

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

(Effects of Manisa-Uşak Railway Transportation on Settlement-II)

Doç. Dr. Mehmet Akif CEYLAN

Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü
maceylan@marmara.edu.tr

ÖZET

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 4'ü makale kapsamında ele alınmıştır. Bunlar, batıdan doğuya doğru; Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler ve İnay'dır.

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. Böylelikle demiryolu öncesi, demiryolu ulaşımının başlaması ve sonrası dönem olmak üzere yerleşmenin gelişimi bir bütünlük içinde işlenmeye çalışılmıştır. Diğer taraftan çok sayıda (4) 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, Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler, İnay

ABSTRACT

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 provinces. Only 4 of these settlement units that have been influenced by railway transportation in different ways have been studied in this paper: Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler and İnay 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 (4) and the concern not to go beyond the scope of a paper required it to keep the comments about each settlement area relatively limited up to a few pages.

Key Words: *Railway transport, Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler, İnay*

GİRİŞ

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. II. Abdülhamit devrinde hattı Alaşehir'e kadar uzatarak işletme hakkını elde eden şirket, 1893'te hattın imtiyazını Belçikalı Georges Nagelmackers'e devretmiştir. Bütün bu imtiyazlar, 1894'te Paris'te kurulan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi'ne satılarak hattın denetimi Fransızların eline geçmiştir (Kara1-1988:466).

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 (Konukçu-1992:31). 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 Nezaretı) ikinci bir anlaşma ile aynı şirkete demiryolu hattını Alaşehir'e kadar uzatma iznini vermiştir. Bu izni takiben 1873'te başlayan inşa çalışmalarıyla demiryolu hattı, 1 Mart 1875'te Salihli ve Alaşehir'e ulaşmıştır (Konukçu-1992:32). Turgutlu-Salihli arasında Urganlı, Ahmetli ve Sart, Salihli-Alaşehir

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

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.* Böylece Ege Denizi kıyılarını İç Anadolu'ya bağlayan İzmir-Afyonkarahisar hattı tamamen bitirilmiştir. Alaşehir-Eşme arasında topografyanın yer yer çok engebeli oluşu; demiryolu hattının inşasını güçleştirmiş (örneğin Alaşehir-Eşme arasında 4 büyük köprü ve 21 tünel var), inşa süresini uzatmış ve maliyeti artırmıştır. Alaşehir-Eşme arasında Killik, Konaklar ve Güneyköy'de, Eşme-Uşak arasında ise Ahmetler ve İnay'da küçük istasyonlar inşa edilmiştir.

Yukarıda kısaca açıklanan demiryolu inşa edilirken, hattın genellikle yerleşim birimlerinin kenarından veya yakın bir yerden geçirildiği ve dolayısıyla istasyonların o dönemde yerleşim birimlerinin dışında yer aldığı görülür. Nitekim bu çalışmada ele alınan Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler ve İnay 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 ve askeri (özellikle Kurtuluş Savaşı döneminde) faaliyetler bakımından önemli etkileri olmuştur. Demiryolu hattı Alaşehir'in doğusuna kadar genellikle Gediz Ovası'nın güney kesiminde uzanan Bozdağlar'ı takip etmiş, bu alanlarda, elverişli iklim şartları altında yetiştirilen çeşitli tarım ürünlerinin toplandığı yerel merkezleri, İzmir Limanı'na ve oradan da Dünya'nın diğer bölgelerine bağlamıştır. Genişleyen ulaşım imkânları sayesinde demiryolu güzergâhında bulunan yerleşim birimlerinde ticaret ve sanayi faaliyetleri yoğunluk kazanmış, aldığı göçlerle nüfusları hızlı artmış ve yerleşim sahalarında önemli gelişmeler görülmüştür.

Yücel, bir makalesinde "Demiryoluna kavuşan bir yerleşmenin, 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

* Demiryolu hatlarının işletmeye açılışı konusunda farklı tarihlere rastlanır. Nitekim TCDD'nin resmi internet sayfasında Alaşehir-Uşak 1887'de ve Uşak-Afyon arasındaki da 1890'da işletmeye açıldığı belirtilir (<http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm>). Yukarıda verilen tarihler ise çeşitli kaynaklar ile Osmanlı Arşivi'nde bulunan belgelerden alınmıştır

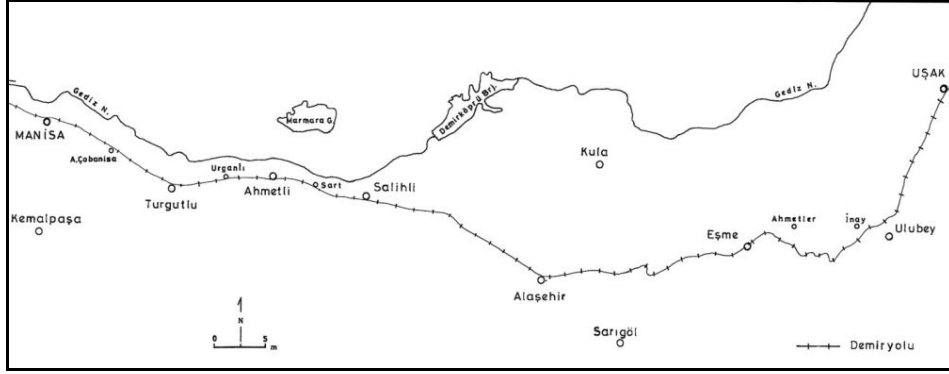
hayatının icap ettirdiği silo, antrepo gibi tesisler inşa edilmekte, böylece iskân sahasının kendiliğinden yerine göre az veya çok genişlediğini" belirterek önemli bazı tespitlerde bulunmuştur (Yücel-1960:143). Kısaca ifade etmek gerekirse, alternatif ulaşım sistemlerinin henüz ciddi bir rekabetiyle karşılaşmadığı bu dönemde, demiryolu istasyonları dış dünyaya bağlanan, önemli birer cazibe noktasıydı.

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. Böylece 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 mahalle, köy, kasaba ve şehir yerleşmesi bulunmaktadır. Demiryolu ulaşımından farklı şekillerde etkilenen bu yerleşim birimlerinden önemli olanları, iki kısma ayrılarak iki makale kapsamında ele alınmıştır. Bu makalede ele alınan yerleşim birimleri batıdan doğuya doğru; Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler ve İnay'dır (Harita 1).^{*} Adı geçen her bir yerleşim birimi çalışmada ayrı ayrı ele alınmış, haritalar, çeşitli yayımlar ve gözlemlerden büyük ölçüde yararlanılarak yerleşmenin gelişimi ile demiryolu hattı ve istasyon arasındaki ilişkiler üzerinde durulmuştur. Ayrıca 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. Böylelikle demiryolu öncesi, demiryolu ulaşımın başlaması ve sonrası dönem olmak üzere yerleşmenin gelişimi bir bütünlük içinde işlenmeye çalışılmıştır.

^{*} Doğu Coğrafya Dergisi'nin 23. sayısında yayınlanan bir diğer makalede Çobanisa, Urganlı, Ahmetli, Sart, Salihli ve Eşme ele alınmıştır.

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)



Harita 1. Manisa-Uşak Demiryolu Hattı.
Map 1. Manisa-Uşak Railway Line.

Diğer taraftan çok sayıda (4) istasyonun ele alınması ve bir makalenin kapsamını aşmamak düşüncesi; her bir yerleşim birimi ile ilgili açıklamaların üç-dört sayfayı aşmayacak şekilde, nispeten sınırlı tutulmasını gerektirmiştir.

Turgutlu

Manisa'ya demiryoluyla 28 km uzaklıkta bulunan Turgutlu, Bozdağlar'dan Gediz Ovası'na geçişi teşkil eden tepe ve birikinti konileri üzerinde kurulan bir Osmanlı dönemi yerleşmesidir. Önemli demir ve karayollarıyla verimli Gediz Ovası sayesinde nispeten hızlı bir şekilde gelişen Turgutlu, bugün ülkemizde özellikle hammaddesi toprağa dayalı sanayide ileri bir düzeye ulaşmıştır. Manisa İli'ne bağlı bir ilçenin yönetim görevini de üstlenen Turgutlu'nun 1935'te 21676 olan nüfusu, 1955'te 27300'e, 1985'te 65740'a ve 2008'de 114483'e ulaşmış, böylece Cumhuriyet döneminde nüfusu 5 kattan fazla artış göstermiştir. Aldığı göçlerle nüfusu hızlı bir şekilde artmaya devam eden şehirde özellikle hizmet ve sanayi fonksiyonları ağırlık kazanmıştır.

Bir Türkmen cemaati tarafından kurulan ve adı eski belgelerde Turudlu, Turgudlu vb şekillerde geçen Turgutlu, 1531 Tarihli Tahrir Defteri'ne göre 117 haneli bir köy olup, Yengi (Yeni) Nahiyesi'nin merkezidir. 1575 Tarihli Tahrir Defteri'ne göre Turgutlu'da 5 mahallede 273 hane vardır. Bu tarihte köyde 1 cami, 4 mescit, 1 hamam, 1 muallimhane ve 2 zaviye bulunur. 1660 Tarihli Mevkufat Defteri'nde ise yine nahiye merkezi olan Turgutlu'da 1175 hanenin kaydedildiği görülür (Emecen-1989:213). Turgutlu'nun bu dönemde hızlı gelişmesinde, Gediz

Nehri üzerine II. Bayezit devrinde (1481-1512) inşa edilen ve kışında nehri geçmeye imkân veren Kısmalı (Kız) Köprüsü'nün önemli bir rolü olmuştur. Yaklaşık 3.5 km kuzeyde yer alan bu büyük köprü nedeniyle Turgutlu uzun bir süre "köprübaşı yerleşmesi" özelliği kazanmıştı. Nehrin aşağı kesiminde başka böyle büyük bir taş köprünün olmaması; mevkiin ulaşım yönünden önemini artırıyordu.

Evliya Çelebi Seyahatname'de "Şehir, düz bir sahranın tam ortasında Gediz Nehri kıyısındadır. 1500 kiremit örtülü güzel konaklar vardır. 21 mihraptır. Beşi cumadır...üç hamam, on bir han vardır. En büyüğü Semerciler Hanı, Pazaryeri'nde Voyvoda Hanı, Yeniçeri Hanı'dır. Pazaryeri'nde yirmişer taş sütunlu üzeri örtülü Tahıl Pazarı geniş meydandadır. Yedi kahvehanesi var. Oyuncuları, hanendeleri (şarkıcıları), çökörcüleri (büyük keman çalanları) var. 300 dükkân vardır" şeklinde yerleşmenin büyüklüğünü yansıtan bazı bilgiler vermiştir (Evliya Çelebi-1985:521). Mevkufat Defteri ve Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilere göre, Turgutlu 17. yüzyılın ikinci yarısında bir kasaba özelliğini kazanmış, uzun bir dönemde halk arasında ve resmi kayıtlarda "Kasaba" adıyla anılmıştır. Dolayısıyla Turgutlu'nun bir yerleşme olarak kasaba büyüklüğüne ulaşması, esasen demiryolu ulaşımının başlamasından yaklaşık iki yüzyıl öncesine rastlamaktadır.

Turgutlu, Saruhan Sancağı'nın 1842 Tarihli Nüfus Yoklama Defteri'nde, Manisa Kazası'na bağlı bir nahiyenin merkezi olarak kaydedilir. Nahiyenin merkezi dışında bir köyü vardır. 1842'de Turgutlu kaza merkezi yapılır, fakat bağlı köy sayısı değiştirilmez. Sancağın yüzölçümü bakımından en küçük kazası olan Turgutlu, nüfus bakımından ise beşinci sıradadır. Bu dönemde 6 mahalleden oluşan Turgutlu'da 2013 hane ve 4069 erkek nüfus mevcuttur. Nüfus miktarına göre Rumlar, Yahudiler ve Ermeniler şeklinde sıralanan Gayr-ı Müslimlerin toplam sayısı da 892 kadardır (Bilgi-2001:116).

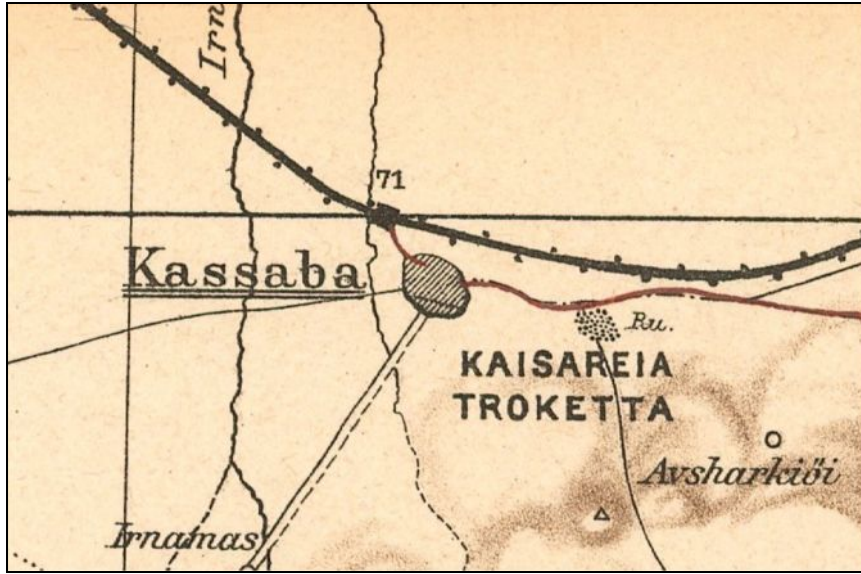
Demiryolu hattı Turgutlu'ya 22 Ocak 1866'da ulaşmış ve kasaba 1866-1875 yılları arasında kısa bir süreliğine (9 yıl) "son durak" görevi üstlenmiştir. Demiryoluyla birlikte Turgutlu, daha hızlı gelişmeye başlamış ve kısa bir süre sonra şehir özelliği kazanmıştır. Nitekim 1884 yılı Aydın Vilayeti Salnamesi'nde Turgutlu'da 6102 hane, 2 hastane, 1 kütüphane, 1 rüştiye, 26 sübyan mektebi, 5 medrese, 27 cami, 9 fabrika, 841 dükkân, 13 han ve 5 hamam kaydedilmiştir (Köklü-1992:11).

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

Kuşkusuz bu sayısal verilerin şehirdeki hızlı gelişmeyi açıkça yansıttığı görülmektedir.

Turgutlu'nun 1890'lardaki durumu hakkında önemli bilgiler veren Cuinet'e göre şehrin nüfusu 23 bindir. Bunun 19900'ü Müslüman, 1500'ü Rum, 1000'i Ermeni ve 600'ü Yahudilerden müteşekkildir. Nüfus değerleri biraz abartılı olmakla birlikte, Turgutlu'nun demiryolundan sonra hızlı bir şekilde geliştiğini gösteren önemli bir kaynaktır. Ayrıca Cuinet, yerleşmeyle ilgili bazı bilgiler de vermiştir. Nitekim İstasyon'un şehrin doğusunda (?), yaklaşık 1 km uzaklıkta ve arabaların geçebileceği küçük bir karayoluyla (şose) şehre bağlı olduğunu belirtmiştir (Cuinet-1894:554).

Cuinet'in verdiği bilgiler, Kiepert (Heinrich)'in 1890'da basılan haritasında görülen Turgutlu'nun yerleşim sahası ve İstasyon çevresiyle büyük ölçüde örtüşmektedir (Harita 2). Dolayısıyla İstasyon, şehirden belirgin bir şekilde ayrı bir yerde, bugün Kısmalı adı verilen karayolunun kenarında inşa edilmiştir. Keza haritada şehir ile İstasyon arasında bağlantıyı sağlayan yolun varlığı da dikkati çekmektedir.



Harita 2. Turgutlu ve İstasyon çevresi (Kiepert, H.,1890).
Map 2. Turgutlu and Station surroundings (Kiepert, H.,1890).

Kiepert (Richard)'in hazırladığı ve 1911'de basılan bir diğer haritada şehrin yerleşim sahası ile İstasyon arasında halen belirli bir mesafenin olduğu ayırt edilmektedir (Harita 3). Bununla birlikte İstasyon binası, lojman, ambar, su deposu gibi yapıların yanı sıra, kahvehane, lokanta ve bakkal gibi bazı işyerleri, çok sayıda seyyar satıcılar ile fabrika, atölye, depo ve bazı tesisler İstasyon ve çevresinde toplanmıştır. Fonksiyonel bakımdan ise İstasyon, şehrin sosyal ve ekonomik yaşantısının canlı bir parçası ve gözde bir mekânı idi. Özellikle resmi heyetlerin ve yolcu trenlerinin geliş-gidiş saatlerinde hareketlilik en üst düzeye de ulaşırdı (Fotoğraf 1).



Harita 3. Turgutlu ve İstasyon çevresi (Kiepert, R.,1911).

Map 3. Turgutlu and Station surroundings (Kiepert, R.,1911).

Turgutlu'nun yerleşim sahası, 20. yüzyılın başında demiryoluna doğru gelişmeye devam etmiş ve İstasyon, şehirde ulaşım, ekonomik faaliyetler ve yerleşme bakımından bir çekim merkezini teşkil etmiştir. Bu durumun Cumhuriyetin ilk yıllarında devam ettiği konusunda bazı örnekler mevcuttur. Nitekim Kurtuluş Savaşı'nda, Yunanlılar tarafından yakılan ve birkaç mahalle dışında, büyük bir kısmı kül haline gelen şehir, bir heyet tarafından hazırlanan kadastro haritasına göre, planlı bir şekilde yeniden kurulmuştur. Planda yerleşim sahasının ana eksenini ise, kuzeyde

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

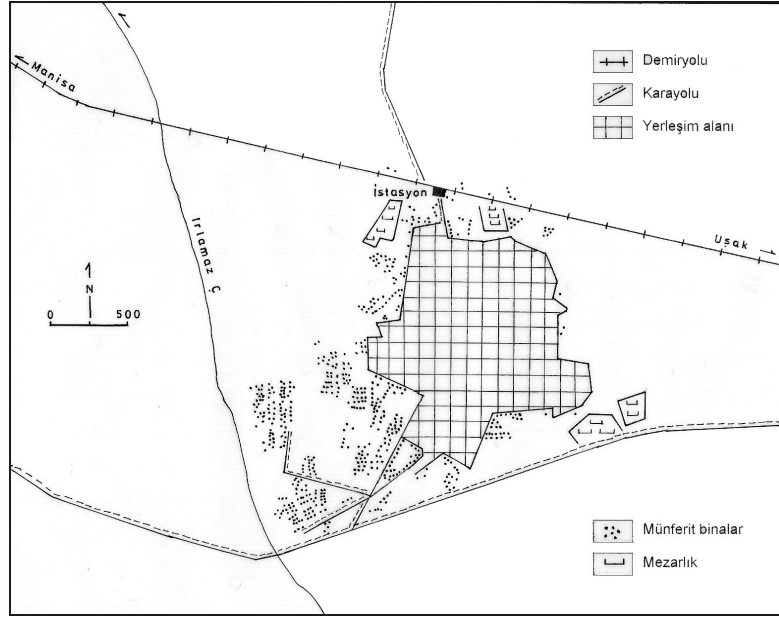
İstasyon'dan güneyde Subaşı'na kadar uzanan, 20 m genişliğinde olan ve çeşitli meydanlardan geçen Atatürk Bulvarı'dır. Bulvarın ortası ve iki kenarı ağaç dikili ve parke döşelidir. Buna paralel uzanan batıda 15 m genişliğindeki Turan Caddesi ile doğuda 12 m genişliğindeki Piyaleoğlu Caddesi'nin düzenlenmesi, 1940'ların başında henüz tamamlanmamıştır. Adı geçen caddeleri dikine kesen 15 m genişliğindeki Manisa-Salihli Yolu, daha sonra Cumhuriyet Caddesi adını almıştır. Diğer tali yollar 10–8 m genişliğinde olup, bu ana yol ve caddelere paralel uzanırlıdır (Gönen-1941:18). Kısaca Cumhuriyetin ilk yıllarında yeni bir şehir planı yapılırken, ana caddelerin İstasyon'a doğru uzanması, bu dönemde demiryolu ulaşımının önemli olduğuna ve de İstasyon'un şehir içindeki rolünün devam ettiğine işaret etmektedir.



*Fotoğraf 1. Cumhuriyetin ilk yıllarında bir heyetin İstasyon'da karşılanması.
Photograph 1. A delegation of the Republic in the first years of meet in Station.*

Şehrin yerleşim sahası, arada bazı boşluklar olsa da 1960'larda İstasyon'a kadar ulaşmıştır. Bu durum, basımı 1964 yılında yapılan 1/25000 ölçekli haritada (İzmir K19-d3) ayırt edilmektedir (Harita 4). Diğer taraftan söz konusu yıllarda demiryolu hattı, yerleşim sahasının kuzey sınırını büyük ölçüde belirlemiştir; hattın kuzeyinde birkaç bina dışında herhangi bir yapılaşma olmamıştır. Bugün ise yerleşim sahasının demiryolu hattının kuzeyinde, özellikle Kısmalı Yolu boyunca geliştiği,

idari bakımdan İstasyonaltı (6843) ve Albayrak (4578) adında iki mahalleye ayrıldığı görülür. Yer yer demiryolunun güneyine de uzanan bu iki mahallenin 2008 yılı nüfusu 10 binin (11421) üzerindedir.



Harita 4. Turgutlu ve İstasyon (1964).
Map 4. Turgutlu and Station (1964).

Diğer yandan Turgutlu'da Cumhuriyet dönemine genel olarak bakıldığında; şehrin yerleşim sahasının kuzey kesiminin, güney kesimine oranla daha yavaş geliştiği dikkati çekmektedir. Bunda özellikle şehir planı yapılırken, yerel yöneticilerin, kuzeydeki verimli tarım arazilerinin yerleşmeye açılmasının doğru olmayacağı düşüncesinden hareket etmelerinin rolü büyüktür. Çünkü güneyde bulunan hafif engebeli geniş alanlar, yerleşme ve sanayinin gelişmesi bakımından daha doğru bir yer seçimini oluşturur. Şüphesiz bunda şehrin güneyinden geçen ve trafik yoğunluğunun yüksek olduğu İzmir-Ankara Karayolu'nun (D 300) da önemli bir etkisi vardır.

Alaşehir

Manisa'ya demiryoluyla 103 km uzaklıkta bulunan Alaşehir, Bozdağlar'ın kuzey yamacında, ova sahasına hâkim konumda olan Toptepe'nin eteğinde, M.Ö. 2. yüzyılda Bergama Kralı Attalos II.

Philadelphos tarafından kurulmuştur. Nispeten uzun bir gelişim sürecine sahip bulunan ve 1960'lara kadar genellikle surların içinde gelişen Alaşehir'in yerleşim sahası son dönemde surların dışında doğu, batı ve kuzeye doğru genişleme göstermiş, nüfusu da 1935'te 8375 iken 1955'te 11393'e, 1985'te 29484'e ve 2008'de 46544'e ulaşmıştır.

Alaşehir, Bergama Krallığı döneminde Toptepe'nin kuzey eteğinde küçük bir alanda kurulmuş ve buradan itibaren gelişmeye başlamıştır. Roma ve Bizans döneminde nispeten hızlı gelişen şehir, batıda Orta ve Doğren tepe ile kuzeyde ova sahasına doğru uzanan hafif eğimli (% 7-8) topografik yüzeyler üzerinde yayılmıştır. Roma ve Bizans döneminde yerleşmenin merkezi kesimlerini, bugünkü Saint Jean Kilisesi ve yakın çevresi ile Toptepe'nin kuzey eteği teşkil etmiştir. 7-11. yüzyıllarda inşa edildiği tahmin edilen surların uzanışı ve sınırları, bu dönemde yerleşim sahasının sınırları ve genişliği konusunda açık bir fikir vermektedir. Yapılan hesaplamaya göre, bu dönemde Alaşehir, surların içinde yaklaşık 109.4 ha genişliğinde bir alan üzerinde bulunuyordu (Ceylan-2004:87).

Osmanlı Devleti'nde 1831'de yapılan sayımda Alaşehir'de 6374 Müslüman erkek nüfus tespit edilmiştir. Sayımda 911 Rum erkek nüfusun dışında, Kıpti, Yahudi ve Ermeni nüfus bulunmadığından dolayı kayıtlara geçmemiştir. Aynı tarihte, Sarıgöl 2828 (2802 Müslüman ve 26 Rum), Salıhlı 501, Kula 8883 (hepsi Müslüman) ve Denizli'de 7845 (Müslüman 7487, Gayr-ı Müslim 358) nüfus sayılmıştır (Karal-1943: 207). Sayım sonuçları bölgesel ölçekte ele alındığında; Alaşehir'in bölgenin önemli yerleşmelerinden olduğu ve hatta Denizli'ye yakın bir değerde nüfusunun bulunduğu görülmektedir. Diğer önemli bir özellik de, Alaşehir'in yörede Gayr-ı Müslimlerin nispeten fazla bulunduğu yerlerden biri olmasıdır. 19. yüzyılın ilk yarısında (1834) Alaşehir'e uğrayan Texier de, bir asır önce 7-8 bin arasında olduğu tahmin edilen nüfusun miktarca değişmemiş olduğunu belirtmiştir (Texier-2002:84).

İzmir-Turgutlu (Kasaba) Demiryolu hattının şirket ve hükümet hesabına ortaklaşa Alaşehir'e kadar uzatılmasına dair imtiyaz kararının 1872'de onaylanmasını takiben inşa çalışması hemen başlamıştır. Uzunluğu 76 km olan Turgutlu-Alaşehir Demiryolu, kısa bir sürede tamamlanarak 1875'te işletmeye açılmış ve bu defa da Alaşehir 22 yıl kadar "son durak" görevi üstlenmiştir (Harita 5). Nitekim Hüdavendigâr

Vilayeti Salnamesi'nin (1310) coğrafya bahsinde verilen bilgiler arasında; "Uşak kasabasının başlıca iskelesi İzmir'dir. Çünkü Alaşehir İstasyonu Uşak kasabasına 12 saat mesafede olduğundan emtiayı tüccariye Alaşehir'e nakil ve oradan şimendifer ile İzmir Limanı'na taşınmaktadır" ifadeleri yer almaktadır ([Http: //www. usakdost. com/ usak/tarih](http://www.usakdost.com/usak/tarih)). Dolayısıyla demiryolunun Uşak'a ulaşmadan önce, Alaşehir İstasyonu'nun etkilerinin Uşak ve ötesine kadar uzandığı anlaşılmaktadır. Daha sonra Uşak ve Afyonkarahisar hattının ulaşımına açılması da, Alaşehir'in gelişmesini nispeten hızlandırmış ve şehirde özellikle ticaret alanında önemli bir canlılığa neden olmuştur.



Harita 5. Alaşehir ve İstasyon çevresi (Kiepert, H., 1890).
Map 5. Alaşehir and Station surroundings (Kiepert, H., 1890).

Demiryolu şirketi, İstasyonu şehrin yerleşim sahasının kuzeyinde, ayrı bir yerde inşa etmiştir. Alaşehir'e 1895 yazında gelen Sarre, kendi anlatımıyla şehir dışındaki garın yakınında basit ama temiz bir misafirhaneye yerleşmiştir (Sarre-1998:4). Bu ifadeler, Kiepert (1890) ve Philippson (1913)'un haritaları incelendiğinde elde edilen bilgilerle de doğrulanmaktadır. Sözü edilen haritalarda görüldüğü üzere; şehir ile İstasyon arasında yaklaşık 500 m uzunluğunda düzgün bir yol (cadde) bulunmaktadır. Yolun çevresinde henüz yerleşimin gelişmediği dikkati çekmektedir. Dolayısıyla bu tarihte birkaç binadan oluşan (hizmet

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

binaları, lojmanlar, ambar, su deposu ile birkaç pansiyon, otel vb işyeri) İstasyon, şehrin yakınında ayrı ve yeni bir yerleşim nüvesini teşkil etmiştir (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2. Alaşehir İstasyonu (2009).
Photograph 2. Alaşehir Station (2009).

Demiryolu ulaşımını takiben şehrin nüfusunda görülen gelişmeler de oldukça önem arz etmektedir. Kamus-ul Alam'da verilen bilgiye göre, Alaşehir'in nüfusu 8000'den biraz fazladır ve bunun 1500 kadarı Rum, çok az kısmı Ermeni ve Yahudi, geri kalanı da Müslüman Türklerden oluşmaktadır (Şemsettin Sami-1889:280). Cuinet, 4000 haneden oluşan şehrin nüfusunu 22000 kaydetmiştir. Abartılı olarak verilen bu nüfusun 17000'ini Müslüman, 4326'sını Rum, 335'ini Ermeni ve 339'unu da Yahudiler teşkil etmektedir (Cuinet-1894:571). Memalik-i Osmaniye'nin Tarihi ve Coğrafya Lügati'nde 2245 haneden oluşan şehrin nüfusunun 9097 olduğu belirtilmiştir (Ali Cevad-1897:65). 1912 yılının resmi kaynaklarına göre de, Alaşehir'de 6642 Türk ve 3120 Rum olmak üzere toplam 9780 nüfus mevcuttur (Konukçu-1988:15). Demiryolu ulaşımının sonrasına rastlayan bu değerlere göre, belirli bir ekonomik canlanmanın olmasına karşılık, şehir nüfusunun daha az arttığı anlaşılmaktadır.

Alaşehir, Osmanlı döneminde uzun bir süre surların çevrelediği alanda gelişme göstermiştir. 19. yüzyılın sonuna doğru kuzeyde İstasyon ve batıda ise bazı resmi binaların inşasıyla birlikte (askerlik şubesi ve cezaevi gibi) şehrin yerleşim alanında fazla dikkati çekmeyen bir genişleme meydana gelmiştir. Çok sayıda eski mezarlıklar da surların dışında ve özellikle kale kapılarına rastlayan yerlerde nispeten geniş alanlar kaplamıştır.*

Şehrin surların dışında başlayan yeni gelişim süreci, Kurtuluş Savaşı'nın son günlerinde (4-5 Eylül 1922) Yunanlıların şehrin hemen tamamına yakınına yakmaları nedeniyle uzun bir kesintiye uğramıştır. Şehrin yakılması, nüfusun önemli bir kısmının ölmesi, yaralanması, sakat kalması veya başka yerlere göç etmesi, şehrin gelişim sürecinde önemli bir kırılma noktasını teşkil etmiş; sonuç olarak şehrin İstasyon'a doğru gelişimi de ötelenmiştir. Hatta Cumhuriyetin ilk yıllarında, surların içinde, özellikle kuzeydoğu kesiminde bina yapımına elverişli geniş arsalar ve bahçeler vardı. Kenan Evren'in, "Benim çocukluğumda (1924-1925'li yıllar) şu bulunduğunuz, toplandığınız yerler ya haşhaş ya da buğday tarlasıydı. Alaşehir, şu (Top) tepeye yamanmış, ufacık, yanmış, yıkılmış bir kasabaydı" ifadeleri, bu konuda ayrıntıya ait bazı bilgiler vermektedir (Dünden Bugüne Alaşehir-1985:11). Söz konusu büyük yangınla birlikte başlayan yeni süreçte; şehir surların içinde gelişmeye devam etmiş ve 1960'lara kadar da şehrin hemen tamamı surların içinde yer almıştır (Harita 6).**

Diğer taraftan bu olumsuz gelişmelerden şehrin nüfusu da önemli ölçüde etkilenmiştir. Nitekim 19. yüzyılın sonuna doğru 10 bini bulan şehrin nüfusu, Kurtuluş Savaşı öncesinde 12-13 bine ulaşmıştı. Oysa Cumhuriyet döneminde 1927'de yapılan ilk sayımda 7183, 1935'te 8209, 1950'de 10719 ve 1960'ta 13924 nüfus sayılmıştır. Buna göre Alaşehir ancak 1960'ta 19. yüzyılın sonundaki nüfusuna ulaşabilmiştir. Böylece şehirde nüfus ve yerleşmenin gelişimi arasında yakın bir ilişki ve özellikle paralellik söz konusudur.

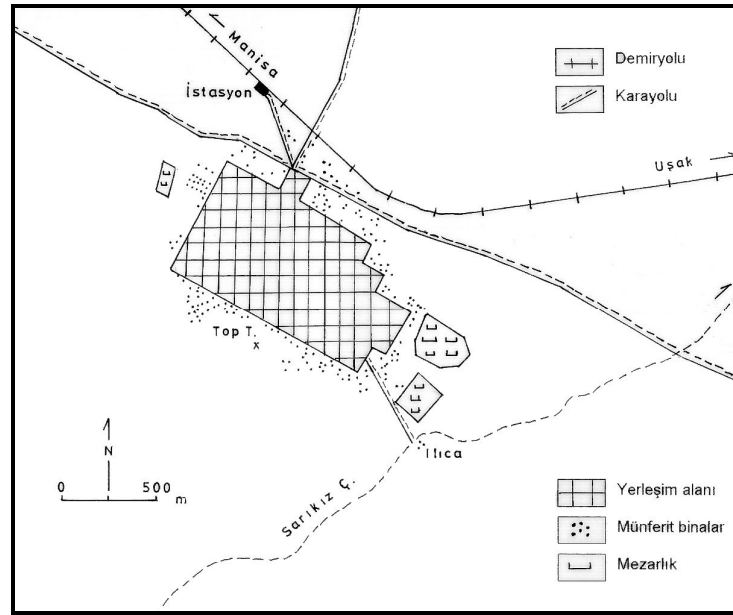
Şehirde 1960-1980 yılları arasında, kuzeybatıda ve özellikle İstasyon çevresinde, bugünkü İstasyon, Kurtuluş, Yenice ve Fatih

* Büyük mezarlıklardan biri İstasyon ile şehir arasındaydı. Bugün bu mezarlık arazisinde resmi binalar ve bir park yer almaktadır.

** Haritada taralı alanlar, güney kısım dışında, genellikle surların uzanışını da yansıtır.

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

mahallelerinin sınırları içinde kalan verimli tarım alanlarında (genellikle üzüm bağlarında) yer yer 15–20 binadan oluşan yeni yerleşim nüveleri meydana gelmiştir. Başlangıçta genellikle bahçeli ve tek katlı evlerin hâkim olduğu bu alanlarda yerleşme dokusu gevşek bir karakter göstermiştir. Diğer yandan İstasyon ve Kurtuluş mahallesinde yer alan binalar bir tarafa bırakılırsa, bahsedilen yıllarda demiryolu hattı ve İstasyon, genel olarak yerleşmenin kuzey sınırını teşkil etmiştir. Şehrin yerleşim sahası kuzeye doğru gelişimine 1980’den sonra da devam etmiş ve 1990’larda daha kuzeyden geçen Salihli-Denizli Karayolu’na kadar ulaşmıştır. Bu dönemdeki genişlemeyle birlikte İstasyon ve çevresi yerleşim sahasının tamamen içinde kalmıştır.



Harita 6. Alaşehir ve İstasyon (1959).

Map 6. Alaşehir and Station (1959).

Demiryolu ulaşımına 1875’te kavuşan Alaşehir’de, İstasyon surların dışında, şehrin yaklaşık 500 m kadar kuzeyinde inşa edilmiş ve 1960’lara kadar nispeten uzun bir süre yerleşim sahasından nispeten ayrı bir şekilde varlığını sürdürmüştür. Yakın dönemde şehrin yatay yönde hızlı gelişimiyle birlikte, yerleşim sahasının içinde kalan İstasyon, bugün şehrin diğer kesimleriyle tamamen bütünleşmiş ve yerleşmenin gelişim yönü üzerindeki etkisini kaybetmiştir. Buna karşılık nispeten geniş bir

araziyi işgal eden İstasyon ve demiryolu hattı, şehrin yerleşim sahasını iki kısma ayıran beşeri bir sınır özelliği de arz etmektedir. Bu sınırın başta şehir planı, cadde ve sokakların uzanışı ve şehir içi ulaşım düzeni gibi birçok konuda önemli etkileri görülmektedir.

Salihli’de olduğu gibi Alaşehir’de de İstasyon Binası, Kurtuluş Savaşı’nda Yunanlılar tarafından yakılmıştır. 1924 ortalarında Alaşehir’e gelen Vakit Gazetesi yazarı Naşit Hakkı “İstasyon yeni yapılmıştı, güzeldi. Sanki Alaşehir’e yakışmıyordu” şeklinde o günkü yeni yapılan İstasyon Binası’ndan bahsetmektedir (Bilgi-2006:80). Bugün ise İstasyon Binası, şehirde mimari görünümüyle ilgi çeken binalardan birini teşkil etmektedir.

Ahmetler İstasyonu

Manisa’ya demiryoluyla 169 km uzaklıkta bulunan Ahmetler İstasyonu, Uşak İli’nin Eşme İlçesi’nde aynı adı taşıyan köyde yer almaktadır. Ahmetler Köyü, Macardağı (1192 m) ve Beydağı (1187 m) kütleleri arasında nispeten yüksekte (930 m) ve engebeli bir topografya sathında gelişmiştir. 4 Haziran 1972’de Belediye teşkilatı kurulan ve iki mahalleden (Merkez ve İstasyon) oluşan Ahmetler’de, 2008 ADNKS sonuçlarına göre 1235 nüfus yaşamaktadır.

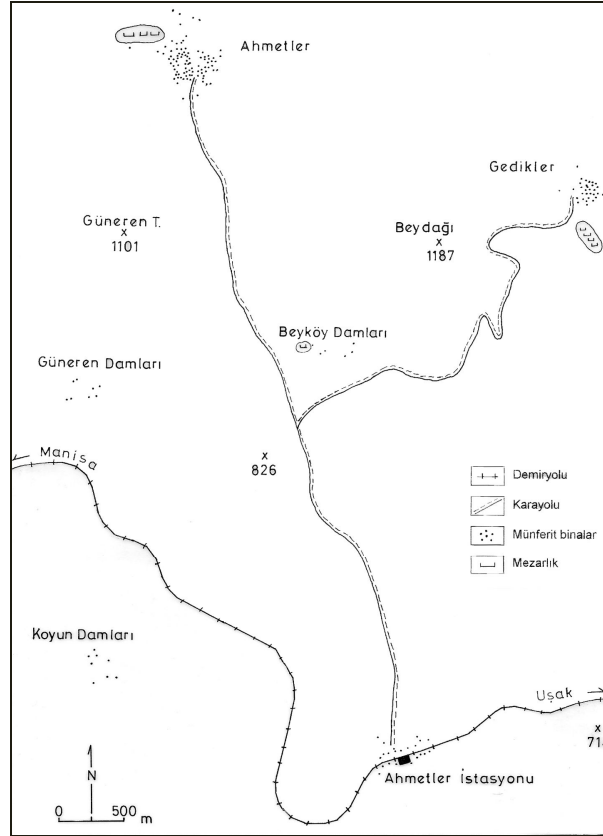
Akkoyunlu Yörüklerine bağlı Ahmedlü Cemaati tarafından kurulan Ahmetler, 1844 Tarihli Temettuat Defteri’nde, Aydın Vilayeti Denizli Sancağı’nın İnay Kazası’na bağlı bir köy yerleşmesi şeklinde geçmektedir. Bu tarihte 40 haneden oluşan Ahmetler’de yaklaşık 200 nüfus mevcuttur (Özçelik-2001:272). Ahmetler bu değeri uzun bir süre muhafaza etmiş ve 1935’te yapılan sayımda nüfusu 715’e yükselmiştir.

İstasyon, Ahmetler’in yaklaşık 6.3 km güneydoğusunda, çevrede bulunan yerleşim birimlerinin (Ahmetler, Gedikler, Güllübağ vd) ulaşım ihtiyacını karşılamak için hafif engebeli bir plato sathında inşa edilmiştir. Burası, bu makalede ele alınan istasyonlar içinde, bir yerleşim birimine en uzak mesafede yapılan istasyon özelliğini taşımaktadır (Harita 7).

Demiryolu ulaşımının başlamasından sonra geçen nispeten uzun bir sürede İstasyon’da yerleşme bağlamında önemli bir gelişme meydana gelmemiştir. Nitekim H.1328 (M.1912)’de basılan 1/200.000 ölçekli haritanın Kula Paftası ile revizyonu 1943’te, baskısı 1951’de yapılan 1/200.000 ölçekli başka bir haritanın Alaşehir Paftası’nda İstasyon

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

çevresinde yerleşmenin varlığını gösteren bir işaret konulmamıştır. Yine Ahmetler'de yerinde yaptığımız incelemelerde birçok kimse tarafından 1945 yılına kadar İstasyon Binası*, lojman ve bir bağ evinin dışında başka bir yapılaşmanın olmadığı ifade edilmiştir.



Harita 7. Ahmetler İstasyonu ve çevresi (1960).

Map 7. Ahmetler Station and its surroundings (1960).

İstasyon'da bugün mevcut olan yerleşme ise, 1945'te Ahmetler Köyü'nden Karacaoğlu sülalesinden bir ailenin** göç etmesiyle başlamış ve aynı yılın sonunda hane sayısı 3'e yükselmiştir. 1951'de Gedikler'den gelenlerle birlikte hane sayısı 7'ye ulaşmıştır. 1960'ı takip eden yıllarda yerleşmenin gelişmesi hızlanmıştır. Nitekim bu yıllarda, Afyonkarahisar

* 1895'te yapılan İstasyon Binası, İzmir İki Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından Kültür Varlığı olarak tescil edilmiştir.

** İstasyon'a yerleşmek amacıyla ilk göç edenin Mustafa Çetin ve ailesi olduğu söylenmektedir.

civarından uzun bir süreden beri her yıl geçici bir şekilde Ahmetler arazisine gelen Yörüklerin bir kısmı, İstasyon'un yaklaşık 500 m kuzeydoğusunda bulunan Göztepe Sırtları'nın güney kesiminde yerleşik düzene geçmişlerdir. Yörükler bugün de burada yaklaşık 8-10 hanelik bir küme teşkil etmektedir.

İstasyon'da yerleşmenin gelişmesini takiben 1960'larda bir cami, aynı yıllarda bir ilkokul ve mezarlık inşa edilmiştir. Nitekim baskısı 1960'ta yapılan 1/25000 ölçekli haritada (Uşak L22-a1), İstasyon çevresinde bazı konutlarla birlikte okul, cami ve mezarlığın işaretlendiği ayırt edilir. Yine 2003 ve 2009'da yerinde yaptığımız arazi çalışmaları sırasında, İstasyon çevresinde ve özellikle demiryolunun kuzey tarafında yaklaşık 75-80 haneden oluşan bir yerleşme gözlenmiştir (Fotoğraf 3). Bu istasyon yerleşmesinde 2008 yılı ADNKS'ne göre 348 nüfus ikamet etmektedir.



Fotoğraf 3. Ahmetler İstasyonu (2009).
Photograph 3. Ahmetler Station (2009).

Kısaca, 1895'te inşa edilen Ahmetler İstasyonu ve çevresinde uzun bir süre her hangi bir yerleşme gelişmemiştir. 1945'te Ahmetler, 1950'lerde Gedikler ve 1960'larda Afyonkarahisar tarafından gelen

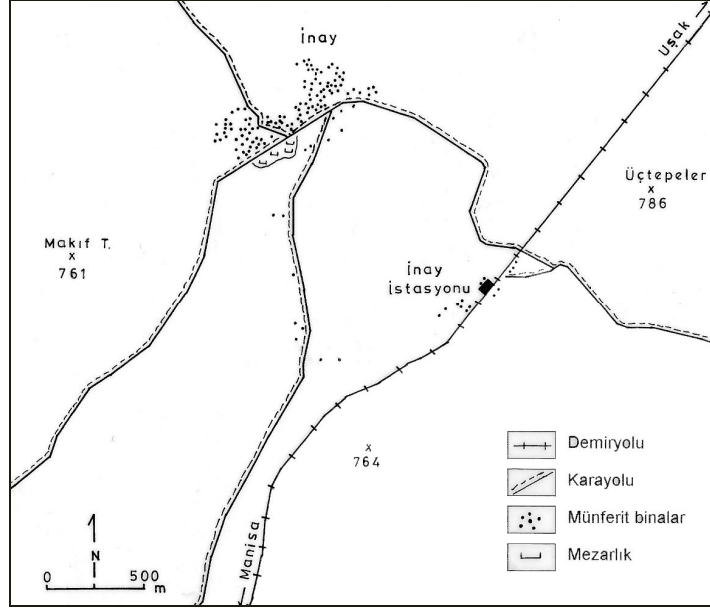
Yörüklerle birlikte İstasyon yanında yeni bir yerleşme kurulmuş ve gelişmiştir. Ahmetler İstasyonu, bugün idari bakımdan Ahmetler'e bağlı İstasyon Mahallesi adıyla varlığını sürdürmektedir. Adı geçen mahalle, demiryolu ulaşımının incelenen güzergâh boyunca yerleşmeye yönelik etkilerinin nispeten geniş bir sahaya yayıldığını göstermesi bakımından güzel örneklerden birini teşkil etmektedir.

İnay İstasyonu

Manisa'ya demiryoluyla 187 km uzaklıkta bulunan İnay İstasyonu, Uşak İli'nin Ulubey İlçesi'nde, aynı adı taşıyan köyde yer almaktadır. Cumhuriyet döneminde 1953'e kadar Manisa İli'nin Eşme İlçesi'ne bağlı olan İnay, Kuyuboğazı, Yağır, Çolaklı ve Çamiçi gibi derelerin birleşerek İnayözü'nü teşkil ettiği bir kesimde; nispeten genişçe bir vadi içinde gelişme göstermiştir. Yaklaşık 6 km uzaklıkta bulunan ilçe merkezi Ulubey (Göbek)'in de istasyon görevini üstlenen İnay, 2008 ADNKS'ne göre 812 nüfusa sahiptir.

Osmanlı Devleti'nde 1831'de yapılan ilk sayımda, Hüdavendigâr Vilayeti'nin Kütahya Sancağı'na bağlı olan ve "Kazai İnay an Kazai Hamse" adıyla geçen İnay Kazası'nda 1008 Müslüman erkek nüfus tespit edilmiştir. Kazada Rum, Kıpti, Yahudi ve Ermeni nüfus sayılmamıştır (Karal-1943:212). Yine burası 1844 Tarihli Temettuat Defteri'nde, Aydın Vilayeti'nin Denizli Sancağı'na bağlı İnay Kazası'nın idari merkezi olarak kaydedilmiştir. Kazada İnay ve Harbendelü Aşireti dışında 10 yerleşim birimi mevcuttur. Bu yerleşim birimlerinde toplam 470 hanede yaklaşık 2350 nüfus yaşamaktadır. Bunun 174 hanesi Harbendelü Aşireti (870 nüfus) mensuplarına aittir. Kaza merkezi İnay ise 107 hane olup 535 nüfusa sahiptir (Özçelik-2001:273). Dolayısıyla bu dönemde küçük bir ilçenin yönetim görevini üstlenen İnay, yerleşme bağlamında büyükçe bir köy görünümündedir.

Demiryolu hattı, İnay'ın yaklaşık 1.5 km güneydoğusundan geçirilmiş ve İstasyon Binası Üçtepeler'in (786 m) yakınında nispeten düz bir alanda inşa edilmiştir (Harita 8). İnay İstasyonu'nda, demiryolu ulaşımının başlamasından 1940'lara kadar geçen uzun bir sürede, yerleşme bakımından önemli bir gelişme meydana gelmemiştir. Nitekim H.1328 (M.1912)'de basılan 200.000 ölçekli haritanın Kula Paftası'nda, İnay İstasyonu ve çevresinde yerleşmenin gelişimini yansıtan herhangi bir işaret konulmamıştır.



Harita 8. İnay İstasyonu ve çevresi (1960).
Map 8. İnay Station and its surroundings (1960).

İnay İstasyonu'nda bugün mevcut olan yerleşme ise, 1940'lı yıllardan sonra gelişmeye başlamıştır. Köy muhtarından alınan bilgiye göre, 1946'da İstasyon'da, İstasyon Binası, lojman ve ambarın yanı sıra 6-7 ev, bir bakkal ve kahvehaneden oluşan küçük bir yerleşme mevcuttu. İstasyon'da 1942'de hububat alımı yapmak için Toprak Mahsulleri Ofisi ve siloları kurulmuştur. Keza 1960'ta baskısı yapılan 1/25000 ölçekli haritanın ilgili paftasında (Uşak L22-a2), İstasyon'un batı, güneybatı kesiminde yaklaşık 10-12 haneden oluşan küçük bir yerleşme ve silolar işaretlenmiştir. İstasyon'un yanında bulunan bu yerleşme gelişerek bugün yaklaşık 20 haneye ulaşmıştır (Fotoğraf 4).

İnay İstasyonu'ndan yaklaşık 500 m doğuda, Eşme-Ulubey Karayolu'nun (64-50) geçtiği demiryolu köprüsünün yanında, 1988'de Tarımsal Kalkınma Kooperatifi tarafından bir un fabrikasının (75 ton/gün kapasiteli) kurulmasını takiben yeni bir yerleşme nüvesi gelişmeye başlamıştır. Burada ilk önce bir un fabrikası, idari ve sosyal hizmet binaları, lojman ve taşıt kantarı yapılmış, daha sonra bunların çevresinde başta işçilere ait olmak üzere konutlar inşa edilmiştir. Bugün bu nüvenin hane sayısı 20'ye yaklaşmıştır. Daha yakın zamanlarda ise İstasyon ile

MANİSA-UŞAK DEMİRYOLU ULAŞIMININ YERLEŞME ÜZERİNE ETKİLERİ (II)

İnay arasında uzanan sırtlarda dağınık dokuda yaklaşık 10 haneden oluşan yeni bir yerleşmenin gelişmeye başladığı görülür. Böylece 1940'lardan bu yana, ilk önce İstasyon'da ve daha sonra da yakın çevresinde olmak üzere yerleşme bağlamında nispeten hızlı bir gelişme meydana gelmiştir.



Fotoğraf 4. İnay İstasyonu'ndan bir görünüm (2009).
Photograph 4. A view from the İnay Station (2009).

İdari bakımdan İnay Köyü'ne bağlı bir mahalle statüsünde olan İstasyon ve çevresi, İstasyon Binası, lojman ve ambarın yanı sıra bir un fabrikasıyla nispeten büyükçe bir yerleşme durumuna gelmiştir. Uşak Özel İdare Müdürlüğü'nün 2007 yılı verilerine göre İstasyon Mahallesi 50 hane ve 296 nüfustan oluşmaktadır (<http://www.usakozelidaresi.gov.tr>). İstasyon'da 1966'da bir cami ve 1971'de birleştirilmiş sınıflı bir ilkokul açılmış, fakat okul 1994'te öğrenci azlığı nedeniyle kapatılmıştır. 2003 yılında yerinde yaptığımız arazi gözlemleri sırasında kahvehane ve bakkal dükkânının kapalı olduğu, 2009'da bunların binalarının da yıktırıldığı görülmüştür. Toprak Mahsulleri Ofisi ise 1995'te tamamen kapatılmıştır. Fakat İstasyon'da genellikle bahçeli ve bir-iki katlı olan konutların bakımlı olması dikkati çekmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de ana hatlar itibariyle toplam 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. Dolayısıyla bu makalede, ülkemizin ilk demiryollarından Manisa-Uşak Demiryolu ulaşımının yerleşme üzerine etkileri ele alınmış ve böylelikle yerleşme coğrafyasına önemli 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 4’ü makale kapsamında ele alınmıştır. Bunlar, batıdan doğuya doğru; Turgutlu, Alaşehir, Ahmetler ve İnay’dır. İdari bakımdan ilk iki yerleşme Manisa, diğer iki yerleşme Uşak iline bağlıdır.

Turgutlu ve Alaşehir istasyonları, yerleşim sahasının genellikle 500-1000 m kadar dışında inşa edilmiştir. Bugün adı geçen istasyonlar, tamamen şehrin yerleşim sahasının içinde kalmıştır. Özellikle 1950’lere kadar önemli roller üstlenen istasyonların, şehrin yerleşim sahasının planlanmasında ve gelişim yönü üzerinde önemli etkileri olmuştur. Keza istasyon adını taşıyan mahalleler kurulmuş, cadde ve sokaklar açılmıştır.

Eşme İlçesi’nin Ahmetler Köyü’ne yaklaşık 6.3 km mesafede yer alan demiryolu istasyonu, bir nüve teşkil ederek mahalle statüsünde yeni bir yerleşmenin gelişmesine yol açmıştır. Benzer bir gelişme, Ulubey İlçesi’nin İnay Köyü’nde yaşanmıştır. İnay’a 1.5 km uzaklıkta bulunan istasyon ve çevresinde yaklaşık 50 haneden oluşan mahalle statüsünde yeni bir yerleşme kurulmuştur. Bu iki mahalle, bir istasyonun yerleşmeye etkilerini yansıtan güzel örnekleri teşkil etmektedir.

İncelenen dönemde, istasyon ve çevresi çoğunlukla fabrikaların, depoların, resmi dairelerin, otellerin, kahvehanelerin, lokantaların vb. inşası bakımından tercih edilen bir yer olmuştur. Örneğin Alaşehir Hükümet Konağı ve bazı önemli resmi daireler 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, çam akasya 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.

Kara ve hava ulaşımının henüz gelişmediği bir dönemde, resmi heyetlerin yurt gezileri çoğunlukla demiryolu vasıtasıyla yapılmıştır. İstasyonlar, 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 avantajlıydı.

Kurtuluş Savaşı sırasında Turgutlu'nun ve Alaşehir'in hemen tamamına yakınının yakılması, bu şehirlerde yerleşmenin yeniden kurulmasını gerektirmiştir. Bunun için yeni imar ve kadastro planları hazırlanmıştır. Bu haritalarda istasyona ayrı bir önem verilmiş; cadde ve sokaklarda istasyonun belirleyici rolü olmuştur.

İstasyon binaları, ulaşım fonksiyonu yanında mimari görünümü ile 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.

KAYNAKLAR

- Ali Cevad, 1313, Memalik-i Osmaniye'nin Tarihi ve Coğrafya Lügati, Mahmud Bey Matbaası, Cilt 1, İstanbul.
- Baedekers, K.,1914, Konstantinopel Balkanstaaten, Kleinasien, Archipel, Cypren, Handbuch für Reisende, Verlag von Karl Baedeker, Leipzig.
- Başbüyük, A., 2006, Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulan Bir İlçe Merkezi: İliç (Erzincan), Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı 15, s.251-274, Konya.

- Bilgi, N., 2001, 1842 Yılında Saruhan Sancağının Nüfusu ve İdari Bölünüşü, Manisa Araştırmaları, Cilt 1, s.87-122, Manisa.
- Bilgi, N., 2006, Cumhuriyetin İlk Yıllarında Alaşehir (1922-1927), Doğumunun 65. Yılında Prof. Dr. Tuncer Baykara'ya Armağan Tarih Yazıları (Derleyen M. A. Erdoğan) IQ Kültür ve Sanat Yayıncılık Araştırma-İnceleme Dizisi: 122, s.59-92, İstanbul.
- 1/200.000 Ölçekli Harita, Kula Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, 1328, İstanbul.
- 1/250.000 Ölçekli Harita, Manisa Paftası, Erkânı Harbiye-i Umumiye Matbaası, 1328, İstanbul.
- 1/200.000 Ölçekli Harita, Alaşehir Paftası, Harita Genel Müdürlüğü, 1951, Ankara.
- Ceylan, M.A.,2004, Şehir Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Alaşehir, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- 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.
- Dünden Bugüne Alaşehir, Alaşehir Kaymakamlığı Yayını, 1985, Baskı Yeri (?).
- 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, s.55-59, Turgutlu.
- Evliya Çelebi, 1985, Seyahatname, Üçdal Neşriyat, Cilt 8, İstanbul.
- Gönen, F., 1941, Turgutlu'nun Coğrafi Tetkiki, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Şubesi Mezuniyet Tezi No. 628, 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)
- [Http://www.usakozelidaresi.gov.tr](http://www.usakozelidaresi.gov.tr)

- İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun (31 Mayıs 1934 Tarihli ve 2487 Nolu), Türkiye Cumhuriyeti Başvekâlet Neşriyat Müdürlüğü, 1934, Ankara.
- 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, H.,1890, Westlichen Kleinasien (VIII), Dietrich Reimer, Berlin.
- Kiepert, R.,1911, Karte von Kleinasien (Smyrna), Dietrich Reimer, Berlin.
- Koca, H., Doğanay, H., 1998, Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 33, s.1-24, İstanbul.
- Konukçu, E., 1992, Manisa Demiryolu (Yapılış ve Gazete Haberleri, 1865-1923), Manisa Dergisi, Sayı 1, s.31-39, Manisa.
- Konukçu, E., 1988, Milli Mücadelenin Başlangıcında Alaşehir, Milli Mücadelede Alaşehir Kongresi (16 Ağustos 1985) Bildirileri, Anadolu Matbaacılık, s.14-31, İzmir.
- Köklü, N., 1992, Dünkü Manisa'dan Görüntüler, Manisa Dergisi, Sayı 1, s.5-11, Manisa.
- Onur, A., 1953, Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953), Milli Savunma Vekâleti Kara Kuvvetleri Kumandanlığı Yayınları, Ankara.
- Özçelik, S., 2001, Temettuat Defterlerine Göre İnay ve Çevresinde İktisadi ve Sosyal Hayat, 21. Yüzyılın Eşiğinde Uşak Sempozyumu (25-27 Ekim 2001), Cilt 1, Uşaklılar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları No.2, s.259-274, 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.

- Sarre, F., 1998, Küçükasya Seyahati (1895 Yazı), (Çeviren D. Çolakoğlu), Pera Turizm ve Ticaret Alaattin Eser Kitaplığı Yayın No.9, İstanbul.
- Su, K., 1982, Yakın Tarihimizde Alaşehir, Manisa Dergisi, Sayı 2, s.23-31, Manisa.
- Sürel, A., 1963, Turgutlu Kazasının Monografyası, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü Mezuniyet Tezi No.3444, İstanbul.
- Şemsettin Sami, 1889, Kamus-ul Alam, Mihran Matbaası, Cilt 1, İstanbul.
- Şengel, D., 2000, Cumhuriyetin İlk Yıllarında Turgutlu (1923-1933), Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Manisa.
- Texier, C., 2002, Küçük Asya (Coğrafi, Tarihi ve Arkeolojisi, Çeviren A. Suad, Latin Harflerine Aktaran K.Y. Kopruman, Sadeleştiren M. Yıldız) Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayını, Cilt 2, Ankara.
- Tıraş, M., 2002, Ulaşımın Yerleşmeye Etkisine Bir Örnek: Pozantı, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 38, s.121-131, İstanbul.
- Tümertekin, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları No.85, İstanbul.
- Uzuntepe, G., 2000, Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Yücel, T., 1960, Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 20, s.143-148, İstanbul.