

ZONGULDAK KÖMÜR HAVZASI'NDA DEMİRYOLLARI VE KOZLU İSTASYONU

RAILWAYS AT ZONGULDAK COAL FIELD AND KOZLU STATION

Makale Bilgisi | Article Info

| | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Başvuru: 25 Haziran 2022 | Received: June 25, 2022 |
| Hakem Değerlendirmesi: 01 Temmuz 2022 | Peer Review: July 01, 2022 |
| Kabul: 10 Ocak 2023 | Accepted: January 10, 2023 |

DOI : 10.22520/tubaked.1135602

Elif AKBULUT* - Gülsün TANYELİ**

ÖZET

Endüstri Devrimi'nde buharlı makinelerin donanmada, sanayide ve demiryollarında kullanılması, buhar gücüne ve onun en önemli yakıt kaynağı olan maden kömürüne olan ihtiyacı artırmıştır. Osmanlı döneminde özellikle savaş sırasında kömür tedarikinde yaşanan dış bağımlılıktan kaynaklı sorunlar, ülkede kömür arama çalışmalarını başlatmıştır. Maden kömürü 19. yüzyılın ilk yarısında Zonguldak bölgesinde keşfedilmiş, aynı yüzyılın ikinci yarısında ise maden kömürünün üretim, nakliyat ve işletme faaliyetlerine başlanmıştır. Kömürün demiryolu üzerinden taşınması, 20. yüzyılın ilk yarısında da gelişerek devam etmiştir. Zonguldak Maden Kömürü Havzası'nda Osmanlı döneminde demiryolları birbirinden bağımsız olarak parçalı şekilde inşa edilmiş, Erken Cumhuriyet döneminde ise bütüncül bir planlama gerçekleştirilmiştir. Çalışmada Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemi demiryolu inşaa faaliyetleri ve bu alandaki teknik ilerleşmiş Havza üzerinden aktarılmıştır. Ayrıca Havza'da ilk demiryolu faaliyetlerinin gerçekleştirildiği Kozlu bölgesinde her iki döneme ait demiryolu yapılanması, demiryolu hattı ve çevresindeki yapılar üzerinden incelenmiş olup parçalı ve bütüncül planlama arasındaki fark ortaya koyularak demiryolu mirasını oluşturan bileşenler aktarılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Zonguldak Kömür Havzası, demiryolu, kömür hattı, demiryolu taşımacılığı, kömür taşımacılığı, Kozlu istasyonu.

* Doktora Öğrencisi, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Bölümü Restorasyon Programı, İstanbul
e-posta: elifakbulut05@gmail.com ORCID: 0000-0002-9017-9221

** Dr. Öğretim Üyesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Bölümü Restorasyon Programı, İstanbul
e-posta: gtanyeli@itu.edu.tr ORCID: 0000-0002-4170-8596

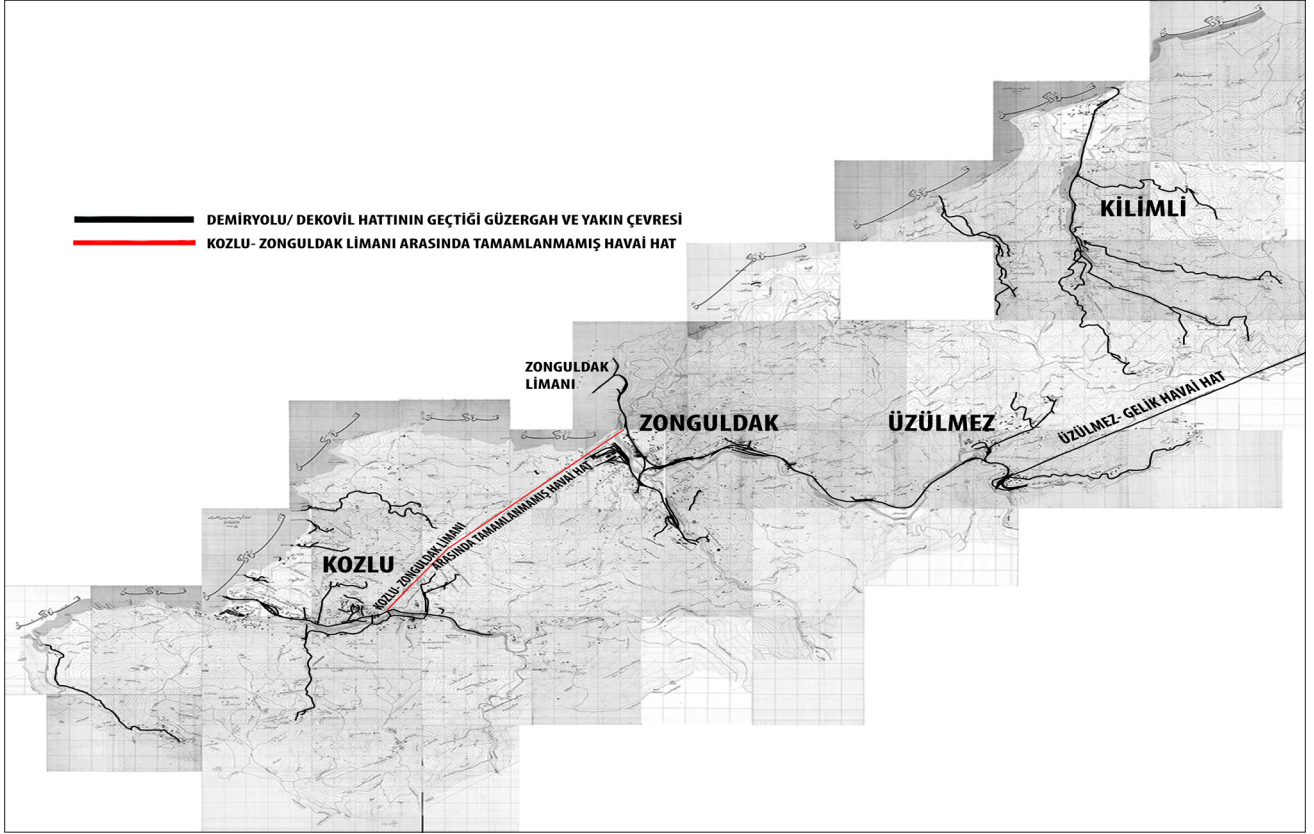
Bu makale birinci yazarın İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nde Dr. Öğretim Üyesi Gülsün TANYELİ danışmanlığında hazırlamakta olduğu doktora tezi çalışmasından yararlanılarak oluşturulmuştur.



ABSTRACT

The use of steam engines in the navy, industry and railways in the Industrial Revolution increased the need for steam power and its most important fuel source, coal. During the Ottoman period, especially during the war, the problems arising from the foreign dependency in coal supply started the search for coal in the country. Mining coal was discovered in the Zonguldak region in the first half of the 19th century, in the second half of the same century production, transportation and operation activities of mining coal were started. The transportation of coal by railway continued to develop in the first half of the 20th century. In the Zonguldak Mining Coal Basin, railways were built in a piecemeal manner independently of each other during the Ottoman period, and holistic planning was carried out during the Early Republican period. In the research, railway construction activities in the Ottoman and Early Republican periods and the technical progress in this area were conveyed through Havza. In addition, in the Kozlu region, where the first railway activities were carried out in the Havza, the railway structure of both periods was examined through the railway line and the surrounding structures. Furthermore, the difference between piecemeal and holistic planning was revealed and the components constituting the railway heritage were tried to be transferred.

Keywords: Zonguldak Coal Field, railways, coal track, railway transportation, coal transportation, Kozlu station.



Şekil 2. Zonguldak Kömür Havzası (ZBEÜ Geomatik Mühendisliği Dijital Arşivi / Zonguldak Coal Field (ZBEU Geomatics Engineering Department Digital Archive))

Şekil 2’de birleştirilmiş olan Zonguldak Kömür Havzası’na ait 42 adet haritanın 41 tanesi ZBEÜ Geomatik Mühendisliği dijital arşivinden elde edilmiştir. Yalnızca bir haritaya² ulaşılammıştır. Zonguldak Limanı’nın bulunduğu 17 numaralı pafta Türkçe, diğerleri ise Osmanlıca hazırlanmıştır. Zonguldak’ın merkez üretim alanlarındaki mal ve tesislerinin envanterini gösteren 12 numaralı harita ile Kozlu bölgesine ait 1 numaralı haritanın, Havza-i Fehmiye idaresi için Harita Subayı Tevfik Çakmakçı tarafından 1923-1927 tarihleri arasında hazırlandığı bilinmektedir³. Diğer 38 adet haritanın ise yapım yılı hakkında bilgi elde edilememiştir. Bütünün birer parçasını oluşturan haritaların bir kısmının bir araya gelişlerinde birbirini takip etmeyen çizgilerin yer alması ve paftalardaki dil farklılıkları, 41 paftanın tamamının aynı dönemde hazırlanmadığını göstermektedir. Harita Kömür Havzası’nın Kozlu, Zonguldak, Üzülmöz ve Kilimli bölgelerini göstermektedir. Maden ocakları, kömürün derin kotlardan çıkartılmasını sağlayan kuyular, ocaktaki hava girişi çıkışının gerçekleştiği baca ve nefeslikler, kömürün taşındığı dekovil (dar hat) ve demiryolu hatları haritada görülebilmektedir. Kesintisiz kömür nakliyatının gerçekleşmesi için yapılan havaî hatlar, varageleler⁴,

Karadeniz kıyısına kurulan iskeleler, kömürü eğimli topografyanın üst kotundan alt kotuna aktaran yada sahilde iskeleden deniz taşıtlarına yükleyen oluklar gibi teknik çözümler de haritadan okunabilmektedir. Köyleri ve yerleşim bölgelerini birbirine bağlayan yollar, topografya çizgileri, kömür üretim alanlarındaki yapı ve yapı grupları, demiryolu etrafındaki maden işletmesiyle ilgili yapılaşmalar da haritada belirtilmiştir. Maden ocakları, kömürün depolandığı açık harman bölgeleri ve/veya dekovil/demiryolu hatları, numaralarla ya da işletme sahibinin isimleriyle haritaya işlenmiştir. Hazine-i Hassa döneminde (1848-1865) işletme ruhsatı alan ocaklar numaralandırılmıştır. İlk etapta Kozlu, Zonguldak, Kilimli ve Alacaagız bölgelerindeki ocak numaraları işlenmiş, ilerleyen yıllarda bölge durumlarını gözetmeksizin hangi mevkiye yeni ocak açıldıysa oraya numara verilmiştir. Havza’ya yaklaşık 400 adet maden ocağı açılmış ve işlenmiştir (İmer, 1944, s. 18; Özekan, 1944, s. 42). Maden ocakları ve demiryolu sisteminin kurulduğu bölgeler, amele kulübeleri ve yazıhanenin yer aldığı birimleri birlikte birbirlerine benzer planlamaya sahiptir. Ancak Ereğli Şirketi ve Maden Dairesi’nin işletme hakkına sahip olduğu bölgelerde maden üretimiyle ve işletmesiyle ilgili daha kapsamlı ve farklı türde planlamalar, üretim alanları ve tesisler mevcuttur.

2 25 numaralı harita.

3 Bu bilgiye Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Maden Haritacılığı sergisinde yer alan haritalardan ulaşılmıştır.

4 Bir yükün kendi ağırlığıyla aşağıya doğru hareket ederken

aşağıdaki yükün yukarıya doğru çekilmesini sağlayan yerüstündeki eğimli sistem (Bkz. Zaman, 2012, s. 93).

KÖMÜR HAVZASI'NDA DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI VE TEKNİK İLERLEYİŞ

Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası'na ait 1933 tarihli “Cumhuriyetin On Yılında Zonguldak ve Maden Kömürü Havzası” adlı yayını, Ahmet Naim Çıladır'ın 1934 tarihli “Zonguldak Havzası: Uzun Mehmet'ten Bugüne Kadar” adlı eseri, İmer'in 1944 yılına ait “Ereğli Maden Kömürü Havzası Tarihi” adlı kitabı ile Ahmet Ali Özekan'ın aynı yılda basılan “Ereğli Kömür Havzası Tarihi Üzerine Bir Deneme 1848-1940 (Umumi Tarihi ve İdari Rejimler-Hukuki Mevzuat Tarihi-İktisadi Gelişim Merhaleleri)” yayını Kömür Havzası'ndaki maden üretiminin, işletmeciliğinin ve taşımacılığının başlangıç ve gelişim sürecini kapsamlı olarak ele almıştır. Her dört yayın birbirini tamamlayan niteliktedir. Ayhan Savut'un İstanbul Üniversitesi Coğrafya Bölümü'nde yayınlanan 1952 yılına ait “Zonguldak Kömür Havzasında Sanayi ve Sosyal Tesisler” adlı bitirme çalışması ise Havza'daki yerüstü ve yeraltı tesislerinin türü, işleyiş biçimi ve Havza'daki dağılımının anlaşılmasına önemli derecede katkı sağlamıştır.

Zengin ve kaliteli kömür damarlarının yer aldığı Havza'da, ocaklardan çıkartılan kömürün ocak içinde ve dışında taşınması gerekmiştir. Havza'daki ilk kömür üretim faaliyetlerinin başladığı dönemlerde kömür taşımacılığı, ocak içerisinde insanların/hayvanların sırtında küfelerle ya da galerilere döşenen ahşap rayların üzerinde hareket eden arabalarla sağlanmış, harmanlardan yükleme iskelelerine kadar ocak dışı nakil işlerinde ise hayvan gücünden yararlanılmıştır (Çıladır, 1934, s. 22).

O dönemde İngiltere ve Avrupa ülkelerinde kömür, yeni bir ulaştırma sistemi olan demiryoluyla taşınmaktadır. Ancak Osmanlı Devleti'nin teknik bilgisi demiryolunun inşası için yetersiz kalmış, bu alanda deneyimli yabancı ülkelerin desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Demiryolu taşımacılık sisteminin kurucusu olan İngiltere, demiryolu ile ilgili teknik bilgiyi evrensel ölçekte yayan ilk ve öncü ülkedir. Zonguldak Kömür Havzası'ndaki ilk demiryolu inşaa faaliyetleri de İngilizler tarafından gerçekleştirilmiştir. 1851 yılında iki İngiliz maden mühendisi tarafından Kozlu ve Üzülmaz maden bölgelerine demiryolu döşenerek kömür taşımacılığı ilk kez demiryolu hattı üzerinden sağlanmıştır (Çıladır, 1934, s. 24). İngiltere sermayesi Kırım Savaşı'nda (1852-1854) da Havza'ya girmeye devam etmiş, Kozlu-Zonguldak-Üzülmaz bölgesindeki kömürlerin müttefik donanmalarında kullanılması amacıyla Zonguldak ve Kozlu sahil kıyısına demiryolu inşaa edilmiştir. Her iki bölgede demiryolu Papaz Harmanı'na ulaşarak, harmanda depo edilen kömürün sahile raylı sistem üzerinden taşınması sağlanmıştır (Foto. 1). Ayrıca Kozlu'daki hat Acenta Ocağı'na devam ettirilmiş, maden ocağından sahile kadar kömürün hızlı

ve kesintisiz bir şekilde naklini gerçekleştiren ulaştırma sistemi oluşturulmuştur. İngilizler işlettikleri ocakların içerisine ve dışarısına da demir raylı dekovil hatları inşa ederek ocakları iskelelere bağlamış, Havza'daki demiryolu ulaştırma ağını genişletmiştir (Özekan, 1944, s. 40-41).

Havza'nın Bahriye Nezareti tarafından Hükümet sermayesi ile emaneten yönetildiği dönemde maden kömürünün demiryolu ile taşınması devlet tarafından desteklenmiş, kömür çıkartma ruhsatını elde eden kişilere ray ve araba idareden verilerek demiryolu inşası ve taşımacılığı teşvik edilmiştir (İmer, 1944, s. 15).



Fotoğraf 1. Kozlu şimendiferi ve Gürcü Kumpanyası'na ait kömür harmanından görünüş (İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv, b.t. d) / The view of coal blends belonging to Georgian Company and Kozlu Chemindefer (Istanbul University II. Abdülhamid Han Photo Albums Digital Archive, n.d./d)

Bahriye Nezareti'nin 1865-1908 yılları arasında faaliyet gösterdiği dönemde ise Havza'daki demiryolu hatlarında kısmi iyileştirmelerin yanı sıra mevcut hatlarla bağlantılı yeni hatlar inşa edilmiştir⁵. Kırım Savaşı sırasında İngilizler tarafından yapımı gerçekleşen bir kilometre uzunluğundaki Zonguldak demiryolu hattı, Üzülmaz ve Karşı Mahalle'ye⁶ (İkinci Makas); Kozlu demiryolu hattı ise İhsaniye'ye kadar uzatılmıştır. Savaş sırasında inşa edilen bir diğer hat olan Kilimli hattı ise bu dönemde 3.5 kilometreye ulaşmıştır. Ayrıca Çatalağzı'na 9 kilometre uzunluğunda demiryolu inşa edilmiştir. Tüm bu uygulamalarla birlikte Havza'da demiryolu hattı 40, dekovil hattı ise 150 kilometreye ulaşmıştır (Özekan, 1944, s. 42). Demiryolu taşımacılığının daha geniş alana yayılmasıyla birlikte Havza'daki kömür üretimi de artmıştır.

5 Karamanyan Kumpanyası, Bahriye Nezareti döneminde Havza'daki mevcut hatların uzatılma faaliyetlerinde etkin rol oynamıştır.

6 Kozlu bölgesinde yer almaktadır.

Eğimli topografyaya sahip bölgelerde ise coğrafyaya uygun farklı çözümler geliştirilmiş ve uygulanmıştır. Karamanyan Kumpanyası 1884 yılında, Kandilli'nin doğusunda yer alan Alacaagız bölgesindeki 131 numaralı maden ocağına Havza'nın ilk eğimli varagelesini inşa etmiştir (Foto. 2; Savut, 1952, s. 7). Courtgi (Gürcü) Vapur Kumpanyası ise alanında uzman ve deneyimli yabancı mühendislerle birlikte Havza'da teknik girişimlerde bulunarak Kerpiçlik bölgesinde ilk havai hat tesisatını kurmuştur (Çıladır, 1934, s. 43).



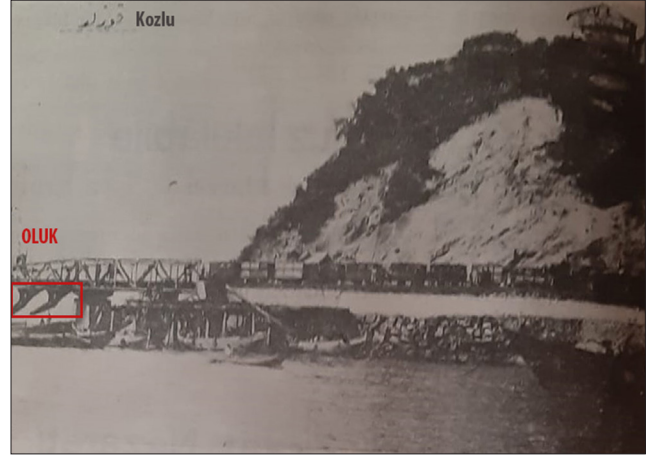
Fotoğraf 2. Eğimli varagele (İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv, b.t. /a) / *Inclined cableway (Istanbul University II. Abdülhamid Han Photo Albums Digital Archive, n.d. a)*

Hat döşemesinin mümkün olmadığı kısa güzergahlarda ise ocak ağızlarına, harman sahalarına ya da demiryolları arasına, üst kottan alt kota kömürü tekerlekli taşıtlara aktaran dekovil işlevini gören oluklar yerleştirilerek kesintisiz kömür taşımacılığı devam ettirilmiştir (Foto. 3).



Fotoğraf 3. Kömürü üst kottaki harman alanından alt kottaki tekerlekli taşıta aktaran oluk sistemi (Çıladır, 1934, s. 34) / *The telegraph system which transports the coal from the blend area in the upper level to the wheeled transport in the lower level (Çıladır, 1934, p. 34)*

Karadeniz'e kıyısı olan Havza'nın konumu kömürün denizyoluyla taşınmasına imkan vermiş, bu alanda yatırımlar ve uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Ticaret ve Ziraat Nezareti döneminde (1909-1920) sahil kıyısına demiryoluyla bağlantılı yükleme ağızları, deniz taşıtlarına kömürü yükleyen iskele ve oluklar inşa edilmiştir (Foto. 4-5; T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, s.125). 1925 yılında Ereğli-Zonguldak-Kilimli arasında yaklaşık 18 adet iskele ve oluk mevcuttur (Malkoç, 2017, s.85).



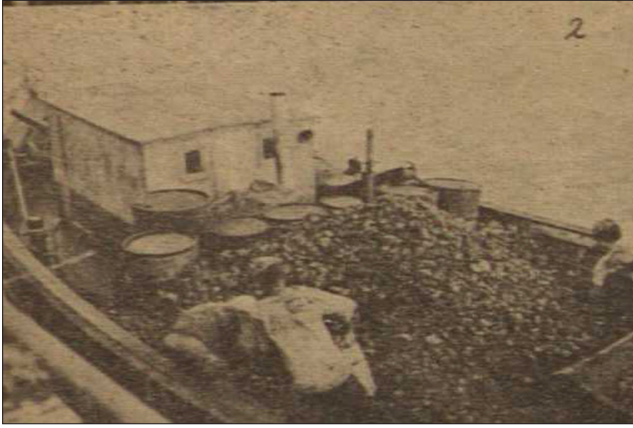
Fotoğraf 4. Yükleme-boşaltma iskelesinde yer alan oluklar ve kıyıdaki mavnalar (T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, s.126) / *The telegraphs at the loading-unloading pier and lighters on the shore (T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, p.126)*



Fotoğraf 5. Kozlu bölgesi oluk başının deniz tarafından görünüşü (İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv, b.t. c) / *The seaward view of Kozlu area telegraph head (Istanbul University II. Abdülhamid Han Photo Albums Digital Archive, n.d. c)*

Harmanlardaki kömür küfelerle ya da yükleme iskelelerinde yer alan oluklarla mavnalara nakledilmiş, mavnalardan vapurlara da küfeyle sevkiyat gerçekleştirilmiştir (Foto. 6; Malkoç, 2017, s. 111).

ZONGULDAK KÖMÜR HAVZASI'NDA DEMİRYOLLARI VE KOZLU İSTASYONU



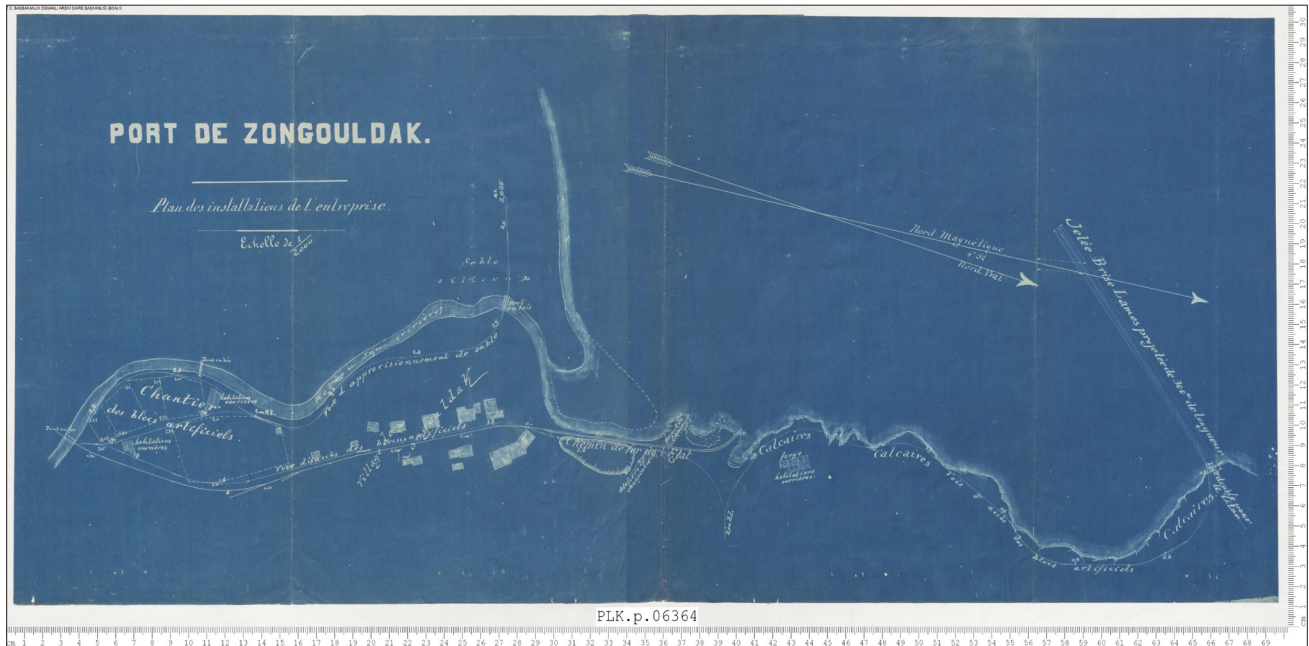
Fotoğraf 6. Kömür mavnalara yüklenirken (Anonim, 1936, s. 314) / Loading coal on barges (Anonymous, 1936, p. 314)

1892 yılında “Ereğli Şirket-i Osmaniyesi (Société Ottomane D’Heraclée)”⁷ çatısı altında Havza’ya giren Fransız sermayedarları ise kömürün denizyolu ile diğer limanlara ve/ veya denizaşırı ülkelere nakledilebilmesi için kömür rezervleri açısından zengin olan Karadeniz kıyısına Zonguldak liman inşaatını da gerçekleştirmişler (Şek. 3-4; İmer, 1944, s. 22; BOA.Y.PRK.ASK./111-81, H-00-00-1313). Liman’daki vinçler ve seri yükleme tesisatı ile kömür doğrudan vapurlara nakledilmiştir (Foto. 7-8). Daha önce sevk edilecek kömürün miktarı küfe ya da kantarla ölçülürken, Şirket liman ve yükleme iskelelerine otomatik baskül kurarak kömürün hızlı bir şekilde ölçülmesini sağlayan tekniği Havza’ya getirmiştir (Savut, 1952, s. 11). Tüm bu uygulamalar kömür taşımacılığındaki teknik ilerleyişin yanı sıra Havza’daki kömür üretim miktarının ve nakliyat hızının artmasına da katkı sağlamıştır.



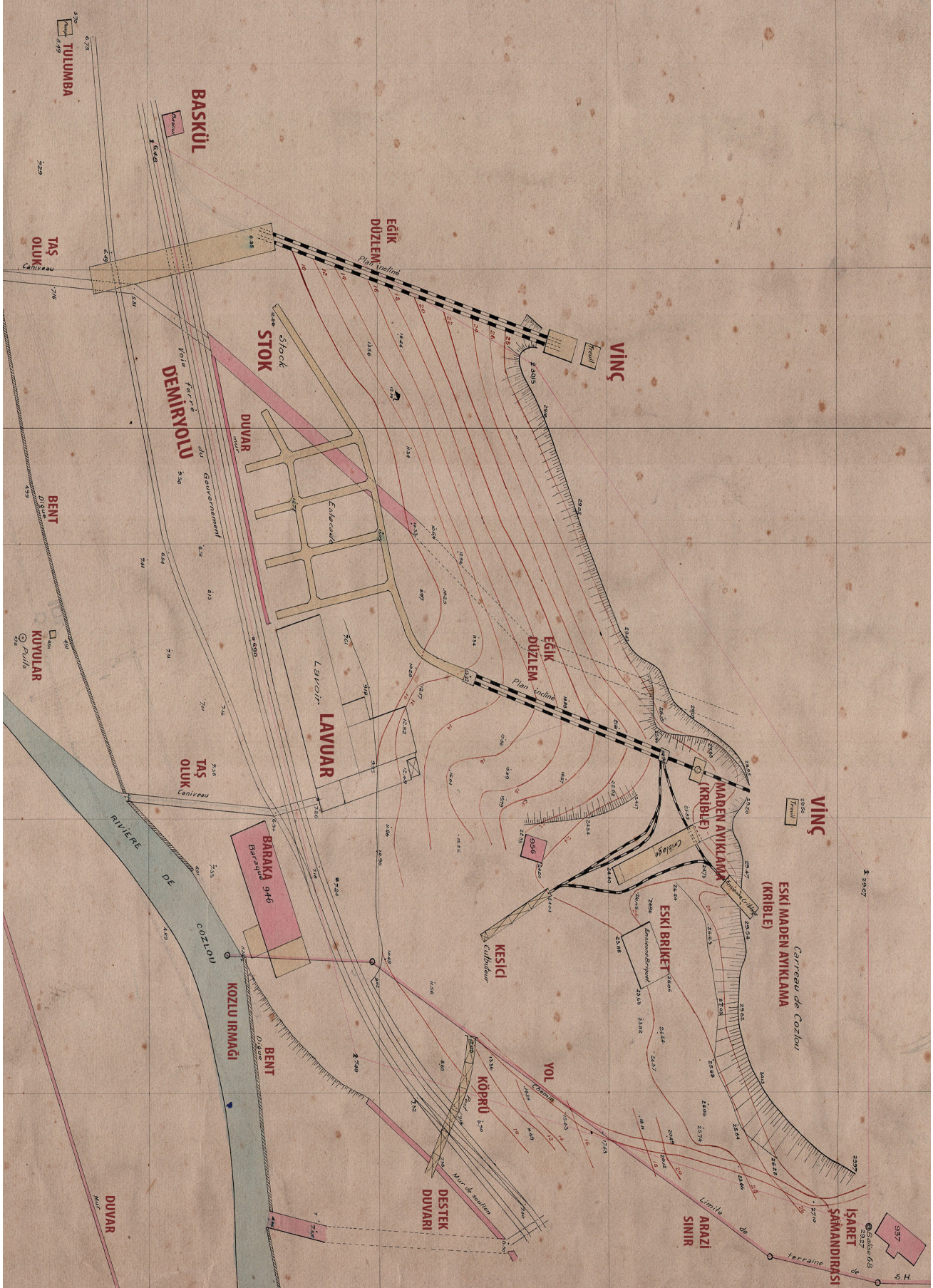
Şekil 4. Zonguldak Limanı ile limanın yakın ve uzak çevresiyle olan bağlantısı (BOA.Y.MTV./228-63, H-10-01-1320/ M-1902, s. 3) / Zonguldak Port and Port's relation with its close and distant surroundings (BOA.Y.MTV./228-63, H-10-01-1320/ M-1902, p. 3)

Ocaklardan çıkartılan kömürün piyasaya sunulmadan önce kili şist, kum taşı gibi yabancı maddelerden ayrılması gerekmiştir. Havza’daki demiryollarının yakın çevresine kömürün eleme, ayıklama ve yıkama işlemlerinin gerçekleştirildiği “lavuar” / “lavoire” adı verilen tesisler inşa edilmiştir. Tesislere kömürün nakli ise demiryolu hattı, zincirli sistem veya bantlı sistemle gerçekleştirilmiştir.



Şekil 3. Zonguldak Limanı Planı (BOA.PLK.p./6364-, b.t.) / The plan of Zonguldak Port (BOA.PLK.p./6364-, n.d.)

⁷ Bu şirket için Devlet Arşivleri’nde bulunan en eski tarihli belge 1313 (1895-6) tarihlidir.



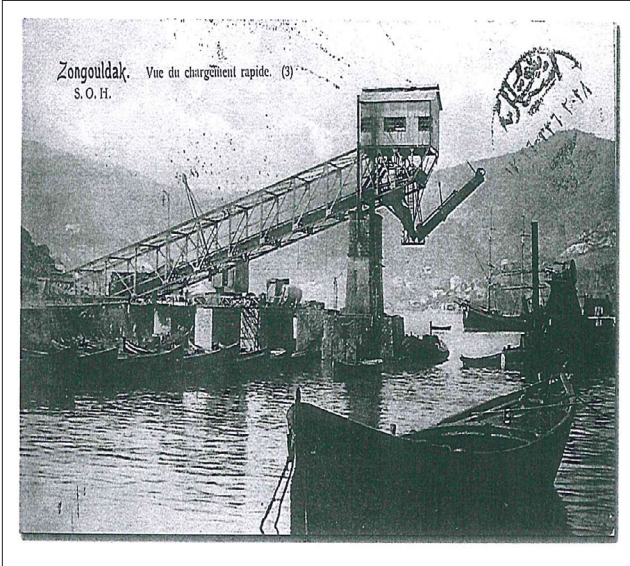
Şekil 5. Kozlu bölgesinde lavuar tesisi ve demiryolu (Türkiye Taşkömürü Kurumu Kozlu Müessesesi Proje Arşivi) / Coal washer facility and railway in Kozlu region (Project Archive of Turkish Hard Coal Institution Kozlu Branch)

ZONGULDAK KÖMÜR HAVZASI'NDA DEMİRYOLLARI VE KOZLU İSTASYONU



Fotoğraf 7. Vagonlardaki kömürün vinçlerle vapurlara nakledilmesi (Salt Online, 1895) / *Transport of coal in wagons to steamers by cranes (Salt Online, 1895)*

Ereğli Şirket-i Osmaniyesi işlettiği Zonguldak hattında buharlı lokomotiflerle çalışan vagonlarla kömürü nakletmiştir (T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, s. 124). Ticaret ve Ziraat Nezareti döneminde ise kömür taşımacılığının hızlı ve güvenli bir şekilde devam etmesi için Avrupa'dan lokomotif ve vagonlar getirilmiştir (Enver, b.t., s. 25).



Fotoğraf 8. Vagonlardaki kömürün seri tahmil aletiyle vapurlara nakledilmesi (Yüce ve Namal, 2013, s. 17) / *Transportation of coal in the wagons to the steamers with serial loader (Yüce and Namal, 2013, p. 17)*

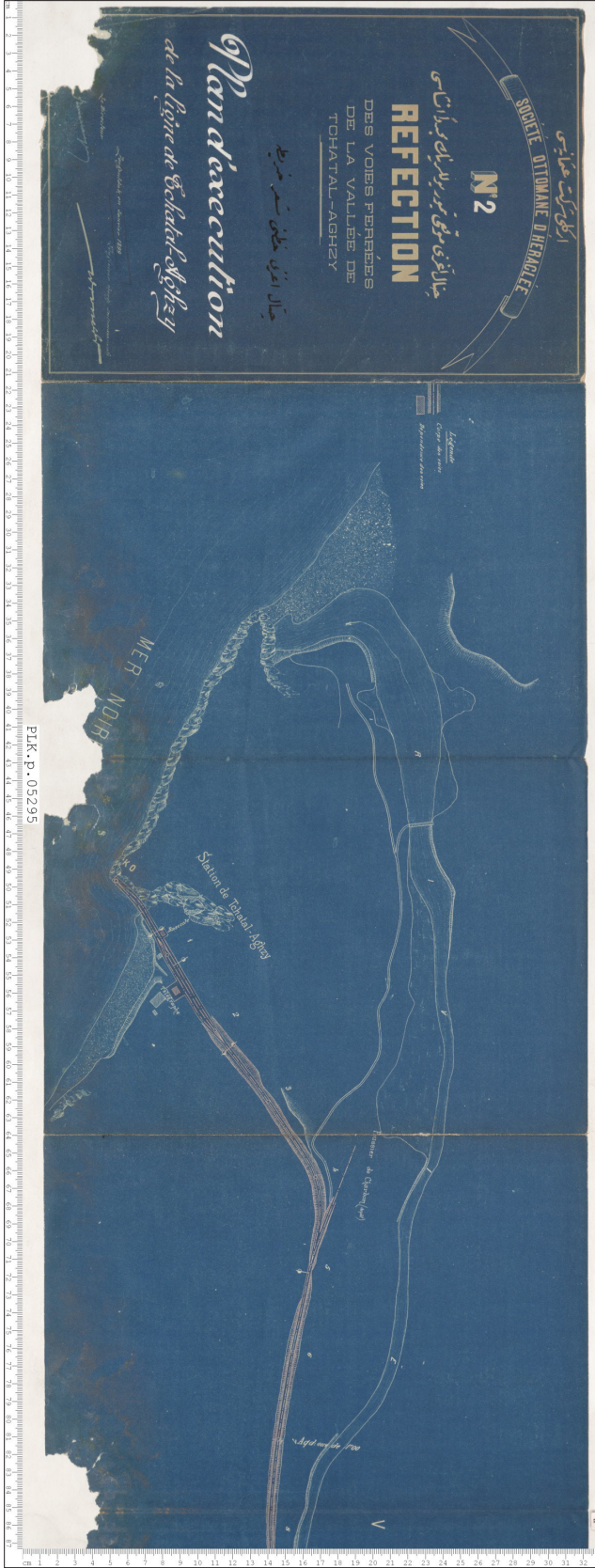


Şekil 5'te yer alan Kozlu lavuar tesisine ait Fransızca harita tek paftadan oluşmaktadır. Mayıs 1928 tarihli haritada, demiryolu üzerinden bölgeye getirilen kömürün baskülde tartıldıktan sonra stok alanında depolandığı, lavuar tesisinde yıkanmamış (krible) ya da yıkanmış kömür haline getirildiği, vapurlara naklinin ise kıyıda konumlanan vinçlerle sağlandığı sistem görülmektedir.

Kömür taşımacılığının ve demiryolunun önemli bileşenlerinden biri hat üzerinde hareket eden tekerlekli taşıtlardır. Havza'ya demiryolu inşa edildiği ilk dönemlerde tekerlekli taşıtların hareketi insan ya da hayvanlarla sağlanmış, ilerleyen dönemlerde mazot ya da buharlı motorlarla çalışan lokomotifler kullanılmıştır (Foto. 9-10).



Fotoğraf 9. Havza'da kömür nakliyatını sağlayan demiryolu taşıtları (Yukarıdan aşağıya doğru İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv, b.t./b; Çıladır, 1934, s. 135; T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, s. 124) / *Rolling stocks transporting coal in coal field (From top to bottom Istanbul University II. Abdülhamid Han Photo Albums Digital Archive, n.d. b; Çıladır, 1934, p. 135; T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 1933, p. 124)*



Şekil 6. Ereğli Şirketi Osmaniyesi tarafından hazırlanan Zonguldak-Çatalağzı demiryolunun yeniden inşası gösterir planda Çatalağzı istasyonu ve demiryolu hattı (BOA.PLK.p./5295-, H-19-09-1316/ M-1898, s. 1) / Çatalağzı station and railway line in the reconstruction plan of Zonguldak-Çatalağzı railway prepared by Society Ottoman Ereğli (BOA.PLK.p./ 5295-, H19-09-1316/ M-1898, p. 1)

Havza'daki tüm bu teknik ilerleşmiş ve demiryolu ağının genişlemesiyle ilgili uygulamalar kömür üretim ve işletme alanının genişlemesine de katkı sağlamıştır. 1/1.000.000 ölçekli Zonguldak Havzası ile doğusundaki taşkömürü alanlarını gösteren haritada bu gelişim görülebilmektedir. Ereğli'nin batısında başlayan ve Devrek, Çaycuma, Bartın bölgelerini de içerisine alarak Cide'nin batısında son bulan bölge 1879 yılı Kömür Havzası sınırı olarak belirtilmiştir. Aynı zamanda paftaya işlenen Maden Tetkik Arama Enstitüsü'ne ait karbonifer etütleri sınırına göre Kömür Havza'sının 1879 yılına ait bölge dahil güneyde Karabük ve Kastamonu, batıda ise Küre'yi içerisine alarak İnebolu'da son bulduğu görülmektedir (Şek. 1).

HAVZA'DA KESİNTİSİZ DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞIYLA İLGİLİ PROJELER VE UYGULAMALAR

Havza'daki mevcut demiryollarının birleştirilerek Zonguldak Limanı'na bağlanması ile ilgili ilk girişim Bahriye Nezareti döneminde gerçekleştirilmiştir. Devletin imkan ve teknik bilgisinin yetersiz olması nedeniyle projenin yapımı Ereğli Şirket-i Osmaniyesi'ne verilmiş (BOA.PLK.p./1731-, H-19-09-1316/ M-1898; BOA.PLK.p./1733-, H-19-09-1316/ M-1898), sözleşme kapsamında Zonguldak, Kozlu, Kilimli ve Çatalağzı demiryolu hatlarının birleştirilmesi ve beş kilometre uzunluğunda tünel açılması taahhüt edilmiştir (Foto. 10; Şek. 6). Ancak bölgedeki diğer madencilerin kesintisiz demiryolu taşımacılığında istifade etmelerini engellemek amacıyla Şirket projenin tamamını gerçekleştirmemiştir (Çıladır, 1934, s. 78-79). Ayrıca Ereğli Şirket-i Osmaniyesi farklı bir projeye Havza'ya Gelik-Üzülmez (Asma) havai hattını inşa ederek, işletme hakkına sahip olduğu diğer bir hat olan Çatalağzı demiryolu hattının da önemini kaybetmesine yol açmıştır (Foto. 11-12; Şekil 2; Malkoç, 2017, s. 124).



Fotoğraf 10. Çatalağzı'na yeniden döşenen demiryoluyla ilk defa kömür taşınması (BOA.FTG.f./1886-, b.t.) / The transportation of coal in Çatalağzı first-time by reconstructed railway (BOA.FTG.f./1886-, n.d.)

ZONGULDAK KÖMÜR HAVZASI'NDA DEMİRYOLLARI VE KOZLU İSTASYONU



Fotoğraf 11. Gelik Havai Hat İstasyonu'na dekovil vagonlarıyla kömür taşınması (Salt Online, b.t. c / Coal transport to Gelik aerial ropeway station by lorries (Salt Online, n.d. c)

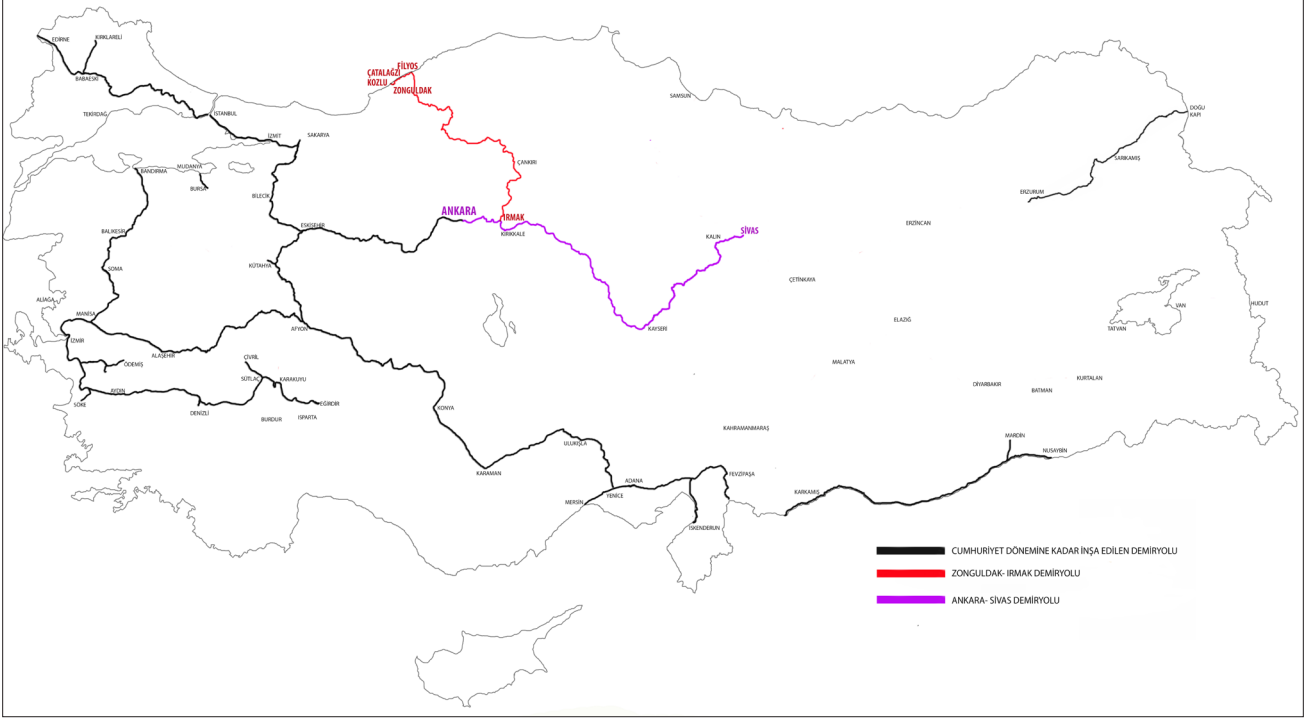


Fotoğraf 12. Gelik-Üzülmez (Asma) arasındaki havai hatla kömür taşınması (Salt Online, b.t. b / Coal transport by aerial ropeway between Gelik and Üzülmez (Asma) (Salt Online, n.d. b)

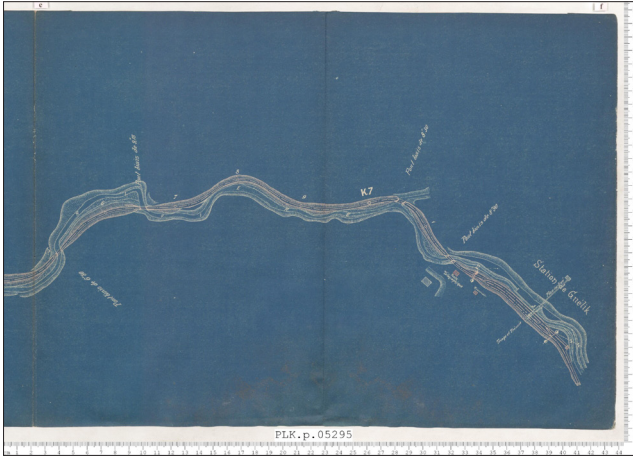
Kozlu ve Zonguldak maden bölgelerinin demiryoluyla birbirine bağlanması ile ilgili diğer bir girişim ise I. Dünya Savaşı sırasında Alman sermayesinin Havza'ya girmesiyle gerçekleşmiştir. Düzgün yükleme iskelesine sahip olmayan Kozlu'nun doğrudan Zonguldak limanına bağlanması amacıyla Kozlu-Zonguldak havai hat projesinin inşasına başlanmış ancak hattın yapımı tamamlanamamıştır (Şek. 2; Çıladır, 1934, s. 67-68).

Havza'daki kömür alanlarını birbirine bağlayan ve kömürün ülkenin iç bölgelerine kesintisiz nakliyatını sağlayan Zonguldak-Irmak demiryolu hattı Erken Cumhuriyet döneminde inşa edilmiştir (Şek. 7). Hattın yapımında bir İsveç, iki Danimarka şirketi yer almıştır. İsveç şirketi Nydqvistoch Holm A. B.⁸ (NOHAB) şirketi, Mühendis Antenor Nydqvist, iş adamı Carl Olof Holm ve Johan Magnus Lidström tarafından 1847 yılında İsveç'in Trollhättan şehrinde kurulmuştur (URL-2). İsveç şirketi J. Saabye & O. Lerche ve Kampmann, Kierulff & Saxild (Kampsax) adında iki Danimarka şirketi ile ortaklık kurarak Türkiye projesini üstlenmiştir (Nydqvist & Holm A.B. ve ark., 1937, s. 21). J. Saabye ve O. Lerche ortaklığıyla devam eden şirketin faaliyetleri arasında başta Danimarka olmak üzere yurtdışında çok sayıda demiryolu, köprü ve liman inşaatı yer almıştır (URL-3). Her iki Danimarka şirketi projenin inşası ve denetiminde görev almıştır. 1927 yılında dönemin hükümeti ve NOHAB şirketi arasında imzalanan sözleşmeye göre kömür hattının Ankara'dan Ereğli'ye ulaşması ve Ereğli Limanı'nda son bulması amaçlanmıştır. Ayrıca Safranbolu'nun yakınlarında ana hattan ayrılarak Söğütözü'ne yönelen ikinci bir hattın yapılmasına karar verilmiştir (Nydqvist & Holm A.B. vd., 1937, s.21-22). Ancak zor arazi koşulları ve projeye ayrılan bütçenin yetersiz olması sonucunda Ankara-Ereğli demiryolu hattı projesinin yalnızca Irmak-Filyos kısmı inşa edilmiş, Söğütözü'ne ulaşması planlanan hat ile Ereğli Limanı'nın yapımı gerçekleşmemiştir (Nydqvist & Holm A.B. ve ark., 1937). Demiryolunun Kömür Havzası'yla buluşması için Irmak-Filyos hattının Zonguldak'a kadar uzatılmasına karar verilmiştir. Filyos-Zonguldak demiryolu hattı, Zonguldak istasyonuna ve Zonguldak Limanı'na 1937 yılında ulaşarak işletmeye açılmıştır (Anonim, 1940, s. 255). Zonguldak-Irmak demiryolunun yapımı ile birlikte Kömür Havzası, Ankara-Sivas hattı üzerinden, Osmanlı döneminde inşa edilen diğer demiryollarına bağlanmış, kesintisiz ulaşım ağı oluşturulmuştur. Hattın 1943 yılında Kozlu'ya uzatılmasıyla birlikte zengin kömür damarlarına sahip Kozlu maden sahası da ülkenin iç bölgelerine bağlanmıştır (Kalkay, 1943b, s. 7).

8 İsveç dilinde Anonim Şirketi, Aktie Bolag olarak ifade edilmekte, kısaltılmış hali A. B. olarak belirtilmektedir.



Şekil 7. Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde, Cumhuriyet'ten önce inşa edilen demiryolları ile Erken Cumhuriyet döneminde inşa edilen Ankara-Sivas ve Zonguldak-Irmak demiryolları (Pafta hazırlanırken Türkiye Devlet Demiryolları'nın resmi web sitesinde yayınlanan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları haritası altlık olarak kullanılmıştır.) / *Within the borders of the Republic of Türkiye, railways built before the Republic period and Ankara-Sivas and Zonguldak-Irmak railways built during the Early Republic period (Republic of Türkiye State Railway Map published on its official website is used as template during the preparation of sheets)*



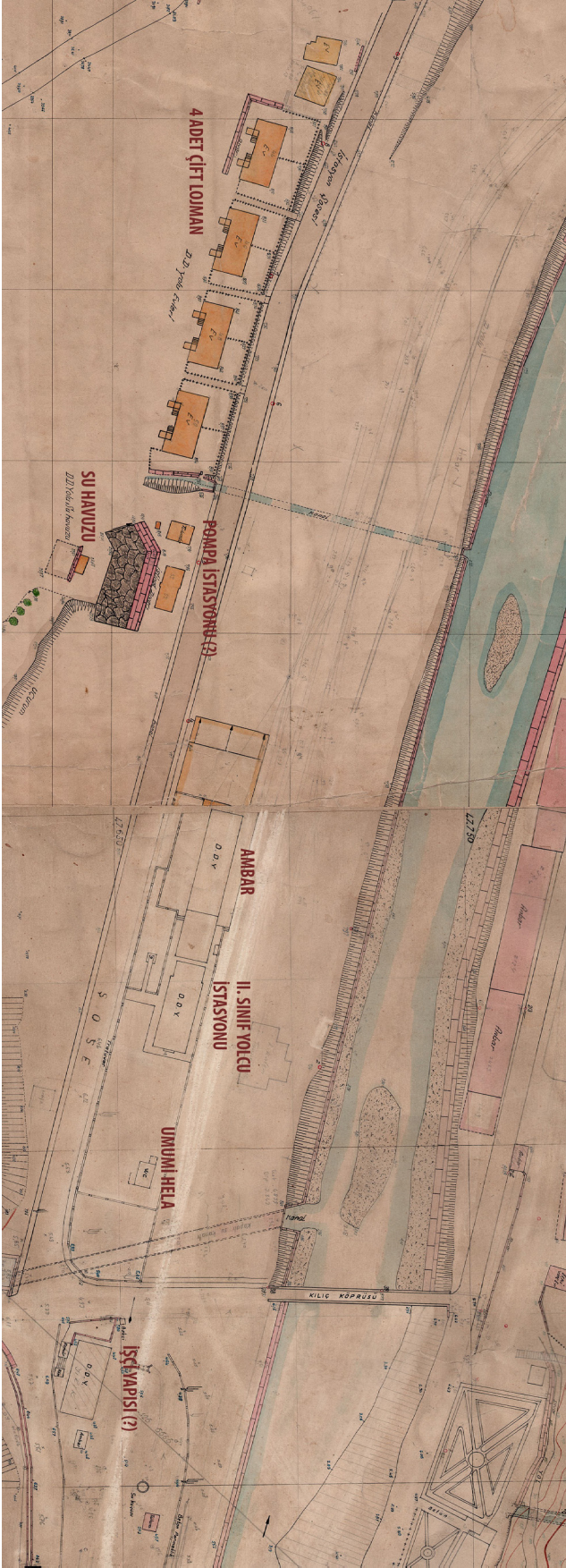
Şekil 8. Ereğli Şirketi Osmaniyesi tarafından hazırlanan Zonguldak-Çatalağzı demiryolunun yeniden inşasına ait planda yedi ve sekizinci kilometreler arasında yer alan Gelik istasyonu (BOA.PLK.p../5295-, H-19-09-1316/ M-1898, s. 6) / *Gelik station which stands between seventh and eighth kilometers in the Zonguldak-Çatalağzı railway reconstruction plan prepared by Society Ottoman Ereğli (BOA, PLK.p../5295-, H19-09-1316/ M-1898, p. 6)*

Zonguldak-Irmak demiryolunun inşasından önce Gelik ocaklarından çıkartılan kömür havai hatla Üzülmöz Vadisi'ne taşınmış, Üzülmöz'den Zonguldak Limanı'na sevkiate ise bölgedeki dar hatla sağlanmıştır. Gelik kömürleri ancak hava koşullarının uygun olduğu zamanlarda denizyolu üzerinden ülkenin diğer bölgelerine ulaştırılmıştır (Şek. 8). Zonguldak-Irmak

demiryolu hattının inşasından sonra Gelik ocaklarından gelen dekovil treninin taşıdığı kömürler Çatalağzı istasyonunda özel bir vinçle geniş hat vagonlarına aktarılmış, bu uygulamayla birlikte Gelik kömürünün memleketin iç bölgelerine her mevsim hızlı ve güvenli bir şekilde taşınması sağlanmıştır. Ayrıca Kilimli şirketinin yıkanmış kömürleri ile 82 numaralı ocaktan çıkarılan kömürlerin taşınması amacıyla Zonguldak-Irmak demiryoluna Kilimli istasyonu inşa edilmiş, istasyondan çıkan makas hattı da Kilimli kömür harmanına kadar uzatılmıştır (Anonim, 1937, s. 352-353, 361; T.C. Nafia Vekâleti Neşriyatı, 1937, s. 32). Demiryolu ve iltisak hatlarının yapımı ile Anadolu kasabalarının, sanayi kuruluşlarının, demiryolları ve denizyollarının kömür ihtiyaçları Havza'dan temin edilmeye başlanmıştır.

KOZLU DEMİRYOLU HATTI VE YERLEŞKEDEKİ YAPILAR

Kozlu Vadisi boyunca devam eden demiryolu hattı ile çevresindeki yapıları gösteren 9 numaralı şekilde yüklemeye-boşaltma iskelesi, hattın Karadeniz'le bulunduğu noktada konumlanmıştır. Kozlu oluğu olarak isimlendirilen iskele, vagonlarla getirilen kömürün vapurlara boşaltılması amacıyla oluk sistemi ile donatılmış, kömür miktarının ölçülmesi için de iskelenin yakınına baskül, maden işletmelerinin idaresi için maden idaresi yapısı yerleştirilmiştir.



Şekil 10. Erken Cumhuriyet döneminde Kozlu istasyonu (Türkiye Taşkömürü Kurumu Kozlu Müessesesi Proje Arşivi) / Kozlu station in the Early Republican Period (Project Archive of Turkish Hard Coal Institution Kozlu Branch)

Bölgede demiryoluyla bağlantı oluşturan, kömürlerin depolandığı harman alanları yer almaktadır. İskelenin yakınında konumlanan ve demiryoluna sınır oluşturan alanda, 194 harmanı bulunmaktadır. Demiryolunun devam ettiği iç kısımda ise maden ocağından çıkan 232 numaralı hat 232 harmanında sona ermekte, ocaklardan çıkartılan kömür demiryolu üzerinden harman bölgesine taşınmaktadır. Demiryolunun geçtiği bölgelere teknik donatılarının yanı sıra maden ve demiryoluyla ilişkili yapılar da inşa edilmiştir. Maden idaresi tarafından işletilen demiryolunun çevresinde hareketli taşıtlar için makine dairesi, ambar ve demirhane yer almaktadır. 1 numaralı Courtgi (Gürcü) kuyusunun olduğu bölgeden geçen demiryolu yerleşkesinde ise topografyanın en üst kotunda mühendis evi, daha alt kotlarda memur evleri, demiryolunun yakınında ise amele kulübesi bulunmaktadır. İdari işlerine yönetildiği yazıhane yapısı da hattın yakın çevresinde konumlanmıştır. Demiryolu hattının inşasının mümkün olmadığı eğimli bölgeye ise varagele inşa edilmiştir.

Erken Cumhuriyet döneminde Zonguldak-Irmak demiryolu hattının planlanmasıyla birlikte Havza'ya ulaşan demiryolu hattının güzergahı yeniden belirlenmiş, istasyon alanları ve demiryolu ile ilgili yapılar güzergah üzerinde yerini almıştır. Kömür hattının Karadeniz tarafında son istasyonu olan Kozlu istasyonu, Kozlu maden sahasında kömür ve yolcu taşımacılığını sağlayacak şekilde II. sınıf istasyon⁹ olarak planlanmış, ayrıca buharlı lokomotiflerin ve yapıların su ihtiyacını karşılayacak nitelikte su teşkilat yapılarıyla donatılmıştır. Yerleşkeye yolculara hizmet eden II. sınıf yolcu istasyon yapısı, yüklerin depolandığı ambar yapısı, istasyonda çalışanların ikamet ettiği işçi yapısı ve dört adet çift lojman yapısı, buharlı lokomotiflerin su ihtiyacını karşılayan 60 m³ hacminde pompa istasyon yapısı, suyun temin edildiği üç metre derinliğinde su kuyusu, herkesin kullanımına açık umumi hela inşa edilmiştir (Kalkay, 1943a, s. 82). Ayrıca istasyona lokomotif kazanına su aktaran su cenderesi ile vagonları tartan kantar da yerleştirilmiştir. 1943 yılında işletmeye açılan Kozlu istasyon alanını ve yakın çevresini gösteren Şekil 10'daki vaziyet planı, Faruk Akyüz tarafından çizilen farklı dönemlere ait iki paftanın birleştirilmesiyle oluşturulmuştur. Sağdaki pafta 1946, soldaki pafta ise 1948 yılına aittir. Planda yolcu istasyonu, ambar, umumi hela ve dört adet çift lojman yapısı görülmektedir. Plana yapı isimlerinin işlenmemiş olması nedeniyle pompa istasyon yapısı ve işçi yapısı hakkında kesin bir kanağe varmak mümkün değildir. Ancak su havuzunun yakınında konumlanan demiryolu yapısının pompa istasyon yapısı olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Tip projelerin uygulandığı Zonguldak-Irmak demiryolu hattı üzerinde benzer mimaride başka pompa istasyon yapılarının yer alması ve yapının yakın çevresinde su teşkilatına ait su havuzunun bulunması bu tezi güçlendirmektedir. Yerleşkedeki Devlet Demiryollarına ait diğer yapının ise işçi yapısı olma ihtimali yüksektir. Su cenderesi ve vagon kantarı ise planda tespit edilememiştir.

9 Trafik ve cer bakımında önemi olan yerleşkeler II. sınıf istasyon adını almıştır (Bkz. Meissner, 1934, s. 184).

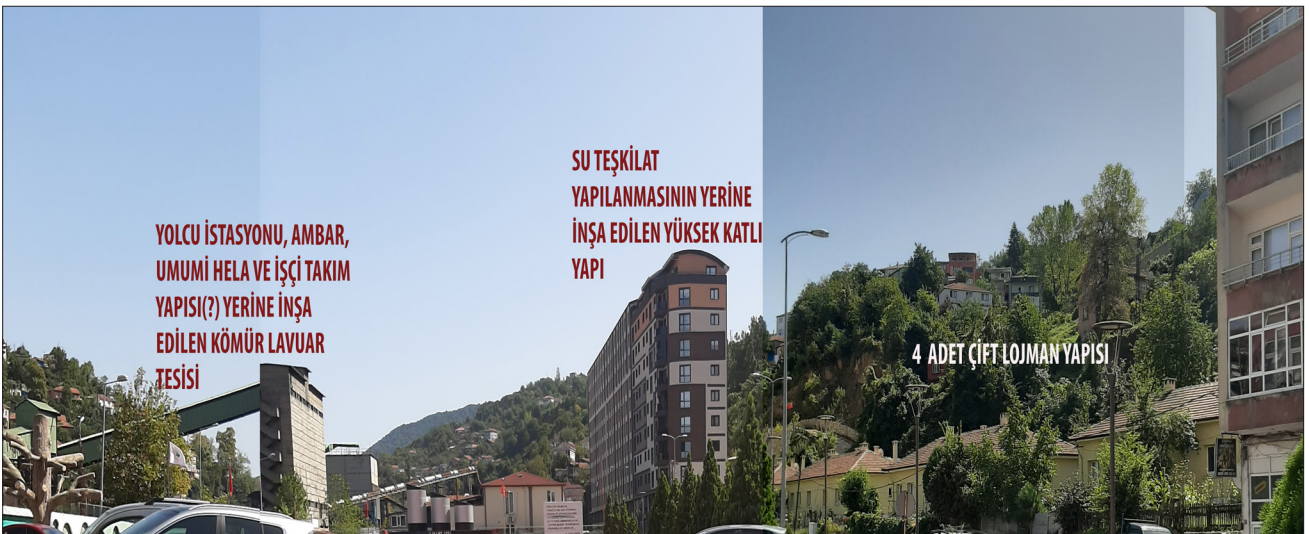
ZONGULDAK KÖMÜR HAVZASI'NDA DEMİRYOLLARI VE KOZLU İSTASYONU



Fotoğraf 13. Kozlu istasyonuna ait dört adet çift lojman yapısı (Fotoğraflar yazarlar tarafından çekilmiştir, Eylül 2022) / Four semi-detached lodgements of Kozlu station (Photos were taken by the authors, September 2022)



Fotoğraf 14. Çift lojman yapılarının güney cephesinden görünümü (Fotoğraflar yazarlar tarafından çekilmiştir, Eylül 2022) / View of the semi-detached lodgements from south façade (Photos were taken by the authors, September 2022)



Fotoğraf 15. Kozlu istasyonundaki lojman yapıları ve yakın çevresi (Fotoğraf yazarlar tarafından çekilmiştir, Eylül 2022) / Semi-detached lodgements and immediate surroundings at Kozlu station (Photo was taken by the authors, September 2022)

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Osmanlı toprakları üzerinde demiryolunun inşa edilebilmesi için o döneme ait mevcut bilgi, donanım, teknik, teknoloji, araç, malzeme, sermaye ve iş gücü yetersiz kalmış, bu alanda teknoloji geliştiren yabancı ülkelerin desteği alınmıştır. Kömürün demiryoluyla taşınmasının Havza'daki ilk uygulamaları İngilizler tarafından gerçekleştirilmiş, ilerleyen dönemlerde ise Fransız ve Almanlar demiryolu faaliyetlerinde yer almıştır. Her ülke Havza'ya kendi teknolojisini getirmiş, her uygulama Osmanlı'nın demiryolu ile ilgili teknik bilgi ve teknolojik altyapısını geliştirmiştir. Havza ve ülkenin diğer bölgelerinde yabancı kişilerin denetiminde gerçekleşen saha çalışmalarının yanı sıra demiryoluyla ilgili eğitim veren okullar da bilgi transferini sağlamıştır. Osmanlı Dönemi'nde başlayan teknik ilerleyiş Erken Cumhuriyet döneminde de devam etmiştir. Tüm bu gelişmeler 415 kilometre uzunluğundaki Zonguldak-Irmak demiryolu hattının yerli mühendis ve müteahhitler tarafından başarıyla inşa edilmesine katkı sağlamıştır.

I. Dünya Savaşı'nın Avrupa ülkelerinde yarattığı tahribat, Avrupa şirketlerinin ekonomik sorunlar yaşamasına yol açmıştır. Kömür hattının yapımında yer alan Danimarka şirketleri de benzer sorunlar yaşamış, varlığını devam ettirebilmek için dış gelişime yönelerek Türkiye projesini üstlenmiştir (KAMPSAX, 1967, s. 8, 10). Birçok şirket zor coğrafi koşullarına sahip bir bölgede, Zonguldak-Irmak demiryolu hattı inşasını tamamlayamayacaklarını düşünceleri nedeniyle projeyi kabul etmemiştir. Başarı, işi üstlenecek şirketlerin belirlenmesinde ve görev almasında en önemli faktör olmuştur. Bu kadar zor bir projenin belirtilen süre içerisinde kısmi de olsa sorunsuz bir şekilde bitirilmesi bu etkilerin yansımalarıdır.

Kozlu maden sahası, Havza'daki kömür damarlarının 1/3 oranına sahip olmasının yanı sıra bölgedeki kömür çıkartma çalışmalarının başladığı ilk saha ve demiryolu yapım faaliyetlerinin ilk uygulama alanı olması açısından önemlidir (Kalkay, 1943b, s. 7). Aynı zamanda Karadeniz'e kıyısı olması bölgeye konumsal açıdan ayrı bir avantaj sağlamıştır. Osmanlı Dönemi'nde Kozlu Vadisi boyunca dar demiryolu hattı yapımı gerçekleşmiş, İhsaniye ocağına kadar uzatılan hat Zonguldak'a ulaşmamıştır. Kömürün denizyolu ile taşınmasının sağlanması amacıyla da sahil kıyısına iskele ya da oluklar inşa edilmiştir. Kısa hatlı ulaşım ve denizyoluyla kömür nakliyatının gerçekleşmesi için havanın uygun olduğu zamanların beklenmesi güvenli, kesintisiz bir şekilde ve yılın her döneminde kömürün taşınmasını mümkün kılmamıştır. Kozlu-Zonguldak maden kömür sahalarını içerisine alan Zonguldak-Irmak demiryolu hattının yapımı ise Erken Cumhuriyet döneminde gerçekleşmiştir.

Kömür yolu hattı, Havza'nın Şekil 1'deki haritada gösterilen işletme sınırının içerisinde yer alan kömür sahalarından geçecek şekilde bütüncül olarak planlanmış ve uygulanmıştır.

Kozlu Vadisi'ndeki demiryollarının, maden ocaklarının yer aldığı güzergah üzerinde ya da yakın çevresinde ilerlemesi nedeniyle hattın geçtiği bölgelere maden işletmeciliği ile ilgili yapılar inşa edilmiştir. Benzer durum Havza'daki diğer demiryolu sahalarında da görülmektedir. Kömür iskelelerinde görev alan maden idaresi memurları için yapılar, ocakta çalışan ve nakliyatta görev alan işçiler ile işin yürütülmesinde ve denetiminde görev alan mühendis ve memurlar için konut ya da barakalar; mavna vb. denizyolu taşımacılığıyla ilgili taşıtların tamir edildiği tersaneler, maden çıkartma ve işletilmesi için gerekli araçların bakım, onarım ve yenilemesinin yapıldığı atölye ile dökümhaneler, yabancı şirketler tarafından Avrupa'dan getirilen ve maden işletmesinde kullanılan malzemelerin depo edildiği ambarlar, kömürün stoklandığı açık harmanlar, demiryolu hattı ve çevresinde yer alan yapıları; kantar ve basküller de teknik donatıları oluşturmuştur.

Osmanlı Dönemi'nde Havza'daki demiryolları birbirinden bağımsız, parçalı bir şekilde inşa edilmiş, demiryollarının etrafında hem maden hem demiryoluna hizmet eden, iç içe geçmiş bir yapılanma ortaya çıkmıştır. Erken Cumhuriyet döneminde ise Zonguldak-Irmak demiryolu hattı bütüncül bir şekilde planlanmış, hattın yakın çevresine yalnızca demiryoluyla ilgili yapılar inşa edilmiştir. Yük ve yolcu taşımacılığına göre planlanan hat, Havza'daki demiryolu yapı türlerini de değiştirmiştir. İstasyon alanlarına demiryoluyla seyahet eden kişilere hizmet etmek amacıyla yolcu istasyon yapıları, yükün depolandığı ambarlar, demiryolunda görev alan personel ve işçilerin ikamet etmeleri için lojman ve işçi yapıları, buharlı lokomotifler için gerekli suyun temini ve naklini sağlayan su teşkilat yapıları, tekerlekli taşıtların bakım ve onarımının gerçekleştirildiği lokomotif depoları inşa edilmiş ve sahaya teknik donatılar yerleştirilmiştir. Demiryolu hattı, yapıları ve tekerlekli taşıtlar bu yapılanma ile birlikte maden mirası ve endüstri mirasından ayrılarak ayrı bir değer olan demiryolu mirasını oluşturmuştur.

Irmak-Zonguldak-Kozlu hattı bütünüyle değerlendirildiği zaman istasyonların yerinin ve istasyonlardaki yapıların türünün, tasarımının ve işlevinin belirlenmesinde bütüncül bir planlamanın etkin olduğu görülmektedir. 420 kilometre uzunluğundaki kömür hattının Karadeniz bölgesindeki son istasyonu olarak tasarlanan ve inşa edilen Kozlu istasyonu günümüzde yolcu taşımacılığına hizmet vermemesi sonucunda uç istasyon olma özelliğini kaybetmiş, yolculara hizmet eden yolcu istasyon ve ambar yapıları da varlığını devam ettirememiştir.

Bu uygulamayla birlikte Zonguldak-Irmak demiryolu hattı üzerinde II. sınıf yolcu istasyon yapısı ve bu yapının diğer önemli mimari parçası olan ambar yapısının sayılı örnekleri yitirilmiş, demiryolu mirası korunamamıştır. Günümüzde her iki yapı ile birlikte umumi hela ve işçi takım yapısının(?) bulunduğu bölgeye, demiryolu hattına sınır oluşturması nedeniyle yine kömürle bağlantılı olarak kömür lavuar tesisi ve ilgili birimlerin inşa edildiği görülmektedir (Foto. 15).

Buharlı lokomotiflere göre planlanan ve inşa edilen demiryolu hattı ve yapıları ilerleyen yıllarda teknolojik gelişmelerin yıkıcı etkisine maruz kalmaktadır. Buharlı lokomotiflerin yerini dizel ve/veya elektrikli taşıtların almasıyla birlikte buharlı lokomotiflere hizmet eden yapılarda işlevini kaybetmiştir. Buharlı taşıtların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde planlanan ve inşa edilen Kozlu istasyonunda su teşkilat yapılanmasına ait olduğu düşünülen pompa istasyon yapısı ve su havuzu günümüze ulaşmamıştır. Demiryolu hattına sınır oluşturmayan bu bölgeye ise kütle ve gabari açısından çevresiyle uyumsuz olan on katlı yapı inşa edilmiştir (Foto. 15).

Günümüzde Kozlu istasyonunun tarihi ve mimari değerini günümüze taşıyan yalnızca dört adet çift lojman yapısı varlığını devam ettirmektedir (Foto. 13). Zonguldak-Irmak demiryolu hattında yer alan Çatalağzı ve Zonguldak istasyonlarındaki lojman yapılarıyla aynı tasarıma sahip Kozlu çift lojman yapıları, Erken Cumhuriyet döneminin demiryolu mimarisi ve tip proje uygulamalarına örnek oluşturması açısından tarihi ve mimari açıdan değerlidir. Yapıların özgün oturma alanının, gabarisinin, cephe düzeninin korunduğu; pencere doğramaların plastik doğramaya dönüştürülmesi dışında özgünlüğüne büyük ölçüde zarar verecek nitelikte uygulamaların gerçekleştirilmediği tespit edilmiştir. Yapıya kimlik kazandıran merdiven korkulukları ve su basman kotunda yer alan bosajlı kesme taş kaplamalar gibi Zonguldak-Irmak demiryolu mimarisinin karakteristik özelliklerini yansıtan öğeler de korunarak varlığını sürdürmektedir (Foto. 14). Günümüzde yapıların bir kısmı özgün işlevini devam ettirmektedir. Ancak yasal koruma altında olmayan yapılar için istasyondaki varlığını devam ettirmeyen diğer demiryolu yapıları gibi yıkılma tehdidi her zaman geçerlidir. Kozlu gelişen ve yeni yapılaşmaya açık olan bir yerleşimdir. Yeni bir planlamayla demiryolu yapılarının varlığına son verilme ihtimali mümkündür. Demiryolu yapılarının yıkılması, hatta ait bütüncül tasarımının parçalanmasına ve aynı zamanda demiryolu mirasının yok olmasına neden olmaktadır. Kozlu istasyonuna ait yaşayan bu değerlerin gelecek nesillere aktarılması demiryolu mirasının korunması ve sürdürülebilmesi açısından önem taşımaktadır.

KAYNAKÇA

- Anonim. (1936, Ağustos) Bayındırlık Bakanı Bay Ali Çetinkaya'nın Zonguldak-Filyos-Çatalağzı-Çankırı Tetkik Gezisi. *Demiryollar Dergisi*, 12(137), 311-314.
- Anonim. (1937, İkinci teşrin) Cumhuriyet Nafiasının Yeni Bir Zaferi Daha: (Filyos-Zonguldak) Kömür Hattını da İşletmeye Açtı. *Demiryollar Dergisi*, 13(153), 351-367.
- Anonim. (1940, Birinci teşrin) Cumhuriyetin 17. Yılı'nın Feyizli Eserlerinden: (Zonguldak-Kozlu) Demiryolu. *Demiryollar Dergisi*, 16(187-188), 253-267.
- BOA.FTG.f./1886- (b.t.). Çatalağzı nam mevkiide müceddeden döşenen demiryoluyla ilk defa olarak kömür nakli.
- BOA.PLK.p../1731- (H-19-09-1316/M-1898). Zonguldak mevkii demiryolunun müceddeden inşası planı. a.g.tt (Ereğli Şirketi Osmanisi, Fr.)
- BOA.PLK.p../1733- (H-19-09-1316/M-1898). Ereğli Şirket-i Osmanisi (Zonguldak) Çatalağzı mevkii demiryolunun müceddeden inşası planı. a.g.tt (EHT., Fr.)
- BOA.PLK.p../5295- (H-19-09-1316/M-1898). Zonguldak Çatalağzı mevkii demiryolunun yeniden inşası planı a.g.tt (Fr.).
- BOA.PLK.p../6364- (b.t.). Zonguldak Limanı planı. (Fr.).
- BOA.Y..MTV./228-63 (H-10-01-1320/M-1902). Zonguldak Limanı'nın haritası.
- BOA.Y..PRK.ASK./111-81 (H-00-00-1313/M-1895). Ereğli Şirket-i Osmaniyesi tarafından inşa edilen Zonguldak Limanı'nın inşaat muamelesinin kabul edilmesi hususu.
- Çıladı, A. N. (1934). *Zonguldak Havzası: Uzun Mehmet'ten Bugüne Kadar*. Hüsnüabat Matbaası.
- Enver, S. (b.t.). *Zonguldak Kömür Havzamız*. Eti Bank Yayınları, Ankara.
- İmer, H. M. (1944). *Ereğli Maden Kömürü Havzası Tarihiçesi*, Ali Rıza İncealemdaroğlu Matbaası.

- İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv. (b.t. a). Ereğli Kömür Ocakları: Armudcuk nam mahalde tüccardan Ahmed Efendi'nin (43) derece meyilli varagele tabir olunan demiryolunun sahil-i deryadan görünüşü, erişim kodu: NEKYA91538/31. <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91538---0031.jpg> adresinden 23 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv. (b.t. b). Ereğli Kömür Ocakları: Kozlu mevkiinde Madenci Petro'nun Kömür Ocağı'nın şimal cihetinden görünüşü, erişim kodu: NEKYA91538/45. <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91538---0045.jpg> adresinden 23 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv (b.t. c). Ereğli Kömür Ocakları: Kozlu mevkiinde Olukbaşı tabir olunan iskelenin cenub cihetinden ve deniz tarafından görünüşü, erişim kodu: NEKYA91538/19. <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91538---0019.jpg> adresinden 23 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- İstanbul Üniversitesi II. Abdülhamid Han Fotoğraf Albümleri Dijital Arşiv (b.t. d). Ereğli Kömür Ocakları: Kozlu şimendiferinin Gürcü Kumpanyası'nın kömür harmanı önünden görünüşü, erişim kodu: NEKYA91538/47. <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/FOTOGRAF/91538---0047.jpg> adresinden 23 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- Kalkay, Y. (1943a, 1. Teşrin-1. Kânun). 5 Cumhuriyet Yılı İçinde Hakikatleştirilen Zonguldak-Kozlu Kömür Yolu. *Demiryollar Dergisi*, 19(224-225-226), 80-85.
- Kalkay, Y. (1943b, Nisan-Haziran). Demiryol Politikamızın yeni bir zaferi daha: ZONGULAK-KOZLU YOLU İşletmeye Açıldı. *Demiryollar Dergisi*, 18(218-219-220), 6-9.
- KAMPSAX 1967, (1 Kasım). *Kampmann, Kierulff & Saxild A/S: De første 50 år: Et dansk ingeniørfirma og dets virkefelter gennem et halvt århundrede.*
- Malkoç, E. (2017). *Meslek Gazetesi 1924-1925 Türkiye'de İşçi Hayatı ve Zonguldak Kömür Havzası*, Doğu Kitabevi.
- Meissner. (1934). *Demiryollar İnşaat* (N. CELİL, Çev.), Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası.
- Nydvqvist & Holm A.B., J. Saabye & O. Lerche ve Kampmann, Kierulff & Saxild A/B. (1937). *Construction Des Lignes De Chemins De Fer/ Irmak-Filyos & Fevzipaşa-Diyarbakir: Travaux exécutés en Turquie par le Groupe Suédo-Danois 1927-1935*, Goteborg et Copenhagen.
- Özeken, A. A. (1944). *Ereğli Kömür Havzası Tarihi Üzerine Bir Deneme 1848-1940 (Umumi Tarihçe ve İdari Rejimler-Hukuki Mevzuat Tarihi-İktisadi Gelişim Merhaleleri)*. Kenan Matbaası.
- Salt Online. (1895). Carrières de pierres, bateau à quai (Yazar/Üreten: Kev. Anmegougian), erişim kodu: AHTUR0182. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/194382> adresinden 10 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- Salt Online. (b.t. a). A report on Zonguldak Coal Field and Ereğli Kömürleri İşletmesi, erişim kodu: AFDIVRP002. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/103532> adresinden 10 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- Salt Online. (b.t. b). Gelik Ocağı ile Üzülmez Ocağı arasında çalışan havai hat - The aerial ropeway running between Gelik Mine and Üzülmez Mine, erişim kodu: AHZON030. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/196995> adresinden 10 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- Salt Online. (b.t. c). Société Ottomane d'Héraclée. La Câble Aérien. Station de Guélik - Osmanlı Ereğli Kömür Şirketi. Gelik Havai Hat İstasyonu'na dekovil vagonlarıyla kömür taşıyan işçiler, erişim kodu: AHZON023. <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/196988> adresinden 10 Mayıs 2022 tarihinde alınmıştır.
- Savut, A. (1952). *Ereğli-Zonguldak Kömür Havzasında Sanayi ve Sosyal Tesisler* [Bitirme Tezi]. İstanbul Üniversitesi.
- T.C. Nafia Vekâleti Neşriyatı. (1937). *Kömür Hattı: Filyos-Zonguldak Kısmı*, 5(8).
- T.C. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası. (1933). *Cumhuriyetin On Yılında Zonguldak ve Maden Kömürü Havzası*.
- Türkiye Taşkömürü Kurumu Kozlu Müessesesi Proje Arşivi.
- Yüce, M. ve Namal, Y. (2013). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Belgelerle Zonguldak*, Bülent Ecevit Üniversitesi, Zonguldak.

ZONGULDAK KÖMÜR HAVZASI'NDA DEMİRYOLLARI VE KOZLU İSTASYONU

Zaman, E. M. (2012). *Zonguldak İnsan-Mekan-Zaman*, TMMOB Maden Mühendisleri Odası, Zonguldak.

ZBEÜ Geomatik Mühendisliği Dijital Arşivi.

URL Kaynaklar

(URL-1) <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?Mevzuat-No=2804&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=3> (T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi) adresinden 1 Haziran 2022 tarihinde alınmıştır.

(URL-2) https://www.nohab-gm.hu/en/en05_5.html (NOHAB- GM Foundation) adresinden 1 Haziran 2022 tarihinde alınmıştır.

(URL-3) https://biografiskleksikon.lex.dk/J._Saabye (lex.dk) adresinden 1 Haziran 2022 tarihinde alınmıştır.