

## TÜRKİYE CUMHURİYETİ NAFIA VEKÂLETİ DEVLET DEMİRYOLLARI SAMSUN-SİVAS DEMİRYOLU AMASYA İSTASYONUNUN İŞLETMEYE KÜŞADI

### 21 Teşrinisani Hatırası 1927

Resul BABAĞLU\*

Osmanlı Devleti'nde demiryolu taşımacılığına önem verilmeye başlanması reform hareketlerinin kök saldığı XIX. yüzyılın ortalarına denk gelmiştir. Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki Kırım Harbi (1856) sırasında İstanbul'da bulunan İngiliz ve Fransız askerlerinin Fenerbahçe-Haydarpaşa arasında geçici bir demiryolu döşedikleri bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin bu alanda ciddi adımlar atmaya başlaması ise İstanbul-Belgrad demiryolu hattının yapımı için Avrupalı sermaye çevrelerine gerekli kolaylığı sağlayacağını duyurması ile gerçekleşmiştir.<sup>1</sup> Sultan Abdülaziz döneminde Kadıköy'den başlayacak bir demiryolu hattının Pendik'e kadar ulaşması için büyük bir çaba gösterilmiştir. Bu hat ilerleyen zamanlarda Gebze'ye, daha sonraki dönemlerde ise İzmit'e ulaşmıştır.<sup>2</sup> Osmanlı Devleti'nde demiryollarında görülen önemli gelişmeler, II. Abdülhamid döneminde açık bir şekilde gözlemlenmektedir. Bu dönemde Anadolu Demiryolları (1888), Bağdat Demiryolu (1889), Yafa-Kudüs Demiryolu

\* Okutman, Siirt Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü.  
E-posta: babaogluressul@hotmail.com

<sup>1</sup> Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", **Türkler**, C.XIV, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s.827.

<sup>2</sup> Metin Hülagü, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Haz. Mukaddes Aslan, Ankara, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Sempozyum Bildirileri, 18 Aralık 2008, s.28.

(1899), Selanik-Manastır Demiryolu (1890), Beyrut-Şam Demiryolu (1890), Selanik-İstanbul Demiryolu (1892) gibi hatların yapımı için yabancı sermaye ağırlıklı şirketlere imtiyazlar verilmiştir.<sup>3</sup>

Osmanlı Devleti'nin iktisadi, idari ve siyasal modernizasyonunda demiryollarının büyük bir yeri olduğunu söylemek abartılı bir yorum olmayacaktır. Osmanlı padişahlarının telgraf teknolojisi ile demiryolu ağlarına aynı dönemde yoğun bir şekilde eğilmesi merkeziyetçi devlet yapısını tahkim etmek ve etki alanını Osmanlı ülkesinin geniş topraklarına yayma politikasının bir gereğiydi.<sup>4</sup> Yabancı sermaye ortaklıklarına devredilen önemli demiryolu hatları aynı zamanda büyük güçlerin Osmanlı Devleti'nde nüfuz elde etme mücadelesi için de önemli bir araç niteliğindedir.<sup>5</sup> Bunun yanında demiryolu yapımı için sermaye arayışına giden Osmanlı Devleti bazı zamanlarda da iç ve dış borçlanmaya giderek kapitalist ekonomik düzene eklenmiştir.<sup>6</sup>

XIX. yüzyılın sonlarından itibaren İngiliz-Alman askeri ve ticari rekabetine sahne olan Osmanlı Devleti'nin Mezopotamya'daki toprakları Bağdat ve Hicaz demiryolu projeleri ile daha da önemli hale gelmiştir. Alman şirketlerinin özellikle Bağdat demiryolu hattında elde ettikleri yapım ve işletme imtiyazı I. Dünya Savaşı'na giden ittifakın arka planında yatan sebeplerden birini oluşturmuştur.<sup>7</sup> Savaş sonrası döneme gelindiğinde, Anadolu'daki demiryolu hatlarının işletme hakkı büyük ölçüde yabancı şirketlerin elinde bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin demiryolları üzerindeki yabancı denetimi Mütareke döneminde ağırlaşmıştır. Kurtuluş Savaşı'nda lojistik faaliyetlerin aksamasına yol açan bu olumsuz durum, Cumhuriyeti ilan eden siyasi kadronun demiryolları meselesine önemle eğilmesinin nedenlerinden biridir.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.12, S.1, (2002), s.314.

<sup>4</sup> Abdülhamid dönemi merkeziyetçiliği için bkz. François Geogron, *Sultan Abdülhamid*, İstanbul, İletişim Yayınevi, 2012, s.241.

<sup>5</sup> Bkz. Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2013.

<sup>6</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap, 2008, s.100-110.

<sup>7</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2005, s.109.

<sup>8</sup> Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk De-*

Cumhuriyetin ilanından sonra Anadolu topraklarını ulus-devletin mekânına dönüştürme hedefinde en önemli etkenlerden biri demiryolu ağları olmuştur. Henüz Ankara başkent ilan edilmeden önce hazırlanan Umur-ı Nafia Programı kapsamında yeni demiryolları inşa etmek, şirket hatlarının satın alınması ve demiryolu örgütlenmesi yoluna gidilmiştir. Tekeli ve İlkin'in "*sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapım dönemi*" olarak ifade ettiği, savaş sonrasında başlayan 1922-1927 arası dönem, Türkiye'de demiryollarının modernleşme projesinin önemli bir halkası olarak görülmektedir.<sup>9</sup> Sözü edilen dönemde Türkiye'de sosyal değişim gözle görülür bir şekilde yaşanmaya başlamıştır. Yeni demiryolu hatlarının uğradığı Anadolu kent ve kasabalarında, tren istasyonunun açılmasıyla birlikte cami ve pazar etrafında şekillenen sosyal yaşam büyük bir dönüşüm yaşamıştır. Tren saatlerinin önemsenmeye başlamasıyla ezani saatin önemini yitirmesi, gar lokantalarının açılması ve yerleşim yerlerinin yeni bir cazibe mahalli kazanması ile tren istasyonları bir anlamda toplumu dünyevileştiren bir etki yaratmıştır.<sup>10</sup>

Osmanlı Türkçesi'nden çevirdiğimiz bu eser, Amasya tren istasyonunun açılış hatırası olarak hazırlanmış ve sınırlı sayıda yayımlanmıştır. Bu bakımdan erken cumhuriyet döneminde, ulaşım da modernleşme ve merkez-çevre bütünleşmesinin sağlanmasıyla birlikte; merkezi yönetimin ülke sınırlarına yayılması amacına dönük önemli bir girişimdir ve muazzam bir önem taşımaktadır. Eser konu olan Samsun-Sivas Demiryolu Hattının yapımını, inşa ve işletme imtiyazı alan şirketin geri çekilmesi üzerine genç cumhuriyet hükümeti üstlenmiştir. Bu durum, dönemin sınırlı kaynakları ve teknolojisine rağmen devlet yöneticilerinin ülkeyi modernleştirme konusundaki kararlılığına delalet etmektedir.

---

**mir Yolları, Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)**, Ankara, Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, 2001, s.120.

<sup>9</sup> İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s.287.

<sup>10</sup> Zafer Toprak, "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik, Bir 'Modernite' Metaforu", **Toplum-sal Tarih**, S.168, (Aralık 2007), s.28.

## TÜRKİYE CUMHURİYETİ NAFIA VEKÂLETİ DEVLET DEMİRYOLLARI SAMSUN-SİVAS DEMİRYOLU AMASYA İSTASYONUNUN İŞLETMEYE KÜŞADI<sup>11</sup>

*Mağazalar ser-tevzi' memuru İsmail Hakkı Bey'e*

### SAMSUN-SİVAS HATTI TARİHÇESİ

Samsun ile Sivas arasındaki cadde çok eski zamanlardan beri memleketimizin en mühim ve en işlek yollarından biri olmuştur. Üzerindeki münâkâlât bidayeten hep esir ve deve kafilelerine münhasır idi.

Merhum Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği hengâmında yolun araba müruruna müsaid bir hale ifrağına teşebbüs edilmiş ve memlekette turuk-ı adiyenin inşası için henüz belli başlı vesait ve teşkilat mevcut bulunmadığı bu devirde müşarünileyh nefir-i âmm suretiyle bütün vilayet halkını yol boyuna sevk ve işe bizzat vaz-ı yed eyleyerek üç yüz elli küsur kilometre tûlunda bulunan yolu şose denilebilecek bir halde inşaaya muvaffak olmuştu. Fakat büyük bir gayretle müceddeden yapılmış olan yolun bilâhire hüsn-i hâlde muhafazası te'min olunamadığından nakliyat tarih-i inşadan beri hep müşkilât ve mevani' içinde devam edegelmiştir. Bu müşkilâta rağmen merkeb ve deve kafileleri gibi en iptidai vesaitten mükellef otomobillere varıncaya kadar her türlü vesait-i münakalenin yol üzerinde inkıtasız bir zincir halinde devam eylemesi bu yolun ne derece ehemmiyeti haiz olduğunu gösterir. Bu istikametteki münakalatın ehemmiyeti eski hükümetler zamanında dâhilden ziyade hariçte bazı kumpanyaların nazar-ı dikkatini celb etmekten hali kalmamış ve bi'n-netice demiryolu inşaatı için imtiyaz talepleri vaki olmuştur. Fakat istibdat zamanlarında millet memleketin mukadderatına hâkim ve icraatta hür ve müstakil olmadığından harici rekabet ve mümanaatlar ve gösterilen müşkilat yüzünden demir yollar mes'alesi uzun müddet

<sup>11</sup> Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demir Yolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı, İstanbul, Ahmed İhsan Matbaası, 1927. Burada kitapçığın 1-11. sayfalarının tam transkripsiyonu ile kitapçık sonunda yer alan iki tablo ve bir grafiğin çevirisi verilecektir. 11. Sayfadan sonra yer alan fotoğraflar ve bu fotoğrafların açıklamalarının transkripsiyonu, kitapçığın tamamının yer aldığı Ekler bölümünde verilmiştir (Çevirenin notu [ç.n.]).

muallak kalmıştır. Samsun ile Sivas arasında demir yolları inşası hakkında ilk teşebbüs meşrutiyeti müteakib 326 senesinde Nafia Nezareti tarafından Samsun'a bir etüd (tedkik) heyeti gönderilmekle başlamıştır. Bidayeten tedkikatta arazinin hakikaten fevkalade olan menaatı nazar-ı dikkate alınarak yolun dar hat yapılması düşünülmüş ve bu esas dâhilinde bir kısım güzergâh da tesbit edilmiş ise de muahharen bu fikirden sarf-ı nazar edilerek geniş hat esasına rücu edilmiştir. Bu suretle hattın Samsun'dan ileriye doğru keşfiyatına devam olunmakla beraber 1327 senesinde hükümet tarafından verilen tahsisatla inşaatla da başlanmış ve inşaat 1330 senesi bidayetlerine kadar devam eylemiştir. Bu müddetde inşaat ancak verilen mahdud mikdâr tahsisatın kifayeti derecesinde sevk ve idare edildiğinden yolun Samsun'dan itibaren en arızasız kısmı olan takriben 14-15 kilometresi hemen kamilen denecek bir halde ikmal edilmiş ve otuz ikinci kilometreye kadar olan sarp araziye tesadüf eyleyen kısımda nısf derecede yakın bir miktarda iş yapılmıştır.

1330 senesi bidayetlerinde hat inşaatının hükümet tarafından (Reji Jeneral<sup>12</sup>) nam Fransız şirketine devrine karar verilmiş idi. Fakat inşaatın devir ve tesellüm muamelesinin ikmalî sıralarında Harb-i Umumi ilan edildiğinden inşaat külliyyen ta'til ve inkıtaa uğramış ve şirket-i mezkûr da hal-i harb dolayısıyla Samsun'dan çekilmiştir. Başlanmış olan inşaat altı sene kadar yüz üstü kaldıktan sonra 1336 senesinde askeri demir yollar idaresi tarafından mühendislerden mürekkeb bir heyet-i fenniye Samsun'a gönderilerek yapılmış olan inşaatın harabiyetten vikâyesi ve mevcuddan istifade olunması maksadıyla Samsun ile Havza arasında bir dekovil hattı tesisi teemmül edilmiş idi. Ancak bu teşebbüs dahi kuvveden fiile çıkmaya vakit bulmadan akim kalmıştır. Bundan sonra malum Chester'in<sup>13</sup> teşebbüsü gelir: 1338 senesinde Chester namına hattı inşa etmek üzere Samsun'a derme çatma bir heyet-i fenniye gönderilmiş idi. Fakat hattı yapacağına kimseyi inandırmaya muvaffak olamayan bu heyet Samsun'da halkın nazar-ı istihfafi önünde basit bir iftitah merasimi yapmaktan başka bir iş yapamamış ve biraz sonra da çekilip gitmiştir. Nihayet hükümet-i cumhuriyemiz bu hattı inşaaya karar verdiğinden bütçeye tahsisat-ı lazıme vaz' eyledikten sonra Samsun'a teşkilat-ı

<sup>12</sup> Régie Général şirketi (ç.n.).

<sup>13</sup> Chester projesi (ç.n.).

lazımeyi hâiz bir heyet-i fenniye gönderilmiş ve bu suretle 1340 senesi bidayetinde bilfiil inşaata başlanmıştır.

Samsun-Sivas hattının inşası yolunda 1326 senesinden 1340 senesine kadar geçen müddette vaki' olan mükerrer teşebbüslerin hep duçar-ı akamet olması bilhassa inşaatın lüzum gösterdiği masarif-i azimenin bütçeden ayrılabilmesi maddesi ve Türklerin böyle mühim demir yolları inşa edebilmek kudret-i fennesini haiz olabilmeleri meselesi bidayette yalnız hariçte değil, memlekette de birçoklarınca hayli tereddüd ve münakaşaya mucib olmuştu. Fakat memleketimizin hür ve müstakil olarak tarik-i terakki ve itilaya atıldığı bir zamanda memleketin muhtaç olduğu ana hatları yapmayı umde-i esasiye olarak kabul eyleyen genç hükümet-i cumhuriyemizin memleketin mübrem ihtiyaçlarını görmekteki müstesna nüfuz-ı nazarı ve verdiği kararı tatbikteki layetezelzel azim ve iradesi ve memleketimizdeki erbab-ı fen ve ihtisasa olan i'timadı bu tereddüd ve şüpheleri külliye izaleye kâfi gelmiştir. Filhakika bugün hattımızın 140. kilometresindeki Amasya İstasyonu'nun resm-i küşadı yapılıyor. 200. kilometreye kadar olan kısımlarda hummalı bir faaliyetle çalışılmakta olmasına göre çok yakın bir zamanda Turhal ve müteakib istasyonlar küşad edilecektir. Hattımız inşaatının şimdiye kadar ne kadar masraf ve fedakârlıkla devam ettiğini irae için zirde bazı erkâm zikredilmiştir.

### **Masarif-i Vakıa:**

Hattın inşası için 1340 senesi bidayetinden beri vaki' olan masarif bervech-i atidir:

1924 senesi masarif-i umumiyesi	: 1.180.747 lira
1925 “ “	: 5.285.529 “
1926 “ “	: 5.614.057 “
1927 senesinde Teşrin-i evvel gayesine kadar	: <u>1.780.479</u> “
Mâsarif-i vakıa yekûnu	: 13.860.812 “

Kilometre masrafı: Hattın inşaatına devam edilen ve nisbeten en arızalı olan 200 kilometresinin masarif-i umumiye-i muhimmene sine göre beher kilometrenin inşaat masrafı “80.000” (seksen bin) liraya baliğ olmaktadır. Aksanı mütebakiye nisbeten daha az arızalı

olup şimdiye kadar en mühim müşkilat iktiham edilmiş olduğundan Sivas'a kadar olan mütebaki kısımların beher kilometresi masarifi her halde baladaki miktarın dununda kalacaktır. Balada mezkûr beher kilometre masrafının takriben humsu yalnız madeni yol malzemesine sarf edilmektedir.

Ameliyat miktarı hakkında mücmel tafsilat: Hattın 107-123'üncü kilometreleri arasına tesadüf eden Alevi havalisindeki 16 kilometrelik bir kısmı nisbeten arızasız olup aksam-ı mütebakiyye çok çetin araziden mürur eylemektedir. Zaten bu arızanın ehemmiyet ve azametidir ki şimendifer inşaatı teşebbüslerini uzun müddet muallak kılmağa mahkûm etmiştir.

Balada zikredilen arızasız kısımdan gayrı aksamda yapılan ameliyat-ı türabiyyenin bir metre tula isabet eden mikdar-ı vasatı 25 metre mik'abdır. Bu miktar Karadağ ve havalisi için 39 metre mik'abdır.

Hattın 200 kilometrelik kısmı üzerinde beherinin hacmi 25-30 bin metre mikabını mütecevaz birçok büyük imla ve yarmalar mevcuttur. Bunlardan mesela Diphan civarında ve yalnız yüz yirmi metre tuluındaki bir tek imlanın ma'a tahkimat yetmiş beş bin liraya mal olduğu zikre şayandır.

### **İmalat-ı Sınaiyye (Köprüler):**

Hattın üzerinde sayısız küçük menfezlerden maada yalnız (10-12)'nci kilometreler arasında melfuf haritadaki cetvelde gösterildiği üzere kırk bir adet cesim köprü vardır ki bunların on üç adedi demir döşemelidir. Bu büyük köprüler: 15-20 metre irtifaındaki imlalar altına yapılan ve (20-60) metreye balığ olan uzun tullarda ve adeta büyücek tünel mahiyetinde olan fakat hariçten nazar-ı dikkate çarpmayan birçok kargir (taş) köprüler de ilave eylemek lazım gelir.

Tüneller: Mebdedeki 174 kilometrelik kısım üzerinde cem'an 34 adet tünel yapılmış olup bunların mecmu tulu 4500 metreye balığ olmaktadır. Bu tünellerden 12, 13 ve 14'ncü Şahinkaya tünelleriyle 19 ve 20'nci Karadağ tünelleri inşaatında misli ender denilebilecek derecede büyük müşkilata tesadüf edilmiştir ve bunlardan Karadağ'ın yalnız iki tünelinin mecmu' tulu 985 metredir. Beher metre tulunun vasatı bin lira masrafla vücuda geldiği zikre şayan görülmüştür. Karadağ tünellerinin masarifi umumiyesi 970.000 liraya balıdır.

Hatta çalışan işçi ve amele: Bidayet-i inşaattan beri çalışmaya başlayan ve kâffesi Türklere ibaret olan işçi ve amelenin miktarı süratle tezayüd ederek yevmi miktar-ı vasatı 6000-6500'e balığ olmuş ve bu kadar amele hayli zamandan beri inkıtasız yol üzerinde çalışmakta bulunmuştur.

Müdiriyet

### **Samsun Şehri Hakkında Tarihi Birkaç Satır**

Samsun pek eski bir kasaba olup zaman-ı kadimde [Amisus] ismiyle Atina muhacirleri tarafından te'sis olunmuş, lakin bu şehri kadim şimdiki Samsun'un 2 kilometre şimal-i garbisinde bulunduğu asar-ı bakiyesinden anlaşılmaktadır. Meşhur Mihridad'ın<sup>14</sup> payitaht ittihaz ettiği sıralardaki mamuriyeti derece-i kusvaya varmış olan bu şehir Romalılar tarafından zabtı sırasında ihrak ve tahrib olunmuştur. Kadim Yunanlılar tarafından te'sis olunup elyevm [Kara Samsun] namıyla ma'ruf [Amisus] şehriyle bugünkü Samsun'un bir münasebeti yoktur. Her ikisi tarihin ayrı ayrı iki şehridir. Bugünkü Samsun, Anadolu'ya ilk evvel giren ve tarihin Türkmen dahi tesmiye ettiği Danişmendi Türkleri tarafından te'sis olunmuştur. Danişmendiler Amasya'yı zabt ettikten sonra ordularını Karadeniz sahillerine sevk ve Çarşamba-Terme havalisini de yed-i zabtlarına geçirip Cenevizlilerle musalaha akdiyle şimdiki mahalde Samsun kasabasını te'sis ve etrafına da surlar bilinşa Cenevizliler tarafından [Samsun] namıyla yâd edilen bu şehri başına [Müsliman] kelimesi ilavesiyle [Samsun] tesmiye etmişlerdir.

Bu şehir bilahire Anadolu'da Danişmendlileri istihlaf eden Selçuk Türklerinin eline geçmiş ise de bunların da inkırazı üzerine bir müddet Türkmenlerin elinde kalmıştır.

Tarihte fasıla-i saltanat denilen devir geçtikten sonra Çelebi Sultan Mehmed devrinde ve tarihin zabt ettiği şekilde şehir Türkmenler elinden alınarak Osmanlı memaliki meyanına ilhak edilmiştir.

Elyevm Karadeniz'in faal bir iskelesi olan Samsun şehri Ulu Gazimizin çok büyük bir azim ve iman ile kurduğu Türk istiklâlinin mehd-i husulü ve ilk merhale-i vücudu suretiyle tarih-i cumhuriyetin de namdar bir kasabası olmuştur.

<sup>14</sup> I. Mithridates (Mitridat) Ktistes kast edilmektedir (ç.n.).



### **Havza Şehri Hakkında Birkaç Not**

Bir sath-ı mail üzerinde teessüs etmiş ve cenubdan garba doğru uzanmış olan bu şehir; Samsun'un 82 kilometre cenub-i garbisinde bulunmaktadır. Sath-ı bahrdan 650 metre irtifa'ında bulunan Havza; Merzifon ile Köprü ve Ladik kasabalarına hususi birer şose ile Amasya ve Samsun şehirlerine umumi bir hat ile merbuttur. Latif ve şirin tepecikler ile tezeyyün eden Havza'nın en yüksek mahalli 1224 rakımlı Çakıralan Tepesi olup vaktiyle Romalılar tarafından inşa edilmiş bir su hazinesine maliktir.

Amasya tarihinin ışarına nazaran Havza'nın eski ismi "Hancere" veyahud "Gancere"dir. Yedi yüz sene evvelki tarihi vesikalarda ise "Hevize" ve yahut "Havize" isimleri ile mezkûrdur.

Havza'nın bugünkü yerinde vaktiyle pek büyük bir şehir mevcut iken bir hareket-i arz neticesinde kâmilen yere geçmiş olduğu ve şimdiki kasabanın şu vakı'adan pek çok seneler sonra inşa edilmiş bulunduğu ara sıra icra edilen tamirat ve hafriyat esnasında çıkan kitabe ve taşlarla teeyyüd etmektedir.

Rivayet olunduğuna göre 442 sene-i hicriyyesinde gayet müthiş bir zelzele vukua gelmiş bir kilise de yere geçerek binasından eser kalmamış ve yerinden gayet sıcak su çıkıp dokuz gün kadar akmış ve ba'de çekilmiştir.

Bu kasabanın kıymet ve şöhretine en büyük amil kaplıcalarıdır. Kaplıcalarının menbai hakkında müsbet ve kat'i bir malumat almak mümkün değildir. Tahmin edilen şekli, suyun yüzlerce ve belki binlerce metre derinden fişkırıldığıdır. Tarz-ı mimarisinin Selçuk asarına müşabeheti ve ara sıra çıkan taş kitabelerinin delaleti ile büyük hamamın Türkler tarafından inşa olduğu kanaati hâsıl olmaktadır. Bu hamam membaında suyun harareti 58 derece olup terki-i kimyevisinde (gaz-ı karbon), (Hamız-ı sani-i karbon), (sani-i fahmiyyet-i sodyum) ve (kibritiyyet-i sodyum) olduğu tahlil neticesinde anlaşılmıştır. Şifabahş havassına binaen mide, em'a, böbrek, karaciğer, rahim, romatizma, siyatik?, romatoid hastalıklarına tavsiye edilmektedir.

## Çeltik Maden Kömür Ocakları

### Yahud kendisini muhat Çaldık deresine izafeten (Çaldık maden kömürleri)

Samsun-Sivas demiryolunun Hacı Bayram İstasyonu yakınında zengin bir maden kömürü ocağı mevcut olup Merzifon, Havza, Amasya ve havalisinin mahrukatı bu ocaktan temin edilmektedir. Yirmi beş kilometrelik bir sahayı işgal ettiği tahmin edilen mezkûr maden kömürünün işletme imtiyazı 50 sene müddetle demiryolu idaresine tevdi edilmiş, elyevm vücuda getirilen tesisat ve teşkilat ile işletilmeye başlanmıştır.

Maden kömürleri, 530, 600, 700 ve 770 metre rakımlı müteaddid ve mütevali vadilerle ayrılan tepeliklerin altında ve 300 ila 400 metre kalınlığında kadar damarlardan ibaret olup tedkikat-ı ahire işbu damarların 20 meylinde olarak Ters Akan Çayı'na doğru uzanıp yayıldığını tespit etmektedir.

Glasgow şehri Darülfünü'nun tahlil raporu mezkûr kömürü;

Rutubeti:	31	31	%
Uçucu madde	30	48	%
Sabit karbon	50	48	%

% 7 Kükürt nispetinde tahlil ve tespit etmiştir. Kömürün cinsi Sini-Bitumineux (Bitümlü) nevinden ve çok şuleli ve nisbeten az tütünlü sınıftan ve derece-i hararet-i vasatisinin de 5600 kalori olması sebebiyle de birinci sınıf linyitten ma'dud bulunduğu tespit edilmiştir.

Kömürün tabakat üzerindeki terkibatı Conglomerat (Konglomera) olduğu, hatta şimal cihetinde Jurassique (Jura) zamanlarından sonra zuhura gelmiş volkan kayalarına tesadüf olduğu da tayin etmiştir.

Mezkûr kömür elyevm:

Samsun İstasyonunda beher tonu 1100 kuruş

Havza “ “ 650 “

Hacı Bayram “ “ 500 “

Amasya “ “ 800 “ bedel ile arzu edenlere satılmaktadır.

Bu sayede zaten ormanın ve mahrukatin fıkdanından muzdarib bulunan ahali-i memleket hükümet-i cumhuriyenin mahalline mas-ruf bu tedbir-i basiretkârisi sayesinde badema mahrukata buhranından azade kalacaktır.

### Amasya Şehri Hakkında Tarihi Birkaç Not

Amasya, kurun-ı mütekaddimeden beri maruf pek eski bir şehirdir. Yunanilerden Asya-yı sagire hicret eden Doriler'in (Dorlar'ın) imarâtı sırasında Melitos'un bu beldeyi tezyin ve imarda büyük hizmetleri olduğu rivayet edilmektedir. Filhakika Yunanlıların Karadeniz sevhiline muhaceretleri pek kadim ise de Truva muharebe-i meşhuresinden sonra şehrin imar ve tezyin faaliyetine daha fazla vüsat verildiği mazbut bulunduğundan bu itibarla Amasya'nın tarih-i binasını pek eski olarak kabul etmek icap eder. İran hükümetinin az bir zaman için "Termopil" (Termofil) geçidine kadar imtidad eden silsile-i memaliki meyanında Amasya, Dara'nın (Darius'un) bir eyalet merkezliğini de ifa etmiştir. Bu sebeple bugün nazar-ı hayretle görülen hükümdar mezar ve saraylarına ait bazı harabelerin kısmen İranilerin eseri olduğunu kabul etmek lazımdır. Amasya'nın eskiden Amazonlara mensup olduğu ve bunların da Babilî veya Asurî buldukları da mervi'dir. Tarihi sergüzeştlere tabi olarak teşhir eden bu şehir, yedinci Mihridad'ı<sup>15</sup> mağlup ve intihara mecbur eden Pompeius tarafından Roma memaliki meyanına idhal edilmiştir. Pompeius tarafından yaptırılan istihkâmat bakiyeleri nazar-ı tedkik önünde halen canlılığını muhafaza etmektedir.

Amasya'nın Kayser Augustus zamanında Roma eyaletlerinden birine merkez olduğu da rivayet edilmektedir. Roma İmparatorluğu'nun inkısamında Şark İmparatorluğunda kalan Amasya hükümet-i Danişmendiye müessisi Gazi Ahmed Paşa tarafından memalik-i İslamiyeye ilhak edilmiştir. Rum Selçuklarından İzzettin Kılıçarslan'ın Danişmendi hükümetine nihayet vererek Amasya Selçukilerin yedine ve onların avan-ı inhitatında ise Kastamonu'da teşkil-i emaret eden İsfendiyarzadelere intikal etmiştir. Yıldırım Beyezid'in derebeyi memalikini birer birer zabtı hususundaki azm-i kat'isi karşısında Amasya'ya da sıra geleceğini gören İsfendiyarzadelere Kötürüm Bayezid Eflak hükümetiyle ittifak akd ederek Sultan Bayezid'e

<sup>15</sup> VI. Mithridates (Mitridat) kast edilmektedir. Yanlışlıkla yedinci denilmektedir. (ç.n.)

ilan-ı husumet ettirmiş ve binnetice Eflak tedib olunarak Kötürüm Bayezid üzerine de asker sevk edilmiş ise de Kötürüm Bayezid'in vefatı ve oğlu İsfendiyar'ın istimanı üzerine Amasya Yıldırım Bayezid tarafından fethedilerek memalik-i Osmaniye meyanına idhal olunmuştur. Bu şehir Yavuz Sultan Selim'in maskat-ı re'si olmakla da ayrıca bir şöhreti vardır.

Amasya, asar-ı atika noktai nazarından da cidden şayan-ı tetkik bir şehir olup, kalesi, hafi yolları, mağaraları, eski mezarları ve saray harabeleri ayrı ayrı şayeste-i tedkik-i temaşadır.

## Hat Üzerindeki Mühim Köprüler

Nehir veya Deresi	Nev'i	Açıklığı	Kilometresi	Sıra Numarası	Nehir veya Deresi	Nev'i	Açıklığı	Kilometresi	Sıra Numarası
Merd Irmağı Şubesi	Kargir	600+2x10,00+600	30+990	22	Merd Irmağı	Demir	3x19,00	8+900	1
"	"	3x8,00	31+130	23	Merd Irmağı Şubesi	"	10,00	9+550	2
"	"	3x8,00	31+620	24	Merd Irmağı	"	2x19,00	13+700	3
"	"	3x8,00	31+760	25	"	"	2x19,00	13+950	4
"	"	3x8,00	32+560	26	"	"	30,000	15+100	5
"	"	3x8,00	35+680	27	"	"	30,000	15+350	6
"	"	3x8,00	35+930	28	"	"	30,000	18+150	7
"	"	3x8,00	37+250	29	Merd Irmağı Şubesi	Kargir	3x5,00	20+500	8
"	"	3x8,00+400	37+850	30	"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	21+650	9
Merd Irmağı	"	4x6,00	48+150	31	"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	21+820	10
"	"	4x600	48+620	32	"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	22+550	11
Kavak Deresi	"	2x600	49+040	33	"	"	6,00+2x10,00	22+750	12
Merd Irmağı	"	3x600	53+000	34	"	"	3x10,00	25+270	13
Ters Akan	"	4x500	99+790	35	"	Demir	3,00	26+100	14
"	"	4,00+4x8,00+4,00	100+300	36	"	"	3,00	26+280	15
Ters Akan Şubesi	"	5x400	126+485	37	"	Kargir	3x10,00	26+780	16
"	"	4x400	127+185	38	"	Verov Demir	4x10,00	26+988	17
Ters Akan	"	6,00+3x1,00+600	131+250	39	"	"	3x10,00	27+240	18
Çekerek Eski Yatağı	"	4x4,00	152+380	40	"	Demir	3,00	28+600	19
Çekerek	Demir	30,00	154+240	41	"	Kargir	6,00+2x10,00+2x6,00	30+080	20
					"	"	6,00+2x10,00+2x6,00	30+300	21

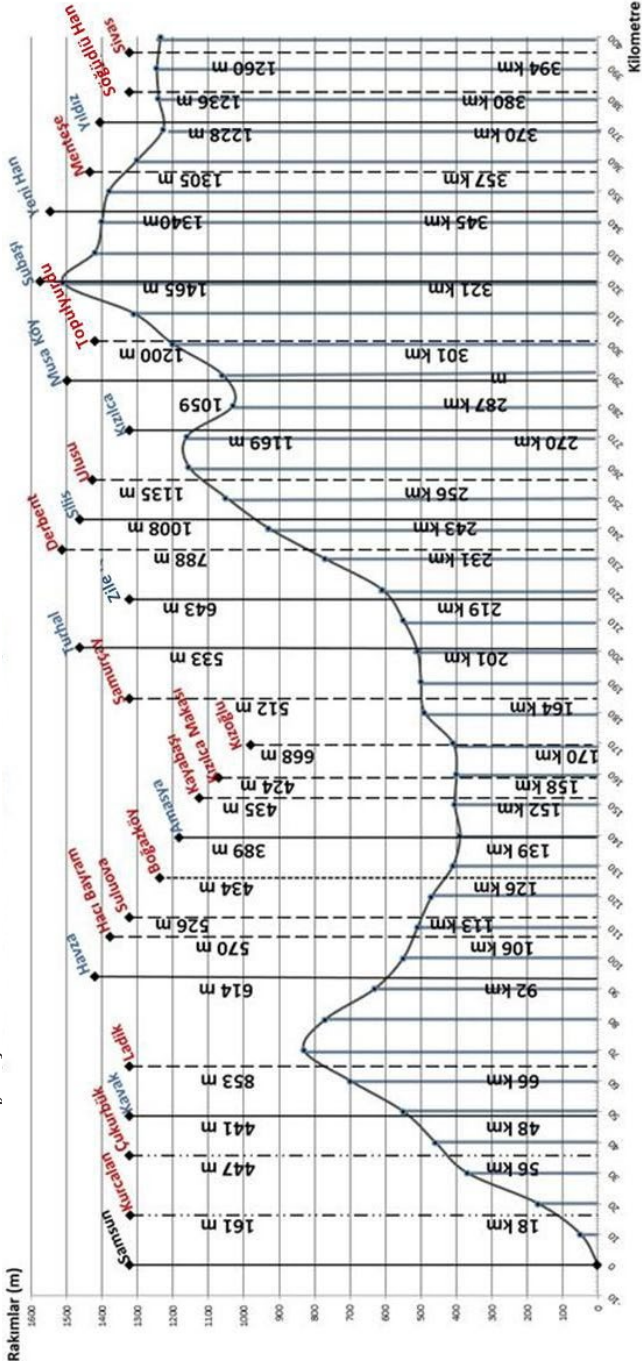
### Hat Üzerindeki Tüneller

<b>Tünel Tulu</b>	<b>Samsun Ağızı Kilometre</b>	<b>No</b>	<b>Tünel Tulu</b>	<b>Samsun Ağızı Kilometre</b>	<b>Numara</b>
404	65+360	19	63	15+416	1
578	67+260	20	137	15+810	2
181	95+420	21	52	19+980	3
68	97+890	21	180	20+270	4
220	101+195	22	121	20+760	5
100	137+610	23	35	21+170	6
110	138+095	24	45	21+300	7
142	140+378	25	42	22+650	8
114	164+548	26	45	22+885	9
74	164+666	27	90	24+445	10
210	164+434	28	92	24+825	11
150	165+530	29	80	25+340	12
70	165+830	30	193	25+590	13
36	166+163	31	208	25+835	14
52	166+580	32	63	26+150	15
70	171+500	33	57	27+730	16
60	171+950	34	184	28+670	17
...	...	...	120	29+300	18

### Samsun-Sivas Demiryolu İstasyonları Grafiği<sup>16</sup>

Mikyas: Tül için: 15:10.000.000

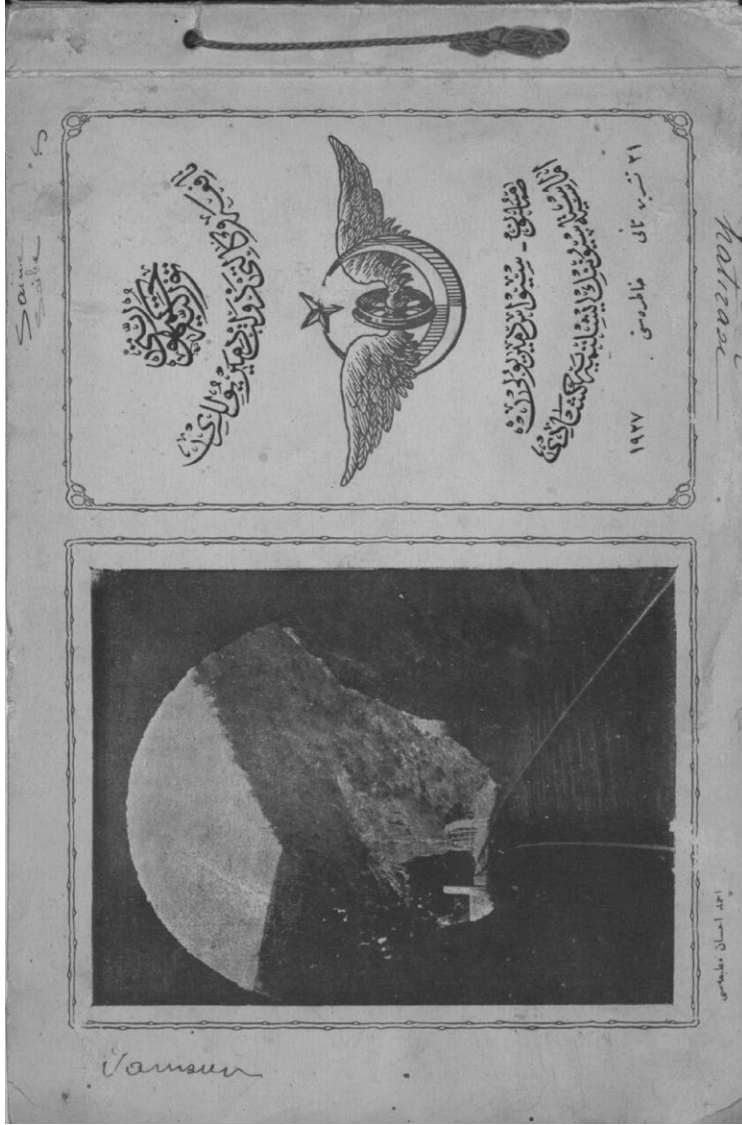
İrtifa için: 1:20.000



<sup>16</sup> Tren İstasyonlarının rakım ve kilometre bilgisi verilirken grafiğin orijinal çizimine azami ölçüde bağlı kalmıyaya çalışılmıştır. Ancak hesaplamalarda yaklaşık değerlerin bulunabilmesi için sistematik hataya yer verildiğinin bilinmesi gerekmektedir. Bu grafiğin çiziminin her aşamasındaki katkıları için Serdar Abut'a müteşekkirim.

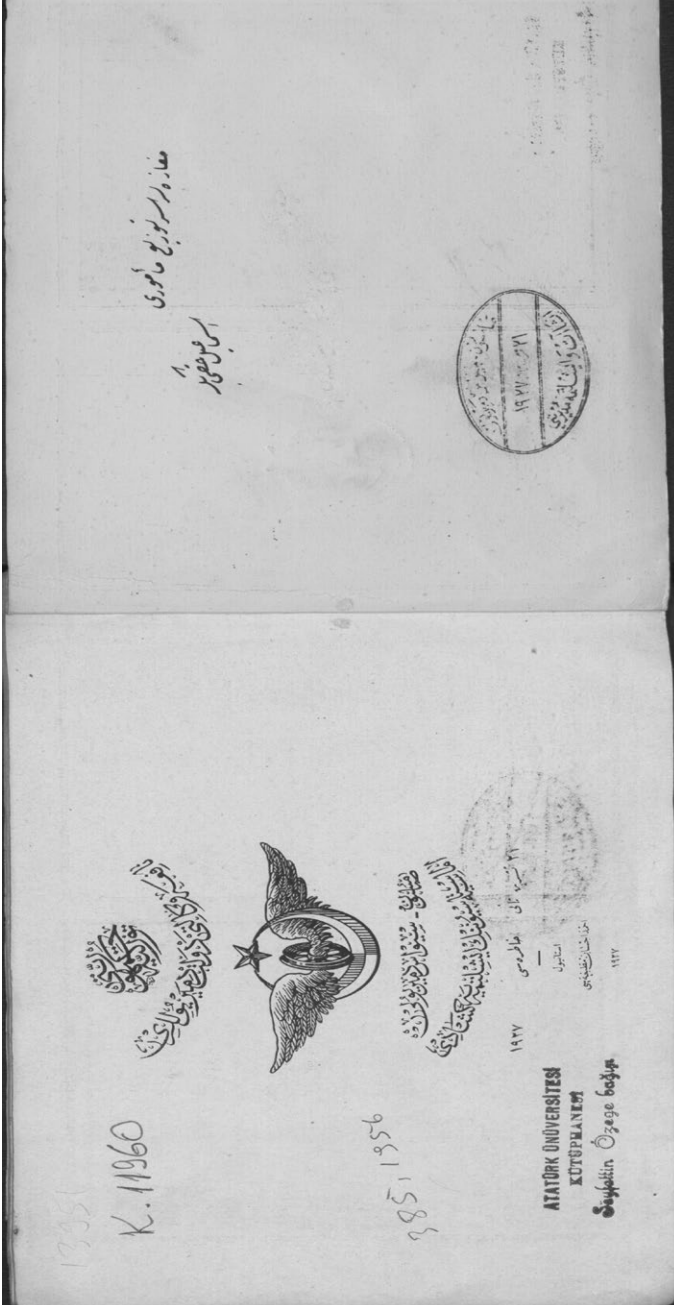
## Ekler

**Ek:** Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı, İstanbul, Ahmed İhsan Matbaası, 1927.<sup>17</sup>



<sup>17</sup> Kitabçığın 11. sayfasından sonrasındaki fotoğraflara ve bu fotoğraflara ait açıklamaların transkripsiyonlarına bu bölümde yer verilmiştir (ç.n.).





صامسون - سواس خطلی تارخچهسی



صامسون الیه سواس آرمستدی جده چون اکی زمانلردن بزی ملکیتیک اکه مهم واک ایتیک بولماید بزی ایشلر . بوزل اوززمکی متالات بایه ه ایه دوه قهارنه منحیر ایدی .

مرجوم خطلی زمت بایته سواس والای شکیلمه واک نره مرزیه ساسک برهاله اولمک تئیت ایش واکلمه طرف خطلیک ائلی ایهور هنر ایل وسطا ونگلات موجود بولمیش بودوره متال تیر عام صورتیه بوزل لاری تلیق بول بوت سون و ایل قاتل وضع بد ایلیک لویوز اکی کسور کویوز طایفه . وئان بول شوره ویتهاجک بر حله ایشیه موق ایشیدی . خط بویک بزیجه عیود ایشیش اولان بول لاجره حین حله علفلی هین اولومسین تئیت لویج ائشان بزی ه متکلات بولمک ائمه دام ایه کلمسور . و متکلا برکا مرک دوه قهاری کی اکی ایشای وساطتله مکف اولموشلره وارغیه تیر مرزیه وسطا متالک بول ارزیمه اتقاصیر بزیجه حالمه دام ایشی ب بول ندرجه ایشی تار اولمیش کویوز . واستاتلمکی متالات ایشی اکی کویوز زاملریمه داخل زلمه خارجه سین قویبارک نظر دتی بول اکتکل علی قاتلیر و ایشیه تیر بول ائشای ایهور ایشار طایری واک اولتیر . خط ایشیدار زاملریمه ملن متکله عیودت حاکم ایچر ائمه عویستل ایشیتن خارجه بول و ایشار کویوزلار متکلات بولماید سین بولوشلی اوزوز متن ساق قاتلیر .

صامسون الیه سواس آرمسته تیر بولر ائشای ختمه ائک تئیت بوزولمیش متالی (۱۳۲۶) سمسده ائمه طاری طرفین صامسوره بزیجه ایشیتن بایه خطلیتله ایشیتن قیبه قوق ائمه اولان خطلی نظر ایشیاره ائدیق

هوك مار خط بائي دوشونش بوساش بلانده بزم كركده تيب ايش ايده . فوشا بوكردن مر طرف ايلبارا كيش خط اسنه دوج ايلدين . بوساره خط ماسون اوزيه طرزي كتكنا دورالته بار (۱۳۷۱)سنه كوت طرفدن وزيان تحصيله اتانده بلاندين اتانان / ۱۳۲۰ سنه بايندر قور درام ايشدر . بوسنده اتانان آخعي وزيان محبود مقدار تحصيله اتانان دره سنه سون وازاره ايلديكن . هوك ماسون ايتبارا لك عارضه قسي اولان قريبا ۱۶ : ۱۶ كيدومسي مار كلا ويچيك و حله اكل ايليش و اوزور اكلشي كيدومور قور اولان مرپ ايشي مصاف ايلان سنه نصف درجه باين بقطاره ايش ايليشدر .

۱۳۲۰ سنه بايندر خط اتانانك كوت طرفدن و زوي زوال و بام ونايزر بركت دورت قور وزيان ايلان . خط اتانانك دور وزيان ماسونك اكل مر وازره مرپ عومي اعلان ايلديكن اتانان حيا عظمي واقعه ايليش وزيان مذكوره حيا حرب طرابلسه ماسون كيشدر . بلاندين اولان اتانان آخي قور اوسي قلدن سورك (۱۳۲۱) سنه سكرى ديم قور ايلومسي طرفدن ماسون مرك بويش تي ماسوره كيدومور ايليش اولان اتانانك طرفين وياهي بوچودين اسناده ايشي مقيده ماسون اله حوت اروسنه بدمونل حيا عظمي شل ايش ايلان . آخعي وويش دحي قورون قله حينه وان واندان غير قلدنر . وندان سورك معلوم چيزك قشكي كي : ۱۳۲۸ سنه حجه قله حيا اتانان اوك اوزره ماسوره دور ، چه بويش تي كوديش ايلان . خط حيا ايپته كيشان ايلديومور سون ايلمان بويت ماسونده ناناك نظر استعجابي اركنده بيط براتح مراسي زغفل ايفه باش ايليش وراز مكرده كيوت كيشدر . هيات كوت جمهوري بويش اناه قور وزيانكند ووجيه تحصيله لازي وضع ايلديكن سورك ماسوره كتكنا لازي مار بويش تيه كيدوش بوسورنك / ۱۳۲۰ سنه باينده بائيل اتانان ايليشدر .

ماسون - سوزان خطك اتانان بولده ۱۳۲۱ سنه ۱۳۲۰ سنه قور كين دنه . وانه اولان كرك تيزرك بوجبار عتاف ايشي بلانده اتانانك اوزم كوديشي مضاف خطك بوجبار ايريليسي ايلومسي بوزورك بويه ميم قور ايش اتانان ايلديك دورت قديمي حيا ايريليشي سنه ايلان . ولكر خارجه مكا مكنده . بو طرف حيا زور ونايت بوجبار ايلدي . خط ماسونك حيا حوت وزيانكند ووجيه تحصيله لازي وضع ايلديكن سورك ماسوره كتكنا لازي مار بويش تيه

اسب اولون قور ايلان كنج حكوت جمهوري مملكته ميم ايليشري كومكس مستك قور قري ووزي قور ايشي قلدن لازي ميم وياهي ونگ قور ايشي وناضاب اولان ايشي و زود شياري مكا ازاله كلي كيشدر . ونايتي وكون خنور / ۱۲۰ نجي كيدومور سنه ايشا اسطيونك ريم كاشان ايليشدر . ۲۰۰ نجي كيدومور قور اولان سولوه حيا و نايتي بيلشده ايلت كور قور قين بزنده زمال وناضاب اسطيونك كتك ايلديكدر . خط اتانانك سنه قور خنور ونا كره درام ايشي ارا ايجون زورده سيش اولم وكر ايليشدر .

مصارف واهه :

خطك اتانان ايجون / ۱۳۰ سنه بايندر قور واه اولان مصارف بوزيه ايجون :

۱۳۰ سنه مصارف مجموعي :	۱۱۸۰۰۲۱۷	ايجون
۱۳۰	۵۲۸۵۵۱۲	۵
۱۳۱	۵۶۱۱۰۵۷	۵
۱۳۲	۱۷۸۰۰۲۷۹	۵
مصارف واهه ايجون :	۱۳۸۱۶۰۸۱۲	۵

كيدومور سوري : خطك اتانان درام ايلمان ونيه اوك عارضه اولان اوكي ووز كيدومونك مصارف عوميه حجه كورده ميم كيدومونك اتانان سوري و ۱۰۰۰۰۰ كاليك ارازه ايم اولموشدر . ايلام نيك نيك . هدا آز عارضه اولور شيدي قور ايشم مكلان اقدام ايليش اولموشدر سوزان قور اولان سني قور سوزان بر كيدومور سوزان عوميه ايلدي مصارف اولموشدر . هاجنور ، اولاده مذكور ميم كيدومور صرفه قور حيا عظمي وناضاب سون وناضاب صرف ايلديكدر . عوامي مقداري حينه عجمي تحصيلات :

خطك ۱۱۷ : ۱۳۳ نجي كيدومور اركوت مضاف ايلان عوميه سوزانك ۱۶ كيدومور ايشي بزمسي نيك عارضه سوزان اولور





کونورک طبان اوزوندمک کنکلی Conglomerat الملبی، حی نال جهته Jmraassique نامارتدن مکره ظهوره کنکلی  
روزان نالیجه صدف اولدیجه ده نین ایشقده .

مکوره کونور الملب :

صلمون استنویتمده هر طوق	۱۱۰۰	غریش
حوت	۱	۰
حای پام	۵	۰
آلماسا	۸۰۰	۰

نویسه ده ذکا اورماک و محروقات تقداندن مضطرب و نالان اولان، ملک حکومت جمهوریت عاله معمرق و نایب سیرکنکلی  
سایهسه همدا محروقتن عمر ائشان آزاده فایقده .

آلماسه مهری هفتده تاریخی پر قوج لوط

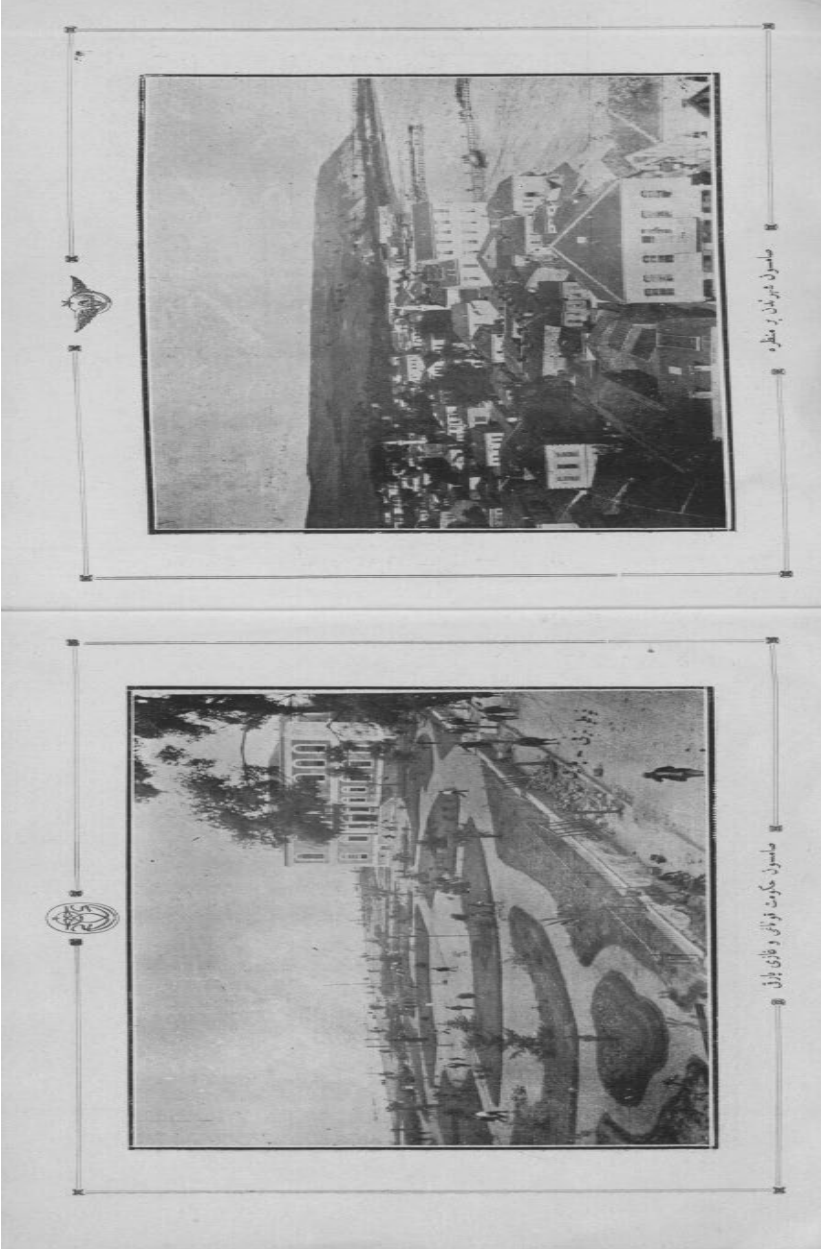
آلماسه قون متضمدنیز معروف بی کسی پتسیردر . ولایتدن آسمانی معیره عرت این (دوزول) ک انجاران صومعه  
(ملیوس) ک بی بدین زین و انجارد بویک خستری اولیای واریت ایلدکدهدر . فالیجه نایزک لردک سولانه ماجر بزی  
یک شهر ایسهده (زولا) عمارتمبرومسن سورک شهر ک انجارتین هانک هانک وسیت وزیک میسوط پونایتل و ایشقده  
آلماسه قون یعنی بی کسی ایلاق قون ایقچ ایلهدر . ایلان کونشک آرز بر زمان انجور (بوهلیا) کینده هنر اشاد  
ایلان سلمه ماکلی مایتمه آلماسه دارانک برات سرکرتکیده، افا ایشقده وسیله قون نظیر عاکوردان کمدار متردمر لیریه  
مک بیس خرابانک نسا ایلانک اثری اولیای قون ایقچ لایمدر . آلماسه نیک اکتدن کاکوز لیریه منسوب اولدی و عورتک باغلی ویا

آزاد پونایتلرده سربیدر . تاریخ سرکستاره قنق اولان نایب اولدی . بیک مودلین ملبون و انجور عیوردان (بویوسا)  
طرندن روما ماکلی مایه ادخال الملب در . بویوس طردن نایب بران اسکوات کیناری طردیق ارکنسه حلا مالینی عاخله  
انکدهدر .

آلماسه کین قیر (اوغوستوس) فایتمه روما ایلانین برته مرکز اولدیوه، واریت ایلدکدهدر . روما ایلانینک اتقلمده  
شرق ایلانینک اولتمه، اولان آلماسه حکومت داندنجه بویوس غازی اعلیلتا طردن مالک الملب، مانع ایلمدن . روم ساجور ایلان  
عرت لالی تلنج کرملاک داندنجه حکومت عالت زوریک آلماسه ساجور لیک بدیه و ایلان کوان ایشقده (سه قشقرقه بدیه نکلین  
املان ایلان استنویار اادلهر اشغال ایشقده . پیلایه ایزولیک بورد ک مالکلی برز بوز ضیق خصوصتدن عزم قضیبی قاشقورده  
آلماسه بویه عیوردن کون استنویار اادلهرن کوزورم ایزوله اوزونده عسکر سوق الملب افان عتد امبریک ساطان ایزوله اعلان عیورت  
ایتمیش و ایشقده اولان نایب اولوق کوزورم ایزوله اوزونده عسکر سوق الملب افان عتد امبریک ساطان ایزوله اعلان عیورت  
ایلان اوزونده آلماسه ایلایم ایزوله طردن قنق ایلایمک مالک عایبه مایه ادخال اولمشدر . بویوس روزو ساطان ملبیک منسظ  
راسی اولمده ایزوله بر عیورت اولدی .

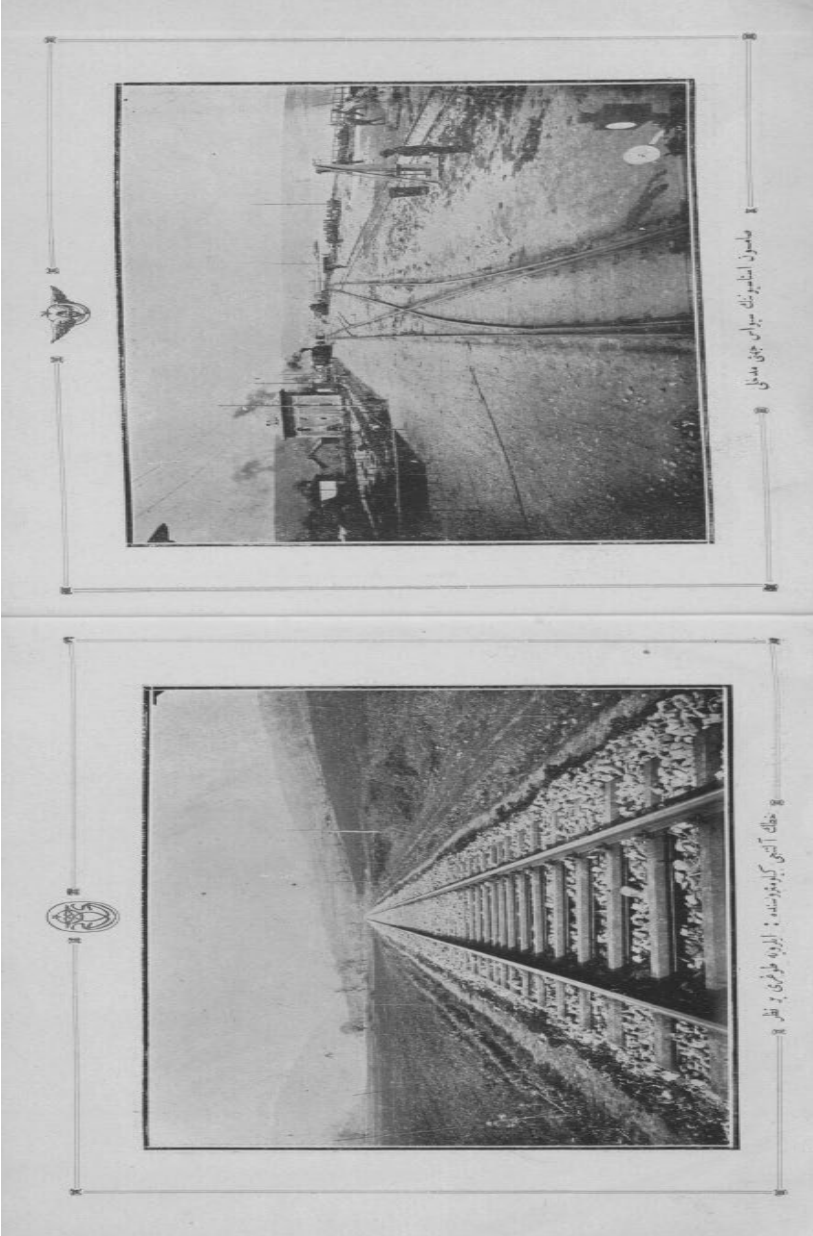
آلماسه و آکوق منسظ طردنجه جا شان ملبق برسیر اولوب نلمسی، عتی یولری، معارزی، اکی سارلی، دیسری  
خرابلی آیری آیری عایت ملبق ناملدر .





Samsun Şehrinden Bir Manzara

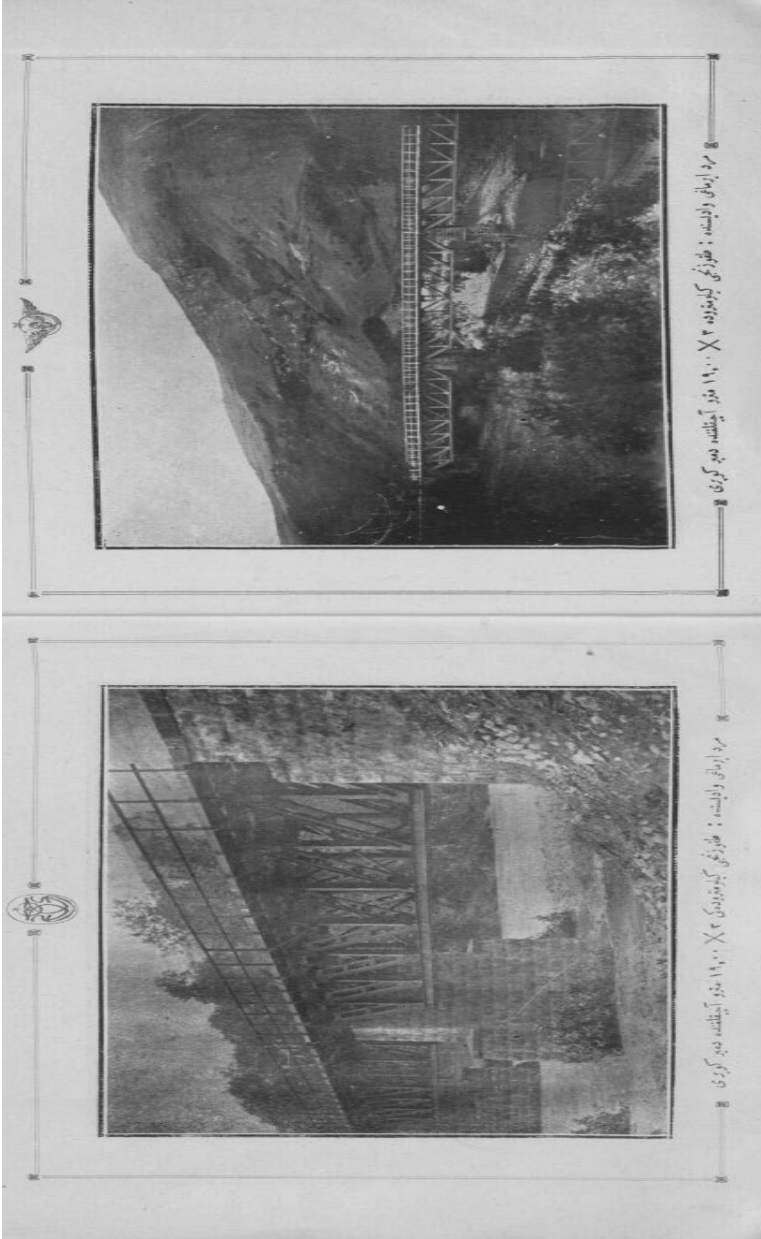
Samsun Hükümet Konagi ve Gazi Parkı



Samsun İstasyonunun Sivas Ciheti Medhali

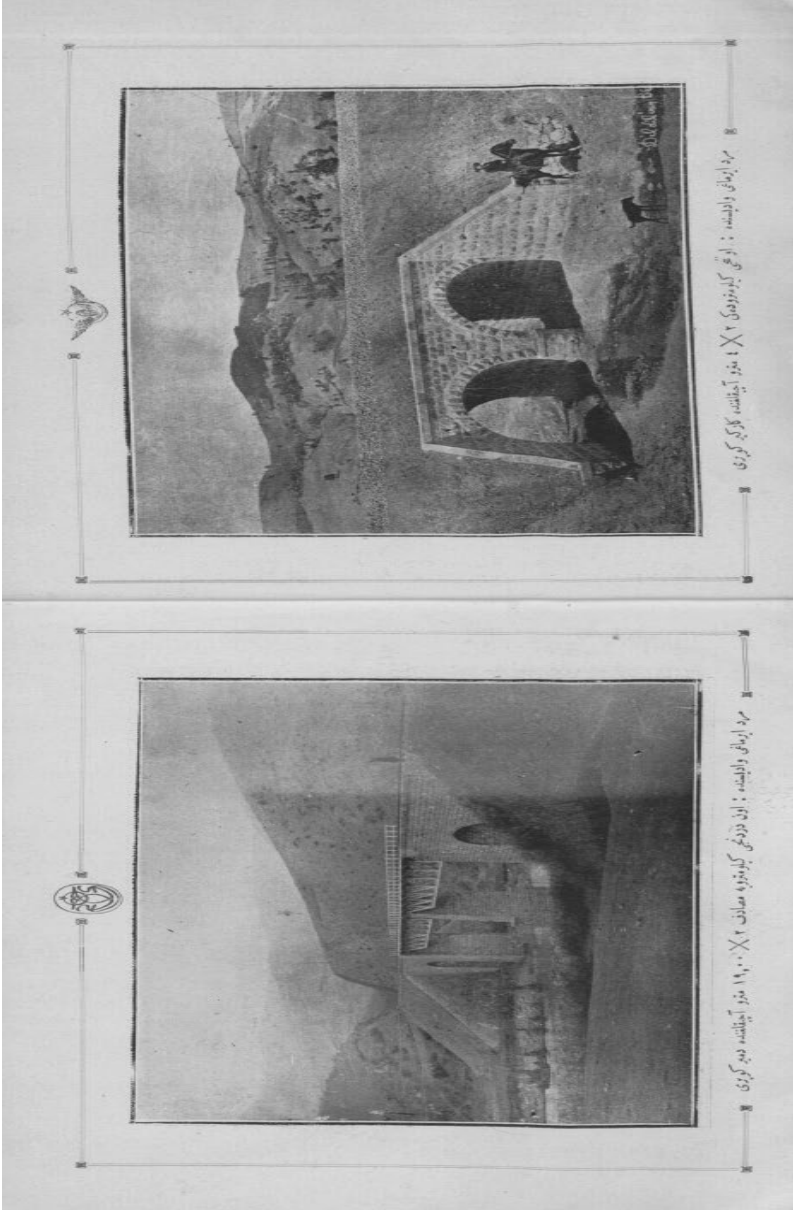
Hattın Altıncı Kilometresinde: İleriye Doğru Bir Nazar





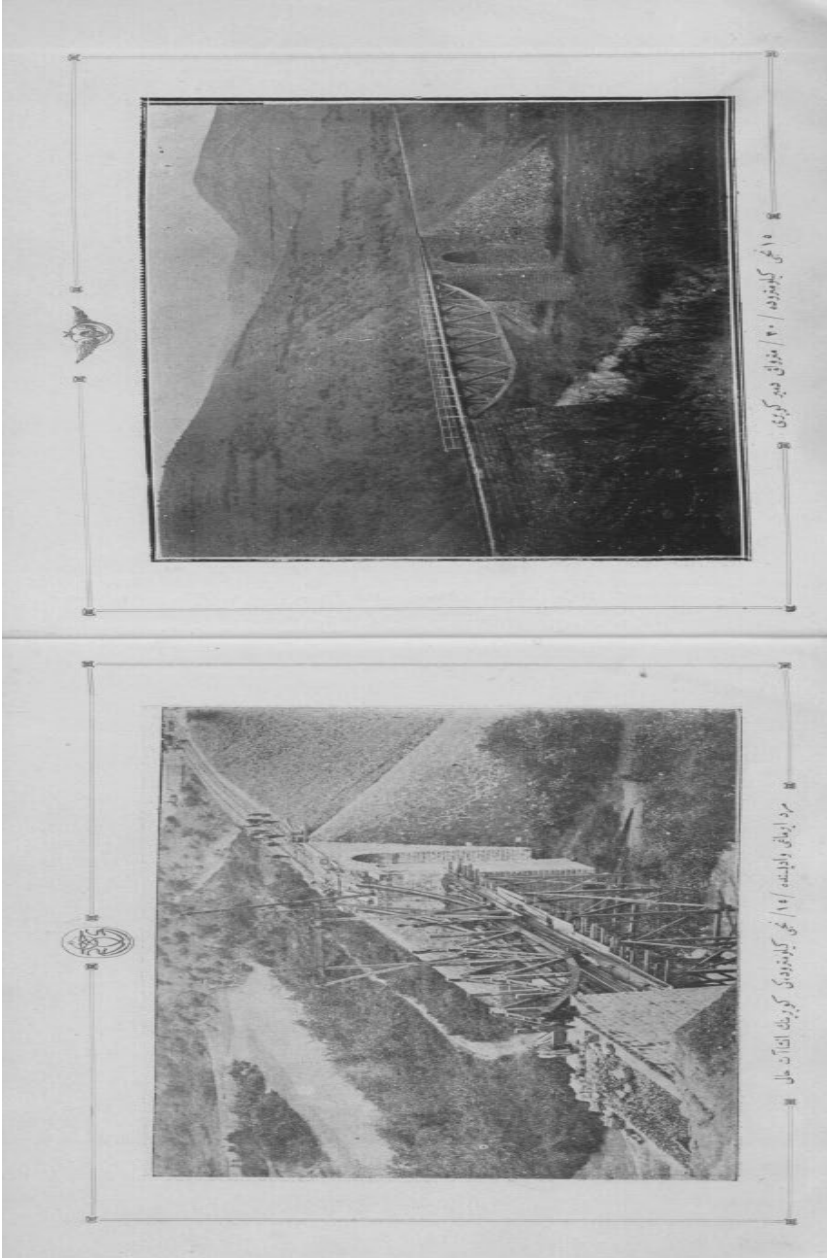
*Merd Irmağı Vádisinde Dokuzuncu Kilometrede  
3x19,00 Metre Açıklıkta Demir Köprü*

*Merd Irmağı Vádisinde: Dokuzuncu Kilometredeki  
2x19,00 Metre Açıklıkta Demir Köprü*



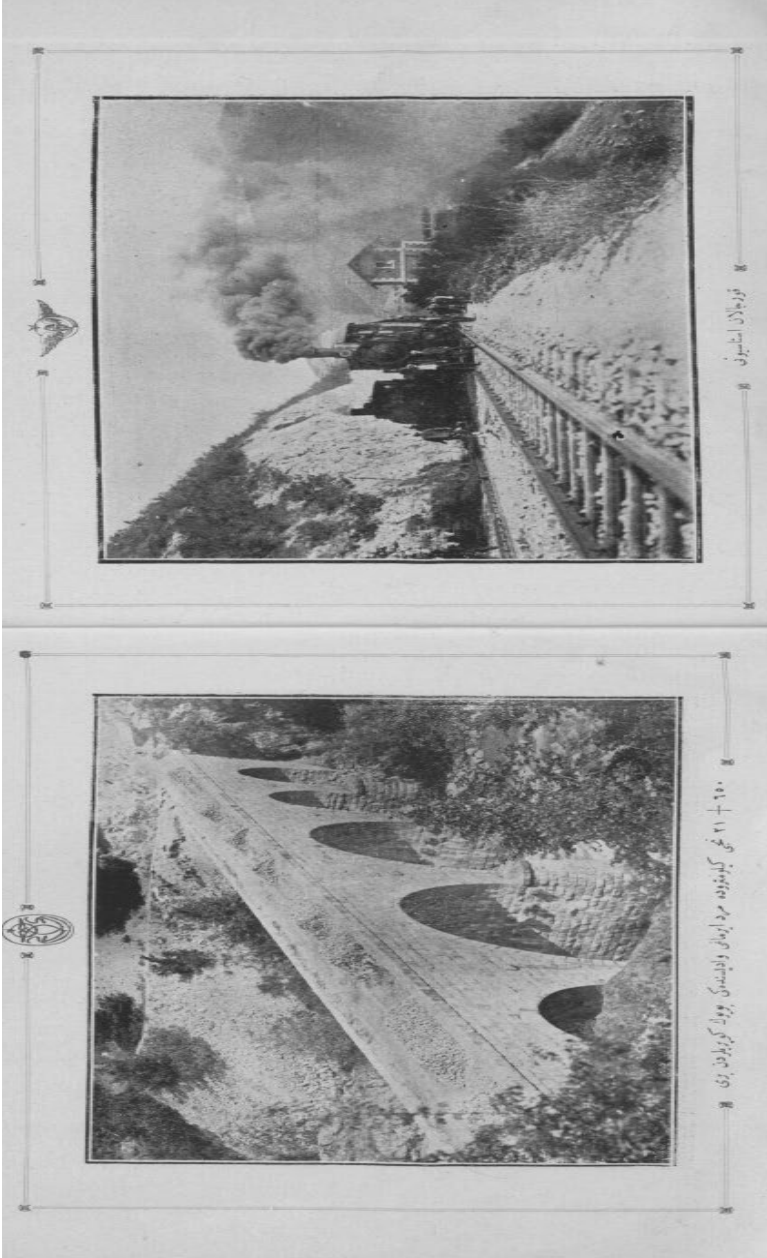
*Merd Irmağı Vadisinde: Onuncu Kilometredeki  
2x4 Metre Açıklığında Kargir Köprü*

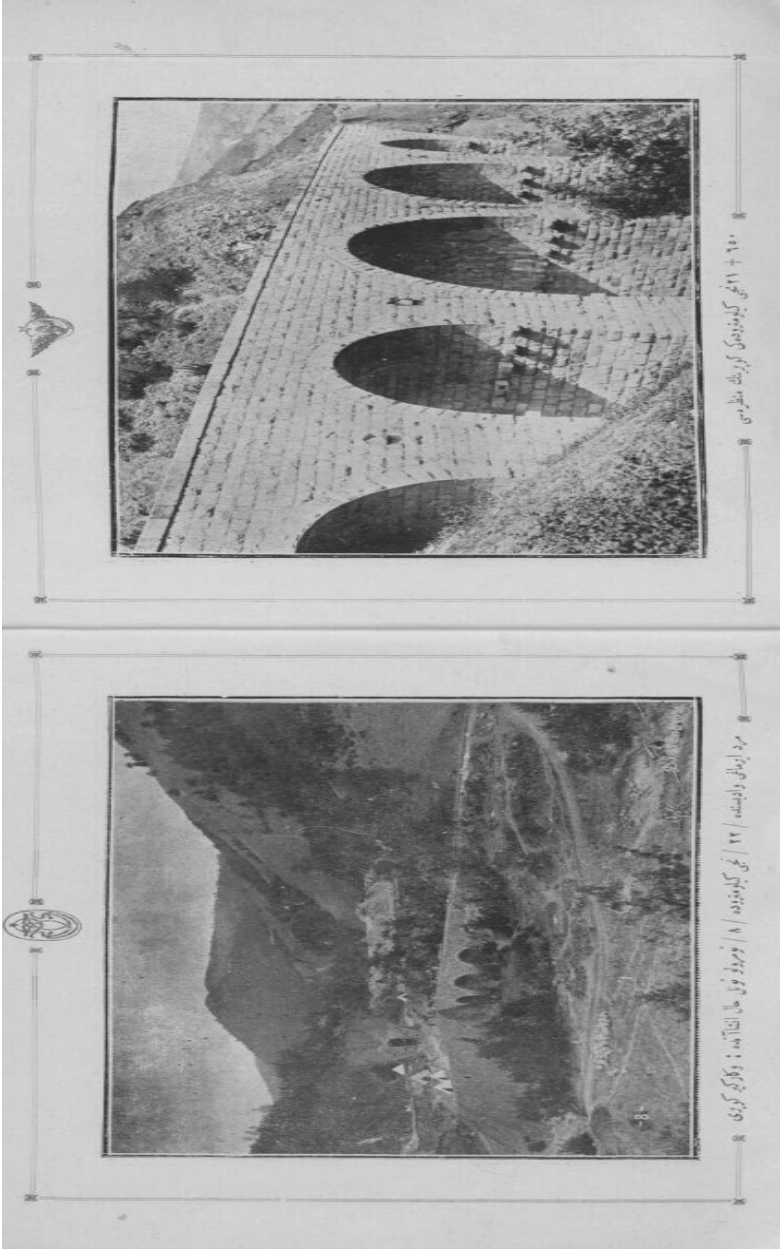
*Merd Irmağı Vadisinde: On Dördüncü Kilometreye  
Müsadif 2x19,00 Metre Açıklığında Demir Köprü*



15. Kilometrede 30 Metrelik Demir Köprü

Merd Irmağı Vadisinde 15. Kilometredeki Köprü'nün İnşaat Hali

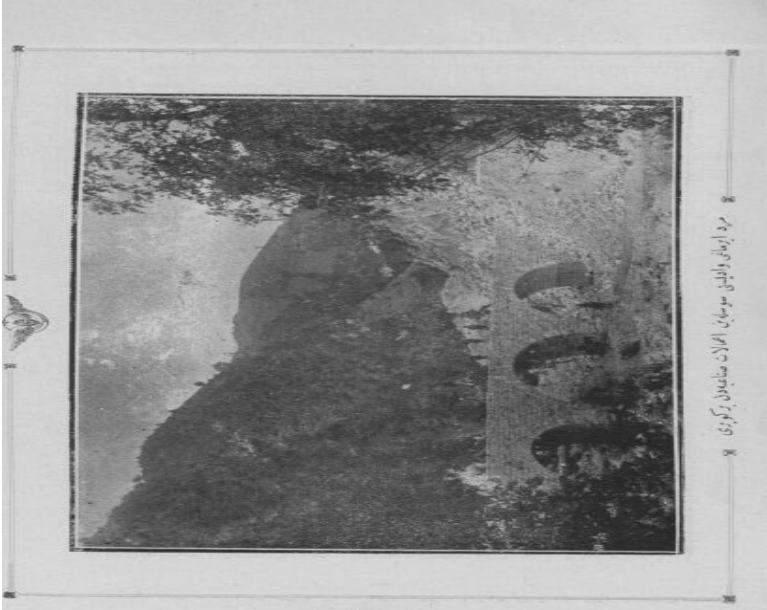




650+21nci Kilometredeki Köprüünün Manzarası

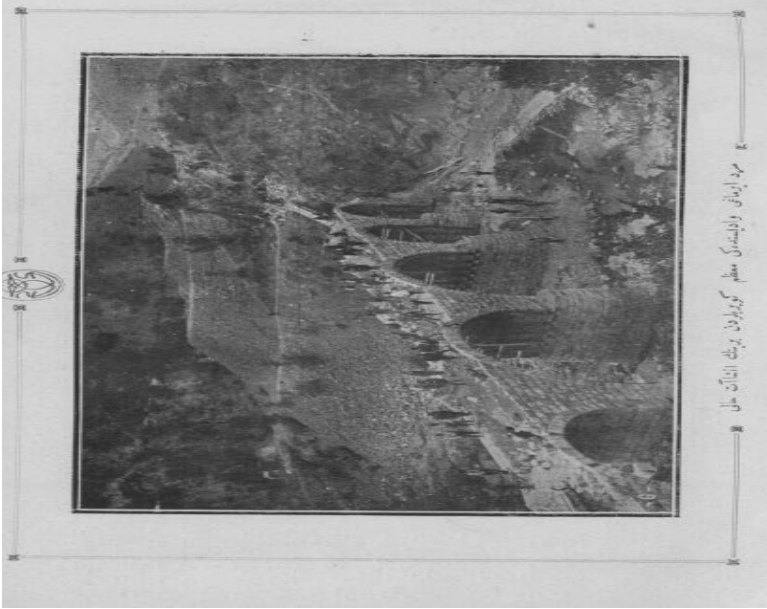
Merd Irmağı Vadisinde 22nci Kilometrede 8 Numaralı

Tünel Hal-i İnşaatta ve Kargir Köprü



مرد ارباب واپس موصان احران مانیان کبری

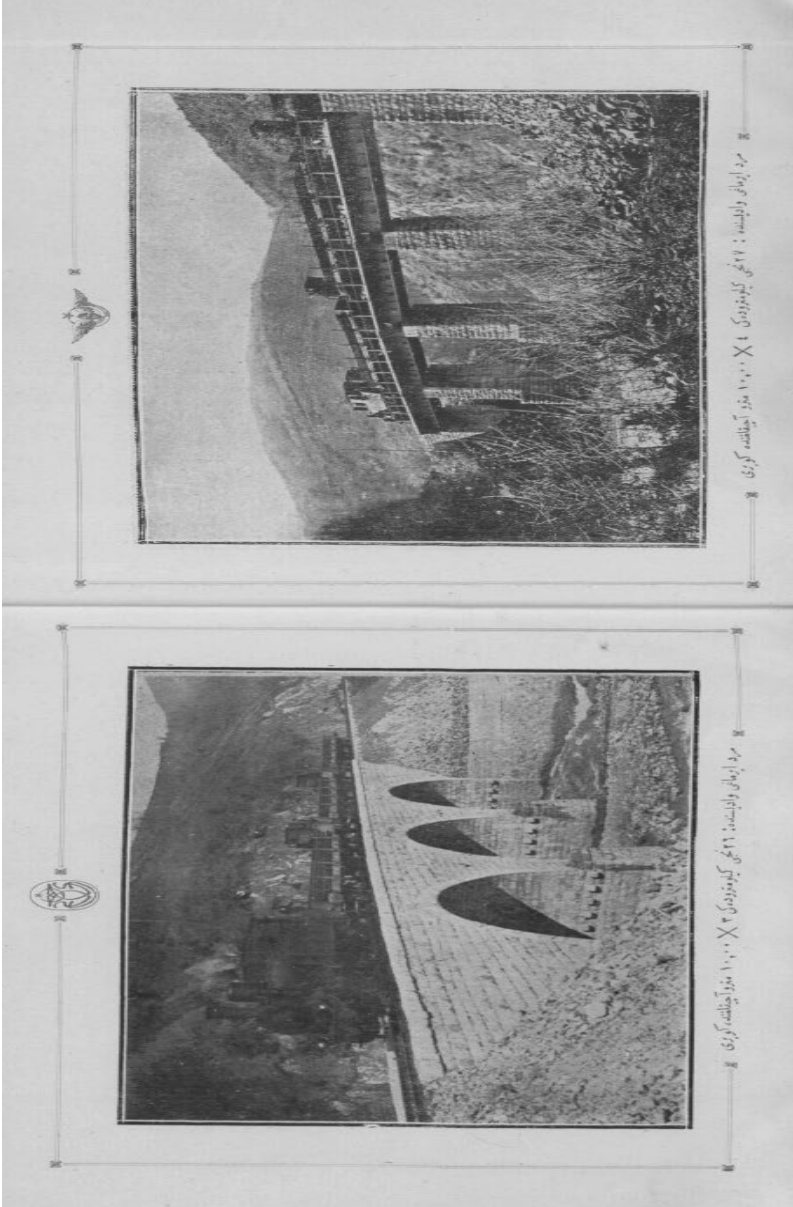
*Merd Irmağı Vadisini Süsleyen İmalat-ı Sına İyyeden Bir Köprü*



مرد ارباب واپس موصان احران مانیان کبری

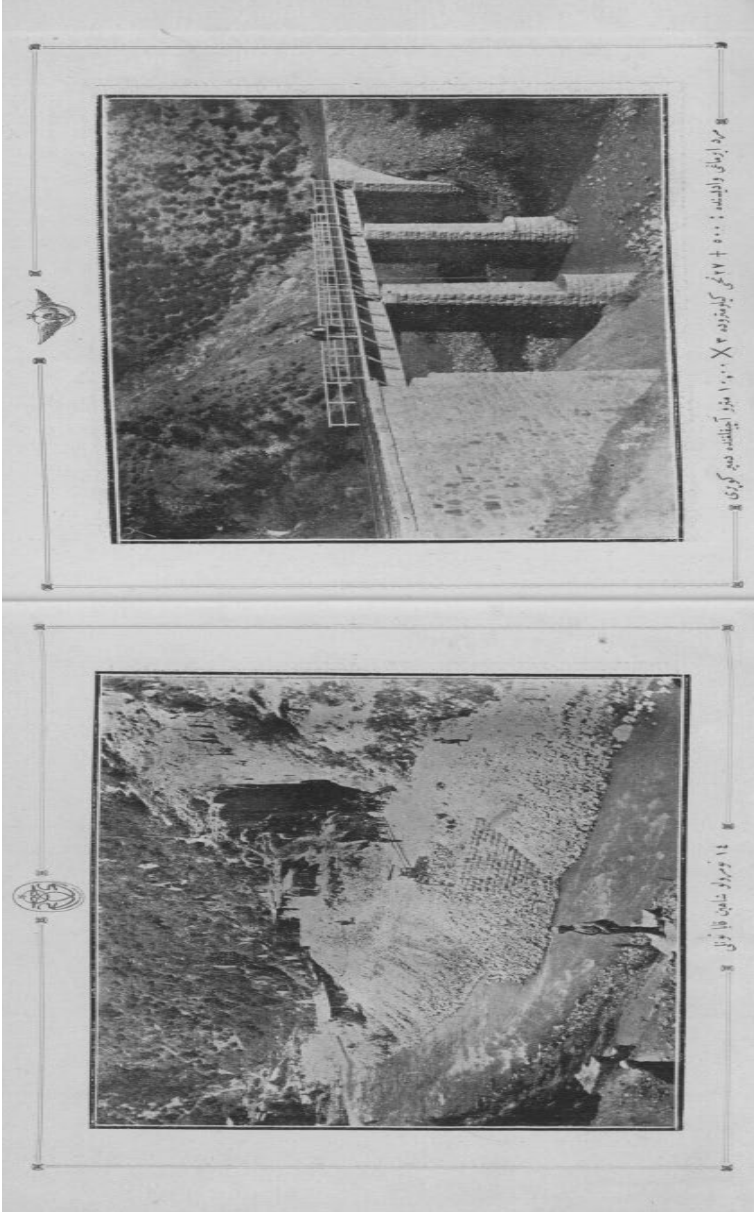
*Merd Irmağı Vadisindeki Muazzam Köprülerden*

*Birinin İnşaat Hali*



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

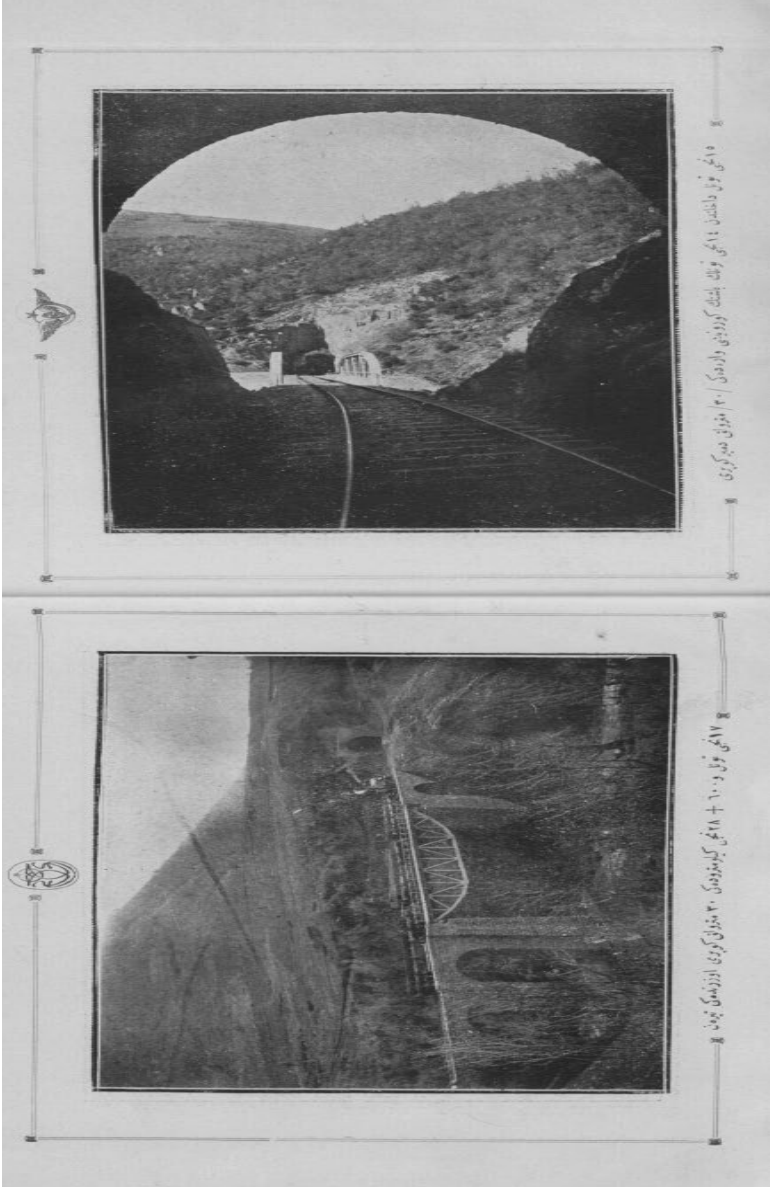
Merd Irmağı Vadisinde 27. Kilometredeki 4x10,00 metre Açıklığında Köprü



Merd Irmağı Vadisinde: 500+27nci Kilometrede 3x10,00  
Açıklığında Demir Köprü

14 Numaralı Şahinkaya Tüneli



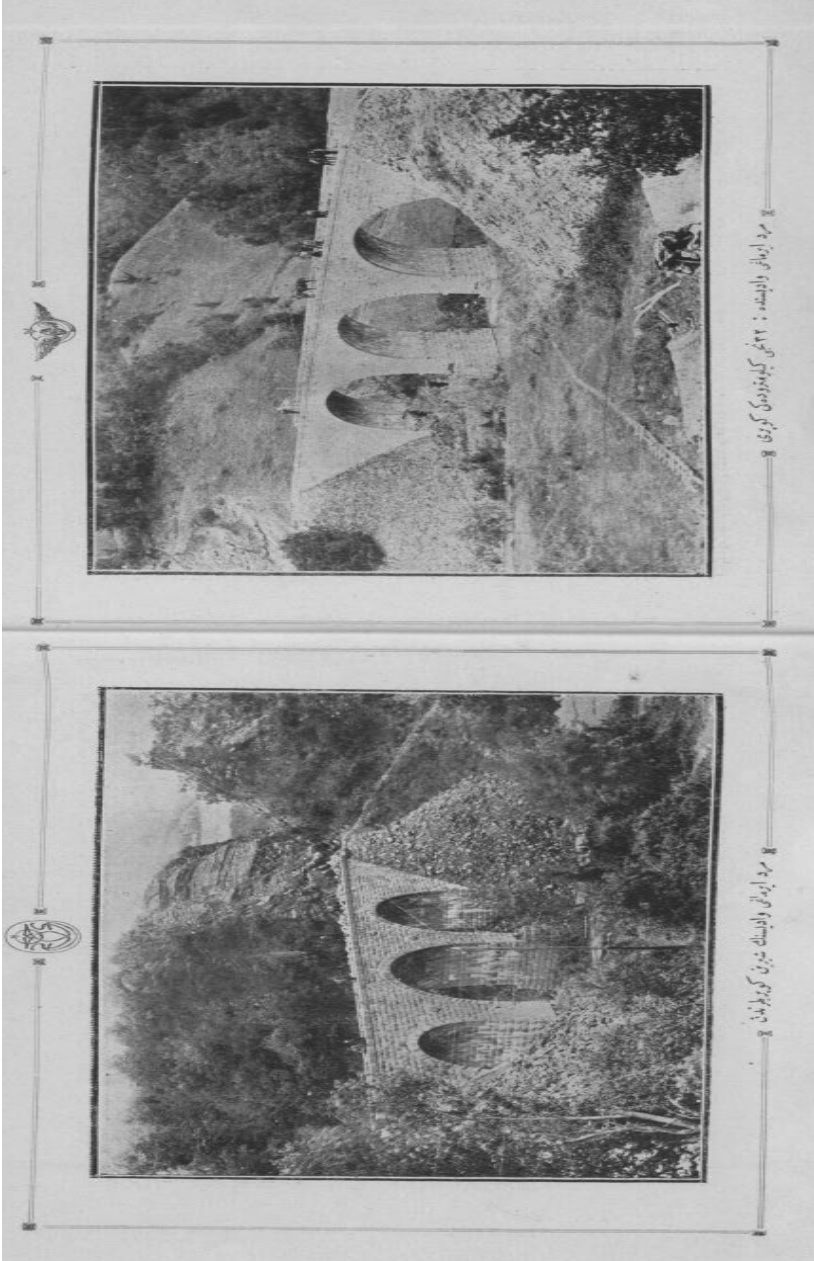


۱۵. تونل داهلیندین کوردانی دارادک | ۳۰ متره یی کوردی

15. Tünel Dâhlinden 14. Tünelin Başının Görünüşü ve Aradaki 30 Metrelik Demir Köprü

۱۷. تونل و ۱۰۰ + ۱۸ کیلومتره ۳۰ متره کوردی ازلزمه یون

17. Tünel ve 600+28. Kilometredeki 30 Metrelik Köprü Üzerindeki Tren

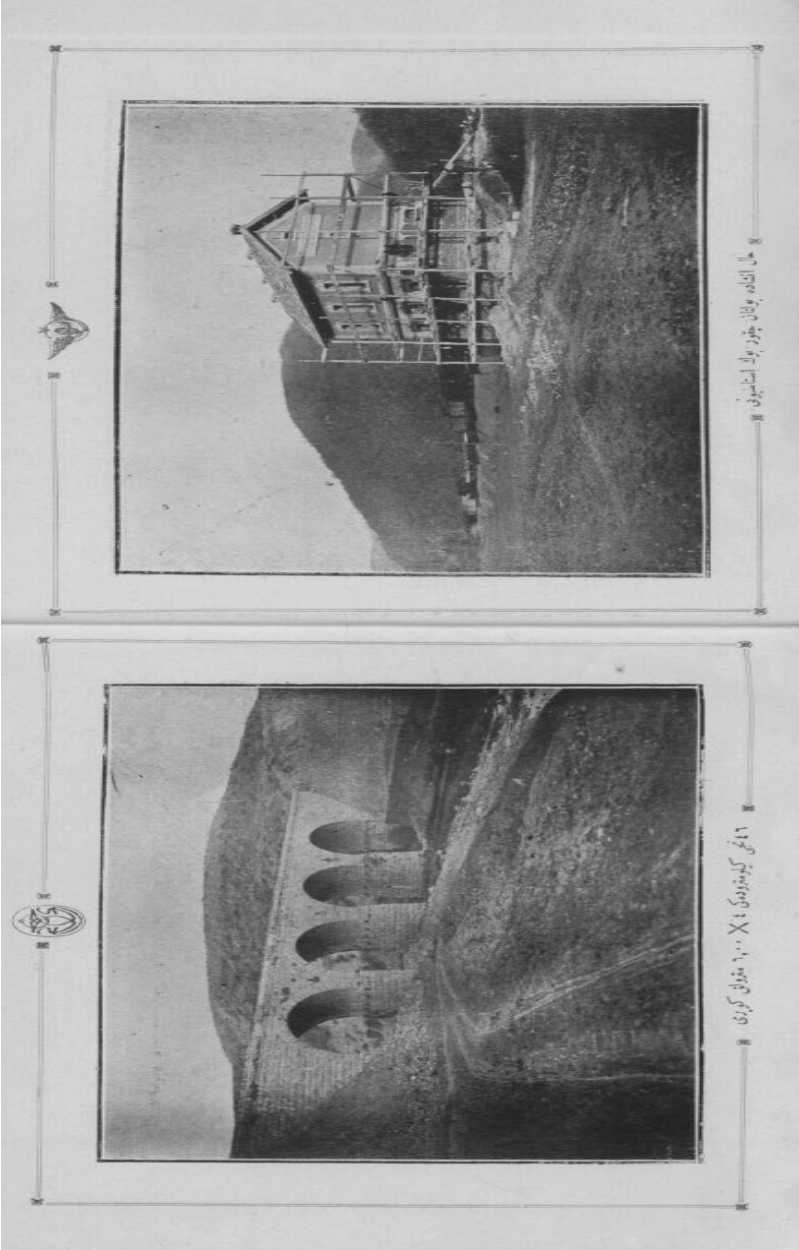


مرد ابدالی وادیشده : ۳۲ متری کپڑدهم کبری

*Merd Irmağı Vadisinde 32. Kilometredeki Köprü*

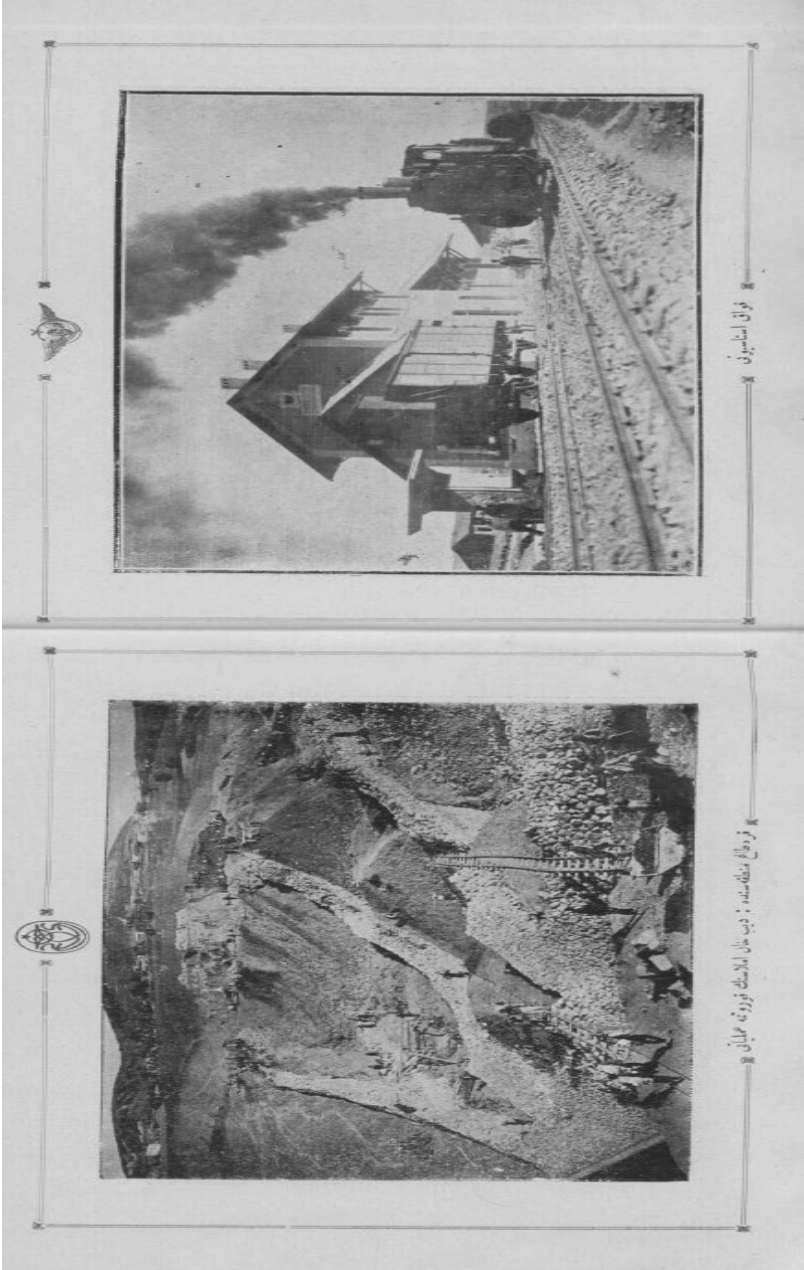
مرد ابدالی وادیشده شین کپڑرلریندن

*Merd Irmağı Vadisinin Şirin Köprülerinden*



46. Kilometredeki 4x600 Metrelik Köprü

Hal-i İnşada Bulunan Çukurbük İstasyonu



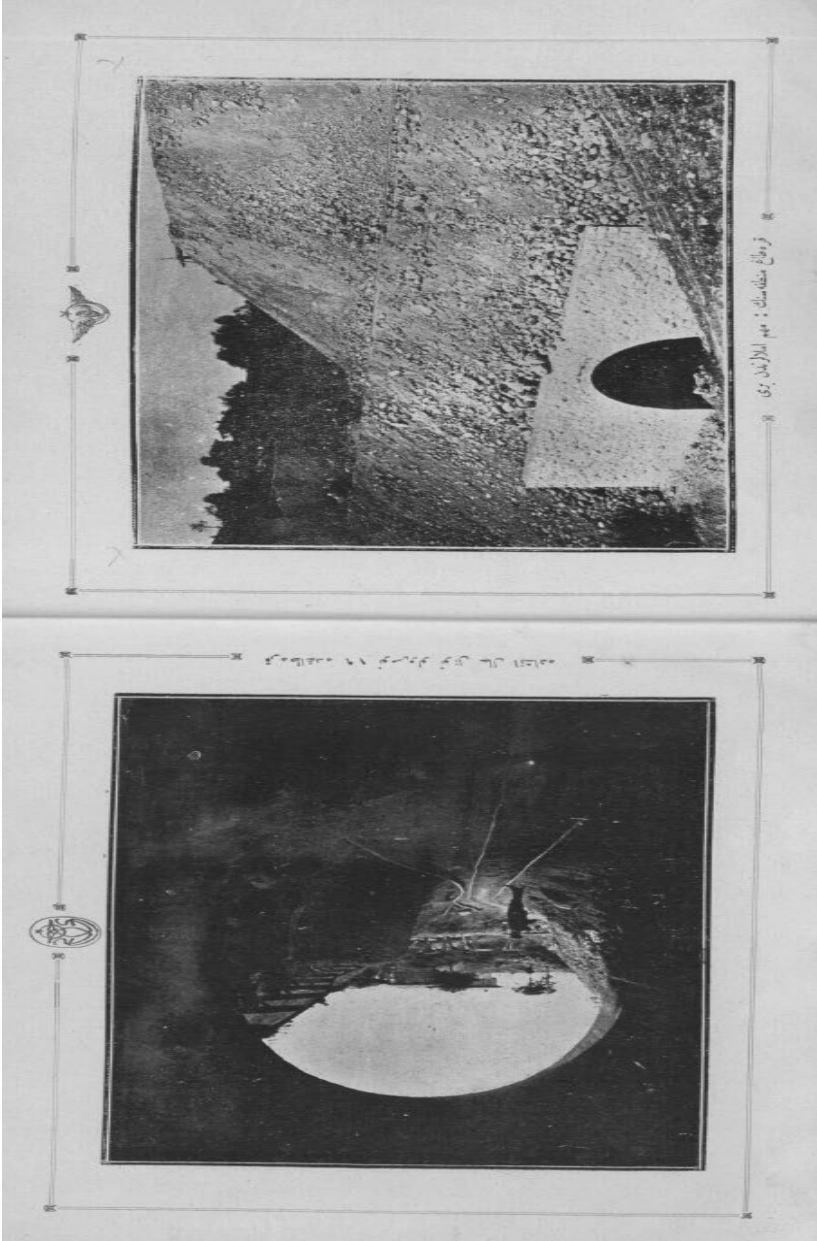
قراق ایستایون  
Kavak İstasyonu

قورداغ منطقهده : دپ حال ایلامک قورونم عملیات  
Karadağ Mıntıkasında: Diphan İmlasının Kurutma Ameliyatı



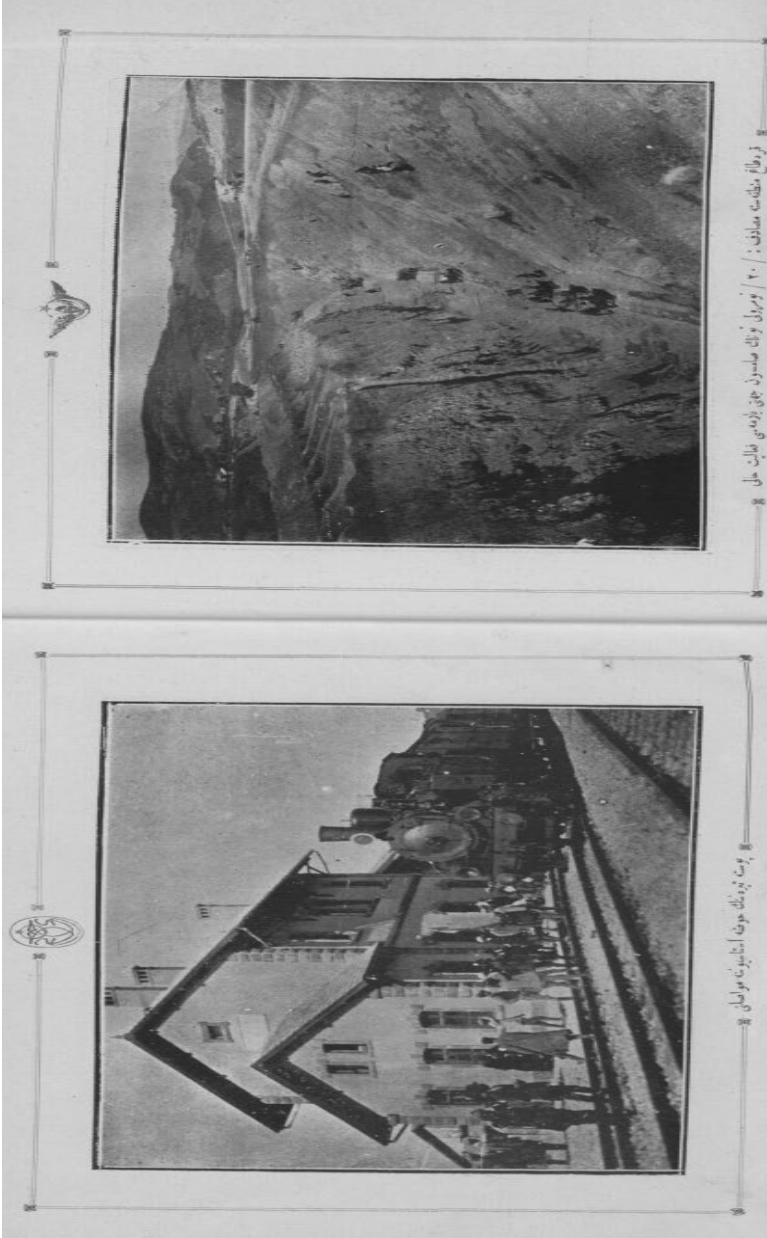
*Karadağ Mıntıkasında: Cesim İmlalardan Biri*

*Karadağ Mıntika-i İnşaiyesinden: Büyük İmlalarından Biri*



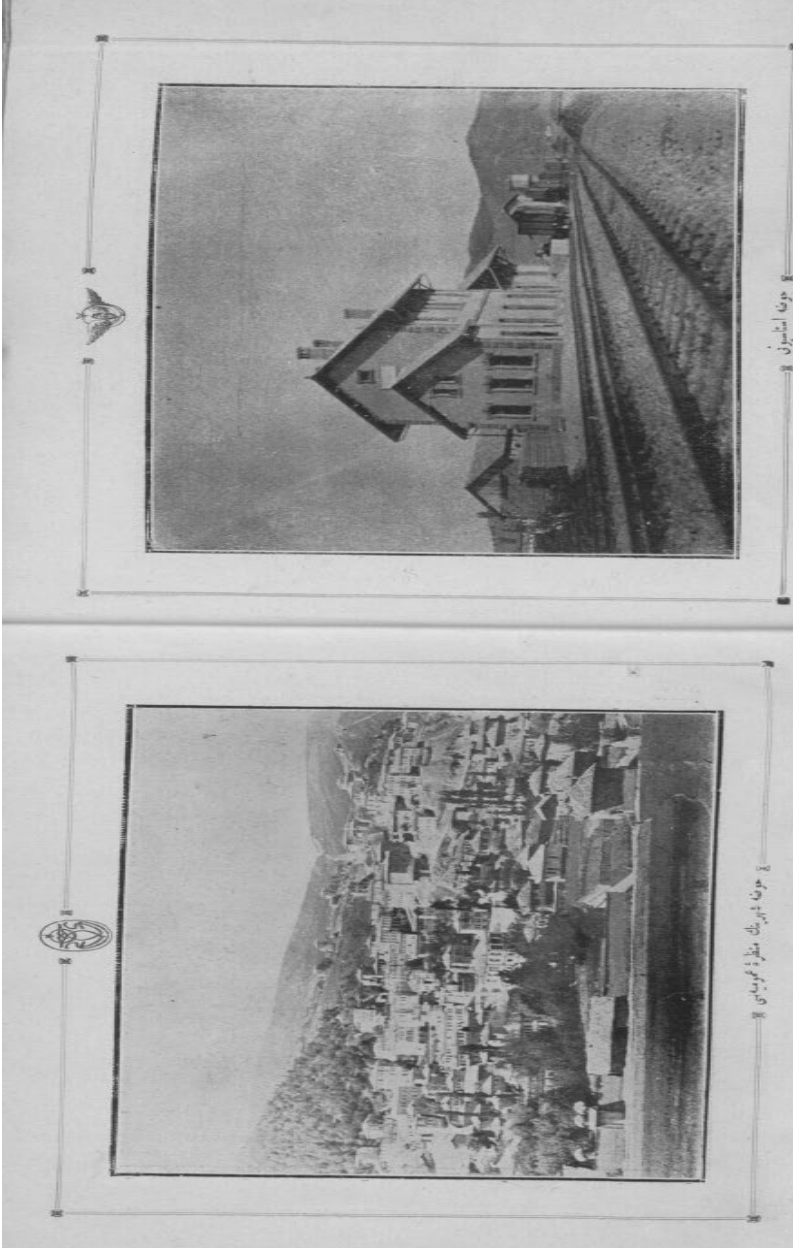
*Karadağ Mıntkasının: Mühim İmlalarından Biri*

*Karadağ'da 19 Numaralı Tünel Hal-i İnşada*



*Karadağ Mıntıkasına Müsadif: 20 Numaralı Tünelin Samsun Ciheti Yarması Faaliyet Hali*

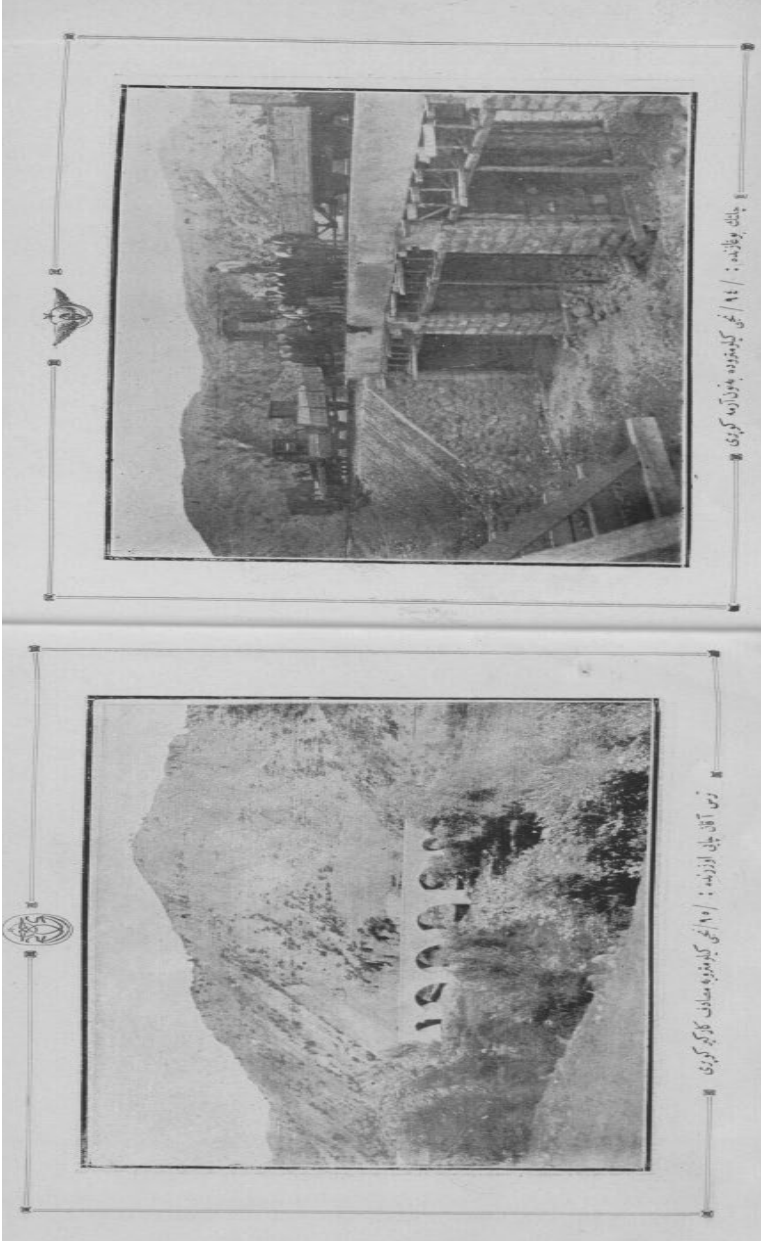
*Posta Treninin Havza İstasyonu'na Muvasalatı*



Havza İstasyonu

Havza Şehrinin Manzara-i Umumiyesi

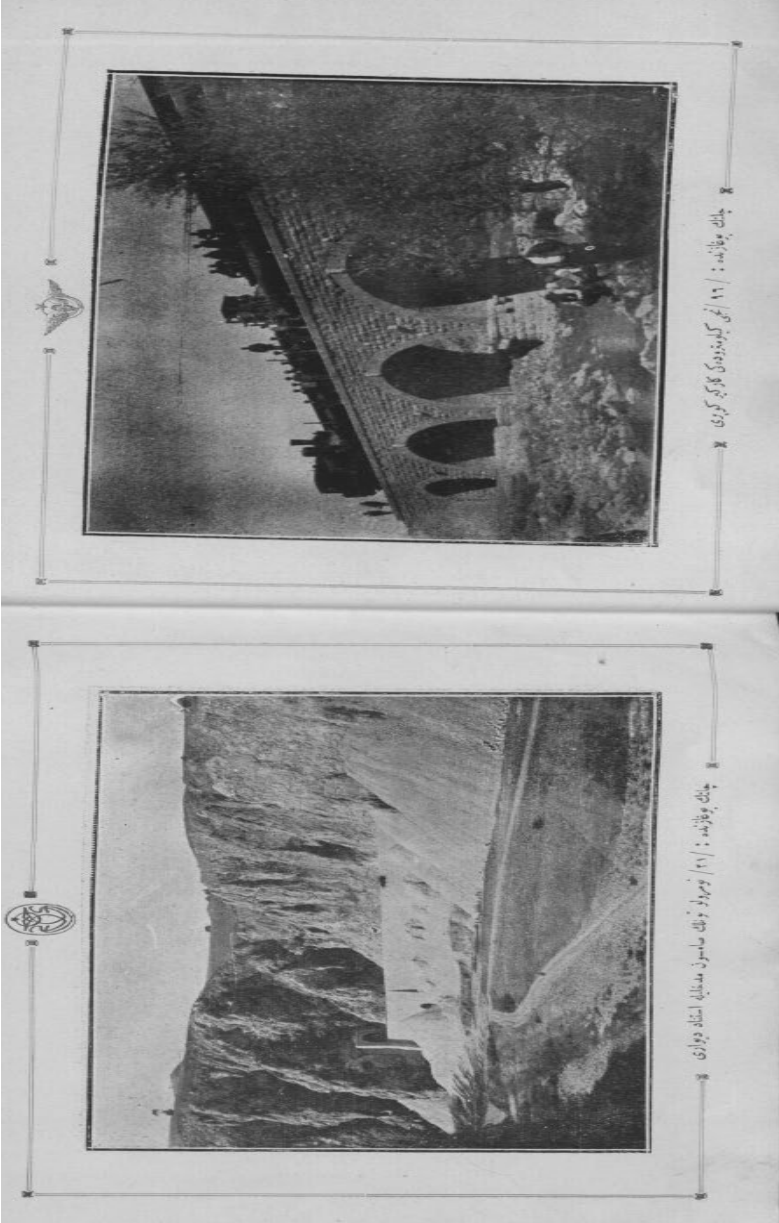




Çeltik Boğazında: 94nci Kilometrede Betonarme Köprü

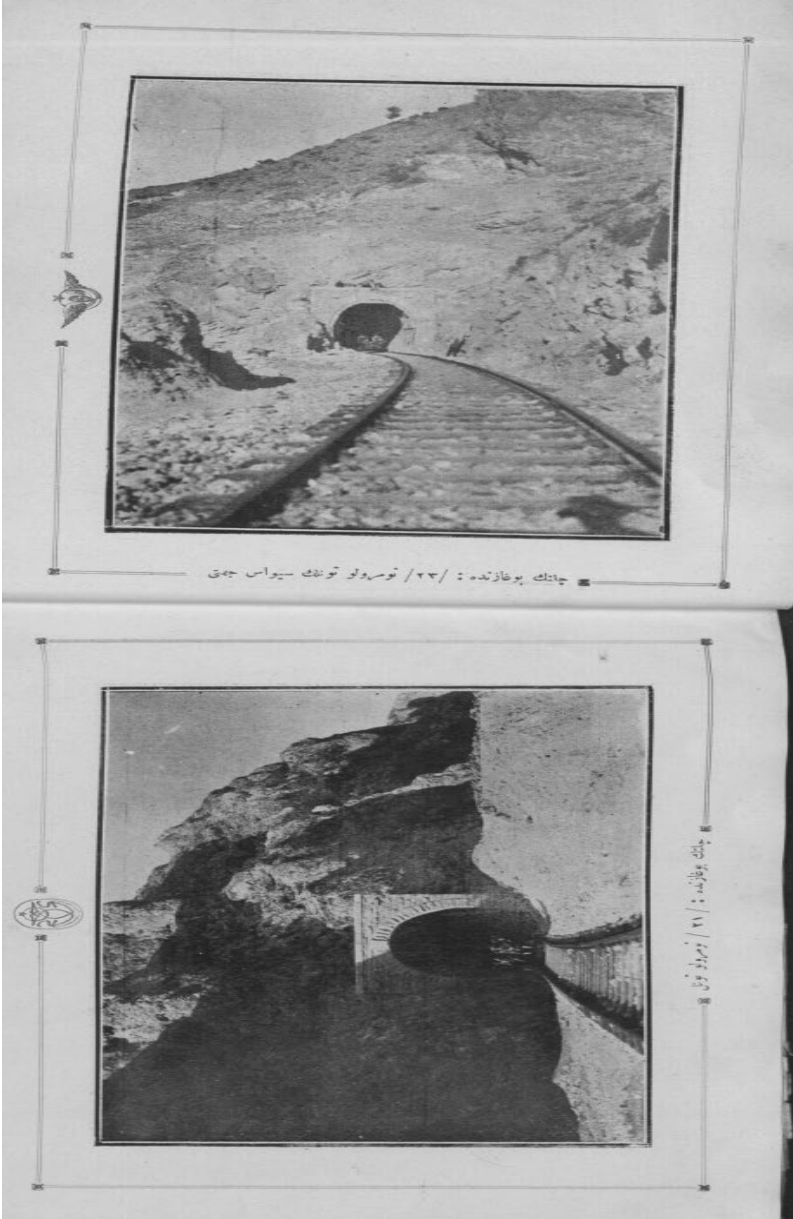
Ters Akan Çayı Üzerinde: 95nci Kilometreye Müsadif

Kargir Köprü



Çeltik Boğazı'nda 96ncı Kilometredeki Kargir Köprü

Çeltik Boğazı'nda 21 Numaralı Tünelin  
Samsun Medhalisiyle İstinad Duvarı

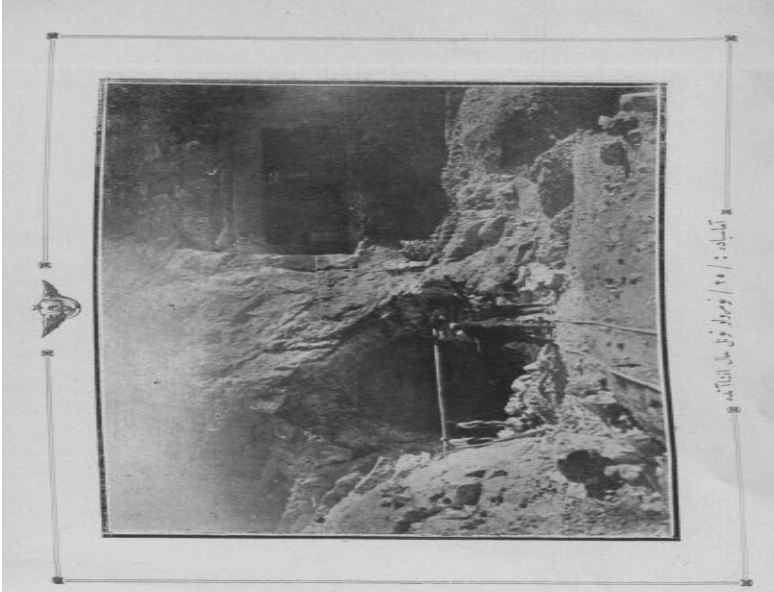


چالتك بوغازنده : ۲۳ / نوسرو نو تونك - سيواس جهتي

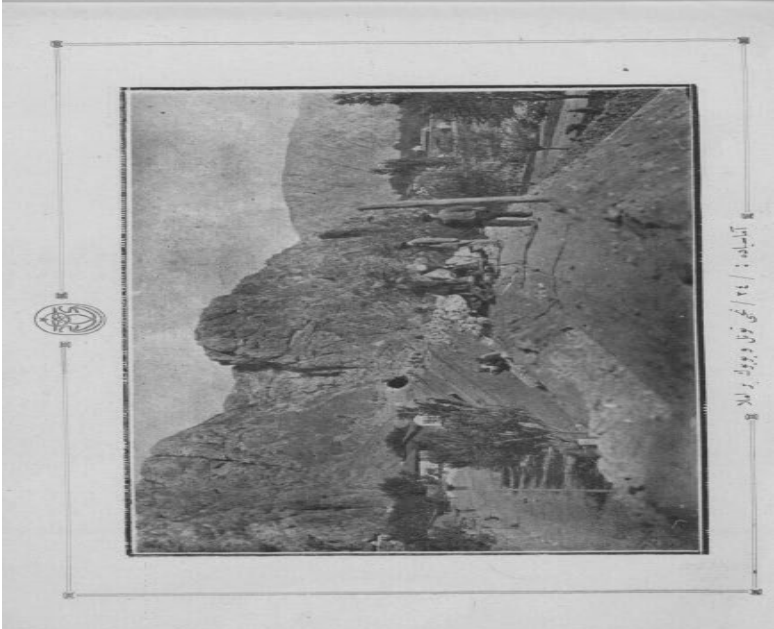
چالتك بوغازنده : ۲۱ / نوسرو نو تونك

Çeltik Boğazı 'nda 23 Numaralı Tünelin Sivas Ciheti

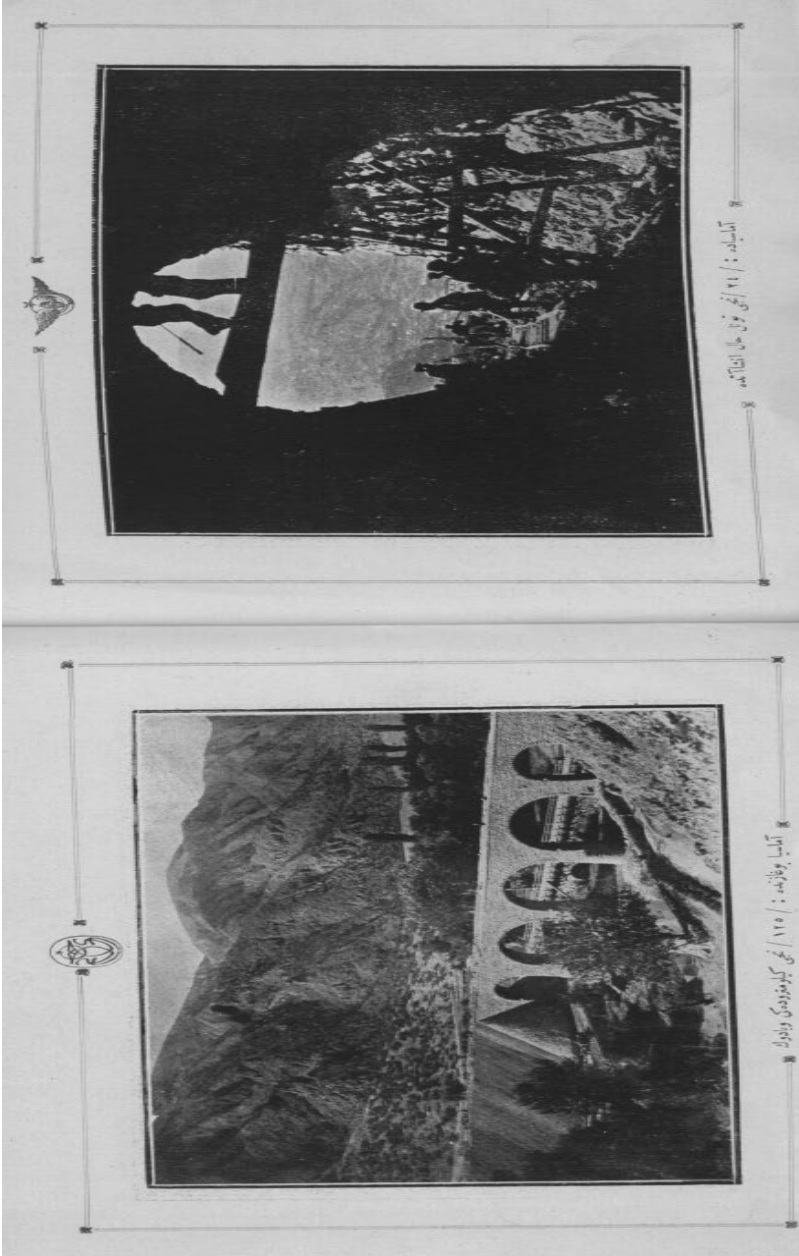
Çeltik Boğazı 'nda 21 Numaralı Tünel



Amasya'da 25 Numaralı Tünel Hal-i İnşaatı

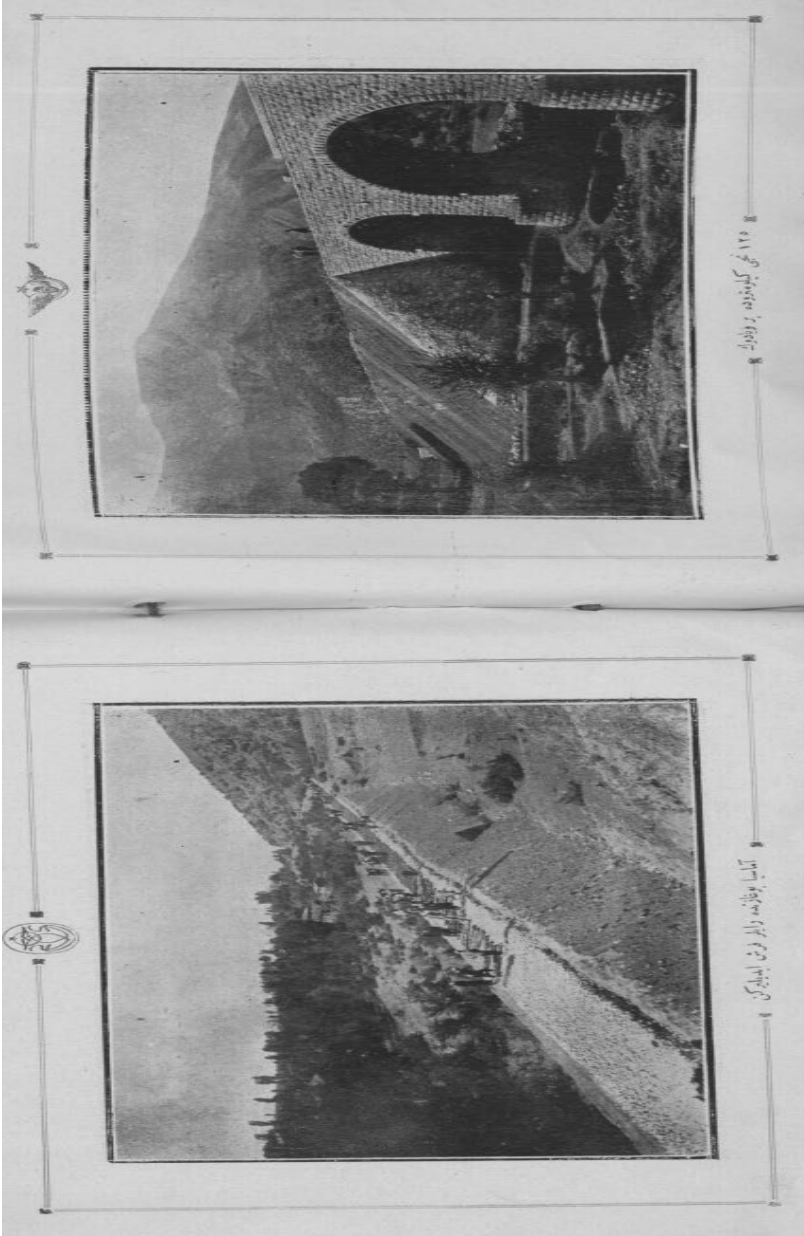


Amasya'da 24ncü Tünel ve Büyük Bir İmla



*Amasya'da 24ncü Tünel Hal-i İnşaatı*

*Amasya Boğazi'nda 125nci Kilometredeki Viyadük*



125nci Kilometrede Bir Viyadük

Amasya Boğazı'nda Raylar Ferş Edilirken



Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları  
Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı  
Resul BABAĞLU

230

خط اوردندگی مخرج کولاب سبز

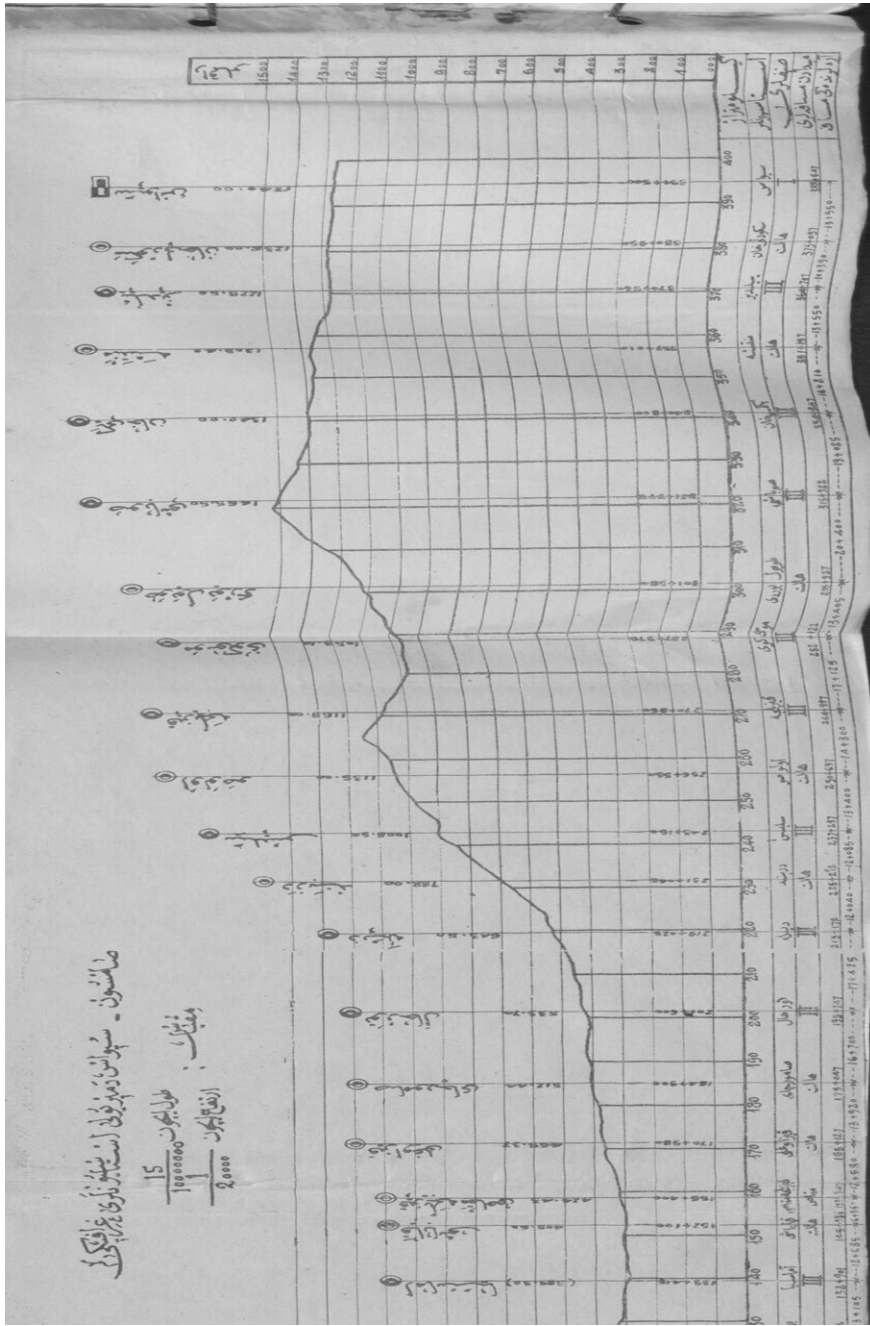
نمبر	ویادری سون	نمبر	ویادری سون	نمبر	ویادری سون	نمبر	ویادری سون
1	30+990	22	30+990	22	30+990	22	30+990
2	31+130	23	31+130	23	31+130	23	31+130
3	31+620	24	31+620	24	31+620	24	31+620
4	31+760	25	31+760	25	31+760	25	31+760
5	32+560	26	32+560	26	32+560	26	32+560
6	35+680	27	35+680	27	35+680	27	35+680
7	35+930	28	35+930	28	35+930	28	35+930
8	37+250	29	37+250	29	37+250	29	37+250
9	37+950	30	37+950	30	37+950	30	37+950
10	40+150	31	40+150	31	40+150	31	40+150
11	42+610	32	42+610	32	42+610	32	42+610
12	49+640	33	49+640	33	49+640	33	49+640
13	54+000	34	54+000	34	54+000	34	54+000
14	59+750	35	59+750	35	59+750	35	59+750
15	60+300	36	60+300	36	60+300	36	60+300
16	62+485	37	62+485	37	62+485	37	62+485
17	67+185	38	67+185	38	67+185	38	67+185
18	71+250	39	71+250	39	71+250	39	71+250
19	75+360	40	75+360	40	75+360	40	75+360
20	80+240	41	80+240	41	80+240	41	80+240

خط اوردندگی قوت لاله

نمبر	ویادری سون	نمبر	ویادری سون	نمبر	ویادری سون	نمبر	ویادری سون
1	65+380	19	63	15	4+16	1	15+810
2	67+260	20	137	16	19+810	2	19+980
3	95+820	21	52	17	20+270	3	20+760
4	97+890	22	130	18	21+170	4	21+300
5	101+190	23	121	19	22+690	5	22+885
6	137+610	24	45	20	24+445	6	24+825
7	138+095	25	42	21	25+340	7	25+990
8	140+378	26	45	22	26+990	8	26+990
9	164+548	27	42	23	28+835	9	28+835
10	164+666	28	90	24	28+835	10	28+835
11	165+930	29	80	25	29+340	11	29+340
12	165+530	30	133	26	29+990	12	29+990
13	165+830	31	208	27	29+835	13	29+835
14	166+163	32	53	28	28+150	14	28+150
15	166+580	33	57	29	27+730	15	27+730
16	171+500	34	184	30	28+460	16	28+460
17	171+950	35	120	31	29+300	17	29+300

1370





Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti Devlet Demiryolları  
Samsun-Sivas Demiryolu Amasya İstasyonunun İşletmeye Küşadı  
Resul BABAOĞLU

232

