

T.C.
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

19. YÜZYIL MİMARLIĞINDA KARAAĞAÇ
İSTASYON KOMPLEKSİ

ASLI MERAL

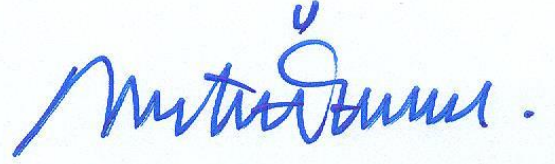
YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

Tez Danışmanı: YRD. DOÇ. DR. TİMUR KAPROL

EDİRNE-2016

T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü onayı



Prof. Dr. Mustafa ÖZCAN

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

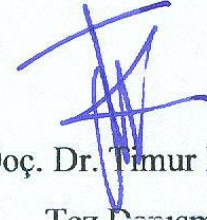
Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları sağladığını onaylarım.



Prof. Dr. H. Burcu ÖZGÜVEN

Anabilim Dalı Başkanı

Bu tez tarafımda okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Yrd. Doç. Dr. Timur KAPROL

Tez Danışmanı

Bu tez, tarafımızca okunmuş, kapsam ve niteliği açısından Mimarlık Anabilim Dalında bir Yüksek Lisans tezi olarak oy birliği ile kabul edilmiştir.

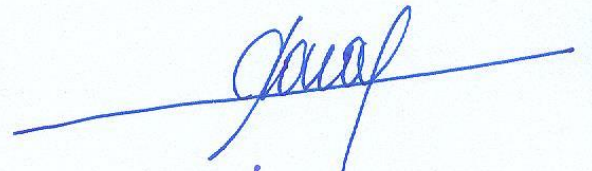
Jüri Üyeleri

İmza

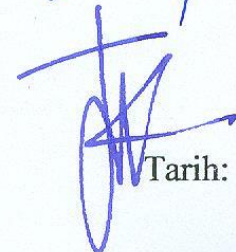
Prof. Dr. H. Burcu ÖZGÜVEN



Prof. Dr. Nuran KARA PİLEHVARİAN



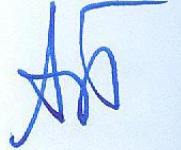
Yrd. Doç. Dr. Timur KAPROL



Tarih: 12/02/2016

T.Ü. FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
DOĞRULUK BEYANI

İlgili tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını ve kullanılan tüm literatür bilgilerinin kaynak gösterilerek ilgili tezde yer aldığını beyan ederim.



12/02/2016

Ashi MERAL

Yüksek Lisans Tezi
19. Yüzyıl Mimarlığında Karaağaç İstasyon Kompleksi
T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

ÖZET

Dizel ve elektrikli lokomotif sistemlerinin gelişimine rağmen, karayolu taşımacılığındaki ilerlemeler, ulaşım sisteminin başlangıcı olan demiryollarının günümüzde eski önemini kaybetmesine yol açmıştır. Bununla birlikte Osmanlı hükümetinin 19. Yüzyılda kaybettiği topraklar ve buna bağlı olarak değişen ulaşım hatları, bazı istasyon yapılarının işlevini yitirmesine sebep olmuştur. Endüstri devrimine kadar dini mimariyi ön planda tutan Osmanlı mimarlığında, yeni yapı tiplerinin doğmasıyla yabancı uyruklu ya da yurt dışında eğitim görmüş Türk mimarlar ciddi rol oynamaya başlamıştır. Özellikle sınır kentlerde, yapıldıkları dönemde bir güç göstergesi olarak kullanılan demiryolu yapılarının tasarımında, savaşlar döneminin ideolojik karmaşasıyla birlikte milli kimlik arayışları etkili olmuştur.

Bu çalışmada incelenen Edirne Karaağaç İstasyon Kompleksi de günümüzde işlev değiştirerek Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi kapsamında eğitim amaçlı kullanılmaya başlanmış, ancak yerleşkenin büyüklüğü ve yeri göz önüne alındığında, fakülteye ait ihtiyaçlar olmakla birlikte, yerleşkenin de atıl kapasiteyle kullanıldığı gözlemlenmiştir. Ayrıca döneminin mimari özelliklerini yansıtan veya siyasi ideolojilerine ayna tutan yerleşke içerisindeki bazı binaların tamamen terkedilmiş halde bulunması, hem üniversite hem de kamusal kullanım açısından potansiyeli yüksek olan bu bölgenin yeniden değerlendirilerek kullanıma açılması ihtiyacını doğurur.

İlk olarak 1872 yılında kullanıma açılan bu kompleksin içindeki yapıların incelenebilmesi için, aynı yüzyıla ait mimari kültür ve bakış açısı ile bunları oluşturan ekonomik, siyasi ve sosyal değişimlerin anlaşılması gerekir. Buradan yola çıkarak, çalışmanın 1. Bölümünde 19. Yüzyılda dünyada ve Osmanlı'daki değişimler ile bu değişimlerin mimariye yansması hakkında bilgi verilmiştir.

2. Bölümde Rumeli demiryolları güzergahı ile, hat üzerindeki istasyon binalarından bir kısmı mimari açıdan incelenmiş, demiryolu istasyonlarında ihtiyaç duyulan yapı tipleri ve kullanımları araştırılmıştır. 3. Bölüm bir tespit kısmı olup, Edirne Karaağaç İstasyon Kompleksi içerisindeki yapılar, plan ve görünüş özellikleri bakımından tablo ve yapı tanıtım formları oluşturmak suretiyle değerlendirilmiş, yardımcı fonksiyona sahip yapılar ise kendi içlerinde konularına göre ayrılarak ve benzerleriyle karşılaştırılarak gösterilmiştir. 4. Bölümde tarihi çevrede yeni yapı ve ek tasarımı hakkındaki bilgiler kullanılarak teze konu olan yapıların potansiyel dönüşümleri üzerine öneriler geliştirilmiştir.

Yıl : 2016

Sayfa Sayısı : 104

Anahtar Kelimeler : Demiryolu Yapıları, Tren İstasyonları, Tarihi Çevre, Yeniden İşlevlendirme, Gar Binaları

Master's Thesis
Karaağaç Station Complex in 19th Century Architecture
Trakya University Institute of Natural Sciences
Architecture Department

ABSTRACT

Despite the development of systems of diesel and electric locomotives, advances in road transport caused the railways, which is the beginning of transport system, lose their importance. Besides, the areas lost by Ottoman Empire and transportation lines changing according to this, caused the loss of function of some station buildings. In the Ottoman Architecture which kept religious architecture in the foreground until the industrial revolution, foreign architects and Turkish architects educated in foreign countries, started to take role, by the emergence of new types of buildings. Especially in the border cities, in the design of railway buildings which had been used as a show of strength in their period, the search for national identity has been effective with the ideologic confusion of the wars period.

The Edirne Karaağaç Station Complex, which is examined in this study, has also been used for educational purposes, but considering the size and location of the campus, although there are needs of faculty, idle capacity was observed using the campus. In addition, some completely abandoned buildings in the campus, reflecting their periodic architectural features or political ideologies, leads to the need to usage of this area with high potential in term of both university as well as public use.

In order to examine the buildings in this complex, which is first used in 1872, it should be understood that architectural culture and point of view in the same century and social, economic and political changes which created them. According to this, in the 1st Part of this work, some information is given about the changes in the World in 19th century and their effects on architecture.

In the 2nd part, Rumeli Railway route and Some of the station building on the line is examined in terms of architecture. Besides, building types needed in railway stations and their usage is searched.

The 3rd part is a detection portion and the main buildings in Edirne Karaağaç Station Complex are examined about plans and features of appearance by creating tables and building promotional posters. Structures with auxiliary functions are also divided by subject and compared with similars.

In the 4th part, by using the information about new structure and additional design in the historical environment, proposals have been developed on the potential transformation of the structures that are subject to thesis.

Year : 2016

Number of Pages : 104

Keywords : Railway Buildings, Train Stations, Historical Environment, Adaptive Reuse, Station Buildings

ÖNSÖZ

Bu çalışmada; bir yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun ikinci başkenti olan Edirne şehri ve komşumuz Yunanistan ile bir dönem pazarlık konusu yapılmış Karaağaç bölgesinin tarihi ve jeopolitik önemini kavramaya çalışırken, diğer yandan burada oluşan mimari yapı sebep ve sonuçlarıyla incelenmiştir. Dönemin başlıca ulaşım sistemi olan demiryolları hatları ile dönemin prestij yapıları sayılan bu hatların üzerindeki “Gar Binaları” ve çevre yapılarının işleyişleri incelenerek, günümüzde işlev değiştiren bu yapıların nasıl ayakta tutulabileceği, Edirne Karaağaç Tren İstasyonu Kompleksi örneği üzerinden değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.

Başlangıçta 19. Yüzyıl mimari stilleri ve bu stillerin oluşumuna etki eden faktörler incelenecektir. Daha sonra dönemin prestij yapıları olan Gar binaları ile demiryolları, Mimar Kemalettin ve çağdaşı mimarların yaklaşımı göz önüne alınarak detaylı olarak aktarılacaktır. Sonuç bölümünde ise tarihi çevrede yeni yapı tasarımı hususunda bilgi ve örnekler ışığında, tezin konusunu oluşturan Edirne Karaağaç İstasyon Kompleksi ve yapılarının yeniden işlevlendirilmesi üzerine öneriler sunulacaktır.

Bu süreçte dönemin ünlü mimarı Mimar Kemalettin ve eserleri üzerine yapılan çalışmalardan, sözel ve basılı tarih kaynaklarından, konu ile ilgili tez, makale gibi yayınlardan ve TCDD, ICOMOS, UNESCO Türkiye Birlik Komitesi ile Anıtlar Kurulu arşivlerinden faydalanılmıştır. Ayrıca Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivleri ile Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı arşivlerinde de konuyla ilgili kaynak taraması yapılmıştır. Yerleşke bazında her binanın ayrı ayrı incelenmesinde, envanter fişleri hazırlanarak yapılar hakkında detaylı bilgi ve çizimler bu kısımda gösterilmiştir.

Çalışmanın, Karaağaç İstasyon Kompleksi'nde ileride yapılabilecek yeniden işlevlendirme ve mevcut yapıların belgelenecek korunması hususunda restorasyon projelerine mimarlık tarihi açısından yol gösterici olması söz konusudur.

Bu çalışmayı yaparken her türlü bilgi ve anlayışıyla desteğini esirgemeyen danışmanım Yrd. Doç. Dr. Timur KAPROL'e, yapıcı eleştirileri ve yönlendirmeleriyle tezimin ilerlemesinde büyük katkıda bulunan hocam Sayın Prof. Dr. H. Burcu ÖZGÜVEN'e, değerli yorumları ile desteklerini esirgemeyen hocalarım Prof. Dr. Nuran KARA PİLEHVARİAN ve Yrd. Doç. Dr. Esin BENİAN'a;

Arşivlerinde bulunan tüm kaynaklarla birlikte şahsi bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşmaktan çekinmeyen hocam Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Şube Müdürü Y.Mimar Ayhan DİKİCİ'ye ve mesleği boyunca topladığı tüm dökümanları açarak bilgi paylaşımında bulunan Edirne Tren Garı Müdürü Ahmet YILDIRIMLI'ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vii
İÇİNDEKİLER	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR	xi
TABLO LİSTESİ.....	xii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
1. BÖLÜM.....	1
19. YÜZYIL MİMARLIK ORTAMI.....	1
1.1. Giriş.....	1
1.2. 19. Yüzyılda Avrupa ve Amerika’da Görülen Mimari Yaklaşımlar.....	2
1.3. 19. Yüzyılda Osmanlı’da Görülen Mimari Yaklaşımlar.....	7
2. BÖLÜM.....	14
RUMELİ-HİCAZ-BAĞDAT DEMİRYOLLARI	14
2.1. Rumeli Demiryolları	14
2.2. Hicaz Demiryolları.....	19
2.3. Bağdat Demiryolları.....	22
3. BÖLÜM.....	24
TÜRKİYE’DEKİ GAR BİNALARININ GRUPLANDIRILMASI.....	24
3.1. Sirkeci Garı	28
3.2. Haydarpaşa Garı.....	31
3.3. Filibe Garı	33
4. BÖLÜM.....	35
KARAAĞAÇ TREN İSTASYONU KOMPLEKSİ.....	35

4.1.	Edirne Karaağaç Semti Konumu ve Tarihçesi	35
4.2.	Karaağaç Evleri	38
4.3.	Yerleşke Tanıtım Formu	52
4.4.	Yardımcı Hizmet Yapıları	77
5.	BÖLÜM	87
	ÖNERİLER VE SONUÇ	87
5.1.	Öneriler	87
5.2.	Sonuç	91
	ÖZGEÇMİŞ	92
	KAYNAKLAR	93

SİMGELER VE KISALTMALAR

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

ICOMOS: International Council on Monuments and Sites

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Türkiye'deki Kent İçi İstasyonların Yapım Yılları	25
Tablo 2: Türkiye'deki Gar Binalarının Gruplandırılması -1	26
Tablo 3: Türkiye'deki Gar Binalarının Gruplandırılması -2	27

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 Thomas Jefferson Evi	2
Şekil 1.2 Brandenburg Kapısı	2
Şekil 1.3 Votive Church	3
Şekil 1.4 The Alte Pinakothek	3
Şekil 1.5 Rosecliff Evi	4
Şekil 1.6 Garnier Opera House	4
Şekil 1.7 John Nash, Kraliyet Pavyonu	5
Şekil 1.8 Elhamra Sarayı	5
Şekil 1.9 The Red House	5
Şekil 1.10 Villa I.....	6
Şekil 1.11 Thonet House.....	6
Şekil 1.12 Sandalye	6
Şekil 1.13 Nuruosmaniye Camii.....	7
Şekil 1.14 Küçüksu Meydan Çeşmesi	8
Şekil 1.15 Nusretiye Sebili	8
Şekil 1.16 Hatice Sultan Sarayı Gravürü.....	9
Şekil 1.17 Çırağan Sarayı	10
Şekil 1.18 Raimondo D’Aronco	11
Şekil 1.19 St Antuan Kilisesi.....	11
Şekil 1.20 Salt Galata, 1892 Alexander Vallaury.....	12
Şekil 1.21 Harikzedegân (Tayyare) Apartmanları.....	13
Şekil 1.22 İkinci Vakıf Apartmanı.....	13
Şekil 2.1 İstanbul-Edirne Yolu H: 1341 / M:1923	17
Şekil 2.2 Osmanlı Devleti Avrupası H:1341 / M:1923	18
Şekil 2.3 Rumeli Demiryolları tren hattını gösterir haritalar.....	18
Şekil 2.4 Şam’daki Hicaz Garı	21
Şekil 2.5 Medine Garı.....	21
Şekil 40: Alsancak Garı	27
Şekil 41: Basmane Garı, İzmir, Fransız bir şirket tarafından inşa edilmiş.....	28
Şekil 42: Sirkeci Garı Planı	29
Şekil 43: Sirkeci Garı İç Mekan	29

Şekil 44: Sirkeci Garı Dış Görünüş	30
Şekil 45: Kordoba Camii, MS 786-987, İspanya.....	31
Şekil 46: Haydarpaşa Garı İç Mekan.....	32
Şekil 48: Haydarpaşa Garı 1912	33
Şekil 49: Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı.....	33
Şekil 50: Filibe Garı 1916.....	34
Şekil 51: Canik Otel.....	36
Şekil 39: Edirne haritası 1905, Karl Baedeker	37
Şekil 40: Karaağaç- Edirne uydu fotoğrafı, 2015	38
Şekil 54: Karaağaç'ta konut; orta sofalı plan, zemin ve normal kat planları.	39
Şekil 55: Karaağaç evlerinden	40
Şekil 56: Karaağaç'ta ikiz konut örneği ve zemin kat planı.	40
Şekil 57: Karaağaç Bahattin Öğütmen Konağı.....	40
Şekil 58: Gökçeada'da terkedilmiş evler	41
Şekil 59: İlk gar binasını gösterir fotoğraf.....	42
Şekil 60: Aynı iki bina farklı açıdan fotoğrafı.....	42
Şekil 61: 1910 yılında büyük gar binası	43
Şekil 63: 1936 yılı ve civarında çekilmiş iki fotoğraf	43
Şekil 64: 1941 yılında tren yolu tarafından çekilmiş bir fotoğraf	43
Şekil 65: Yerleşkeye ait 2005 yılı uydu görüntüsü.....	44
Şekil 66: Eski PTT binasını gösteren 2014 tarihli uydu görüntüsü.	49
Şekil 67: Eski PTT binası peron cephesinden görünüş (13.02.2014).....	49
Şekil 68: Yerleşkeye ait maket fotoğrafı	50
Şekil 55: Değişik Tip ve Formdaki Su Hazneleri	78
Şekil 56: Kırklareli ve Edirne İstasyonları Su Hazneleri	79
Şekil 124: Lokomotif depolarının plan tipleri	82
Şekil 125: Karaağaç Yerleşkesi Vagon Hangarı	83
Şekil 126: Bir transportör tesisi	83
Şekil 127: Döner köprü kesiti	83
Şekil 61: Balıkesir Lokomotif Deposu Planı ve çatı feneri	84
Şekil 129: Edirne Lokomotif Deposundan (No:37) Kalan Kısım	84
Şekil 130: Kırklareli Lokomotif Deposu ile Edirne Hangar Binası	85

Şekil 131: Hangar Binası kapı detayı ve atık yağ çukuru.....	85
Şekil 133: 19, 20, 21, 22 No'lu hela ve depo binaları	85
Şekil 134: 23 No'lu Güvenlik Kulübesi ve 24 No'lu Trafo Merkezi	86
Şekil 135: 27 No'lu Mutfak ile 28 No'lu Depo Helaları	86

1. BÖLÜM

19. YÜZYIL MİMARLIK ORTAMI

1.1. Giriş

Aydınlanma filozoflarının etkisiyle eşitlik ve özgürlük fikirlerinin halkı ayaklandırması sonucu oluşan 1789 Fransız devrimi, tüm dünyada siyasetten ekonomiye, kültürden mimariye her alanda çalkantılı bir dönemi beraberinde getirmiştir. Siyasi ideolojilerin her daim sanat üzerinde etkili olduğu kabul edildiğinde, mimaride “geçmişten yararlanma” ve “özgün biçimler yaratma” kutupları arasında seçmeci üsluplar ve karşı yaklaşımlarının ortaya çıktığı bu ortamda, bir çıkış yolu olarak ortaya atılan “ulusçuluk” düşüncesi, biçimsel tepkiler vermekten ileriye gidememiştir. (1)

18. yüzyılın ortalarına doğru Kuzey ve Orta Avrupa’da arkeolojik çalışmaların giderek artması “milli miras” düşüncesini meydana çıkarmıştır. Avrupa’nın feodal toplumlarının uluslaşma sürecini destekleyen bu düşünce ile birlikte hızlı endüstriyel gelişme sonucu “herşeyin yapılabilir hale gelmesi”, tasarımı koşullar ve olanaklara dayandırılan kişisel bir etkinlik durumuna getirmiştir. (2)

Osmanlı İmparatorluğu’na bakıldığında ise, 19. yüzyılın değişen dengeleriyle siyasi ortamda oluşan kaostan payını aldığı, özgürlük düşüncesinin etkisiyle her kesimin kendi çıkarları için kurduğu derneklerde devletin bekasını gözetememesi, Osmanlı devleti ve halifelik içi boş birer kavramdan ibaret kalmıştır.

Böyle bir ortamda kurtuluş çaresi olarak ilk başvurulan ideoloji Osmanlılık olmuş, bu kavram altında Osmanlı devletini oluşturan her din ve ırktan insanın birleşip, imparatorluğun dağılmasını önleyebilmek amaçlanmıştır. Ancak bu ideoloji modern bürokrasinin yarattığı seçkin sınıfın bir ideolojisi olmaktan öteye gidememiş, 1829 Edirne Anlaşmasıyla bağımsızlığına kavuşan Yunan ve Sırp’ların etkisiyle sırasıyla Helenizm ve Slav milliyetçiliği ortaya çıkmış, son olarak da egemen ırk olan Türk milliyetçiliği siyasi alanda olduğu kadar sanatta da kendini göstermiştir.

1.2. 19. Yüzyılda Avrupa ve Amerika’da Görülen Mimari Yaklaşımlar

19. yüzyılın özellikle ilk yarısında Avrupa sanatında eklektisist (seçmeci) yaklaşımın sonucunda görülen historisizm, revivalizm ve oryantalizm akımları, mimaride değişik üsluplar meydana getirmiştir.

Bunlardan **Neo-Klasik** üslup, Antik Yunan ve Roma dünyasını yeniden canlandırma girişimleri sonucu özellikle cephe düzenlemelerinde etkili olmuş, Napolyon’un Fransa yararına yeniden canlandırmayı düşlediği Roma İmparatorluğu’nun 1790’lar Avrupası’nda simge niteliğine bürünerek doğudan batıya bütün dünyayı etkisi altına almıştır. (3)



Şekil 1.1 Thomas Jefferson Evi

Monticello, Charlottesville, ABD, 1772 (4)



Şekil 1.2 Brandenburg Kapısı

Berlin, 1791 (5)

19. Yüzyılın ikinci yarısında Batı Avrupa’nın her köşesinde **Neo-Gotik** (Gotik Revival) üslupta kamusal ve özel binalar inşa edilmesiyle pek çok ulusun “gotiğin beşiği” payesini almak için uğraşması arasında, ulusal miras fikri ile her ulusun özgün mimarisiyle diğer uluslardan ayrıldığı hipotezi yatar. (6)



Şekil 1.3 Votive Church

Vienna, Heinrich von Ferstel, 1879 (7)

Historisizmin Rönesans formlarına dönüşü simgeleyen bir formu olan **Neo-Rönesans**, Fransa'da **Neo-Rokoko** şeklinde başlamış ve daha sonra Avrupa'nın diğer kısımlarıyla Amerika'ya kadar uzanmıştır. 1871'de Alman İmparatorluğu kurulduğunda, Neo-Rönesans ulusal stil olarak benimsenmiştir.

Neo-Rönesans binalarda uyum ön plandadır. Dikdörtgen ve daire formların dekoratif elemanlar ve yataylığı vurgulayan kornişler ile klasik Rönesanstan gelen plastırlar ve sütunlar bu üslubun özelliklerindedir. (8)



Şekil 1.4 The Alte Pinakothek

Kunstereal, München, Leo von Klenze, 1836 (9)

19. yüzyıl sonlarına ait bir üslup olan **Neo-Barok** tarzı, Paris'te Ecole des Beaux Arts müfredatının önemli bir parçası olmuş, önceleri kent devletlerinden ibaret olan İtalya'nın birleşmesinden sonra ise İtalya ve Alman İmparatorluğu'nun güç göstergesi olarak resmi bir mimari üslup haline gelmiş, bu dönemde Amerika kıtasında da etkisini sürdürmüştür.



Şekil 1.5 Rosecliff Evi

1898-1902, Newport, Rhode Island, Mimar: McKim, Mead, and White (10)



Şekil 1.6 Garnier Opera House

1861-1875, Paris, Fransa, Mimar: Charles Garnier (11)

Revivalist yaklaşımın yanı sıra, J. L. Petit tarafından 1861 yılında ilk kez Latince “vernaculus” sözcüğünden türeyen “vernacular” sözcüğü kullanılmıştır. “Bir yere-yöreye özgü” anlamına gelen bu sözcük, önceleri daha ziyade konut mimarisinde olmak üzere, “**oryantalist**” anlayışı da beraberinde getirmiştir. Doğuyla ticari bağı olan sanat hamileri çoğunlukla oryantalist tarzı egzotizm ve ticari bağlarının göstergesi olarak benimserler. Batıda Oryantalizm, Batı’nın Doğu’ya olan ekonomik ilgisi ile birlikte bu materyalist çağda ortaya çıkan mistik arayışlar ile de iç içedir.

Coğrafi keşiflerden beri doğuya ait formların yeniden yorumlanıp canlandırılması söz konusu iken, 19. Yüzyıl’da Londra, Paris ve Chicago’da açılan uluslararası sergilerde Doğu’nun tanıtımı neticesinde bu ilgi doruğa ulaşmıştır.

Şekilde soğan kubbe, atnalı kemerler ve doğa motifleriyle Hint ve Endülüs Mimarisi’nden hayli etkilenecek tasarlanmış Kraliyet Pavyonu görülmektedir.



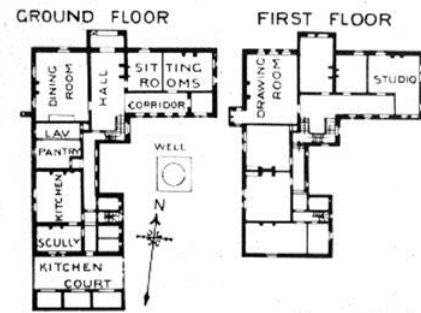
Şekil 1.7 John Nash, Kraliyet Pavyonu
Brighton, 1815-23 (12)

Emevi Prensi 1. Abdurrahman'ın 8. Yüzyılda yaptırdığı Kordoba Ulu Camii, 1232 Elhamra Sarayı ile birlikte 19. Yüzyılda seyyah ve tasarımcıların gözünden kaçmayarak 19. Yüzyıl Oryantalist kimliğinin önemli referans kaynaklarından olmuştur. (13)



Şekil 1.8 Elhamra Sarayı
1232, İspanya (14)

19. yüzyıl ikinci yarısında eklektisist üsluplara karşı ortaya atılan fikirler doğrultusunda yeni akımlar görülmektedir. Bunlardan **Arts & Crafts** akımı William Morris öncülüğünde doğmuş ve endüstrileşmeyle öne çıkan standartlaşma ve makineleşmeye karşı el emeğini savunmuştur.



Şekil 1.9 The Red House
Bexley, Philipp Webb, 1859 (15)

Sanat ve mimariyi klasik üsluplardan ayırmayı hedefleyen **Art Nouveau** ise, seçmeci ve taklitçi eklektisizme karşı natüralist yaklaşımı öne çıkarmış bir akımdır. (16)



Şekil 1.10 Villa I

Otto Wagner, Vienna, Avusturya, 1886-1888 (17)



Şekil 1.11 Thonet House

Budapeşte, Macaristan, Odon Lechner, 1890 (17)

Kuruluş amacı “*sanat, endüstri ve zanaatın biraraya gelerek eğitim, propaganda ve kanepeler yastığından şehir planlamasına kadar konuyla ilgili tüm sorularda hem fikir olma sayesinde sanayinin mükemmelleştirilmesi*” olarak açıklanan **Deutscher Werkbund** ise, 20. yüzyılın son üçüncü çeyreğine kadar etkisini sürdürmüştür. (18)



Şekil 1.12 Sandalye

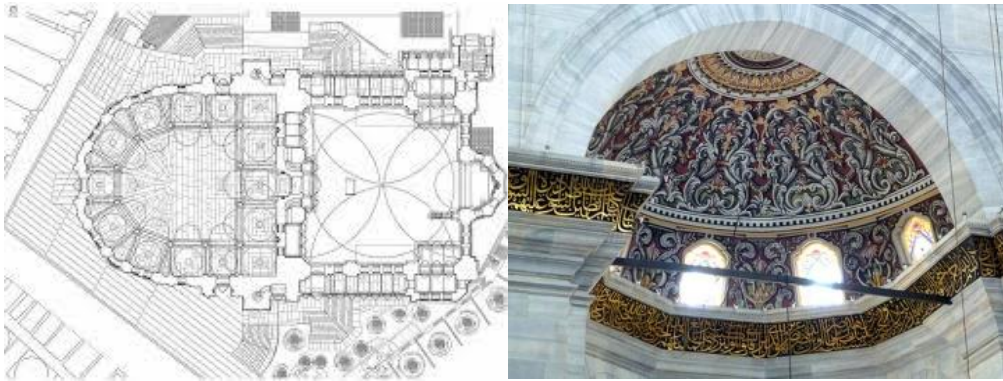
Josef Hoffmann, 1907 (19)

Resim sanatındaki soyutlaşma ve sadeleşme eğilimleri mimariye de yansımış, yalın bir tasarım ve cephe dili önem kazanmıştır. Buna karşın yaşam tarzındaki çeşitlilik sanata da yansıtılarak fovizm, sürrealizm, orfizm, ekspresyonizm, kübizm, fütürizm gibi farklı yönde birçok akımın ortaya çıkmasına sebep olmuştur. (16) Ancak Batılı kültürel kökleri olmayan ama 19. ve 20. Yüzyıllarda az ya da çok batılılaşan ve bu sebeple ortaya çıkan kimlik ve aidiyet sorunuyla baş edebilmek için ulusal kimlik inşasına şiddetle ihtiyaç duyan toplumlarda, özellikle vernaküler mimari çözümlerinin mimaride idealleştirmelere bir süre daha etkisi olduğu söylenebilir. (6)

1.3. 19. Yüzyılda Osmanlı'da Görülen Mimari Yaklaşımlar

Klasik Dönem 18. yüzyıldan itibaren Batı'dan gelen sanat akımının ağırlığı altında biçim değiştirmiş ve bunun neticesinde Avrupa tesirli bir Türk sanatı oluşmaya başlamıştır. Geç dönem Batılı Türk Sanatı evrelerini; Geçiş Dönemi (Lale Devri)1703-1730, Türk Barok ve Rokoko Dönemi 1730-1845, Empire (Ampir) ve Tanzimat Üslubu 1845-1875, Eklektik (Karma) Üslup Dönemi 1875-1910 olarak sıralayabiliriz.

28 Mehmet Çelebi'nin Fransa seyahati sonucu sadrazama takdim ettiği raporda anlatılan sanat eserlerinin **barok** ve **rokoko** çizgileri Osmanlı'da da kullanılmaya başlanmış, ancak batıda heykel ve fresklerde dini sahneler kullanılırken Osmanlı'da çiçek motifleri kullanılmıştır. S ve C kıvrımlı eğrilerle dairesel kemerler, ovale yakın eğrisel hatlar, dilimli büyük kubbe, yaprak motifleri, altın varaklar, istiridye kabuğu biçiminde süslemeler Osmanlı'da kullanılan rokoko özelliklerindedir. (20)



Şekil 1.13 Nuruosmaniye Camii

1748-55 (21)



Şekil 1.14 Küçüksu Meydan Çeşmesi

1806 Geç Rokoko örneği (22)

1825'te inşa edilmiş olan Nusretiye Sebili de, eğri yüzeyleri ve onlara uyan saçağı dahil tümel kompozisyonuyla İstanbul Barok mimarisinin önemli örneklerinden biridir. Pencereleeri üzerindeki taş oyma bezeme Barok fakat pencerelerin altın yaldızlı taş demir şebekeleri Ampir üslubunda yapılmıştır. (23)



Şekil 1.15 Nusretiye Sebili

İstanbul 1825 (23)

Gaspere Fossati, Raimondo D'Aronco, Adolphe Maillard, Alexandre Vallaury gibi İtalyan ve Fransız mimarlar sayesinde Osmanlı mimarisinde batılılaşma hız kazanmıştır. Neogrek bir Neo-Klasisizm veya **Rönesans revivalizmi** önerisi ile Osmanlı geleneğine ait tipolojileri, süsleme biçimlerini veya sistemlerini başarılı bir biçimde yorumlayan Vallaury, 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde kendini gösterecek yeni kuşak Türk mimarlarının eğitiminde etkili olmuştur.

19. yüzyılda yoğun olarak başkentte uygulanan **Neo-Klasisizm** ekolü, Antik Yunan, Rönesans, Fransız emperyal üsluplarının, farklı dönemler ve tarzlarından seçilen elemanlarla oluşturulmak istenmiştir. Osmanlı mimarisinde Melling'in Hatice Sultan

Sarayı ile başlattığı Neo-Klasik anlayış farklı ve geniş uygulama alanlarıyla mimarîye hâkim olmuştur. (24)



Şekil 1.16 Hatice Sultan Sarayı Gravürü

Ortaköy, Antoine Ignace Melling Gravürü (25)

Yeni ticaret merkezi olan Karaköy'den başlayarak Tophane ve Kabataş'ta meydana gelen yapılaşmayı, Dolmabahçe'den Beşiktaş sahili boyunca devlete ait özel konutlar ve yönetim birimlerinin bulunduğu Neo-Klasik mimarî anlayışın hâkim olduğu saraylar takip etmiştir. Pera'daki elçilik binaları, Batı tarzı yaşam ve kültür anlayışının hâkim olduğu Pera ve Beyoğlu semtinde sivil ve kamu yapıları bu tarzda inşa edilmişlerdir. (3)

Zanaatı canlandırma çabaları, 19. Yüzyılda hayli kabul gören bir yaklaşımdır. Seri üretime karşı romantik tepki, doğaya yönelik artan ilgiyi de beraberinde getirmiştir. Kaynağını doğadan ve Uzakdoğu esintilerinden alan **Art Nouveau** ile birlikte, doğaya ve geçmişe olan ilginin sonucu olarak ortaya çıkan **Oryantalizm**, batıyı örnek alan Osmanlı sanatını da etkilemiştir. Sultan Abdülaziz döneminde sıklıkla görülen oryantalizm örnekleri arasında Hidayet Camisi, Beylerbeyi Sarayı, Yıldız sarayı, Hamidiye Saat Kulesi, Aksaray Valide Sultan Camisi, Harbiye Nezareti Binası, Çırağan Sarayı, Tokat Köşkü, İzmit Saat Kulesi, İzmir Saat Kulesi, Fuat Paşa Türbesi, Köprülü Mehmet Paşa Medresesi sayılabilir.



Şekil 1.17 Çırağan Sarayı

Nikogos Balyan, 1867, İstanbul (26)

19. yüzyılın ikinci yarısında Neo-Klâsizm'le bütünleşen Art-Nouveau yaklaşımlarının yanı sıra, yapı cephelerinde de oldukça yoğun Art-Nouveau etkileri taşıyan bezeme öğeleri görülür. İtalya'nın artan nüfusunun bir kısmını Osmanlı'ya ihraç etmesi, Avusturya-Rusya savaşından kaçan İtalyanlar'ın mülteci olarak Osmanlı'ya sığınışları, başta İstanbul olmak üzere çeşitli şehirlerde yerleşmeleriyle İtalyan etkilerinin görülmesine yol açar. (27) Galata ve Pera'da yaşayan tüccar Avrupalılar (İtalyan, Yunan, İngiliz, Fransız, Avustralyalı, Alman vb.) ve levantenler (çoğunlukla işveren, sanatçı ve mimar olan Yahudi ve Ermeniler ile Galata'da kalan son Cenevizliler) aralarında Raimondo D'Aronco'nun da bulunduğu Avrupalı meslektaşlarıyla beraber, Galata ve Pera'yı, İstanbul'un metropoliten alanı içinde Art Nouveau yapıların başlıca yoğunluk merkezi haline getirdiler. Art-Nouveau'nun özüne uygun bir yaklaşım, çelik konstrüksiyona ağırlık vermesidir ki Raimondo D'Aronco'nun Beyoğlu'nda M. Botter için yaptığı Botter apartmanı (Casa Botter / İstiklâl Cad. 275), bu yaklaşım kapsamına girer. Cephe bezemelerinde ise simetrik olmayan dalgalı çizgiler, çiçek sapsarı ve goncaları, asma filizleri, böcek kanatları veya benzeri kıvrımlı doğal biçimler doğadan alınıp, inceltirilip, uzatılarak stilize edilmiş biçimler görülür. (3)



Şekil 1.18 Raimondo D'Aronco

Botter Apartmanı, 1900, Pera, İstanbul (28)

Osmanlı mimarîsinde ciddi anlamda uygulamasını göremediğimiz **Neo-Gotik** tarz, daha çok İslam ve Osmanlı mimarîsinden alınma mimarî öğelerle birlikte kullanılmıştır. Neo-Gotik özellikleri tam olarak yakalayabilen yapı olarak, Mongeri ve De Nari tarafından ikinci kez ele alınan St. Antuan Kilisesi gösterilebilir.



Şekil 1.19 St Antuan Kilisesi

İstanbul, 1912, Giulio Mongeri (29)

20. Yüzyıl başlarında dini yapı dışındaki binalarda Rönesans mimari öğeleri de görülmeye başlanır. 1. Ulusal Mimari'ye de yansıyan Rönesans mimarisinden esinlenmiş yatay kuşaklarla üçe ayrılan cephe ve her katta farklı pencere tipleri, cephelerde taş kaplamalar ve basık kemerler, bu üslubun özelliklerindedir.



Şekil 1.20 Salt Galata, 1892 Alexander Vallaury

Sveta Nedelya Katedrali Sofya

Vault Karaköy 1863 Antoine Tedeschi

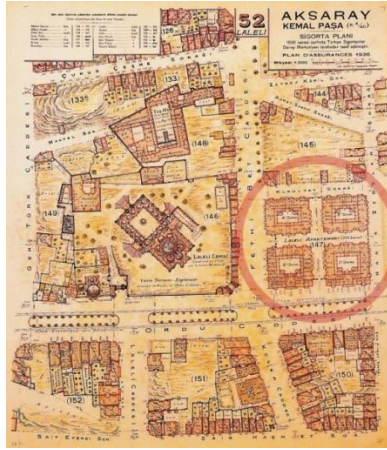
(30)

1761 ile 1839 yıllarında Almanya ile imzalanan dostluk ve ticaret anlaşmaları ve demiryolu hattı projesi ile kurulan yakın ilişkiler neticesinde Alman mimarlar İstanbul'daki önemli yapılara imza atmaya başlamıştır. Yardımcılığını Mimar Kemalettin'in yaptığı Alman Mimar August Jachmund tarafından tasarlanan Orient Express'in varış noktası Sirkeci garı (1888-1890) ve Deutsche Orient Bank binası ile Otto Ritter ve Helmuth Cuno'nun tasarladığı İstanbul-Konya-Bağdat hattının ilk durağı Haydarpaşa Garı (1906-1908), Alman etkisinin en belirgin hissedildiği örnekler arasındadır.

19. yüzyılın ilk yıllarında mimariye yansıyan Alman ve Avusturya etkisinin artmasında, mimar mühendislerin yanı sıra, Almanya'dan ithal edilen inşaat ve dekorasyon malzemeleri ile Orta Avrupa'da moda olan üslupların yayılmasına sebep olan ticari yayın ve katalogların da katkısı olmuştur.

Jön Türk devriminin ana etmeni olan Türkçülük akımının bir yan ürünü biçiminde ortaya çıkan ve 1908-1930 arasındaki yaklaşık 22 yıllık bir süreyi kapsayan **1. Ulusal Mimarlık** Dönemi, Türk mimarisinin doğal gelişmesini engelleyen “batılılaşma” eğilimine ilk tepkilerin gösterildiği, bu mimarının yabancı etkilerden arıtılmasına çaba harcandığı bir dönem olarak tanınmıştır. Bu dönem yapılarının taşıdığı başlıca özellikler; simetri, görkemli ön cephe ve bunu sağlamak için yapı yüzeyinden dışarı taşan kapalı cumbalar ile köşe kuleleri, tarihi görünümü sağlamak amaçlı kesme taş kaplama, kütle çözümünde batı etkisine rağmen cephede klasik Osmanlı öğelerinin kullanılmasıdır. 1891 yılına kadar Hendese-i Mülkiye Mektebi'nde Alman Profesör Jachmund'dan tasarım dersleri alan ve Berlin'deki Charlottenburg Technische

Hochschule’de yüksek öğrenimini tamamlayan Mimar Kemalettin, çağdaşı Vedat Tek ile birlikte bu akımın öncülerindedir. Mimar Kemalettin, 1 Mayıs 1909’da Evkaf Nezareti’ne atanmış, Kemalettin Okulu da denilen Tamirat ve İnşaat Heyet-i Fenniyesi’ni kurmuştur. Burada yaptığı çalışmalardan bazıları Bebek Camii (1913), Bakırköy Amine Hatun Camii (1913-24), Bostancı Camii, Ayazma İlkokulu,1.,2.,3.,4. ve 5. Vakıf Hanları, Kudüs’teki Mescid-i Aksa restorasyonu olan Mimar Kemalettin, 1870’lerde inşa edilmeye başlanan Rumeli ve Şark demiryollarının Filibe, Selanik, Sofya ve Edirne gar binalarının tasarımını yapmıştır. (31)



Şekil 1.21 Harikzedegân (Tayyare) Apartmanları

1919-1922 Laleli, İstanbul (32)



Şekil 1.22 İkinci Vakıf Apartmanı

Ankara, 1930 (33)

2. BÖLÜM

RUMELİ-HİCAZ-BAĞDAT DEMİRYOLLARI

2.1. Rumeli Demiryolları

Zorunlu biçimde ortaya çıkan ticari, askeri ve teknolojik ilişkiler, Avrupa'nın Osmanlı'yı açık pazar haline getirmesine sebep olmuştur. Hammadde arayışında olan Avrupa'nın, bu hammaddeyi transfer için ihtiyaç duyduğu tren yolu ağlarını Osmanlı üzerinden geçirme projeleri, 2. Abdülhamit'in İslamiyet'i birleştirmeye yönelik siyasi emelleriyle birleşince, demiryolu ağı Osmanlı'nın 19. Yüzyılda hayata geçirdiği en önemli teknolojik girişim haline gelmiştir.

Batı dünyasında ilk tren, çeşitli ön denemelerden sonra, 1825 yılında, İngiltere'de, Darlington ve Stockton kasabaları arasına döşenen kısa demiryolu hattı üzerinde, saatte 20 km hızla işlemeye başlamıştır. İngiliz sanayicileri arasında büyük ilgi gören bu yeni ulaşım sistemi hızla yayılmış, çağdaş anlamdaki ilk tren yolu 1830' da Liverpool-Manchester arasında işletmeye açılmış, bunu 1832'de, Fransa'da St Etienne-Lyon, 1835'de Almanya'da Nürnberg-Furth, aynı yıl Belçika'da Brüksel-Malines hatları izlemiştir. ABD'deki ilk demiryolu Baltimore-Ohio arasında, 1830 yılında işletmeye açılmış, Uluslararası ilk demiryolu hattı ise, 1843'de Belçika'nın Liege ve Almanya'nın Köln kentleri arasında döşenmiştir. (34) Bu girişimler üzerine padişah Abdülmecit ve arkasından Abdülaziz, bir an evvel Osmanlı'ya tren yolu yapımı konusuna önem vermişlerdir. Sultan Abdülaziz'in "memleketime demir yolu yapılsın da istersen sırtımdan geçsin razıyım" sözü, bunun kanıtı niteliğindedir. (35)

Batılı ülkelerle ilişkilerin yoğunlaştığı Tanzimat döneminde ise Osmanlı İmparatorluğu'nda da demiryolu yapımına ilginin arttığı görülmektedir. Hindistan'dan gelen deniz ticaret yolunun Mısır üzerinden Akdeniz'e bağlanmasını isteyen İngiltere'nin girişimiyle, İmparatorluk'taki 211 kilometrelik ilk demiryolu İskenderiye-Kahire arasında, 1856 yılında açılmıştır. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla önemini yitiren bu ilk hattın sonra Anadolu'da ilk demiryolları, Ege'nin zengin tarımsal ürününü denize ulaştırmayı amaçlayan, 1863-1866 tarihli İzmir-Kasaba hattı ile 1856-1890 tarihli İzmir-Aydın hattı olmuştur. İmparatorluğun Avrupa toprakları üzerinde

gerçekleştirilen ilk demiryolları ise sırasıyla, 4 Ekim 1860 tarihli Çernavoda (Boğazköy)-Köstence (Romanya) hattı (66 km), 1861-1863 Rusçuk-Varna (Bulgaristan) hattı (224 km), 1864 – 10 Ocak 1866 İzmir-Kasaba hatlarıdır. (36)

Avrupa ülkeleriyle siyasî bir bütünleşmeyi amaçlayan Tanzimat yöneticileri, özellikle ulaşım ve iletişim konularında yeniliklere sahne olan Kırım Savaşı'ndan sonra, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolunun bütünleşmeyi çabuklaştıracağı kanısındaydılar. Ayrıca önemli Balkan kentlerini birbirine bağlayan bir demiryolu ağı bu bölgede son zamanlarda görülmeye başlayan huzursuzlukları giderebileceği gibi, imparatorluk için önemli ticarî, siyasî ve askerî avantajlar da sağlayabilecekti.

Bunların dışında demiryolları sayesinde taşraya hâkim olma, doğu pazarına ulaşma, yabancı sermayenin ülkeye girmesi ve doğudaki mahsulün batıya taşınması konularında kolaylık sağlayarak; bir emperyalizm aracı olarak kullanılmıştır. Ancak, zamanı kısaltıp insanların coğrafyasını genişleten bu demiryolu ağı için ülkenin malî ve teknik güçleriyle gerçekleştirilmesine olanak bulunmadığından yabancı girişimcilerle anlaşma yapılma yoluna gidilmişti. Anadolu'da ilk demiryolu imtiyazı İzmir-Aydın arasındaki hat için 23 Eylül 1856'da İngiliz bir gruba verilmiş olup hat 1 Temmuz 1866'da tamamlanmıştır. Rumeli'de ise ilk sözleşme 1857 Ocağı'nda İngiliz milletvekili Labro ile imzalanmış, fakat Labro'nun gerekli sermayeyi sağlayamaması nedeniyle, aynı yılın Nisan ayında sözleşme feshedilmiştir. Çeşitli İngiliz ve Belçikalı girişimcilerle, 1860 ve 1868'de yapılan ikinci ve üçüncü sözleşmelerin de benzer sebeplerle iptal edilmesinden sonra, Rumeli Demiryolları imtiyazı, 17 Nisan 1869 tarihinde imzalanan dördüncü bir sözleşme ile, Brüksel'de bankerlik yapan, Macar asıllı Yahudi Baron Maurice de Hirsch'e verilmiştir. Bu sözleşmeye göre yapılacak demiryolu İstanbul'dan başlayıp Edirne, Filibe ve Saraybosna'dan geçerek Sava nehri sınırına kadar uzanacak, ayrıca bu demiryolundan ayrılan kollarla Enez, Selanik ve Burgaz birbirine bağlanacaktı. (37) 1871'den sonra devlet demiryolu inşaat masraflarını kendi karşılamış ve Haydarpaşa-İzmit hattı devlet bütçesinden yapılmıştır. (35) 5 Mayıs 1873'de ise 90 km'lik bu hat hizmete açılmıştır. Ancak 1875 Osmanlı mali buhranının iflas ile sonuçlanması sonrası benzer devlet yatırımları durdurulmuş ve Hicaz demiryolu hariç tüm hatların yabancı sermaye ile yapılmasına karar verilmiştir.

Hattın ilk bölümü olarak, Yedikule-Küçükçekmece demiryolunun çalışmalarına 4 Haziran 1870 tarihinde başlanmıştır. 15 kilometrelik bu ilk bölüm, ufak bir gecikmeyle,

aynı yılın sonuna doğru tamamlanarak, 4 Ocak 1871 günü yapılan resmî bir törenle açılmış ve hemen ertesi günden itibaren yolcu taşımacılığına başlamıştır. Küçükçekmece-Yeşilköy-Bakırköy-Yedikule istasyonlarını içeren bu ilk Rumeli hattı, özellikle Bakırköy ve Yeşilköy'ün, büyüyerek kentin üst gelir grubu tarafından yeğlenen yerleşme merkezlerine dönüşmesine neden olmuştur. Ancak Yedikule'deki başlangıç istasyonu, kentin iş merkezi olan Eminönü bölgesinden çok uzakta bulunması nedeniyle, kullanıcılar tarafından eleştirilmiş, hattın iş merkezi olan Sirkeci'ye kadar uzatılması istenmiştir. Ancak, bu uzantının Topkapı Sarayı'nın sahil kesiminden geçecek olması ve güzergah üzerinde bulunan sahil köşklerinin yıkılmaları gereği halk arasında tepkilere neden olmuş, yük taşımacılığı açısından hattın korunaklı bir limanda son bulması gerekliliği karşısında Langa'dan, Sultanahmet meydanı altından Bahçekapıya uzanan bir tünel açılarak terminalin burada yapılması, ya da Küçükçekmece gölü içinde yeni bir liman yapılması önerilmiştir. Sonunda tek başına karar verme durumunda kalan Sultan Abdülaziz, Rumeli Demiryolları'nın başlangıç istasyonunun Yedikule değil, Sirkeci olmasını kararlaştırmıştır. Böylece Yedikule'den doğuya, Sirkeci'ye, Küçükçekmece'den de batıya, Çatalca'ya doğru uzatılan Yedikule-Küçükçekmece hattının bu yeni bölümleri 21 Temmuz 1872'de işletmeye açılmıştır.

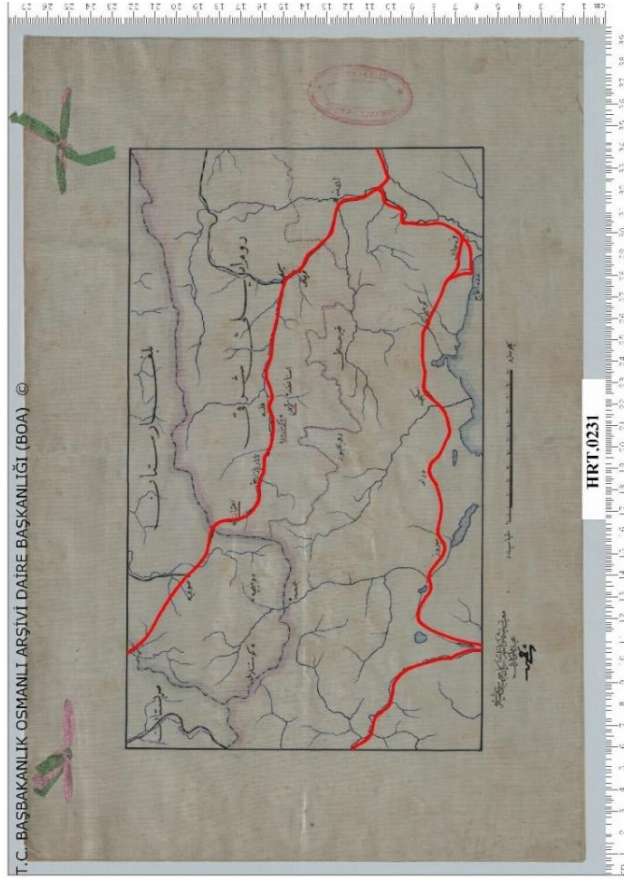
Yedikule-Küçükçekmece hattı ile uzantılarının güzergâhında bulunan özel mülkiyete ait binaların istimlak edilmesi inşaat sırasında bir sorun olmuşsa da, istimlak edilen bina ve arazilerin bedelleri muntazaman ödenmiştir. Bu arada, hattın Sirkeci'deki başlangıcında, hemen yeni bir gar inşa etmek yerine, istimlak edilmiş fakat henüz yıkılmamış özel konutlardan yararlanılmış, buralara geçici olarak demiryolu memurlarıyla bürolar yerleştirilmiştir. Osmanlı hükümeti İstanbul ve Edirne garlarının yapımına özellikle önem verdiği için, 1885 yılı Aralık ayında yapılan özel bir anlaşma ile, Rumeli Demiryolları'nın yapımını yüklenen Şark Demiryolları Şirketi, İstanbul Garı için 1 milyon, Edirne Garı için ise 250 000 Frank harcamaya mecbur tutulmuştur. İstanbul Gar binasının iki katlı olması düşünülmüşse de, Şark Demiryolları Şirketi, zeminin çürük olduğu bahanesini ileri sürerek iki katlı bir gar yapılmasını önlemeye çalışmıştır. İstanbul-Edirne-Sarımbey ve Dedeoğaç-Edirne hatları inşası için kilometre başına 200.000 Frank alan şirket, arazi yeterince düzgün olduğu halde yapılan gereksiz kıvrımlarla demiryolunu uzatmıştır. Bu sayede tren yolunun uğramadığı bir çok kasaba olduğu gibi, Edirne ve Filibe gibi şehirden yaklaşık 5 km uzaklıkta istasyonlar ortaya

çıkmiştir. Rumeli Demiryolları'nın en doğu ucundaki İstanbul kentine yakışır bir gar binasının yapımına ise, 11 Şubat 1888'de başlanmış, bina 3 Kasım 1890'da kullanıma açılmıştır. (38)



Şekil 2.1 İstanbul-Edirne Yolu H: 1341 / M:1923

(Osmanlı Arşivi / HRTh Gömlek: 1301)



Şekil 2.2 Osmanlı Devleti Avrupası H:1341 / M:1923

(Osmanlı Arşivi / HRTTh Gömlek: 231)

Şekilde görülen Güney ve Doğu Rumeli, Batı Trakya, Makedonya ve Yugoslavya'nın bir kısmını içine alan haritayı hazırlayan Erkan-ı Harbiye Müşiri Şakir Paşa, Edirne'den itibaren Rumeli demiryolu hattı ile istasyonları göstermiştir.



Şekil 2.3 Rumeli Demiryolları tren hattını gösterir haritalar

(39)

EK 11'de, Türkiye üzerinden geçen iç-dış hatlar, inşa tarihlerine göre değerlendirilerek detaylı olarak gösterilmiştir.

2.2. Hicaz Demiryolları

1864'te Amerikalı mühendis Dr. Charles F. Zimpel'in Kızıldeniz ile Şam'ı birleştirecek demiryolu projesi iki nedenden dolayı kabul edilmemiştir. Birinci neden hattın geçeceği güzergâhtaki Arap kabilelerinin tepkileri, diğeri ise demiryolunun tahminî maliyetinin yüksek olmasıydı.

Bölgenin geri kalmışlığı, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla İngilizlerin bölgeye yerleşmeye başlamaları, kutsal topraklara denizden yapılacak bir saldırı karşısında, Hicaz'a süratle asker sevk edilmesi düşünceleriyle Mısır Valisi Ahmed Muhtar Paşa 1897'de, Konya'dan Şam'a, Şam'dan Süveyş Kanalı'na uzanan bir demiryolunun döşenmesini zamanın padişahı Abdülhamit'ten talep etmiştir.

Padişah gerek 93 Harbi'nde İstanbul-Filibe, gerekse 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nde Selânik-İstanbul ve Manastır-Selânik hatlarının sağladığı kolaylıkları görmüştür. Ayrıca kutsal şehirler olan Mekke ve Medine'ye kolay, ucuz ve rahat bir şekilde ulaşım imkânı verecek olan demiryolu, aynı zamanda halifenin, dünya Müslümanlarının gözünde de prestijini arttıracaktır.

İngilizlerin 1839'da Aden'i işgal ederek Yemen'e ayak basmaları, 93 Harbi'nden sonra da Kıbrıs'a yerleşmeleri, Arabistan Yarımadası'nın geleceğini tehdit ediyordu. Bu durum karşısında Hicaz ve çevresini elde tutma, özellikle Süveyş Kanalı'nın İngilizlerin kontrolüne geçmesinden sonra büyük önem arz ediyordu. Zira Osmanlı Devleti, Hicaz ve Yemen'e asker sevkini Süveyş Kanalı ile gerçekleştiriyordu. Kanalin kapatılması hâlinde, Hicaz ve Yemen'le irtibat kesilmiş olacaktı. Hicaz Hattı tamamlandığında, İstanbul, Mekke ve Medine'ye bağlanacaktı. Bir diğeri önemli konu ise, bölgede meydana gelen iç isyan ve karışıklıkların süratle bastırılmasıydı. Bölgeye süratle asker ve cephane nakli, ancak demiryoluyla sağlanabilirdi.

Demiryolunun devreye girmesi ile hacı ve ziyaretçi sayısı büyük oranda artacak, bu da kutsal yerlerin gelişmesine katkı sağlayacaktı. Ayrıca Mekke ve Medine arasındaki geniş topraklarda zirai üretim teşvik edilecek, bu da ürünlerin uzak pazarlara ulaştırılmasını, dolayısıyla ekonomik kalkınmayı mümkün kılacaktı. Demiryolu daha sonra bir şube hattı ile Kızıldeniz'e bağlandığında ticari ve ekonomik fonksiyonu daha da artacaktı.

2 Mayıs 1900'de padişahın başkanı olduğu Komisyon-ı Âli kuruldu ve Hicaz Demiryolu'nun, tarihi Hac yolu boyunca yapılmasına karar verildi. Hat, Şam'dan

Mekke'ye daha sonra Mekke'den Cidde'ye uzatılacak, yan bir hatla da Hayfa'dan Akabe'ye inilebilecekti. Ayrıca hattın Medine'den Bağdat'a uzatılması ve Amman-Kudüs Şubesi inşaatı da düşünülmekteydi.

Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e bağlantısını sağlayacak Şam-Dera-Hayfa Hattı ise Eylül 1905'te bitmiştir. Hattın Akabe'ye bağlanması ise İngilizler şiddetle karşı çıktığı için gerçekleştirilememiştir.

1 Eylül 1906'da 223 kilometrelik Maan-Tebük, 1907'de 288 kilometrelik Tebük, El Ula bölümleri, 31 Temmuz 1908'de ise El Ula-Medîne hattı tamamlanmıştır. 1 Eylül 1908'de yapılan resmî bir törenle Hicaz Demiryolu işletmeye açılmıştır.

Demiryolu inşası sırasında küçük büyük 2666 kâgir köprü ve menfez, 7 gölet, 7 demir köprü, 9 tünel, 37 su deposu inşa edilmiştir.

Daha önce develerle 40 günde kat edilen Şam-Medine yolu 72 saate inmişti. Hareket saatleri namaz vakitlerine göre tanzim edilen trenler, istasyonlarda yolcuların namazlarını kılacak kadar bekletiliyorlardı. (35)

I. Dünya Savaşı sırasında da demiryolunu yan yol inşaatları sürmüş olup bu yollar Mısır Şubesi'ne aittir. 1918'de Hicaz Demiryollarının uzunluğu 1.900 kilometreyi bulmuştur.

Osmanlı'nın "imtiyazsız", kendi işçi ve mühendisleri ile yaptığı tek demiryolu Hicaz Hattı'dır. Nedeni dinseldir. Hicaz'a demiryolu yapılırken işin içine "Frenk eli"nin girmesi istenmemiştir. II. Abdülhamit, Arap dünyasında sezdiği imparatorluktan kopuş eğilimini, İslam ümmetliğinin şemsiyesi altında eritmek istemiştir. Ayrıca Arap dünyasının dizginlerini elinden kaçırma korkusu da Hicaz Hattı'nın yapılma sebebi olmuştur. İslam ümmetinin gönüllü bağıışı ile döşenen bu demiryolu, I. Dünya Savaşı sonunda, İngilizlerle işbirliği yapan Araplar tarafından kullanılmaz duruma getirilmiştir. Bugün bir demiryolu enkazı olarak lokomotif ve istasyon iskeletleri ile çölde durmaktadır.

I. Dünya Savaşı ile birlikte yurt içindeki demiryolu hatlarına el konulunca Hicaz Hattı'nda yetişmiş subay ve teknik adamlar mevcut demiryollarını işletmiş, ulusal demiryolculuğumuzun ilk teknik ve yönetici kadrolarını oluşturmuşlardır. Çünkü o güne değin Osmanlı'nın imtiyazlarla yaptırdığı demiryollarında Türk çalışan yok denecek kadardır. Tümöyle azınlıklardan, yabancılardan oluşan bir demiryolcu kadrosu vardır. Cumhuriyete gelinceye kadar, demiryolu Türk insanının yapacağı işlerden

sayılmıyordu. Dahası demiryolu ulaşımının Türkçe haberleşmeyle yürütülemeyeceği düşünülerek, Anadolu-Bağdat Demiryolu'nda haberleşme Fransızca yapılıyordu. Hicaz Demiryolu dışında Türk memura ender rastlanıyordu. Demiryolunda çalışanların çoğunluğunu Rum, Ermeni ve Yahudiler oluşturuyordu. (40) İncelemenin konusu olan Edirne Karaağaç Tren İstasyonu Yerleşkesi'nde bulunan lojman binalarının eski Rum evlerine benzemesi bu sebepten olabilir.



Şekil 2.4 Şam'daki Hicaz Garı

(40)



Şekil 2.5 Medine Garı

(40)

2.3. Bağdat Demiryolları

Padişah Abdülhamit'in büyük rüyası, Şark Demiryollarını Basra Körfezi'ne bağlayacak bir demiryoluydu. Anadolu'da ve Suriye'de varolan demiryolları ile birleşince, bu hat İstanbul'u raylarla bir taraftan İzmir, Halep, Şam, Beyrut, Musul ve Bağdat'a, diğer taraftan da Avrupa'nın metropollerine bağlayacaktı. Böyle bir demiryolu şebekesi padişaha, Kürt ve Arap aşiretleri üzerinde otoritesini genişletme ve Ortadoğu Müslüman dünyasının halifesi olarak da itibarını arttırma imkanı verecekti. 1886 yılında Osmanlı Nafia Nezareti, Haydarpaşa-İzmit hattını kiralarak işleten İngiliz Şirketine bu demiryolunu Ankara'ya kadar uzatmasını önerdi. Bu kısım tamamlandıktan sonra, hattın Bağdat'a kadar uzatılabileceği düşünülüyordu. Şirket, Avrupa'da bu işe para yatıracak kapitalistler aradı. Fakat kimsenin ilgisini çekemediği için Anadolu'da demiryolu yapmak düşüncesinden vazgeçti.

Deutsche Bank'ın liderliğinde, Haydarpaşa-İzmit hattının işletmesini ele alacak ve bu hattı Ankara'ya kadar uzatacak "Anadolu Demiryolu Kumpanyası" (La Societe du Chemin de Fer Ottomane d'Anatolie) kuruldu. Kumpanya ile Osmanlı Hükümeti arasında 6 Ekim 1888'de imtiyaz anlaşması imzalandı. İmtiyaz anlaşmasına göre;

- Kumpanya 6 milyon frank ödemek suretiyle, Haydarpaşa- İzmit demiryolunun işletme hakkını İngiliz şirketinden alacak,
- Hattı İzmit'ten Ankara'ya uzatacak,
- Hükümet, Ankara Demiryolu için Kumpanya'ya yılda kilometre başına 15 bin frank kazancı garanti edecek, bu para Düyun-u Umumiye'nin yeni hattın geçeceği yerlerden alacağı vergilerle karşılanacaktı.

485 km'lik İzmit- Ankara arasındaki ilk tren 31 Aralık 1892'de Ankara'ya vardı. Padişah, 15 Şubat 1893 tarihli fermanla, Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na ödül olarak Eskişehir'den Konya'ya 444 km'lik bir şube hattı döşemek imtiyazını verdi ve Eskişehir-Konya hattı 1896'da tamamlandı. Böylece on yıldan kısa bir süre içinde Alman kontrolündeki Anadolu Demiryolu Kumpanyası, Anadolu'da toplam 1000 km uzunluğunda bir hat döşemişti. Batıda İngiltere ve Fransa, doğuda Rusya tarafından sıkıştırılan, rakiplerinden daha güçlü bir donanma oluşturamayan ve sömürgeleştirmede geç kalmış Almanya için Balkanlar yolu ile İstanbul üzerinden Asya pazarlarına ulaşmaktan başka çare yoktu. Bunun da yolu Berlin'i Bağdat'a bağlayacak

demiryolundan geçiyordu. 5 Mart 1903'de Bağdat Demiryolu Anlaşması, Osmanlı hükümeti ile Deutche Bank arasında imzalandı.

Bağdat Demiryolu güzergahı, Konya – Karaman – Ereğli – Adana (Bağdat Demiryolu burada Adana- Mersin demiryolu ile birleşecekti.) - Halep (Demiryolu bu merkezden kollarla, Hama, Humus, Trablusşam, Şam, Beyrut, Yafa ve Kudüs'e kadar bağlantılar sağlayacaktı.) - Nusaybin (Buradan ayrılacak bir kol Diyarbakır ve Harput'a gidecekti.) - Musul – Tikrit – Samarra – Sadiye (Bir hat da buradan ayrılarak İran sınırındaki Hanikin'e gidecekti.) - Bağdat – Basra olacaktı. Bu şekilde planlanmış olan aşağı yukarı 4.000 kilometrelik bir demiryolu, İstanbul'dan Basra'ya uzanacaktı. Bağdat Demiryolu'nun Konya ile Bulgurlu arasındaki ilk kısmı 25 Ekim 1904'de işletmeye açıldı. Kumpanya, 1906'da da İngilizlerden Adana-Mersin Demiryolunu satın alarak, Bağdat Demiryolunu Akdeniz'e bağladı.

İskenderun şube hattı 1 Kasım 1913'de tamamlandı. 1914 yılında Gavur (Amanos) Dağlarındaki tünellerin kazılmasına başlandı. Birinci Dünya Savaşı başlamadan önce, Bağdat'tan Dicle üzerindeki Sadiye'ye doğru raylar döşenmeye başladı. 1916 Eylül'ünde Bahçe tüneli açıldı. Bahçe – Halep arasındaki tam bağlantı ise dar bir hat döşenmek suretiyle ancak Ekim 1918'de sağlanabildi. 1917 yılı Dicle boylarında ve Suriye'de, Müttefiklerin zafer yılı oldu. 24 Şubat 1917'de Küttülamara, 11 Mart'ta Bağdat, 24 Nisan'da ise, Bağdat hattının Mezopotamya'da ulaştığı son nokta olan Samarra İngilizlerin eline geçti. İngilizler Bağdat ile Basra arasında hemen bir demiryolu döşemeye başladılar. Hat 1919'da tamamlandı. Suriye'de gelişen İngiliz taarruzları sonucu, 1917 sonbaharında Gazze, Yafa ve Kudüs, 1918 Ekim'inde ise, Şam ve Beyrut ile Bağdat Demiryollarının en önemli kavşak noktası olan Halep Müttefikler tarafından işgal edildi.

Almanların Bağdat Demiryolu ve Yakınoğu'daki bütün hakları 28 Haziran 1918'de imzalanan Versay Barış Antlaşması ile kaldırıldı. 10 Ağustos 1920'de imzalanan Sevr Antlaşması ile de Yakınoğu'daki Alman tasfiyesi tamamlandı. Osmanlı İmparatorluğu ise ortadan kaldırıldı. İngiltere Mezopotamya'daki bütün petrol haklarını kendine aldı. Fransızlar Suriye demiryollarının tamamına sahip çıktılar. Hicaz Demiryolu bir İngiliz – Fransız ortaklığına bırakıldı. 20 Ekim 1921'de Fransızlarla imzalanan Ankara Antlaşması ile, Bağdat Demiryolu'nun Haydarpaşa ile Nusaybin arasındaki bölümü tamamen Türk topraklarına katıldı. (41)

3. BÖLÜM

TÜRKİYE’DEKİ GAR BİNALARININ GRUPLANDIRILMASI

İstasyon binalarında en önemli yapı gar binalarıdır. Gar binaları mimarın inisiyatifini yoğun olarak kullandığı ve kalan bölümlerini mühendislere bıraktığı mekânlardır. Genellikle geleneksel öğelerin kullanıldığı bu yapılarda eklektik bir üslup göze çarpmaktadır. Yurdun dört bir yanına inşa edilen demiryolu binalarında birçok ülkenin izlerini görmek mümkündür. Bu durum yapılarda, farklı birçok politik kararın etkilerinin yansımaları olarak ortaya çıkmıştır. Sonucunda ortaya çıkan mimari ürünlerde çok farklı özellikler arz etmiştir. Endüstri devriminin bir sonucu olarak gelinen noktayı ve geçiş sürecini simgelemesi bakımından bu yapılar önemlidir.

İstasyon yapılarında bir takım ortak özellikler dikkati çeker. “U” planlı Haydarpaşa Garı haricinde tüm gar binaları dikdörtgen planlı olup simetrik bir anlayışla yapılmışlardır. Ana girişler binaların en özenle düzenlenmiş bölümleridir ve geleneksel öğeleri üzerinde taşımaktadır. Bu bölüm bazen taç kapı şeklinde, bazen önlerine revak getirilerek önemleri pekiştirilmekte bazen de üzeri kubbeyle örtülerek biçimsellikleri ön plana çıkarılmaktadır. Planlar dikdörtgen şemalı olarak, orta doğrultuya göre simetrik bir biçimde tasarlanmış, ana girişler genelde bakış doğrultusuna yerleştirilmiş ve simetrik inşa edilmiştir.

Pencereler genellikle çift kanatlı, altı bölümlü, kapılar ise iki kanatlı tasarlanmış ve etrafını çerçeveleyen, ortalarında kilit taşı bulunan taş kemerlerle sınırlandırılmıştır. Her katta değişik pencere biçimleri kullanılmıştır. Genelde iki katlı olarak tasarlanmış ve kat hizaları birbirlerinden silmelerle ayrılmıştır. Üst katlar lojman olarak kullanılmıştır. Giriş cephelerinin çatı seviyesinde yuvarlak pencereler yapılmıştır. Çatıda geniş saçaklar yapılmış ve bunların altı işlemeli ahşap desteklerle geçilmiştir. Bazılarında kalem işi süslemeler yapılmıştır.

Yapı yüzleri daha özenle düzenlenmiş, dış yüzlerin bezenmesine çaba harcanmıştır. Birinci Ulusal Mimarlık döneminde yüzey bezeme öğeleri çini kaplama, kalem işi tekniği ile gerçekleştirilmiş süsleme biçiminde oluşmuş, bunlar yapı yüzlerinin çeşitli yerlerinde birlikte kullanılmıştır. Yapıların kütleli çözümlerinde batı etkilerine karşılık, yüzey düzenlemelerinde kullanılan öğelerin daha çok Osmanlı

mimarisinden seçilmesine, özellikle Ulusal Mimarlık Dönemi'nde dikkat edilmiştir.
(42)

1856 - 1880	1880 - 1900	1900 - 1918	1924 - 1930	1930 - 1940	1940 -1975
ALSANCAK BASMANE FENERBAHÇE <u>HAYDARPAŞA-ESKİ</u> SİNEKLİ İSPARTAKULE <u>EDİRNE-ESKİ</u>	SİRKEÇİ MUDANYA <u>ANKARA-ESKİ</u> <u>KONYA-ESKİ</u> ADAPAZARI MERSİN GÖZTEPE <u>KARS-ESKİ</u>	HAYDARPAŞA UŞAK BANDIRMA BALIKESİR EDİRNE KARAAĞAÇ ADANA YENİCE CEYHAN ULUKİŞLA BOSTANCI KIZILTOFFRAK ERENKÖY	KARABÜK NİĞDE ÇATALAĞZI AMASYA KAYSERİ GAZİ	SİVAS MALATYA MANİSA DİYARBAKIR ANKARA SAMSUN MERSİN ERZURUM	ESKİŞEHİR KONYA AYDIN EDİRNE

Tablo 1: Türkiye'deki Kent İçi İstasyonların Yapım Yılları

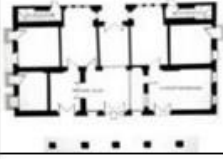

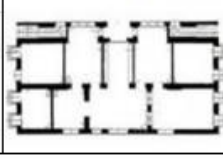
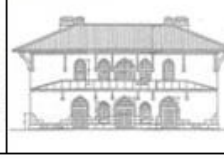
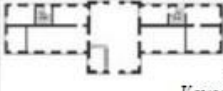

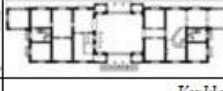

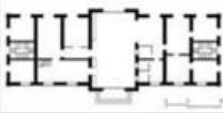

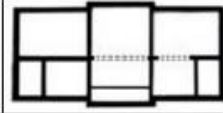


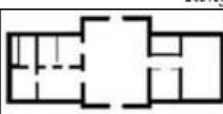


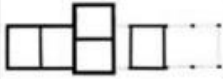



(43)

1950'li yıllarda demiryollarındaki duraklama kendisini yapılan istasyon binalarında da göstermiştir. Bu dönemden sonra gar binalarında bir üslup kaygısından söz etmek artık mümkün olmamıştır. Tüm bu süreçler boyunca yapılan gar binalarının kendi içerisinde gruplamak oldukça zordur. Aynı dönemlerde ve aynı ülke tarafından yapılan binaların cepheleri, bazen plan düzenlemeleri benzemektedir. Fakat birçok farklı tarzın uygulandığı bu yapılarda, farklı bir gruplama yapmak gerekirse bu aşağıdaki tablodaki gibi olabilir.

CEPHESİNDE KULELERİ OLAN ANITSAL GARLAR			
Girişin İki Yanında Kuleleri Olanlar			
Ankara Gazî Garı			
Binanın İki Köşesinde Kuleleri Olanlar			
Haydarpaşa Garı		Mersin Garı	
İzmit Garı			
Hem Köşelerinde Hem de Girişin İki Yanında Kuleleri Olanlar			
Sırkeci Garı		Edirne Garı	
GİRİŞ BÖLÜMÜ İKİ KATLI, YAN BÖLÜMLERİ TEK KATLI GARLAR			
Asimetrik Planlılar			
Maltepe Garı		Gölbacı Garı	
Bostancı Garı		Feneryolu Garı	
Kartal Garı		Kızıltoprak Garı	
Simetrik Planlılar			
Erenköy Garı			

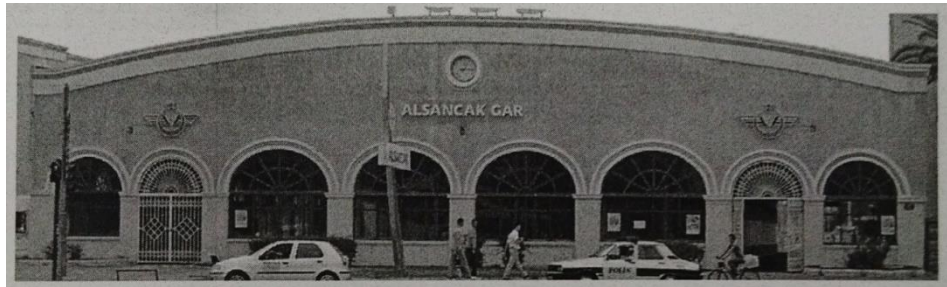
Tablo 2: Türkiye’deki Gar Binalarının Gruplandırılması -1

(42)

İKİ KATLI, DİKDÖRTGEN PLANLI, KIRMA ÇATILI GARLAR			
<i>Yenice Garı</i>		<i>Toprakale-İskenderun Garı</i>	
			
İKİ KATLI, SİMETRİK PLANLI, ORTA BÖLÜMÜ ÇIKINTILI GARLAR			
<i>Ankara ve Eskişehir Garı</i>		<i>Malatya-Manisa-Sivas-Diyarbakır Garı</i>	
			
<i>Kayseri Garı</i>		<i>Kırklareli Garı</i>	
			
<i>Konya Garı</i>			
			
TEK KATLI, ASİMETRİK PLANLI, GİRİŞİ ÜÇGEN ALINLIKLI GARLAR			
<i>Hanım Garı</i>		<i>Suadiye Garı</i>	
			

Tablo 3: Türkiye'deki Gar Binalarının Gruplandırılması -2

(42)



Şekil 6: Alsancak Garı

(Yapım Yılı: 1861) (44)



Şekil 7: Basmane Garı, İzmir, Fransız bir şirket tarafından inşa edilmiş.

(Yapım Yılı: 1876) (44)

Osmanlı İmparatorluğu tarafında 19. Yüzyıl sonlarında yapımına girişilen, ancak çeşitli nedenlerle sonuçlanması geciken Rumeli Demiryolları güzergâhındaki önemli kentler için yaptırılan istasyon binaları, İlk kez İstanbul'da, Alman mimar August Jachmund tarafından gerçekleştirilen Sirkeci Garı'nı örnek alan bir tipoloji oluşturmuşlardır. Bu tipolojiye göre Gar binaları, hemen her zaman, tren hattına paralel, ince, uzun bir yapı olarak planlanmışlardır. Yine her zaman ortada yer alan giriş aksına göre simetrik bir biçimde planlanan istasyon binalarında, orta ve uç yapı bölümleri yükseltilip yapı yüzeyinden dışarı taşırılarak bu simetri vurgulanmıştır. Bu arada, incelenen örneklerden ikisini gerçekleştiren Mimar Kemalettin Bey'in genel mimarlık konusunda giderek olumlu bir gelişme sergilediği, neredeyse modern mimarinin gereği yalınlıkta bir yapı anlayışına ulaştığı anlaşılmaktadır.

3.1. Sirkeci Garı

Mimarı August Jachmund, Hendese-i Mülkiye Mektebinin tasarım hocalarındandır. 19. Yüzyıl Avrupa Oryantalizminin İstanbul'daki en görkemli örneklerinden olan bu bina, 1200 m² alan üzerine konumlanmıştır. Demiryolu ile deniz arasında, tren hattına paralel, ince, uzun bir bina olarak gerçekleştirilmiş olan Sirkeci Garı'nın orta ve iki uç bölümleri ikişer katlı olup, bu bölümler, her iki yönde de yapı yüzeyinden dışarı doğru taşırılarak simetrik kütle düzenlemesi vurgulanmıştır. Yapıldığı yıllarda deniz binanın yakınına kadar geldiği için, denize doğru teraslarla inilir. Orta kısımda bulunan büyük gişe holünün iki yanındaki kanatlar, bekleme salonları ile emanet bagaj ofislerine ayrılmış, orta bloğun üst katına idari bürolar yerleştirilmiştir. Ayrıca iki uçtaki blokların üst katlarında ikişerden dört apartman dairesi yer alır.



Şekil 10: Sirkeci Garı Dış Görünüş (46)

Simetrik bir aks üzerine tasarlanan Sirkeci Garı, aynı mekandaki iki ahşap barakanın yerine inşa edilir. İnşasına 1888 yılında başlanan Sirkeci Garı tek katlı yapılıdır ve 3 Mayıs 1890'da inşası tamamlanır. 12 Ağustos 1888 tarihinde İstanbul-Viyana hattında çalışan tren, Orient Express (Şark Ekspresi) adıyla Sirkeci Garı'ndan yola çıkar. İstasyonun denize paralel yaratmış olduğu eksen dikkat çekicidir. Yapı, insanı ezmeyen mütevazî çevresiyle tezat oluşturmaz. Yapıda gül pencereler ve at nalı kemerlerin oluşturduğu yumuşak hatlar, sivri kemer mantığı ile çelişir. Osmanlı'nın klasik repertuarından gelmeyen bu yaklaşım, dış kaynaklı yapısal ve üslupsal bir müdahaleyi belirginleştirir. Sirkeci Garı'nın tasarımında Osmanlı mimarisinin mimari lügatine aykırı düşen bir takım Doğu kaynaklı formlar dikkat çeker. Bunların arasında en bariz olanlar, cephede atmalı kemerler, girişi anıtsal bir biçimde vurgulayan kuleler, gotik süslemenin en önemli unsurlarından olan gül pencere, girişin hemen arkasında yükselen gotik pencere ile birleşince Fransız mansard çatılarını hatırlatan aynalı manastır tonozu sayılabilir. Köşelerde yer alan kuleler yine yapının Endülüs İslam Sanatları ve Memlük sanatları ile ilişkisini göz önüne serer. Yapı cephesinde oluşan renkli yatay çizgiler hem Endülüs Emevileri'nin Kordoba Camisi'nde atmalı kemerlerin üstünde görülmekte, hem de 19. Yüzyıl'daki Mısır Yapılarında yeniden canlanan Memlük sanatında sıklıkla karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 11: Kordoba Camii, MS 786-987, İspanya

Genel itibariyle Sirkeci Garı'nda karşımıza çıkan bu melezlik, İslami ve Hıristiyan yapısal üslupların bir arada kullanıldığı müdejar/müddecen¹ mimarisini akla getirir.

Sirkeci Garı, Doğu'yu İstanbul'a sınırlandıran kişiler için egzotizmin yapısal bağlamda mihenk taşı vazifesini üstlenirken, Osmanlı için ise Batı'yla yakınlaşmayı ifade eder.

3.2. Haydarpaşa Garı

Haydarpaşa'da bulunan ilk istasyon binası ve tesisleri Anadolu Demiryolları'nın artan trafiği nedeniyle yetersiz kalınca yeni bir gar binası ve tesislerin yapımına karar verilmiştir. 1906 yılında inşasına başlanan yeni gar 1909 yılında tümüyle bitirilerek hizmete açılmıştır. Garın tasarımı Alman mimarlar Otto Ritter ve Helmuth Cuno tarafından gerçekleştirilmiştir. Anadolu'nun giriş kapısı olarak adlandırılan gar manzarayla uyum içinde inşa edilmiştir. Bina, deniz cephesi Neo-Rönesans düzende olmakla birlikte, yer yer Barok mimari üslubunun biçimsel öğelerinin de kullanıldığı eklektik üslupta bir yapıdır. Bu kurgusuyla kente bakan cephesinde eklektik üslupta bir yapı ile arkasında peron bölümleri olan tipik bir 19. Yüzyıl istasyon binasıdır. U formu plana sahip olan yapının kol uzunlukları birbirine eşit değildir. Peron bölümlerinin yer aldığı iç avlusu kuzeye, köşe kulelerinin de bulunduğu ve cephe boyunca yer alan merdivenler üzerinde yükselen deniz cephesi ise güneye bakmaktadır. Beş katlı binanın her katında bir koridor etrafında sıralanmış geniş ve yüksek tavanlı büro olarak kullanılan odalar bulunmaktadır. Köşe kulelerinde ise üst katlara doğru küçülen dairesel

¹ *Müdejar/müddecen üslubu*: Endülüs Emevi Devleti yıkıldıktan sonra İspanyolların İspanya'da kalmalarına müsaade ettikleri Arapların yaptıkları bina ve dekorasyon üslubuna denir. Eski Arap unsurları olan at nalı biçiminde kemerler, stalaktitli kubbe, kabartmalı süslemeler, majolika çiniler aynen yer alır. 14. Yüzyılda olgun çağını yaşayan bu üslubun önemli eserleri Toledo ve Sevilla'dadır. (70)

planlı mekanlar bulunmaktadır. Yapının taşıyıcı sistemi, ahşap kazıklar üzerine oluşturulan kazık ızgarası ve taş temel ile tuğla yığma taşıyıcı duvardır. Dış cephe kaplaması olarak kumtaşı kullanılmıştır. Köşe kulelerinin döşeme açıklıkları zemin kat tavan seviyesinde kaburgalı tonoz ile geçilmiş, kat merdivenlerinin sahanlık kısımlarında ise çapraz tonozlar kullanılmıştır. Diğer mekanlarda döşeme açıklıkları volta döşeme ile geçilmiştir. Giriş holü üzerindeki volta döşemenin putrel aralıkları daha geniş olup her aksta çift putrel kullanılmış, döşemenin alt kısmı dekoratif kare kabartmalar, rozetler ve bitki motifleri ile süslenmiştir.



Şekil 12: Haydarpaşa Garı İç Mekan

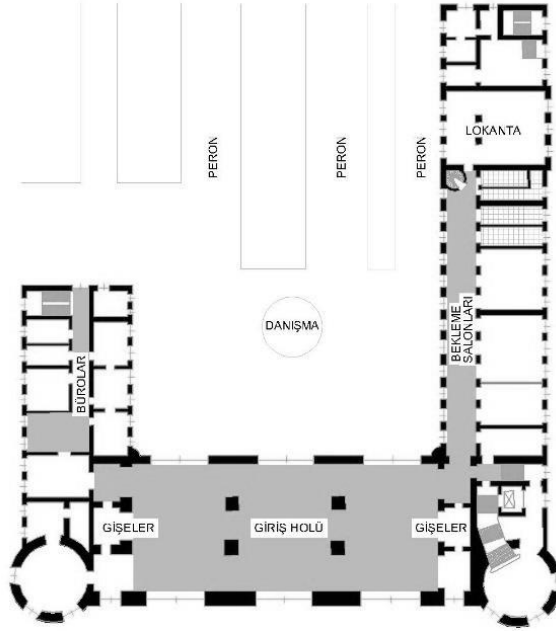
(28.11.2013 tarihli Milliyet Gazetesi)

Yapıya giriş, köşe kuleleri arasında kalan kısımdan sağlanmaktadır. İki yanında ikişer gişe bulunan giriş holünden geçilerek peronlara ulaşılır. Yolcu bekleme salonları farklı kol uzunlukları olan U formu yapının uzun kol kısmında yer alır. Kısa kol tarafında ise işletme büroları yer almaktadır. Yine hattın liman bağlantısı da bu taraftan yapılmıştır. Bina günümüzde Haydarpaşa Gar Müdürlüğü'nün yanı sıra TCDD 1. İşletme Müdürlüğü'ne de ev sahipliği yapmaktadır. (47)



Şekil 13: Haydarpaşa Garı 1912

(48)



Şekil 14: Haydarpaşa Garı Zemin Kat Planı

(47)

3.3. Filibe Garı

İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Rumeli Demiryolları'nın en önemli hattını oluşturan İstanbul-Edirne-Filibe-Sofya-Saraybosna-Banyaluka-Novı bölümünün inşaatına, her iki uçtan aynı tarihte, 1871 yılının ilk yarısında başlanmıştır. 1873 yılı ortalarında tamamlanan İstanbul-Edirne-Sarımbey hattı 17 haziran 1873 tarihinde yapılan büyük bir törenle işletmeye açılmıştır. Tek hat olarak inşa edilen bu hat,

olağanüstü kolay arazi yapısı nedeniyle dümdüz bir çizgi olarak inşa edilebilecekken, müteahhit firmaya ekstra kazanç sağlayabilmek için en ufak doğal engeller bile büyük kavislerle aşılmış, köprü yapımlarından ve hafriyattan kaçınıldığı için hat üzerindeki yerleşme merkezleriyle istasyonlar arasında büyük mesafeler oluşmuştur. Örneğin, o yıllarda 180 000 nüfuslu Edirne ile 80 000 nüfuslu Filibe’de istasyon binaları kentlerin 5 km dışında yapılmıştır. II. Abdülhamid’in saltanat yıllarında, Şark Demiryolları Şirketi eski ve yetersiz Filibe İstasyon binasının yerine daha iyi bir bina yapılmasına karar verince, bunun Sirkeci Garı mimarı Jachmund’un asistanı ve o yılların en ünlü Türk Mimarı Kemalettin Bey tarafından tasarlanmasını istemişlerdir.



Şekil 15: Filibe Garı 1916

(49)

Tasarımı 1907’de Kemalettin Bey tarafından yapılan Filibe Garı’nın yapımı 1908 ya da 1909 yılında tamamlanmış ve bina işletmeye açılmıştır. Aynı Sirkeci Garı’nda olduğu gibi hatta paralel olarak inşa edilmiş olan Filibe Garı, genel olarak iki katlı bir bina olup bazı bölümlerinde üç kata çıkmaktadır. Yine Sirkeci Garı’nda olduğu gibi orta ve uç bölümleri cephe yüzeyinden dışarı ve çatı düzeyinden yukarı doğru taşırılarak vurgulanmış, üç katlı orta bölüm dört yana eğimli, metal kaplı, kırma bir çatı ile örtülmüştür . Peron üzerinin sonradan metal bir çatı ile örtülmesi yüzünden bu yöne bakan cephenin tümünün algılanması bugün olanak dışıdır .

Ancak, algılanabilen zemin kat cephesinden ön ve arka cephelerin birbirlerini yineledikleri izlenimi edinilebilir. Muhtemelen tuğla ile yapılmış olan binanın zemin katı kesme taşla yapılmış izlenimi verecek biçimde, derin derzli sıva ile gerçekleştirilmiştir. Neo-klasik üslûpta düzenlenmiş cephelerde, zemin katta dairesel yüksek kemerler kullanılmış, bunlar kısa konsollarca taşınan tabla biçimli kirişlerle ikiye bölünmüş, ortalarına, akantus yaprağı oymalı konsollar tarafından taşınan profilli silmelerden oluşmuş birer sağır kemer yerleştirilmiştir .

4. BÖLÜM

KARAAĞAÇ TREN İSTASYONU KOMPLEKSİ

4.1. Edirne Karaağaç Senti Konumu ve Tarihçesi

Karaağaç Edirne'nin yaklaşık 5 km güneybatısında, Meriç nehrinin batı yakasında yer alır. Bugünkü Karaağaç Mahallesi sınırları, Kuzeyde Meriç Nehri'nden, Güneyde Sinekli sınır karakoluna, Batıda Pazarkule'ye kadar uzanmaktadır. Karaağaç'ın doğusunda bulunan eski Demirtaş köyünden geriye kalan boş arazi de bugünkü Karaağaç sınırlarına dahil edilmiştir. Edirne'den Karaağaç'a gelirken, Tunca nehri üzerindeki Ekmekçizade Mehmet Paşa Köprüsü'nü ve Meriç Nehri üzerindeki Yeni Köprü'yü geçtikten sonra Karaağaç'a uzanan Söğütlük yoluna ulaşılmaktadır. Yolun diğer adı Edirne-Karaağaç yoludur. Karaağaç'a bu yolun sonundaki Karlıova Köprüsü ile giriş sağlanmaktadır.

Karaağaç'ın tarihi ile ilgili bilgiler, 17. Yüzyılın ikinci yarısına kadar yok denilecek kadar azdır. İsmi bir zamanlar yerleşimin güneybatısında bulunan karaağaç ormanlarından aldığı varsayılan Karaağaç'ın, Yunan işgali sırasında ismi Orestiada olarak değiştirilmiştir. 16. Yüzyılda buraya Maraş ya da Eski Maraş denildiği söylenmektedir.

20. yüzyılın başlarında Karl Baedeker yayınladığı rehber kitapçıkta, trenle Edirne'ye gelen yolcular için Karaağaç'ta konaklama ve lokanta hizmetleri veren Djanik ve Variete otellerinden ve demiryolları yapımında çalışan teknisyen ailelerin çocukları için 1883 yılında yapılmış okuldan bahsetmektedir.

Bu dönemde Karaağaç'ta 50 Rum ailesi, zengin, köklü ailelerden oluşan 25 ailelik bir Fransız kolonisi ve Türklere ait 10'a yakın çiftlik ve yazlık ev bulunmaktadır. (50) Karaağaç'ta yaşayan değişik milletlerden çocukların okuması için okullar yapılmıştır.

Balkan harbi esnasında şehir ve civarında 2000 hastayı barındıracak sıhhi tesisat vücuda getirilmiş, bütün okullar kapanmış, bu okullar ve bazı konsolosluklar hastane yapılmıştır. (51)

Geniş caddeleri ve rengarenk müstakil evleriyle bir zamanlar görülmesi gereken yerlerin başında gelen Karaağaç, 19. Yüzyılda burada kurulmuş konsolosluklarıyla, 1873 yılında yapımı tamamlanan tren yoluyla adeta bir büyük şehir hüviyeti kazanmış, bu görkemli gelişmeler kozmopolit bir nüfusun artmasında da etkili olmuş, kısa sürede

otel, lokanta, sinema, kilise, şapel, okul ve çeşitli eğlence yerlerinin ortaya çıkmasıyla Karaağaç, Balkanlar'ın eğlence merkezi konumuna gelerek, "Küçük Paris" olarak anılmaya başlanmıştır.

Karaağaç'ın küçük bir köyden kalabalık bir ilçeye, sonra küçük bir sınır mahallesine dönüşümü süreçleri içinde yerleşim planı da önemli değişiklikler göstermiştir.



Şekil 16: Canik Otel

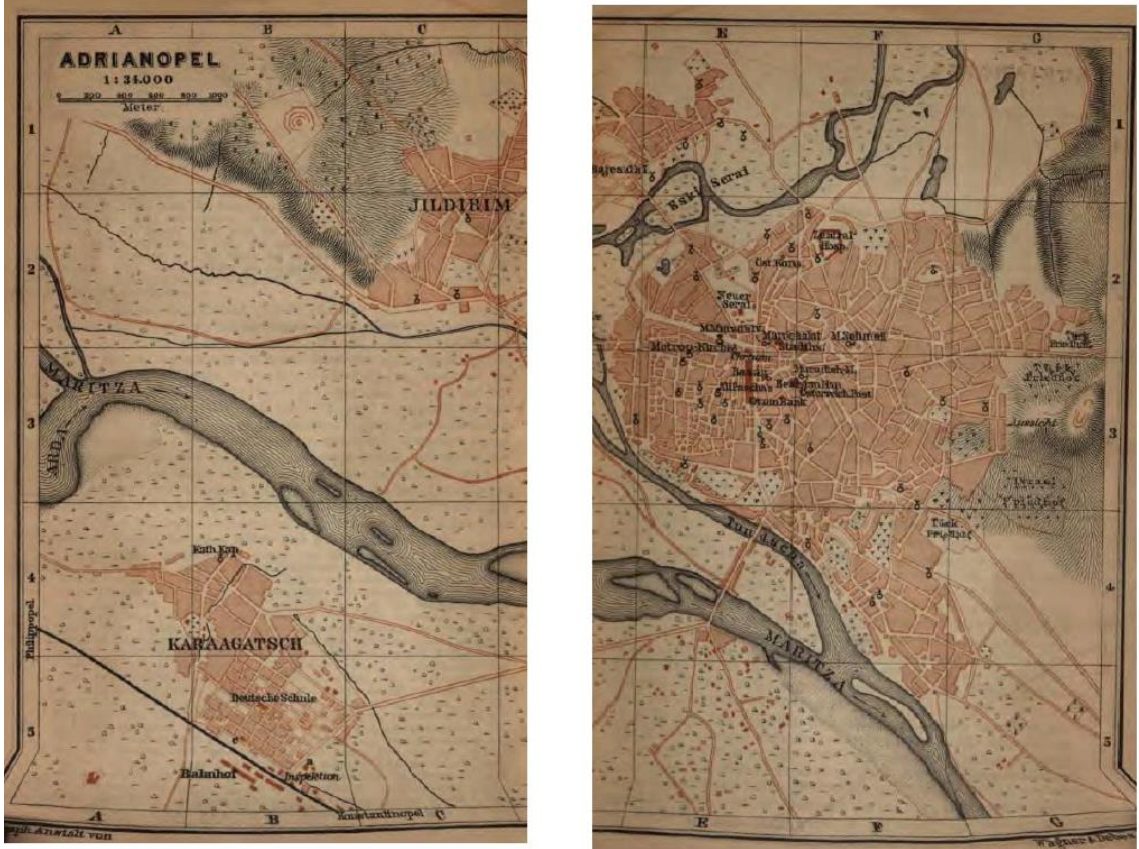
Eski Tren Garı yerleşkesinin karşısındaki Canik Otel'e ait bir reklam ve fotoğraf (Annuaire Oriental de L'Orient 1913, Michael Patel) (50)

Kapitülasyonların artırılması ve Sultan Abdülmecit döneminde Avrupa'nın desteğini almak ve gayrimüslimleri devlete bağlamak amacıyla 3 Kasım 1839'da ilan edilen Tanzimat Fermanı sonucunda, Avrupa'dan birçok yabancı uyruklu vatandaş Osmanlı'ya gelmiştir. Bu da Osmanlı'daki imar faaliyetlerini artırmış, Karaağaç da bu imar faaliyetlerinden nasibini almıştır. Çoğunluğunu konutların oluşturduğu bu yerleşkede günümüze ulaşan yapıların büyük bölümü 19. Yüzyıl sonunda inşa edilmiştir.

Tren istasyonunun gelmesi ile Karaağaç'ta toplum hayatında önemli değişiklikler olmuştur. Burada çalışmaya gelenlerin çoğunluğu Edirnelidirler ve iş yerlerine yakın olmak için Karaağaç'a yerleşmişlerdir. Dolayısıyla mühendis, teknisyen ve işçi gibi çalışan kesimin barınma ihtiyaçlarını karşılayacak konut, dini tesis, okul, banka, postane vb yapılara gerek duyularak hızlı bir yapılaşmaya gidilmiş, ayrıca Avrupa'dan gelen ya da giden yolcular için kalacak oteller, lokanta, kafe ve eğlence yerleri de açılmıştır.

1923 mübadelesinden sonra, Edirne'ye bağlı bir mahalle konumuna gelen Karaağaç'ta kalan gayrimüslim halkın büyük bir kısmı, 2. Dünya savaşı sırasında İstanbul, Yunanistan, İtalya ve Brezilya'ya göç etmişlerdir. Mübadele ile Batı Trakya'dan gelen Müslüman halkın bir bölümü ise Karaağaç'a yerleştirilmiştir.

20. yüzyıl başlarında Karl Baedeker'in hazırlamış olduğu rehber kitapçığında Edirne ve yakın çevresini gösteren haritada, istasyon ve çevresinde yoğunlaşmanın olduğu gözlenir. Yeni merkez etrafındaki bu gelişme, birbirini paralel ve dik kesen sokakları ile yerleşim, ızgara planlı, düzenli bir görünüme ulaşmıştır. Bu hali ile Edirne Kaleiçi'nin planını adeta tekrarlamaktadır.



Şekil 17: Edirne haritası 1905, Karl Baedeker

(52)

Günümüzde Karaağaç ızgara planını korumaktadır. Ortaköy Caddesi'nin Pazarkule'ye uzanan uç bölgelerinde ise yerleşim yerlerinin seyreilmekte olduğu, önceki yerleşim haritalarında görülen yoğunluğun azaldığı, sınıra yakın bölgelerde ise tamamen boşalarak tarlalık arazi haline dönüştüğü gözlenmektedir. Mübadele sonrası mübadiller, bölgeye varlıkları ile özel anlam kazandıran birçok bina ve evin kerestelerini satmak amacı ile bu yapıları yıkarak yerine kerpiç evler yapmayı yeğlemişler, bunun sonucunda karaağaç bakımlı ve zengin çehresinden çok şey kaybetmiştir. Bugün küçük bir mahalle olarak varlığını sürdüren Karaağaç'ın sakinleri çiftçilik, bahçecilik ve bir kısmı memurluk yapmaktadır.



Şekil 18: Karaağaç- Edirne uydu fotoğrafı, 2015 (53)

4.2. Karaağaç Evleri

Karaağaç evlerinin hemen hepsinde küçük de olsa bir bahçe yer alır. Bu bahçeler bazen cadde cephesinde, bazen de evlerin arka ve yan cephelerinde ya da evi çepeçevre sarmaktadırlar.

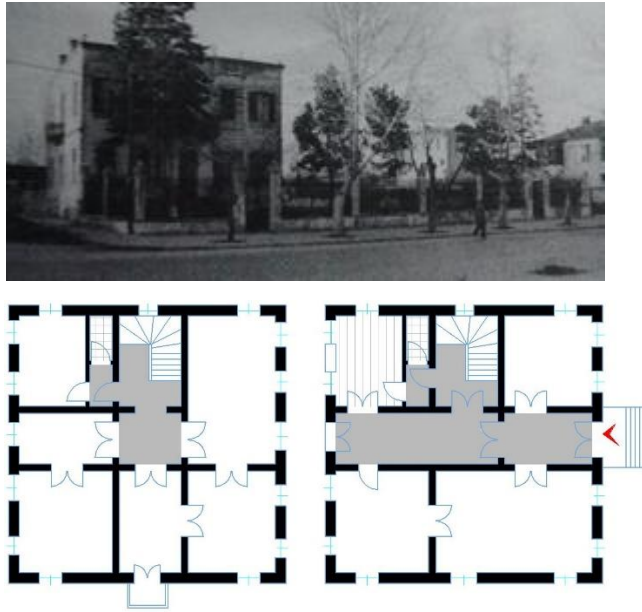
Zemin kat günlük yaşama mekanını oluşturur. Hemen her evin altında üst kat planını tekrar eden ev altı, zemin altı, izbe olarak da anılan bodrum dairesi bulunur. Bazı durumlarda bu alan mutfak, odunluk hatta konut olarak kullanılmaktadır. Tuvalet ve banyo gibi mekanlar genellikle bahçededir. Sonraları bazı eklemelerle evin içine dahil edilmişlerdir. İçinde banyo tuvalet barındıran bazı yapılar ise Karaağaç'ın esas profilini oluştururlar. Ender olarak L planı veren evler, genellikle kareye yakın dikdörtgen planlıdır.

Evlerde en çok orta sofa çevresinde açılan odalar görünmektedir. Bodrum ve ev altı daireleri genellikle diğer yaşama katları ile aynı planı tekrarlamakta, çatı katları ise çoğunlukla tek bir mekandan oluşmaktadır.

Başlıca yapım malzemeleri; kesme taş, mermer, tuğla, ahşap, kerpiçtir. Kullanılan taş cinsi ise kefeki ve kum taşıdır.

Simetrik cephelerin çoğunluğu oluşturduğu yapıların giriş bölümü merkezdendir. Birden fazla kat çıkılan evlerde balkon veya cumba gibi çıkmalar bulunmaktadır. Saçaklar fazla geniş değildir. Orijinal olarak daha çok bodrum üzeri zemin kat ve üzerinde birinci normal kat ile çatı katlıydılar. Bazılarında normal katın ihmal edildiği de görülür.

Dış tezyinat oldukça zengindir. Ahşap hem yapı malzemesi, hem de süsleme unsuru olarak kullanılmıştır. Daha çok çitakari oyma ve ajur tekniğinin uygulandığı görülmektedir. Saçak kornişlerinde de bu teknik uygulanmıştır. Saçak altlarında kabara ve dış kesimi bezemeleri görülmektedir. Özellikle ajur tekniğinde yapılan ahşap süsleme, girişlerde sütun aralıkları, balkon ve kapı köşelerinde S kıvrımlı çok ince işçilik gösteren örnekler vermektedir. Pencereleer çoğunlukla ahşap panjurlarla korunmuş ve süslenmiştir. Pencere başlıklarında konsollarla taşınan üçgen alınlıklar görülmektedir. İç mekan tavan süslemelerinde ahşaptan göbekler, tavan boyunca dönen basit geometrik bordürler ya da zencerekten bordür ortasında sekiz kollu yıldız motiflerinin yanı sıra, tüylü ok motifi diyebileceğimiz ince şeritlerle bölünerek oluşturulmuştur. Ayrıca tavan ve duvar resimleri de kullanılan süslemeler arasındadır.



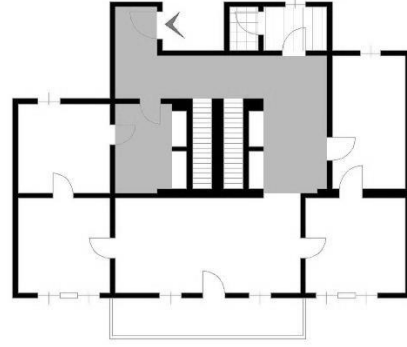
Şekil 19: Karaağaç'ta konut; orta sofalı plan, zemin ve normal kat planları. (50)

Bir dönem Fransız Konsolosluğu olarak görev yapmış, daha sonra Karaağaç kız Yata Yurdu olarak kullanılmış, P. Altınalmaz evi, günümüzde restoran olarak kullanılmaktadır.



Şekil 20: Karaağaç evlerinden

(Yerleşke No:7 Arşiv ve Depo Binası ile benzerlik gösterir.)



Şekil 21: Karaağaç'ta ikiz konut örneği ve zemin kat planı.

Hayatlı, verandalı, bahçe girişinde taşlıklı içeriden ikiz bu konutta, çatı arasında dış kaplama olarak ahşap kullanılmış. (50)



Şekil 22: Karaağaç Bahattin Öğütmen Konağı

Restore edilmeden önce (1993) (50)

Cephe organizasyonu bakımından Yerleşke No:6 İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi Binası ile benzerlik gösterir.

Karaağaç evleri, plan tipi, cephe düzenlemesi, iç mekan düzenlemesi açısından Türk evlerinde görülen özellikleri tam olarak taşımadığı görülmektedir. Günümüze ulaşan yapıların ana cephelerinin sokağa dönük oluşu, direkt olarak sokaktan yapılan girişler, sokağa bakan pencere açıklıklarının çok oluşu ve ahşap kafes gibi öğelerle gizleme ihtiyacı duyulmayışı, pencerelerin dışındaki panjurların daha çok hava şartlarından dolayı uygulanması bunun göstergelerindedir. Yine sokak cephesine bakan balkonlar, iç mekan düzenlenmesinde geleneksel Müslüman Türk evlerinin yatak odalarında görülen küçük gusülhanelerin bulunmayışı, evlerin içindeki orijinal alafranga tuvaletler bu evleri farklı kılan özelliklerdendir.

19. yüzyıldan itibaren, gayrimüslim Osmanlılar servet sahibi olmuşlar, prestij getiren bir toplumsal konuma gelmişlerdir. Yabancı dil bilen Osmanlıların Avrupa ile başlayan siyasi, kültürel ve ticari bağlantılarında aracı olan gayrimüslim topluluk üyeleri, merkezle yarışabilecek bir konut mimarisi patlaması gerçekleştirmişlerdir. Bulgarların Bulgar Rönesansı olarak adlandırdıkları, Rumların ise “archondika” dedikleri bu konaklar, genel çizgilerinde İstanbul ve Edirne Mimarisinden ayrılmaz. Bu konakların ortak özelliği, 18. Yüzyıldan başlayan ama 19. Yüzyılda en parlak örneklerini veren orta sofalı uygulamanın benimsenmesidir.

Sonuç itibariyle evler, genel olarak, Türk evinden çok, 19. Yüzyıldan itibaren gözlenen Rumeli ve Balkanlardaki Osmanlı azınlığın ve küçük koloniler oluşturan Avrupalıların kendi ülkelerindeki konutlarla, buldukları ülkenin mimarisinin karışımından olan yapılardır.



Şekil 23: Gökçeada’da terkedilmiş evler

(54)

Edirne Karaağaç Köyü demiryolunun kuzey kenarında, hatta paralel olarak inşa edilen yapılardan oluşan kompleks, zaman içerisinde ihtiyaca yönelik değişimlere uğrayarak günümüze ulaşmıştır. (55)



Şekil 24: İlk gar binasını gösterir fotoğraf

(56)

Yukarıdaki fotoğrafın tarihi kesin olmamakla birlikte yeni bina henüz kullanıma açılmadan çekilmiştir. Ek2'deki ilk haritaya bakıldığında soldaki büfe, sağdakinin de Mimar Kemalettin'in tasarladığı gar binasının yerinde olması muhtemel ilk gar binası olduğu söylenebilir.



Şekil 25: Aynı iki bina farklı açıdan fotoğrafı

(56)

Aynı iki bina farklı bir açıdan 1900'lerin başı tarihi verilerek sunulmuştur. En solda küçük bir parçası görünen tek katlı bir binanın daha varlığından söz edilebilir. Bu binanın, eski restoran (No:12) olması muhtemeldir.



Şekil 26: 1910 yılında büyük gar binası
Henüz inşaat halindeyken çekilen fotoğraf (57)



Şekil 27: 1936 yılı ve civarında çekilmiş iki fotoğraf
(57)

Her ikisinde de büyük garın batı tarafında tren yoluna bitişik, şu anda mevcut olmayan tuvaletler görünmektedir.



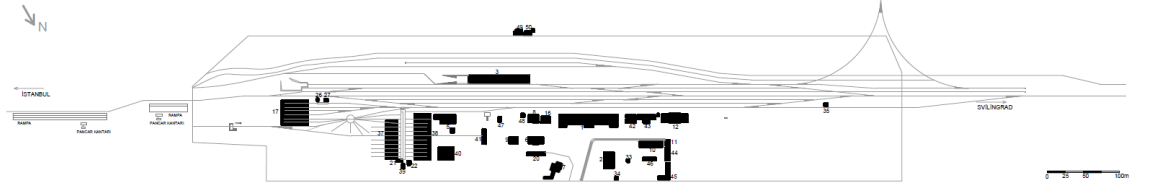
Şekil 28: 1941 yılında tren yolu tarafından çekilmiş bir fotoğraf
(57)



Şekil 29: Yerleşkeye ait 2005 yılı uydu görüntüsü.

(Uydu görüntüsü üzerinden düzenlemiştir.)

Aşağıdaki haritalarda, eklenen ve yıkılan binalar ile yerleşim düzeninin zaman içerisinde uğradığı değişimler gösterilmektedir. Haritalar, dönemin şartlarına göre alınan rölövelerde bazı ölçü farklılıkları gözlemlenmekle birlikte, genele bakıldığında binaların konumlarını göstermeleri açısından faydalı ve yeterli bilgiyi içermektedir.

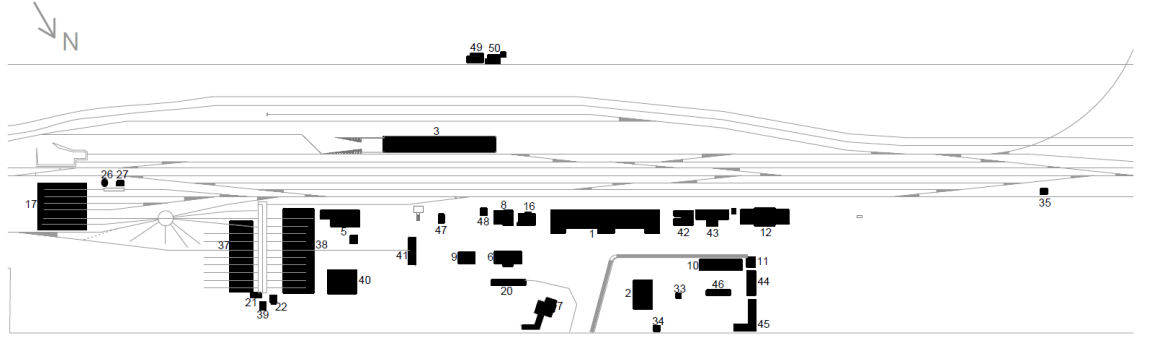


Harita 1: Rayların geliş-gidiş yönüne göre tüm yerleşkeyi gösteren harita.

(Detay için bkz. Ek 1)

(1- Güzel Sanatlar Fakültesi (İstasyon Binası), 2- Öğretim Üyeleri Binası, 3- Güzel Sanatlar Fakültesi Atölyeleri, 4- Heykel Atölyesi, 5- Grafik Bölümü ve Deposu, 6- İlhan Koman Heykel ve Resim Müzesi, 7- Arşiv Binası ve Depo, 8- Eski Müştemilat Binası, 9- Çifte Çınarlı Köşk, 10- Tarihi Bina, 11- Tarihi Bina, 12- İlk İstasyon Binası, 13- Eski Muayene Binası, 14- Tarihi Lokomotif ve Vagon, 15- Lozan Anıtı, 16- Eski PTT Binası, 17- Eski Hangar, 18- Eski Çiçeklik, 19- Eski Fidanlık Ambarı, 20- Eski Odunluk, 21- Eski Yemekhane, 22- Depo Helaları, 23- Depo Yağhanesi, 24- Depo Bekçi Binası, 25- Su Hazinesi, 26- Alimantasyon. Binası, 27- Pompacı Binası, 28- Makas Kulübesi,

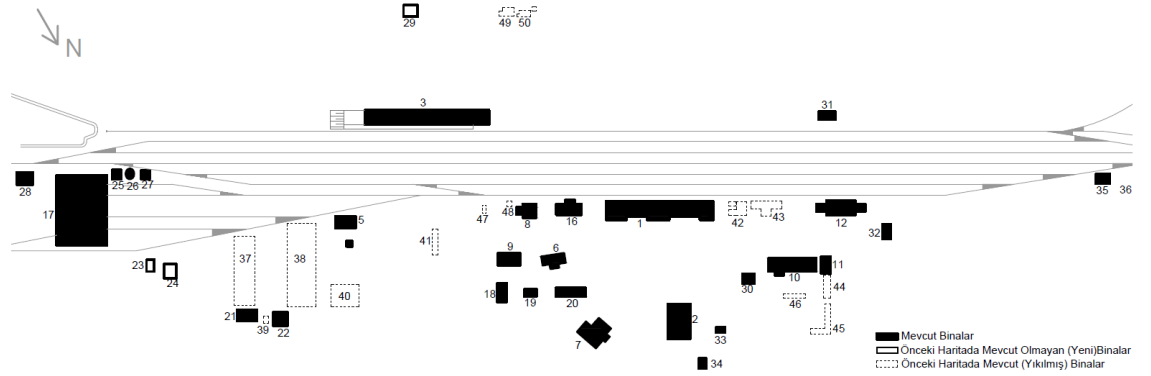
29- Hela, 30- Kumes, 31- Vagon Kantarı, 32- Umumi Hela, 33- Hela, 34- Çamaşılık, 35- Makasçı Barakası, 36- Derezin Barakası, 37- Lokomotif Deposu, 38- Atölye, 39- Depo, 40- Merkez Depo, 41- Ürün Deposu, 42- Hela, 43- Büfe, 44- Personel Odası, 45- Marangozhane, 46- Fidanlık Deposu, 47-48- Derezin Barakaları, 49- Pompacı Kulübesi, 50- Depo)



Harita 2: Töm yerleşkeyi gösteren en eski harita. Yapılış tarihi bilinmemekle birlikte Ek 2’de orijinali verilmiştir.

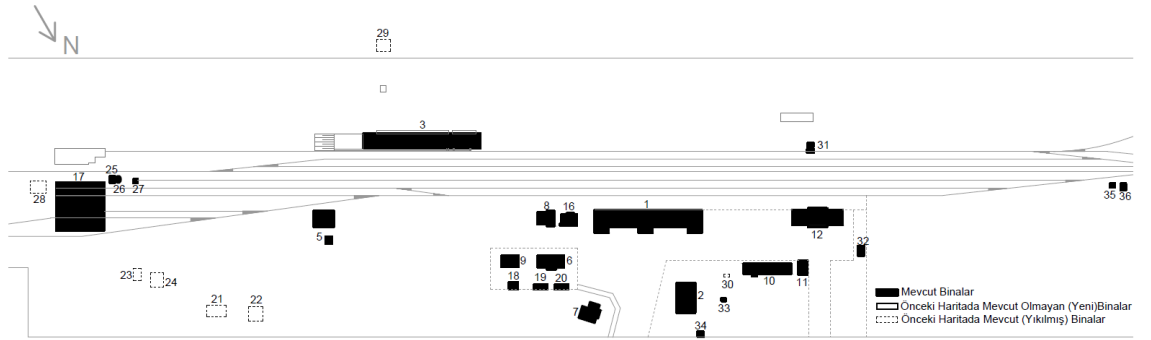
Bu haritada, ilk olarak Harita No:4’te görülen Heykel Atölyesi (No:4), yine ilk olarak Harita No:5’te görülen Tahaffuzhane (No:13), yerleşkenin mülkiyeti Trakya Üniversitesi’ne geçtikten sonra yapılan 14 ve 15 No’lu Tarihi Lokomotif ve Vagon ile Lozan Anıtı, Eski Çiçeklik (No:18) ve Fidanlık Ambarı (No:19), Lokomotif Deposu civarındaki Depo Yağhanesi (No:23) ve Depo Bekçi Binası (No:24) ile 28,29,30,31 ve 36 No’lu yardımcı binalar görülmemektedir.

Eski Edirne evlerinin bahçelerinde bulunan ‘çiçeklik’ ögesi yerleşkeye de yansıtılmış, lojman binaları çiçeklik olarak ayrılan geniş yeşil alanların içerisine yerleştirilmiştir. Harita 1’de kesikli çizgilerle belirtilen bu alanlar, Harita 2’de numaralandırılarak gösterilmiştir.



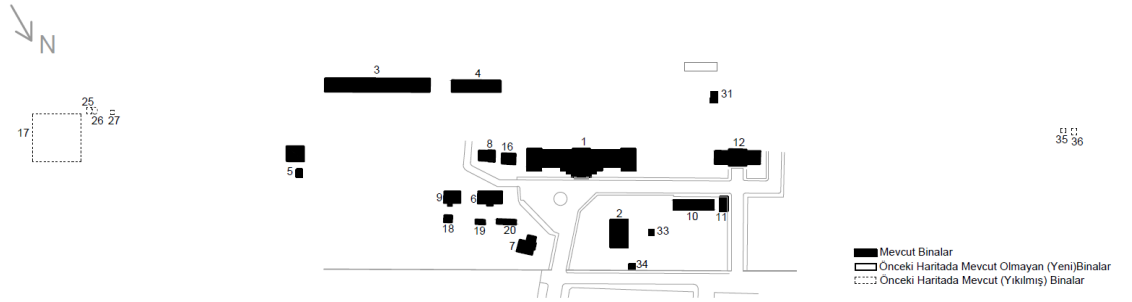
Harita 3: Orijinali Ek 3.

Bu haritada, yine Heykel Atölyesi (No:4), Tahaffuzhane (No:13), Tarihi Lokomotif ve Vagon ile Lozan Anıtı (No:14-15) ile No:37'den sonraki küçük boyutta yardımcı binalar görülmemektedir. Bunun sonucunda, haritanın yapıldığı tarihte 37 No'lu Lokomotif Deposu ve çevre binalarının kullanılmaz duruma geldiği anlaşılabilir.



Harita 4: Orijinali Ek 4.

Bu haritada da bir önceki harita gibi Heykel Atölyesi, Lozan Anıtı ve Tahaffuzhane henüz inşa edilmemiş, Tarihi Lokomotif ve Vagon getirilmemiştir. Ayrıca No:37'den itibaren Lokomotif Deposu vb. ek binaların yanı sıra, Eski Yemekhane (No:21), Depo Helaları (No:22), Depo Yağhanesi (No:23), Depo Bekçi Binası (No:24) ile yerleşkenin uzağında, tren hattının karşısında bulunan Makas Kulübesi (No:28) ve Hela (No:29) da yerinde bulunmamaktadır. Ancak Tahaffuzhanenin yanında bulunan ve günümüzde yalnızca subasman betonu kalmış ek birim, 31 No'lu Vagon Kantarının yanında yerini almıştır.



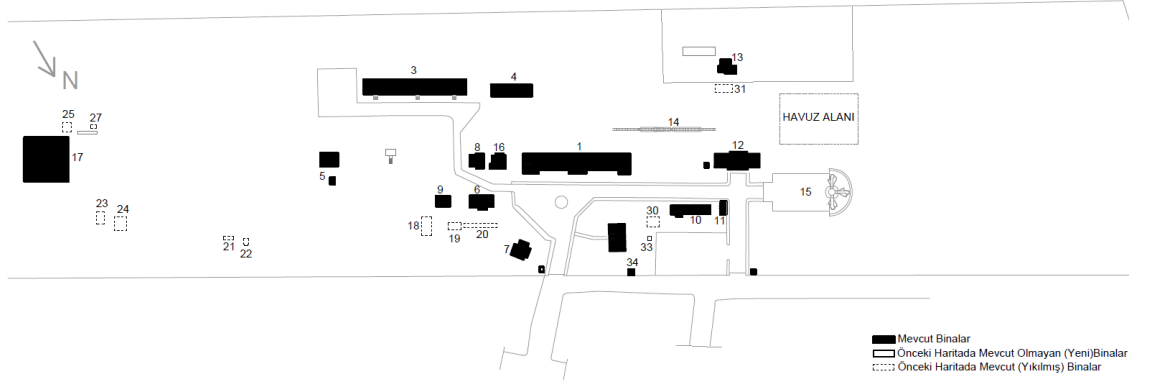
Harita 5: Orijinali Ek 5.

Bu haritaya bakıldığında 4 numaralı bugün Heykel Atölyesi olarak kullanılan Eski Ayniyat Deposunun yer aldığı, Kümes (No:30), Vagon Kantarı (No:31), Umumi Hela (No:32), Makasçı Barakası (No:35) ve Derezin Barakasının (No:36) da artık görülmediği anlaşılabilir. Orijinaline bakıldığında 2 No'lu Lojman binasının Uluslararası Fizik Araştırma Enstitüsü olarak ve 12 No'lu İlk İstasyon Binasının Restoran olarak düşünüldüğünü görürüz. Buradan da haritanın, yerleşkenin TCDD bünyesinden çıktığı 1977 yılından sonra hazırlandığı düşünülebilir. Hangar binası (No:17) bu haritada görülmemekte, ancak kullanılmaz vaziyette olsa da yerinde bulunmaktadır. 13 No'lu Tahaffuzhane binası hala haritada yerini almamış görünmekle birlikte, haritada yalnızca Büyük Gar Binası ve yakın çevresinin dikkate alındığını göz önünde bulundurulduğunda, binanın mevcut olabileceği düşünülebilir.



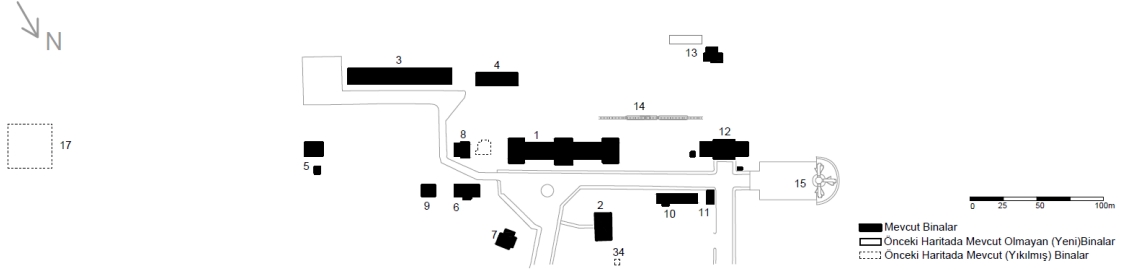
Harita 6: Orijinali Ek 6.

Bu haritada 13 No'lu Tahaffuzhane binası ile birlikte Hangar ve çevresindeki yardımcı binalar tekrar yerini almıştır. Ayrıca yakınında bir havuz alanı düşünülmüş, halihazırda havuzun yapılmasına başlanmış olmakla birlikte, yapımı tamamlanmamıştır. Haritanın, Lozan Anıtı'nın yapım tarihi olan 1998 yılından sonra hazırlandığı anlaşılmaktadır. 21 ve 22 No'lu Eski Yemekhane ve Depo Helaları da bu haritada yeniden görünmekte olduğundan, haritanın detaylıca hazırlandığı söylenebilir.



Harita 7: Orijinali Ek 7.

Orijinali Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı tarafından hazırlanmış olan bu haritada ise, depo, hela gibi yerleşkenin uzağında kalmasıyla artık kullanılmayan yardımcı binalar gösterilmemiş, ancak Hangar Binası (No:17) ve Tahaffuzhane dikkate alınmış, Tahaffuzhanenin yakınındaki 31 No'lu Vagon Kantarı, kullanım dışı kalma sebebiyle gösterilmemiştir.



Harita 8: Orijinali Ek 8.

Bu çizim de Yapı İşleri Daire Başkanlığı tarafından hazırlanmış olan yerleşkeye ait en yakın tarihli harita olup (2015), 5 No'lu şimdiki Grafik Bölümü binasından (Eski Lojman) itibaren olan yapılar dışarıda tutulmuştur. Ayrıca Büyük Gar Binası'nın doğusundaki 16 No'lu eski PTT binası ise, 7 nolu haritada da görünmekle beraber yakın zamanda yıkılmış, hangar binası da diğer küçük ölçekli yapılarla birlikte son haritaya eklenmemiş, 8 no'lu haritada yalnızca 13 adet bina, hatıra ormanı, Lozan anıtı ve tarihi lokomotif gösterilmiştir.

ana sayfa | megsis | yardım | eğitim videoları | istatistikler | parsel sorgu | kurumsal giriş

İdari Sorgu Coğrafi Sorgu

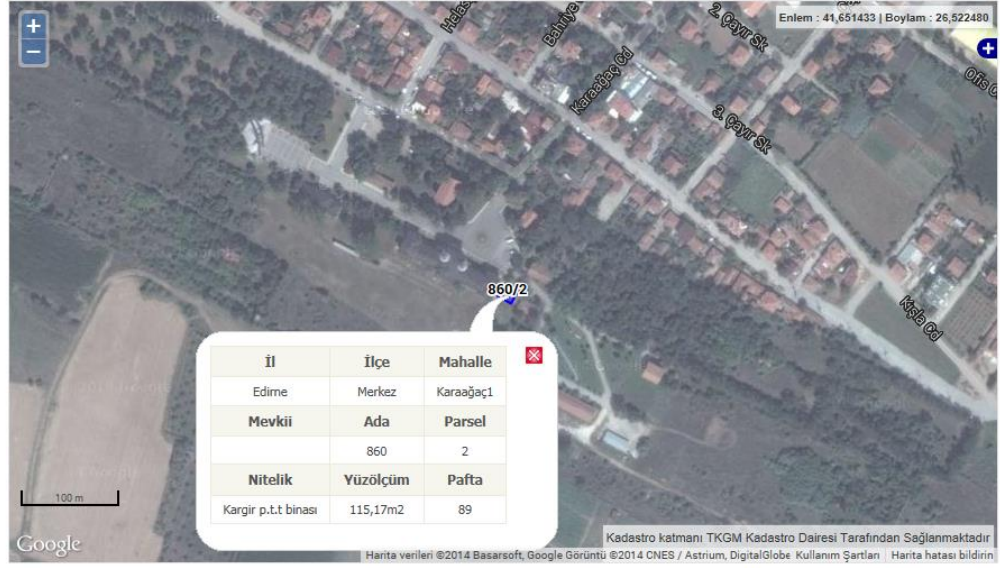
İl: Edirne İlçe: Merkez Mahalle/Köy: Karaağaç 1
Ada: 860 Parsel: 2

Sorgula

İl	İlçe	Mahalle	Ada	Parsel	Tapu Alanı	Nitelik	Mevki	Pafta
Edirne	Merkez	Karaağaç1	860	2	115,17 m2	Kargir p.t.t binası	-	89

Yol Tarifi

Komşu Parselleri Göster | Yazdır



Şekil 30: Eski PTT binasını gösteren 2014 tarihli uydu görüntüsü.

(<http://cbs.tkgm.gov.tr/>)



Şekil 31: Eski PTT binası peron cephesinden görünüş (13.02.2014)



Şekil 32: Yerleşkeye ait maket fotoğrafı

T.Ü. Güzel Sanatlar Fakültesi tarafından yaptırılmıştır. (13.02.2014)

Makette de görüldüğü gibi 8 No'lu eski Müştemilat binası ile Büyük Gar Binası arasında 16 No'lu PTT binası yer almaktadır.

T. Ü. Edirne karaağaç kampüsüyle ilgili ulaşılabilen haritalardan 1. Ve en eski olanında yazım dili olarak Osmanlıca ve Fransızca kullanılmıştır. Bu harita, o dönemde mevcut binaların yerleri dışında tren rayları ile makasların yerlerini ve yerleşkenin atık su sistemini göstermek amaçlı hazırlanmıştır.

Bu haritada diğerlerinden farklı birçok irili ufaklı bina bulunmakta, sonraki tarihlerde hazırlanan haritalarda bunlardan bazılarında yer verilmediği görülmektedir. Bunun sebebi tren garının 1. Dünya savaşı sonrası kullanıma açılmaması, 1. Balkan Savaşından itibaren sürekli kuşatma altında kalan Karaağaç'ın 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşmasıyla geri alınması, ancak İstanbul'dan gelip Karaağaç'a ulaşan demiryolunun bir kısmının Yunan kısmında kalması sebebiyle 1972'de yeni tren garının yapılmasıyla demiryolu ulaşımına kapatılmasıdır.

2 No'lu Haritada yerleşkenin doğusundaki hangar binası(No:17) ile diğer haritalarda bulunmayan, hangar karşısında lokomotif depoları ve atölyeler(No:37-38)ile burada çalışanlara hizmet eden yemekhane, hela, depo birimleri, yağhane ve bekçi binası görünmektedir. Atölyeler ve hangar arasında makas değişimi yaparak lokomotifin geçişini sağlayan döner köprü (plaktorna) bulunur. Buna karşın bu haritada 2 No'lu

haritada görünen makas kulübesi (no:28), hela (no:29), kümes (no:30), derezin barakası (no:36), vagon kantarı (no:31), umumi hela (no:32) gibi küçük boyutlu birimler bu haritada görünmemektedir. Ayrıca sonradan eklenen nostaljik lokomotif (no:14), heykel atölyesi (no:4), lozan anıtı (no:15) ve tahaffuzhane binası da (no:13) bu haritada bulunmamaktadır. Yerleşkenin tüm alanını kapsayan bu haritada tahaffuzhanenin bulunmaması, binanın mimari özellikleri de dikkate alındığında, sonradan eklendiğini göstermektedir. 7 No'lu binanın arkasında kalan uzantı, (muhtemelen ahır) da sonraki haritalarda görünmemektedir. Bu binanın yerleşkenin hemen girişinde ve karşılayıcı nitelikte doğu batı aksına çapraz vaziyette durması, hemen arkasında çiçeklik ve fidanlık gibi peyzaj elemanları ve bunların ambarlarının bulunması, lojman olduğu bilinen bu binanın idareci pozisyonunda birine ait olduğunu, bu sebepten bahçe kotunda odunluk, depo, ahır gibi yardımcı elemanların bulunabileceği düşüncesini oluşturmaktadır.

Ayrıca yerleşkenin batısındaki şimdiki Lozan Müzesi ve eski lojman olan öğretim üyeleri binasıyla aynı bölgede, personel odası (no:44), marangozhane (no:45) ve fidanlık deposu (no:46) ile büyük gar binası(no:1) ve eski istasyon binası(no:12) arasındaki hela (no:42) ve büfe (no:43) de 2 no'lu haritada görünüp, diğerlerinde bulunmayan yapılardandır.

Yerleşkenin batısında, müsellesin girişindeki makasçı barakası (no:35) ile derezin barakası (no:36) da 5 No'lu haritadan itibaren yerlerinde görünmemektedir. 6 no'lu haritada noktalı olarak işlenmiş bölgede yapımına başlanan havuzun ise, yalnızca temel betonu hala yerinde durmakta olup, yapımı tamamlanmamıştır.

4.3. Yerleşke Tanıtım Formu

BUGÜNKÜ ADI: Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi

ESKİ/ÖZGÜN/FARKLI ADLARI:

Edirne Tren Garı ve Yerleşkesi / 1872-08.03.1977

Edirne Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi / 08.03.1977-17.12.1982

Trakya Üniversitesi Edirne Meslek Yüksekokulu / 1982-1994

Trakya Üniversitesi Rektörlük ve İdari Birimleri / 13.07.1998-2011

Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi / 2011- Günümüz

YERİ/ADRESİ:

Edirne şehrinin güneybatısında 41° 39' enlem ve 26° 31' boylam derecelerinin kesiştiği bölgede yer alır. Kuzeydoğusunda Karaağaç köyü ile sınırlı olup, Meriç ve Tunca nehirleri bölgeyi kent merkezinden ayırır. Edirne kenti tarihi yapılarının yer aldığı kent merkezine 3,7 km, şehir girişinde bulunan otogara ise 11 km mesafede bulunmaktadır. Edirne İli merkez İlçesi Karaağaç Mahallesi, 89 Pafta 860 Ada 6.8.10 parsellerden ibarettir.

TARİHÇESİ:

İlk gar binası 1872 yılında inşa edilmiş ancak günümüze kadar ulaşmamıştır. Edirne tren istasyonunun 1890 yılında çekilen bir fotoğrafında, bugünkü Güzel Sanatlar Fakültesinin bulunduğu yerde daha önce başka bir istasyon binası bulunmaktadır.

“Avusturyalı İşadamı Baron Hirsch'e 1869 yılında verilen imtiyaza istinaden Şark Demiryolları kapsamında inşa edilen Karaağaç İstasyonu, 23.06.1873 tarihinde işletmeye açılmış ve 28.04.1937 tarihinde TC Devleti tarafından satın alınarak devletleştirilmiştir.” (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği'nin Trakya Üniversitesi Rektörlüğü'ne 04.08.1997 tarih ve B.11.2.DDY.0.63.00.00/713/37 sayılı yazısı)

“08.03.1977 tarihine kadar TCDD bünyesinde bulunan yerleşke, bu tarihte TCDD ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında yapılan protokol çerçevesinde Edirne İli Karaağaç İstasyon sahasında bulunan bina ve tesisler ile birlikte 96.241 m² lik taşınmaz, Edirne Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi'ne alınmış, 17.12.1982 tarihinde de yine aynı alanda Trakya Üniversitesi'ne 69.000 m² lik taşınmaz satın alınmıştır.” (Edirne Gazetesi 1977-1983'den alıntılan; Geçmişten Günümüze Trakya Üniversitesi, Mehmet Ağırhan, T.Ü. Rektörlüğü Yay. No:121, 2011, s:86-89)

Kamu kurum ve kuruluşlarının görev ve yetkilerinin yeniden düzenlenmesi ile ilgili 17.06.1982 tarih ve 2680 sayılı kanun gereğince 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu'nun geçici 28. Maddesine göre çıkarılan 41 sayılı kanun hükmünde kararnamenin 19. Maddesi gereğince ismi Akademi'den Fakülte'ye dönüştürülerek Trakya Üniversitesi'ne bağlanan okul, onarımı devam eden Karaağaç TCDD İstasyonu'na gitmeden, bugünkü Ayşekadın Yerleşkesi'nde bulunan Edirne Eğitim Enstitüsü Öğrenci Yurdu ve bugünkü Yabancı Diller Okulu'na taşınmıştır. Fakülte ünvanı ile Trakya Üniversitesi bünyesinde 03.12.1982'de eğitim ve öğretime başladıktan sonra Karaağaç istasyonu arazisi içinde bulunan Gümrük Tahaffuzhanesi de Trakya Üniversitesi'ne devredilmiştir. (34)

BİLİNEN DEĞİŞİKLİKLER:

21.02.1977 tarihinde açılan Edirne Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi, eğitim öğretime eski İmam Hatip Okulu binasında başlamıştır. Ancak 08.03.1977 tarihinde kendilerine devredilen Karaağaç İstasyonu yerleşkesine taşınabilmeleri için 2 Ekim 1979 günü bir ihale yapılarak yerleşke binalarının onarımına başlanmış, etrafı tel örgüyle çevrilmiş, çamlık bölgesi düzenlenmiş ve spor sahaları eklenmiştir. (34)

Akademinin isim değiştirerek Trakya Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi olmasından sonra Ayşekadın Yerleşkesi'ne taşınmasıyla, Temmuz 1998'de Rektörlük ve İdari Birimleri Karaağaç Yerleşkesi'ne taşınmıştır. Daha sonra Lozan Antlaşması'nın anısını yaşatmak üzere bir Lozan Anıtı, Meydanı ve Müzesi yapılmıştır.

Kullanılan bilgisayarları ve elektronik ekipmanları korumak amacıyla bir jeneratör sisteme dahil edilmiş, ısıtma sistemleri yapılmış ve kazan dairesi onarılmış, telefon ve internet hattı çekilmiştir. 2006-2007 yılları arasında yerleşkenin bozulan beton yolları onarılarak parke taş yollara dönüştürülmüş, çevre duvarları inşa edilmiştir. (36) Yerleşkeye ait farklı tarihlerde düzenlenmiş bulunan 3 harita ve Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı'ndan elde edilen son kroki dikkate alındığında; yerleşke sınırları içerisine bazı binalar sonradan dahil olmuş, bazıları ise yerinde bulunmamaktadır. Bina bazında yapılan değişikliklerden ise, Yapı tanıtım Formlarında bahsedilecektir.

BUGÜNKÜ FİZİKSEL DURUMU:

09.09.1985 tarihinde ise Tarım ve Orman Köy İşleri Bakanlığı ile Üniversite arasında yapılan protokolün 30.12.1985 tarihinde neticelenmesiyle Karaağaç yerleşkesinde 7.700 m²'si kapalı olmak üzere toplam 175.241 m²lik alan oluşmuştur. Böylece; 69.000 m² lik Trakya Üniversitesi mülkiyetinde bulunan 89 Pafta 860 Ada 10 Parsel ile 21.11.1997 tarihinde Trakya Üniversitesi'ne tahsis edilen 89 Pafta 860 Ada 8 Parsel 96.241 m² lik Maliye Hazinesi'ne ait olan 89 Pafta 860 Ada 8 Parsel birleştirilmiştir. 22.08.2007 tarihinde ise Maliye Hazinesi'ne ait 89 pafta 860 Ada 6 Parselde kayıtlı 10.000 m² lik alan da Trakya Üniversitesi'ne tahsis edilerek, Karaağaç Yerleşkesi'nde bulunan Üniversite bünyesindeki taşınmaz toplamda 185.241 m²'ye ulaşmıştır. (34)

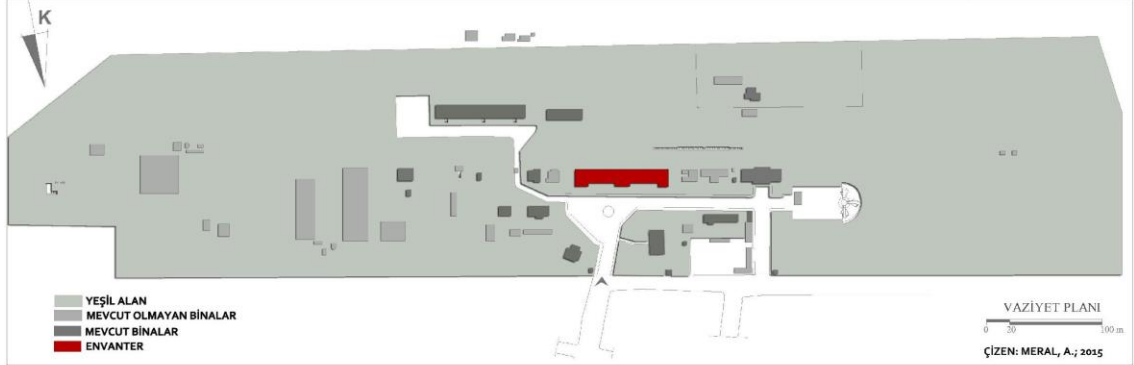
YERLEŞİMİN TANIMI:

Trakya Üniversitesi Karaağaç kampüsü eğitim yapıları, araştırma ve uygulama merkezleri, idare yapıları ve sosyal tesislerden oluşan kapalı mimari yapılar ile bunların çevresinde ve kampüste kapalı alanlar dışında kalan rekreasyonel faaliyetlere imkan veren geniş peyzaj alanlarından oluşmaktadır.

Yerleşkede, Mimar Kemalettin tarafından tasarlanan, şimdiki Güzel Sanatlar Fakültesi ana binası olarak kullanılan Eski İstasyon Binası ile yardımcı işlevlere sahip müstemilat, depo ve idare binaları vardır. Ayrıca Lozan Anıtı ve Müzesi ile bir dönem restoran olarak kullanılan Tren Vagonu bulunmaktadır.

YAKIN ÇEVRESİNİN NİTELİĞİ:

Yunanistan sınırına 3 km uzaklıkta bulunan Trakya Üniversitesi Karaağaç yerleşkesine Rektörlüğün taşınmasından sonra sayfiye değeri artan Karaağaç Köyü'nde, sebze yetiştiriciliği ve bahçivanlık önemli bir geçim kaynağıdır. Bu sebeple yerleşkenin güney ve güneybatısında sebze bahçeleri bulunmaktadır. 2 km doğusunda ise bir askeri birlik ve içerisinde artık kullanılmayan Timurtaş Askeri hastanesi ile tarihi Sinekli membaa suyu kaynağı vardır.



YAPININ AYRINTILI TANIMI

Doğu- batı yönünde uzun ve büyük boyutlu ana bina, önemli bir tasarıma sahiptir. Orta koridorlu kanat yapıları büyük bekleme salonunun iki yanında uzanmaktadır. Merkezde yer alan görkemli bekleme salonu, iki yanında yükselen merdiven kuleleriyle vurgulanmıştır.

Neo-klasik Türk mimarisinin en güzel örneklerinden biri olan karaağaç Tren istasyonu üç katlı, dikdörtgen planlı ve 80 m uzunluğunda bir yapıdır. Yığma duvar sistemine göre tuğladan yapılan istasyonun ortasında büyük bir hol bulunmaktadır. Bu bölümün dış duvarlarında, pencerelerinde, kapı kemerlerinde ve girişin iki yanındaki kulelerde kesme taşlar kullanılmıştır. Binayı çevreleyen sivri kemerli pencereler tamamen bu üslubu yansıtmaktadır. Bu arada döşemelerin yapılmasında da çelik kirişlerden yararlanılmıştır. İstasyon binasının üzeri asbest plaka kaplı çelik makaslı kırma bir çatı ile örtülmüştür. Yapının iki ucunda yer alan yuvarlak gövdeli kuleler kesme taştandır. Bunların üzerinde dolaşan silmeler, kuşaklar, stalaktitli yarım başlıklar, gülçeler, kum saati motifleri, saçaklar ve Türk üçgenleri Neo-Klasik Türk mimarisini Edirne'de yaşatan bir örneği ortaya koymuştur. (TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 14.02.2013 tarih ve 854 sayılı karar eki)

Giriş doğrultusuna göre simetrik bir biçimde planlanmış olan garın orta bölümünde, yapının iki tarafıyla da ilişkili, yaklaşık iki buçuk kat yüksekliğinde bir gişe holü bulunmaktadır.

Giriş yönünde, üzerlerinde kapalı teraslar bulunan ve planlamayı pekiştiren, üzerleri sivri kubbelerle örtülü silindirik kuleler yerleştirilmiştir. Girişe göre sağ kanadın alt katında kadınlar için bekleme salonları, bagaj emanet yeri ve uça, bodrumdaki mutfakla ilişkili bir lokanta bulunmaktadır. Sol kanatta, erkekler için ayrı bekleme salonları ile uça, bodrumdaki telsiz dairesiyle ilişkili, gar yönetimini ilgilendiren odalar yer almaktadır.

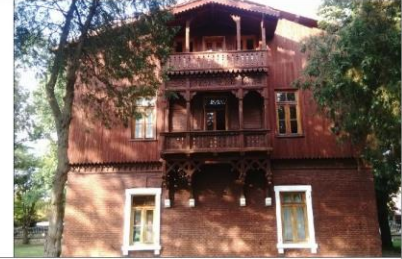
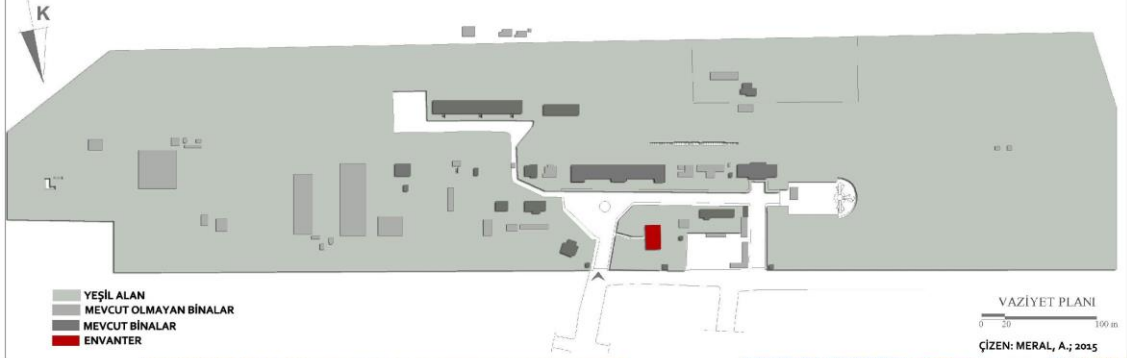
Yapının planlarında kullanılan ölçü birimi mikyastır. Şekil 70'de gösterilen kesit ve cepheler, 1959'da Mimar Kemalettin Bey'in tasarlamış olduğu planın aslının üzerinden kopya edilen, onarım ve değişiklik amacı ile hazırlanmış projeye aittir.

Yapının tümüne yakın bölümünde ihtiyaçlar doğrultusunda değişiklik yapılmış, lojmanların hepsine bağımsız banyo birimleri eklenmiş, alt katta bekleme salonları, lokanta, bagaj ve bilet gişe yerleri değiştirilmiştir.

Yapının 1959'da geçirdiği bir onarım sırasında, üst kattaki konutlarda büyük değişiklikler yapıldığı, dairelere banyoların eklendiği, proje üzerindeki düzeltmelerde izlenebilmektedir. Plandaki anlayışa uygun olarak, giriş doğrultusuna göre bakışık bir biçimde düzenlenmiş olan yapı yüzeylerinde, bodrum kat pencereleri basık kemerlerle, yer katı ve üst kat pencereleri sivri kemerlerle geçilmiş, genel niteliğinden ötürü, yer katı pencereleri diğerlerinden daha geniş ve yüksek tutulmuştur. Garın kent ve peron yönlerindeki eş biçimli ana girişleri, tüm yapı boyunca yükselen, açıklığı camla örtülü büyük bir sivri kemerle belirlenmiş, kemer profili, enli bir silmeyle çerçevelenerek girişe bir taç kapı görünümü verilmiştir. Ana girişin iki yanında dışarıdan ayrıca girişleri olan silindirik kulelerin üzerlerindeki kapalı terasların çevreleri, kısa sütunlarla taşınan sivri kemerli oniki adet açıklıkla belirlenmiştir. Yapının yüzey düzenlenmesi, yer yer payandalarla desteklenen geniş saçaklarla tamamlanmıştır.

Oldukça yalın bir dış görünümü olan binanın kesme taşla yapılmış olan pencere kemerleriyle bunların üzerinde dolaştırılan silmeler, üzengiler düzeyinde birbirine bağlanarak bunlara tüm yapı çevresinde dolanan sürekli kuşaklar niteliği kazandırılmış, kulelerdeki terasların sütunlarının üzerine stalaktitli, yarım başlıklar yapılmış, büyük giriş kemerlerinin köşelerine kabaralar ve gülçeler yerleştirilmiştir. Giriş kütesinin iki yanına alt ve üst başlarında kum saati motifleri olan sütuncelerin yapıldığı saçak altında Türk üçgenleriyle bezeli bir silmenin tüm yapı çevresince dolaştırıldığı görülmektedir.* Yapının üniversite bünyesine geçtikten sonraki ilk onarım safhasında hazırlanan planında, Ek 9'da detaylı olarak gösterildiği gibi normal katta otel odaları mevcuttur.

* Yavuz, Yıldırım. *Mimar Kemalettin ve 1. Ulusal Mimarlık Dönemi*. Ankara : ODTÜ Mim. Fakültesi Basım İşliği, 1981.



Fotoğraf : DİKİCİ, A. Arşivi; 2009

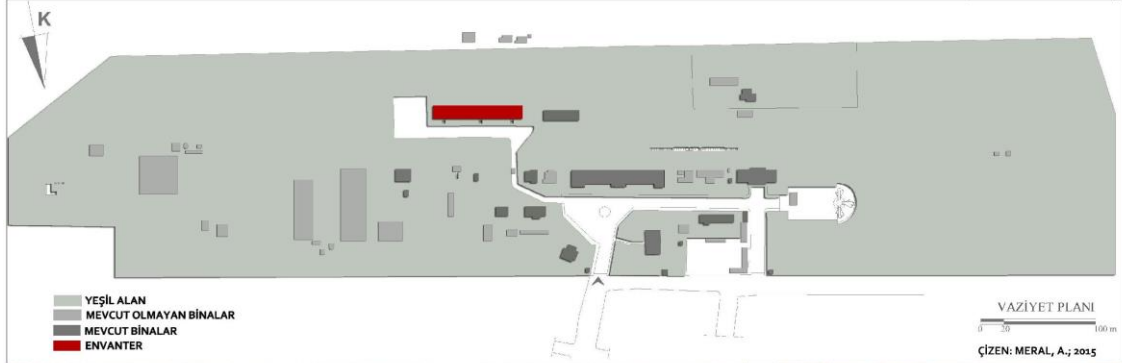
Fotoğraf : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI	PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*	
Öğretim Üyeleri Binası	ORJİNAL PLANLAR	MEVCUT DURUM
ESKİ ADLARI		
* Uluslararası Fizik ve Uygulamalı Matematik Araştırma Merkezi (ICPAM)		
ÖNERİLEN KULLANIM		
Öğretim Üyeleri Binası		
GENEL BİLGİLER		
2013 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Öğretim Üyeleri Binası olarak kullanılan bina, 1997 yılında çizilen restorasyon projesi ile Uluslararası Fizik ve Uygulamalı Matematik Araştırma Merkezi (ICPAM) olarak kullanılmaya başlanmış ve 1914-1977 yılları arasında TCDD Lojman binası olarak hizmet vermiştir. E.K.V.K. Kurulunun 14.02.2013 tarih ve 854 sayılı kararı ile tescillenmiştir. Günümüzde sorunsuz bir şekilde kullanılmaya devam edilmektedir.	Binanın çatı arasında bir konferans salonu, bir kütüphane ve kütüphane görevlisi için bir oda tasarlanmıştır. Çift kollu merdivenin sahanlık kısmı ana girişin üzerine denk gelmektedir. Zemin kat pencereleri etrafında taş söveler olup, normal katında ahşap cephe kaplaması kullanılmıştır. Normal kat ile yükselen çatı mahya altına denk gelen pencerelerden ortadaki kapı olarak kullanılmak üzere yapılmış çift katlı cumbada ahşap işçiliği ön plandadır.	Bodrum Kat Zemin Kat Planı
Günümüzde Öğretim Üyeleri binası olarak kullanılan bina, yerleşkede ana girişin sağındaki ilk binadır. Yerleşkedeki diğer binaların aksine paralel yönde konumlandırılmamıştır. Yakın çevresinde gar döneminin müstemilat binaları ile çeşitliliği yer almaktadır.	Bodrum katta 60 cm yığma taş duvar, zemin ve normal katlarda 20 cm eninde yığma tuğla duvarla inşa edilmiş olup, normal kat ve çatı arasında ahşap dış kaplama görülmektedir. İç mekanda ise tuğla duvar üzeri sıva+boya kullanılmıştır.	Normal Kat Planı
1 kısmi bodrum kat, 1 zemin, 1 normal kat ve 1 çatı arasından oluşan dikdörtgen biçimli bina toplamda 210 m ² 'dir. Ana girişi doğu tarafında 1 basamakla çıkılan binanın zemin katında sonradan bölme duvarlar eklenerek elde edilmiş ofis olarak kullanılan 11, normal katında 10 adet oda bulunmaktadır. Binanın merdiven dahil batı kanadının altında kısmi olarak yapılmış bodrum depo olarak kullanılmaktadır.	Büyük gar binasının tam karşısında bulunan bina, güney cephesindeki ahşap süslemeli cumbasıyla Edirne Karaağaç evlerinin, ve 'archondika' olarak adlandırılan Rum konaklarının bir örneği sayılabilir.	Çatı Arası Planı
		Batı Görünüşü
		Kuzey Görünüşü
		0 2 5 10 m

* Trakya Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı Arşivi, Basılmamış Çalışma Raporundan alınarak düzenlenmiştir.

ENVANTER NO: 3

EMTİA AMBARI BİNASI (1914-1977)



Fotoğraf : DİKİCİ, A. Arşivi; 2009

Fotoğraf : DİKİCİ, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Atölyeler Binası

ESKİ ADLARIT.Ü. İdari Mali İşler Daire Başkanlığı,
Yapı İşleri Daire Başkanlığı Binası
(2001-2011)**ÖNERİLEN KULLANIM**

Atölyeler Binası

GENEL BİLGİLER

2012 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Atölyeler Binası olarak kullanılan bina, 2001-2011 yılları arasında Trakya Üniversitesi İdari Mali İşler Daire Başkanlığı, Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı olarak, 1914-1977 yılları arasında TCDD Emtia Ambarı olarak hizmet vermiştir. E.K.V.K. Kurulunun 14.02.2013 tarih ve 854 sayılı kararı ile tescillenmiştir. 1998 ve 2001 yıllarında iki kez restore edilerek onarım gördükten sonra sorunsuz bir şekilde kullanılmaya devam etmektedir.

Büyük Gar binasının güneydoğusunda, yerleşkedeki diğer binalara paralel konumlanmıştır. Batısında şimdiki heykel atölyesi, doğusunda eski hangar binası yer almaktadır.

Dış ölçüleri 78,80 m x 10,00 m olan dikdörtgen bina, 1 bodrum ve 1 zemin kattan ibaret olup, toplam 1.576,00 m²'dir. Dış zeminden 3 basamak yüksekliğinde taş sokl üzerine, giriş katında tuğla yığma, çatı arasında ise ahşap taşıyıcı sistem kullanılmıştır. Kapı ve pencere doğramaları ahşap olup, pencerelerde yine ahşap, iki yana açılan panjur bulunmaktadır. Fotoğrafta, geçirdiği onarımlardan sonra kapı boşluklarının parapet seviyesine kadar doldurularak pencere haline getirildiği görülmektedir.

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

Bodrum Kat Planı



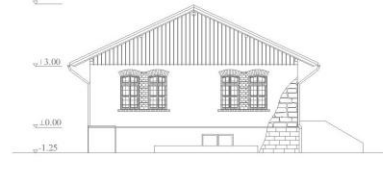
Zemin Kat Planı



Kuzey Görünüşü

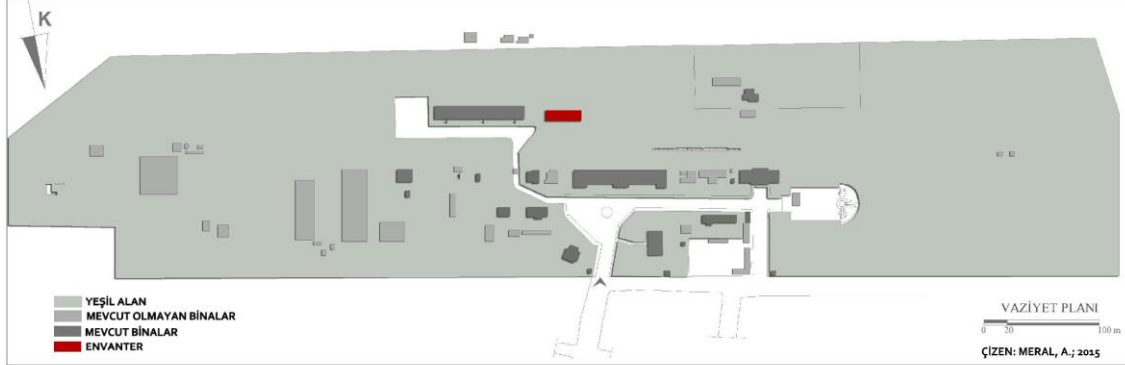


Kesit



Doğu Görünüşü

* Trakya Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı Arşivi, Basılmamış Çalışma Raporundan alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraf : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Heykel Atölyesi Binası

ESKİ ADLARI

Ayniyat Deposu

ÖNERİLEN KULLANIM

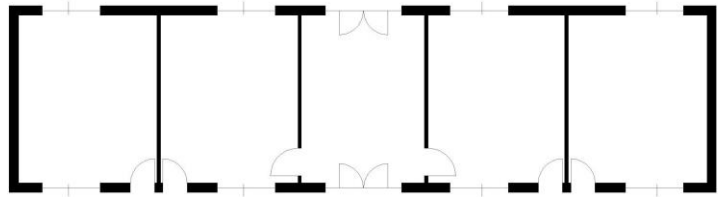
Heykel Atölyesi Binası

GENEL BİLGİLER

2000 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Heykel Atölyesi Binası olarak kullanılan bina, 1977 yılına kadar TCDD Ayniyat Deposu olarak hizmet vermiştir. E.K.V.K. Kurulunun 14.02.2013 tarih ve 854 sayılı kararı ile tescillenmiştir. Yalnızca 5,6 ve 7 No'lu haritalarda görünen bina, günümüzde sorunsuz bir şekilde kullanılmaya devam etmektedir.

Büyük Gar Binasının arka tarafında kaldığından, yerleşke girişinden algılanmamaktadır. Eski Ambar olan şimdiki Atölyeler binası ile yakın konumdadır. Yerleşkenin genelinde olduğu gibi eski tren hattına paralel konumlanmıştır. 1 Zemin kattan oluşan binanın simetrik plan anlayışıyla yapıldığı gözlemlenmiştir. 3 girişi bulunan binanın orta girişinde bir atölye ve sergi salonu olup, yan girişler ikişer ayrı odaya açılmaktadır.

Yapının tüm çevresine toprak zemin üzerine çimento esaslı taş kaplama yapılmıştır. Betonarme platform üzerine oturan zemin kat prefabrik olarak inşa edilmiş, pencereleri plastik esaslı malzemeden üretilmiştir. Çatısında ise sandviç panel çatı kaplaması kullanılmıştır.

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

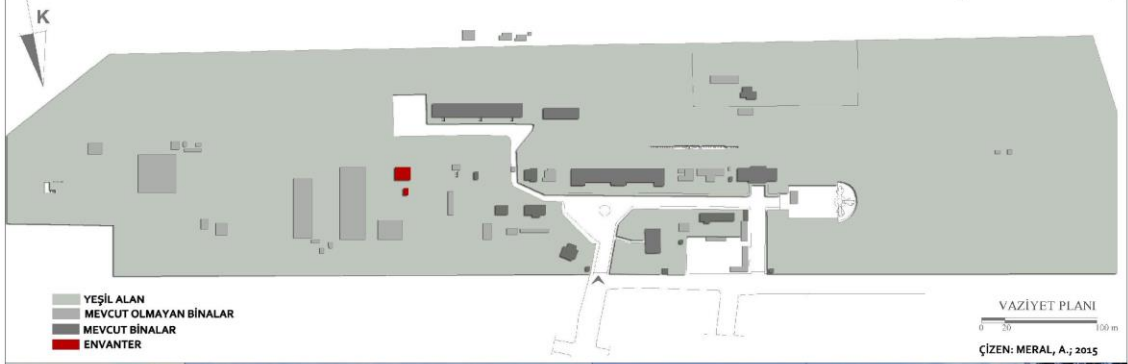
Zemin Kat Planı



Kuzey Görünüşü



* Trakya Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı Arşivi, Basılmamış Çalışma Raporundan alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraflar : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Grafik Bölümü Binası

ESKİ ADLARI

* T.Ü. GSF. Öğretim Üyesi Ofisleri Binası, 2011-2012

* T.Ü. Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı, 2000-2011

ÖNERİLEN KULLANIM

Grafik Bölümü Binası

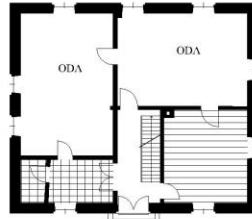
GENEL BİLGİLER

2012 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Grafik Bölümü olarak kullanılan bina, 2011-12 yılları arasında Öğretim Üyesi Ofisleri Binası ve 2000-2011 yılları arasında Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı olarak hizmet vermiştir. Üniversite bünyesine devredilmeden önce 1914-1977 yılları arasında ise TCDD Lojman Binası olarak kullanılmıştır. E.K.V.K. Kurulunun 14.02.2013 tarih ve 854 sayılı kararı ile tescillenmiştir.

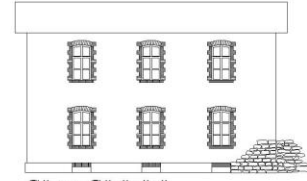
1980 yılında genel onarım geçiren binanın mimari planı ve cephe görünümündeki mimari espride herhangi bir değişiklik yapılmaksızın cephelerde sıva tamirleri ve boya imalatları yapılmış, tüm cephe doğramaları alüminyum doğrama ile değiştirilerek yenilenmiştir.

Eski ambar binasının çaprazında kalan bina, yerleşkedeki diğer binalara paralel yönde konumlandırılmıştır. Yakın çevresinde gar döneminin müstemilat ve lojman binaları ile eski ambar binası (şimdiki heykel ve resim atölyeleri) ve doğusunda hangar binası yer almaktadır.

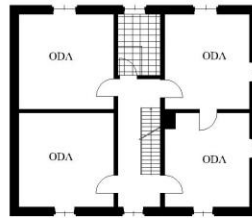
Dış ölçüleri 11,15 m x 13,20 m olan dikdörtgen bina, 1 bodrum 1 zemin ve 1 normal kat ve 1 çatı arasından ibaret olup, toplamda 360 m²'dir.

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

Bodrum Kat Planı



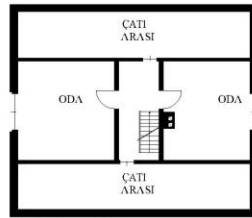
Güney Görünüşü



Zemin Kat Planı



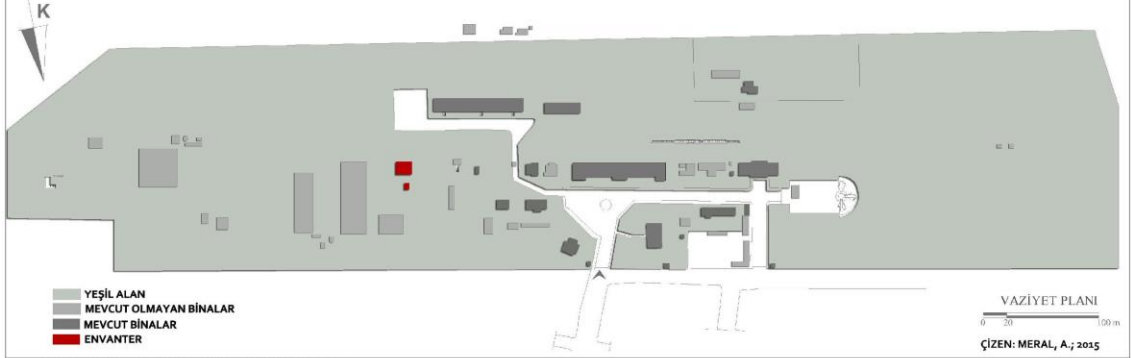
Batı Görünüşü



Çatı Arası Planı



* Trakya Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı Arşivi, Basılmamış Çalışma Raporundan alınarak düzenlenmiştir.



YAPININ AYRINTILI TANIMI

Ana giriş kapısı çift kanatlı olup, kuzey cephesi üzerinde, müştemilat binasının karşısındadır. Giriş kapısının karşısından çıkılan tek kollu merdiven ile 1. Normal kat ve çatı arasına ulaşılır. Bodrum kata inen kısmı kapı ile bölünmüştür. Merdivenin üç tarafını saran odaların iç duvarlarındaki geçiş kapılarıyla birbirine bağlanmıştır. Ana girişin hemen solundaki çift kanatlı kapı ile bir ıslak hacim holüne geçilir. Bu holün sonunda bulunan 150 cm x 200 cm ebatlarındaki havalandırması olmayan bölümün wc olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Bu holü aydınlatan, aynı cephede simetriği bulunan bir pencere ve karşısında doğu yönündeki odaya açılan kapı vardır. Batı yönünde bulunan, diğerlerine nazaran daha küçük ve kare planlı odanın iç köşesinde bir ısıtma bacası bulunur. Cephelerde simetrik pencere şemaları işlenmiş olup, 19. Yüzyıl Yunan mimari anlayışı ile uyum göstermektedir. "Archondika" da denilen kimisi ahşap cumbalı bu taş konakların örneklerine, eskiden Osmanlı Devleti'ne bağlı olan Midilli adasında rastlamak mümkündür.

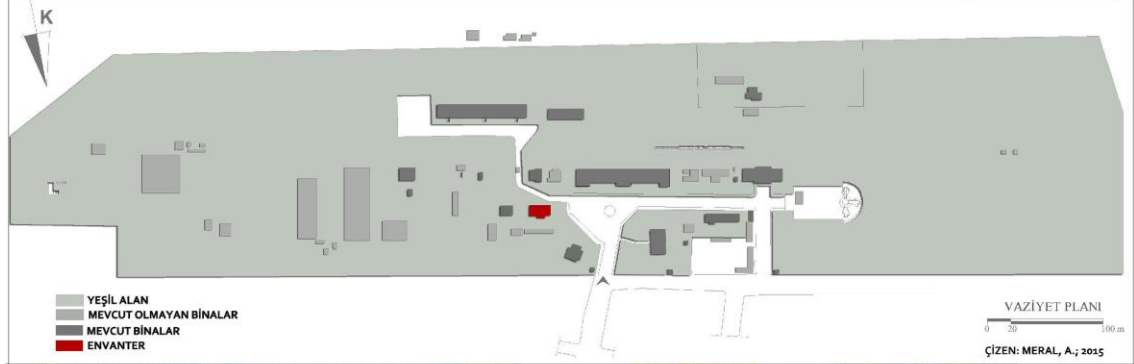
Üst kata çıkıldığında, merdivenin hemen karşısında bir ıslak hacim ile iki yanında simetrik plan ile ikişer oda yer alır. Merdivenden çıkıldığında sağdan girilen, batı yönüne bakan odaları bölen iç duvar üzerinde bir geçiş kapısı ile zemin kattan gelen ısıtma bacasının devam ettiği görülür. Batı yönündeki odalara ise yalnızca merdiven sahanlığından ulaşılabilen olup, birbirinden ayrıktır.

Çatı arasında ise, 18 basamaklı merdivenin 6. Basamağında kesilerek merdivenin üç tarafını saran koridor ve bu koridorun iki yanında birer oda bulunur. Bu odaların yan duvarları, kırma çatıdan dolayı binanın kuzey ve güney cephelerinden bir miktar içeri çekilerek oluşturulmuş olup, doğu ve batı istikametinde dışarı açılan pencereler ile doğal ışık almaları sağlanmıştır. Pencere kenarlarındaki tuğla söveler ve ayrıca cephelerde simetrik açıklıklarında kullanılmıştır.

Bodrum katta 60 cm, zemin ve normal katlarda 50 cm eninde yığılma taş duvarla inşa edilmiş ve dış sıvasız olduğundan, duvarlardaki taş örgüsü dışarıdan algılanabilmektedir. Kırma çatılı binanın çatı arasına gelindiğinde yine cepheye bakan duvarlar taş, iç duvarlar tuğla olarak inşa edilmiştir.

Bu eski lojman binasında, Edirne evlerinde olduğu gibi kendine ait bir bahçe kısmı bulunmakta, 'taşlık' da denilen, bahçenin binaya bitişik olan kısımları adı yaygın taşlarla kaplıdır. Bahçenin ortasında bir süs havuzu ve evin çevresinde, eski haritalarda da görülebileceği gibi çiçek tarhları mevcuttur.*

* Ünver, Ahmet Süheyl. *Edirne Medeniyetimiz ve Tezyini Misalleri, Türk Tarih Kurumu. Edirne'nin 600. Fetih Yıldönümü Armağan Kitabı. Ankara : TTK Basımevi, 1993.*



Fotoğraflar : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi

ESKİ ADLARI

- * Bilgisayar Laboratuvarı
- * Kütüphane

ÖNERİLEN KULLANIM

İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi

GENEL BİLGİLER

2013 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi İlhan Koman Heykel ve Resim Atölyesi olarak kullanılan bina, 1914-1977 yılları arasında TCDD Lojman Binası olarak hizmet vermiştir. E.K.V.K. Kurulunun 14.02.2013 tarih ve 854 sayılı kararı ile tescillenmiştir. Günümüzde sorunsuz bir şekilde kullanılmaya devam edilmektedir.

Günümüzde İlhan Koman Heykel ve Resim Atölyesi olarak kullanılan bina, yerleşkede Büyük Gar Binasının kuzeydoğu kanadında yer alır. Ray hattına paralel konumlanan binanın doğusunda restore edildikten sonra Hasan Rıza Müzesi olarak kullanılması planlanan cihannümali yapı ile kuzeyinde 7 numaralı Arşiv ve Depo binası ve tuvaletler vardır. Yerleşkeye girişte solda kalan bina, Hangar ve Lozan Anıtı arasındaki paralel hat ile yerleşke girişine köşe konumundadır.

2 numaralı olan şimdiki Öğretim Üyeleri Binası olarak kullanılan yapıyla benzer şekilde, yığma tuğla binanın zemin katında tuğla görünmekle birlikte, normal katta tuğla üzeri ahşap kaplama yapılmıştır.



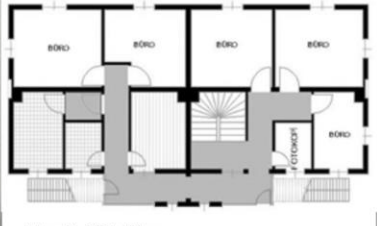
Yapının tarihi bilinmeyen bir fotoğrafı*

Simetrik planlı yapının zemin ve normal katlarında orta kısımlarda çıkıntı olarak karşımıza çıkan ıslak hacim ve odalar, dışardan her iki katta da ahşap kaplanmıştır. Yan cephelerde zemin katta yer alan pencerelerden ortadaki günümüzde tuğla kaplanarak kapatılmıştır. Pencere kenarlarında tuğla söve olmamakla birlikte, basık kemerler üzerinde tuğla kilit taşı tek başına yer alır. Ahşap kısımlara denk gelen pencerelerde ise çift tarafa açılan ahşap panjurlar vardır.

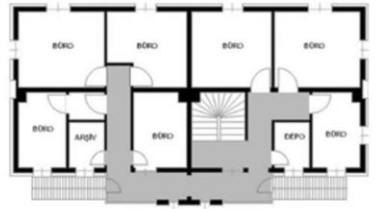
Bodrum katta 60 cm yığma taş duvar, zemin ve normal katlarda 20 cm eninde yığma tuğla duvarla inşa edilmiş olup, normal kat ve çatı arasında ahşap dış kaplama görülmektedir. İç mekanda ise tuğla duvar üzeri sıva+boya kullanılmıştır.

Yerleşkeye ait tüm haritalarda görülen bina, plan ve cephe düzeni açısından Karaağaç evlerine benzerliğiyle dikkat çeker. (Bkz. Şekil 57 Bahattin Öğütmen Konağı)

* Yıldız, A., Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları, Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu, Y.L. Tezi, T.Ü. Fen bilimleri Enst., 2008

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

Zemin Kat Planı



Normal Kat Planı

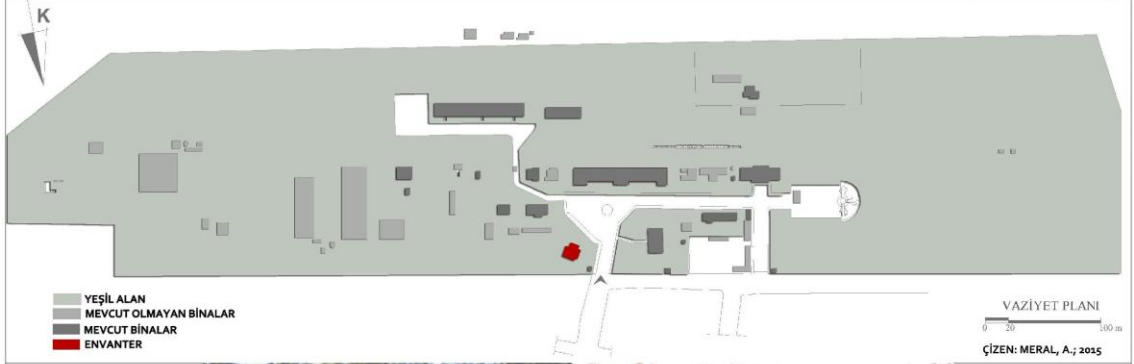


Kuzey Görünüşü



Batı Görünüşü

* Trakya Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı Arşivi, Basılmamış Çalışma Raporundan alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraflar : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Arşiv Binası ve Depo

ESKİ ADLARI

* T.Ü.GSF Öğretim Üyesi Ofisleri Binası, 2011-2012

* T.Ü. Strateji Geliştirme Dairesi (Önceki Bütçe Dairesi) Başkanlığı, 2000-2011

ÖNERİLEN KULLANIM

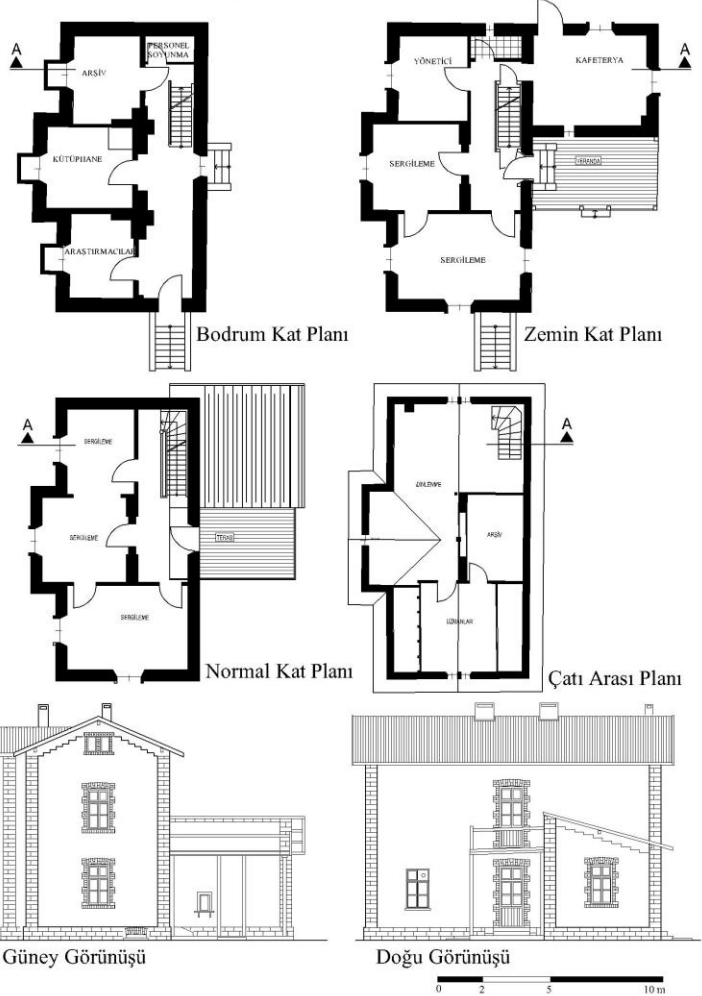
Lozan Müzesi

GENEL BİLGİLER

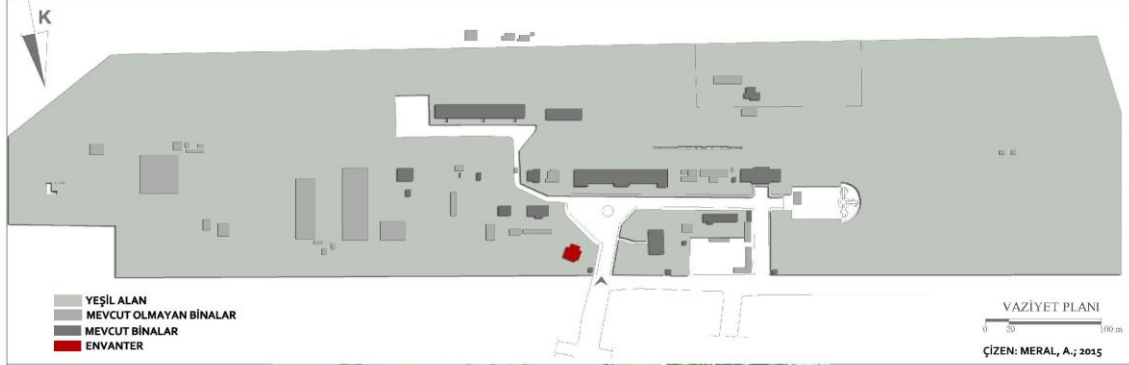
2012 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Arşiv Binası ve Depo Binası olarak kullanılan bina, 2011-12 yılları arasında Öğretim Üyeleri Ofisleri Binası, 2000-2011 yılları arasında ise Strateji Geliştirme Dairesi (Önceki Bütçe Dairesi) Başkanlığı binası olarak kullanılmıştır. Üniversiteye geçmeden önce ise ilk yapıldığı işlev olan Lojman binası olarak hizmet vermiştir.

1980 ve 2000 yıllarında genel onarım geçiren binanın mimari planı ve cephe görünümlerindeki mimari espride herhangi bir değişiklik yapılmaksızın cephelerde sıva tamirleri ve boya imalatları yapılmış, tüm cephe doğramaları alüminyum doğrama ile değiştirilerek yenilenmiştir. Yıkılmış olan mevcut üzeri teraslı giriş saçağı yeniden yapılmıştır. 1997 yılında çizilen restorasyon projesi ile Lozan Müzesi olarak kullanılması amaçlansa da gerçekleştirilmemiş, Bütçe Dairesi Başkanlığı olarak faaliyete geçmiştir.

2000 yılında yapıda gerçekleştirilen tadilatlarla sorunsuz bir şekilde kullanılmaya devam edilmektedir.

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler 2000 yılında gerçekleştirilen 29.07.1997 tasdik tarihli restorasyon projesinden alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraflar : Yapının restorasyon öncesi görünüşleri; DİKİCİ, A. Arşivi; 1998

YAPININ AYRINTILI TANIMI

Bina, yerleşkede ana girişin solundaki ilk binadır. Yerleşkedeki diğer binaların aksine paralel yönde konumlandırılmamıştır. Yakın çevresinde gar döneminin müstemilat ve lojman binaları yer almaktadır.

7 No'lu binanın arkasında kalan uzantı, (muhtemelen ahır), Harita No:1'den sonraki haritalarda görünmemektedir. Bu binanın yerleşkenin hemen girişinde ve karşılayıcı nitelikte doğu batı aksına çapraz vaziyette durması, hemen arkasında çiçeklik ve fidanlık gibi peyzaj elemanları ve bunların ambarlarının bulunması, lojman olduğu bilinen bu binanın idareci pozisyonunda birine ait olduğunu, bu sebepten bahçe kotunda odunluk, depo, ahır gibi yardımcı elemanların bulunabileceği düşüncesini oluşturmaktadır.

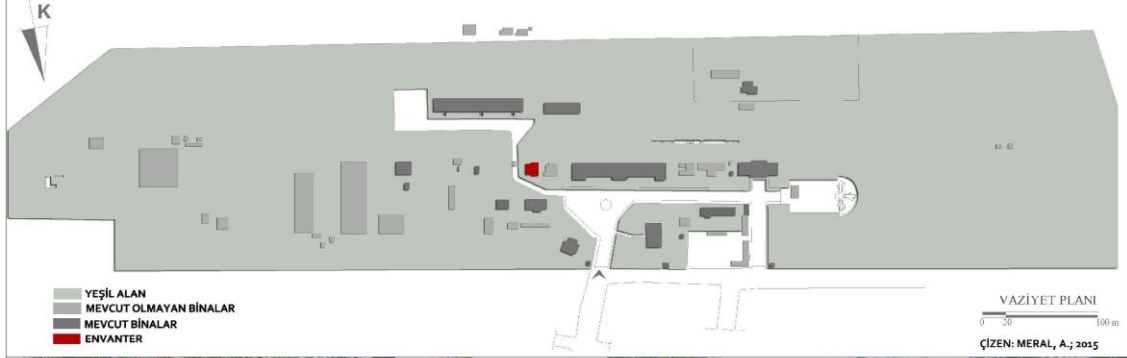
1 bodrum, 1 zemin, 1 normal kat ve 1 çatı arasından oluşan L biçimli bina toplamda 370 m²'dir. Ana girişi güneydeki terasın saçak altından 3 basamaklı olup, ayrıca batı cephesinden bodrum kat girişi bulunmaktadır. Binaya girildiğinde dikdörtgen planlı bir dağılım holüne ulaşılır. Giriş kapısının sağında bulunan üst kata çıkışı sağlayan 94 cm genişliğinde, 17 basamaklı tek kollu merdivene, bir kapının arkasından çıkılır. Ayrıca merdivenin bodruma inen kısmı 13 basamaklı olup, yine bir kapının ardından ulaşılır. Zemin katta dağılım holüne, giriş kapısının tam karşısında bir oda ve yanlarındaki iki oda ile bir wc olmak üzere 4 kapı açılır. Yine merdivenin bodrum kat girişinin yanında, ana girişin yanında bulunan uzantıya açılan, 1. Normal kat merdiveninin dönen kısmının altında bir kapı bulunur. Batı ve kuzey cephelerine bakan iki odanın arasında birbirine geçiş kapısı vardır. Bu odalardan batı cephesinde bulunan oda biri girişe bakmak üzere 3 pencereye sahip olup, diğer ikisi kuzeye bakan tek pencereyle aydınlanmaktadır. Wc ise doğu cephesine bakan 30 cm x 50 cm ebatlarında küçük bir pencere ile havalandırılır. 2011-12 yıllarında kafeterya olarak kullanılan bölümün doğu ve güneye bakan 100 cm x 185 cm ebatlarında 2 penceresi ve girişe bakan 45 cm x 75 cm ebadında 1 penceresi ile yerleşke girişine açılan ayrı bir kapısı vardır.

Bodrum kat planına bakıldığında, zemin katın izdüşümünde yine bir dağılım holü ile bu hole açılan yan yana 3 oda, wcin hizasında ışık almayan soyunma odasının kapısı ve zemin kotuna 9 basamaklı merdivenle çıkmak üzere dışarı açılan bir kapı vardır. Ortadaki oda hariç iki yanda bulunan odaların içe bakan duvarları nişlidir. Ayrıca zemin giriş kapısı önündeki 3 basamaklı açık rıhtlı merdivenin altına gizlenmiş bir pencere bulunur. Odaların her birinde kuranglezli kuzeye bakan 100 cm x 35 cm ebatlarında birer pencere bulunur.

Normal kata zemindeki tuvaletin üzerine çıkan merdivenle ulaşılır. Bu kattaki dağılım holüne yine tamamı birbirine geçişli 3 oda kapısı ile ana giriş üzerindeki terasa çıkan bir kapı açılır. Terasın dayandığı zemin kattaki kafeteryanın tek yöne eğimli çatısı ve kalkan duvarı teras döşeme kotundan 130 cm yükselir.

Şu anda kullanılmayan, dinlenme mekanı olarak tasarlanan çatı arasına, çıkıldığında, alt kattaki iki odanın ara duvarlarının kaldırılıp tek mekan haline getirildiği görülür. Orta oda hizasının kuzey cephesinde dışarı çıkartılmış olmasından dolayı kırma çatıda güvercinlik oluşmuş, batı cephesindeki odanın ise yan duvarları cepheden içeri çekilerek oluşturulmuştur. Bu odadan geçilen penceresiz arşiv odası, dinlenme mekanından dolapla ayrılmış olup, alt kattaki koridorun hizasına denk gelmektedir.

Bodrum katta 60 cm, zemin ve normal katlarda 50 cm eninde yığma taş duvarla inşa edilmiş olup, cephelerde köşede taş örgüsü görülmekle birlikte diğer kısımları sıvalıdır. Binanın çatı arasına gelindiğinde tuğla duvar kullanıldığı görülür.



Fotoğraflar : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Müştemilat Binası

ÖNERİLEN KULLANIM

Arşiv Binası ve Depo

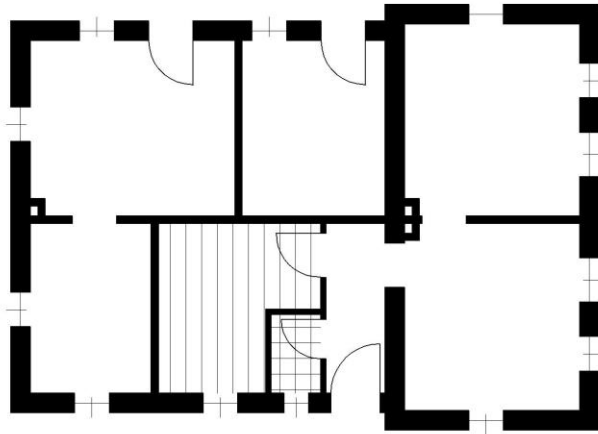
GENEL BİLGİLER

Bina, Büyük Gar Binasının doğusunda, Heykel Atölyelerine giden yola köşe konumundadır. Yakın çevresinde atölyeler, gar binası ve karşısında İlhan Koman Resim ve Heykel Atölyeleri binası bulunan bina, taş dokusuyla tarihi bir meydan oluşumuna katkıda bulunur.

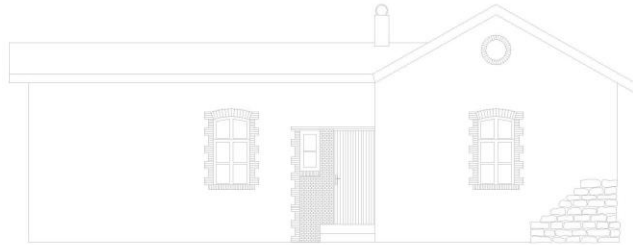
1 zemin kattan oluşan binanın kuzey cephesinde 1, güney cephesinde iki giriş vardır. Yerleşke girişi yönündeki kuzey kapısından girişte sağda simetrik ve birbirine geçişli, ısıtma bacası olan iki adet oda ile solda tuvalet ve mutfak bulunur. Yapının diğer kısımlarına buralardan geçiş yoktur. Güney cephesi eski tren yoluna bakan binanın bu yönünde orta kapıdan tek bir odaya, sağ kapıdan ise birbirine geçişli iki odaya girilir.

Tek katlı bina, taş malzemeden üretilmiş, pencere sövelerinde tuğla kullanılmış, kapılarda ahşap malzemeye yer verilmiştir. İç mekanda ise tuğla duvar üzeri sıva+boya kullanılmıştır.

İlk kullanım amacına uygun plan anlayışı, eski Edirne evlerinde görülen çatının havalandırılması amaçlı yapılmış yuvarlak üst camı ve taş, ahşap ve tuğla malzemenin bir araya gelmesiyle döneminin özelliklerini yansıttığından korunmaya değer bir yapıdır.

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

Zemin Kat Planı



Kuzey Cephesi

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraf : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Boş

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER***ÖNERİLEN KULLANIM**

El Sanatları Eğitim Binası

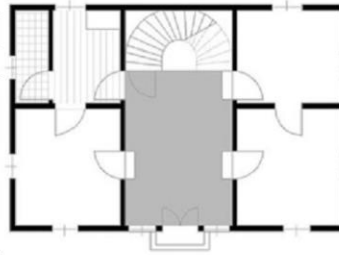
GENEL BİLGİLER

7 ve 8'no'lu haritalarda Çifte Çınarlı Köşk olarak kaydedilen, üniversite bünyesine geçmeden önce 1914-1977 yılları arasında TCDD Fidanlık Fen Müdürü Lojmanı olarak kullanılan binanın, restore edildikten sonra Hasan Rıza Müzesi olarak kullanılması amaçlanmaktadır. Bakımsızlık ve atmosfer şartları sebebiyle gündün güne bozulan ve üst katı kısmen yıkılan binanın restorasyonu 2014 yılında Trakya Kalkınma Ajansı'nın bir projesi olarak gündeme gelmiş olup, bu proje kapsamında rölyö ve restorasyon projeleri hazırlanmıştır.*

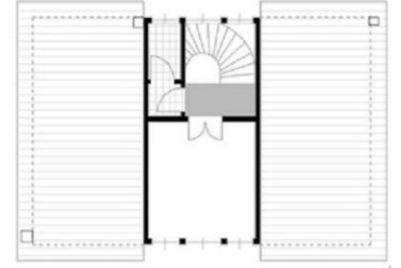
Üniversiteye geçtikten sonra bilinen herhangi bir tadilat, boyama vb. işlem yapılmamıştır.

Günümüzde İlhan Koman Resim ve Heykel Müzesi olarak kullanılan bina ile aynı sırada, yerleşkeye ana girişin sol tarafında bulunan lojmanlar kısmında, doğu yönünde bulunmaktadır. Eski ambar binasının karşısında kalan bina, yerleşkedeki diğer binalara paralel yönde konumlandırılmıştır. Yakın çevresinde gar döneminin müstemilat ve lojman binaları ile eski ambar binası (şimdiki heykel ve resim atölyeleri) ve doğusunda hangar binası yer almaktadır.

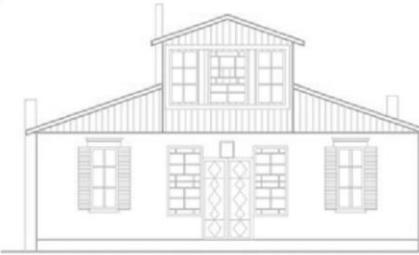
* Trakya Üniv. Yapı İşleri Dairesi tarafından 26.02.2014 tarihinde mimarlar odasına yaklaşık restorasyon maliyet hesabı sorulduğuna ilişkin yazısına istinaden. 12676505/755.02.187-4383 nolu yazı.



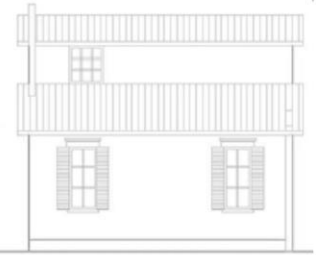
Zemin Kat Planı



Çatı Arası Planı

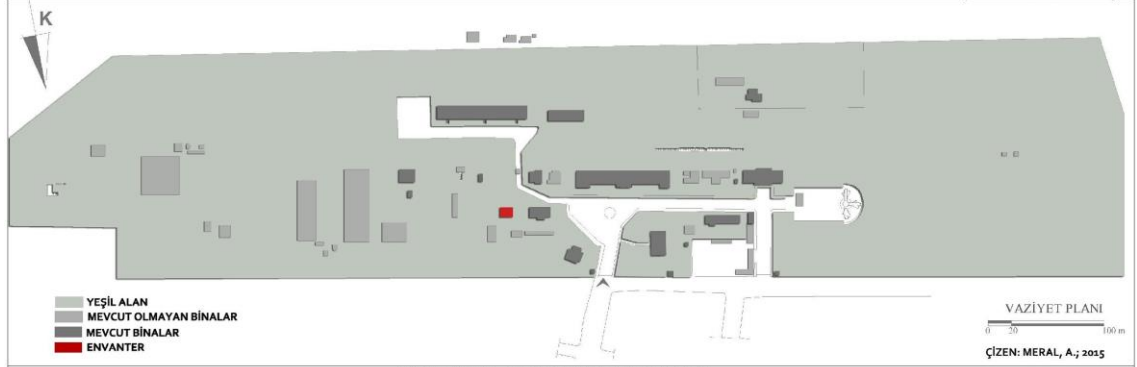


Güney Görünüşü



Doğu Görünüşü

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.

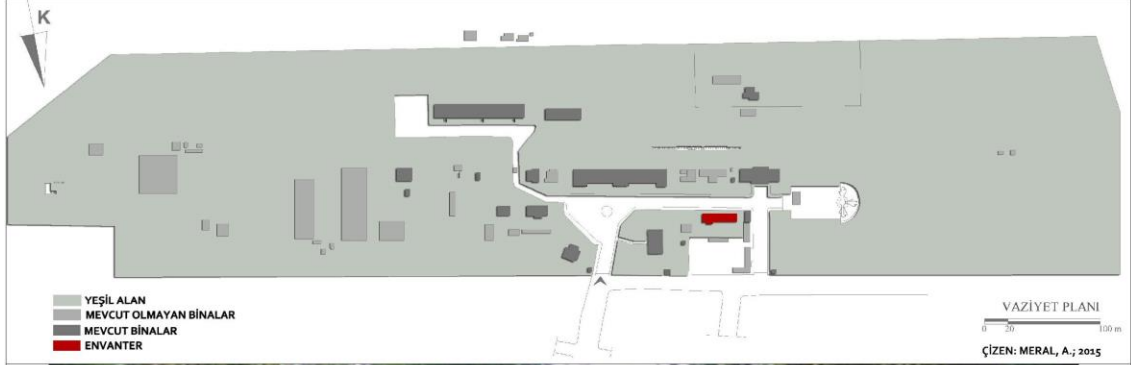


YAPININ AYRINTILI TANIMI

Dış ölçüleri 12,00 m x 8,20 m olan dikdörtgen bina, 1 zemin ve 1 çatı arasında ibaret olup, toplam 130,00 m²'dir. Ana giriş kapısı çift kanatlı ve güney cephesi üzerinde, ambar binasının karşısında olup, iki adet çınar ağacının arasında olması dikkat çekicidir. Üç basamakla girilen yapı, orta sofalı plan tipine sahiptir. Dış kapıdan girildiğinde karşımıza çıkan yaklaşık 23 m²'lik orta sofaya açılan bir kapı sayesinde gizlenmiş merdiven ile çatı arasına çıkılmaktadır. Bu kapı, üst katta merdivenin ilk basamaklarının üzerine kafa kurtaracak şekilde konumlanmış wc, hol ve yatak odasının mahremiyetini sağlar. Girişin karşısında bulunan merdiven kapısının yanındaki bir kapıdan mutfağa, mutfaktan da wc'ye geçilmektedir. Mutfağın dış duvara bakan köşesindeki geniş tezgah, o dönemde pompalı ocakların kullanılmasından ileri gelir. Mutfak ve wc, sofa kotundan 34 cm yüksekte olup 2 basamakla çıkılarak girilir. Aynı şekilde sofadan iki basamakla çıkılan öndeki iki odanın da merdivenin iki yanındaki mutfak ve odayla arasında bağlantı bulunur. Bu sayede özel günlerde açılan kapılarla geniş mekan ihtiyacı karşılanırken, diğer zamanlarda ayrı oda vazifesi görürler. Üst çatı çıkıldığında yalnızca orta kısmın yükseldiği görülür. Merdivenin yan tarafları tek katlı, çatı arasının kalkan duvarından itibaren tek yöne eğimli çatıyla örtülüdür.

Dış zeminden 3 basamak yüksekliğinde taş sokl üzerine, giriş katında tuğla yığma, çatı arasında ise ahşap taşıyıcı sistem kullanılmıştır. Kapı ve pencere doğramaları ahşap olup, pencerelerde yine ahşap, iki yana açılan panjur bulunmaktadır.

Kaleiçi'nde tipik konutlardan olan cihannümal köşkerlerin de gerek plan, gerekse cephe bakımından bir örneğini yansıtır.



Fotoğraf : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Cam Atölyesi

ESKİ ADLARI

* Lozan Müzesi (2000-2013)

ÖNERİLEN KULLANIM

Cam Atölyesi

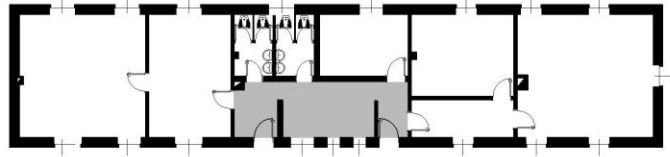
GENEL BİLGİLER

Batısında hediyeelik eşya satışı yapılması için restore edilmiş taş bina ve ardından Lozan Anıtı yer alan ve kuzeyinde araç girişi ile otopark bulunan bina, Hangar-Lozan Anıtı aksına paralel konumlandırılmıştır.

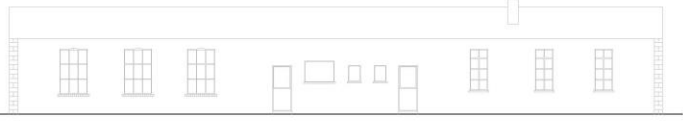
Yalnızca zemin kattan oluşuyapının kuzey cephesinde iki girişi bulunmakta olup, giriş kapılarının yanında birbirine bitişik ıslak hacimler ile karşılarda atölye olarak kullanılan kuzey-güney aksında çift cepheli birer oda mevcuttur. Yan cephelerde penceresi bulunmayan yapının kuzey cephesinin sol kanadındaki pencereler basık kemerli iken, diğerleri dikdörtgenseldir. Pencereler ahşap dilimli konstrüksiyonla oluşturulmuştur.

Çevresi taş kaplamayla dönülmüş, betonarme zemin üzerine yığma sistemle tuğla malzeme kullanılarak inşa edilen yapıda çatı kaplaması Marsilya tipi kiremittir. İç mekanda ise tuğla duvar üzeri sıva+boya kullanılmıştır.

Büyük gar binasının kuzeybatı çaprazında bulunan bina, kullanılan özgün malzemesinin korunmuş olması ve pencere tipiyle döneminin özelliklerini yansıtmaktadır.

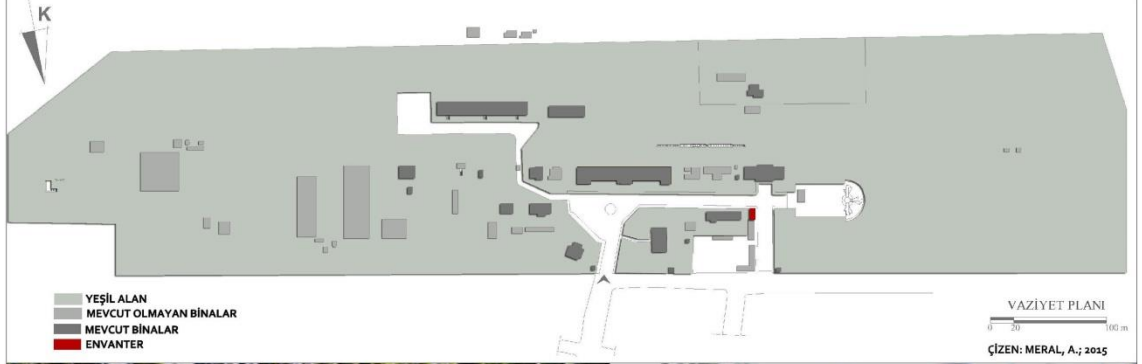
PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

Zemin Kat Planı



Güney Görünüşü

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraflar : MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Tarihi Bina

ÖNERİLEN KULLANIM

Hediyelik Eşya Satış Binası

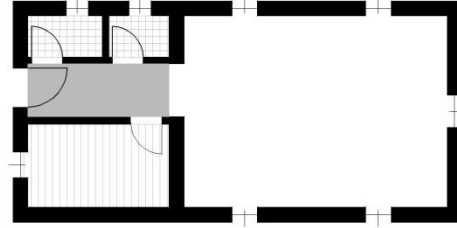
GENEL BİLGİLER

Batısında bulunan Lozan Anıtı'na cephe oluşturan köşe yapının güneyinde ilk gar binası olup, Lozan Anıtı-Hangar aksına güneye bakan dar cephesiyle komşudur.

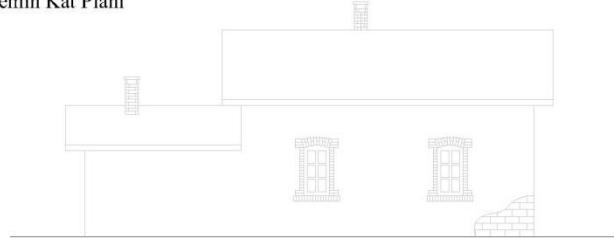
1 Zemin kattan oluşan yapı cephesinde iki kademe dikkat çeker. Girişi kuzeyden olan binada girişin hemen yanındaki ıslak hacimlerden sonra bir odaya açılan kapı bulunmaktadır.

Çevresi taş kaplamayla dönmüş, betonarme zemin üzerine yığma sistemle taş malzeme kullanılarak inşa edilen yapıda mevcut çatı kaplaması pvc esaslıdır. Basık kemerli pencere kenarlarında tuğla söve kullanılmış, ayrıca havalandırma ve ısıtma bacaları da tuğla malzemeden üretilmiştir. Çatı arasının havalandırılması için bir üst pencere yapılmış olan binanın iç mekanında ise tuğla duvar üzeri siva+boya kullanılmıştır.

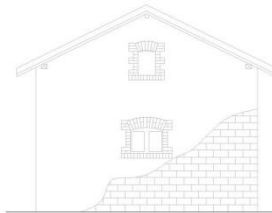
8 No'lu eski Revizörlük binası ile 5 No'lu eski Lojman, şimdiki Grafik Bölümü binasında görülen taş duvar malzemesi ve örgü tekniğiyle benzerlik gösterdiğinden, bu binalarla aynı dönemde yapıldığı düşünülebilir. Döneminin özelliklerini bozulmadan koruması, Lozan Anıtı'na cephe oluşturan yapısıyla önem arz etmektedir.

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*

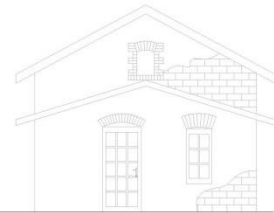
Zemin Kat Planı



Doğu Görünüşü



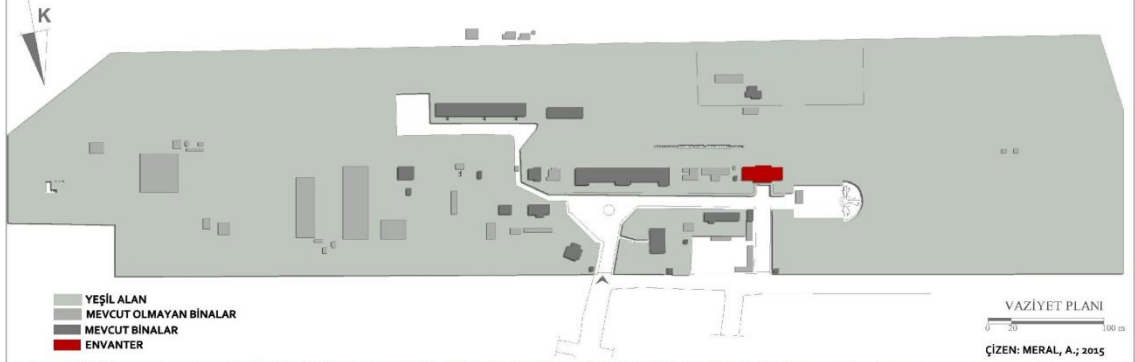
Güney Görünüşü



Kuzey Görünüşü

0 2 5 10m

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraf : Kuzey Görünüşü; MERAL, A. Arşivi; 2015

Fotoğraf : Restoran Giriş Holü*

MEVCUT KULLANIMI

Kafeterya

ÖNERİLEN KULLANIM

Seminer Salonu

GENEL BİLGİLER

2000 yılından itibaren Trakya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Kafeterya Binası işlev gören bina, üniversite bünyesine geçmeden önce TCDD Restoran binası olarak kullanılmıştır. 1923'te çekilen fotoğrafa bakıldığında, büyük gar binasının yapımı tamamlanmaya kadar bir dönem, bu yapı da istasyon binası olarak kullanılmış olduğu anlaşılır.

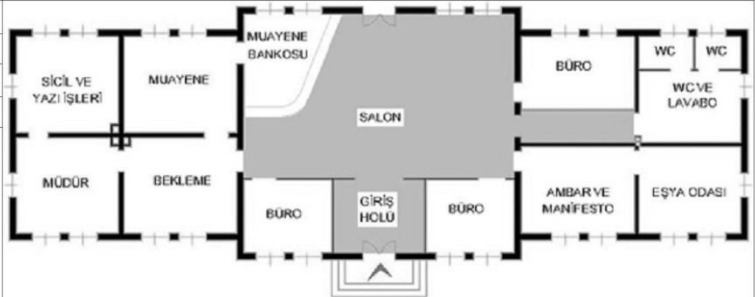
Batısında bulunan Lozan Anıtı'na cephe oluşturan yerleşkedeki en son bina olup, Lozan Anıtı-Hangar aksına kuzeye bakan geniş cephesiyle komşudur.

M. E. Başar ve H. A. Erdoğan tarafından yapılan sınıflandırmaya baktığımızda, "giriş bölümü iki katlı, yan tarafları tek katlı, simetrik planlı" yapı tipiyle benzerdir.* Tek farkı, giriş bölümünün yanlardan yüksek ancak tek katlı olmasıdır. Bu yapıların ortak özelliği, cephe açıklıkları organizasyonu ve pencere tipleri açısından, dikdörtgensel ve sivri kemerli pencereleri ve plan tipleriyle benzeşmeleri ve "Türkiye'de Kent İçi İstasyonların Yapım Yılları" başlıklı Tablo 1'e bakıldığında 1900-1918 yılları arasında yapılmış olan kent içi istasyonlardan olmalarıdır.



* (<http://www.mmf.selcuk.edu.tr/mmfdergi/upload/sayi/27/58/29-44.htm>)

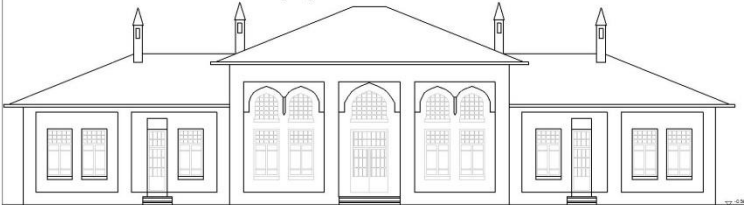
PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*



Restoran olmadan önceki istasyon planı



Restoran olarak hazırlanan proje

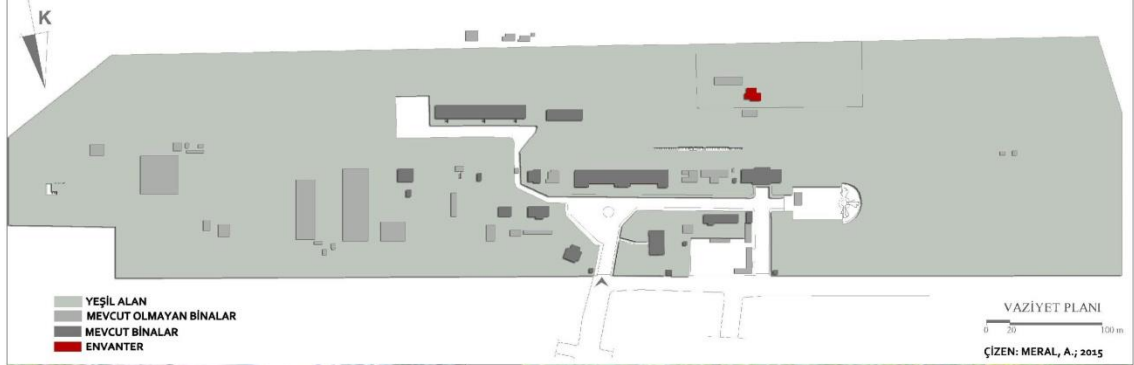


Kuzey Görünüşü

0 2 5 10 m

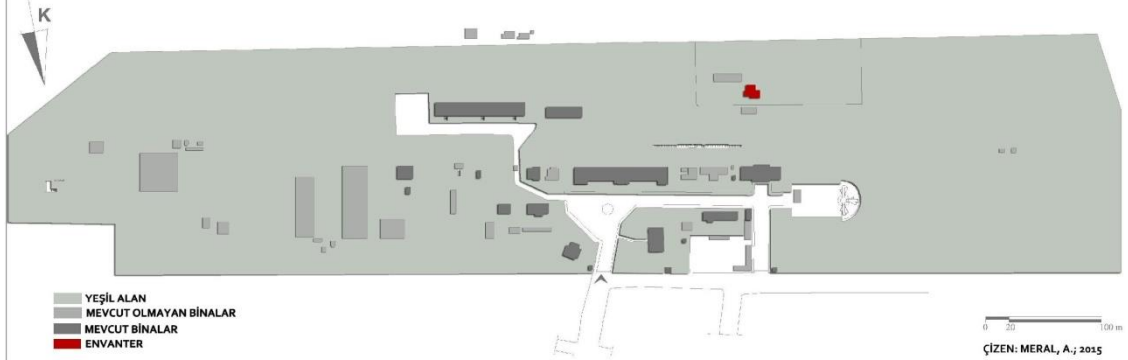
* Yıldız, A., Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları, Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu, Y.L. Tezi, T.Ü. Fen bilimleri Enst., 2008

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraflar : Batı Görünüşü ile Muayene Binası yakınındaki Rampa ve Yalak; MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI	PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*
Boş	
ÖNERİLEN KULLANIM	
Sosyal Donatı Elemanı	
GENEL BİLGİLER	
<p>Şu anda harap halde olup kullanılmayan bina, yerleşkenin güney kısmında, diğer binalardan oldukça uzak konumdadır.</p> <p>Bina, çevre yapıları ile birlikte kendine ait alev ağaçları ile çevrili nezih bir bahçe içerisinde. Kırmızı yapraklarıyla ünlü bu ağaçlar, bilhassa sonbaharda böceklerle karşı etkili olmasıyla tanınır.*</p> <p>Bir kısmi bodrum kat, bir zemin ve bir normal kattan oluşan bina betonarme olarak yerleşkenin en güneyinde, diğer binalardan uzak konumlandırılmıştır. Bunun sebebi yapıldığında tahaffuzhane olarak kullanılmasıdır. Tahaffuzhane kelimesi sözlük anlamı olarak "Sefer sırasında, yolcu ve çalışanların arasında bulaşıcı hastalık görülen gemilerin karantina sürelerini geçirmeleri, gerekli sağlık önlemlerinin alınması ve hastaların iyileştirilmeleri için büyük limanlara yakın kıyılara kurulmuş sağlık kuruluşu" manasındadır.*</p>	
<p>* http://bahcevan.com/japon-akca-agaclari-acer-palmatum</p> <p>* www.tdk.gov.tr</p>	<p>* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.</p>



YAPININ AYRINTILI TANIMI

Deniz taşımacılığına benzer şekilde, demiryolu ile gelen yolcu ve çalışanların da gerekli sağlık önlemlerinin alınması 24.04.1930 tarih ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu Madde 148 “Sihhat ve İçtimai Muavanat Vekaletince görülecek lüzum üzerine sari ve salgın hastalıkların zuhur ettiği mahallerden gelen yolcu ve eşyanın muayenesi için şimendifer istasyonlarında muayene mevkileri tesis olunur.” ile düzenlenmiştir. Yaptığımız röportajlardan edindiğimiz bilgiler ve ekteki fotoğraflarda hayvanlar için su içme ve barınma tesisleri görülen bu kısmın, demiryolu ile gelen hayvanların sağlık kontrollerinin yapıldığı ve geçici olarak barındırıldıkları yer ve bunların kontrolünden sorumlu veteriner vb. kişilerin ofis veya konut binası olabileceği ortaya çıkmaktadır. Bunların yanı sıra “tahaffuzhane” kelimesinin geçtiği; 26 Nisan 1941 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan 4003 Sayı ve 21.04.1941 tarihli “Türkiye ve Irak Hükümetleri arasında akdedilen Veteriner Mukavelenamesinin tasdiki hakkında kanun” Madde 1 “Mecburi olarak veteriner servisi tarafından kontrolü icap eden bütün bu geçit noktalarında bu mukavelenin tasdiki tarihinden bir sene zarfında tahaffuzhaneler inşa edilecektir.” hükmüne binaen, yerleşkedeki tahaffuzhanenin de 1942 yılı civarında inşa edildiği söylenebilir.

Bodrum katta kuranglezle ışık alan iki küçük oda ile zemin katta kuzey ve batı yanlardan çift girişi bulunmaktadır. Batı tarafındaki giriş uzunca bir bahçeye açılmakta, bahçede dikdörtgen şekilli binaya göre simetrik sıralanmış havuz benzeri yapılar ve bunların arasında geçiş yolları vardır. Uzun bir hat boyunca görülen yalaklar ve bunlara bitişik hizada, yalnızca zemin betonu ile çelik taşıyıcılardan bazıları kalmış bölümün, hayvanlar için barnak ya da ahır olduğu, hemen yanındaki rampanın ise bu barınağın yerden bir miktar yükseltilmiş olduğu ve rampa ile yapıya girişin sağlandığı düşüncesini oluşturmaktadır. Zira burada bir yapı daha olduğu, 1 No’lu haritada ve 5 No’lu haritada daha detaylı olarak görülmektedir. Ancak 1 ve 5 No’lu haritalardaki şekil farklılığı ve binanın betonarme olduğuna bakılarak, buradaki yapının bir dönem yıkılıp yeniden inşa edilmiş ya da sonradan eklemeler yapılmış olabileceği de mümkündür.

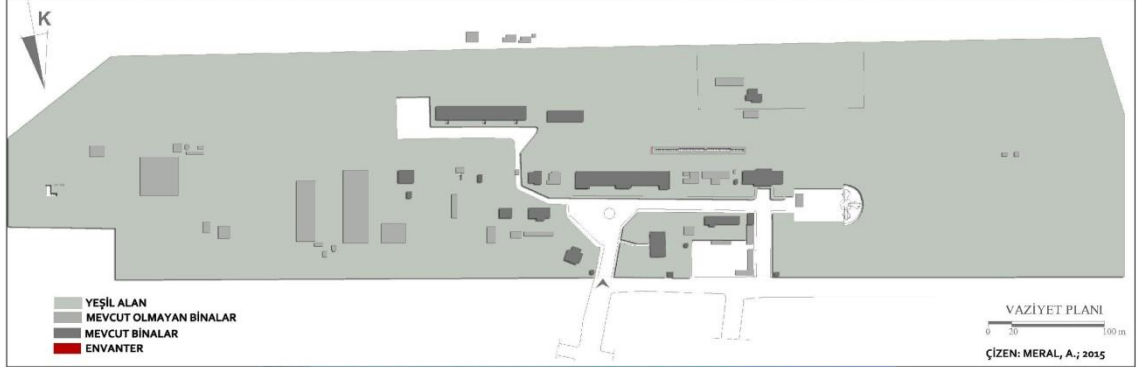
Plan özelliklerine bakıldığında zemin katta yerden 5 basamak yüksekliğinde olan girişin tam karşısında dışarı açılan geniş bir pencere ile bay-bayan tuvalet ve lavabolarından oluşan ıslak hacimler, bunların yanı sıra kuzey cephesine bitişik balansmanlı betonarme bir merdiven bulunur. Bu merdivenin yanında bir oda ile doğu cephesine bakan 2 ayrı oda yer alır. Benzer plan şeması normal katta da uygulanmış, farklı olarak kuzey girişinin üzerine saçak yapan bir balkon oturtulmuş, doğuya bakan iki oda aradaki duvar kaldırılarak birleştirilmiş, balkon hizası ıslak hacimlerin duvarı devam ettirilerek kapatılmış ve mutfak haline getirilmiştir. Betonarme iskelet sistem üzerine tuğla duvar dolgusu kullanılarak inşa edilmiş binanın çatı örtüsü Marsilya tipi kiremittir. İç mekanda ise tuğla duvar üzeri sıva+boya kullanılmıştır.

Yapı, çevresindeki havuz, yalak, ahır vb. birimleriyle kendi içerisinde bir bütünlük sağlayarak yerleşkenin yapıldığı zamanki işlevlerine hitap etmektedir. Umumi Hıfzısıhha Kanunu’nun da 1930 yılında yürürlüğe girdiği göz önüne alındığında, bu binanın da kanunun kabulünden sonra yapıldığı sonucu çıkartılabilir. Mevcut plan yapısı ve cephe sistemi, 50’li yılların konut mimarisi özelliklerini yansıtmakta olup, Gruplandırılmış Asal Fonksiyonlardan Tümevarım* ilkesinin başarıyla uygulandığı bir örnektir.

* ÖZER B., *Kültür, Sanat, Mimarlık*, YEM Yay., 2009

ENVANTER NO: 14

TARİHİ LOKOMOTİF VE VAGON

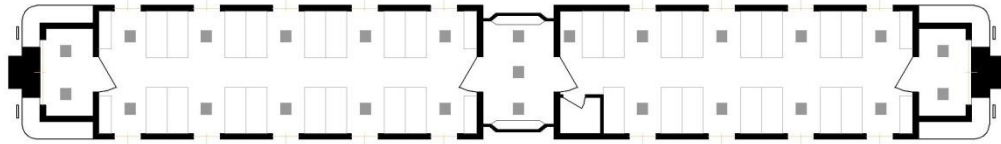


Fotoğraf : Tarihi Lokomotif ve Vagonun Sakarya'dan Getirilişi; DİKİCİ, A. Arşivi; 2002



Fotoğraflar : Vagonun iç kısmı eski ve yeni halleri; DİKİCİ, A. Arşivi; 2002

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*



MEVCUT KULLANIMI

Boş

ÖNERİLEN KULLANIM

Restorant

GENEL BİLGİLER

2002 yılında Sakarya'dan taşınarak getirilmiş olan Tarihi Lokomotif ve Vagon, 1819-1828 yılları arasında TCDD Banliyö treninin restoran kısmı olarak işlev görmüştür. 2002 yılında tadilat geçirip mutfak, kafeterya ve restorandan ibaret bölümü Edirne Karaağaç Tren Garı yerleşkesine getirilmiştir. Günümüzde iç mekan kullanılmamakla birlikte sağlam olarak kampüsteki yerini korumaktadır.

2002 yılında iç ve dış mekanda renk değişimi ve boya, koltukların kaplanması, eşya koyma yerlerinin parlatılması gibi basit onarım mahiyetinde değişiklikler yapılmıştır. (T.Ü.Yapı İşleri Daire Başkanlığı 2002 yılı yapılacak işler raporu)

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraflar : Tarihi Lozan Anıtı Ön Görünüş ve Detay; MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI

Anıt

ÖNERİLEN KULLANIM

Anıt

GENEL BİLGİLER

Lozan Barış Antlaşması ve Karaağaç'ın bu antlaşmayla kazanımı anısına, Cumhuriyet'in kuruluşunun 75. Yılında, Trakya Üniversitesi ile Edirne Belediyesi'nin öncülüğünde yapılan Lozan Anıtı'nın temeli 29 Mart 1998'de atılmıştır. 19 Temmuz 1998'de dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından ziyarete açılan Lozan Anıtı üç yüksek sütundan oluşur.

Birincisinin yüksekliği 36.45 metredir ve Anadolu'yu sembolize eder. İkincisi 31.95 metredir ve Trakya'yı simgelemektedir. Üçüncüsü ise 17.45 metre uzunluğu ile Karaağaç'ın simgesidir.

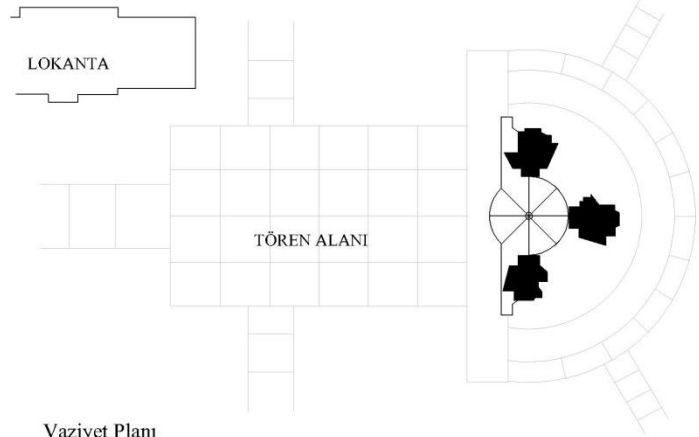
Beton çember, birliği, genç kız figürü; estetik, zerafet ve hukuku, kızın elindeki güvercin barış ve demokrasiyi, diğer elindeki belge de Lozan Anlaşmasını sembolize eder.

Betonarme prefabrik sistem kullanılarak yapılmıştır.

24 Temmuz 1923 tarihinde İtilaf Devletleri ile TBMM arasında imzalanan, Türkiye Cumhuriyeti'nin savaş galibi ve batı ülkeleri ile eşit haklara sahip bir modern ülke statüsünde olduğunu gösteren Lozan Antlaşmasını temsil etmesi anıtın önemini ifade etmektedir.*

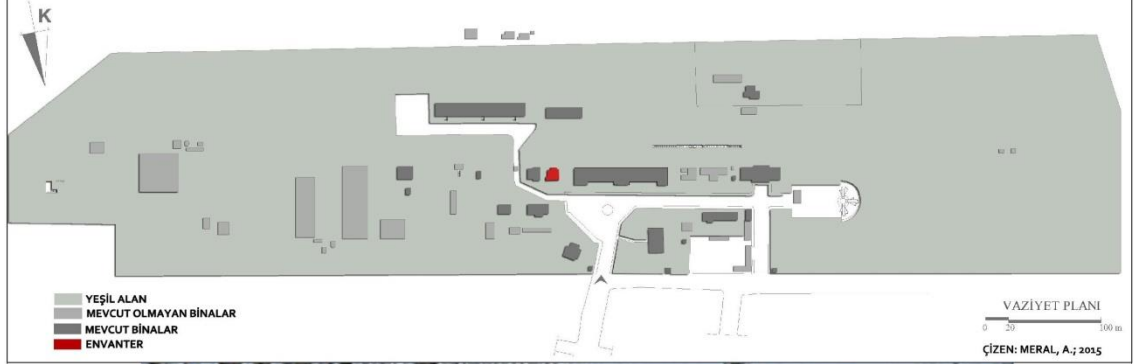
*<http://www.edirnevdb.gov.tr/kultur/anitlar.html>

PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*



Vaziyet Planı

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.



Fotoğraf : Eski PTT Binası; MERAL, A. Arşivi; 2013

MEVCUT KULLANIMI

Yok

GENEL BİLGİLER

Günümüzde mevcut olmayan bina, yakın zamanda yıkılmıştır.

Bilgi Teknolojileri Dairesi Başkanlığı
Coğrafi Bilgi Sistemleri Şube Müdürlüğü

Tapu ve Kadastro
Genel Müdürlüğü

[ana sayfa](#) | [meşis](#) | [yardım](#) | [eğitim videoları](#) | [istatistikler](#) | [parşel sorgu](#) | [kurumsal giriş](#)

Ediari Sorgu Coğrafi Sorgu

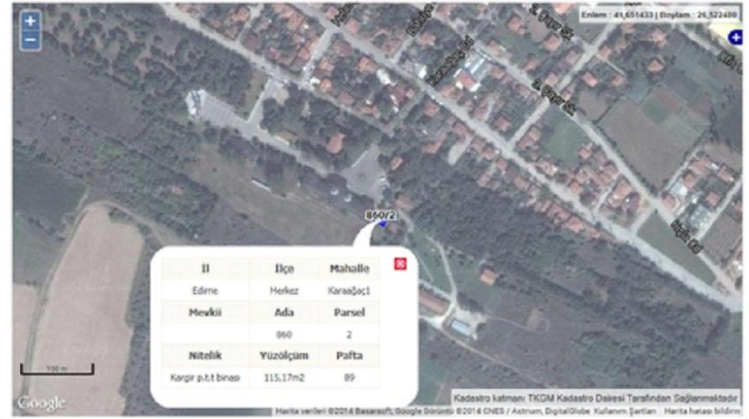
İl: Edime İlçe: Merkez Mahalle/Köy: Karaşacı

Ada: 060 Parsel: 2

İl	İlçe	Mahalle	Ada	Parsel	Tapu Alanı	Nitelik	Mevki	Pafta
Edime	Merkez	Karaşacı	060	2	115,17 m2	Kargu p.t.t binası	-	09

Yol Tanıfı

Komşu Parselleri Göster | Yazdır



Eski PTT binasını gösteren 2014 tarihli uydu görüntüsü.

(<http://cbs.tkgm.gov.tr/>)



Fotoğraflar : Hangar Binası; MERAL, A. Arşivi; 2015

MEVCUT KULLANIMI	PLAN, KESİT VE GÖRÜNÜŞLER*
Boş	<p>Plan</p>
ÖNERİLEN KULLANIM	
Konferans ve Sergi Salonu	
GENEL BİLGİLER	<p>Kesit</p>
<p>Edirne Karaağaç İstasyon kompleksi içerisindeki hangar binası, hattın bittiği yerdeki uç kısımda inşa edilmiştir. Kareye yakın plan şemasına sahip binanın içerisine aynı anda 2 uzun, 2 kısa vagon alınabilmektedir. Taş yığma olarak inşa edilen binanın kapı ve pencere açıklıklarının üzeri tek sıra tuğla basık kemer ile geçilmiştir. Bunun yanında pencere kenarlarında düzgün bir yüzey elde edebilmek için, etrafı 1-1,5 tuğla genişliğinde örülmüş, pencerelerin denizlik kısımları kılıcına kullanılan tek sıra tuğla dizisi ile oluşturulmuştur. Pencere ve kemerlerinin dış kısımlarında kaş şeklinde silmeler düzenlenmiş, yapının köşeleri ve saçak kısımları da silmeler ile çevrelenmiştir. Böylece cepheye hareket kazandırılmıştır.</p> <p>Kırklareli tren istasyonu lokomotif deposu ile karşılaştırıldığında, günümüzde çatısı tamamıyla yok olan çift bölümlü binanın, üst kısmının, arka arkaya iki sıra beşik çatı ile örtülmüş olabileceği düşünülebilir.</p> <p>Zamanla kullanım dışı kalmış olan yapının pencere ve kapıları sökülüş, doğa etkilerine direkt olarak maruz kalan yapının duvarlarındaki derzler boşalmış, bu kısımlardaki taşlar yer yer dökülmüştür.</p>	

* Şekillerdeki plan, kesit ve görünüşler T.Ü. Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi'nden alınarak düzenlenmiştir.

4.4. Yardımcı Hizmet Yapıları

Demiryolu ulaştırmasının sağlıklı bir şekilde ve aksamadan gerçekleştirilebilmesi için birtakım tesis ve yapılara gereksinim duyulmaktadır. Yolcu binalarının dışında kalan tüm yapılar yardımcı tesisler olarak değerlendirilmiştir.

Emtia (Mal) Ambarları: Emtia (mal) ambarları, vagon veya lokomotif atölye ve depoları ile su depoları, hat üzerinde çalışan taşıtların boyut ve özelliklerine bağlı olarak tasarlandıkları için diğer yardımcı hizmet binalarından ayrılır. Taşıtlara hizmet vermeleri sebebiyle ray hattının hemen yanında veya sonunda konumlanan bu binalar, diğer hizmet binalarıyla kompleks oluşturacak şekilde en uygun yere inşa edilir.

Örneğin bir lojman binasının konumlandırılmasında, kullanıcıların taşıtlardan gelecek duman ve gürültüden etkilenmemesini sağlamak için raylarla arasında belirli bir mesafe bırakılmasına dikkat edilirken, güvenliğin temini için de olabildiğince diğer yapılara yakın olmasına özen gösterilmiştir. Bu nedenle bir istasyon alanında bütün yapılar birbiriyle ilişkili olup, istasyon alanları adeta bir sokak görünümündedir.

Su Hazneleri: Lokomotifin kullandığı buharın bir kısmının sürekli olarak dışarı atılması sebebiyle lokomotif devamlı olarak su takviyesi yapma zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.² Buharlı lokomotifler arkasında çektikleri tender bölümleri içerisinde, ihtiyaçları olan suyun bir bölümünü beraberinde götürmektedir. Bununla birlikte tender hacimlerinin de sınırlı kapasitelerde olması gerekli görülen istasyonlarda, lokomotif su ve kömür sağlayacak tesislerin inşa edilmesini zorunlu hâle getirmiştir. Bu amaçla inşa edilen su hazneleri, aynı zamanda alanda bulunan diğer istasyon yapılarının su gereksinimini de sağlayabilmektedir. Su haznelerinin kapasitesi ve sayısı belirlenirken hat üzerinde çalışan lokomotiflerin toplam su ihtiyaçları ile hazneden yararlanacak diğer istasyon binalarının su sarfiyatı baz alınmalıdır.

² Buharlı lokomotiflerin hareketini sağlamak için kullanılan buhar, lokomotif kazanındaki suyun ısıtılmasıyla elde edilir. Buharlı trenler suyun ısıtılıp buhara dönüştürülmesiyle çalışmaktadır. Buhar yayıldıkça oluşan basınç, pistonun öne ve arkaya hareket etmesini sağlar. Hareket eden piston, tekerleğe bağlı kol ve krank aracılığıyla trenin tekerleklerini döndürür. Suyun, direk olarak sıcak kazana verilmesi halinde kazanda çatlaklar meydana gelebileceği için; tendere alınan su, bir pompa yardımıyla buhar ve serpantin tabir edilen borular arasından geçerek, ısınmış bir şekilde kazana verilmiştir.

Su hazneleri genel olarak lokomotif suyun daha rahat aktarılması için, demiryolu hattının yanında inşa edilirken; bu imkânın bulunmadığı veya aynı anda birden fazla lokomotif su verilmesinin gerektiği durumlarda, su lokomotif hattın hemen yanına yerleştirilen su cendereleri ile verilmektedir. Hazne içerisindeki su, doğal su kaynaklarının bulunduğu yerlerde buradan elde edilebileceği gibi diğer yerlerde yakın çevrede açılacak kuyulardan elde edilebilir. Su hazneye pompa yardımıyla çıkarılarak, buradan kullanılacağı alanlara dağıtılır.³

Lokomotiflerde kullanılacak suyun niteliği lokomotif kazanları için büyük önem arz eder. Su içerisinde bulunabilecek yabancı maddeler ve madensel mineraller kazanın kirlenmesine neden olurlar. Suda erimeyen maddeler kolaylıkla süzülebilirken, erimiş haldeki madensel mineraller su kaynadıkça çökerek zamanla kazanın dibinde sert bir tabaka oluşturur. Bu tabaka ısı kaybını, dolayısıyla da yakıt tüketimini arttırmakla birlikte; kazan levhalarının paslanmasına da neden olur. Netice itibari ile lokomotiflerde kullanılacak sularda, kalsiyum ve magnezyum karbonat, sülfat ve klorürlerin bulunmaması veya bunların belirli bir seviyenin altında olması gerekir. (44)



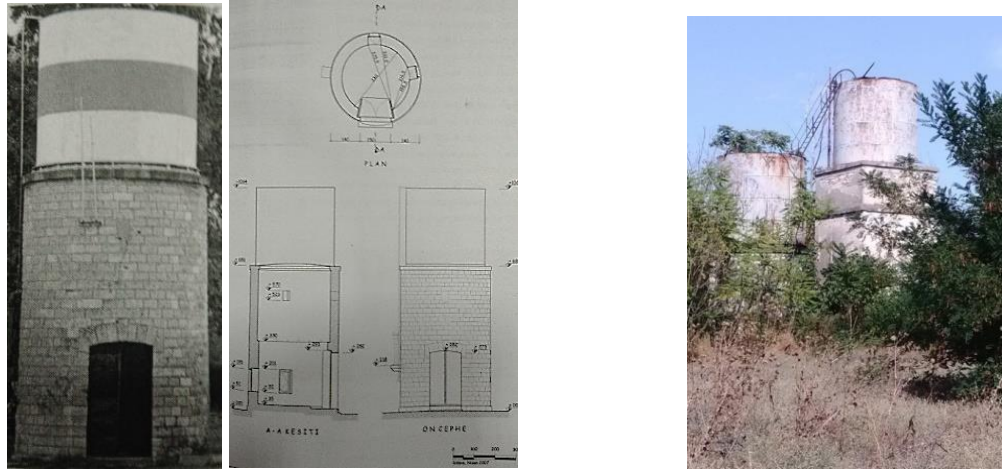
Şekil 33: Değişik Tip ve Formdaki Su Hazneleri (44)

- a) *Selçuk İstasyonu Su Haznesi: Dikdörtgen planlı yapının taş duvarları üzerine yerleştirilen çelik I profillerle oluşturulan döşemeye depo oturtulmuştur.*
- b) *Edirne Karaağaç İstasyonu Su Haznesi: Kare planlı yapı yükseldikçe kademeli bir şekilde daralmaktadır. Depo kısmı silindir şeklinde olup yapının*

³ Su haznelere verilen biçimler dikdörtgen veya dairesel planlı olup, belirli bir yüksekliğe kadar taş veya tuğla malzmeden inşa edilen hazne duvarlarının üst kısmına metal malzmeden yapılmış su depoları, iç kısımlarına ise pompa tesisatı yerleştirilmiştir. Bunun yanında tümüyle metal malzmeden inşa edilmiş su hazneleri de vardır.

üzerine yerleştirilmiştir. Yapının hemen yanında daha az yüksekliğe sahip, dairesel bir su haznesi daha mevcuttur.

- c) *Balıkesir İstasyonu Su Haznesi: Farklı yüksekliklerde kare ve dairesel planlı iki su deposu yan yana inşa edilmiştir.*
- d) *Alpullu İstasyonu Su Haznesi: Çelik taşıyıcı üzerine inşa edilen yapıdan, lokomotiflere su aktarma işlemi cendereler vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir.*
- e) *Su cenderesi: Alpullu istasyon alanında günümüze ulaşan su cenderelerinden biri.*



Şekil 34: Kırklareli ve Edirne İstasyonları Su Hazneleri

Hangar Yanı, 25 No'lu Yapı (44) (Temmuz, 2015)

Lokomotif Depoları: Demiryolu taşımacılığında lokomotifler çok değişik tiplerde üretilmişlerse de, çalışma prensibi olarak buharlı, dizel ve elektrikli olmak üzere üç sınıfa ayrılır. İlk üretilen lokomotifler buharlı olup, bunları sırasıyla dizel ve elektrikli lokomotiflerin üretimi izlemiştir. Ülkemizdeki demiryolu hatlarında 1980'li yılların sonlarına kadar kullanılan buharlı lokomotifler, yerlerini dizel ve elektrikli lokomotiflere bırakmıştır. Buna bağlı olarak mevcut olan istasyon alanlarındaki birçok tesis ve yapı da buharlı lokomotide hizmet verecek şekilde dizayn edilmiştir.

Bir buharlı lokomotif, tender ve lokomotif olmak üzere başlıca iki kısımdan oluşur. Buharlı lokomotiflerin arkasına bağlanan, tender olarak adlandırılan yük vagonları içerisinde, lokomotifin hareketi için gerekli olan kömür ve suyun bir bölümü taşınmaktadır. Vagonlar ise tenderin arkasına dizi oluşturacak şekilde bağlanmaktadır.

Bir buharlı lokomotifin makinist kabininde her zaman iki kişi bulunmaktaydı. Makinist hem treni yönetmekle, hem de hızını ayarlamakla görevliyken; ateşçi kazanda

yeterli suyun olup olmadığını kontrol etmek ve ateşin sönmemesi için sürekli olarak kömür doldurmakla görevliydi. (TCDD Genel Müdürlüğü Cer Dairesi, 2007). Demiryollarında, iyi bir işletme temin etmek için tamirlerin arıza meydana gelmeden önce, bir aksaklık olmayacak şekilde yapılması esası kabul edilmektedir. Lokomotiflerin her türlü parçalarının tamirine harcanacak zaman ve bunların tamirinde kullanılan araçlar çok fazla olduğundan, tamir işlemi birkaç sınıfa ayrılır. Basit aletlerle ve yedek parçaların kolayca değiştirilmesi suretiyle yapılan tamirlere "küçük tamir" ve esaslı tamirlere gerek duyulan tamirlere de "büyük tamir" denir. Bununla birlikte, bazı demiryollarında tamirler küçük, orta ve büyük olmak üzere üçe de ayrılır. Bütün demiryollarında bakım ve tamirler bir takım rejimlere bağlı bulunur. Bu rejimlerle bakımın ne gibi işlerden meydana geldiği, nerede ve ne şekilde yapılacağı, küçük orta ve büyük tamirlerden her birisinin lokomotifin hangi parçaları için uygulanacağı ve bunların nerede, ne şekilde yapılacağı tespit edilmektedir. Bakım ve tamirlerin bağlı bulunduğu rejime göre, lokomotiflerin bakımı, bir sonraki sefere hazırlanması ve küçük tamirleri, hareket merkezleri olan istasyon alanlarında inşa edilen lokomotif depolarında yapılmaktadır. Bu depolarda lokomotiflere yağ ve diğer malzemelerin verilmesi, ocak, küllük ve duman odasının temizlenmesi, lokomotif ve tenderin yıkanması ve her sefer sonunda bu ikisinin gözden geçirilerek kusurlarının giderilmesi, tespit edilen zamanlarda kazanların yıkanması, buhar silindir ve çekmecelerinin sökölüp gözden geçirilmesi ve kusurlarının giderilmesi gibi işler yapılmaktadır. Bir lokomotif servisten gelip diğer servise çıkıncaya kadar, yapılması gerekli olan işler şunlardır:

- Lokomotifin su ve kömür eksiğinin tamamlanması,
- Ocak, küllük ve duman odasının temizlenmesi,
- Lokomotifin genel bir bakımdan geçirilmesi,
- Lüzumu halinde lokomotifin döndürülmesi,
- Lokomotifin bir sonraki sefere kadar ya da küçük tamirini yapmak üzere bir yerde barındırılması,
- Küçük tamire ait bakım ve tamirinin varsa yapılması,

Sefere çıkan lokomotifin ateşlenmesi ve yağ, kum gibi malzemenin verilmesi.

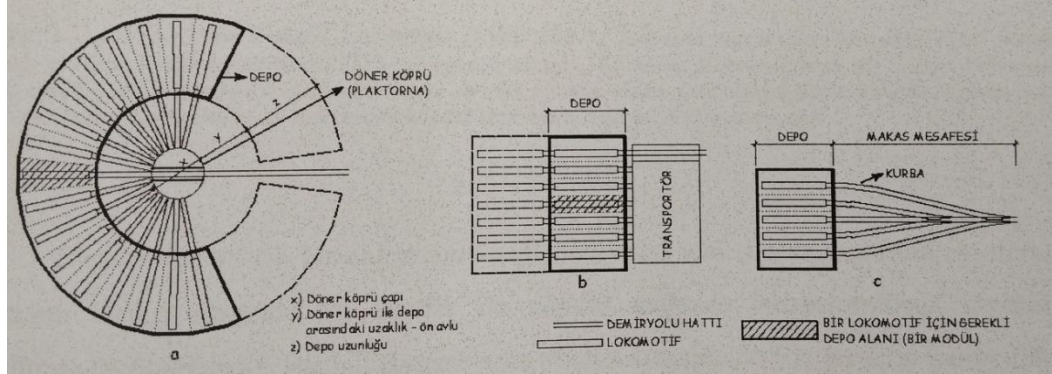
Lokomotif depoları dikdörtgen veya dairesel formda inşa edilir. Depoların boyutları hat üzerinde çalışan lokomotif boyutlarına ve sayısına bağlı olarak belirlenir. Ray eksenleri arasındaki mesafe bazı istisnai durumlar haricinde sabit olduğundan,

lokomotif genişlikleri belli sınırlar içerisinde kalmaktadır. Ayrıca lokomotif yükseklikleri de çok büyük farklılıklar göstermemektedir. Ancak lokomotif uzunlukları için bir sınırlama olmadığından, değişik tipteki lokomotiflere hizmet verecek depoların uzunlukları da farklı ölçülerde olmuştur. Bununla birlikte depo içerisine giren bir hat üzerine tek bir lokomotif alınabildiği gibi, depo uzunluğu artırılarak birden fazla lokomotif de alınabilir. (58)

Depolarda verimli bir çalışmanın sağlanabilmesi için taşıt boyutlarına ek olarak taşıtların birbiri arasında ve taşıtlar ile yapılar arasında bulundurulması gereken minimum ölçüler vardır. Bir hat üzerine arka arkaya konulan iki lokomotifin tamponları arasında bir insanın serbestçe geçmesine elverişli en az 60 cm'lik, deponun ön veya arka duvarıyla lokomotif tamponu arasında en az 200 cm'lik bir aralık bırakılmalıdır. Depo içerisinde birbirine paralel bulunan iki hat eksenini arasında işçilerin serbestçe çalışmalarını temin etmek üzere en az 500 cm'lik, kenar hatlarla yan duvarlar arasında da en az 350 cm'lik bir mesafe bulunmalıdır. (58) Depo içerisine giren her bir demiryolu hattını örten yapı kısmı bir modül olarak kabul edilirse, bu modüller yan yana getirilerek tek bir yapı oluşturacak şekilde tasarlandığında toplam yapı genişliği elde edilmiş olunur. Gerek dairesel, gerekse dikdörtgen formdaki depolar modüllerin yan yana getirilmesi ile oluşturulduğundan simetrik bir düzen gösterir. Dikdörtgen depolarda makas açıklıkları daha küçük bulunacağından, çatı yükseklikleri daha az olup, ısıtılmaları daha kolaydır.

Taş veya tuğla malzemedan inşa edilmiş olan depoların üzeri ilk zamanlar ahşap çatılarla örtülmüştür. Depo içerisine giren lokomotifin dumanı ve buharı ahşap çatılar üzerinde olumsuz etki gösterse de çatı eğimleri fazla tutularak ve kalkan duvarlarında havalandırma pencereleri açılarak bu etki en aza indirilmeye çalışılmıştır. Buna ek olarak lokomotiflerin depo içerisinde alacakları konuma göre lokomotif bacasının üzerine denk gelecek şekilde teşkil edilmiş bir baca veya fenerli bir çatı sistemi ile içeride oluşabilecek buhar ve dumanın daha hızlı bir şekilde yapı dışarısına atılması sağlanmıştır. Çatı sistemi oluşturulurken lokomotifin depo içerisine girmesine ve içerideki işçilerin çalışmasına engel olmayacak çözümler geliştirilmiş, büyük açıklıklı depoların üzeri asma çatı makasları kullanılarak kapatılmıştır. Çatıların yükseklikleri, lokomotif yüksekliğine ek olarak üzerinde bir kişinin çıkabilmesine imkân sağlayacak biçimde belirlenmiştir.

Lokomotifler diğer ulaşım sistemlerindeki taşıtlarda olduğu gibi ani dönüş ve manevra kabiliyetine sahip değildir. Bu nedenle lokomotif depolarının önünde lokomotifi depo içerisine alabilmek için bir takım tesislerin yapılması gerekmektedir. Bir demiryolu hattından gelen lokomotifi, depo içerisindeki farklı hatlara yönlendirebilmek için depo önünde makaslar, transportörler veya döner köprüler yerleştirilmelidir.⁴



Şekil 35: Lokomotif depolarının plan tipleri (58)

Ekteki orijinal haritalardan da anlaşılacağı üzere; Edirne Karaağaç İstasyonu'nda bulunan lokomotif deposu, atölye ve hangar binalarına giriş döner köprüyle sağlanmakta olup, binalar dikdörtgensel plana sahiptir. Ayrıca lokomotifin yönünü tamamen değiştirip aksi yönde harekete devam etmesi için yerleşkenin sonunda bir müselles(üçgen) yer alır.

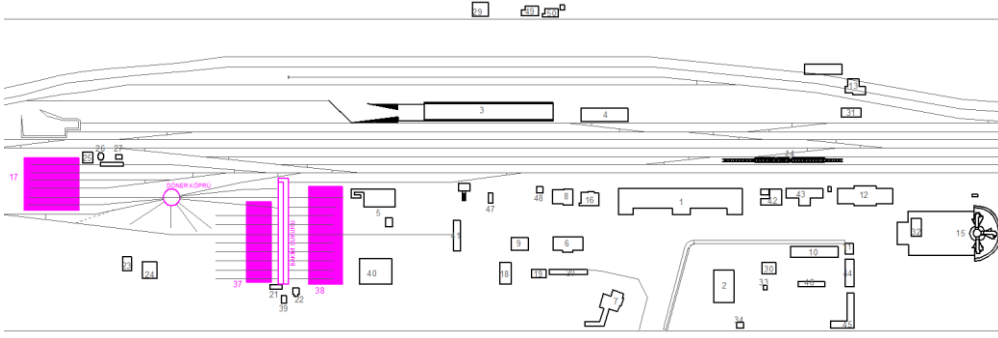
⁴ Lokomotifin yön değiştirmesi için kullanılan tesisler:

Döner köprü (plaktorna): Lokomotifin yönünü değiştirmek amacıyla yapılan tesislerdir. Lokomotif, orta kısmında bulunan bir mil ekseninde dönen köprü üzerine çıkarılır ve istenilen açıda döndürülmesi sağlanır. Döner köprülerin boyları, demiryolu hattı üzerinde çalışan lokomotiflerin boylarına bağlı olarak belirlenmiştir.

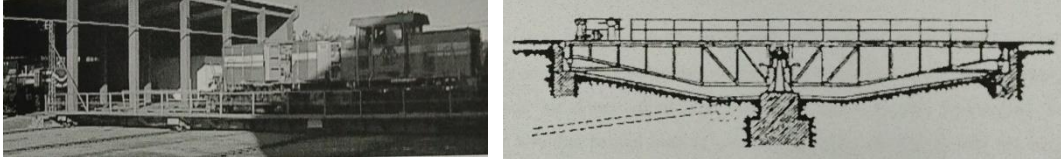
Transportör: Yerinde yatay taşıyıcı anlamına gelen bu tesis, birbirine paralel bulunan demiryolu hatları arasında hat eksenine dik olarak hareket etmekte, böylece lokomotifin bir hattan diğerine taşınması sağlanmaktadır. Döner köprüde olduğu gibi, lokomotif transportörün üzerine alınarak, yatayda hareketi sağlanır. Dairesel depoların merkezinde inşa edilecek bir döner köprü ile lokomotifler bina içerisindeki hatlara kolaylıkla yönlendirilebilmektedir. Dikdörtgen depoların da ön kısımlarında bir döner köprü inşa edilebilir. Fakat bu tip depolardaki hatlar bina içerisinde birbirine paralel şekilde uzandığı için lokomotifin de düz bir biçimde yapı içerisine alınması zorunlu hale gelir, Lokomotife döner köprü ile verilen açı hat üzerindeki kurbalar aracılığıyla düzeltilir.

Kurba: Yol veya demiryolu kavisi, yol eğrisi.

Bunların dışında demiryolu hattının başlangıç ve bitiş noktalarında bulunan istasyonlarda, gelen lokomotifi 180 derece çevirerek hatta bağlamak gerekliliği vardır. Bu işlem döner köprülerle yapılabildiği gibi, istasyon alanı içerisinde uygun bir konumda oluşturulan müsellesler (üçgen) aracılığıyla da yapılabilmektedir. Döner köprü lokomotife istenilen açıyı verebilirken, müsellesler ile ancak 180 derecelik açı verilebilir. Ayrıca döner köprü lokomotife istenilen açıyı verebilirken, müsellesler ile ancak 180 derecelik açı verilebilir. Bununla birlikte müselles inşası daha basit ve masrafsızdır.



Şekil 36: Karaağaç Yerleşkesi Vagon Hangarı
(No:17), Lokomotif Deposu (No:37), Atölye (No:38), Bakım Çukuru ve Döner
Köprü (plaktorna) bağlantısı



Şekil 37: Bir transportör tesisi

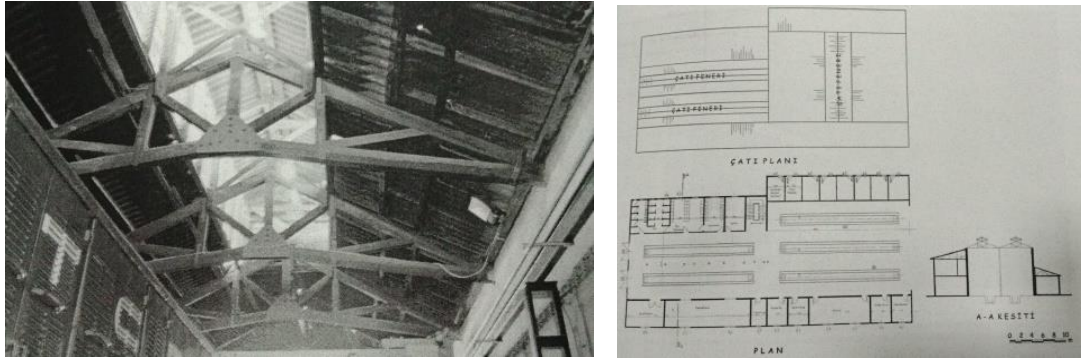
(59)

Şekil 38: Döner köprü kesiti

(60)

Depolarda lokomotifin bakım tamirinin yapılabilmesi için depo içerisine giren her lokomotifin alt kısmında bakım çukurları inşa edilmelidir. Çok hatlı depolarda ise her lokomotifin altında bakım çukura oluşturulmasına gerek duyulmayabilir. Nitekim birçok basit bakım tamir işi lokomotifin altına inmeyi gerektirmezken, tamir edilmiş ya da seferden dönen bir lokomotifin depo içerisinde bekletilmesi durumunda da bakım çukuruna ihtiyaç duyulmaz. Bakım çukurları genellikle depo içerisinde düzenlenmesi nedeniyle hava koşullarının uygun olduğu durumlarda deponun ön kısmında da, bakım-tamir işleminin yapılabilmesi için bakım çukurları düzenlenebilir. Böylece hem deponun kapasitesi kısmen de olsa arttırılmış olmakta, hem de dışarıda yapılacak bakım tamirlerde işçilerin daha aydınlık bir ortamda çalışmalarını sağlayabilmektedir. Bakım çukurlarından başka, lokomotifin ocak ve küllüğünün temizlenebilmesi için ateş (kül) çukurlarının da inşa edilmesi gereklidir. Lokomotifin ateş çukura içerisine boşalttığı kül veya kor hâlindeki kömürden çıkacak duman ve toz, depo içerisindeki çalışmayı engelleyeceği için bu çukurların depo içinde yapılmaması, bunun yerine ön kısmında ya da daha uygun bir yerinde yapılması gereklidir. Bakım çukurlarının taban yüzeyine,

lokomotiften akabilecek su ve yağ ile birlikte depo içinin ve çukurların yıkanmasında kullanılan suyun toplanarak dışarı atılabilmesi için enine ve boyuna eğim verilmelidir. Toplanan su ve yağın dışarı atılması için de çukur tabanında kanallar veya mazgallar oluşturulmalı, bu kanallar ise kanalizasyon vb. şebekeye bağlanmalıdır. Bunun dışında çukur içerisine rahat bir şekilde girilebilmesi için iki ucunda basamaklar düzenlenmelidir. Gerek vagon, gerekse lokomotif atölyelerinde iç mekanın aydınlatılarak işçilerin rahat çalışabilmeleri için pencere yüzeyleri büyük tutulmuştur. Bunun yanında daha iyi bir aydınlatma sağlamak için yapıların üzeri fenerli veya şed çatı sistemleriyle örtülmüştür.



Şekil 39: Balıkesir Lokomotif Deposu Planı ve çatı feneri

(44)



Şekil 40:Edirne Lokomotif Deposundan (No:37) Kalan Kısım

(Temmuz, 2015)

Vagon Hangarı: Vagon depolarının içerisinde, lokomotif depolarında olduğu gibi depoya giren her hattın altında bir bakım çukuru inşa edilmiş olup, yapı içerisinde duman veya buhar oluşturacak bir taşıtın girmemesi nedeniyle çatılarında baca vb. tesisatın düzenlenmesine gerek duyulmamıştır.

Kırklareli tren istasyonu lokomotif deposu ile karşılaştırıldığında, günümüzde çatısı tamamıyla yok olan çift bölümlü binanın, üst kısmının, arka arkaya iki sıra beşik çatı ile örtülmüş olabileceği düşünülebilir.



Şekil 41: Kırklareli Lokomotif Deposu ile Edirne Hangar Binası

Temmuz,2015 (44)



Şekil 42: Hangar Binası kapı detayı ve atık yağ çukuru

(Temmuz, 2015)

Diğer Ek Binalar: Depolarda lokomotif için gerekli olan alanın dışında, depo şefi ve işçiler için birer oda, torna vb. işlerin yapılabileceği bir atölye, tuvalet, depo, güvenlik kulübesi gibi mekanlar da bulunur. Bu mekanlar, kat yüksekliklerinin daha az olması ve sadece insanların kullandığı kısımlar olması gibi nedenlerle yapılara ek olacak şekilde yapının uygun bir yerine inşa edilmiştir.



Şekil 43: 19, 20, 21, 22 No'lu hela ve depo binaları

(Temmuz, 2015)



Şekil 44: 23 No'lu Güvenlik Kulübesi ve 24 No'lu Trafo Merkezi

(Temmuz, 2015)



Şekil 45: 27 No'lu Mutfak ile 28 No'lu Depo Helaları

(Temmuz, 2015)

5. BÖLÜM

ÖNERİLER VE SONUÇ

5.1. Öneriler

Günümüzde işlevini yitirmiş tarihi yapıların korunması ancak yeniden işlevlendirmeye mümkün olabilir. Venedik Tüzüğü'nün 5. Maddesinde “*Anıtların korunması her zaman onları herhangi bir yararlı toplumsal amaç için kullanmakla kolaylaştırılabilir. Bunun için bu çeşit bir kullanım arzu edilir, fakat bu nedenle yapının planı ya da süslemeleri değiştirilmemelidir. Ancak bu sınırlar içinde, yeni işlevin gerektirdiği, değişiklikler tasarlanabilir ve buna izin verilebilir*” denilerek, yeni işlevin getireceği mekânsal ihtiyacın tasarımındaki sınırları ana hatlarıyla belirlenmiştir. (61)

Yeniden işlevlendirme, restorasyon türleri olarak düşünülen sağlamlaştırma, bütünleme, hatta yeniden yapma gibi bütün klasik müdahale türlerinden farklıdır. Çünkü bir yapıya yeni bir işlev vermek, onu doğal bir mimari tasarım sürecine sokmak demektir. Bunun sonucu yapının belli ölçüde fizyonomi değiştirmesi, gerekiyorsa yeni eklerin yapılmasıdır. Ancak yeniden işlevlendirmede uluslararası kural geriye dönülebilirliktir. Bu da genellikle yeni eklerin eski strüktüre zarar vermeden yapılması, ileride başka koşullarda yapının yine bugün bulunduğu konuma döndürülebilmesi ve estetik mesajını, bir uygarlık birikimi olarak geleceğe bırakması amacını içerir. (62)

Yapının mekânsal oluşum şeması, verilecek yeni işlevle doğrudan bağlantılıdır. Benzer şekilde, yapının hacim boyutları ve hacimler arasındaki işlevsel ilişkiler ile şehir içindeki konumu da yapıya yüklenecek fonksiyona yön verir. Bir yeniden işlevlendirme önerisinde, yapının kentsel ya da doğal çevresinin öngörülen işleve uygun olması, yeni işlevin gerektirdiği ulaşım olanakları, ulaşımın zorladığı çevre değişimleri de hesaba katılmalıdır. (63)

Bu bilgiler ışığında yapılacak öneri projesinde, yerleşke içerisinde mevcut kullanılabilir durumdaki yapıların yalnızca temizlenip sağlamlaştırılarak asgari düzeyde tadilattan geçirilmesi, yıkılmış durumdaki yapıların ise dondurma ve sağlamlaştırma teknikleriyle (64) özgün iskelet sistemine zarar vermeyecek ilavelerle yeniden değerlendirilmesi öngörülmelidir.

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de Edirne'nin mesire yerlerinden olan Karaağaç'ın turistik değeri göz önüne alındığında; yerleşkeye eğitim işlevinin yanı sıra turistik işlev de verilerek atıl durumdaki alanların değerlendirilmesi sağlanabilir.

Yerleşke haritalarına bakıldığında dikkati çeken demiryolu paralelinde baş gösteren yatay yerleşim vurgulanarak dolaşım aksı hangara kadar uzatılmalıdır. Bu sayede yerleşkenin daha büyük bir kısmı yaşanılır hale getirilebilir. Yerleşkenin batısında bulunan Tahaffuzhane Binası ve çevresi düzenlenerek turistik önemi olan Lozan Anıtı'nı destekleyebilir. Bunun yanında, yerleşkenin doğusunda ve merkeze uzak konumda olan Hangar Binası ve çevresi de yeniden işlevlendirilerek yerleşke uçtan uca kullanılabilir hale getirilebilir.

Meriç Köprüsü bitimindeki Köprübaşı istasyonunun faal olduğu dönemde, Karaağaç köyüne gelişi sağlayan hat canlandırılmak sureti ile, İstanbul Kadıköy ve İstanbul Beyoğlu örneklerinde olduğu gibi bir nostaljik tramvay hayata geçirilebilir. Bu tramvay, bölgenin tarihi yapısına kendi döneminin imzasını taşıyacağı gibi, Karaağaç köyü ve Kent Ormanı ile Meriç Köprülerini birleştirerek ulaşımı da sağlayabilir. Turistik açıdan, aynı başlangıç noktasında bekleyen faytonlarla benzer nitelikte olup fiyat konusunda diğer şehir içi hatlardan bir farkı olmadığında, özellikle hafta sonları ve yaz aylarında bu istikamette yoğun olan araç trafiğinin azaltılması hususunda etkili olabilir. Ayrıca, aşağıdaki haritada gösterildiği gibi, yerleşkeye girdikten sonra, doğu-batı istikametinde uzanan tüm binalara ulaşım veya ring sefer ile yalnızca gezinti amaçlı olarak, Lozan Anıtı'ndan Hangar binasına kadar uzandıktan sonra Köprübaşı'na geri dönmesi önerilebilir. (Bkz. Ek 10; Köprübaşı İstasyonu demiryolu haritası)

İstanbul Mimarlar Odası resmi web sitesinde yayınlanan nostaljik tramvay boyut ve kapasitesiyle alakalı bilgiler ışığında yapılan hesaplamalara göre yerleşke için tramvay ring hattı çizildiğinde, 14 No'lu Nostaljik Vagon Restorant'ın yerinde değişiklik yapılması gereği ortaya çıkmaktadır. (65) Turistik amaçlı, genellikle halkın çevresinde fotoğraf çekirmek amaçlı kullanılan bu vagon, ray hizasında değişiklik yapılmaksızın, Eski Ambar binasının karşısındaki boş alana taşınabilir. Bu sayede; hem yeniden kullanıma açılan yatay aksı vurgulayıp yeni işlev kazanmış ve ana girişten algılanması güç olan Hangar, Hasan Rıza Müzesi gibi binalara dikkat çekebilecek, hem de kendi kullanıcıları için daha emniyetli bir ortamda yer alacaktır.

Yapısal olarak Kırklareli İstasyon Kompleksi lokomotif deposu ile benzerlik gösteren Vagon Hangarı (No:17) binası da restore edilip yetersiz kapalı alanın sağlanması için hafif çelik konstrüksiyona sahip bir ilave yapı ile konser, konferans, resital, sergi gibi benzer aktivitelere ev sahipliği yapabilir.

Ancak zemininde bulunan lokomotif çukurları döşeme kaplamasıyla gizlenmemeli, aksine işlev verilerek vurgulanmalıdır. Restore edilmemesi halinde mevcut hali dondurulma yöntemiyle ve orijinalliğini bozmayacak cam ve çelik malzemedan yapılan tamamlama ve yine mevcut atmosfer yakalanılarak bir sergi salonu ile yanında nötr bir yüzeyle mevcut binayı ezmeyecek şekilde ek bina yapılarak yerleşkede eksikliği duyulan konferans salonu oluşturulabilir, bu sayede toplanma mekanı ihtiyacı için yeni bir bina yapımı ile hem maddi olarak üniversiteye getirilecek yük azaltılmış, hem de yerleşkenin tarihi bütünlüğü bozulmamış olacaktır.

Demiryolunun karşısında ve zaten korunaklı bir alanda bulunan tahaffuzhane binası restore edilerek çevresiyle birlikte sosyal tesis haline getirilebilir. Bahçesinde mevcut nitelikli ağaçlar saklanmak koşuluyla bahçesi temizlenip, eskiden hayvanların su ihtiyacı için yapılmış olan uzun taş tekne çiçeklik olarak değerlendirilebilir. Yapılması düşünülüp temel betonu atılarak yarım kalan havuz inşaatının yerine spor basketbol ve tenis gibi spor alanları yapılarak değerlendirilebilir. Tahaffuzhane binasının batı çıkışı hizasında çift yönlü yerleşmiş olan kare şeklindeki süs havuzları yenilenerek burada ağaçlıklı bir oturma alanı düzenlenebilir. Bu çift sıra süs havuzlarının güney kısmına büyükçe bir yüzme havuzu yerleştirilerek, buradan tüm üniversite personelinin ve öğrencilerin faydalanması sağlanabilir. Tesisi çevreleyen ağaçlar, aynı zamanda dışarı ile havuz kısmı arasında seperatör görevi görecektir. Havuzun bittiği yerden itibaren basketbol ve voleybol sahalarına hizmet verebilecek bir duş-wc, soyunma birimi, havuzun bir yanını işlevsel bir birimle kapatmış olacaktır. Bu korunaklı alandan kalan kısım, tenis kortu ve yeşil alana ayrılabilir. Mevcut bina tost vb hızlı tüketim gıdaları ile içecekler için hazırlanmış olan mutfağıyla, kışın da iç mekanda hizmet verebilecek bir kafeterya olarak düzenlenebilir. Bu binanın yakınında bulunan, ahır olduğu düşünülen ve günümüze yalnızca subasman betonu ulaşmış bölümün yerine yapılacak geniş mutfak alanında çeşitli yemek menüleri hazırlanarak, herkese açık dinlenme ve yeme içme mekanları yapılabilir.

Bu tesisin de yerleşkeyi batı ucundan canlandıracak, yoğun kitleye hizmet etmesi amaçlandığından, Lozan Anıtı tarafındaki girişte bulunan otopark genişletilmeli ve bisiklet parkları artırılmalıdır.

İlk işlevi lojman binası olup şimdiki işlevi muhtelif bölümlere ayrılan tekil konutların çevreleri yine çiçek tarhlarıyla, Harita 1'den de referans alınarak süslenebilir. 21 ve 22 No'lu Personel Mutfağı ile helaları yeniden düzenlenerek kafeterya işlevi verilebilir. Hangar binasına kadar ulaşan demiryoluna paralel istikamette bulunan yol, eski Roma kaldırımları ve Meriç-Tunca köprülerindeki gibi gayrimuntazam büyüklükte geniş taşlarla döşenebilir. Zira günümüzde Arnavut kaldırımı oluşturmak maksadıyla kullanılan küçük ebatlardaki küp taşlar hem yürümeyi zorlaştırmakta, hem de çabuk deforme olmaktadır. [22] Halihazırda harap durumda olan ve "Çifte Çınarlı Köşk" ismi verilen (No:9) binanın onarılarak 28.3.1913'te Bulgar askerleri tarafından öldürülen Şehit Ressam Hasan Rıza anısına müze olarak kullanılması gündemde olup, hemen yakınında bulunan Edirne'li Heykeltraş İlhan Koman Müzesi ile ziyaretçilerin gezi güzergahı açısından bütünlük oluşturması mümkündür. Diğer yandan eski ambar binasının heykel atölyesi olarak kullanılması, öğrencilerin yaptığı heykellerin dönem dönem değiştirilerek güzergah boyunca sergilenmesi yine konser salonu olarak kullanılmasını önerdiğimiz hangar binasına giden uzun yolu görsel olarak daha zengin hale getirecektir. Aynı aksın batı yakasında Fizik Araştırma Binası'nın arkasında bulunan 10 ve 11 nolu cam atölyesi ve Lozan müzesi de ziyarete açık tutulup, güzergahın batı ucundaki Lozan anıtı ile bütünlük oluşturacaktır.

Büyük gar binasının batı kolu 1. Normal katındaki otel odalarının ayrı bir girişle yeniden kullanıma açılması, hem binanın ana işlevine uygun düşecek, hem de otelde konaklayacak kişiler için nostaljik olduğu kadar yakın tarihimizi tanıtma fırsatı yaratacaktır. Bu sayede yerleşkenin batı kısmı daha ziyade öğrencinin yoğun olduğu kafeterya ve spor alanlarına ayrılmışken, doğu kısmı daha ziyade turistik amaçlı değerlendirmiş olup, büyük gar binasında önerilen otel/misafirhane ile birlikte kaynaşma ve ayrıca okula gelir getirmesi açısından faydalı olacaktır.

5.2. Sonuç

Dünya tarihinde önemli bir gelişme olan demiryolları da birçok etkiyi ve gelişmeyi beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla bu etki ve gelişmeler kentsel alanlara ve mimariye de yansımıştır. 19. yüzyılın başlarında bulunan ve daha sonraları hızlı bir gelişim ve ilerleme sürecine giren demiryolları sayesinde ülkelerarası iletişim ve ulaşım daha kolaylaşmış ve hız kazanmıştır. Demiryollarının yapımıyla beraber inşa edilen istasyon binalarıyla yeni mimari yapılar ve kentsel alanlar oluşmuştur.

Günümüzde endüstri yapıları mimarlık tarihinin ve korumacılığın inceleme alanı içinde yer almaktadır. Daha önceleri mimari önemi ve kentsel kimlikleri, mimarlık söyleminin dışında olan yapılar arasında yer alan demiryolu yapıları artık ciddiye alınan strüktürler olma niteliğine kavuşmuşlardır. Yapıldığı dönemin tarihsel sürecini dışı vuran demiryolu binaları, inşa edilmelerinin ardından kentte meydana getirdikleri değişimle ve oluşturdukları yeni kentsel alanla bir dönemi simgelemektedirler. 19. Yüzyılda ortaya atılan Osmanlıcılık ilkesi ve bunun mimariye yansımaları çalışmanın konusu olan Karaağaç tren garı ve yerleşke binalarında, farklı işlevlerle inşa edilmiş yapı gruplarında farklı üsluplar bir araya gelmiştir. Türk topraklarının Balkanlarla Avrupa'ya açılan en uç noktası olması sebebiyle, ideolojik olarak değerlendirdiğimizde, eski Rum evleri tarzında yapılmış konutlarda ikamet eden birçok personelin Selçuklu motifleriyle 1. Ulusal Mimari üslubunda inşa edilen Gar binası ve çevresinde hizmet veriyor olması manidardır. Yapılış amaçlarını günümüzde mevcut siyasi ve jeolojik sebeplerden koruması mümkün olmayan bu binaların, işlevini koruyamasa da jeopolitik konumu hala geçerlidir. Bu yerleşkenin, Üniversite bünyesine verilip Güzel Sanatlar Fakültesi işleviyle varlığını sürdürmesi, bir nevi milletimizin sanatına ve kültürüne verdiği değeri göz önüne sermektedir. Binalarıyla başlıbaşına bir açık hava müzesi olan yerleşkenin tüm parçalarıyla korunup kullanıma açılması yansıttığı ideolojiyi pekiştirecektir.

ÖZGEÇMİŞ

1982 yılında istanbul'da doğdu. İlköğrenimini 1988-1993 yılları arasında Üsküdar Paşakapısı İlkokulu'nda, orta öğrenimini 1993-2000 yılları arasında Kırklareli Anadolu Lisesi'nde tamamladı. 2011 yılında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden mezun oldu. Bir süre İstanbul'da özel bir mimarlık bürosunda çalıştıktan sonra 2013 yılının Şubat ayında Trakya Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'ne Araştırma Görevlisi olarak atandı. Aynı zamanda Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başlamıştır. Yabancı dili İngilizce'dir. Ulusal ve uluslararası yayınları mevcuttur.

KAYNAKLAR

1. **Yavuz, Yıldırım.** *Mimar Kemalettin ve I. Ulusal Mimarlık Dönemi.* Ankara : ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı, 1981.
2. **Tanyeli, Uğur.** Tarih, Tasarım ve Mimarlıkta Geçmişten Yararlanma Üzerine Gözlemler. <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/559/8409.pdf>. [Çevrimiçi]
3. **Kaprol, Timur.** *Feriköy ve Kurtulus (Tatavla) Bölgesinde Yer Alan Çok Katli Kargir Konutlar, 19. YY Sonu-20. YY Başı.* İstanbul : YTÜ Yüksek Lisans Tezi, 1992.
4. www.monticello.org. [Çevrimiçi]
5. www.visitberlin.de/tr/node/658535. [Çevrimiçi]
6. *Yüksek Kültürden Halk Kültürüne, Batı Mimarlığı'nda "Ulusal Anıt" Düşüncesi ve Vernaküler Mimarinin İdealleştirilmesi.* **Tuztaşı, Uğur ve Civelek, Yusuf.** 18, Yaz 2011, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt 4.
7. <http://www.votivkirche.at/>. [Çevrimiçi]
8. : <http://www.kettererkunst.com/dict/neorenaissance.php>. [Çevrimiçi]
9. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Alte_Pinakothek_Westfluegel_von_Sueden_Muenchen-1.jpg. [Çevrimiçi]
10. <https://en.wikipedia.org/wiki/Rosecliff>. [Çevrimiçi]
11. https://en.wikipedia.org/wiki/Palais_Garnier. [Çevrimiçi]
12. <https://tr.khanacademy.org>. [Çevrimiçi]
13. *19. Yüzyıl Osmanlı Mimarisi'ndeki Oryantalizmin Endülüs Kaynağı ve Sirkeci Garı'nın Değerlendirilmesi.* **Özkan Altınöz, Meltem.** Ankara : Turkish Studies, Sonbahar 2014, Cilt 9/10, s. 837-852.
14. https://tr.wikipedia.org/wiki/El_Hamra_Saray%C4%B1. [Çevrimiçi]
15. www.victorianweb.org. [Çevrimiçi]
16. **Benian, Esin.** *Modern Mimaride İç-Dış İlişkisi Üzerine Bir Değerlendirme.* Edirne : Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010.
17. <http://io9.com/the-finest-examples-of-art-nouveau-architecture-in-cent-1589180317>. [Çevrimiçi]
18. www.mimarizm.com. [Çevrimiçi]
19. <http://www.etsm.org.tr/etsm/index.php?r=kronoloji/view&id=13>. [Çevrimiçi]

20. **Kara Pilehvarian, Prof. Dr. Nuran.** Osmanlı Çeşme Mimarisi. <https://www.tarihtarih.com/?Syf=26&Syz=384316>. [Çevrimiçi]
21. www.mustafacambaz.com. [Çevrimiçi]
22. daganer.blogcu.com. [Çevrimiçi]
23. **Kuban, Doğan.** *Osmanlı Mimarisi*. İstanbul : YEM Yayınları, 2007.
24. **Duymaz, A. Şevki ve Halaçoğlu, Ahmet.** 2. *Abdülhamit Dönemi İmar Faaliyetleri (Türkiye Örnekleri)*. Isparta : TC. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003.
25. **Melling, Antoine Ignace.** *İstanbul ve Boğaz Kıyılarına Pitoresk Seyahat*. İstanbul : Kaptan Yayıncılık, 2012.
26. tr.wikipedia.org. [Çevrimiçi]
27. **Ortaylı, İlber.** *Yakın Tarihin Gerçekleri*. İstanbul : Timaş Yayınları, 2015.
28. <http://www.envanter.gov.tr/>. [Çevrimiçi]
29. www.mehmetakinci.com.tr. [Çevrimiçi]
30. <http://www.naturadergi.com>. [Çevrimiçi]
31. **Yavuz, Yıldırım.** *İmparatorluktan Cumhuriyete Mimar Kemalettin 1870-1927*. İstanbul : Mimarlar Odası Yayınları, 2009.
32. **Pervititch, Jacques.** *Aksaray-Kemâl Paşa Haritası ve yapıların genel görünümü*. İstanbul : s.n., 1936. Sigorta Haritalarında İstanbul.
33. www.emlakansiklopedisi.com. [Çevrimiçi]
34. **Ağrgan, Mehmet.** *Geçmişten Günümüze Trakya Üniversitesi*. Edirne : T.Ü. Rektörlüğü Yayınları, 2011. Cilt 121.
35. **ENGİN, Prof. Dr. Vahdettin, UÇAR, Ahmet ve DOĞAN, Osman.** *Osmanlı'da Ulaşım*. İstanbul : Çamlıca Basım Yayın, 2013.
36. **Karamanlıoğlu, B., et al., et al.** *Trakya Üniversitesi 30. Yılında Bir Balkan Üniversitesi*. Edirne : T.Ü. Rektörlüğü Yayınları, 2012. s. 41.
37. **Doğan, L., et al., et al.** *Trakya Üniversitesi 1996-2004*. Edirne : T.Ü. Rektörlüğü Yayınları, 2004. s. 91. Cilt 63.
38. <http://www.rayhaber.com/2014/rumeli-demiryollari-ve-tren-istasyonlari/>. [Çevrimiçi]
39. www.tcdd.gov.tr. [Çevrimiçi]
40. <http://ercaninal.blogspot.com.tr/2013/02/demiryolu.html>. [Çevrimiçi]

41. **UZUN, Tayfun.** file:///D:/Users/PCX/Downloads/Tayfun%20Uzun%20-%20Osman%20B1dan%20G%C3%BCn%C3%BCm%C3%BCze%20Demiryollar%20C4%B1m%C4%B1z.pdf. [Çevrimiçi]
42. <http://www.mmf.selcuk.edu.tr/mmfdergi/upload/sayi/27/58/29-44.htm>. [Çevrimiçi]
43. **Araz, Melda.** *Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950.* Ankara : ODTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995.
44. **Yıldız, Ali.** *Tarihi Tren İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları, Kırklareli Tren İstasyonu'nun Rehabilitasyonu.* Edirne : T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 2008.
45. <http://lcivelekoglu.blogspot.com.tr/2015/11/125-yil-once-bugun-sirkeci-gari.html>. [Çevrimiçi]
46. www.dijitalfotografcilik.net. [Çevrimiçi]
47. **Koçer, Şule.** *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. Yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları.* İstanbul : İTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995.
48. eski.istanbulium.net. [Çevrimiçi]
49. <http://ercaninal.blogspot.com.tr/2013/03/mimar-kemaleddin-bey.html>. [Çevrimiçi]
50. **Emekligil Erdoğan, Rabia.** *Geçmişin İzinde Karaağaç.* İstanbul : Edirne Valiliği Kültür Yayınları, 2013.
51. *Balkan Harbinde Edirne.* **Çağan, Nazmi.** Ankara : Türk Tarih Kurumu, 1993, Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı.
52. **Baedeker, Karl.** *Konstantinopel und das Westliche Kleinasien.* s.l. : World Public Library Association.
53. *2015 yılına ait uydu görüntüsü.*
54. www.bookinturkey.com. [Çevrimiçi]
55. **Engin, Prof. Dr. Vahdettin.** *Rumeli Demiryolları.* İstanbul : Eren Yayıncılık, 1993.
56. <http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuturkiyat/article/viewFile/1023022148/pdf>. *Şehbal Dergisi.* [Çevrimiçi]
57. www.kentvedemiryolu.com. [Çevrimiçi]
58. **Berkmen, Enver.** *Demiryollar; Cilt 4.* İstanbul : Berksoy Matbaası, 1962.

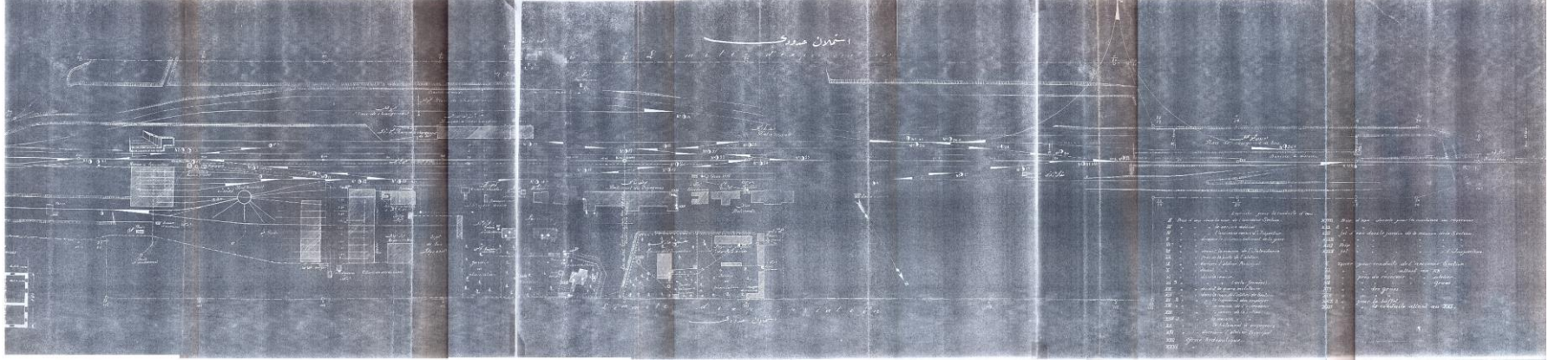
59. <http://e40003.me.metu.edu.tr/Cevre/Yardimci.html>. [Çevrimiçi]
60. **Berkmen, Engin.** *Demiryollar Cilt 3*. İstanbul : İTÜ Matbaası, 1961.
61. **Ahunbay, Zeynep.** *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*. İstanbul : YEM Yay., 2004.
62. **Kuban, Doğan.** *Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu*. İstanbul : YEM Yay., 2000.
63. **Altınoluk, Ülkü.** *Binaların Yeniden Kullanımı*. İstanbul : YEM Yay., 1998.
64. *Çağdaş Teknik ve Malzemenin Restorasyonda Uygulanması ve Bazı Örnekler.* **Köprülü, İdris.** İstanbul : Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi.
65. **Horozoğlu, L. ve Aksu, Ş.** Tramvaylı Günlere Dönüş, Taksim-Tünel Nostaljik Tramvayı. <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/13366.pdf>. [Çevrimiçi]
66. **Gökbilgin, M. Altay, Akın, Veysi ve Bulut, Cengiz.** *Prof. Dr. M. Tayyip Gökbilgin'in Edirne Makaleleri*. Edirne : T.Ü. Rektörlüğü Yayınları, 2015. Cilt 160.
67. **Ünver, Ord. Prof. Dr. A. Süheyl.** *Dr. Rifat Osman'a Göre Edirne Evleri ve Konakları*. Edirne : Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, 1983.
68. **Batur, Prof. Dr. Afife ve Yavuz, Prof. Dr. Yıldırım.** *Mimar Kemalettin Yapıları Rehberi*. İstanbul : TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, 2008.
69. **Eyice, Prof. Dr. Semavi.** Batı Sanat Akımlarının Değiştirdiği Osmanlı Dönemi Türk Sanatı. <https://www.tarihtarih.com/?Syf=26&Syz=352714>. [Çevrimiçi]
70. **Turani, Adnan.** *Sanat Terimleri Sözlüğü*. Ankara : Toplum Yayınevi, 1975.
71. BOA, Osmanlı Devleti Avrupası H:1341 / M:1923 (Osmanlı Arşivi / HRThGömlek: 231).
72. BOA, İstanbul-Edirne Yolu H: 1341 / M:1923, Osmanlı Arşivi / HRTh Gömlek: 1301).
73. BOA, Eski Rumeli kara ve demiryollarını gösterir harita, Osmanlı Arşivi / HRTh Gömlek: 1578.

EK 1: Yerleşke genelini gösterir harita. (1- Güzel Sanatlar Fakültesi (İstasyon Binası), 2- Öğretim Üyeleri Binası, 3- Güzel Sanatlar Fakültesi Atölyeleri, 4- Heykel Atölyesi, 5- Grafik Bölümü ve Deposu, 6- İlhan Koman Heykel ve Resim Müzesi, 7- Arşiv Binası ve Depo, 8- Eski Müştemilat Binası, 9- Çifte Çınarlı Köşk, 10- Tarihi Bina, 11- Tarihi Bina, 12- İlk İstasyon Binası, 13- Eski Tahaffuzhane, 14- Tarihi Lokomotif ve Vagon, 15- Lozan Anıtı, 16- Eski PTT Binası, 17- Eski Hangar, 18- Eski Çiçeklik, 19- Eski Fidanlık Ambarı, 20- Eski Odunluk, 21- Eski Yemekhane, 22- Depo Helaları, 23- Depo Yağhanesi, 24- Depo Bekçi Binası, 25- Su Hazinesi, 26- Alimantasyon. Binası, 27- Pompacı Binası, 28- Makas Kulübesi, 29- Hela, 30- Kümes, 31- Vagon Kantarı, 32- Umumi Hela, 33- Hela 34- Çamaşırılık, 35- Makasçı Barakası, 36- Derezin Barakası, 37- Lokomotif Deposu, 38- Atölye, 39- Depo, 40- Merkez Depo, 41- Ürün Deposu, 42- Hela, 43- Büfe, 44- Personel Odası, 45- Marangozhane 46- Fidanlık Deposu, 47-48- Derezin Barakaları, 49- Pompazı Kulübesi, 50- Depo)

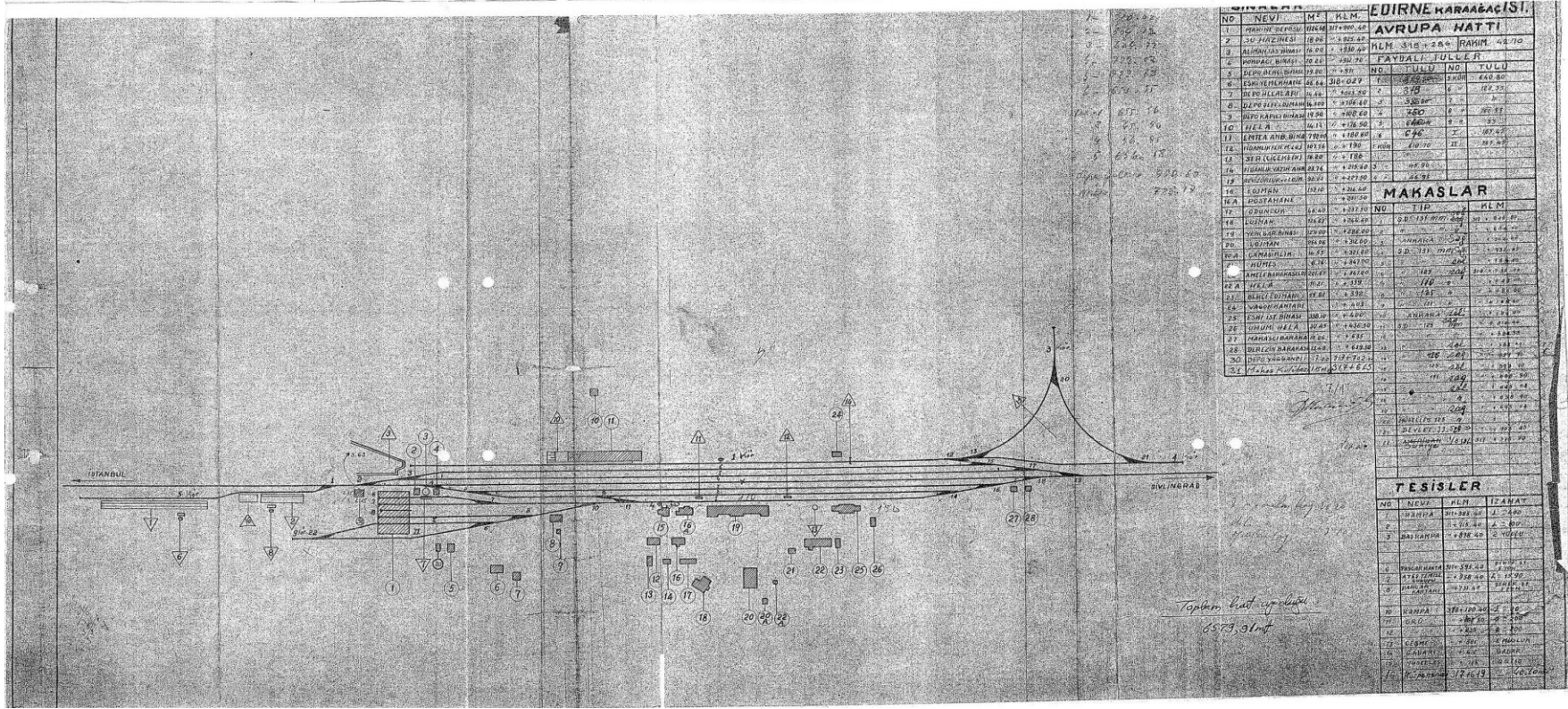
(Edirne Tren Garı Müdürü Ahmet YILDIRIMLI ve Trakya Üniversitesi Arşivleri'nden elde edilen haritalar üzerinde düzenleme yapılmıştır. Düzenleyen: MERAL, A.;2015)



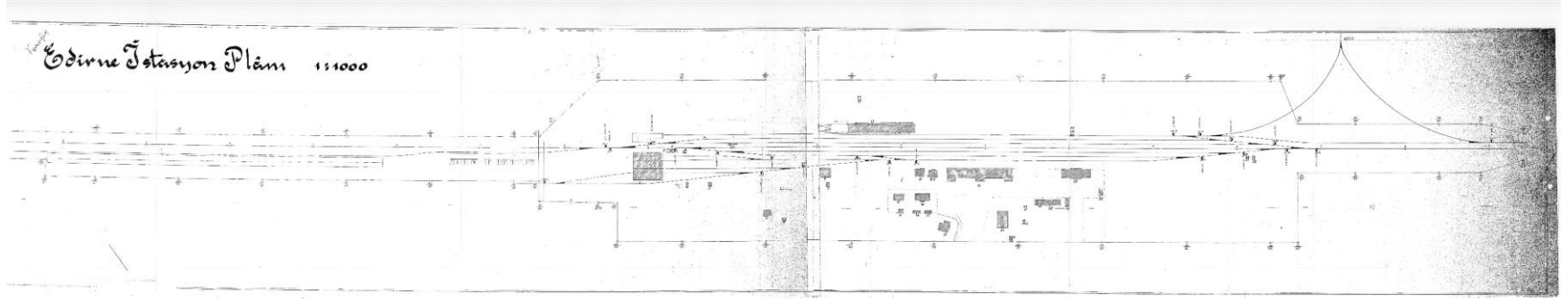
EK 2: Yapılış tarihi bilinmemekle birlikte yerleşkenin tamamını gösteren en eski harita. (Edirne Tren İstasyonu Müdürü Ahmet YILDIRIMLI arşivi)



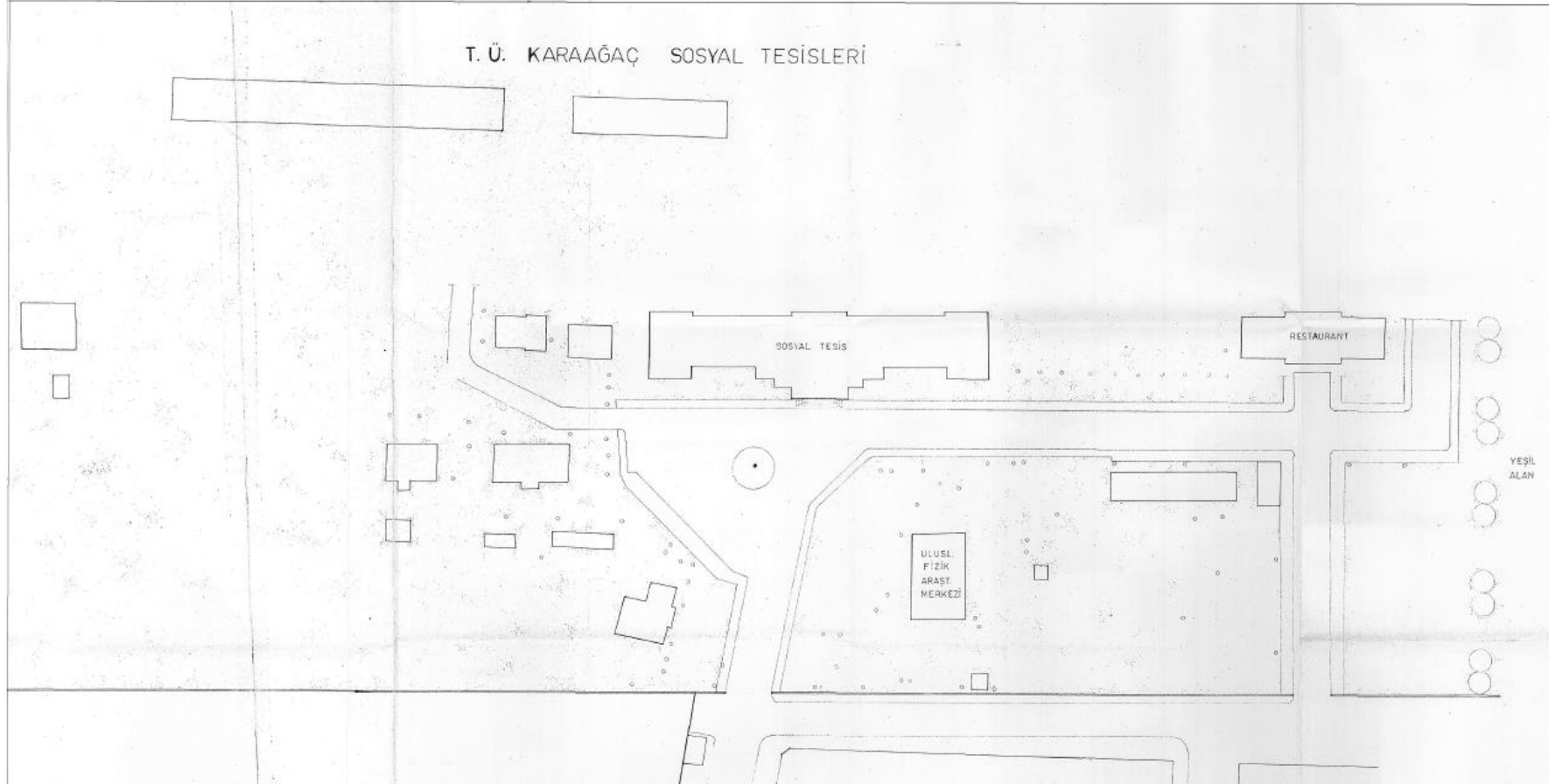
EK 3: Harita No:2'ye ait orijinal harita. (Edirne Tren İstasyonu Müdürü Ahmet YILDIRIMLI arşivi)



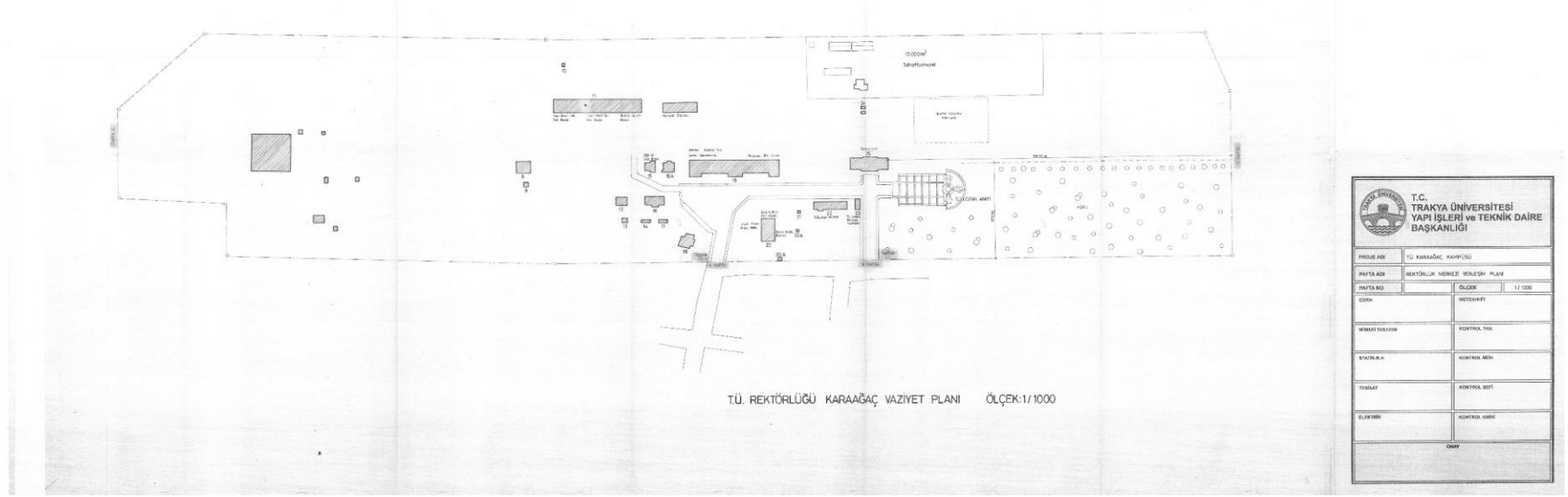
EK 4: Harita No:3'e ait orijinal harita. (Edirne Tren İstasyonu Müdürü Ahmet YILDIRIMLI arşivi)



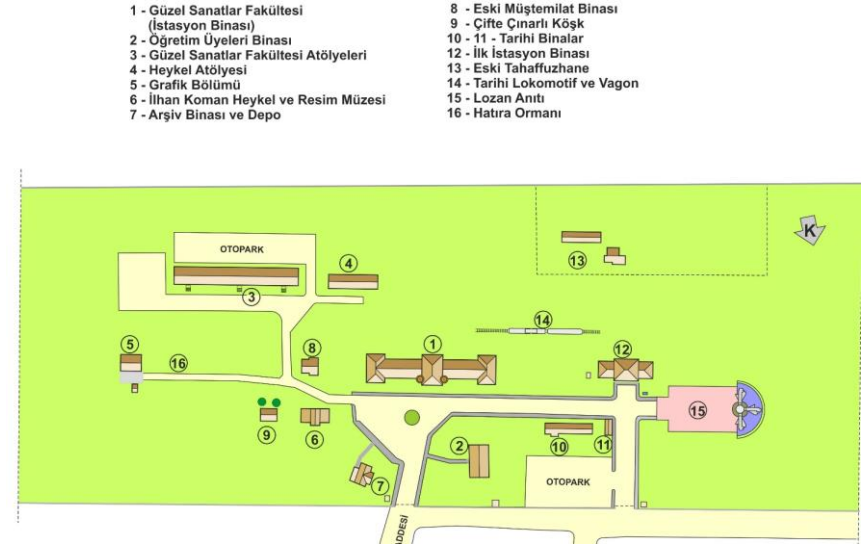
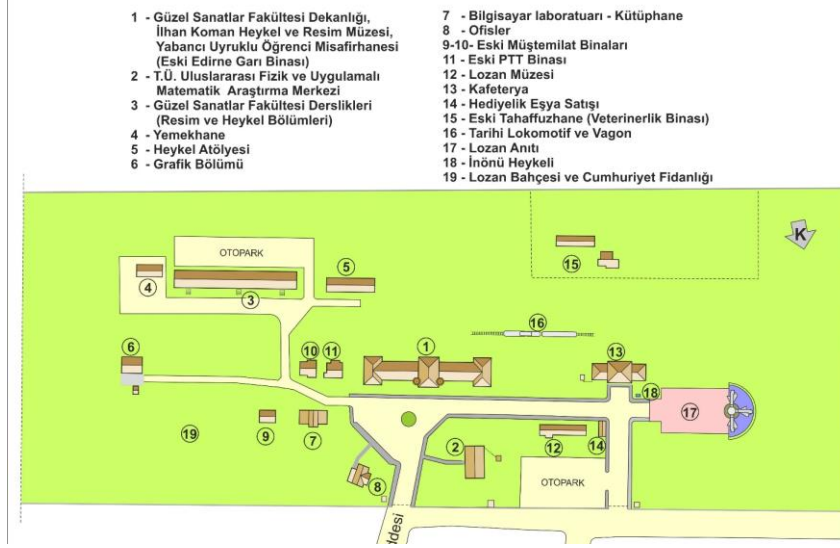
EK 5: Harita No:4'e ait orijinal harita. (Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi)



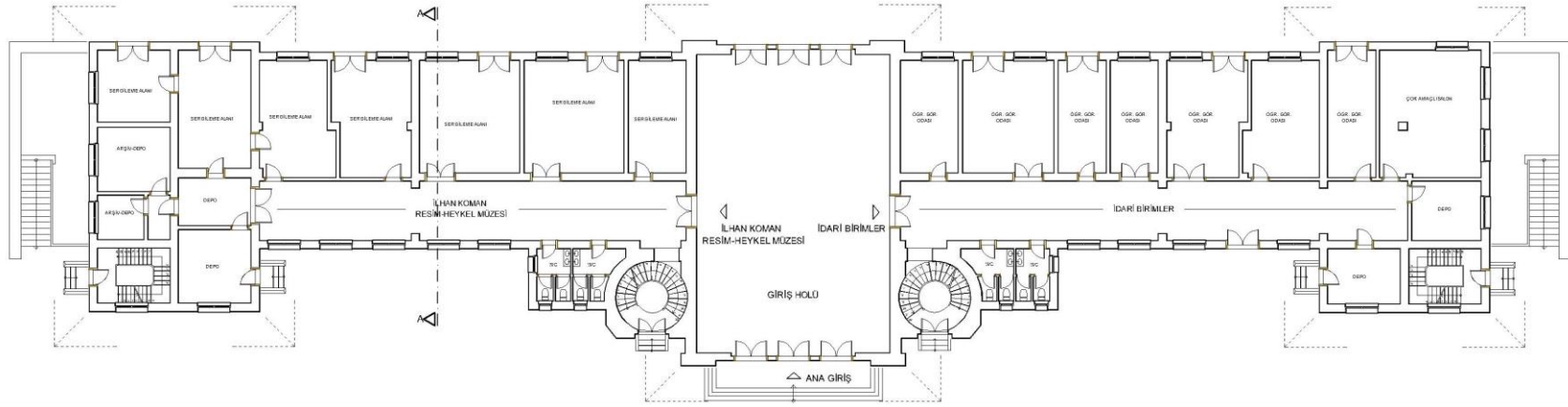
Ek 6: Harita No:5'e ait orijinal harita. (Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi)

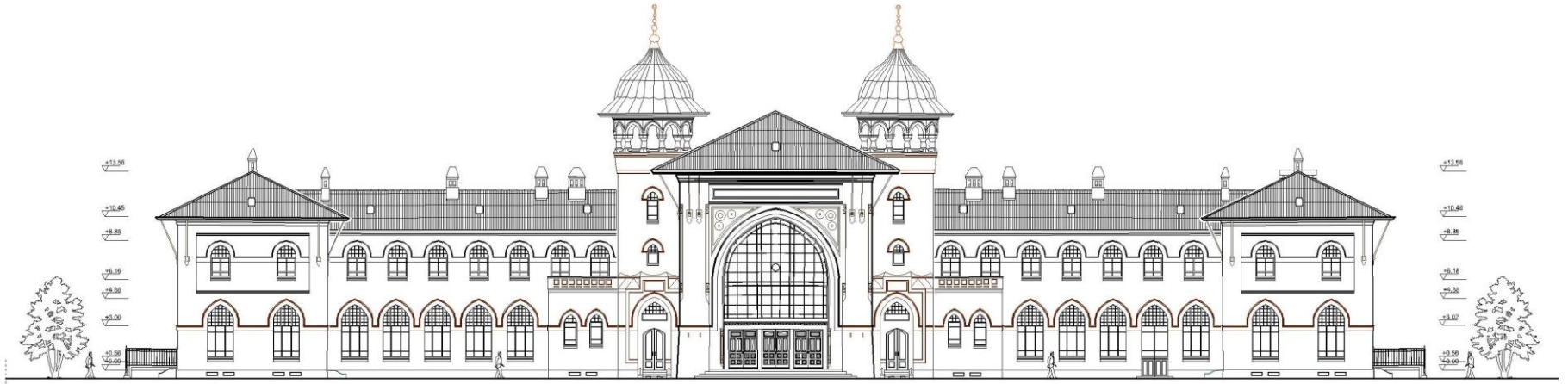
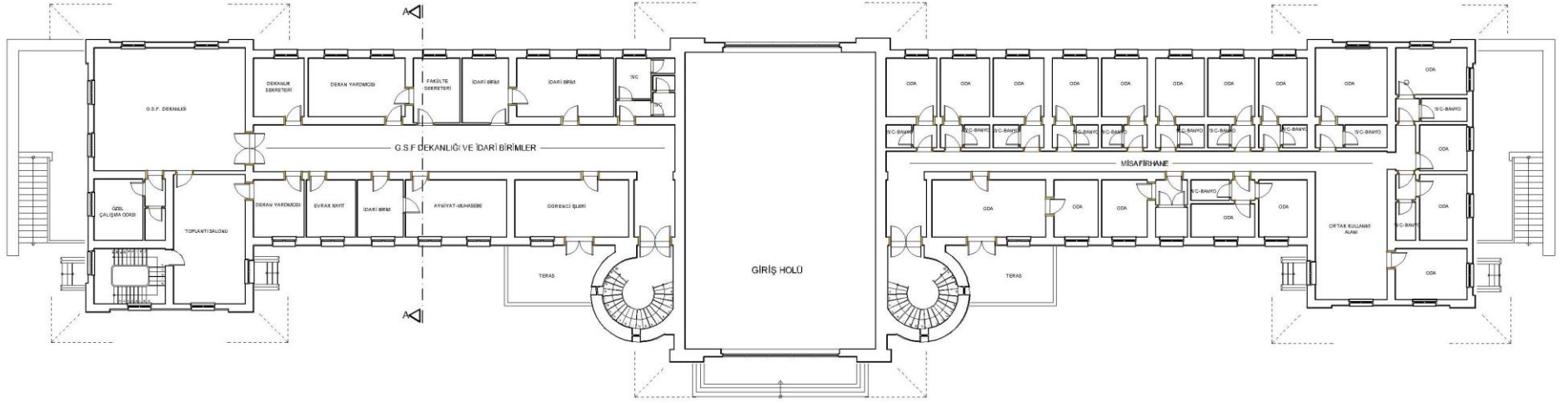


Ek 7: Harita No:6'yı gösterir çizim. (Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi) **Ek 8:** Harita No:7'yi gösterir çizim.

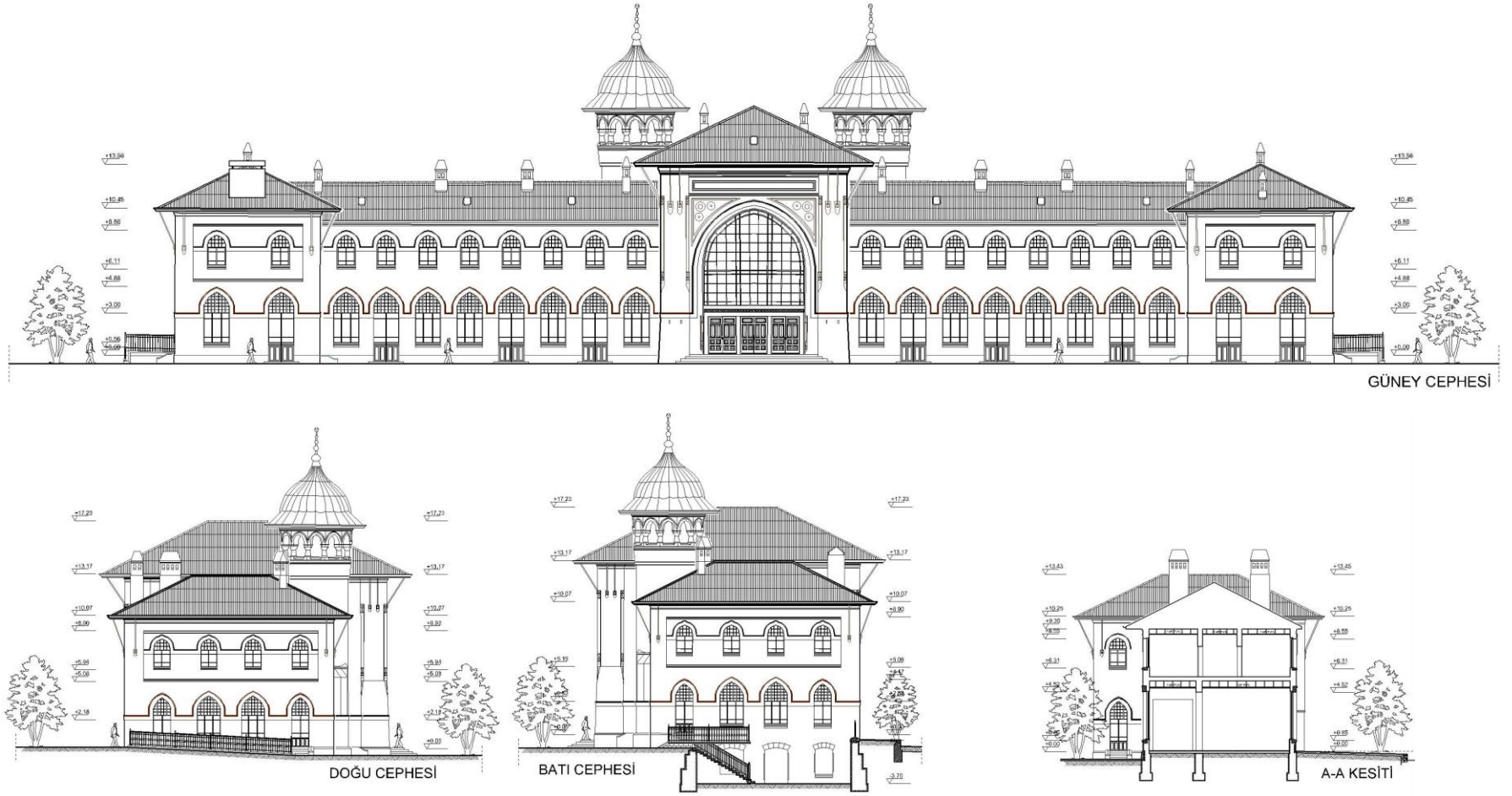


Ek 9: 1 No'lu Büyük Gar Binası rölöve projesi (Trakya Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi)





KUZEY CEPHESİ



EK 10: Köprübaşı İstasyonu ray hattını gösterir harita. ((Edirne Tren İstasyonu Müdürü Ahmet YILDIRIMLI arşivi)



EK 11: Türkiye üzerinden geçen Londra- Medine- Bağdat arası iç-dış hatları gösterir harita.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi haritaları ile TCDD Arşivi dikkate alınarak düzenlenmiştir. (Düzenleyen: MERAL, A.; 2015)

