



**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DEMİRYOLU GÜZERGÂHINDAKİ KIRSAL YERLEŞMELER: KAYSERİ VİLAYETİ İSTASYON YERLEŞMELERİ**  
**RURAL SETTLEMENTS ON THE RAILROAD NETWORK IN THE EARLY REPUBLICAN PERIOD: STATION SETTLEMENTS OF KAYSERİ PROVINCE**

**SEDA ÇALIŞIR HOVARDAOĞLU\***  
**OZAN HOVARDAOĞLU\*\***

**ÖZ**

Cumhuriyetin ilk yıllarında köyde yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, kalkınma ve bayındırlığın sağlanması yönündeki çabaların gerçekleştirilmesinde demiryolu ulaşımı önemli kırsal hizmetlerden biri olmuştur. Bu çalışma, demiryolu ulaşımının kırsal alanlara etkisini Cumhuriyetin ilk yıllarından 1948'e kadarki süreçte Kayseri İli örneğinde değerlendirmeyi amaçlamaktadır. 1927 yılında Kayseri'ye ulaşan demiryolu, Kayseri-Sivas-Samsun Hattı inşasıyla ili Karadeniz'e ve 1933'te Ulukışla-Boğazköprü Hattı'yla Akdeniz'e bağlamıştır. Dönemin ilk demiryolu uygulamalarından olan bu hatlar, Kayseri'nin zirai, ticari ve sınai yapısı ve toplumsal yaşamının gelişmesini doğrudan etkilemiştir. Bu sayede il, Erken Cumhuriyet Dönemi'nin ulusal kalkınma ve bayındırlık çalışmalarının önemli kentlerinden biri haline gelmiştir. Bu çalışmada, demiryolu güzergâhlarının üzerindeki kırsal yerleşmelerde nüfusun artma eğiliminde olduğu, demiryolunun ekonomik ve mekânsal açıdan bu yerleşmeleri toplayıcı ve dağıtıcı birer merkeze dönüştürmeye başladığı bulunmuştur. Ayrıca demiryolu hatlarını bütünler biçimde çalışan karayolu bağlantıları sayesinde bu etkilerin daha geniş bir coğrafyadaki yerleşmelere doğru yaygınlaştığı görülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Ankara-Kayseri-Sivas Hattı, Erken Cumhuriyet Dönemi, İstasyon Yerleşmeleri, Kayseri, Kırsal Yerleşmeler, Ulukışla-Boğazköprü Hattı.

**ABSTRACT**

National transportation policies that had gone through in the Early Republican Period played a critical role in improving the quality of life, economic development and providing the settlements with adequate public services nationwide. This study aims to assess the influences of railroad transportation on rural settlements in the case of Kayseri Province. Railway network that first reached Kayseri in 1927 connected to the province to the Blacksea with the construction of the Kayseri-Sivas-Samsun line, and to the Mediterranean with the construction of Ulukışla-Boğazköprü line in 1933. These railways, which were one of the first applications of the era, directly and positively influenced the agricultural, commercial, industrial development of the province. They, therefore, contributed to the province to become one of the significant examples for the efforts of the Early Republican Period to improve national prosperity and development. This research reveals that populations of the settlements located on these lines tended to increase and the stations located on these settlements paved the way for them to become collector and distributor centers. Moreover, it is concluded that those influences had reached farther rural areas in certain rural settlements wherein the road networks articulated to these railways.

**Keywords:** Ankara-Kayseri-Sivas Line, Early Republican Period, Kayseri, Rural Settlements, Station Settlements, Ulukışla-Boğazköprü Line.

\* Doç. Dr., Erciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, sedac@erciyes.edu.tr, ORCID: 0000-0002-0302-3262.

\*\* Doç. Dr., Erciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ozanhovardaoglu@erciyes.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2680-6582.

## Extended Abstract

National transportation policies that had gone through in the Early Republican Period played a significant role in improving the quality of life, economic development and providing the settlements with adequate public services nationwide. A considerable majority of the railroad lines in the first years after the declaration of the republic had been built before the republican period by different foreign states in various periods and conditions which mostly have been lack of connections to one another with inefficient travel time lengths. But most importantly those lines did not constitute a national transportation network. Railroad policies of the Early Republican Period had aimed to construct new lines and provided the nation with a properly functioning railroad network, and nationalize the railroad lines and management of those lines. The efforts to achieve those aims can be classified under three main periods. The first period between 1922 and 1927 was characterized by the construction of new lines with fairly low national finance resources, while the second period between 1927 and 1933 can be characterized by much more intensified efforts including even contracts of foreign constructors. The third period until 1948 represents contracts with local constructors financed by domestic loans of the government.

During all those periods, the main target of the efforts for constructing railways have always been in tune with the aims of the national economic policy, and providing the agricultural production with modern supply chains and accessibility options, as well as the modernization of the agricultural production itself nationwide, has been one of the main targets of these policies. This study aims to assess the influences of railroad transportation on rural settlements in the case of Kayseri Province. Railway network that first reached Kayseri in 1927 connected to the province to the Blacksea with the construction of the Kayseri-Sivas-Samsun line, and to the Mediterranean with the construction of Ulukışla-Boğazköprü line in 1933. Therefore, the stations located on those railways became nodes of a wider national railroad network which connected major ports to each other nationwide. In order to explore and investigate the influences of these stations both on the rural settlements, wherein the stations were located, and on the surrounding rural areas, population, spatial development and economic change tendencies were analyzed in the rural settlements located within the area of 10 km diameter whose center is the station settlement. Findings show that population in the great majority of the station settlements tended to increase, and moreover, spatial development in these settlements were clearly observable for example in terms of spatial growth of these settlements.

More importantly, when combined especially with the agricultural investments of other state institutions such as the silos and storage buildings, some of the station settlements had increasingly become agricultural collector centers in rural Turkey. On the other hand, some of the settlements located in the intersection points of railroad lines and road network had become distributor centers not only in terms of the transportation of certain goods and supply chain, but also in terms of passenger mobilities. According to the findings, railroad policies of the Early Republican Period, which aimed to construct new lines and to provide the nation with a properly functioning railroad network were openly successful in the study area since the constructed lines contributed to the development of supply chains on the one hand, and to the centralization of station settlements as nodes of the national railway network on the other. But more importantly, it is also found that both the lines and the stations had served successfully to the aims and targets of national development policies. Moreover, stations had also paved the way for location of various services and functions in the station settlements which seem to have triggered further economic and spatial developments in those settlements. To put in a nutshell, it is found in the study that the main economic, social and spatial targets of the national railroad transportation policies of the Early Republican Period were successfully achieved in Kayseri Province, achieved which paved the way for the province to become a significant example of the national endeavors for modernization and economic development of the Early Republican Period.

## Giriş

Erken Cumhuriyet Dönemi ulaşım politikaları, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, kalkınma ve bağımsızlığın sağlanmasında büyük öneme sahiptir. Mustafa Kemal Atatürk, devletin bütün işbölümlerinde alınan tedbirlerin gerçekleştirilmesi ve milletin uygarlık yolunda ilerlemesinin demir ve karayolu çalışmalarının verimli sonuçları ile sağlanabileceğini belirtmiştir.<sup>1</sup> 1923 tarihli İzmir İktisat Kongresi'nde de ülkenin ulaşım çeşitliliğinin artırılması ve ulaşımın sürekliliğinin sağlanması konularına geniş yer verilmiştir. Mustafa Kemal Atatürk Kongreyi açış konuşmasında ulaşımın merkep ve kağı ile doğal yollar üzerinde sağlanmasının olanaksızlığına değinerek;

<sup>1</sup> Ayşe Afet İnan, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, Rapor I Sınai Tesisat ve İşletme*, Ankara: Ankara Başvekâlet Matbaası, 1933, 99.

şimendifer ve şoseler ile ülke geneline yayılan ve sürekliliği olan bir ulaşım ağına sahip olmanın gerekliliğini vurgulamıştır.<sup>2</sup> Ülkenin önemli merkezlerinin demiryolu ile birbirine bağlanmasının, maden kaynaklarının değerlendirilerek ekonomiye kazandırılmasını; uygarlık yolunda ilerlemeyi; sosyal ve ekonomik hayatta değişimi sağlayacağı çoğu toplantıda belirtilmiş ve demiryolu, refah ve kalkınma yolu olarak ifade edilmiştir. Dönemin Meclis konuşmalarında da demiryolları her ülkenin hayat damarları olarak değerlendirilmiş, trenlerin askeri ve ekonomik hayata yaptıkları ve yapacakları katkının önemi vurgulanmıştır.<sup>3</sup>

Cumhuriyetin ilk yıllarında mevcut demiryolu hatları, çeşitli devletler tarafından farklı dönem ve şartlarda inşa edilmiş, aralarında bir bağlantı bulunmayan ve ulaşım süresinin uzun olduğu bir yapıya sahiptir.<sup>4</sup> Ancak en önemlisi, bu hatların bir ağ niteliği taşımamasıdır. Bu dönem demiryolu ulaşımının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için belirlenen demiryolu programı iki temel başlık altında açıklanabilir: Demiryolları inşa etmek ve demiryolunun sürekliliğini sağlayan ağı oluşturmak; yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryollarının millileştirilmesini sağlamak ve işletmenin örgütlenmesini gerçekleştirmek.<sup>5</sup> Bu bağlamda, demiryolu yapımında üç farklı dönemin öne çıktığı belirtilebilir: Sınırlı yerel olanaklar ile demiryolunun yapılmaya başladığı dönem (1922-1927); demiryolu yapımının, finansman sağlamayı da içeren ve yabancı müteahhitlere ihale edildiği dönem (1927-1933); demiryolu yapımında iç borçlanmaya gidilerek finansman sağlama koşulunu içermeyen ve tamamen yerli müteahhitlerin üstlendiği 1948'lere kadar devam eden ihaleler dönemi.<sup>6</sup> Bu süreçte, karayolu ulaşımı büyük oranda demiryolunu güçlendiren ve destekleyen bir ulaşım biçimi niteliği taşımaktadır.<sup>7</sup> Her ne kadar 1930'lu yılların sonunda karayolu ulaşımının iyileştirilmesi ve planlı bir karayolu ulaşımı için politikalar oluşturma çabaları görülse de, karayolu teşkilatının kurulduğu 1948'e kadarki süreçte ulusal ulaşım politikalarında demiryolları öncelikli sistemler olarak ağırlık kazanmıştır.<sup>8</sup> 1950'lerin ilk yıllarında demiryolu politikası, ekonomik, rasyonel ve modern işletme usul ve esasların belirlenmesi olarak açıklanmıştır. Bu dönemde demiryolu ağının ıslahı ve kalkınmasına yönelik etütler yapıldığı, yıpranmış ve normal hizmet sürelerini doldurmuş tesis ve araçların yenilendiği, demiryollarında idari, mali ve teknik iyileştirmeler yapıldığı belirtilmiştir.<sup>9</sup>

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren milli ekonominin dayanağı tarım olarak ifade edilmiş ve köylere kadar yayılacak programlı ve uygulamalı çalışmalara ihtiyaç olduğu açıklanmıştır.<sup>10</sup> Köyde yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, kalkınma ve bayındırlığın sağlanması ve köy-kent dengesinin kurulabilmesi yönündeki bu çabaların gerçekleştirilmesinde ise ulaşım en önemli kırsal hizmetlerden biri olarak değerlendirilmiştir. Çiftçinin üretime devam etmesinde makineleşme kadar, tarım ürünlerinin alım ve nakliyesi de önemli görülmüş ve demiryolu gibi güçlü ulaşım bağlantılarının sağlanmasına ihtiyaç duyulmuştur.<sup>11</sup> Bu süreçte, demiryolu güzergâhları yolcu ve eşya nakliyatını en kolay temin edecek şekilde belirlenmiş ve imkânlar doğrultusunda yerleşme yerlerine yakın noktalarda yer seçmişlerdir.<sup>12</sup>

Bu çalışma, demiryolu ulaşımının kırsal alanlara etkisini Cumhuriyetin ilk yıllarından 1948'e kadarki süreçte, Kayseri ili örneğinde, demiryolu hattı-köy ilişkisi bağlamında değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Dönemin ilk demiryolu uygulamalarından Ankara-Kayseri-Sivas Hattı ve Ulukışla-Boğazköprü Hattı, Kayseri ilinde ulusal kalkınma ve bayındırlık çalışmalarının gerçekleşmesinde önemli etkenlerden biri olmuştur. 1927 yılında Kayseri'ye ulaşan demiryolu, Kayseri-Sivas-Samsun Hattı inşasıyla ili Karadeniz'e ve 1933'te tamamlanan Ulukışla-Boğazköprü Hattı'yla da Akdeniz'e bağlamıştır.

<sup>2</sup> Ayşe Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-04 Mart 1923)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989, 67.

<sup>3</sup> <https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/aturk-konusma/1d4yy.htm>, Erişim 11.01.2020.

<sup>4</sup> Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Ankara: Tesav Yayınları, 2003, 45; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD), *Demiryollarımız*, Ankara, 1958, 18; Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara: Savaş Yayınları, 1972, 38.

<sup>5</sup> İsmail Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XII / 35 (1996), 4; İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 73, 2. Baskı, 2010.

<sup>6</sup> Tekeli, İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 287.

<sup>7</sup> Hamid Sadi Selen, "Türkiye'nin Yol Sistemi", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 3-4 (1943), 356.

<sup>8</sup> Yıldırım, Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış; Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006; Tekeli, İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 369; Yavuz Haykır, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu Çalışmaları (1923-1938)*, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 2011.

<sup>9</sup> T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30-1-0-0-83-523-8, ek:E13, 00.00.1951.

<sup>10</sup> İnan, *Devletçilik İlkesi*, 126.

<sup>11</sup> Mahmut Soydan, Gazi ve İnkılap, *Milliyet Gazetesi*, 8.1.1930, <https://www.atam.gov.tr/duyurular/tarim-ve-koylu>, Erişim 13.02.2020.

<sup>12</sup> TCDD, *Demiryollarımız*, 39.

İstatistik Genel Müdürlüğü'nün Kayseri ili nüfus istatistikleri, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, Kayseri Valisi Adli Bayman ve Kayseri Halkevi'nin öncülüğünde kalkınma ve imarın sağlanması amacıyla il geneline yayılan köy gezisi notları ve yerel basında çıkan haberler köylerin genel durumlarını incelemek açısından oldukça önemli veriler sunmaktadır. Bu veriler, Devlet Demiryolları İşletmesi'nin demiryolu inşa süreci ve istatistiki verileri ile bir araya getirilerek, inceleme alanında köylerin nüfus, ekonomi ve mekânsal gelişimini açıklayan temel kaynaklar olarak kullanılmıştır.

### 1. Demiryolu Hatlarının Kırsal Yerleşmelere Etkileri

Demiryolu, çoğu çalışmada yerleşmeleri birbirine bağlayan ve ulusal sisteme katılmalarını, çağdaş yaşamla bağlantı kurmalarını sağlayan bir unsur olarak ifade edilmektedir.<sup>13</sup> Öte yandan yerleşme dokusunu değiştirici ve hatta yerleşmelerin yer seçiminde önemli bir belirleyici olarak açıklanmaktadır.<sup>14</sup> Demiryolu güzergâhı belirlemede, topoğrafik unsurlar kadar stratejik noktaların ve bu alanlardaki nüfus yoğunluklarının belirlenmesi önemli görülmektedir. Hattın her iki yanındaki etki alanlarının ve bu alanlardaki nüfus yoğunluklarının tespiti, çevresindeki trafik yoğunluğu ve bunun hatta verilme düzeyi; yerleşmelerin üretim, ticaret ve sanayi olanakları güzergâhın belirlenmesindeki temel veriler arasındadır.<sup>15</sup> Bu bakışla, demiryolunun işletmeye açılmasıyla birlikte önemli merkezlerin birbirine bağlanması, yaşam kalitesinin iyileşmesi, kalkınma ve bayındırlığın sağlanması da hedeflenmektedir. Bu nedenle demiryolunun güzergâh üzerindeki kırsal alanları da üretim zincirine dâhil eden, üretim ve ticaret hacmini arttıran ve işgücü, hammadde ve pazar sorunlarının çözümüne de önemli katkılar sunan yapısından bahsedilebilir.<sup>16</sup>

Talip Yücel, karayolunun demiryolu ulaşımını destekleyen ve güçlendiren yapısına vurgu yaparak, "*demiryolu ağındaki bir yerleşme merkezinin, varsa karayollarıyla birlikte, bir ihraç ve ikmal kapısı dolayısıyla cazibe merkezi olacağını*" belirtmiştir.<sup>17</sup> İstasyonlar ise rahat ve muntazam ulaşımın merkezi olarak değerlendirilmiş ve istasyon çevresinde inşa edilen yeni tesislerle nüfus artışı ve yerleşim alanlarında genişleme olacağı ifade edilmiştir.<sup>18</sup> Uğur Tanyeli, "*küçük ve orta büyüklükteki Anadolu kentlerinde geleneksel kent ve mahalle atmosferinin dışına çıkmanın, ancak garın sınırında elde edilebilecek bir olanak*" olduğunu belirtmiştir.<sup>19</sup> Dönemin demiryolu dergilerinde de demiryolunun çoğu zaman yerleşmelerin eğitim, sosyal ve ekonomik yapısında hızlı bir gelişmeyi sağlayan bir büyüme unsuru olarak değerlendirildiği dikkat çekmektedir.<sup>20</sup> Bu dönem kentlerinin birçoğunda istasyon ile kent ilişkisini sağlamak için İstasyon Caddesi'nin ivedilikle oluşturulduğu ve istasyondaki gelişmenin kente yayılmasını hedefleyen bir çabanın olduğu görülmektedir. Nitekim İstasyon caddelerinin her iki cephesindeki mekânsal değişimi, modern yaşamın mekânları ve kentin yeni gelişim aksı olarak açıklayan çalışmalar bulunmaktadır.<sup>21</sup>

Her ne kadar yerleşmelerin kurulma ve gelişmesinde demiryolu etkisinin olduğu belirtilse de bu etkinin, hattın ve istasyonun bulunduğu güzergâhtaki yerleşmelerin hepsinde eş düzeyde olduğunu söylemek güçtür. Demiryolunun istasyon nüfusları üzerindeki etkisini değerlendiren Talip Yücel, etkinin istasyonlar kadar hatlardan uzaklaştıkça da zayıfladığını, yerine göre az çok daralan veya genişleyen kuşaklarda da etkinin hüküm

<sup>13</sup> Orhan Göçer, *19. Yüzyılda Şehirciliğin Evrimi*, İstanbul: İTÜ Yayınları, 1982, 45; Uğur Tanyeli, "Mekânlar, Projeler, Anlamları", *Üç Kuşak Cumhuriyet*, Ed. Uğur Tanyeli, İstanbul, Türk Tarih Vakfı Yayınları, 1998, 105.

<sup>14</sup> Abel Chatelain, *Démogéographie du grand tronc ferré Sud-Est (Paris-Lyon-Méditerranée)*, In: Les Etudes rhodaniennes, Vol:22, 1947, p.80 ([https://www.persee.fr/doc/geoca\\_1164-6268-1947\\_num\\_22\\_1\\_5620](https://www.persee.fr/doc/geoca_1164-6268-1947_num_22_1_5620), Erişim 09.01.2020); Cavit Orhan Tütengil, "Türkiye'deki Yerleşme Düzeninde Tabiat ve Ulaştırma", *Mimarlık Dergisi*, Yıl:4, Sayı:11 (1966), 39-42; İrfan H. Bayhan, *Şehir Planlaması*, İstanbul: İskender Matbaası, 1969, 134; Vedat Karadeniz, "Kuruluş Yeri Seçiminde Ulaşımın Etkili Olduğu Yerleşmelere Bir Örnek: Yeniçubuk Kasabası (Gemerek-Sivas)", *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 29, (2014), 286-312; Mehmet Akif Ceylan, "Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2006, 225; Halil Koca-Hayati Doğanay, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek:Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:33 (1998), 5; Sedef Akgüngör-Yeşim Kuştepeli-Vahap Tecim, "The Effect of Railway Expansion on Population in Turkey (1856-2000)", *Journal of Interdisciplinary History*, June (2011), 139.

<sup>15</sup> Enver Berkmen, *Demiryolları Güzergâh Bahsi*, İstanbul: Teknik Üniversite Matbaası, Sayı: 687 (1967).

<sup>16</sup> Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, IV/A-2-2.12, Dizi-Sayı: 24, 2019, XIV; James H. Johnson, *Urban Geography An Introductory Analysis*, Pergamon Press, 2nd Edition, 1972, 39-40.

<sup>17</sup> Talip Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 20 (1960), 143.

<sup>18</sup> Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon", 143.

<sup>19</sup> Tanyeli, "Mekânlar, Projeler", 105.

<sup>20</sup> Demiryolları Mecmuası, Mart-Nisan, Sayı 109-110, Cilt 10 (1934), 41.

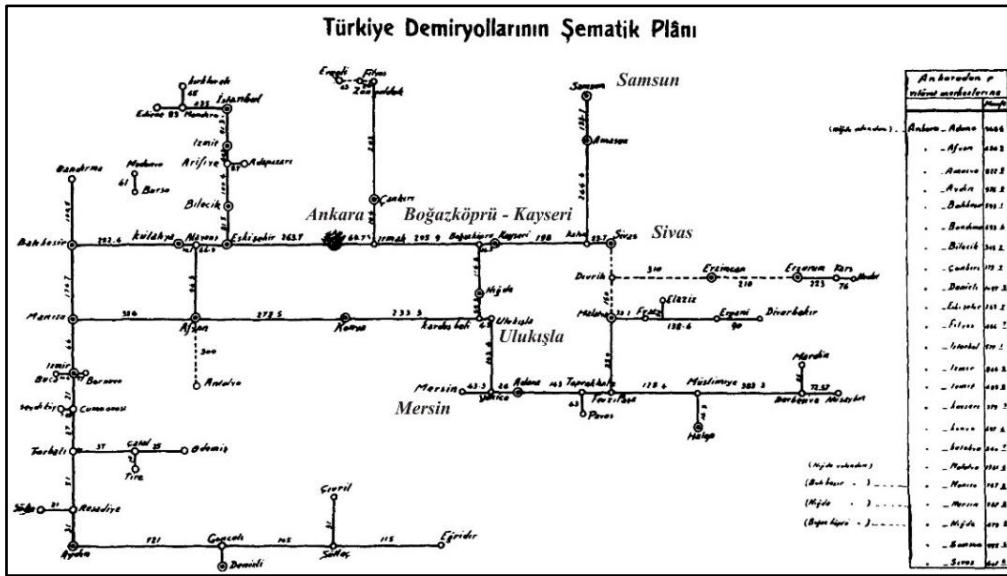
<sup>21</sup> Hasan Haştemoğlu-Levin Özgen, "1960'larda Sürdürülebilirlik ve Kentleşme: Isparta İstasyon Caddesi Örneği", *Süleyman Demirel Ünversitesi Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi*, 2(1): 69-76 (2017); Filiz Sönmez-Semra Selçuk Arslan, "Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma", *Megaron*, 13 (1) (2018), 85-101.

sürdüğünü belirtmiştir. Bu etkiler üzerine yapılan önemli çalışmalardan biri, Abel Chatelain'in Paris-Lyon Hattı'ndaki istasyon yerleşmeleri ve değişen mesafelerdeki çevre yerleşmelerin nüfus değişimleri araştırmasıdır. Çalışmada, istasyon çevresinde çok daha yoğun kullanım olduğu ve demiryolu hattından ortalama 10 kilometre mesafeye kadar uzanan kuşakta yerleşme nüfuslarının yola kolayca ve süratle ulaşabilmesinin bu etkiyi desteklediği ve bu alanlarda istasyonlarınkine uygun gelişmeler ortaya çıktığı vurgulanmaktadır.<sup>22</sup> Ancak 15 kilometrenin ötesindeki kuşakta istasyonlara geliş-gidişler zorlaştığından demiryolunun etkisinin neredeyse kaybolduğu ve 10-15 kilometrenin ise bu etkinin değişebildiği kritik bir eşik olduğu belirtilmektedir.<sup>23</sup> Demiryolu ve yerleşme ilişkisini değerlendiren çalışmalar bulunmaktadır. Ancak demiryolu hattı ve kırsal arasındaki ilişkiye odaklanan çalışmalar oldukça sınırlıdır.

## 2. Ankara-Kayseri-Sivas ve Ulukışla-Boğazköprü Demiryolu Hattında Kayseri

Kayseri ili, Cumhuriyet döneminin iki önemli demiryolu hattı olan Ankara-Kayseri-Sivas ve Ulukışla-Boğazköprü hatları ve bu hatların kesişimi üzerinde yer almaktadır. Bu hatlardan Ulukışla-Boğazköprü Hattı, Konya-Adana Hattı'ndaki Ulukışla İstasyonu ile Ankara-Kayseri-Sivas Hattı'ndaki Boğazköprü İstasyonu arasında planlanmış ve Boğazköprü İstasyonu her iki hattın önemli bir kavşak noktası haline gelmiştir (Şekil 1). Bu hatlar ile Kayseri, hem Türkiye'nin Karadeniz ve Akdeniz'deki önemli limanlarına hem de ulusal ve uluslararası düzeyde üretim ve tüketim merkezlerine bağlanmıştır.

Ulukışla-Boğazköprü hattının inşasıyla Karadeniz'e Akdeniz'in ve Adana havalisinin Ulukışla hattı vasıtasıyla doğrudan doğruya merkezi hükümete raptedilmiş olması ve ileride inşa edilecek Hanlı-Malatya hattıyla da şarkı cenubi vilayetlerinin keza merkezi hükümete ve istikbalde memleketin ortasından ve merkezi hükümetten geçen bu ana hat ile Avrupa'nın Asya ile irtibatı gayesi temin edilmiştir.<sup>24</sup>



Şekil 1: 1933 Tarihli Türkiye Demiryolları Şematik Planı. Kaynak: 10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933, T.C. Nafia Vekâleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1933.

1924-1930 yılları arasında Ankara-Kayseri-Sivas Hattı, 1926-1933 yılları arasında ise Ulukışla-Boğazköprü Hattı tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Kayseri-Sivas Hattı'nın yapımı başlangıçta bir Belçika Şirketi olan Société Industrielle des Travaux Şirketi'ne verilmişse de şirketin yeterli sermayesi olmadığı için mukavele feshedilmiş ve sonrasında hat, aynı finansman koşullarıyla Türk müteahhitlere yaptırılmıştır.<sup>25</sup> Ulukışla-Boğazköprü Hattı yapım işi ise, 15 Haziran 1927 tarihinde yapılan bir mukavele ile Julius Berger İnşaat Şirketi'ne verilmiştir. İhale dışındaki kısımlar Amerikan Fox Şirketi (Fox Brothers International Corporation) tarafından yapılmıştır.<sup>26</sup> 1948

<sup>22</sup> Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon", 148; Chatelain, Démogéographie du, 35-38.

<sup>23</sup> Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon", 148; Chatelain, Démogéographie du, 35-38.

<sup>24</sup> Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi, *Ankara-Sivas Demiryolu Sivas İstasyonunun Resmi Küşadı Hatırası*, İstanbul: Haydarpaşa-Demiryolları Matbaası: 932, 1930, s.s.-.

<sup>25</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933*, İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933, 27.

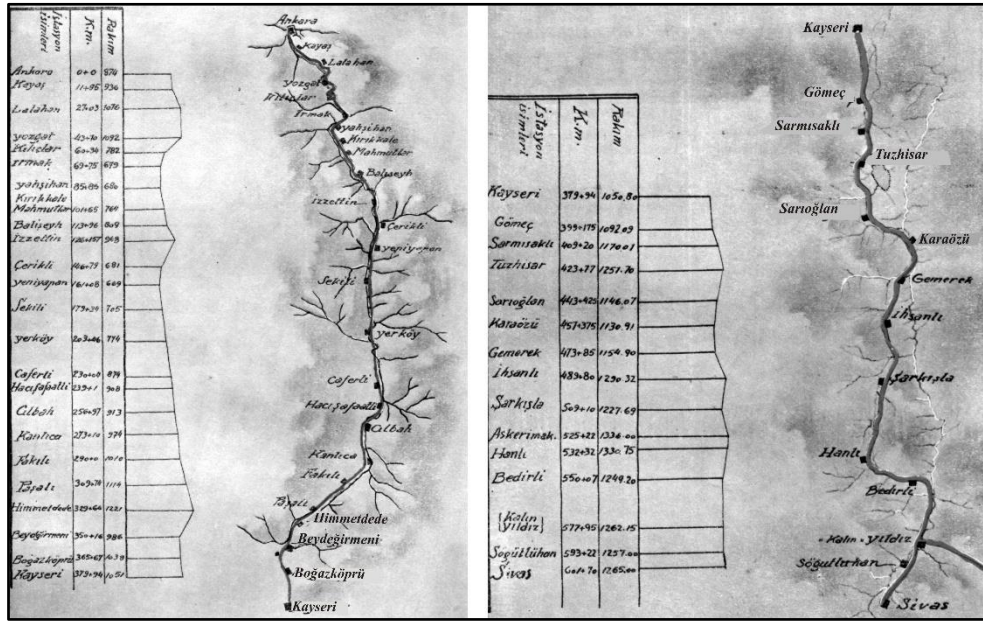
<sup>26</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *10 Yılda Türkiye Nafiası*, 26.



yılında Kayseri-Maraş-Toprakkale ve Konya-Aksaray-Kayseri gibi yeni demiryolu hatları belirlenmiş; ancak uygulanmamıştır.<sup>27</sup>

## 2.1. Ankara-Kayseri-Sivas Demiryolu Hattı

23 Mart 1924 tarihli 449 sayılı kanunla hat güzergâhı, Ankara-Musaköy ve Samsun-Musaköy-Sivas hatları olarak belirlenmiştir. Ancak bu güzergâhın, ticaret ve nakliye ilişkileri daha uygun, topoğrafyanın daha olanaklı olduğu ve mesafenin kısaldığı Ankara-Kayseri-Sivas Hattı biçiminde düzenlenmesine karar verilmiştir.<sup>28</sup> Hattın azami beş yılda yapılması için 65 milyon liranın harcanmasına karar verilerek; inşaata biri Ankara, diğeri Samsun olmak üzere iki istikametten başlanmıştır.<sup>29</sup> Hattın Ankara-Kayseri kısmı 29.05.1927 ve Kayseri-Sivas kısmı da 30.08.1930 tarihinde işletmeye açılmıştır.<sup>30</sup> Bu hattın Kayseri il sınırları içerisindeki istasyonları, Himmetdede, Beydeğirmeni, Boğazköprü, Kayseri, Gömeç, Sarımsaklı, Tuzhisar, Sarıoğlan ve Karaözü İstasyonları'dır. Şekil 2'de Ankara-Kayseri ve Kayseri-Sivas Hattı Plan ve Profili gösterilmektedir.



Şekil 2: Ankara-Kayseri ve Kayseri-Sivas Hattı Plan ve Profili. Kaynak: **10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933**, T.C. Nafia Vekâleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1933.

Ankara-Kayseri-Sivas Hattı, Kayseri ili içerisinde büyük oranda vadi ve nehirler arasındaki verimli tarım alanlarından geçmektedir. Ayılı Deresi ile Himmetdede'den Kızılırmak'a inen hat, Kızılırmak'tan sonra Karasu'yu takip ederek Kayseri'ye ulaşmaktadır. Sarımsaklı Vadisi'nden Lalebeli'ne ve Palas Gölü Havzası'nda Tuzhisar Köyü yakınından Sarıoğlan Vadisi'ne çıkan hat, devamında tekrar Kızılırmak Vadisi'ne geçerek Sivas'a yönelmektedir.<sup>31</sup>

## 2.2. Ulukışla-Boğazköprü Demiryolu Hattı

Ulukışla-Boğazköprü hat güzergâhının Beydeğirmeni İstasyonu'ndan Kızılırmak'ı takip ederek, Avanos ve Nevşehir'den Niğde ve Ulukışla'ya ulaşması kararı verilmiştir. Ancak İncesu-Develi'nin tarımsal üretim ve tarım toprakları, maden yatakları ve orman varlığı nedeniyle iktisadi açıdan daha olanaklı olduğu ve belirlenen güzergâha göre mesafenin kısıllığı belirtilerek, hattın Ulukışla-Boğazköprü olarak düzenlenmesi uygun görülmüştür.<sup>32</sup>

17 Mart 1926 tarih ve 787 sayılı Kanun ile Ulukışla-Boğazköprü Hattı etütlerine başlanmıştır. 1928'de Ulukışla'dan başlayan hattın yapımı, 1930 yılında Hüyük İstasyonu'na ulaşmış; sonrasında inşaata biri Hüyük,

<sup>27</sup> Bayındırlık İşleri Dergisi, Bayındırlık Bakanlığı, Aralık (1948), 74-5.

<sup>28</sup> Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi, *Ankara-Sivas Demiryolu*, s. -

<sup>29</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *10 Yılda Türkiye Nafiası*, 25-26.

<sup>30</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *10 Yılda Türkiye Nafiası*, 49.

<sup>31</sup> T.C. Nafia Vekâleti, *10 Yılda Türkiye Nafiası*, 51.

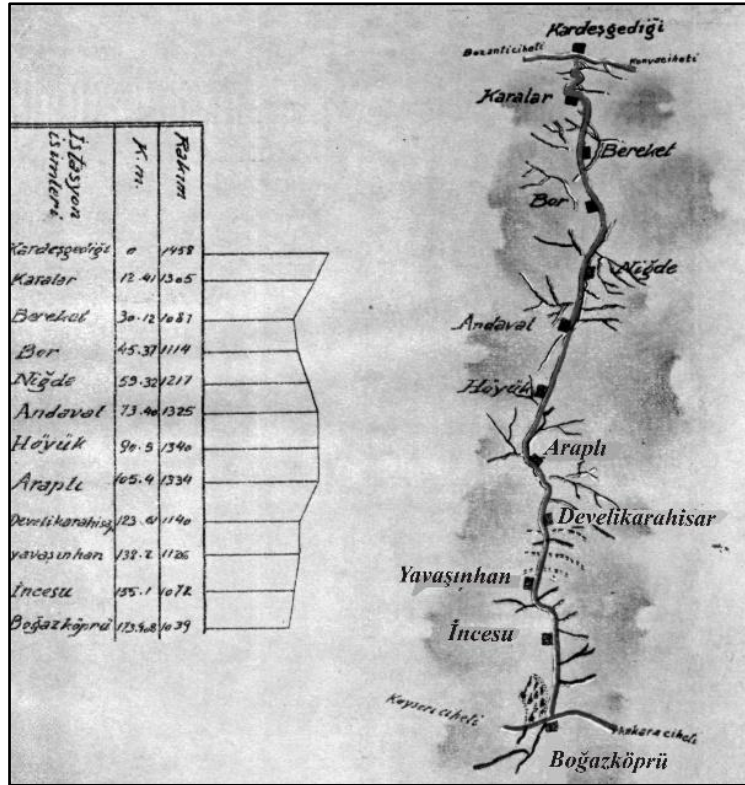
<sup>32</sup> BCA, 30-18-01-02-2-15-21, Dosya Ek:152-35, (13.02.1929).

diğeri Boğazköprü olmak üzere iki istikametten devam edilmiştir. Hat, 20.09.1933 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır.<sup>33</sup> Şekil 3'te, hat açılışında Kayseri Garı'ndan Ulukışla yönüne hareket eden trenin fotoğrafı sunulmuştur.



Şekil 3: Ulukışla-Kayseri Hattı açılışında Kayseri'den tren hareketi. Kaynak: Milli Kütüphane Arşivi, Develi Karahisar'da ilk tren karşılayıcılar, yay.y., 1933MK, Yer No: 2017, Fotoğraf 27

Hat, Ankara-Kayseri-Sivas Hattı'nın Kayseri ilindeki Boğazköprü İstasyonu'ndan başlayarak, İncesu, Yavaşınhan (Başköy), Develikarahisar ve Araplı İstasyonlarından geçerek, Niğde ve Ulukışla yönünde devam etmektedir. Hattın plan ve profili Şekil 4'te gösterilmiştir.



Şekil 4: Kardeşgediği-Boğazköprü Hattı Plan ve Profili. Kaynak: 10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933, T.C. Nafia Vekâleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1933.

<sup>33</sup> BCA, 30-10-0-152-76-21, 10.09.1933; Sedat Reşat, "Ulukışla-Kayseri Hattı", *Demiryolları Dergisi*, Birinci Kanun, sayı: 82, C. 7 (1931), 741.

### 3. Ankara-Kayseri-Sivas ve Ulukışla-Boğazköprü Demiryolu Hattının Kayseri İlinde Güzergâh Üzerinde Bulunan Kırsal Yerleşmelere Etkileri

Kayseri ili, topoğrafyası, tarımsal üretimi, maden kaynakları, ticaret ve nakliye yapısıyla her iki hat güzergâhının belirlenmesinde ve gelişmesinde önemli merkezlerden biri olarak kabul edilmiştir. Hat yapım sürecinde Kayseri'nin demiryolu ulaşım olanakları ile ticari, zirai ve iktisadi yapısının iyileşeceği, Türkiye'nin önde gelen bir iktisat ve ticaret alanı olacağı yönündeki beklentiler dönemin yerel gazetelerinde de sıklıkla ifade edilmiştir.<sup>34</sup>

Güzergâh üzerindeki kırsal yerleşmelerin belirlenmesinde, Abel Chatelain ve Talip Yücel'in çalışmalarındaki istasyon-yerleşme uzaklığı arasındaki ilişki temel alınmıştır. Bu çalışmalarda, yukarıda da belirtildiği gibi, yola kolay ve süratle ulaşabilen ve hatların çevresinde 10 kilometrelik kuşakta yer alan yerleşme nüfuslarının çoğu zaman istasyon yerleşmelerine benzer gelişim gösterdiği belirtilmiştir.<sup>35</sup>

Söz konusu araştırmaların bu kabullerinden yola çıkarak, 1947 tarihli Kayseri ili 1/200.000 ölçekli hâlihazır haritada il içindeki istasyonları merkezine alan 10 kilometre yarıçaplı daireler oluşturulmuş, bu alanlar içinde kalan yerleşmeler tespit edilmiş ve çözümlene bu yerleşmelere odaklanacak biçimde gerçekleştirilmiştir. Bu çözümleneye, Kayseri Garı çevresindeki kırsal yerleşmeler de dâhil edilmiştir.

10-15 kilometre yarıçapta ise çoğu istasyon çevresinde göl, dağ gibi doğal eşikler olduğu ve/veya yerleşme bulunmadığı için çalışma 10 kilometrelik kuşak ile sınırlandırılmıştır. Ancak Sarmısaklı ve Tuzhisar İstasyonlarına yaklaşık 15 kilometre mesafedeki Bünyan, dönemin önemli sanayi alanlarından Sümerbank Bünyan Yünlü Mensucat Fabrikası'nın ve Bünyan Hidroelektrik Santralinin bulunduğu bir yerleşme olduğu için çalışmaya dâhil edilmiştir. Bu bakışla, istasyonları merkez alan 10 kilometre yarıçaplı alan içinde kalan 59 adet yerleşme tespit edilmiş, çözümlene bu yerleşmelere odaklanmıştır.

#### 3.1. Kayseri İli Demiryolu Güzergâhındaki Yerleşmelerin Nüfus Değişimleri (1935-1950)

Yerleşmelerin nüfus değişimleri çözümlenmesi, tüm hatların işletmeye açılmasından sonraki ilk nüfus sayımının yapıldığı 1935 yılından başlayarak 1950 yılına kadarki dönemi kapsamaktadır. Kayseri ilinin şehir ve köy nüfusu yapısı, Cumhuriyetin ilanından 1950'lere kadar Türkiye'deki ulusal eğilimlerle büyük ölçüde benzerlik göstermektedir. 1950 yılı Türkiye Nüfus İstatistiklerine göre, ulusal nüfusun %75'ini köy nüfusu oluşturmaktadır.<sup>36</sup> Kayseri ili nüfusunun da 1927 yılında %76'sı; 1935'te %77.1'i; 1940'ta %77.3'ü; 1945'te %76.8'i ve 1950'de %74.8'i köyde yaşamaktadır.<sup>37</sup> 1935 yılı Türkiye Nüfus İstatistiklerine göre Kayseri'deki istasyonların çevresindeki yerleşmelerin nüfus büyüklük sınıflaması Tablo 1'de gösterilmiştir. Çalışmanın odaklandığı yerleşmelerden sadece Kayseri kenti, 46.181 kişi nüfusla 5000 kişi ve üzeri nüfusa sahiptir. Çoğu çalışmada yerleşme nüfusu 3000 kişi,<sup>38</sup> 5000 kişi<sup>39</sup> ve 10.000 kişi<sup>40</sup> olan yerleşmeler şehir yerleşmeleri olarak tanımlanmaktadır.

**Tablo 1.** 1935 yılı Türkiye Nüfus İstatistiklerine göre Kayseri'deki istasyonların çevresindeki yerleşmelerin nüfus büyüklük sınıflaması. Kaynak: 1935 yılı Türkiye Nüfus İstatistiklerinden yazarlar tarafından düzenlenmiştir.

Nüfus Büyüklüğü	Yerleşme Sayısı
100-500	36
501-1000	9
1001-1500	9
1501-3000	1
3001-5000	3
5001 - +	1
Toplam	59

1935-1950 döneminde demiryolu hatları arasında ve hattın çeşitli istasyonlarında nüfus değişim oranları karşılaştırılmıştır. Tablo 2, Tablo 3 ve Tablo 4'te sırasıyla Ankara-Kayseri hattı, Kayseri-Sivas hattı ve Ulukışla-

<sup>34</sup> Kayseri Vilayet Gazetesi, 11 Birinci Kanun 1933.

<sup>35</sup> Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon", 148; Chatelain, *Démogéographie du*, 35.

<sup>36</sup> İstatistik Genel Müdürlüğü, *Türkiye Genel Nüfus Sayımı-1950*, Yayın No: 410, İstanbul, 1961.

<sup>37</sup> Kayseri 1968 İl Yıllığı, Ankara: Gutenberg Matbaası, 1968.

<sup>38</sup> Hamid Sadi Selen, *Türkiye'de Nüfus Dağılışı*, Ankara: Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, 1957, 2.

<sup>39</sup> Erol Tümertekin, *Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsel Fonksiyonlar*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Üniversitesi Matbaası, 1973, 1-22, 3.

<sup>40</sup> Fehmi Yavuz-Ruşen Keleş-Cevat Geray, *Şehircilik Sorunlar-Uygulama ve Politika*, Ankara: Sevinç Matbaası, 1973.



Boğazköprü hattı üzerinde bulunan istasyonların ve çevresindeki yerleşmelerin 1935 ve 1950 yılları arasındaki nüfus sayımlarına göre nüfus değişim oranları gösterilmektedir. Buna göre yerleşmelerin genelinde nüfus artışı dikkat çekmekteyse de çoğu yerleşmenin nüfus büyüklüğü açısından kırsal özelliklerini koruduğu belirtilebilir. Kent merkezi nüfusu ise 1935-1950 yılları arasında %41,81 artış göstermiştir. Bu artış, Kayseri'nin 1935-1950 yılları arasındaki kentleşme eğiliminin de bir göstergesidir.

**Tablo 2.** Ankara-Kayseri hattı üzerinde bulunan yerleşmelerde nüfus değişimi (1935 - 1950). Kaynak: 1935, 1940, 1945 ve 1950 Türkiye Nüfus İstatistiklerinden yazarlar tarafından düzenlenmiştir.

Ankara-Kayseri Hattı	Yerleşme	Değişim Oran (%)			
		1935-1940	1940-1945	1945-1950	1935-1950
Himmetdede İstasyonu	Himmetdede	17,42	26,61	7,01	59,09
	Karakimse	11,48	10,53	11,39	37,24
	Kaş	7,09	10,27	25,47	48,17
Kalkancık İstasyonu	Kalkancık	12,74	8,60	11,54	36,57
Beydeğirmeni İstasyonu	Beydeğirmeni	18,57	-15,26	6,16	6,67
	Yemliha	9,85	8,52	9,02	29,97
	Yuvalı	10,08	0,74	8,46	20,28
	Tahirini	1,41	8,89	13,01	24,79
	Mahzemin	13,73	7,68	7,02	31,07
Boğazköprü İstasyonu	Molu	7,69	9,08	5,74	24,21
	Anbar	-13,65	68,69	-15,86	22,57
	Oymağaç	18,94	5,19	-8,63	14,32
	Saraycık	-0,29	-59,59	2,19	-58,82
	Süksün	12,77	10,54	9,84	36,92
	Çiftlik	18,00	4,85	10,52	36,74

**Tablo 3.** Kayseri-Sivas hattı üzerinde bulunan yerleşmelerde nüfus değişimi (1935 - 1950). Kaynak: 1935, 1940, 1945 ve 1950 Türkiye Nüfus İstatistiklerinden yazarlar tarafından düzenlenmiştir.

Kayseri-Sivas Hattı	Yerleşme	Değişim Oran (%)			
		1935-1940	1940-1945	1945-1950	1935-1950
Kayseri İstasyonu	Merkez	13,61	10,29	13,18	41,81
	Argıncık	4,28	2,55	22,79	31,31
	Cırcalan	58,76	0,81	12,40	79,90
	Horsama	-8,42	6,49	10,15	7,43
	Germir	5,88	8,33	8,33	24,26
Gömeç İstasyonu	Gömeç	-9,48	24,16	4,90	17,89
	Karahüyük	-4,20	26,64	11,24	34,97
	Salur	-14,33	4,94	26,81	14,01
	Dadasun	29,79	-4,59	16,84	44,68
	Ispıdın	12,80	2,44	-13,97	-0,59
	Efkere	-26,46	36,58	-0,22	0,22
	Vekse	1,69	9,63	6,97	19,26
	Gesi	8,37	-6,21	9,05	10,84
Mancusun	10,90	9,20	3,97	25,91	
Sarmısaklı İstasyonu	Bünyan	9,41	20,29	4,77	37,89
	Barsama	6,56	25,51	28,74	72,19
	Saraycık	14,41	11,05	9,49	39,12
	Burhaniye	59,47	-22,63	-1,26	21,83
	Karakuyu	7,86	9,05	3,00	21,14
Tuzhisar İstasyonu	Tuzhisar	1,15	2,36	4,02	7,70
	Sultanhanı	22,12	7,55	12,98	48,39
	Karacaviran	40,58	-0,46	9,28	52,92
	Musaşeyh	19,18	21,84	10,85	60,96
Sarıoğlan İstasyonu	Sarıoğlan	32,42	18,68	8,54	70,58
	Üzerlik	15,96	8,80	9,31	37,92
	Palas	12,29	8,23	16,50	41,59
Karaözü İstasyonu	Karaözü	13,12	2,60	11,70	29,63
	Ebülhayır	36,29	-2,31	27,47	69,71
	Yeliburun	34,27	10,42	19,34	76,92
	İğdeli (Payaslı)	98,61	4,90	3,67	115,97

**Tablo 4.** Ulukışla-Boğazköprü hattı üzerinde bulunan yerleşmelerde nüfus değişimi (1935 - 1950). Kaynak: 1935, 1940, 1945 ve 1950 Türkiye Nüfus İstatistiklerinden yazarlar tarafından düzenlenmiştir.

Ulukışla-Boğazköprü Hattı	Yerleşme	Değişim Oran (%)			
		1935-1940	1940-1945	1945-1950	1935-1950
İncesu İstasyonu	İncesu	11,42	8,17	2,47	23,49
	Garipçe	8,07	19,10	3,64	33,40
	Üçkuyu	41,09	18,25	9,20	82,18
	Viranşehir	3,63	14,01	22,53	44,76
Başköy İstasyonu	Başköy	3,47	13,34	12,36	31,77
	Kesteliç	28,80	-0,41	21,43	55,76
Yeşilhisar İstasyonu	Karahisar	6,72	9,03	11,92	30,23
	Keşlik	11,85	4,05	14,07	32,75
	Kale	-2,25	10,34	3,75	11,91
	Erdemisin	9,57	5,92	18,35	37,35
Araplı İstasyonu	Araplı	2,95	-17,92	28,82	8,86
	Büget	-0,81	22,76	3,31	25,81
	Kuşçu	-14,52	19,14	24,21	26,50
	Gördeles	-3,05	20,87	14,98	34,73

Bu dönemde yerleşmelerin yarısı %40-%60 arası nüfus artışı yaşamıştır. Ayrıca 8 yerleşmede bu artış %60'tan yüksek oranda gerçekleşmiştir. Bu açıdan, güzergâh üzerindeki yerleşmelerin çok büyük çoğunluğunun, Abel Chatelain ve Talip Yücel'in çalışmalarındaki öngörülerle tutarlı nitelikte nüfus artışı yaşamış olduğu tespit edilmiştir. Sayım dönemleri arasında yaşanan nüfus değişim dalgalanmaları da dikkat çekicidir; ancak bu dalgalanmaların da sözü edilen çalışmalarla bir tutarsızlık oluşturmadığını söylemek mümkündür. Talip Yücel'in çalışmasında, istasyon yerleşmelerinde nüfus artış beklentisi açıkça vurgulanmakta, ama aynı zamanda bu etkilerin her istasyonda aynı nitelikte olmadığını da altı çizilmektedir.<sup>41</sup> Tablo 5, 1935 ve 1950 arası dönemde çalışma alanındaki 59 yerleşmenin nüfus değişim oranlarına göre sınıflamasını göstermektedir.

**Tablo 5.** İstasyon ve çevresindeki yerleşmelerde 1935 - 1950 arası nüfus değişim oranları sınıflaması. Kaynak: 1935, 1940, 1945 ve 1950 Türkiye Nüfus İstatistiklerinden yazarlar tarafından düzenlenmiştir.

Değişim (1935-1950)		Yerleşme Sayısı
Azalma		2
Artış (%)	0,01 - 19,99	11
	20,00 - 39,99	29
	40,00-59,99	9
	60,00-79,99	6
	80,00 +	2
Toplam		59

1935-1950 arası dönemde Kayseri ilinin toplam nüfus artışı %30,09 iken, kentin nüfus artışı ise %41,81 olarak gerçekleşmiştir. Bu açıdan bakıldığında istasyon ve çevresindeki yerleşmelerin çoğunluğunda il ortalamasına benzer bir artış olduğu söylenebilir. Ancak en önemli değişimlerden biri, nüfus büyüklüğüne göre yerleşmelerin sınıflamasında gözlenmektedir. 1935 yılında 59 yerleşmenin 36'sı 100-500 nüfus aralığındaki yerleşmeler olarak sınıflanmaktayken, 1950 yılına gelindiğinde, nüfus büyüklüğü az olan yerleşme sayısının azaldığı ve nüfus büyüklüğüne göre sınıflamada nüfusu yüksek olan yerleşme sayısının artmış olduğu gözlenmektedir. Tablo 6'da, nüfus büyüklüklerine göre yerleşme sınıflamasının 1935 ve 1950 yıllarındaki karşılaştırması sunulmuştur.

**Tablo 6.** 1935 ve 1950 yılları Türkiye Nüfus İstatistiklerine göre Kayseri'deki istasyonların çevresindeki yerleşmelerin nüfus büyüklük sınıflaması karşılaştırması. Kaynak: 1935 ve 1950 Türkiye Nüfus İstatistiklerinden yazarlar tarafından düzenlenmiştir.

Nüfus Büyüklüğü	1935	1950
	Yerleşme Sayısı	Yerleşme Sayısı
100-500	36	26
501-1000	9	16
1001-1500	9	7
1501-3000	1	6
3001-5000	3	1
5001 - +	1	3
Toplam	59	59

<sup>41</sup> Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon", 148.

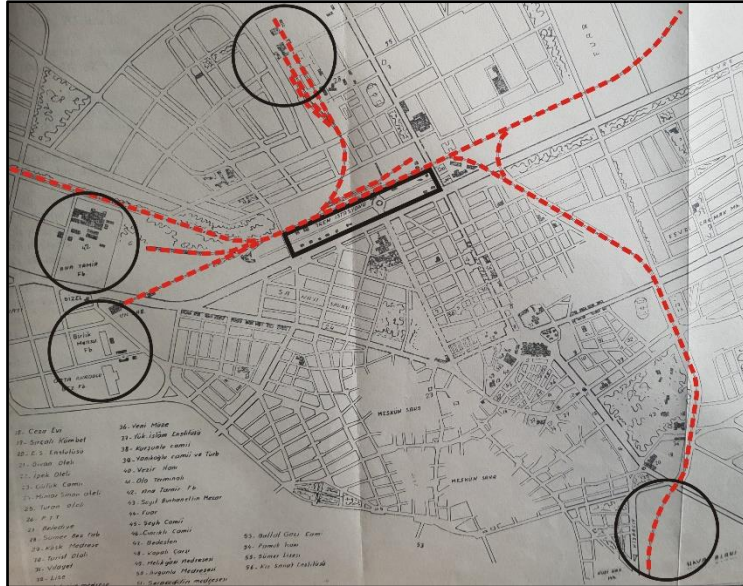
Bu süreçte yerleşme nüfuslarında ortaya çıkan bu artışların ve yerleşmelerin nüfus olarak daha büyük yerleşmelere dönüşmesinin en belirgin sonuçlarından birinin mekânsal büyüme olacağı açıktır. Nüfus artışı ile yerleşmenin büyümesi arasındaki ilişki, kentle ilgili çalışmalarda öncelikli olarak vurgulanan bağlantılardan biridir.<sup>42</sup> İstasyon ve çevresindeki yerleşmelerde yoğunlukla benzer nitelikte ortaya çıkmış görünen nüfus artışlarının mekânsal çözümlemesi, büyüme ile istasyon arasındaki ilişkinin ve istasyonun yerleşmeler üzerindeki etkilerinin gözlenebilir en açık bileşenidir.

### 3.2. Demiryolu Hattı ve İstasyonların Ekonomik ve Mekânsal Yapı Üzerindeki Etkileri

İstasyonların, konumlandıkları ve çevresindeki yerleşmeler üzerindeki en belirgin etkilerinin mekânsal düzeyde ortaya çıktığı belirtilebilir. Ancak bu etkilerin de aynı nüfusta olduğu gibi, her yerleşmede aynı olması beklenmemektedir. Diğer bir deyişle, mekânsal etkilerde de bir çeşitlenme olacağı öngörülebilir. Bu çalışmada, çeşitlenen mekânsal etkilerin bulunduğu tespit edilmiştir ve dört alt başlık kapsamında sunulmaktadır.

#### 3.2.1. Kayseri Garı ve Çevresi

Kentin ilk imar çalışmaları için gar hem kentin kuzey sınırını belirlemekte hem de özellikle sanayi alanlarına ve kent merkezine yönelen, Ankara-Sivas Demiryolu Hattı'ndan yeni hatlar yapılmasına ilişkin kararları içeren bir nitelik taşımaktadır. Bu süreçte, Tayyare Fabrikası, Sümerbank Pamuklu Mensucat Fabrikası ve Erciyes İplik Fabrikası demiryolu ulaşımı ile doğrudan ilişkilendirilen ilk sanayi girişimleridir. Şekil 5'te, kentin 1965 tarihli hâlihazır haritasında ana hatta eklenen bu bağlantılar, Kayseri Garı ve sanayi alanları gösterilmektedir.



Şekil 5: Kayseri Garı ve çevresindeki sanayi kuruluşlarıyla demiryolu hattı ilişkisi. Kaynak: **Kayseri 1968 İl Yıllığı**, Gutenberg Matbaası, Ankara, 1968.

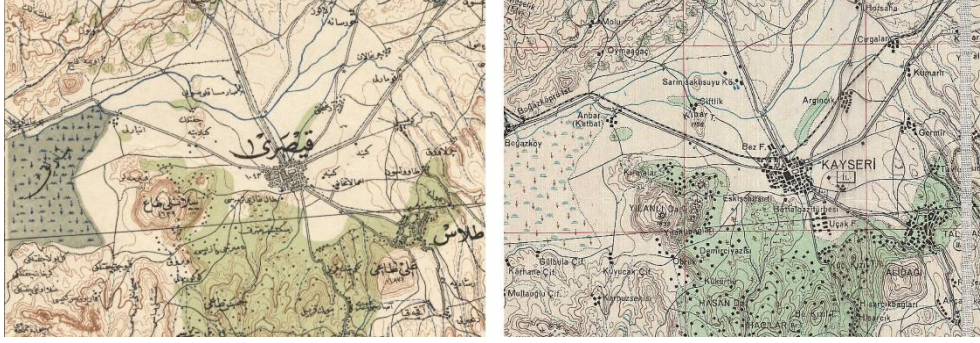
Bu girişimlerle birlikte özellikle yakın çevredeki kırsal yerleşmelerden, sanayi alanlarına doğru işgücünün yönelmesi de hız kazanmış görünmektedir. 1930'ların yerel gazete yazılarında, yeni kurulan sanayi tesislerine birkaç kilometre uzaklıktaki köylerden çalışmaya gidenlerin olduğu ve zaman içerisinde kentle bu yerleşmeler arasında yeni ilişkiler kurulmasının köyü etkileyeceği üzerinde durulmaktadır.<sup>43</sup> 1950'li yılların başında kent, demiryolları ile Türkiye'nin hemen her istikametine bağlanan işlek bir ticaret ve sanayi merkezi görünümündedir.<sup>44</sup> 1950'li yıllardan itibaren, Birlik Pamuklu Mensucat Fabrikası, Orta Anadolu Pamuklu Mensucat Fabrikası ve Şeker Fabrikası gibi sanayi yatırımları da Ulukışla Caddesi boyunca Boğazköprü

<sup>42</sup> Jurek Kozłowski-James T. Hughes, *Threshold Analysis: A Quantitative Planning Method*, London: The Architectural Press, 1972; Chauncy D. Harris-Edward L. Ullman, *The Nature of Cities, Cities and Society* (eds: P. K. Hatt and A. J. Reiss, Jr.), The Free Press, Glencoe, Illinois, 1957, 237-245; George Chadwick, *A Systems View of Planning: Towards a Theory of the Urban and Regional Planning Process*, Oxford, Pergamon Press, 1971; Ruşen Keleş, *Kentleşme Politikası*, Ankara: İmge Kitabevi, 2005.

<sup>43</sup> Kayseri Vilayet Gazetesi, 13. yıl 1124 Perşembe 4, Kayseri 1937.

<sup>44</sup> Necibe Çakıroğlu, *Kayseri Evleri*, İstanbul: Pulhan Matbaası, 1952, 9.

İstasyonu'na doğru yönlenmiş ve demiryolu kentin batı yönündeki gelişiminde önemli etkenlerden biri olmuştur. Şekil 6'da 1923 ve 1949 tarihli hâlihazır haritalar karşılaştırıldığında bu değişimin izleri görülmektedir.



**Şekil 6:** 1923 ve 1949 tarihli hâlihazır haritalarda Kayseri Kenti. Kaynak: Erkan-ı Harbiye-i Umumiye 1923 Tarihli Kayseri Haritası; Milli Kütüphane Arşivi, 1949 yılına ait 1 / 200.000 Ölçekli Kayseri Hali hazır Haritası, yay.y., 1949, MK Yer No: Hrt 1994 CD 74.

1927 yılı sanayi sayımı verilerine göre Kayseri'de öne çıkan sektörler, 598 işyeri ve 1354 kişi çalışanı ile tarıma dayalı sanayi, 108 işyeri ve 4281 çalışanıyla dokuma sanayisi, 259 işyeri ve 698 çalışanı ile maden işletmeciliği ve makine sanayisidir.<sup>45</sup> İktisaden faal nüfus, tarımsal üretim dışında sanayi sektöründe özellikle dokuma alanında yoğunlaşmaktadır. 1935 yılı Kayseri ili İstatistik Verilerine göreyse iktisaden faal nüfusun yaklaşık %80'i tarım (tarım, hayvancılık, ormancılık gibi) ve istihraç sanayisinde (maden, kömür ve taş çıkarma gibi) çalışmaktadır.<sup>46</sup> İl genelinde imalat ve yapı sanayisi alanlarında çalışan işgücü (ağaç işleme sanayisi, demir sanayisi, makine, cihaz ve alet, kimya, dokuma, kâğıt, deri, kauçuk, giyim ve gıda sanayisi gibi) yaklaşık %8 oranındadır. %12'si ise diğer alanlardadır.<sup>47</sup>

Büyük ölçekli devlet yatırımlarıyla birlikte özel sektör sanayi işletmelerinin kentte yer seçmesi ve kentin hem karayolu hem de demiryolu hatlarıyla ulusal ulaşım ağına güçlü bir şekilde bağlanıyor olması, Kayseri'nin bir ticaret ve sanayi merkezine dönüşümünü hızlandırmıştır. Demiryolu ulaşımı yerleşmelerin ekonomik yapılarında bir hareketlilik meydana getirmiştir. Bu hareketlilik sadece tarımsal üretim ve maden araştırmaları ile sınırlı kalmamış, hizmetler sektöründe çalışan nüfusun yapısını da etkilemiştir. 1930'lu yıllarda özellikle demiryolu hatlarının yapımı sırasında küçük inşaat girişimciliğinden ya da taşeronluktan yerli inşaat müteahhitliğine yönelen bir iş alanı dikkat çekmektedir.<sup>48</sup> Bu dönemde "inşaat müteahhitliğine girmek için mühendislik hünerlerine sahip olmamak bir engel oluşturmamış, ama mühendislik hünerlerine sahip olmayanlar bu alana girdiklerinde güvenilir bir mühendis ortak bulma çabasında olmuşlardır."<sup>49</sup> Kayseri'de bu yöndeki önemli girişimcilerden biri Arif Molu'dur. "Ankara-Kayseri demiryolu hattını yapan müteahhit firmanın taşeronu sıfatıyla, birkaç sermaye ortağıyla birlikte, Kayseri'ye yaklaşık 25 kilometre mesafedeki Kızılırmak Nehri üzerinde bulunan demiryolu köprüsünün ve Beydeğirmeni-Boğazköprü demiryolu hattının yapımını üstlenmişlerdir."<sup>50</sup> Bu inşaatın tamamlanmasından sonra bir şirket kurarak demiryolu müteahhitliğine devam etmişlerdir.<sup>51</sup> Öte yandan Ankara-Kayseri-Sivas ve Ulukışla-Boğazköprü Hattı yapımında birçok Kayserili, amele, usta, yapımçı, nakliyeciler veya tedarikçi taşeron olarak çalışmış ve sonrasında bir kısmı müteahhit olmuştur.<sup>52</sup>

Kentin aynı zamanda tarımsal üretimin toplandığı, depolandığı ve nakliyesinin gerçekleştiği bir merkez olma işlevi de güçlenmeye başlamıştır. Örneğin "Kayseri Yoncası" adıyla tanınan yoncalıklara sahip Argıncık'a 1930'larda Ziraat Vekâleti tarafından "Yonca Deneme ve Yonca Tohumu Temizleme İstasyonu" kurulması kararı alınmıştır.<sup>53</sup> Bu kararın alınmasında, yerleşmenin Kayseri garına yakın olması da etkilidir. Kayseri kentinin sanayileşme, merkezileşme ve kentleşme süreçleri üzerindeki mekânsal etkileri son derece açık bir biçimde

<sup>45</sup> Devlet İstatistik Enstitüsü, 1927 yılı Türkiye Sanayi Sayımı, Ankara, 1969, 34.

<sup>46</sup> 1935 yılı Genel Nüfus Sayımı, Kayseri Vilayeti, Cilt:3, İstanbul: Hüsnü Tabiat Basımevi, 1937.

<sup>47</sup> 1935 yılı Genel Nüfus Sayımı, Kayseri Vilayeti.

<sup>48</sup> Tekeli, İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 451-454.

<sup>49</sup> Tekeli, İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 465.

<sup>50</sup> Mehmet Şahin (Haz), *Toprak Ağalığından Sanayiciliğe*, İstanbul: Dergâh Yayınları:532, 2013, 96.

<sup>51</sup> Mehmet Şahin (Haz), *Toprak Ağalığından Sanayiciliğe*, 98.

<sup>52</sup> Mehmet Şahin (Haz), *Toprak Ağalığından Sanayiciliğe*, 101.

<sup>53</sup> Kazım Özdoğan, *İl Bay Adli Bayman'ın Başkanlığı Altında Yapılan Yaya Köy Gezileri Tetkik Notları*, Argıncık Köyü, Seri:4, Kayseri: Kayseri Vilayet Matbaası, 1937, 43.

ortaya çıkan demiryolu hattının ve garın, çevre kırsal yerleşmelerde benzer bir etkiye neden olduğunu söylemek ise oldukça güçtür. Şekil 7’de, hattın işletmeye açıldığı tarihlerde Kayseri Garından bir görünüm sunulmuştur.



**Şekil 7:** Kayseri İstasyon Binası ve yakın çevresi. Kaynak: *10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933*, İstanbul: T.C. Nafia Vekâleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933.

Örneğin kente yaklaşık 5 kilometre mesafede olan Argıncık köyünde, yukarıda sözü edilen yonca tesisi dışında, bu dönemde gar ve demiryolu hattıyla doğrudan ilişkisi kurulabilecek mekânsal etki tespit edilememektedir. Dönemin kaynaklarında çevre kırsal yerleşmelerde “köy yollarının yenilenmesi, içme ve kullanma suyu temini, sulama arklarının temizlenmesi, köy odası ve Cumhuriyet Meydanı”<sup>54</sup> gibi özellikle Köy Kanunu uygulamalarına yönelik mekânsal etkiler belirginleşmektedir. Cırkalan, Horsama ve Germir gibi yine Kayseri Garı’nın yakın çevresindeki kırsal yerleşmelerde de benzer bir durum söz konusudur. Özetle, Ankara-Kayseri-Sivas ve Ulukışla-Boğazköprü demiryolu hatlarının ve Kayseri Garı’nın, Kayseri kentinin mekânsal gelişiminde, bir sanayi ve ticaret merkezi olmasında ve kentleşme süreçleri üzerinde çok belirgin etkileri ortaya çıkmaktadır. Gar çevresindeki kırsal yerleşmelerde ise, 1950’li yıllara kadar demiryolu ve gar ile doğrudan ilişkilendirilebilecek mekânsal etkiler belirginleşmemektedir.

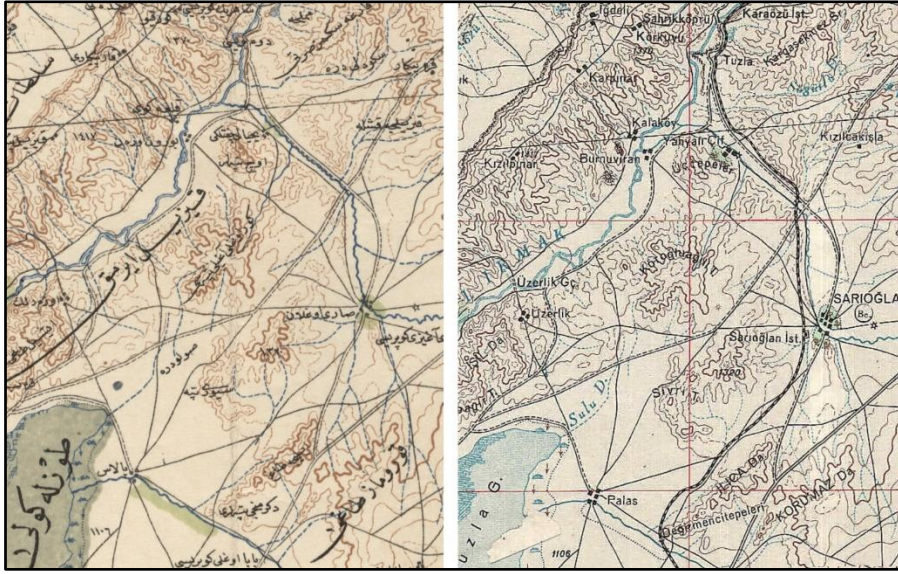
### 3.2.2. Kırsal “Toplayıcı Merkezler”

İstasyonların konumlandıkları yerleşmelerde, istasyon çevresindeki yerleşmelere oranla çok daha belirgin ve daha hızlı görünür hale gelen mekânsal etkileri olduğu görülmektedir. Ancak bu etkilerin de çeşitlendiği ve bu çeşitlenmenin, istasyon nedeniyle yer seçen diğer işlevlerle ilişkisi olduğu tespit edilmiştir. Bu bakışla, Sarıoğlan ve Yeşilhisar yerleşmeleri ilin önemli örnekleri arasında değerlendirilebilir. Sarıoğlan, Kesdivan Çayı kenarındaki verimli tarım topraklarında kurulmuş ve ağırlıklı tarımsal üretimin yapıldığı bir yerleşmedir. 1929 yılında Kesdivan Çayı’nın şiddetli taşkını nedeniyle yeni köy planı hazırlanarak, köy yeni alanına nakledilmiştir.<sup>55</sup> 1933 yılında işletmeye açılan Kayseri-Sivas Hattı ile birlikte demiryolu yakınındaki Sarıoğlan’ın ulaşımı güçlenmiş ve özellikle tarımsal üretim depolama ve nakliye açısından önemli merkezlerden biri konumuna gelmiştir. Şekil 8, 1923 ve 1949 yıllarındaki hâlihazır haritalarda Sarıoğlan yerleşmesini göstermektedir. Şekil 9’da Sarıoğlan İstasyonunun, hattın işletmeye açıldığı tarihlerdeki bir görünümü sunulmuştur.

<sup>54</sup> Özdoğan, *İlbağ Adli Bayman’ın Başkanlığı*, 43.

<sup>55</sup> Kayseri Vilayet Gazetesi, 26 Birinci Teşrin, Kayseri, 1939.





**Şekil 8:** 1923 ve 1949 tarihli hâlihazır haritalarda Sarıoğlan Yerleşmesi. Kaynak: Erkan-ı Harbiye-i Umumiye 1923 Tarihli Kayseri Haritası; Milli Kütüphane Arşivi, 1949 yılına ait 1 / 200.000 Ölçekli Kayseri Halihazır Haritası, yay.y., 1949, MK Yer No: Hrt 1994 CD 74.



**Şekil 9:** Sarıoğlan İstasyon Binası. Kaynak: Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi, *Ankara-Sivas Demiryolu Sivas İstasyonunun Resmî Küşadı Hatırası*, İstanbul: Haydarpaşa-Demiryolları Matbaası: 932, 1930.

Demiryolu yapımı sırasında da hat inşasıyla birlikte bu alanda tarımsal ürünlerin sevkiyatının sağlanabileceği, bu sayede ekonomik ve toplumsal gelişmenin hız kazanacağı sıklıkla ifade edilmiştir.

Kayseri-Sivas arasındaki mıntaka tabiaten daha zengin ve sahi olduğundan bu hat Akdağ'ın mümbit cenup mıntakası, Gemerek, Şarkışla ovaları, 30 km mesafedeki Uzunyayla mahsulünü nakledecek ve birkaç sene içinde ve bahusus Ulukışla-Boğazköprü iltisak hattının ikmalinden ve bazı küçük sulama ameliyatının icrasından sonra bu mıntakaların büyük refah ve saadete mazhar ve anıla tev'em olan maarif ve nüfus tekessürü mesailinin kendiliğinden temin edilmiş olacağı aşikârdır.<sup>56</sup>

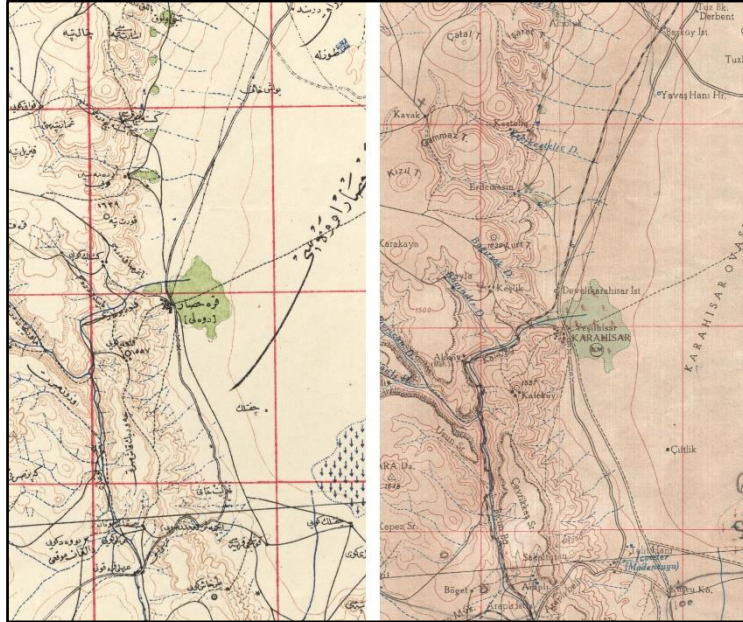
1933 yılında yayımladığı "Güney Almanya'da Merkezi Yerler" adlı çalışmasında Walter Christaller, bir yerleşmenin merkez işlevlerinin ilk göstergesini, yerleşmenin çevresindeki tarımsal üretimi ve yerel ticareti dış dünyaya bağlamak olarak tanımlamaktadır.<sup>57</sup> Bu tanım çerçevesinde bakıldığında, istasyonla birlikte Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) yapı ve işlevlerinin Sarıoğlan İstasyonunda konumlanması, yerleşmede, çevresindeki tarımsal üretimin toplandığı, depolandığı ve sevkiyatının yapılmaya başlandığı bir merkez işlevi ortaya çıkmasını sağlamıştır. Sarıoğlan'da toplanan tarımsal üretimin sevkiyatının yapılabilmesi için Ofisin 1940'lı yılların başında demiryollarından daha fazla vagon tahsisi için talebi, bu merkezleşmenin göstergelerinden biri olarak kabul

<sup>56</sup> TCDD, *Demiryollarımız*, s.s.-.

<sup>57</sup> Walter Christaller, *Central Places in Southern Germany*, Translated by Carlisle W. Baskin from the original publication "Die Zentralen Orte in Süddeutschland, 1933", Prantice-Hall, New Jersey, 1966.

edilebilir.<sup>58</sup> Yerleşmede en çok belirginleşen mekânsal etkiler, bu işlevlerin konumlanması olarak vurgulanabilir. TMO, silo ve ambar gibi inşaatlarını özellikle hububat üretim yerleri yakınında ve çoğu zaman da demiryoluna ait ambar, hangar ve depolardan da yararlanarak demiryolu ile ilişkili biçimde konumlandırmıştır. Aynı zamanda bu dönemde yerleşmenin mekânsal büyümesinin de istasyon ve çevresine doğru yönlendiği görülmektedir. Sarıoğlan İstasyonu çevresindeki kırsal yerleşmelerde ise nüfus artışıyla birlikte ortaya çıkan mekânsal büyüme dışında, bu dönemde istasyonla ilişkilendirilebilecek mekânsal etkiler belirginleşmemektedir.

Benzer merkezleşme etkileri, Yeşilhisar (Karahisar) yerleşmesinde de gözlenmektedir (Şekil 10). Erciyes Dağı'nın güney ve güneybatısındaki Develi-Karahisar Ovası, uzun yıllar bataklık, sazlık ve bunların etken olduğu sıtma tehlikesiyle seyrek nüfuslu olarak kalmış ve nüfus, çoğunlukla ova kenarlarındaki yüksek yamaçlarda yer seçmiştir.<sup>59</sup> Yeşilhisar, nüfus yapısı, coğrafi konumu ve verimli toprakları, tahıl, sebze ve meyve üretimi, hayvan yetiştiriciliği ile ova kenarındaki önemli yerleşmelerden biri olmuştur. Boğazköprü-Ulukışla Hattının, sadece ovanın Yeşilhisar'ın bulunduğu batı kenarından geçmesi yerleşmenin önemini arttırmıştır. Yeşilhisar İstasyonu aynı zamanda Kayseri-Niğde-Adana karayolu ulaşım aksının da üzerinde bulunmaktadır. Kayseri ilinin güney, güneydoğu ve doğu bölgelerinin karayolu ulaşım bağlantılarının bu aksla kesiştiği nokta da Yeşilhisar'dır. Bu coğrafi konum özellikleri sayesinde demiryolu ve karayolu akslarının kesişim noktasında bulunması da hem istasyonun işlevsel önemini arttırmakta hem de yerleşmenin merkezleşme düzeyini yükseltmektedir. 1930'lu yıllarda yerel gazetelerde Demiryolu Hattı'nın gelirlerinin artmaya devam ettiği ve hat üzerinde keşfedilen madenlerin işletilerek, bu gelirin daha da arttırılacağı ifade edilmektedir.<sup>60</sup>



**Şekil 10:** 1926 ve 1945 tarihli hâlihazır haritalarda Yeşilhisar Yerleşmesi. Kaynak: Erkan-ı Harbiye-i Umumiye 1926 tarihli Niğde Haritası, <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/1229>; Milli Kütüphane Arşivi, 1945 yılına ait 1 / 200.000 Ölçekli Niğde Halihazır Haritası, yay.y., 1945, MK Yer No: Hrt 1994 CD 99.

Yeşilhisar İstasyonu, Develi ovasıyla birlikte Develi ve Yahyalı yerleşmelerindeki tarımsal üretiminin ve özellikle Yahyalı çevresinde çıkarılan maden cevherlerinin de depolama ve sevkiyat merkezi haline gelmeye başlamıştır. Yeşilhisar İstasyonu, farklı ulaşım türlerinin kesişim noktası olması özelliğiyle çevresindeki daha geniş bir coğrafya açısından hem tarım, hayvancılık ve madencilik faaliyetleri konusunda bir toplanma ve sevkiyat merkezi, hem de bu faaliyetlerle ilişkili yolcu taşımacılığı merkezi özelliği kazanmaya başlamıştır. İstasyonun, Sarıoğlan İstasyonunun ortaya çıkardığı merkezleşmeyle en önemli benzerliği, her iki istasyonun da çevresindeki coğrafyada gerçekleştirilen üretim için bir "toplayıcı" merkez olma özelliğinden kaynaklanmaktadır. Ancak Sarıoğlan İstasyonunun toplayıcı merkez özelliği TMO'nun burada yer seçmesi sayesinde belirginleşirken, Yeşilhisar İstasyonunununki ise, farklı ulaşım türlerinin kesişim noktasında olma konumuna bağlı biçimde ortaya

<sup>58</sup> BCA, 184-270-6, Dosya ek:216 A, 16.10.1940.

<sup>59</sup> Reşat İzbirak, *Develi Ovası ve Ekonomik Gelişmesi*, Ankara: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayını, No:91, Coğrafya Enstitüsü No:5, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953, 18.

<sup>60</sup> Kayseri Vilayet Gazetesi, 17 Mart Pazartesi, Kayseri, 1930.



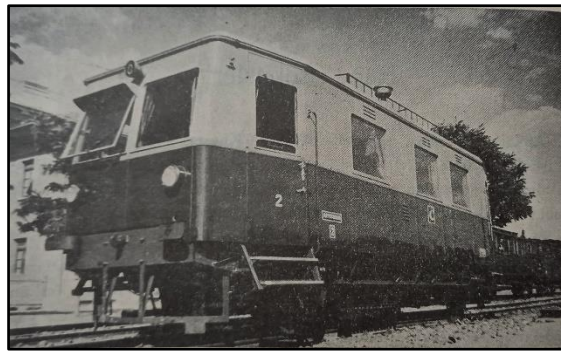
çıkılmaktadır. Ancak bu “toplayıcı” merkez olma özelliği gösteren istasyonların yanı sıra, aynı zamanda birer “dağıtıcı” merkez haline gelen istasyonlar da bu dönemde belirginleşmektedir.

### 3.2.3. Farklı Ulaşım Türlerinin Kesişim Noktası Olan Kırsal “Dağıtıcı Merkezler”

Kayseri İlinde birer “dağıtıcı” merkez haline dönüşen istasyonların en önemli özelliği, Yeşilhisar İstasyonundakine benzer biçimde, ulusal düzeyde önemli akslar üzerinde bulunan farklı ulaşım türlerinin kesişim noktalarında konumlanmış olmalarıdır. Böyle bir konumlanma, istasyonların etkilerinin bu farklı ulaşım türleri sayesinde çok daha geniş bir coğrafyaya erişebilmesine olanak sağlamaktadır. Himmetdede ve Sarımsaklı İstasyonu, Kayseri İlinde Erken Cumhuriyet Dönemi için dağıtıcı merkez olma niteliğiyle öne çıkan önemli istasyonlardandır.

Demiryollarının hem geometrik standartlarından gelen bağlayıcılıklar, hem de çok pahalı bir yatırım olması ve küçük taleplerde ekonomik olmamasıyla karayollarına da işlevsel bir alan kalmıştır.<sup>61</sup> Çoğu zaman istasyonların çevresindeki karayolları, istasyonu yakın çevresine bağlayan bir işlev yüklenmektedir. Böylece karayolu demiryolu ile yarışan değil, onu tamamlayan bir nitelik kazanmaktadır. Himmetdede İstasyonu’na yaklaşık 40 kilometre uzaklıktaki Avanos, Ürgüp ve Nevşehir de demiryolu inşasından itibaren Himmetdede ile karayolu bağlantısının iyileştirilerek güçlendirilmesini talep eden yerleşmelerdir.<sup>62</sup> Himmetdede İstasyonu, bu yerleşmeler için özellikle tarımsal ürün, yolcu ve posta taşımacılığı gibi konularda demiryolu ağındaki en önemli erişim noktası olmuştur. Öte yandan, tarımsal ve hayvansal ürünlerin iller arasındaki ticaretinde de bir transfer noktası olma işlevi kazanan<sup>63</sup> Himmetdede İstasyonunun, yerleşmede de mekânsal etkileri görülmeye başlamıştır. Konaklama ve ticaret gibi işlevlerin istasyon çevresinde yer seçmesi, yerleşmenin istasyon yönünde gelişimine hız kazandırmış, bu dönemde artan nüfusla birlikte yerleşmenin idari statüsünün değişmesi de gündeme gelmiştir.<sup>64</sup>

Demiryolları yolcu taşımacılığı ile de ekonominin önemli bir parçası olmuştur. Ankara-Kayseri-Sivas Hattı’nın işletmeye açıldığı tarihten itibaren yolcu taşımada demiryolunun etkisi görülmektedir. Bu dönemde yerel gazetelerde “Devlet Demiryollarında Nakliyat Kolaylıkları” gibi başlıklarda demiryolu ulaşımının olanaklarını açıklayan ve tarife düzenlemelerini içeren yazılar dikkat çekmektedir. Tarife düzenlemeleri, hem ülke ekonomisinin gelişimine katkıda bulunmuş, hem de yük ve yolcu miktarının hızlı bir gelişme göstermesine olanak sağlamıştır. Uzaklık arttıkça ücretin görece olarak azalması, öğretmen, işçi ve ailelerin yolculuklarına indirimli tarifeler uygulanması düzenlemelerden bazılarıdır. 1930’lu yıllarda tarife düzenlemeleri yanı sıra demiryollarında yolcu taşımacılığını hızlandırmak ve demiryolunun bu açıdan karayolu ile yarışabilirliğini geliştirmek için ray otobüsleri de işletilmeye başlanmıştır. İlk ray otobüsleri, 1934 yılında 36 kişilik kapasite ve 60 km hızla çalışan biçimde Ankara-Çankırı, Kayseri-Sivas ve Kayseri-Ulukışla güzergâhları için alınmıştır (Şekil 11).



Şekil 11: Ray otobüsü. Kaynak: Ray Otobüsleri, *Nafia İşleri Mecmuası*, Nafia Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü, sayı: 2, 85-86, Temmuz-1934.

Kayseri-Sivas Hattı’ndaki Sarımsaklı İstasyonunun yük ve yolcu taşımacılığı işlevi, istasyonun dağıtıcı merkez özellikleri açısından değerlendirilebilir. Sarımsaklı İstasyonu, Kayseri-Pınarbaşı Şosesi ile ilin bu dönemde önemli kalkınma hamlelerinin gerçekleştiği Bünyan ve Pazarören yerleşmelerine ve öte yandan tarımsal üretim

<sup>61</sup> Tekeli, İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, 340.

<sup>62</sup> <http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d10/c003/b019/tbmm100030190158.pdf>, Erişim 03.10.2020.

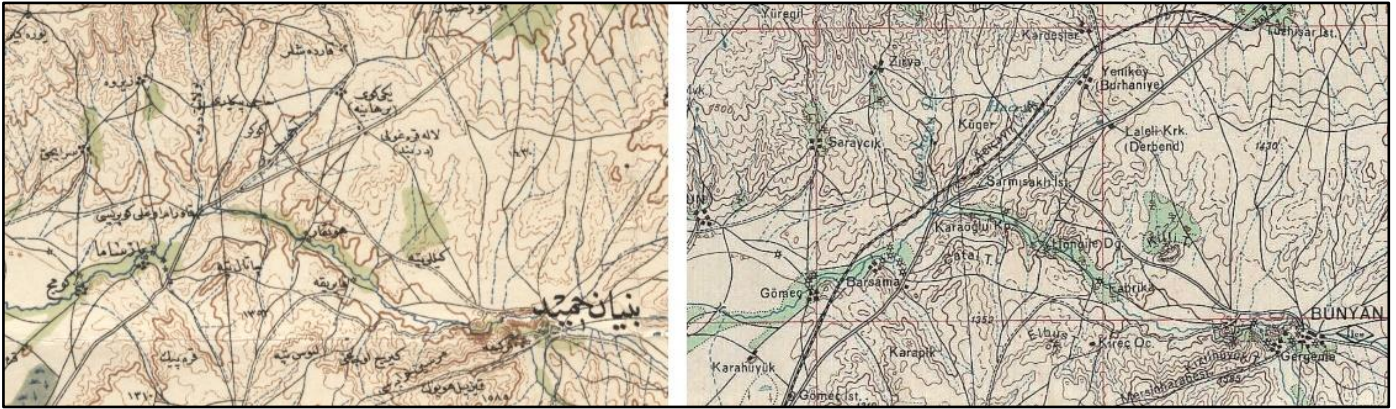
<sup>63</sup> BCA, 490-0-001-000-000-1452-16-5, 01.06.1951.

<sup>64</sup> BCA, 30-11-1-0-58-28-1, 28-09-1930.

ve hayvancılık açısından olanaklı Uzunayla ve çevresine bağlanmaktadır (Şekil 12). Pazarören'de köy enstitüsü kurulmasıyla birlikte<sup>65</sup> enstitüye ulaşımında istasyon, demir ve karayolu bağlantısı açısından önemli hale gelmiştir. Mehmet Başaran, enstitü ziyaretindeki yolculuğunu aktarırken bu bağlantıya şöyle bir vurgu yapmıştır:

Trenimiz 4 Temmuz 1942 Cumartesi günü ortalık aydınlanmazdan biraz önce Sarımsaklı İstasyonu'na geldi. Bünyan-Pınarbaşı Şosesi'nde Pazarören'e doğru ilerliyoruz. Yollarda kasabaya eşya getiren köylü arabalarıyla karşılaşıyoruz. Önümüzde Antitoroslar (Orta Toroslar'da bulunan bir sıradağ), sağımızda karlı başını bulutların arasına sokmuş Erciyes görünüyor. Yolun iki tarafında çayır biçen köylülere, serin sabah rüzgârının zevkini tadarak otlayan hayvanlara rastlıyoruz.<sup>66</sup>

Sarımsaklı İstasyonunun dağıtıcı merkez özelliklerinin belirginleştiği bir diğer nokta olan Bünyan yerleşmesinin, Kayseri İlinin sanayi gelişimi sürecinde özel bir konumu bulunmaktadır. 1926 yılında işletmeye açılan Bünyan Hidroelektrik Santrali'nin kentin elektrik ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılaması,<sup>67</sup> ayrıca 1927'de Kayseri ve çevresinin ışıklarına yün iplik sağlamak üzere Kayseri-Bünyan Halı İplik Fabrikası'nın kurulması ve sonrasında Sümerbank Bünyan Yünlü Mensucat Fabrikası olarak Kayseri'de dokumaların satılması Erken Cumhuriyet Döneminin öne çıkan kalkınma hamleleridir. Yolcu ulaşımı yanı sıra yük taşınmasında da Sarımsaklı İstasyonu bir transfer noktası işlevi görmekte ve buna bağlı olarak da dağıtıcı merkez özellikleri güçlenmektedir. Şekil 12'de 1923 ve 1949 tarihli hâlihazır haritalarda Bünyan yerleşmesi gösterilmiştir.



**Şekil 12:** 1923 ve 1949 tarihli hâlihazır haritalarda Bünyan Yerleşmesi. Kaynak: Erkan-ı Harbiye-i Umumiye 1923 Tarihli Kayseri Haritası; Milli Kütüphane Arşivi, 1949 yılına ait 1 / 200.000 Ölçekli Kayseri Halihazır Haritası, yay.y., 1949, MK Yer No: Hrt 1994 CD 74.

### 3.2.4. Bu Dönemde Etkileri Henüz Belirginleşmemiş İstasyonlar

Çalışmanın odaklandığı dönem göz önünde tutularak değerlendirildiğinde, bu dönemde bazı istasyonların konumlandıkları yerleşmeler ve çevrelerindeki kırsal yerleşmelerde etkilerinin henüz yeterince belirginleşmediği gözlenmektedir. Türkiye'de bu dönem kırsal yerleşmelerin çoğunda tarımsal üretimin devam ettiği, yol üzerinde olanların artan mahsullerini pazara götürme ve bir kısım yiyecek ve eşyasını pazardan alma eğiliminde olsa dahi büyük oranda kendi kendine yeten yaşam biçiminin aynı kaldığı ve kırsalda demiryolu gibi ulaşım etkilerinin daha yavaş belirginleşen bir süreç olduğu dönemin kaynaklarında da belirtilmektedir.<sup>68</sup> Etkileri bu dönemde daha geniş bir coğrafyaya yayılmayan ve çok daha yerel kalan istasyonlar Kayseri İlinde de bulunmaktadır. Ancak bu istasyonlarda da etkilerin çeşitleniyor olduğu söylenmelidir. Örneğin Beydeğirmeni ve Araplı İstasyonları, bu dönemde sınırlı düzeyde etkisi gözlemlenebilen yerel toplayıcı istasyonlar gibi çalışmaktayken, Gömeç İstasyonu ise yine etkisi sınırlı düzeyde kalan yerel bir dağıtıcı istasyondur.

<sup>65</sup> Seda Çalışır-Hovardaoğlu, "Pazarören Köy Enstitüsü'nün Sosyo-Mekânsal Etkilerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Kırsal Tarih Araştırması", *Tarih Okulu Dergisi* 19, No: 7 (2014), 584.

<sup>66</sup> Mehmet Başaran, *Öğretmenim Hasan Ali Yücel*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Genel Yayın: 1720 (2009), 97-98.

<sup>67</sup> BCA, 137-3-1, Dosya ek: 38E, 05-06-1930.

<sup>68</sup> Hamid Sadi Selen, "Türkiye'de köy yerleşmeleri ve şehirleşme hareketleri", *Türk Coğrafya Dergisi* (7-8), 97-106 (1945), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/198634>, Erişim 13.03.2020.

Beydeğirmeni yerleşmesi Kızılırmak'ın yakınında konumlanmış, tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin bulunduğu ve 1935-1950 arası dönemde nüfusu en az artan yerleşmelerden biridir. İstasyon ise bu dönemde, çevresindeki çok sınırlı kalan bir coğrafyada üretilen tarım ve hayvancılık ürünleri için bir bağlantı noktası işlevi görmektedir. Araplı yerleşmesi de bu dönemde nüfusu en az artan, çok sınırlı tarımsal olanakları bulunan bir yerleşmedir. Araplı İstasyonunda yerel düzeyde bir toplayıcılık işlevinin ortaya çıkmasında ise yerleşme yakın çevresinde maden araştırmalarının etkisi de dikkat çekmektedir.<sup>69</sup> Diğer yandan sınırlı nüfusa sahip ve kent merkezi yakınındaki bazı kırsalın ise istasyona yaklaşma istediği görülmektedir. Gömeç İstasyonu'nun köye uzak olması nedeniyle Muncusun Nahiye Müdürü ve Gömeçlilerin yoğun ısrarları üzerine Devlet Demiryolları İdaresi'nin Gömeç'te yeni bir durak tesis etmesi ve trenin yeni durakta durduğu ilk akşam köylülerle şehirden çağrılan davetlilerin bir tören yapması bu açıdan önemli bir örnektir.<sup>70</sup>

## Sonuç

Erken Cumhuriyet Dönemi ulaşım politikaları yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, ulusal düzeyde kalkınma ve bayındırlık işlerinin gerçekleştirilmesinde kilit öneme sahiptir. Ülke geneline yayılan ve sürekliliği olan bir ulaşım ağına sahip olmanın gerekliliği hem politikalarda hem de dönemin farklı kaynaklarında sıklıkla vurgulanmaktadır. Türkiye'nin önemli merkezlerinin demiryoluyla birbirine bağlanması, sosyal ve ekonomik hayatta modernleşme, hammaddenin üretime, üretimin pazara erişebilirliğinin arttırılmasıyla hızlanan ve verimi artan bir ticari yapı, maden kaynaklarının değerlendirilerek ekonomiye kazandırılması ve öncelikle demiryolu ağı üzerinde bulunan yerleşmelerde mekânsal gelişmelerin ortaya çıkmasına ve hızlanmasına olanak sağlamıştır. Ankara-Kayseri-Sivas ve Ulukışla-Boğazköprü hatları, bu amaçların Erken Cumhuriyet Döneminde Anadolu'ya yayılmasını hızlandırmış, Cumhuriyet'in modernleşme hedeflerinin önemli mekânsal bileşenleri haline gelmiştir.

Karadeniz ve Akdeniz'deki önemli limanların da birbirine bağlanması işlevini üstlenen bu hatların Kayseri İli içinde kalan kısmının, hem Kayseri kentinin merkezindeki ekonomik ve mekânsal gelişme üzerinde, hem de güzergâh üzerindeki kırsal yerleşmelerin çevrelerindeki coğrafya için birer toplayıcı ya da dağıtıcı merkez haline gelmesinde etkileri olduğu tespit edilmiştir. Aynı zamanda bu etkilerin farklı mekânsal niteliklere bağlı olarak çeşitlendiği de görülmektedir. İstasyonlar kimi yerleşmelerde mevcut işlevlerin dış dünyaya bağlantısının güçlü bir biçimde sağlandığı ve buna bağlı olarak yeni işlevlerin de bu yerleşmelerde konumlanmasının önünü açan etkiler ortaya çıkarmaktadır. Bu etkilerin çevre kırsal yerleşmeler üzerindeki dönüştürücü niteliklerinin ise, incelemenin odaklandığı dönem süresinde kimi zaman sınırlı kalabildiği sonucuna ulaşılmıştır.

Bunun yanında istasyonlar, bazı kırsal yerleşmelerin toplayıcı ya da dağıtıcı merkez olmasının da önünü açmış görünmektedir. Özellikle farklı ulaşım türlerinin kesiştiği noktalarda bulunan istasyonların bu özelliği öne çıkmaktadır. Demiryolu hatlarını bütünler biçimde çalışan karayolu bağlantılarının, istasyonların etkilerini daha geniş bir coğrafyadaki yerleşmelere doğru yaygınlaştırma olanağının olduğu görülmektedir. Bu güzergâhların seçilme kararına temel dayanak olan öngörü niteliğindeki gerekçelerin hemen tamamının Kayseri İlinde, farklı düzeylerde de olsa, gerçekleşmiş olması, İlin Erken Cumhuriyet Döneminin ulusal kalkınma çaba ve düşüncesinde önemli bir rol oynamasını sağlamıştır.

<b>Yazar Katkı Oranı/Author Contribution Rate</b>	Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır. / The authors contributed equally to this study.
<b>Finansal Destek ve Teşekkür/ Grant Support and Acknowledgement</b>	Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadıklarını beyan etmiştir. / The authors declared that this study has received no financial support.
<b>Çıkar Çatışması/Conflict of Interest</b>	Yazarlar çıkar çatışması bildirmemiştir. / The authors have no conflict of interest to declare.

<sup>69</sup> Ömer H. Barutoğlu, *Türkiye Lignite Yatakları*, Türkiye Maden Yatakları: 1, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası, 1944; BCA 310-10-0-38-1542-2142-1 (22.05.1931).

<sup>70</sup> Kayseri Vilayet Gazetesi, Devlet Demiryolları Gömeç'te yeni bir durak tesis etti, 5 Haziran 1944.



**KAYNAKÇA****Arşivler**

*Milli Kütüphane Arşivi*

*Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)*

**Resmi Yayınlar**

1923 Tarihli Kayseri Halihazır Haritası, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye 1926 tarihli Niğde Haritası. <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/1229>, Erişim Tarihi:05.12.2020.

1926 Tarihli Niğde Halihazır Haritası, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye 1926 tarihli Niğde Haritası. <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/1229>, 05.12.2020.

1935 yılı Genel Nüfus Sayımı, Kayseri Vilayeti. Cilt: 3, İstanbul: Hüsnü Tabiat Basımevi, 1937.

Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü. 1945 Genel Nüfus Sayımı. Ankara, 1945.

Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü. 20 İkteşrin 1940 Genel Nüfus Sayımı. Ankara, 1944.

Devlet İstatistik Enstitüsü. 1927 yılı Türkiye Sanayi Sayımı. Ankara, 1969.

İstatistik Genel Müdürlüğü. Türkiye Genel Nüfus Sayımı-1950. Yayın No:410, İstanbul, 1961.

Kayseri 1968 İl Yıllığı. Ankara: Gutenberg Matbaası, 1968.

**Telif Eserler**

10 Yılda Türkiye Nafiası 1923-1933. T.C. Nafia Vekâleti. İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933.

Akgüngör, Sedef, Ceyhan Aldemir, Yeşim Kuştepelı, Yaprak Gülcan, Vahap Tecim. "The Effect of Railway Expansion on Population in Turkey (1856-2000)", *Journal of Interdisciplinary History*. 42 (2011): 135-157.

As, Efdal. *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006.

Barutoğlu, Ömer H. *Türkiye Liğnit Yatakları*. Türkiye Maden Yatakları:1, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası, 1944.

Başaran, Mehmet. *Öğretmenim Hasan Ali Yücel*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.

Bayhan, İrfan H. *Şehir Planlaması*. İstanbul: İskender Matbaası, 1969.

*Bayındırlık İşleri Dergisi*, 74 (1948): 5.

Berkmen, Enver. *Demiryollar Güzergâh Bahsi*. İstanbul: Teknik Üniversite Matbaası, 1967.

Ceylan, Mehmet Akif. "Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri", *Doğu Coğrafya Dergisi*. 23 (2010): 223-249.

Chadwick, George. *A Systems View of Planning: Towards a Theory of the Urban and Regional Planning Process*, Oxford: Pergamon Press, 1971.

Chatelain, Abel. *Démogéographie du grand tronç ferré Sud-Est (Paris-Lyon-Méditerranée)*, *Les Etudes rhodaniennes*, 22, (1947). [https://www.persee.fr/doc/geoca\\_1164-6268-1947\\_num\\_22\\_1\\_5620](https://www.persee.fr/doc/geoca_1164-6268-1947_num_22_1_5620), Erişim (09.01.2020).

Chauncy D. Harris, Edward L. Ullman. *The Nature of Cities, Cities and Society*. Ed: P. K. Hatt and A. J. Reiss, Jr., Illinois: The Free Press, 1957.

Christaller, Walter. *Central Places in Southern Germany*. Çev. Carlisle W. Baskin. New Jersey: Prantice-Hall, 1966.

Çakıroğlu, Necibe. *Kayseri Evleri*. İstanbul: Pulhan Matbaası, 1952.

*Demiryollarımız*. Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Yayını, 1958.

*Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi, Ankara-Sivas Demiryolu Sivas İstasyonunun Resmi Küşadı Hatırası*. İstanbul: Haydarpaşa-Demiryolları Matbaası: 932 (1930).

Göçer, Orhan. *19. Yüzyılda Şehirciliğın Evrimi*. İstanbul: İTÜ Yayınları, 1982.

Haştemoğlu, Hasan, Levin Özgen. "1960'larda Sürdürülebilirlik ve Kentleşme: Isparta İstasyon Caddesi Örneği", *Süleyman Demirel Üniversitesi Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi*. 2 (2017): 69-76.

- Haykır, Yavuz. *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu Çalışmaları (1923-1938)*. Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 2011.
- Hovardaoğlu Çalışır, Seda. "Pazarören Köy Enstitüsü'nün Sosyo-Mekânsal Etkilerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Kırsal Tarih Araştırması", *Tarih Okulu Dergisi*. 19(2014): 581-589.
- İnan, Ayşe Afet. *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, Rapor I Sınai Tesisat ve İşletme*. Ankara: Ankara Başvekâlet Matbaası, 1933.
- İnan, Ayşe Afet. *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-04 Mart 1923)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1989.
- İzbırak, Reşat. *Develi Ovası ve Ekonomik Gelişmesi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayını, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953.
- Johnson, James H. *Urban Geography An Introductory Analysis*. Oxford: Pergamon Press, 1972.
- Karadeniz, Vedat. "Kuruluş Yeri Seçiminde Ulaşımın Etkili Olduğu Yerleşmelere Bir Örnek: Yeniçubuk Kasabası (Gemerek-Sivas)", *Marmara Coğrafya Dergisi*. 29 (2014): 286-312.
- Keleş, Ruşen. *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi, 2005.
- Koca, Halil, Hayati Doğanay. "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları", *Türk Coğrafya Dergisi*. 33 (1998): 1-24.
- Kolay, Arif. *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2019.
- Kozłowski Jurek, James T. Hughes. *Threshold Analysis: A Quantitative Planning Method*. London: The Architectural Press, 1972.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Ankara: Savaş Yayınları, 1972.
- Özdoğan, Kazım. *İlbağ Adli Bayman'ın Başkanlığı Altında Yapılan Yaya Köy Gezileri Tetkik Notları, Argıncık Köyü*. Kayseri: Kayseri Vilayet Matbaası, 1937.
- "Ray Otobüsleri", *Nafia İşleri Mecmuası*. 2 (1934): 85-86.
- Reşat, Sedat. "Ulukışla-Kayseri Hattı", *Demiryolları Dergisi*. 82 (1931): 742-744.
- Selen, Hamid Sadi. "Türkiye'de köy yerleşmeleri ve şehirleşme hareketleri", *Türk Coğrafya Dergisi*. 7-8 (1945): 97-106.
- Selen, Hamid Sadi. "Türkiye'nin Yol Sistemi", *Türk Coğrafya Dergisi*. Yıl: 1, Sayı: 3-4, Türk Coğrafya Kurumu, (1943): 352-371.
- Selen, Hamid Sadi. *Türkiye'de Nüfus Dağılışı*. Ankara: SBF Yayını, 1957.
- Soydan, Mahmut. "Gazi ve İnkılap", *Milliyet Gazetesi*. 8.1.1930.
- Sönmez, Filiz, Semra Selçuk Arslan. "Kayseri Tren İstasyonu ve Çevresinin Kentin Modernleşme Sürecine Katkısı Üzerine Bir Okuma", *Megaron*. 13 (2018): 85-101.
- Şahin, Mehmet (Haz). *Toprak Ağalığından Sanayiciliğe*. İstanbul: Dergâh Yayınları: 2013.
- Şen, Leyla. *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*. Ankara: Tesav Yayınları, 2003.
- Tanyeli, Uğur. "Mekânlar, Projeler, Anlamları", *Üç Kuşak Cumhuriyet*. Ed. Uğur Tanyeli. İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yayınları, 1998.
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin. *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010.
- Tümertekin, Erol. *Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsiz Fonksiyonlar*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları Edebiyat Fakültesi Matbaası, 1973.
- Tütengil, Cavit Orhan. "Türkiye'deki Yerleşme Düzeninde Tabiat ve Ulaştırma", *Mimarlık Dergisi*. 4(11) (1966).
- Yavuz, Fehmi, Ruşen Keleş, Cevat Geray. *Şehircilik Sorunlar-Uygulama ve Politika*. Ankara: Sevinç Matbaası, 1973.
- Yıldırım, İsmail. "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. 12(35) (1996): 387-396.
- Yıldırım, İsmail. *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi, 2001.

Yücel, Talip. "Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi", *Türk Coğrafya Dergisi*. 20 (1960): 143-148.

### **Sürelî Yayınlar**

*Demiryolları Mecmuası*

*Kayseri Vilayet Gazetesi*

*Milliyet Gazetesi*

### **İnternet Kaynakları**

[https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/ataturk-\\_konusma/1d4yy.htm](https://www.tbmm.gov.tr/tarihce/ataturk-_konusma/1d4yy.htm), Erişim (11.01.2020).

<https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d10/c003/b019/tbmm100030190158.pdf>, Erişim (03.10.2020).