

Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi

Dr. Talip Yücel

Ankara Üniversitesinde
Ülkeler Coğrafyası Doçenti

Bu yazımda, demiryollarımızın istasyon nüfusları üzerindeki etkisini, verilerin müsaadesi nisbetinde, araştırmaya çalışacağım. İstasyon sözü ile yalnız gar'ları değil; fakat onu çevreleyen veya onun yambaşında uzanan iskân alanını kastettiğimi takdir buyurursunuz. Demiryoluna kavuşan böyle bir yerleşme merkezinin, varsa kara yollarıyla birlikte, bunlardan mahrum civar köy ve kasabalar için nasıl bir ikmal ve ihraç kapısı, dolayısıyla cazibe merkezi olacağını izah etmeye lüzum yoktur. Ancak, komşu iskân merkezleri halkının iltihakı ile rahat ve muntazam bir ulaşımın başlangıç noktasını teşkil eden istasyonların nüfusları çok kere — çok kere diyorum, zira bazan bunun aksi de vardır — artmakla kalmamakta, aynı zamanda yeni gelenlere mevcutların kıfayet etmemesi karşısında, gar etrafında bir sürü meskenler, ticaret hayatının icabettirdiği silo, antrepo gibi tesisler inşa edilmekte, böylece iskân sahası kendiliğinden yerine göre az veya çok genişlemektedir. Bir yandan nüfusun çoğalması, öte yandan onun tabii bir neticesi olarak iskân alanının genişlemesi, bir yerleşme yeri için bu iki hadisenin yekdiğerine ne derece sıkı bağı ve yekdiğerinin ayrılmaz birer parçası olduğunu bilmiyor değilim. Bununla beraber, demiryolu ile birlikte yerleşme alanlarında vukua gelen yayılmaların tesbiti, önce uzun bir zamana, sonra çok tafsilâtlı etüdlere ihtiyaç göstereceği gibi bizim genel mahiyetteki bu yazımın sınırlarını da ziyadesiyle tecavüz edecektir. Şu da var ki, bugünkü gelişmelerini daha ziyade demiryoluna borçlu olan Yerköy, Turhal, Karabük gibi canlı örneklere rağmen, istasyonlardaki iskân alanı genişlemelerini ve süratli nüfus artışlarını, hemen daima, demiryollarına atfetmek doğru olamaz. Zira, yolun nüfus artışı, dolayısıyla kasaba ve şehirlerin büyümesinde hesaba katılması lâzım gelen âmillerden yalnızca biri olduğuna artık şüphe yoktur.

Demiryolu-nüfus münasebetleri, sadece bizde değil, batının ileri memleketlerinde de önemiyle mütenasip bir alâka görmemiştir. Benim hatırlıyabildiğim ve haberdar olabildiklerim arasında, demiryolunun Brenner Vadisi nüfusunda vücutte getirdiği istihaleleri gözden geçiren bir etüd ile; Fransa'nın en uzun hattı Paris-Nice Demiryolu istasyonlarındaki nüfus değişikliklerini ele alan Chatalein'in bir çalışması¹ bulunmaktadır. İtiraf edeyim ki, devamlı ve müşterek gayretlerimize rağmen beslenemiyen, beslenemediğinden dolayı da bir türlü gelişemiyen Enstitümüz kitaphında bunlardan ne birine, ne de diğeri rastlıya-

¹ Démographie du grand trone ferré du sud - Est. Et. Rhod. Lyon. 1947, p. 35.

bildim. Vakiâ, Beaujeu-Garnier'in genel mahiyetteki beşerî coğrafya eserinde² Chatelain'in çalışması hakkında son derece kısa izahat mevcuttur; fakat birkaç satırdan ibaret bu izahattan, müellifin metoduna, demiryolu ile nüfus münasebetlerinin mahiyetine, hâdisenin inkişaf ve tefsir tarzına nüfuz etmeye imkân yoktur. Bu sözlerimle zengin bir kitaplığın, ilmi çalışmaların temel şartlarından başlıcası olduğunu bir kere daha hatırlatmak; öte yandan yurdun ücra köşelerine doğru her gün biraz daha ilerliyen demiryollarımızın demografik sonuçlarıyla, batınkiler arasında niçin kıyaslamalara gidemediğimizi anlatmak istiyorum.

Bizde doğrudan doğruya demiryolu-nüfus problemini inceliyen neşriyat yok gibidir. Bayındırlık İşleri, Demiryolları dergilerinin kalın ciltlerini doldurup sayfalarını süsleyen yazılar, münhasıran demiryollarımızın tarihçesine, inşaat durumuna, tesislere, meslekî ve teknik bahislere aittir. Türk Coğrafya Dergisinde³ rastladıklarımızın da, muhtevası bakımından, birincilerden ayrı şeyler olduğu pek söylenemez. Yol şebekesinin kifayetsizliğini bütün şiddetiyle hissettığımız zamanlarda bile, büyük sermaye, büyük emek, büyük bir azimle vücade getirdiğimiz, yurdun âdeta damarları mesabesindeki demiryollarımızın ekonomi, ticaret ve nüfusumuz üzerindeki tesirlerine bu derece bigâne kalışımızı yahut bunları tefsirde gecikmiş olmamızı izah etmek herhalde zor olmasa gerektir. Zira, herhangi bir hat üzerinde ve belirli bir süre dahilinde demiryolu faaliyetinin kesafeti ile istasyon nüfuslarının seyirleri arasında rabitalar tesisi, bir takım hazırlıkların yapılmasıyla kabildir. Bahsettiğim hazırlıklar, her istasyondan hareket eden veya her birine inen yolcu sayısını, sevk mahalline göre ticarî eşyanın miktar ve cinsini, katar miktarını, garlardaki personel adedini istatistik yoluyla tayin ve tesbitten ibarettir. Halbuki Devlet Demiryolları İşletmesi tarafından negredilen istatistikler⁴, hatlara ve istasyonlara göre olacağı yerde, memleketin bütününe şamil, son derece umumî rakamlarla doludur. Belki bu tarz istatistikler, demiryolu işletmemizce kâfi görülmüş, ya da elde mevcut tafsilâtlı sonuçların neşri için fırsat zuhur etmiştir. Ne olursa olsun, söylediğimiz mahiyette demiryollarıyla ilgili; fakat aynı zamanda demiryolu idarecilerine bir çok hususlarda ışık tutacak olan mevsimlik ve yıllık istatistiklerin mutlaka ve bir an önce memleket münevverlerinin istifadesine arz edilmesi icabeder. Ancak bu bilgilerin demografik yönden de faydalı olabilmesi, İstatistik Umum Müdürlüğünün, idarî taksimattaki yerine bakmaksızın, istasyonlara ait nüfus miktarlarını, 1927 sayımından başlayarak, neşretmesine bağlıdır.

Sayıdığım hususlar henüz tahakkuk etmemiş olduğuna göre, çalışmamız belki de evvelce tertiplenmiş, lüzum hissedilmediği için sonra da değiştirilmemiş istatistikî bilgilerin, bize göre, kifayetsizliği yüzünden beklenen tafsilâttan mahrum, doğrusunu söylemek lâzım gelirse son derece umumî hattâ kaza ve vilâyet merkezi olan istasyonlardan gayrisini nazarı itibare alamadığı için ister istemez natamamdır.

² Beaujeu-Garnier (J). Geographie de la population: Tome 1, Paris, 1956.

³ Selen (H. S.): Türkiyenin yol sistemi (T. C. D. yıl 1, sayı III-IV, s. 352-371) ve Doğu Anadolu yolları ve manzaraları (T. C. D. sayı: XI-XII, s. 107-209).

⁴ Misal olarak bakınız: 1953-1957 malî senelerindeki işletme sonuçları (T. C. D. D. Y. İşletmesi istatistik yayınlarından sayı 63), İzmir, 1958.

Bu durum karşısında demiryolunun, istasyon nüfuslarının seyrindeki payını, genel mahiyette de olsa, nasıl ortaya koyabiliriz? Meselenin halli, bir bakıma pek de zor görünmüyor. Meselâ: Şu ya da bu hat üzerinde yer alan bütün istasyonların — tabii burada kaza ve vilâyet merkezleri mevzuubahistir — her sayıma ait nüfus toplamını, istasyon olmayan merkezleriyle mukayese etmek ve bu iki gruptan hangisinin, belirli bir süre içinde, daha süratli nüfus kazancı sağladığını meydana çıkarmak... hepsi bu kadar.

Burada ilk defa modern metodlar kullanılarak yapılan 1927 sayımı ile 1950 sayımı arasındaki zaman fasılasını nazarı itibare almaktayım. 1950 deki sayımın, sonuncusu olmadığını hatırlatmaya lüzum yoktur. Hepimiz biliyoruz ki, onu takip etmiş bir 1955 sayımı mevcut. Resmî makamların, ilim ve iş adamlarının acil bilgi ihtiyacını karşılamak gayesiyle, sayımın örnekleme usulüne göre hazırlanmış, ilk sonuçları da neşredilmiş bulunuyor. Bu neticeler, söylendiğine göre hakikate son derece yakın farzedilmek lâzım gelir; fakat muvakkat sonuçlarla gerçek arasında belirmesi muhtemel farkların yanlış hükümler vermemize vesile olması ihtimali bizi 1955 sayımlarından vazgeçirmiş ve bu keyfiyet 1950 - 1955 devresi sırasında işletmeye açılmış bazı hatların (Elâzığ - Muş gibi) hesaplarımız dışında kalmasını icabettirmiştir.

Ele aldığımız bu belirli devre zarfında, Kırıkkale, Turhal, Yerköy, Erdek v.s. nin 1927; Karabük, İskenderun, Hatay, Tadvan gibi diğer bazılarının 1935 sayımlarına türlü sebeplerle girememesinden, daha doğrusu bahis mevzuu sayımlara ait nüfuslarının hangi sebeplerle olursa olsun neşredilememiş bulunmasından doğan boşluklar hesaba katılmasa bile, istasyon olan veya olmayan iskân merkezlerinin nüfuslarını mukayeseye teşebbüs ettiğimiz anda ciddi güçlüklerle karşılaşmamız âdeta mukadderdir. Çünkü, 1927 den bu yana her yeni yapılan demiryolu ile bir kısım yerleşme yerleri kendi saflarından ayrılarak istasyonlar safına geçmekte, böylece mukayese mevzuu olan iki unsur: İstasyon ve kasaba genel nüfus toplamı mütemadiyen değişmektedir. Nitekim ilk nüfus sayımına tekaddüm eden zaman zarfında "Kasaba Hattı" adı verilen İzmirli, Manisa üzerinden Afyon'a; Manisayı Bandırmaya bağlayan; "Aydın Hattı" denilen ve İzmirli Aydından geçerek Eğridire birleştiren hatlarla, Edirne-İstanbul arasında "Sirkeci Hattı"; İstanbuldan başlayıp Konya üzerinden Fevzipaşaya dayanan; Eskişehirden ayrılan bir kolu Ankaraya ulaşan "Anadolu-Bağdat Hattı"; güneyde Nusaybin-Fevzipaşa; doğuda Rus demiryollarıyla birleşen Sarıkamış - Kars - Arpaçay hatları, 1927 de (27 Mart 1927) tamamlanan Ankara-Kayseri Demiryolları ve bu demiryollar üzerindeki istasyonlar mevcut iken; ikinci sayıma kadarki süre zarfında, bunlara Kayseri - Ulukışla (1933); Kayseri - Sivas (1930); Sivas - Samsun (15 Aralık 1932); Irmak - Çankırı (23 Nisan 1931); Kütahya - Balıkesir (21 Nisan 1932) hatları katılmış; 1935 - 1940 arasında da evvelce inşası tamamlanmış Eskipazar - Filyos hattına, Çankırı - Eskipazar (12 Kasım 1935); Filyos - Zonguldak (1 Ekim 1937); Fevzipaşa - Diyarbakır yolları işletmeye açılmış (20 Kasım 1935) ve bu hattın Hekimhana uzanan bir kol sonradan (16 Ağustos 1937) Çetinkayaya kadar devam ettirilmiş; Afyon - Karakuyu; Bozanönü - İsparta; Baladız - Burdur (23 Mart 1936); Sivas - Erzurum (1939) ana şebekeye eklenmiş; 1940 sayımı idrak edildikten sonra Zonguldak - Kozlu (2 Mayıs 1943); Diyarbakır - Kurtalan (1944) demiryolları tamamlanmıştır. Bu büyük gayretler sayesinde sadece kaza ve vilâyet merkezlerinin teşkil

ettiği, 1927 de 75 ten ibaret istasyon sayısı, 1935 te 98 e, 1940 da 121 e varmış, fakat temenniye şayan olan bu hız II. Dünya Savaşının yarattığı imkânsızlıklar yüzünden idame ettirilemiyerek, demiryolu inşaat faaliyeti duraklama safhasına girmiş ve 1950 de istasyon sayısı ancak 126 ya yükselbilmiştir. Buna karşılık diğer safi teşkil eden kaza ve vilâyet merkezi miktarları, yeni ihdas edilenler dolayısıyla, istasyon sayılarının artışı nisbetinde olmamakla beraber 407 den sırasıyla 390, 363 ve 361 e inmiş ve bu sayı 1950 de de değişmemiştir.

Yekdiğerine eşit olmayan, bilâkis mütemadiyen tahavvül eden iki ayrı kategorinin iskân merkezi sayısına rağmen I numaralı sütunda sayım esnasındaki yerleşme merkezi miktarını, II numaralı sütunda o sayıma ait nüfusu bilinmeyen yerler sayısını, III numaralı sütunda da mevcutların mutlak nüfus tutarını gösteren, istasyon (cetvel I) ve diğer kasabalar (cetvel II) için vücade getirdiğimiz cetvellere bakarak, 1950 sayımı sonunda, istasyon olan veya olmayan yerleşme yerlerinden hangisinin nüfusca daha ziyade beslendiği hususunda bazı hükümlere varmak şüphesiz mümkündür. Meselâ 125 aded istasyonun (1950 yılında) kabaca 3,5 milyon nüfusuna karşılık, 361 kasabanın 2 milyondan daha az bir nüfusu barındırması dikkati çeken ve istasyonlar lehine tefsiri icabeden bir husustur. Acaba bu takdirde, mezkûr durumun demiryollarının tercihan büyük iskân merkezlerinden geçirilmesiyle ilgili aldatıcı bir hâl olduğu itirazıyla karşılaşmıyacak mıyız? Bu kabil tereddütleri bertaraf etmenin en sağlam yolu,

İSTASYONLAR														
1927			1935			1940			1945			1950		
I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
75	5	1.747.546	98	4	2.199.258	121	—	2.767.762	126	—	3.033.790	125*	—	3.519.980
CETVEL I														
KASABALAR														
1927			1935			1940			1945			1950		
I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
407	96	1.529.891	390	22	1.675.379	363	—	1.693.904	361	—	1.710.426	61	—	1.821.696
CETVEL II														

istasyon olanla-olmayan iskân merkezlerinin sayılarında eşitlik tesis etmektir. Bunu sağlamak için, cetvel I ve II nin tetkikinden de anlaşılacağı gibi, iki grup iskân yeri sayılarının yekdiğerine eşit veya eşite yakın olduğu 1940, 1945, 1950 sayımlarının neticelerini daha evvelkilerden ayırmak, 1927 ve 1935 için de 1927 deki yerleşme yeri sayılarını esas almak icabeder. Burada açıklanması gereken bir diğer husus, 1927 yılı için kasabalara ait 407 rakkamının 1935 e ait 390 dan daha büyük görünmesinin zahiri olduğu keyfiyettir. Zira 1927 de 407 kaza ve vilâyet merkezi bulunmasına rağmen, 96 yerin nüfusu kaydedilmediğinden gerçekte bu sayı 311 den ibarettir. Ancak böyle bir ameliyeye teşebbüs edilince

* İstasyon sayısı, Kozlunun 1950 nüfusu bulunamadığından, 125'e inmiştir.

Kayseri-Sivas, Sivas-Samsun, Ulukışla-Kayseri, Irmak-Çankırı, Kütahya-Balıkesir hatları üzerindeki 23 istasyonun 1927-1935 mukayeselerinden feragat etmek, 1935-1940 için bütün istasyonların kıyaslamasından vazgeçmek, kaçınılması mümkün olmayan bir durum yaratmaktadır.

Zikrettiğim esasları gözönünde bulundurarak hazırladığım III ve IV numaralı cetveller, bize 1927-1935 devresinde istasyon nüfuslarının %150 sine mukabil istasyon olmayan kasabaların %198 nisbetinde bir nüfus artışı kaydettiğini ortaya koymaktadır. İlk safhada, istasyonlardaki nüfus çoğalma hızının kasabalara nisbetle düşük oluşunu neye yormalı?

İSTASYONLAR

1927	% artış	1935	1940	% artış	1945	% artış	1950	1940 - 50 artış oranı %
1.747.546	150	2.010.138	2.767.762	96	3.033.790	—	3.519.980	271

CETVEL III

1927	% artış	1935	1940	% artış	1945	% artış	1950	1940 - 50 artış oranı %
1.529.891	198	1.833.044	1.693.904	9	1.710.426	65	1.821.696	75

CETVEL IV

İhtimal ki bunun çok çeşitli, kökleri derinlere inen sebepleri vardır. İmparatorluktan devir alınan ve daha bir müddet yabancı şirketlerin elinde bulunan şebekenin, memleketin iktisadi realitelerine cevap vermekten uzak oluşu; kurtuluş savaşından henüz çıkmış, yaralarını yeni sarmaya başlamış, iktisadi cihazlanmasını yeni tanzime koyulmuş bir ülkede münakâle ve mübadelelerin sönüklüğü; asırlardır devam edegelen kapalı ekonomi, kendi kendine yetme ekonomisinin o sıralarda iktisadiyatımızın başlıca vasfını teşkil etmesi hatıra gelenler arasındadır; fakat kasabalar nüfus artış oranının faikiyeti uzun sürmemiş 1940-1945 devresinde yerini istasyonlara terketmiştir. 1940-1945 devresinin bu yönden bariz vasfı, istasyonların (%96) ve hele kasabalar nüfus fazlaşmasının (%9) âdeta endişe edilecek mertebelere düşmesidir. Sadece istasyonlarla diğer iskân merkezleri nüfus artışında değil; bütün memlekette tesirini hissettiren ve en asgarî nüfus çoğalma safhasına tekabül eden 1940-1945 devresi zarfında vukubulan olayları hatırlamak, meselenin aydınlanması için kâfidir sanırım. Hepimizin bildiği bu mühim olay, memleketimizin ne yazık ki tesirlerinden uzak kalmadığı II. Dünya Savaşıdır. 1939 yılında başlayıp 1945 te sona eren bu misli görülmemiş harb devamınca, Türkiye çok tehlikeli anlar yaşamış; hürriyetini ve toprak bütünlüğünü korumak için büyük bir insan kütesini silâh altına çağırılmış; böylece müstahsil zümre müstehlik duruma düşmüş; zirai istihsal azalmış, hattâ ciddi gıda tahditleri başlamış; sağlık tedbirleri gevşemiş; doğumlarında bariz düşmeler, ölüm nisbetlerinde artışlar kaydedilmiştir. Öte yandan I. Dünya Savaşının hazırladığı şartların da bu duruma tesir icra etmekten geri kalmadığı ileri sürülüyor. Söylendiğine göre⁵, 1940-1945 devresinde doğumların

⁵ Darkot (B). Türkiyede nüfus hareketleri (İst. Üniv. Coğr. Enst. Derg., cilt 3, sayı 5-6, s. 3-22), İstanbul, 1954.

düşük seviyede olması, kısmen I. Cihan Harbi ile Mütareke yıllarında dünyaya gelen ve II. Dünya Savaşı sırasında evlât sahibi olma şansı en yüksek seviyeye varan 24-29 yaşındaki neslin, anormal denecek kadar düşük bir oran göstermesiyle ilgilidir. Şehirde yaşayanlara daha ziyade uygun düşen bu en yüksek evlât sahibi olma şansı çağının (24-29 yaşlar) nüfusumuzun büyük ekseriyetini meydana getiren ve çok erken evlenen çiftçi aileler için de muteber olup olmadığı; II. Dünya Savaşı sırasındaki nüfus artma hızının ağırlaşmasında mevzuu bahis âmillerden hangisinin ağır bastığı münakaşa konusudur. Yalnız şurası kayda şayandır ki nüfus artışına baskı yapan âmiller, harbin sona ermesiyle birlikte, yavaş yavaş zail olmuş ve istasyon nüfusları 1940-1945 devresinde %160 ı bulan artma oranıyla 1927-1935 in %150 nisbetini geride bırakmıştır.

Duruma umumî bir bakış yapacak olursak, istasyon olmayan kaza ve vilâyet merkezlerinin 1940-1950 yılları arasındaki %75 nisbetine mukabil istasyonların %271 oranında nüfus kazancı sağladıklarına şahit oluruz. İstasyonların, diğer iskân merkezleri aleyhine, 10 yıl gibi kısa bir süre zarfında 3,5 mislinden fazla bir hızla sağladığı kazancı, demiryollarının ticaret ve nakliye imkânlarını arttırma, endüstriyi davet etme, dolayısıyla nüfus yığılmasına yol açmasının canlı bir delilini teşkil eder. Maalesef bu her hattâ veya aynı hattın muhtelif istasyonlarında hep böyle tecelli etmemektedir. Lüleburgaz, Kırkağaç, Dört Yol, Nusaybin, Mardin'in niçin demiryolundan faydalanamadıklarının araştırılması, bu mevzuda bize çok öğretici bazı ip uçları verecek mahiyettedir.

Tabii, mesele bundan ibaret değildir. Demiryolunun etkisi, istasyonlar kadar rayların iki tarafında, uzaklaştıkça zayıflamakla beraber, yerine göre az çok daralan veya genişleyen kuşaklarda da hüküm sürer. M. Chatelain'in zikrettiği çalışmalarına göre, raydan ortalama 10 kilometre mesafeye kadar uzanan kuşak dahilindeki iskân yerlerinin nüfusları, yola kolayca ve süratle ulaşabilindiğinden dolayı istasyonlarına uygun gelişmeler göstermekte; 15 kilometrenin ötesindeki kuşakta, istasyonlara gidis-gelishler zorlaştığından, demiryolunun etkisi hemen hemen kaybolmakta; 10-15 kilometreler arasında kritik bir alan yer almaktadır.