

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (I)

Effects Of Manisa-Uşak Railway Transportation On Settlement

Doç. Dr. Mehmet Akif CEYLAN*



Özet

Türkiye’de toplam hat uzunluğu 8697 km’yi ve gelişim süreci yaklaşık 150 yılı bulan demiryolu ulaşımının yerleşim birimlerine etkileri şüphesiz çok yönlü olmuştur. Konunun mekân ve zaman bakımından çok kapsamlı olmasına karşılık, ülkemizde akademik düzeyde yapılan çalışmaların sayısı maalesef fazla değildir. Bu makalede ülkemizin ilk demiryolları arasında bulunan Manisa-Uşak Demiryolu ulaşımının yerleşme üzerine etkileri ele alınmış ve böylelikle yerleşme coğrafyasına önemli bir katkının yapılması amaçlanmıştır.

Manisa-Uşak arasında 221 km uzunluğundaki demiryolu güzergâhında, mahalle, köy, kasaba ve şehir büyüklüğünde toplam 50’den fazla yerleşim birimi bulunmaktadır. Demiryolu ulaşımından farklı şekillerde etkilenen bu yerleşim birimlerinden 6’sı bu makale kapsamında ele alınmıştır. Bunlar batıdan doğuya; Çobanisa, Urganlı, Ahmetli, Sart, Salihli ve Eşme’dir.

Çalışmada her bir yerleşim birimi ayrı ayrı ele alınmış, çeşitli yayınlar, haritalar ve yerinde yapılan gözlemlerden büyük ölçüde yararlanılmış ve özellikle yerleşme, demiryolu hattı ve istasyon arasındaki ilişkiler üzerinde durulmuştur. Keza her bir yerleşim biriminin konumu, bugünkü idari durumu ve nüfusu gibi genel konulara kısaca temas edilmiş, kuruluşu ve gelişimiyle ilgili genellikle kronolojik bir sıra takip edilerek özlü bilgiler verilmiştir. Böylece demiryolu öncesi, demiryolu ulaşımının başlaması ve sonrası dönem olmak üzere yerleşmenin gelişimi bir bütünlük içinde işlenmeye çalışılmıştır. Diğer taraftan çok sayıda (6) istasyonun ele alınması ve bir makalenin kapsamını aşmamak düşüncesi; her bir yerleşim birimiyle ilgili açıklamaların birkaç sayfayı aşmayacak şekilde, nispeten sınırlı tutulmasını gerektirmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Çobanisa, Urganlı, Ahmetli, Sart, Salihli, Eşme

* Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Kadıköy-İstanbul, E-posta: maceylan@marmara.edu.tr

Abstract

Undoubtedly, the effects of the railways, which extend some 8697 km across Turkey and have a development process of approximately 150 years, on settlement units have been multifaceted. In spite of the fact that the matter is quite extensive in terms of time and place, unfortunately the number of studies conducted on academic level is insufficient. This paper studies the effects of Manisa-Uşak Railway, which is among the first railways in Turkey, on settlement, aiming to make a contribution in this sense.

There are more than 50 settlement units in a variety of sizes ranging from districts and villages to towns and cities along the railway route extending 221 km between Manisa and Uşak. Only 6 of these settlement units that have been influenced by railway transportation in different ways have been studied in this paper: Cobanisa, Urganli, Ahmetli, Sart, Salihli and Eşme respectively from west to east.

Each settlement unit was studied individually, a variety of publications, maps and on-site observations were utilized largely, and particular focus was given to relations among settlements, railway line and stations. Likewise, brief information was provided about some general matters such as location, current administrative status and population of each settlement unit and concise information was given about the establishment and development generally in chronological order. Thus, it was strived to study the development of these settlements in unity, including the pre-railway period, the period in which the railway transportation began, and post-railway period. On the other hand, dealing with quite a large number of railway stations (6) and the concern not to go beyond the scope of a paper required it to keep the comments about each settlement unit relatively limited up to a few pages.

Key Words: Railway, Cobanisa, Urganli, Ahmetli, Sart, Salihli, Eşme

Giriş

İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve devamı demiryolu hattının imtiyazı 4 Temmuz 1863'te Edward Price adında bir İngiliz vatandaşına verilmiş, fakat bu imtiyaz bir yıl sonra İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'ne (Smyrna-Cassaba Railway Company) devredilmiş ve hat bu İngiliz şirket tarafından inşa edilmiştir. Sultan II. Abdülhamit devrinde hattı Alaşehir'e kadar uzatarak işletme hakkını elde eden şirket, 1893'te hattın imtiyazını Belçikalı Georges Nagelmakers'e devretmiştir. Bütün bu imtiyazlar, 1894'te Paris'te kurulan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolları Şirketi'ne satılarak hattın denetimi Fransızların eline geçmiştir.¹

İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi, İzmir'in Basmahane Garı'ndan 1864'te inşaat çalışmasına başlamış ve 20 Temmuz 1865'te İzmir-Menemen, 25 Ekim 1865'te İzmir-Manisa ve 22 Ocak 1866'da Manisa-Kasaba Demiryolu hattını hizmete açmıştır.² Böylece iki yıldan daha az bir sürede 94 km uzunluğundaki hat tamamlanarak; İzmir-Kasaba arasında demiryolu ulaşımı başlamıştır. İzmir-Manisa arasında Menemen, Emirâlem, Hamidiye ve Horozköy'de, Manisa-Kasaba arasında ise Çobanisa'da küçük birer istasyon inşa edilmiştir.

Osmanlı Bayındırlık Bakanlığı (Nafia Nezareti), ikinci bir anlaşma ile aynı şirkete demiryolu hattının Alaşehir'e kadar uzatma iznini vermesinden sonra başlayan inşaat çalışmaları sonucunda, demiryolu hattı, 1 Mart 1875'te Salihli ve Alaşehir'e ulaşmıştır.³ Turgutlu-Salihli arasında Urganlı, Ahmetli ve Sart, Salihli-Alaşehir arasında ise Yeşilkavak, Dereköy ve Alkan (Alhan) küçük istasyonlar haline gelmiştir. İzmir-Alaşehir Demiryolu hattının uzunluğu 169 km'dir.

Sözü edilen demiryolu hattının Alaşehir-Uşak arası (117.8 km) 1897'de ve Uşak-Afyonkarahisar arası (134.9 km) da 1898'de işletmeye açılmıştır.⁴ Böylece Ege kıyılarını Anadolu'nun iç kısımlarına bağlayan İzmir-Afyonkarahisar Demiryolu hattı tamamlanmıştır. Alaşehir-Eşme arasında topografyanın yer yer çok engebeli oluşu, demiryolu hattının inşasını güçleştirmiş (örneğin Alaşehir-Uşak arasında 4 büyük köprü ve 21 tünel var), inşaat süresini uzatmış ve maliyeti artıran etkiler yapmıştır. Alaşehir-Eşme arasında Killik, Konaklar ve Güneyköy'de, Eşme-Uşak arasında ise Ahmetler, İnay ve Bölme'de küçük istasyonlar inşa edilmiştir.

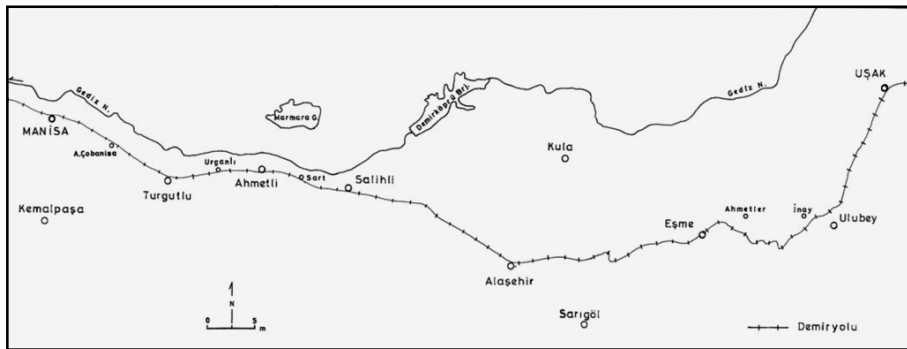
Yukarıda kısaca değinilen demiryolu inşa edilirken, hattın çoğunlukla yerleşim birimlerinin kenarından veya yakın bir yerden geçirildiği ve dolayısıyla istasyonların o dönemde genellikle yerleşim birimlerinin dışında yer aldığı görülür. Nitekim çalışmada ele alınan Çobanisa, Urganlı, Ahmetli, Sart, Salihli ve Eşme istasyonları, yerleşim birimlerinden nispeten uzak bir yerde inşa edilmişlerdir.

Manisa-Uşak arasında demiryolu hattının inşasından 1950'lere kadar geçen dönemde; demiryolu ulaşımının nüfus, yerleşme, ekonomik faaliyetler ve askeri (özellikle Kurtuluş Savaşı döneminde) bakımdan önemli etkileri olmuştur. Demiryolu hattı, Alaşehir'in doğusuna kadar genellikle Gediz Ovası'nın güney kesiminde uzanan Bozdağlar'ın kuzey eteklerini takip etmiş, bu alanda elverişli iklim şartları altında yetiştirilen çeşitli tarım ürünlerinin toplandığı yerel merkezleri, İzmir Limanı'na ve oradan

da dünyanın diğer bölgelerine bağlamıştır. Genişleyen ulaşım imkânları sayesinde demiryolu güzergâhında bulunan yerleşim birimlerinde ticaret ve sanayi faaliyetleri yoğunluk kazanmış, aldığı göçlerle nüfusları hızlı bir şekilde artmış ve yerleşme alanlarında da önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Bu konuyla ilgili bir makalesinde Yücel, "Demiryoluna kavuşan bir yerleşme merkezinin, varsa karayollarıyla birlikte, bunlardan mahrum civar köy ve kasabalar için nasıl bir ikmal ve ihraç kapısı, dolayısıyla cazibe merkezi olacağını izah etmeye lüzum yoktur. Gar etrafında bir sürü meskenler, ticaret hayatının icap ettirdiği silo, antrepo gibi tesisler inşa edilmekte, böylece iskân sahasının kendiliğinden yerine göre az veya çok genişlediğini"⁵ belirterek önemli tespitlerde bulunmuştur. Bir cümle ile ifade etmek gerekirse, alternatif ulaşım sistemlerinin henüz ciddi bir rekabetiyle karşılaşmadığı bu dönemde, demiryolu istasyonları dış dünyaya bağlanan, önemli birer cazibe merkezi durumundaydı.

Türkiye’de demiryolu ulaşımının gelişimi, genellikle üç döneme ayrılarak ele alınmaktadır. Bunlar: 1- Osmanlı dönemi, 2- Cumhuriyet dönemi: 1923–1950 arası, 3- Cumhuriyet dönemi: 1950 sonrasıdır. İlk iki dönemde, "altın çağı" olarak adlandırılabilir kadar demiryolu ulaşımı önem taşımaktadır. Ülkemizde bugün mevcut olan hatların tamamına yakını bu dönemde inşa edilmiştir. Son dönemde ise demiryolu ulaşımı ihmal edilmiş; öncelik karayolu ulaşımına verilmiştir. Böylelikle demiryolu ulaşımı zamanla önemini ve etkisini büyük ölçüde kaybetmiştir. Bu durum dikkate alınarak çalışma konusu, daha çok demiryollarının işletmeye açılışı ile 1950’lere kadar olan dönemle sınırlı tutulmuştur. Çünkü 1950’den sonraki yeni dönemde, nüfus, yerleşme ve ekonomik faaliyetlerin gelişmesinde, başta karayolu olmak üzere diğer faktörler, demiryollarından daha fazla etkili olmaya başlamıştır.

Manisa-Uşak arasında uzunluğu 221 km olan demiryolu güzergâhında 50’den fazla köy, kasaba ve şehir yerleşmesi bulunmaktadır. Demiryolu ulaşımından farklı şekillerde etkilenen bu yerleşim birimlerinden önemli olanları iki kısma ayrılarak iki makale kapsamında ele alınmıştır.⁶ Bu makalede ele alınan yerleşim birimleri batıdan doğuya doğru; Çobanisa, Urganlı, Ahmetli, Sart, Salihli ve Eşme’dir (Harita 1).

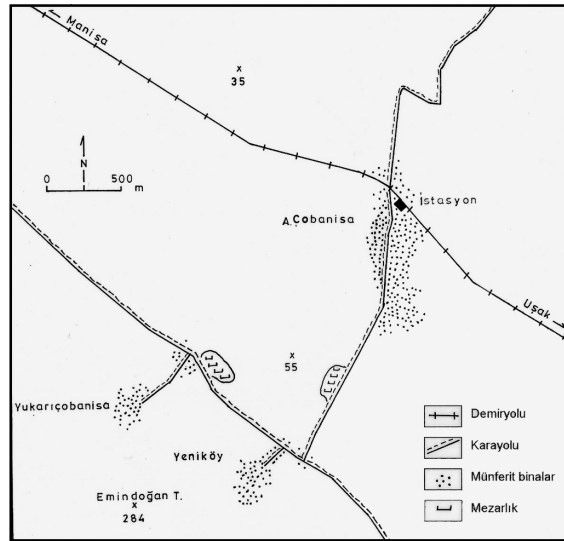


Harita 1. Manisa-Uşak Demiryolu Hattı.

Yukarıda adı geçen her bir yerleşim birimi çalışmada ayrı ayrı ele alınmış, haritalar, çeşitli yayınlar ve yerinde yapılan gözlemlerden büyük ölçüde yararlanılarak özellikle yerleşmenin gelişimi ile demiryolu hattı ve istasyon arasındaki ilişkiler üzerinde durulmuştur. Ayrıca her bir yerleşim biriminin konumu, idari durumu ve nüfusu gibi genel konulara kısaca temas edilmiş, kuruluşu ve gelişimiyle ilgili genellikle kronolojik bir sıra takip edilerek özlü bilgiler verilmiştir. Bu şekilde demiryolu öncesi, demiryolu ulaşımın başlaması ve sonrası dönem olmak üzere yerleşmenin gelişimi bir bütünlük içinde işlenmeye çalışılmıştır. Diğer taraftan çok sayıda (6 adet) istasyonun ele alınması ve bir makalenin kapsamını aşmamak düşüncesi; her bir yerleşim birimiyle ilgili açıklamaların birkaç sayfayı aşmayacak şekilde, nispeten sınırlı tutulmasını gerektirmiştir.

Aşağıçobanisa

Manisa İli Merkez İlçesi'ne bağlı Yukarıçobanisa ve Aşağıçobanisa adlarında iki yerleşim birimi bulunmaktadır. Bu yerleşim birimlerinden ilk önce kurulmuş olanı Yukarıçobanisa Köyü'dür. Adı geçen köy, Manisa Dağı'nın (1513 m) doğu eteğinde, Gediz Ovası'na hâkim bir konumda, Manisa-Turgutlu Karayolu'na (D250) yaklaşık 500 m, Manisa-Turgutlu Demiryolu'na yaklaşık 2.5 km uzaklıkta yer almaktadır (Harita 2). ADNKS verilerine (2008) göre köyde 431 nüfus tespit edilmiştir.



Harita 2. Aşağıçobanisa İstasyonu ve çevresi (1964 yılı).

Köyün kuruluşu konusunda fikir veren bazı belgeler vardır. Nitekim 1531 Tarihli Tahrir Defteri'ne göre (TD 165) Emecen'in verdiği liste 1'de; Saruhan Sancağı'nda Ellici cemaatlerden Çobansa Cemaati 75 hane ve 46 mücerretten oluşmaktadır.⁷ Uluçay'ın kaydettiği başka bir belgede, "Yörükânı Kayı maa nısıf Çoban... Manisa yakınında Karaman Kayası demekle maruf yerde mütemekkin olup Çoban Hanların 958'den 959 (M.

1552) yılının R.Evvel ayının 26. günü gelince Çoban Cemaati'nden bir yılda hâsıl olan vergi..."⁸, köyle ilgili bazı bilgilere ulaşılmaktadır. Yine Uluçay, Manisa Mahkeme-i Şer'îye Sicilleri'ne göre, Çoban Hanların ve Kayı Yörüklerinin Çobanisa taraflarına yerleştiklerini ve Çobanisa adının bu Yörüklerin orada oturmasından dolayı verildiğini belirtmektedir.⁹

Gökçen'in hazırladığı H.1077 (M.1666/1667) yılına ait Manisa Kazası'na bağlı köyler listesinde, adı Çobanse şeklinde geçen bir köye rastlanmaktadır.¹⁰ Köyü kuran Çoban(i)sa Cemaati'nin zaman zaman Ebedlüce Köyü'ne gelip kışladıkları görülmektedir. Bunlar köye kayıtlı olmamakla birlikte, geçici bir süre kaldıkları köy civarında konaklamaları karşılığında sipahiye vergi verdikleri öğrenilmektedir.¹¹

Diğer taraftan Uluçay'ın bahsettiğine göre; Aşağı ve Yukarı Çobanisa köyleri arasında çobanlılıkla uğraşan İsa isminde bir şahsın mezarı vardır. Bu mezar, iki köy arasında bir höyüğü andıran tepenin tam doğu tarafında, etrafı adi taşlarla çevrilmiş bir kabirden ibarettir. Bu mezarın sahibini köylüler evliya tanırlar. Aşağı ve Yukarı Çobanisa köylüleri, köy adının bu dedeye izafetle verildiğini iddia etmektedirler."¹² Uluçay'ın bahsettiği mezarın konumundan farklı olarak, İzmir K19-d4 Paftası'nda, Yukarıçobanisa Köyü'nün yaklaşık 1 km kuzeyinde, Dede Tepesi'nde "Çobanisadedesi Mezarlığı" adında bir mevki işaretlenmiştir.

Yukarıçobanisa Köyü'nün Çobansa/Çobanisa adı verilen bir Yörük cemaati tarafından kurulduğunu güçlendiren bir diğer unsur da ülkemizde bu isimlerle anılan birçok yerleşim biriminin bulunmasıdır. Nitekim Ramsay, "Çoban İsa şayanı dikkat bir isimdir, Anadolu'da oldukça sık tesadüf edilir" şeklinde bir dipnotta bu konudaki kanaatini ifade etmiştir.¹³

Yukarıçobanisa Köyü, 1950'lere kadar İslamçobanisa Köyü olarak anılmış, nüfus sayımı ve idari bölünüşte bu isimle kaydedilmiştir. Sözü edilen yıllardan sonra, Manisa Dağı'nın doğu eteğinde ve dolayısıyla yüksekte olan yerleşme Yukarıçobanisa, Gediz Ovası'nın tabanında, yani daha alçakta bulunan yerleşmede Aşağıçobanisa şeklinde yükseltinin etkisini yansıtan isimlerle anılmaya başlanmıştır. Bu isimler bugün halk arasında ve resmi kayıtlarda yaygın olarak kullanılır hale gelmiştir.

Aşağıçobanisa, Manisa'ya, demiryoluyla 14 km uzaklıkta, Gediz Ovası'nın verimli bir kesiminde Yukarıçobanisa Köyü'ne bağlı bir "çiftlik yerleşmesi" şeklinde kurulmuş ve 1866'da demiryolunun kenarından geçmesiyle bir "istasyon yerleşmesi" olarak gelişme göstermiştir. Cumhuriyet döneminde (1928) Manisa Merkez Nahiyesi'ne bağlanan ve 1970'te Belediye teşkilatı kurulan Aşağıçobanisa'nın 1935'te 1484 olan nüfus miktarı, 1955'te 1968'e, 1985'te 3565'e ve 2008'de 3239'a ulaşmıştır.

Aşağıçobanisa yakın bir zamana kadar genellikle Ceditçobanisa adıyla anılmıştır. Adından anlaşılacağı üzere bu yerleşme, Yukarıçobanisa'dan sonra kurulmuş olduğundan credit (yeni) sıfatını almış ve böylece diğerinden ayırt edilmiştir. Fakat 20. yüzyılın başlarında basılan bazı haritalarda burası yalnızca Çobanisa, diğeri ise İslamçobanisa adıyla kaydedildiği de görülür.¹⁴

Bilgi, Aşağıçobanisa'nın 1828'de "çiftlikât" arasında yer alan bir köy yerleşmesi olduğunu kaydetmiştir.¹⁵ Saruhan Sancağı'nın 1842 Tarihli Nüfus Yoklama Defteri'ne göre, Belen Nahiyesi'ne bağlı bir köy olan Karye-i Çobanisa (Yukarıçobanisa), 47 hanede 98 Müslüman erkek nüfusa sahiptir.¹⁶ Çiftlik-i Çobanisa (Aşağıçobanisa)'da ise 86 hanede 164 Gayr-ı Müslim erkek nüfus vardır. Çiftlikte hiç Müslüman nüfusun kaydedilmemiş olması dikkati çekmektedir. Uluçay da, Çınar Zaviyesi ile ilgili verdiği bir dipnotta; Aşağıçobanisa'yı bundan (1940'ta) 95 yıl kadar önce Rumların kurduğuna işaret etmiştir.¹⁷ I. Dünya Savaşı yıllarında tarımda çalışmak üzere gelen işçilerle birlikte 1011 Rum nüfusa ulaşan Aşağıçobanisa'dan Kurtuluş Savaşı'ndan sonra nüfus mübadelesiyle bütün Rumlar ayrılmıştır. Bunların yerine Yunanistan'dan gelen Türk muhacirler iskân edilmiştir.

Yukarıda nispeten ayrıntılı bir şekilde verilen bilgilere göre; Aşağıçobanisa beldesinin demiryolunun inşasından sonra bir "istasyon yerleşmesi" şeklinde kurulduğu yönünde yaygın olan kanaat doğru değildir. Adı geçen belde, 18. yüzyıl sonu veya 19. yüzyıl başında demiryolunun inşasından çok önceleri Yukarıçobanisa Köyü'ne bağlı bir "çiftlik yerleşmesi" şeklinde kurulmuş, fakat sonra demiryolunun kenarından geçmesiyle bir "istasyon yerleşmesi" olarak gelişme göstermiştir. Keza demiryolu hattının, herhangi bir doğal engel yokken, beldenin bulunduğu yerde kuzeye doğru hafif bir kavis yapması da, burada hat inşa edilirken bazı binaların olduğuna işaret etmektedir. İstasyon Binası, beldenin kuzey kesiminde inşa edilmiş ve demiryolu hattı yerleşmenin kuzey sınırını da büyük ölçüde belirlemiştir (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Çobanisa İstasyonu'ndan bir görünüm (2004 yılı).

Urganlı

Manisa'ya demiryoluyla 39 km uzaklıkta bulunan Urganlı, İzmir-Ankara Karayolu'nun yaklaşık 4 km kuzeyinde, Gediz depresyonunun tabanında; verimli bir ovada yer almaktadır. İdari bakımdan Turgutlu İlçesi'ne bağlı olan Urganlı'nın nüfusu 1935'te 1839 iken 1955'te 3885'e, 1985'te 5912'ye ve 2008'de 5402'ye ulaşmış ve böylelikle Cumhuriyet döneminde önemli bir gelişme göstermiş ve kasaba haline gelmiştir.

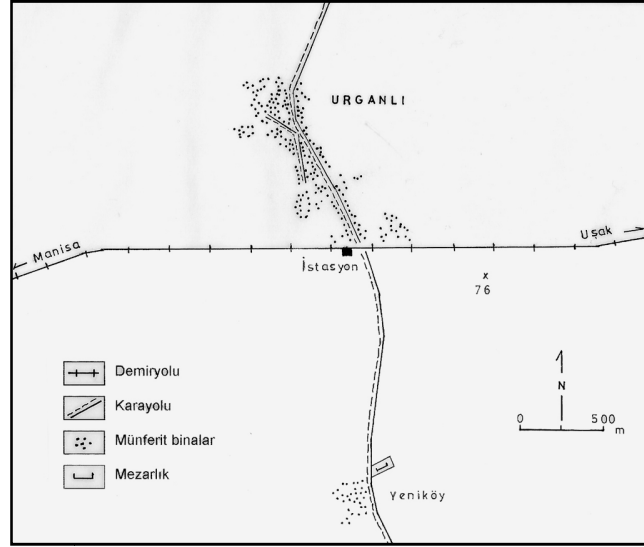
Saruhanoğlu'nun Kutlu Bey nam azize, Ulgamlı'da 1519-1520'de yaptığı vakfa ait bir belgede; "Vakf-ı Zaviye Kutlu Bey der Kariye-i Ulgamlı Saruhanoğlu Kutlu Bey nam azize bir çiftlik yer vakfedüb eline vakıfname vermiş...."¹⁸ geçtiği üzere Urganlı, Ulgamlı şeklinde ifade edilen bir köy yerleşmesi durumundadır. Keza Urganlı adı, 27 Mayıs 1531 tarihinde tanzim edilen Mufassal Saruhan Livası Defteri'nde de, "Nahiye-i Ilıca maa nefsi-i Ulgamlı" şeklinde yer alır.¹⁹ Gökçen, bir belgede Ilıca Kazası'nın merkezi olan köyün Olgamlı şeklinde geçtiğini kaydetmiştir.²⁰ Ilıca Kazası varlığını 19. yüzyılın ortalarına kadar korumuş (1842'de kazanın Müslim ve Gayr-ı Müslim erkek nüfusunun toplamı 792), ancak aynı yüzyılın sonlarında Turgutlu Kazası'na bağlı bir nahiye yapılmıştır.

Saruhan Sancağı'nın 1842 Tarihli Nüfus Yoklama Defteri'ne göre, Ilıca Kazası'na bağlı Karye-i Urganlı'da 45 hanede 83 erkek nüfus (33 hanede 69 Müslüman, 12 hanede 14 Gayr-ı Müslim) tespit edilmiştir.²¹ Bu dönemde Urganlı, Ilıca Kazası'nda Derbend (233), Ahmetli (122), Elediler (97) ve Gökkaya (94) köylerinden sonra 83 erkek nüfusu ile 5. sırada gelmektedir. Bu nüfus değerlerinden anlaşıldığı gibi Urganlı, demiryolunun inşasından önce köy statüsünde olup, küçük bir yerleşmedir.

Turgutlu'dan Alaşehir'e kadar uzatılan demiryolu hattı, Urganlı'nın yaklaşık 600 m güneyinden geçirilmiştir. Nitekim Kiepert Haritası (1911)²² ile 20. yüzyılın başında (1328) basılan başka bir haritada,²³ Urganlı Köyü'nün yerleşim sahası ile İstasyon ayrı yerlerde işaretlenmiştir. 1957'de basılan 1/25000 ölçekli haritada (İzmir-K19-c4) ise, yerleşim sahasının, İstasyon'a doğru geliştiği ve yolun her iki kenarı boyunca seyrek dokuda binaların inşa edildiği tespit edilmektedir (Harita 3). Dolayısıyla bu dönemde yerleşmenin gelişim yönünü büyük ölçüde İstasyon belirlemiştir.

Bugün eski nüve ile İstasyon arasında yerleşmenin nispeten sık dokulu bir görünüm kazandığı dikkati çekmektedir. Yakın zamanda yerleşim sahası, demiryolunun güneyinde (Gürsel Mah.) de gelişme göstermiş ve böylece demiryolu hattı ve İstasyon yerleşim sahasının tamamen içinde kalmıştır.

Kısaca, Urganlı'da yerleşmenin hâkim gelişme yönü güneye; yani İstasyon'a doğru olmuştur. Yine yerleşme, bu yöne doğru gelişmeye devam ederse, yakın bir gelecekte 2.5 km kadar daha güneyde yer alan Yeniköy ile birleşmesi de söz konusu olabilir. Son dönemde yerleşmenin güneye doğru gelişmesinde şüphesiz İzmir-Ankara Karayolu'nun (4 km) da etkileri vardır.



Harita 3. Urganlı İstasyonu ve çevresi (1957 yılı).

Ahmetli

Manisa'ya demiryoluyla 48 km uzaklıkta bulunan Ahmetli, Bozdağlar kütesinin kuzey eteğinde, Ahmetli (Gencer) Deresi'nin birikinti yelpazesinde kurulmuştur. Cumhuriyet döneminde Turgutlu İlçesi'ne bağlı bir nahiye merkezi olan ve 1951'de Belediye teşkilatı kurulan Ahmetli'nin nüfusu 1935'te 1770 iken, 1955'te 3746'ya, 1985'te 8224'e ve 2008'de 9969'a ulaşmıştır. 10 Haziran 1987 Tarihli 3392 Sayılı Kanunla kurulan ve aynı adı taşıyan ilçenin yönetim görevini üstlenen Ahmetli, İzmir-Ankara Karayolu üzerinde elverişli konumuyla son yıllarda önemli gelişmeler kaydetmiş ve hizmet sektörünün ağırlık kazandığı küçük bir şehir haline gelmiştir.

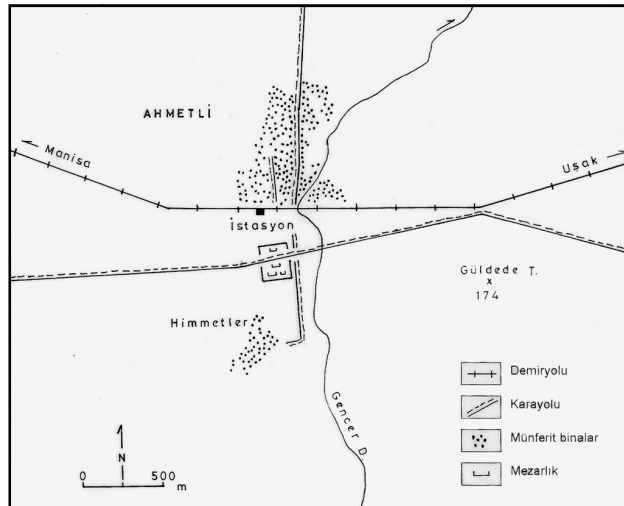
166 Numaralı Muhasebe-i Vilayeti Anadolu Defteri (937/1530), Ahmetli hakkında bilgi edindiğimiz en eski arşiv kaynaklarından biridir. Bu defterden öğrenildiğine göre, Aydın Sancağı'nın Sart Kazası'na bağlı bir Ahmetli Köyü vardır. Ahmedlü Cemaati tarafından kurulan bu köy, 13 hane ve 2 mücerretten (evlenmemiş) oluşmaktadır.²⁴ Dolayısıyla Ahmetli'nin bu tarihlerde 60-70 nüfuslu küçük bir köy yerleşmesi olduğu anlaşılmaktadır.

Ahmetli, demiryolu ulaşımının başlamasına kadar geçen uzun bir dönemde köy statüsünü muhafaza etmiştir. Nitekim 1832'de bölgeden geçen Texier, Sart'tan 10 km mesafede bulunan Ahmetçi Köyü'nün bahçelerle çevrili ve çok hoş bir yerde olduğunu kaydeder.²⁵ Keza Saruhan Sancağı'nın 1842 Tarihli Nüfus Yoklama Defteri'ne göre, Ilıca Kazası'na bağlı Karye-i Ahmetli, 42 hane 70 erkek Müslüman, 29 hane 52 Gayr-ı Müslim erkek olmak üzere, toplam 71 hane 122 erkek nüfusa sahiptir.²⁶ Bu nüfus miktarı ile Ahmetli, Ilıca Kazası'nda Derbent (233) Köyü'nden sonra ikinci büyük yerleşme durumundadır.

Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi'nde bulunan Saruhan Mufassalı 115 Nolu Defter'deki; "İkame-i bazar-ı Karye-i Ahmedlü beher hafta yevm-i Salı ...sene 1273 (1857)"²⁷ belgede, çevresindeki yerleşim birimlerinin merkezi konumunda olan Ahmetli Köyü'nde pazar kurulması ele alınmaktadır. Hicri 1308 (1890/1891) Aydın Vilayeti Salnamesi'ne göre, Ahmetli 102 hane ve 417 nüfusa ulaşmıştır. Demiryolunun işletmeye açılışını takip eden yeni döneme ait bu verilerde, nüfusun daha hızlı arttığı dikkati çekmektedir.

Demiryolu hattı, Ahmetli'nin güneyinden geçirilmiş ve İstasyon yerleşim sahasına yaklaşık 500 m mesafede inşa edilmiştir. Nitekim 20. yüzyılın başında (1328) basılan bir haritada, Ahmetli Köyü'nün yerleşim sahası ile İstasyon birbirinden nispeten ayrı yerlerde işaretlenmiştir.²⁸ Aynı durum Kiepert Haritası'nda da görülmektedir.²⁹ Kurtuluş Savaşı'ndan kısa bir süre sonra yerleşme İstasyon'a doğru gelişmeye başlamıştır. Bu konuda, İzmir'de yayınlanan Anadolu Gazetesi muhabiri, 1926 yılı başında Ahmetli'ye giderek şu izlenimleri yazmıştır: Ahmetli İstasyonu'ndan çıkar çıkmaz kuzeye doğru 9 m genişliğinde 3 cadde ile kasabanın doğusundan batısına doğru 6 m genişliğinde 6 cadde açılmaktadır. Bu şekilde kasaba 18 adalı modern bir yerleşme haline gelecektir.³⁰ İstasyon'un önemli etkileri görülen Ahmetli'nin bu ilk planı ve kadastro, emekli Topçu Miralay Şevket Bey tarafından yapılmıştır.

Baskısı 1957'de yapılan 1/25000 ölçekli haritada (İzmir-K19-c3), yerleşim sahasının güneyde İstasyon'a ulaştığı ve bu dönemde demiryolu hattının yerleşmenin güney sınırını teşkil ettiği tespit edilmektedir (Harita 4). Daha güneyde, eski mezarlığın (bugün tamamen kaldırılmış, yerine İlçe Jandarma Bölüğü ve Endüstri Meslek Lisesi'ne ait binalar yapılmıştır) ortasından geçen İzmir-Ankara Karayolu çevresinde de herhangi bir yapılaşma işaretine rastlanmamaktadır.



Harita 4. Ahmetli İstasyonu ve çevresi (1957 yılı).

Baskısı 1976 yapılan 1/25000 ölçekli haritada ise, demiryolu ile İzmir-Ankara Karayolu arasında ve karayolunun güneyinde yerleşmenin nispeten hızlı bir şekilde geliştiği dikkati çekmektedir. Bu yıllarda yerleşim sahası güneyde eski Himmetler Köyü'ne ulaşmış ve bu köy Barbaros Mahallesi adıyla şehrin bir parçası haline gelmiştir. Keza şehrin güneydoğusundaki Güldede Mahallesi'nde de buna benzer bir gelişme yaşanmıştır. Bu dönemde yerleşim sahasının gelişmesinde, demiryolundan çok karayolunun etkileri daha belirgin hale gelmiştir. Bugün önemli bir rekreasyon sahası olan İstasyon ve demiryolu, kuzey-güney doğrultusunda uzanan yerleşim sahasının yaklaşık orta kesiminde yer almakta ve yerleşimin güneye doğru gelişmesini yansıtarak tarihi bir değer kazanmaktadır (Fotoğraf 2).

Sart

Manisa'ya demiryoluyla 58 km uzaklıkta bulunan Sart, Salihli'nin yaklaşık 8 km batısında, Bozdağlar ile Gediz Ovası arasında, Sart Çayı ve İzmir-Ankara Karayolu'nun kenarında yer almaktadır. Dünyada ilk altın paranın basıldığı ve zenginliğiyle meşhur Lidya Krallığı'nda başkent görevi üstlenen eski bir şehrin harabeleri yakınında bulunan Sart, bilinenin aksine yakın zamanda bir "istasyon yerleşmesi" şeklinde yeniden kurulmuş ve gelişme göstermiştir. 19 Ekim 2005 Tarihli ve 25971 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlandığı üzere, Sartmahmut olan adı Sart şeklinde değiştirilmiştir.



Fotoğraf 2. Ahmetli İstasyonu şehrin halen önemli bir rekreasyon alanıdır.

Bir zamanların ünlü başkenti Sart şehrinin zamanla önemini kaybettiği ve daha sonraları tamamen terk edildiği görülmektedir. Nitekim Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi'nde bulunan 1573–1574 Tarihli 144 Numaralı Tapu Defteri'nde Sart'ta 54 nefer kaydedilmiştir.³¹ 1673'te Sart'a uğrayan Evliya Çelebi şöyle bahsetmektedir: "150 akça

kazadır. 40 parça köyü vardır. Kalesi, Sart Dağı eteğinde bir yüksek yerde dörtgen şeklinde küçük bir kaledir. Kalenin içi o kadar mamur değildir. Ama varoşu mamurdur. 3 mahalle, 750 toprak örtülü evleri, camii, zaviyeleri, hanları, hamamları vardır. Bağ ve bahçeleri çoktur.³² Bu bilgilerden Sart'ın 17. yüzyıl sonlarında küçük bir kasaba büyüklüğünde olduğu anlaşılmaktadır.

Gerileme süreci devam eden Sart, 19. yüzyılın ilk yarısında küçük bir köy durumuna gelmiştir. 1831'de yapılan sayımda "Kazai Sard maa Salihli" de 501 erkek nüfus sayılmıştır. Bunun 381'i Müslüman ve 120'si Gayr-ı Müslimlerden oluşmaktadır.³³ Aynı yıllarda bölgeden geçen Texier'e göre, "Bu yerden (Ahmetli) Sart'a kadar ova, Yörük ya da Türkmen göçbeleriyle iskân edilmiştir. Bunlarda tahıl ve yiyecek olarak sütle ilgili maddelerle un ve koyun bulunur. Sart harabelerindeki tek ev, Sart Çayı değirmencisinin evidir."³⁴

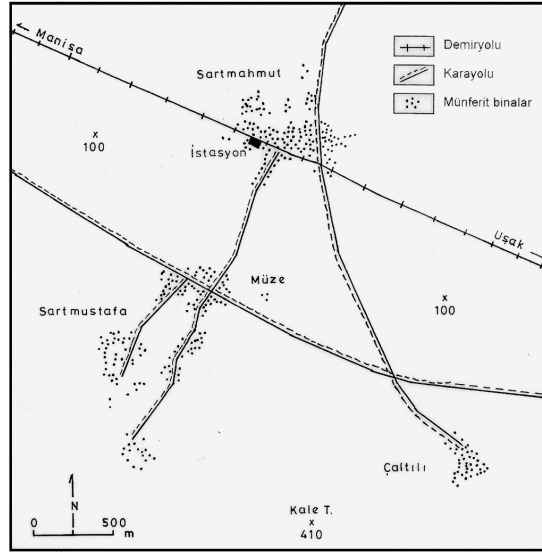
Texier'in yukarıda bahsedilen gözlemleri, Saruhan Sancağı'nın 1842 Tarihli Nüfus Yoklama Defteri'nde kaydedilen bilgilerle doğrulanmaktadır. Bu deftere göre, Sart Kazası 343 Müslüman ve 26 Gayr-ı Müslim olmak üzere toplam 369 erkek nüfusa sahiptir. Kazaya bağlı Karye-i Salihli'de 52 hanede 87 Müslüman erkek nüfus mevcuttur. Hiç Gayr-ı Müslim yoktur. Kala-i Sart ise 1 hanede 2 Müslüman erkek nüfus, 1 hanede 1 Gayr-ı Müslim erkek nüfus vardır. Bu tarihte kazaya bağlı 7 yerleşim birimi (Salihli, Taytan, Allahdiyen, Manastır, Pazarköy, Kala-i Sart ve Dereköy ile Karye-i mezburda Kıbtıyân-ı Müslim 3 hane) yer almaktadır. Defterde kaza merkezi şeklinde herhangi bir yerleşim birimine vurgu yapılmamıştır.³⁵

Söz konusu dönemde Sart, nüfus bakımından Manisa Sancağı'nın en küçük kazası durumundadır. Sart'ın 1831'de Aydın Sancağı'na bağlı iken bu dönemde Saruhan Sancağı'na bağlandığı görülür. Saruhan Sancağı'nın 1842 Tarihli Nüfus Yoklama Defteri'nde, kuruluş nedenleri ve zamanı tartışma konusu olan Sartmahmut ve Sartmustafa köylerinin adının geçmemesi de, önemle belirtilmesi gereken bir durumdur.

Demiryolu şirketi, tamamen terk edilen ve harabe halinde olan Sart'ın yaklaşık 1.5 km kuzeyinden demiryolu hattını geçirmiş ve burada çevrede bulunan yerleşmelere (Çamur Hamamı, Başlıoğlu, Çaypınar, Sazköy ve Kapancı Çiftliği) hizmet vermesi için küçük bir istasyon inşa etmiştir (Harita 5). Konukçu, Sazobası Yörükleri'nin az sonra İstasyon ve Sart Çayı kenarına yerleştiklerini ve böylece harabelerin yakınında Mahmut ve Mustafa şeklinde iki yerleşmenin oluştuğu görüşündedir.³⁶ 1308 Aydın Vilayeti Salnamesi'nde Salihli Kazası'na bağlı Mustafa Bey (52 hane 556 nüfus) ve Mahmut Bey (18 hane 205 nüfus) adında iki köy kaydedilmiştir. Böylece mevcut bilgilere göre, bu iki köyün, demiryolu ulaşımının başladığı dönemde kurulmuş olduğu anlaşılmaktadır.

Demiryoluyla 1895 yazında bölgeden geçen Sarre, Küçük Sart İstasyonu şeklinde buradan bir cümle ile bahsetmiştir.³⁷ Baedekers, 1914'te, Sart harabelerinin yanında bakkal, kahvehane ve birkaç kulübeden oluşan küçük bir yerleşmeden söz etmiş, fakat buranın adını vermemiştir.³⁸ 1940'ta yapılan yerel bir yayında, İzmir-Afyonkarahisar Demiryolu üzerinde küçük bir istasyon etrafına kurulmuş Sart Mahmut Bey (Aşağı Sart) Köyü ile harabelerin yanında Sart Mustafa Bey Köyü (Yukarı Sart) şeklinde kısa bir bilgi

verilmiştir.³⁹ Darkot ise, birisi harabeler yakınında 500 kadar nüfuslu, ikincisi demiryolu istasyonu yakınında son zamanlarda gelişmiş ve nüfusu 1000'den fazla iki köyün olduğunu; birincisine Sart Mustafa ve ikincisine Sart Mahmut denildiğini⁴⁰ belirtmiş, ancak bunların kuruluşu konusunda bilgi vermemiştir.



Harita 5. Sart (Sartmahmut) İstasyonu ve çevresi (1960 yılı).

Diğer taraftan iki yerleşmeye adını veren Mahmut Bey ve Mustafa Bey konusunda çeşitli rivayetler vardır. Sart Belediyesi'nden alınan bilgilerde: Uşak tarafından gelen Yörüklerden Mustafa ve Mahmut isimli iki kardeşten, Mustafa'nın koyun sürüleri için Sartmustafa Köyü'nün bulunduğu yere ve Mahmut isimli diğer kardeşin de büyükbaş hayvanları olduğu için Sartmahmut Köyü'nün bulunduğu yere yerleşmesiyle köylerin kurulduğu ifade edilmektedir.⁴¹ Bu konuda diğer görüşler ise son notta verilmiştir.⁴²

Sartmahmut Köyü, demiryolu ulaşımı ve verimli ovanın etkisiyle aldığı göçler sayesinde gelişmeye başlamıştır. Bu bağlamda 1912'de Balkanlar'dan (Bulgaristan, Yunanistan) gelen bazı göçmenler köye yerleştirilmiştir. Keza 3 km kadar doğuda bulunan Sazköy halkının bir kısmı Yunan işgalinden (1919) önce Sartmahmut'a taşınmışlardır. Fakat Kurtuluş Savaşı sırasında (1919-1922) Sart halen küçük bir köy durumundadır. Nitekim Özkaya, "Biraz daha ilerde küçük bir tepenin üzerine mümbit beş on hanelik Sart Köyü görünüyordu. Bu küçük köyceğiz Yunanlılar tarafından yakılmış, yıkılmış..." şeklinde o dönemde köyün büyüklüğü ve uğramış olduğu felaket konusunda bazı bilgiler vermiştir.⁴³

Eski İzmir-Ankara Karayolu 1960'ta Sartmustafa Köyü'nden⁴⁴, Yeni İzmir-Ankara Karayolu ise 2000'de Sartmahmut kasabasından geçirilmiştir. Sartmahmut'a 1950'lilerde Bulgaristan, Yunanistan ve Eski Yugoslavya'dan gelen bazı göçmenler, Kapancı Çiftliği ve

Mersindere köylüleri ile ülkenin çeşitli illerinden gelenler yerleşmiştir.⁴⁵ Sartmustafa'ya da Cumhuriyet döneminde ekseriyetle Bozdağlar'ın kuzey yamaçlarında bulunan bazı köylerden gelenler yerleşmiştir. Sartmahmut'ta 1972'de Belediye teşkilatı kurulmuştur. 1990'da Sartmustafa Köyü, bir mahalle statüsünde Sartmahmut Belediyesi'nin sınırları içine alınmıştır.

Kısaca, kronolojik bir sırada verilen bilgilerden anlaşılacağı üzere, bugünkü Sart, 19. yüzyıl ortasında tamamen terk edilen bir yerleşmenin yerinde, demiryolu istasyonunun inşasından sonra kurulmuş yeni bir yerleşmedir. Dolayısıyla Sart kasabası, esas olarak bir "istasyon yerleşmesi" şeklinde kurulmuştur. Fakat yerleşmenin köyden kasabaya dönüşme sürecinde diğer şartların (karayolu, sanayi ve turizm gibi) önemli etkileri olmuştur. Cumhuriyet döneminde Sart (Sart Mahmut ve Sart Mustafa)'ın nüfus artışı da (1935'te 836, 1955'te 1526, 1985'te 3624 ve 2008'de 5619) bu durumu yansıtmaktadır. Salihli ile düzenli bir ulaşımı bulunan Sart, son yıllarda bazı kooperatif konutlarının yapılmasıyla daha hızlı bir gelişme dönemine girmiştir.

Salihli

Manisa'ya demiryoluyla 66 km uzaklıkta olan Salihli, Bozdağlar'ın kuzey eteğinde, birikinti konileri üzerine kurulmuş, Gediz Havzası'nın önemli şehirleri arasında yer almaktadır. İzmir-Ankara ve Denizli-Akhisar karayolları üzerinde bulunan Salihli, Cumhuriyet döneminde nispeten hızlı bir şekilde gelişmiş ve nüfusu 1935'te 9127 iken 1955'te 17963'e, 1985'te 63759'a ve 2008'de 96449'a ulaşmıştır. Bugün Salihli, toplum hizmetleri, ticaret ve imalat sanayisinin önem kazandığı yöresel bir merkez özelliği kazanmıştır.

Salihli, Osmanlı Arşivi'ndeki 1535 (H 935) Tarihli ve 148 Numaralı Tapu Tahrir Defteri'nde Sart Kazası'na bağlı bir köy olup, ismi Veled-i Salih (Salihoglu) Karyesi şeklinde geçmektedir. Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi'nde bulunan 1573-1574 Tarihli, 144 Numaralı Aydın Mufassal Tapu Defteri'ne göre de; Veled-i Salih Köyü'nün büyüklüğü 17 nefer ve 9 vergi hanesinden ibarettir.⁴⁶

Osmanlı Devleti'nde 1831'de yapılan sayımda, "Kaza-i Sard maa Salihli" de 381 Müslüman ve 120 Gayr-ı Müslim olmak üzere toplam 501 erkek nüfus tespit edilmiştir.⁴⁷ 1833 yılının Ekim ayında buradan geçen Arundell, 50 haneli Salihli Köyü'nde bir pazarın kurulduğunu ve alışveriş yapmak için gelen 500 kadar kimseyle dolu olduğunu, hiçbir dükkânın bulunmadığını ve satıcıların ürünlerini yerde sergileyerek sattıklarını anlatmıştır.⁴⁸ Saruhan Sancağı'nın 1842 Tarihli Nüfus Yoklama Defteri'nde, Sart Kazası'na bağlı Salihli Köyü'nde 52 hanede 87 Müslüman erkek nüfus belirlenmiştir.⁴⁹ Bu defterde toplam erkek nüfusu 369 olan Sart Kazası'nın merkezi konusunda herhangi bir yerleşim birimine vurgu yapılmamıştır.

Salihli, 1875'te demiryolu ulaşımının başlamasına kadar 50-60 haneli küçük bir köy yerleşmesidir. Nitekim 1871'de, Sart Şer'iyeh Mahkemesi'ne ait Razlı Değirmeni ile ilgili bir belgede, Adala Kazası Sart Nahiyesi Salihli Mevkii şeklinde bir ifade yer almaktadır.⁵⁰

Dolayısıyla bu ifadeden Salihli'nin henüz nahiye veya kaza statüsünde bir yönetim görevinin olmadığı öğrenilmektedir.

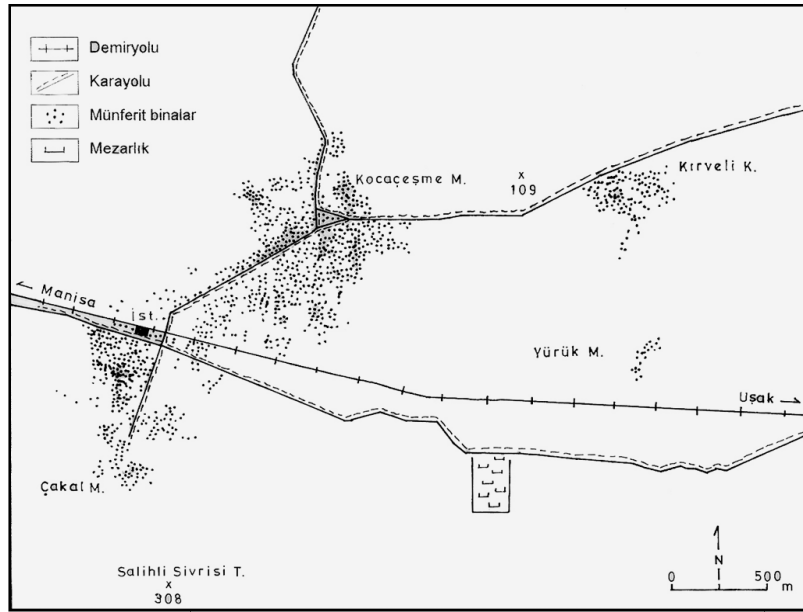
Demiryolu hattı, İngiliz mühendis tarafından Salihli Köyü yerleşim sahasının yaklaşık 1 km güneyinden geçirilmiştir (Harita 6). İstasyon binası⁵¹ ise, köyün 1.5 km kadar güneybatısında, Seyran Tepe ve Çakallar Deresi (Deli Çay)'ne yakın, kuzeye hafif meyilli bir topografyada inşa edilmiştir. Manisa-Salihli Demiryolu inşaatı tamamlanınca şirket, Salihli İstasyonu'nun resmi açılışı için Bayındırlık Bakanlığı'na talepte bulunmuş, Nazır Ethem Paşa tarafından açılış ruhsatı verilmiş ve kendisi de açılışa katılmıştır.⁵²



Harita 6. Salihli İstasyonu ve çevresi (20. yüzyıl başı).

Demiryolu ulaşımının başlamasından sonra Salihli'de nüfus, yerleşme ve ekonomik faaliyetler bakımından hissedilir gelişmeler meydana gelmiştir. Nitekim Salihli kısa bir süre sonra (1879'da) ilçe merkezi yapılmış ve Belediye teşkilatı kurulmuştur. Adala'da bulunan resmi daireler Salihli'ye nakledilmiş ve Adala nahiye merkezi olmuştur. Keza İstasyon bir müddet kervancıların konak yeri, Demirci, Borlu, Gördes, Adala ve Kula'nın da ihracat ve ithalat işlerinin yapıldığı bir merkez görevini üstlenmiştir.⁵³ Sultan II. Abdülhamit'in bazı aşiretleri ve Kırım'dan gelen Çerkezleri Salihli'nin doğusundaki Kırveli Mahallesi civarına iskân etmesi gibi bazı gelişmeler, kısa bir sürede Salihli'ye kasaba özelliği kazandırmıştır.⁵⁴ Bu hızlı gelişme hane ve nüfus değerlerine de yansımış; 1308 Aydın Vilayeti Salnamesi'ne göre Salihli 510 haneye ve 3091 nüfusa ulaşmıştır. Demiryolu ulaşımı ile başlayan bu yeni dönemde, İstasyon çevresinde yeni bir yerleşme nüvesi meydana gelmiştir. Kocaçeşme ve

Eskicami çevresinde yoğunluk kazanan eski yerleşme de, İstasyon'a doğru gelişme göstermiştir. Bu şekilde demiryoluyla birlikte Salihli, iki nüve etrafında gelişen bir yerleşme özelliği kazanmıştır. Bu durum, 1960'lara kadar genel görünümünü büyük ölçüde muhafaza etmiştir (Harita 7).



Harita 7. Salihli İstasyonu ve çevresi (1957 yılı).

Aydın Valiliği'ne atanan ve İzmir'de kısa bir süre (1880-1883) kalan Mithat Paşa, Salihli'yi ziyarete geldiğinde İstasyon ile Kocaçeşme arasında kendi adını taşıyan ana caddeyi açtırmış; etrafına çınar ağaçları diktirmiş ve eski Karaman Oteli'nin (bugün Karaman İşhanı) bulunduğu yere Hükümet Konağı'nı yaptırmıştır. Bu caddedeki çınar ağaçları 1956 yılında kesilerek yerine bugünkü çam ağaçları dikilmiştir. Fakat İstasyon'da dikilen çınar ağaçları günümüze kadar ulaşmıştır. Yine Keli Köyü'nden (bugün Salihli'de aynı adı taşıyan bir mahalle) itibaren demiryolu hattının her iki tarafı da ağaçlandırılmıştır.

Mithatpaşa Caddesi, ilk yapıldığında toprak zeminli olup iki kenarında içinden devamlı su akan arklar vardır. Hatta yaz günleri Belediye görevlileri akan bu sudan yararlanarak toprak yolun tozunu önlemek için sulardı. Hükümet, Belediye, Askerlik Şubesi, Ziraat Bankası, PTT, Cezaevi gibi önemli kamu binaları ile kasabada bulunan en eski üç cami (Burhaniye Camii 1877, Çarşı Camii 1885, Karaman/Yeni /Hamidiye Camii 1889) bu cadde üzerinde, yerleşmenin gelişim hızını ve yönünü yansıtacak bir şekilde, birbirine yakın tarihlerde inşa edilmiştir. Cuinet, 1894'te Salihli'den bahsederken, kasaba ile demiryolu istasyonu arasında yaklaşık 1 km kadar bir mesafenin olduğunu, ulaşımın 12

m genişliğindeki iki tarafı ağaçlıklı ve içinden su akan hendekli bir yolla sağlandığını, evlerin ve hanların bu yol kenarında inşa edildiğini kaydetmiştir.⁵⁵ Keza Cuinet, Salihli'nin nüfusunu 6318'i Müslüman ve 682'isi Rum olmak üzere toplam 7 bin olarak vermiştir. Salihli'nin demiryolu ulaşımı ve yönetim görevini üstlenmesinden sonra nispeten hızlı bir şekilde geliştiği; yaklaşık 20 yılda, büyük bir kasaba haline geldiği görülmektedir.

Kurtuluş Savaşı'nda Yunanlılar tarafından hemen tamamı yakılan Salihli, Cumhuriyetin ilk yıllarında planlı bir şekilde yeniden kurulmuştur. Baykal'a göre, 1926'da çizilen 1/8000 ölçekli bir haritada, Salihli ile İstasyon arasında uzanan Mithatpaşa Caddesi ve çevresinin artık dolmaya başladığı, yerleşme sahasındaki eski kopuklukların ortadan kalktığı izlenmektedir. Yine Baykal, kentin bulunduğu yerden güneybatı yönünde gelişmesini sağlayan en büyük etkenin, kentin 1 km güneyinden geçen demiryolu olduğunu ve kentin uzun yıllar bu güneybatı-kuzeydoğu yönlü konumunu koruduğunu belirtmektedir.⁵⁶



Fotoğraf 3. Salihli İstasyonu, halen şehrin önemli bir rekreasyon alanıdır.

Kuruluşu nispeten eski bir yerleşme olan Salihli'nin, demiryolu ulaşımının başlamasına kadar geçen uzun bir sürede, köy statüsünde olduğu yukarıda kaydedilen belgelerden anlaşılmaktadır. Demiryolunun sağladığı ulaşım kolaylığı sayesinde kısa bir sürede kasaba özelliği kazanan Salihli, aynı adı taşıyan ilçenin yönetim görevini de üstlenmiştir. Bu dönemde yerleşim sahası, ilk nüve olan bugünkü Kocaçeşme Mahallesi'nden ikinci nüve olan İstasyon'a doğru gelişme göstermiştir. Yerleşmenin bu gelişme doğrultusu 1960'lara kadar büyük ölçüde etkisini sürdürmüştür; Mithatpaşa

Caddesi'ne paralel iki cadde (Turan ve Belediye) daha inşa edilmiştir. Eski Salihli Köyü'nü İstasyon'a bağlayan Mithatpaşa Caddesi, bugün araç trafiğine kapatılmış, iş hanları, banka şubeleri, eczaneler, lokantalar vb ile şehrin sosyal ve ekonomik hayatındaki önemini korumuştur. Yerleşmenin gelişme yönünde ise, yukarıda belirtilen tarihten sonra önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Fakat İstasyon ve yakın çevresi, bir rekreasyon alanı (çok sayıda çay bahçesi, açık düğün salonu vb) olarak şehir içindeki önemini ve günlük yaşamdaki canlılığını halen korumaktadır (Fotoğraf 3).

Eşme

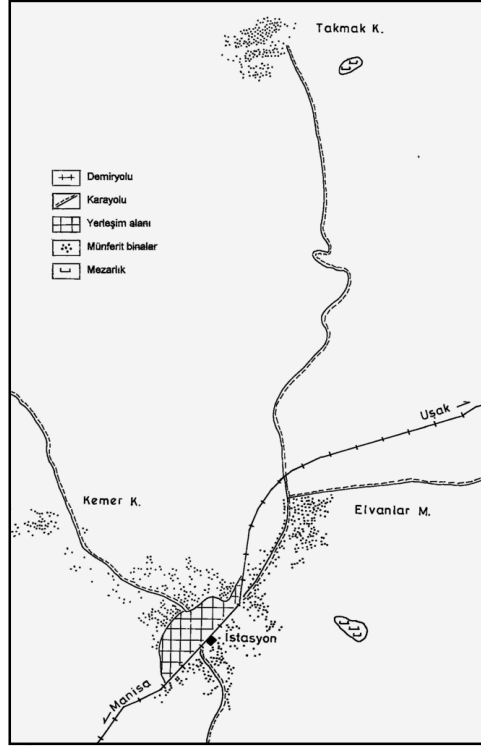
Manisa'ya demiryoluyla 152 km uzaklıkta bulunan Eşme, Uşak İli'ne bağlı bir ilçenin yönetim merkezidir. Kemer Dağı'nın (1197 m) doğusunda, yaklaşık 800–875 m yükselti değerleri arasında, sel karakterli dereler tarafından hafifçe yarılmış bir plato saatinde bulunan Eşme, Cumhuriyet döneminde demiryolu istasyonunda kurulan ve gelişen yerleşmelere güzel bir örnek teşkil etmektedir.⁵⁷ İzmir'e 218 km, Afyonkarahisar'a 203 km uzaklıkta olan Eşme, İzmir-Afyonkarahisar Demiryolu hattının yaklaşık ortasına rastlayan bir konumda yer almaktadır. Eşme, demiryoluyla Uşak'a 69 km ve Alaşehir'e de 49 km uzaklıktadır.

Eşme'nin 1934'te kuruluşuna kadar Elvanlar adı verilen ve sonra Eşme adını alan İstasyon'un bulunduğu mevkide, daha önce herhangi bir yerleşme yoktur. En yakın mesafede bulunan Elvanlar Köyü'nün İstasyon'a uzaklığı 1500 m, Kemer Köyü'nün 1850 m ve Takmak ilçe merkezinin de yaklaşık 7 km'dir (Harita 8). Dolayısıyla İstasyon, burada yeni bir yerleşmenin ilk nüvesini teşkil etmiştir (Fotoğraf 4).



Fotoğraf 4. Eşme, 1934'te bu istasyon etrafında kurulmuştur.

Diğer taraftan, İstasyon'un yakında bulunan Elvanlar Köyü yerine, bugünkü mevkide inşa edilmesi; cevaplanması gereken önemli bir sorudur. Bu durum, bir ihtimalle o dönemde ilçe merkezi olan Takmak ile Elvanlar Köyü arasında yaşanan ve daha sonra uzun bir süre devam eden rekabetle ilgili olabilir. Nitekim Eşme halkının görüşü daha çok bu yöndedir. Diğer önemli bir ihtimal ise, demiryolu sisteminin teknik özellikleriyle ilgilidir. Çünkü İstasyon'dan gerek doğuda Elvanlar'a gerekse batıya doğru uzanan hattın yer yer virajlara, yarmalara ve dolgu sahalarına rastladığı gözlenir. İstasyon'da bulunan üç yolun ve bir peronun uzunlukları (1.yol 448 m, 2.yol 448 m, 3.yol 360 m, peron 128 m) ve kapladığı alan göz önüne alındığında; istasyon yapımına en elverişli topografyanın bu mevkide olduğu sonucuna varılmaktadır. Ayrıca demiryolunun burada yaklaşık 1 km düz bir şekilde uzanması da ikinci ihtimali destekler niteliktedir.



Harita 8. Eşme İstasyonu ve çevresi (1974 yılı).

Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası'nda 1328'de basılan 1/200.000 ölçekli haritanın Kula Paftası'na göre, bugünkü Eşme İstasyonu civarında yerleşmenin gelişimini yansıtan herhangi bir işaret konulmamıştır. Yine bu döneme ait Philippon'un Haritası (1913)⁵⁸ incelendiğinde de aynı durum tespit edilmektedir. Bu yıllarda İstasyon'da, İstasyon Binası, ambar ve görevlilere ait bir-iki bina ve baraka dışında bir yapılaşma

olmamış ve 1934'te ilçe merkezinin taşınmasına kadar da yerleşme bağlamında önemli bir gelişme meydana gelmemiştir.

Sözü edilen dönemde İstasyon, Eşme İlçesi'nin yönetim merkezi olan Takmak ve Elvanlar Köyü'ne nispeten düzgün bir karayoluyla bağlanmıştır. İstasyon'un Kula, Güre ve Ulubey'le de karayolu bağlantısı mevcuttur. Bugün Eşme'nin adı geçen yerleşim birimleriyle karayolu bağlantısı devam etmektedir.

İstasyon'un 1897'de ilçe merkezi Takmak'ın 7 km kadar güneyinde ve Elvanlar Köyü'nün (bugün Eşme'nin bir mahallesi) 1.5 km kadar güneybatısına inşa edilmesiyle birlikte, ilçe merkezinin İstasyon'a veya Elvanlar'a taşınması gündeme gelmiş; fakat Takmaklıların büyük çoğunluğu buna muhalefet ederek; engel olmuşlardır. Cumhuriyetin ilk yılında ilçe merkezinin Takmak'tan bugünkü yerine taşınması ciddi bir şekilde tekrar gündeme gelmiştir. Çünkü Takmak'ın Yunanlılar tarafından yakılması nedeniyle yeni yerleşmenin İstasyon'da kurulmasının daha uygun olacağı düşünülmüştür. Ancak bazı itirazlar yüzünden girişim sonuçsuz kalmıştır. Özellikle ilçe merkezi olma konusunda Takmak ile Elvanlar Köyü arasında yaşanan şiddetli rekabet; bu konuda çözüme ulaşılmasını güçleştirmiştir.

İlçe merkezinin Elvanlar Köyü'ne taşınması 11 Mart 1931'de Manisa İl Genel Meclisi'nin 17. toplantısında müzakere konusu yapılmıştır. Fakat İl Genel Meclisi üyelerinin büyük çoğunluğu, ilçe merkezinin Elvanlar Köyü'ne taşınmasına itiraz etmişlerdir. Dolayısıyla taşınma konusu bir sonuca bağlanamamıştır. Eşme'de uzun bir süre kaymakamlık görevinde (1928–1938) bulunan Vakkas Ferit Savaş ile bazı Takmaklıların ısrarlı girişimleri sonucunda, ilçe merkezinin İstasyon'a taşınması konusu 28 Şubat 1934'te Manisa İl Genel Meclisi'nin 10. toplantısında tekrar görüşülmüş ve bu kez taşınması yönünde karara bağlanmıştır.⁵⁹ İçişleri Bakanlığı'nın onayı ve 17 Mart 1934 Tarih ve 10348 Nolu Kararname'nin Resmi Gazete'de yayınlanmasını⁶⁰ takiben Eşme İlçesi'nin merkezi Takmak Köyü'nden adı Eşme şeklinde değiştirilen İstasyona taşınması kararı hemen uygulamaya konulmuştur.

Bu arada başta Eşme İl Genel Meclisi üyesi Selim Bey olmak üzere bir kısım Takmaklıların engelleme ve kararı iptal ettirme çabaları sonuç vermemiş ve Eşme İlçesi'nin idari birimleri, 26 Mart 1934 tarihine rastlayan pazar günü kağınlarla İstasyon'a taşınmıştır. Burada ilk önce Jandarma Bölüğü'nün hizmet binası, sonra Belediye'nin geliri ve halkın yardımıyla Hükümet ve Belediye binaları yaptırılmıştır. Dolayısıyla ilçe merkezinin İstasyon'a taşınması, uzun bir süre sonra gerçekleşmiştir.

Eşme, Manisa İli'nin bir ilçesi iken 15 Temmuz 1953 Tarih ve 8458 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan kanunla yeni kurulan Uşak İli'nin bir ilçesi haline getirilmiştir. Bugün nispeten canlı bir sosyo-ekonomik yapısıyla Uşak İli'nde önemli ilçe merkezlerinden olan Eşme'nin nüfusu 1935'te 1838 iken 1955'te 3689'a, 1985'te 10061'e ve 2008'de 13120'na ulaşmış olup; yerleşmenin hızlı gelişmesini gösterir niteliktedir.

Kısaca, Eşme, Manisa-Uşak Demiryolu üzerinde, ilçenin yönetim görevini üstlenen Takmak ve çevresinin yük ve yolcularının taşınması amacı ile inşa edilen bir istasyona, idari

bir kararla, ilk önce idari birimlerin taşınması sonucu gelişmeye başlayan ve bugünkü şeklini alan bir yerleşmedir. Diğer bir ifadeyle Eşme, Cumhuriyet döneminde kurulan ve gelişen "istasyon yerleşmeleri" ne ülkemizdeki dikkati çeken örneklerden birini oluşturmaktadır.

Sonuç

Türkiye’de hat uzunluğu 8697 km’yi ve gelişim süreci yaklaşık 150 yılı bulan demiryolu ulaşımının yerleşim birimlerine etkileri kuşkusuz çok yönlü olmuştur. Konunun mekân ve zaman bakımından çok kapsamlı olmasına karşılık, ülkemizde akademik düzeyde yapılan çalışmaların sayısı maalesef fazla değildir. Bundan dolayı bu makalede, ülkemizin ilk demiryollarından olan Manisa-Uşak Demiryolu ulaşımın yerleşme üzerine etkileri ele alınmış ve böylelikle yerleşme coğrafyasına bir katkının yapılması amaçlanmıştır.

Manisa-Uşak arasında uzunluğu 221 km olan demiryolu güzergâhında mahalle, köy, kasaba ve şehir büyüklüğünde toplam 50’den fazla yerleşim birimi bulunmaktadır. Demiryolu ulaşımından farklı şekillerde etkilenen bu yerleşim birimlerinden 6’sı bu makale kapsamında ele alınmıştır. Bunlar batıdan doğuya doğru; Çobanisa, Urganlı, Ahmetli, Sart, Salihli ve Eşme’dir.

İdari bakımdan Manisa İli Merkez İlçesi’ne bağlı Aşağıçobanisa’nın, demiryolu ulaşımıyla birlikte bir "istasyon yerleşmesi" şeklinde kurulduğu yönündeki yaygın kanaat doğru değildir. Adı geçen kasaba, 18. yüzyıl sonu veya 19. yüzyıl başında, demiryolu inşasından çok önceleri, Yukarıçobanisa Köyü’ne bağlı bir "çiftlik yerleşmesi" şeklinde kurulmuştur. Fakat daha sonra burası, demiryolu ulaşımının olumlu etkileri sonucu, bir "istasyon yerleşmesi" olarak gelişme göstermiştir.

Urganlı, Ahmetli ve Salihli’de istasyonlar yerleşim sahasının genellikle 0.5-1.5 km kadar dışında inşa edilmiştir. Bu istasyonlar, özellikle 1950’lere kadar önemli bir cazibe oluşturmuş; yerleşmenin gelişim yönü ve planlanmasında önemli etkileri görülmüştür. Keza istasyon adını taşıyan mahalleler kurulmuş, cadde ve sokaklar açılmıştır. Bugün adı geçen yerlerde bulunan istasyonlar, yerleşim sahasının içinde kalmış ve hatta bazı istasyonlar merkezi bir konuma gelmiştir.

Lidya Krallığı’nın meşhur başkenti Sart şehri, zaman içinde önemini kaybetmiş ve 19. yüzyılın ortasında tamamen terk edilerek bir ören yeri haline gelmiştir. Bugün mevcut olan Sart kasabası, bu eski şehrin yakınında, demiryolu ulaşımının başlamasından sonra bir "istasyon yerleşmesi" olarak kurulmuş ve gelişme göstermiş yeni bir yerleşmedir.

Türkiye’de demiryolu ulaşımının yerleşmeye etkileri konusunda dikkati çeken örneklerden birini de Eşme oluşturmaktadır. Aynı adı taşıyan bir ilçenin yönetim görevini üstlenen Eşme, demiryolu istasyonunda 1934’te ilk önce idari birimlerin taşınmasıyla yeni bir yerleşme olarak kurulmuş ve gelişmiştir. Başka bir deyişle Eşme’nin bugünkü yerinde kurulması, idari bir kararla ve demiryolu ulaşımına bağlı olmuştur.

İncelenen dönemde istasyon ve yakın çevresi, çoğunlukla fabrikaların, depoların, resmi dairelerin, otellerin, kahvehanelerin, lokantaların vb. inşası bakımından tercih edilen bir yer durumundadır. Örneğin Salihli ve Eşme Hükümet konakları ve bazı resmi daireleri

istasyon yakınında inşa edilmiştir. Fakat demiryolu ulaşımı ve istasyonların önemini kaybetmeye başlamasıyla birlikte, kuşkusuz yerleşmenin gelişim yönünün de etkisiyle daha farklı bir dağılış tarzı ortaya çıkmıştır.

Genellikle istasyonların çevresi ağaçlandırılmış (çınar, söğüt, akasya, çam vb), park, bahçe ve kahvehaneler inşa edilmiş ve böylelikle istasyon, yerleşmenin önemli bir rekreasyon alanı haline gelmiştir. Bugün de istasyon çevresi, yerleşmenin önemli bir rekreasyon sahası olma özelliğini büyük ölçüde sürdürmektedir.

Karayolu ve hava ulaşımının henüz gelişmediği bir dönemde, resmi heyetlerin yurt gezileri çoğunlukla demiryoluyla yapılırdı. Dolayısıyla istasyonlar, resmi heyetleri karşılama ve uğurlama törenlerinin yapıldığı, resmi davetlerin verildiği ve çeşitli kültürel etkinliklerin düzenlendiği bir yer özelliğini kazanmıştı. Bu bakımdan demiryolu üzerinde bulunan yerleşmeler, diğer yerleşmelere oranla daha avantajlı oluyorlardı.

Kurtuluş Savaşı sırasında Salihli ve Ahmetli'nin büyük bir kısmının yakılması, buralarda yerleşmenin yeniden kurulmasını gerektirmiştir. Bunun için yeni imar ve kadaströ planları hazırlanmıştır. Bu haritalarda istasyona ayrı bir önem verilmiş; ana cadde, sokak, arazi kullanışı vb durumlarda istasyonun belirleyici rolü dikkate alınmıştır.

İstasyon binaları, mimari görünümü (Çobanisa dışında) ve ulaşım fonksiyonu yanında kültürel bir değer de taşımaktadır. İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından istasyon binaları kültür varlığı olarak tescil edilmiş, koruma altına alınmıştır.

Bu çalışmada ele alınan istasyonlar, Kurtuluş Savaşı döneminde önemli askeri rolleri nedeniyle Türkiye Cumhuriyeti Tarihi'nin yanı sıra yerel tarih bakımından da ayrı bir değeri teşkil etmektedir.

Kaynakça

- Ali Cevad, 1313, Memalik-i Osmaniye'nin Tarihi ve Coğrafya Lügati, Mahmud Bey Matbaası, Cilt 1, İstanbul.
- Arundell, F.V.J., 1834, Discoveries In Asia Minor; Including A Description of The Ruins of Several Ancient Cities And Especially Antioch of Pisidia, Volume 1, Ibotson And Palmer Printers, London.
- Aydın Vilayetine Mahsus Salname, Cildi Sani, Vilayet Matbaası, 1308.
- Baedekers, K., 1914, Konstantinopel Balkanstaaten, Kleinasien, Archipel, Cypem, Handbuch für Reisende, Verlag von Karl Baedeker, Leipzig.
- Banse, E., 1919, Die Türkei, Verlag von Georg Westermann, Berlin.
- Baykal, F., 1989, Salihli Kent Coğrafyası, Salihli Belediyesi Kültür Yayınları No. 2, İzmir.
- Baykal, F., 1990, Salihli Kentsel Alanının Genişlemesinde ve Belirli Yörelere Kaymasında Rol Oynayan Faktörler, AKDITYK Coğrafya Bilim ve Uygulama Kolu Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı 2, Ankara, s.311-322.
- Bilgi, N., 1996, XX. Yüzyılın İlk Yarısında Manisa Kazası (1908-1950), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.

- Bilgi, N., 1999, Tanzimat'ın Öncesi ve Sonrasında Saruhan Sancağı'nda Nüfus, Prof. Dr. İsmail Aka Armağanı, İzmir, s.249-290.
- Bilgi, N., 2000, Geçmişten Günümüze Ahmetli, Manisa Dergisi, Sayı 20, s.19-38.
- Bilgi, N., 2001, 1842 Yılında Saruhan Sancağının Nüfusu ve İdari Bölünüşü, Manisa Araştırmaları, Cilt 1, Manisa, s.87-122.
- Bilgi, N., 2005, A Developing Village in the Middle of the Nineteenth Century: Salihli, *Frontiers of Ottoman Studies: State, Province, and the West, Volume 1 (Library of Ottoman Studies 5)*, Ed. Colin Imber and Keiko Kiyotaki, Rhoads Murphey, London, p.149-165.
- 1/200.000 Ölçekli Harita, Kula Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, İstanbul, 1328.
- 1/250.000 Ölçekli Harita, Manisa Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, İstanbul, 1328.
- 1/200.000 Ölçekli Harita, Alaşehir Paftası, Harita Genel Müdürlüğü, 1951.
- Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, Cilt 16, Gelişim Yayınları, İstanbul, 1986.
- Ceylan, M. A., 2006, Eşme'nin (Uşak) Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonel Özellikleri, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 15, Konya, s.339-378.
- Cuinet, V., 1894, *La Turquie d'Asie (Géographie Administrative Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L'Asie Mineure)* Tome 3, Ernest Leroux Editeur, Paris.
- Çiçek, İ., 1985, Her Yönüyle İlçemiz Salihli, Çiçek Matbaası, Salihli.
- Çiçek, İ., Çetin, Ş., 2001, Tarih İçinde Adala ve Köyleri (Dünü-Bugünü), Adala Belediyesi Kültür Yayınları No.1, Salihli.
- Koca, H., Doğanay, H., 1998, Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 33, İstanbul, s.1-24.
- Darkot, B., 1979, Sart, *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, s.237-239.
- Emecen, F. M. 1989, XVI. Asırda Manisa Kazası, AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları XIV. Dizi, Sayı 6, Ankara.
- Emecen, F.M., 1997, Bir Osmanlı Kasabasının Kuruluşu ve Yükselişi Turgutlu (1500-1700), Turgutlu Sosyo-Ekonomik Tarihi Sempozyumu (4-5 Eylül 1995) Bildiriler, Turgutlu, s.55-59.
- Erdoğan, M. A., 1999, Ondokuzuncu Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Hafta Pazarları ve Panayırılar, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No. 96, İzmir.
- Ergül, T., 1982, Salihli Tarihi, Tanık Matbaacılık, İzmir.
- Ergül, T., 1992, Bir Kentin Özgün Tarihi, Salihli Belediyesi Kültür Yayınları No. 9, İzmir.
- Evliya Çelebi, 1985, *Seyahatname*, Üçdal Neşriyat, Cilt 8, İstanbul.
- Gökçen, İ., 1950, *Tarihte Saruhan Köyleri*, Berksoy Basımevi, İstanbul.
- [Http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm)
- [Http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm)

- Karal, Z.E.,1943, Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1831, Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü Neşriyat No.195, Ankara.
- Karal, Z. E., 1988, Osmanlı Tarihi, Cilt 8 (Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907), AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, XIII. Dizi, Ankara.
- Kiepert, R., 1911, Karte von Kleinasien (Smyrna, 1/400 000), Dietrich Reimer, Berlin.
- Konukçu, E., 1992, Manisa Demiryolu (Yapılış ve Gazete Haberleri, 1865-1923), Manisa Dergisi, Sayı 1, Manisa, s.31–39.
- Köklü, N., 1992, Dünkü Manisa'dan Görüntüler, Manisa Dergisi, Sayı 1, Manisa, s.5-11.
- Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1934 Senesi Müzakere ve Zabıtnamesi, Marifet Matbaası, İzmir, 1934.
- Onur, A., 1953, Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953), Milli Savunma Vekâleti Kara Kuvvetleri Kumandanlığı Yayınları, Ankara.
- Otman, A., 1998, Dünden Bugüne Salihli, Gökay Yayınları Araştırma Serisi No.1, Salihli.
- Özışık, E., 1970, Urganlı'nın Beşeri ve İktisadi Etüdü, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü Bitirme Tezi No.7017, İstanbul.
- Özkaya, Y., 1994, Milli Mücadele'de Ege Çevresi, Kültür Bakanlığı Başvuru Kitapları Dizisi No.19, Ankara.
- Philippson, A, 1913, Geologische Karte Des Westlichen Kleinasien Blatt 4, Gotha.
- Ramsay, W. M., 1960, Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası (Çev. M. Pektaş), Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, İstanbul.
- Sarre, F., 1998, Küçükasya Seyahati (1895 Yazı), (Çev. D. Çolakoğlu), Pera Turizm ve Ticaret Alaattin Eser Kitaplığı Yayın No.9, İstanbul.
- Sart Belediye Başkanlığı Brifing Dosyası, 2005.
- Şemsettin Sami, 1889, Kamus-ul Alam, Mihran Matbaası, Cilt 1, İstanbul.
- Taşlıgil, N., 1999, Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası, Kuşak Ofset Kitabevi, İstanbul.
- Telci, C., 2001, XIX. Yüzyılın Ortalarında Ahmetli, Manisa Araştırmaları, Cilt 1, Manisa, s.123-144.
- Texier, C., 2002, Küçük Asya (Coğrafi, Tarihi ve Arkeolojisi, Çev. A. Suad, Latin Harflerine Aktaran K.Y. Koprıman, Sadeleştiren M. Yıldız) Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayını, Cilt 2, Ankara.
- Tümertekin, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları No.85, İstanbul.
- Ulaş, C. N., Aşkın, R., 1940, 5 Mayıs 1940 I. Sart Kermesi Hatırası, Salihli Halkevi Neşriyatı, Sayı 1, İzmir.
- Uluçay, M. Ç., 1940, Saruhanoğulları ve Eserlerine Dair Vesikalar (773 H.-1220 H.), Manisa Halkevi Yayınları, Sayı 6, Resimli Ay Matbaası, İstanbul.
- Uluçay, M. Ç.,1946, Saruhanoğulları ve Eserlerine Dair Vesikalar II, Manisa Halkevi Yayınları, Sayı 17, Marifet Basımevi, İstanbul.
- Yücel, T., 1960, Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 20, İstanbul, s.143-148.

166 Numaralı Muhasebe-i Vilayeti Anadolu Defteri (937/1530), Hüdavendigâr, Biga, Karesi, Saruhan, Aydın, Menteşe, Teke ve Alaiye Livaları, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayın No.27, Ankara, 1995.

Son Notlar

- ¹ Karal, Z.E.,1988, Osmanlı Tarihi, Cilt 8 (Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907), AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, XIII. Dizi, Ankara, s.466.
- ² Konukçu, E., 1992, Manisa Demiryolu (Yapılış ve Gazete Haberleri, 1865-1923), Manisa Dergisi, Sayı 1, Manisa, s.31.
- ³ Konukçu, E., 1992, A.g.e., s.31.
- ⁴ Demiryolu hatlarının işletmeye açılışı konusunda farklı tarihlere rastlanmaktadır. Nitekim TCDD'nin resmi internet sayfasında Alaşehir-Uşak 1887'de ve Uşak-Afyonkarahisar arasında 1890'da işletmeye açıldığı belirtilmektedir (Http://www.tcdd.gov.tr/ genel/acilistarihleri. htm). Yukarıda verilen tarihler ise Osmanlı Arşivi'nde bulunan belgelerden alınmıştır.
- ⁵ Yücel, T., 1960, Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 20, İstanbul, s.143.
- ⁶ Diğer bir makalede Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler ve İnay istasyonları ele alınmıştır.
- ⁷ Emecen, F. M., 1989, XVI. Asırda Manisa Kazası, AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları XIV. Dizi, Sayı 6, Ankara, s.305.
- ⁸ Uluçay, M. Ç., 1940, Saruhanoğulları ve Eserlerine Dair Vesikalar (H.773-1220), Manisa Halkevi Yayınlarından Sayı 6, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, s.41.
- ⁹ Uluçay, M. Ç., 1940, A.g.e., s.41.
- ¹⁰ Gökçen, İ., 1950, Tarihte Saruhan Köyleri, Berksoy Basımevi, İstanbul, s.36.
- ¹¹ Emecen, F. M., 1989, A.g.e., s.205.
- ¹² Uluçay, M. Ç., 1940, A.g.e., s.56.
- ¹³ Ramsay, W. M., 1960, Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası (Çev. M. Pektaş), Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, İstanbul, s.133.
- ¹⁴ 1/250.000 Ölçekli Harita, Manisa Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, İstanbul, 1328.
- ¹⁵ Bilgi, N., 1996, XX. Yüzyılın İlk Yarısında Manisa Kazası (1908-1950), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, s.321.
- ¹⁶ Bilgi, N., 2001, 1842 Yılında Saruhan Sancağının Nüfusu ve İdari Bölünüşü, Manisa Araştırmaları, Cilt 1, Manisa, s.99.
- ¹⁷ Uluçay, M. Ç., 1940, A.g.e., s.39.
- ¹⁸ Uluçay, M. Ç., 1946, Saruhanoğulları ve Eserlerine Dair Vesikalar II, Manisa Halkevleri Yayınları, Sayı 17, Marifet Basımevi, İstanbul, s.77.
- ¹⁹ Uluçay, M. Ç., 1946, A.g.e., s.11.
- ²⁰ Gökçen, İ., 1950, A.g.e., s.44.
- ²¹ Bilgi, N., 2001, A.g.e., s.115.
- ²² Kiepert, R., 1911, Karte von Kleinasien (Smyrna, 1/400 000), Dietrich Reimer, Berlin.
- ²³ 1/250.000 Ölçekli Harita, Manisa Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, İstanbul, 1328.
- ²⁴ 166 Numaralı Muhasebe-i Vilayeti Anadolu Defteri (937/1530), Hüdavendigâr, Biga, Karesi, Saruhan, Aydın, Menteşe, Teke ve Alaiye Livaları, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayın No.27, Ankara, 1995, s.466.
- ²⁵ Texier, C., 2002, Küçük Asya (Coğrafi, Tarihi ve Arkeolojisi, Çev. A. Suad, Latin Harflerine Aktaran K.Y. Kopruman, Sadeleştiren M. Yıldız) Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayını, Cilt 2, Ankara, s.73.
- ²⁶ Bilgi, N., 2001, A.g.e., s.115.

- ²⁷ Erdoğdu, M. A., 1999, Ondokuzuncu Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Hafta Pazarları ve Panayırlar, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No. 96, İzmir, s.147, 148.
- ²⁸ 1/250.000 Ölçekli Harita, Manisa Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, İstanbul, 1328.
- ²⁹ Kiepert, R., 1911, A.g.h.
- ³⁰ Ahmetli Nahiyesi, Anadolu, 2 Mart 1926, s.2 naklen Bilgi, N., 2000, Geçmişten Günümüze Ahmetli, Manisa Dergisi, Sayı 20, Manisa, s.29, 30.
- ³¹ Baykal, F., 1989, Salihli Kent Coğrafyası, Salihli Belediyesi Kültür Yayınları No.2, İzmir, s.29.
- ³² Evliya Çelebi, 1985, A.g.e., s.517.
- ³³ Karal, Z. E., 1943, Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1831, Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü Neşriyat No.195, Ankara, s.207.
- ³⁴ Texier, C., 2002, A.g.e., s.73.
- ³⁵ Bilgi, N., 2001, A.g.e., s.93, 102.
- ³⁶ Konukçu, E., 1992, A.g.e., s.32.
- ³⁷ Sarre, F., 1998, Küçükasya Seyahati (1895 Yazı), (Çev. D. Çolakoğlu), Pera Turizm ve Ticaret Alaattin Eser Kitaplığı Yayın No.9, İstanbul, s.5.
- ³⁸ Baedekers, K., 1914, Konstantinopel Balkanstaaten, Kleinasien, Archipel, Cypren, Handbuch für Reisende, Verlag von Karl Baedeker, Leipzig, s.350.
- ³⁹ Ulaş, C.N., Aşkın, R., 1940, 5 Mayıs 1940 I. Sart Kermesi Hatırası, Salihli Halkevi Neşriyatı, Sayı 1, İzmir, s.3.
- ⁴⁰ Darkot, B., 1979, Sart, İslam Ansiklopedisi, Cilt 10, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, s.238.
- ⁴¹ Sart Belediye Başkanlığı Brifing Dosyası, 2005.
- ⁴² Köylerin kuruluşunu bir Yörük cemaatine bağlayan Ergül'e göre, Pir Mahmut topluluğunun Sart'a Mahmut adını vermesi mümkündür. Bu topluluğun diğer bir kolu veya Mustafa adlı bir üyesi de Sartmustafa Köyü'nü kurmuşlardır (Ergül, T., 1992, Bir Kentin Özgün Tarihi, Salihli Belediyesi Kültür Yayınları No. 9, İzmir, s.24). Nitekim Sart adını taşıyan bir Türk topluluğu belgelerde yer almaktadır. Örneğin H.1077'de Manisa Kazası'nın Palamut Nahiyesi'ne bağlı Sart adında bir köyün varlığı (Gökçen, İ., 1950, A.g.e., s.32), Sartlu tafeisi ile Kırşehir dolayında Sart Kayı köylerinin bulunması (Ergül, T., 1982, Salihli Tarihi, Tanık Matbaacılık, İzmir, s.11, 12, 13), bugün kullanılan Sart adının, Antik dönemden kalma (Sardis, Sardis gibi) olabileceği gibi, buraya daha sonra yerleşen Sart topluluğu ile de ilgili olabileceği ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Keza bazı yayınlarda sart kelimesinin, eski Türkçede tacir anlamında ve Orta Asya Türkçesinde de çok çeşitli anlamlarda ve nispeten yaygın olarak kullanıldığı da ifade edilmektedir (Darkot, B., 1979, A.g.e., s.236, 237 ile Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, Cilt 16, Gelişim Yayınları, İstanbul, 1986, s.10199).
- ⁴³ Özkaya, Y., 1994, Milli Mücadele'de Ege Çevresi, Kültür Bakanlığı Başvuru Kitapları Dizisi No.19, Ankara, s.48.
- ⁴⁴ Sartmustafa Köyü, esasında daha güneyde, vadinin kenarında küçük bir köy iken, 1960'ta İzmir-Ankara Karayolu'nun yapılmasından sonra, köyün bir kısmı bu yolun kenarına taşınmış ve daha hızlı gelişmiştir.
- ⁴⁵ Sart Belediye Başkanlığı Brifing Dosyası, 2005.
- ⁴⁶ Baykal, F., 1989, A.g.e., s.37.
- ⁴⁷ Karal, Z. E., 1943, A.g.e., s.126, 207.
- ⁴⁸ Arundell, F.V.J.,1834, Discoveries In Asia Minor; Including A Description Of The Ruins Of Several Ancient Cities And Especially Antioch of Pisidia, V. I, Ibotson And Palmer Printers, London, p.32, 33.
- ⁴⁹ Bilgi, N., 2001, A.g.e., s.102.
- ⁵⁰ Çiçek, İ., 1985, Her Yönüyle İlçemiz Salihli, Çiçek Matbaası, Salihli, s.96, 97, 98.

-
- ⁵¹ Salihli’de ilk istasyon binası, Yunanlılar tarafından yakılmıştır. Bugünkü istasyon binası 1923–1925 yıllarında müteahhit mühendis Fesçi Mehmet Galip Bey tarafından yeniden inşa edilmiştir (Otman, A., 1998, Dünden Bugüne Salihli, Gökay Yayınları Araştırma Serisi No.1, Salihli, s.75).
- ⁵² Çiçek, İ., Çetin, Ş., 2001, Tarih İçinde Adala ve Köyleri (Dünü-Bugünü), Adala Belediyesi Kültür Yayınları No.1, Salihli, s.64.
- ⁵³ Konukçu, E., 1992, A.g.e., s.32.
- ⁵⁴ Çiçek, İ., 1985, A.g.e., s.97.
- ⁵⁵ Cuinet, V., 1894, A.g.e., s.563.
- ⁵⁶ Baykal, F., 1989, A.g.e., s.104.
- ⁵⁷ Ceylan, M. A., 2006, Eşme’nin (Uşak) Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonel Özellikleri, Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı 15, Konya, s.339–378.
- ⁵⁸ Philippon, A., 1913, A.g.h.
- ⁵⁹ Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1934 Senesi Müzakere ve Zabıtnamesi, Marifet Matbaası, İzmir, 1934, s.107-119.
- ⁶⁰ İdare, Yıl 7, Sayı 73 (Nisan 1934), Dâhiliye Vekâleti, Ankara, s.490.

Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (I)
