsler işler.

Çevredeki değişimler

Adapazan'ın Nev'îye, Adliye, İlyaslar, İrfan-ı evvel ve Potuklar köylerindeki incelemelerimize ve Arifiye İlköğretmen Okulu öğrencileri arasında yaptığımız yazılı bir soruşturmaya göre köylü yaşayışındaki değişimler üzerinde durmak istiyoruz.

Bölgenin köylerini gezen bir kimsenin dikkatini çeken ilk nokta, kendi aralarında bazı farklar bulunmakla birlikte, bu köylerin Anadolu'daki çoğu köylere kıyasla daha ileri bir hayatı temsil etmekte olmasıdır. Tabiat şartları kadar kültür unsurlarının da bu neticede yeri olduğunu sanıyoruz.

Nev'iyе muhtarlığının Kalaycı köyündeki evlerde göze çarpan içte ve dışta badana, çiçek saksıları ve pencerelerde perde, mutfakta biskü-it ve Vita kutuları, masa muşambası, porselen tabaklar, çatal kaşık, sabun, soğan hevenkleri.. hemen bütün köylerde karşılaşılan bir tablodur. 1954 yılındaki durumunu köyde staj yapan öğretmen adayı S. Ertuğrul'un raporundan öğrendiğim Adliye köyünde o tarihte 1 değirmen, 4 dükkân, 4 kahve, 2 hızar bulunduğu anlaşılıyor. İctimai değişmelere açık olan köyde %60 ın üstünde okur yazar vardır, köyün okulundaki kız ve erkek öğrenci sayısı da birbirine eşittir. Köyde 15 den fazla radyo bulunmaktadır ve hergün 4-5 gazete gelmektedir. 1956 yılının sonunda aynı köyde postahane açılmış, dükkân sayısı 5 e, değirmen sayısı 6 ya çıkmış, kahvelerden biri kapanmış, 1 fmn işlemeğe başlamıştı. Çevrenin yerli köylerinden biri olan İlyaslar'da 2-3 katlı evlerle karşılaşmak köylerin hayat seviyesi hakkında bir fikir verebilir.

Arifiye İlköğretmen Okulunun çoğu çevre köylerinden gelen öğrencileri arasında yaptığımız ankette (Ekim 1956) iki ayrı kümeden, köylerinde aile içinde ve dışında fertler arası münasebetler meselesi ile son yıllarda köy hayatında iktisadî ve teknik bakımdan gördükleri değişmelerin neler olduğunu yazmaları istenmişti. 1956 dan geriye doğru on yıla kadar uzanan gözlemlere ve yaşanmış tecrübelerle dayanan bu soruşturmanın ana çizgilerini şöyle özetlemek mümkündür.

Aile içinde çocuklarla ana - baba, küçük ve büyük kardeşler arasındaki münasebetlerde dikkati çeken değişmeler şunlardır: Önceleri annelerinin aracılığı ile meselelerini babalarına duyuran çocuklar, şimdi doğrudan doğruya babaları ile konuşmakta, gerekirse fikirlerini savunmaktadırlar. Evlenen çocukların yeni bir ev açma temayülü, iktisadî ve psikolojik sebeplerle, kuvvetlenmektedir. Aile içindeki yeri medenî kanunla kuvvetlenen kadın, genel olarak itibar kazanmakta, hürriyet sahası genişlemektedir. Evli kadın ve erkekler, görüp duyduklarından ayrılarak, birbirlerinin adını söyler olmuşlardır. Çocukların anne ve babalarına karşı saygılandnda, eski ölçülerle, bir azalma olduğu öne sürülüyor.

Kardeşler arasındaki yaşa dayanan mutlak hiyerarşi, yerini tahsile dayanan elâstikî bir sıralanmaya bırakıyor. "Artık herkes büyüğün de, küçüğün de aynı haklara sahip olduğunu kavramaktadır".

Genç nesillerin yaşlılara karşı saygısında da hissedilir bir azalma vardır. Daha çok okuyan ve gezen yeni nesillerin yaşlıları artık mutlak bir otorite saymadıkları, köylerdeki muhtar seçimlerinin bir nevi genç/yaşlı mücadelesi halini aldığı belirtiliyor.

Gençler arasındaki arkadaşlık anlayışı da bir değişme içindedir. Esas itibariyle ziraatteki çeşitlenme, çok zaman istiyen patates ve pancar gibi bitkilerin ekilmesi ya da ekili alanların genişlik kazanması gençlerin sık sık bir araya gelmesini engellemektedir. Eskiden bütün dünyaları köyden ibaret olan gençlerin şimdi kasaba ve şehirdeki eğlence yerlerine gidip gelmeleri, menfaat duygusunun arkadaşlık duygusu ile çatışma halinde bulunduğu öne sürülüyor. Dinî terbiyede, söz dinleme ve saygıda, misafir ağırlama ve başkalarına yardım geleneğinde bir zayıflamadan söz edilmektedir. Gençler yaşlılara kıyasla dine lâkayttırlar. Geri zihniyetli buldukları din adamlarından da şikâyet etmektedirler.

Sözünü ettiğimiz değişmeler şu sebeplere bağlanmaktadır. Zirai ürünler ve yol imkânları, satın alma gücü şehirle teması arttırmıştır. Köye gelip gidenler de çoğalmaktadır. Şehirlileri, memur ailelerini taklit arzusu, kısaca "asrileşme" bu temaslarla kuvvetlenmektedir. İlköğretimin yaygınlık kazanması, radyo yayınları, sinema, gazete ve kitaplar da bu değişimde pay almaktadırlar. İlköğretim çocuklara güven vermekte, geçim zorluğu başka sahalarda çalışmaya yol açmaktadır. Traktörü olmayanlar dışında çiftçiliğe heves edenler azdır. Şehirle teması giyimde, konuşmada, muâşeret usullerinde değişiklik yapmakta, gençlerde aile bağlarını zayıflatmaktadır. Köylerde spor klüpleri görülüyor. Kadınlar da köy dışında, fabrikalarda ya da gündelikçi, aylıkçı işlerinde çalışmaktadırlar.

Tahsil, şehirle temas ve asrileşme arzusu kadına itiban arttırırken, eğlence yerlerine rağbet, filimlerin ve şehirlerin kötü etkileri de ortaklaşa bir şikâyet konusu olmaktadır. Bu arada, içki ve kumandan da köye girdiği anlaşılıyor.

İktisadi ve teknik bakımdan çevre köylerinin hayatında meydana gelen değişimleri de şöyle özetleyebiliriz. Traktör ve ona bağlı olarak ziraat âletlerinin köylere girdiği görülmektedir. Bazı köylerde orman kaçakçılığı yerine ziraate rağbet edilmekte, "açmacılık" denilen ormanların tarlaya çevrilmesi artmaktadır. Bazı orman köylerinde ise, çok gelir sağlamak isteği orman tahriplerini çoğaltmıştır. Ziraatteki çeşitlenme daha da çoğalmış, son yıllarda pancar ve pirinç ziraati de bölgeye girmiştir. Her türlü topraktan en iyi şekilde faydalanma yolları aranmakta, toprak üstü ve toprak altı servetleri değerlendirilmektedir. Sun'î gübre kullanılması yaygınlaşmıştır. Teknik ziraat usulleri, bağcılık, meyvecilik ve ipek böcekçiliği sahalanında gelişmelere sebep olmuştur. Yollar mahsüllerini pazarlara taşınmasını kolaylaştırmakta, şehir ve kasabalarla teması ço-

ğaltmaktadır. Bir maden suyu işletmeye açılmış, kaplıca tesisleri yapılmış, köylerden birine elektrik gelmiştir. Et istihlâkinde artış görülmektedir.

Makinelî ziraat çalışma süresini kısaltırken yancılarn köylerden göçmesi neticesini de doğurmaktadır. Şehre yerleşmek için gidenlerin yanında, bir müddet çalışmak için gidenler de vardır. Ayrıca, gelişmeğe elverişli bazı köylere dışardan gelip yerleşenler de görülmektedir.

Çarık ve kaba kumaş, yerini ayakkabı çeşitlerine ve fabrika dokuması kumaşlara bırakmıştır. Köylerde terzilik, ayakkabıcılık, dülgelik, sıvacılık gibi çalışma şekillerine rastlanmaktadır. Bir köyde de fınn ve lokanta açılmıştır.

Yeni yapılar, gerek kullanılan malzeme, gerek biçim bakımından köyün eski yapılarından açık bir şekilde ayrılmaktadır. Köylerdeki radyo sayısı artmış, köylü gazetelerinin yanı sıra günlük gazeteler de görülmeye başlamıştır. Elektriğe kavuşan köyde bir de sinema açılmıştır. Evlerin dışı ile birlikte içinde de değişmeler göze çarpmaktadır. Karyola, yere serilen yatağın yerini almakta, evlere halı ve koltuk girmektedir. Masada yemek yiyenler, porselen tabak, madeni kaşık ve çatal kullananlar vardır. Fakat çoğu kere bunlar misafirler gelince ortaya çıkarılmaktadır. Köylerde lüks lâmbası ve gaz ocağı kullananlar çoğalmakta, bazı evlerde ütüye rastlanmakta, yeni yeni ihtiyaçların ortaya çıktığı görülmektedir.

Sözü edilen değişmeler bazı işaret ve temayülleri ortaya koymaktadır. Köylerin dış dünyaya açılmakta olduğu, şehrin etkilerinin köylü yaşamışında kendini gösterdiği, tezatların hafiflemeğe yöneldiği kabul edilebilir. Dikkati çeken taraf, taklitle köye gelen kötü etkilerin okul içi ve okul dışı eğitim ile önlenmesi lüzumudur.

Netice itibarıyla, coğrafi, tabii ve içtimai şartları, eskiden beri kara ve demir yollar üzerinde bulunması ile Adapazan, büyük gelişme gösteren şehirlerimizden biri olmuştur. Bu gelişmenin özelliği, adım adım ve kendi içinden gelen kuvvetlerle gerçekleşmektedir. Büyük yoğunluk kazanan Adapazan ile köyleri arasındaki temas, çeşitli kültürlerin birbirleriyle karşılaştığı bu bölgede, iktisadi gelişmeyi tamamlayacak eğitim ve öğretim çalışmaları ile yeni bir terkibe varmayı mümkün kılacak görünüyor.

2. Silifke dolaylarındaki yol güçlükleri

İçel vilâyetinde yola bağlı meseleler "yol eksikliği" bakımından ele alınca Mersin şehrinin batısında bir yandan kıyı boyunca Anamur'a,

öte yandan gittikçe yükselen ve arızalanan yeryüzüne uyarak Gülnar ve Mut'a kadar uzanmak gerekecektir. Ulaştırma için tabii bir kolaylık sağlayan ovadaki duruma karşılık, Toros'lara doğru yükseldikçe artan arızalar ulaştırmayı güçleştirmekte, ziraate elverişli toprakların daralması ise nüfusu azaltıcı bir etki yapmaktadır.

Bizim ilgimizi Mersin'in batısındaki yol durumu ve ona bağlanabilecek meselelerle, çevre köylerinin yola bağlı olarak yer değiştirmeleri ve sebzeçiliğe, meyveciliğe yönelmeleri çektir.

a. Yol bakımından Mersin çevresindeki köylerde göze çarpanlar

Burada, Mersin'den kuzeye ve batıya doğru yaptığımız yolculuklarda karşılaştığımız yer değiştiren köylerle yol üstü haline gelen köylerdeki değişmeye işaret etmek istiyoruz. Çevre köylerinden bir kısmının, kendi istekleri ile yer değiştirerek, yol boyuna indikleri görülmektedir. Gözne yolu ile Aslanköy yolunu birleştiren çizgi üzerinde bulunan Soğucak, yolun yanı sıra suyun da etkisi altında yer değiştiren bir köy olarak karşımıza çıkmaktadır. Önceleri Belenkeşlik adını taşıyan ve yola göre bir hayli gerilerde bulunan köy, on beş yıl önceye kadar yazlan Soğucak'a gelip gitmiştir. Mevsimler arasındaki bu yer değiştirme, köyün devamlı olarak Soğucak'ta yerleşmesi neticesini vermiştir. Gözne'nin kuzey doğusundaki Ayvagediği ile 6-7 km. kadar uzaktaki Çapar arasında yaz/kış yer değiştirdiğini gördüğümüz köyün de birgün Ayvagediği'nde yerleşmesi mümkün görünüyor. Mersin'in batısındaki Tece, Davultepe, Elvanlı, Çarkçılı köyleri de Mersin - Silifke yolboyuna inmişlerdir.

Gerek yolboyuna inen, gerekse yol üstü durumuna gelen köylerde ziraat çalışmalarının mevyacılık ve sebzeçiliğe doğru kaydığı görülmektedir. Taşıma kolaylığına yakından bağlı olan bu gelişmeyi Aslanköy yolu üzerindeki Yeniköy'ün bir mahallesi olan Sanbuladan'da, Mersin-Gözne yolunda Dalakderesi başta olmak üzere Aşağı Gözne'de görmek mümkündür.

b. Silifke dolaylarındaki yol güçlüklerinin çeşitli görünüşleri

Taşeli diye anılan İçel'in batı kesimi Taşucu iskelesinin Avrupa ve yakın Akdeniz ülkeleri ile ticari münasebetlerde bulunduğu XX. yüzyılın başlarına kadar bölgede iktisadi faaliyetleri geliştiren bir merkez rolü oynamıştır. Deve kervanları ile Orta Anadolu'nun da Taşucu'na bağlanması bölgeyi bir dereceye kadar kapalı olmaktan kurtarmakta idi. Pozantı demiryolunun işletmeye açılması, Çukurova'nın Birinci Dünya Savaşı sonunda Fransızlar tarafından işgali, daha sonra da Mersin'in

bir ticaret ve liman şehri olarak gösterdiği hızlı gelişme yalnız Taşucu'nun değil, iktisadi gelişmesini bu iskeleye bağlayan çevrenin de iktisadi önemini azaltmıştır. 1925 - 1933 yılları arasında geçici olarak vilâyet merkezliği yapan Silifke, karayolu ile kolayca Mersin'e bağlanabildiği için, öteki kasabalara kıyasla nisbi bir üstünlük gösterebilmiştir. 1923 yılında araba ile bir gün süren Silifke - Mersin yolu, 1943 yılında "otomobil ile rahatça 3.5 - 4 saatte" aşılyordu. 1957 yılında bu yolda seyahat süresi 1 saat 15 dakikaya inmiştir.

Bölgenin son yıllara gelinceye kadar en büyük sıkıntısı kendisini Orta ve Batı Anadolu'ya bağlayacak karayollarından yoksun olması idi. İnşası devam etmekte olan kıyı yolunun Taşeli'yi Anamur üzerinden Antalya ve dolayısıyla İzmir'e bağlaması beklenmektedir. 1959 yılında taşıtlara açılan Mut - Karaman yolu ise Orta Anadolu ile kolayca teması sağlayarak Mersin - Ankara yolunu da bir hayli kısaltacaktır.

Bu çevredeki yol yokluğu ile yol güçlükleri içtimai ve iktisadi alanda göze çarpan kapalılıkla ikiz görünüyor. Söz konusu ettiğimiz Anamur, Gülnar, Mut gibi nisbeten yolların dışında kalmış kasabalardaki 1938/1958 yıllarına ait kıyaslamalar bu topraklarda son yirmi yılın ne kadar yavaş yürüdüğünü göstermektedir.

Esas itibariyle büyükçe bir köy hayatının ve pek de ileri sayılabilecek ziraat çalışmalarının hâkim olduğunu gördüğümüz Taşeli kasabalarında yabancı zeytin ve harnup ağaçlarının aşılama, toprağı sulamak, eski el sanatlarını canlandırmak, turizm sanayini kurmak suretiyle daha fazla nüfusa iş sahalan açmak mümkündür. Taşıma güçlükleri yenildikçe bir nüfus yoğunluğunun ve hareketinin belirmesi, satış için istih-sâlin genişlik kazanması, "kapalılık" tan ileri gelen dar ölçülerin ve kıyasıya parti çekişmelerinin ortadan kalkması gerçekleşebilir.

3. Namrun yolculuğunda son otuz yıllık gelişmeğe bağlanabilecek içtimai değişmeler

Yola bağlı tatbiki çalışmalara son bir örnek olarak Güney Anadolu'da yaptığımız küçük bir monografiyi özetlemek istiyoruz. Monografimiz, yaz mevsiminde yaylacılığın gelenek halinde olduğu bu bölgede, Tarsus'tan Namrun yaylasına gitme işinde son otuz yıla bağlı gelişmeyi bu gelişmeye bağlanabilecek içtimai değişmeleri kavramaktadır.

Söz konusu ettiğimiz Namrun, Tarsus'un 73 km. kuzey batısında, deniz seviyesinden 1200 - 1800 metre yükseklikte bir yayladır. Namrun kalesinin dibinde bulunan Kaleköyü yaylanın çekirdeği sayılabilir. Bu

çekirdeğin çevresindeki çeşitli semtler "Namrun" adı altında toplanan, bağlar içindeki yaz evlerini kuşatır. Yazları büyük bir nüfusu barındıran yayla evleri kışın bomboştur, bazıları da köylü "bekçi" lere bırakılmıştır. Çukurova ile Torosların yamaçları arasındaki iklim farkı, yazın "çok sıcak" olan Tarsus'taki halkı "serin" olan dağ yamaçlarına çekmektedir. 1945 yılında şehir halkının 1/3 ünün sayfiye hayatı sürmek için çıktığı Namrun yaylası, iklim âmillerinin neticesi olan bir nüfus hareketine sahne olmaktadır.

Otuz yıl öncesine kadar Tarsus'tan Namrun'a hayvanla gidilirdi. Ağırıklar hareketten bir gün önce deve ile gönderilir, ertesi gün de, çok defa bir kaç aile bilikte, hayvan ya da katırla öğle üzeri Tarsus'tan yola çıkardı. Takip edilen yolboyu, daha sonra motörlü taşıtların da geçeceği Ulaş, Keşbükü, Manaz, Sankavak, Atdağı doğrultusu idi. Geceleyin Şamlar, Manaz, Sankavak, ya da Karin'de kalınır, sabahın erken saatlerinde yeniden yola çıkılarak kuşluk vakti Namrun'a varılırdı. O yıllarda söylenen "Akşama kalma - Ulaş'a varma" tekerlemesi, bir köy topluluğunun gün battıktan sonraki davranışını belirtmesi bakımından dikkate değer.

Bu yolculuk için kadın ve çocuklar özel bir şekilde giyinirlerdi. Çocuklara güneşten korunmak için beyaz başlık giydirilir, kadınlar ise beyaz çarşaf, siyah peçe ve şemsiye, "Halep işi" denilen kırmızı yemeni (bir çeşit ayakkabı) ile hayvanlara binerlerdi. Zengin kadınlar ipekli-sırmalı maşlahları ile eğri atlarda bu yolculuğu yaparlardı. Şehirlerdeki işlerinin başından devamlı olarak aynlamayan erkekler, ayda bir ya da iki defa atla, eve yaklaştıklarını tabanca sesleriyle duyurarak geceleri yaylaya gelirlerdi. O yıllarda yaylaya gelenlerin çoğunluğunu mülk sahipleri teşkil ederdi. Yayılda otel ve lokanta yoktu.

Eskiden yaylada geçirilen zaman 5-6 ayı buluyordu. Yaylaya çıkılırken bu sırada ihtiyaç duyulacak bütün yiyecekler (şeker, sabun, pirinç.. gibi) ve zaruri maddeler birlikte götürülüyor, çarşıdan yalnız et, tereyağı, peynir gibi gıdalarla taze yiyecekler satın alınıyordu. Sebze ve meyvalar, çoğu kere şehirde kalan erkekler tarafından "yük" halinde yollanıyordu.

İkinci merhalede Sankavak'a kadar kamyonla gelindi, yolun geri kalanı hayvanlarla aşıldı. Bu durum 3-5 yıl sürdü. Son merhalede ise yolun bütünü motörlü taşıtlarla aşıldı. Önceleri muntazam otobüs seferleri yoktu. Taşıtlar "complet" tutuluyordu. Yük ve insan taşımayı bir arada yapan kamyonların yanında son 15 yılda yolcu otobüsleri yer al-

mağa başladı. Yakın yıllarda da “dolmuş” ortaya çıktı. Başlangıçta halk kamyonla gidiyor, daha lüks sayılan otobüslere hali vakti yerinde olanlar biniyorlardı. Yerleri numaralı olmayan otobüslere itibara göre oturuluyordu.

İkinci Dünya Savaşı sonunda Tarsus - Pozantı asfaltından faydalanılarak Keşbükü yerine Bayramlı, Karageçit, Darpınan, Atdağı yol boyunu takip eden “yeni yol” taşıtlara açıldı. Bu yol asfalttan ayrılan 37 km. lik bir toprak yolla Namrun'u Tarsus'a bağlamaktadır. Eski yola göre bir kaç km. daha uzunsu da yolun yansında asfalttan faydalanma büyük bir tercih sebebi olmaktadır. Şimdi gidiş ve dönüş saatleri muntazam, numaralı yerleri önceden satışa çıkan otobüsler, 76 km. lik yolu ortalama 2-2,5 saatte almaktadırlar. Yük ve yolcu taşıyan taşıtlar ayrılmıştır.

Otuz yıllık sürede meydana gelen belli başlı içtimai değişmeler şunlardır:

1. Tarihe karışan hayvanla taşıma (kiracılık) ile birlikte yol boyu hanları, yolun doğrultusu değişmiş, Ulaş'ın altındaki “Aynkhdere” de eşkiya tehlikesi inanılması güç bir olay halini almıştır. Bir gün süren yolculuk, yolboyundaki kahvelerden birindeki dinlenme ile, şimdi 2.5 saate inmiştir.

2. Taşıtların kolaylığı bir kaç günlüğüne yaylaya misafirlige ve dinlenmeğe gelmeğe yol açmıştır. Yeni ihtiyaçlar, sayısı gün geçtikçe artan otel, lokanta, kebabçı, tatlıcı, kahve ve sinema gibi yerlere, büyük bir çarşıya vücut vermiş, ayrıca semtlerde de kahvelerin yanı sıra dükkânlar, otel ve lokantalar açılmağa başlamıştır. Kumar yaygınlık kazanmaktadır.

3. Yaylaya yeni gelenlere daha önce gelmiş olan komşuların yemek gönderirdi. Şimdi bu âdet unutulmuştur. Yükü gelenlerin komşularına sebze ve meyva dağıtması da sona ermiştir. Şimdi, sadece mülk sahipleri yaylaya gelince eski komşularına yiyecek sebzeler göndermektedirler. Cuma günü sağılan süt kasabada ve yaylada komşulara parasız dağıtılırken şimdi bu âdet de tamamen ortadan kalkmıştır.

4. Altı ay kadar devam eden yaylacılık şimdi ortalama üç ay sürmekte, bir ay kadar kalıp dönenler de görülmektedir. Eskiden yalnız Tarsusluların geldiği Namruna şimdi “köylüler”, “Adanalılar” da çıkar olmuşlardır. Burada söz konusu edilen köylüler kasabaya henüz yerleşenlerdir. Bazı Adanalıların “Bürücek” yaylası yerine Namrunu tercih etmelerinde asfalttan ayrılan yeni yol da rol oynamakta, ayrıca zira-

atten sağlanan büyük kazançların Adanalılar yaylada mülk sahibi olmağa teşvik ettiği görülmektedir.

5. Yol imkânları idari merkezde de değişiklik yapmıştır. Bucak merkezi önceleri "eski yol" üzerindeki Sarıkavak'ta idi. Sonraları, yazları Namrunda nüve etrafında gittikçe kalabalıklaşan devamlı nüfus, belediye teşkilatını doğurmuştur. Namruna kışın da seyrek, fakat muntazam otobüs seferleri yapılmakta, "çarşı" biraz daralmakla birlikte iktisadi faaliyet devam etmektedir. Bucak merkezi, karakol, belediye, orman bölge şefliği, PTT, hükümet doktorluğu ve belediye ebeliği idari bir zümreyi, yaylanın çekirdeği olan Kaleköyü'nün yanında devamlı olarak Namrunda tutmaktadır. Beş finndan ikisi, iki lokantadan biri kışın da açıktır.

6. Şehirde kalan iş adamları ve memurlar cumartesi öğleden sonraları yaylaya gelerek pazartesi sabahı Tarsusa dönmektedirler. Bu günlerde trafik büyük yoğunluk kazanmakta, ek seferler yapmak gerekmektedir. Böylece yayla hafta sonlarında bir hayli kalabalıklaşmaktadır.

7. Eskiden yayla dönüşüne kadar kadınların şehre indiği iştirilmiş şey değildi. Bugün alış veriş, ziyaret için günübürlüğüne şehre gidip dönenlere rastlanmaktadır. Şehirdeki erkekler yayladaki cenazelerine yetişemezken, bugün telefon ve otomobil uzakları yakın etmektedir.

8. Eski yolboyu üzerindeki hanlar ve kahveler kapanırken, yeni yolboyunun su başlarında dinlenme yerleri açılmıştır. Yoldan geçen taşıtlardan faydalanamayan eski yolboyu köylerinin şimdi kamyonları, otobüsleri vardır.

9. Yaylaya çıkmanın bir "lüks" değil "ihtiyaç" olarak anlaşılması ölçüsünde yayla büyümüş, yeni evler yapılmış, arsalann değeri artmıştır. Nüfusu yirmi bine varan bu yaz topluluğunun yiyecek talebini karşılamak için çevre köylerinin sebze ve meyva, süt ve yumurta gibi konulara önem vermesi gerekmiştir.

10. Şehirli/köylü münasebetleri köylülerin giyimlerinden ev düzenlerinde, dünya görüşlerinde değişmelere yol açmaktadır. Köy evlerinde de ocağın yerine maltız ve gazocağı geçmiş, gramofondan sonra radyo kullanılmaya başlanmıştır.

11. Geniş bir alanda kurulmuş olan ve Cumayakası, Çarşıyakası, Kaleönü, Kaleardı, Çayirekinliği gibi semtleri Namrun adı altında kuşatan yaylada semtler arasında da bir kaç yıldır dolmuşlar çalışmak-

tadır. Uzak gezmelerde gece yataşı bu sebeple çok azalmıştır. Çarşıdan evlere eşya taşınmasında bugün de kira hayvanları kullanılmaktadır.

12. Komşuluk münasebetleri eski dayanışma ruhunu yitirmiş görünüyor. Çevredeki kiracıların sık sık değişmesi, yaylacılığın kısa sürmesi, her evin kendine yeter oluşu ve yeni dinlenme anlayışının erkeği çarşı yerine evine bağlaması komşuluğun zayıflaması sebepleri arasında sayılabilir.

Bize kalırsa, bu monografi taslağı Türkiye'deki içtimai değişmeler konusunda bir "kesit" gibi ele alınabilir. Aynı sürede Türkiye'nin başka yerlerinde de benzer durumların meydana geldiği, gözlemlerden olduğu kadar parça halinde gerçeği aksettiren yayınlardan da anlaşılmaktadır.

*
**

NOT : Son 20 yıllık gelişmeye bağlanabilecek içtimai değişmeleri araştırdığımız "Namrun" İçişleri Bakanlığının aldığı yeni bir kararla "Çamliyayla" olarak adlandırılmıştır.

T.