

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

EDİRNE GARI

1006-10

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Özlem BÜYÜKDEMİR**

1006/10

Anabilim Dalı : MİMARLIK

Programı : MİMARLIK TARİHİ

HAZİRAN 1999

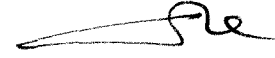
İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

EDİRNE GARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Özlem BÜYÜKDEMİR
502920507011

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 31 Mayıs 1999
Tezin Savunulduğu Tarih : 14 Haziran 1999

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Afife BATUR
Diğer Jüri Üyeleri Prof.Dr. Günkut AKIN
Prof.Dr. Nur AKIN



HAZİRAN 1999

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ	iii
ŞEKİL LİSTESİ	iv
EK A LİSTESİ	vi
EK B LİSTESİ	viii
EK C LİSTESİ	ix
ÖZET	x
SUMMARY	xiii
1. GİRİŞ	1
2. I. MİLLİ MİMARİ DÜŞÜNCESİNE VE DÖNEMİNE GENEL BİR BAKIŞ	2
2.1. Avrupa'daki Ortam ve Mimari	3
2.1.1. Fransa	5
2.1.2. Almanya	6
2.1.3. İngiltere	7
2.1.4. Avrupa'da Mimari Yaklaşımlar	8
2.2. 19. Yüzyıl Sonunda Osmanlı Dünyası: Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Ortam	13
2.3. I. Milli Mimari Akımı	24
3. DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE DEMİRYOLU BİNALARI	32
3.1. Rumeli Demiryolları	37
3.1.1. Şark Ekspresi	40
3.2. Demiryolu Binaları	44
4. EDİRNE'NİN KENTSEL TARİHİ VE GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER	45
4.1. Tarihi Doku	46
4.2. Kent Dokusundaki Düzenlemeler	48

5. MİMAR KEMALETTİN HAYATI VE ESERLERİ	52
6. EDİRNE GARI	62
6.1. Plan ve Kitle Özellikleri	68
6.1.1. Ana Mekan	72
6.1.2. Yan Mekanlar	73
6.1.3. Kuleler	76
6.2. Cepheler	79
6.3. Malzeme ve Strüktür	82
6.4. Bezeme Programı	85
6.4.1. Taş Süsleme	88
6.4.2. Cephe Boya Süslemeleri	91
7. ÜSLUP VE ANLAM DEĞERLENDİRMESİ	93
7.1. Tipolojik Bağlamda Edirne Gar Binası	94
7.1.1. Sirkeci Garı	98
7.1.2. Haydarpaşa Garı	101
7.1.3. D' Orsay Garı	104
7.2. Kentsel Bağlamda Gar Binası ve Kentsel Değişimdeki Rolü	109
8. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	113
ÖNERİLER	115
KAYNAKLAR	116
EKLER	120
ÖZGEÇMİŞ	182

ÖNSÖZ

Türk Mimarlığı açısından büyük önem taşıyan tarihi yapılarımızın incelenmesi ve kaynaklara geçirilmesi, geçmişimizi geleceğe bağlamak yönünden önemli bir temel oluşturmaktadır. Tezimin konusu, I. Milli Mimarlık Dönemi eserlerinden biri, Mimar Kemalettin Bey'in (1870-1927) tasarımı olan "Edirne Garı"dır. Dönemin sosyo-ekonomik ve kültürel özellikleri bağlamında binanın kapsamlı bir mimari değerlendirmesi yapılmış ve diğer gar binaları arasındaki yerinin irdelenmesiyle de sona ermiştir.

Sizlere sunduğum bu çalışmanın; tarihi eserlerimizin öneminin ve yansıttığı değerlerinin algılanması ve kültürümüzün birer damgası olma özelliğini yaşatması açısından önemli olduğu kanısındayım. Çalışmalarım esnasında tarihi varlıklarımızın korunması, tarihin her evresinin anlaşılmasına çalışılması ve geniş bir yelpazede ele alınması gerekliliğini savunan, önemsenmeyecek hiçbir kültürel yansımanın olmadığı gerçeğini hep vurgulayan ve bunları içeren değerli bilgilerle ve kaynaklarla beni yönlendiren sayın hocam Prof. Dr. Afife BATUR'a; teşekkür eder, saygılarımı sunarım.

HAZİRAN 1999

Mimar Özlem BÜYÜKDEMİR

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1 : British Museum (İngiliz Müzesi), Londra (1823-47), müzeye giriş yönünden bir bakış	9
Şekil 2.2 : Houses of Parliament (Parlamento Binaları), Londra (1840-65), Thames Nehri'nden görünüş	11
Şekil 2.3 : Paris Opera House (Paris Opera Binası), Paris (1861-74), ön cepheden bir bakış	12
Şekil 2.4 : Clifton Bridge (Klifton Köprüsü), Bristol (1830-59).....	14
Şekil 2.5 : Crystal Palace, Londra (1851), zemin kat planı	15
Şekil 2.6 : Crystal Palace, iç mekanı	15
Şekil 2.7 : Crystal Palace (Kristal Palas), Londra (1851), 19. yüzyıl gravürü	15
Şekil 2.8 : Mühendishane-i Berri Hümayun, İstanbul (1860-61)	21
Şekil 2.9 : Mühendishane-i Berri Hümayun, giriş cephesi	21
Şekil 2.10: Çengelköy Kuleli Kışlası, İstanbul (1871), deniz cephesi	22
Şekil 2.11: Mekteb-i Tıbbiye, İstanbul (1903), özgün çizimleri	25
Şekil 2.12: Mekteb-i Tıbbiye, İstanbul (1871), deniz cephesi	25
Şekil 2.13: Topçu Kışlası, Taksim, İstanbul, yıkılmadan önceki durumu	26
Şekil 2.14: Topçu Kışlası'nın 1920'lerdeki durumu	26
Şekil 2.15: Sirkeci Büyük Postane, ön cephesi	30
Şekil 2.16: Sirkeci Büyük Postane, İstanbul (1909), 3. kat planı	30
Şekil 2.17: Mimar Vedat Tek Evi, Nişantaşı (1913-14)	31
Şekil 3.1 : Şark Ekspresi'nin afişi	42
Şekil 3.2 : Şark Ekspresi'nin üzerinde yer alan amblem	42
Şekil 3.3 : Şark Ekspresi'nin İstanbul konulu afişi	43
Şekil 4.1 : 19. yüzyıl sonlarında Edirne, yerleşim alanı	49
Şekil 4.2 : Bugünkü Edirne, yerleşim alanı	50
Şekil 5.1 : Mimar Kemalettin	53
Şekil 5.2 : IV. Vakıf Han, Sirkeci, İstanbul (1916-26)	57
Şekil 5.3 : Edirne Garı, Edirne,ön cephesi	58
Şekil 5.4 : Harikzedegan Evleri (Tayyare Apartmanları), İstanbul (1922) ...	60
Şekil 5.5 : Harikzedegan Evleri (Tayyare Apartmanları), merdivenleri	61
Şekil 5.6 : Harikzedegan Evleri, cephesinden detay	61
Şekil 6.1 : Kemalettin Bey'in tasarladığı istasyon binalarının yerleri	63
Şekil 6.2 : Selanik Garı'ndan bir görünüm	64
Şekil 6.3 : Edirne yerleşiminde Karaağaç ve gar binasının yeri	66
Şekil 6.4 : Edirne'den geçen demiryolu hattının son durumu	67
Şekil 6.5 : Edirne Garı, kuzeydoğu cephesinden görünüm, Ekim 1998	70
Şekil 6.6 : Edirne Garı, kulelerden görünüm	71
Şekil 6.7 : Edirne Garı, güneybatı cephesi, ana mekan cephesine detay bir bakış	74

Şekil 6.8 : Edirne Garı, ana mekanın içinden kuzeydoğu cephesine bir bakış	75
Şekil 6.9 : Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi, kulelerden biri	77
Şekil 6.10: Edirne Garı, güneybatı cephesi	78
Şekil 6.11: Edirne Garı, kule kemerinden diğer kuleye bir bakış	80
Şekil 6.12: Edirne Garı, güneybatı cephesi, binaya köşesinden bir bakış	81
Şekil 6.13: Edirne Garı, kule ve ana mekan saçaklarından detay görünüm ...	83
Şekil 6.14: Edirne Garı, güneybatı cephesi, ana mekanı, cephe süslemelerine bir bakış	84
Şekil 6.15: Edirne Garı, güneybatı cephesinden görünüm	86
Şekil 6.16: Edirne Garı, ana mekan cephesi, kemer köşelerindeki süslemelerin detay görünümü	87
Şekil 6.17: Edirne Garı, ana mekan cephesi, kemer köşelerindeki süslemelerin detay görünümü	89
Şekil 6.18: Edirne Garı, ana mekan cephesindeki payanda altı taş süsleme detayı	90
Şekil 6.19: Edirne Garı, ana mekanın içinden yan mekanlara geçiş ve süslemelerine bir bakış	92
Şekil 7.1 : Sirkeci Garı, İstanbul, garın eski bir çizimi	95
Şekil 7.2 : Sirkeci Garı, İstanbul, garın eski bir fotoğrafı	95
Şekil 7.3 : Haydarpaşa Garı, İstanbul (1906-1909), garın eski bir fotoğrafı .	97
Şekil 7.4 : D'Orsay (Garı) Müzesi, Paris , Sen Nehri'nden görünüm	97
Şekil 7.5 : Sirkeci Garı, İstanbul, ön cephe	99
Şekil 7.6 : Sirkeci Garı, İstanbul, arka cephe	99
Şekil 7.7 : Haydarpaşa Garı, İstanbul, deniz cephesinden bina ve iskelenin silueti	103
Şekil 7.8 : Haydarpaşa Garı, İstanbul, yan cephesinden görünüm	103
Şekil 7.9 : D'Orsay (Garı) Müzesi, Paris, karşı kıyıdan binanın görünümü .	105
Şekil 7.10: Petit Palais, Paris (1900)	107
Şekil 7.11: Grand Palais, Paris (1900)	107
Şekil 7.12: D'Orsay (Garı) Müzesi, Paris, dışcepheden detay görünüm	108
Şekil 7.13: D'Orsay (Garı) Müzesi, Paris, son kat terasından kısmi görünüm	108

Ek A LİSTESİ

Sayfa No

Ek A.1	: Paris Opera House (Paris Opera Evi), iç mekandan görünüm	120
Ek A.2	: Crystal Palace (Kristal Palace), Hyde Park, Londra (1851)	121
Ek A.3	: Sirkeci Büyük Postane , cephesinden detay görünüm	121
Ek A.4	: Sirkeci Büyük Postane, cephesinden detay görünüm	121
Ek A.5	: Mimar Vedat Tek Evi, cephesinden detay görünüm	122
Ek A.6	: Mimar Vedat Tek Evi, cephesinden detay görünüm	122
Ek A.7	: Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi yönünden görünüm	123
Ek A.8	: Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi yönünden detay görünüm	123
Ek A.9	: Edirne Garı, güneybatı cephesinden görünüm, Şubat 1977	123
Ek A.10	: Edirne Garı, kuzeydoğu cephesine bakış	124
Ek A.11	: Edirne Garı, güneybatı cephesine nostalji treninden bir bakış	125
Ek A.12	: Edirne Garı, kuleye bitişik mekan ile diğer yan mekanların görünümü	126
Ek A.13	: Edirne Garı, kuleye bitişik tek katlı yan mekandan görünüm	126
Ek A.14	: Edirne Garı, ana mekan, çatı konstrüksiyonuna çatı arasından bakış	127
Ek A.15	: Edirne Garı, ana mekan, kemerli çatı örtüsünün çatı arasından kısmi görünümü	128
Ek A.16	: Edirne Garı, iç mekan, yan mekanlara geçiş ve çatı altından kısmi görünüm	129
Ek A.17	: Edirne Garı, kule pencerelerinden görünüm	130
Ek A.18	: Edirne Garı, cephesinden kısmi görünüm	131
Ek A.19	: Edirne Garı, kubbe kemer ve kolonlarından görünüm	132
Ek A.20	: Edirne Garı, teras çatılı tek katlı yan mekandan görünüm	133
Ek A.21	: Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi, giriş saçağından detay	134
Ek A.22	: Edirne Garı, kubbe kemerinden diğer kubbeye bir bakış	135
Ek A.23	: Edirne Garı, çatı kaplama ve bacalarından görünüm	135
Ek A.24	: Edirne Garı, kule kubbesinin çatısına detay bir bakış	136
Ek A.25	: Edirne Garı, giriş katı pencere detay görünümü	137
Ek A.26	: Edirne Garı, iki katlı yan mekan cephesinden detay görünüm	138
Ek A.27	: Edirne Garı, yan mekan cephesi, saçak ve payandalardan görünüm	139
Ek A.28	: Edirne Garı, kubbe kemerlerine ve saçağına detay bir bakış	140
Ek A.29	: Edirne Garı, güneybatı cephesi, ana mekan yüzey bezemelerinden görünüm	141
Ek A.30	: Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi, giriş yüzey ve saçağından kısmi detay	142
Ek A.31	: Sirkeci Garı, perona çıkış kapısından detay görünüm	143
Ek A.32	: Haydarpaşa Garı, güney cephesinden görünüm	144
Ek A.33	: Haydarpaşa Garı, doğu cephesinden görünüm	145

Ek A.34	: Haydarpaşa Garı, güney cephesinden kısmi görünüm	146
Ek A.35	: D'Orsay Müzesi, binaya Rue de Lille Caddesi'nden bakış	147
Ek A.36	: D'Orsay Garı, gar içinden görünüm	147
Ek A.37	: D'Orsay Garı, iç mekandan görünüm	148
Ek A.38	: D'Orsay Müzesi, Sen Nehri'nden ön cepheye bir bakış	148
Ek A.39	: D'Orsay Müzesi, iç mekana ara kattan bir bakış	149
Ek A.40	: D'Orsay Müzesi, ön cephedeki giriş kapılarından biri, detay görünüm	150
Ek A.41	: D'Orsay Müzesi, iç mekana zemin kattan bakış	151
Ek A.42	: Edirne Garı, güneybatı cephesi ve nostalji treni	152
Ek A.43	: Edirne Garı, nostalji treni	152
Ek A.44	: Edirne Garı, kubbe saçağı altından detay görünüm	153
Ek A.45	: Edirne Garı, çatı onarımından görünüm	153
Ek A.46	: Edirne Garı ile Lozan Barış Anıtı'nın proporsiyonu	154
Ek A.47	: Edirne Garı, Lozan Barış Anıtı'ndan görünüm	155
Ek A.48	: Edirne Garı, Lozan Barış Anıtı'ndan detay görünüm	155
Ek A.49	: Edirne Garı, Lozan Barış Anıtı'nın gece görünümü	156
Ek A.50	: Lozan Barış Anıtı'nın gece detay görünümü	156
Ek A.51	: Edirne, Selimiye Camii, şerefe süslemelerinden detay	157
Ek A.52	: Edirne, Selimiye Camii dış cephesinden görünüm	157

EK B LİSTESİ

Sayfa No

Ek B.1	: Edirne Garı, zemin kat planı, 1959	158
Ek B.2	: Edirne Garı, onarım projesi, I. kat planı, 1959	158
Ek B.3	: Edirne Garı, onarım projesi, ön cephe, 1959	158
Ek B.4	: Edirne Garı, onarım projesi, yan cephe, 1959	158
Ek B.5	: Edirne Garı, onarım projesi, zemin kat planı, 1998	159
Ek B.6	: Edirne Garı, onarım projesi, kısmi üst kat planı, 1998	160
Ek B.7	: Edirne Garı, onarım projesi, kesiti, 1998	161
Ek B.8	: Edirne Garı, güneydoğu (yan) cephesi, 1998	162
Ek B.9	: Edirne Garı, kuzeybatı (yan) cephesi, 1998	163
Ek B.10	: Edirne Garı, kuzeydoğu (ön) cephesi, 1998	164
Ek B.11	: Sirkeci Garı, zemin kat planı	165
Ek B.12	: Sirkeci Garı, birinci kat planı	166
Ek B.13	: Sirkeci Garı, ön cephesi	167
Ek B.14	: Haydarpaşa Garı, bodrum kat planı	168
Ek B.15	: Haydarpaşa Garı, zemin kat planı	169
Ek B.16	: Haydarpaşa Garı, birinci kat planı	170
Ek B.17	: Haydarpaşa Garı, asma kat planı	171
Ek B.18	: Haydarpaşa Garı, ikinci kat planı	172
Ek B.19	: Haydarpaşa Garı, üçüncü kat planı	173
Ek B.20	: Haydarpaşa Garı, doğu görünüşü	174
Ek B.21	: Haydarpaşa Garı, güney görünüşü	175
Ek B.22	: Haydarpaşa Garı, batı görünüşü	176
Ek B.23	: D'Orsay Müzesi, aksonometrik kesit perspektif	177

EK C LİSTESİ

Sayfa No

Ek C.1	: Rumeli Demiryolları'na ilişkin yapımı gerçekleşen ve gerçekleşmeyen hatların genel durumu	178
Ek C.2	: Şark Ekspresi (Orient Ekspres) hatlarının genel durumu	179
Ek C.3	: 19. yüzyıl sonunda Edirne şehri ve çevresi	180
Ek C.4	: D'Orsay Müzesi, binanın Paris'deki konumu	181



EDİRNE GARI

ÖZET

Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kadar olan dönemin sonunda, değişimlerin mimarlık ortamındaki yansıması olarak karşımıza çıkan I. Milli Mimari Akımı eserlerinden Edirne Garı, bizi çok yönlü araştırma yapmaya itmektedir. Bu akım, temelde Osmanlı toplumunun Batılılaşma süreci ile bunu takip ederek gelişen düşüncenin etkileşimi altındadır. Tanzimat'la başlayan değişimler ise öncelikli olarak fiziki çevrede kendini göstermiştir. Temelde fiziki çevrenin değişmesi kültürel ve ekonomik olarak toplumun ihtiyaç ve isteklerinden kaynaklanmaktadır. Bu da hem iç etkenlerden hem de dış etkileşimlerden yön bulmaktadır. Bu nedenle Son Dönem Osmanlı Mimarlığı'nın ve bunu ortaya çıkaran nedenlerin çok iyi tanımlanıp belirlenmesi gerekmektedir.

Osmanlı toplumunun "Batılılaşma" kaynağı pek tabiidir ki, Avrupa'da, 18. yüzyılda başlayan ve 19. yüzyılda da devam eden Endüstrileşme ile Fransız Devrimi olmuştur. Topraklarının büyük ve önemli bir bölümü Avrupa'da olan Osmanlı İmparatorluğu, etnik çeşitliliği ile hem iyi pazar olanakları sunuyor; coğrafi konumu ise buna fazlasıyla imkan tanıyordu.

Osmanlı Mimarlığı ise, yükseliş döneminde Hassa Mimarlar Ocağı ile en yüksek noktasına ulaşmıştı. Bu etkinin azalması ve 1699 Karlofça Antlaşması sonucundaki toprak kayıpları ile de İmparatorluğun batıyla olan ilişkileri karşılıklı olarak artmıştır. Avrupa ülkelerinin Osmanlı İmparatorluğu üzerinde kurmayı başardığı ticaret politikasının kültür ve sanat yaşamına da yansıdığı bir gerçektir. Özellikle İngiltere, Fransa ve Almanya ile kurulan ticari ilişkiler sonucunda, Fransa'dan ve bir onun kadar da Almanya'dan kültürel olarak da etkilenilmiştir. Lale Devri'nin yaşandığı 1720-21 yıllarında Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi'nin Paris'e gönderilmesi, Osmanlı Mimarlığı'nın batıya açılışı olarak kabul edilmektedir.

Lale Devri, çeşme ve sebillerle, köşk ve kasır gibi yapılar ve bezemelerindeki çeşitlilikle son bulmuştur. Ardından geç 18. yüzyıl mimarlığı ile Barok yapılar (Nuruosmaniye Külliyesi, Laleli Camii, Ayazma Camii v.b. gibi) inşaa edilmiş ve süslemede Rokoko'nun etkileri baskın görülmüştür. 19. yüzyıl başlarında, III. Selim Devri'nde ise kışla, okul, köşk ve kasır (Çengelköy Kuleli Kışlası, Mekteb-i Tıbbiye v.b. gibi) inşaatı ile fiziksel çevrede fazlasıyla etkileyici ve belirleyici binalar tasarlanarak uygulanmıştır. 1839 yılı Tanzimat Fermanı ile de Batılılaşma adına yapılan hareketlerin fikir, sanat ve felsefe alanında da olgunlaşmasına olanak sağlanmıştır. Yapıların ve çevrelerinin oluşumunda düzenli ve sistemli bir gelişmenin izlenmesi adına birçok kural, yasa getirilerek bir yönetmelik şeklinde de yine bu dönemde düzenlemeler oluşturulmuştur.

Gerçekten de Tanzimat'tan, 1908 yılında ilan edilen II. Meşrutiyet'e kadar birçok kent merkezinde çoğu yabancı mimarlar tarafından mimari etkileri yüksek binalar inşa edilmiştir.

Bunun yanında mimarlık alanındaki eğitim hizmetlerinin de uzunca bir süre gözardı edildiği de açıktır. Teknik okullarda eğitim için hizmet veren kişiler de çoğunlukla yabancılar idi. Türk mimarlar ise Fransa’da veya Almanya’daki teknik okullarda yetişiyorlardı. Bunun sonucu Mühendishane-i Berri Hümayun ve Sanayi-i Nefise Mektebi (Güzel Sanatlar Akademisi)’ne gelinceye kadar ciddi ve düzenli bir mimari eğitim kurumunun olmaması da normal karşılanmalıdır.

I. Milli Mimari Akımı, diğer taraftan ise Klasik Osmanlı Mimarlığı’nın batı kökenli bir biçimleme anlayışı ile değişmesine neden olan gelişmeye tepki olarak doğmuştur. Aynı zamanda Fransız Devrimi ile gelişen ulusçuluk düşüncesinin de etkisiyle ve Tanzimat’la doğan Türkçülük akımının bir ürünü olarak da ortaya çıkmıştır. II. Meşrutiyet sonrasında toplumun sosyal, ekonomik ve kültürel alandaki özelliklerinin biraraya toplandığı alan mimarlık olarak karşımıza çıkar. 1910 yılında örneklerini veren bu akım 1930 yılına kadar etkinliğini sürdürmüştür. Dünyadaki gelişmelere de açık olan bu ortam, bir anlamda da ulusal bilincin yaratılması gerekliliğini gözler önüne sermiştir.

I. Milli Mimari Akımı’na bağlı mimarlar, gerçekten geçmiş mimarlık eserleri üzerine eğiliyor ve onları yeni bir anlamda değerlendirmeye çalışıyorlardı. Döneme ait binalarda, yoğun cephe çalışmaları, farklı çatılı kütlelerin simetri anlayışına hizmeti ile kubbeli kulelerle zenginleştirilmesi, bina yüzeylerine girinti ve çıkıntılarla hareketlilik verilmesi, yüzey bezemesinde kullanılan kabartma şekilli motifler ve çini panolarla da desteklenmesi ve Osmanlı ve Selçuklu desenlerinin kullanılmasıyla yapılmıştır. Sivri kemerler, sivri kemerli üst pencereler ile taş süslemeleri de I. Milli Mimari Akımı’nın canlandırma öğeleri olmuşlardır.

I. Milli Mimarlık Dönemi akademisyen mimarlarından biri ise Kemalettin Bey’dır (1870-1927). Kemalettin Bey, dönemine ilişkin geliştirmek istediği mimarlık anlayışına paralel bir eğitim ortamı bulmuş ve bu akıma örnek birçok yapı üretebilmiştir. (IV. Vakıf Han, Tayyare Apartmanları v.b. gibi)

Şu ana kadar bahsedilen tüm gelişmeler ışığında Osmanlı İmparatorluğu’nun Batılılaşma süreci içerisinde en iyi politikası olarak niteleyebileceğimiz bir gelişme de demiryollarının yapımı ve yaygınlaştırılması konusudur. Demiryollarının gelişimi yabancı imtiyazlarla sağlanmış, Türkiye’de yapılan ilk demiryolu 1856-66 yıllarında bir İngiliz Şirketi tarafından İzmir-Aydın arasında inşa edilmiştir. Daha sonra İstanbul’dan Edirne yolu ile Balkanları aşan ve Avrupa hatlarıyla birleşen Rumeli Demiryolları’nın yapımı, Osmanlı’nın hem siyasi hem de ticari hesaplarında önemli kazanç olarak görülmüştü. Balkanlar’daki hareketliliğin kontrol altına alınması yanında, dış pazarlarla olan ilişkilerin geliştirilmesi adına etkin rol oynaması beklenen Rumeli Demiryolları’nın yapımı, ekonomik nedenlerden dolayı yabancı sermayeye verilmiştir. 1869 yılında imtiyazı Baron Hirsch’e verilen Rumeli Demiryolları’nın merkez hattını oluşturan İstanbul-Edirne-Sarımbey hattı ise 1873 yılında açılmıştır.

Mimar Kemalettin Bey’in Selanik, Filibe ve Sofya’dan sonra Rumeli Demiryolları için tasarladığı gar binalarından sonuncusu olarak karşımıza çıkan “Edirne Garı”nın bu çalışma ile ele alınması; bugüne kadar bu binanın literatürlerde rastlanılmayan spesifik bir bina olması açısından da önem taşımaktadır. I. Milli Mimari Akımı özelliklerini tümüyle taşıyan gar binası, dönemindeki yapılar arasında üslupsal sadeliği ile de dikkatleri üzerine çeker. Yine tasarım anlayışında simetri ve bina kütlelerindeki hareketlilik yanında Osmanlı tarzı kubbeli kulelerin ana aksı

kuvvetlendirmesi ve binaya nitelik kazandıran öge haline gelmesi, bu dönemin kaçınılmaz etkilerindendir.

Ayrıca Edirne Garı üslup değerlendirmesi yapılarak tipolojik yönden de incelenmiştir. Dönemin diğer binaları arasındaki Sirkeci ile Haydarpaşa Garları'nın da neo-Ottoman tarzdan pek de uzak olmadıkları gerçeği ortaya çıkar. Zira, Sirkeci Garı'nın mimarı Jasmund'un öğrencisi olan Kemalettin Bey'in hocasından etkilendiği yadsınamaz bir gerçektir. Otto Ritter-Helmuth Cuno'nun tasarlamış oldukları Haydarpaşa Garı ise, batı eklektisizmine en iyi örneklerden biri olarak karşımıza çıkar. Son olarak Paris'deki, Victor Laloux'nun tasarladığı endüstrileşme etkilerinin algılanabildiği d'Orsay Garı ile de bir gar binasının bilinen tasarım kriterleri (simetrik planlama anlayışı, cepheadeki belirgin kütleler v.b. gibi) dışında yapısal açıdan farklılığı da ele alınarak karşılaştırılmıştır.

Böyle bir ortamda yaratılmaya çalışılan tamamen estetik, şekilci ve bireysel bir tepki olarak ortaya çıkan "I. Milli Mimari Akımı" tarihte yerini almıştır. Ancak bu şekilci tutum, batı seçmeciliğine ve Osmanlı tutumuna karşı yaratılan tepki olarak da amacına ulaşmış ve döneminin özelliklerini oluşturmuştur.

Osmanlı dünyası ile Avrupa ortamının değerlendirilerek geniş bir perspektifte bakılmaya çalışılan Edirne Garı, pürist bir yaklaşımı da içermektedir. I. Milli Mimarlık Dönemi'nin mimari anlayışlarını (Osmanlı revivalizmi, Selçuklu tarzı sivri kemerleri ile taş süslemeciliği v.b. gibi) dile getiren ve pek de tanınmamış olmasına rağmen "Edirne Garı" özgünlüğünü ve orijinallliğini yitirmeden daha yıllarca ayakta kalabilmiş ki, tarihin birer simgesi olma özelliğini korumaya devam edebilsin...

EDİRNE STATION

SUMMARY

At the end of the era from Tanzimat until the foundation of Turkish Republic the reflection of social and political changes could be seen also on the architectural milieu (surrounding) which is called 1st National Architectural Movement. Edirne Station is such a good example of this movement that it has become an incentive to make further examination. The effects which determined the characteristics of this movement were the westernizing period of the Ottoman society and the thoughts which had been developed against that approach. The changes starting with Tanzimat were first seen in physical environment is a result of the society's cultural and economical needs and wants and is originated by both internal and external effects. That's why the last period of Ottoman architecture and the reasons supporting its existence must be defined and understood very well.

Westernizing reason of Ottoman society is of course an event of Industrial and French Revolution's effects which started in 18th century and continued in 19th century. Governing a big area in Europe, the Ottoman Empire presented good marketing possibilities with its ethnical variation and geographical situation.

The Ottoman Architecture reached its climax in its Rising Period with Hassa Mimarlar Ocağı (Peculiar Architects Corps). But the State's relations with West increased reversally after this effect decreased and land had been lost at the end of Karlofça Pact in 1699. It is another reality that the trade policy that European countries succeeded to establish upon Ottoman Empire, reflected on the cultural and artistic life. It was affected by France and Germany culturally, especially after commercial relationships had been set up with France, Germany and Britain. In 1720-1721, during Lale Devri (Tulip Age), Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi's visit to Paris, is accepted as Ottoman architecture's opening to the West.

Lale Devri ended with the variation in the construction of çeşme (fountains) and sebil (public fountains), buildings like köşk (pavilion), kasır (mansion) and bezeme (ornaments). After that baroque structures like Nuruosmaniye Külliyesi (which is a collection of buildings of an institution, usually composed of schools, a mosque, lunatic asylum, hospital, kitchen etc.) Laleli Mosque, Ayazma Mosque etc. Were built by the late 18th century architecture and rococo effects in ornamentation seemed to be dominant. At the beginnings of 19th century, during the period of Selim III, buildings like kışla (barracks), school, köşk (pavilion), kasır (mansion) (Çengelköy Kuleli Kışlası, Mekteb-i Tıbbiye etc.) and much impressive and determining buildings had been designed and applied. Also Tanzimat Declaration (Reforms Declaration) in 1839, allowed the movements "which were done in the name of being western" to be matured also in the artistic, philosophical and intellectual area. Again in this period, many rules and laws had been issued to keep structures and environment in harmony.

Indeed, lots of structures that are architecturally valuable, were built generally by foreigner architects in many city-centers from Tanzimat until the 2nd Meşrutiyet (2nd Constitutional Period) which had been declared in 1908.

And it is certain that educational services in architectural field, had been neglected for a long time. The people, who educated in technical schools, were usually foreigners. On the other hand Turkish architects used to get education in technical schools in France and Germany. As a result of this, it must be accepted as normal that not having a serious and regular architectural education until the foundation of the Academy of Fine Arts.

The 1st National Architecture Movement was born as a reaction to the Classical Ottoman Architecture which had been developed by changing with a western-rooted understanding of creating forms. At the same time it was born with the effect of nationalistic thought spread out by the French Revolution and as a result of the Turkish nationalistic movement, developing from Tanzimat Declaration. After the 2nd Constitutional Period, we find architecture as a field that summarizes the society's social, economical and cultural characteristics together. This movement which gave its first monuments in 1910, continued its existence until 1930. This attitude which was open to the global improvements and influences proved the necessity of having a national consciousness.

The architects of the 1st National Architectural Movement, were really interested in the past architectural monuments and trying to re-evaluate them in a new understanding. At the buildings of this period, intensive facade works had been done by using towers with domes having of different-roofed masses' symmetry, by giving motion with indentations on building surfaces, by supporting surface ornaments with relief motives and encaustic tiles and by using Ottoman and Seljuk motives. Sharp arches, upstairs windows with sharp arches and stone ornaments were other refreshing elements of the 1st National Architectural Movement.

Kemalettin Bey is one of the academician architects of the 1st National Architectural Period. Kemalettin Bey found an occupation which he had wanted to improve an architectural understanding that is parallel to his period and managed to produce few examples of this movement (IV. Vakıf Han (Inn), Tayyare Apartmanları (Apartments) etc.).

In addition to the conditions outlined above, another improvement, which can be stated as the best policy of westernizing period of the Ottoman Empire, is building and widespreading of railways. Improving of railways had been obtained by foreign concessions and the first railway in Turkey, had been built between İzmir-Aydın in 1856-1866 by a British Company. Building of Rumeli Railways which is reaching to European lines through İstanbul and Edirne, passing over Balkanians, was seemed as an advantage in Ottoman's political and commercial plans. It was hoped that Rumeli Railways would play an active role in improving foreign market relations and in controlling the activity in Balkanians but because of economical reasons, its building concession was given to foreign capital. The building permission of İstanbul-Edirne-Sarımbey line, which is the central line of Rumeli Railways, had been given to Baron Hirsch in 1869 and opened in 1873.

Having Edirne Station in this study is important because it is a specific building which had no place in archives so far, besides it is the latest train station which was

designed by Kemalettin Bey for Rumeli Railways after Selanik, Filibe and Sofia. The station building has all the specialties of the 1st National Architectural Movement and it is also worth to notice that it is in a pure style compared to other structures in its period. Yet another inevitable effect of this period is the understanding of symmetry in design with motions of building masses besides the use of the Ottoman-styled towers with domes as an element which raised the building's quality and supported the main axle.

In addition, Edirne Station is examined in a typically way according to its style. Also Sirkeci and Haydarpaşa Stations, which are other buildings of this period, are not far away from the neo-Ottoman style, because it is an unavoidable truth that Kemalettin Bey was affected from his master Jasmund, who was the architect of Sirkeci Station. On the other hand, Haydarpaşa Station which was designed by Otto Ritter-Helmuth Cuno is one of the best examples to western eclecticism. At the end, its difference is compared to d'Orsay Station in Paris which had been designed by Victor Laloux and where we can be perceive the effects of industrialization in a structural way which are different from ordinary design criteria (symmetrical design understanding, proceeding masses on facade etc.)

The 1st National Architectural Movement which was revealed as a reaction wholly esthetical, formalist and individual, has had its place in history. But this formalist approach reached at his target as a reaction to the western eclecticism and to Ottoman approach, and produced the charecteristics of the period.

Edirne Station, which we want to examine through a huge perspective gathering the Ottoman and the European worlds together, includes a purist approach as well. We hope that the Edirne Station which is not much known but including the architectural understandings of the 1st National Architectural Period (Ottoman revivalism, Seljuk-styled stone ornamentation with sharp arcs etc.), keeps its characteristics and originality always as one of the symbols of history.

1. GİRİŞ

I. Milli Mimarlık Dönemi'ne ilişkin araştırmaların son yıllarda çoğaldığı ancak buna rağmen hala çok kısıtlı olduğu gözlenmektedir. Durum böyle iken, köklerini Osmanlı'nın iki yüzyıllık "batılılaşma" sürecinden alan ve imparatorluğun son yıllarında gelişip Cumhuriyet'in yaklaşık ilk on yılında da hüküm süren I. Milli Mimari Akımı eserlerinden biri olan "Edirne Garı" konulu çalışma, Mimar Kemalettin Bey'i içermesi ve değerinin bir kez daha dile getirilmesi açısından önemlidir.

Edirne Garı binası araştırılırken, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında yaşadığı ortam toplumsal, ekonomik ve kültürel açıdan ele alınarak incelenmiştir. Osmanlı toplumunun geçirdiği evreler ister istemez mimariyi de yakından etkilemiştir. Bu döneme bakıldığında, Osmanlı'nın batılılaşma sürecine girmesine etki eden unsurlardan biri de, Avrupa'daki Endüstri ve Fransız Devrimlerinin kaçınılmaz sonuçları olmuştur. Osmanlı hükümetinin tartışmasız Avrupa hayranlığı, toplumun belli bir kesimini, tarihin korunması ve sahip çıkılarak yaşatılması gerekliliğinde birleştirmiştir. Böylelikle Avrupa seçmeciliğine ve Osmanlı tutumuna karşı, Osmanlı klasik üslubu ile Selçuklu tarzını da içeren bir tutum sergilenmiştir.

Dönemin mimari özelliklerinin irdelenerek; hem Osmanlı tutumuna hem de Avrupa seçmeciliğine karşı ortaya çıkan çabanın gözler önüne serilmesi hedeflenmiştir. Bu çalışma, günümüzde halen "Mimaride Türk Milli Üslubu" tartışılırken, yakın tarihimize ilişkin kaynakların "Edirne Garı" binasının araştırılması amacıyla bir araya toplanarak incelenmesi sonucu oluşturulmuştur. Yeni kuşaklara, geçmişle aralarında sağlam bir köprü kurulması ilkesiyle hareket edilen ve sonuçta ortaya çıkarılan bu çalışmanın yararlı olması, yanında ancak benzer araştırmaların da oluşturulmasıyla güç kazanacaktır.

2. I. MİLLİ MİMARİ DÜŞÜNCESİNE VE DÖNEMİNE GENEL BİR BAKIŞ

Türkiye’de askerlik, devlet teşkilatı, düşünce, eğitim ve sanat alanlarında III. Sultan Selim devrinde filizlenen batılı anlamda yenilikçi hareketler, II. Mahmud devrinde de devam etmiştir. Bu yenilikçi hareketler, mimarlık alanındaki eserlerini de vermiştir.

Ziya Gökalp ile başlayan milliyetçi hareketlerin sanat ve mimariyi canlandırmaları ile kendine yeni bir alan yaratan Türk mimarları, gözlerini eski Türk mimarisine çevirmişler ve böylelikle yeni klasik Türk üslubu doğmuştur. 1908’de başlayıp, 1930’larda sona eren bu dönem, Türk mimarlık tarihinde “I. Milli Mimarlık Dönemi” olarak tanınmıştır. Yüzyıllar boyunca ayakta kalmayı başaran bir imparatorluğun çökmesi ve aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti’nin doğmasına tanıklık eden bu dönem, Türk ulusçuluğunun da her alanda kendini gösterdiği yıllar olarak görülmektedir.

“Mimar Sinan tarafından mantıki sonucuna ulaştırılan Osmanlı klasik mimari ekolü, bu büyük ustadan sonra, yüzelli yıl daha gücünü korumuş, fakat Avrupa’dan esen Barok ve Rokoko rüzgarlarına dayanamayarak 18. yüzyıl başlarında yıkılmıştır.

Batı etkisinin Lale Devrinde ortaya çıkmasıyla Osmanlıların artık yakından hissettikleri Avrupa baskısı onları Avrupa’yı daha iyi tanımaya zorlamıştır. 19. yüzyıla gelindiğinde ise, Osmanlı mimarisinin klasik yapısı kaybolmaya başlamıştır.

Diğer yandan aynı yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı mimarisinde bir karşı akımla karşılaşırız. Bu yeni üslubun değişen sosyo-kültürel ortamla yakından ilgili olduğuna şüphe yoktur. Bir tarafta İslami motifleri canlandıran yapılar, diğer yanda ise batılılaşma çizgilerindeki yapılar inşa edilmiştir.

Doğuya ve İslama dönen Osmanlı kültürü Türk mimarlarını canlandırmış; gelişmeler 20. yüzyıl başlarında Mehmet Vedat ve Ahmet Kemalettin Beylerin öncülüğünde “I. Milli Mimari” adı verilen akım olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönem II. Meşrutiyet’i takiben İstanbul’da, Cumhuriyet’in ilanından sonra da Ankara’da ve diğer büyük kentlerde eserlerini vermiş, böylece Avrupa eklektisizmi yerini Osmanlı neo-klasizmine bırakmıştır.

19. yüzyıl sonlarındaki geleneksel mimariden yeni bir üsluba varmak yerine, eski biçimler olduğu gibi kullanılarak geçmişle bir kültür bağı kurulması amaçlanmıştır. Şüphesizdir ki yaratıcılık gerektiren bu süreç de cephe mimarisine dayanan Osmanlı neo-klasizmi Osmanlı klasik mimarisinin özü olan “içeriden dışarıya doğru gelişme” kavramına ters düşmektedir.” (Kuran,1984, s. 62)

1908-1930 yılları arasında yaklaşık 22 yıllık bir dönemi kapsayan ve Osmanlı toplum yapısı üzerindeki batı etkilerinden soyutlanmış ve kendi çizgisini belirleyerek gelişmiş olan I. Milli Mimarlık Dönemi’ne, Bölüm 2.3.’de daha geniş yer ayrılmıştır. Ancak buna geçmeden önce Avrupa ve Osmanlı dünyasına kısaca değinmek gerekir.

2.1. Avrupa’daki Ortam ve Mimari

11. ve 12. yüzyılda, Avrupa’da, Roma’dan sonra ilk şehir devletleri kurulmaya başlıyordu. Bu şehirleşmelere örnek olarak güneyde İtalya, kuzeyde ise Hollanda verilebilir. Böylelikle ticaret canlanıyor; 15. ve 16. yüzyılı kapsayan Rönesans dönemi ise bu canlanma birikiminin üzerine kuruluyordu. İngiltere ve Fransa üzerindeki etkisi az olan Rönesans’a kadar Brunelleschi, Mimar Sinan gibi mimarlar, yapıların strüktürlerini de kendileri yapıyorlardı; mühendislik yoktu. Ancak Endüstri Devrimi’nden sonra sanayi yapılarını, köprüleri, gar yapılarını mühendisler yaparken garların caddeye bakan cephelerini de mimarlara bırakıyorlardı (Bilgin, 1992).

Küçük ölçekli üretim yapan usta-çırak ilişkisinin oluşturduğu zanaatçılık, zamanla üretim seviyesini düşürmek zorunda kalmış, zira, 1764-65 yıllarında James Watt, buhar gücüyle çalışan makineleri bulduğundan beri bu alanda sürekli gelişmeler olmuş ve “makineleşme olgusu” geleneksel toplum düzenini temelden değiştirip “Endüstri Devrimi” denilen durumu ortaya çıkarmıştır.

1750'lerden bu yana sürekli olarak endüstrileşme süreci içerisinde olan 19. yüzyıl Avrupa'sı, 1789 Fransız Devrimi ile de tüm Avrupa'ya yayılan bağımsız güçler kurma düşünceleri sonucunda, pozitif bilimlerin yanı sıra, sanat ve felsefe alanında da önemli kavramsal değişimlere sahne olmuştur.

Öte yandan endüstrileşme yolundaki ülkelerin sürekli nüfusu artmakta, iş sahaları genişlemek zorunda kalmaktadır. Bilim ve teknik alanında patlamalar olmakta, yalnız üretim araçları değil; ulaşım ve iletişim araçları da hızlanmakta ve çoğalmaktadır.

Demir-çelik, madencilik ve tekstil, endüstrinin ilk sanayileşmiş sistemleridir. Sanayi, bir üretim biçimi olmakla birlikte tüketim biçimini de beraberinde getirir. İnşaat sektörü ise endüstriyel gelişmeleri geriden takip etmiş ve 19. yüzyıl Avrupası'nda mimari stil konusunda önemli sorunlar yaşanmıştır.

“19. yüzyıl Avrupası her bakımdan çok çeşitlilik ve karmaşıklık gösteren bir ortamdır. Aşağı yukarı 1750'lerden bu yana sürekli olarak hızlanan bir endüstrileşme süreci içindedir. Bu önceleri İngiltere'de başlamış, 19. yüzyılda da öteki Avrupa ülkelerine yayılmıştır. Sömürgelerden getirilen ham maddelerin endüstriyel yöntemlerle işlenerek gereksinimleri karşıladıktan sonra üretim fazlasının pazarlanması ihtiyacı bir zorunluluk yaratmıştır. Endüstrileşmeye başlamış olan ülkelerin nüfusları hızla artmakta, toplumların sınıfsal yapılarında önemli değişimler ortaya çıkmaktadır. 1789 Fransız İhtilali, Amerika'daki sömürgelerin bağımsızlık savaşları yeni politik düşüncelerin gelişmesine yol açmış, bunlara yüzyılın ortalarından sonra milliyetçi düşüncelerle, sınıfsal yapı değişimlerinin getirdiği ekonomik ve politik düşünceler de katılmaya başlamıştır. Her yerde ayaklanmalar ve savaşlar olmakta, bunların yanı sıra da hareketli bir ticaret eylemi sürdürülmektedir. Bilim ve teknik alanlarında büyük ilerlemeler olmaktadır. Yalnız üretim araçları değil, ulaşım ve iletişim araçları da hızlanmakta, çoğalmaktadır” (Alsaç, 1976, s. 11).

19. yüzyıldaki endüstri gelişmelerinin başlattığı sınıf çatışmaları sonucu, Avrupa mimarlığının karmaşık yapısı içerisinde iki ana gelişme çizgisi izlenebilmektedir. Bunlardan biri klasikçilik çizgisini içeren yapılar, diğeri ise yeni malzemelerin kullanılmasına olanak veren yapılar olmuştur. Bu anlayışlar, yüzyıl sonunda, yeni malzeme ve konstrüksiyon olanakları ile yeni biçimlendirme koşullarını araştıran

“Arts and Crafts” ve “Art Nouveau” akımlarında yeniden birleşerek, çağdaş batı mimarlığının temelini oluşturacaklardır.

2.1.1. Fransa

“19. yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu ile Fransa arasındaki ilişkilerin daha doğrudan ve radikal olarak daha farklı olduğu bir dönemdir. Bu dönemde geleneksel kurum ve sistemlerden uzaklaşarak, diğer Avrupa imparatorluklarının yapısal sistemlerine girmeye başlayan Osmanlı İmparatorluğu’nda, Fransa, hem bu kurumların yapılanması bakımından toplumsal bir model oluşturmakta, hem de bireysel öykünmeler yoluyla bu kurumların varlığı ve geçerliliği yaygınlaştırılmaya çalışılmaktadır. Aslında 19. yüzyılda iki monarşik yönetimde de köklü değişiklikler olmuştu. Fransa’da kentsoylular aristokrasiyi yıkmış ve yeni bir sosyal düzen getirmişlerdi. Bu düzen içinde ve modernist düşünce çerçevesinde sanatsal ifade biçimlerinin merkezine kendilerini koymaya başlamışlardı” (Yenişehirlioğlu, 1993, s. 64).

Fransa’da, 1789 yılında yaşanan “Fransız Devrimi”, yalnızca Fransa’yı değil; tüm öteki dünya ülkelerini özellikle Avrupa’yı da etkisi altına almıştır. Siyasi, idari ve ekonomik yönden güç birliği içinde olan yönetim karşıtı birçok insan, tek uluslu yaşam için mücadelesini vermiş; bunun yaşandığı ülkelerde ise sanatta ve mimarlıkta bu mücadelenin yansımaları görmek mümkün olmuştur.

Fransız Devrimi, kötü yaşam koşullarına ve burjuvazinin siyasal iktidarın dışında tutulmasına tepki olarak halkın güç birliği sağlaması ve köylülerin feodal sisteme karşı duyduğu tepkilerin güçlenmesiyle birlikte hareket ivme kazanmış; toplumsal ve siyasal reformu savunan düşünürlerin Fransa’da etkili olmaları ile Fransızlar’ın, Amerikalılar’ın bağımsızlık savaşına sağladığı askeri ve mali destek nedeniyle iflasın eşiğine gelmesinden ötürü devrim oluşmuştur. 1815’e dek savaşlarla devam eden bu harekette, Orta Avrupa Devletleri de, Ren Konfederasyonundan bağlarını koparmış ve Avrupa haritası yeniden şekillenmiştir (AnaBritannica, 1987, s. 117).

Endüstrileşme süreci, sanayi alanında olduğu gibi sanatta ve felsefede de kendini göstermiştir. Fransa ilk büyük ve düzenli orduyu kurmuş; tek tip silah ve tek tip üniforma kullanmıştır.

18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl başına rastlayan yıllarda, Fransız Devrimi yanında endüstrileşme sürecine de giren ülkelerin başlattığı gelişme çabaları, yeni malzeme ve yapım sistemleriyle bu ülkelerde de yerini almıştır. Ulaşım ve sağlıklı yapılanma için planlama şart koşulmuş, yeni yapı tipleri öngörülmüş; sistemli bir alt yapı düşünülerek şehir planları oluşturulmuştur. Bu oluşumun sonucunda, ünlü şehir plancısı Hausmann'ın Paris için tasarladığı proje ile en etkin örneklerinden biri ortaya çıkmıştır (Bilgin, 1992).

Mimarlıkta, ise 18. yüzyılın başında ortaya çıkan Barok akımının abartılmış şekli olan Rokoko'dan sonra, John Ruskin ve William Morris'in düşüncelerini temel alarak var olan Art-Nouveau'ya (1890-1910) örnek olarak Henry Van de Velde ile Victor Horta verilebilir. Bu akım, yalnızca estetik bir davranış halinde gelişmiş ve daha çok süslemede kalmıştır. Velde, Horta ve de Guimard'ın düşüncesi: “zanaatin inceliklerinin sanayiye taşınması ve sadece zanaatin hakim olmaması”nın gerekliliğidir (Bilgin, 1992).

19. yüzyılın ortalarında, yeni bir inşaat malzemesinin, betonarmenin icadı, mimarlık ve inşaat mühendisliği alanında geniş ufuklar açacaktı. Fransız bahçıvan Joseph Monier, 1869'da betonarmeyi büyük saksılar yapmak için kullanmıştır. Daha sonra, Belçikalı François Hennebique tarafından da 1892'de bütün bir bina, betonarme olarak yapılmıştır. Bu yapıda, düz ve pliye demiri kullanmıştır. On yılda 5500 bina yapmıştır. Betonarme artık bir sembol değil, sanayileşmenin ta kendisi olmuştur (Bilgin, 1992).

2.1.2. Almanya

Almanya da, Avrupa Devletleri arasında iç savaşlara sahne olmuş ve bağımsızlık mücadelesini vermiştir. Buna ek olarak kendi içinde görüş ayrılıkları ile doğu-batı olmak üzere iki bölgeye ayrılmıştır.

İç çalkantıların yanı sıra sanayileşmenin başlamasının, ekonominin biçimi ve toplumun yapısı üzerinde yarattığı değişiklikler, siyasetin yapısında ve örgütlenmesinde de değişmelere yol açmıştır.

19. yüzyılda en önemli dönüşümün konut çevrelerinde olduğu; sistemli alt yapı ve şehir planı içinde Berlin'de de Hobrecht tarafından örnek verilebilecek bir şehir

planlaması yapılmıştır. Ayrıca, düzenli ve sağlıklı yapılanma için “bir hektarda 600 kişiden fazla kişi yaşayamaz; avlular, 5x5 m’den daha düşük olamaz” gibi özel yaptırımlar getirilmiştir (Bilgin, 1992).

2.1.3. İngiltere

İngiliz ekonomisinde gerçekleştirilen sanayi devrimi ile dünya yeni bir çağa girerken, İngiltere’nin dış ticaretindeki büyüme giderek hızlandı. 18. yüzyılın sonlarından itibaren İngiltere’nin dünya pazarındaki ilişkileri yaygınlaşmaya ve derinleşmeye başladı. Osmanlı İmparatorluğu da İngiltere için yeni bir önem kazandı (Tezel, 1994, s. 63).

Barok akımın muhteşem etkisini yitirmesi, temelde sosyal ve endüstriyel devrimlerin başlangıcına rastlar. Yeni durumu şu üç tanım belirler: Bütün eski yerleşimlerin kimliklerini yitirmesi, pek çok yeni hizmet binalarına ihtiyaç duyulması, geçmiş tarzlardan kopya edilen formların serbest kullanılmasıdır. Bu şekilde doğan ihtiyaçlar, endüstriyel teknolojinin gereklerine göre şekillenecektir.

İngiltere’de cam ve çeliğin birlikte kullanımı ile istasyon ve benzeri yapılar inşaa edilmiştir. Ayrıca yapılanma için birtakım yasalar getiriliyordu. Örneğin “back to back” yapılar için, tasarlanan ev, en az iki yönünden ışık almalı gibi. Sağlık yasaları gereği birçok ev yıkılmıştı. Ayrıca Londra’nın şehir planı, LCC adı verilen bir şirket tarafından gerçekleştirilmişti (Bilgin, 1992).

1850-1890 yılları arasında da sanayileşmeye tepki olarak İngiltere’de doğan Arts and Crafts’ın amacı: “zanaatçıların ve ürünlerinin korunması” idi. John Ruskin ve William Morris, 1851’de açılan dünya fuarında sergilenen ürünleri beğenmiyor; tüketicilerin, zevksiz ve kalitesiz olarak nitelendirdikleri sanayi ürünlerini almak zorunda kaldıklarını savunuyordu.

İngiltere, gerçekte, modern akımdan önce Avrupa’da yeniden diriltmeci ruhun özgün yorumlarının ve uygulamalarının beşiği olmuştur. Halen mimarlık alanında sayısız eserin ev sahipliğini yapmaktadır.

2.1.4. Avrupa’da Mimari Yaklaşımlar

Avrupa’da toplumun sürekli bir değişim içinde olan ekonomik ve politik yapısı yeni mimarlık gereksinmelerinin ortaya çıkmasına, eski mimarlık fonksiyonlarının da yeniden tanımlanmalarına yol açmaktadır. Yeni buluşlar, endüstriyel üretim olanakları, yeni yapı malzemelerinin ortaya çıkmasına neden olmuş, bilimsel alandaki ilerlemeler bunların konstrüktif çözümlerine olanak sağlamıştır. Yeni malzemelerin, konstrüksiyon yöntemlerinin yeni mimarlık fonksiyonlarının çözümlenmesinde kullanılmaları da yeni biçimlemelere, yeni mekan anlayışlarına götürmüştür. Bunların yanı sıra eski Avrupa üslup dilleri, biçimleri araştırılmış, hatta Avrupa dışı ülkelerin üslup özellikleri mimarlık ürünlerine uyarlanmaya çalışılmıştır. Yeni teknolojik olanaklar yeni denemelerin yapılabilmesini sağladıkları gibi, yarım kalmış eski mimarlık eserlerinin de bitirilebilmesini sağlamıştır. Önemli şehir planlaması girişimlerinin başlaması, konut üretimi sorununun ortaya çıkması, yapı üretiminde prefabrikasyon gibi endüstriyel yöntemlerin kullanılmaya başlaması da bu yüzyılın getirdikleri arasındaydı.

19. yüzyıl Avrupa mimarlığının bu karmaşık görüntüsü içinde iki ana gelişme çizgisi izlenebilmektedir. Bunlardan biri yeni klasikçilik çizgisi, öteki de mühendislik yapıları çizgisidir (Alsaç, 1976, s. 12).

“19. yüzyılın ilk yıllarında, Avrupa’daki mimari akımlar, Klasikçi, Gotik, İtalyan, Eski-İngiliz: Tudor, Fransız Rönesansı, Venedik Rönesansı olarak sıralanabilir. Bunlar, beğenilen modaya göre değişiklik göstermekteydi.

Klasikçi yönden bakılacak olursa, 1820 ve 1840 arasının karakteristik özelliği, son derece doğru uygulanmış bir neo-Grek devre gözlemlenir. Özellikle de İngiltere, British Museum (Şekil 2.1) ile buna örnek olarak verilebilir. Bu dönemin ideolojik temeli, 19. yüzyıl başındaki eğitim görmüş sınıfların doğal yorumlarına dayanmaktadır. Bu bir bakıma Goethe’nin anlayışını, yani ilk kamu müzelerini ve sanat galerilerini, ilk ulusal tiyatrolarını yaratan; eğitimin yeniden örgütlenmesinden ve yaygınlaştırılmasından sorumlu olan anlayışın ürünüdür” (Pevsner, 1970, s. 199).



Şekil 2.1 British Museum (İngiliz Müzesi), Londra (1823-47), müzeye giriş yönünden bir bakış.

O yıllarda, Klasikçiler ile Gotik'i tutan mimarlar arasında tartışmalara göre; Gotikçilerin sanat ve mimari üzerinde daha etkin olmalarına karşın, Klasikçilerin ortaya çıkardıkları eserlerin daha estetik olduğu görülmektedir.

Bu arada fonksiyonları sistemli bir şekilde çözüme ulaştıracak tasarım işine yani mimariye önem verilmiyordu, en azından tartışılmıyordu. Bugün bile British Museum ya da Parlamento Binaları (Şekil 2.2) gibi yapılar söz konusu olduğunda, fonksiyon üzerinde hiç durulmamakta; onun yerine estetikten daha çok bahsedilmektedir. Yine de mimari, çeşitli kamu yapılarının (kitaplıklar, üniversiteler, tren istasyonları v.b.) gündeme gelmesiyle toplumsal bir yenilenmenin işaretçisi olarak görülmektedir. (Pevsner, 1970, s. 200).

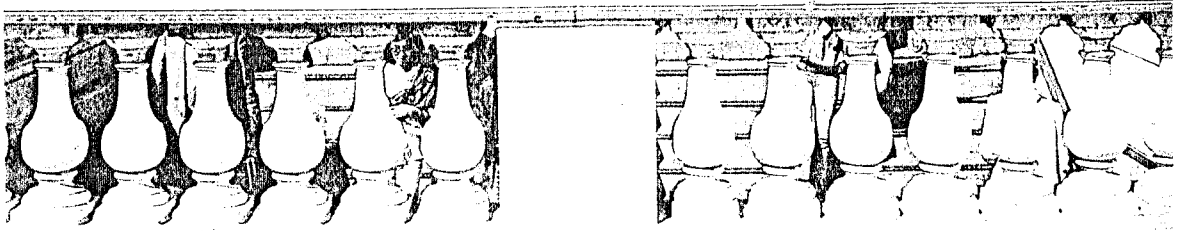
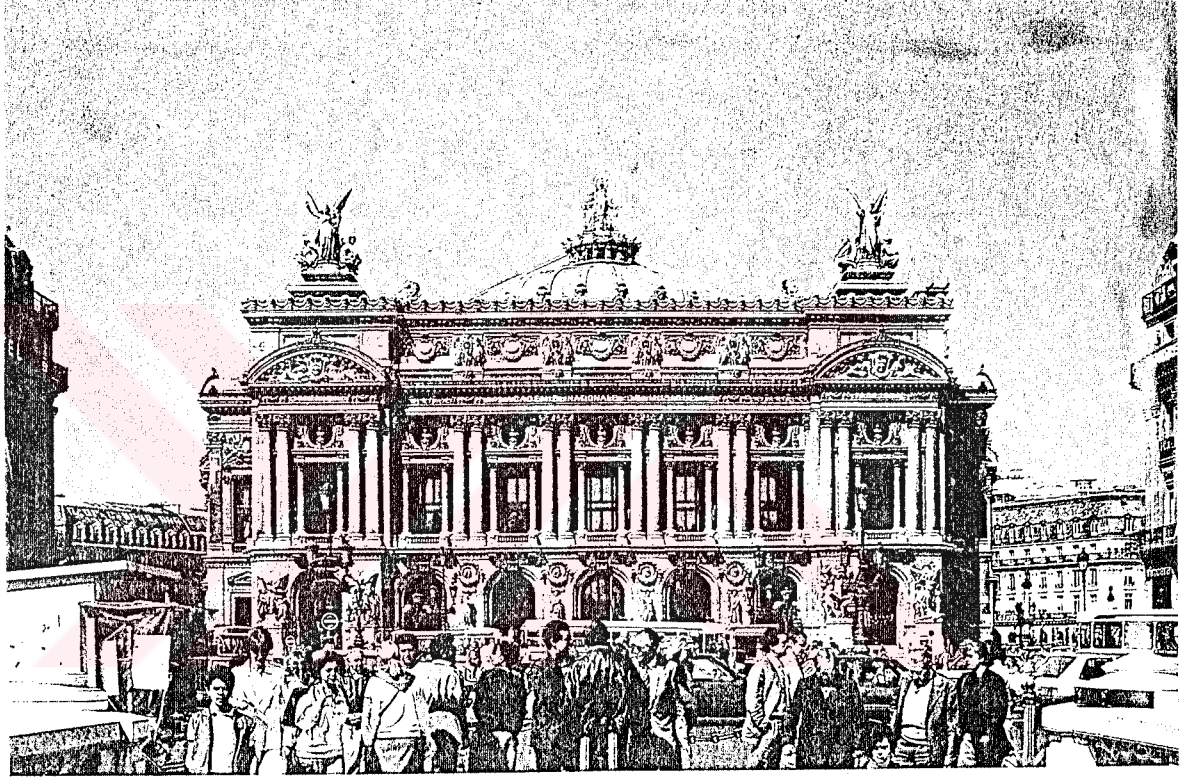
“Yüksek Victorian devrenin en önemli mimarı Sir Gilbert Scot (1811-78) mimarının en büyük ilkesinin “konstrüksiyonu dekore etmek” olduğunu söylemiş; Ruskin ise “süsleme mimarının en temel bileşenidir” diyerek Klasik ve Gotik dışında diğer akımların da var olabileceğini belirtmiş ve öncüsü olmuştur.

Hiçbir ülke Gotik Revival'a, bütün eğilim ve çeşitleriyle İngiltere kadar sahip olamamıştır. Fransa ise uzun bir süre bundan uzak kalmıştır. Derken, Fransa kendi erken rönesansını yeniden yakalamıştır. Bundan sonra 1840-50'li yıllarda güneyden gelme biçimlerle yeni-Barok'a ulaşılmıştır. 1861-74'de yapılan Charles Garnier (1825-98)'nin Paris Operası, hem dış mekan (Şekil 2.3) hem de iç mekanıyla (Ek A.1) buna en iyi örnektir. İngiltere'de ise en Barok biçimlerle Pallodioculuğun yeniden canlandırıldığı görülür. Bununla beraber, Almanya'da ise geç 19. ve erken 20. yüzyıl yeni-Barok'u Wilhelm stilini alır.

Bu durum sürerken, o yıllarda, planlanan binaların yapaylığına tepki büyümekteydi. Endüstri Devriminin toplumsal reformlara ve mühendislik alanındaki gelişmelere yansıması bu tepkiyi daha da güçlendirdi. Endüstri Devrimi yepyeni malzemeler ve yapım süreçleri sunuyordu. Başlangıçta demir, 1860'dan sonra da çelik, daha önce geçilmemiş ölçüde açıklıkları geçiyor, daha yüksek yapılar yapılmasına ve planlarda esnek davranılmasına olanak tanınıyordu. Böylece mimarlık ve mühendislik konuları da birbirinden ayrılmıştı. Demir mimarisinin en iyi örnekleri olan, Brunell'in 1836'da yapılan Clifton Köprüsü (Şekil 2.4), 1851'de ise demir ve cam işçiliğine



Şekil 2.2 Houses of Parliament (Parlamento Binaları), Londra, (1840-65), Thames Nehri'nden görünüşü



Şekil 2.3 Paris Opera Binası, Paris, (1861-1874), ön cepheden bir bakış.

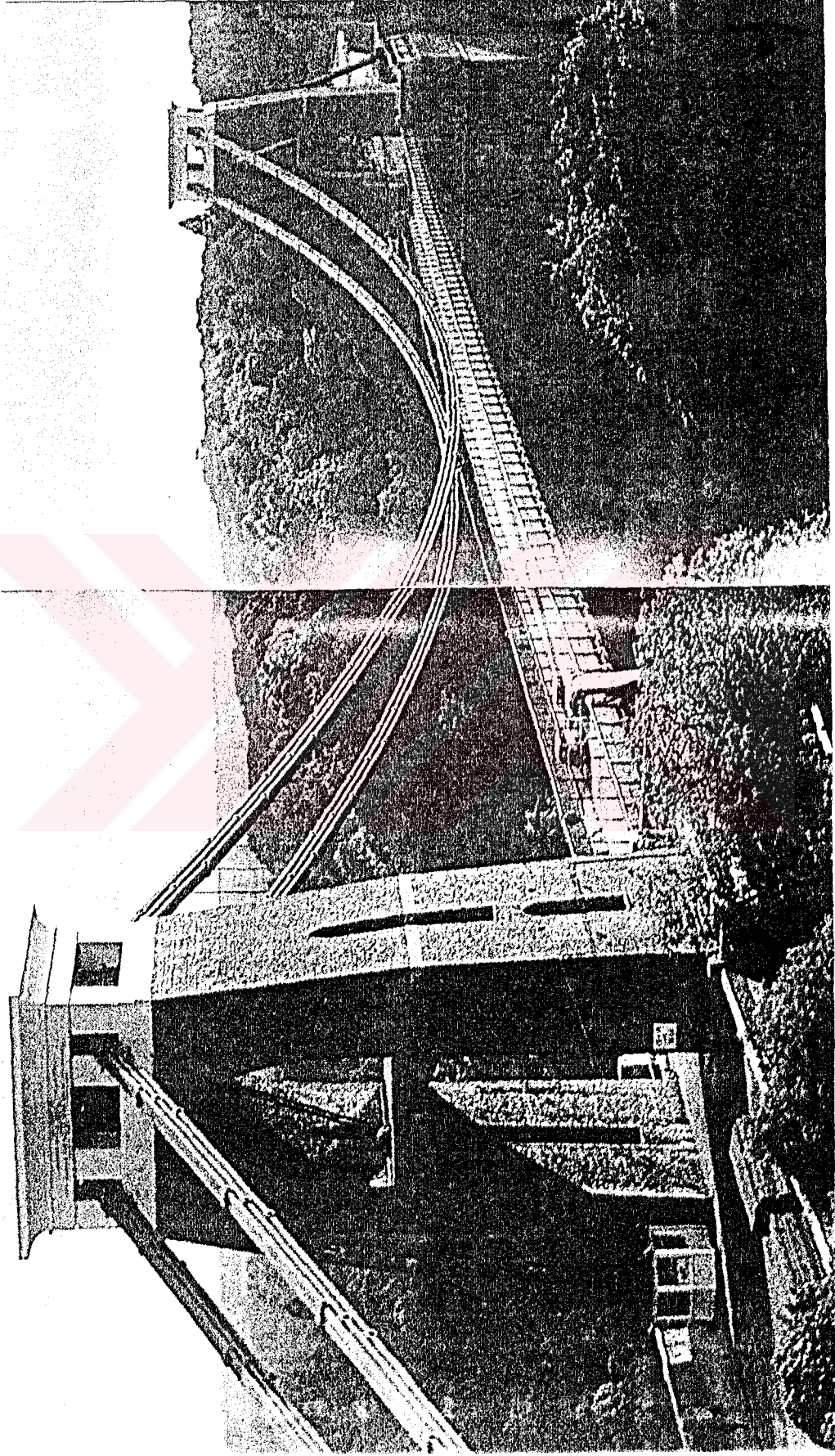
örnek olan Joseph Paxton'ın Crystal Palace (Şekil 2.5, 6, 7), (Ek A.2) söylenebilir” (Pevsner, 1970, s. 205).

Endüstri Devrimine karşıt görüş içerisinde yer alan William Morris ve John Ruskin, kuramsal ve eylemsel olarak düşüncelerini savunmuşlardır. Bu konuda William Morris'in daha başarılı olduğunu söyleyebiliriz. William Morris, Historisizmi savunmuyor ancak belli estetik değerlerinden yola çıkılarak yeni bir şeyler yaratılabileceğini öne sürüyordu. İngiltere’de ise Norman Shaw bu felsefeye dahil olmuştur. Sonunda da bu kuşak, “Arts and Crafts” akımını temsil etmişlerdir. Ayrıca İngiltere, Modern Akımın merkezi idi. Bütün sanatların mimarının önderliğinde toplanması gerektiğini savunan merkez de İngiltere idi. Bölgede ilk yeni stil olarak kabul edilen Art Nouveau, kaynağını İngiliz tasarımından almıştır. 1895’de Fransa ve Almanya’da da etkisini göstermiştir.

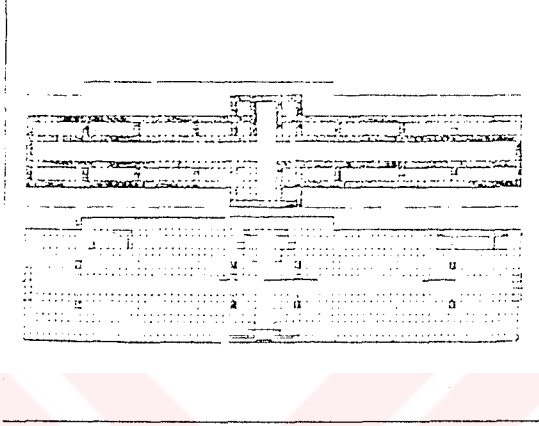
Ayrıca 19. yüzyıl mimarlığının ve mühendisliğinin en dikkate değer ve görkemli yapıtlarının inşa edilmesine yol açan uluslararası sergiler, büyük boyutlu ticari ve kültürel alışveriş ortamları yaratmasının yanı sıra ülkelerin prestij yarışını da simgeleyen organizasyonlar olmuşlardır (Batur, 1993, s. 146).

2.2. 19. Yüzyıl Sonunda Osmanlı Dünyası: Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Ortam

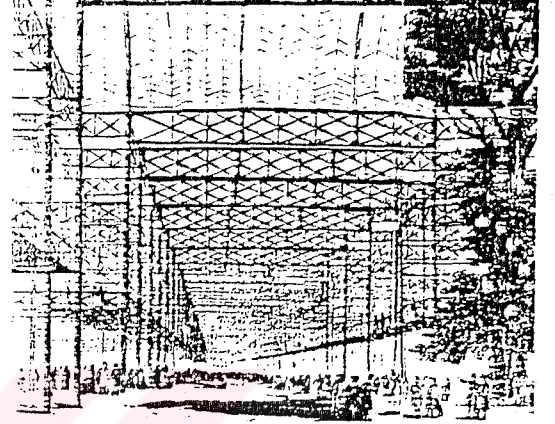
Osmanlı toplumu ve ekonomisi için 19. yüzyıl, öncekilerden çok farklı bir dönem oluşturur. Yüzyılın başlarında, Osmanlı ekonomisi büyük ölçüde kendi kendine yeterli görünüyordu. Geleneksel teknolojiyi kullanan tarım ve tarım öncesi üretim ilişkileri egemendi. Merkezi devletin gücünün gerilemesine karşın, Osmanlı toplumunun yapıları henüz çözülmemişti. Taşradaki ayan iktisadi güçlerini üretimi yeniden örgütleyerek, üretim ilişkilerini dönüştürerek değil, devletin kurduğu artığa el koyma süreçlerini kullanarak, devlet adına vergi toplayarak sağlıyordu. 1820’lerden Birinci Dünya Savaşı’na kadar yaklaşık yüz yıllık sürede, Osmanlı Devleti Batı’nın askeri, siyasal ve iktisadi gücüyle karşı karşıya geldi. Ekonomi batı kaynaklı yeni bir iktisadi düzene, kapitalizme açılmaya başladı. Bir yanda taşradaki ayan ve Balkanlar’da hız kazanan bağımsızlık hareketleri, öte yandan da Avrupa’da artan gücü karşısında, Osmanlı yönetimi bir dizi batı türü reformu uygulamaya koyarak merkezi devletin gücünü ve etkinliğini artırmaya çalıştı. İç ve dış kaynaklı



Şekil 2.4 Clifton Bridge (Clifton Köprüsü), Bristol, (1830-59).



Şekil 2.5 Crystal Palace, zemin kat planı



Şekil 2.6 Crystal Palace, iç mekanı.



Şekil 2.7 Crystal Palace (Kristal Palas), Londra, (1851). 19. yüzyıl gravürü.

bu gelişmeler kurumları, toplumsal ve iktisadi yapıları hızla dönüştürmüş, ortaya 18. yüzyıldakilerden çok farklı yapılar çıkmaya başlamıştır (Pamuk, 1994, s. 151).

“19. yüzyıldaki en önemli gelişmelerden biri, Osmanlı yöneticilerinin başlattıkları merkeziyetçi girişimler ve reform hareketleridir.” Bu çabalar sonucundaki taşradaki ayanın gücü geriledi. Merkezi devletin askeri ve siyasal etkinliği arttı. Osmanlı yöneticileri bu amaçla Avrupa’dan yeni teknolojiler ithal etmeye de önem verdiler. Daha güçlü bir ordunun kurulmasının yanı sıra ve belki de ondan daha önemli olarak, yüzyılın ikinci yarısında telgrafın yayılışı ve demiryollarının yapımı, devletin Anadolu ve diğer bölgelerde de ağırlığını artırmıştır. Reform hareketleri de Avrupalı devletlerin desteği ve baskılarıyla birlikte ilerliyordu.

1820’lerden itibaren hızla büyüyen Osmanlı-Avrupa ticareti, bir yandan dış pazarlara yönelik tarımsal üretimi yaygınlaştırırken, öte yandan da zanaatlara dayalı tarım dışı üretim faaliyetlerinin gerilemesine yol açtı. 1850’lerden sonra imparatorluğa girmeye başlayan yabancı sermaye ise devlet borçları ile demiryolları gibi dış ticareti geliştirmeye yönelik alt yapı yatırımlarında yoğunlaştı. Tarım ve sanayi gibi doğrudan üretim alanlarına yatırılan yabancı sermaye sınırlı kaldı” (Pamuk, 1994, s. 151-152).

Bir çok Avrupa ülkesiyle bağlantısı olan Osmanlı İmparatorluğu’nun 19. yüzyılda sosyal ve idari yapısında görülen değişikliklerde özellikle Fransız devrimi sonrasında gelişen fikirler doğrultusunda, Fransız modeli idari, sosyal ve kültürel yapılaşmaların ortaya çıktığı görülmektedir (Yenişehirlioğlu, 1993, s.58).

19. yüzyılda Osmanlı ekonomisi için dört ayrı dönem tanımlanabilir: İlki, 1820-1853 yılları arasında İngiliz hakimiyetindeki dış ticarettir. Ekonomi açısından ilk dış borçlanmanın gerçekleştirildiği Kırım Savaşı yıllarına kadarki bu dönem, dünyaya açılış sürecinin dış ticaret ile sınırlı kalan aşamasını temsil etmektedir. Sanayi Devrimi ve Napolyon Savaşları sonrasında dünya pazarlarında büyük ölçüde rakipsiz kalan İngiltere, sanayileşen Avrupa’nın korumacılık önlemleri karşısında çevre ülkelerine yönelmiş ve bu arada Osmanlı-İngiliz ticareti hızla genişlemeye başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı’na kadar geçerliliğini koruyacak olan 1838 Ticaret Antlaşması’nı, İngiltere’nin dünya ölçeğindeki girişimlerinin bir parçası olarak ve

Osmanlı ekonomisinin dış ticarete açılmasını kolaylaştıran bir düzenleme olarak değerlendirmek gerekir (Pamuk, 1994, s. 153).

İkinci olarak, 1854-1876 yıllarında dış borçlanma ile artan bağımlılık idi. Sanayileşen ekonomiler ve genel olarak dünya ekonomisi için bir genişleme olan yüzyılın çeyreğinde, İngiltere'nin göreceli gücünün doruğa ulaştığı görülmektedir. Ancak 1860'ların ikinci yarısından itibaren İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yatırımlarının daha önceki hızlarını kaybettiğini de belirtmek gerekir. Osmanlı Devleti 1876'da borçlarını ödeyemez duruma gelinceye kadar, ödeme olanaklarını çok aşan miktarlarda ve son derece ağır koşullarla borçlanmış, elde edilen fonlar cari harcamalara yöneltilmiştir. Böylece İmparatorluğun mali kaynaklarının Avrupa sermayesi tarafından denetim altına alınışına giden yol açılmıştır. Dış borçlanmanın bu ilk döneminde fon girişi borç ödemelerinin üzerinde kalmış, borçlanmanın faturası henüz ödenmeye başlanmamıştır. Dış borçlar dışındaki yabancı yatırımlar da 1850'lerde başlamış, ancak hacim olarak sınırlı kalmışlardır. Bu yatırımlar esas olarak kıyı bölgelerine demiryolu yapımında yoğunlaşmıştır. Tanzimat Reformları olarak adlandırılan düzenlemeler ile ekonominin dış ticaret ve yabancı sermayeye açılışı birlikte yürümüş, Osmanlı maliyesinin denetim altına girişinin temelleri bu dönemde atılmıştır (Pamuk, 1994, s. 154-155).

Üçüncü dönem ise 1880-1896 yıllarında durgunluk ve mali denetim olarak görülmektedir. Yüzyılın son çeyreğini üçüncü çeyreğinden ayıran bir diğer özellik, dünya ölçeğinde söz sahibi olan ülkelerin arası güç dengelerinin değişmesi ile İngiliz hakimiyetinin yerini İngiltere, Fransa ve Almanya arasında yoğun bir rekabete terk etmesidir. Osmanlı İmparatorluğu bu rekabetin en yoğun yaşandığı alanlardan biri durumundaydı. 1860'ların sonunda ortaya çıkan eğilimlerin bu koşullarda güçlendiğini, İmparatorluktaki İngiliz yatırımlarının hemen hemen durduğu görülür. Almanya'nın nüfuz yarışına girişinin bir diğer sonucu da 1888-1896 yılları arasında Almanya ve Fransa'nın demiryolu yapımıyla İmparatorluğu nüfuz bölgelerine ayırmaları olmuştur. Osmanlı Devleti ise demiryolu imtiyazlarını dağıtırken, diğer nedenlerin yanı sıra mali buhranına çözüm aramaktaydı. Yüzyılın Osmanlı topraklarındaki en büyük yatırım dalgası bu koşullarda çıkmıştır (Pamuk, 1994, s. 157-158).

Dördüncü dönem olarak 1896-1913 yılları arasını kapsayan zamanda Dünya Savaşı'na doğru büyüme ve ekonomistler arası rekabet varolmuştur. 1870'lere kadarki birinci dış ticaret dalgası kıyı bölgeleriyle sınırlıyken, demiryollarının yapımından sonra gelişen bu ikinci dalga özellikle iç Anadolu bölgesini etkisi altına almıştır. Osmanlı ekonomisinin Birinci Dünya Savaşı'na kadar küçümsenemeyecek kadar büyüdüğü görülmekte olup daha çok tarıma dayalı bir yapıya sahip olduğu da bir gerçektir (Pamuk, 1994, s. 158).

Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyılda yaşadığı en önemli toplumsal değişmelerden biri, devlet ve bürokrasi yapılarında ortaya çıkmıştır. Devlet kurumları yaygın bir biçimde batılılaştırılmış, yeni bir askeri-bürokratik kadro yaratılmıştır (Tezel, 1994, s. 90).

Ekonomide tüm bu gelişmeler yaşanırken, Osmanlının sanata duyduğu ilgi hiçbir zaman eksilmemiştir. Devletin ileri gelenlerinin de bu konuya verdikleri önem yadsınamaz. Ancak Endüstri Devrimi'nin beraberindeki gelişmelerle zanaatlerin - küçük ölçekli üretimlerin- gerilemesi, Osmanlı ekonomisinin dışa bağımlılığı sonucunu doğurmuştu. Söz konusu bu tablodan, dönemin sanat eserleri de etkilenmiş; ister yerli ya da yabancı, isterse de azınlık sanatçılar olsun, Avrupa kültüründen etkilenmek adına etkin olunmasını sağlamışlardır. Böylelikle, etki altında bulunan Osmanlı ekonomisindeki gelişmeler sonucu yaşanan kültürel değişimler, yeni bir yön bulmak için arayış içinde olmuştur.

Osmanlı teknolojisinin ve ekonomisinin yolları ne yazık ki daha baştan kesilmişti. Batılılaşma ve Osmanlı modernizasyonu yeni dengelerin kurulduğu bir çağda Osmanlıların kendilerini sanayi dönemi dengelerine uyarlama çabasıyla da giderek trajik varolma mücadelesi olarak gelişmiştir Batur (1986, s. 1038). Şimdi ise Cumhuriyet dönemi öncesi bu mücadelenin sanattaki oluşum evrelerine, özellikle de mimarlık ortamındaki yansımalarına değinmekte fayda var.

Osmanlı Mimarlığı, Osmanlı İmparatorluğu'nun yükseliş döneminde, saray mimarlarından oluşan Hassa Mimarlar Ocağı ile son büyük sentezine ulaşmıştı. Ancak, bu özgün etkinin azalmasıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğu sanatta ve birçok alanda batıya yönelmiş; sarsıcı yenilgilerden sonra 1699 yılında imzalanan Karlofça Antlaşması ile de sınırları değişmeye başlamıştır. Sanat ve düşünce

ortamındaki değişimlerin nedenleri irdelendiğinde temel nedenin, Osmanlı Toplumunun “batılılaşma” sürecine girdiğı yıllara dek uzandığı gözlenmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu’nda II. Mahmud döneminden saray ve padişahın mutlakiyetinin azalması ve Tanzimat’tan sonra da padişahın yetkisinin sınırlandırılması, yönetici sınıf mensuplarına uygulanan “müsadere” sisteminin kalkması ülke yönetimindeki değişikliklerin boyutunu gösterir. Ayrıca 1867 yılında Fransız eğitim sisteminin kabul edilmesi, Jön Türklerin burjuva ideolojisi, sosyal ve kültürel model değişikliğinin oluşmasında hızla rol oynamıştı. Bu bağlamda, monarşik bir yönetici ve çevresindeki kullarına hizmet veren Hassa kuruluşları artık yeterli olmadığı için ortadan kalkması, açık pazar haline gelen İstanbul’da serbest bir sanatçı piyasasının oluşumuna katkıda bulunmuştur. Öte yandan yeni kurulan eğitim kurumları kapsamında ve özellikle Sanayi-i Nefise Mektebi’nin (Güzel Sanatlar Akademisi) açılmasıyla beraber yeni bir sanat eğitiminin modeli ortaya çıkmaktaydı (Yenişehirlilioğlu, 1993, s. 65).

Osmanlıların batıya açılması olarak adlandırılan bu dönemde, siyasi açıdan ittifaklar kuran, savaş eğitime ve etkili silahlara önem veren yabancılara ilgisiz kalınmamıştır. Ayrıca diplomatik ilişkileri güçlü olan ve kolaylıkla ittifak kurabilen Osmanlılar’ın daimi bir elçi bulundurmadıkları da bir gerçektir. İlk Türk elçisi Yirmisekizinci Çelebizade Mehmet Efendi, askerlik, silah üretimi ve eğitim politikalarını öğrenmek üzere 80 kişilik bir grupla Marsilya üzerinden Fransa’ya gitmiştir. Mehmet Çelebi elinde birçok plan v.b. çizimlerle (bunlar, hala Topkapı Sarayı’nda yer almaktadır) İstanbul’a dönmüş ve (o dönemlerde Osmanlı’da çizimlerin çok yetersiz olmasından dolayı) böylesi çalışmalar Sultan’da ve Sadrazam Damat İbrahim Paşa’da yeni bir mimarlık ortamı yaratma tutkusu uyandırmış görünmektedir (Batur, 1998).

Böylece 18. yüzyılın ilk çeyreğinden başlayarak büyük imar hareketleri gerçekleştirilmiştir. Osmanlı, Avrupa’dan o denli etkilenmiştir ki; Paris saraylarına benzer bir saray istenmiş ve mimarlığımızda batılılaşma, ilk olarak Lale Devri ve beraberinde Kağıthane düzenlemeleriyle ürünlerini vermeye başlamıştır. Batılı biçimlerin kullanılışı, 18. yüzyıl boyunca ve 19. yüzyılda da Osmanlı yorumu olarak karşımıza çıkar.

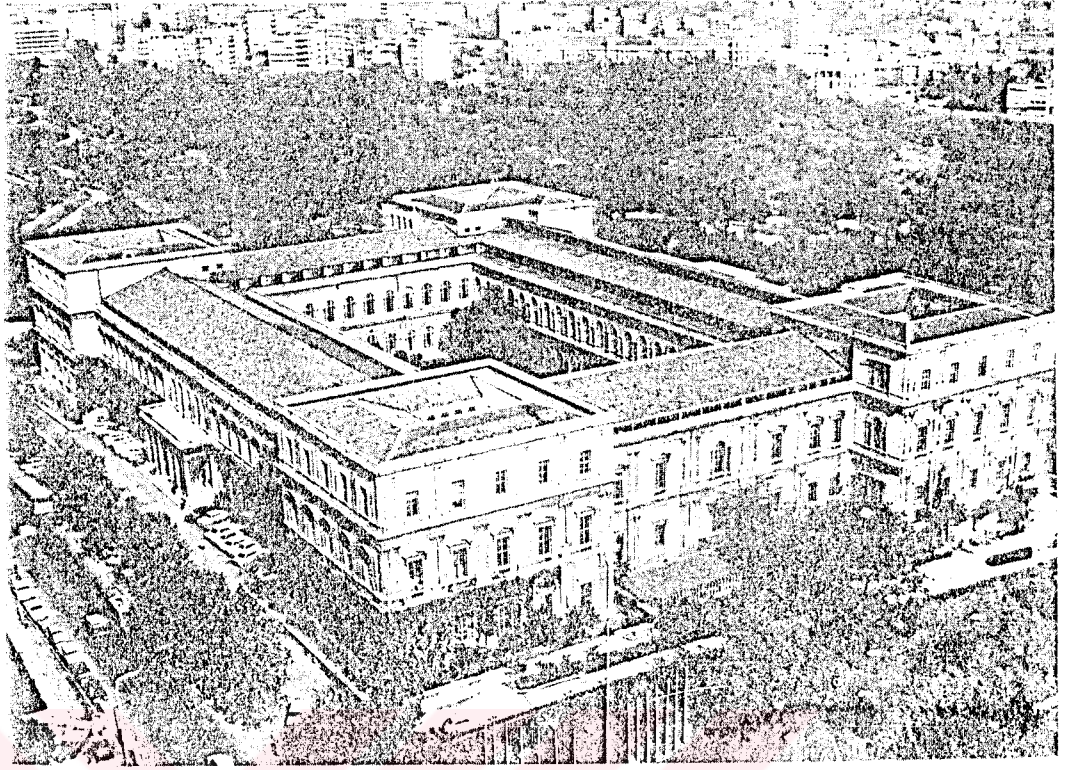
17. yüzyıldan sonra Lale Devri diye anılan dönemde ve daha sonra 19. yüzyılın başlarındaki Reformlar Çağı'nda, fikirler kuşkusuz –özgün sanat yapıtları hariç– Batı'dan Doğu'ya olmak üzere tek yönde hareket ediyordu. Yabancı etkilerine açık sınırlar zamanla yer değiştirdi. 17. yüzyıla kadar Adriyatik'teyken, 18. yüzyılda özellikle Saray'ın Fransa'ya yönelmiş olduğu bir gerçektir. Bu süreçte kuzeye doğru, Tuna yolları boyunca Almanya'ya ve Avusturya'ya doğru yeni sınır açıldı. Bu sınır değişikliğinin nedeni, Hristiyan tüccar ve imalatçılardan oluşan, Balkanlar'da yeni ve etkin sosyal sınıfların ortaya çıkması idi. 18. ve 19. yüzyılları arasında, Sultan'ın emrinde çalışan yabancı mimarlarla beraber bunlar da Batı ve Anadolu arasında aracılık yapanlardan biri haline geleceklerdi (Cerası, 1999, s. 36).

1789'da tahta geçen III. Selim zamanında, askerlik alanında başlayan yenilikler, kentlerin boyut ve özellikleri açısından da nitelikli binalarla (kışla, okul v.b.) (Şekil 2.8, 9) donatılmasıyla devam etmiş; şehirlere o güne kadar rastlanılmayan görünüm kazandırılmıştır.

Bu etkiler, Osmanlı toplumunun kendine özgü yarattığı etkilerin değişmesine neden olmuş; Endüstri Devrimi'ne katılamayan Osmanlı, ne teknolojisini ne de ekonomisini geliştirememiş, zaman içinde Avrupa standartlarına da ulaşamamıştır. Ancak bu devrim sonucunda, farklı etnik gruplardan oluşan Osmanlı toplum yapısı parçalanmaya başlamıştır. I. Dünya Savaşı ile de parçalanmalar, siyasi açıdan sınırlarıyla birlikte ortaya çıkmıştır.

Farklı ulusların bölünmesi, Batılı toplumlarda yeni bir benlik ve imkan olarak karşılanırken; Osmanlı İmparatorluğu başta Rumeli'de olmak üzere, sürekli toprak yitirmiş, bağımsızlık girişimlerine tanık olmuştur. Öte yandan, önemli üretim alanlarını yabancılara ve azınlıklara kaptırmış, tam anlamıyla bağımlı hale gelmiştir.

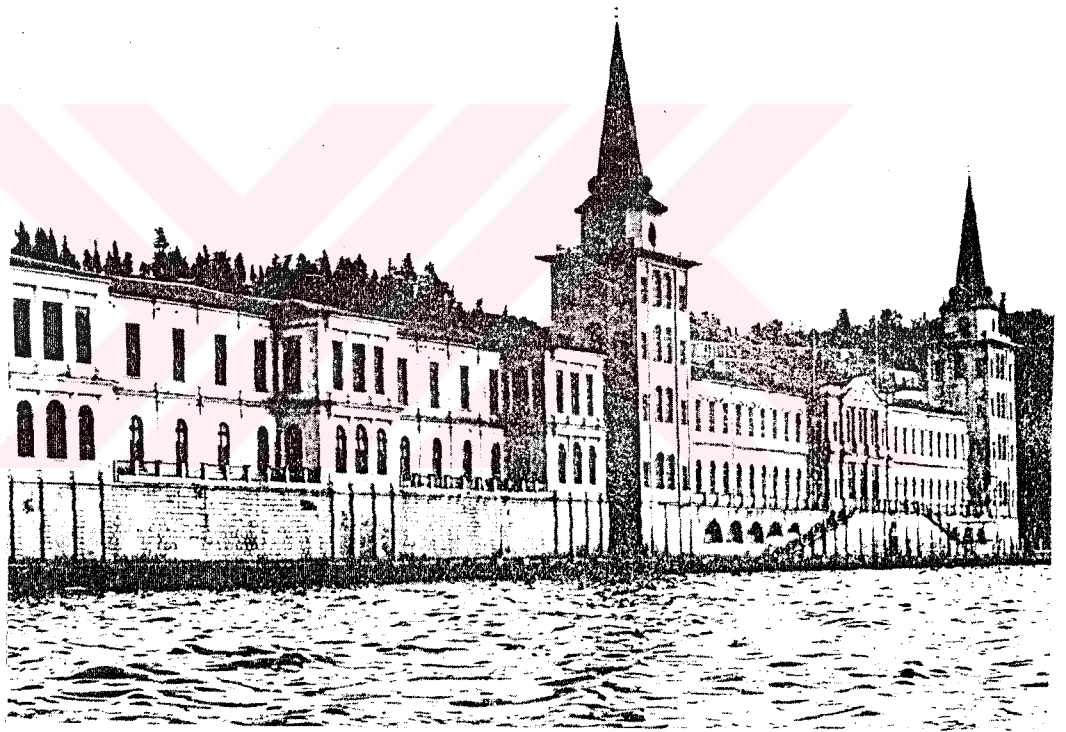
Tarihsel süreç içerisinde farklı özellikler ve farklı modellerle Avrupa ülkelerinde görülen Klasik, Barok ve Rokoko üslupları, Osmanlı sanatına da girmeye başlamıştır. Bu üslupsal yansımalar ve sanatta batılılaşma, 19. yüzyıldan sonra sanatsal eylemin örgütlenme biçimi, sanat eğitimi ve sanatı destekleyen gruplardaki sosyal başkalaşım ile birlikte görülmüştür. Böylece Osmanlı üslubunda, yapay bir unsur olarak görülmemiştir. Osmanlı üslubu, 19. yüzyılda kültürel ortamın önemli bir ögesini oluşturmuş; yeni bir sosyal düzenin iletildiği, yeniden üretildiği ve



Şekil 2.8 Mühendishane-i Berri Hümayun, İstanbul (1860-61).



Şekil 2.9 Mühendishane-i Berri Hümayun, giriş cephesi.



Şekil 2.10 Çengelköy Kuleli Kışlası, Taksim, İstanbul (1871), deniz cephesi.

araştırıldığı kültürel değişimin geniş bir kapsamlı gösterge sistemini ortaya çıkarmıştır (Yenişehirlioğlu, 1993, s. 57).

1839 yılında okunan Tanzimat Fermanı ile yabancı ve azınlıklara sosyal haklar tanınmış ve iyi yaşam koşulları sağlanmıştır. Bunun sonucunda, ekonomik sıkıntı içinde olan imparatorlukta, yapı üretme işini üstlenen yabancı mimarlarca ortaya çıkarılan eserler batıdaki örneklerle yarışır bir biçimde ele alınmış ve ancak üslup olarak bir temele oturtulamamıştır. Yalnızca seçmeci bir anlayışla; Neo-Roman, Neo-Gotik, Neo-Rönesans, Neo-Barok veya Türk-İslam sentezi ile ahşap bezemede kendini gösteren Art Nouveau akımları da yabancı uyruklu ya da batı eğitimi almış azınlık mimarlarca kullanılmış, ancak biçimsel olmaktan öteye gidilememiştir. Hassa mimarlarının görevi olan mimarlık işleri, bu yüzyılda, gelişen karmaşık mekansal değişimlerine geleneksel sistemlerle cevap veremeyince bu ocağın tekeline çıkarılmasına rağmen bu dönem Türk Mimarlığı, özgün bir yorum olarak karşımıza çıkamamıştır.

1856 yılı Islahat Fermanı, yabancılar tarafından hazırlanmıştır. Bu şekilde batı devletleri, Osmanlı sosyal yapısında daha fazla yenilik istediklerinden, Osmanlı devletinin iç ve dış siyasetini, Islahat Fermanı yönlendirmiştir (Tunaya, 1999, s. 50-51).

1876-1908 yılları arasında ise baskın Abdülhamit yönetimine karşı bir bütünlük oluşturulmuş ve “İttihat ve Terakki” adını almıştır. 1908’de II. Meşrutiyet’in ilanı ile ulusçuluk kavramı gelişmiş; 1912’deki Balkan Savaşı ile daha da güçlenmiştir. Ulus ve vatandaş bilincinin gelişmesi, Kurtuluş Savaşı’nın ideolojik ve sosyal yönelimini de belirlemiştir.

II. Meşrutiyet yönetimi, Osmanlı İmparatorluğu’nun son yıllarında kısa bir zaman aralığına sıkışmasına rağmen, siyasal ve toplumsal açıdan önemli değişikliklere neden oldu. “Milli sermayelerle kurulmuş özel işletmeler, şirketler, fabrikalar, v.b. ile nihayet milli bir bankanın kuruluşu ekonomik bir açılmanın ve millileşmenin bir ifadesidirler. Bütün yönleriyle II. Meşrutiyet, batı fikir ve kuruluşlarına ardına kadar açık bir kapı olmuştur” Tunaya (1999, s. 65). Bununla birlikte mimarlık alanında ise, Klasik Çağ Osmanlı Mimarisi’nin batı kökenli bir biçimleme anlayışıyla değişmesine karşı farklı bir anlayış getirerek geliştirilen Milli Mimarlık Akımı, 19. yüzyıl

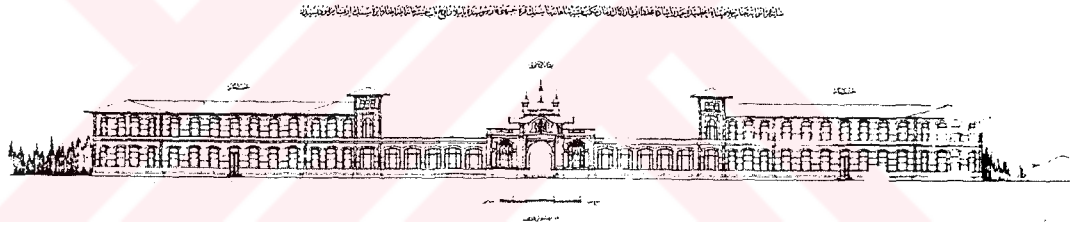
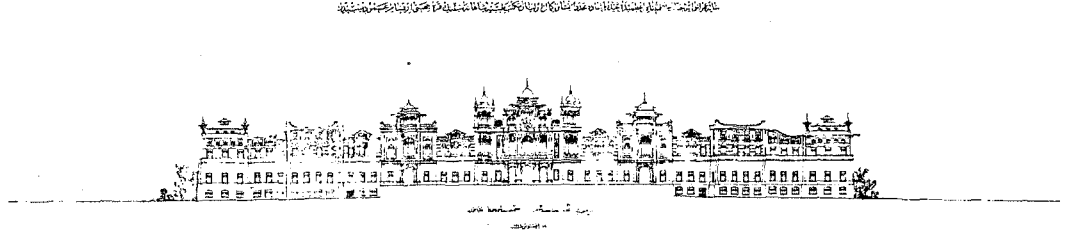
boyunca batıda gelişen ulusçuluk düşüncesinin etkisiyle ve imparatorluğun son yıllarında yeşeren Türkçülük akımının da desteğiyle ortaya çıkmıştır.

2.3. I. Milli Mimari Akımı

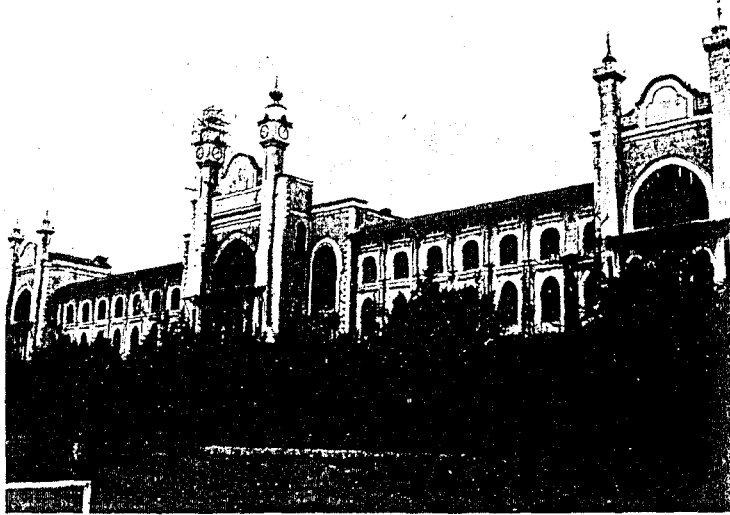
Klasik Osmanlı mimarisinin batı kökenli bir biçimleme anlayışıyla değişmesine alternatif olarak geliştirilen Milli Mimarlık Akımı, aslında, 19. yüzyıl boyunca batıda gelişen ulusçuluk düşüncesinin ve imparatorluğun son yıllarında yeşeren Türkçülük akımının etkileriyle ortaya çıkmıştır Yavuz (1981, s. 1). 1908 yılı, II. Meşrutiyet sonrasında, özellikle İttihat ve Terakki Fırkası'nın siyasal, toplumsal, ekonomik ve kültürel alandaki girişimleri içinde bulunduğu dönemin koşullarını ve yapısını en çok belirleyen noktalardan biri de, böylelikle mimarlık olmuştur.

19. yüzyıl devlet ve toplum anlayışındaki değişme, yapı faaliyetini etkilemiş, dolayısıyla yeni ihtiyaçlar, modernleşme çatısı altında giderilmeye başlanmıştır. Dönemin en önemli özelliklerinden biri de, artık dini yapılar yerine, Tanzimat hareketleriyle başlayan, yenilikçi ve batılı anlamda gelişmeye paralel olarak sivil mimarinin de bir boyut kazanmasıdır. Topkapı Sarayı dışına taşan Osmanlı saray yaşantısı sonucu, özellikle İstanbul'da başlayan ve bunu takiben Anadolu ve Rumeli şehirlerinde de devam eden yeniden yapılanmalar (kışla, okul, köşk, kasır, v.b.) (Şekil 2.11, 12, 13, 14) artık klasik biçimlenmeden farklı bir şekillenmeye doğru yönelmiştir. Sultan Abdülaziz'in 1863'deki Mısır gezisi ve ardından da 1867'de Avrupa'ya yaptığı ziyaret, bir Osmanlı hükümdarının tarihte ilk ve tek seyahati olmuştur (Cezar, 1971, s. 81-88).

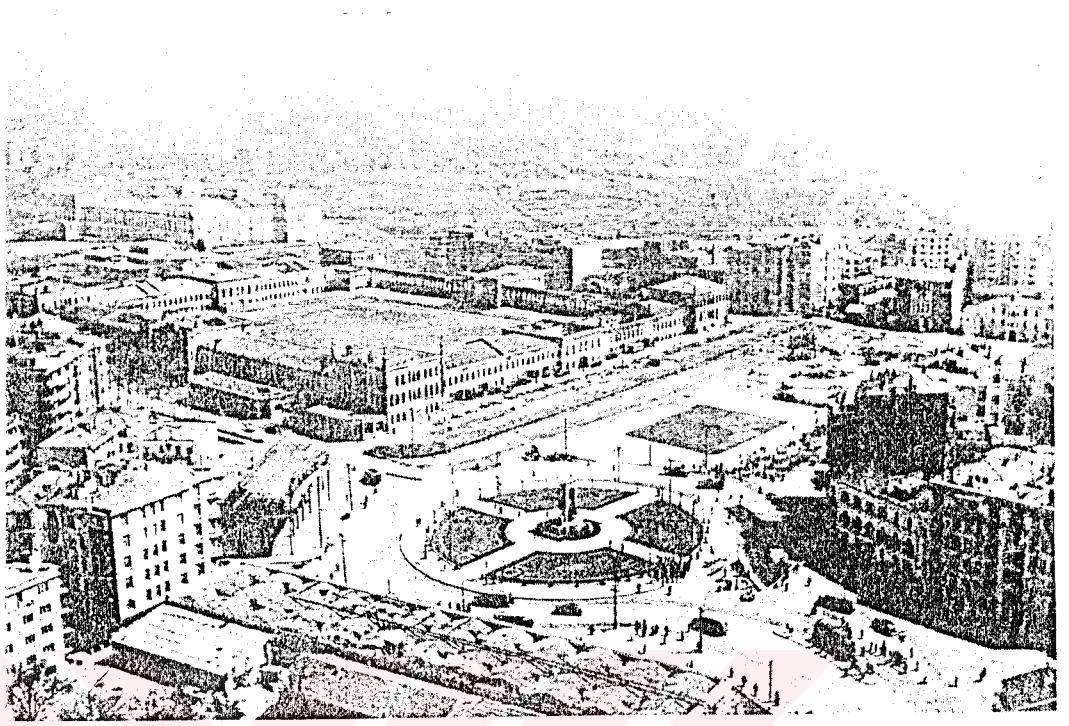
1910 yılı dolaylarında örneklerini veren bu akımın, Cumhuriyetin ilk yıllarında etkilerini yitirmesi beklenemezdi. Üstelik yeni bir ulus yaratma çalışmalarının yoğunlaşmaya başladığı bir ortam içinde yaygınlaşma olanağı da buldu. Belirli bir gelişme göstererek, 1930 yılı dolaylarına kadar etkinliğini sürdürdü. 1927 yılında Ankara'da yaptırılmak istenen Türk Ocağı Binası'nın yarışmayı değerlendirecek kurulda Ziya Gökalp'in bulunması, düşünce anlayışıyla mimarlık arasındaki ilişkiyi göstermesi açısından da ilginçtir.



Şekil 2.11 Mektebi Tıbbiye, İstanbul (1903), özgün çizimleri.



Şekil 2.12 Mektebi Tıbbiye, İstanbul (1903), deniz cephesi.



Şekil 2.13 Topçu Kışlası, Taksim, İstanbul, yıkılmadan önceki durumu.



Şekil 2.14 Topçu Kışlası'nın 1920'lerdeki görünümü.

Görüldüğü gibi, II. Meşrutiyet sonrası gelişmeler, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da egemenliğini sürdürmüş ve düşünce yapısıyla mimarlık arasındaki uyum, bir süre ortama egemen olmuştur. Dünyadaki yeni gelişmelere bir oranda kapalı gözükten bu ortam, her konuda ulusal bilincin oluşmasına çalışan anlayışın ürünü olarak gelişmiştir.

I. Milli Mimari Dönemi eserleri, Osmanlı klasik üslubunda olmakla birlikte kütle, mekan ve cephe düzeni yönünden özgünlük gösteren yapılardır. Bu dönemde batı seçmeciliğine karşı gelişen bir tutum ile İslam dünyasının ve Osmanlı mimarlığının bazı öğelerini ekleyici bir tutum sergilemek yerine, genellikle Selçuklu ve Osmanlı dönemi yapı öğeleri ön plana alınmış ve belirgin olarak kullanılmıştır. Binaların girişinden saçaklarına, bacalara kadar, yapıların her noktası bu dönemde yoğunluğun nerelerde toplandığını göstermektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, sınırlı sayıdaki mimarın hemen hemen tümüne yakını, milli mimarlık akımına bağlı kalmıştır. Bu eğitim düzeninden de kaynaklanmaktadır. Ayrıca Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde yönetimler bu üslubu desteklemişler, yaygın uygulama alanı yaratmışlardır.

Bu esnada tüm Avrupa ülkelerindeki mimarlar cephe düzenlemekten, yoğun bezemecilikten uzaklaşmakta, toplumsal gelişmelere koşut, işlevsel değerlere ağırlık vererek, gelişen teknolojinin mimarlığa yansıtılabilmesine çalışmaktadırlar. Oysa mimarlarımız ulusal bilinç yaratmada, geçmiş değerlerin kullanılmasını yeğlemekte, ağır ağır gündeme gelen yeniliklerle çelişkili bir ortam yaratmaktadırlar.

Kurtuluş Savaşı sırasında, yanma ve yıkılmalar sonucu yeniden ele alınması gereken kentlerde ise değişik işlevli birçok yapıya ihtiyaç duyulmakta, sınırlı ekonomik koşullar içinde bunların hızla üretilmesi gerekmektedir. Bu yüzden yaygın olan üslup içinde kentler yeni yapılarla donatıldı.

Ulusal mimarlık akımına bağlı mimarlar, gerçekten geçmiş mimarlık ürünlerimiz üzerine eğiliyor, onları yeni bir anlamda değerlendirmeye çalışıyorlardı. Bu akımın öncülüğünü yapan mimarlar, geçmiş mimarlık öğelerini büyük bir coşkuyla incelemeye, bunlardan yararlanmaya çalışmışlardır. Eğitim kurumlarında sürekli cephe tasarımlarıyla yetiştiklerinden, uygulamalarında özellikle cephelere büyük özen göstermişlerdir. Bu dönem mimarlarının çizimleri ayrıntılı incelendiğinde,

zengin cephe çalışmalarına rastlanmaktadır. Ayrıca I. Milli Mimarlık Dönemi yapıları daha çok simetrik olarak planlanmış, tasarlanan binalarda yer yer dışa çıkan kütle hareketleriyle ve kulelerle simetri algılatılmaya çalışılmıştır. Yapıların üstü daha çok kırma çatılarla örtülmüştür. Seçmecî bir yöntemle yaklaşılan bu dönemde, Selçuklu ve Osmanlı dönemleri mimarisinin cephe düzenlemelerinden esinlenilmiştir.

“Mimarlığın milli duyguları yansıttığına, milli şuuru güçlendirici niteliğine inanılan bu dönemde mimarların amacı, unutulmuş Türk sanatı ve mimarlığını, klasik dönemde ulaştığı değerleriyle yeniden ortaya çıkarmak, yaşatmak yönündeydi. Cumhuriyet’in 20’li yıllarında da sürdürülen bu Türk tarihine ve milli kaynaklara dönük tutum, o yılların Türk milliyetçiliği tanımı ile aynı paraleldiydi. Bu dönemde köşe ya da simetri akslarında yer alan kubbeler –bunlar çoğu kez yalancı kubbelerdir- dönem yapılarının büyük bölümünde Osmanlı görüntüsü sağlamak üzere kullanılmaktaydı” (Aslanoğlu, 1984, s. 42).

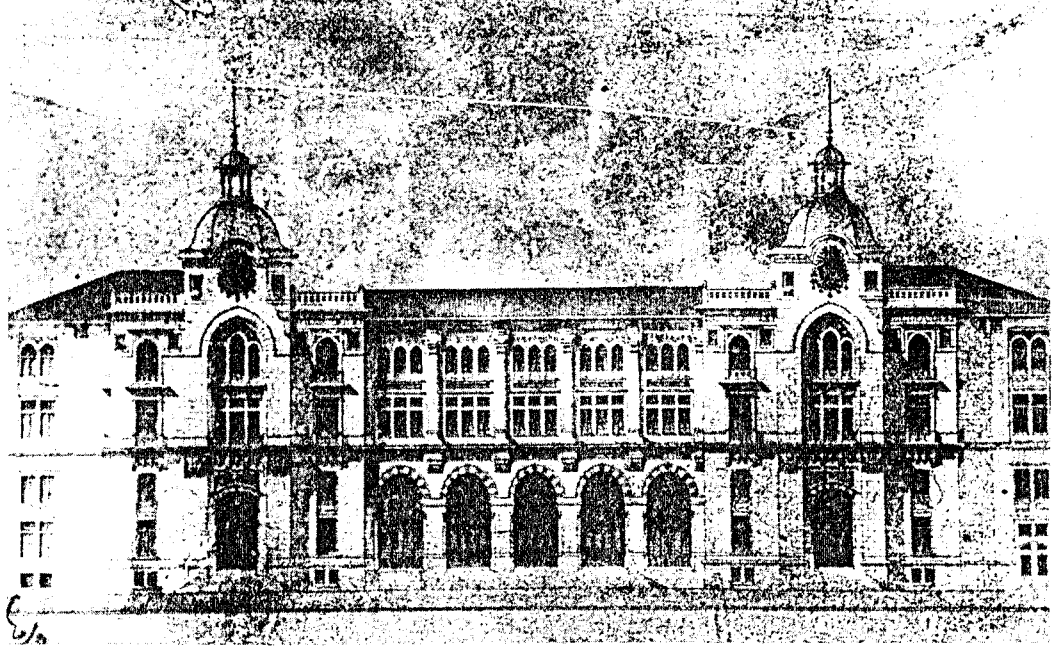
“I. Milli Mimarlık Dönemi’nin biçimci yaklaşımı içinde simetrik kütleler, üç katlı olmasa da Rönesans mimarlığı anlayışıyla kornişlerle üçe ayrılıyor, dışarı taşırılan orta, yan ve köşe aksları yükseltip ayrı çatılarla ifade ediliyordu. Bazı örneklerde yine Rönesans’ın cephecilik anlayışına, ön görünüşe daha fazla önem veriliyordu. Simetri aksındaki girişin Osmanlı dönemi portikleri şeklinde düzenlenmesi diğer biçimsel özellikler arasındaydı. Desteklerle taşınan geniş saçakların alt yüzleri geleneksel örneklerde görülenlerin benzeriydi. Süsleme de Selçuklu ve Osmanlı idi. Kemer alınlıkları kabartma hatayı üsluplu bitki motifli, rozetler ve çini panolarla, mermerden balkon korkulukları geometrik Selçuklu desenleriyle bezemekteydi” (Aslanoğlu, 1984, s. 42). Buna örnek olarak, İstanbul Sirkeci Büyük Postane binasını verebiliriz. Mimar Vedat Tek tarafından yapılan bina, dönemin bahse konu tüm özelliklerini içermektedir (Şekil 2.15,16).

I. Milli Mimari Akımına, en iyi örneklerden biri de Mimar Vedat Tek Evi’dir. “Vedat Tek Evi’ni, döneminin konut yapıları arasında öne çıkaran özellik, I. Milli Mimari olarak bilinen Osmanlı revivalist (yeniden canlandırmacı) üslubun en önemli temsilcisi olan mimarının, bu üslubun plastik potansiyelini işaret eden bir çalışması oluşudur. Milli mimarının klasik ve akademik kuralı, simetridir. Ayrıca biçim öğeleriyle binalar dönemin kimliğini kazanır. Balkonlarda eşkenar oymalı parapetler,

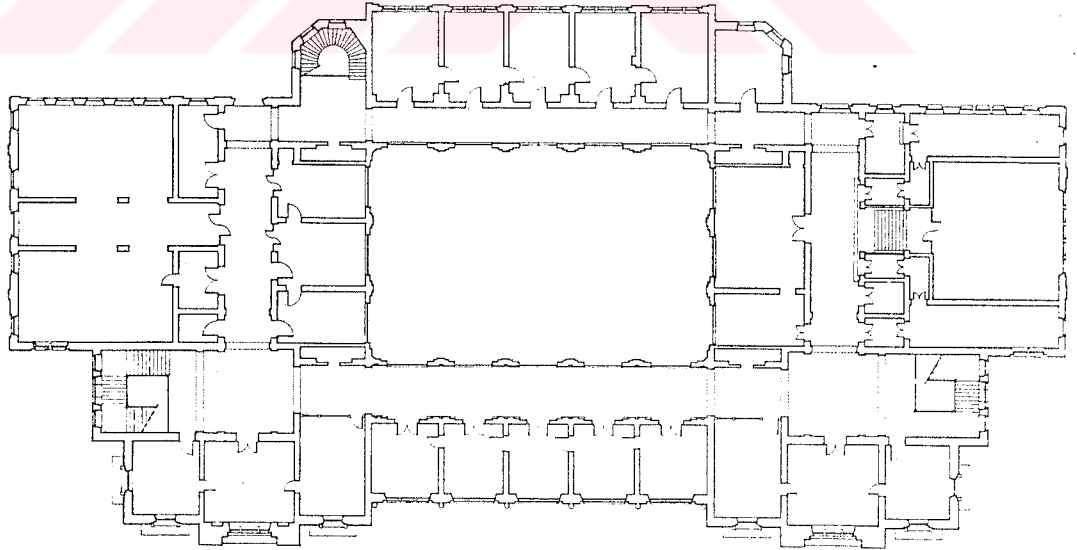
sivri kemerler, giriş ekseninin sivri kemerli üst penceresi ve taş süslemeleri Milli Mimari dönemin canlandırma öğeleridir” (Batur, 1995c, s. 372) (Şekil 2.17), (Ek A.3, 4).

Kısaca özetlenecek olunursa, savaş yılları koşullarında ortaya çıkmış, mimarlığın milli bilince varmada etkili bir araç olduğu düşüncesiyle geçmiş kaynaklara müracaat edilmiştir. Ancak bunu yaparken duygusal ve biçimci bir davranış içine giren bu akım, sonuçta kalıcı bir anlayış getirememişlerdir. Bu durum, hem I. Milli Mimarlık hem de II. Milli Mimarlık Dönemi için geçerlidir.

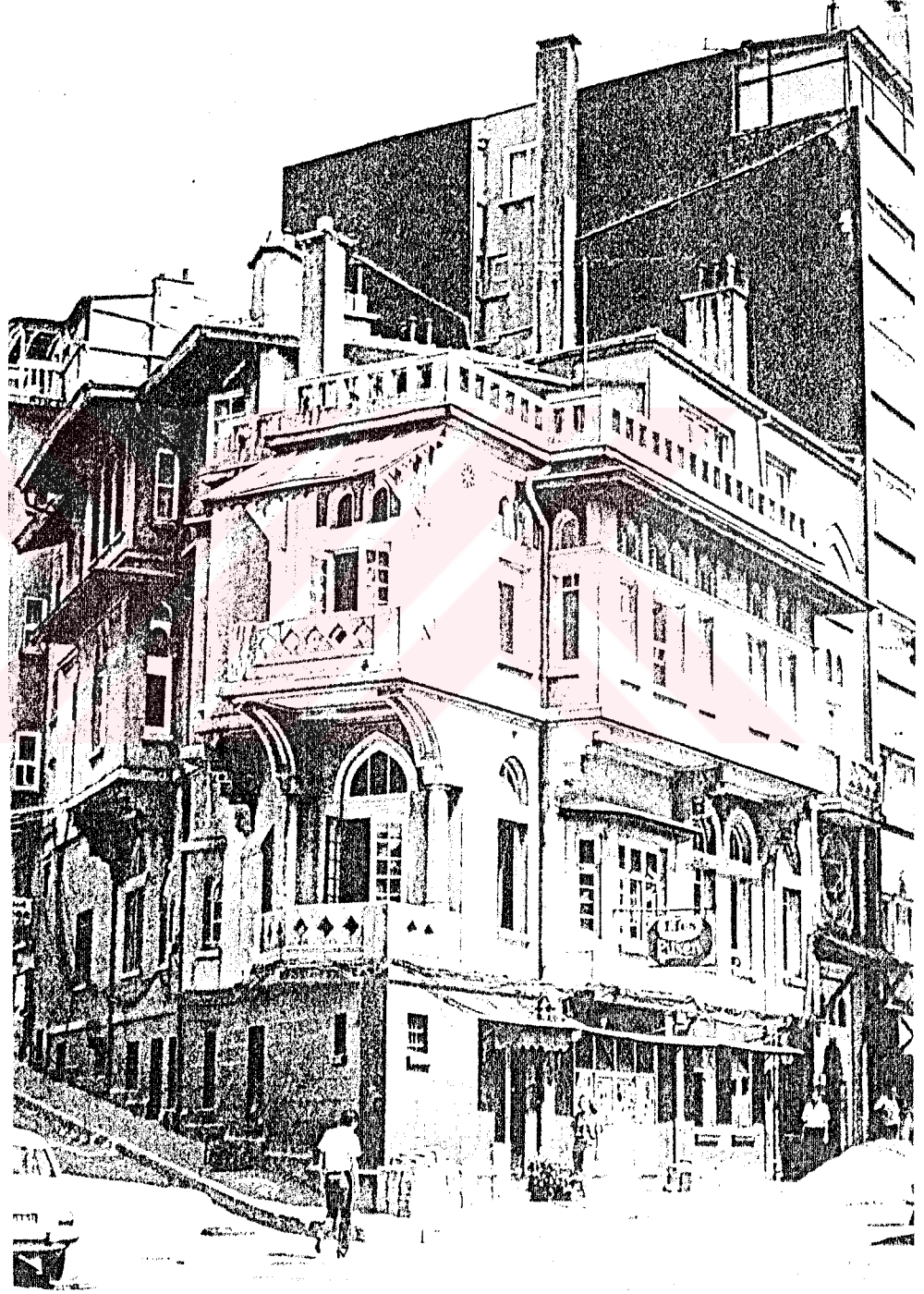




Şekil 2.15 Sirkeci Büyük Postane, İstanbul (1909), 3. kat planı.



Şekil 2.16 Sirkeci Büyük Postane, ön cephesi.



Şekil 2.17 Mimar Vedat Tek Evi, Nişantaşı (1913-14)

3. DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE DEMİRYOLU BİNALARI

Günümüzde kullanılan modern ulaştırma araçlarından biri de demiryoludur. Demiryolu, çekilen taşıtların belli bir yönden şaşmaması ve sürtünme direncinin azaltılması için yapılan araştırmalardan doğmuştur. Bu araştırmaların ilerlemesi sonucu demiryolu, 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren bugünkü modern anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır.

Demiryolu ulaşımındaki bu ilerlemeler buharlı makinedeki gelişmeye paralel olarak yürümüştür. Bununla beraber buhar makinesinin icadından çok daha önce bazı maden ocaklarında raya yer verildiği görülmektedir. Maden ocaklarında kullanılan ilk demiryolları vagonları, insanlar ya da hayvanlar tarafından çekiliyordu. Bu şekilde ilk kullanımı, 1550'lerde Fransa'daki Alsace maden ocaklarında gerçekleşmiştir. Daha sonra Avrupa'daki diğer maden ocaklarında da kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemde raylar tahtadan üretilmekteydi. Madeni rayların kullanımına ise ilk defa 1776 yılında İngiltere'de Sheffield'de başlanmıştır (Engin, 1993, s. 15-16).

1802'de, "Trewithick" adlı bir İngiliz mühendisi tarafından buhar kuvvetiyle hareket eden ve o sıralarda, artık çok geliştirilmiş bulunan raylar üzerinde işleyen ilk lokomotif türü yapılmıştı. Bir panayır eğlencesini geçememiş olan bu buluş, "demiryolu ile taşıtın bir arada kullanılması fikri"nin doğuşu idi. Fakat bu fikrin geliştirilmesi için aradan yirmi sene daha geçmesi gerekmişti. 1823'te George Stephenson adlı bir diğer İngiliz makinacısının "Rocket" adını verdiği lokomotif ile ilk olumlu denemeler başarıya ulaşmış (Demiryollarımız 1958, s. 17); modern anlamda ilk demiryolu da Liverpool-Manchester arasında 15 Eylül 1830 tarihinde faaliyete geçmiştir Engin (1993, s. 17). 1852 yılında ise İngiltere'de demiryolunun ulaşmadığı yalnızca üç şehir kalmıştır. Demiryolunun gelişimi sanayileşmiş bölgelerde daha çok kendini göstermiştir.

Kısa zamanda gelişen demiryolları, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra, gelişerek büyümüş; karayolları ulaşımında asırlardır beklenen emniyet, sürat ve ferahlığı sağlamıştır. “Nitekim 1850 yılında, dünyadaki 38.600 km. olan demiryolları uzunluğu 1860’da 108.000 km., 1870’de 290.000 km., 1880’de 372.500 km., 1890’da ise 616.200 km.’ye ulaşmıştır. 1905 yılında 860.000 km., 1913 yılında ise 1.110.000 km.’ye ulaşmıştır. Bu tarihten sonra ise demiryolu yapımının hızını kaybettiği görülmektedir. Dünya demiryollarının uzunluğu 1922 yılında ancak 1.179.000 km.’ye ulaşmıştır” (Engin, 1993, s.18).

Demiryolları aynı zamanda demiryolu çevresindeki yerleşimlerin gelişimine katkıda bulunmakta, iskan alanlarını da genişletmekteydi. 13. yüzyılın sonlarından 16. yüzyıla kadar, ikiyüz yıllık bir süre içinde, artan güçleri sayesinde, Osmanlılar geniş bir alana yayılmışlardır. Böylece eski ve orta çağlarda doğu-batı arasında doğmuş ve işlemekte olan bütün büyük ticaret yollarının denetimi Osmanlıların eline geçmiştir. Osmanlılar bu yollardan yararlandıkları gibi, kendi ihtiyaçları doğrultusunda yeni yollar inşa etmişlerdir (Engin, 1993, s. 22).

Batı Avrupa’nın ulaşım ve yol teknolojisiyle başa çıkamadığı için 19. yüzyıla varıldığında “Osmanlı kent sisteminin temelindeki iletişim yolları”nın durumu iyi değildi. Hatta bazı ana yollarda bozulmalar da vardı. Örneğin, Roma İmparatorluğu zamanında ve Kanuni egemenliği boyunca (16. yüzyıl) at arabalarıyla geçilen Belgrad-İstanbul yolu, 1837’de tamamen değişecekti. Sadece 1830 ve 1840’lardaki Tanzimat Reformlarından sonra yol ve köprülerin inşası yeniden ele alınarak demiryollarının yapımına başlanmıştır Cerası (1993, s. 61-62).

Örneğin 19. yüzyılın buharlı gemilerin ve demiryolunun ortaya çıkması ulaştırma faaliyetlerini birdenbire canlandırmıştı. Bu gelişmelerin yaşandığı dönemde Avrupa devletleri Osmanlı ulaşım sistemi ile daha yakından ilgilenmeye başlamışlardı. 1830’lu yıllardan sonra yabancı devletler Osmanlı ülkesinde iç ticaret yapmaya başlamışlardı. Dolayısı ile elde ettikleri haklardan gereği gibi faydalanabilmeleri için Osmanlı Devleti’nde ulaşım faaliyetlerinin geliştirilmesi ve bu arada liman ve yollara önem verilmesi gerekiyordu. Yabancılar Osmanlı hükümetini bu konuda harekete geçirmek için her türlü yolu kullanmışlardır. Bu nedenle Tanzimat Fermanı’nda sadece memleketin imarına çalışacağı gibi bir kayıt varken, yabancı devletlerin etkisinin daha fazla olduğu Islahat Fermanı’nda iç ticaretin geliştirilmesi için kara ve

su yollarının yeniden yapılanmasına hükümetçe para ayrılacağı ve bu hususta Avrupa'nın bilgi ve sermayesinden faydanılacağı belirtilmişti (Engin, 1993, s. 26).

Memleketimizde ilk demiryolu kurma ruhsatı 1856'da Sultan Abdülaziz tarafından verildi. Teknisyen yokluğu, para ve sermaye darlığı bu işlerin yabancı eliyle ve parasıyla yapılmasını gerektiriyordu Demiryollarımız (1958, s. 17). Avrupa sermayesi ulaştırma alanına yaptığı yatırımlarla da büyüyen bir ticaret olgusunu olanaklı kılacak fiziki alt yapıyı da geliştirmeye çalıştı. Böylelikle Osmanlı ekonomisinin ulaştırma sektörü de kesin bir yabancı denetimine girmiş oldu. Yabancı sermayenin Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaştırma yapısında uyardığı en büyük gelişme demiryolu yapımıydı. 1856 yılından sonra, çeşitli Avrupa sermaye grupları, Osmanlı hükümetinden demiryolu yapım ve işletmesi için ayrıcalıklar aldı. 1915'e kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda inşaa edilen 6107 km.'lik demiryolunun 4037 km.'si yabancılarca yapılmış ve işletilmiştir. Bu yapımlarda Osmanlı hükümeti, kilometre başına belli bir hasılatı garanti etmekle yabancı girişimciler zarar olasılığından kurtarmaktaydı. Hakkında bilgi bulunulan 1899-1909 döneminde, yabancı demiryolu şirketlerinin kar toplamaları 26 milyon sterlini, Osmanlı hükümetinin bunlara yaptığı kilometre garantisi ödemeleri ise 10 milyon sterlini bulmuştu (Tezel, 1994, s. 87-88).

Yabancıların Osmanlı ekonomisinin çeşitli sektörlerine yapmış oldukları doğrudan yatırımların aynı tarihteki tutarı da 74 milyon sterlin kadardı. Bunun %'63'ü demiryolları, %9'u limanlar ve liman şehirlerindeki belediye hizmetleri, %12'si bankacılık sektörlerindeydi. 74 milyon sterlinin %50'si Fransız, %28'i Alman ve %15'i İngiliz kapitalistlere aitti. Rusların ve Avusturyalıların da Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli iktisadi çıkarları ve çıkar beklentileri vardı (Tezel, 1994, s. 95).

1881 yılında Fransa'nın Tunus'daki kontrol ve idareyi ele alması ve 1882 yılında İngiltere'nin Mısır'ı işgali nedeniyle, II. Abdülhamit ile Paris ve Londra hükümetleri arasındaki ilişkilerde doğan bunalım, uzun zamandan beri Osmanlı İmparatorluğu ordusunun organizasyonunda kuşku götürmez bir role sahip olan ve ayrıca demiryolları ağının geliştirilmesi aşamasına büyük ilgi gösteren Almanya'nın ekonomik katılımının 19. yüzyılın son yirmi yılında artmasına yol açmıştır. Yeni bir pazarın ele geçirilmesinin dışında, Alman Drang nach Osten'nin başlıca amacı,

Konya yolu ile İstanbul ve Bağdat'ı birleştirecek demiryolu hattının yasal iznini almakta Barillari ve Godoli (1997, s. 17). Kesin onay, II. Wilhelm'in Osmanlı başkentine 1889 ve 1898'de gerçekleştirdiği iki ziyaret sırasında Sultan ile yaptığı görüşmelerdeki ısrarlarından sonra, ancak Mart 1903'de alınabilecektir.

Yayılcı Alman hırsını destekleyen tasarım süreci, II. Abdülhamit'in saltanatının son yirmi yılında Alman mimarlar tarafından İstanbul'da inşa edilen en önemli üç yapıda simgesel betimlemesini bulur: Orient-Express'in varış noktası Sirkeci Garı (1888-1890), A. Jasmund'un Deutsche Orient Bank binası ve Otto Ritter ve Helmuth Cuno'nun tasarladığı, İstanbul-Konya-Bağdat hattının ilk durağı Haydarpaşa Garı (1906-1908)'dir. Stuttgart Bankası ihalesi ile, Anadolu Osmanlı İmparatorluk Demiryollarının kurucusu Deutsche Orient Bank'ın asıl amacı, Türk pazarını fethetmeye ve demiryollarının gelişiminde yer almaya çalışan Alman firmalarına ekonomik destek sağlamaktır. Ancak Wilhelm II.'nin İstanbul'u Ekim 1917 yılındaki son ziyaretinde bile Bağdat hattı henüz tamamlanmamış durumda idi (Barillari ve Godoli, 1997, s. 19-20).

Osmanlı yol sisteminin merkezini İstanbul oluşturmaktadır. Üç kol halinde İstanbul'dan Rumeli istikametine uzanmaktadırlar. Bunlardan sağ kol, İstanbul'dan Vize-Kırklareli-Prevadi-Karasu-Babadağı-İsakçı-Akkirman yolu ile Özi ve Kırım'a; orta kol, İstanbul-Silivri-Edirne-Filibe-Sofya-Niş-Yagodina üzerinden Belgrad'a; sol kol ise, İstanbul-Tekirdağ-Malkara-Firecik-Dimetoka-Gümölcine-Pravişte-Lanzaka-Yenişehir-İzidin yolu ile İstefe'ye ulaşmaktadır. Bu yollar üzerinde bulunan Edirne, Gümölcine, Filibe, Sofya, Üsküp, Manastır, Yanya, Saraybosna ve Belgrad, Rumeli'nin önemli ticaret merkezlerini oluşturmaktadırlar (Engin, 1993, s. 22-23).

İstanbul-Belgrad kervanının izlediği orta kol, her dönemde güney-doğu Avrupa'nın en önemli ulaşım yolu olma özelliğini korumuştur. Balkanları yanlamasına geçen yol, Tuna'yı İstanbul'a bağladığı gibi, Avrupa ile teması da sağlamaktadır (Engin, 1993, s. 24).

Romalılar devrinden beri kullanılmakta olan bu yolu, Avrupalılar Haçlı Seferleri sırasında da izlemişlerdir. Daha sonra ise aynı yolun, ancak bu kez ters yönde, Osmanlılar tarafından kullanıldığı görülmektedir. Bu sebeple gerek askeri gerekse ticari önemi tartışılmaz olan bu yol, her zaman için Balkanların en bakımlı ve çoğu

zamanda en güvenli yolu olmuştur. Orta Avrupa'ya, uzanan Osmanlı seferleri bu hat üzerinden gerçekleştiği, ayrıca batı sınırlarında güçlü garnizonlar bulundurmak gerektiği için Osmanlı Devleti İstanbul-Belgrad hattını diğer yollara nazaran daha iyi tutmaya çalışmıştır (Engin, 1993, s. 24).

Ayrıca Tanzimat döneminde ulaştırma konusunda sahip olunan olumlu düşüncelere karşılık, uygulamada yetersiz kalındığı da görülmektedir (Engin, 1993, s. 29).

Nitekim 1838 tarihli ticaret antlaşmasından onaltı yıl sonra, 1854 yılında, Osmanlı Devleti tarihinde ilk defa olarak dış borçlanmaya gitmek zorunda kalmıştır. Fakat alınan borçlar olumlu yatırımlarda kullanılmak yerine, çoğu memur maaşları gibi, günlük masrafların karşılanmasında kullanılmış, %5'lik bir kısmı ise saray yapımları için harcanmıştır. Bu arada ancak %14'ü yatırımlara ayrılabilmiştir ki, bunun hemen tamamına yakını demiryolları yatırımdır. Ulaşım büyük kolaylıklar getiren demiryolu, devlet adamları tarafından, içinde bulunulan kötü ekonomik şartlardan kurtulma araçlarından biri olarak görülmüştür (Engin, 1993, s. 33-34).

Osmanlı Devleti'nde ilk olarak demiryolu yapma fikri 1830'lu yıllarda ortaya çıkmış ve 1850'li yıllarda ise demiryolu inşaa faaliyetlerine girişilmiştir. 19. yüzyıl bir önceki yüzyılın teknik buluşlarından faydalanarak, Sanayi Devrimi alanında büyük atılımların yapıldığı bir dönem olmuştur. Hızla kalkınan Avrupa ülkeleri, özellikle İngiltere, fabrikalarına ham madde ve mamullerine yeni pazarlar aramaktaydılar. Geniş toprakları ve zengin ham madde kaynakları ile orta ve uzak doğu ülkeleri, Avrupalılar için çok cazip bir alan oluşturmaktaydı. Bu bölgelerin iktisadi ve siyasi olarak ele geçirilmesi, Anadolu'nun ekonomik yönden elde edilmesine bağlıydı. Bu da sanayileşmiş ülkelerin Osmanlı Devleti ile olan ticari ilişkilerini geliştirmelerini zorunlu kılıyordu. Böylece sanayi ürünlerine de geniş bir pazar bulmuş olacaktı (Engin, 1993, s. 31).

Ancak Avrupa ülkelerinin önlerinde en önemli engel; Osmanlı Devleti'nin uyguladığı tekel sistemi (inhisar) idi. Bu sistem, 1838'de İngilizlerle yapılan antlaşma sonucunda ortadan kalkmış, Osmanlı pazarları İngiliz mallarına açık hale gelmiştir. Ardından aynı yıl içerisinde Fransa için de aynı ayrıcalıklar tanınmış; 1839-1846 yılları arasında ise diğer Avrupa ülkeleri de aynı haklardan

faaydalanmıştır. Böylece Avrupa'ya ham maddeden başka bir ürün satamayan Osmanlı, Avrupa'nın açık pazarı haline gelmiştir (Engin, 1993, s. 33).

Bunun yanında İngilizlerin ilk demiryolunu 1830'da gerçekleştirmeleri ve süratle Avrupa'ya ve dünyanın diğerk ülkelerine yayılması, kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapılması konusunu gündeme getirmiştir. İngiltere doğuticaretinden en yüksek şekilde faydalanabilmek üzere Akdeniz ve Basra körfezi üzerinden kısa zamanda Hindistan'a ulaşmayı istiyordu. Ancak İngilizlerin planı şekil değıştirerek 19. yüzyıl sonlarında Haydarpaşa-İzmit hattı olarak Almanlar tarafından gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu girişimleri İngilizler tarafından yapılmış; bu şirketlerin gerçekleştirdikleri ilk demiryolları ise, Balkanlar ve Ege'nin zengin bölgelerinde ve ticari amaçlarla yapılmıştır. Osmanlı Devleti ise demiryolu yapımında ticari amaç yanında askeri ve siyasi amaçları da göz önünde bulundurmuştur. Nitekim İngilizlerin yaptığı ticari amaçlı birkaç küçük çaplı hat yanında, devletin, İstanbul ile Balkanlar ve Avrupa arasında irtibat sağlayacak büyük bir girişim olan Rumeli demiryollarının yapımı için girişimde bulunması bunun bir kanıtıdır. Osmanlı Devleti'nin Anadolu toprakları üzerinde yapılan ilk demiryolu, imtiyazı 1856 yılında verilen İzmir-Aydın, Rumeli toprakları üzerinde yapılan ilk demiryolu ise, imtiyazı 1857 yılında verilen Köstence-Boğazköy hattıdır (Engin, 1993, s. 38-39).

3.1. Rumeli Demiryolları

Kırım Savaşı'ndan sonra ülkenin bazı bölgelerinde yapılmaları için imtiyaz verilen demiryolları arasında, İstanbul'dan Edirne yolu ile Balkanları aşıp Avrupa hatlarıyla birleştirilmesi düşünülen Rumeli demiryollarının özel bir önemi vardır Engin (1993, s.43). Bu hattın yapımına, 1868'de başlanacak ve 2800 km.'lik İstanbul-Belgrad hattı olarak gerçekleşecekti (Demiryolu Dergisi zel Sayısı, 1854-1954, s. 15).

Ülkede ilk defa bu derece büyük çaplı bir demiryolu yatırımına girişilmektedir. Bu girişime dayanak oluşturacak bir çok başka neden de vardır. Bunlardan en önemlileri siyasi ve askeri olanlarıdır. Tanzimat yöneticileri başta Sultan Abdülmecit olmak üzere, Mustafa Reşit, Ali ve Fuat Paşalar Avrupa ile siyasi bütünleşmenin gereğine

kesin olarak inanıyorlardı. Devlet merkezi İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu hattı ise bu bütünleşmede önemli rol oynayacaktı (Engin, 1993, s. 43).

Avrupa Devletleri ile irtibatın kolaylıkla sağlanması gerekirdi. Bu da demiryolu ile olurdu. Bu sayede Rumeli vilayetlerindeki sanayi ve ticaretin de gelişmesine katkıda bulunulabilirdi. Ayrıca Balkan milletleri arasında ayaklanmalar, bu yıllarda artmış ve bu isyanların bastırılmasında devlet güçlük çekmekte idi. Demiryolu bu isyanların bastırılmasında da etkin rol oynayabilecekti.

İşte, gelişmiş batı ülkeleri ile irtibata geçme ve ülkenin Avrupa topraklarında meydana gelebilecek muhtemel savaş ve isyanlar karşısında sınırlara en yakın sürede asker gönderme ihtiyacı, Rumeli'de demiryolu yapma fikrini doğurmuştur. Bu demiryolu sayesinde Avrupa topraklarındaki zengin kaynaklardan istifade ederek devlet gelirlerinin artırılması da düşünülmüştür. Fakat devlet bu büyük girişimi gerçekleştirecek mali ve teknik imkanlara sahip olmadığından, demiryollarının yabancı şirketlere ihalesi gerekmiştir. Nitekim 1855 Ekim'inde Osmanlı Hükümeti basın aracılığıyla Avrupa sermaye çevrelerine bir çağrıda bulunmuştur. Buna göre hükümet, İstanbul-Belgrad arasında bir demiryolu yaptırmak istediğini, bu amaçla da Avrupa'nın tecrübe ve sermayesine ihtiyaç duyulduğunu, ilgileneceklerle gerekli kolaylığın gösterileceğini duyurmuştur (Engin, 1993, s. 43-44).

Hükümetin bu çağrısına cevap, Kırım Savaşı bittikten sonra, İngiliz parlamenter Labro'dan gelmiştir. Rumeli'de yapılacak bu demiryolunun ticari, mali, siyasi ve askeri açıdan yararlarını içeren Labro'nun açıklaması ile ilk sözleşme 23 Ocak 1857'de imzalanmıştır. Birbirini 1868 yılına kadar izleyen ve iptal edilen 2. ve 3. sözleşmelerden sonra, 4. Sözleşme Baron Hirsch ile 17 Nisan 1869'da imzalanmıştır.

Rumeli demiryollarının yapımını Rusya istememekte, çünkü demiryolunu Osmanlılar'ın kendi topraklarında ordusunun hareket kabiliyetini artıran bir unsur olarak görmekteydi. Avrupa devletleri ise projeyi desteklemekte idiler ki coğrafi açıdan ticareti de güçlendirecekti. Rumeli demiryollarına en büyük taraftar Avusturya idi. Bu demiryolu sayesinde Avusturya, Balkanlar'a, Selanik'e ve giderek yakın doğuya büyük kolaylıkla inebileceğini düşünmekteydi.

Baron Hirsch, Paris'te birer Fransız şirketi olarak 5 Ocak 1870 tarihinde Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi ve Rumeli Demiryolları İşletme Kumpanyası adlı

şirketleri kurmuştur. Gerekli sermaye sağlandıktan sonra inşaat çalışmalarına geçilmiştir. Bu amaçla Rumeli demiryolları inşaat şirketi temsilcisi, Mösyö Outrey 14 Nisan 1870 tarihinde İstanbul'a gelmiştir. Bu işlerle görevli mühendisler, özellikle Fransız, Avusturyalı ve Alman olmak üzere, tamamıyla yabancılardan oluşmuştur.

Rumeli demiryollarına ilişkin ilk olarak hazırlanan güzergahlar arasında Yedikule-Küçükçekmece hattı ile Edirne-İnos ve Edirne-Filiba-Sarımbey hatlarının haritaları mevcuttur. 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule-Küçükçekmece arasında inşaat çalışmalarına başlanmıştır.

Edirne-İnos arasındaki hattın haritasında ise bir değişiklik yapılmış, İnos'a liman yapılması elverişli olmadığından, Dedeoğlu tercih edilmiştir. Edirne-Sarımbey hattı ise 13 Ekim 1870 tarihinde kabul edilmiştir.

Sarımbey'den Sofya yolu ile Niş'e, Selanik'ten Üsküb, Mitroviçe, Petelud, Saraybosna, Banoluka ve oradan Avusturya sınırında bulunan Novi'ye kadar olan güzergah da 24 Ekim 1870'de kabul edilmiştir. 6 Kasım 1870'de Yedikule-Küçükçekmece, 8 Kasım 1870'de ise İstanbul-Edirne hattının güzergahları onaylanmıştır. 11 Ocak 1871 tarihinde ise Filiba'den Burgaz'a kadar inşaa olunacak hattın projeleri onaylanmıştır.

15 km.'lik Yedikule-Küçükçekmece hattının açılışı 4 Ocak 1871 tarihinde yapılmıştır. Böylelikle sosyal hayatta yeni bir kültür ögesinin oluştuğu görülmekteydi. Ancak İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak demiryolunun son istasyonunun Yedikule olması fikri pek mantıklı görünmemişti. Yedikule'nin limanla ve ticaret bölgesiyle hiçbir bağlantısı yoktu. Yolcuların ve yüklerin buradan pazar yerlerine götürülmeleri güç olacağından son istasyon olarak Sirkeci mevkii önerilmişti. Eğer Sirkeci son durak olarak kabul edilecek olursa bu sorun ortadan kalkacaktı.

Rumeli demiryollarının Küçükçekmece-Yedikule dışındaki hatlarının yapımına ancak 1871 yılının ilk yarısı içinde başlanabilmiştir (Engin, 1993, s. 72).

20 Nisan 1872'de yeni bir mukavele düzenlenmiş ve onuncu maddesinde, "İstanbul ve Edirne istasyonlarına dair olan muhtelif meselelerin Saltanat-ı Seniyye ile şirket

ve işletici kumpanya arasında ittifak halinde halledilmesi hususunda özel bir mukavele tanzim edilerek (c) harfiyle” Engin (1993, s. 87) bu sözleşmeye eklenmiştir. Bu madde: “c) Hükümetin inşaat şirketinin yerini almasını tayin ve tanzim için işletme şirketi ile de yeni bir mukavele yapılacaktır” şeklindedir (Engin, 1993, s. 83).

1872 yılı Eylül ayında Demiryollar İdaresi adıyla yeni bir kurum teşkil edilmiştir. Bu tarihten itibaren 24 Eylül 1872’de devletin yükleniminde bulunan henüz yapımına başlanmayan hatların yapımı gündeme gelecekti. Bu hatlar:

Dedeagaç-Edirne.....	149 km.	[1872 Haziran’da açıldı.]
Banaluka-Novı.....	102 km.	[1872 Haziran’da açıldı.]
İstanbul-Edirne.....	319 km.	[1873 Haziran’da açıldı.]
Edirne-Sarimbey.....	243 km.	[1873 Haziran’da açıldı.]
Selanik-Mitroviçe.....	361 km.	[1875 yılı ilk yarısında bitti.]
Tırnova-Yanbolu.....	105 km.	[1875 yılı ilk yarısında bitti.]
TOPLAM 1279 km. (Engin, 1993, s.110) (Ek C.1).		

Rumeli demiryollarının merkez hattını teşkil eden İstanbul-Edirne-Sarimbey hattı ise 17 Haziran 1873 tarihinde yapılan büyük törenlerle hizmete açıldı (Ek C.1).

3.1.1. Şark Ekspresi

İstanbul’a ilk yabancı turist grubu 1863’te Sergi-i Umumi-i Osmani’nin açılışı sırasında gelmiştir. Yine bilinen ilk organize iç turizm bu sergi sırasında başlamıştır. 1870’de İstanbul-Paris demiryolunun önem kazanması ve 1883’te Şark Ekspresi seferlerinin başlamasıyla, İstanbul’a çok sayıda ziyaretçi gelmeye başlamış; bu yabancı turistlerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla 1895’te Pera Palas hizmete girmiş; 19. yüzyılın son çeyreğinde Beyoğlu oteller merkezi olmuştur (Dikmen, 1995, s. 304).

31 Ocak 1878 tarihli Edirne Mütarekesi, Rus Savaşı sonunda imzalanmıştır. Savaş sonrası düzenlemede Bulgaristan’ın sahip olacağı yeni idare usulü arasında demiryollarının Rusya nüfuzundan kurtarılabilmesi için işletme şirketinin Avusturya uyuğunda bulunmasının çok daha hayırlı olacağı da düşünülmüştür. Daha sonra 11 Şubat 1878 tarihli toplantı ile Rumeli Demiryolları işletme şirketinin Avusturya

tabiiyetine geçmesi kabul edilmiştir. Bundan sonra Baron Hirsch şirket isminde bir değişikliğe giderek “Şark Demiryolları İşletme Şirketi” adını kullanmaya başlamıştır.

Daha sonra Avrupa ile bağlantının tamamlanması için Osmanlı Devleti, Avusturya, Sırbistan ve Bulgaristan toplanarak birleşme hatlarını görüştü. Daha sonra, bu kısım için ihale, Baron Hirsch yerine Osmanlı Bankası ile Comptoir d’Escompte’un oluşturduğu gruba verildi. İşletme işi ise Rumeli demiryolları şirketine değil, inşaat şirketine 1888 Mayıs’ında verilmiştir.

İşletme konusu karara bağlandıktan sonra Avrupa hatları ile irtibata geçilmiştir. Doğrudan İstanbul’dan Viyana’ya kadar giden ilk tren , ünlü “Şark Ekspresi=Orient Ekspres”, 12 Ağustos 1888 tarihinde Sirkeci garından hareket etmiştir (Engin, 1993, s. 188) (Ek C.2).

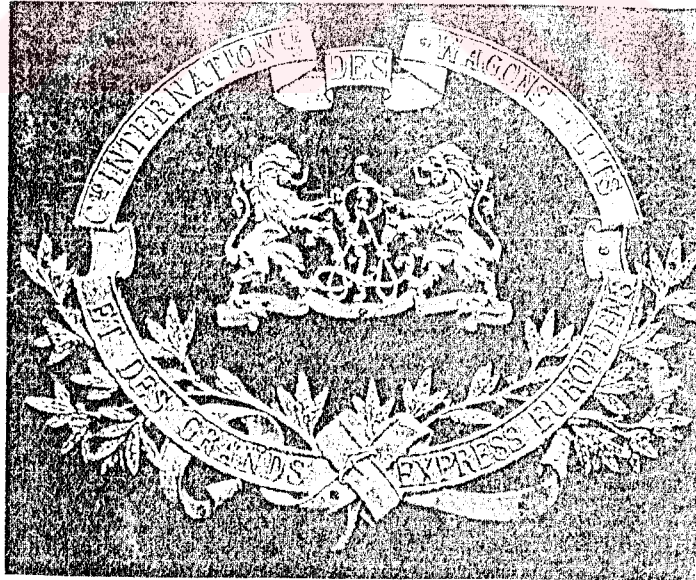
Şark Ekspresi 1883-1977 yılları arasında, zaman zaman kesintilerle Paris-İstanbul seferlerini yapmıştır. Şark Ekspresi’ne ilişkin afiş ve vagonlarında yer alan amblem ile İstanbul’a ilişkin afiş, döneminde uluslararası öneminin göstergesi olan belgelerdir (Şekil 3.1, 2, 3). Şark Ekspresi, orijinal adıyla “Orient Ekspres”, ilk seferi 1883 yılında gerçekleşmiş; ancak ilk yıllarda tren hattı İstanbul’a ulaşmamıştır Hür (1995, s.135-137). Paris-İstanbul arası direkt sefer yapma fikri ancak 1888’de gerçekleşti (Ek C.2).

29 Mayıs 1910 tarihi itibarıyla Şark demiryolları kumpanyası bir Osmanlı anonim şirketi olmuştur. 1912’den 1919 yılına kadar cereyan eden olaylar dolayısı ile Osmanlı Devleti’nin Avrupa topraklarındaki demiryolları 337 km.’ye inmiştir. İstanbul ve Edirne arasındaki hat Yunan arazisine girdikten sonra Karaağaç ve Edirne’ye ulaşmakta idi. 337 km.’yi teşkil eden hatlar şunlardı: 281 km.’lik İstanbul’dan Yunan hududunu teşkil eden Meriç nehrine ulaşan hat 7 km.’lik Edirne’nin hemen yanbaşında Yunan arazisi içinde kalan hat, 3 km.’lik Karaağaç-Edirne hattı ve 46 km.’lik Babaeski-Kırklareli hattı olmak üzere toplam 337 km.’dir. Bu hatlar Şark demiryolları şirketi tarafından işletilmeye devam etmiştir (Engin, 1993, s. 214) (Ek C.1).

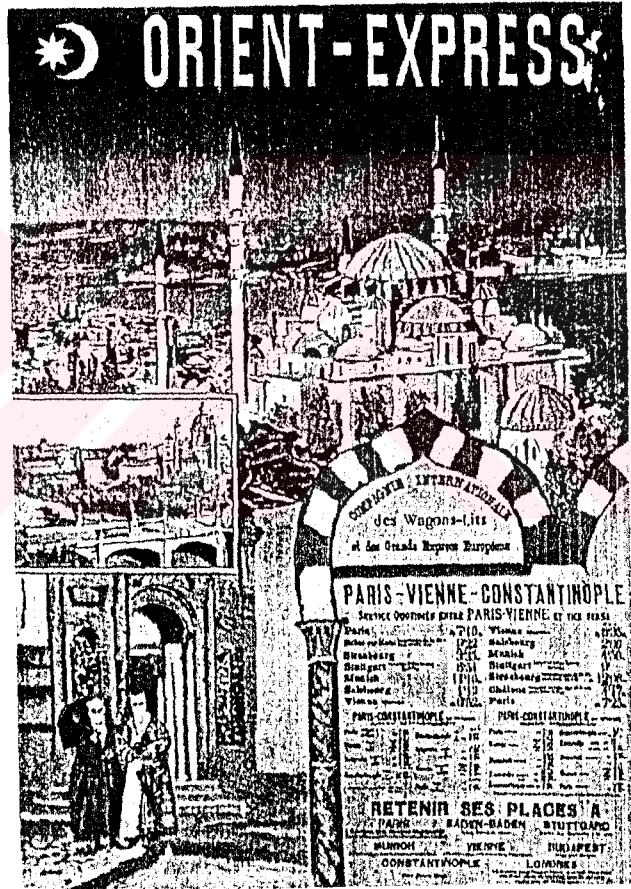
1914-1918 yılları arasında savaş yüzünden Şark Ekspresi seferleri kimi zaman ertelenmiş, kimi zaman da yolda kalmıştı. Bunun için Şark Ekspresi, dört yıl istasyonda yattı. 1919 yılı Versailles Antlaşması uyarınca yeniden düzenlenen Şark



Şekil 3.1 Şark Ekspresi'nin Afişi.



Şekil 3.2 Şark Ekspresi'nin vagonları üzerinde yer alan amblem.



Şekil 3.3 Şark Ekspresi'nin İstanbul konulu afişi.

Ekspres seferleri, artık 1905’de açılan Simplion Tüneli’nin adıyla “Simplion Orient-Express” olarak tanınıyordu (Şekil C.2). Ticaret ve turizmin yanı sıra ekspres, siyasal olaylara da araç ve sahne olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu’nun Makedonya ve Arnavutluk toprakları ile direkt bağlantısı doğrudan Şark Ekspresi ile kuruluyordu. İttihad ve Terakki Cemiyeti’nin bildirileri bu trenle yurda sokuluyordu. Artık yalnızca adı kalan Şark Ekspresi’nin son seferi 27 Mayıs 1977’de yapıldı (Hür, 1995, s. 135-137).

3.2. Demiryolu Binaları

İlk demiryolunun kurulması ile birlikte bunlara hizmet eden binaların yapımına da hızla başlanmıştır.

Demiryollarının gelişiminden bu yana T.C.D.D. tarafından işletilen hatların uzunluğu yaklaşık olarak 7927 km.’dir. Bu hatların üzerinde 858 adet gar, istasyon, durak ve bekleme binaları, 2765 adet hizmet evleri, resmi ve çeşitli binalar, 765 adet ambar v.b. servis üniteleri yer almaktadır (Demiryolu Dergisi Özel Sayısı, 1956). Demiryolu binaları, yolcu ve eşya ulaştırması ile ilgili hizmetlerin ve tren işletmeleriyle ilgili işlerin yapıldığı bürolardır. Bu binalar, insanların olabildiğince yararlanmalarını sağlayacak biçimde şehir, kasaba ve köylere yakın noktalarda kurulmuşlardır.

Demiryolu binaları, kuruluş amacına göre, yolcu, eşya ve eşya vagonlarını ayırma (triyaj) istasyonları olmak üzere üç grupta toplanmıştır (Demiryollarımız, 1958, s. 39). İstasyonlarda yardımcı tesisler olarak, PTT ve banka büroları, polis ve jandarma karakolları ve sınırlarda ise gümrük büroları bulunur. İstasyon hizmetlerinde genel denetleme, tren sevk ve kabul, haberleşme, makas ve manevra hizmetleri vardır (Demiryollarımız, 1958, s. 40).

Gar binaları ise, demiryolu hatlarının başlangıç ve bitiş noktalarında bulunan ve sirkülasyon yoğunluğu nedeniyle büyük ölçekte tasarlanan demiryolu binalarıdır. Gar yapılarındaki tasarım kriterleri, simetrik planlama anlayışı çerçevesinde genelde dikdörtgen plan şemasıyla sonuçlandırılmış yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kütlelere simetri aksını kuvvetlendirmek için kuleler eklenmiş ve bu kulelere genel olarak saat kulesi biçiminde işlev verilmiştir.

4. EDİRNE’NİN KENTSEL TARİHİ VE GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER

Edirne şehri, Tunca, Meriç ve Arda nehirlerinin birleşme noktalarının doğusunda ve Tunca nehrinin bu noktada çizdiği eğrinin doğu ve güney doğusunda kuruludur. İstanbul’un 225 km. kuzey batısında bulunmaktadır. Şehir, Tunca’nın doğu kıyısı kenarından başlayarak doğudaki tepelere doğru gelişir. En alçak yeri “Kirişhane” olup deniz seviyesinden 37 m. yüksekliktedir. Havası ılıman, ilkbahar ve sonbaharda kısa sürede değişir (Osman, 1994, s. 23).

Osmanlı’nın iki eski başkentinden biri olan Edirne’nin, başkent olarak gelişmesinden öte, nüfusunun artması ile kültürel ve mimari zenginliklerinin çokluğunun nedeni, coğrafi konumundan da kaynaklanır. Edirne sadece önemli bir ticaret ve transit merkez olmakla kalmayıp, aynı zamanda sarayın ve kültürünün Osmanlı Avrupası’na doğru açılan gerçek kapısıydı. Batı kökenli olup ancak İstanbul’dan geçen sanat modaları, Balkanlar’a bu kentten yola çıkarak yayılırdı (Cerası, 1999, s. 57).

Edirne, aynı zamanda Osmanlı çağının İstanbul ve Bursa’dan sonra anıtlarıyla süslü bir şehridir. Hellenistik ve Roma çağlarını yaşamıştır. Milattan yedi yüz yıl önce Traklar, Çanakkale’den Rumeli’ye geçerek Trakya’yı istila etmiştir. İşte bu istila sırasında bugünkü Edirne’nin ilk temelleri atılmıştır. Daha sonra Traklar’ın yerleşim alanının adı için “Oroestia” kullanılmış ve Roma İmparatoru Hadrianus tarafından genişletilip güzelleştirildiğinden “Adriyanapolis” de denilmiştir Osman (1994, s. 24). Bizans yönetiminde kaldıktan sonra 1362 yılında I. Murad zamanında Osmanlılar’ın eline geçmiştir. I. Murad tarafından adı “Edirne” olarak değiştirilmiştir. 1362-1453 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu’nun başkenti olmuştur. İstanbul’un alınışının ilk planları Edirne’de Fatih Sultan Mehmed tarafından yapılmıştır. 1453 yılından sonra başkent İstanbul olmasına rağmen 17. yüzyılın ikinci yarısında Edirne, bir çok Osmanlı padişahının devleti yönettiği yer konumundaydı. Edirne’nin fethinden sonra kaleiçinde oturan Osmanlılar, bin tarihlerine kadar (M:1591) kale duvarları içinde

mahalleleri kurmanın yanında, insanlar için en önemli görevlerden birisi de beldeleri geliştirmek ve güzelleştirmek olduğundan kalenin dışında da mahalleler kurmaya ve hayır eserleri yapmaya başladılar ve bir buçuk yüzyıla yakın bir süre içinde şehir bugünkü şeklini alıp genişledi Osman (1994, s. 27). 1700 yılında 350 bin nüfusa sahip olan Edirne, Avrupa'da İstanbul, Paris ve Londra ile birlikte dünya ölçüsünde birinci sınıf bir kent durumuna yükselmiştir (Edirne İl Yıllığı, 1973, s. 42).

1829-1877 yılları arasında çeşitli kereler Rusların eline geçen Edirne, 1878 Ayastefanos ve Berlin Antlaşmalarıyla tekrar Osmanlılara geçti.

25 Ekim 1912-26 Mart 1913 tarihleri arasındaki Balkan Savaşı'nda ise şehir Bulgarlar tarafından işgal edilmiştir. Ancak 21 Temmuz 1913 tarihinde Osmanlı ordusu Edirne'yi 117 günlük acı bir işgalden sonra geriye alabilmiştir.

Kurtuluş Savaşı ile Yunanlılar, Edirne'yi, 25 Temmuz 1920 tarihinde almışlardır. 25 Kasım 1922 tarihinde ise Türk Ordusu iki yıl dört ay gibi bir ayrılıktan sonra Edirne'yi tekrar geri almıştır. Böylelikle 1829-1922 arası Edirne dört defa düşman işgali görmüştür. 1923 yılında ise il olmuştur (Bayrak, 1982, s. 180).

4.1. Tarihi Doku

Edirne'nin yerinde Trakların Odrissiye adlı bir şehirleri vardı. Traklar, eski tarihlerin incelenmesinden de anlaşıldığı üzere, M.Ö. 3000'lerde buraya gelmişler ve yerleşmişler Peremeci (1939, s. 8). İlk olarak İran, daha sonra da Makedonya hükümdarının buyruğuna girmişlerdir.

Traklar zaman zaman bağımsızlıklarını ilan etseler de, en son İ.Ö. 2. yüzyılda Roma imparatorlarından Hadrianus hakimiyeti ele geçirip Odrissiye şehrini yenilemiş ve adını "Hadrianopoulis" koymuştur. Edirne'nin ele geçirilmesi ile kente giren dönemin padişahı I. Murad, Hadrianopoulis ismini Edrine'ye çevirmiş ve bu isim giderek Edirne olarak değişmiş ve günümüze kadar gelmiştir (Ulusaraç, 1990, s. 12).

Ortaçağ başlarında önemli bir Roma kalesi olan Edirne, Roma İmparatorluğu devrinde uzun yıllar bir konaklama yeri, Orta ve Doğu Avrupa'dan gelecek saldırıları önleyen önemli bir savunma alanı ve yönetim merkezi olmuştur. Bu koşullar Bizans İmparatorluğu devrinde de sürmüş, fakat zaman içinde devletin Avrupa'dan gittikçe

küçülen toprakları üzerinde bir ekonomik ve sosyal merkez olmaktan çok sınır bekçisi konumunda kalmıştır. 395 yılında Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından sonra Trakya ve Edirne de Bizanslıların payına düşmüştü.

Roma ve Bizans Dönemlerinde oldukça parlak bir devir yaşamış olan Edirne, 1364 yılında Osmanlı Devleti'nin eline geçtiğinde, Bizans'ın başkenti İstanbul'u koruyan bir sınır kenti durumunda idi. Kent Osmanlılar ile birlikte oldukça görkemli yeni bir döneme daha girerek, İstanbul'un alınışına dek uzun yıllar Osmanlı Devleti'nin başkentliğini yapmıştır (Ulusaraç, 1990, s. 12).

Avrupa ülkelerine karşı açılan savaşlarda bir merkez durumuna gelen Edirne'de fetihleri yönetmek zorunda olan hükümdarın oturmaya başlaması ile burada da yönetici, bilim adamı, tüccar gibi gruplar oluşmaya başlamış, kentte saray, medrese, bedesten, çarşı, imaret, tekke gibi pek çok yapı kurulmuştur. Edirne özellikle büyük ve bayındır bir kent durumuna geldiği II. Murad döneminde, artık Osmanlı Devleti'nin başkenti olmuş, Bursa'ya ikinci bir başkent niteliği veren tüm kuruluşlar Edirne'ye taşınmışlardır (Ulusaraç, 1990, s. 13).

15. yüzyıl tümüyle Edirne'nin en parlak dönemini yaşadığı, günümüzde çoğu ayakta olan cami, medrese, çarşı gibi anıtsal yapılar ile donatıldığı dönem olmuştur. Bu yüzyılda İstanbul'un fethi ile birlikte başkent buraya taşınması da kentin önemini yitirmesine neden olmamış, Edirne, Avrupa yolu üzerinde önemli bir stratejik nokta ve ticaret merkezi olma özelliğini korumuştur (Ulusaraç, 1990, s. 13).

Kentin gelişmesi ve büyümesi 17. yüzyıla dek sürmüştür ve bu yüzyıl sonları Edirne kentinin en geniş sınırlarına ulaştığı devir olmuştur (Ulusaraç, 1990, s. 14).

18. yüzyılda Edirne, ard arda gelen yangın ve deprem nedeniyle oldukça harap olmuş, bir süre daha ticaret merkezi olma özelliğini korusa da, Osmanlı Devleti'nin gerilemesine koşut olarak eski parlak günlerini bir daha geri gelmemek üzere yitirmiştir (Ulusaraç, 1990, s. 14).

19. yüzyılda Edirne siyasal açıdan oldukça hareketli olaylara sahne olmuş, fetihten sonra geçen 400 yıla yakın bir süre boyunca yabancı işgaline uğramayan Edirne bu dönemde üç kez işgal edilmiştir (Ulusaraç, 1990, s. 15). Ayrıca aynı yüzyıl boyunca

Edirne, yerleşim alanı açısından en geniş sınırlara sahip olmuş ve kent tahribatlara rağmen, gelişmeye devam etmiştir (Ek C.3).

Edirne 19. yüzyılda yaşanan Osmanlı-Rus Savaşı işgalleri sonucunda, bir iç vilayet olma özelliğini yitirerek, bir sınır kenti, Doğu Avrupa'da Osmanlı Devleti'nin ileri karakolu olmuştur. Edirne son olarak Balkan Devletleri ile arasında çıkan savaşta Bulgarlar tarafından işgal edilmiş, bu esnada işgal ve salgın hastalıklar nedeniyle çok sayıda insan ölmüş, kentin birçok mahallesi ve yapıları yıkıma uğramıştır.

4.2. Kent Dokusundaki Düzenlemeler

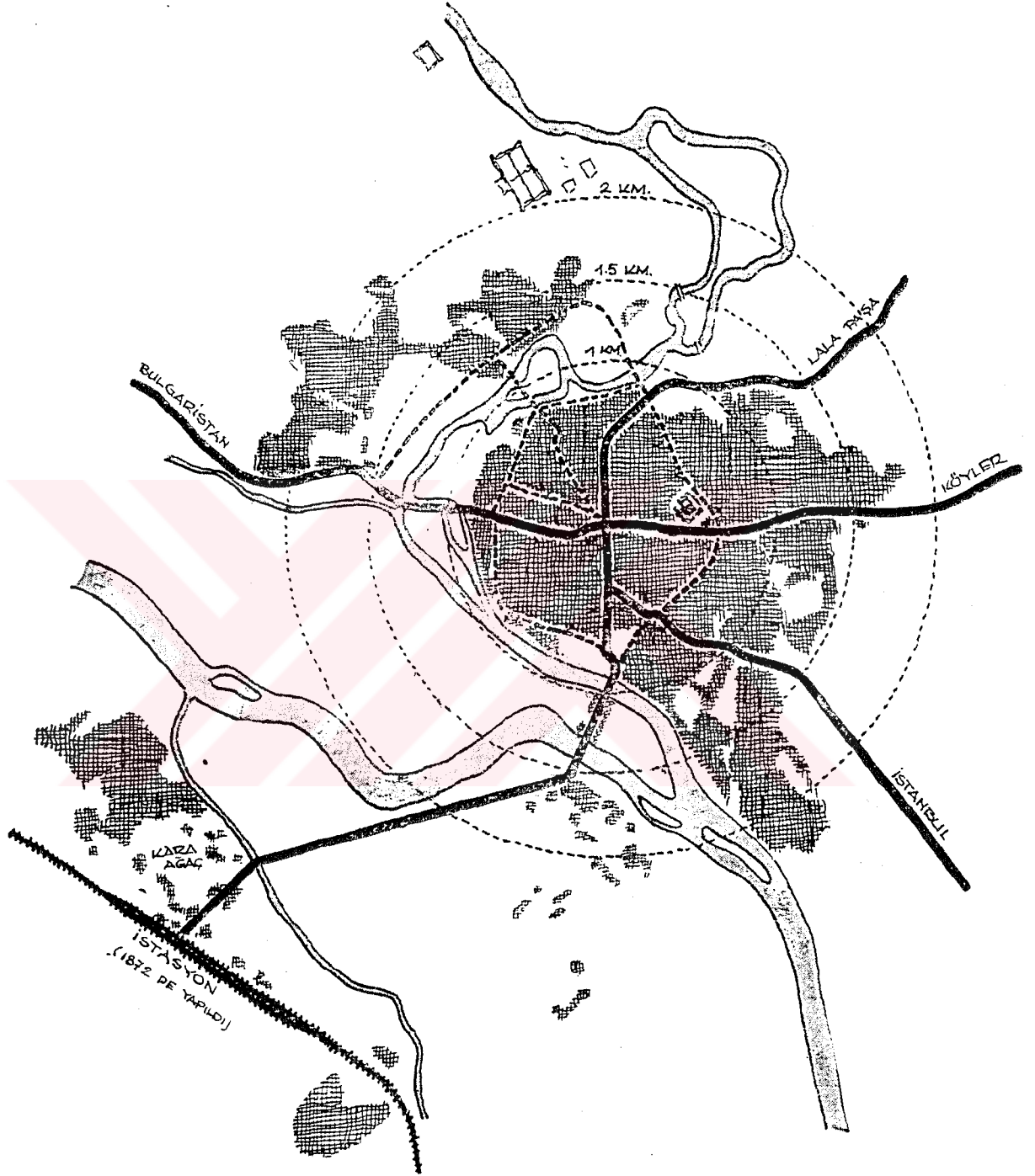
Edirne'nin fethinden sonra I. Murat başkenti Bursa'dan Edirne'ye nakletmiş; burada camiler, mektepler ve saraylar inşa ettirmiştir. Edirne'nin fethi ile sarayın buraya taşınması, Edirne için tarihinin önemli bir dönüm noktasını oluşturmuştur. Babasının ölümünden sonra tahta geçen Yıldırım Bayezid, şehrin en yüksek noktasında bir saray yaptırmıştır.

1453 yılından sonra padişahlık makamının İstanbul'a taşınmasıyla Edirne'de imar hareketleri durmamış, 16. yüzyılda Kanuni Sultan Süleyman'ın seferleri esnasında bir çok su yolları yapılmıştır.

17. yüzyıl ise, Edirne tarihinde çok önemli bir dönemdir. Ahmet I'den itibaren bu yüzyıldaki bütün padişahlar, bu şehre gittikçe artan bir ilgi göstermiş ve Edirne'yi adeta yeniden bir devlet merkezi haline getirmişlerdir. Edirne şehri, en parlak dönemini, "Avcı" namıyla ün yapan Mehmet IV zamanında (1648-87) yapmıştır. Gerek yeni Saray'da, gerek diğer yerlerdeki köşkler bu devirde yapılmıştır Özdeş (1951, s. 19). Evliya Çelebi'nin Edirne'yi ziyareti, Avcı Mehmet IV'ün dönemine rastlar. Evliya Çelebi, seyahatnamesinde Edirne'yi fazlasıyla över ve İstanbul'dan sonra büyüklükçe, bayındırlıkça, ticaretçe, Edirne'nin Balkan yarımadasında ikinci büyük şehir olduğunu söyler. 1654 yılında Edirne'ye uğrayan Evliya Çelebi'nin bu şehir hakkında görüp öğrenerek seyahatnamesinin üçüncü cildinde yazdıklarından, "... O zaman, Edirne'de 414 mahalle olup bunun 14'ü Kaleiçi'nde imiş. Bu 14 mahalleden dördü Türk mahallesi ve kalan onu Rum, Ermeni, Yahudi, Çingene mahalleleri imiş. Rumlar, Murat I döneminde kalenin alındığı zaman yapılan anlaşmaya göre o zaman kale dışında oturamazlarmış. Diğer 400 mahalle ise kale

dışında ve hepsi de Türk mahalleleri imiş. O zaman bedesten, arasta ve Ali Paşa çarşılarında olan dükkanlardan başka Sultani sokaklarında 6700 dükkan var imiş ...” Peremeci (1939, s. 21). Ayrıca yine Evliya Çelebi seyahatnamesinden öğrendiğimize göre, Murat IV zamanında yapılan bir sayımda Edirne’de, 14’ü Selatin camii yani sultanlar tarafından, 300’ü vezirler veya ayan tarafından yaptırılmış 314 camii bulunduğu, mescit ve zaviyelerle bu sayının 1700’e vardığı anlaşılmıştır (Aslanapa, 1949, s. 1).

Osmanlı İmparatorluğu’nun ilk toprak kaybına neden olan Karlofça Antlaşması’ndan sonra Edirne de, 18. yüzyılda bir gerileme dönemine girmiştir. Edirne tarihinin en önemli olaylarından biri, 1745’de çıkan yangın olup 60 kadar mahalleyi harabeye çevirmiştir. Bu yangını 1746 yangınları Kazancıgil (1995, s.83) takip etmiştir. 1751 yılında başlayarak pek çok binayı yıkan ve 14 ay süreyle, şehrin huzurunu bir yıldan fazla süre ile bozan depremlerin yaşanması Kazancıgil (1995, s. 85) ve ardından ise daha önce de belirtildiği üzere 19. yüzyılda 1829 ve 1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra, şehrin Ruslar tarafından işgal edilmesi, Edirne’nin gelişimini olumsuz olarak etkilemiştir. 19. yüzyıl sonundaki Edirne’nin yerleşim alanındaki büyüklük, günümüzde beşte bir oranında azalmıştır. Bu azalma, demiryolunun şehrin gelişimindeki etkisine rağmen, Edirne’nin bir sınır kenti olarak konumlanması gerçeğinin sonucu olmuştur (Özdeş, 1951, s. 9) (Şekil 4.1, 2).



Şekil 4.1 19. yüzyıl sonlarında Edirne, yerleşim alanı.



Şekil 4.2 Bugünkü Edirne, yerleşim alanı.

5. MİMAR KEMALETTİN HAYATI VE ESERLERİ

Asıl adı Ahmet Kemalettin olan Mimar Kemalettin Bey, 1870 yılında İstanbul Acıbadem’de iki katlı bir ahşap evde doğmuş; babası deniz yarbayı Ali Bey, annesi Sadberk Hanım’dır.

İlk eğitimine 1876’da İbrahim Ağa Mekteb-i İptidaisi’nde başlamıştır. 1880’de babasının görevi dolayısıyla Girit’e gitmiş; orta öğrenimine 1881’de Girit’te başlayan Kemalettin Bey, 1882 yılında İstanbul’a geri dönmüştür. Lise eğitimini İstanbul’da tamamlayarak yüksek öğrenim için 1887’de Hendese-i Mülkiye Mektebi’ne (sonradan Mühendis mektebi, şimdi ise İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi) girdi. Eğitimini bitirdiği yıl bu okulda Alman öğretim görevlisi Jasmund’un asistanlığına atandı. Kemalettin Bey bu görevi 4 yıl sürdürmüş, bu arada okul dışında ilk yapıtlarını tasarlamaya ve gerçekleştirmeye başlamıştır.

Prof. Jasmund’un önerisi üzerine 1895’te mimarlık bilgisini geliştirmek üzere devlet tarafından Berlin’e gönderilen Kemalettin Bey 2 yıl süreyle Charlottenburg Technische Hochschule’ye devam ederek mimar ünvanını almıştır. Ardından 2,5 yıl kadar da çeşitli mimarlık bürolarında çalıştıktan sonra 1900’de İstanbul’a döndü ve Hendese-i Mülkiye Mektebi’nde Jasmund’un yerine mimarlık derslerini vermeye başladı. “Kemalettin Bey’in hayatının dönüm noktası olarak tanımlanabilecek Almanya devresinin oluşmasında, kendisine proje yaptığı yüksek devlet memurlarının da etkisi vardır. 19. yüzyıl sonlarında dünyanın en büyük başkentlerinden birine dönüşen Berlin ise mimar üzerindeki Alman kültürel etkisini pekiştirmiştir” Yavuz (1981, s. 14). Ayrıca 1901’de Harbiye Nezareti Ebniye-i Askeriye (askeri yapılar) mimarlığına da atanmıştır. Bu yıllarda Kemalettin Bey Milli Mimari konusundaki düşüncelerini ve görüşlerini geliştirmeye başlamış, bu kapsamdaki ilk yapıtlarını tasarlayıp gerçekleştirmiştir. Ayrıca Sanayi Nefise-i Mektebi’nde (Güzel Sanatlar) “nazariyatı mimariye” adlı bir ders vermeye başlayan Kemalettin Bey (Şekil 5.1), buralarda milli mimarlık konusundaki düşüncelerini



Şekil 5.1 Mimar Kemalettin (1870-1927)

işleyecek ve aktaracak ortamı bulmuş, bu düşünceleriyle Milli Mimari akımına hizmet veren şahsiyetleri yetiştirmiştir.

Kemalettin Bey'in mimar olarak en verimli yılları Evkaf Nezareti İnşaat ve Tamirat Dairesi müdür ve başmimarı olarak çalıştığı 1909-1919 arasındaki on yıllık dönem olmuştur. 1909'da, II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra devlet yönetimine ağırlığını koyan İttihad ve Terakki tüm kurumlarda yenileştirme ve düzenlemelere girişmiş, Evkaf Nezareti'nin başına da parti üyelerinden Halil Hamdi Hammade Paşa'yı getirmiştir. Paşa nezareti yeniden örgütlerken vakıf yapılarının onarımıyla uğraşacak bir inşaat ve tamirat müdürlüğü kurma gereğini duymuş, buranın başına da 14 Mayıs 1909'da Kemalettin Bey'i atamıştır. Mimari vakıflardaki görevi İstanbul'da önemli tarihi anıtlarının büyük ya da küçük kapsamlı onarımlarıyla başlamış bu çalışmalar ona milli mimarlık anlayışının gelişmesine yardımcı olan birinci elden bilgileri sağlamıştır. Onarım çalışmaları II. Meşrutiyet yılları boyunca sürmüş, bu arada Sultanahmet, Fatih, Ayasofya, Yeni Camii gibi büyük külliyelerin yanısıra birçok küçük camii ve mescit de onarılmış, Ayasofya'nın onarımı Cumhuriyet'in ilk yıllarında da sürmüştür (Yavuz, 1995a, s. 521).

Aralık 1910'da evkaf nazırlığına atanan Ürgüplü Hayri Efendi, vakıf gelirlerini artırmak amacıyla bir dizi yeni işhanı yapımına girişmiş, bunun için Kemalettin Bey'in önerilerine uygun olarak "İnşaat ve Tamirat Heyet-i Fenniyesi"nin kadrolarını genişletmiş, yani alınan çeşitli uzman ve teknisyenlerle örgütün büyük bir mimarlık ve inşaat bürosu biçiminde çalışmasını sağlamıştır. "Kemalettin Okulu" diye adlandırılabilen bu büro, milli mimari anlayışını ülkenin tüm yörelerine uygulayan bir dizi mimar, mühendis ve yapı ustası yetiştirmiştir. Böylece, Evkaf Nezareti İnşaat ve Tamirat Heyet-i Fenniyesi; 1. Milli Mimari Akımı'nın merkezi haline gelmiştir (Yavuz, 1995a, s. 521).

Bu yıllarda ülkedeki mimar ve mühendislerin 1908'de "Osmanlı Mimar ve Mühendis Cemiyeti" ilk meslek odasını kurmuş, 1919'da, savaş sonunda dağılan cemiyetin Türk asıllı ilk üyeleri Kemalettin Bey, Vedat Tek ve o dönemin müze müdürü Halil Edhem Eldem olmuşlardır (Yavuz, 1995a, s. 521).

1913-1917 arasında Arap vilayetlerinde başlatılan bayındırlık işlerinde görevlendirilmiştir. 1914'te de Evkaf Nezareti'ndeki görevine ek olarak İstanbul

Şehremaneti (Belediyesi) Fen Kurulu Danışmanlığı'na getirildi. Bu kurulun başkanı olan Mimar Vedat Bey ile birlikte kente ilişkin çalışmalar yapmıştır (AnaBritannica, 13, s. 164).

Kemalettin Bey, 1923'te Mescidi Aksa'nın onarılması için Kudüs'e gitmiştir. 1925'te Ankara'ya Mimar Vedat Bey'in başladığı yapıları tamamlamak üzere çağrılmış; bir yıl sonra onarım çalışmalarını denetlemek üzere yeniden Kudüs'e gitmiştir. Ertesi yıl Türkiye'ye geri döndükten sonra bazı yapıtlarını tamamlayamadan ölmüştür (Yavuz, 1995a, s. 521).

“Mimar Kemalettin'in dönemindeki faaliyetlerinin önemli bir bölümünü “mimarlık mesleğinin kurumsallaşması yolunda yaptıkları” başlığı altında değerlendirmek gerekir. Bu fırsatlar II. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte doğmuştur. Bunlar üç grupta toplanabilir: Bunlardan birincisi, Osmanlı Mimarlar ve Mühendisler Cemiyeti'nin kurulmasıdır. İkincisi, Evkaf Nezareti İnşaat ve Tamirat Müdiretiyeti'nin başarıyla, bir model oluşturacak şekilde çalıştırılmasıdır. Üçüncüsü ise mimarlığı ilgilendiren konularda kamuoyu oluşturmaya dönük çalışmalardır. Mimar Kemalettin'in etkili olması II. Meşrutiyet sonrasında İttihat ve Terakki döneminde (Tekeli ve İlkin, 1997, s. 6).

Kemalettin Bey'in araştırmacı, aynı zamanda kuramcı olan yönüne de değinmek gerekir. Yayınlanan ve yayınlanmayan araştırmalarında, Türk mimarisini yapı malzemesi boyutunda da almış ve bu konuda yazılar yazmıştır. Anadolu öncesi, Orta Asya'da tuğla ile başlayan ve Türklerin Anadolu'ya göçünden sonra zengin taş ocaklarının bulunmasıyla kesme taş mimarisine geçişi ve Selçuklu ile Osmanlı mimarisi arasındaki yapısal farklılıkları da içeren yazıları mevcuttur.

Kemalettin Bey, Türk mimarisi ile ilgili “La Pensee Turque”deki Türk mimarlığı konulu yazısında: “Burada söylemek istediğimiz, eskiden yapılmış olan ve kendi zamanının gereklerine ve malzemelerine göre biçimlenmiş olan eserleri taklit etmemiz gerektiği değildir. Tümöyle farklı bir yüzyılda yaşamaktayız. Buhar kullanımı, pekçok alanda da önemli değişimler getirmiştir.

Eski anıtların yapımında, ülkenin doğal malzemeleri veya basit yöntemlerle elde edilmiş yapay malzemeler kullanılmaktaydı. Bugün kullanılan demir ve çimento gibi yapay malzemeler, yalnızca doğal malzeme kullanıldığında ortaya çıkan güçlükleri

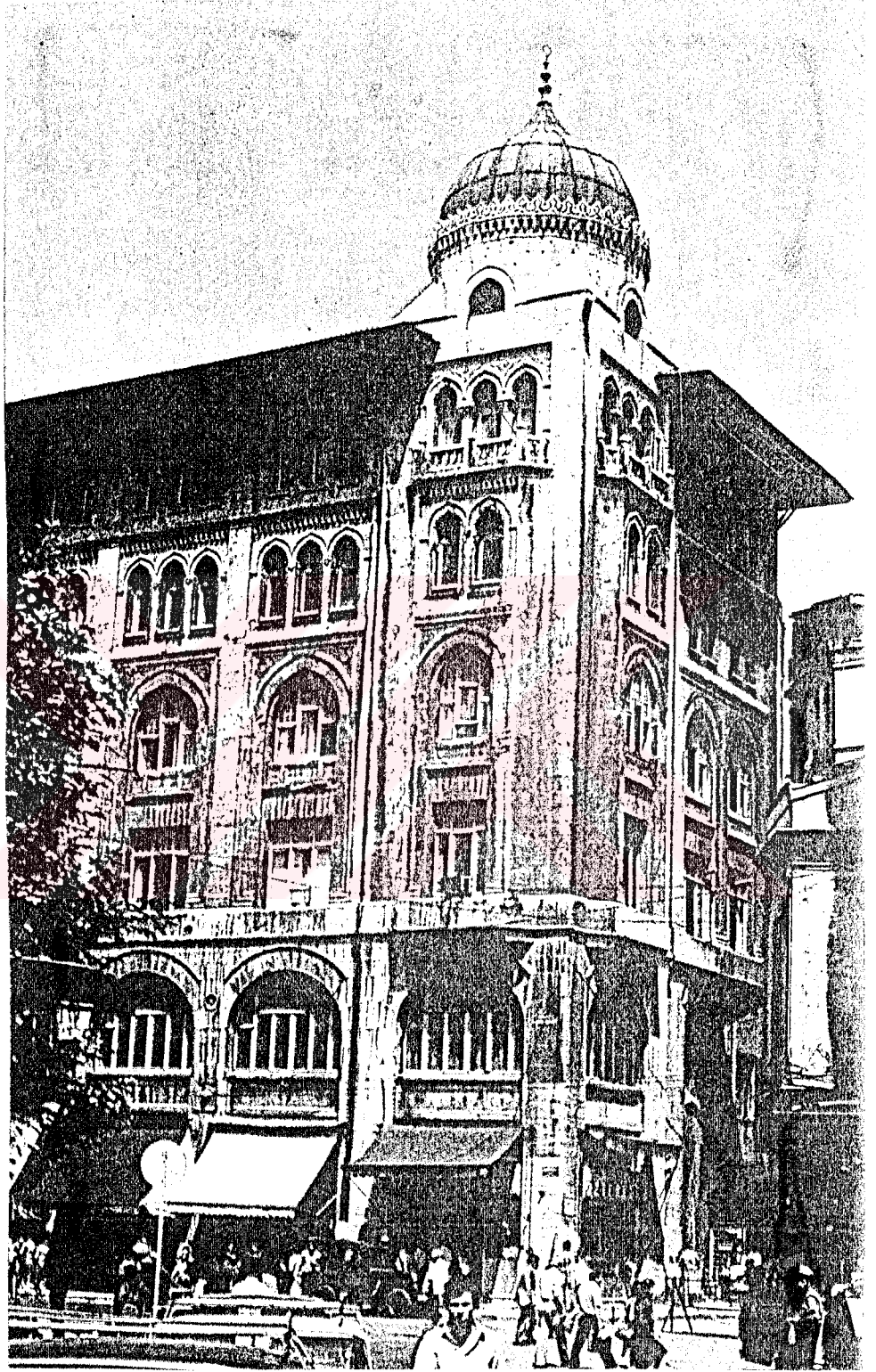
ortadan kaldırmıştır. Dirençli malzeme kullanmak suretiyle çok katlı yapılar yapmak ve büyük açıklıkları geçmek mümkün olabilmektedir.

Ayrıca atalarımızın zorunlu kaldığı gibi yalnızca ülkemizde ve yakın çevremizde bulunan malzemelerle sınırlandırılmaya gerek kalmamıştır; batıdan yapı malzemesi ithal edebilme kolaylığı üslubumuzda, ilerlemenin gerektirdiği değişimleri gerçekleştirmeye yaramıştır. Yeni yaşantının getirdikleri, yeni yapıların iç bölüntülerinde, dolaşım sistemlerinde ve iç ve dış düzenlemelerinde yeni yaklaşımlar belirlemiştir. Dolayısıyla, yeni yapıların inşaatında eski malzemeleri kullanmak veya eski formları tekrarlamak yeni yaşantının gerekleriyle bağdaşmamaktadır. En iyi ve doğru olan, yapıları amaçlarına uygun şekilde biçimlendirmektir. Bu sorunu kesin bir şekilde çözmek için Türk eserlerinin kurallarını iyi kavramak ve bu eserlerdeki ruhu iyi hissetmek, sonra da bu eserlerden esinlenerek, modern yaşantıya ve malzemelere uygun yapılar yapmak gerekecektir” Tekeli ve İlkin (1997, s. 17, 18) demiştir. Mimar Kemalettin’in bu sözlerinden, Türk mimarlığını, dünyadaki teknolojik gelişmelere paralel, ulusal çerçevede görmeyi yeğlediği anlaşıyor.

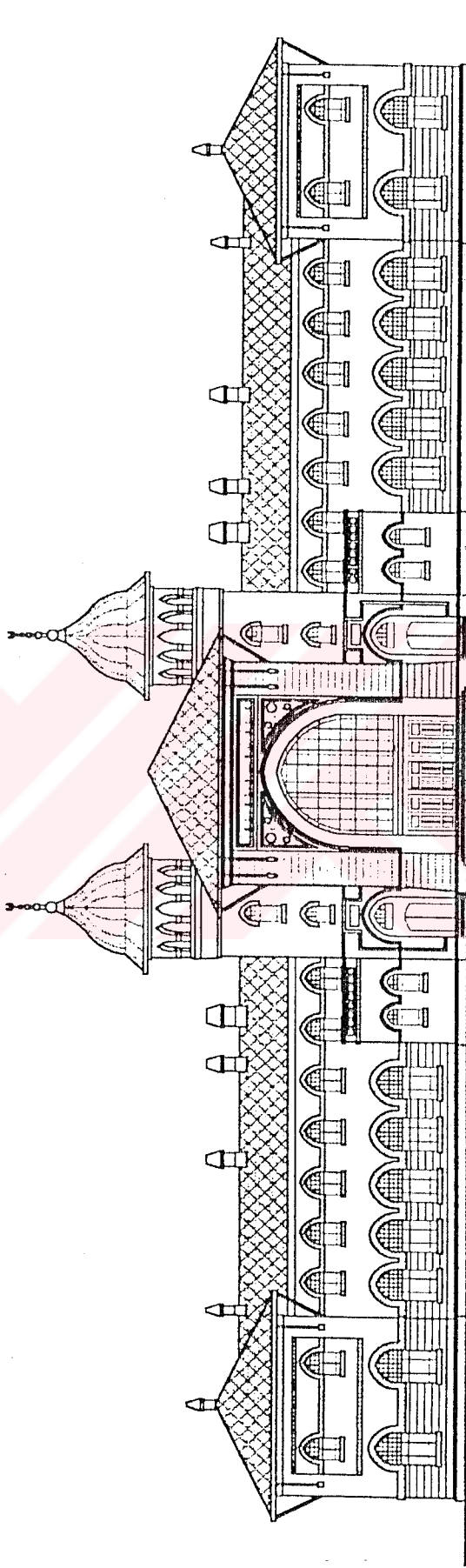
Ayrıca Mimar Kemalettin Bey’in şehir planlaması, restorasyon ve mimarlık eğitimi konularındaki görüşlerini ve eleştirilerini içeren pek çok yazısı da mevcuttur.

Kemalettin Bey’in yapıtları arasında İstanbul’da bulunan I., II., III. Hanları ve özellikle de IV. Vakıf Han (Şekil 5.2) önemli yer tutar. Yine İstanbul’daki Bebek, Bostancı ve Kemer Hatun Camileri, Edirne Garı (Şekil 5.3), Ankara’daki II. Vakıf Hanı (1926-30), Gazi Eğitim Enstitüsü (1927-30) gibi yapılar bulunmaktadır. Ankara’da Vedat Bey’in başlamış olduğu Ankara Palas, Kemalettin Bey’in öngördüğü değişikliklerle bitirilmiştir. Bu yapı 1980’de Devlet Konukevi’ne dönüştürülmüştür. Kemalettin Bey’in en önemli yapıtlarından biri, 1918’de çıkan bir yangında evlerini yitiren aileler için Laleli’de yaptığı ve Türkiye’deki çok katlı sosyal konut uygulamalarının ilk örneklerinden biri olan Harikzedegan Evleri (Tayyare Apartmanları, 1919-22)’dir (AnaBritannica, 13, s. 165) (Şekil 5.4, 5, 6).

1927’de Mimar Kemalettin Bey’in ölümünden sonra Ankara’ya gelen yabancı mimarların da etkisiyle I. Milli Mimarlık anlayışı gücünü yitirmiş ve yerini giderek daha uluslararası bir anlayışa bırakmıştır. 1930’da Güzel Sanatlar Akademisi’nde Milli Mimarlık ilkelerine göre eğitim veren Tek’in ve Mongeri’nin atölyelerinin



Şekil 5.2 IV. Vakıf Han, Sirkeci, İstanbul (1916-26).



Şekil 5.3 Edirne Gari, Edirne, kent yönünden giriş cephesi.

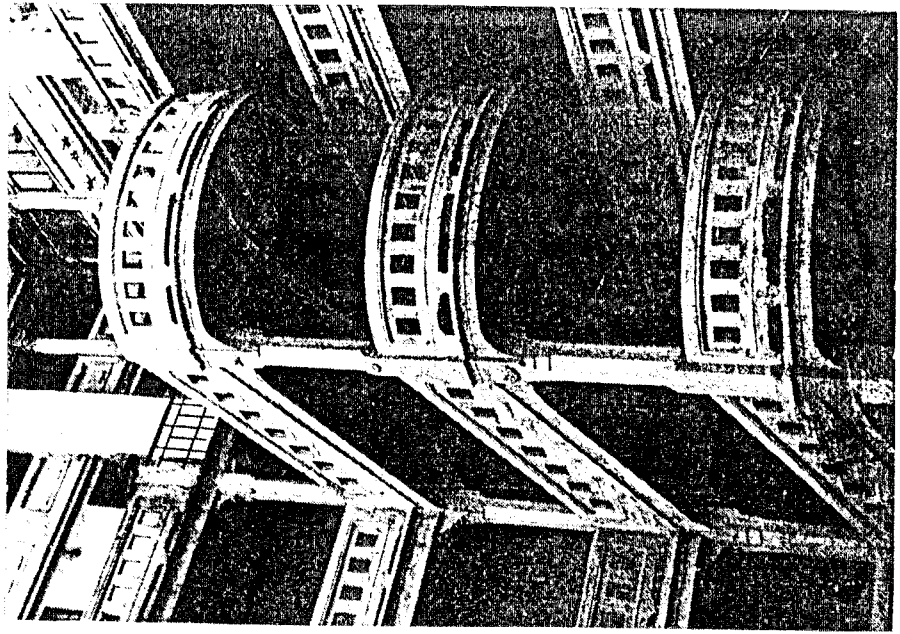
kapatılmasıyla, I. Milli Mimarlık Dönemi, 1930 yılında sona ermiştir (Yavuz, 1995b, s. 232).

İstanbul Mühendis Mektebi, ardından Almanya'daki eğitimi sonucunda gezip gördüğü eserler karşısında Türk mimarisine olan bağlılığı daha da artmıştır. Koca Sinan'ı da örnek verirken, “gerek bizzat kendi elinden gerekse otoritesi altındaki imparatorluk atölyelerinden çıkmış binaların hiçbirinde yabancı bir sanat malzemesi görülmeden Türk mimarisi en yüksek başarılarla onun sayesinde ulaşmıştır” denilebilir Tekeli ve İlkin (1997, s. 287). Kemalettin Bey'de aynı ruhun ve ülkünün temsilcisi olarak görülmektedir.

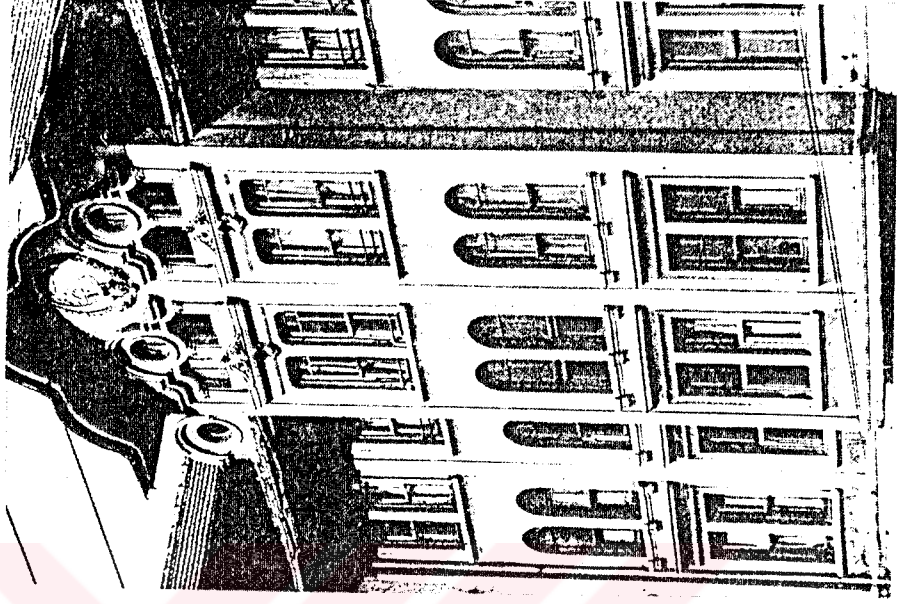
Mimar Kemalettin'in el yazısı ile bıraktığı 8 Mart 1921 tarihli vesikasından alınan şu sözler Edirne Garı binası ile ilgili bilgileri de içerir. “... Filibe şehri istasyon binasındaki mesai mimariyesinden memnun kalan Şark Şimendiferleri İdaresi, Selanik ve Edirne İstasyonlarının yeniden inşası projelerini Mimar Kemalettin Bey'e tanzim ettirmiş ve bunlara tevfikan inşaatına başlattırmış idi. Bunlardan Selanik İstasyonu yalnız temel merasiminin icrasıyla kalmıştır. Edirne İstasyonu'nun çatısı da dahil olduğu halde aksamı esasiyei inşaiyesi tamam olmuş ise de harbdan dolayı Edirne'nin şimendifer kapısına da Türk milliyetinin simasını verecek olan bu eserinde ihmali muyasser olamamıştır...” denilmektedir (Tekeli ve İlkin, 1997, s. 300).



Şekil 5.4 Harikzedegan Evleri (Tayyare Apartmanları), İstanbul (1922).



Şekil 5.5 Harikzedegan Evleri, merdivenleri



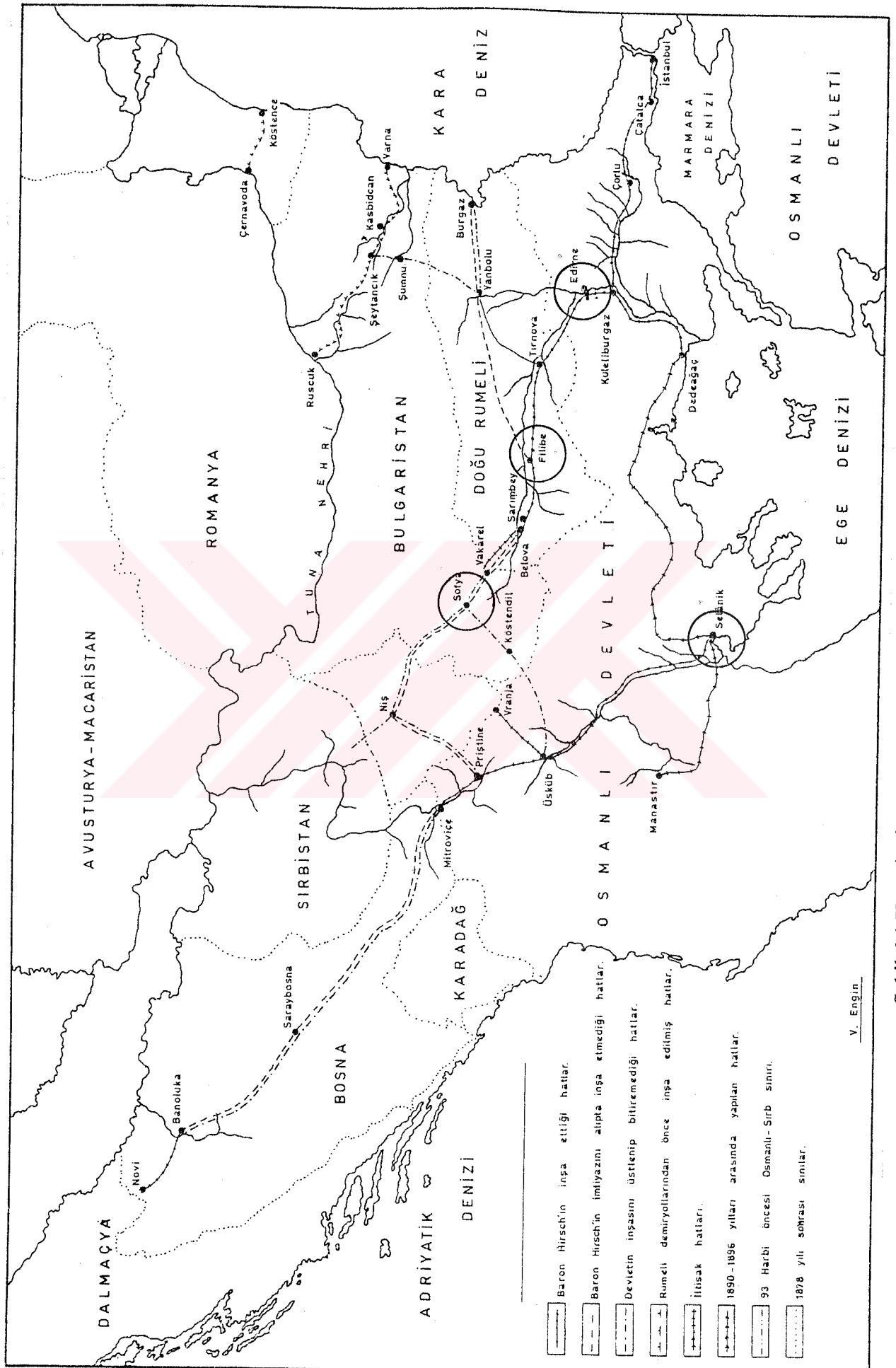
Şekil 5.6 Harikzedegan Evleri, cephesinden detay.

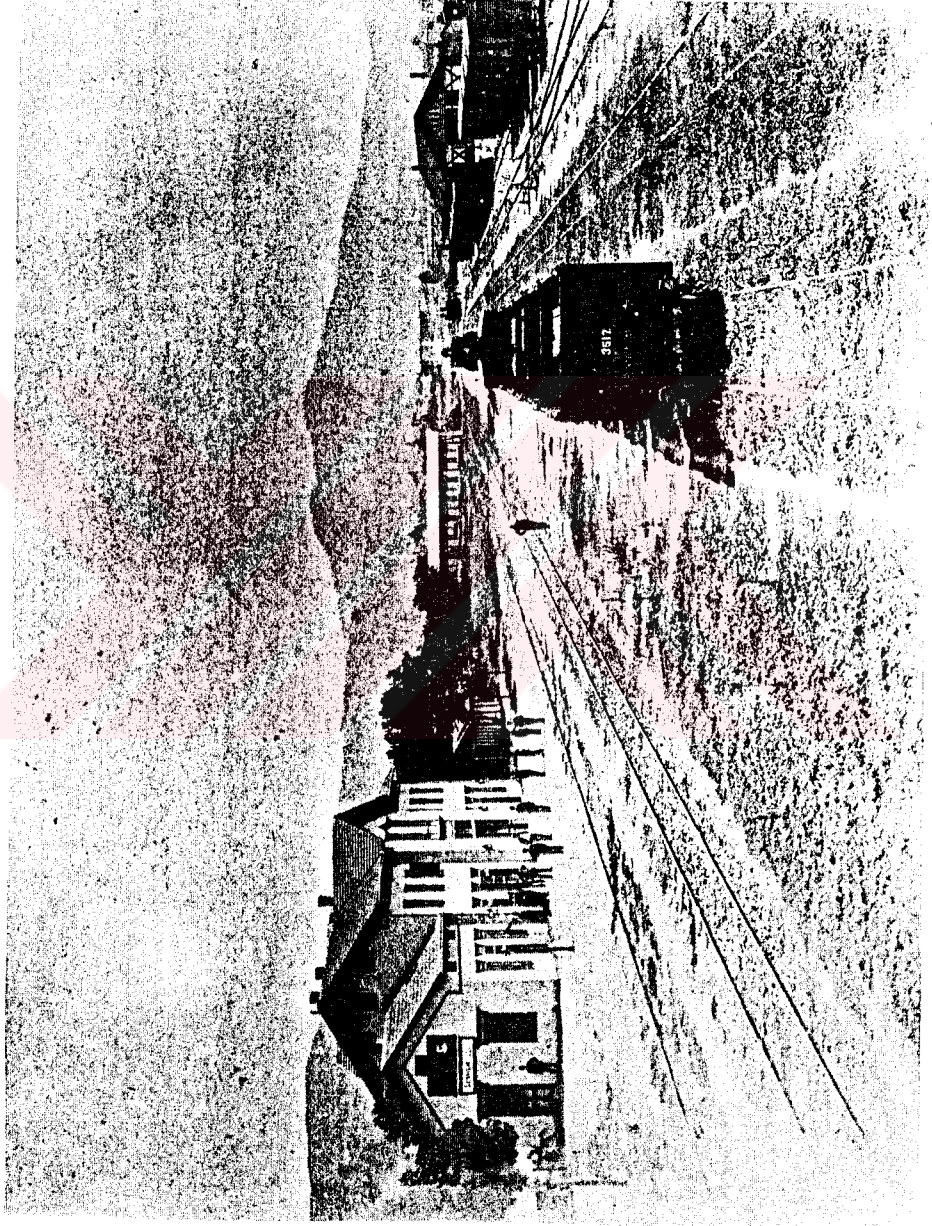
6. EDİRNE GARI

Edirne Garı, Edirne'nin 4 km. güneybatısındaki Karaağaç köyünün güneyinde, eski Uzunköprü-Edirne demiryolunun kuzeydoğu kenarında yapılmıştır. Edirne'ye, Meriç ve Tunca nehirleri üzerindeki köprülerden geçen düz bir yolla bağlıdır.

İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Rumeli Demiryollarının merkez hattını oluşturan İstanbul-Edirne-Sarımbey hattı (toplam 562 km.) üzerinde bulunan istasyonlardan biri olan Edirne Garı'nın, kesin tasarım yılı saptanamamıştır. Ancak yapının 1914'de, savaş nedeniyle yarım kaldığı, ancak Cumhuriyet'ten sonra 1930'da işletmeye açılabilirdiği bilinmektedir. Buna göre, tasarımın II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında tamamlandığı, inşaata Balkan Savaşı'ndan önce, 1911-12'de, ya da savaştan ve Edirne'nin kurtarılmasından sonra, 1913'de başladığı, 1914'deki I. Dünya Savaşı nedeniyle yapının kullanıma açılmadığı anlaşılmaktadır. Edirne Garı, Kemalettin Bey'in "Şark Demiryolları İşletme Şirketi" adına tasarladığı dört tren istasyonundan sonuncusudur (Şekil 6.1). Bu şirket için ilk olarak Filibe Garı'nı tasarlamıştır. Bu yapıda gösterdiği başarı nedeniyle, Selanik ve Edirne Garlarını tasarlamakla görevlendirilmiştir. Selanik Garı'nın (Şekil 6.2) yalnızca temelleri atılmış, Edirne Garı ise genel olarak 1914'e kadar bitirilmiştir. Kemalettin Bey'in tasarladığı diğer istasyon ise, Sofya Garı'dır ve II. Meşrutiyet'ten önce gerçekleştirildiği bilinmektedir (Yavuz, 1981, s. 257).

Savaş sonunda Osmanlıların Balkanlardaki topraklarını yitirmesi nedeniyle, Şark Demiryolları ağının ancak 337 km.'lik bölümü Türk sınırları içinde kalmış, bu arada, Yunan toprakları içine doğru giren Karaağaç'taki Edirne Garı'na (Şekil 6.3) ulaşabilmek için Yunan sınırını geçmek zorunluluğu doğmuştur. Bu nedenle 1929 yılında Şark Demiryolları Şirketi ile, Alpullu'dan Edirne'ye kadar yalnız Türk topraklarından geçecek yeni bir hattın yapımı için anlaşmaya varılmıştır (Yavuz, 1981, s. 257). Gar binası için 1959 yılında bir onarım projesi hazırlanmış, bu onarım





Şekil 6.2 Selanik Gari'ndan görünüm

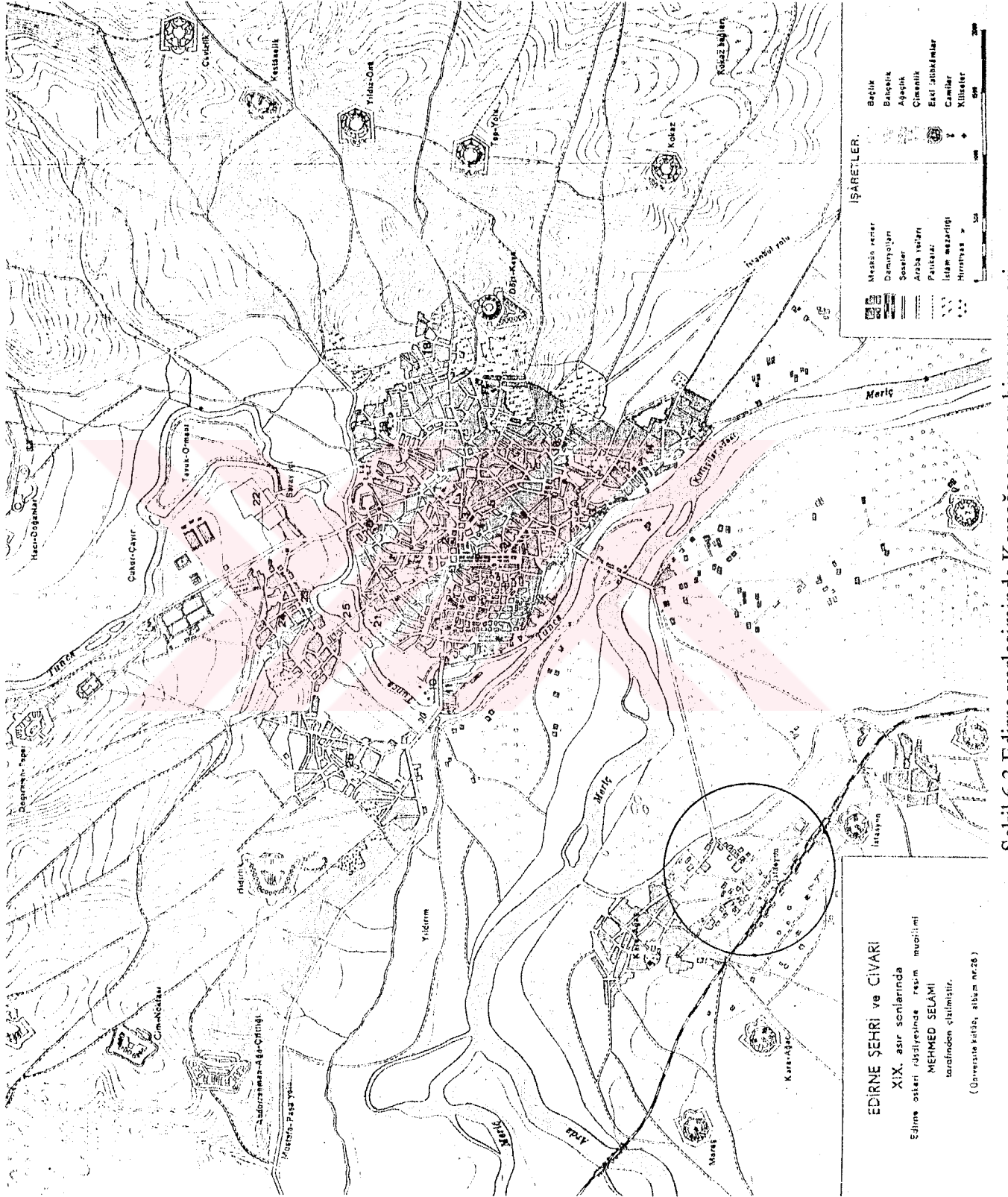
binada kısmen de olsa hem plan hem de cephe olarak bina özgünlüğünün yitirilmesine neden olmuştur. 4 Ekim 1971 tarihinde işletmeye açılan 67 km.'lik Pehlivan köy-Edirne hattı, İstanbul-Edirne arasındaki bağlantıyı doğrudan Türk topraklarından geçecek şekilde düzenlenmesini sağlamıştır. Yeni hattın açılmasıyla Yunan topraklarındaki 33 km.'lik kısım kaldırılmıştır. Halen İstanbul-Edirne demiryolu 229 km.'dir. Edirne'den 20 km. mesafede bulunan Kapıkule'den Bulgaristan yolu ile Avrupa hatlarına bağlanılmaktadır (Engin, 1993, s. 217) (Şekil 6.4).

Böylece, eski Edirne Garı tümüyle terkedilmiştir. Türk-Yunan sınırına çok yakın bulunan gar binası, bir süre boş durduktan sonra, T.C.D.D. tarafından Milli Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir. Bina, 1974 Kıbrıs olayları sırasında bir ileri karakol görevi yapmıştır. Daha sonra ise, 1977'de yeni kurulan Edirne Mühendislik ve Mimarlık Akademisi'ne verilmiştir (Ek A.7, 8, 9). 7 Eylül 1992 tarihinde Trakya Üniversitesi tarafından Edirne Meslek Yüksekokulu, Turizm ve Otelcilik Programı'nın uygulama oteli amacıyla halkın kullanımına açılmıştır. Ardından T.Ü.'nin Rektörlük ve ek hizmetleri için 1998 yılı itibariyle yeniden düzenlenerek hizmet vermeye başlamıştır.

Gar binasının kritik edilmesine geçilmeden önce, 1959 yılında geçirdiği onarım belgelerine göre yapının orijinal durumuna ilişkin belgelerin ve bilgilerin aktarılmasında fayda görülmektedir.

Edirne Garı için T.C.D.D.Y. I. İşletme Müdürlüğü, Yol İşleri İdaresi'nce hazırlanmış projelere bakıldığında, 1959 yılında onarım ve değişiklik amacıyla oluşturulan çizimin özgün projesi üzerinden kopya edildiği anlaşılmıştır. 1959 yılı onarımı esnasında, zemin katın sağ kanadındaki koridor, özgün tasarıma aykırı olarak, bir dolapla kapatılmış, I. ve II. sınıf bekleme salonu olması gereken, lokantaya bitişik bölüm Gümrük salonuna dönüştürülmüş, burada arkaya ayrı bir çıkış sağlanmıştır. Bu değişiklikten ötürü, sağ kanatta bagaj ve bilet gişeleri olması gereken mekan, kadınlar için I. ve II. sınıf bekleme salonu olarak değiştirilmiş, bagaj yeri kaldırılarak bilet gişeleri giriş holüne yaklaştırılmıştır (Yavuz, 1981, s. 259) (Ek B.1).

Üst katta ise özgün projeden onarım için kopya edilen çizimden anlaşıldığı üzere özgün tasarımda, her kanatta birer adet beş odalı, birer adet altı odalı konutun, ikişer



Şekil 6.3 Edirne yerleşiminde Karaağaç ve gar binasının yeri

adet de ortak tuvaletleri bulunan bekar odasının yer aldığı, büyük tip konutlardan çatı arasına çıkan merdivenlerin bulunduğu anlaşılmıştır. Onarım sırasında bu konutların iç düzenleri değiştirilmiş, eskiden banyoları bulunmadığı için her konuta yeni banyo odaları eklenmiş, bekar odaları ve çatı arasına çıkan merdivenler kaldırılmıştır (Yavuz, 1981, s. 260) (Ek B.2).

Ayrıca Edirne Garı sol kanat ön yüz çizimine bakıldığında büyük giriş kemerinin içini örten camekan doğramalarının farklı bir biçimde gerçekleştirildiği, buradaki üçlü kapının üzerinde görülen kemerlerin ise hiç yapılmadıkları dikkati çekmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde ise orta kütlein çatısı üzerine yerleştirildiği anlaşılan T.C.D.D. amblemi bugün yerinde değildir (Yavuz, 1981, s. 260) (Ek B.3).

Edirne Garı'nın yan cephesi çiziminden 1959 yılı onarımı sırasında özgün proje üzerinden kopya edilmiştir. Ancak özgün projede kule yüzeyindeki ayrıntıların çizilip çizilmediği anlaşılamamıştır (Yavuz, 1981, s. 260) (Ek B.4).

6.1. Plan ve Kitle Özellikleri

Edirne Garı'nın tasarımını gerçekleştiren Kemalettin Bey, genel olarak bütün yapıtlarını, dönemin mimarlık anlayışına uygun, orta doğrultulara göre simetrik olacak bir şekilde planlama ilkesiyle çalışmıştır. Arsaların buna olanak vermediği durumlarda ise bu ilkedan vazgeçmiştir (Yavuz, 1981, s. 59).

Gar binası, simetrik planlama anlayışı içerisinde dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Kütlein maksimum ölçüleri, yaklaşık 19x70 m.'dir (Trakya Üniversitesi, Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı'nın onarım projesine göre) (Ek B.5). Binanın dikdörtgen planı, ana aks doğrultusunda hem yatay hem de cephe düzlemindeki çıkıntılarla hareketlendirilmiştir (Şekil 6.5). Böylece binayı tek düzelikten çıkaran kitlesel hareketler, binanın kendi nosyonuna ulaşmasını sağlamıştır. Ayrıca yer düzeyinden başlayıp saçak düzeyinin üzerine taşırılarak orta doğrultuları ve simetriyi vurgulamayı amaçlayan ve yapının çeşitli yerlerinde aynı anda kullanılan çıkıntılar, yapının tasarım kriterini üçüncü boyuta da taşır (Yavuz, 1981, s. 60) (Ek A.10, 11).

Edirne Garı, rasyonel bir planlama özelliği gösterir. Oldukça net konturları olan binanın ana kütleinde, böylesi geniş masifliği olan bir yüzeyi hareketlendirebilmek

ve devasalığını önleyebilmek için, ana kütleye eklenen farklı geometrik ögeler ve bina yüzeyindeki kitlesel girinti ve çıkıntılar ile yüzey sıradışı bir görüntü kazanmış olur (Ek B.8, 9, 10).

Kemalettin Bey tasarladığı yüzeyde dengeyi sağlamak ve simetriyi vurgulamak için yapı yüzeyinden dışarı doğru taşan kapalı cumbalar biçiminde gerçekleştirilen çıkmalardan yararlanmış, çoğu kez bunları orta doğrultuları ya da girişleri vurgulamak için de kullanmıştır. Yapı kütlelerinin hareketlenmesine neden olan bu çıkmalar bazen yer düzeyinden başlatıldıkları gibi, yer ve ara katlarını serbest bıraktıktan sonra birinci kat düzeyinden başlayan ve konsollar tarafından taşınan çıkmalar da sıkça kullanılmışlardır. Çıkmaların bir bölümü saçak düzeyinin üzerine taşırılarak çatı örtüsü bunlara göre düzenlenmiş, bazıları ise bir kat altta bitirilerek üzerlerine en alt kattan ulaşılan açık teraslar yapılmıştır. Yapı köşelerine ya da köşelere yakın bölümlere yapılan çıkmaları vurgulamak için bazen yapıya bitişik kuleler tasarlanmış, bunların çatılarına özel çözümler getirilmiştir. Edirne Garı binası ise, Kemalettin Bey'in tasarım anlayışına en iyi örneklerden birini oluşturması açısından önemlidir.

Mekan kurgusu, gar binasının orta aksında yer alan ve ana mekanını oluşturan salonun (giriş-çıkış aksı) simetri aksı olarak kabul edilmesinden yola çıkılarak oluşturulmuştur. Kütle genel olarak, bodrum katı, zemin kat, birinci kat ve çatı katı dahilinde iki kat olarak tasarlanmıştır (Ek B.5, 6, 7). Kütle iki kat olarak algılanırken mimar, binanın karakteristiklerini oluşturan mekanları vurgulamak için biçimsel farklılıklara –formlara ve yüksekliklerine- yönelmiştir.

Bunlardan bir tanesi, ana mekana (gişe salonuna) zıt doğrultuda, binaya her iki ucundan eklemlenmiş yan mekanlardır. Kütle oranları açısından karşılaştırma yapılamayacak derecede naif kütleler, gar binasının kent cephesi bölümünde etkisini daha çok hissettirir (Ek B.10, A.10).

Bununla birlikte ana girişi vurgulamak adına yer alan ve binanın en ilgi çekici özelliği olarak kullanılan kubbeler karşımıza çıkar. Yine, ana aksın her iki yanında konumlanan ve düşey sirkülasyonu sağlayan sivri kubbeli kuleler, dönemin mimari biçimlenme özelliklerinden biri olması açısından da önemlidir (Şekil 6.6).



Şekil 6.5 Edirne Garı, kuzeydoğu cephesinden görünüm, Ekim 1998



Şekil 6.6 Edirne Garı, kulelerden görünüm

Ayrıca bina girişini kuvvetlendiren bir diğer unsur da, kütleyle bitişik düşünülmüş yan servis mekanlarıdır. Bu mekanların üstü açık teras şeklinde düşünülmüş ve kent girişi cephesinde yer almıştır. Yüksekliği, birinci kat düzleminde bitirilen mekan, böylelikle daha belirgin hale getirilmiştir (Ek A.12, 13).

6.1.1. Ana Mekan

Kemalettin Bey'in tasarımlarındaki yapıların özenle düzenlenmiş bölümlerini genellikle ana girişler oluşturmaktadır. Çoğunlukla simetri doğrultularına yerleştirilen bu girişler, bazen tarihi Türk mimarisinden esinlenmiş taç kapılar biçiminde çözümlenmiş, bazen önlerine revaklar yapılarak önemleri vurgulanmış, bazen de üzerlerine ya da bu mekana bitişik kubbeler oturtularak biçimsel yönleri pekiştirilmiştir (Yavuz, 1981, s. 61) (Şekil 6.7).

Edirne Garı binasının ana mekanını, binanın ana aksını oluşturan ve sirkülasyon açısından en yoğun mekan olan (yolcu giriş-çıkışı aksındaki) ana salonun yer aldığı kütle oluşturur. Bu ana mekan, binanın simetri merkezinde düşünülerek tasarlanmış ve taç kapı niteliğindeki girişle daha da kuvvetlendirilmiştir. Ana mekan ölçüleri, 11,20 x 18,25 m.'dir (T.Ü., Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı'nın onarım projesinden alınmıştır) ve bu mekanı örten sivri kemerli giriş kapısının iç mekanda da tekrarını sağlayan ahşap asma çatı, hala özelliğini ve sağlamlığını korumaktadır (Ek A.14, 15).

Metal payandalarla destekli geniş saçaklı çatı örtüsü, kent ve peron yönlerindeki cephe kaplamasının taş işçiliği ile belirlenmiş malzeme farklılığı ve ana mekanla yan mekanlar arasındaki geçiş noktasında yer alarak yükselen kubbeli kuleler, ana mekanın betimlenmesinde yardımcı öğeler olmuşlardır. Ayrıca ana mekan, yan mekanlardan ve kulelerden plan ve kitle ölçüleri olarak daha büyük tasarlandığından dolayı gar binasına her iki yöndeki yaklaşımlarda girişin algılanması açısından kolaylık sağlamıştır.

Ana mekan yüksekliği, dikdörtgen planlı gar binasında iki buçuk kat olarak tasarlanmıştır. Ana mekana bağlanan her iki koldan daha yüksekte olan ana salon; bu mekana bitişik düşünülerek girişi daha hissedilir kılan sivri kubbeli kulelerden ise daha alçaktır (Şekil 6.5).

Kırma çatı ile örtülü gişe salonunun cephesinde, cephe boyunca yükselen sivri kemer içinde ahşap doğramalı sabit cam çerçeve düşünülmüştür. Böylece iç mekandaki şeffaflığı sağlayan taç kapılı giriş mekanı, gar binasında en aydınlık bölümü oluşturur (Şekil 6.8).

Ana mekan, Rektörlük binası kapsamında, zemin kat seviyesinde yan mekanlara geçişi sağlamaktadır. Cephedeki sivri kemerli pencere formu, iç mekandaki ahşap çatı konstrüksiyonunun biçimsel ifadesi ile yine aynı şekilde yansımaları bularak iç mekanda da devam etmiştir (Ek A.16).

6.1.2. Yan Mekanlar

Edirne Garı binasına giriş aksı doğrultusunda simetrik planlanan ana mekana bitişik iki ayrı bölüm, yan mekanlar olarak yer almaktadır (Şekil 6.6). Ana mekana Karaağaç yönünden (güneydoğu cephesinden) girişte, giriş kütlesinin her iki yanına (yan mekanların giriş cephesine bitişik), üzerinde kapalı teraslar bulunan sivri kubbelerle örtülü silindirik kuleler ile bu kulelere ve yan mekan cephesine bitişik tek katlı teras çatılı kütleler yerleştirilmiştir (Şekil 6.9) (Ek A.12). Bu ise yaklaşık 70 m.'lik genişliği olan cephedeki yan mekanların etkisini azaltarak ana mekanın etkisini güçlendirmiştir. Bu nedenle yan mekanlardaki simetrik kütle grupları plan ve kitle yönünden ikincil rol oynamışlardır.

Ana mekandan sağ ve sol kanat olmak üzere, simetrik olarak iki ayrı kola ayrılan yan mekanlar, öncelikli olarak binanın güneydoğu cephesinde şeffaf koridorların yer aldığı ve tek taraflı odaların yerleştirildiği alandan geçildikten sonra, bina konturunun sonlandırılmasını sağlayan kütlelerle son bulur (Ek B.5).

Zemin katta ana mekan ve kule girişleri dışında yan mekanların iki ucundaki kütlelere de yine ön cepheden giriş sağlanmıştır. En son yapılan restorasyon projesine göre, sağ kanattaki koridora ön cepheden giriş de sağlanmıştır (Ek B.5). Zemin kattaki tüm odalar büro amaçlı düzenlenmiş olup sol kanat ucundaki kütle ise hem zemin hem de 1. katta idari blok olarak düşünülmüştür (Ek B.5, 6). Binanın üst katı, tümüyle uygulama oteli iken düzenlenmiş olarak misafirhane fonksiyonuyla hizmet vermiştir. Ancak son değişiklikten sonra ise halen geçerliliğini koruyan üst



Şekil 6.7 Edirne Garı, güneybatı cephesi, ana mekan cephesine detay bir bakış



Şekil 6.8 Edirne Garı, ana mekanın içinden kuzeydoğu cephesine bir bakış

katın sağ kanadındaki banyolu odalar, misafirhane fonksiyonuyla tüm yapıdan bağımsız, yine aynı bölümdeki köşe merdivenden ve de kule merdiveninden ulaşımı sağlanarak kullanılmaktadır. Herhangi bir tadilat yapılmadığı için de bu bölümün projesinin hazırlanmadığı belirtilmiştir (T.Ü., Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı).

6.1.3. Kuleler

Edirne Garı binasının simgesi olarak algılanan dairesel planlı ve sivri kubbeyle örtülü iki adet silindirik kule, binaya kent yönündeki yaklaşımda yapının simgesel öğeleri olarak karşımıza çıkar (Şekil 6.5) (Ek B.10). Ana mekanın her iki yanında yer alan silindirik kuleler, ana giriş kütesinden geride planlanmıştır. Ayrıca bu kulelerin plana yerleştirilmeleri ise tek katlı, teras çatılı –çatısında parapet korkuluklarının yer aldığı- servis mekanlarının düşünülmesiyle mümkün olmuştur (Ek A.10, B.5).

Kule içerisinde terasa kadar ulaşımı sağlayan dairesel merdivene doğal ışık kaynağı olarak iki farklı boyutta, iki adet ön ve iki adet yan cephede olmak üzere dört adet sivri kemerli pencere yerleştirilmiştir (Ek A.17).

Yükseklik olarak ise tüm yapının en yüksek yapısına sahiptirler. Böylelikle binanın ana kütesinden daha geride kalan kuleler, kütlelerin kuzeydoğu cephesinde tümüyle algılanmaktadır (Şekil 6.9).

Bu iki kule, kütleye güneybatı cephesinden (Yunanistan yönü) bakıldığında ise sadece kubbeleriyle hissedilebilir (Şekil 6.10).

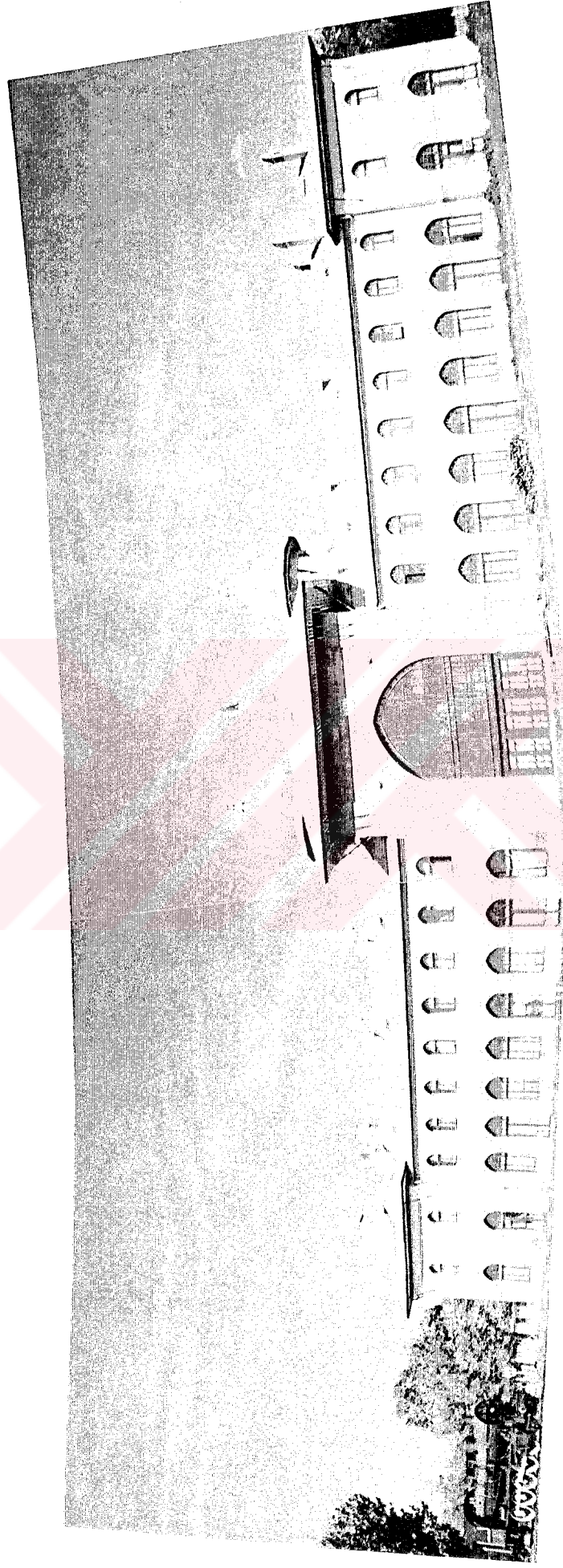
Kuleler, dairesel merdivenleriyle, ulaşım fonksiyonlu olarak tasarlanmışlardır. Kule içinden birinci kat, çatı katı ve kule terasına ulaşabilmektedir. Kubbelerde kapalı teraslar oniki açıklıklı kolonlarla daha belirgin hale getirilmiştir (Şekil 6.6).

Gar binası, kule bölümünün gövdesi, birinci kat seviyesine kadar bina köşesindeki pahla devam eder ve parapet korkulukları hizasındaki form değişikliği ise farklı şekillerin ve cepheki taş siltmelerin tekrarlanması ile silindirik yüzeye kavuşur (Şekil 6.13) (Ek A.18).

Gar binasının sembolü olan kuleler, çatısı soğan stilli ve kurşun kaplı bir çatı ile örtülüdür (Şekil 6.11). Kulelere bir başlık gibi yerleştirilmiş kubbe kolonadları



Şekil 6.9 Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi, kulelerden biri



Şekil 6.10 Edirne Garı, güneybatı cephesi

tümüyle kesme taşdan oluşturulmuş ve kolonadlar üzerinde sivri açıklıklı kemerler tasarlanmıştır (Ek A.28). Kubbe kolonları, teras parapetinde silindirik formda başlar; mukarnaslarla kolon üzengilerine genişleyerek bağlanırlar (Ek A.19).

Sivri kemerlerle sonlandırılan oniki açıklığın kemerlerinin plastrları, dış cephede kabartmalı kornişler olarak algılanmaktadır (Ek A.17).

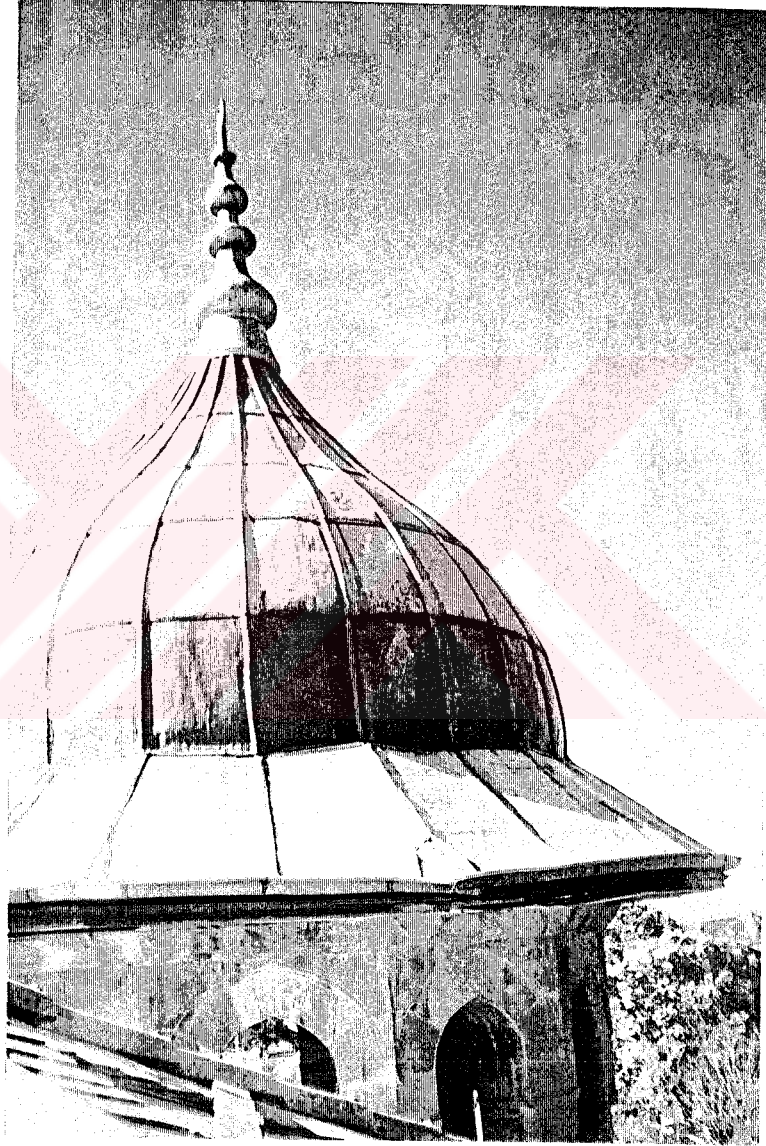
6.2. Cepheler

Plan ve kitle özelliklerinin belirlenmiş olması, direkt olarak cephe süsleme anlayışını da etkilemiştir. Yapının öncelikli algılanan ana mekan, yan mekanlar, kuleler v.b. gibi kitlelerinin cephe oluşumları ise son derece yalın ve sade bir biçimde düşünülerek oluşturulmuştur.

Cephe proporsiyonu, planlama anlayışındaki sadelik ve rasyonellik anlayışına uygun olarak binaya giriş doğrultusuna (kent girişine) göre simetrik bir biçimde düzenlenmiş yapı yüzeylerinde, bodrum kat pencereleri basık kemerlerle, giriş katı ve üst kat pencereleri sivri kemerlerle geçilmiş, genel niteliğinden dolayı, giriş katı pencereleri diğerlerinden daha geniş ve yüksek tutulmuştur (Şekil 6.12). Bunun yanı sıra ön cephede kuleye giriş kapıları ile kule içi merdiveni aydınlatan sivri kemerlerle sınırlandırılmış, kuleye ait pencereler ise 1. kat seviyesinde kısa tutulmuş; kule terasına ulaşım için yükselen merdiven, kule bedeninde ikinci ve daha uzun tutulan pencerelere olanak tanımıştır (Ek A.18).

Yine gar binasına kuzeydoğu (kent) cephesinden ulaşım da karşımıza çıkan kulelerin yanında yer alan tek katlı yan servis mekanlarının pencereleri, üstü geniş taş silmeli sivri kemerli pencere modüllerinin tekrarı şeklinde düşünülmüştür. Ancak bu bölümün cephedeki görsel farklılığı ise teras çatının yine kesme taşdan yapılmış parapet korkulukları ile olmuştur (Ek A.20).

Bina bütününde simetrik düşünüldüğünden binanın güneybatı (peron) cephesinde de yine aynı pencere modülleri devam ettirilmiştir. Ancak zemin katta daha önce gar amaçlı kullanımından kaynaklandığı düşünülen kapı modülleri dikkati çekmektedir. Özellikle bu cephede bina masifliğini hiçbir şekilde bölmeyen bir anlayış hakim



Şekil 6.11 Edirne Garı, kule kemerinden diğer kuleye bir bakış



Şekil 6.12 Edirne Garı, güneybatı cephesi, bina köşesinden bir bakış

olmuştur. Cephede en net algılanan bölüm, yine ana mekan olmuştur (Ek A.21).

Gar binasının kent ve peron yönlerindeki, eş-biçimli ana girişleri, tüm yapı boyunca yükselen ahşap doğramalı, açıklığı camla örtülü ve kesme taştan yapılan sivri kemer yüzeyinde, kemer sınırları profillendirilmiş ve enli bir silmeyle çerçevelenerek girişe bir taç kapı görünümü verilmiştir ve bu görünüm geniş saçaklarla da sınırlandırılmıştır (Şekil 6.7) (Ek A.21).

Binanın kuzeydoğu (kent) yönündeki girişin her iki yanında, dışarıdan ayrıca girişleri olan ve bina ile bağlantılı silindirik kulelerin üzerlerindeki kapalı terasların çevreleri, kısa sütunlarla taşınan sivri kemerli oniki adet açıklıkla belirlenmiş ve soğan stilli, kurşun kaplı kubbeler ve kubbelerin üstünde pirinçten küçülen kubbe formu şekillerin üstüne de hilal şeklindeki ay yerleştirilmiştir (Şekil 6.11) (Ek A.22).

Bina çatısı ise ana mekan ve yan mekanlar olmak üzere iki bölümde kırma çatılarla çözümlenmiş ve çatı kaplaması arduvaz kaplanmıştır. Orijinal çatı kaplamasının arduvaz olup olmadığı ya da değiştirilip değiştirilmediği konusunda herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Ayrıca şapka –kırma çatı modülleri- giydirilmiş bacalar tüm sadeliğiyle yer almışlardır (Ek A.23). Ancak en son yapılan düzenleme ile ısı merkezine ait baca eklenmiş; binanın güneybatı cephesinde sol kanattaki kütle çatısında konumlanarak çatı simetrisini bozmuştur (Şekil 6.10).

Ayrıca yapının yüzey düzenlemesi, bina köşelerinde payandalarla desteklenen geniş saçaklarla tamamlanmıştır. Geniş saçakların alt bölümleri karolajlar halinde bölünmüş ve böylelikle görsel açıdan zenginlik sağlanmıştır (Şekil 6.13, 14) (Ek A.21).

6.3. Malzeme ve Strüktür

Bodrumla birlikte üç katlı gar binası, tuğla yığma duvar sistemine göre gerçekleştirilmiştir. Döşemelerinde çelik kirişlemeler kullanılan tuğla ve kesme taş taşıyıcılı duvarların yer aldığı sistemden inşaa edilmiştir.

Ana mekanın yer aldığı orta bölümün dış duvarları, pencere ve kapı kemerleriyle silmeler, girişteki kulelerin yüzey bölümünde kısmen, üst bölümleri ve kemer duvarları ise tamamen kesme taşla yapılmış, döşemelerde çelik kirişler kullanılmış,



Şekil 6.13 Edirne Garı, kule ve ana mekan saçaklarından detay görünüm



Şekil 6.14 Edirne Garı, güneybatı cephesi, ana mekanı, cephe süslemelerine bir bakış

yapının üzeri asbest plakalarla kaplı, çelik makaslı, kırma çatıyla örtülmüştür. Ana mekanın üstü asma ahşap çatı ile kapatılmıştır (Ek A.14). Kulelerin çatısı ise kurşun kaplanmış, kubbe ucuna ise küçülen kubbe formları şeklinde pirinçten toplanmış ve en üst bölümüne de hilal şeklinde ay yerleştirilmiştir (Ek A.24).

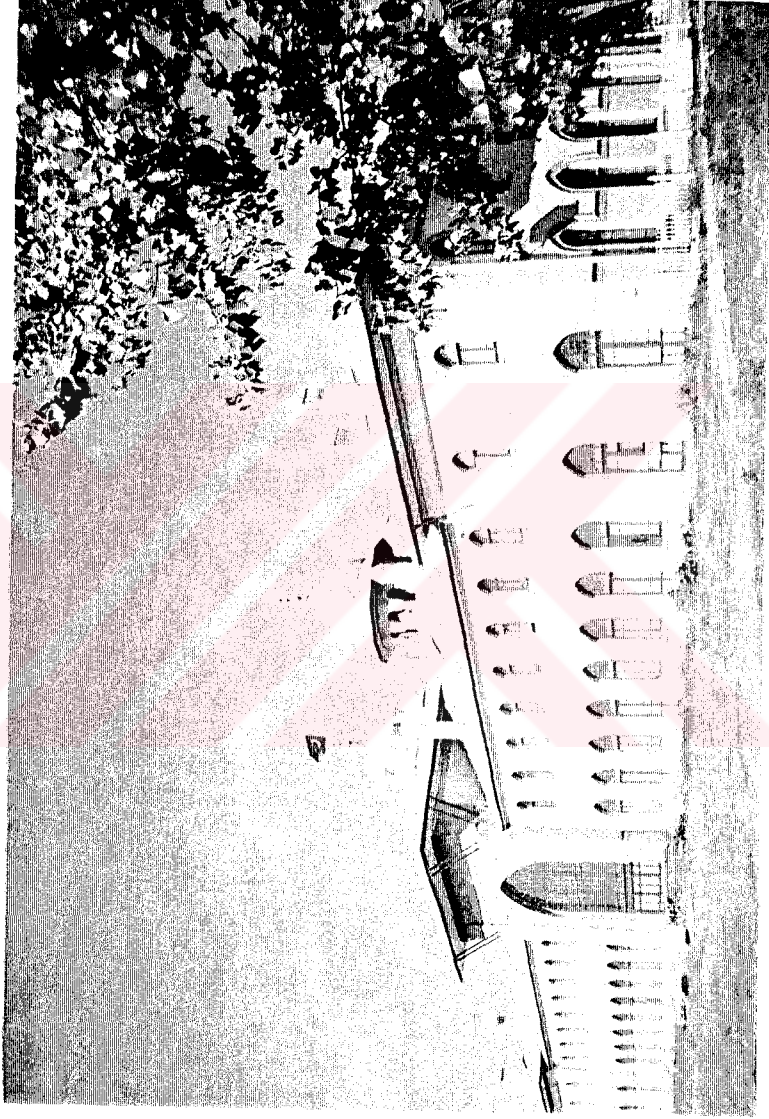
Ahşap çerçeveli pencereler yapının tüm mekanları için, ana mekan dahil olmak üzere kullanılmıştır. Zemin katlarda iki düşey kayıtlı (Ek A.25) ve üst katta ise tek düşey kayıtlı (Ek A.26) dikdörtgen formlu açılır kanatlı pencereler üzerine sivri kemerler ve bu kemerlerin içinde bulunan yine ahşap çitalarla karolajlar halinde bölünmüş sabit pencereler yerleştirilmiş; böylelikle çatı saçağı altlarındaki ahşap kaplı ve karelere bölünmüş olan düzenlemeye de atıfta bulunulmuştur (Ek A.26).

Kullanılan taş malzeme ise olabildiğince ustalıklı ve incelikli kullanılmıştır. Hem taşıyıcı hem de görsel amaçlı kullanılan kesme taş, kütle formlarındaki değişiklik için de –kulenin silindirik formundaki geçişler gibi- kullanılmıştır. Ayrıca taş işçiliği ile cephe yüzeyinde derinlik kazandırılarak hem bezeme hem de hareket açısından kullanılmıştır. Kulelerin yanındaki yan (servis mekanları) mekanların çatı parapetleri de kesme taş olarak uygulanmıştır (Ek A.20). Aynı zamanda çatı saçaklarının taşındığı metal payandaların cephe yüzeyine gelen bölümlerinde de kesme taş kullanılarak malzeme bütünlüğü sağlanmıştır (Ek A.27).

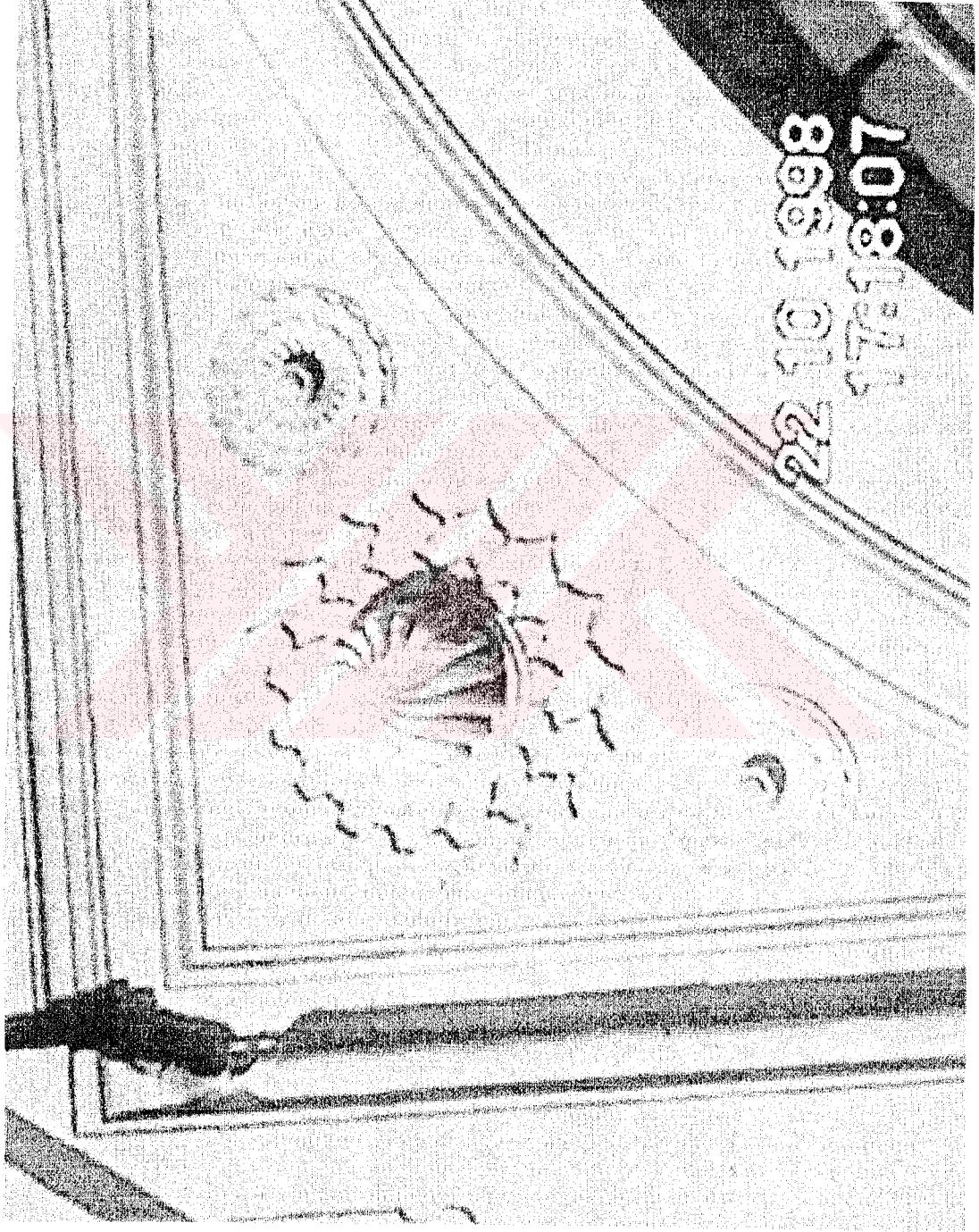
6.4. Bezeme Programı

Gar binası, bina bütününde tasarım anlayışı yönünden sade bir anlayışı içerdiğinden, bezeme programı yönünden de hem iç mekanda hem de dış mekanda aynı karakteristiği göstermiştir.

Oldukça yalın bir dış görünümü olan yapının kesme taşla yapılmış olan pencere kemerleriyle bunların üzerinde dolaştırılan silmeler, üzengiler düzeyinde birbirlerine bağlanarak bunlara tüm yapı çevresinde dolaşan sürekli kuşaklar niteliği kazandırılmıştır (Şekil 6.15). Kulelerdeki terasların sütunlarının üzerine, stalaktitli, yarım başlıklar yapılmış (Ek A.19); kule teraslarının üzerini örten kubbeler, üzerinde sivri kemer formlarıyla tamamlanan bu sütunlara taşınarak taş malzemenin burada da kullanılmıştır (Ek A.28).



Şekil 6.15 Edirne Garı, güneybatı cephesinden görünüm



Şekil 6.16 Edirne Gari, ana mekan cephesi, kemer köşelerindeki süslemelerin detay görünümü

Ana mekan cephe bezemelerinde de taş süsleme göze çarpar. Ana mekanın giriş aksına yerleştirilmiş olan büyük sivri kemerlerin köşelerine kabaralar ve gülbezekler yerleştirilmiştir (Şekil 6.14, 16) (Ek A.21, 29).

Giriş kütesinin iki yanında alt ve üst başlarında kum saati motifleri olan sütuncelerin yapıldığı (Şekil 6.14), (Ek A.29, 30); saçak altında Türk üçgenleriyle bezeli bir silmenin taş kaplı ana mekanın yüzeyinde dolaştırıldığı görülmektedir (Yavuz, 1981, s. 258) (Şekil 6.12, 15) (Ek A.21).

6.4.1. Taş Süsleme

Ana mekanın ön ve arka cephelerinin yüzeylerinde simetri anlayışına hizmet eden taş süslemeler yer almıştır. Bunlar büyük kemer açıklığının köşelerinde kabaralar ve gülbezekler (Şekil 6.17), kütle köşelerinde ise kum saati motifli sütunceler şeklinde, çatı saçağı altında Türk üçgenleriyle bezeli silmeler ve yer yer bina cephelerinde çatı saçağının taşındığı payandaların cepheye gelen yüzeylerinde ise payanda motifleriyle bezenmiştir (Şekil 6.18).

Kulelerdeki teras sütunlarının üzerine stalaktitli yarım başlıklar yapılmış; teras parapetine silindirik formla inen sütunlar genişleyerek parapet kornişine bağlanmışlardır. Kubbe, kule terasına sivri kemerlerin açıklığı aracılığıyla yerleştirilmiştir. Oniki açıklığın kemer plastrları ile dış cephede kabartmalı kornişler olarak hissettirilmiştir. Kule yüzeyindeki sivri kemerli pencereler yine aynı şekilde enli silmelerle sınırlandırılmış, denizlik malzemesinin taş olması ile de süsleme açısından bütünlük sağlanmıştır. Kulenin teras döşemesi hizasındaki kitlesel değişimi ise yine taş kornişlerle belirgin hale getirilmiştir.

Ayrıca kulenin 1. kat hizasındaki form geçişi, taş süslemede kullanılan form çeşitliliğiyle zenginleştirilmiştir. Aynı zamanda kalın bir korniş formu, kuleye, giriş kapısının da belirgin hale getirilmesini sağlamıştır. Kuleye giriş kapısının çevresi tümüyle taş malzeme ile kaplanmış ve kapı üstü basık kemer ve üstündeki pencerenin sivri kemer silmesiyle bina bütünü bağlamında düşünülmüştür. Kuleye giriş merdivenleri, havalandırma açıklıklı taş basamaklar olarak tasarlanmışlardır.

Kesme taşla yapılan cephedeki tüm sivri kemerli pencerelerin üzerindeki enli kemerleri ile bunların üzerindeki silmeleri üzengiler düzeyinde birbirlerine



Şekil 6.17 Edirne Gari, ana mekan cephesi, kemer köşelerindeki süslemelerin detay görünümü



Şekil 6.18 Edirne Gari, ana mekan cephesindeki payanda altı taş süsleme detayı

bağlanmış; zemin kat hizasında tüm bina etrafında ve 1. katta ise cephe içinde dolaşan kuşaklar sayesinde cephe bütününde ifade birliği sağlanmıştır. Subasman hizasındaki taş malzemenin sürekliliği tüm bina çevresince korunmuştur.

6.4.2. Cephe Boya Süslemeleri

Cephe boya süslemelerindeki kabul, cephedeki minimalist düşüncenin de bir sonucu olarak taş malzemedен kaynaklanan çeşitlilikle tek renk, sarı renginde toplanmıştır. Ancak ahşap doğrama ve imalatlar için seçilen kahverengi doğramalar –kapıların masif yüzeylerinin iç bölümlerindeki ve saçak karolaj çizgilerindeki beyaz renklerle belirginleştirilmiştir.

Genelde hakim olan renk kullanımı kriteri; farklı malzemelerin kullanımından doğan renk farklılığıyla olmuştur.

İç mekanda ise yine taş kaplı yüzeyler ile sivri kemerlerin kornişleri de doğal renkleri ile kullanılmıştır. Ancak son onarımdan sonra boyanan iç mekan yüzeyleri ile renk farkına gidilmiştir (Şekil 6.19) (Ek A.16).



Şekil 6.19 Edirne Garı, ana mekan içinden yan mekanlara geçiş ve süslemelerine bir bakış

7. ÜSLUP VE ANLAM DEĞERLENDİRMESİ

Demiryollarının Avrupa ve Amerika'da ortaya çıktığı ve yaygınlaşmaya başladığı dönem ile Osmanlı Devleti'nin Tanzimat Devri'ni anladığı dönem hemen hemen aynı zamana rastlamaktadır Engin (1981, s. 219). Dolayısıyla Avrupa'daki yeniliklerin takip edildiği -ve aynı zamanda dünya kapitalistlerinin Osmanlı Devleti'ni potansiyel pazar olarak gördüğü- bu dönemde, Osmanlı idarecilerinin demiryolu yatırımları için harekete geçmemeleri imkansızdı. Bu, aynı zamanda hem ulaşımdaki hız ve güvenlik hem de askeri yönden önemliydi. Yatırımlar, devletin otoritesi ve modernleşmenin gereği olarak, özellikle Balkanlar ve Ege'nin tarım potansiyeli yüksek bölgelerinde daha çok ticari amaçlı başlamıştır. Daha sonra demiryolu yatırımları, siyasi, idari ve askeri açıdan Rumeli Demiryolları ile doruğa ulaşmıştır. Osmanlı hazinesinde bu yatırımlardan oluşan açıkların büyümesi, demiryollarının büyük bir bölümünün toprak kaybı sonucu elden çıkması ve Birinci Dünya Savaşı'yla ortaya çıkan yetişmiş personel açığı ile demiryollarındaki gelişme durmuştur. Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Dönemi'ne 4137 km. demiryolu kalmıştır. Bugün ise mevcut demiryolu uzunluğu ancak 8430 km.'dir Engin (1981, s. 222). Mevcut ulaşım alanları içerisinde en ekonomik ulaşım aracı demiryolu iken, 19. yüzyılda böylesi bir gelişime verilen değer yanında günümüze ulaşan rakam oldukça şaşırtıcıdır.

Bu gelişim hizmetinin beraberinde getirdiği bir önemli konu da, gerekli donanımları içeren ve ihtiyaçları karşılayacak ek hizmet kollarıdır. Bunlardan birtanesi de demiryolu binası, yani gar binalarıdır. Tez konusunun odağını oluşturan bu yapılardan bir tanesi olan Edirne Garı, günümüzde herşeye rağmen ayakta kalma çabasını göstermektedir. Tarihin canlı bir abidesi olma özelliğini sürdüren Edirne Garı, alt bölümlerde ilk olarak tipolojik bağlamda değerlendirilmiş ve daha sonra kentsel bağlamda ele alınan gar binası, kentsel değişimdeki rolü ile birlikte kritik edilmiştir.

7.1. Tipolojik Bağlamda Edirne Garı

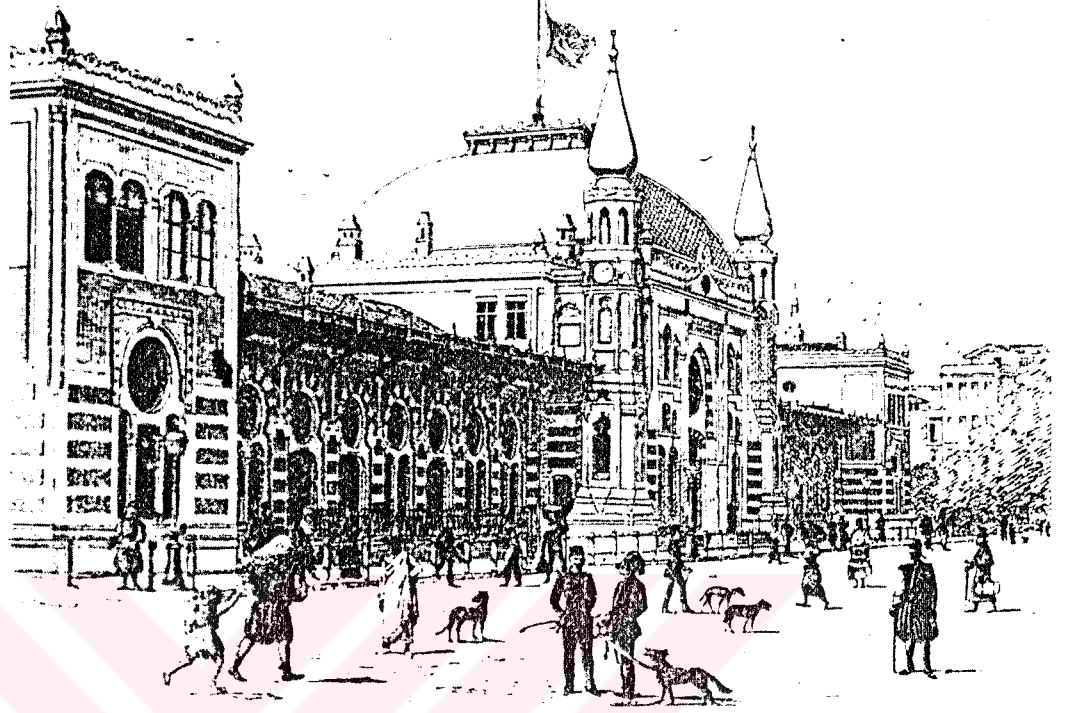
Kemalettin Bey'in, yapım gecikmeleri nedeniyle değişen koşullara uyum gösteremeyen yapıtlarından biri de Edirne Garı'dır. Tasarımı 1909 yıllarında başlayan garın yapımına 1912 ya da 1913'de, kentin güneybatısındaki Karaağaç köyünde başlanmıştır. Balkan ve Birinci Dünya Savaşları nedeniyle yarım kalan yapı ancak 1930 yılında işletmeye açılabilmiştir. Büyük savaş öncesi dönemin gereklerine göre tasarlanmış olan gar, işletmeye açıldığı yıllarda, tren yolu işletmeciliğinde görülen gelişmeler nedeniyle geçerliliğini yitirmiş, 1959'da bir onarım geçirerek içi yeniden düzenlenmişse de, birkaç yıl önce üzerinde bulunduğu hat kullanıma kapatıldığından görevini sürdürme gereği ortadan kalkmıştır.

Edirne Garı, bugün terkedilmiş olmanın verdiği hüznü görünümünün ardında, yok olmuş büyük bir imparatorluğun giriş kapısı olmasının görkemini saklamaktadır. Yapıldığı dönemin gar yapılarının hemen hepsinde izlenebilen simetrik bir plan düzenine göre gerçekleştirilmiş olan yapının, özellikle kesme taşla yapılmış bölümlerindeki özenli işçilik ve iki buçuk kat yüksekliğindeki ana mekanın düzenlemesinde gösterilen titizlik, imparatorluğun bu önemli sınır kentine girişte yolcuların saygısını uyandıracak bir yapı yaratma çabasını ortaya çıkarmaktadır.

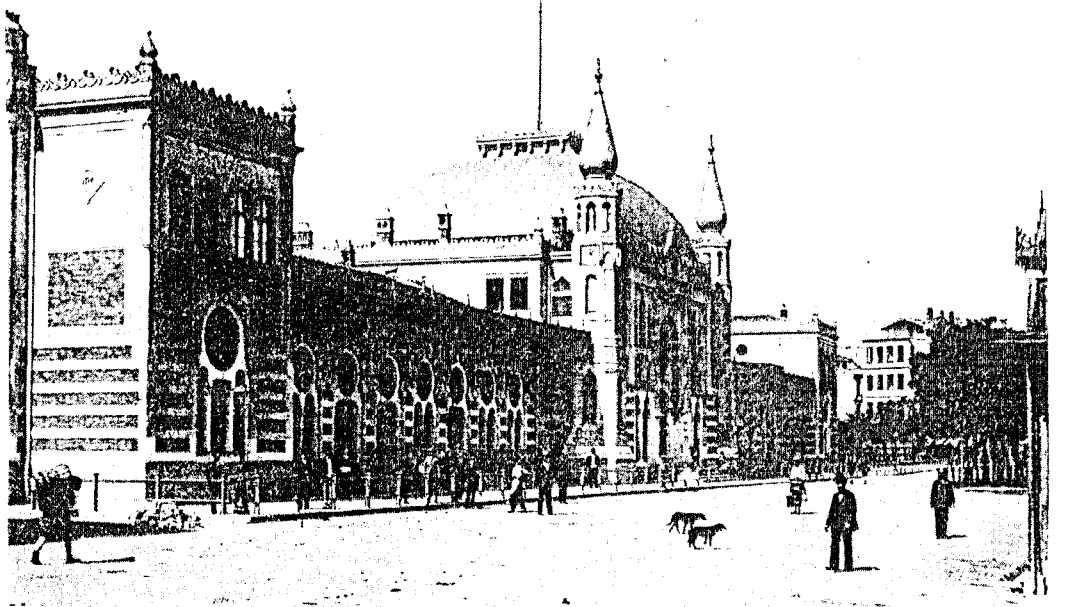
Bu konuda baz oluşturan Edirne Garı dönemine ilişkin İstanbul'daki Haydarpaşa Garı ve Sirkeci Garı ile Paris'deki d'Orsay Garı hakkında üslup ve anlam değerlendirmesi yapılarak sonuç bölümüne ulaşılabacaktır.

Giriş holünün her iki yanına yerleştirilerek simetrik düzenlemeyi vurgulayan, üzerleri kubbeli, silindirik kuleler, yapının kütsel biçimlenmesindeki en belirgin öğeleri oluşturmuşlardır. Bunların tepelerinde, kubbelerin hemen altında kapalı teraslar yer almaktadır. Genel kütle biçimleri ve üzerlerindeki kubbelerle, mimarın tarihi Osmanlı yapılarına duyduğu özlemi de yanıtlayan bu kuleler, İstanbul'daki Sirkeci Garı (Şekil 7.1, 2) ve Haydarpaşa Garı'ndaki kuleleri de çağrıştırmaktadırlar Yavuz (1981, s. 50-51) (Şekil 7.3).

Edirne Garı dikdörtgen planlıdır. Tipolojik değerlendirmeye alınan tüm gar yapıları arasında dikdörtgen plan anlayışına hizmet etmeyen Haydarpaşa Garı (U planlı) dışında hepsi dikdörtgen planlı olup, binaların tümünde ise simetri anlayışı hakimdir.



7.1 Sirkeci Garı, İstanbul, garın eski bir çizimi



7.2 Sirkeci Garı, İstanbul, garın eski bir fotoğrafı

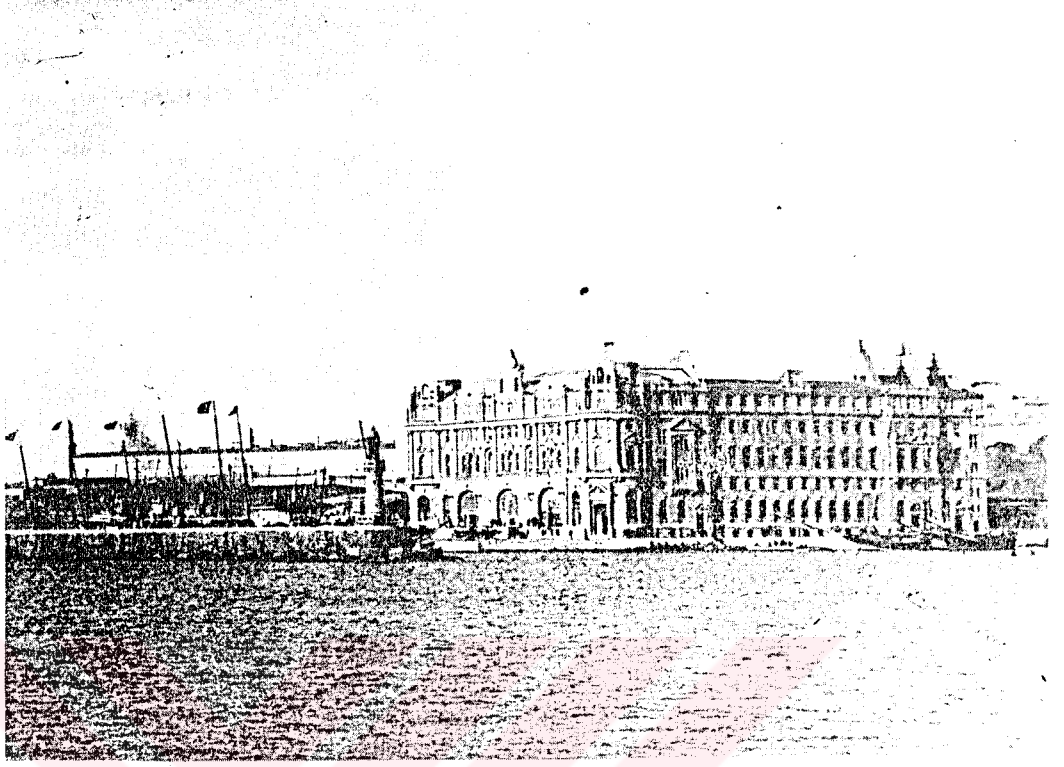
Gar yapılarını simgeleyen saat objesi, Edirne Garı dışındakilerde kullanılmıştır. Bu ise batı seçmeciliğine karşı çıkışın bir simgesi olmaktadır. Ayrıca d'Orsay Garı'nın (Şekil 7.4) yapım tekniği yanında endüstrileşme nosyonunun nispeten Edirne Garı'nda kullanılmadığı gerçeği dile getirilmektedir.

Dönemin süsleme anlayışının binalara uygulanması, Edirne Garı dışında seçmeci üslubun yoğunluğunu ifade ederken, Edirne Garı'nda ise biçimsel saflığın ve sadeliğin doruğuna ulaşılmış olduğu dikkati çeker.

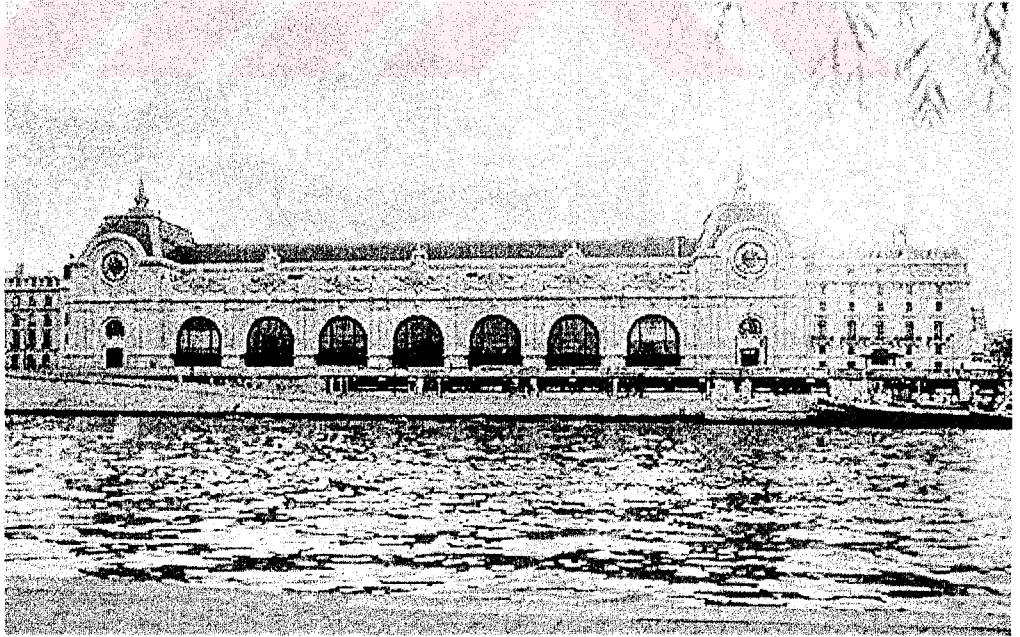
Fransızların ve Almanların etkisi, 19. yüzyılın ikinci yarısında sınırlı kalmadı; aynı zamanda yabancı bir çok mimarın katkıları sayesinde Osmanlı revivalizmine kesin bir canlılık sağladı. “Yabancı kökenli veya doğumlu mimarların eğitimde ve meslekte fazlaca yer almasını, Osmanlı geleneklerini kurutmaya yönelik bir kültürel kolonizasyon faktörü olarak görmeye çalışmak doğru değildir. Tam tersine Jasmund, Vallaury ve D'aronco gibi batılı mimarların Osmanlı revivalizmine çok önemli katkıları olmuştur” (Barillari ve Godoli, 1997, s. 22).

Neo-rönesans üslup yanında, sıkça Osmanlı tarzı çalışmalar da bulunmaktaydı. Avrupa'da eğitim almış “Milli Mimari Üslubu”nun yaratıcılarından mimar Kemalettin Bey'in formasyonunda, Jasmund'un etkisi de tartışmasız mevcut olup Edirne Garı'nda da hissedileceği üzere Kemalettin Bey'in yapılarında üslupsal sadelik vardır.

19. yüzyılda batıdaki gelişmelere bakıldığında özellikle cephelerinde, geçmiş mimari üslupların yeniden kullanıldığını görmek mümkündür. Neo-klasizm diye adlandırılan bu davranış, yalnızca cephelerin biçimlendirilişinde kalmıştır. Yeni gereksinmelere cevap verecek yapıların tasarımları ise Neo-Klasik üslupdan bir hayli uzaktır. Bu dönem, antik çağın mimari elemanlarının biçimlerini yeniden yaşatma çabası içerisinde geçmiştir. Batının bu tutumu karşısında Osmanlı kayıtsız değildi ancak yalnız Greek Revival, yeterli olmayıp, doğunun ve İslamiyetin biçim kabullerinin de mimari ürünlere yansıtılması gereği duyulmuştur. Mimar Jasmund'un Sirkeci Garı'nda, cephe ve sütun başlıklarında bölgesel-ulusal mimari biçim kalıplarını kullanarak İslam ruhu verme kaygısı duyulmuştur. Ayrıca, Otto Ritter ve Helmuth Cuno'nun yapısı olan, 1906-1909 yıllarında tamamlanan Haydarpaşa Garı ise batı eklektisizmini canlandırma yolunda iyi bir örnek vermektedir. Bu binada, özellikle



Şekil 7.3 Haydarpaşa Garı, İstanbul (1906-1909), garın eski bir fotoğrafı



Şekil 7.4 D'Orsay Garı, Paris, Sen Nehri'nden görünüm

bölgesel öğelerin yerini, Orta Avrupa'daki Barok mimari üslubunun biçimsel öğeleri almıştır Sözen ve Tapan (1973, s. 53).

İstanbul, Anadolu'nun bütün bölgelerine ve Avrupa ülkelerine Anadolu yakasında Haydarpaşa, Rumeli tarafında ise Sirkeci Garlarından kalkan trenlerle bağlıdır. Türkiye'de ilk demiryolu, 1856'da bir İngiliz Şirketi'ne verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında yapılmaya başlanmıştır. Ancak yolun ilk bölümü 1860'da açılmıştı. Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) ise, İstanbul'un Anadolu'ya ve Avrupa'ya bağlanması için ilk önemli adım atılmış; İstanbul'un Edirne'ye ve Avrupa'ya bağlantısını sağlayacak Rumeli Demiryollarının yapım imtiyazı 1869'da Baron Hirsch'in şirketine verilmişti. İmparatorluk tarafından İstanbul ve Edirne Garlarına özel bir önem veriliyordu. İstanbul'daki garlar için 1.000.000 Frank, Edirne Garı içinde 250.000 Frank'lık bir bütçe ayrılmıştı. İmzalanan anlaşma sonucunda Demiryolu Şirketi, inşaat şartnamesine ve tasdikli planlara göre islah ve ikmalini temin etmek zorundaydı (T.C.D.D. I. Bölge Başkanlığı, 1999).

7.1.1. Sirkeci Garı

19. yüzyıl sonunda, Osmanlı Mimarlığı'nı incelemek için Alman hükümetince İstanbul'a gönderilen Jasmund'un, geliş nedeni Osmanlı Demiryollarına ilişkin olarak da görülmektedir. 1888'de Osmanlı yönetimi, Deutsche Orient Bank önderliğinde kurulan gruba Anadolu Demiryolları Şirketi'ni kurma ve Haydarpaşa-Ankara hattını inşaa etme imtiyazını verdi. Daha sonra yaptığı ev nedeniyle Ragıp Paşa'nın gözüne giren ve onun yardımıyla yeni açılan Hendese-i Mülkiye'ye mimari tasarım hocası olarak atanan Jasmund, ders verdiği yıllarda Sirkeci Garı'nın tasarımıyla görevlendirilmiştir. 1889'da yapımına başlanan gar, 1890'da tamamlanarak Jasmund'a büyük ün sağlamıştı. Garın yapıldığı yıllarda Kemalettin Bey'in ise öğrenci olduğu ve 1891'de okulunu bitirdikten sonra Jasmund'a asistan olarak atandığı gözönünde bulundurulacak olursa, yıllar sonra, tasarladığı Edirne Garı'nda, Sirkeci Garı'ndan izler taşıdığı görülmektedir (Yavuz, 1981, s. 14) (Şekil 7.5, 6).

Sirkeci Garı, İstanbul'un oryantalist üsluplu yapı birikiminin özgün örneklerinden biridir. Historisist yaklaşım için yeni bazı öneriler taşımaktadır ve bilindiği kadarıyla Jasmund'un bu üslupta, tek çalışmasıdır. Jasmund, diğer yapılarından farklı olarak



Şekil 7.5 Sirkeci Garı, İstanbul, ön cephe



Şekil 7.6 Sirkeci Garı, İstanbul, arka cephe

doğu ile batının buluştuğu noktanın, oryantalist üsluplu olarak temsil edilmesi düşüncesinden hareket etmiş olmalıdır Batur (1995a, s. 317). Böylelikle oryantalist anlayışın ve üslubun İstanbul'da 1860'lı yıllarda adeta bir patlama yaşadığı söylenebilir. Avrupa ile gelişen ilişkiler ve Abdülaziz'in kişisel tarzı, Avrupa kraliyet ailelerinin gözde eğiliminin Türkiye'de benimsenmesine yol açmıştır. 19. yüzyıl sonunda İstanbul'da çalışan yabancı mimarlarda özgün çizgileri olan oryantalist tasarımlar gerçekleştirmişlerdir. Jasmund'un Sirkeci Garı binası buna örnektir. Bu bağlamda, yapının gerçekleşmesinde hocası Jasmund'la çalışan Kemalettin Bey'in sonraki yıllarda özgün bir neo-ottoman çizgiye yönelmesi şaşırtıcı değildir. II. Meşrutiyet döneminin Türkçülük ve Meşrutiyet akımlarının etkisi altında Milli Mimari olarak adlandırılan bu anlayış, İstanbul'da yaygın olarak kullanılan Art-nouveau ile yanyana 1930 yılına dek sürecektir (Batur, 1995b, s. 149).

“Kemalettin, İstanbul'a Jasmund'dan aldığı ilk sanat ateşiyle birlikte ruhunda pek derinliklere giden bir ülkünün ilk ilhamını da yine ondan almıştır. Mimar Jasmund, memleketinden yüksek bir sanatkar olarak gelmiş olduğu halde İstanbul'da bütün şahsiyet ve hüviyetle Türk mimarisinin tesiri altına girmiş, bu sanatın yükseklik ve asaletine hayranlığı ile o vakit Almanya'da ve bütün medeni alemde hakimiyeti devam eden Rönesans mimarisini unutmuş bir hale gelmiştir.

Sirkeci Garı binasında görülen Jasmund'un kafasından doğma Türk Mimarisi tarzındaki acayiplik, ne Türk mimarisinin acayipliğinden, ne de Jasmund'un hayranlık ve takdir etme derecesindeki zayıflıktan ileri gelmiştir. Sirkeci Garı, Gotik tarzına kaçır, Rönesans çesnisi verir, Arap tarzını andırır, fakat hiçbir zaman Türk tarzı değildir” (Tekeli ve İlkin, 1997, s. 285).

“Yapıldığı yıllarda, doğu-batı karışımı seçmeci biçimlemesi nedeniyle eleştirilere neden olan Sirkeci Garı'nı Kemalettin Bey'in de yakından tanıdığına daha önce değinilmişti. Bu nedenle, kendisinin yıllar sonra Edirne Garı'nı tasarlariken, özellikle plan şeması açısından bu yapıdan yararlandığı, ancak, Sirkeci Garı'nda görülen seçmeci biçimleme öğeleri yerine, klasik çağ Osmanlı mimarisinden esinlenilmiş kubbeler, kemerler, geniş saçaklar ve bezemelerle daha sade ve ağırbaşlı bir yapı gerçekleştirme yolunu yeğlediği, bunda da simgesel amaçlarla yapılan kuleler dışında, başarılı olduğu söylenebilir.

Sirkeci Garı'nda sivri nal kemerlerle çerçevelenmiş ikiz pencere düzeni ve bunların üzerinde yer alan dairesel pencereler vardır (Ek A.31). Yapının alt bölümdeki tuğla-mermer karışımı almalı duvar sistemi ile gar girişinde de büyük gül pencere yer almaktadır" (Yavuz, 1981, s. 51).

Dikdörtgen plan şeması esas alınarak düzenlenmiş, ana mekan simetri aksında yer almış ve iki kattan oluşmuştur (Ek B.11, 12). "Sirkeci Garı binasının kaidesi granit, cephesi mermer ve Marsilya-Arden'den getirilmiş taşlardan yapılmıştır. Bina ilk önceleri havagazı ile aydınlatılmaktaydı. 300 havagazı lambası konmuştu. Bekleme salonlarındaki büyük sobalar Avusturya'dan gelmişti. Sirkeci Garı'nın yapıldığı dönemdeki konumu hayli görkemliydi. Deniz binanın eteklerine kadar geliyor ve denize taraçalarla iniliyordu. Orta girişin iki yanındaki saat kulesi, üç büyük lokanta, ayrıca binanın arkasında geniş bir bahçe ve açık hava lokantası bulunmaktaydı. Gardaki büyük lokanta ise binanın saat kulesi cephesindeydi. Lokantaya uzun mermer merdivenlerle çıkılıyordu. Cephenin genel mimari stili o devrin mimari tarzlarının karışımıydı" (T.C.D.D. I. Bölge Başkanlığı, 1999).

"Yanyana gelen birimlerden oluşan lineer bir planı olan binanın cephesinde de bu bölünme açıkça gözlenmektedir. Binanın ortasında yer alan ve büyük bir tonozla örtülü birimin iki yanında saat kuleleri yer almaktadır. Cephede kullanılan tuğla bantlar, daire, sivri kemerli pencereler (Ek A.31), orta da yer alan Selçuklu dönemi taç kapılarını andıran giriş kapısı, bezeli taş çatı parapetleri ile bina tümüyle devrin seçmeci anlayışını yansıtmaktadır" (Salman, 1995b, s. 13).

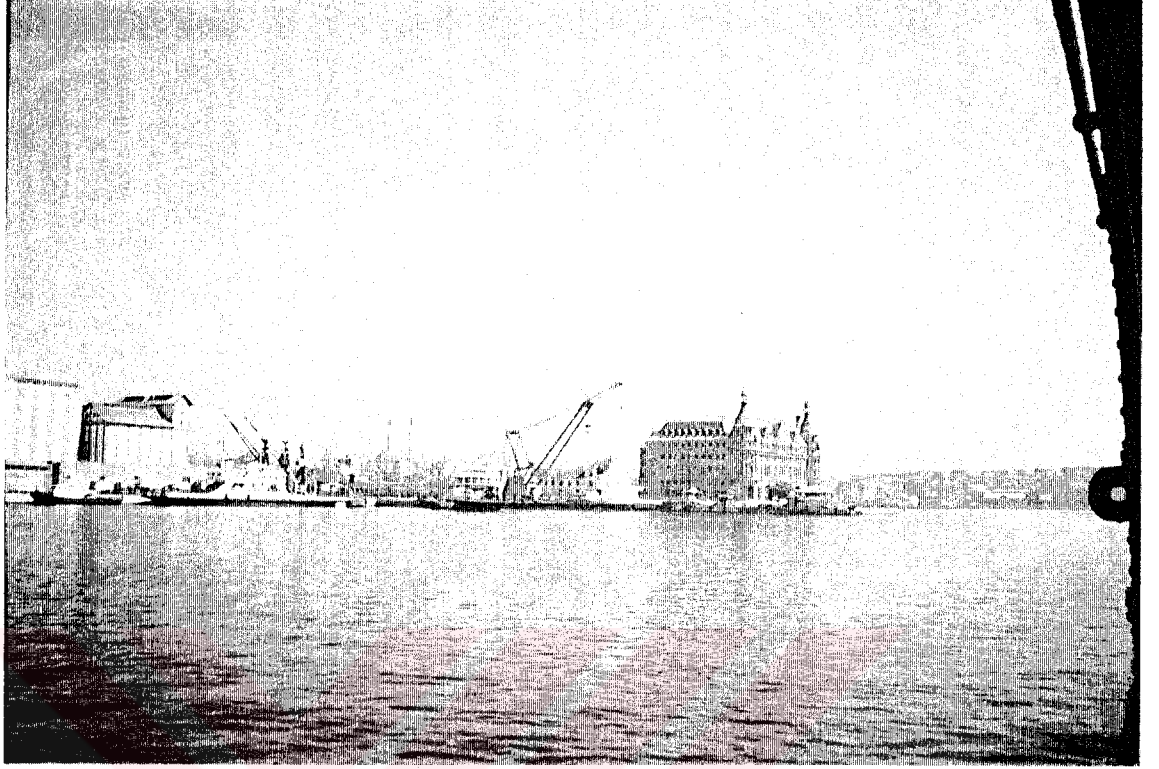
Sirkeci ile Edirne Garlarının plan şemalarında temel tasarım anlayışı aynıdır. Cephe anlayışlarında ise üslup ve kitle oranlarındaki ayrım yönünden bu iki bina birbirine benzemez. Ancak, simetri eksenine yerleştirilen yolcu salonu ve bunun kitlesel olarak vurgulanışı her iki bina için de geçerli bir özelliktir.

7.1.2. Haydarpaşa Garı

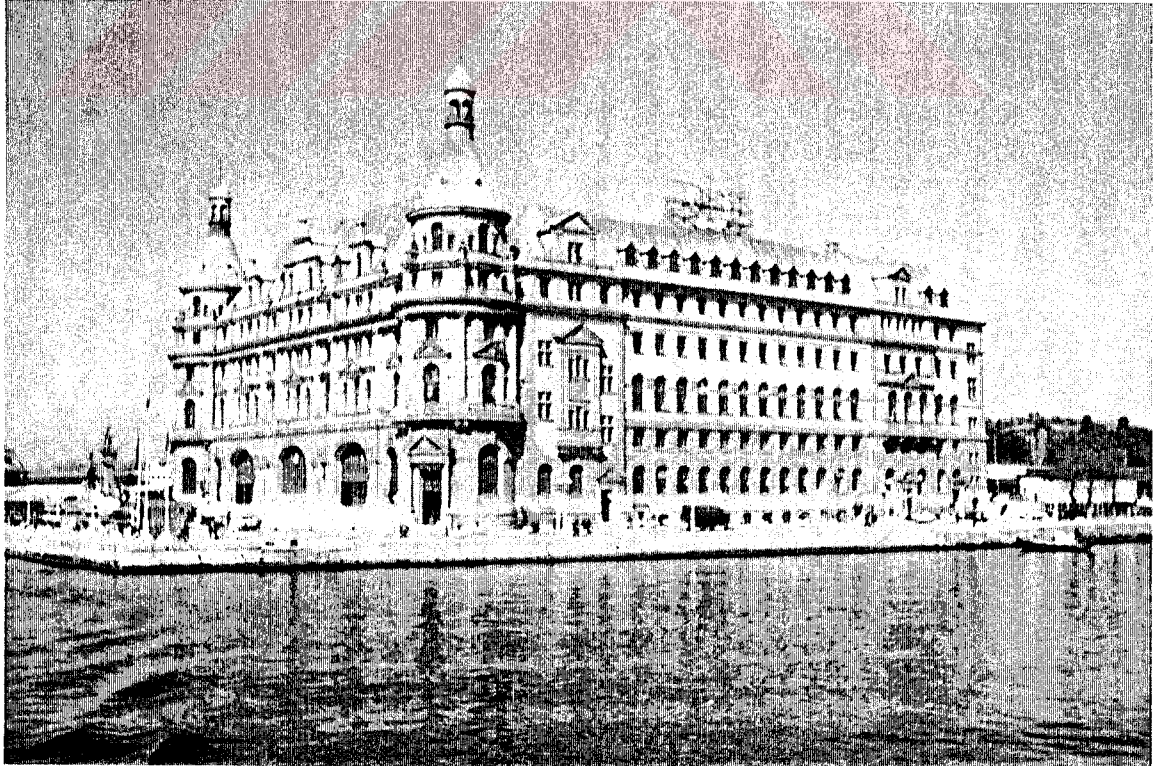
İstanbul'da Anadolu hattının son durağı olan Haydarpaşa Garı'nın yerinde, 22 Eylül 1872 tarihinde Pendik'e kadar işletmeye açılan demiryolunun başlangıç noktası olan gar binası bulunmaktaydı. Padişah III. Selim kendi adını taşıyan Selimiye Kışlası'nın yapımında büyük emeği geçen Haydar Paşa'ya izafeten çevreye onun adını vermiş

dolayısıyla da binanın ismi de “Haydarpasha Garı” olarak anılmıştır. II. Abdülhamit döneminde (1876-1909) artık ihtiyaca cevap veremez duruma gelen istasyonun yerine yeni gar binası ve tesisler yapılması gündeme gelmiş; 1906’da yapımına başlanan gar binası 1908’de hizmete açılmıştır (Şekil 7.7). Binanın mimarları Otto Ritter ve Helmuth Cuno’dur. Gar binası, iki kollu farklı uzunlukta olan “U” planlı olarak tasarlanmıştır (Ek B.14, 15). İç avlusu kuzeye, köşe kulelerinin de bulunduğu ve cephe boyunca devam eden merdivenler üzerinde yükseltilmiş olan deniz cephesi (Ek A.32) ise güneye bakacak şekilde konumlanmış ve her biri 21 m. uzunluğunda, 1100 ahşap kazık üzerine inşa edilmiştir. Bina 6 Eylül 1917’de bir sabotaj girişimi ve 1979’da bir tanker kazasından zarar görmüştür. Beş katlı binanın her katında bir koridor etrafına sıralanmış ve büro olarak kullanılan odalar bulunmaktadır (Ek B.16, 17, 18, 19). Odaların özgün kalem işi bezemeli tavanlarından yalnızca “permi odası” olarak kullanılan odadaki tavan, özgün bir örnek olarak kalmıştır. Köşe kulelerinde ise, üst katlara doğru küçülen dairesel planlı mekanlar yer almaktadır. Doğu ve güney cepheleri arasındaki kulenin zemin katı kaburgalı tonoz, üst katlara üst katlara çıkan mermer merdivenler ise her katta, taş kemerler arasında yer alan çapraz tonozlar ile örtülüdür. Demir merdiven korkulukları dolama dal motifleri ile bezelidir. Özel tonozlu mekanlar dışında binada volta döşeme kullanılmıştır. Güney cephesindeki merdivenlerle yükseltilmiş platformdan girilen (Ek B.21) ve peronların bulunduğu iç avluya açılan salonda, tavan duvar birleşim yerlerindeki bezeli furuşlar, kemer ayaklarındaki alçı kabartma barok bezemeler ve renkli vitraylar dikkat çekicidir. Deniz cephesinde zemin katta, sepet kulpu biçimindeki kemerler içindeki vitraylar, 1979’da Haydarpasha Limanı açıklarında meydana gelen tanker kazasındaki patlamayla kırılmış olan özgün vitrayların yerine sonradan yapılmıştır.

Binanın deniz cephesi neo-rönesans düzende olmakla birlikte, gerek zemin kattaki sepet kulpu biçimindeki kemerler, pencere ve kapı alınlıklarındaki dolama dal kartuş ve gırlan gibi barok bezemeler ile balkon korkulukları, gerekse de doğu ve batı cephesindeki çıkmalarla bina, 19. yüzyıl seçmeci üslubunu yansıtmaktadır ve cepheleri zemin kat seviyesinde bosajlı, üst katlarda ise taraklanmış kum taşı ile kaplanmıştır. Doğu ve batı cephelerinde kimi yerler sıvalıdır (Ek A.33, Ek B.20, 22). Deniz cephesi ve köşe kulelerinin taş balkon korkulukları, barok bezemelerinin bulunduğu üçgen alınlıklı pencereler, kat kornişleri ve plastrlarla oldukça zengindir (Ek A.34). Bunun yanında dikdörtgen pencerelerin bulunduğu avlu cephesi oldukça



Şekil 7.7 Haydarpaşa Garı, İstanbul, deniz cephesinden bina ve iskelenin silueti



Şekil 7.8 Haydarpaşa Garı, İstanbul, yan cepheden görünüm

sadedir. Binanın arduvaz kaplı dik meyilli çatısını ve köşe kulelerini örten konik örtülerini, bulonlarla bağlanmış çelik strüktürler taşımaktadır. Binaların yanında çatı strüktründe ahşap makaslar da kullanılmıştır (Şekil 7.8).

Binanın kuzeydeki avlusu, çelik strüktürlü peron bölümünü içermektedir. Bu kurgusuyla, kente dönük cephesinde seçmeci üslupta bir yapı ile arkasında peron bölümleri olan tipik bir 19. yüzyıl gar binasıdır (Salman, 1995a, s. 30).

Haydarpaşa Gar binası, kuşkusuz Alman izi taşıyan aşırı süslü Neo-rönesans biçimleri ve bunlar ile uyumlu iç avlunun zengin düzeni göze çarpar (Barillari ve Godoli, 1997, s. 20).

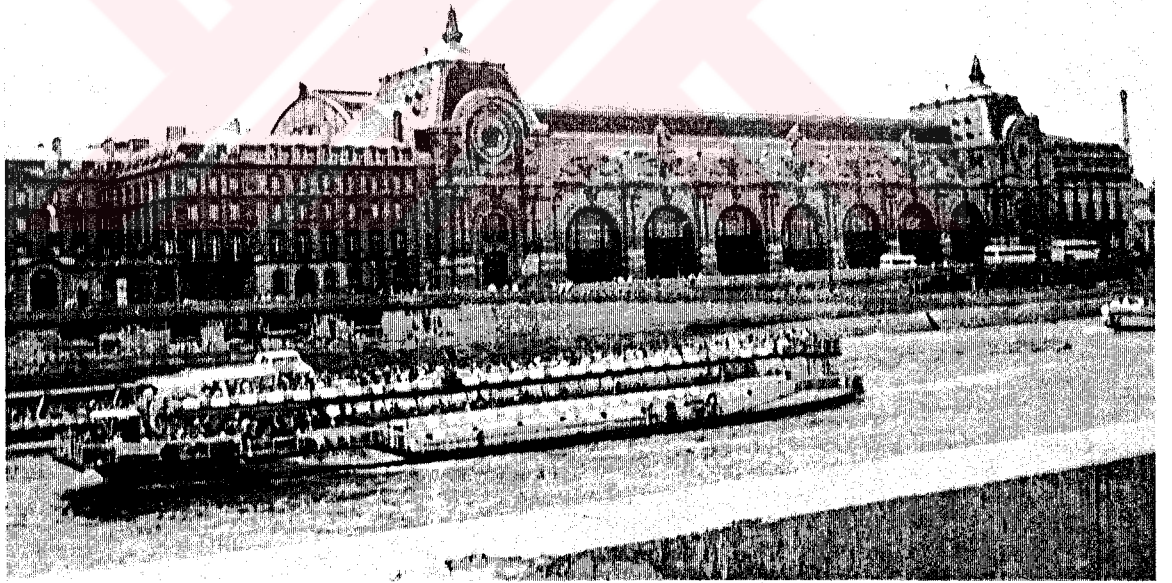
Haydarpaşa ile Edirne Garları arasındaki tasarım kriterlerine bakılacak olunursa, biçimsel farklılıkları yanında süslemedeki eklektisist anlayış her iki yapı için de geçerli olacaktır. Aynı zamanda gar yapılarını betimleyen kuleler her iki binada da kullanılmıştır.

7.1.3. D'Orsay Garı

D'Orsay Garı binası, tüm Fransız demiryolu şirketlerinin 19. yüzyıl sonlarındaki ortak kararıyla, Paris'in merkezini korumak için gerekli olan son durak ihtiyacından ortaya çıkmıştır. 1897'de, 1900 yılındaki "Uluslararası Sergi"nin açılışından üç yıl önce, şirket, şehrin merkezinde, Quai d'Orsay üzerinde yer satın almıştı. Bu alan eski d'Orsay Sarayı'nın, 1871'de halk isyanı esnasında yanarak yok olan sarayın bulunduğu yerd.

Ödüllü proje yarışması sonucunda Victor Laloux tarafından gar binası tasarlanmıştır. Dikdörtgen planlı bina, endüstriyel gelişmeye paralel çelik konstrüksiyonu ile sanayileşme gereklerinin binalarda da yer aldığının göstergesi olmuştur. Bu endüstriyel yapı, dışta eklektik taş cepheyle ve iç mekandaki süsleme ve bezemelerle kaplanmıştır.

Ana mekanı örten çelik strüktür (Ek A.37), the rue de Bellechasse ve the rue de Lille Caddeleri (Ek A.35) 370 odalı istasyona uygun eklenen istasyon hotelin (Şekil 7.9) cephesi tarafından gizlenmektedir. Kısa süre içerisinde d'Orsay Garı, taş ve sıvanın şaşırtıcı düzgünlükte çelik strüktür üzerinde kullanılmasıyla akademik mimarlığın



Şekil 7.9 D'Orsay (Garı) Müzesi, Paris, karşı kıyıdan binanın görünümü

zirvesine ulaşmıştır. Aynı methodlar Petit Palais ve Grand Palais için de kullanılmıştır ve bu binalar da Uluslararası Sergi için yapılmışlardır (Şekil 7.10, 11).

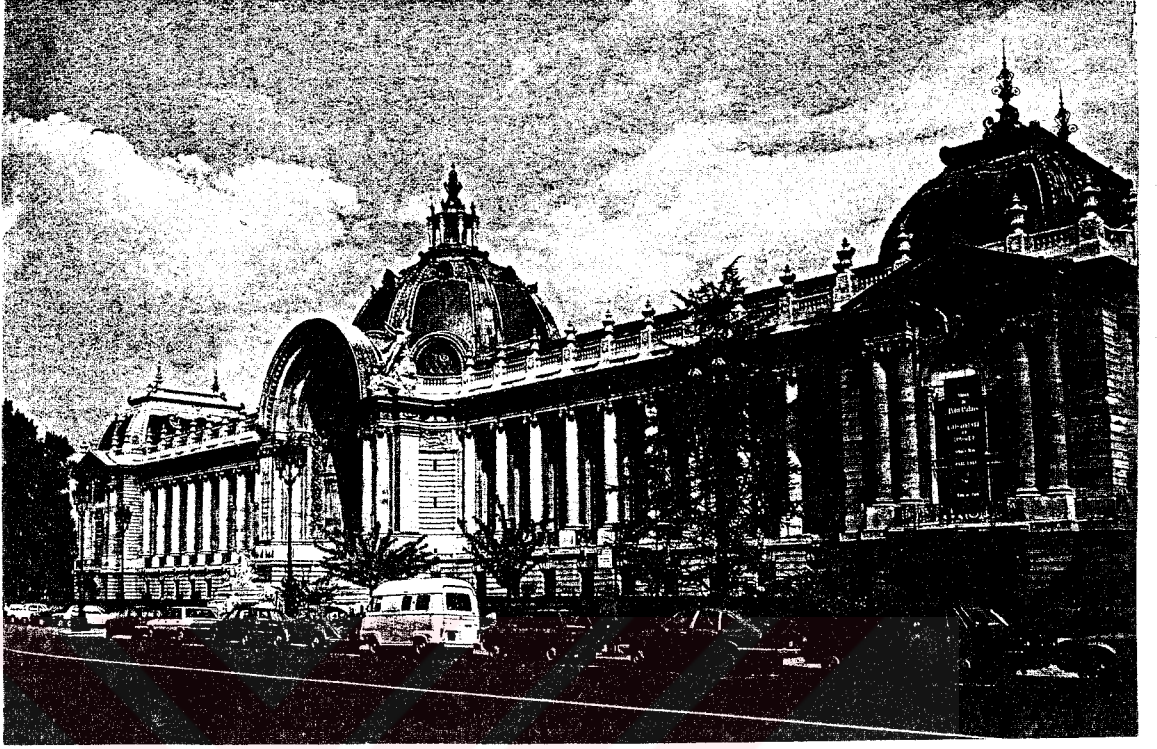
Gar binasına ilişkin dekor, tüm görünüşüne ve en ufak detayına kadar binanın mimarı V. Laloux tarafından planlanmıştır ve yine anlaşılıyor ki, ressamlar ve heykeltıraşlarını tanınmış sanatçılar arasından çoğunu da o seçmiştir. Yerleşim alanlarına kişilik veren heykeller, gar binasının dışında yer almışlardır (Şekil 7.12). Bina, iki yıla yakın bir sürede tamamlanmış ve 14 Haziran 1900'de törenle açılmıştır.

D'Orsay Garı, ilk elektrik çekici amaçlı olarak yapılmış (Ek A.36) ve hemen hemen 40 yıl boyunca Fransa'nın güneybatısına hizmet vermiştir. Zaman içinde daha uzun trenlerin servise geldiği ve istasyon platformlarının gittikçe yeterli olmaması yüzünden Kasım 1939'da ana hat trafiği durmuş ve ancak birkaç banliyö treni, yer altındaki halka ait "RER" düzenleninceye kadar çalışmıştır.

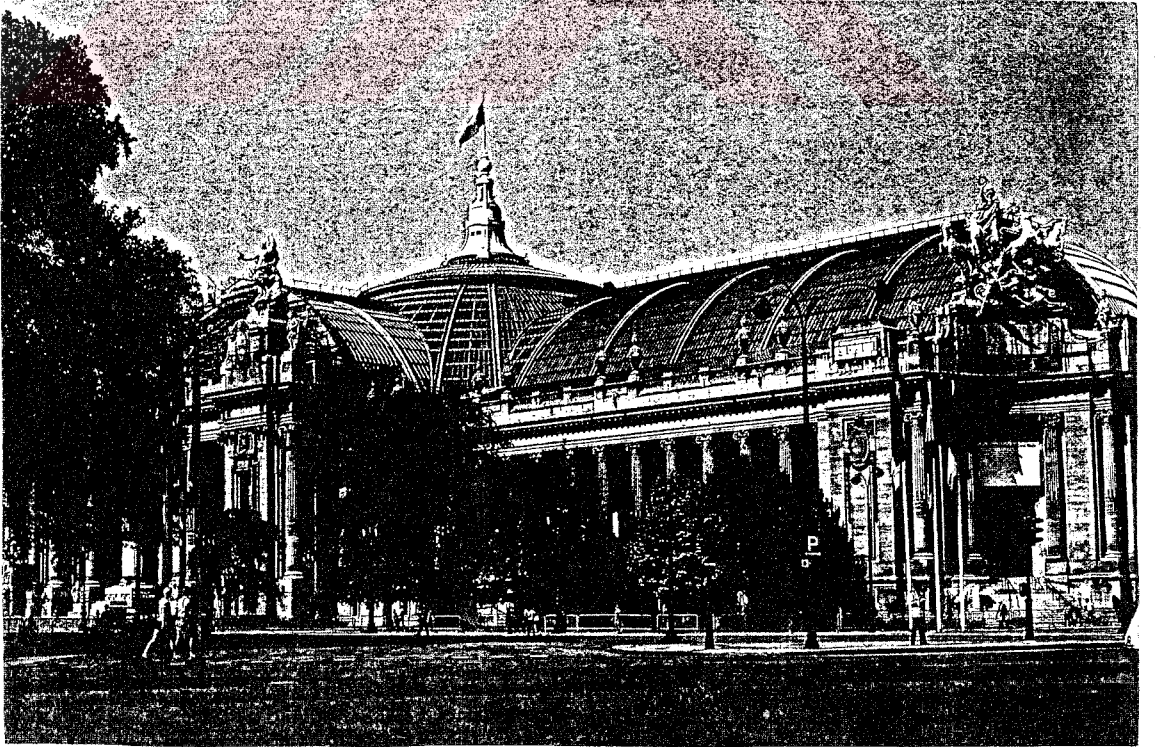
Laloux'un yapısı, demiryolları şirketi tarafından kapatılmıştır. Birkaç defa kullanılmış olan bina, 1942'de Orson Welles tarafından filme çekilen Kafka'nın üçlemesi için set; 1945'de savaş mahkumları için temizlenme evi; 1973'de Renault-Barrault Şirketi için salon; 1974'de ise Hotel Drouot'un yenilenmesi esnasında mezar (açık artırma) odaları olarak kullanılmıştır. Otel 1973'de kapanmıştır.

D'Orsay Garı, daha sonra Paris'in kültürel gelişimine katkıda bulunan merkezlerden biri haline gelerek 1 Aralık 1986'da müze binası olarak açılışı yapılmıştır (Ek A.38). Ana mekana yeni mekan bölücü elemanlar eklenmiş; ana mekan çatısı yer yer şeffaflaştırılarak dekore edilmiş ve yan neflere ise iki kat yerleştirilerek, binanın Sen Nehri cephesi nehir boyunca sergi holleri olarak düşünülmüştür (Ek A.39). Binanın en üst katında, gar çatısının altında ve eski otel kısmı bir çeşit açık galeriler olarak doğal ışıkla aydınlatılmaktadır. Otelin odaları da müze fonksiyonuna eklenmiş, otel lokantası ise yine aynı amaçla kullanılmaya devam edilmiştir. Binanın ana strüktürü korunarak yapılan değişiklik sonunda bugüne kadar özgünlüğünü koruyarak gelmiş olan heykeller ise binanın çatı terasında ve muhtelif yerlerinde bulunmaktadır (www.musee-orsay.fr) (Şekil 7.13) (Ek B.23).

Ayrıca endüstriyel gelişimin bina cepheleri süslemelerinde engel yaratmaması ve cephedeki taş işçiliği ile demir işçiliklerinin seçmecî bir üslupla birlikte kullanılışı da şaşırtıcıdır (Ek A.40). Bunun yanında, bugüne kadar korunmuş olan iç mekandaki



Şekil 7.10 Grand Palais, Paris (1900)



Şekil 7.11 Petit Palais, Paris (1900)



Şekil 7.12 D'Orsay (Gari) Müzesi, dış cepheden detay görünüm



Şekil 7.13 D'Orsay (Gari) Müzesi, son kat terasından kısmi görünüm

saat (Ek A.41) ile dış cephedeki tipik gar binası kütleleri üzerindeki saatler de dikkat çekici dekor elemanlarıdır (Ek A.38).

Eklektisist biçimleme anlayışının endüstriyel gelişme ile birlikte kullanıldığı d'Orsay Garı, yapımları hemen hemen aynı tarihlere rastlayan Edirne Garı'na göre çağdaşlaşmanın izlerini fazlasıyla taşımaktadır.

7.2. Kentsel Bağlamda Gar Binası ve Kentsel Değişimdeki Rolü

Edirne şehri Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa kıtasındaki ilk başkenti olmuştur. Şimdi ise Türkiye Cumhuriyeti'nin yalnız bu kıta üzerindeki üç ilinden birinin merkezidir. Trakya yöresinde, Meriç Irmağı'nın sol kıyısı yakınında, Tunca ve Arda çaylarının bu ırmağa kavuştuğu kesimde kurulmuş olan Edirne'nin, İstanbul'a karayolu ile uzaklığı 232, demiryolu ile 318 km.'dir (Darkot, 1965, s. 1).

Edirne kurulduğundan beri önemli bir ulaşım merkezi olmuştur. 1872 yılında Edirne'ye demiryolunun gelmesi Kazancıgil (1995, s. 112) ve ayrıca Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan kara yolunun Edirne'den geçmesi, ili her dönem canlı bir ulaşım, konaklama ve ticaret merkezi yapmıştır (Ed. Tic. ve San. Od. Reh., 1985, s. 86). Ayrıca İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan demiryolu ile de ulaşım ağı güçlenmiş ve ülke turizmi hareketlenmiştir. Bu demiryolu üzerindeki istasyonlardan biri olan Edirne Garı, Rumeli Demiryolları İşletmesi -daha sonra 1885'te Şark Demiryolları adını alan şirket- kapsamında yer almaktaydı.

Osmanlı Döneminde yol sisteminin merkezini İstanbul'un oluşturduğunu -payitahtın İstanbul'da olması dolayısıyla- daha önce belirtmiştik. Edirne'ye bağlanan hat orta kol olarak adlandırılmaktaydı; İstanbul-Silivri-Edirne-Filibe-Sofya-Niş-Yapodina üzerinden Belgrad'a bağlanmaktaydı (Şekil C.2).

1872'de İstanbul-Edirne demiryolunun işletmeye açılmasıyla, Edirne demiryolu ulaşımında da önemli bir merkez haline geldi. İlin denizle bağlantısının olmaması, kara ile demiryolu taşımacılığını daha da işlevsel hale getiriyordu. İlin bu konumu Balkan Savaşı'na kadar devam etmiş, savaştan sonra zayıflamaya başlamıştır (Ed. Tic. ve San. Od. Reh., 1985, s. 86).

Edirne 19. yüzyıldaki hinterlandını kaybetmesine rağmen, ulaştırma sektöründeki konumunu korumuştur. (Ed. Tic. ve San. Od. Reh., 1985, s. 87).

Edirne birçok ününün üstüne “Der Saadet” yani “Mutluluk Kapısı” ünvanını da almış bir şehrimizdi. Ancak 19. yüzyıla gelindiğinde, bu ünvan çoktan unutulmuş, geçirdiği savaşlar ile bir sınır kenti konumuna gelerek önemini yitirmiştir.

Edirne kentinin yerleşim yeri, İstanbul ve Avrupa ülkeleri arasında bir köprü olması nedeniyle Kervan ve İpek ve Hac (Hristiyan) yolunun buradan geçmesini sağlamıştır. Bunun yanında nehir taşımacılığının önemli ölçüde bölgede yer tuttuğu bir gerçektir. Kara ve daha sonra da demiryolu taşımacılığının yanı sıra nehir taşımacılığı Edirne’yi bir alım-satım merkezi olarak Balkanların en büyük hatta 18. yüzyılda dünyanın sayılı büyük kentleri arasına sokmuştur (Ed. Tic. ve San. Od. Reh., 1985, s. 36). Balkan Harbine kadar yapılan nehir taşımacılığı esnasında, Ege Denizi’nden gelen büyük yelkenliler Edirne’ye kadar ulaşmaktaydı. (Ed. Tic. ve San. Od. Reh., 1985, s. 86)

19. yüzyıl sonlarına doğru batı ülkelerinin birçoğunda demiryollarının döşenmesi, hem insan hem eşya taşımacılığını olumlu yönde etkilemekteydi. Ancak Osmanlılarda Ege yatırımlarından çok sonra İstanbul’un Avrupa’ya bağlanması adına demiryolu döşenen yerlerden biri de Edirne olabilmiştir. Şark-Rumeli demiryolu adı altında kurulan bir şirket 1871 yılında İstanbul-Edirne demiryolu hattını döşemiş ve 1872 yılında bu hat işletmeye açılmıştır (www.tedd.gov.tr).

Demiryolunun Edirne’den geçmesi kentin ekonomisine bir canlılık getirmiştir. İlk önceleri Edirne’nin İstanbul ile bağlantısı ve Avrupa ülkelerine uzanan demiryolu kentin alım-satım işini oldukça geliştirmiştir. Edirne ve yöresinin iç ve dış alımları demiryolu ile gerçekleşince kervancılık ve nehir taşımacılığı olumsuz etkilenmiş ve her ikisi de kısa bir dönem içinde ortadan kalkmıştı. Edirne’ye ait gar binası Karaağaç bölgesinde idi ve burada 1900’lü yıllarda yapımına başlanan büyük gar binası Karaağaç’ı kısa zamanda geliştirmiştir. Hatta öyle ki, Karaağaç otelleri, dinlenme ve eğlence merkezleriyle de ülkede isim yapan bir sayfiye yeri olmuştur.

Edirne Garı, fiziksel çevrenin gelişimini etkileme yanında, mimari yapısı ile de kentin zengin tarihi geçmişiyle bir paralellik sergilemektedir. İnşa edildiği I. Milli Mimarlık Dönemi’nin karakteristiklerini sergileyen bina, ne yazık ki kent merkezi

dışında kaldığı için, Osmanlı tarihini yansıtan kent mimarisi içinde yerini alamamıştır. Böylelikle kentsel değişimdeki rolü, Balkan Savaşları sonrasında tamamen sona ermiştir. 1912-13 Balkan Savaşı'ndan sonra I. Dünya Savaşı'nda Osmanlının yanında yer alan Bulgaristan tazminat olarak verilen Karaağaç'ın dışarda kalması nedeniyle de, Meriç Köprüsü başında Edirne için ayrı bir gar binası yapılmıştır. 1970 yıllarında ise, Yunanistan yönündeki demiryolunun kullanımı iptal edilmiştir. Pehlivan köy-Edirne demiryolu hattının yapılmasıyla da, Karaağaç eski önemini yitirmiş ve bugünkü köy görünümünü almıştır. Karaağaç'daki "Edirne Garı" Trakya Üniversitesi'nin kullanımına verilmiş ve böylece farklı bir amaca hizmet etmesi sağlanmıştır (Ed. Tic. ve San. Od. Reh., s. 90, 91).

Ancak daha önce de belirtildiği gibi, 1977 yılında kurulan Edirne Mühendislik ve Mimarlık Akademisi'ne verilen bina, 1992 yılında T.Ü.'nin Edirne Meslek Yüksekokulu, Turizm ve Otelcilik Programı'nın uygulama oteli amacıyla halkın kullanımına açılmış, daha sonra, 1998 yılı itibarıyla kısmen yenilenen bina T.Ü. Rektörlük binası olarak hizmet vermeye başlamıştır.

Her yeni kullanımda binanın, orijinalliğini kaybettiği kanısındayım. Çünkü her yeni fonksiyon, yeni ihtiyaçların doğmasına neden olmakta ve bina kullanımında ise o şekilde yeniden yapılanmayı gerektirmektedir.

Edirne'nin gelişimini etkileyen talihsizliklerden Edirne Garı da payına düşeni almış ve gar işlevini sürdürememiştir ve şimdi ise geriye sadece nostalji treni ve birkaç ray kalmıştır (Ek A.42, 43). Bunun yanında pekçok onarım görerek günümüze ulaşan gar, farklı fonksiyonlarla değişikliklere maruz kalmış ya da gerekli bakımı ihmal edilerek kaderine terkedilmiştir. Belgelenmediği ve yapısal düzenlemelerin gösterildiği bir proje çerçevesinde ele alınmadığı için de, ne yazık ki özgünlüğünü gün geçtikçe kaybetmektedir (Ek A.44, 45). Ayrıca gar, Edirne'nin Karaağaç bölgesinde bir simge haline gelmişken, Edirne Garı'na öykünürcesine inşa edilen "Lozan Barış Anıtı" proporsiyon açısından da oldukça şaşırtıcı bir tablo çizmektedir (Ek A.46).

Tarihi yapıtlara verilecek değer, onların çağdaş işlevlerle donatılması ile gerçekleştirilebilir. Ancak bu yapılırken tarihe hak ettiği değerin verilmesi gerekmektedir. Tarihi mirasımızın yanında günümüze ait modern yapıt ya da

eserlerin de yer alıp alamayacağı konusu değerlendirilirken bunun yalnızca tarihi yapıların bahçesinde gerçekleşebileceği düşüncesinin kritik edilmesi gerekliliği de gözardı edilmemelidir (Ek A.47, 48, 49, 50).

Edirne Garı, bina ve çevre düzeninin bir bütün olarak düşünüldüğü çağdaş bir fonksiyonla halkın kullanımına açılmış olsaydı; d'Orsay (Garı) Müzesi gibi, hem halk tarihle iç içe olacak hem de bina literatürde tüm gerçekliğiyle yerini almış olacaktı.



8. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

I. Milli Mimari Akımı eserlerinden Edirne Garı'nın ele alınarak incelendiği bu çalışma ile varılan noktada Osmanlı İmparatorluğu'ndaki mimarlık ortamına bağlı kalınarak bu döneme ait karakteristiklerin belirlendiği gözlenmiştir. Edirne Garı'ndaki mimari anlayış araştırılırken bu akımla, gerçekte akımın öncülerinden biri olan Kemalettin Bey'in gar binasında ortaya koyduğu mimari ve estetik kaygıların sadelikle işlenmesi ve diğer gar yapıları ile de, tipolojik bağlamda değerlendirilmesiyle de üsluba ilişkin özelliklerin tümüyle yansıtıldığı açıktır.

Gerçekte batı seçmeciliğine karşı tepki olarak doğan bu akımın getirdiği ilke, Osmanlı mimarisinden esinlenmiş yapı öğeleriyle oluşmuş bir mimari üslup yaratmaktır. Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişen seçmeciliğin, batıda olduğu gibi kültürel yönden beslenen ve toplumun dünya görüşüne dayanan belirli bir kaynağa sahip olmadığı söylene de Özer (1964, s. 50), bu seçmeciliğe yapıtları ile Kemalettin Bey, yine eklektisist ama kendine özgü çözümler getirir. Edirne Garı bağlamında buna en iyi örnek olarak Mimar Sinan'ın eserlerinden Selimiye Camii minaresi şerefesindeki taş işçiliği ile oluşturulmuş mukarnas detayları ve dikdörtgen pencere modüllerinin kemer formlarıyla kullanılmış olmaları verilebilir (Ek A.51, 52).

Dönemin süsleme anlayışı, Batıdaki uygulamalarda üslubun yoğunluğunu ifade ederken, bunun yanında Edirne Garı biçimsel saflığın ve sadeliğin doruğuna ulaşmıştır. 19. yüzyıl ortalarından itibaren modern mimarlık eserlerindeki dönüm noktalarının aşıldığı Avrupa'nın (ve de dünyanın) yanında I. Milli Mimari Akımı'na örnek olan ve yalnızca estetik bir kaygı olarak tarihe geçen Edirne Garı, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başı mimari tarihimizin gelişimi açısından yeterli olmamakla birlikte sergilediği tutumla uygulama ortamı bulmasından ötürü de önemlidir.

Ancak “mimaride eklektisizm” tüm dünyada geçerliliğini korurken, 19. yüzyıl sonundaki Avrupa Mimarlığı ile Osmanlı Mimarlığı ve devamında I. Milli Mimarlık Dönemi’ne ilişkin bir fark ise, çağın gereklerinin yerine getirilmesi konusundadır.

Bununla beraber 1910-1927 yılları arasındaki Türk mimarlarının bireysel çabalarıyla da yaratmaya çalıştıkları ve biçim açısından bölgesel karakterde bir “milli mimari” ortamı amacına ulaşmıştır. “Eklektik bir tutumun ağır bastığı bu dönemde, bölgesel öğelere bir önceki döneme oranla daha fazla yer verilmesi, olumlu sayılabilir. Ancak yeni bir mekan anlayışına sahip, toplumun gereksinmelerini karşılayacak ürünlerin bu dönemde de gerçekleşmemesi, mimarimizin günün batıdaki mimari aşamalarından uzak kalmışlığının da bir kanıtı olmaktadır. Yapı, mimarın yaratıcı gücünü göstermekle görevlendirilmiş bir plastik ürün olarak değerlendirilmiş, olanaklar ve gereksinmeler arasında doğru bir denge kurulamamıştır” (Sözen ve Tapan, 1973, s. 108).

Ayrıca ülkemize yabancı şirketlerin imtiyazında giren ilk demiryolu, 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla 1866’da açılan 130 km.’lik İzmir-Aydın hattı olmuş; ardından ise 1869’da imzalanan anlaşma ile İstanbul 1888’de Avrupa’ya bağlanmıştır. Her ne kadar bu teknolojik gelişme için ağır bir maliyet ödenmişse de, bunun yanında ülkeye kültürel ve ekonomik yönden de fayda sağlanmıştır.

Bu nedenle teknolojik ve kültürel düzeydeki gelişmeler, mimarlık ortamlarının belirleyicisi olma özelliğini her zaman sürdürmeye devam edecektir...

ÖNERİLER

Bir bütün içerisinde ele alınıp incelenmesi gereken tarihi varlıklarımızın değeri, ancak eser özgünlüğünü kaybettikten sonra anlaşılıyor ya da hiç farkedilemiyor bile. Tarihi mirasımız, zamanında korumaya alınmadığı için ilk olarak acil tedbirlerin alınması şarttır. Döneme damgasını vurmuş, zamanının belirleyicisi olan kişilerin ve eserlerinin hak ettiği değerin verilmesi, bu eserlerin belgelenmesi ile mümkün olacaktır. Yaşatılmaları, ancak araştırmacı çalışmalar sayesinde gerçekleşebilecektir. Bu görev yerine getirilirken ise ürünün hangi ilişkiler düzeninin bir sonucu olarak ortaya çıktığı araştırılmalı, bunu yaparken de ürün, ait olduğu düzen içinde ele alınmalıdır.

Çevremizde belgelenmeyi bekleyen, yok olmanın eşiğinde birçok eser var. Çözümün, öncelikle eğitim kurumlarından geçtiği konusundaki inancımla, belki de daha fazla ciddiye alınması gerekli bir konu olan “tarihi değerlerin korunması için öncelikli olarak kültürel varlıkların tanınmasını sağlamak”; hem tarihi mirasımızın korunması hem de koruma bilincini aşılayacak olması nedeniyle önemlidir.

Bir başka önemli konu ise, tarihi binaların yenileme çalışmalarıdır. Yaşadığımız çevrede algılayabildiğimiz gibi bu konuda da acil önlemlerin alınması gerekmektedir. Eski yapıların çağdaş işlevlerle yaşatılması ve bu nedenle değerlendirilmiş olmaları çağdaş ve yararlı bir düşüncedir. Ancak tarihi ve kültürel varlıklarımıza belli kurallar çerçevesinde sahip çıkarak onlara yeni boyutlar kazandırmak, hem gelecek kuşaklara hem de geçmişimize verdiğimiz değerin ortaya konulmasını sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- Alsaç, Ü.**, 1976. Türkiye'deki Mimarlık Düşüncesinin Cumhuriyet Dönemi'ndeki Evrimi, Trabzon.
- Aslanapa, O.**, 1949. Edirne'de Osmanlı Devri Abideleri, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Aslanoğlu, İ.**, 1980. Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, Ankara.
- Aslanoğlu, İ.**, 1984. "I. ve II. Milli Mimarlık Akımları Üzerine Düşünceler", *Mimaride Türk Milli Üslubu Semineri, 11-12 Haziran 1984*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Atatürk Kültür Merkezi, İstanbul, s. 41-47.
- Barillari, D. ve Godoli, E.**, 1997. İstanbul 1900, (Çev: A. Ataöv), Octava Yayınevi İstanbul.
- Batur, A.**, 1986. "Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, s. 1038-1068, İstanbul.
- Batur, A.**, 1993. "19. Yüzyıl İstanbul Mimarlığında Bir Stilistik Karşılaştırma Denemesi: A. Vallaury/R. D'Aronco, (İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul)", *Osman Hamdi Bey ve Dönemi, 17-18 Aralık 1992 Sempozyumu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s. 146-153.
- Batur, A.**, 1995a. "Jasmund, A.", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul, 4, s. 317-318.
- Batur, A.**, 1995b. "Oryantalist Mimari", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul, 6, s. 148-149.
- Batur, A.**, 1995c. "Vedat Tek Evi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, İstanbul, 7, s.372.
- Batur, A.**, 1998. Türk Mimarlığı Ders Notları, İTÜ, İstanbul.
- Bayrak, O.**, 1982. Türkiye Tarihi Yerler Klavuzu, İstanbul.
- Bilgin, İ.**, 1992. Yapı Üretimi Ders Notları, YTÜ, İstanbul.
- Cerası, M. M.**, 1999. Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi, (Çev: A. Ataöv), Y.K.Y., İstanbul.

- Cezar, M., 1971. Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- Darkot, B., 1985. "Coğrafi Giriş", *Edirne'nin 600. Fetih Yıl Dönümü Armağan Kitabı*, 1965. Ankara Türk Tarih Kurumu, s. 1-12.
- Dikmen, A., 1995. "Turizm", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 7, s.304-305.
- Engin, V., 1993. Rumeli Demiryolları, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd.Şti., İstanbul.
- Hür, A., 1995. "Şark Ekspresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 7, s.135-137.
- İnalcık, H., 1993. Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi Üzerinde Arşiv Çalışmaları, İncelemeler, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti., İstanbul.
- Kazancıgil, R., 1995. Edirne Şehir Tarihi Kronolojisi (1300-1994), Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları, No:21, Edirne.
- Koray, E., 1959. Türkiye Tarih Yayınları Bibliyografyası, 1729-1955, Maarif Basımevi, İstanbul.
- Kuran, A., 1984. "Türk Mimarisinde Çeşitli Üsluplar Üzerine Görüşler", *Türk Milli Üslubu Semineri, 11-12 Haziran 1984*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Atatürk Kültür Merkezi, İstanbul, s. 62-64.
- Osman, R., 1994. Edirne Rehnüması (Edirne Klavuzu), (Ed: R. Kazancıgil), Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları, No:15, Edirne.
- Özdeş, G., 1951. Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü, İstanbul.
- Özer, B., 1964. Rejyonalizm, Üiversalizm ve Çağdaş Mimarimiz Üzerine Bir Deneme, İstanbul.
- Pamuk, Ş., 1994. Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Peremeci, O. N., 1939. Edirne Tarihi, İstanbul.
- Pevsner, N., 1970. Avrupa Mimarisi'nin Ana Hatları, (Çev: S. Batur), İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Salman, Y., 1995a. "Haydarpaşa Garı", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 4, s. 30.
- Salman, Y., 1995b. "Sirkeci Garı", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 7, s. 13.

- Sözen, M., 1984. Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı (1923-1983), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Sözen M. ve M. Tapan, 1973. 50 Yılın Türk Mimarisi, İş Bankası Kültür Yayınları 122, İstanbul.
- Tekeli, İ. ve S. İlkin, 1997. Mimar Kemalettin'in Yazdıkları, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, Ankara.
- Tezel, Y. S., 1994. Cumhuriyet Dönemi'nin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tunaya, T. Z., 1999. Türkiye'nin Siyasi Hayatında Batılılaşma Hareketleri-I, Yeni Gün Haber Ajansı, İstanbul.
- Ulusaraç (Kepsutlu) G., 1990. Edirne Kaleiçi'ndeki Tarihsel Konutların Korunma ve Kullanım Olanakları Açısından Değerlendirilmesi, "2.1.2. Osmanlı Dönemi- Edirne, Edirne", *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s. 12-15.
- Yavuz, Y., 1981. Mimar Kemaleddin ve I. Ulusal Mimarlık Dönemi, Ankara.
- Yavuz, Y., 1995a. "Kemaleddin Bey", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 6, s. 521-522.
- Yavuz, Y., 1995b. "Tek, Vedat", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 7, s. 232.
- Yenişehirlioğlu, F., 1993. "Sanatta Osmanlı İmparatorluğu-Fransa Etkileşimi, (Hacettepe Üniversitesi, Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Ankara)", *Osman Hamdi Bey ve Dönemi, 17-18 Aralık 1992 Sempozyumu*, s. 57-66, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Cumhuriyet'in 50. Yılında Edirne*, 1973 İl Yıllığı, 1973.
- Edirne Ticaret ve Sanayi Odası Rehberi, 100. Yıl Anısına 1885-1985*, 1985, Arba Yayınları, İstanbul.
- T.C.D.D. İşletmesi, Demiryollarımız, Demiryol Dergisi Yayınlarından*, 1958.
- T.C.D.D. İşletmesi, Demiryolu Dergisi Özel Sayısı*, 1956.
- T.C.D.D., I. Bölge Başkanlığı Arşivi*, Haydarpaşa Garı, İstanbul., 1999.
- AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, "Fransız Devrimi", Ana Yayıncılık A.Ş. ve Encyclopedia Britannica, Inc., İstanbul, 1987, 9, s. 117.
- AnaBritannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, "Kemaleddin Bey", Ana Yayıncılık A.Ş. ve Encyclopedia Britannica, Inc., İstanbul, 1987, 13, s. 164-165.

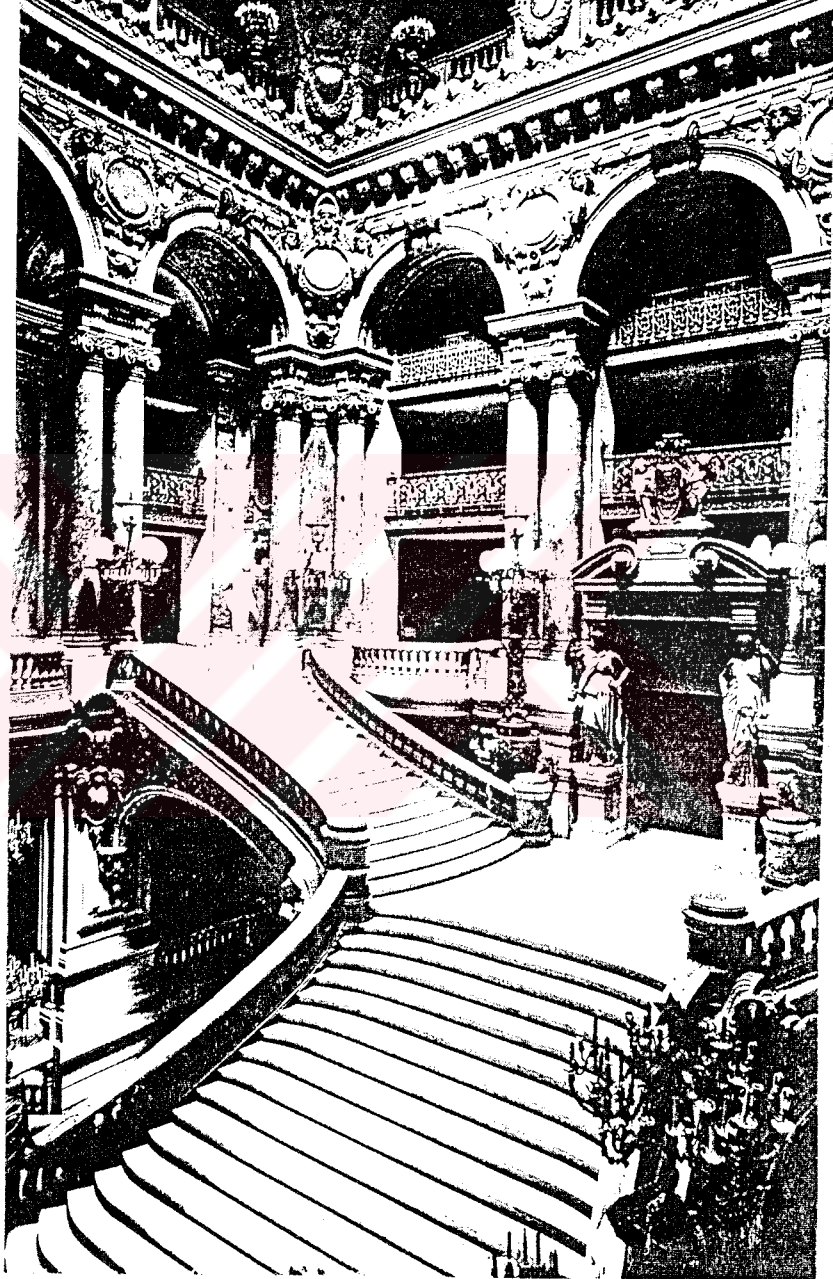
www.musee-orsay.fr

www.tcdd.gov.tr

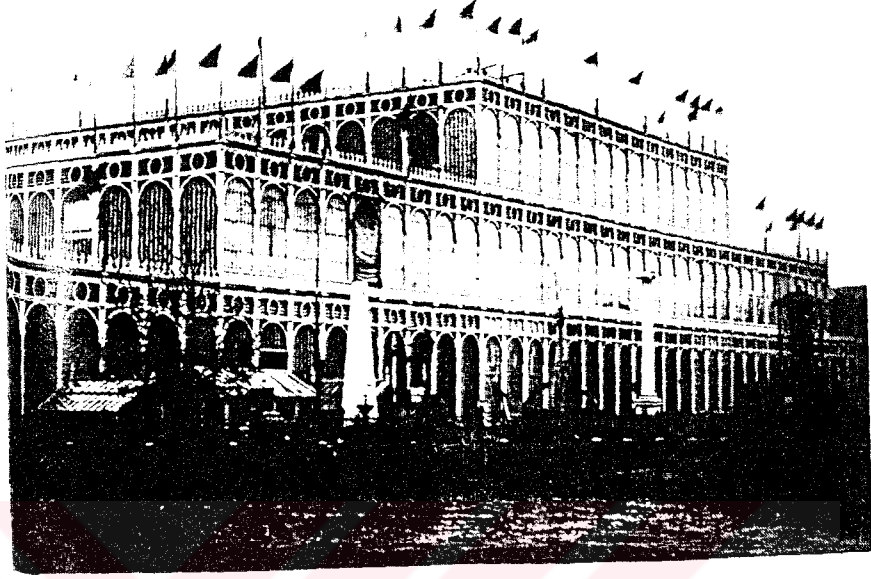


EKLER





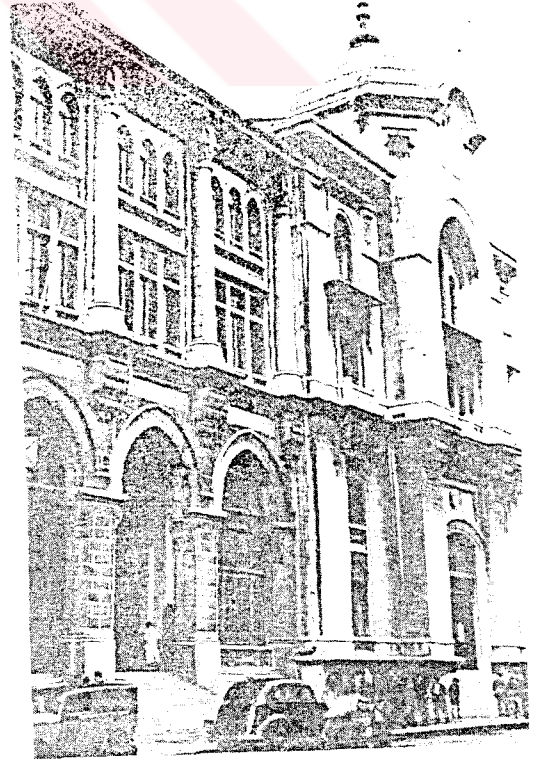
Ek A.1 Paris Opera House (Paris Opera Evi), iç mekandan görünüm



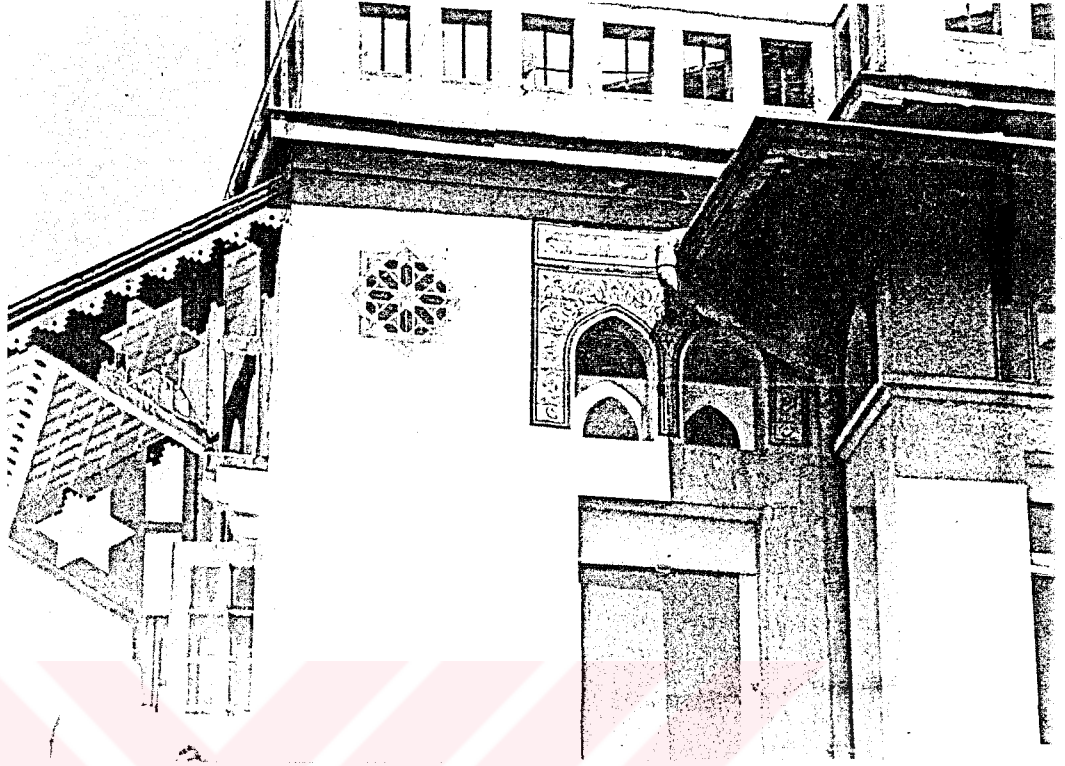
Ek A.2 Crystal Palace (Kristal Palace), Hyde Park, Londra (1851)



Ek A.3 Sirkeci Büyük Postane,
cephesinden detay görünüm



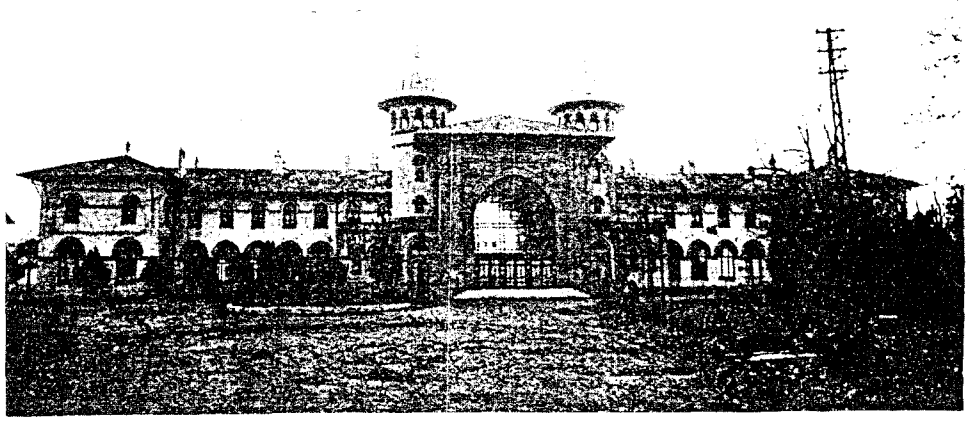
Ek A.4 Sirkeci Büyük Postane
cephesinden detay görünüm



Ek A.5 Mimar Vedat Tek Evi, cephesinden detay görünüm



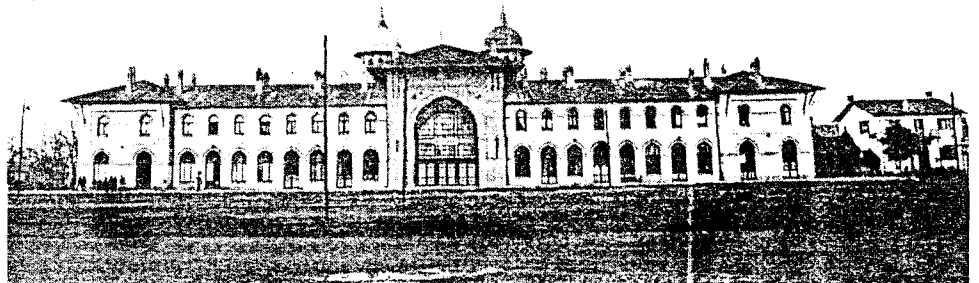
Ek A.6 Mimar Vedat Tek Evi, cephesinden detay görünüm



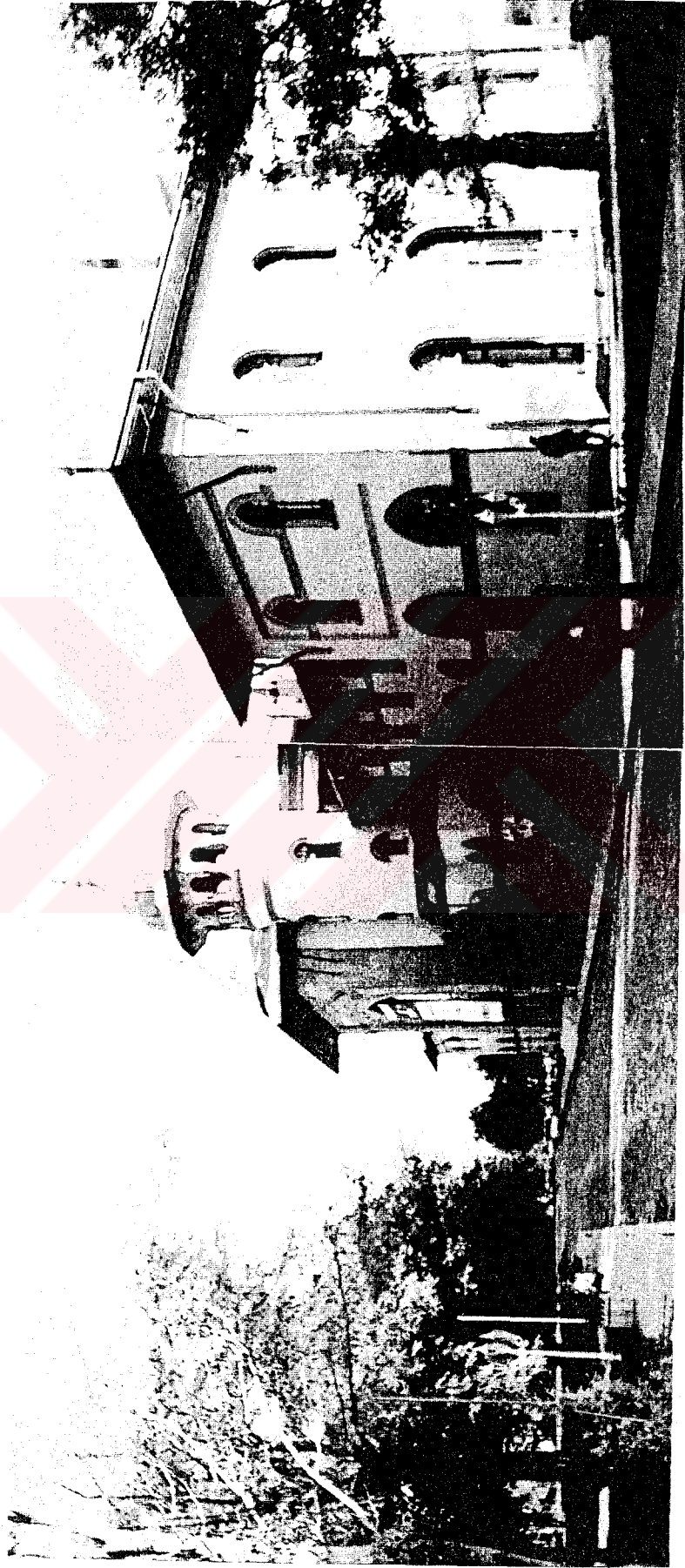
Ek A.7 Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi yönünden görünüm



Ek A.8 Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi yönünden detay görünüm



Ek A.9 Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi yönünden görünüm, Şubat 1977



Ek A.10 Edirne Gari, kuzeydoğu cephesine bakış



Ek A.11 Edirne Garı, güneybatı cephesine nostalji treninden bir bakış



Ek A.12 Edirne Garı, kuleye bitişik mekan ile diğer yan mekanların görünümü



Ek A.13 Edirne Garı, Edirne Garı, kuleye bitişik tek katlı yan mekandan görünüm



Ek A.14 Edirne Garı, ana mekan, çatı konstrüksiyonuna çatı arasından bakış



Ek A.15 Edirne Gari, ana mekan, kemerli çatı örtüsünün çatı arasından kısmi görünümü



Ek A.16 Edirne Garı, iç mekan, yan mekanlara geçiş ve çatı altından kısmi görünüm



Ek A.17 Edirne Garı, kule pencerelerinden görünüm



Ek A.18 Edirne Garı, kule cephesinden kısmi görünüm



Ek A.19 Edirne Garı, kubbe kemer ve kolonlarından görünüm



Ek A.20 Edirne Garı, teras çatılı tek katlı yan mekandan görünüm



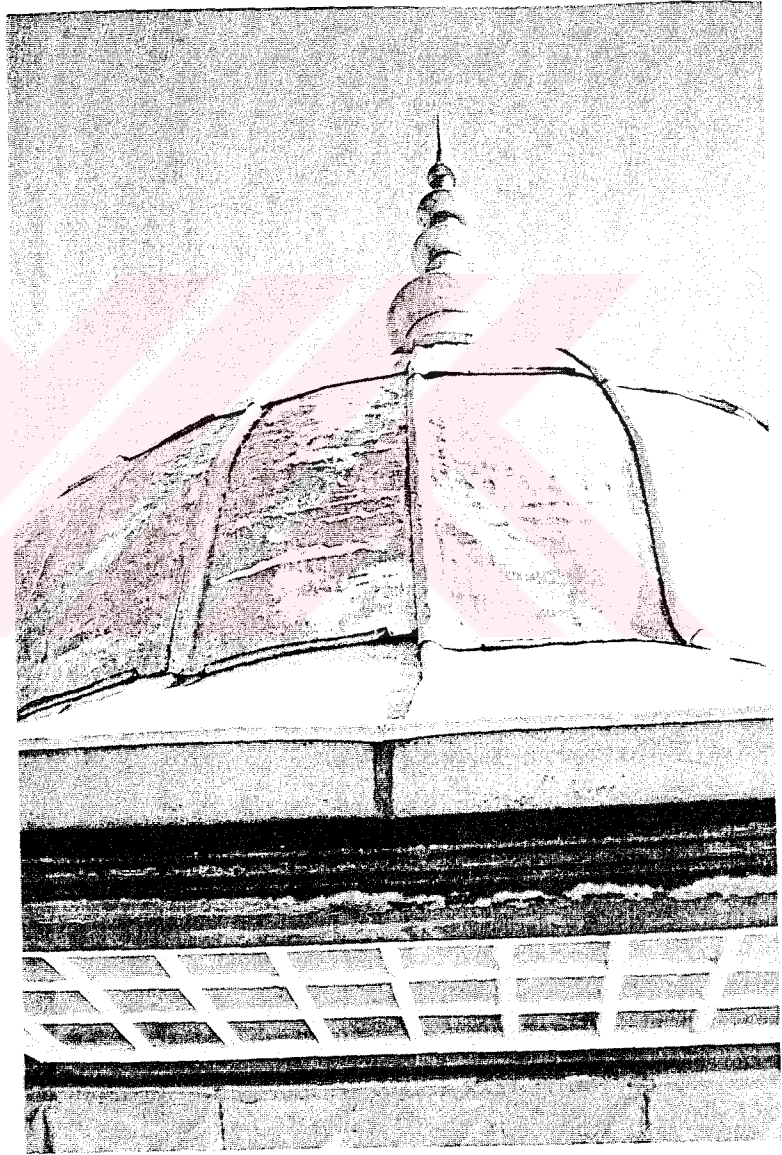
Ek A.21 Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi, giriş saçağından detay



Ek A.22 Edirne Garı, kubbe kemerinden diğer kubbeye bir bakış



Ek A.23 Edirne Garı, çatı kaplama ve bacalarından görünüm



Ek A.24 Edirne Garı, kule kubbesinin çatısına detay bir bakış



Ek A.25 Edirne Garı, giriş katı pencere detay görünümü



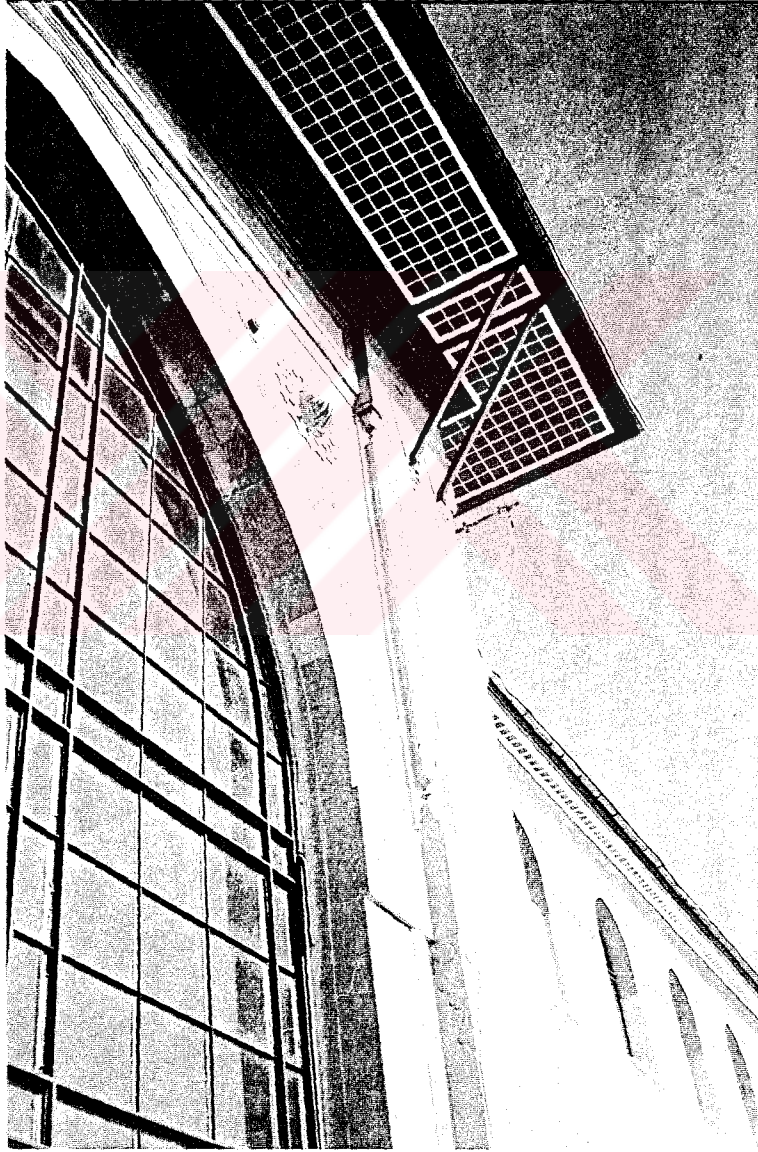
Ek A.26 Edirne Garı, iki katlı yan mekan cephesinden detay görünüm



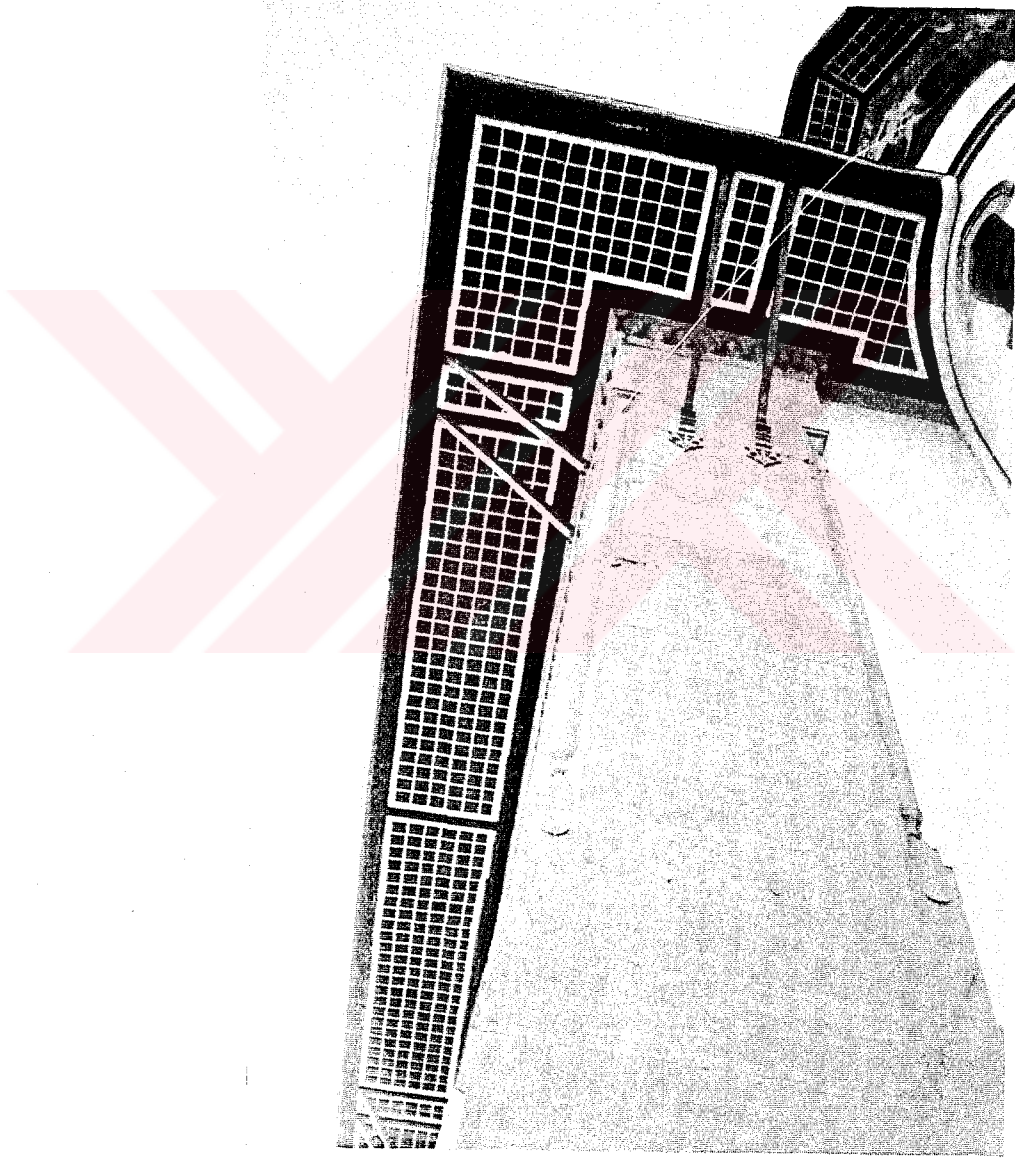
Ek A.27 Edirne Garı, yan mekan cephesi, saçak ve payandalardan görünüm



Ek A.28 Edirne Garı, kubbe kemerlerine ve saçağına detay bir bakış



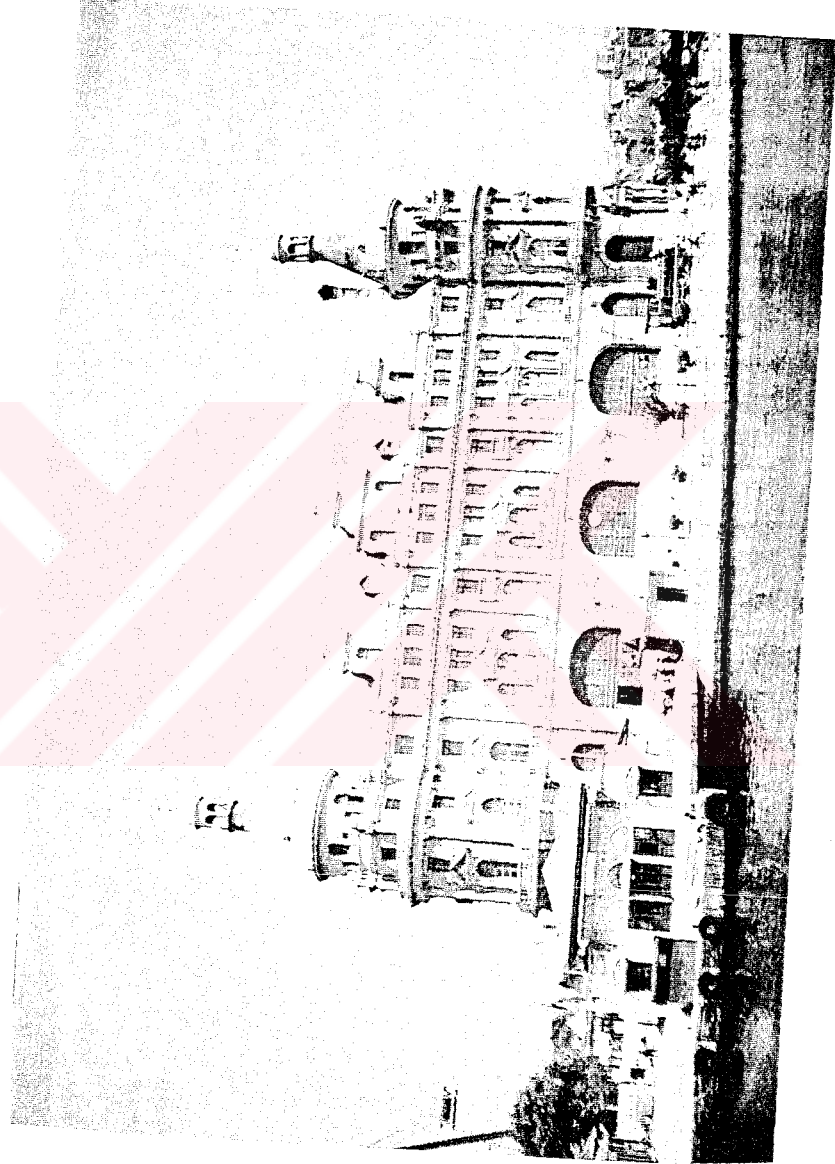
Ek A.29 Edirne Garı, güneybatı cephesi, ana mekan yüzey bezemelerinden görünüm



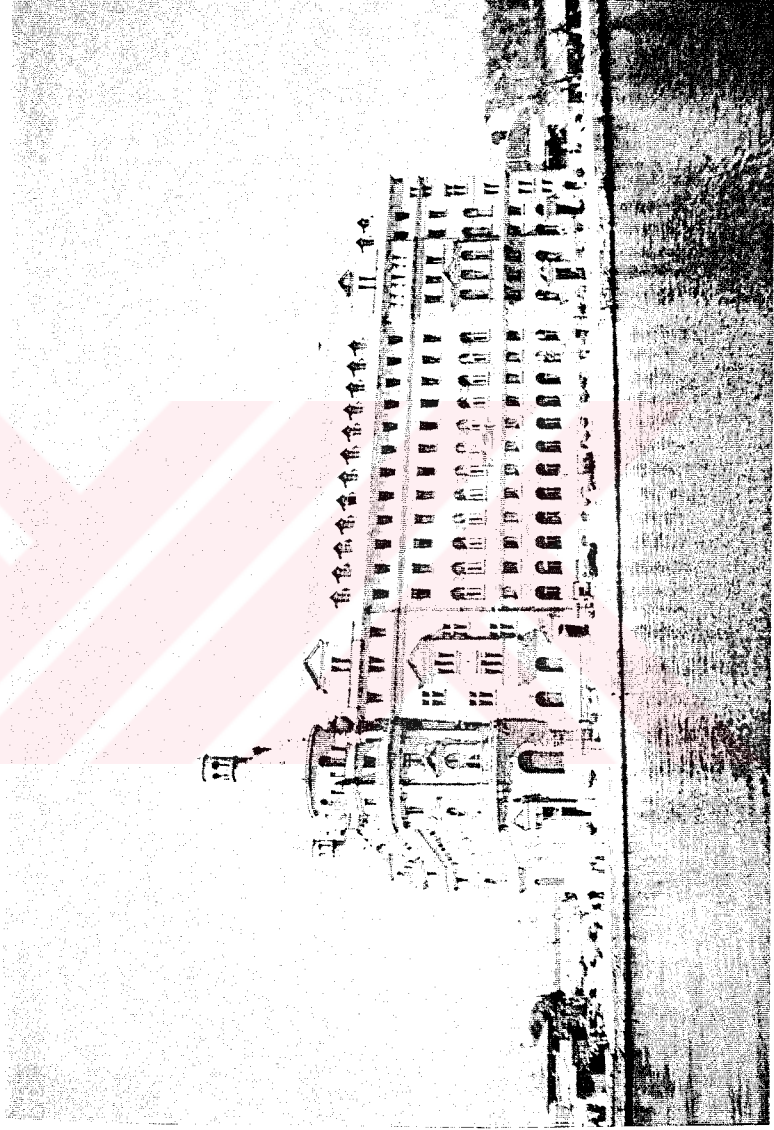
Ek A.30 Edirne Garı, kuzeydoğu cephesi, giriş yüzey ve saçağından kısmi detay



Ek A.31 Sirkeci Garı, perona çıkış kapısından detay görünüm



Ek A.32 Haydarpaşa Garı, güney cephesinden görünüm



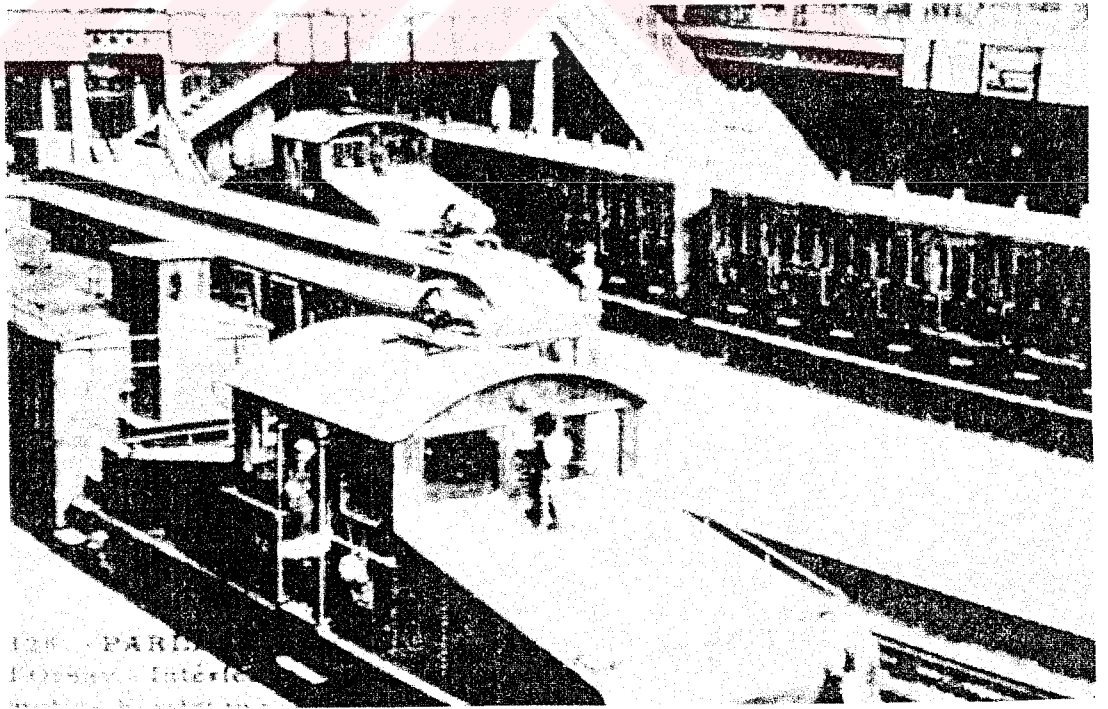
Ek A.33 Haydarpaşa Garı, doğu cephesinden görünüm



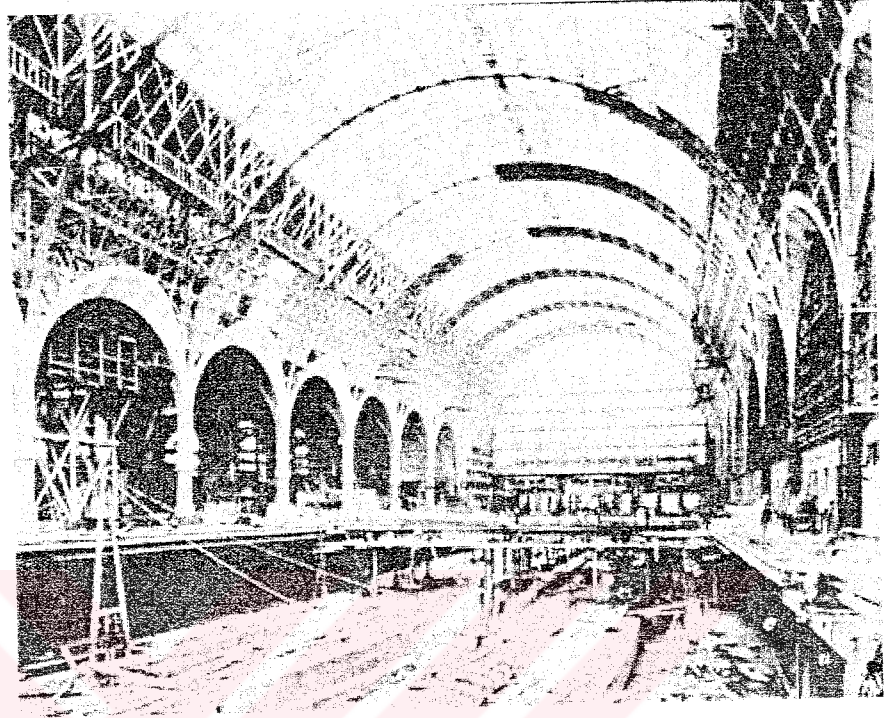
Ek A.34 Haydarpaşa Garı, güney cephesinden kısmi görünüm



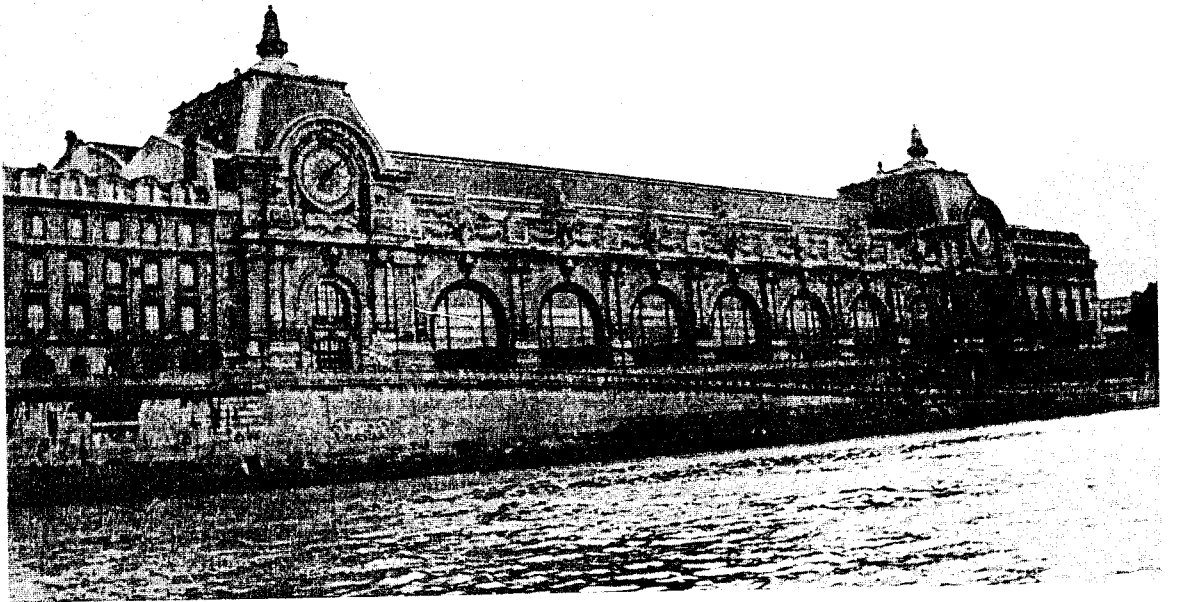
Ek A.35 D'Orsay Müzesi, binaya Rue de Lille Caddesi'nden bakış



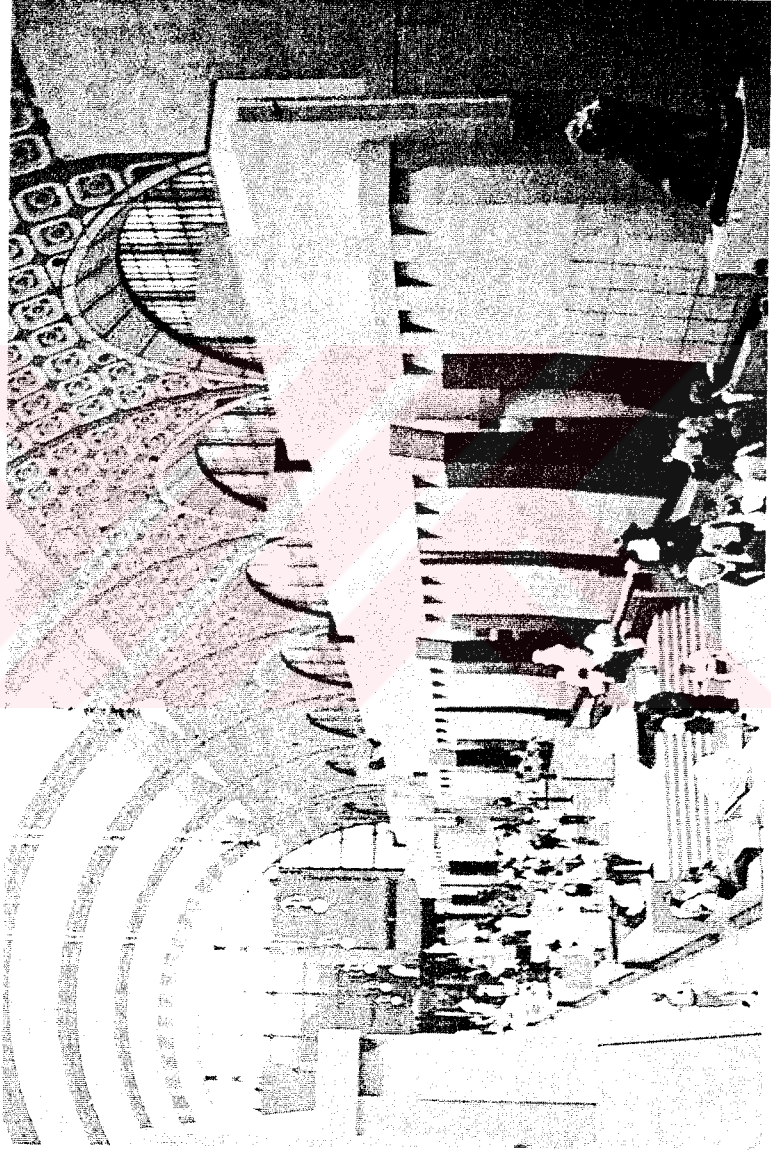
Ek A.36 D'Orsay Garı, iç mekandan görünüm



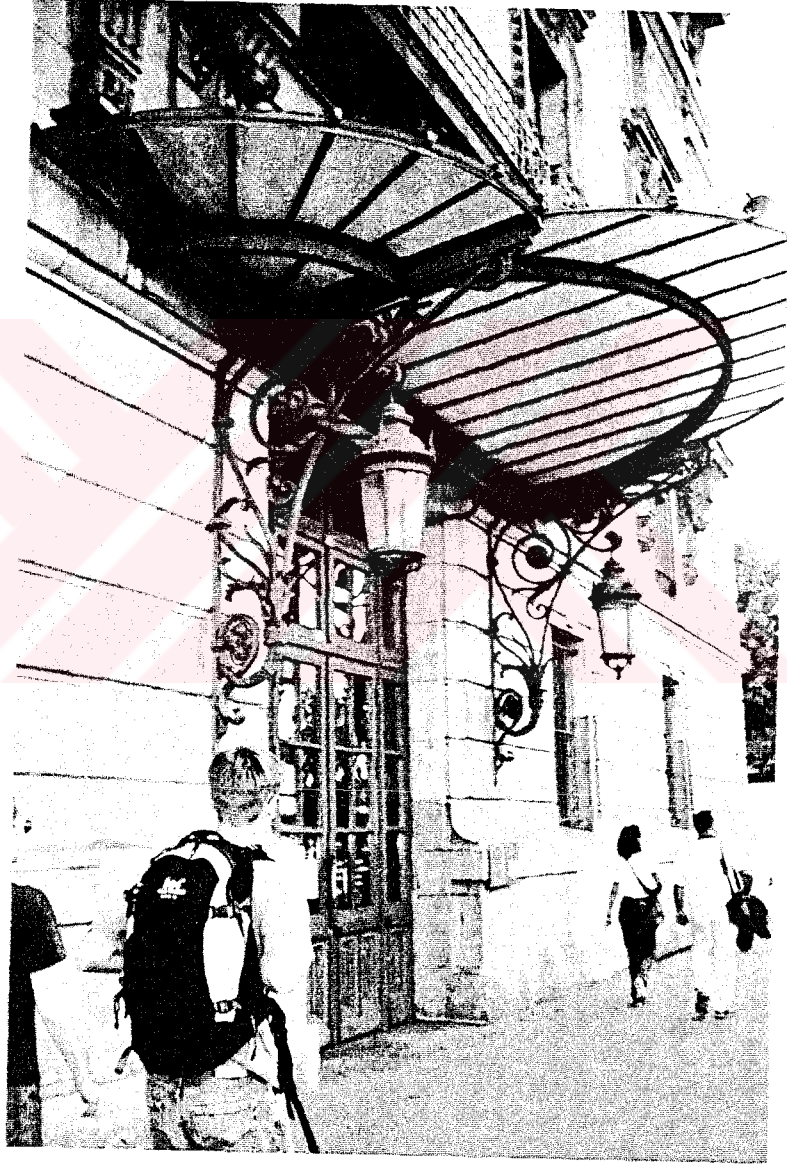
Ek A.37 D'Orsay Gari, iç mekandan görünüm



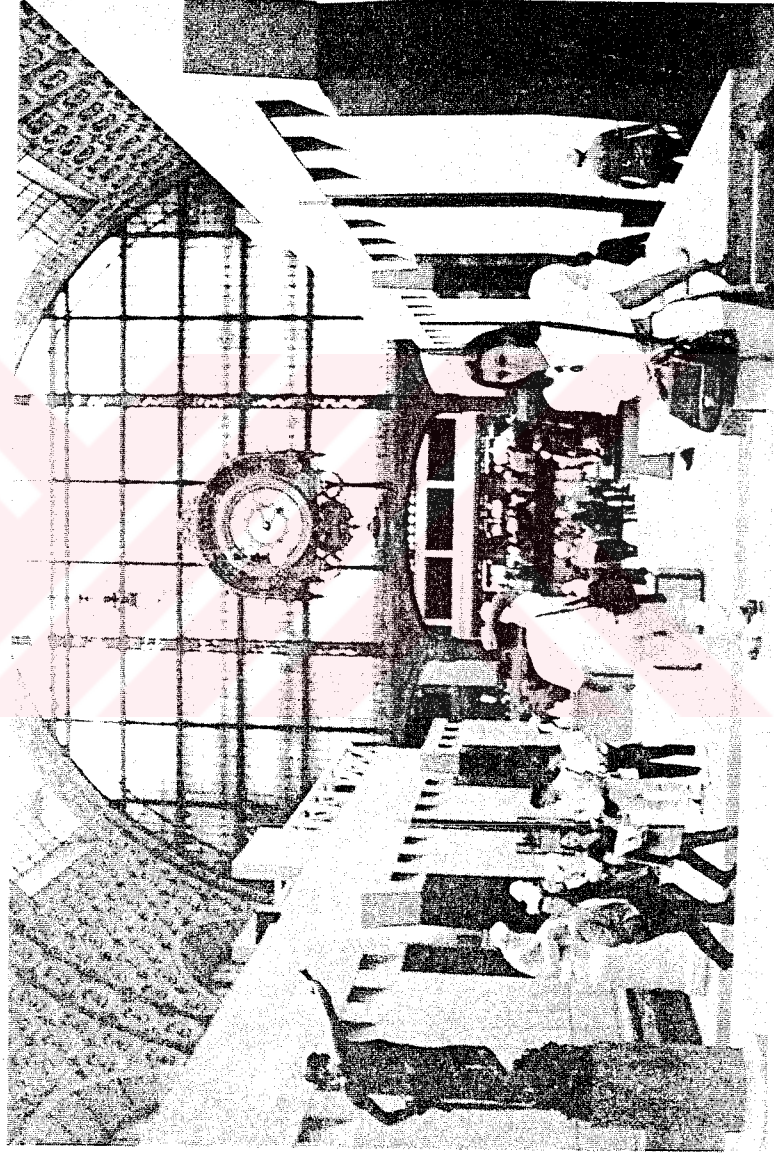
Ek A.38 D'Orsay Müzesi, Sen Nehri'nden ön cepheye bir bakış



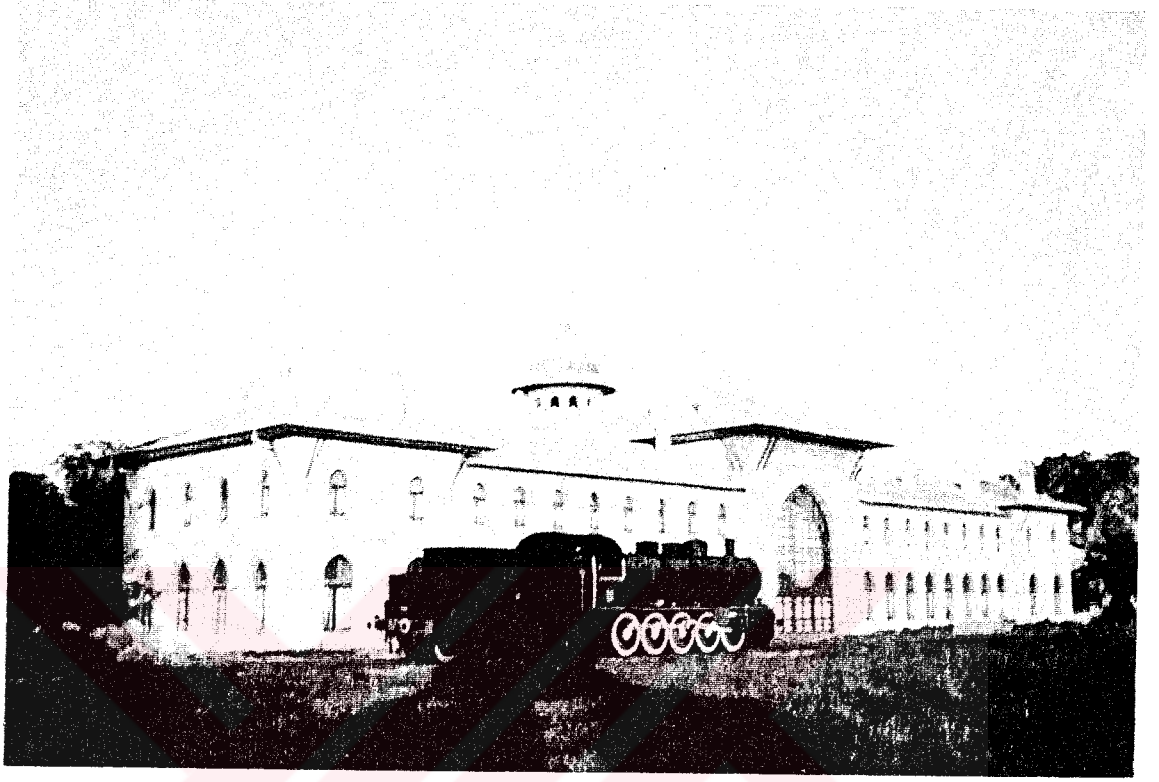
Ek A.39 D'Orsay Müzesi, iç mekana ara kattan bir bakış



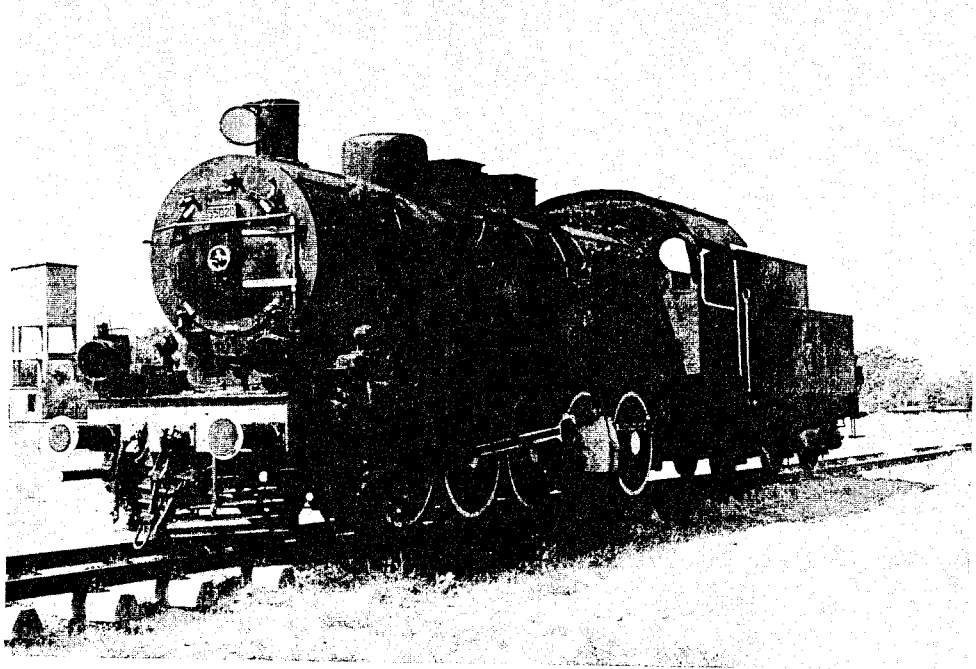
Ek A.40 D'Orsay Müzesi, ön cephedeki giriş kapılarından biri, detay görünüm



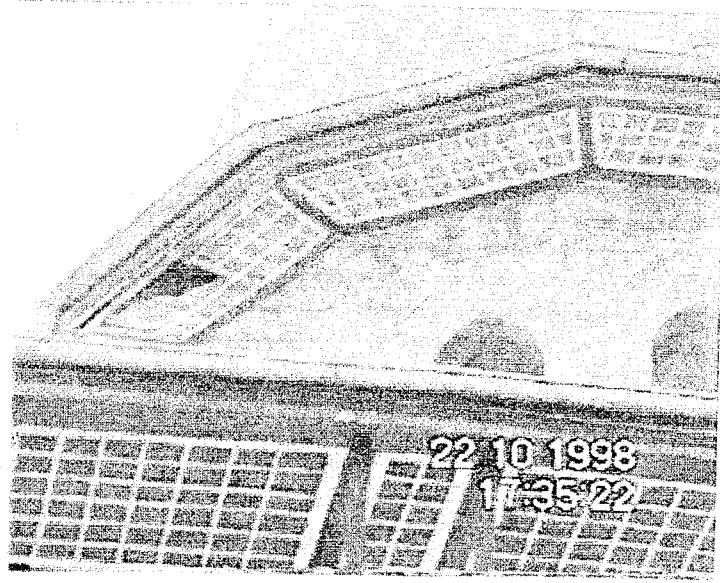
Ek A.41 D'Orsay Müzesi, iç mekana zemin kattan bakış



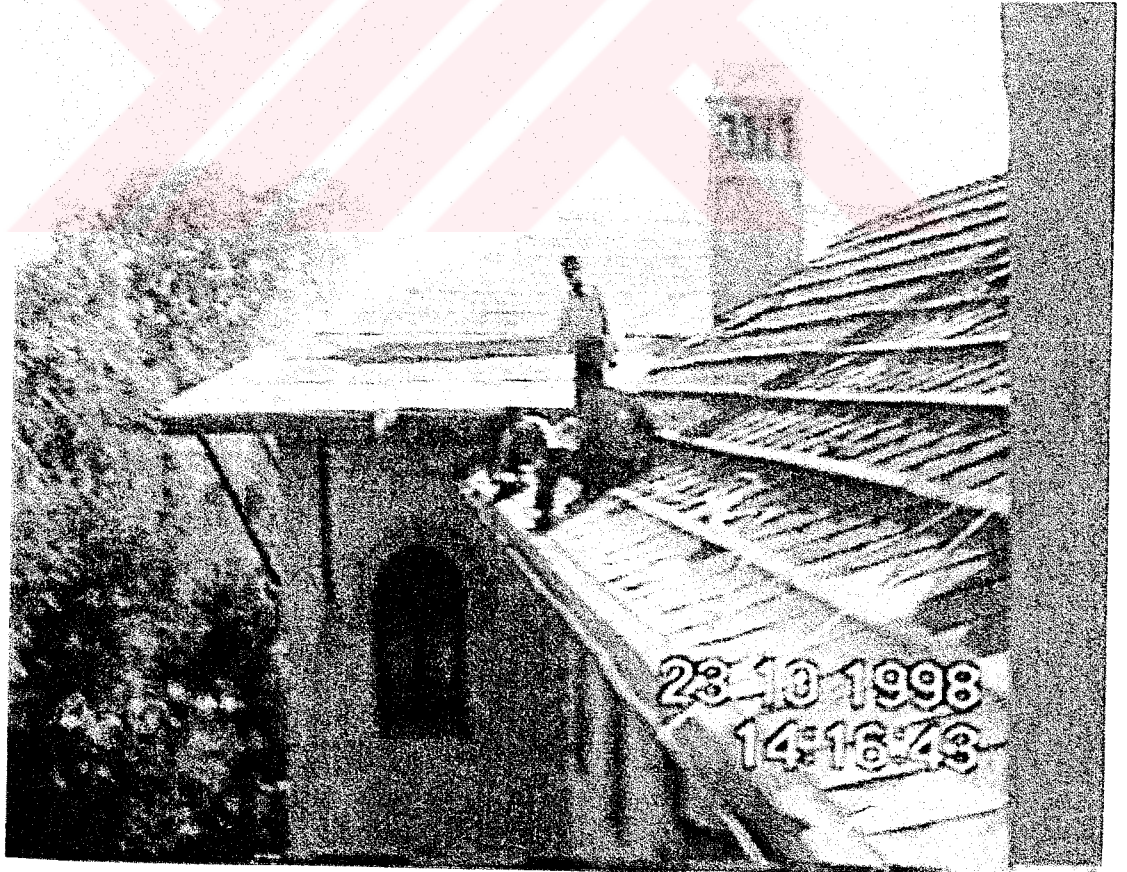
Ek A.42 Edirne Garı, güneybatı cephesi ve nostalji treni



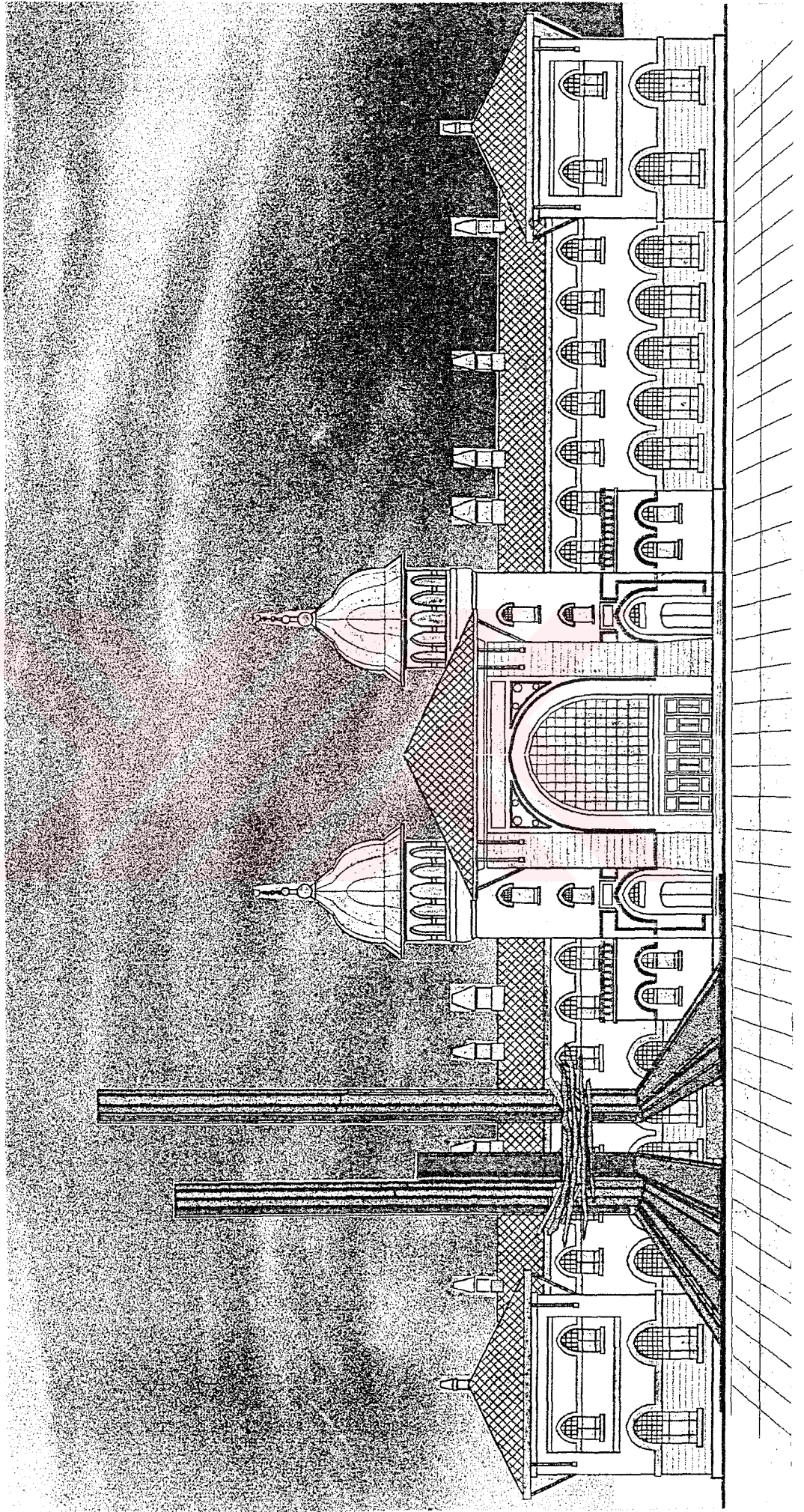
Ek A.43 Edirne Garı, nostalji treni



Ek A. 44 Edirne Garı, kubbe saçağı altından detay görünüm



Ek A. 45 Edirne Garı, çatı onarımından görünüm



Ek A.46 Edirne Garı ile Lozan Barış Anıtı'nın proporsiyonu



Ek A.47 Edirne Garı, Lozan Barış Anıtı'ndan görünüm



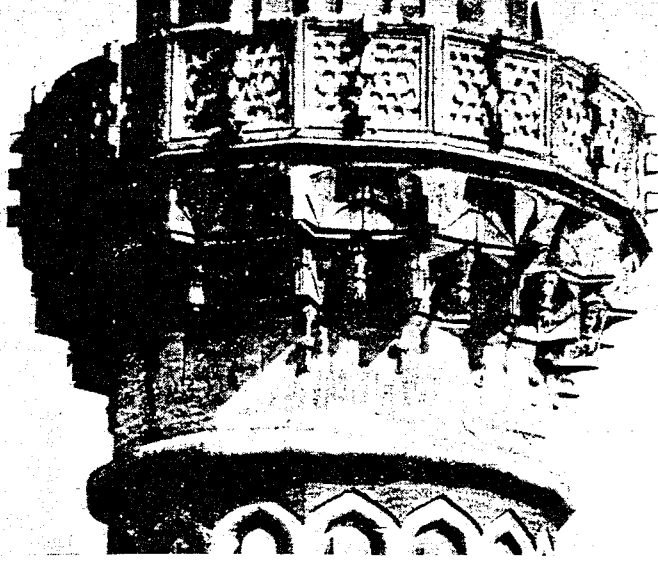
Ek A.48 Edirne Garı, Lozan Barış Anıtı'ndan detay görünüm



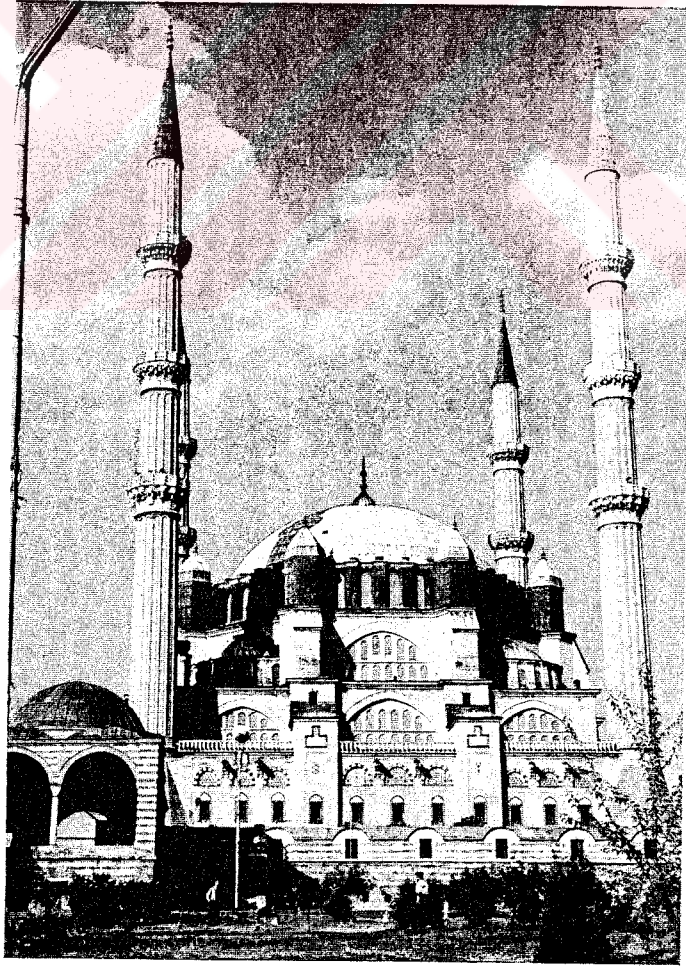
Ek A.49 Edirne Garı, Lozan Barış Anıtı'nın gece görünümü



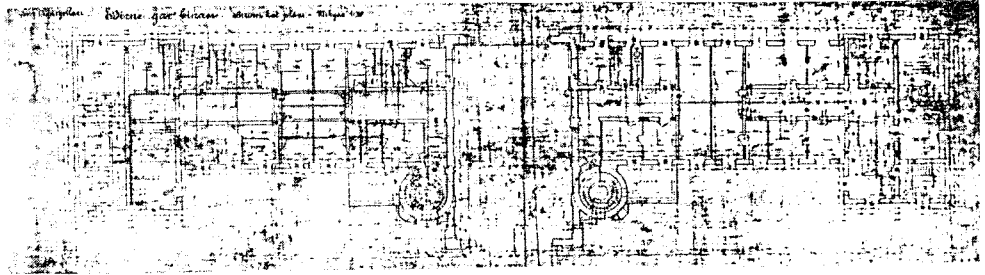
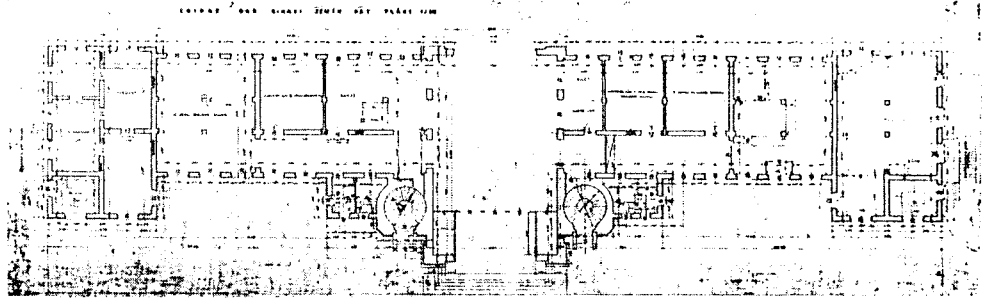
Ek A.50 Edirne Garı, Lozan Barış Anıtı'nın gece detay görünümü



Ek A.51 Edirne, Selimiye Camii, şerefe süslemelerinden detay



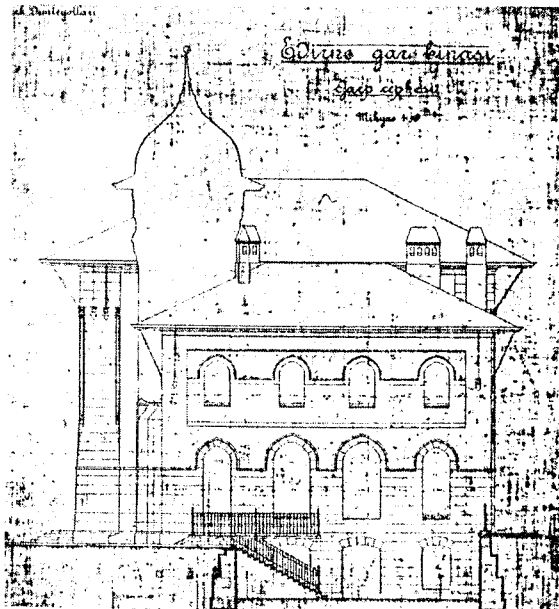
Ek A.52 Edirne, Selimiye Camii dış cephesinden görünüm



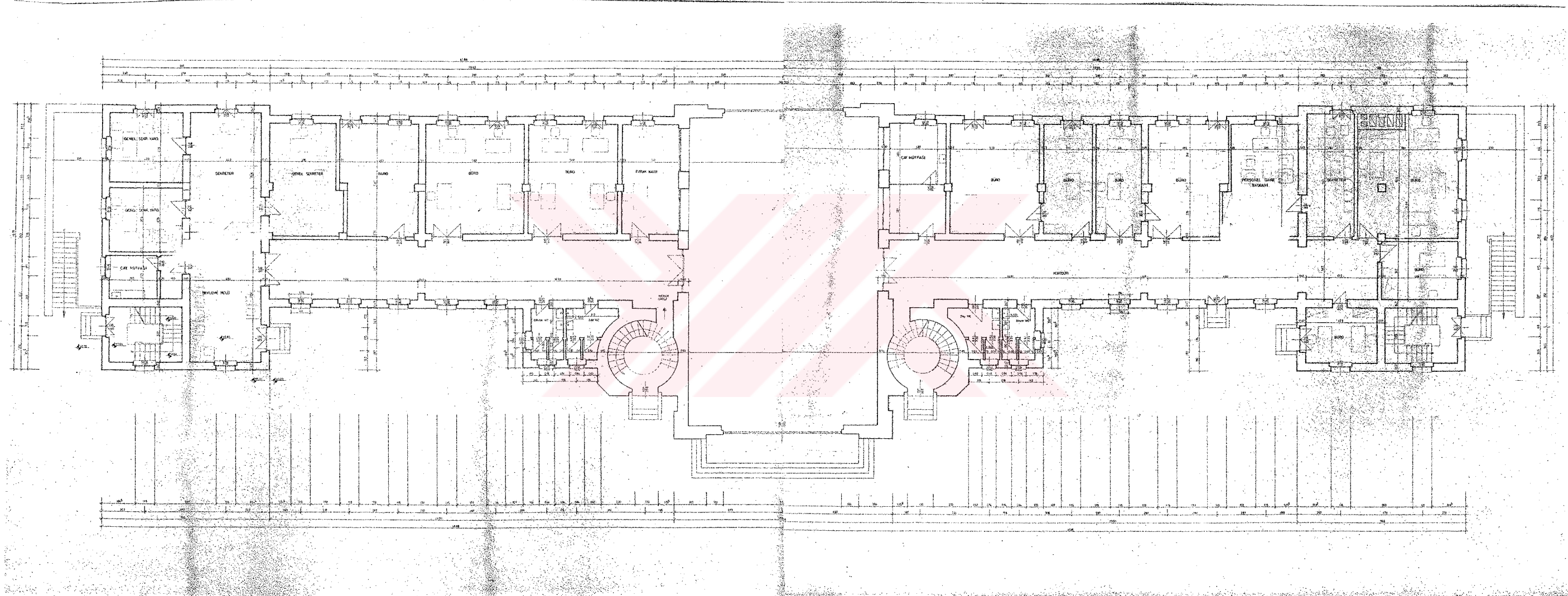
Ek B.1, 2 Edirne Garı, onarım projesi, zemin ve 1.kat planları, 1959



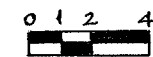
Ek B.3 Edirne Garı, onarım projesi, ön cephe, 1959

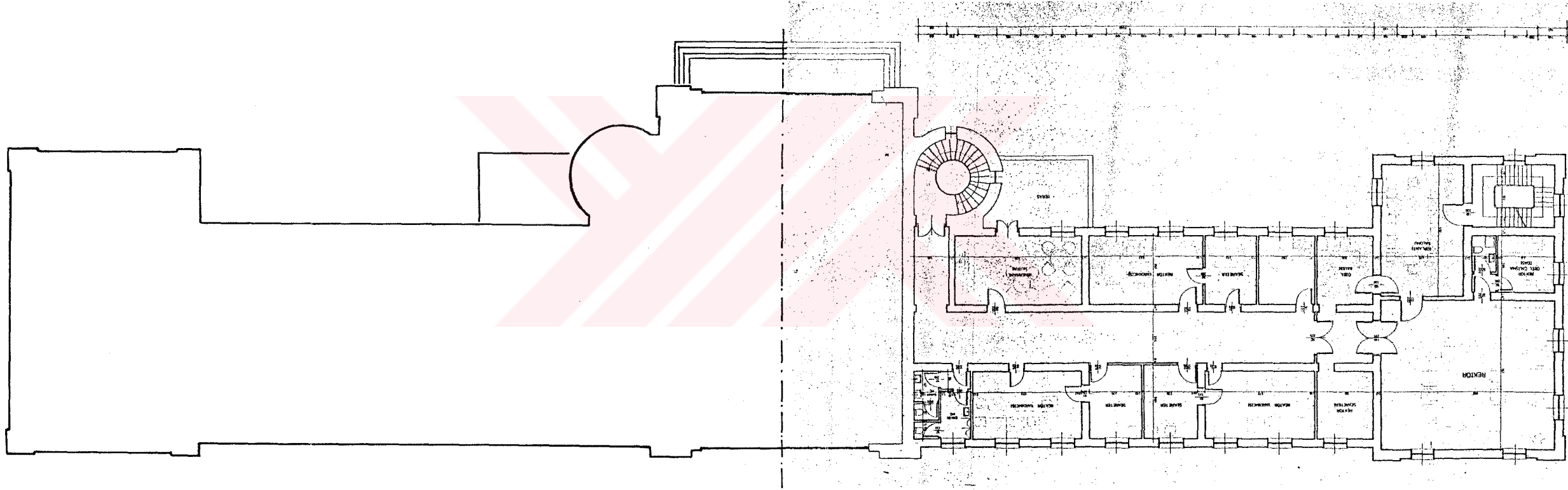


Ek B.4 Edirne Garı, onarım projesi,
Yan cephe, 1959

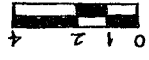


Ek B.5 Edirne Garı, onarım projesi, zemin kat planı, 1998



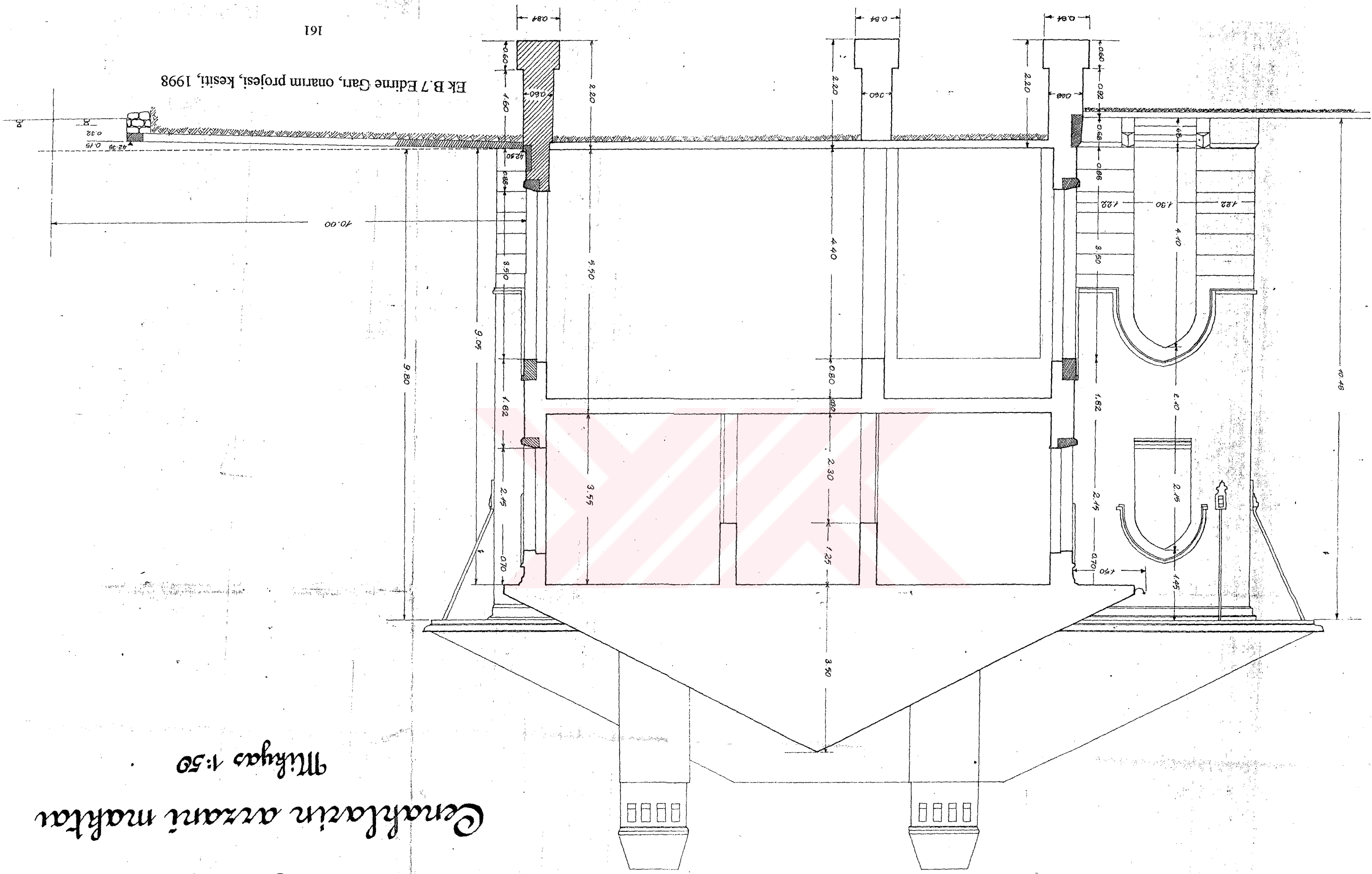


Ek B.6 Edirne Gari, onarım projesi, kısmi üst kat planı, 1998



Şah Düzgöller

Ödine gar binası
Cenahların azarını makta
Mikyas 1:50

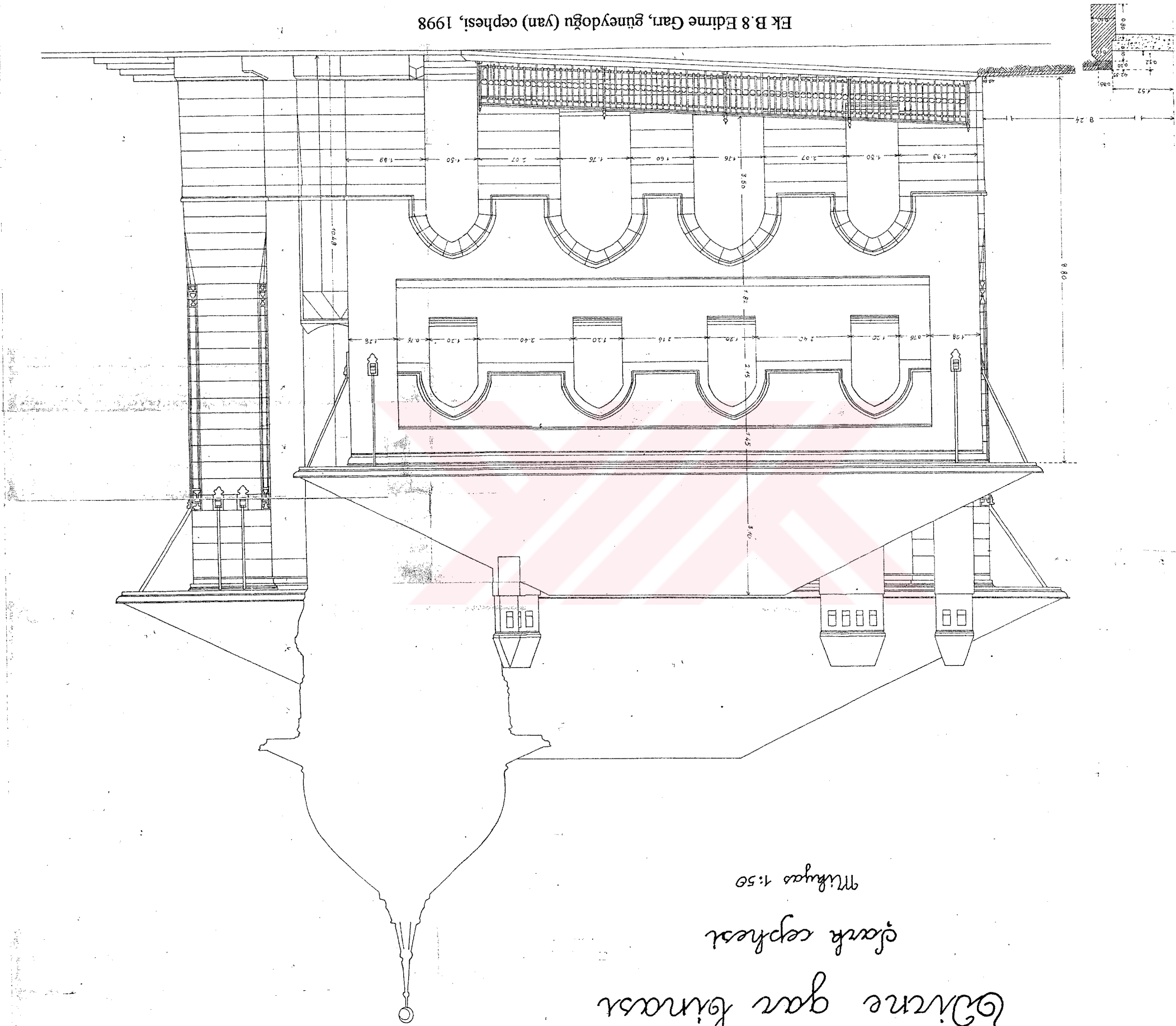


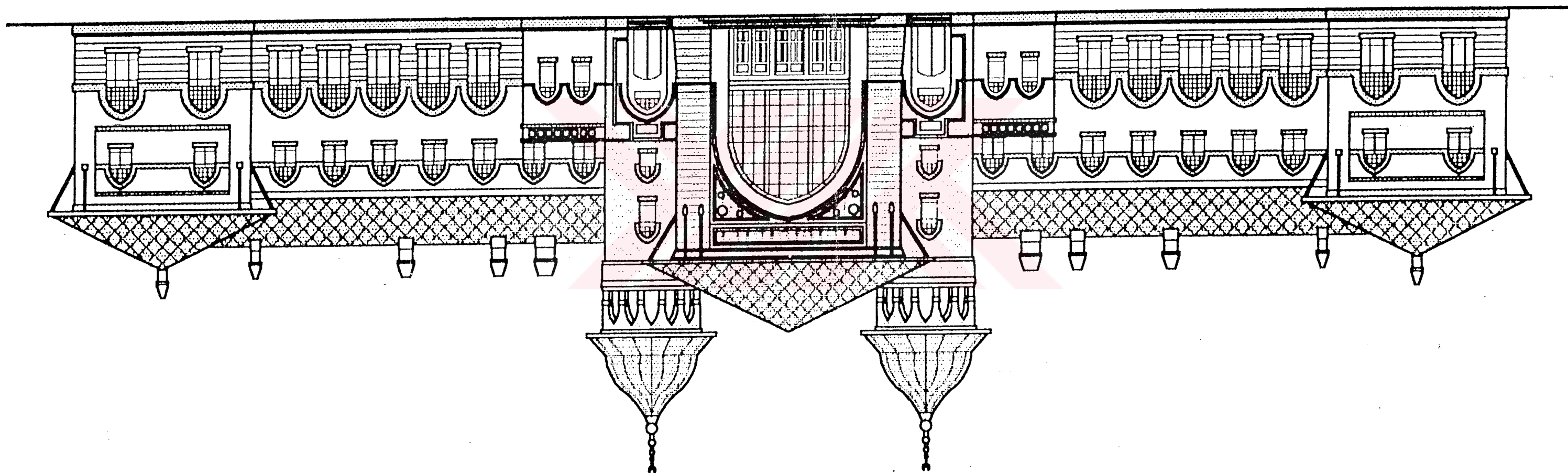
Ek B.7 Edirne Garı, onarım projesi, kesiti, 1998

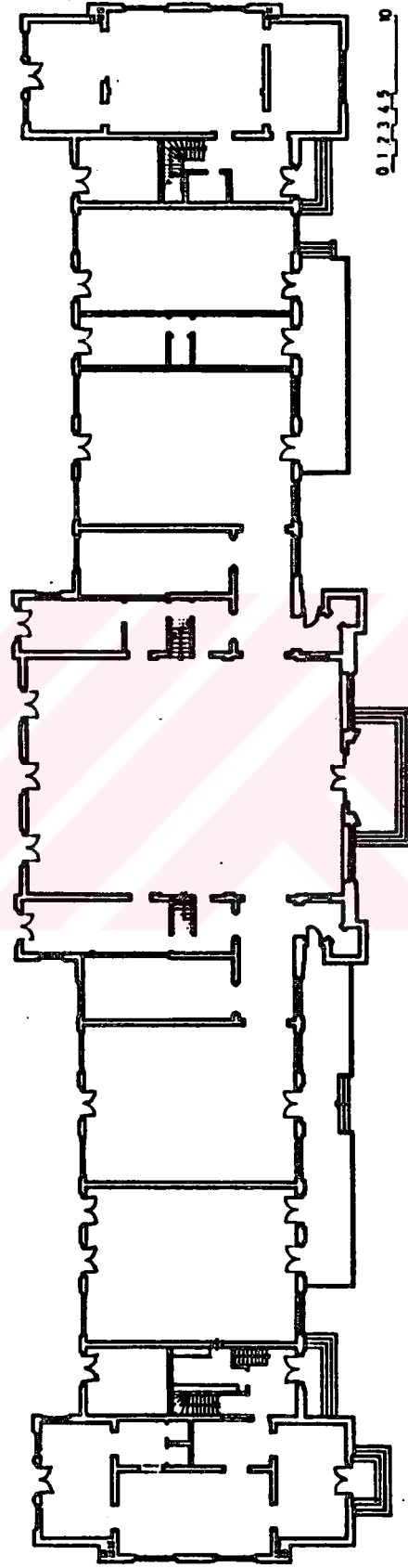
Edirne gar binası

çark cephesi

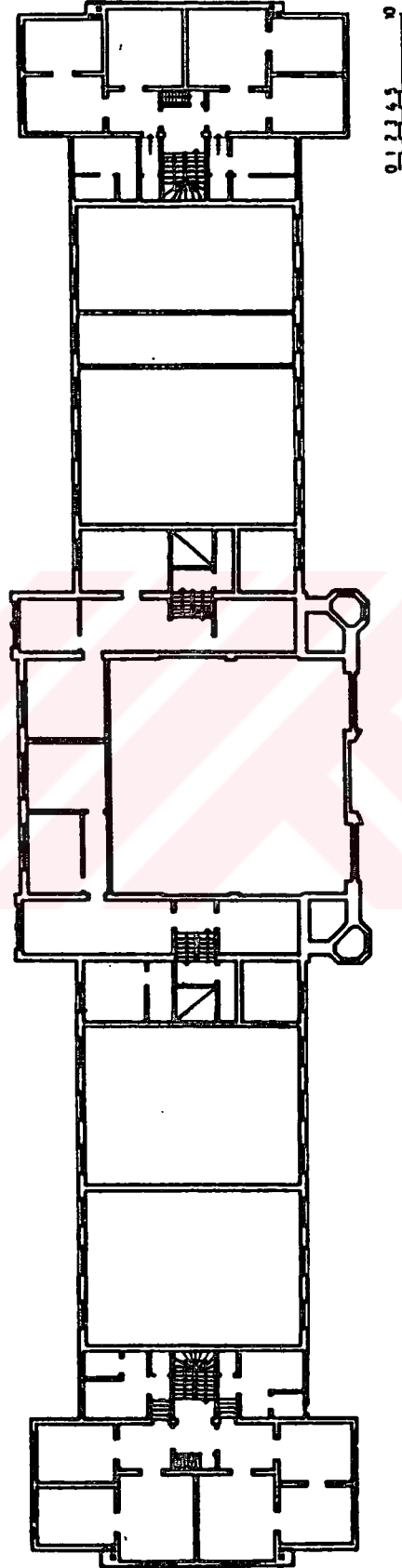
ölçü 1:50



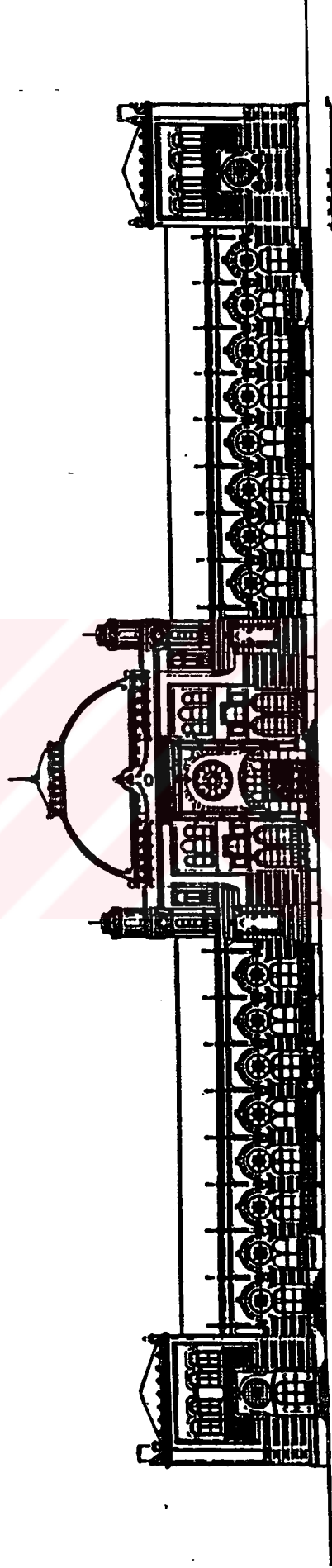




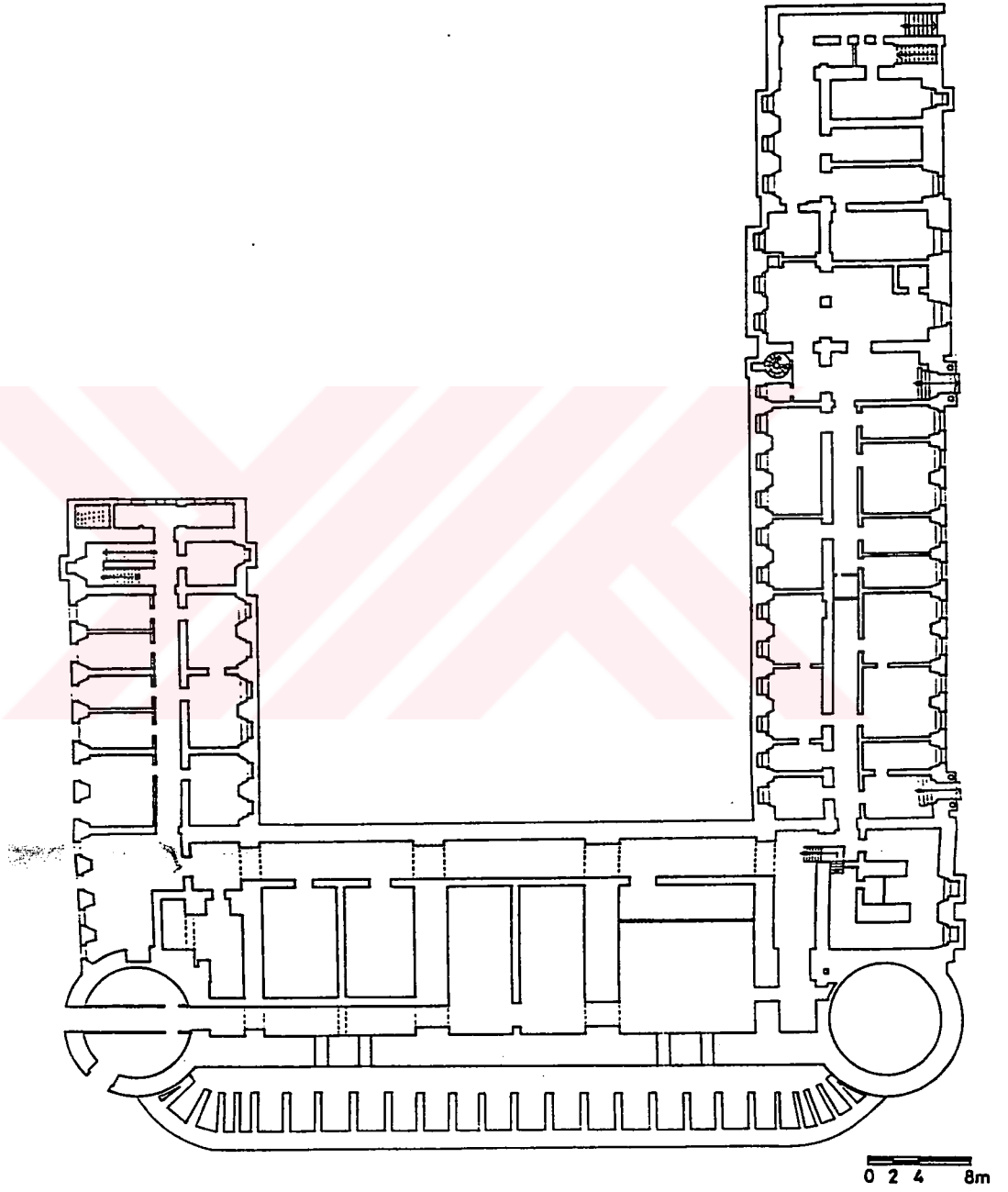
Ek B.11 Sirkeci Garı, zemin kat planı



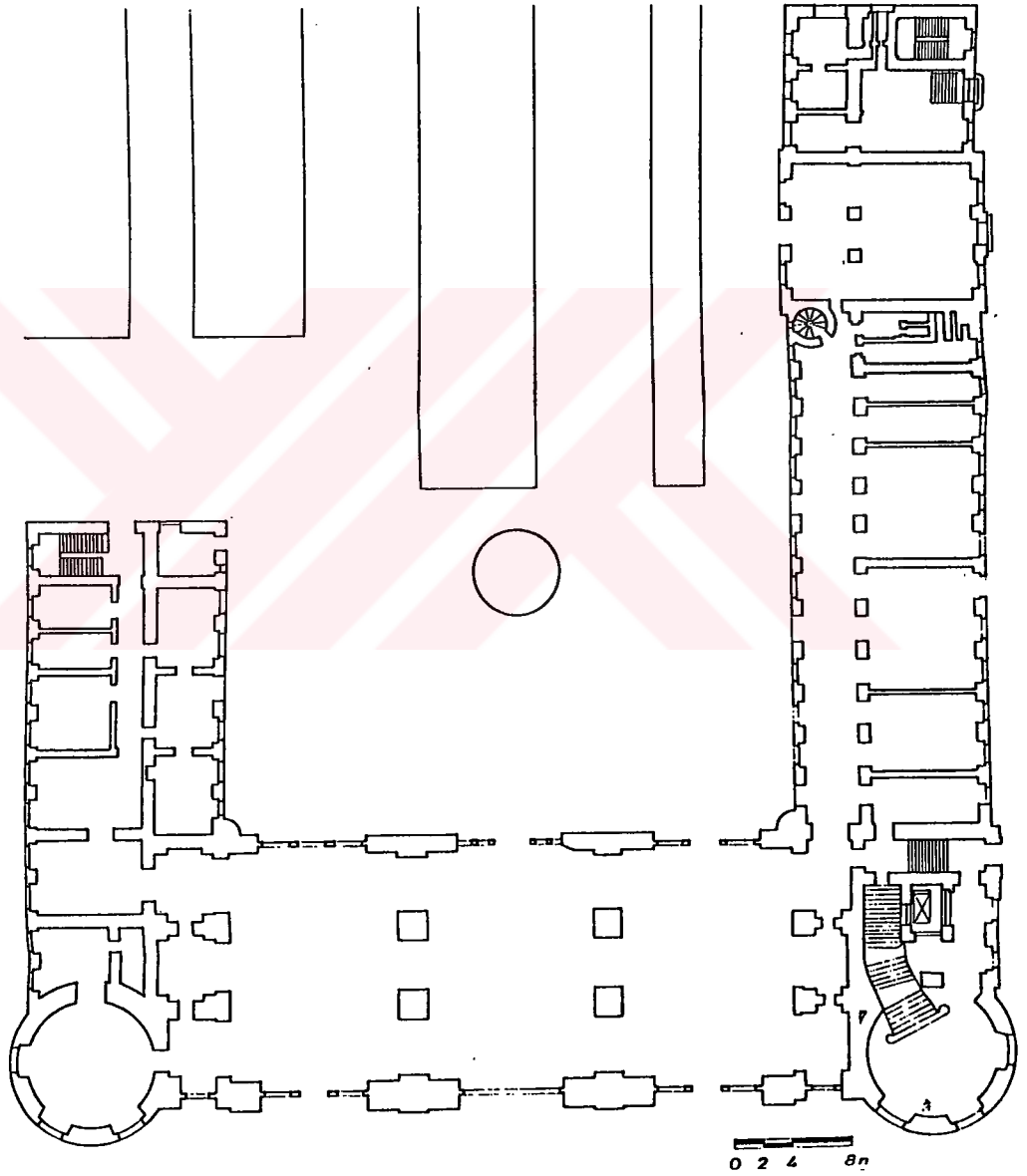
Ek B.12 Sirkeci Garı, birinci kat planı



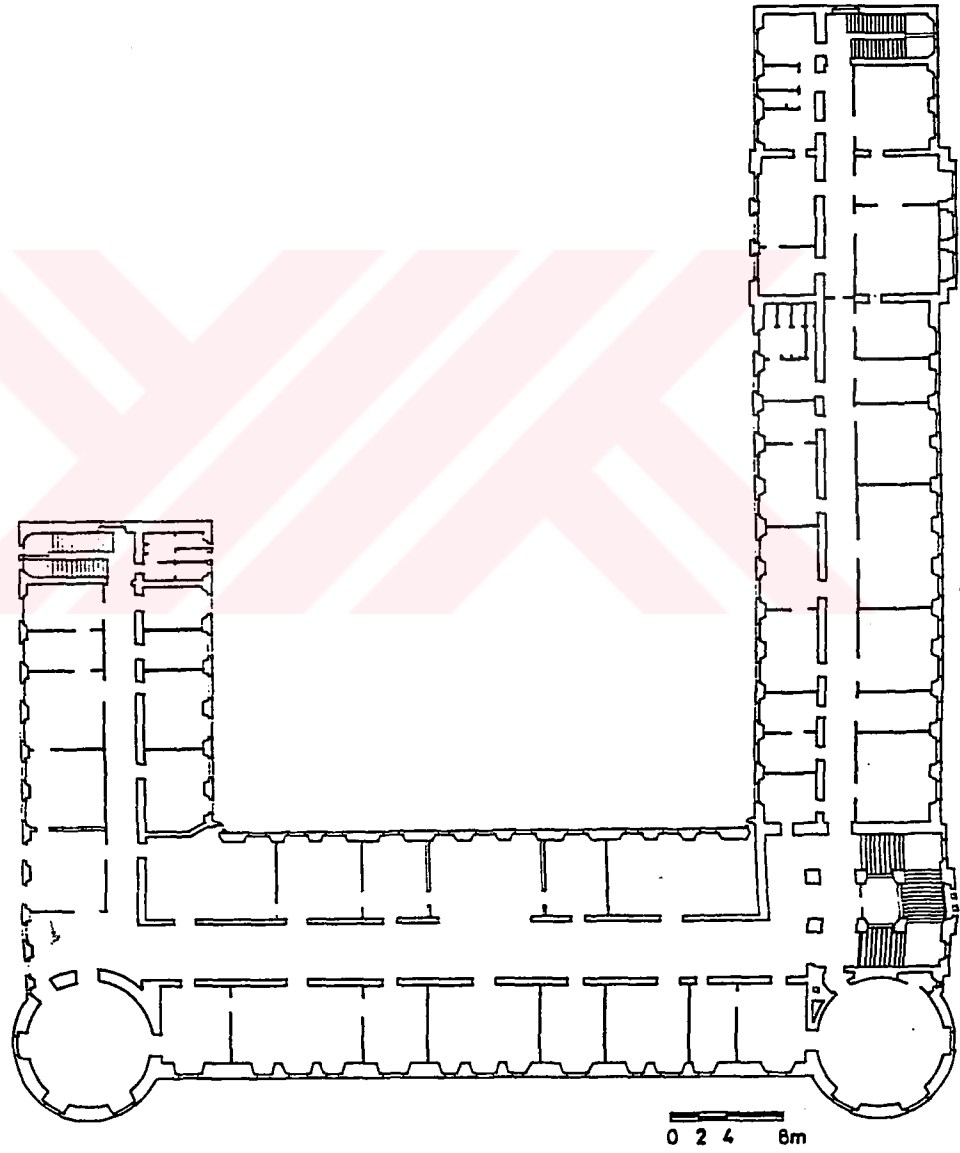
Ek B.13 Sirkeci Garı, ön cephesi



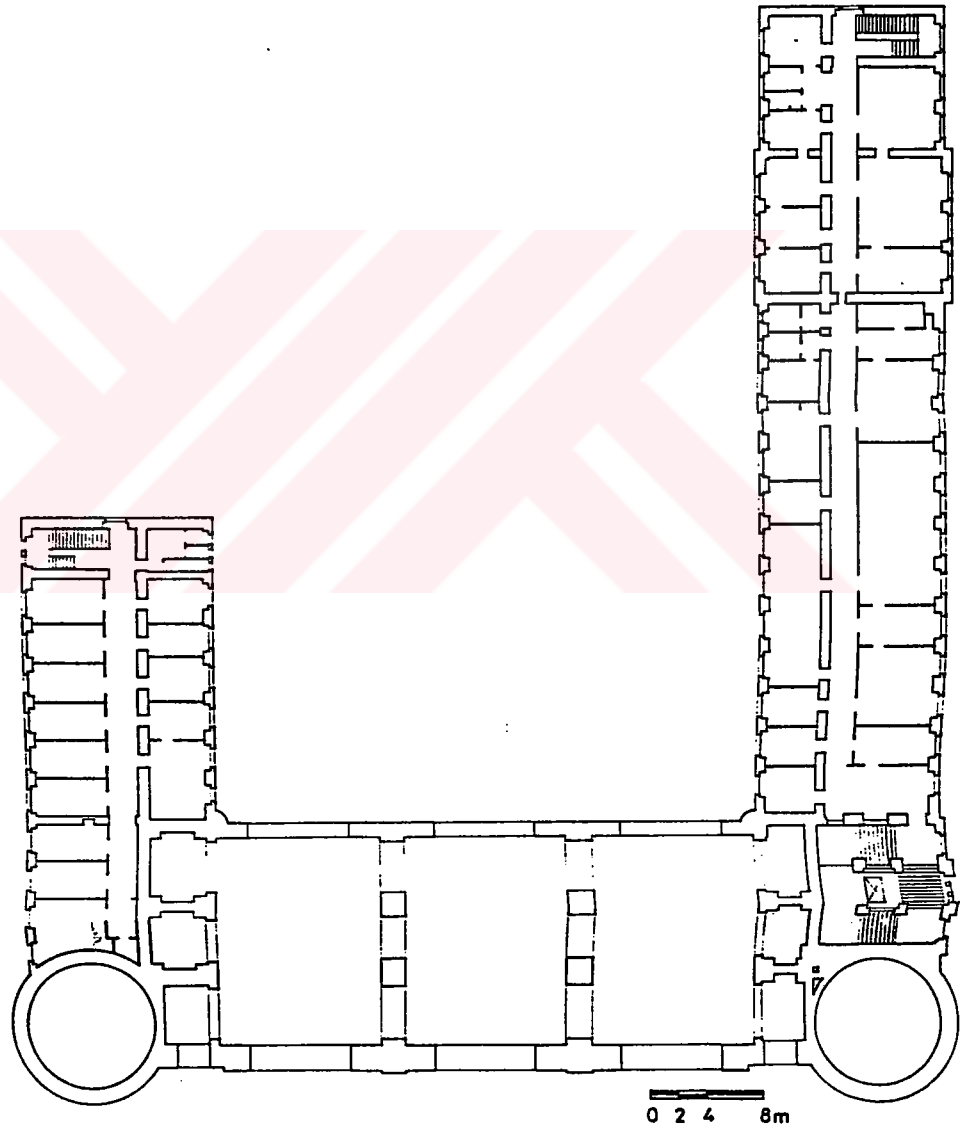
Ek B.14 Haydarpaşa Garı, bodrum kat planı



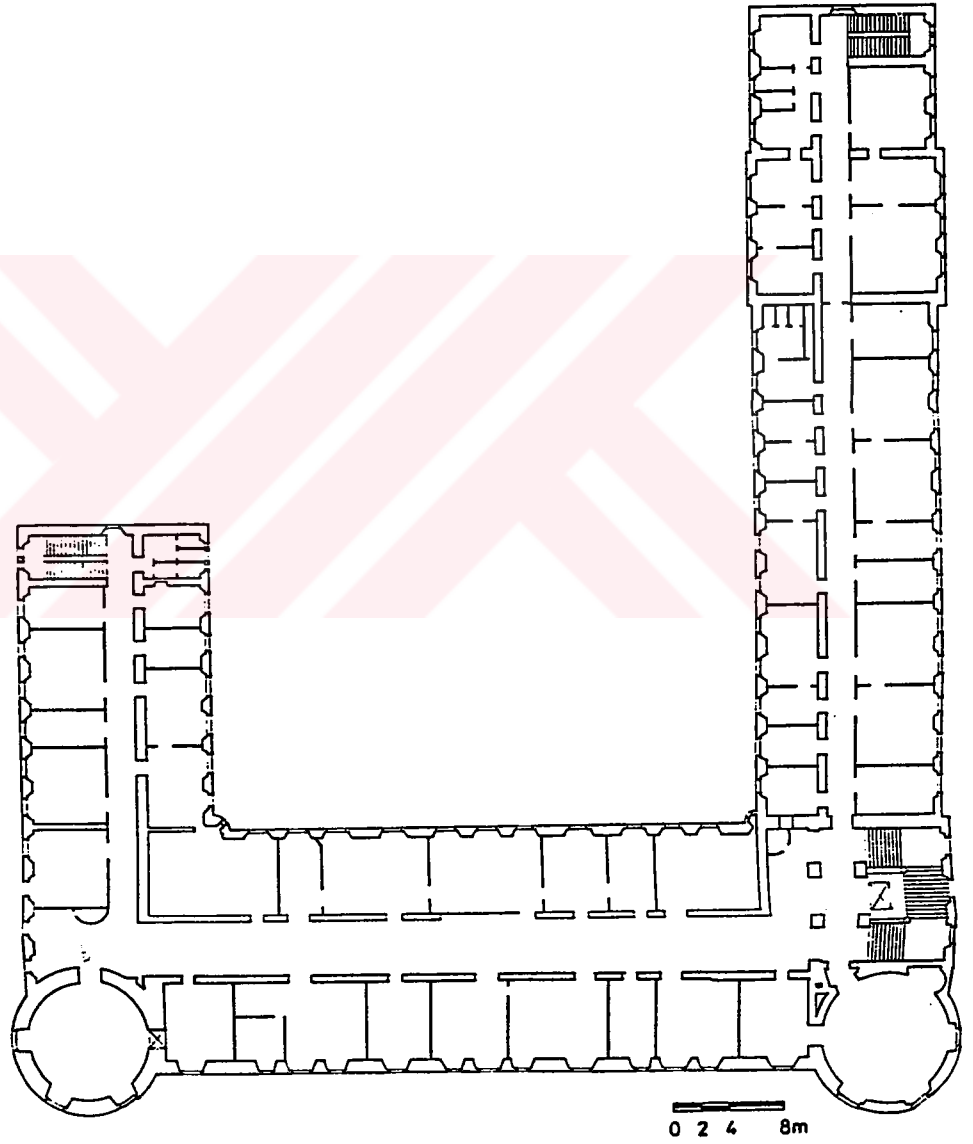
Ek B.15 Haydarpaşa Garı, zemin kat planı



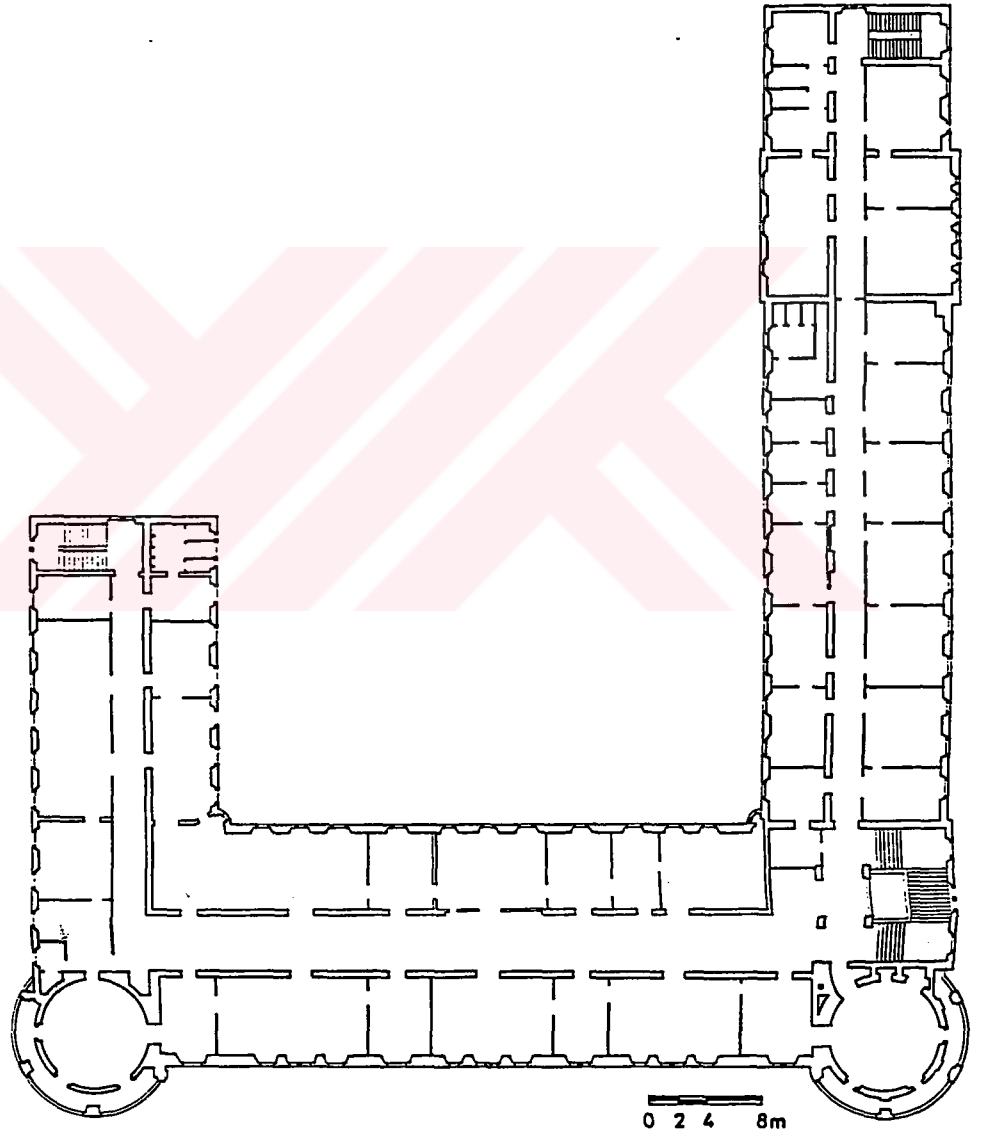
Ek B.16 Haydarpaşa Garı, birinci kat planı



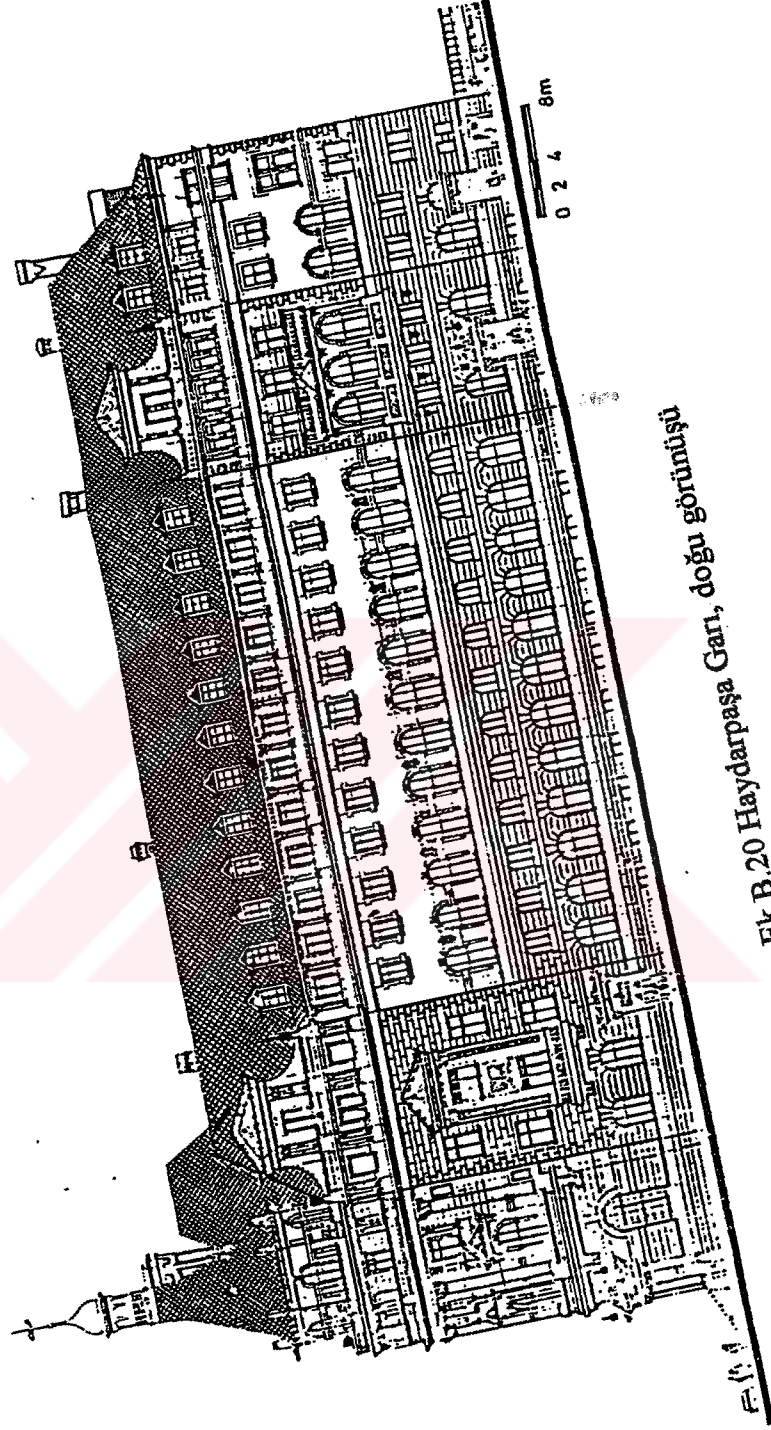
Ek B.17 Haydarpaşa Garı, asma kat planı



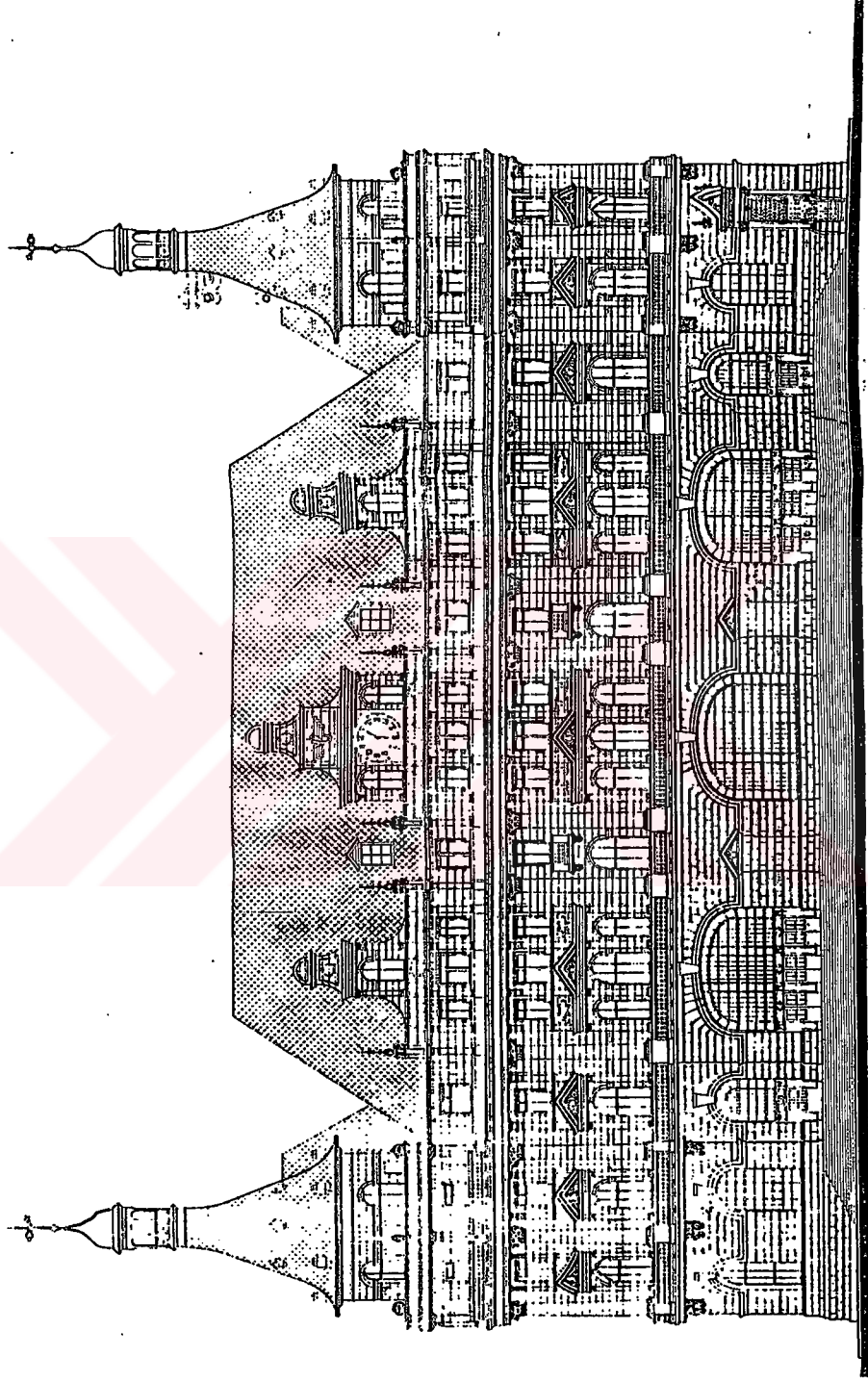
Ek B.18 Haydarpaşa Garı, ikinci kat planı



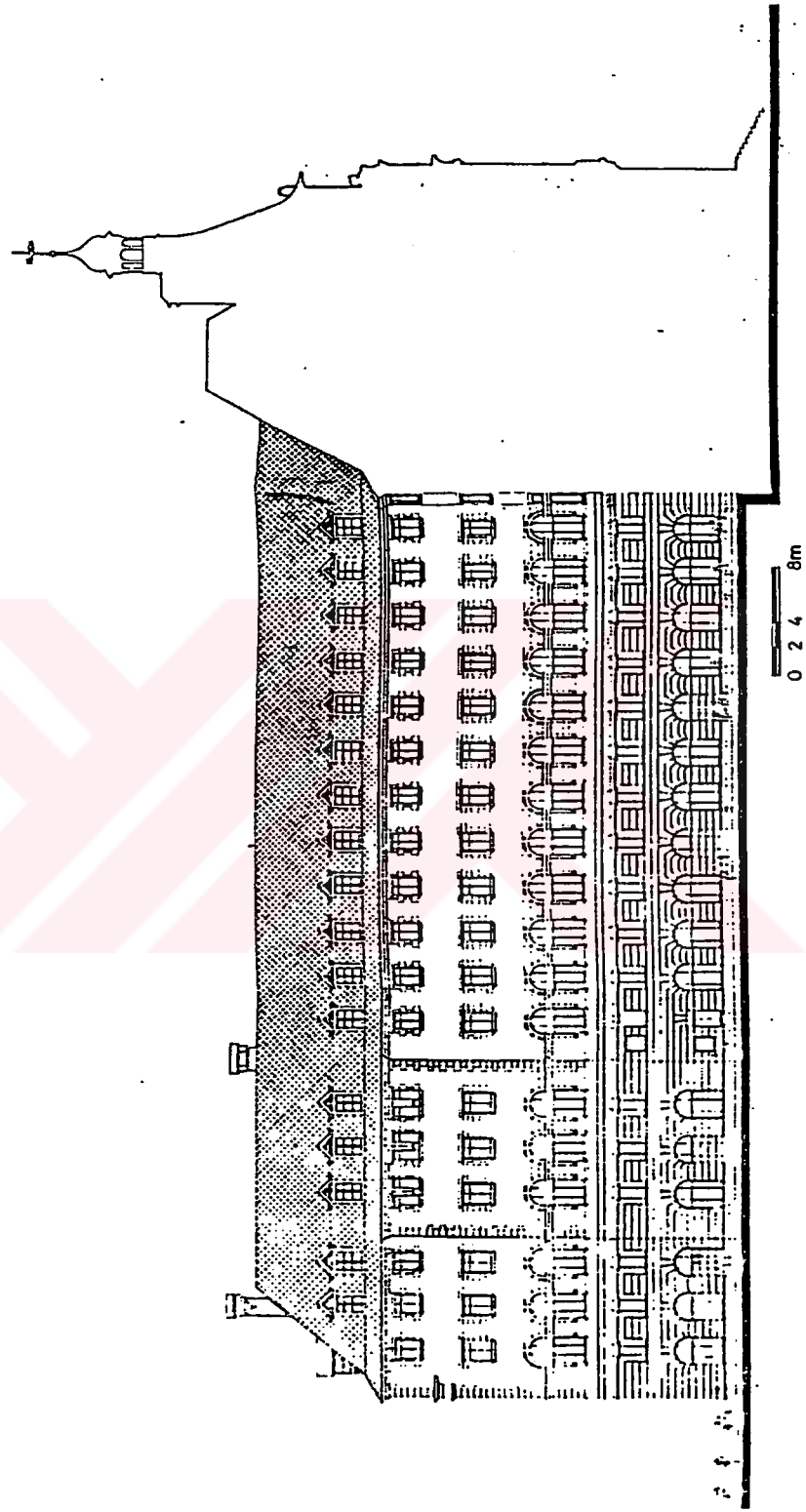
Ek B.19 Haydarpaşa Garı, üçüncü kat planı



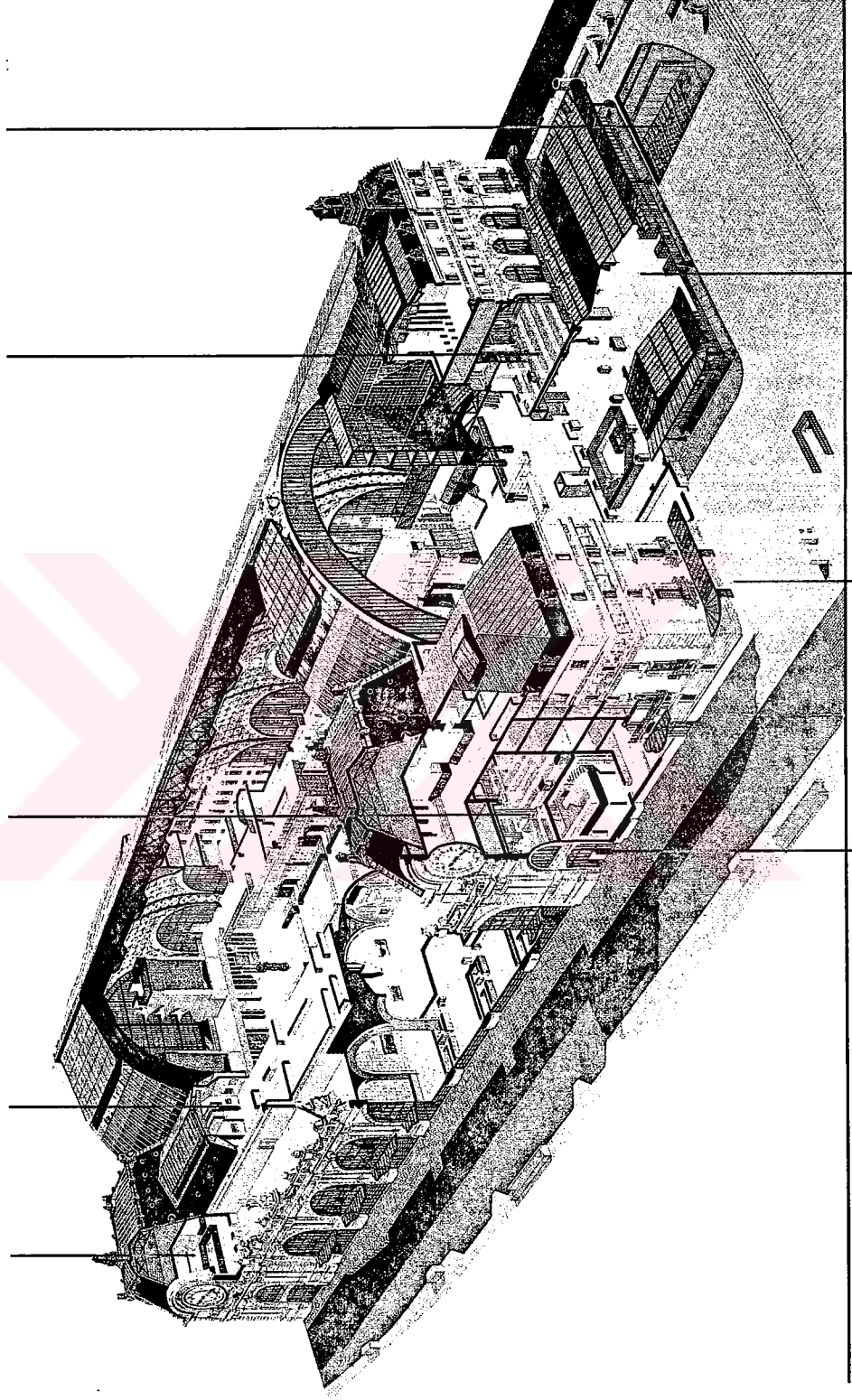
Ek B.20 Haydarpaşa Garı, doğu görünüşü



Ek B.21 Haydarpaşa Garı, güney görünüşü



Ek B.22 Haydarpaşa Garı, batı görünüşü

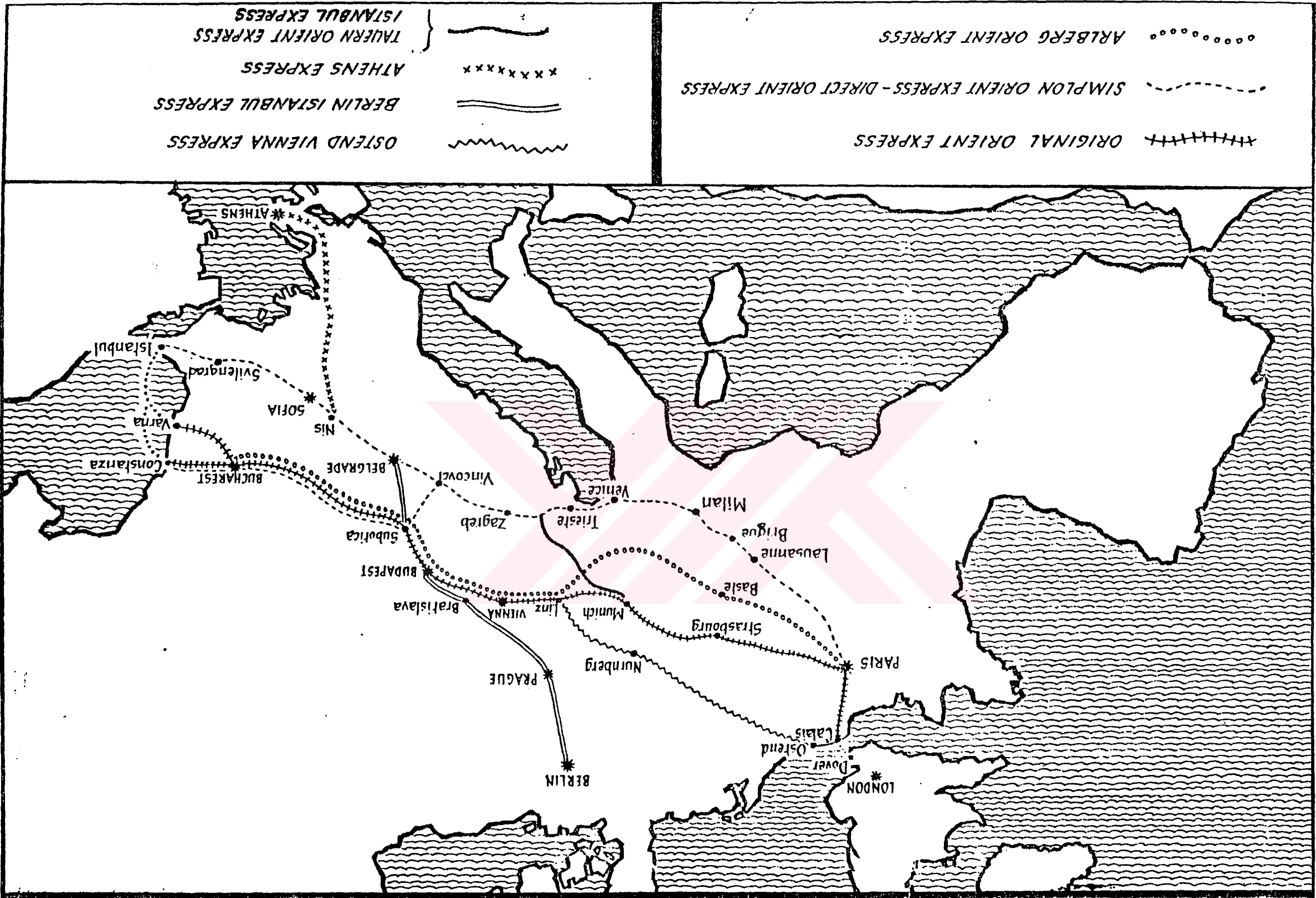


Ek B.23 D'Orsay Müzesi, aksonometrik kesit perspektif

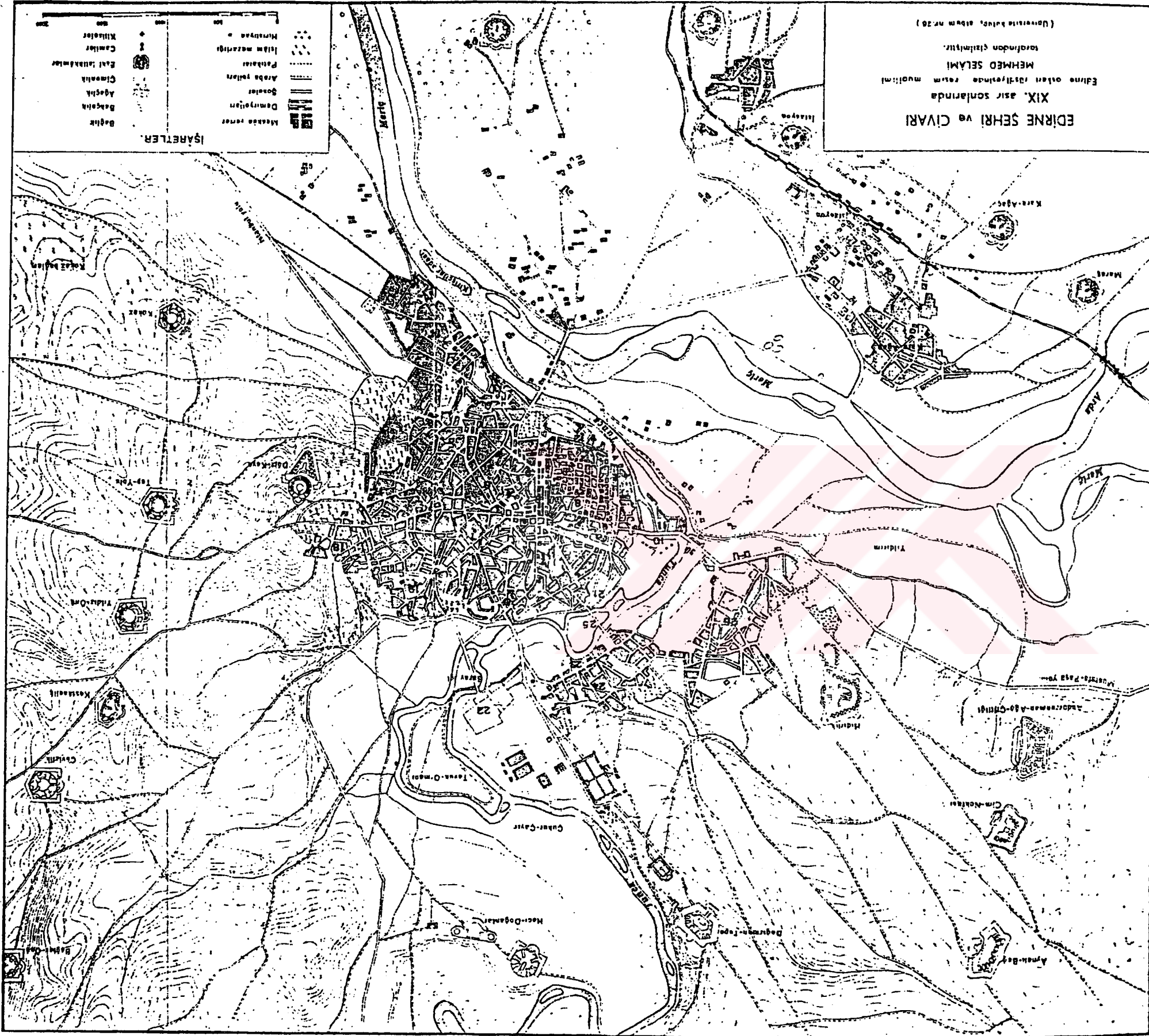


Ek C.1 Rumeli Demiryolları'na ilişkin yapımı gerçekleşen ve gerçekleşmeyen hatların genel durumu

EXPRESS ROUTES TO THE ORIENT



BK C.2 Şark Ekspresi (Orient Ekspresi) hatlarının genel durumu





Legend:

- ★ Monument Historique
- Gare SNCF
- Station de métro
- Stop bus
- Stop bus vers l'aéroport
- Station de métro correspondance
- Monument Historique à l'extérieur

STATIONS METRO ET RER
1. Austerlitz
2. Bastille
3. Bibliothèque
4. Blanche
5. Bonaparte
6. Bourse
7. Centre
8. Châtelet
9. Concorde
10. D'Orsay
11. Eiffel
12. Invalides
13. La Défense
14. La Madeleine
15. La Muette
16. La Tour Eiffel
17. Le Louvre
18. Les Invalides
19. Ligne 1
20. Ligne 2
21. Ligne 3
22. Ligne 4
23. Ligne 5
24. Ligne 6
25. Ligne 7
26. Ligne 8
27. Ligne 9
28. Ligne 10
29. Ligne 11
30. Ligne 12
31. Ligne 13
32. Ligne 14
33. Ligne 15
34. Ligne 16
35. Ligne 17
36. Ligne 18
37. Ligne 19
38. Ligne 20
39. Ligne 21
40. Ligne 22
41. Ligne 23
42. Ligne 24
43. Ligne 25
44. Ligne 26
45. Ligne 27
46. Ligne 28
47. Ligne 29
48. Ligne 30
49. Ligne 31
50. Ligne 32
51. Ligne 33
52. Ligne 34
53. Ligne 35
54. Ligne 36
55. Ligne 37
56. Ligne 38
57. Ligne 39
58. Ligne 40
59. Ligne 41
60. Ligne 42
61. Ligne 43
62. Ligne 44
63. Ligne 45
64. Ligne 46
65. Ligne 47
66. Ligne 48
67. Ligne 49
68. Ligne 50
69. Ligne 51
70. Ligne 52
71. Ligne 53
72. Ligne 54
73. Ligne 55
74. Ligne 56
75. Ligne 57
76. Ligne 58
77. Ligne 59
78. Ligne 60
79. Ligne 61
80. Ligne 62
81. Ligne 63
82. Ligne 64
83. Ligne 65
84. Ligne 66
85. Ligne 67
86. Ligne 68
87. Ligne 69
88. Ligne 70
89. Ligne 71
90. Ligne 72
91. Ligne 73
92. Ligne 74
93. Ligne 75
94. Ligne 76
95. Ligne 77
96. Ligne 78
97. Ligne 79
98. Ligne 80
99. Ligne 81
100. Ligne 82
101. Ligne 83
102. Ligne 84
103. Ligne 85
104. Ligne 86
105. Ligne 87
106. Ligne 88
107. Ligne 89
108. Ligne 90
109. Ligne 91
110. Ligne 92
111. Ligne 93
112. Ligne 94
113. Ligne 95
114. Ligne 96
115. Ligne 97
116. Ligne 98
117. Ligne 99
118. Ligne 100
119. Ligne 101
120. Ligne 102
121. Ligne 103
122. Ligne 104
123. Ligne 105
124. Ligne 106
125. Ligne 107
126. Ligne 108
127. Ligne 109
128. Ligne 110
129. Ligne 111
130. Ligne 112
131. Ligne 113
132. Ligne 114
133. Ligne 115
134. Ligne 116
135. Ligne 117
136. Ligne 118
137. Ligne 119
138. Ligne 120
139. Ligne 121
140. Ligne 122
141. Ligne 123
142. Ligne 124
143. Ligne 125
144. Ligne 126
145. Ligne 127
146. Ligne 128
147. Ligne 129
148. Ligne 130
149. Ligne 131
150. Ligne 132
151. Ligne 133
152. Ligne 134
153. Ligne 135
154. Ligne 136
155. Ligne 137
156. Ligne 138
157. Ligne 139
158. Ligne 140
159. Ligne 141
160. Ligne 142
161. Ligne 143
162. Ligne 144
163. Ligne 145
164. Ligne 146
165. Ligne 147
166. Ligne 148
167. Ligne 149
168. Ligne 150
169. Ligne 151
170. Ligne 152
171. Ligne 153
172. Ligne 154
173. Ligne 155
174. Ligne 156
175. Ligne 157
176. Ligne 158
177. Ligne 159
178. Ligne 160
179. Ligne 161
180. Ligne 162
181. Ligne 163
182. Ligne 164
183. Ligne 165
184. Ligne 166
185. Ligne 167
186. Ligne 168
187. Ligne 169
188. Ligne 170
189. Ligne 171
190. Ligne 172
191. Ligne 173
192. Ligne 174
193. Ligne 175
194. Ligne 176
195. Ligne 177
196. Ligne 178
197. Ligne 179
198. Ligne 180
199. Ligne 181
200. Ligne 182
201. Ligne 183
202. Ligne 184
203. Ligne 185
204. Ligne 186
205. Ligne 187
206. Ligne 188
207. Ligne 189
208. Ligne 190
209. Ligne 191
210. Ligne 192
211. Ligne 193
212. Ligne 194
213. Ligne 195
214. Ligne 196
215. Ligne 197
216. Ligne 198
217. Ligne 199
218. Ligne 200
219. Ligne 201
220. Ligne 202
221. Ligne 203
222. Ligne 204
223. Ligne 205
224. Ligne 206
225. Ligne 207
226. Ligne 208
227. Ligne 209
228. Ligne 210
229. Ligne 211
230. Ligne 212
231. Ligne 213
232. Ligne 214
233. Ligne 215
234. Ligne 216
235. Ligne 217
236. Ligne 218
237. Ligne 219
238. Ligne 220
239. Ligne 221
240. Ligne 222
241. Ligne 223
242. Ligne 224
243. Ligne 225
244. Ligne 226
245. Ligne 227
246. Ligne 228
247. Ligne 229
248. Ligne 230
249. Ligne 231
250. Ligne 232
251. Ligne 233
252. Ligne 234
253. Ligne 235
254. Ligne 236
255. Ligne 237
256. Ligne 238
257. Ligne 239
258. Ligne 240
259. Ligne 241
260. Ligne 242
261. Ligne 243
262. Ligne 244
263. Ligne 245
264. Ligne 246
265. Ligne 247
266. Ligne 248
267. Ligne 249
268. Ligne 250
269. Ligne 251
270. Ligne 252
271. Ligne 253
272. Ligne 254
273. Ligne 255
274. Ligne 256
275. Ligne 257
276. Ligne 258
277. Ligne 259
278. Ligne 260
279. Ligne 261
280. Ligne 262
281. Ligne 263
282. Ligne 264
283. Ligne 265
284. Ligne 266
285. Ligne 267
286. Ligne 268
287. Ligne 269
288. Ligne 270
289. Ligne 271
290. Ligne 272
291. Ligne 273
292. Ligne 274
293. Ligne 275
294. Ligne 276
295. Ligne 277
296. Ligne 278
297. Ligne 279
298. Ligne 280
299. Ligne 281
300. Ligne 282
301. Ligne 283
302. Ligne 284
303. Ligne 285
304. Ligne 286
305. Ligne 287
306. Ligne 288
307. Ligne 289
308. Ligne 290
309. Ligne 291
310. Ligne 292
311. Ligne 293
312. Ligne 294
313. Ligne 295
314. Ligne 296
315. Ligne 297
316. Ligne 298
317. Ligne 299
318. Ligne 300
319. Ligne 301
320. Ligne 302
321. Ligne 303
322. Ligne 304
323. Ligne 305
324. Ligne 306
325. Ligne 307
326. Ligne 308
327. Ligne 309
328. Ligne 310
329. Ligne 311
330. Ligne 312
331. Ligne 313
332. Ligne 314
333. Ligne 315
334. Ligne 316
335. Ligne 317
336. Ligne 318
337. Ligne 319
338. Ligne 320
339. Ligne 321
340. Ligne 322
341. Ligne 323
342. Ligne 324
343. Ligne 325
344. Ligne 326
345. Ligne 327
346. Ligne 328
347. Ligne 329
348. Ligne 330
349. Ligne 331
350. Ligne 332
351. Ligne 333
352. Ligne 334
353. Ligne 335
354. Ligne 336
355. Ligne 337
356. Ligne 338
357. Ligne 339
358. Ligne 340
359. Ligne 341
360. Ligne 342
361. Ligne 343
362. Ligne 344
363. Ligne 345
364. Ligne 346
365. Ligne 347
366. Ligne 348
367. Ligne 349
368. Ligne 350
369. Ligne 351
370. Ligne 352
371. Ligne 353
372. Ligne 354
373. Ligne 355
374. Ligne 356
375. Ligne 357
376. Ligne 358
377. Ligne 359
378. Ligne 360
379. Ligne 361
380. Ligne 362
381. Ligne 363
382. Ligne 364
383. Ligne 365
384. Ligne 366
385. Ligne 367
386. Ligne 368
387. Ligne 369
388. Ligne 370
389. Ligne 371
390. Ligne 372
391. Ligne 373
392. Ligne 374
393. Ligne 375
394. Ligne 376
395. Ligne 377
396. Ligne 378
397. Ligne 379
398. Ligne 380
399. Ligne 381
400. Ligne 382
401. Ligne 383
402. Ligne 384
403. Ligne 385
404. Ligne 386
405. Ligne 387
406. Ligne 388
407. Ligne 389
408. Ligne 390
409. Ligne 391
410. Ligne 392
411. Ligne 393
412. Ligne 394
413. Ligne 395
414. Ligne 396
415. Ligne 397
416. Ligne 398
417. Ligne 399
418. Ligne 400
419. Ligne 401
420. Ligne 402
421. Ligne 403
422. Ligne 404
423. Ligne 405
424. Ligne 406
425. Ligne 407
426. Ligne 408
427. Ligne 409
428. Ligne 410
429. Ligne 411
430. Ligne 412
431. Ligne 413
432. Ligne 414
433. Ligne 415
434. Ligne 416
435. Ligne 417
436. Ligne 418
437. Ligne 419
438. Ligne 420
439. Ligne 421
440. Ligne 422
441. Ligne 423
442. Ligne 424
443. Ligne 425
444. Ligne 426
445. Ligne 427
446. Ligne 428
447. Ligne 429
448. Ligne 430
449. Ligne 431
450. Ligne 432
451. Ligne 433
452. Ligne 434
453. Ligne 435
454. Ligne 436
455. Ligne 437
456. Ligne 438
457. Ligne 439
458. Ligne 440
459. Ligne 441
460. Ligne 442
461. Ligne 443
462. Ligne 444
463. Ligne 445
464. Ligne 446
465. Ligne 447
466. Ligne 448
467. Ligne 449
468. Ligne 450
469. Ligne 451
470. Ligne 452
471. Ligne 453
472. Ligne 454
473. Ligne 455
474. Ligne 456
475. Ligne 457
476. Ligne 458
477. Ligne 459
478. Ligne 460
479. Ligne 461
480. Ligne 462
481. Ligne 463
482. Ligne 464
483. Ligne 465
484. Ligne 466
485. Ligne 467
486. Ligne 468
487. Ligne 469
488. Ligne 470
489. Ligne 471
490. Ligne 472
491. Ligne 473
492. Ligne 474
493. Ligne 475
494. Ligne 476
495. Ligne 477
496. Ligne 478
497. Ligne 479
498. Ligne 480
499. Ligne 481
500. Ligne 482
501. Ligne 483
502. Ligne 484
503. Ligne 485
504. Ligne 486
505. Ligne 487
506. Ligne 488
507. Ligne 489
508. Ligne 490
509. Ligne 491
510. Ligne 492
511. Ligne 493
512. Ligne 494
513. Ligne 495
514. Ligne 496
515. Ligne 497
516. Ligne 498
517. Ligne 499
518. Ligne 500
519. Ligne 501
520. Ligne 502
521. Ligne 503
522. Ligne 504
523. Ligne 505
524. Ligne 506
525. Ligne 507
526. Ligne 508
527. Ligne 509
528. Ligne 510
529. Ligne 511
530. Ligne 512
531. Ligne 513
532. Ligne 514
533. Ligne 515
534. Ligne 516
535. Ligne 517
536. Ligne 518
537. Ligne 519
538. Ligne 520
539. Ligne 521
540. Ligne 522
541. Ligne 523
542. Ligne 524
543. Ligne 525
544. Ligne 526
545. Ligne 527
546. Ligne 528
547. Ligne 529
548. Ligne 530
549. Ligne 531
550. Ligne 532
551. Ligne 533
552. Ligne 534
553. Ligne 535
554. Ligne 536
555. Ligne 537
556. Ligne 538
557. Ligne 539
558. Ligne 540
559. Ligne 541
560. Ligne 542
561. Ligne 543
562. Ligne 544
563. Ligne 545
564. Ligne 546
565. Ligne 547
566. Ligne 548
567. Ligne 549
568. Ligne 550
569. Ligne 551
570. Ligne 552
571. Ligne 553
572. Ligne 554
573. Ligne 555
574. Ligne 556
575. Ligne 557
576. Ligne 558
577. Ligne 559
578. Ligne 560
579. Ligne 561
580. Ligne 562
581. Ligne 563
582. Ligne 564
583. Ligne 565
584. Ligne 566
585. Ligne 567
586. Ligne 568
587. Ligne 569
588. Ligne 570
589. Ligne 571
590. Ligne 572
591. Ligne 573
592. Ligne 574
593. Ligne 575
594. Ligne 576
595. Ligne 577
596. Ligne 578
597. Ligne 579
598. Ligne 580
599. Ligne 581
600. Ligne 582
601. Ligne 583
602. Ligne 584
603. Ligne 585
604. Ligne 586
605. Ligne 587
606. Ligne 588
607. Ligne 589
608. Ligne 590
609. Ligne 591
610. Ligne 592
611. Ligne 593
612. Ligne 594
613. Ligne 595
614. Ligne 596
615. Ligne 597
616. Ligne 598
617. Ligne 599
618. Ligne 600
619. Ligne 601
620. Ligne 602
621. Ligne 603
622. Ligne 604
623. Ligne 605
624. Ligne 606
625. Ligne 607
626. Ligne 608
627. Ligne 609
628. Ligne 610
629. Ligne 611
630. Ligne 612
631. Ligne 613
632. Ligne 614
633. Ligne 615
634. Ligne 616
635. Ligne 617
636. Ligne 618
637. Ligne 619
638. Ligne 620
639. Ligne 621
640. Ligne 622
641. Ligne 623
642. Ligne 624
643. Ligne 625
644. Ligne 626
645. Ligne 627
646. Ligne 628
647. Ligne 629
648. Ligne 630
649. Ligne 631
650. Ligne 632
651. Ligne 633
652. Ligne 634
653. Ligne 635</

ÖZGEÇMİŞ

7 Kasım 1971 tarihinde Konya’da doğdu. 1988 yılında Konya Atatürk Kız Lisesi’nden mezun oldu. Aynı yıl, lisans eğitimini almak üzere Yıldız Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü’ne girdi. 1992 yılında lisans eğitimini tamamladı. Yine aynı yıl İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Tarihi Programı’nda yüksek lisans eğitimine başladı. Halen T. Emlak Bankası’nda mimar olarak görev yapmaktadır.

