

YİRMİNCİ YÜZYILIN BAŞINDA LÜLEBURGAZ TREN İSTASYONU

Yonca KÖSEBAY ERKAN

Alındı: 04.01.2010; **Son Metin:** 23.01.2011

Anahtar Sözcükler: Lüleburgaz tren istasyonu, Şark Demiryolu, demiryolu mirası.

1. Kulelibergos (*Dimetoka*), bugün Yunanistan sınırlarında kalmıştır (Sezen, 2006, 336).

2. Bu konuda ülkemizdeki diğer demiryolu hatları üzerine yapılmış akademik çalışmalardan yararlanılabilir. (Araz, 1995; Arıcı, 2002; Durak, 2003; Efe, 1998; Erkan, 2007; Erol, 2003; Koçer, 1995; Köşgeroğlu, 2005; Kuban, 2002; Temizgüneş, 2008; Uzuntepe, 2000).

3. Bu çalışma Rumeli Demiryollarını konu aldığından, yazar tarafından 2007 yılında İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü'nde tamamlanan "Anadolu Demiryolları Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması" adlı doktora tezinin kapsamı dışındadır. Yazarın Anadolu Demiryolu, Haydarpaşa Garı ve liman sahası ile ilgili makaleleri için bkz. Kösebay Erkan (2004, 2006, 2008, 2009, 2010).

GİRİŞ

Sirkeci - Kuleliburgaz (1) hattı üzerinde yer alan önemli istasyonlardan biri olan Lüleburgaz İstasyonu, 11 Haziran 1289 (1873) tarihinde hizmete girmiştir (Onur, 1953, 42). Ancak tüm demiryolu istasyonları gibi Lüleburgaz İstasyonu da günümüze gelene değin sayısız müdahale ile bugünkü biçimini almıştır. Bu müdahalelerin yapılar üzerindeki izleri çoğu durumda hala okunabilir olsa da bazıları yalnızca tarihi belgelerde saklı kalmıştır. Demiryolu yapılarının geçirdiği değişiklikler hakkında yazılı kaynak bulmak oldukça zordur (2). Sadece yapılar üzerinden tarihi deşifre etmek ise başlı başına bir meydan okuma olacaktır. Yabancı şirketlerin işletmeciliğinde inşa edilen demiryolu hatlarının, dönemin siyasi koşulları çerçevesinde yaşanan savaşlar sonrasında Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiş olduğu bilinmektedir. Bunu izleyen yıllarda sürekli yenilenmesine gereksinimi duyulan bu yapıların güncel durumlarının belgelenmesinde kopukluklar olmuştur. Yıllar içinde TCDD'nun bünyesindeki arşivlerin iyi korunamamış olması önemli bir diğer sorundur. Bu açıdan Lüleburgaz tren istasyonuna ait bir dönemi gözler önüne sermek üzere bazı tarihi belgeleri paylaşmak yararlı olacaktır. Burada sunulan çizim ve haritalar, Lüleburgaz Tren İstasyonu'nun 1890, 1894, 1904 ve 1905 yıllarında geçirdiği bazı değişiklikleri göstermektedir. Söz konusu belgeler, bu makalenin yazarı tarafından Osmanlı demiryolları konusunda araştırma yaparken yıllar içinde biriktirilen malzeme arasından derlenmiştir (3). Bu belgeler farklı ölçeklerde hazırlanmış çizimler olduklarından, farklı derinlikteki bilgiyi içermektedir.

RUMELİ DEMİRYOLU VE LÜLEBURGAZ İSTASYONU

Rumeli Demiryolu, "Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe" [Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi] adıyla 1870 yılında Paris'te bir Fransız şirketi olarak kurulmuştur (Engin, 1993, 61). Baron Hirsch tarafından 1878 yılına kadar işletilmiş, bu tarihte şirket Avusturya

Dersaadetten Silivingrada Simplon Şark Sürat Katarı

Numara 2

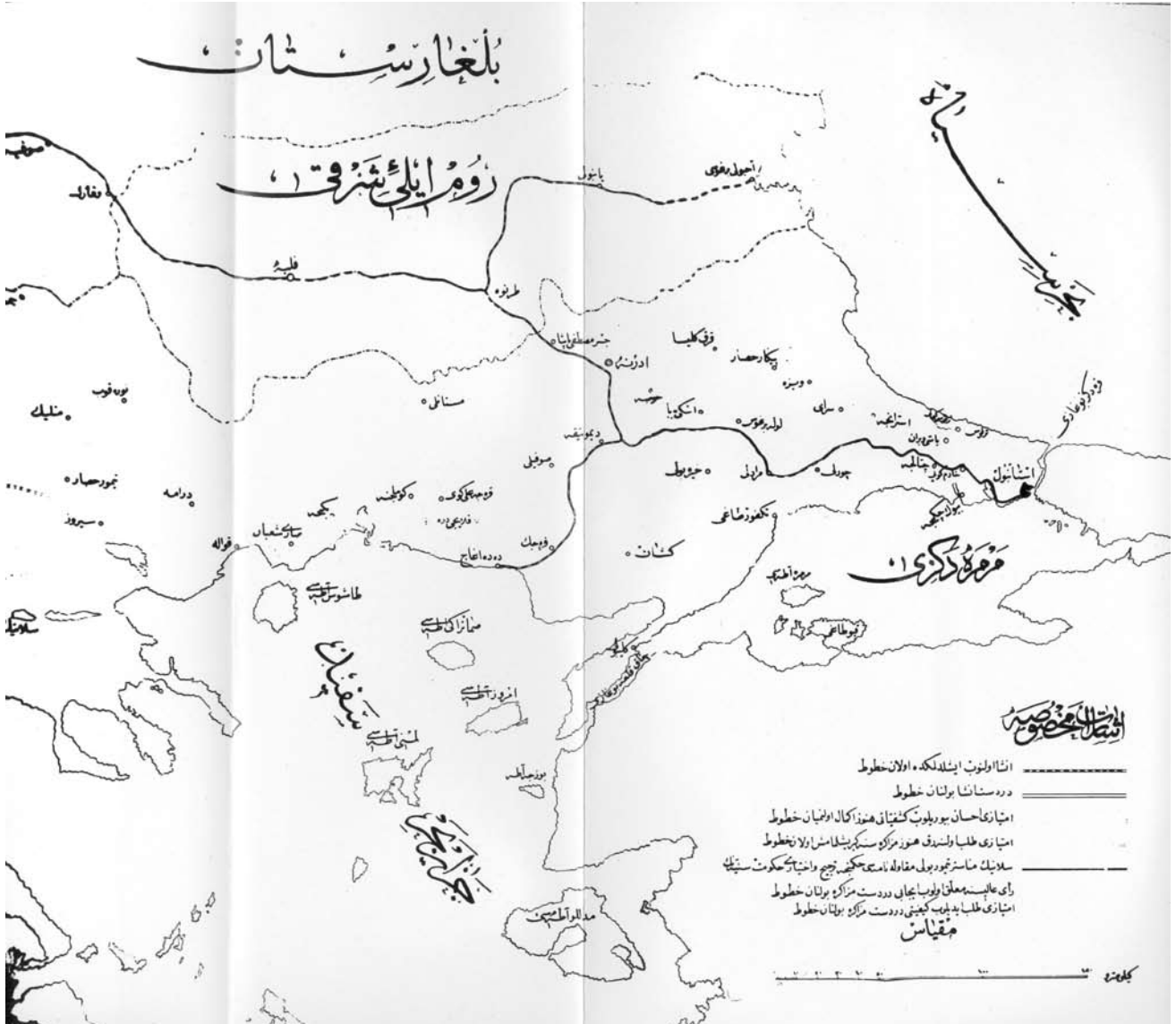
İstasyonlar	İstasyonlar arasındaki mesafe	Bu mesafeyi ne kadar müddette kat edeceği	Muvasalat (varış)		Tavakkuff müddeti	Hareket		Asgari ne müddette kat edeceği	Numerolu katar ile Telakki
	km		sa	dk	dk	sa	dk		
Lüleburgaz	17,6	24	3	46	1	3	47	20	(3,37,4,10) 89

Tablo 1. Lüleburgaz İstasyonu'na ait seyir ve sefer bilgileri, 1924 (Anonim, 1924).

himayesine geçerek Şark Demiryolları adını almıştır. 1889 yılında Şark Demiryolları Almanlara devredilmiştir (Engin, 1999, 696). 1910 yılında şirket bir Osmanlı Anonim şirketi haline gelmiş ve Türkiye topraklarında kalan bölümü 1936 yılında ulusallaştırılmıştır (Erkan, 2007, 27).

1924 yılında yayınlanan Şark Demiryolları'na ait bir kaynakta, Dersaadet'ten Silivingrad'a (4) kadar olan güzergah üzerindeki istasyonlar şöyle belirtilmiştir (Anonim, 1924): Dersaadet (İstanbul / Sirkeci),

Resim 1. Rumeli Demiryolu, 1890 (Engin, 1993)



4. Türkçe adı Hasköy, şimdi Bulgaristan'da yer almaktadır (Sezen, 2006, 384).

5. Bu istasyon Onur tarafından belirtilmemektedir (Onur, 1953, 42).

6. Yenikapı ve Samatya birer durak olarak aynı paftada gösterilmiştir.

7. Y. Doç. Dr. Nilüfer Hatemi'ye katkıları için teşekkür ederim.

8. Osmanlı İmparatorluğunda inşa edilen demiryollarında benimsenen yazışma dili genellikle Fransızcadır. Ancak bazı dönemlerde, demiryolu şirketinin tabiyetine göre İngilizce ve Almancanın da kullanıldığı bilinmektedir.

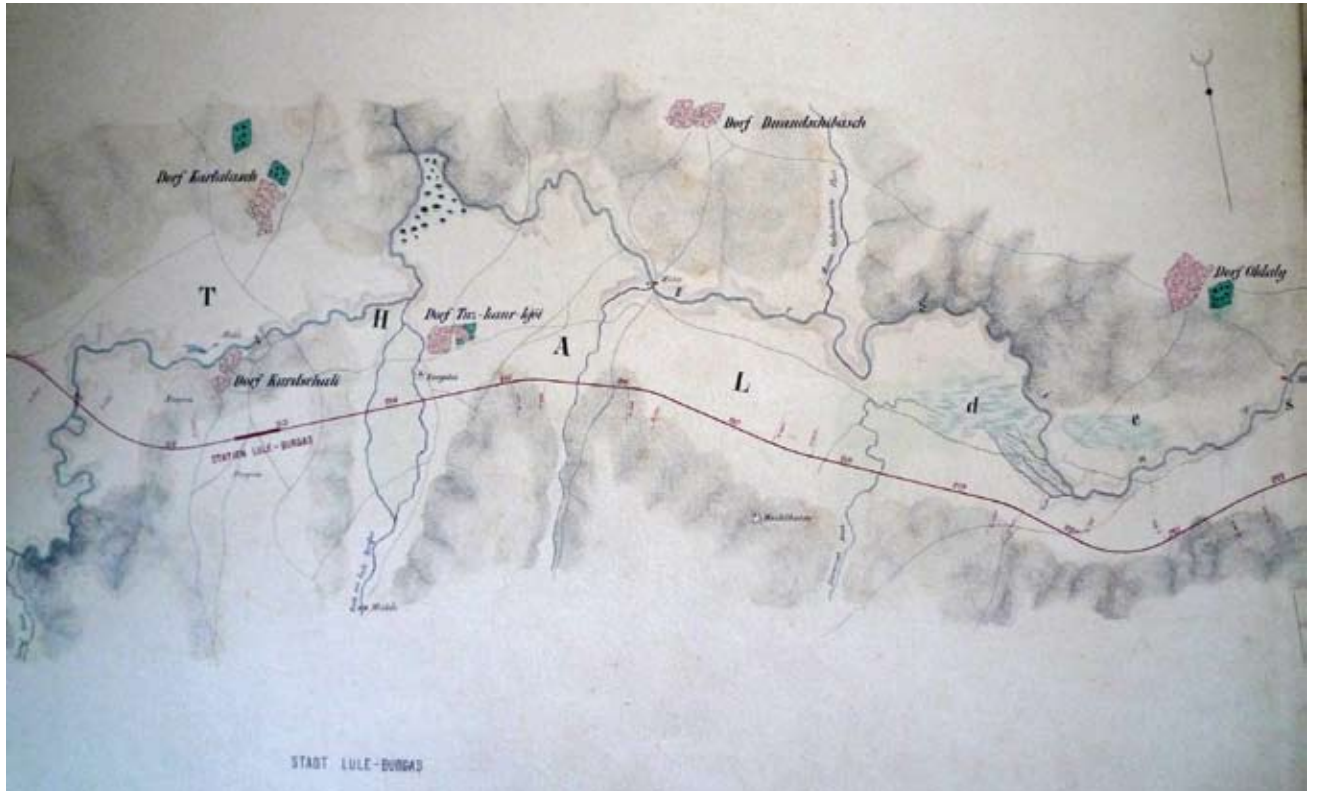
Kumkapı, Yedikule, Makriköy (Bakırköy), Ayastefanos (Yeşilköy), Küçükçekmece, İspartakule, Hadımköy, Çatalca, Kabakça, Sinekli, Çerkesköy, Çorlu, Muratlı, Seyidler, Lüleburgaz, (Babaeski) Alpulu, Mandra (5), Pavliköy, Uzunköprü, Kuleliburgaz, Uğurlu, Nea Orsetya (?), Edirne, Mustafapaşa, Silivringrad (6) (Resim 1).

Aynı kaynaktan yer alan Dersaadet'ten Silivringrad'a Simplon Sürat Katarlarının seyir ve seferlerini gösteren tabloda istasyonlar arasındaki mesafe, trenlerin bu mesafeyi ne kadar sürede kat edeceği, varış ve hareket süreleri gibi bilgiler yer almaktadır (Tablo 1). Bu tablodan 1924 yılında trenlerin yaklaşık olarak 44 km/saat hız ile hareket etmekte olduğu anlaşılmaktadır. Tablonun, Lüleburgaz'a ait olan satırının Osmanlıca'dan Latin harflerine çevrimyazısı (transkripsiyon) şöyledir (7).

TARİHİ BELGELER

Bu yazı çerçevesinde 20. yüzyıl başında Lüleburgaz Tren İstasyonu'nun geçirdiği değişiklikleri gözler önüne seren özgün belgelerden söz edilecektir (Tablo 2). Bunlardan ilki 1/25000 ölçekte hazırlanmış olan bir güzergah haritasıdır (Resim 2). Yapım tarihi bilinmemekle birlikte 1890'lı yıllarda yapıldığı düşünülmektedir. Bu harita İstanbul-Kuleliburgaz güzergahındaki arazi kesitini ve kilometrelere göre istasyonlar çevresindeki durumu göstermektedir. TCDD I. Bölge Müdürlüğü'nde bu planlardan altı pafta bulunmaktadır. Her pafta dört parçaya katlanır biçimde, aralarında bez sırtları bulunan kartonlardan oluşmaktadır. Paftalar Almanca hazırlanmıştır (8). Bunlar, Pafta 4 (66-90 km), Pafta 6 (14-138 km), Pafta 9 (186-210 km), Pafta 10 (210-234 km), Pafta 11 (234-258 km) ve Pafta 12 (258-282 km)'yi kapsamaktadır. Pafta 10, Lüleburgaz istasyonu ve çevresini betimlemektedir. Paftalar tam bir takım oluşturmamakta,

Resim 2. Lüleburgaz Güzergah Planı
Ö:1/25.000 (Pafta 10'nun ¼'lük parçası)

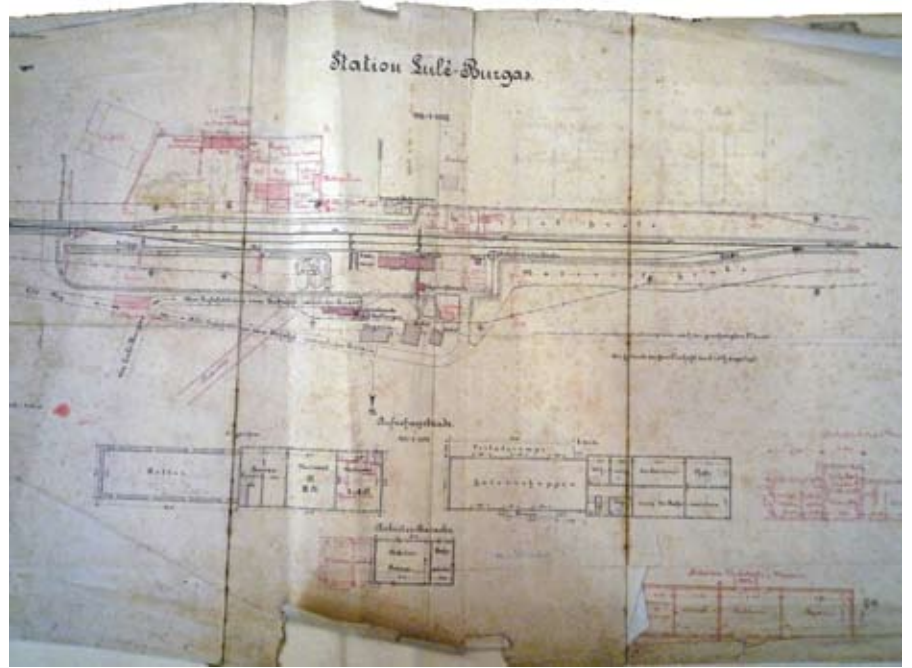


Şekil No	Pafta Adı	Tanım	Tarih	Ölçek / Boyut	Renk / Materyal	Dil	İmza	Bulunduğu Yer
1	Rumeli Demiryolu	Rumeli Demiryolu güzergahının şarki rumeli ve Bulgaristan sınırlarında kalan bölümünü gösterir harita	1890			Osmanlıca		(Engin, 1993)
2	<u>Ottomanische Eisenbahnen Laengenprofil und Situation, Line Constantinopel Kuleli-burgas, Pafta 10 (210-234 km)</u>	Istanbul-Kuleliburgaz güzergahındaki arazi kesitini ve istasyon çevresindeki durumu gösteren haritanın 1/4'lük parçası	1890	1/25.0000 37x53 cm (1/4'lük parça)	Karton üzerine renkli	Almanca	Yok	TCDD I.Bölge Arşivi
3	<u>Station Lule-Burgas</u>	<u>Konstantinople - Adrianopel: Babaeski-Kırkkilise</u> başlıklı deri ciltli 41 sayfa albüm.	Circa 1890	1/1000 42x82 cm	Siyah-beyaz. Ekler : kırmızı mürekkep ile 1905 tarihli	Almanca	Yok	Sirkeci Demiryolu Müzesi, Envanter No:268
4	<u>Station Lule-Burgas</u>	<u>Konstantinople - Adrianopel: Babaeski-Kırkkilise</u> başlıklı deri ciltli 41 sayfa albüm. (Şekil 3'ten detay)	1905	1/1000 42x82 cm	Siyah-beyaz. Ekler : kırmızı mürekkep ile 1905 tarihli	Almanca	Yok	Sirkeci Demiryolu Müzesi, Envanter No:268
5	<u>Plan zur adaptirung des Gebäudes der Bausection in Luleburgas zu einer Bahnmeister-Wohnung mit Leberäumen</u>	<u>Konstantinople - Adrianopel: Babaeski-Kırkkilise</u> başlıklı albümdeki sayfaların üzerine yapıştırılmış ozalit pafta	1904	1/100 29x29 cm	Mavi negatif ozalit üzerine beyaz baskı, kırmızı mürekkep ile ekler mevcut	Almanca	Yok	Sirkeci Demiryolu Müzesi, Envanter No:268
6	<u>Sections-Gebäude in Lüleburgas</u>	Lüleburgaz' da günümüzde lojman olarak kullanılan yapıya ait planlar	1905	1/100 29x60 cm	Mavi negatif ozalit	Almanca	Var	Y.K.Erkan Fotoğraf Arşivi
7	<u>Sections-Gebäude in Lüleburgas</u>	Lüleburgaz' da günümüzde lojman olarak kullanılan yapıya ait kesit ve görünüşler	1905	1/100 29x60 cm	Mavi negatif ozalit	Almanca	Var	Y.K.Erkan Fotoğraf Arşivi

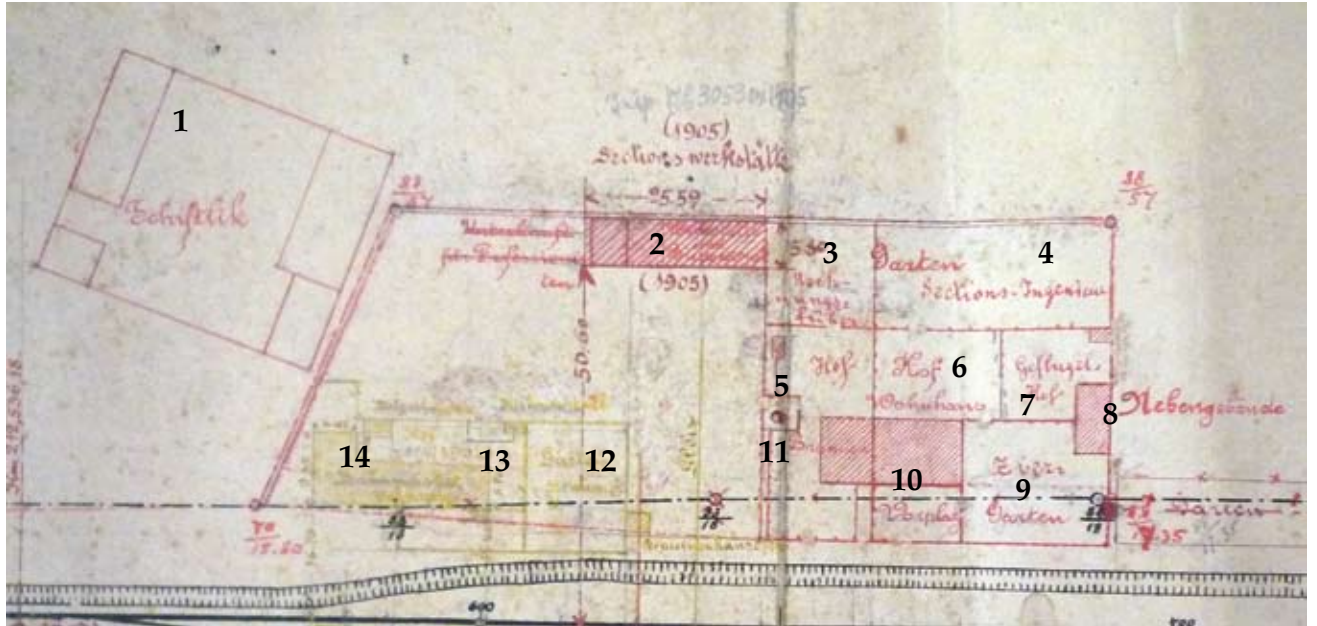
Tablo 2. Özgün Belge Kataloğu.

eksiklikler olduğu görülmektedir. Ne var ki paftaların üzerinde belirtilmiş olan kilometrelerden, her paftanın 24 km.lik bir alanı kapsamakta olduğu saptanabilmektedir.

Bir başka belge 1888-1890 yıllarında *Konstantinople-Adrianopel: Babeski-Kırkkilise* başlığı ile yayınlanan ve İstanbul Demiryolu Müzesi Envanteri'ne İstanbul Edirne Hattı Vaziyet Planı adı ve No: 268 ile kaydedilmiş olan albümdür. Söz konusu albümde adı geçen güzergah üzerindeki istasyonlara ait 1/1000 ölçekli vaziyet planları yer almaktadır. Albümde



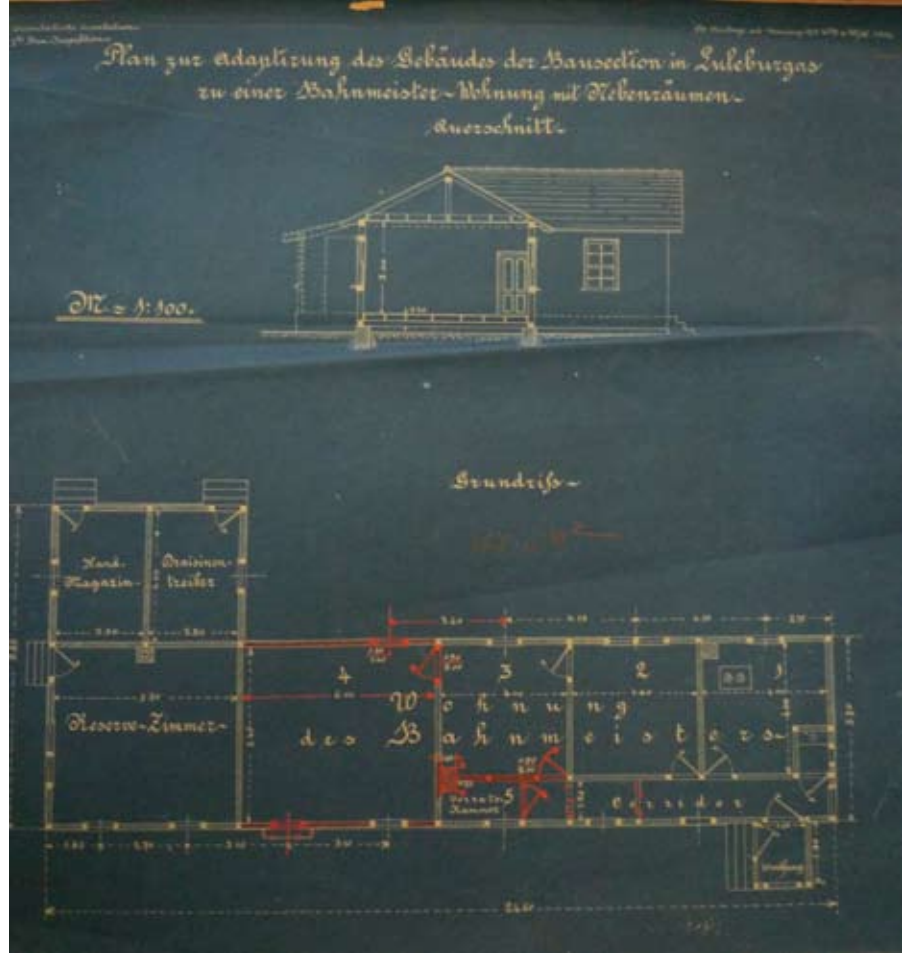
Resim 3. Lüleburgaz İstasyonu Vaziyet Planı
Ö:1/1000 (Pafta I)



Resim 4. Hattın güney yakasındaki şirkete ait yapılar, Pafta I. (Şekil 3'ten detay) 1. Çiftlik, 2.Bölüm Atölyesi 3. Baş Muhasebeci 4. Bahçe: Bölüm Mühendisleri, 5. Avlu, 6. Avlu, 7. Kümes ve Avlu, 8. Ek yapı, 9. (?) Bahçe, 10. Konut, 11.Çeşme, 12. Bahçe, 13. Avlu, 14. Yol Müdürlü, 15. Ön avlu.

41 pafta yer almaktadır. Paftalardan bazıları Almanca, bazıları Fransızca olarak düzenlenmiştir. Paftaların sol üst köşesinde *Orientalische Eisenbahnen* [Şark Demiryolları] adı bulunmaktadır. Bunlar arasında Lüleburgaz istasyonuna ait iki pafta bu çalışma kapsamında değerlendirilecektir (Resim 3).

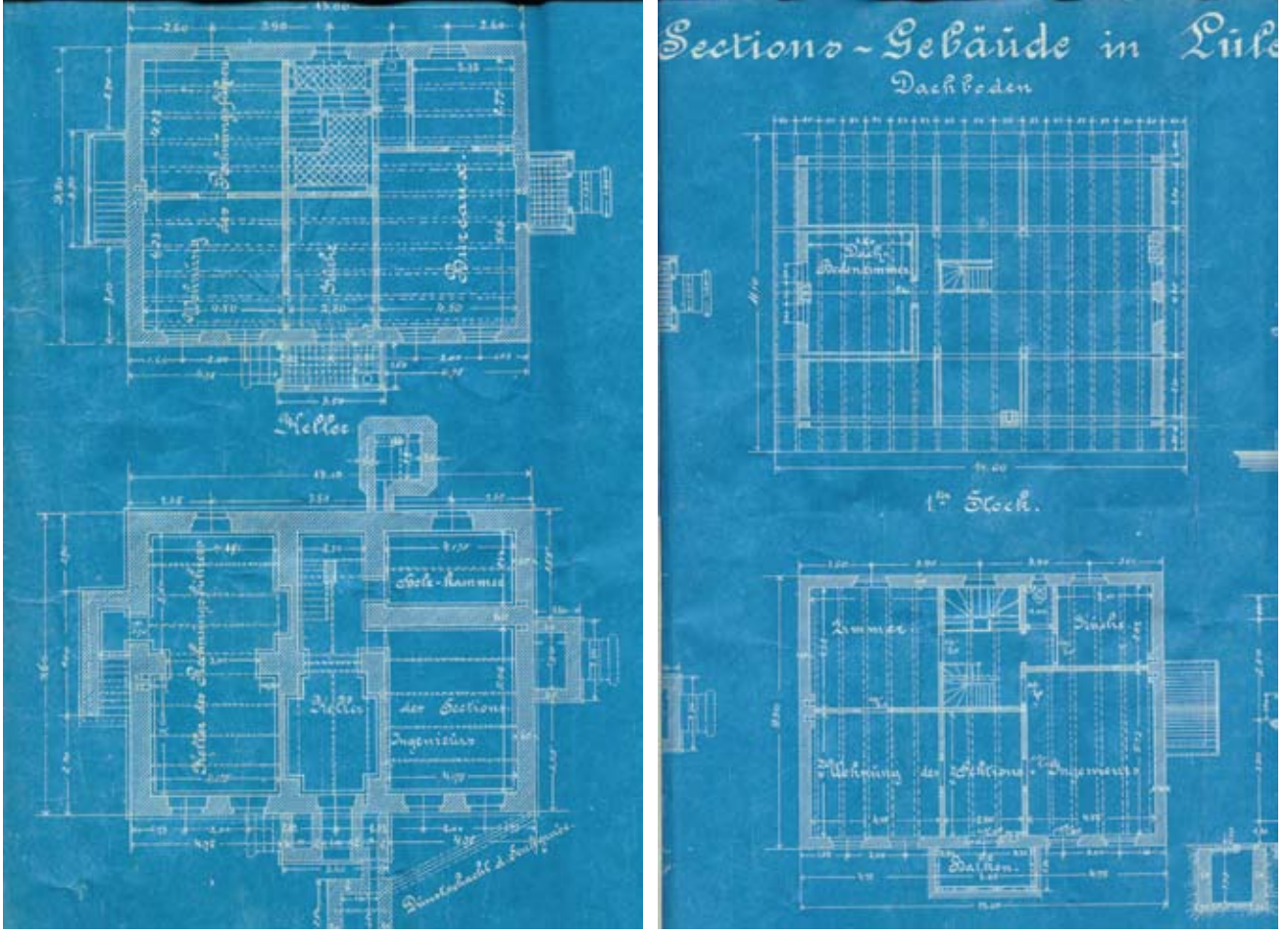
Ayrıca daha sonraki dönemlerde orijinal albüm sayfaları üzerine bir yanlarından yapıştırılmış olan mavi ozalitler de bulunmaktadır. Böyle bir mavi ozalit Lüleburgaz İstasyonu'na ait paftaya da yapıştırılmıştır (Resim 5). "Lüleburgaz'da Kısımlara Ait Binaların, Yol Müdürünün Lojmanı Olarak için Düzenlenmesi" başlığını taşımaktadır. Paftanın sağ kenarında (1904) tarihi görülmektedir.



Resim 5. Yol Müdürünün Lojmanı olarak düzenlenmesi, 1904

Bir başka belge, 2002 yılında bir sahaf aracılığı ile elde edilmiştir. Üzerinde *Sections- Gebäude in Lüleburgaz* [Kısımlar- Lüleburgaz'daki Yapılar]-1/100 başlığı bulunan mavi bir ozalittir (**Resim 6, 7**). Almanca olarak hazırlanmıştır. Bu pafta, bodrum kat, zemin kat, birinci kat ve çatı planları ile iki görünüş ve iki kesit çizimlerini içermektedir. Ayrıca paftanın sağ alt köşesinde Lüleburgaz, Kasım 1905 tarihi ve deşifre edilemeyen bir imza bulunmaktadır. Bu imzanın hemen sol yanında ise söz konusu çizimlerin 1905 yılında yapılan değişikliklere ilişkin olduğu belirtilmiştir. Söz konusu yapının günümüzde lojman olarak kullanıldığı anlaşılmıştır.

Bu çalışma kapsamında tanıtılan belgelere daha yakından bakıldığında Lüleburgaz İstasyonu'nda yer alan demiryolu yapılarına ilişkin birçok veri elde edilebildiği görülür. Bu bilgiler, yapıların özgün mimari biçimleri, işlevleri ve malzeme özelliklerini aydınlatıcı niteliktedir. Bunun yanı sıra, eldeki belgelerden bazılarının revizyon planı olduğu ve yapıların bunlar sonucunda inşa edilerek günümüze kadar ulaştığı anlaşılmaktadır. Bu özelliği ile söz konusu planlar tarihten belli kesitleri yansıtan canlı tanıklardır. Bunun ötesinde bazı planların üzerindeki tarih ve buna benzer notlar, demiryollarına ait diğer yazılı ya da görsel kaynaklarda bulunmayan çok değerli bilgileri içermektedir. Mimarlık tarihi alanına ve özel olarak demiryolu tarihine sağladıkları bu katkı nedeniyle söz konusu çizimler demiryolu mirasının önemli bir parçasıdır.



Resim 6. Kat Planları Ö:1/100

GÜZERGAH VE DURUM PLANLARI Ö:1/25.000

Pafta 10, Lüleburgaz ve Babaeski (Alpullu) istasyonlarını kapsayacak şekilde düzenlenmiştir (**Resim 2**). Lüleburgaz İstasyonu 213.km'de yer almaktadır. İstasyonun en yakınındaki yerleşme 500 m güneyindeki Kürtçali Köyü (*Kurdschali*) olup, Ergene Nehrinin kuzeyinde konumlanmıştır (**9**). Nehrin kenarında bir değirmen olduğu belirtilmiştir (**10**). Değirmenin hizasında daha da güneyde Kartalağaç – Karaağaç? (*Kartalascha*) Köyü vardır. Kürtçali Köyünden daha büyüktür. Köyün yakın çevresinde iki adet yeşil alan görülmektedir. 214 -215 km.ler arasında Tuzkavur Köyü (*Tuz-kaur kjoi*) işaretlenmiştir. Bu köyün Batısında ve Kuzeydoğusunda yeşil alanlar işaretlidir. Ayrıca demiryolu ile köy arasında kalan bölümde tuğlacılık (?) (*Ziegelei*) kırmızı bir kare şeklinde ifade edilmiştir. 215 -216 km. arasında demiryolunu kesen bir dere gösterilmiş ve demiryolunun güneyinde derenin Ergene Nehri ile bulunduğu noktada bir değirmen işaretlenmiştir. Değirmenin güneyinde ise Dügüncübaşı Köyü (*Duandschibasch*) bulunmaktadır. 217- 218. km arasında Sarımsak Deresinin doğusunda bir gözetleme kulesi (*Wachthurme*) belirtilmiştir. 221.km.ye denk gelen bir noktada Ergene Nehrinin güneyinde Oklalı Köyü (*Oklaly*) bulunmaktadır. Bu köyün de dışında geniş bir yeşil alan işaretlidir. Köyün Ergene Nehri ile bulunduğu noktada bir değirmen görülmektedir. 226. kmde Dügüncü Çiftliği (*Dujundschi*) iki dere arasında konumlanmıştır. Çiftliğin çevresi ağaçlık alan olarak gösterilmiştir. Çiftliğin güneyinde bir başka gözetleme kulesi

9. Vaziyet planlarının bütününe bakıldığında bu güzergah üzerinde inşa edilmiş olan istasyonların en yakın yerleşmeye olan uzaklıkları şöyledir: Pavliköy köyünde, Lüleburgaz 500 m uzaklıkta, Kabakçı 1 km, Çatalca 2,5 km, Alpullu 3 km uzaklıkta. İstasyonlar çevresinde işaretlenmiş olan iki şehir bulunur, bunlardan biri Lüleburgaz'dır. İstasyona uzaklığı nedeniyle Lüleburgaz şehri istasyonun kuzeyinde, paftanın en altında gösterilmiş, ancak kentsel sınırları işaretlenmemiştir. Eldeki paftalar içinde Lüleburgaz dışında "şehir" olarak tanımlanan tek yerleşme Çatalca'dır ve kentsel sınırları betimlenmiştir.

10. Günümüzde Lüleburgaz'da varolan Değirmen Sokağı buraya referans vermektedir.

11. http://tr.wikipedia.org/wiki/Kategori:L%C3%BCleburgaz_belde_ve_k%C3%B6yleri. Ayrıca Lüleburgaz ve çevresindeki köyler hakkında detaylı bilgi için Suat (1978, 44-82). Vaziyet planında istasyonun hemen çevresinde belirtilen Kürtçali ve Tuzkavur köylerinden bu kitapta söz edilmez. Güncel Google Earth görüntülerinde köylerin belirtildiği yerlerin tarla olduğu saptanmıştır.

12. 1894'te İstanbul'da yıkıcı nitelikte bir deprem gerçekleşmiş ve bunun sonucunda İstanbul ve civarındaki demiryolu yapılarında meydana gelen hasarlar tamir edilmiştir. Daha detaylı bilgi için Erkan (2007, 169-70). Ancak Lüleburgaz'ın bu depremden etkilendiğine dair bir bilgi edinilememiştir.

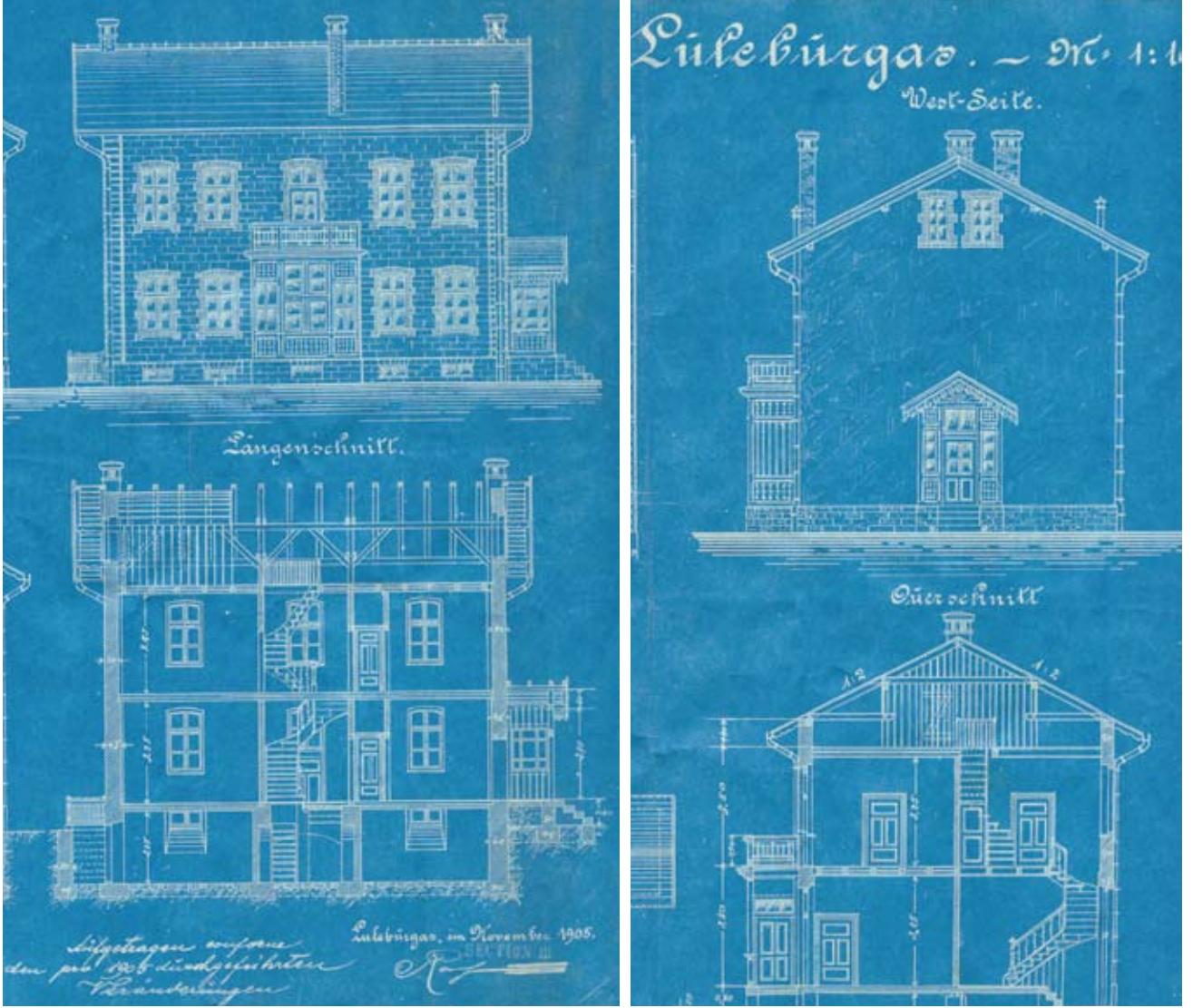
işaretlidir. 228. km'de Ergene Nehri iki kola ayrılmış ve Babaeski (Alpullu) İstasyonunun 229. km ile Alpullu deresi arasında yer aldığı belirtilmiştir. Babaeski İstasyonunun adının kurşun kalemle çizilerek Alpullu yazılmış olduğu gözlenmektedir. İstasyonun kuzeyinde Alpullu Köyü, Ergene Nehrinin diğer kolunun güneyinde ise Sevenli Köyü bulunmaktadır. Sevenli Köyü'nün doğusundan *Karakası (?)* Deresi akmaktadır.

Burada sözü edilen köylerden bazıları günümüzde de aynı isimlerle anılmaktadır. Örneğin, Dügüncübaşı, Oklalı, Karaağaç (11) gibi. Lüleburgaz şehir merkezi genişleyerek Ergene Nehrinin güneyine uzanmıştır. Değirmen Sokak, İstasyon Sokak gibi bazı sokak isimleri geçmişin izlerini yansıtmaktadır.

KONSTANTİNOPEL-ANDRİANOPEL: BABAESKİ-KIRKKİLİSE BAŞLIKLİ ALBÜM

Konstantinopol-Andrianopol: Babaeski-Kırkkilise adlı albümde Lüleburgaz'a ait birbirinden farklı iki orijinal vaziyet planı paftası (**Resim 3**) ile bunlardan biri üzerine yapıştırılmış lojmana ait mavi bir ozalit sayfası yer almaktadır (**Resim 4**). Her iki vaziyet paftası Almanca olarak hazırlanmıştır. Vaziyet planların lejandında "*kırmızı ile belirtilmiş olan yapılar şirkete aittir*" denilmektedir. İlk paftada 1/1000 ölçekli bir vaziyet planı ile 1/200 ölçekli kabul salonuna ait zemin ve I. kat planları ile işçi barakasına ait bir plan yer almaktadır. Ayrıca kırmızı mürekkep ile bu planda eklemeler yapılmış ve 1905 tarihi belirtilmiştir. Bunun yanı sıra bir başka işçi barakasının planı çizilmiştir. Bu paftada yolcu kabul salonu hattın kuzeyinde konumlanmıştır. Hat boyunca yolcu kabul salonundan batıya doğru bir çeşme ve hela yer almaktadır. Yolcu kabul salonunun hemen arkasında zaptiye barakası (*Saptieh Baracke*) ve yine kuzey yakada işçi barakası, depolar, *Bakal* (bakkal olabilir mi?) isimli iki bina belirtilmiştir. Güney yakada bir tane daha *Bakal* olduğu görülmektedir (**Resim 3**). Albümde yer alan diğer vaziyet planlarına bakıldığında yolcu kabul salonunun tip proje olarak güzergah boyunca uygulandığı anlaşılmaktadır. Bu yapının benzerleri, Çatalca, Sinekli, Çorlu, Çerkezköy, Kuleliburgaz istasyonlarında görülmektedir. Daha küçük olarak tasarlanmış bir başka tip yolcu binası ise Kabakçı, Muratlı, Seyitler, Babaeski, Pavliköy'de uygulanmıştır. Yaklaşık olarak tüm istasyonlarda yolcu kabul salonu dışında zaptiye barakası, çeşme ve helanın inşa edildiği anlaşılmıştır.

Lüleburgaz'a ait ikinci vaziyet planı genel özellikleriyle yukarıda sözü edilen birinci paftadaki bilgilerin daha sade bir şekilde ifade edilmiş halidir. Ancak farklı olarak sağ köşesinde "*1894'te önemli tamiratlar geçirmiştir*" ibaresi yer almaktadır (**12**). II. paftada yolcu kabul salonu zemin ve I. Kat planları ile yer almıştır. Buna göre yolcu kabul binası birbirine bitişik 16,10 m ve 17,00 m uzunluğunda iki yapıdan oluşmaktadır. Zemin katta ilk bölüm bodrum olarak belirtilmiş, diğeri ise yolcu hizmetlerinin verildiği büro, bekleme alanları ile düzenlenmiştir. III. Sınıf bekleme salonu ile I ve II. Sınıf bekleme alanı olarak işaretlenen alan ayrı iki bölme olarak şekillenmiştir. I. ve II. Sınıf bekleme salonunda kırmızı mürekkeple birtakım değişiklikler yapılmak istendiği anlaşılmaktadır. Bu salon dörde bölünerek farklı işlevler verilmiştir (örn. makasçı odası vb.) I. kat planında ise ilk yapı; iki cephesinde rıhtımları olan bir mal deposu olarak belirtilmiştir. Yolcu hizmetlerinin verildiği diğer yapının üst katında ise İstasyon Şefi ve Yol Müdürü'nün konutları yer almaktadır. Buna göre İstasyon Şefi'nin konutu daha geniştir ve demiryoluna cephelidir. Bunun dışında yolcu kabul salonunun kuzeyinde bir jandarma barakası kırmızı



Resim 7. Görünüş ve Kesitler Ö: 1/100.

mürekkep ile işaretlenmiş ve paftanın sağ alt köşesinde yine kırmızı mürekkep ile planı belirtilmiştir. Jandarma barakası ile yolcu kabul salonunu bağlayan bir yol öngörülmüştür.

Hattın güney yakasında kırmızı mürekkep ile çizilmiş yapılar görülmektedir. Söz konusu yapıların üzerinde işlevleri belirtilmiştir (Resim 4). Buna göre: 1. Çiftlik, 2. Bölüm Atölyesi, 3. Baş Muhasebeci 4. Bahçe: Bölüm Mühendisleri, 5. Avlu, 6. Avlu, 7. Kümes ve Avlu, 8. Ek yapı, 9. (?) Bahçe, 10. Konut, 11.Çeşme, 12. Bahçe, 13. Avlu, 14. Yol Müdürü, 15. Ön avlu. Bu yapılardan No.14 (Resim 5) ve No.10 (Resim 6, 7) çizimleriyle sunulmuştur. Söz konusu yapıların bir binalar topluluğu şeklinde tasarlandığı, aralarında özel kullanımlara ait avlu ve bahçelerin bulunduğu anlaşılmaktadır. Burada, istasyonda süren domestik yaşamı destekleyici işlevlere yer verilmiştir (çiftlik, kümes, bahçe vs.). Bu yapıların 1905 yılında gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

LÜLEBURGAZ'DA KISIMLARA AİT BİNALARIN YOL MÜDÜRÜNÜN LOJMANI OLARAK DÜZENLENMESİ (1904)

Mavi ozalit olarak yer alan paftada 1/100 ölçeğe bir adet enine kesit ve plan yer almaktadır (**Resim 5**). Söz konusu yapı L şeklinde, ahşap karkas tek katlı bir yapıdır. Kısa kenarı ayrı girişleri olan iki odaya bölünmüştür. Biri el arabası (*hand-draisinen*) diğeri makinist deposu (?) (*magazin-treiber*) olarak adlandırılmıştır. Bu odaların gerisinde yer alan yedek odanın (*reserve zimmer*) ayrı bir girişi bulunur. Yapının uzun kenarı yol müdürlerinin konutu olarak adlandırılmıştır. Bu bölümün girişi bir rüzgarlıktan sağlanmaktadır. Uzun bir koridora açılan üç adet 4 m genişliğinde oda ve bunlardan sonuncusundan geçilerek ulaşılan 6 m genişliğinde bir başka oda bulunur. Koridor, malzeme odası ile sonlanmıştır. Ayrıca koridora açılan bir helası da bulunmaktadır.

LÜLEBURGAZ'DAKİ YAPI, 1905 (LOJMAN)

Yapı, 13,10 m x 9,50 m boyutlarında, kargir ve iki katlıdır (**Resim 6, 7**). Ayrıca bir bodrum kat ve çatı arası mevcuttur. Merkezi bir alanın iki yanında yer alan odalardan oluşan simetrik bir plana sahiptir. Yapının iki girişi bulunmaktadır. Bunlardan biri büro kısmına açılırken diğeri lojman olarak kullanılan kısma erişim sağlar. İki bölüm arasında geçiş yoktur. Zemin katta lojman olarak kullanılan bölüme, topraktan yükseltilmiş rüzgarlık benzeri bir giriş ile girilir. Burada ufak bir hela yer almaktadır. Bu giriş bölümünden mutfaka ve yaşama alanlarına ulaşılır. Burası planda 'muhasebecinin lojmanı' olarak belirtilmiştir. Diğer girişten, büro bölümünde görevlilerin kullanımında olan odada bulunan merdiven ile üst kattaki lojmana çıkılır. Ayrıca zemin katta, merdivenin yanında büro çalışanları için bir hela yer almaktadır. Aynı merdivenden bodruma inmek de mümkündür. Burada 'kısım mühendisi odası' ve 'tokmak' (*holzhammer*) adı verilen mekanlar yer almaktadır. Bodruma dışarıdan bağımsız bir giriş ile ulaşmak da mümkündür. Bu merdiven ile yalnızca 'baş muhasebeci bodrumuna' inilir. Bunun yanı sıra, bodrum katta, zemin katta ve birinci katta yer alan helaların foseptik kuyuları bulunmaktadır. Bu kuyular 120 x 150 cm boyutlarındadır ve üzerleri tonozludur.

Birinci kat 'bölüm mühendisinin lojmanı'dır. Bir hela, bir mutfak ve birbirlerine geçişleri olan dört odaya sahiptir. Alt kattaki girişin üstüne denk gelecek şekilde bir balkon vardır. Ana merdivenin karşısında çatı arasındaki odaya çıkan tek kollu bir merdiven belirtilmiştir. Çatı arası her yönde birer küçük ikiz pencere ile aydınlatılmaktadır. Ancak plandan farklı olarak bu pencerelerin tek olarak inşa edildiği tespit edilmiştir. Yapı, beşik çatı ile örtülüdür. Planda çatı merteklerinin 80-98 cm. arasında değişen genişliklerde yerleştirildiği belirlenmiştir. Aşıklar mahyadan sırasıyla 440 ve 220 cm. mesafelerle konumlanmıştır. Saçak çıkıntıları 80 cm.dir. Üç adet baca yapının ısıtılması için planlanmıştır.

Yapı 80 cm bir subasman üzerine oturmaktadır. Yapının duvar kalınlıkları yukarı çıkıldıkça incelmektedir. Bodrum katta 60 cm.lik bir genişlikle başlayıp, birinci katta 40 cm.'e iner. Bölücü duvarlar 20 cm olarak belirlenmiştir. Kat yükseklikleri ise 3,50 m.dir.

Yapının cephe özellikleri incelendiğinde dış duvarlarının taş kaplama olduğu görülür (**Resim 7**). Simetrik bir cephe düzeni vardır. Cephenin kenarları düşeyde tek taş genişliğinde bir bant oluşturacak şekilde belirginleştirilmiştir. Kuzey cephede yapının subasman seviyesinde beş adet kuranglez penceresi bulunmaktadır. Bu pencerelerin üzeri düz atkılı taş kemerlerle geçilmiştir. Giriş katı ve I. kat seviyelerinde aynı akslar

13. TCDD I. Bölge Eğitim Md. Yrd. Ruhan Çelebi'ye katkıları için teşekkür ederim.

üzerinde pencerelerin tekrarlandığı görülür. Söz konusu pencerelerin üzeri tuğla malzemeden basık kemerli inşa edilmiştir. Tuğla malzeme sövelerde, kemer ve denizlik seviyesi ile pencere kayıtları seviyelerinde dış yapacak şekilde kullanılmıştır. Ancak giriş katında orta aksta pencere yerine bir kapı bulunmaktadır. Bu kapı zemin katta giriş olarak kullanılan ahşap bir camekan ile örtülmüştür. Bu camekanın üzeri I. kat seviyesinde balkondur. Günümüzde bu camekan ve dolayısıyla balkon kaldırılmıştır.

Yapının doğu cephesinde ahşap bir rüzgarlıktan büro kısmına girilir. Rüzgarlık bölümü planda tarif edildiği gibi yatayda ve düşeyde kayıtlarla bölünmüş bir pencereye sahiptir. Rüzgarlığın beşik çatısının saçak uçlarındaki ahşap feston günümüze kadar korunmuştur. Planda I. kat seviyesinde doğu cephesinde herhangi bir pencere açıklığı öngörülmemiştir. Ancak günümüzde doğu cephesinde bir pencere olduğu görülür. Cephe çizimlerinde görülmeyen ancak yerinde varolan yapıda dikkati çeken bir diğer özellik, dekoratif bir görünüme sahip olan ve yapının kenarlarında birinci kat taban ve tavan döşemelerinde kullanılan kılıçlamalardır. Bu kılıçlamaları yapının üç cephesinde izlemekteyiz. Ne var ki dördüncü cepheye yaslanan bir ek bina vardır. Bu ek, özgün lojman yapısının ortasından geçen bir aksa göre yarısının eklenmesiyle elde edilmiştir. Ek yapının malzeme ve mimari özellikleri, özgün yapıya öykünmektedir.

SONUÇLAR

Şark Demiryolları'na ait farklı kaynaklardan elde edilen bilgiler, demiryollarının inşa edildiği tarihten itibaren demiryolu yapılarının yenilendiğini ve eklerle genişletildiğini göstermektedir. *Konstantinopol -Adrianopol: Babeski-Kırkkilise* adlı albümdeki notlardan bu tür revizyonlardan bazılarının aşağıda belirtilen tarih ve yerlerde yapıldığı tespit edilmiştir. Samatya (1890), Makriköy (1901), Yeşilköy (1890), Küçükçekmece (1899, 1900), Hadımköy (1901), Çatalca (1907), Sinekli (1904, 1907), Kulelibugraz (1906), Edirne (1898). Benzer bir şekilde Lüleburgaz İstasyonu da inşa edildiği 1873 yılında günümüze gelen değin birçok müdahale geçirmiştir. Bu çalışmada Lüleburgaz tren istasyonuna ilişkin derlenen belgeler, hattın Almanlara devredildiği 1889 yılı ile 1905 yılı arasındaki bir dönemi gözler önüne sermektedir. 1890 yılına ait belgelere bakıldığında, hattın bütününe ilişkin planlamaların ve tespitlerin yapıldığı görülmektedir. Paftaların üzerindeki bir nottan 1894 yılında yapıların önemli onarımlar geçirdiği belirtilmiştir. Diğer istasyonlara ait paftalarda 1894 yılında önemli bir onarım geçirdiğine dair bir bilgi yoktur. Bundan sonraki dönemde, 1890 yılında yapılan rölöveler üzerinde revizyonların gündeme geldiği ve bu alanlarda yeni binaların planlandığı anlaşılmaktadır. İnşa edilmesi düşünülen yapıların, Şark Demiryolu şirketine ait yapılar olduğu belirtilmiştir. Bu yapıların işlevlerine bakıldığında ise istasyonda görevli kişilerin yaşamını sürdürebilmeleri için düşünülmüş olduğu görülür. Yolcu kabul salonu üzerinde varolan lojmanın yetersiz kaldığı, yol müdürü, baş muhasebeci gibi kişiler için konut ve çalışma alanları gerektiği anlaşılmaktadır (13).

KAYNAKLAR

- ANON. (1924) *Şark Demiryolları : 1 Haziran 1924 tarihinden itibaren İstanbul-Edirne-Sivilingrad-Kuleli Burgaz-Edirne Şehir ve Alpullu-Kırk Kilise arasında katarların seyir ve seferi*, Kağıtçılık ve Matbaacılık Osmanlı Anonim Şirketi, İstanbul.
- ARAZ, M. (1995) Impacts of political decisions in the formation of railroads and railroad architecture in Turkey between 1856 and 1950 [Demiryolu ve demiryolu mimarisinin oluşumunda politik kararların etkisi (1856-1950)], yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Ankara.
- ARICI, G. (2002) Railroad development in the Republican Era (1923-1940) [Cumhuriyet Döneminde demiryolu gelişimi (1923-1940)], yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul.
- DURAK, S. (2003) Bir modernleşme projesi olarak Anadolu'da demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu hattı, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- EFE, A. (1998) *Eskişehir demiryolu*, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- ENGİN, V. (1993) *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul.
- ERKAN, Y. K. (2007) Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması, yayınlanmamış Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- EROL, A. (2003) Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul
- KOÇER,Ş. (1995) Haydarpaşa-Gebze demiryolu hattında 19. yüzyılda yapılmış demiryolu istasyon binaları, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2004) Oryantalist bir Mimari Hazine: Haydarpaşa Limanı Hizmet Yapıları, *İstanbul*, İstanbul, Ekim 2004, s: 51; 28-34.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2006) Haydarpaşa Garı Otel Olursa Bu Yapılara Ne Olacak?, *Mimarist*, Mart 2006, s: 19; 59-65.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. ve Z. AHUNBAY (2008) Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması, *itüdergisi/a*, c:7, s: 2, Eylül 2008; 14-25.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2009) Military Barracks and Haydarpaşa Port: Deconstruction of the Orientalist Image, 3-8 Eylül 2007, Budapeşte, 13th ICTA (International Conference of Turkish Art), 13th International Congress of Turkish Art, Budapest;409-23.
- KÖSEBAY ERKAN, Y. (2010) Haydarpaşa Nasıl Kurtulur, *Radikal Gazetesi Yaşam Eki*, 29 Kasım 2010; 12-3.
- KÖŞGEROĞLU, F.E. (2005) An approach for conservation of railway heritage; Assessing and experiencing the İzmir-Aydın railway line [Demiryolu mirası için bir yaklaşım; İzmir-Aydın demiryolu hattının incelenmesi ve deneyimlenmesi], yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Ankara.
- KUBAN, N. (2002) *Yeşilköy Tren İstasyonu yapılar grubu restorasyon projesi*, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.

- ONUR, A. (1953) *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, KKK İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul.
- SEZEN, T. (2006) *Osmanlı Yer Adları (Alfabetik Sırayla)*, TC Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
- SUAT, O. (1978) *Her yönüyle Lüleburgaz*, Kırklareli.
- TEMİZGÜNEŞ, F. (2008) Erzurum'a demiryolunun gelişi, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- UZUNTEPE, G. (2000) Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897), yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.

Received: 04.01.2010; Final Text: 23.01.2011

Keywords: Lüleburgaz Train Station; Oriental Railway; railway heritage.

LÜLEBURGAZ TRAIN STATION AT THE TURN OF THE TWENTIETH CENTURY

Lüleburgaz is a station on the Sirkeci-Kuleliburgaz line built in 1873 by the Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe. In this paper certain buildings at the Lüleburgaz railway station are explored through historic documents at the turn of the 20th century. Significance of original drawings presented here is stressed out as they compound a rich part of the railway heritage.

The literature on the architecture of the Ottoman railway buildings is highly limited. In terms of architectural history, the data presented here gathered through original documents at archives and personal collections is especially significant. In this paper, five original drawings are introduced. Based on these documents, information on the construction techniques, plans and materials of the railway buildings are revealed. It is also understood that in this particular period of time, several revisions were made in the original plan(ning) of the station, such as the lodgments, which were added for new officers. In that sense, this paper illuminates the stratified history of the railway construction in the Ottoman Empire through one particular example. The original documents presented here vary in scale (from 1/25000 to 1/100), which makes it possible to deduce information from the level of urban scale to the level and scale of materials in concern. Other than the drawings, hand written notes on these plans provide momentous data concerning the railway history.

YONCA KÖSEBAY ERKAN; B.Arch, MSc in Restoration, MSc, PhD.

Graduated from the Department of Architecture of Yıldız Technical University (1993); completed her Master's degree at the Restoration Department (1996); was Aga Khan fellow at the Massachusetts Institute of Technology, where she received her MSc degree (1998). Completed her PhD at İstanbul Technical University (2007). Is employed as Assistant Prof. at Kadir has University, İstanbul, Turkey. yonca.erk@khas.edu.tr