



TC.

BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

Ertuğrul Sancağında Demiryolu İnşa Faaliyetleri

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mehmet Can ÇETİN

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Refik Arıkan

Bilecik, 2020

10213503



BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

Ertuğrul Sancağında Demiryolu İnşa Faaliyetleri

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mehmet Can ÇETİN

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Refik Arıkan

Bilecik, 2020

10213503

BEYAN

Ertuğrul Sancağında Demiryolu İnşa Faaliyetleri adlı yüksek lisans tezinin hazırlık ve yazımı sırasında bilimsel ahlak kurallarına uyduğumu, başkalarının eserlerinden yararlandığım bölümlerde bilimsel kurallara uygun olarak atıfta bulunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, tezin herhangi bir kısmını Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı beyan ederim.

Mehmet Can ÇETİN

01.06.2020

ÖN SÖZ

Antik Çağlardan günümüze Bilecik ve çevresi yol güzergâhları üzerinde önemli bir geçiş noktasıdır. Nitekim mezkûr mahal İstanbul, Eskişehir, Ankara, Bursa, Kütahya, Afyon gibi tarihi kıymete haiz şehirlere yakın konumdadır. Zira Bilecik yol güzergâhları üzerinde önemli bir durak noktası olması sebebiyle Osmanlılar zamanında yapılan yatırımlar ile mamur edilmiştir. Diğer yandan XIX. Yüzyılda Anadolu-Bağdat Demiryolunun geçtiği güzergâhlardan birisi haline gelmiştir.

Bilecik'in bahsi geçen önemine binaen Hocalarım Prof. Dr. Nurfeddin Kahraman, Doç. Dr. Refik Arıkan ve Arş. Gör. Ali Okumuş'un teşvikleri ve yönlendirmeleri neticesinde Ertuğrul Sancağında Demiryolu İnşa Faaliyetleri adlı yüksek lisans tezi ortaya çıktı. Ertuğrul Sancağı'nın demiryolu sınırları batıda Mekece, doğu istikametinde ise Çukurhisar'da son bulmaktadır. Bu kapsamda sırasıyla Mekece, Osmaneli (Lefke), Sarmaşık, Bayırköy, Vezirhan, Pelitözü, Bilecik, Yayla, Karaköy, Ayvalı, Bozüyük, Gündüzbey, İnönü, Çukurhisar istasyonları ve çevresinde arazi çalışmaları gerçekleştirildi. Çalışma kapsamında sözlü mülakatlar da yapıldı. Kişilerin izni alınarak elde edilen bilgiler çalışmada değerlendirildi.

Saha çalışmalarının yanı sıra Ankara TCDD Genel Müdürlüğü, İstanbul TCDD Haydarpaşa Tren Garı, TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi Başkanlığı, Demiryolu Bakım Dairesi Başkanlığı, Demiryolu Köprüler Şubesi, TCDD Bilecik 12. Demiryolu Bakım Müdürlüğü, 84. Demiryolu Bakım Müdürlüğü, Bozüyük 124. Yol Bakım Onarım Şefliği, Eskişehir TCDD Müzesi, Tülomsaş Devrim Arabaları Müzesi, Eskişehir Hasanbey Lojistik Merkezi, Alman Arkeoloji Enstitüsü ve Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivlerinde tez konumuz ile alakalı araştırmalar gerçekleştirildi.

Çalışmamın her safhasında değerli fikirlerini esirgemeyen Danışman Hocam Doç. Dr. Refik Arıkan'a müteşekkirim. Ayrıca çalışmamın her aşamasında desteğini esirgemeyen Hocalarım Ali Okumuş, Galip Varoğlu, Kadriye Topal'a minnettarım. İhtiyaç duyduğum anlarda kıymetli vakitlerini ayıran değerli hocalarım Prof. Dr. Nurfeddin Kahraman, Doç. Dr. Halim Demiryürek'e şükranlarımı sunuyorum. Demiryolu çalışmasına teknik ve arşiv bilgileri ile katkıda bulunan 84. Demiryolu Bakım Müdürü Serdar Ceylan, 12. Demiryolu Bakım Müdürü Sabahattin Kara, Büro Şefi Turgut Çınar, Bölge Kısım Şefi Tecvettin Çimen, TCDD Köprüler Şubesi Personeli Haluk Eşim ve Dr. Nadir Mumcu'ya teşekkürü borç biliyorum. Saha ve Araştırma çalışmalarına destek olan Babam Nuri Çetin'e hürmetlerimle.

Mehmet Can ÇETİN

01.06.2020

ÖZET

Demiryolları XIX. Yüzyıl ile birlikte Dünya tarihinde adından sıkça söz ettiren bir buluş olmuştur. 1825 tarihinde George Stephenson'un buluşu ile modern demiryolunun ilk adımı atılmıştır. Demiryollarının Dünyada bir ihtiyaç haline gelmesinin en önemli nedeni Sanayi İnkılâbıdır. Bilindiği üzere Sanayi İnkılâbı ile birlikte üretim faaliyetlerinde bulunan devletlerin ham madde ve iş gücü ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda Demiryolu gibi bir ulaşım aracını dünyanın en uzak bölgesine ulaştırarak ham madde ve işgücü ihtiyaçları karşılanmıştır. Özellikle üretilen malları satmak için yeni pazar imkânı doğmuştur.

Osmanlı Devleti'nin Demiryolu ile ilk tanışması 1856 yılında Kahire-İskenderiye hattının işletmeye açılması ile gerçekleşmiştir. Devlet, ilerleyen süreçte Demiryolu yapımına önem vermiş ve bu bağlamda Rumeli Demiryolu, Hicaz Demiryolu, Anadolu-Bağdat Demiryolu gibi pek çok demiryolunun inşasını başlatmıştır. Demiryollarını inşa edecek yabancı firmanın bizatihi Almanlar olmasına özen gösterilmiş zira buna sebep olarak II. Abdülhamid'in İngiliz ve Fransızlara güvenmediği ileri sürülmüştür.

Nitekim demiryolunun inşası ile birlikte pek çok Osmanlı köy, kasaba ve yerleşim birimlerinde iktisadi ve sosyal hayatın canlandığı, üretimin arttığı görülmüştür. Özellikle inşa edilen Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilinde olan Mekece-Çukurhisar arası Demiryolu inşası ve İşletmeciliği bölgede yaşamı her açıdan olumlu biçimde etkilemiştir. Özellikle Ertuğrul Sancağı'nda istihdam artmış, üretilen mallar demiryolu aracılığı ile İstanbul'a gönderilmiştir. Bu durum bölge insanlarının iktisadi olarak kalkınmasına yardımcı olmuştur. Bahsi geçen yörede bu denli bir gelişimin yaşanmasının en mühim nedeni Bilecik'in Anadolu-Bağdat Demiryolunun iki mühim güzergâhı olan İstanbul ve Ankara'yı birbirine bağlayan bir keşişim noktasında olması sebebiyledir.

Anahtar Kelimeler: Ertuğrul, Demiryolu, Anadolu-Bağdat, Bilecik

ABSTRACT

Railways were an invention that made its name frequently in the history of the World during the 19th century. The first step of modern railway was taken with the invention of George Stephenson in 1825. The most important reason why railways have become a need in the world is the Industrial Revolution. As it is known that the raw materials and labor which the states need that have been engaged in production activities have emerged with the Industrial Revolution. In this context, by transporting a transportation vehicle such as Railway to the farthest region of the world, raw material and labor needs were met. In particular, a new market opportunity has emerged to sell manufactured goods.

On the other hand, the first acquaintance of the Ottoman Empire with the railway was appeared in 1856 with the opening of the Cairo-Alexandria line. The State attached importance to the construction of railways and initiated the construction of many railways such as Rumeli Railway, Hejaz Railway, Anatolia-Baghdad Railway. The foreign company that will build the railways has been taken care of by the Germans because it was caused by the Abdulhamid II was not trusted in the British and the French. In fact, with the construction of the railroad in many Ottoman villages, towns and settlements, economic and social life has been revived, production has increased. Inonu railway construction and management of the region in every aspect positively affected the life in terms of employment. Bilecik is located at an intersection point that connects Istanbul and Ankara, the two important routes of the Anatolian-Baghdad Railway.

Keywords: Ertuğrul, Railway, Anatolia-Baghdad, Bilecik

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
RESİMLER LİSTESİ.....	vi
KROKİLER LİSTESİ.....	viii
TABLolar LİSTESİ.....	ix
HARİTALAR LİSTESİ.....	x
RAPORLAR LİSTESİ.....	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE DEMİRYOLU İNŞASI

1.1. OSMANLI DEVLETİNDE İLK DEMİRYOLLARI.....	4
1.2. ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLU.....	6
1.3. ERTUĞRUL SANCAĞI.....	10

İKİNCİ BÖLÜM

ERTUĞRUL SANCAĞINDA DEMİRYOLU İNŞA FAALİYETLERİ

2.1. İSTİMLÂK FAALİYETLERİ.....	12
2.2. SANCAK'TA DEMİRYOLU İNŞASI.....	16
2.2.1. Cambazkaya Köprüsü.....	21
2.2.2. Lefke (Osmaneli) Köprüsü.....	23
2.2.3. Bekdemir Viyadük İnşası.....	24
2.2.4. Bekdemir Viyadüğünün Yeniden İnşası.....	28
2.2.5. Başköy Viyadük İnşası.....	29
2.2.6. Yenilenen Başköy Köprüsü'nün Açılışı.....	34
2.2.7. Yayla Viyadük İnşası.....	35
2.3. SANCAK'TA DEMİRYOLUNUN FAALİYETE GEÇMESİ.....	38
2.4. ERTUĞRUL SANCAĞINDA DEMİRYOLU İSTASYONLARI.....	45
2.4.1. Mekece İstasyonu.....	47
2.4.2. Lefke İstasyonu.....	47

2.4.3.	Vezirhan İstasyonu.....	47
2.4.4.	Bilecik İstasyonu.....	47
2.4.5.	Yayla İstasyonu	48
2.4.6.	Karaköy İstasyonu	48
2.4.7.	Ayvalı İstasyonu	48
2.4.8.	Bozüyük İstasyonu	48
2.4.9.	Gündüzbey İstasyonu.....	49
2.4.10.	İnönü İstasyonu	50
2.4.11.	Çukurhisar İstasyonu	50

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ERTUĞRUL SANCAĞINDA DEMİRYOLU İLE ALAKALI HADİSELER

3.1.	ERTUĞRUL SANCAĞINDA İNŞASI PLANLANAN DEMİRYOLU PROJELERİ.....	51
3.2.	SANCAK'TA İMTİYAZLAR.....	55
3.3.	BOZÜYÜK MANYEZİT FABRİKASI.....	58
3.4.	SANCAK'TA ASAR-I ATİKA	61
3.4.1.	Boz Höyük.....	63
3.5.	DEMİRYOLU GÜZERGÂHINDA VUKUATLAR	65
	SONUÇ	69
	KAYNAKÇA	71
	EKLER.....	80

RESİMLER LİSTESİ

Resim I: Fabrikada yapımı sırasında Cambazkaya Köprüsü.....	21
Resim II: Bilecik-Lefke Demiryolu Köprüsü.....	23
Resim III: Bekdemir Demiryolu Köprüsü	24
Resim IV: Fabrika da yapımı sırasında Bekdemir Köprü Parçası.....	28
Resim V: Başköy Demiryolu Köprüsü	29
Resim VI: Patlatılan Başköy Köprüsü.....	31
Resim VII: Başköy Köprü Kitabesi	33
Resim VIII: Başköy Köprüsü Açılışı	34
Resim IX: Yayla Demiryolu Köprüsü.....	35
Resim X: Yayla Köprüleri.....	36
Resim XI: Yayla Köprüsü Kitabesi.....	37
Resim XII: Debreli Mustafa Bey'in Bozüyük'te Kurduğu Kereste Fabrikası	55
Resim XIII: Bozüyük Manyezit Fabrikası	58
Resim XIV: Asar-1 Atika ve Bozüyükçüler	61
Resim XV: Arkeolojik Kazı Esnasında Boz Höyük.....	63
Resim XVI: Bilecik Tren İstasyonu ve Aşağıköy	80
Resim XVII: Bilecik-Başköy	80
Resim XVIII: Bilecik-Pelitözü Demiryolu	81
Resim XIX: Bilecik-Vezirhan Demiryolu.....	81
Resim XX: Bilecik-Pelitözü Demiryolu.....	82
Resim XXI: Bilecik-Pelitözü Demiryolu	82
Resim XXII: Mekece Tren İstasyonu	83
Resim XXIII: Sakarya Nehri ve Demiryolu Köprüsü.....	83
Resim XXIV: Bekdemir Köyü.....	84
Resim XXV: Küplü Nahiyesi.....	84
Resim XXVI: Lefke İstasyon civarı.....	85
Resim XXVII: Bozüyük İstasyonu sığınak.....	85
Resim XXVIII: Başköy Viyadüğü 1925 İnşaat Resimleri.....	86
Resim XXIX: Bozüyük	87
Resim XXX: Boz Höyük kazı çalışmaları.....	87
Resim XXXI: Pelitözü Demiryolu	88
Resim XXXII: Karaköy İstasyonu.	88

Resim XXXIII: Yayla 8. Tünel Onarım Çalışmaları	89
Resim XXXIV: Mekece Tren İstasyonu	90
Resim XXXV: Osmaneli(Lefke) Tren İstasyonu	90
Resim XXXVI: Vezirhan Tren İstasyonu	91
Resim XXXVII: Bilecik Tren İstasyonu.....	91
Resim XXXVIII: Yayla Tren İstasyonu	92
Resim XXXIX: Karaköy Tren İstasyonu	92
Resim XL: Bozüyük Tren İstasyonu	93
Resim XLI: İnönü Tren İstasyonu.....	93
Resim XLII: Çukurhisar Tren İstasyonu.....	94
Resim XLIII: TCDD Bilecik Lokomotif Deposu	94
Resim XLIV: Yayla Kaçış Tüneli.....	100
Resim XLV: Yayla Köprüsünden Kaçış Tüneline giden güzergâh.....	100
Resim XLVI: Demiryolu Çalışanının Kimlik Belgesi	101
Resim XLVII: Yayla Köprüleri	102
Resim XLVIII: Bozüyük Kamer Ali Baba Türbesi	102

KROKİLER LİSTESİ

Kroki I: Kapukaya Viyadüğü.....	17
Kroki II: Bekdemir Viyadüğü Krokisi.....	22
Kroki III: Cambazkaya Köprü Krokisi.....	26
Kroki IV: Başköy Viyadüğü Krokisi.....	31
Kroki V: Bilecik İstasyon Krokisi.....	38
Kroki VI: Bozüyük İstasyon Krokisi.....	39
Kroki VII: Karaköy İstasyon Krokisi.....	40
Kroki VIII: Vezirhan İstasyon Krokisi.....	41
Kroki IX: Mekece İstasyon Krokisi.....	44
Kroki X: Gündüzbey İstasyonu Krokisi.....	49
Kroki XI: Başköy Demiryolu Krokisi.....	65
Kroki XII: Vezirhan İstasyonu Su Takviye Pompası.....	99
Kroki XIII: 1925 Yılında İnşa Edilen Başköy Köprüsünün Projesi.....	99

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo I: Ertuğrul Sancağı Demiryolu İstimlâk Raporu	14
Tablo II: 1925 Tarihli Başköy Viyadüğü İnşaatına ait Kargir ve Malzeme Miktarını Gösteren Cetvel.	33
Tablo III: Ertuğrul Sancağı ve Civarındaki İstasyonların birbirine Mesafesi.	46
Tablo IV: Hattın işletmeye açıldığı tarihten 7 yıl sonra 1 Kasım 1898 Tarihinde Katarların Haydarpaşa-Eskişehir arası Hareket vakitlerini gösteren tablodur.	50



HARİTALAR LİSTESİ

Harita I: Bilecik-Söğüt Demiryolu İnşa Projesi.	16
Harita II: Lefke (Osmaneli) Demiryolu Projesi.	19
Harita III: Söğüt Demiryolu Projesi.....	51
Harita IV: Pazaryeri Demiryolu Projesi.	52



RAPORLAR LİSTESİ

Rapor I: Bilecik-Pelitözü İstimlâk Raporu.	12
Rapor II: Lefke (Osmaneli) Ciciler Köyü İstimlâk Raporu.....	15
Rapor III: Yenilenen Cambazkaya Köprüsüne ait 1933 Tarihli Belge	22
Rapor IV: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.	95
Rapor V: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.....	96
Rapor VI: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.	97
Rapor VII: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.....	98



GİRİŞ

Ulaşım insanlık tarihi boyunca hayatın önemli bir parçası olmuştur. Kelime anlamı olarak canlı veya cansız bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma anlamında kullanılmaktadır. Ulaşım denildiğinde akla gelen en önemli unsur yoldur. Zira yol bir yerleşimi başka yerleşim alanlarına bağlaması sebebiyle İnsanlık tarihi boyunca ulaşımın nüvesini oluşturmaktadır. Yol yapımı denildiğinde akla gelen en mühim medeniyet Roma Medeniyetidir. Güzergâhı boyunca mil taşlarını takip eden (French, 2013: 123). Roma yolları teknik ve ustalık bakımından tüm yollardan farklıdır (Bridges, 1968: 24). Ulaşım için yol inşa eden toplumlar farklı zaman dilimlerinde gerçekleştirdikleri buluşlar ile ulaşım alanında katkılar sağlayarak insan yaşamını kolaylaştırmayı amaç edinmişlerdir.

Yapılan araştırmalarda insanların kullandığı ilk vasıtaların kızak ve sallar olduğu tespit edilmiştir (Bridges, 1968: 7). Toplumlarda ulaşım sisteminin gelişimi büyük ölçüde tekerleğin buluşu ile gerçekleşmiştir. Zira Mezopotamya Medeniyetinin önemli şehirlerinden olan Ur'da M.Ö 3250 yıllarına ait tekerlek bilim insanları tarafından saptanmıştır (Bridges, 1968: 10). Tekerleğin icadı ile toplumlar at, öküz, eşek, katır gibi hayvanları tekerlekli arabalara bağlayarak ulaşım vasıtası olarak kullanmışlardır. Tarihsel süreçte ulaşım, insanların bilgi birikimleri ve deneyimleri vasıtasıyla gelişim göstermiştir. Nitekim günümüzde toplumlar gerçekleştirdikleri buluşlar neticesinde bisiklet, motosiklet, araba, uçak, gemi ve demiryolu gibi pek çok vasıtayı ulaşım aracı olarak kullanmaktadır. Modern ulaşım araçları arasında önemli bir yeri bulunan Demiryolunun ortaya çıkışı Sanayi İnkılâbı ile doğru orantılıdır. Zira Sanayi İnkılâbı ile birlikte süratli vasıtalara ihtiyaç duyulmuştur. Özellikle James Watt'ın Buhar Makinesini yapması (Cipolla, 2015: 44), daha sonra Lokomotiflerin icadını ortaya çıkarmıştır.

Demiryolu ilk defa 1550'de Fransa-Alsace Maden Ocaklarından hammadde çıkarılmasında kullanılmıştır. 1776 yılında İngiltere'de Sheffield'de Madeni Ray kullanımına başlanmıştır (Engin, 1993: 16). Demiryolunun ulaşım maksatlı kullanımı XIX. yüzyılın ilk yarısına tekabül etmektedir (Engin, 1993: 15). Demiryolu ulaşımının ilk denemeleri Trevithick tarafından gerçekleştirilmiştir. Tram-Waggon adlı lokomotifi ile 6 Şubat 1804 tarihinde Cardiff'ten yolculuğuna başlayan Trevithick on ton demir

yüklü ve içerisinde yetmiş yolcu olan treni ile 5 saatte 16 kilometrelik mesafe kat etti (Bridges, 1968: 71). Trevithick'in yanı sıra 1811'de Blenkinsod ve 1813 yılında Brunton Demiryolu ulaşımı alanında denemeler gerçekleştirdi (Engin, 1993: 16). Bahsi geçen denemelerden olumlu sonuçlar alınamamıştır. Zira Lokomotif ve yük ağırlıkları hususunda tutarsızlıkların olması, kullanılan malzemelerin yetersizliği sebebiyle Demiryolu kullanımı tehir etmiştir (Bridges, 1968: 71).

Demiryolu ulaşımı ile alakalı gelişim George Stephenson adlı genç araştırmacı tarafından gerçekleştirildi (Engin, 1993: 16). 1814'de "Blucher" adlı ilk buharlı lokomotif meydana getiren George Stephenson 1825 yılında Edward Pease adlı zengin iş adamından aldığı destek ile Stockton-Darlington arasında 61 km uzunluğunda demiryolu inşasını tamamladı (Bridges, 1968: 74-75). George Stephenson 27 Eylül 1825'de ise ulaşımına açılan demiryolu hattında yolculuğunu tamamlamıştır. Böylece Stephenson'un uğraşları sonucunda Modern Demiryolunun gelişimi hususunda ilk adım atılmıştır. Sanayi İnkılabı ile birlikte hızlı vasıtalara olan ihtiyacın artması George Stephenson'un Demiryolu alanında önemli işlere imza atmasına sebebiyet verdi. 1829 yılında Liverpool-Manchester arası demiryolu inşası Stephenson'a verildi (Bridges, 1968: 76). Aynı yıl Stephenson "Roket" adlı Lokomotifini üretmiştir. 15 Eylül 1830 tarihinde ise Liverpool-Manchester arası demiryolu güzergâhı faaliyete geçmiştir (Engin, 1993: 16-17).

Dünyadaki diğer ülkelerin Demiryolu ulaşımı ile tanışması aynı tarihlerde gerçekleşmiştir. Amerika'da Baltimore-Ohio arası demiryolu hattı 1830, Fransa'da St. Etienne-Lyon arası güzergâh 1832, Almanya'da Nürnberg-Furth arası güzergâh 1835 tarihinde faaliyete geçmiştir (Engin, 1993: 17).

Demiryolu taşımacılığının dünyada gördüğü kabul ile birlikte artık ihtiyaç duyulan birçok yere demiryolu hattı döşenmeye başlanmıştır. Özellikle Avrupalı girişimciler Osmanlı Devleti'ni de demiryolu ulaşımının götürülebileceği yeni bir pazar olarak görmüşlerdir. Buna binaen Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu hattı 1856 yılında Kahire-İskenderiye Hattının işletmeye açılması ile tamamlanmıştır (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 214). Anadolu sınırları içerisinde ilk işletmeye açılan hatlar 1866 yılında İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba hattıdır (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 313).

Daha evvelce zikrettiğimiz gibi dünyada demiryolu inşasının temelini Sanayi İnkılâbı oluşturmaktaydı. Zira Sanayi İnkılâbı ile birlikte üretimde artış, ham madde ihtiyacı ve üretilen malı pazarlama ihtiyacı doğdu. Demiryollarının gelişimi ile birlikte ürettikleri mallarına pazar bulan şirketler ve üreticiler aynı zamanda Osmanlı Devleti gibi geniş bir coğrafyaya hâkim olan devletleri de demiryolu teknolojisi ile buluşturdular. Böylece ürettikleri mallarına pazar alanı bulmalarının yanı sıra artık ham madde ihtiyacını da farklı coğrafyalardan demiryolu sayesinde karşılayabilmişlerdir. Diğer yandan demiryolu geçtiği güzergâhların değerini de arttırmıştır. Demiryolu inşa edilmeden evvel bir köy konumunda bulunan pek çok yerleşim yeri demiryolunun geçmesi ile birlikte şehirleşmeye gitmiş, nüfus artışı yaşanmıştır. Demiryolları etrafında yaşanan nüfus artışı ile birlikte yeni iş alanları ortaya çıkarak üretim alanında da pek çok yerleşim biriminin canlanmasına sebep olmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE DEMİRYOLU İNŞASI

1.1. OSMANLI DEVLETİNDE İLK DEMİRYOLLARI

XIX. yüzyıl Demiryolu Çağı olarak adlandırılmaktadır. Demiryollarının dünyada yaygınlaşması ile birlikte Osmanlı Devleti de demiryolu yapımına ehemmiyet verdi. Zira demiryolu sayesinde sanayi kuruluşlarına ham madde taşınacak ve ucuza mâl edilen ürünler demiryolu hattının olduğu her bölgeye ulaştırılıp satılacaktı (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 209).

27 Eylül 1825 yılında İngiltere’de ilk yolcu treninin başarılı olması Avrupa Ülkelerini demiryolu kullanımına teşvik etti. Buna binaen Osmanlı Coğrafyasında 1830’da İngiliz Subay Albay Francis Chesney öncülüğünde bir heyet Fırat’tan Bağdat’a oradan da Basra’ya uzanacak demiryolu keşiflerini yapmak için Fırat Havzasında incelemelerde bulundular (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 309). Avrupa’da Demiryolunun kullanımı ile yaşanan değişim karşısında Osmanlı Devleti de yerini alarak ilk demiryolu hattını Mısır’da inşa ettirdi. Mısır Valisi Abbas Paşa, 1851 yılında İskenderiye-Kahire hattının inşası için İngilizlere imtiyaz verdi. Osmanlı Hükümeti’nin Padişahın izni olmadan imtiyaz verilemeyeceğini belirtmesi üzerine Abbas Paşa Osmanlı Hükümetinin iznini alarak demiryolu çalışmalarını başlattı. 211 kilometrelik İskenderiye-Kahire hattı 1856’da tamamlanarak işletmeye açıldı (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 214). 1854 yılında Tanzimat Meclisinde demiryolu yapım kararı alınması ile birlikte (Beydilli, 1991: 442) Anadolu’da yapılacak ilk demiryolu hattının imtiyazı 23 Eylül 1856’da İzmir-Aydın hattı için Britanyalı bir gruba verildi. 1857 yılında İmtiyaz sahipleri İzmir-Aydın hattının inşasına başladılar. 1864 yılında ise İzmir-Kasaba (Turgutlu)¹ hattının inşasına başlandı. 10 Ocak 1866’da İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı işletmeye açıldı. 131 kilometrelik İzmir-Aydın hattının inşası ise 1 Temmuz 1866 yılında tamamlanarak işletmeye açıldı. Ayrıca bu dönemde Rumeli’de Köstence-Çernova hattı 4 Ekim 1860’da açıldı. Varna-Ruşçuk hattı ise 7 Kasım 1866’da tamamlandı (Engin, 1993: 40-41). Osmanlı Devletinin 1851-1866 yıllarında

¹ İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının inşası için “İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi” adlı şirket kurulmuştur (Kolay, 2011: 16).

inşa ettiği demiryolu 513 km uzunluğundadır (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 212-213-214-312-313).

1864 yılında Mühendis Zimpel Kızıldeniz-Şam arasını birleştirecek demiryolu projesini Osmanlı Devletine sundu. Ancak bu girişim sonuçsuz kaldı. Daha sonra Hicaz'a demiryolu inşası ile alakalı teklif 1891'de Ahmed İzzet Efendi tarafından yapıldı. Ahmet İzzet Efendi Şam-Medine arası inşa edilecek olan demiryolu hattının bölgede önemli bir savunma gücü oluşturacağını belirtmekteydi. Sultan II. Abdülhamid'in projeye ilgi göstermesi üzerine 1 Eylül 1900 tarihinde Hicaz Demiryolu'nun inşasına başlandı (Gülsoy ve Ochsenwald, 1998: 441). Demiryolunun maliyeti Eylül 1908 tarihine gelindiğinde 3.066.167 liraya ulaşmıştır (Gülsoy, 1994: 138). 1908 yaz aylarında Medine'ye ulaşan Hicaz Demiryolu hattı Eylül ayından itibaren de işletmeye açılmıştır (Gülsoy, 2010: 145). Osmanlı devletinin demiryollarına verdiği önem ile birlikte devlet sınırları içerisinde ilk demiryolları inşa edilmiştir.

1.2. ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLU

Çalışmamız Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının bir bölümüne dair olduğundan Anadolu-Bağdat güzergâhı ile ilgili ayrıntılı bilgi verilmiştir. Osmanlı Devleti ilk demiryollarını inşa ettirdiği süreçte yabancı firmaların demiryolu inşası esnasındaki suiistimalleri devleti rahatsız etmiş, sonraki süreçte yabancı şirketlerle çalışılmamıştır. Özellikle Rumeli’de verilen imtiyazlar ile devletlere tanınan ayrıcalıkların Osmanlı Devleti’nin ekonomisine verdiği zarar bu kararda etkili olmuştur (Okumuş, 2015: 17).

1871 yılında Sultan Abdülaziz imparatorluğun Asya topraklarına Demiryolu inşa etme fikrini açıkladı. Düşünülen ana hat İstanbul-Bağdat arasını teşkil etmekteydi. Buna binaen 1871 yılından sonra devlet Anadolu Demiryollarının ilk merhalesini oluşturan Haydarpaşa-İzmit hattının inşasına başladı. 1872 yılında Sultan Abdülaziz Alman Mühendis Wilhelm Von Pressel’i Asya Osmanlı Demiryolları Genel Müdürlüğüne atadı. Osmanlı Devleti 3 Mayıs 1873’de 90 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit hattını tamamlayarak işletmeye açtı. (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 214-215-316). Haydarpaşa-İzmit hattının açılmasını takiben 1874 yılında Mudanya-Bursa hattı tamamlandı. Mudanya-Bursa hattının inşası için devlet 185.000 Osmanlı Lirası (4.200.000 frank) para harcadı. Lakin Osmanlı Devletinin yaşadığı mali problemler nedeniyle bahsi geçen hattın işletmeye açılması mümkün olmadı. Ancak M. Nagelmakers’in Bursa-Mudanya Osmanlı Demiryolları Şirketini kurması ile birlikte hat 1892 yılında açılabilmiştir (Özyüksel, 2013: 18). Devletin yaşadığı ekonomik sıkıntılar sebebiyle Haydarpaşa-İzmit hattı dahi işletilememiş ve bir İngiliz firmasına 20 yıllığına kiralanmıştır (Özyüksel, 2013: 16). 1880 yılında kiralanana hat için kiracılar Osmanlı A.Ş kuracaklar ve Haydarpaşa-İzmit güzergâhından elde ettikleri kârın yüzde 80’ini devlete ödeyeceklerdi (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 318).

Duyun-ı Umumiye’nin 1881 yılındaki kuruluşundan evvel Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa Osmanlı Devletine Anadolu’yu Bağdat’a ulaştıracak demiryolu hattı ile Hicaz Demiryolu hattının yapılması fikrini öne sürer. Ardından Duyun-ı Umumiye’nin kurulması ile Osmanlı Devleti’nin borçlarının ödenmesi hususunda güven ortamı oluşturuldu. Nitekim bu olayı takiben 1881 yılında Dr. Strousberg İzmit-Bağdat Demiryolu hattı için girişimde bulundu (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 319).

Osmanlı Demiryolları Genel Müdürü Wilhelm Von Pressel Osmanlı Devleti sınırları içerisinde inşa edilecek olan Demiryolu projelerine finansman sağlamak maksadıyla güçlü mali kuruluşlara başvurularda bulunsa da bir netice alamamaktaydı. Özellikle Sultan Abdülaziz ve Sultan II. Abdülhamid demiryolu inşasının Almanlar tarafından yapılması gerektiğini düşünmekteydiler. Zira İngiliz ve Fransızlara duyulan güvensizlik devletin demiryolu politikalarında Almanların elini fazlasıyla güçlendirmekteydi (Özyüksel, 2013: 53).

Anadolu'da inşa edilecek Demiryolu için Württembergische Vereinsbank ve Mauser Firması yöneticisi olan Alfred Kaulla (Tetik, 2018: 147) 16 Mayıs 1888'de Deutsche Bank Genel Müdürü Georg Von Siemens'e yazdığı mektupla birlikte, Siemens'i Anadolu'da yapılacak olan Demiryolları hususunda isteklendirdi. Siemens, 9 Ağustos 1888'de Kaullaya imtiyaz girişiminde bulunmayı kabul ettiğini bildirdi (Özyüksel, 2013: 54). Siemens 15 Ağustos 1888'de Alman Dışişlerine Anadolu Demiryolu imtiyazı konusunda tutumlarını sordu. Alman Dışişleri ise imtiyaz talebinde bir sakınca olmadığı ancak her türlü riskin tamamen Deutsche Bank'a ait olduğunu bildirdi. Ardından 4 Ekim 1888 tarihinde Siemens öncülüğündeki Deutsche Bank, Haydarpaşa-İzmit hattının Ankara'ya kadar inşası ve işletmeciliği imtiyazını elde etti. İmtiyaz hakkı 99 yıl, inşaat süresi ise 3 yıldır. Deutsche Bank Osmanlı Devleti eliyle inşa edilen Haydarpaşa-İzmit hattını 6 milyon frank'a satın aldı (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 322). Ancak Haydarpaşa-İzmit hattının daha evvel İngiliz Firmasına kiralanması sebebiyle Osmanlı Devleti ile İngiliz Şirketi davalık oldu. Sonunda 1 Ağustos 1894 yılında Osmanlı Devleti'nin İngiliz Şirketine ödeyeceği tazminat hususunda anlaşmaya varıldı (Özyüksel, 2013: 55-56).

23 Mart 1889'da Anadolu-Osmanlı Demiryolu Anonim şirketi kuruldu. Şirketin idareciliğine ise Otto Von Kühlmann getirildi (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 323). Ardından Anadolu-Bağdat Demiryolu inşaatı başladı. Alman yatırımcılar İngiliz hisselerini satın alarak Anadolu Demiryolu şirketindeki İngiliz sermayesini de kendi ellerinde topladılar (Yorulmaz, 2018: 98). İnşaatın başlamasını takiben sırasıyla 2 Temmuz 1890'da İzmit-Adapazarı hattı, 9 Ocak 1891'de Adapazarı-Lefke Hattı, 15 Mayıs 1891'de Lefke-Bilecik hattı açıldı. Tarihler 31 Aralık 1892'yi gösterdiğinde

Anadolu demiryolu Ankara ya ulaştı². İzmit-Ankara hattı 4 yılda 486 kilometre olarak tamamlandı³. Hattın inşasında yıllık randıman 121 kilometreye tekabül etmektedir (Auler Paşa, 2017: 96).

Anadolu Demiryolu hattının inşasının tamamlanması ile birlikte Bağdat Demiryolu hattının inşası Almanlara verildi. Konya'dan⁴ Basra'ya kadar uzanacak olan hattın Bağdat Demiryolu şirketi tarafından inşa edilmesi kararlaştırıldı (Can, 2010: 62). Almanlar hattın inşasına 1903 Tarihinde başladılar. Bağdat Demiryolu Toros Dağlarına ulaştığında coğrafi zorluklar nedeniyle aksamıştır. (Auler Paşa, 2019: 14-15). Daha sonraki süreçte II. Abdülhamit'in aldığı mali tedbirler çerçevesinde bir dönem Bağdat Demiryolu projesi ertelense de (Yasamee, 2018: 147) Ekim 1918 tarihine gelindiğinde ise Bağdat demiryolu tamamlandı (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 323-324-325-329).

Bağdat demiryolunu araştırmaya değer kılan unsurlardan bir diğeri ise I. Dünya savaşı öncesinde Düvel-i Muazzama olarak adlandırılan Fransa, İngiltere ve Rusya gibi devletlerin sömürge ve hammadde ihtiyacını karşılama istekleriydi. Nitekim Almanya Bağdat Demiryolu aracılığı ile Basra Körfezi ve Ortadoğu'ya ulaşmak istiyordu (Armaoğlu, 2014: 440). Almanlar Mezopotamya'da keşfedilen petrol kaynaklarından dolayı Deutsche Bank'ın sağladığı finansman ile demiryolu inşaatına başladı (Alperen, 2018: 13). İngiltere'nin sömürgelerinin yaşadığı alanlara Almanların Demiryolu aracılığı ile hükmetmek istemesi İngiltere'yi endişelendirdi. Almanlar Bağdat Demiryolu Projesi kapsamında Anadolu'ya Alman vatandaşlarını göndererek Demiryolu inşası hususundaki kararlılığını sürdürdü (Zürcher ve Lüdke, 2019: 62). Özellikle II. Abdülhamid zamanında yatırımların büyük çoğunluğu demiryolları alanında gerçekleştirilmiştir. Yabancı yatırımcıların Osmanlı'da demiryoluna yönelmesinde temel etken kar arayışıdır. 1880 sonrası dönemde ticari bankacılığın ön plana çıkması ile birlikte dönemin demiryolu yatırımlarını Osmanlı Bankası desteklemiştir (Pamuk, 2017: 213).

² Demiryolu ağının genişlemesi ile birlikte tüccarlar üretilen malları fabrikalardan temin ederek daha uygun fiyata mâl etmeye başlamışlardır (Köse, 2016: 99). Böylece Demiryolu aracılığı ile rekabet ve fiyatların ucuzladığı bir dönem olmuştur.

³ Almanlar Haydarpaşa-Konya arası mesafe için 1020 kilometre uzunluğunda demiryolu hattı inşa ettiler (Ortaylı, 2018: 125).

⁴ Demiryolunun inşa edildiği dönemde İç Anadolu Almanlar için potansiyel bir tahıl ambarı konumundaydı. Nitekim Anadolu Demiryolu Şirketi aracılığı ile bölgede tohum, toprak ıslahı ve sulama gibi projeleri bulunmaktaydı (Pamuk, 2018:107).

Bağdat Demiryolu güzergâhının geçeceği yerleşim alanları nüfus ve iktisadi olarak geri kalmıştır. Bu konu ile alakalı 1899 yılında Alman Teknik Komisyonu trenlerin masraflarının yıllar boyunca Bağdat Demiryolu Güzergâhından karşılanmasını mümkün görmemekteydi⁵ (Earle, 1972: 91-92). Bahsi geçen sebeplerden dolayı Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşasında şirketlere tanıdığı ayrıcalık⁶ ve kilometre garantisi yatırımcıların demiryolu inşası hususunda isteklerini arttırmıştır (Zürcher, 2018: 109-110). Nitekim demiryolunun geçtiği güzergâhlardan toplanan öşür vergileri, kilometre garantisinin teminatıydı. Diğer yandan demiryollarının inşası geçtiği bölgelerin ekonomisini canlandırmıştır. Bu Dönemde kervan ticareti tren İstasyonlarına giden ara yolların yapılması ile yeniden canlanmıştır (Findley, 2016: 169).

Demiryolları inşa edildiği bölgelerde ulaşımı kolaylaştırdığı için hem sosyal hem de ekonomik hayatta önemi büyüktür. Nitekim Anadolu-Bağdat Demiryolları sayesinde Anadolu'da tahıl üretiminde artış yaşanmıştır (Ortaylı, 2016: 252). Buna en güzel örnek 1889 yılında Anadolu'da üretilen tahıl, İstanbul'a gelen tüm tahılın %2 sini oluşturmaktaydı. Ancak Demiryolunun inşasından kısa bir süre sonra yılda 400.000 ton tahıl demiryolu aracılığı ile nakledildi. Zira İstanbul'un tahıl ihtiyacı büyük oranda karşılandığı gibi aynı zamanda Anadolu tahılı Avrupa pazarına ihraç edildi (Pamuk, 2018: 106). Nitekim hattın açıldığı 1892 tarihinden 1910'a kadar Ertuğrul Sancağı'ndan alınan tarımsal vergilerin oranı %174'e çıkmıştır (Quataert, 2017: 124). Böylece Osmanlı Devleti demiryolu gibi önemli bir icadı devlet sınırlarının en uzak noktasına kadar götürmeyi başarmıştır. Ulaşımın kolaylaşması ile birlikte artık şehirlerarası ticaret gelişmiş Avrupa Devletlerinin de dâhil olduğu İthalat-İhracat ağında Osmanlı Devleti de söz sahibi olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin Demiryollarına verdiği ehemmiyet neticesinde I. Dünya savaşından evvel 8.500 Kilometre'ye yakın ray döşendi (Akkaya, 2018: 329). Alman İmparatoru Wilhelm'in 1898 tarihinde İstanbul ve Kudüs'e gerçekleştirdiği ziyaret Osmanlı coğrafyasına olan ilginin bir parçasıdır (Demiryürek ve Ediz, 2009: 200). Nitekim Almanların demiryolu politikası 1914-1918 yılları arasında gerçekleşen I.

⁵ Nitekim Osmanlı Bankası Anadolu demiryolu hattının İskenderun Körfezine ulaşması taraftarıydı (Autheman, 2002: 183).

⁶ Deutsche Bank'a Anadolu-Bağdat Demiryolu güzergâhında bulunan Haydarpaşa-Ankara hattı boyunca toprak altı zenginlikler ve ağaç kesme hakkı verildi (Rathmann, 2001: 41). Diğer yandan imtiyaz sahibi mezkûr hat üzerinde mağazalar ve depolar inşa etme hakkı da elde etti (Noviçev, 1979: 25).

Dünya savaşına (Kuran, 1992: 196) Osmanlı Devletini de sürüklemiştir (Armaoğlu, 2015: 55).

1.3. ERTUĞRUL SANCAĞI

Ertuğrul Sancağının merkez kazası konumunda olan Bilecik'e Dorukların Boğaz yeri anlamında kullanılan (Umar, 2004: 227) Agrilion ve Belekome adları verilmiştir (Emecen, 1992: 154). Antik Dönemde Agrilion, Bithynia⁷ olarak adlandırılan bölgede yer almaktadır. (Sevin, 2016: 46). Agrilion, Antik dönemin önemli şehirlerden olan Nikaia ve Dorylaion'a yakın mesafede bulunması ile önemli bir konumdadır (Ramsay, 1960: 208). Tarih boyunca bu bölge Mısır, Hitit, Frig, Kimmer, Lidya, Pers, Roma, Bizans, Emeviler, Türkiye Selçukluları ve Osmanlılar gibi pek çok farklı gücün kontrolünde kalmıştır (Demiryürek, 2015: 1-3). Bilecik'in Osmanlıların eline geçmesi ise 1299 tarihinde Osman Bey tarafından Belekome yani Bilecik kalesinin fethi ile gerçekleşmiştir (İnalçık, 2007: 448). Bahsi geçen tarihten itibaren Bilecik ve havalisi Osmanlı egemenliğinde kalmıştır. Daha önceden olduğu gibi Osmanlı zamanında da kervanların durak noktası olarak faaliyet gösteren bölge (Taeschner, 2010: 168) yol güzergâhları üzerindeki önemini muhafaza etmiştir.

Bilecik'in Osmanlı yönetimine girmesi ile birlikte Demografik yapıda değişim yaşanmıştır. Fethinden itibaren Müslüman yerleşimlerinin arttığı, dönemin vakıf ve nüfus sayımlarında da görülmektedir. Nitekim XVI. Yüzyılda Bilecik'te Emir, Dere, Pazar, Kadı, Hisar, Börkçüler, Hacı Şûca, Orhan Cami mahalleleri bulunmaktadır (Turğut, 2015: 175-176). 1840-1841 Osmanlı Nüfus sayımlarında Bilecik'te tespit edilen Müslüman yerleşimleri ise Emirler, Nalband İlyas, Pazar, Hisar, Debbaghane, Osmangazi, Akmesjid, Cami-i Kebir mahallelerinden oluşmaktadır. Diğer yandan Nüfus sayımlarında tespit edilen Gayri Müslim mahalleleri ise Zakaroğlu, Ermiyelioğlu, Enderyas, Kadayıfçioğlu, Hattaboğlu, Hekimoğlu, Kiregosoğlu, Sandalcı mahalleleridir (Arıkan, 2019: 40).

Bilecik Osmanlı kuruluş coğrafyasının kıymetli bir yerleşimi olsa da kuruluş dönemindeki önemini ilerleyen yıllarda muhafaza edemedi. Ancak II. Abdülhamid zamanında hak ettiği ilgiye mazhar oldu.

⁷ Bithynianın adı Thrak boyu olan Thyner'den gelmektedir (Sevin, 2016: 33).

Muhtemeldir ki Bu ilginin en büyük nedeni II. Abdülhamid'in Osmanlı Devletini kurulduğu coğrafyadan toparlamak istemesidir⁸. Nitekim 25 Ağustos 1885 yılında Bilecik merkez olmak üzere Söğüt, İnegöl ve Yenişehir kazalarını içine alan Osman Gazi'nin atasına atfen Ertuğrul adında bir sancak kurulması teklif edilmiştir. 30 Ağustosta kabul edilen teklif üzerine Bilecik merkezli Ertuğrul Sancağı kurulmuştur (Demiryürek, 2015: 7). 1885 yılından itibaren Ertuğrul Sancağı olarak anılan bölge Milli Mücadele yıllarında da Ertuğrul Sancağı özelliğini muhafaza etti (Bilgin, 2015: 388). İlerleyen yıllarda Teşkilat-ı Esasiye Kanunu ve 1924 Anayasası ile sancak teşkilatı kaldırıldı. 1924'den itibaren Ertuğrul Sancağı⁹ resmiyette kaldırılrsa da 1926 yıllarına kadar alışkanlık devam etti. Resmi yazışmalarda Ertuğrul adı kullanıldı. Ancak iki isimliliğin karışıklığa neden olduğu gerekçesiyle 24 Ekim 1926 tarihli karar ile şehirlerin resmi yazışmalarda tek isim kullanmasına karar verildi. Bu tarihten itibaren Ertuğrul adı kullanımdan kalktı (Demiryürek, 2015: 13-14).

Ertuğrul Sancağında Demiryolu İnşa Faaliyetleri başlıklı tezde bahsi geçen Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun Mekece-Lefke (Osmaneli), Vezirhan, Bilecik, Karaköy, Bozüyük, İnönü ve Çukurhisar güzergâhı Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilinde bulunmaktadır. Zikredilen güzergâh üzerinde saha ve arşiv araştırmaları gerçekleştirildi. Anadolu-Bağdat Demiryolu gibi bir yatırımın Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilinden geçmiş olması sancağın sosyo-ekonomik yapısını olumlu yönde etkilemiştir. Bu kapsamda Çalışmada Ertuğrul Sancağında Demiryolu'nun yapımını ve yapımından sonraki süreçte Ertuğrul Sancağına olan katkılarına da değinilecektir.

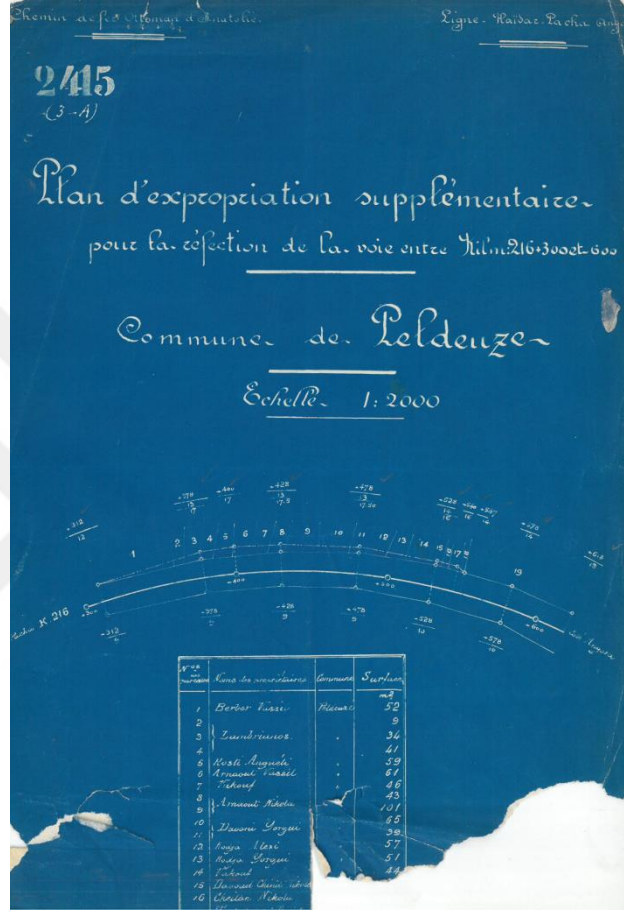
⁸ Ayrıntılı bilgiler için bkz (Demiryürek, 2015: 8-9).

⁹ Ertuğrul adı Bilecik'in adı değildir. Ertuğrul, Bilecik merkez olmak üzere Söğüt, İnegöl ve Yenişehir'i muhteva eden Sancağın adıdır.

İKİNCİ BÖLÜM

ERTUĞRUL SANCAĞINDA DEMİRYOLU İNŞA FAALİYETLERİ

2.1. İSTİMLÂK FAALİYETLERİ



Rapor I: Bilecik-Pelitözü İstimlâk Raporu.

Kaynak: Bilecik 12 Demiryolu Bakım Müdürlüğü.

İstimlâk Mülk edinmek veya malik olmak anlamlarında kullanılmaktadır. Osmanlı toplumunda XIX. yüzyılın sonlarında yaygınlık kazandığı görülmektedir¹⁰. Herhangi bir şahsa ait özel mülkiyetin kamu yararı kapsamında bedeli ödenerek kamu malı haline getirilmesine istimlâk denir (Aktan, 2001: 364).

23 Mart 1889'da Anadolu-Osmanlı Demiryolu Anonim şirketinin kurulmasını takiben (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 323) Anadolu-Bağdat Demiryolunun İzmit-

¹⁰ İstimlâk kavramının Osmanlı toplumunda XIX. yüzyılın sonlarında yaygınlaşmasının en mühim nedeni muhtemeldir ki Demiryolu inşası ve Demiryolu inşasına bağlı olarak kurulan Sanayi kuruluşlarıdır.

Ankara hattı inşasına başlandı. Bu kapsamda birçok arazi demiryolu inşası için İstimlâk edildi. Ertuğrul Sancağında demiryolu İnşası kapsamında sırasıyla Mecece, Selçik Köyü, Lefke, Selimiye Köyü, Bayırköy, Günüviran, Vezirhan, Pelitözü, Gülümbe, Bilecik, Küplü, Yayla, Karaköy, Bozüyük, İnönü ve Çukurhisar'da istimlâk faaliyetlerinde bulunulmuştur¹¹. Bahsi geçen demiryolu güzergâhlarına ait istimlâk evrakları ilk olarak 2019 Şubat ayında yapılan saha araştırma ve kaynak tarama çalışmaları esnasında Bilecik TCDD 12. Demiryolu Bakım Müdürlüğünde tespit edildi. İstimlâk evraklarının bir kısmının fotokopi bir kısmının orijinal olması tespit edilen evraklara ihtiyatlı yaklaşılmasına neden oldu¹². Nitekim İstimlâk Raporlarının orijinallerini bulmak için Ankara TCDD Genel Müdürlüğünden gerekli izinler alındı. Daha sonra Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesinde İstimlâk Raporlarının orijinallerine ulaşıldı¹³.

Ankara TCDD Emlak Dairesinde tesadüf edilen belgeler de istimlâk esnasında olumsuz hadiselerin yaşandığı anlaşılmaktadır. Nitekim Lefke'de Arazi sınırlarında Çelişki bulunmasından dolayı Bayındırlık Bakanı ve M. Alfred Kaulla arasındaki 4 Ekim 1888 tarihli Osmanlı Demiryolu Şirketi için yapılan anlaşmaya ekli şartnamenin 15. Maddesi uyarınca Raif Bey, Nuri Bey ve Lefke Müdürü tarafından rapor hazırlanmıştır. Bahsi geçen tarihlerde İzmit-Ankara hattının Lefke'de bulunan arazi sınırlamasının çelişkili olan kısmı dava edilmiştir. Hatta bağlı tüm araziler, eksenin her iki tarafında bulunan çokgen çizgi ile sınırlandırılmıştır. Bu çokgen hatların köşe noktalarının her biri istimlâk raporlarının gözlem sütununda kaydedilen göstergelere uygun olarak sınır taşları ile işaretlenmiş veya etrafına yerleştirilen sınır taşları ile tanımlanmıştır.

Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesinde tespit edilen İstimlâk raporlarından hareketle İstimlâk edilen arazilerin yerleşim birimlerine oranı hesaplandığında Mecece %1,46, Selçik Köy %10, Lefke %23, Selimiye %0, Bayırköy %3,63, Günüviran %4,17, Vezirhan %21, Pelitözü %26, Gülümbe %0,30, Bilecik

¹¹ TCDD tarafından istasyon noktası olarak bilinen Ayvalı ve Gündüz Bey İstasyonları Osmanlı Demiryolu inşasına ait belgelerde bulunmamaktadır.

¹² Bilecik 12. Demiryolu Bakım Müdürlüğünde tespit ettiğimiz mavi renkli evraklar günümüz Demiryolu çalışanları tarafından halen gündelik Demiryolu işlerinde kullanılmaktadır. Nitekim bahsi geçen evrakların bir diğer bölümüne ise Bozüyük 124 Yol Bakım Onarım Şefliğinde tesadüf edildi.

¹³ Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesinde yapılan araştırmalar esnasında Mecece-Küplü arası İstimlâk Raporları ve Arazilerin Tapularına ulaşıldı. Ancak Yetkililerden aldığımız bilgi doğrultusunda Karaköy, Bozüyük, İnönü ve Çukurhisar İstimlâk Raporlarının ellerinde bulunmadığını belirttiler.

%3,94, Küplü %5,40 olarak hesaplanmıştır. Diğer yandan mezkûr yerleşim birimlerinde Müslim, Gayrimüslim, kasaba, devlet ve vakıf arazileri de istimlak edilerek demiryolu için kullanılmıştır. İstimlak edilen araziler genel olarak tarla, bostan, yol, mezarlık, fidanlık, üzüm bağı, buğday tarlası, pamuk bahçesi, patika, depo, tütün, kayalık, dutluk, çalılık gibi alanlar istimlak edilmiştir. Ayrıca istimlak raporlarında Lefkeden Sandık Emimi Giorgi, Bayırköylü Hoca Hafız, Berber Osman Efendi, Terzi Janko, Ekmekçi İstil, Zaptiye Mahmut, Kasap Mehmet, Sarraf Mustafa, Berber Vasil gibi yer sahiplerinin isimlerinin bulunması dönemin Müslim-Gayrimüslimlerinin icra ettikleri meslekler ve lakaplarına işaret etmektedir¹⁴.

Tablo I: Ertuğrul Sancağı Demiryolu İstimlak Raporu

Ertuğrul Sancağı Demiryolu İstimlak Raporu	İstimlak Edilen Arazi Sayısı	Oran %
Mekece	19	1,46
Selçik Köy	130	10
Lefke	300	23
Selimiye	1	0,0
Bayırköy	47	3,63
Günüviran	54	4,17
Vezirhan	275	21
Pelitözü	343	26
Gülümbe	4	0,30
Bilecik	51	3,94
Küplü	70	5,40
Toplam	1294	100

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

¹⁴ Ertuğrul Sancağının İzmit'e sınır konumunda bulunan Mekece İstasyonu İstimlak Raporlarında Kilometre 87+998.50 olarak yazılmıştır. Ancak 87+998.50 günümüz TCDD İstanbul-Ankara Demiryolu güzergahında İzmit civarlarına tekabül etmektedir. Mekece ise günümüz TCDD Demiryolu güzergahında Kilometre 178-180 aralığındadır. Dolayısıyla bu karışıklığın sebebi Sultan Abdülaziz zamanında 1873 yılında işletmeye açılan Haydarpaşa-İzmit hattı ile alakalıdır. Nitekim Almanlar Sultan II. Abdülhamid zamanında İzmit-Ankara Demiryolu yapım işine başladıklarında İzmit'i bahsi geçen demiryolu güzergahının başlangıç noktası saymaları sebebiyle İstimlak raporlarında Mekece Kilometre 87+998.50 olarak yazılmıştır.

N°	Nom du propriétaire	N°	Nom du propriétaire	N°	Nom du propriétaire
1	Commune de Djidjitar	21	Karamazac Niamil	41	Sarıbaşçı Haasan
2	Hadja Moulah Coman	22	Usun Coman	42	Commune
3	Hadja Ali Onbaschy	23	Sarıbaşçı Suljman	43	Bolu Mehmet
4	Commune	24	Sarıbaşçı Haasan	44	Sindinli Ahmet
5	Ido	25	Sarıbaşçı Redjeb	45	Emin @Abdulkahman
6	Hadji Hussein	26	Adali Ahmet	46	Hafsa Hussein
7	Hadja Ali Onbaschy	27	Perisich Ali Onbaschy	47	Perisich Hussein
8	Moulah Coman	28	Perisich Hussein	48	Bay Ali
9	Eschmen Mehmet	29	Hafsa Hussein	49	Mehmet Ischansch
10	Eschmen Sintelji ^{Mehmet}	30	Hadji Ibrahim Mehmet	50	Heder Coman
11	Emin Abdulkahman	31	Hadja Ahmet Mustafa	51	Mehmet Ischansch
12	Ali Onbaschy	32	Hara Hadji Ahmet	52	Commune
13	Hadji Hussein	33	Hadji Battal Mustafa	53	Ido
14	Moulah Coman	34	Emin Abdulkahman	54	Ido
15	Kalil Mehmet Effendi	35	Sarıbaşçı Haasan	55	Ido
16	Hara Hadji Ahmet	36	Bolu Mehmet	56	Ali Bay
17	Hadji Battal Mustafa	37	Hadji Haasan	57	Berber Haasan
18	Hadji Battal Mehmet	38	Bolu Mehmet	58	Commune
19	Commune	39	Sarıbaşçı Redjeb	59	Reshid Onbaschy

Rapor II: Lefke (Osmaneli) Ciciler Köyü İstimlâk Raporu.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

2.2. SANCAK'TA DEMİRYOLU İNŞASI



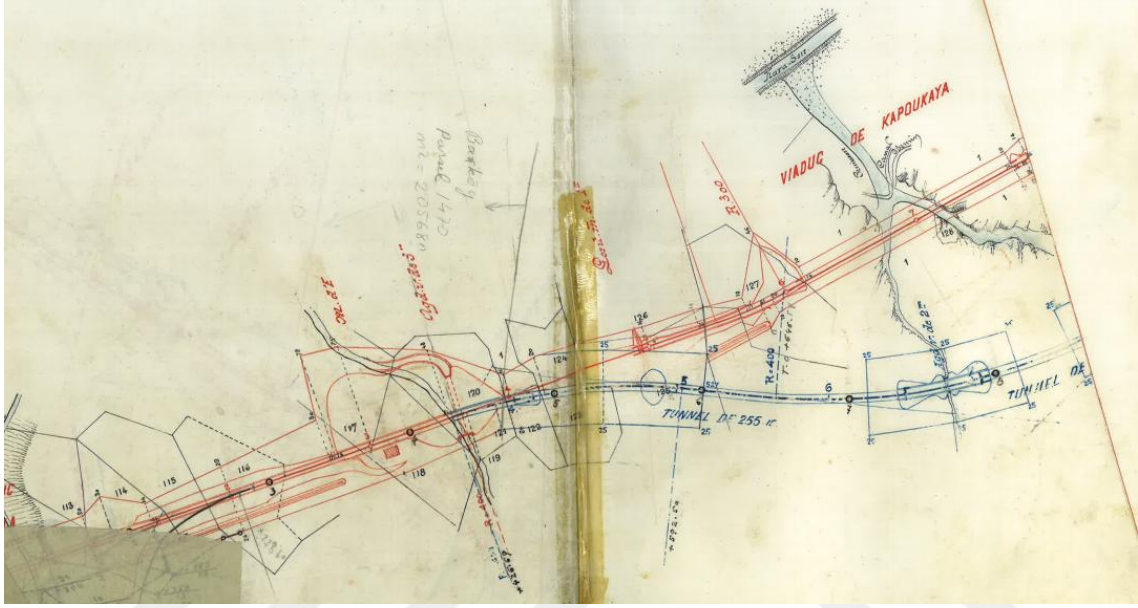
Harita I: Bilecik-Sögüt Demiryolu İnşa Projesi.

Kaynak: B.O.A-HRT-1500

Anadolu Osmanlı Demiryolunun ilk merhalesi Sultan Abdülaziz zamanında tamamlanmıştır. Nitekim bahsi geçen dönemde Haydarpaşa-İzmit Hattı 1873 tarihinde işletmeye açılmıştır. Ancak mali yetersizlikler sebebiyle hattın devamı inşa edilmemiştir (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 215). 15 yıl sonra 4 Ekim 1888 tarihinde Siemens ile birlikte Deutsche Bank, Haydarpaşa-İzmit Demiryolu hattının Ankara'ya kadar inşası ve işletmeciliği imtiyazını aldı (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 322). Böylece Anadolu Demiryolu inşasının ikinci kısmının ilk adımı atılmış oldu. Anadolu Demiryolunun inşası için Anadolu Demiryolu Şirketi 23 Mart 1889 Tarihinde kuruldu. Şirketin Haydarpaşa-İzmit hattının revizesi dâhil olmak üzere inşa maliyeti 70 milyon frank olarak hesaplandı. Alfred Kaulla, Otto Kap'ı İzmit-Ankara Demiryolu hattının İnşaat Sorumlusu olarak atadı. Demiryolu inşası için Graf Vitali isimli inşaat şirketi İzmit-Ankara hattı inşasını talep ettiler (Özyüksel, 2013: 58). Bu hattın demiryolu yapımına elverişli olmamasından dolayı demiryolu inşa işini tecrübeli bir şirkete vermek istiyorlardı. Dolayısıyla demiryolu inşası Alman Philipp Holzmann Şirketi ve Vitali Şirketine verildi (Özyüksel, 2013: 59).

İzmit-Ankara Demiryolu hattı üzerindeki inşa ekipleri 1892 tarihine kadar kesintisiz olarak çalıştılar. İnşa esnasında niteliksiz işgücü ihtiyacı ise kırsal kesimde

yaşayan insanlardan karşılanıyordu (Quataert, 2017: 126). İzmit-Ankara arası inşa edilecek hat 486 kilometre uzunluğundaydı. Zikredilen hattın Ertuğrul Sancağından geçen kısmı ise 117 kilometreydi (Demiryürek, 2015: 213). Bahsi geçen şirketler böylece İzmit-Ankara Demiryolu hattı inşasına başlamış oldular¹⁵.



Kroki I: Kapukaya Viyadüğü.

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

*TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi Arşivlerinde Tespit ettiğimiz Kapukaya Viyadüğü Krokisinden hareketle Bahsi geçen Viyadüğün yerini tespit etmek için arazi çalışmaları yapıldı. Yapılan araştırmalarda Küplü ve Başköy’de ikamet edenler özellikle Kapukaya adı ile bilinen mevkiinin Yayla İstasyonundan başlayarak Şelale rampalarına kadar bulunan alanı içerdiğini ifade ettiler. Diğer yandan Almanların Kapukaya viyadüğü olarak haritalarda not ettikleri viyadük demiryolu güzergâhında bulunmamaktadır. Bir ihtimal böyle bir viyadük inşası planlanmış lakin inşa edilmemiş olabilir. İnşası düşünülen Kapukaya Viyadüğü muhtemelen Yayla ve Başköy Viyadükleri arasında bir alana inşa edilecekti. Kapukaya günümüzde Yayla Köprülerinin bulunduğu alandır. Küplüler bu bölgeye Kapukaya adını vermektedirler. Buraya Kapukaya denmesinin sebebi bölgedeki taşların sağlam olmasından dolayı Kapukaya denmiştir. Nitekim Küplü Mezarlığındaki Osmanlıca Mezarların taşları Kapukaya adını verdiğimiz alandan getirilmiştir. Günümüzde Kapukaya mevkisi defineciler tarafından tahribata da uğratılmaktadır. Mustafa Uysal (08.01.1947), 16.02.2020 Tarihli Mülakat.

¹⁵ Anadolu Demiryolu yapımı için Almanlara vaat edilen 15.000 frank miktarındaki kilometre garantisi sebebiyle İzmit, Kütahya, Ankara ve Ertuğrul Sancaklarının aşar gelirleri karşılık olarak gösterildi (Demiryürek, 2015: 213).

1890 ilkbaharında Bilecik-Eskişehir Demiryolu hattının inşası başlamıştır. Demiryolu hat yapımının 180 kilometreye ulaştığı Ertuğrul Sancağına tabii Lefke yakınında Sakarya Nehri üzerinde köprü inşa edildiği, Köprünün inşasında İtalyan ve Fransız mühendislerle amele, duvarcı ve demirci çalıştırıldığı, Lefke'den Karasu Boğazına kadar inşa edilecek demiryolu hattının sarp bir konumda olması sebebiyle dağ delmek ve köprüler yapmak gerektiği ve bu işin Fransız mühendislere verildiği belirtilmiştir. Diğer yandan demiryolu mühendislerinin mart ayında işe başlamak için ölçüm ve benzeri işlerle uğraştıkları, ilkbaharda görev alacak memur ve işçi sayısının dört bini geçeceği belirtilmekteydi (Totonji ve İğdi, 2019: 284-285).

Ertuğrul Sancağında Demiryolunu ilgilendiren güzergâhlar evvelce belirttiğimiz üzere Mekece-Çukurhisar arasındır. Bahsi geçen güzergâhta Demiryolu Şirketi Lefke-Mekece arasında ve Lefke İstasyonu civarında 145 metre uzunluğunda demir köprü inşa etti. Lefke ile Vezirhan arasında 30 metre ve Vezirhan-Bilecik arasında 12 adet 20-30 metre uzunluğunda demir köprüler inşa edildi¹⁶. Ayrıca Vezirhan-Bilecik arasında 80 metre uzunluğunda ufak bir tünel ve Bilecik İstasyonu ile Karaköy İstasyonu arasında 12 adet tünel inşa edilmiştir¹⁷. Zikredilen tünellerden en büyük olanı 450 metre uzunluğundadır. Mezkûr hat üzerinde 3 adet büyük köprü ve 4 adet ufak köprünün inşası tamamlanmıştır¹⁸. İnşa edilen büyük Köprüler sırasıyla Kilometre 235'te bulunan Bekdemir Köprüsü, Kilometre 238'de bulunan Başköy Köprüsü ve Kilometre 240'da bulunan Yayla Köprüsüdür. Diğer yandan Bilecik-Karaköy arasında bulunan Demiryolu güzergâhı demiryolu inşasına elverişsiz bir alanda¹⁹ bulunması sebebiyle Bilecik-Karaköy arasında 12 adet tünel²⁰ ve 7 adet köprü yapılmıştır. Karaköy-Çukurhisar arası

¹⁶ Kilometre 210+624'de inşa edilen Bayırköy Köprüsünün serbest açıklığı 55,50 metre yerden yüksekliği ise 7 metredir (Bilecik 12.Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi)

¹⁷ Serdar Ceylan ile yaptığımız Mülakatta; Anadolu Demiryolu Projesinin ilk tüneli 1 numaralı Doğançay Tüneli, 2 numaralı Tünel Pelitözü,3 numaralı Tünelin ise Bekdemirde olduğunu, Bekdemirden Karaköye kadar 12 adet Tünel bulunduğunu belirtmiştir. Ayrıca Demiryolu Tünellerinin 14 tane olduğu, Tünellerden iki tanesinin Yüksek Hızlı Tren projesi sebebiyle yıkıldığını aktarmıştır. Serdar Ceylan (12.07.1962), 10.04.2019 Tarihli Mülakat.

¹⁸ H.V.S (H.1313) s.140-141.

¹⁹Bilecik'e inşa edilen demiryolunun elverişsiz bir alana inşa edilmesi demiryolu güzergâhının sağlam bir şekilde inşa edilmesini sağlamış ve olası bir erozyona karşı kokar ağaç ve birçok ağaç türü de Demiryolu etrafında kullanılmıştır. Nitekim Nurfeddin Kahraman ile yaptığımız sözlü mülakatta: Kokar ağacın Demiryolu ile birlikte geldiğini, Erozyonu önleyici çabuk çoğalan bir bitki olduğunu belirtmiştir. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Coğrafya Bölüm Başkanı Prof. Dr. Nurfeddin Kahraman (01.01.1956), 05.02.2019 Tarihli Mülakat.

²⁰ Cahit Kardeş ile yaptığımız sözlü mülakatta; Rivayete göre Bozüyük istikametinde tünellerde çalışan işçiler tünelleri kazarken zeminin sert çıkması üzerine tünellerin kazılamayacağını belirtmişlerdir.

demiryolu hattında ehemmiyetli köprüler bulunmamaktadır. Bozüyük ile İnönü arasında bir adet kâgir köprü bulunmaktadır. Ayrıca bahsi geçen demiryolu hattında 18 adet demir ve 47 adet kâgir menfez yapılmıştır. Demiryolunun her mesafesinde birer İstasyon, bir adet ambar, birer adet kondüktör barakaları ve yalnız Bilecik istasyonunda bir adet Lokomotif deposu, bir adet demirhane ve birkaç adet memur barakası ile bir adet büyük marangozhane yapılmıştır²¹. Ayrıca şirket mühendisinin²² ikametine de olanak sağlanmıştır²³. 1888 tarihinde İzmit-Ankara hattının inşası sebebiyle Eskişehir'e kadar gidecek mühendislerin güvenliklerini sağlamak için Polis ve Jandarma görevlendirilmiştir²⁴. 27 Ağustos 1890 tarihinde Ertuğrul Sancağında hattın geçtiği noktalarda komisyon tarafından demiryolu inşası teftiş edilmiştir²⁵. Hattın teftişi ile alakalı rapora dair bir veri elde edilememiştir.



Harita II: Lefke (Osmaneli) Demiryolu Projesi.

Kaynak: B.O.A-HRT-1500

İşçilerin başındaki Mühendis aldığımız para kadar kazacaksınız bu tünel açılacak demiş. Cahit Kardeş (20.05.1942), 12, 04, 2019 Tarihli Mülakat

²¹ Demiryolu güzergâhında bulunan Ayvalı, Pelitözü, Bayırköy, Sarmaşık gibi İstasyon güzergâhlarında 1892 tarihinde hat işletmeye açıldığında bina mevcut değildi. Daha sonradan inşa edilmiş ve belirlenmiş duraklar olduğu aşikârdır.

²² İbrahim Balkar ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Bir yıl evvel Bilecik İstasyonunda iki yaşlı çift gördüğünü su cenderesinin başında resim çekindiklerini görmüştür. Yanlarına gittiğinde azda olsa Türkçe bilen Alman olduklarını öğrenmiş, babalarının su cenderesini yapan usta olduğunu, çocukluk yıllarında burada lojmanda kaldıklarını ve istasyon etrafındaki anılarını anlatmışlardır. İbrahim Balkar (01.01.1964), 12.04.2019 Tarihli Mülakat.

²³ H.V.S (H.1313) s.140-141.

²⁴ B.O.A-DH-MKT-1576-24.

²⁵ B.O.A-Y-PRK-UM-18-22.

Anadolu Demiryolunun inşası ile birlikte 180. kilometrede Mekece, 196. Kilometrede Lefke, 214. Kilometrede Vezirhan, 232. Kilometrede Bilecik, 248. Kilometrede Karaköy, 263. Kilometrede Bozüyük ve 280. kilometrede İnönü, 294. kilometrede Çukurhisar İstasyonları bulunmaktadır. Mezkûr güzergâhların her birinde birer adet istasyon inşa edilmiş ve hat işletmeye açılmıştır. Mekece İstasyonu ve Lefke İstasyonu civarında iki büyük yekpare maşalı köprü Sakarya nehri üzerine inşa edilmiştir²⁶. Vezirhan ve Bilecik İstasyonları arasında büyük ve küçük Karasu nehri üzerinde 39 köprü ve menfez bulunmaktadır. İkinci tünel Pelitözü tüneli 80 metre uzunluğundadır. Bilecik ve Karaköy istasyonları arasında 184 ve 138 metre biri kemer diğeri birçok ayaklar üzerinde iki büyük²⁷, 11 adet küçük demir köprü, 67 adet büyük ve küçük demir ve kâgir menfezler yapılmıştır. Hat üzerinde inşa edilen Tünellerden olan Bekdemir Tüneli 47 metre uzunluğundadır. Başköy civarında 49, 138, 100, 252 metre uzunluklarında ve Kapukaya civarında 95, 41, 99, 77 metre, devamında ise 104, 149, 65, 77 metre uzunluklarında 12 adet tünel inşa edilmiştir²⁸.

Ertuğrul Sancağında inşa edilen İstasyonların birbirlerine mesafesi, Lefke-Vezirhan 18.773, Vezirhan-Bilecik 17.772, Bilecik-Karaköy 16.706, Karaköy-Bozüyük 14.606, Bozüyük-İnönü 16.840 ve İnönü-Çukurhisar arası 14.310 metredir (Demiryörek, 2015: 214).

²⁶ Bahsi geçen köprülerden birisi Lefke (Osmaneli) girişinde bulunan köprüdür. Diğeri ise Lefke (Osmaneli)-Mekece arasında bulunan Cambazkaya Köprüsüdür.

²⁷ Mezkûr köprülerden 184 metre uzunluğunda olan Bekdemir Köprüsüdür. 138 Metre uzunluğu ve kemerli yapısına atıf yapılan köprü ise Başköy Köprüsüdür.

²⁸ H.V.S (H.1310) s.380-381.

2.2.1. Cambazkaya Köprüsü



Resim I: Fabrikada yapımı sırasında Cambazkaya Köprüsü.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü/Köprüler Şubesi.

Anadolu Osmanlı Demiryolu hattının İzmit-Eskişehir güzergâhı üzerinde konumlanan Cambazkaya Köprüsü Mekece ve Lefke İstasyonları arasında Kilometre 188’de Sakarya Nehri üzerinde bulunmaktadır. Yakınında bulunan Cambazkaya Boğazından ismini alan köprünün açıklığı ise 100 metredir²⁹. İnşa planları 1889 tarihinde çizilen köprünün taşıyıcı 3 ayağı bulunmaktadır³⁰. Köprünün yerden yüksekliği ise 10 metredir. Köprü 9 Ocak 1891 tarihinde Adapazarı-Lefke hattının işletmeye açılması ile beraber tamamlanmıştır. (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 324).

Demiryolu çalışmamızda Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilindeki birçok köprünün Milli Mücadele esnasında zarar gördüğü diğer bir bölümünün de yeni üretilen trenleri ve yük kapasitelerini taşıyamayacak güçte olduğu için değiştirildiği görülmektedir. Dolayısıyla bu değişimden Cambazkaya Köprüsü de nasibini almıştır. 20 Şubat 1933 tarihli belgede Cambazkaya Köprüsünün eskidiği ve katarların geçmesine dayanamayacak bir halde olduğu için yeniden inşa edilmesi uygun görülmüştür. İnşaat vakti geçmeden ve gelecek sene Sakarya’nın taşkın vakti gelmeden 1934’e kadar

²⁹ B.C.A. F:30-18-01-02, Y:33-10-17.

³⁰ Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

tamamlanması için tavsiyede bulunulmuştur³¹. Ayrıca maliyeti 82.230, 80 mark olan Köprü'nün Krup Fabrikasında yaptırılması kararlaştırılmıştır³².



Kroki II: Cambazkaya Köprü Kroki.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

Dos: 14/1

G. DIELMANN & BILL
ISTANBUL
SULTANHAMAM MEHMET HAN N° 9-15
TELEGRAF - ADRESİ:
DIELMANN ISTANBUL
RUSCHÉ - MANSER COOK & BURTON LONDON
A. B. C. 5th EDITION / ALPHA CODE
TELEFON : 24647

Devlet Demiryolları ve Limanları
İçişleri Uzman Müdürlüğü
Ankara

DAİRENİZ: NUMARANIZ: OZ: Cambazkaya Köprüsü

CEVABINIZDA gösterilmesini rica ettiğiniz işaretiliniz:
No 167

ISTANBUL, 6.9.1933
Posta Kutusu: ISTANBUL No. 52

Cambazkaya Köprüsüne ait iskele resim ve hesaplarını
üçer masha olarak leffen takdim ediyoruz.
Bilvesile teyidihitiramat eyleriz efendimhazretleri.

G. Dielmann & Bill
[Signature]

İŞLETME KALEMLİ
9791
B 12
I
9-9-33
D.K.F.H.

YOL VE MEKANİ MÜDÜRLÜĞÜ
Yazı İşleri Kalemi
No. 1889 / Let 12
T. 10.9.33 Dışına

650
11.9.33

Cambazkaya c/w.
Cevap verilmiştir
[Signature]

Rapor III: Yenilenen Cambazkaya Köprüsüne ait 1933 Tarihli Belge

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

³¹ B.C.A. F:30-18-01-02, Y:33-10-17.

³² B.C.A. F:30-18-01-02, Y:36-32-19.

2.2.2. Lefke (Osmaneli) Köprüsü



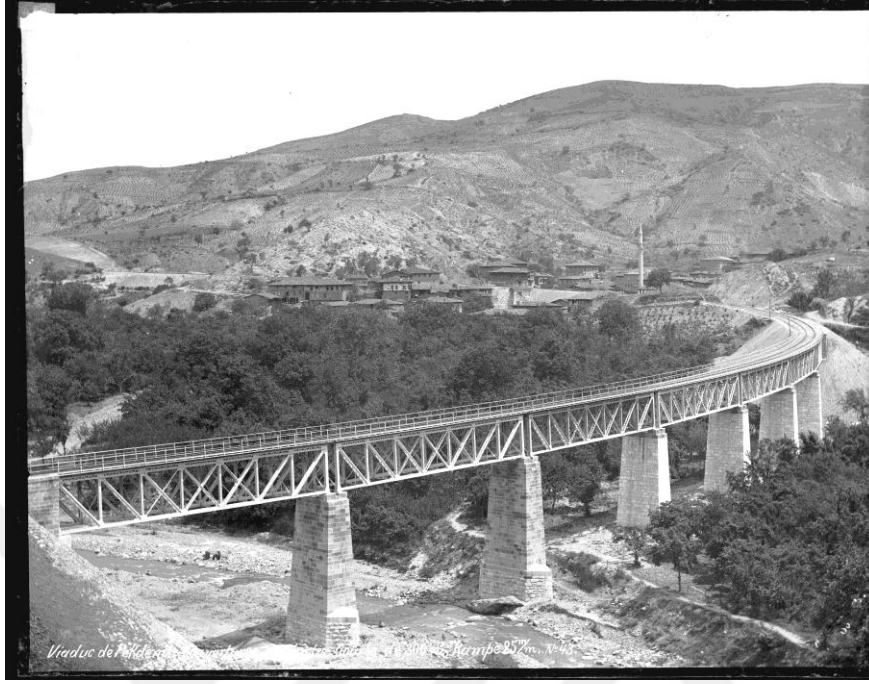
Resim II: Bilecik-Lefke Demiryolu Köprüsü.

Kaynak: D-DAI-IST-451.

Lefke Demiryolu Köprüsü Kilometre 194’de bulunmaktadır. Lefke İstasyonunun batısında konumlanan Köprü 140 metre serbest açıklığı bulunmakla beraber yerden yüksekliği ise 7,15 metredir. Lefke Girişinde Sakarya Nehri üzerine 2 Ayaklı inşa edilen köprüde kafes kiriş sistemi kullanılmıştır. 1920’de Kuvay-ı Milliye ve İngilizler arasında Lefke-Vezirhan bölgesinde çatışmalar yaşanmıştır. Mezkûr Lefke Köprüsü yaşanan bu çatışmalar esnasında İngilizler tarafından havaya uçurulmuştur (Bilgin, 2016: 1657). Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi Arşivinde Lefke Köprüsü ile alakalı tespit edilen belgelerden hareketle 3 Mart 1935 tarihinde Hans Frank ve Şeriki tarafından Lefke Köprüsünün yenilendiği anlaşılmaktadır³³.

³³ Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

2.2.3. Bekdemir Viyadük İnşası



Resim III: Bekdemir Demiryolu Köprüsü.

Kaynak: D-DAI-IST-432.

Osmanlı Arşiv belgelerinde Bilecik'e tabii Küplü köyünün diğer adı Beytemurlu olarak adlandırılmıştır. Bahsi geçen bu adlandırma muhtemeldir ki Küplü yakınında bulunan Bekdemir köyünü işaret eder. Zira Temur kelimesi aynı zamanda demir anlamına gelmektedir. Nitekim Beytemur ismi daha sonra Bekdemir'e dönmüştür. Zikredilen bölgede Osmanlı zamanında demir işi ile uğraşanlar olması ihtimaline binaen bölge Beytemur, Bekdemir olarak adlandırılması ihtimaller dâhilindedir.

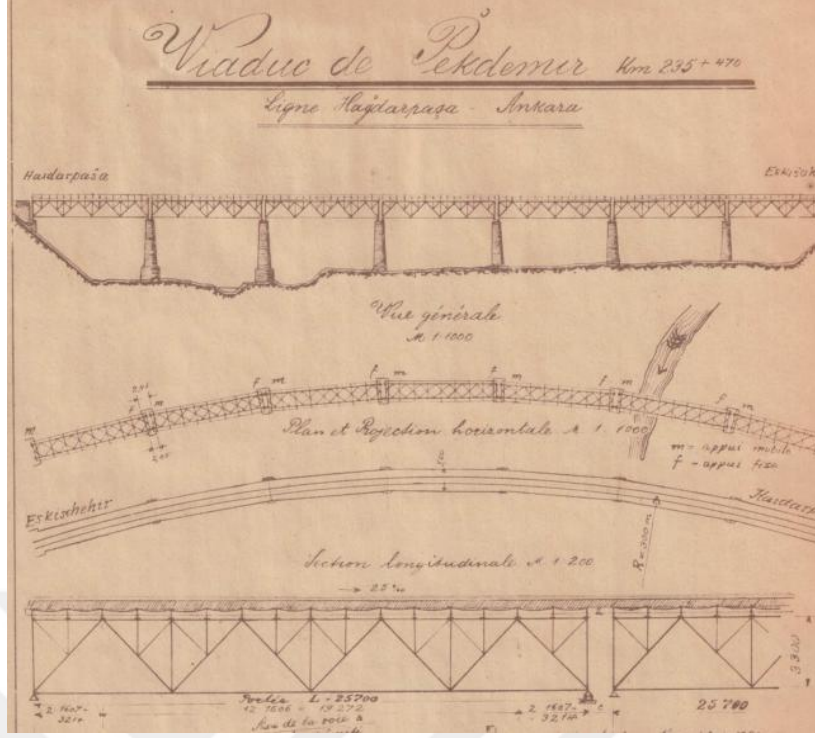
Anadolu Demiryolu inşaatı esnasında demiryolu mühendis ve işçilerinin hatırı sayılır bir bölümü Küplü ve Bekdemir de konaklamışlardır (Arıkan ve Çetin, 2019: 14). Nitekim Ertuğrul Sancağı Demiryolu inşasında Bekdemir köyüne inşa edilen tünel ve köprü sebebiyle mezkûr güzergâh mühim bir konumda bulunmaktadır. İzmit-Ankara demiryolu hattı için Almanlar Bekdemir köyüne viyadük inşa etmişlerdir.

TCDD Ankara Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi Arşivinde tesadüf edilen Fransızca notlarda Haydarpaşa-Ankara hattının 235. Kilometresinde bulunan Bekdemir Viyadük'ünün genel görünüşü ile ilgili krokiler verilmiştir. Mezkûr notlar kullanılan malzemelerin dayanıklılığı ile ilgili bilgiler içermektedir. Diğer yandan Viyadük eğri bir zemin üzerinde yer almaktadır. 6 kazık ve 2 kemer ayağına dayanan 7 adet metalik traversten oluşmaktadır. Eğriden dolayı üstyapıların eksenleri düzenli çokgendir ve dönme açıları oluşturur. Bahsi geçen açıların değerleri belge içerisinde teferruatlı olarak verilmiştir. Köprünün inşası esnasında drenaj için damgalı levhalar çakıl taşları ile donatılmıştır. Köprü rüzgârlık takviyesi yerine saç bir kapak ile güçlendirilmiştir. Diğer yandan inşa raporlarında Ana kirişlerin ne şekilde güçlendirildiğinden bahsedilmektedir³⁴. Bekdemir Köprüsünün 6 adet kesme taştan oluşan ayakları vardır. Eğimli bir alana inşa edilen Bekdemir Viyadüğü kilometre 235'de bulunmaktadır. Sorgun deresi üzerine inşa edilen Köprünün serbest açıklığı 172,90 metredir.

Bekdemir ve çevresinin önemine 1892 yılında Demiryolu hattı açıldığında mezkûr hat üzerinde seyahat eden Ahmet İhsan da değinmiştir. Ahmet İhsan³⁵, Haydarpaşa'dan Alpu Köyüne Osmanlı Anadolu Demiryolu Hattında Bir Seyahat adlı makale kaleme almış ve bu makalesini Servet-i Fünûn Dergisinde yayınlamıştır.

³⁴ Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

³⁵ Ahmed İhsan Servet-i Fünûn Dergisinin sahibi ve yazarıdır.



Kroki III: Bekdemir Viyadüğü Krokisi.

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi

Bilecik'den katar hareket ettiği zaman saat ona yirmi vardı. Beş dakika sonra Küplü göründü, Küplü Karasu Boğazı dahilinde bir nahiyedir. Başköy, Pekdemir ismiyle üç köy daha bu boğaz dahilinde yekdiğere karîb olarak devam ettiği için hey'et-i mecmuası bir kasaba ad olunabilir.

Mühendis Mösyö Montel dedi ki:

- *Burada hat yirmi beşer milimetre yokuş çıkar, yani hattın en dik parçası. İnşaat hususunda en çok müşkilât görülen yeridir. Zira Karaköy'e kadar on iki tünelden geçeceğiz. Cesîm üç dört köprüden aşacağız. Ah şu Küplü! Geçen sene, evvelki sene adeta bir Paris idi; zira tüneller de, köprüler de işleyen iki bini müteceviz amele, yüzlerce mühendisler, ustalar, kalfalar hep burada yatar kalkar, işiyle uğraşır. Artık böyle Avrupa'nın her tarafından gelmiş mühendis, kalfa ve amelenin teşkil edeceği manzarayı tahayyül edebilirsiniz ya! Hele Pazar günleri sabaha kadar köyde zevk olunur idi. İki sene zarfında köyde bir çok oteller, gazinolar yapıldı. Vakıta Ankara hattının en müşkil ciheti burada olduğu cihetle on iki tünel ve bir çok cesîm köprülerde iki sene müddet çalışanların Küplü nahiyesine çok faydası olmuştur. Erbab-ı vukuf şu nahiyeye vaktiyle harik-zede [yangına uğramış] olmuştu. İnşaat zamanında ziyanını kurtardı diyordu.*
- *Bilecik'ten Karaköy'e – ki hep tüneller köprüler bu kısımda kâindir – gitmek için sarf olunan bir saat yirmi dakika müddette her an levhası değişir bir*

panaroma seyrettim desem hata etmemiş olurum. Evvel emirde hat kâh dağları yarmış, kesmiş çukurlar açmış kâh çukurları doldurmuş rihtımlar kurmuş, kâh yardan yara mehîb [heybetli] ve ahenin köprüler atmış, gâh sath-ı mailleri delik deşik edip içinden geçmiş olduğundan insan ameliyat-i sanaiyye hayranı kalıyor. Kenarda Karasu deresi bir takım zaviyeli helezoni mecralardan, döküntü taşlar kayalar üstünden akarak yüzlerce çağlayan, şelâle, teşkîl etmiş, bunlar da dere etrafını sarmış tarlalar ve ağaçlarla fevkalâde surette imtizaç etmiş bulunduğundan enzar-i temaşa cezbe-i tabi'yenin zebunu olur. Bundan fazla olarak boğazın iki cephesini teşkîl eden dağlar bazı tarafta uçurum, bazı yerde koruluk, daha ileride de tarlalar meydana getirmiş, Başköy, Pekdemir, Küplü gibi kasabalarda umuma meskünîyet manzarası vermiş olduğundan panoromanın derecesini tarif ihtimalden harice çıkıyor. (Servet-i Fünûn, Sayı:77.)



2.2.4. Bekdemir Viyadüğünün Yeniden İnşası



Resim IV: Fabrika da yapımı sırasında Bekdemir Köprü Parçası.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

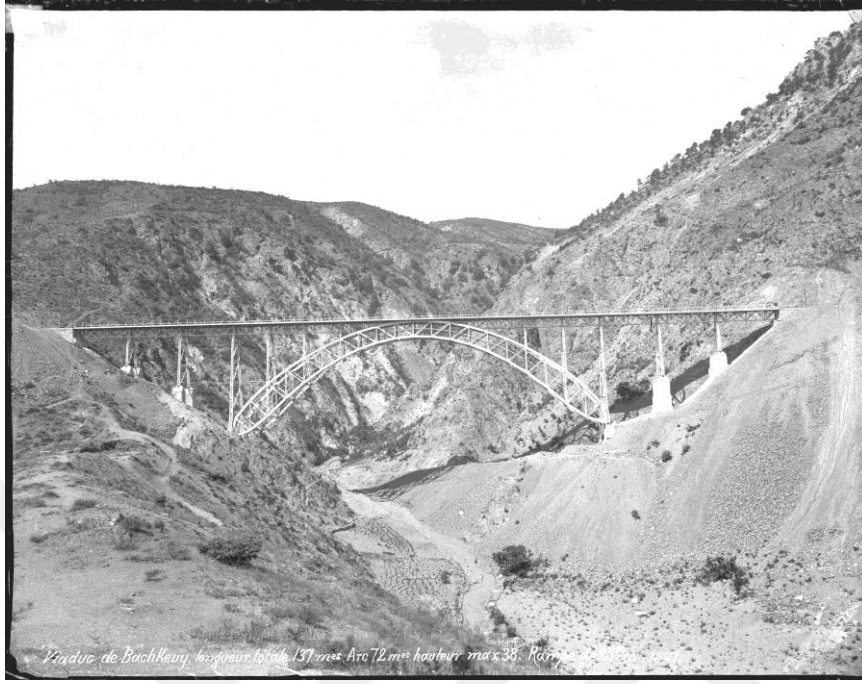
Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesinde tesadüf edilen 1929 tarihli rapora göre Bekdemir Viyadüğü 1889 tarihinde inşa edildiğinde 13 ton dingil basıncına göre yapıldığı daha sonra dingil basınç gücünün 17 tona çıkarıldığı belirtilmiştir. Ancak Köprünün bahsi geçen tarihlerde 20 ton dingil basıncına yeterli olmadığından yeni bir köprü yapımı lüzumlu görülmüştür. Yeni yapılacak köprünün Bekdemir köprüsü ile birebir aynı şekilde demirden yapılacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla Köprü tonajından 10 ton tasarruf etmek ve eski köprü ile aynı yükseklikte kafes kiriş sisteminde bir köprü yapılması uygun görülmüştür. Bekdemir Köprüsünün demir aksamının yenilenmesinin 200.000 liraya mal olacağı belirtilmiştir³⁶. Köprünün inşasında kullanılmak üzere malzeme ihtiyacı da Ali Nuri ve Şeriki Firması tarafından Almanya’da bulunan Flander A.G fabrikasından Bekdemir Köprüsünün inşaatında kullanmak üzere³⁷ 1330 kilo Ergersol Kompresör ile sekiz adet hava tazyikli çekici ve ilave malzeme istenmiştir³⁸.

³⁶ Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

³⁷ B.C.A. F:30-18-01-02, Y:15-75-9.

³⁸ B.C.A. F:30-18-01-02, Y:19-29-5.

2.2.5. Başköy Viyadük İnşası



Resim V: Başköy Demiryolu Köprüsü

Kaynak: D-DAI-IST-428

Eski adı Hoca Ömer olan Başköy Osmanlı döneminde Bilecik'in Küplü nahiyesine bağlı bir yerleşim birimidir (Turğut, 2015: 232). İzmit-Ankara Demiryolu İnşaatı ile birlikte Başköy, Bekdemir ve Küplü'de demiryolu çalışanları inşaat süresince konaklamışlardır. Diğer taraftan Başköy'den demiryolu geçmesi sebebiyle kilometre 238'e Karamandere³⁹'nin üzerine kemerli demir köprü inşa edilmiştir⁴⁰. İnşa edilen

³⁹ Karaman, Orta Anadolu'da yetiştirilen bir koyun türüdür. Diğer yandan Bilecik Küplü'de Rum nüfusunun fazla olmasına binaen bir ihtimal Karamanlı Ortodoks Türklerin de bu bölgede bulunması ihtimal dâhilindedir. Nitekim Osmaneli ye bağlı Selçik Köyünde Karamanlı Ortodoks Türkler tarafından dibek taşına kazınmış bir yazı tespit edilmiştir. Ancak Başköy Köprüsünün altından geçen Karaman Dere'nin adının nereden geldiği hakkında net bir malumatta yoktur.

⁴⁰ Nuri Çetin ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Başköy Köprüsü üzerinde kilometre 238+200'de dur feneri bulunduğu 2010 yılına kadar Haydarpaşa istikametine giden yük trenlerinin burada durarak fren tecrübesi yaptığını ve burada fren tecrübesi yaptıklarına dair kutuya tevakkuf bileti attıklarını, atılan biletlerin her gün yol bekçileri tarafından toplanarak Bilecik gar müdürlüğüne teslim edildiğini, Bu şekilde yük trenlerinin orada fren tecrübesi yapıp yapmadıklarını tespit ettiklerini, 2010 yılından sonra yeni üretilen vagonların fren tertibatları daha donanımlı olduğundan kilometre 238+200'deki fren tecrübesinin kaldırıldığını belirtmiştir. Nuri Çetin (12.10.1969), 26.12.2019 Tarihli Mülakat. Bilecik-Karaköy arası hattın kavislerinin dar, köprülerinin ahşap olması ve makinistlerin hızlı tren kullanmalarından dolayı hareket Reis Muavini Kaldis Efendinin Behiç Bey'e teklifi üzerine her beş kilometrede bir kumbaralı sırk dikilir bu sayede makinistler sırkaların bulunduğu kumbaralara

köprünün yerden yüksekliği 40 metredir. Köprünün serbest açıklığı 105 metreden fazladır. Diğer yandan 4 ve 5 demiryolu tünelleri de Başköy cihetinden geçmektedir. İnşa esnasında Başköy Viyadüğünün her bir kısmı ile ilgili Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından 13 Eylül 1890 tarihinde⁴¹ kanıtlayıcı/destekleyici hesaplamalar yapılmış, örnekleriyle ve çizimleriyle birlikte sunulmuştur⁴². Zira Viyadüğün kendi ağırlığı ile yapılan hesaplamalar, üzerinde hareketli bir ağırlık olduğu durumda yapılan hesaplamalar, seçilen hesaplama formülleri ve elde edilen sonuçlar tablolar halinde verilmiştir⁴³.

Çalışmada yer verilen Başköy Köprüsünün ayrı bir önemi de vardır. Zira Köprü Milli Mücadele döneminde patlatılmıştır. Zikredilen köprünün Milli Mücadele zamanında patlatıldığı ile alakalı hatıralar halen bölge halkının hafızasındadır⁴⁴. Nitekim saha çalışmaları kapsamında tespit edilen sonuçları belgelemek için Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Arşivinde Başköy Köprüsü ile ilgili incelemelerde bulunuldu. Yapılan çalışmada Köprüler Şubesi'nin elinde bulunan Başköy Köprüsü ile alakalı evraklardan birinde köprü hakkında detaylı malumat için 1925-26 senelerinde çıkan Demiryolu Mecmuasının I. Cildinin 365. Sayfasında Yol Dairesi Heyet-i Fenniye Mühendisi İhsan Hamdi tarafından yazılan “Başköy Köprüsü nasıl vücuda geldi? ” başlıklı makalesine bakınız şeklinde not düştüğü⁴⁵ görülmüştür.

istasyondan aldıkları bileti atabilmek için yavaşlarlar böylece bahsi geçen bölgede sürat azaltılmış olurdu (Dinç, 2009: 126).

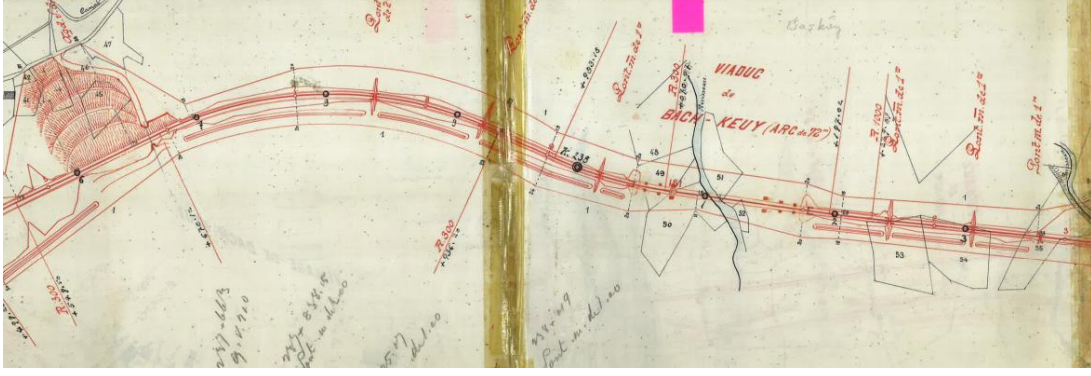
⁴¹ BOA-PLK-P-05018.

⁴² BOA-PLK-P-01511.

⁴³ BOA-PLK-P-05018.

⁴⁴Nadir Mumcu ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Başköy Köprüsü hakkında 1912 Doğumlu Babası Bedri Mumcu'dan duyduğu Köprünün etrafının vagon mezarlığı olduğu, Milli Mücadelede Başköy köprüsünün patlatılması ile birlikte yeni köprü yapılanaya kadar insanların aktarmalı bir şekilde tren yolculuğuna devam ettiklerini anlatmıştır. Nadir Mumcu (09.04.1947), 12.10.2019 Tarihli Mülakat.

⁴⁵ Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.



Kroki IV: Başköy Viyadüğü Krokisi.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

Başköy Köprüsü, Anadolu Demiryolu hattı inşası sırasında mezkûr vadide 70 metre açıklığında kavis kemer ile birkaç onar metrelik müstakim başlıklı bir demir köprü şeklinde inşa edilmiştir. Başköy Köprüsünün Milli Mücadele esnasında dinamitle patlatıldığı ile alakalı hadiseye 10 Ocak 1921 tarihinde rastlamaktayız. Nitekim Türk İstihkâm Birlikleri tarafından Karaköy-Bilecik arasında bulunan üç büyük köprünün tahrip edildiği belirtilmiştir (Gürel, 2011: 41). Tahrip edilen köprülerden birinin Başköy Köprüsü olduğu aşikârdır.



Resim VI: Patlatılan Başköy Köprüsü.

Kaynak: Atase İSH Albüm Nu.3-Fotoğraf Nu.116

Milli Mücadeleden sonra Ankara Hükümeti'nin Anadolu Demiryolları Müdürü, zikredilen geçide ahşaptan altı katlı bir köprü yaptırmıştır. Köprünün inşaatı 7 ay devam etmiştir. Köprü 7 Haziran 1923'de trenlere açılmıştır. Bahsi geçen köprünün ahşap olması, yangın tehlikesi bulunması ve ahşabın uzun ömürlü olmaması sebebiyle yeni bir köprü yapılması planlanmıştır. Yeni kurulan devletin içerisinde bulunduğu ekonomik durum sebebiyle yapılacak köprünün malzemeleri memleket içerisinde tedarik edilerek kâgir bir köprü yapımına başlanmıştır. Köprünün yapım ihalesine Haydar ve Şürekâsı ile bir başka şirket dâhil olmuştur. Köprünün inşaat işlerinin yapılması için 20 bin lira uygun görülmüştür. Köprüyü yapacak firma ise 7 Haziran 1924 tarihli mukavele ile Haydar ve Şürekâsı olarak belirlenmiştir.

Kurtuluş Savaşından sonra Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğüne yaptırılan ilk köprü olması sebebiyle önemi haizdir. Yeni yapılacak olan köprü projesine göre köprü on beş metre açıklığında yedi kemerden oluşacaktır. Diğer yandan Başköy Eski demir köprü kalıntıları atıldıktan sonra yapılan varyantların hafriyatından çıkan toprak, köprünün bulunduğu vadi meylinin aşağıya düşmesi ile çok dolmuştur. Yapılan bir sondajla sağlam zeminin dört beş metre aşağıda olduğu anlaşılmıştır. Havalarda müsait olmasıyla 1925 Martında tekrar işe başlanmıştır. Arazinin çok akıcı olmasından dolayı atılan demir köprü enkazı da temeller etrafında bulunmaktaydı. Temellerin açılması için büyük miktarda kereste sarfiyatı olacağından her bir ayak beş-altı kısma ayrılarak temeller kazılmıştır. Her bir ayak için sağlam zemin bulunduktan sonra temel kâgirine başlanmıştır. Köprüyü taşıyacak temel ayakların inşasından sonra kemerlerin yapımına geçilmiştir. Kemer kalburlarını emniyetle kurmak için ayakların üzerine amele ve ustaların çalışması için bir döşeme yapılmıştır. Bunun için her kemerde üç adet demir kiriş yapılmıştır. Ayrıca inşa esnasında yukarıya kadar ulaşan bir iskele yapılmış ve bu iskele üzerinde bulunan dekovil aracılığı ile malzeme köprü kenarlarına nakil edilmiştir. Kalıplar kemerlerde on beş gün bırakıldıktan sonra sökülmüştür. Köprü, inşaatının tamamlanması ile birlikte 2 Aralık 1926'da trenlere geçit verilmiştir⁴⁶.

⁴⁶ Demiryolu Mecmuası, Cild. I, 1925-26, s. 365-371.



Resim VII: Başköy Köprü Kitabesi

Kaynak: Mehmet Can Çetin.

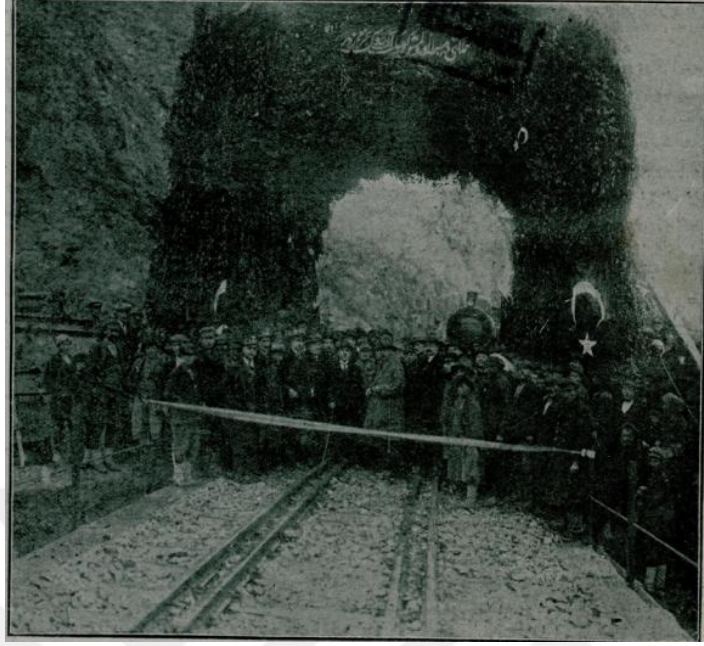
* Başköy Köprüsü Haydar ve Şürekası İnşaat Dairesi 1341-Rumi/1925-Miladi.

Tablo II: 1925 Tarihli Başköy Viyadüğü İnşaatına ait Kargir ve Malzeme Miktarını Gösteren Cetvel.

İnşaat ve malzemenin mahal istimali	Temel Kâgiri	Cephe Kâgiri	Su Kireci	Çimento	Kereste	Su	Kum
	Metre Küp	Metre Küp	Metre Küp	Metre Küp	Ton	Ton	Ton	Ton	Metre Küp
Orta ve Kenar Ayak	980	2700	62	147	-	-	-	-	-
Kemer	-	1238	169	276	-	-	-	-	-
Yekûn	980	3938	231	-	600	10	400	1455	3000

Kaynak: Demiryolu Mecmuası, C:I,1925-26, s.371.

2.2.6. Yenilenen Başköy Köprüsü'nün Açılışı



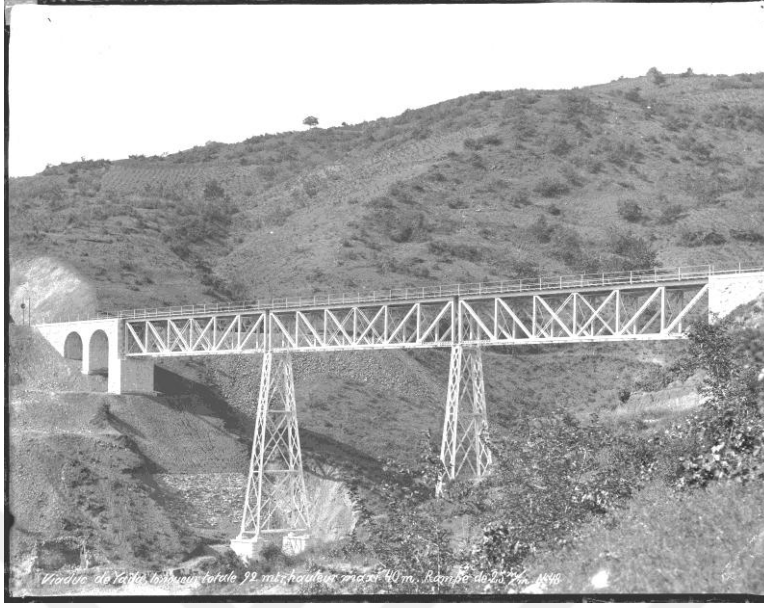
Resim VIII: Başköy Köprüsü Açılışı.

Kaynak: Demiryolu Mecmuası, C:1.s.393.

Köprü'nün açılışında hazır bulunan kişiler Haydarpaşa'dan 25 Aralık akşamı hareket etmişti. Ertesi sabah Bilecik'te merasim olmuş, Bilecik'ten hareket eden tren köprü'nün başına kadar gitmiştir. Açılışa katılanlar Yeni inşa edilen kâgir köprüden yaya olarak yürümüşler ve ahşap köprüye geçmişlerdir. Buradan yeni köprü üzerinden trenin geçişini Anadolu Demiryolları Müdürü Behiç Bey öncülüğünde alkışlarla seyretmişlerdir. Ardından Bilecik' e dönülmüş ve Bilecik'te bir ziyafet verilmiştir⁴⁷.

⁴⁷ Demiryolu Mecmuası, Cild.I,1925-26, s.393-394.

2.2.7. Yayla Viyadük İnşası



Resim IX: Yayla Demiryolu Köprüsü.

Kaynak: D-DAI-IST-427.

Anadolu Demiryolu güzergâhının Haydarpaşa-Ankara hattında kilometre 239'da yer alan Yayla İstasyonu trenlerin buluşma ve fren tecrübesi yaptığı bir durak noktasıdır⁴⁸. Nitekim Karaköy-Bilecik arasında binde yirmi beş eğim olduğundan, Haydarpaşa cihetine giden trenler yayla istasyonunda fren tecrübesi için durmaktadır. Diğer yandan demiryolu inşası esnasında Yayla mevkiindeki eğim sebebiyle tren kazalarını önlemek maksadıyla Yayla Viyadüğünün doğu ucu başlangıç noktasında yan yol ve tünel bulunmaktadır⁴⁹. Yayla İstasyonunun yakınında kilometre 240+120'de bulunan ve ilk inşa edilen Yayla Köprüsünün yerden yüksekliği 27,00 metredir. Köprünün serbest açıklığı ise 92 metredir. Yayla köprüsü 1892 tarihinde hat işletmeye açıldığında tamamlanmıştır. Ancak daha sonraki dönemlerde yeni lokomotif ve vagonların üretimi hat üzerindeki köprülerin değişmesine sebep olmuştur. Zira eski

⁴⁸ Naci Şakar ile yaptığımız sözlü mülakatta; Yayla İstasyonunun demiryolcular arasında önemli bir nokta olduğunu belirtmiştir. Nitekim Yayla İstasyonuna iki lokomotifle vagon çekme işlemi yaparak ulaştığını Onan sona Bilecik tarafına trenin kendiliğinden geldiğini belirtmiştir. Eskiden buharlı lokomotif zamanında lokomotif deki ateşçi kova içerisinde bulunan ıslanmış havluyu başına koyar ve Bilecik rampası çıkıldığında ise o havlu kurumuş olurdu. Bilecik rampaları bu yönüyle meşakkatlidir. Şeklinde mülahazalarını paylaşmıştır. Naci Şakar (20.09.1941), 26.04.2019 Tarihli Mülakat.

⁴⁹ Bknz, s. 100.

köprülerin dingil basıncı yetersiz kalmıştır. Buna binaen yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti demiryolu yapımına ehemmiyet vermiş ve bu kapsamda köprüleri ve yolları yenilemiştir. Yayla Köprüsü de bu değişimden nasibini almıştır.



Resim X: Yayla Köprüleri

Kaynak: Mehmet Can Çetin.

* Sol tarafta bulunan Demir Yayla Köprüsü Almanlar tarafından ilk demiryolu yapımı esnasında inşa edilmiştir. Sağ tarafta bulunan Kemerli köprü ise 1929 tarihli rapora göre yapılması uygun görülen köprüdür.

1930-1931 yılları arasında eski Yayla Köprüsünün yanına yeni Yayla Köprüsü Mühendis Vahit, Hıdır Mehmet ve Ladislas Rajkai öncülüğünde inşa edilmiştir. Nitekim Osmanlı zamanında inşa edilen yol, köprü ve muhtelif demiryolu aksamı yenilenmiştir. Yayla Köprüsü hakkında 1929 yılında tutulan Raporda Yayla Viyadüğünün kafes kirişlerden inşa edilmiş olduğunu belirtmektedir. Bu kirişleri çok zayıf olan demir ayakların taşıdığını Köprüye lazım olan dayanıklılığı sağlamak için orta ayakları betonla güçlendirmek gerektiğini belirtmişlerdir. Ayakların güçlendirilmesi için Demiryolları tarafından yapılan sondajda orta ayağın temeli kaya üzerinde yapılmadığı çürük bir kil tabakası üzerinde bulunduğu ve bundan dolayı fazla yük taşıyamayacağı anlaşılmıştır.

Yayla Köprüsünün güçlendirme maliyeti ise 170.000 liraya mal olacağı hesaplanmıştır. Raporu göre Yayla Köprüsünün yanına yeni bir köprü yapılması gerektiği belirtilmiştir. Yapılacak olan yeni köprünün ise Başköy Köprüsüne benzer kemerli kâgir bir köprü yapılması uygun görülmüştür. Yapılacak olan köprünün inşaat bedeli 200.000 lira olarak hesaplanmıştır⁵⁰. Yeni inşa edilen Yayla Köprüsünün serbest açıklığı 75 metre yerden yüksekliği ise 26,30 metredir.

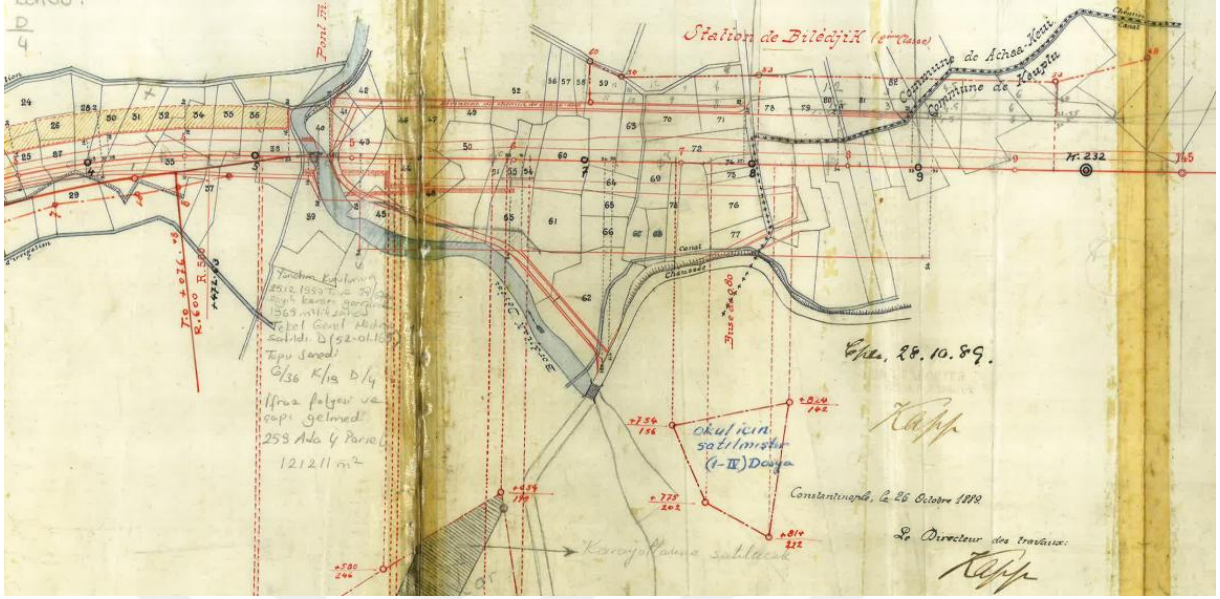


Resim XI: Yayla Köprüsü Kitabesi.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.

⁵⁰ Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Köprüler Şubesi.

2.3. SANCAK'TA DEMİRYOLUNUN FAALİYETE GEÇMESİ



Kroki V: Bilecik İstasyon Krokisi.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

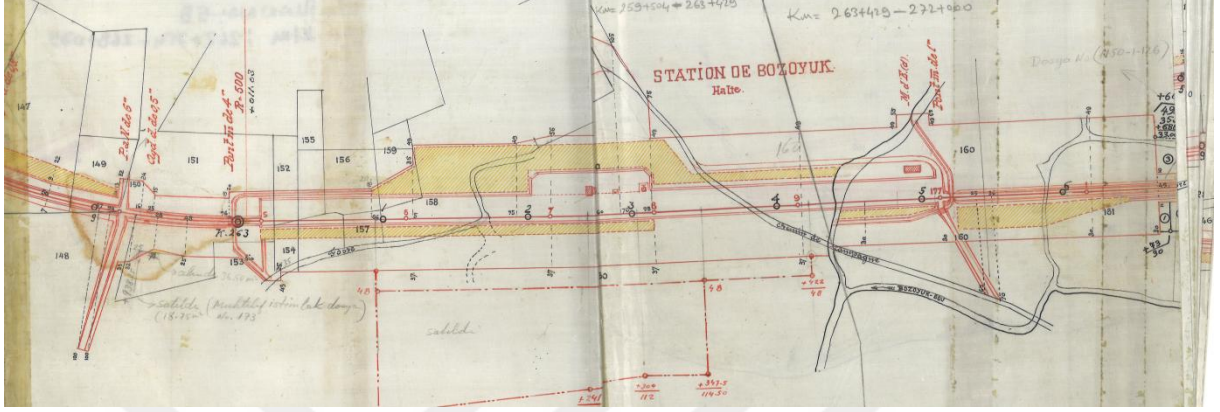
Ertuğrul Sancağında demiryolu inşasının tamamlandığı noktalarda demiryolu hatları peyderpey açıldı. Diğer yandan Devlet İşletmeye açılan güzergâhların Kefalet akçelerini de ödemeye başladı⁵¹. İlk olarak 17 Kasım 1890 tarihinde Adapazarı-Lefke hattının açılışı için Demiryolları Müdürü Hayri Bey, İnşaat Ser Komiseri Raif Bey, Tren Müdür Muavini Arslan Efendi ile Heyet-i Fenniye Mühendislerinden oluşan bir heyetten rapor talep edilmiştir⁵². 14 Aralık 1890 tarihinde hattın 63 kilometrelik Adapazarı-Lefke kısmının açılması hususunda Demiryolları Müdürü Hayri Bey öncülüğünde İnşaat Komiseri Raif Bey ve Heyeti Fenniye Mühendislerinden oluşan bir ekibin hazırlayacağı rapora göre hattın açılması istenmiştir⁵³. Nitekim 9 Ocak 1891 tarihinde Adapazarı-Lefke hattı işletmeye açılmıştır (Engin, Uçar ve Doğan, 2013: 324). 21 Mayıs 1891 tarihine gelindiğinde ise Lefke-Bilecik hattı açılmıştır. Özellikle Bilecik hattının açılışı ile alakalı Hamdi Abdullah tarafından Padişaha sunulmak üzere hazırlanan rapor kıymete haizdir. Hamdi Abdullah raporda Bilecik Demiryolu hattının resmi açılışında hazır bulunmak üzere kendisinin görevlendirildiğini belirtmektedir.

⁵¹ Sabah, 3 Zilkade, 1309.

⁵² B.O.A-Y-A-HUS-241-14.

⁵³ B.O.A-İ-DH-1210-94717.

Hamdi Abdullah, Raif Paşa, Bertram Efendi, Von der Golç Paşa, Keşir (?) Efendi, Mösyö Kuala (Dr. Alfred Kaulla), Kont Vitales, üç direktör ve mühendislerle bunların madamları, özel olarak tertip edilmiş olan müzeyyen bir trene binerek Bilecik istikametine hareket etmişlerdir.



Kroki VI: Bozüyük İstasyon Krokisi.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

Bilecik Demiryolunun resmi açılışı için yola koyulan heyet Haydarpaşa'dan başlayan yolculuğunu 7,5 saatte tamamlayarak Bilecik'e ulaşmıştır. Hamdi Abdullah inşa edilen tren yolunun köprüleri demirden ve traverslerinin çelikten olduğunu raporunda belirtmektedir. Ayrıca yolculuğu esnasında geçtiği arazilerin verimliliğine ve ziraat'a uygun olduğuna dair bilgi vermektedir. Seyahat esnasında padişahın kullarının demiryolu inşasından memnun olduğunu belirten Hamdi Abdullah geçtiği istasyonlarda nakil olunmak üzere yığılan zahirelere şahit olduğunu belirtmiştir. Bilecik Demiryolunun açılışının ardından Hamdi Abdullah, şirket tarafından hazırlanan bir ziyafete katılmıştır⁵⁴. Nitekim 15 Mayıs 1891 tarihinde Adapazarı-Bilecik arası demiryolunda yolcu nakline başlanmıştır⁵⁵.

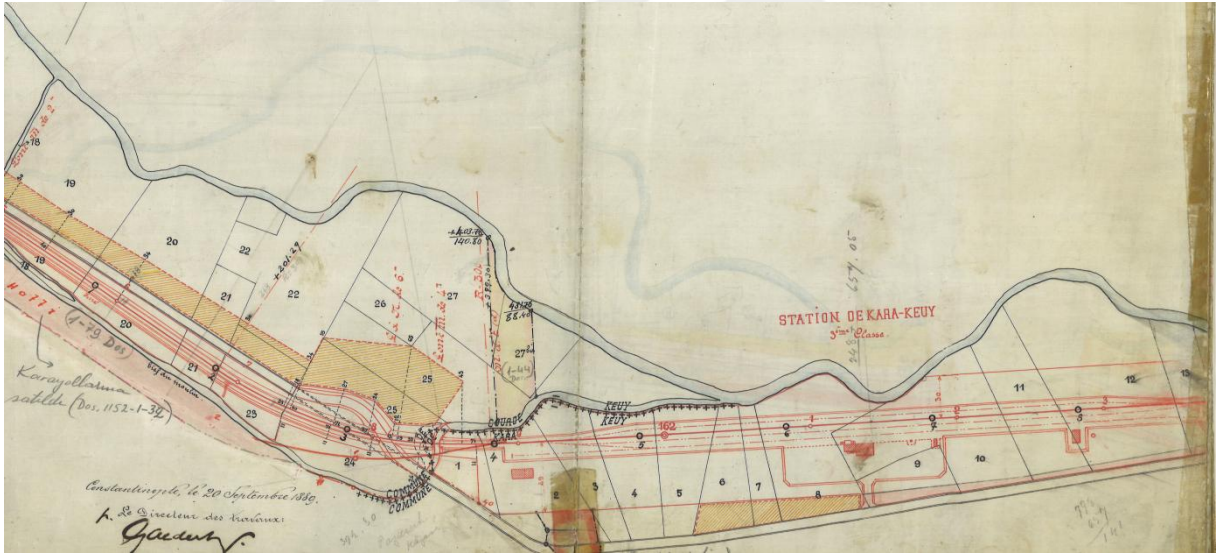
Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketinin 1891 tarihinde inşaat harcamalarını gösteren cetvelde, Adapazarı'ndan Lefke'ye kadar inşaatı tamamlanmış olup 9 Ocak 1891 tarihinde işletilmeye başlanan 63 kilometre, 838 metre ve 85 santimetre, yine aynı şekilde Lefke'den Bilecik'e kadar tamamlanıp 15 Mayıs 1891 tarihinde işletilmeye

⁵⁴ B.O.A-Y-PRK-KOM-7-86.

⁵⁵ B.O.A-Y-PRK-TNF-3-10.

başlanan hattın 36 kilometre, 545 metre ve 84 santimetre olarak tamamlanan hatların her bir kilometresi için 123 bin frank ödenmesi kararlaştırılmıştır⁵⁶.

Ardından Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketinin inşaat sırasında en meşakkatli bölümü olan Bilecik-İnönü arası demiryolunun tamamlanması ile birlikte hattın geçici kabulü hakkında 9 Kasım 1891 tarihinde karar alınmıştır⁵⁷. Bahsi geçen tarihte Demiryolları Müdürü Hayri Bey öncülüğünde kurulacak olan bir heyetin vereceği rapora göre demiryolunun İnönü'ye kadar olan kısmının açılması planlanmıştır⁵⁸. Mezkûr hattın İnönü'ye kadar olan kısmını teftiş edecek heyet içerisinde Demiryolları Müdürü Hayri Bey, İnşaat Ser Komiseri Raif Bey, Tren Ser Müfettişi Serviçon Efendi bulunmaktaydı⁵⁹. Heyetin yaptığı incelemeler neticesinde 19 Mart 1892 tarihinde İzmit-Ankara arası inşa olunan demiryolunun Bilecik'ten İnönü'ye kadar tamamlanan kısmının işletmeye uygun görüldüğü Demiryolları Müdürü Hayri Bey tarafından bildirilmiştir⁶⁰.



Kroki VII: Karaköy İstasyon Krokisi.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

⁵⁶ Umuru Nafia ve Ziraat Mecmuası, Sene:7, Sayı.14.

⁵⁷ Nuri Çetin ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; TCDD tarafından inşa olunan Yüksek Hızlı Tren hattının 2014 yılında geçici kabul ile işletmeye açıldığını, hattın kati yani kesin kabul işlemlerinin 2016 yılında yapıldığını aktarmıştır. Nuri Çetin (12.10.1969), 22.01.2020 Tarihli Mülakat.

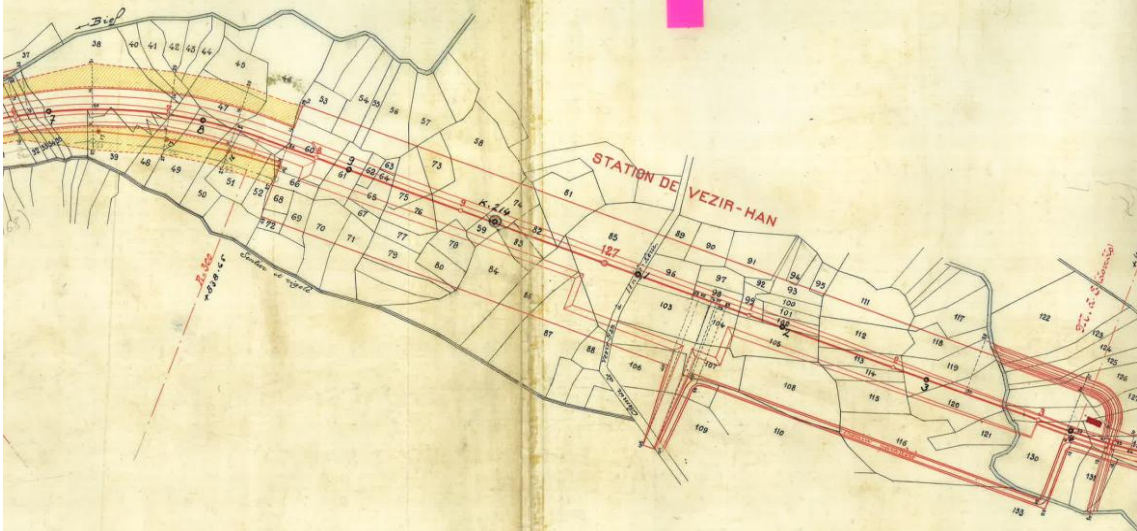
⁵⁸ B.O.A-İDH-1252-98188.

⁵⁹ B.O.A-Y-A-HUS-253-23.

⁶⁰ B.O.A-Y-A-HUS-257-102.

Bilecik-İnönü Demiryolunun kati kabulü hakkında yazı yazılmış⁶¹, Şubat/Mart 1893 tarihinde Bilecik-İnönü Demiryolunun kati kabulü için komisyon kurulmuştur. Demiryolları Müdürü Hayri Bey öncülüğünde kurulan komisyonda demiryolları inşaat komiseri, erkânı harbiye kaymakamı Raif ve Binbaşı Fahri beylerden ve Fen mühendisi Serviçon efendi bulunmaktadır. Yapılan incelemelerin ardından Bilecik-İnönü arası demiryolu hattının kati kabulü gerçekleşmiştir⁶².

Bölgede demiryolu ulaşımının sağlanmasına binaen Eskişehir, Söğüt, Çukurhisar ve Bozüyük gibi demiryolu güzergâhında olan noktalara şose yollar yapılması talep edilmiştir⁶³. Ardından İnönü-Çukurhisar-Eskişehir ve oradan Alpu'ya ulaşan demiryolu hattı tamamlanmıştır. 19 Haziran 1892 tarihinden itibaren İstanbul-Eskişehir arası tren seferleri başlamıştır (Efe, 1998: 53). İnönü-Eskişehir demiryolu hattının açılışı sebebiyle posta memurları da istihdam edilmiştir⁶⁴. Ayrıca mezkûr hat üzerinde Karaköy⁶⁵, Bursa, Mudanya, Lefke, Bozüyük ve Eskişehir İstasyonları için 6 tane mürur şube kâtipleri tayin edilmiştir⁶⁶.



Kroki VIII: Vezirhan İstasyon Krokisi.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

⁶¹ B.O.A-Y-A-HUS-269-69.

⁶² B.O.A-Y-A-HUS-271-6.

⁶³ B.O.A-Y-A-HUS-264-115.

⁶⁴ B.O.A-ŞD-2597-41.

⁶⁵ B.O.A-ŞD-1593-17.

⁶⁶ B.O.A-DH-MKT-2043-78.

Hattın işletmeye açılması ile birlikte 1892 yılında “*Haydarpaşa’dan Alpu Köyüne Osmanlı Anadolu Demiryolu Hattında Bir Seyahat*” adlı makale Ahmed İhsan tarafından kaleme alınarak seyahat esnasındaki gözlemlerini paylaşmıştır. Ahmed İhsan’ın Mekece-Çukurhisar arası izlenimleri dikkate değerdir. Mekece’den sonra iki büyük köprüden geçerek Lefke’ye ulaştığını aktarmaktadır. Lefke’den sonra Sakarya Nehrinin kaybolduğunu, yolculuğu esnasında Karasu nehrini takip ettiklerini belirtir. Vezirhan’a geldiklerinde Ahmed İhsan’a yanında bulunan Mühendis Ankara hattının en mühim parçası Vezirhan’dan Bilecik’e, Bilecik’ten Karaköy’e kadar olan parça olduğunu söylemiştir. Vezirhan’ı takiben Karasu Boğazına⁶⁷ girerek Bilecik’e ulaşırlar. Bilecik’ten sonra Küplü ve Bekdemir’i takiben⁶⁸ Karaköy’e varırlar. Karaköy’de su almak için durduklarını belirtir. Ahmed İhsan Karaköy’den sonra Bozüyük’e ulaşır. Bozüyük hakkında iki yüz haneli bir nahiye olduğuna ve Kasımpaşa Camiine değinmektedir. Bozüyük’ten sonra İnönü’ye ulaştığında İnönü tren istasyonunun İnönü’ye uzak olduğunu İnönü’nün bir dağ eteğinde bulunduğunu belirtir. İnönü’den sonra Çukurhisar’a ulaşırlar. Çukurhisar’dan sonra Eskişehir’e ve oradan Alpu Köyüne kadar seyahat devam etmiştir (Servet-i Fünûn, Sayı: 76-77).

Dönemin araştırmacılarından Mehmet Ziya’da demiryolu vasıtası ile Ertuğrul Sancağı sınırlarından geçmiş, demiryolu ve sancak’taki yerleşim birimleri hakkında izlenimlerini “Bursa’dan Konya’ya Seyahat” adlı eserinde aktarmıştır. Nitekim Mehmet Ziya tren ile Bilecik’e ulaşır. Küplü’nün Bilecik’e 20 dakika mesafede olduğunu belirtir. Bilecik-Bozüyük arası bir ara istasyon vazifesi gören Karaköy⁶⁹ İstasyonunun, Osmanlı Devleti’nin kereste ihracatının merkezi olduğuna değinir.

⁶⁷ “Vezirhan’dan hareketle asıl Karasu Boğazına girdik. On iki sene evveli Bursa’dan Ankara’ya giderken yolumuz Ahu Dağını aşip bizi şu Karasu Boğazından geçirerek Eskişehir’e sevk etmişti. Eskişehir’i tahatturum [hatırlamam] o zamandıdır. Fakat Karasu Boğazı daha ziyade hafızamda menkuştur [yer etmiştir]. O vakitler hemen on üç on dört yaşında idim. Ailece Ankara’ya gidiyorduk. Refakatimizdeki zaptiyeler boğazın dehşet ve tehlikesini o kadar azam etmiş idi ki benim taze kuvve-i muhayyilem ziyade ürkmüştü. Daha boğaza gelmeden dehşetli uçurumlar, yarlar, filânlar tasavvur eyliyordum. İsminden dahi kara kara şeyler düşünüyordum. Yol ve şose de yok idi. Kemâl-i zahmetle boğazdan geçmiş idik. Ne dersiniz on iki sene evvel ki kuvve-i muhayyilemin iştigalinden hâlâ eser var idi. Karasu Boğazı, ufak derenin derunundan cereyan ettiği, gayet dik ve kesme kaya tabirine lâıyk mehib [heybetli] dağlar da teşkil etmiştir. Kesme kayadan vücuda gelmiş dağlar o kadar dik ve yüksektir ki insan fesini tutarak başını kaldırmazsa yukarıyı görmez. Karasu dahi şu kayalar arasında gâh dar, gâh geniş mecralarla yüzlerce şelâleler çağlayanlar meydana getirerek akar.”

⁶⁸ Ahmed İhsan’ın Küplü, Bekdemir ve çevresi hakkında izlenimlerine Bekdemir Köprüsü bölümünde değinilmiştir.

⁶⁹ Karaköy’de Almanlar tarafından inşa edilen kemerli taş köprü bulunmaktadır (Bayram, 2019: 101).

Mehmet Ziya burasının Osmanlı Tersanesinin muntazam bir kereste deposu olduğunu aktarmaktadır⁷⁰. Ardından güzel köprüler ve tünelleri geçerek Bozüyük'e ulaşır. Bozüyük'ün havasının, suyunun güzelliğinden bahseden müellif kasaba hakkında teferruatlı bilgiler vermiştir. Ardından İnönü'ye oradan da Çukurhisar'a yolculuğu devam etmiştir (Ziya, 2008: 172-194).

Demiryolunun seyahate açılması ile birlikte yerli ve yabancı pek çok araştırmacı Anadolu topraklarını incelemek istemişlerdir. Bu kapsamda seyahat yazıları ve raporlar tutmuşlardır. Nitekim buna Özyüksel'de dikkat çekmektedir (Özyüksel, 2013: 71-74).

Ertuğrul Sancağı sınırları içerisinde incelemelerde bulunan bir diğer araştırmacı ise "İstanbul'dan Bilecik ve İznik'e Anadolu Demiryollarıyla Bir Gezi" adlı eserin müellifi Dr. Louis Egmont Browskidir⁷¹. Dr. Browski İstanbul'dan başlayan yolculuğu hakkında köylerdeki sebze-meyve yetiştiricilerinin ürünlerini trenler sayesinde İstanbul'a kolaylıkla ulaştırdıklarına değinmektedir. Demiryolu güzergâhı boyunca üzümden şarap üreten çiftçiler ürettikleri Şarap'ı İstanbul Erenköy deki Alman Tüccar Echerlin'e satmaktadırlar (Browski, Tarihsiz: 25). Mekece'ye kadar olan alanlarda Pamuk üretimi yapıldığını belirten Browski, İzmit-Bilecik arası çalışan hattın çok yoğun bir kullanıma konu olmadığını söyler (Browski, Tarihsiz: 32).

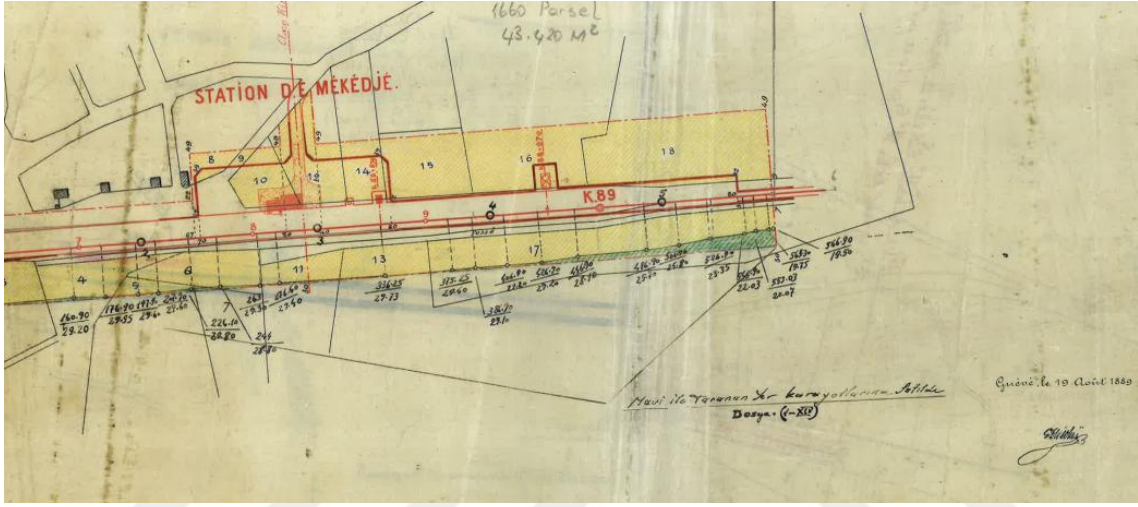
İzmit-Bilecik Demiryolu güzergâhı üzerinde bulunan Mekece önemlidir. Nitekim İznik'e 28 kilometre uzaklıktadır. Mekeceden İznik'e gitmek isteyenler araba veya atla gitmektedirler. Lefke'den Mustafa adında bir at sahibinin atlarını 10 marka kiraladığını belirtir. Eğer araba ile seyahat etmek istiyorsanız İzmit'e telgrafla haber vermek gerektiğini belirtiyor. (Browski, Tarihsiz: 39-40). Müellif İznik'te Anastas Kademlioğlu adında birisinin otelinin bulunduğunu Goltz Paşa İznik'e geldiğinde burada konakladığını belirtmiştir (Browski, Tarihsiz: 42). Browski İznik'ten Lefke'ye ve oradan da Vezirhan İstasyonuna trenle ulaşır. Vezirhan'ı takiben Bilecik'e ulaşan Browski Bilecik'te 12 bin insan yaşadığını, han işletmecileri tabelalarına yeni boya ile otel yazdıklarını, İpek satıcıları için Bilecik'te bir borsa olduğunu, Bilecik'in batısında

⁷⁰ Nitekim Karaköy, Pazaryeri ve çevresi Osmanlı Tersanesinin hammadde ihtiyacını karşılayan önemli noktalardan birisidir (Çetin-Bilgili, 2019: 21-22).

⁷¹ "Anatolischen Eisenbahn" von Konstantinopel bis Biledjik und Nicäa und einer genauen Übersichtskarte der Bahn bis Angora"

bulunan İpek endüstrisinin olduğu Küplü köyünü eserinde zikretmiştir (Browski, Tarihsiz: 54-55).

Ardından yolculuğuna devam ederken İstanbul-Bilecik arası demiryolunun en önemli teknik kısımlarının Bilecik'te olduğunu, Bilecik'ten itibaren tünel, viyadük yapımlarından dolayı demiryolunun teknik yapısını öne çıkaran zor bir güzergâh olduğuna değinmiştir. Dr. Browski yükseklikleri ve zorlukları aşıttıktan sonra Lüle Taşı şehri olan Eskişehir'e ulaştığını belirtir (Browski, Tarihsiz: 55).



Kroki IX: Mekece İstasyon Krokisi.

Kaynak: Ankara TCDD Genel Müdürlüğü Emlak Dairesi.

2.4. ERTUĞRUL SANCAĞINDA DEMİRYOLU İSTASYONLARI

Ertuğrul Sancağı Demiryolunun, inşa edildiği güzergâh üzerinde bulunan İstasyonların⁷² tamamı hat işletmeye açıldığı zamanlarda inşa edilmiştir. İlerleyen yıllarda İstasyonların ihtiyacına göre ilave binalarda eklenmiştir. Genellikle İnşa edilen İstasyon binalarının mimari özellikleri birbirine benzemekle beraber çoğunluğu demiryolu hattı ilk işletmeye açıldığı zamanlarda ve Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında inşa edilmiştir.

Bahsi geçen İstasyonların konumunu incelediğimizde sırasıyla Mekece İstasyonu günümüzde Sakarya İlinin Pamukova ilçesine bağlı olan Mekece'de yer almaktadır. Mekece İstasyonu kilometre 181 de bulunmakla beraber kuzey istikametinde konumlanmıştır. Lefke İstasyonu günümüzdeki adıyla Osmaneli Bilecik'in ilçesidir. Kilometre 194'de yer alan Lefke İstasyonu güney istikametinde konumlanmıştır⁷³. Vezirhan İstasyonu Bilecik iline bağlı bir belde olan Vezirhan da bulunmaktadır. Kilometre 214'de bulunan Vezirhan İstasyonu güney istikametinde konumlanmıştır. Kilometre 231'de bulunan Bilecik İstasyonu ise güney istikametindedir. Vezirhan ve Bilecik arasında bulunan Pelitözü İstasyonu ise yıkılması sebebiyle günümüze ulaşamamıştır⁷⁴. Karaköy İstasyonu Günümüzde Bilecik ili Pazaryeri İlçesine bağlı Demirköy'de bulunmaktadır⁷⁵.

⁷² 1889 Tarihli çizimlerde İzmit-Ankara hattında inşa edilen İstasyonlarda I.Sınıf İstasyon planı Ankara ve Eskişehir İstasyon binalarında kullanılırken, Ertuğrul Sancağında inşa edilen İstasyonlarda mimari olarak II. III, IV Sınıf İstasyon planları uygulanmıştır. Bilecik, Bozüyük İstasyonları II. Sınıf, Lefke, Mekece, Vezirhan, İnönü, Karaköy, Yayla III. Sınıf. IV. Sınıf plan ise Çukurhisar istasyonunda uygulanmıştır (Kösebay Erkan, 2007: 130).

⁷³ Lefke'nin ismine benzer yerleşim yerlerinin olmasının resmi yazışmalarda probleme sebep olmasından dolayı kasabanın fatihi olan Sultan Osman Gazinin adının verilmesi hususunda izin istendi. Gerekli izinlerin alınması ile birlikte 8 Nisan 1914'te Lefke'nin adı Osmaneli olarak değiştirilmiştir (Demiryörek, 2015: 31-32).

⁷⁴ Tecvettin Çimen ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Bilecik Pelitözünde istasyon binası bulunduğunu ve 20 yıl evvel yıkıldığını belirtmiştir. Ayrıca Pelitözünde demiryolunun balas taş ocağı bulunduğunu aktarmıştır. Tecvettin Çimen (25.12.1960), 11.04.2019 Tarihli Mülakat.

⁷⁵ İsmail Ünsal ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Karaköy Tren istasyonunun Karaköy köyü sınırları içerisinde olduğu için bu adı aldığını, Demirköy'ün Cumhuriyet zamanında kurulduğunu, Karaköy istasyonunun Bursa bağlantısını sağladığını belirtmiştir. Demiryolu aracılığı ile Karaköy-Bursa bağlantısının 1973 yılına kadar devam ettiğini, Bozüyük-İnegöl yolu açıldığında eski önemini kaybettiğini belirtmiştir. Osmanlı zamanında Karaköy de un değirmenleri olduğunu, daha sonra Katircioğlunun Cumhuriyet ile beraber bir fabrika kurduğunu aktarmıştır. Karaköy İstasyon Lojmanlarının ise Bilecik'e giden istikametini sağ tarafında kaldığını, Karayolu yapımı sebebiyle 2009 da yıkıldığını belirtmiştir. Demirköyde demiryollarında çalışan memur ve takım işçileri ile beraber 60 kişilik bir ekibin bulunduğunu aktarmıştır. İsmail Ünsal (29.01.1957), 10.04.2019 Tarihli Mülakat.

Güney istikametinde konumlanmış olan Karaköy İstasyonu kilometre 248’de bulunmaktadır. Kilometre 263’de bulunan Bozüyük İstasyonu ise kuzey istikametinde konumlanmıştır. İnönü günümüzde Eskişehir’in İlçesidir. Güney istikametinde bulunan İnönü İstasyonu Kilometre 280’dedir. Çukurhisar Eskişehir’in Tepebaşı İlçesine bağlı bir beldedir. Çukurhisar İstasyonu ise Kilometre 294’de bulunmaktadır⁷⁶.

Hattın güvenliğini sağlamak için Anadolu Osmanlı Demiryolu hattı üzerinde muhtelif yerlere 2, Bilecik’e 1 tabur asker sevkiyatı da yapılmıştır⁷⁷. Ayrıca 1892 tarihinde Ertuğrul Sancağında bulunan istasyonların güvenliğini sağlamak amacıyla zaptiye ve polis takviyesi gerçekleştirilmiştir⁷⁸.

Tablo III: Ertuğrul Sancağı ve Civarındaki İstasyonların birbirine Mesafesi.

Mevkıfların Esamisi	Yekdiğerine Mesafesi	Mevkıfların Esamisi	Yekdiğerine Mesafesi
	Kilometre/Metre		Metre/Kilometre
Bozüyük	14,22 km	Mekece	0/0
İnönü	16,15 km	Lefke	14,20 km
Çukurhisar	14,78 km	Vezirhan	18,28 km
Eskişehir	18,40 km	Bilecik	17,56 km
Ağapınarı	22,15 km	Karaköy	16,24 km

Kaynak: H.V.S, (H.1324), s.206.

⁷⁶ Nuri Çetin ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Anadolu Demiryolu tarafından Çukurhisar’a inşa edilen İstasyon binasının 1954 depreminde yıkıldığını, Daha sonra yeniden inşa edildiğini ve 1954 yılında inşa edilen İstasyonun Yüksek Hızlı Tren Demiryolu hattı inşası nedeniyle yıkıldığını, Yeni yapılan Yüksek Hızlı Tren hattının karşısına 2008-2009 yıllarında aslına uygun olarak yeniden inşa edildiğini aktarmıştır. Nuri Çetin (12.10.1969), 15.03.2019 Tarihli Mülakat.

⁷⁷ B.O.A-Y-PRK-TNF-6-1.

⁷⁸ B.O.A-DH-MKT-2027-82.

2.4.1. Mekece İstasyonu

Mekece istasyon binasında alt bölüm işyeri üst kat ise personel lojmanı olarak inşa edilmiştir. İstasyonun alt katında istasyon şefi odası, hareket memuru odası ve bekleme salonu bulunmaktadır. İstasyon binasına bitişik olarak yan kısımda ambar inşa edilmiştir. İstasyonun lojman kısmı ise 3 oda 1 hol tuvalet, banyo ve mutfaktan ibarettir. Mekece İstasyon binasından ayrı olarak 1 su deposu, 1 tuvalet, 1 işçi barakası, 2 lojman binası bulunmaktadır.

2.4.2. Lefke İstasyonu

Lefke İstasyon binasında alt bölüm işyeri üst kat ise personel lojmanı olarak inşa edilmiştir. Alt bölümde istasyon şefi odası, hareket memuru odası, bekleme salonu ve yan kısımda ambar bulunmaktadır. İstasyonun lojman bölümünde ise 3 oda 1 hol mutfak tuvalet ve banyo bulunmaktadır. Lefke İstasyon binasından ayrı olarak 1 tuvalet, 4 lojman, 1 işçi barakası, 1 kısım şefliği binaları bulunmaktadır.

2.4.3. Vezirhan İstasyonu

Vezirhan İstasyon binasında alt bölüm işyeri üst kat ise personel lojmanı olarak inşa edilmiştir. Alt bölümde istasyon şefi odası, hareket memuru odası, bekleme salonu ve yan kısımda ambar bulunmaktadır. İstasyonun lojman bölümünde ise 3 oda 1 hol mutfak tuvalet ve banyo bulunmaktadır. Vezirhan İstasyon binasından ayrı olarak 4 lojman, 1 tuvalet, 1 işçi barakası binası bulunmaktadır.

2.4.4. Bilecik İstasyonu

Bilecik İstasyonu eski bina ve yeni binadan müteşekkildir. Eski binada gar müdür yardımcısı odası, hareket memuru odası, telgraf odası, akü odası, arşiv, koruma güvenlik odası, personel odası ve yeni binada personel odası, gişe, bekleme salonu, gar müdürü odası, revizörlük, büfe, mescid, personel dinlenme odası bulunmaktadır. Eski binanın lojman kısmında ise 4 oda bir salon, tuvalet, banyo, mutfak ve milli mücadelenin önemli hadiselerinden birisi olan Bilecik Mülakatının gerçekleştiği oda bulunmaktadır. Yeni binanın üst katında 3 oda bir salon olarak inşa edilen 3 adet lojman bulunmaktadır. 2 oda bir salon olarak inşa edilen 1 adet lojman bulunmaktadır. Bilecik İstasyon binasından ayrı olarak 1 adet kısım şefliği, 2 katlı 4 adet lojman binası, 1 adet

makinist odası, 1 adet tuvalet, 1 adet su deposu, 1 adet su cenderesi, 1 adet vagon atölyesi ve ilave binaları bulunmaktadır⁷⁹.

2.4.5. Yayla İstasyonu

Yayla İstasyonunda bir istasyon şefi odası, bir hareket memuru odası, lojman kısmında ise 3 oda 1 hol, tuvalet, banyo ve mutfaktan müteşekkildir. Yayla İstasyonunda İstasyon binasından ayrı olarak 1 adet işçi barakası, 1 adet lojman bulunmaktadır.

2.4.6. Karaköy İstasyonu

Karaköy İstasyonunun alt katında şef odası, hareket memuru odası, personel odası, revizörlük ve ambar bulunmaktadır. İstasyon binasının lojman kısmında ise 3 oda 1 hol, tuvalet, banyo ve mutfak bulunmaktadır. Karaköy İstasyon binasından ayrı olarak 5 adet lojman, 1 adet işçi barakası, 1 adet su deposu, 1 adet su cenderesi, 1 adet tuvalet bulunmaktadır.

2.4.7. Ayvalı İstasyonu

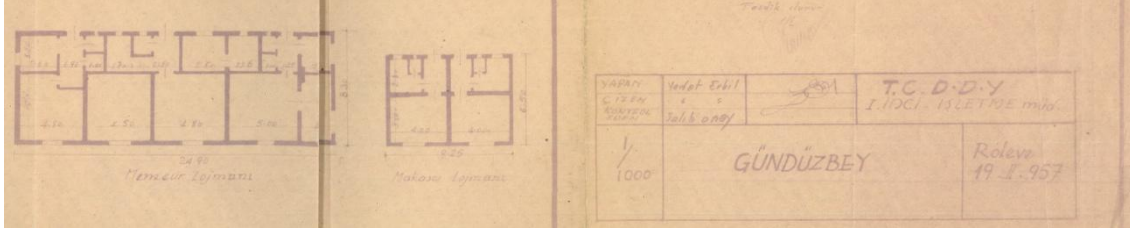
Ayvalı İstasyonunda 1 istasyon şefi odası, hareket memuru odası, bekleme salonu ve 2 oda 1 salon lojman bulunmaktadır.

2.4.8. Bozüyük İstasyonu

Bozüyük istasyonunun alt bölümünde personel odası, hareket memuru odası, Gar şefi odası, bekleme salonu, ambar, koruma güvenlik odası ve demiryolu derneği odası bulunmaktadır. İstasyon binasının üst katındaki lojmanda 3 oda 1 hol, tuvalet, banyo ve mutfak bulunmaktadır. İstasyon binasının doğu tarafında sonradan ilave olunan demiryolu derneğinin üst kısmında ki lojmanda 4 oda 2 hol 2 mutfak ve 2 tuvalet bulunmaktadır. Ayrıca Bozüyük İstasyon binasından ayrı olarak 2 katlı 1 adet işçi barakası, 2 adet lojman, 1 adet kısım şefliği ve 1 tuvalet bulunmaktadır.

⁷⁹ Bilecik Gar Binası Doğu-Batı doğrultusundadır. Dikdörtgen planlı olan yapı 1900x750 metre ebadındadır (Ünal, 2008: 47).

2.4.9. Gündüzbey İstasyonu



Kroki X: Gündüzbey İstasyonu Krokisi.

Kaynak: TCDD Bozüyük 124 Yol Bakım Onarım Şefliği.

Demiryolu Tez çalışması kapsamında yapılan saha araştırmalarında Bozüyük-İnönü arasında Gündüzbey⁸⁰ adında bir istasyon olduğu tespit edildi. Ancak Gündüzbey İstasyonu⁸¹ günümüze ulaşmamıştır. Diğer yandan Bozüyük TCDD 124 Yol Bakım Onarım Şefliği Arşivinde yapılan incelemelerde, 19 Şubat 1957 tarihinde Vedat Erbil tarafından çizilen Gündüzbey⁸² İstasyon planında Makasçı Lojmanı, Memur Lojmanı, İstasyon Binası ve Gazhaneden müteşekkil bir istasyon olduğu görülmektedir⁸³.

Yapılan saha çalışmalarında da Gündüzbey İstasyonundan geriye bir kalıntı kalmadığı tespit edildi lakin varyant yapıldıktan sonra 4.500 metre olarak kısalan hattın demiryolu güzergâhı üzerinde bulunan taşları halen durmaktadır. Ayrıca İstasyona giden taş döşeli yol günümüze kadar ulaşmıştır.

⁸⁰ Gündüzbey köyü Söğüt'e bağlıdır. Cuma-i Atik Muhacirlerinden 23 hane halkına Söğüt civarında bulunan derbende yerleştirilmişlerdir. Cuma-i Atik Muhacirlerinin yerleştirildiği derbende Gündüzbey adı verilmiştir (B.O.A-DH-MKT-1430-37). Bahsi geçen Gündüz Bey ismi Ertuğrul Gazi'nin oğlu Gündüz Bey'den gelmektedir.

⁸¹ Kurulay Yılmaz ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Gündüzbey İstasyonunun Çepni, Poyra, Dübekli ve Akpınar köylerine hitap edecek şekilde yapıldığını, İstasyonun yapıldığı alana bakıldığında yolun dolaştırıldığını ve Belkide Alman Şirketinin amacı yolu dolaştırıp kar etme veya maden arama maksatlı olabilir. Şeklinde Mülahazalarını paylaşmıştır. Kurulay Yılmaz (06.06.1940), 12.04.2019.

⁸² Tecvettin Çimen ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Gündüzbey İstasyonunun 1985'te kapandığını, varyant yapılırken demiryolunun 4.500 metre kısalması sebebiyle Gündüzbey İstasyonunun atıl vaziyette kaldığını 1993'lerde Gündüzbey İstasyonu, Çavuş Lojmanı, Memur Lojmanının yıkıldığını belirtmiştir. Tecvettin Çimen (25.12.1960), 11.04.2019.

⁸³ TCDD Bozüyük 124 Yol Bakım Onarım Şefliği Arşivi.

2.4.10. İnönü İstasyonu

İnönü İstasyonunun alt kısmında İstasyon şefi odası, hareket memuru odası, bekleme salonu, ambar bulunmaktadır. İstasyon binasının üst kısmındaki lojmanda 3 oda, tuvalet, banyo, mutfak ve 1 hol bulunmaktadır. İnönü istasyon havzasında İstasyon binasından ayrı olarak 2 adet lojman,1 adet işçi barakası ve 1 adet su deposu,1 adet su cenderesi, 1 adet tuvalet bulunmaktadır.

2.4.11. Çukurhisar İstasyonu

Çukurhisar İstasyon binasında bir şef odası, bir hareket memuru odası, bir bekleme salonu bulunmaktadır. İstasyon binasında bulunan lojmanda ise 2 oda, 1 hol, tuvalet, banyo ve mutfak bulunmaktadır.

Tablo IV: Hattın işletmeye açıldığı tarihten 7 yıl sonra 1 Kasım 1898 Tarihinde Katarların Haydarpaşa-Eskişehir arası Hareket vakitlerini gösteren tablodur.

İstasyon ve Yolcu Sabah/Gidiş	Saat/Dakika
Mekece	9:24
Lefke	9:49
Vezirhan	10:24
Bilecik	11:16
Karaköy	12:28
Bozüyük	01:12
İnönü	02:02
Çukurhisar	02:33
İstasyon ve Yolcu Sabah /Dönüş	Saat/Dakika
Mekece	04:08
Lefke	03:35
Vezirhan	03:02
Bilecik	02:52
Karaköy	02:02
Bozüyük	01:28
İnönü	12:56
Çukurhisar	12:21

Kaynak: Servet-i Fünûn: 410-7 Kanunisani 1314.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ERTUĞRUL SANCAĞINDA DEMİRYOLU İLE ALAKALI HADİSELER

3.1. ERTUĞRUL SANCAĞINDA İNŞASI PLANLANAN DEMİRYOLU PROJELERİ



Harita III: Söğüt Demiryolu Projesi.

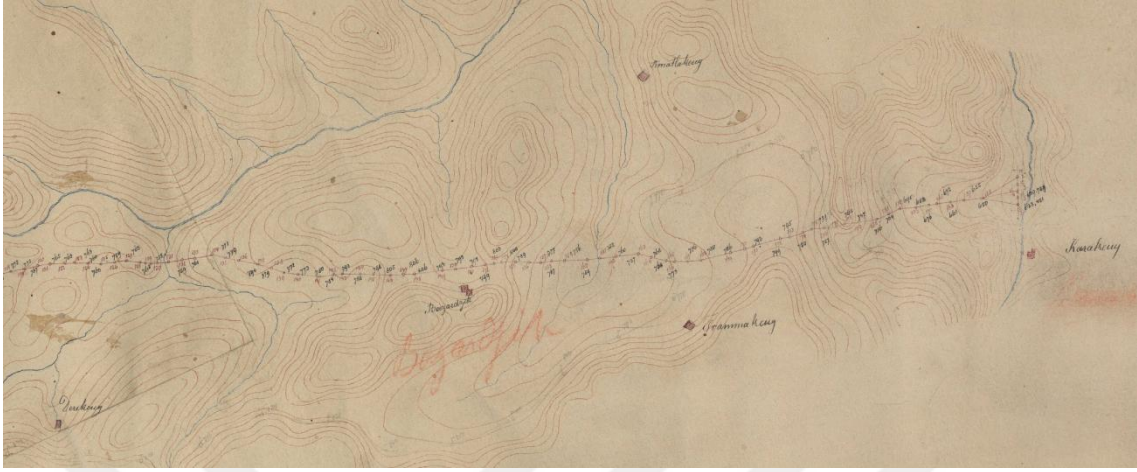
Kaynak: B.O.A-HRT-1500.

İzmit-Ankara Demiryolu inşaatının 1889-1890 tarihlerinde başlaması ile birlikte Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilinde Mekece'den Çukurhisar'a kadar demiryolu hattı tamamlanmıştır. Ancak demiryolunun ilk inşasında ve sonrasında ticari sebeplerle sancakta demiryolu inşa edilmeyen Söğüt, Pazaryeri, İznik, İnegöl, Çitli gibi noktalara demiryolu yapılmasını planlamışlardır. Zira 1889 tarihinde Ankara Demiryolunun Söğüt'ten geçirilmesi talebinde bulunulmuştur⁸⁴. Anadolu Demiryolu şirketi tarafından Söğüt Demiryolu ve İstasyon planı dahi hazırlansa da⁸⁵ Söğüt istikametinden demiryolu

⁸⁴ B.O.A-DH-MKT-1594-65.

⁸⁵ B.O.A-PLK-P-3625.

geçirilmemiştir⁸⁶. Diğer taraftan 1894 tarihinde Söğüt, Çukurhisar ve İnönü'yü birbirine bağlayacak yol yapımına karar verilmiştir⁸⁷.



Harita IV: Pazaryeri Demiryolu Projesi.

Kaynak: B.O.A-HRT-0571.

Hattın inşasından sonraki yıllarda bölgenin ticari hacmini arttırmak maksadıyla yeni hatların inşası için tekliflerde bulunulmuştur. 1908 yılında Küplü ile Eskişehir arasındaki Karaköy istasyonu yakınındaki Pazarcık Nahiyesi'ne demiryolu inşası talep edilmiştir⁸⁸. Pazarcık'a inşası planlanan demiryolu hattı Pazarcık'ı Karaköy İstasyonuna ve İnegöl'e bağlayacak şekilde planlanmıştır. Pazarcık Demiryolu planına ilaveten İnegöl'ü Murat Dere köyü üzerinden Bozüyük'e bağlayacak bir demiryolu projesi çizilmiştir⁸⁹.

1908 yılından önce de Bozüyük ve Karaköy gibi İstasyonları Mudanya'ya bağlamak istemişlerdir. Mudanya'da liman olması bölgenin ticari önemini de

⁸⁶Bilgen Ertekin ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Rivayete göre 1890'lı yıllarda demiryolu için etütler yapılırken kumpanya mühendisleri güzergâh olarak Söğüt üzerinden Eskişehir'e gidiyorlar. Demiryolu Yeniköy'ün bulunduğu vadiden devam ediyor. Kürenin alt kısımlarında yani günümüzde Söğüt Seramik Fabrikasının olduğu arazide dere vardır. Söğüt ün deşarjı Zemzemiye den gelir. O derenin sağ ve solu şeklinde kazıkları çakıyorlar. Bu defa oradaki arazinin sahibi Yozgatlı bir ağadır. Ağanın II. Abdülhamit'le arasının iyi olması sebebiyle II. Abdülhamit'e buradan demiryolu geçerse söğüt mahvolur bu demiryolu çok is çıkarır. Söğüt'te İpekböcekçiliğini bitirir. Meyve-sebzelerimizi kurutur. Birde buraya bir sürü işçi gelince bizim hanımlarımıza kızlarımıza bakarlar diyor. Dolayısıyla heyetin padişahı ikna etmesi üzerine Demiryolu Söğüt'ten değil Bozüyük'ten geçmiştir. Şeklinde Mülahazalarını paylaşmıştır. Bilgen Ertekin (26.02.1944), 15.05.2019 Tarihli Mülakat.

⁸⁷ B.O.A-DH-MKT-277-25.

⁸⁸ B.O.A-BEO-3372-252857.

⁸⁹ B.O.A-HRT-H-571.

arttırmaktaydı. Nitekim 1895 tarihinde ticaretin bölgede artması için Bursa-Mudanya Demiryolunun Anadolu hattıyla uygun bir noktada birleştirilmesi istenmiştir⁹⁰. Josef İzella ve Pol Laşez tarafından Ankara Demiryolunun Bursa-Mudanya hattına bağlanması ve bölgede 4 tane liman kurulması için yapılan sözleşmenin 99 sene geçerli olması kilometre başına 12 bin beş yüz Frank teminat ile imtiyaz başvurusunda bulunulmuştur⁹¹. Bursa-Mudanya hattının Anadolu hattıyla İnegöl-Çitli-Bozüyük vasıtası ile birleştirilmesi uygun görülmüştür⁹². Tüm bu girişimler sonuçsuz kalsa da 1902 tarihinde Bursa Demiryolu hattının Bozüyük veya Karaköy'e kadar uzatılması tekrar gündeme gelmiştir⁹³.

1903 yılında Mudanya-Bursa hattının Çitli-İznik ve Gemliğe kadar bağlanması talep edilmiştir⁹⁴. Talep üzerine Mudanya-Bursa demiryolu hattının Çitli, İznik ve Gemlik'e kadar yapılacak olan Demiryolu hattının imtiyazı Nagelmakers'e verilmiştir⁹⁵. 1904 tarihli bir belgede ise Mudanya-Bursa Demiryolu hattının Bozüyük veya Çitliye⁹⁶ kadar uzatılması teklif edilmiştir⁹⁷. İmtiyaz Sahibi Nagelmakers Şimendifer İşletme Direktörü Mösyö For ve birkaç mühendisi yanına alarak Çitli ve Bozüyük civarlarında keşif yapmıştır. Keşif çalışmalarını öğrenen Bursalılar hattın Bozüyük'te birleşmesini gerekirse teminat parasını kendi aralarında toplayacaklarını belirtse de şirketin mali sebeplerden dolayı hattın ne Bozüyük'e ne de Çitliye uzatılmasına yanaşmaması ile birlikte Bursa-Mudanya hattını Anadolu hattına bağlama düşüncesi rafa kaldırılmıştır (Üsküdarı, 1972: 21-22).

Nitekim Anadolu Osmanlı Demiryolunun Bilecik'e kadar inşa edilmiş olmasından dolayı Demiryolu Şirketi İnegöl-İstanbul ticari faaliyetlerinde Haydarpaşa-İstanbul arasındaki gümrük muafiyeti nedeniyle tüccarların bu yolu tercih edeceklerini düşündükleri için hattın Çitliye uzatılması lüzumlu görülmemektedir. 1940'larda TCDD tarafından Mudanya-Bursa hattını İnegöl üzerinden Bozüyük'e bağlayacak 180 kilometrelik bir hat inşası düşünülse de gerçekleştirilmemiştir (Yazıcı, 2010: 87-91-92).

⁹⁰ B.O.A-BEO-730-054712.

⁹¹ B.O.A-BEO-703-52657.

⁹² B.O.A-ŞD-1206-9.

⁹³ B.O.A-Y-MTV-233-90.

⁹⁴ B.O.A-HR-İD-2014-25.

⁹⁵ B.O.A-HR-İD-2014-29.

⁹⁶ Çitli günümüzde İnegöl'e bağlı bir mahalledir. İnegöl Merkez'e 15 kilometre Bozüyük'e 50 kilometre Mesafededir.

⁹⁷ B.O.A-BEO-2304-172782.

Esasen Ertuğrul Sancağı demiryolunu İznik, İnegöl, Çitli, Pazaryeri, Gemlik, Karaköy veya Bozüyük gibi yerleşim birimlerini Bursa-Mudanya Demiryolu hattına bağlama isteğinin temel sebebi ekonomiktir. Zira Anadolu Demiryolu hattının işletmeye açıldığı 1892 tarihinden 3 yıl sonra Bursa-Mudanya hattını Anadolu hattına bağlama isteği ortaya çıkmış ve 1908 yıllarına kadar farklı dönemlerde girişimler gerçekleşmiştir. Nitekim Bursa-Mudanya hattı limana bağlanması sebebiyle ön planda olan bir güzergâhtır. Anadolu hattı ile birleştirilirse Ankara ve Eskişehir gibi önemli üretim merkezlerinde üretilen mallar Mudanya limanı ve Gemlik Limanı ile pazar bulacaktır. Hem ithalat hem ihracat artacak ve bölge ekonomisi canlanacaktır. Ancak 1895-1908 yılları arasında yapılan tüm girişimler sonuçsuz kalmıştır.



3.2. SANCAK'TA İMTİYAZLAR



Resim XII: Debreli Mustafa Bey'in Bozüyük'te Kurduğu Kereste Fabrikası.

Kaynak: Mehmet Talat Bakkalcıoğlu.

Ayrıcalık ve Üstünlük anlamında kullanılan imtiyaz genellikle devletin kendi ülkesindeki yabancı şahıs, kurum, devlet gibi oluşumlara tanıdığı iktisadi ayrıcalıkları kapsamaktadır (Kallek, 2000: 242). Nitekim Osmanlı Devleti İzmit-Ankara Demiryolu yapımı ile birlikte Deutsche Bank'a hat boyunca toprak altı zenginlikler ve ağaç kesme hakkı gibi ayrıcalıklar tanıdı (Rathmann, 2001: 41). Buna binaen Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilindeki yer altı ve yer üstü kaynaklardan yabancı müteşebbisler faydalanmak için girişimlerde bulundular.

Demiryolu inşasının tamamlanması ile birlikte demiryolu gibi bir ulaşım aracı Ertuğrul Sancağı sınırlarında da üretim kapasitesini arttırmış ve pazar alanı bulmalarına imkân sağlamıştır. Diğer yandan 1890 yılında Anadolu Demiryolu Kumpanyası tarafından madenlere yapılacak olan keşif için Münih Darülfünun muallimlerinden Dr. Edmon ve Maden Mühendisi Karl'dan oluşan bir heyet kurulmuştur. Heyetin

Hüdavendigâr ve Ankara vilayetlerinde yapacakları incelemelerde kolaylık sağlanması istenmiştir⁹⁸.

Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilinde bulunan önemli yer altı kaynaklarından biride İnegöl Çitli'de bulunan Çitli Maden suyudur. Çitli maden suyu Sultan Abdülaziz Devrinde Sultanın çok yemek yeme alışkanlığından dolayı maden suyuna ihtiyaç duyması üzerine bir yarışma düzenletmiş ve Çitli maden suyu bu yarışmada birinci olmuştur (Akpınar, 2017: 844). Çitli Maden suyunun kıymetinin ortaya çıkması ile beraber 14 Ekim 1866 tarihinde Çitli Maden Suyunu işletme imtiyazı Saraf Oğlu Takover ile Reçber Oğlu Angelos'a verildi (Akpınar, 2017: 846). Saraf Oğlu Takover ile Reçber Oğlu Angelos Suyun şöhretinin giderek artması ile birlikte 1871 tarihinde imtiyaz hakkını Eczacı Della Sude Faik Paşa'ya bıraktılar. Faik Paşa İmtiyaz hakkını 1872 tarihinde elde etti (Akpınar, 2017: 847). Suyun sağlığa iyi gelmesi ve kalitesinin yüksek olması dönemin önemli kaynaklarından olan Servet-i Fünûna da yansımıştır;

“Avrupa'dan mevrut maden sularının cümlesine faik olan bu maden suyu mide, karaciğer ve şeker ve nıkris ve kum ve fart-ı semane hastalıklarına pek faydalıdır. İlel-i müstevliye zamanında bundan âlâ su olamaz. Merkez-i umumisi Bahçe Kapısı'nda Celal Bey Hanı'ndadır. Şişesi 3 ve 53 şişelik sandığı yüz kırk kuruştur. Boş şişeler yirmi paraya geri alınır.” (Servet-i Fünûn, Sayı:21 Kanunisani 1314, s.168)

Suyun işletme hakkı 28 Ocak 1904 tarihinde Faik Paşanın yükümlülüklerini yerine getirememesi üzerine Çitli Suyunun işletmesinin bir süre Bursa Gureba Hastanesine verilmiştir. Daha sonra ihale ile işletilerek yarı gelirlerinin Hamidiye Hicaz Demiryoluna verilmesi kararlaştırılmıştır⁹⁹. Sonraki yıllarda Çitli Maden suyu Osmanlının içerisinde bulunduğu savaş yılları ve ekonomik zorluklar arasında ilgisiz ve bakımsızlıktan işletilememiştir (Akpınar, 2017: 853-54).

Bilecik ve çevresindeki imtiyazlar incelendiğinde Gülümbe Köyü civarında Bursalı Tüccar Parsih Efendi öncülüğünde çıkarılan somaki taşı Vezirhan tren istasyonu aracılığı ile ihraç edilmekteydi.

⁹⁸ B.O.A-DH-MKT-1727-111.

⁹⁹ B.O.A-DH-MKT-815-55.

Bozüyük'te Çaydere köyü civarında¹⁰⁰ Karantina Memuru Borkiros ve Tevfik Bey tarafından bir kömür madeni tespit edilmiştir (Demiryürek, 2015: 203-204).

1909 tarihinde Çaydere Köyünde bulunan Kömür Madenini¹⁰¹ Tevfik Efendi ile Periklipol Firos'un çıkarmasına izin verilmiştir¹⁰². 1913 Tarihinde Bozüyük'te Debrelî Mustafa Bey adlı bir müteşebbis Batan adlı orman bölgesindeki 80.000 metreküp çam ve köknar ağacını ihale yoluyla aldı ve ağaçları işlemek için kereste fabrikası kurdu (Demiryürek, 2016: 1676).

Bilecik ve havalisinde XIX. yüzyıl sonlarında Manganez gibi önemli madenlerin bulunması yatırımcıları bu yönde teşvik etmiştir. 1917 yılında Pazaryeri Bahçesultan köyündeki Manganez Madenini Hacı İbrahim, Emin ve Mustafa Nuri Efendiler işletme hakkını aldılar. Bozüyük Ormangözü Köyünde de Madenci Yorgi, İstasyadis ve Rıfat Efendi isimli şahıslar tarafından Krom madeni keşfedilmiştir. Bahsi geçen Madenler Gemlik İskelesi ve Bozüyük Tren İstasyonu aracılığı ile dış ülkelere ihraç edilmekteydi (Demiryürek, 2015: 203-204).

¹⁰⁰ Çaydere köyüne giderken kömür ocakları bulunmaktadır. Kömür çıkartıldığı zamanlarda Demiryolundan Çaydere Köyüne ray döşelidir. Çayderen çıkartılan kömürü Almanlar Şimendifer çalıştırmak için kullanıyorlardı (Yılmaz, 2004: 296-297).

¹⁰¹ Kömür Madeninin sınırları Kuzeyde Kuş tepesi-Kelağanın Burunu tepesi-Taşbaşı tepesi, doğuda; Atdağı tepesi, güneyde; Kozyaka tepesi ve Çaydere köyü camiinden müteşekkildir (Yorulmaz, 1998: 288).

¹⁰² B.O.A-BEO-3408-255547.

3.3. BOZÜYÜK MANYEZİT FABRİKASI



Resim XIII: Bozüyük Manyezit Fabrikası.

Kaynak: İBB. Atatürk Kitaplığı/ Foto Kemal.

Bir şeyin kökünün bulunduğu yer manasında kullanılan Maden Yer altında bulunan ve topraktan ayrı olarak değerlendirilen ekonomik değer taşıyan maddelere denir (Aktan, 2003: 306). Manyezit Madeni ham, kalsine ve sinterleştirilerek kullanılan bir madendir. Türkiyede üretilen manyezit madenlerinin büyük çoğunluğu sinterleştirildikten sonra refrakter¹⁰³ sanayinin hammaddesi sinter manyezit üretiminde kullanılır. Manyezit mineralinden evvel 1795 senesinde J. E. Delanetherie Magnezyum Karbonat, Sülfat, Nitrat ve Klorit gibi tuzlarına “Manyezit” adını vermiştir. A. Brongmart ise aynı terimi magnezyum karbonat ve silikatlar için kullanmıştır. 1803 yılında “C.F.Ludwing Moravia’da tabii magnezyum ve 1808 yılında “D.L.G. Karsten” magnezyum karbonata “manyezit” adını vermiştir.

Türkiyede manyezit madeni araştırmaları ilk olarak 1808 yılında “Fransa Elektore Coulant” firması tarafından Sakarya’da yapılmıştır. İlk üretim ise 1929 yılında başlamış 1962 yılından itibaren manyezit üretiminde artış görülmüştür. (<https://www.mta.gov.tr/v3.0/bilgi-merkezi/manyezit>) Nitekim Bozüyük Manyezit Fabrikasının kuruluşu da Türkiye’de Manyezit madeni arama ve işleme tarihlerinin

¹⁰³ Endüstriyel üretimlerde kullanılan ateşe dayanıklı malzemelerdir.

yoğun olduğu dönem olan 1929 tarihinde başlamıştır. Muhakkak ki Bozüyük Manyezit Fabrikasının Demiryolu boyuna inşa edilmesi üretilen manyezit madenini demiryolu aracılığı ile taşınmasını sağlamaktır. Bozüyük Tren İstasyonunun hemen yanında bulunan Magnezit Fabrikasının geçmişi ise 1922 yılına uzanmaktadır.

1922’de İstanbul Çağaloğlu Ahalisinden Cemaloğullarından Mustafa ve Arif¹⁰⁴ isimli şahıslar fabrikanın bulunduğu araziye satın almışlardır. 1930 yılında Fabrika inşa edilmiş 1931 yılında ise tescillenmiştir. 12 Aralık 1940 yılında Ticaret Bankası Bozüyük Magnezit Fabrikasını borç karşılığında almıştır. 21 Temmuz 1943 yılında Türk Ticaret Bankası Anonim Şirketi 45 bin Türk Lirasına Fabrikayı TCDD’ye satmıştır. 7 Temmuz 1957 yılında Yapımal Firması TCCD’den Fabrikayı ve arazisini satın almıştır. 1970 yılında Yapımal isimli Firma T.C Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğüne Fabrika arazilerinden yer vermiştir. 1976 yılında Bozüyük Magnezit Fabrikasının Genel durumuna bakıldığında 1 Maden tasfiye fırını 1 motor asansör müştemilatı 1 müdüriyet binası 2 maden deposundan müteşekkil bir fabrikadır. 2 Temmuz 1976 yılında Bedrettin Sacit Şenkal¹⁰⁵ tarafından satın alınan¹⁰⁶ Fabrika günümüzde halen Şenkal Ailesi ve Varislerinin mülküdür.

Bozüyük Manyezit Fabrikası ile alakalı olarak yapılan saha araştırmalarında fabrika yıllarca Bozüyük’lüler arasında mademki maden fabrikası neden kireç çıkartıyor? Sorusunun sorulmasına sebep olmuştur. Nitekim Nadir Mumcu ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Bozüyük Manyezit Fabrikası Sacit Şenkal tarafından satın alınması ile birlikte Sacit Şenkal’ın fabrikada Kömür yerine Fuel Oil daha sonra Çam ve meşe odunları ile Manyeziti fırınladığını, Doğal gaz geldiğinde fazlasıyla rahatladığını ve Pazar payını büyük gayretler ile geliştirip Magnezyum Oksit, Magnezyum klorür, Magnezyum Sülfat ve yan ürün olarak Karbondioksit ürettiğini, fabrikanın Sacit Bey’in vefatına kadar çalıştığını belirtmiştir. Nadir Mumcu babası Bedri Mumcu’dan duyduğu kadarıyla Fabrikanın Alman-Fransız ortaklığında Mühendisler tarafından inşa edildiğini

¹⁰⁴ 25.02.1929 Tarihinde Arif Cemal Görkey’e Bilecik Erenköy, Eceköy ve Seyitali’de Manyezit Madeni İşletme Ruhsatı Verilmiştir (B.C.A. F:310-10-0-11, Y:533-780-1). Erenköy ve Seyitali Köyü günümüzde İnönü’ye bağlı köylerdir.

¹⁰⁵ 1961’de Erenköy’de, 1973’te Aşağıkuzfındık’ta Manyezit Madeni arama ruhsatı alan Şenkal 1975’te Karaçayır’da Manyezit işletme ruhsatı almıştır (B.C.A. F:310-10-0-26, Y:1167-1664-1/ B.C.A. F:310-10-0-26 Y:1084-1559-1, B.C.A. F:310-10-0-26, Y:1081-1553-1).

¹⁰⁶ Bozüyük Kaymakamlığı Tapu Arşivi.

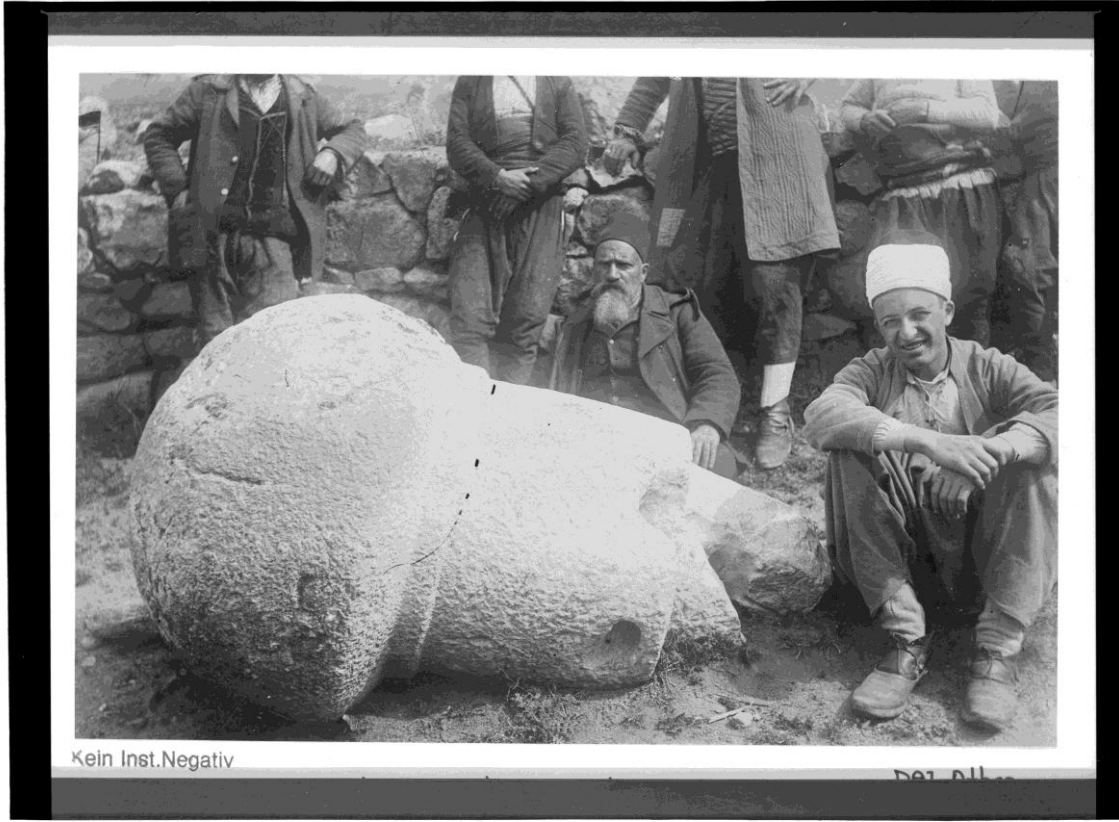
inşa esnasında fabrika temellerinde o günlere kadar görülmemiş oranda demir kullanıldığını söylemiştir. Fabrikanın temellerinde bu kadar çok demir kullanılmasının nedeni ise zıngıldak çayırı olarak bilinen zayıf bir zemine demiryoluna yakın olması için inşa edildiğini aktarmıştır. 1932 Doğumlu Amcası Zeki Mumcu'dan duyduğuna göre Şenkallar Manyeziti Avusturya ve Fransa'ya ihraç ediyor aynı maden Türkiye'ye; Dışı çuvallanarak Ambarlı Termik Santrale pazarlanıyormuş. Çok daha ucuza tekliflerde bulunulmasına rağmen Sacit Beyden almayıp ithalata devam etmişler. Sacit bey ambarlı Termik Santraline gidip dıştaki ambalaj çuvallarını kesip çıkardığında Altta Kendi markası olan gümrük işlemleri görmüş çuvalları ilgililere gösterince Yetkilileri ikna etmiş Böylelikle Termik santral Manyeziti Bozüyük'ten almaya başlamıştır.

Diğer yandan Nadir Mumcu 1942 doğumlu Ağabeyi Nazmi Mumcu'dan öğrendiği kadarıyla ağabeyi Üniversite okurken iki yıl boyunca Sacit Beylerin İstanbul Galatadaki işyerlerinin bir odasında kalıyordu. Sacit Beyler fabrikayı satın almadan evvel TCDD tarafından fabrikada Kireç üretiliyordu.

Hükümet Tabibi Münir Derman Fabrikanın bacasından çıkan gazların zehirli olduğunu bitişindeki futbol sahasında gençleri ve lodos estiğinde kasaba halkını zehirler diye fabrikayı mühürletiyor. Diğer yandan Bu mühürlemenin planlı olabileceğini muhtemeldir. Zira TCDD fabrika ve arsasını satın aldığında 2. Dünya savaşından dolayı Avrupa harp halinde ve manyezitin pazarı yok. Benzer maden olan kireç taşının fırınlanması ile elde edilen sönmüş kireç imal edilip pazarlanması dolayısıyla fabrikanın çalıştırılması düşünülmüş olabilir. Ancak ya Pazar bulamadılar ya da serbest piyasa ile rekabet edemediler. Zarar ettiler. Çalışan, sorumluluk sahibi olan yöneticiler bu durumdan hem kendilerini hem de TCDD'yi korumak ve kurtarmak için Hükümet Tabibi Münir Derman'dan yardım istemiş olabilirler. Zira tıp eğitimi almış, Kimya okumuş bir doktorun bacadan çıkan karbondioksit gazının zehirli olmadığını, karbon monoksitin zehirli olduğunu bilmemesi mümkün değil. Keza bu mühürlenmeye TCDD de itiraz etmemiştir. Şeklinde görüşlerini paylaşmıştır.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Nadir Mumcu (09.04.1947), 12.01.2020 Tarihli Mülakat.

3.4. SANCAK'TA ASAR-I ATİKA



Resim XIV: Asar-ı Atika ve Bozüyüklüler.

Kaynak: D-DAI-İST-R2442.

Eski Eserler anlamında kullanılan Asar-ı Atika XIX. yüzyıl'dan itibaren kullanımı yaygınlaşmış bir kavramdır. Özellikle Anadolu Demiryolu inşası esnasında birçok Avrupalı Arkeolog Anadolu'nun muhtelif yerlerinde arkeolojik kazı ve incelemelerde bulunmuşlardır.

Osmanlıda ilk Müzecilik girişimi 1869 yılında gerçekleşmiştir. 1872 tarihinde Müze-i Hümayun Müdürü olan Alman Doktor Philipp Anton Dethier ise ilk Asar-ı Atika nizamnamesini uygulamaya koymuştur. Dethier'in ölümü üzerine Sadrazam İbrahim Edhem Paşa'nın oğlu Ressam Osman Hamdi Bey müzeye müdür olmuş ve bu görevini başarılı bir şekilde 30 yıl sürdürerek müzeye birçok yeni eserler kazandırmış ve önemli arkeolojik kazı çalışmalarında bulunmuştur (Yücel, 2006: 241-242).

Osman Hamdi mühim antik eserler toplayarak Müze-i Hümayunu Avrupa'nın en zengin müzeleriyle yarışacak hale getirmiştir (Çelik, 2016: 41). Diğer yandan Osman Hamdi Bey 1973 yılına kadar geçerliliğini koruyacak olan yeni Asar-ı Atika Nizamnamesini 1884 tarihinde hazırlamıştır (Yücel, 2006: 242). Ertuğrul Sancağı ve çevresinde birçok eski eser arama girişimi olmuştur¹⁰⁸.

1900 tarihinde Almanya Rostock Darülfünûn muallimlerinden Profesör Gustav Koerte'ye Ankara-Eskişehir demiryolu güzergâhındaki eski eserleri çıkarma izni verilmiştir. Bu bağlamda Günyüzü köyü civarında bulunan Gordion Antik kentinde Asar-ı Atika Nizamnamesi kapsamında¹⁰⁹ incelemelerde bulunmuştur¹¹⁰. 1903 tarihinde ise Dersaadet Rusya Asar-ı Atika Mektebi kâtiplerinden Mösyö Pance Niko ve Feloke namındaki zatlara Ertuğrul Sancağındaki Asar-ı Atika ve harabeleri tetkik etmek ve fotoğraflarını¹¹¹ çekmek için bölgeye geldiklerinde gereken kolaylığın gösterilmesi istenmiştir¹¹². Diğer yandan Osmanlı Devleti Rostock Darülfünûn muallimlerinden Gustav ve Alfred Koerte'nin Hüdavendigâr, Konya ve Ankara vilayetlerindeki hal ve hareketlerini takip ettirmiştir¹¹³. Ayrıca eski eserler hususunda hassas davranılmış İnönü Hükümet dairesi önünde bulunan iki adet taşın Müze-i Hümayuna gönderilmesi talep edilmiştir¹¹⁴.

¹⁰⁸ Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilinde bulunan Bozüyük-İnönü bölgesinde arkeologlar tarafından tespit edilmiş birçok höyük bulunmaktadır. Bu höyüklerden bazıları Küçük Höyük, Hüsümler Höyük, Bahçehisar Höyük, Mantarlık Höyük, Okçupınar Höyük, Çokçapınar Höyük, Killi Höyük gibi önemli yerleşim alanları bulunmakla beraber (Sarı, 2017: 146-153). Bölgedeki yüzey araştırmaları devam etmektedir.

¹⁰⁹ B.O.A-MF-MKT-510-27.

¹¹⁰ B.O.A-BEO-1490-111746.

¹¹¹ B.O.A-DH-MKT-682-43.

¹¹² B.O.A-BEO-2052-153838.

¹¹³ B.O.A-DH-MKT-2340-136.

¹¹⁴ B.O.A-MF-MKT-474-21.

3.4.1. Boz Höyük



Resim XV: Arkeolojik Kazı Esnasında Boz Höyük.

Kaynak: Mehmet Talat Bakkalcıoğlu.

Bozüyük'e ismini verdiği düşünülen (Çetin, 2018: 10). “Boz Höyük” günümüzde Bozüyük Çarşı Mahallesi Saraycık Caddesi üzerinde bulunan Soğukpınar Camiin olduğu alandıydı¹¹⁵. Höyük¹¹⁶ 11 metre yüksekliğinde ve 40 metre çapındaydı. Bir Türk subayı kazı çalışmalarından birkaç yıl evvel Höyüğün üzerine yazlık ev inşa etmek istediği için Höyüğün üzerini tıraşlamıştır (Koerte, 1899a: 12).

1895 yılında Anadolu Şimendifer İdaresi Bozüyük nahiyesinde istasyon yakınlarındaki bir bataklığın kurutulması için hemen yakınında bulunan tepeden toprak aldırıştır. Bu esnada buradan birçok asar-ı atika çıkmıştır. Höyük'ten çıkan asar-ı atıkların Müze-i Hümayun'a yollanması istenmiştir. Höyük'te yapılan ilk kazı çalışması 5 Haziran 1895'ten 8 Ağustos 1895'e kadar sürmüştür (Koerte, 1899a: 11). Hafriyattan çıkarılan malzemeye bakıldığında Bilecik Demiryolu tarafına götürülen eşya ve iki kiloluk iki adet testi ve topraktan mamul bir adet şarap kadehi ve iki kepçe ve biri siyah diğeri kırmızı iki kahve fincanı ve bir toprak çanak, bir toprak testi ile

¹¹⁵ Nadir Mumcu ile yapmış olduğumuz sözlü mülakatta; Alman arkeolog Alfred Koerte öncülüğünde Bozüyük Saraycık Caddesi üzerinde bulunan höyükte kazılar yapılıyor ve boz görünümde olan höyükte bir yerleşim yerinin ortaya çıkması neticesinde Bozüyük adının buradan geldiği düşünülmektedir. Koerte Höyük'ten çıkardığı malzemeyi demiryolunun Zingildak çayırından geçen bölümünde dolgu malzemesi olarak kullanmıştır. Arkeolog Turan Efe'nin yaptığı incelemede Soğukpınar Camii'nin olduğu yerde kazı yapıldığı tespit ediliyor. Kazının yapıldığı alana daha sonra gelen göçmenlerden Çerkesler Soğukpınar Camisi'ni inşa ediyorlar. Nadir Mumcu (09.04.1947), 20.01.2020 Tarihli Mülakat.

¹¹⁶ Koerte Höyüğün yakınlarında bir derviş türbesi olduğunu ve bu dervişin daha önceden höyüğün yakınlarında yaşadığına değinir. Höyüğün etrafında Dervişin türbesi ile bağlantılı olarak kurban edilmiş Hayvan Kemikleri olduğundan bahseder (Koerte, 1899a: 12). Bknz, s. 102.

gözyaşı şişesi görülmektedir. Hafriyattan çıkan asar-ı atikan'ın bir kısmı Müze-i Hümayuna gelmiş diğer bir kısmı Bozüyük nahiye müdürü tarafından alınmıştır. Bozüyük Nahiye Müdürünün aldığı otuz beş dirhemlik ufak bir toprak testi ile 12 dirhemlik bir gözyaşı şişesinin Müzeye verilmesi istenmiştir¹¹⁷. Boz Höyük'te asar-ı atika çıkması üzerine durdurulan kazı çalışmaları Müze-i Hümayun tarafından Bedri Bey'in görevlendirilmesi ile yeniden başlamıştır¹¹⁸. İkinci kazı çalışmaları ise Ocak 1896'da başlayıp Şubat ayı sonuna kadar devam etmiştir. Höyük'te yapılan kazılar esnasında Genel Direktör Von Kuhlman Arkeolojiye olan ilgisinden dolayı çalışanları dikkatli olmaları hususunda uyarmıştır. Anadolu Demiryolları Müdürü Bozüyük İstasyonu yakınındaki Bataklığı kurutmak için Höyük'ten çıkan toprağı satın almıştır (Koerte, 1899a: 11).

Koerte Bozüyük ve çevresinde bulunduğu esnada yöre ile ilgili gözlemlerde bulunmuş ve gördüklerini not etmiştir. Bozüyük'ten bir köy olarak bahseden Koerte Kasımpaşa Camiine ve yok olmuş Erken dönem Türk Mimarisine ait bir Han'a değinir (Koerte, 1899a: 1). Ayrıca İznik'te bulunan bir lahit'in Bilecik Pazarında Çeşme olarak kullanıldığı hakkında malumat veren Koerte Bilecik-Kurtköy'ün eskiden zengin Romalıların yaşadığı önemli bir yerleşim yeri olduğunu söyler. Koerte Kurtköy'e ilaveten Günyarık, Çaltı, Samrı ve İnhisarda da gözlemlerde bulunmuştur (Koerte, 1899b: 439-441-446). Alfred Koerte Boz Höyük'te yaptığı kazı çalışmalarını ve Bilecik civarında yaptığı gözlemleri makale yaparak yayınlamıştır.

¹¹⁷ B.O.A-MF-MKT-276-12.

¹¹⁸ B.O.A-MF-MKT-294-80.

Arif'in hatası üzerine el arabası savrulmaya başlamıştır. Bu sebeple ölüm ve yaralanma hadiseleri gerçekleşmiştir¹²¹.

1893 tarihinde Bilecik-Vezirhan arasındaki Demiryolu hattının şiddetli yağmur sebebiyle hasar gördüğü ve tren seferlerinin aksadığı bildirilmiştir¹²². Bilecik-Vezirhan arası demiryolu hattında yaşanan sel hadiseleri sebebiyle katarların aktarma yaparak yolculuğa devam edeceklerinden bahsedilmiştir. Diğer yandan mezkûr hat üzerinde 233 kilometre ve 400, metresinde ve 224 kilometre ve 400 metresinde de yağmur demiryolu hattını tahrip etmiştir¹²³. 30 Mayıs 1893 tarihinde Anadolu Osmanlı Demiryolu hattının Bilecik civarında bulunan kilometre 224 ile 233 arasındaki mesafede yoğun yağmur yağışı sonrası Karasu deresinin taşması demiryolu hattını tahrip etmiştir. Bu sebeple tren seferlerinin aksadığı ve tamir edilmesi gerektiği yapılacak olan tamirin ise 12 gün süreceği bildirilmiştir¹²⁴. 1897 yılında yoğun yağmur yağışı sebebiyle Bilecik ile Bozüyük hattının zarar gördüğü ve hat üzerinde bulunan Yayla Köprüsünün de hasar aldığı belirtilmiştir. Mezkûr hattın zarar görmesi üzerine Fen Müşaviri Serviçon Efendi öncülüğündeki heyet tarafından hat üzerinde incelemeler yapılmıştır¹²⁵.

Bahsi geçen hat üzerinde Doğal afet hadiseleri olduğu gibi Demiryolu hattı üzerinde çalışanlar arasında anlaşmazlıklar meydana gelmiştir¹²⁶. Zira 1908 tarihinde Anadolu demiryolu idaresinde görevli iki mühendis ve ameleler arasında anlaşmazlık meydana gelmiştir. Anlaşmazlık sebebiyle Amelelerin Sapanca ve Bilecik Köprülerini yıkacaklarını söylemeleri üzerine Anadolu Demiryolu idaresi tarafından bölgeye asker sevkıyatı yapılarak Lefke ile Karaköy İstasyonları arasında bulunan büyük ve küçük 13 tünel ile 4 köprüünün korunması gerektiği belirtilmiştir¹²⁷. Mühendis ve Ameleler arasındaki anlaşmazlığın bitmesi ile birlikte Bilecik sınırlarındaki köprü ve tünelleri

¹²¹ B.O.A-BEO-73-5444.

¹²² B.O.A-Y-A-HUS-271-6.

¹²³ B.O.A-Y-MTV-78-01.

¹²⁴ B.O.A-Y-MTV-78-118.

¹²⁵ B.O.A-BEO-982-073577.

¹²⁶ Anadolu Osmanlı Demiryolu hattı üzerinde çalışanlar arasında anlaşmazlık hadiseleri yoğun çalışma saatleri ve ağır iş yükünden kaynaklanmaktadır.1908 Tarihinde Jöntürk Devrimini takiben ekonomik sebeplerle işçi grevleri başlamıştır (Quataert ve Zürcher, 1998: 32). Nitekim 1908 Tarihinde Anadolu Demiryolu Kumpanya ameleleri Avrupalı çalışanlar ile Türk çalışanların aynı haklara sahip olamaması sebebiyle greve gitmişlerdir. Kumpanya Türk çalışanlara ;"Siz biftek yemeğe, şampanya içmeğe alışmamışsınız; ihtiyacınız azdır. Ekmek, peynir ile geçinebilirsiniz. Binaenaleyh tuvalet masrafınız yoktur. Avrupa memurları kadar maaşa müstahak değilsiniz" şeklinde tutumlarını belirtmiştir (Toprak, 2016: 95).

¹²⁷ B.O.A-DH-MKT-1215-45.

korumakla görevli olan jandarmaların bölgeden çekilmelerine Anadolu Demiryolu şirketinin itirazı olmamıştır¹²⁸.

Demiryolu hattı üzerinde sık yaşanan vukuatlardan bir diğeri ise eşkıyalıktır. İznik¹²⁹ ve Pazarköy civarında eşkıyanın bulunması sebebiyle Demiryolu sevkiyatının aksamaması için Anadolu Demiryolu Şirketinden tedbir alınması istenmiştir¹³⁰. Nitekim 1890 tarihinde Karasu Boğazındaki istilacı eşkıya takip edilmiş, Bilecik civarında eşkıya tarafından kaçırılan mühendis kurtarılmıştır¹³¹. Demiryolu hattının geçtiği Karasu Boğazının güvenliğinin sağlandığını, İzmit-Mekece Boğazının da emniyetinin sağlanması için asker sevkiyatı yapılacağı bildirilmiştir¹³². 12 Eylül 1889 tarihinde Geyve'den Lefke istikametine gitmekte olan Ankara Demiryolu Müteahhitleri Mekece Boğazında hattın 99. kilometresinde bin nefer eşkıyanın hücum etmesiyle soyguna uğramışlardır. İnşaatın sekteye uğramasından dolayı Hüdavendigâr Vilayeti ve İzmit Mutasarrıflığınca gereken önlemin alınması istenmiştir¹³³. Demiryolunun inşa edildiği dönemde Lefke ve civarındaki eşkıyalar yakalanarak demiryolu çalışanlarının da güvenliği sağlanmıştır¹³⁴. Demiryolu hattının bir diğerk noktası Bozüyük'te 16 Temmuz 1890 tarihinde Mühendis Mösyö Avusturyalı Cerson Eşkıya tarafından dağa kaldırılmıştır. Mühendisin kurtarılması için kurtuluş akçesi verilmesi ve serbest kalana kadar eşkıyanın üzerine asker gönderilmemesi kararı alınmıştır¹³⁵. Dağa kaldırılan Mühendisin kurtarılmasından sonra Eşkıyanın yakalanması için yollanan bir bölük süvari askerlere ilaveten bir bölük asker daha talep edilmiştir. Bilecik-İzmit sınırları içerisindeki demiryolu hattının muhafazası için görevlendirilmişlerdir¹³⁶. Diğerk yandan demiryolu inşası esnasında bir amele demiryolu mühendisini ve muhasebecisini dağa kaldırmıştır. Bu durum üzerine amelenin üzerine asker gönderilmiştir¹³⁷.

¹²⁸ B.O.A-DH-MKT-2616-77.

¹²⁹ Demiryolunun inşası ile birlikte Mekece İstasyonu aracılığı ile İznik ve çevresinden İstanbul'a meyve-sebze ulaştırılmaktaydı.

¹³⁰ B.O.A-DH-H-67-15.

¹³¹ B.O.A-YA-HUS-237-12.

¹³² B.O.A-DH-MKT-1757-87.

¹³³ B.O.A-DH-MKT-1656-20.

¹³⁴ B.O.A-DH-MKT-1673-83.

¹³⁵ B.O.A-DH-MKT-1743-21.

¹³⁶ B.O.A-DH-MKT-1746-115.

¹³⁷ B.O.A-DH-MKT-1743-59.

Demiryolu hattının seyahate açılması ile birlikte 25 Haziran 1892 tarihinde Eskişehir treniyle İnönü İstasyonuna gelen Avusturya tebaasından tıknazca sarı bıyıklı kırmızı fes, ceket ve pantolonlu, yanında kırmızı çanta olan Renşil isminde birisinin İnönü Mağaralarını gezmek üzere gittiği lakin geri dönmediği için tahkikat yapılması istenmiştir¹³⁸. Demiryolu hat bekçisi tarafından hattın 181. kilometresinde çalılar arasında bir insan naaşı tespit edilmiştir. Cesedin baş ve göğüs kısımları kâmilen kararmış ve kırılmış bir halde bulunduğu cesedin Renşile ait olup olmadığı incelenmiştir¹³⁹. Otelcinin haber vermesi üzerine İnönü nahiyesinde bulunan 6 nefer asker ve İnönü ahalisinden 6 islam ve 1 hristiyan olarak 7 kişi İnönü kasabasında etrafı taramışlardır. Yaptıkları araştırmalar sonucunda Merkurumun hayat ve memat'ının görülmediği belirtilmiştir¹⁴⁰. Nitekim Avusturyalı Renşilin bulunması hususunda bir sonuca varılamamıştır¹⁴¹.

Mezkûr hat üzerinde bu dönemde Kolera, Sıtma gibi hastalıklara çok sık rastlanmaktadır. Binaenaleyh 1889-90 yıllarında İzmit-Bilecik demiryolu hattında ölen hayvanların sıtma ve sair hastalıkları yaymaması için Demiryolu Şirketi ve Devlet tarafından tedbir alınması istenmiştir¹⁴². Mekece İstasyonunda 12 Ağustos 1894 tarihinde Kolera çıkması üzerine İnönü'den hareket eden katarların Vezirhan, Lefke, Mekece, Akhisar ve Geyve'de İstasyonlara uğramadan geçmeleri istenmiştir¹⁴³. 17 Kasım 1894 tarihinde Hüdavendigâr sınırlarındaki hastalığın Eskişehir'e bulaşmaması için İzmit-Eskişehir arası demiryolu ulaşımında İzmit yolcularının katara kabul edilmemesi kararı alınmıştır¹⁴⁴.

¹³⁸ B.O.A-Y-A-HUS-261-163.

¹³⁹ B.O.A-BEO-29-2159.

¹⁴⁰ B.O.A-BEO-44-3266.

¹⁴¹ B.O.A-BEO-36-2674.

¹⁴² B.O.A-DH-MKT-1656-71.

¹⁴³ B.O.A-Y-A-HUS-306-13.

¹⁴⁴ B.O.A-DH-MKT-305-26.

SONUÇ

Ertuğrul Sancağında Demiryolu İnşa Faaliyetleri çalışması kapsamında Mekece, Osmaneli (Lefke), Sarmaşık, Bayırköy, Vezirhan, Pelitözü, Bilecik, Bekdemir, Başköy, Yayla, Karaköy, Ayvalı, Bozüyük, Gündüzbey, İnönü, Çukurhisar gibi demiryolları tarafından viyadük, durak veya İstasyon noktası olarak kullanılan yerlerde saha çalışmaları gerçekleştirildi. TCDD Ankara, İstanbul, Eskişehir ve Bilecik Arşivlerinde de incelemelerde bulunuldu. Diğer yandan Osmanlı Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Alman Arkeoloji Enstitüsü gibi kurumlarda yapılan araştırmalara ilaveten, Demiryolunun inşa edildiği yıllara ait gazete ve salnameler incelendi.

Nitekim Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun Ertuğrul Sancağı sınırlarından geçen bölümünün en zorlu kısmı Bilecik, Karaköy ve Bozüyük arası inşa edilen güzergâhtır. Zira bahsi geçen alana birçok tünel ve köprü inşa edilmiştir. Özellikle Bilecik sınırları dâhilinde Sakarya ve Karasu gibi akış kuvveti yüksek nehirlerin olması da inşaatı zorlaştıran etmenler arasında sayılabilir. Demiryolunun işletmeye açıldığı 1892 tarihinden günümüze kadar halen halk arasında Bilecik Rampaları olarak adlandırılan Bilecik-Karaköy arası rampa önemli bir yokuşu kat etmektedir. Zira Bilecik-Karaköy arasında Demiryolu inşa mantığına ters bir şekilde binde yirmi beş rampa bulunmaktadır. Demiryolları bu rampayı Ranfor adı verilen bir lokomotif ile kat etmektedir.

Ayrıca Ertuğrul Sancağına Demiryolu inşası bölgede tarım, hayvancılık ve ihracat konusunda da faydalı olmuştur. Bahsi geçen dönemde mezkûr bölgeden geçen seyyahlar, araştırmacılar demiryolunun bölgeden geçmesi ile birlikte üretimin arttığına da dikkat çekmişlerdir. Özellikle devlet, bölge halkı ve bazı girişimciler dönem dönem Anadolu-Bağdat Demiryolu hattını Bozüyük veya Karaköy vasıtası ile Bursa-Mudanya Demiryolu hattına bağlayarak Mudanya'daki Liman avantajını kullanmak ve bölgedeki ticareti canlandırmak istemişlerdir. Ancak Osmanlıdan Cumhuriyete tüm girişimler sonuçsuz kalmıştır.

Hattın işletmeye açıldığı 1892 tarihi mühimdir. Zira hattın açıldığı tarihten tam 29 yıl sonra Başköy Viyadüğü Milli Mücadele esnasında patlatılmış ve 1925 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti tarafından Viyadük yeniden inşa edilmiştir. Mezkûr viyadük Kurtuluş Savaşından sonra Anadolu-Bağdat demiryolları genel müdürlüğünce yaptırılan

ilk köprü olması sebebiyle önemlidir. Diğer yandan 37 yıl sonra Yayla, Bekdemir, Lefke ve Cambazkaya gibi önemli köprüler başta olmak üzere Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilindeki demiryolu köprülerinin ağır yüklü olan trenleri kaldıramayacak kapasitede olmaları sebebiyle değiştirilmeleri için teklifte bulunulmuştur. Ortalama hat açıldıktan tam 40 yıl sonra Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilindeki Demiryolu köprülerinin tamamı yenilenmiştir. 1892 Tarihinden günümüze ulaşan tek Köprü Kilometre 240'da bulunan Tamamı Demirden inşa edilen Eski Yayla Köprüsüdür.

Ayrıca Demiryolu inşa edildiği tarihten günümüze İstasyon noktalarında binalara ilaveler yapılmış olup Sarmaşık, Pelitözü, Bayırköy, Ayvalı, Gündüzbey gibi İstasyon noktaları oluşturulmuştur. Günümüzde bahsi geçen istasyon noktalarının büyük çoğunluğu kullanılmaktadır.

Türkiye Cumhuriyetinin kurulduğu tarihten itibaren Demiryollarına verilen önem neticesinde Ertuğrul Sancağı sınırları dâhilindeki demiryollarında yapılan yenileme çalışmalarına ilaveten II. Dünya savaşı yıllarında İstasyon noktalarının muhtelif noktalarına savaş esnasında korunma amaçlı sığınaklarda inşa edilmiştir. Bu sığınaklardan bazıları Bozüyük istasyonunda bulunmaktadır.

Genel olarak Ertuğrul Sancağında Demiryolu inşası bölgede bulunan birçok şehrin kaderini değiştirmiş, köy konumunda olan yerlerin kasaba, kasaba konumunda olan yerlerinde şehirleşmesine katkıda bulunduğu aşikârdır.

KAYNAKÇA

Akpınar, Deniz (2017), “Çitli Maden Suyu”, *Social Sciences Studies Journal*, C: 3, ss. 844-858.

Akkaya, Sacide Nur (2018), *II. Abdülhamid Döneminde Toplumsal Hayat*, Kitapevi: İstanbul.

Aktan, Hamza (2003), “Maden”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C:XXVII, ss.306-310), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Armaoğlu, Fahir (2014), *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914*, Timaş Yayınları: İstanbul.

Armaoğlu, Fahir (2015), *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995*, Timaş Yayınları: İstanbul.

Autheman, Andre (2002), *Tanzimattan Cumhuriyete Osmanlı Bankası Bank-ı Osmani-i Şahane* (Çev. Ali Berktaş), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi: İstanbul.

Arıkan, Refik (2019), *1840-1841 Tarihli Nüfus Defterlerine göre Bilecik*, Babıali Kültür Yayıncılığı: İstanbul.

Alperen, Altan (2018), “Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi”, *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum Eğitim Bilimleri ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C:7(19), ss.1-22.

Aktan, Hamza (2001), “İstimlâk”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C:XXIII, ss.364-366), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Arıkan, Refik, Çetin, Mehmet Can (2019), *Bilecik Küplü Osmanlı Mezar Taşları ve Kitabeleri*, Babıali Kültür Yayıncılığı: İstanbul.

Auler Paşa (2017), *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken I (Şam-Maan Hattı)* (Çev. Eşref Bengi Özbilen), Türkiye İşbankası Yayınları: İstanbul.

Auler Paşa (2019), *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken II (Maan-El-Ula Hattı)* (Çev. Eşref Bengi Özbilen), Türkiye İşbankası Yayınları: İstanbul.

Bayram, Sinan (2019), *Tarihi ve Kültürel Özellikleriyle Karaköy*, Gece Kitaplığı: Ankara.

Bilgin, Taner (2015), *Milli Mücadele Döneminde Bilecik*, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Yayınları: Bilecik.

Bilgin, Taner (2016), "Milli Mücadele'de Osmaneli (Lefke) [Bildiri], Murat Ercan, Ali Ayata, Sultan Ece Altınok Çalışkan (Ed.); Osmaneli'den 21. Yüzyılı Okumak, 12-13-14 Ekim, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Yayınları: Bilecik, ss. 1675-1683.

Beydilli, Kemal (1991), "Bağdat Demiryolu", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, (C:IV, ss.442-444), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Bridges, J. K. (1968), *Kara Ulaştırma Tarihi*, Arkin Kitap Evi: İstanbul.

Browski, Louis Egmont (192?), "Anatolischen Eisenbahn" von Konstantinopel bis Biledjik und Nicäa und einer genauen Übersichtskarte der Bahn bis Angora, Kostantinopel : Otto Keil.

Cipolla (2015), *Dünya Nüfusunun İktisat Tarihi* (Çev. Mehmet Sırrı Gezgin), Ötüken Yayınları: İstanbul.

Can, B. Bülent (2010), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları: İstanbul.

Çetin, Mehmet Can, Bilgili, Hamiyet (2019), *Pazaryeri Osmanlı Nüfus Defteri ve Kitabeleri*, Tunç Yayıncılık: İstanbul.

Çetin, Mehmet Can (2018), *Nefs-i Karadona Nam-ı Diğer Bozüyük (Cami ve Türbeler)*, Tunç Yayıncılık: İstanbul.

Çelik, Zeynep (2016), *Asar-ı Atika Osmanlı İmparatorluğu'nda Arkeoloji siyaseti* (Çev. Ayşen Gür), Koç Üniversitesi Yayınları: İstanbul.

Demiryolu Mecmuası, Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdiriyeti Umumisi: C:I, 1926.

Demiryürek, Halim, Ediz, İsmail (2009), "II. Wilhelm'in Osmanlı Devletini Ziyaretinin İngiliz Basımındaki Yansımaları" [Bildiri], Ramazan Çelik, Claus Schonig,

Demiryürek, Halim (2015), *Ertuğrul Sancağı (1900-1918)*, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Yayınları: Bilecik.

Demiryürek, Halim (2016), “Osmanlı Devletinde Bir Sanayi Kuruluşu: Bozüyük kereste fabrikası (1913)” [Bildiri], Murat Ercan, Ali Ayata, Sultan Ece Altınok Çalışkan (Ed.); *Osmaneli’den 21. Yüzyılı Okumak*, 12-13-14 Ekim, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Yayınları: Bilecik, ss. 1675-1683.

Dinç, Dilaver (2009), *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü: Ankara.

Engin, Vahdettin (1993), *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık: İstanbul.

Engin, Vahdettin, Uçar, Ahmet, Doğan, Osman (2013), *Osmanlıda Ulaşım*, Çamlıca: İstanbul.

Earle, Edward Mead (1972), *Osmanlı Demiryolu Savaşı* (Çev. Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları: İstanbul.

Emecen, Feridun (1992), “Bilecik”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C:VI, ss.154-156), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Efe, Ayla (1998), *Eskişehir Demiryolu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Eskişehir.

Fındley, Carter V. (2016), *Modern Türkiye Tarihi* (Çev. Güneş Ayas), Timaş Yayınları: İstanbul.

French, David H. (2013), *Roman Roads & Milestones Of Asia Minor 3*, British Institute at Ankara: Ankara.

Gülsoy, Ufuk, Ochsenwald, William (1998), “Hicaz Demiryolu”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C:XVII, ss.441-445), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Gülsoy, Ufuk (1994), *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık: İstanbul.

Gülsoy, Ufuk (2010), *Kutsal Proje Ortadoğuda Osmanlı Demiryolları*, Timaş Yayınları: İstanbul.

Gürel, Ziya (2011), *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Türk Tarih Kurumu: Ankara.

Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi (H.V.S): 1310;1313;1324.

İnalçık, Halil (2007), “Osman I”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C:XXXIII, ss.431-443), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

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

Koerte, Alfret (1899), “Ein Altprygischer Tumulus Bei Bos-öjök Lamunia”, *Athenische Mittheilunge*, C:XXIV, (24).

Koerte Alfred (1899), “Inscripfen ans Bithynien”, *Athenische Mittheilunge*, C:XXIV, (24).

Kolay, Arif (2011), *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü: İstanbul.

Köse, Yavuz (2016), *Dersaadet'te Tüketim (1855-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları: İstanbul.

Kuran, Ercüment (1992), “Birinci Dünya Savaşı”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C:VI, ss.196-200), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Lüdke, Tılman (2019), *Birinci Dünya Savaşında Cihat ve İslam* (Der. Erik Jan Zürcher), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları: İstanbul.

Mustafa Çıpan, Hüseyin Muşmal (Ed.); *Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu*, 8-10 Ekim, Konya Valiliği, Konya, ss.188-201

Noviçev, A.D (1979), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi* (Çev. Nabi Dinçer), Onur Yayınları: İstanbul.

Ortaylı, İlber (2016), *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Timaş Yayınları: İstanbul.

Okumuş, Ali (2015), *Osmanlı Coğrafyası'nda Petrol Mücadelesi Kalust S. Gülbenkian ve Türk Petrol Şirketi*, Taşmektap Yayın Atolyesi: İstanbul.

Özyüksel, Murat (2013), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Yayınları: İstanbul.

Ortaylı, İlber (2018), *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Kronik Kitap, İstanbul.

Pamuk, Şevket (2017), *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*, Türkiye İş Bankası Yayınları: İstanbul.

Pamuk, Şevket (2018), *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Türkiye İş Bankası Yayınları: İstanbul.

Quataert, Donald (2017), *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*, İletişim Yayınları: İstanbul.

Quataert, Donald, Zürcher, Erik Jan (1998), *Osmanlıdan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950* (Çev. Cahide Ekiz), İletişim Yayınları: İstanbul.

Ramsay, W. M (1960), *Anadolunun Tarihi Coğrafyası* (Çev. Mihri Pektaş), Milli eğitim Basım Evi: İstanbul.

Rathmann, Lothar (2001), *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi* (Çev. Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları: İstanbul.

Sabah Gazetesi (1892).

Sarı, Deniz (2017), "Yüzey Araştırmaları Işığında İlk Tunç Çağı'nda Bozüyük", Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C:XXVI, (1), ss.140-154 140.

Servet-i Fünûn, Sayı: 21; 76; 77; 410/7.

Sevin, Veli (2016), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, Türk Tarih Kurumu: Ankara.

Tetik, Fatih (2018), *Sultanın Silahları II. Abdülhamid Dönemi Savunma Sanayii ve Silah Teknolojisi*, Dergâh Yayınları: İstanbul.

Tezel, Yahya S. (2015), *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, Türkiye İş Bankası Yayınları: İstanbul.

Taeschner, Franz (2010), *Anadolu Yol Ağı* (Çev. Nilüfer Epçeli), Bilge Kültür Sanat Yayınları: İstanbul.

Turğut, Vedat (2015), *Osmanlı Devleti'nin Kuruluş Coğrafyasında Vakıflar ve Şehirleşme (16. Yy. Bilecik ve Çevresi)*, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Yayınları: Bilecik.

Totonji, Hashim, İğdi Gülenç, Özlem (2019), “Anadolu Demiryolu Hattının Ankara'ya Ulaşması ve Açılışı ”, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, C:6 (4), ss. 279-293.

Toprak, Zafer (2016), *Türkiye'de İşçi Sınıfı 1908-1946*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları: İstanbul.

Umar, Bilge (2004), *Bithynia*, İnkılâp Yayınları: İstanbul.

Umuru Nafia ve Ziraat Mecmuası (1892), Sene:7, Sayı.14.

Ünal, Selma (2008), *Bilecik'teki Osmanlı Dönemi Yapıları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Konya.

Üsküdarı, Faruk (1972), *Eski Bursa'dan Notlar*, Bursa Ticaret ve Sanayi Odası: Bursa.

Yasamee, A. K. Feroze (2018), *Abdülhamid'in Dış Politikası Düvel-i Muazzama Karşısında Osmanlı 1878-1888* (Çev. Yusuf Selman İnanç), Kronik Yayınları: İstanbul.

Yorulmaz, Naci (2018), *Büyük Savaşın Kara Kutusu* (Çev. Yusuf Selman İnanç), Kronik yayınları: İstanbul.

Yazıcı, Mustafa (2010), *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü: İstanbul.

Yorulmaz, Şerife (1998), “Türkiye'de Kömürün Keşfi ve Kömür İşletme İmtiyazları (1829-1937)” [Bildiri], Türkiye 11. Kömür Bildiriler Kitabı, 10-12 Haziran, Maden Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesi: Bartın, ss. 283-298.

Zürcher, Erik Jan (2017), *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, İletişim Yayıncılık: İstanbul.

Ziya, Mehmet (2008), *Bursa'dan Konya'ya Seyahat*, Bursa Özel İl İdaresi: Bursa.

Kallek, Cengiz (2000), "İmtiyazat", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C:VI, ss.196-200), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Yücel, Erdem (2006), "Müze", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (C:XXXII, ss.240-243), Türkiye Diyanet Vakfı: İstanbul.

Yılmaz, Kurulay (2004), *Geçmişten Günümüze Bozüyük*, Bozüyük TSO Yayınları: İstanbul.

[Erişim tarihi: 15 Şubat 2020, MTA Genel Müdürlüğü, <https://www.mta.gov.tr/v3.0/bilgi-merkezi/manyezit>]

Sözlü Mülakatlar

Bilecik TCDD Demiryolu Bakım Müdürü Serdar Ceylan (12.07.1962), 10.04.2019 Tarihli Mülakat.

Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Coğrafya Bölüm Başkanı Prof. Dr. Nurfeddin Kahraman (01.01.1956), 05.02.2019 Tarihli Mülakat.

İnönülü Emekli Öğretmen Cahit Kardeş (20.05.1942), 12.04.2019 Tarihli Mülakat.

Bilecik TCDD YHT Sinyalizasyon Şefi Nuri Çetin (12.10.1969), 15.03.2019 Tarihli Mülakat.

TCDD Personeli İbrahim Balkar (01.01.1964), 12.04.2019 Tarihli Mülakat.

Emekli Demiryolu Meslek Lisesi Öğretmeni Naci Şakar (20.09.1941), 26.04.2019 Tarihli Mülakat.

Diş Hekimi Nadir Mumcu (09.04.1947), 12.10.2019 Tarihli Mülakat.

Bilecik TCDD Bölge Kısım Şefi Tecvettin Çimen (25.12.1960), 11.04.2019 Tarihli Mülakat.

Demirköy Muhtarı İsmail Ünsal (29.01.1957), 10.04.2019 Tarihli Mülakat.

Kurulay Yılmaz (06.06.1940), 12.04.2019 Tarihli Mülakat.

Emekli Edebiyat Öğretmeni Bilgen Ertekin (26.02.1944), 15.05.2019 Tarihli Mülakat.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Arşivleri

Ankara TCDD Genel Müdürlüğü.

Bakım Dairesi Köprüler Şubesi.

Emlak Dairesi.

Bilecik Gar Müdürlüğü.

12.Demiryolu Bakım Müdürlüğü.

84.Demiryolu Bakım Müdürlüğü.

Bölge Kısım 13.Şefliği.

Bozüyük İstasyon Şefliği.

124 Yol Bakım Onarım Şefliği.

Eskişehir Gar Müdürlüğü.

TCDD Müzesi.

Diğer Arşivler

İstanbul Alman Arkeoloji Enstitüsü.

Bozüyük Belediyesi Şehir Müzesi Arşivi.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Belgeler:

Şura'yı Devlet (ŞD).

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO).

İdare Tasnifi

Dâhiliye (İ.DH).

Maarif Tasnifi

Maarif Mektubi Kalemi (MF-MKT).

Dâhiliye Tasnifi

Dâhiliye Mektubi Kalemi (DH-MKT).

Dahiliye Nezareti Hukuk Kalemi (DH-H).

Hariciye Tasnifi

Hariciye Nezareti İdare Kısım Belgeleri (HR-İD).

Yıldız Tasnifi

Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y-MTV).

Umum Vilayetler Tahriratı (Y-PRK-UM).

Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y-A-HUS).

Komisyonlar Maruzat Evrakı (Y-PRK-KOM).

Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzat Evrakı (Y-PRK-TNF).

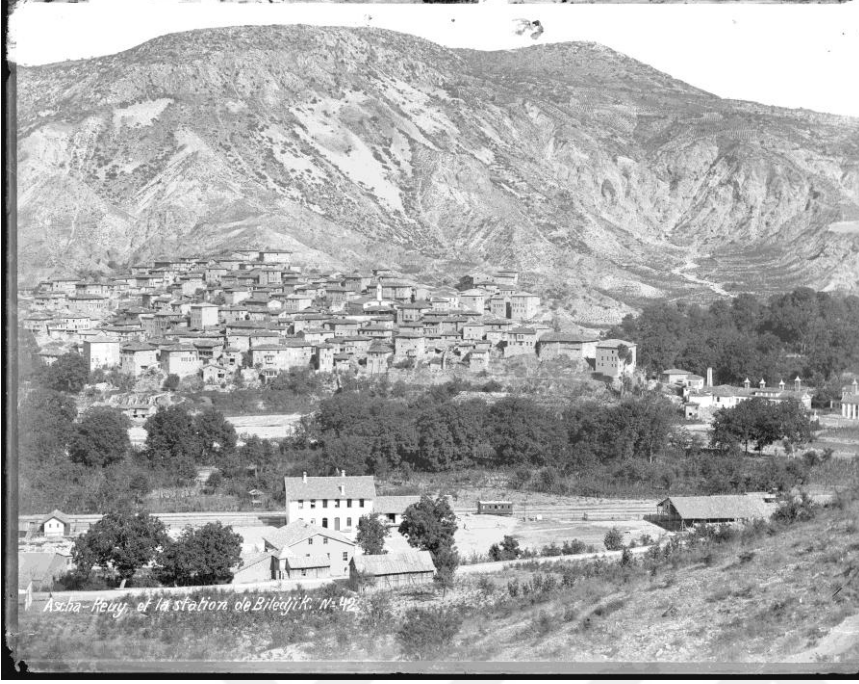
Plan-Proje-Kroki Tasnifi

Plan-Projeler (PLK.P).

Harita Tasnifi

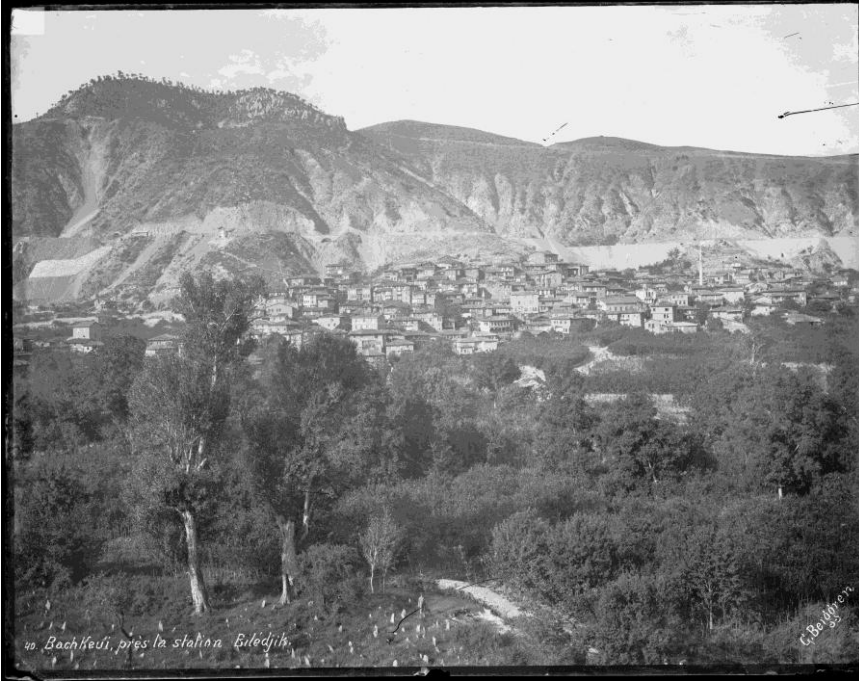
Haritalar (HRT-H)

EKLER



Ek I- Resim XVI: Bilecik Tren İstasyonu ve Aşağıköy.

Kaynak: D-DAI-IST-433.



Ek II-Resim XVII: Bilecik-Başköy.

Kaynak: D-DAI-IST-435.



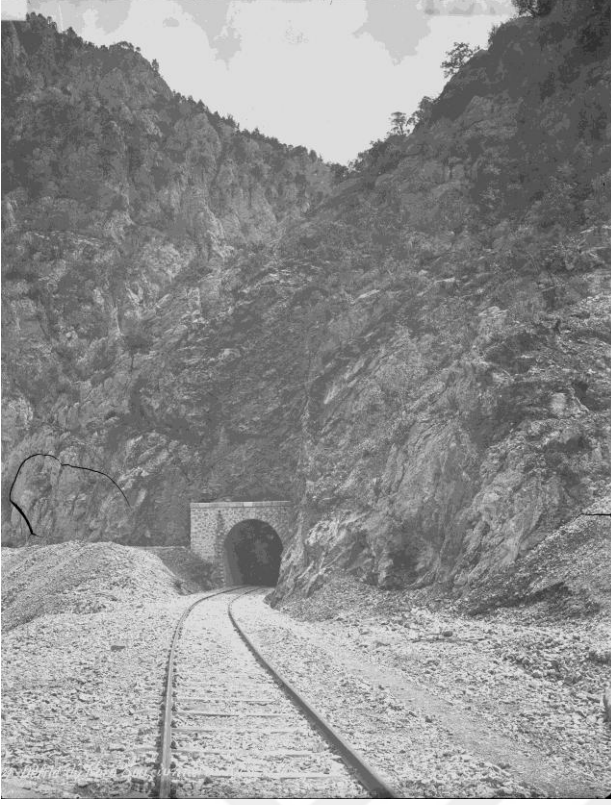
Ek III- Resim XVIII: Bilecik-Pelitözü Demiryolu.

Kaynak: D-DAI-IST-444.



Ek IV- Resim XIX: Bilecik-Vezirhan Demiryolu.

Kaynak: D-DAI-IST-447.



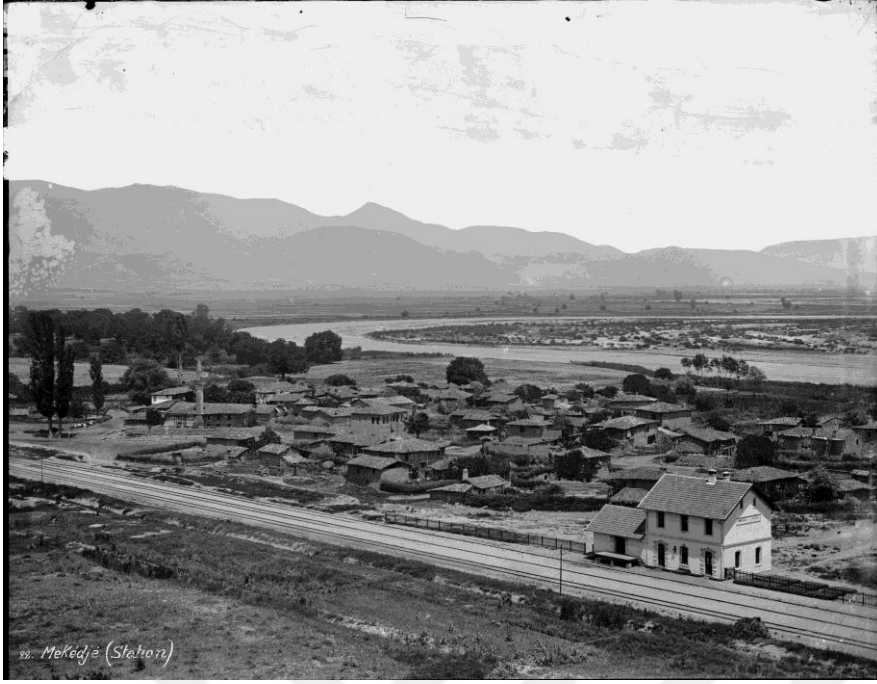
Ek V- Resim XX: Bilecik-Pelitözü Demiryolu.

Kaynak: D-DAI-IST-445.



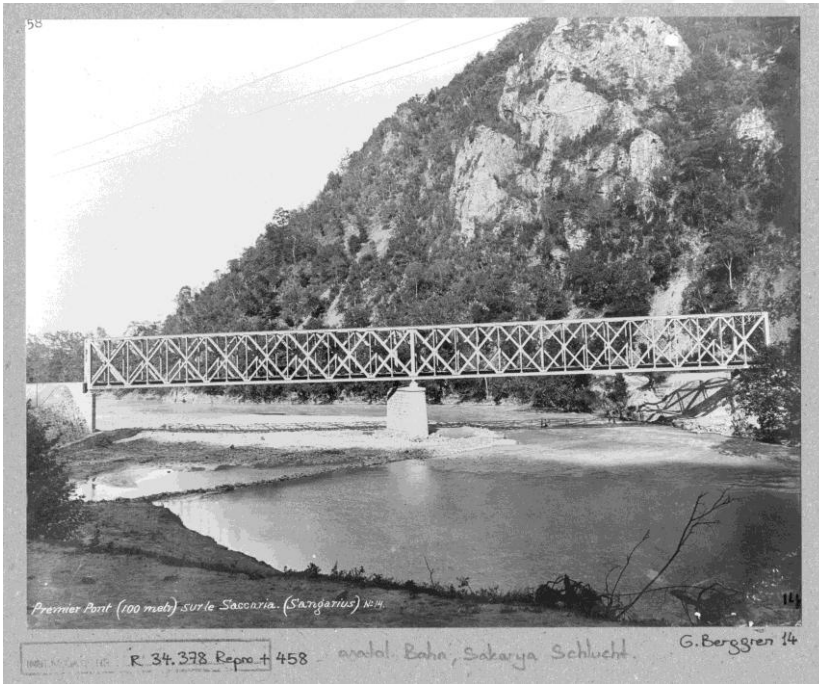
Ek VI-Resim XXI: Bilecik-Pelitözü Demiryolu.

Kaynak: D-DAI-IST-448.



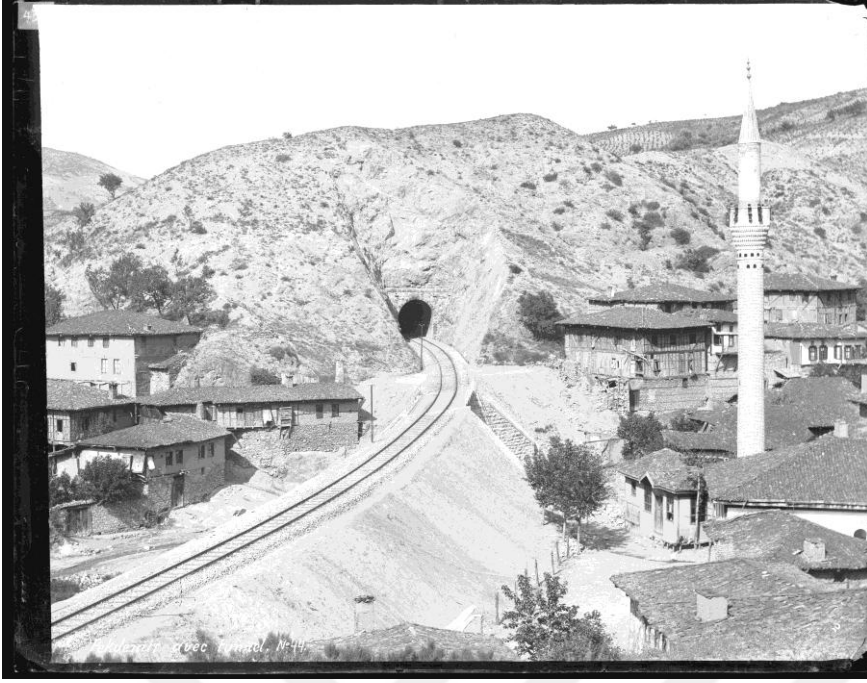
Ek VII- Resim XXII: Mekece Tren İstasyonu.

Kaynak: D-DAI-IST-453.



Ek VIII- Resim XXIII: Sakarya Nehri ve Demiryolu Köprüsü.

Kaynak: D-DAI-IST-458C.



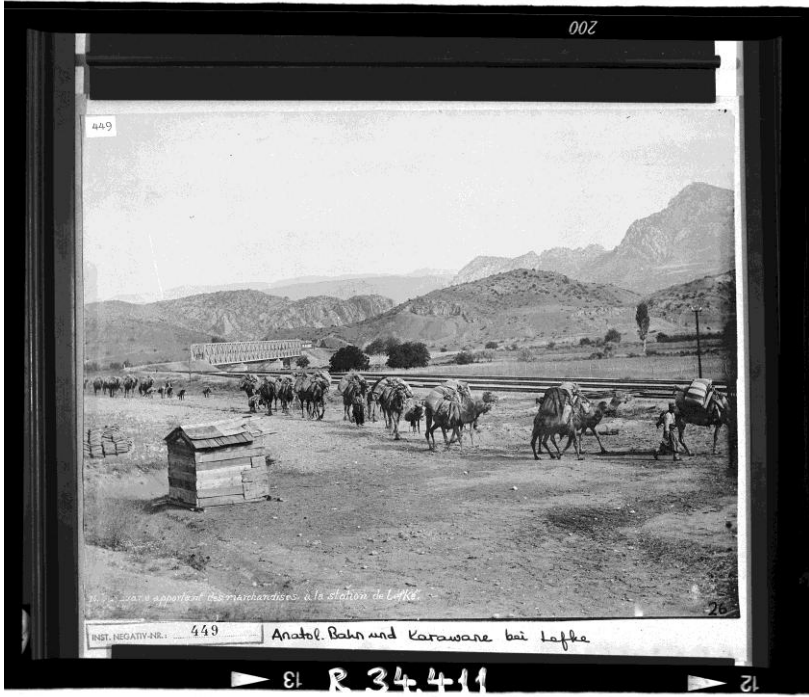
Ek IX-Resim XXIV: Bekdemir Köyü.

Kaynak: D-DAI-IST-431.



Ek X-Resim XXV: Küplü Nahiyesi.

Kaynak: D-DAI-IST-443.



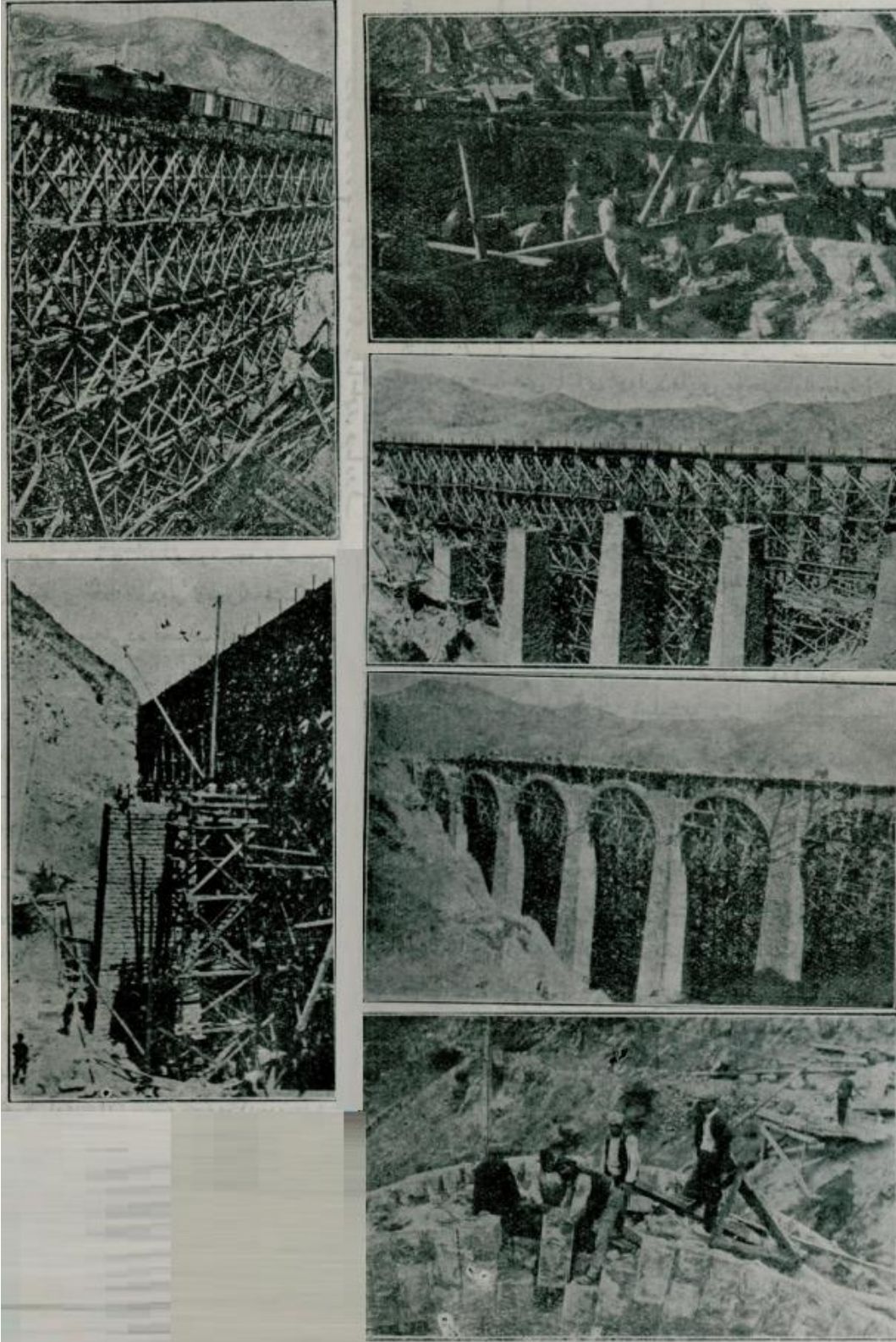
Ek XI- Resim XXVI: Lefke İstasyon civarı.

Kaynak: D-DAI-IST-R3441.



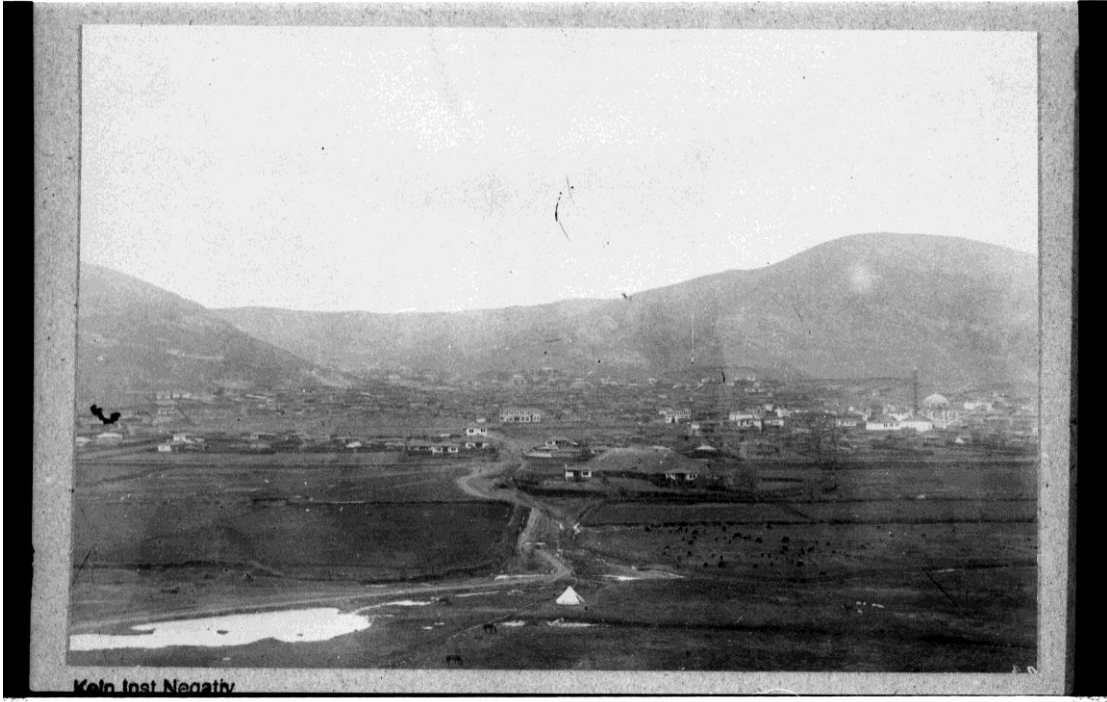
Ek XII- Resim XXVII: Bozüyük Demiryolu İstasyonu II. Dünya savaşı yıllarında inşa edilen sığınak.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



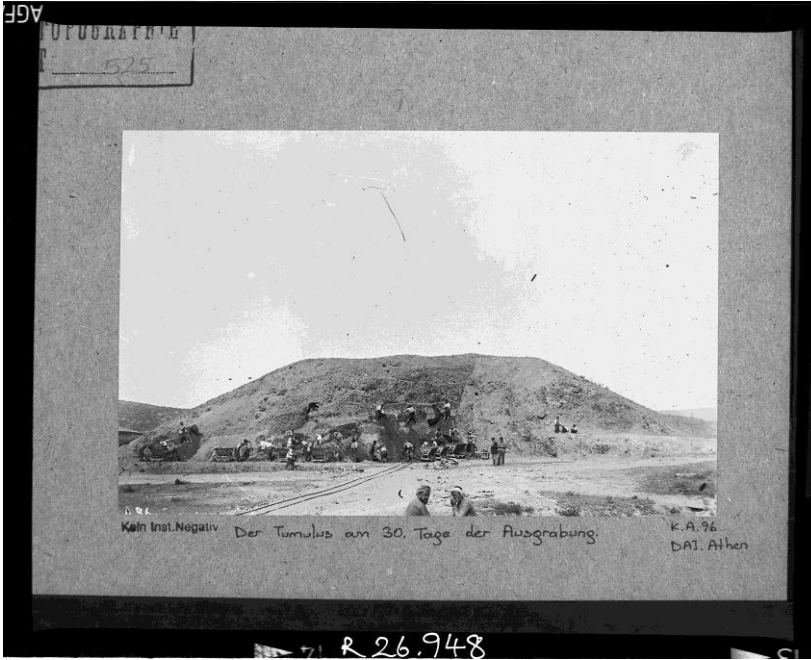
Ek XIII- Resim XXVIII: Başköy Viyadüğü 1925 İnşaat Resimleri.

Kaynak: Demiryolu Mecmuası.



Ek XIV- Resim XXIX: Bozüyük.

Kaynak: D-DAI-IST-KB289.



Ek XV- Resim XXX: Boz Höyük kazı çalışmaları.

Kaynak: D-DAI-IST-R2694.



Ek XVI- Resim XXXI: Pelitözü Demiryolu.

Kaynak: G.Berggren Arşivi.



Ek XVII- Resim XXXII: Karaköy İstasyonu.

Kaynak: Eskişehir TCDD Müzesi.



EK XVIII- Resim XXXIII: Yayla 8. Tünel Onarım Çalışmaları.

Kaynak: Serdar Ceylan.



EK XIX-Resim XXXIV: Mekece Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XX-Resim XXXV: Osmaneli(Lefke) Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXI- Resim XXXVI: Vezirhan Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXII-Resim XXXVII: Bilecik Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXIII- Resim XXXVIII: Yayla Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXIV-Resim XXXIX: Karaköy Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXV-Resim XL: Bozüyük Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXVI-Resim XLI: İnönü Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXVII-Resim XLII: Çukurhisar Tren İstasyonu.

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXVIII-Resim XLIII: TCDD Bilecik Lokomotif Deposu.

Kaynak: TCDD Bilecik Vagon Atölye Müdürlüğü.

Pek demir ve Yayla viyadüklerinin
teeditlerine dair rapor

I Pekdemir viyadüki :

Pekdemir viyadüünün demir aksası 13 tonluk makine dingil -
sıkletine göre 1889 senesinde inşa edildiği malumdur :
Sonradan 17 ton dingil sıkletine göre takviye edilen Bu -
köprüünün bir kısmı tamir edilmişse de mukavemet itibarıyla --
30 ton dingil sıkletine kifayet etmediğinden Bu vaziyette
brakılması tehlikeli olduğu arz olunur .
Köprüünün 30 ton dingil sıkletine göre takviyesi gayri kabıl
değil işde vereceği netice pek çayın itimat olamayacağıın-
dan dolayı umum demir köprü aksasının teeditine lüzum hasıl
olmuştur .

Mevcut kâgir orta ayaklarının 30 ton dingil sıkletine ---
mukavemet eden bir köprü için kâfi gelmekle beraber bir kâ-
gir kemer köprü için kifayet etmemektedirler .
Bundan dolayı yeni bir kâgir köprüünün işsından iktisadî --
noktaî nazardan sarfı nazar edilmesi ve eski köprüde olduğu
gibi yeni bir demir tabliye inşası en muvafık sureti hâl --
bir olacağı fikrindeyiz . Demir tabliye için iki şeklin tatbiki
mümkündür : Birincisi köprüünün memlû kiriş olarak ikincisi
kafes kiriş olarak tatbiki kabildir .
Mevcutler Üzerinde memlû kirişin irtifa,ı kafes kirişe ---
nazaran daha az olduğundan memlû kiriş tatbik edildiği --

EK XXIX- Rapor IV: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.

Kaynak: TCDD Köprüler Şubesi.

tahirde mevcut orta ayakların terfi edilmesine ve ya demir Kavaletler tesisine lüzüm vardır . ve bundan dolayı (--- Ripage) ameliyatı her ağırlıkta seyri seferi bir kaç gün -- inkıtası gerektirecektir . Bu müddetle maruz kalmamak ve beher ağırlıkta köprü tonajından 10 ton tasarruf etmek için , eski köprü ile aynı irtifada olmak şartıyla kafes kiriş sisteminde bir köprüünün inşası muvafaktır . Bekdemir viyadükünün demir aksasının teçhidi 200 000 liraya kabül olacağı beyan olunur .

21 Yayla viyadüğü :

Yayla viyadüğü çuküli ve bilhassa cenbi istikamette fazla sehim veren ve tagyir şekil etmiş olan kafes kirişlerden -- müteşekkildir . Bu kirişler çok zaif olan demir orta ayaklara istinat etmektedirler . Köprüye lüzüm gelen mukavemeti -- vermek için orta ayakların takviyesine ve esas kirişlerin -- teçhidi ihtiyac vardır . Orta ayakların takviyesi betonla ihata etmek suretiyle kabildir . Bunun için tarafımızdan sondaj yapıldı ve iki numaralı orta ayağın hisasında açılan bir sondaj kayusunda orta ayağın temeli kayaya istinat ---- etmeyüp çürük bir kil tabakası üzerinde olduğu ve bundan --- dolayı betonla ihata dan ileri gelen fazla ağırlığa tahammül -- edemeyeceği anlaşıldı . Mevzu bahis takviyenin tatbiki için -- temelin iki metro daha indirilmesine lüzüm hasil olduğundan

EK XXX-Rapor V: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.

Kaynak: TCDD Köprüler Şubesi.

Bu mülki ameliyat yalnız seyri seferi dört gün kadar tatil etmek suretile ~~icra~~ edilebilecektir . ve köprünün bu tarafa takviyesi 170 000 lira kadar bir masrafla mümkün olacaktır .

Yayla viyadükünün civarında küsergâhin variyeti tetkik edilerek mevcut eski köprüden 15 metro kadar mesafede (dağ --- tarafında) seyri seferi inkişâ ugratmamak çartile takriben Başköy viyadüküne müşabih olan yeni bir kemerli kâgir köprünün inşası kabul olduğu anlaşılmaştı ve bu köprünün inşaat bedeli 200 000 lira olarak hesap edilmiştir .

Şon ars edilen şekilde inşaat esnasında seyri seferin inkişâ ugratılacağını, kâgir köprünün tasirâtı mütemadiye mesarifi pek cüzî olduğunu , ve yeni köprünün inşaatında sarf edilecek bütün paranın memleket dahilinde kalacağını nazarı itibare âârsak , yeni bir kemerli kâgir köprünün inşaatı hem fannî hemde iktisadî naktai nazardan tercih edilecek en iyi sureti hal olacaktır .

Mevsubaha iki viyadükünün vaziyetlerinde , her ikisi sıkı bir nezaret tahtında bulundurulduğu ve üzerlerinden tahfifi sür, at ile geçildiği takdirde, emnilik endişeye mahal olmadığı ars olunur . Bundan sonr ars edilen teedit ameliyatına bir an evvel mübaşeret edilmesini ve bu husustaki her iki köprü--

EK XXXI-Rapor VI: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.

Kaynak: TCDD Köprüler Şubesi.

sahife

4

için lâzım olan münakaşaların Harircenden sonra tediyat yapı
mak üzere ilânı ve bu hususta lâzım gelen inşaat bedelinin--
1929 senesi bütçesine ithal edilmesini teklif ederiz efendim

A.B.İçişletme Müdürlüğü
Demir Köprüler Fen --
Heyeti Şefi namına

M. F. nal

T.C.D.D.
Fen Müşaviri

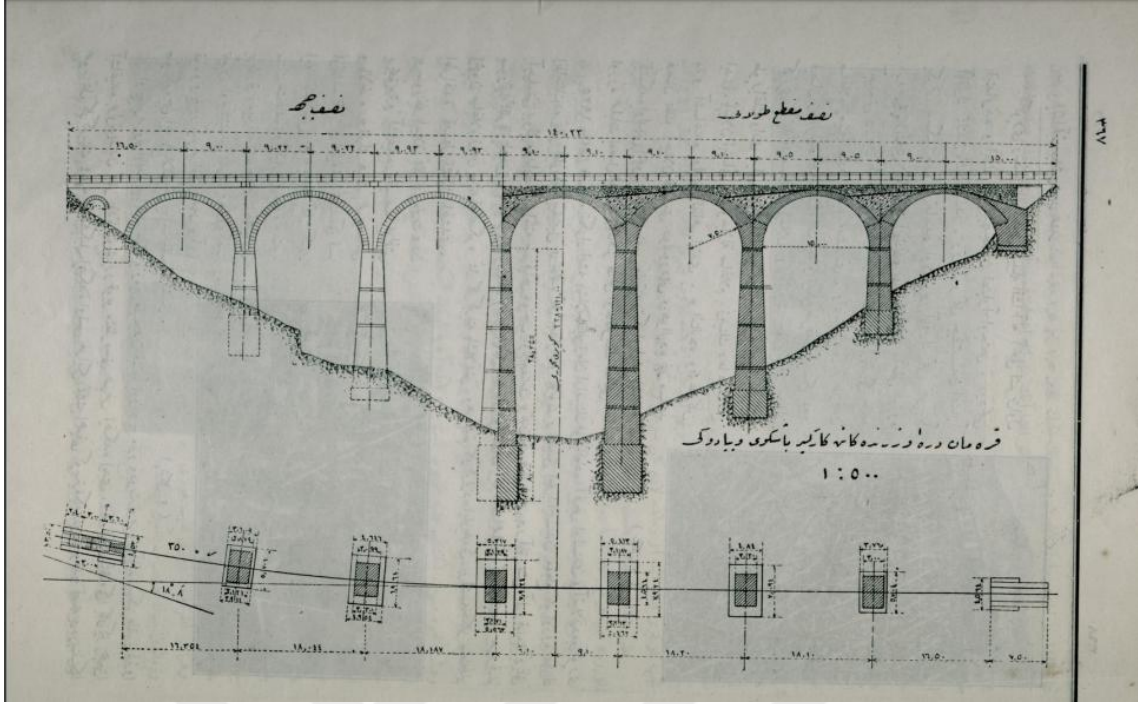
Meisner

T.C.D.D.
Yol ve İnşaat
Mecisi

Yzet

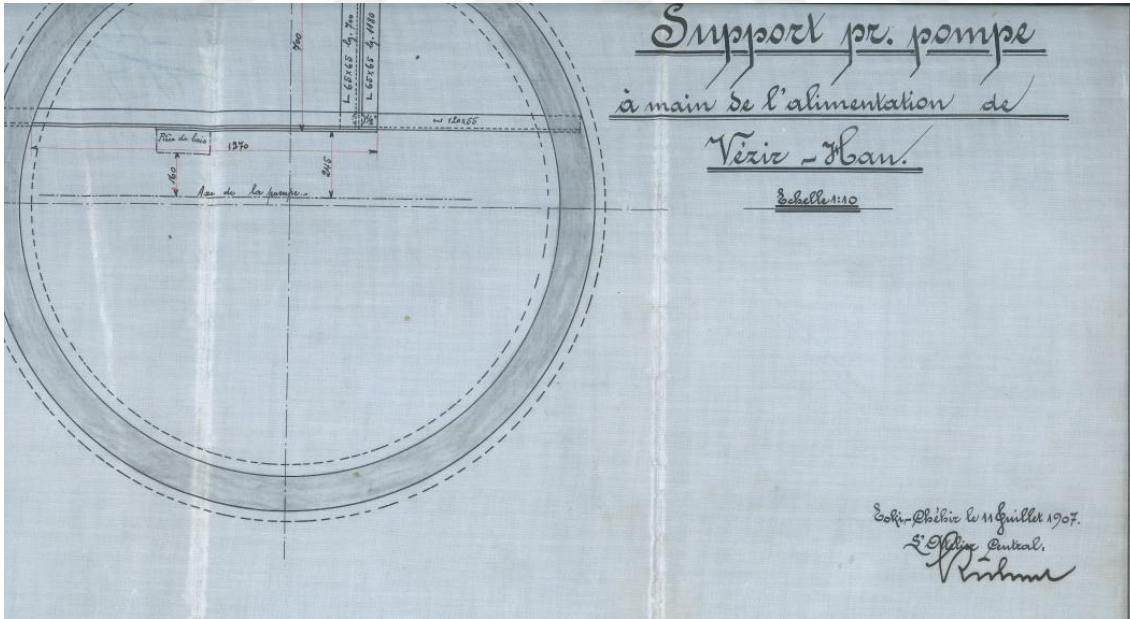
EK XXXII-Rapor VII: Bekdemir ve Yayla Viyadüklerinin Yenilenmesine Dair Rapor.

Kaynak: TCDD Köprüler Şubesi.



EK XXXIII-Kroki XII: 1925 Yılında İnşa Edilen Başköy Köprüsünün Projesi.

Kaynak: Demiryolu Mecmuası.



EK XXXIV-Kroki XIII: Vezirhan İstasyonu Su Takviye Pompası.

Kaynak: TCDD Eskişehir Müzesi.



EK XXXV-Resim XLIV: Yayla Kaçış Tüneli

Kaynak: Mehmet Can Çetin.



EK XXXVI-Resim XLV: Yayla Köprüsünden Kaçış Tüneline giden güzergâh

Kaynak: D-DAI-IST-427.

T. C. D. D.
Umumi İdaresi
300
1135
Müstahdemine

mahsus vesikadır.

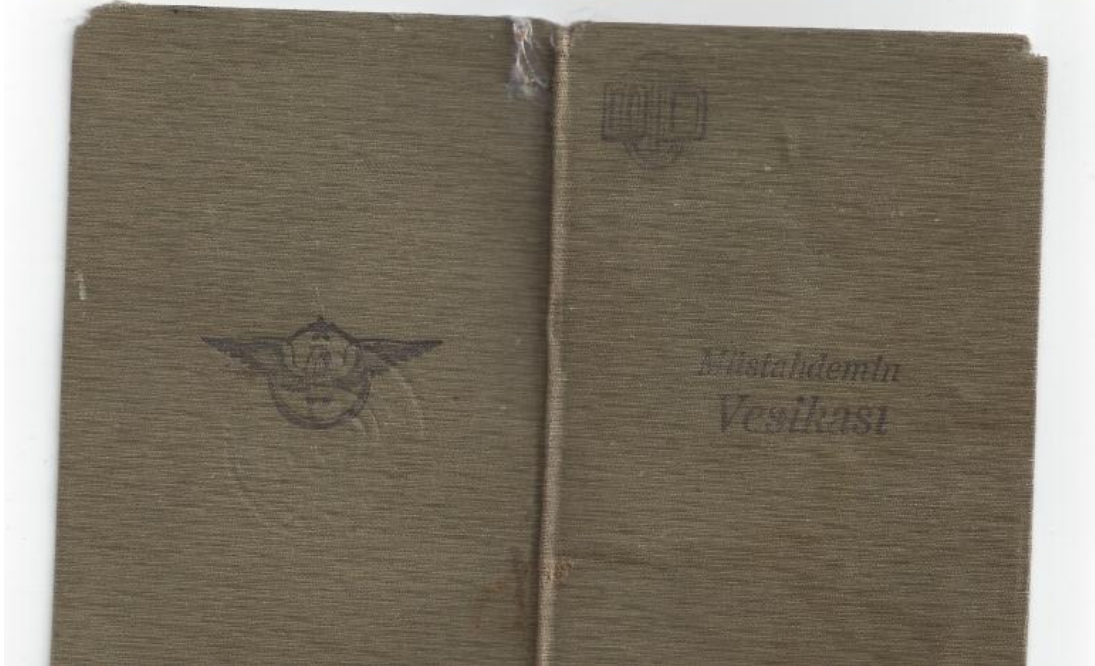
Sicil numarası	1135
İsmi	İsmail
Pederinin ismi	Mehmet
Şöhreti	
Doğduğu yer ve tarihi	302 Eskişehir
Memuriyet mahalli ve vazifesi	Eskişehir fabrikası Ameli

Vesika hamili İsmail
şimendifer idaresi müstahdeminden
olduğu tasdik olunur.

VIII Nispeti
Nasrullah

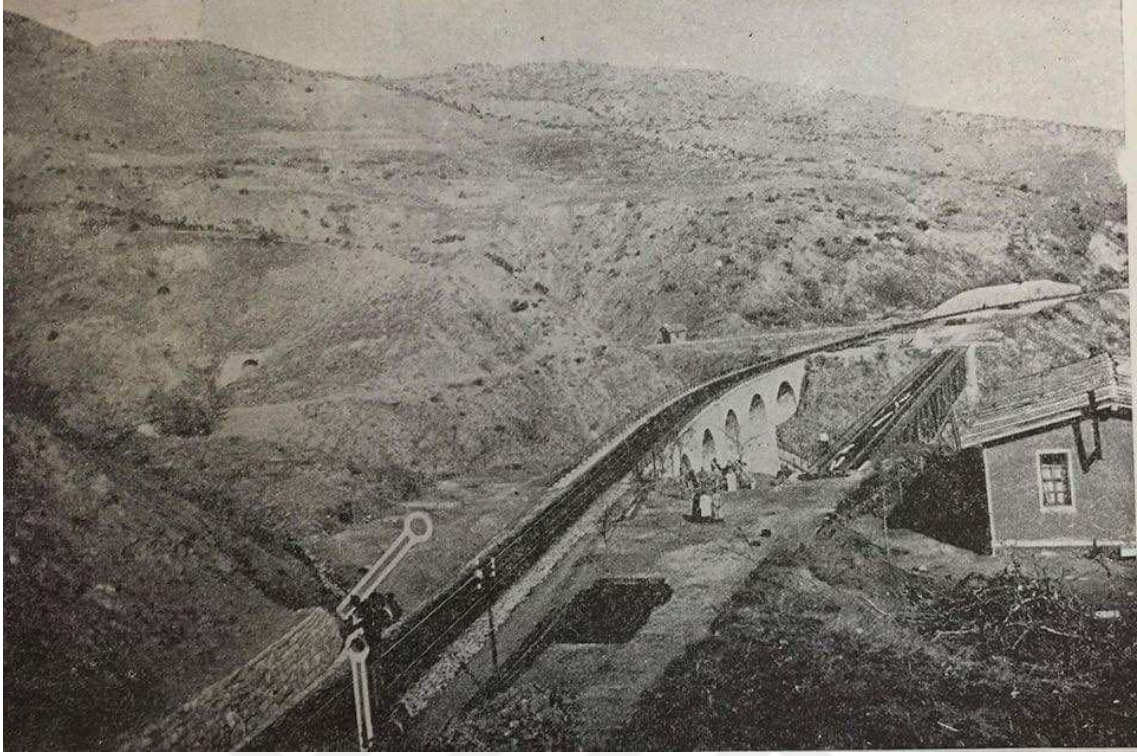
U. B.
İşletme Müdürü
M. N. N.

1135
1135
1135



EK XXXVII- Resim XLVI: Demiryolu Çalışanının Kimlik Belgesi.

Kaynak: TCDD Eskişehir Müzesi.



EK XXXVIII- Resim XLVII: Yayla Köprüleri

Kaynak: Hakan Alkan.



EK XXXIX- Resim XLVIII: Bozüyük Kamer Ali Baba Türbesi.

Kaynak: D-DAI-IST-KB28938.