T.C.

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE EDİRNE'DE KENTSEL GELİŞİM

TUĞBA YÜCE GÖKŞEN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

Tez Danışmanı: PROF. DR. H. BURCU ÖZGÜVEN

EDİRNE-2017

T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü onayı

Prof. Dr. Murat YURTCAN
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdür V.

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları sağladığını onaylarım.

Prof. Dr. H. Burcu ÖZGÜVEN
Anabilim Dalı Başkanı

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

Prof. Dr. H. Burcu ÖZGÜVEN
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	
Yrd. Doç. Dr. Esin BENİAN	
Yrd. Doç. Dr. Timur KAPROL	

Tarih: 22/06/2017

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.

22/06/2017

Tuğba YÜCE GÖKŞEN

Yüksek Lisans Tezi
Erken Cumhuriyet Döneminde Edirne'de Kentsel Gelişim
T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

ÖZET

Edirne Balkanlara açılan konumu nedeniyle Osmanlı İmparatorluğunun en önemli kentleri arasındadır. Ancak Osmanlı'nın son yıllarında, özellikle Balkan Savaşlarında şehir toplumsal açıdan belirgin bir çöküş dönemi yaşamıştır. I. Dünya Savaşı'nın da yıkıcı etkisinden sonra yeni Cumhuriyet yönetimi ile imar çalışmaları hızla başlatılmıştır.

Türkiye'nin Avrupa'ya açılan kapısı olması ve İstanbul'a yakınlığı sebebiyle, kentte farklı işlevlere ve buna uygun yapılara ihtiyaç duyulmuştur. Bu doğrultuda imar planları yaptırılarak Edirne'de modern şehirleşmeye yönelik adımlar atılmaya başlanmıştır. Bu çalışmada 1930-1950 yılları arasında Edirne'deki kentsel sorunların hangi imar planları ve mimari uygulamalar ile birlikte ele alındığı ve imar çalışmalarının kentin yakın geçmişine nasıl bir katkıda bulunduğu incelenmiştir. Edirne'nin kentsel gelişim aksı oluşturulmuştur. Ayrıca bu süreçte inşa edilen yapılar da fonksiyonlarına göre gruplandırılarak imar planları üzerindeki yerleri incelenmiştir.

Çalışmada öncelikle Edirne'nin coğrafi konumundan bahsedilerek, Dünya üzerindeki yeri belirtilmiştir. İlerleyen süreçteki şehirleşme hareketlerine nasıl bir zemin oluşturduğunun anlaşılması açısından arazi verilerine değinilmiştir. Kentin Cumhuriyet sonrası süreçteki planlamalara altlık oluşturacak mevcut kent dokusu hakkında bilgi verilmiştir. Kentin tarihi gelişimi üzerinde durularak, mevcut semtler üzerinden kentsel gelişim ve yerleşim özellikleri incelenmiştir.

Sonrasında, 1930-1950 yılları arasındaki kentsel gelişim konusu ülkemiz ölçeğinden başlanarak, Trakya Bölgesi ölçeğine oradan da Edirne ölçeğine indirgenerek analiz edilmiştir. Ondokuzuncu yüzyıl ve yirminci yüzyıl Edirne haritalarındaki kentsel gelişim; kentin planlanma kararlarına referans olan yapılar üzerinden, bu kararların sebepleri ortaya konularak değerlendirilmiştir.

Edirne'de 1930-1950 yılları arasında inşa edilen yapıların belgelenmesi amacıyla yapılar fonksiyonlarına göre gruplandırılarak incelenmiştir.

Bu çalışmalar doğrultusunda Edirne'nin Cumhuriyet'in kuruluşundan sonraki yakın tarihinde az bilinen bir döneminin aydınlatılmaya çalışılması amaçlanmıştır.

Yıl : 2017
Sayfa Sayısı : 131
Anahtar Kelimeler : Edirne, Kentsel planlama, Mimari form

Master's Thesis
Urban Development in Edirne During the Early Republican Period
Trakya University Institute of Natural Sciences
Architecture Department

ABSTRACT

Edirne is one of the most significant cities of Ottoman Empire due to its position passaging to Balkans. However, the city has undergone a certain collapse by means of social structure in the last years of the empire and particularly due to the Balkan Wars. Following the devastating impacts of the First World War, the re-development works have been performed in pace together with the start of the Republic era.

Considering its position as the gate of Turkey opening to Europe and keeping in mind its closeness to İstanbul, several structures having different functions with suitable architectures are needed in Edirne. In line with this context, the urban develop plans are prepared and the modern urbanization works have been commenced in Edirne. This study examines the which development plans and architectural practices have worked on the urban problems in Edirne during 1930 to 1950 era; and also, how the development works have affected the recent past of the city. We have determined the urban development axis of Edirne. In addition, we have grouped the structures constructed in the said era according their functions and analyzed their positions on the urban plans (development plans).

The study, in the first place, explains the geographical location of Edine with remarks to its position on the globe. The land data are also considered as to make clear how the lands of Edine has acted as a basis for the urbanization works in later stages. We have provided information about the “then existing” urban tissue of the city which would be the stratum for the post-Republic urban planning activities. Besides, the historical development of the city has been described together with urban development and the characteristics of the residence areas taking into account the eminent neighborhoods.

Following, the subject of urban development between 1930 and 1950 has been examined starting from a national scale but going down to Thrace and then to Edirne

gradually. The urban development in the Edirne maps of 19th century and 20th century has been analyzed with regard to to the structures that act as reference to the planning decision of the city and also including grounds (reasons) underlying such decisions.

Aiming to document the structures constructed in Edirne between 1930 and 1950 are grouped according to their functions and accordingly examined.

Thus, we have targeted to lighten a rare known period in Edirne which took place following the establishment of the Republic of Turkey.

Year : 2017
Number of Pages : 131
Keywords : Edirne, Urban Planning, Architectural Form

ÖNSÖZ

Öncelikle yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmam boyunca bilgi birikimi ve anlayışıyla bana her zaman destek veren, kendisinden çok şey öğrendiğim saygıdeğer hocam Sayın Prof. Dr. H. Burcu ÖZGÜVEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Hayatım boyunca desteklerini eksik etmeyen annem Şefika Yüce, babam Ziya Yüce'ye ve tez çalışmamın her aşamasında yanımda olup, çok büyük emek veren sevgili eşim Ahmet Gökşen'e teşekkürü borç bilirim.

Haziran, 2017

İÇİNDEKİLER

ÖZET i
ABSTRACT iii
ÖNSÖZ v
ŞEKİL LİSTESİ ix
BÖLÜM 1 1
GİRİŞ 1
1.1.Tezin Amacı ve Kapsamı 1
1.2.Tezin Yöntemi 3
BÖLÜM 2 5
1930'LU YILLARA KADAR EDİRNE'DE KENTSEL GELİŞİM 5
2.1.Coğrafi Konum 5
2.2. Edirne'nin Tarihi Gelişimi 6
BÖLÜM 3 22
ONDOKUZUNCU YÜZYIL SONLARI VE YİRMİNCİ YÜZYIL BAŞLARINDA YAPILAN KAMUSAL BİNALAR 22
3.1. Hamidiye Sanayi Okulu 22
3.2. Atatürk Ortaokulu 24
3.3. Demirtaş Askeri Hastanesi (Karaağaç Kışlası) 25
3.4. Belediye Binası 26
3.5. Müşir Dairesi (54. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı Binası) 28
3.6. Vakıflar Bölge Müdürlüğü 29
3.7. Fındıklıyan Un Fabrikası (Dönertaş Un Fabrikası) 30
3.8. Edirne Küçük Şehir İstasyon Binası 32
3.9. Jandarma Karakolu 33
3.10. Türk Ocağı Binası 35
3.11. İttihat ve Terakki Kulübü Binası-Halkevi- Halk Eğitim Merkezi 36
3.12. Buzhane 41
3.13. Mustafa Necati İlkokulu (Yatılı Alman Okulu) 42
3.14. Edirne Ticaret Lisesi (İttihat ve Terakki Mektebi) 44
3.15. Edirne Erkek Öğretmen Okulu 45
BÖLÜM 4 48
1930-1950 ARASI TÜRKİYE'DE KENTSEL GELİŞİM 48

4.1. 1930-1950 Döneminde Türkiye'de Kentleşme Kararları 48
4.1.1. 1580 sayılı 3/4/1930 tarihli Belediye Kanunu 50
4.1.2. 1593 sayı1ı, 24/4/1930 Tarihli Umumi Hıfzısıha Kanunu 52
4.1.3. 2290 sayılı 10/6/1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu 52
4.2. Planlama Etkinlikleri 56
BÖLÜM 5 66
1930-1950 YILLARI ARASI EDİRNE VE ÇEVRESİNDE KENTSEL GELİŞİM 66
5.1. 1930-1950 Yılları Arası Trakya Bölgesi Kentsel Gelişimi 66
5.2. Cumhuriyet Dönemi Kentleşme Politikasının Edirne'de Etkisi 69
5.3. Edirne Haritalarında Kentsel Gelişim 72
5.3.1.Burhan Arif Haritası 73
5.3.2. Prof. Egli Planı 74
5.3.3. Gündüz Özdeş Planı 76
5.3.4. Egli Planı ve Özdeş Planının Kıyaslanması 77
5.4.Londra Asfaltı'nın Kente Etkisi 79
5.5. Edirne'de İmar Çalışmaları 81
BÖLÜM 6 93
EDİRNE'DE 1930-1950 YILLARI ARASINDAKİ MİMARİ DEĞİŞİM 93
6.1. İdari Bina 93
6.1.1. Trakya Umumi Müfettişlik Binası 93
6.2. Ulaşım Yapısı 95
6.2.1. Edirne İstasyon Binası 95
6.3. Sanayi Yapıları 96
6.3.1. Elektrik fabrikası 96
6.3.2. Konserve Fabrikası 99
6.4. Ticaret Yapısı 100
6.4.1. Edirne Ziraat Bankası 100
6.5. Konaklama Yapısı 101
6.5.1. Kervan Oteli 101
6.6. Halk Sağlığı ve İaşe 104
6.6.1.Hastane 104
6.6.2.Verem Hastanesi (Umumi Müfettişlik Binası) 106
6.6.3. Mezbahane 107
6.7. Eğlence Yapısı 108
6.7.1. Kazino Binası 108

6.8. Eğitim Yapıları 109
6.8.1. Edirne Kız Enstitüsü Binası 109
6.8.2. Trakya Köy Öğretmen Okulu 110
6.8.3. Ortaokul Binaları 111
6.8.4. Öğrenci Yurdu 111
6.9. Köprü Yapıları 111
6.10. Spor ve Rekreasyon Alanları 113
6.10.1. Kapalı Spor Salonu 113
6.10.2. Edirne Fidanlığı 114
6.11.Onarım, Restorasyon ve Tarihi Eserlerin Değerlendirilmesi 116
6.11.1.Bedesten 119
6.11.2. Mahmud Paşa Camii 120
6.11.3.Şifahane 121
6.11.4. Müze 121
BÖLÜM 7 122
SONUÇ 122
KAYNAKLAR 125
ÖZGEÇMİŞ 131

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1. Edirne'nin Konumu, (Google Earth 2017) 5
Şekil 2.3. XIV.yüzyıl başlarında 7
Şekil 2.2. II. yüzyıl sonlarında 7
Şekil 2.4. XV.yüzyıl 8
Şekil 2.5. XVII.yüzyıl 8
Şekil 2.6. XIX. yüzyıl 8
Şekil 2.7. Edirne Kent Merkezi Ticari Alan Aksı, [6] 9
Şekil 2.8. Osmont Haritası 1854, [61] 10
Şekil 2.9. Mehmed Selami Haritası 1882, [42] 11
Şekil 2.10. Baedeker Haritası 1903, [62] 12
Şekil 2.11. Baedeker Haritası Karaağaç 1903, [62] 12
Şekil 2.12. Raymond Planı 1903, [63] 13
Şekil 2.13. Dilaver Bey Planı 1905, [63] 15
Şekil 2.14. Edirne Haritası, 1918, [43] 16
Şekil 2.15. Erken Dönem Edirne Semtleri XVIII.yüzyıl, [44] 17
Şekil 2.16. Kaleiçi'nin Yangın Sonrası Durumu, 1905, [45] 18
Şekil 2.17. Kaleiçi Osmont Planı 18
Şekil 2.18. 1918 Kaleiçi Planı, [43] 18
Şekil 3.1. Hamidiye Sanayi Okulu (Gökşen, 2017) 22
Şekil 3.2. Hamidiye Sanayi Okulu'nun Özdeş Planındaki Konumu [41] 23
Şekil 3.3. Atatürk Ortaokulu (Gökşen, 2017) 24
Şekil 3.4. Atatürk Ortaokulu'nun Özdeş Planındaki Konumu, [41] 24
Şekil 3.5. Karaağaç Kışlası, [80] 25
Şekil 3.6. Karaağaç Kışlası Uydu Görüntüsü (Baedeker) 26
Şekil 3.7. Edirne Belediye Binası (Gökşen,2017) 26
Şekil 3.8. Edirne Belediye Binası Özdeş Haritasında Konumu [41] 27
Şekil 3.9. 54. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı (Gökşen, 2017) 28
Şekil 3.10. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı Özdeş Planındaki Konumu [41] 28
Şekil 3.11. Vakıflar Bölge Müdürlüğü (Gökşen, 2016) 29
Şekil 3.12. Vakıflar Bölge Müdürlüğü Özdeş Haritasında Konumu [41] 30
Şekil 3.13. Edirne Un Fabrikası, (Gökşen, 2017) 30

Şekil 3.14. Edirne Un Fabrikası Özdeş Planındaki Konumu [41] 31
Şekil 3.15. Edirne Küçük Şehir İstasyon Binası (Gökşen, 2017) 32
Şekil 3.16. Edirne Küçük Şehir İstasyonu Binası Özdeş Haritasında Konumu [41] 33
Şekil 3.17. Jandarma Karakolu (Gökşen, 2017) 33
Şekil 3.18. Jandarma Karakolu (Google Maps,2017) 34
Şekil 3.19. Türk Ocağı Binası [18] 35
Şekil 3.20. Türk Ocağı Binası Özdeş Planındaki Konumu 36
Şekil 3.21. İttihat ve Terakki Kulübü Binası, [72] 36
Şekil 3.22. İttihat ve Terakki Kulübü Binası [73] 37
Şekil 3.23. Edirne Halkevi Binası Hali Hazır Vaziyet Planı, [72] 38
Şekil 2.24. Zemin Kat Planı, [72] 38
Şekil 3.25. Halkevi 1. Kat Planı [72] 39
Şekil 3.26. Edirne Halkevi Binası Özdeş Planındaki Konumu, [41] 39
Şekil 3.27. Halkevi Kat Planı ve Görünüşü, [72] 40
Şekil 3.28. Edirne Buzhane Binası [71] 41
Şekil 3.29. Buzhane Binası (Beadeker) 42
Şekil 3.30. Mustafa Necati İlkokulu [51] 42
Şekil 3.31. Mustafa Necati İlkokulu (Baedeker) 43
Şekil 3.32. Ticaret Lisesi, (Gökşen, 2017) 44
Şekil 3.33. Ticaret Lisesi Özdeş Planındaki Konumu 45
Şekil 3.34. Erkek Öğretmen Okulu, (Gökşen, 2017) 45
Şekil 3.35. Erkek Öğretmen Okulu Özdeş Planındaki Konumu 46
Şekil 4.1. Herman Jansen ‘in Ankara İmar Planı [65] 57
Şekil 4.2. Herman Jansen’in Ankara Bahçelievler Planı [66] 58
Şekil 4.3. Herman Jansen’in Ankara Gençlik Parkı Planı [66] 59
Şekil 4.4. Herman Jansen Ankara Gençlik Parkı Sahne Planı [66] 59
Şekil 4.5. H. Prost' un İstanbul Ulaşım Planı [65] 61
Şekil 4.6. Prost'un Taksim Karaköy Metro Projesi Önerisi [67] 62
Şekil 4.7. Tatvan Kasabası İmar Planı (Nafia Vekaleti Tarafından Hazırlanmıştır.) [31] 63
Şekil 4.8. Tatvan Kasabası İmar Planı _2 [31] 63
Şekil 4.9. Akşehir İmar Projesi [31] 64

Şekil 5.1. Trakya Umumi Müfettişliği Bölgesinde İskân Mıntıklarını Gösteren Harita. 67
Şekil 5.3. Egli'nin İmar Planlarını Hazırlayacağını Bildiren Kararname [68] 71
Şekil 5.2. İnönü Edirne'nin İmar Planını İncelerken Bir Görüntü, (Cumhuriyet gazetesi, ... 72
Şekil 5.4. Burhan Arif Haritası 1931, [70] 73
Şekil 5.5. Prof. Egli'ye ait Edirne Planı, [47] 74
Şekil 5.6. Edirne Münakele Etüdü 1/8000, Gündüz Özdeş, [41] 76
Şekil 5.7. İstanbul Edirne asflat yolunun yapımına başlandığına dair bir görüntü 80
Şekil 5.8. Asfalt yolun açılışından bir görüntü (Cumhuriyet Gazetesi, 28 Eylül 1938) . 80
Şekil 5.9. Üç Şerefeli Cami İle Açılan Meydandan Bir Kısım. (Cumhuriyet Gazetesi .. 82
Şekil 5.10. Arnavut kaldırımı döşenen yollardan görüntü, [75] 91
Şekil 5.11. Yol kenarlarına dikilen fidanlar, [75] 92
Şekil 6.1. Edirne'de Yeni Yapılan Umumi Müfettişlik Binası (Gökşen, 2017) 93
Şekil 6.2. Trakya Umumi Müfettişlik Binası'nın Özdeş Planındaki Konumu [41] 94
Şekil 6.3. Edirne İstasyon Binası (Gökşen, 2017) 95
Şekil 6.4. Karaağaç Tren İstasyonu (Baedeker) 96
Şekil 6.5. Edirne Tarihi Elektrik Fabrikası (Gökşen, 2017) 96
Şekil 6.6. Edirne Tarihi Elektrik Fabrikası'nın Özdeş Planındaki Konumu [41] 98
Şekil 6.7. Edirne Konserve Fabrikası (Gökşen, 2017) 99
Şekil 6.8. Edirne Konserve Fabrikası Uydu Görüntüsü (Google Maps, 2017) 99
Şekil 6.9. Edirne Ziraat Bankası (Gökşen, 2017) 100
Şekil 6.10. Edirne Ziraat Bankası Planı [28] 100
Şekil 6.11. Edirne Ziraat Bankası Özdeş Planındaki Konumu 101
Şekil 6.12. Kervan Oteli, [40] 101
Şekil 6.13. Kervan Oteli Eskizi, [39] 102
Şekil 6.14. Kervan Oteli'nin Trakya Hastanesi'ne Dönüşümü, [40] 103
Şekil 6.15. Kervan Oteli Özdeş Planındaki Konumu 104
Şekil 6.16. Edirne Devlet Hastanesi, [58] 104
Şekil 6.17. Devlet Hastanesi Özdeş Planındaki Konumu 105
Şekil 6.18. Verem Hastanesi (Gökşen, 2017) 106
Şekil 6.19. Verem Hastanesi Özdeş Planındaki Konumu 107
Şekil 6.20. Mezbahanenin Özdeş Planındaki Konumu [41] 107

Şekil 6.21. Kazino Binası, (Cumhuriyet Gazetesi, 08.07.1938) 108
Şekil 6.22. Meriç Kazinosu Konumu (Google Maps, 2017)..... 109
Şekil 6.23. Kız Enstitüsü Binası Özdeş Planındaki Konumu [41]..... 110
Şekil 6.24. Trakya Köy Öğretmen Okulu, [74]..... 110
Şekil 6.25. Demir Köprü [39] 112
Şekil 6.26. Kapalı Spor Salonu (Google Earth,2017) 113
Şekil 6.27. Kapalı Spor Salonu Özdeş Planındaki Konumu [41] 114
Şekil 6.28. Edirne Fidanlığından Görünüş (Cumhuriyet Gazetesi, 01 Nisan 1940)..... 115
Şekil 6.29. Edirne Fidanlığı (Google Maps, 2017) 116
Şekil 6.30. Eski Eserleri Koruma Cemiyeti'nin kongresinde tüm katılımcılarla çekilmiş 117
Şekil 6.31. Bedesten [29] 119
Şekil 6.32. Bedesten Özdeş Planındaki Konumu) 119
Şekil 6.33. Mahmud Paşa Camii, (Yıkılarak yeniden yapılacak olan Edirne'de Fatih Devri..... 120

BÖLÜM 1

GİRİŞ

1.1.Tezin Amacı ve Kapsamı

Cumhuriyet'in ilk yıllarında imar konusu devletin öncelikli olarak ele aldığı konulardan biri olmuştur. Bu süreçte yeni imar kanunları çıkartılmış, uluslararası yarışmalar düzenlenmiş, yurtdışından birçok mimar ülkemize davet edilerek çeşitli kentler için çalışmalar yaptırılmıştır. Edirne'nin Avrupa ile olan bağlantısı ve İstanbul'a yakınlığı, imar planlaması konusunda ilk sıralarda yer almasını sağlamıştır. Kentin Osmanlı döneminden kalma mimari mirasa sahip olması, Avrupa otoyolunun ana güzergahında bulunması gibi birçok kriterin bir arada değerlendirilmesi ciddi bir planma sistematiği gerektirmiştir. Böyle bir kentin planlama özelliklerinin incelenmesi ülkemizde gelişen şehircilik ve kent planması temellerini anlayabilmek için bir altlık niteliğindedir.

Tezin bir diğer katkısı da erken Cumhuriyet döneminde kent modernleşmesine yönelik bir sistematiğin olup olmadığının araştırılmasıdır. Hukuki ve idari açıdan temellenen ve daha sonra imar hareketlerine yansıyan benzer uygulamaların Türkiye'nin birçok gelişen kentinin modernleşme sürecinde gerçekleştirildiği bilinmektedir. Cumhuriyet Döneminde çıkarılan kanunlarla başlayan imar hareketleri günümüzdeki kentleşme olgusunun da temelini oluşturmaktadır. Özellikle bu dönemdeki kentsel değişimi Ankara merkezli olarak değerlendiren kaynakların yanı sıra Edirne gibi tarihi kimliği olan bir kentin bu süreçteki mimari gelişimi farklılık göstermektedir. İkinci Dünya Savaşı'nın etkilerinin de yoğun olarak hissedildiği süreç aslına bakıldığında çok bilgi sahibi olmadığımız bir zaman dilimini kapsamaktadır. Aynı şekilde söz konusu dönemde Edirne'nin kentsel gelişimi hakkında yapılmış araştırma yok denecek ölçüdedir. Tez çalışmamda bu döneme açıklık getirilmesi amaçlanmıştır.

Edirne'nin kent dokusu, söz konusu tarih aralığında inşa edilen yapılar doğrultusunda mimari açıdan ele alınmıştır. Yapıların hangi ihtiyaçlardan doğduğunu anlayabilmek adına onsekizinci yüzyıldan itibaren kentin durumu araştırılmıştır. Osmanlı

İmparatorluğu'nun izleri ve kente yerleşim biçimi, mimari geçmişin ortaya konulması noktasında en büyük referans olmuştur. Bununla birlikte söz konusu yıllarda çizdirilen imar planlarının incelenmesi ile yapıların üst ölçekten kent ile ilişkisi kurularak genel bir değerlendirmeye gidilmiştir.

Tezin ilk bölümünde araştırma konusu hakkında genel bir bilgi verilerek amacı, kapsamı ve yöntemi hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci bölümde, Edirne'nin coğrafi konumuna ve ilerleyen süreçteki şehirleşme hareketlerine nasıl bir zemin oluşturduğunun anlaşılması açısından arazi verilerine değinilmiştir. Mevcut kent dokusu hakkında bilgi verilmiştir. Bunun yanı sıra kentin tarihi gelişimi üzerinde durulmuştur. Roma İmparatorluğu'ndan Osmanlı İmparatorluğu'na uzanan dönemde kent morfolojisinde meydana gelen değişimler değerlendirilmiştir. Özellikle ondokuzuncu yüzyıldaki mevcut semtler üzerinden kentsel gelişim ve yerleşim özellikleri incelenmiştir. Edirne surlarının yıkılmasından sonraki dönem ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde, ondokuzuncu yüzyıl sonu ve yirminci yüzyıl başında inşa edilen kamusal binalar dönemin imar planları ile birlikte incelenerek tez konusu tarihlere zemin oluşturan durum açıklanmıştır.

Dördüncü bölümde, 1930-1950 yılları arasında Türkiye'de kentsel gelişim kararları incelenmiştir. Ülkemizin söz konusu yıllardaki imarlaşma sürecinde ne gibi adımlar atıldığı tez konusunun da temel noktasına ışık tutmaktadır. 1930 yılına kadar Osmanlı dönemi'nin Ebniye Kanunları çerçevesinde çözülen mülkiyet sorunu ve akabinde 1930 yılından başlanarak çıkarılan Belediye Kanunu, Umumi Hıfzısıhha Kanunu ve Yapı ve Yollar Kanunu detaylı olarak incelenerek yorumlanmıştır. Bu kanunların uygulanabilitesi hakkında değerlendirmeler yapılmış ve imar ile ilgili açılan yeni kurum ve kuruluşlar hakkında bilgi verilmiştir. Ülkemizde yapılan uluslararası mimari yarışmaların umulan sonuçlara hangi ölçüde ulaştığı noktası ele alınmıştır. Çünkü büyük şehirlerde ön planda olan üslup ve tasarım kaygısı daha küçük ölçektekilerde ve özellikle Edirne, Bursa, Konya gibi mimari mirasa sahip olan kentlerde yerini farklı kaygılara bırakmıştır.

Beşinci bölüm artık Türkiye ölçeğinden çıkılıp Trakya özelindeki kentsel gelişimin analizini içermektedir. Trakya bölgesi İkinci Umumi Müfettişlik Bölgesidir. Bu bağlamda umumi müfettişliklerin kentlere etkileri ortaya konularak gelişim bu açıdan

değerlendirilmiştir. Cumhuriyet Dönemi Kentleşme Politikası'nın Edirne'de etkisi incelenirken Edirne için dönemin Bayındırlık Bakanlığı'ndan talep edilen yatırımlar ve yapımı uygun görülen kalemlerin değerlendirilmesi yapılmıştır. Bunun yanı sıra haritalar üzerinden Edirne'nin imarlaşması aşama aşama incelenmiştir. Bu haritaların birbirleri ile kıyaslanması yapılarak elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir. Bu aşamada belediyenin rolü, alt yapı çalışmaları gibi konular ele alınarak kentin haritalar üzerinden tasarlanan kısımlarının ne ölçüde uygulamaya geçirildiğinin tespiti amaçlanmıştır. İstanbul- Edirne-Avrupa otoyolunun kente yadsınamaz etkisi de değerlendirmeye alınmıştır.

Altıncı bölümde, Edirne'de 1930-1950 yılları arasında yapılan yapıların belgelenmesi amaçlanmıştır. Mimari fonksiyonlarına göre gruplara ayrılan yapılar için yapı kataloğu oluşturulmuştur. Bu yıllar arasında yapımı tamamlanan, tadilat gören ya da fonksiyon değişikliğine uğrayan tüm yapıların mimari oluşum ve değişim süreçlerinin açıklanması hedeflenmiştir. Bunun yanı sıra restore edilen tarihi eserler de ele alınmıştır. Söz konusu yıllardaki inşaat hareketliliğine dikkat çekmek amaçlanmıştır.

Sonuç bölümünde ise tüm bu değerlendirmelerden elde edilen veriler ışığında Edirne'nin erken cumhuriyet dönemindeki kentsel gelişimi yorumlanmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda Edirne'nin Cumhuriyet'in ilanından sonraki yakın tarihinde az bilinen bir döneminin aydınlatılmaya çalışılması amaçlanmıştır.

1.2.Tezin Yöntemi

Çalışma kapsamında Edirne'nin erken Cumhuriyet dönemindeki kentleşme kriterleri analiz edilerek konular gruplara ayrılmıştır. Aslında Cumhuriyet sonrası dönem olarak üzerinde durulan mimari sürecin, büyük kentler üzerinden yorumlanması yerine yerel kaynaklardan elde edilen veriler ışığında farklı bir pencereden bakılmasını sağlamak hedeflenmiştir.

Öncelikle tezin konusu kapsamında öncesinde yapılmış olan çalışmalar, yazılmış olan tezler, yayınlanmış kitaplar ve dergiler taranmıştır. Konunun ana çerçevesi oluşturulmuştur. Bu aşamada tezin daha çok ilk bölümlerinde genel kapsamda bilgi içeren başlıkların detayları oluşturulması hedeflenmiştir. Tezin ana kapsamını ise kütüphanelerden toplanan resim, rapor, plan gibi evrakların yanı sıra söz konusu yıllarda yayınlanan gazete ve dergi arşivlerinin taranması sonucu elde edilen belgeler oluşturmaktadır. Bu bağlamda öncelikle, 1930'lu yılları kapsayan geniş bir arşive sahip

olan Cumhuriyet gazetesi, Trakya Üniversitesi Kütüphanesi arşivinden taranmıştır. Edirne'nin yerel gazetesi olan Edirne Postası, İstanbul Beyazıt Devlet Kütüphanesinde, Arkitekt ve Mimar dergileri Ankara Milli Kütüphane ve Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent şubesinin arşivinde taranmıştır. Bu belgelerde teze konu olan tarihler arasında Edirne'de yapımına karar verilen, inşaası tamamlanan, ihaleye çıkılan yapılar hakkında bilgilere ulaşılmıştır. Özellikle Edirne Postası'nın yerel gazete olması sebebiyle altyapı ve imar işleri hakkında yapılan birçok habere ulaşılmıştır.

Başbakanlık Cunhuriyet Arşivi belgeleri, Ankara Cumhuriyet arşivinden elde edilmiştir. Arşivde Edirne'ye Cumhuriyet sonrası yapılması talep edilen yatırımlar ve kabul görenler hakkında yazışmalar tespit edilmiştir. Edirne Belediyesi Kudeb arşivinden ise ondokuzuncu yüzyıla ait elde edilen belgeler ve haritalar kullanılmıştır. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kütüpanesi'nden askeri, ticari, şehircilik konularında hazırlanan haritalar elde edilmiştir.

Tezin bir diğer önemli kaynağı döneme görgü tanıklığı etmiş Ahmet Badi Efendi (1839-1910) ve Rıfat Osman'ın (1874 – 1933) eserleridir. 1930 yılına kadar olan dönem Trakya Üniversitesi Kütüphanesi'nden elde edilen kaynaklar ile detaylandırılmıştır. Ayrıca kütüphanenin Edirne Kitaplığı bölümünden Edirne ile ilgili birçok belgeye ve kaynağa ulaşılmıştır. Arif Müfit Mansel, Semavi Eyice, Osman Nuri Peremeci'nin Edirne hakkında yazdıkları kitaplar yol gösterici olmuştur. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde Edirne ile ilgili bölümler tezin ilgili yerlerinde kullanılmıştır.

Mevzuat konusu da tezin önemli altlığıdır. 1930 yılından itibaren yürürlüğe konan 1930 Belediye Kanunu, 1933 Hıfzısıha Kanunu ve 1933 Yapı ve Yollar Kanunu ve bu süreçte atıfta bulunulan yönetmelikler tezin dayanağını oluşturmaktadır.

Edirne'nin imarlaşma sürecinde önemli rol oynayan Earnst Arnold Egli'nin hazırlamış olduğu imar planlarına Zürih Üniversitesi'nin dijital arşivinden ulaşılmıştır. Egli'nin bir dönem üniversitede ders vermiş olmasından dolayı ilgi kaynaklar kütüphane arşivinde bulunmaktadır.

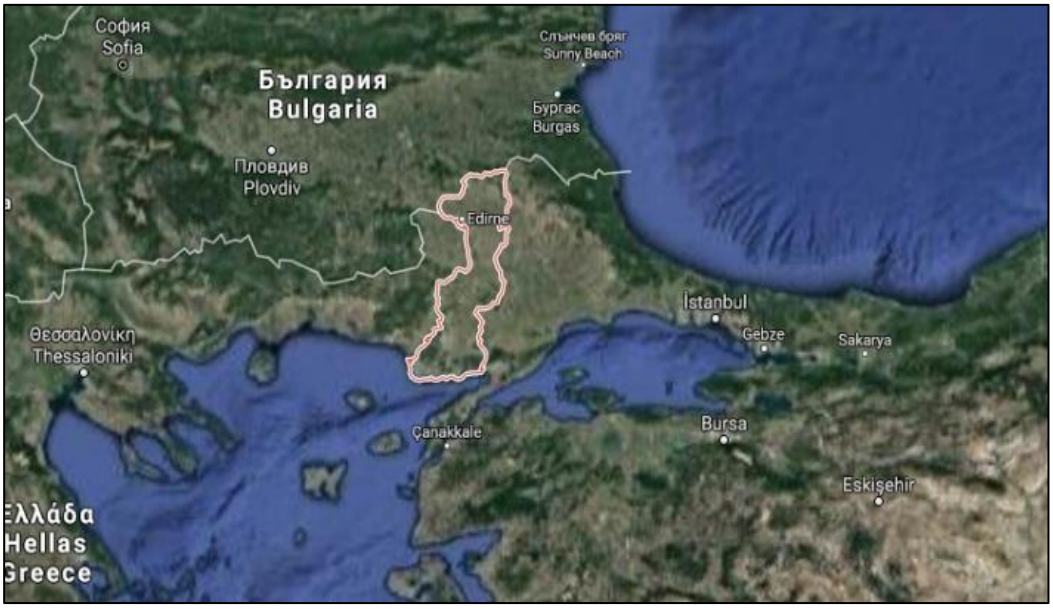
Yapılan tüm bu tarama çalışmaları sonrasında tez konusu çeşitli bölümler altında incelenmiş ve sonuçta genel bir kentsel modernleşme perspektifine ulaşılması amaçlanmıştır.

BÖLÜM 2

1930'LU YILLARA KADAR EDİRNE'DE KENTSEL GELİŞİM

2.1.Coğrafi Konum

Edirne, Marmara Bölgesi'nin Trakya Bölümü'nde yer almaktadır. Güneyde Ege Denizi, kuzeyde Bulgaristan, batıda Yunanistan, doğuda Tekirdağ, Kırklareli ve Çanakkale ile çevrilidir. [2] Bulgaristan ve Yunanistan ile sınır komşusu olup, ülkemizin Avrupa'ya açılan kapısı konumundadır. Bulgaristan'la olan sınırı yaklaşık doksan kilometrelik bir hat boyunca devam etmektedir. Şehir merkezi Bulgaristan'a 17 km, Yunanistan'a 7 km uzaklıktadır. Meriç Nehri, Edirne ve Yunanistan arasındaki sınırı oluşturmaktadır.



Şekil 2.1. Edirne'nin Konumu, (Google Earth 2017)

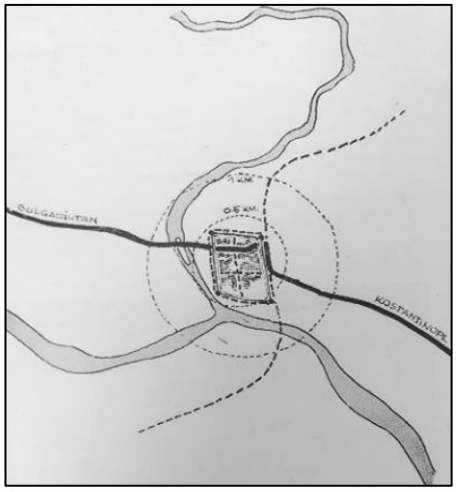
Yaklaşık 6.000 kilometrekare yüz ölçümüne sahip olup, deniz seviyesinden ortalama 40 metre yüksekliktedir. Yeryüzü şekilleri çeşitlilik göstermektedir. Farklı yükseltilere sahip dağ ve tepelerin yanında, yükseltisi daha az olan plato ve ovalar da mevcuttur. Kentin büyük bir bölümünü plato ve ovalar kaplamaktadır. [3]

Edirne, Akdeniz ikliminin yanı sıra karasal iklimin etkilerinin de görüldüğü tampon bir bölgededir. Karadeniz, Ege ve Marmara denizlerinin etkisi altında olması, kente iklimsel olarak değişken bir karakter kazandırmıştır. Kışlar karasal iklim etkisinde soğuk ve kar yağışlı iken, Akdeniz ikliminin etkileri görüldüğü zaman ise ılık ve yağışlı geçmektedir. [2]

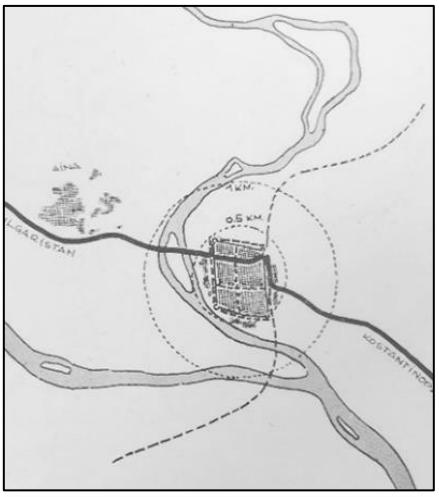
2.2. Edirne'nin Tarihi Gelişimi

Edirne, ilk çağlara dayanan bir geçmişe sahiptir. İ.Ö. 7. yüzyılda Türklerden Trak han tarafından Trakya istila edilmiş ve bu istila sırasında da 'Uskidamak' yani bugünkü Edirne'nin temelleri atılmıştır. İ.S. 46 tarihinde Romalıların istilası sonucu tüm Trakya Roma'nın bir eyaleti haline gelmiştir. Edirne, İ.S. 127 yılında Roma 'castrum' yerleşkesi olarak kurulmuştur. [4] Roma İmparatoru Adriyan tarafından geliştirilip, güzelleştirildiğinden 'Adriyan şehri =Adriyonopolis' olarak adlandırılmıştır. [1] Bizans döneminde psikoposluk merkezi olarak işlevlendirilen kent, Bizans'ın ikinci başkenti olarak kabul ediliyordu. İstanbul'u Belgrad ve Orta Avrupa'ya bağlayan askeri karayolu 'Via Militaria' üzerinde bulunması ve stratejik konumu nedeniyle değişik dönemlerde Bulgarların ve Slavların saldırına uğrayarak çok kez yağmalanmış, tahrip edilmiştir. [4, 76 ,77]

1361 yılında Osmanlı'nın hakimiyetine geçmesinden sonra, Edirne'nin fiziksel gelişim süreci hızlanmıştır. Kent Osmanlılar tarafından fethedildiği zaman Kaleiçi bölgesindeki mahalleler haricinde, Yıldırım semtinde bir kilise yıkıntısı ve Hıdırlık tepesinde Bektaşi tekyesi bulunmaktaydı. Rıfat Osman, Bizans ve Latin İmparatorlukları döneminde Edirne hakimlerine ait saray, kilise gibi yapıların şimdiki Maarif Bahçesi'nde (İtfaiye Kulesi yakınlarında) bulunduklarını yazmaktadır. Bu durumda kentin sur dışında düzenli bir yayılım göstermediği sonucuna ulaşılmaktadır.



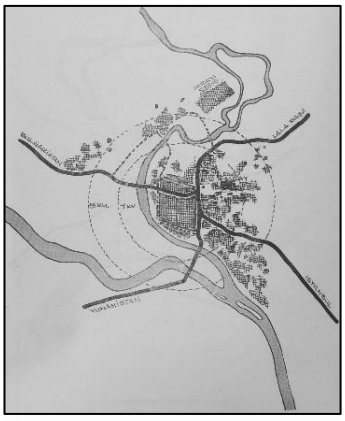
Şekil 2.2. II. yüzyıl sonlarında Edirne, yaklaşık 50 hektar, [41]



Şekil 2.3. XIV.yüzyıl başlarında Edirne, yaklaşık 100 hektar, [41]

Edirne'nin Osmanlı egemenliğine geçişinden sonra, Kaleiçi'nde oturan Osmanlılar, kale duvarları içine mahaller kurmakla beraber kalenin dışında da mahaller oluşturmaya ve çeşitli eserler yapmaya başlamışlardır. [1]

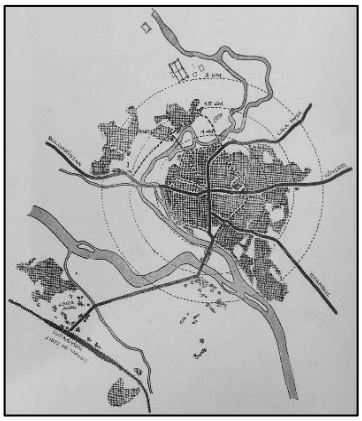
Osmanlı İmparatorluğu'nda şehirlerin yönetimi ve gelişmesinde uygulanan imaret sistemi Edirne'de de uygulanmıştır. İmaret kavramı kelime anlamı olarak 'imar edilmiş, inşa edilmiş' anlamalarına gelmektedir. Anadolu ve Rumeli'deki pek çok mimari eserin kitabesinde yapılar imaret adıyla zikredilmiştir. [5] Osmanlı'dan önce şehrin merkezi Kaleiçin'den ibaretken, Osmanlı döneminde; Eski İmaret, Orta İmaret, Yeni İmaret, Beylerbeyi İmareti, Mezitbey İmareti, Darüssiye İmareti, Muradiye İmareti gibi geniş mahalleri olan bir şehir haline gelmiştir. İlk imaretler nehir kenarında kurulmuştur. Eski İmaret (Yıldırım) ondördüncü yüzyıl sonlarında, Orta İmaret (Gazi Mihal) onbeşinci yüzyıl birinci yarısında ve Yeni İmaret (II. Beyazıd İmareti) onbeşinci yüzyıl sonlarında kurulmuştur. [6], [7] Kent, bu bir buçuk asra yakın süreçte genişlemeye ve bugünkü şeklini almaya başlamıştır. [1] Kentin ana merkezi olan kaleiçi ve imaretlerin birbirlerine göre konumlarını haritalardan incelemek gelişim sürecinin daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.



Şekil 2.4. XV.yüzyıl sonlarında Edirne, yaklaşık 250 hektar, [41]



Şekil 2.5. XVII.yüzyıl sonlarında Edirne, yaklaşık 850 hektar, [41]



Şekil 2.6. XIX. yüzyıl sonlarında Edirne, yaklaşık 750 hektar, [41]

Edirne'nin Osmanlı padişahları tarafından önem verilen bir kent olması, kentin yapılaşmasına da yansımıştır. Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi 'ne göre, Edirne fethinden sonra kente yapılan ilk bina, dönemin ilk sarayı olan 'Saray-ı Atik' tir.[1] Bu saray, I. Murat tarafından günümüzdeki Muradiye Küçük Pazar Caddesi ile Kırlangıç Meydanı arasındaki Kavak Meydanı'na yaptırılmıştır. Sarayın inşası ile birlikte bu bölge gelişim göstermiş ve bölgeye çeşitli konaklama yapıları yapılmıştır. [83]

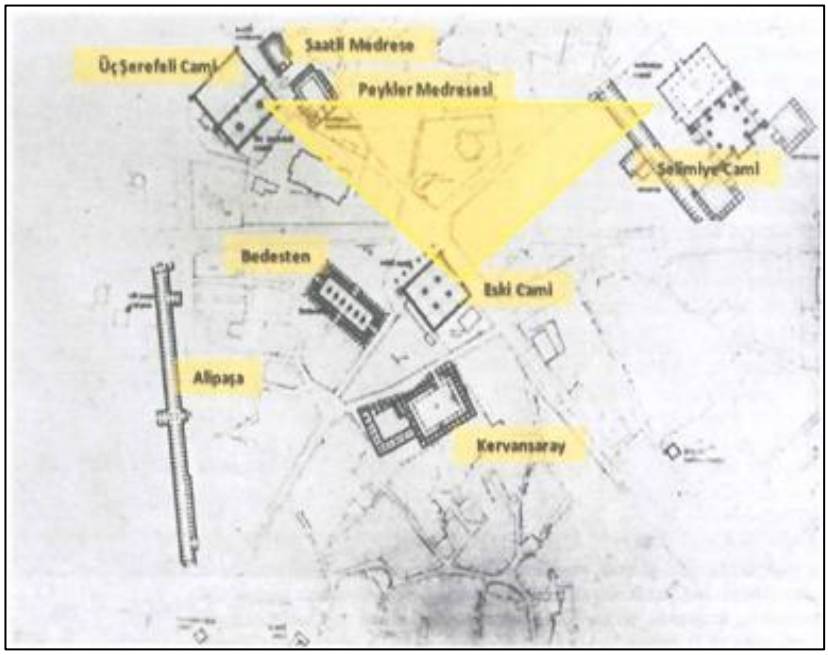
II.Murat döneminde, inşasına başlanan 'Saray-ı Cedid-i Amire'[2] (Yeni Saray) II. Mehmet döneminde tamamlanmıştır. Yaklaşık üç milyon metrekarelik bir arazi üzerinde kurulu olan saray yapıları, günümüzde Sarayiçi olarak anılan bölgede bulunmaktaydı. [8] Sonrasında, II. Beyazıd tarafından Tunca Nehri kıyısına yaptırılan II. Beyazıd Külliyesi ile birlikte Yeni İmaret (II. Beyazıd İmareti) oluşmuştur.

II.Beyazıd Külliyesi ve Selimiye Camii sur dışına çıkan kente yeni çekim alanları kazandırmıştır. Selimiye Külliyesi'nde oluşan ticaret merkezi kentin ikinci merkezi olmuştur. [4] Eski Cami, Üç şerefeli Cami ve Selimiye Camii arasındaki üçgen aks ticari

[1] Saray-ı Atik hakkında tarihi kaynaklarda fazla bilgi bulunmamaktadır. Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Saraydan bahsederken; "Gazi Murad Hüdavendigar'ın Kavak Meydanında yaptırdığı bu saray'ı Musa Çelebi genişletip kale gibi bir burç ve bir büyük bina gibi yaptırdı. Çevresi beş bin adım gelir. Dört köşeden uzunca bir saraydır. Duvarların yüksekliği yirmi zira olup kuzeye açılan bir adet Demir Kapısı vardır. Sonra, Sultan Süleyman Han, Macar Seferine rağbet etmekle bu sarayı ve Yeniçeri odalarını imar edip kırk bin yeniçeriyi hazır bulundurarak altı bin özel hizmetliyi bu saray'da oturtmak üzere eski sarayı büyük divanhaneler, has oda, büyük ve küçük hazine, kiler, doğancılar ve seferliler odalarıyla genişletti; ama bağ ve bahçe yoktur" demektedir.

[2] Yeni saray İstanbul Topkapı Sarayından sonra Osmanlı'nın en büyük saray yapısıdır. Günümüze kadar küçük bir bölümü gelebilmiştir. Geçmişte sarayın bulunduğu Sarayiçi bölgesi, günümüzde Kırkpınar güreşlerinin yapıldığı alandır.

yapıların yoğun olarak bulunduğu bir bölge haline gelmiştir. (Şekil 2.7.) Bu sayede kent on yedinci yüzyıldan itibaren kuzeydoğu yönünde genişlemeye başlamıştır.



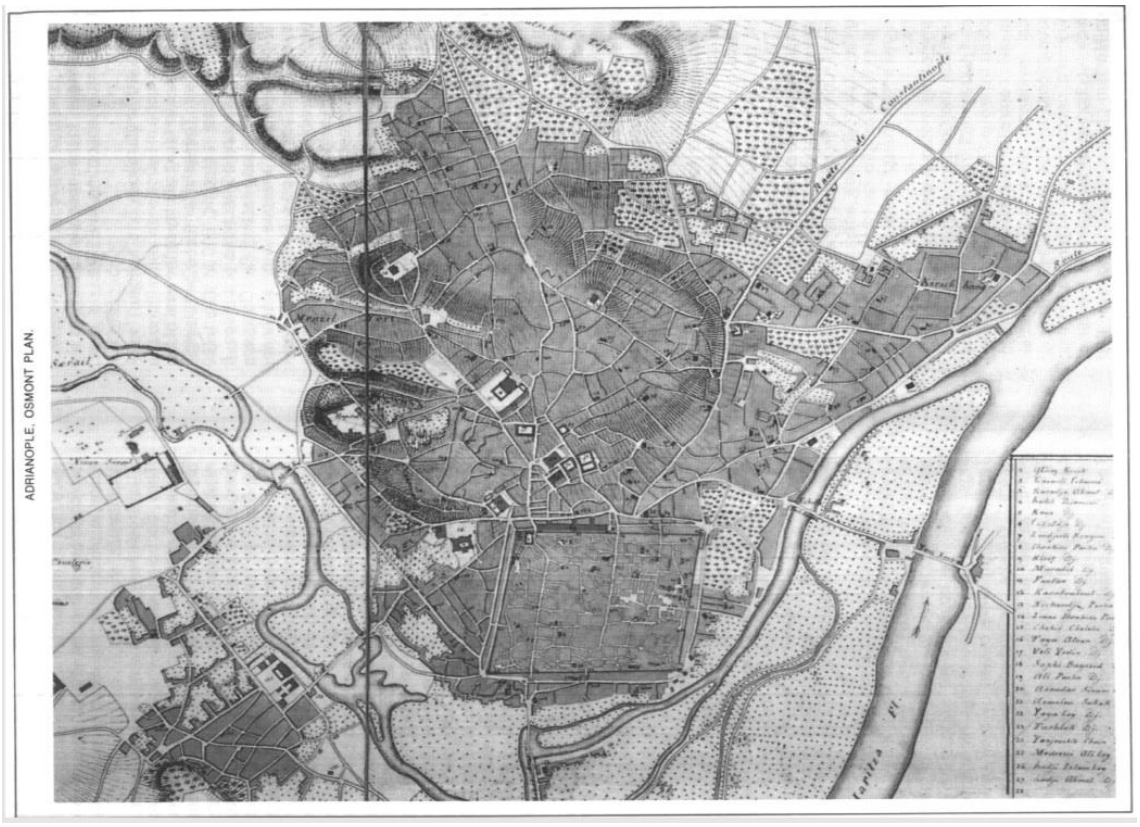
Şekil 2.7. Edirne Kent Merkezi Ticari Alan Aksı, [6]

Onsekizinci yüzyıl ortalarına kadar yapılaşmaya devam eden kent, bu yüzyılda da Osmanlı'daki önemini korumuştur. Bu gelişim süreci ile 1700'lü yıllarda yaklaşık 350.000'e ulaşan nüfusu ile Edirne; İstanbul, Paris ve Londra'dan sonra Avrupa'nın en kalabalık 4. şehri olmuştur. [60]

Ondokuzuncu yüzyıla gelindiğinde yaşanan savaşların olumsuz etkileri yoğun şekilde hissedilmiştir. Bu savaşların ilki 1828-29 Osmanlı Rus şavaşıdır. Ruslar 22 Ağustos 1829'da Edirne'ye girerek yaklaşık doksan üç gün burada kalmışlardır. Ancak yazın aşırı sıcakları, yiyecek azlığı ve yağışlar yüzünden Tifo hastalığına yakalanmışlar ve bu hastalık yaklaşık yüz otuz bin kişinin ölümüne neden olmuştur. Rusların Edirne'den ayrılmasından sonra 1832 yılında Edirne'de bütün Trakya'yı içine alan veba salgını başlamıştır. Bu salgın en çok Türklere zarar vermiştir. Bunların yanı sıra yoğun yağışlardan dolayı Meriç, Tunca ve Arda nehirleri taşarak çevrelerindeki mahallerin sular altında kalmasına sebep olmuştur. Suların geri çekilmesinden sonra oluşan bataklıklarda sivri sineklerin çoğalmasıyla da sıtma hastalığı artmıştır. [9]

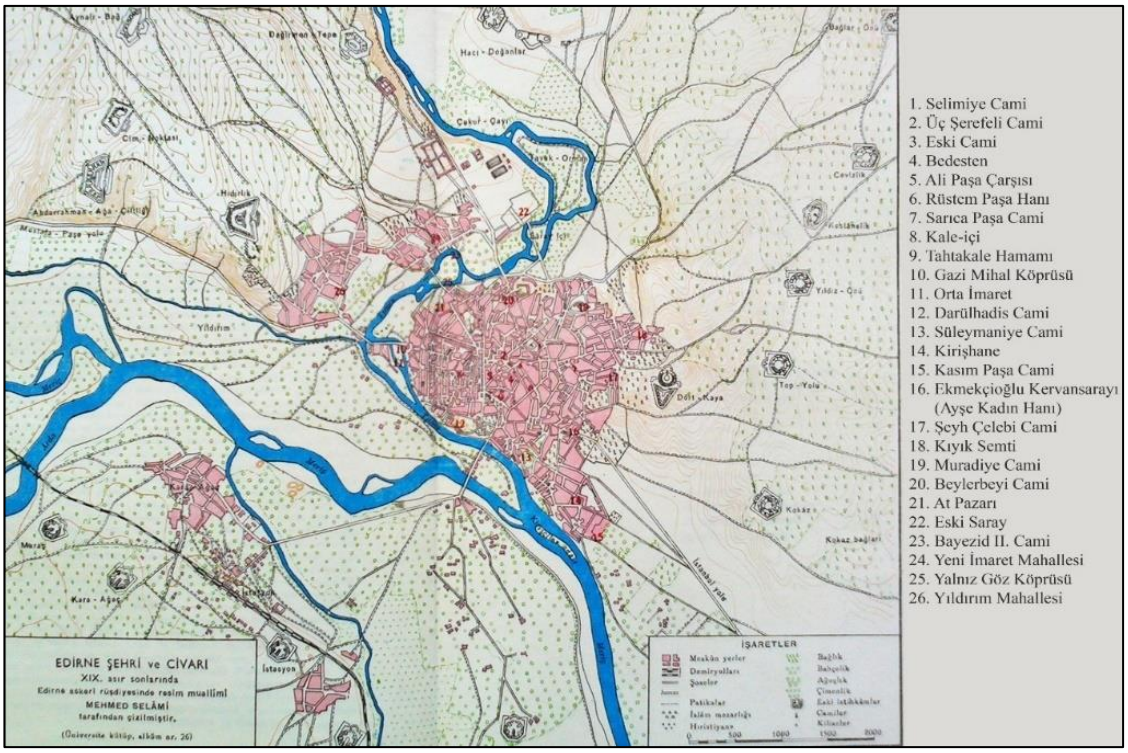
Savaşlar, salgın hastalıklar, doğal afetlerle baş edilen bu süreçte 1854-55 Kırım Savaşı sırasında kent iyice tahribata uğramış, Fransız ordusu tarafından işgal edilmiştir.

Bu dönemde Fransız ordusunda görevli bir mühendis olan Osmont tarafından Edirne'nin en eski planı olarak anılan 'Osmont Haritası' hazırlanmıştır. Bu plan Kaleiçi'ndeki surların ondokuzuncu yüzyıldaki durumuna ilişkin bilgi verir. Ayrıca Kaleiçi yerleşiminin sokak dokusu ve belirli anıtlarının yerleri de planda gösterilmiştir. Anıtların işaretlenmesi sayesinde Kaleiçi mahallelerinin yüzyıl ortasındaki sınırları tespit edilebilmektedir. [4] Selimiye camisi, Karaağaç bölgesi, yollar ve parselasyon planda net olarak görülebilmektedir.



Şekil 2.8. Osmont Haritası 1854, [61]

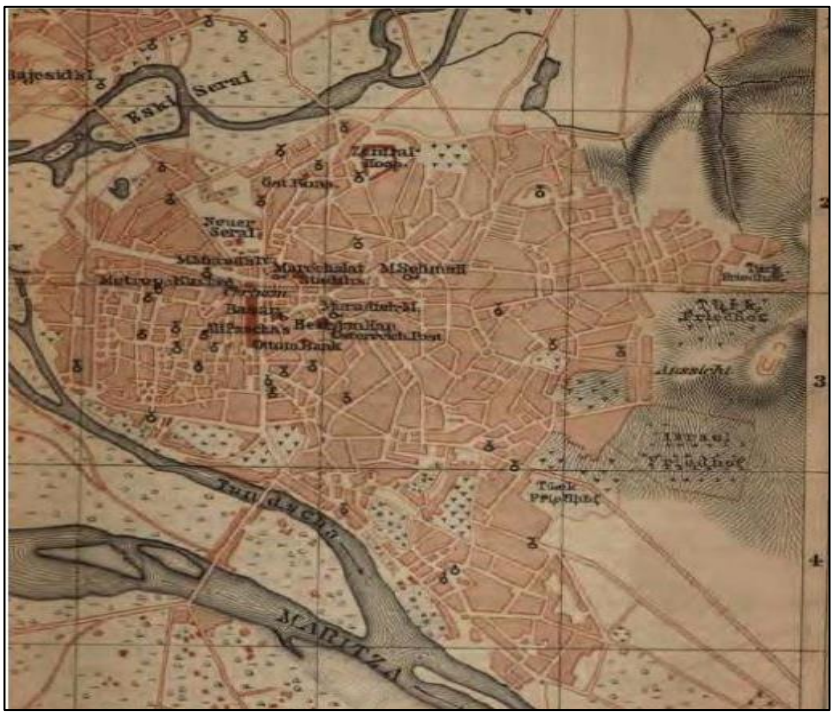
'93 Harbi olarak bilinen 1876-77 Osmanlı Rus Savaşı kentteki tahribatı arttırmıştır. Bu olaylardan sonra Edirne'nin askeri kimliği tekrar ön plana çıkmıştır. 1885 sonrası kent etrafında askeri tahkimat alanları oluşturulmuştur. Söz konusu tabyaların yapımı Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. [4] Mehmet Selami tarafından çizilen Edirne haritasında bu tabyalar net bir şekilde okunabilmektedir. (Şekil 2.9.)



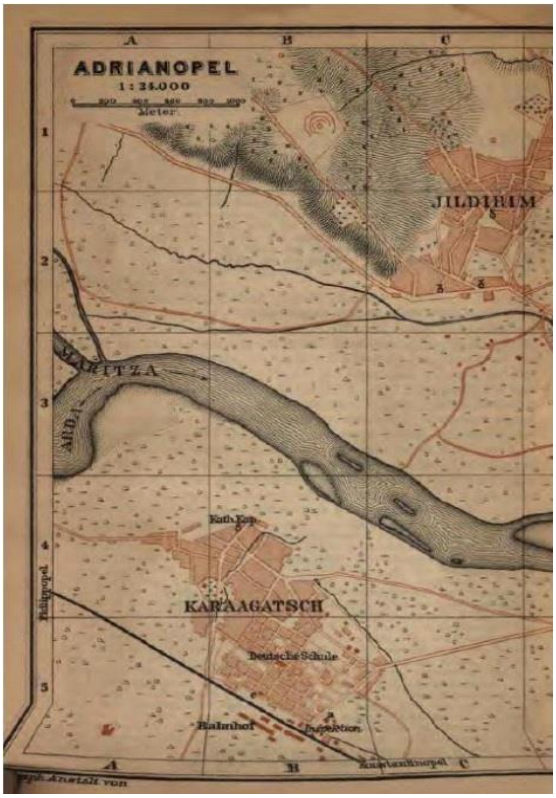
Şekil 2.9. Mehmed Selami Haritası 1882, [42]

'Edirne Şehri ve Civarı' haritası 1882 yılında Edirne Askeri Rüştiyesi'nde resim öğretmeni olan Mehmed Selami tarafından çizilmiştir. (Şekil 2.9.) Edirne kent merkezinin yanı sıra Edirne Sarayı, Karaağaç Bölgesi, demiryolu ve İstasyon binasının daha net okunabildiği bir ölçektedir. Kentin gelişim aksında Tunca ve Meriç Nehirleri'nin rolünü görmekteyiz. Merkezi aksın etrafında konuşlanan ve Edirne'yi çevreleyen tabyalar da bu haritanın önemli detayını oluşturmaktadır. Daha çok askeri amaçlı yapılmış bir haritadır. Karaağaç batıya doğru (Ortaköy caddesi boyunca ve çevresinde) düzensiz bir gelişme göstermektedir. Dolayısıyla bu döneme kadar ızgara planlı yerleşim düzeni halen oluşmamıştır. Ortaköy Caddesi ve İstasyon Caddesi iki ana arter olarak görülmektedir. İstasyon caddesinin iki yakasında ve çevresinde görülen düzensiz yayılımlar kısmi bir yerleşim olduğunu göstermektedir.

Ondokuzuncu yüzyılın son çeyreğinden itibaren çeşitli tekniklerle hazırlanan Edirne haritaları sayesinde kent tarihi hakkında daha detaylı bilgilere ulaşılmıştır. 1882 haritasından sonra 1903 yılı Baedeker haritasında Edirne'nin merkezi ve Karaağaç bölgesi ele alınmıştır. İmaretler bölgesini, nehirleri, yolları, Kaleiçi'nin izlerini görebilmekteyiz.

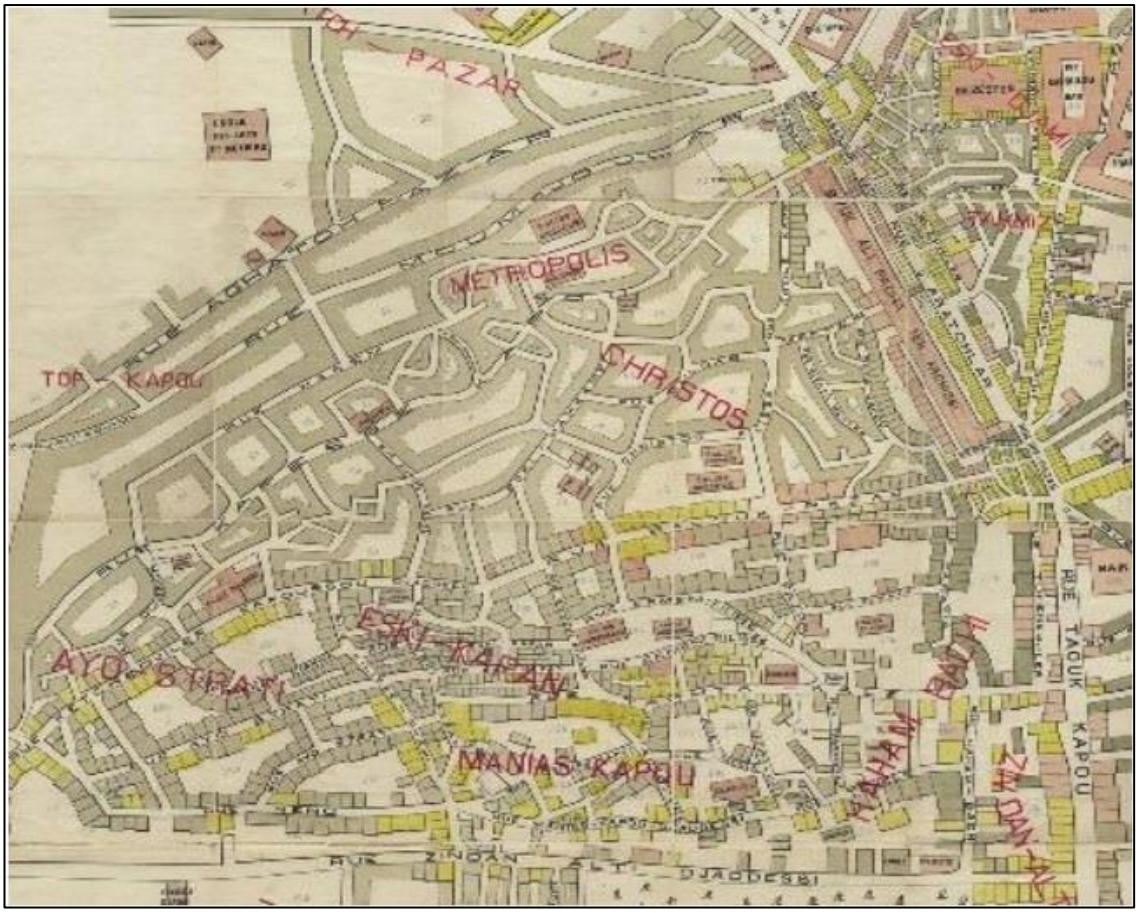


Şekil 2.10. Baedeker Haritası 1903, [62]



Şekil 2.11. Baedeker Haritası Karaağaç 1903, [62]

Baedekerler, 1827 tarihinde Karl Baedeker tarafından kurulmuş olan yayınevi bünyesinde dünyanın önde gelen seyahat rehberlerini hazırlamışlardır. 1870 lerde ikinci nesil Karl Baedeker'in sağlığının bozulması ile yerine geçen kardeşi Fritz döneminde Edirne'nin haritaları hazırlanmıştır. Seyahat rehberi niteliğindeki bu haritada 1/34.000 ölçeği kullanılmıştır. (Şekil 2.10.) Mahallelerin isimleri, yollar, yeşil alanlar, Kaleiçi mahallelerin ara sokakları dahil olmak üzere gösterilmiştir. [10] Karağaç bölgesi bu haritada birbirine paralel ve dik kesen ızgara planı ile düzenli bir görünüme kavuşmuştur. Bu anlamda Kaleiçi planına benzemektedir.



Şekil 2.12. Raymond Planı 1903, [63]

Raymond Planı bir yangın sigorta haritasıdır. Yangın sigorta haritaları erken dönemde hazırlandıkları ve renkli lejantları sayesinde net okunabilir oldukları için yapı tiplerini daha anlaşılır halde göstermektedir. (Şekil 2.12.) Ondokuzuncu yüzyıl sonunda özellikle büyük kentlerde taşınır ve taşınmaz malların sigortalanması konusu gündeme

gelmiş ve harita çizimi yaygınlaşmıştır. Bu haritaların da hazırlatılması yangın riskinin daha etraflıca ele alındığını göstermektedir. [11]

Renklendirme, kullanılan malzeme türlerine göre yapılmıştır. Örneğin kırmızı ile gösterilen yapılar kâgir taş, soluk yeşil ile gösterilen yapılar kerpiç, sarı renkte gösterilen yapılar ise ahşaptır. Renklerndirme yapılar hakkında fikir veriyor olsada yol güzergahları ve parselasyonların ölçek kavramından uzak olduğunu görmekteyiz. Daha çok amorf hatlı yollar ve bu doğrultuda oluşan parsellerde bitişik nizam yapılar dikkat çekmektedir. Bu kapsamda yangın sigorta haritalarının aslında yükselen finansalın oluşturduğu kaygıyla çizimine karar verildiği düşünülebilir. [64]

1903 yılında hazırlanan bu plandan yaklaşık 2 yıl sonra 20 Ağustos 1905 'te Edirne'de Büyük Yangın (Harik-i Kebir) gerçekleşmiştir. Yangında yaklaşık 1270 konut, 4 cami, 1 tekke, Katolik Bulgar, Ortodoks Bulgar ve Fransız Surde Şarite okullarıyla birlikte 7 okul, 6 kilise, 13 havra, 55 mağaza, 33 meyhane, 4 eczane, 1 karakol, 210 dükkân, 16 kahvehane, 200 iş yeri, 4 bağ evi, 1 basım evi, 1 lokanta, 1 kıraathane, 2 at değirmeni, 1 hamam, 28 ahır, 13 fırın, 12 oda, 2 han olmak üzere yaklaşık 1687 yapı kullanılamaz hale gelmiştir. O günkü parayla oluşan hasarın 500,000 lira civarında olduğu tahmin edilmektedir. [26] Şiddetli kuzey rüzgârı, yapıların eski ve ahşap oluşu, sokakların dar olması nedeni ile yangın kontrol altına alınamamıştır. Yangından Kaleiçi, Tahtakale, Manyas Kafeskapı, Alipaşa Çarşısı'nın arkası, Darülhadis Camii civarı ve Zindanaltı semtleri etkilenmiştir.

Yangının Topkapı Hamamı civarında Demirci Ohannes'in evinden başladığı saptanmış; evin de kısa süre önce sigorta ettirilmiş olduğunun öğrenilmesi sonucu kasıt olup olmadığını araştırmak için soruşturma açılmıştır. [27]

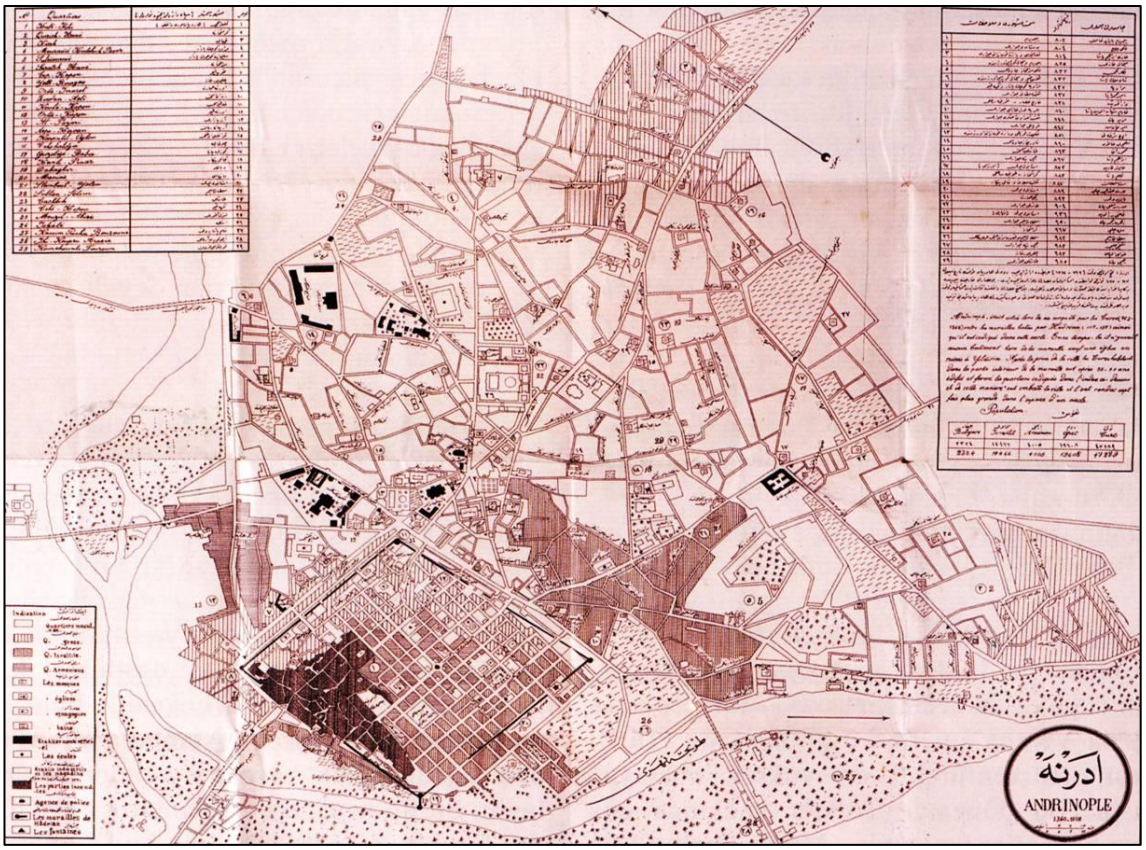
Kaleiçi'nde evleri yanan Rumların büyük çoğunluğu Büyükada ve Heybeliada'ya göç etmiştir. [12]



Şekil 2.13. Dilaver Bey Planı 1905, [63]

Dilaver bey planı Edirne için hazırlanan diğer planlara göre çok radikal bir plan olarak göze çarpmaktadır. (Şekil 2.13.) Gridal bir sistemde hazırlanmıştır. Ana arterler daha geniş gösterilirken ara yollar daha dar gösterilmiştir. Bu planda rekreasyon alanı olarak Maarif Bahçesi, Balıkçı Pazar'ı Bahçesi ve Belediye Bahçesi olmak üzere üç adet bahçe gösterilmiştir. Bina isimleri belirtilmemiştir. Arazi verilerinin içermemesi ve uygulama adına bir ipucu olmaması sebebiyle taslak olarak kaldığı söylenebilir. Dilaver bey planı hazırlandıktan kısa bir süre sonra Balkan Savaşları başlamıştır. 1912-1913

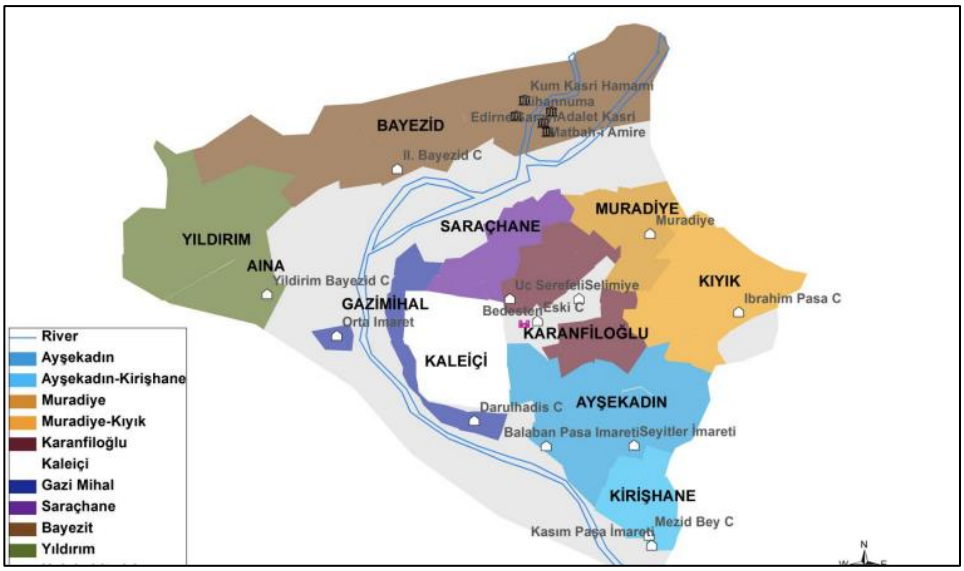
yıllarında yaşanan Balkan Savaşları'nın getirdiği yıkım da eklenince şehir toplumsal açıdan bir çöküş dönemi yaşamıştır. Sonrasında 10 Ağustos 1913'de kent tekrar Türk hakimiyetine geçmiştir. Tüm bunlar nüfusun ciddi oranda azalmasına neden olmuştur. 1918 Edirne haritası bu anlamda önemli bir dönemi tariflemektedir.



Şekil 2.14. Edirne Haritası, 1918, [43]

1918 yılına ait harita, I. Dünya Savaşı'nın son dönemlerinde çizilmiştir. (Şekil 2.14.) Haritada Kaleiçi bölgesinin gridal yol yapısı net olarak okunmaktadır. Haritadaki yapılar, lejantlarda çeşitli taramalarla gruplandırılmıştır. Bunlardan seyrek taranan yapılar Yunanlılara, daha sık düşey taranan yapılar İsraillilere, yatay taranan yapılar Ermenilere, taramasız olan yapılar ise Müslümanlara aittir. Kaleiçi bölgesinin güneydoğusunda yer alan daha koyu amorf alanda ise yangının izlerini görmekteyiz. Bölgede Müslüman halk yok denecek kadar azdır. Kentin geneline baktığımızda ise Yahudi ve Ermeni yerleşimlerinin oldukça yoğun olduğu anlaşılmaktadır.

Edirne haritalarında gördüğümüz semtlerin, Cumhuriyet sonrası yeni imar planlarının oluşumuna olan referanslarını değerlendirebilmek için, Cumhuriyet dönemine kadar gelen Edirne semtlerini incelemek yol gösterici olacaktır.

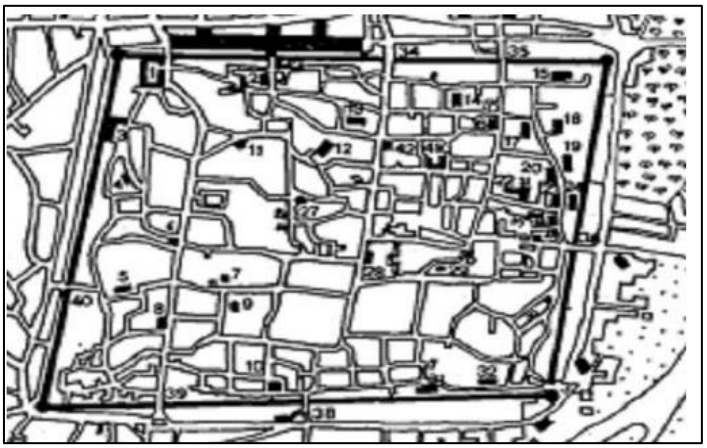


Şekil 2.15. Erken Dönem Edirne Semtleri XVIII.yüzyıl, [44]

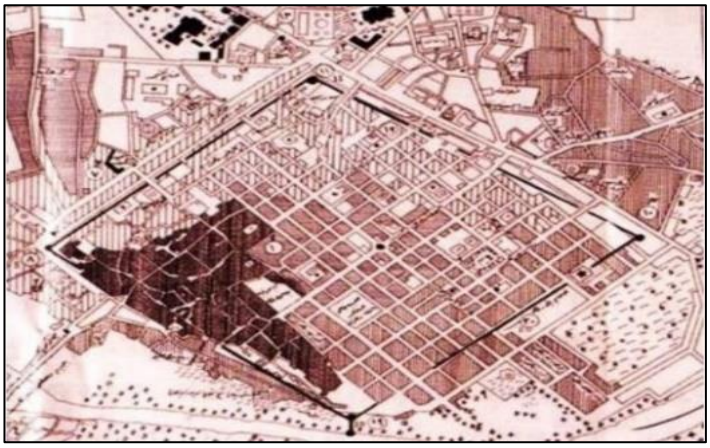
Kaleiçi: Kaleiçi bölgesi; kuzeyinde Çavuşbey mahallesi, doğusunda Sabuni bölgesi ve Ayşekadın bölgesinin üç mahallesinden biri olan Talatpaşa mahallesi ile sınırlıdır. Güney tarafından Tunca nehri ile çevrilidir. [13] Edirne'nin eski kent merkezidir. Roma döneminde inşa edilen sur içi yerleşim yaklaşık 360 dönümlük bir alanda kurulmuştur. Evliya Çelebi Seyahatname'sinde Kaleiçi semtinin altı kapısı bulunduğunu, içinde bağ-bahçe bulunmadığını, satranç tahtası gibi dik kesişen 360 adet kaldırım döşeli yol bulunduğunu yazmıştır. Roma döneminde gridal yapıya sahip doku Osmanlı döneminde amorf biçimde gelişmiştir. Ancak Edirne'nin geçirdiği büyük yangından sonra Kaleiçi Bölgesi tahrip olmuştur.



Şekil 2.16. Kaleiçi'nin Yangın Sonrası Durumu, 1905, [45]



Şekil 2.17. Kaleiçi Osmont Planı
(Yerolimpos'tan alıntıdır.)



Şekil 2.18. 1918 Kaleiçi Planı, [43]

Sonraki planlama sürecinde Kaleiçi Bölgesi gridal formda planlanmıştır. Birbirine dik geniş sokaklar ve parseller oluşturulmuştur.

Darphane: Kaleiçi bölgesinin güney tarafında yer almaktadır. Kaleiçi'nden sonra imara açılan ilk semttir. Darulharis medresesi burada bulunduğu için ulemaların yerleşim yeri olmuştur. Semte ismini veren Edirne Darphanesi de burada yer almaktadır. [39]

Kirişhane: Edirne'nin güney doğusunda yer almaktadır. Kale dışında ilk kurulan semtlerden biridir. Tunca sahiline uzanan bahçeleri ile kentin en güzel yerlerinden biri olmuştur. [39]

İstanbul Yolu-Ayşekadın: Edirne Kalesi'nin aynı isimli kapısından başlayarak şehrin doğusuna doğru ilerler. Bölgenin sınırları kuzeyde Sabuni bölgesi, Taşlık ve Kıyık bölgesi, Batıda Kaleiçi, güneyinde Tunca Nehri, doğusunda İstasyon bölgesi ve Hacılar Ezanı bölgesi bulunmaktadır.

Kıyık-Buçuk Tepe: Selimiye Camii'nin doğusunda ve Ayşe Kadın semtinin kuzeyinde yer almaktadır. Onyedinci yüzyıldandan itibaren gelişmeye başlamıştır. Fatih döneminde Baruthane kurularak İstanbul'un fethi hazırlıkları için top dökümü yapılmıştır. Amcazade Hüseyin Paşa, Arabacı Ali Paşa ve Defterdar Ahmet Paşa'nın sarayları da bu semtte kurulmuştur. [14]

Menzil Ahırı-Muradiye-Tekke Kapı: Şehrin kuzey doğusunda yer alan semtlerdir.

Saraçhane-Horozlu Yokuşu: Şehrin kuzey batısında yer almaktadır. Semti saraya bağlayan (Saray-ı Cedit) Saraçhane Köprüsü etrafında konumlanmaktadır. Onbeşinci yüzyılda Devletşah Hatun tarafında kurulan mahalle Rus istilasında harap olmuştur. Horozlu yokuşu kalenin büyük kulesiden yalnız göz köprüsü istikametine giden yoldur. II. Selimin kızı Esma Sultan tarafıdan Mimar Sinan'a yaptırılan cami bu semtte bulunmaktadır. Sonraki yıllarda buraya Sanayi okulu da kurulmuştur.

Yıldırım (Eski İmaret), Gazi Mihal (Orta İmaret), ve Yeni İmaret: Bu semtler Tunca'nın batısında yer almaktadır. Yıldırım onbeşinci yüzyılın birinci yarısında, Orta İmaret onaltıncı yüzyılın sonlarında ve yeni imaret yirminci yüzyılda kurulmuştur.

Yıldırım imareti Edirne'de kurulmuş ilk imarettir. Bu imaret civarında 28 küçük evden oluşan ilk yerleşim teşkil edilmiştir. Yıldırım mahallesi bu imaretin çevresinde kurulmuştur. 1990 yılında bölgenin beş mahallesi iki mahalle haline getirilmiştir. Yerleşik nüfus çok azdır. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sonrası Rum, Bulgar, Romen muhacirler mübadele yluyla yer değiştirmişlerdir. [13]

Gazimihal imareti onbeşinci yüzyıl başlarında Mihal beyin cami, iamret ve hamam yaptırmasından sonra Yıldırım mahallesinin ardından ikinci bir iskân alanı olmuştur. Fakat günümüzde bu mahalle yoktur.

Yeniimaret'in kurucusu II. Beyazıd'dır. Semt, kentin batısında, Yıldırım'ın kuzey doğusunda yer alır. Kent merkezinden Tunca nehri ile ayrılmıştır. Doğuda Tunca Nehri, Tavuk Ormanı, batıda Kapıkule tepelikleri, kuzeyde eski Edirne Sarayı sınırları güneyde ise Yıldırım semtine komşudur. Bölgede yapılan araştırma çalışmaları Tunca Meriç ve Arda Nehirleri'nin kenarlarının seddelerle[3] çevrildiğini göstermektedir. Böylece kent merkezi ile nehirler arasında geniş alanlar kalmaktadır. Bu doğal sit alanına Sarayiçi denilmektedir. [13, 15] 1529 yılı kayıtlarına göre semtte minumum yirmi dokuz konut bulunmaktadır. 1890 yıllarında burada Rum ve Türk gruplarının yaşamış olduğu, 1910 yılına gelindiğinde ise %40 Türk, %25 Osmanlı-Rus savaşı göçmenleri ve %10 Arnavutluktan gelen Türkler olmakla beraber gayrimüslimin halkın bulunmadığı bilinmektedir. 1920'de ise semtte yalnızca Müslüman Türkler kalmıştır. [16]

Hıdırlık: Kentin batısında yer almaktadır. IV.Mehmet buraya bir köşk yaptırmıştır. Topografyasının uygunluğundan yirminci yüzyılda savunma amaçlı hıdırlık tabyaları inşa edilmiştir.

Bu semtlerin yanı sıra Karaağaç da üzerinde durulması gereken bir bölgedir. Rabia Emekligil Erdoğu Karaağaç üzerine yazmış olduğu kitabında; 1675 yılında Edirne'de bulunan İngiliz elçisinin mahiyetindeki rahip Dr. John Covel tarafından yazılan günlükte, veba salgınının Karaağaç'ta da yayılım gösterdiğini bunun sonucunda orada yaşayan halkın birçoğunun hastalıktan öldüğünü ya da oradan ayrıldığını yazmıştır. Bu dönemde

[3] Sedde barajdan küçük nehir üzerindeki su durdurma yapısı.

Karaağaç'ta 50 Rum ailesinin yaşamakta olduğu ve Türklere ait 10 adet yazlık ev bulunduğu söylenmektedir. 1869 yılına gelindiğinde ise V. Hochstetter, Edirne'de yaşamakta olan yirmibeş Fransız aileden bahsetmektedir. Bu ailelerin köklü aileler olduğunu ve yazları Karaağaç'taki yazlıklarında geçirdiklerinden bahsetmektedir. Bunun yanı sıra Rumeli demir yolunun Edirne'den geçeceğini ve bu sebeple Karaağaç'a bir tren istasyonunun yapılacağından söz etmektedir. 17 Nisan 1869 tarihinde Belçikalı Baron Hirsch ile anlaşılarak 1870 yılında tren istasyonunun yapımına başlanmıştır. Edirne tren istasyonunun da Karaağaç'a inşa edilmesiyle Rumeli demir yollarının merkez hattını teşkil eden İstanbul- Edirne- Sarımbey hattı 17 Haziran 1873 tarihinde açılmıştır. Tren istasyonunun gelmesi ile Karaağaç'ın toplum hayatında da önemli değişikliler olmuştur. Yerleşim artmış, dolayısıyla konut, okul, banka postane gibi yapılara duyulan ihitiyaç neticesinde hızlı bir yapılaşmaya gidilmiştir. Ayrıca tren yolunu kullanan yolcular içinde otel, lokanta, cafe ve eğlence yerleri yapılmıştır. [17]

Yukarıda bahsi geçen Edirne semtleri ve yerleşimleri çerçevesinde, ondokuzuncu yüzyılda inşa edilen, sahip oldukları fonksiyonlar sebebiyle Cumhuriyet sonrası dönemdeki kentsel gelişim çalışmalarında referans teşkil etmiş yapılar bulunmaktadır. Bu yapılar, teze konu olan dönemde yeniden işlevlendirilen halleriyle karşımıza çıkmaktadır.

BÖLÜM 3

ONDOKUZUNCU YÜZYIL SONLARI VE YİRMİNCİ YÜZYIL BAŞLARINDA YAPILAN KAMUSAL BİNALAR

Ondokuzuncu yüzyıl sonları ve yirminci yüzyıl başlarını kapsayan süreç Edirne'nin 'zor yılları' olarak nitelendirilebilir. 1876-77 Osmanlı Rus Savaşı, 1905 Kaleiçi yangını ve 1912-13 Balkan Savaşları ile kent ciddi ölçüde tahribata uğramıştır. Yıkımların etkilerinin yoğun olarak hissedildiği dönemde çeşitli fonksiyonlara sahip yapılara ihtiyaç duyulmuş, bu doğrultuda hastane, okul, istasyon binası, jandarma karakolu, un fabrikası, Türkocağı binası, Halkevi binası, Halk Eğitim Merkezi, Buzhane gibi kamusal binalar inşa edilmiştir. Bu binalar hakkında ilgili dönem üzerine yazılmış kitaplardan, makalelerden ve gazete haberlerinden bilgilere ulaşılmıştır. Ulaşılan bilgiler ışığında bahse konu yapılar kronolojik olarak incelenmiştir.

3.1. Hamidiye Sanayi Okulu



Şekil 3.1. Hamidiye Sanayi Okulu (Gökşen, 2017)

1895 yılında açılan okulda; kunduracılık, marangozluk, çiftçilik, seccade ve halıcılık, terzilik bölümleri bulunmaktaydı. 1908 senesi başında Ressam Hasan Rıza Bey'in müdürlüğü döneminde okula getirilen makinalar ile fanila ve çorap dokunmaya başlanmıştır.

Okul, Balkan Savaşı'nda hastane, Bulgar istilasında ise belediye başkanlığı olarak kullanılmıştır. Bina bodrum, zemin, birinci kat ve ikinci kattan oluşmaktadır. Zemin katında yemekhane ve dolaplar; birinci katında müdürlük, öğretmenlerin ve görevlilerin odaları ile dört büyük derslik; ikinci katta da kabul salonu ile hastane ve yatakhaneleri bulunmaktadır. Bir süre sonra okulun ön kısmında yer alan Hacı Üveys Cami ve Topçu Baba Tekkesi yıktırılarak okulun bahçesi ve atölyeleri genişletilmiştir. Okula elektrikle çalışan marangozluk, demircilik ve dökümcülük tezgâhları, dizel bir motor ve halen mevcut olan bir jeneratör konulmuştur. 1920 yılında şehirdeki okulların ve diğer kurumların elektrikle aydınlatılması sağlanmıştır. O tarihte okulun giderleri Özel İdare tarafından karşılanmakta olup okulun adı Mıntıka Sanat Okulu olarak değiştirilmiştir. [53]

Cumhuriyet'in ilanından sonraki dönemde, basında çıkan haberler incelendiğinde Edirne'de bulunan Mıntıka(Bölge) Sanat Okulu'nun tadilatının devam etmekte olduğu, 16 Mayıs 1934 günü kat ilavesi için ihale yapılacağı bildirilmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 06 Mayıs 1934).

Yapı günümüzde Edirne Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olarak hizmet vermektedir.



Şekil 3.2. Hamidiye Sanayi Okulu'nun Özdeş Planındaki Konumu [41]

3.2. Atatürk Ortaokulu



Şekil 3.3. Atatürk Ortaokulu (Gökşen, 2017)

1882'de dönemin Edirne valisi olan eski başbakanlardan Kadri Paşa tarafından ortaokul binası olarak yaptırılmıştır. Bir süre sonra Vali Hacı İzzet Paşa tarafından liseye çevrilmiştir. 1892'de yatılı okul haline getirilmiş, 1910 yılında hacı Adil Bey zamanında binanın üzerine bir kat daha eklenmiş ve Mekteb-i Sultani (Saray Mektebi) olmuş, böylece ilk iki sınıf Rüştiye (ortaokul), üç tanesi İdadi (lise) ve son iki sınıfı Ali (yüksek) olmak üzere yedi sınıftan oluşmuştur. 1966 yılında Edirne Merkez Ortaokulu olmuş, 1969 yılından itibaren ise adı Atatürk Ortaokulu olarak değiştirilmiştir. Günümüzde okul binası olarak kullanılmaya devam edilmektedir. [52]



Şekil 3.4. Atatürk Ortaokulu'nun Özdeş Planındaki Konumu, [41]

3.3. Demirtaş Askeri Hastanesi (Karaağaç Kışlası)



Şekil 3.5. Karaağaç Kışlası, [80]

Demirtaş Askeri Hastanesi Karaağaç Kışlası kompleksinin sınırları içerisinde yer almaktadır. 1889 yılında Müşir Veysel Paşa tarafından yaptırılmıştır. Eski Demirtaş Köyü sınırları içerisinde bulunduğu için Demirtaş Askeri Hastanesi olarak anılır. Balkan Savaşı öncesinde bir dönem okul olarak kullanılmış, sonrasında tekrar hastaneye dönüştürülmüştür. Cumhuriyet döneminde köy öğretmeni yetiştirmek amacı ile Gazi Yati Okulu ismi ile hizmet vermeye başlamıştır.

Yapı doğu-batı ekseninde uzayan bir dikdörtgenin iki ucundan kuzeye doğru açılan 'U' şeklinde plan şemasına sahiptir. Giriş cephesinde yapılan çıkmalarla hareketli bir cephe oluşturulmuştur. Simetrik plan şemasına sahiptir. Yapı malzemesi olarak kesme taş ve tuğla kullanılmıştır.

Kuzey ve güney cephelerinden binaya giriş yapılabilmektedir. Kapılar ve pencereler dikdörtgen formda, yuvarlak kemerlidir. Pencereler her katta küçülmektedir.

İç mekân hastane olarak kullanıldığı dönemlerde, dört koğuş, bir gusülhane, bir eczane, hamam, mutfak, karakol, depo ve yirmi adet doktor odası olduğu bilinmektedir. Bu mekanlar arası geçişlerde de kemerli kapılar kullanılmış, aydınlatmalar geniş açıklıklı pencereler ile sağlanmıştır. [17] Yapı günümüzde askeri kışla olarak kullanılmaya devam etmektedir.



Şekil 3.6. Karaağaç Kışlası Uydu Görüntüsü (Baedeker)

3.4. Belediye Binası



Şekil 3.7. Edirne Belediye Binası (Gökşen,2017)

Edirne Belediye binasının yapımına 1898 yılında başlanmış olup, inşaat 1900 yılında tamamlanmıştır. Projesi, Edirne Harbiye Okulu'nda öğretmen olan ve aynı zamanda belediyenin mühendisliğini de yapan Nazif Akanlar'a aittir.

Belediye binası, iki adet büyük salon ile on adet odadan oluşmaktadır. Konum olarak tarihsel çekirdek olarak tanımlanan, Eski Cami, Üç Şerefeli Cami ve Selimiye Camii üçgeninde, kenti ikiye bölen Talatpaşa Asfaltı'nın kuzeyinde yer almaktadır.

Yığma yapı tekniği ile inşa edilmiş olan yapı, bodrum, zemin ve birinci kat olmak üzere üç kattan oluşmaktadır. Doğu -batı ekseninde simetrik olarak planlanmış kare plan etkisi, orta kısımların çıkmaları ile bozulmuştur. Mimar Sinan Caddesi yönünden girilen binanın ön cephesinde kemerle sonlanan yüksek pencereleri ve hitabet için kullanılan balkonu cephenin dikkat çeken özelliklerindendir.

Edirne Belediye Başkanlığı binası, işgal yıllarında bazı devlet adamlarının konakladığı yer olmuştur. Bulgar işgali sırasında, Bulgar Kralı Ferdinand, Yunan işgali sırasında da Yunan Kralı Konstantin belediye binasında kalmıştır. Belediye hizmetleri bu sürelerde sanat okulunda sürdürülmüştür. Sultan Mehmet Reşat da 1910 yılında Edirne'ye yaptığı ziyarette bu binada konaklamıştır. Ayrıca Atatürk, Edirne'yi ziyaret ettiği 21-25 Aralık 1930 tarihinde bu binada misafir edilmiştir. [50]

Yapı günümüzde Belediye binası olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.8. Edirne Belediye Binası Özdeş Haritasında Konumu [41]

3.5. Müşir Dairesi (54. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı Binası)



Şekil 3.9. 54. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı (Gökşen, 2017)

Müşir Dairesi 1901 yılında Edirne halkı tarafından yaptırılmıştır. Umumi Müfettişlik, Kıyık'taki binası tamamlanana kadar bir süre bu binada hizmet vermiştir. [56]

Yapı bodrum, zemin ve birinci kattan oluşmaktadır. Dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Birinci kat orta kısımda cepheyi hareketlendiren çıkma zemin kattaki kolonlar ile taşıtılarak, cepheye estetik bir görünüm kazandırılmıştır. Yapı malzemesi taş ve tuğladır. Günümüzde 54. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı olarak hizmet vermektedir.



Şekil 3.10. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı Özdeş Planındaki Konumu [41]

3.6. Vakıflar Bölge Müdürlüğü



Şekil 3.11. Vakıflar Bölge Müdürlüğü (Gökşen, 2016)

Edirne Vakıflar Bölge Müdürlüğü binası, Eski Cami'nin hemen arkasında ve Talatpaşa Bulvarı üzerinde yer almaktadır.

Dr. Rıfat Osman'ın 1920 yılında yayımladığı Edirne Rehnüması (Edirne Şehir Klavuzu) adlı kitabında, bu binanın 1900'lü yılların başlarında "Medresetü'l Vâizin (Vaizler Medresesi)" olarak yapıldığı yazmaktadır. Binanın dört dershane ile yedi odadan oluştuğu, bulunduğu yerin önceden Müslüman mezarlığı olduğu ve mezarlığın, zamanla bakımsız ve harab duruma geldiği için, buraya bazı dükkanlar yapıldığı belirtilmektedir. Eski Cami Vaizler Medresesi daha sonra, önceden askeri cezaevi olarak kullanılan, Sultan Selim Medreseleri'nin bulunduğu yere taşınmış, bu tarihi yapı da 1915 yıllarında bir kısmı Evkaf Dairesi (Vakıflar Müdürlüğü)'ne, bir kısmı da il müftüsüne tahsis edilmiştir.

Yapı günümüzde de Vakıflar Bölge Müdürlüğü olarak hizmet vermektedir. [1,57]



Şekil 3.12. Vakıflar Bölge Müdürlüğü Özdeş Haritasında Konumu [41]

3.7. Fındıklıyan Un Fabrikası (Dönertaş Un Fabrikası)



Şekil 3.13. Edirne Un Fabrikası, (Gökşen, 2017)

Fındıklıyan Un Fabrikası Tunca Nehri kenarında konumlanmaktadır. 1902 yılında hizmete açılmıştır. Milli Emlak bünyesinde olan fabrika, 1926 yılından itibaren on sene boyunca işletilmek üzere belediyeye devredilmiştir. Edirne'de un ve ekmek konusunda stratejik hizmetler veren Fındıklıyan Un Fabrikası o günlere gelinceye kadar pek çok el değişikliği geçirdiğinden dolayı piyasa ve halk ekmek temini açısından zorluklar yaşamıştır. Fabrika yetkilileri, Edirne Belediye Başkanlığı ile anlaşmazlığa düşmüşler ve bunun üzerine Edirne Belediyesi de İstanbul'dan un getirip dağıtmaya başlamıştır. Mevsimden kaynaklanan zorluklar yanında nakliyedeki aksamalar nedeniyle İstanbul unu da toplumdaki huzursuzluğu önleyememiştir. Mülki ve mahalli idare bu nedenle un değirmenleriyle görüşmelere başlamışlardı. (Edirne Postası, 30.7.1937).

Yapı zemin üzeri üç kattan oluşmaktadır. Hareketli bir cepheye sahiptir. Neo klasik üslüpta yapılmıştır.

Fabrika bir süre sonra şimdiki Trakya Un Fabrikası bünyesine geçmiştir. Yapı günümüzde restoran olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.14. Edirne Un Fabrikası Özdeş Planındaki Konumu [41]

3.8. Edirne Küçük Şehir İstasyon Binası



Şekil 3.15. Edirne Küçük Şehir İstasyon Binası (Gökşen, 2017)

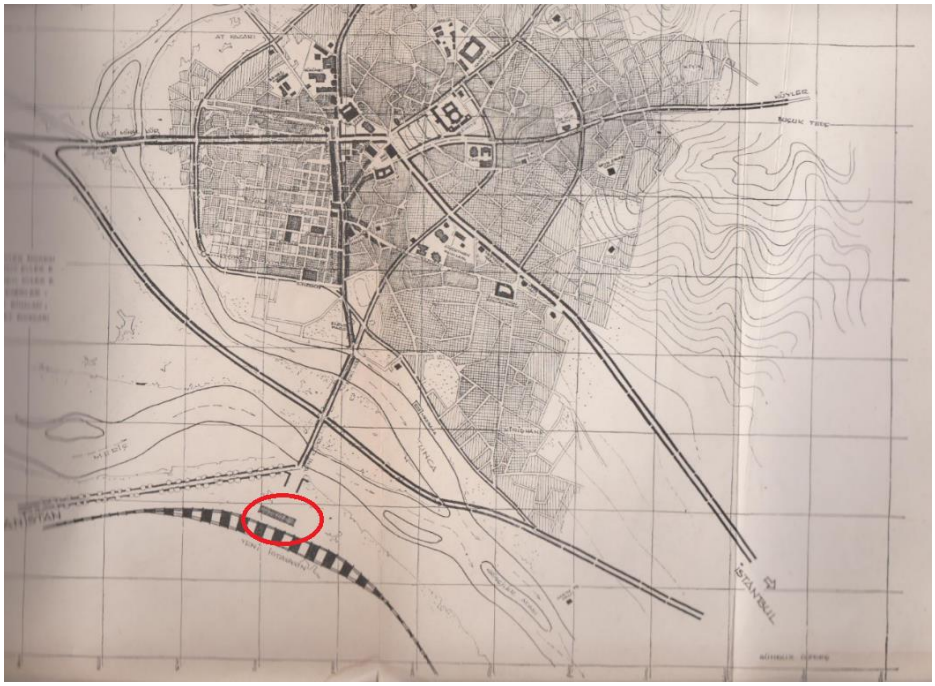
Edirne Küçük Şehir İstasyon Binası, Meriç Köprüsünün çıkışında, Hacı Adil Bey Çeşmesi'nin güney cephesinde, nehir boyu tesislerinin karşısında, Söğütlük yolu üzerindeki meydanda yer almaktadır.

6 Eylül 1915 Sofya anlaşması sonunda Edirne ve çevresine yeni sınır düzenlemesi yapılmıştır. Bunun sonucunda Karaağaç'ın ve Edirne Karağaç yolunun yarısı Bulgarlara verilmiştir. Bu durum Edirne halkının demiryolundan yararlanmasını zorlaştırmıştır. Ulaşım sorununun çözülmesi ve aynı zamanda ticari hayatın devamı için Karaağaç'tan Edirne'ye giden demiryolu uzatılmış ve buraya da küçük bir istasyon binası yapılmıştır. Yapının mimarı bilinmemektedir.

İstasyon binası dikdörtgen bir plan şemasına sahiptir. Tek katlı yığma bir yapı olup beş odası bulunmaktadır. İlk üç odası önde dört arkada dört olmak üzere sekiz adet pencereye sahiptir. Ön ve arka kısımlara bakan bölümlerde bulunan ikişer adet pencere ile birlikte toplam 12 adet pencere bulunmaktadır. Binanın dört biriminin giriş kapıları ayrı olup, ön ve arka cephelerde yer almaktadır. Yapı tasarımı oldukça sadedir. Binanın ön cephesi demiryolunun hattına bakan doğu yönündedir. [17]

Yapı, oluşan ihtiyaç sonucu acil olarak yapıldığı halde cephede bulunan kilit taşları ve iç mekânda bulunan kalem işlerinin izleri özen gösterilerek inşa edildiğini göstermektedir.

Yapı günümüzde kafe-restoran olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.16. Edirne Küçük Şehir İstasyonu Binası Özdeş Haritasında Konumu

3.9. Jandarma Karakolu



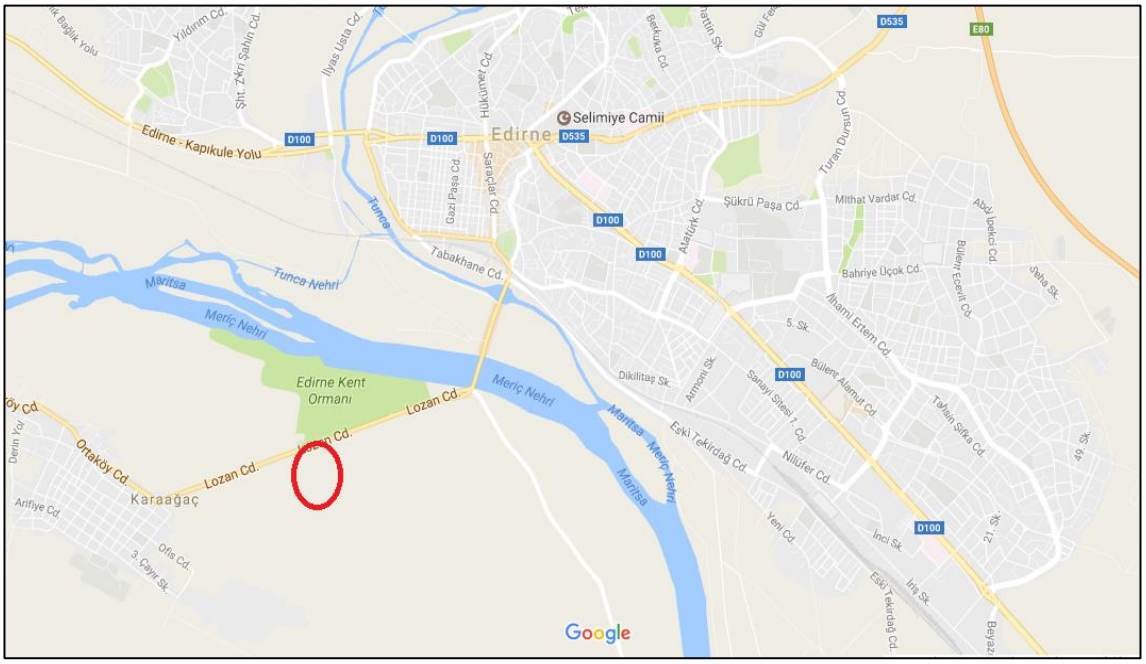
Şekil 3.17. Jandarma Karakolu (Gökşen, 2017)

Edirne Karaağaç yolu üzerinde, Balkan Şehitliği'nin karşısısında yer almaktadır. Bilinen tarihinde öncelikle demiryollarına ait bir lojman olarak kullanıldığı, sonra askeriyeye devredildiği, bir süre sonrada Orman İşletme Müdürlüğü'ne devredilerek oranın lojmanı olarak kullanıldığı bilgisine ulaşılmıştır. Rıfat Osman yapının projelerinin bir Fransız mühendise ait olduğunu söylemektedir. [17]

Yapı, dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Taş temel ve tuğladan inşa edilmiştir. Girişi batı cephesinde bulunmakta olup, dokuz basamak ile binaya giriş yapılmaktadır. Oldukça gösterişli bir girişe sahiptir. Kapı ve pencereler sivri kemerli, uzun ve oval formdadır. Toplam onbir adet penceresi bulunmaktadır. Arka cephede bodrumdan açılan bir bahçe kapısı, yan cephelerde ise küçük birer pencere bulunmaktadır. İç mekânında ise ortada geniş bir salon ve iki yanında birer küçük oda bulunmakla beraber, bu küçük odaların bir bölümü mutfak ve banyo olarak işlevlendirilmiştir. Bodrum kat tek bir mekândan oluşmaktadır.

Yapı cephesi oldukça estetik bir görünüme sahiptir. Kemerli geniş pencereler ve giriş kapısı dış cepheye hareketlilik kazandırmıştır.

Yapı günümüzde kullanılmamaktadır.



Şekil 3.18. Jandarma Karakolu (Google Maps,2017)

3.10. Türk Ocağı Binası



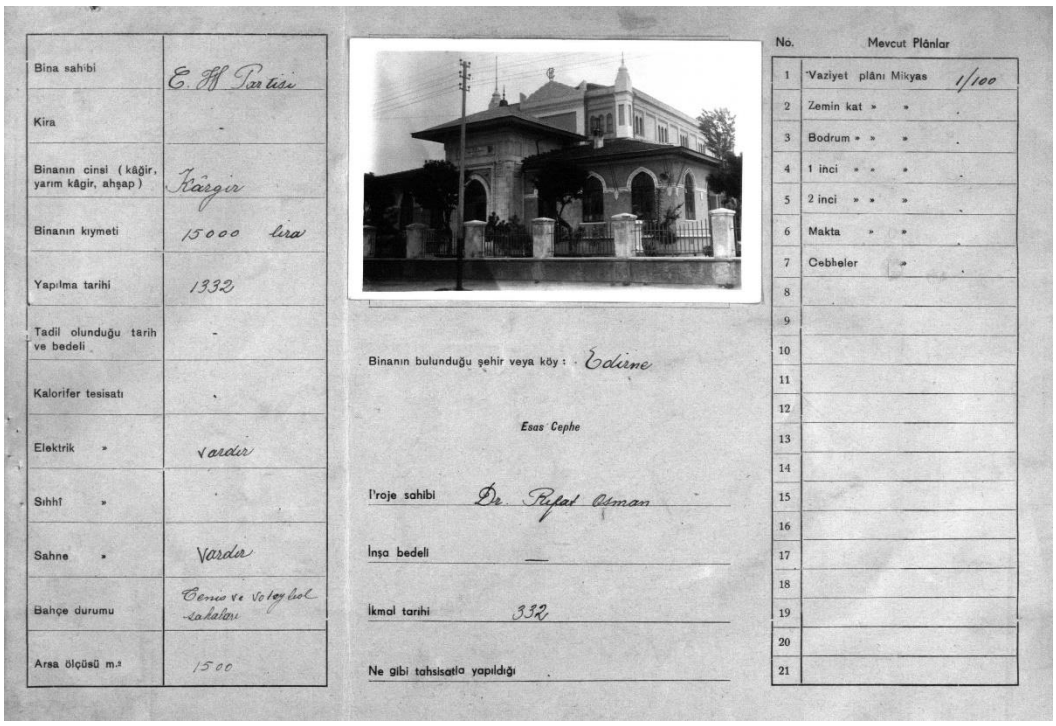
Şekil 3.19. Türk Ocağı Binası [18]

Türk Ocağı Binası 1915 yılında Edirne İttihat ve Terakki üyeleri tarafından yaptırılmıştır. Daha sonra onarımdan geçirilerek 1936 yılı haziran ayı itibariyle ‘Askeri Gazino’ olarak düzenlenmiştir. Salon dışında yemek odası, oyun odaları, misafir subaylara yatak odaları, banyolar ve bahçe düzenlemesi ile her türlü ihtiyacı ve konforu sağlayan bir binadır. Gazinoda pazar akşamları çaylı danslar düzenlenildiği bilgisine ulaşılmıştır. Türk Ocakları Kurumu'nun kapatılması ile ilgili ilk haber 20.1.1931 tarihinde kamuoyuna duyurulmuştu. Türk Ocakları Kurultayı (Genel Kurul Toplantısı) 10.4.1931 günü Ankara genel Merkez Binası'nda toplanmıştı. İzmir Milletvekili Vasıf Bey'in sunduğu Türk Ocakları'nın Cumhuriyet Halk Fırkası'na (CHF) intikali teklifinin kabulü ile birlikte Türk Ocakları Cemiyeti'nin sona ermesine ve bu cemiyetin sahip olduğu bütün hakları ve bütün görev ve vazifeleri ile birlikte Cumhuriyet Halk Fırkası'na (CHF) devredildiğine dair karar verildiği belirtilmişti. Kapatılan Edirne Türk Ocağı Derneği merkez binası dışında mal sahibi olduğu buzhane ve dükkânlar da Cumhuriyet Halk Fırkası'na (CHF) devredilmişti. Zindanaltı mevkiinde bulunan Buzhane ve dükkanlar 1939 yılı ocak ayında satışa çıkarılmıştır. [18] Yapının restorasyonu devam etmektedir.



Şekil 3.20. Türk Ocağı Binası Özdeş Planındaki Konumu

3.11. İttihat ve Terakki Kulübü Binası-Halkevi- Halk Eğitim Merkezi



Bina sahibi	E. H. Partisi
Kira	-
Binanın cinsi (kâgir, yarım kâgir, ahşap)	Kargir
Binanın kıymeti	15000 lira
Yapılma tarihi	1332
Tadil olunduğu tarih ve bedeli	-
Kalorifer tesisatı	»
Elektrik »	vardır
Sıhhî »	»
Sahne »	Vardır
Bahçe durumu	Cenio ve Voleybol sahaları
Arsa ölçüsü m.²	1500

Binanın bulunduğu şehir veya köy : Edirne

Esas Cephe

İ'roje sahibi Dr. Rıfat Osman

İnşa bedeli —

İkmal tarihi 332

Ne gibi tahsisatla yapıldığı

No.	Mevcut Plânlar
1	Vaziyet planı Mikyas 1/100
2	Zemin kat » »
3	Bodrum » » »
4	1 inci » » »
5	2 inci » » »
6	Makta » »
7	Cephеler »
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	

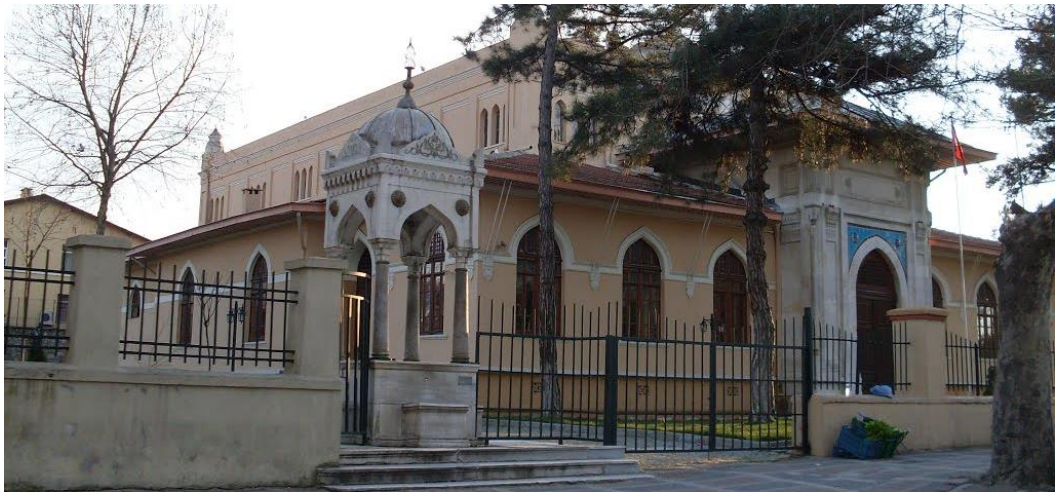
Şekil 3.21. İttihat ve Terakki Kulübü Binası, [72]

Bina, İttihat ve Terakki Kulübü Binası olarak 1914 yılında Edirnelilerin yardımlarıyla yapılmıştır. 1918 yılında İttihat ve Terakki kapatılınca, bir süre Cemaat-i İslamiye Dairesi olarak kullanılmış, 1930'da Atatürk'ün emriyle onarım görmüştür. [21] 1931 yılından itibaren bir süre Halkevi binası olarak hizmet vermiştir. [49]

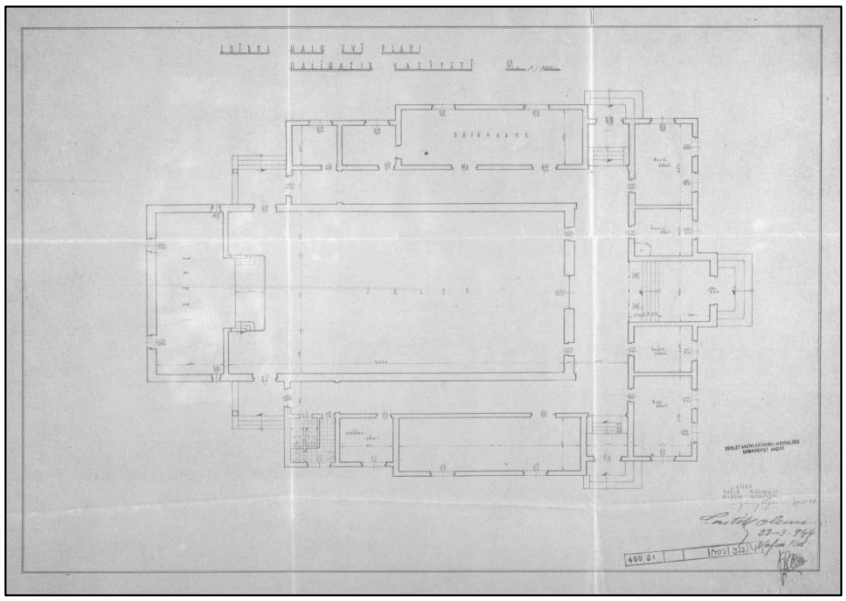
Halkevleri; halkın müzik, spor, tiyatro, kütüphane, edebiyat, güzel sanatlar gibi her türlü kültürel faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için açılmış kurumlardır. Edirne Halkevi ilk açılan halkevlerinden birisidir. Trakya Umumi Müfettişi General Kazım Dirik döneminde Edirne Halkevi'nde, okuma yazma bilmeyen halk için kurslar, halk mektepleri açılmıştır. Bu tarihte Edirne Halkevi'nde kütüphane ve okuma odası bulunmakta ve Halkevleri Genel Merkezi'nden buraya birçok kitap, gazete ve dergi gönderilmekteydi. [19]

Yapının, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nden elde edilen künyesinde, bina sahibinin Cumhuriyet Halk Fırkası olduğu bilgisi bulunmaktadır. Yapı bodrum, zemin, birinci ve ikinci kattan oluşmaktadır. Oldukça hareketli bir cephe karakterine sahip olup, bahçesinin geniş olduğu ve voleybol sahaları bulunduğu belirtilmiştir.

Yapı klasik Osmanlı mimari stilindedir. Mimari çizim ve düzenlemelerinde bir Edirne Sevdalısı olarak bilinen Dr. Rıfat Osman'ın imzası bulunmaktadır. Bodrum, zemin ve birinci kattan oluşmakta olup, kademeli olarak daralan dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Zemin katta geniş bir salon, dört adet oda ve bir çay ocağı bulunmaktadır. Birinci katta iki adet oda, bir adet banyo, veranda bulunmaktadır. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgelerinden yapının ilk çizimlerine ulaşılmıştır.

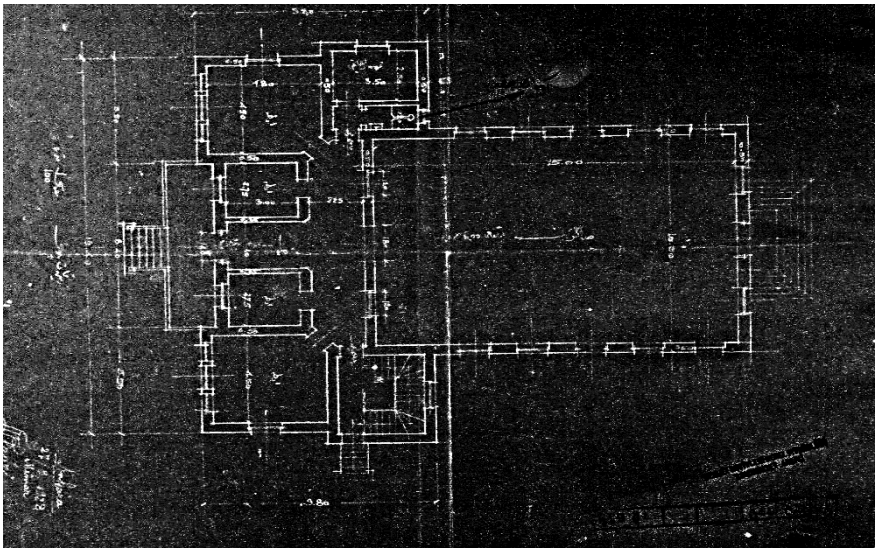


Şekil 3.22. İttihat ve Terakki Kulübü Binası [73]

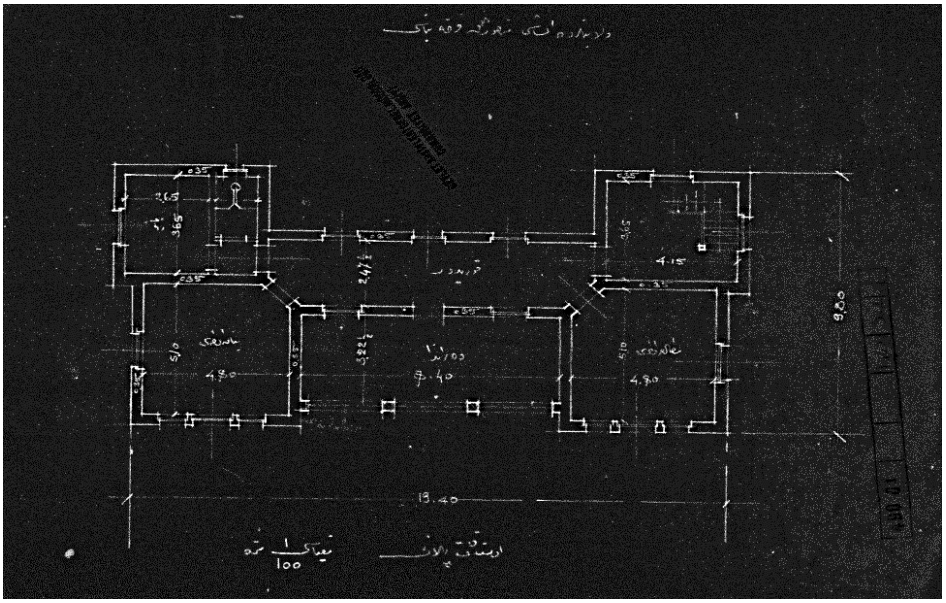


Şekil 3.23. Edirne Halkevi Binası Hali Hazır Vaziyet Planı, [72]

Yapının bodrum kat planı arşiv kayıtlarında mevcut değildir. Ancak bodrum ile ilgili, 4.9*4.25 ebadında iki adet oda, 4.80*4.00 ebadında, 3.70*4.00 ebadında ve 3.00*4.25 ebadında da birer adet oda bulunduğu bilgisi mevcuttur. Halihazır vaziyet haricinde, aynı cephe ve plan bölümlerine uygun iki adet çizim daha bulunmaktadır. Söz konusu planda salon ölçüleri daha büyüktür. İki planda da binanın ana girişi orta akstan sağlanırken alttaki planda yan cepheden de binaya giriş mevcut olduğunu görmekteyiz.



Şekil 2.24. Zemin Kat Planı, [72]



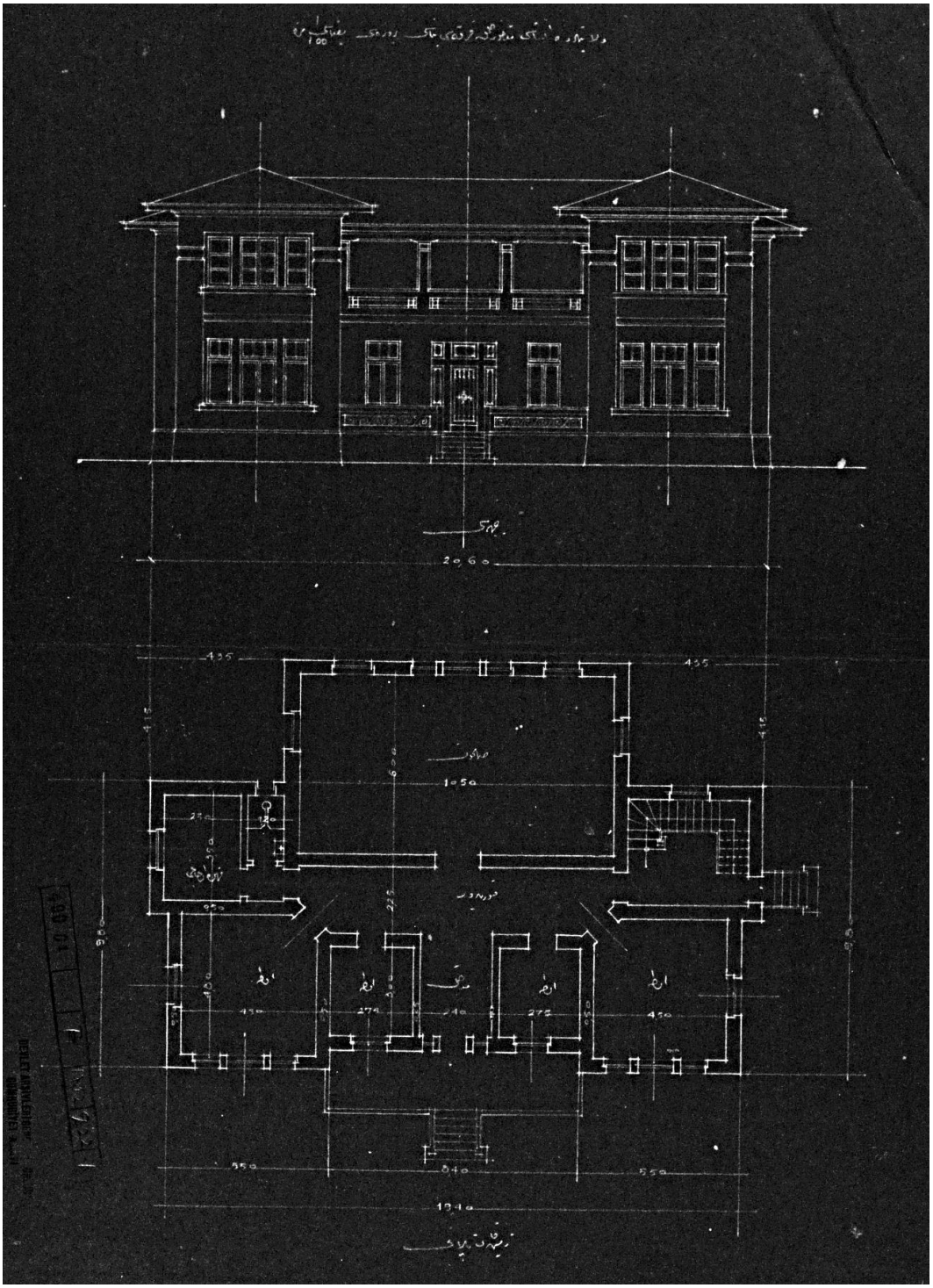
Şekil 3.25. Halkevi 1. Kat Planı [72]

Yapı simetrik bir plan şemasına sahiptir. Bu simetrik plan şemasına sahip olmasına rağmen köşelerdeki odalar daha önde tutalarak monotonluktan uzak hareketli bir cephe karakteri oluşturulmuştur. Veranda da taşıyıcı olarak kullanılan kolonlar da bu durumu desteklemiştir. Alt ve üst katlarda birbirinden farklı pencere modelleri kullanılmıştır.



Şekil 3.26. Edirne Halkevi Binası Özdeş Planındaki Konumu, [41]

Bina, 1952 yılından sonra Halk Eğitim Merkezi'ne tahsis edilmiştir. [49] Günümüzde de Halk eğitim merkezi olarak kullanılmaya devam etmektedir.



Şekil 3.27. Halkevi Kat Planı ve Görünüşü, [72]

3.12. Buzhane



Şekil 3.28. Edirne Buzhane Binası [71]

Edirne'de ondokuzuncu yüzyıl başına kadar çeşitli dönemlerde sekiz adet buzhane binası yapılmıştır. [20] En bilinen buzhane yapılarından olan Karaağaç'taki buzhane binasının yapım tarihi net olarak bilinmemekle birlikte neo klasik uslup gösteren mimarisi ile ondokuzuncu yüzyıl sonu veya yirminci yüzyıl başında yapılmış olma olasılığı yüksektir. Bina birbirine çapraz konumlanmış olan iki birimden oluşur. İki yapının arasında 3,5 m çapında yuvarlak formlu bir havuz bulunmaktadır.

Bahçe girişinin hemen yanından başlayan ilk yapı bodrum kat, zemin kat ve çatı arasından oluşmaktadır. Dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Cephe duvarlarında yapı malzemesi olarak tuğla kullanılırken, bazı iç duvarlarda ahşap bağdadi tekniği uygulanmıştır. Esas buzhane binası olarak kullanılan ikinci yapı dikdörtgen plan şemasında sahiptir. Kendi içerisinde Güney-Doğu ve Kuzey-Batı şeklinde ikiye bölünmektedir. Güney-Doğu bölümü üç kat yükseliğinde olup bodrum katı da bulunmaktadır. Kuzey-Batı bölümü ise çatı katı ile beraber dört kattır. Dış cephe neo-klasik tarzda yapılmıştır. [17]

Bunun yanı sıra Belediye Başkanlığı Kaleiçi'nde Buzhane sokakta bulunan Maarif Buzhanesi'nin onarımından vazgeçerek buzhaneyi Belediye Mezbehanesi'nin bir bölümünde yapmak üzere projelerin hazırlanmasını kararlaştırmıştır. (Edirne Postası, 1.5.1937)

17.01.1940 tarihinde Edirne Belediye Başkanlığı'nca Mezbehane'de yaptırılmakta olan Soğuk Hava Deposu ve Buzhane inşaatının tamamlandığı belirtilmiştir. (Edirne Postası, 17.1.1940) Ancak inşaatın tamamlanmasının üzerinden yaklaşık yedi ay geçmiş olmasına rağmen kullanılacak makinaların ithalatını yapacak müteahitin Avrupa'daki II. Dünya Savaşı zorlukları nedeniyle sözünü yerine getirememesi mukavelenin feshi işlemine sebep olduğundan yeniden ihale işlemine gidileceği belirtilmiştir. (Edirne Postası, 17.8.1940)

Yapı günümüzde restoran olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.29. Buzhane Binası (Beadeker)

3.13. Mustafa Necati İlkokulu (Yatılı Alman Okulu)



Şekil 3.30. Mustafa Necati İlkokulu [51]

Okul Karaağaç bölgesinde yer almaktadır. Baedeker, Karaağaç demiryolunu yapan Almanlar tarafından personel çocuklarının okutulması için 1897 yılında yapıldığını yazmıştır. [17] Ancak günümüzde Mustafa Necati İlkokulu olarak hizmete devam eden kurum tarafından 'Alman Yatı Okulu' ismiyle 1897 yılında yapıldığı kabul edilmektedir. I.Dünya Savaşı'ndan sonra Şark Demiryolları'na devredilmiştir. 1925 yılında Şark Demiryolları tarafından Millî Eğitim Bakanlığı'na verilmiş ve Karaağaç İlkokulu olarak açılmıştır. 1936 yılında Mustafa Necati İlkokulu olarak anılmaya başlamıştır. 1951 yılında Özel İdare tarafından satın alınmış olup günümüzde eğitim yapısı olarak hizmet vermektedir.

Yapı, geniş bir avlu içerisinde ana bina, lojman ve yemekhane bölümlerinden oluşan üçlü grup halinde bulunmaktadır. Ana bina 13mx15m ölçülerinde dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Bodrum, zemin ve birinci kattan oluşmaktadır. Yapı malzemesi kesme taş ve tuğladır.

Günümüzde de okul yapısı olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.31. Mustafa Necati İlkokulu (Baedeker)

3.14. Edirne Ticaret Lisesi (İttihat ve Terakki Mektebi)



Şekil 3.32. Ticaret Lisesi, (Gökşen, 2017)

Edirne Ticaret Lisesi Kıyık yolu üzerinde Selimiye Camii'nin yanında yer almaktadır. Binanın yapımı 1910 yılında tamamlanmıştır. İtihat ve Terakki Mektebi adıyla açılmış, 1947 yılında Edirne Ticaret Lisesi olmuştur.

Okul binasının alanı 1690 metrekaredir. Dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Bodrum, zemin ve birinci kattan oluşmaktadır. Yığma bir binadır. Bodrum katta laboratuar, kütüphane, 2 adet arşiv odası ve 6 adet sınıf bulunmaktadır. Zemin katta müdür ve müdür yardımcılarına ait odalar, 6 adet sınıf, 1 laboratuar ve geniş bir konferans salonu bulunmaktadır.

Cepheden yapı malzemesi olan taş ve ahşap okunabilmektedir. Yapıda ebatları büyük dikdörtgen pencereler bulunmaktadır.

Günümüzde imam hatip lisesi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3.33. Ticaret Lisesi Özdeş Planındaki Konumu

3.15. Edirne Erkek Öğretmen Okulu



Şekil 3.34. Erkek Öğretmen Okulu, (Gökşen, 2017)

Okul binası 1893 yılında, Rusya'dan kaçıp Osmanlı İmparatorluğu'na sığınan Polonya asıllı kişiler tarafından inşa edilmiştir. Kaleiçi'nde bulunmaktadır. 1912 yılına kadar Polonya Azınlık Okulu olarak kullanılmıştır. 1912-1913 Balkan Savaşı sırasında hastane olarak hizmet vermiştir. 1913 yılından sonra tekrar okul olarak kullanılmaya başlanılan bina, 1915'te Vali Hacı Adil Bey ve zamanın Milli Eğitim Müdürü Servet Bey tarafından Kız Öğretmen Okulu yapılmıştır. 1918 yılına kadar Kız Öğretmen Okulu olarak burada kalmıştır. Bina 1918 yılında eski sahiplerine iade edilmiş ve 1918-1927 yılları arası "Azınlık Okulu" ve Papaz Okulu" olarak kullanılmıştır.

1927 yılında Vali İzzet Bey zamanında bina Tekel Bakanlığı tarafından satın alınarak uzun yıllar tütün deposu olarak kullanılmıştır. 1958 yılında da Maliye Bakanlığı tarafından 125.000 liraya satın alınarak, Millî Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir. O yıl Edirne Erkek Öğretmen Okulu'nun tekrar açılmasına karar verilmiş ve bu bina uygun görülmüştür.

Bina, bodrum katı ile beraber dört kattan oluşmaktadır. Çeşitli ölçülerde 56 adet odası bulunmaktadır. Bahçede bulunan müsamere salonu Polonyalılar tarafından kilise yapısı olarak yapılmıştır. 1973-1974 öğretim yılında I. Murat Ortaokulu, 1984-1985 öğretim yılından sonra da I. Murat Lisesi olarak kullanılmıştır. Günümüzde de I. Murat Anadolu Lisesi olarak hizmet vermektedir. [55]



Şekil 3.35. Erkek Öğretmen Okulu Özdeş Planındaki Konumu

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte yeni bir dönem başlamıştır. Tüm Türkiye'de şehircilik olgusu üzerinde durulan ve imar çalışmalarına önem verilen bir yönetim anlayışı benimsenmiştir. Birçok kentin planlanması için yurtdışından uzmanlarla görüşülmüştür. Atatürk'ün talimati ile Edirne'nin imar planlarını hazırlamak üzere Profesör Earnts Arnold Egli Edirne'ye davet edilmiştir.

BÖLÜM 4

1930-1950 ARASI TÜRKİYE'DE KENTSEL GELİŞİM

4.1. 1930-1950 Döneminde Türkiye'de Kentleşme Kararları

Cumhuriyet'in ilanından sonra, kentlerin planlı gelişmesi konusu siyasi rejimin önem verdiği konulardan birisi haline gelmişti. Yaşanmış olan savaşların olumsuz etkileri halen devam etmekte, şehirlerin morfolojisinde de bunun izleri görülmekteydi.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye, Kurtuluş Savaşı'nda büyük yangınlardan zarar gören çok sayıdaki Batı Anadolu kentinin yeniden planlanması sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Savaşlar sürecinde ve sonrasında Anadolu'dan ayrılan Müslüman olmayan halk yerine, Anadolu'ya gelen Müslüman Türkler yerleştirilmiştir. [22]

Bu dönemde, yangında zarar gören kentlerin hasarlarının giderilmesi konusuna öncelik verilmiştir. 1930'a kadar olan süreçte kabul edilen yeni bir yasa olmadığı için, Ebniye Kanunları[4] esas alınarak Osmanlı döneminde yangın yerleri için geliştirilen plan modeli uygulanmıştır. Osmanlı'nın yangın yerlerinin planlanması konusundaki tecrübesinden faydalanılmıştır.

Bahsi geçen plan modeli uygulanırken yollar belirlenen akslarda genişletilerek istikamet haritaları yapılıyordu. Ancak mevcut yollar üzerinden yapılan bu çalışma arsaların küçülmesine sebep olmuş, bunun sonucunda da inşaat yapımına elverişsiz olan alanlar oluşmuştur. Bu karmaşa döneminde söz konusu yangın alanlarının sahiplerinin birçoğunun da Anadolu'yu terk etmiş olması sebebiyle mülkiyet sorunu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle 1925 Ebniye Kanunu'nun bazı maddeleri değiştirilerek 642 sayılı yasa çıkarılmıştır. Bu yasa ile yüz elliden fazla binanın yandığı belediyelere önemli yetkiler verilerek, belediyelerin yeni planlar hazırlatabilmesi sağlanmıştır. Sonraki süreçte mülkiyet sorununu çözüme kavuşturulması için birtakım düzenlemelere gidilmiştir. Uygulamada büyük yangın alanları da tarla sayılacak, bu alanlarda arsası bulunanların

[4] Ebniye Kanunları 1882 tarihinde yürürlüğe giren, Osmanlının ilk kanunudur. Bu kanuna göre belediyeler; açacakları sokakları, yolları, çevrelerinin haritalarının yaptırılmasından sorumlu olmuşlardır.

arsasının değerini kurulan bir komisyon belirleyecekti. Belirlenen değerin karşılığı senet olarak arsa sahiplerine verilecekti. Hazırlanan yeni plana göre de arsalar açık arttırmaya çıkarılarak satılacaktı. Senet sahipleri arsaların yeni değerini ödemek için senetlerini kullanabileceklerdi. Mülkiyet sorunu bu şekilde çözülmüş oldu. [22]

Batı Anadolu'nun yanan kentleri bu süreçte daha çok Osmanlı İmparatorluğu'nda yetişen harita mühendislerince planlanmıştır. Ancak tabi olarak bu çalışmaların Türkiye genelindeki planlama sorununu çözmesi beklenemezdi. Bu durum Türkiye'deki kent planlamasının ve belediyeciliğin kurumsal açıdan gelişmesine ve halkın bilinçlenmesi katkı sağlaması noktasında önemlidir.

Cumhuriyetin ilanı ile başkentin Ankara seçilmesi, kentin planlama sorununun öncelikli olarak ele alınmasını sağlamıştır. Köylerden kentlere hızlı nüfus artışı, halen istenilen anlamda bir kentleşme yakalanamamış olması yöneticileri farklı bir arayışa sevk etmiştir. Bir plan hazırlığına girmek yerine bir örgüt kurarak bu konunun ele alınmasına karar verilmiştir. Osmanlılardan kalan belediyecilik anlayışının da etkisiyle 1924 yılında Ankara Şehremaneti kurulmuştur.

Ancak bir süre sonra Ankara'daki imar sorununa yerel yönetim düzeyinde çözüm bulunamayacağı anlaşılarak 1928 yılında 'Ankara Şehri İmar Müdürlüğü' kurulmuştur. Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Ankara Şehremaneti'ne değil Dahiliye Vekaletine bağlıydı. Bu müdürlük Ankara imar planını ve 5 yıllık imar planını hazırlamıştır. Bu süreçte Ankara'nın planlanması uluslararası bir yarışma ile Herman Jansen'e verilmiştir. [22]

Ankara'nın planı, modern kent yaşamı ve halkı ile örnek bir kent olmak amacında olan şehir için önemliydi. Ankara örneği, Türkiye'de düşünülen anlamda bir plan hazırlamanın ve uygulamanın zorluğunun görülmesini sağlamıştır. Cumhuriyet yönetimi Ankara'daki kent planlaması konusunda elde ettiği deneyimle kentleşme kararları açısından önemli adımlar atmaya başlamıştır. İlk olarak 1580 sayılı, 3/4/1930 tarihli Belediyeler Kanunu, sonrasında 1593 sayı1ı, 24/4/1930 tarihli Umumi Hıfzıssıhha Kanunu ve 2290 sayılı 10/6/1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu hazırlanarak kent gelişmesini yönlendirici kararlar belirlenmiştir.

Belediyeler Kanunu'nun çıktığı 1930 yılından itibarenki dönemde çok sayıda belediye hızla kurularak yer yer önemli adımlar atmışlardır. Rivkin bu çalışmaları şöyle aktarmaktadır;

8-10 yıl gibi bir sürede Türk belediyeleri 4041 resmi bina, 3287 kamusal nitelikte bina inşaa edip, 352 park, 261 spor alanı, 190 mesire alanı, 477 Pazar yeri, 152 ezbaha, 120 anıt, 2 yoksul barınağı, 24 hastahane, 28 dispanser ve 44 sağlık ocağı kurdular. Bunlara ek olarak 116 kent ve kasabaya elektrik ve 212 kasabaya içme suyu şebekesi götürüldü. Dahası belediyeler 1417 köprü yapıp, 4560 km asfalt döşediler' [23]

Bu yoğun inşaa sürecinin yanı sıra planlama çalışmalarına önem verilmiştir. Söz konusu kanunların detaylı incelenmesi Türkiye'de 1930 yılından itibaren Kentsel gelişim konusunu aydınlatıcı olacaktır.

4.1.1. 1580 sayılı 3/4/1930 tarihli Belediye Kanunu

3 Nisan 1930'da çıkarılan Belediye Kanunu ile, Şehremini isim ve unvanı ile Şehremanetleri kaldırılarak bütün teşkilâtların adı belediye olmuştur. 1580 sayılı Belediye Kanunu incelediğimizde;

Birinci kısım, belediye kavramını, belediye teşkilatı mecburi olan yerleri tanımlar. İkinci kısım, belediyelerin görevlerini tanımlar. Üçüncü kısım, belediye meclisinin görevlerini, çalışma usül ve esaslarını tanımlar. Dördüncü kısım, belediye encümeninin görevlerini, çalışma usül ve esaslarını tanımlar. Beşinci kısım, belediyelerdeki icrai görevleri tanımlar. Altıncı kısım, mali hükümleri içerir. Belediyenin gelir ve giderlerini tanımlar, harcamalarla alakalı genel hükümleri belirtir ve bütçeyle ilgili hükümlere yer verir. Yedinci ve sekizinci kısım, belediye, köy ve vilayet mahalli idarelerinin birlik kurmalarını konu alır. Dokuzuncu kısım, bahsi geçen kategorilere girmeyen diğer çeşitli hükümleri içerir. [91]

Bu kapsamda kentsel gelişimi konu alan maddeleri inceleyecek olursak, kanunun birinci maddesinde; 'Belediye, beldenin ve belde sakinlerinin mahalli mahiyette müşterek ve medeni ihtiyaçlarını tanzim ve tesviye ile mükellef hükmi bir şahsiyettir.' denilerek 'belediye'nin tanımı yapılmıştır.

Belediye sınırları belirlenmesi hükmü Madde 4'de: 'Bu kanunun hükümleri başlar başlamaz şimdiye kadar sınırı tahdit edilmemiş olan beldelerin sınırı aşağıda tarif edildiği şekilde çizilir:

A: Öteden beri beldeye ait sayılan bütün tarla, bağ, bahçe, çayır, mera zeytinlik, palamutluk, baltalık, otlak gibi yerler sınır içinde kalır.

B: Bir beldenin sınırını derelerden, tepelerden, yollardan veya diğer değişmeyen işaretli yerlerden geçirmek kabil değilse büyük taşlar dikilerek gösterilir.
C: Belde ahalisinden bazı kimselerin başka bir köy veya belde arazisi içinde kalan emlak ve arazisi, sahiplerinin bulunduğu beldenin değil bu emlak ve arazinin bulunduğu belde veya köy sınırı içinde gösterilir.
D: Öteden beri müştereken intifa edilen çayır, yayla ve korulardan mera ve menba ve tepelerden teamülü veçhile alakadarların istifade hakları bakidir. Bu suretle belediye sınırı dahilinde kalıp başkalarının hakkı intifaları bulunan bu kabil yerler hakkında sınır kağıdına şerh verilir.' denilmektedir.
Sınırların belirlenmesi imar planlaması sürecinde belediyelerin yetki alanlarının açık olması bakımından önemlidir.

İmar planı mecburiyeti hakkındaki ilk genel hüküm 1580 sayılı Belediye Kanunu'nda yer almıştır. Bu Kanunda Belediye Vazifeleri bölümünün 15. maddesinin 30. fıkrasında: 'Her belediye, beldenin harita, kadastro ve müstakbel şehir planlarını yaptırmaya ve bu planları en az 5 senelik çalışma programları hazırlayarak tatbike mecburdur.' denilmektedir. Aynı kanunun 16. maddesiyle de bu fıkradaki hükümleri yerine getirmek bütün belediyeler için mecburi vazifeler arasında gösterilmiştir. Bu madde, Cumhuriyet öncesinde çıkan kanunların hiç birisinde olmayan imar planı yapma mecburiyetinin getirilmesi açısından bir ilktir. Bunun yanı sıra söz konusu kanunun 15. maddesinde belediyelerin görevleri tek tek belirtilmiştir. Belediyeler gelirlerine göre gruplandırılarak, her gruba dahil olan belediyelerin mecburi ve ihtiyari görevleri 16. maddede belirtilmiştir.
Buna göre;
Her belediye için mecburi olan görevler,
a) Bütün belediyeler için ihtiyari olan görevler,
b) Gelirleri 50.000 liradan fazla olan belediyeler için zorunlu olan görevler,
c) Gelirleri 200.000 liradan fazla olan belediyeler için zorunlu olan görevler,
d) Gelirleri 500.000 liradan fazla olan belediyeler için zorunlu olan görevler, şeklinde gruplandırılmıştır.

Belediye Kanunun 118.maddesinin 2. fıkrasında: 'Mecburi vazifeler ifa ve ikmal edilmedikçe ihtiyari vazifeler için bütçeye tahsisat vazolunamaz' denilerek öncelikli olarak zorunlu hizmetlerin yerine getirilmesi gerekliliği belirtilmiştir. [91]

Bu bağlamda 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun belediyeciliğin tanımlanmasında ve imar planına değinmesi hususunda önem arz ettiğini ancak çokta yeterli olmadığını söyleyebiliriz.

4.1.2. 1593 sayı1ı, 24/4/1930 Tarihli Umumi Hıfzısıha Kanunu

Hıfzıssıhha, "sağlıklı yaşamak için gereken önlemlerin bütünü" anlamına gelmektedir. Hıfzısıha Kanunu da memleketin sıhhi şartlarının geliştirilmesi ve halkın sağlıklı olarak yaşaması için devletin görev ve yetkilerini belirlemek üzere çıkarılmıştır. Belediye Kanunundan çok kısa bir süre sonra çıkan bu kanunda belediyelere önemli yetkiler ve görevler vermiştir. Belediyelerin sağlık alanındaki görevlerinin birçoğu bu iki kanunda da ortak olarak belirtilmiştir. Bunun yanı sıra imar işlerini de etkileyen bir kanundur. İmar ile ilgili maddelerinin değerlendirecek olursak;

1593 sayılı Umumi Hıfzısıha Kanunu'nun 4. maddesinde: 'şehir, kasaba ve köylerdeki sağlık ve sosyal yardım hizmetleri, belediyeler, özel idareler ve diğer mahalli idarelerce yürütülür. Bakanlık bu idarelere rehber olmak üzere bazı mahallelerde örnek kuruluşlar açar.'denilmektedir. Bu maddede ana görevin yerel yönetimlere bırakıldığını görmekteyiz. [92]

262. maddede, nüfusu yirmi bin veya daha fazla olan yerleşmelerin üç yıl içerisinde plan hazırlatmasını ve yapılacak tesisatın senelere bölünerek belediye meclisince onaylanmış olması gerektiğinden bahsedilmektedir. Bunun yanı sıra 263. maddede de: nüfusu 5.000-20.000 arasındaki yerleşmelerden, iki nüfus sayımı arasında nüfusu %15 ten daha hızlı artan şehirlerin de bir program hazırlaması istenmiştir.

Bunlar haricinde içme ve kaplıca mahalli olan şehir ve kasabalara büyüklükleri ne olursa olsun böyle bir plan hazırlama zorunluluğu getirilmiştir. Yangın, deprem vb. bir afet dolayısıyla harap olan belediyeler de altı ay içinde plan hazırlatacaklardı. [92]

Söz konusu kanun maddelerinde, belediye kanununda değinilen plan zorunluluğuna ek olarak farklı ölçeklerde planlama kararları alındığını görüyoruz.

4.1.3. 2290 sayılı 10/6/1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu

Yapı ve yollar kanunu, belediye ve hıfzısıhha kanununa oranla imarlaşma sürecinde daha belirgin kriterlere sahiptir. Diğer kanunlara ek olarak;

2.madde ile kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş sene içerisinde her belediye münferit olarak ya da birlik tesis ederek Dahiliye Vekaleti'nce yetkili uzmanlara beldenin müstakbel şehir planını tanzim ettirmekle mükelleftir denilmektedir. Şehir planlaması yapma zorunluluğu konulmuş ve planlama sınırları nüfus oranlarına göre belirlenmiştir. Bunun yanı sıra imar planlamasıyla ilgili kavramlar sayısal verilerle standardize edilmiştir. Bir beldenin nüfusuna göre planlanacağı alan;

Ev, bahçe, yol ve meydanlar için	: 50 m2 x nüfus
Ticaret ve Sanayi Mahalleleri için	: 4 m2 x nüfus
Koru, çayır, göl ve oyun yerleri için	: 4 m2 x nüfus
Hastane, mezarlık, otel vb. Umumi yerler için	: 3m2 x nüfus
Resmi ve askeri kurumlar için	: 2 m2 x nüfus
Eğitim kurumları için	: 2 m2 x nüfus

Olarak belirtilmiştir. Buna ek olarak diğer tasarım kriterlerine de bazı standartlar getirilmiştir. [93]

Yollar:

Yollar 9,5 metre genişliğinde olacaktır. Bu genişliğe 2,5 metre oranında artış yapılarak ihtiyaca göre 12 metre, 14,5 metre ve 17 metre genişliklerinde yollar yapılabilir. 9,5 metre ve daha geniş olan yollara ağaç dikilir.

Yollar en az %4 eğimde olmalıdır. Eğim cadde ve sokaklar için %10 u geçemez. İstimlak için 30 metre boş alan bırakılacaktır.

Şehir haritalarındaki yolların mevkisi ve ehemmiyetine göre binaların kat adetleri ve yükseklikleri belirlenecektir.

Çıkmaz sokak yapılmayacaktır.

Adalar:

Şehir haritalarındaki adaların köşeleri dik kesişmelidir. Ancak arazi durumu uygun olmadığı durumlarda köşeler en az otuz derece açıyla birleşmelidir.

Parselasyon:

Bu kanunda aynı zamanda arsaların uygulanacak şehir planlarına göre ifraz, tevhid ve tevzinin belediyelerin yetkileri dahilinde yapılabileceği belirtilmiştir. Bu şekilde değişime uğrayan arsaların yüzölçümü, mevkii, değeri ve arsa sahibinin hakkı gözetilerek yapılacaktır.

Arsaların tevhit ve ifraz ve tevzini gösteren haritanın tatbiki belediye encümeninin tasdikine bağlıdır.

Belediyeler imar sınırları içerisinde kalan mahallelerde onaylı ve kesin planı uygularken, binaların yola giden arsalarından artan kısımları ile o mahallede çeşitli sebeplerle kullanılamayan arsaları birleştirmeye yetkilidir. Bu durumda kıymet takdiri yapılarak hisseli olarak parselasyon yapabilmektedir.

Şehir planına uygun olarak açılan yollarda yapılan tadilatlar sebebiyle kullanılamayacak hale gelen binalar arsa hükmüne geçmiştir. Kullanılabilir durumdaki binalarda bu hüküm geçerli olamamaktadır.

Hamur kuralında %15 oranı kabul edilecektir.

Yapılar ve tamirler:

Bu kanun ile yapı ile ilgili belediyelerce yapılacak işlemler için ruhsat alınması zorunluluğu getirilmiştir. Resmi ve gayri resmi bütün inşaatlar için belediyelere yazılı olarak müracaat edilir. Müstakbel şehir haritası sınırları dahilinde her nevi yapı yapılabilmek için öncelikle vaziyet planı incelenerek şehir planına uygun olduğu anlaşılmadıkça izin verilmeyecektir.

Belediyeler, yapılar ve tamirler ve ilaveler için istenilen ruhsatnameyi, bunların gereken şartları taşıyıp taşımadıklarını kontrol ettirdikten sonra verirler. Yapılarda uyulması gereken fenni şartlarda belirtilmiştir.

Binalar arası mesafe:

Bitişik bina yapılması yasaklanan yerlerde yapılacak her kagir binanın iki tarafında en az 3 metre, ahşap binalarda ise 5 m bırakılacaktır.

Bina Yüksekliği:

Binaların kat adedi yolların konumlarına ve önemlerine göre tespit edilecektir. Şehir planlarının uygulanacağı alanlarda yapılacak binalarda yükseklik belediyelerce karar verilecektir.

Çıkmalar:

Bir binada yol üzerinde çıkma yapabilmek için; binanın içinde bulunduğu yolun 9,5 metre ya da daha geniş olması, cephe uzunluğunun 2/3 ünü geçmemesi, kaldırımdan en az 3,25 metre yükseklikte olması, arsa hududundan en az 2 metre açıklıkta bulunması ve genişliğinin en fazla 75 cm olması gerekmektedir.

Balkon ve terasa pencere korkulukları yapılması:

Her türlü binada balkon ve tarasa etrafında en az 75 santimetre yüksekliğinde korkuluk veya parmaklık yapılması zorunlu tutulmuştur.

Bahçe duvarları:

Bahçe duvarlarının yol üstüne gelen kısımları mevkiine göre yüksekliği bir buçuk metreyi geçmemek üzere belediyelerce yaptırılır. Bir buçuk metre yüksekliğinde yapılan duvar üzerine bir metre yüksekliğinde parmaklık yaptırılabilir. Eğimli yerlerde bahçe duvarı bu esas çerçevesinde kademeli yaptırılır.

Bunların yanı sıra; merdiven ve basamaklar, yol levhaları ve bina numaraları, pencere ve kapılar, yağmur boruları, ışıklıklar, zemin katı ve yol seviyesi başlıkları altında birtakım standartlar belirtilmiştir. [93]

Yukarıda belirtilen yasaları incelediğimizde belediyelerin imar planı yapma mecburiyetinin kanunlarla zorunlu hale getirildiğini görüyoruz. Bunun yanı sıra bu imar planları üzerinde inşa edilecek yapılara da birtakım standartlar getirilerek modern kentler oluşturulma çabasına girilmiştir. Ancak o dönemde Türkiye'nin içinde bulunduğu koşullarda belediyelerin kaynak yetersizliğinden dolayı bu planları hazırlatma olanağı yoktu. 7 Haziran 1935 tarihinde Belediyeler Kanunu'na ek olarak çıkartılan 2763 sayılı kanun ile İçişleri Bakanlığı'na bağlı "Belediye İmar Heyeti" gibi merkezi yeni bir kurum oluşturulmuştur. Bu heyet, 10.000' den fazla nüfuslu yerlerin imar planları, içme suları,

spor alanları ve lağım işlerini yaptırmakla görevlendirimiştir. Bununla, Ankara'nın imar planlamasında elde edilen deneyimlerin tüm ülkeye yaygınlaştırılması hedeflenmiştir.

İlerleyen süreçte İçişleri Bakanlığı'nın bünyesindeki "Belediyeler İmar Heyeti' Türkiye'nin bu konudaki ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmıştır. Bu sebeple 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı'nın yapı işleri çerçevesinde bir şehircilik bürosu kurulmuştur. Bu büronun görevi Anadolu'da sanayileşen alanlardaki kentler için planlar hazırlamaktı. Bu büronun zamanla güçlenmesi ile 30 Mayıs 1939 tarihinde 3611 sayılı "Nafa Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine dair kanun" çıkartılarak İçişleri Bakanlığı'nın kent planlamasına ilişkin teknik görevleri, Nafı'a Vekâletine (Bayındırlık Bakanlığı) verilmiştir. [22, 86]

4.2. Planlama Etkinlikleri

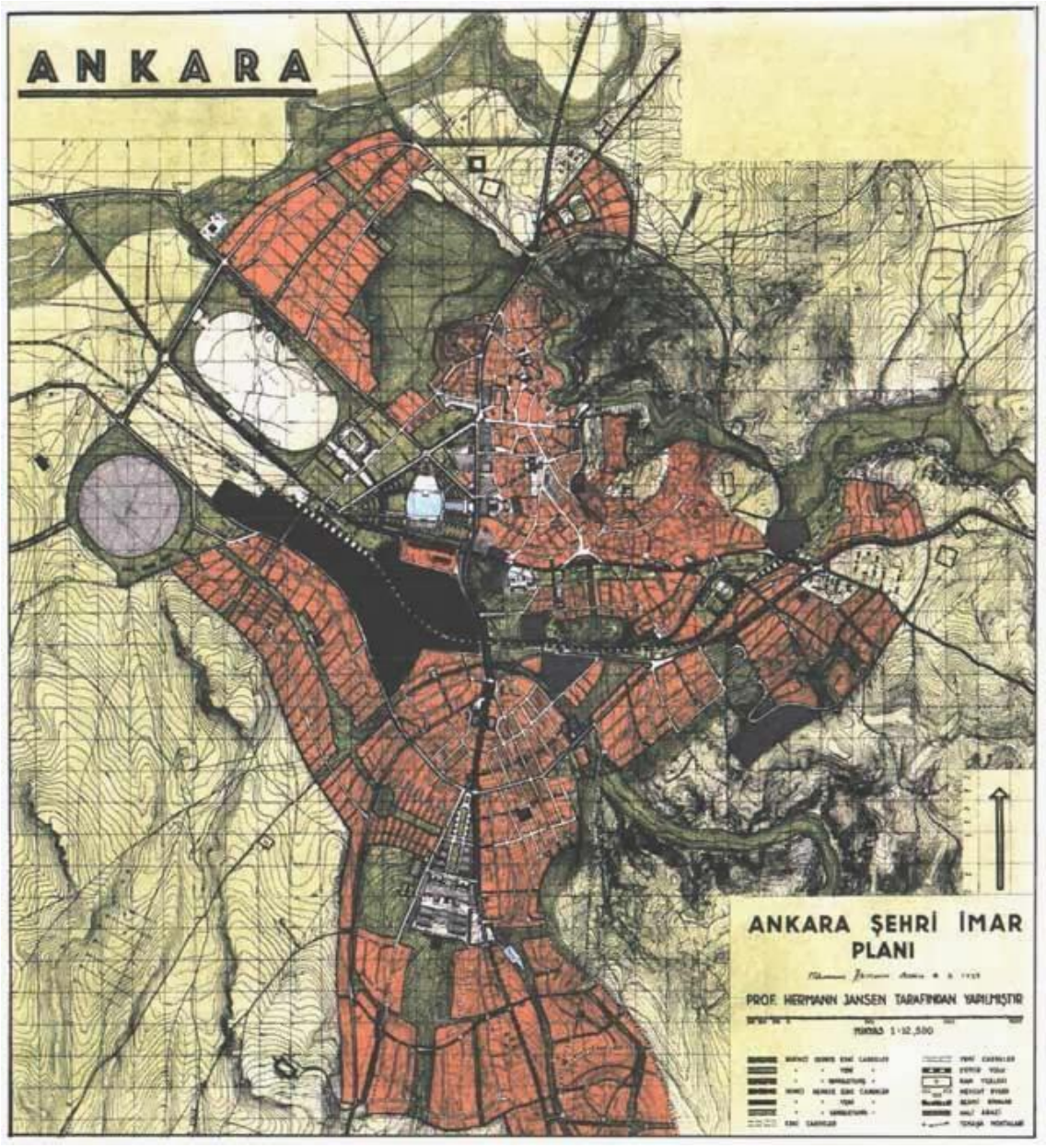
1580 sayılı kanun ile belediyelere verilen planlama görevi birtakım kentlerde yerel yönetimlerin altından kalkamayacağı duruma gelince uluslararasıı yarışma yapma fikrini doğmuştur. Cumhuriyet'in ilanından sonra Ankara'nın başkent olması kentte hızlı bir planlama yapılmasını gerektirdiğinden dolayı yarışma fikri ilk kez bu çerçeve de olgunlaşmaya başlamıştır. Ankara için uluslararası bir yarışma yapılması kararı alınmıştır. [22, 87]

Ankara için düzenlenen yarışmada katılımcıların o zamana kadar kente yapılmış olan uygulamaları da göz önüne almaları istenmiştir. Örneğin Mustafa Kemal'in evi ve yolların bağlantıları kentin en önemli aksını oluşturuyordu. Bunun yanı sıra önemli binaların yerlerinin de korunması istenilmişti. Yarışmaya katılan Jansen, Jausseley, Brix üç farklı özellikte plan önerisi sunmuşlardı. Jausseley Fransız planları ekolünde daha görkemli, ihtişamlı bir başkent oluşturma önerisi sunarken, Brix sağlık mühendisliği kaygılarını ön planda tutmuştu. Jansen ise konut sorunununa önem veren, sosyal kaygıların öne çıktığı bir plan önermişti. [22]

Yarışmanın jürisi Mustafa Kemal ile de konuşarak Jansen'in projesin birinci şeçmiştir. Proje Ankara'da yeşil alanlar kuran, düşük yoğunluka bahçeli evler öneren, dört kademeli yol ağı sunan bir proje sunmuştur. [22]

Herman Jansen (1869- 1945), Berlin doğumlu mimar ve şehir plancısıdır. Aachen Teknik Yüksekokulu'nda mimarlık eğitimi almıştır. Aralarında Berlin, Köln ve Nürnberg'in de bulunduğu çok sayıda Alman şehri için genel ya da kısmi imar planları

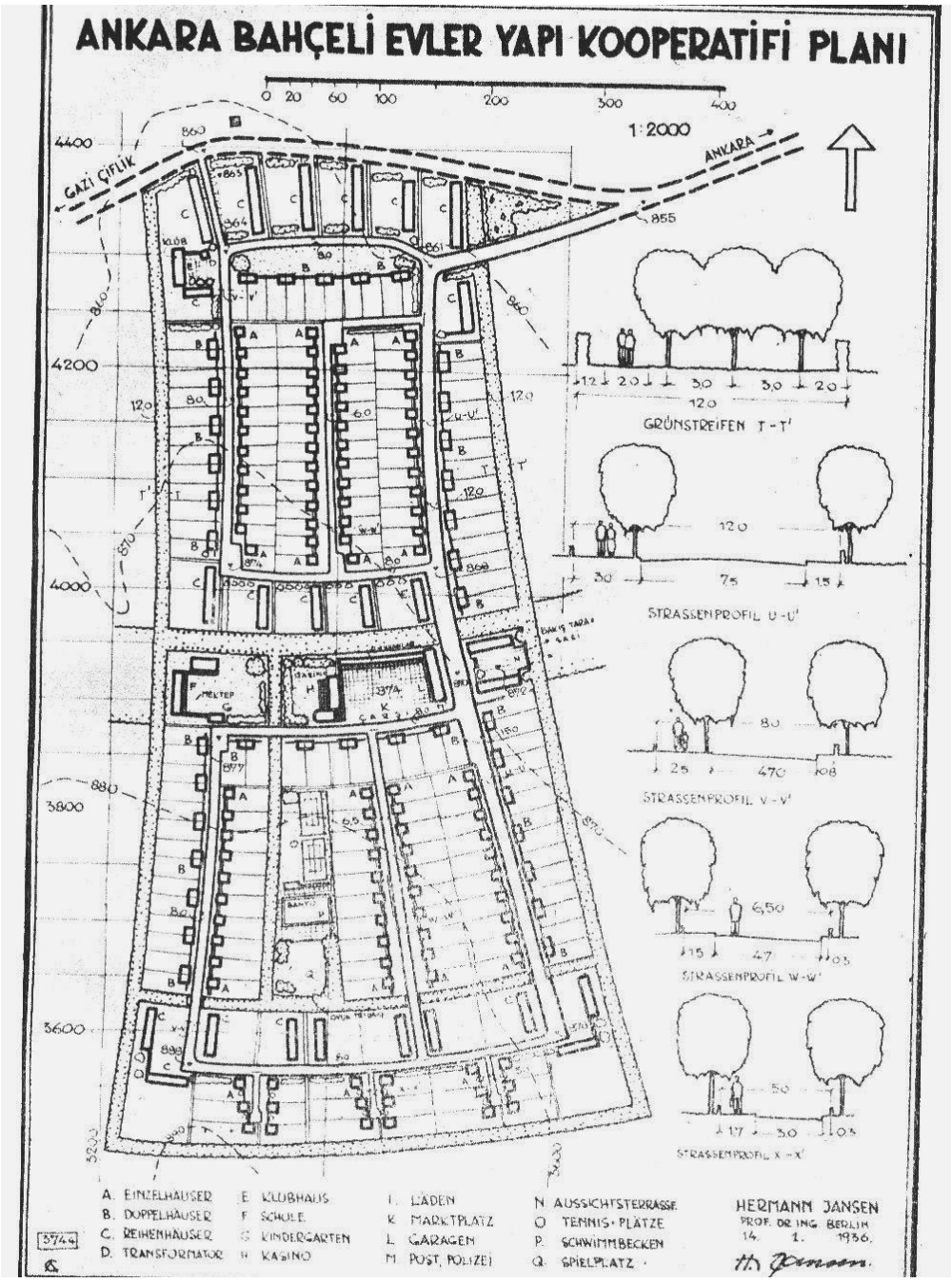
hazırlamıştır. Jansen; Prusya Sanatlar Akademisi'nde ve Prusya Kamu İşleri Bakanlığı Şehircilik Danışma Kurulu'nda faaliyet göstermiştir. Bunun yanı sıra Berlin Mimarlar Derneği ve Alman Mimarlar Birliği üyesiydi. Ayrıca Berlin-Charlottenburg Teknik Yüksekokulu'nda şehircilik alanında onursal profesör olarak da çalışmıştır. 1928 yılında Ankara'nın planlanması için açılan yarışmayı kazanarak ülkemize gelmiştir. [25]



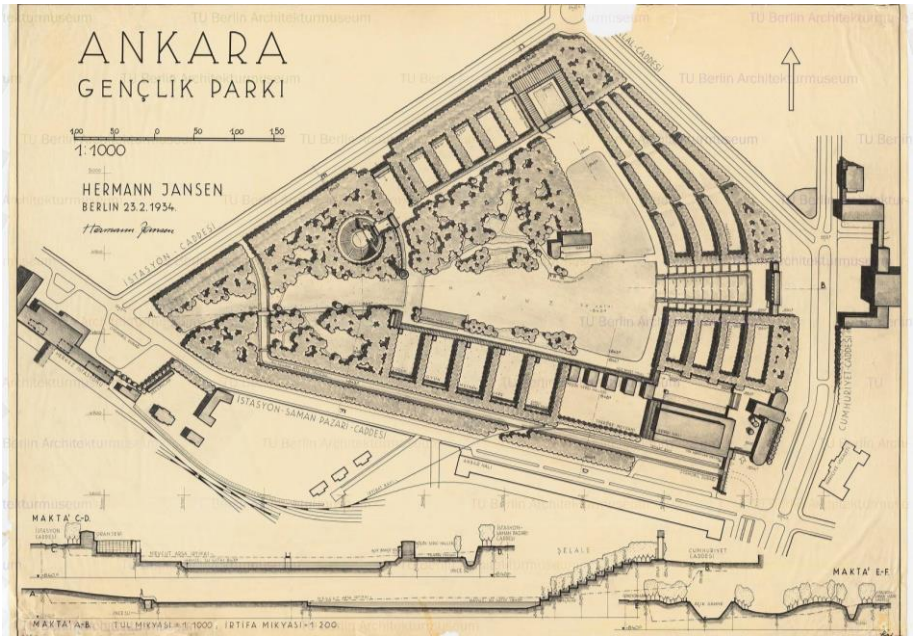
Şekil 4.1. Herman Jansen 'in Ankara İmar Planı [65]

Jansen'in bu planı hem Belediye ve Umumi Hıfzısıha Kanunu ile belediyelere verilen yetkileri yerine getirmeye imkân vermekte hem de Yapı ve Yollar kanununda

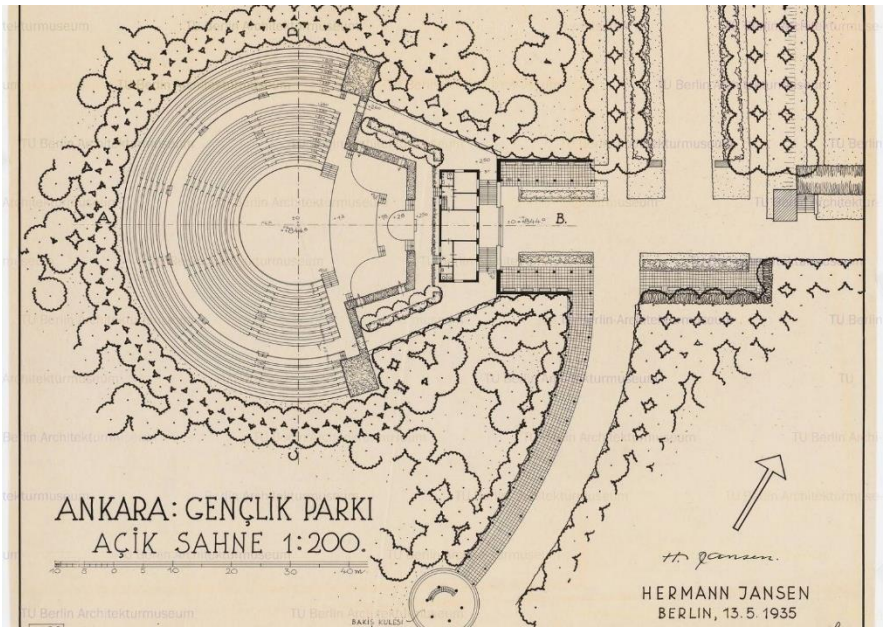
öngörülen görevleri karşılamaktaydı. Yarışmaya ait jüri raporu olmadığı için seçim sebebini net olarak bilemesek de bu sonuçlar neticesinde değerlendirme kriterleri hakkında yorum yapabilmekteyiz.



Şekil 4.2. Herman Jansen'in Ankara Bahçelievler Planı [66]



Şekil 4.3. Herman Jansen'in Ankara Gençlik Parkı Planı [66]



Şekil 4.4. Herman Jansen Ankara Gençlik Parkı Sahne Planı [66]

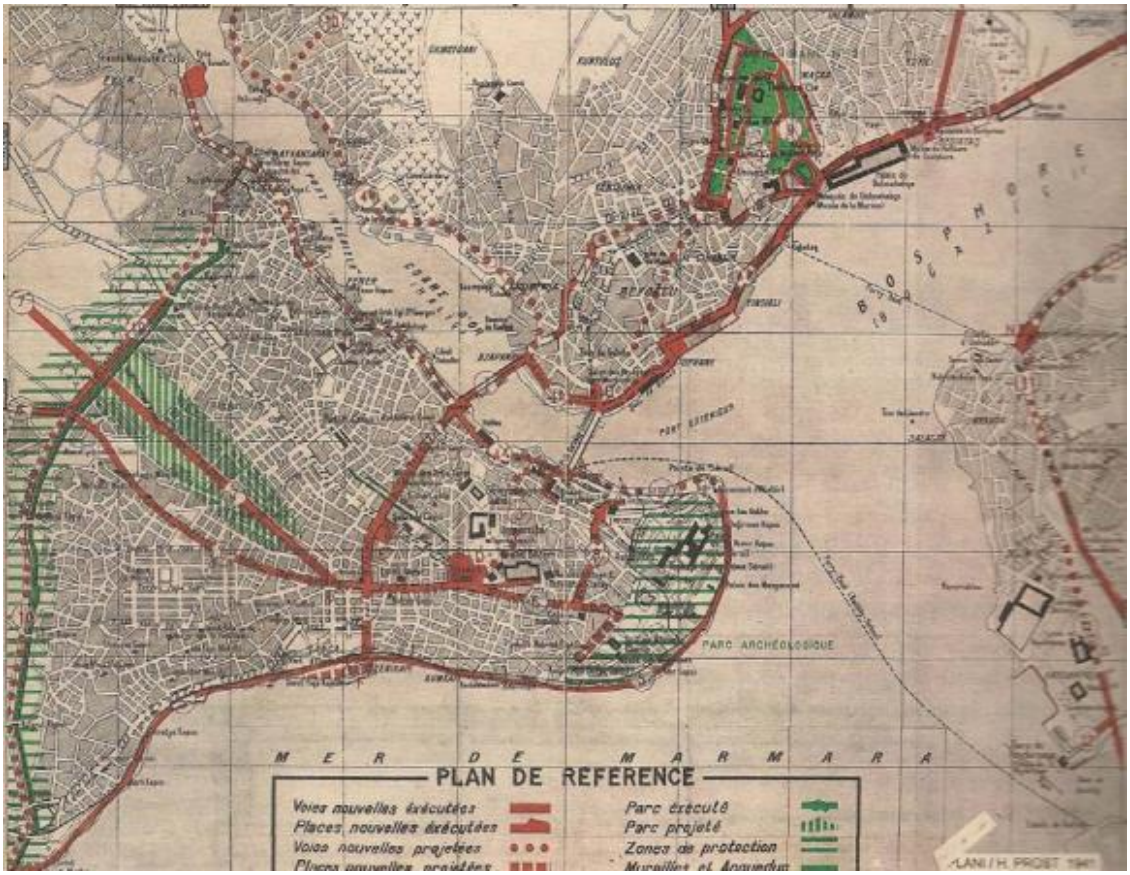
Ankara'nın uluslararası yarışmayla hazırlatılan imar planı örnek alınarak İstanbul için de uluslararası bir yarışma açılmıştır. Yarışmaya 1932-1933 yıllarında çeşitli planlama çalışmalarıyla bilinen Avrupalı dört plancı (Agache, Elgötz, Lamberte, Prost) davet edilmiştir. Yarışmayı Elgötz'ün planının kazandığı açıklanmıştır ancak jürinin bu kararı İçişleri Bakanlığı tarafından herhangi bir gerekçe sunulmaksızın onaylanmamıştır. 1935 yılında proje Henri Prost'a verilmiştir. [30]

Henri Prost (1874-1959) Fransız mimar ve şehir plancısıydı. Prost, Beaux-Arts klasikciliğinin ve modern kentsel gelişmenin savunucusuydu. 1902'de Beaux-Arts akademisinde en başarılı mimari mezunlara verilen Roma Grand Prix'sini kazanmıştır. Prost Jean-Nicolas-Louis Durand (1760-1834) tarafından oluşturulan Fransız mimari metotlarından ve özellikle de Julien Guadet'in (1834-1908) ünlü kitabı olan Eléments et Théories de l'Architecture' (1901) 'dan etkilenmiştir. Camillo Sitte (1843-1903) Prost'un bir diğer ilham kaynağı olarak gösterilebilir. [30]

Prost erken dönem kariyerinde, Fransız sömürgeleri olan Marakeş (1913) ve Kazablanka (1918) gibi Kuzey Afrika ülkelerinin kent planlarına odaklanmıştı. Bunun yanı sıra (1928-39) yıllarında Paris bölgesel planı üzerinde çalışmıştır. Prost, René Danger ile İzmir kent planını incelemiştir. 1934 yılında Atatürk'ün Yalova'daki gözde tesisine davet edilmiştir. Danışman olarak Yalova projesine katkıda bulunmuştur. [30]

Prost İstanbul'u planlarken tarihi mirasın korunması konusuna özen göstermiştir. Turizmi önemli bir gelir kaynağı olarak görerek, turistik alanların oluşturulması konusundaki gerekliliği dile getirmiştir. Oteller, restorantlar ve bunun gibi turistik alanlara yer vermiştir. Prost planında geniş bir yolla tarihi yerler arasında bağlantı kurmuştur İstanbul'dan Londra'ya uzanan bir yolun turist aktivitesini geliştirecek en önemli faktörlerden birisi olduğunu belirtmiştir. [30]

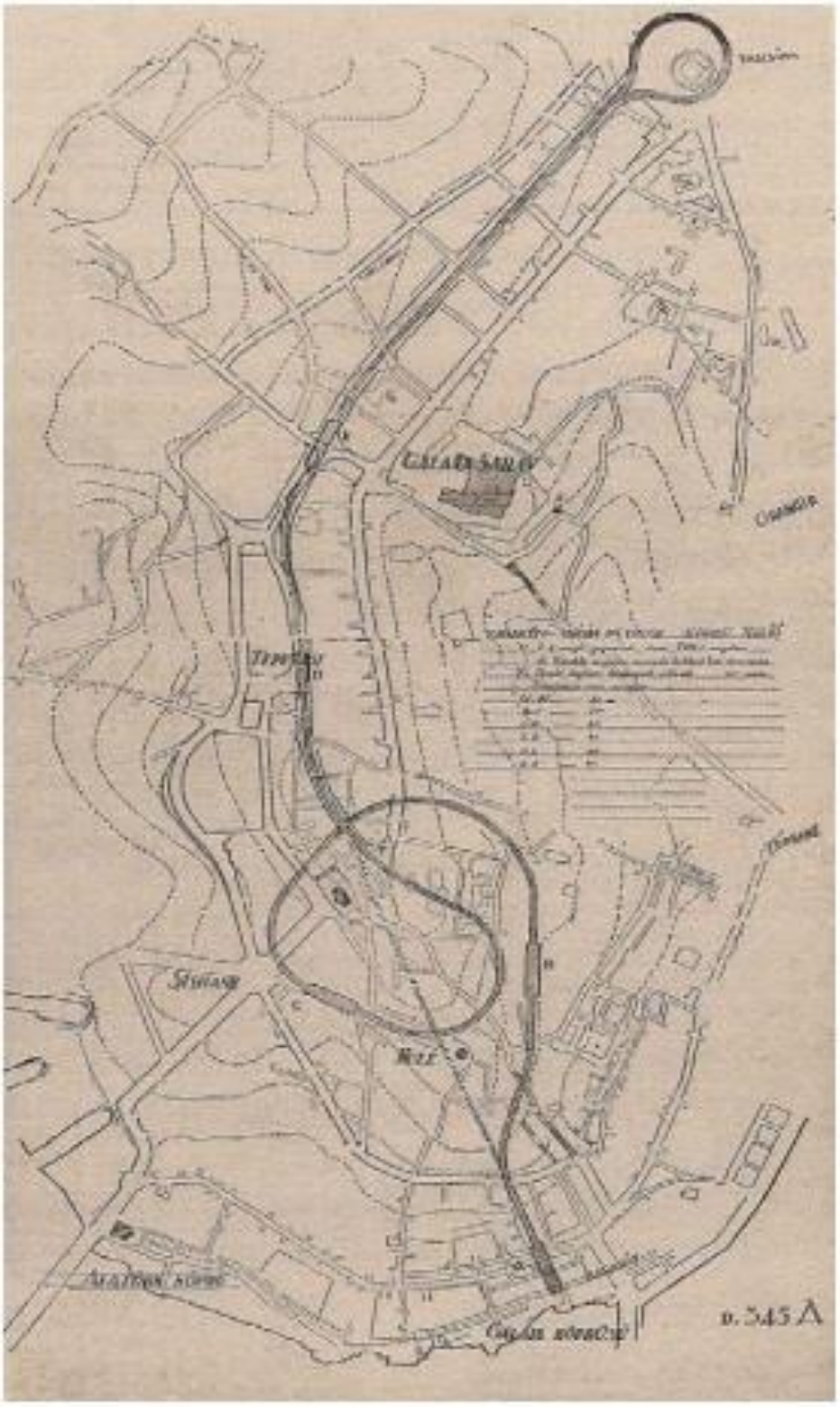
Prost, İstanbul'un ulaşım ağı konusunda önemli önerilerde bulunmuştur. Mevcut yolları genişletip kullanışsız arsalar oluşmasını önleyecek şekilde yeni akslar oluşturmuştur. Yeni yolları şehrin topografyasını kullanarak tüneller, viyadükleri köprülerle zenginleştirmiştir. [22]



Şekil 4.5. H. Prost' un İstanbul Ulaşım Planı [65]

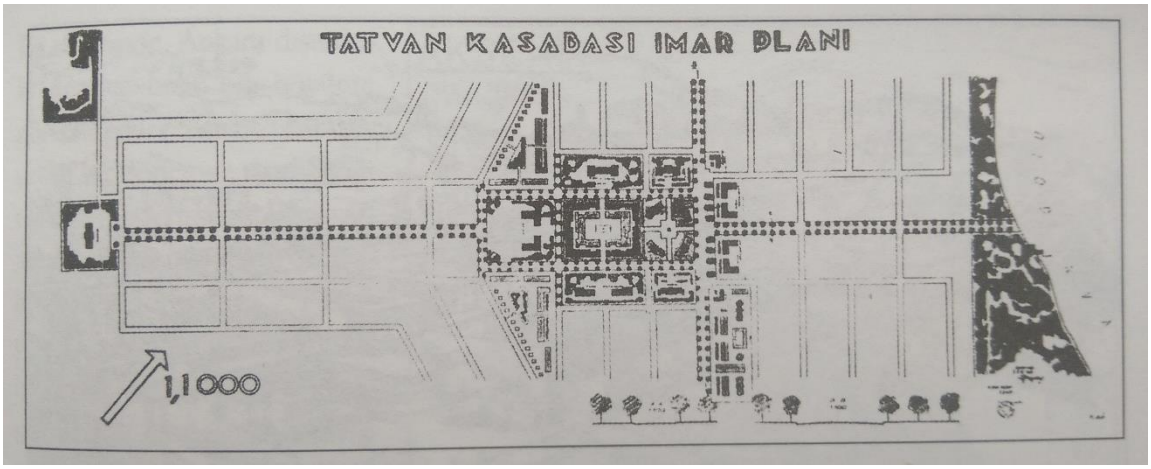
İstanbul için önerdiği yol ağını Prost; 'İstanbul için önerdiğim planda şehir araç yolları ile şebekelenmiş olacaktır'diyerek açıklamıştır. Bu şebekeleri var olan yolları genişleterek yapmak yerine topografyaya göre yeni yollar oluşturmayı tercih etmiştir. Böylece mevcut yolların etrafındaki arsaların küçülmesi ve yüksek istimlak bedelleri gibi sorunlarda olmyacaktı. Nazım planda İstanbul'un zor denilebilecek topografyasından faydalanılarak tüneller, köprüler, viyadükler ile bağlantılar yapılmıştır. Ayrıca Prost, bu güzergahları belirlerken emlak spekülasyonlarının oluşmaması için gereken dikkati gösterdiğini belirtmiştir. [22]

Prost'un planı Dr. Lütfi Kırdar'ın vali ve belediye başkanlığı yaptığı dönemde uygulanmaya çalışılmıştır. Bunun için İstanbul Tramvay Şirketi, biletler üzerine yol yapımına ayrılmak üzere kullanılacak bir mebla eklemiştir. Burdan biriken 1.700.000 TL Danıştay kararı ile şirketten alınarak 3333 sayılı kanun ile Eminönü Meydanı'nın açılması için kullanılmıştır. [22]

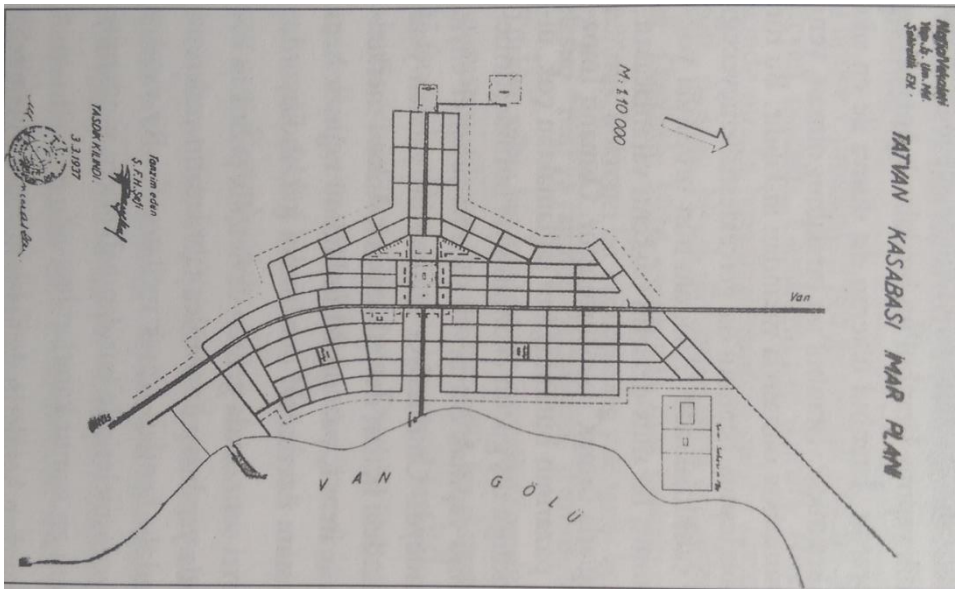


Şekil 4.6. Prost'un Taksim Karaköy Metro Projesi Önerisi [67]

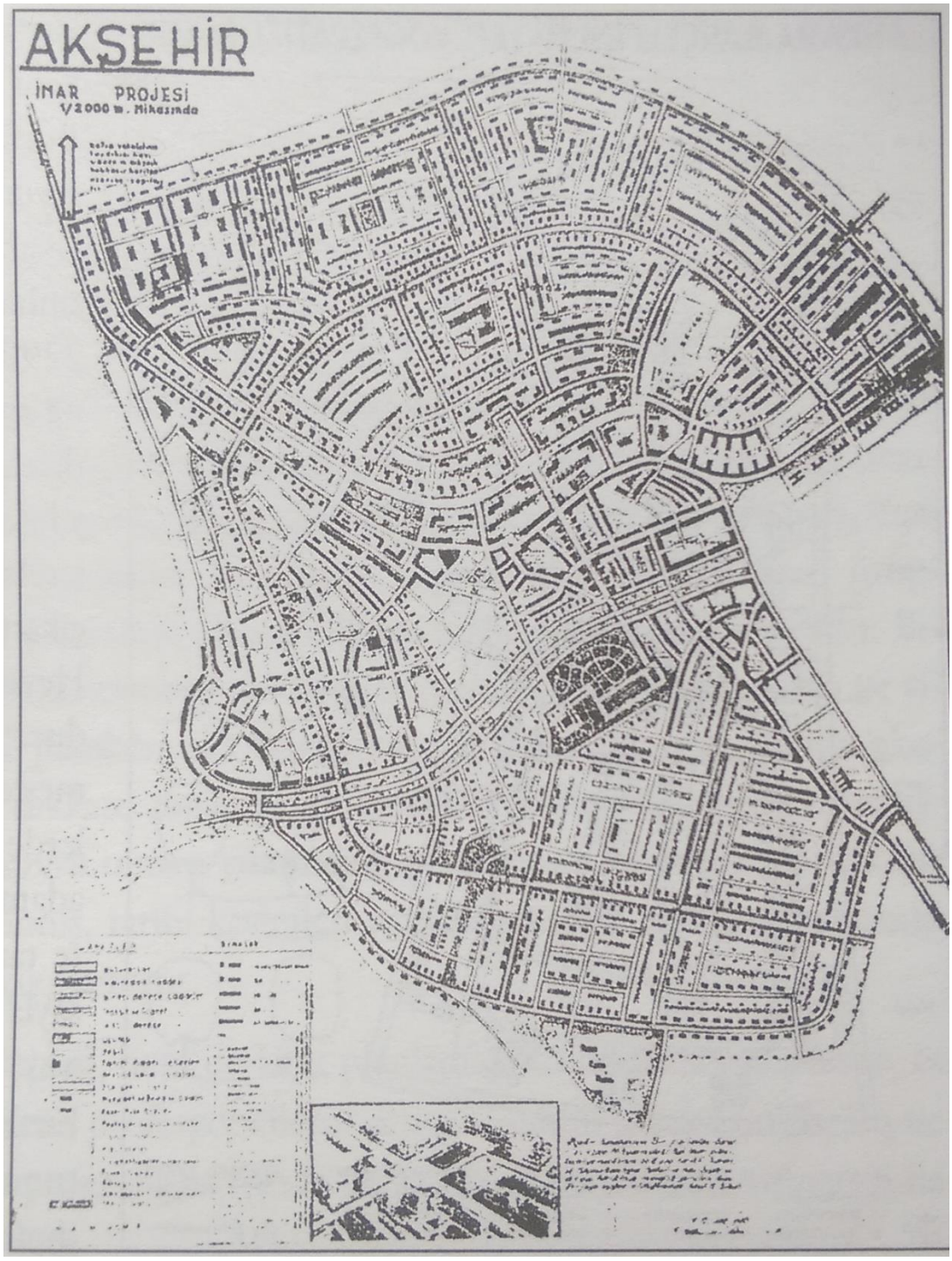
İstanbul, Ankara gibi büyük kentlerin planlarını yapmak için ülkemize gelen yabancı plancılar Anadolu'nun farklı kentleri ile ilgili de planlama çalışmaları yapmışlardır. [31] Jansen Ankara yanında Adana, Mersin, İzmit, Gaziantep, Ceyhan, Tarsus ve İzmit'in planlarını yapmıştır. Prost İstanbul'un beraberinde Bursa, Yalova ve Karabük planları üzerinde çalışmıştır. Egli'ye Edirne, Niğde, Balıkesir planları, Oelsner'e Çorum, Simav ve Dikili'nin planları yaptırılmıştır. Le Corbusier bir süre İzmir planı üzerinde çalışmıştır. Bunların yanı sıra Zonguldak planı için Vanderberg, Menemen planı için Güstav İzreau bir dönem ismi geçen mimarlardır. [84]



Şekil 4.7. Tatvan Kasabası İmar Planı (Nafia Vekaleti Tarafından Hazırlanmıştır.) [31]



Şekil 4.8. Tatvan Kasabası İmar Planı _2 [31]



Şekil 4.9. Akşehir İmar Projesi [31]

Ancak söz konusu süreç çok başarılı sonuçlanmamıştır. Planların öngördüğü değişimleri gerçekleştirebilecek kaynakların sağlanamaması ve bir takım rantsal kaygıların sebep olduğu siyasi anlaşmazlıklar nedeniyle planlı bir kent oluşturma ideali büyük ölçüde askıya alınmıştır. [31] Mali sıkıntılar nedeniyle yapılması düşünülen birçok uygulamadan vazgeçilmiş ya da kapsamı daraltılmıştır. Nüfusu 2.000'in üzerindeki yerleşimler için plan hazırlanması zorunluluğu kaldırılarak, nüfusu 20.000'in üzerindeki yerleşimler için zorunlu hale getirilmiştir. [22] Uygulamaya bakıldığından ise 1930'lu yılların sonlarında belediyelerin sadece %8,5'i imar planlarını hazırlayabilmiş, hazırlanan bu planlarında birçoğu uygulanamamıştır. [22,82]

Bunun yanı sıra birtakım çevrelerce Türkiye'deki yapıların ve kent planlarının Türk mimarlarca yapılması gerektiği savunuluyordu. Özellikle 1931 yılında Mimar (sonrasında Arkitek) dergisinin yayınlanmaya başlamasıyla, Burhan Arif bu konu hakkında görüşerini ortaya koymuştur. İstanbul için yarışma açılmadan bir süre önce kentlerimizin neden yabancı mimarlarca planlanamayacağı hususunda yazılar yazmıştır. Burhan Arif yazılarında genel olarak, Türk kentlerinin karakterinin batı kentlerinden farklı olduğundan batılı bir bakış açısıyla doğru sonuçlar alınamayacağını açıklamıştır. Geçmişte olduğu gibi Türk mimarlarca yapılacak planların daha işlevsel olacağı konusunda görüşlerini belirtmiş ve batıdan gelen plancılar tarafından hazırlanan Kırklareli örneği üzerinden düşüncelerini aktarmıştır. Kırklareli'ne yaptığı bir ziyaret sırasında imar çalışmaları ile de ilgilendiğini ve bir İtalyan mühendise yaptırılan plan sonucu eski eser olarak bulunan tek hamamında yıkılıp meydan yapıldığının ve açılan bu büyük meydanın etrafında hiçbir bina bulunmamasını anlamlandıramadını belirtmiştir. [22]

BÖLÜM 5

1930-1950 YILLARI ARASI EDİRNE VE ÇEVRESİNDE KENTSEL GELİŞİM

5.1. 1930-1950 Yılları Arası Trakya Bölgesi Kentsel Gelişimi

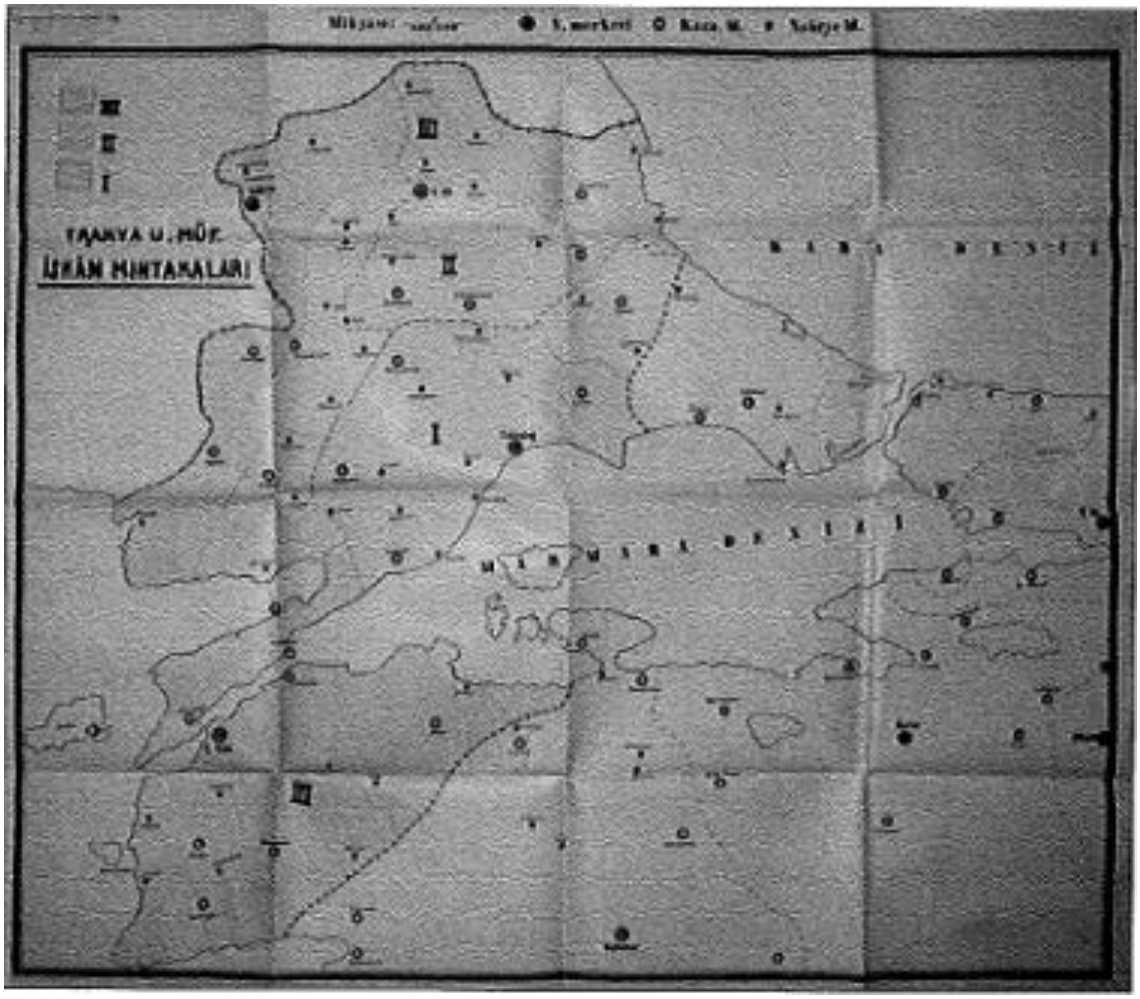
Trakya Türkiye'nin batıya açılan kapısı, İstanbul ve boğazların savunma sahası olması sebebiyle Cumhuriyet yönetimi açısından öncelikli bölgelerden birisiydi. Savaşlardan dolayı yıpranmış olan bölgenin gelişmesine ayrı bir önem veriliyordu.

Türkiye'de 1927 yılında yapılan nüfus sayımına göre km^2 başına düşen ortalama kişi sayısı 18'di. Üretimi arttırabilmek ve ekonomiyi güçlendirmek için nüfus artışı gerekliydi. Bu durum aynı zamanda ulusal güvenlik konusu açısından da oldukça önemliydi. Çünkü nüfusun fazla ve ekonominin güçlü olması, dışarıdan gelebilecek tehditlere karşı daha dirençli olabilmeyi sağlayacaktı. Bölgede nüfusun artması hükümetin imar programının uygulanmasını da kolaylaştıracaktı Dolayısıyla Trakya nüfus yoğunluğunun arttırılması konusunda özel önem verilen bir bölgeydi. [32]

Ancak 1930'ların başındaki siyasal belirsizlikler, Türkiye'nin batı sınırından bir saldırı olma olasılığı ve Bulgaristan'ın kaybedilen topraklarını geri isteyen politikası, Trakya'nın güvenliğini konusunda tedirginlikleri arttırıyordu. Trakya, aynı zamanda stratejik öneme sahip olan Boğazlar'ın korunabilmesi için de güçlendirilmesi gereken bir konumdaydı. Bu sebeple, 19 Şubat 1934 tarih ve 2/150 sayılı kararname ile Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Çanakkale bölgelerinde bayındırlık ve iskân işlerinin düzenlenmesi ve idaresi için Türkiye'deki ikinci kurulan Umumi Müfettişlik olan Trakya Umumi Müfettişliği kurulmuştur. [36]

Trakya Umumi Müfettişliği kurulduktan ve göreve başladıktan hemen sonra göçmenlerin iskanı için uygun yerlerin belirlenmesi çalışmalarına başlanmıştı. Hazırlanan iskân planında ilk yerleşmeler boğazlar bölgesine yapılacaktı, ikinci yerleştirmeler ise Trakya'nın merkez kısımlarına yapılacaktı. Belirlenen yerleşim alanlarını gösteren harita hazırlatılmıştır.

Trakya'nın konumundan dolayı sahip olduğu topraklar iklim ve coğrafi veriler açısından değerlendirildiğinde yüzbinlerce kişinin yaşaması için oldukça elverişli alanlara sahipti. Bu avantajda kentsel gelişim bakımından önemlidir.



Şekil 5.1. Trakya Umumi Müfettişliği Bölgesinde İskân Mıntıklarını Gösteren Harita BCA, CHPK, FK: 490.01.0.0, Y. No:643.130.1 Tarih 10.07.1934 s.52, [32]

Trakya Umumi Müfettişliği, Trakya'nın imar ve bayındırlık işlerine önemli katkıda bulunmuştur. Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey tarafından hazırlanan 1934 tarihli raporda, Kırklareli ve Çanakkale'nin yollarının durumunun iyi olduğu fakat Tekirdağ ve Edirne illerindeki yolların bozuk olduğu belirtilmişti. Bu doğrultuda yeni yolların inşaası için girişimlerde bulunulacaktı. Bölgede bulunan köprü ve menfez gibi yapıların olası doğal afetlere karşı tadilatı ve yenilenmesi sağlanmıştır. Umumi Müfettişliğin bölgenin ulaşım hattının oluşturulması için yaptığı çalışmalar oldukça

başarılı sonuçlar doğurmuştur. Trakya bölgesindeki yolların neredeyse tamamına yakını 1938 yılı itibari ile tamamlanmıştır. [32] Yol üzerindeki ahşap köprüler ise betonarmeye çevrilerek yapılmaya devam etmiştir. Ayrıca bu yıllarda İstanbul Avrupa yolunun inşaasının Lüleburgaz'a kadar olan kısmı tamamlanarak kullanıma açılmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 28.09.1938)

Kentsel gelişimin temelini oluşturan elektrik, su, kanalizasyon gibi alt yapı hizmetlerine de gereken önem verilmiştir. On bin nüfustan fazla olan merkezlerde fenni su tesisatları yapılmıştır. Trakya'daki Arnavut köyü suyunun menbaaları temizlenerek bölge halkının kullanımına sunulmuştur. 1937 yılında Tekirdağ'ın su alt yapısı ihale edilmiştir. [32]

Bölgenin elektrik işleri için öncelikli olarak Edirne ve Tekirdağ'ın elektrik santralleri yabancı şirketlerden alınarak belediyelere verilmiştir. (Edirne Postası, 29 Ekim 1939) 1937 yılında Malkara, Muratlı, Gelibolu, Çerkezköy gibi merkezlerinde elektrik tesisatları tamamlanarak açılmıştır. Bunlarla birlikle Babaeski'nin de elektrik tesisatı projeleri hazırlatılmıştır. [32] İstanbul'dan Avrupa'ya giden demiryolu üzerinde bulunan Uzunköprü'nün elektrik tesisatı da 1939 yılında tamamlanmıştır. (Edirne Postası, 2 Mayıs 1939)

Bölgedeki bu gelişmeler, köylerin, kasabaların ve kentlerin gelişimine oldukça olumlu katkılar sağlamıştır. Yerleşim yerlerinin silüeti değişmiş ve gelişmiştir. 4 Mart 1938 tarihinde Cumhuriyet Gazetesi'nde yayınlanan bir haberde Vize'nin Trakya bölgesinin en gelişmiş yerleşimlerinden biri olduğu belirtilmiştir. Buraya yapılan Halkevi, okul, Hava Kurumu, hamam, 100 bin fidanlı ziraat bahçesi, mezbaha, fenni tavuk ve tavşan istasyonları yapılarının Vize'yi gelişmiş bir yerleşim haline getirdiğinden bahsetmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mart 1938)

Umumi Müfettişlik, Trakya'daki restorasyon işlerinin de önemsemiştir. Bölgede bulunan abidelerin, anıtların ve eski eserlerin restorasyonu ile ilgili bakanlıklarla birtakım yazışmalar yapılmış, bu doğrultuda ödenek ayrılmasını sağlamıştır. Özellikler Edirne'de yoğun olarak bulunan tarihi eserlerin restorasyonu konusu tezin ilgili bölünden detaylı olarak ele alınmıştır.

Yapılan çalışmalar kapsamında Edirne'deki Meriç Nehri'nin temizlenmesi konusu da ele alınmıştır. Özellikle taşkınlar sebebiyle büyük sıkıntılar yaşanması bu kararın alınmasında etkili olmuştur. Neredeyse her yıl meydana gelen taşkınlar

sonucunda, nehrin yakınındaki bölgeler sular altında kalmakta bir yandan mahsüllere zarar verirken, halkın sağlığı üzerinde de olumsuz etkiler oluşturmaktaydı. Bu durumun aynı zamanda Yunanistan'ı da etkilemesi sonucunda karşılıklı antlaşmaya varılarak Meriç Nehri'nin Edirne'den itibaren temizlenmesi konusu 5 Mayıs 1937 tarihinde resmiyet kazanmıştır. [32]

Trakya Umumi Müfettişliği'nin bölgede yaptığı çalışmalar sonucu, yapı sayıları günden güne artış göstermiştir. Özellikle tarihi değeri olan yapıların yeniden kullanılabilir hale getirilmesi bölgenin turizm değerini arttırmıştır. Trakya Umumi Müfettişi Kazım Dirik bölgede turizmin geliştirilmesi konusuna özel önem vermiştir. Bununla ilgili olarak da 1936 yılında Edirne Halkevi'nde şehrin aydınlarının katılım gösterdiği bir toplantı düzenlemiştir. Trakya Turing ve Otomobil Kurumu'nun Edirne'nin turizm kenti olması konusunda yaptığı çalışmaların tek başına yeterli olmadığı, Eski Eserler Sevenler Derneği ile ortak çalışma yürütmeleri kararlaştırılmıştır. Bu ortak çalışmalarla Edirne'de bulunan camiler ve abideler temizlenerek üzerlerine yapıların isimleri ve hangi devre ait oldukları yazılmıştır. Turistlerin yolları rahat bulabilmeleri için Bulgaristan sınırından İstanbul'a kadar çeşitli uluslararası tabelalar yerleştirilmiştir. Turistlerin yemek ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılamak için Alpullu Şeker Fabrikası'nın lokanta ve gazinosu açılmıştır. Turizm değeri olan Truva'ya giden yol üzerindeki köprülerin tamamı betonarme olarak yenilenmiştir. [32], [35]

Yapılan bu çalışmalar ile kente gelen turist sayısı ciddi oranda yükselmiş ve bunun sonucunda da gelen turitlerin konaklaması bir otele ihtiyaç duyulmuştur. Prof. Egli tarafından imar planında da turist otelinin yeri, İstanbul-Avrupa yolunun üzerinde Edirne'nin önemli tarihi eserlerinin yakınında konumlandırılmıştır. Ancak söz konusu otel yapısı Umumi Müfettişlikler döneminde yapılamamıştır.

Trakya Umumi Müfettişliği, Umumi Müfettişliklerin aktif oldukları seneler içinde Trakya bölgesinin gelişimi için çok önemli çalışmalar yapmıştır. Trakya'nın önemli bir kenti olan Edirne'de bu çalışmaların sonucunda birçok yatırım yapılmıştır.

5.2. Cumhuriyet Dönemi Kentleşme Politikasının Edirne'de Etkisi

Cumhuriyet'in ilanından sonra, ard arda çıkarılan yasalarla kentlerin planlanması konusu ele alınmıştır. Edirne'nin tarihi önemi ve stratejik konumu planlanan kentler

arasında öncelikli yer almasını sağlamış ve şehrin planlarının hazırlatılması için çalışmalar başlatılmıştır.

Edirne'nin imar planının Profesör Egli tarafından yapılacağı Atatürk'ün onayı ile 1 Eylül 1937 tarihli kararnamede kesinlik kazanmıştır. (Şekil 5.3.) Bu doğrultuda Prof. Earnst Arnold Egli davet edilerek Edirne'nin imar planları üzerinde çalışmalara başlamıştır. (01.9.1937 tarihli B.C.A) [68]

Atatürk tarafından Türkiye'ye getirtilen ilk "uzman mimar"lardan biri olarak bilinen Egli, Maarif Vekâleti'nin Ankara'daki inşaat bölümü baş mimarlığı ve Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Bölümü'nün eğitiminde modernleşme ve reform hareketlerini yürütmesi için Türk Hükümeti'nin davetiyle ülkemize gelmiştir. 1930-1936 yılları arasında Güzel Sanatlar Akademisi'nde başkanlık ve Maarif Vekâleti'nde baş mimarlık görevlerini yürütmüştür. Egli, Türkiye'de kaldığı süre içerisinde yaklaşık 50 proje çalışması yapmıştır. Bunların çoğu Ankara'da eğitim yapısı olmakla beraber, şehir ve kasaba imar planı çalışmaları da bulunmaktadır. Türkiye'den ayrıldıktan sonra şehircilik alanındaki çalışmalarına devam etmiş, 1963 yılına kadar ETH Zürih'de Profesör ünvanı ile şehircilik tarihi dersleri vermiştir. Bunun yanı sıra 1950'li yıllarda Lübnan ve Irak'ta şehircilik uzmanı olarak yer almıştır.1953-1955 yıllarında tekrar Türkiye'ye dönerek Birleşmiş Milletler Teknik Yardım Örgütü'nde görev yapmış bir mimardır. Edirne planı da Egli'ye emanet edilmiştir. [33]

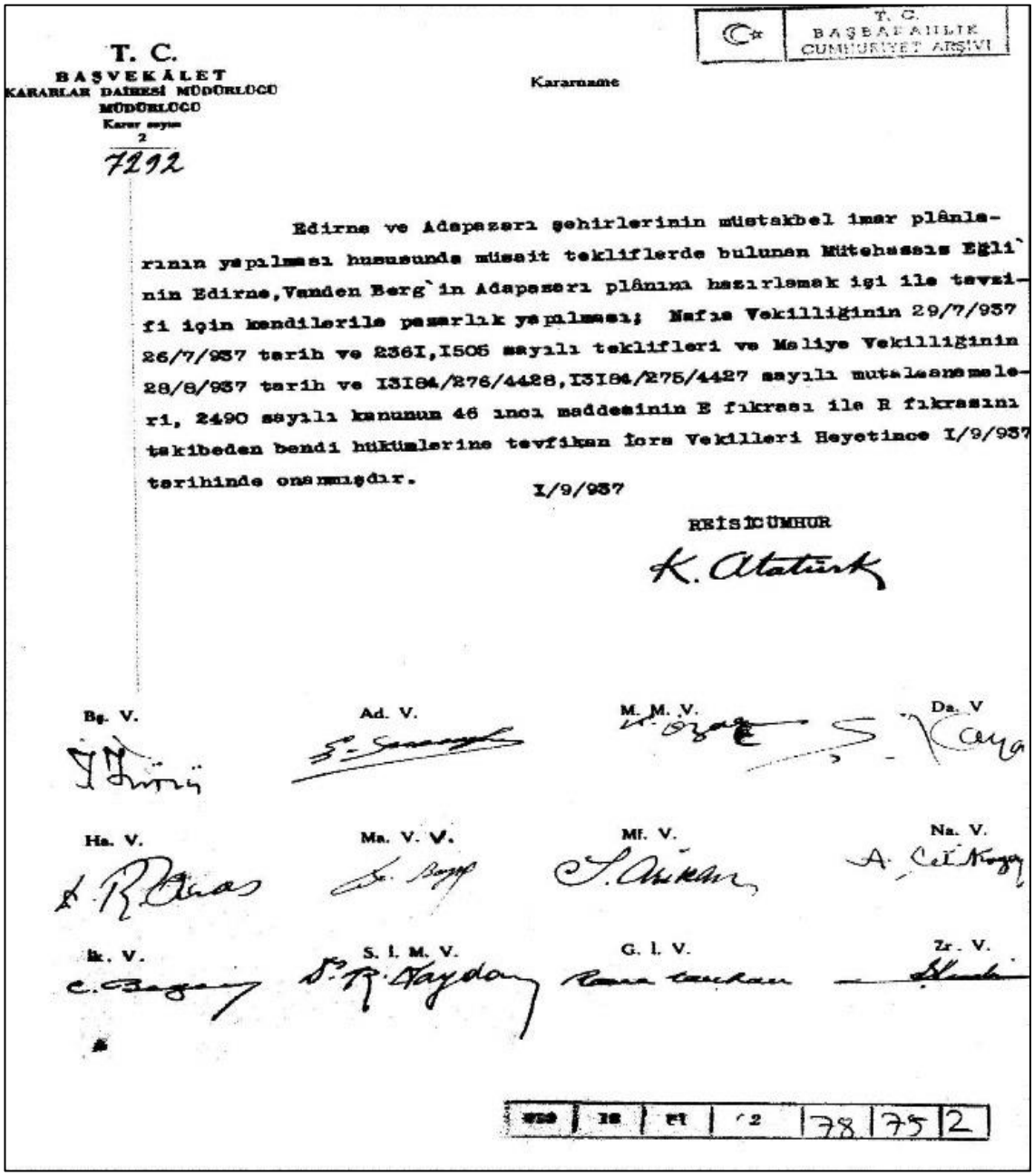
Egli plan üzerinde çalışmalarına devam ederken belirli aralıklarla plan gidişatı hakkında toplantılar yapılıyor ve birtakım kararlar netleştiriliyordu.

Plan incelemeleri devam ederken süreci hızlandırmak için planda bulunacağı kesin olan işler ile ilgili olarak, plan onaylanmadan önce belediye tarafından çalışmalar başlatılmıştır. Bu kapsamda, Meriç köprüsünden itibaren Selimiye istikametinde istimlak ve yıkım işlemleri yapılmaya başlanmıştır. Bu alanda açılacak olan bulvar ile şehir yollarının ana aksını oluşturmak ve Selimiye Camisi'ni tüm ihtişamıyla ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 4 Eylül 1934)

Bunun yanı sıra Bayındırlık Bakanlığı, dört genel Müfettişlik bölgesine yapılacak olan çeşitli imar işleri için ödenek ayırdığını duyurmuştur. İkinci genel müfettişlik olan Trakya Umumi Müfettişliği de bu doğrultuda Edirne'nin imar konusundaki ihtiyaçlarını Bayındırlık Bakanlığı'na rapor şeklinde sunmuştur. Bakanlık, 'Türkiye'nin Avrupası'nın sınır boyunda en büyük şehri ve Türk Medeniyeti'nin ilk sembolü ve temsilcisi olan

Edirne'nin isteklerinin gerçekleştirilmesi yerinde olacaktır' diyerek Edirne'ye ihtiyacı olan ödeneği sağlamıştır. Savaşların olumsuz etkilerini halen üzerinden atamamış bu yorgun kent hızlı bir şehirleşme sürecine girmiştir.

Bu çalışmaların detayları 'Edirne'de imar çalışmaları' bölümünde açıklanmıştır.



T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2
7292

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Kararname

Edirne ve Adapazarı şehirlerinin müstakbel imar plânlarının yapılması hususunda müsait tekliflerde bulunan Mütehassıs Egli'nin Edirne, Vanden Berg'in Adapazarı plânını hazırlamak işi ile tevzifi için kendilerile pazarlık yapılması; Nafıa Vekilliğinin 29/7/937 26/7/937 tarih ve 2361, 1506 sayılı tekliflerı ve Maliye Vekilliğinin 28/8/937 tarih ve 13184/276/4428, 13184/275/4427 sayılı mutalaanamelerı, 2490 sayılı kanunun 46 ıncı maddesinin E fıkrası ile B fıkrasını takibeden bendi hükümlerine tevfikan İcra Vekilleri Heyetince 1/9/937 tarihinde onanmışdır.

1/9/937

REİSİCÜMHUR
K. Atatürk

Bş. V. Ad. V. M. M. V. Da. V
Ha. V. Ma. V. V. Mf. V. Na. V.
İk. V. S. İ. M. V. G. İ. V. Zr. V.

78 75 2

Şekil 5.3. Egli'nin İmar Planlarını Hazırlayacağını Bildiren Kararname [68]

5.3. Edirne Haritalarında Kentsel Gelişim

Edirne 1362 yılından 1453 yılına kadar, beş padişah döneminde Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik yapmış, sonrasında da yine askeri bir merkez olarak birçok imar ve bakım çalışması geçirerek, yüzyıllar boyunca İmparatorluğun önemli bir merkezi olmuştur. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde Edirne'nin stratejik konumu savaşlardan ağır hasarla çıkmasına sebep olmuştur. Bu istila hareketleri sonrası Edirne'nin yüzbini aşan nüfusu otuzbinlere kadar gerilemiştir. Zamanında her biri birer şaheser olan abidelerinin de birçoğu yok olmuştur. [70]

Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan en uzun sınıra sahip olan Edirne, kara ve demir yolunu kullanarak ülkemize gelenlerin ilk karşılandığı, dolayısıyla ilk intibalarının oluşmasını sağlayan bir pozisyondadır. Gerek Avrupa ile olan bağlantı noktaları üzerinde olması, gerekse İstanbul gibi bir kentin ihtiyacı olan ana arterlerin Edirne'nin merkezinden geçmesi, imar çalışmalarına önem verilmesinde etkili olmuştur.

Edirne'nin Cumhuriyet sonrası imar kararlarlarını daha iyi anlayabilmek için, kente ait haritalar üzerinde mevcut durumun incelenmesi yol gösterici olacaktır.



Şekil 5.2. İnönü Edirne'nin İmar Planını İncelerken Bir Görüntü, (Cumhuriyet gazetesi, 23 Ağustos 1939)

5.3.1.Burhan Arif Haritası



Şekil 5.4. Burhan Arif Haritası 1931, [70]

Bu haritaların öncelikli olanı 1931 yılında Burhan Arif tarafından çizilen haritadır. Yabancı mimarların ülkemizde planlama yapmalarının sağlıklı sonuçlar yaratmayacağını savunan şehirci mimar Burhan Arif, Safranbolu, Edirne gibi birtakım kentlerin planlarını hazırlamıştır. Bunun yanı sıra 1935 yılında belediye başkanları kongresi toplandığı zaman, Ankara'da sergi açarak başkanlara yabancılar gibi imar planı yapılabileceği konusunda iddiası olduğunu göstermiştir. [22]

Burhan Arif'in Edirne haritasında, daha küçük ölçekli, yapı analizi anlamında az detaya sahip bir gösterim vardır. Yollar ve parseller okunaklı hale getirilmiştir. Ana

arterler daha belirginleştirilmiştir. Şehrin Kıyık ve Sultan Selim mahalleleri tarafında gelişimi önerilmiştir. Ali Paşa çarşısının etrafı açılmıştır. Kıyık, Saraçhane ve İstanbul yolları genişletilmiştir. Kaleiçi belirgin bir gridal formda gösterilmiştir. Bölgede bulunan mevcut yolların devamı Tunca sahilindeki düz yeşil alanlar ile sona ermektedir.

Burhan Arif 'Mimar' dergisindeki yazısında, Belediye önünde iki platformdan oluşan düz çiçekliklerin olduğunu, İkinci platformun ortasında kare büyük bir havuz bırakıldığını belirtmiştir. [34]

5.3.2. Prof. Egli Planı



Şekil 5.5. Prof. Egli'ye ait Edirne Planı, [47]

Prof. Egli, Cumhuriyet sonrası alınan kentleşme kararlarının sonucu olarak Edirne'nin imar planlarını hazırlamak üzere davet edilmiştir. Hazırlamış olduğu plan uygulanmasına en sıcak bakılan çalışma olmuştur. (Şekil 5.5.) 1937 yılında başlatılan planlama çalışmaları sonucunda kentin ana planlama kararları alınmıştır.

Egli, planlama çalışmalarını yürütürken, Edirne'nin **arazi yapısını** dikkate almıştır. Kentin merkezinde Selimiye Camii'nin bulunduğu bir aks oluşturmuş, mevcut topografyadan faydalanarak Edirne-İstanbul yoluna bağlantı yapmıştır. Aynı zamanda Edirne-İstanbul yolunu genişletmiş ve bu yola paralel iki ayrı yol oluşturmuştur.

Egli'nin önemli kararlarından birisi de kent etrafında, Tunca nehri istikametini takip eden bir **çevre yolu** planlamış olmasıdır. Bu yol aynı zamanda doğu-batı hattında direkt ulaşımı sağlamaktadır.

Planda yalnızca ulaşım akslarına değil **yerleşim bölgelerine** de değinilmiştir. Sosyal alanlar ve ticari bölgeler belirtilmiştir. Kentin güneyinde etrafı rekreasyon alanları, park düzenlemeleri ile çevrili bir stadyum planlamıştır. Bunun yanı sıra sergi alanları yapmıştır.

Kaleiçi bölgesi korunarak gridal formda **sokak dokusu** devam ettirilmiştir. Kaleiçi'nden geçen yolların bir kısmı daha geniş tutularak ana güzergahlar o kısımlarda çözülmüştür. Ara yollar ise iç kısımlarda daha dar tutulmuştur. Bu fark planda belirgin şekilde okunabilmektedir.

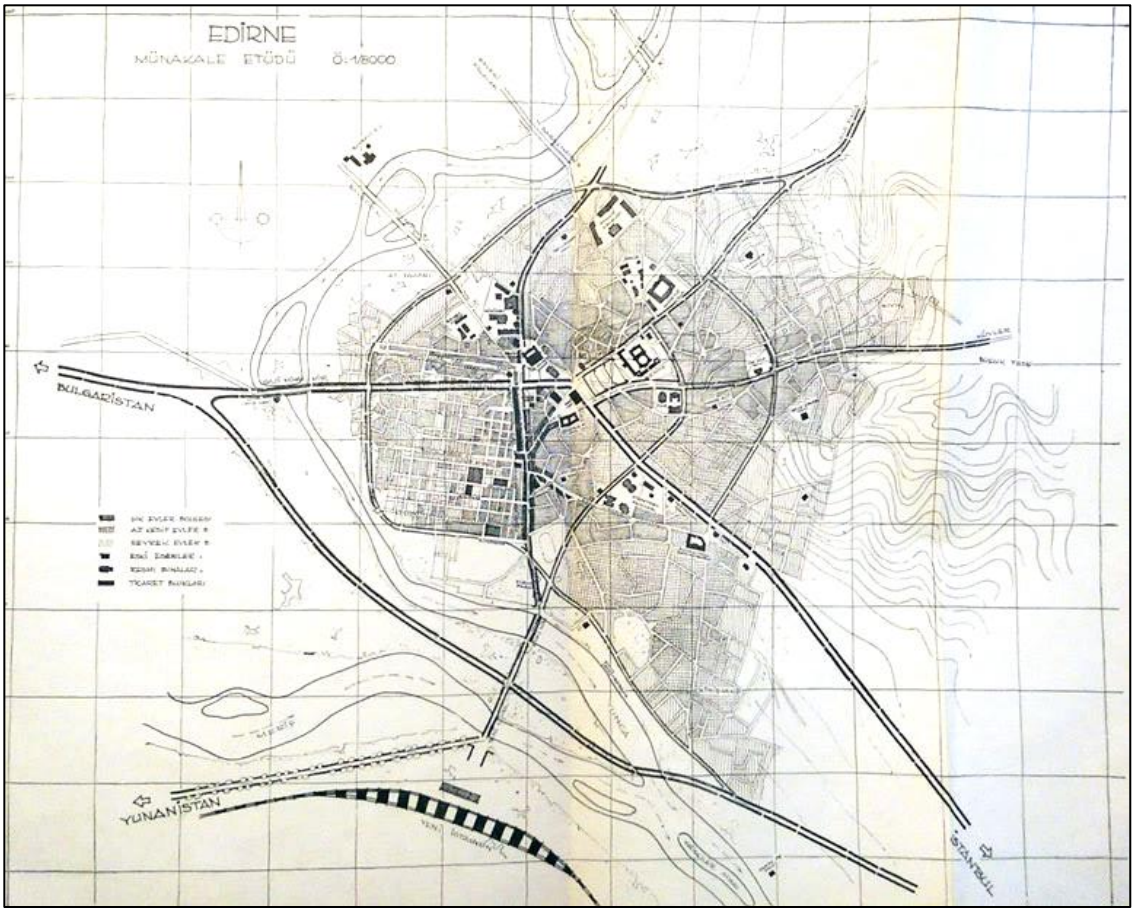
Planda bir diğer dikkat çeken ayrıntı da yolların nehirlerin üzerinden geçirilerek devam ettirilmesidir. Egli yol akslarını nehirler ile bölmemiş, hattı korumaya özen göstermiştir. Bu bölümlerde parselasyon yapmayıp yolların böldüğü alanları tek parsel olarak göstermiştir. Bu da arazi yapısına uyan bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir.

Eski Cami'nin güney bölümde kalan tarihi dokuda ışınsal ve amorf bir planlama görmekteyiz. Burada tarihi mirasın korunması konusuna önem verildiği ve parsellerin aynı şekilde korunduğu anlaşılmaktadır.

Edirne'nin önemli bir bölgesi olan Karaağaç'tan gelen yol, iki ana kola ayrılarak kent merkezine ulaşmaktadır. Plandaki gösterime göre bu yollardan ilki genişleyerek Tunca nehrinin altından geçmektedir. Bu radikal bir karar olarak değrlendirilebilir. Diğer yol ise genişliğini muhafaza ederek nehrin üzerinden köprü yardımıyla devam etmektedir. Bu yol aynı zamanda kentin merkezine hiç girmeden Karaağaç'tan direk Avrupa yoluna ulaşım sağlamaktadır.

Egli planında, kent merkezin ve çevre bölgeleri birbirinden bağımsız da ulaşılabilir alanlar olarak planlamıştır. Kent içerisine girmeden de çevresel yollar ile ulaşım imkânı sağlamıştır.

5.3.3. Gündüz Özdeş Planı



Şekil 5.6. Edirne Münakele Etüdü 1/8000, Gündüz Özdeş, [41]

Gündüz Özdeş tarafından hazırlanan 1/8000 ölçekli planda; İstanbul'dan gelen ana yol şehir merkezinden geçerek Bulgaristan'a devam etmektedir. Bu yolun paralelinde, Tunca ve Meriç Nehirleri'nin birleştiği yerde köprü ile bağlanarak Bulgaristan yoluyla birleşen başka bir yol daha bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Özdeş, kent çekirdeğini Eski Cami ve Belediye Meydanı arasında konumlandırarak bu noktadan çıkan beş ana aks ile dağılım yapmıştır.

Planda binalar taramalarla belirtilmiştir. Lejantta bu yapı grupları; resmi binalar, ticaret binaları, eski eserler, sık evler, seyrek evler, az konut evleri olarak gösterilmiştir.

Özdeş'in planında kuzeyde kalan imaretler bölgesi için mevcut bir öneri olmadığını görüyoruz. Genel hatlarıya daha amorf olan mevcut parselasyonları görmekteyiz. Tarihi yapılar plana işlenmiştir.

Karaağaç'tan gelen yol Tunca Nehri'nin üzerinden geçerek sonrasında ikiye ayrılmaktadır. Yollardan biri Elektrik Fabrikası önünden Kaleiçi istikametinin takip ederken, diğer yol ise Edirne merkezi olan Selimiye Cami'sine ulaşmaktadır.

Planın dikkat çeken kısımlarından biri Selimiye Camii önündeki meydandan Avrupa'ya bağlanan ana yolun Kaleiçi'ndeki yerleşim yerlerinin üzerinden geçirilmesidir. Bu durum tarihi dokunun korunması açısından uygun olmayan bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir.

Özdeş'in hazırlamış olduğu planda nehirlerin bir nevi sınır olarak gösterildiği ve kentin nehirlere kadar planlamasının yapıldığını söyleyebiliriz.

5.3.4. Egli Planı ve Özdeş Planının Kıyaslanması

Egli ve Özdeş planları kıyaslanırken, Edirne'nin 1918 yılında çizdirilmiş olan hali hazır haritası üzerinden sundukları öneriler yorumlanacaktır.

Egli Planı	**Özdeş Planı**
Selimiye Camii'nin merkez konumunda olduğu bir tasarım söz konusudur.	Selimiye Camii'nin merkez konumunda olduğu bir tasarım söz konusudur.
Edirne'yi dıştan saran bir çevre yolu oluşturmuştur.	Kısmı çevre yolları olup, bu yolların birbirleriyle bağlantıları yoktur.
Kuzeyde yer alan nehirleri köprü ile geçerek daha geniş bir alan kullanmıştır.	Kuzeyde daha dar bir dağılım göstermiştir.
Sosyal alanlar geniş yer tutmaktadır.	Sosyal alanlara pek değinilmemiştir.

Egli Planı	Özdeş Planı
Kentin güney tarafında Stadyum konumlandırılmış ve etrafında geniş reskreasyon alanları önerilmiştir.	Özdeş planındaki Stadyum tek başına ele alınmış, geniş bir çevre düzenlemesi düşünülmemiştir.
Karaağaç bölgesinden gelen yol Tunca köprüsünü biri alt geçit, biri köprü olmak üzere iki ayrı yol ile geçmektedir.	Karaağaç bölgesinden gelen yol tek hat halinde Tunca Nehri üzerinden devam ettirilmiştir.
Kaleiçi bölgesindeki yollar sınıflara ayrılmış daha geniş yollara ara sokaklardaki dar yollar bağlanarak gridal şekilde çözülmüştür.	Kaleiçinde yollar aynı genişlikle gösterilmiştir. Gridal yapı burdada göze çarpmaktadır.
Eski Cami önünden Avrupa'ya bağlanan yol Kaleiçi'ndeki tarihi dokuyu bozmayacak genişlikte tutularak mevcut yol ile bağlanmıştır.	Eski Cami önünden Avrupa'ya bağlanan yol oldukça geniş tutularak Kaleiçi'ndeki tarihi yapılaşmanın üzerinden geçirilmiştir.
Kente ait tüm mahallleri yeniden düzenlenmiştir.	Mevcut durum üzerinden çalışmıştır.
Nehirlerin kuzeyinde, imaretler bölgesinde de genel bir parselasyon yapılmıştır.	Nehirlerin bitişi haritanın sınırı olarak gösterilmiştir.
Egli, planında tarihi dokuyu korumaya özen göstermiş ve yeni yapılaşma alanlarında yeşil alanları olabildiğince ön planda tutmuştur. Çevre yolu ile kent merkezini rahatlatmaya çalışmıştır.	Özdeş'in planında aldığı birtakım kararlardan tarihi dokuyu birinci planda tutmadığını söyleyebiliriz. Birbirine bağlı olmayan kısmi çevre yolları kent merkezini rahatlatamaya yetecek nitelikte

Yayılımı sadece İstanbul istikametine sınırlamamış, nehirlerin de kentin içinde kalacağı kuzeye doğru genişleyebilen bir tasarım sunmuştur.	değildir. Özdeş kentin gelişim aksını İstanbul'a ve doğu yönüne doğru belirlemiş demek yanlış olmayacaktır.

Egli planı, Özdeş planına kıyasla daha radikal kararların alındığı ve uygulamaya yönelik bir plandır. Bunu yeni planlama kararlarında olduğu gibi tarihi dokuya yaklaşımda da görmekteyiz. Egli, sosyal alanlar, çevre düzenlemeleri, yeni ulaşım güzergahları oluşturarak kenti tümüyle ele almıştır. Özdeş planında parselasyonlarda mevcut durum üzerinden gidildiği ve ulaşım hatları için bir planlama çalışması yapıldığını görüyoruz.

5.4.Londra Asfaltı'nın Kente Etkisi

Londra Asfaltı, İstanbul'dan Edirne'ye oradan da Londra'ya kadar ulaşımı sağlaması planlanan yoldur. Ülkemizde Avrupa bağlantı yolunun yapımına önem verilmesi birçok bakımdan avantajlı bir durumdur. Edirne'den geçen Avrupa otoyolu, gelen turistlerin ilk intibası açısından Edirne'nin imarlaşmasında etkin bir rol oynamıştır. Edirne'nin imar işlerinde önemli bir referans noktası olarak kabul edilmiştir. Belediyenin kamulaştırma, alt yapı, üst yapı işlerinde asfalt yolun ana aks olarak kabul edildiğini görmekteyiz.

Edirne'nin imar planlarını hazırlayan Profesör Egli, Lonfra Asfaltı'nı Selimiye'ye doğru gelen en önemli bağlantı yolu olarak kabul etmiştir.

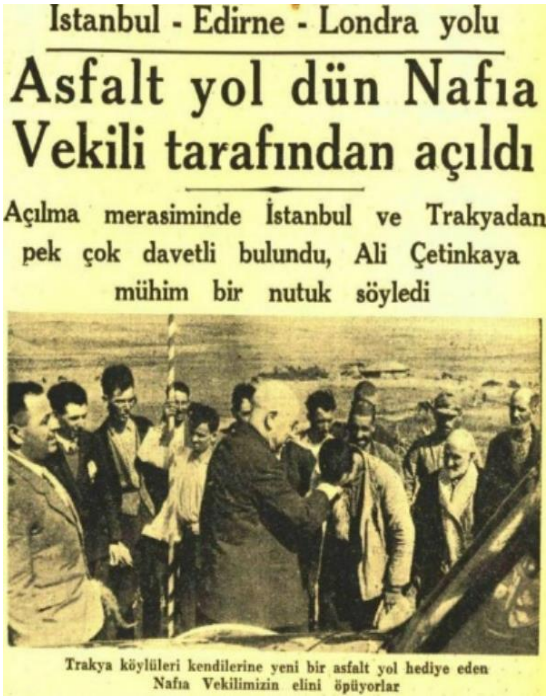
Egli'nin yanı sıra İstanbul planlarını hazırladığı dönemde Prost, turizmin gelişmesi için İstanbul'dan Avrupa'ya uzanan bir yolun gerekliliğini vurgulamıştır. Bu noktada ulaşım fonsiyonunun kent planınına yansımasının beraberinde artan nüfusu ve yeni yapılara olan ihtiyaçları arttıracağı görüşü oluşmaktadır.


Trakyayı canlandıracak büyük bir kandamarı

Lüleburgaz - Edirne asfalt yolu yapılıyor

Tekmili 8 milyon liraya mal olacak olan bu şose Trakyanın kalkınma hareketinde geniş bir rol oynıyacaktır

İstanbul - Edirne asfaltından bir manzara


İstanbul - Edirne - Londra yolu

Asfalt yol dün Nafıa Vekili tarafından açıldı

Açılma merasiminde İstanbul ve Trakyadan pek çok davetli bulundu, Ali Çetinkaya mühim bir nutuk söyledi

Trakya köylüleri kendilerine yeni bir asfalt yol hediye eden Nafıa Vekilimizin elini öpüyorlar

Şekil 5.7. İstanbul Edirne asflat yolunun yapımına başlandığına dair bir görüntü (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi, 10 Aralık 1937)
Şekil 5.8. Asfalt yolun açılışından bir görüntü (Cumhuriyet Gazetesi, 28 Eylül 1938)

10 Aralık 1937 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde asfalt yolun yapımına başlandığına dair bir görüntü paylaşılmıştır. (Şekil 5.7.) Bunun üzerinden bir yıl geçmeden 28 Ağustos 1938 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde ise Asfalt yolun Lüleburgaz'a kadar olan kısmının tamamlandığı ve pek çok davetlinin katıldığı bir törenle açılışının gerçekleştiği görülmektedir. (Şekil 5.8.) O dönemde süratli çalışmalarla ilerleme gösteren yol yapımı işi kent planında da işlenmiştir. Kente yeni yapılacak olan binalarında Londra asfaltından rahatça görülebilecek ve ulaşılabilecek şekilde konumlandırılması planlanmıştır. Bunu tezin ilerleyen bölümünde yeni yapılan binaların yerleri incelenirken görmekteyiz.

Londra-İstanbul asfaltının açılmasının bir diğer avantajı aynı zamanda Edirne İstanbul ulaşımını da kolaylaştıracak olmasıdır. İki kent arası ulaşım süresi beş buçuk, altı saate inecektir. (Cumhuriyet Gazetesi, 03 Haziran 1938)

Asfalt yolun kentin planlama konusunda bir diğer etkisi, oluşturacağı yoğunluğun etkileri düşünülerek, İstanbul'dan gelen bu yola alternatif hatların oluşturulması kararının alınmasıydı. Bu şekilde, Tunca Köprüsü başını Selimiye'ye bağlamak üzere geniş bir yol açılarak saat kulesinin dibinden doğruca Gazimihal Köprüsü'ne çıkılacak, bunu

stadyumun tamamlanması, turistik bir otelin inşaası, at koşuları ve Türk kuşu sahalarının yapılması gibi esaslı işler takip edecekti. Böylelikle bayındırlık bakımından geri kalmış Edirne'nin imarının önemli gelişmeler göstermesi planlanıyordu. (Cumhuriyet Gazetesi, 05 Ocak 1938)

Edirne için hazırlanan imar planları ve yeni yapılan binalar incelenirken asfalt yolun kente olan etkisini daha detaylı görmekteyiz.

5.5. Edirne'de İmar Çalışmaları

Cumhuriyet'in ilanını takip eden on yıllık süreçte, Cumhuriyet yöneticileri hızlı bir kentleşme sağlayabilmek için yurt dışından plancılar getirtmişlerdir. Bu plancılardan biri olan Profesör Egli 1937 yılından itibaren resmi olarak Edirne'nin planlanma sürecini yürütmüştür.

1930 yılında Edirne Belediye Başkanlığı'na eczacı Ferit Çardaklı'nın getirilmesiyle çeşitli çalışmalar yapılarak imarlaşma sürecine hız verilmiştir. Kanunların yol göstericiliğinde yürütülen çalışmalar ile kentin günümüze kadar süregelen planlama pratiği oluşmuştur.

Profesör Egli Edirne'nin planlama çalışmalarına devam ederken önemli kararlar almıştır. Örneğin Lüleburgaz'dan itibaren yakında inşasına başlanacak olan beton asfalt yolu (Londra Asfaltı), Koca Sinan'ın şaheseri Selimiye'yi eksen tutarak İstanbul yolunun açığından ve Ayşekadın Çanaklı Camii- Çelebi Mehmet Camii'ne doğru devam ettirmeyi önermiştir. Egli'ye göre oraların daha boş olması yapılaşmanın daha kolay olmasını sağlayacak ve eğiminde ¼ olduğu için da az masrafla yapılabilecekti. Bu yükseklikten bütün asfalt yol Meriç ve Tunca vadileri görülebilecektir.

Planlama çalışmaları devam ederken Profesör Egli 1/5000 ölçeğindeki planı tasdikli olarak, 1/2000 planı da kontrol edilmek üzere Edirne'ye gelmiştir. Planlar Umumi Müfettişlik binasında Vali, Umumi Müfettiş ve Fen Heyeti tarafından tetkik edilerek Profesör Egli ile birlikte araziye çıkılmıştır. Stadyum, koşu meydanı ve yapılacak olan turist otelinin yerleri bir kez daha gözden geçirilmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Şubat 1939)

Edirne'nin yeni şehir planlarının onaylanması üzerine çalışmalara başlanmıştır. 10.03.1940 tarihinde çekilmiş olan fotoğrafta Edirne'de yeni meydandan bir bölüm görülmektedir. (Şekil 5.7.) Edirne'nin imar hareketlerine başlangıç olan istimlak işleri

hızla yürümekte ve yeni şehir planına göre yıktırılması gereken binalar ortadan kaldırılarak şehir içerisinde yer yer geniş meydanlar oluşturulmaktadır. Şehrin en işlek mevkii olan Üç Şerefeli Cami ile Atatürk Parkı arasındaki alan komple yıkılmış ve açılan meydan, caminin karşısındaki Mimar Sinan'ın hamamlarını da ortaya çıkarmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 10 Mart 1940), (Şekil 5.9.)



Şekil 5.9. Üç Şerefeli Cami İle Açılan Meydandan Bir Kısım. (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi, 10 Mart 1940)

Kentin planlama çalışmaları ilerlerken bir yandan Bayındırlık Bakanlığı dört Genel Müfettişlik bölgesine yapılacak türlü imar işleri için ödenek çıkartıp, bölgelerin ihtiyaçlarını esas alarak düzenlenecek programa göre dağılım yapacağını bildirmiştir. Bu dağılımı ilerleyen yılları da kapsayacak şekilde esaslı bir plana bağlamak içinde Genel Müfettişler'den rapor istemiştir. Trakya Umumi Müfettişi Abidin Özmen tarafından Bayındırlık Bakanlığı'na gönderilen 18 Ekim 1946 tarihli, 1586 sayılı raporda;

Edirne'nin imarı için vaad edilen yardımdan dolayı çok memnun olunduğu söylenmiştir. Bu yardımdan yararlanılmak istendiği ancak Bayındırlık Bakanlığı tarafından gönderilecek bu paradan başka diğer Bakanlıklar ve Genel Müdürlükler tarafından yapılması esaslı işlerinde Edirne için gerekliliğinin bulunduğu belirtilmiştir.

Bu sebeple de ilk olarak Bayındırlık Bakanlığı'ndan gelecek olan ödenek hariç diğer Bakanlıklar ve Genel Müdürlükler'in yapması gerekli olan işler bildirilmiştir. [70]

Bu işler konulara ayrılarak madde madde incelenecektir. Müfettişliğin talebi, Bakanlığın bu doğrultudaki cevabı ve sonraki yıllarda basında yer alan haberlere göre bu taleplerin ne ölçüde gerçekleştirebildiği değerlendirilecektir.

Yol ve Ulaşım

Umumi Müfettişliğin talebi; İstanbul Avrupa Asfaltı'nı ele alarak Edirne şehri içinden geçen kısmını hemen yapılmasının sağlanmasıdır. Müfettişlik talep yazısında, şehircilik mühendislerinden Lütfü İlman'ın bu yolun güzergahı için çok iyi bir plan hazırlamış olduğu, bu planın yüksek Bakanlıklarca da onaylanmış olup 1947 Bayındırlık bütçesi ile bu güzelgahtaki kamulaştırma işleri harita ve planlarına şimdiden başlayarak ikmal ettirmenin gerekliliği, 1947 inşaat mevsimi gelince de işe başlamanın yerinde olacağı belirtilmiştir. Esas olarak Edirne'nin imarı için bu yolun ana hat durumunda olduğu ve şehrin içindeki her türlü imar işlerinin bu yolun yapılmasına dayanacağı söylenmiştir. [70]

Bakanlığın bu talebe cevabı olumlu olmuştur. İstanbul asfaltının şehir içindeki kısmının yapılması hususunun Edirne'nin imarı için düzenlenen programa aldığını bildirmiştir. Ancak 28 Şubat 1948 tarihli Edirne Postası haberinde İstanbul- Londra asfalt yolunun Edirne şehri içinden geçecek kısmının Abacılar başından Gazimihal köprüsüne kadar olan kısmının bu yıl içinde inşaasından vazgeçildiği yazılmıştır. Bu kısım üzerinde bulunan binaların ve arsaların genel yararlılığa uygun olarak kamulaştırılması önceden kararlaştırılmış olmasına rağmen bu durumdan vazgeçilerek Ayşekadın mevkisinden İstanbul'a doğru şehir dışı asfalt yapılması yetkililere bildirilerek, kamulaştırma işleminin feshedildiği belirtilmiştir. (Edirne Postası, 28 Şubat 1948). [70]

Bu gelişmeden sonra basında yer alan haberde, Edirne imarı için harcanmak üzere Ankara'dan 300.000 liralık ödenek geldiği bildirilmiştir. Bu paranın 200 bin lirası ile şehir asfaltı üzerinde yeniden bazı istimlakların yapılacağı ve mimar Egli'nin planına göre Cumhuriyet alanının tanzim edileceği belirtilmiştir. (Edirne Postası, 27 Mart 1948).

Umumi Müfettişliğin bir diğer talebi; 1946 senesi bütçesinden verilen 100 bin lira ile açılmasına başlanan Kıyık caddesinin yapılmasıdır. Müfettişlik talep yazısında; içinde bulunulan 1946 senesinde bir kilometre kadar tutan ve Selimiye Camii ve Meydanı ile

Halkevi binası, Kız ortaokulu ve Genel Müfettiş evleri önünden geçen ve aslen Edirne-Lalapaşa yolunun şehir içinden geçen kısmı olan bu yolun ancak yarısının kamulaştırma, tesviyesi gibi işler yapılacağını bildirmiştir. Hem kamulaştırma işinin çokluğu ve önemi hem güzergahının büyük tesviyeye ihtiyacı sebebi ile bu kısma fazla para harcandığı bu nedenle asfaltı için paranın yetmediği belirtilmiştir. Bu meydanın da Selimiye Meydanı'nın da çıkarıldığı, bu yolun diğer yarısının asfaltlanması 1947 senesinde yapılacağı bildirilmiştir. Bakanlık, açılmaya başlanan Kıyık yolunun ikmali ve asfaltlanması işinin de Edirne'nin imarı için düzenlenen programa alındığını bildirmiştir.

Bunun yanı sıra, Profesör Oelsner tarafından yapılan ve Yüksek Bakanlıkça kabul edilen plan gereğince Eski Cami önünden geçen İstanbul-Avrupa asfaltı ile Selimiye Camii arasında kalan ufak çarşı ile bazı binaların kaldırılması ve çeşitli boş arsalarla Belediye parkını da kaldırarak Selimiye parkını düzenlemenin şehri güzelleştirmek için ilk olarak yapılacak işlerden olduğu belirtilmiştir. 20 kadar ufak evi ve dükkânı kamulaştırmak ve kademeli bir tesviye yapmak talepler arasında bildirilmiştir. [70]

Ayrıca; Profesör Oelsner'in tasdikli projesinde gösterdiği Selimiye Meydanı İstanbul Asfaltı şehir merkezi arasındaki turistik yolun inşa edilmesi, Kıyık yolundan Muradiye Camii arasındaki yolun yapılması,

Kıyık çarşısı başından Ayşekadın Camii önüne inen ve Profesör Egli'nin planında gösterilen caddenin açılması, İstasyondan gelen Meriç ve Tunca köprüleri geçen caddenin aynı istikamette Eski Cami Meydanı'na kadar açılması, Selimiye meydanından bağlıyarak eski Harbiye Okulu ile hastahane arasından geçerek ve Profesör Oelsner'in planında gösterilen yolun açılması,

Edirne ile Teknik Tarım Okulu olacak eski Jandarma Okulu binasına aynı yerde bulunan Ziraî hapishaneye gitmek üzere 3 kilometre kadar bir yol inşaası, Edirne'nin mesire yeri olan ve Kırkpmar güreşleri ile şöhret bulan sarayiçi ile Edirne arasında 1 kilometrelik bir yolun inşası, Edirne ile İmaret mahallesi ve çok kıymetli eski eserlerden Beyazıt Camii arasındaki yolun ve Yalnızgöz Köprüsü üzerinin yapılması ve Karaağaç şosesinden aynlan iskân göçmen evine ve istasyon eşya anbarına giden 1,5 kilometrelik bir yolun inşası ve bu teklif edilen yolların 15. maddedeki şose olmak, Bir yaya tretuvarı bulunmak üzere diğerlerinin asfalt olarak yapılması konuları talep edilmektedir. Bayındırlık bakanlığı bu işlerin ilgili bakanlıklarına bildirildiğini belirtmiştir.

Yol ve ulaşım işleri ile ilgili olarak basında yer alan haberler araştırılmıştır.

Gerek Edirne'nin içinden geçen Avrupa asfaltı, gerekse Halkevi ile Kurtuluş okulu arasındaki Kıyık yolu inşaatı çalışmaları hızla devam etmektedir. Ankara'dan gelen yardım ile Halkevi-Kurtuluş okulu arasındaki yol bu sene içinde asfaltlanak aynı zamanda İmaret semtine giden ve çok bozuk halde olan Yalnızgöz Köprüsü'nün üzeri ve Saraçhane başı Sarayiçi arasındaki yol tamir edilecektir. Bunların yanısıra Yediyol ağzında kamulaştırılıp ve kısmen harabe halinde kalan dükkanlar da kaldırılarak Eskicamiden Arasta'ya kadar olan meydan park haline getirilecektir. (Edirne Postası, 10 Nisan 1948).

Belediye tarafından, Kurtuluş İlkokulu ve Halkevi arasında yaptırılmakta olan asfalt yolun şose kısmı inşaatı sona ermiştir. Yolun tretuvarları da iki ay içerisinde bitirilerek asfalt kaplama inşaatına başlanacaktır. (Edirne Postası, 31 Temmuz 1948).

1949 yılı içerisinde genel bütçeden Edirne için ayrılan miktar doğrultusudan yıl içerinde yapılacak yatırımlar arasında Tunca Köprüsü üzerindeki Yalnızgöz Köprüsü ile yeni yapılan Kurtuluş Ortaokulu ile Halkevi arasındaki şosenin asfalt kaplaması işine İl Özel İdaresi tarafından devam edilmesi kararlaştırılmıştır. 1950 yılı içinde kentten geçen Avrupa asfaltının elektrik, su ve kanalizasyon tesisatının yapılması için incelemeler yapılmaktadır. Ayrıca Emlak Bankası asfalt yol üzerinde 20-30 kadar evin inşaası için imkanlar araştırmakta ve ilgililerle görüşmelerde bulunmaktadır. Bu evler taksitler halka satılacaktır. (Edirne Postası, 5 Ocak 1949). [70]

Edirne Belediyesi de asfalt yol üzerinde istimlak edilerek yıkımı yapılan molozları kaldırmaya ve tretuvarları tesviyeye başlamıştır. Bunun yanı sıra asfalt yola verilecek elektrik tesisatının bir kısmı da ikmal ettirilmiştir. Belediye önünden Selimiye camisi'ne kadar olan yolun parke yaptırılması için çalışmalar başlanmıştır. Bazı sokaklardaki bozuk Arnavut kaldırımları da onarılmaya başlanacaktır. (Edirne Postası, 3 Eylül 1949).

Dönemin Belediye Başkanı Tahsin Şıpka, imar ve alt yapı işleri hakkında şu açıklarda bulunmuştur:

Profesör Egli'nin 1/1000 ölçeğinde önceden hazırlamış olduğu hali hazır haritası üzerinde tadilat yapılmakta ve İller Bankası tarafından da imar planı hazırlattırılmaktadır. İmar planının en çok bir buçuk ay içerisinde ikmal ve onayının sonuçlanacağı tahmin edilmektedir.

İller Bankası şehircilik uzmanı yüksek mühendis Cevat ve Bn. Nelahat tarafından Edirne'nin imar planı hazırlanmıştır. Bu planı yerinde tatbik etmek üzere Bayındırlık Bakanlığı'ndan bir şehircilik uzmanı Edirne'ye gelmiştir. (Edirne Postası, 10 Eylül 1949).

1950'li yıllara gelindiğinde ise Edirne belediyesi çalışmalarına hızlı bir şekilde devam etmekteydi. Saray hamamından Sarı Cami önüne, Muradiye tavanlı çeşmeden Muradiye Cami kapısına, Kadirhane Caddesi Sarıpaşa Cami Sokağı'ndan Kurşunlu Fırın'a kadar olan yolları yeniden Arnavut kaldırımı olarak yapılmıştır. Uzunkaldırım, Yıldırım, Yalnızgöz Köprüsü ile Palavur Deresi arasındaki yolların yapılması da karara bağlanmış ve inşaatlara başlanmıştır. Oldukça yoğun bir yol olan Çilingirler Caddesi'ne de parke taş döşenmeye başlamıştır. Asfalt yolun tanzimi sırasında yıkılan ve belediyenin önünde kötü bir görüntü oluşturan Bedesten önü tesviye ettirilmiştir. Selimiye Parkı içine dahil edilmesi gereken Mezitbey Hamamı önündeki kısımda duvarları çekilmek suretiyle parkın içine alınmış ve iç kısmındada tesfiye işlemlerine başlanmıştır. Tamire ihtiyacı olan binaların keşifleri yaptırılmıştır.

Bunların yanı sıra Edirne Belediyesi'nce şose kısmı tamamlanan Kıyık yolunun Bayındırlık Bakanlığı tarafından üzeri asfalt ile kaplanmıştır. Burgaz Orman Fidanlığı'ndan alınan bin fidan asfalt güzergahına ve şehrin çeşitli yerlerine dikilmiş olup bir kısmı da tutmuş duruma gelmiştir. Bir sonraki ağaç dikme mevsiminde eksik yerleri ikmal içinde aynı fidanlığa 1500 adet bahçe fidanı ve 500 adette çam fidanı şipariş edilmiştir. (Edirne Postası, 5 Mayıs 1950).

Müfettişlik, Genel Müfettişlik binası ile Üç Şerefeli Cami ve şehir parkı arasında kurulacak Cumhuriyet alanının yapılması ve Atatürk heykelinin bu meydana nakli İstanbul asfaltının kabul edilen planının gereksinimlerindendir diyerek bu konudaki talebini de bakanlığa iletmiştir. Bakanlık Selimiye Meydanı Parkı yapılmasını konusu da programına almıştır. Bu konuda ilerleyen süreçte yayınlanan gazete haberlerinde, mimar Eglinin planına göre Cumhuriyet alanı tanzim edilecektir. Ayşekadın Abacıbaşı ve Kurtuluş Ortaokulu ile Halkevi arasında yapılmakta olan asfalt yolların inşaatına hız verilmiştir. Belediye karşısındaki Mezitbey Hamamı ile bu aradaki dükkkanların kamulaştırılmasına başlanması planlanmıştır. Cumhuriyet alanı, Eski Cami önünden geçen asfalt kenarıdan başlayarak Arasta civarına kadar olan yeri işgal edecek ve üç kademe üzerine anfi şeklinde yapılacaktır denilmektedir. (Edirne Postası, 27 Mart 1948).

Altyapı

Umumi Müfettişliğin bu doğrultudaki talebi; Edirne'nin su sorununun çözülmesidir. Müfettişlik talep yazısında, Edirne şehrinin yaz günleri susuzluk çektiğini.

Edirne'nin suyunun Mimar Sinan devrine atfedilen 36 kilometrelik bir sahadan yapılan bir kapıtajdan ve derin dehlizlerden geçerek geldiğinin belirtimiştir. Suyun aslının 33 litre olduğu hakkında bazı kayıtlar bulunduğu halde, çok azaldığı için sorun yaşandığını bildirmiştir.

Ayrıca Edirne'nin üç semtinde bazı evleri akarsular taştığı zaman su bastığı, Yüksek Bakanlıkların sular idaresince bu durumun çözüme kavuşturulması istenmektedir. [70]

Bu su işinin Yüksek Bakanlıkça Meriç Su İdaresi'ne havalesi ve verilecek yardımla tam suyun getirilmesi talebi iletilmiştir. Bakanlık Edirne'nin su işlerinin Edirne için düzenlenen programa alındığını bildirmiştir. Bu yazışmalardan yaklaşık iki sene sonraki gazete haberinde; Edirne'nin alt yapısı ve şehir şebekeleri ile ilgili birtakım sıkıntıların bulunduğu belirtilmektedir. Sağlık Müdürlüğü, İstanbul yolu üzerinde ve Kurşunlu Fırın Karanfiloğlu, Toprak Sokak, Muradiye Küçükpazarı ve Tahtakale semtlerinde olmak üzere 8 muhtelif yerde yapılan kanalizasyon sondajları neticesinde su borularının lağım kanallarının çok yakınından geçtiğini tespit etmiştir. Bunun üzerine Sağlık Bakanlığı yetkilisi tarafından şehrin muhtelif semtlerindeki çeşmelerinden ve ev musluklarından alınan numuneler Ankara'ya tahlile gönderilmiştir. Yapılan tahliller neticesinde suyun koli mikrobu taşıdığı tespit edilmiştir. (Edirne Postası, 5 Mart 1949).

Söz konusu dönemde şehrin yollar ve altyapı işleri için tadilat geçirdiği yıkık görünümü arasından Mimar Sinan'nın yaptığı su şebekesinin izlerine rastlamak mümkün olmuştur. Bu eski şebeke hattı sonradan yapılan modern olarak nitelendirilen hatta oranla çok daha niteliklidir. Mimar Sinan o dönemde suyu zirvesi üstte müsellesi büzler içerisinden geçen künkler yapmıştır. Edirne'nin suyunu içmek oldukça tehlikelidir. Bu nedenle şehir şebekesi ve kanalizasyon hattının elden geçirilmesi gerekmektedir. (Edirne Postası, 5 Mart 1949).

Şehrin su konusu hakkında ise kökten bir çözüm arayışına girişilmiştir. Şehre gelen su mecrası kanalı esaslı şekilde tamiri ile yollardaki su zayiatının olabildiği kadar önlenmesine çalışılacaktır. Ayrıca nehirlere yakın dört kuyudan alınacak su büyük depoya sevk edilecek ve bu şekilde şehre verilen su ihtiyaç doğrultunda takviye edilecektir. Kurulacak olan pompa istasyonu için hali hazır su deposundaki tesisat ve makinelerden istifade edilecektir. Bu iş için harcanak para İller Bankası'nın Edirne için ayırdığı fondan karşılanacaktır. Bi yandan şehrin su ihtiyacının teminine çalışılırken diğer

yandan da israfın önüne geçebilmek için 1850 adet su saati abonelere dağıtılacaktır. (Edirne Postası, 4 Haziran 1949).

Edirne'de büyük bir sorun haline gelen içme suyu da belediyenin gündeminde olan konulardandı. Kentin bol ve temiz suya kavuşması için yapılan incelemeler sonucunda yaklaşık 40 kilometrelik mesafeden kente gelmekte olan ve yıllardır esaslı tamir görmeyen su yollarının tamiri uygun görülmüştür. Böylece açılacak kuyular yardımı ile 3-4 kilometreden Meriç'ten su getirilmesi konusundaki düşünce ve girişimlerden vazgeçilmiştir. Belediyenin ve İller Bankası'nın bu su yollarının tamiri için 180 bin liralık ödenek ayırdığı duyurulmuştur. Bu işin hızlı bir şekilde sonuçlanması hususunda talepte bulunulmuştur. Ancak yaklaşık 40 kilometrelik bu hattın 400 yıldır tamir bakım görmediği göz önüne alındığında bunun da kalıcı bir çözüm olmayacağı, esaslı bir tamir için daha geniş çapta bütçe ayrılması gerektiği konuşulmaktadır. Bu kadar eski ve uzun bir hattın tamirden sonrada bakım masraflarının ciddi anlamda yük getireceği bu işin uzmanları tarafından belirtilmektedir. (Edirne Postası, 26 Temmuz 1950).

Yolların inşası anında bu yollardan geçecek kanalizasyon ve su tesislerinin yapılması gerekmektedir. Müfettişliğin bu talebi de bakanlık tarafından değerlendirmeye alınmıştır.

Kanalizasyon işleri ile ilgili çalışmalara ağırlık verilmiştir. İstanbul yolunda asfalt üzerinde yapılan iki geçidin suları ana foseptiğe bağlanmıştır. Yıldız Köşkü istikametinden gelen Araplar Mahallesi'ne inen ana foseptik Kuledibi Mumcular Sokağı, Feyzullah Paşa Mahallesi, Gülbahar Hatun Mahallesi, Şahabettin Paşa Mahallesi, Tophane Bayırı, Zindanaltı Mumbane Sokağı, Lise Bayırı, Selamsız Konya Mektep Sokağı, Kırlangıç bayırı ana foseptikleri ile Palavur Deresi ana foseptiği tamamen temizlenmiştir. (Edirne Postası, 5 Mayıs 1950).

Su işlerinin yanı sıra Elektrik işleri ile ilgili de talepler olmuştur. Edirne Belediyesi'nin İtalyan şirketinden satın aldığı elektrik tesisatı uzun zamandır kapsamlı bir tamirat görmediği, tamirat için gereken yedek parçanın temin edilebilmesi için 100 bin liranın tedarik edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Aksi takdirde Edirne'ye elektrik verilemeyeceği bildirilmiştir.

Bakanlık Edirne'nin imarı için düzenlenen program kapsamına Elektrik Santrali'nin tamir ve ikmali işinin de alındığını bildirmiştir.

Kamusal Yapılar

Umumi Müfettişliğin bu doğrultudaki talepleri; Sağlık Bakanlığı tarafından Edirne'ye 200 yataklı bir hastahane yapılması, Devlet Demir Yolları'nın eski Şehir İstasyonu'nu tamir etmesi, Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü'nün Edirne'de bir spor sahası inşa etmesidir. Ayrıca Millî Savunma Bakanlığı'nın eski Harbiye Okulu'nu tamir ederek, Edirne'deki bütün askeri tesisleri bu kışlada toplamasıdır. Bu yeterli gelmezse sanayi kışlasında toplayıp, Edirne civarında bulunan birçok bina ve kışlaları harap olmaktan kurtarmak için isteyen kurumlara devrederek faydalanmalarını sağlamasıdır. Bayındırlık bakanlığı bu işlerin ilgili bakanlıklarına bildirildiğini belirtmiştir.

Bunun yanı sıra Edirne'de ahşap binaların çoğunlukta olduğu bilinmektedir. Bir taraftan nüfusun azalması diğer taraftan Edirne'nin gördüğü istilalar ahşap evleri olumsuz etkilemiştir. Evlerin bir kısmı yıkılmış, bir kısmı da sahipleri tarafından yıkılması için satılmıştır. Yenileri de yapılmadığı için kente gelen memurlar için ev ihtiyacı doğmuştur. Açılan Kıyık yolundaki kamulaştırma işleri ile İstanbul-Avrupa asfaltı ve diğer yollar üzerinde yapılacak kamulaştırmalar da bu ihtiyacı arttırmıştır. Bunun için Edirne'nin memur evine ihtiyacı Edirne imarının da başında geleceği düşünülmektedir. Bu doğrultuda en az yirmi adet üç odalı, yirmi beş adet dört odalı ve beş adet de beş odalı evin programa girmesi istenmektedir. Bu arada Genel Müfettişlik Evi'ne mutfak ve garaj ilavesi yapılması gerekliliği belirtilmiştir. Bakanlık bu konu ile ilgili olarak Genel Müfettişlik Evi'ne mutfak ve garaj ilavesi işinin Edirne İmarı için düzenlenen program kapsamına alındığını bildirmiştir. [70]

Edirne ufak bir imar görüp ve İstanbul-Avrupa asfaltı yapılırsa kentin turistik bakımından büyük bir önem kazanacağı planlanmaktadır. Ancak bugün bir yabancı misafiri barındıracak, rahat ettirecek bir otel bulunmamaktadır. Edirne'ye gelen gezi ve iş amacıyla gelen misafirlerin konaklaması için Belediye binası ve bazı evler kullanılmaktadır. Edirne'nin 15—20 odalı bir otele ihtiyacı vardir. Bu iş için ödenek ayrılması gerekmektedir. Edirne'de ihtiyaca elverişli iyi bir otel yapılması işinin, Bayındırlık Bakanlığı'nca her yıl ödenek ayrılması için düzenlenen program kapsamna alındığı bildirlmiştir.

Bir diğer önemli konu mezarlıkların durumudur. Yeni bir mezarlık kurulmak üzere belediyeye ödenek sağlanması konusu talepler arasında iletilmiştir. Bakanlık bu konunun da program kapsamna alındığı bildirlmiştir. Baında yer alan haberlerde de

haziran toplantısında kabul edilen mezarlıklar talimatnamesi hükümlerini bir an önce yerine getirmek için çalışmalar devam etmekte olduğu, asri mesarlıklar tamamlanmak üzere olduğu belirtilmiştir. Bina inşaası ihale edilmiş ve bir buçuk aylık süre içerisinde tamamlanacağı, 1950 yılında verielcek ödenek ile de parsel duvarlarının inşasına başlanacağı duyurulmuştur. (Edirne Postası, 5 Mayıs 1950).

Tarihi Eserler

Umumi Müfettişliğin bu doğrultudaki talebi; Millî Eğitim Bakanlığı tarafından tamiri kabul edilmiş olan; Ali Paşa Çarşısı, Selimiye Arastası ve Mimar Sinan Hamamı'nın tamirat işlerinin tamamlanmasıdır. Bu işlerin beşte birine tekabül eden Ali Paşa Çarşısı'nın yarısının tamirine içinde bulunulan sene (1946) devam edilmekte olduğu bildirilmiştir. 1947 yılında Ali Paşa Çarşısı'nın diğer kısmı, sonraki yıllarda da kalan kısımlarının tamiratının tamamlanması için ödenek ihtiyacı olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Millî Eğitim Bakanlığı tarafından bir kitap sarayı kurulması ve eski Mimar Sinan Hamamı'nın müze deposu olarak kullanması talep edilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı bu işlerin ilgili bakanlığı olan Millî Eğitim Bakanlığı'na bildirildiğini belirtmiştir. Basında yer alan haberle de Edirne'nin imarı için harcanmak üzere Ankara'dan gelen ödeneğin 100 bin lirası ile Ali Paşa çarşısının onarım işi sona erdirileceği duyurulmuştur. (Edirne Postası, 27 Mart 1948).

Umumi Müfettişliğin bu doğrultudaki bir diğer talebi; Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün kendisi için de gelir getiren bir mülk olan eski eserler arasından, özel değeri bulunan Bedesten ile, harabe olan camilerden kadro içinde kalanlarını tamir etmesi, diğerlerini de yıkıp kaldırmasıdır. Bu kararı yeniden verecek bir fen heyeti göndererek her sene bu işleri için en azından 75 bin lira ödenek ayrılmasını sağlamasıdır. Bayındırlık bakanlığı bu işlerin ilgili bakanlığına bildirildiğini belirtmiştir. [70]

Bu yazışmaları değerlendirdiğimizde Edirne'nin imarı için yapılan taleplerin değerlendirmeye alındığını görüyoruz. Trakya Umumi Müfettişi, söz konusu işlerin yapılması halinde Türkiye'nin Avrupası olan Edirne'nin şirin bir şehir olacağı ve hükümetin bu ihtimamından kuvvet alan halkın da açılan yollar üzerinde yapılan örnek evler ayarında evler yapmaya başlayabileceğini belirtmiştir. Dünya'nın en büyük mimari ve tarihi kıymeti olan Selimiye Abidesi etrafında derli toplu bir Edirne şehri oluşabilmesi

için de tüm bu taleplerin önem arz ettiğini dile getirmiştir. (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi Belgeleri 18.10.1946 syf. No: 1,2,3,4,5,6) [70]

Bu raporların incelenmesi sonucunda Bayındırlık Bakanlığı kendi bütçesinden yapacağı tahsisler ile, kendine ait saydığı yazılı kısımları ayırarak her yıl bütçedeki ödenek imkanlarınca uygulanmak üzere bir program düzenlemiştir. Bu doğrultuda Merkezi Edirne'de olan İkinci Genel Müfettiş'ten gelen rapordaki isteklerin gerçekleştirilmesi yerinde görülmüştür. 'Türkiye'nin Avrupasının sınır boyunda en büyük şehri ve Türk Medeniyetinin ilk sembolü ve temsilcisi olan Edirne'nin isteklerinin gerçekleştirilmesi yerinde olacaktır' denilerek, rapor Bayındırlık Bakanı'nın onayıyla Yüksek Başbakanlığa gönderilmiştir. Yüksek Başbakanlıktan gerekli iznin verilmesi hususunda talepte bulunulmuştur. [Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi 21.01.1947 tarihli evrak], [70]



Şekil 5.10. Arnavut kaldırımı döşenen yollardan görüntü, [75]



Şekil 5.11. Yol kenarlarına dikilen fidanlar, [75]

BÖLÜM 6

EDİRNE'DE 1930-1950 YILLARI ARASINDAKİ MİMARİ DEĞİŞİM

1930-1950 yılları arasındaki mimari değişim incelenirken dönemin yazılı ve görsel kaynaklarından, gazete arşivlerinden, Edirne tarihini konu alan kitaplardan, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgelerinden faydalanılmıştır. Edirne Postası Gazetesi, Cumhuriyet Gazetesi arşivlerinden yapılarla ilgili haberlere ulaşılmıştır.

6.1. İdari Bina

6.1.1. Trakya Umumi Müfettişlik Binası



Şekil 6.1. Edirne'de Yeni Yapılan Umumi Müfettişlik Binası (Gökşen, 2017)
)

Umumi Müfettişlikler, Osmanlı siyasi, idari zihniyetinin ve uygulamasının Cumhuriyet'e devreden mirası olarak nitelendirilebilir. Hükümetçe hazırlanan ve 26 Şubat 1934 tarihinde TBMM ye sunulan Trakya Umumi Müfettişlik Teşkilatı maaş, ücret ve masrafları hakkındaki kanun tasarısının gerekçesinde, 'Mühim nafia ve iskân işlerine saha teşkil eden Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Çanakkale mıntıkalarını ihtiva etmek ve

bu işleri esaslı bir surette tanzim ve idare eylemek üzere, 1164 numaralı kanunun hükümete verdiği salahiyete müsteniden Trakya Umumi Müfettişliği teşkili zaruri ve faydalı görülmüştür' denilmektedir. Yeni umumi müfettişlik için yapılacak olan masrafların ise 1933 yılı dahiliye vekaleti bütçesinden yapılacak tasarruflarla karşılanacağı belirtilmiştir. [36]

Trakya Umumi Müfettişlik binası, Edirne Meydan Mahallesi, Kıyık Caddesi üzerinde yer almaktadır. Bina bodrum, zemin ve birinci kattan oluşmaktadır. Zemin katta ortada geniş bir hol ile merdivene ulaşılmakta olup, holün sağında ve solunda devam eden koridorlar bulunmakta ve bu koridorlara bağlı sıralı ofisler yer almaktadır. Cephe karakteri oldukça sadedir. İşlevselci Rasyonalist akımın günümüze gelebilen tek örneğidir. Yapının Edirne'de bulunması, Edirne'nin erken Cumhuriyet döneminde de merkezi konumunu sürdürdüğünün bir göstergesidir. [37]

Umumi Müfettişliklerin lağv edilmesi sonrasında şehrin çeşitli yerlerinde ayrı ayrı binalar halinde bulunan Sıtma Savaşı İdaresi, Meriç Su İşleri ve Orman İşletmesi Müdürlükleri'nin, binanın boş olan kısmına nakilleri kararlaştırılarak uygulamaya başlanmıştır. (Edirne Postası, 14 Ocak 1948).

Yapı günümüzde Gögüs Hastalıkları Hastanesi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 6.2. Trakya Umumi Müfettişlik Binası'nın Özdeş Planındaki Konumu [41]

6.2. Ulaşım Yapısı

6.2.1. Edirne İstasyon Binası



Şekil 6.3. Edirne İstasyon Binası (Gökşen, 2017)

Edirne'nin Balkanlar'dan gelenlerin ilk uğradığı yer ve tarihi açıdan önemli bir kent olması güzel bir İstasyon binasına ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur.

İstasyon binası, Edirne şehir merkezinin 4 km. güneybatısında, Karaağaç'ın güneydoğu köşesinde, İstasyon Caddesi'nin güney ucunda 96 dönümlük geniş bir alan içerisinde yer almaktadır. Gar binası; posta binası, lokanta, lojmanlar, hangar, depo, tuvaletler, mutfak, yemekhane, küçük makas kulübeleri ve ek yapıları ile bir kompleksi oluşturmaktadır. Mimar Kemalettin Bey'in eseri olan gar binasının tasarım tarihi net bilinmemektedir. Bina 1930 yılında hizmete açılmıştır. [17]

Dış kısmı tamamlanmış olan binanın 1934 tarihi itibari ile iç kısmında inşaatın devam ettiği basında yer almıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 20 Ekim 1934). 2 Mart 1949 tarihinde Edirne Postası'nda yer alan haberde binanın iç tadilatınında sonlandırılıp işletmeye açıldığı bildirilmiştir. 1959 yılında tekrar onarım geçiren yapının iç kısmı yeniden düzenlenmiştir. [17]

Yapı 4 Ekim 1971'de terk edilmiştir. 1974 Kıbrıs Harekâtı sırasında karakol olarak kullanılmıştır. [17]

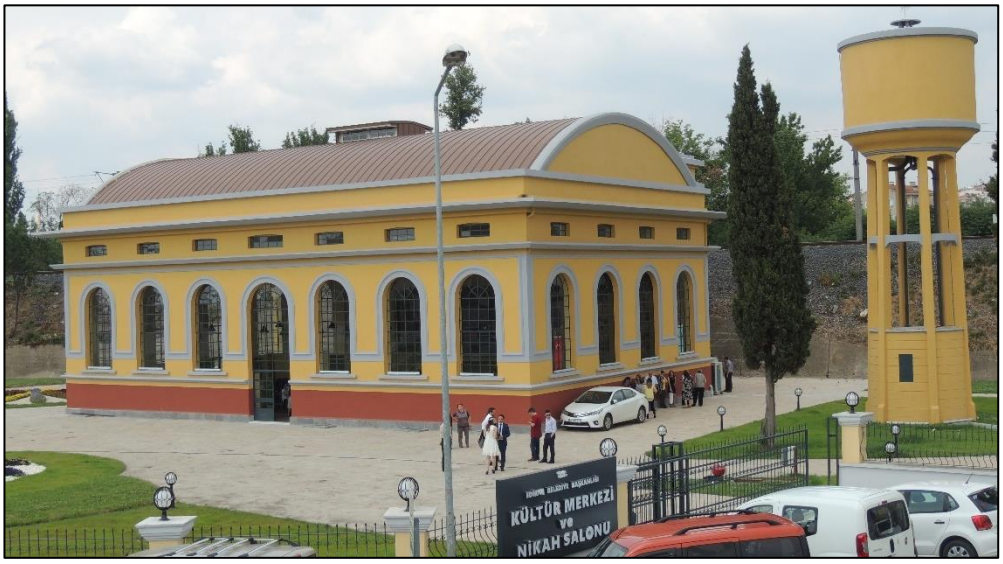
16 Haziran 1977 yılında, Edirne'de kurulan Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi'ne devredilmek üzere Maliye Bakanlığı'nca satın alınmıştır. [39] Günümüzde Güzel Sanatlar Fakültesi olarak hizmet vermektedir.



Şekil 6.4. Karaağaç Tren İstasyonu (Baedeker)

6.3. Sanayi Yapıları

6.3.1. Elektrik fabrikası



Şekil 6.5. Edirne Tarihi Elektrik Fabrikası (Gökşen, 2017)

1930'da İtalyan Marelli Şirketi tarafından kurulmuş ve işletilmeye başlanmış olan elektrik fabrikası kentin gereksinimi olan elektrik enerjisini üretmek üzere inşa edilmiştir. Fabrikaya bağlantılı 6 adet trafo üzerinden kente elektrik dağıtımı başlatılmıştır.

İtalyan Marelli Anonim Şirketi tarafından işletilen fabrikanın Edirne Belediye Başkanlığı'na devredilmesi için Bayındırlık Bakanlığı ile görüştüğü kamuoyuna duyurulmuştur. Anlaşmaya göre 32 yıllık bir imtiyazla işletmeye açılan Elektrik İşletmesi'nin, Edirne Belediyesi'ne devredilmesiyle halka daha ucuz hizmet verilebileceği belirtilmektedir. (Edirne Postası, 6 Şubat 1937).

Edirne'de dönemin belediye başkanı Mehmet Şerif Bilgen, Ankara'da yaptığı görüşmeler ile ilgili olarak yaptığı açıklamada elektrik şirketinin devlet yetkilileriyle anlaştığını belirtmiştir. Bakanlar Kurulu tarafından, şirketin tesisatı ve imtiyazlarının 1.750.000 TL'ye satın alınmasının kararlaştırdığını, Edirne Belediye Başkanlığı'na devredilecek elektrik ve imtiyazı için de 250.000 TL ödeneceğini açıklamıştır. Edirne Belediye Başkanlığı ile diğer belediyelerin borçlandırıldıktan sonra şirket imtiyazının mahalli belediyelere devredileceğini anlatmıştır. (Edirne Postası, 31 Mayıs 1939).

Basında yer alan haberlere göre; Bursa, Edirne, Tekirdağ, Gaziantep ve Balıkesir illerindeki elektrik tesisatı ve işletme imtiyazının devredilmesi konusu hükümetle şirket yetkilileri arasında kesinleşmiştir. Satın alma mukavelelerinin imzalanması için Belediye Başkanları ile şirket yetkililerini 19.6.1939 tarihinde Ankara'da bulunmak üzere Bayındırlık Bakanlığı'nca davet edilmişlerdir. (Edirne Postası, 14 Haziran 1939). Hükümet yetkilileri ile Elektrik Anonim Şirketi arasında akdedilen mukavelename Ankara'da imzalanmıştır. Mukavele gereğince, belirlenen miktarın bir bölümü peşin ödenirken geri kalanı 5 yılda taksitler halinde verilecektir. Devir teslim işlemleri mukaveleye göre, 1.7.1939 tarihi itibariyle uygulamaya girerek tesisler tutanaklarla, Belediyeler tarafından teslim alınacaktır. (Edirne Postası, 24 Haziran 1939).

Devir teslimin hemen arkasından da hizmetler Belediye tarafından fiilen işletmeye konulacaktı. (Edirne Postası, 22 Temmuz 1939). Belediye Başkanı Mehmet Şerif Bilgen yaptığı açıklamada devir teslimden sonra 6 aylık bir deneme sonunda eğer imkanlar uygun olursa elektrik kilovat saatinde ucuzluk yapabileceklerini belirtmiştir. (Edirne Postası, 29 Temmuz 1939).

Fabrikanın işletmeye açılmasından bir süre sonra teknik alandaki eleman yetersizliğinden dolayı bir takım teknik müdahale gerektiren işler tam anlamıyla yerine

getirilememiştir. Bu durum zaman ilerledikçe fabrikanın veriminin azalmasına, motorlarının arızalanmasına sebep olmuştur. Bu süreçte kentte elektrik kesinleri yaşanmış ve elektrik nöbetleşe sistem ile verilebilmiştir. (Edirne Postası, 21 Eylül 1947)

Arızalanan elektrik fabrikası makineleri için İtalya'ya şipariş edilen parçalar vapura yüklenerek yola çıktığı hakkında Edirne Belediye Başkanlığı'na telgraf gelmiştir. Parçaların 15-20 gün içinde kentte olmasının beklendiği belirtilmiştir. Gündüzleri saat 12.30 da verilen elektrik artık bir saat önceden verilmeye başlanacak ve sanayi kuruluşları daha uzun süre çalışabileceklerdir. Elektrikten mahrum olan Yıldırım semti için yapılacak elektrik tesisatı için sipariş eden malzemelerin İstanbul'a gelmiş olduğu, Edirne'ye gönderilmek üzere hazır durumda beklediği bildirilmiştir. (Edirne Postası, 7 Nisan 1948).

Elektrik santrali için İtalya'dan getirtilen yedek parçalar eskilerle değiştirilmiş ve Ankara'dan gelen bir elektrik yüksek mühendisinin kontrolü altında makinelerin kontrolü yapılmıştır. Yeni parçalar takıldıktan sonra makinelerin ömrünün yaklaşık on sene daha uzayacağı ve bir ay içerinde kente daimî elektrik verileceği duyurulmuştur. Yıldırım semtine uzatılan elektrik tesisatı ıslah edilmiş ve bu semt halkından isteyenlere gerekli elektriğin verilebilmesi için tesisat yapılması girişiminde bulunulmuştur. Ankara'dan gelen elektrik yüksek mühendisi, şehir tesisatının esaslı şekilde iyileştirilmesi gereğine dikkat çekmiştir. (Edirne Postası, 31 Temmuz 1948).



Şekil 6.6. Edirne Tarihi Elektrik Fabrikası'nın Özdeş Planındaki Konumu [41]

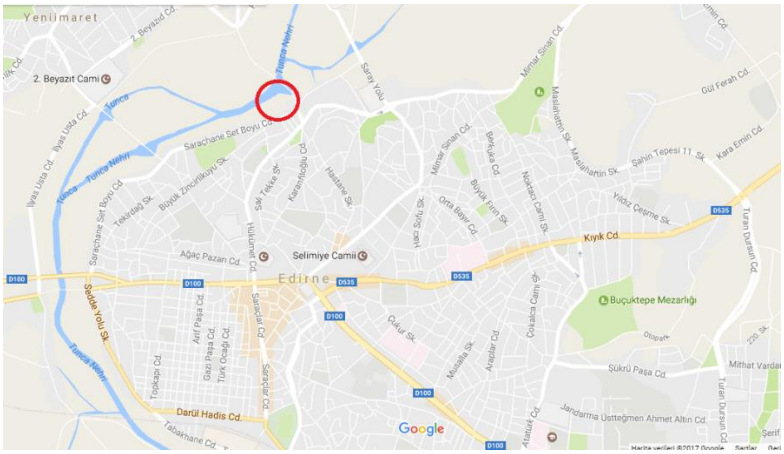
6.3.2. Konserve Fabrikası



Şekil 6.7. Edirne Konserve Fabrikası (Gökşen, 2017)

27 Mayıs 1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberine göre Edirne'de Saraçhane Köprüsü başında bulunan dört bölümden ve üç küçük bahçeyi kapsayan bir konserve fabrikası bulunmaktadır. (Şekil 6.7.)

Kentin konserveciliğe uygunluğu bir Fransız şirketinin de dikkatini çekmiştir. Fransa'daki konserve limited şirketi ortaklarından Bernard Royer Edirne'ye gelerek burada bir konserve fabrikası açma konusunda incelemeler yaparak kenti konservecilik konusunda uygun bulduğunu belirtmiştir. Özellikle bezelye üzerinde burada konservecilik yapılabilceği fikri ile kentten ayrılmıştır. (Edirne Postası, 25 Haziran 1949)



Şekil 6.8. Edirne Konserve Fabrikası Uydu Görüntüsü (Google Maps, 2017)

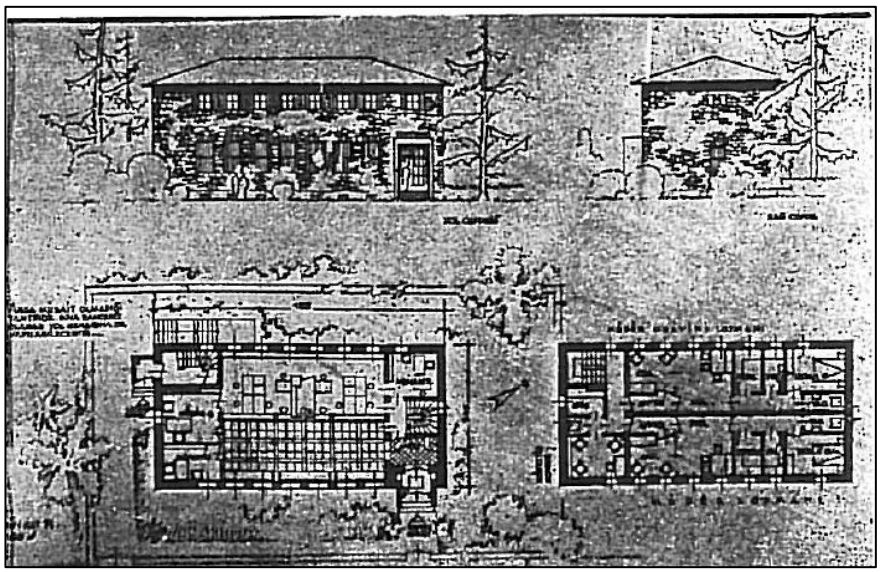
6.4. Ticaret Yapısı

6.4.1. Edirne Ziraat Bankası



Şekil 6.9. Edirne Ziraat Bankası (Gökşen, 2017)

Ziraat Bankası binası, eski Londra Asfaltı (bugünkü Talat Paşa caddesi) ile Hükümet Caddesi'nin kesiştiği nokta üzerinde yer almaktadır. Bina giriş yönü Hükümet Caddesi üzerindendir. Bina yol kotundan üç basamak ile yükseltilmiş olup bir sahanlık yardımı ile iç mekâna giriş yapılmaktadır. (Şekil 6.9.)



Şekil 6.10. Edirne Ziraat Bankası Planı [28]

Yapı, dikdörtgen sade bir plan şemasına sahiptir. Bodrum katı bulunmaktadır. Bodrum kat pencereleri yol kotundan yukarıda yer almaktadır. Bina Hükümet Caddesi'nin doğal eğimini kullanacak biçimde inşa edilmiş ve bodrum katın aydınlatılması yola bakan pencereler ile sağlanmıştır. Cephede giriş kolonlarla vurgulanmış ve tanımlı hale getirilmiştir. Onun dışından genel silüette sade bir cephe karakterine sahiptir. [28]



Şekil 6.11. Edirne Ziraat Bankası Özdeş Planındaki Konumu

6.5. Konaklama Yapısı

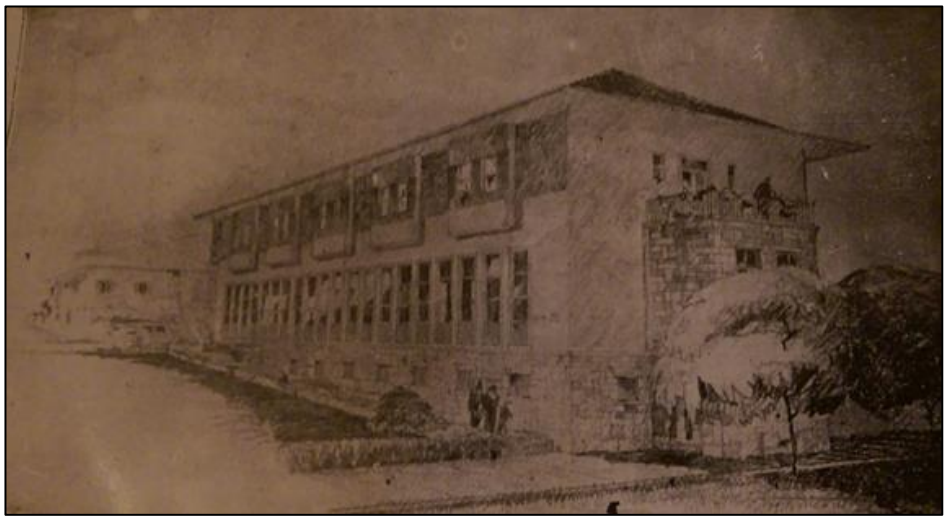
6.5.1. Kervan Oteli



Şekil 6.12. Kervan Oteli, [40]

16.06.1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberine göre, Şarbaylığın yaptırdığı Uray Oteli bitmiş ve tüm konforuyla halkın kullanımına açılmıştı. Ancak Edirne'nin konumu sebebiyle bu güzergahta yolculuk eden turistlerin konaklaması için bir turist oteli ihtiyacı devam etmekteydi. Dönemin Umumi Müfettişi General Kazım Dirik Edirne'nin turizm potansiyelini açığa çıkarmak istiyordu. Edirne'den geçen Avrupa otoyolunun etkisiyle kent turistlerin zorunlu güzergahında olacaktı. Böylesine tarihi dokusu ve güzellikleri olan bir şehirde turistlerin ilgisini çekecek birçok yapı mevcuttu. Dolayısıyla kente gelen turistlerin sayısının arttırılabilmesi için konaklama sorununun çözülmesi gerekmekteydi. Kazım Dirik, bu konudaki çalışmaları ile turist oteli yapılması işi için bakanlık tarafından bütçe ayrılmasını sağlamıştır.

03.07.1939 tarihinde Edirne'ye yapılacak turist otelinin planı onaylanmış ve arazi üzerin çalışmalara hızlı bir şekilde başlanmıştı. (Cumhuriyet Gazetesi, 3 Temmuz 1939) Osman Nuri Peremeci'nin kitabında turist oteli için hazırlanan eskiz paylaşılmıştır. (Şekil 6.13.)



Şekil 6.13. Kervan Oteli Eskizi, [39]

25.10.1959 tarihinde açılan Edirne Kervan Oteli, Londra Asfaltı üzerinde, İstanbul yolu girişinde eski kent dokusunun içinde yer almaktadır. Yakın çevresinde az katlı konutlar ile günümüzde sadece bir yanında duvar izleri ayakta olan Kadirhane Tekkesi, diğer yanında Orduevi (eski Kurtuluş İlkokulu) bulunmaktadır. Yapı bodrum,

zemin ve birinci kattan oluşmaktadır. Bodrum katı yığma yapı tekniğinde, üst katlar betonarme yapı tekniğinde çözülmüştür.

Otel yapısına bir süre sonra hastane fonksiyonu verilmiştir. Fonksiyon değişikliğinin zorunlu kıldığı tadilatlar yapının özgünlüğünü kaybetmesine yol açmıştır. Sonradan ilave edilen sokak tarafındaki hasta yatak odaları çelik konstrüksiyon kullanılarak inşa edilmiştir. [40]

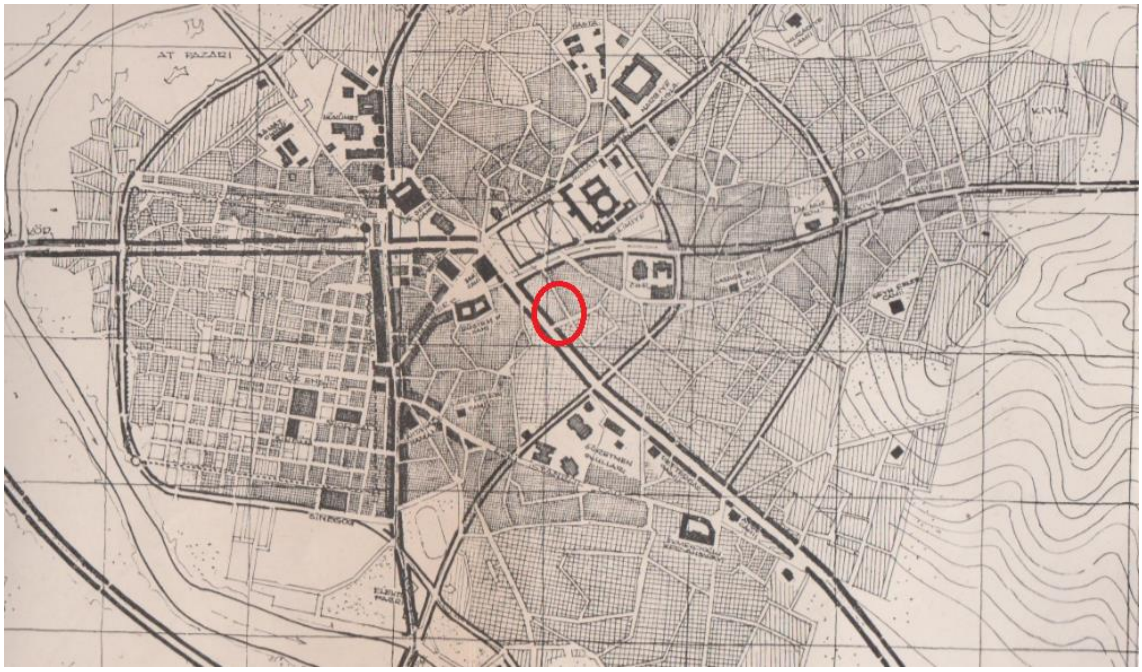
Yapının mevcuttaki iki adet ana girişi yaya, arka yoldan taşıt ve acil girişi olacak şekilde düzenlenmiştir. Otelin yatak katları günümüzde hasta yatak odaları olarak, lokanta ve gazino kısmı ise doktor odaları, acil servis ve laboratuarlar olarak yeniden düzenlenmiştir. Otelin, çamaşırlık, personel yatak odaları ile banyoları ve kalorifer dairesine tahsis edilen bölümleri, günümüzde görüntüleme merkezi, fizik tedavi ünitesi ve tıbbi depolar olarak kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra bodrum katına ön bahçeden ayrı girişler ilave edilmiştir.

Binanın cephesinde konut mimarisinin etkileri görülmektedir. Girişi tanımlayan geniş saçaklar bulunmaktadır. Odaların dizilişi cepheye yansıtılmış, oda boyutlarının tekrarlılığının balkonlar vasıtası ile cephede okunulması sağlanmıştır.

Günümüzde hastane olarak kullanılan yapı, Cumhuriyet dönemi tipik yapılarındandır. Meriç'in eşsiz manzarasına hâkim olan konumu ile yapıldığı dönemde Edirne'ye gelen turistlerin önemli bir ihtiyacını karşılamıştır. Yukarıda ifade edilen malzeme değişiklileri ve eklemelerle yapının orijinalliği bozulmuş, cephe karakteri büyük ölçüde değiştirilmiştir. Ayrıca Edirne Koruma Kurulu korunacak eserler listesinden çıkartılması da olumsuz yönde etkili olan sebeplerden biridir. [40]



Şekil 6.14. Kervan Oteli'nin Trakya Hastanesi'ne Dönüşümü, [40]



Şekil 6.15. Kervan Oteli Özdeş Planındaki Konumu

6.6. Halk Sağlığı ve İaşe

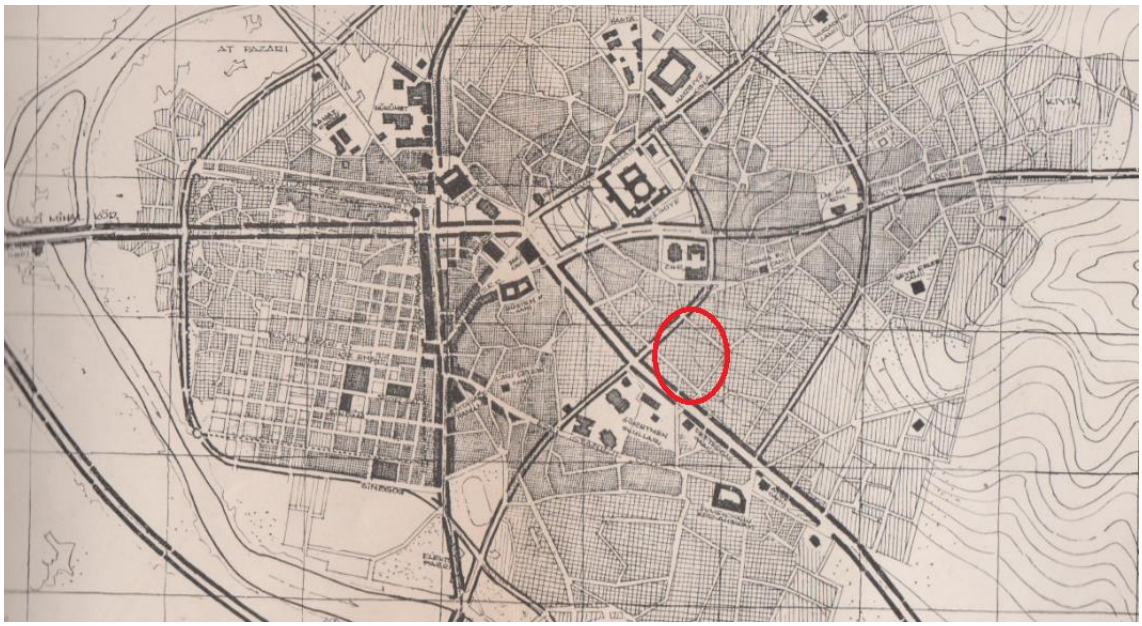
6.6.1.Hastane



Şekil 6.16. Edirne Devlet Hastanesi, [58]

Basında çıkan haberlere göre, 1950'lere kadar Edirne'nin, ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir hastaneye sahip olmadığını görüyoruz. Şehir hastanesinin devlet hastanesine dönüşümünden sonra yeni bir bina yapılması için Erkek Lisesi civarında istimlakların yapıldığı ancak girişimlerin bu şekilde son bulduğu ve hastane inşaasından vazgeçildiği duyurulmuştur. (Edirne Postası, 6 Mart 1948).5 Nisan 1950 tarihli Edirne Postası haberine göre, aradan yıllar geçmesine karşın kente yeni bir hastane binası yapılmamıştır. Bunun yanında harabeye dönen ve her gün biraz daha çöken belediye hastanesi pavyonları yer kayması sebebiyle tamir edilemeyecek şekilde hasar görmüştür. Hastane dağınık bir yerleşim içindedir. Hastanenin birkaç koğuşu ve idari teşkilatı eski binadadır. Dahiliye ve Nisaiye bölümleri ise hastaneye bir kilometre kadar uzaklıkta kaleiçinde Şehir kulübünde yer almaktadır. Dolayısıyla üç ayrı yerde konuşlanan ve hiç birisi hastane olmaya elverişli olmayan binalar ihtiyacı karşılamamaktadır. (Edirne Postası, 5 Nisan 1950).

Edirne'nin ihtiyacını karşılayabilecek devlet hastanesi inşaatı tamamlanarak 1954 yılında kullanıma açılmıştır. [58] Bahsi geçen eski belediye hastanesi de bir süre boş kaldıktan sonra yıkılarak yerine endüstri kız meslek lisesi inşa edilmiştir. Günümüzde Kız Teknik Anadolu Lisesi olarak kullanmaya devam edilmektedir.



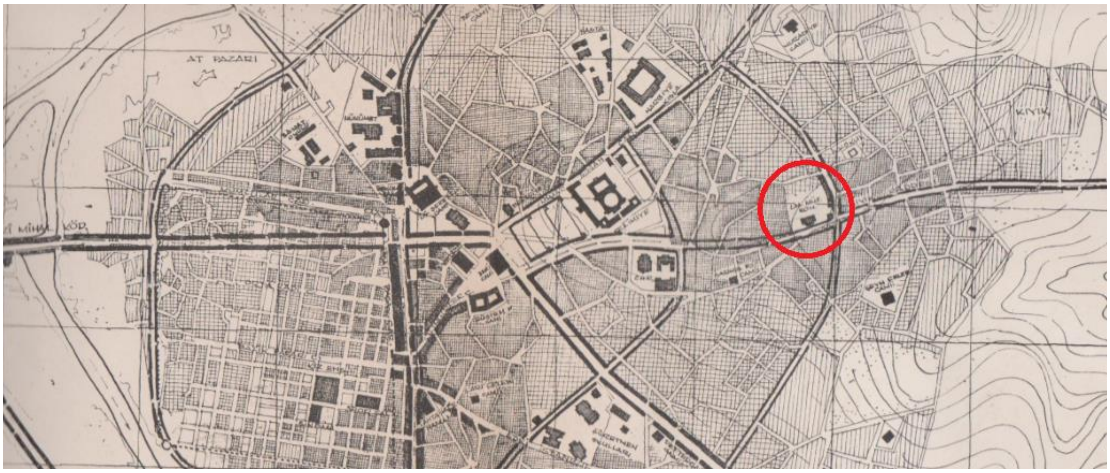
Şekil 6.17. Devlet Hastanesi Özdeş Planındaki Konumu

6.6.2.Verem Hastanesi (Umumi Müfettişlik Binası)



Şekil 6.18. Verem Hastanesi (Gökşen, 2017)

9 Nisan 1949 tarihli Edirne postası haberinde, Sağlık Bakanlığı'nın, Trakya Genel Müfettişliği'nin Kıyık'taki ikametgahında 30 yataklı bir verem hastanesi yapımına karar verdiği ve bu kararını Edirne'ye bildirdiği yazılmıştır. Eski binanın Bakanlığa teslim edilerek hastanenin açılışına kadar muhafaza edileceği bildirilmiştir. (Edirne Postası, 9 Nisan 1949). İlerleyen süreçte Sağlık Bakanlığı binayı devralmış ancak hastane için kadro ve gerekli malzeme temin edilemediğinden açılışın geciktiği duyurulmuştur. (Edirne Postası, 3 Mart 1949). Yaklaşık beş aylık bir bekleme sürecinin ardından 1949 yılı ağustos ayında Verem Hastanesi'nin açılışı 30 Ağustos Zafer Bayramı kutlamaları ile aynı gün gerçekleştirilmiştir. Veremin çok tahribat yaptığı Edirne'de önemli bir sağlık eksiği giderilmiştir (Edirne Postası, 3 Eylül 1949). Bina günümüzde Göğüs Hastalıkları Hastanesi olarak kullanılmaktadır.



Şekil 6.19. Verem Hastanesi Özdeş Planındaki Konumu

6.6.3. Mezbahane

9 Mart 1938 tarihli Edirne postası haberinde, Edirne genelinde son zamanlarda kasapların sorunlar yaratması ve hijyenik et konusunda halkın tedirgin olmasından dolayı, Belediye Başkanlığı'nın yeni arayışlara ve önlemlere giriştiği, bu sebeple mezbaha düzenlemesi, soğuk hava deposu ile buz fabrikası yaptırılması konusunda çalışmaların hızlandırıldığı yazılmıştır. (Edirne Postası, 9 Mart 1938) O dönemde mezbaha ve soğuk hava deposu ile buzhane tesislerinin önemi, yerel basında çıkan haber ve makalelerle halkın ve Belediye yetkililerinin gündeminde yer tutmaktaydı. (Edirne Postası, 25.5.1938.) Belediye Başkanlığı da fenni şartlara uygun mezbahane düzenlemesi ile soğuk hava deposu ve buzhane inşaatı için gerekli ödeneğin hazır olduğunu açıklamıştır. (19-Edirne Postası Gazetesi:8.6.1938.)

Mezbahane inşaatının yapım tarihi net bilinememekle beraber konumu harita üzerinde belirtilmişti



Şekil 6.20. Mezbahanenin Özdeş Planındaki Konumu [41]

6.7. Eğlence Yapısı

6.7.1. Kazino Binası

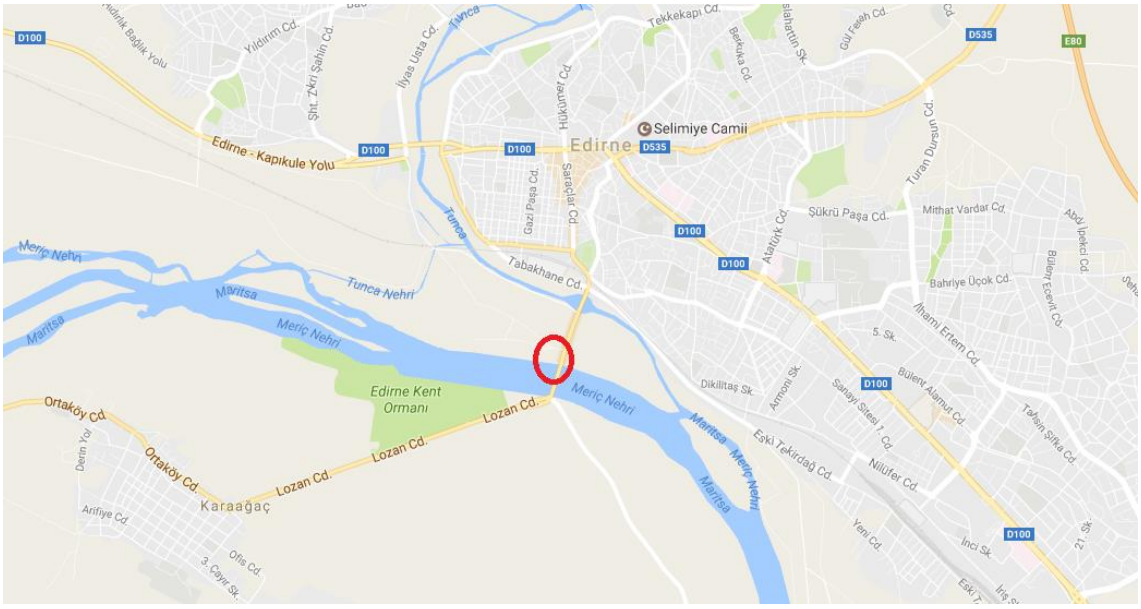


Şekil 6.21. Kazino Binası, (Cumhuriyet Gazetesi, 08.07.1938)

Basında çıkan haberlerde, Hususi Muhasebe (İl Özel İdaresi) tarafından yaptırılmış olan Meriç Kazinosu'nun 1938 yılında düzenlenen törenle açıldığı duyurulmuştur. Törende; Umum Müfettiş Kazım Dirik, Edirne Valisi Ahmet Niyâzı Mergen ve eşi ile Hükümet erkanı ve Edirne halkının bulunduğu, Umumi Müfettiş Kazım Dirik ve Vali Ahmet Niyazı Mergen'in açış konuşmalarından sonra kurdelayı Bayan Mergen'in keserek törenin tamamlandığı bildirilmiştir. Törene katılanlar büfede hazırlanan ikramları alarak terastan Meriç Nehri'nin güzelliğini ve çevreyi seyredip caz eşliğinde geç vakitlere kadar eğlenmişlerdir. [38]

Kazino modern yazlık, kışlık salonları ve 300 kişilik terası ile Edirne'nin önemli bir ihtiyacını karşılamıştır. Yapı Meriç Nehri'nin kıyısında, Edirne Şehir İstasyonu'nun karşısında konumlanmaktadır. Tümüyle betondan imal edilmiş olup, geniş pencerelere sahiptir. Konumu ve mimarisiyle halkın beğenisini kazanmıştır. Çoğalan park, kazino ve bu tür eğlence yerlerinin her zaman dolu olması Edirne'nin canlanacağının ve kalabalıklaşacağının en önemli göstergesi sayılmaktadır. (Cumhuriyet Gazetesi, 12 Temmuz 1938)

Yapı günümüzde restoran olarak kullanılmaktadır.



Şekil 6.22. Meriç Kazinosu Konumu (Google Maps, 2017)

6.8. Eğitim Yapıları

6.8.1. Edirne Kız Enstitüsü Binası

19 Ekim 1936 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde Cumhuriyet Kız Enstitüsü binasının eksiklerinin bitmek üzere olduğu yazılmıştır. Bu bina Cumhuriyet bayramında merasimle açılacaktır denilmektedir. Yine aynı haberde liseliler yurdunun da yapımının bir haftaya kadar tamamlanacağı bildirilmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Ekim 1936)

19 Haziran 1937 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde binanın geçen ders yılı başında açıldığı belirtilmektedir. Sanat ve kültür alanında büyük bir boşluğu dolduran Edirne Kız Sanat Okulu'nda derslerin sona erdiği ve dikiş ve moda servisi açıldığı yazılmıştır. Serginin açılışına, genel müfettiş, baş müşavir, vali ve daha birçok davetli katıldığı, serginin binlerce kişi tarafından ilgiliyle ziyaret edildiği belirtilmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Haziran 1937).

20.07.1938 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde Edirne Kız Sanat Okulu'nun modern bir kız enstitüsü haline getirileceği bildirilmiştir. Maarif Vekaleti (Millî Eğitim Bakanlığı) durumu Trakya Umumi Müfettişliğine bildirilmiş ve Enstitü için gereken ders araç gereçlerinin belirlenmesini istemiştir. Bu amaçla Edirndeki Umumi Müfettişlik binası boşaltılarak yeni Enstitüye devredilmiştir.

Okul binası günümüzde Şehit Asım İlkokulu olarak kullanılmaktadı



Şekil 6.23. Kız Enstitüsü Binası Özdeş Planındaki Konumu [41]

6.8.2. Trakya Köy Öğretmen Okulu



Şekil 6.24. Trakya Köy Öğretmen Okulu, [74]

Köy Öğretmen Okulu 1937 yılında Edirne'nin Karaağaç İstasyonu'nda asker kışlası olan binada eğitmen kursu olarak açılmıştır. 14 Kasım 1938 tarihinde, Küçük Zabit Mektebi'nin bulunduğu binada Trakya Köy Öğretmen Okulu adıyla köy çoçuklarını okutmak amacıyla faaliyete geçmiştir. [59] 04.01.1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde Edirne Karaağaç'ta açılan Trakya Köy Öğretmen Okulu'nun Alpullu'ya naklinin kararlaştırıldığı belirtilmiştir.

Yapı günümüzde askeriye tarafından kullanılmaktadır.

6.8.3. Ortaokul Binaları

17.07.1937 tarihli Cumhuriyet gazetesi haberinde Maarif Vekaletinin bir sonraki ders yılı içinde yurdumuzun çeşitli illerindeki okulların tamiri veya yeniden okul inşaası için bütçe ayrıldığı belirtilmektedir. Bu bütçeyle, yapılmakta olan Edirne Ortaokul binası tamamlanacaktır. Bunun yanı sıra Edirne Erkek Lisesi, Edirne Kız ve Erkek Öğretmen Okulları'na kalorifer tesisatı yapılacağı bildirilmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 17 Temmuz 1937)

6.8.4. Öğrenci Yurdu

5 Ekim 1936 tarihli haberde, Trakya'nın büyük merkezlerinde kültür hareketlerinin her geçen gün arttığı yazılmıştır. Buna göre, 1936 yılında 45 ilkokul yapılmıştır. Aynı zamanda kentlerde ortaokula gidecek çocuk sayısının fazla olduğu ve yeterli okul kapasitesi olmadığı için yeni bina çalışmaları yapılmaktadır. (Cumhuriyet Gazetesi, 5.Ekim.1936)

Trakya'da açılan öğrenci yurtları 6-7 senedir fakir çocukların okumasına çok büyük katkı sağlamıştır. Bu nedenle bir erkek öğrenci yurdunun da açılmasına karar verilmiştir. (Cumhuriyet Gazetesi, 14 Ekim 1941)

6.9. Köprü Yapıları

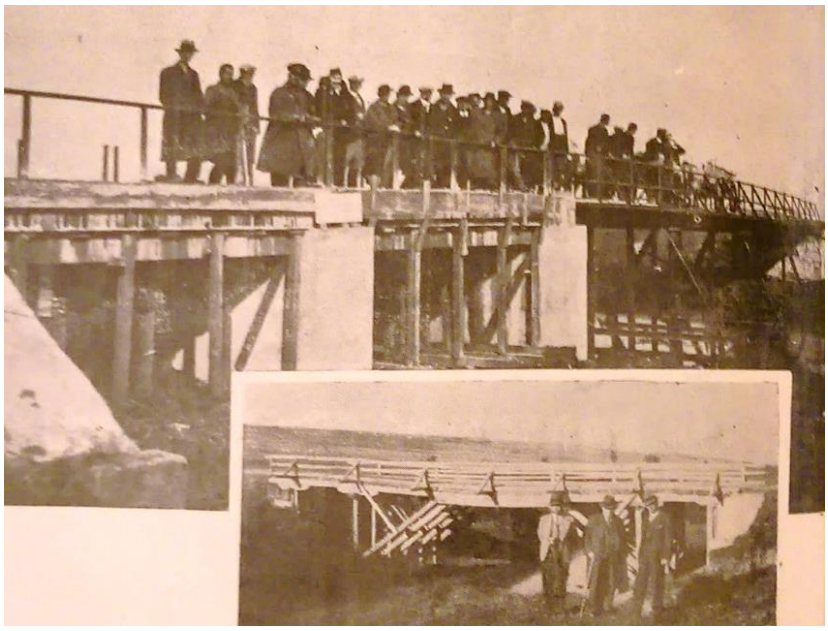
24.01.1937 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde, Edirne tren istasyonuna yakın 13 kilometrelik bir alan bir alan üzerinde bulunan tren hattının yağışlı havalarda devamlı olarak sele maruz kaldığı ve bu sebeple seferlerin aksadığı yazılmıştır. Devlet Demiryolları tarafından seferlerin aksamaması için bir proje hazırlanmıştır. Bu proje kapsamında 13 kilometrelik hattın yükseltilmesi ve 3 adet köprü inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Ocak 1937).

Meriç Köprüsü'ne malzeme taşımak için inşa edilen servis köprüsü yerine kurulmakta olan demir köprünün inşaası bitmek üzeredir. Köprü üzerinden Avrupa İstanbul arası trenlerin geçmeye başlayacağı bildirilmiştir. (Cumhuriyet gazetesi, 23 Mayıs 1942).

Edirne Uzunköprü arasındaki Avrupa hattı üzerinde 1941 senesinde yıkılmış olan Büyük şimendifer köprülerinden biri yeniden, diğer köprü ise geçici olarak yapılarak 1942 senesinde işletmeye açılmıştır. Geçici olarak yapılan Arda Nehri üzerindeki Maraş Köprüsü'nün de inşaası tamamlanmış ve Umumi Müfettiş Başmüşaviri, 9. İşletme Müdürü ve Ankara'dan gelen bir fen heyetinin huzurunda üzerinden tren geçirilerek açılmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 04 Kasım 1943).

14 Haziran 1946 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde; Meriç ve Tunca Nehirleri'nin üzerindeki köprülerin sağlam olduğu anlaşıldıldığından seferlerin başlatılacağı belirtilmiştir. Devlet Demiryolları Demir Köprüler Fen Heyeti müdür Abdurrahman Taki'nin başkanlığında Edirne'ye gelen heyet Meriç üzerindeki şimendifer köprüleri ve Tunca üzerindeki maraş köprülerinden trenler geçirmek suretiyle denenene hat ve köprükleri incelemiştir.

23.04.1947 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberine göre, iki ay öncesi Edirne'de tarihi Tunca köprüsünün yıkılması üzerine Karaağaç ile Edirne arasındaki ulaşım Tunca üzerine konulan büyük bir sal ile temin ediliyordu. Son günlerde yıkılan köprünün yanında geçici bir köprü kurulmuş ve halkın, arabaların nehir üzerinden geçişi sağlanmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Nisan 1947).



Şekil 6.25. Demir Köprü [39]

6.10. Spor ve Rekreasyon Alanları

6.10.1. Kapalı Spor Salonu



Şekil 6.26. Kapalı Spor Salonu (Google Earth,2017)

Türkiye'de ilk defa Edirne'ye yaptırılması kararlaştırılmış olan olan kapalı spor salonları ve kulüp binası için Ankara'dan onaylı iki adet plan gelmiştir. Planların yanı sıra Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü tarafından inşaat masraflarının bir kısmını karşılamak için 13.000 lira gönderilmiştir. Bu paraya da 13.000 lira daha ilave edilmiştir. Binanın yakın zamanda fenni şartmnamesi hazırlanarak ihaleye çıkılacaktır. (Cumhuriyet Gazetesi, 07 Ocak 1940).

Yukarıdaki haberde söz edilen Kapalı Spor Salonu 40 bin liraya mal olmuş ve inşaat tamamlanarak halkın hizmetine açılmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 20 Mayıs 1941)



Şekil 6.27. Kapalı Spor Salonu Özdeş Planındaki Konumu [41]

6.10.2. Edirne Fidanlığı

Edirne numune fidanlığı, 1924 yılı itibariyle Atatürk'ün emirleri doğrultusunda hazırlanmıştır. Zamanla Trakya Tarımsal Araştırmalar Enstitüsü'nün çekirdek yapısını oluşturmuştur. [48]

Umumi Müfetişlik döneminde Belediyelere bütçeden ağaçlandırma için paylar ayrılarak teşvikler verilmiştir. (Ulus Gazetesi: 17.2.1936) Fidan dikme ve ağaçlandırma yöntemleri ve kooperatifleşme konularında kurslar açılmıştır. (Buç Gazetesi: 4.1.1936 ve 15.4.1936) Ziraat Vekaleti (Tarım Bakanlığı) yasal çalışmalarını tamamlayarak Trakya Bölgesi'nde 12 satış kooperatifinin kurulmasını onaylamıştır. [48]

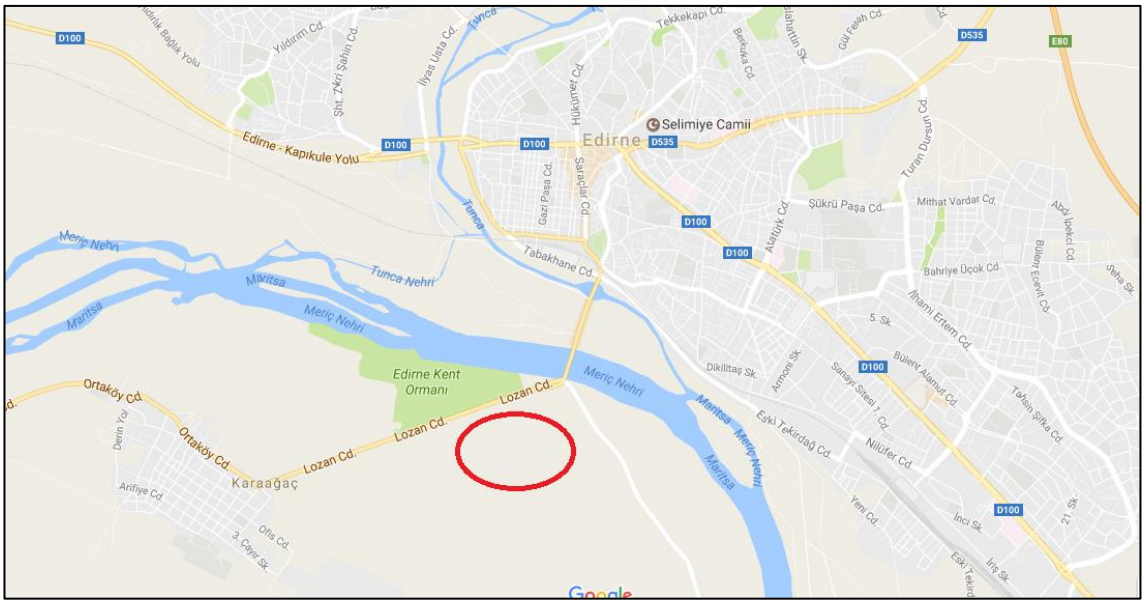
Trakya Bölgesi'nde Trakya Umumi Müfettişliği'nin desteğinde 1310 köyde fidanlıklar kurulmuştur. Edirne Ziraat Mektebi ve kurslarından mezun olan kişilerin, ağaçlandırma konusunda büyük başarılar elde ettikleri o günlerin basın haberlerinde yer almaktadır. (Ulus Gazetesi: 25.1.1939) Edirne Numune Fidanlığı'ndan 45 bin fidanın ücretsiz olarak halka dağıtıldığını görüyoruz. (Ulus Gazetesi: 9.3.1939) Yine Edirne'de 450 bin fidanın aşılandığını, bunların 100 bin tanesinin numune fidanlığında bulunduğu vurgulanmaktadır. (Ulus Gazetesi:16.7.1939) O yıllarda Türkiye Cumhuriyeti'nin 2'nci Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün, Karaağaç yolundaki Ziraat Bahçesi'ni gezdiğini ve

halka dağıtılan 250 bin fidan için çok sevinerek yetkililere teşekkür ettiğini gazetelerin maşetlerinden gözlemliyoruz. Ziraat Vekaleti (Tarım Bakanlığı) tarafından satın alınan Edirne Fidanlığına 1940 yılında 50 bin lira harcanarak veriminin biraz daha arttırılacağı bildirilmiştir. Sadece bu fidanlıktan 1940 yılında köylüye ücretsiz olarak 40 bini meyvalı, 60 bini akasya olmak üzere 100 bin fidan dağıtıldığı, bu sayede birçok köy Orman Kanunu'na uyarak 5 hektarlık akasya korulukları oluşturulduğu belirtilmiştir. Böylece Trakya'da ağaç yetiştirme seferberliği önceki yıllarda olduğu gibi bu yılda da en çok vakit harcanan olaylardan birisi olarak görülmektedir. (Cumhuriyet gazetesi, 1 Nisan 1940)



Şekil 6.28. Edirne Fidanlığından Görünüş (Cumhuriyet Gazetesi, 01 Nisan 1940)

Fidanlık günümüzde Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı bünyesinde, Trakya Tarımsal Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü Tohumluk Üretim ve Deneme Tarlası olarak kullanılmaktadır.



Şekil 6.29. Edirne Fidanlığı (Google Maps, 2017)

6.11.Onarım, Restorasyon ve Tarihi Eserlerin Değerlendirilmesi

Edirne tarihi eserler bakımından zengin bir mirasa sahiptir. Osmanlı döneminin birçok önemli eseri Edirne'de yer almaktadır. Ancak tez içerisinde de bahsi geçen savaşlar bu yapıları da etkilemiş, bir kısmı yok olma tehlikesiyle karşılaşırken bir kısmı da detaylı onarıma ihtiyaç duyar hale gelmiştir. Bunun için birtakım çalışmalar yapılması kararlaştırılmış ve hızlı bir şekilde çalışmalara başlanmıştır.

27.11.1934 tarihli Cumhuriyet Gazetesi haberinde, Edirne'deki Üç Şerefeli Cami'nin alçı çerçevelerinin yapılması işi 21.11.1934 tarihinden itibaren 20 günlük bir süre için açık eksitmeye çıkarıldığı ve 12.12.1934 tarihinde Edirne Evkaf Müdürlüğü'nde ihalesinin yapılacağı bildirilmiştir. İhalenin ardından caminin onarımına başlandığını gazetenin sonraki yıllardaki haberlerinden öğreniyoruz.

Öncelikle Selimiye Camii, Üç Şerefeli Cami gibi büyük eserlerin onarımına başlanmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Ocak 1940). Ayrıca, Trakyadaki eski eserleri tamir etmek, güzelleştirmek ve korumak amacıyla, 1936 yılında Edirne'de Eski Eserleri Sevenler Kurumu kurulmuştur. Bu Kurum 1939 yılında toplanarak, üç yıl boyunca yapmış olduğu çalışmalarını General Kazım Diriğin başkanlığında bir rapor halinde umumi heyete sunmuştur. Aynı toplantıda Trakya'daki tarihi eserlerin imar ve ihyasını gösteren yeni Etnografya Müzesi'nin önemine de değinilmiştir. Edirne'de açık bir müze

kurulması ve bunun için gereken bir uzman getirilmesi kararlaştırılmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 11 Nisan 1939).

İki senenin ardından 1941'de tekrar toplanan Trakya Eski Eserler Sevenler Kurumu, kongresini Umumi Müfettişlik salonunda yapmıştır. Umumi müfettişlik baş müşaviri tarafından açılan kongreye şehrin birçok aydını katılım göstermiştir. Kongrede okunan faaliyet raporunda, son iki yılda, tarihi ve mimari bakımdan başlı başına birer değer olan Rüstempaşa Hanı, Ekmekçioğlu Ahmedpaşa Kervansarayı ve bunlar gibi daha birçok eserin asıllarına uygun bir tarzda restore edilerek kurtarılması konusunda kurumun yaptığı çalışmalardan bahsedilmiştir (Cumhuriyet Gazetesi, 07 Mayıs 1941).

Eski Eserler Sevenler Kurumu toplantısına, avukat, doktor, memur, öğretmen gibi farklı mesleklere sahip olan kişiler de katılmaktaydı. Kurum, restore edilmesi gereken yapılar hakkındaki çalışmaları haricinde tarihi korumaya katkı sağlayacak yeni yapılar yapılması konularında da kararlar alıyorlardı. (Cumhuriyet Gazetesi, 11 Nisan 1939).



Şekil 6.30. Eski Eserleri Koruma Cemiyeti'nin kongresinde tüm katılımcılarla çekilmiş bir fotoğraf (Cumhuriyet Gazetesi, 07 Mayıs 1941)

Selimiye Camii, Üç Şerefeli Cami gibi büyük eserlerin onarımı ile başlayan süreçte sıra ikinci, üçüncü derecedeki cami, köprü, kervansaray, hamam ve kapalı çarşının onarımına gelmiştir. Bu eserlerin asıllarına uygun şekilde onarılması kültür ve

imar hareketleri bakımından önem verilmesi gereken hususlar arasındadır. Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün ve diğer ilgili makamların desteği ile onarım çalışmalarına başlanacaktır (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Ocak 1940).

Bunun yanı sıra Edirne ticaret hayatının öenmli bir konumunda yer alan, Mimar Sinan'ın eserlerinden Ali Paşa kapalı çarşısının da tamiratı kararlaştırılmış ve işe başlanmıştır. Şavaşlardan sonra büyük bir kısmı boşaltılmış olan bu tarihi çarşı son yıllarda hareketlenmeye başlanmıştı. Aslına uygun olarak yenilecek proje ile Edirne'deki dükkân sıkıntısını çözmek amaçlanmıştır. Bu çarşıda dükkânı olan kişiler de yapılan tespitler doğrultusunda dükkkanlarını tamirata hazırlamaktadır. (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Ocak 1940).

Plan ve keşifleri bitmiş olan Ekmeçioğlu Kervansarayı ile Rüstempaşa Hanları'nın öncelikle istimlak ve imarına geçilmiştir. Edirne'nin meşhur bedesteni de Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından restore edilmiştir. Bunun yanı sıra Osmanlı'nın tarihi hamamları da mahalli belediyelerin yardımı ile restore edilmiş ve Sıhhat-ı Umumiye'ye hediye edilmiştir.

Bunlardan başka Edirne Üç Şerefeli Cami karşısındaki hamamların plan ve keşiflerinin de mimar Kemal Altan tarafından tamamlandığı duyurulmuştur. (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Ocak 1940). Kemal Altan, Güzel Sanatlar Akademisi'nden 1914 yılında mezun olmuştur. I. Dünya Savaşı'na yedek subay olarak katılmıştır. Savaştan sonra istilaya uğrayan kentlerde mimar olarak görev yapmıştır. Bu dönemde Manisa Hükümet Konağı ve Numune Hastanesi, Salihli Abidesi ve Isparta İl Özel İdare Binası gibi eserler ortaya koymuştur. 1927 yılında Edirne Maarif Emirliği mimarlığına getirilmiştir. Trakya Umumi Müfettişliği'nin kapatılmasından sonra Konya Bayındırlık Yüksek Mimarlığı'na getirilmiştir. 26 Eylül 1948'de vefat etmiştir. [74]

6.11.1.Bedesten



Şekil 6.31. Bedesten [29]

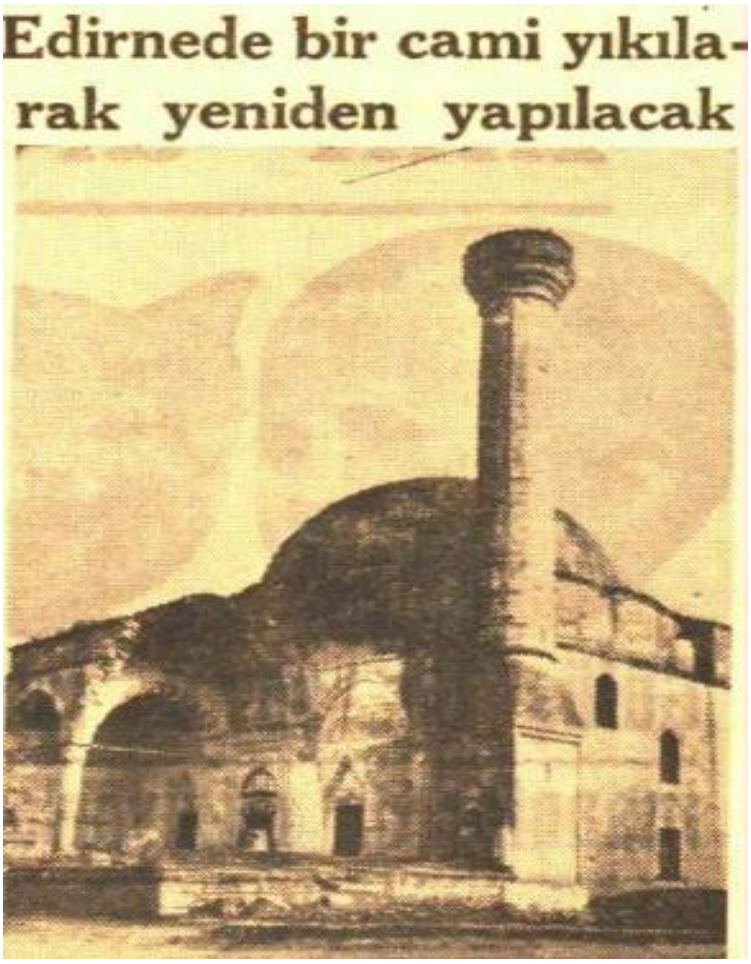
Vakıflar İdaresi'nin 1947 senesinde onarımına başladığı tarihi sanat eserlerimizden Bedesten'in tamiri 1948 senesinde de devam edilmektedir. İdare, aynı yıl içinde, Selimiye sütunlarıyla Eski Cami pencerelerinin onarılması için girişimlerine başlamıştır. (Edirne Postası, 12 Mayıs 1948).

Vakıflar Genel Müdürlüğü Mimar Sinan'ın ölümsüz eserlerinden biri olan Bedesten çarşısının henüz tamamlanmamış olan kısmının tamiratı için Edirne Vakıflar Müdürlüğü'ne kırk bin lira ödenek göndermiştir. İçinde bulunulan 1949 senesinde onarımın başlanarak tamamlanması planlanmıştır (Edirne Postası, 10 Ağustos 1949).



Şekil 6.32. Bedesten Özdeş Planındaki Konumu)

6.11.2. Mahmud Paşa Camii



Şekil 6.33. Mahmud Paşa Camii, (Yıkılarak yeniden yapılacak olan Edirne'de Fatih Devri Eserlerinden) (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Şubat 1939)

Edirne ve Trakya'da tarihi ve mimari bakımdan her biri başlı başına birer kıymeti olan cami, han, hamam, kervansaray, köprü gibi eserler, Trakya'nın geçirdiği felaketli yıllarda tamirsizlik ve bakımsızlık yüzünden çökmeye ve harap olmaya yüz tutmuştu. Fakat Cumhuriyetin güzel sanatlara ve eski eserlere verdiği değer ve önem ile bir taraftan Eski Eserleri Sevenler Kurumu, diğer taraftan Vakıflar Umumi Müdürlüğü'nün sürekli yardımları ile başta Mimar Sinan'ın eserleri olmakla beraber bunların en önemlileri birer birer tamir edilerek kurtarılmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Şubat 1939)

Bununla birlikte Edirne'de Fatih'in vezirlerinden Mahmut Paşa tarafından 1452 yılında yaptırılmış olan ve halk arasında 'taşlık' adı ile anılan caminin kubbesi ile beden

duvarları depremler yüzünden birçok yerlerinden çatlamış ve dış revakları yıkılmış olduğundan bu önemli eserinde tamiri ve korunması için Umumi Müfettiş General Kazım Dirik, Vakıflar Umum Müdürlüğü gözetiminde girişimlerde bulunmuştur. Bunun sonucunda 1937 yılında Vakıflar Umum Müdürlüğü mimarı ile Anıtlar Koruma Mimarı Sedat Çetintaş Edirne'ye gelerek ortak incelemede bulunmuşlardır. İnceleme sonucunda mimari ve tarihi değerde görülen bu eserin şimdiki durumu ile korunmasının mümkün olamayacağı bundan dolayı eseri yıkıp yeniden yapmak gerektiği bir raporla bildirilmiş ve yıkılması gerekli görülmüştür. Eser, 1939 yılında yıkılmaya başlanmıştır. Vakıflar Müdürlüğü tarafından caminin bütün kısımlarının ayrı ayrı fotoğrafları çektirilmiştir. Genel Müfettişin emri ile de müfettişlik mimarı Mashar Altan'a röleve çizimleri yaptırılmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Şubat 1939)

6.11.3.Şifahane

Şifahane binası da bu dönemde onarım geçirmiştir. Edirne Vakıflar Müdürlüğü Beyazıt Şifahane binasının tamiratı için ihaleye çıkmıştır. Açık eksiltme usulü ile yapılacak ihalenin, 5 Eylül 1949 Pazartesi günü Edirne Vakıflar İdaresi binasında yapılacağı duyurulmuştur (Edirne Postası, 24 Ağustos 1949).

6.11.4. Müze

Edirne'de açılan Etnoğrafya Müzesi'nden sonra büyük eserlerin kabir taşlarını ve Yeniçeri sikke ve rütbelerini gösteren kıymetli bir açık müze kurulmak istendiğinden bahsedilmiştir. Bu büyük müze, içinde bulunulan sene içerisinde Maliye Bakanlığı'nın yardımı ile tamir edilecektir. Müze üç asır önceki Osmanlı Maliye nazırı Ekmekçioğlu Ahmed Paşa Kervansarayı'nda kurulacak ve Tatar hanlıların kabir taşları dahil oraya toplanacaktır. (Cumhuriyet Gazetesi, 27 Mayıs 1938)

BÖLÜM 7

SONUÇ

Edirne yüzyıllar öncesine dayanan tarihi ve lokasyonu neticesinde üzerinde birçok kez çalışılmış bir kenttir. Özellikle ondokuzuncu yüzyıldan itibaren çeşitli plancılar tarafından askeri, turizm, yerleşim planlaması vb. amaçlar doğrultusunda haritalar hazırlanmıştır.

Edirne'nin erken Cumhuriyet dönemi kapsamında incelenen 1930-1950 yılları arasındaki kentsel gelişim sürecinin değerlendirilmesinde, Cumhuriyet dönemi kentleşme politikaları etkin rol oynamıştır. Cumhuriyet'in ilanı ile 'kentleşme' kavramı birçok açıdan yeniden ele alınmıştır. 1930 yılından itibaren çıkarılan; Belediye Kanunu, Hıfzısıhha Kanunu, Yapı ve Yollar Kanunu ve bunları takip eden yönetmelikler, aslında yapılması düşünülen uygulamaların hukuki bir altlığa dayandırılmak istenmesinin göstergesidir. Hızlı kararların alındığı bu süreçte, uygulamalar düşünülen hızda gerçekleştirilememiştir. Öyleki ülkemizdeki plancıların sayıca yetersiz olması nedeniyle uluslararası yarışmalar açılarak yurtdışından davet edilen mimarlar, başta Ankara, İstanbul gibi büyükşehirler olmak üzere Anadolu'nun birçok kasabasında da planlama çalışmaları yürütmüşlerdir. Ancak bunların birçoğu uygulanamamıştır. Uygulama sorunlarının başlıca nedenleri arasında tasarımsal eksiklikler ve bütçe yetersizlikleri gösterilebilir. Bu süreçte yerel yönetimlerin süreci yönetmekte çok yeterli olamadıklarını görüyoruz.

Bu dönemde Umumi Müfettişlikler'in önemli rol üstlendiklerini söyleyebiliriz. Umumi Müfettiş Kazım Dirik, Edirne'yi geliştirme stratejisi olarak turizm kenti yapma fikrini ortaya atmış ve bu konuda yaptığı çalışmalar sonucu kentin gelişim sürecini yönlendirmiştir. Bunun sonucunda turist çekmek için ulaşım ağlarından, yol tanıtım tabelalarına, tarihi eserlerin restorasyonundan, turistlerin konaklayabilecekleri ve eğlenebilecekleri yapılara kadar farklı fonksiyonlarda kentin turizm değerini arttıran yapılar inşa edilmiştir. Gar binası, otel binası, gazino gibi, Avrupa asfaltından geçen

turistlerin Edirne'de zaman geçirebileceği yapıların inşaasına önem verilmiştir. Turizm, kent gelişimi için öncelikli ve doğru stratejilerden birisi olarak değerlendirilebilir.

Bir diğer geliştirme stratejisi olarak endüstriye önem verildiğini görüyoruz. Kentin, tarım ve hayvancılık potansiyeli; un fabrikaları, buzhane, mezbaha, gibi yapılarla desteklenince kent halkının bu yöndeki ihtiyaçları için İstanbul'a olan bağımlılığı da azalmıştır. Bu durum da kentin gelişimine katkı sağlamıştır.

Bunların yanı sıra ulaşım fonksiyonunun geliştirilmesi için yapılan çalışmalar, Edirne'in gelişimine en büyük etkendir. Bunun en önemli sebebi, turist kenti, endüstri kenti, tarım ve hayvancılık kenti stratejilerinin gerçekleştirilebilmesi için bölgeye ulaşımın rahat olması gerekmesidir. Ayrıca Avrupa'ya olan ulaşımın yanında İstanbul'a da kara yolu ile bağlantının güçlü olması çeşitli konaklama yapılarıyla da desteklenince kent yol üzeri durulabilecek bir cazibeye de kavuşmuştur. Bununla birlikte söz konusu dönemde yapılan yapıların Avrupa otoyolu ile güçlü ilişki kurduğunu görüyoruz. Özellikle Özdeş haritasında okullar bögesinin, konaklama bölgesinin, ticaret aksı dediğimiz Üç Şerefeli Caminin bulunduğu üçgen aksın, yol ile entegre olduğu görülmektedir.

Trakya Umumi Müfettişliği ile Bayındırlık Bakanlığı arasında yapılmış olan yazışmalarda Edirne'nin Trakya ve Türkiye genelindeki öneminin Ankara tarafından da kabul gördüğünü söyleyebiliriz. Öyleki Edirne için müfettişlikçe talep edilen imar ve bayındırlık konusundaki bina yol altyapı talepleri olabildiğine karşılık görmüş ve ödenek konusunda olumlu geri dönüşler olmuştur. Bu süreçte devlet hastanesi, verem hastanesi mezbahane gibi çeşitli halk sağlığı ve iaşe yapıları, otel, restorant-gazino gibi çeşitli konaklama ve eğlence yapıları, banka binası gibi ticari yapılar, istasyon binası gibi ulaşım yapıları, çeşitli okul ve öğrenci yurt binaları gibi eğitim yapıları, yıkılan veya hasar görmüş olan köprülerin tadilatı, kapalı spor salonu, fidanlık gibi spor ve rekreasyon alanları düzenlemeleri ve eski eserlerin restore edilerek yeniden işlevlendirilmesi gibi konular ile ilgili iletilen talepler karşılıksız bırakılmamıştır.

Kente bu dönemde yapılan yapılarda, geleneksel Osmanlı mimarisinin esintilerinin yanında daha modern çizgilerin kullanıldığı, sade ama fonksiyonel tasarımlar karşımıza çıkıyor. Bunun yanı sıra yapılar çevrelerinde bulunan tarihi dokuya saygılı, uyumlu olarak inşa edilip, kentsel gelişim kent silüetini bozmadan sağlanmaya özen gösteriliyor. Erken Cumhuriyet döneminde Edirne'de inşa edilen yapıların neredeyse

tamamına yakını günümüzde gerek yapıldığı günkü kullanılan fonksiyonlarda gerekse mevcut ihtiyaçlar neticesinde yeniden işlevlendirilmiş halleriyle kullanılmaya devam etmektedir.

Örneğin, İstasyon Binası Trakya Üniveristesi Güzel Sanatlar Fakültesi olarak, Umumi Müfettişlik Binası Göğüs Hastalıkları Hastanesi olarak, Elektrik Fabrikası Nikah Salonu ve Kültür Merkezi olarak, Ziraat Bankası halen banka binası olarak, Otel binası hastane olarak, Belediye Hastanesi okul olarak, Verem Hastanesi aynı şekilde hastane yapısı olarak, Gazino Binası restoran olarak, Kapalı Spor Salonu halen spor salonu olarak, ve okul binaları da aynı şekilde günümüzde mevcut fonksiyonlarını koruyarak kullanılmaktadır. Bu anlamda Edirne'nin Cumhuriyet dönemi dönüşümünün erken Cumhuriyet döneminde oluştuğunu ve bu dönemde alınan kentsel kararların sonraki yıllarda mimari anlamda etkin rol oynadığını söyleyebiliriz.

KAYNAKLAR

[1] Osman, R. (1994). ***Edirne Rehnüması.*** Edirne: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları No:15.

[2] Darkot , B. (1993). ***Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı***. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, sf 1-2

[3] Arseven, C. (1963). ***Türk Sanatı Tarihi***. İstanbul: Maarif Basımevi.

[4] Özgüven, B. (2013). ***Edirne Kalesi Jeoradar Ölçümü Kapsamında Kent Tarihine Yönelik Bir Değerlendirme,*** :Edirne Kaleiçi'nde Değişim ve Dönüşüm, IPA Cross-Border Programme CCI Number 2007CB16IPO008-2011-2-078 'Creation of Cultural Network-Consolidator of Two Neighbouring Nations', Edirne Young Businessmen Association,2 sf.17-23.

[5]Bozkurt, N. (2017, 419).***http://www.islamansiklopedisi.info/index.php?klme=imaret (Erişim Tarihi:13.04.2017)***

[6] Canıtez, T. (2010). ***Uluslararası Balkan Dil, Kültür, Medeniyet Sempozyumu Bildirileri.***

[7] Gökbilgin, M. (2007). ***15. ve 16 Asırlarda Edirne ve Paşa Livası.*** İstanbul: İşaret Yayınları.

[8] **http://www.edirnevdb.gov.tr/kultur/saraylar.html, (Erişim tarihi:15.03.2017)**

[9] Gökçe, N., & Karlıkaya, E. (2001). ***1829-1914 Yılları Arasında Edirne'de Görülen Salgın Hastalıklar ve Sağlık Hizmetleri.*** B. M. Journal. içinde Dergi Park

[10] Mendelson, E. (1985***). http://www.columbia.edu/~em36/baedeker.html, (Erişim tarihi:15.04.2017)***

[11] ***https://dipnot.hypotheses.org/682, (Erişim Tarih:19.03.2017)***

[12] Soyyanmaz, İ. (2002). ***Tulumbacılar ve Edirne tulumbacıları.*** Edirne.

[13] Erdoğan, N. (2006). ***Edirne Kentinde Konut Yerleşimlerinin Fiziksel ve Sosyal Yapısının Kültür Bağlamında Değerlendirilmesi***. Edirne.

[14]Gökbilgin, M. (2015). ***Edirne Makaleleri.*** Edirne: Trakya Üniversitesi.

[15]Kazancıgil, R. (1995). ***Edirne Şehir Tarihi Kronolojisi.*** Edirne: Tdk Yayınları.

[16]Kazancıgil, R. (1992). ***Edirne Mahalleleri.*** İstanbul: Türk Kütüphaneciler Derneği

[17]Emekligil Erdoğu, R. (2013). ***Geçmişin İzinde Karaağaç***. İstanbul: Acar Basım ve Cilt Sanayi Tic. A.Ş.

[18] Ağırgan , M. (2015, 12 12). ***Edirne Türk Ocağı Binası*** . Hudut Gazetesi: ***http://www.hudutgazetesi.com/yazar/3793/edrne-trk-ocai-bnasi-12.html , (Erişim Tarihi:8.3.2017)***

[19] Kazancıgil, R., & Gökçe, N. (2006). ***Cumhuriyet'in ilanından sonra Edirne'de Eğitim, Edirne'de Eğitim Tarihi (İlk- Orta Öğretim) 1361-2005***. Edirne.

[20] Badi, A. (2014). ***Riyaz-ı Belde-i Edirne***. Edirne: Trakya Üniversitesi Yayınları.

[21] ***http://www.edirnevdb.gov.tr/kultur/konaklar.html (2017, 4 25). Edirne Sarayları ve Sarayiçi***

[22] Tekeli, İ. (2010). ***Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları***. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

[23] Rivkin.M. (1964***). Creation of Growth Regions- Experince From Turkey***. Atina: Ekistics, Vol.18.

[25***] http://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/arc/jan/trindex.htm, (Erişim tarihi:10 Mart 2017)***

[26] ***1283 sayılı 25 Ağustos 1321 tarihli Edirne gazetesi***, (Erişim tarihi:19 Mart 2017)

[27] ***1283 sayılı 25 Ağustos 1321 tarihli Edirne Gazetesi***, (Erişim tarihi:19 Mart 2017)

[28] Akansel, S., Şuta, O., Meral, A., ***Edirne Ziraat Bankası Binası***, Docomomo

[29] ***www.edirnekulturturizm.com.tr/TR,76565/bedesten-carsisi.html, (Erişim Tarihi:5 Nisan 2017)***

[30] Özgüven, B.: '***Creating Ideas on the Urban Modernization: Istanbul's Development in the Thirties', Istanbul: Metamorphoses in an Imperial City***, eds.: Akif Kireççi, Edward Foster. Greenfield, Mass.: Talisman House Publishers, 2011, s. 20-48.

[31] Tekeli, İ., ***Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması,***75 Yılda Değişen Kent Ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, sf. 1-11

[32] Burgaç, M***., Trakya Umumi Müfettişliği***, Anadolu Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ekim 2010.

[33] Alpagut, L. (2012). ***Cumhuriyet'in Mimarı Earnst Arnold Egli***, Boyut Yayın Grubu

[34] Burhan ***Arif Haritası*** 1931 cilt 1931 Sayı 1931 Sayfa 354 Arkitek Arşivi

[35] ***Trakya Umumi Müfettişliği***, Trakya dergisi yıl 2 sayı 10 Mayıs 1937.

[36] Koçak, C., (2003) ***Umumi Müfettişlikler (1927-1947),*** İstanbul, İletişim Yayınları.

[37] Özgüven, B., Alkan S., Canıtez. T., ***Trakya Umumi Müfettişlik Binası,*** Docomomo

[38] ***http://www.hudutgazetesi.com/yazar/3890/mer-gaznosu-vlla-restoran-4.html*** (Erişim tarihi: 5 Mart 2017)

[39] Peremeci, O. N., ***Edirne Tarihi***, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, (1939).

[40] Akansel, S., Şuta, O., Meral, A., ***Edirne Kervan Oteli,*** Docomomo

[41] Özdeş, G., ***Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü,*** İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, (1951).

[42] A. Adıvar, R. Arat, A. Ateş, İ. Kafesoğlu, T. Yazıcı, ***İslam Ansiklopedisi,*** Cilt:4, İstanbul Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1964, s.107-127.

[43] ***http//www.edirnetarihi.com1918-edirne-sehir-haritasi-buyuk-boy.html***

[44] Uğur, Y., ***The Historical İnteraction of the City With İts Mahalles: Ottoman Edirne in the Late Seventeeth and early Eighteenth Centuries,*** Boğaziçi Üniversitesi Doktora Tezi, 2014, sf. 104.

[45] ***https://tr.wikipedia.org/wiki/1905_Edirne_Yang%C4%B1n%C4%B1 (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2017)***

[46] ***http://www.panoramio.com/photo/107785890 ,(Erşim Tarihi:3 Mayıs2017)***

[47]***http://www.library.ethz.ch/primo_library/libweb/action/display.do?tabs=detailsTab&ct=display&fn=search&doc=EPICSDia_194-0397&indx=1&recIds=EPICSDia_194-0397&recIdxs=0&elementId=0&renderMode=poppedOut&displayMode=full&frbrVersion=&vid=DADS&&tab=default_tab&dscnt=0&vl(freeText0)=%20Dia_194-0397&dstmp=1490073775823&gathStatIcon=true***

Erişim Tarihi:22.03.2017)

[48] ***http://www.hudutgazetesi.com/haber/29469/90-yillik-bahce.html***

[49***]//edirnehemaso.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/22/01/143151/icerikler/tarihcemiz_160127.html?CHK=d366f44c183679df63c6d86cf4fe798e***

[50] http://www.edirne.bel.tr/s/Edirne%20Belediye%20Binas%C4%B1-115.html

[51] ***http://www.asahsap.com/index.php/home/projeler***

[52]***http://edirneataturk.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/22/01/704018/icerikler/icerikler/tarihce_66175.html***

[53]***http://edirneeml.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/22/01/143092/icerikler/tarihce_207946.html?CHK=13b51d96489f419468a0852004fb8e3a***

[54]***http://edirneeml.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/22/01/143092/fotograf_galerisi_664547.html***

[55]***http://www.edirnetarihi.com/1958-1973-donemi-kaleicindeki-edirne-erkek-ogretmen-okulu-okul-binasi-eski-polak-okulu-gunumuzde-i-murat-lisesi.html***

[56]***http://www.edirnetarihi.com/edirneye-buyuk-emekleri-gecen-trakya-bolge-valisi-kazim-dirik.html***

[57] ***http://www.baytekinbalkan.com/index.php/ct-menu-item-7/16-kose-yazilari/2249-edirne-vakiflar-bolge-mudurlugu-hizmet-binasi***

[58] ***http://www.edirnetarihi.com/edirne-belediye-hastanesi-1886-1929.html***

[59] ***www.atam.gov.tr/dergi/sayı-75/kepirtepe-koy-enstitusu-1937-1954***

[60] https://tr.wikipedia.org/wiki/Edirne

[61] Edirne Belediyesi Kudeb Arşivi

[62] Edirne Belediyesi Kudeb Arşivi

[63]Edirne Belediyesi Kudeb Arşivi_ Raymond Planı 1903

[64] Alkan., S., ***Mülkiyet İlişkileri Kapsamında Ondokuz Ve Yirminci Yüzyıllarda Edirne'de Kentsel Değişim Ve Algısal Restorasyon***, Yüksek Lisans Tezi, Edirne, 2016

[65] ***http://serbestiyet.com/yazarlar/ihsan-bilgin/cabinda-plan-786957***

[66] ***http://ankaraarsivi.atilim.edu.tr/libinstitutional/view/id/1111/?lang=tr***

[67]***http://kiricioglue.blogspot.com.tr/2012/02/henri-prostun-istanbulu-1937-1951.html***

[68] Edirne ve Adapazarı İmar planlarının hazırlanmsı için Vanden Berg ve Egli ile pazarlık yapılması, BCA, Fon Kodu: 30-18-1-2, Yer Numarası: 78-75-2, Tarih: 01.09.1937

[69] Arif B., "Edirne'nin İmarı", Arkitekt 11-12, s. 354, (1931b).

[70] Edirne'nin imarı için yapılacak işler, BCA, Fon Kodu: 30-10-0-0 Yer Numarası: 81-535-16, Tarih: 21.01.1947

[71] ***http://buzhanedavet.com/***

[72] Edirne'de yapılacak binalara ait planlar, Edirne Halkevi'nin tamiratı ve Yıldırım Ocak binasının yıkılması, BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0. Yer Numarası: 1702-422-1, Tarih: 22.01.1943

[73]***http://www.panoramio.com/photo/104354967,***

[74] Altan., M,***1875kemal altan umumi müfettişlik,***arkitek arşivi

[75]https://www.facebook.com/search/top/?q=edirne%20eski-yeni%20foto%C4%9Fraf%20alb%C3%BCm%C3%BC

[76] Eyice, S., "***Bizans Devrinde Edirne ve Bu Devre Ait Eserler***", Edirne: Edirne'nin 600. Fetih Yıldönümü Armağan Kitabı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, s. 39-76, (1993).

[77] Emecen, F., "***Tarih Koridorlarında Bir Sınır Şehri: Edirne***", Edirne: Serhattaki Payitaht, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 49-69, (1998).

[78] Özgüven, B., '***Modernisatıon of The Urban Fabric: Intramural Area in Late Ottoman Edirne' CIEPO International Committee of Pre-Ottoman and Ottoman Studies 21st Symposium, Budapeşte, 6-13 Ekim 2014.***

[79] Onur, O., "***Edirne Kent Planının Geçirdiği Evrelere Kısa Bir Bakış***", Mimarlık II, İstanbul, s. 64-67, (1990).

[80] Mansel, A. M., "***İlkçağda Edirne***," Edirne: Edirne'nin 600. Fetih Yıldönümü Armağan Kitabı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, s. 21-37, (1993).

[81] Ergin, O.N., (1936). ***Türkiye' de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı***, İstanbul Hukuk Fakültesi, İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, İstanbul.

[82] Tekeli, İ., (1998). "***Türkiye' de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması***", Ankara,1:1-23; Derleyen: Sey, Y, Özkan, D, (1998), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

[83] Çelebi, E. (2003). ***Evliya Çelebi Seyahatnamesi.*** İstanbul: Yapı Kredi Yayınevi.

[84] Batur, A., (1998). "***1925 – 1950 Döneminde Türkiye mimarlığı*** İstanbul",1:209235; Derleyen: Sey, Y, Özkan, D, (1998). 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul

[85] Küçük, S., ***Ahmet Badi Efendi ve Edirne Yapıları***, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji ve Sanat Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, (1995).

[86] Yavuz, F., Ruşen, K. ve Geray, C., (1973***). Şehircilik: Sorunlar, Uygulamalar ve Politika***, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara

[87] Yavuz, F, (1952). ***Ankara' nın İmarı ve Şehirciliğimiz***, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
[88] Cumhuriyet Gazetesi Arşivi 1930-1950
[89] Edirne Postası 1948-1950
[90] 1530 Belediye Kanunu
[91] 1580 sayılı 3/4/1930 tarihli Belediye Kanunu
[92] 1593 sayı1ı, 24/4/1930 Tarihli Umumi Hıfzısıha Kanunu
[93] 2290 sayılı 10/6/1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu

ÖZGEÇMİŞ

15.01.1987 yılında Ankara'da doğdu. İlköğrenimini Çankaya Türkan Yamantürk İlköğretim Okulu'nda, lise eğitimini Ankara Dr. Binnaz Ege- Dr. Rıdvan Ege Anadolu Lisesi'nde tamamladı. 2011 yılında Selçuk Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden mezun oldu. Bir süre İstanbul'da özel bir mimarlık bürosunda çalıştı. 2012 yılından itibaren Kırklareli İl Özel İdaresi Plan Proje Yatırım ve İnşaat Müdürlüğü'nde mimar olarak görev yapmaktadır.