

SİVAS - ERZURUM
DEMİRYOLU İNŞAASI
1933-1939

SİVAS - ERZURUM
DEMİRYOLU İNŞAASI
1933-1939

İHSAN ÇALAPVERDİ

Divriği Defterleri
Yayın no: 6

İstanbul- 2008

İÇİNDEKİLER

SİVAS ERZURUM HATTI VE DİVRİĞİ.....	5
ÖNSÖZ	7
SİVAS-ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ ÇIKARILAN KANUNLAR.....	9
SİVAS-ERZURUM HAT GÜZERGÂHININ TESPİTİ	13
SİMERYOL ŞİRKETİ	15
NURİ DEMİRAĞ	17
ALİ NAKİ ERENYOL	18
İNŞAAT VE MALİYET BİLGİLERİ.....	19
SİVAS – ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ GÜNCEL HABERLER	23
SİVAS-ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ KUTLAMA TELGRAFLARI	41
SİVAS- ÇETİNKAYA HAT GÜZERAHİ.....	45
SİVAS – ERZURUM HAT GÜZERGAHINDA ÇALTI SUYU VADİSİ ...	46
FENNİN TABİATLA ÇARPIŞTIĞI GÜZERGAHDAATMA BOĞAZI....	48
ŞEYTAN KÖPRÜSÜ GEÇİDİ.....	51
HATLA İLGİLİ ANILAR.....	52
ILIÇ İLÇESİ DOSTAL KÖYÜ WEB SİTESİNDEN ALINAN BİLGİLER....	59
TAZİM VE ŞÜKRAN BORCUMUZ	67

SİVAS ERZURUM HATTI VE DİVRİĞİ

Tren yolu gelmeden önce Divriği'nin çevre illerle düzgün bir şose yol bağlantısı yoktu. Sivas'a atla ancak üç günde gitmek mümkündü, yol emniyeti, güvenlik, konaklama yok denecek seviyedeydi.

Trenin gelmesi, Nuri Demirağ Orta Okulu'nun aynı tarihlerde açılması, Demir Madeninin işletmeye açılması Divriği'ye coşkulu günler yaşatmıştır.

Sivas Erzurum hattı, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarındaki en önemli eserlerinden birisidir. Proje bilgi ve teknik özelliklerinin yanı sıra ilk defa Türk yatırımcı ve mühendislerinden oluşan bir gurupla gerçekleştirilmiş olmasıdır.

Hattın inşaatına 1933 yılında Sivas'tan başlanmış, sonradan Malatya – Çetinkaya hattı eklenerek öngörülen tarihten 15 ay önce bitirilmiştir.

Sivas –Erzurum hattının, özellikle Divriği çevresindeki 100 kilometrelik bölümü arazi koşulları nedeniyle zorlukla tamamlanmıştır. 1939 yılında Erzurum İstasyonunun açılması nedeniyle hazırlanan kitapta 'Bugün lokomotifler ile uzun trenlerimizin kolaylıkla geçmekte oldukları bazı yerlerden bundan birkaç sene evvel bir ameleği geçirebilmek için aylarca çalışıp bir iz açmak icap etmişti. Atma boğazı gibi iki tarafı şakuli denilebilecek derecede dik yamaçlarla ihata edilmiş dar boğazlardan ilk geçen insanlar muhakkak istihşaf heyetlerimizdi'

Nuri Demirağ hattın zamanında bitirilmesi için hattı muhtelif kesimlere ayırarak farklı taşeronlara ihale etmiş malzeme taşınması ve iklim koşullarındaki karşılaşılan zorlukları asgariye indirerek hattın zamanında bitirilmesinde başarılı olan taşeronların isimleri tünellere verilmiştir; Ali Bey Tüneli, Yahya Bey Tüneli, Haşım Bey Tüneli, Osman Bey Tüneli, Yaşar Bey Tüneli gibi.

Yahya Bey Tünelinin öyküsü ise ilginçtir. Yahya Bey tüneli zeminin uygun olmaması nedeniyle zamanında tamamlanamamış ve Atatürk'e tüneli tamamlayacağına dair söz vermiş olan Yahya Bey, bu sözü tutamamış olmaktan dolayı gururu incinerek intihar etmiştir. Yahya Bey, ismi ile adlandırılan tünelin önüne defnedilmiştir.

550 kilometre uzunluğunda ve üzerinde 23 kilometreye varan tüneller bulunan Sivas-Erzurum hattının, nerdeyse yalnız kazma kürekle ve alabildi-

ğine zor koşullarda altı yıl gibi bir sürede bitirilmesi her türlü takdirin ötesinde bir olay olmuştur.

Demiryolu inşaatı; yürüyen dağlarla, kayan yarmalarla, dibi sağlam bulunamayan temellerle, içlerinde su hücumları bulunan tünellerle uğraşmak demiryolu inşaatçılığının en zor mücadele safhalarını teşkil eder. Bu eserleri yapanlar önünde harp kahramanları gibi eğilsek ancak şükranlarımızı ödemiş oluruz.

Sivas-Erzurum hattının boğazlar mıntıkasında inşaat malzemesinin taşınması başlı başına mühim bir mevzudur. Mesela; çimento yüklü kamyonlar Munzur dağlarının eteklerini sıralayan heyelanlı ve bilhassa çok virajlı %60 dik yamaçlara tırmanmış ve yerine göre aynı meyildeki diğer yamaçlardan inmişlerdir. Bu zor nakliye işlerinde büyük bir kaza bile olmamıştır. Demir köprülerin montaj işlerini taahhüt eden yabancı mühendisler bile Türk şoförünün ve Türk işçisinin cesaret ve kabiliyetini hayranlıkla takdir etmişlerdir.

Görülüyor ki Sivas-Erzurum hattı: çok mühim yarma ve imlaları, servis yolları, şoseler ve köprüleri, şehirlerde istasyonlar arasında irtibat yolları ve su tesisatı, demir ve betonarme tünelleri, her neviden muazzam imalatı ile bir fen savaşı alanına dönmüş ve iftihara çok layıktır ki, hattın toplam uzunluğu üzerinde ve en geniş ölçüde olmak suretiyle 6 yıl gibi kısa bir zamanda başarılmıştır.

Bir gün, Türk demiryolculuğunun tarihi yazılacak olursa bu harikulade bir efsane gibi şaşılarak okunacaktır.

İsmet İnönü'nün söylediği gibi, Şimendifer zaferi Türk işçisinin, Türk mühendisinin, Türk sermayesinin zaferidir.

ÖNSÖZ

Sivas –Erzurum hattı yapıldığı seneler; hat güzergâhının çevresindeki yerleşim alanlarında yaşayan halk için çok heyecanlı ve coşkulu günler yaşatmıştır. Ulaşım zorluklarını yıllarca yaşayanlar için trende ayakta gitmek bile onlar için bulunmaz bir nimet ve lüks idi. Divriği den trene kapılardan binmenin eşya ve yolcu yoğunluğu nedeniyle mümkün olmadığı hallerde yolcularımızı vagon pencerelerinden rica eder bindirirdik. İstanbul’a giden Babamı böyle çok yolcu etmişizdir. Anadolu insanı için her şeydi tren. Ulaşım-daki kolaylığın eğitime ve ticarete çok olumlu yansımalarının sonucu okuyan öğrenci sayılarında hızlı bir artış

sağlanmış, bölgedeki ticarete çeşitlilik ve miktarda artış sağlanmıştır.

Sivas-Erzurum hattı ile ilgili hazırladığım bu çalışmamda hattın yapıldığı yıllardaki güncel bilgileri, gazete haberlerini, resimleri ve belgeleri mümkün olduğunca orijinalleri ile o günkü coşkulu ifadelerle yansıtmaya çalıştım.

Hattın inşası esnasında Divriği çevresinde bulunan demir madeninin ülke ekonomisine katkısı o günkü ekonomi bakanı Celal Bayar tarafından çok önemle ifade edilmesine karşılık ilerleyen seneler Divriği’yi Karabük, Batman gibi maden şehirlerinin çok gerisinde bırakmıştır. Bu şehirler birer il olmasına rağmen Divriği demir, bakır, krom, kömür gibi çok çeşitli maden zenginliğinin yanı sıra UNESCO’nun Dünya Mirası ilan ettiği Divriği Ulu Camii ve Darüşşifası, cami, kümbet, han, köprü, kale, bedesten, sivil mimari eserleri gibi pek çok tarihi ve kültürel zenginliğe sahip olmasına rağmen gerileyen üçüncü sınıf bir ilçe konumundadır.

Hattın inşası esnasındaki yöresel hatıralara yeterince ulaşamadım. Divriği’den ve Ilıç ilçesine bağlı Dostal köyü veb sitesinden o günleri yaşayanların hatıralarını internetten temin edebildim. Belki ilerleyen yıllarda

o günlerdeki hatıralara ulaşarak coşkuyu yaşayanların ifadeleriyle çok daha geniş kapsamlı anlatmak mümkün olabilir.

Kültürel mirasımızın korunmasındaki yılmadan çalışmalarıyla bizlere her an öğretilen bulunan Çekül Vakfı Başkanı sayın Prof.Dr. Metin Sözen hocamıza, çalışmalarıyla bizlere önderlik eden değerli hemşerimiz Divriği'li tarihçi yazarımız Sayın Necdet Sakaoğlu'na katkılarından dolayı teşekkür ederim.

İhsan Çalapverdi
İstanbul-2008

SİVAS-ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ ÇIKARILAN KANUNLAR

Sivas-Erzurum hattını inşa için dahili istikraz akdine dair 28-5-1934 tarih ve 2463 numaralı kanunun birinci maddesine bir fıkra ilavesi hakkında kanun

Kanun No:2614

Kabul tarihi:15-12-1934

Madde 1- 2463 numaralı kanunun birinci maddesine şu fıkra ilave edilmiştir.

İşbu istikraz tahvillerini icabı hale göre yalnız faizli olarak ve azami senelik faiz nikbeti % 7 olmak üzere ihraç hususunda Maliye Vekili salâhiyettardır.

Madde 2- Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde 3- Bu kanunun hükümlerini icraya Maliye Vekili memurdur.

17-12-1934

NO:165-SİVAS-ERZURUM HATTI İLE MALATYA'DAN BAŞLAYARAK DİVRİK CİVARINDA BU HATLA BİRLEŞECEK İLTİSAK HATTININ İNŞALARINA DAİR KANUN

20 MAYIS 1933

Resmi gazete ile neşir ve ilanı: 27 Mayıs 1933-Sayı: 2411

Kanun No:2200

Madde 1-Sivas'tan başlayarak Divrik-Kemah, Erzincan tarikiile Erzurum'a varmak ve Malatya'dan başlayarak Divrik civarında münasip bir noktada mezkûr hatla iltisak eylamak ve 1933 mali senesi iptidasından itibaren en çok 8 sene zarfında ikmal edilmek üzere normal genişlikte iki demiryolunun inşası için 80 milyon liranın sarfına ve bunlar için gelecek senelere sari taahhütlerde bulunmaya ve vadeleri inşaat müddetlerine bağlı olmamak ve resülmali

bu miktarları geçmemek üzere bono ihracına mezuniyet verilmiştir.

Bu Bonolara Maliye Vekâleti Ziraat Bankasının kefaletini alabilir.

Madde 2-İşbu demiryollarının inşası ve ihraç edilecek bonoların ödemesi için her sene icap ed en tahsisat Nafia Vekâleti bütçesine konulur.

Madde 3- Bu Kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde 4- Bu Kanunun icrasına Nafia ve Maliye Vekilleri memurdur.

SİVAS-ERZURUM HATTINI İNŞA İÇİN DAHİLİ İSTİKRAZ AKTİNE DAİR KANUN

Kanun no: 2463

Kabul tarihi: 28-5-1934

Madde 1- Hasılı Sivas-Erzurum hattını inşaya tahsis edilmek ve senelik faiz ve ikramiye yekûnu yüzde yedi olmak ve itibari kıymeti her sene on milyon lirayı geçmemek ve yirmişer senede itfa edilmek şart ile azami otuz milyon liralık hamiline muharrer tahvil ihracı suretile dahili istikraz aktine Maliye Vekili mezundur.

Madde 2- Bu istikraz tahvillerinin itibari kıymetleriyle ihraç fiyatları arasındaki fark ve ihraç muamelesi için yapılacak her türlü masraflar yekûnu istikrazın itibari miktarı baliğinin yüzde sekizini geçemez.

Madde 3- Bu istikrazın ihraç şartları, tediye servisleri, ikramiye ve itfa planları Maliye Vekaletile Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası arasında aktolunacak bir mukavele ile tayin ve tespit olunur.

Madde 4-İtfa planı mucibince bu istikraz tahvilleri kur'a ile başa baş itfa ve ikramiyeleri de kur'a ile tayin ve tevzi edilir. Kur'a neticeleri Maliye Vekâleti ve Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından ilan edilir.

Madde 5- Bu kanuna müsteniden çıkarılacak tahviller ihraç tarihinden itibaren ancak on sene geçtikten sonra itibari kıymetleri başa baş tediye edilmek şart ile tedavülden kaldırılabilir.

Madde 6- Bu istikrazın ihracına müteallik her nevi ilanlar, muvakkat ve kat'ı tahviller ve bunların kuponları ile tediyelelerine müteallik evrak ve senetler, faiz ve ikramiyeler ve diğer muameleler bu istikrazın tamamen itfasına kadar her türlü vergi ve resimden muaftır.

Madde 7- Bu istikraz tahvilleri umumi ve mülhak bütçelerle idare olunan daire ve müesseselerce, vilayet hususi idareleri ve belediyelerce yapılacak müzayede münakaşa ve mukavelelerde teminat olarak kıymetleri üzerinden başa baş kabul edilir.

Teminatın irat kaydına karar verildiği takdirde karar tarihinden evvel bu tahvillere isabet eden ikramiyeler ve vadesi hulul eden faiz kupon bedelleri tahvil sahiplerine ve ancak ikramiye meyanında tahvilin imha bedeli varsa yalnız o miktar, tahvili teminat olarak alan idare ve müesseselere ait olur.

Bu tahviller hazinece satılmış ve satacak olan milli emlak bedellerinin tediyesinde dahi başa baş kabul olunur.

Madde 8-Bu istikrazın senelik faiz, ikramiye ve itfa akçesi karşılıkları her sene duyunu umumiye bütçesinde açılacak bir faslı mahsusa tahsisat olarak konur.

Madde 9- Bu istikraz hâsılı her sene varidat bütçesinde açılacak bir faslı mahsusa irat ve yapılan masrafları karşılayan miktarı Duyunu Umumiye ve mütebakisi Nafia bütçesine tahsisat olarak kaydedilir. Tahsisatın arta kalan kısmı ertesi seneye devrolunur.

İstikrazın ilk masraflarını temin için yukarı ki fıkarda mevzubahis tahsisatla mahsubu icra edilmek üzere her tertipte yirmi bin liraya kadar muvakkat sarfiyat icrasına Maliye Vekili mezundur.

Madde 10- Faiz kupon bedelleri ve ikramiyeler, tediyesi iktiza eden tarihten itibaren beş senelik ve tahvil bedelleri, tediyesi lazım olan tarihten itibaren on senelik müddet geçtikten sonra hazine lehine müruru zamana uğrar.

Madde 11- Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde 12- Bu kanun hükümlerini icraya Maliye Vekili memurdur.

SİVAS-ERZURUM HAT GÜZERGÂHININ TESPİTİ

Sivas-Erzurum hattının güzergâh tespiti yapılırken iki ayrı güzergâh yetkili mühendislerce teklif edilmiştir. Sivas – Zara-Erzincan –Erzurum ve Sivas-Divriği-Erzincan-Erzurum güzergâhlarıydı. Divriği hattında arazinin sarp ve kayalık olması nedeniyle Zara hattı bakanlık tarafından tercih nedeniydi. Bu konu ile ilgili Divriği den duyularımızda hat müteahhidi Nuri Demirağ’ ın Divriğili olması nedeniyle demiryol hattının Divriği den geçmesini sağladı denilmektedir. Hâlbuki Hilmi Uran Bey’in 1930 yılındaki hatıralarında bahsettiği gibi ve hat güzergâhının ihaleden çok önce tespit edilmesi nedeniyle böyle bir tercihin yapılması söz konusu değildir, tamamen askeri tercih sonucu hat Divriği güzergâhından geçirilmiştir.

Hilmi Uran Bey’in Hatıraları:

Cumhuriyet hükümetlerinde 26 Aralık 1930 ile 26 Ekim 1933 tarihleri arasında üç seneye yakın bir süre Bayındırlık Bakanlığı yapmış olan Hilmi Uran demiryolu inşa programı ile ilgili bölümünde şöyle anlatıyor:

Sivas-Erzurum Hattı:

Benim Nafia Vekâletindeki memuriyetim esnasında inşası taahhüde bağlanan Sivas-Erzurum demiryolu hattının büyük bir hususiyeti vardı ki, o da bu hattın inşasını, tamamıyla bir kısım yerli müteahhit mühendislerimizin birleşerek üzerine almış ve hattı yerli sermaye ile başarmayı taahhüt etmiş olmaları idi.

O vakte kadar ecnebi sermayedarlar ve mütehassıslar yanında çalışmış ve küçük küçük parçalar müteahhitliğini yaparak hem işi kavramış, hem de sermaye edinmiş olan müteahhit mühendislerimiz, büyük bir cesaretle bu mühim taahhüde girmişler ve ehliyetle de işin içinden çıkmışlardı. Bu itibarla, Sivas-Erzurum arası demiryolu hattı tam bir yerli emeği ve sermayesiyle biti-

rilmiş ilk büyük eser olmuştu. Hattın güzergâhı da uzun bir münakaşa konusu olmuştu. Mühendisler, Zara istikametinden geçmeyi normal buluyorlardı. Fakat Genel Kurmay Başkanlığı ve bu makamı temsilen bilhassa merhum Mareşal Fevzi Çakmak, hattın daha cenuptan ve Divriği istikametinden geçmesini iltizam ediyordu. Zaten öteden beri hatlarımızın güzergâhını tayinde ekonomik düşüncelerle askeri mülahazalar çarpışır dururdu ve son sözü daima askerler söylerdi.

Ancak bu defa hattın cenuba alınarak Divriği istikametinden geçirilmesinin, aynı zamanda, çok da pahalı olacağı söyleniyordu. Çünkü o taraflarda arazi çok arızalı idi. Bununla beraber, her mülahazaya rağmen hattın cenuptan geçirilmesi ve askerlerin iltizam ettikleri istikametin takip edilmesi tekerrür etmiş ve hat o şekilde ihale edilmişti.

Hiç unutmam, son kararı vermesi için bir gün güzergâh haritalarını ve bana verilen rakamlarla lüzumlu malumatı alarak merhum Fevzi Çakmak'a gitmiş ve iki ayrı güzergâhın muhtemel maliyetlerini inşa kolaylık ve zorluklarını kendilerine harita üzerinde anlatmıştım.

Merhum beni sükûnetle ve sabırla sonuna kadar dinlemekle beraber, hattın cenup istikametinden geçmesini iltizam ettiğini ifade etmişti.

Anlaşılıyordu ki, bu hususta kararlı idi ve fikrini değiştirmek kabil değildi. Ben de kendisini dinledikten sonra, hattın cenuptan geçirileceğini söyledim ve ayrılmak üzere haritaları derleyip toplamaya başladım. Bu sırada Mareşal yanıma sokuldu ve kendisine has olan neşeli ve keyifli haliyle bana:”Hiç tereddüt etme, bu hat cenuptan geçmekle göreceksin çok daha ekonomik olacaktır; ben Cihannüma’da okudum, o taraflarda demir madeni varmış” dedi. Hakikaten hat, bugün muttasıl Karabük’e taşınan Divriği demir madeninin yanından geçmiş bulunuyordu.

SİMERYOL ŞİRKETİ

Simeryol ; Sivas,Malatya,Erzurum kelimelerinin başlarıyla yoldan mürekkeptir.Sivas,Malatya,Erzurum yolu şirketi demektir.

Şimdiye kadar kısım, kısım inşaat deruhte eden muhtelif inşaat müteahhitlerinin birleşerek teşkil ettikleri bu inşaat gurubu ecnebi inşaat guruplarının inşasını deruhte edemedikleri işleri

çok ucuz ve müsait şartlarla taahhüt etmişlerdir.

Sivas-Erzurum hattının tamamlanmasından yaklaşık bir sene sonra; 1939 yılında Erzincan merkezli çok şiddetli bir deprem olmuş, insan kaybımızın yaklaşık 40.000 kişi civarında olduğu, yerleşme merkezlerindeki binalarının hemen tamamı yıkılmasına karşın demiryol hattında önemli bir hasar olmamıştır. Bu hat sayesinde Erzincan ve çevresine yardım ulaştırılması süratle yapılabilmektedir. Bu şiddetli deprem bir ölçüde yerli müteahhitlerimizin yaptıkları demiryol inşasının test edilmesidir.

İNŞAAT MUKAVELESİ

Sivas-Erzurum hattı dört inşaat gurubundan müteşekkil Simeryol firması tarafından taahhüd edilmiştir.

İnşaat mukavelesi 29-6-1933 tarihinde imza edilmiştir.4-9-1933 tarihinde Sivas-Çetinkaya kısmına başlanılmıştır.

DEMİRYOLLARI MECMUASI

TEMMUZ- 1933

İNŞAAT MUKAVELE ŞARTNAMESİ

Mukavelesi imza ve teatisi bahtıyarlığı muhterem Nafia Vekilimiz Hilmi beyefendiye nasip olan Sivas-Erzurum hattına umumi bir bakış yaparsak mezkur milli inşaat gurubunun imza ettiği mukavele ahkâmına göre taahhüt ve kabul eylediği işler:

1-Takriben 520 km. uzunluğunda olan Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolunun etütleriyle aplikasyonlarının icrası ve tekmil hattın fenni şartnamele-re göre inşa ve ikmalı.

2-Bu hat hükümetçe gösterilecek bir noktadan başlamak ve Malatya istasyonunda Fevzi paşa –Diyarbakır hattına birleştirilmek üzere takriben 140 km. uzunluğunda bir iltisak hattının etüt ve aplikasyonlarıyla tamamen inşa ve ikmali.

3-İcap eden demir köprülerle döner köprülerin tedariki ve bunların kurulma ve yerlerine takılmaları ve makas takımları, bilumum yol ve alimantasyon malzemesi ve her iki hatta ait ahşap traverslerle sair her nevi inşaat ve tesisat malzemesinin tedariki gibi 3 maddede hulasa edilen hususattan ibaret bulunduğunu görürüz.

Pek tabidir ki bu hatların umumi istikametleri, geçitlere ait mecburi noktalar, nakliye kabiliyeti ile azami iniş ve yokuşlar ve münhanilerin asgari nısıf kuturları hükümetimizce tespit edilerek inşaat gurubuna verilecektir.

Hattın bütün taahhüt işlerinin eylül 933 te fiilen işe başlamak üzere niha yet 1940 senesine kadar bitmiş olması meşruttur.

Malatya şube hattına gelince:

Bu hat hükümetimizle gurubun beraberce kararlaştıracakları bir tarihte başlanacak ve 31 birinci kanun 938 tarihine kadar kâmilan bitirilmiş olacaktır.

Bununla beraber; iş programlarına ve mevcut ahkâma göre Sivas-Erzurum hattının 31 ikinci kanun 940 tarihinden evvel bitirileceği anlaşılırsa inşaat müteahhit gurubu hattı bu tarihten evvel tamamlamağa mecbur olacaktır.

Tediyat programı:

Mukavele hükümlerine göre hükümetimiz birinci taksiti temmuz başında müteahhit gurubuna vermiştir.

A-Tediyat her sene 4 taksitte yapılacaktır ve son taksit te 944 senesinin 4 üncü ayında ödenecektir.

Bu taksitlerin 933 ve 934 senelerine tesadüf eden miktarlarını nakden ve kalanı da Maliye Vekâletince müteahhit gurup emrine olarak tanzim ve Ziraat Bankası üzerine çekilmiş poliçelerle ödenecektir.

Hatların umum inşaat bedeli 60.000.000 lira olarak hesap ve tahmin edilmektedir.

İnşaat gurubunu:

1- Yol ve yapı limitet şirketinden mühendis Ahmet Asım Bey ve mühendis Şevket Bey ve şerikleri.

2-Hathas gurubundan mühendis Haydar Salih Bey, Halit Tahir Bey ve mühendis arkadaşları

3-Mühendis Ömer Raif ve mühendis Hulusi Beyler inşaat müteahhitliği

4-Mühürdar oğlu Nuri Bey ve Mühendis Naki Beyler teşkil etmektedir.

Bu inşaat gurubu keşif fiyatı üzerinden takriben 8 milyon lira kadar bir tenzilat yapmak suretiyle münakaşayı kazanmış ve hattın inşasını taahhüt etmiştir.

Abdurrahman Naci Bey gurubunun tenzilatı ise 3,5 milyon lira kadardır.

NURİ DEMİRAĞ

1886'da Divriği'de doğan Demirağ

Maliye Mektebi'nde öğrenimini yarım bırakarak bir süre memleketinde öğretmenlik yaptı, ardından Ziraat Bankası'na girdi. Maliye Nezareti'nin açtığı sınavı kazanınca, maliye memuru olarak

İstanbul'a atandı,

1918'de maliye müfettişi oldu. Mütareke yıllarında bu görevinden istifa ederek ticaret hayatına atıldı; ürettiği "Türk Zaferi" adlı sigara kâğıdıyla kısa sürede oldukça büyük servet edindi. Sigara kâğıdı üretimi İnhisarlar İdaresi'ne verilince (1925), bir ithalat ve ihracat bürosu kurdu. Bir süre sonra bu büroyu kapatıp yüksek mühendis olan kardeşi Abdurrahman Naci Demirağ ile birlikte müteahhitliğe başladı.

Karabük Demir Çelik Tesisleri (1930), İzmit Kağıt Fabrikası,

Bursa Merinos Fabrikası,

Sivas-Erzurum demiryolu hattı (1938-1939) projelerini gerçekleştirdi. Kişisel çabalarıyla İstanbul Yeşilköy'de ilk büyük havaalanını yaptı; aynı yerde bir uçak fabrikası ve pilot okulu kurdu. Fabrikada

Türk Tayyare Cemiyeti'nin siparişlerini üretmeye başladıysa da devletten destek görmediği için bir süre sonra üretimi durdurmak zorunda kaldı.

1945'te Milli Kalkınma Partisi'ni kurdu. Parti seçimlerde başarılı olamadı ve giderek etkinliğini yitirdi.

1954'te Demokrat Parti listesinden bağımsız Sivas milletvekili seçilen Demirağ bu görevi ölümüne değin sürdürdü.

Cumhuriyet döneminin ilk Türk demiryolu müteahhitlerinden Nuri Demirağ 13

Kasım 1957'de İstanbul'da vefat etmiştir.

ALİ NAKİ ERENYOL

“1885 yılında Bulgaristan’ın Servi kasabasında doğmuştur. 1903 yılında Hendesei Mülkiye’ye girmiş, 1910 yılında mezun olmuştur.

1910-1914 Samsun – Sivas demiryolu inşaatı kısım mühendisi, 1914 – 1915 İstanbul Şehiremaneti Mühendisi, 1915 – 1917 Uzunköprü – Keşan demiryolu inşaatında kısım mühendisi olarak çalışmıştır.

1917 – 1919 da serbest olarak çalışmış,

1919 – 1921 yılları arasında Edirne Müdafaayı Hukuk Teşkilatında,

1921 – 1924 İstanbul Fatih Dairesi Baş Mühendisliğinde,

1924 – 1928 Samsun – Çarşamba arasında dar sömendöfer hattı inşaat şirketi mühendisliğinde bulunmuş,

1928 – 1932 Filyos – Irmak hattı 3, 4 ve 7. Kısım müteahhitliğinde ayrıca Fevzipaşa – Diyarbakır hattı 9 ve 12. Kısım hattı inşaatında,

1934 – 1939 Sivas – Erzurum ve Malatya iltisakı hattının müteahhit grubu şefi olarak çalışmıştır.

1939 dan itibaren şirket hissedarı olarak Işıklı yolu seddeleri, Nazilli ovası sağ, sol sulama kanalları, Manisa Kumçayı ıslahatı işleriyle, Bandırma hava meydanı inşaatını yapmıştır.

1936 yılından itibaren ayrıca Sanayi ve İthalat işleriyle de meşgul bulunmaktadır.

1981 Ağustos’unda vefat etmişti

İNŞAAT VE MALİYET BİLGİLERİ

Sivas-Erzurum hattı Kızılırmak, Çaltı,Karasu,Fırat nehirlerini geçerek, Cürekk, Divrik, Pingan, Atma, Kemah boğazlarını dolaşarak, Erzincan ovasını,Karasu vadisini aşarak asırlarca kervanlar uğrağı olan Erzurum'a ulaşır.

Sivas-Erzurum hat uzunluğı 548 km. Erzincan-Erzurum arası 213 km. Malatya-Çetinkaya arası 140 km. dir.

Ali Çetinkaya'nın 17 şubat 1934 de Nafia Vekili olmasından sonra başkanlığı esnasında demiryolu politikasında sıçrama dönemi başlamış, demiryolu inşasına hız verilmiştir.

Sivas'ta inşaat başmüdürlüğü kurulmuş, fen ve idare heyeti görev yapmıştır.

Boğazlar mıntıkası Çetinkaya ile Güllübağ istasyonları arasındadır. Cürekk boğazı 4 km. Pingan boğazı 12 km. Atma boğazı 11 km.dir. Atma ve pingan boğazlarında arazinin çok sarp ve dik uçurumlar olması nedeniyle otomobil ve kamyon seferlerine müsait yollar yapılamadığından buralarda nakliyat ufak dar geçit ve yollarda ancak hayvanlarla ve Fırat üzerinde de keleklerle yapılmıştır. Sallar boğazların suları üzerinde başlıca ve yegâne taşıma aracıdır. Atlar, merkepler, develer ve otomobiller de sürücüleri ile beraber bu sallar üzerinde nakil etmişlerdir.

Sivas-Erzurum arasında toplam uzunlukları 22422 m. olan 138 adet tünel yapılmıştır. Tünel uzunlukları 720-909-1333 m. olanlar çoktur. Boğazlar bölgesinde tünellerin sayısı 31 adet toplam uzunlukları ise 9286 metredir.1333 metrelik tünelin beher metre uzunluğı 900 liraya yapılmıştır.1500 metre mikâplık bir tünele 10.300 lira harcanmıştır.

Yirmi iki adet demir köprü kurulmuş ve 5350 ton demir kullanılmıştır. Ayrıca 4 adet beton arma köprü, 6 adet de büyük köprü olmak üzere toplam 971 köprü yapılmıştır. Fırat içinde yapılan 50-60 m. açıklığında bir demir köprünün orta ayağı vasati 40.000 liraya, bir kenar ayakta 60.000 liraya mal olmuştur.388 inci kilometredeki 120 metre açıklığında demir köprünün ağırlığı 750 tondur. Bu köprünün yalnız demir malzemesi 189.000 liradır. Fırat içindeki köprü temelleri alçak su seviyesinden 10 m. aşağıya indirilmiştir. Erzincan ovasının bataklık mıntıkasında siman fündü ve traslı çimento harcı kullanılmıştır.

13-9-1933 tarihinden 9-8-1937 tarihine kadar bu demir yolunda: 6 076 026 amele ve işçi yevmiyesi çalışmıştır. Bu büyük inşaat ordusunun 1 519 938 yevmiyesini taşçı, duvarcı, demirci, marangoz, lağımçı, makinist gibi işçiler ve 4 559 088 yevmiyesini de yalnız amele gurupları yapmıştır. Bunlar için verilen yevmiyeler takriben 750.000 liradır.

Sivas-Erzurum demiryolu inşaatında en yoğun işçi ve amele istihdamı 1938 yılındadır. Bu tarihte hattın yalnızca 6ıncı şube mıntıkasında çalıştırılmış insan sayısı 1.328.756 dır.1939 yılında aynı mıntıkada yedi ay içinde istihdam edilen iş gücü ise 224.114 dür. Yaz günlerinde bir günde 27.000 kişi çalıştırılıyordu.Altı yıl içinde toplam işçi yekûnu 14.996.300 dür.

Sivas-Erzurum demiryolu güzergâhı üzerinde ki inşaattan başka bu inşaat tamirat işlerinde çalışan ayrı amele gurupları, amele postaları vardır.

Bir kilometrelik hatta 80 ton ray, 10 ton küçük malzeme 160 ton ahşap travers lazımdır.

Ray döşeme teşkilatı 1 mühendis, 2 yol fen memuru, 26 yol çavuşu, 26 yol çavuş muavini, 1 baş makinist, 3 makinist, 6 makinist muavini, 1 makas montörü, 4 tirfonaz makinesi, 1 çavuş, 1 kâtip, 1 fen memuru, 4 marangoz, 2 demirci, 1 telefon santral memuru, 5 kişilik tahmil ve tahliye potası olmak üzere toplam 87 kişiden kurulmuştur.

Ray kontrol teşkilatı 1 şube müdürü, 1 ray döşeme işleri fen memuru, 1 baş sürveyan, 3 sürveyan, 1 puantör, 2 tesellüm sürveyan olmak üzere 9 kişiden teşekküldür.

Ray döşeme işlerinin beher kilometresi vasati 1300 liraya mal olmuştur. Normal bir ray ağırlığı 500 kilodur.10 amele ancak taşır. Poz işlerinde (ray döşeme) çalışan amele ve işçi sayısı 650.000 kişidir.

Ray döşeme işleri icabında gecelerlide çalışılmıştır.300 mum kuvvetinde lüks lambalarıyla ışık temin edilmiştir. Ray döşeme işlerinde amele ve işçilere günde takriben 2 kilogram ekmek verilmiştir. Yüksek mıntikalarda kış aylarında fazla kalori için ameleye müteahhitlikçe parasız etli sıcak çorba verilmiştir. 1936 yılına kadar 1.215.000 adet ağaç travers döşenmiş olup ağırlığı 99.000 tondur. Bu traversler ormanlarımızdan temin edilmiş olup Derince’de enjekte edilerek her biri 350 ton ağırlığında 617 adet trenle yerlerine sevk edilmiştir. Sivas-Erzurum-Malatya hattı için 160.000 ton ağaç travers, 630.000 ton ray ve küçük yol malzemesi kullanılmıştır.

Sivas-Erzurum hattı servis yollarında 292.000 metre mikâp toprak hafriyatı, 307.000 metre mikâp kaya hafriyatı yapılmıştır. Servis yolları inşasına 1937 yılına kadar 906.200 lira harcanmıştır. Ovalık mıntikalarında ortalama her metre tülde 18 metre mikâp, arızalı mıntikalarda 35 metre mikâp toprak tesviyesi yapılmıştır.

Divrik istasyonu üçüncü sınıf istasyon olup deniz seviyesinden 978.64 metre yüksekliktedir.

1937-1938-1939 yılları içinde inşaat masrafı malzeme, muhtelif giderler olarak 40.550.000 tl harcanmıştır.

Sivas-Erzurum-Malatya hat maliyeti masraflar, malzemeler, alınan vagon ve lokomotif dahil toplamı 80 milyon liradır.

Sivas-Erzurum hattının beher kilometresine 10.000 lira mebanî (binalar) masrafı isabet etmiştir.

Bin kilometre uzaklıktaki iki şehir arasındaki nakliye ücretleri deve, katır ve arabalarla yapılıncı kilosuna asgari 15 kuruş ödenmesine rağmen demir-yolu ile nakliyatı 4 kuruş ödeniyor.

Hattın inşası esnasında ihtiyaç duyulan temiz suyun temini için çevre halkından istifade edilmiş, günde üç eşek yükü suyun inşaat alanına taşınması karşılığı aylık 15 lira ücret ödenmiştir. Günlük temiz içme suyu ihtiyacı 500-600 metre mikâptır.

HAT İNŞAATININ ŞUBE VE KISIMLARI

Sivas-Erzurum demiryolu hattı inşası yedi şubeye ve 26 kısma ayrılmıştır.

Keşif bedelleri:

Sivas-Çetinkaya – 113 km. 4.050.000 tl.

Çetinkaya – Divrik – 64 km. 6.400.000 tl

Divrik – Erzincan – 161 km. 16.200.000 tl

Erzincan – Aşkale - 158 km. 8.500.000 tl

Aşkale – Erzurum - 52 km . 2.300.000 tl.

İnşaat kısımlarının maliyetleri :

Arızasız bölgeler 6 kısım 1 kısmın maliyeti 500.000 ila 1.000.000 tl arasında

Arızalı bölgeler 8 kısım 1 kısmın maliyeti 1-2 milyon tl. Arasında

Çok arızalı bölgeler 12 kısım 1 kısmın maliyeti 2-3 , 3-4,5 milyon tl. arasında maliyet kıymetlendirilmesi yapılmıştır.

Üçüncü şube 8-9-10-11 nolu inşaat kısımlarına bölünmüştür. Cürek-Divrik-Dazlak-Çaltı istasyonlarını kapsar. Divrik istasyonu 9 uncu kısımdadır. Divrik istasyonu Sivas'tan 176 km. uzaklıktadır. Üçüncü şube 146 ila 212 inci km. ler arasındadır. Üçüncü şubede 48 adet tünel yapılmış toplam uzunlukları 8387 m. dir.

Üçüncü şubede 632.726 metre mikâp toprak hafriyatı, 1.242.362 metre mikâp kaya hafriyatı, 134.841 metre mikâp tahkimat işleri, 72.803 metre mikâp istinat duvarı, servis yollarında 104.346 metre mikâp toprak hafriyatı, 169.754 metre mikâp kaya hafriyatı işleri yapılmıştır. 26.172 ton çimento, 254.548 kg. dinamit, 2.794.210 metre lağım fitili, 1.983.450 adet dinamit

kapsülü kullanılmıştır.

Sekizinci kısımda 632.500 amele ve işçi, dokuzuncu kısımda 732.000 amele ve işçi, onuncu kısımda 1.111.454 amele ve işçi, onbirinci kısımda 760.369 amele ve işçi inşaat esnasında çalıştırılmıştır.

Sekizinci kısım keşif bedeli 2.226.000 tl, dokuzuncu kısım (Divrik istasyonu) keşif bedeli 1.987.000 tl , onuncu kısım keşif bedeli 3.390.000 tl, onbirinci kısım keşif bedeli 2.171.000 tl, toplam 9.774.000 tl.dir.

Çetinkaya-Divrik istasyonları arasında 261.200 torba çimento, 166.920 kg. dinamit, 8860 kg. barut, 1.411.000 m. Fitol, 1.479.800 adet dinamit kapsülü kullanılmıştır. Uzunluğu 4723 m. olan 34 tünel, 182 m. uzunluğunda 3 demir köprü, 23 köprü, 150 menfez ve 38 istasyon binası ve diğer binalar yapılmıştır. İnşaata 15-3-1935 tarihinde başlanmış, 19-3-1937 de bitirilmiştir. 7.394.557 lira harcanmıştır.3.601.233 amele ve işçi çalıştırılmıştır.

Dördüncü şube : 12 -13 – 14 üncü kısımlara ayrılmıştır.Yüksek kaya yarmaları ve tünel serisini ihtiva eder. 212 ve 269 uncu km.ler arasındadır.

Pingan boğazı 212-220 km.ler arasındadır.

Atma boğazı 239-251 km.ler arasındadır.

12.Kısımda 680 m. uzunluğunda 9 tünel , 13 kısımda 3321 m. uzunluğunda 16 tünel, 14. kısımda 3499 m. uzunluğunda 16 tünel inşa edilmiştir.

Dördüncü şubede toplam 2.655.490 amele , 231.100 usta , 75.200 demirci, 10.250 makinist olmak üzere toplam 2.972.040 kişi çalışmıştır.

Beşinci şube Kemah,Alp,Dumanlı,Erzincan istasyonlarını kapsar.Beşinci şubede toplam 2.182.727 kişi çalışmıştır.

SİVAS – ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ GÜNCEL HABERLER

SON POSTA GAZETESİ 16-KASIM-1932

Sivas-Erzurum hattının inşası için gelecek sene bütçeye tahsisat konulacaktır. İnşaatı yapacak şirketle yapılan müzakerat neticelenmek üzeredir.

SON POSTA GAZETESİ 12-ŞUBAT-1933

Sivas-Erzurum hattının inşası etrafında en müsait teklifi yapan Amerika gurubu Fox şirketi ile Nafia Vekaleti arasında müzakere müsait bir safhadadır.

Gurubun 940 senesine kadar inşasını deruhte edeceği hatlar 700 km.ye yakındır.

Sivas-Erzurum hattının uzunluğu 500 kilometreyi mütecavizdir.

Aynı hatta mülhak olarak inşası mukarrer ikinci hat ta 150 km.dir.Bu hat Divriği civarında munasip bir noktadan başlayarak Malatya'ya gidecektir.

939 senesinde hat Erzurum'a 940 senesinde de mülhak hat Malatya'ya varacaktır.Taksitlerin tediyesi 937 de başlayacak 14 senede ödenecektir.Bu hatların inşası 60 milyon liraya kabil olacaktır.

SON POSTA GAZETESİ 31-MART-1933

Erzurum – Sivas demiryolunun ihale muamelesi henüz bitmemiştir. İnşaya talip şirketlerle müzakere devam etmektedir.Hattın 62 milyon liraya çıkacağı hesap edilmektedir.

SON POSTA GAZETESİ 27-NİSAN-1933

Sivas-Erzurum hattı ile Diyarbakır'ın bu hatla birleşmek üzere Malatya'dan inşasına başlanacak diğer bir hattın yaptırılması için hükümet Meclise bir layiha vermiştir.

Layihaya nazaran Sivas-Erzurum hattı Ziverek,Fırat vadisi, Kemah, Erzincan tarikile Erzurum'a gidecek buna bağlı diğer hat ise Ziverek civarında bu hatta bağlanacaktır.

Bu iki hattın uzunluğu 600 km. olacak ve inşası için 8 senede 80 milyon lira para sarf edilecektir.Bu para her sene Nafia Vekaleti bütçesine konulacaktır.

SON POSTA GAZETESİ 29-MAYIS-1933

Sivas-Erzurum demiryolu hattının geçeceği istikameti tayin etmek için Sami,Naci ve Süreyya Beylerden mürekkep bir fen heyeti Sivas'a gelmiş ve çalışmaya başlamıştır.

Erzurum yolu Divrik,Çaltı,Kemah yoluyla Fırat Nehri üzerinden Erzincan'a gidecektir.

SON POSTA GAZETESİ 13-HAZİRAN-1933

Sivas-Erzurum-Malatya şube hatlarının inşası münakaşası yapılmış,inşaat taliplerden Mühürdar oğlu Nuri Bey yol yapı gurubuna ihale edilmiştir.İnşaatata yakında başlanacaktır.

29 – HAZİRAN – 1933

Sivas-Erzurum hat inşası mukavelesi Simeryol şirketi ile imzalanmıştır.

SON POSTA 9-TEMMUZ-1933

Sivas-Erzurum hattının ilk 45 kilometresi inşaatı için Vekaletçe müteahhitlere lazım gelen direktifler verilmiştir.

CUMHURİYET GAZETESİ - EYLÜL – 1933

Vatanı demir ağlarla örmek azminin bu yeni verimile beraber Cumhuriyetin en büyük nafia eserlerinden birisi olacak olan Sivas-Erzurum demiryolunun da yapılmasına başlandığını sevinçle haber veriyoruz.

Müteahhitlerle yapılan mukavele ve çizilen program mucibince 1 eylül-den itibaren yapı başlamıştır.yapılan etüt ve profiller merkeze gelerek tetkik ve tasdik olunmuş ve müteahhitlere çalışmağa başlamaları emrolunmuştur. Eylül ayı içinde Başvekil İsmet Paşa Hazretlerinin Sivas'a giderek resmen ilk kazmayı vurmaları ve ilk taşı koymaları beklenmektedir.

Nafia Vekaleti bu münasebetle Sivas'ta bir taş dikecek ve üzerine bu büyük işe başlanışı kazıyacaktı.İsmet Paşa'nın kullanacağı kazma ve malayı mühendisler gümüştan yaptırmışlardır.Bu kazma ve mala Nafia Vekaleti müzesine konacaktır.

4 – EYLÜL - 1933

Sivas-Erzurum demiryolunun ilk kazması yüksek Cumhuriyetimizin ana temellerini kuran Sivas Kongresinin toplandığı günün yıl dönümü olan 4 eylül 1933 tarihinde Sivas'ta vurulmuştur.

NAFIA İŞLERİ MECMUASI KASIM 1934

Sivas –Erzurum istikameti 90 kilometre üzerinde çalışılmaktadır.Kışın yaklaşması hasebile çalışan amele ve işçi mevcudu bir miktar azalmış 1300 mevcutla çalışılmaktadır.Bu senenin müsait aylarında günde 4400 mevcutla çalışılmıştır.

Atide arz edilen hesap bu hatlarda devam eden mesainin kâfi derecede ilerlediğini göstermeye kâfidir. Şöyle ki:

Bu hattın mukavelesine nazaran müteahhitliğin 933–934 mali seneleri zarfında $1.900.000+4.445.000 = 6.245.000$ liralık iş yapmak mecburiyetinde idi. Eylül ayında aldığı sitüasyonların yekûnu 3.850.000 liraya balığ olmuştur. Sitüasyon verilmemiş olan dördüncü kısım inşaatı için 1.250.000 liralık tediyat da dahil edilirse mukaveledeki taahhüdün ifası için ilkbaharda 1.245.000 liralık kadar inşaat kalmış oluyor ki inşaat hayli uzunca bir tul üzerine yapılmış olduğu için ilkbaharda bu kadar işin tamamlanacağına şüphe edilmeye mahal yoktur.

Mütalatı maruzaya binaen hat inşaatının normal olarak ileri gitmekte olduğu mevcut iş programının tatbik edilmekte bulunduğunu kabul etmek icap eder.

NAFIA İŞLERİ MECMUASI OCAK 1935

Sivas cihetinden 45 inci kilometrelik kısmın inşaatı bitmiş ve muvakkat kabulü yapılmıştır.Keza Sivas istikametinden 3 üncü kilometreye kadar olan kısmın ray ferşiyatı yapılmıştır.

Mevsim dolayısı ile çalışan amele mevcudu hayli azalmış olup son haftalar zarfında günde 100 amele ile yalnız tünel hafriyatında çalışılmaktadır.

Mukavele mucibince bugüne kadar yapılması meşrut olan işler tamamen başarılmıştır.

SON POSTA GAZETESİ 5 – 6 - 1935

Son Posta gazetesi muhabiri Sait Kesler 5-6-1935 tarihinde Nuri Demirağ'la yaptığı röportajda Sivas-Erzurum hattı ihalesi ile ilgili olarak şunları söylemiştir: Sivas-Erzurum hattı işi büyük bir iş .Amerikan Foks şirketi bunu 65 milyon liraya taahhüt etmişti. Kardeşim Abdurrahman Naci 55 milyona kırmış,vekilleri heyeti de ihale etmiş,ben bunu duyunca hemen 7 milyon lira birden kırdım ve 48 milyon liraya talip oldum.Heyeti vekile de hattı bana ihale etti.Bütün paraları bu hattın inşasına yatırdığım için şimdi elimde param yok.Onun için tayyareye bir şey veremiyorum.

BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ HAZİRAN 1935

Sivas-Erzurum hattında Mayıs 1935 ayında 138 kilometre dahilinde inşaat faaliyeti inkişaf etmiş, 150 inci kilometreye kadar servis yolları ikmal edilmiş, 162 inci kilometreye kadar servis yolu inşaatında çalışmaya başlanılmıştır.

Bu ay zarfında istihdam edilen amelenin günlük vasatı 2860 dır.

BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ TEMMUZ 1935

Sivas-Erzurum ana hat inşaatı hummalı bir gayretle ilerlemektedir. Sivas'tan itibaren 43 üncü kilometredeki Tecer istasyonuna kadar ray ferşiyatı tamamlanmış bulunmaktadır.

113 üncü kilometreye tesadüf eden ve Malatya hattı ile birleşme noktasını teşkil eyleyen Çetinkaya istasyonuna kadar inşaat tamamlanmış ve bu kısım ray döşemesine hazır bir hale getirilmiştir.

Mali sene nihayetine doğru ray ferşiyatı Çetinkaya'ya varacaktır.

Çetinkaya'dan ileride inşaat süratle ilerliyor. Bugün demiryol inşaat işçilerinin 177 inci kilometreye kadar yayıldığını ve DİVRİK istasyonunda çalışıldığı görülmektedir.

DEMİRYOLLAR DERGİSİ EYLÜL - 1935

Bayındırlık Bakanımız Ali Çetinkaya gezisinin Sivas-Erzurum demiryolu yönetiminde yapılması buralardaki şimendifer yapımının yakından gözden geçirilmesine imkân vermektedir. Bu arada öğrendiğimize göre bu hat üzerinde Divrik'le Kemah arasında olan ve yapımı en güç bir boğaz olan Kemah boğazı dışına doğru çalışma örneği genişletilmektedir. Öte yandan Erzurum'dan Erzincan'a doğru toprak tesviyesine de yakında başlanacaktır. Bu bakımdan B.Çetinkaya'nın gezisinin Sivas-Erzurum hattı üzerinde olması; buralarda yapılacak etütlerle bu hattın daha çabuk ve her imkândan faydalanılarak bir an önce bitirilmesi gibi bir durum yaratabilecek değerdedir.

SON POSTA GAZETESİ 21- EKİM - 1935

Divrik'te inşa edilecek istasyonun temel atma töreni yapılmıştır. Törende dokuzuncu kısım inşaat müteahhitleri ile devlet kontrol ve fen memurları, kaymakam, kasabanın ileri gelenleri hazır bulunmuşlardır. İlçebay söylevinde Başbakan İsmet İnönü'nün söylevlerinden muhtelif ve kıymetli parçaları tekrarlamıştır. Bundan sonra ilk taşı ilçebay koymuş ve hemen inşaat başlanılmıştır.

BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ TEMMUZ – 1936

Sivas-Erzurum ve Malatya hatları üzerindeki ateşli çalışmaların değeri, yurdumuzun müdafaası bakımından, halkın refahı, selameti, bakımından çok büyüktür. Bu seneki tahsisatları 8.720.000 lira olan bu hatlardaki gayret ve faaliyetlerin aldığı hızı göstermek ve ümitleri kuvvetlendiren, gönülleri sevindiren bir fikir verebilmek için bazı rakamlar şöyledir:

Ray ferşiyatı 113 üncü kilometredeki Çetin kaya istasyonuna varmış olup sene sonunda 161 inci kilometreye uzanmış olacaktır. İnşaat vaziyeti ray döşeme ameliyatının daha evvel bitmesine müsait ise de arada bulunan demir köprülerin birbiri arkası sırasile kurulması mecburiyeti bu imkâna meydan bırakmamakta ve ray ferşiyatının çabuk ilerlemesine engel olmaktadır.

İnşaatın 1936 yılında Sivas'tan 338 inci kilometreye kadar ve Erzurum tarafından da 436–503 üncü kilometreler arasında devamı kararlaştırılmıştır.

Bu hesaba göre 548 kilometre uzunluğundaki hattın 1936 yılı içinde inşaata başlanmamış kısmının uzunluğu 143 kilometre olacaktır.

Bu sene inşaata devam edilen sahalarda Pingan ve Atmaca boğazları gibi bütün memleket demiryollarının çok sarp ve çok arızalı yerleri vardır. Atmaca Boğazından, piyade yolu açılmadan bir piyade yolcunu geçmesine imkân bulunmadığını söylersek bu arıza ve sarplık derecesini bir az olsun canlandırmış oluruz ve gene bu boğazda arabalarla nakliyat yapabilmek için bir servis yolu yapmak imkânsız olmuştur.

Bu sebepten bütün inşaat müddetince yapılacak nakliyat için ancak 2 metre genişliğinde bir hizmet yolu açılabilmiş ve bununla koca inşaat işini başarmak mecburi olmuştur.

Gene bu arızaların doğurduğu müşkülât sebebedir ki Sivas-Erzurum istikametindeki ray ferşiyatı: Bütün müşküllere mücadele edilerek

1937 senesinde 177 inci kilometredeki DİVRİK'e

1938 senesinde 337 inci kilometredeki Erzincan'a

1939 senesinde 548 inci kilometredeki Erzurum'a varmış olacaktır.

Gene bu müşkülâtı karşılamak içindir ki bu istikamette işe başlandığı tarihten bu güne kadar 2.912.605 amele çalıştırılmıştır. Bu da günde vasatı 2700 kişi demektir.

Demiryolu siyasetinin feyizli eserlerinden biri de, yurtdaşlarımızın demiryollarında da çalışabilme imkanlarını yaratmış olmasıdır.

Sivas-Erzurum hattında :

2 011 131 metre mikab toprak hafriyatı

145 614 * * temel hafriyatı

1 659 297 * * kaya hafriyatı

80 937 * * tahkimat

49 720 * * beton inşaat
 101 727 * * kargir inşaat yapılmıştır.

Sivas-Erzurum hattında Ağustos 1936 gagesine kadar yapılmış işle-
 rin tutarı 16 554 000 lira olmuştur.Bu para içinde ahşap traversler, telgraf
 direkleri,teller,etüt ve aplikasyon işleri dahildir.

Demiryolu inşaatlarında kullanılan ağaç traverslerinin ormanlarımızdan
 temin edilmesi siyasetimizin feyizlerindendir.

Buğün hatlarımızda 1 215 000 ağaç travers döşenmiş bulunuyor.Bunların
 toplam ağırlığı 99 350 000 kilodur. Bu ağırlıkta traversleri ancak 8000 vago-
 na doldurmak mümkündür. Beheri 350 ton ağırlığında 617 tren ile yerlerine
 ulaştırmak mümkün olabilmıştır. Empenye için Derince fabrikasına sevki ile
 birlikte 1234 tren adedine ulaşılmıştır.

Bu muazzam işlerde bir hayli Türk evladı çalışmakta ve yine bütün va-
 tandaşlar demiryollar siyasetinin feyizli refahını yaşamaktadır.

ETÜT VE APLİKASYON VE İSTİMLAK İŞLERİ :

1933 Eylülünde başlayan çalışmalar arazinin zorluğu nedeniyle zorluk-
 larla devam etmiş hele boğaz mıntıkalarına tesadüf eden etüt ve aplikasyon
 işleri, ancak ya sivri kayalara halatlarla tırmanmak veya uçurumlu vadilere
 iplerle sarkmak suretile başarılabilmektedir.

Etüt, aplikasyon ve istimlâk işlerinin tutarı 700 000 lira keşif ve tahmin
 edilmekte olup bunun ağustos 1936 gagesine kadar 493 825 lira değerindeki
 kısımları yapılmış ve tamamlanmış bulunmaktadır.

BAYINDIRLIK İŞLERİ DERGİSİ AĞUSTOS 1936

Sivas-Erzurum hattının inşaatını mahallinde tetkik etmek üzere Nafia
 Vekili Ali Çetinkaya refakatlerinde Nafia Müsteşarı Arif Baytın, Demiryolları
 inşaat daire reisi Razi, Demiryolları umum müdürü Ali Rıza ve H.K müdürü
 Nejad ve sair icab edenler olduğu halde 5-8-1936 da Ankara'dan Sivas'a ha-
 reket etmişlerdir.

Son zamanlarda inşaatı ve ray döşemesi tamamlanmış olan Sivas-
 Çetinkaya hattını görmüşler ve Erzurum istikametinde Divriki'ye kadar gide-
 rek inşaatı mahallinde gözden geçirmişlerdir.

Sayın Vekilimiz seyahatleri sırasında uğradıkları vilayet ve kaza merkez-
 leri muhtelif mevkilerde mülki ve askeri makamlar tarafından karşılanmış ve
 mahalli ihtiyaçlar üzerinde etraflı malumat ve icab eden tedbirler alınmıştır.

Bu seyahatlerinde memnun bir halde 15-8-1936 da Ankara'ya avdet bu-
 yurmuşlardır.

AYIN TARİHİ AĞUSTOS – 1936

Nafia Vekaleti Müsteşarı muharririmize şu izahatı verdi:

Nafia Vekilimiz maiyetindeki heyetle Sivas-Erzurum hattı inşaatını Divriği'ye kadar tetkik ederek Sivas'a avdet ettiler. Biz de oradan ayrılarak hat boyunu takiben Erzincan'a gittik ve oradan da buraya Erzurum'a geldik. Divriği'den Erzincan'a kadar seyahatimiz iki gün sürdü. Buraları Sivas-Erzurum hattının en güç ve en arızalı parçalarıdır. Bu kısmın üzerinde Fıratın dağlar arasında sıkıştığı Çaltı ve Atma boğazları gibi sarplığı ile meşhur yerler vardır. Çaltı boğazı hemen geçilmiş gibidir. On beş kilometre uzunluğunda ve içersinde beş kilometre tülünde tüneller açmak mecburiyeti olan Atma Boğazına kazma ile saldırılmış bulunuluyor. Bu boğazı aşmak Erzurum'a varmak demektir. Bu itibarla demiryolu 1937 de Divriği'ye 1938 de Erzincan'a ve 1939 Eylülünde Erzurum'a varmış bulunacaktır.

SON POSTA 21-9-1936

Sivas-Erzurum yolu üzerindeki çalışmalar büyük bir faaliyet halinde ilerlemektedir. Her gün Erzurum ovalarına doğru uzanan çelik ağlar,şarki Anadolu'nun en güzel şehirlerine kavuşmak ümidini göstermektedir.Yol boyunca istasyon binaları, duraklar yükselmekte köyler böylece şimendifere her gün parça parça iltihak etmektedir.

Bugünlerde tren yolu çalışmasında Divrik büyük bir faaliyet yeri haline gelmiştir. Önümüzdeki yılın haziranında tren Divrik'e varmış olacak.938 de Erzincan'a, bir yıl sonrada 939 Eylülünde Erzurum'a kavuşacaktır.

Yıl boyunca her gün geçen treni köylüler büyük ve görülmemiş şenliklerle karşılamaktadır.

SON POSTA 2-5-1937

DİVRİK EYLÜLDE TRENE KAVUŞMUŞ OLACAK

Sivas-Erzurum ve Malatya iltisakı hatlarının inşaatı son hızı ile ilerlemektedir.Havalar düzeldiği için amele teksif edilmiştir.Erzurum ve Erzincan ovalarına doğru büyük demir köprüler yükselmekte,uzun tüneller açılmaktadır.

Çetinkaya'dan Kesikköprü ve Divriği,Kemah istikametine doğru demir ray ferşiyatı devam etmektedir.Eylül de Divrik trene kavuşmuş olacaktır. Trene kavuşacak olan halkınşimdiden gösterdikleri sevinci tarif mümkün değildir.

AYIN TARİHİ 1937 - MAYIS

EKONOMİ BAKANI CELAL BAYAR'IN BÜTÇE MÜZAKERESİ ESNASINDAKİ İZAHATLARI

Kamutayda Ekonomi Bakanlığı bütçesinin müzakeresi sırasında ileri sürülmüş olan mütalaalara karşılık olarak Ekonomi Bakanı Celal Bayar şu izahatı vermiştir:

Divriki-Hasançelebi mıntıkları:

Geçen kıştan evvel buralarda 'interessant' görülen demir tezahürleri keşfolunmuştu. Bu ayın başında, vaziyeti tamik etmek maksadı ile, yeni bir arama ekibini mahalline sevk ettik. Bu ekip halen jeolojik mesaisine devam etmekte olup, zengin bir demir havzasının üzerinde bulunduğunu son günlerde ihbar eylemiştir.

AYIN TARİHİ 1937 HAZİRAN

EKONOMİ BAKANI CELAL BAYAR'IN M.T.A. ENSTİTÜSÜNÜN FAALİYETİ HAKKINDA BEYANATI

Kendilerine vaki ricamız üzerine Ekonomi Bakanı Celal Bayar M.T.A. Enstitüsünün son günlerde gazetelerimizde ve efkârı umumiyetle alakalı akisler bırakan demir araştırma neticeleri etrafında Anadolu Ajansına aşağıdaki beyanatta bulunmuşlardır:

Bütçe müzakereleri sırasında Kamutayda maden arama vaziyetimiz hakkında umumi malumat arz etmiştim. Bu arada demir madenleri itibari ile de malumat vardı. Aradan çok zaman geçmedi ve fakat bir sistem dahilinde ilerlemekte olan mesai, demir madeni itibari ile bugün kendisinden tekrar bahsettirecek safhalardan birine girdi. Türk basınındaki yazılardan bana vaki müracaatlardan anlıyorum ki büyük milletimiz maden politikasına, çok şuurlu bir alaka gösteriyor. Bu itibarla memnuniyetle istediğiniz malumatı veriyorum.

Demirin hususi ehemmiyetinden bahse lüzum yoktur sanırım. Bu madenin ve demir sanayinin ehemmiyetini, hakiki sanayileşme, milli korunma ve kuruma bakımından büyük kıymetini, büyük Başvekil İsmet İnönü'nün, Karabük'te temel atış merasiminde irat buyurdıkları nutukta, en belîğ şekilde ifade edilmiş görüyoruz.

Bu itibarla ve kurma mesaisi içinde olduğumuz, kendi fabrikamıza, kendi topraklarımızdan kafi iptidai madde bulmak zarureti ile, demir araştırmalarımıza hususi bir ehemmiyet vermiş bulunuyoruz.

Şimdi bahsedeceğim, Divriği'de demir madeni, bu mülahazalarla Hekimhan - Çetinkaya - Divriği güzergahı üzerinde bir seneyi müteceviz

zamandır,tarama suretiyle yapılmakta olan sistematik mesainin neticesidir. Bütçe müzakeresi esnasındaki izahatımda da anlaşılmış olacağı üzere, memleketimizde demir ve tezahürü olan sahalar yok değildir.Fakat demirde işletme bakımından zaruri iki eleman şudur: Cevherin miktarı ve cinsi,ikincisi ihraç ve sevk bakımından vaziyeti.Bulduğumuz yeni maden bu bakımdan matlup şeraiti haizdir.Cevherin bugünden görülebilen kısmı 400 metre uzunluğunda 200 metre genişliğinde ,100 metre irtifaında,mahrut halinde bir dağ zirvesidir.Cevher siyanit taşları ile kristalin kalker tabakasının temas hattında bulunuyor.Mahruti şeklindeki bu ana kütleyle muvazi cevher kafaları ve yine bu kütleden ayrılmış damar halinde demir cevherleri de şimdiden görülmektedir.Cevher magnetit denilen mıknatısı cinsdendir.İhtiva ettiği demir cevheri nisbeti yüzde 60-65 dir.Bu cevherde meşhur madenlerden İsveç'in Kirunivara ve Sovyetler Birliğinin magnitogorak taki en büyük metalürji tesisatında mesnet teşkil eden Ural'ın Mıknatıdağ adındaki maden yataklarından çıkarılan cevherlerin cins ve ayarındadır.

Serveti jeologlarımızın verdikleri ilk hesaplara göre,10 milyon ton tahmin olunmaktadır.

Vaziyetine gelince,maden sahası yeni yapılmakta olan demir yoluna iki kilometre mesafededir.Teşekkül bir havai hatla madenin doğrudan doğruya vagonlara nakline de müsaittir.Karabük'te demir ve çelik fabrikalarımızın inşaatı ilerlemekte olduğu bir sırada bu vaziyet ve şeraitle keşfedilmiş bir maden servetinin ehemmiyeti izaha muhtaç bir şey değildir.Bu keşfin gerek aynı mıntıkada gerek Türkiye'nin diğer müsait dağlarında mümasil taharrilerimize hateme vermek değil bilakis bunları daha ziyade teşvik edecek bir hadise teşkil ettiğini de izaha lüzum görmem.

Divriği sahasında tetkikatımız devam ediyor.Yukarıda bahsettiklerim,bir kabuk halinde satıhta görülenlere aitti.Şimdi derinliklerini arıyoruz,bu aramalar da müsbet netice verirse yalnız bu madene istinaden bile Türkiye dünyanın en zengin ve en kıymetli demir madenlerinden birine maliktir,demek kabil olacaktır.Böyle bir vaziyet halinde,demir,çelik sanayi planımıza da büsbütün başka bir ehemmiyet ve vüsat vermek icap edeceği tabiidir.

Mamafih şimdiden mevcut ve ehemmiyeti meşhut maden kısmının işletilmeye başlanması, bu tetkikatın sonunu bekleyecek değildir.

M.T.A. tarafından tetkikat bitirilmiş madenler ile devlete ait madenlerin rasyonel işletilmesi ve ağır sanayinin tesis ve idaresi vazifesi verilmiş olan Etibank faaliyete geçmek üzeredir.

SON POSTA 18-9-1937

Sivas-Erzurum demiryolu üzerindeki çalışmalar son hızı ile devam etmektedir.Hat eylül sonunda 177 inci kilometredeki DİVRİK istasyonuna

kavuşmuş olacaktır.Yol boyunca istasyon binaları,köprüler yükselmekte,yüz ameliyatı ikmal edilmiş bulunmaktadır.DİVRİK'te büyük bir sevinç baş göstermiş bulunmaktadır.DİVRİK'liler istasyona gelecek treni büyük tezahüratla karşılayacaklardır.Hattın Kürşat resmi 29 teşrinievvelde yapılacaktır.

Kültür direktörlüğü DİVRİK'te bir orta okul açmaya karar vermiştir. Mektebi yol müteahhidi Nuri Demirağ yaptırmış,levazımını da temin etmiştir.Orta okul da cumhuriyet bayramında açılacaktır.

AYIN TARİHİ 01-10-1937

Sivas-Erzurum hattında ray ferşiyatının DİVRİK istasyonuna bağlanması münasebetiyle bugün DİVRİK'te büyük bir tören yapılmıştır.

Tören, bütün DİVRİK'lilerin,civar kasaba ve köylerden gelen binlerce halkın iştirakiyle ve Sivas valisinin huzuru ile olmuş,halk bu vesile ile büyük sevinç tezahüratı yapmıştır.

Baştanbaşa bayraklarla donanan DİVRİK, bu mutlu hadise dolayısıyla en büyük bayramlarından birini yaşamaktadır.

SON POSTA 9-10-1937

DİVRİĞİ TRENDEN SONRA ELEKTRİĞEDE KAVUŞUYOR

Divriği'ye ilk tren halkın coşkun tezahüratı arasında girmiştir.Hattın açılış töreni 2 kasımda yapılacak ve hat bundan sonra işleyecektir.Kasabanın trenle kavuşması dolayısıyla belediye Sivas'tan gelen heyete ve ameleye büyük bir ziyafet vermiş ve kurbanlar kesmiştir.

Sivas-Erzurum yolunda bütün kısımlarda inşaat hızla ilerlemektedir.

Tren Divriği için en mühim inkişaf amili olacaktır.Divriği yamaçlarında sıralanan büyük ve zengin demir damarlarının bulunduğu Demirdağın üzerinde yapılan maden araştırması çok iyi neticeler vermiştir.Bulunan madenin önümüzdeki yıllarda işletileceği umulmaktadır.Bu maden Sivas-Erzurum hattına bir saat mesafedir.

Divriği'nin yetiştirdiği şöhretlerden müteahhit Abdurrahman Naci'nin ağabeyisi müteahhit Nuri Demirağ'ın kasaba orta kültür ihtiyacını karşılamak üzere istasyon civarında yaptırıp bütün ders levazımını tedarik ettikten sonra Kültür Bakanlığına hediye ettiği okulda talebe kayıt ve kabul muamelesine başlanmıştır.Hattın resmi küşadı ile beraber okulun da açılma töreni yapılacak ve tedrisata başlanacaktır.

Nuri Demirağ'ın memlekete en büyük hizmetlerinden birisi de Divriği'de kurdurmak istediği büyük tayyare fabrikasıdır.Fabrikanın yerini tespit etmek üzere yapılan araştırma sonunda kasabaya bir saat mesafede bulunan bir yer

seçilmiş ve gelecek yıl içersinde inşaata başlanılmasına karar verilmiştir.

Kasabanın bugün en mühim ihtiyaçlarından birisi elektrik işidir.Belediye bütçesi kasaba ışık ihtiyacını önlemeye kifayet edemediğinden müteahhit Nuri Demirağ bu mühim işi de düşünmüş ve istasyon yakınında bir değirmen satın alınarak bunun suyu ile büyük bir baraj yapmak ve bu barajdan istihsal edilecek elektrikle kasabayı aydınlatmak kararını vermiştir.

1 - KASIM -1937;

ATATÜRK'ÜN SİVAS ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ SÖYLEMLERİ

Atatürk 1-11-1937 tarihli Kamutayı açış konuşmasında:

Maden Tetkik ve Arama Dairesinin Divriki sahasında bulduğu ve cevher nispeti itibariyle ehemmiyetli olan demir madeninin süratle işletilmesine geçilmeli ve Karabük demir-çelik sanayiimiz ihtiyaç planı dışındaki kısmının ihracatına başlanılmalıdır.

Sivas'tansonra;Şarkadoğruuzayıpgitmekteolanhattındailkmenzili,Divrik'e varmıştır.Bu kol önümüzdeki yıl,Erzincana ulaşmış bulunacaktır.

8 – KASIM -1937

BAŞVEKİL CELAL BAYAR'IN PROGRAM NUTKU

Başvekil Celal Bayar 8-11-1937 tarihli T.B.M.M. deki program nutkunda:

Şef'in emrettiği üç senelik plan derhal yapılacak ve gene bu kürsüden emrettikleri kömür istihsal atımızın üç senelik plan devresinde en az bir misli artırılması ve Divriği'de bulunmuş olan yüksek tenörlü demir madeninin Karabük planı haricinde kalacak miktarının ihracı işine başlanacaktır.

Şef, Divriği demir yatağının bir an evvel işletilmesi lüzumunu ehemmiyetle işaret buyurdular.

Divriği mıntıkasında Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü tarafından keşfedilerek tetkikatı yapılan demir yatağının sathında 15,000,000 ton demir cevheri mevcut olduğu tespit edilmiştir.Cevher yatağının daha derinlere kadar imtidad etmesi umulmaktadır.

İsveç ve Ural'ın meşhur mağnetitleri ayarında olan bu cevherin vasati demir tenörü yüzde 65 raddesindedir.

Senede şimdilik 5000.000 ton demir cevheri ihracı esasına göre ayarlamayı düşündüğümüz bu maddenin ihraç kıymeti senede 2 ila 2,5 milyon lira raddesinde olacaktır.

TAN GAZETESİ 8-11-1937

TREN DİVRİK'TE

Yeni Divrik İstasyonu şu günlerde büyük merasimle açılıyor.

Sivas-Erzurum demiryolu inşaatı, Divriği'ye vardığı için istasyonun açılış merasimi Nafia Vekilimiz Ali Çetinkaya tarafından şu günlerde yapılacaktır. Bu mesut hadise, Divriği'nin çehresini baştanbaşa değiştirecek kalkınmasına yeni bir hız verecektir. Bu bakımdan bütün Divrik'liler sevinç içindedir.

Divrik-Kangal arasında inşasına başlanan muntazam şose, demiryolunun ikmali üzerine yarıda kalmıştır. Fakat Arapkir'le irtibatı kolaylaştırması bakımından bu yola ayrı bir ihtiyaç vardır. Kasabamızı Sivas'a bağlayan şose de yağmur ve sellerin tesiriyle her yıl biraz daha harap olduğundan nakliyat güçleşmeye başlamıştır.

Divriği'nin yeni imar planı hazırlanmak üzeredir. Bu işe ait masraf Nuri Demirağ tarafından ödenmektedir.

Kasaba civarındaki mühim demir madeninin işletilmesi için en kısa zamanda faaliyete geçileceği anlaşıyor. Bu mühim servet kaynağından istifade edilmesi Divriği'yi de refaha kavuşturacaktır.

Son zamanlarda bahçe ve meyveciliğe fazla ehemmiyet verilmektedir. Yanlız bu sene yağmur yağmadığı için hayvanların yiyecek ihtiyaçları kafi derecede yetişmemiştir.

Divriği'nin mühim ihtiyaçlarından biri de sudur. Civardaki membalardan toprak borularla temin edilen su, yetişmediği gibi, sıhhi şartlara da tamamıyla uygun değildir.

Kaza dahilinde iki mektep vardır. Bunlarda 700 kadar talebe okumaktadır. Hariçte tahsillerine devam eden Divrikli gençlerin sayısı 1000 den fazladır. Nuri Demirağ tarafından yaptırılan ve bu sene açılan orta mektebe yalnız Divriği'nin içinden 120 kadar talebe yazılmıştır. Bu seneye mahsus olmak üzere orta mektebin kız ve erkek talebelerine bir örnek elbise, ayakkabı ve kasket verilecektir. Mektepte ayrıca pansiyon teşkilatı yapılması da düşünülmektedir.

AYIN TARİHİ 12-11-1937

Sivas-Divrik hattının işletmeye açılma ve Diyarbakır – Cizre hattının temel atma törenlerinde bulunacak olanları hamil hususi tren bugün saat 16 da Ankara'dan Sivas'a hareket etmiştir. Trende mebuslar, Nafia Vekaleti siyasi ve idari müsteşarları, devlet demiryolları işletme umum müdürü ve matbuat mümessilleri bulunmaktadır.

DEMİRYOLLAR DERGİSİ 12-11-1937

Reisicumhur Atatürk beraberlerinde Başvekil Celal Bayar,Dahiliye Vekili Şükrü Kaya,Nafia Vekili Ali Çetinkaya olduğu halde 12-11-1937 akşamı sat 17,50 de hususi trenle şark vilayetlerinde bir tetkik seyahati yapmak üzere Ankara'dan ayrılmışlardır.

AYIN TARİHİ 13-11-1937

ATATÜRK ŞARK VİLAYETLERİNDE BİR SEYAHATE ÇIKTILAR

Atatürk beraberlerinde Başvekil Celal Bayar,Nafia vekili Ali Çetinkaya, Dahiliye Vekili ile refakat ve maiyetindeki zevatla birlikte bugün saat 16.45 de Sivas-Erzurum-Kafkas hattının iltisak noktası olan Çetinkaya'ya teşrif ettiler.

Dün gece geç vakit Çetinkaya'dan ayrılan Atatürk, refakat ve maiyetindekiler ile saat 13 de Malatya'yı şereflendirdiler.

DEMİRYOLLAR DERGİSİ 13-11-1937

Yeni demiryollarımızı açmak üzere Nafia Bakanı Ali Çetinkaya ve mebuslarımızdan mürekkep bir heyet Sivas yoluyla Divriki'ye hareket etti.

AYIN TARİHİ 25- KASIM - 1937

BAŞBAKAN CELAL BAYAR ŞARK SEYAHATI

İNTİBALARINI ANLATTI

Büyük şefin son seyahati her tarafta derin ve mesut akisler bırakmıştır. Büyük şefin refakatlerinde ,12 kasımda Ankara'da başlayan,ve 16 vilayetten geçerek 21 kasımda Ankara'da sona eren seyahatimiz dokuz gün sürdü.

Gördüklerimizin bende bıraktığı intibaları aynen söylemeliyim.

Sivas'ta demiryoluna ait büyük inşaatı derin bir zevk ile tetkik ettik.

Çetinkaya-Sivas-Malatya iltisakından Divriki'ye giden demiryolu başlangıcında durduk.Mevkiin tabiatını tetkik ettik.İltisaktan şarka uzanması lazım gelen yol ,buradan ayrılmalı idi;öyle olmuştur.Yeni döşenmiş raylar üzerinde Divriki'ye kadar yürümek hevesinden kendimizi alamıyorduk.Fakat vazifelerimizin çokluğu ve günlerimizin azlığı bu hevesimizi tatmin etmeliğimize mani oldu.Atatürk trenine refakat eden trenle Divriki'ye gitmiş olan kadın erkek mebus arkadaşlarımız bizleri de temsil ettiler.

AYIN TARİHİ 19 MART 1938

Sivas-Erzurum demiryolu üzerinde Divriği ile Kemah arasında 15 inci kısımdaki 1350 metre uzunluğundaki en uzun tünel dün gece açılmıştır.

AYIN TARİHİ 27 ĞUSTOS 1938

Sivas-Erzurum demiryolu; uçurumlarıyla ileri gidilmez,dik yamaçlarıyla yukarı çıkılmaz,aşağı bakılmaz,başka tarafa sapılmaz sanılan , adeta çelik bir set gibi duran,üzerinden yaya geçilmeyecek kadar sert kalker tabakalarından teşekkül etmiş olan Cürek,Divrik,Pingan,Atma boğazları geçilerek bir zafer manası olarak Kemah'a varmıştır.

AYIN TARİHİ 8 – EKİM – 1938

Erzincan'ın hasretle beklediği tren, gece buraya gelmiş ve bugün saat 10 da şehirli,köylü binlerce halkın coşkun tezahüratı arasında istasyona girmiştir. İstasyonda yapılan takın kordelası trenin girişinde Dördüncü Umum Müfettiş General Abdullah Alpdoğan tarafından verilen bir nutuktan sonra kesilmiş ve Erzincan Valisi ile hükümet erkanını hamil olduğu halde halkın sürekli alkışları arasında istasyona girmiştir.Bu sırada yüzü mütecaviz kurban kesilmiştir.

Müteakiben Vali ve diğer hatipler tarafından heyecanlı nutuklar verilerek Atatürk'e tazim,minnet ve şükranla bulunulmuştur.

Bütün Erzincan'lılar,bütün halk sevinç içindedir.

AYIN TARİHİ 10 – KASIM -1938

Atatürk İstanbul'da vefat etmiştir.

AYIN YARİHİ 8-ARALIK-1938

Sivas-Erzurum hattının Erzincan'da işlemeye açılışı töreni ayın 11 inde bayındırlık bakanı Ali Çetinkaya tarafından yapılacaktır.

AYIN TARİHİ 9- ARALIK -1938

Sivas-Erzurum hattının Erzincan'dan Erzurum'a kadar olan 213 km. lik kısmındaki inşaat ray döşenmesine müsait bir hale gelmiştir.

Halen Erzincan'dan itibaren 15 km. ilerisine kadar ray teftiş edilmiş bulunuyor.Erzurum civarındaki tünellerle birkaç köprü müstesna olmak üzere inşaat hayli ilerlemiş olup önümüzdeki eylül da hattın Erzurum'a varması beklenmektedir.

AYIN TARİHİ 10- ARALIK – 1938

Dördüncü umumi müfettiş general Abdullah Alpdoğan 16,30 da Erzincan'a gelmiş ve yine aynı trenle beraberlerinde Erzincan valisi olduğu halde buraya gelmekte olan vekillerimizi karşılamak üzere Divriği'ye hareket etmiştir.

AYIN TARİHİ 11- ARALIK -1938

Erzincan istasyonunun açılış töreni Nafia vekili Ali Çetinkaya, Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp, Hariciye Vekili Saraçoğlu, Maarif Vekili Arıkan ve refakatlerinde Şurayı Devlet Reisleri, ordu müfettişleri Orgeneral Fahrettin Altay, Orgeneral Kazım Orbay , matbuat mümessilleri, mebuslar, mühendis ve mütaahhitler ve kalabalık bir halkın katılımıyla yapıldıktan sonra gece de halkevinde yapılan toplantı çok samimi ve heyecanlı olmuş, Erzincan halkının büyük sevincini ve Cumhuriyete olan ebedi bağlılığını tebarüz ettirmiştir. Heyet bu gece trende istirahatından sonra yarın sabah altıda heyeti hamil tren Ankara'ya hareket edecektir.

AYIN YARİHİ 11-12-1938

ERZİNCAN HATTI MERASİMLE AÇILDI

Demiryolu siyasetinin büyük banisi Reiscumhur İnönü'nün eseri bugün Erzincan istasyonunun açılmasıyla en başlı merhalelerinde birine daha erişmiş bulunuyor. Çetinkaya istasyonundan beri yurdun en sarp ve dağlık mıntıkalarından geçmekte olan tren yolu, Türk ilminin, Türk tekniğinin, Türk mühendis ve işçisinin çetin ve yalçın tabiat kuvvetlerine karşı kazandığı büyük zaferin abidesidir. Yolu baştan başa kaplayan ve her biri birer dağ olan yekpare kayalar oyulmuş, coşkun geçit vermez nehirler atlanmış, hedefe doğru yorulmadan yürünmüştür. Bu yolda birbirini takip eden Cürek, Pingan ve Atma boğazları ile Fırat nehri aşılmıştır.

Yol üzerinde bulunan kasabalar, köyler, istasyonlar hep bayraklar ve fenerlerle donanmıştı. Halk Cumhuriyetin eşiz büyük himmetinin remzi olan bayrak ve defne dallar ile süslenmiş treni derin bir bağlılıkla ifade eden candan tezahürlerle selamlıyordu. Bilhassa Ilıç'da mektep çocukları ellerinde bayraklarla, gülbağında köylüler davul ve zurnalar ile alkışlar ve yaşınsın Cumhuriyet avazeleriyle vekillerimizi selamlamışlardır. Ali Çetinkaya misafirleri olan vekillerle istasyonlara inerek bunlara iltifatlarda bulunmuştur. Kemah istasyonunda halk büyük tezahürat yapmıştır.

Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve misafirlerini getiren tren Erzincan istasyonunun Sivas tarafındaki makasın başında vücuda getirilen zafer takının önünde durdu.

Heyet trenden inerken muzika ihtiram marşı çaldı . Davetliler yerlerini aldılar. Bunu müteakip açılış töreni başladı.

Muzika istiklal marşını çaldı.

Erzincan valisi ve Belediye başkanının heyecanlı nutuklarından sonra söz alan Nafia Vekaleti inşaat dairesi reisi Yusuf Razi, hattın inşaatı hakkında teknik malumat vermiştir. Hatibin izahatına nazaran Sivas-Erzincan arasında

13 demirköprü, 3 betonarme büyük viyadük , 1103 tane taş ve beton köprü, bazılarının uzunluğu 1330 metreye varan ve hepsinin uzunluğu 23227 metreyi bulan 117 tünel mevcuttur.Hatta 9 milyon metre mikabı tesviyeitürabiye yapılmış ve yaz günlerinde günde 27 bin amele çalıştığı olmuştur.

Bu nutukları müteakip Nafia Vekili Ali Çetinkaya alkışlar arasında kürsüye çıkarak her noktasında sürekli alkışlarla kesilen nutkunu irat etti.Hattın kürşadı için kordelanın kesilmesini milli müdafaa vekili Kazım Özalp'ten rica etti.

Kazım Özalp belediye reisinin takdim ettiği makasla kordelayı keserek hattı açtı ve tren istasyondaki bütün lokomotiflerin düdük sesleri, halkın alkışları ve hep bir ağızdan muzikanın iştirakile söylenen onuncu yıl marşı nağmeleri arasında Atatürk'le İnönü'nün yan yana resimlerini taşıyan zafer takının altından bütün Erzincan halkını sevinçten ağlatarak geçti.

Bundan sonra istasyonda hazırlanan büfeden bütün davetliler izaz edildiler.

AYIN TARİHİ 12 –ARALIK -1938

Divriği'den bildiriliyor:

Erzincan istasyonunun açılma töreninde hazır bulunan davetlileri hamil birinci tren bu sabah dörtte,ikincisi beşte,Nafia Vekili ile misafirlerini hamil tren de altıda hareket ettiler.Her istasyonda halkın fevkalade tezahüratı devam etmektedir.Divrik'te bütün halk mektepliler,izciler istasyonda vekillerimizi karşılamışlar ve büyük tezahürat yapmışlardır.

Trenimiz bu gece Sivas'a yarın akşam Ankara'ya muvasalat edecektir,

Milli Müdafaa Vekili Kazım Özalp burada bulunan demir madenini gezmiştir.

CÜREK'TEKİ ŞEREF DEFTERİNDEN 12-12-1938

12-12-1938 Pazartesi günü Divrik işletmesi maden merkezini ziyaret ettik.Memleketimizin büyük bir servetinin asırlardan beri faidesiz olarak burarlarda nasıl kalmış olduğunu gördük.Cumhuriyetin feyizli kudreti sayesinde memleket bugün bu servetten istifadeye başlamıştır.Bununla ne kadar iftihar edilse yeridir.Çok değerli mühendislerimizin gayret ve fedakarlıklarını,vukuf ve ehliyetlerini takdir ederek muvaffakiyet dileriz.Burada çalışanların hepsi bilmelidirler ki memlekete en büyük hizmeti yapan hürmete değer vatandaşlardır.Kudretleri,kuvvetleri demir gibi olsun.

Kazım Özalp,Orgeneral Ali Sait Aktay,Korgeneral Nihat Tanınmış ,Tümgeneral Rıza Artunkal

ERZURUMUN İŞLETMEYE AÇILIŞI

Başvekil Dr. REFİK SAYDAM

11-9-1939

Yine Türk azmiyle ve eliyle yapılan demiryollarımız bir merhalesine daha geldik,şimendifer Erzurum'a vardı.

Nafia Vekili General Ali Fuad Cebesoy

Şimendifer raylarımızın Erzurum'a kadar döşenmesi ve bunu müteakip ilk lokomotifimizin Erzurum istasyonuna girişinin asıl manası şudur; on üç, om dört seneden beri büyük bir irade ve azimle tatbik edilen, muhterem Re-isicumhurumuzun şimendifer siyaseti, en mühim hedeflerinden birine vasil olmuş demektir.

8-9-1939

ERZURUMUN İŞLETMEYE AÇILIŞI 20-10-1939

Demiryol şebekesinin ana kollarından birinin Erzurum'a varması ile demiryol siyasetinin en mühim hedeflerinden birine daha varılmış oluyor.

Malatya iltisakı ile beraber Erzurum hattının uzunlukları yekunu 690 km. ve inşaat masrafları yekunu da idare masrafları, travers, ray vesaire gibi yol malzemesi ve lokomotif ve vagon gibi edevatı muharrike ve müteharrike masrafı da dahil 80 milyon liraya yaklaşmıştır.

İnşaata 933 senesinde başlanmış 939 senesinde tamamlanmıştır.Beş senelik bir devreye sığdırılmış inşaatın azametini ve bunun ne kadar büyük bir gayret ve emek sarfını icap ettirdiği meydandadır.

SON TELGRAF GAZETESİ 21-10-1939

En çetin dağlarla uğraştık, en sert iklime göğüs gerdik,fakat demiryolunu vaktinden evvel Erzurum'a götürdük.

Erzurum istasyonunun işletilmeye açılması ile yeni demiryollarımızın uzunluğu 3189 kilometreye ve memleketin bu uğurda harcadığı para yekunu 368 milyon liraya varmış oluyor.

EDİRNE'DEN ERZURUMA SELAM

CEMAL KUTAY – YENİ MECMUA – 27-10-1939

Bugün on altıncı yıldönümünü idrak eden Cumhuriyetimiz , en büyük feyizlerinden birini verdi: Tren güzel Edirne'yi kahraman Erzurum'a bağladı.Bu ayın yirmisinde; Türk milleti, yeni bir zafer merhalesine erişti.Sivas-Erzurum hattı tamamlandı.Yabancıların “olmaz” dedikleri bir güzergaha demiryolu döşeyeceksiniz, bu işi başarmak zorundayız, çünkü memleketin bel

kemiği olan bir hat, bir milli müdafaa meselesidir.

Bugün artık, Edirne'den kalkan bir vatandaş, Erzurum, oradan Şark hududuna kadar hiç trenden inmeden, rahat ve huzur içinde gidecektir. Vaktiyle, araba ile ve kervanla Erzurum'a gitmiş olan bir gün görmüş vatandaş, bu yolun Ankara'dan tam 56 günde alındığını söylüyordu.O da bittabi yaz mevsiminde.

Erzurum'da 60 kadar binası ile bir modern gar mahallesi kurulmuştur.

Bu gün artık Divrik demirdağdan demir cevheri, her gün katarlar halinde Karabük'e taşınıyor.

Bu zafer, Cumhuriyetimizin en harikulade eserlerinden birisidir.Bugün vardığımız Erzurum, bu azmin ve cehdin zaferidir.Başarılan eserin büyüklüğünü kavramış olarak milli bir gurur duyalım.Anadolu'nun asıl ve ikinci fethini biz, Kemalistler yapıyoruz.

SİVAS-ERZURUM HATTI İLE İLGİLİ KUTLAMA TELGRAFLARI

İSMET İNÖNÜ, BAŞVEKİL, İSTANBUL

5 Ağustos 1936 da müsteşarım Arif ve İnşaat Reisi Razi ve Devlet Demiryolları Umum Müdürü Ali Rıza'yı alarak Ankara'dan Sivas – Erzurum ve Malatya iltisak hatlarının birleştiği Çetinkaya'ya hareket edilmiş ve öğle vakti Sivas'dan 113 üncü kilometre mesafede bulunan bu son istasyona varılmıştır.

Aynı günde Çetinkaya'dan servis yolları üzerinde otomobil ile Malatya istikametinde elli kilometre kadar gidilerek bu cihetteki demiryolu inşaatı tefitiş edilmiştir.

Sivas-Çetinkaya kısmının ray döşemesi ve istasyon binaları hemen tamam olmuş ve halen hattın bakiyyesiyle iştilgal edilmekte bulunmuştur. Çetinkaya'dan Malatya'ya doğru, inşaatı iş programına uygun olarak faaliyetle devam olunmaktadır.

Zaten diğer taraftan inşaat Malatya'dan itibaren Hekimhan Kazasını geçmiş yalnız demir köprülerin kurulması kalmıştır.

Yarın da Erzurum istikametinde inşaatın en güç kısımları olan Çaltı ve Atma boğazı cihetlerine gideceğim.

Garptan şarka doğru Erzurum ve Malatya istikametlerinde uzanan bu umran ve refah yollarında ilk yolcu katarının mühim bir birleşme noktası olan Çetinkaya'ya varmasının zatı devletlerini pek sevindireceğine emin olduğum için bir beşaret olarak arza müsaraa ederim.

Kemal Atatürk devrinde yüce himmetleriyle vücuda gelmekte olan bunca eserleriniz arasına karışan bu demiryolu kısmının da yurd için feyizli ve mübarek olmasını diler ve sonsuz saygılarımı sunarım.

Ağustos 1936 Nafia Vekili

Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya

Diyarbakir ve Erzurum hatlarının birleşme noktası olan Çetinkaya'ya kadar ray döşemesi ve inşaatın bitmesi: tahmin buyurduğunuz gibi beni çok sevindiren bir müjde olmuştur. Yüce muvaffakiyetinizi tebrik eder ve vatana hizmetlerinizin temadi ve tevalisini dilerim.

Ağustos 1936,
Başvekil İsmet İnönü

NAFIA VEKİLİ ALİ ÇETİNKAYA'YA

Türk milletinin gözbebeği Atatürk'ün ilhamıyla hükümet cumhuriyetimizin ve bilhassa yüksek şahsiyetinizin eksilmek bilmez enerjisi ve mesaile-ri ve dünyayı şaşırtan yılmaz çalışma hamleleriyle ilerleyen hattımızın pozu Erzincan'a kadar ikmal edilerek poz treninin bugün 7-10-1938 de şehre girdiği ve aynı hamle ile ve muayyen program dahilinde Erzurum'a da varılacağını kemal iftiharla arz eyler ve derin saygılarımı sunarım.

7-10-1938, Sivas-Erzurum hattı md.

Adil Sungu

ATATÜRK, CUMHUR REİSİ, İSTANBUL

Büyük milletimizin müstesna kıymet ve kabiliyetlerini yine millet ve memleket için feyizli,faydalı kılmanın sırlarını en iyi keşf ve tatbik eden Büyük Şefliğinizde 19 Mayıs 1919 dan beri yarattığınız eşsiz eserlere zamime olarak birini daha tepşir etmekle bahtiyar oluyorum.

Yurdumuzu dünyanın en mamur memleketleri seviyesine çıkarmak ve milletimizi en geniş refah kaynaklarına ulaştırmak ve bunun için de birinci işler sırasında vatanımızın her köşesini demirağla birbirine bağlamak yolundaki yüksek direktifleriniz tatbikatından olarak Ankara-Erzurum demiryolu bugün Erzincan'a varmış ve cumhuriyet çocuklarının coşkun tezahüratı ve büyük şahsiyetinize ebedi minnet ve bağlılık feryatlarıyla tes'it edilmiş bulunuyor.

Bu vesile ile kurduğunuz inkılabı yaşatmak ve vatanın saadetlerini artırmak için şaşmadan,sapmadan hızla bütün enerjimizi daima sarf edeceğimizi tazim ve şükranlarımla bir daha arz eder sıhhat ve afiyetler dileyerek mübarek ellerinizden öperim.

8-10-1938, Nafia Vekili

Ali Çetinkaya

CELAL BAYAR, BAŞVEKİL, ANKARA

Büyük Şefimiz Atatürk'ün,yurdumuzu dünyanın en mamur memleketleri seviyesine çıkarmak ve milletimizi en geniş refah kaynaklarına ulaştırmak ve bunun için de birinci derecede işler sırasında vatanımızın her köşesini birbirine demir ağlarla bağlamak yolundaki yüksek direktiflerinin tatbikatından olarak Ankara-Erzurum demiryolunun bugün Erzincan'a varmış olduğunu müjdelemekle bahtiyarım.

Bunu tepşir ederken yüksek başkanlığınız altında bulunan cumhuriyet hükümetinin yurdun imar ve ihyası hususundaki büyük ve isabetli programının bir an evvel tahakkukunda,cumhuriyet nafiası mensublarının hisselerine

düşen ödevi bugüne kadar olduğu gibi,yorulmaz bir gayret ve azimle yapmakta devam edeceklerini saygılarımla temin ve arzeylerim.

8-10-1938

Nafia Vekili

Ali Çetinkaya

ALİ ÇETİNKAYA, NAFIA VEKİLİ

Ankara –Erzurum demiryolunun Erzincan’a ulaştığı haberini büyük memnuniyetle aldım.Muhterem halkın bu mühim ve mesut hadiseden pek yerinde olarak duyduğum sevinç hislerini izhar ederken bana karşı gösterdiğini bildirdiğiniz duygulardan çok mütehassıs oldum.Kendilerine selam ve sevgilerimle iyi dileklerimin ıblağ edilmesini rica ederim.Sizi tebrik ve muvaffakiyetinizin devamını temenni eder muhabbetle gözlerinizden öperim.

9-10-1938 , K.Atatürk

BAY ALİ ÇETİNKAYA, NAFIA VEKİLİ

Ankara-Erzurum demiryolunu Erzincan’a ulaştığı hakkındaki telgrafınızı aldım,teşekkür ederim.Büyük şef Atatürk’ün yüksek direktifleri altında ve öteden beri cumhuriyet hükümetimizce azimle tatbik edilmekte bulunan demiryolu siyasetimizin azimli ve dirayetli idarenizle vardığı bu yeni merhalede dolayı sizi ve nafia mensuplarını tebrik eder kıymetli çalışmalarınızda daimi muvaffakiyetler temenni ederim.

9-10-1938, Başvekil

C. Bayar

BAY ALİ ÇETİNKAYA, NAFIA VEKİLİ

Yüksek eserleriniz arasına kattığınız demiryollarımızdan Sivas-Erzurum hattının Erzincan’a kadar uzandığını bildiren telgrafınızı aldım.Bu muvaffakiyetinizi de tebrik eder teşekkürlerimi sunarım.

9-10-1938 , Genel Kurmay Başkanı

Mareşal

Fevzi Çakmak

4 ÜNCÜ U.MÜFETTİŞLİĞİNE, ERZİNCAN,

SURETİ İNŞAAT BAŞMÜDÜRLÜĞÜNE, ERZİNCAN

Demir döşeme işinin Erzincan istasyonuna ulaşması münasebetiyle gösterdiğiniz alaka ve hissiyata teşekkür ederim.

Nafia ailesinin ve cumhuriyet mühendis,müteahhit ve işçilerinin şaşmaz

bir iş programı ve ‘Erzincan’a varma’ idealini tahakkuk ettirmek için ihtiyar eyledikleri emsalsiz gayret ve fedakarlığın semeresi olan bu eseri halkımıza ve ordumuza milli bir armağan olmak üzere sunabildiğimden dolayı şahsen ve nafia ailesi namına bahtiyarlık hissetmekteyim.

Bu eserin ehemmiyet ve azametini her halde tarihin daha iyi takdir edeceğini ümit eder,önümüzdeki senenin bu günlerinde hattın Erzuruma da ulaştığını görmekle bir kat daha bahtiyar olacağımızı şimdiden arz ederim.

9-10-1938

Nafia Vekili
Ali Çetinkaya

REİSİCUMHUR İNÖNÜ’NÜN YÜKSEK HUZURLARINA

Bugün en müsait bir hava ile trenlerimiz muayyen bir saatte Erzincan’a vardı.Hattın açılma törenini Erzincan halkının ve civar vilayet heyetlerinin iştirakiyle ve milli tezahüratla yaptık.Türk milletinin yapıcılık kudretinin bu en parlak ve tarihi eserinin azameti önünde bir milletin hayatında vusulü mümkün olan en büyük saadet mertebesini idrak halinde bulunan Erzincan halkı en derin bir milli vecdi istiğrak içinde meserret yaşları dökerek cumhuriyete ve şahsı devletlerine has olan şimendifer siyasetinin bu mesut neticelerine karşı bipayan minnet ve şükran hisleri izhar eylemişler ve bunu yüce makamlarına arz ve iblağa tavassut etmeliğimi istirham etmişlerdir.

Keyfiyeti ve bu mesut hadiseyi yüksek huzurlarına en derin tazim ve saygılarımla arz eylerim.

11-12-1938

Nafia Vekili
Ali Çetinkaya

BAY ALİ ÇETİNKAYA, NAFIA VEKİLİ , DİVRİĞİ TAKİBEN

Çankırı : 13-12-938

C: Erzincan hattını açılması münasebetiyle sayın halkım hakkımda gösterdikleri yüksek ve samimi bildiren telgrafınızdan pek mütehasıs oldum. Sevgi ile teşekkür ederim.Demir yolunu Erzincan’a ulaşması yurdumuzu demir ağlarla örmeği azmetmiş olan Cumhuriyet hükümetinin yeni ve kıymetli bir muvaffakiyetidir. Bu vesile ile sizi ve hükümeti tebrik eder ve mütemadi başarılar dilerim.

Reisicumhur
İsmet İnönü

SİVAS- ÇETİNKAYA HAT GÜZERAHI

Yol Sivas istasyonundan ayrıldıktan sonra 5 inci kilometrede 3x32 metrelik demir köprü ile Kızılıрмаğı kat ederek devam eder kilometre 6 da Taşlıdere boğazına girer.Bu boğaz 18 inci kilometreye kadar devam eder.Orta derecede arızalı olan bu boğazda 229,269 ve 60 şar metre olmak üzere ceman 558 metre tülünde üç adet tünel vardır.Boğaza kadar yol hafif meyil ile devam eder.Boğazda en büyük meyil binde (13) tür.Kilometre 18 den sonra yol Taşlıdereyi terk ile Ulaş ovasına girmiş olur.

Km. 28 de Botankaya ve 42 de Tecer istasyonlarını geçtikten sonra 44 üncü kilometrede ova kısmı bitmiş olur ki bu kısımda binde ondan fazla meyil yoktur. Km 47 de yol Tecer vadisine girer.Km 62 den sonra yol laseler yapmaya başlar.63 de Eskiköy istasyonunu geçtikten sonra 70 inci kilometreye kadar laseler devam eder.

60 inci kilometreden itibaren kilometre 75 deki boyun noktasına kadar yol mütemadi rampalarla yükselir.Kızılırmak ile Fırat vadisini ayıran boyundan sonra km. 76 da Karagöl istasyonuna vasıl olur.Boyunun rakımı 1718 dir.

Karagöl istasyonundan sonra yol Köroğlu deresini takip ederek binde 12 den aşağı 18 den yukarı olmamak üzere 88 inci kilometreye kadar mütemadi bir inişle devam eder.Boyon noktasından sonra zeminin cinside değişir. Umumiyetle kalker araziye girer.Bu kısımda birisi 126 ve diğeri 16 metre olmak üzere iki tünel vardır.Biraz sonra yol arızasız geniş araziye girer.Bundan sonra Köroğlu deresi Kangal deresi namını alarak Çetinkaya'ya kadar devam eder.Çetinkaya'da Akça deresi ile birleşir.Yol Kangal deresini takip eder.Km 96 da Karanlık istasyonu vardır.

Malatya hattı Sivas-Erzurum hattı ile km 111 de bulunan Çetinkaya istasyonunda birleşir.

Bayındırlık işleri dergisi Ağustos - 1936

SİVAS – ERZURUM HAT GÜZERGAHINDA ÇALTI SUYU VADİSİ

Sivas-Erzurum hat tulü 553 kilometre olup güzergahının geçtiği Çaltı suyu vadisi arızalı doğal yapısı itibariyle tetkike değer hususiyetleri ihtiva etmektedir.

Sivas-Erzurum hattı 177 inci kilometredeki Divrik istasyonundan sonra da 31 kilometre daha Çaltı suyunu takip eder.Buradan sonra Fırat'ın sol sahiline geçerek Ilıç'a kadar yani 233 üncü kilometreye ve hatta Erzurum civarına kadar Fırat'ı takip eder.

Çaltı suyunun en uzun kolu güzergahın 75 inci kilometresinden itibaren takip etmekte olduğu koldur.Bu kol Yılanlı Dağı eteklerinden Kara Göl civarından başlayarak 100 üncü kilometrede Kangal suyunu , Çetinkaya istasyonundan sonra Akça deresini ve kilometre 150 da Karabel ve Yılanlı Dağı şimalinden gelen Karabel çayını aldıktan sonra Divrik önlerine gelir.Buradan itibaren fevkalade sarp 15 kilometre kadar devam eden oldukça uzun bir boğaz teşkil eder.Bu boğaz arıza itibariyle pek mühim olduğundan ancak tünel ve köprülerle geçilebilmiştir.192 inci kilometreden itibaren boğaz biraz genişleyerek güzergahta nisbeten az arızalı mahallerden geçer.Çaltı suyu güzergahın 208 inci kilometresinde Fırat ile birleşir.Buraya kadar en uzun kolunun tulü nazarı itibare alınmak şartıile Çaltı suyu 135 kilometre civarındadır.

Çaltının Divrik'ten itibaren Fırat'a kadar olan kısmında kışın ve senenin ekseri zamanlarında hayvanla geçmek imkansızdır.Temmuzdan sonra yalnız üç dört ay geçit verir.Suların irtifai dar boğazlarda 5-6 metre kadar yükselir. Geçtiği mıntıkalar volkanik bir yapıya sahiptir.Çaltı suyunun bu mıntıkasında 24 tünel ve 14 köprü vardır.Tünellerin toplam uzunluğu 3500 metre ,köprülerin toplam uzunluğu ise 840 metredir.

Güzergah 208 inci kilometrede Fırat'ı bir köprü ile geçerek sol sahiline atlar.212 inci kilometredeki Pingan boğazına kadar aynı cihette kalır.Bu boğazda da bir müddet bu yamacı takip ettikten sonra Fırat,ın sağ sahiline ve bilahare tekrar sol sahiline atlayarak Bağıştaş köyünde boğazdan çıkar.8,5 kilometre devam eden bu boğazın orta kısımları müstesna olmak üzere ekseri kısımları dik sarp kalker kayalarından ibaret olup bu mıntikalarda güzergah yüksek yarmalar ve tüneller ile geçer.En uzun tünel tulü 650 metre olmak üzere toplam uzunluğu 1400 metredir.221 inci kilometredeki Bağıştaş köyünden sonra arazi alçalır ve kolaylaşır.233 üncü kilometrede bulunan Ilıç köprüsü civarına kadar devam eder.Bu mıntıkada Fırat nehrini hiçbir mevsimde hayvan ile geçmek imkansızdır.Güzergahın 208inci kilometresile 240 inci kilometresi arasında Fırat üzerinde birisi Pingan'da diğeri de Ilıç'ta olmak üzere iki ahşap köprüsü vardır.Bu mıntıkada ancak bu köprüden geçi-

lebilir.Yazın suları az zamanında yüzmek suretiyle Fırat'ı geçmek kabildir. Boğazlarda Fırat'ın derinliği yaz mevsiminde 5 metreden aşağı değildir.Kışın boğazlarda 8 metre kadar yükselmektedir.

Sivas – Erzurum hattının:

112 inci kilometrede Çetinkaya istasyonu

177 inci kilometrede Divrik istasyonu

234 inci kilometrede Ilıç istasyonu

338 inci kilometrede Erzincan istasyonu

553 inci kilometrede Erzurum istasyonu bulunmaktadır.

Sivas-Erzurum hattı bütün malzemesi ile birlikte takriben kilometre masrafı 76 bin lira civarındadır.Çetinkaya -Malatya hattı tulü takriben 140 kilometre olup kilometre masrafı takriben 65 bin lira civarındadır.

Sivas-Erzurum ve Çetinkaya – Malatya demiryolu hat inşaatı Nuri Demirağ'ın oluşturduğu dört guruptan müteşekkil bir inşaat şirketi tarafından 1933 yılında başlanılmış 1939 yılında inşaat tamamlanmıştır.

Nafia işleri mecmuası mayıs 1935 sayı:12

FENNİN TABİATLA ÇARPIŞTIĞI GÜZERGAHDA ATMA BOĞAZI

Demiryolu inşaatı ve poz ameliyatı, Sivas'tan 133 üncü kilometreye kadar gelmiş dayanmıştır.

Bu (133) üncü kilometrede 50 metre açıklığında bir demir köprü kurulmakta olduğu gibi bundan 3 kilometre sonra 50 metre açıklığında diğer bir demir köprü de kurulmağa başlanmıştır.

1937 yılı içinde bu hatta kurulmaları programlaşan ve Çaltı suyu üzerine rastlayan iki adet 32 metre açıklığında bir adet 2x32 metre açıklığında ve iki adet de 50 metre açıklığında daha beş demir köprü vardır.Fırat suyunun birinci geçidi olmak üzere 208 inci kilometrede 60 metre açıklığında diğer bir demir köprü varsa da ancak 1938 senesi başında kurulabilecektir.

Karasu üzerine rastlayan 50 metre açıklığında diğer iki demir köprü de bilhassa kayda şayandır.

Bunlardan başka,Erzurum cihetine doğru,35, 45 metre açıklığında daha bir çok betonarme köprüler yapılacaktır.

Bunlardan 3 adedi 35 metre açıklığında ve bir adedi 5x20 metre açıklığında ve diğer bir adedi de 6x20 metre açıklığındadır.

Bu köprüler meyanında sondajları yapılmakta olup projeleri henüz tebit edilmemiş bulunan büyük demir köprülerimiz de yapılacaktır.

Yukarıda sözü geçen 32 metre açıklığında köprülerin bir tanesi vasatı 80.000 kilo ağırlığındadır.

Demir köprülerin yerlerine konulmak suretile teslim fiatları ton başına 220 lira kadar olduğundan sözü geçen 32 metrelik köprü yerinde 17 600 liraya mal olacak ve 155.000 kilogram ağırlığında bulunan 50 metre açıklığındaki bir demir köprü de 34.000 liraya alınmış,yerine getirilmiş ve kurulmuş bulunacaktır.

Bu beton ve demir köprülerin sayı ve açıklıklarının rakamlarından da anlaşılıyor ki Sivas-Erzurum demiryolu güzergahı çok sarp ve arzalıdır.

Bunlardan başka Atma boğazında 25+55 metre açıklığında ayrıca bir betonarme köprü de yapılarak güzergah bu boğaz dahilinde Fırat'ın bir sahilinden diğer sahiline atlatılacaktır.Yine Atma boğazında güzergahı tahkim ve sel sularına karşı müdafaa için 30.000 metre mikabı istinad duvarı yapılacaktır.

Bu bir duvar hacminden ziyade adeta bir şehir kalesi cesametindeki kargir inşaatı meydana getirmek için çekilen müşkülâtın derecesini saymağa bu sayfalarımız kafi değildir.

Çünkü:

Bütün güzergah:208 inci kilometrede Fırat'la birleşen Çaltı suyu vadisine tesadüf eden ve 4 kilometre uzunluğunda olan Cürek boğazı ile Fırat'ın kollarından Karasu vadisini teşkil eden ve 12 kilometre uzunluğunda bulunan Pingan boğazı ve bunlardan daha sarp bir teşekküle malik olup 11 kilometre uzunluğunda bulunan ve yeni Karasu vadisini meydana getiren Atma boğazı gibi açılması müşkül üç mühim boğazdan geçmektedir.Bu boğazların 251 inci kilometre nihayetine rastlayan ve Şeytan Köprüsü denilen geçitte, 200-300 metrelik dik kayaların yükseldiği geçitteki genişlikte 4,5 metredir.

Atma boğazında 20 metrelik bir mesafe kat etmek için 7 defa zikzak yapmak ve bu mesafenin birkaç misli yol kat etmek zaruridir,mecburidir.

Burada münakalat hem sallarla ve hem de piyadelerle ve ancak katır ve merkep gibi nakil vasıtalarının geçebilmesine müsait 3-4 metre genişliğindeki hizmet yolları ile yapılmaktadır.Bunlardan gayri esas menzillerin malzeme nakliyat da,bu vadilerin arka sırtlarında inşa edilmiş bulunan daha geniş servis yolları ile temin edilebilmektedir.

Bu dar boğazın içinde:bir sahilde bulunan memba suyu,tel halatlar bağlanmış su tenekeleri bir varagele üzerinde hareket ettirilmek sureti ile ancak temin edilebilmektedir.Tel halatın seviyesi,bağlanan tenekenin menbanın vaziyetine göre mevkii o suretle tanzim edilmiştir ki ,tenekenin biri dolu olarak iş başına geldiği sırada,halatın diğer ucundaki boş teneke de menbanın önüne varmış ve otomatik olarak suyunu almış bulunmaktadır.Böylece varagelenin çalıştırılması ile suyun temini mümkün olabilmektedir.

Çünkü, bu boğazların çok sarp ve çok uçurum kenarlarında,eteklerinde değil bir adamın;atik yürüyüşlü bir keçinin bile muvazenesini bozmadan yürümesine imkan yoktur.

Fırat'ın kollarından olan Karasu'yu en çok besleyen yine Fırat'ın kollarından Çaltı suyudur.Çaltı feyezân zamanlarında 6 metre kadar yükseldiği için güzergah seviyesi de,alçak su seviyesinden yüksek tutulmuştur.Bu suların dar boğazlardan kükreyerek geçişinden ve kulaklara akseden homurtusundan ürkmemek heyecanlanmamak kabil değildir.Bu mıntıkanın; arazisinin teşkülâtı itibari ile çok sarp olan ve yukarıda sözleri geçen boğazlardan başka teknik bakımından pek çok ehemmiyeti haiz Karasu vadisi de bilhassa kayda şayandır.

15 Kilometre kadar uzunluğu olan Karasu boğazı evvelkiler kadar sarp olmamakla beraber, arazisinin killi olması yüzünden karakteristik tam bir he-

yelan sahasıdır.Bu itibarla bu sahada bir çok müdafaa ve tahkim tedbirlerine baş vurmak çaresiz olacaktır.İnşaattan malzeme naklini ve amele sevkini idare için bütün hat boyunca hizmet yolları yapılmıştır.Fakat bu yollarında istenilen ölçüde yapılması kabil olmadığından bir çok yerlerde,bu boğazların sırtlarından inşaat şantiyelerine amud yollar da yapılmıştır.

Atma boğazına tesadüf eden hizmet yolları için hususi tüneller de açılmıştır.

Mühendis ve amelelerin seyrüseferleri ve malzemelerin nakliyatı ancak bu sarp uçurumların yalçın yamaçlarına sıkıştırılmış dar patikalar da yapılmaktadır.

Sivas-Erzurum hattının yalnız 5 ve 20 inci kısımları arasındaki hizmet yolları için bugüne kadar 420.000 metre mikabı toprak ve 325.000 metre mikabı kaya hafriyatı yapılmıştır.Sarf olunan meblağ da bir milyon lirayı bulmaktadır.

İşte bütün bu müşküllerden dolayıdır ki,kargir,beton ve demir köprülerin sayısı çoğalmış ve bu muhtelif geçitlerden dolayı da demir döşeme ameliyesinin mümkün olabilen hızla ileriye doğru uzatılması kabil olamamıştır.

Hakikati halde yukarıda da bilmünasebe söylediğimiz gibi demiryolu inşaatının tevakkufu şöyle dursun,aldığı hızın her gün biraz daha artırılabilmesi çareleri düşünülmekte ve tedbirleri alınmaktadır.

Yukarıda sözü geçen 133 ve 136 ıncı kilometrelerdeki demir köprülerin kurulmalarının bitmesinden sonra hemen demir döşeme işine başlanacaktır.

Poz ameliyatı,fasılasız,tevakkufsuz devam ettirilerek 1937 eylül ayında 177 inci kilometredeki DİVRİK istasyonuna varılmış olacaktır.

Fakat,poz,burada da durmayarak kış mevsiminin girmesinden evvel 208 inci kilometredeki 60 metre açıklığındaki büyük köprünün yanına kadar sokulacaktır.

1938 senesi ilkbaharında ise,poz bu köprü başından başlayacak ve 1938 Eylülünde Erzincan istasyonuna girmiş bulunacaktır.

1938 senesinin poz programı ve poz faaliyetine göre yalnız bu bir mevsimde 220 kilometre ray döşenmiş olacaktır.Bugüne kadar,memleketimizde ve bir hat üzerinde ve bilhassa bir istikamette,220 kilometre ray döşenmiş değildir.Bu 220 kilometre demir yollar inşaat alemimizin poz rekoru olacaktır.

Bu tarihten bir sene sonra da yani; 1939 Eylülünde de lokomotif düdükları; Erzurum şehrinde kurtarıcı,yaratıcı seslerin akislerini yaşatacaktır.

Bayındırlık işleri dergisi - Mayıs - 1937

ŞEYTAN KÖPRÜSÜ GEÇİDİ

Atma boğazında bulunan şeytan köprüsü geçidi ise; sanki çelikten yapılmış,geçilemez,aşılamaz fikrini telkin eden bir heybet ve haşmet arz ediyor.İsmi de kendi mahiyetini tamamen tavsif etmekte olan bu şeytan köprüsü geçidinde boğazın genişliği 4,5 metreyi geçmediği gibi,göklere tırmanan sert ve haşin yamaçları da 200-300 metre yüksekliğe çıkmaktadır.

HATLA İLGİLİ ANILAR

Nuri Demirağ'ın Kızı Gülbahar Erdinç'i dinliyoruz: "Sivas-Erzurum demiryolunun yapımında insanların çalıştırması çok enteresandır. Bize anlattırdı; o zamanın Anadolu insanı çok çalışmazdı. Aza kanaat ederdi. Babam Halep'ten, Şam'dan kumaşlar, incik boncuklar getirmiş. Onlara işletip, dokutturup sattırmıştır. Yani oradaki insanlar, almanın-satmanın zevkine varabilsinler diye. İnsanları böyle çalışmaya alıştırarak o demiryollarını yapıyor. Demiryolu yapımında oranın insanını çalıştırıyor. Bize hep insanların çalışması için bir hedefleri olması gerekir derdi. Babam aynen, çalışan işçilerin başında olmak için çoğu zaman paltosunun üzerinde yatarı. Günlerce yatak yüzü görmediği olmuştur. "

YAŞAR BEY TÜNELİ VE DEMİR MADENİ BULUNUŞU

Divriği istasyonuna girmeden önceki tünelin yapımında çalışanlar, inşaat esnasında yön tayininde kullanılan pusulayı takip ettiklerinde, tünel çıkışının doksan derece ters istikamet gösterdiğini görünce yetkili kısım şeflerine haber verirler. Onlarında araştırmaları sonucu aynı yönde olunca uzman mühendislerle haber verirler. M.T.Arama mühendislerinin araştırmaları sonucunda bölgede çok kuvvetli bir mıknatıs alanı olduğu bunun da demir madeninden kaynaklandığını tespit ederler.

DİVRİĞİ'DEN NOTLAR

Divriği'de büyüklerimizden dinlediğimizde: Tren yolunun Divriği bölgesinden geçmesi ve inşaatının başlamasıyla halk arasında çeşitli görüşler konuşulmaya başlanır. Bunlardan yaygın olanı tren yolunun kale arkasındaki insanların bile geçemedikleri çok sarp kanyonlardan geçmesinin mümkün olmadığıdır. Bu konuda iddiaya bile girenler olmuştur.

Ord .Prof .Dr. A.Süheyl ÜNVER DEFTERLERİNDE DİVRİĞİ

8-Haziran-1965 saat 9.17 de posta treni ile Divriği'ye hareket ettik. 12.10 da Bozarmut, 1.30 Çetinkaya'dan hareket, 2.45 muazzam kayalıklar içinden

geçiyoruz.Böyle müstafi kayalar görmedim.Cürek demir cevherinin yükleme istasyonu 2.45 de geldik demir cevherini taşıma tesisatı muazzam ve çok geniş sahada ,3.20 de Divriği'ye vardık.

DEMİRYOLU HASTAHANESİ

Hattın inşası esnasında Divriği'de Aptullah Paşa Konağı demiryolu hastanesi olarak kullanılmıştır.Burada dinamit atımı esnasında ve kayalık mıntılardan düşerek yaralanan pek çok kişinin tedavileri yapılmıştır

OSMAN KİRİŞÇİOĞLU – YAŞADIĞIMIZ GÜNLER

DAĞLARDA CİN ARABALARI

Hemşerimiz merhum Osman Kirişçioğlu Yaşadığımız Günler adlı kitabında demir yol inşaatını ile ilgili anılarını şöyle anlatıyor:

Osman'ın okula kayıtsız olarak devam ettiği günlerde, şehirde bir çok insanın anlayamadığı, yeni bir dedikodu yayıldı.

İnsanları içine alıp uzak uzak şehirlere götüren, karnında taşıdığı, taştan yapılmış kömürleri yiyerek ve değirmen suyu kadar su içen, siyah siyah dumanlar çıkarıp, acı acı bağırان, dağların arasından çıkıp şehre gelecek bir canavardan bahsedilmeye başlandı. Bu canavarın gelmesi için, sanki mensupmuş gibi, koskoca devlet, ya bu dağları yarmakta veya dağların altına, mağara gibi, büyük delikten yollar açmaktaymış.

Bu demirden canavara binen insanlar, isterse doğu tarafındaki Kemah,Erzincan veya Erzurum'a gidebilecek; isterse batı tarafındaki, Sivas,Kayseri ve Ankara taraflarına, at,eşek, katır gibi bir canlı hayvana binmeden ve yürümeden gitme imkanına kavuşabileceklermiş.Bir gün bu canavarın yola çıktığı haberi geldi ise de, birkaç gün sonra bu da yalanlandı.Bu canavarın gelebilmesi için, koskoca devletin daha çoook dağları yarıp,daha çok dağları delmesi, adına “Tünel” dedikleri delikten büyük büyük, yüksek yüksek yollar açması gerekiymiş.

Haftalar geçtikten sonra, dağların oyulmaya başladığı haberleri de gelmeye başladı.

Dağları oyan da, hemşerileri, Mühürdargilden,Abdurrahman Naci ve kardeşi, Nuri Demirağ beylerin parayla çalıştırdığı adamlardan başkası değilmiş. Herkes bir tuhaf olmuştu.Dün çocuk olarak gördükleri, bu gün büyümüş, harita mühendisi olmuşta, kardeşi ile beraber, dağları deliyor; ki, ne dağlar, aman Yarabbim!..

İbrahim Çavuş, uzun sopasının iki ucundan tutara, omzuna atmış, çarşıda bağırıyordu:

Hey, Mühürdar'ın oğlu !.. Ferhat mı oldun da, Şirin'e yol yapmak için, dağları deliyorsun?... Heeey , Mühürdar oğlu !...

Artık kara tren gelmeden ona güzel bir isim takılmıştı: Dağları delen Ferhat. O günlerde, Dağları delen Ferhat'dan başka bir şey konuşulmuyordu. Onu herkes kendi muhayyilesine göre şekillendiriyor, Uluçayın oralardan, çarşının ortasına kadar getiriyor; bazıları bu korkulu alameti çarşıya bile sığdıramıyorlardı.

Sonra bir gün,nereden geldi ise; şehre tuhaf yabancı adamlar gemliye başladı. Bu adamlara “kısım şefi” ve “taşeron” diyorlardı. Yıllardan beri boş duran, o güzelim, bağlık, bahçelik evleri, akla gelmeyecek kadar, pahada kiralar vererek kapattılar.

Ot, arpa, saman istemeden ve “deh” demeden yürüyen, kızdığı vakit, çığlık atıp haykıran, böğüren ve inleyen, görülmemiş, dev arabaların üzerinde, kendi evlerinin eşyalarını getirdiler.Kamyon denen, bu arabalar, Arnavut kaldırımları üzerinde, evleri sarsa sarsa yürüyorlar, kızdıkları zaman da, insanın içini ürperten, çığlıklar atıyorlardı.

Hele, bu hortlayıp, çığlık atan, haykıran dev arabalarla gelen, kadın ve kızlar, güneş renkli bayan öğretmen gibi, kasaba gençlerinin yüreklerini hoplatıyor; bu “Tango” kadınlar, görülmemiş bir şekilde, yarı çıplak bir şekilde, sokaklarda gezmekten hoşlanıyorlardı.

Artık, dağlara da yeni isimler verilmeğe başlanmıştı.Dumluca, Beydağı, Çengellidağ yerine, Üçüncü kısım,Beşinci kısım denmeğe başlanmıştı.

Diğer taraftan, şehrin idaresine de yeni usul ve kaideler getirilmekteydi. Artık dükkanlar Pazar günleri de kapanmaya başlamış, şehirde ki erkekler demir yollarında kendilerine göre bir iş bulup, işe gittikleri için, tarla, bağ ve bostan işleri de kadınların baş işleri arasına dahil edilmişti.Şehrin buğday ihtiyacı, çevrenin en büyük ovası olan, o zamanlar Divriği'nin bir nahiyesi durumundaki, Kangal'ın ağaları eline bırakılmıştı.

Çalışan dükkan sahipleri de Pazar günleri kendilerine bir meşgale aramak ihtiyacını duydular.Dükkan açmama yasağı, belediye zabıtalrı ve hükümet bekçileri tarafından, yukarı çarşıdan aşağı çarşıya kadar, bütün dükkanların kilidi yoklanarak, içeri de insan varmı diye kapılar dinlenerek takip edilmekteydi.Şehre yabancılar da gelmiş olduğundan, eskiden kilitlenmeye bile lüzum görülmeden açık bırakılan dükkanlar, şimdi kilit takılmaya mecbur bırakılmıştı.Dükkanlarında tavuk,horoz gibi kümes hayvanları besleyen esnaf ve zanaatkarlar, Pazar günleri onlara yem ve su vermek için, çocuklarını çarşıya göndererek bu şekilde yasak cezasını vermekten kurtulur olmuşlardı.

İşte böyle, artık pazarları çalışmayarak tembelliğe alışmış bulunan, demirci Mehmet Emin usta, karısı Kafiye'ye:

Anan gile söyle de, bu pazar, hem kara trenin gelmesi için delinen dağları, hem de ulucami'nin arkasından yürüyen sel yataklarını görmeye gidelim.

Gün ağarmadan Ulucami ile Hüseyin Gazi dağı arasındaki vadiden, Tatlı Beryan deresine doğru yol tuttular.

Dağ geçidinde, günün ilk ışıkları görülmeye başlamıştı.Kasaba alaca karanlık içindeydi.Daha güneşin ışıklarının dağlardan aşarak, şehir üzerine düşmesine çok vardı.İlk tepeyi aşp,karşı dağ tepelerine vardıkları zaman, 300-400 m. aşağılarında ki, Ulusu'nun gürültüsünü duymak değil, görerek hissettiler.Yukarılardan coşkun ırmak, bir ark kadar, insanlar ise, karınca kadar gözükmüyor ve korkulu yükseklik insana dehşet veriyordu.Irmağın milyonlarca yıldan beri, açmış olduğu derin vadinin yan tarafında keçi yolu kadar insanların geçeceği bir yol ve trenin geçeceği esas demiryolu, ikmal yolu olarak, büyük arabalara ayrılmıştı.

Bu yollardan karınca kadar insanlar gidip geliyor; tünelden çıkan insanlar ellerinde veya başları üzerinde, ışıklı karpit lambaları taşıyorlardı.İnsanların geçtiği yol boyunca , bir veya iki kişi taşıyan, iki tekerlekli bazı yaratıkların hareket ettiği görülüyordu.Demirci Mehmet Emin:'Cin arabaları' bu gidip gelenler, diyerek bunlar hakkında Kurtuluş Savaşında gördüklerini anlatmaya başladı: Bu arabaları, üzerindeki insanlar, at tekmeler gibi, ayağını devamlı çevirerek,yürütüyorlar.Olacak iş mi bu? Bir insan gücü, hem kendisini, hem de altındaki tekerlekleri beraber sürükleyerek götürsün Babası devam ediyordu: Bu cin arabalarının hiç ayak çevrilmeden yürüyen, motorlu olanları da vardır.Kurtuluş Savaşı sırasında, Kafkas Cephesi kumandanı, Kazım Karabekir Paşa, Fort denilen, dört tekerli motorlusuna binerdi.Taş taşıyan, şu koca canavarların, beş kişi taşıyan daha küçüğüne o zamanlar Türkiye'de ancak birkaç tane vardı. Şimdi, omların daha büyükleri, bu yol vermeyen dağlar arasında cirit atıyor. Bakın onu gören insanlar önünden nasıl kaçıyor.

Osman onları evlere eşya getirirken görmüştü. Babasının eksliğini tamamladı.

O cin kamyonları, kendisini görmeyip, önünden kaçmayanlara o kadar kızıp haykırıyor ki, sanırsın, yer gök inliyor. Evlere eşya getirirlerken gördüm.

Babası devam etti: Tünellerin ağzından çıkan insanların, nasıl kaçıştıklarını görüyor musunuz? Ya arkalarından, canavarlar geliyor, veya orada dinamit atıp, kayaları parçalayacaklar.. Bu tünellerin yapımında , her gün birkaç kişi ölüyor. Sanki buralarda savaş oluyor gibi...

Aşağılarda insan olduğu bile belli olmayan,ufacık yaratıkları seyrediyor, bir kaya gölgesine oturmuş, evde hazırlanmış bulunan börek, pilav ve yaprak sarmayı yiyor, orada hazırlanmış olan, 'iç' e yaprak sallıyor, bir taraf tanda ,

semaverde kaynayan çaylarını içiyorlardı.

Bu arada taşeron'un karısı Emine Hanım da, kendi memleketi olan, Sultanların Şehri İstanbul'dan bahsediyor.O İstanbul ' ki değil Türkiye'de , Dünya'nın bir daha emsali olmayan, Cenneti Ala'nın yanında evliyalara şehriydi.

Akşam eve dönerlerken, Emine hanımın sivri topuklu kundurası, daha tepeye çıkmadan parça parça olmuş, bizimkilerin çarık olarak giydikleri, yün çorap altına dikilmiş deriden hedikler bile, giyilmez hale gelmişti.

PARA NE ZAMAN GELECEK

At, katır, öküz veya eşeksiz yürüyen arabalar şehri biri birine katarken, kimsenin aklının alamayacağı bir karışıklık daha oldu.

Bir gün, taşeronlar ve kısım şeflerinin bulunduğu sokaklar, korkunç bir insan kalabalığıyla dolmuştu. Sanki bütün Türkiye buralara dökülmüştü. Demiryollarını yapmayı tekeffül eden bu adamların evlerinin önü, değil insanların , Bay İbrahim'in köpeklerini bile geçiremez olmuştu.

Kısım şefi ve taşeronlar, ya ortalıktan kaybolmuş, veya yüksek yüksek evlerin kapılarını kitlemiş, perdeler arkasından gelenleri seyrediyor veya pencerelerini açmış, gelenlere dert anlatıyorlardı: Para yok diyorlardı. Ne zaman Ankara'dan gelirse, para o zaman dağıtılır, siz de paranızı o zaman alırsınız. İyi, güzelde bu para ne zaman gelecek?

Kim bilir, ne zamandan beri, ücretlerini alamamış, evleri yiyecek bekleyen insanlar, bu sözleri çok duymuş olacaklar ki, biri birine omuz vererek, yüksek duvar ve damların üzerine çıktılar.Yüzlerce karıncanın yuvaları sarması gibi, kapıları, pencereleri kırdılar, içerideki insanları dışarı çıkarmak için zorlarken elbiselerini parçaladılar, parçalanmış elbiselerinden tutarak başları üzerinde giden bir tabut veya bir sel suyu üzerinde giden bir kütük gibi, bu koskoca adamların başları nere,ayakları nere, düşer veya bir yere çarpar mı bile demeden, o güzelim evlerinden aldı ve neresi olduğu belli olmayan bir tarafa doğru götürdüler.

Osman, evlerinin penceresinden ve damlarından, bir bayram coşkusu içinde, bu korkulu gidişi seyretti.

CEMİL DEMİRKALEDEN ANILAR

Divriği'de inşaat ustalığı yapan Cemil Demirkale demiryolu anılarını şöyle anlatıyor: Tünellerin delinmelerini seyrettik.Demiryolu inşaatı bir seferberlik gibi inşaattı.Bir ucu Çetinkaya'da bir ucu Kemah'da durmak yok. Her tünelin her köprüünün her menfezin taşeronları ayrı ayrı , kontrolörleri ayrı. Her ustanın başında bir kontrolör dikiliyor.

Tüneller dinamitle açılıyordu.Lağım delme ile ölçülerine göre matkabınan taşa delik deliniyor derinliğine göre 50.cm, 1 m, 2 m, 2,5 m derinlikte lağımlar deliniyordu.O deliklere dinamitler doldurulup ateşlenip patlatılıyordu.

Lağımcıların matkap denen yuvarlak aletleri vardı.Bunların ağzı çelik ve 3 cm. çapındaydı.Biri matkabı tutuyor biride elinde 5 kiloluk tokmakla matkaba vuruyor oda bir taraftan matkabı döndürüyor vuruyor, döndürüyor vuruyor, o şekilde akşama kadar 2 tane delik delerse iyi bir ustaya yetiyor. Delğin içinden posasını kaşıkla çekiyorlar öğüterek deliyorlar o işler zor iş idi şimdi nerde.Lağımcı çok 20-30 tane her biri bir taraftan deliyor.Deldikten sonra ateşlenir dışarı çıkar sayarlar eğer yanlış sayarlarsa kaza olurdu.İnsan zayıyatı çok oluyordu.

DevletSivas-ErzurumhattıiçinAmerika’dan300taneşevrolemarkakamyon almıştı.Erzurum’a gidene kadar arabaların kökü bitti.Devrilmeler,uçmalar,suya düşmeler çok oldu yol inşaatında tünellerin delinmesinde farkında olmadan bir taş düşüyordu.

Tünelleri iki baştan delerek ortada birleştikleri zaman tünel aynaya vurdu diyerek ziyafet verirlerdi.Kimin matkabı önce karşı tarafa geçerse oda bahşiş alıyordu.Taşbaşındaki tünel aynaya vurdu dediler ziyafete gittik kurban kestiler.

Yarmalarda işçiler bellerine iple,halatla ağlanıp o uçurumların üzerinde lağım vurup tokmakla vurup o yarmaları yardılar öyle kolaylıkla yarılmadı o yarmalar, tüneller gibi, ipinen Fırat’a uçuyorlar Atma,Çaltı,Cürek boğazlarında ama yılmadılar usanmadılar fakat yaptılar.

Han ocağı diye bir taş ocağımız vardı. Sultan Murad’ın hanı var orda. Mühendisler ilk demiryolu inşaatı açıldığı zaman ocağı kontrol ettiler.İlk ocağı açtılar 400 ustası,taşçısı, amelesi çalışıyordu.

DİVRİĞİDEN BİR ANI

Ustabaşılar bir gün Nuri Demirağ’a şöyle derler: Beyefendi bu dağlar çok sarp yaramıyoruz başka bir güzergâh seçinde oradan gidelim diye şikayet etmişler.

Nuri Demirağ cebinden bir altın lira çıkarmış şu kadar taş parçasını kopa-rabiliyorsanız devam edin demiştir.Para var biz bu işi bitireceğiz demiştir.

Nuri Demirağ için halk arasında efsaneler masallar anlatılmış , Nuri Bey yaptığı işlerle 1930 ların efsane kahramanı olmuştur.

ŞAHAP DEMİRAĞ’IN YORUMU

İlk demiryolu işleri, daha çok Naci Demirağ’ın öncülüğünde yapılmıştır. Mühendis olan, işi asıl bilen Naci Beydi.Sivas-Erzurum Demiryolu ihalesi söz konusu olunca Naci Beyin diğer ortakları Nuri Dağdelen,Hayri Kayade-

len, Nuri Demirağ'ın bu işte ortak olmasını istememişlerdi. Nuri Bey mizaç olarak asabi ve fevri idi. Naci Beyde bunu Nuri Beye söyleyince , Nuri Bey bu duruma çok içerleyip hemen bir firma kurarak bu ihaleye kendi başına atılır ve ihaleyi de kazanır. Büyük bir başarı ilede tamamlar.

ÇETİNKAYA – DİVRİK – ÇETİNKAYA KATAR HATTI

Sivas-Erzurum hat boyunca inşası tamamlanan kısımlar hemen işletmeye alınıyordu. Bu kısımlardan biride Çetinkaya – Divrik arasındır. 1937 yılında başlayan pazartesi- çarşamba –perşembe –cumartesi günleri, karşılıklı olarak yapılan katar seferleri Çetinkaya-Avşar-Güneş-Cürek-Divrik istasyonları arasında yaklaşık üç saattir.

Nafia Vekaleti 1937 tarihli Yolcu Rehberi.

İLİÇ İLÇESİ DOSTAL KÖYÜ WEB SİTESİNDEN ALINAN BİLGİLER

DEMİRYOLU ULAŞIMI

01.10.1938 tarihinde Erzincan'a bağlı Hareket Bölge Amirliği adı altında hizmete giren Devlet Demir Yolları İliç'in 3 km. kuzeyinde kurulmuş olup bu Devlet Demiryolları ağı İstanbul Haydarpaşa'dan başlayarak Kars'a kadar uzanan ulaşımın İlçe için o tarihlerde kullanılan en büyük ve tek ulaşım aracıdır.1975 yılına kadar yolcu,bagaj taşınması perakende parça taşınması ve tam vagon taşımacılığı yaparak bölgeye hizmet vermiştir.Tren yolunun yapımı ile ilgili olarak 1938 yılında yol yapım çalışmaları ile ilgili günümüzde halen yaşamakta olan insanların yol yapımı sırasında çekilen güçlükleri belirten hatıralarını aşağıda ifade etmekte.

DEMİRYOLU YAPIMI VE YAHYA BEY TÜNELİ OLAYI

İliç 1919 doğumlu Halil Bayram OĞUZ,demiryolunun yapıldığı dönemi ve yol yapımı sırasında yaşanılmış trajik bir olayı “Yahya Bey Tüneli”ni şöyle anlattı;

Demiryolu yapımı için proje gereği,çeşitli mesafelerde kısım amirlikleri oluşturuldu.Bağııştaş-İliç arası 12.kısım,İliç-Atma arası da 13.kısımdı.Ben ve amcamın oğlu Nuri 12.kısıma ait,İliç-Bağııştaş yönüne doğru giderken,ilk yarmanın yapımında altı ay çalıştık.Daha sonra bir anlaşmazlık nedeniyle 13.kısıma geçtik.

Sanaksi Çayı yakınındaki tünelde (Yahya Bey Tüneli) çalışmaya başladık.13.Bölge Amiri Yahya Beyi'in amcası Saadettin Bey'di.Tünel yapımında Macar Pinter,İngiliz Serçer ve Türk Ahmet Bey olmak üzere üç mühendis çalışıyordu.Çalışanlar kerpiç evlerde kalıyorduk.Ben ve Nuri Yahya Bey'le aynı binada kalıyorduk.Yahya Bey,çok çalışkan,işini seven ve çok erken kalkan biriydi.Çalıştığımız tünel,biraz kavisli ve teknik iş becerisi gerektiren bir yerdi.Çalışmalar yapılırken nedeni bilinmeyen bir sebeple tünel çöktü.30-40 kişi öldü.Sanaksi Çayı tarafında bir yere defnedildiler.

Kısım amirleri,yapımı teknik iş becerisi gerektiren tünel,köprü ve yarmaları zamana karşılık götürü usülde müteahhitlere verirdi.Bunun için he-

men çalışmalara yeniden başlandı.20-25 günlük bir zaman geçmişti ki tünel yeniden çöktü.Birici kazadan daha fazla insan öldü.Bunun üzerine Mr.Serçer Yahya Bey'i yanına çağırarak :”Sen git babanın çiftini sür.Bu iş sana göre değil “ dedi.Yahya Bey,amcasına rağmen bu lafın kendisine söylenmesine çok içerledi.Günlerce elini hiçbir işe sürmedi.Doğru dürüst yemedi,içmedi.

Bir gün amcamın oğlu Nuri'ye;bir teneke su ısıt da banyo yapayım dedi.Nuri de gaz ocağında suyu ısıttı.Zaten akşam üzeriydi.Herkes odasına çekilip yattı.Sabahleyin kalktığımızda Yahya Bey ortalıkta görünmüyordu.Hemen herkesin dikkatini çekti.Kapıyı çaldık cevap alamadık.Perdeler kapalı,kapı kilitliydi.Endişelendik.Hemen Atma'daki amcası Saadettin Bey'i telefonla arayıp durumu bildirdik.Saadettin Bey bir müddet sonra geldi.Kapı kırılarak içeri girildiğinde Yahya Bey'in cesedi kanlar içinde yerde yatıyordu.7.65 mm. çapında Alman Çıplağı denilen bir tabanca ile intihar etmişti.Hemen durum Kuruçay'a bildirildi.Doktor ve savcı gelerek olayı incelediler.Rapor yazarak gittiler.

Durum Adana'daki babasına bildirildi.Bir müddet sonra babası ilçeye geldi.Durumu öğrendikten sonra;”Beni bunun için mi buraya çağırdınız?Bir ecnebinin lafı ile intihar eden birisi benim oğlum olamaz!” diyerek geçip gitti.Olay herkesi şaşkınlık içinde bıraktı.Daha çok da amcası Saadettin Bey'i çok üzdü.Saadettin Bey'in emriyle bugünkü anıt mezar yapıldı.Bu olayı her trene binişimde hala hatırlıyor ve üzüntü duyuyorum.

Demiryolu yapımı sırasında yaşadığımız bu trajik olaydan başka,beni hala duygulandıran gözlemlerim de var.Herkes büyük bir güç,inanç ve zevkle çalışıyordu.Hiç kimsenin zorlaması yoktu.Beline ip bağlamış,kayanın yamacında taş kırarken türkü söyleyen insanların inancı ve ruhu bu yolu yapmıştır.Yoksa ne bugünkü gibi teknoloji vardı ne de araç gereç.

O yıllarda İliç'te ve Atma'da tiyatroların varlığı,çalışkan insanların moralini yüksek tutuyordu.İnsanların ihtiyaçlarını karşılamaları için lokanta ve fırınlar da vardı.Akşam olunca İlçede bir şenlik havası oluyordu.Kısaca insanların ülkenin kurtuluşundan sonraki,kalkınma yönündeki inançları da tamdı.(23.05.1999)

İLİÇ TREN İSTASYONU'NUN AÇILIŞ TÖRENİ HİKAYESİ

Emri büyük yerden aldık...O emrin delalet ettiği hedeflerin sonu yok...Asırlarca geri kalınmış,asırlarca koşulacak...Başarıları çoğaltmak ve ulaşmak için...

Ankara Garı'nın merkezinin açılma törenini yaptıktan sonra Erzincan'a yöneldik.Ankara'dan hareket ediyoruz.Uğurlayıcıların gözlerinde bariz bir gıpta vardı.

Biz bir Anadolu gelini gibi çiçeklerle,oyalarla süslenmiş ve işbaşı ettiği için kırmızı eteğini beline bağlamış derli toplu makinemiz,bizi kahteenni ile biraz acele ederek bu asırlarca “Kara Vapuru” nedir? bilmemiş illere doğru ulaştırıyor.Yenişehir ve Kayaş evlerinden mendiller sallıyarak uğurlanıyoruz.

Geçtiğimiz ovalarda,beldelerde hissediyoruz ki çevre halkı o büyük emri almışlar.

Demiryolu onlara ulaşmış onlarda demiryoluna yakışmağa azimle,imanla çabalıyorlar.Islak ve karanlık bir gecede Kayseri’ye geldik.

Kayseri’de tren personeline,bu çok gayretli ve fedakar arkadaşları değiştirdiler.Ve makinemizi biraz okşadılar,sevdiler,doyurdular ve onu yolundan alıkoydular. Defne dalları ve ışıklarla süslenen,bezenen 46060’ımızı,hazırlayıp bayram yerine giden küçük çocuğun gönlünü kırmamak için Kayseri’de alıkoymadılar,uğurladılar.

O, Kayseri’den kalkınca ne koştı bilseniz.Neden mi?Belki arkamdan seslenirler çevirirler korkusuyla.Adeta rayları doya doya içti ve sonra yine sarsılmadan süzölmeye başladı.Yağmur yağmakta biz de yol almaktayız.İşte böylece koşarak,tırmanarak fakat ıslak ıslak Sivas’a geldik.

Az bir tevafuktan sonra yolumuza devam ediyoruz.Al bayraklarla süslenen istasyonlardan geçe geçe ilerliyoruz.Daha doğrusu yükseliyoruz.Bir an geldi ki Ankara’nın bir misli daha irtifaya çıktığımızı anlıyoruz.Artık dağlar bayazlara büründü ve trenimiz buralaradan yüz akıyla geçti.

Çetinkaya’ya geldik...Burası binalarıyla personeli ile lokomotif ve kar kürerleriyle çok ciddi ve azametli ve bilhassa kuruluşunu müdrik bir iş yeri. Buraya tırmandıktan sonra biraz yorgunluk ve hız almak zaruri yeti var,zira demiryolunun en manialı mintikalarına yolculuk buradan başlar.Malatya, Diyarbekir’e buradan Divrik, Erzincan ve Erzurum’a gidilir.Orası eksiklikleri tamamlar ve yorulanları değiştirir ve misafirleri konaklatır.

Nitekim makinemizin buraya kadar olan muntazam ve devamlı aynı zamanda şerefli vazifesini kafi görerek onu misafir etti.O da boynunu büktü ve gözlerini silerek odasına çekildi.Gözleri ıslık ıslık yanan yapacağı işi anlamış yepyeni bir makine katarı takıldı.Bizde ona mütaavatlara bağlandık,tekrar yola koyulduk.Yükseklerden uçuyoruz.Dağlardan geçiyoruz.Asırlardan beri Sultanlara ancak patika için müsaade eden dağlar bugün Cumhuriyet Hükümeti’ne bağrını açmaya razı olmuş.Evvelce gösterdiği taassup bugünkü gerilimden utanarak hemen hepsi başlarını sislere gömmüşler.Yüzlerini bizlere göstermiyorlar.Büyük küçük tünel ve köprü bu hattı başaran kafa ve bileklerin oyunağı olmuş.Onları sıralamışlar,dize getirmişler ve nihayet büyük tünel ve köprüleride birer imame yapmışlar.Yine yürümüşler.Biz de yürüyoruz.Yürürken Fıratla müsabaka ettiğimizi ve bu müsabakada kazandığımızı

anlıyoruz.O dağları yarmış geçmiş biz ekseriye meyline uymuşuz.O beldeleri ayırmış biz bağlamışız.O eteklerden niyazkar akıp gidiyor biz dilediğimiz yerden geçip gidiyoruz.O dağları didiklemiş,biz dikmişiz.Ve nihayet karanlıktan ışığa ve tünelden köprüye geçerek,aşarak Divrik'e geldik.

Yol boyunca muntazam muşambalarını giymiş ameleleri geçit tünel ve yol bekçilerini bu fedakar adamları görüyoruz.Askerî bir disiplin ile katarları karşılıyor,yürüyüş tempomuzu tanzim ediyor ve uğurluyorlar.Ve bu dağları tünel ve köprüleri onların temiz ve asil varlığına güvenerek emanet ederek geçiyoruz.Açılış törenini yapacağımız Erzincan'a yaklaştıkça bir bir yeni yapılan istasyonlardan yeni yapılan İLİÇ İstasyonu'na geliyoruz.Trenimiz istasyona yaklaştıkça coşkun halk selini görebiliyoruz.İstasyonda İLİÇ halkı bizleri bağrına basarak büyük bir sevgi ile karşıladı.

İLİÇ İstasyonunun açılışını 01.10.1938 tarihinde saat 10.00'da yapan Nafia Vekili Ali ÇETİNKAYA coşkun İliç halkının duygularına mazhar olan kısa bir konuşmasında Cumhuriyet'in 15. yılında yokluklar içersinde halkın refah ve huzuru için daha kolay ve rahat ulaşımını sağlamak için memleketin bugün ve daha sonraki yıllarda da atılım hamlelerine devam edileceğini belirterek Ulu Önder ATATÜRK'ÜN;

“Demiryolları memleketin toptan tüfekten daha mühim bir emniyet silahıdır.Türkiye Cumhuriyeti'nin tespit ettiği projeler dahilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntıkaları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır.Bütün vatan demir kütle haline gelecektir.Türk milletinin servet, refah ve medeniyet yollarında yürümesi ve Türkiye'de iktisadi hayatının yüksek inkişafı bu demirden yollarda olacaktır.

Milletin hayat saadet ışıkları bu yollarla gelecektir.Burada mühim olan nokta;Türk milletinin kendi inkişaflarının bu yollarda olacağı hakikatini bütün müşkülâtlara rağmen takdir etmesi ve ona sahip olması keyfiyetidir.Demiryollarını kullanacak olan Türk milleti menşesindeki ilk sanatkarlığını demirciliğini tekrar göstermiş olmakla müftahir olacaktır.Menşesinden demirci olan ve bütün dünyaya demir sanatının naşiri bulunan Türk öz vatanında ihmal edilmiş olan bu lazımeyle elbette muasır medeniyetin bütün dünyada yükseldiği dereceye isal edecektir.”(Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK)

Demiryollarının ihtiyaç ve gerekliliği hakkındaki bu sözlerinin İLİÇ halkına ileterek ve İLİÇ İstasyonunun açılması ile halk büyük bir sorundan kurtarılmış oldu.Demiryolunun ulaşım sağladığı katkılarının yanında İLİÇ ekonomisine de faydası olmuştur.Peyniri ve balı ile meşhur olan İLİÇ'in ürünleri İLİÇ İstasyonununun diğer memleketlere ulaştırılmıştır.

Trenimiz açılışı yapılacak diğer yeni istasyonlara doğru hareket ederken bu şirin ve sıcak kanlı insanların mutluluk ve teşekkür ifadeler yüzlerinden

okunan İLİÇ halkının arasından ayrılarak ATMA boğazına doğru ilerlemeye başladı.

Ve işte “Sarp” kelimesinin izahtan ibaret kalacağı sivri granitli abideler ve bu yoldan geçen herkese hayret ve dehşet veren Atma Boğazı: Bu boğaz Dersim silsilesinin devamı üzerinde sanat eserlerinin granit dişli doymak bilmeyen boğazlarından biri. Fakat şimdi bu boğazda bir hırıltı bile kalmamış.

Demiryolunun gelmesine ve geçmesine inat ve ısrarla ve bin müşkülâtlâ müsaade eden bu yalçın ve dik başlı tepeler uysal ve itaatli başlar. Ve yine bu boğazda heybetli köprüsüyle FIRAT... FIRAT üzerinde o kadar köprü gördük ki halka halka aktıkça boynu uzayan ve boynu uzadıkça halka adeti çoğalan vahşi dilberlerini hatırladık. Buralardaki tüneller köprü doğurmuş ve bütün köprüleri FIRAT emziriyor.

SİVAS-ERZURUM ARASI DEMİRYOLUNUN TARİHÇESİ

548 Km uzunluğunda bulunan SİVAS-ERZURUM demiryolunda tünellerin sayısı 131 ‘dir. İçlerinde 1076,1330,720,930 m uzunluğunda olanlar ile birlikte bu tünellerin hepsi 26.885m uzunluğundadır. Açılmış bir tünelin metresinin vasat bedeli 400TL olduğuna göre Cumhuriyet Nafiası SİVAS-ERZURUM demiryolunun yalnız tünelleri için inşaat bütçesinden 10.754.000TL ödemiştir. SİVAS-ERZURUM yolunun güzergahı tabiatın en çetin boğazlarından dolaşmakta ve Fırat, Çaltı, Karasu gibi bir çok taşkın suları aşmakta bulunduğundan inşaat faaliyetleri çok çetin mücadelelere sahne olmaktadır.

Fakat çetin ve müşkül işleri başarmak için doğmuş olan TÜRK’ün çelikazmi, dinamik enerjisi bu mücadelelerden daima muzaffer çıkmıştır. DİVRİĞİ, İLİÇ ve KEMAH geçilmiş ve nihayet ERZİNCAN Garı’na girilmiştir. SİVAS-ERZURUM hattı güzergahı CÜREK, DİVRİK, ATMA, PİNGEN, KEMAH gibi çok çetin boğazları dolaşırken büyük sular hırçın nehirler üzerine kurulmakta olan demir ve beton müteattit köprülerden ve viyadüklerden geçmektedir.

SİVAS-ERZURUM güzergahının umumi istikameti hakkında biraz iza-hat ve malûmat vermek gerekirse;

SİVAS’tan başlayarak ilerleyen güzergah 180.km’ye gelince arıza ve müşkilatı ile tanınmış olan CÜREK Boğazı’na girer. CÜREK Boğazı, mühim geçitlerden biridir. Bu geçit DİVRİĞİ ile güzergah arasında CÜREK Boğazı’ndan bir hayli zorluklarla çıkan güzergah ÇALTİ Boğazı’na dahil olur. ÇALTİ Boğazı’nın 3500m uzunluğunda 24 tüneli, 14 muhtelif köprü çetin mücadelelerle aşıldıktan sonra PİNGEN Boğazı’na girer. PİNGEN Boğazı güzergahın arıza meşhesinden biridir. 212+500 km.’ler arası bu boğazın en büyüğü

650m'yi bulan tünel uzunluklarının tamamı 1400m.'dir.Yamaçları,korkunç uçurumları gözleri karşıya baktığında en cesur adamı bile cüret ve cesaretini bu boğazın heybeti,yüksek azmi çelik ile fennin dinamik enerji tatbikatı ile delik deşik edilmiş büyük zorluklar içersinde yarılmış ve yırtılmıştır.Ancak yamaçlarına tırmanılmaz,uçurumlarına sarkılmaz,eteklerinde dolaşılmaz,sağa sola bakılmaz olan bu boğaz bugün Cumhuriyetin yüksek iradesi ile tamamen ezilmiş,parçalanmış istenilen şekle sokulmuş ve nihayet ancak kuşların uçabildiği boğazdan Cumhuriyet lokomotifleri zafer düdüklüleri çalarak mağrur ve muzaffer yürüyüşlerini arkasına taktığı vagonlarla geçmekte bulunmuştur.BAĞIŞTAŞ ve İLİÇ mıntıkasında bize göre zorlu sayılamayacak ufak tefek engeller düzeltilerek İLİÇ çıkışında bulunan 835+634 km'deki 76 no'lu tünelin yapımında birkaç defa kayma ve çökmeler olmuş bazı işçiler tünel altında kalmıştır.Tünelin teslimi yaklaşmasına rağmen istenilen noktaya gelinmemiş,yapım mütahidi Yahya EDÖLEN Bey Nafia yetkililerine baş vurarak geçikme nedenini arz edip ek süre ister.Aldığı cevap ise yolun istenilen süre içerisinde tamamlanması olur.Bunun üzerine çalışmalarını hızlandıran Yahya Bey göçük altında kalan işçilerden ve zamanında tüneli teslim edemeyeceğinden kendisini sorumlu tutar ve odasında intihar eder.

Yahya Bey'in mezarı tünel motifli bir anıt mezara layık görülür.İLİÇ'in İstasyon Mahallesi'nde bulunmaktadır.ATMA Boğazı'na girildi.Bu boğaz güzergaha geçit vermeyecek sanılmaktadır.Bu boğazın Şeytan Köprüsü Geçiti ise çelikten yapılmış bir set gibidir.Bu geçit de FIRAT nehri 4,5m'ye kadar daralmaktadır.Fakat 14km uzunluğu olan bu boğaz, fen heyetlerini zor durumda bırakacak şekilde görülmesi yolun başka yerlerden geçirilmesi arayışına sokmuş,bu durum ANKARA'ya bir telgrafla bildirilmiş,ancak Nafia Vekili Ali ÇETİNKAYA'dan gelen cevap "Bir işçi yediği ekmek kadar taş koparabiliyorsa yolunuza devam edin..."olmuştur.Çünkü nizamlarını ve şaşmaz programlarını uygulamaya sokan Cumhuriyet Hükümeti'nin projesi öyle çizilmişti.Hele 7 km.lik bir mıntikanın hazırlanması o kadar müşkül olmuştu ki hemen hiçbir yerde yapılmayan ameliyatlar orada yapılmış fen heyetleri bu ameliyatları göz önüne alarak bu boğazları yarıp akan sular üzerinde ancak sallarla dolaşmak sureti ile tetkiklerini yapabilmıştır.Boğazın 255.km.sinde ATMA Boğazı'ndan sıyrılıp çıkan güzergah KEMAH Boğazı'nda bir savaştan muzaffer çıkan ERZİNCAN Ovası'na dalar ve ERZURUM'a ulaşmak için bu ovayı boylar.14km uzunluğundaki ATMA Boğazı mıntıkasında;İnsan gücüyle,263000 m mikap hafır,876m uzunluğunda 6 adet tünel, 22700 m mikap tahkimat işlemleri yapılmıştır.

Bu korkunç boğazlarda tetkikat yapabilmek ve inşaatı yürütmek hayli müşkül olmuştur.Her şeyden önce tetkiklerini yapacak mühendislerin ve

inşaatı yapacak işçilerin iş mıntıkalarında yaya yürüyebilmelerini temin etmek lazımdı.Çünkü ATMA Boğazı'nın iki tarafı kayalık ve sarp yamaçları tamamen dik ve 300m kadar yükseklikte olduğu gibi boğazda bazı yerlerde 20m'ye kadar dağılmaktadır.30-40 m'lik bir mesafeyi yürüyebilmek için en az üç kere sağa sola sapmak yukarı aşağıya sarkmak zaruri olmuştur.

Bir hayli uğraştıktan sonra önceleri ancak bir metre genişliğinde bir yaya yolu açılabilmişse de sonraları tabiri mahsusi ile kuş uçup kervan geçmediği bu korkunç boğazlar fen heyetlerine işçi ve amele gruplarına şehrah hale getirilmiştir.Bu gün artık trenlerimiz emniyetli,selametli ve muzafferhane, bu boğazlardan geçmektedir

TAZİM VE ŞÜKRAN BORCUMUZ

Erzurum istasyonunun işletmeye açılması ile yeni demiryollarımızın uzunluğu 3189 kilometreye ve bu uğurda harcanan para yekunu 368 milyon lira civarındadır.

Memleketimizde her sahada başarılarla geçen on altı senelik Cumhuriyet devrinde gözünü açan genç ve bahtiyar Türk nesli; kalkınmak ve ilerlemek yolunda yapılan büyük hamleleri ve meydana getirilen kıymetli eserleri; bu arada demiryollarının Erzurum'a varışını belki biraz da tabii bulacaklardır. Fakat saltanat devrini idrak etmiş, bu devrin mahrumiyetleri içinde yıpranmış, Umumi Harpte Erzurum cephesine gitmek vazifesini alarak haftalarca karlar ve çamurlar içinde yuvarlandıktan sonra cepheye varabilmiş lakin o vakit bütün takat ve kuvvetinin yollarda eriyip bittiğini görmüş olanlarımız için demiryolları ile Divriği, Erzincan, Erzurum'a gitmek; israf ve saltanat devri hüküm sürdükçe asla tahakkuk edemeyecek fakat daima hasretle, hüznle beklenecek bir emeldi.

Bu emeli on altı senede tahakkuk ettiren Cumhuriyete ve onun banisi olan Atatürk'ü demiryol siyasetinin en büyük hamisi olan İsmet İnönü'yü, inşaat esnasında vefat eden vatandaşlarımızı, amelesinden ustasını, mühendisinden müteahhidini tazim ve şükranla anıyoruz.

**SİVAS – ERZURUM
DEMİRYOLU İNŞAASI
ESNASINDA
DEVLET BÜYÜKLERİMİZ
VE DEMİRAĞ KARDEŞLER**



Ulu Önder Kamâl Atatürk





Başvekil Celâl Bayar



Nafia Vekili Ali Çetinkaya





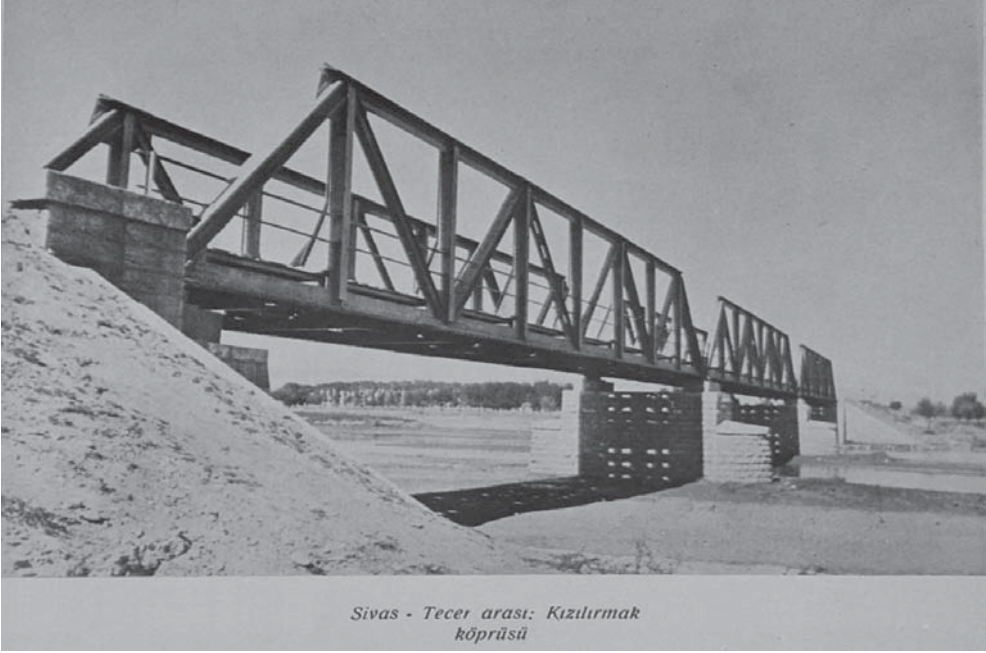
SİVAS ÇEVRESİNDEN GÖRÜNTÜLER



Sivas istasyonundan diğ er bir g r n    



Sivas istasyonunun zar f yolu binası



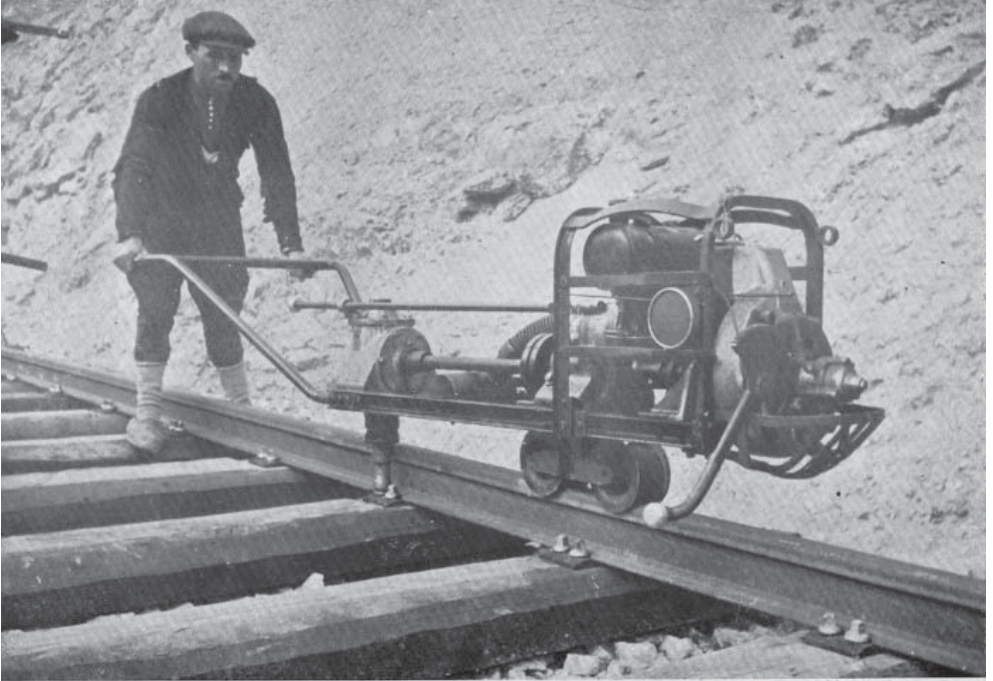
CÜREK BOĞAZINDAN GÖRÜNTÜLER



*Sivas - Divriğ arasında güzergâhtan
bir parça*



Trenlerimizin geçmekte olduğu iki mühim eser yan yana



Rayları vidalıyan trifonöz makinası



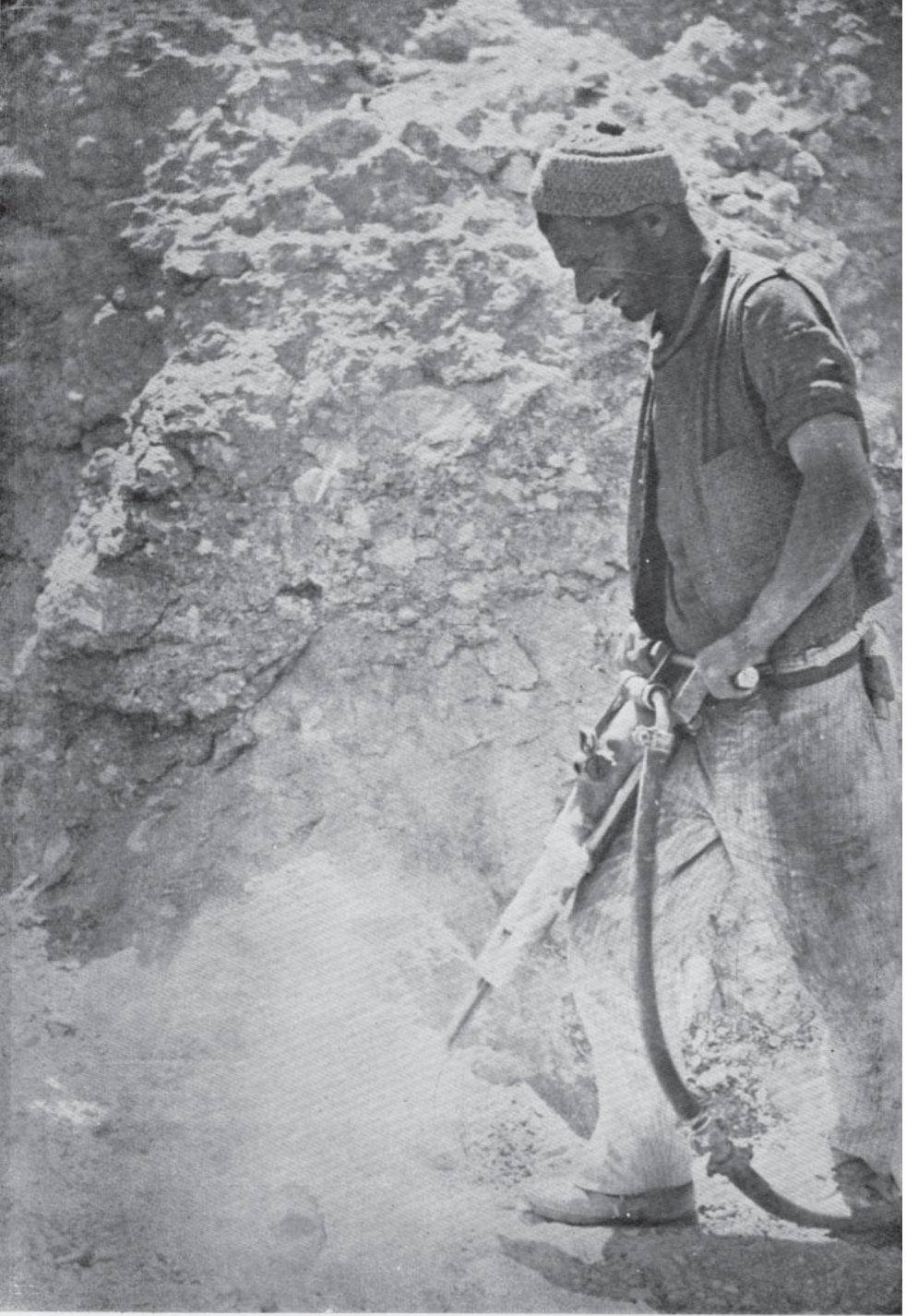
Ray ferşiyatı ameliyesinden bir görünüş



Ahşap traverslerin vidalanması



Cürek istasyonu yolcu binası ve
demir cevheri deposu



Türk işçisi; hattın Erzuruma ulaşması için, dağları böyle delmiştir



Millî demiryollarımızgüzergâhındaki büyük yarmalardan birinin açılma ameliyatı



Cürek boğazının kârgir köprülerinden



Cürek boğazında sıralanan köprülerden



*Cürek boğazının korkunç geçitlerinde
kurulan Cömhuriyet abidelerinden*



*Cürek boğazındaki demirköprüler
dizisinden*



*Cûrek boğazında sayısı çok olan
eserlerden*

DİVRİĞİDEN GÖRÜNTÜLER

DİVRİĞİ ULU CAMİİ VE DARÜŞŞİFASI



NURİ DEMİRAĞ ORTA OKULU



ELEKTRİK SANTRALİ



ABDULLAH PAŞA KONAĞI(DEMİRYOLU HASTANESİ)



DİVRİĞİ ŞEHİR GÖRÜNTÜLERİ









UNITED NATIONS EDUCATIONAL,
SCIENTIFIC AND
CULTURAL ORGANIZATION

CONVENTION CONCERNING
THE PROTECTION OF THE WORLD
CULTURAL AND NATURAL
HERITAGE

*The World Heritage Committee
has inscribed*

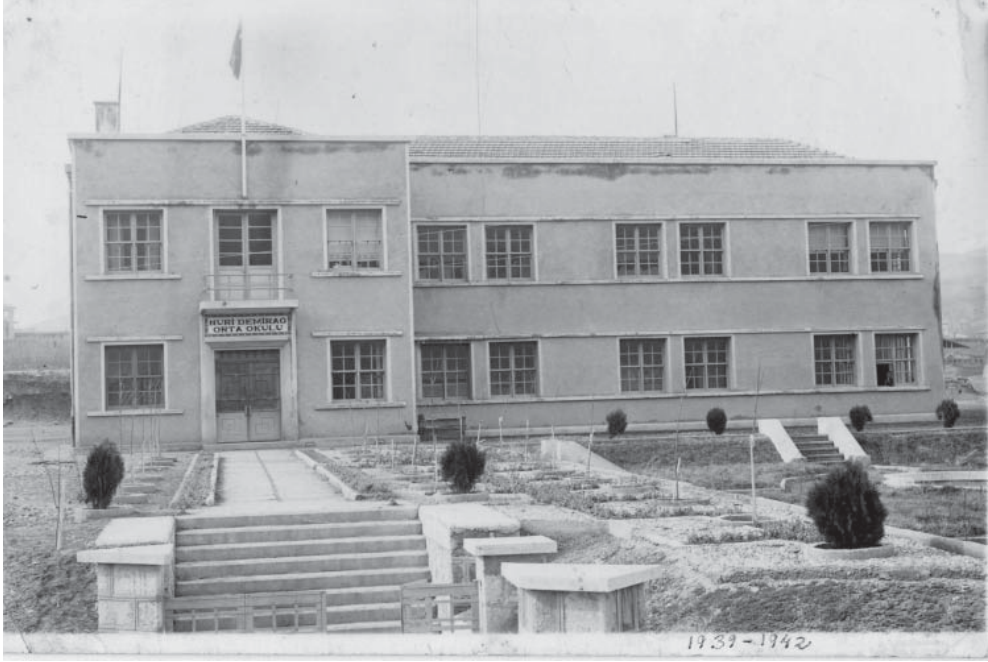
*Great Mosque and Hospital of Divriği
on the World Heritage List*

*Inscription on this List confirms the exceptional
and universal value of a cultural or
natural site which requires protection for the benefit
of all humanity*

DATE OF INSCRIPTION

6 December 1985

DIRECTOR-GENERAL
OF UNESCO





DİVRİĞİ ABDULLAH PAŞA KONAĞI ESKİ TARİHLİ GÖRÜNÜM



**DİVRİĞİ
TREN İSTASYONUNDAN
GÖRÜNTÜLER**



Divriğ istasyonu yolcu binası



Cumhuriyetin 15 Yıldönümünde Türk Bayındırlığı, Bayındırlık İşleri Dairesi
Til 5 Sayı 5

S. 164 " Nafia Velîli Ali Çetinkaya Sivas - Erzurum hattı
güzergâhındaki tetkiklerinden (Sağdan 3. Naci Demirağ)















**DİVRİĞİ
DEMİR MADENİNDEN
GÖRÜNTÜLER**







Divriği İstasyonunda depo edilmiş demir cevheri







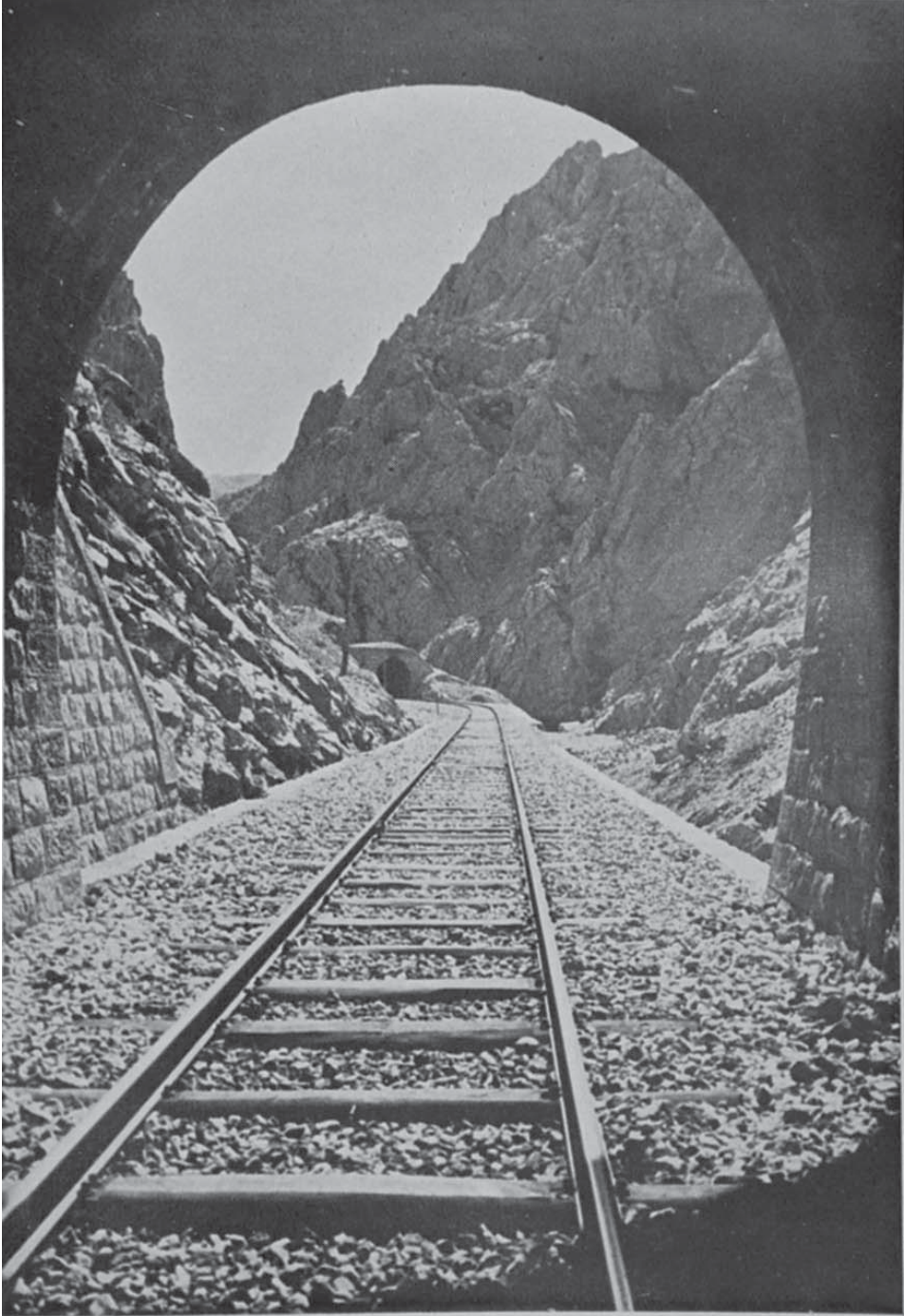
PİNGAN BOĞAZINDAN GÖRÜNTÜLER



Pinğan boğazında güzergâhtan bir kısım



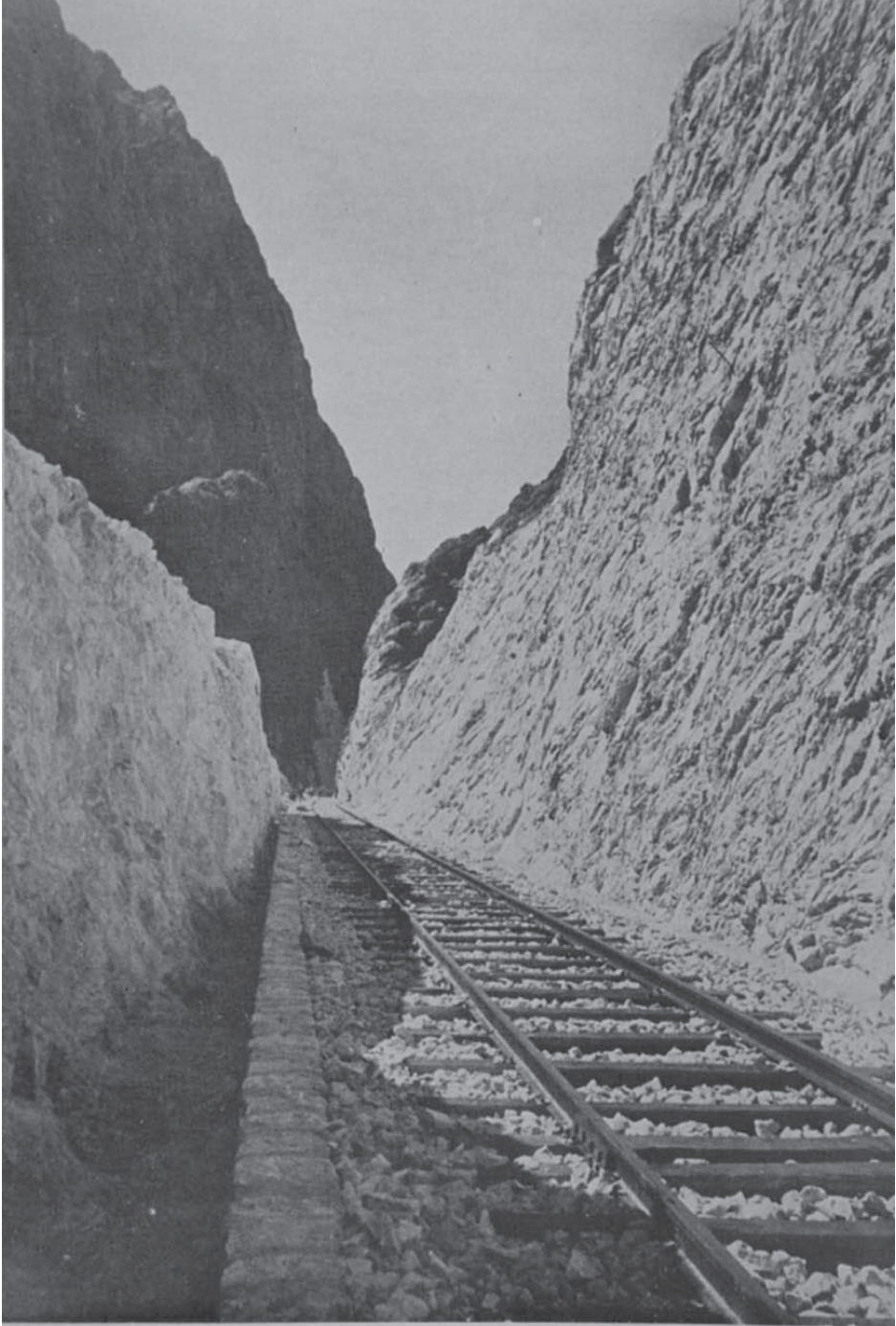
Pinğan boğazındaki kârgir köprülerden



*Piňan boğazında yapılmış
tüneller dizisi*



*Pinğan boğazının sisleri içinde
ilerileyen güzergâhtan bir görünüş*



*Pınğan boğazında büyük bir
kaya yarma*

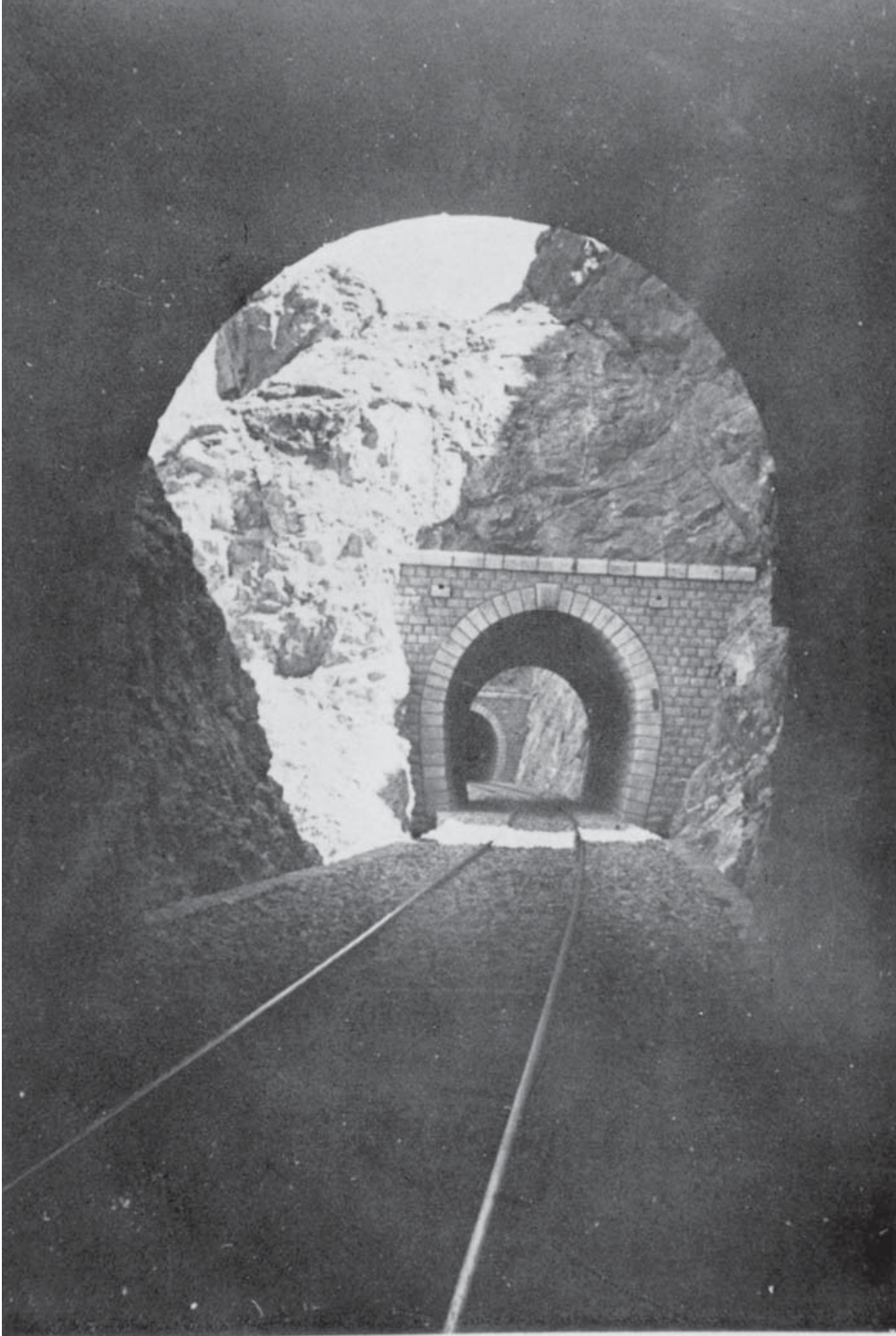


Pingân boğazındaki eski ahşap köprü

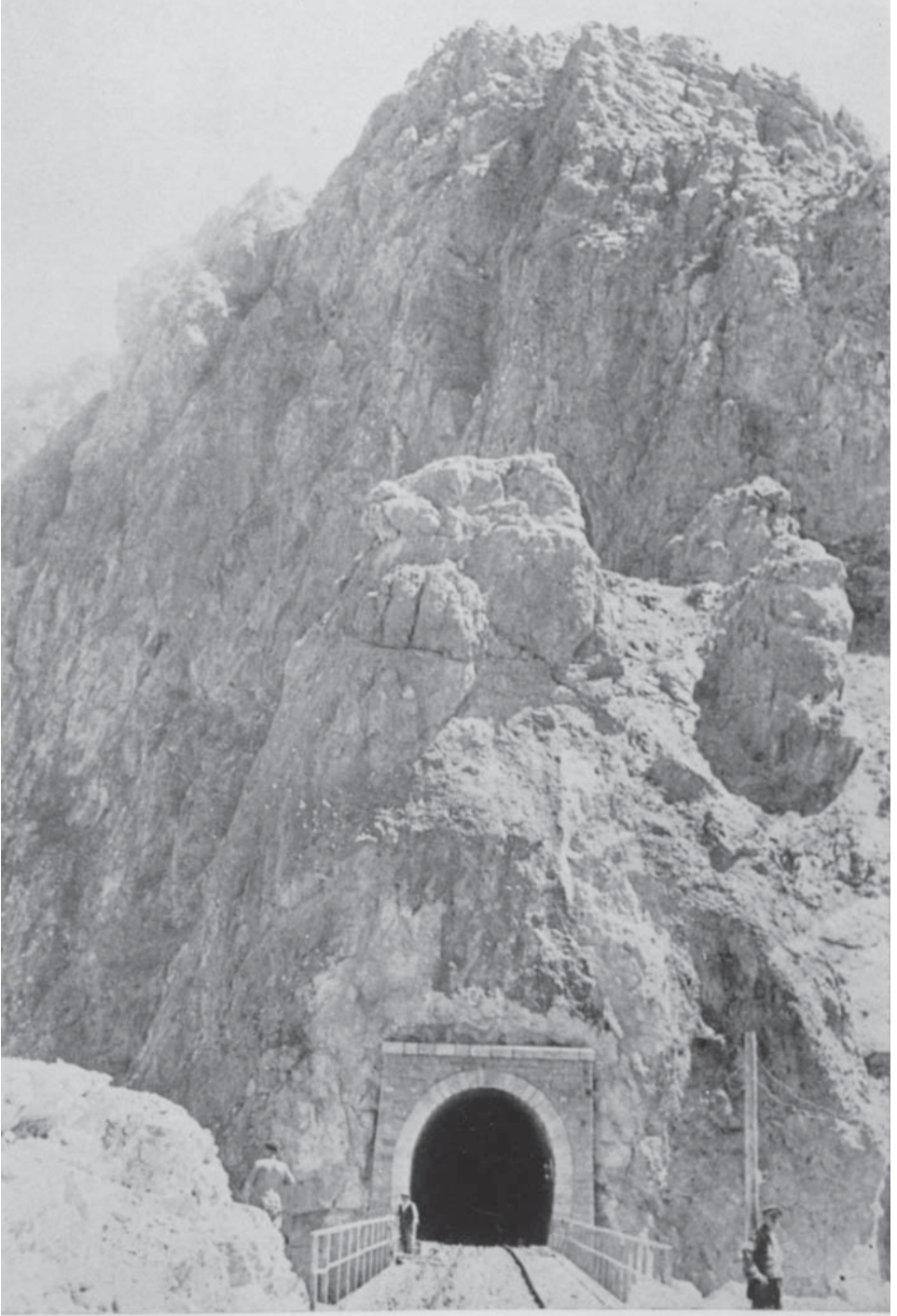


Bağıtaş istasyonunun karşısında servis köprüsü

ATMA BOĞAZINDAN GÖRÜNTÜLER



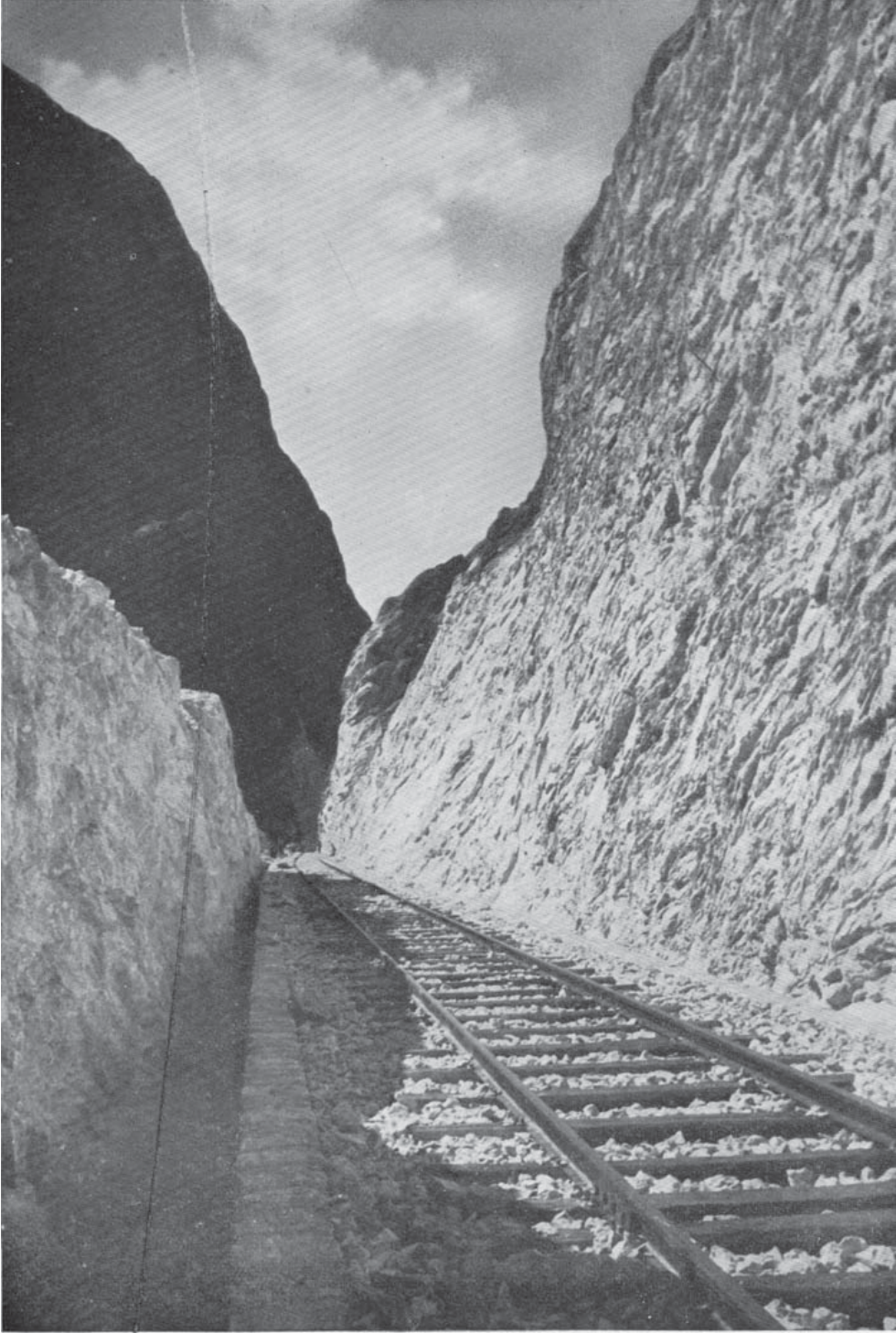
Atma boğazında tüneller



*Atma boğazının sarp kayalıkları
içinde oyulan tünellerden*



Atma boğazında çetin bir geçit



Atma hoğazının çetin geçitlerinden biri



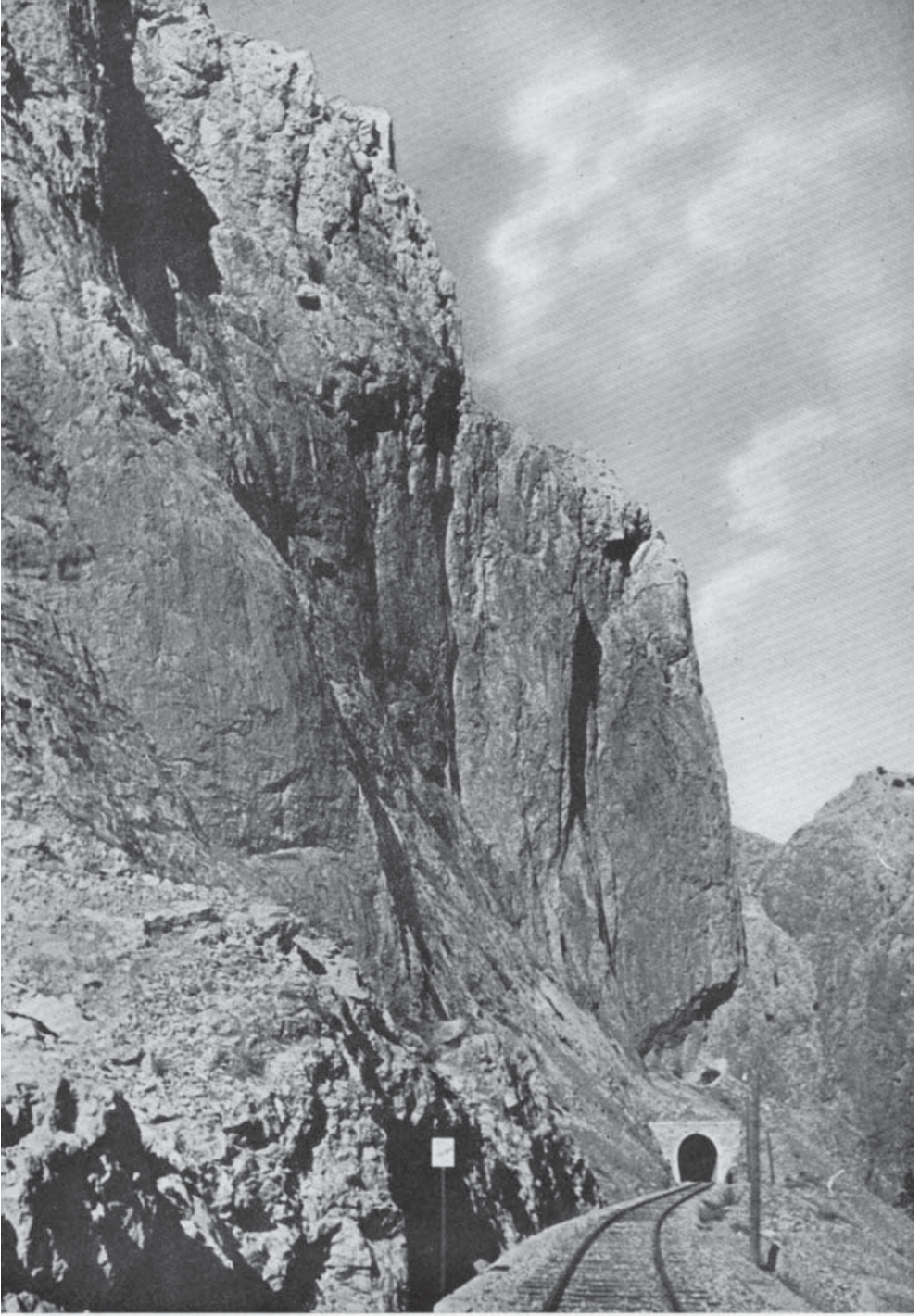
Atma boğazından bir görünüş



*Atma boğazı ve sıralanan sınıî
imalâttan bir kısım*



*Atma boğazında bir biri arkasına
dizilmiş tünellerden bir seri*



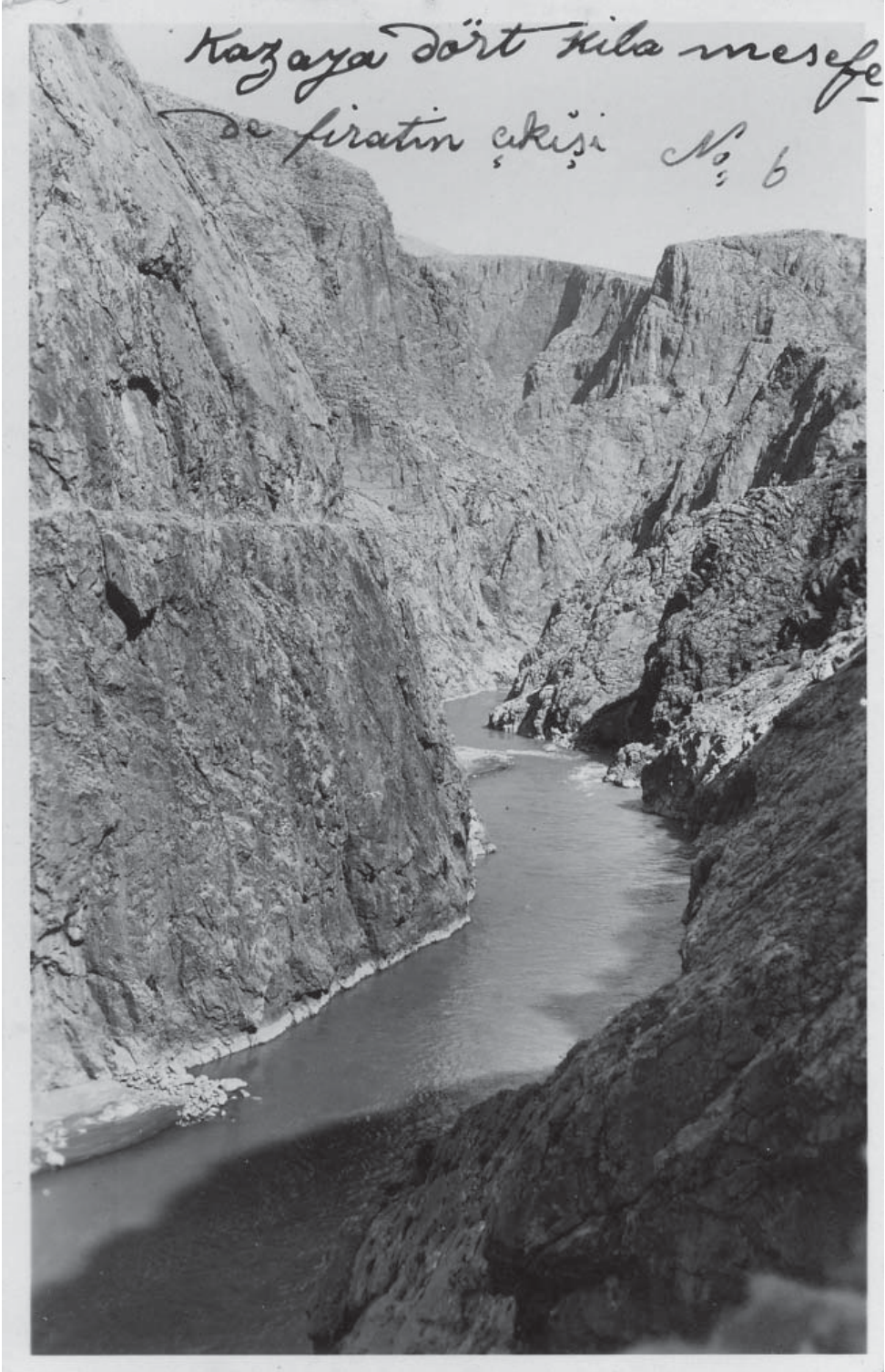
Sivas-Erzurum demiryolu güzergâhında Atma bogazındaki tünellerden biri



Atma boğazındaki tünellerden diğer biri



Atma boğazının yalçın kayalıkları arasında yapılmış tüneller dizisi





Atma boğazının korkunc geçitlerinden



*Atma boğazının sarp geçitlerinden
bir köşe*



Sıralanmış tünellerden birinin içinden Kemah ve istasyonunun görünüşü



Sivas-Erzurum demiryolu güzergâhı ile Fıratı müdafaa ve tahkim inşaatından istinat duvarları



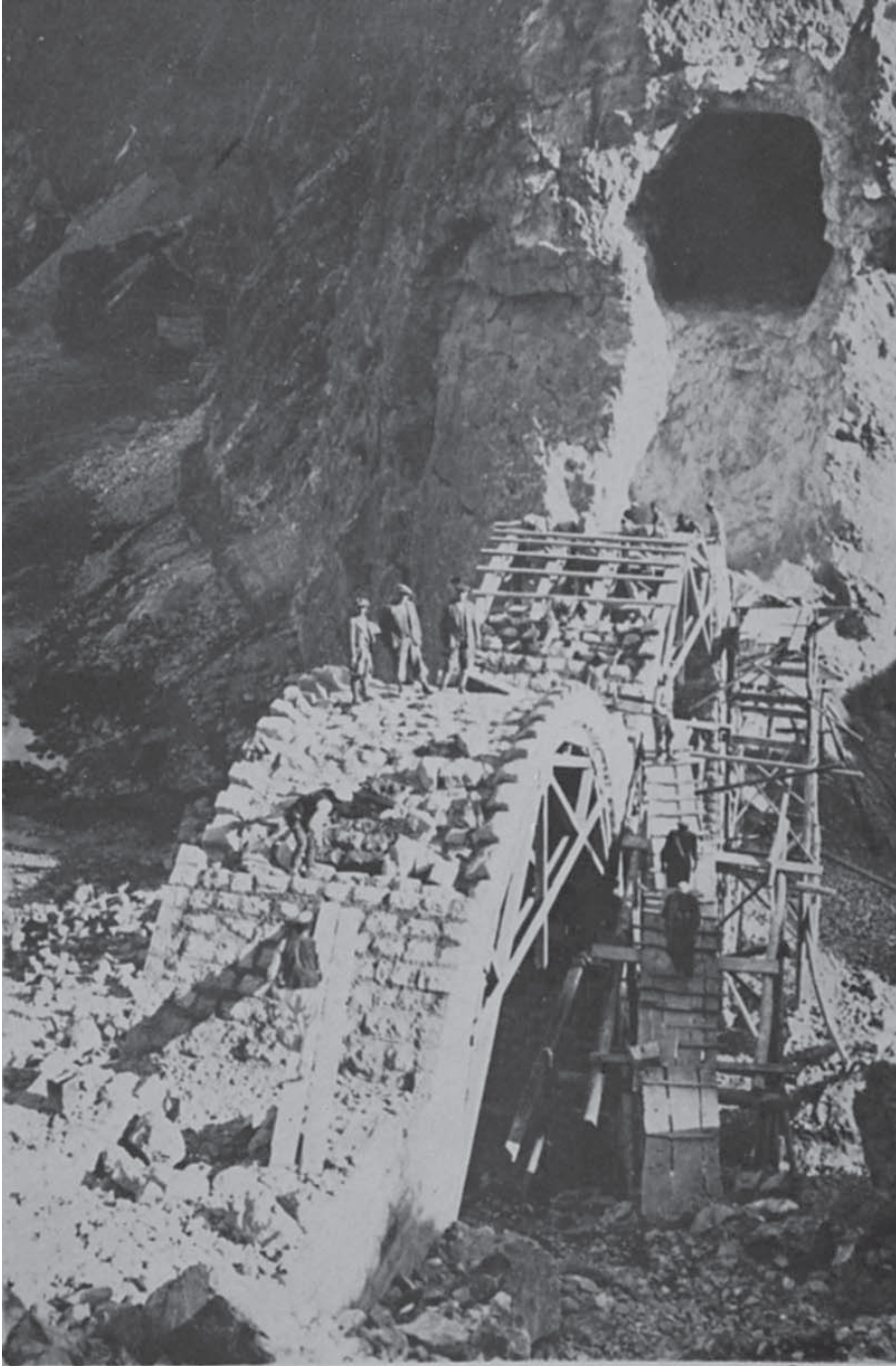
Sivas-Erzurum güzergâhının dolaytığı dar Fırat vadisinden bir kısım



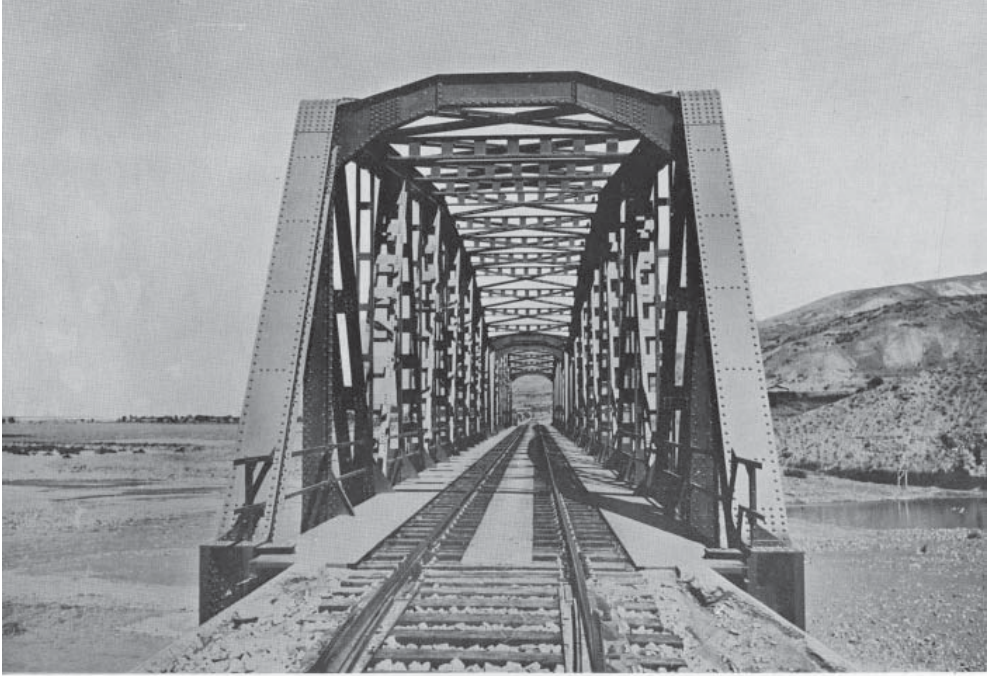
İliç - Kemah arasındaki güzergâhtan
bir görünüş



*Fırat üzerine kurulmuş abidelerden
(60) metre açıklığında bir demir köprü*



*Atma bogazında 3 × 1000 lik
köprü ve tünel*

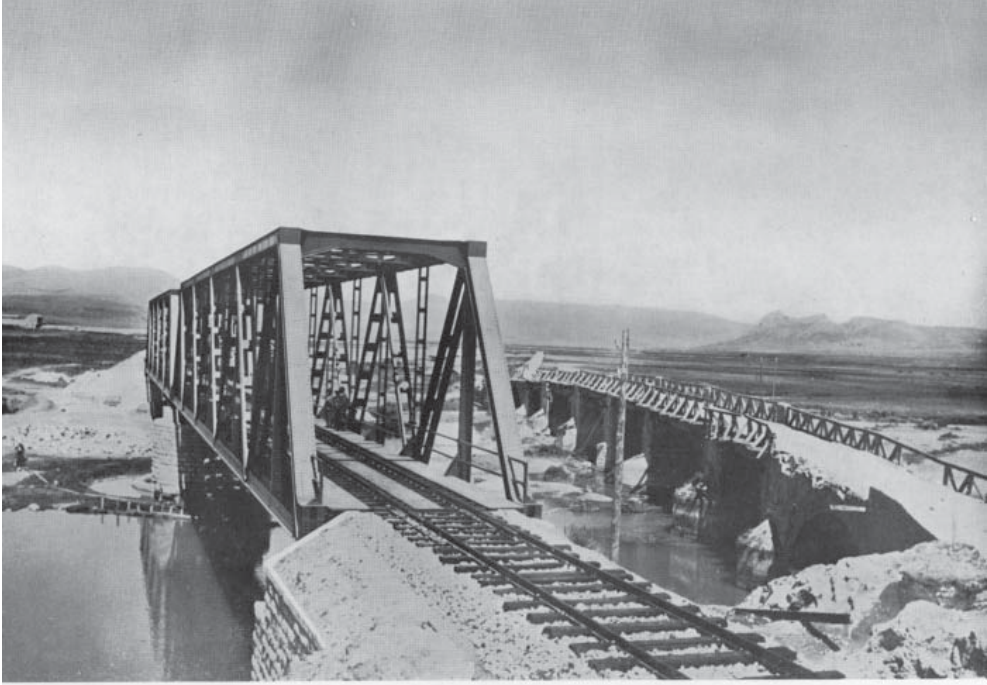


Fıratı atlayan geçitlerden $2 \times 60,00$ metre açıklığındaki demir köprü



Fırat üzerinde kurulmuş demir bir köprü





Karasu ile Terean (Mamahatun) deresinin birleşerek Fırat adını aldıkları noktada Kötür köprüsü ile yeni kurulmuş olan bir demir köprü



Atma boğazında (55×25) metre açıklığında betonarme köprü



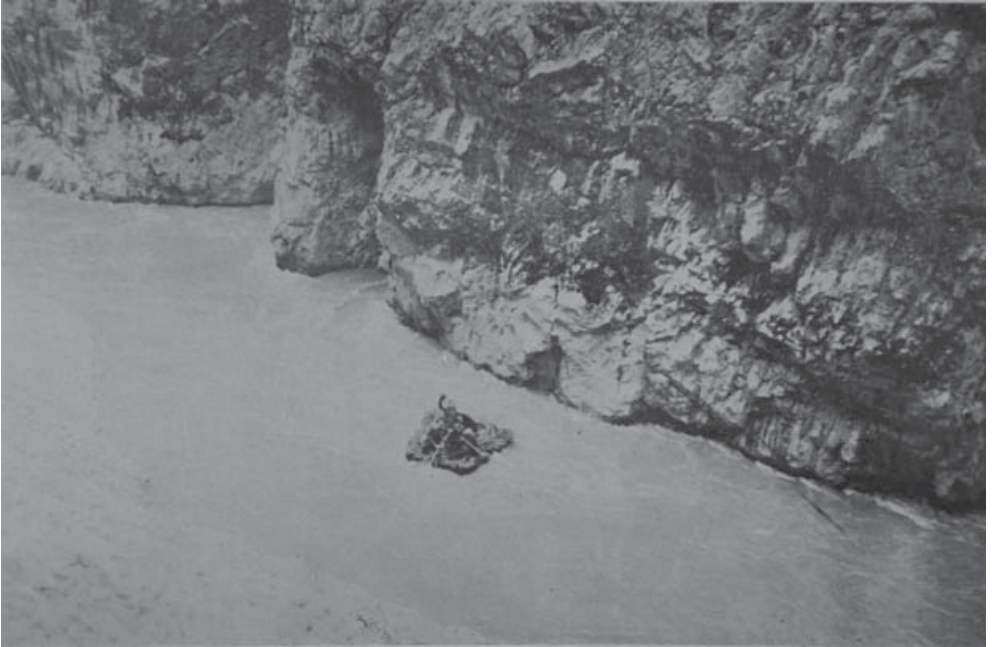
Aynı köprüden başka bir görünüş



Atma boğazı
Büyük beton arme köprü ile ahşap servis
köprüsünün uzaktan görünüşü



Atma boğazından bir köprü alından Fırat vadisine bir bakış



Fırat üzerinde keleklerle istikşaf
ameliyatından



Fırat üzerine uzatılmış asma servis köprüsü



Fıratın coşkun suları üzerine kurulmuş bir servis köprüsü

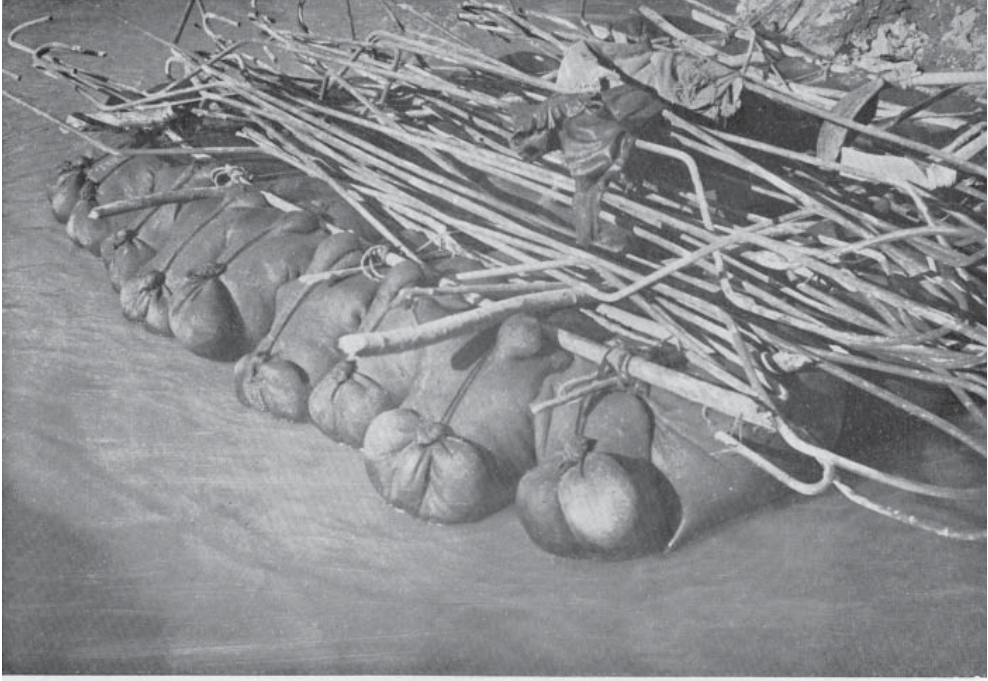


Fırat üzerine kurulmuş duba köprülerden biri

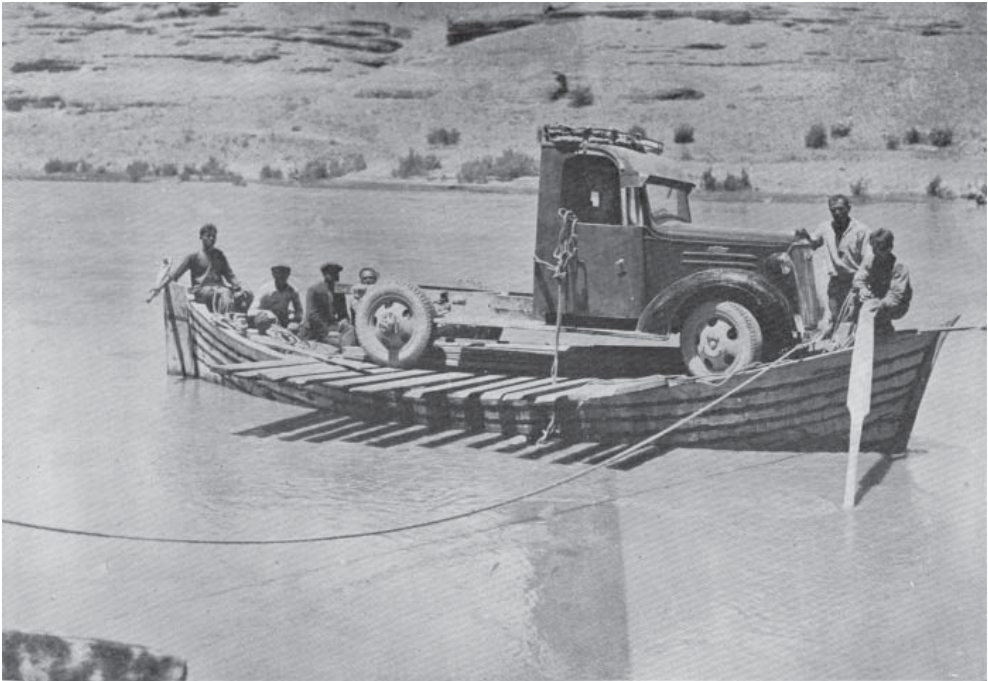


Fırat üzerinde geçirilmiş tulumlarla amele nakliyatı





Şişirilmiş tulumlarla beton arme demirleri nakliyatı

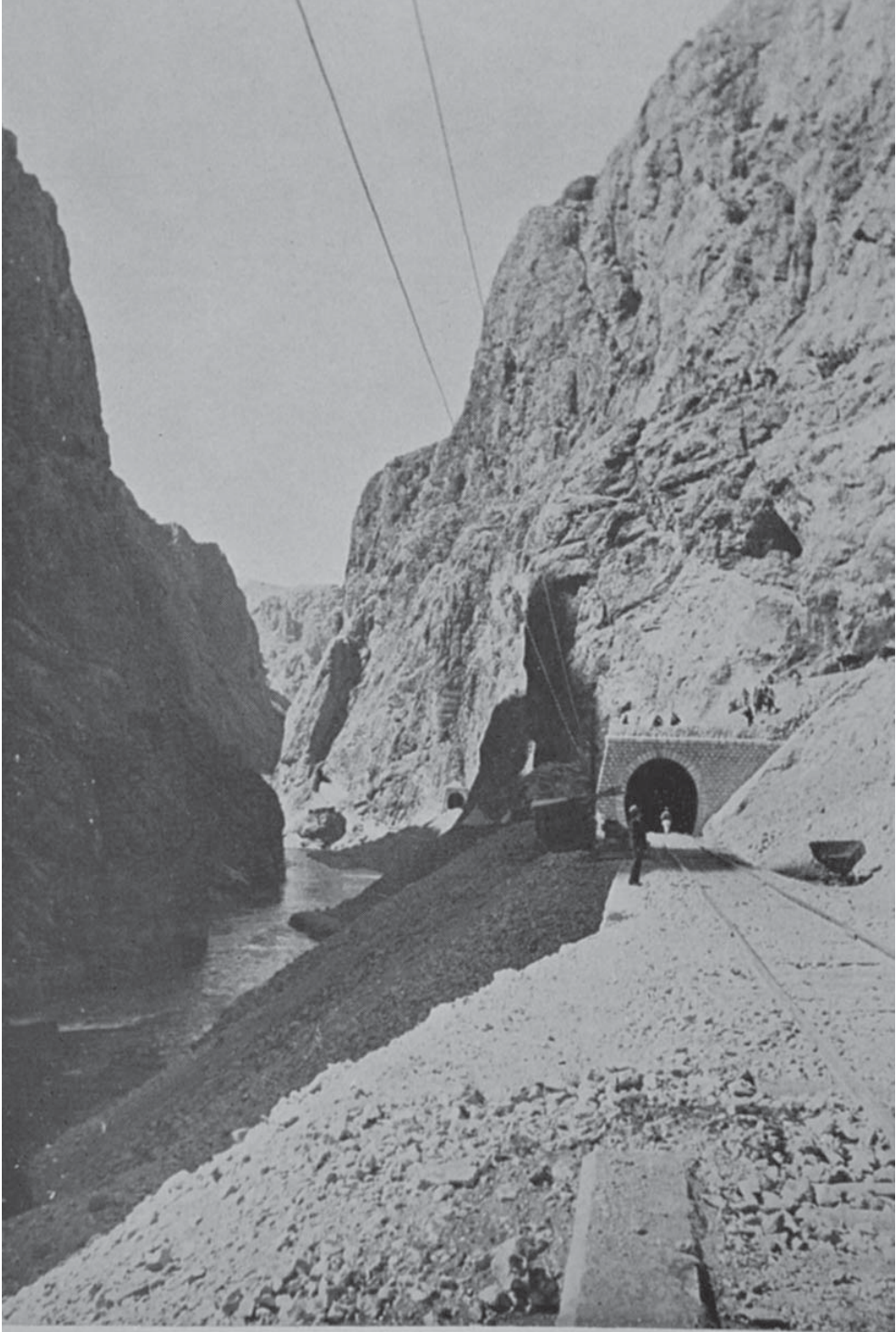


Fırat üzerinde bir sahilden diğer sahile kayıkla nakliyat





*Atma boğazının en dar yerlerinden
birinin görünüşü*



Atma boğazında tüneller serisinden

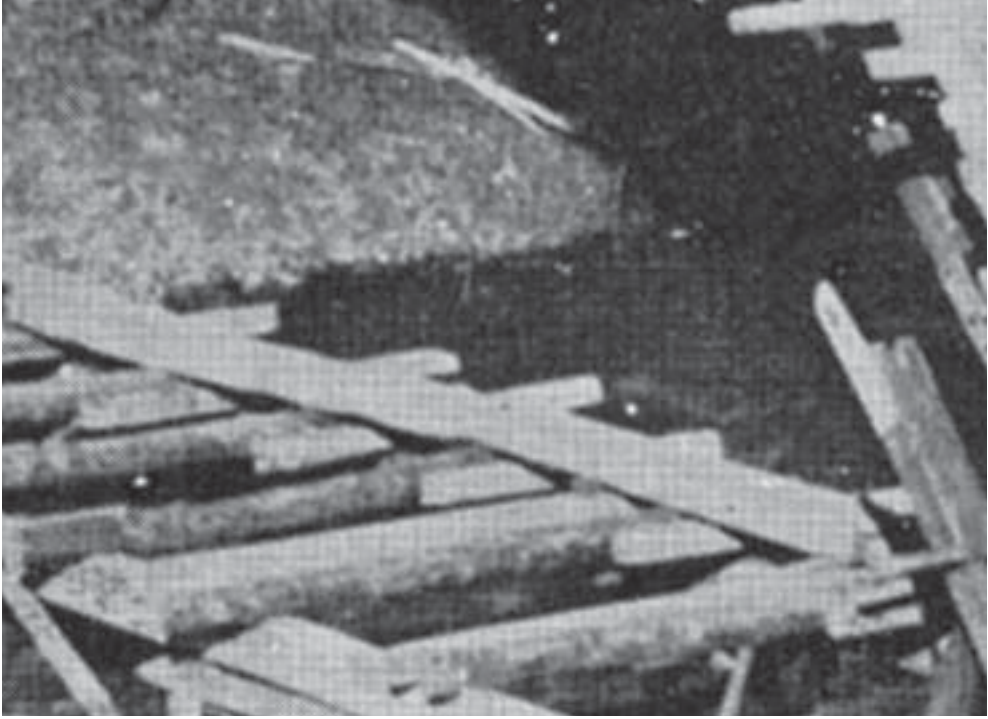


Atma boğazında tünel ve köprü



Atma boğazında yaratılan mühim eserlerden

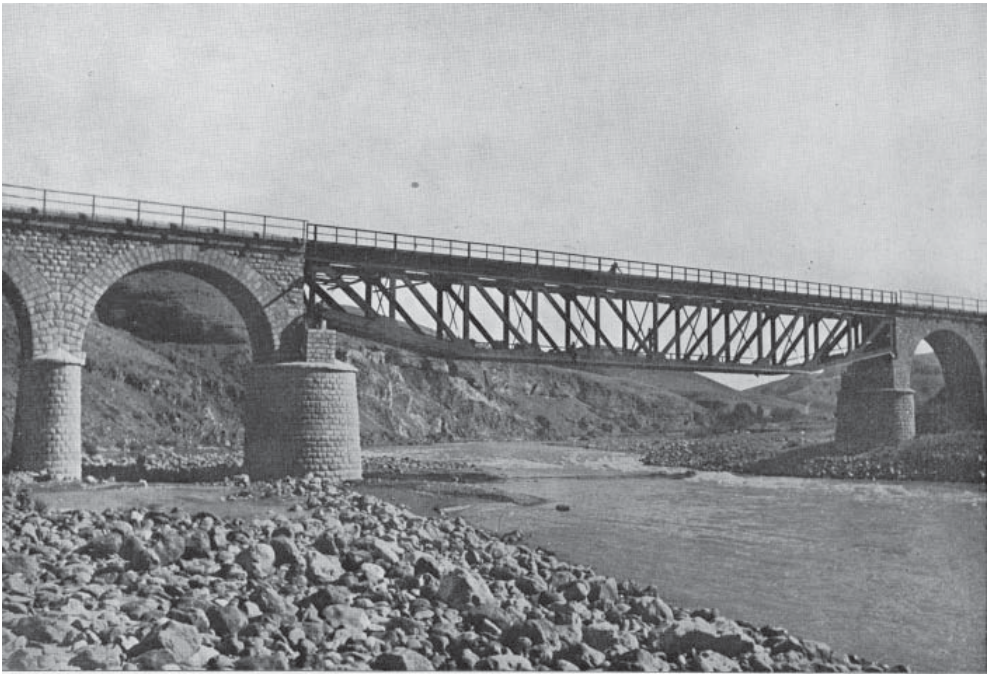
**ERZİNCAN-ERZURUM
GÜZERGÂHINDAN
GÖRÜNTÜLER**



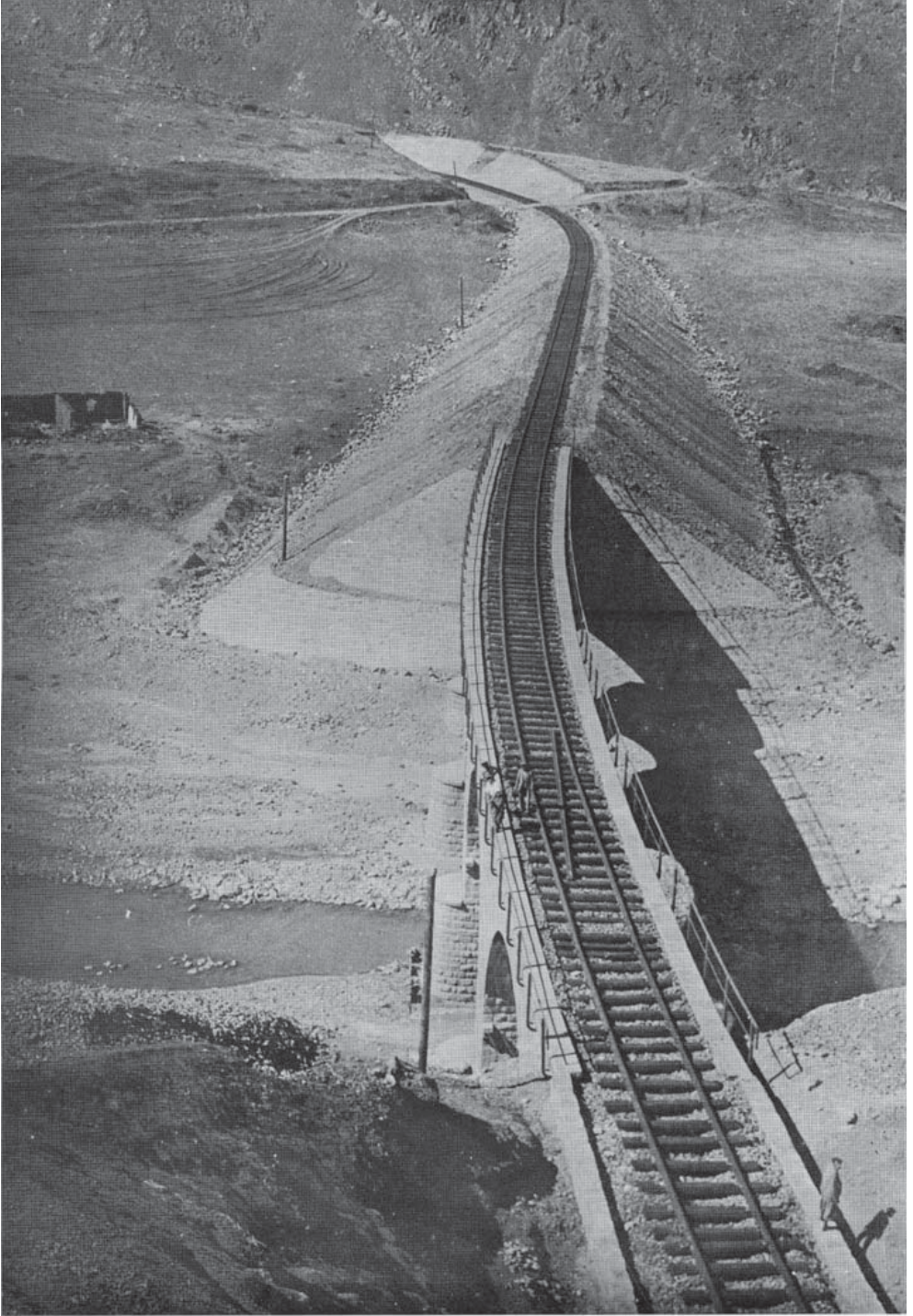
386+700 üne3 kilometrede şose üzerinde 68,00 metre açıklığında betonarme köprü inşaat halinde



Sivas-Erzurum demiryolu güzergâhını süsleyen zarif eserlerden, bir betonarme köprü



Fıratın coşkun suları üzerinde kurulmuş güzel bir köprü



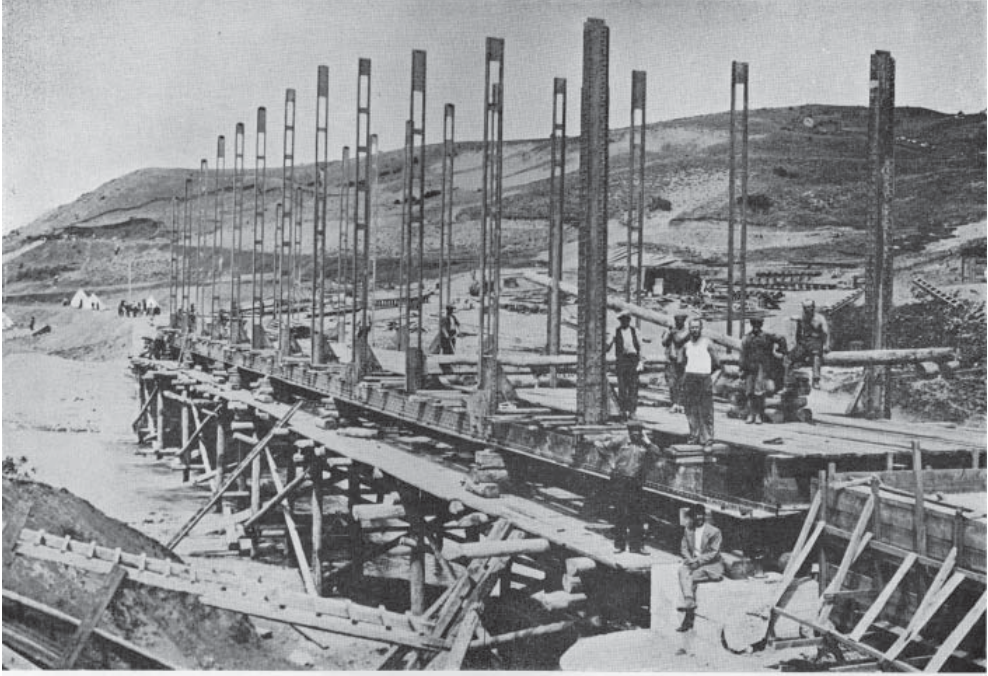
Sivas-Erzurum demiryolu güzergâhında sayısı çoğalmış bulunan büyük köprülerden biri



Fırat üzerinde demir ve kâğır müşterek bir viyadük



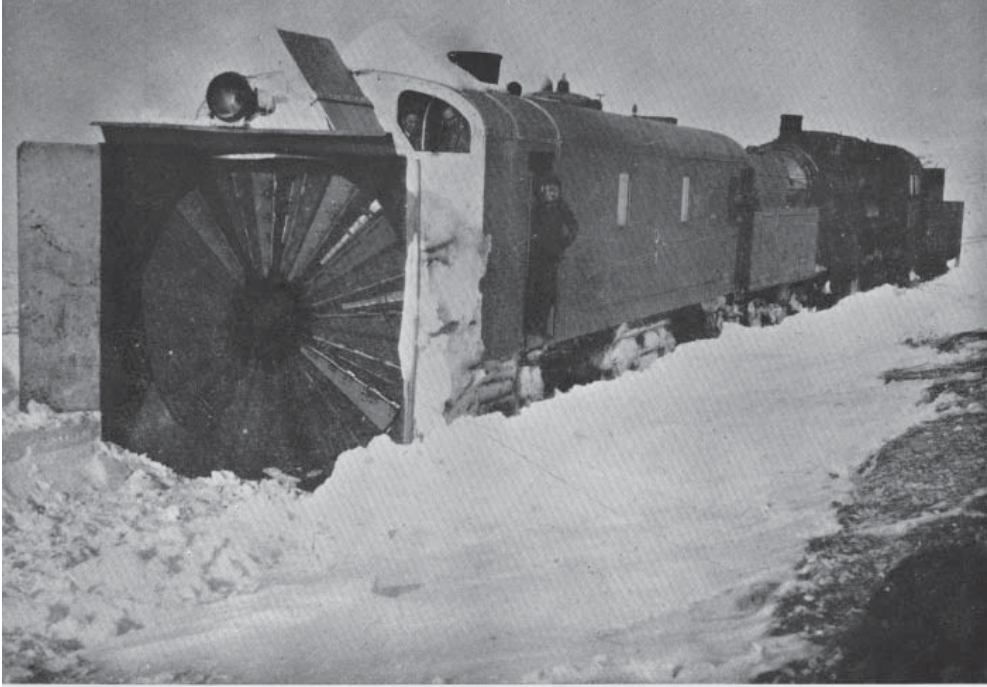
Fırat kenarında tahkim mahmuzları



Eüyük bir demir köprüünün kurulma ameliyesi



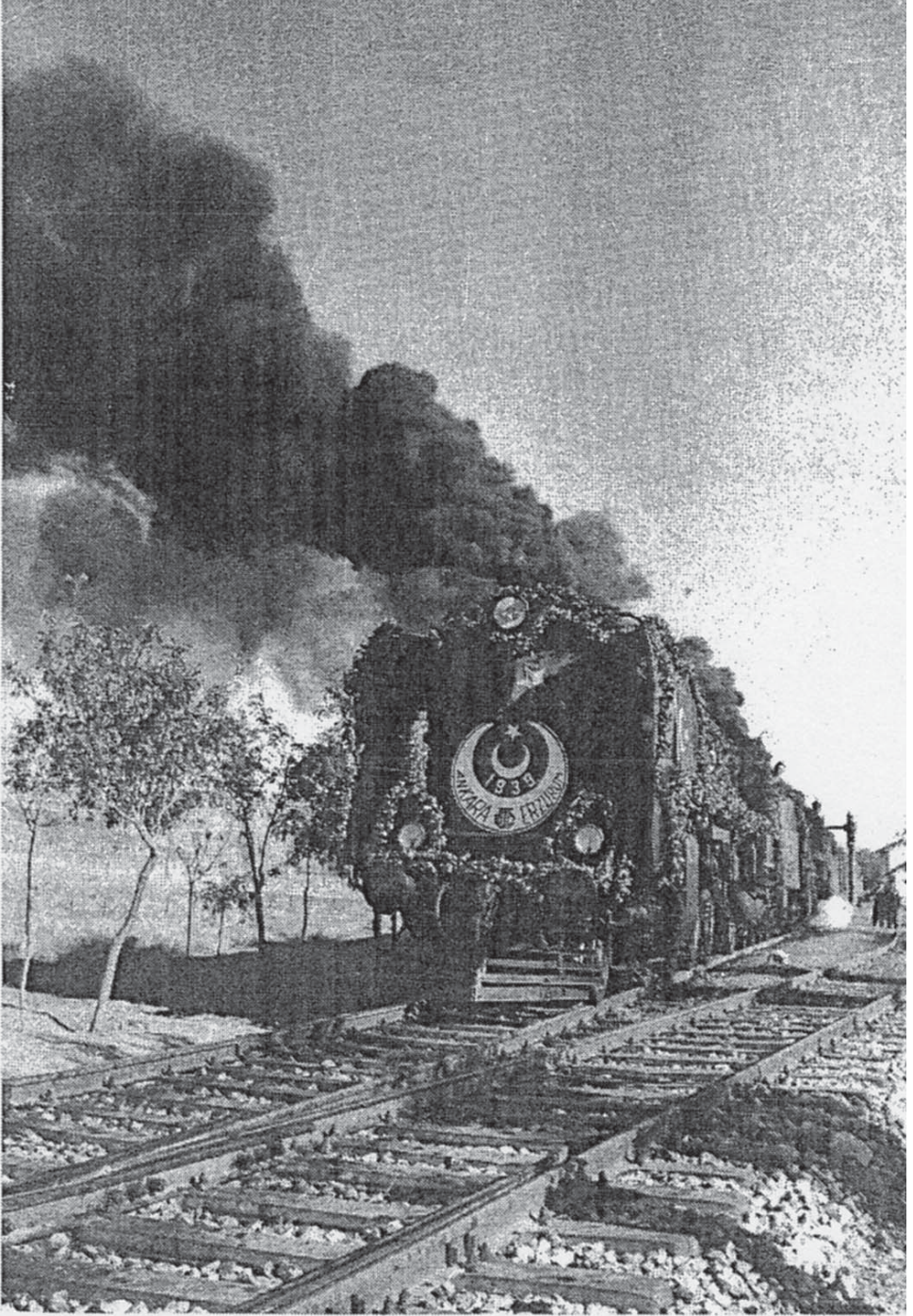
Sivas-Erzurum demiryolu güzergâhında 374 üncü kilometrede bir köprü inşaat halinde



Millî demiryollarımızla karla mücadele



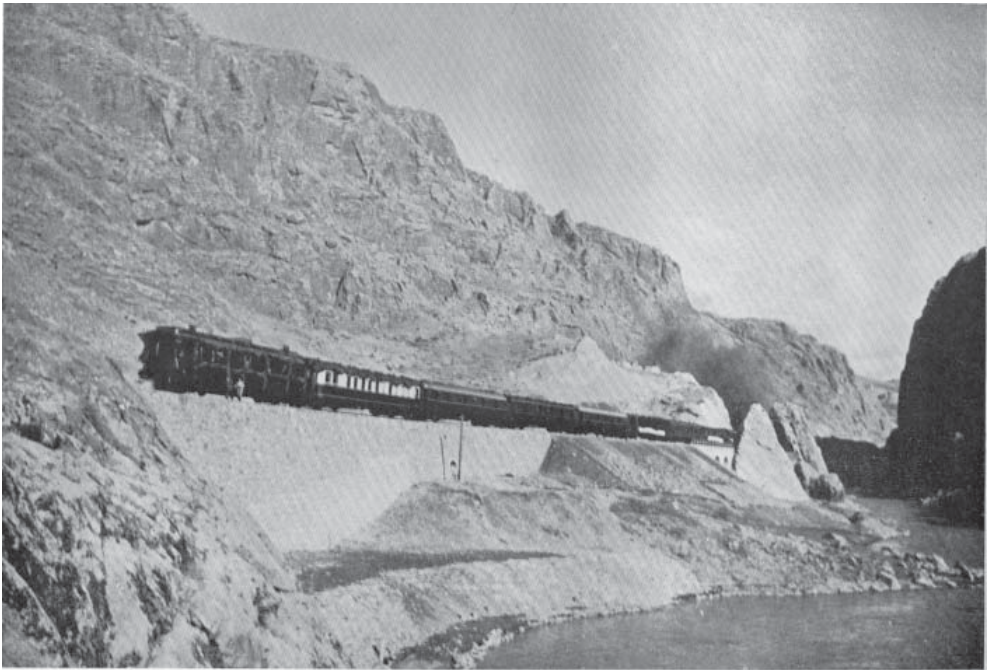
Millî demiryollarımızda karla mücadelenin diğer bir sahfası



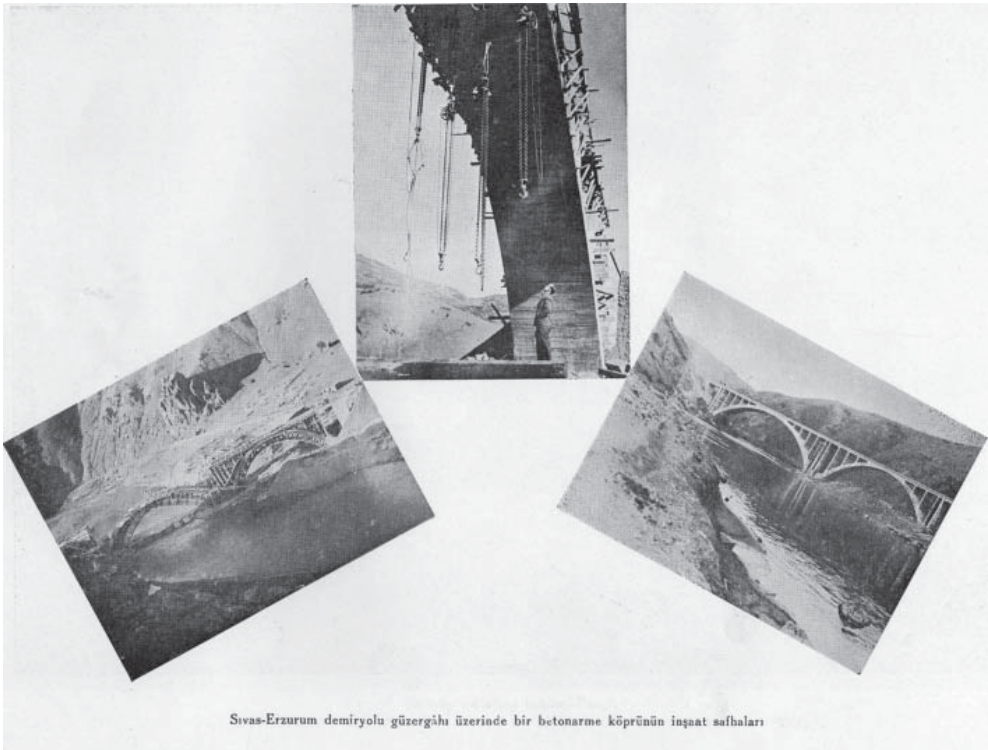
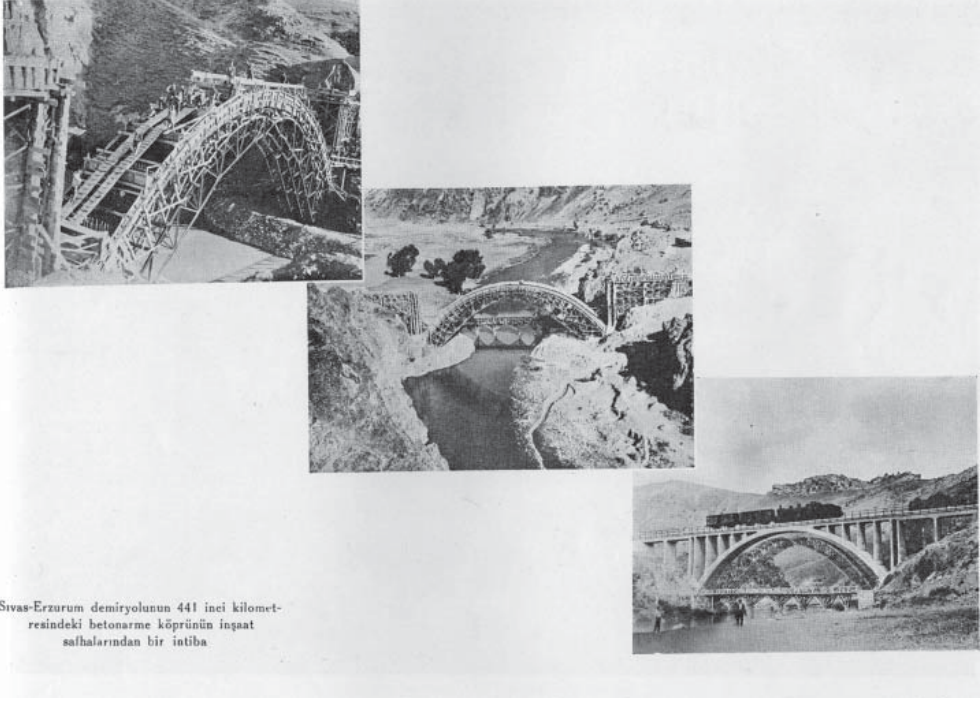
Erzurum İstasyonu'nun açılışına katılmak üzere Ankara'dan kalkan özel katar.



Erzurum garının yolcu binası inşaat halinde



Erzincan istasyonunun işletmeye açılma törenine giden heyeti hamil ilk yolcu treni

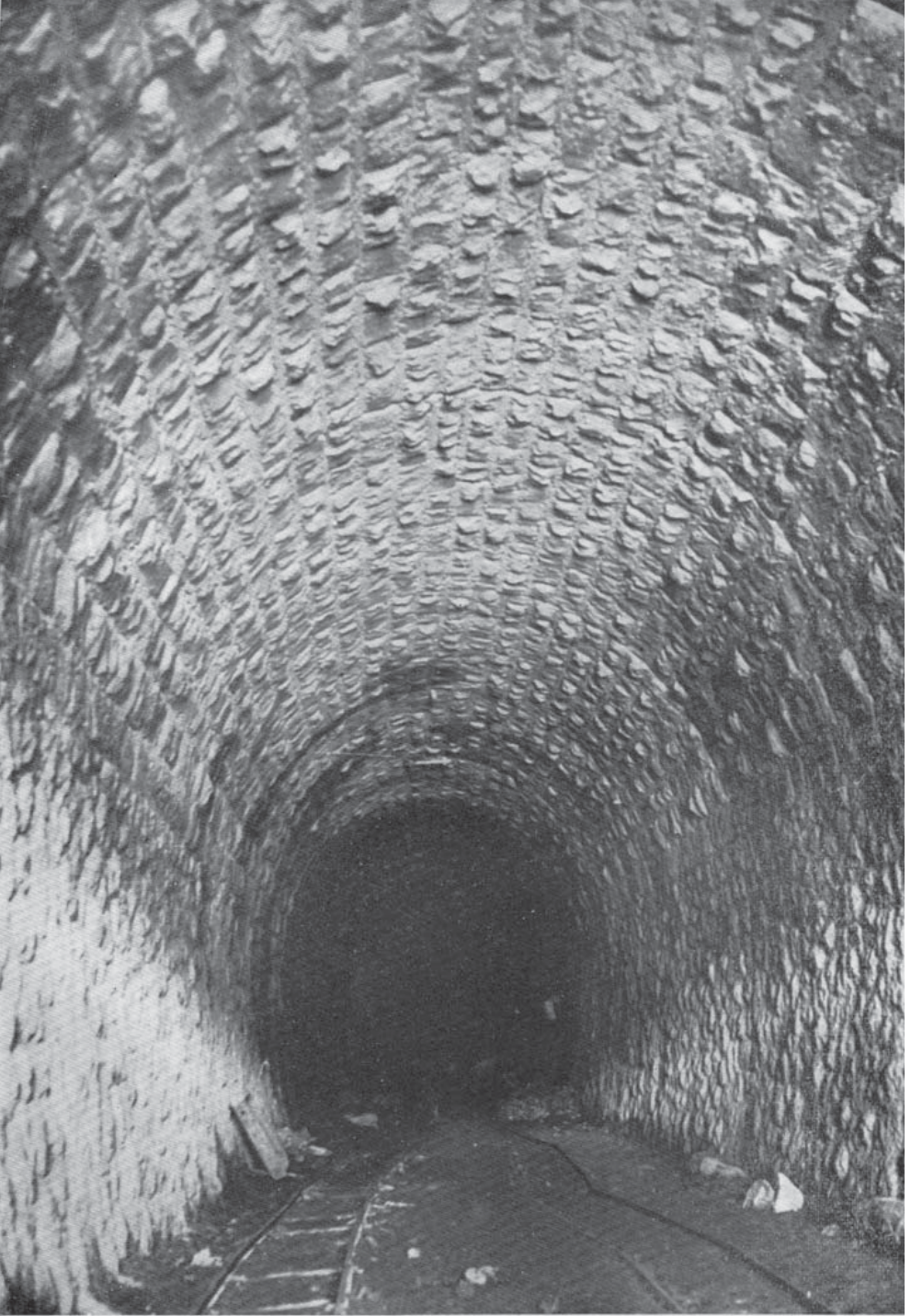




Erzineanı kuşatmış olan Munzur dağlarından uçan sulardan Gırfavik şelâlesi



Fırat üzerine kurulan demir köprülerden



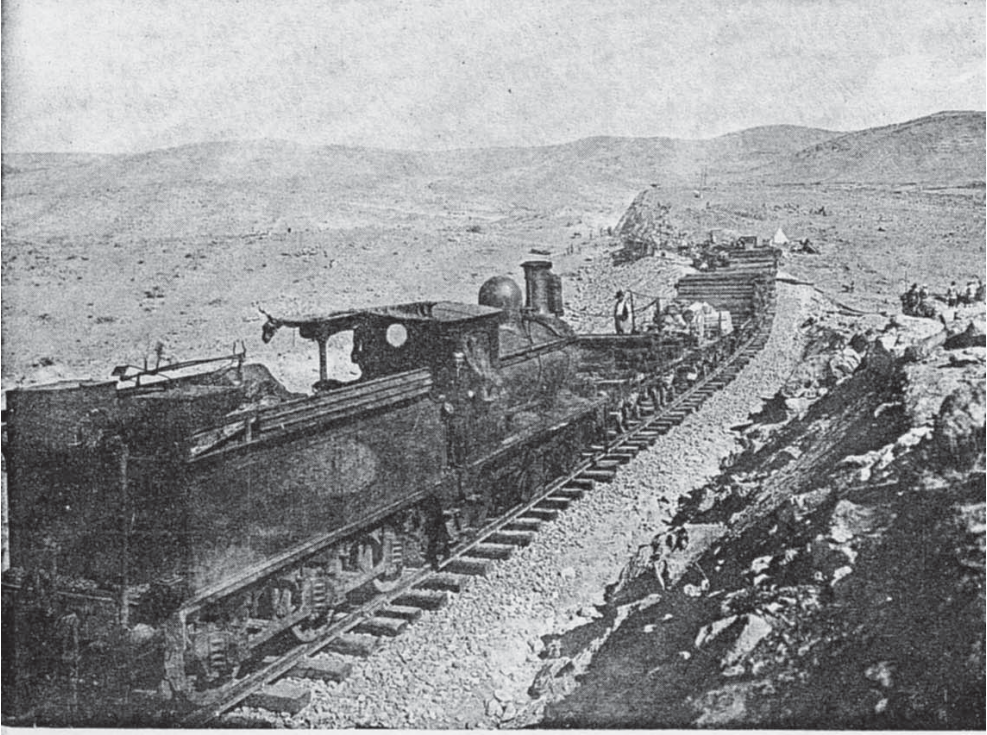
Sayı:1 138 i bulmuş olan tünellerimizden birinin içinden görünüşü

HATLA İLGİLİ MUHTELİF BELGELER



SİVAS-ERZURUM HATTI
POSTA PULLARI SERİSİ

Demiryollar Dergisi



Cumuriyet naftasının ; dinamik hızile şarka doğru ilerliyen Demiryolunun döşenmesinde güzel bir görünüş.

YIL : 13

EYLÜL 1937

SAYI : 151

Demiryollar Dergisi



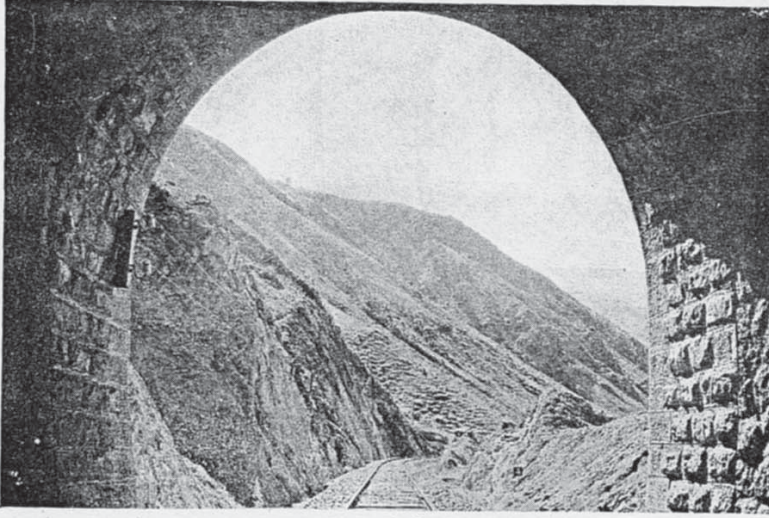
Cumhuriyetin Şarka Uzanan Çelik Kolları ; Bir Malzeme Katarına geçit veren dağlar

YIL : 13

ŞUBAT 1938

SAYI: 156

Demiryollar Dergisi

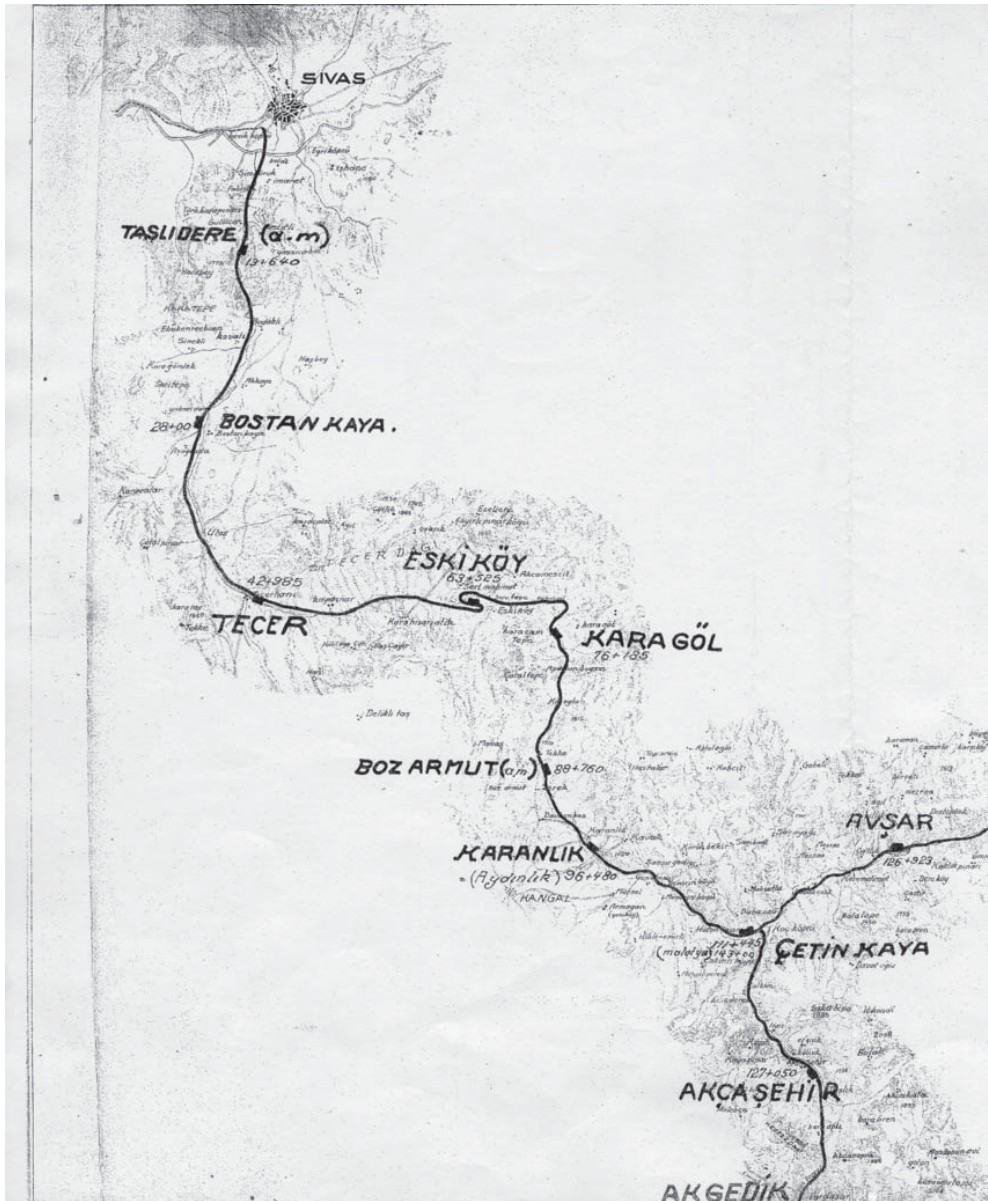


(Sivas — Erzurum) güzergâhının delip geçtiği tünellerden biri

YIL : 13

MART 1938

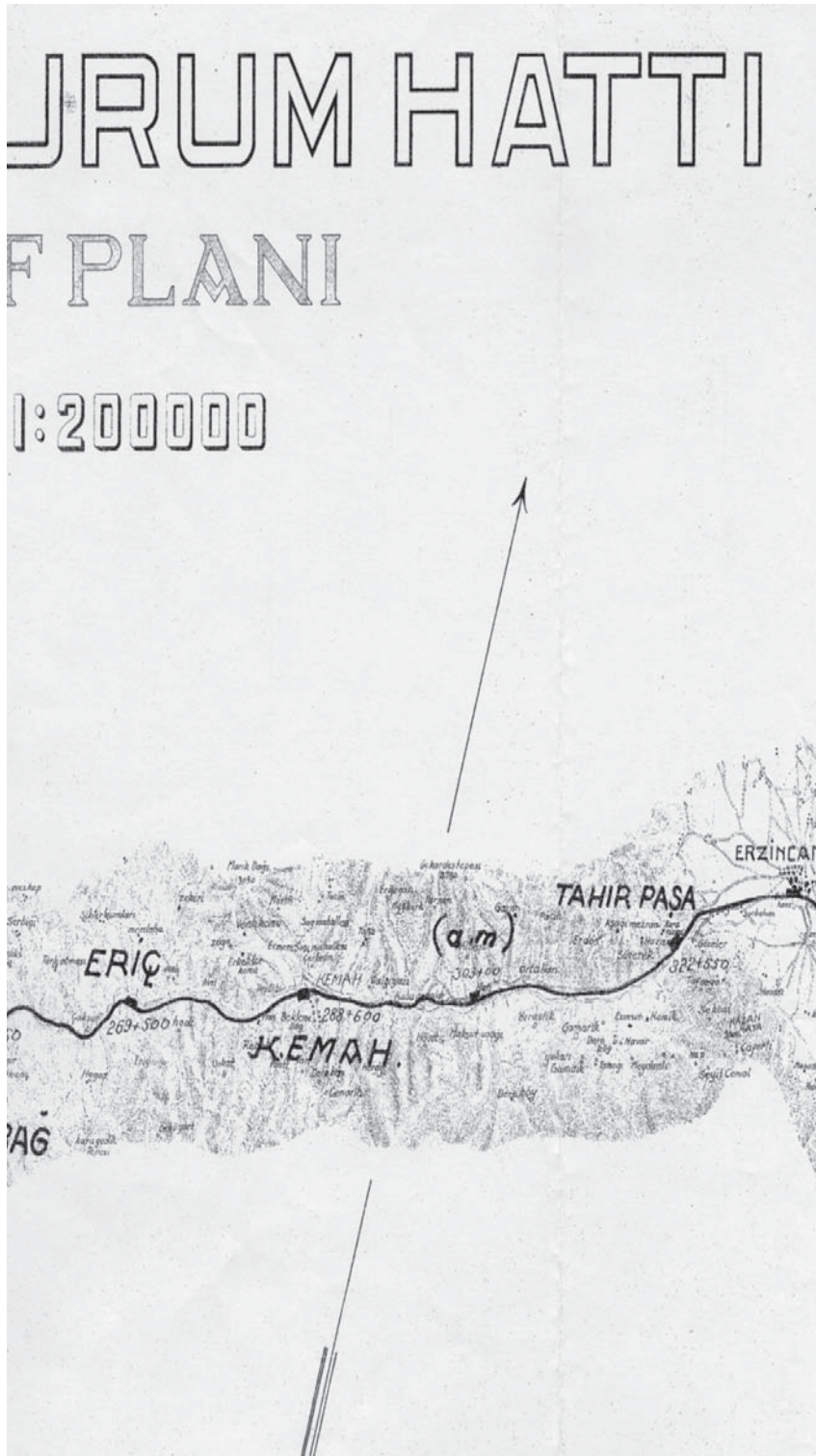
SAYI : 157

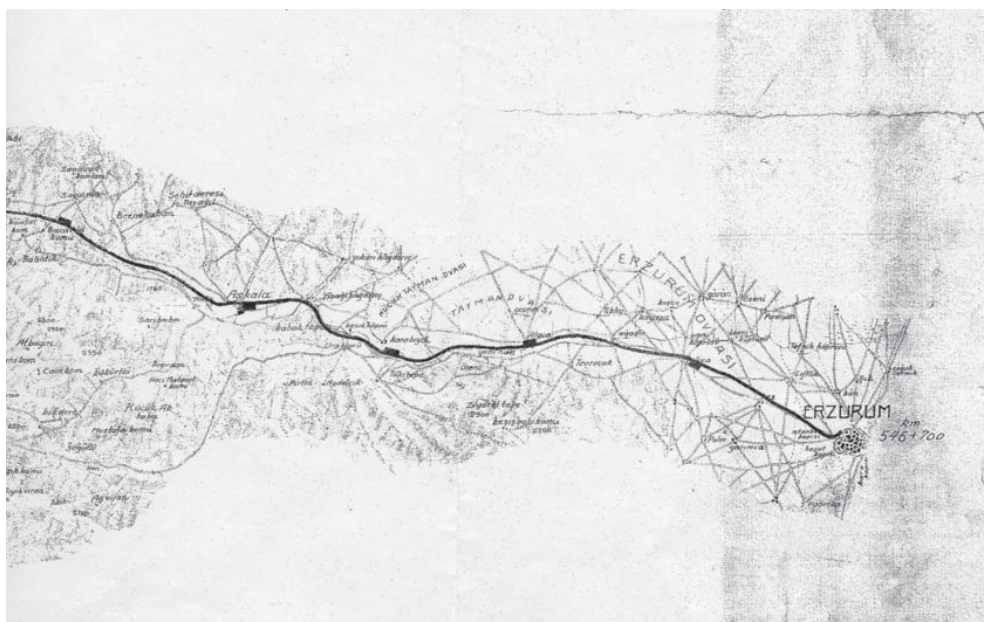
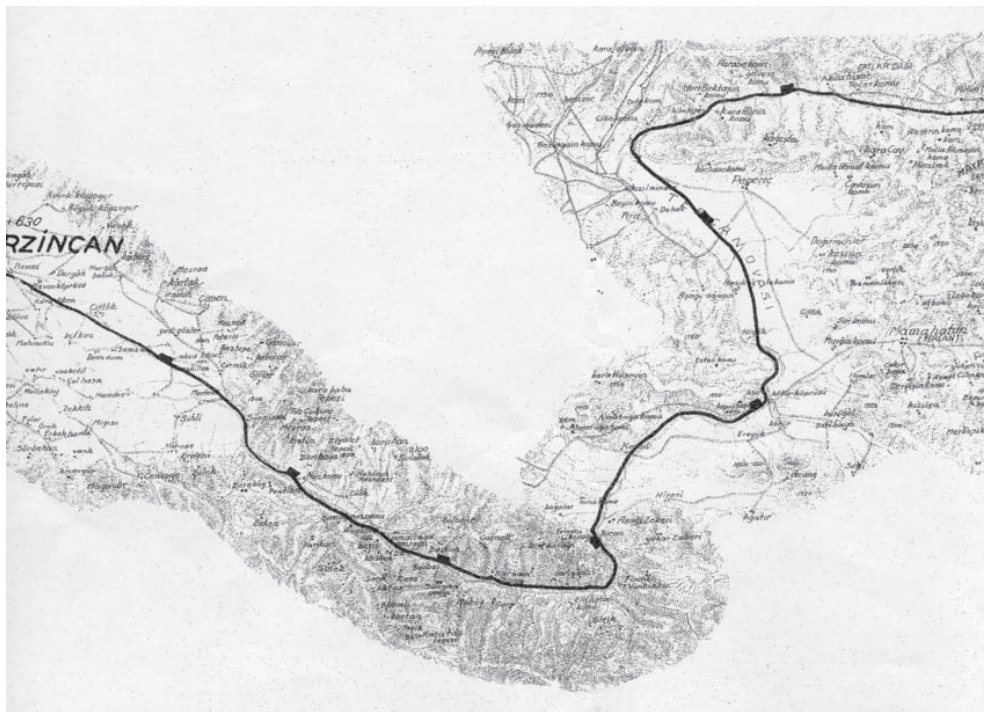


İSTİKŞAF PLANI

MIKYAS=1:200000



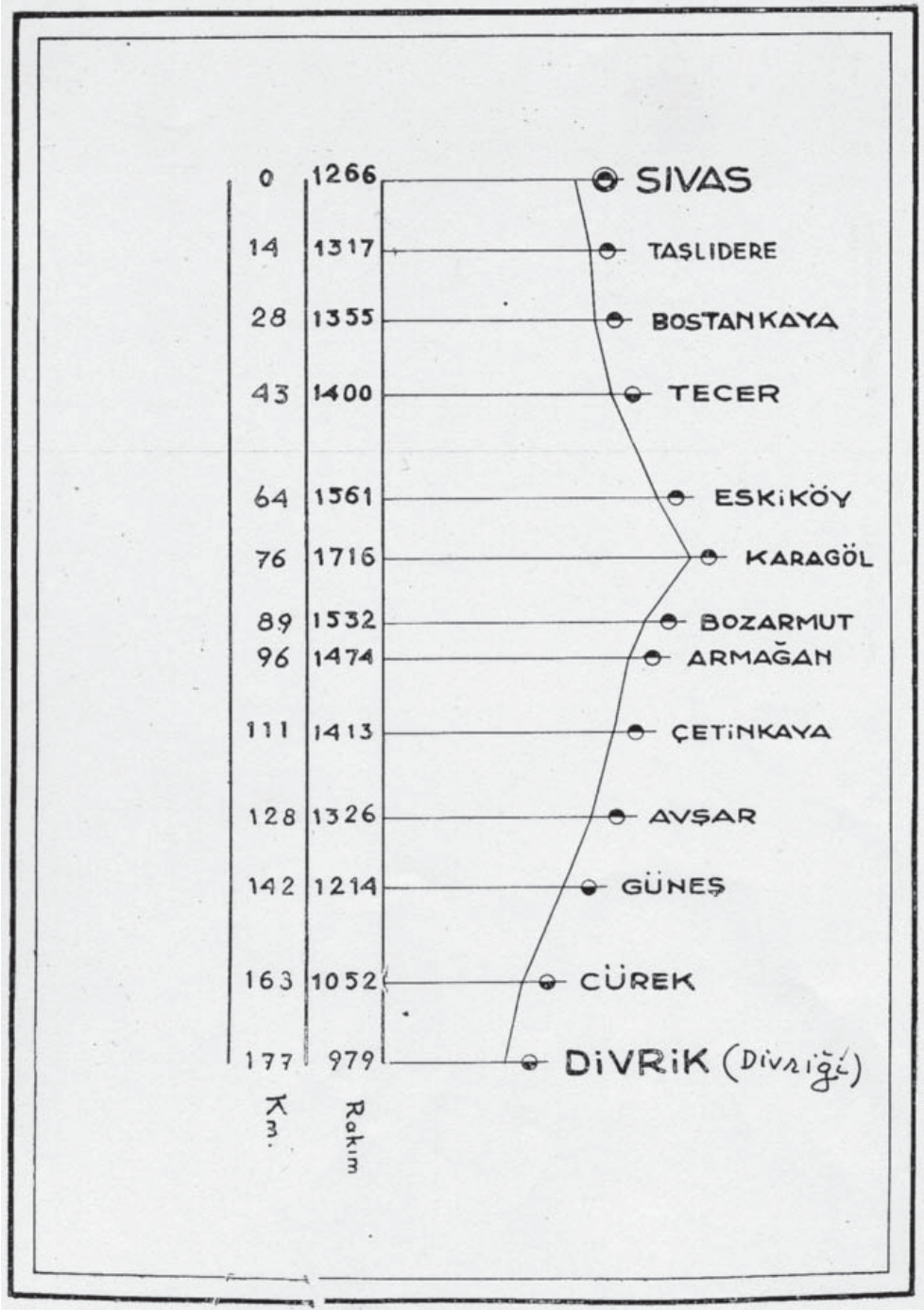


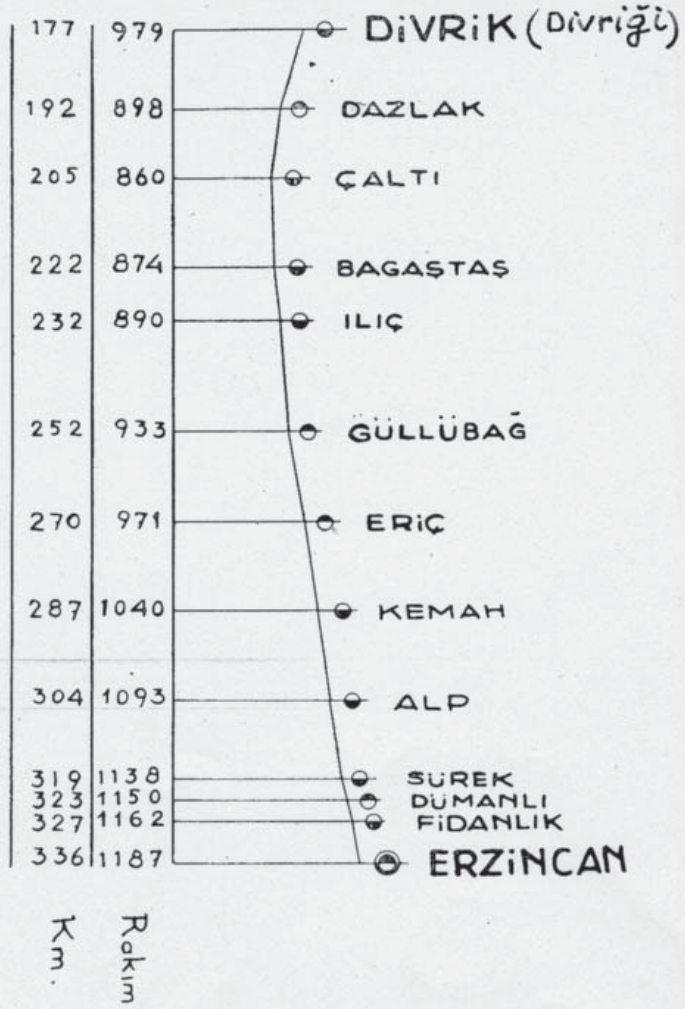


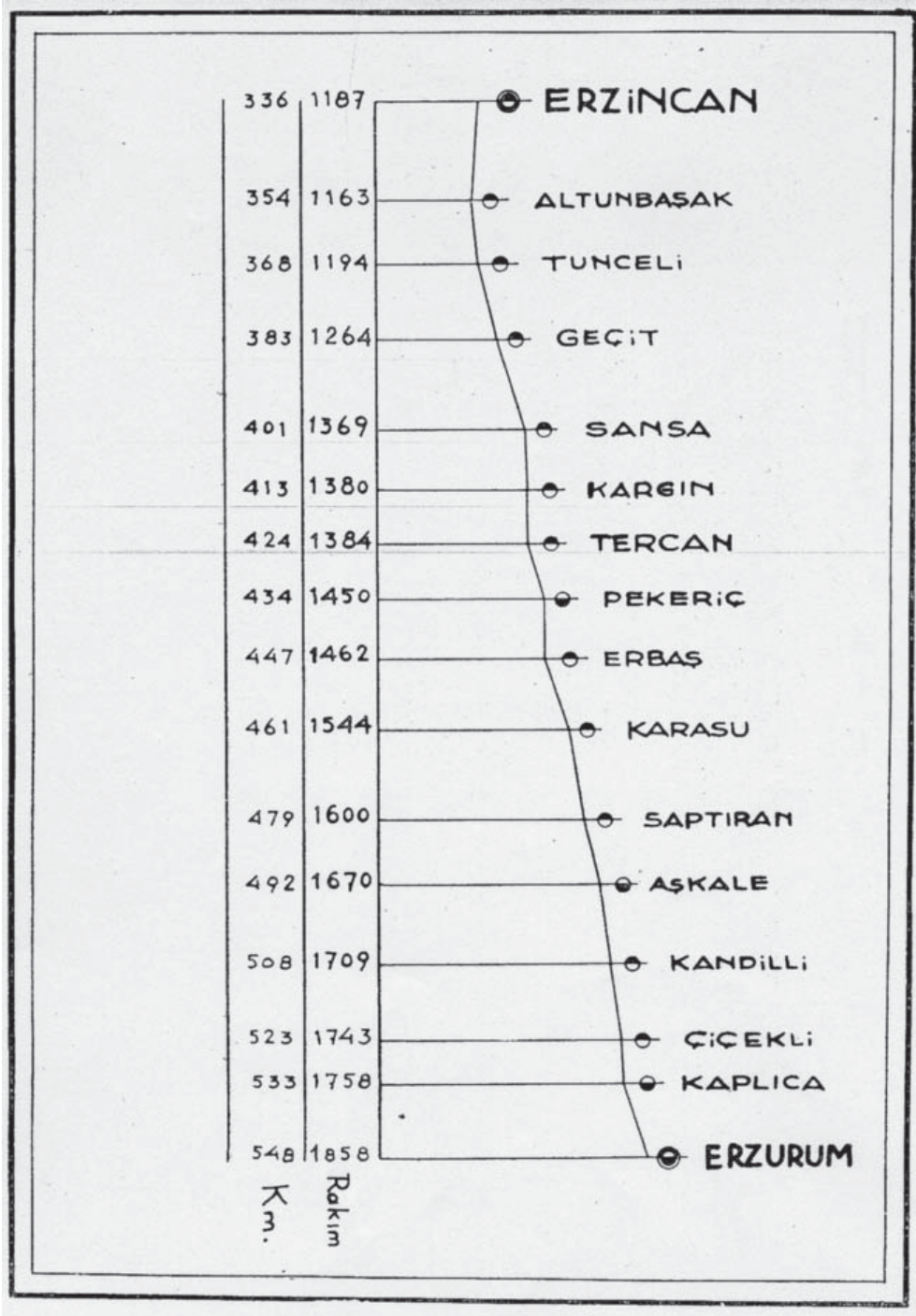


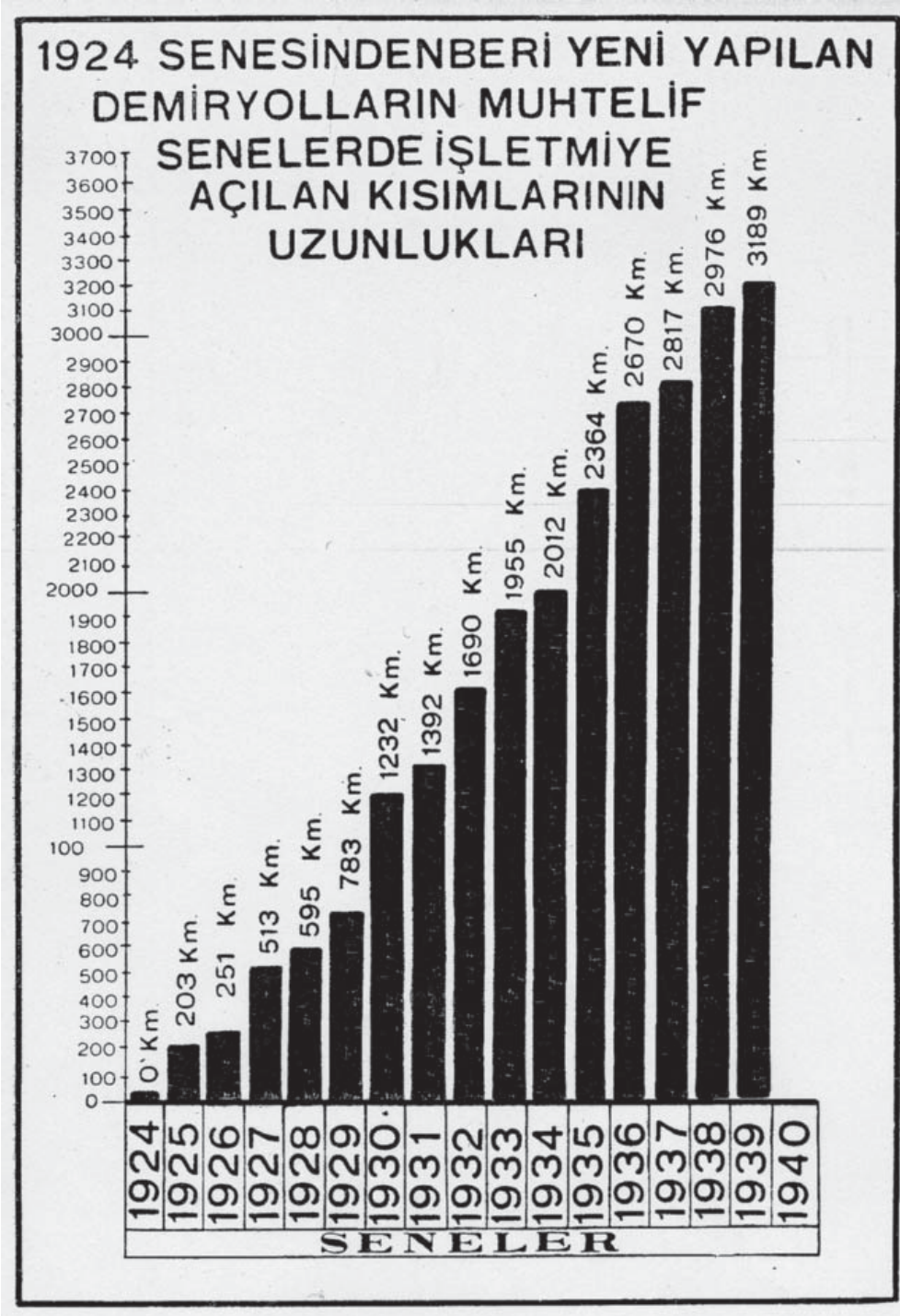


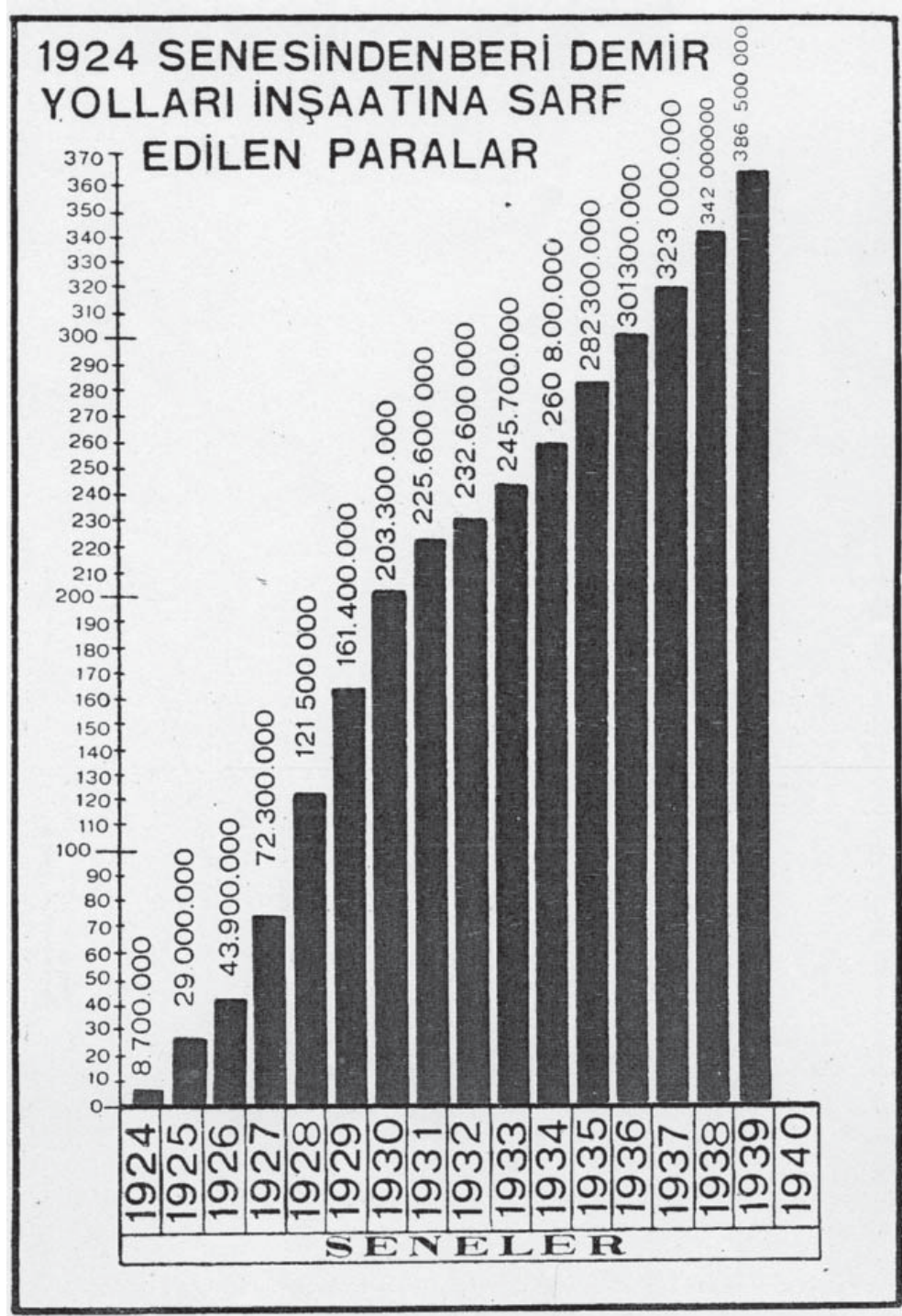
Yurdumuzun bugünkü nakil vasıtası

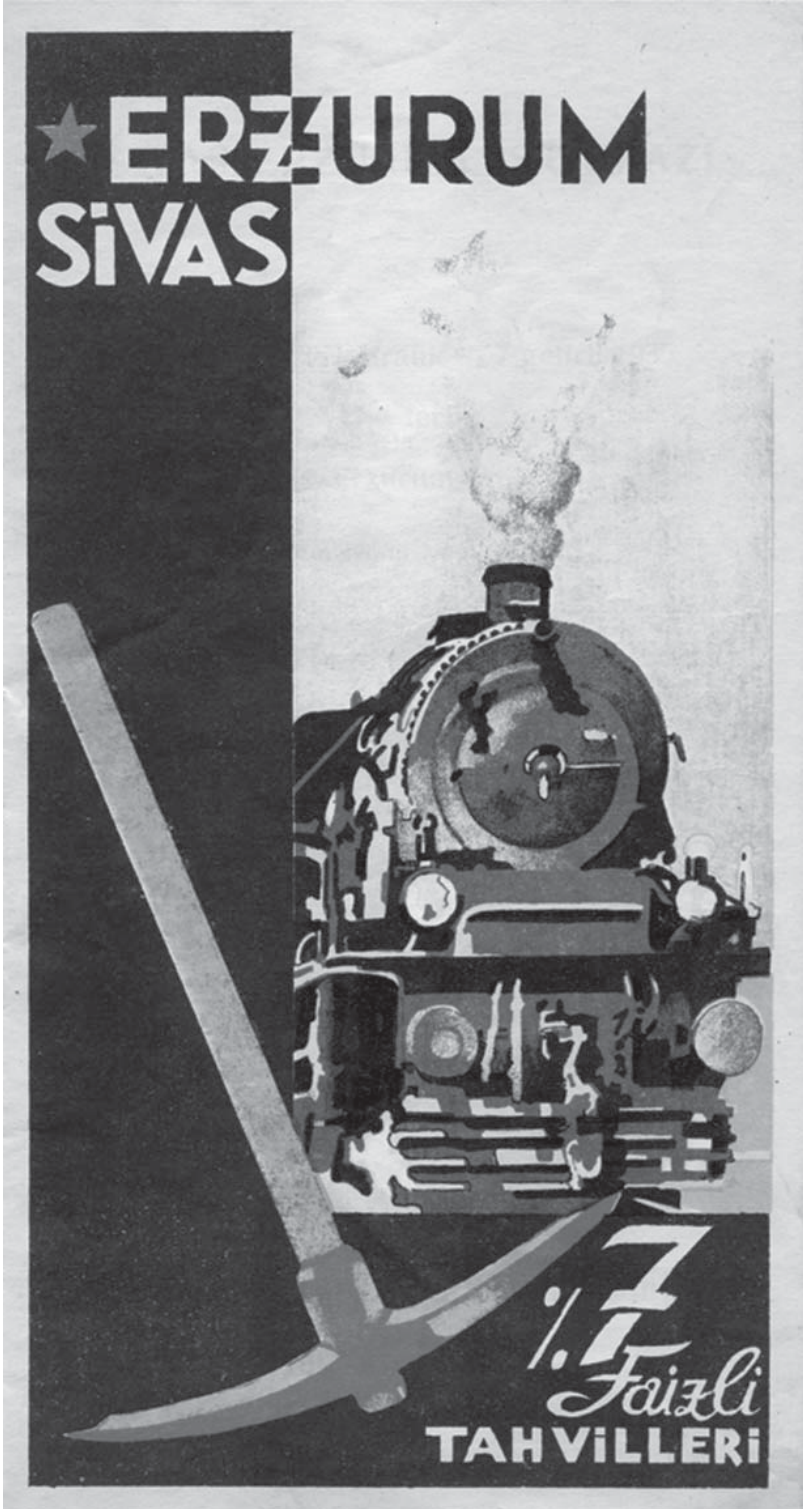














Sivas - Erzurum Demiryolu istikrazının ikinci tertibi

İkinci tertip başlıyor :

30 Milyon liralık Sivas - Erzurum Demiryolu istikrazının dört buçuk milyon liralık olan ikinci tertibinin kayıt işine 20 ikinci teşrin 1935 de başlanmıştır. Ve bu iş 5 Birinci kânun 1935 tarihine kadar devam ettirilecektir.

İki türlü kazanç :

Bu işe girip kayıt olunanlar hem Sivas - Erzurum Demiryolunun yapılmasına yatırılacak bir sermaye koymuş, hem de **yüzde 7 faiz** olarak kendilerine büyük bir kâr temin etmiş olacaklardır.

Bu tertip, yirmişer liralık birlik yüz bin, beş yüzer liralık yirmi beşlik beş bin tane tahvile bölünmüş olup 20 lira itibarı kıymette olanın ihraç fiyatı 19 lira, 500 liralık olanın ise 475 lira olarak tesbit edilmiştir.

Bu istikrazın kuponları ile tediyeilerine ait olan kâğıtlar ve senetleri faizleri ve diğer muameleleri itfa oluncaya kadar her türlü vergilerden ve resimlerden müstesna tutulacak.

Bu tahviller artırma ve eksiltmelerde teminat olarak itibarı kıymetleri üzerinden başa baş kabul edileceklerdir.

Bu tahviller, satılmış ve satılacak millî emlak karşılıkları olarak da kabul edilecektir.

T. C.
Nafia Vekâleti
Demiryollar ve Limanlar İnşaat Dairesi

ANKARA - ERZURUM demiryolunun

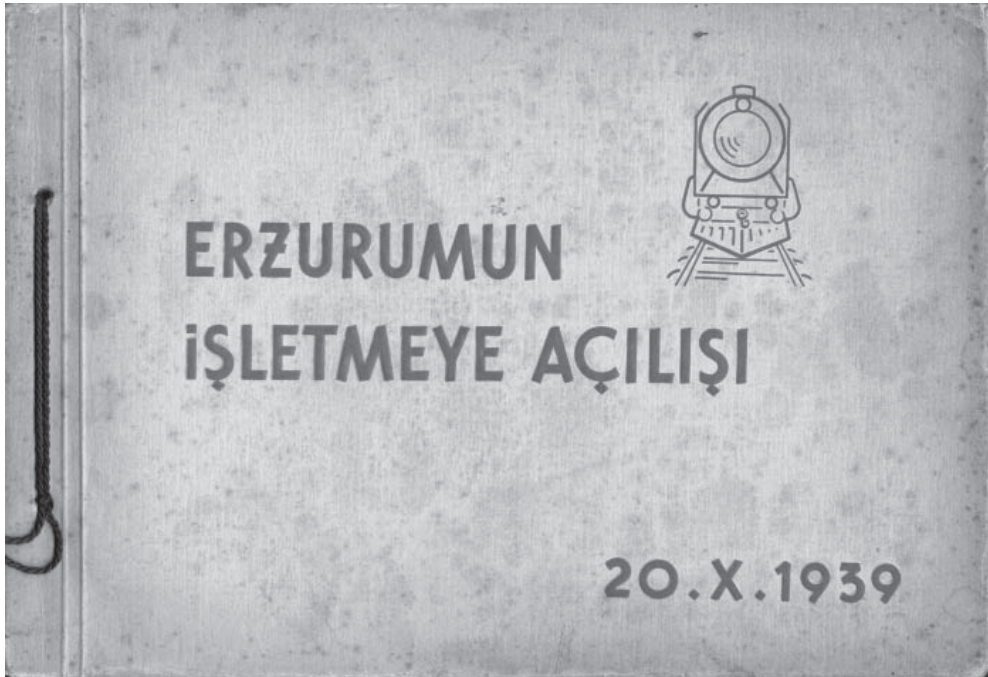
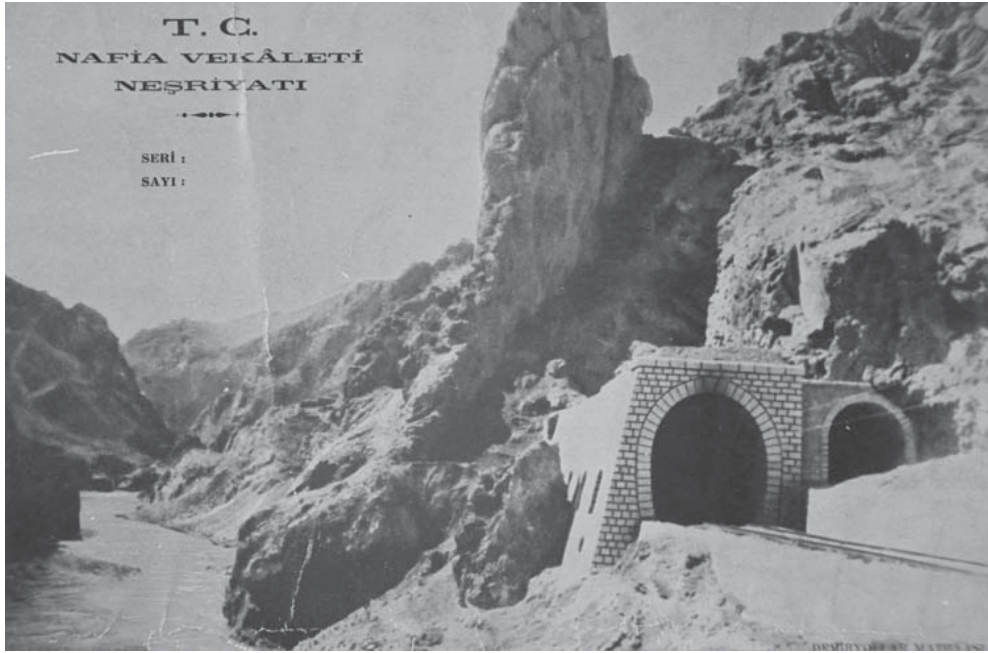
SIVAS - ERZİNCAN kısmının işletmeye açılma

töreni hatıralarından

- Son teşrin - 1938

(Nafia Vekâleti Tercüme ve Neşriyat Müdürlüğü
tarafından çıkarılmıştır.)

249





Erzurum İstasyonu'nun açılışı anısına bastırılan madalyon.

**SİVAS-ERZURUM
HATTI İNŞAASI ESNASINDA
GÜNLÜK GAZETE
HABERLERİ**

Soma (Özel) — Tütün piyasası açılmış, İstanbul'dan bir firma 300 balye tütün almıştır. Fiatlar 35 kuruşla 70 kuruş arasında değişmektedir. Elde satışı arz edilmiş da ha 3500 balye tütün vardır.

dun ve ağaç kestirmezler.

Tarlaları verimli, vakitleri müsait olduğu için çok güzel yaşarlar. Bu köy halkının Bulgaristandaki eski köylerinin adı da Yenimahalle olduğu için buradaki köylerine de bu ismi vermişlerdir.

Divrik İstasyonunun Temeli Atıldı



Divrik istasyonunun temeli atılırken

Divrik (Özel) — Divrikte inşa edilecek istasyonun temel atma töreni yapılmıştır. Törende dokuzuncu kısım inşaat müteahhitleri ile devlet kontrol ve fen memurları, kaymakam, kasabanın ileri gelenleri hazır bulunmuşlardı. İlçebay söylevinde memle-

keti demir ağlarla örmeğe azmetmiş olan Başbakan İsmet İnönü'nün söylevlerinden muhtelif ve kıymetli parçaları tekrarlamıştır. Bundan sonra ilk taşı İlçebay koymuş ve hemen inşaatla başlanılmıştır.

Farıncıların coşkun ve pırlımsı, menfur su lânet sadalarıyla telâfleridir.

Ardahan —

Ardahan — De kurduğunuz Türk cu dahan halkı sana kastı tel'in eder ve nacak elleri yok e mak için ant içtiler.

Olti —

Olti — Göz beb karşı mel'unca ha reketi Olti halkı ve nefretle karşıla rumak için canları ant içti.

Emet —

Emet — Yüksel küstahlığında bul le iler ve büyük ş türlü öz verilere h eder ve çok yıllar dileklerimiz.

Dimet

Biga — Dimetol dın, erkek, köylü, k istiyen kara yılanla rıdan uzun ömürle mızda kalmanızı te yürekten derin sayı

21.10.1935

SON POSTA

21.EKİM.1935

21 Eylül

21.9.1936

SON POSTA

MEMLEKET HABERLERİ

Sivas - Erzurum hattında inşaat süratle ilerleyor

Erzurum ovalarına doğru uzan çelik aklar gelecek
Hazıranda Divrike, 938 de de Erzincana varacak

Sivas (Hususi) — Sivas - Erzurum yolu üzerindeki çalışmalar büyük bir faaliyet halinde ilerlemektedir. Her gün Erzurum ovalarına doğru uzanan çelik aklar, şarkı Anadolu'nun en güzel şehirlerine kavuşmak ümidini göstermektedir. Yol boyunca istasyon binaları, duraklar yükselekte köyler böylece şimendifere her gün parça parça iltihak etmektedir.

Bugünlerde, tren yol çalışmasında Sivas - Erzurum hattı üzerindeki çalışmalardan iki görüntü: Divrik büyük bir faaliyet yeri haline gelmiştir. Önümüzdeki yılın haziranında tren Divrik'e yarım olacak, 938 de Erzincana, bir yıl sonra da 939 eylülünde Erzuruma kavuşacaktır.

Yol boyunca her gün geçen treni köylüler büyük ve görülmemiş şenliklerle karşılamaktadır.

359 kilo kaçak tütün

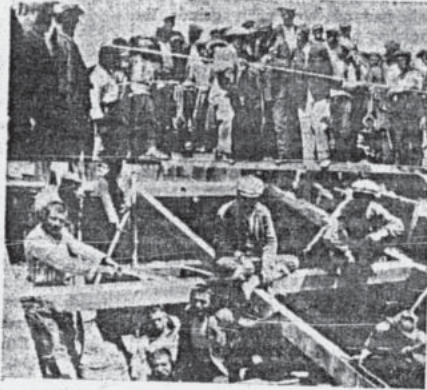
Sivas İhissarlar İdaresi durmıyan bir faaliyet içinde çalışarak kaçakçılığın hemen hiç yok denecek şekilde önünü almış bulunuyor.

Geçen gün de Şeyh Çoban mahallesinde dolaşmakta olan İhissarlar takip memurları ot yüklü bir arabayı durdurmuşlar ve muayeneye başlamışlardır. Muayene neticesinde otların arasından 359 kilo kaçak tütün çıkmıştır. Arabacı Rıza hakkında tahkikata başlanmıştır.

Küçük haberler

★ Sivas kültür direktörü Sacid İzmit orta okulu direktörlüğüne tayin edilmiştir.

Bartın köylerinde hastalıkla mücadele



Östte bir hat açılırken. altta bir yol çalışması dilmıştır. Yerine şimdilik lise direktörü Ömer Beygö bakmaktadır.

★ Ankarada bulunan şarbay Adil Tarhan şehrimize dönmüştür.

★ Erkek Öğretmen Okulu Direktörü Abdurrahman Şefik Vefaya, yerine de lise baş yarıdirektörü Numan Ege men tayin edilmiştir.

★ Bu ayın 27 sinde Kayak meydanında yapılan yeni sergi binasında bir çhli hayvan sergisi açılacaktır.

★ Halkevi tarafından açılan pansiyona, kayıt ve kabul muamelesine başlanmıştır.

★ Belediye kahvelerin daha esaslı bir şekle konması için bir talimatname hazırlanmıştır.

★ Sonbahar at koşularının ilk haftası bu yıl yeniden yaptırılarak istasyon civarında büyük bir kalabalık önünde yapılmıştır.

★ Hususi idare tarafından Kars'a sipariş edilen 80 boğa gelir gelmez hemen köylere dağıtılacaktır.

Doktoru Olmayan Bir kasaba

Dadayda hastalığa yakalananlar tedavi için Kastamonuya gidiyorlar

Daday, (Hususi) — Daday halkının yardımı ile geçen sene inşa edilen ve bir ramazan gecesi yanan yatı mektebinin vilayet meclisi umumiisi tarafından verilen 4500 lira tahsisatla 3 niden ve kâğır olarak inşasına başlanmıştır. İki gün evvel buraya gelen vilayet kültür direktörü İrfan mekteb mahallinde tetkikat yapmış ve bu ilolâkadar olan komisyonla temas ederek, şehre dönmüştür.

Diğer taraftan kazanın Azdav nahiyesine bağlı Bereketli köyünde pazar açılmıştır. Ayrıca köyde 125 lebesi bulunan üç sınıflı bir mekteb vardır. Mektebin müzesi diğer okullara nümune olacak derecede cidden güzeldir.

Kazamızda doktor olmadığı için hastalarını bir çok masraflara katlanmak suretile Kastamonuya götürüp tedavi ettirmektedir.

Diclede bir kız boğuldu

Diyanıbekir, (Hususi) — İki gün evvel burada feci bir boğulma hâdisesi olmuşdur.

Karpuzları beklemek üzere Dicle kenarına kurulmuş olan hullelerde Mehmedin hüllesinde bulunan kızı 1 yaşlarında Münire ögle üzeri Dicle'de su almakta iken ayağı kayarak suya düşmüş ve boğularak ölmüştür.

Konyada buğday mübayaası

Konya, (Hususi) — Ziraat Bankası önümüzdeki hafta içinde buğday mübayaasına başlayacaktır. Bu sen havaların yağışlı gitmesi ve mahsulâtın çok olmasından harmanlar gecikmiştir. Bankanın bu yılki mübayaası fiyatları geçen seneden farklı olacaktır. Banka bu sene mevcut mübayaası merkezi 52 merkez daha katecektir.

Bandırmanın Kurtuluş Bayramı

2 Mayıs 1937



MEMLEKE HAE

Divrik Eylülde trene Bi kavuşmuş olacak

Sivas (Husuf) — Sivas - Erzurum ve Malatya iltisakı hatlarının inşaatı son hızı ile ilerlemektedir. Havaalar düzeldiği için amele teksif edilmiştir. Erzurum ve Erzincan ovalarına doğru büyük demir köprüler yükselmekte, uzun tüneller açılmaktadır.

Çetinkaya'dan Kesikköprü ve Divriği, Kemah istikametine doğru demir ray ferişiyatı devam etmektedir. Haziran'da Malatya - Sivas hattı Çetinkaya'da birleşecektir. Eylülde de Divrik trene kavuşmuş olacaktır. Her iki hat

tın küşadi büyük törenle yapılacaktır. Trene kavuşacak olan halkın şimdiden gösterdikleri sevinci tarif mümkün değildir.

Bursa (Husuf) — Sakarya nehri üzerinde kurulmakta olan üç gözlü beton köprüünün inşaatı bitmiştir. Köprüünün açılış merasimi mayısın 15 inde yapılacaktır.

Bu civarda rıhtım yapılması için bir münakasa açılmıştı. Kimse talib olmadığından bu işi Vekâlet kendisi bizzat yapacaktır.

Mudurnu, Halkevi köy birliklerinde temsiller müsamereler veriyor



Karaman köy muhtarları

da imza olunan protokol ile kuku düvel kaidelerine mu - yle bir gemiye taarruz eden denizaltı gemisine bilmukabe - cek ve mümkünse tahrip e -

da mücadele halinde bulunan birine ald olmyan bir ge - iki fıkrada zikredilen kaide - rak taarruza uğradığı bir nok - sadüf edilen denizaltı gemi - unduğu ahval taarruzun fa - gu fikrini tevild ediyorsa ya - nan hükümler kezaalik tatbik

da zikredilen kararları pratik için konferansa iştirak eden daki hususları kararlaştırmış -

Akdenizde ve Malta kanalın - usı ayrı hükümlere tabi ola - nintakası müstesna olmak ü - at açık denizde ve konferansa - evletlerin kara sularında in - iz donanmalarına —iki hükü - kararlaştırılacak tevzi şekline - p eder.

Arki Akdenizde

Akdenizde: A - Bu icraat kara - adar hükümetlerden her biri - aid kısmında terettüp eder. - nizde Adriyatik denizi müstes - re Çanakkale boğazının med - işbu icraat İngiliz ve Fransız - a —seyrüsefainin tehlikeli ol - r mıntakalarda iki hükümet a - rrür edecek tevzie göre— te -

ransa iştirak eden devletler - sahilidar olanlar kendi vasıta - le bu donanmalara istenecek - bulunmağı teahhüt ederler. Bil - naların hareketini kendi kara -

— Aradığım muharriri buldum, dedim, bu bay gazetemizde çalışacaktır.

İsmet Hulusi

Sivas - Erzurum Hattı

Sivas - Erzurum demiryolu üzerindeki çalışmalar son hızı ile devam etmekte - dir. Hat eylül sonunda 177 inci kilomet - redaki Divrik istasyonuna kavuşmuş ola - caktır. Yol boyunca istasyon binaları, köprüler yükselmekte, yüz ameliatı ik - mal edilmiş bulunmaktadır. Divrikte bü - yük bir sevinç baş göstermiş bulunmak - tadır. Divrikli istasyona gelecek tren - ni büyük tezahüratla karşılayacaklardır. Hattın küşat resmi 29 teşrinievvelde ya - pılacaktır. Gelecek eylülde tren Erzincan ovalarına varmış bulunacaktır.

Kültür direktörlüğü Divrikte bir orta okul açmaya karar vermiştir. Mektebi yol müteahhidi Nuri Demirağ yaptırmış, le - vazımını da temin etmiştir. Orta okul da cumhuriyet bayramında açılacaktır.

tekarrür edecek bazı esaslı yollar tavsiye e - deceklerdir.

7 — İşbu anlaşmanın hiç bir hükmü kon - feransa iştirak eden devletlerin kendi deniz üstü gemilerini Akdenizin herhangi bir kıs - mına göndermek hakkını tahdid etmez.

8 — Yukarıdaki hükümler Milletler Ce - miyeti kâtipliğine tescil ettirilmiş olan bey - nelmillel teahhütleri hiç bir suretle ihlâl et - mez.

9 — Konferansa iştirak eden devletlerden biri işbu anlaşmadan çekilmek niyetinde bulunduğunu haber verirse böyle bir tebliğ

buna aittir. 1 .Milattan ik - tit devleti ar - caktır.

Macar

Macar âli - ları söylemiş

— Macari - de Türk tar - lunmaktayır - rafından, pr - Türk Bulgar - dair araştır - gönderildim

Bulgarista - ve diğer te - Bulgar, Fra - larda hayli

Eski Tür - olan Madar - ve Omurta - rinde tetkil - garların e - Pliska (Bu - valide hafr

Bütün bu - gım netice - mu Türkür - lüdür.

Hazırlan

Nyon Konfe

(E

da bir do - bir düşma



* Divriki trenden sonra elektriğe de kavuşuyor



Div riki

Divriki (Husus) — Divrikiye. İlk tren halkın çokşun tezahüratı arasında girmiştir. Hatun açılış töreni 2 teşrinisaniide yapılacak ve hat bundan son - ra işliyecektir. Kasabanın trene kavuş - ması dolayısıyla belediye Sivastan gelen heyete ve ameleye büyük bir ziyafet vermiş ve kurbanlar kesmiştir.

Sivas-Erzurum yolunda bütün kısımlarda inşaat hızla ilerlemektedir.

Tren Divriği için en mühim inkişaf
âmili olacaktır. Divriği yamaçlarında
sıralanan büyük ve zengin demir da-
ğlarının bulunduğu Demirdağın ü-
zerinde yapılan maden araştırması çok
iyi neticeler vermiştir. Bulunan made-
nin önümüzdeki yıllarda işletileceği
umulmaktadır. Bu maden Sivas-Erzur-
um hattına bir saat mesafededir.

Divrikinin yetiştirdiği şöhretlerden müteahhid Abdurrahman Nacinin ağabeyisi Müteahhid Nu-

SON POSTA 9-10-1937

Çankırı (Hususi) — Merkeze bağlı ve Irmak - Filyos demiryolu güzergâhında bulunan Kayıçıvi köyünde çıkan bir yangında beş ev kâmilten yanmış ve içerisinden hiç bir eşya kurtarılamamıştır.

Yangın kövlünün göle gitmiş olma-

ri Demirağ'ın kasaba orta
kültür ihtiyacını karşılamak üzere İs-
tasyon civarında yaptırıp bütün ders
lazımlarını tedarik ettikten sonra Kültür
Bakanlığına hediye ettiği okulda tale-
be kayıd ve kabul muamelesine baş-
lanmıştır. Hatın resmi kışadı ile beraber
okulun da açılma töreni yapılacak
ve tedrisata başlanacaktır.

Nuri Demirağın memlekete en büyük hizmetlerinden birisi de Divrikide kur-
durmak istediği büyük tayyare fabri-
kasıdır. Fabrikanın yerini tesbit etmek
üzere yapılan araştırma sonunda ka-
sabaya bir saat mesafede bulunan bir
yer seçilmiş ve gelecek yıl içerisinde
inşaata başlanılmasına karar verilmiş-
tir.

Kasabanın bugün en mühim ihtiyaçlarından birisi elektrik ışıdır. Belediye bütçesi kasaba ışık ihtiyacını önemiye kifayet edemediğinden müteahhid Nuri Demirağ bu mühim işi de düşünmüş ve istasyon yakınında bir değirmen satın alınarak bunun suyu ile büyük bir baraj yapmak ve bu barajdan istihlal edilecek elektrikle kasabayı aydınlatmak kararını vermiştir.

**Diyar
koşula
facia**

**Bir jokey
ve arkadan
lar tarafın**

Diyaribekir (at koşuları pazar müfettiş, Abidin Galib Deniz, Vali mur ve zabitan vı zurunda yapıldı.

Koşu dört tert
ti. Birinci koşuya
birinciliği yüzbaş
kazandı.

İkinci koşuya s
rak etti. Birincili
udu aldı. Üçüncü
iştirak etmiş, Urf
hı birinciliği kazan

Dördüncü koşu
rak girmiş, Adana
Kaptanı birinciliği

Dördüncü koşu
rasında çok feci b
cilliği almak isteye
Yıldırım adındaki
kif atla beraber y
arkadan gelen hay
tında çiğnenmiştir
leket hastanesine l
pılan her türlü te
hastanede ölmüştü

**Çarşamba
Eve yıldır**

Çarşamba (Husu
lı Kargucak köyün
dırım isabetli yüzü
cukları yanan ana
haldedir. Aynı gec
Gökçe köyün Ç
yeni iskân edilen
lerine yıldırım isa
mu hacir evi kül ol

Somalılar liseli gençler için

dugu bir sırada imzasız bir in-
le canı kadının pansiyonunda
zehirlediği bildirilmişti. Bu -
ne yakalanan güzel kadının
ada birçok zehirli maddeler ele
apılan tahkikatta hakikaten bu
un on bir erkeği zehirlediği
arak idama mahkûm edilmiş.

e işleri iyi gitmediği zaman-
an tahsisat alırlarmış. Tri -
yeti üç milyon zloti'den fazla
hakkuk etmiştir.

NMA!

olmasına bakmış, büyük dün-
adığı noktası üzerinde tered-
amak için okuyucularına sor-

M A!

Dahiliye Vekilinin ziyafeti

Ankara, 1 (Telefonla) — Dahiliye
Vekili Şükrü Kaya, Cumhuriyet bayra-
mında vazife gören emniyet âmirleri
ve polis memurlarına bugün Şehir lo-
kantasında bir çay ziyafeti vermiştir.
Bu ziyafette vekâlet erkânı, Ankara
valisi ve polis müdürü bulunmuşlardır.

Divrik istasyonu açılıyor

Ankara, 1 (Telefonla) — Divrik is-
tasyonunun küşad resmi ile Diyarbe-
kir - Dicle hattının temel atma mera-
siminde bulunacak Nafia Vekili Ali
Çetinkaya ile davetliler ayın 6 sında
hususî trenle buradan hareket edecek-
lerdir.

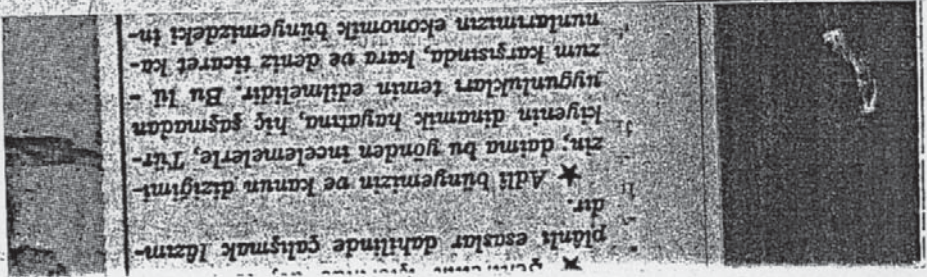
Bugünkü takvim

Salı 2 - 2 nci teşrin Şaban 26

Güneş :	6 32	—	Öğle :	11.57
İkindi :	14 46	—	Akşam :	17.15
Yatsı :	18.39	—	İmsak :	4.51
Kumî sene 1333	—		Arabi sene 1333	

Hızır 181

2.11.1937



Yeni ortaokulun inşaatında çalışan mühendis ve işçiler birarada

TREN DİVRİKTE

Yeni Divrik İstasyonu Şu Günlerde Büyük Merasimle Açılıyor

Divrik, (Tan muhabirinden) —

Divrik, (Tan muhabirinden) — Sivas - Erzurum demiryolu inşaatı, Divriğe vartığı için istasyonun açılış merasimi Nafia vekilimiz Ali Çetin-Kaya tarafından şu günlerde yapılacaktır. Bu mesut hâdise, Divriğin çehresini baştanbaca değiştirecek, kalkınmasına yeni bir hız verecektir. Bu bakımdan, bütün Divrikliler sevinç içinde dir.

Divrik - Kangal arasında inşasına başlanan muntazam şose, demiryolunun ikmalî üzerine yarıda kalmıştır. Fakat Arapkirle itibatı kolaylaştırması bakımından bu yola ayrı bir ihtiyaç vardır. Kasabamızı Sivas'a bağlayan şose de yağmur ve sellerin tesiriyle her yıl biraz daha harap olduğundan nakliyat güçleşmeye başlamıştır.

Demir madenleri çok yakında işletilecek

Divriğin yeni planı hazırlanmak üzere dir. Bu işe ait masraf Nuri Demirağ tarafından ödenmektedir.

Kasaba civarındaki, mühim demir madeninin işletilmesi için en kısa zamanda faaliyete geçileceği anlaşıyor. Bu mühim servet kaynağından istifade edilmesi Divriği de refaha kavuşturacaktır.

Son zamanlarda bahçe ve meyvacılığa fazla ehemmiyet verilmektedir. Yalnız, bu sene yağmur yağmadığı

İlk tren Divriğin istasyonunda giriyor

İçin hayvanların yiyecek ihtiyaçları kâfi derecede yetmemiştir. Divriğin mühim ihtiyaçlarından biri de sudur. Civarındaki membalardan toprak borularla temin edilen su, yetişmediği gibi, sıhhi şartlara da tamamille uygun değildir.

Yeni ortamektepte derslere başlandı

Kaza dahilinde iki mektep vardır. Bunlarda 700 kadar talebe okumaktadır. Haricte tahsillerine devam eden

ENİZ KAP

Divrikli gençlerin sayısı 1000 den fazladır. Nuri Demirağ tarafından yaptırılan ve, bu sene açılan ortamektebe yalnız Divriğin içinden 120 kadar talebe yazılmıştır. Bu seneye mahsus olmak üzere ortamektebin kız ve erkek talebelerine bir örnek elbise, ayakkabı ve kasket verilecektir. Mektepte ayrıca pansiyon teşkilâtı yapılmıştır da düşünülmektedir.

urriyet

HALOĞLU

Posta kutusu: İstanbul No 246
İdare ve matbaa kısmı 24299 - 24290

Cumartesi 13 İkcinciteşrin 1937

Binbaşı Hüsameddin Bilgesü

Askerliğe

HAZIRLIK NOTLARI

Erkek ve kız talebinin askerliğe hazırlık ders programına dayanarak verilen notlardır. Cildli olarak sunulmaktadır.

Bir ve ikinci kitaplara kızlara aid kısım çıkmıştır.

Tevzi yeri: KANAAT KİTABEVİ

ereyan

kûmetleri nderdiler

başladı

vaziyetin inkişafı

eti şimal sahillerindeki kalktığını bildirdi



General Franco'nun Londraya gönderdiği müessesili Duk d'Alba

alarında şifre ile görüşebilecek, resmi âbi tutulmayacak ve Londradaki İsdogruya Hariciye Nezaretine girip İca'daki İngiliz ajanı için de aynı sa-
[Arkası Sa. 5 sütun 2 de]

uman Monomancia'nın

BÜYÜK ŞEF

Atatürk, dün akşam Ankara- dan şarka hareket ettiler

Ulu Öndere Başvekil Celâl Bayarla Dahilive ve Nafia Vekilleri refakat ediyorla

Ankara 12 (A.A.) — Reisi - cumhur Atatürk, beraberle - rinde Başvekil Celâl Bayar, Da - hiliye Vekili Şükrü Kaya, Nafi - a Vekili Ali Çetinkaya olduğu halde bu akşam saat 17,50 de hususi trenle şark vilâyetlerin - de bir tetkik seyahati yapmak üzere şehrimizden ayrılmışlar - dır.

Reiscumhur, istasyonda Bü - yük Millet Meclisi Reisi, bütün Vekiller, müsteşarlar, meb'us - lar, generaller, Ankara Vali ve Belediye Reisi, Vekâletler yük - sek memurları, Ankara Garni - zon ve Merkez kumandanları

tarafından uğurlanmış ve istas - yonda toplanmış olan kalabalık bir halk kütlesi tarafından al - kışlanmış ve selâmlanmışlar - dır.

Açılma merasimine gidenler

Ankara 12 (A.A.) — Sivas - Divrik hattının işletmeye açılma ve Diyarbakir - Cizre hattının temel at - ma törenlerinde bulunacak olanları hâmil hususî tren bugün saat 16 da Ankaradan Sivas'a hareket etmiştir. Trende meb'uslar, Nafia Vekâleti Siyasi ve İdari Müsteşarları, Devlet Demiryolları İşletme Umum Müdü - rü ve matbuat mümessilleri bulun - maktadır.

Japonya son bir teklif yaptı

Çinin tecavüz silâhlarını bırakması ileri sürüldü

Alman, Japon, İtalyan ve Çin teşriki mesaisile Çinin de antikomünizm pakta iltihakı istendi

astanesini an ettiler

Nansiang'ın Japon kuvvetlerinin batle şimale doğru ilerlemeleri sayede zaptedilmiş olduğunu beyan etmiştir. Geçenlerde Hangçeu körfezinde çıkarılan Japon kuvvetleri dün Ange kadar ilerliyerek Nansiang müdâferini yan ateşine almakla tehdit etmiştir. Fakat yarı resmî Çin mahfelleri bu hrin zaptını tekzib etmektedirler.

Lord Halifax Berline gidiyor

Londra 12 (A.A.) — Avam Kamaraında sorulan bir suale cevaben, Sir John Simon, Lord Halifax'ın gelecek hafta içinde Berline gideceğini beyan etmiş ve demiştir ki:

«Bu ziyaret, tamamen hususî mâ-iyyette olmasına rağmen, Hitler bu hususta malûmat aldıktan sonra bu ziyaret esnasında Lord Halifax'ı görmekle bahtiyar olacağını işrab etmiş ve Lord Halifax da Hitlerin davetini kabul etmiştir.

Hava tehlikesine karşı yeni bir vasıta bulundu

Londra 12 (Hususî) — Hava müsteşarı, hava hücumlarına karşı korunmak üzere yeni ve müessir bir vasıta

nılacak köpeklerle ve köpek yavruları na tayin ve yem bedeli kanununda gösterilen mikdarlarda tayin verilmesi için bir kanun projesi hazırlamıştır.

Bu projede köpeklerle ve yavrularına verilerek tayin istihkakının verme şekli için bir talimatname hazırlanmaktadır.

Atatürk Şarkta tedkik Seyahatine çıktılar

(Baştarafı 1 inci sayfada)
le Şark vilâyetlerinde bir tedkik seyahati yapmak üzere şehrimizden ayrılmışlardır.

Reisicumhur, istasyonda Büyük Millet Meclisi Reisi, bütün vekiller, müsteşarlar, meb'uslar, generaller, Ankara vali ve belediye reisi, vekâletler yüksek memurları, Ankara garnizon ve merkez kumandanları tarafından uğurlanmış ve istasyonda toplanmış olan kalabalık bir halk kütlesi tarafından alkışlanmış ve selâmlanmışlardır.

Yeni demiryollarımızın açılma törenleri

Ankara 12 (A.A.) — Sivas - Divriği hattının işletmeye açılma ve Diyarbakir - Cizre hattının temel atma törenlerinde bulunacak olanlar hâmil hususî tren bugün saat 16 da Ankaradan Sivas'a hareket etmiştir. Trende meb'uslar, Nafia Vekâleti siyasi ve idari müsteşarları, devlet demiryolları işletme umum müdürü ve matbuat mümessilleri bulunmaktadır.

nın bulunduğunu beyan eylemiştir. Bu hususta yapılan tecrübeler memnuniyetbahş neticeler vermiştir.

Müthiş bir tay kişi melcesiz

Manille 12 (A.A.) — kezini süpüren tayfuz sekiz cesed bulunmuş ve elli bin kişi muhaberat tarafından tafsilât a

Sabahın Sa

Belediye yasak sırası geldikçe h matnamesinin ye

En yeni tango mesini bilmiyen loya gittiği hald kak ve cemiyet ki bunları muhi diye nizamların

Musikiyi sevm rahatsız etmiye durup bütün m hakkında anca

Şehir Meclisi lar üzerinde çol manasını ve şa düşürüyor. Bu tarmak için şel namelerine yer

Her vatandaş olabilir. Avrup Fakat hiç kim herkes radyosu

Bunun gibi ş lediye nizamla sabına bu niza

13.11.1937.

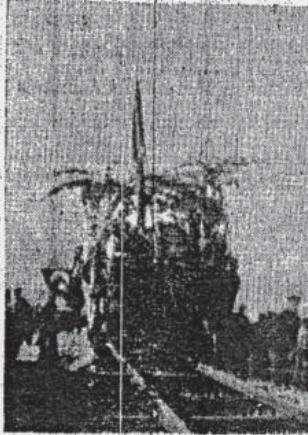
TAN

BAŞMUHARRİRİ: AHMET EMİN YALMAN

*

"İlhamî ecnâbi gazeteleri, bu ziya-

Yeni Hatların Açılma Töreni için



Diyarî İstasyonuna ilk tren girişi

Yolçatı, 14 (A.A.) — Hatta temel
atma töreninde bulunmak üzere Çe-
tinkayanın misafiri olan heyet treni,
Malatyadan Elâzîze gelmiş orada üç
saat kaldıktan sonra Yolçatiya döne-
rek Diyarbekire doğru yoluna devam
etmekte bulunmuştur.

15/11/1937

*

SON POSTA 16- KASIM -1932

2561/11.97

Yasımı yapılacak, bu münasebetle
Başvekil Paşa mühim bir nutuk
okuyacaktır.

Yeni Hat

Sivas - Erzurum - Şimen-
difer Yapılıyor

Ankara, 16 (Husul) — Sivas -
Erzurum hattının inşası için gele-
cek sene bütçeye tahsisat konu-
lacaktır. İnşaatı yapacak şirketle
yapılan müzakerat neticelenmek
üzere.

21.10.1939

AYISI

3

IRUŞ

SON

TEL

Telefon: Bağmuharir: 20627 — İdare Müdürü: 23300
İstanbul Nuruosmaniye No. 54

En Son Telgr

Telgrafları Ve Haberleri

X

**En çetin dağlarla uğraştık, en sert
iklime göğüs gerdik, fakat demir
yolunu vaktinden evvel
Erzuruma götürdük**

Erzurum istasyonunun işletilmeğe açılması ile yeni
demiryollarımızın uzunluğu 3189 kilometreye ve
memleketin bu uğurda harcadığı para yekûnu
368 milyon liraya varmış oluyor

SON TELGRAF - 21.10.1939

SAYI
132
On birinci yıl

Adres: Ankara Devlet
Demiryolları ve Limanları
yönetgesi
Dergi Direktörlüğü

Yıllık abone 3,5 lira
Dış memleketler için 5,5 Türk lirasıdır.

DEMİRYOLLAR DERGİSİ

*Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Direktörlüğü
tarafından her ay çıkarılır fennt dergidir.*

1 ŞUBAT
1936
On birinci cilt

Telefon numarası:
1606
Genel Sekreterlik

Altı aylığı 1,5 lira
Dış memleketler için 3 Türk lirasıdır.

Türkiye Demiryollarının tarihi ve önemini bu yabancı nasıl anlatıyor?

Yazan: Gotthard Yaschke

Çeviren: Ş. Boray

Bu hülasa, Berlindeki (Alman Şark Birliği) nde 28 Mayıs 1935 tarihinde verilen bir konferanstan çıkarılmıştır. Konferansın mevzuunu bugünkü Türkiye teşkil etmektedir. Zengin bir literatürden buraya alınan mevzular ancak şunlardır: 1923 den 1933 tarihine kadar Türk Devlet Demiryolları. Alman Devlet Demiryolları baş müşaviri Diekmann'ın (Demiryol işleri Arşivi, Berlin 1935 birinci kitap). Şark Birliği fahri başkanı Schlee Paşanın (Harbi umumide Anadolu Demiryolları) eseri.

Türkiyenin ilk Demiryolları planını İngiliz miralayı Sir Francis Chesney yapmıştır. Kendisi 1830 dan 1837 ye kadar yaptığı seyahatlerde Orontes mansabından Fırata kadar bir Demiryolu inşasını etüd etmişti. 1836 yılında bir İngiliz sosyetesı, İzmirden Aydına bir Demiryolu inşası için imtiyaz almağa uğraştı, bu imtiyaz tamam yirmi sene sonra verilmiştir. Paris konferansında "Avrupa Büyük Devletleri Konseri,, ne kabul edilen Türkiye bu suretle komşu memleket olan İrandan takriben iki nesillik bir zaman önce, ilk Demiryoluna malik oldu ve 1866 da 130 kilometre uzunluğundaki Demiryol seyrüsefere açılabilir. Aynı tarihte başka bir İngiliz sosyetesı tarafından inşa edilen İzmir - Kasaba hattı da açıldı. Her iki yol da Batı Anadolu'nun en büyük limanını Hinterlandına bağlıyordu. Bu yollar daha başlangıçta eyi bir kâr vadettiği gibi ayrıca da hükümet, imtiyaz mukavelenamelerine tevfikân mevzu sermayeye yüzde altı bir faiz tekeffül ediyordu. Bu hal, Osmanlı devletini bizzat De-

miryolu inşasını deruhte etmek meselesile uğraşmağa sevketti. Sultan Abdülâziz 1865 de ilk olarak bir Nafia nazareti teşkilini onadı (Tasvip etti) ve münakalât nazırı olarak da Edhem Paşayı nasbetti. Paris cihan sergisinden dönüşte Padişah, Baron Hirsch'e Şark Demiryolları denilen ve paytaht İstanbulu orta Avrupaya bağlayacak olan 2000 kilometrelik hattın inşası için imtiyaz verdi ve Osmanlı Demiryolları idaresine umum müdür olmak üzere Avusturya mühendisi Wilhelm Pressel'i tayin etti. Bunun idaresinde, Şark Demiryollarının başlangıcı olan İstanbul - Edirne hattından başka, kendisinin tavsiye ettiği Bağdat Demiryolunun Haydarpaşadan İzmir'e kadar olan parçası da 1873 yılına kadar tamamlandı. Bundan maada hükümet hesabına Kasaba Demiryolu Alaşehir'e kadar uzatıldı ve Mudanyadan Bursaya kadar küçük bir hat inşa edildi. 1875 de hükümetin finansal buhranı, ümitle dolu olarak fakat kâfi gelmeyen vasıtalarla başlanmış olan hükümet Demiryolları inşaatının ilk devresine seri bir nihayet verdi. Bundan sonra on dokuzuncu asrın başlangıcına kadar yalnız hususî teşebbüsler ve çalışmalar yapılmıştır. Bir İngiliz sosyetesı İzmir'e kadar olan hattı isticar etti. Fakat bu yolun uzatılması keyfiyetini reddetti, Kasaba Demiryolu şirketi Alaşehir'e kadar olan hattı üzerine aldı, Aydın kumpanyası kendi şebekesini tedricen tamamladı, başka bir İngiliz şirketi de 1832 de tesis olunan Mersin limanı ile Adana arasındaki irtibatı temin etti. Türk Demiryolculuğu tarihinin bir dönüm noktasını, Almanyanın 1888 de bu işe girişi teşkil eder;

Beyazıt Devlet
Kütüphaneleri

4 ilk teğrinde Württembergische Vereinbank direktörü Kaulla H. Paşa - İzmit hattını ve bunun Eskişehir üzerinden Ankaraya uzatılması için imtiyazını aldı. Bu maksatla 1889 da tesis olunan "Anadolu Demiryolları şirketi," Demiryolunun Sakarya vadisi üzerinden takriben bin metre rakımdaki Anadolu yaylasına çıkarılması hususundaki teknik güçlükleri çabucak yendi ve 1892 yılının 31 ikinci kânununda ilk tren, Türkiye'nin şimdiki hükûmet merkezine vardı. İkinci bir hat olarak iki ay sonra yapılmasına başlanıp 1896 da nihayet bulan Eskişehir - Konya hattı ile şirketin Demiryol şebekesi denizden itibaren 1000 kilometre uzunluğa ulaştı. Sultan Hamidin Demiryolu yaptırmaya olan hevesi diğer müteahhitlerin de işine uygun geliyordu. Muhtelif imtiyazlara dayanarak Aydın sosyetaesi ana hattı Dinara kadar ilerleterek Ödemiş, Sökeye, Denizli ve Çivri'ye şube hatları döşedi. 1893 de bir Fransız - Belçika şirketine devrolan Kasaba hattı, yollarını Soma ve Afyona kadar uzattı. Yarı yolda kalan Mudanya - Bursa küçük hattı da 1891-1892 de bir Fransız-Belçika şirketi tarafından tekrar ihya edildi. İşletmesi 1885 de hususî bir sosyeteye kiralaanan Şark Demiryolları üzerinde 1888 de Avrupa ile esaslı münakale teessüs etti.

Bundan sonraki devirde Osmanlı hükûmeti tekrar inşaat çalışmalarına başladı. Deutsche Bank direktörü Geork von Siemens ile 23 ilk kânun 1899 da yapılan mukavele evveliyede hükûmet hesabına sekiz sene zarfında Basra körfezine tam bir hat inşası derpiş olundu. Daha başlangıçta Wilhelm Pressel tarafından Ankara - Sivas - Diyarbekir - Musul üzerinden Basraya bir Demiryolu yapılması için kesin bir plân tanzim olunmuş ve Anadolu sosyetaesi, Eskişehir - Ankara yolunun tamamlanmasından sonra 1893 şubatında bu hattın Kayseriye kadar uzatılması için imtiyaz aldığı gibi bir Belçika grubu da 1891 de Samsun - Sivas için keza imtiyaz elde etmişti. Bütün bu plânların tatbiki, memleketin asayişsiz olan Şark vilâyetlerini paytahta yakın bulundurmak hususunda Osmanlı devletinin açık olan isteğini, kendisinin istilâ arzularına muhalif gören Rusyanın mümanaatı ile bozuldu. Senelerce süren entrikalardan sonra Rusya nihayet 31 Mart 1900

tarihinde bir mukavele ile Ankara - Kayseri - Sivas - Diyarbekir - Van hattına kadar Anadolu'nun şimali şarkî mıntakasında bütün Demiryolu inşaatı için rüçhan hakkı almağa muvaffak oldu. Rusya tâ başlangıçtanberi bu hakkı yalnız diğer yabancı imtiyazlara engel olmak için kullanmak istemiştir.

Buna karşılık kendi istilâcı harekâtını kolaylaştırmak için trans Kafkas demiryolunu Türk hududuna, Sarıkamışa kadar uzattı.

Eğer Rusya Türk hükûmetini, Bağdad demiryol güzergâhının sevkulceyşe gayri müsaid olan cenub hattın geçmesi için tazyik etmiş olsaydı İngiltere, hattâ bunun kuvveden fiile geçmesinde dahi ufak bir itirazda bulunamıyacaktı. 1903 martında kat'î imtiyazın verilmesini meteakib Balfour parlamentodaki beyanatında İngilterenin taahhüdlere iştirak etmeyeceğini söyledi. Filhakika ilk 200 kilo metrelik yol olan Konyadan Bulgurluya kadar kısmın inşasına mümaniat olunmadı fakat Anadolu yaylasının bu küçük köyü İngiliz entrikaları sayesinde Bağdada gidecek demiryolunun 7 uzun sene zarfında muvakkat münteha noktası olarak kaldı. 1907 yılında büyük zahmetlerden sonra kapitülasyon düveli muazzaması ile gümrüklere yüzde üç zam yapılması hakkındaki mukavele yapılabildiği vakit İngiltere Babıâlinin istediği gibi bu fazla gümrük varidatının Bağdad demiryolunun inşasına değil bilâkis "Makedonya islahatı," na sarf ettirilmesine muvaffak oldu. O zamanki Osmanlı devletinin kudretsizliğine bundan daha büyük bir misal olamaz.

Ancak 1909 senesi ilk baharında, finansal güçlükleri yendikten sonradır ki inşaatı tekrar başlanabildi. Bilhassa yolun nihayet noktası hakkındaki siyasal uğraşma ise, genel savaştan az önce bir sıra mukaveleler akdi suretile bitti; Bağdad hattının genel savaşın en önemli sebeplerinden birini teşkil ettiğine dair hasıl olan zan tetkika muhtaç olmakla beraber, geriye doğru bir bakarsak bu siyasal uğraşmaların tıbbı büyük bir fırtınadan önce çakan şimşeklere benzediğini görürüz. 1914 yılına kadar Bulgurludan Tel-el-abriad'a kadar olan ana yol, Toros ve Amanosu da çok güç olan dağ yarmaları ile Frat köprüsü müstesna olarak, tamamlandı. Alexandretteye kadar da bir şube hattı

yapıldı. Mersin - Adana yolu ise daha 1906 da satın alınmıştı.

1908 den 1914 e kadar olan genç Türklük devrinde muhtelif şirketlerin inşaatı şunlardır; Şark demiryolları, Kırkkiliseye kadar giden şube hattını, Kasaba demiryolu Soma - Bandırma (Haydarpaşadan İzmir'e en kısa yol) hattını, Aydın demiryolunda Dinar - Eğirdir hattını inşa etmiştir. Buna mukabil hükûmetin başlıca isteği olan orta Anadoludaki muvasala ve irtibat noksanı infaz edilmemiş olarak kaldı.

1909 da Amerikalı Bruce Glasgow ile yapılan ve fantazi zehabını veren bir anlaşmayı 1914 yılı mayıs ayında Samsun - Sivas demiryolunun inşası hakkında Régie Générale de chemins de fer et des travaux publics ile yapılan mukavele takib etti; bu şirket 1914 de toprak ameliyatına başladı. 1915 senesinde o zaman kuvvet ve kudret sahibi olan askerî demiryolları Umum Müdürlüğü (İsmail Hakkı Paşa) karargâhı umûminin büyük şübhe ve tereddütlerine rağmen, Ankara - Kayseri hattında Kızıl ırmağa kadar olan inşaatın başlanmasını emretti. Genel harpte Bağdat yolu (Mardine kadar bir şube hattı ile beraber) Nusaybin'e kadar ilerletildi; Toros ve Amanustaki tünel tesisatı Alman demiryol kıtalarının gayretlerine rağmen ancak 1918 ilk teşrininde işletmeye tamamen müsait bir duruma girdi; bu zamanlar Osmanlı hükûmetinin yıkılmak üzere olduğu günlerdir. [*]

Osmanlı devrindeki Demiryollarının büyüklük ve önemi hakkında nisbeten kâfi malûmat vardır. Bau Anadoludaki bütün yollar yalnız ekonomik menfaatlere yarıyordu. Bu yollar, Gediz ile Büyük ve Küçük Menderes nehirlerinin geniş vadilerinde arazinin tabii geçitlerinden istifade ederek, getirebileceği varidat esaslarının müsaadesi nisbetinde içeriye doğru ilerletiliyordu.

Anadolu, Bağdat Demiryolunun inşasında da böyle bir düşünce nazarı itibare alınmamış değildi; Demiryolunun önünden geçtiği mintakanın, plâna tevfiakan olan, tarım icabatı ve bilhassa Konya ovasının muazzam sulama işi do-

layısıyla eşya nakliyatından mütevellit varidat o kadar yükselmışti ki savaştan evvelki yıllarda hükûmet üste para vermek şöyle dursun bilakis safi hasılatı ortak oluyordu. Bu Demiryolunun Sevkulceyşce olan büyük önemi Harbi umûmide, evvelce tahmin olundugundan çok fazla olarak, meydana çıktı. Anadolu Demiryolu, bundan önce 1912 yılı son baharında, Balkan harbinde gafletten yakalanmış olan Türkiye'ye, Çatalca müdafa hattını tutmak için küçük Asyadan tez asker kıt'aları nakletmek suretile de hizmet etmişti, keza Bağdat demiryolu olmasaydı Filistin ve Mezopotamya'ya asker kıt'aları sureti kat'iyyede sevkedilemezlerdi. Toros - Amanos yolu daha 1914 de tamamlanmış olaysaydı süel harekât şüphesiz ki büsbütün başka sonuç vermiş olurdu. Bilhassa Şarkta Demiryolu irtibatının noksan olması kendini hissettiriyordu. Üzerinde yol mevcut olmayan dağlık arazide 500 : 600 kilometre süel harekât yaparak ifası mümkün olamayacak zorlu ödev karşısında kalan Türk ordusuna mukabil Rus grandükü Nikolay Nikolayevič, Polonyada elde etmesi kendisine nasip olmayan zafer şan ve şerefini tophiyordu. Sina cephesinde İngilizlerin yaptığı gibi Ruslar da ilerleyen ordularının arkasından Demiryolu inşa ediyorlardı; bu yollar, Erzincan istikametindeki Darhath Sarıkamış - Erzurum - Kükürtlü hattı ile* projesi yapılan Tebriz - Trabzon ve Erivan - Van yolu üzerinde bulunan ve Bayezitağaya bir şube hattını ihtiva eden Şahtahtı - Makû - Bayezit - Kara köse yollarıdır. Çanakkale müdafaası 1915 de Şark demiryolu üzerinde Uzunköprüden Keşana bir şube hattı inşası projesinin Osmanlı devleti menfaatlerinin ön safına konması gerekliliğini gösterdi.

Yunanistanın 1919 da İzmir mintakasını işgalinde, Batı Anadolu demiryollarının sevkulceyiş noktasından menfi olan değerini meydana çıkarmıştı. Kasaba demiryolu içeriye doğru ilerliyen düşmanın başlıca menzıl yolu vazifesini görerek düşman kuvvetlerinin yayılmasına büyük hizmeti dokundu.

Diğer taraftan Mustafa Kemal yeni hükûmetin merkezi olarak bugünkü Ankarayı, biraz da İstanbulla olan demiryol irtibatında, daha az merkezi vaziyette ve daha uzakta bulunan

[*] Toros üzerinde Demiryolu münakalesinin açılması 7 İkteşrin 1918 tarihindedir. Amanus üzerinde Demiryolu münakalesinin açılması kat'i tarihini bilen varmı ? (Müellif)

Konyaya nazaran üstün olduğundan dolayı, seçmişti. İngilizlerin Eskişehirden çekilmelerini müteakip Mustafa Kemal 23 Mart 1920 de Anadolu - Bağdad demiryolları süel idaresine emir verdi. Bu tarih Türk Cümhuriyeti Devlet Demiryollarının doğum günü olarak itibar olunabilir. Büyük Millet Meclisi hükûmeti eski sistem yarım yamalak istiklâlin artık yıkılmasına ve çok önemli olan demiryolculuk sahasında da tam bir istiklâl elde edilmesine kesin olarak karar verdi. Kanlı muharebelerde Fransızlardan Bağdad hattındaki Toros yolu ve Ermeni'lerden, kendilerine Rusyadan miras kaldığını telekki ettikleri, Alexandropol « Gümri » yolu alındı. İstiklâl savaşının ortasında (1922) Ankara - Yahşihan küçük hattının açılması genç hükûmetin yaşama kudretinden doğmuştur. Lozan zaferinden sonra Nemli zade firmasının 1923 Kanunuevvelinde aldığı Samsun kıyı demiryolu imtiyazı Öz Türk Kapitalistlerinin inşa müteahhitliğine olan hevesini gösterir. Hilâfetin ilgası ile iç politikanın inkişafı sonunda Türk Cumhuriyet hükûmeti, Ankaranın merkez teşkil edeceği büyük bir demiryolu şebekesi inşasına karar verdi. Büyük Çester projesi Fransa ile olan siyasal mücadelede silâh vazifesini görmüş ve hasır altı olmuştu. 23 mart 1924 tarihli kanun ile Büyük Millet Meclisi bir çok sene evvel projesi yapılmış olan Şamsun - Sivas ve Ankara-Sivas yollarının hükûmet idaresinde inşa edilmesine karar verdi. Meclis aynı zamanda ülkenin ekonomik inkişafı için diğer bazı projeler ele aldı: O zamana kadar ancak pek iptidai bir tarzda işletilen Ergani bakır madenleri, 200 kilometrelik küçük bir hatla, Arada istasyonuna, Bağdad demiryoluna bağlanacak idi. Aynı suretle Pontüs silsilesinin zengin orman muhteviyatını dar bir demiryolu Karadeniz kıyısındaki Ereğliye taşıyacak idi. Anadolu Demiryolunun Alayund - Kütahya şube hattı Krom madeninin bulunduğu yere, Tavşanlıya kadar uzatılacaktı. 1924 de Balya Fransız kurşun madenleri şirketi tarafından ferşolunan Ilıca - Palamutluk sahra hattı keza maden işletme maksadına hizmet ediyordu.

1926 - 1927 senelerinde demiryolu inşası hususunda iki mühim karar verildi. Bir taraftan Büyük Erkânıharbiye, ülkenin müdafaası noktai

nazarından behemehal yerine getirilmesi gerekli olan isteklerde bulunmuştur. 1925 deki Kürt ayaklanması, yeni cenub hududu dolayısıyla süel değeri düşmüş olan Bağdad Demiryolunun kifayetsizliğini derhal meydana koydu ve Frata kadar Fransızların tesirinden uzak ve müstakil, kudretli bir demiryolunun inşası gerekliliğini gösterdi. Bu suretle Büyük Millet Meclisi Ergani - Arada küçük hattını inşa edecek yerde Büyük Erkânıharbiye Reisi Fevzi paşanın adına izafe olunan, Amanus tüneli yanındaki Keller (Fevzi paşa) istasyonundan Diyarbekire büyük bir hat ile Kayseriden, Toros üzerindeki Ulukışlaya bir irtibat yolu inşasını tasvib etti, bu yol Kayseriden başlayıp Eskişehir - Konya üzerinden Ulukışlaya giden yolu kısaltacak idi. Keza 1927 yılı haziranında nihayet Ankara - Ereğli hattının normal genişlikte yapılmasına karar verdi. Bu demiryolunun da, kömür ocaklarının bulunduğu Ereğli - Zonguldak havzası ile yeni teçhizat sanayiinin merkezi olan Kızılırmak üzerindeki Kırıkkale arasında irtibatı tesis suretile süel büyük bir önemi vardır.

İkinci karar kuvvetli bir ecnebi dikkatini üzerine çekti. Türk Demiryolları Umum Müdürlüğü o zamana kadar müteahhitlere yalnız münferit inşaat parçaları vermekte iken sonradan ecnebi firmaların bütün hattı taahhüt etmelerine müsaade etti. Bir Belçika şirketi Kayseri Sivas hattı ile Turhal - Sivas parçasının inşaatını üzerine aldı, İsveçli bir firma Diyarbekir ve Ereğliye giden hatları ve Alman Julius Berger inşaat şirketi de Kütahya - Balıkesir hattı ile (Orta ve Batı Anadolu arasında ikinci bir bağlantı) Kayseri Ulukışla hattının Kardeşbeli Develi Karahisar parçasını taahhüt etti. Kısa bir zaman sonra Belçika şirketi iflas ettiğinden Türk hükûmeti bu şirkete ait yolların kendi hesabına inşasına devam etti.

Başvekil İsmet Paşanın başkanlığı altında yapılan 29 mayıs 1927 deki Kayseri ve 30 ağustos 1930 daki Sivas açılma törenleri yeni Türkiye demiryolları tarihinin iki büyük hadisesini teşkil eder. Geriye kalan demiryollardan 1931 yılında Fevzipaşa - Malatya ile Ankara - Çankırı hattı, 1932 yılında Kütahya - Balıkesir ile Samsun - Sivas, 1933 de ise Kayseri - Ulukışla hatları işletmeye açılmıştır.

Aynı yıl içinde Büyük Millet Meclisi yeniden iki önemli karar daha vermiştir: Bunlar, doğu ve batı arasındaki önemli bağlantıyı yapacak olan Sivas - Erzurum hattının, Malatyaya gidecek bir şube hattı ile beraber, inşası ve Anadolu Cenubugurbi kıyılarının müdafaası için büyük değeri haiz olan Afyon - Antalya yolunun yapılması kararlarıdır. Bu hattın bir kısmının (Antalya - Burdur) İtalyanlar tarafından daha harbi umumiden evvel projesi düşünülmüş olup o zamanlar beklenmekte olan Anadolunun parçalanmasında İtalyan isteklerinin mesned noktasını teşkil etmekte idi.

Bundan başka Millet Meclisi, Ergani hattından kalan kısım ile Sivas - Erzurum hattına ait inşa masraflarının ikramiyeli iç istikrazlarla kapatılmasına karar verdi (1934). Bu istikrazların gösterdiği sonuç Türk ulusunun hükûmete olan inanç ve fedakârlığının derecesini ispat eder. Bu sene zarfında (1935) Fevzipaşa - Diyarbekir Irmak - Eilyos hatları ile Afyon - Burdur ve Sivas - Çetinkaya kısımlarının açılması beklenebilir.

Türk hükûmetinin hedefini bilen inşaat politikası, sonunda muvaffakiyetinden biraz bile şüpheye düşülecek bir siyasa değil idi.

1924 de devir ve tesellümüne karar verilen Anadolu demiryolunun bu muamelesi 10 birinci kânun 1928 tarihli mukavelelerle icra olundu. Kilikyanın işgalindenberi Fransızlar tarafından işletilen Bağdad hattının Toros cenubundaki kısımları Türk hükûmetine devrolundu (1929 da Mersin - Adana, 1932 de Adana - Fevzipaşa). Bundan mada hükûmet tarafından aşağıdaki hatlar alınmıştır: 1931 de Mudanya - Bursa küçük hattı - bu hat otomobil rekabetine karşı koyamıyordu, 1933 de Samsun - Çarşamba sahil yolu, 1934 de Fransızlardan kasaba hattı ve nihayet 1935 de de İngilizlerden, Anadolunun son hususî müessesesi olan, Aydın demiryolu satın alınmıştır. [*] Bu suretle bir inkişaf devresi

[*] Şark demiryolu (İstanbul - Edirne) işletmesinin hükûmetleştirilmesi ancak bir zaman meselesidir.

zaferle sona ermiş ve bundaki çabukluk ile beraber Türk Cumur Reisi Kamâl Atatürk'ün yaratıcılık hassası dünyayı hayretlerde bırakmıştır.

Türkiye Demiryollarının bugünkü durumu tetkik olunursa ilk önce, yeni inşa olunan hatların önemli miktardaki uzunluğu göze çarpar. 1923 yılında takriben 4000 kilometre uzunlukta olan demiryollarına 2500 kilometre kadar eklenmiştir. İlâve olunan bu yolların büyük bir kısmı evvelce çok ihmal edilmiş olan orta Anadoluya isabet etmektedir. Bu demiryolu ağının bugünkü sevkulceş değerinin yüksekliği aşîkârdır. Garpten ilerliyecek bir düşmanın istifadesine yarıyan güdük hatlar ve birbirile bağlantısı olmıyan çıkmaz sokak şeklindeki demiryollar yerine asker kıt'alarını istendiği gibi her tarafa sevk edebilecek kabiliyette mütেকâmil bir münakale mıntakası hasıl olmuştur. Bu hatların ekonomik önemlerini inkâr etmek bir hata olur. Hattâ bugün dahi bunların, ülke ürünü (mahsulât)larına büyük faide ve tesiri vardır ve kömür yolu dedikleri Ereğliye giden hat ile bakır yolu denilen Ergani hattı açıldığı zaman bu faide hissedilir derecede yükselecektir.

Nafia Bakanı Ali Çetinkayanın idare ettiği inik tarife siyasası şimdiden semerelerini verdi. Beş senelik plânın devamı ile, memleket içinde çıkan iptidai maddelerin yine dahilde istihlâk edilebilmesi için derpiş olunan sanayileşme işinin yola girmesi ve bu mevadın getirilebilmesi için lâzım olan yolların yapılması gibi sebepler tesiri ile nakliyatın o nisbette artması beklenebilir. Yolcu nakliyatının da artması mümkündür. Yeni hatların bazı kısımları manzara itibarile fevkalâde güzel yerlerden geçmektedir. Bugün İstanbuldan Elâzize rahat yataklı vagonlar içinde 57 saatte gidilebilmektedir. Samsuna Ankaradan 32 saatte varılabiliyor. 15 mayıs 1935 den itibaren Ankara yolile işleyen Toros ekspresi Haydarpaşadan Ankaraya

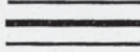
13 saatte ulaşmaktadır. Bu katar (Irak ve Suriye hududları üzerinde tel köçek yolile) Bağdad ile ve (Lübnan cümhuriyetinde kâin Trablus tarikile de) Kahire ile muvasalayı temine hadimdir.

Çok ucuz olan halk ticaret biletleri ile gidip gelme biletler halkın seyahat hevesini artırmaktadır.

Yeni Türkiye, Osmanlı imperatorluğunun uzun seneler zarfında ihmal etmiş olduğu her şeyi dev adımlarla ilerlemek suretile kazanmak arzusundadır. Hâlen fazla artmış olan dünya buhranına rastlıyan bir sırada bilhassa demiryolu inşa

atı hususunda sarfolunan enerji hayrete şayandır.

Anadolunun şimal ve cenup kısımlarının kenar divarlarını teşkil eden muntakalardan geçen ve şarktaki dağları yaracak olan çok masraflı demiryolları tesisatı şüphe yok ki yakın âtide yüksek bir kazanç vadedemezse buna rağmen ekonomik siyasa görüşünden çok geniş bir alanda kıymetlendirilebilir ve bundan önce yalnız kendi muhitinden başkasını tanımayan Türk vatandaşına garbin iktisadiyat hakkındaki düşüncelerini ulaştırır. Bugünkü siyasasının meyvelerini alabilmesi için Türkiyenin uzun yıllar sulh ve sükûne mazhar olması temenni edilir.



en telgraflar gelmiştir.

Yeni Hatlar

İnşaat Müzakeresi Müsait Safhadadır

ANKARA, 12 (Hususi) — Sivas-Erzurum hattının inşası etrafında en müsait teklifi yapan Amerika grubu ile Nafia Vekâleti arasında müzakere müsait bir safhadadır.

Grubun 940 senesine kadar inşasını deruhte edeceği hatlar 700 kilometreye yakındır.

Sivas-Erzurum hattının uzunluğu 500 kilometreyi mütecavizdir.

Aynı hatta mülhak olarak inşası mukarrer ikinci hat ta yüz elli kilometredir. Bu hat Divriği civarında munasip bir noktadan başlayarak Malatyaya gidecektir.

939 senesinde hat Erzuruma 940 senesinde de mülhak hat Malatyaya varacaktır. Taksitlerin tediysi 937 de başlayacak on dört senede ödenecektir. Bu hatların inşası 60 milyon liraya kabil olacaktır.

Paketlerde Reklâm

Tayyare Cemiyeti yakında bütün paketlerinin içindeki kâğıtlara ticari reklamlar yapacaktır.

SON POSTA 31-MART - 1933

da geçen şiddetli münakaşadan sonra
yıl çayını dikkat siyasi bādîseler ara-
mek lazımdır. Bu hususta beşinci say-
lât vardır.

Yeni Hat

Erzurum - Sivas Hattı 62

Milyona Yapılacak

Ankara, 30 — Erzurum-Sivas

demiryolunun ihale muamelesi
henüz bitmemiştir. İnşaya talip
şirketlerle müzakere devam et-
mektedir. Hattın 62 milyon lira-
ya çıkacağı hesap edilmektedir.
Afyon-Antalya hattına ait kanun
lâyihası Meclis ruznamesine alın-
mıştır.

Mektep Kitapları

Ankara, 30 — Maarif Vekâ-

leti ilkmekteplerin birinci sınıf
kuraat, 4 üncü ve beşinci sınıf
tarih ve yurt bilgisi, köy mek-
tepleri üçüncü sınıf tarih, yurt
bilgisi ve coğrafya, ortamektep
fen bilgisi kitaplarının basılma
ve dağıtılmasını müteahhitlere ihale
edecektir.

SON POSTA 27-NİSAN - 1933

di

sat verilmesini

lira tahmin
it olunmuştur.
riyetler ihdas
6 memur ilâve
tam yapılması

ndığında

ı faiz mikta-
dirmeye karar
mevduat mil-
ondur. İkrizat
irayı bulmak-

kında Vekiller
karrerdir.

A!

ı yarısından
nûfus başına
r halkı için
ardır, Viyana
vermektedir.
amın günde
mektedir.”

mazsa, hatta birçok nesiller içinde:
— İstanbulun ağaçlarına neye
hor baktınız! Diye kimse kimse-
nin sakalına yapışmazsal..

600 Kilometrelik İki Demiryolu Yapılıyor

Ankara, 27 (Hususi) — Sivas-
Erzurum hattı ile Diyarıbekir'in
bu hatla birleşmek üzere Malat-
yadan inşasına başlanacak diğer
bir hattın yaptırılması için hü-
kûmet Meclise bir lâyiha ver-
miştir.

Lâyhaya nazaran Sivas-Erzu-
rum hattı Ziverik, Fırat vadisi,
Kemah, Erzincan tarikile [Erzuru-
ma gidecek buna bağlı olan
diğer hat ise Ziverik civarında
bu hatla bağlanacaktır.

Bu iki hattın uzunluğu 600
kilometre olacak ve inşası için
8 senede 80 milyon lira para
sarfedilecektir. Bu para her
sene Nafia Vekâleti bütçesine
konulacaktır.

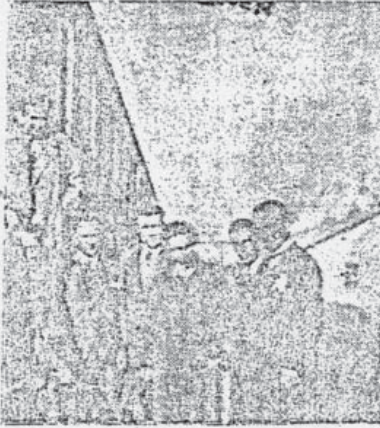
Kalp Sektesi

Fenerde bakkal Halit Ef. nin
dükkanında alış veriş yapmakta
olan Bekir isimindeki sandalc
dükkanından çıkarken kalp sekte-

SON POSTA 29 - MAYIS -1933

HABERLERİ

gi Sivas'ta

Açıldığı Gün Her
Tesit EdilecekSivas-Erzurum
Demiryolu

Sivas (Husu-
sî) — Sivas-Erzu-
rum demiryolu
hattının geçeceği
istikameti tayin
etmek için Samî,
Naci ve Süreyya
Beylerden mü-
rekkep bir fen
heyeti buraya
gelmiş ve çalış-
maya başlamıştır.

Erzurum yo-

lu Divrik, Çaltı,

Kemah yoluyla Fırat nehri üzerin-
den geçerek Erzincana gidecektir.

Sivas'ta Dört Eylül

Sivas (Hususi) — Cumhuriyet
Halk fırkası Sivas kongresinin
açıldığı güne tesadüf eden dört
Eylülün her sene tezahuratla tes-
it edilmesine karar verilmiştir. Dört
Eylülün ismi "Sivas kongresi gün-
nü," olmuştur. O günün tes-idi için
büyük hazırlıklar yapılmaktadır.

Sivas'ta

tenberi hırsızlık
ali, Ahmet, Nuri,
isminde beş ki-
bir hırsız kum-
uştur. Bu kumpan-
r 5 ev soyduğu-
. Hırsızlar çal-
sakladıkları yeri
eşyaları iade et-

Day
Hâc

Abi
mız bi
şen m
zarken
mekte
tazeler
liyor v
mektel

Dövi

Saçı

Gül

atıldığı

Ak

leme

fal Ke

biye

sillele

olmas

tep, r

edep,

haykı

olaca

kada

" mü

yine

hatır

F

lügün

muş,

miş.

deği

türkü

duru

Moll

ve k

ka

İzmir'inin Savahatı

5.6.1935

SON POSTA

Bir Milyonerle Konuştum

Mühürdaroğlu Bay Nuri 200 Bin Lira Teberru Meselesini Anlatıyor

(Başarılı 1 inci yolda)
muharririyim...

Mühürdaroğlu yerinden kalktı, bana yer gösterdi. Büyük bir nezaket ve müfrit bir tevazula:

— Ankiyorm, dedi. Ben niçin aradığımı... Şu 200 bin lira meselesi olacak, güya ben Tayyare Kurumuna 200 bin lira vermişim. Bir yanlışlık olacak bu işte... Bizde para nerde Bayım?.. Keşki olsa da versek.

Milyoner Bay Nuri yerine yanlışlıkla bir başka Bay Nuri ile konuştuğuma zahip oldum.

— Siz dedim Mühürdaroğlu değil miyiz?

— Evet, Mühürdaroğluyum.

— Şu 120 bin lira veren Abdurrahman Naci'nin kardeşi...

— Evet... Kardeş, yani ağabeyim.

— Şu halde inkıdara ne lazım, teberrunuzdan dolayı sizi muahaze edecek değilim ki inkâr ediyorsunuz, bilâki ben, yüksek ve vatanperverane teberrunuzu bütün okuyuculara duyurmak için....

— İyi amma bu vaki değil... Yalan, devleti de aldattılar, bana da çok kötü bir oyun oynadılar.

— Olur şey değil.., demek vermediniz siz bu parayı?..

— Yo... Ne gezer bende bu kadar para?..

— E, ne kadar verdiniz?..

— Hiç...

— Hiç mi?.. Peki amma, baş vekâlete çekilen telgraf....

— Dedimya bana kötü bir oyun oynadılar diye... Bu işi kimin yaptığını anlayamadım.

Benim adres ve imzama bir telgraf çekilmiş ve telgraf da şöyle yazılmış:

"Kardeşim tavvarene 120 bin

tada yedi milyon liradan feragat edebileceğini aklımdan bile geçirmemişim.

— Demek bu büyük bir iş.

— Elbette büyük. Foka şirketi bunu (65) milyon liraya teahhüt etmişti, kardeşim Abdurrahman Naci (55) milyona kırmış, vekiller heyeti de ihale etmiş, ben bunu duyunca hemen yedi milyon lira birden kırdım ve (48) milyon liraya talip oldum. Heyeti vekile de hattı bana ihale etti. Bütün paraları bu hattın imzasına yatırdığım için şimdi elimde param yok... Onun için tayyareye bir şey veremiyorum.

— Siz Abdurrahman Naci ile dargın mısınız?

— Canım dargınlık denmez buna. Memleket mefaati beni böyle yapmaya sevk etti. Abdurrahman Naci ile işte ayrıldık, biz. Yoksa ağabeyim olduğum için yine onun bana hürmeti var, babası sayılırım ben onun... Yalnız o aristokratır. Ben demokratım. Meselâ (15-20) yıl önce bizim on paracıklarımız yoktu, az maaşlı birer devlet memuru idik. Sonra zengin olunca o işi anıttı, lükse kaçtı, halbuki ben öyle değilim. O zaman kaç para harcarsam, yine o kadar harcıyorum. İçki içmem, sigara kullanmam, tiyatroya, sinemaya, bara, eğlenceye, kahveye gitmem; tavla, iskambil oynamam. Hülâsa eskiden ne isem yine oyum ben, halbuki Abdurrahman Naci lüksüdür.

— Eskiden on paracıklarımız yok mu idl dediniz, peki nasıl

aldık. Umdüğümüzden çok para kazandık.

Fakat sonra iş sahasında Abdurrahman Naci ile aramız açıldı. O, benden ayrıldı ve şimdi biz iki kardeş karpıklı iki rakip vaziyetne düştük.

— Hala kazanıyor musunuz?

— Kazanıyoruz Elbet, kazanmasak çalışır mıyız?

— Bütün kazancımız devlet teahhütlerinden...

— Cümleyle ben tamamlayım. Devlet teahhütlerinden olduğu halde neye devlete (200) bin lira vermeyi kıskanıyorsun diyecakmış değil mi? İşte cevabı:

— Kıskanmıyorum, fakat elimde param yok. Bütün paramı işe yatırdım. Benim bütün servetim, ben, çocuklarım hep devletin malıdır, ben yaptığım ve yapacağım hayırlı işleri söylemek istemem. Yalnız şu kadarını söyleyeyim ki bir münakasasda devlete (17) milyon lira kazandırmak, bir tahtada (200) bin lira vermekten çok daha büyük bir memleket hizmetidir.

Sonra ben servetimi ne yapacağımı? Bu para elbette devletin malıdır. Sanıyor musunuz ki çocuklarıma büyük bir servet bırakacağım? Ben vasiyetnamemi daha şimdiden hazırlamış bulunuyorum. (6) çocuğum, bir karım var. Bunlara kanunına tayin ettiği miktardan (10) para fazla miras bırakmıyorum, bütün servetimi hayır işlerine tahsis ettim.

Üstükdarda Paşalimanında bir kuru aldım. Burada güzel bir

İz
rinde
Histo
bulan
ginal
miş
birde
lere

Nuri Demirağ'ın 5-6-1935 tarihli son posta gazete muhabiri sait kesler ile yaptığı röportajda Sivas Erzurum hat ihalesi ile ilgili verdiği bilgiler.

icra-
zerine
tevkif
rilme-
llis) i

alarını cerhetmek maksadile tahkikat işini idare eden hâkimi nezdine davet ederek hiç bir şahsiyet farkı gözetmeksizin ve mes'ullerin hükûmet veya meb'uslar meclisinde işgal ettikleri mevkii hiç nazarı itibara almadan serbestçe vazifesini ifa etmesini emretmiştir.

anlı Borçları

İllere Tedyata Başlanıyor

bu umumiye idaresi 20 1933 ten itibaren tahvillerine mukavele mu-birer kupon bedelini başlıyacaktır. Tedyata sile hâmiller mukaveleyi niş addolunacaklardır. üzerine tahvillerin yeni hvillerile mübadelesine ktir. Türkiyede hâmil-at Merkez ve Osmanlı tarafından yapılacaktır.

Beyoğlunda

İki Bir Eroinci Yakalandı

İk muhafaza memurları

Erzurum Hattı

Bir türk grupuna ihale edildi

Ankara, 13 (Hususi) — Sı-vas - Erzurum - Malatya şube hatlarının inşası münakasası ya-pılmış, inşaat taliplerden Mühür-dar oğlu Nuri Bey yol yapı grupuna ihale edilmiştir. İnşaata yakında başlanacaktır.

Okturva

Eski memurlar ne olacak

Okturuva resminin kaldırıl-ması üzerine İstanbul'da (59) memur açıkta kalmıştır. Dahiliye Vekâleti dün belediyeye yaptığı bir tebliğde bu memurlar yerleş-tirilinceye kadar hariçten memur alınmamasını bildirmiştir. Acıltı

Esasının çerçevesi dahilinde her türlü tedabiri ittihaz edecektir.

Yunan Kabinesinde Tadilat Yapılacak

Atina, 8 (Hususi) — Hariciye Nazırı M. Maksimosun avdetinden sonra kabinede tebeddülât yapılacaktır. Mevsuk menabiden alınan haberlere göre M. Maksimos Devlet bankası müdür umumiliğine tayin edilecek ve onun yerine şimdiki Dahiliye Nazırı M. Rallis ve dahiliyeye de Jenaral Metaksas tayin edilecektir.



Erzurum'un Merkezî

(Hususi) — Hariciye Komiseri Türkiye Hariciye Rüşdî Beyin emrini mühim bir işi etmekte ve arşulamaktadır. İtilâfnameleri arasında şarkî Avusturya merkezî sikletinin ova ve Ankara bulunuyor.

Erzurum'un Merkezî Belediyesi Geçecek

İtilâf nametçe mübâ-iş olan - Telefon namına alın- idaresi için te-ktadır. Hariciye kanununun belediyelere âhiyete istinat

Samsun - Çarşamba Devlet Demiryolları Hattı Satın Aldı

Ankara, 9 (Hususi) — Sivas - Erzurum hattının ilk 45 kilometresi inşaatı için Vekâletçe müteahhitlere lâzım gelen direktifler verilmiştir.

Elâziz şube hattı münakasaya konmuştur. Bu ay içinde ihale edilecek, inşaatı başlanacak, hat kıştan evvel bitirilecektir.

Samsun - Çarşamba sahil demiryolları Devlet Demiryolları meyanına ithal olunmuştur.

Bergamada Fırka Binası Yapılıyor

Bergama (Hususi) — Burada köylülerin yardımı ile bir halk fırkası binası yapılmaktadır. Bina bu gün yarın bitecektir. Bina gayet güzel olmaktadır.

Adapazarında Bir Müsamere

Adapazarı (Hususi) — Kara-Osman ilkmektebinde talebe ve-lilerine mahsus bir müsamere ve-

para

Ti

akıl e

Bey b

—

şey y

li. On

leketli

kadar

leri, b

ları n

lacak

o kad

çok sı

çok i

işlers

lar o

Amer

kurtu

K

hesab

kin l

ettik.

pek i

biri r

—

paral

de d

—

amel

şacak

B

—

ların

cakla

paral

K

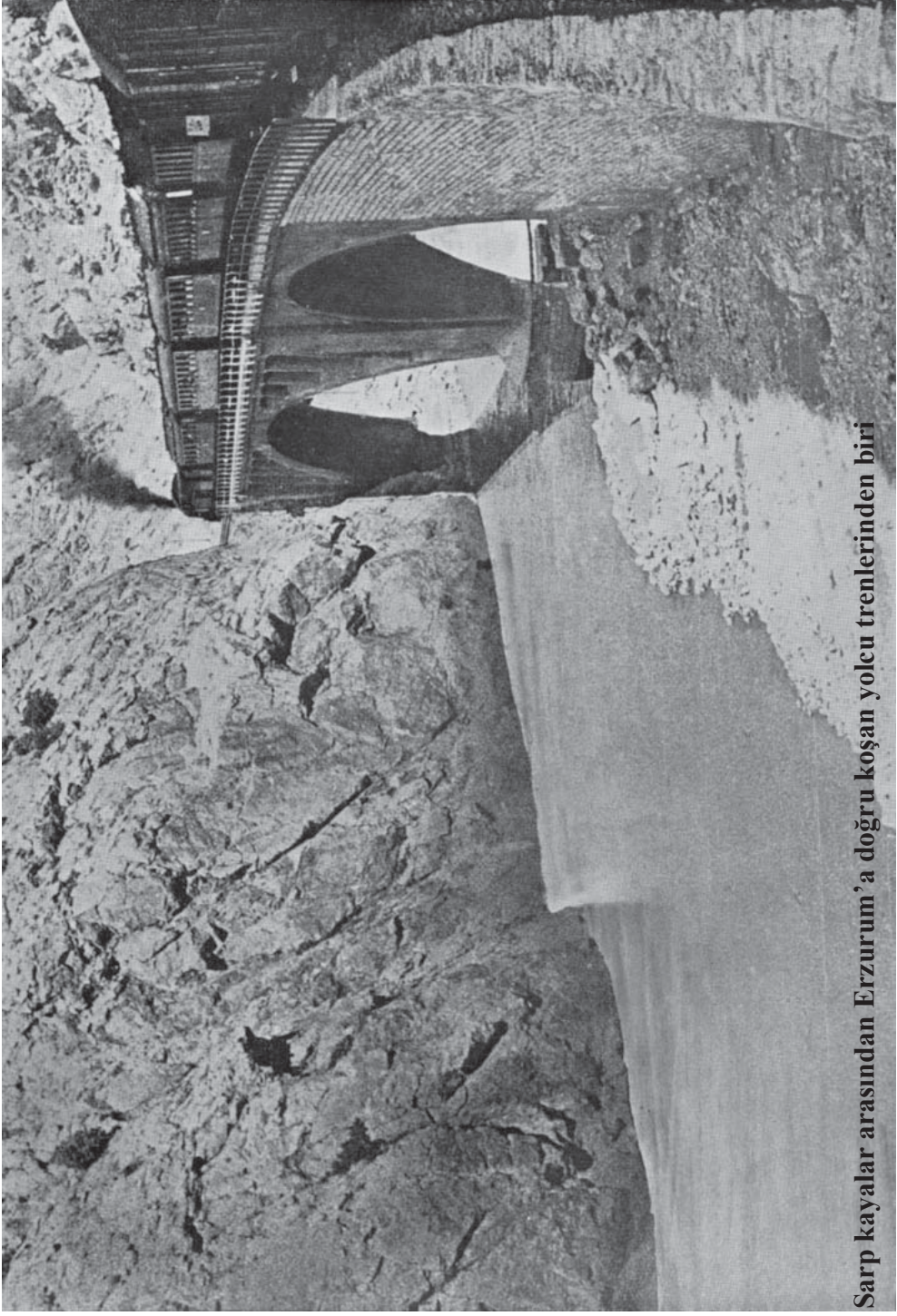
buldu

—

leket



**SİVAS - ERZURUM
DEMİRYOLU İNŞAASI
1933-1939**



Sarp kayalar arasından Erzurum'a doğru koşan yolcu trenlerinden biri