

## CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRKİYE'DE KARAYOLU ULAŞIMINA GENEL BİR BAKIŞ VE KÖYDE ULAŞIM

Erdal İNCE\*

### Özet

Toplumların gelişmesinin öncül kaynağı ulaşım ağının iyileştirilmesinde yatmaktadır. Kalkınma ve yapılanma sürecinde gerek kitlelerin gerekse yapı malzemelerinin sevk ve idaresinde ulaşımın nitelikli olması şarttır.

Cumhuriyetin kurucu kadrosu ulusal kalkınma hamlelerinin köylerden başlamasının gerekli olduğunu düşünüyordu. Bu düşünüşte özellikle o dönemin köyde yaşayan nüfus verileri oldukça etkiliydi.

Kalkınma ancak, köylüye projelerin iyi anlatılıp, benimsetilmesiyle mümkün olabilirdi. Bu amaçla köylüye ulaşılması şarttı. Amacı gerçekleştirmeye yönelik ilk çalışma ise köylünün öncelikle ulaşımına yönelik çalışmalar yapmaktı.

Bu çalışmada Cumhuriyetin ilk yıllarında köylerin çevreleriyle ulaşımının tarihsel değişim süreci anlatılıp, köylerdeki mahsulün pazarlara geliş yolculuğu üzerinde durulmuştur.

*Anahtar Kelimeler:* Ulaşım, Köy, Yol, Ulaşım Araçları.

### AN OVERVIEW TO HIGHWAY TRANSPORTATION AND VILLAGE TRANSPORTATION IN TURKEY DURING THE INITIAL YEARS OF THE REPUBLIC

### Abstract

Transportation network should be good for the development of communities. Development and restructuring process in the management of both the masses and the transportation of building materials must be qualified.

National economic development efforts of the Republic the founding staff felt it was necessary to begin first villages. In this thought, data in the population of the village is very effective.

\* Tarih Uzmanı, Milli Eğitim Bakanlığı, (erdalince11@hotmail.com).

Development would have been possible with best explained of the Project to villagers. This purpose, was essential to reach the villagers.

Founding of the Republic of staff, moves to national development, population data also considering first the head of the village believed in the necessity transposition. Development, however, whether the villagers to explain the project well, you may be able was adopted. The aim of the peasants of the first studies for gerçekleştirmeye primarily for transportation studies was done.

The early years of this study, explained the process of historical change of transportation of their surroundings villages, villages, crop markets, focused on the coming voyage.

**Key Words:** *Transportation, Village, Way, Vehicles.*

## Giriş

Ulaşım, en basit anlamıyla bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarmadır. Ulaşımın bir başka tanımı ise; insanların, malların ve hizmetlerin bir amaç için yer değiştirmesidir. Her iki tanımlamada da ana unsur yer değiştirmedir. Yer değiştirme ihtiyaçtan doğduğu için ulaşım, insanların ve toplumların ayakta kalıp gelişebilmesi için gereklidir<sup>1</sup>. Ulaşım olgusu toplumların ve insanların ayakta kalıp gelişmesini direk etkilerken bu olgunun nitelikli olarak hizmet verebiliyor olması insanoğluna evrimsel anlamda toplumları değiştirmede büyük ivmeler kazandıracaktır. Büyük atılımların gerçekleşmesi, insanların beyinlerinde tutsaklıklar oluşturan toplumsal normların ve tabuların değişmesi ancak diğer topluluklarla ilişki kurarak gerçekleşebilir. Topluluklar arasındaki bu ilişki ise ulaşım yoluyla gerçekleşmektedir. Ulaşımın kalitesi ne kadar iyiyse etkileşim o kadar çabuk ve devamlı olacaktır<sup>2</sup>.

Ulaşımın nitelikli olabilmesi için öncelikle yol çalışmalarına ağırlık verilmelidir. Yolların kısa ve engebesiz olması ulaşımındaki konforu arttıran en büyük etkendir. 1920-1940 yılları arasında Türkiye’de karayollarının alt yapı çalışmaları önemli bir gelişme kat etmiştir. Ancak o dönemde yapılan çalışmalar tüm ülke coğrafyasını kucaklar derecesine ulaşamamıştır. Özellikle köyler, uzun yıllar ihmal edilmiş, çıkartılan yasalar köylü ve doğayı baş başa bırakır durumda olmuştur<sup>3</sup>.

- 1 Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, C.II, (Çev: M.A.Kılıçbay, Osman Aydoğuş), Teori Yayınları, Ankara, 1985, s.133.
- 2 Mahir Gökdağ, “Kentsel Ulaşımında Karayolu ve Raylı Taşıma Sistemlerinin Bazı Önemli Faktörlere Göre Karşılaştırılması”, *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi – Sergisi*, Türkiye Makine Mühendisleri Odası Bildiriler Kitabı, Yayın No: 242, Ankara, 1999, s.395.
- 3 Bülent Durgun, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı Ve İzmir Uygulamaları”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C.V, S.13, 2006, s.s.25-26.

Köylü. Cumhuriyetten önceki dönemde tamamen kendi imkânları ile oluşturmaya çalıştığı ulaşım ağında, Cumhuriyetin ilk yıllarında da çok değişiklik görmemiştir. Köylünün gelişimi ve değişimi için umut olarak görülen 1924 Köy Kanunu da sorunun çözümü noktasında etkili olamamıştır<sup>4</sup>. Ancak Cumhuriyet, kurumsallaşma sürecini tamamladıkça köylü, tüm alanlarda olduğu gibi ulaşım alanında da devletin elini görmeye başlamıştır.

Ulusal kalkınmanın köyden başlamasının gerektiği gerçeğini vurgulayan Atatürk’ün düşünceleri de göz önüne alınarak köye yönelik temel alt yapı hizmet ve yatırımlarını gerçekleştirmek amacıyla 4951 sayılı yasaya dayanılarak 23.12.1963 yılında Köy İşleri Bakanlığı kurulmuş<sup>5</sup> ve bu Bakanlık köye kurumsal hizmet noktasında sorumlu bir kurum olarak çalışmaya başlamıştır. 1984'lere gelindiğinde ise köylerin ulaşımına ve sosyo-ekonomik -kültürel gelişmesine direk etki edebilecek Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü<sup>6</sup> kurulmuştur<sup>7</sup>.

### Anadolu Coğrafyasında Karayolu Ulaşım Ağına Genel Bir Bakış

Anadolu tarih boyunca önemli geçit yollarını bünyesinde barındırmıştır. Bu anlamda birçok medeniyete, seyyaha ve tüccara ev sahipliği yapmıştır. Ayrıca Anadolu doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin yolu olan İpek Yolu’nun da önemli bir bölümünü coğrafyasında barındırmıştır<sup>8</sup>. Bu haliyle Anadolu uzun yıllar ticari ve kültürel geçit koridoru olarak kullanılmıştır.

Anadolu’da tarih boyunca değişik medeniyetler tarafından ulaşım ağını iyileştirme amaçlı bazı çalışmalar yapılmıştır. Bizans ve öncesinde genelde savaş ve ticari amaçlarla ulaşım ağı geliştirilmiştir. Bu durum Anadolu Selçuklu döneminde de devam etmiştir. Özellikle bu dönemde ticari amaçlı yapılarla ulaşımı kolaylaştırmak için yol yapım çalışmaları yapılmış ancak bu çalışmalar kentsel yerleşim birimleri dışına çıkamamıştır<sup>9</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu Anadolu Selçuklu Devleti’nin kurmuş olduğu ulaşım ağını İmparatorluğun yükseliş dönemine kadar kullandı. İmparatorluk kullanılabilir bir ulaşım ağına, özellikle kuruluş ve sonrasında, askeri ihtiyaçlarını

4 Köy Kanunu, No: 442, Kabul Tarihi, 18.03.1924, Yayımlandığı Resmi Gazete, 07.04.1924, Sayı:68, Düstur, tertip:3, Cilt:5, s.336.

5 5286 Sayılı Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü’nün Kaldırılması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun, Türk Mühendisler ve Odalar Birliği Yay., 2005, s.7.

6 ... Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü; 17.06.1982 tarih ve 2680 sayılı Yasa’nın verdiği yetkiye dayanarak 08.06.1984 tarih ve 235 sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ile kurulmuştur.

7 Resmi Gazete, S.18435, 18.06.1984

8 Furat Purtaş, “Türk Cumhuriyetlerinin Bağımsızlıklarının 20. Yılında Orta Asya İle Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi”, Ahmet Yesevi Üniversitesi, Ankara, 2011, s.s.25-28, Yaşar Bedirhan, “Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin’in Türkistan’ı ilk İstila Projesi”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S.1-8, 1992, s.s.236-240.

9 Yaşar Bedirhan, “Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin’in Türkistan’ı ilk İstila Projesi”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S.1-8, 1992, s.s.236-240.

karşılama amacıyla ihtiyaç duydu. Bu amaçla Anadolu Selçuklularından kalan ulaşım güzergâhlarında küçük çaplı bazı iyileştirmeler yapılmıştır<sup>10</sup>. İmparatorluk kuruluşunu tamamlayıp yükselişe geçtiği dönemde ise askeri amaçların yanında ticari amaçlarla da yol iyileştirme ve açma çalışmaları yapmıştır.

Devletin sınırları ve kurumları geliştikçe daha kapsamlı karayolu ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ayrıca her geçen gün sınırları büyüyen İmparatorluk yollar üzerinde pek çok han, kervansaray ve saray inşa ederek ticaretin gelişmesi ve canlı kalabilmesi için çalışmalar yapmıştır. Yükseliş döneminde yapılan bu çalışmalar imparatorluğun son dönemine kadar belli oranda ihtiyacı karşılamıştır<sup>11</sup>. Ancak İmparatorluğun yönetsel ve finansal yoksunluk içerisine girdiği son dönemlerinde, sınırları gibi, yapılan her türlü imar çalışmaları da gerilemiştir. Özellikle son dönemde İmparatorluğun uzun süreli savaflara girmesi ve bunların birçoğunun mağlubiyetle sonuçlanması Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisini bozmuştur. Bu ekonomik bozgunluk ülkenin bayındır hale gelmesi için yapılan imar ve yol çalışmalarının durma noktasına gelmesine sebep olmuştur. Ayrıca Anadolu'nun Birinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrasında bizzat savaş alanı haline gelmesi var olan yolların da bozulmasına neden olmuştur<sup>12</sup>.

Tanzimat döneminde ve Islahat Fermanından sonra ülke yönetiminde bayındırlık işlerinde bazı yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bu anlamda yol yapımı ve iyileştirme çalışmaları başlatılmış ve bu çalışmalar sonucunda yerleşim birimleri arası mesafe saat cinsinden aşağıdaki gibi tespit edilmiştir<sup>13</sup>.

Anadolu'da:

|                               |          |
|-------------------------------|----------|
| Dersaâdet'den İzmir yolu      | 87 saat  |
| Dersaâdet'den Alâiye yolu     | 58 saat  |
| Dersaâdet'den Şam yolu        | 319 saat |
| Dersaâdet'den Kayseri yolu    | 186 saat |
| Dersaâdet'den Diyarbakır yolu | 270 saat |
| Diyarbakır'dan Bağdad yolu    | 169 saat |
| Trabzon'dan Erzurum yolu      | 54 saat  |

Tablo 1 -Anadolu'da Ulaşım - Haberleşme Verileri - Hicri 1263.

10 Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S.3, s.s 356-358.

11 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, 2002, s.30.

12 Ömer İşbilir, "Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmâl: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği" *Türkler*, C.X, Ankara, 2002, s.156.

13 *Devlet Salnamesi*, Sene 1263, Posta Bölümü.

Osmanlı İmparatorluğu’nun yükseliş, duraklama ve gerileme dönemlerinde pazar veya panayır çevresi yerleşme olgusu oldukça fazladır. Bu nedenle Anadolu’nun değişik coğrafyalarında bu olguya istinaden yapılmış ulaşım ağlarına da rastlamak mümkündür<sup>14</sup>.

Avrupa’nın “hasta adamı” Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı sonucunda fiilen yok olmak üzereydi. Anadolu coğrafyası işgalci kuvvetler tarafından zapt edilmişti. Yapılan tüm ulaşım ağları ve imar çalışmaları tahrip edilmiş ayakta kalabilen tek kurum Padişahlık ve Hilafet makamı olarak görülmüyordu. Bu makamlar ise işgalci güçlerin güdümünde tamamen siyasi emeller için ayakta kalmış gibi gösteriliyordu. Ancak Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde başlatılan Kurtuluş Savaşı, işgalci güçlerin tarihe gömmek istediği halk için bağımsız bir devlet kurmasıyla sonuçlanacak, hemen arkasından da çağdaş bir Cumhuriyet kurulacaktı. Kurulan genç Türkiye Cumhuriyeti’nin uzun yıllar ihmal edilmiş Anadolu kent ve kırsalında yapılacak çok işi vardı. Çünkü kentte ve kırsalda yaşayan insanlar hizmet noktasında uzun yıllar mahrum kalmışlardı. Özellikle köylerimiz uzun zamandır sadece savaş ve vergi dönemlerinde hatırlanmış, asker ve malzeme deposu olarak görülmüştü. Köylerde yaşayanların sosyo-ekonomik ihtiyaçları gibi ulaşımı da ihmal edilmişti. Bu anlamda genç cumhuriyetin dinamik kadrolarının yapacak çok işleri vardı...

### **Türkiye Cumhuriyetinin İlk Yıllarında Karayolu Ulaşımı ve Köylere Ulaşım;**

Yeni kurulan bir devlet için beşeri ve iktisadi kaynaklardan en çok faydanın sağlanmasında ulaştırma tesislerinin önemi büyüktür. Ayrıca aynı sınırlar içerisinde yaşayan insanların siyasi, sosyal ve kültürel yönlerden bütünleşmesi de ulaştırma tesislerinin verimli hale getirilmesini gerektirir. Bu anlamda ulus devlet oluşturmayı amaçlayan, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin yöneticileri bu gereklilikleri kavramışlardır.

Ekonomik kalkınma için ortak amaçlar belirlemek ve bu amaçları gerçekleştirecek yöntemleri araştırmak amacıyla toplanan İzmir İktisat Kongresi alınan kararları gereği bazı araştırmacılarca uygulanabilir olmaktan çok sembolik olarak görülmüştür<sup>15</sup>. Araştırmacılarca değişik boyutta değerlendirilen kongre yeni kurulan devletin ulusal kalkınma için ekonomik gelişmişliğin gerekliliği

14 Koray Özcan, “Anadolu’da Selçuklu Dönemi Yerleşme Tipolojileri Pazar yada Panayır Yerleşmeleri”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.XI, S.1, 2006, s.s.206-210; Bk., Koray Özcan, “Anadolu’da Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekânsal Kademelenme”, *METU-JFA*, S.2, 2006, s.s., 24-28; Ayrıca Bkz., Koray Özcan, “Ortaçağda Anadolu’nun İdarî Coğrafyasına Bakış Anadolu’da Selçuklu İdarî Birimleri”, *Ankara Üniversitesi Coğrafi Bilimler Dergisi*, C.III, S.1, 2005, s.s.,74-78.

15 Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002)*, İmge Kitabevi, 7.baskı, Ankara, Ekim 2003, s.s.45-46; Bkz. Ergün Aybars, *Atatürk, Çağdaşlaşma ve Laik Demokrasi*, İleri Kitabevi Yayınları, 1.baskı, İzmir, 1994, s.s.130-131.

konusuna dikkat çekmesi açısından önemlidir. 17 Şubat – 4 Mart 1923 tarihleri arasında gerçekleştirilen kongrenin açılışında Mustafa Kemal ekonominin hayatın her alanını içine alan bir kavram olduğunu ifade etmiş ve iktisadiyatın içinde tarımın, ticaretin ve iş gücünün bulunduğunu da dile getirmiştir. Ayrıca Mustafa Kemal makineleşmenin gerekliliğine dikkat çekmektedir. Çağdaş uygarlıkların sahip oldukları trenler ve yollarında dolaşan otomobillerine karşılık merkep ve kağnular ile rekabet edebilmenin mümkün olmadığını belirten Mustafa Kemal ulus devlet oluşturmada ve iktisadi kalkınmada ulaşım sisteminin gerekliliğine vurgu yapmıştır<sup>16</sup>. Kongrenin açılışında Mustafa Kemal'in ulaşım sisteminin gerekliliği konusuna değinmesine rağmen kongrede alınan kararlar arasında karayolu ulaştırma sistemlerini doğrudan ilgilendiren bir sonuç ortaya çıkmamıştır<sup>17</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında devletin her türlü yatırıma ve kaynağa ihtiyacı vardır. Ülkedeki tüm reel yatırımlar değerlendirilmiş ulusal kalkınma için kaynak aranmıştır. Bu anlamda her vadi ve düzensiz de olsa vadi boyunca akan su bile biriktirilip baraj yapılması konusunda değerlendirmeye alınmıştır. Ülke yönetimi kıt kaynaklardan elde edilen gelirin harcanması konusunda öncelik sırlaması yapmıştır. Bu sıralamada her ne kadar İktisat kongresinde konuyla ilgili direk bir sonuç çıkmamasına rağmen ulaştırma alt yapısının tesisine yönelik yatırımlar ilk sırayı almıştır. Ulaştırma tesislerinin oluşturulması ile ilgili çalışma ülkenin bayındırlık işleri içinde değerlendirilmiştir. Bu dönem ülke nüfus yerleşim ve üretim verileri de göz önünde bulundurularak kırsal kesim desteklenmiştir. Harcamaların bayındırlık işlerinden sonraki ikinci kalemi tarım ve sulama projeleridir. Cumhuriyetin ilk dönemlerindeki nüfusun büyük bir çoğunluğu tarım toplumdur. Bu nedenle tarımsal nüfus yol, proje olarak desteklenmeliydi. Bunu yakından gören yönetici kadro harcamaların ilk başına ulaştırma ve tarım sektörünü koymuşlardı. Ulaşımında en büyük pay demiryolu ağına bırakılmıştı. Karayollarının ve alt yapı çalışmalarının gelişimi ise yolun demiryoluna ve limana yakınlık derecesine bağlıydı.

16 A. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923)*, T.T.K. Basımevi, 2.baskı, Ankara, 1989, s. 67

17 *Türkiye İktisad Mecmuası*, II/13 (17 Mart 1923), s.s.299-301; Bkz., M. Öğüt Yazman, *Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi*, TİSA Matbaacılık, Ankara, 1974, s.s.46-47.

Atatürk Dönemi gayrisafi milli hâsılanın sektörel dağılımı şu şekilde belirlenmiştir<sup>18</sup>;

| Yıl  | Tarım    | Sanayi   | İnşaat sanayi | Ticaret | Ulaştırma ve Haberleşme |
|------|----------|----------|---------------|---------|-------------------------|
| 1923 | 1.270,20 | 310,2    | 81,1          | 202,1   | 94,9                    |
| 1924 | 1.616,80 | 288,9    | 111,1         | 228,8   | 117,2                   |
| 1925 | 1.706,20 | 345,9    | 141,2         | 270,1   | 136,9                   |
| 1926 | 2.253,60 | 398,1    | 141,6         | 305     | 151,4                   |
| 1927 | 1.565,30 | 480      | 180           | 315,2   | 150,7                   |
| 1928 | 1.857,90 | 474,4    | 201           | 320,4   | 169,6                   |
| 1929 | 2.643,30 | 493,3    | 239,5         | 335,4   | 194,5                   |
| 1930 | 2.542,20 | 554,4    | 247,6         | 338,1   | 195,6                   |
| 1931 | 2.907,90 | 636      | 165,2         | 370,1   | 205                     |
| 1932 | 2.074,40 | 745,3    | 161,2         | 390     | 192,3                   |
| 1933 | 2.527,50 | 882,4    | 188,1         | 435,4   | 213,1                   |
| 1934 | 2.596,10 | 1.004,20 | 221,2         | 487,5   | 232,5                   |
| 1935 | 2.435,00 | 1.000,60 | 214,5         | 481,1   | 230,2                   |
| 1936 | 3.747,10 | 968      | 244,4         | 499,3   | 261,6                   |
| 1937 | 3.611,60 | 1.062,80 | 252,6         | 540,4   | 288                     |
| 1938 | 3.808,60 | 1.236,10 | 316,6         | 626,4   | 324,2                   |
| 1939 | 3.957,00 | 1.440,80 | 318,1         | 659,8   | 355,4                   |

Tablo - 2 Atatürk Dönemi gayrisafi milli hâsılanın sektörel dağılımı.

18 İstatistik Göstergeler 1923-1998, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, Ocak 2001, s.s. 576-585.



1923 ve 1938 yılları arasında genel bütçeden karayollarına ayrılan pay ise aşağıdaki tablodaki gibidir;

| Yıllar | Genel Bütçe (lira) | Genel Bütçede K.arayol. Payı (%) | Genel Bütçede Bayındırlık Payı (lira) | Bayındırlık İçinde Karayol. Payı (%) | Karayolları Payı (lira) |
|--------|--------------------|----------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
| 1923   | -                  |                                  | 2 018 001                             |                                      | -                       |
| 1924   | 140 433 369        | 12                               | 17 385 888                            | 10                                   | 1 800 000               |
| 1925   | 183 932 767        | 16                               | 19 667 285                            | 15                                   | 3 000 000               |
| 1926   | 190 103 554        | 11                               | 14 279 631                            | 15                                   | 2 150 000               |
| 1927   | 194 454 619        | 0,7                              | 25 723 043                            | 5                                    | 1 523 042               |
| 1928   | 207 169 388        | 0,5                              | 32 717 788                            | 3                                    | 1 087 600               |
| 1929   | 220 408 976        | 0,3                              | 33 013 867                            | 2                                    | 786 360                 |
| 1930   | 222 646 523        | 0,3                              | 33 705 976                            | 2                                    | 800 000                 |
| 1931   | 186 582 005        | 0,2                              | 26 406 377                            | 2                                    | 535 514                 |
| 1932   | 169 146 747        | 0,2                              | 10 046 993                            | 3                                    | 360 440                 |
| 1933   | 170 474 794        | 0,2                              | 14 296 993                            | 2                                    | 360 440                 |
| 1934   | 184 075 636        | 0,1                              | 12 402 807                            | 2                                    | 287 920                 |
| 1935   | 195 011 053        | 0,2                              | 12 440 005                            | 4                                    | 527 610                 |
| 1936   | 212 755 580        | 0,4                              | 14 670 790                            | 7                                    | 1 028 000               |
| 1937   | 231 017 776        | 0,2                              | 15 773 108                            | 3                                    | 527 610                 |
| 1938   | 249 954 020        | 0,2                              | 8 892 040                             | 7                                    | 704 160                 |

Tablo 3: 1923-38 Arası Bütçeden Karayollarına Ayrılan Pay

Tablo 3'te devletin karayolları için ayırdığı kaynakların ne kadar yetersiz olduğu görülmektedir. 1923-1938 döneminde devletin gerek genel bütçe içinde gerekse bayındırlık yatırımları içerisinde karayollarına ayırdığı pay oldukça azdır. Bu dönem Türkiye'deki ulaşım, demiryolu ve deniz yolu endekslili olduğu için karayollarına yapılacak yatırımlar yolun limana ve demiryoluna yakınlığı ile ilgiliydi. Demiryolu ve limana yakın olan bölgelerdeki yerleşim birimleri ve yollar uzak olanlara nispeten daha gelişmiş durumdaydı. Ancak Cumhuriyetin ilk yılları özellikle 1925 ve 1926 yıllarında karayolları, bayındırlık yatırımları içerisinde %15'lik değer ile diğer alanlardan daha fazla pay almıştır. Bu pay ile ülkenin değişik bölgelerinde özellikle kırsal alanda yol yapım çalışmaları başlatılmıştır<sup>19</sup>.

19 Ö. Karacan, "Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar(1923-1938)",



Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerinde oldukça yetersiz bir hal alan ulaşım ağı işgal ve Milli Mücadele nedeniyle daha da kötüleşmişti. Türkiye Cumhuriyeti kuruluşunun ilk yıllarında Osmanlı İmparatorluğundan devir aldığı ulaşım ağını kullanmaya devam etti<sup>20</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ve öncesinde pazar için üretim gelişmemiş durumdaydı. Bu nedenle ülkenin değişik yerleşim birimlerinde insanlar farklı üretim gücüne sahip olurken bir kısım bolluk içerisindeyken bir kısım ise kıtlık çekiyordu. Bu farklılığın temel sebebi ulaşım ağının özellikle karayolu ulaşımının iyileştirilememesidir<sup>21</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ürünlerin pazarlanarak elde edilen gelirin alt yapı hizmetlerinde kullanılması için geçerli olan ulaşım vasıtası tren yoluydu. Bu dönem için karayolu tren yolunu destekler nitelikte gelişmiştir. 1923 - 1938 yılları arasında karayolu ulaşım ağının geliştiğini görüyoruz. Bu gelişimde tren yollarının desteklenmesi konusundan daha çok Aşar Vergisi’nin kaldırılmasından sonra devreye giren “Yol Vergisi” etkilidir<sup>22</sup>. 1921 yılında kabul edilen “Tarik Bedeli Nakdisi” adlı vergi 4 iş günü yol çalışmasına katılmayı veya bedel ödemeyi gerektirmektedir. Bu verginin yerine 1925 yılında “Yol Mükellefiyeti Kanunu” ve 1929 yılında “Şose ve Vergiler Kanun”ları getirilmiştir. Yeni düzenlemeler gereğince 10 gün çalışma veya 8 Lira ödeme yapmak gerekmektedir. Bu sayede iş gücü ve nakit temininde nispi bir kolaylık sağlanmıştır<sup>23</sup>.

Yol yapımı için Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında birçok atılımlar yapılmıştır. Bu amaçla kanunlar, genelgeler çıkartılmış her yurttaş bu işte sorumlu tutulmuştur. Yol yapım çalışmalarında öncelik ekonomisi işlek, coğrafi olarak ticari kavşakları yüksek olan Aydın, İzmir, İstanbul ve Trabzon’a öncelik verilmiştir<sup>24</sup>. Her ne kadar bu illere öncelik verildiyse de diğer yerleşim birimlerinde de halkın yolları düzenlemek için seferber olduğuna görmekteyiz.

Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, A.İ.İ.T Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2005, s.s.36-40; Bkz., KGM (2006), *Stratejik Plan (2006-2010)*, www.kgm.gov.tr

20 Alptekin Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, T.C. Ziraat Bankası Yayınları, Ankara, 1998, s.94; Bkz., Erkan Serçe, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Belediye (1868-1945)*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, Ocak 1998, s.295.

21 Türkan Çetin, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Köy Sorununa Bakış: Köy Kanununun Çıkarılması”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C.II/4-5 (1994-1995), s.s.30-31; Bkz., Bülent Durgun, *Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi 1923-1938, (Yayınlanmamış Doktora Tezi)*, İzmir, 2006, s.246.

22 Birol Çetin - Serap Barış - Serap Saroğlu, “Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.1, S.1, s.s. 125-127.

23 İsmail Hüsrev Tökin, *Türkiye’de Köy İktisadiyatı*, Şefik Matbaası, 2.baskı, İstanbul, 1990, s.33; Bkz., Türkan Çetin, *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Köylü Politikası (1923-1950)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1997, s.43.

24 İsmail Hüsrev Tökin, *Türkiye’de Köy İktisadiyatı*, Şefik Matbaası, 2.baskı, İstanbul, 1990, s.33; Bkz., Türkan Çetin, *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Köylü Politikası (1923-1950)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1997, s.43; Ayrıca Bkz., Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3.baskı, İstanbul, Kasım 1994, s.128.

Özellikle köylerde yaşayan insanlar imece usulü ile kendi imkânları ile cumhuriyetin ilk yıllarında kazma ve kürek yardımıyla yollar açmışlardır. Ulaştırma tesislerinin modern seviyeye ulaşmasında da Cumhuriyetin ilk dönemlerinde kazma kürekle açılan bu yol çalışmaları önemli bir başlangıçtır.

### **Köyde Ulaşım; Çekim Hayvanlı Arabalardan, Koltuklu Minibüslere**

Cumhuriyetin kurucu kadrosu, nüfusun büyük bir çoğunluğu köylerde yaşayan Türkiye’de öncelikle işe, köye yönelik kalkınma politikalarının belirlenmesiyle başladı. Amaçları büyük bir yıkıntı içinde devir aldıkları ülkelerini, çağdaş medeniyetler seviyesine erdirmektir<sup>25</sup>. Öncü kadro işe, kalkınmayı amaç edinen eğitim politikaları üretmekle başladı. Bu amaçla Köy Enstitüleri, Sanat Mektepleri dönemin politikalarınca öne sürülen fikirler arasında en göze çarpanlardı<sup>26</sup>. Öncü kadro, ülkenin ekonomik anlamda rahat bir duruma gelmesi için köylünün kalkınmasının şart olduğuna inandı. Bu inancın temelinde ise devletin kurulduğu yıllardaki Türkiye’nin nüfusunun yüzde seksenine yakınının köylerde yaşıyor olması vardı<sup>27</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında köylerin en büyük sorunlarından birisi ulaşım sorunuydu. Köylü yetiştirdiği ürününü, en yakınındaki pazara taşımak için büyük çabalar harcıyordu. Bu dönemde köylerin çoğunun yolları yoktu<sup>28</sup>. Köylü şehir ve çevre diğer köylerle ulaşımını kendi imkânları ile açtığı patika veya halk dilinde keçi yolu olarak nitelendirilen yollardan sağlıyordu<sup>29</sup>. Uzun uğraşlar sonucunda, bir hayvanın geçebileceği kadar büyüklükte olan bu yollar yağmur ve kar yağdığına daha yükseklerden gelen suların açtığı oluklardan akan sel suları ile kayboluyordu.

İlk etapta ulaşım at sırtında yapıldı. Daha sonra at sırtında yapılan ulaşım, geniş yolların açılmasıyla yerini at, öküz vb. hayvanların çektiği arabalara bıraktı. Bu arabalar, ağaç ve demirin beraber kullanıldığı dört tekerlek, malzeme taşımaya yarayan kanatlar, arış ve çekim hayvanlarının koşulduğu

25 Aytül Tamer – Alanur Çavlin Bozbeyoğlu, “1927 Nüfus Sayımının Türkiye’de Ulus Devlet İnşasındaki Yeri: Basında Yansımalar”, *Nüfusbilim Dergisi/Turkish Journal of Population Studies*, 2004, S.26, s.s.74-75; Bkz., Sami Yuca, “Cumhuriyet Döneminin İlk Nüfus Sayımına (1927) Göre Muş İlinin Nüfus Özellikleri”, *Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Akademik Bakış Dergisi*, S.24, 2011, s.s. 4-6; Ayrıca bkz., M. Murat Yücesahin – R. Bayar – E. Murat Özgür, “Türkiye’de Şehirleşmenin Mekansal Dağılışı ve Değişimi”, *Ankara Üniversitesi Coğrafi Bilimler Dergisi*, C.II, S.I, 2004, s.s.23-25.

26 Candan ÜLKÜ, “Sanat Eğitimi, Sanat ve Köy Enstitüleri”, *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C.IV, S.II, 2008, s.s.38-40; Bkz., Lale Altınkurt, “Türkiye’de Sanat Eğitiminin Gelişimi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.12, 2005, s.s.128-129.

27 Asum Karaömerlioğlu, *Orada Bir Köy Var Uzakta –Erken Cumhuriyet Dönemi Köycü Söylem, İletişim yay.*, İstanbul, 2006, s.s.12-13.

28 Hasan Ali Koçer, “Türkiye’de Köy Eğitim ve Öğretimi”, *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, C.7 S.1, 1974, s.s.91-92.

29 Ali Arslan, “Bir Köy Sosyolojisi Çalışması: Kavaközü Köyü’nün Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Sorunları”, *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.IV, S.I, 2003, 10-14.

“boyunduruk”tan oluşuyordu<sup>30</sup>. Köylünün tarlasından ürününü evine getirmeye, pazara götürmeye ve her türlü ulaşımı için kullanılan bu arabalarda at ve öküzün olmadığı durumlarda inekler de koşuluyordu. Bu arabalardaki ahşap aksamının fazlalığı hızlı ve çevik hareket eden atların kısa zamanda bu arabaları parçalamalarına neden oluyordu. Bu nedenle bu arabalarda, genellikle öküzler kullanılmıştır. Ancak atlara göre çok yavaş hareket eden öküzler, ulaşımı zaman yönünden uzatıyordu. Çoğu zaman köylü en yakınındaki pazara gideceği zaman ya geceden, ya da bir gün öncesinde yola çıkıyordu. Bu durum köylüde bir bıkkınlık durumu ortaya çıkarıyordu. Ayrıca yolların topraktan olması, aşırı yağışların yol açtığı sel sularının oluşturduğu geniş oluklar ve bu suların getirip yol üzerine bıraktığı birikintilerin yolu kapaması, bıkkınlık durumunu daha da arttırıyordu.

Yavaş giden öküz arabaları nedeniyle uzun süre yollarda kalan köylünün ürünü, ilk tazeliğini bu yolculukta yitiriyordu<sup>31</sup>. Bu nedenle mahsul, gerçek eder parasının altında satılıyordu. Köylü, yollarda geçen zamanı azaltmak amacıyla atların koşumunu sağlayacak dayanıklı arabalara ihtiyaç duydu. Bu ihtiyacını demir’in daha çok kullanıldığı at arabaları ile giderdi. Bu arabalar köylerde bir zenginlik belirtisi olarak algılandı. Arabalar, şehirlerde ustalarınca özel olarak yapıp motifleniyordu. Bu özel yapım ve motif arabalara olan merakı, her geçen gün daha da artırdı. Köylerde iki koşumluk, motifli, demirden bir at arabası sahibi olmak her hane reisinin isteyebileceği bir durumdu. Bu arabalar ulaşımı büyük oranda kolaylaştırarak ürünlerin eskiye oranla daha erken pazara ulaşmasını sağladı. Ancak köylü ulaşım sorununu at arabalarıyla kısmen çözmüş olsa da, asıl sorun arabadan daha çok yolların bozuk olmasındandı. Yollar köylünün kendi imkânları ile açtığı yerlerden oluşuyordu. Yeni kurulan devlet her ne kadar karayolu yapım çalışmalarına ağırlık vermiş olsa da bütçeden ayrılan pay köy yollarına gelene kadar bitiyordu. Bu nedenle köylü, eskiden var olan ancak kullanıla kullanıla çukur ve tümseklerin bol olduğu yollarda uzun süre daha coğrafyayla baş başa kalmıştır.

Cumhuriyetten önce köy yolları ile ilgili çalışmalar ihmal edilmişti. Cumhuriyetin ilanından sonra ise ihmal edilmiş, kendi kaderine bırakılmış köylerin bayındır hale gelmesi için bazı kanunlar ve genelgeler çıkarılmıştır. Bu amaçla Köy Kanunu oluşturulmuş ve kanun 442 sayı ile yürürlüğe girmiştir. Kanun köy yolu yapımını muhtarlıklara veriyordu. Bu amaçla köylü imece usulü ile kazma kürek çalışmıştır. Ancak köylünün küreği ve kazmasıyla açtığı yollar dar, tümsekli ve uzun olmuştur<sup>32</sup>. Köylü en yakın kasabayla ve çevre köylerle ulaşımın sağlamak için açmaya çalıştığı yol üzerinde bir kaya ya da

30 “Bilecik İli Pazaryeri İlçesi Günyurdu Köyünde tarladan ürününü pazara götüren köylüler, (Kamil Ada) Çekim Hayvanlı Arabalarla Ulaşım...”

31 Ayşe Kelebek, (Kütahya – Akoluk Köyü) Tarladan topladığı ürünü pazara satmak için bazen sabahın erken saatlerinde köyünden hareket eden köylüler, çoğu zamanda gün ağarmadan yola çıkıyorlardı.

32 Sabrina Kayıkcı, “Cumhuriyet’in Kuruluşundan Günümüze Kadar Köye ve Köylüye Yönelik Olarak İzlenen Politikalar”, *Türk İdare Dergisi*, S.448, s.s.1-3.

sert bir kitle ile karşılaştığında günlerce kazması ve küreği ile uğraşmıştır. Çoğu zaman kitleyi düzleyemeyen köylü, yolu daha düz bir alana doğru taşıyarak yolu uzatmak zorunda kalmıştır<sup>33</sup>.

Ulaşımındaki zaman kaybını at arabalarıyla en aza indirgeyen köylü, bozuk köy yollarında sık sık kazalar da yaşıyordu. Bunların en belirginini tekerleklerin fırlaması, ortadan esneme yapan ana direğin kırılması, yağın yağmurlarla çamur haline gelen yollara batılması ilk akla gelen kazalardandı. Köylü ulaşımı bu dönem için oldukça ağır şartlarda sürdürmekteydi. Köylü haftada bir gün olan, bağlı oldukları kazadaki pazara sadece ürününü satmak için değil, haftalık erzak ihtiyacını karşılamak içinde gidiyordu. Pazara ulaşmak için köyden özel olarak hazırlanan köyün en gösterişli at arabaları 9-10 kişilik gruplar halinde köylüyü pazara getiriyorlardı. Sabahın ilk ışıklarında başlayan yolculuk köyün uzaklığına ve yolun durumuna göre varış saatini etkiliyordu. Kış aylarında ise köylü, ulaşımını kızaklar yardımıyla sağlıyordu. Önde bir katır ya da atın çektiği kızak genelde at arabasına göre küçük bir yapıdaydı. Kızaklar özellikle kış aylarında bol kar alan dağ köylerinde ulaşımı sağlayan tek araçlardı. Köylü bu araçlar sayesinde, şehir ve çevre köylerle irtibatını sağlıyordu<sup>34</sup>.

Cumhuriyetin kurucu kadrosu ulusal kalkınmanın temelinde, o dönem nüfus verileri de göz önünde bulundurularak, köy kalkınmasında görmüştü. Ulusal kalkınmanın şartı olan köyün kalkınması için ise öncelikle köylüye ulaşılması gerekliydi. Köylüye cumhuriyetin projeleri iyi anlatılmalı ve benimsetilmeliydi. Bu ise ancak köylünün ayağına giderek veya köylüyü projelerin daha belirgin görülebildiği kasabalara kolayca gelmesini sağlayarak mümkün olabilirdi. Bu amaçla yapılacak ilk iş köy ulaşım şartlarının iyileştirilmesiydi. Yeni kurulan Cumhuriyet kurumsallaşma sürecini tamamladıkça gerek köylerdeki hizmette gerekse şehirlerdeki planlama işleri de o oranda artış gösterdi. Köy yolları ile ilgili yapılan çalışmalarda, yolları stabilize (oturtulmuş) kaplama yöntemi ile iyileştirilmesine karar verildi. Bu amaçla yollara kum ve topraktan oluşan karışım döküldü. Çukur ve tümsekleri düzeltme çalışmaları da devlet kanalıyla köylüye yaptırıldı. Böylece uzun zamandır bakım görmeyen yollar, daha kullanışlı hale geldi.

Yollardaki bu değişim ulaşımın daha da gelişmesini sağladı. Köy yollarındaki bu çalışmalar kasabalardan ve çevre köylerden satıcıların mallarını satmak için köylere gelmesini sağladı. Her hafta kasabaya erzak almaya giden köylü, yollardaki değişim ile ihtiyacı olan erzağının bir bölümünü bu yolla karşıladı. Böylece çevre köylerle karşılıklı gidiş gelişler, kasabayla ilişkiler daha da arttı. Köy ulaşımındaki bu değişim uzun yıllar ihmal edilen köylünün sosyal ve kültürel hayatında da değişiklikler yarattı. Daha önceleri ulaşımın zorluğu

33 Oya Köymen, *Cumhuriyet Döneminde Tarımsal Yapı ve Tarım Politikaları, 75 Yılda Köylerden Şehirlere*, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 1999, s.3-6; Bkz., Afet İnan, *Cumhuriyetin 50. Yılı için Köylerimiz*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1978, s.s.103-105.

34 Mustafa Kaymak, *Görüşme Tarihi*: 16.02.2000.

nedeniyle kasabaya gitmek oldukça zordu. Bu nedenle köylü, köylerinin dışındaki yerlerdeki gelişmelerden habersizdi. Ancak ulaşımdaki gelişme sayesinde bu habersizlik durumu kısmen de olsa ortadan kalktı. Yolların düzelmesiyle kasabadan ve çevre köylerden mal satmak için veya ziyaret için gelenlerden gelişmeler takip edilebiliyordu.

Bu değişim köylerin gerek çevre köylerle gerekse kasabayla olan etkileşimini arttırdı. Ulaşımın kaynaklanan etkileşim her alanda kendini gösterdi. Köyler arasında kız alıp vermeler arttı. Giyim kuşamdaki çevre köyler ve kasabalar arasında etkileşim yarattı. Bazı köylüler kendi yerel giysilerinin yerine, kasabadaki tarza uygun olarak daha günlük ve hazır giysileri tercih eder oldular. Köylü ulaşımın kolaylığının yarattığı bu değişimin çok iyi farkındaydı. Bu nedenle ulaşımı kolaylaştıran her türlü araçları yakından takip ediyordu. Özellikle büyük kentlerde kullanılan motorlu araçlara karşı olan ilgi ve özenti çok fazlaydı. Büyük kentlere gidenlerden gördükleri araçları tasvir etmelerini isterlerdi. O kişilerde büyük kente gitmiş olmalarının verdiği özgüvenle abartılı bir dille köy kahvelerinde gördükleri motorlu araçları anlatırlardı. Köylü bu anlatılanları büyük bir dikkatle dinler ve ileride bu araçlara sahip olabilecekleri günlerin hayalini kurardı.

Türkiye, Cumhuriyetin kurulmasından sonra büyük bir devinim ile kalkınma projelerini belirlemiş ve bunları uygulamaya sokmuştur. Bu devininin ortaya çıkardığı canlılık ile hızlı bir değişim sürecine giren Türkiye’de her geçen gün motorlu araç sayısı çoğalmıştır. Özellikle, ilkel yollarla tamamen insan ve hayvan gücüyle yapılan tarım işlerinde büyük bir kolaylık sağlayan traktör, tüm yurttan kullanılır hale gelmiştir. İlk başlarda sadece büyük kentlerde ve belirli kişilerde olan traktör, daha sonraları ulaşımın gelişmesi sonucu oluşan ekonomik canlılığın alım gücünü arttırmasıyla, kasaba ve köylerde de kullanılabilir hale gelmiştir. Ancak köylerin iktisadi yaşamındaki bu hareketlilik, sadece birkaç köylünün traktör alabileceği kadar alım gücü oluşturuyordu. Traktör alan bu kişiler de diğerlerine göre hayvan ve toprak olarak daha varlıklı kişilerdi. Köye giren traktör, köy tarımsal faaliyetlerinde büyük oranda kolaylıklar sağladı. Günlerce elindeki hayvanı ve kara sabanıyla tarlasını sürmeye çalışan köylü, şimdi bir iki saat gibi bir sürede işini bitirebilmekteydi. Traktör köylerde sadece tarımsal faaliyetler için değil köylünün ulaşımının sağlanması noktasında da büyük kolaylıklar sağladı. Traktörün arkasına bağlanan römork sayesinde daha çok insan kasaba ve çevre köylere bir defada taşınabilir duruma geldi. Ayrıca köylü, hayvanların çektiği arabalara göre çok daha güçlü olan traktörlerle kasabalara, ürününün büyük bir kısmını taşıma fırsatı buldu. Köylü tüm tazeliği ile tarlasından topladığı ürününün tamamını ay gün römorka yükleyerek pazara getirebilmekteydi. Bu durum ürün sahibinin ve traktör sahibinin iktisadi yaşamına büyük bir canlılık getirdi. Kasabanın pazarı olduğu zamanlarda Römorkların üstü kapatılarak köylünün yağmurda ıslanmasına karşı tedbir alındı. Ayrıca yolcuların oturması için de teneke vb. yükseklik



oluşturabilecek malzemelerin üstüne düz tahtalar uzatıldı. Traktör, düğünlerde çeyiz taşınmasından, cenazenin mezarlığa götürülmesine kadar köyün her türlü aktivitesinde kullanıldı

Köydeki bu durum, öküz arabasından at arabasına geçişin yarattığı süreçten çok daha etkili ve hızlı gelişen bir değişim süreciydi. Köyler, ulaşımının büyük bir çoğunluğunu traktörlerle sağlarken şehirlerde koltuklu, traktöre oranla çok daha konforlu ayrıca da hızlı minibüs tarzı araçların kullanımı yaygınlaştı. Şehirlerde ulaşım artık konforlu araçlarla yapılabilir haldeydi. Ancak minibüs tarzı araçlar konforu bakımından köylünün her ne kadar dikkatini çektiyse de traktör gibi işlevsel kullanılamayacağından çok da tercih edilmiyordu. Sadece yolcu taşınabilen minibüsler, uzun süre köylerde kullanılmadı. Ancak ekonomik olarak rahat duruma geçen bazı köylüler şehirlerdeki bu araçları köylerden kasabalara yolcu taşımak amacıyla köye getirdiler. Böylece bu kişiler köyde tarımsal faaliyet dışında kendilerine yeni bir geçim kaynağı oluştururken köyün çevresel etkileşim sürecinin hızlanmasına da katkı sağlamış oldular. Böylece köylü, ulaşımını tamamen minibüs tarzı araçlarla sağlamaya başladı.

## Sonuç

Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolları ile ilgili çalışmalar yapıldıysa da ihtiyaç tam anlamıyla karşılanamamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı sonucunda mağlup olması arkasından Anadolu coğrafyasının işgal bölgesi haline gelmesi ülkedeki kıt olan bayındırlık faaliyetlerinin tahrip olmasına neden olmuştur. İşgalden sonra başlayan Milli Mücadele Döneminde de bu tahribat devam etmiştir. Ta ki yeni devlet kurulup yaraları sarmak, ülkeyi bayındır hale getirmek için toplantılar ve kongreler yapmasına kadar bu süreç sürmüştür. Yeni kurulan devlet ülkenin imar işleri ile yakından ilgilenmiş ve bununla ilgili kanun ve genelgeler çıkarmıştır. Mustafa Kemal Atatürk İzmir iktisat kongresinin açılışında bizzat değindiği ulaşım sistemlerinin gerekliliği konusu kongre sonundaki kararlarda her ne kadar yer bulamamış olsa da yönetici kadro ulaşım sistemlerinin gerekliliğinin farkındadır.

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda karayolu ulaşım ağı Osmanlı Devletinden devir alındığı şekliyle demiryolu odaklıydı. Ağ genelde demiryolunu güçlendirmek amacıyla oluşturulmuştu. Demiryolları ise büyük kentler ve ticaret yolları üzerinde bulunuyordu. Böylece karayolu ulaşım ağının geliştiği noktalar da büyük kentler ve ticaret yollarıyla kısıtlı kalıyordu. Ancak kırsal alan özellikle köy yerleşim alanlarındaki karayolları için devletin yapmış olduğu kapsamlı bir çalışma direk olarak gözüküyordu. Köylü her zaman ki gibi kendisiyle baş başa bırakılmıştı. Daha sonraları çıkartılan köy kanunu ile de köy yollarının yapımı köy muhtarlıklarına veriliyordu. Köylü kendi imkânları ve devletin teşviki ile ulaşım ağını zenginleştirmeye çalışmış ve iktisadi hayatını çeşitlendirmiştir.

Köylerde çekim hayvanlarının kullanıldığı arabaların artması ve geniş yolların açılması köydeki tarımsal faaliyetlerin çeşitlenmesine ve ayrıca köy iktisadi yaşamının canlanmasına sebep olmuştur.

Arabaların henüz yaygın ve yolların kullanışlığı olmadığı zamanlarda köylü, ihtiyacı kadar ekim – dikim gerçekleştiriyordu. Araba ve yollardaki gelişmeler ile köylü, ihtiyacından fazla tarımsal faaliyet gerçekleştirmeye başladı. Köylü, arabaların malzeme taşımadaki kolaylığı sayesinde ihtiyacından fazlasını pazara götürme imkânı buldu. Ancak kullanılan arabalar önceleri öküzlerin sonraları da atların çektikleri arabalarından oluşuyordu. Bu arabalar, yavaş gidiyor, bu da ürünün yolda tazeliğinin bozulmasına ve zaman kaybına neden oluyordu. Ayrıca çekim hayvanlarının çektiği bu arabalar, taşıdığı ürün kapasitesi bakımından kısıtlıydı.

Türkiye’deki kalkınma süreçlerine dayalı politikalar uygulama alanı buldukça, tarımsal faaliyetlerde kullanılan motorlu araç sayısı da o derece artış gösterdi. İlk önce büyük çiftlik sahiplerince kullanılmaya başlanan traktör, köylerde yaygın olarak kullanılmaya başlayınca köydeki tarımsal hareketlilik, eskiyle kıyaslanamayacak derecede arttı. Traktör çekim hayvanlarının kullanıldığı arabalara göre çok daha işlevseldi. Köylü, önceden bir haftada bitiremediği çiftini, traktörle birkaç saat içerisinde bitirebilmekteydi. Ayrıca köylü, traktörle, ürününü pazara bir defada taşıyabiliyordu. Bu da ürünün, tazeliğinin bozulmamasını sağlıyordu. Köye traktörün girmesiyle köylü, tüm arazilerini değerlendirir hale geldi. Daha önceleri tarlayı işlemek, çift sürmek haftaları alırken motorlu makine bunu saatle ölçülebilecek zaman dilimine indirgemişti. Böylece köylüye diğer arazilerini değerlendirmesi için zaman ve kolaylık doğmuş oldu.

Tarlardan toplanan mahsul aynı gün traktörlerle kasabadaki toplama merkezine ulaştırılırdı. Toplama merkezinde toplanan ürünler kalite durumuna göre ayrılır, arkasındanda büyük kentlere gönderilirdi. Bu ürünlerin bir kısmı iç piyasadaki ihtiyacı karşılamak maksadıyla ülke içinde belli birimlere dağıtılırken, büyük bir kısmı da yurt dışına ihraç edilmek maksadıyla limanlara ulaştırılırdı. İzmir limanı ürünleri toplandığı en önemli yerdi. Ürünlerin pazarlanması anlamında İzmir Limanı bir köprü görevi gören İzmir Limanı en Türkiye’nin en önemli limanıydı. Liman tarihin değişik dönemlerinde canlı ve tüccarların uğrak yeri olmuştur<sup>35</sup>.

35 Kemal Arı, *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi yay., İzmir, 2008, ss.24-25.



## KAYNAKÇA

### I. Arşiv ve Kanunlar

*Resmi Gazete*, S.18435, 18.06.1984.

*Köy Kanunu*, No: 442, Kabul Tarihi, 18.03.1924, Yayımlandığı Resmi Gazete, 07.04.1924

5286 Sayılı Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğünün Kaldırılması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun,

### II. Salmameler

Devlet Salnamesi, Sene 1263, Posta Bölümü

### III. Kitaplar Makaleler

ALTINKURT, Lale, "Türkiye'de Sanat Eğitiminin Gelişimi", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.12, 2005.

ARI, Kemal, *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi yay., İzmir, 2008.

ARSLAN, Ali, "Bir Köy Sosyolojisi Çalışması: Kavaközü Köyü'nün Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Sorunları", *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.IV, S.I, 2003.

AYBARS, Ergün, *Atatürk, Çağdaşlaşma ve Laik Demokrasi*, İleri Kitabevi Yayınları, 1.baskı, İzmir, 1994.

----- *Türkiye İktisad Mecmuası*, II/13 (17 Mart 1923).

----- *İstatistik Göstergeler 1923-1998*, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, Ocak 2001

----- KGM (2006), *Stratejik Plan (2006-2010)*, www.kgm.gov.tr.(Erişim Tarihi 06.10.2006).

BEDİRHAN, Yaşar, "Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı ilk İstila Projesi", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1-8, 1992.

BORATAV, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002)*, İmge Kitabevi, 7.baskı, Ankara, Ekim 2003.

ÇETİN, Türkan, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Köy Sorununa Bakış: Köy

- Kanunun Çıkarılması”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C.II/4-5 (1994-1995).
- ÇETİN, Türkan, *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Köylü Politikası (1923-1950)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1997.
- ÇETİN, Birol - BARIŞ, Serap - SAROĞLU, Serap, “Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.1, S.1.
- DURGUN, Bülent, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı Ve İzmir Uygulamaları”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C.V, S.13, 2006.
- DURGUN, Bülent, *Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi 1923-1938*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006
- GÖKDAĞ, Mahir, “Kentsel Ulaşımında Karayolu ve Raylı Taşıma Sistemlerinin Bazı Önemli Faktörlere Göre Karşılaştırılması”, *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi – Sergisi*, Türkiye Makine Mühendisleri Odası Bildiriler Kitabı, Yayın No: 242, Ankara, 1999.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, 2002
- HEATON, Herbert, *Avrupa İktisat Tarihi*, C.II, (Çev: M.A.KILIÇBAY, Osman AYDOĞUŞ), Teori Yayınları, Ankara, 1985.
- İNAN, Afet, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923)*, T.T.K. Basımevi, 2.baskı, Ankara, 1989.
- İNAN, Afet, *Cumhuriyetin 50. Yılı için Köylerimiz*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1978.
- İŞBİLİR, Ömer, “Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmâlî: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği” *Türkler*, C.X, Ankara, 2002
- KARACAN, Ö., “Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar(1923-1938)”, *Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, A.İ.İ.T Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi*, Ankara, 2005.
- KARAÖMERLİOĞLU, Asım, *Orada Bir Köy Var Uzakta –Erken Cumhuriyet Dönemi Köycü Söylem, İletişim yay.*, İstanbul, 2006.
- KAYIKÇI, Sabrina, “Cumhuriyet’in Kuruluşundan Günümüze Kadar Köye ve Köylüye Yönelik Olarak İzlenen Politikalar”, *Türk İdare Dergisi*, S.448.
- KOÇER, Hasan Ali, “Türkiye’de Köy Eğitim ve Öğretimi”, *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, C.7 S.1, 1974.

- KÖYMEN, Oya, *Cumhuriyet Döneminde Tarımsal Yapı ve Tarım Politikaları, 75 Yılda Köylerden Şehirlere*, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 1999.
- MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, *Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, T.C. Ziraat Bankası Yayınları, Ankara, 1998.
- ÖZCAN, Koray, "Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yerleşme Tipolojileri Pazar ya da Panayır Yerleşmeleri", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.XI, S.1, 2006.
- ÖZCAN, Koray, "Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekânsal Kademelenme", *METU-JFA*, S.2, 2006.
- ÖZCAN, Koray, "Ortaçağda Anadolu'nun İdarî Coğrafyasına Bakış Anadolu'da Selçuklu İdarî Birimleri", *Ankara Üniversitesi Coğrafi Bilimler Dergisi*, C.III, S.1, 2005.
- PURTAŞ, Furat, "Türk Cumhuriyetlerinin Bağımsızlıklarının 20. Yılında Orta Asya İle Güney Asya Arasında Modern İpek Yolu Projesi", Ahmet Yesevi Üniversitesi, Ankara, 2011
- SERÇE, Erkan, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye (1868-1945)*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, Ocak 1998.
- TAMER, Aytül - BOZBEYOĞLU, A. Çavlin, "1927 Nüfus Sayımının Türkiye'de Ulus Devlet İnşasındaki Yeri: Basında Yansımalar", *Nüfusbilim Dergisi \ Turkish Journal of Population Studies*, 2004.
- TEZEL, Y. Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3.baskı, İstanbul, Kasım 1994.
- TÖKİN, İ. Hüsrev, *Türkiye'de Köy İktisadiyatı*, Şefik Matbaası, 2.baskı, İstanbul, 1990.
- ÜLKÜ, Candan, "Sanat Eğitimi, Sanat ve Köy Enstitüleri", *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C.IV, S.II, 2008.
- YAZICI, Nesimi, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S.3
- YAZMAN, M. Ögüt, *Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi*, TİSA Matbaacılık, Ankara, 1974.
- YUCA, Sami, "Cumhuriyet Döneminin İlk Nüfus Sayımına (1927) Göre Muş İlinin Nüfus Özellikleri", *Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Akademik Bakış Dergisi*, S.24, 2011.
- YÜCEŞAHİN, M. Murat - BAYAR, R. - ÖZGÜR, E. Murat, "Türkiye'de Şehirleşmenin Mekânsal Dağılışı ve Değişimi", *Ankara Üniversitesi Coğrafi Bilimler Dergisi*, C.II, S.I, 2004.