

SADİ UYAR

**TEFEN İSTASYONU
(1927–1935)**

Zonguldak Gökçebey Tarih Araştırmaları Dizisi:4

**GÖKÇEBEY KAYMAKAMLIĞI
EYLÜL–2012**

Basım yeri:

TEFEN İSTASYONU

(1927–1935)

**** Sadi Uyar**

1925 yılından sonra **Gökçebey (Tefen)**, tren yolu inşaatı dolayısıyla gelişmeye başlamıştır. Tren yolu hattının yapımı Batı Karadeniz Bölümü'ndeki ormanların ve kömür ocaklarının işletilmesi gibi iktisadi bir amaçla önce Ankara- Ereğli arasında düşünülmüştür. Bu hattın genişliği önce 75 cm olarak düşünülmüş ve daha sonra yük taşımaya elverişli olmadığı düşünülerek normal genişlikte bir demiryolunun yapılması düşünülmüş; böylece hattın maliyetinin artacağı düşünülerek 1 metre genişliğinde yapılmasına karar verilmiştir. Hattın güzergâhının tespiti için yapılan inceleme sonucunda, savunma söz konusu olduğu anlarda güvenle kömür taşınmayacağı ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine 25 Aralık 1925 tarih ve 943 numaralı kanun ile hattın güzergâhı değiştirilmiştir.⁽¹⁾

Kanuna göre **Ankara –Ereğli** demir yolu Ankara-Kayseri hattı üzerindeki Irmak(Çankırı)' tan başlayıp Safranbolu yakınlarında iki kola ayrılacak; bir kolu Söğütözü' ne, diğer kolu Filyos civarından geçmek üzere Ereğli' ye ulaşılabilecektir. Bu hattın genişliğine, nihayet 1 metre olarak karar verilmiştir. Böylece bu hattın güzergâhı, belirlenen şekilde olmuş ve hattın adı, **Tefen İstasyonu** da dâhil olmak üzere, Irmak- Filyos hattı olarak yapımına karar verilmiştir. Hattın inşaatı İsveç-



Fig. 82. Déchargement de matériel de voie à l'estacade de Filyos.

Danimarka ortaklığı olan Nydqvist Holm şirketine⁽²⁾

Verilmiştir. Sözleşmeye göre, Tefen İstasyonu dâhil olmak üzere, Safranbolu'ya kadar olan kısmı 5 yılda bitecektir. Hattın fenni murakabesi **7 Şubat 1927** senesinde İsveç ve Danimarka gurbuna verilmiş, inşaat malzemesinin kolay nakledilebileceği düşüncesiyle, inşasına Filyos' tan başlanmış ve bu sebeple Filyos'ta bir iskele yapılmıştır. Hattın yapımı için demiryolu malzemesini deniz yoluyla bu iskele sayesinde içere kadar taşınmıştır. **Mart 1927** yılında 50 kadar mühendisle keşif çalışmaları başlamış ve çalışmaların epeyce ilerlemesinden sonra sözleşme

Demiryolu hattın malzemesi için 1927 de yapılan iskele⁽³⁾ gereğince **1 Haziran 1927'** de Filyos' tan inşaat başlanmıştır. Fakat şirketin etüt ve güzergâh tespit çalışmalarını sürdürdüğü günlerde çok miktarda kömür taşıyacak olan bir metre genişliğindeki bu hatta kereste ve tahıl gibi ürünlerin taşınması da eklenince, ihtiyaca cevap veremeyeceği anlaşılmıştır. Üstelik yeni güzergâhın arazi şartlarının iyi olması dolayısıyla dar hatla geniş hat arasındaki inşaat masrafı farkının % 10 geçmeyeceği, bu sebeple 5–6 milyonluk fazla bir masrafla hattın normal olarak yapılmasının daha uygun olacağı belirtilmiştir. Bunun üzeri **25 Haziran 1927'**de kabul edilen kanun ile hattın normal genişlikte yapılması kararlaştırılmıştır⁽⁴⁾. Böylece demiryolu hattının yapımı başlamıştır. Filyos tarafından inşaatına başlanan hat ile birlikte diğer hattın ucu da 22 Ekim 1927'de Irmak (Çankırı) Tarafından başlanmıştır.

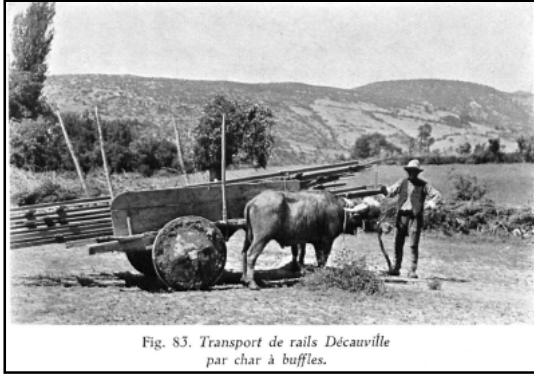


Fig. 83. Transport de rails Décauville par char à buffles.

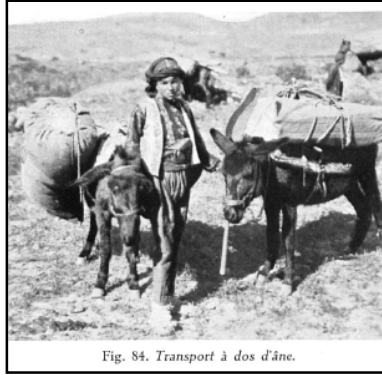


Fig. 84. Transport à dos d'âne.

Fakat şirket inşaatı her iki taraftan devam etmekle birlikte, mali yetersizliği yüzünden sözleşme şartlarını yerine getiremeyince anlaşmazlık çıkmıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda Ağustos 1928' de yeni bir sözleşme yapılmış ve inşaatı devam edilmiştir.⁽⁵⁾

Öküz araba dekovil rayları taşımaları⁽³⁾

Katır taşımaları⁽³⁾

****Sadi Uyar, Yerel Tarihçi Gökçebey / Zonguldak—Email: tefen67@hotmail.com**

1:İsmail Yıldırım-Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923–1950)- AKDTYK -yayınları Ankara 2001

2:İsmail Yıldırım-a.g.e.

3: Construction des Lignes de Chemin de fer Irmak-Filyos Fevzipaşa-Diyarbakir - Göteborg-Copenhague – 1937

4:İsmail Yıldırım-a.g.e. – 5:İsmail Yıldırım-a.g.e.

Hattın inşaatı bu şekilde devam etmiş; Filyos' tan başlayan hat ile Irmak (Çankırı)' tan başlayan hattın yapımı kısa bir sürede bitmiş; Filyos' tan ve Irmak yönünden 71 km Balıkısık İstasyonu' na kadar olan 6 istasyonla birlikte Tefen İstasyonu da dâhil olmak üzere, 1 Temmuz 1930'da işletmeye açılmıştır.

Demiryolu hattının yapımı sırasında Tefen ve bölgedeki halka da iş olanakları yaratılmış. Hatta çalışan işçiler için erzak ve malzeme taşımacılığı yapılmıştır. Taşımacılıkta katır, deve, öküz arabaları kullanılmış, halka ekonomik olarak katkı sağlamıştır. Gelen malzemeler için **Tefen'** de depo ve şantiye kurulmuştur. Şantiyenin başlarında askerler bekletilmiştir. Bu vesilelerle **Tefen'** de hareketlilik artmış, bölge büyük bir şantiyeye dönüşmüştür. Bu sebeple demiryolu, sadece bir ulaşım aracı değil; aynı zamanda bölgenin kalkınmasında başlıca unsurlardan biri olmuştur.

Tefen ve civarında tarımsal ürünlerin diğer yerleşim yerlerine ulaşımı da kolaylaşmış olacak, böylece köyde üretilen şehre şehirde üretilen bölgeye gelmesinde demiryolunun büyük katkısı sağlanacaktır. İktisadi gelişim hızlanmış, bundan sonra Tefen' e sanayi yatırım planları düşünülmeye başlanmıştır. Daha çok **1930 -1937** yılları arası birçok yatırım planı düşünülmüştür. Tetkikler ve yatırımların birçoğu hayata geçmemiştir; bu hayata geçenlerden en önemlileri demir **çelik ve kimya** sanayidir.

Irmak-Filyos hattının Balıkısık'a kadar 70 km' lik kısmı, 1 Temmuz 1930 tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır. Tren seferleri haftanın 2 günü, cuma ve salı günleri, düzenlenmiştir. Yukarıdaki belgeden anlaşıldığına göre, 11 Mayıs 1930' da hazırlıklar başlanmış; **1 Temmuz 1930'** da sefere açılmıştır. Daha çok yük taşıma için, bir yük katarı daha eklenmiştir. Resmi açılış, ileride Nafiya Vekâleti Ali Çetinkaya tarafından yapılacaktır.

T.C. Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi V. daire NR 30 1422 28/5/29 Ankara 11.6.1930 İdare Merkezi: Ankara Telgraf adresi: T.C.D.D. Baş Vekâleti Celileye T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ Oz: Filyos hattında bazı istas - yonların işletmeye açılaca - ğına dair. Irmak - Filyos - Ereğli hattının Filyos istasyonu ile Balıkısık istasyonu arasındaki 70 kilometrelik kısmın 1.7.330 tarihinden itibaren işletmeye açılması takarrür etmiştir . Mekûr kısım üzerinde Filyos,Çaycuma,Tefen,Kayadibi, Cebeciler,Balıkısık istasyonlarının mevcut olduğu ve şimdilik Cuma ve Salı günlerine mahsus olmak üzere haftada iki gün bir muhletli katarın muntazaman seyrü sefer edeceği berayı malûmat arz olunur efendim. Nafia Vekili 030 10 152 76 5 1-1 17-210 4452	T.C. Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Limanları Umumi İdaresi İç. U. R. daire NR 28424 Ankara 9.7.1930 İdare Merkezi: Ankara Telgraf adresi: T.C.D.D. Başvekâleti Celileye T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ Rulâsa : Filyos hattının kısmen işletmeye kılğadı hakkında. 11.6.330 tarihli ve 28759 numaralı tezkereye zeyildir. Filyos - Ereğli Demiryolunun Filyos'tan itibaren Balıkı - sık istasyonuna kadar olan 70 kilometrelik kısmının 1 temmuz 330 tarihinde işletmeye açılmış olduğu maruzdur efendim . Nafia Vekili 030 10 152 76 5 1-1 17-210 4452
--	--

Tefen istasyonunun açılışı Nafiye vekâletinin Başbakanlığa yazıları 1. belge 2. belge (1)

Tefen İstasyonu'nun da dâhil olduğu demiryolu hattı 85.641 km uzunluğunda olup seferlerine haftada 2 gün, Filyos-Balıkısık arasında, başlamıştır. Demiryolu hattının yapımı Balıkısık' tan sonra Irmak tarafına (Çankırı) doğru devam etmektedir. Demir yolunun Tefen' den geçmesi, bölgede büyük sevinç yaratmış; bölgeye hareket getirmiştir. Ulaşımın sağlanması bölgede ticareti geliştirmiş ve Tefen, yeniden ekonomik ve sosyal olarak canlanmaya başlamıştır. Demiryolunun geçtiği güzergâhlarda pazarlar, panayırlar kurulmuş; Tefen' e diğer bölgelerden göç başlamıştır. Devrek ve Çaycuma'dan gelenler Tefen'e yerleşmeye başlamıştır. Demiryolunun geçtiği hatlarda köprüleri yapan mütehitlerin bazıları Tefen' de ikamet etmişlerdir. Bunlardan biri, Bulgaristanlı olan Petro idi. Petro köprü yapımı ile görevliydi. Petro bir müddet Kâhyaoğlu' ndaki büyük odada (köy odası) oturdu. İşleri buradan yönetti. Bundan başka iki müttehit daha görevliydi; bunlar da Tefen' de ikamet etmekteydiler. Bunlardan biri Alman biri İsveçliydi. Bu iki mühendis de Tefen pazarının olduğu yerde medrese ve nahiye müdürlüğü binasında kalıyorlardı. Mütteahhitlerin tercümanlığını Halil Bey yapıyordu.⁽¹⁾



1930 yılları tefende demiryolları mühendis eşleri⁽²⁾



1930 yılları demir yolu yapım çalışmaları⁽³⁾

Tefen İstasyonu'nun da dâhil olduğu demir yolu hattının 30 Ekim 1933 yılında görkemli bir resmi açılış ile yapılması planlanmaktaydı; bunun için bütün hazırlıklar yapıldı. **Bartın** gazetesi, 1933 yılında demiryolu açılış haberini yayımlamıştır. Haber metnini aynen şu şekilde vermiştir.”

—Bartın Gazetesi 10 Teşrin evvel 1933 Salı sayı: 417-

Ballıkısık – Eskipazar Demiryolu 30 teşrin evvel'de(Ekim) merasimle işletmeye açılacak Filyos- Ankara demiryolunun 70 km' lik Balıkısık – Eskipazar hattı 30 Teşrin evvel de (Ekim) Pazartesi günü merasimle işletmeye açılacaktır.

Bu hususta icap eden tertibat alınmış ve istasyon memurları tayin olunarak vazifelerine başlamışlardır. Hattın köprüleri ve son tamirâtı da bitirilmişti merasimin çok parlak olacağı tahmin edilmektedir.

Hattın açılışı için tüm hazırlıklar tamamken açılış ertelenir; bunun nedeni de yapım sırasında meydana gelen yıkıntı ve göçüklerdir. **30 Mayıs 1934** yılına kadar tamirat devam eder ve o günkü Bartın gazetesinde açılış haberi tekrar çıkar; haber, aynen aşağıdaki gibi verilmiştir:

—Bartın Gazetesi 30 Mayıs 1934-Çarşamba Sayı: 447-

Zonguldak 27 (muhabir) Filyos – Ankara demiryoluna dahil olan 70 km link Balı kısık – Eskipazar hattı bundan bir müddet evvel işletmeye açılacakken vuku bulan bir kayıntı dolayısıyla açılma merasimi geri kalmıştır.

Ahiren bütün noksanlıklar ikmal ve arızalar izale edildiği için bu hat 1 Haziran Cuma günü merasimle işletmeye açılacaktır.

1930 yılından itibaren başlayan demir yolu hattı çalışmaları, istasyon binalarının yapımı ve bazı yıkıntı ve göçükler dolayısıyla 1935 yılı ocak ayına kadar tamamlanmıştır. 1935 yılı ocak ayı Bartın gazetesinde Irmak- Filyos hattının hemen hemen tamamlandığı yazılıdır; o günkü Bartın gazetesi haberi şu şekilde verir:

1: Anlatan - Sadık Kılinc -1919- Doğumlu

2: Canip Saygı Resim Arşivi

3: Aydın Tatbul- Resim Arşivi

—Bartın Gazetesi 22/ Mayıs /1935 Çarşamba Sayı:495

Zonguldak 18 Hususi (muhabir)

Demiryolu köprülerinden Ballıkısık Köprüsü tamir edilmiştir Tren doğrudan doğruya Filyos' tan Eskipazar gitmektedir. 1 Haziran 'da Ballıkısık ile Eskipazar arasındaki, inşaatı biten 64 kilometrelik kısmında kati kabulü yapılacaktır. Pek yakında cebeciler ve Ballıkısık duraklarında da birer istasyon binasının yapılmasına başlanacaktır.

Demir yolu hattı çalışmaları bitmiş, kat'ı kabuller yapılmış, Tefen İstasyonu binası yapılmış ve **12 Kasım 1935** resmi açılış yapmak için hazırlıklar başlanmıştır. Haber, 1935 yılı Bartın gazetesinde sevinçle verilmişti; o günkü **Bartın gazetesindeki** hattın bitişini şu şekilde verir:



Bartın Gazetesi 29/ İlkteşrin (Ekim)/ 1935 Salı Sayı: 517

Filyos hattı bitti Ankara 27(A.A)

Bu gün saat onu kırk sekiz gece Irmak-Filyos hattının yapılışı bitmiştir. Bu suretle Karadeniz'i Akdeniz'e bir defa daha bağlamış oluyor. Bu hattın açılma töreni Cumhuriyet Bayramından sonra açılacak olan Fevzipaşa-Diyarbakır ve Afyon-Kara kuyu hatları ile birlikte yapılacaktır.

Tefen İstasyonu'nun da arasında bulunduğu Irmak-Filyos hattı açılışı bir hafta sonra Bartın gazetesinde sevinçle verilmiş, demir yolu hattının **12 Kasım** günü açılacağını ise Bartın gazetesini şöyle verir:



Nafia vekili Ali ÇETİNKAYA Filyos'da açılış konuşması yaparken
12.11.1935

Bartın Gazetesi -7/ İkinci teşrin (Kasım)/ 1935 Salı sayı: 518

" İRMAK-FİLYOS Demiryolu Salı günü törenle açılıyor Açılış törenini yapmak için Bayındırlık Bakanımız gelecek" İnşaatı biten Irmak-Filyos demiryolunun açılma töreninin Cumhuriyet Bayramından sonra yapılacağı bildirilmiştir. Aldığımız malumata göre açılış töreninin 12 İkinci teşrin Salı günü yapılması kararlaştırılmıştır. Açılış törenini yapmak için Bayındırlık Bakanımız Ali Çetinkaya'nın başkanlığında büyük bir heyet Ankara'dan trenle Filyos'a gelecektir. Saygılarıyla, Bakanlıklar erkânından ve birçok davetli zevattan mürekkep olan heyetin 200 kişiden fazla olacağı öğrenilmiştir. Törende bulunmak üzere Bartın'dan da bir heyet gidecektir.



Nafia vekili Ali Çetinkaya Filyos'da 12.11.1935
(T.C D.D.Y. Genel Müdürlük Arşivi Ankara)

Demir yolu hattının önemini anlatan Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya sözlerini şöyle tamamlamıştır: *"Ey Türkün Gözbebeği Kemal Atatürk Karadeniz'in bu Güzel kıyılarından da sana binlerce minnet Ve selam"*

Hattın açılışı Filyos İstasyonu' nda yapılmıştır. Açılışa. Zonguldak kaza ve nahiyyelerindeki bütün halk katılmış, demiryolunun buradan geçmesi büyük sevinç yaratmış, halk bayram etmiştir. 1935 senesinde hattın açılış konuşmasını yapan Bayındırlık Bakanı. Ali Çetinkaya demir yolu inşaatının önemini şöyle anlatır: *" Hattın geçtiği yerlerde nüfusu kalabalık, toprakların zengin, ormanların güzel ve verimli madenlerin çok olması dolayısıyla yakın bir gelecekte hat boyunca kurulacak olan fabrikalarla buralarda bir kat daha bayındırlık ve refahın artacağı tabiidir".⁽¹⁾*

Tefen İstasyonu 12 Kasım 1935 tarihinde büyük bir törenle açılmış, hattın başlangıç noktası olan Filyos' da açılış kurdelesi Nafiya Vekili (Bayındırlık Bakanı) Ali Çetinkaya tarafından kesilmiş ve açılış yapılmıştır. 1 İkkânun 1935 yılında yayınlanan “**Demir Yollar**” dergisinde açılış hakkında yazılar yayımlanmıştır. “**Kasım 1935 Bizim Mutlu Ayımız**” ifadelerine yer verilmiştir. Demir Yollar dergisi, açılışı 2 sayfa olarak yayımlamıştır. O günkü açılışı izleyen dergi muhabirinin anlatımı şöyledir:

Sayfa 505 “ *Kömür yolu nasıl açıldı.12 ikinci teşrinde kömür yolunu açacak olan çağrılar bir birinden iki saat farkla kalkan tirenle Filyos' a gittiler. Bakanlar, sayırlar, gazeteciler ve bakanlılar ileri gelenlerinin bulunduğu çağrılar Filyos 'a varıncaya kadar yol üzerinde toplanır ve kendilerine hayat ve medeniyet getiren ilk lokomotifini görmek için hat boyuna yığılan kalabalık candan tezahür ve sevinçleri arasında neşeli bir yolculuk yaptılar.*

Ayrıca bütün Zonguldak Filyos halkı tören için hazırlanmıştı. Şule vapuru tutulmuş ve bir çok motorlar kiralanan bayraklarımızla ve partimizin altı oklu bayrakları ile süslenen şule ve motorlar binlerce işçi,izci yakın ilçelerden gelen halk kurullarını ve bir çok Zonguldaklıları götürecekti Karadeniz'in coşkun dalgaları programın bu kısmını tatbiki imkan vermedi buna rağmen Zonguldak ta bulunan bütün otomobiller Ereğli den ,Devrek'ten, Tefenden, Safranbolu' dan , Bartın' dan , yakın köylerden İlçebayları ,şar bayları,Parti başkan ve üyelerini Halk kurullarını ve halkı tören saatine kadar durmadan taşıdı Tören çok güzel oldu ve içten tezahürler içinde bitti.gelenler tespit edilen saate döndüler. Törenden sonra Bayındırlık bakanı B.Ali Çetinkaya Filyos ırmak hattını önemini anlattıktan sonra Anadolu içine bu hatla kömür sevkini kesin olarak teminat altına almış bulunuyoruz dedi ve bu hattın havzın istihsal mesaisini daha müsmir kılacağını ormanlardan istifade imkanını daha kolaylaştıracığını yakında kurulacak olan büyük demir endüstrisi için çok faydalı olacağını izah etti. (1)

Aynı dergide 12 Sontesrin 1935' de M. Nurettin Artam' ın “**Filyos' a Vardığımız Gün**” adlı makalesinde açılış, şöyle anlatır: ” *Lokomotifin tiz ısılgı asırlardır bu kıyılara uğrayan şimal rüzgârına şimdiye kadar duymadığı ve bilmediği bir ahenk öğretti. Bugün ilk lokomotifini içinde yakıtı kömürün kapısına kendi ayağı ile Ankara'dan gelmiştir. Ankara'dan Karadeniz 'e bir bayındırlık dalgası halinde gelen konukları haşmetli dalgalar ile Karadeniz ve çoğu acık renk giyinmiş köylü kalabalığı selamlamaktadır.*



Filyos 'a ilk varan lokomotif 'in sibratinin arkasından engine doğru bakınız. O zaman bir taraftan tabiatın enginliği, bir taraftan Türkün yapıcılık kudretinin sonsuzluğu size ne derin bir sevinç ve heyecan verir.

Ne kadar soğukkanlı olursanız olunuz üzeri defne dallar ile süslenen lokomotifin yanında gözleri sevinç yaşlar ile dolu duraklayan şu ihtiyarın karşısında bir gönül dolusu heyecan ve iftihar duymaktan kendimizi alamazsınız...

Demir ağlarımız bir defa daha Akdeniz'i Karadeniz'e bağladı; bir defa daha cenubun ılık sesli dalgalarından, şimalin kükreyen ve yuvarlanan sularına iki katar dolusu selam

götürüyoruz. Filyos, al bayraklar ve defne dalları içinde bu sayılı günü Kutlayarak bayram ediyor. Kurdelenin kesildiği yerin yanı başına kürsüler kurulmuştur. Burada en önce kömür kaynaklarımızın kapısı olan bu noktaya demiryolunun gelmesinden sevinen Zonguldak konuştu İki yurt çocuğunun içten gelen heyecanında yurdu bayındırlaştıran Atatürk rejimine ne engin bir bağlılık, sevgili yurdun öteki bölgelere bağlanmaktan doğan ne sonsuz bir sevinç vardı. (2)

Bugün biz, demir yolu hattının bölgede büyük bir sevinç yarattığını bu yazılardan anlamaktayız. Demir yollarının bölgede kurulmasıyla halk üç gün bayram etmiştir.

14 Aralık 1935 tarihli Bartın gazetesi demir yolu hattının açılışını büyük manşetlerle vermiş; gazetenin sahibi Cemal Alish Bey “**Tren**” adlı bir başyazı kaleme almıştır. Yazıdan bir kaç cümle aktarmak istiyoruz: “**Ankara-Filyos demiryolu, Kömür havzasını devlet merkezine ve iç Anadolu'ya bağlamak itibarı ile çok önemlidir. Bu hat, havzanın ve dolayısıyla vilayetimizin gelişiminde büyük rol oynayacaktır**”.

1: :”Kömür Yolu Nasıl Açıldı”-**Demiryollar Dergisi**- Cilt.11/Sayı.130-1.İkkânun 1935 -Sayfa-505

2: :M. Nurettin Artam ”Kömür yolu Nasıl Açıldı ”**Demiryollar Dergisi**-Cilt.11/sayı.130-1 İkkânun 1935-sayfa-503

Mustafa Kemal Atatürk 1 Kasım 1935'te **T.B.M.M** 'nin 5. dönem toplanma yılını acarken bu konuya dikkat çekmiş ve "*Doğu vilayetlerimizin belli başlı ihtiyacı, orta ve batı illerimize demir yollarla bağlanmaktadır.*"⁽¹⁾ demiş ve demir yollarının ülkenin kalkınmasında büyük önem taşıdığını anlatmıştır. Bölgedeki kömürün demir yolları vasıtasıyla ülkenin her yanına ulaştırmayı hedeflenmiştir. Demiryolu politikası, ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmayı da amaç edinmiştir. Bu düşünce "*Bakıra ulaşmak*" "*Demire ulaşmak*" "*Kömüre ulaşmak*" şeklinde sloganlaştırılmıştır. Kömüre ulaşarak sanayi için gerekli enerji kaynağı yaratılacak, bakır ve demire ulaşarak da sanayiciye ham madde sağlanmış olacaktır. Demir yolu hattın yapılmasının birinci öncelikli gayesi budur.

Yukarıda bahsettiğim gibi; demir yolları, aynı zamanda, kültürün gelişmesine ve hayat seviyesinin yükselmesine yardım ederek sosyal hizmetlerde bulunmuş, taşıdığı bilgi ve medeniyet ile halkın kültür seviyesi yükseltmiş ve böylece sosyal ve kültürel gelişme katkı sağlanmıştır. **Atatürk**, demir yolları kurulurken bu konuyu, kısaca, şöyle ifade etmiştir: "*Demiryolları ülkeyi medeniyet ve refah nurlarıyla aydınlatan kutsal bir meşale olacaktır.*"⁽²⁾

1930 yılından sonra Tefen İstasyonu binasının yapımına başlanmıştır. 1930 yılında açılan Tefen İstasyonu, önceleri, bir katar vagonu işletme binası olarak kullanılmış; **1935** yılına, yani hattın açılışına kadar idari bina çalışmaları böyle devam etmiştir. Ve bugünkü istasyon binası yapılmıştır



Fig. 61. La station de Tefen, lors de l'inauguration de la ligne Nord, en novembre 1935.

Kuzey demiryolları hattında 1935 Kasım ayı içinde TEFEN İstasyonu açılışı ⁽³⁾

1: İsmail Yıldırım-Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)- AKDITYK -yayınları Ankara 2001

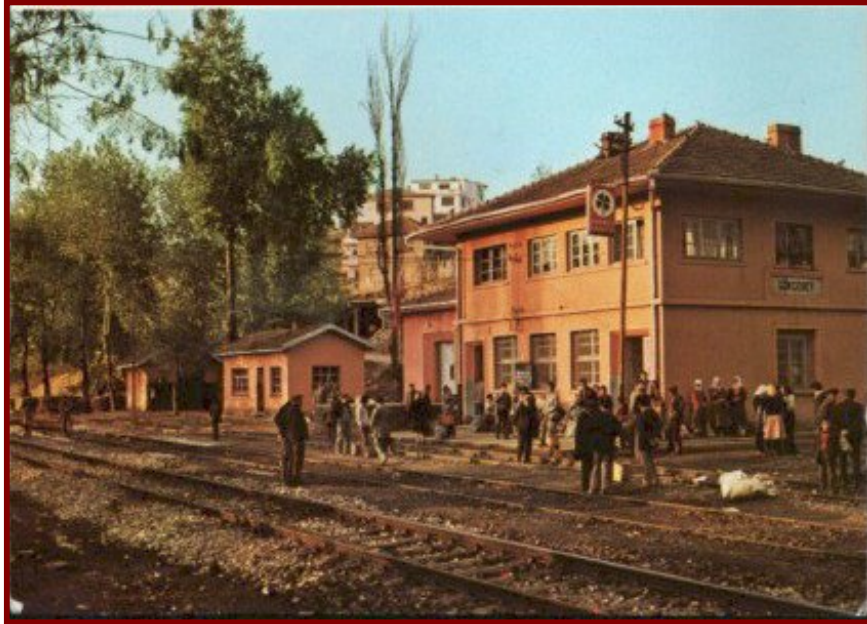
2:İsmail Yıldırım-a.g.e.

3: Construction des Lignes de Chemin de fer : Irmak-Filyos : Fevzipaşa-Diyarbakir Göteborg-Copenhagen .1937



1930' lu yıllar Tefen istasyonunun içinden görünüm- gişe şefliği⁽¹⁾

Gökçebey (Tefen)'den demir yolunun geçmesi, bölgenin modernleşmesini ve ilerlemesini sağlamıştır. Ayrıca, demiryolunun bir simgesel önemi de vardır. Demir yolu, gittiği yöreye **cumhuriyeti** ve **devleti** de götürmüştü. Bu sayede, **Ankara'nın** iktidarı, o yöreye de ulaşmış oluyordu. **Cumhuriyet, demir yolu** ile görünür oldu, kitlelere ulaştı. Demir yolu, bir anlamda, o gün için **"Modernite"** idi. Geleneksel toplumsal dokuları çözüyor, **"uhrevilik"** ' ten **"dünyevilik"** ' e geçişi simgeliyordu⁽²⁾. Demir yolu birçok yönüyle **çağdaş değerleri** ifade ediyordu. Demir yolunun modernitenin simgesi oluşunun bir başka kanıtı da istasyonun kamusal alan anlayışına farklı bir bakış getirmesiydi. İstasyon bir cazibe merkeziydi ve bu merkezin etrafında insanlar bina inşa etmeye başladılar⁽³⁾. Demir yolu, bugünkü **Gökçebey (Tefen)** 'in kuruluşunda alt yapısının temelleri de atılmış oldu. **Demir yolu**, yerleşim anlayışını değiştirdi.



1970 li Yıllar Gökçebey(Tefen) İstasyonu(Uyar Albümünden)

1:İstasyon Şefliği Resim Kadriye Tekeli Albümünden

2:Zafer Toprak "Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik" Toplumsal Tarih Dergisi- Sayı: 168-Aralık 2007- Sayfa:27-28

3:Zafer Toprak- a.g.m.