

E-posta adresi

Şifre

Beni Hatırla

Giriş

Facebook ile Bağlan

Blog Kategorileri ▶

Ana Sayfam

Hakkımda

Bloglarım

Blog Yorumlarım

yavuz Demirkol

http://blog.milliyet.com.tr/demiryolcudan

Toplam blog : 19
Toplam yorum : 1
Toplam mesaj : 0
Ort. okunma sayısı : 720
Kayıt tarihi : 10.02.13



1963 Kars Selim doğumluyum, 1980 yılında TCDD Meslek Lisesinden mezuniyetle TCDD'de çalışmaya baş..

http://www.facebook.com/ymdemirkol
http://www.twitter.com/demirkolyavuz
http://www.instagram.com/yavuz.demirkol

Blog habercisi

Blog yazarına mesaj yaz

Yazarı paylaş



10 Temmuz '18

Kategori Tarih

Okunma Sayısı 960

Uzunköprü'den Edirne'ye Bir Garip Tren Yolculuğu



Uzunköprü İstasyonu

Saraçlar'dan **Karaağaç**,
Haydi, düşün peşime! ...

Mimar Kemalettin yapısı,
Karaağaç İstasyon binası,
Lisede okumuş her gencin,
Canlanır mektep hatırası...
Devinir birden kara **tren**,
Mendiller sallanır, gözyaşları içinde,
Şimdi yalnızdır peronda
Giden gencin, yanık sevdalısı...

Nevzat Bilgiç (Edirne'ye Şiirler)

1869 yılında Baron Hirsch'e verilen imtiyaz ile **Şark Demiryolları**nın bir parçası olan Sirkeci-Edirne arası **demiryolu**nun yapım çalışmalarına 1870 yılında başlanılmış ve 17 Mayıs 1873 tarihinde hat işletmeye açılmıştır.[1]

Birinci Dünya Savaşı sonrasında 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi'ne (Ateşkes Antlaşması) göre, Trakya sınırı Meriç nehri ile çizilmiş bu nedenle de Karaağaç, Yunanistan sınırları içerisinde kalmıştır. 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile Yunanlıların savaş sırasında yapmış oldukları tahribata karşılık "Harp Tazminatı" olarak Karaağaç Türkiye'ye verilmiştir. Böylece Karaağaç, Türkiye'nin Yunanistan ile doğal sınırını oluşturan Meriç'in batı yakasında kalan tek Türk toprağı olmuştur.[2]

Kurtuluş Savaşı'nın bitiminde Şark Demiryollarının sadece 337 km'lik bir bölümü Türk toprakları içerisinde kalmış, bu sebeple de Karaağaç İstasyonuna ulaşabilmek için Yunan topraklarından geçme zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

1931 yılında Şark Demiryollarının sınırlarımız içerisinde kalan kısmının işletme hakkı 8.000.000 Türk lirası sermayeli Şark Demiryolları Türk A.Ş.'ne verilmiş ise de 28 Nisan 1937 tarihli 3156 sayılı Kanun ile bu demiryolu da Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne işletilmeye başlanılmıştır.[3]

Türkiye, Almanya'nın komşumuz Yunanistan'ı işgal etmesi üzerine olası bir Alman saldırısından endişelenerek 6 Nisan 1941 tarihinde Edirne ve **Uzunköprü** yakınlarındaki Meriç ile Arda nehirleri üzerindeki demiryolu köprülerini havaya uçurmuştur.[4] Köprülerin havaya uçurulması ile Türkiye'nin hem Avrupa bağlantısı, hem de Uzunköprü üzerinden demiryolu vasıtasıyla sağlanan Edirne bağlantısı kopmuştur.

Çünkü Uzunköprü'den Edirne'ye varmak için garip bir tren yolculuğu yapmak gerekmektedir. Uzunköprü'den trenle Yunanistan sınırlarından geçildikten sonra Karaağaç (Edirne) İstasyonu'na

Bloglarda Yazarlarda Galerilerde

Aramak istediğiniz kelime...

ara

Sadece bu yazarın bloglarında ara

Haziran 2019							
Hf	Pt	Sa	Ça	Pe	Cu	Ct	Pz
22						1	2
23	3	4	5	6	7	8	9
24	10	11	12	13	14	15	16
25	17	18	19	20	21	22	23
26	24	25	26	27	28	29	30

12 Haziran 2019

Ne yapıyor?

Yeni bir **blog** ekledi.
26 Mart '19 10:55

Yeni bir **blog** ekledi.
08 Eylül '18 19:29

Yeni bir **blog** ekledi.
06 Ağustos '18 00:22

Yeni bir **blog** ekledi.
12 Temmuz '18 01:35

Yeni bir **blog** ekledi.
10 Temmuz '18 23:04

varılabilmektedir.[5] Bu hat km:279+270'deki Meriç nehrini bir çelik köprü ile geçerek Yunanistan'a dâhil olmakta, buradan yaklaşık 35 km'lik bir gidişten sonra km: 313+680'de yer alan Türk hududuna girilmekte ve km:318+286'da bulunan, Edirne'nin istasyonu olan Karaağaç'a varılmaktadır. Bunu müteakip km:320+817'de tekrar Yunan topraklarına girilmekte oradan da Bulgaristan'a geçmek mümkün olmaktadır.[6]

Demiryolu hattının Yunanistan topraklarında kalan kısmının idaresi sorunu, Türkiye-Almanya arasında uzun sürecek görüşmelere neden olacaktır. Almanya, Yunanistan topraklarından geçen bu hattın geçici olarak Türkiye tarafından yönetilmesini istemektedir. Türkiye ise bu hattın Almanya'nın askeri amaçlarla yararlanmasına karşıydı. Ancak, havaya uçurulmuş bulunan demiryolu köprülerinin yeniden inşası ve demiryolunun tekrar hizmet vermeye başlaması her iki ülkenin de çıkarınaydı. Nitekim 22 Mayıs 1941 tarihli 2/15814 sayılı Kararname ile Alman işgali altındaki **Svilengrad-Pityon** hattının Türkiye tarafından işletilmesi ile ilgili olarak Türkiye-Almanya Prensipl Anlaşması gereğince bu konudaki teknik meseleleri Alman heyeti ile müzakere etmek üzere Pityon'da yapılacak olan toplantıya Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdür Muavini Fuat Zincirkıran başkanlığında bir heyet görevlendirilmiştir.[7]

Uzunköprü-Svilengrad[8] arası demiryolu uzunluğu 74 kilometredir. Bu hattın 63 kilometresi Yunanistan, 7 kilometresi Türkiye, 3 kilometresi de ise Bulgar toprağıdır.

Daha birkaç ay önce Alman saldırısından endişe ederek kendi demiryolu köprülerini havaya uçuran Türkiye, Almanya ile 18 Haziran 1941 tarihinde Türk-Alman Dostluk ve Saldırmazlık Antlaşması imzalamıştır.[9] Antlaşmanın imzalandığı günden bir önceki günün bir gazete haberinde, Nafia Vekili(Bayındırlık Bakanı) emekli Orgeneral Ali Fuat Cebesoy'un, "Avrupa ile şimendifer münakalatını temin edecek köprülerin inşa ve tamiri meselesi ile doğrudan Münakalat Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı) meşgul oluyor. Bununla beraber bu köprülerin tamir edilmekte olduğunu pek yakında trenlerin işlemeye başlayacağını size söyleyebilirim" ifadesi yer almıştır.[10]

Münakalat Vekili Cevdet Kerim İncedayı ise 30 Haziran 1941 tarihinde "Uzunköprü-Svilengrad kesiminin Türk Devlet Demiryollarınca işletilmesi ile ilgili anlaşma imzalanmıştır" demecini vermiştir.[11]

Anlaşmanın hayata geçmesi için Meclisten de bir kanunun çıkarılması gerekmektedir. Bu amaçla 4 Temmuz 1941 tarihli 4095 sayılı Uzunköprü-Svilengrad arasında Türkiye'ye ait olmayan 67 km'lik(66+895 km) kısmını kapsayan "Uzunköprü-SvilengradArasında Türk Toprağı Haricindeki Demiryolu Kısımlarının İşletilmesi Hakkında Kanun" çıkarılmıştır.[12]

İmzalanan saldırmazlık antlaşması ve çıkarılan 4095 sayılı Kanun'dan sonraki gelişmeyi Tan Gazetesi "Yunan-Bulgar hududunda yıkılan köprülerin yeniden inşası için Türk-Alman mümessilleri tarafından bir müddetten beri devam eden müzakereler neticelenmiş, antlaşma (...) Ankara'da (...) imzalanmıştır. Köprüler için lazım gelen malzeme Almanya'dan getirilecektir. Bu ay içinde köprülerin inşa edilmesi için her türlü hazırlıkların ikmal edileceği ve ondan sonra inşaata başlanacağı bildirilmektedir"[13] şeklinde haberleştirmiştir.

Yine, Almanya Büyükelçiliği'nin yaptığı girişimler sonucunda demiryolu ulaşımının kesilmesinin yarattığı boşluğunu doldurmak üzere Babaeski-Svilengrad arasında kara nakliyat servisi oluşturularak yolcu ve yük eşya taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır.[14]

31 Temmuz 1941 tarihli ve 2/16316 sayılı Kararname ile 18 Haziranda Ankara'da imzalanan Uzunköprü-Svilengrad Demiryolu Kısımının Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğüne İşletilmesi Hakkındaki Anlaşma gereğince Arda ve Meriç üzerinde Alman firmaları tarafından inşa edilecek muvakkat(geçici) köprülerin pazarlıkla yapılmasına karar verilmiştir.[15] Türkiye'nin Alman ilerleyişinden duyduğu endişe ile havaya uçurduğu köprülerin tamiri, tarihin garip bir cilvesi olarak Almanlar tarafından yapılmıştır.

Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü Uzunköprü-Svilengrad arasındaki demiryolu ve istasyonları teslim alarak hizmete hazırlamış,[16] köprülerin de tamirlerinin bitmesiyle birlikte 17 Haziran 1942 tarihinde bu hatta yeniden tren çalıştırılmaya başlanmıştır.[17]

Savaşın bitmesi üzerine 1945 yılı sonunda Pityon-Svilengrad arası demiryolları tekrar Yunan hükümetine teslim edilmiştir. Bu durumda Türkiye ile Bulgar sınırı arasına Yunan demiryolları girmiş, Edirne ile nakliyat Yunan demiryollarından geçerek yapılmaya başlanmış, bu da Yunan tarifelerinin çok sık değişmesi, Yunan ve Bulgar demiryolları arasında nakil ücretlerinin ödenmesi için bir anlaşmanın olmaması nedeniyle Avrupa ile olan demiryolu bağlantısında sorunlar yaşanmasına neden olmuştur. Bu sorunu gidermek amacıyla Yunan, Bulgar ve Romen demiryolları temsilcileri İstanbul'da bir toplantıya davet edilmiş, 10 Ocak 1946'da yapılan ve Romanya'nın katılmadığı toplantıdan olumlu sonuç alınmış ve yapılan anlaşma 1 Şubat'tan itibaren yürürlüğe girmiştir. Anlaşma ile Yunanistan tarafında Türk tarifelerinin uygulaması için bir formül bulunmuştur. Buna göre, Yunan kısmından geçen yolcu ve eşya için yolcu ve eşya km'si başına Yunanlılara belirli bir ücret verilecek, buna karşılık Türk tarafında Devlet Demiryolları tarifeleri uygulanacaktır.[18]

Trenlerin Yunanistan sınırları içinde uzun sayılmayacak bir mesafede yaşanan olumsuzluklar rahatsızlık yaratmıştır. Bu olumsuzluklara örnekler vermek mümkündür.

Facebook'ta paylaşılanlar Twitter'da paylaşılanlar

Milliyet Blog
91.894 beğenme

Sayfama Göz

En çok yazılan ve okunan bloglar burada

Sayfayı Beğen Paylaş

Arkadaşların arasında bunu ilk beğenen sen ol

Milliyet Blog
yaklaşık 2 yıl önce

http://bit.ly/2wfnHoh



Milliyet Blog'u
twitter'dan takip edin
https://twitter.com/Milliyet_Blog



Milliyet TV Tüm Videolar

ŞİMŞEKLERİN GÖKYÜZÜNDEKİ GÖRSEL ŞÖLENİ

Karebük ve Sefranbolu'da çıkan şimşekler gökyüzünü aydınlattı

Şimşeklerin gökyüzündeki görsel

gizli gizli evlerinde dokuduğu bu bayrak, bugün Bergama'da...bit.ly/2yuQHyl



Embed

View on Twitter

Yunanistan demiryolunu olumsuz olarak etkileyen her olumsuzluk aynı zamanda Uzunköprü-Edirne demiryolu işletmeciliğini de olumsuz olarak etkilemiştir. Örneğin; Yunanistan Demiryolları memurlarının grev çıkması sonucu kesilen tren seferleri ancak grevin sonunda tekrar başlayabilmiştir. Bir grevin bitiminde 14 Ocak 1946 tarihinden itibaren Uzunköprü-Edirne-Svilengrad arasında trenlerin normal seferlerini yapmağa başladığı arşiv kayıtlarında bulunmaktadır.[19]

Zaman zamanda Yunan demiryolu görevlileri ile yolcular arasında sorunlar yaşanmaktaydı. 1 Mayıs 1936 tarihinde İstanbul- Edirne seferini yapan 8 no.lu konvansiyonel tren, 2 Mayıs sabahı 1 saat gecikmeli olarak Karaağaç İstasyonu'na gelmiştir. Edirne Valiliği tarafından Dâhiliye Vekâleti ve Trakya Genel Sekreterliğine gecikme nedeniyle ilgili olarak yazılan yazıda; trenin Yunanistan'a geçişinden sonra Yunan şef trenin yaptığı bilet kontrolünde, trende seyahat etmekte olan Edirne sayıtlarını(milletvekilleri) Faik Kaltakkıran ve Mehmet Şeref Aykut'un ellerinde sadece Devlet Demiryollarının pasosunun bulunduğu, Yunan hissesine ait paso bulunmadığı gerekçesiyle kendilerinden 125'er kuruş ücret istediklerini, sayıtlarında Türkiye ve Yunanistan arasındaki anlaşma nedeniyle bu parayı vermeyeceklerini belirttikleri, Yunan şef trenin ise Türk sayıtları için alınan yeni bir karar gereği bu parayı almak mecburiyetinde bulduklarını söylediği, trende bulunan seyyar emniyet görevlilerinin trenin az bir para nedeniyle daha fazla beklememesi ve sorunun sonradan halledilebileceği konusunda şef treni ikna etmeleri sonucu, Pityon İstasyon memurunun da Dedeağaç'ta bulunan ilgililerle görüşmesinden sonra trenin seyrinin sağlanabildiği belirtilmiştir.[20]

Bazen de trenin Yunan sınırları içerisindeki seyri sırasında trene yapılan saldırılarda söz konusuydu. Edirne-Sirkeci seferini yapmakta olan posta treninin bir seferinde, Neorestiya-Pityon istasyonları arasındaki rampayı ağır ağır çıkan trenin açık pencerelerinden kovalar dolusu su savrulmuştur.[21]

20 Haziran 1958 tarihinde Sirkeci-Edirne seferini yapan Edirne motorlu treninin Pityon İstasyonunu geçişi sırasında yol boyunca sıralanmış bir grup tarafından taşlanmıştır. Bazı vagon camları kırılmıştır. Anlaşma gereğince Türk topraklarına girinceye kadar trenin emniyetini sağlamakla görevli Yunan jandarmaları ise olaya müdahale etmemişlerdir.[22]

Yunanistan, trenle Edirne'ye giderken Pityon İstasyonunda inen Ali Ertürk adında bir şahsı, 26 gün hapsedtikten sonra Türk makamlarına teslim etmiştir. Ali Ertürk, "Pityon İstasyonunda sigara almaya gittiğini, fakat treni kaçırdığını" belirtmiştir.[23]

Bir başka yaşanan olumsuzluk örneği ise sık olarak yaşanmakta olan trenle yapılan yolculuk sırasında Yunanistan'a iltica olaylarıdır. Pasaporta ihtiyaç olmadan yapılan Uzunköprü-Edirne yolculuğunda çoğu kez trenin Yunanistan'ın sınır istasyonu Pityon'a varışında inip iltica eden birçok kişi olmuştur. İltica edenlerden biriside 1960 Askeri müdahalesi sonucu kurulan Yassıada Mahkemelerinde mahkûm edilen Bolu Milletvekili **Reşat Akşemsettinoğlu**'dur. Ankara'da tedavi görmekte olduğu hastaneden firar eden Reşat Akşemsettinoğlu, 1 Ekim 1962 tarihinde saat 23,45'te Sirkeci'den hareket edip saat 04,52'de Uzunköprü'ye gelen Sirkeci-Edirne trenine binmiş, trenin saat 05,45'te Pityon İstasyonu'na varışında karanlıktan istifade ederek trenden inip saklanmış, trenin hareketinden 10 dakika sonra saklandığı yerden Yunan güvenlik güçlerine teslim olarak kendisini tanıtmış ve iltica talebinde bulunmuştur.[24]

İstanbul-Edirne arasındaki bağlantıyı Yunanistan topraklarına gerek duymadan sağlamak amacıyla şekilde yeni bir güzergâha duyulan ihtiyaç, her geçen gün kendini daha çok hissettirmiştir.

Bu ihtiyaç sonucunda; proje ilk defa 1963-1967 yıllarını kapsayan 1. beş yıllık kalkınma planına alınmıştır. İlk ödenek olarak 1965 yılında 2 milyon TL ayrılmıştır. Bu ödenek ile 1940-1950 yılları arasında Nafia Vekâletince 1/2000'lik arazi etüdü yapılmış olan **Pehlivan köyü**[25]-Edirne arasının anılan etüde göre tespit edilen güzergâhının zemine aplanması emnet ekibince başlanmıştır. Proje başlangıçta Pehlivan köyü-Edirne-Karaağaç (54 km) iken, sonradan Pehlivan köyü-Edirne-Bulgar hududuna(67 km) dönüşmüştür. Pehlivan köyü başlangıç olarak alınarak proje 0+000-33+260 km'leri arası I. kısım, 33+260-48+000 km'leri arası II. kısım, 48+000-67+900 km'leri arası III. kısım olarak adlandırılan projenin I.kısımının ihalesi 26 Ağustos 1966, II. kısımının ihalesi 29 Ağustos 1966, III. kısımının ihalesi ise 12 Temmuz 1968 tarihinde yapılmıştır.[26]

Türkiye ile Bulgaristan Halk Cumhuriyeti arasında 3 Kasım 1967 tarihinde Ankara'da "Türkiye Cumhuriyeti İle Bulgaristan Halk Cumhuriyeti Arasında Direk Bir Demiryolu İnşası Hakkında Anlaşma" imzalanmıştır. Anlaşmaya göre; projenin Türk tarafındaki masrafları Türkiye, Bulgar topraklarındaki masraflar Bulgaristan tarafından karşılanacak, direk demiryolu irtibatının inşasına en geç 1 Ocak 1969 tarihine kadar başlanacak ve 1 Ocak 1971 tarihinden itibaren tarifeli işletmeye açılacak şekilde tamamlanacaktır. [27]

Türkiye demiryolunun biran önce bitirilmesi konusunda kararlıdır. Bunun için demiryolu inşaatının Bulgaristan ile yapılan anlaşmada ön görülen 1 Ocak 1971 tarihinde işletmeye açılabilmesi için noksan işlerin ikmal amacıyla 10.000.000 liraya kadar emneten iş yaptırılması Bakanlar Kurulu'nca 7 Ağustos 1970 tarihli ve 7/1176 sayılı Kararname ile kararlaştırılmıştır.[28]

Gecikmeli olsa da, 4 Ekim 1971 tarihinde 67 km'lik Pehlivan köyü-Edirne-Bulgar hudut hattı, Türkiye ve Bulgaristan temsilcilerinin katıldıkları bir törenle işletmeye açılmıştır. Törene katılan Bayındırlık Bakanı Cahit Karakaş yaptığı konuşmada "Türkiye DDY İdaresinin Yunanistan Demiryolları İdaresine ödemekle yükümlü olduğu geçiş ücretlerinin de ortadan kalktığını" söylemiştir. Yeni hattın açılmasıyla İstanbul-Edirne hattı 21,5 km kısaltıldığından, bu güzergâhtaki bilet ücretlerinde 5-10 lira arasında bir indirim yapılmıştır.[29]

Yeni hattın açılmasıyla birlikte Karaağaç İstasyonu artık trenlerin uğramadığı bir istasyon haline gelmiştir. 1974 Kıbrıs harekâtı sırasında bir süreliğine ileri karakol görevini üstlenen istasyon binası daha sonrasında da Trakya Üniversitesi'ne verilmiştir. Halen bina Trakya Üniversitesi rektörlük binası olarak kullanılmaktadır.

[1]Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s.117.

[2]<http://kentvedemiryolu.com/bir-garip-istasyon-karaagac/> Erişim tarihi:07.07.2018. Karaağaç İstasyonu, Mimar Kemalettin Bey tarafından Neo-klasik üslupta inşa edilen bir gar binasıdır. Yapımına I.Dünya Savaşı'ndan önce başlanmasına karşın savaştan ötürü yapımı yarıda kalmış, cumhuriyetin ilanından sonra da işletmeye açılmıştır. Karaağaç İstasyonu Mimar Kemalettin Bey'in "Şark Demiryolları Şirketi" adına tasarladığı dört tren istasyonundan birisidir. Mimar Kemalettin Bey'in tasarımını yaptığı diğer istasyon yapıları arasında Filibe, Selanik ve Sofya Garları bulunmaktadır.

[3]Mustafa Işıksaçan, **Türkiye'de Demiryolu Tarihçesi**, Güney Basımevi Adana 1955, s.9-10.

[4]Gotthard Jaeschke, (Çeviren: Gülayşe Koçak), **Türkiye Kronolojisi(1938-1945)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1990, s.46-47. Bu köprülerden bir tanesi Uzunköprü'nün az ilerisinde, Meriç nehri üzerindedir ki üç göz, beheri elli metreden uzunluğu 151 m olan demir köprüdür. Diğerleri Karaağaç'ın az ilerisinde, yine bizim ile Yunan hududu arasında dört defa elli altı, yani beheri elli altı metreden dört göz, 224 m uzunluğunda demir köprüdür. **TBMM Z.C.**, D:VI, C:20, İ:2, s.41. 04.07.1941.

[5]04.07.1971 tarihinde Pehlivan köyü-Kapıkule hattının açılmasına birlikte Yunanistan ve Bulgaristan arazisi üzerindeki yolculuk devam etmiştir.

[6]Abdi Akören, "Pehlivan köyü-Edirne Bulgaristan Hududu Demiryolu Hattı", **Türkiye Mühendislik Haberleri**, Kasım 1968, C:14, S:164, s.1.

[7]BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer Kodu: 95.42.9.

[8]Bulgaristan'ın Türkiye ile demiryolu bağlantısını sağlayan sınır istasyonu.

[9]**Cumhuriyet**, 19.06.1941. Antlaşmaya göre, her iki devlet de o tarihten önce imzaladığı antlaşmaları ve kabullendiği yükümlülükleri saklı tutacaktı. Her iki devlet de karşılıklı olarak birbirlerinin toprak bütünlüğünü onaylıyor, birbirlerine yönelik dolaylı ya da dolaysız her türlü harekâttan kaçınmayı taahhüt ediyordu. Ortak çıkarları ilgilendiren sorunlar ise uzlaşma ve ortak görüş sağlayacak dostça görüşmeler yoluyla çözülecekti. Antlaşma, imzalandığı tarihte yürürlüğe girecek ve 10 yıl süreyle geçerli olacaktı.

[10]**Cumhuriyet**, 17.06.1941.

[11]Gotthard Jaeschke, **a.g.e.**, s.53. İcra Vekilleri Heyeti'nin 10 Temmuz 1941 tarihli ve 2/16168 sayılı Kararname ile Türkiye Cumhuriyeti hükümeti ile Alman Rayh hükümeti arasında akdedilmiş olan (Alman işgali altına giren Svilengrad-Pityon hattının işletilmesine dair) mukavelenin, Hariciye Vekâleti Umumi Kâtibi Numan Menemencioğlu ile Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdür Muavini Fuat Zincirkıran'a imza yetkisi verilmiştir. **BCA**, Fon Kodu: 30.18.1.2. Yer Kodu: 95.59.13.

[12]**Resmî Gazete**, 12.07.1941, S: 4858. Gotthard Jaeschke, **a.g.e.**, s.54.

[13]**Tan**, 01.07.1941. Aktaran Cemil Koçak, **Türkiye'de Milli Şef Dönemi(1938-1945)**, Cilt: I, İletişim Yayıncılık, I. Baskı, İstanbul 1996, s.605.

[14]BCA, Fon Kodu: 030.10. Yer Kodu: 155. 93.25.

[15]BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer Kodu: 95.67.1.

[16]**Tasviri Efkâr**, 14.10.1941. Aktaran: Gotthard Jaeschke, **a.g.e.**, s.60.

[17]**Cumhuriyet**, 17.06.1942.

[18]**İktisadi Yürüyüş**, Mart 1946, S: 143, s.7. Aktaran: Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923- 1960)**, T.C.Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2006, s.259.

[19]BCA, Fon Kodu:30.10.0.0. Yer Kodu: 152.78.34

[20]BCA, Fon Kodu:30.10.0.0. Yer Kodu: 256.720.16

[21]Milliyet, 16.05.1958.

[22]Milliyet, 22.06.1958.

[23]Milliyet, 26.01.1967.

[24]TBMM C.S. T.D., D.1, C:7,T:2, s.272. 06.12.1962.

[25]Pehlivan köy, Sirkeci-Uzunköprü demiryolunun 250+787 km'sinde bulunan istasyondur. Buradan ayrılan bir hatla yeni demiryolu yapılmıştır.

[26]Abdi Akören, a.g.m., s.1-3

[27]BCA, Fon Kodu: 030.18.01.02. Yer Kodu: 256.720.16. Anlaşma, Bakanlar Kurulu'nca 28.05.1970 tarihinde onaylanmıştır.

[28]BCA, Fon Kodu: 30.18.1.2. Yer Kodu: 255.59. 17.

[29]Cumhuriyet, 05.10.1971.

Önerilerine Ekle Beğendiğiniz blogları önerin, herkes okusun.

Tavsiye Et 6 kişi tavsiye etti. Arkadaşlarının neler tavsiye ettiğini görmek için Kaydol.

Tıklayın, siz de blog yazarı olun! Aklınızdan geçenleri paylaşın!

Yorum Yaz **Gönder** **Yazdır** **Hata Bildir**



◀ yazarın önceki bloğu

yazarın sonraki bloğu ▶

◀ bu kategorideki önceki blog

kategoriden rastgele blog getir

bu kategorideki sonraki blog ▶

FACEBOOK YORUM

Facebook hesabınızla yorum yapın, daha çabuk onaylansın!

0 Yorum

Sırala: **En Eski** ↕



Yorum ekle...

Facebook Yorumları Eklentisi

Diğer Yazarlarımızdan

Yazarın Önerdiği Bloglar

Talika

Kasabanın rüya gördüğü saatlerdi, sokak lambalarının titrek aydınlığından başka ışık, içimde bir yerlerde çalan melodiden başka ses yoktu. Üzerine iliştiğim taşın, yüzümü yoklayan rüzgârın, ayaklar.. ▶

12 Haziran 2019 - 01:39

Ali Gülcü

İki Kapılı Bir Handa...

Åşık Veysel, "İki kapılı bir handa gidiyorum gündüz gece" demişti bir dizesinde, belki de beşeri hayatı tanımlayan en kısa, en sade bilgi de bu dizedir. Bu anlamda beşeri hayatın iki kapısı var, bi.. ▶

12 Haziran 2019 - 01:31

Rıza Üsküdar

Neden Manipüle Edilirsin?

Genelde, insan doğası kendine yönelmiş eylemlerin sadece yöneltilmesi ve yöneltenin istemi üzerine algılarını geliştirir. İnsan bu ya, "manipüle ediliyorum", "kandırılıyorum" gibi söylemlerle, hep .. ▶

12 Haziran 2019 - 01:26

BETÜL YERGÖK