T.C.
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ÜNSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI
SANAT TARİHİ BİLİM DALI

TOKAT - KALIN (SİVAS) GÜZERGAHINDAKİ DEMİRYOLU KÖPRÜLERİNİN MİMARİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Hazırlayan
Günay YEĞEN

Danışman
Doç. Dr. Sultan Murat TOPÇU

Yüksek Lisans Tezi

Eylül 2019
KAYSERİ

T.C.
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ÜNSTİTÜSÜ
SANAT TARİHİ ANABİLİM DALI
SANAT TARİHİ BİLİM DALI

TOKAT - KALIN (SİVAS) GÜZERGAHINDAKİ DEMİRYOLU KÖPRÜLERİNİN MİMARİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Hazırlayan
Günay YEĞEN

Danışman
Doç. Dr. Sultan Murat TOPÇU

Eylül 2019
KAYSERİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

Adı- Soyadı: Günay YEĞEN

İmza:

YÖNERGEYE UYGUNLUK SAYFASI

Tokat - Kalın (Sivas) Güzergâhındaki Demiryolu Köprülerinin Mimari Açıdan Değerlendirilmesi adlı yüksek lisans tezi, Erciyes Üniversitesi Lisansüstü Tez Önerisi ve Tez Yazma Yönergesi 'ne uygun olarak hazırlanmıştır.

Tezi Hazırlayan	Danışman
Günay YEĞEN	Doç. Dr. Sultan Murat TOPÇU

Sanat Tarihi ABD Başkanı
Prof. Dr. Nilay ÇORAĞAN

KABUL ONAY SAYFASI

Do. Dr. Sultan Murat TOPÇU danışmanlığında **Günay YEĞEN** tarafından hazırlanan **"Tokat- Kalın (Sivas) Güzergahındaki Demiryolu Köprülerinin Mimari Açıdan Değerlendirilmesi"** adlı bu çalışma, jürimiz tarafından Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü **Sanat Tarihi** Anabilim Dalında **Yüksek Lisans** tezi olarak kabul edilmiştir.

03/09/2019

JÜRİ:

Danışman : Doç. Dr. Sultan Murat TOPÇU

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Remzi AYDIN

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Ayşe BUDAK

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulunun 16./09./2019 tarih ve ..38.. sayılı kararı ile onaylanmıştır.

16/09/2019

Doç. Dr. Kenan GÜLLÜ
Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Samsun-Sivas (Kalın) Hattı, Ankara-Sivas Hattı'nın Kalın İstasyonu'ndan ayrılan koludur. Toplam uzunluğu 395 km civarında olan hattın son durağı Samsun Garı'dır. Bu hat üzerinde yer alan köprülerden Samsun tarafından itibaren Tokat İli, Zile İlçesi'nden başlayarak Sivas (Kalın) güzergahına kadar ki 13 demiryolu köprüsü Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafında tescil işlemleri yapılarak koruma altına alınmıştır.

Samsun-Sivas (Kalın) hattı üzerindeki demiryolu köprülerinin mimari açıdan değerlendirilmesinden önce, demiryollarının tanımı, Dünyada demiryollarının ortaya çıkışı, Osmanlı Devleti'nde Demiryolları fikrinin ortaya çıkışı, Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının tarihi anlatılmıştır.

I. Dünya Savaşı'ndan yenilgiyle çıkan Osmanlı Devletinin elinde Anadolu Demiryolları, Rumeli Demiryolları'nın bir kısmı ile Kafkas Demiryolları kalmıştır. Kurtuluş Savaşı başladığı esnada adeta kaderine terk edilen demiryollarını yeniden işler hale getirmek için Mustafa Kemal Atatürk topyekün bir kalkınma hareketi başlatmıştır.

I. Dünya Savaşı'nda çok fazla hissedilen demiryollarının eksikliği Milli mücadele yıllarında da görülmüş ve Yeni Türkiye Cumhuriyeti Devleti kalkınmanın gerekliliğinde demiryollarının önemi görülerek üzerinde durduğu konulardan biri olmuştur. Bu kapsamda Osmanlıdan kalan ağaç formlu demiryolu ağını örümcek ağı şeklinde tüm yurdu saracak şekilde Türk Bilgisi, Türk Sermayesi ile ülkeyi demirağlarla örerek kalkınma hareketlerini başlatmışlardır.

Başta beni bu çalışmaya yönlendiren Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürü ve sevgili arkadaşım Ali ALKAN'a, Devlet Demiryolları Samsun-Sivas (Kalın) hattın da bulunan köprülerin restorasyon çalışmasını üstlenen ve kişisel arşivini bana açan Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'ye, yardımları nedeniyle Metin BAĞCILAR'A teşekkür ederim.

En az benim kadar bu çalışmaya emek veren Eşim Dinçer YEĞEN'e ve canım oğluma sabırlarından dolayı minnettarım.

Tez danışmanım Doç. Dr. Sultan Murat TOPÇU'ya bilimsel katkı ve desteklerinden dolayı sonsuz teşekkür ederim.

Günay YEĞEN

Ankara, Eylül 2019

TOKAT - KALIN (SİVAS) GÜZERGAHINDAKİ DEMİRYOLU KÖPRÜLERİNİN MİMARİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ağustos 2019

Danışman: Doç. Dr. Sultan Murat TOPÇU

KISA ÖZET

Bugüne kadar arşiv destekli ve ayrıntılı bir çalışması yapılmayan Tokat - Kalın (Sivas) güzergâhındaki demiryolu köprülerinin mimari açıdan değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu çalışma iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde Osmanlı döneminden başlayıp Cumhuriyet dönemini de içine alacak şekilde ülkemizdeki demiryollarının gelişimi ortaya konulmuştur. Çalışmaya konu olan Samsun – Kalın (Sivas) demiryolunun yapımı ve ayrıntıları bu bölümde sunulmuştur. İkinci bölümde ise Kültür Bakanlığı tarafından tescil edilerek koruma altına alınan, Devlet Demiryolları tarafından da restorasyon çalışmaları devam eden 13 demiryolu köprüsünün mimari ve sanat tarihi açısından değerlendirilmesi yapıldı. Fotoğraflarla belgelenen ve literatüre katkı sağlamak amacıyla arşiv bilgileri toplanan bu köprülerden bir tipoloji oluşturulmaya çalışıldı.

Anahtar Kelimeler: Demiryolları Tarihi, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları, Demiryolu Köprüleri.

ARCHITECTURAL EVALUATION OF TOKAT - KALIN (SİVAS) ROUTE RAILWAY BRIDGES

Erciyes University, Social Sciences Institute Master Program Thesis, August 2019
Supervisor: Assoc. Dr. Sultan Murat TOPÇU

ABSTRACT

It is aimed to evaluate the railway bridges along the Tokat - Kalın (Sivas) route in terms of architecture.This study consists of two parts.In the first part, the development of the railways in our country, starting from the Ottoman period and including the Republican period, is presented. The construction and details of the Samsun - Kalın (Sivas) railway subject to the study are presented in this section. In the second part, 13 railway bridges, which were registered and protected by the Ministry of Culture and whose restoration works are continuing by the State Railways, were evaluated in terms of architecture and art history. A typology was tried to be created from these bridges documented with photographs and archived information was collected to contribute to the literature.

Keywords: History of Railways, Railways of Republic Period, Railway Bridges.

İÇİNDEKİLER

TOKAT - KALIN (SİVAS) GÜZERGÂHINDAKİ DEMİRYOLU KÖPRÜLERİNİN MİMARİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Sayfa

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK SAYFASI ii
YÖNERGEYE UYGUNLUK SAYFASI iii
KABUL VE ONAY SAYFASI iv
ÖNSÖZ v
KISA ÖZET vi
ABSTRACT vii
İÇİNDEKİLER viii
TABLOLAR LİSTESİ xii
ŞEKİLLER LİSTESİ xiii
GİRİŞ 1

1. BÖLÜM
DEMİRYOLLARI TARİHİ

1.1. Osmanlı Döneminde Demiryolları 4
1.1.1. Köstence - Çernavoda Hattı 6
1.1.2. Varna Rusçuk Hattı 7
1.1.3. İskenderiye- Kahire Hattı 7
1.1.4. İzmir –Aydın ve İzmir –Kasaba Demiryolları 7
1.1.5. Şark Demiryolları 7
1.1.6. Selanik –Manastır Hattı 8
1.1.7. Selanik- İstanbul Hattı 8
1.1.8. Anadolu Demiryolu Hattı 8
1.1.9. Mudanya –Bursa Demiryolu Hattı 9
1.1.10. Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Hattı 9

1.1.11. Bağdat Demiryolu Hattı …….. 9
1.1.12. Hicaz Demiryolu Hattı ……..... 10
1.1.13. Yafa-Kudüs Hattı …… 11
1.1.14. Beyrut-Şam-Havran Hattı …… 11
1.1.15. Erzurum-Sarıkamış Sınır Hattı …… 12
1.2. Cumhuriyet Döneminde Demiryolları …… 12
1.3. Osmanlı ve Cumhuriyet Döneminde Demiryolları ve Köprülere Genel Bakış 21
1.4. Cumhuriyet Döneminde Devlet Tarafından Yapılan Demiryolları … 24
1.4.1. Ankara-Sivas Hattı ……..... 24
1.4.2. Kütahya- Balıkesir Hattı ……..……. 25
1.4.3. Ulukışla –Kayseri (Kardeşgediği –Boğazköprü) Hattı …… 26
1.4.4. Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı ……...…… 27
1.4.5. Sivas-Erzurum Hattı …… 28
1.4.6. Filyos-Irmak Hattı ……..……. 29
1.4.7. Yolçatı-Elazığ Hattı ……..... 29
1.4.8. Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur Hattı …… 30
1.4.9. Bozanönü-Isparta Hattı ……...……. 30
1.4.10. Malatya- Çetinkaya Hattı ……..…… 31
1.4.11. Diyarbakır-Kurtalan Hattı ……..…… 31
1.4.12. Elazığ-Genç Hattı ……..…… ... 32
1.4.13. Filyos-Zonguldak-Kozlu Hattı ……...…… 32
1.4.14. Samsun-Sivas (Kalın) Hattı ……...…… 33

2. BÖLÜM

TOKAT–KALIN(SİVAS) GÜZERGAHINDAKİ DEMİRYOLU KÖPRÜLERİNİN MİMARİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1. Köprüler…… ……..... 42
2.1.1. Zile İstasyonu Köprüsü ……. 44
2.1.2. Hasanağa Köyü Köprüsü - I ……. 51
2.1.3. Hasanağa Köyü Köprüsü - II …… 58
2.1.4. Yıldıztepe Köyü Köprüsü ……..… 66
2.1.5. Karakuzu Köyü Köprüsü ……..…… 72
2.1.6. Temecük Köyü Köprüsü ……..……. 78

2.1.7. Yaylakent Köyü Köprüsü ……..... 84
2.1.8. Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü ……..…… 90
2.1.9. Artova İstasyonu Köprüsü ……..... 96
2.1.10. Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü ……..... 102
2.1.11. Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü …… 108
2.1.12. Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü ……..... 113
2.1.13. Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü ……..…… 118
2.2. Değerlendirme ……. …… 124
2.2.1. Tipoloji ……. 126
2.2.1.1.Yuvarlak Kemerli Taş Köprüler …… 128
2.2.1.1.1 Yuvarlak Kemerli İki Gözlü Köprüler …… 129
2.2.1.1.2.Yuvarlak Kemerli Üç Gözlü Köprüler …… 129
2.2.1.1.3. Yuvarlak Kemerli Dört Gözlü Köprüler ……..... 130
2.2.1.1.4. Yuvarlak Kemerli Beş Gözlü Köprüler …… 130
2.2.1.1.5. Yuvarlak Kemerli Altı Gözlü Köprüler ……..... 130
2.2.1.2. Yuvarlak Kemerli Taş Viyadüklü Köprüler …… 131
2.2.2. Malzeme ve Teknik …… 131
2.2.3. Yapı Elemanları ……..... 132
2.2.3.1. Kemerler …… 132
2.2.3.2. Selyaranlar …… 132
2.2.3.3. Korkuluk ……..... 132
2.2.3.4. Barbakan (Çörtenler) ……..... 133
2.2.3.5. Kanat Duvarları …… 133
2.2.3.6. Harpuştalar …… 133
SONUÇ …… 134
KAYNAKLAR …… 160
ÖZGEÇMİŞ

KISALTMALAR

age: adı geçen eser

agm: adı geçen makale

bkz. : bakınız

bs. : basım

C. : cilt

s: sayfa

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

SKVKBK: Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

TBMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1 1923-1947 yılları arasında yapılan demiryolu hatlarımız 18
Tablo 2 Samsun Sivas hattı ……..
40

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 Samsun-Kalın(Sivas) demiryolu hattı ve köprü koordinatlarını gösteren harita.....43
Şekil 2 Zile İstasyonu Köprüsü'nün köprü sicil fişi.....46
Şekil 3 Zile İstasyonu Köprüsü'nün memba cephesinden genel görünüş.....46
Şekil 4 Zile İstasyonu Köprüsü'nün mansap tarafından genel görünüş.....47
Şekil 5 Zile İstasyonu Köprüsü'nün barbakanlardan ve köprü ayağından detay.....47
Şekil 6 Zile İstasyonu Köprüsü'nün yan kanat duvarları ve köprü korkuluğu.....48
Şekil 7 Zile İstasyonu Köprüsü'nün restorasyondan öncesi görünüşü Mimar A. Emrah Ünlü 'nün arşivi.....48
Şekil 8 Zile İstasyonu Köprüsü'nün restorasyon projesinden rölöve çizimleri, (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi).....49
Şekil 9 Zile İstasyonu Köprüsü'nün restorasyon projesinden rölöve çizimleri, (proje müellifi Mimar A. Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi).....50
Şekil 10 Hasanağa Köyü Köprüsü- I köprü sicil fişi.....53
Şekil 11 Hasanağa Köyü Köprüsü- I memba cephesinden genel görünüş.....53
Şekil 12 Hasanağa Köyü Köprüsü- I mansap tarafından genel görünüş.....54
Şekil 13 Hasanağa Köyü Köprüsü- I barbakanlardan, köprü ayağı ve yenilenen korkuluklardan detay.....54
Şekil 14 Hasanağa Köyü Köprüsü- I yan kanat duvarı ve kemer kilit taşı üzerinde prizmal üçgen kabartma.....55
Şekil 15 Hasanağa Köyü Köprüsü- I kemer kilit taşı üzerinde prizmal üçgen kabartma detayı..55
Şekil 16 Hasanağa Köyü Köprüsü- I restorasyondan önceki görünüşü (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.....56
Şekil 17 Hasanağa Köyü Köprüsü- I restorasyon projesinden rölöve çizimleri, (proje müellifi Mimar A. Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi).....57
Şekil 18 Hasanağa Köyü Köprüsü- II memba cephesinden genel görünüş.....60
Şekil 19 Hasanağa Köyü Köprüsü- II mansap cephesinden genel görünüş.....60
Şekil 20 Hasanağa Köyü Köprüsü- II yan kanat duvar ve kemerlerden görüntü.....61
Şekil 21 Hasanağa Köyü Köprüsü- II restorasyon öncesi ve sonrası detay görüntü.....63
Şekil 22 Hasanağa Köyü Köprüsü- II restorasyon öncesi görünüş (restorasyon proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.....63
Şekil 23 Hasanağa Köyü Köprüsü- II cephe çizimi.....64
Şekil 24 Hasanağa Köyü Köprüsü- II rölöve planları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi).....64

Şekil 25 Hasanağa Köyü Köprüsü- II Planı kemer kesit detayları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 65
Şekil 26 Yıldıztepe Köyü Köprüsü sicil fişi 67
Şekil 27 Yıldıztepe Köyü Köprüsü memba yönünden köprüden genel görüntü, ... 68
Şekil 28 Yıldıztepe Köyü Köprüsü mansap yönünden köprüden genel görünüş 68
Şekil 29 Yıldıztepe Köyü Köprüsü yan kanat ve kemer içinden detay görüntüler 69
Şekil 30 Yıldıztepe Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.) 69
Şekil 31 Yıldıztepe Köyü Köprüsü cephe çizimi 70
Şekil 32 Yıldıztepe Köyü Köprüsü rölöve planları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 70
Şekil 33 Yıldıztepe Köyü Köprüsü kemer kesiti (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ KVKBK Müdürlüğü Arşivi) 71
Şekil 34 Karakuzu Köyü Köprüsü sicil fişi 73
Şekil 35 Karakuzu Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş 74
Şekil 36 Karakuzu Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş 74
Şekil 37 Karakuzu Köyü Köprüsü kemer içine yapılan beton iç kabuk ve yan kanat duvardan görünüş 75
Şekil 38 Karakuzu Köyü Köprüsü estorasyon öncesi görünüş 75
Şekil 39 Karakuzu Köyü Köprüsü restorasyon sonrası görünüş 75
Şekil 40 Karakuzu Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.) 76
Şekil 41 Karakuzu Köyü Köprüsü cephe planı (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi 76
Şekil 42 Karakuzu Köyü Köprüsü kemer kesiti ve planı (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 77
Şekil 43 Temecük Köyü Köprüsü sicil fişi 79
Şekil 44 Temecük Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş 80
Şekil 45 Temecük Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş 80
Şekil 46 Temecük Köyü Köprüsü yan kanat duvarları ve kemerden görünüş 81
Şekil 47 Temecük Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ 'nün arşivinden alınmıştır.) 81
Şekil 48 Temecük Köyü Köprüsü cephe çizimi (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 82
Şekil 49 Temecük Köyü Köprüsü kemer kesiti ve köprü planı (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 83

Şekil 50 Yaylakent Köyü Köprüsü Sicil Fişi.....85
Şekil 51 Yaylakent Köyü Köprüsü memba yönünden genel görünüş.....86
Şekil 52 Yaylakent Köyü Köprüsü mansap yönünden genel görünüş 86
Şekil 53 Yaylakent Köyü Köprüsü üzerinde demiryolundan genel görünüş.....87
Şekil 54 Yaylakent Köyü Köprüsü orta kemerde kilit taşında yer alan taş prizmal kabartma 87
Şekil 55 Yaylakent Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.).....88
Şekil 56 Yaylakent Köyü Köprüsü cephe çizimleri (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ KVKBK Müdürlüğü Arşivi) 88
Şekil 57 Yaylakent Köyü Köprüsü köprü planı 89
Şekil 58 Yaylakent Köyü Köprüsü planı ve kemer kesiti (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi).....89
Şekil 59 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü Sicil Fişi.....91
Şekil 60 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş 92
Şekil 61 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü mansap cephesinden görünüş.....92
Şekil 62 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü toprakla dolmuş yan kemer gözünden görünüş...93
Şekil 63 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü köprünün tabliyesi ve demiryolundan görünüş ...93
Şekil 64 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprünün genel görünüşü (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.) 94
Şekil 65 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü cephe çizimleri (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi).....94
Şekil 66 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü kesitleri 95
Şekil 67 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü kemer kesiti ve rölöve planları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi).....95
Şekil 68 Artova İstasyonu Köprüsü sicil fişi 98
Şekil 69 Artova İstasyonu Köprüsü üst ray döşemesinden görüntü. Solda kara yolu için yapılan menfez gözükmektedir 98
Şekil 70 Artova İstasyonu Köprüsü mansap yönünden görünüş 99
Şekil 71 Artova İstasyonu Köprüsü memba yönünden görünüş.....99
Şekil 72 Artova İstasyonu Köprüsü kemer detayı, barbakan ve yan kanatlardan görünüş.....100
Şekil 73 Artova İstasyonu Köprüsü restorasyon öncesi genel görünüş Mimar Ali Emrah Ünlü'nün Arşivi 100
Şekil 74 Artova İstasyonu Köprüsü rölöve çizimleri SKVKBK Müdürlüğü arşivi, Mimar A. Emrah Ünlü'nün çizimi 101
Şekil 75 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü sicil fişi 104
Şekil 76 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş.....104

Şekil 77 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş 105
Şekil 78 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü detayı ve selyaranlar.....105
Şekil 79 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü selyaran üzerinde bulunan harpuşta detayı 106
Şekil 80 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görüntü....106
Şekil 81 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü planları Mimar Ali Emrah Ünlü'nün çizimleri.....107
Şekil 82 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü demiryolu ve köprünün üstten görünüşü.....109
Şekil 83 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü demiryolu hattının üstten görünüşü 110
Şekil 84 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü memba cephesinden görünüş 110
Şekil 85 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü mansap cephesinden görünüş.....111
Şekil 86 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü restorasyon öncesi görünüş 111
Şekil 87 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü planları (Mimar A. Emrah Ünlü'nün çizimleri) 112
Şekil 88 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü Sicil Fişi 114
Şekil 89 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü üstünde ray döşemesi ve korkuluklardan görüntü.....115
Şekil 90 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü memba önünden genel görünüş 115
Şekil 91 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü mansap yönünden genel görünüş.....116
Şekil 92 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü barbakan ve kemer detayı.....116
Şekil 93 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü restorasyon öncesi görünüşü (Mimar A.Emrah Ünlü'nün arşivi).....117
Şekil 94 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü rölöve planları.....117
Şekil 95 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü sicil fişi.....120
Şekil 96 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş.....120
Şekil 97 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş 121
Şekil 98 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü kemeri, ayaklar ve selyaranlardan detay görüntü ..121
Şekil 99 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü detay görüntüsü 122
Şekil 100 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü restorasyon öncesi mansap cephesinden genel görünüş.....122
Şekil 101 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü cephe, ayak ve plan rölöveleri (Mimar A. Emrah ÜNLÜ'nün çizimleridir. SKVKBK Müdürlüğü arşivinden).....123
Şekil 102 Zile İstasyonu'nun açılışı için hazırlanmış olan albüm 136
Şekil 103 TCDD Arşivinden elde edilen mavi ozalit zeminli köprülere ait projeler 137
Şekil 104 Özgün korkuluk detayı restorasyonda örnek alınarak yeni korkuluklar yapılmıştır. (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 137
Şekil 105 31+184 (31+116) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 138

Şekil 106 31+184 (31+116) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projesi (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 138
Şekil 107 31+189 (31+750) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 139
Şekil 108 31+189 (31+750) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 140
Şekil 109 31+686 (31+620) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 141
Şekil 110 31+686 (31+620) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 142
Şekil 111 31+686 (31+620) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 142
Şekil 112 22+777 (22+732) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 143
Şekil 113 22+777 (22+732) km De 1911-1913 yılları hazırlanan ilk tasarım projeleri (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi) 143
Şekil 114 Samsun-Sivas demiryolu hattı üzerinde Kavak durağının hizmete açıldığı 01.05.1926 tarihli belge 144
Şekil 115: 114'te yer alan belgenin Türkçe çevirisi 145
Şekil 116 Samsun-Sivas, Ankara-Kayseri, Sivas ve Kütahya-Tavşanlı demiryolu hatlarının uzatılması, Trabzon- Erzurum hattı ile Trabzon Limanı ve Arada-Diyarbakır-Ergani ve Uzunköprü-Keşan hattının inşası için ek bütçe 31.12.1924 tarihli 146
Şekil 117 Şekil 116'de bulunan belgenin Türkçe çevirisi 147
Şekil 118 Samsun Sivas hattının 17 ve 18 ve 19'uncu kilometrelerindeki inşaatı konu alan Osmanlıca belge 148
Şekil 119 Şekil 118'de yer alan belgenin Türkçe çevirisi 149
Şekil 120 Osmanlıca Belge ve Türkçe çeviri 150
Şekil 121 Regie Generale Demiryolu Şirketi'ne Samsun-Sivas hattının inşa ve işletme imtiyazı (15.02.1925) 151
Şekil 122 Şekil 121'de yer alan Osmanlıca Belgenin Türkçe çevirisi 152
Şekil 123 Merd Irmağı Vadisinde onuncu kilometrede 2x4 metre açıklığındaki Kagir Köprü 153
Şekil 124 650+21nci Kilometrede Merd Irmağı Vadisindeki Büyük Köprülerden Biri 154
Şekil 125 Merd Irmağı Vadisindeki Muazzam Köprülerden Merd Irmağı Vadisini 155
Şekil 126 Merd Irmağı Vadisinde 26. Kilometredeki 3x10,00 Açıklığında Köprü 156
Şekil 127 Amasya Boğazı'nda 125'nci Kilometredeki Viyadük 157

Şekil 128 1923'te Türkiye'de mevcut demiryollarını gösteren harita (İ. Yıldırım, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950), Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 2001,s.209.....158
Şekil 129 1950'de Türkiye'de mevcut demiryollarını gösteren harita (İ. Yıldırım, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950), Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 2001,s.211) 158
Şekil 130 Demir kirişli köprülere örnek Kars- Sarıkamış arasında.....159
Şekil 131 Çelik Kafesli köprülere örnek Kars- Sarıkamış arasında.....159
Şekil 132 Tonozlu taş köprülere örnek Kars- Sarıkamış arasında 159

GİRİŞ

Tezin Konusu

Cumhuriyet Dönemi demiryollarından 1926 – 1932 yılları arasında yapılan Samsun – Kalın (Sivas) demiryolu hattında kültür varlığı olarak tescil edilmiş 41 demiryolu köprüsünün 28 tanesi Samsun ve Amasya İllerinde, 10 köprü Tokat 3 köprü de Sivas sınırları içerisinde yer almaktadır. Ön araştırmalar sırasında bu hat boyunca yapılmış köprülerin bulunduğu bölgelerin coğrafi, iklim ve jeolojik yapılarındaki farklılıkların köprü tasarımlarına ve yapımına açıkça etki ettiği görüldü. Samsun Amasya arasındaki yüksek rakımlı ve zor doğa koşullarına uygun köprülerin, Tokat ve Sivas sınırlarındaki köprülerde coğrafi yapının çok daha düzgün olması sebebiyle buna uygun köprülerin inşa edildiği görülmüştür. Ayrıca bölgelerin jeoloji yapısının özellikle taş kullanımında tercihlerin daha kolay elde edilebilmesi ve taşınabilir olması açısından köprülere en yakın ocaklardan yana kullanıldığı anlaşılmıştır. Bölgelerin jeolojik yapıları değiştikçe köprülerde kullanılan taş cinsi değişmektedir. Taşlardaki sertlik oranına göre köprü mimarisini etkileyen dış görünümde etkilenmektedir. Mimari ve tarihi değeri olduğunu düşündüğümüz Tokat Sivas arasındaki bu 13 köprünün benzer yapısal, tasarım ve işçilik özellikleri taşıdığından aynı grupta değerlendirilebileceğini düşündüğümüzden sanat tarihi açısından değerlendirmeye alınmıştır.

Tezin Amacı ve Önemi

Demiryolu Mimarisi ve Demiryolu tarihine ilişkin çalışmaların çoğunda Demiryolu köprüleri göz ardı edilmiş veya yüzeysel bir şekilde bahsedilmiştir. Oysaki geçmişten günümüze ulaşım insanlık tarihinde önemli bir yere sahip olup bu çerçevede ulaşım güzergâhlarında insan elinden çıkan her konu sanatın ve mimarinin inceleme alanına girmiştir.

Cumhuriyet Dönemi demiryollarından 1926 – 1932 yılları arasında yapılan Samsun – Kalın (Sivas) demiryolu hattında çeşitli özelliklere sahip 41 demiryolu köprüsü bulunmaktadır. Bu köprülerden 13 tanesi Tokat –Kalın (Sivas)

güzergâhındadır. Samsun güzergahından km olarak Sivas'a doğru sıralama yapılarak ve Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından da tescil edilen, mimari ve tarihi değeri olduğunu düşündüğümüz bu demiryolu köprülerinin mimari ve sanat tarihi açıdan değerlendirmesi amaçlanmıştır.

Tezin önemi ise yapılacak değerlendirme ile bu köprülerin mimari ve sanat tarihi açısından taşıdıkları ya da taşımadıkları önem ortaya konularak literatüre katkı sağlayacağı kanaatindeyiz.

Literatür Araştırması

Konuyla ilgili ilk araştırmalar yapıldığında kapsamlı olarak T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Ulaştırma Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen Samsun – Kalın (Sivas) Demiryolu Hattının Modernizasyonu Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından tescil işlemleri tamamlanan 13 köprünün restorasyon projeleri kapsamında hazırlanan verilerden yola çıkılmıştır.

Diğer yandan konuyla ilgili daha gelişmiş bilgilere ulaşmak amacıyla TCDD arşivinden faydalanılmıştır. Millî Kütüphanede, Kültür Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Kütüphanesi, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi'nde konu hakkında kaynak taraması yapılmıştır. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı arşivinde yapılan taramalarda Osmanlıca belgelere ulaşılmış ve bunların çevirileri yapılmıştır.

Tokat – Kalın (Sivas) güzergâhında bulunan 13 demiryolu köprüsünün yerinde inceleme yapılmış ve köprüler tek tek fotoğraflanmıştır. Bu sebepten literatür çalışması sonucu elde edilecek ön bilgiler doğrultusunda yerinde yapılan incelemeler ile değerlendirme yapılacaktır. Köprüler fotoğraflandırılarak gerekli görülen noktalar tekrar tekrar incelenmiştir.

1. BÖLÜM

DEMİRYOLLARI TARİHİ

1.1 Osmanlı Döneminde Demiryolları

Demiryolu tarihi, bir tür uygarlık tarihidir. Modernleşme konusunda fikir veren ve en başta göze çarpan başlangıç, demiryollarının yapımıdır. Zira dünyayı donanmalarıyla elinde tutanların oturdukları yerin 100 km ötesine ulaşamaması şeklinde tezahür eden ilk modernleşme paradoksu demiryollarıyla aşılmıştır. [1]

Demiryolu XIX yüzyılın ilk yarısından itibaren bugünkü modern anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır.[2] 19 Kasım 1829 tarihi demiryolculuğun başlangıç tarihidir. İngiltere'den sonra 1832'de Fransa,1835 'de Belçika'da ve Almanya'da,1838'de Avusturya'da, 1839'da İtalya'da demiryolları işletmeye başladılar. Kıta olarak 1829 da Amerika'da 1853 Asya'da ve Avusturya'da 1856 Afrika'da demiryolu işletmesine başlanmıştır. Avrupa'da bulunan devletlerden Osmanlı imparatorluğu, Rusya, Felemenk Hollanda ise bu işte en son kalanlardır. Rusya ise demiryolların işletmesine ancak 1848'de başlamıştır. Daha ileriki yıllarda demiryolu yapımında bir duraklama, hatta kısmi bir azalma gözlenmektedir. Buna karşılık demiryollarındaki teknik gelişme süratle artmaya devam etmiştir. [3]

İlk demiryolunun 1829 yılında İngiltere'de gerçekleştirilmesi ve süratle Avrupa ve dünyanın diğer ülkelerine yayılması kısa bir süre sonra Osmanlı Devletinde de demiryolu yapılması konusunu gündeme getirmiştir.[4] Ancak bu fikirler tamamıyla yabancıların olup kendi emperyalist siyasetlerinin gerçekleşmesi yolunda aranılan vasıta ve çareler dolayısıyla meydana atılmıştır. Diğer taraftan Tanzimat fermanını ve

[1] Suavi Aydın, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhassar Bir Bakış", Kebekiç Dergisi, Sayı 11, 2001, s. 49-50.
[2] Vahdettin Engin, Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul 1953, s.15.
[3] Ahmet Onur, Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi,1953, s.6-10.
[4] Engin, s.34.

hareketini hazırlayanlar demiryollarını batı medeniyetinin bir sembolü ve vatanın her sahada bir kurtarıcı vasıtası olarak görmüşler ve bunların yapılması yolunda imtiyazlar vermekte büyük cömertlik göstermişlerdir.[5]

Bütün bu demiryolları Osmanlı İmparatorluğu üzerinde derin askeri toplumsal ve ekonomik etkiler yarattı. Tamamlanan ve hizmete giren demiryolları askeri birliklerin imparatorluk sınırları içerisinde nakledilmesini iyice hızlandırıp kolaylaştırdı. Böylece 1897 Yunan savaşı sırasında Anadolu'daki birlikler çok daha büyük hızla cepheye ulaştırarak zafer kazanabildi. 1912 ve 1913'te Balkan savaşlarının yine demiryolları sayesinde Osmanlı askeri büyük güç kazandı.[6]

Tanzimat'ın ilanından sonra "Yol ve Köprüler Nizamnamesi" çıkarılarak yol sorunu çözümlenmek istenmiştir. Nitekim 2. Abdülhamit demiryollarının artması ile devletin askeri yönden güçleneceği, isyan ve eşkıyalığın anında önlenebileceği, ama bunun yanında tarım ürünlerinin de pazara sevk edilip, zenginliğin artacağı fikrindeydi İmparatorluğun demiryolu geçen bölgelerindeki zengin maden yatakları işletmeye açılacak, maden üretimi ve dolayısıyla bundan alınacak vergiler de artacaktı. Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının bir yönü de kaybedilen topraklardan gelen göçmenlerin ülke içinde uzak bölgelere yerleştirilmesinde oynayacağı roldü.[7]

Kırım harbinde (1854) İngiltere ve Fransa ile müttefik olduğumuzdan bu iki devlet ilk olarak Türkiye demiryollarına sermaye yatırmışlardır. Bu bakımdan ilk demiryollarımız bu iki sermaye ile inşa edilmişlerdir. Bunlar daha ziyade ticareti göz önünde tuttuklarından ilk demiryolları imparatorluğun en zengin mıntıkaları olan bölgelerde inşa edilmiştir. (İzmir- Kasaba ve temdidi demiryolları, İzmir –Aydın, Mersin – Adana demiryolları)[8]

Bu arada İngilizler daha 1830 Haziran'ında bölgede araştırma faaliyetlerine başlamışlardı. Bu tarihte Albay Chesney, Fırat nehri yolu ile Basra körfezini tetkik etmiş ve Fırat üzerinde buharlı gemi taşıyabileceğini iddia etmişti.Bu hususla ilgili gerekli imtiyaz 1857 yılında alınmış olmakla beraber projenin tahakkuk ettirilmesi

[5] Onur, s.11.
[6] Donald Quartert, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları, Tanzimat'tan Cumhuriyete" Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 6. ,1985. s.1631.
[7] İsmail Yıldırım, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950), Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 2001,s.5-6.
[8] Onur, s.11.

mümkün olmamıştır. İskenderun körfezini Basra'ya bağlayacak demiryolu düşüncesi daha sonra şekil değiştirerek XIX. Yüzyıl sonlarında Haydarpaşa- Bağdat Hattı olarak Almanlar tarafında gerçekleştirilecektir.[9]

1870-1871 seferinden sonra birliğini temin eden ve gittikçe güçlenen Almanya ise, müstakbel bir harpte İngiliz İmparatorluğunu tehdit edebilmek için Osmanlı imparatorluğu içinde doğuya doğru hatlar inşası icap ettiğini düşünmüştür. Bu düşünceden " Anadolu- Bağdat" hattı meselesi meydana çıkmış ve uzun seneler büyük devletlerarasında mühim bir mevzu olarak kalmıştır.

Diğer taraftan Fransa ve Çarlık Rusya'sı da İmparatorluk demiryolları inşasında faal rol oynamışlardır. Rusya'nın bizzat kendisinin bu işte geri kalmış olması ve parasızlığı Türkiye'de demiryolu inşa etmek imkan ve fırsatını ona vermemiştir. Ancak Türk demiryollarının doğuya uzatılmaması için hükümet üzerinde tazyiklerde bulunmuşlardır.

Diğer bir husus olarak Türkiye demiryollarının inşa tarzının Avrupa'daki emsaline hiçbir suretle benzemediğini söylemek mümkündür. Çünkü bu demiryolları Avrupa'da olduğu gibi güzergâhlarında fabrikalar ve zengin ülkeler bulmamışlardır. Bu bakımdan o bölgeleri zenginleştirmek için seneler geçmiştir. Bu seneler zarfında da taşınacak az madde bulunduğundan ziyanına çalışılmıştır. Bu yüzden demiryollarının inşasında olduğu gibi ilk senelerin çalışılmasında da imtiyaz alan şirketlere kilometre tazminatı diye bir para verilmiştir.[10]

Devletin mali ve ekonomik bakımdan güçsüz oluşu, bu çağdaş ulaştırma sistemini kendisinin inşa etmesine imkan vermiyordu. Bu sebeple Osmanlı Devleti demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik ve siyasi, hatta askeri çıkarlarına göre ele almak durumunda kalıyordu.[11]

Tanzimat döneminde yani demiryollarının ortaya çıkışından kısa bir süre sonra başlanan Osmanlı demiryollarında, Demiryolu hatlarının değişik bölgelere yayılması ve inşaatlarının hızlanması Duyun-u umumiye İdaresinin kurulması ile başladı. Duyun-u

---

[9] Engin, s.34-36.
[10] Onur, s.11.
[11] Yıldırım, s.7.

umumiye İdaresi garantili büyük karlar sağlamayı hedef alan demiryolu şirketlerinin Osmanlı'yı sömürmesinde önemli bir aracı olmuştur. Duyun-u Umumiye İdaresi teminat gösterilen vergilere el koyarak, onları şirketlere aktarma işini gönüllü olarak yerine getirmiştir.

Osmanlı Devletinde inşa edilen demiryolları, Hicaz hattı hariç yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Başlangıçta İngiliz sermayesi ile gerçekleştirilen demiryolları daha sonra Fransız ve Alman sermayesi ile yapılmıştır.

Demiryolu yapımlarının bir imtiyaz olarak verilmesi Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının en önemli özelliğidir. Km. garantisi denilen sistemle şirketlerin karları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen karın altında kar etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Osmanlı, doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu. Vergilerin yetmediği zaman, mali bakımdan çok zor durumda olan Osmanlı bu farkı ödemek için borçlanmak zorunda da kalıyordu. Böylece her demiryolu imtiyazının verilmesi yeni bir borçlanmaya yol açıyordu. Bunlarla birlikte hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devrediliyordu. Şirket hat boyundaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını hiçbir bedel ödemeden kullanabiliyordu. Yine demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithal ediliyordu. Demiryolunun kenarlarında bazen, 45 km'lik şeritler içindeki petrolde dahil bütün madenleri işletme hakkına sahip oluyordu.

Dış baskılarla şekillenmek zorunda kalan ve birbirinden kopuk bir yapıda gerçekleşen Osmanlı Demiryolları, belli oranda dünya pazarlarıyla bütünleşmeyi sağlarken, dış borçlanmayı ve dışa bağımlılığı artıran bir etken olmuştur. Osmanlı'nın sanayileşmesine pek katkıda bulunamamıştır.[12]İngilizlere verilen ilk imtiyaz Köstence-Çernova (66 km) hattı ile (şimdi Romanya'da), İzmir-Aydın (131 km) hattıdır.[13]

1.1.1. Köstence - Çernavoda Hattı

Köstence–Çernavoda arasındaki 66 km'lik bu hat, Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında yapılan ilk demiryoludur. Tuna üzerinde bulunan Çernavoda'n Karadeniz sahilindeki Köstence limanına kadar uzanacak bu hat için 7 Haziran 1857 tarihinde bir

[12] Yıldırım, s.7-9.
[13] Onur, s.11-12.

mukavele müsveddesi hazırlanmıştır. Yapımı 1860 Eylül'ünde tamamlanan hat, 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açılmıştır. Köstence demiryolu 1877-78 Osmanlı- Rus savaşı sonunda Romanya sınırları dahilinde kalmıştır. 1 Aralık 1882 tarihinde Romanya hükümeti tarafından 1.650.000 frank mukabilinde satın alınmıştır.[14]

1.1.2. Varna Rusçuk Hattı

Karadeniz kıyısındaki Varna limanı ile Tuna üzerindeki Rusçuk şehri arasında bir demiryolunun imtiyazı yine İngilizlere verilmiştir. İmtiyaz müddeti 99 yıldır. 224 km uzunluğundaki Varna-Rusçuk hattı, inşaatının bitiminden sonra 7 Kasım 1866 tarihinde işletmeye açılmıştır. Daha sonra Berlin Antlaşması uyarınca, Bulgaristan arazisinde kalmış ve Osmanlı Devleti'nin bu hattan dolayı olan borçlarını Bulgaristan kendi üzerine almıştır.[15]

1.1.3. İskenderiye- Kahire Hattı

211 km'lik bu hat, 5 yıllık bir çalışma sonunda, 1856 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. İskenderiye –Kahire hattı Osmanlı Devleti sınırları içinde yapılan ilk demiryolu olmuştur. Ancak, inşa edildiği tarihlerde büyük bir stratejik ve ekonomik önem taşıdığı halde, 1869 yılında Süveyş kanalının açılarak, iki deniz arasında aktarmasız gemi nakliyatının mümkün olması ile eski önemini yitirmiştir.[16]

1.1.4. İzmir –Aydın ve İzmir –Kasaba Demiryolları

Anadolu'da ilk demiryolu İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. Bu hattın imtiyazı 23 Eylül 1856'da bir İngiliz grubuna verilmiştir. İnşaat çalışmaları 1857 yılında başlayan 130 km'lik demiryolu daha sonra Sarayköy ve Dinar istikametinde uzatılmış ve bu arada çeşitli kollara ayrılmıştır. Bütün hatların yapımı 1890 yılında tamamlanmıştır.[17]

1.1.5. Şark Demiryolları

Osmanlı Devleti'nin yaptırdığı en önemli demiryolu hatlarından biridir. Davut Paşa'yı Avrupa'ya göndermiş ve Davut Paşa'nın temasları sonucunda Belçika bankerlerinden Baron Hirsch ile anlaşmaya varılarak 17 Nisan 1869'da 2000 km'lik bir

[14] Engin, s.40.
[15] Engin, s.40.
[16] Engin, s.37.
[17] Yıldırım, s.9.

demiryolu imtiyazı verilmiştir. 2000 km'lik demiryolu 7 yılda inşa edilecek, ana hat İstanbul- Çatalca-Edirne- Harmanlı- Sofya-Niş olarak inşa edilecek ve bu hat da Dedeağaç, Yanbolu, Selanik Şube hatlarıyla bağlanacaktı. 1878'de Berlin Antlaşması'na bu hattın tamamlanması için bazı kayıtlar konmuştur. Nihayet 1888'de İstanbul, Viyana ve Paris'le bağlantılı hale geldi.[18]

1.1.6. Selanik –Manastır Hattı

Bu demiryolunun imtiyazı 28 Ekim 1890'da 99 yıl süre ve 14.300 frank km garantisi ile Duetsche Bank'a verilmiştir. 5 Şubat 1891'de "Selanik- Manastır Demiryolu Şirketi" kurularak inşaata başlanmış ve 219 km uzunluğundaki hat 3 Haziran 1894'te işletmeye açılmıştır.

1.1.7. Selanik- İstanbul Hattı

8 Ekim 1892'de Fransız Banker M. Rene Baudouy'e 15.500 frank km garantisi ile verilen imtiyazın süresi 99 yıldır. 1 Nisan 1896'da bitirilerek işletmeye açıldı.

1.1.8. Anadolu Demiryolu Hattı

Anadolu'da yapılan en uzun demiryolu olan bu hattın yapımı, Abdülaziz'in Bağdat'ı demiryoluyla İstanbul'a bağlama düşüncesinden ortaya çıkmıştır. Ağustos 1871'de başlanan, Haydarpaşa-İzmit arasındaki demiryolu Eylül 1872'ye kadar ancak 24 km ilerleyebilmiştir.

Bu hatla birlikte Kasaba-Alaşehir kısmı da hükümet parasıyla emaneten inşa ettirilmişti. Bu iki hattın inşasından sonra hükümet Rumeli demiryollarının güzergahını tespit eden Wilhelm Pressel'i çağırarak bütün memleketi tetkike ve bir demiryolu programı hazırlamaya memur etti.[19]

Wilhelm Pressel, İstanbul'dan başlayan ve Ankara, Sivas, Musul, Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşan ve yan hatlarla 4670 km'yi bulan bir proje hazırladı. Ancak iflasa sürüklenen Osmanlı'nın böyle bir projenin altından kalkması mümkün değildi.

[18] Yıldırım, s.10-15.
[19] Onur, s.19.

Deutsche Bank tarafından yönetilen "Anadolu Demiryolu Şirketi" Mart 1889'da kuruldu. Demiryolu yapımı hızlı bir şekilde ilerledi ve Ocak 1893'te ilk Tren Ankara'ya ulaştı.

İzmit-Ankara hattı bitmeden, Deutsche Bank Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri arasında demiryolu yapımı için imtiyaz talebinde bulundu ve Eskişehir-Konya hattının imtiyazı 15 Şubat 1893'te Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi. Anadolu hattına dahil olan Arifiye-Adapazarı kısmının inşası 10 Aralık 1898'de km garantisi olmadan Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi ve 1 Kasım 1899'da işletmeye açıldı.

1.1.9. Mudanya –Bursa Demiryolu Hattı

1875'te bitirilen 42 km uzunluğunda olan bu hat çok kötü yapıldığından ve para yokluğundan işletmeye açılmadı. 4.200.000 franka mal olan bu hat 1891'de 500.000 franga Belçikalı Banker Nagelmakers'e verilmiştir. İnşaata derhal başlanmış ve 17 Haziran 1892'de Mudanya- Bursa dar dekovil hattı işletmeye açılmıştır. Bu hattın km garantisi yoktur.[20]

1.1.10. Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Hattı

1883 yılında 72 yıllığına Baron Evain de Vandeuva adında bir İngiliz'e verildi. Baron imtiyazı 20 Ocak 1883 tarihinde bir Türk-İngiliz-Fransız konsorsiyumuna devretti. Konsorsiyum 31 Ocak 1885 tarihinde Londra'da Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Şirketi'ni kurdu. Bu yol 1886 yılının Ağustos ayında işletmeye alındı. Sadece 69 km uzunluğunda olan bu hat tam 14 yılda yapılabilmişti. Zamanla Fransızların eline geçen bu hat iyi işletilemedi.

Bu dönemde Fransızların tek başarısı, 1911'de Osmanlı hükümetince yapımına başlanan Samsun-Sivas hattını almış olmalarıydı. 1914 yazında inşaatı devralan Fransız Regie Generale şirketi, Sivas yönünde 33 km'lik kısmın toprak tesviyesini ve sınai imalatını yapmışken I. Dünya Savaşı patladı ve inşaat durdu.[21]

1.1.11. Bağdat Demiryolu Hattı

Bağdat Demiryolu düşüncesi Osmanlı Devletinde ilk demiryolu yapım düşüncesi ile birlikte ortaya çıkmıştır. İngilizlerin Akdeniz'den Hindistan'a ve Basra Körfezi'ne ulaşma düşüncesi vardı. Almanlar ise doğuya Bağdat Demiryolu ile açılmayı

[20] Yıldırım, s.15-16.
[21] Aydın, s.49-50.

düşünüyordu. Anadolu Demiryolu adıyla başlanan inşaat 1893'te Ankara ve 1896'da Konya 'ya ulaşmış ve burada kalmıştı.

Bu demiryolu projesi açığa çıkar çıkmaz Rus Hükümetince protesto edildi. İngiltere'de geniş bir anti-Alman kamuoyu oluştu. Bağdat Demiryolu Rusya'nın açık denizlere ulaşma yolundaki atılımlarını engelliyordu. İngiltere'nin Bağdat Demiryoluna kesin olarak karşı çıkması ve Rusya'nın bu işe kararlı bir biçimde cephe alması Fransa'daki direnişe de güç kazandırdı. Böylece Bağdat Demiryolu Türk-Alman ilişkilerinin sınırını aşıyor ve milletler arası diplomatik bir sorun haline geliyordu.

Bütün karşı çıkmalara rağmen 2. Abdülhamit 25 Kasım 1899'da Konya'dan Bağdat ve Basra'ya dek uzanan hattın yapım imtiyazının, yüksek bir km garantisi ile Deutsche Bank'a verilmesine karar verdi. 1904 yılı yaz sonunda Bulgurlu'ya ulaştı ve 25 Ekim 1904'te Bağdat Demiryolunun ilk kısmı törenle işletmeye açıldı.

Fakat bundan sonra 5 yıl hiçbir faaliyet olmadı. 18 Mayıs 1908'de Osmanlı Hükümeti on vilayetin öşürünü Deutsche Banka rehin etti ve hattın Helif'e kadar olan, teknik bakımdan en zor ve maliyetli kısmının yapımına başlandı. Almanya I. Dünya savaşında yenilince Almanların Bağdat Demiryolundaki bütün hakları 28 Haziran 1919 'da imzalanan Versailles Antlaşması ile kaldırıldı.[22]

1.1.12. Hicaz Demiryolu Hattı

Bu devrin ikinci büyük faaliyeti Hicaz demiryolları inşaatıdır. Bu inşaat Osmanlı İmparatorluğu'nun güneye doğru uzanmış olan bir parçasının ana vatanla irtibatını temin edecekti. Sultan Abdülhamit bu hattı yaptırmak suretiyle Halifesi bulunduğu Müslümanlara hoş görünmek ve bu suretle mevkiini daha da sağlamlaştırmak, Arabistan isyanlarına son vermek ve memlekete bu yönden gelecek tehlikeleri önlemek amaçlarını esas tutmuştu. Hat bütün Müslümanlarca mukaddes bir yol olan Kabeye gidiş gelişi kolaylaştıracaktı.[23] Bu düşünceyle 1 Mayıs 1901'de Şamdan Mekke ve Medine'ye uzanacak bir demiryolu yapımı konusundaki iradesini yayınladı. Padişah demiryolu yapımına 50.000 lira bağışta bulunarak yardım kampanyasını başlattı. İlk masraflar için Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruş kredi

[22] Yıldırım, s. 16-20.
[23] Onur, s.25

alınarak derhal işe başlanmıştır.[24] Bunun için de bütün Müslüman alemi iane vermeye davet edildi. Hicaz pulları çıkarıldı. Kurban derileri toplandı. Yeni hat tamimiyle dini bir mahiyette cihana arz edildiğinden hattın rayları İstanbul tersanelerinde dökülecek traversleri ormanlardan temin edilecek ve inşaatı da Müslümanlar tarafından yapılacaktı.[25]

Hattın tespit edilen güzergahı şöyle idi.

Ana hat: Şam- Der'a- Amman- Medine-Mekke

Şube Hattı: Der'a- Müzeyrep-Afule-Bisan.[26]

Demiryolunun yapım işinde teknik uzmanlığı Alman, Fransız ve İtalyan mühendisler yapmıştır. Müslümanlar işi öğrendikçe bunların yerini almıştır. Demiryolu 8 yılda bitirilmiş ve 31 Ağustos 1908'de Abdülhamit'in tahta çıkışının 32. yıldönümünde açılışı yapılmıştır.

1.1.13. Yafa-Kudüs Hattı

Osmanlı Devleti'nin Arap topraklarında yapılan ilk demiryoludur. Bu hattın inşasına 1 Nisan 1890'da başlandı ve Remle'ye kadar olan 23 km'lik birinci bölüm 30 Nisan 1891'de, 23 km'lik ikinci kısım 4 Aralık 1891'de ve 41 km'lik son kısım ise 26 Eylül 1892'de işletmeye açılmıştır.

1.1.14. Beyrut-Şam-Havran Hattı

Anadolu hattı imtiyazının Almanlara verilmesi üzerine Fransızlar Suriye'de Fransız şirketlerine imtiyaz verilmesini istediler. Bunun üzerine Beyrut-Şam-Havran hattının imtiyazı 1890'da Fransızlara teminatsız olarak verildi. İnşaatına başlanan Şam ile Müzeyrip arasındaki 103 km'lik hattın açılışı 18 Temmuz 1894'te, Şam ile Beyrut arasındaki 147 km'lik hat ise 3 Ağustos 1895'te bitirilmiş ve işletmeye açılmıştır.Aynı şirket aldığı diğer imtiyazla da 1,05 mm genişliğindeki 102 km'lik Trablusşam-Humus hattını 1911'de bitirdi.[27]

---

[24] Yıldırım, s. 21.
[25] Onur, s.25
[26] Onur, s.25.
[27] Yıldırım, s. 20-21.

1.1.15. Erzurum-Sarıkamış Sınır Hattı

Bu ana hatların dışında Osmanlı Devleti zamanında yapılıp Cumhuriyet sınırları içinde kalmış dört küçük hat daha vardır. Birincisi 1899 yılında Ruslar tarafından yapımına başlanıp 1913'te hizmete açılan Sarıkamış-Kars hattıdır. Bu hat, üç doğu vilayetinin (Kars- Batum-Ardahan) Rus işgali altında bulunduğu sırada Batum-Tiflis demiryolunun devamı olarak yapılmıştır. Bu hattın ray arası açıklığı Rus standartlarına uygun olup genişti. (1,534 m) Ruslar bunu yanında 1916 yılında askeri amaçlarla Erzurum-Sarıkamış arasında dar hatlı (0,75 m) bir başka demiryolu daha inşa etmişlerdi.[28]

Sonuç olarak Osmanlı döneminde Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattı hariç 8343 km demiryolu yapılmıştır. Bu demiryollarının 4587 km'si ülke sınırları dışında kalmıştır. 1918'deki sınırlar içinde, 3756 km'si şirketlerden, 356 km'si Ruslardan kalan 4112 km demiryolu vardır.[29]

1.2.Cumhuriyet Döneminde Demiryolları

Osmanlı Devleti 1914 yılında başlayan büyük harpten yenilgiyle çıktı. 30 Ekim 1918 de İtilaf Devletleri ile Mondros Limanı'nda bir mütareke (ateşkes) antlaşması imzalandı. Bu antlaşmadan önce Hicaz ve Filistin'deki demiryolları elimizden çıkmış bulunuyordu. Anlaşmanın imzalandığı zaman elde Anadolu'daki demiryolları ve Rumeli demiryollarının bir kısmı ve Kafkas demiryolları kalmıştı. Mütarekede demiryolları ile ilgili olarak yer alan 10'uncu maddeye göre, Toros tünelleri müttefikler tarafından işgal edilecek, 15'inci maddeye göre ise, bütün demiryollarına İtilaf devletlerinin kontrol subayları görevlendirilecekti. Bunlar arasında o gün için Osmanlı Devleti'nin kontrolü altında bulunan Kafkas ötesi demir yolu kesimleri de bulunmaktaydı. Söz konusu Kafkas demiryolları serbest ve tam olarak itilaf görevlilerinin yönetimi altına alınacaktı.

Mütarekede yer alan anlamı ve amacı açıkça ortada olan maddeler ile maksadı uygulama esnasında ortaya çıkan maddelere bakıldığında; İtilaf devletlerinin Türk demiryollarını tam olarak kontrol altına almak istedikleri anlaşılmakta idi. Mütarekenin

[28] Aydın, s. 63.
[29] Yıldırım, s. 23.

kabul edilmesinden sonra demiryollarında devam eden çalışmalar durduruldu, personel dağıtıldı.[30]

Demiryollarına el konulduktan sonra ortaya çıkan durumla ilgili Erkân-ı Harbiye Vekâlet'ince 1 Eylül 1919'da hazırlanmış olan raporda, yapılan uygulamanın hem ateşkes hükümlerine hem de uluslararası hukuk kurallarına ters düştüğü belirtilmiş.[31]

Bağımsızlık mücadelesinde demiryollarıyla ilgili boyutunda tahrip ve onarım faaliyetleri önemli bir yer tutar. Demiryollarında zaman zaman yapılan tahripler askeri amaçlıydı. Düşmanı bir yerde tutmak, taşımacılığı kontrol altına almak, zararlı ise önlemek tahribin amaçlarındandı.[32]

Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenmesi ve yürütülmesi için demiryollarının denetim altında tutulması ve işletilebilmesi çok kritik bir öneme sahip olduğunun bilincinde olan Heyet-i Temsiliye, İstanbul'un işgalinden hemen sonra Büyük Millet Meclisi açılmadan demiryollarının denetim altına alınması politikasını izlemeye başlamıştır.[33]

25 Mart 1920 tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir-Bilecik demiryolları ile Ulukışla –Eskişehir-Bilecik demiryolları Anadolu demiryolları şirketinin sorumluluğu, askeriyenin koruma ve kontrolü altında işletilecektir.[34]

20. Kolordu Komutanlığı'nın, 23 Mart tarihli emrinin ikinci maddesinde, Ankara- Sivas Dar Hat İnşaat ve İşletme Müdürü Vasfi Bey'in Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliğine ek görev olarak atandığı bildirilmiştir. [35]

Kurtuluş Savaşı başladığı esnada adeta kaderine terk edilmiş durumda olan demiryollarını yeniden işler hale getirmek için Mustafa Kemal Paşa, yakından tanıdığı ve görüştüğü Behiç (Erkin) Bey'i görevlendirmiştir.[36]

---

[30] Mehmet Özdemir, Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920), Kültür Bakanlığı, Ankara 2001, s.27-28.
[31] Erdal As, "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)", Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir 2006 (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s.62.
[32] Özdemir, 41.
[33] As, s.63.
[34] Özdemir, s.42.
[35] Ziya Gürel, Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2011, s.4.
[36] M. Serhan Yücel ve M. Murat Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", VAKANÜVİS- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, Mart 2016, s.327,

Kütahya Eskişehir savaşlarından sonra ordu Sakarya'nın doğusuna çekilmek zorunda kalınca Umum Müdürlüğü Ankara'ya taşınmış ve Konya'da da geçici bir işletme kurulmuştur. Sakarya Savaşı'ndan sonra Genel Müdürlük 20 Aralık 1921'de Konya'ya taşınmış Ankara'da bir işletme müfettişinin idaresine bırakılmıştır. I. Dünya Savaşında çok fazla hissedilen demiryollarının eksikliği Milli Mücadele'de de görülmüştür. Bu sebeple Milli Mücadele döneminde demiryolları, üzerinde çok durulan ve yaygın tartışmaları da beraberinde getiren önemli bir konu olmuştur. [37]

Batılı yatırımcılar, Batı'nın demiryolu ile tanışmasından kısa bir süre sonra, ellerinde bir dizi proje ile Osmanlı Devleti'nin kapısını çalmaya başlamışlardır.[38]

1900 yılında Ermeni olayları ile ilgili tazminat almak üzere bir savaş gemisinin kaptanı olarak İstanbul'a gelen Albay Colby Mitchell Chester'in dikkatini buradaki yatırım olanakları çekmiştir. Ancak girişimde bulunabilme fırsatını 1908'de yakalamıştır. Amiral Chester'in girişiminin Osmanlı yönetimince kabul görmesi sonucu şirket ile bir ön sözleşme imzalanmıştır. Söz konusu sözleşme; Sivas ile Van arasındaki Çaltı, Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis'ten geçen geniş bir hat ile bunu biryanda Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye ve diğer yandan Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye'de Akdeniz'e bağlayacak yan hatların ve Yumurtalık ya da Süveydiye'de bir limanın yapımını içermektedir. Ancak ön sözleşmesi imzalanan projenin meclis görüşmelerinin 28 Haziran 1910'da ileri bir tarihe ertelenmesi karşısında Chester Grubu büyük bir hayal kırıklığına uğramıştır. 1911 yılı şubat ayına kadar sürdürülen görüşmeler sonuçsuz kalmıştır.[39]

1922 Şubatında ise, bir kez daha ABD Dışişleri Bakanlığı'na başvuran Chester, burada yine beklediği ilgiyi görememesine karşın gerek Amerikan iş çevrelerinden kimseleri gerekse tanınmış bazı kişileri projesine katılmaları konusunda ikna etti. Bu sıralarda, yani 1922 başların da, Ankara'daki bazı gelişmeler, projenin geleceği

---

[37] Ali Osman Akalan, "Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Tarihi", Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2010 (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s.130-131.

[38] Metin Hülagu, Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyum Bildirileri, (Hazırlayan Mukaddes ARSLAN), Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2008, s.25-45.

[39] Ali Said Akbaytugan, Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkidat ve Mütalaat,(Hazırlayan Sevilay ÖZER), Asitan Yayıncılık, Ankara 2014, s.6-10.

açısından ümit veriyordu.[40] Ancak 17 Aralık 1923'te Chester Projesi ile ilgili sözleşme feshedildi, 22 Mart 1924'te de TBMM sözleşmenin feshini onayladı.[41] Chester Projesi Anadolu topraklarındaki boyutuyla bile (özellikle bir demiryolu projesi olarak) çok önemli ve büyüktü. [42]

Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında tümü yabancı sermaye ile 4018 km demiryolu bulunmaktadır. Osmanlı topraklarında bunun % 67,5'i Alman, %19,8'i Fransız, %12,7'si İngiliz şirketlerince gerçekleştirilmiştir.

Ankara'da Ulusal Meclis'in kurulmasından bir ay önce 23 Mart 1920 tarihinde, Mustafa Kemal Anadolu Demiryollarının kullanım hakkını almak için orduya emir verir ve ilk iş olarak savaş sırasında zarar gören bu hattın onarım işlerine girişilir. Kurulan "Demiryolu Bölükleri" hattın onarım işlerini üstlenir. 18 Temmuz 1920'de kurulan Anadolu –Bağdat Demiryolları savaş boyunca Türk Ordusunun kuvvet kaydırmalarında oldukça büyük fayda sağladı. 1923 yılında demiryollarının genel görünümü şöyledir. Türkiye haritasına bakıldığında Kuzey ve Doğu Anadolu'nun demiryolu ulaşım açısından Orta Anadolu ile bağlantısı olmadığı gözlenir. Demiryolları özellikle Batı ve Güney Anadolu'da döşenmiştir. (Şekil 128)

Cumhuriyet Hükümeti ülkenin her köşesine demiryollarını götürmek ve bütün yörelerin merkezle bağlantısını sağlamak gerektiğini anlayarak bunun ulusal çıkarlara uygun bir şekilde gerçekleştirmeyi planlamıştır. 22 Nisan 1924'te liberal demiryolu politikasından sapış anlamında nitelendirilebilecek bir karar alınır. Bu da demiryollarının satın alınarak devletçe işletilmesidir. İlk kez Anadolu Demiryolu şebekesi Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı yolları satın alınır.[43]

Ancak yabancı sermayederler tarafından işletilen hatları satın alma işlemine 1927 yılında başlanmış dünya buhranı nedeniyle 1928-1933 döneminde önemli bir

[40] Bige Şükan Yavuz, Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S.24, Kasım 1999-2003, s. 527-561.
[41] Yücel ve Taşar, s.330.
[42] Can Bülent Bilmez, Demiryollarından Petrole Chester Projesi(1903-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 200, s.312.
[43] Ünsal Yavuz, Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi, IX Türk Tarih Kongresi, C.3. 31-25 Eylül 1981, s.1641-1646.

millileştirme olmamasına karşın 1937 yılı sonuna gelindiğinde yabancı şirketler elinde bulunan demiryollarının tümü millileştirilmiştir.[44]

Yeni saptanan politikanın gereği olarak tamamen yerli sermaye ve emek gücüyle 1924 yılında Samsun- Çarşamba demiryolunun yapımına başlanır. Doğal olarak yeni demiryolu politikasının saptanmasında yaşanılan yılların içinde bulunduğu ortam göz önüne alınarak ülkenin her tarafına devlet otoritesinin ivedi olarak götürülmesi, ülke savunması gibi noktalar göz önünde tutulmuştur.

1923 yılı liman ve demiryolu politikasının birlikte ele alındığı, Umur-ı Nafia programında ülke savunması ve ekonomisi yönünden gerekli olan hatların yapımına yönelik ve finansman güçlüğü nedeniyle yapımcı şirketlere ayrıcalıklar tanıyarak demiryolu yapılması ve işletilmesi vurgulanarak, doğu-batı doğrultusunda ülkeyi boydan boya geçen hatlar, bunların merkez ve limanlarla bağlantılarını oluşturacak şube hatlarının yapımı planlanmıştır. Ancak bunların bir kısmı finansman güçlüğü nedeniyle gerçekleştirilememiştir ve bugünde mevcut değildir. Bütün bunlara karşın Cumhuriyet hükümeti 1923'te 3759 km olan demiryolu şebekesini 1940'da 7381 km'ye ulaştırmıştır.

Üretim bölgeleriyle tüketim bölgelerini birbirine bağlayarak ülke içinde mal akımını düzenlerken, üretimi artırmayı amaç edinen demiryolu politikasının saptanmasında, hat döşenecek bölgelerin toprak üstü ve toprak altı zenginlikleri göz önünde tutulmuştur.[45]

1924 te başlayıp, 1927 'den sonra ivme kazanan 1939'a doğru sona eren demiryolu politikası Cumhuriyet'in kuruluş dönemini simgeleyerek yeni rejim ile özdeşleşmiştir. Uygulanan bu politika sonucunda Türkiye Demiryollarında büyük ilerleme kaydedilmiştir. Cumhuriyet döneminde başlayan uygulama İmparatorluk döneminin tam tersi bir çizgi izlemiştir demiryolu gibi tüm bayındırlık işleri büyük zorluklar ve mücadeleler ile kazanılan bu ülke için yani kendimiz için yapılmaktaydı ve hedeflenen her zaman daha ileriye gitmekti. Kolonyal ekonominin izlerini taşıyan, ağaç biçimli örüntüye, sahip demiryolu yapısından milli savunmanın ve güvenliğinin ülke

[44] Leyla Şen, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, TESAV, Ankara 2003,s.55.
[45] Yavuz, s.1645.

bütünlüğünün ve iç pazarların birleşmesinin gereklerini karşılayacak ağ şeklindeki örüntüye geçiş için, bir karış fazla demiryolu, ilkesi ile yola çıkılmıştır.[46]

Demiryollarıyla birlikte gerçekleştirilmesi amaçlanan bazı önemli hedefler şunlardır:

Potansiyel üretim merkezlerine ve doğal kaynaklara ulaşılması amaçlanmıştır. Örneğin, Ergani'ye ulaşan demiryolu bakır, Ereğli kömür havzasına ulaşan demir, Adana ve Çetinkaya hatları pamuk ve demir hatları olarak adlandırılmaktadır. Üretim ve tüketim merkezleri ile özellikle limanlar ile iç bölgeler arasında ilişkilerin kurulması amaçlanmıştır. Kalın-Samsun, Irmak ve Zonguldak hatları ile demiryolu hatları ulaşan limanlar 6'dan 8'e yükselmiştir. Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı pekiştirilmiştir. Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlaması amacına dönük olarak demiryollarının ülkeyi sarması hedeflenmiştir.

Bu amaçlar çerçevesinde, yabancı şirketlere ait olan demiryollarının kamulaştırılması, kamulaştırılamayanların çeşitli anlaşmalarla devlet yönetimine geçirilmesi ve batı bölgelerde yoğunlaşan demiryollarını doğu bölgelere doğru genişletilerek doğu batı bağlantısının kurulması hedeflenmiştir.[47]

İncelenen dönemde Bayındırlık Bakanlığı bütçesinin ağırlıklı kısmının demiryolu politikasına ayrıldığı ancak gerekli mali kaynak ile kıyaslandığında, büyük özveriyle ayrılan bu ödeneklerin çok sınırlı kaldığı gözlenmektedir. Yapılan demiryolu hatlarının hemen hepsi tek hat ve düşük standarttadır. Bu da hızlı taşıma yapılmasını engelleyen bir faktördür.

II. Dünya savaşı sırasında ve sonrasında hükümet satın almak için ray bulamamıştır. Dünya genelinde yaşanan yıkım ve harabiyat nedeniyle bu ihtiyaç dışarıdan da sağlanamamaktadır. Ülke sınırları içerisinde çok sınırlı miktarda ray Karabük Demir-Çelik fabrikasından karşılanmaya çalışılsa da buda yeterli olmamıştır.

Türk eli, Türk zekası, Türk bilgisiyle uygulanan demiryolu politikası başarılı sayılmaktadır. Demiryolu için öngörülen hedefe büyük ölçüde ulaşılmıştır. 1920-30 arasındaki on yıllık dönemde 533 km, 1930-40 arasında ise 2484 km yeni demiryolu

---

[46] Şen, s.39.

[47] L.Özge Oral, Özlem Yavuz, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Ekonomik ve Sosyal Etkileri, 1856-2008 Dönemi İçin Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası, İzmir 2012, s.59-60.

hattı yapılmıştır. Hat yapımı yanı sıra lokomotif ve vagon bakımı ve onarımına yönelik atölyeler kurulmuştur. 1923-47 arasında yapılan demiryolu hatlarımız şunlardır.

Tablo 1: 1923-1947 yılları arasında yapılan demiryolu hatlarımız

Hattın Adı		Uzunluğu Km
Samsun- Sivas		377
Ankara-Kayseri		379
Kayseri-Sivas		222
Irmak –Zonguldak- Kozlu		419
Fevzipaşa-Yolçatı-D.Bakır-Kurtalan		62
Kütahya-Tavşanlı- Balıkesir-Tunçbilek		267
Kardeşgediği -Boğazköprü		171
Afyon-Karakuyu		112
Sivas-Çetinkaya		111
Çetinkaya-Erzurum		435
Malatya-Çetinkaya		139
Yolçatı-Elazığ -Genç		157
Köprüağzı -Maraş		29
Hadımköy-Kurukavak		11
Bozanönü-Isparta		13
Baladız-Burdur		23
Ödemiş-Şehir		1,5
	Geniş	3,535
Ilıca-Palamutluk		
Samsun-Çarşamba	Dar	67
Toplam		3.603

Ödün verilmeden uygulanan demiryolu politikasına gelinen nokta mevcut koşullar çerçevesinde büyük başarı olsa da 1947-48 yılında Türkiye'nin sahip olduğu demiryolu uzunluğunu komşu ülkeler ile kıyasladığımızda sahip olunan uzunluğun ancak birkaç geri kalmış ülkeden daha iyi durumda olduğu ortaya çıkmaktadır.[48]

Demiryollarının Şirketlere iadesinde en sona kalan hat Anadolu Demiryolu olmuştur. 1921 yılında Fransızlarla yapılan Ankara anlaşmasıyla Fransızlara Pozantı Nusaybin Demiryolunu işletme imtiyazının verilmesi İngiltere'yi rahatsız etmişti. İngilizler hiç olmazsa Bağdat Hattının başlangıcını oluşturan Anadolu Demiryolunun

[48] Şen, s.63.

başkalarına kaptırılmamasını, kendi denetimlerindeki bir şirket elinde kalmasını istiyordu. Kurtuluş savaşı sonrasının genel havası içinde hattın İngiliz sermayesi eline geçmesi olasılığı kızgınlık yaratmıştır.

28 Ocak 1924'de CHF Meclis Grubu toplantısı açıldığında Başvekil İsmet Paşa hattın satın alınması için gerçekçi hesabın sınırları hakkında bilgi vermiştir. Bütçeye Ankara Sivas Demiryolunun inşası için konulan on milyon liralık tahsisatın 13 milyon liraya yükseltilmesi halinde Anadolu Hattının satın alınmasına girişilebileceğini ve bunun sağlanması için bütçenin diğer fasıllarında ne tür değişiklikler yapılması gerektiğini anlatmış ve 1924 yılı bütçesinin müzakeresine geçilmesini istemiştir. Böylece Anadolu hattı konusunda doğan bunalım bu konuda ayrı bir oylamaya gitmeden aşılmıştır. [49]

Anadolu Hattı'nın satın alınması ile ilgili karar 22 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de müzakere edilerek 506 sayılı ―Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Müdiriyeti Umumiyesinin teşkilât ve Vezaifine Dair Kanun'la kabul edilmiştir.22 Nisan 1924 tarihi milli demiryolu politikasının başlangıcı olarak kabul edilmiştir.[50]

Kurtuluş Savaşı sonrasında şirket hatları genel olarak bir anlaşma ile eski şirketlerine devredilmişti. Bu şirketlerin bir kısmı devir öncesinde Türk anonim şirketi adını alacak şekilde belli bir düzenleme yaptıktan sonra eski hatlarını işletmeye başlamışlardı. 31 Ocak 1928'de kabul edilen 1375 sayılı yasayla Anadolu demiryolu ve Haydarpaşa limanının ve Adana – Tarsus – Mersin hatlarının satın alınmasına karar verildi. Hükümete verilen satın alma yetkisi sadece Anadolu demiryolu için olmasına karşın Adana-Mersin hattının da satın alınması her iki hattın da aynı sermaye grubunun elinde bulunması dolayısıyla olmuştur. 1933 yılında 2215 sayılı yasayla da Samsun – Çarşamba hattı satın alınmıştır. Satın alınmayla tarife düzenlemeleri arasındaki ilişkiler bakımından en önemlilerinin Ege'deki hatların satın alınması olduğu söylenebilir. Bunlardan İzmir- Kasaba ve temdidi demiryolu 1934 yılında 2487 sayılı yasayla satın alınmıştır. Bu şirket hem üreticileri güç durumda bırakan yüksek tarife uyguluyor hem de zarar ediyordu. [51]

---

[49] Tekeli-İlkin, "Kebekiç…….", s.130-135.
[50] Yavuz Haykır, "Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)",Fırat Üniversitesi, SBE, Elazığ 2011 (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s.169,170.
[51] Tekeli –İlkin, " Kebekiç", s.141-144.

1934 yılında devletin Afyon – Antalya hattını yapması gündeme gelince Aydın Demiryolu şirketi bu hattın yapımından zarar göreceğini belirterek tazminat istemişti. Türkiye Cumhuriyeti yönetimi de bu demiryolunun şirketçe değil devletçe yapılmakta olduğunu ve bu nedenle bir tazminat ödenmesinin söz konusu olmayacağını bildirmişti. 1935 yılında satın alma müzakereleri başlamış ve kısa sürede sonuçlanmıştır.

Aydın Demiryolu ve Alsancak İskelesinin satın alınması için şirketle yapılan anlaşma 1935 yılında 2745 sayılı yasayla onaylandı. Şark Demiryollarının satın alınması için şirketle yapılan anlaşma 1937 yılında 3166 sayılı yasayla onaylandı.

Cenup demiryollarına gelince 1934 yılında kabul edilen 2401 sayılı yasaya göre Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanı ekbez hatlarının 1 Temmuz 1937'te Devlet Demiryollarına devredildiği kabul edilmişti. Bu hatların devredilmesinden sonra şirket Fevzipaşa-Nusaybin ve Derbesiye-Mardin kısmını işletmeye devam etti ve imtiyaz süresi bitince 1 Ocak 1948'de bu hatlar da Devlet Demiryolları idaresine geçti. Böylece şirketlerce işletilen hiç bir demiryolu hattı kalmamış oldu.[52]

Türkiye'nin ilk planlı dönemi 1934-38 dönemi 1. Beş yıllık sanayi planıdır. Demir, çelik kömür ve makine gibi temel sanayilere ağırlık verilmiştir. 1923-45 döneminde yoğun demiryolu inşaatının yanı sıra, süratle demiryolu ile ilgili atölyeler fabrikalar kurulmuş ayrıca ve en önemlisi de demiryolu işletmeciliğinin ihtiyaç duyacağı nitelikli iş gücünün sağlanması için demiryolu okulları açılmıştır. 1923 yılında Konya ve İstanbul'daki Şimendifer okulları ile Sivas ve Eskişehir'de Cer Atölyeleri planlanan politikanın kısa sürede hayata geçirildiğinin en önemli göstergeleri olmuştur.[53]

1924 yılında 506 nolu kanunla, demiryollarının devlet tarafından idaresi ele alınarak bir Müdüriyeti Umumiye kurulmuş ve 1927 yılında da 1042 nolu kanunla mevcut hali inşada ve yeni inşa edilecek Devlet Demiryolları hatlarını ve bu demiryolların sahibi oldukları, devlete ait limanları işletmek ve inşa ettirmek üzere Nafia Vekâletine bağlı Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi teşkil

[52] Tekeli-İlkin, s.149.
[53] Fetullah Akın ve Filiz Sultanoğlu, 1856 'dan 2006'ya Demiryolları'nın 150 Yılı, Ankara 2006,s.43.

edilmiş ve 1939 senesinde de yeniden kurulan Münakalat(Ulaştırma) Vekaletine bağlanmıştır.[54]

1.3. Osmanlı ve Cumhuriyet Döneminde Demiryolları ve Köprülere Genel Bakış

Kentlerde mal ve insan ulaşımı at ile veya katır sırtında gerçekleştiriliyordu. Taşıma arabaları 18. yüzyılın sonuna kadar hemen hemen hiç bilinmedi. Ulaşım ve yol durumu diğer kentlerde de çok farklı olmasa gerekir.[55] Lokomotifin icadından yaklaşık 25 yıl sonra demiryolu ulaştırma sistemi birçok Avrupa ülkesinden önce Osmanlı topraklarında yerini almayı başarmıştır.[56]

Tüm dünyada XIX. yy'da demiryolunda görülen gelişmeye bağlı olarak köprücülükte de büyük bir atılım olmuştur. Demiryolları güzergahı üzerinde bulunan akarsular üzerindeki köprüler Osmanlı İmparatorluğu tarafından anlaşmalarla öngörülen standartlara uygun olarak yapılmıştır. Bunlara göre köprülerin yüksekliği en az 4,30 m ve tek hatlı tren yolları için köprü genişliği 4,50 m olarak belirlenmiştir. Eğer çift hat olsaydı köprülerin genişliğinin 8 m olması icap ediyordu.[57]

Demiryollarına ilgi ve sevgi Cumhuriyet döneminde de artarak devam etmiştir.[58] Cumhuriyet idaresi Türkiye gerçeklerini göz önünde bulundurarak köprü yapımına büyük önem vermiştir. Anadolu'nun coğrafyası ve sahip olduğu akarsular düşünüldüğünde birçok yerleşim için köprünün yoldan da önemli olduğu söylenebilir. Köprücülük faaliyetlerine Atatürk'ün koyduğu günde 2 m köprü ile harekete geçilmiştir. Daha sağlam ve daha az bakım gerektiren halkın işgücüyle gerçekleştirilebilecek kargir ve betonarme köprüler tercih edilmiştir. 1929 yılına kadar köprü inşaatı özel bir teşkilata bağlı olmadan yapılmıştır. Neredeyse tüm köprülerin projeleri müteahhitler tarafından hazırlanmıştır. Bu müteahhitler yaptıkları bazı köprülerde bazen Fransız bazen Alman tarzı kullanmışlardır.

---

[54] Akalan, s.119-122.
[55] Maurice M.Cerası, Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda 18 ve 19 Yüzyıllarda Kent Uygarlığı Mimarisi, (Çev.A.Ataöv), Y.K.Y, İstanbul 1993, s.188.
[56] A.Aslan Aladağ, Hızlı Tren İşletmeciliğine Geçiş Sürecinde Demiryollarımız, Demiryollarında 21. yy. Vizyonu Sempozyum Kitabı, 6-7 Mart 2009, s. 54-55.
[57] Esin Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", Belleten, C.LII, S. 202, Nisan 1988, s.210-216.
[58] Aladağ, s. 54-55.

Demiryolu politikasının taviz verilmeden uygulanması sonucu ülke 2. Dünya Savaşı öncesinde ana arterlerini neredeyse tamamlamıştır. Türk bilgisi, Türk sermayesi, Türk müteahiti ve Türk işçisiyle gerçekleştirilen bu hamleden sonra ulaşım sistemi politikasının ikinci büyük hamlesi olarak kabul edilen karayolu ağı daha fazla dile getirilmeye başlanmış ve tartışmaya açılmıştır.[59]

1923-1950 yılları arasında demiryolları gerçekten büyük bir gelişme göstermiştir.(Şekil 129) Demiryolları, gelişmeyi yurt düzeyine yaymak, amacına yönelik bir gelişme şeması çizmiştir. Bu hatların yapımında yine belirli bir bilinç sezinlenmektedir. Cumhuriyet devrinde demiryolları fiziki konumu açısından iki önemli özellik taşımaktadır.

Bunların ilki ve önemlisi demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşması, başka bir deyimle anahatların elde edilmesi sürecidir. Bu süreç, ekonomik açıdan milli ekonomiyi yaratmak ve gelişmeyi yurt düzeyine dağıtmak üzere gerekli alt yapıyı sağlamayı amaçlayan bir politikanın sonucudur. Kuşkusuz milli güvenlik endişeleri de yine bu politikanın önemli bir yanını oluşturmaktadır.

İkinci önemli özellik ise yukarıda değinildiği üzere birbirlerine bağlayan ve demiryolunun ülke düzeyine yayılmasında önemli payı olan, iltisak, hatlarının yapımıdır. Bu hatlar karayolu ile beslenmektedir. Karayolları topografik koşullara göre değişmekle birlikte eski önemli kervanyolları güzergahlarını takip etmektedir. Cumhuriyet döneminde gelişmeyi yurt düzeyine yayma ve özellikle geri kalmış yörelere ulaşma politikasının izleri bu dönemde yapılan yollar ile birlikte mevcut hat uzunluklarının ve Batı Anadolu'daki dağılımda görülebilmektedir.[60]

Bugün için ülkemiz hemen hemen hiçbir çağdaş dünya ülkesinin kullanmadığı "tek hat demiryolu işletmeciliğine mahkum edilmiştir.[61] Avrupa ülkelerinin hiçbirisinde artık tek hatlı demiryolu kalmamıştır. Demiryollarının aşağı yukarı hepsi çift hatlıdır. Tek hatlı demiryolunun dezavantajı ve maliyeti çok yüksektir. Mesela gecikmelere, yol

[59] Şen, s.91-93.
[60] Saffet Atik, Türkiye'de Demiryolları'nın Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri, I. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildirileri, 9-10-11 Ocak, Ankara 1979, s. 125-126.
[61] Turgay Doludeniz, Demiryollarının Dünü Bugünü ve Yarını, Ankara 2000, s.14.

tıkanmalarına yol açmaktadır. Dolayısıyla tek hatlı demiryolu işletmeciliği rasyonel olmaktan çoktan çıkmıştır.[62]

Demiryolu şebekesinin yenilenmesi sadece bazı araç-gereçler ile bir takım üst yapı malzemelerinin yenileri ile değiştirilmesi olmayıp gelişen bilim ve teknolojinin öngördüğü değişimleri demiryolu teknolojisine uygulamaktır.[63]Demiryollarında, 1.306 adet çelik, 11.733 adet betonarme, 12.487 adet kagir olmak üzere toplam uzunluğu 87.968 m olan 25.526 adet köprü ve menfez bulunmakta olup, bu köprülerin %89'u 50 yaş ve üzerindedir. [64]

Cumhuriyet döneminde inşa edilen demiryolu yapıları I. Ulusal Mimarlık Akımının etkilerini taşımaktadır. Ancak 1926'dan sonra bu akımın, Cumhuriyet ideolojisini tam yansıtmaması dolayısıyla, Modern Mimari Akım çerçevesinde yapılar tasarlanmaya başlamıştır. 1940'lardan sonra modern mimarinin etkileri azalmaya ve II. Ulusal Mimarlık Akımının etkisinde yapılar tasarlanmaya başlamıştır. [65]

Bu yıllarda mimarlarımız iklim koşullarına uygun geleneksel mimarlıkla ilişkili yerli malzeme ve işçilikle yapı üretmenin gerekliliği üzerinde duruyorlardı. 2. Dünya Savaşı'nın da büyük etkisi vardır. Çünkü o yıllar da dışardan getirilen birçok yapı malzemesi, koşulların değişmesi yüzünden getirtilemez olmuş, eldeki olanaklara dönülmek zorunda kalınmıştır.[66]

Erken Cumhuriyet dönemiyle özdeşleştirilen en önemli devlet teşebbüslerinden biri olan demiryollarının, Kemalist İnkılabı ülkenin her köşesine taşıyan yollar olarak özellikle simgesel bir statüleri vardı. Köprülerin, sanayi tesislerinin ve demiryollarının estetik nesneler olarak övülmesi, Avrupa mimarlık kültüründeki benzer gelişmeleri takip ediyordu. Şantiyede birleştirilen prefabrike betonarme levha ve paneller gibi yeni teknolojiler ya da mekanik yükleme, yük indirme ve işleme sistemleri gibi yeni yöntemler, bu betimlemelerde özellikle öne çıkarılıyorlardı.[67]

---

[62] Fethullah Akın,Demiryollarının Dünü Bugünü ve Yarını, Ankara 2000, s.122.
[63] Aladağ, s. 55.
[64] 11.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Ankara 2013,s. 20.
[65] Yonca Kösebay Erkan, Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mayıs 2007,(Yayınlanmamış Doktora Tezi), s.121.
[66] Metin Sözen, Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı(1923-1983),Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1984, s.244 .
[67] Sibel Bozdoğan, Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür, (Çev. Tuncay BİRKAN), Metis Yayınları, İstanbul 2001,s.138-139.

1.4. Cumhuriyet Döneminde Devlet Tarafından Yapılan Demiryolları

1.4.1. Ankara-Sivas Hattı

Cumhuriyet döneminin en önemli demiryolu olan bu hattın yapım düşüncesi Osmanlı döneminde ortaya çıkmıştır.[68]1. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele'de Ankara'nın doğusunda demiryolunun bulunmasından dolayı büyük zorluklarla karşılaşıldığı için Cumhuriyetin ilanından sonra ele alınan ilk demiryolu yapımı Ankara-Sivas hattı olmuştur. TBMM'de 23 Mart 1924 ve 449 numaralı kanun ile Ankara-Musaköy ve Samsun-Sivas arasında yapılacak demiryolları için 65 milyon liranın harcanmasına izin verilmiştir.[69]

Genç Cumhuriyet hükümetinin demiryolunu Anadolu içlerine doğru uzatmak politikasının ilk büyük verimi, 125 km'lik Ankara Yahşihan arası demiryoludur. İsmet Paşa hattın yapımını adım adım izlemiştir. Yarmalardan, yol aşırılmasından, demir köprülerin kurulmasına, ray döşemesinden tünellere değin hep elinin üstünde olduğu ilk sınavdır.[70] 17 Nisan 1925'te, Yahşihan-Yerköy arasındaki 115 km'lik bölümü ise 20 Kasım 1925'de işletmeye açılmıştır.

Daha önce I. Dünya Savaşı sırasında yapımına başlanan, Millî Mücadele döneminde yapımı sürdürülerek 127 km'ye ulaşan ve Ağustos 1919'da işletmeye açılan Ankara-İzettin dar hat demiryolu, bu dönemde normal hatta dönüştürülmüş ve 10 Ekim 1924'te yapımına başlanmıştır. [71]

Hattın yapımı sırasında öncelikle askeri kaygılar güdülmüş ve direkt bir hatla iki şehrin bağlanması düşünülmüş iken, böyle yapılırsa Sivas'a kadar hiç bir önemli merkeze uğramaması dolayısıyla iktisadî bir fayda da sağlamayacağı gerekçesiyle hattın güzergâhı değiştirilmiştir. Bu karar üzerine hattın güzergâhı güneye yönelmiş ve Kayseri'ye ulaşmıştır. Ankara-Kayseri arasında inşaatı tamamlanan 380 km demiryolu hattının açılısı 29 Mayıs 1927'de Başvekil İsmet Paşa'nın da katıldığı bir törenle yapılmıştır. [72]

---

[68] Yıldırım, s.75 ve Haykır, s.227.
[69] Yıldırım, s.75 ve Erdal As, s.98.
[70] Ümit Sarıaslan, Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına, Otopsi Yayınları, İstanbul 2004, s.126.
[71] Yıldırım, s.75.
[72] As, s.99.

Kayseri'den Sivas'a kadar olan bölümünün inşası için Belçikalı bir şirketle görüşmeye başlanmıştır. Görüşmelerin olumlu sonuçlanması ile hattın Kayseri-Sivas bölümü ile Samsun-Sivas hattının Turhal-Sivas bölümünün inşası 18 Aralık 1926'da yapılan sözleşme ile "Societe Industrielle des Travaux " şirketine verilmiştir. Sözleşmeye göre şirket Kayseri-Sivas demiryolunu 1 Mart 1927'den itibaren 3 yılda bitirecektir. Şirket inşaata başlamış ise de mali yetersizliğinden dolayı işi başaramayacağının anlaşılması üzerine birkaç aylık gecikme pahasına da olsa sözleşme feshedilmiştir. Daha fazla zaman kaybına sebebiyet vermemek için aynı şartlarda Türk müteahhitlere ihale edilmeye başlanmıştır. Ankara –Sivas hattının tamamı 30 Ağustos 1930'da görkemli bir törenle işletmeye açılmıştır.[73]

1.4.2. Kütahya- Balıkesir Hattı

Bu demiryolunun yapılmasının amacı Osmanlı döneminde yapılan Anadolu Demiryolu hattı ile İzmit- Kasaba hattının bir kolu olan Soma-Bandırma demiryolunu birbirine bağlayarak, Batı Anadolu'yu en kısa yoldan Ankara'ya bağlamaktadır.

Güzergâh tespit çalışmaları 1924'te başlayan bu hattın inşası için, 16 Nisan 1925'te 625 nolu kanun çıkarılmıştır. Hattın inşasına ise 2 Eylül 1925'te Kütahya'dan başlanmış ve Demirciören durağına kadar 13 km'lik bölüm Türk müteahhit tarafından bitirilmiştir.

Fakat imkanları kısıtlı bulunan Türk müteahhitlerle yapılması mümkün görülmeyerek yabancı inşaat şirketleri ile görüşmelere başlanmıştır. Bu görüşmeler sonucunda en iyi teklifi veren Alman Julius Berger Şirketi ile bu şirketi mali yönden destekleyecek Alman Bankalar Sendikası ile imzalanmak üzere hazırlanan sözleşme Nafia Vekâleti tarafından 6 Haziran 1927 tarih ve 40005/44 numaralı tezkire ve 5282 nolu kararı ile sözleşme şartlarını uygun bularak imzalanması için Nafia Vekâletine yetki vermiştir. Bunu üzerine 15 Haziran 1927'de Alman Julius Berger Şirketi ve şirketi mali yönden destekleyen Alman Bankalar Sendikası ile sözleşme imzalanmıştır.

Şirketle yapılan sözleşmeye göre Kütahya-Balıkesir ve Bağdat Demiryolu ile Ankara-Sivas demiryolunu birbirine bağlayacak Ulukışla-Boğazköprü hatlarını inşa edecektir. Her iki hattın inşaa masrafı 110 milyon Türk lirasını geçmeyecektir. Şirket

[73] Yıldırım, s. 76-77.

sözleşmeye uygun olarak inşaata Ağustos 1927'de Kütahya'dan ve 29 Kasım 1927'de de Balıkesir tarafından başlamıştır.

Hattın resmi açılışı 23 Nisan 1931'de yapılması gerekirken, tünellerin ve köprülerin sayıca çokluğu yanında bazı tünellerin çökmesi ile tam bir yıl gecikmiştir. Batı Anadolu'yu başkente bağlayan bu demiryolu Türkiye'nin en önemli hatlarından biri olmuştur.[74]

1.4.3. Ulukışla –Kayseri (Kardeşgediği –Boğazköprü) Hattı

Ulukışla-Kayseri hattının yapımı, Ankara- Kayseri ve Konya-Adana (Eski Bağdat) hattını birbirine bağlayarak Karadeniz ile Akdeniz arasında daha kısa bir demiryolu ulaşımı sağlamak, bunun yanında Kayseri ve Niğde gibi önemli üretim merkezleri ve bu merkezlerle ticaret yapan bölgenin gelişmesine katkıda bulunmak amacı ile düşünülmüştür.

Hattın inşası için 17 Mart 1926 tarih ve 787 numaralı kanun ile 3 yılda 14 milyon liranın harcanmasına yetki verilmiştir.Kanun1926'da çıkmasına rağmen hattın inşasına 1928 kadar başlanamamış, bu dönemde yalnız etüd ve güzergâh tespit çalışmaları yapılabilmiştir.

Bu hattın inşası Kütahya-Balıkesir hattıyla beraber 15 Haziran 1927'de yapılan sözleşme ile Alman Julies Berger inşaat şirketine verilmiştir. Şirket sözleşmeye uygun olarak Haziran 1928'de hattın inşasına Ulukışla tarafından başlamış ve 1930'a gelindiğinde Ulukışla'dan itibaren 100 km'lik bölümde toprak düzeltme köprü ve balast gibi inşaatlar tamamlanmıştır.

Julies Berger şirketi ile yapılan sözleşme değiştirildikten sonra, Ulukışla'dan itibaren 125. km'den Boğazköprü'ye kadar olan bölümün inşaatının Amerikan "Fox Brothers International Corporation'a verilmesi kararlaştırılmıştır.

Almanların çalıştığı bölümde Ulukışla- Niğde arası 30 Kasım 1932'de bitirilerek işletmeye açılmıştır. Amerikalıların çalıştığı bölümde ise, Boğazköprü-İncesu arası 26 Aralık 1932'de işletmeye açılmıştır. Yoğun kış şartlarına rağmen inşaata devam edilmiş ve 19 Şubat 1933'e gelindiğinde bu hattın 48 km'lik ray döşeme işleri haricinde

[74] Yıldırım, s.80-82.

diğer bütün işler tamamlanmıştır. İnşası biten İncesu-Develikarahisar (Yeşilhisar) arası 20 Mart 1933'te hattın tamamı da 2 Eylül 1933'te işletmeye açılmıştır.

Konya'dan Adana yönünde 234. km'deki Ulukışla istasyonu ile Ankara-Kayseri hattı üzerinde 366.km'deki Boğazköprü istasyonlarını birbirine bağlayan ve Ulukışla-Kayseri hattı olarak ifade edilen 172 km uzunluğundaki bu demiryolu bir iltisak hattı olarak önemli bir işlev görmeye başlamıştır.[75]

1.4.4. Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı

Yapım amacının Ergani bakır madenlerinin ülke kullanımına sunulması olması dolayısıyla, "bakır hattı" olarak da adlandırılan, Arade- Diyarbakır-Ergani arasında 0,75 m genişliğindeki hattın yapımı için 22 Mart 1924 tarih ve 448 sayılı kanun ile 2.738.000 lira ödenek verilmiştir. Bu kanunun en önemli özelliği, demiryolları yapımı konusunda Cumhuriyet döneminde kabul edilen ilk kanun olmasıdır. 2 Aralık 1924'de onaylanan 26 Kasım 1924 tarihli sözleşme ile hattın inşası İtibari Millî Bankası'na ihale olunmuştur.

İnşaat başladıktan bir süre sonra hatla ilgili tartışmalar yaşanmıştır. 24 Mart 1926'da mecliste kabul edilmiş ve böylece hattın yapımı durdurulmuştur.

Aynı tarihte kabul edilen 793 sayılı kanuna göre bu hattın yerine, çok daha fazla insanın yararlanacağı ve askerî açıdan çok daha faydalı olduğu belirtilen Ceyhan – Keller (Fevzipaşa) istasyonu arasındaki bir noktadan başlayarak Malatya – Ergani – Diyarbakır'a varacak ve normal genişlikte inşa edilecek.

Hattın 346. km. ye ve Elazığ şube hattından ayrıldığı noktaya rastlayan Yolçatı istasyonu ile Diyarbakır arasındaki 160 km'lik kısmın bitmesiyle hat, 421. km'deki Ergani madenine Ağustos 1935'te varmıştır. Hat, Kasım 1935'te Diyarbakır'a varmış, böylece 505 km'lik bu ana hat hedefine ulaşmıştır.[76] Arazi açısından Anadolu'nun en zorlu yerlerinden geçen, o döneme göre Anadolu'nun en büyük tünel ve köprülerinin bulunduğu bu hattın yapımı, hiç şüphesiz Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren yöneticilerce büyük fedakârlıklarla başlanan demiryolu politikasının başarısını

[75] Yıldırım, s.82-85.

[76] 22.11.1935 tarihli KURUN adlı gazetenin ilk sayfasında "Diyarbakır-Fevzipaşa hattının 60 milyon liraya mal olduğu ve uzunluğunun 505 km olduğu belirtilerek, Cumhuriyet Hükümeti'nin demiryolu siyasasında bu gün yeni bir zaferini daha kutluyoruz denilerek hattın açılışının Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın başkanlığı altındaki bir kamutay heyeti tarafından bu gün saat on beşte törenle açıldığı" belirtilmektedir.

perçinleyen ve kamuoyunda bu konuda olumlu bir havanın esmesine neden olan bir gelişmedir.[77]

1.4.5. Sivas-Erzurum Hattı

Cumhuriyet yöneticilerinin önemli demiryolu hedeflerinden birisi olan Sivas-Erzurum demiryolu konusunda, 30 Eylül 1924'de Erzurum'da yaptığı bir konuşmada, "*Şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının buraya [Erzurum] kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum"* diyen M. Kemal tarafından da gerekli desteği alan hattın yapımı için girişimlere hemen başlanmış ve hat, 30 Ağustos'ta Sivas'a ulaşmıştır.[78]

Mecliste yapılan görüşmeler neticesinde Sivas'tan başlayarak Divrik- Kemah-Erzincan yoluyla Erzurum'a varmak ve Malatya'dan başlayarak Divrik civarında uygun bir noktada birleşmesi için demiryolu yapım kararı 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 sayılı kanun ile kabul edildi. Hattın, 12 Haziran 1933 yılında kapalı zarf usulüyle yapılan ihalesine, Amerikan Fox Brothers Şirketi ile İnşaat-ı Fenniye Şirketi, Abdurrahman Naci Bey ve Mühürdarzade Nuri bey ile ortakları ilgi göstermiş, Bakanlığa bu şirketlerden Abdurrahman Naci Bey ve Mühürdarzade Nuri Bey ile ortakları tarafından kurulan Simeryol Şirketi teklif vermişti. Bakanlar Kurulu'nun 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 numaralı kararı ile ihale, Simeryol Şirketi'ne verildi.[79]

İhaleyi kazanan şirketle inşaat sözleşmesi 29 Haziran 1933'te imzalanmıştır. Plânlı ekonominin başladığı yıl yapılan bu sözleşme, ilk kez bir Türk şirketine bu denli büyük bir inşaatın verildiği sözleşme olması bakımından önemlidir. İnşaata, Sivas Kongresi'nin yıl dönümü olan 4 Eylül 1933'te Sivas'tan başlanmıştır. 43 km'lik Sivas-Tecer arası 19 Aralık 1935'te, Sivas-Divriği arası da 20 Kasım 1937'de işletmeye açılmıştır. Daha sonra ray döşenmesine hız verilmiş ve 1938'de 156 km. ray döşenerek, trenin 8 Ekim 1938'de Erzincan'a varması sağlanmıştır. 10 Aralık'ta da ilk tren bu hat üzerinde islemeye başlamıştır. Bu durum üzerine hattın daha önce bitebileceğini gören hükümet, şirketle görüşerek hattın sözleşmede belirtilen tarihten önce bitirilmesini istemiştir. Hükümetin bu isteğini kabul eden şirket, ray döşeme işlerini hızlandırarak 28 Temmuz 1939'da Aşkale'ye ulaşmış ve hattın açılısı 22 Eylül 1939'da yapılmıştır. Ray

[77] As, s.100-102.
[78] As, s.106-108.
[79] Firdevs Temizgüney, Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Erzurum 2008,Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 58-61.

döşeme işleri 6 Eylül 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır. Sivas-Erzurum hattının tamamının açılısı ise 20 Ekim 1939'da yapılmıştır. Bundan kısa bir süre sonra, 13I. Kanun 1939'da Erzurum hattının Uzunahmetler'e kadar uzatılmasına dair kanun mecliste kabul edilmiş, bunun için 2,5 milyon liralık bir ödenek verilmiştir. [80]

Sivas-Erzurum hat uzunluğu 548 km, Erzincan-Erzurum arası 213 km, Malatya-Çetinkaya arası 140 km'dir. Sivas Erzurum arasında yirmi iki adet demir köprü kurulmuş ve 5350 ton demir kullanılmıştır. Ayrıca dört adet betonarme köprü, 6 adette büyük köprü olmak üzere toplam 971 köprü yapılmıştır.[81]

1.4.6. Filyos-Irmak Hattı

Bu hattın yapımı Batı Karadeniz bölgesindeki ormanların ve kömür ocaklarının işletilmesi gibi iktisadi bir amaçla, önce Ankara-Ereğli arasında düşünülmüştür. TBMM'de yapılan görüşmelerde ise Ereğli-Karadeniz arasında bir demiryolunun yapılması uygun görülmüştür. 26 Ocak 1925'te kabul edilen 548 nolu kanunla Ereğli-Karadeniz arasında 75 cm genişliğinde yapılacak demiryolu için 2 milyon lira ödenek verilmiştir. Ancak bu demiryolunun istenen sonucu veremeyeceği düşüncesiyle, 12 Aralık 1925 tarih ve 692 numaralı kanun ile Ankara'nın batısındaki Sincanköy'den başlayarak Ankara-Ereğli arasında normal genişlikte bir demiryolunun yapılması kabul edilmiştir.

25 Aralık 1925 tarih ve 943 numaralı kanun ile hattın güzergahı değiştirilmiş, kanuna göre Ankara-Ereğli demiryolu, Ankara-Kayseri hattı üzerindeki Irmak'dan başlayıp Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılarak bir kolu Söğütözü'ne ve diğer kolu Filyos civarından geçmek üzere Ereğli'ye ulaşacaktır.

25 Haziran 1927'de kabul edilen kanun ile hattın normal genişlikte yapılması kararlaştırılmıştır. Böylece 390 km uzunluğundaki Irmak-Filyos hattı tamamlanmış oldu. Hattın açılışı 12 Kasım 1935'te Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından yapılmıştır.

1.4.7. Yolçatı-Elazığ Hattı

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır demiryolunun inşası hakkındaki kanun TBMM'de görüşülürken Elazığ Milletvekilleri hattın Elazığ'dan geçirilmesi için teklifte

[80] As, s.106-108.
[81] İhsan Çalapverdi, Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaası 1933-1939, Divriği Defterleri Yayın No:6, İstanbul 2008, s.22.

bulunmuş iseler de bu teklif meclis tarafından kabul edilmemiştir. Bununla birlikte daha sonra yapılması düşünülen Elazığ-Muş- Van hattının Elazığ'a kadar olan bölümünün Diyarbakır'a giden hatla aynı zamanda yapılabileceği belirtilmiştir. Gerçekten de Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşası Elazığ'a yaklaşınca, 1 Nisan 1933'te kabul edilen 2135 nolu kanun ile Fevzipaşa-Diyarbakır hattının uygun bir noktasından Elazığ'a bir şube hattının bir yılda yapılması için 600 bin lira ödenek verilmiştir.

Kanun gereğince inşaatına başlanan Yolçatı-Elazığ hattının inşaat ve ray döşeme işleri 1 Temmuz 1934'te bitirilmiştir. Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun 344 km'sindeki Yolçatı istasyonundan Elazığ'a kadar olan 24 km uzunluğundaki hat 11 Ağustos 1934'te yapılan törenle işletmeye açılmıştır.[82]

1.4.8. Afyon-Karakuyu ve Baladız-Burdur Hattı

İzmir-Aydın demiryolu şebekeleri ile birlikte 609 km uzunluğunda olmasına rağmen ülkedeki demiryolu şebekesi ile bir bağlantısı yoktu. Fakat bu durum ülkenin iktisadi gelişmesine engel teşkil ettiği gibi askeri açıdan da önemli sakıncalar doğuruyordu. Özellikle Milli Mücadele'de, Kocatepe tarafında demiryolu eksikliği kendini oldukça hissettirmiştir.

Hattın Karakuyu-Sandıklı bölümü 25 Eylül 1935 'te işletmeye açılmıştır. Baladız –Burdur hattına gelince güzergah tespit çalışmaları Ekim 1934'te başlanmıştır. Hattın inşasına 29 Temmuz 1935'te,İzmir-Aydın-Eğridir güzergahının 423. km'sindeki Baladız istasyonundan başlanmıştır. Kısa bir hat olmasına rağmen ancak 26 ayda tamamlanabilmiş ve 1 Ekim 1936'da işletmeye açılmıştır.

1.4.9. Bozanönü-Isparta Hattı

İzmir-Aydın demiryolu, Isparta'nın çok yakınından geçerek Eğridir'e kadar ulaşmasına rağmen, Isparta çok kısa bir hat ile bu demiryoluna bağlanamamıştı. Halbuki böyle kısa bir hat, önemli ürünleri bulunan, özelliklede gül ve halısı ile meşhur olan Isparta'yı Antalya ve İzmir gibi ihraç limanları ile İç Anadolu'ya bağlayacaktı. Böylece bölgenin ürünleri seri bir şekilde ve daha ucuza taşınacak, bölgenin iktisadi kalkınmasına katkıda bulunulacaktı.

---

[82] Yıldırım, s. 90-94.

Bu düşüncelerle 13 Aralık 1934 tarih ve 2611 numaralı kanun ile Isparta'dan başlayarak, Aydın demiryolunun Kaleönü ile Baladız istasyonları arasında uygun görülecek bir yerde Aydın demiryolu ile birleşecek bir demiryolu yapılması uygun görülmüştür. 26 Kasım 1935'te hattın inşası bitirilerek ve 26 Mart 1936 yılında İsmet İnönü'nün konuşması ile işletmeye açılmıştır.[83]

1.4.10. Malatya- Çetinkaya Hattı

Fevzipaşa'dan başlayıp, Malatya-Ergani güzergâhını takip ederek Diyarbakır'a ulaşacak demiryolu ile yapılacak olan Sivas-Erzurum demiryolunu birbirine bağlayarak, ülkenin doğusunu kısa yoldan Akdeniz'e bağlayacak olan bu demiryolunun yapımı, 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanun ile gerçekleştirilmiştir. Kanuna göre, Malatya'dan başlayacak olan hat, Sivas-Erzurum hattı ile Divriği yakınlarında birleşecekti.

Hattın inşası, Sivas-Erzurum hattıyla birlikte 12 Haziran 1933'te yapılan ihale ile Mühürdarzade Nuri Bey ve Ortaklarına verildi. Cumhuriyet'in 10. yıldönümü olan 29 Ekim 1933'te başlanmıştır. Malatya-Yazıhan arası 15 Haziran 1936'da, Yazıhan-Hekimhan arası da 1 Kasım 1936'da işletmeye açılmıştır. Hattın son bölümü olan Hekimhan-Çetinkaya arası da 7 Haziran 1937'de bitirilmiş ve hattın tamamı 16 Ağustos 1937'de işletmeye açılmıştır.[84]

1.4.11. Diyarbakır-Kurtalan Hattı

Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikası sınırlara ulaşmaktı. Fevzipaşa- Diyarbakır hattı 1935'te Diyarbakır'a ulaşmış, fakat iktisadî yetersizlikten dolayı demiryolunun sınıra kadar ulaştırılmasına devam edilememişti. Bakanlar Kurulu'nun 12 Nisan 1937 tarih ve 2/6371 nolu kararı ile hattın yapımı kararlaştırılmış ve güzergâh tespit çalışmalarına başlanmıştır.

14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla, demiryollarının Diyarbakır istasyonundan Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılması ve Van Gölü sahilinde demiryoluna gerekli tesisatın yapılması için toplam 50 milyon liralık ödenek verilmiştir.

---

[83] Yıldırım, s.95-98
[84] Yıldırım, s. 103 ve As, s. 113.

Hattın inşasına ise M. Kemal Atatürk'ün de katıldığı bir törenle 16 Kasım 1937'de başlanmıştır. Yapımı yavaş giden bu hatta Ekim 1939'da 35. km'ye ulaşacaktır. II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı zor şartlar sebebiyle, hattın yapımı daha da yavaşlayacaktır.[85]

1.4.12. Elazığ-Genç Hattı

İran sınırına ulaşacak demiryolu 14 Haziran 1937 tarih ve 3262 sayılı kanunla daha önce anlatıldığı gibi Diyarbakır-Irak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktasından ayrılacak bir hat ile Bitlis-Tatvan-Van üzerinden yapılacaktır. Bu hattın kabul edilmesindeki sebep hem İran sınırına yakın, hem de 171 kilometresi Irak sınırına yapılacak hat ile ortak olmasıdır.

Daha sonra yapılan etüdler ve çalışmalar doğrultusunda Bitlis-Tatvan-Van güzergahının çok engebeli olduğu, 21 km'ye varan 95 adet tünelin, 40-50 metre yüksekliğinde 6 adet viyadüğün, 4 adet büyük köprünün olduğu, kışları çığ tehlikesi bulunması sebebi ile ve yolun meyilinin %0,25 lik olması hattın taşıma gücünü çok düşürecektir. Dolayısıyla işletme masrafı artacağı için, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergahı tercih edilmiştir.

Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattı 6 Mayıs 1940 yılında kabul edilen kanunla daha önceki 3262 nolu kanunun 1. maddesi değiştirilerek, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattı güzergah olacaktır ve Van Gölü'ne bir iskele yapılarak Tatvan-Van arası feribot ile geçilecektir.

Dünya şartlarının getirdiği ekonomik kriz ve ödenek verilmemesi hattın inşasının oldukça yavaş ilerlemesine neden olmuştur. Hattın tamamının 1944 yılında bitirilmesi gerekirken, Hem savaş şartları hem de mali yetersizliklerden dolayı hat Tatvan'a 1964 yılında ancak ulaşmıştır.[86]

1.4.13. Filyos-Zonguldak-Kozlu Hattı

Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri, Irmak-Filyos hattını inşa ederken bunun uzantısı olan Zonguldak ve Kozlu kısmını da her zaman düşünmüşlerdir. Çünkü hattın Filyos'ta kalması sebebi ile kömür madenlerinden istenildiği gibi yararlanamamışlardır. Bu arada hem kömür üretiminin arttırılması, hem de taşıma ihtiyacının yeterli düzeyde

[85] As, s.113-115.
[86] Akalan, s.166-168.

yapılabilmesi için Filyos'tan Zonguldak'a buradan da Ereğli'ye kadar bir hattın yapılması gerekmektedir. Bunu göz önüne alan idareciler, 23 Mayıs 1933 tarih ve 2214 sayılı kanunla Filyos'tan başlayarak Zonguldak yoluyla sahili takiben Ereğli'ye varacak ve 6 yılda bitirilmesi öngörülen normal genişlikte bir demiryolu inşası için 20 milyon ödenek verilmiştir.

Filyos-Ereğli hattının inşası için hükümet çeşitli yabancı şirketlerle görüşmüş ise de sonuç alamamıştır. Bunun üzerine hükümet, hattı kendisi yapmayı kararlaştırmış, Filyos-Zonguldak arasındaki hat ikiye bölünmüş ve Filyos-Çatalağzı 8 Ağustos 1934'te 2.100.000 liraya, Çatalağzı-Zonguldak bölümü de 25 Mayıs 1935'te 2.950.000 liraya Türk müteahhitlere ihale edilmiştir.

Hattın Filyos –Çatalağzı kısmı 18 Kasım 1936 yılında, hattın Zonguldak'a kadar olan kısmı da 12 Ağustos 1937 tarihinde bitirilmiş ve hat 1 Ekim 1937 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Filyos-Zonguldak hattından sonra hattın Kozlu'ya kadar uzatılması gündeme gelmiştir. Hattın Kozlu'ya kadar uzatılması ekonomik yönden ülkeye büyük fayda sağlayacaktır. Zonguldak – Kozlu demiryolunun inşasına, II. Dünya Savaşı sırasında büyük zorluklar içerisinde Nisan 1940 senesinde başlanmış ve hattın tamamı 2 Mayıs 1943 yılında işletmeye açılmıştır.

Zonguldak – Kozlu demiryolunun işletmeye açılmış olması; demiryolu tarihinde önemli başarılarından biri olmakla beraber, özellikle kömür havzasının faaliyeti alanında çok önemli bir gelişmedir. [87]

1.4.14. Samsun-Sivas (Kalın) Hattı

Samsun ile Sivas arası eski zamanlardan beri Türkiye için çok önemli ve yoğun yollardan birisi olmuştur. Bu yol üzerinde her zaman deve kafileleri ile taşımacılık yapılmıştır. Bu hat Osmanlı döneminde bazı yabancı şirketlerin dikkatini çekmiş ama hep ortada kalmıştır. Samsun-Sivas arasında demiryolları inşaatı hakkında ilk teşebbüs 1910 yılında Nafia Vekalati tarafından bir tetkik heyeti gönderilmesi ile başlamıştır. Bu heyet yolun dar hat yapılmasını düşünmüş, bir kısım güzergahta tespit edilmiş daha

[87] Akalan, s.144.

sonra bu fikirden vazgeçilerek geniş hat yapmaya karar verilmiştir.[88]1911'den 1914'e kadar Samsun'dan itibaren 33 km'lik bölümün toprak işletme işleri, 152 km'ye kadar kati profil ve Sivas'a kadar güzergah tespit çalışmaları bitirilmiştir. Yine 33 km'lik bölümde köprü ve menfezler ile 9 tünel tamamen, 9 tünel de kısmen bitirilmişti. İnşa halindeki bu hattın imtiyazı 4 Eylül 1913'de imzalanan ve 1914'de onaylanan sözleşmeyle Fransız Regie Generale şirketine verilmiş ise de şirket I. Dünya Savaşı nedeniyle inşaata başlayamamıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti de imtiyazı yok saymıştır.

1911 ve 1914 yılları arasında Osmanlı Devleti zamanında yapımına başlanan ve Cumhuriyet döneminde tamamlanan Samsun-Sivas (Kalın) hattının, Samsun-Amasya arasında yer alan köprülere ait Fransızca olarak hazırlanmış ve üzerinde km'lerinin verildiği mavi ozalit zemin üzerinde ilk tasarım projelerinin kopyaları SKVKBK Müdürlüğü Arşivinde yer alır. Arşiv kaynaklarında köprülerin 2014 -2016 yılları arasındaki restorasyon çalışmalarında kullanılmak üzere TCDD arşivinden alındığı ancak arşivin taşınması yangın ve sel felaketleri geçirmesi nedeniyle hattın devamına ait projelere rastlanmadığı belirtilmiştir. Projeler 1/100 ve 1/200 ölçekle hazırlanmışlardır. Çok özenli ve iyi bir çizim tekniği ile hazırlanan projelerin nehir yatağı ve arazi kesitlerinin detaylı olarak gösterildiği ve kotlandırıldığı (Şekil 104-113)'de [89] detaylı olarak gözükmektedir.

Cumhuriyetin ilanından sonra, iktisadi yönüyle önemli olduğu kadar Karadeniz'in önemli liman şehri olan Samsun'u Sivas üzerinden Ankara'ya bağlayacak olması dolayısıyla Cumhuriyet idarecilerinin üzerinde durdukları bir hat olmuştur.[90]

Demiryollarımızın inşa maliyeti, geçtikleri arazinin arızalı olması yüzünden oldukça yüksektir. Sivas-Samsun hattının 200 km'si tamamen köprü, tünel ve yarmalarla doludur.[91]Zorlu arazi şartlarının maliyeti artırması ile ilgili Cumhuriyet arşivlerinde yer alan bir 15.08.1922 tarihli bir kararnamede Samsun-Sivas tren hattının tamiri için bütçede yeterli ödenek olmadığından barış anlaşması yapılıncaya kadar inşaatın durdurulmasını konu almıştır. Kararnamenin içeriği ise ,

---

[88] Akalan, s.126.

[89] SKVKBK Müdürlüğü Arşivinde yer alan restorasyon projeleri ve restorasyon ve restitüsyon raporu s.16

[90] Yıldırım, s.77-78.

[91] Avni Zarakolu, Memleketimizde Demiryolu Politikası, s.579, https://jurix.com.tr/article/15236.

Samsun – Sivas Şümendüfer hattın akdemce şube-i trabiyesi ve imâlat gaiyesi yapılmış ve harb-ı umûmi müvâlebesiyle terk ve ta'tîl edilmiş olan otuz üç kilometrelik kısmının icâb eden mahallerinin ta'mîri ve şimdilik üzerine dekovil mıntıkasıyla istifâde edilecek bir iskele ve kısmı … kadar işledilmesi maksadıyla 337 senesi borcuna iki yüz bin lira zam ve meclis-i âlîyyece de tasdik ve kabul edilmiş iken Maliye Vekâletince sene-i mezkûre gayesine kadar ancak 8971lira verildiğinden yahud Nafia Vekâletinin 2 Ağustos sene 38 tarihli tezkîresi icrâ vekîlleri hey'etinin 15/8/38 tarihindeki icrâatında kıraât ve vezâyit-i maliye ve emvâl-i harbiye sebebiyle bu vecibe mevkû' tahkikât-ı seneviyyenin te'mîn ve te'diyesini imkân görülemediğinden hattın akdına kadar inşaatın tatil ile hey'et-i fenniyyesinin … tekrar etmiştir. Şeklindedir.[92]

Dönemin yöneticilerinin onayı ile çıkarılmış 31.12.1924 tarihli kararnamede aşağıdaki hatların inşası için ek bütçe çıkarılmasını konu alan belge ise şöyledir.

Samsun – Sivas ve Ankara ve Kayseri ve Sivas ve Kütahya – Tavşanlı'ya demiryolunun ve Trabzon - Erzurum hattıyla Trabzon Limanı ve Arada – Diyarbakır – Ergani ve Uzun köprü ve Keşan tarîkinin inşa ve işlenmesine aid mülhâk bu-vech kanûn layihâsı

21/12/340

Maliye Vekili:Mustafa Abdülhalik

Hariciye Vekili:Şükrü Kaya

Dahîliye Vekili:Recep

Adliye Vekili: Mahmud Esad

Baş Vekil ve Müdafâ-i Milliye Vekili: Ali

Sıhhiyye ve Muavenet-i İctimaiyet Vekili

Ticaret Vekili: Ali Gani

Ziraat Vekili: Hasan Fehmi

Nafiâ Vekili: Feyzi

[92]Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Fon Kodu :30-18-1-1 Yer No: 5-24-18 Bknz. Belgenin aslı için Şekil 120

Ma'ârif Vekili:Sarraç Oğlu Şükrü [93]

1925 Mali yılının bütçesi ise 183.932.767.10 TL'dir bu bütçeden Bayındırlık Bakanlığı'na 19.667.285 TL ayrılmış, Bakanlığın bu bütçesinden 14.888.000 TL demiryollarına harcanmış olup, bu miktar yukarıda ki hatların inşaatlarında kullanılmıştır.

15.02.1925 tarihli kararnamede Regie Generale Demiryolu Şirketi'ne Samsun-Sivas hattının inşa ve işletme imtiyazının verilebileceği

Lozan Muâhhedenamesinin on ikinci protokolünün ikinci maddesinde (Bu günkü tarihli Salih muâhhesinin mevkî' merîyyete …tarihinden i'tibâren altı aylık bir müddet zarfında "Rezi Jöneral dö-Şimendüfer" şirketi kendisine 1914, de verilmiş olan Samsun - Sivas Şimendüferinin inşası ve işledilmesi hakkında ki imtiyâza her hangi bir sebebden dolayı tekrar sahib kılındığı takdirde Türk Hükümeti bu şirkete taleb üzerine ve telâfi müteâhidle yeni bir imtiyâz i'tâ etmeği taahhüd eyler) denilmişdir.

Hükümet-i Cumhuriyye diğer hatlarla birlikte Samsun – Sivas Hattının inşa ve işledilmesi imtiyazı şirket-i mezkûre vermek içün mezkûreye amade ise de mezkûr şirket imtiyâza talep üçün mezkûr demir yollarının "Anraji" yani emânet suretiyle inşasının daşıdılmasının kendülerine verilmesini taleb eylemekdedir. Reji Janaral Şirketi şebeke-i … imtiyaz suretiyle inşa ve işledilmesini teklif eylediği takdirde müzâkerene girişilmesi ve imtiyâz usulüni kabul eylediği surette iş bu hatların kendilerine verilmemesi hattın tebliğ edilmesi icra vekilleri hey'etinin 15 Şubat sene 341 tarihli imticaatında karargir olunmuşdur. Şeklinde belirtilir.[94]

1926-27 yıllarında bu hatla ilgili çalışmalar devam etmiş olup[95]18 Aralık 1927'de kabul edilen bir anlaşma ile "Regie Generale Des Chimens De Fer" şirketine ait Samsun –Sivas Demiryolu inşaatının imtiyaz hakkı satın alınmıştır.[96]

Samsun – Sivas Hattı, 23 Mart 1924 tarih ve 449 numaralı kânun ile Ankara – Musaköy hattı ile birlikte yapımına karar verilmiştir. İlk ray döşemesi 23 Aralık 1925

[93] Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Fon Kodu: 30-18-1-1 Yer No: 12-63-7 Bknz. Belgenin aslı için Şekil 116
[94] Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Fon Kodu:30-18-1-1Yer No: 12-75-17 Bknz. belgenin aslı için Şekil 121
[95] Necdet Yazıcı, Demiryollarımızın 1924-1930 Dönemindeki Bütçeleri ve Yatırımları, Kardelen Dergisi, S.13, Ekim-Aralık 1995, s.14-15.
[96] N. Yazıcı, s.15.

tarihinde yapılarak inşaatına başlanmıştır. Nihayetinde Cumhuriyet Hükümeti, bu hattın inşasına beşinci defa olmak üzere başlama kararı almıştır. [97]

Samsun – Sivas Hattı iktisadî anlamda büyük bir öneme sahipti. Özellikle Samsun Limanı'nın yapılan yatırımlarla aktif hale getirilmesiyle bu önemi daha da artacaktı. Anadolu'nun merkezi Ankara'dan Karadeniz'e uzanan en kısa yol olma özelliğini de taşıyacaktı. Bunun yanında ülkenin orta kesimleriyle Karadeniz bağlantısı sağlanmış olacaktı. Bu anlamda Cumhuriyet hükümeti, Samsun – Sivas Demiryolu Hattı'nın en hızlı bir şekilde yapılmasını önemli bir görev olarak görmüştür. Bu yasa uyarınca Samsun Kavak arasındaki hattın ilk kısım ihalesini Nuri Demirağ kazanmıştır.[98]

Güzergahın bozuk ve engebeli olması hattın çok yavaş ilerlemesine neden olmuştur. Samsun-Sivas demiryolu hattı üzerinde Kavak durağının hizmete açılması ile ilgili belgede şunlar yazılı olup,

Samsun – Sivas Demiryolu Kavak İstasyonunda 30/Nisan/926 (1926) Cum'a günü Kavak durağında toplanan a'zîm bir halk kitlesinin nihayetsiz sürûr ve heyecanı içinde resm-i küşadinin icrâ' edildiği ve hükümet-i Cumhûriyemizin memleketde hâsıl eylediği mesnet ve şükerâda haslarının bu vesileyle ve esâsen izhâr edilmiş olduğuna mahallinde iş'ârına atfen arz ederim.[99] Dolayısıyla buradan hattın 30 Nisan 1926 tarihinde açılmış olduğu anlaşılmaktadır.

Hattın 370 km olarak yapılması ve Sivas'a 100 km. kala Ankara-Sivas hattı ile birleşmesi planlanmışken, Ankara-Sivas hattının güzergahı Kayseri'yi içine alacak şekilde değişikliğe uğrayınca, bu hattın güzergahı da değişmiştir. [100] *Ankara Sivas hattının 17 ve 18 ve 19'uncu kilometrelerindeki inşaat bedelâtı hakkında Karar-nâme ise,*

Diğer müteâhhidlere nazarân en müsâid şar-ı dermeyân ile … dolayı devren inşaat ve işletme şirketine ihâle edilecek olan Samsun – Sivas hattının 17, 18 ve 19'uncu kilometrelerinde 327 senesi Haziranına kadar ikmâl-i zarûri olan aksama aid inşaat bedelin inşaat ve işletme müdüriyet-i umûmiyyesinin vaziyet-i maliyesi hasebiyle vakit

---

[97] Haykır, s.253.
[98] Akalan, s.127.
[99] Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Fon Kodu 30-10-0-0 Yer Kodu 152-75-13 Osmanlıcası için bakınız Şekil 170
[100] Akalan, s.127.

ve zamanında te'viye edilememesi ihtimaline karşı müteâhhîdinin 926 senesi nihâyetine kadar talep eylediği yüzde dokuz faiz tahsil harçı nizâmnâme ahkâmına münâkî' olunduğuna 927 senesi vu-vechesine tesviye olunmak şartıyla istihkâk paralarının tasdiki tarihinden itibâren yüzde altı faîz i'tâsı ve matlub-ı malik-i hükümetin te'diyye hazır bulunduğu bildirildiği tarihden i'tibâren faîz yürüdülmesi hakkında bu hususda tanzim olunacak mukâvelenâmeye derci Nafiâ ve Maliye Vekâletlerinin 25 Mayıs sene 926 ve 11 Ağustos tarih ve 220/3445 , 31338/88 numrolu tezkîreleriyle vukû' bulan telgrafları üzerine icra vekilleri hey'etinin 25 Ağustos sene 926 tarihli icraatında … ve kabul olunmuşdur.[101] Şeklindedir.

380 kilometre uzunluğundaki Samsun – Sivas hattının inşası hemen hemen 8 sene sürmüştür. Türkiye'nin yaptırmakta veya yaptırmış olduğu diğer hatların hiç biri bu hat kadar büyük güçlükler karşısında inşa olunmamıştır. Hattın son istasyonu olan Sivas denizden 1266 metre yüksektedir. Anadolu yaylasının denize doğru inerken teşkil ettiği dağlar demiryolu inşasına müsait değildir. Buruda bütün hat boyunca, tüneller, yarmalar, geçitler, birbirini takip eder. Tabii bu yüzden inşa masrafları da oldukça yüksektir. Hattın en küçük kısmını teşkil eden Çukurluk – Amasya arasındaki 103 kilometrelik parçanın yalnız tesviye masrafı 5.667.043 Türk lirası tutmuştur, yani bir kilometresi 55.000 liraya mal olmuştur. Diğer birçok yeni Türk demiryolu hatlarının inşası çeşitli yabancı Şirketlere verildiği halde Samsun – Sivas hattı bütün mali güçlüklere rağmen, yeni Türkiye Hükümeti hattı tamamen bitirmeyi başarmıştır. Hattın inşası devam ederken hükümet, 26 Aralık 1926'da Turhal-Sivas kısmının yapımını Societe Industrielle de Travaux'a vermiştir. Sözleşmeye göre Turhal-Sivas hattı 1 Mart 1927'den itibaren 2,5 yılda bitirilecektir. Eğer Samsun-Turhal arası bu sürede bitirilemezse süre uzatılabilecektir. Bu hattın inşasına 1 ay gecikmeyle Nisan 1927'de başlayan şirketin bu işi başaramayacağı anlaşılınca sözleşme feshedilmiştir.

Kayseri-Sivas hattında olduğu gibi bu hattın inşası da aynı şartlarla Türk müteahitlere ihale olunmuş ve böylece inşaata devam edilmiştir. Kırzade Şevki ve Ortakları Şirketi'ne verilen bu hat inşaatına Nisan 1928'de tekrar başlanmıştır. Sözleşme gereği inşaat Temmuz 1929'da tamamlanmış olacaktır.

---

[101] Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Fon Kodu: 30-10-0-0 Yer No: 152-75-13
Bknz . belgenin aslı için Şekil 118

Yapımı devam eden Samsun - Turhal bölümünde ise Kavak-Havza arası 7 Eylül 1927'de açılmıştır. Havza, Samsun – Sivas hattının 87. kilometresine denk gelmektedir. Vezirköprü, Merzifon, Gümüşhacıköy, Çorum gibi verimli bir hintlerlanda sahiptir. 9 Eylül 1927 de Samsun – Havza kısmı işletmeye açılmıştır. Bu kısım Samsun – Sivas hattının en bozuk, engebeli mıntıkasıdır. Uzun zamanlardan beri bir çok defa inşasına teşebbüs edildiği halde hem hattın güzergahının çok engebeli oluşu hem de maddi kaygılardan dolayı yapılamayan en önemli kısmıdır. Bu kısımda, adeta inşatta tabiatla mücadele edilmiş, 20 tünel açılarak Havzaya gelinebilmiştir. Havza-Amasya arası 21 Kasım 1927'de Amasya-Zile arası 23 Ağustos 1928'de[102] tamamlanmıştır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivinde Zile İstasyonun açılışı için hazırlanan Fransızca bir albüm fotoğrafında 1928 tarihi yer alır. (Şekil 102) 1930 tarihli TBMM Zabıt Ceridesinin 19 cildinde Samsun –Sivas hattının 220 kilometresine kadar yani Zile İstasyonuna kadar bitirilmiş olduğu Sivas' a kadar olan kısmın 1931 senesine kadar bitirileceği belirtilmiştir.[103] Buradan yola çıkarak Zile İstasyon köprüsünün yapım tarihi 1928 olarak tarihlendirilmiştir.

Zile-Kunduz bölümü 11 Ağustos 1930'da işletmeye açılırken Kunduz-Yıldız bölümü 31 Ağustos 1931'de, Samsun-Sivas hattının son bölümü olan Yıldız-Kalın arası da 30 Ağustos 1932'de bitirilmiştir.

Bunun yanında Samsun – Sivas Hattı'nda kullanılmak için alınan malzemelerin bölgeye getirilmesinde de sorunlar yaşanmaktaydı. 1925 yılı boyunca birçok kez, bu hattın demiryolu malzemesi için ihaleye davet yapıldı. Bu malzemeler; Prusya tipi raylar (A.51), Bağdat _B' perçinler, bulonlar, ray bağlantı çubukları, demir travers, köprüler için çelik kirişler, galvanizli tel, izolatörler, köprüleme malzemesi, 25 tonluk vinç, rayların taşınması için buji, yolcu vagonu ve dört tane bagaj taşıma vagonudur.[104]

---

[102] Akalan, s.129.

[103] Yerli müteahhitlere yaptırmış olduğumuz hatlardan Samsun - Sivas arasındaki kısmın tulü 400 kilometredir. Ve bu yolun 220 kilometrelik mesafesinde Zile istasyonunun epey zamandan beri işlemekte olduğu malûmdur. Buradan Sıvasa doğru ilerdeki kısmın ehemmiyetli parçaları ihale dilmiştir. İnşaat devam etmektedir. Arz ettiğim gibi burada derhal yeni bir istasyon açmak, inşaatın mahiyetinden dolayı güç olduğundan heyeti umumiyesini birden programımıza göre 1931 senesinde kuşat edeceğiz ve bu suretle 1931 senesinde bu hat da tamamen hitam bulmuş olacaktır. Yani 1931 senesinde Kara Denizle Ak Deniz muvasalesi tamamen demiryolu ile bağlanmış olacak ve gerek şimale, gerek şarka gerek garba doğru ayrılan bir çok esaslı hatları ihtiva eden orta demiryolu dairesi kapanmış olacaktır. TBMM Zabıt Ceridesi Cilt 19, içtima :3, Devre 3, Altmışikinci İni'kat ,22.5.1930, s.173.

[104] Akalan, s.129.

Güzergâh üzerinde Havza, Zile ve Yıldızeli kasabaları ile Kavak, Turhal nahiyeleri vardır. Amasya sebze ve meyve ürünleri havza kaplıcaları, Zile afyon ve zahire ihracatıyla hat üzerinde canlı birer merkez halinde idiler. Hat yakınlarında Tokat Vilayeti ile Ladik, Merzifon gibi mühim kazalar vardı. Güzergâh üzerinde çıkarılabilecek madenler bulunmuştur. Bunlardan birisi Hacı Bayram İstasyonu civarında Çeltik denilen mahaldeki linyittir. Havza, Amasya, Merzifon ve havalisinin yakıt ihtiyacı kısmen buradan tedarik edilmektedir

Samsun – Sivas hattı güzergâhı; Samsun - Sivas Hattı Samsun şehrinden ayrılınca Mert Irmağı vadisine dahil olur ve Kavak İstasyonu yakınlarına kadar bu vadiyi takip eder. Genel olarak oldukça arızalı ve bazı kısımları ise pek sarp olan bu vadi dahilinde önemli toprak düzeltme ve inşaat çalışmaları yapılmıştır. Yapılan tünellerden 12. 13. ve 14. Şahinkaya Tünelleri ile 19. ve 20. Karadağ tünelleri misline ender rastlanan zorluklarla karşılaşılarak yapılmışlardır. Karadağ mıntıkasındaki tünellerin biri 404, diğeri 578 metre uzunluğundaydı. Bu tünellerin inşaatında zeminin sertliği nedeniyle çok büyük zorluklarla karşılaşılmıştır.

Güzergâh Amasya Boğazı'ndan çıktıktan sonra Çekerek Irmağı'nı kat ederek Yeşilırmak Vadisi'ni takiben Turhal yakınlarına ulaşır. Bu vadi dahilinde de birçok inşaat çalışması yapılmıştır. Turhal ile Zile arası nispeten arızasızdır. Zile'den itibaren güzergâh Sivas istikametinde yükselmeğe devam eder. Nihayet meşhur Çamlıbel'de 1500 rakımlı bel noktasına varır. Güzergâhın Çamlıbel'e tırmandığı kısımda 15 km uzunluğundaki % 20 eğiminde büyük bir yokuş vardır. Bu yokuş kısmında 5 adet tünel açılmış ve büyük miktarda toprak çalışması yapılmış ve bu kısımda 50 bin m^3 hacminde bir hayli yarma ve imlâ mevcuttur. Kayseri – Sivas yolu ile birleşir.

Tablo.2 Samsun Sivas hattı

Samsun – Sivas hattı	**Kilometre**
Samsun – Gümrük	3 (normal ray açıklığı)
Samsun-Kavak	51 (normal ray açıklığı)
Kavak-Havza	38 (normal ray açıklığı)
Havza-Amasya	47 (normal ray açıklığı)
Amasya-Zile	83 (normal ray açıklığı)

Zile-Kunduz	81 (normal ray açıklığı)
Kunduz-Kalın	97 (normal ray açıklığı)
Toplam	380 (normal ray açıklığı)

Hat üzerinde 37 adet tünel yapılmıştır. Tünellerin uzunluğunun toplamı 4914 metredir. Muhtelif açıklıklarda 14 adet demir köprü vardır. Bu köprülerin demir tabliyelerinin ağırlığı 836.000 kilogramdır.

Tamamı Türk mühendisleri tarafından inşa edilen Samsun – Sivas Demiryolu Hattı boğaz ve arızalarının çokluğu ve özellikle Karadağ ve Çamlıbel arazisinin suyollarının üzerinde killi tabakalardan teşkil heyelânların sık sık olması sebebiyle hem inşaat süresinin uzamasına hem de fazla para harcanmasına neden olmuştur. Samsun – Kavak kısmında Mert ırmağı Vadisi başta olmak üzere, Karadağ Geçidi, Havza'da Çeltek Boğazı, Amasya Boğazı, Yeşilırmak Boğazı, Kunduz Boğazı, Kale Boğazı, Musaköy – Çamlıbel Boğazı, Menteşe ve Kalın Boğazı gibi muhtelif uzunluklarda bulunan bu boğazların ortalama olarak toplam uzunluğu 180 km'dir. Bu ise ortalama olarak Samsun – Sivas Hattı'nın % 45'ne denk gelmektedir. Bu anlamda Samsun – Sivas Demiryolu'nun kilometre başına inşaat masrafı doğal yapının arızası derecesinde değişkenlik göstermiştir. Hattın kilometresine harcanan para 30 bin ile 250 bin arasında değişmiştir. Genel olarak hesaplandığı zaman ise bu hattın her kilometresi 77.000 TL'ye mal olmuştur. 181 kilometrelik Samsun – Turhal kısmının inşaat masrafı 15.700.000 TL iken Turhal – Kalın kısmının ise inşaat masrafı 13.500.000 TL tutmuştur. Bu bakımdan 377 km'lik Samsun – Sivas hattına 29.500.000 TL harcanmıştır.[105]

Samsun – Amasya Demiryolu Hattı'nda 174 kilometrelik kısım üzerinde 34 adet tünel yapılmıştır. Hattın üzerinde sayısız küçük menfezlerin dışında yalnız 10 – 15 kilometreler arasında 41 adet büyük köprü vardır. Bunların 14 adeti demir döşemelidir. Bu büyük köprüler 15 – 20 metre yüksekliğindedir.(Şekil 80-84)[106]

[105] Haykır, s.251-265.

[106] Resul Babaoğlu, Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonu'nun işletmeye Açılışının Küşadı, Osmanlı'dan Cumhuriyete Ulaşım ve Haberleşme Özel Sayısı, Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2014, C. 13, S.25-26, s.283-234.

Samsun –Sivas demiryolu hattına ilişkin , Samsun Merd ırmağı üzerinde bulunan kagir köprüler ile Amasya İli'nde ki demiryolu köprülerinin fotoğraflar için bakınız sayfa 167-171

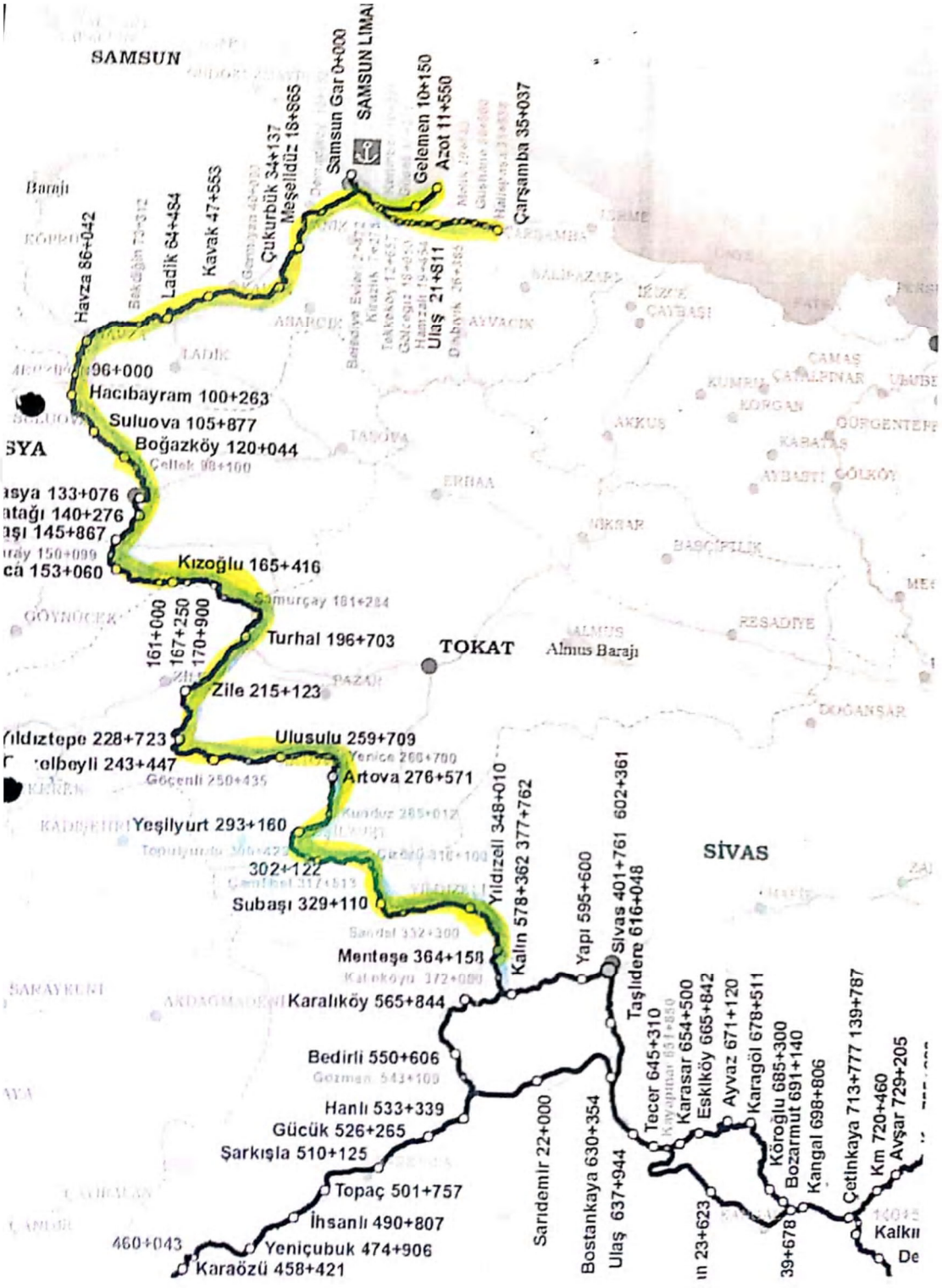
2. BÖLÜM

TOKAT – KALIN (SİVAS) GÜZERGAHINDAKİ DEMİRYOLU KÖPRÜLERİNİN MİMARİ AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1 Köprüler

Tokat-Kalın (Sivas) güzergahındaki demiryolu köprülerinin mimari açıdan değerlendirilmesi km'sine göre Samsun yönünden başlayarak incelemesi yapılmıştır.

1. Zile İstasyonu Köprüsü
2. Hasanağa Köyü Köprüsü -I
3. Hasanağa Köyü Köprüsü -II
4. Yıldıztepe Köyü Köprüsü
5. Karakuzu Köyü Köprüsü
6. Temecük Köyü Köprüsü
7. Yaylakent Köyü Köprüsü
8. Yenice Köyü Köprüsü
9. Artova İstasyonu Köprüsü
10. Ekinli Köyü Köprüsü
11. Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü
12. Seren Köyü Köprüsü
13. Menteşe Köyü Köprüsü



Şekil 1 Samsun-Kalın(Sivas) demiryolu hattı ve köprü koordinatlarını gösteren harita

1.1.1 Zile İstasyonu Köprüsü

İli : Tokat
İlçesi : Zile
Mahalle/Köyü : İstasyon Mahallesi
Kadastral Durum : 40.2784K, 35.92895D
Yapım Tarihi : 1930
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1817
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 215. kilometre 540. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Zile İlçesi, İstasyon Mahallesi'nde yer alır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1817 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[107]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[108] (Şekil 2) Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır.

İnşa Malzemesi:

Yığma kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Taş yüzeyleri bosajlı (kabartmalı) tekniktedir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 5 gözlüdür. 27.52 m uzunluğunda, 5 m genişliğinde köprünün ortadaki kemer yüksekliği 5 m iken kenarlarda yer alan kemer yüksekliği 3 m olup kemer derinliği 4.99 m'dir. (Şekil 3-4)

Köprünün Mimari Özellikleri ve Gördüğü Müdehaleler:

Zile İstasyonu köprüsü altı adet taş ayak üzerinde beş adet yuvarlak kemeri taşımaktadır. Yine kemer taşları gövde yüzeyinin tersine dikey yerleştirilmiş ve cepheye

[107] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.340
[108] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

hareket katılmıştır. Köprüde kullanılan taşlar dikdörtgen şekilli taşlar olup birbirine yakın boyuttadır.

Memba ve mansap tarafında kemer aralarına karşılıklı dörder adet barbakan nişi yerleştirilmiştir. Nişler kemerlerin başlangıç seviyelerinden oldukça yüksektedir. Dikdörtgen şekillidir ve eteklerine suyun yüzeye sürtünmeden akmasını sağlayacak dışa taşıntılı kesme taş yerleştirilmiştir.

Köprünün memba ve mansap tarafından bir ucu köprünün en dış tarafına dayalı bir ucu yana doğru açılan akarsuyu köprü gözüne sevk etmeye yarayan kanat duvarlarına yer verilmiştir.

Üzerine demiryolu hattının döşendiği tabliye kısmının kenar kornişleri kesme taştan yapılmış dışa taşıntılı olup yan kanat duvarları boyunca sıralı uzanarak her iki tarafta da cephelere hareket katmıştır. (Şekil 4-7)

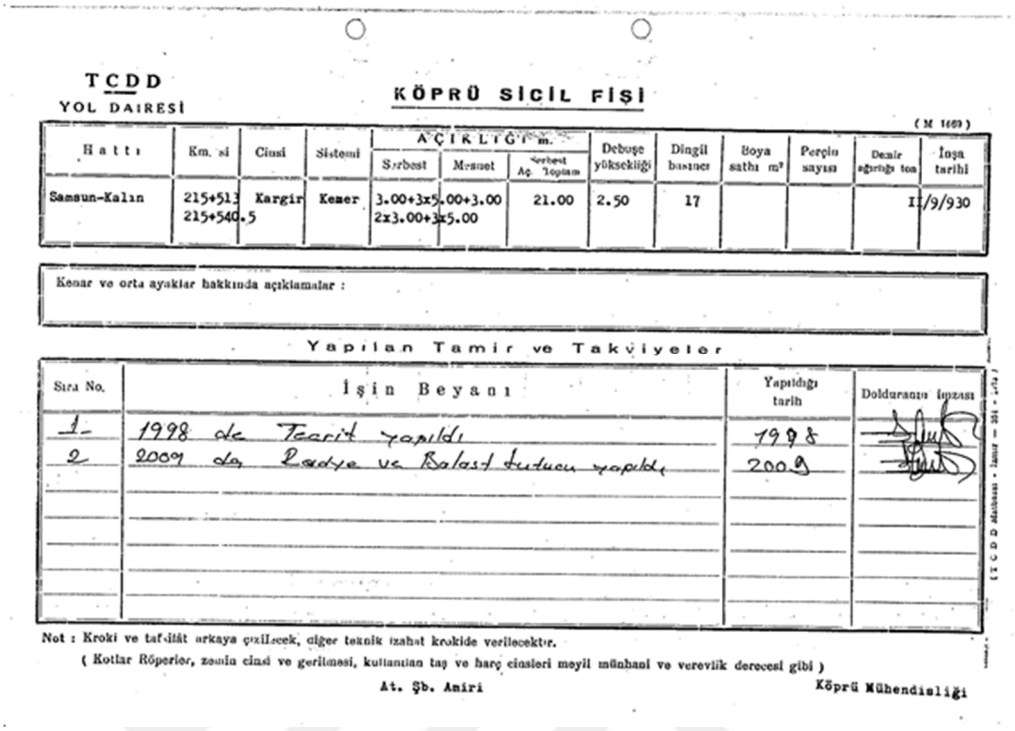
Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3563 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır. Bu kapsamda SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırıldığında yenilenmiş olduğu görülür. Yine yapılan restorasyonda köprülerin eski demir korkulukları yerine mevcuttaki yeni korkuluklar yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir.[109] (Şekil 8-9).

TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı arşivinden sağlanan Köprü Sicili Fişi kayıtlarına göre;

- 1998 yılında köprü tecriti yapılmıştır.
- 2009 yılında betonarme korniş ve balast tutucu ilavesi yapılmıştır.
- 2009 yılında radyal temel ilave edilmiştir.[110]

[109] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.340
[110] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi



TCDD
YOL DAIRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

(M 1469)

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	Mesnet	Serbest Aç. Toplam	Debuşe yüksekliği	Dingil basıncı	Boya satlı m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	215+513 215+540.5	Kargir	Kemer	3.00+3x5.00+3.00 2x3.00+3x5.00		21.00	2.50	17				11/9/930

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Dolduranın imzası
1-	1998 de Tecrit yapıldı	1998	
2	2009 da Radye ve Balast tutucu yapıldı	2009	

Not : Kroki ve tafsilât arkaya çizilecek, diğer teknik izahat krokide verilecektir.
(Kotlar Köprüler, zemin cinsi ve gerilmesi, kullanılan taş ve harç cinsleri meyil münhani ve verevlik derecesi gibi)

At. Şb. Amiri

Köprü Mühendisliği

Şekil 2 Zile İstasyonu Köprüsü'nün köprü sicil fişi

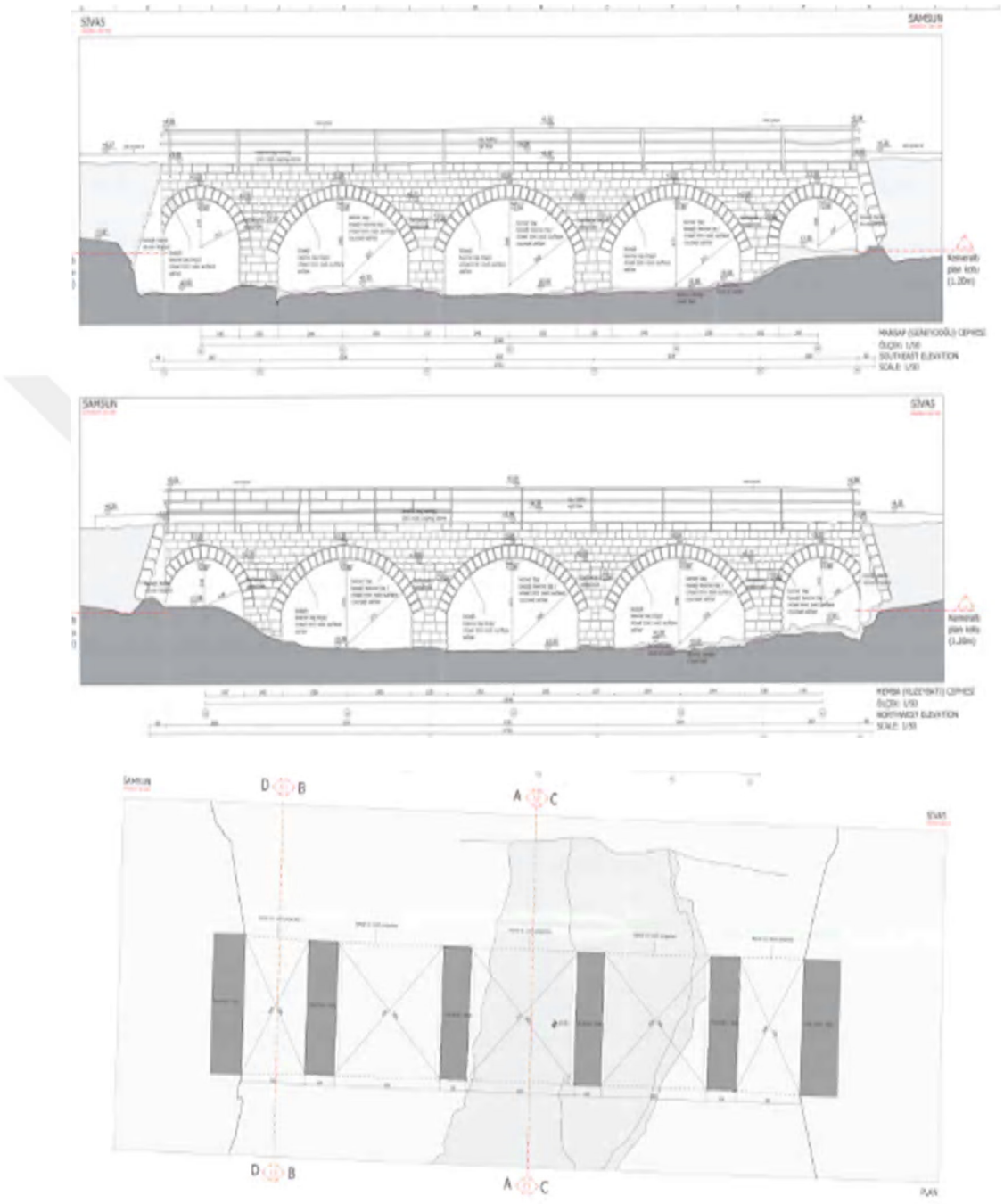
Şekil 3 Zile İstasyonu Köprüsü'nün memba cephesinden genel görünüş

Şekil 4 Zile İstasyonu Köprüsü'nün mansap tarafından genel görünüş

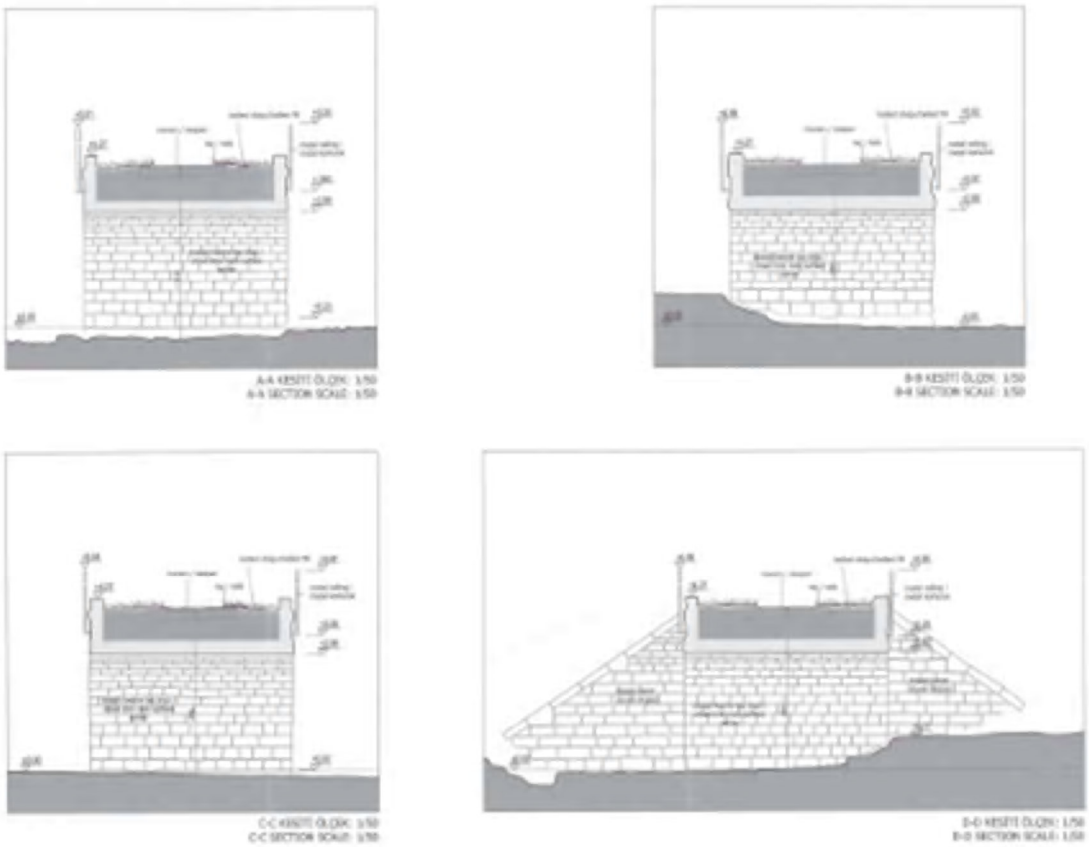
Şekil 5 Zile İstasyonu Köprüsü'nün barbakanlardan ve köprü ayağından detay

Şekil 6 Zile İstasyonu Köprüsü'nün yan kanat duvarları ve köprü korkuluğu

Şekil 7 Zile İstasyonu Köprüsü'nün restorasyondan öncesi görünüşü Mimar A. Emrah Ünlü 'nün arşivi



Şekil 8 Zile İstasyonu Köprüsü'nün restorasyon projesinden rölöve çizimleri, (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 9 Zile İstasyonu Köprüsü'nün restorasyon projesinden rölöve çizimleri, (proje müellifi Mimar A. Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.2. Hasanağa Köyü Köprüsü- I

İli : Tokat
İlçesi : Zile
Mahalle/Köyü : Hasanağa köyü
Kadastral Durum : 40.24087K, 35.94534D
Yapım Tarihi : 1930
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1817
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Hasanağa Köyü Köprüsü I, Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 220. kilometre 438. metrede konumlanmış olup Tokat İli, Zile İlçesi, Hasanağa Köyü'nde yer alır. Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile sınırlı bir ulaşımı vardır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1817 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[111]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[112] (Şekil 10) Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır.

İnşa Malzemesi:

Yığma kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Taş yüzeyleri bosajlı (kabartmalı) tekniktedir. Kemer altları ile köprü kornişlerinde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Gri renkli, yöresel taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 4 gözlüdür. Köprü uzunluğu 24.21 m, açıklığı 13.87 m, tabliye genişliği 4.80 m, kemer derinliği 4.80 m.'dir. (Şekil 11)

Köprünün Mimari Özellikleri ve Gördüğü Müdehaleler:

[111] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.337
[112] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

Hasanağa Köyü Köprüsü yuvarlak kemerli ve dört gözlüdür. Kemerler üç adet ayak üzerine oturmaktadır. Köprünün kemer taşları gövde yüzeyinin tersine dikey yerleştirilmiş ve cepheye hareket katılmıştır. Bosajlı taşlar dikdörtgen şekillidir ve bakıldığında eşit boyutlu olarak gözükmektedir. Memba ve mansap tarafında kenarlarda bulunan kemer kilit taşları prizmal üçgen şeklinde ve dışa taşıntılı işlenmiştir. Ortada yer alan iki adet kemer kilit taşı ise memba ve mansap tarafında dikdörtgen kabartmalıdır. Yuvarlak kemerlerin arasına tempan duvarına barbakanlar (çörten) yerleştirilmiştir.

Köprünün memba ve mansap tarafından bir ucu köprünün en dış tarafına dayalı bir ucu yana doğru açılan akarsuyu köprü gözüne sevk etmeye yarayan kanat duvarlarına yer verilmiştir.

Tabliye döşemesinin hemen bitiminde yer alan kenar kornişleri kesme taştan yapılmış tempan duvarından dışa taşıntılıdır. Yan kanat duvarları boyunca uzanarak her iki tarafta da cephelere hareket katmış ve bütünlük kazandırmıştır. (Şekil 12-16)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3560 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

Bu kapsamda SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda köprülerin eski demir korkulukları yerine mevcuttaki yeni korkuluklar yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzey temizliklerinin ve derz aralarının yenilenmiş olduğu görülmektedir.[113] (Şekil 17).

TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı arşivinden sağlanan Köprü Sicili Fişi kayıtlarına göre;

- 2006 yılında köprü tecriti yapılmıştır.[114]

[113] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.337
[114] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

TCDD
YOL DAİRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

(M 569)

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	AÇIKLIĞI m. Mesnet	AÇIKLIĞI m. Aç. Toplam	Debuşe yüksekliği	Dingil boşluğu	Boya satlı m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	220+413 +438	Ahşap	Kemer Kargir (Tekrev)	4x5.00	5.00	20.00	2.70	17				17/9/930

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Dolduranın imzası
1	Köprü Tecriti yapıldı.	2006	H. Tunç

Not : Kroki ve tel-dikt arkaya çizilecek, diğer teknik tashih krokide verilecektir.
(Kotlar Köprüler, zemin cinsi ve gevşemesi, kalınlıkları taş ve harç cinsleri meyil mühendisi ve vuruvlik derecesi gibi)

Atelye Şube Amiri

Köprü Mühendisliği

Şekil 10 Hasanağa Köyü Köprüsü- I köprü sicil fişi

Şekil 11 Hasanağa Köyü Köprüsü- I memba cephesinden genel görünüş

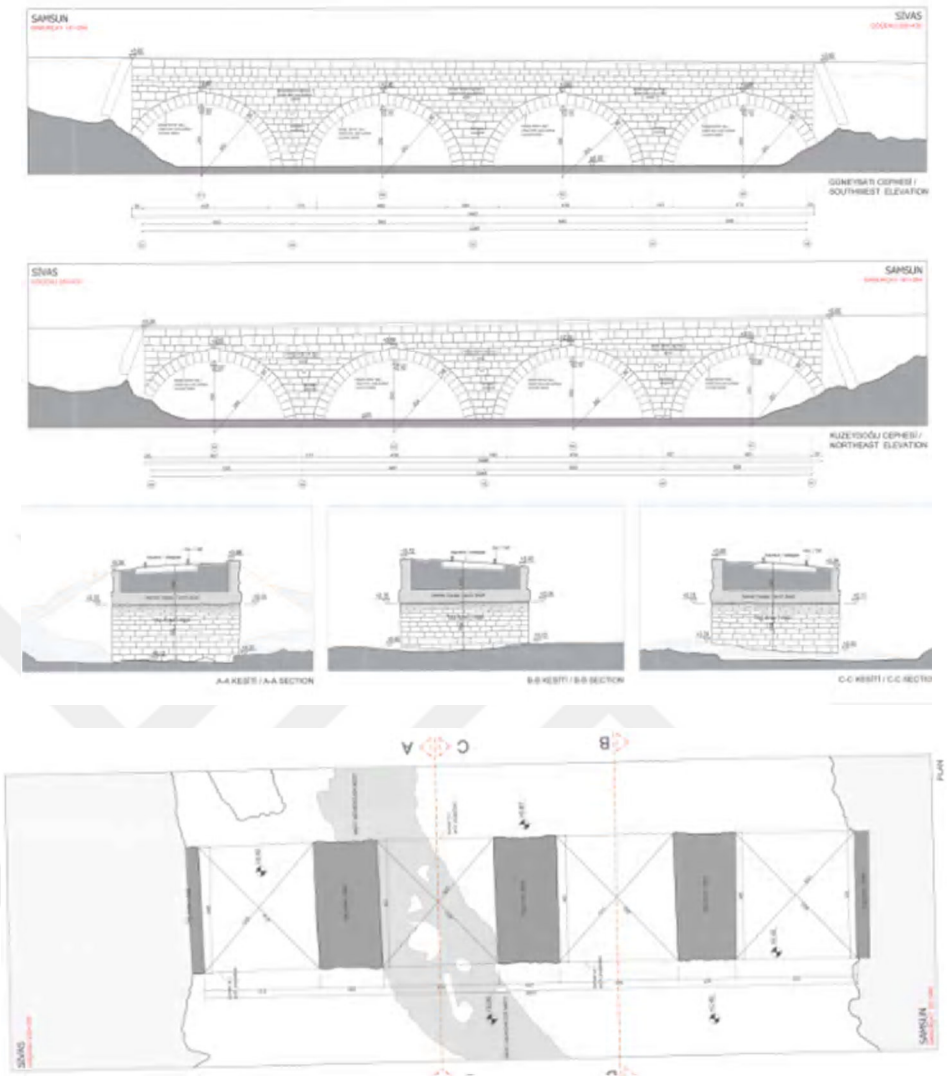
Şekil 12 Hasanağa Köyü Köprüsü- I mansap tarafından genel görünüş

Şekil 13 Hasanağa Köyü Köprüsü- I barbakanlardan, köprü ayağı ve yenilenen korkuluklardan detay

Şekil 14 Hasanağa Köyü Köprüsü- I yan kanat duvarı ve kemer kilit taşı üzerinde prizmal üçgen kabartma

Şekil 15 Hasanağa Köyü Köprüsü- I kemer kilit taşı üzerinde prizmal üçgen kabartma detayı

Şekil 16 Hasanağa Köyü Köprüsü- I restorasyondan önceki görünüşü (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.



Şekil 17 Hasanağa Köyü Köprüsü- I restorasyon projesinden rölöve çizimleri, (proje müellifi Mimar A. Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.3. Hasanağa Köyü Köprüsü – II

İli : Tokat
İlçesi : Zile
Mahalle/Köyü : Hasanağa Köyü
Kadastral Durum : 40.23035K, 35.94031D
Yapım Tarihi : ….
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1817
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Hasanağa Köyü Köprüsü II, Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 221. kilometre 741. metrede konumlanmış olup Tokat İli, Zile İlçesi, Hasanağa Köyü'nde yer alır. Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile ulaşımı vardır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1817 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[115]Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır.

İnşa Malzemesi:

Kesme taş ve kaba yonu taş malzeme ile kabartmalı teknikte inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 3 gözlüdür. 18.60 m uzunluğunda, 4.90 m genişliğinde köprünün kemer yüksekliği 3.93 m'dir. (Şekil 18)

Köprünün Mimari Özellikleri ve Gördüğü Müdehaleler:

Hasanağa Köyü II köprüsü 3 gözlü yuvarlak kemerlidir. İnşa malzemesinde kaba yonu bosajlı(kabartmalı) kesme taş malzeme kullanılmıştır. Kemerlerde ve köprü kornişlerinde dikdörtgen şekilli yüzeyleri traşlanmış kesme taş malzeme kullanılırken diğer bölümlerde bal peteği şeklinde bosajlı taşlar kullanılmıştır. Kemer karnında karşılıklı ikişer adet barbakan vardır. Köprünün memba ve mansap cephesinin her iki

[115] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.339

tarafında, bir ucu köprü kenar ayağına dayalı olan ve akarsu yatağından açılarak devam eden kanat duvarları vardır.

Tabliye döşemesinin hemen bitiminde yer alan kenar kornişleri kesme taştan yapılmış tempan duvarından dışa taşıntılıdır. Yan kanat duvarları boyunca uzanarak her iki tarafta da cephelere hareket katmış ve bütünlük kazandırmıştır. Daha önceki onarımlarda kemer içlerine betonarme iç kabuk yapılmıştır. Köprünün sel yaranları yine betonarme bir kabukla kaplanmıştır. (Şekil 19-22)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır. Köprü sicil fişi mevcut değildir.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3565 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda köprülerin eski demir korkulukları yerine mevcuttaki yeni korkuluklar yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiş olduğu görülmektedir.[116] (Şekil 23-25).

[116] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.339

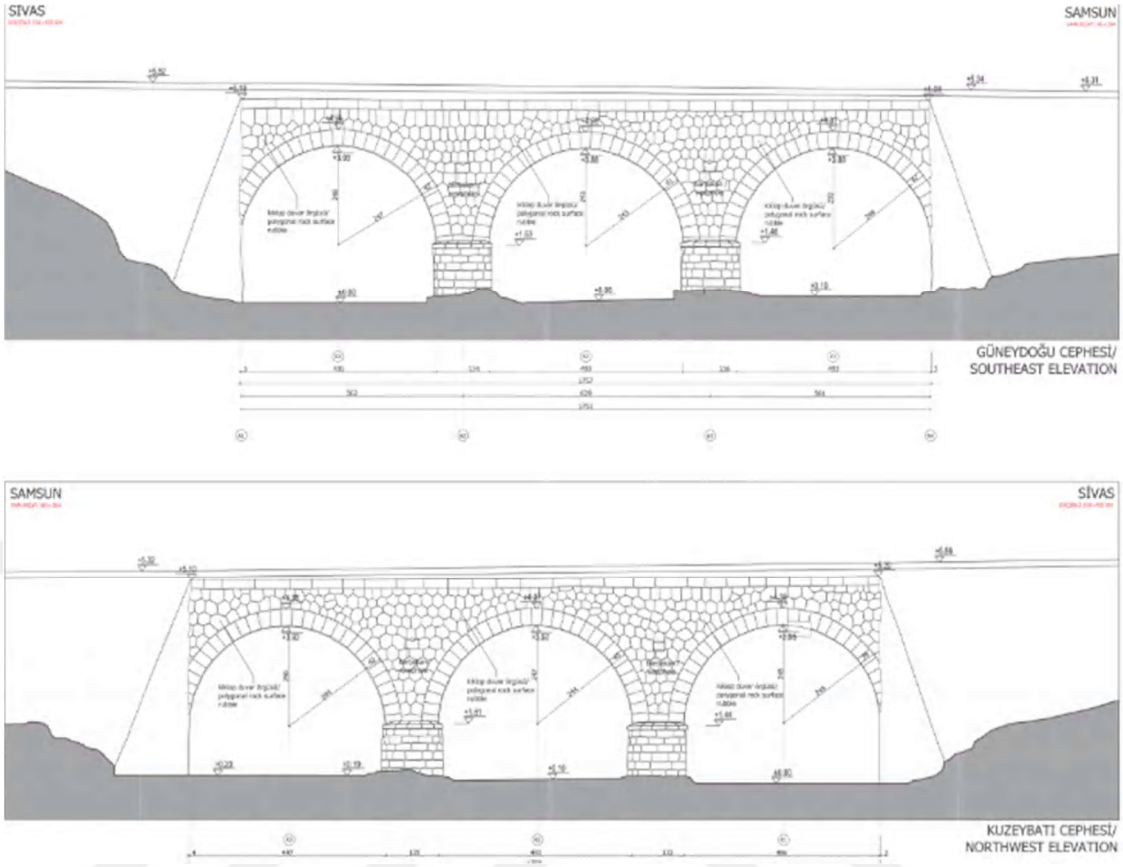
Şekil 18 Hasanağa Köyü Köprüsü- II memba cephesinden genel görünüş

Şekil 19 Hasanağa Köyü Köprüsü- II mansap cephesinden genel görünüş

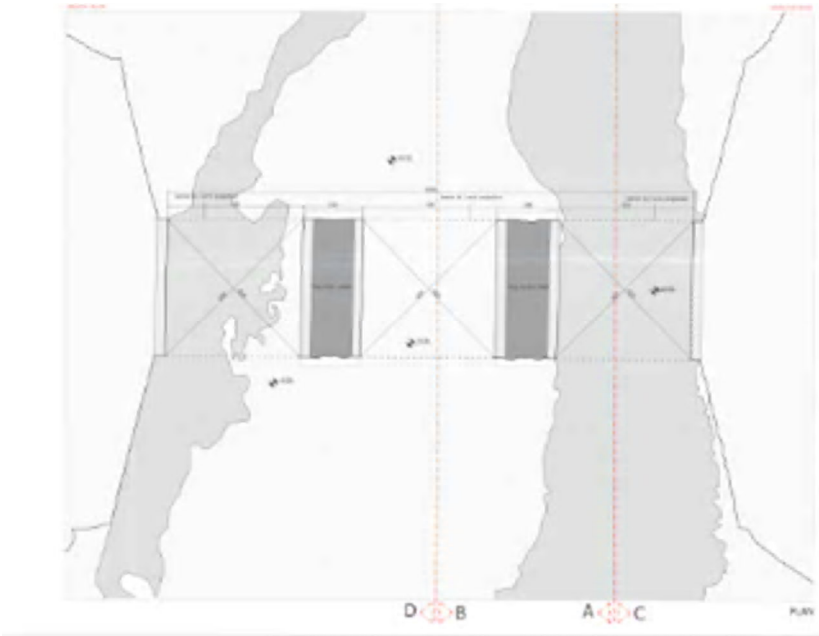
Şekil 20 Hasanağa Köyü Köprüsü- II yan kanat duvar ve kemerlerden görüntü

Şekil 22 Hasanağa Köyü Köprüsü- II restorasyon öncesi görünüş (restorasyon proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.

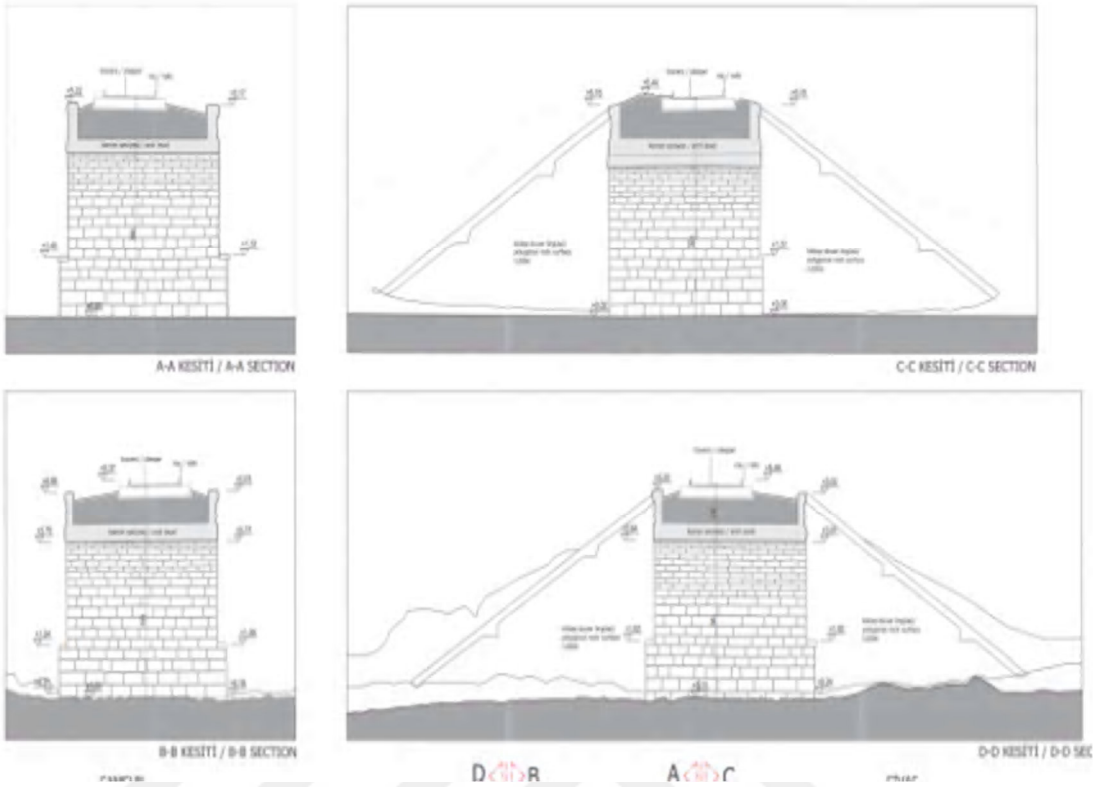
Şekil 21 Hasanağa Köyü Köprüsü- II restorasyon öncesi ve sonrası detay görüntü



Şekil 23 Hasanağa Köyü Köprüsü- II cephe çizimi



Şekil 24 Hasanağa Köyü Köprüsü- II rölöve planları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 25 Hasanağa Köyü Köprüsü- II Planı kemer kesit detayları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.4. Yıldıztepe Köyü Köprüsü

İli : Tokat

İlçesi : Zile

Mahalle/Köyü : Yıldıztepe Köyü

Kadastral Durum : 40.20006K, 35.90534D

Yapım Tarihi : 1930

Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1817

Yaptıran : TCDD

Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 226. kilometre 556. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Zile İlçesi, Yıldıztepe Köyü Mevkiinde yer almaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1817 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[117] Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır.

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[118] (Şekil 26)

İnşa Malzemesi:

Genel olarak kaba yonu bosajlı (kabartmalı) malzeme ile birlikte kemer ve kornişlerde bosajlı kesme taş kullanılmıştır.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 2 gözlüdür. 18.60 m uzunluğunda, 4.90 m genişliğinde köprünün kemer yüksekliği 3.93 m'dir. (Şekil 27-30)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Yıldıztepe Köyü köprüsü 2 gözlü ve yuvarlak kemerlidir. İnşa malzemesinde kaba yonu moloz bosajlı taş kullanılmıştır. Kemer içlerinde kemer yayında ve köprü kornişlerinde dikdörtgen şekilli kesme taş malzeme kullanılırken diğer bölümlerde bal

[117] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.341
[118] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

peteği şeklinde taşlar yontularak kullanılmıştır. Kemer yayı hafif yayvandır. Kemer karnında karşılıklı birer barbakan vardır. Köprünün memba ve mansap cephesinin her iki tarafında, bir ucu köprü kenar ayağına dayalı olan ve akarsu yatağından açılarak devam eden kanat duvarları vardır.

Tabliye döşemesinin hemen bitiminde yer alan kenar kornişleri kesme taştan yapılmış tempan duvarından dışa taşıntılıdır. Yan kanat duvarları üzerinde bulunan harpuştalar ile birlikte devam eden kesme taş kornişler cephede bütünlük algısı yaratmıştır. (Şekil 31-33)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3558 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni demir korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiş olduğu görülmektedir.[119]

TCDD
YOL DAIRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	Mesnet	Aç. Yaptırım	Debuşe yüksekliği	Dingil basıncı	Boya sathı m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	226+544.7 Akdüz 226+556.2 Kargir	Yarım	2x5.00	5.00	10.00	325	17					22/9/930

Konar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Dolduranın imzası
1	Köprü Tecrübi yapıldı. ihale	2006	H. Tunç

Not : Kroki ve tafsilât arkaya çizilecek, diğer teknik izahat krokide verilecektir.
(Kotlar Röperler, zemin cinsi ve gerilmesi, kullanılan taş ve harç cinsleri meyil münhasıl ve yerevlik derecesi gibi)

Atelye Şube Amiri — Köprü Mühendisliği

Şekil 26 Yıldıztepe Köyü Köprüsü sicil fişi

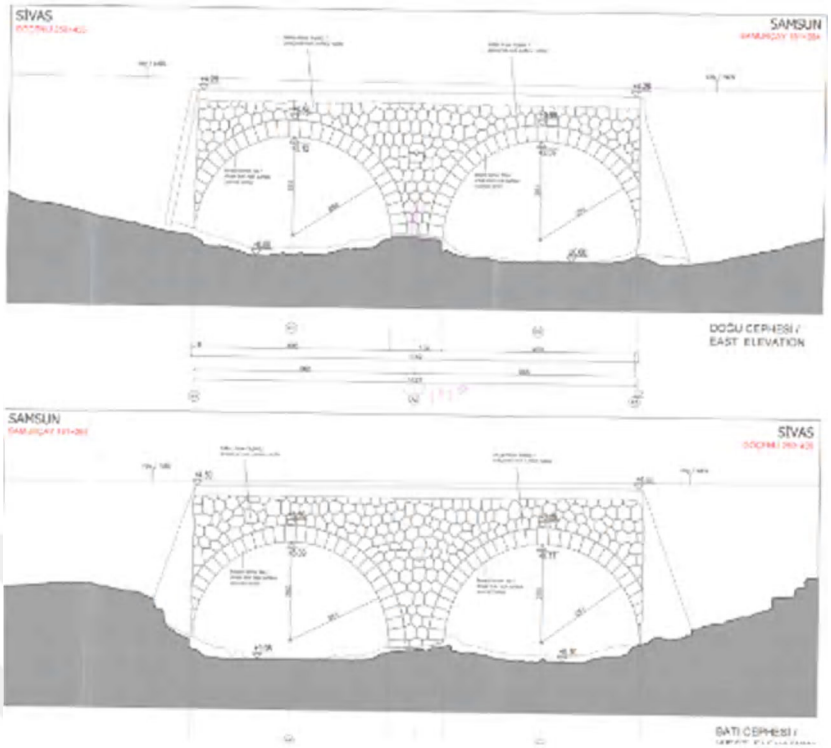
[119] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.341

Şekil 27 Yıldıztepe Köyü Köprüsü memba yönünden köprüden genel görüntü,

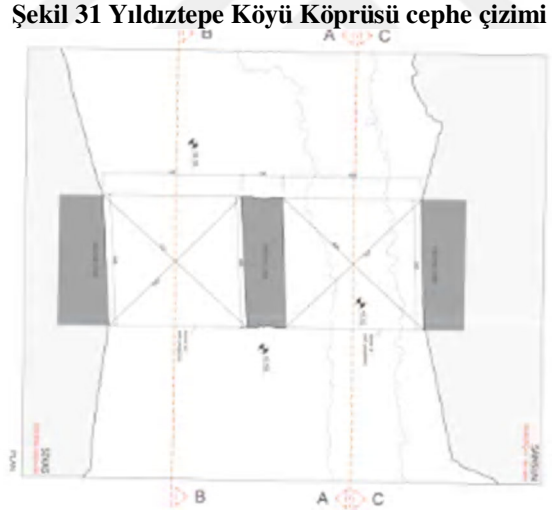
Şekil 28 Yıldıztepe Köyü Köprüsü mansap yönünden köprüden genel görünüş

Şekil 29 Yıldıztepe Köyü Köprüsü yan kanat ve kemer içinden detay görüntüler

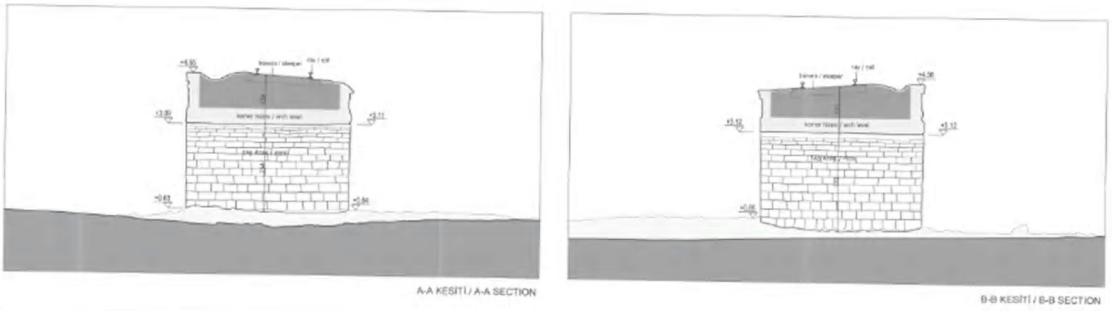
Şekil 30 Yıldıztepe Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.)



Şekil 31 Yıldıztepe Köyü Köprüsü cephe çizimi



Şekil 32 Yıldıztepe Köyü Köprüsü rölöve planları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 33 Yıldıztepe Köyü Köprüsü kemer kesiti (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ KVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.5. Karakuzu Köyü Köprüsü

İli : Tokat
İlçesi : Zile
Mahalle/Köyü : Karakuzu Köyü
Kadastral Durum : 40.16334K, 35.94540D
Yapım Tarihi : 1930
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1817
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 235. kilometre 210. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Zile İlçesi, Karakuzu Köyü Mevkiinde yer almaktadır. Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1817 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[120]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü sicil fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[121] (Şekil 34)

İnşa Malzemesi:

Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Kenar kornişlerinde ve yan kanat duvarları üzerinde yer alan harpuştalar da düz traşlanmış kesme taş kullanılmıştır.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 2 gözlü olup uzunluğu 11.16 m, tabliye genişliği 4.72 m kemer yüksekliği 3.80 m'dir. (Şekil 35-36)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Karakuzu Köyü köprüsü 2 gözlü ve yuvarlak kemerlidir. İnşa malzemesinde bosajlı kesme taş malzeme kullanılmıştır. Taş ölçüleri birbirine eşit olmayıp düzensiz şekillidirler. Kırmızı ve gri olmak üzere iki taş rengi kullanılmıştır. Köprünün memba

[120] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.342
[121] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

ve mansap cephesinin her iki tarafında, bir ucu köprü kenar ayağına dayalı olan ve akarsu yatağından açılarak devam eden kanat duvarları vardır. Barbakanlar kemer karnına yerleştirilmiştir.

Tabliye döşemesinin hemen bitiminde yer alan kenar kornişleri kesme taştan yapılmış tempan duvarından dışa taşıntılıdır. (Şekil 37-40)

Köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır. Samsun yönünde kanat duvarlarının içerisine kuzey güney yönünde uzayan taşıyıcı destekli yaklaşık 1.40 m yüksekliğinde beton tabliye, kemerlerin içlerine taşıyıcı beton iç kabuk ve selyaranlar yapılmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3564 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapıldığı ve derz aralarının yenilenmiş olduğu görülmektedir.[122] (Şekil 41-42)

TCDD
YOL DAIRESİ

KÖPRÜ SICIL FIŞI

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Sırbest	Mutad	Ayrıntı Aç. Toplamı	Debuge yüksekliği	Düşgü boyunca	Hüya metre m²	Pergin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	235+240	5 Kargir Aküdük	Kemerli (Yarım)	2x5.00	5.00	10.00	350	17				12/9/930

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Doldurana imzası
1	Köprü Tecriti yapıldı. ihale.	2006	M.Tunç

Not : Kırıklı ve taf-düz sırayla çevrilecek, diğer tamirler taahhüt krokisile verilecektir.
(Kornişler Köprüler, mesela cinsi ve genişliği, kullanılan taş ve harç cinsleri meyili mühendisi ve vezevük derecesi gibi)

Atelye Şube Amiri — Köprü Mühendisliği

Şekil 34 Karakuzu Köyü Köprüsü sicil fişi

[122] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.342

Şekil 35 Karakuzu Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş

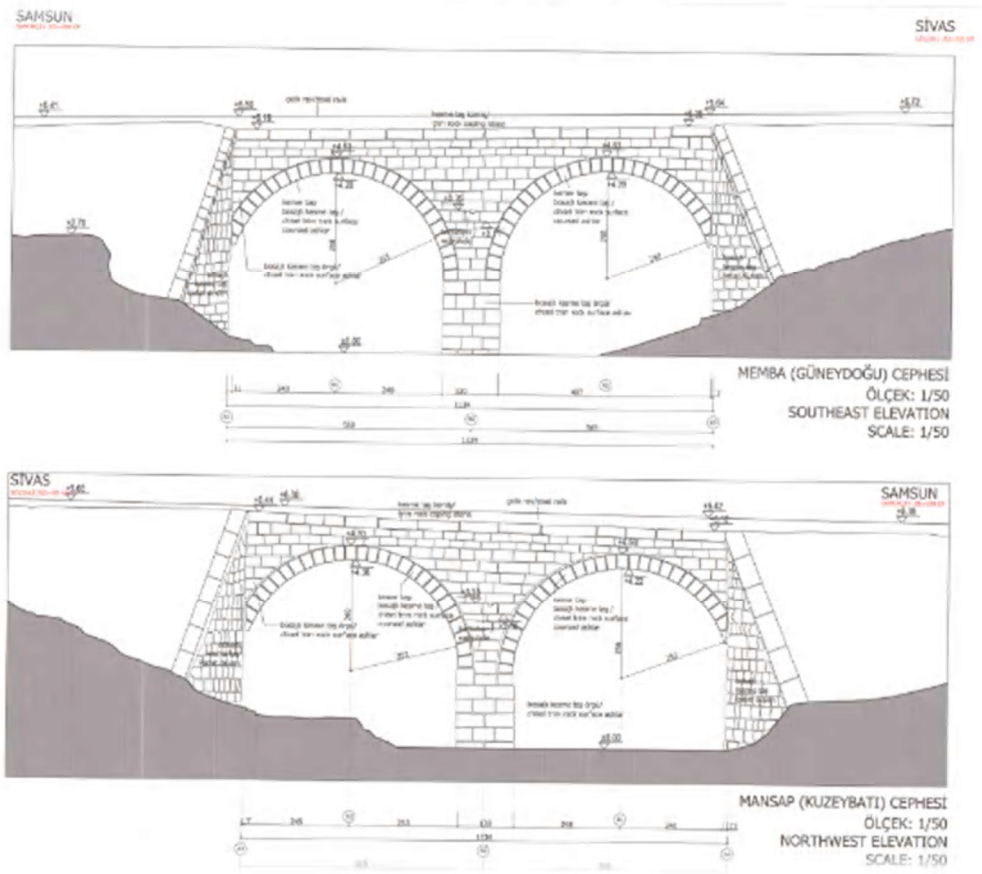
Şekil 36 Karakuzu Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş

Şekil 37 Karakuzu Köyü Köprüsü kemer içine yapılan beton iç kabuk ve yan kanat duvardan görünüş

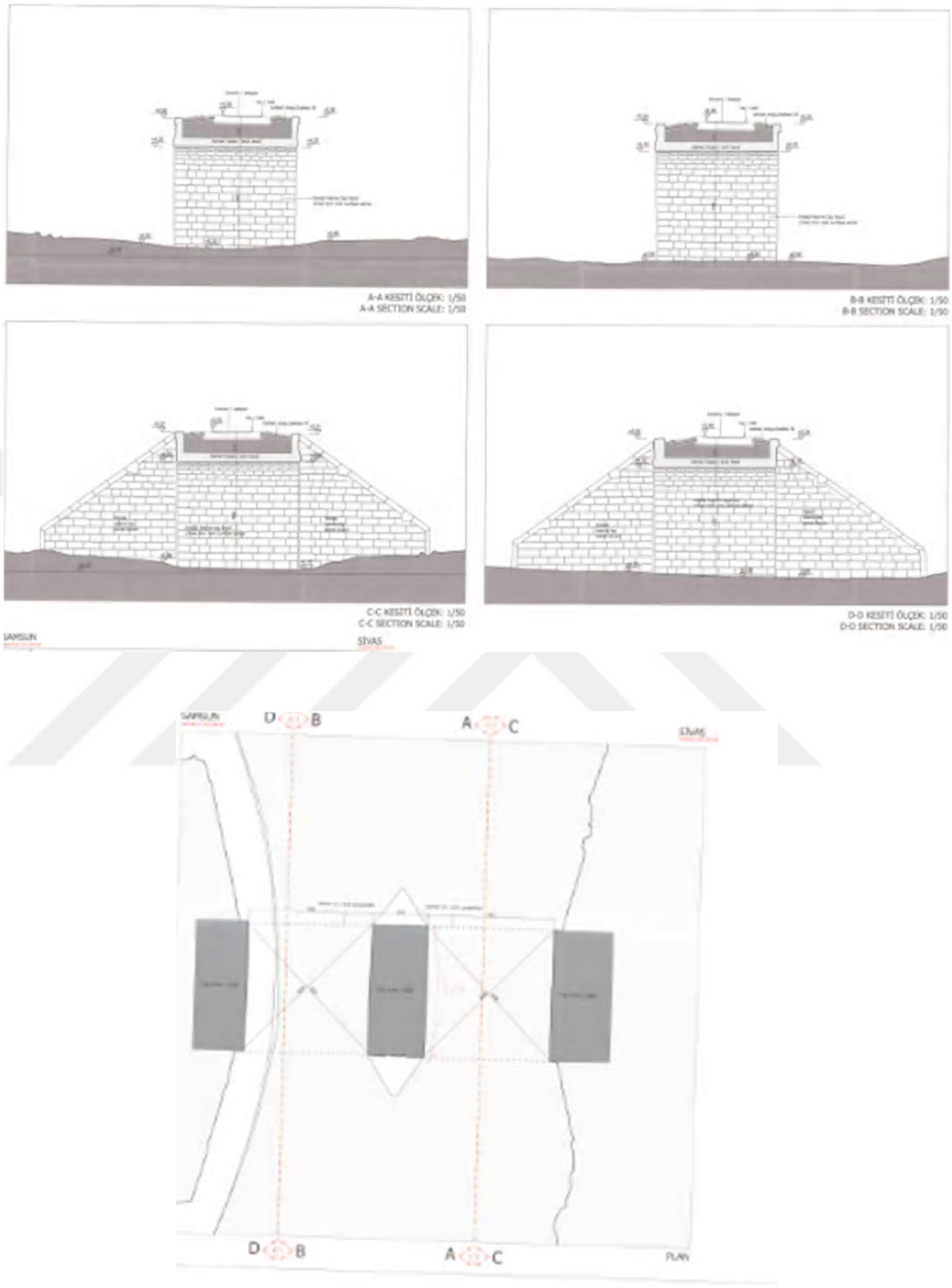
Şekil 38 Karakuzu Köyü Köprüsü estorasyon öncesi görünüş

Şekil 39 Karakuzu Köyü Köprüsü restorasyon sonrası görünüş

Şekil 40 Karakuzu Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.)



Şekil 41 Karakuzu Köyü Köprüsü cephe planı (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi



Şekil 42 Karakuzu Köyü Köprüsü kemer kesiti ve planı (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.6. Temecük Köyü Köprüsü

İli : Tokat
İlçesi : Zile
Mahalle/Köyü : Temecük Köyü
Kadastral Durum : 40.154234K, 36.027306D
Yapım Tarihi : 1930
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1817
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 245. kilometre 418. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Zile İlçesi, Temecük Köyü'nde yer alır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1817 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[123]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[124] (Şekil 43) Sınırlı bir karayolu ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır.

İnşa Malzemesi:

Bosajlı (kabartmalı) kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 3 gözlüdür. 15 m uzunluğunda, 4.70 m genişliğinde köprünün ortadaki kemer yüksekliği 2.94 m iken kenarlarda yer alan kemer yüksekliği farklılık göstermektedir. (Şekil 44-47)

Köprünün Mimari Özellikleri ve Gördüğü Müdehaleler:

Kırmızı renkte bosajlı kesme taş malzeme inşa edilmiştir. Derz araları kırmızı harç kullanılarak doldurulmuştur. Dikdörtgen şeklinde işlenmiş kesme taşlar sıralı şekilde yerleştirilmiş ve taş boyutları birbiri ile yaklaşık aynı ölçülerdedir. Barbakanlar (çörten) kemer karnında menba ve mansap yönünde simetrik yerleştirilmiştir. Köprü

[123] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.338
[124] TCDD Köprüler ve S anat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

kilit taşı prizmal üçgen şeklinde kabartmalıdır. Kemer içlerinde sonradan güçlendirme amaçlı yapılmış betonarme iç kemere son restorasyonda herhangi bir müdahale yapılmamıştır.

Üzerine demiryolu hattının döşendiği tabliyenin kenar kornişleri kesme taştan yapılmıştır. Dışa taşıntılı olup yan kanat duvarları üzerinde yer alan kesme taş harpuştalar ile birleşmiş ve her iki tarafta da cephelere hareket katmıştır. (Resim 34-36)

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3566 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır. Bu kapsamda SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırıldığında yenilenmiş olduğu görülür. Yine yapılan restorasyonda derz araları temizlenmiş yüzey temizliği yapılmış, yeni korkuluklar yapılarak sinyalizasyon kablosu döşenmiştir.[125] (Şekil 48-49).

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı arşivinden sağlanan Köprü Sicili Fişi kayıtları incelendiğinde 2008 ve 2009 yılları arasında onarım geçirmiş olduğu not düşülmüştür.

TCDD
YOL DAİRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	Mesnet	Aş. Toplam	Debuşe yüksekliği	Dingil basıncı	Boya sathı m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Sivas-Kalın	245+404 245+418	Kargir 2 AKDEN	Kemerli Yarım	3x4.00	12.00	12.00	3.80	17				11/9/930

Kemer ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Doldurucu imzası
1.	Radye (B.A)	2008	
2.	Cephelek ve Sıvayapım.	2009	

Not : Kroki ve tafsilât arkaya çizilecek, diğer teknik tashihat krokide verilecektir.
(Kotlar Köprüler, tesbit cinsi ve gerilmesi, kullanılan taş ve harç cinsleri meyil mühendisi ve vereviik derecesi gibi)

Atelye Şube Amiri — Köprü Mühendisliği

Şekil 43 Temecük Köyü Köprüsü sicil fişi

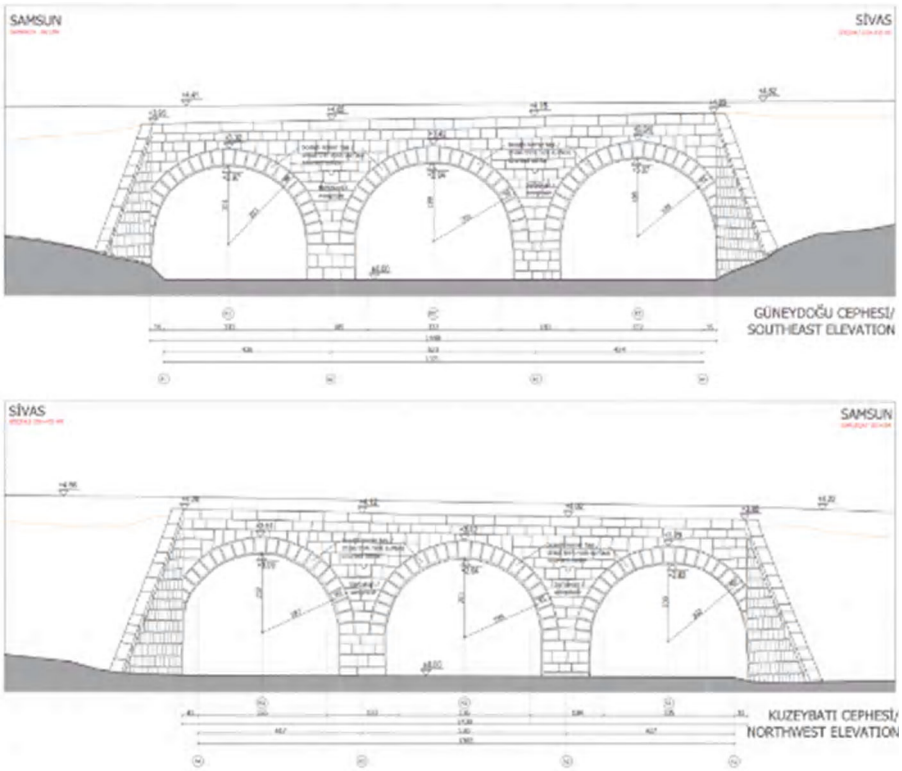
[125] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.338

Şekil 44 Temecük Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş

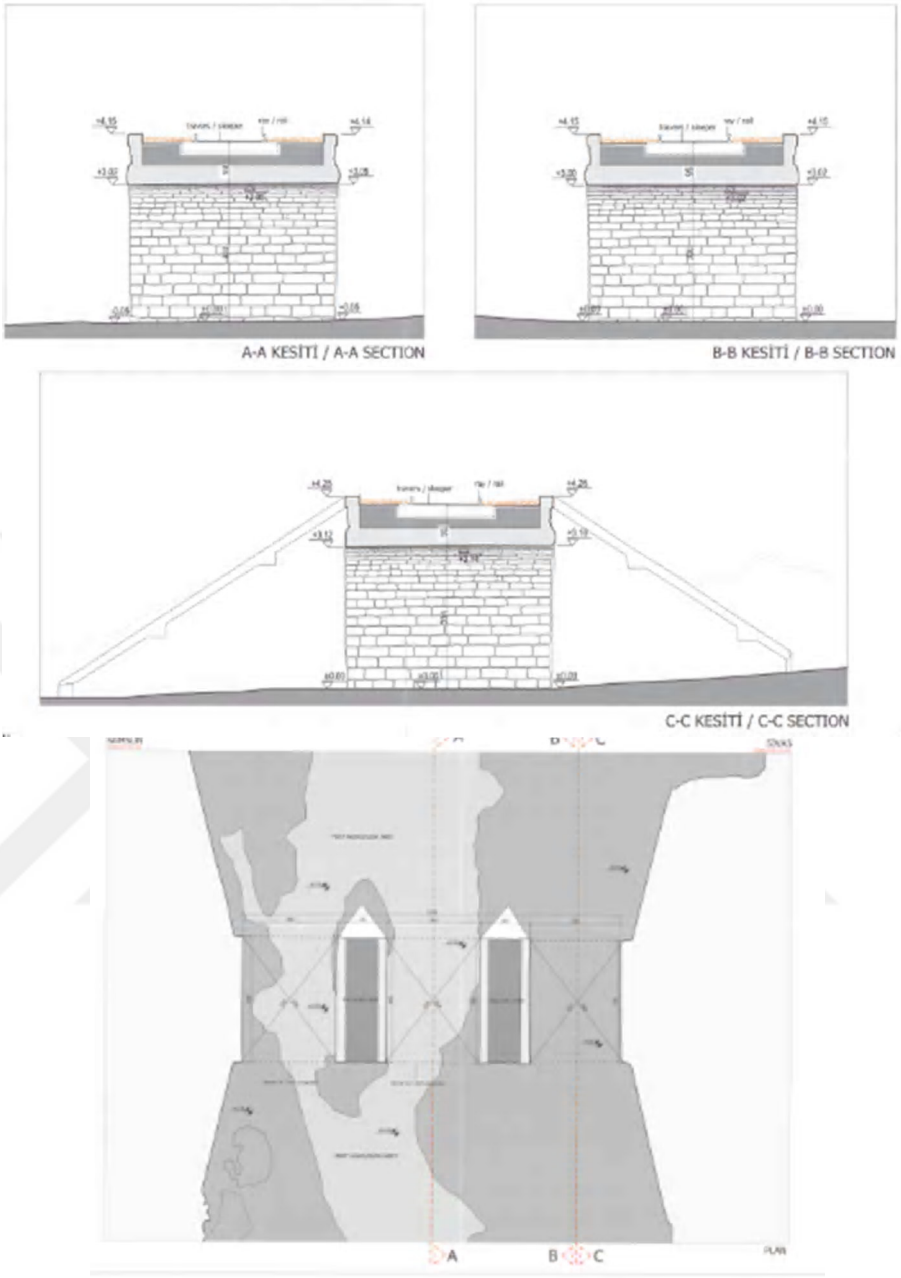
Şekil 45 Temecük Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş

Şekil 46 Temecük Köyü Köprüsü yan kanat duvarları ve kemerden görünüş

Şekil 47 Temecük Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ 'nün arşivinden alınmıştır.)



Şekil 48 Temecük Köyü Köprüsü cephe çizimi (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 49 Temecük Köyü Köprüsü kemer kesiti ve köprü planı (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.7. Yaylakent Köyü Köprüsü

İli : Tokat
İlçesi : Zile
Mahalle/Köyü : Yaylakent Köyü
Kadastral Durum : 40.151864K, 36.077278D
Yapım Tarihi : 1930
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1817
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 250. kilometre 961. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Zile İlçesi, Yaylakent Köyü'nde yer alır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sınırlı bir karayolu ulaşımı vardır Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1817 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[126]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[127] (Şekil 50)

İnşa Malzemesi:

Bosajlı (kabartmalı) kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 3 gözlüdür. 17.55 m uzunluğunda, 4.70 m genişliğinde köprünün ortadaki kemer yüksekliği 2.74 m iken kenarlarda yer alan kemer yüksekliği farklılık göstermektedir. (Şekil 51-55)

Köprünün Mimari Özellikleri ve Gördüğü Müdehaleler:

Köprüde iki farklı renkte taş kullanılmış olup bunlar açık krem ve gri renklidir. Taş yüzeylerinde zaman bağlı erimeler oluşmuştur. Yan kanatlar, memba ve mansap yönünde de kullanılmıştır. Köprünün tempan duvarlarında, yan kanat duvarlarında ve

[126] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.343
[127] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

kemer yayında bosajlı kesme taş kullanılmıştır. Kemerlerin içlerinde, kornişlerde ve kanat duvarlarının üzerinde yer alan harpuştalarda yüzeyleri traşlanmış kesme taş kullanılmıştır. Memba ve mansap yönünde kemer karnında barbakanlara yer verilmiştir. Ortada yer alan kemer kilit taşında yüzeyden dışa taşıntılı prizmal şekilli kabartma yer alır. Kesme taş yan kanat duvarları üzerindeki harpuşta ve köprü kornişi cephelerde aynı düzlemde devam ederek cephelerde bütünlük oluşturur. (Şekil 56-58)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3559 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır. Bu kapsamda SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırıldığında yenilenmiş olduğu görülür. Yine yapılan restorasyonda derz araları temizlenmiş yüzey temizliği yapılmış, korkuluklar yenilenmiş, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir.[128]

.

TCDD
YOL DAIRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

(M 1469)

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	Mesnet	Ağ Toplam	Debuşe yüksekliği	Dingil basıncı	Boya satha m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	250+944 250+961.5	Kargir Aküdük	Kemerli Verev	3x5.00	5.00	15.00	5.00 3.80	17				II/9/930

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Doldurunun imzası
1	Köprü Tecriti yapıldı. ihale.	2006	H.Tunç

Not : Kroki ve taf-ilât arkaya çizilecek, diğer teknik izahat krokide verilecektir.
(Kolar Röperler, zemin cinsi ve gerilmesi, kullanılan taş ve harç cinsleri meyil mümkünü ve verevlik dereceleri gibi)

Atalye Şube Amiri — Köprü Mühendisliği

Şekil 50 Yaylakent Köyü Köprüsü Sicil Fişi

[128] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.07.343

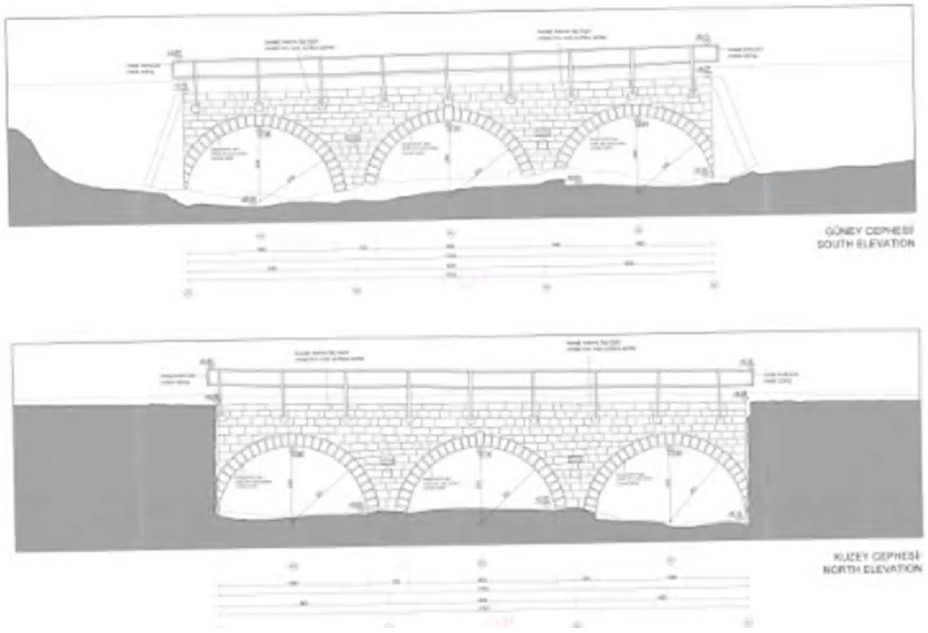
Şekil 51 Yaylakent Köyü Köprüsü memba yönünden genel görünüş

Şekil 52 Yaylakent Köyü Köprüsü mansap yönünden genel görünüş

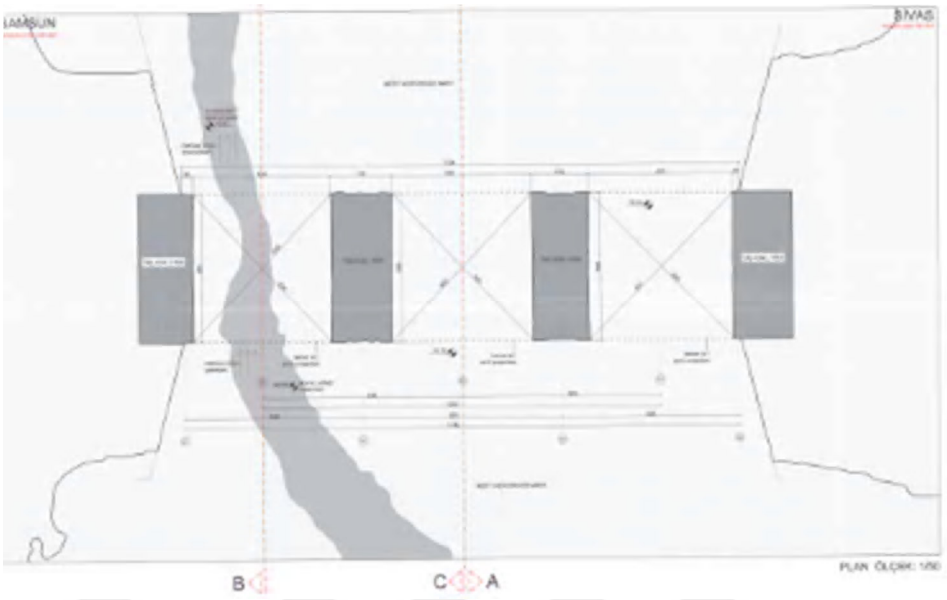
Şekil 53 Yaylakent Köyü Köprüsü üzerinde demiryolundan genel görünüş

Şekil 54 Yaylakent Köyü Köprüsü orta kemerde kilit taşında yer alan taş prizmal kabartma

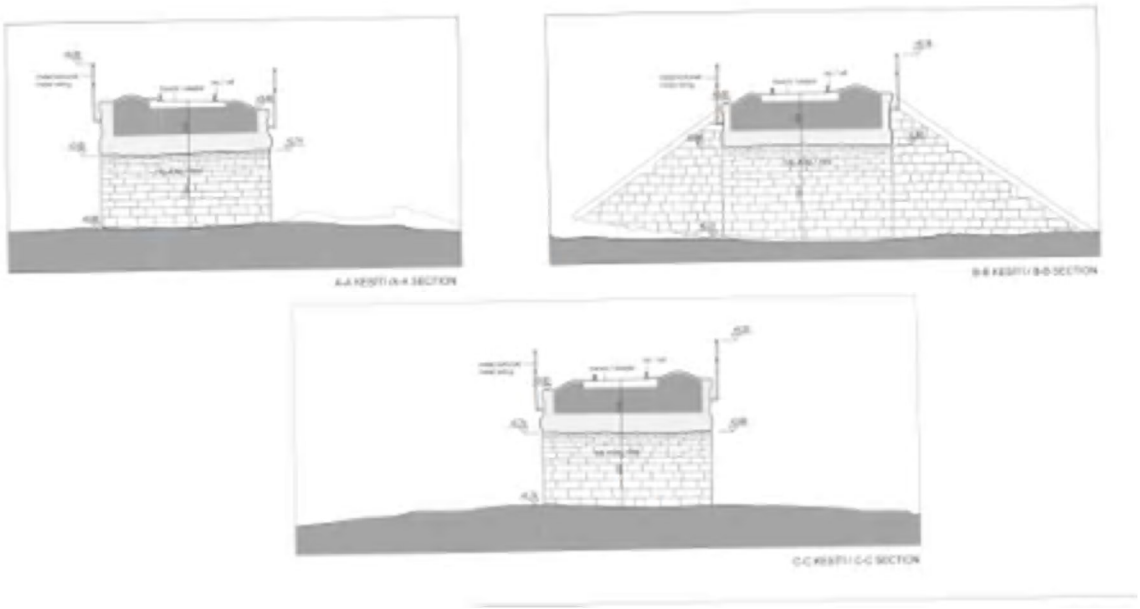
Şekil 55 Yaylakent Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görünüş (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.)



Şekil 56 Yaylakent Köyü Köprüsü cephe çizimleri (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ KVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 57 Yaylakent Köyü Köprüsü köprü planı



Şekil 58 Yaylakent Köyü Köprüsü planı ve kemer kesiti (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.8. Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü

İli : Tokat
İlçesi : Artova
Mahalle/Köyü : Yenice Köyü
Kadastral Durum : 40.159160K, 36.255201D
Yapım Tarihi : 1930
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1822
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 266. kilometre 988. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Artova İlçesi, Yenice Köyü Mevkiinde yer almaktadır. Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1822 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[129]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[130] (Şekil 59)

İnşa Malzemesi:

Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 3 gözlüdür. Uzunluğu 9.90, genişliği 4.80, kemer yüksekliği 1,50kemer derinliği 4.80 m'dir. . (Şekil 60-64)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Yenice Köyü köprüsü 3 gözlü ve yuvarlak kemerlidir. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Kemer içlerinde yan kanat duvarları üzerindeki harpuştalarda ve kemer içlerinde yüzeyleri düz taşlanmış kesme taş, tempan

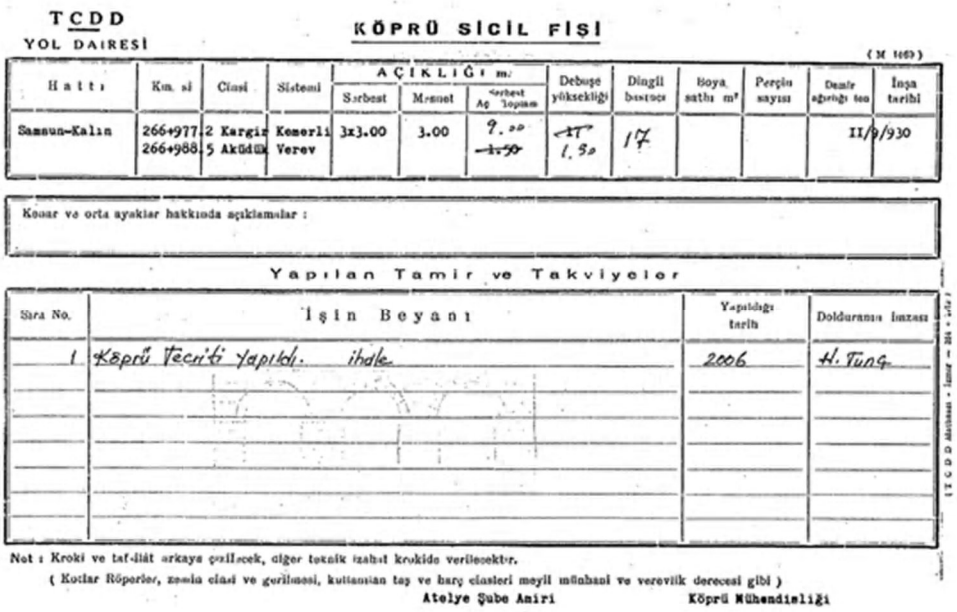
[129] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.02.26
[130] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

duvarlarında, yan kanatlarda ve kemer yayında bosajlı kesme taş kullanılmıştır. Köprü kornişi ve kemer yayı tempan duvarından dışa taşıntılıdır. Kemer karnında her iki cephede ikişer barbakana yer verilmiştir. (Şekil 65-67)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3553 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni demir korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiş olduğu görülmektedir.[131]



TCDD
YOL DAIRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

(M 169)

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	Mesnet	Serbest Aç. Toplam	Debuşe yüksekliği	Dingil basıncı	Boya sathı m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	266+977.2 266+988.5	Kargir Akdüz	Kemerli Verev	3x3.00	3.00	9.00 ~~1.50~~	~~17~~ 1.50	17				II/9/930

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Dolduranın İmzası
1	Köprü Tecrit yapıldı. ihale.	2006	H. Tunç

Not : Kroki ve taf-ilât arkaya çizilecek, diğer teknik izahat krokide verilecektir.
(Kotlar Röperler, zemin cinsi ve gerilmesi, kullanılan taş ve harç cinsleri meyil münhani ve verevlik derecesi gibi)

Atelye Şube Amiri Köprü Mühendisliği

Şekil 59 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü Sicil Fişi

[131] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.02.26

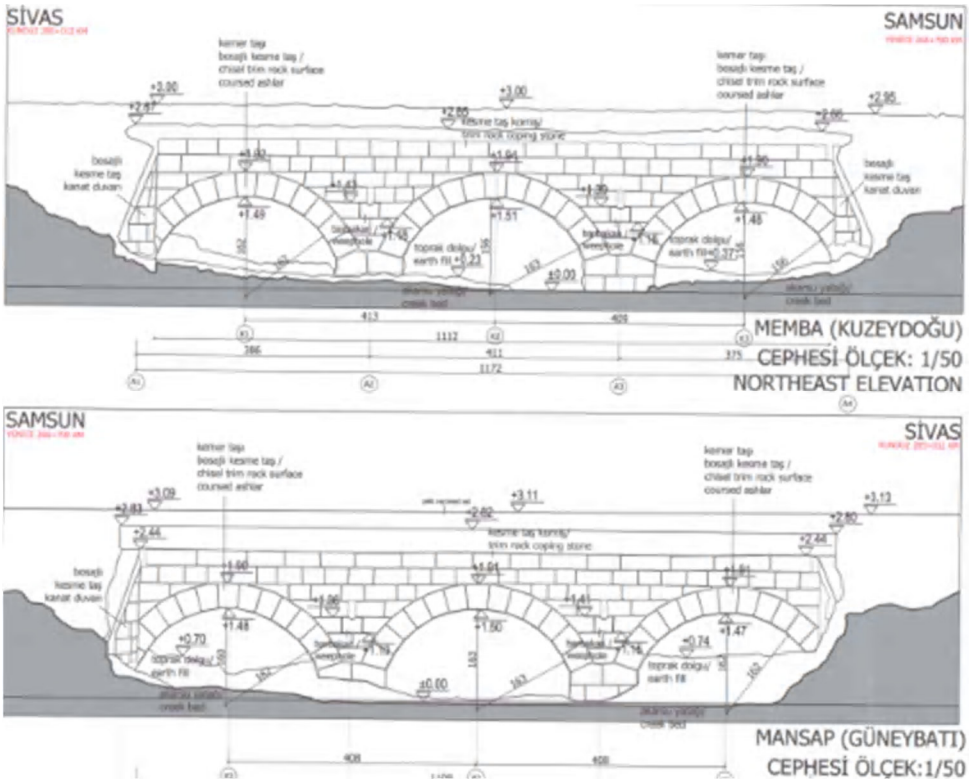
Şekil 60 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş

Şekil 61 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü mansap cephesinden görünüş

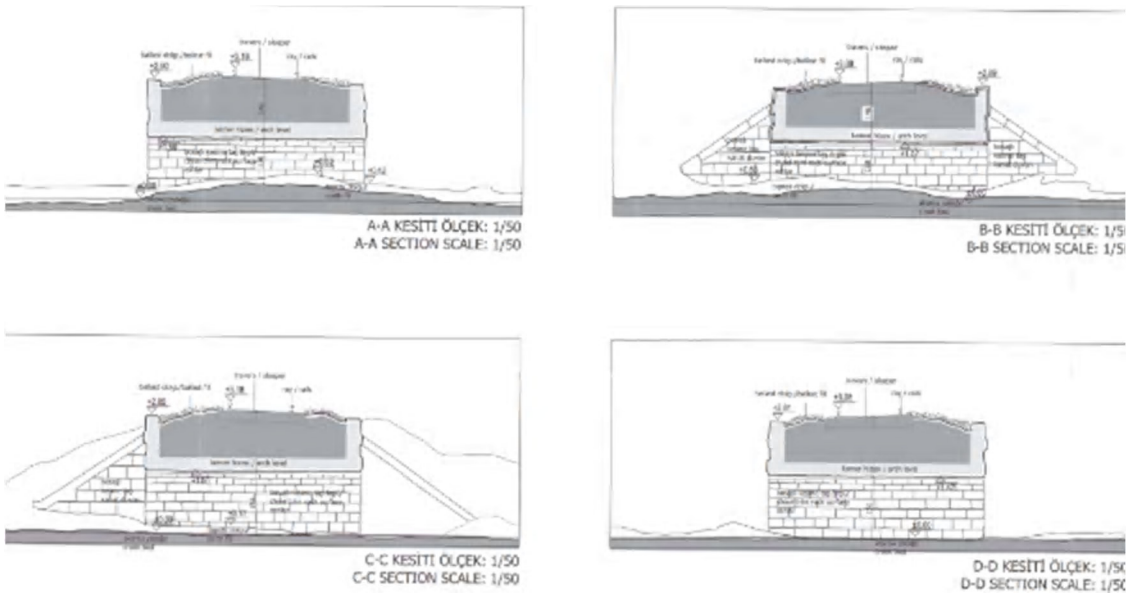
Şekil 62 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü toprakla dolmuş yan kemer gözünden görünüş

Şekil 63 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü köprünün tabliyesi ve demiryolundan görünüş

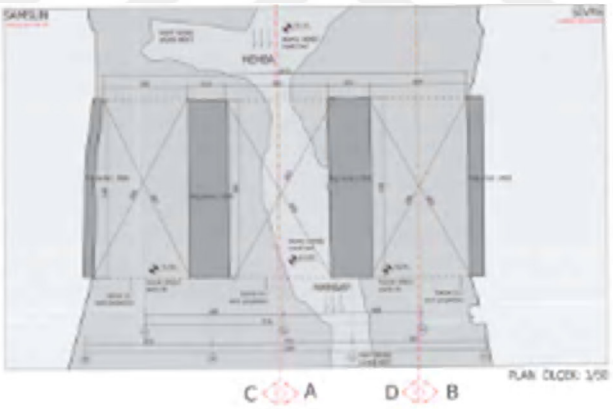
Şekil 64 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprünün genel görünüşü (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ'nün arşivinden alınmıştır.)



Şekil 65 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü cephe çizimleri (proje müellifi Mimar Ali ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 66 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü kesitleri



Şekil 67 Artova İlçesi Yenice Köyü Köprüsü kemer kesiti ve rölöve planları (proje müellifi Mimar Ali Emrah ÜNLÜ SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)

2.1.9. Artova İstasyonu Köprüsü

İli : Tokat
İlçesi : Artova
Mahalle/Köyü : İstasyon Mahallesi
Kadastral Durum : 40.124832K, 36.304824D
Yapım Tarihi : 1930
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1822
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 275. kilometre 265. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Artova İlçesi, İstasyon Mahallesi'nde yer almaktadır. Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1822 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[132]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1930 olduğu belirtilmiştir.[133] (Şekil 68)

İnşa Malzemesi:

Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 3 gözlüdür. Uzunluğu 22.19 m genişliği 4.73, kemer yüksekliği 3 m'dir. . (Şekil 69-73)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Artova İstasyon Köprüsü 3 gözlü ve yuvarlak kemerlidir. Kemer yayı hafif yayvan tutulmuştur. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Kemer içlerinde yan

[132] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.02.25
[133] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

kanat duvarları üzerindeki harpuştalarda ve kemer içlerinde yüzeyleri düz traşlanmış kesme taş, tempan duvarlarında, yan kanatlarda ve kemer yayında bosajlı kesme taş kullanılmıştır. Açık krem ve gri olmak üzere iki farklı renkte yöresel taş kullanılmıştır. Kemer karnında her iki cephede ikişer barbakana yer verilmiştir. Köprü kornişi ve kemer yayı tempan duvarından dışa taşıntılıdır.

Üç yönde köprünün sonlandığı noktada yanlara doğru açılan kanat duvarları kuzey tarafta pramidal şekilde yapılmıştır. Kuzeyde sonradan yapılan karayolunun menfezinden dolayı bu kısımdaki kanat duvarının kaldırılmış olduğu ihtimali kuvvetlidir. (Şekil 74)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3552 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni demir korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiştir.[134]

[134] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.02.25

TCDD
YOL DAİRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

(M 1469)

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	AÇIKLIĞI m. Mesnet	AÇIKLIĞI m. Serbest Açıklığın	Debuşe yüksekliği	Dingil basıncı	Boya sathı m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	275+265 275+282.5	Kargir Akü dük	Kemerli Verev	3x5.00	5.00	15.00	2.50	17				II/9/930

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Dolduranın imzası
1	Köprü Tecriti yapıldı. İhale	2006	H. Tunç
2	Radye yapıldı. B.A.	2009	H. Tunç

Not : Kroki ve taf-lüt arkaya çizilecek, diğer teknik ızahat krokide verilecektir.
(Kotlar Röperler, zemin cinsi ve gerilmesi, kullanılan taş ve harç cinsleri meyil münhasıl ve vurevlik derecesi gibi)

Atelye Şube Amiri

Köprü Mühendisliği

Şekil 68 Artova İstasyonu Köprüsü sicil fişi

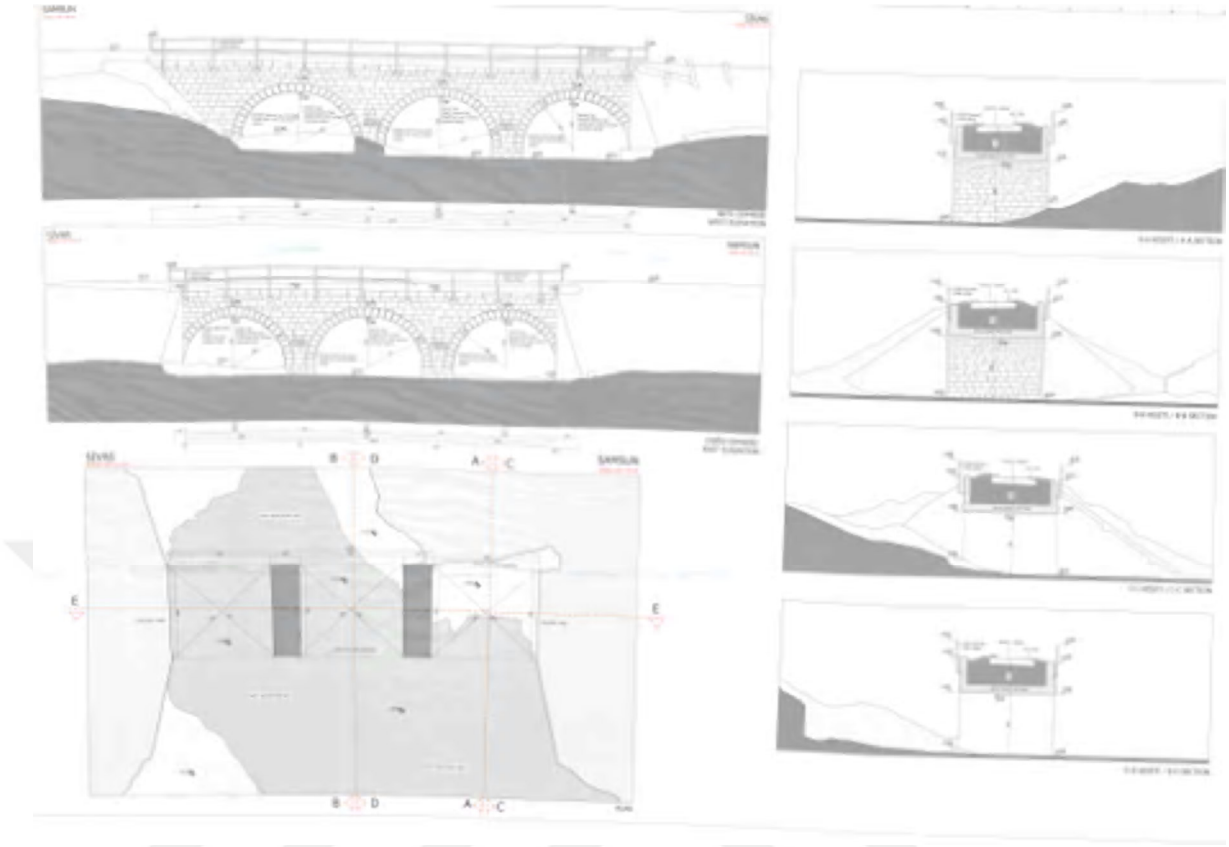
Şekil 69 Artova İstasyonu Köprüsü üst ray döşemesinden görüntü. Solda kara yolu için yapılan menfez gözükmektedir

Şekil 70 Artova İstasyonu Köprüsü mansap yönünden görünüş

Şekil 71 Artova İstasyonu Köprüsü memba yönünden görünüş

Şekil 72 Artova İstasyonu Köprüsü kemer detayı, barbakan ve yan kanatlardan görünüş

Şekil 73 Artova İstasyonu Köprüsü restorasyon öncesi genel görünüş Mimar Ali Emrah Ünlü'nün Arşivi



Şekil 74 Artova İstasyonu Köprüsü rölöve çizimleri SKVKBK Müdürlüğü arşivi, Mimar A. Emrah Ünlü'nün çizimi

2.1.10. Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü

İli : Tokat
İlçesi : Yeşilyurt
Mahalle/Köyü : Ekinli Köyü
Kadastral Durum : 40.030526K, 36.290413D
Yapım Tarihi : 1932
Tescil Tarihi : SKVKBK 20.11.2014/1823
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 286. kilometre 419. metrede konumlanmış olan köprü, Tokat İli, Yeşilyurt İlçesi, Ekinli Köyü Mevkiinde yer almaktadır. Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile sınırlı ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.11.2014 tarihli ve 1823 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[135]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1932 olduğu belirtilmiştir.[136] (Şekil 75)

İnşa Malzemesi:

Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yarım yuvarlak kemerli 6 gözlü köprünün uzunluğu 47. 79 m. genişliği 4.96 m, kemer yüksekliği 3 m 'dir.(Şekil 76-80)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Ekinli Köyü köprüsü 6 gözlü ve yarım yuvarlak kemerlidir. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Açık gri renkli yöresel taş kullanılmıştır. Köprü ayakları oldukça yüksektir. Ayaklar üzerine yerleştirilen kemerler hafif kavis yaparak yüksek

[135] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.11.05
[136] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

ayaklar üzerine oturmuştur. Köprü ayaklarının her iki yönünde yarım daire şeklinde kemer yayı başlangıcına kadar selyaranlar yerleştirilmiştir. Selyaranların üzerinde yelpaze şeklinde harpuştalar bulunur. Kemer yayı aralarına barbakanlar(çörten) yerleştirilmiştir. Köprü kornişi ve kemer karnında yüzeyleri düz şekilde traşlanmış kesme taş kullanılmıştır. (Şekil 81)

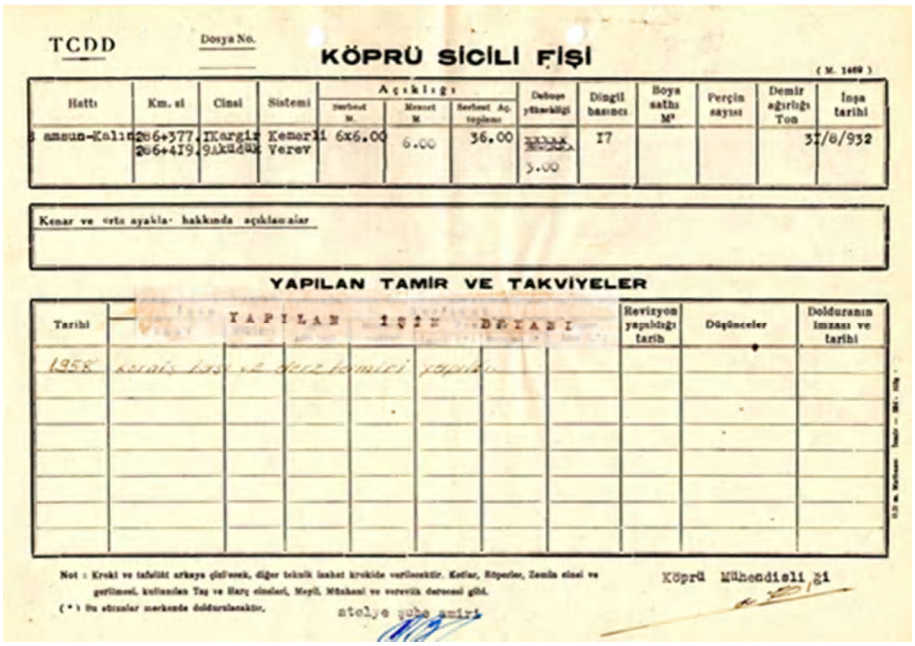
Ekinli Köyü köprüsünde şimdiye kadar incelenen 9 köprüde olduğu gibi yan kanat duvarlarına yer verilmemiştir. Bunun sebebinin köprünün uzunluğunun ve ayak yüksekliğinin oldukça fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Ancak günümüzde nehrin suları oldukça azalmış ve kenarlarda yer alan köprü gözleri kapanmıştır.

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayakların büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3557 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni demir korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiş olduğu görülmektedir.[137]

[137] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 60.11.05



TCDD

Dosya No.

KÖPRÜ SİCİLİ FİŞİ

(M. 1469)

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	Açıklığı: Serbest M.	Mesnet M.	Serbest Aç. toplamı	Dubaya yükseklığı	Dingil basıncı	Boya satlı M²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı Ton	İnşa tarihi
amsun-Kalın	266+377, 266+419,9	Karg Kuzdak	Kemerli Verev	6x6.00	6.00	36.00	5.00	17				31/8/952

Kenar ve orta ayakla· hakkında açıklamalar

YAPILAN TAMİR VE TAKVİYELER

Tarihi	YAPILAN İŞİN BEYANI	Revizyon yapılığı tarih	Düşünceler	Doldurann imzası ve tarihi
1958	kenar taş ve derz tamiri yapıldı.			

Not : Kroki ve tafsilât arkaya çizilecek, diğer teknik izahat krokide verilecektir. Kafirler, Köprüler, Zemin cinsi ve geçilmesi, kullanılan Taş ve Harç cinsleri, Meyil, Mühendis ve memurlar tarafından gibi.

(*) Bu sütunlar merkezde doldurulacaktır.

Köprü Mühendisi Al

Atelye şube amiri

Şekil 75 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü sicil fişi

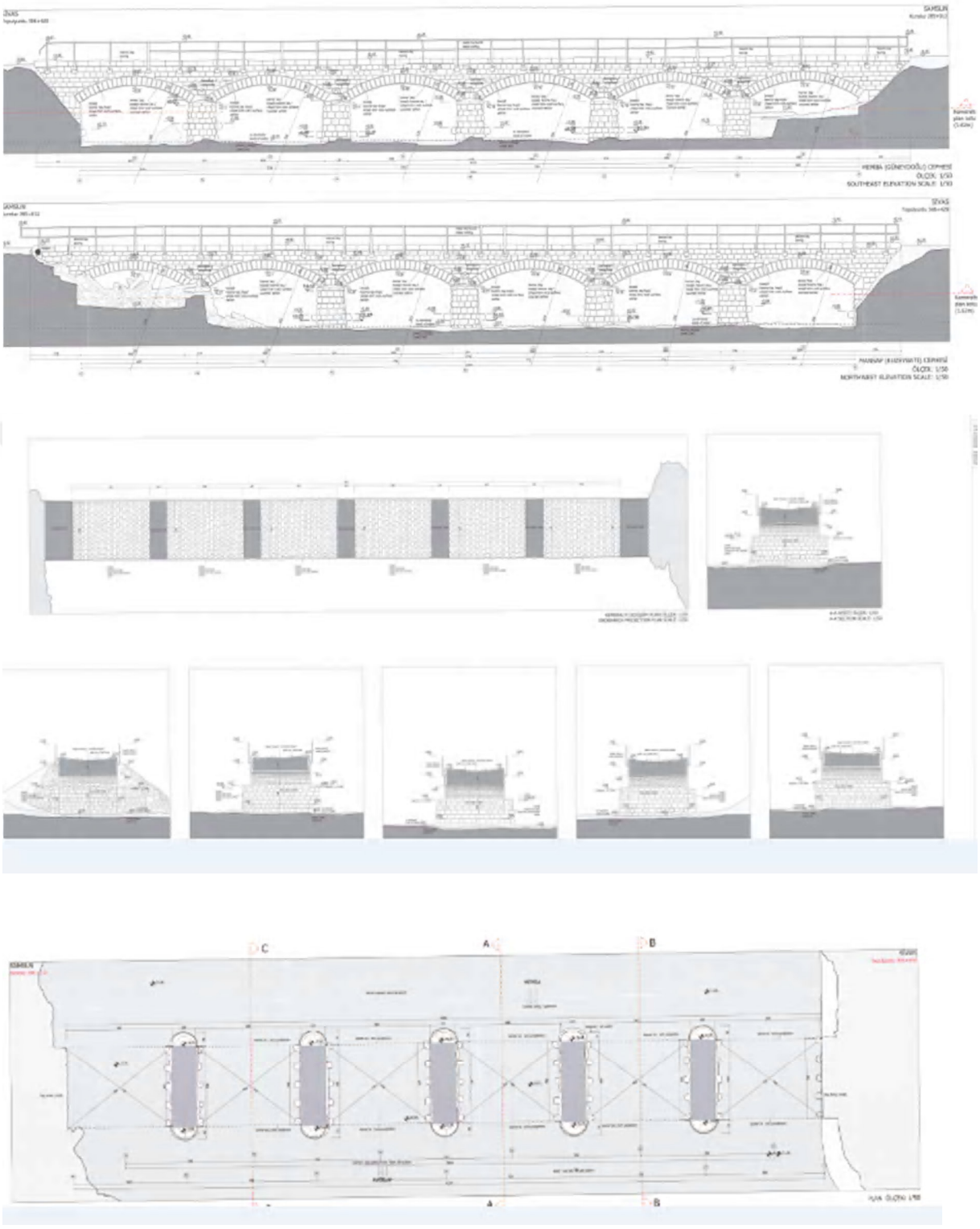
Şekil 76 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş

Şekil 77 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş

Şekil 78 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü detayı ve selyaranlar

Şekil 79 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü selyaran üzerinde bulunan harpuşta detayı

Şekil 80 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü restorasyon öncesi köprüden genel görüntü



Şekil 81 Yeşilyurt İlçesi Ekinli Köyü Köprüsü planları Mimar Ali Emrah Ünlü'nün çizimleri

2.1.11. Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü

İli : Sivas
İlçesi : Yıldızeli
Mahalle/Köyü : Salihiye Mahallesi
Kadastral Durum : 39.8580580K, 36.5437210D
Yapım Tarihi : -
Tescil Tarihi : SKVKBK 19.11.2014/1789
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 343 kilometre 606 metrede konumlanmış olan köprü, Sivas İli, Yıldızeli İlçesi, Salihiye Mahallesi'nde yer almaktadır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.11.2014 tarihli ve 1789 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[138]

İnşa Malzemesi:

Düzgün kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Yuvarlak kemerli ve 3 gözlüdür. Uzunluğu 22.19 m genişliği 4.73, kemer yüksekliği 3 m'dir. (Şekil 82-86)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Salihiye Köyü Köprüsü 3 gözlü ve yuvarlak kemerlidir. Gri renkli bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Yan kanat duvarları üzerindeki harpuştalar da ve kemer kornişlerinde, tempan duvarlarında, yan kanatlarda ve kemer yayında düz tıraşlanmış kesme taş kullanılmıştır. Kemer karnında her iki cephede ikişer barbakana yer verilmiştir. Köprü kornişi ve kemer yayı tempan duvarından dışa taşıntılıdır. Kemer kilit taşı dışa taşıntılı ve prizmal üçgen şeklindedir.(Şekil 87)

[138] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 58.10.111

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayaklar ve kemerlerin büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3552 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni demir korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiştir.[139]

Şekil 82 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü demiryolu ve köprünün üstten görünüşü

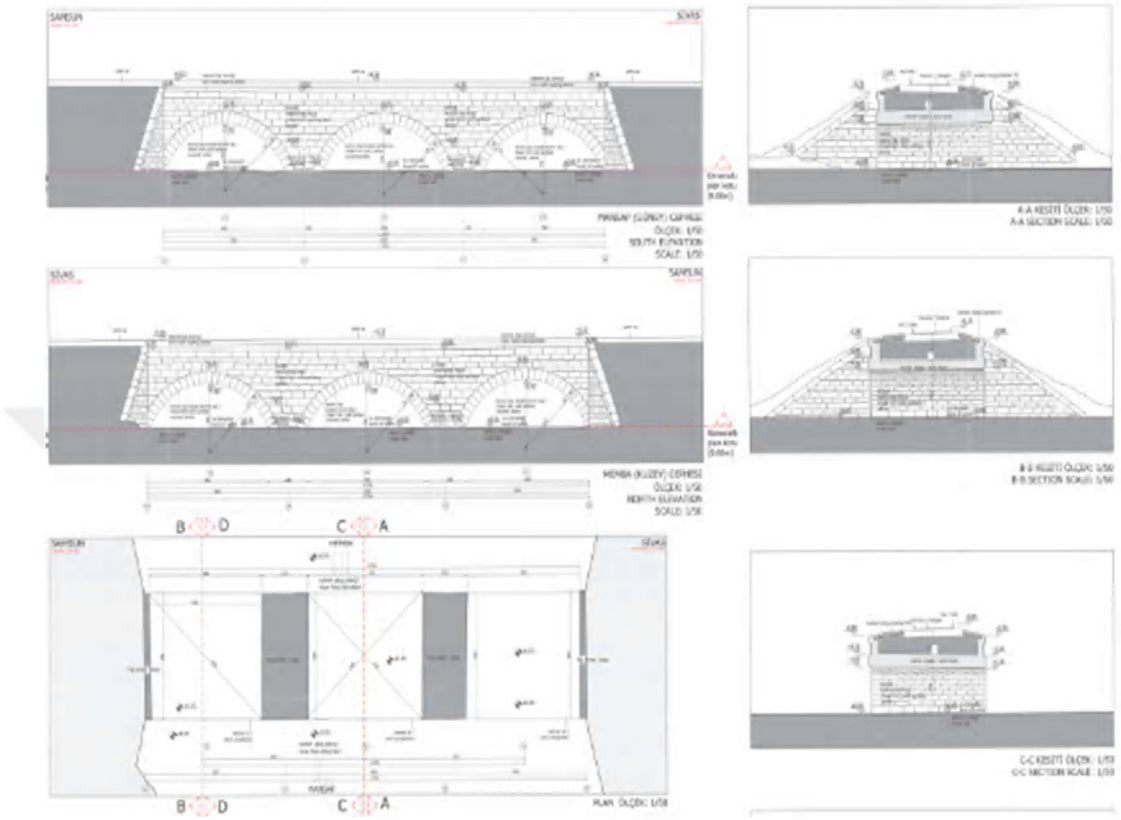
[139] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 58.10.112

Şekil 83 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü demiryolu hattının üstten görünüşü

Şekil 84 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü memba cephesinden görünüş

Şekil 85 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü mansap cephesinden görünüş

Şekil 86 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü restorasyon öncesi görünüş



Şekil 87 Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü planları (Mimar A. Emrah Ünlü'nün çizimleri)

2.1.12. Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü

İli : Sivas
İlçesi : Yıldızeli
Mahalle/Köyü : Seren Köyü
Kadastral Durum : 39.843404K, 36.690026D
Yapım Tarihi : 1932
Tescil Tarihi : SKVKBK 19.11.2014/1789
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 357. kilometre 028. metrede konumlanmış olan köprü, Sivas İli, Yıldızeli İlçesi, Seren Köyü'nde yer almaktadır. Düz bir arazi üzerinde bulunur ve kara yolu ile sınırlı bir ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.11.2014 tarihli ve 1789 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[140]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1932 olduğu belirtilmiştir.[141] (Şekil 88)

İnşa Malzemesi:

Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Üç gözlü yuvarlak kemerlidir. Uzunluğu 14.98 m genişliği 5.19, m'dir. (Şekil 89-93)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Seren Köyü Köprüsü 3 gözlü ve yuvarlak kemerlidir. Gri renkli bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Yan kanat duvarları üzerindeki harpuştalarda ve kemer

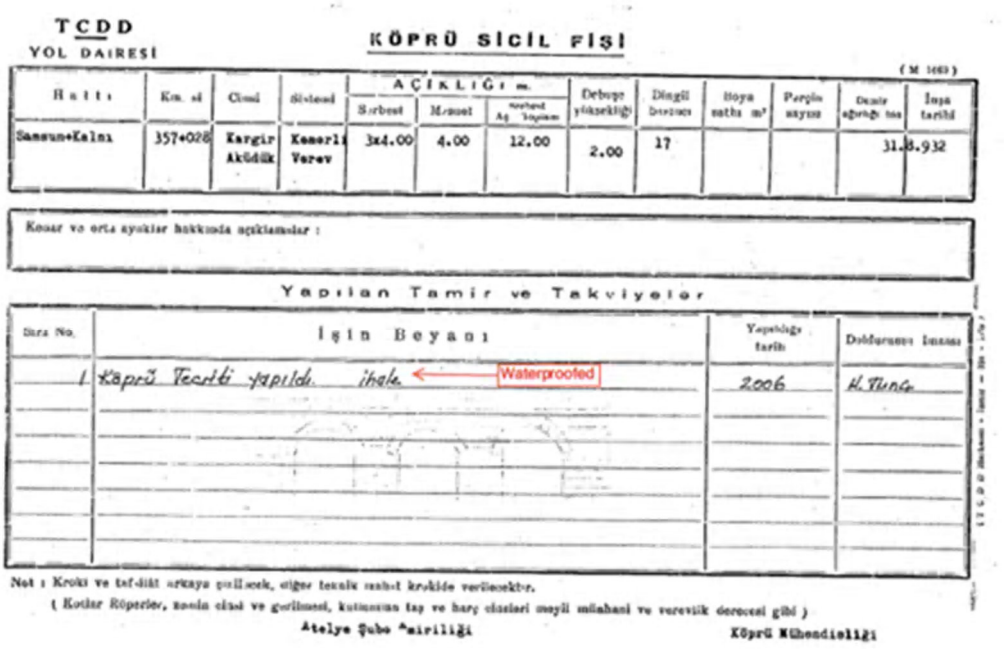
[140] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 58.10.112
[141] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

kornişlerinde düz traşlanmış kesme taş, tempan duvarlarında, yan kanatlarda ve kemer yayında bosajlı kesme taş kullanılmıştır. Kemer karnında her iki cephede ikişer barbakana yer verilmiştir. Köprü kornişi ve kemer yayı tempan duvarından dışa taşıntılıdır.(Şekil 94)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumda olduğundan taş ayaklar ve kemerlerin büyük kısmı toprak altında kalmıştır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3552 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni demir korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiştir.[142]



TCDD
YOL DAIRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	Mesnet	Serbest Aş. Yüksekliği	Debuşe yüksekliği	Dingil Derecesi	Boya satha m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	357+028	Kargir Aküdük	Kemerli Vezev	3x4.00	4.00	12.00	2.00	17				31.8.932

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Dolduranın İmzası
1	Köprü Tecrübi yapıldı. İhale ← Waterproofed	2006	H. Tunç

Not : Kroki ve tef-dilât arkaya çizilecek, eğer teknik resmi krokide verilmezse.
(Kotlar Köprüler, nesin cinsi ve gurlusu, kutmasun taş ve harç cinsleri suyu miktarı ve rutubet derecesi gibi)

Atelye Şube Müdürlüğü — Köprü Mühendisliği

Şekil 88 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü Sicil Fişi

[142] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 58.10.112

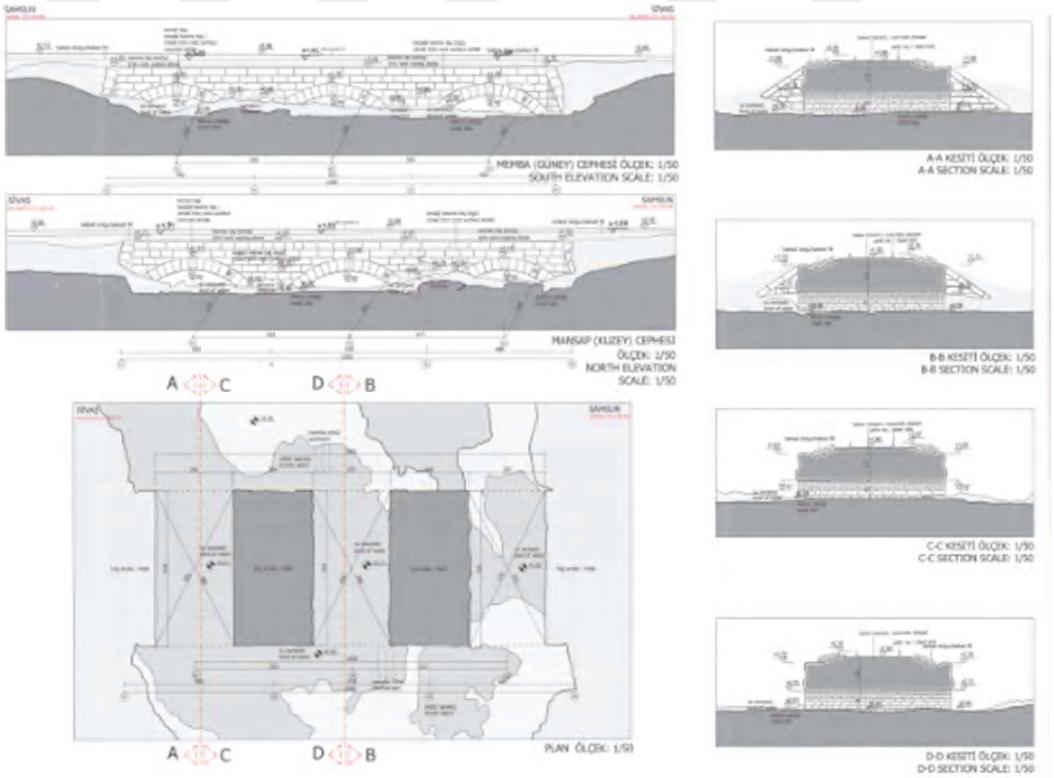
Şekil 89 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü üstünde ray döşemesi ve korkuluklardan görüntü

Şekil 90 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü memba önünden genel görünüş

Şekil 91 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü mansap yönünden genel görünüş

Şekil 92 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü barbakan ve kemer detayı

Şekil 93 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü restorasyon öncesi görünüşü (Mimar A.Emrah Ünlü'nün arşivi)



Şekil 94 Yıldızeli Seren Köyü Köprüsü rölöve planları

2.1.13. Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü

İli : Sivas
İlçesi : Yıldızeli
Mahalle/Köyü : Menteşe Köyü
Kadastral Durum : 39.818913K, 36.706427D
Yapım Tarihi : 1932
Tescil Tarihi : SKVKBK 19.11.2014/1789
Yaptıran : TCDD
Yapı Tipi : Demiryolu Köprüsü

Genel Tespit:

Samsun-Sivas Demiryolu hattı üzerinde, Samsun Garı'ndan başlangıçla 360. kilometre 292. metrede konumlanmış olan köprü, Sivas İli, Yıldızeli İlçesi, Menteşe Köyü'nde yer almaktadır. Engebeli bir arazi üzerinde yer alır. Kara yolu ile ulaşımı vardır. Demiryolunun yeniden yapım işi kapsamında hat çalışmamaktadır. Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.11.2014 tarihli ve 1789 sayılı kararıyla 2.grup yapı olarak tescil edilmiştir.[143]

TCDD Yol Dairesi'ne ait köprü Sicil Fişinde yapım yılının 1932 olduğu belirtilmiştir.[144] (Şekil 95)

İnşa Malzemesi:

Kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ölçüleri:

Dört gözlü yuvarlak kemerlidir. Köprünün uzunluğu uzunluğu 57.48 m, genişliği 4.66, m, köprünün yüksekliği 11 m, kemer yüksekliği 9.04 m'dir. (Şekil 96-100)

Köprünün Mimari Özellikler ve Gördüğü Müdehaleler:

Menteşe Köyü Köprüsü 4 gözlü ve yuvarlak kemerlidir. Viyadük olarak yapılmış bir demiryolu köprüsüdür. Sarı renkli yöresel traverten taş malzeme ile inşa

[143] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 58.10.118
[144] TCDD Köprüler ve Sanat Yapıları Daire Başkanlığı Arşivi - Köprü Sicili Fişi

edilmiştir. Bosajlı taş sadece yuvarlak formlu selyaranlar ile selyaran seviyesine kadar köprünün ayaklarında kullanılmıştır. Köprü ayaklarında, kemer yayında, kemer karnında ve tempan duvarında kesme oldukça kaliteli ve yüzeyleri traşlanmış olarak kullanılmıştır. Kemer yayı, köprü kornişi, tempan duvarından dışa taşıntılıdır. Memba ve mansap tarafında, kemerlerde kilit taşları prizmal üçgen şeklinde traşlanmış ve dışa taşırılmıştır. Barbakanlara yer verilmiş olup bunlar köprünün her iki cephesinde de kemer aralarına simetrik şekilde yerleştirilmişlerdir.

Yine Menteşe Köyü Köprüsü'nde bundan önce incelediğimiz 12 köprüden farklı olarak yan kanat duvarlarına yer verilmemiştir.(Şekil 101)

Günümüzde oldukça sağlam ve iyi durumda olan köprü zemini (nehir yatağı) nehir debisinin yükseldiği dönemlerde sürüklenen toprak malzeme dolarak yükselmiş durumdadır.

Sivas-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu, Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi kapsamında, Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 27.04.2017 tarihli ve 3563 sayılı kararıyla onarımı yapılmıştır.

SKVKBK Müdürlüğü arşivinden alınan eski fotoğraflar ile yeni güncel restorasyondan sonraki fotoğraflar karşılaştırılmıştır. Yapılan restorasyonda yeni demir korkuluk yapılmış, sinyalizasyon kablosu döşenmiştir. Yüzeyde bitki temizlikleri yapılmış ve derz aralarının yenilenmiştir.[145]

[145] Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi Dosya No, 58.10.118

TCDD
YOL DAIRESİ

KÖPRÜ SİCİL FİŞİ

(M 1469)

Hattı	Km. si	Cinsi	Sistemi	AÇIKLIĞI m. Serbest	Mesnet	Merkezi Aç. Toplam	Debuşe yüksekliği	Dingil basıncı	Boya sathı m²	Perçin sayısı	Demir ağırlığı ton	İnşa tarihi
Samsun-Kalın	360+235 360+292.25	Viyadük		4x10.00	40.00	40.00	10.60	17				31/8/932

Kenar ve orta ayaklar hakkında açıklamalar :

Yapılan Tamir ve Takviyeler

Sıra No.	İşin Beyanı	Yapıldığı tarih	Dolduranın İmzası
1	Köprü(viyadük) Tecriti yapıldı. İhdk	2006	H.Tunç

Not : Kroki ve taf-dilât arkaya çizilecek, diğer teknik izahat krokide verilecektir.
(Kotlar Röperler, zemin cinsi ve gerilmesi, kullanılan taş ve harç cinsleri meyil münhani ve vervelik derecesi gibi)

Atelye Şube Amiri | Köprü Mühendisliği

Şekil 95 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü sicil fişi

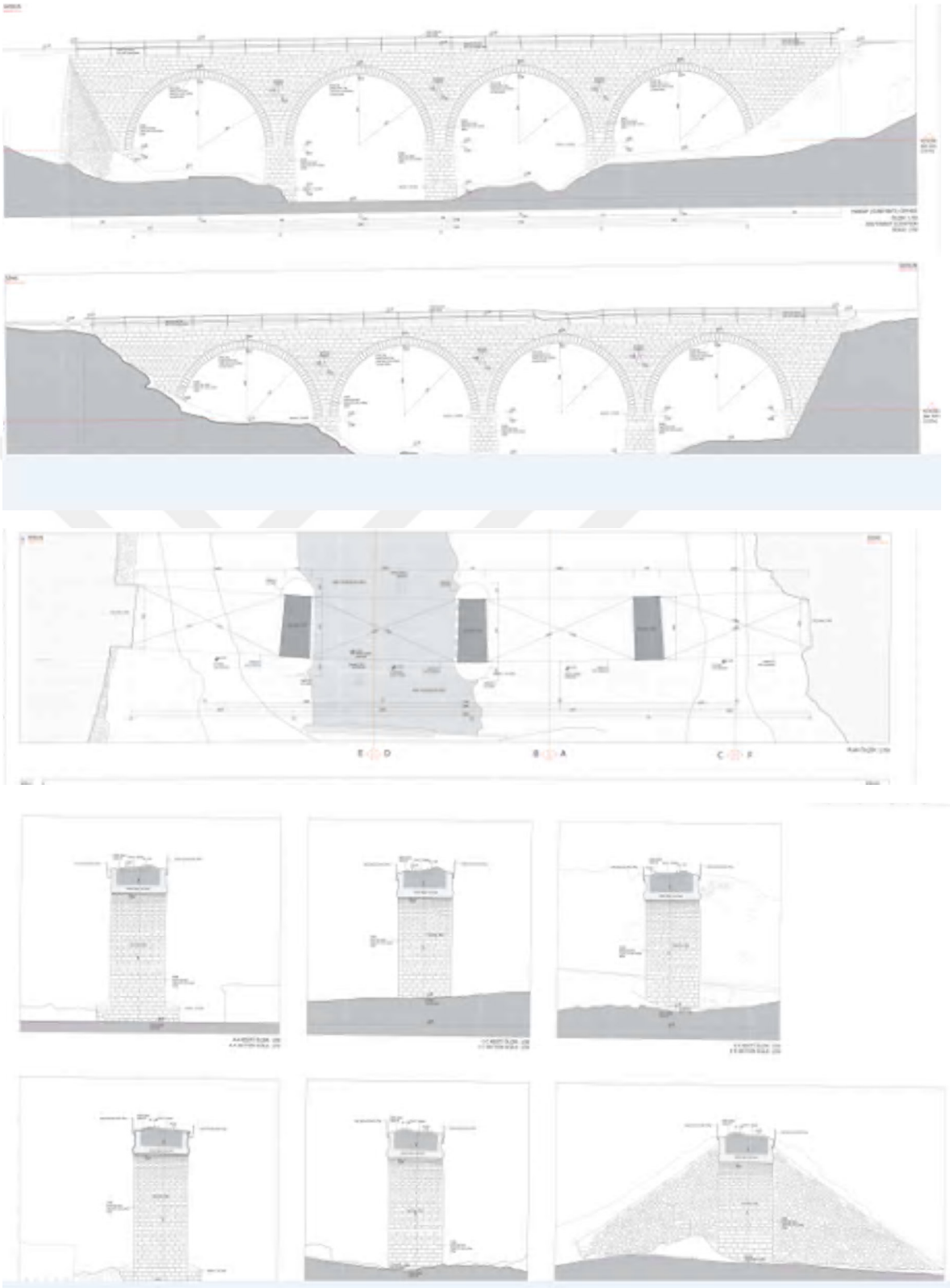
Şekil 96 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü mansap cephesinden genel görünüş

Şekil 97 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü memba cephesinden genel görünüş

Şekil 98 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü kemeri, ayaklar ve selyaranlardan detay görüntü

Şekil 99 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü detay görüntüsü

Şekil 100 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü restorasyon öncesi mansap cephesinden genel görünüş



Şekil 101 Yıldızeli Menteşe Köyü Köprüsü cephe, ayak ve plan rölöveleri (Mimar A. Emrah ÜNLÜ'nün çizimleridir. SKVKBK Müdürlüğü arşivinden)

2.2. Değerlendirme

Cumhuriyet Dönemi yapıları ile ilgili olarak, demiryolu yapıları söz konusu olduğunda, yolcu binaları, vagon depoları, daha az bulunan sinyal kulübeleri, su depoları gibi demiryolu yapıları ile yaratıcı beyinlerin ürünleri olan teknik donanım, köprü ve viyadükler anlaşılmalıdır. Tarihi demiryollarının günümüze ulaşan yapıları, endüstri mirasının en büyük temsilcileri olup,[146] yine demiryolu köprüleri de diğer yol yapıları gibi devlet eliyle yaptırılmış ilk örnekler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmada demiryolu mirası niteliğini taşıdığını düşündüğümüz Tokat-Sivas (Kalın) güzergahındaki demiryolu köprüleri mimari açıdan irdelenmiştir.

Samsun–Kalın (Sivas) Demiryolu hattı Ankara- Sivas hattının Kalın istasyonundan ayrılan koludur. Toplam uzunluğu 395 km civarında olan hattın son durağı Samsun Garı'dır. Samsun-Kalın hattı Sivas, Tokat, Amasya ve Samsun olmak üzere dört ilin sınırları üzerine konumlanmıştır. Samsun - Sivas (Kalın) hattı üzerinde yer alan 41 adet demiryolu köprüsünden 13 adedi Tokat -Sivas güzergahı üzerinde yer almaktadır. Bunun 28 tanesi Amasya ve Samsun illeri sınırları içerisinde yer alır. 41 köprü Kültür Bakanlığına bağlı ilgili Koruma Bölge Kurulları tarafından tescil edilerek koruma altına alınmıştır.

Samsun- Sivas (Kalın) demiryolu hattının modernizasyon projesi kapsamında, hat üzerinde var olan tescilli tarihi köprülerin koruma kullanım projesi kapsamında TCDD tarafından 41 köprünün Samsun- Sivas (Kalın) demiryolu hattının modernizasyonu projesi çerçevesinde rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlanarak hattın restorasyon ve onarım çalışmaları tamamlanmıştır. Ancak TCDD tarafından sicil fişi kayıtlarında köprülerin mimari elemanların orijinalliğini bozmadan kullanıma bağlı oluşan bozulmaları ve yıpranmayı engellemek için çeşitli dönemlerde müdahaleler gördüğü anlaşılmaktadır.

Köprüler bozulmadan mimari özelliklerini koruyarak günümüze kadar ulaşmışlardır. 7 köprü Tokat İli, Zile İlçesi sınırları içerisinde, iki köprü Artova ilçesi sınırlarında, bir köprü Yeşilyurt İlçesi sınırlarındadır. Sivas Yıldızeli İlçesi'nde 3 köprü tespit edilmiştir. Demiryolu köprüleri farklı il sınırları içinde yer almalarına rağmen hattın bütünü içinde birbirini izleyen, aynı mimari üslup ve biçimde yapılarak üzerinde

[146] Yonca Kösebay Erkan, Zeynep Ahunbay, "Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması" **İTÜ** Dergisi**,** Eylül 2008, C.7, S.2, 16.

bulundukları hat bağlamında tek bir oluşumun parçalarıdır. Yapıları birbirinden ayıran en büyük özelliklerden biri kullanılan taşın rengidir. Bu farklılığın yakın çevredeki taş ocaklarından getirilmesi ve yöresel taş malzeme kullanılmasından kaynaklanmış olduğu gözlemlenmiştir.

Yolun Sivas'a doğru Çamlıbel geçidinde rakım olarak yükselmesi, dağlık arazı şartlarından dolayı yine arazi yapısının da bozulması ile birlikte yapılarda selyaranlar, kanat duvarları eklenmiş yada üzerinde geçtikleri nehrin genişliği ve derinliğine göre köprü ayakları yükselmiş ve köprülerin göz sayısı artarak veya azaltılarak çeşitli mühendislik uygulamaları gözlemlenmiştir. Hızla gelen suların hızını kırmak için Karakuzu Köyü köprüsünde olduğu gibi selyaranlar eklenmiştir. Toprak kaymasını önlemek için Menteşe köprüsünde olduğu gibi yamaç kaplamalarına yer verilmiştir. Ekinli köyü köprüsünde ise nehrin derinliğinin ve genişliğinin fazla olmasından dolayı kemer göz sayısı 6 gözlü olarak yapılmıştır. Bölgede yağmur ve kar yağışının fazla olması nedeniyle biriken suların tahliyesi için köprülerin menba ve mansap cephelerinde çörtenlere yer verilmiştir.

Samsun – Sivas (Kalın) demiryolunun yapımına 23 Mart 1924 tarih ve 449 numaralı kânun ile Ankara – Musaköy hattı ile birlikte karar verilmiştir. İlk ray döşemesi 23 Aralık 1925 tarihinde yapılarak inşaatına başlanmıştır. [147]

Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivinde Zile İstasyonun açılışı için hazırlanan Fransızca bir albüm fotoğrafında 1928 tarihi yer alır. (Şekil 102)Nitekim araştırmacılar Zile-Kunduz bölümü 11 Ağustos 1930'da işletmeye açılırken Kunduz-Yıldız bölümü 31 Ağustos 1931'de, Samsun-Sivas hattının son bölümü olan Yıldız-Kalın arası da 30 Ağustos 1932'de bitirilmiştir. Demektedir.[148]

---

[147] 1924 yılından sonra çeşitli yabancı ve Türk şirketlerine ihaleler verilmek süratiyle Amasya-Zile arası 23 Ağustos 1928'de, Zile-Kunduz bölümü 11 Ağustos 1930'da işletmeye açılırken Kunduz-Yıldız bölümü 31 Ağustos 1931'de, Samsun-Sivas hattının son bölümü olan Yıldız-Kalın arası da 30 Ağustos 1932'de bitirilmiştir. Bkz. s.42.
Yerli müteahhitlere yaptırmış olduğumuz hatlardan Samsun - Sivas arasındaki kısmın tulü 400 kilometredir. Ve bu yolun 220 kilometrelik mesafesinde Zile istasyonunun epey zamandan beri işlemekte olduğu malûmdur. Buradan Sıvasa doğru ilerdeki kısmın ehemmiyetli parçaları ihale dilmiştir. İnşaat devam etmektedir. Arz ettiğim gibi burada derhal yeni bir istasyon açmak, inşaatın mahiyetinden dolayı güç olduğundan heyeti umumiyesini birden programımıza göre 1931 senesinde kuşat edeceğiz ve bu suretle 1931 senesinde bu hat da tamamen hitam bulmuş olacaktır. Yani 1931 senesinde Kara Denizle Ak Deniz muvasalesi tamamen demiryolu ile bağlanmış olacak ve gerek şimale, gerek şarka gerek garba doğru ayrılan bir çok esaslı hatları ihtiva eden orta demiryolu dairesi kapanmış olacaktır. TBMM Zabıt Ceridesi Cilt 19, içtima :3, Devre 3, Altmışikinci İni'kat ,22.5.1930, s.173.

[148] Bakınız Ali Osman Akalan, **"**Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Tarihi", Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2010 (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s.127

Bu durumda yapıları kronolojik bir sıralamayla tarihlendirirsek, Zile İstasyonu Köprüsü 1928 yılında inşa edilmiştir. Hasanağa Köyü Köprüsü I ve II, Yıldıztepe Köyü Köprüsü, Karakuzu Köyü Köprüsü, Temecük Köyü Köprüsü, Yaylakent Köyü Köprüsü, Yenice Köyü Köprüsü, Artova İstasyonu Köprüsü'nün inşa tarihi 1930'dir. Yeşilyurt Ekinli Köy Köprüsü 1931 yılında Yıldız-Kalın arasına yer alan Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü, Seren Köyü Köprüsü ve Menteşe Köyü Köprüsü'nün 1932 yılında yapıldığı düşünülmektedir. [149]

2.2.1. Tipoloji

Taş köprüler ve yapı özellikleri zamanımız malzemesinin verdiği imkanlarla bu gün betonarme ve çelik köprülerde üstün başarılar elde edilmektedir. Fakat basit ve ahşap köprülerden sonra taş köprülerde nice yüzyıllar köprü mimarisinde önemli bir yer tutmuş bulunmaktadırlar. Bunlar arasında eski tarihi olanlar ile inşalarında (uzunluk, büyük kemer açıklığı ve saire gibi) mühim özellikler bulunanlarda vardır.[150]

Köprü tipolojileri ile ilgili olarak Fügen İLTER ise tümüyle fonksiyonel bir karakter taşıyan köprü, mimarlık elemanları bakımından zengin değildir. Bu nedenle devre özelliklerini gösterirken öteki yapı türlerinde olduğu gibi çeşitli unsurlar arası kıyaslamalarda, belli sentezler ortaya koyabilmekten yoksunuz. Bununla beraber yine de köprü yapısının zengin ve çeşitli olmayan elemanları üzerinde birtakım gözlemler yapmak ve bunlara dayanarak, devre özelliklerini gösteren sentezlere varmak mümkündür. [151] Demiştir,

Mehmet Yavuz ve Ali Yalçın Tavukçu,1910-13 yılları arasında Ruslar tarafından yapılmış, Kars-Sarıkamış arasında bulunan demiryolu köprüleri ile ilgili olarak şunları söyler; "Anadolu topraklarında Osmanlı iradesi dışında yapılmış tek demiryolu hattıdır. Yapılar üslupsal açıdan, Neo-Rönesans mimari elemanlarını bünyelerinde taşırlar. Ancak bu yol yapılarında, üslup tercihleri yanında, önemli bazı mühendislik sanatı uygulamalarının da Baltık Seçmeciliği anlayışıyla tasarlandıklarını gösterir. Bu yol yapılarının Rusya'nın değişik coğrafi bölgelerinde, Çarlık Rusya'sı döneminde yapılmış pek çok benzer öncü örnekleri bulunur. Dolayısıyla Kuzeydoğu

[149] Kunduz, Tokat İli, Artova İlçesine bağlı bir köyün adıdır. Buradan yola çıkarak kronolojik bir tarihlendirme yapılmıştır. Yıldız olarak geçen kısım ise yine Sivas'ın Yıldızeli İlçesi'dir.
[150] Cevdet ÇULPAN, Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar Türk Taş Köprüleri, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2002, s.6-7.
[151] Fügen İLTER, Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara 1978, s. 27, 257.

Anadolu'da bulunan bu yol yapıları, Rus demiryolu yapılarının bir uzantısı olarak görülmelidir." Diyerek köprüleri

Taş Ayaklı-Beton Tablalı Köprüler

Taş Ayaklı-Demir/Çelik Kirişli Köprüler

Taş Ayaklı –Demir/Çelik Kafesli Köprüler

Tonozlu Taş Köprüler,[152] (Şekil 130-133) olarak sınıflandırmışlardır.

Samsun-(Sivas) Kalın demiryolu hattının, Tokat- Kalın (Sivas) arasında kalan ve inceleme konusu olan köprüleri Kars-Sarıkamış arasında bulunan demiryolu köprülerinden ayıran en önemli özellik çelik ve beton yerine taş malzeme kullanılarak inşa edilmiş köprüler olmalarıdır. Bu köprüler yuvarlak kemerli kagir köprülerdir. Cumhuriyet döneminde inşa edilen demiryolu yapıları olup iklim ve arazi koşullarına uygun geleneksel mimarlık anlayışının hakim olduğu ve daha çok yerel malzeme kullanılarak eldeki olanaklarla inşa edilmiş yol yapılarıdır. Erken Cumhuriyet döneminde yapılan ve ülkenin her köşesine ulaşımı hedefleyen bir anlaşın hakim olduğu dönemde daha çok işlevselliği öne çıkaran ve herhangi bir üslup ve mimari kaygının hakim olmadığı bir anlayışla inşa edilmişlerdir.

Bu köprüler ise esas olarak iki ana grupta sınıflandırılmıştır. Yuvarlak kemerli taş köprüleri ise göz sayısına göre kendi içinde tekrar sınıflandırarak inceledik.

A. Yuvarlak Kemerli Taş Köprüler
    a. Yuvarlak Kemerli İki Gözlü Köprüler
    b. Yuvarlak Kemerli Üç Gözlü Köprüler
    c. Yuvarlak Kemerli Dört Gözlü Köprüler
    d. Yuvarlak Kemerli Beş Gözlü Köprüler
    e. Yuvarlak Kemerli Altı Gözlü Köprüler

B. Yuvarlak Kemerli Viyadüklü Taş Köprüler'dir.

2.2.1.1.Yuvarlak Kemerli Taş Köprüler

[152] Mehmet YAVUZ, Ali Yalçın TAVUKÇU, "Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması, Yol Yapıları II, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt7, S. 64 s. 557-567.
"Transkafkasya demiryollarına bağlı ve Batum-Tiflis- Gümrü Demiryolu'nun devamı olarak üç aşamalı inşa edilmiş, askeri amaçlı bu demiryolu hattı, 1877-1878 Osmanlı – Rus Savaşı'ndan sonra, Kuzeydoğu Anadolu'nun Rusların eline geçmesi ile başlayan kırk yıllık Rus idaresi içinde, Çarlık Rusyası tarafından yapılmıştır."

Köprülerin çoğunluğu bu sistemde inşa edilmiştir. Bu tipteki köprüler yığma taş sistemde inşa edilmiştir; taş ayaklar üzerinde köprü açıklıkları yuvarlak kemerlerle geçilmiştir, yanlarda kanat duvarları, memba yönlerinde ise selyaranları vardır. Köprü cepheleri, ayaklar, kemer tonozları ve kanat duvarları kesme taş olarak örülmüştür. Demir korkuluklara yer verilmiştir. Tokat –Kalın (Sivas) hattında inşa edilen köprüler yuvarlak kemerli taş köprüler gurubuna girer.

Bu tipte inşa edilen köprülerin ilki Zile istasyonu köprüsüdür. Yuvarlak kemerli bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Özgün halini koruyarak günümüze kadar ulaşmıştır.

Zile İstasyonu Köprüsü İlçe Merkezinde İstasyon Mahallesi'nde yer alır. 5 gözlü yuvarlak kemerlidir. Kemer yayları hafif yayvandır. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Hasanağa Köyü Köprüsü I, Zile – Sivas yönünde Hasanağa Köyü mevkiinde yer alır. 4 gözlü yuvarlak kemerlidir. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiş Hasanağa köprüsü II, 3 gözlü yuvarlak kemerlidir. Moloz taş malzeme ile inşa edilmiştir. taş yüzeyleri bosajlı (kabartmalı) 'dır.

Yıldıztepe Köyü Köprüsü, yuvarlak kemerli iki gözlü köprüdür. Bosajlı kaba yonu taş kullanılmıştır. Kalitesiz bir taş işçiliği vardır.

Karakuzu Köyü Köprüsü iki gözlü yuvarlak kemerlidir. Kabayonu moloz taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Temecük Köyü Köprüsü, 3 gözlü köprü yuvarlak kemerlidir.

Yaylakent Köyü Köprüsü, 3 gözlü yuvarlak kemerlidir.

Yenice Köyü Köprüsü, 3 gözlü yuvarlak kemerlidir. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Artova İstasyonu Köprüsü,3 gözlü yuvarlak kemerli olarak tasarlanmış köprülerdendir. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Ekinli Köy Köprüsü, 6 gözlü yuvarlak kemerli olarak inşa edilmiştir. Hat üzerindeki köprüler içerisinde en uzun ve yüksek köprülerden biridir. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Yıldızeli Salihiye Mahallesi Köprüsü, 3 gözlü yuvarlak kemerli köprülerdendir. Bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir. Seren Köyü Köprüsü, 3 gözlü ve yuvarlak kemerli köprülerdendir. Gri renkli bosajlı kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Menteşe Köyü Köprüsü, 4 gözlü, yuvarlak kemerli köprülerdendir. Kesme taş malzeme ile inşa edilmiştir.

Farklı dönemlerde ve farklı mimari üsluplarla inşa edilmiş olmasına karşın iki yakayı birbirine bağlayan köprüler mimari açıdan tümüyle fonksiyonel karakter taşıyan özellikler olarak benzer yapı teknikleri ile karşımıza çıkmaktadır.

Nitekim Doğukapı -Kars arasında Kars Çayı üzerinde yapılan menfezler ve köprülerde kullanılan bosajlı kesme taş ve yuvarlak kemer formu yaklaşık 200 yıl sonra Erken Cumhuriyet Dönemi Köprülerinde de [153]görülür.

2.2.1.1.1 Yuvarlak Kemerli İki Gözlü Köprüler

Yıldıztepe Köyü Köprüsü ve Karakuzu Köyü Köprüsüdür. Birbiri peşine inşa edilmişlerdir. Kaba yonu doğal taş malzeme ile inşa edilmişlerdir. Küçük çaplı köprüler olması nedeniyle kullanılan malzeme ve işçiliği düşmüştür. Cephelerde taş dizileri düzensiz ve aynı boyutta değildirler. Derz araları belirgindir. Buna karşın sağlamlığı artırmak için harpuştalar kemer içleri ve kornişlerde düzgün kesme taş kullanılmıştır. En belirgin farklardan biri taş rengindedir. Yıldıztepe Köyü Köprüsü'nde gri renkli taş Karakuzu Köyü Köprüsü'nde kırmızı renkli taş kullanılmıştır.

2.2.1.1.2.Yuvarlak Kemerli Üç Gözlü Köprüler

Bu köprülerde çoğunlukla peşpeşe inşa edilmişlerdir. Hasan Ağa Köyü Köprüsü II, üç gözlü kırmızı renkli kaba yonu bosajlı kesme taş kullanılarak inşa edilmiştir. Derz aralarında kırmızı renkli harç kullanılmıştır. Bu haliyle Temecük Köyü Köprüsü ile benzerlik gösterir her iki köprüde de harç kırmızı renklidir. Ancak Temecük köprüsünün taş rengide kırmızıdır. Kemer içleri kemer yayı, kornişler ve harpuştalar düzgün kesme taşlıdır. Ancak taşın kalitesi ve rengi iyi olmadığı için köprü onarım geçirmesine karşın yıpranmışlık seçilebilmektedir.

Yaylakent Köyü Köprüsü 3 gözlüdür. Taşın rengi ve cinsinin değiştiği gözlemlenmiştir. Bu köprüde acık gri renkli mermerimsi taş türü hakimdir. Yine taş kalitesi iyileştiği için izleyicide anıtsallık izlenimi yaratmıştır. Yenice Köyü Köprüsü 3 gözlüdür. Açık gri renkli mermerimsi bir taş türü kullanılarak inşa edilmiştir. Sivas'a doğru 3 gözlü köprülerde cephelerde simetri yoğun şekilde gözlemlenmektedir.

[153] Mehmet YAVUZ, Ali Yalçın TAVUKÇU, s. 557-567.

Artova İstasyonu Köprüsü üç gözlüdür. Açık gri ve sarı renkli mermerimsi taş kullanılmıştır. Bosajlı kesme taş cephelerde yoğun şekilde plastik etkiyi artırmıştır. Kemer genişlikleri 3 m olup birbiri ile simetrik şekilde yapılmışlardır. Bu köprüde mansap cephesinde batı yönde kanat duvarı yerine yamaç kaplaması uygulanmıştır.

Salihiye Mahallesi Köprüsü üç gözlüdür. Koyu gri renkli taş ile inşa edilmiştir. Kaliteli bir taş işçiliği vardır. Kemer açıklıkları birbiri ile simetrik şekilde yapılmıştır. Seren Köyü Köprüsü Salihiye Mahallesi köprüsü ile benzer mimari özellikleri taşır. Muhtemelen iki köprüde aynı taş ocağından kullanılan taş ile inşa edilmiştir.

2.2.1.1.3. Yuvarlak Kemerli Dört Gözlü Köprüler

Hasanağa Köyü Köprüsü I, dört gözlü yuvarlak kemerlidir. Koyu gri renkli bosajlı taş malzeme ile inşa edilmiştir. Zile İlçesinde bulunur. Öncesinde ve sonrasında hat üzerinde takip eden başka dört gözlü köprü yer almaz, Menteşe Köyü Köprüsü de dört gözlüdür. Sivas sınırları içerisinde yer alır yine burada da aynı şekilde tektir öncesinde ve sonrasında devamlılığı sağlayacak dört gözlü köprü yer almaz. Yuvarlak kemerler ve göz sayısı iki köprüde benzer özellikleri arasındadır. Farklılıkları ise Menteşe köprüsünde sarı renkli traverten taş cinsi kullanılmış olup viyadüklü köprülerden olmasıdır. Hasanağa I. Köprüsü 1930, Menteşe Köyü Köprüsü ise 1932 yıllarına tarihlendirilmiştir.

2.2.1.1.4. Yuvarlak Kemerli Beş Gözlü Köprüler

Zile İstasyon Köprüsü 5 gözlü yuvarlak kemerlidir. Tek örnektir. Koyu gri renkli taş kullanılmıştır. Hat üzerindeki devam eden diğer köprülerle aynı malzeme ve teknikte inşa edilmiştir. Hasanağa Köyü 1 ve 2 köprüleri devamında yer alan köprülerdir. Üzerinden geçtikleri suyun genişliğine göre göz sayısı şekillenmiştir. Bunun dışında aynı form ve malzeme ile yapılmışlardır.1930 yılına tarihlendirilmişlerdir.

2.2.1.1.5. Yuvarlak Kemerli Altı Gözlü Köprüler

Yeşilyurt Ekinli Köyü Köprüsü 6 gözlü olup hat üzerinde yer alan göz sayısı en fazla ve en uzun köprüdür. Bu köprüyü diğer köprülerden ayıran önemli özelliklerden biri kemer yayı tam yuvarlak olmayıp yarım yuvarlak şeklinde olmasıdır. Kemerler ayaklar üzerine oturmaktadır. Gri renkli bosajlı doğal taş kullanılarak inşa edilmiştir. Simetrik bir yapı olup kemer açıklıklarının ölçüsü birbiri ile eş seviyededir. Yine

ayaklarda yer alan yuvarlak şekilli selyaranların üzerini yelpaze şeklinde kapatan harpuştalar ile yapıda simetriklik ve görsellik artırılmıştır. Biçim ve teknik açıdan da diğer örneklerden oldukça farklıdır. İzleyiciye yapıda uygulanan simetrik ögeler anıtsallık izlenimini vermektedir. Yine sağlam bir şekilde günümüze ulaşmıştır.

Bunun yanında yöresel malzeme kullanılması taşın en yakın yerden sağlanması, köprülerin tempan duvarlarının harpuştalarla sonlandırılması karşımıza çıkan benzer özelliklerdendir. Yanlarda sel sularının yapıya zarar vermesini önleyecek kanat duvarlarına yer verilmesi benze özellikler arasındadır. Yine köprü duvarları harpuştalar ile sonlandırılmıştır. Köprülerde bir diğer benzer özellik olarak düşmeleri önlemek için yapılan korkuluklardır.

2.2.1.2. Yuvarlak Kemerli Taş Viyadüklü Köprüler

Geniş ve derin bir vadiyi (altından geçecek su miktarı dikkate alınmadan) geçmek için yapılan büyük ve yüksek köprülere Viyadük denir. Menteşe Köyü Köprüsü viyadüklü köprüdür. Nitekim TCDD köprü Sicil Fişinde 2009 yılında viyadük olarak köprünün tecriti yapılmış olduğu belirtilir. Dört gözlü yuvarlak kemerlidir. Köprünün uzunluğu 57.48 m, genişliği 4.66, m, köprünün yüksekliği 11 m, kemer yüksekliği 9.04 m'dir. Viyadüklü demiryolu köprülerine bir örnek olarak Osmanlı Devleti zamanında Almanlar tarafından 1907-1912 yılları arasında yapılan Adana Varda Köprüsü'nü akla getirmektedir.

2.2.2. Malzeme ve Teknik

Yol yapıları olması nedeniyle kullanılan malzemenin konusu önemli bir husustur. Sürekli bir aşınmaya maruz kalan köprülerde daha dayanıklı malzeme ile yapılmış olması gerekmektedir. İncelediğimiz güzergahta yer alan köprüler taş malzeme kullanılarak inşa edilmişlerdir. Bu köprüleri ayıran en belirgin özellik ise kullanılan taşın yakın çevreden tedarik edilerek inşa edilmiş olmasıdır. Bunun sonucunda taşın cinsi ve renginde farklılıklar oluşmuştur. Bununla birlikte köprülerde kemer açıklık sayısı farklılık göstermektedir. Ancak kullanılan kemer tekniği hepsinde yuvarlak kemerdir. Bu köprülerde dikkat çeken bir diğer uygulama ise kendi içlerinde simetrik şekilde yapılmış olmalarıdır.

2.2.3. Yapı Elemanları

2.2.3.1. Kemerler

Bu hat üzerinde incelediğimiz köprülerde yuvarlak kemer formu tercih edilmiştir. Ekinli Köyü köprüsünün kemerleri yarım yuvarlak kemer formunda düzenlenmiştir. Kemerler ayaklar üzerine oturmaktadır. Günümüze kadar kemer formları orijinal şekilleri ile herhangi bir değişiklik olmadan gelmiştir. Ekinli Köyü köprüsünün kemer içlerinde düzgün kesme taş kullanılmıştır. Kemer yayı dışa taşıntılı ve bosajlı kesme taş ile hareketlendirilmiştir. Kemer açıklıkları birbiri ile eş genişlikte simetriktir. Köprü kemer yayının yarım yuvarlak olarak yapılması Ekinli Köyü köprüsünü hat üzerinde yer alan diğer 12 köprüden farklı olarak ayırır. Bunun dışında yuvarlak kemerler biçim ve üslup olarak benzerlik gösterirler. Köprülerin kemer kilit taşları en dikkat çeken belirleyici özellik olarak karşımıza çıkar. Kilit taşı yüzeyden dışa taşıntılı ve prizmal üçgen şekilde merkezden dışa doğru yükselir. Yine kemer yayı tempan duvarından dışa taşıntılı şekilde verilmiştir. Bu özellik bu yapılarda görselliği artırarak cephelerde tamamlayıcı detaylar halini almıştır. Kemerlerin içlerinde sel sularına karşı dayanıklılığı artırmak için düzgün kesme taşlar kullanılmıştır. Kemer ayaklarının uzunlukları köprü tabliyelerinin genişliğine göre şekil almışlardır.

2.2.3.2. Selyaranlar

İki gözlü Karakuzu Köyü köprüsünün memba ve mansap tarafına üçgen selyaran yerleştirilmiş olup selyaranlar günümüzde beton sıva ile onarın görmüştür. Altı gözlü Ekinli Köyü Köprüsü'nün memba ve mansap tarafından ayaklarında selyaran vardır. Bu selyaranlar yuvarlak formlu ve üst kısımlarında yelpaze şeklinde dışa taşıntılı kesme taş harpuştalara yer verilmiştir. Dört gözlü Menteşe Köyü Köprüsü'nün memba mansap taraflarında yuvarlak formlu selyaranlar kullanılmıştır. Bunların üzeri kesme taştan yelpaze şeklinde harpuştalarla kapatılmıştır

2.2.3.3. Korkuluk

Korkuluklar köprülerde tek tip şeklinde kullanılmıştır. Güvenlik amaçlı yapılmış demir profilli korkuluklardır. 2017 yılında TCDD tarafında yapılan restorasyonda yenilenmişlerdir. Korkulukların yenilenmesinde TCDD arşivinden sağlanan mavi zeminli ozalit projelerdeki korkuluk çizimlerinden yola çıkarak orijinal özelliklerine göre bütün köprülerde tek tip korkuluk kullanılmıştır. (Şekil 104)

2.2.3.4. Barbakan (Çörtenler)

Bölgenin kış şartlarının ağır olması yoğun yağan kar yağışının baharda eriyen kar sularının ve yağmur sularının tahliyesi için köprülerde iki cephede de tempan duvarlarında Barbakanlara (çörtenlere) yer verilmiştir. Çörtenler kesme taştan yapılmışlardır. Dikey dikdörtgen şekillidirler. Tempan duvarlarına yerleştirilmiş olup yüzeyden dışa taşıntılı yapılmışlardır. Çörtenler cephelerde simetri algısını artırmış ve bu durum köprülere üslup belirleyici bir özellik olarak katkı sağlamıştır.

2.2.3.5. Kanat Duvarları

Demiryolu hattı üzerinde yapılan köprülerde taş malzeme ile inşa edilen kanat duvarları biçim ve malzeme özelliği açısından birbirlerinden farklılık göstermezler, tek tip yapılmış olup tamamen işlevselliğin ağır bastığı mimari elamanlardır. Yine köprüler kanat duvarları sayesinde yanlara doğru genişlerler bu durum gelen suların köprü içine doğru yönelmesini sağlar ve yine suyun çıkışında da açılarak köprüye zarar vermesini önler.

2.2.3.6. Harpuştalar

Dışa taşıntılı düzgün kesme taştan yapılan harpuştalar köprülerle birlikte yan kanat duvarları boyunca uzanır. Duvarlar harpuştalarla sınırlandırılmış olması köprülerde çizgisel hareketliliği artırarak yapılarda plastik etki uyandırır.

SONUÇ

Bu hat üzerinde bir demiryolu yapma düşüncesi Osmanlı Devleti zamanında gündeme gelmiş yabancılara verilen imtiyazlar kapsamında projeleri hazırlanarak güzergah tespiti yapılmıştır. Ancak I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nın patlak vermesi ile birlikte ortaya çıkan ekonomik sorunlar nedeniyle hattın yapımından vazgeçilmiştir. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yeni Türk Devleti'nin 1924-1932 yılları arasında kalkınma da uyguladığı politikalar sonucunda demiryolunun yapımı tekrar gündeme gelmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Atatürk döneminde görülmüştür ki yol ve köprü yapımı kalkınmada birinci öncelikli plan olarak düşünülmüş ve dönemin şartları içerisinde ulaşımda birinci tercih olan demiryollarının yapımına başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk inşa ettiği demiryolu hatlarından biride Samsun-Sivas (Kalın) demiryolu hattıdır. Demiryolunun inşası için Türkiye Büyük Millet Meclisi 23 Mart 1924 tarihinde özel bir kanun çıkartmıştır. Samsun- Sivas Demiryolu Hattı Karadeniz'in önemli limanı olan Samsun Limanı'nı Anadolu'nun içlerindeki yerleşmelere bağlamak için yapılmıştır.

Çalışmaya konu olan Samsun – Kalın (Sivas) demiryolunun Tokat - Kalın (Sivas) güzergâhında 13 kagir köprü tespit edilerek değerlendirmeye alınmıştır. Cumhuriyet döneminde inşa edilen 13 köprüde mimari özelliklerini koruyarak günümüze kadar ulaşmışlardır. Köprüler TCDD tarafından restore edilmiş olup Kültür ve Turizm Bakanlığı hat üzerinde tespit edilen 41 köprüyü taşınmaz kültür varlığı olarak tescilleyerek koruma altına almıştır.

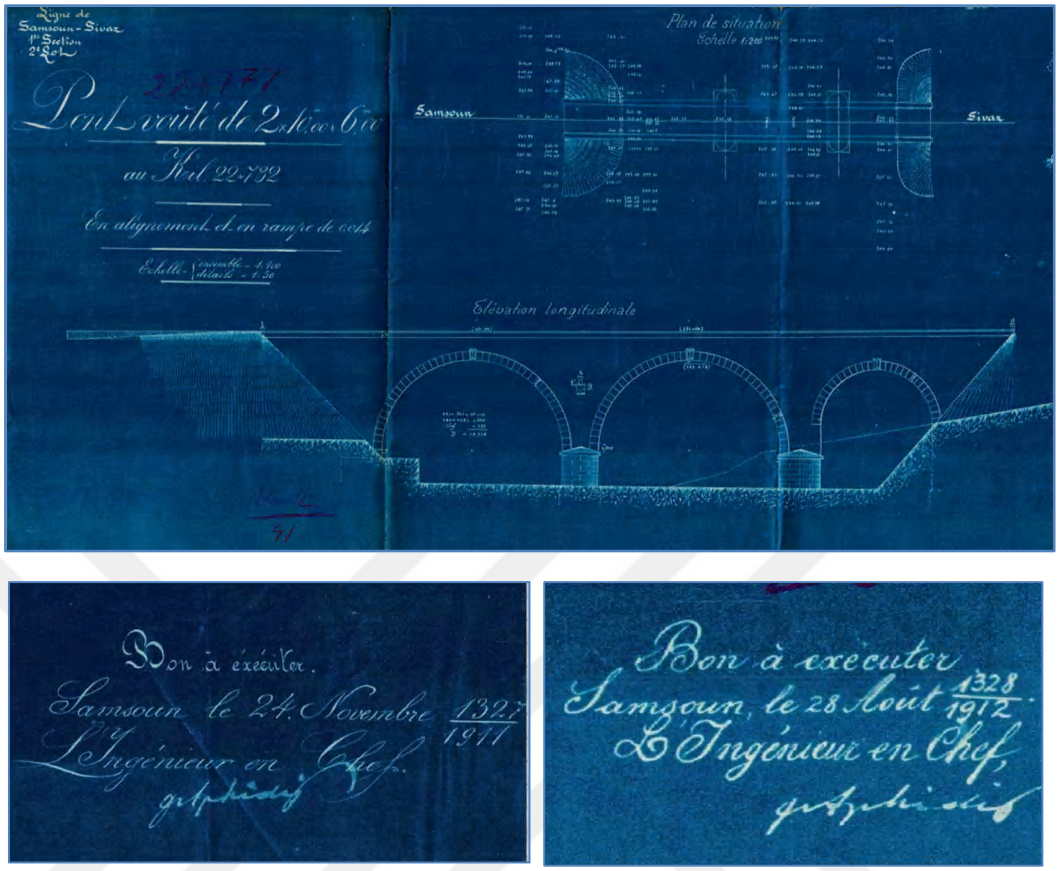
Bu tez çalışmasında demiryolu mirasımızın kısa bir tarihçesi ortaya konularak demiryolu köprülerinin endüstrileşmenin sonucunda ortaya çıkan kültür mirasımızın bir parçası olduğu sanat tarihi açısından ortaya konulmaya çalışılmıştır. Sanat yapıları olarak değerlendirilen bu yapılar mimari olarak birbiri ile aynı özellikleri taşımaktadırlar. Yuvarlak kemerli kesme taş malzeme ile inşa edilmiştirler. Köprüler birer sıra harpuşta taşları ile sınırlandırılmıştır. Köprü tabliyelerinin her iki yanına

harpuştalar yerleştirilmiştir. Kemer içleri kesme taş malzeme ve bosajlı teknik ile yapılmışlardır.

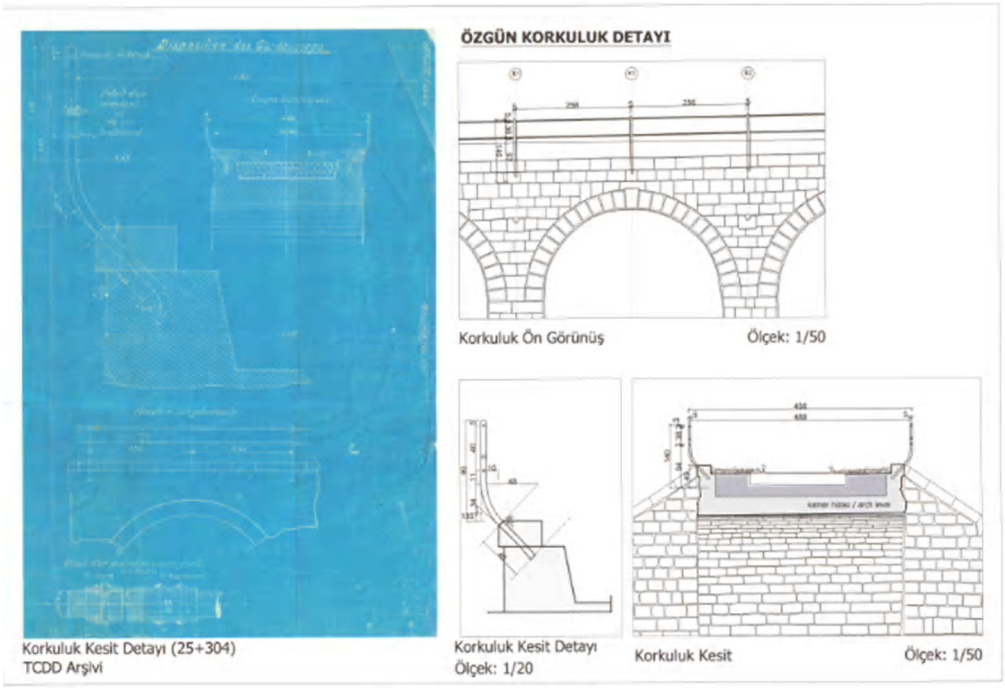
Tokat- Kalın (Sivas) hattında bulunan 13 köprü kesme taş ve kaliteli işçiliği, mükemmel denilebilecek plan özelliği ile yapılara basit çözümler getirmiştir. Yapıda kullanılan bosajlı taş örgü sistemi, çörtenleri ve çeşitli mühendislik detayları köprü cephelerine hareketlilik katarak mükemmel bir plastik etki yaratmıştır. Bunun yanında bütün bu mühendislik işleri ve kullanılan malzemeler aynı zamanda köprülerin bu güne kadar sağlam şekilde ulaşmasında da etkili olmuş ve görselde anıtsallık etkisi katmışlardır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında inşa edilen bu köprüler yeni savaştan çıkmış bir ülkenin ekonomisinin kötü olduğu, teşkilat ve yetişmiş insan gücünü savaşlarda kaybettiği bir dönemde Türk sermayesi ve Türk bilgisi ile inşa edilmişlerdir. Mimari yapıları ve tarihleri ile geçmiş ile günümüz arasında bir köprü oluşturan bu yapıların daha çok araştırılması için öncü olabilmek amaç edinilmiştir.

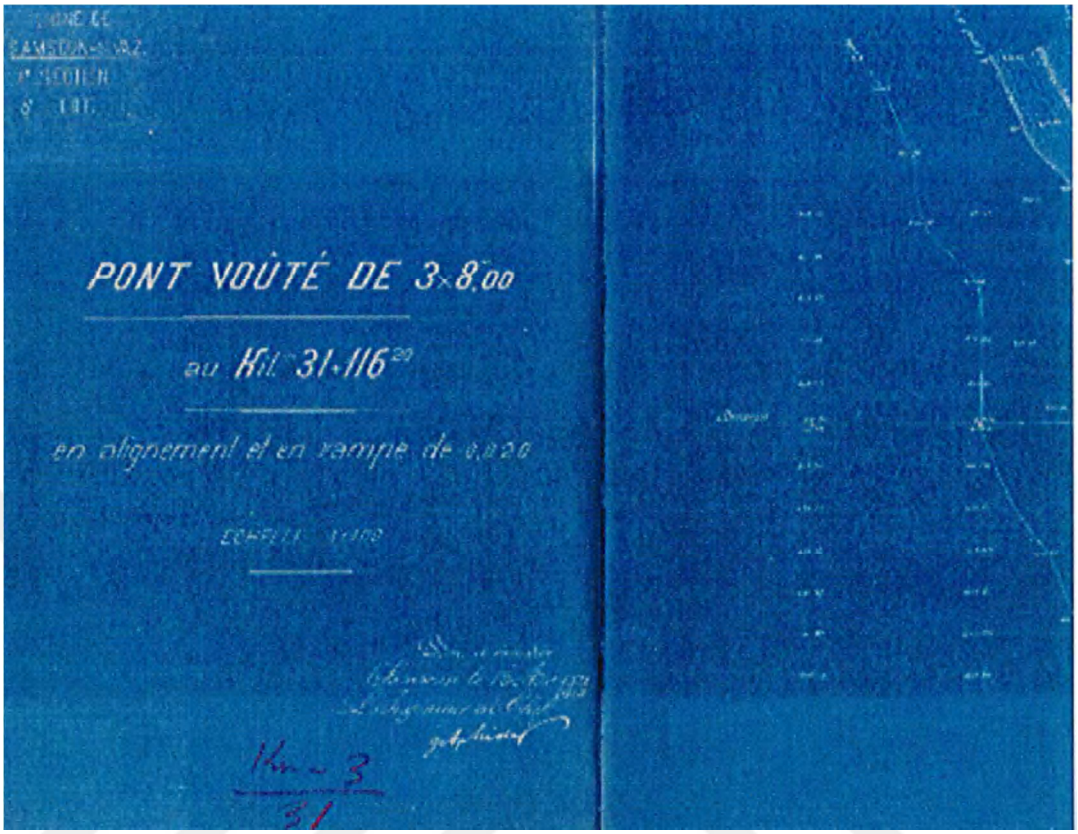
Şekil 102 Zile İstasyonu'nun açılışı için hazırlanmış olan albüm



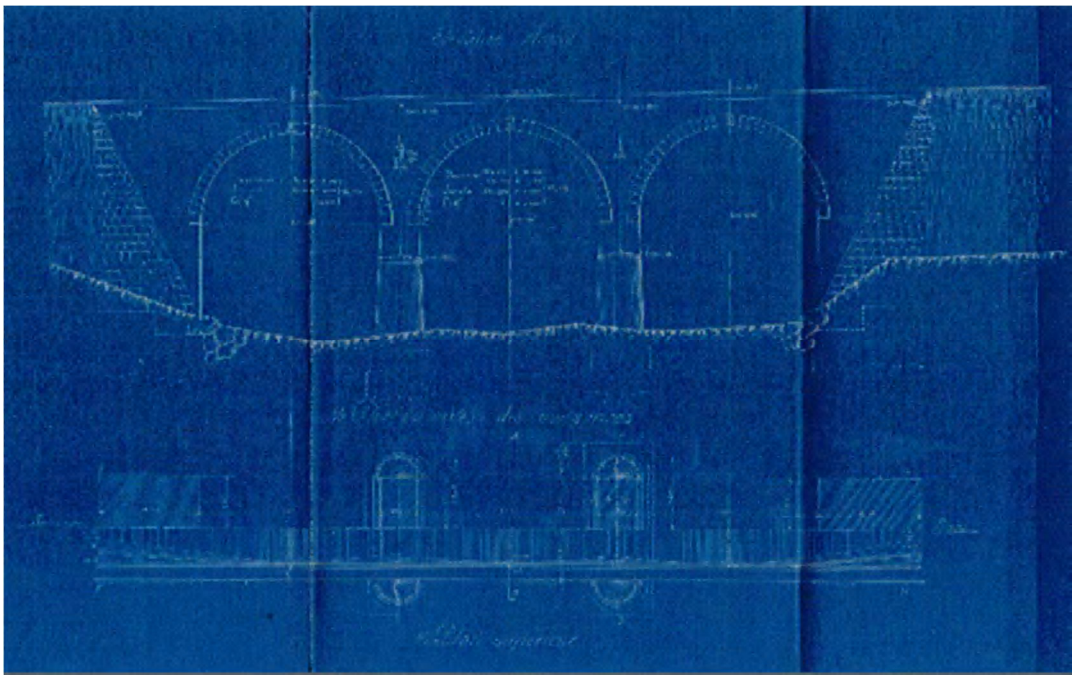
Şekil 103 TCDD Arşivinden elde edilen mavi ozalit zeminli köprülere ait projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



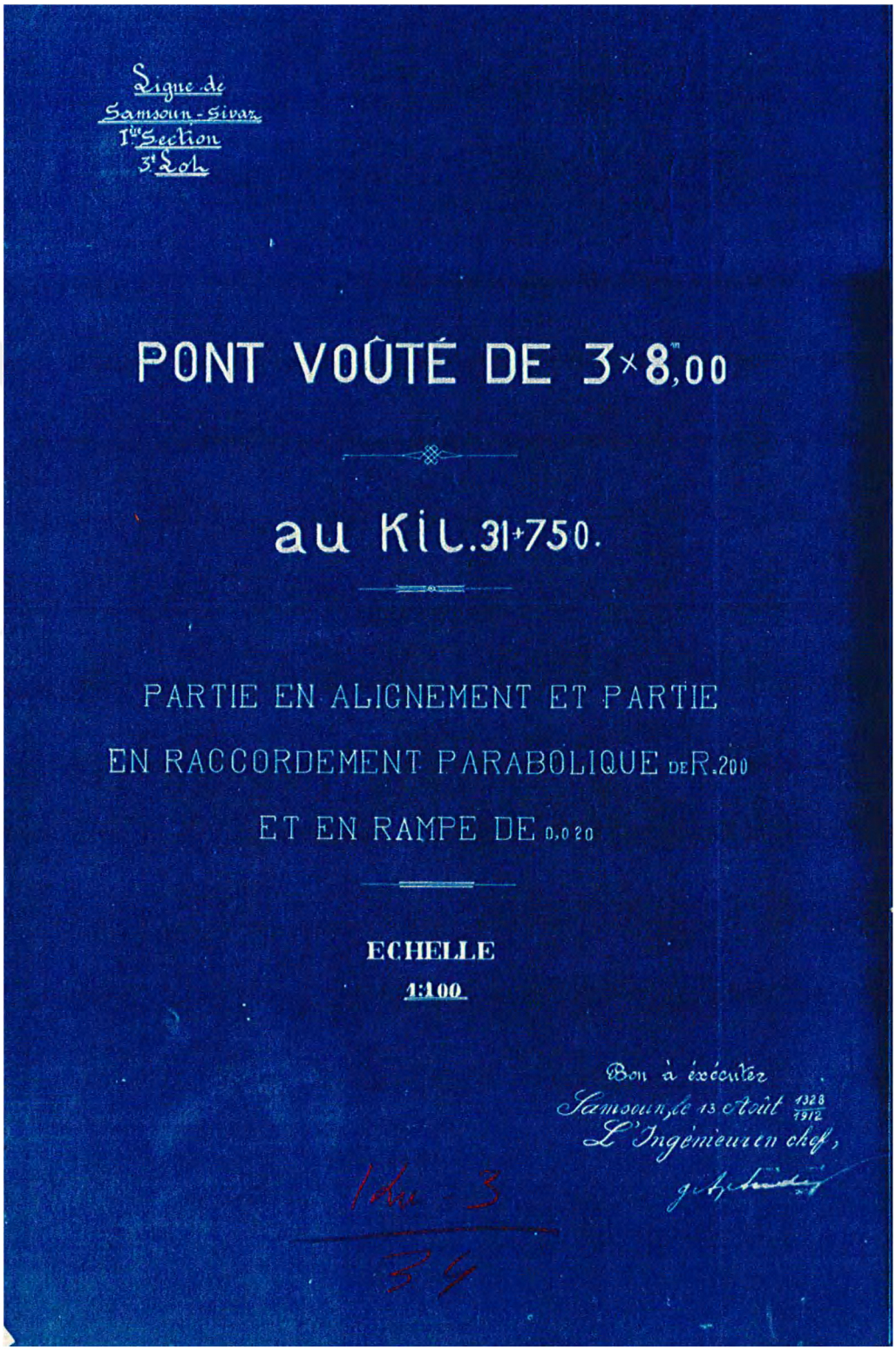
Şekil 104 Özgün korkuluk detayı restorasyonda örnek alınarak yeni korkuluklar yapılmıştır. (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



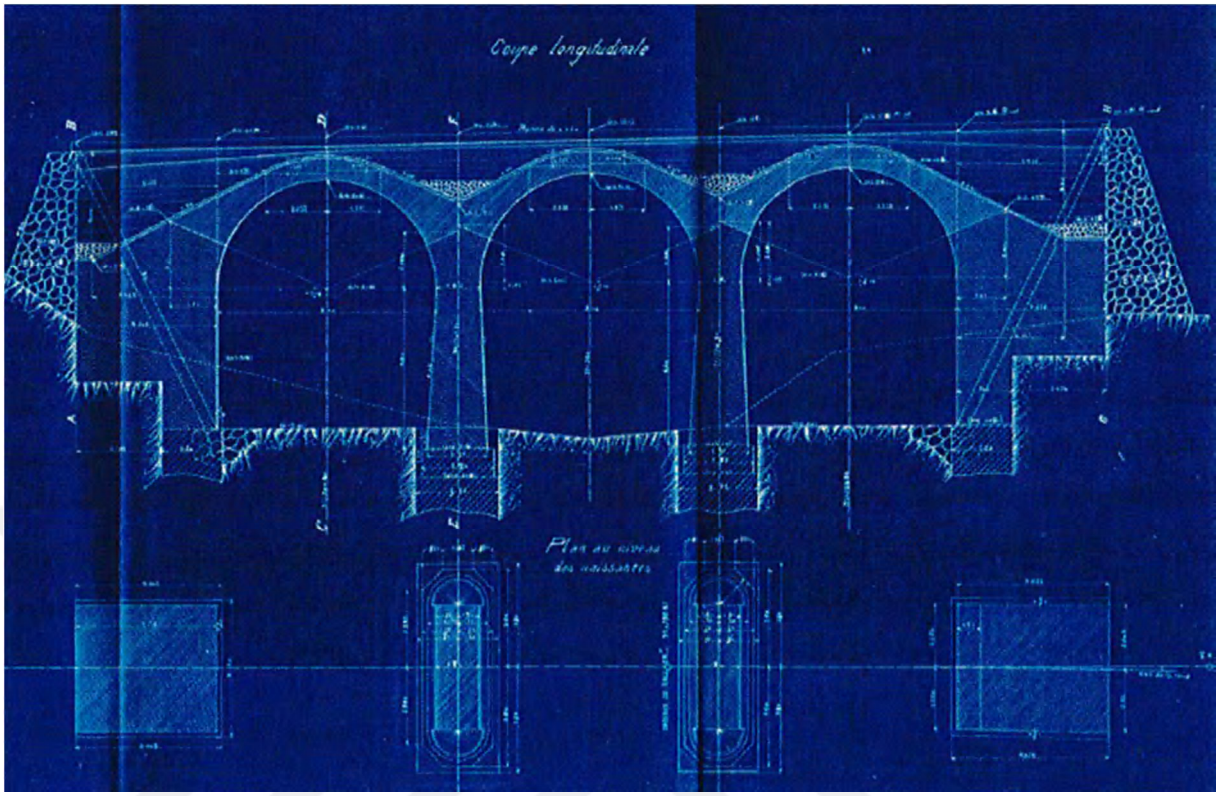
Şekil 105 31+184 (31+116) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



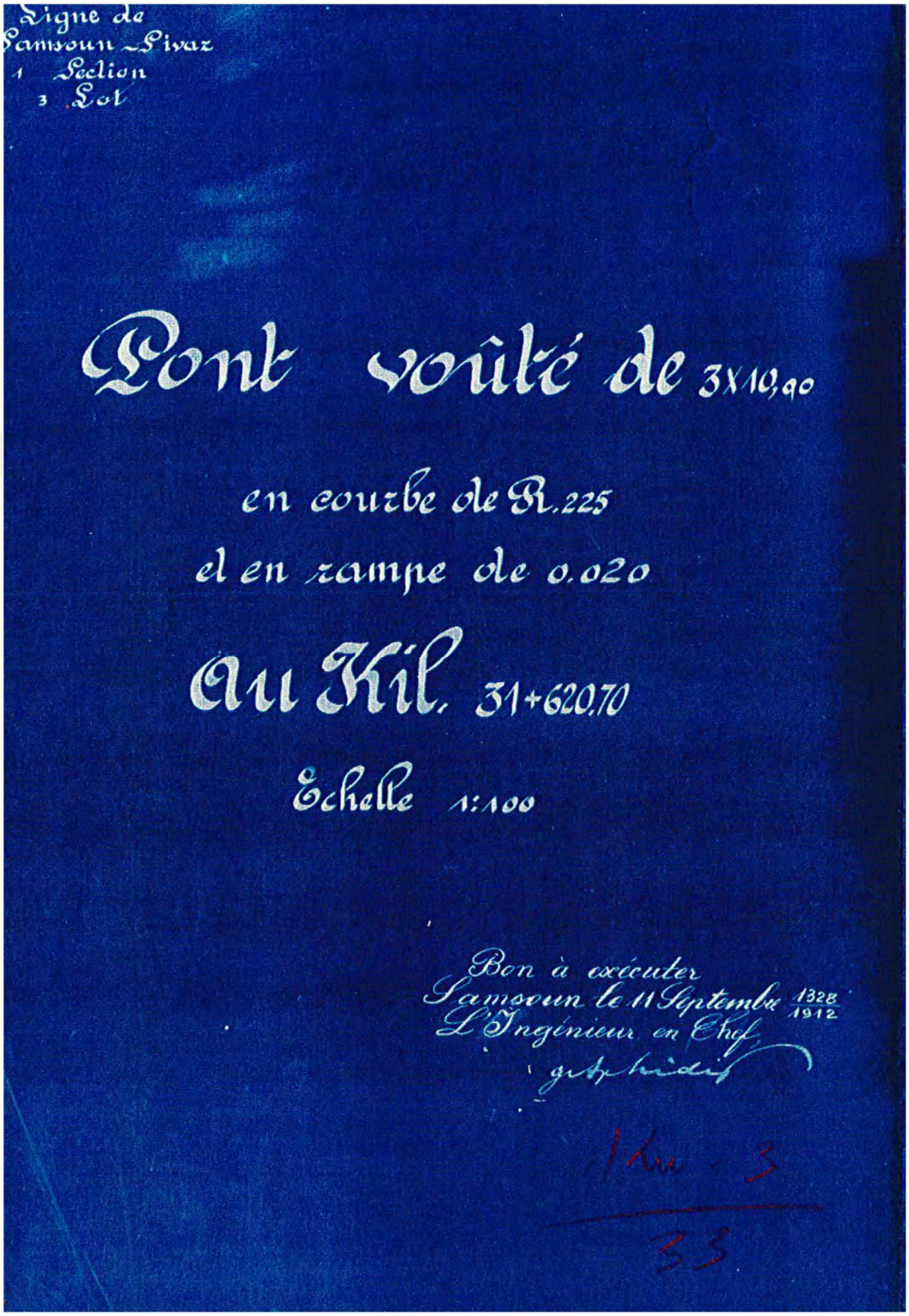
Şekil 106 31+184 (31+116) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projesi (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



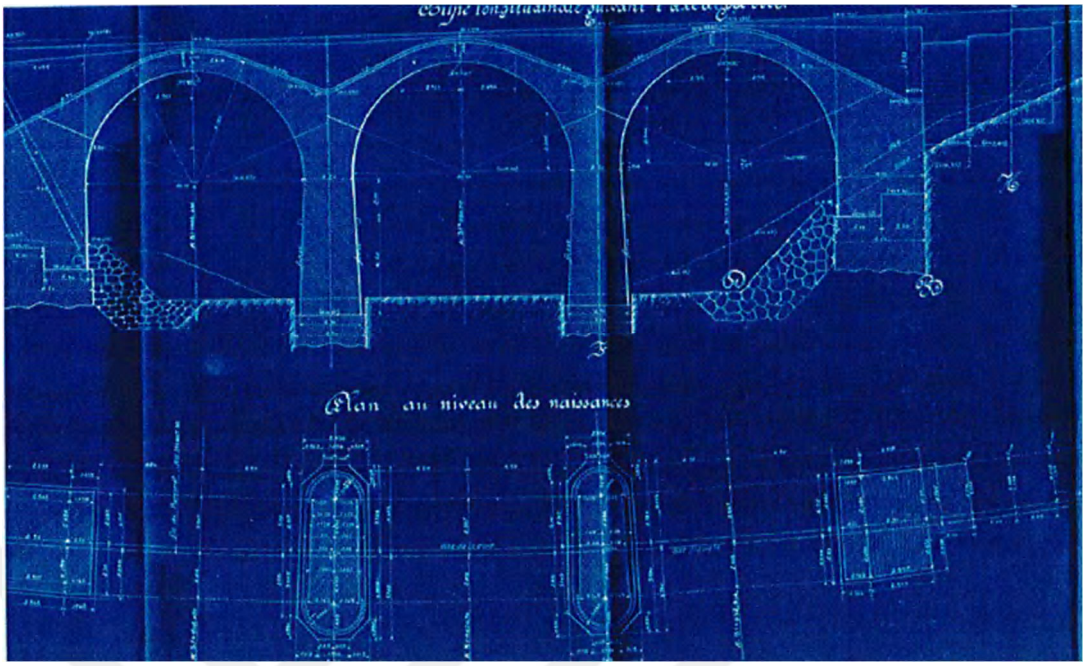
Şekil 107 31+189 (31+750) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



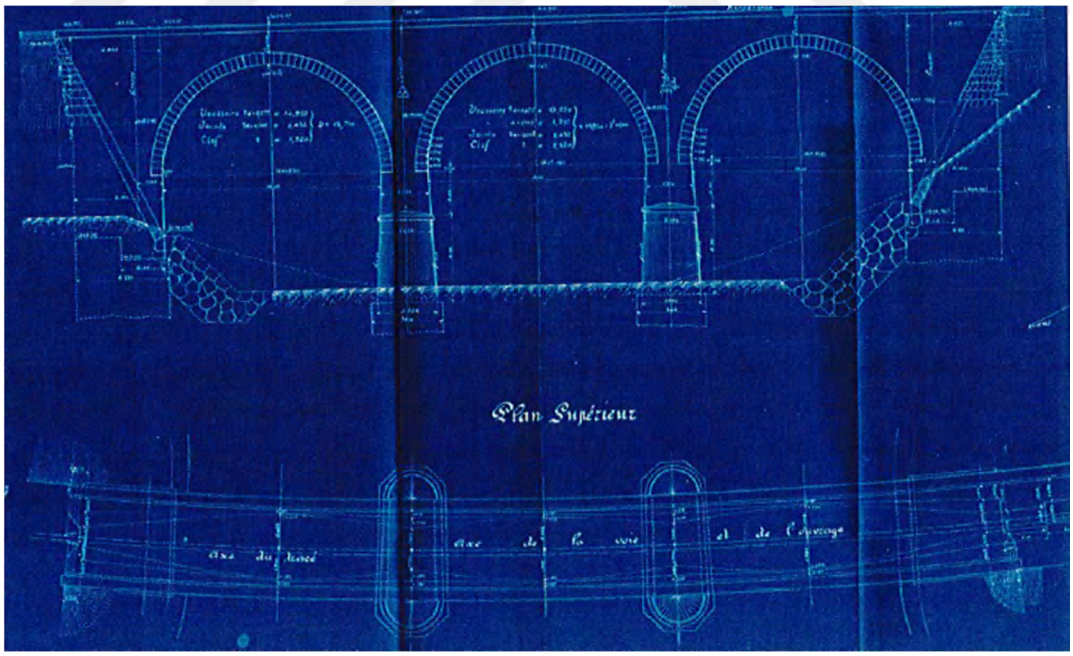
Şekil 108 31+189 (31+750) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



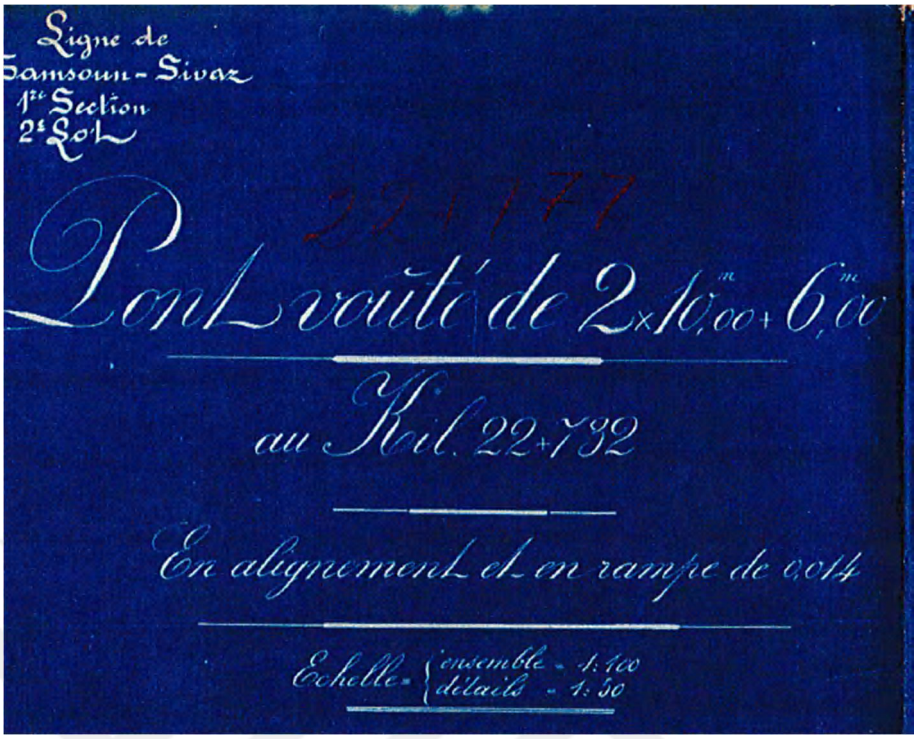
Şekil 109 31+686 (31+620) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



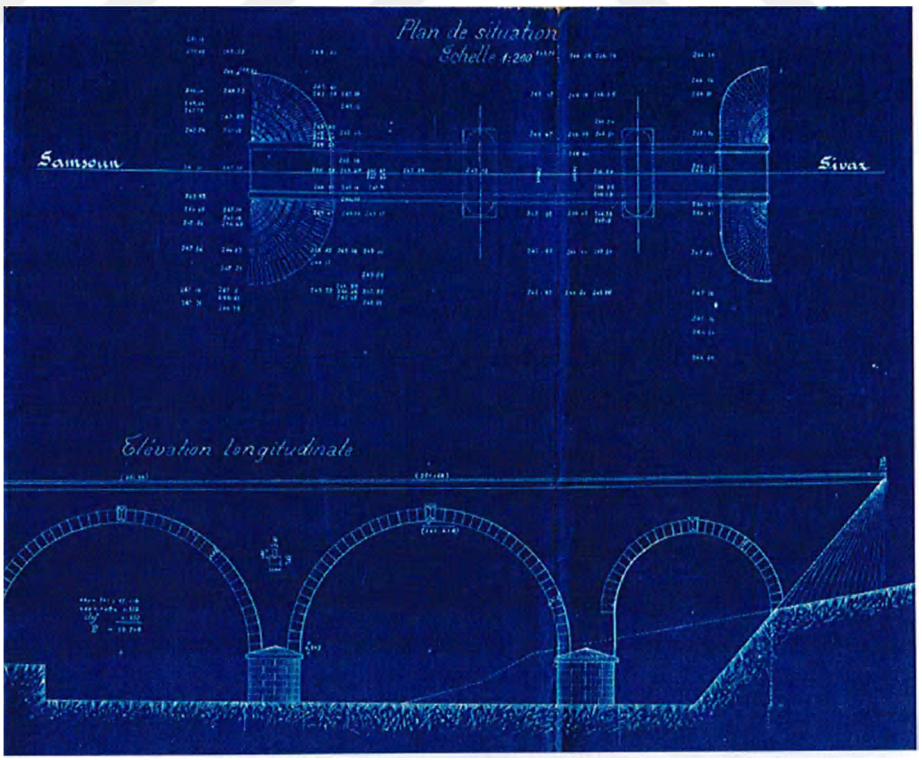
Şekil 110 31+686 (31+620) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



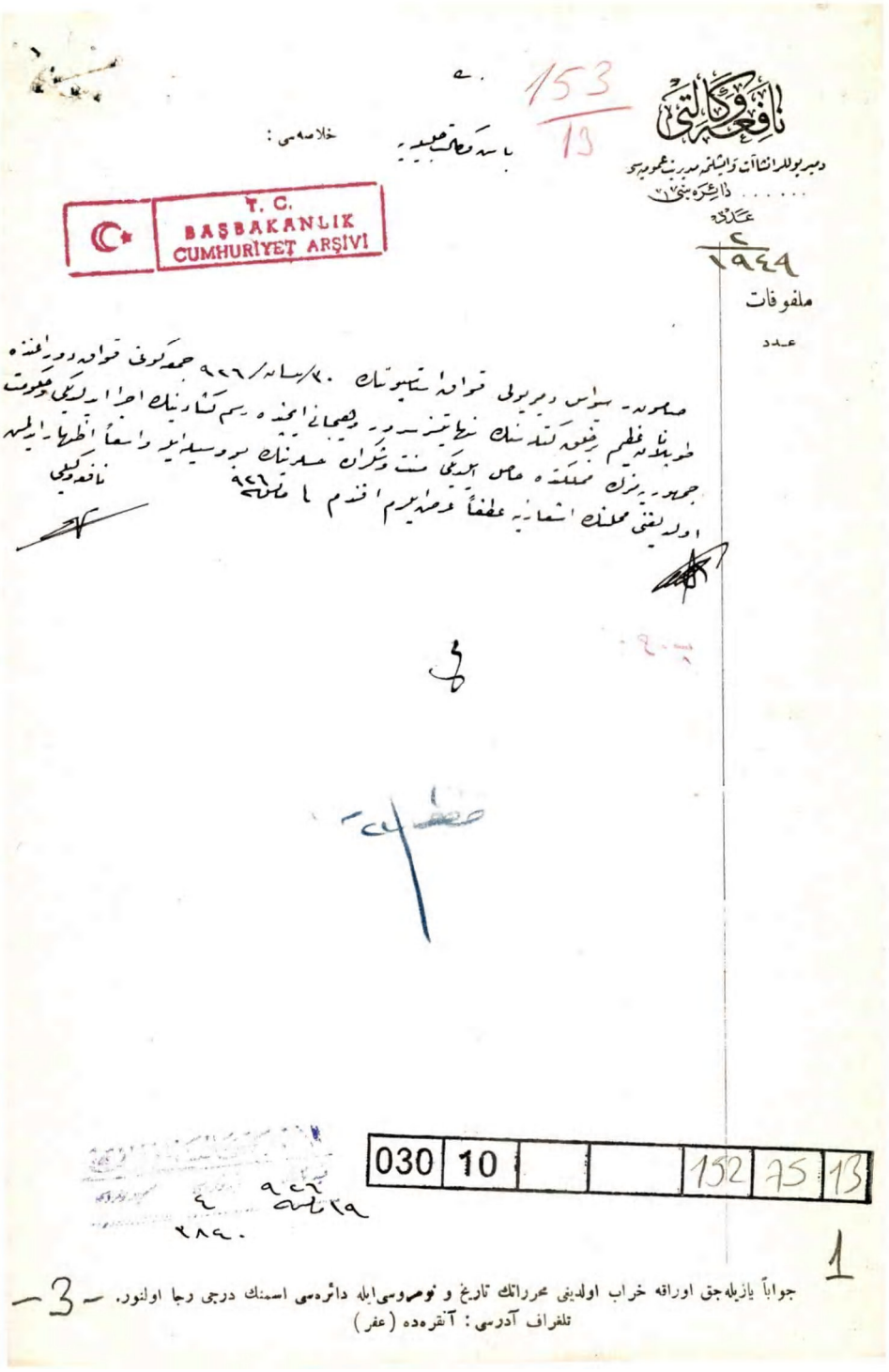
Şekil 111 31+686 (31+620) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 112 22+777 (22+732) km köprüsü 1911-1913 yılları arasında hazırlanan ilk tasarım projeler (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 113 22+777 (22+732) km De 1911-1913 yılları hazırlanan ilk tasarım projeleri (SKVKBK Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 114 Samsun-Sivas demiryolu hattı üzerinde Kavak durağının hizmete açıldığı 01.05.1926 tarihli belge

00001

Baş Vekâlet-i Celîleye

Adedi:2/1949

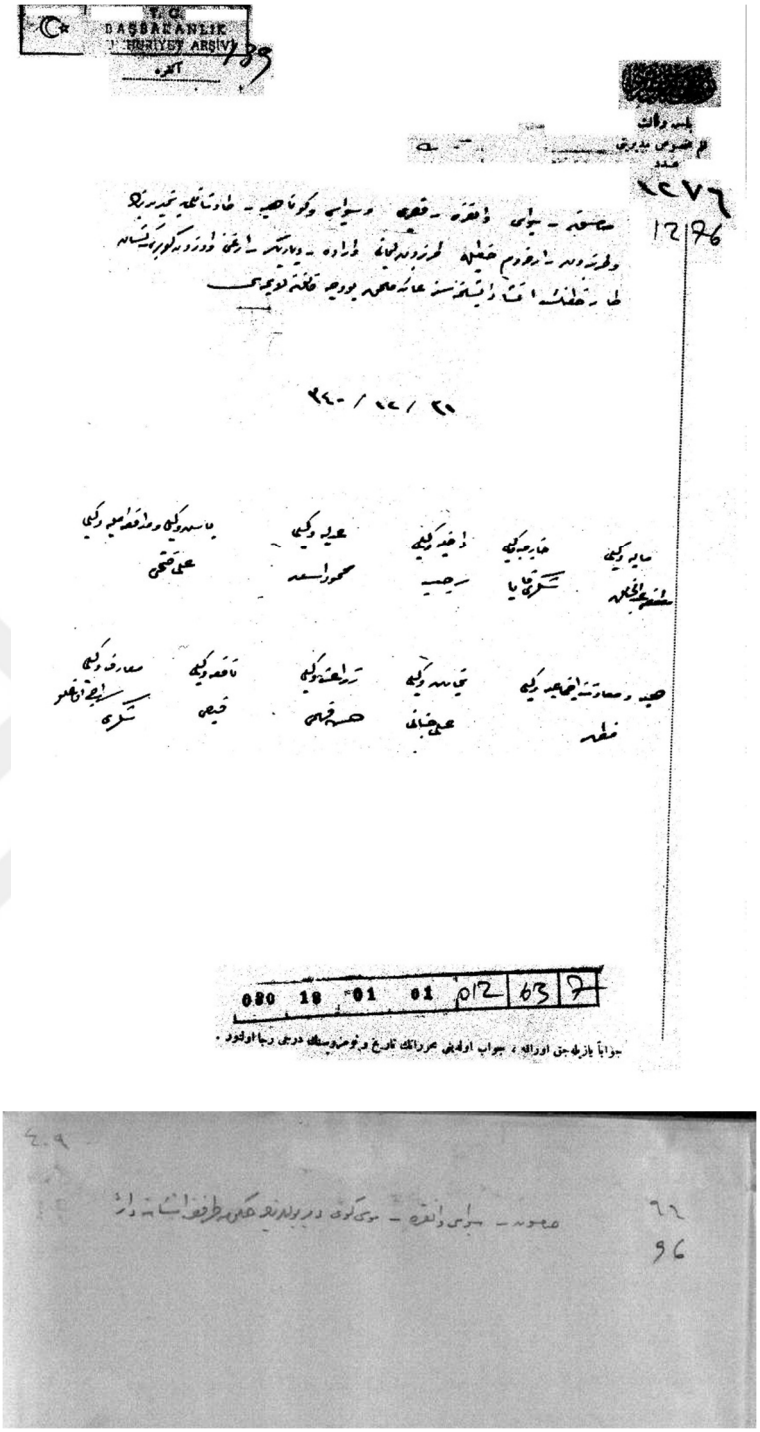
Samsun – Sivas Demiryolu Kavak İstasyonunda 30/Nisan/926 (1926) Cum'a günü Kavak durağında toplanan a'zîm bir halk kitlesinin nihayetsiz sürûr ve heyecanı içinde resm-i küşadinin icrâ' edildiği ve hükümet-i Cumhûriyemizin memlekette hâsıl eylediği mesnet ve şükerâda haslarının bu vesileyle ve esâsen izhâr edilmiş olduğuna mahallinde iş'ârına atfen arz ederim.

Efendim.

Fî: Mayıs sene 926

Nafiâ Vekâleti

Şekil 115: 114'te yer alan belgenin Türkçe çevirisi



Şekil 116 Samsun-Sivas, Ankara-Kayseri, Sivas ve Kütahya-Tavşanlı demiryolu hatlarının uzatılması, Trabzon- Erzurum hattı ile Trabzon Limanı ve Arada-Diyarbakır-Ergani ve Uzunköprü-Keşan hattının inşası için ek bütçe 31.12.1924 tarihli

030_0_18_01_01_12_63_7_001

Hüve

139/

Aded:1276

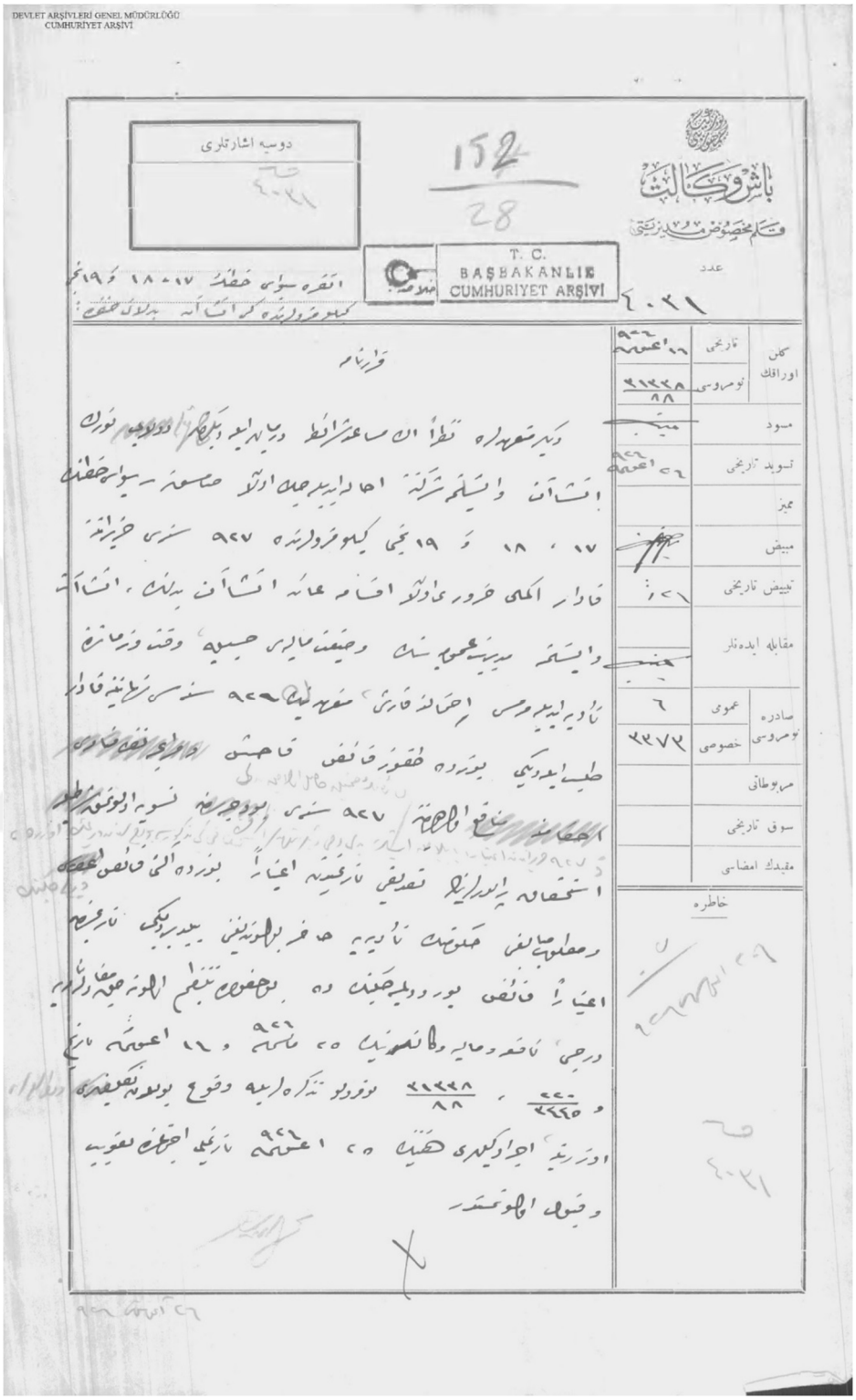
Samsun – Sivas ve Ankara ve Kayseri ve Sivas ve Kütahya – Tavşanlı'ya demiryolunun ve Trabzon - Erzurum hattıyla Trabzon Limanı ve Arada – Diyarbakır – Ergani ve Uzun köprü ve Keşan tarîkinin inşa ve işlenmesine aid mülhâk bu-vech kanûn layihâsı

21/12/340
Maliye Vekili:Mustafa Abdülhalik
Hariciye Vekili:Şükrü Kaya
Dahîliye Vekili:Recep
Adliye Vekili: Mahmud Esad
Baş Vekil ve Müdafâ-i Milliye Vekili: Ali
Sıhhiyye ve Muavenet-i İctimaiyet Vekili
Ticaret Vekili: Ali Gani
Ziraat Vekili: Hasan Fehmi
Nafiâ Vekili: Feyzi
Ma'ârif Vekili:Sarraç Oğlu Şükrü

030_18_01_01_8_43_18
No:96

Samsun – Sivas ve Ankara – Musa Köy demiryollarının Hükümet tarafından inşasına daîr

Şekil 117 Şekil 116'de bulunan belgenin Türkçe çevirisi


DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ
T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Şekil 118 Samsun Sivas hattının 17 ve 18 ve 19'uncu kilometrelerindeki inşaatı konu alan Osmanlıca belge

152/28

Aded:4031

Samsun Sivas hattının 17 ve 18 ve 19'uncu kilometrelerindeki inşaat bedelâtı hakkında

Karar-nâme

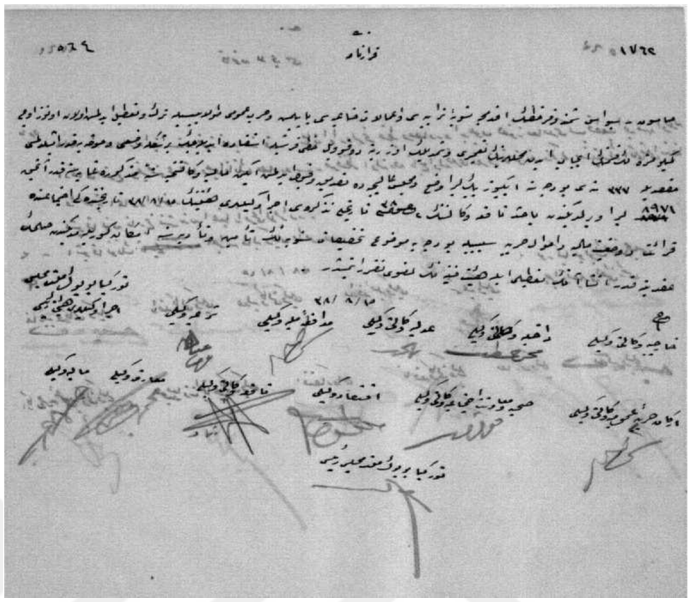
Gelen Evrakın:

Tarihi:16 Ağustos sene 926

Numrosu:31338/88

Diğer müteâhhidlere nazarân en müsâid şar-ı dermeyân ile … dolayı devren *inşaat ve işletme şirketine ihâle edilecek olan Samsun – Sivas hattının 17, 18 ve 19'uncu kilometrelerinde 327 senesi Haziranına kadar ikmâl-i zarûri olan aksama aid inşaat bedelin inşaat ve işletme müdüriyet-i umûmiyyesinin vaziyet-i maliyesi hasebiyle vakit ve zamanında te'viye edilememesi ihtimaline karşı müteâhhîdinin 926 senesi nihâyetine kadar talep eylediği yüzde dokuz faiz tahsil harçı nizâmnâme ahkâmına münâkî' olunduğuna 927 senesi vu-vechesine tesviye olunmak şartıyla istihkâk paralarının tasdiki tarihinden itibâren yüzde altı faîz i'tâsı ve matlub-ı malik-i hükümetin te'diyye hazır bulunduğu bildirildiği tarihden i'tibâren faîz yürüdülmesi hakkında bu hususda tanzim olunacak mukâvelenâmeye derci Nafiâ ve Maliye Vekâletlerinin 25 Mayıs sene 926 ve 11 Ağustos tarih ve 220/3445 , 31338/88 numrolu tezkîreleriyle vukû' bulan telgrafları üzerine icra vekilleri hey'etinin 25 Ağustos sene 926 tarihli icraatında …* ve *kabul olunmuşdur*

Şekil 119 Şekil 118'de yer alan belgenin Türkçe çevirisi

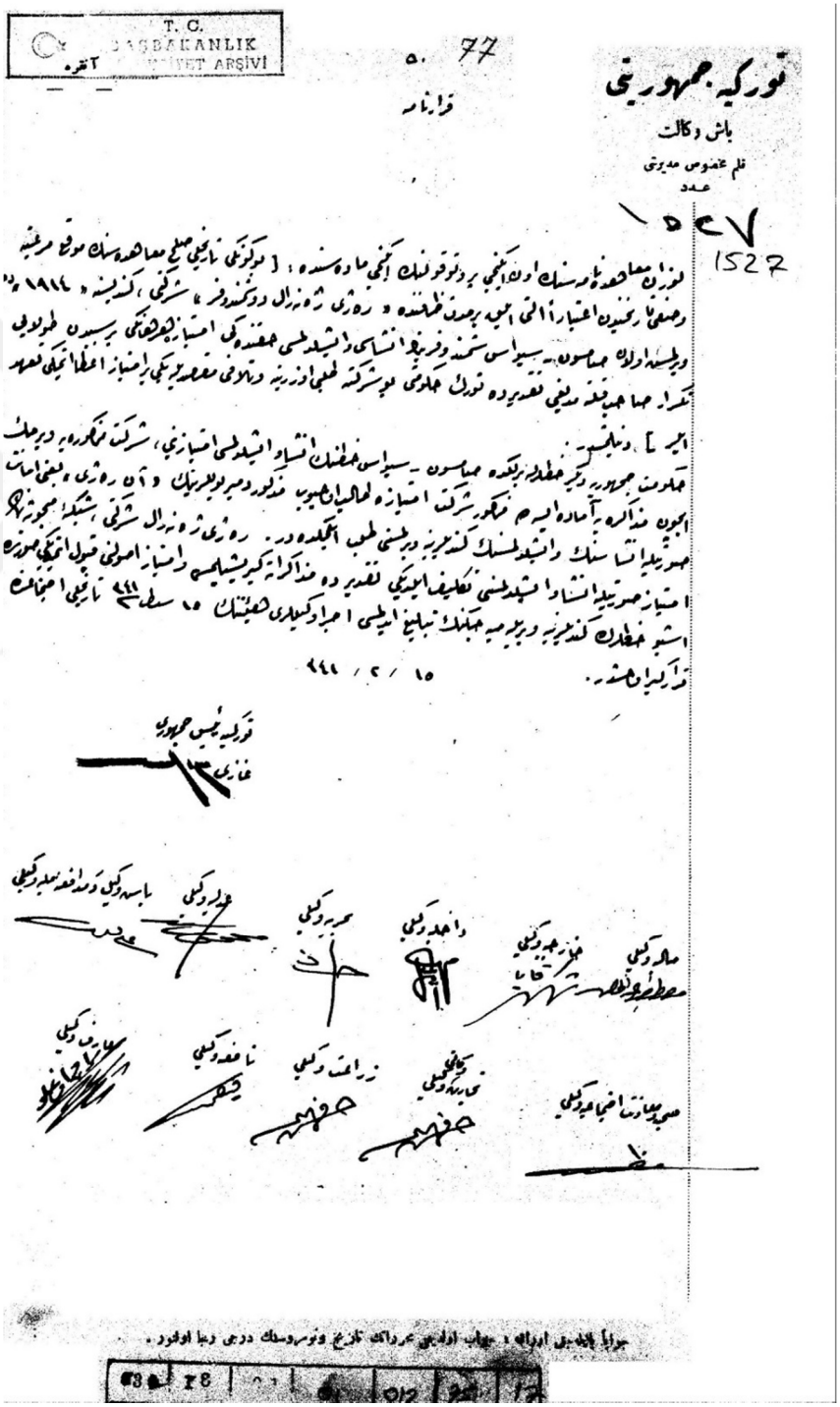


030_18_01_01_5_24_18
Hüve
Kararnâme
1762/564

Samsun – Sivas Şümendüfer hattın akdemce şube-i trabiyesi ve imâlat gaiyesi yapılmış ve harb-ı umûmi müvâlebesiyle terk ve ta'tîl edilmiş olan otuz üç kilometrelik kısmının icâb eden mahallerinin ta'mîri ve şimdilik üzerine dekovil mıntıkasıyla istifâde edilecek bir iskele ve kısmı … kadar işledilmesi maksadıyla 337 senesi borcuna iki yüz bin lira zam ve meclis-i âlîyyece de tasdik ve kabul edilmiş iken Maliye Vekâletince sene-i mezkûre gayesine kadar ancak 8971lira verildiğinden yahud Nafia Vekâletinin 2 Ağustos sene 38 tarihli tezkîresi icrâ vekîlleri hey'etinin 15/8/38 tarihindeki icrâatında kıraât ve vezâyit-i maliye ve emvâl-i harbiye sebebiyle bu vecibe mevkû' tahkikât-ı seneviyyenin te'mîn ve te'diyesini imkân görülemediğinden hattın akdına kadar inşaatın tatil ile hey'et-i fenniyyesinin … tekrar etmiştir.

Hariciye Vekâleti Vekili
Dahîliye Vekâleti Vekili
Adliyye Vekâleti Vekili
Müdafâ-i Milliyye Vekili
Şer'iyye Vekâleti
Türkiye Büyük Millet Meclisi İcra Vekilleri Hey'et-i Reîsi
Erkân-ı Harbiye Umûmiyye Vekâlet-i Vekili
Sıhhiyye ve Muâvenet-i İctimâiyye Vekâleti Vekili
İktisâd Vekili
Nafiâ Vekâleti Vekili
Ma'arûf Vekâleti
Maliye Vekili
Türkiye Büyük Millet Meclisi Re'isi

Şekil 120 Osmanlıca Belge ve Türkçe çeviri



Şekil 121 Regie Generale Demiryolu Şirketi'ne Samsun-Sivas hattının inşa ve işletme imtiyazı (15.02.1925)

030_0_18_01_01_12_75_17_001

Hüve:

Aded:1527

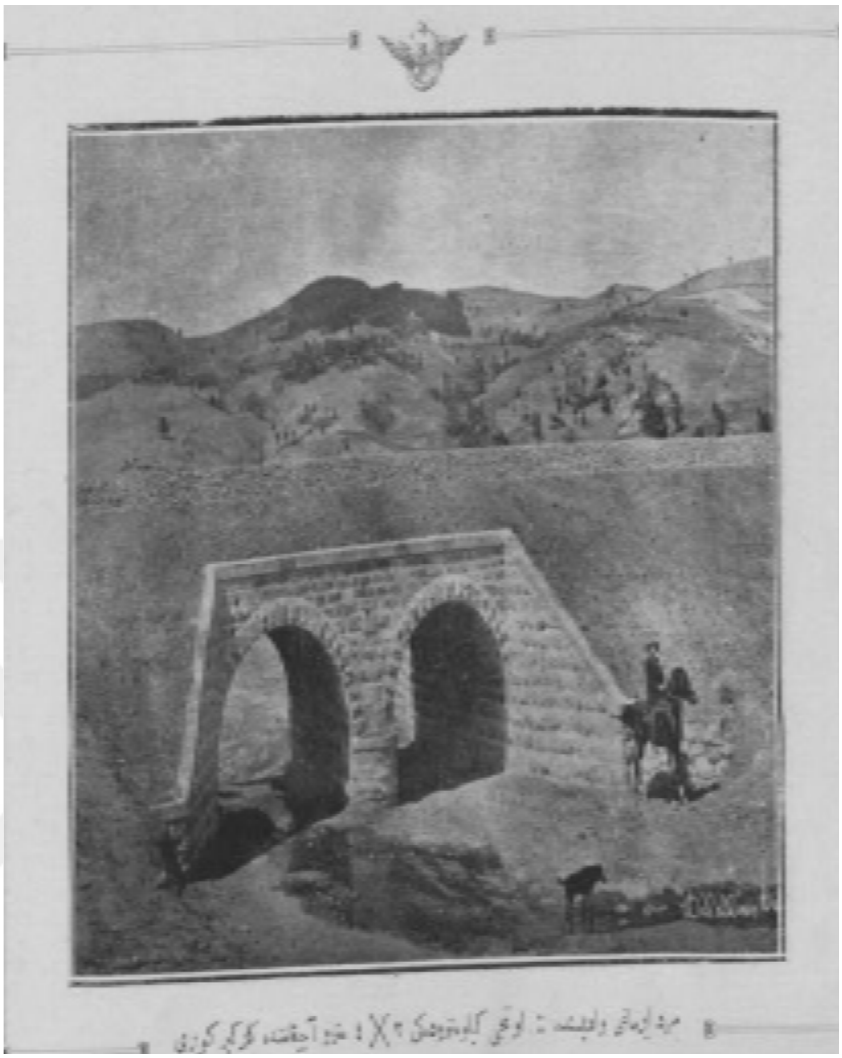
Kararnâme

Lozan Muâhhedenamesinin on ikinci protokolünün ikinci maddesinde (Bu günkü tarihli Salih muâhhesinin mevkî' merîyyete …tarihinden i'tibâren altı aylık bir müddet zarfında "Rezi Jöneral dö-Şimendüfer" şirketi kendisine 1914, de verilmiş olan Samsun - Sivas Şimendüferinin inşası ve işledilmesi hakkında ki imtiyâza her hangi bir sebebden dolayı tekrar sahib kılındığı takdirde Türk Hükümeti bu şirkete taleb üzerine ve telâfi müteâhidle yeni bir imtiyâz i'tâ etmeği taahhüd eyler) denilmişdir.

Hükümet-i Cumhuriyye diğer hatlarla birlikte Samsun – Sivas Hattının inşa ve işledilmesi imtiyazı şirket-i mezkûre vermek içün mezkûreye amade ise de mezkûr şirket imtiyâza talep üçün mezkûr demir yollarının "Anraji" yani emânet suretiyle inşasının daşıdılmasının kendülerine verilmesini taleb eylemekdedir. Reji Janaral Şirketi şebeke-i … imtiyaz suretiyle inşa ve işledilmesini teklif eylediği takdirde müzâkerene girişilmesi ve imtiyâz usulüni kabul eylediği surette iş bu hatların kendilerine verilmemesi hattın tebliğ edilmesi icra vekilleri hey'etinin 15 Şubat sene 341 tarihli imticaatında karargir olunmuşdur

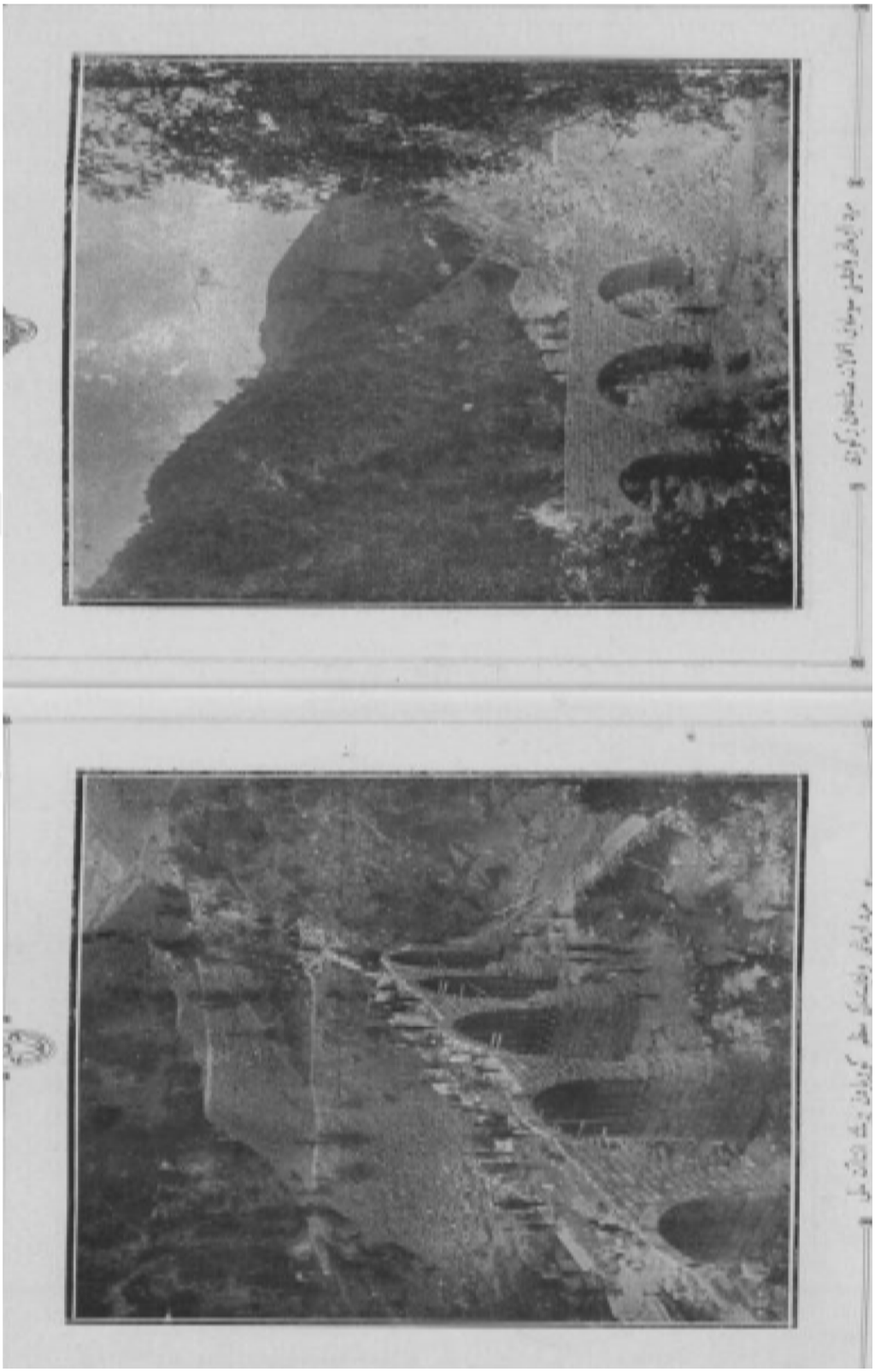
15/2/341
Türkiye Re'is-i Cumhuru
Gazi Mustafa Kemal
Maliye Vekili
Hariciye Vekili
Dahîliye Vekili
Harbiye Vekili
Adliye Vekili
Baş Vekil ve Müdafâ-i Milliyye Vekili
Sıhhiyye Ma'adin imtiyaziye Vekili
Ticaret Vekâleti Vekili
Ziraat Vekili
Nafia Vekili
Ma'arif Vekili

Şekil 122 Şekil 121'de yer alan Osmanlıca Belgenin Türkçe çevirisi

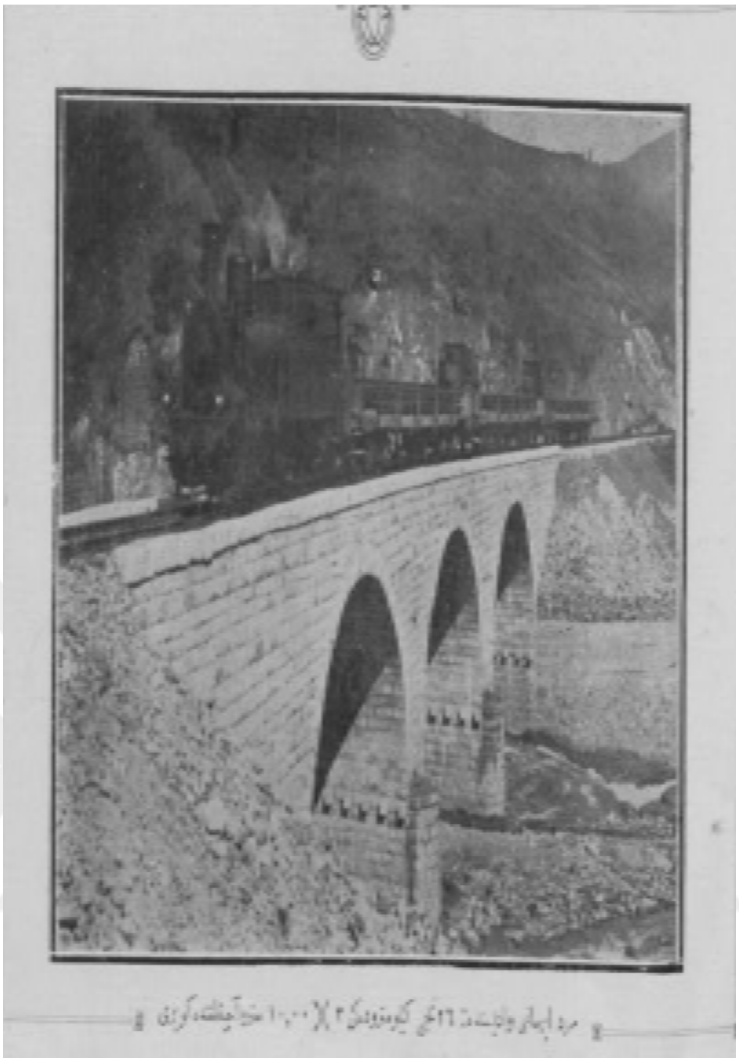


Şekil 123 Merd Irmağı Vadisinde onuncu kilometrede 2x4 metre açıklığındaki Kagir Köprü

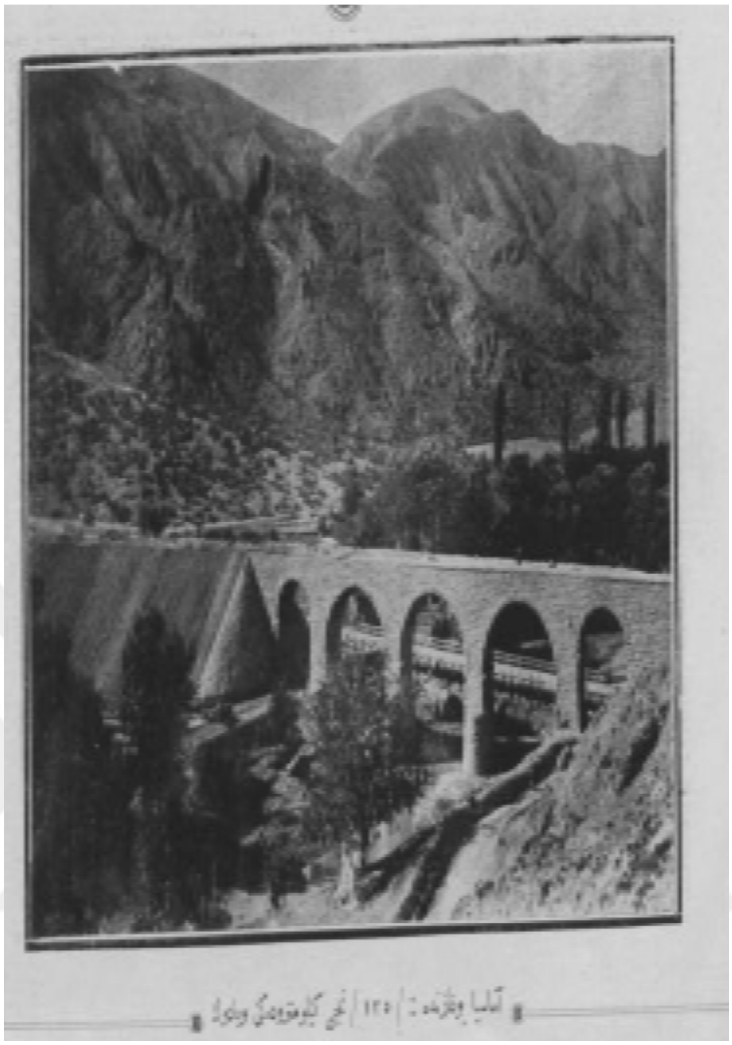
Şekil 124 650+21nci Kilometrede Merd Irmağı Vadisindeki Büyük Köprülerden Biri



Şekil 125 Merd Irmağı Vadisindeki Muazzam Köprülerden Merd Irmağı Vadisini



Şekil 126 Merd Irmağı Vadisinde 26. Kilometredeki 3x10,00 Açıklığında Köprü



Şekil 127 Amasya Boğazı'nda 125'nci Kilometredeki Viyadük

Şekil 128 1923'te Türkiye'de mevcut demiryollarını gösteren harita (İ. Yıldırım, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950), Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 2001,s.209

Şekil 129 1950'de Türkiye'de mevcut demiryollarını gösteren harita (İ. Yıldırım, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950), Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 2001,s.211)

Şekil 130 Demir kirişli köprülere örnek Kars- Sarıkamış arasında

Şekil 131 Çelik Kafesli köprülere örnek Kars- Sarıkamış arasında

Şekil 132 Tonozlu taş köprülere örnek Kars- Sarıkamış arasında

KAYNAKLAR

Akbaytugan, Ali Said, Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkidat ve Mütalaat, Asitan Yayıncılık, Ankara 2014.

Akın, Fetullah ve Filiz Sultanoğlu, 1856'dan 2006'ya Demiryolları'nın 150 Yılı, Ankara 2006.

Akalan, Ali Osman, Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Tarihi, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2010 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

Akın, Fethullah, Demiryollarının Dünü Bugünü ve Yarını Sempozyum Kitabı, Ankara 2000, s.113-122.

Aladağ A. , Aslan, "Hızlı Tren İşletmeciliğine Geçiş Sürecinde Demiryollarımız", Demiryollarında 21. yy. Vizyonu Sempozyum Kitabı, Mart 2009, s. 53-60.

As, Erdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir 2006 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

Atik, Saffet, "Türkiye'de Demiryolları'nın Tarihi Gelişim Süreci ve Mekan Organizasyonuna Etkileri", I. Ulusal Demiryolu Kongresi Bildirileri, Ankara 1979, s. 112-142.

Aydın, Suavi. "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhassar Bir Bakış", Kebekiç Dergisi, Sayı 11, 2001, s.49-94.

Bilmez, Can Bülent, Demiryollarından Petrole Chester Projesi(1903-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

Bozdoğan, Sibel, Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür, Metis Yayınları, İstanbul 2001.

Babaoğlu, Resul. "Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonu'nun İşletmeye Açılışının Küşadı", Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, Osmanlı'dan Cumhuriyete Ulaşım ve Haberleşme Özel Sayısı, C. 13, Sayı 25-26, Nisan 2016, s.183-234.

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Belge Tarihi: 30-18-1-1, Yer No: 8-43-18

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Belge Tarihi:30-18-1-1, Yer No: 5-24-18

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Belge Tarihi: 30-18-1-1, Yer No: 12-75-17.

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Belge Tarihi:30-18-1-1, Yer No: 12-63-7

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Belge Tarihi: 30-10-0-0, Yer No: 152-75-13

Çalapverdi, İhsan, Sivas-Erzurum Demiryolu İnşası 1933-1939, Divriği Defterleri Yayın No:6, İstanbul 2008,

ÇULPAN, Cevdet, Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar Türk Taş Köprüleri, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2002, s.6-7.

Doludeniz, Turgay, Demiryollarının Dünü Bugünü ve Yarını Sempozyum Kitabı, Ankara 2000, s.11-19.

Engin, Vahdettin, Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık, İstanbul 1953.

Gürel , Ziya, Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2011.

Haykır, Yavuz, Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938) ,Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2011 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

Hülagu, Metin, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", Cumhuriyet Dönemi Demiryolları Sempozyum Bildirileri, Ankara 2008, s.25-45.

İLTER, Fügen, Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara 1978, s. 27, 257.

Onur, Ahmet, Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953), K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi, 1953.

Yıldırım, İsmail, Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950), Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara 2001.

Özdemir, Mehmet, Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920), Kültür Bakanlığı, Ankara 2001.

Kahya, Esin. "Türkiye'de İlk Demiryolları", Belleten, C.LII, S. 202, Nisan 1988, s.210-216.

Kösebay Erkan, Yonca, Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mayıs 2007,(Yayınlanmamış Doktora Tezi).

Maurice, M.Cerası, Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda 18 ve 19 Yüzyıllarda Kent Uygarlığı Mimarisi, Y.K.Y, İstanbul 1993.

Sarıaslan, Ümit, Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına, Otopsi Yayınları, İstanbul 2004.

Sözen, Metin, Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı (1923-1983), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1984.

Şen, Leyla Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, TESAV, Ankara 2003.

Tekeli, İlhan ve Selim İlkin, "1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı", IX Türk Tarih Kongresi, Cilt 3, 31-25 Eylül 1981, s.1649-1660.

Tekeli, İlhan ve Selim İlkin, " Cumhuriyet Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", Kebekiç Dergisi, S.11, Ankara 2001, s.125-163.

Temizgüney, Firdevs, Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2008,(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

Oral, L.Özge, ve Özlem Yavuz, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Ekonomik ve Sosyal Etkileri 1856-2008 Dönemi İçin Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası, İzmir 2012.

Quartert, Donald, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, Cilt 6, İstanbul 1985.

Ünlü, Ali Emrah, "Samsun – Kalın (Sivas) Demiryolu Hattının Modernizasyonu Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi'nin Tarihsel Araştırma Rölöve Restitüsyon ve Restorasyon Raporu", s. 3-19.

Ünlü, Ali Emrah, "Samsun – Kalın (Sivas) Demiryolu Hattının Modernizasyonu Tarihi Köprüler Koruma ve Kullanım Projesi hakkında ki kişisel arşivi.

Yavuz, Bige Şükan. "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S.24, Kasım 1999-2003, s. 527-561.

Yavuz, Ünsal, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", IX Türk Tarih Kongresi, Cilt. 3, 31-25 Eylül 1981, s.1641-1648.

YAVUZ Mehmet, TAVUKÇU Ali Yalçın, "Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması, Yol Yapıları II, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt7, S. 64 , s. 557-567.

Yazıcı, Necdet. "Demiryollarımızın 1924-1930 Dönemindeki Bütçeleri ve Yatırımları", Kardelen Dergisi, Sayı.13, Ekim-Aralık 1995, s.14-16.

Yıldırım, İsmail. "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Cilt 12, Sayı 1, Elazığ 2002, Sayfa: 311-324,

Yücel, M. Serhan ve M. Murat Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", VAKANÜVİS- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, Mart 2016 s.293-343.

Zarakolu, Avni. "Memleketimizde Demiryolu Politikası", Ankara üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 7,Sayı 3-4, Eylül-Ekim 1950,s.573-589,

22.11.1935 tarihli KURUN gazetesi

11.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Demiryolu Çalışma Grubu Raporu, Haziran 2013, s. 20.

CUMHURİYET DÖNEMİ DEMİRYOLLARINDAN SAMSUN – KALIN (SİVAS) DEMİRYOLUNUN TOKAT - KALIN (SİVAS) GÜZERGÂHINDAKİ DEMİRYOLU KÖPRÜLERİNİN SANAT TARİHİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

ORIJINALLIK RAPORU

%25	%25	%6	%
BENZERLIK ENDEKSI	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCI ÖDEVLERI

BIRINCIL KAYNAKLAR

1	acikerisim.deu.edu.tr İnternet Kaynağı	%10
2	archive.kebikecdergi.org İnternet Kaynağı	%2
3	www.antalya.bel.tr İnternet Kaynağı	%1
4	kentvedemiryolu.com İnternet Kaynağı	%1
5	pt.scribd.com İnternet Kaynağı	%1
6	hrantdink.org İnternet Kaynağı	%1
7	polen.itu.edu.tr İnternet Kaynağı	%1
8	www.scribd.com	

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı, Soyadı: Günay YEĞEN
Uyruğu: Türkiye Cumhuriyeti (TC)
Doğum Tarihi ve Yeri: 05.06.1979, Sivas
Medeni Durumu: Evli
Tel: +90 530 923 45 90
Ev: +90 312 344 57 20
email: gunay_gny@hotmail.com
Yazışma Adresi: Ragıp Tüzün Caddesi, Çarşı Mahallesi, No: 414/4
Yenimahalle/ Ankara

EĞİTİM

Derece	Kurum	Mezuniyet Tarihi
Lisans	AÜ F.E.F. Sanat Tarihi	2004
Lise	Gemerek Atatürk Çok Programlı Lisesi, Sivas	1995

İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum Görev	Görev
2014-Devam	Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü	Müze Araştırmacısı
2006-2014	Sivas Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü	Müze Araştırmacısı

YABANCI DİL

İngilizce,

YAYINLAR

1. Günay BAYRAM, Gözde ULUŞANŞ, “Sivas Gar Yerleşkesinin Endüstriyel Miras Olarak Korunması ve Değerlendirilmesi”, Cumhuriyet Döneminde Sivas Sempozyumu Bildirileri, C.II, 2008, s.237-258