DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

Şevval Naz AKMEŞE

Ekim, 2023

İZMİR

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Mimarlık Anabilim Dalı Restorasyon Programı

Şevval Naz AKMEŞE

Ekim, 2023
İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

ŞEVVAL NAZ AKMEŞE tarafından **PROF.DR. EMEL KAYIN** yönetiminde hazırlanan **"İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ"** başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Emel KAYIN

Danışman

Doç. Dr. Özlem ARITAN

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Gülnur BALLİCE

Jüri Üyesi

,

Prof. Dr. Okan FISTIKOĞLU

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Tez çalışmamın oluşma ve gelişim aşamasında bana yön veren, değerli fikirleri ile yardımcı olan ve yüksek lisans eğitimine başladığımdan beri desteğini, tecrübelerini ve sevgisini esirgemeyen saygıdeğer tez danışmanım Prof. Dr. Emel KAYIN'a teşekkürü bir borç bilirim.

Hayatım boyunca destekleriyle daima yanımda hissettiğim, çalışmalarımın her noktasında bana yardımcı olan ve beni cesaretlendiren, hiçbir fedakarlığı esirgemeyen annem Hülya AKMEŞE'ye ve babam Yunus AKMEŞE'ye; manevi olarak bana güç veren ailemin diğer tüm fertlerine sonsuz teşekkür ederim.

Çalışmam için yaptığım araştırmalarda bana yardımcı olan Ahmetli Belediyesi, Salihli Belediyesi, Alaşehir Belediyesi ve Eşme Belediyesi çalışanlarına; arşiv çalışmalarında desteklerinden dolayı İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu çalışanlarına; tez çalışmama katkıda bulunanlara teşekkür ederim.

Maddi ve manevi tüm destekleri ile yanımda olan ve çalışmam boyunca dostluklarıyla bana destek veren başta Kübra YALIM, Yüksek Mimar Ela ÇELİK, Yüksek Mimar Hatice Nur ÖZKAN olmak üzere tüm arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Şevval Naz AKMEŞE

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ÖZ

Batı Anadolu Bölgesi, eski çağlardan beri konumu ve verimli toprakları ile birçok uygarlığın yerleşim alanı olmuştur. Bölgenin liman kenti olan İzmir'in ticaret yolları üzerinde bulunması, zengin artalanlara sahip olması ve artalanında üretilen ürünlerin limandan transferinin sağlanması ticaretin canlanmasında etkin rol oynamıştır. 18. ve 19. yüzyılda Endüstri Devrimi, makineleşmeye geçişte önemli adımların atılmasına, hammadde kaynaklarının sanayi ve ekonomi faaliyetlerinde değerlendirilmesine ve ulaşım alanlarında gelişmelerin yaşanmasına zemin hazırlamıştır. Endüstri Devrimi ile yaşanan gelişmeler 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'na yansımış ve Batı Anadolu Bölgesi'nin ticaret merkezi olan İzmir'den başlamak üzere demiryolu hatları planlanarak bölgenin verimli ürünleri ile zengin kaynaklarına erişimin kolaylaşması planlanmıştır.

Batı Anadolu'da ilk demiryolu hattı İzmir-Aydın arasında 1856 yılında inşa edilmiş ve demiryolu inşası İzmir-Kasaba demiryolu hattı ile devam etmiştir. 1866'da yapılmaya başlayan İzmir-Kasaba hattının inşası tamamlanarak imtiyazlarla Alaşehir ile Afyon'a uzatılmasına karar verilmiş ve İzmir ile artalanlarını birbirine bağlayan bir hat durumuna gelmiştir. 19. yüzyılın son çeyreğinde, demiryolu ulaşımı hat üzerindeki küçük ölçekli yerleşimlerden Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme'nin kent merkezlerini ve gelişim yönlerini şekillendirmiş olup yerleşim alanı ile istasyon yerleşkelerinin arasında bağlantı sağlayan cadde ve sokaklar açılmış ve çevresinde mimari yapılar inşa edilmiştir.

Cumhuriyet'in ilanı ile yeni bir dönem başlamış olup savaş ve yangın ile tahrip olan yerleşimlerin yeniden imar çalışmaları başlamasıyla kentlere modern bir görünüm kazandırmak Erken Cumhuriyet Dönemi'nin temel yaklaşımlarını oluşturmaktadır. Demiryolu ulaşımının kente erişimiyle açılan önemli arterler, Cumhuriyet Dönemi aksları ile bağlantı kurarak kentsel hareketliliği sağlamaktadır. Hükümet Konağı ve

Belediye gibi kamu yapıları, ilkokul ve ortaokul başta olmak üzere eğitim yapıları, Tariş yerleşkeleri, ticaret yapıları ve dönemin mimarisini yansıtan konutların inşası ile benzer yapı tipolojilerinin örnekleri verilmiş olup yapılar kent merkezinin şekillenmesinde etkin rol oynamışlardır.

Hat üzerinde konumlanan Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme'de gelişen istasyon bölgelerinin planlama yaklaşımları, kentsel mekân kurgusunun gelişimi ve mimari örneklerin bu bölge çevresinde inşa edilmesi benzerlikler göstermektedir. Tez çalışması kapsamında incelenen çok sayıda ulaşım, kamu, eğitim ve ticaret yapısı ile konut örnekleri yerleşimlerde demiryolunun işletmeye açılmasından (1875 yılı) sonra inşa edilmeye başlanmış olup yapıların çoğunluğu Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenmektedir.

1950'li yıllardan sonra kentleşme ve sanayileşme ile dönüşüm içerisine giren yerleşimlerdeki gelişmelere paralel olarak kentsel ve yapısal ölçekte değişimler yaşanmış ve dönüşümler kültürel mirasın özgün niteliklerinde kayıplara neden olmuştur. Kent hafızasında önemli bir yer tutan bu yapılar dönemin yaşantısını ve mimari yaklaşımlarını yansıtmakta olup yapılan analiz ve envanter çalışmalarıyla bütüncül bir yaklaşım benimsenerek korunması önem teşkil etmektedir.

Anahtar kelimeler: İzmir-Uşak demiryolu hattı, İstasyon bölgesi, kültürel miras,Ahmetli, Salihli, Alaşehir, Eşme, ,değişim, koruma .

AN EVALUATION FOR ARCHITECTURAL HERITAGE OF SMALL SETTLEMENTS ON İZMİR-UŞAK RAILWAY LINE: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME CASES

ABSTRACT

The Western Anatolia has been the settlement area of many civilizations with its location and fertile lands since ancient times. The fact that İzmir, the port city of the region, is located on trade routes, has rich backlands and the transfer of the products produced in the backlands from the port has played an active role in the revival of trade. In the 18th and 19th centuries, the Industrial Revolution paved the way for important steps in the transition to mechanization, the utilization of raw material resources in industrial and economic activities, and developments in transportation. The developments of the Industrial Revolution were reflected in the Ottoman Empire in the 19th century and railway lines were planned to start from İzmir, the trade center of Western Anatolia, to facilitate access to the region's productive products and rich resources.

The first railway line in Western Anatolia was built between İzmir and Aydın in 1856 and the construction of the railway continued with the İzmir-Kasaba railway line. The construction of the İzmir-Kasaba line, which started in 1866, was completed and it was decided to extend it to Alaşehir and Afyon with concessions and it became a line connecting İzmir and its suburbs. In the last quarter of the 19th century, railway transportation shaped the urban centers and development directions of Ahmetli, Salihli, Alaşehir and Eşme, which were small-scale settlements on the line, and streets and avenues connecting the settlements with the station compounds were opened and architectural structures were built around them.

With the proclamation of the Republic, a new era began, and the reconstruction of settlements destroyed by war and fire, and giving cities a modern appearance constitute the main approaches of the Early Republican Period. The important arteries opened with the access of railway transportation to the city provide urban mobility by connecting with the axes of the Republican Period. Examples of similar building

typologies were given with the construction of public buildings such as the Government Office and the Municipality, educational buildings, especially primary and secondary schools, Tariş settlements, commercial buildings and residences reflecting the architecture of the period, and the buildings played an active role in shaping the city center.

The planning approaches of the station areas developed in Ahmetli, Salihli, Alaşehir and Eşme, where the railway passes, the development of urban space and the construction of architectural heritage around this region are similar. Many of the transportation, public, educational, commercial and residential buildings examined within the scope of this thesis were started to be constructed in the settlements after the opening of the railway (1875) and the majority of the buildings date to the Early Republican Period.

In parallel with the developments in the settlements that have been transformed by urbanization and industrialization after the 1950s, urban and structural changes have been experienced and transformations have caused losses in the original qualities of cultural heritage. These buildings, which have an important place in the memory of the settlements, reflect the life and architectural approaches of the period and it is important to protect them by adopting a holistic approach through analysis and inventory studies.

Keywords: İzmir-Uşak railway line, Istasyon region, cultural heritage, Ahmetli, Salihli, Alaşehir Eşme, transformation, conservation.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU ii
TEŞEKKÜR iii
ÖZ iv
ABSTRACT vi
İÇİNDEKİLER viii
ŞEKİLLER LİSTESİ xviii
TABLOLAR LİSTESİ xliii

BÖLÜM BİR - GİRİŞ 1

1.1 Problemin Tanımı 1
1.2 Çalışmanın Amacı 2
1.3 Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi 6

BÖLÜM İKİ - OSMANLI DÖNEMİ (19. YÜZYIL-20. YÜZYILIN İLK ÇEYREĞİ) VE CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970)'NDE BATI ANADOLU BÖLGESİ'NDE SOSYO-EKONOMİK GELİŞMELER VE DEMİRYOLLARININ İNŞA SÜRECİ 9

2. 1 19. Yüzyılda Batı Anadolu Bölgesi'nin Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Endüstri Devrimi Paralelinde Yaşanan Sosyo-Ekonomik Gelişmeler 9
2. 2 Batı Anadolu Bölgesi'nde Demiryolu Ulaşımı İhtiyacı ve Demiryollarının İnşa Süreci 15
2.2.1 İzmir-Aydın Demiryolu Hattı ve İnşası 18
2.2.2 İzmir-Kasaba Demiryolu Hattının İnşası ve Hattın Afyon'a Uzatılması 20

BÖLÜM ÜÇ - İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLER HAKKINDA GENEL BİLGİLER VE YERLEŞİMLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ 29

3.1 Ahmetli Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler 29

3.2 Ahmetli Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci 33
3.2.1 Osmanlı Dönemi Öncesi 33
3.2.2 Osmanlı Dönemi 35
3.2.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler 35
3.2.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler 36
3.2.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970) 37
3.3 Salihli Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler 38
3.4 Salihli Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci 42
3.4.1 Osmanlı Dönemi Öncesi 42
3.4.2 Osmanlı Dönemi 44
3.4.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler 44
3.4.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler 46
3.4.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970) 49
3.5 Alaşehir Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler 49
3.6 Alaşehir Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci 52
3.6.1 Osmanlı Dönemi Öncesi 52
3.6.2 Osmanlı Dönemi 53
3.6.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler 53
3.6.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler 54
3.6.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970) 55
3.7 Eşme Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler 57
3.8 Eşme Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci 59
3.8.1 Osmanlı Dönemi Öncesi 59
3.8.2 Osmanlı Dönemi 60
3.8.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Öncesindeki Gelişmeler 60
3.8.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Sonrasındaki Gelişmeler 60
3.8.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970) 61

BÖLÜM DÖRT- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDE İSTASYON BÖLGESİNİN GELİŞİMİ VE BÖLGEDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İNCELENMESİ……..…62

4.1 Ahmetli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi 62

4.1.1 Ahmetli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi…….....62

4.1.1.1 Osmanlı Dönemi..... 66

4.1.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler 66

4.1.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler 66

4.1.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970) 71

4.1.2 Ahmetli Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirasın İncelenmesi…….79

4.1.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras..... 79

4.1.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras……79

4.1.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras……79

4.1.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları 79

4.1.2.1.2.1.1 Ahmetli Tren İstasyonu ve Yerleşkesi……...79

4.1.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras 83

4.1.2.2.1 Kamu Yapıları 83

4.1.2.2.1.1 Ahmetli Hükümet Konağı (Ahmetli İlçe Halk Kütüphanesi)..... 83

4.1.2.2.2 Eğitim Yapıları 87

4.1.2.2.2.1 Ahmetli İlkokulu (Gazi Ortaokulu) 87

4.1.2.2.2.2 Altıeylül İlkokulu 93

4.1.2.2.3 Ticaret Yapıları 97

4.1.2.2.3.1 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi 97

4.1.2.2.4 Konut Yapıları 102

4.3.2.2.4.1 Tek Katlı, Orta Girişli Konutlar 103

4.3.2.2.4.2 Tek Katlı, Yan Girişli Konutlar 104

4.3.2.2.4.3 İki Katlı, Orta Girişli Konutlar 105

4.3.2.2.4.4 İki Katlı, Yan Girişli Konutlar 107

4.2 Salihli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi 111

4.2.1 Salihli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi 111

4.2.1.1 Osmanlı Dönemi 115

4.2.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler ... 115

4.2.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler .. 118

4.2.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970) 129

4.2.2 Salihli Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirasın İncelenmesi……...148

4.2.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras 148

4.2.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras 148

4.2.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras 150

4.2.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları 150

4.2.2.1.2.1.1 Salihli Tren İstasyonu ve Yerleşkesi……..150

4.2.2.1.2.2 Dini Yapılar 158

4.2.2.1.2.2.1 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami……..158

4.2.2.1.2.2.2 Çarşı Cami……161

4.2.2.1.2.2.3 Hamidiye (Karaman) Cami……...163

4.2.2.1.2.3 Ticaret Yapıları 165

4.2.2.1.2.3.1 Çapaklı Han……..165

4.2.2.1.2.4 Konut Yapıları 167

4.2.2.1.2.4.1 Müdire Hanım Evi ve Teksif Binası (Salihli Kent Müzesi)……..167

4.2.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras ……..…….....183

4.2.2.2.1 Eğitim Yapıları 183

4.2.2.2.1.1 Altınordu İlkokulu 183

4.2.2.2.1.2 Namık Kemal İlkokulu 193

4.2.2.2.1.3 Salihli Ortaokulu (Lisesi) 204

4.2.2.2.1.4 Beşeylül İlkokulu 213

4.2.2.2.2 Kamu Yapıları 219

4.2.2.2.2.1 Salihli Hükümet Konağı (Salihli Kaymakamlığı) 219

4.2.2.2.2.2 Himaye-i Etfal Binası (Kültür ve Sanat Evi)..... 228

4.2.2.2.2.3 Ziraat Bankası..... 232

4.2.2.2.2.4 Lojmanlar 238

4.2.2.2.3 Ticaret Yapıları 247

4.2.2.2.3.1 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi..... 247

4.2.2.2.3.2 Kızılay İş Hanı..... 253

4.2.2.2.3.3 Mithatpaşa Caddesi Üzerinde Yer Alan Ticaret Yapıları 255

4.2.2.2.3.4 Belediye Caddesi Üzerinde Yer Alan Ticaret Yapıları 256

4.2.2.2.4 Konut Yapıları 260

4.2.2.2.4.1 Tek Katlı, Orta Girişli Konutlar 261

4.2.2.2.4.2 Tek Katlı, Yan Girişli Konutlar 262

4.2.2.2.4.3 İki Katlı, Orta Girişli Konutlar 264

4.2.2.2.4.4 İki Katlı, Yan Girişli Konutlar 267

4.3 Alaşehir Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi 280

4.3.1 Alaşehir Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi……..280

4.3.1.1 Osmanlı Dönemi..... 284

4.3.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler ... 284

4.3.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler .. 286

4.3.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)..... 293

4.3.2 Alaşehir Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirasın İncelenmesi……...305

4.3.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras..... 305

4.3.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras..... 305

4.3.2.1.1.1 Dini Yapılar..... 305

4.3.2.1.1.1.1 Yıldırım Beyazıt Cami……..305

4.3.2.1.1.1.2 Kütük Minare Cami……..306

4.3.2.1.1.1.3 Şeyh Sinan Cami……...307

4.3.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras 309

4.3.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları 309

4.3.2.1.2.1.1 Alaşehir Tren İstasyonu ve Yerleşkesi……309

4.3.2.1.2.2 Konut Yapıları 311

4.3.2.1.2.2.1 Bakkal Şükrü Konağı……311

4.3.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras ……...313

4.3.2.2.1 Eğitim Yapıları 313

4.3.2.2.1.1 Alaşehir Halkevi (İlçe Halk Kütüphanesi) 313

4.3.2.2.1.2 Beş Eylül İlkokulu 323

4.3.2.2.1.3 Alaşehir Ortaokulu 334

4.3.2.2.2 Kamu Yapıları 346

4.3.2.2.2.1 Alaşehir Hükümet Konağı (Adalet Sarayı) 346

4.3.2.2.2.2 Alaşehir Eski Belediye Binası 350

4.3.2.2.2.3 Ziraat Bankası 357

4.3.2.2.3 Ticaret Yapıları 362

4.3.2.2.3.1 Tariş Alaşehir Üzüm Tarım Satış Kooperatifi 362

4.3.2.2.3.2 Belediye İş Hanı 365

4.3.2.2.3.3 Evren Oteli ve Ticari Yapı 368

4.3.2.2.3.4 Çarşı Bölgesi'nde Yer Alan Tek Katlı Ticaret Yapıları 370

4.3.2.2.3.5 Çarşı Bölgesi'nde Yer Alan İki Katlı Ticaret Yapıları 372

4.3.2.2.4 Konut Yapıları 376

4.3.2.2.4.1 Tek Katlı, Orta Girişli Konutlar 377

4.3.2.2.4.2 Tek Katlı, Yan Girişli Konutlar..... 378

4.3.2.2.4.3 İki Katlı, Orta Girişli Konutlar 381

4.3.2.2.4.4 İki Katlı, Yan Girişli Konutlar 383

4.4 Eşme Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi..... 395

4.4.1 Eşme Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi……..395

4.4.1.1 Osmanlı Dönemi..... 399

4.4.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Öncesindeki Gelişmeler ... 399

4.4.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Sonrasındaki Gelişmeler .. 399

4.4.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)..... 402

4.4.2 Eşme Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirasın İncelenmesi…….413

4.4.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras..... 413

4.4.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras..... 413

4.4.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras..... 413

4.4.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları 413

4.4.2.1.2.1.1 Eşme Tren İstasyonu ve Yerleşkesi……..413

4.4.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras ……...420

4.4.2.2.1 Eğitim Yapıları..... 420

4.4.2.2.1.1 Dumlupınar İlkokulu 420

4.4.2.2.2 Kamu Yapıları 423

4.4.2.2.2.1 Eski Belediye Binası 423

4.4.2.2.2.2 Hükümet Konağı 437

4.4.2.2.2.3 Ziraat Bankası..... 431

4.4.2.2.2.4 Jandarma Komutanlığı 434

4.4.2.2.3 Ticaret Yapıları 436

4.4.2.2.4 Konut Yapıları..... 439

BÖLÜM BEŞ- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU YERLEŞİMLERİNİN 1970 SONRASINDAKİ DÖNÜŞÜMÜ VE KÜLTÜREL MİRASIN KORUMA SORUNLARI……444

5.1. 1970 Sonrası Ülke Ölçeğinde Yaşanan Sosyo-ekonomik Değişimler ve Koruma Alanına Yansımaları..... 444

5.1.1 Ahmetli İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları……..…...446

5.1.2 Salihli İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları……451

5.1.3 Alaşehir İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları…….……462

5.1.4 Eşme İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları…….……472

5.2. Yerleşimlerdeki İstasyon Bölgesi Kültürel Mirasına Yönelik Koruma Öneriler..... 479

BÖLÜM ALTI- SONUÇ VE DEĞERLENDİRME……485

KAYNAKLAR……518

EKLER……528

EK 1: 1926 Salihli Planı (Baykal, 1989) 528

EK 2: Salihli Yerleşimi 1973 Yılı İmar Planı..... 529

EK 3: Ahmetli Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi 530
EK 4: Salihli Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi 532
EK 5: Alaşehir Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi 535
EK 6: Eşme Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi 542

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 İzmir Limanı, 1870 13

Şekil 2.2 İzmir Frenk Sokağı 14

Şekil 2.3 Gümrük (Bugünkü Konak Pier), 1880-1900 14

Şekil 2.4 Roma Dönemi su kemerlerinden geçen kuru incir yüklü kervanların Aydın'dan İzmir'e ulaşımı 15

Şekil 2.5 Osmanlı Dönemi Anadolu yolları 16

Şekil 2.6 Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen demiryolları 17

Şekil 2.7 İzmir-Aydın Demiryolu haritası 19

Şekil 2.8 Aydın Tren İstasyonu 20

Şekil 2.9 İzmir-Kasaba Demiryolu haritası (1865) 22

Şekil 2.10 Saruhan Sancağı Demiryolu haritası 23

Şekil 2.11 Türkiye Demiryolları haritası ve İzmir-Kasaba Hattı ve uzantılarının konumu 25

Şekil 2.12 1936 Yılı Manisa Demiryolları haritası 28

Şekil 3.1 Ahmetli yerleşiminin konum haritası 29

Şekil 3.2 Ahmetli üzüm bağları 32

Şekil 3.3 Ahmetli seracılık faaliyetleri 32

Şekil 3.4 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi 33

Şekil 3.5 Lydia bölgesi topoğrafya haritası içerisinde Bintepeler'in konumu 34

Şekil 3.6 Bintepeler Tümülüsü 34

Şekil 3.7 Salihli yerleşiminin konumu 39

Şekil 3.8 Lydia Bölgesi içerisinde Sardes'in Konumu 43

Şekil 3.9 Alaşehir yerleşiminin konum haritası 50

Şekil 4.1 Ahmetli yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu yerleşkesinin konumu 64

Şekil 4.2 Ahmetli İstasyon Bölgesi ve etkileşim içinde olduğu alan 65

Şekil 4.3 Ahmetli yerleşim merkezi ve Tren İstasyonu, 1890 (Kiepert, 1892)..... 67

Şekil 4.4 Ahmetli yerleşiminde demiryolu hattı inşası sonrasında gelişen arter (Hükümet Caddesi) 69

Şekil 4.5 Ahmetli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların kent merkezinde dağılımı. 75

Şekil 4.6 Ahmetli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki kentsel sit alanı ve tescilli yapılar 78

Şekil 4.7 Ahmetli Tren İstasyonu ve yerleşkesinin kentsel konumu 80

Şekil 4.8 Ahmetli Tren İstasyonu yerleşkesi 80

Şekil 4.9 Ahmetli Tren İstasyonu binası 81

Şekil 4.10 Ahmetli Tren İstasyonu ambar yapısı 82

Şekil 4.11 Ahmetli Tren İstasyonu wc yapısı 83

Şekil 4.12 Ahmetli Hükümet Konağı'nın kentsel 84

Şekil 4.13 Ahmetli Hükümet Konağı batı cephesi 85

Şekil 4.14 Ahmetli Hükümet Konağı 85

Şekil 4.15 Kitap odası 86

Şekil 4.16 Kütüphane girişi 87

Şekil 4.17 Ahmetli İlkokulu'nun kentsel konumu 88

Şekil 4.18 Ahmetli İlkokulu bahçe girişi..... 88
Şekil 4.19 Ahmetli İlkokulu (1933) 89
Şekil 4.20 Yatakhane ve yemekhane..... 89
Şekil 4.21 Yatakhane ve yemekhane..... 90
Şekil 4.22 Ahmetli İlkokulu (1962) 90
Şekil 4.23 Ek yapının bahçe içerisinde konumu 91
Şekil 4.24 Ahmetli İlkokulu tarihi okul yapısının yıkılmadan önceki konumu 91
Şekil 4.25 Okul bahçesinde yer alan çeşme 92
Şekil 4.26 Çeşme kitabesi 92
Şekil 4.27 Altıeylül İlkokulu'nun kentsel konumu 93
Şekil 4.28 Altıeylül İlkokulu bahçe girişi 93
Şekil 4.29 Altıeylül İlkokulu koridoru 94
Şekil 4.30 Altıeylül İlkokulu derslik iç mekânı 95
Şekil 4.31 Altıeylül İlkokulu giriş cephesi..... 95
Şekil 4.32 Giriş bölümü..... 96
Şekil 4.33 Altıeylül İlkokulu kuzey cephesi 96
Şekil 4.34 Altıeylül İlkokulu batı cephesi..... 97
Şekil 4.35 Altıeylül İlkokulu ek bina 97
Şekil 4.36 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi'nin kentsel konumu..... 98
Şekil 4.37 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi yerleşkesi..... 99
Şekil 4.38 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi idari ve lojman yapısı.. 99
Şekil 4.39 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi depo yapıları..... 100

Şekil 4.40 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi depo yapıları..... 100

Şekil 4.41 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi güvenlik kulübesi 101

Şekil 4.42 Ahmetli Tren İstasyonu ve İstasyon Bölgesindeki konut yapıları 102

Şekil 4.43 Salihli yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu yerleşkesinin konumu 113

Şekil 4.44 Salihli Tren İstasyonu ve etkileşim içinde olduğu alan 114

Şekil 4.45 Salihli yerleşimi 1850 yılı öncesi yerleşim alanı (Eskicami Mahallesi ve Kocaçeşme Mahallesi) 117

Şekil 4.46 Salihli yerleşim merkezi ve Tren İstasyonu, 1890 (Kiepert, 1892) ... 119

Şekil 4.47 Salihli'de bulunan Mekteb-i Rüşdi (1903), Ieghpairan, M. 120

Şekil 4.48 Füsun Baykal'ın 'Salihli Kentsel Alanının Genişlemesinde ve Belirli Yönlere Kaymasında Rol Oynayan Faktörler' isimli çalışmasında yer alan Salihli kentsel alanının yıllara göre gelişimi çalışması 121

Şekil 4.49 Salihli yerleşimi kentsel alanının gelişimi 122

Şekil 4.50 Salihli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Osmanlı Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı..... 125

Şekil 4.51 Salihli Hükümet Konağı (1903), Ieghpairan, M. 126

Şekil 4.52 Salihli Tren İstasyonu'ndan yerleşime bağlanan Mithatpaşa Caddesi (1903), Ieghpairan, M. 127

Şekil 4.53 Kuşçubaşı Çiftliği alanı..... 128

Şekil 4.54 Kuşçubaşı Çiftliği (1915)..... 128

Şekil 4.55 1922 Yangını sonrası Kuşçubaşı Çiftliği 129

Şekil 4.56 1926 Salihli planı 131

Şekil 4.57 Salihli Ortaokulu önünde Cumhuriyet Bayramı kutlaması (1936) 133

Şekil 4.58 Salihli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı 134

Şekil 4.59 Salihli yerleşiminde Demiryolu hattı inşası sonrasında gelişen arter (Mithatpaşa Caddesi) 136

Şekil 4.60 Mithatpaşa Caddesi (1932) 137

Şekil 4.61 Mithatpaşa Caddesi 01.04.1937 137

Şekil 4.62 Salihli Hükümet Konağı ve İstasyona bağlanan Hükümet Konağı arteri ile ilişkisi ve bölgede yer alan Erken Cumhuriyet Dönemi yapıları 138

Şekil 4.63 Esnaf ve Ahali Bankası 139

Şekil 4.64 Salihli Belediye Dairesi 140

Şekil 4.65 Salihli Belediyesi (1966) 140

Şekil 4.66 Fevzipaşa Caddesi üzerinde konumlanan konut yapıları (1931) 142

Şekil 4.67 Salihli Devlet Hastanesi açılışı (1953) 143

Şekil 4.68 Salihli Devlet Hastanesi (1955) 143

Şekil 4.69 Salihli yerleşim merkezinin gelişim yönü 145

Şekil 4.70 Salihli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki kentsel sit alanları ve tescilli yapılar 147

Şekil 4.71 Belediye Şehir Hamamı'nın kentsel konumu 148

Şekil 4.72 Salihli Belediye Şehir Hamamı iç mekân 149

Şekil 4.73 Salihli Belediye Şehir Hamamı 149

Şekil 4.74 Salihli Tren İstasyonu, Berggren, G. 150

Şekil 4.75 Salihli Tren İstasyonu, 1932 151

Şekil 4.76 Salihli Tren İstasyonu'nda karşılama, 1934 151

Şekil 4.77 Salihli Tren İstasyonu giriş cephesi 152
Şekil 4.78 Salihli Tren İstasyonu bilet satış alanı 152
Şekil 4.79 Salihli Tren İstasyonu bekleme alanı 153
Şekil 4.80 Salihli Tren İstasyonu güney cephesi..... 153
Şekil 4.81 Salihli Tren İstasyonu doğu cephesi 154
Şekil 4.82 Salihli Tren İstasyonu batı cephesi 154
Şekil 4.83 İstasyon Binası Batı Cephesi terası 155
Şekil 4.84 İstasyon Binası kapı ve pencere açıklıkları 156
Şekil 4.85 Salihli Tren İstasyonu Hangar yapısı 156
Şekil 4.86 Salihli Tren İstasyonu Su Deposu ve Lojman..... 157
Şekil 4.87 16 Ekim 1925 Salihli Tren İstasyonu'nda Atatürk ziyareti 157
Şekil 4.88 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami'nin kentsel konumu 158
Şekil 4.89 Kocaçeşme Cami'nin 1922 yangınından sonraki durumu..... 158
Şekil 4.90 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami girişi 159
Şekil 4.91 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami batı cephesi 159
Şekil 4.92 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami minber ve mihrabı..... 160
Şekil 4.93 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami kadınlar mahfili ve son cemaat yeri. 160
Şekil 4.94 Çarşı Cami'nin kentsel konumu..... 161
Şekil 4.95 Çarşı Cami..... 161
Şekil 4.96 Çarşı Cami harim bölümü 162
Şekil 4.97 Çarşı Cami harim bölümü 162
Şekil 4.98 Çarşı Cami kadınlar mahfili 163

Şekil 4.99 Hamidiye Cami 163

Şekil 4.100 Hamidiye (Karaman) Cami'nin kentsel konumu 164

Şekil 4.101 Hamidiye (Karaman) Cami 164

Şekil 4.102 Hamidiye (Karaman) Cami Girişi 165

Şekil 4.103 Çapaklı Han 166

Şekil 4.104 Çapaklı Han 166

Şekil 4.105 Çapaklı Han 167

Şekil 4.106 Müdire Hanım Evi (Salihli Kent Müzesi) 'nin kentsel konumu 168

Şekil 4.107 Müdire Hanım Evi Doğu Cephesi I.Yazı Kartuşu ve Çizimi 168

Şekil 4.108 Müdire Hanım Evi doğu cephesi II.yazı kartuşu ve çizimi 169

Şekil 4.109 Müdire Hanım Evi vaziyet planı (Restorasyon Öncesi) 169

Şekil 4.110 Müdire Hanım Evi ve avlusu 170

Şekil 4.111 Avlu içerisinde bulunan Müdire Hanım Evi, Teksif Binası ve dükkanların yerleşimi 170

Şekil 4.112 Müdire Hanım Evi zemin kat planı 171

Şekil 4.113 Müdire Hanım Evi birinci kat planı 171

Şekil 4.114 Zemin kat güney cephesi giriş bölümü 171

Şekil 4.115 Zemin kat mutfak bölümü 172

Şekil 4.116 Birinci kat sofa bölümü 172

Şekil 4.117 Birinci kat kapalı çıkma 173

Şekil 4.118 Müdire Hanım Evi giriş cephesi 174

Şekil 4.119 Müdire Hanım Evi doğu cephesi 174

Şekil 4.120 Müdire Hanım Evi kuzey cephesi 175

Şekil 4.121 Zemin kat tavan kaplaması..... 176

Şekil 4.122 Birinci kat tavan geçişinde lale motifi 176

Şekil 4.123 Zemin Döşemeleri, 1- Mutfak, 2- Giriş, 3- Birinci Kat 177

Şekil 4.124 Parsel içerisinde yer alan dükkanların yerleşimi..... 178

Şekil 4.125 Tek Katlı Dükkân Yanına İnşa Edilen Yeni Dükkân..... 178

Şekil 4.126 Salihli Teksif Binası giriş cephesi..... 179

Şekil 4.127 Teksif Binası zemin kat giriş bölümü 180

Şekil 4.128 Teksif Binası zemin kat sergi odası 180

Şekil 4.129 Birinci Kat Sofa..... 180

Şekil 4.130 Teksif Binası kuzey cephesi..... 181

Şekil 4.131 Teksif Binası güney cephesi..... 182

Şekil 4.132 Salihli Kent Müzesi (Müdire Hanım Evi, Dükkanlar ve Teksif Binası) Vaziyet Planı (Restorasyon Sonrası)..... 183

Şekil 4.133 Altınordu İlkokulu'nun kentsel konumu..... 184

Şekil 4.134 Altınordu İlkokulu bahçe girişi 184

Şekil 4.135 Altınordu İlkokulu (1926) 185

Şekil 4.136 Altınordu İlkokulu (Salihli Mektebi) (1932)..... 185

Şekil 4.137 Dersliklere bağlanan koridor..... 186

Şekil 4.138 Derslik iç mekânı 187

Şekil 4.139 Altınordu İlkokulu güney cephesi..... 187

Şekil 4.140 Altınordu İlkokulu güney cephesi kapatılan giriş 188

Şekil 4.141 Altınordu İlkokulu doğu cephesi 188
Şekil 4.142 Altınordu İlkokulu batı cephesi 189
Şekil 4.143 Altınordu İlkokulu kuzey cephesi 189
Şekil 4.144 Güney cephesi giriş kapısı 190
Şekil 4.145 Doğu cephesi giriş kapısı 190
Şekil 4.146 Pencere Açıklıkları 191
Şekil 4.147 Koridor Karosiman Zemin Döşemesi 191
Şekil 4.148 Altınordu İlkokulu ek yapıları 192
Şekil 4.149 Altınordu İlkokulu İdari Bina ve C Blok 192
Şekil 4.150 Namık Kemal İlkokulu'nun kentsel konumu 194
Şekil 4.151 Namık Kemal İlkokulu bahçe girişi 194
Şekil 4.152 Namık Kemal İlkokulu (1940) 195
Şekil 4.153 Namık Kemal İlkokulu 195
Şekil 4.154 Ana giriş bölümü 196
Şekil 4.155 Ana girişte kapatılan iç mekân 196
Şekil 4.156 Dersliklere bağlanan zemin kat sirkülasyon koridoru 197
Şekil 4.157 Zemin kat derslik iç mekânı 197
Şekil 4.158 Dersliklere bağlanan birinci kat koridoru 198
Şekil 4.159 Kapatılan depo bölümü 198
Şekil 4.160 Birinci kat köşe derslik iç mekânı 199
Şekil 4.161 Namık Kemal İlkokulu kuzey cephesi 199
Şekil 4.162 Kuzey cephesi giriş bölümü 200

Şekil 4.163 Namık Kemal İlkokulu doğu cephesi 200
Şekil 4.164 Namık Kemal İlkokulu güney cephesi 201
Şekil 4.165 Kuzey cephesi giriş kapısı 201
Şekil 4.166 Pencere açıklıkları, 1-Kuzey cephe, 2- Zemin kat, 3- Birinci kat 202
Şekil 4.167 Koridor karosiman zemin döşemesi 202
Şekil 4.168 Namık Kemal İlkokulu müştemilat 203
Şekil 4.169 Ek derslik yapısı (B Blok) 203
Şekil 4.170 Salihli Ortaokulu (Lisesi) bahçe girişi 204
Şekil 4.171 Salihli Ortaokulu (1942) 205
Şekil 4.172 Salihli Lisesi (1958) 205
Şekil 4.173 Salihli Lisesi 206
Şekil 4.174 Salihli Ortaokulu (Lisesi)'nin kentsel konumu 206
Şekil 4.175 Ana girişe bağlanan zemin kat koridoru 207
Şekil 4.176 Zemin kat derslik iç mekânı 208
Şekil 4.177 Birinci kata bağlanan merdiven 208
Şekil 4.178 Birinci kat koridoru 209
Şekil 4.179 Birinci kat derslik iç mekânı 209
Şekil 4.180 Salihli Ortaokulu (Lisesi) kuzey cephesi 210
Şekil 4.181 Salihli Ortaokulu (Lisesi) kuzey cephesi ana girişi 210
Şekil 4.182 Salihli Ortaokulu (Lisesi) doğu cephesi 211
Şekil 4.183 Salihli Ortaokulu (Lisesi) güney cephesi 211
Şekil 4.184 Kuzey cephesi giriş kapısı 212

Şekil 4.185 Salihli Ortaokulu (Lisesi) pencere açıklıkları 212

Şekil 4.186 Salihli Ortaokulu (Lisesi) Yapıları Yerleşimi 213

Şekil 4.187 Beşeylül İlkokulu eski binası 214

Şekil 4.188 Beşeylül İlkokulu eski binası ek yapı..... 214

Şekil 4.189 Beşeylül İlkokulu'nun kentsel konumu 215

Şekil 4.190 Beşeylül İlkokulu inşası 215

Şekil 4.191 Giriş bölümü..... 216

Şekil 4.192 Dersliklere bağlanan zemin kat koridoru 216

Şekil 4.193 Derslik iç mekânı 217

Şekil 4.194 Beşeylül İlkokulu kuzey cephesi..... 217

Şekil 4.195 Beşeylül İlkokulu ana girişi 218

Şekil 4.196 Beşeylül İlkokulu batı cephesi 218

Şekil 4.197 Beşeylül İlkokulu bahçesi ve ek yapıları 219

Şekil 4.198 Salihli Hükümet Konağı'nın kentsel konumu..... 220

Şekil 4.199 Salihli Hükümet Konağı..... 220

Şekil 4.200 Namık Kemal İlkokulu Bahçesi'nden Hükümet Konağı ve Lojmanlar 1940'lar 221

Şekil 4.201 Zemin kat koridoru..... 221

Şekil 4.202 Üç kollu, köşe sahanlıklı merdiven..... 222

Şekil 4.203 Birinci kat koridoru 223

Şekil 4.204 Arşiv bölümü..... 223

Şekil 4.205 Salihli Hükümet Konağı doğu (giriş) cephesi 224

Şekil 4.206 Hükümet Konağı giriş bölümü 225
Şekil 4.207 Ana giriş kapısı 225
Şekil 4.208 Hükümet Konağı kuzey cephesi 226
Şekil 4.209 Hükümet Konağı batı cephesi 226
Şekil 4.210 Batı cephesi pencere açıklıkları 227
Şekil 4.211 Hükümet Konağı batı cephesi ek 227
Şekil 4.212 Himaye-i Etfal Binası'nın kentsel konumu 229
Şekil 4.213 Himaye-i Etfal Binası 229
Şekil 4.214 Himaye-i Etfal Binası ana giriş cephesi 230
Şekil 4.215 Himaye-i Etfal doğu cephesi girişi 231
Şekil 4.216 Giriş cephesinin restorasyon öncesi 231
Şekil 4.217 Doğu cephesinin restorasyon öncesi 232
Şekil 4.218 Ziraat Bankası'nın kentsel konumu 233
Şekil 4.219 Salihli Ziraat Bankası şubesi 233
Şekil 4.220 Ziraat Bankası (1932 Yılı) 234
Şekil 4.221 Ana giriş cephesi 234
Şekil 4.222 Ana Yapı ve ek yapı birleşimi 236
Şekil 4.223 Ziraat Bankası batı cephesi 236
Şekil 4.224 Ziraat Bankası kuzey cephesi 237
Şekil 4.225 Lojman Yapılarının kentsel konumu 238
Şekil 4.226 Salihli Lojman Yapıları 239

Şekil 4.227 Lojman Yapısı (A) (Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı) doğu cephesi 239

Şekil 4.228 Lojman Yapısı (A) büro bölümü 240

Şekil 4.229 Zemin kat ön büro birimi 240

Şekil 4.230 Birinci kata bağlanan merdiven 241

Şekil 4.231 Lojman Yapısı (A) birinci kat holü 241

Şekil 4.232 Lojman Yapısı (A) doğu cephesi 242

Şekil 4.233 Batı ve güney cephesi 243

Şekil 4.234 Lojman Yapısı (B) 243

Şekil 4.235 Lojman Yapısı (B) yapı girişi 244

Şekil 4.236 Zemin kat giriş bölümü 244

Şekil 4.237 Lojman Yapısı (B) birinci kata bağlanan merdiven ve birinci kat holü 245

Şekil 4.238 Lojman Yapısı (B) birinci kat ofis bölümü 245

Şekil 4.239 Giriş cephesi balkonu ve açıklıkları 246

Şekil 4.240 Lojman Yapısı (B) kuzey cephesi 247

Şekil 4.241 Lojman Yapısı (B) batı cephesi 247

Şekil 4.242 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi'nin kentsel konumu .. 248

Şekil 4.243 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi girişi 249

Şekil 4.244 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi yapıları 249

Şekil 4.245 İdare ve Lojman girişi 250

Şekil 4.246 İdare ve Lojman yapısı 251

Şekil 4.247 İdare ve Lojman yapısı kuzey cephesi 251

Şekil 4.248 Çırçır Fabrikası giriş cephesi 252

Şekil 4.249 Depolama alanları 252

Şekil 4.250 Depolama alanları 252

Şekil 4.251 Satış Mağazası giriş cephesi..... 253

Şekil 4.252 Kızılay İş Hanı 254

Şekil 4.253 Kızılay İş Hanı iç avlu..... 254

Şekil 4.254 2848 Ada 40-41 parselde konumlanan yapılar..... 256

Şekil 4.255 226 Ada 1- 2 parselde konumlanan yapı..... 256

Şekil 4.256 2848 Ada 44 parselde konumlanan yapı 256

Şekil 4.257 39 Ada 7 parselde konumlanan yapı 257

Şekil 4.258 4259 Ada 5 parselde konumlanan yapı 257

Şekil 4.259 24 Ada 1-2 parselde konumlanan yapı..... 258

Şekil 4.260 24 ada 4 parselde konumlanan yapı 258

Şekil 4.261 4259 Ada 3 parselde konumlanan yapı 258

Şekil 4.262 4259 Ada 4 parselde konumlanan yapılar..... 259

Şekil 4.263 Salihli Tren İstasyonu ve istasyon bölgesinde yer alan konut yapıları 260

Şekil 4.264 Alaşehir yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu Yerleşkesinin konumu..... 282

Şekil 4.265 Alaşehir Tren İstasyonu ve etkileşim içinde olduğu alan 283

Şekil 4.266 Alaşehir Kent Gravürü, 1839, T. Allom 285

Şekil 4.267 Alaşehir Hükümet Konağı Gravürü, 1839, T. Allom..... 285

Şekil 4.268 Alaşehir yerleşim merkezi ve Tren İstasyonu, 1890 (Kiepert, 1892) 286

Şekil 4.269 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Osmanlı Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı..... 289

Şekil 4.270 Alaşehir Belediye Dairesi ve Eczahane, Ieghpairan, M. (1903)..... 291

Şekil 4.271 Alaşehir Hastanesi, Ieghpairan, M. 292

Şekil 4.272 Yangın Sonrası Yerleşimin Genel Görünümü (08.01.1923)..... 293

Şekil 4.273 Yangın Sonrası Yerleşimde Oluşan Yıkıntılar (08.01.1923)..... 293

Şekil 4.274 Cumhuriyet Meydanı 296

Şekil 4.275 Cumhuriyet Meydanı'na Bağlanan İstasyon Caddesi..... 296

Şekil 4.276 Alaşehir yerleşiminde Demiryolu Hattı inşası sonrasında gelişen İstasyon arteri 297

Şekil 4.277 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı..... 298

Şekil 4.278 Alaşehir Hükümet Konağı ve İstasyona bağlanan Hükümet Konağı arteri ile ilişkisi ve bölgede yer alan Erken Cumhuriyet Dönemi yapıları 301

Şekil 4.279 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki sit alanları ve tescilli yapılar..... 304

Şekil 4.280 Yıldırım Beyazıt Cami 305

Şekil 4.281 Yıldırım Beyazıt Cami minaresi 306

Şekil 4.282 Kütük Minare Cami güneybatı cephesi..... 306

Şekil 4.283 Kütük Minare Cami Son Cemaat Yeri 307

Şekil 4. 284 Şeyh Sinan Cami Girişi..... 308

Şekil 4.285 Şeyh Sinan Cami 308

Şekil 4.286 Alaşehir Tren İstasyonu, Berggren,G..... 309

Şekil 4.287 Alaşehir'de Cumhuriyet sonrası inşa edilen tren istasyon binası 309

Şekil 4.288 Alaşehir Tren İstasyonu 310

Şekil 4.289 Alaşehir Tren İstasyonu Bekleme Salonu 310

Şekil 4.290 Bakkal Şükrü Konağı Giriş Cephesi 311

Şekil 4.291 Bakkal Şükrü Konağı 311

Şekil 4.292 Birinci kat iç mekânı 312

Şekil 4.293 Birinci kat sofa bölümü..... 313

Şekil 4.294 Bakkal Şükrü Konağı kuzey cephesi..... 313

Şekil 4.295 Alaşehir Halkevi'nin kentsel konumu..... 314

Şekil 4.296 Alaşehir Halkevi bahçe girişi 314

Şekil 4.297 Alaşehir Halkevi..... 315

Şekil 4.298 Alaşehir Halkevi (Restorasyon Öncesi 2013) 315

Şekil 4.299 Alaşehir Halkevi zemin kat okuma salonu..... 316

Şekil 4.300 Zemin kat mutfak ve çocuk bölümü..... 317

Şekil 4.301 Birinci kata bağlanan merdiven 317

Şekil 4.302 Alaşehir Halkevi merdiven sahanlığı okuma alanı 318

Şekil 4.303 Alaşehir Halkevi birinci kat okuma salonu ve kitaplık bölümü..... 318

Şekil 4.304 Alaşehir Halkevi giriş cephesi 319

Şekil 4.305 Alaşehir Halkevi giriş kapısı..... 319

Şekil 4.306 Alaşehir Halkevi giriş cephesi balkonu..... 320

Şekil 4.307 Alaşehir Halkevi taç bölümü 320
Şekil 4.308 Alaşehir Halkevi doğu cephesi 321
Şekil 4.309 Alaşehir Halkevi güney cephesi 321
Şekil 4.310 Tavan kaplamaları, 1-Zemin kat tavanı, 2- Birinci kat tavanı 322
Şekil 4.311 İç mekân ahşap kapı 322
Şekil 4.312 Alaşehir Halkevi restorasyon süreci 323
Şekil 4.313 Beş Eylül İlkokulu'nun kentsel konumu 324
Şekil 4.314 Beş Eylül İlkokulu bahçe girişi 324
Şekil 4.315 Beş Eylül İlkokulu (1930) 325
Şekil 4.316 Beş Eylül İlkokulu 325
Şekil 4.317 Okul Açılış Töreni (1945) 326
Şekil 4.318 Beş Eylül İlkokulu Zemin Kat Planı 326
Şekil 4.319 Merdivene bağlanan ana giriş 327
Şekil 4.320 Dersliklere bağlanan zemin kat koridoru 327
Şekil 4.321 Zemin kat derslik 328
Şekil 4.322 Ana sınıfı derslik iç mekânı 328
Şekil 4.323 Birinci kata bağlanan merdiven 329
Şekil 4.324 Üç kollu boy sahanlıklı merdiven 329
Şekil 4.325 Dersliklere bağlanan birinci kat koridoru 330
Şekil 4.326 Birinci kat derslik iç mekânı 330
Şekil 4.327 Beş Eylül İlkokulu kuzey cephesi 331
Şekil 4.328 Beş Eylül İlkokulu batı cephesi 332

Şekil 4.329 Beş Eylül İlkokulu güney cephesi 332
Şekil 4.330 Pencere açıklıkları, 1- Zemin kat, 2-Birinci kat 333
Şekil 4.331 Karosiman zemin döşemesi, 1- Zemin kat, 2- Birinci kat..... 334
Şekil 4.332 Alaşehir Ortaokulu 335
Şekil 4.333 Alaşehir Ortaokulu'nun kentsel konumu 336
Şekil 4.334 Alaşehir Ortaokulu 336
Şekil 4.335 Alaşehir Ortaokulu girişi 336
Şekil 4.336 Alaşehir Ortaokulu zemin kat planı 337
Şekil 4.337 A Blok zemin kat koridoru 338
Şekil 4.338 Alaşehir Ortaokulu birinci kat planı 339
Şekil 4.339 A Blok birinci kat koridoru 339
Şekil 4.340 A Blok birinci kat derslik iç mekânı 339
Şekil 4.341 A Blok ana giriş mekânı 340
Şekil 4.342 Konferans salonu iç mekânı 340
Şekil 4.343 Oyun alanı 341
Şekil 4.344 A Blok arka bahçesi ve derslik cephesi 341
Şekil 4.345 A Blok sirkülasyon koridoru 342
Şekil 4.346 A Blok Z kütüphanesi 342
Şekil 4.347 A Blok derslikleri iç mekânı 343
Şekil 4.348 Alaşehir Ortaokulu kuzey cephesi 343
Şekil 4.349 Alaşehir Ortaokulu ana giriş bölümü 344
Şekil 4.350 A Blok batı cephesi 344

Şekil 4.351 Alaşehir Ortaokulu A Blok ve B Blok ilişkisi 345

Şekil 4.352 Konferans salonu pencere açıklığı 345

Şekil 4.353 Zemin döşemeleri, 1-A Blok koridor, 2- Konferans salonu, 3- Koridor 346

Şekil 4.354 Alaşehir Hükümet Konağı'nın kentsel konumu..... 347

Şekil 4.355 Alaşehir Hükümet Konağı bahçe girişi 347

Şekil 4.356 Alaşehir Hükümet Konağı..... 348

Şekil 4.357 Alaşehir Hükümet Konağı Güney (giriş) cephesi 349

Şekil 4.358 Hükümet Konağı kuzeybatı cephesi..... 349

Şekil 4.359 Hükümet Konağı doğu cephesi 350

Şekil 4.360 Hükümet Konağı kuzey cephesi..... 350

Şekil 4.361 Alaşehir Eski Belediye Binası Bahçe Girişi..... 351

Şekil 4.362 Alaşehir Eski Belediye Binası..... 351

Şekil 4.363 Alaşehir Eski Belediye Binası (1949 Yılı)..... 352

Şekil 4.364 Alaşehir Eski Belediye Binası..... 352

Şekil 4.365 Zemin kat orta sofa ve açılan mekanlar 353

Şekil 4.366 Üst kata bağlanan üç kollu boy sahanlıklı merdiven 353

Şekil 4.367 Üç kollu boy sahanlıklı merdiven 354

Şekil 4.368 Üç kollu boy sahanlıklı merdiven 354

Şekil 4.369 Merdiven boşluğu ışıklandırması..... 354

Şekil 4.370 Birinci kat orta sofa ve sofaya açılan mekanlar 355

Şekil 4.371 Alaşehir Eski Belediye Binası güney cephesi..... 356

Şekil 4.372 Alaşehir Eski Belediye Binası doğu cephesi 356
Şekil 4.373 Alaşehir Eski Belediye Binası kuzey cephesi 357
Şekil 4.374 Alaşehir Eski Belediye Binası batı cephesi 357
Şekil 4.375 Alaşehir Ziraat Bankası'nın kentsel konumu 358
Şekil 4.376 Alaşehir Ziraat Bankası giriş cephesi 359
Şekil 4.377 Ziraat Bankası kuzey cephesi 360
Şekil 4.378 Alaşehir Ziraat Bankası 361
Şekil 4.379 Tariş Alaşehir Üzüm Satış Kooperatifi'nin kentsel konumu 362
Şekil 4.380 Tariş Alaşehir güney cephesi 363
Şekil 4.381 Tariş Alaşehir Hangar Yapıları 363
Şekil 4.382 Tariş Alaşehir 364
Şekil 4.383 Tariş Alaşehir Entegre Üzüm İşletmesi ve Sirke Pekmez İşletmesi 365
Şekil 4.384 Belediye İş Hanı 365
Şekil 4.385 Belediye İş Hanı batı cephesi 366
Şekil 4.386 İş Hanı güney cephesi 366
Şekil 4.387 İş Hanı kuzey cephesi ve iç avlu 367
Şekil 4.388 Evren Oteli ve Dükkanlar 369
Şekil 4.389 205 Ada 11 Parseldeki Dükkân 371
Şekil 4.390 207 Ada 6 Parseldeki Dükkân 371
Şekil 4.391 324 Ada 3 Parseldeki Dükkân 371
Şekil 4.392 158 Ada 16 Parseldeki Dükkân 373
Şekil 4.393 186 Ada 11 Parseldeki Dükkân 373

Şekil 4.394 197 Ada 6-7 Parseldeki Dükkânlar 373

Şekil 4.395 207 Ada 1 Parseldeki Dükkân 374

Şekil 4.396 300 Ada 1 Parseldeki Dükkân 374

Şekil 4.397 322 Ada 1 Parseldeki Dükkân 374

Şekil 4.398 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki konut yapılarının tipolojik değerlendirilmesi 376

Şekil 4.399 Eşme yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu yerleşkesinin konumu 397

Şekil 4.400 Eşme Tren İstasyonu ve etkileşim içinde olduğu alan……..398

Şekil 4.401 Eşme yerleşim merkezi (Takmak) ve Tren İstasyonu (Elvanlar) 1913, (Philippson, 1913) 400

Şekil 4.402 Eşme yerleşiminde Demiryolu Hattı inşası sonrasında gelişen arter (Hükümet Caddesi) 401

Şekil 4.403 Eşme merkezde bulunan Daire- Askeriye ve Depoyu Hümayun, Ieghpairan, M. 402

Şekil 4.404 Eşme Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı 404

Şekil 4.405 Eski Pazar yeri 407

Şekil 4.406 Eski Pazar yeri 407

Şekil 4.407 Eşme Eski Pazar Yerinde yer alan bir dükkân 408

Şekil 4.408 Takmak İlkokulu (1928) 409

Şekil 4.409 Eşme Halk Kütüphanesi (1948) 409

Şekil 4.410 Eşme Tren İstasyonu çevresinde yer alan kamu ve ticaret yapıları (3 Eylül 1960) 410

Şekil 4.411 Cumhuriyet Meydanı 412

Şekil 4.412 Cumhuriyet Meydanı (1948) 412

Şekil 4.413 Eşme Tren İstasyonu'nun kentsel konumu 414

Şekil 4.414 Eşme Tren İstasyonu'nda Kaymakam Vakkas Ferit, Daire Amirleri ve izciler Atatürk'ün gelişini beklerken (1934 Yılı) 414

Şekil 4.415 Eşme İstasyon Binası 415

Şekil 4.416 Eşme Tren İstasyonu Kuzey Cephesi 416

Şekil 4.417 Eşme Tren İstasyonu Güney Cephesi 416

Şekil 4.418 Eşme Tren İstasyonu yolcu bekleme salonu 417

Şekil 4.419 İstasyon Binası güney cephesi giriş kapısı 418

Şekil 4.420 İstasyon Binası pencereleri 418

Şekil 4.421 Depolama Yapısı 419

Şekil 4.422 Depolama Yapısı batı cephesi 419

Şekil 4.423 WC Yapısı 419

Şekil 4.424 Eşme Tren İstasyonu Hangar ve Peron 420

Şekil 4.425 Eşme Dumlupınar İlkokulu'nun kentsel konumu 421

Şekil 4.426 Dumlupınar İlkokulu (1944) 422

Şekil 4.427 Eşme Eski Belediye Binası'nın kentsel konumu 423

Şekil 4.428 Eşme Belediye Binası 424

Şekil 4.429 Eşme Belediye Binası (1938) 424

Şekil 4.430 Eski Belediye Binası giriş cephesi 425

Şekil 4.431 Eski Belediye Binası doğu cephesi 426

Şekil 4.432 Eski Belediye Binası güney cephesi 426

Şekil 4.433 Eski Belediye Binası sergi alanları 427

Şekil 4.434 Eşme Hükümet Konağı'nın kentsel konumu 428

Şekil 4.435 Hükümet Konağı kuzey cephesi..... 429

Şekil 4.436 Hükümet Konağı 429

Şekil 4.437 Hükümet Konağı güney cephesi girişi 430

Şekil 4.438 Hükümet Konağı doğu cephesi 430

Şekil 4.439 Hükümet Konağı batı cephesi 431

Şekil 4.440 Eşme Ziraat Bankası'nın kentsel konumu..... 431

Şekil 4.441 Ziraat Bankası giriş cephesi 432

Şekil 4.442 Ziraat Bankası batı cephesi 433

Şekil 4.443 Ziraat Bankası güney cephesi..... 433

Şekil 4.444 Eşme Jandarma Komutanlığı'nın kentsel konumu 434

Şekil 4.445 Jandarma Komutanlığı giriş cephesi 435

Şekil 4.446 119 ada 1 parseldeki yapı 437

Şekil 4.447 119 ada 1 parseldeki yapının değişim öncesi görseli 437

Şekil 4.448 Fahri Bey Hanı 438

Şekil 4.449 Fahri Bey Hanı 438

Şekil 4.450 Fahri Bey Hanı 439

Şekil 4.451 Eşme Tren İstasyonu çevresinde yer alan tip konutlar (1930'lar) ... 440

Şekil 4.452 Eşme Tren İstasyonu çevresinde yer alan tip konutlar..... 440

Şekil 4.453 106 ada 12 parselde konumlanan konut 442

Şekil 4.454 106 ada 15 parselde konumlanan konut 442

Şekil 4.455 377 ada 27 parselde konumlanan konut 443

TABLOLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 3.1 Ahmetli'nin 1990-2021 yılları arası nüfus bilgileri 31

Tablo 3.2 Salihli'nin 1990-2021 yılları arası nüfus bilgileri 41

Tablo 3.3 Alaşehir'in1965-2020 yılları arası nüfus bilgiler 51

Tablo 3.4 Eşme'nin 1990-2020 yılları arası nüfus bilgileri..... 58

Tablo 4.1 1927, 1935, 1940, 1945, 1950, 1955, 1960, 1965 yılları Ahmetli nüfus verileri 74

Tablo 4.2 Tek katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 104

Tablo 4.3 Tek katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı..... 105

Tablo 4.4 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 107

Tablo 4.5 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 108

Tablo 4.6 Ahmetli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu 109

Tablo 4.7 Tek katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 262

Tablo 4.8 Tek katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı..... 263

Tablo 4.9 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 265

Tablo 4.10 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 268

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu 271

Tablo 4.12 Tek katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 378

Tablo 4.13 Tek katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı..... 379

Tablo 4.14 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 382

Tablo 4.15 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı 384

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu 387

Tablo 4.17 1927,1935,1940 ve 1945 yılları Eşme kazası nüfus verileri..... 403

Tablo 5.1 Ahmetli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları..... 450

Tablo 5.2 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Osmanlı Dönemi-1875 Sonrası) koruma sorunları 456

Tablo 5.3 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları..... 459

Tablo 5.4 Alaşehir yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Osmanlı Dönemi-1875 Sonrası) koruma sorunları 466

Tablo 5.5 Alaşehir yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları..... 469

Tablo 5.6 Eşme yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları..... 477

Tablo 6.1 Yerleşim alanı ve Demiryolu hattı konumunun karşılaştırmalı değerlendirilmesi..... 488

Tablo 6.2 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri İstasyon bölgesinde yer alan Hükümet Konağı yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi 494

Tablo 6.3 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri İstasyon bölgesinde yer alan banka yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi 498

Tablo 6.4 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri İstasyon bölgesinde yer alan eğitim yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi 503

Tablo 6.5 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri İstasyon bölgesinde yer alan Tariş yerleşkelerinin karşılaştırmalı değerlendirilmesi..... 509

BÖLÜM BİR
GİRİŞ

1.1 Problemin Tanımı

Batı Anadolu Bölgesi tarihsel süreç boyunca farklı uygarlıkların yaşadığı bölgelerden birisi olmuştur. Bölgenin liman kenti olan İzmir, konumlandığı coğrafi alan, fiziksel özellikleri ve verimli ovalarında yetişen ürünlerini dışarı iletebilen bir şehir olma özelliğindedir. Antik dönemden itibaren farklı devletlerin hakimiyeti altında kalmasıyla idari statüsünde değişmeler yaşanmış olup stratejik konumu, sosyo-ekonomik değişimleri ile Batı Anadolu Bölgesi'nin gelişmesinde önemli bir rol üstlenmiştir. İzmir'in merkez kent niteliğinde olmasında artalanında bulunan Aydın, Manisa, Denizli, Balıkesir gibi kentlerle bağlantı içerisinde olması etkili olmuştur.

İnsanlık tarihinde büyük etkilere neden olan olaylardan biri olan Endüstri Devrimi'nin zemini 15. yüzyılda başlayan düşünsel hareketler ve sosyo-ekonomik gelişmeler ile hazırlanmış olup 17. ve 18. yüzyılda buhar makinesinin icadı ile Endüstri Devrimi başlamıştır. Yaşanan gelişmeler ülkelerin ekonomik, toplumsal, ve fiziksel özelliklerinde değişimlere neden olmakta iken ulaşım alanında da köklü değişimler yaşanmıştır. Zaman içerisinde Osmanlı'da da Endüstri Devrimi'nin etkileri görülmeye başlamış olup demiryollarının kurulma süreci hızlanmıştır. Verimli toprakları ve zengin hammadde kaynaklarına sahip Batı Anadolu Bölgesi, demiryolu ulaşımının inşası için elverişli konumların başında gelmiş ve Anadolu'daki ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın hattının alınan imtiyazlar sonrası inşa süreci başlamıştır. Ürünlerin ihracatı sürecinde kilit nokta olan İzmir ile iç bölgelerin bağlanması için İzmir-Aydın hattı sonrasında İzmir-Kasaba demiryolunun inşası için imtiyazlar verilmiş ve çalışmalar başlamıştır. İzmir'den başlayan hat Manisa'dan geçerek Kasaba'ya ulaşmış ve sonrasında hattın Alaşehir ve Afyon'a uzantılarının inşa edilmesi için çalışmalar yapılmıştır. 1875'te Alaşehir'de ve 1897'de Afyon'da hattın açılışı yapılarak kıyı ile iç kesimler arası ilişkiler kuvvetlenmiştir.

Batı Anadolu'da yaşanan değişimler ve demiryolu hatlarının inşası ile hat üzerindeki küçük yerleşimlerde ekonomik, sosyal ve mekansal gelişmeler görülmeye başlanmıştır. Yerleşimler kervan ve ticaret yolları üzerinde konumlanmalarıyla benzerlikler göstermişlerdir. İzmir-Kasaba demiryolu hattı ile başlayan güzergah üzerinde konumlanan küçük ölçekli yerleşimlerin örneklerinden olan Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme'de mekânsal büyüme yönü tren istasyonlarının konumları ile paralellik göstermeye başlamış ve yerleşimlerde istasyon bölgeleri tasarlanmıştır.

Cumhuriyet Dönemi ile birlikte demiryollarına önem verilmiş ve İzmir'in artalanlarında konumlanan yerleşimlerde Cumhuriyet ideolojileri paralelinde kentsel düzenlemeler planlanmıştır. Modernleşme sürecine giren yerleşimlerde mimarlık alanında yeni yaklaşımlar geliştirilmiş ve dönemin mimari özellikleri kamu, eğitim, ticaret ve konut yapılarında karşılık bulmuştur. 1950'ler sonrası köyden kente yaşanan göçler, sanayileşme ve imar faaliyetlerinin hızlı artışı kentler planlama sorunlarını ortaya çıkarmıştır. Bu döneme kadar Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinde farklı tipolojilerde ve mimari özelliklere sahip kültürel miras örnekleri inşa edilmiş ve yaşanan gelişmeler kültürel mirasın korunmasında çeşitli sorunlar ortaya çıkarmaya başlamıştır.

Kentsel ve yapısal ölçekte görülen fiziksel değişimler, kültürel miras değeri taşıyan yapıların yitirilmesine ve özgün niteliklerinin korunamamasına ve yapılarda tahribatların oluşmasına neden olmaktadır. İstasyon bölgelerindeki bütünlük bozulmuş olup yerleşimlerin kimliği ve değerleri etkilenmiştir. Yapıların korunması ve yaşatılması için yerleşimlerin istasyon bölgelerinde yer alan yapıların kültürel miras kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir.

1.2 Çalışmanın Amacı

Tez kapsamında, değerli kültürel miras örneklerinin bulunduğu ve kayıpların yaşandığı Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinin istasyon bölgeleri ve istasyon çevresinde bulunan kültürel miras incelenmektedir. İstasyon bölgelerinin kentsel gelişim adımları ile bu bölgelerde konumlanan kültürel miras niteliği taşıyan yapıların belgelenmesi, benzer ve farklı özelliklerinin ortaya çıkarılması amaçlanmaktadır. Yerleşimlerde bulunan ve yitirilmiş kültürel mirası tespit etme, demiryolu hattının inşasının yerleşimlerde neden olduğu gelişim ve değişimleri analiz etme ve yerleşimlerde bulunan kültürel mirasın oluşumunda etkili olan tarihsel ve kentsel gelişimleri ortaya çıkarmak tezin amaçlarını oluşturmaktadır.

Belirlenen amaç doğrultusunda şekillenen tez çalışmasının kapsamı, tarihsel süreç olarak, 19.yüzyılın son çeyreği ile 20.yüzyıla yoğunlaşmaktadır. Demiryolu hattının inşasıyla yerleşimlerde kentsel alanın büyümesi, istasyon mahallelerinin planlanması, kentsel alanın merkez akslarının demiryoluna göre belirlenmesi, kentin yeni çekim merkezinin oluşması ve bu merkez çevresinde önemli yapıların inşa edilmesi, sosyo-kültürel hayatın ve ticaretin modernleşmesi ve gelişmesi gibi değişimler yaşanmıştır. Bu dönemlerde, yerleşimlerde bulunan farklı tipolojiden mimari yapı örnekleri çeşitlenerek arttırılmıştır.

Demiryolu hattı üzerindeki Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinde bulunan kültürel miras ve yerleşimlerde inşa edilen demiryolunun kentsel ve mimari etkileri ile ilgili araştırmalar sınırlıdır. İzmir-Uşak demiryolu hattının yerleşimlerin gelişime etkileri ile ilgili az sayıda temel kaynak bulunmaktadır. Temel makale çalışmalarından biri, coğrafya alanında 2011 yılında Mehmet Akif Ceylan tarafından hazırlanan, Doğu Coğrafya Dergisi'nde yayınlanmış olan 'Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (I)' adlı makale ile 2013 yılında Ceylan tarafından, Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (I)' çalışmasının devamı niteliğinde Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (II)' adlı makale hazırlanmış ve Marmara Coğrafya Dergisi'nde yer

almıştır. Bu çalışmalarda Manisa-Uşak demiryolu hattı ve hat üzerinde konumlanan Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri ve hat üzerinde yer alan diğer yerleşimlerden kasaba ve köy niteliğinde olanlar konu edilmiştir. Yerleşimlerde inşa edilen demiryolu hattı ve istasyonların konumu ile yerleşimlerin idari durumu, nüfusu, kuruluş ve gelişme süreçleri tariflenmektedir. Çalışmalardan ikisi ise, Füsun Baykal tarafından coğrafya alanında 1989 yılında doktora tezi olarak hazırlanan 'Salihli Kent Coğrafyası' ve 1990 yılında hazırlanan 'Salihli Kentsel Alanının Genişlemesinde ve Belirli Yönlere Kaymasında Rol Oynayan Faktörler' isimli makale çalışmasıdır. Bu çalışmasında, Salihli yerleşiminin genel özellikleri ve tarihsel süreç içerisindeki gelişimi ele alınmaktadır. Baykal tarafından hazırlanan makalede ise, Salihli'nin kentsel alanının gelişimi 4 farklı döneme ayrılarak, kuruluşundan 1990 yılına kadar geçen süreçte incelenmiştir. Alaşehir'in kent coğrafyasının fiziksel ve tarihsel bağlamda incelendiği Mehmet Akif Ceylan tarafından 2004 yılında kitap olarak hazırlanmış olan 'Şehir Coğrafyası Açısından Bir Araştırma Alaşehir' adlı kaynakta ise, yerleşimle ilgili genel bilgiler verilmiş olup tarihsel süreç içerisinde gelişimi dönemlere ayrılarak incelenmiştir. Yerleşimin fonksiyon alanları belirlenmiş olup 8 ayrı başlıkta kent planlama yaklaşımları ve gelişim süreçleri değerlendirilmiştir. Alaşehir ile ilgili hazırlanan çalışma ile benzerlik gösterecek şekilde Eşme'nin kuruluşu, gelişimi ve kenti oluşturan alanların incelendiği 'Eşme'nin (Uşak) Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonel Özellikleri' adlı makale çalışması 2006 yılında Mehmet Akif Ceylan tarafından hazırlanmış ve Doğu Coğrafya Dergisi'nde yayınlanmıştır. Belirtilen kaynaklar yerleşimleri tarihsel çerçeve içerisinde coğrafya bağlamında değerlendirmekte olup mimarlık ve koruma alanına odaklanmaktan ziyade diğer disiplinlerin kaynaklarını oluşturmaktadır.

Yerleşimlerdeki mimari yapılar hakkında bilgi verilen çalışmalar bulunmakta olup bu çalışmaların örneklerinden ilki Ahmetli yerleşiminde yer alan ulaşım ve kamu yapıları ile ilgili 2011 yılında Melahat Madan, Mustafa Ağırdil, Nurhan Özgül, Özcan Özgül ve Zekeriya Madan tarafından Ahmetli Kaymakamlığı tarafından hazırlanan 'Ahmetli' adlı tanıtım kitabıdır. Bu çalışmada, yerleşimle ilgili genel bilgilere yer verilmiş olup yerleşimde bulunan az sayıda kültürel miras yapılarını tanıtan fotoğraf

ve kısa tanıtım bilgileri yer almaktadır. Salihli ilçesi kültürel miras örnekleri ölçeğinde yapılmış 1 adet kitap çalışması bulunmakta olup 2009 yılında sanat tarihi alanında Harun Ürer tarafından yapılmıştır. Salihli Belediyesi Kültür Yayınları katkılarıyla hazırlanmış olan 'Kültür ve Tabiat Varlıklarıyla Salihli' adlı çalışmada Salihli yerleşim merkezinde ve yerleşime bağlı mahallelerde bulunan ve çoğunluğu Osmanlı Dönemi'ne tarihlenen mimari ve doğal miras ile ilgili bilgi, rölöve çizimleri ve fotoğraflara yer verilmektedir. Bu çalışmada yer alan yapılar ile tez kapsamında incelenen yapıların çoğunluğu birbirinden farklı dönemlerde inşa edilmiş olup tez çalışmasında Salihli yerleşiminde konumlanan Erken Cumhuriyet Dönemi mimari örneklerine ağırlık verilmiştir. Alaşehir'in kültürel mirası ile ilgili yapılan çalışmalardan ilki; 1988 yılında Rana Modjehedi tarafından, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde sanat tarihi alanında hazırlanan 'Alaşehir'de Mimari Mirasın Durumu' konulu yüksek lisans tezidir. Roma ve Bizans Dönemi kalıntıları ile Osmanlı Dönemi'nde inşa edilmiş olan cami, han, hamam, türbe yapıları incelenmektedir. 1949 yılında Recep Akıncı tarafından hazırlanan 'Eski Philadelphia Bugünkü Alaşehir' adlı çalışmada ise Antik dönemden itibaren Cumhuriyet'in ilanı sonrasına kadar tarihsel gelişimi ele alınmış olup kültürel miras niteliği taşıyan yapılar hakkında kısa bilgiler verilmiştir. Bu bilgiler fotoğraflar ile desteklenmiştir. Eşme yerleşiminde yer alan kültürel miras yapıları ile ilgili yapılmış herhangi bir çalışmaya ulaşılmamıştır.

Mevcut disiplinler arası çalışmaların incelenmesiyle birlikte kültürel miras ve koruma konusunu odak alan ve dört yerleşimin bir arada bütünlükle ele alındığı bir çalışma bulunmadığı saptanmış olup tez çalışması bu konuya odaklanmıştır. Çalışmanın amacı; demiryolu ulaşımının başlaması ve gelişimiyle alınan kentsel kararları değerlendirmek, istasyon çevresinde gelişen mimariyi irdelemek, belirlenen dört yerleşimdeki benzer özellikleri ortaya çıkarmak, yerleşimlerdeki kültürel miras yapılarının mimari özelliklerini karşılaştırmalı değerlendirerek kültürel mirasta benzer tipolojileri belirlemek ve yerleşimlerde her geçen gün yıkılarak yok olan kültürel mirasın nitelikli örneklerinin tespitini ve korunmasını sağlamaya katkıda bulunmaktır. Yukarıda ifade edilmiş olan, yerleşimler ve yerleşimlerde bulunan kültürel mirasla

ilgili hazırlanmış tez, kitap ve makale çalışmalarıyla ve yapılan araştırmalar sonucu elde edilen bilgi ve belgelerle demiryolu bağlamında bütünsel bir çalışma oluşturma tez çalışmasının odağını oluşturmaktadır.

1.3 Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi

İzmir-Uşak demiryolu hattı üzerinde bulunan küçük ölçekli yerleşimlerden Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme''yi konu eden çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Araştırma konusu ile probleminin belirlendiği ve bu doğrultuda amaç, kapsam ve yöntemin açıklandığı giriş bölümü sonrasında, 2. bölümde 19. yüzyıl sonrası Osmanlı Dönemi ve takip eden Cumhuriyet Dönemi içerisinde 1970 yılına kadar sınırlanan tarihsel süreç kapsamında Batı Anadolu Bölgesi'nin sosyo-ekonomik gelişimini etkileyen Endüstri Devrimi, Batılılaşma süreci, Levantenlerin bölgede yürüttüğü faaliyetler ile gelişen ticaret hayatı ele alınmıştır. Bu gelişmelerin zemin hazırladığı demiryolu ulaşımının Anadolu'ya geliş süreci ve inşa edilen İzmir-Aydın demiryolu hattı ile çalışmanın odak noktalarından olan İzmir-Kasaba demiryolu hattı ve uzantılarının inşası ve gelişimi incelenmiştir. Üçüncü bölümde; Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinin coğrafi ve sosyo-ekonomik özellikleri ile tarihsel gelişim süreci yerleşim özelinde iki ayrı bölüm halinde ele alınmıştır. Genel bilgiler başlığı altında yerleşimin coğrafi konumu ve fiziksel özellikleri, idari durumu, sosyo-ekonomik yapı başlığı altında demografik bilgiler ve yerleşimin geçim kaynaklarının ele alındığı ekonomik yapı tanıtılmaktadır. İkinci bölümde ise, yerleşimin tarihsel süreçteki gelişimi Osmanlı Dönemi öncesi, Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi üst başlıkları ile değerlendirilmiş olup Osmanlı Dönemi öncesinde Antik Dönem, Bizans Dönemi ve Beylikler Dönemi ile ilgili bilgilere yer verilmekte olup Osmanlı Dönemi 1875 demiryolu inşası öncesi ve sonrası olmak üzere iki ayrı başlık altında incelenmiştir. Cumhuriyet Dönemi ise, 1923 ile 1970 yılları arasına odaklanmakta olup bu kapsamda bir çalışma yürütülmüş ve bu inceleme kurgusu bütün yerleşimler için ayrı ayrı uygulanmıştır.

Dördüncü bölümde ise, her yerleşim özelinde yürütülen inceleme istasyon bölgesinin gelişimi ve bölgedeki kültürel mirasın incelenmesi olarak iki alt başlığa ayrılmıştır. Bölgenin gelişim süreci, Osmanlı Dönemi içerisinde 1875 yılı öncesi ve sonrası olarak ayrılmakta olup Cumhuriyet Dönemi (1923-1970) ile devam etmektedir. Yerleşimlerde tren istasyonlarının konumlandığı alan odak nokta olarak belirlenmiş olup istasyon mahalleleri ve istasyona bağlanan arterler tespit edilmiştir. İstasyon arteri, Hükümet Konağı arteri ve bu alanda bulunan önemli cadde ve sokaklar ile tez çalışmasının sınırlandırıldığı tarihsel aralıkta inşa edilen yapıların konumlandığı ada ve parseller tespit edilerek bir çalışma alanı belirlenmiştir. Bu alanın sınırları bu bileşenlere bağlı olarak çizilmiş olup alan içerisinde kalan farklı tipolojilerden mimari örnekler incelenmektedir. Kültürel miras yapılarının incelenmesi içinde paralel bir dönem ayrımı yapılmış ve demiryolunun yerleşimlere ulaştığı 1875 yılı ile Modern Mimarlığın DOCOMOMO (Documantation and Conservation of Buildings, Sites and Neigbourhoods of the Modern Movement) tarafından tarihlendiği 1970 yılları arasında inşa edilen örnekler odak nokta olarak belirlenmiştir. Yapılar ulaşım, eğitim, kamu, ticaret ve konut tipolojilerine göre ayrılmış ve bu çerçevede değerlendirilmiştir. Yapılar kentsel konumları, tarihsel süreçte yaşanan aşamaları, mimari özellikleri ve tescil durumları bağlamında incelenmiş olup harita, bilgi ve fotoğraflarla desteklenmiştir.

Beşinci bölümde; yerleşimlerin 1970 yılı sonrasında geçirdiği değişim ve dönüşümler idari, nüfus, ekonomi ve kent planlama parametreleri çerçevesinde incelenmiştir. Kültürel miras yapılarında yaşanan değişimler ve ortaya çıkan koruma amaçlı değerlendirmeler bu dönüşümler ile birlikte ele alınmış olup kentsel ve yapısal ölçekte bir inceleme yapılmıştır. Koruma sorunları saptanmış ve bu sorunlara yönelik koruma yaklaşımları geliştirilmiştir.

Sonuç bölümünde ise, yerleşimlerde demiryolu ulaşımıyla birlikte yapılan kent planlama adımları ve gelişimleri ortak bir perspektiften değerlendirilmiştir. İstasyon mahallelerinin kurgulanması, modern kent olgusunun yerleşimlerdeki karşılıkları ile

istasyon bölgelerinde yer alan kültürel miras yapılarına dair ortak tipolojilerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Benzerlik ve farklılıkların belirlenebilmesi için karşılaştırmalı değerlendirme tabloları ile anlatım desteklenmiş ve bütünleyici bir çalışma yapılmıştır.

Yapılan bu çalışmalarda demiryolu hattının gelişimi ve kültürel miras yapılarının özellikleri ile ilgili yazılı kaynak olarak; literatür araştırmaları, il yıllıkları, yerleşimlerin yerel yayınları, arşiv belgeleri, yerleşimlerde yer alan kültürel miras yapılarının tarihi ve mimari özellikleri hakkında bilgiler veren yayın, harita, proje ve fotoğraf gibi kaynaklar kullanılmaktadır. Yerleşimlerde yer alan kültürel mirasın incelendiği bölümlerde, yapılarda inceleme ve belgeleme çalışmaları yapılarak mekânsal özellikler, yapım sistemleri ve cephe özellikleri çizim ve görsel kaynaklarla belirlenmiştir. Demiryolu hattının etkilediği kentsel gelişim ve yaşanan değişimlerin tespiti için; harita, proje, yayın ve kent fotoğraflarından yararlanılmaktadır. Yerleşimlerin gelişimi, kültürel mirasın özellik ve süreç içindeki değişimi araştırılırken kişiler ile sözlü tarih çalışmaları yapılmıştır.

BÖLÜM İKİ
OSMANLI DÖNEMİ (19. YÜZYIL-20. YÜZYILIN İLK ÇEYREĞİ) VE CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970)'NDE BATI ANADOLU BÖLGESİ'NDE SOSYO-EKONOMİK GELİŞMELER VE DEMİRYOLLARININ İNŞA SÜRECİ

2. 1 19. Yüzyılda Batı Anadolu Bölgesi'nin Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Endüstri Devrimi Paralelinde Yaşanan Sosyo-Ekonomik Gelişmeler

Batı Anadolu bölgesi, eski çağlardan beri konumu ve verimli toprakları ile birçok uygarlığın yerleşim alanı olmuştur. Anadolu'nun iç alanlarıyla bağlantı halinde olan ve ticari önem taşıyan limanları birbirine bağlayan bir bölgedir (Özgün ve Yapucu, 2011). Tarihsel süreç içerisinde bu bölgede birçok önemli liman kenti yer almıştır. Antik dönemde Efes (Efesos), orta çağlarda Ayasuluğ (Efesos), Balat (Miletos) ve Foça (Phokae) bu şehirlerin örneklerindendir. XIV. yüzyıldan sonra bu şehirlere Kuşadası ve Çeşme de eklenmiştir (Baykara, 2001).

Batı Anadolu'nun en önemli kenti olma özelliğini taşıyan İzmir, coğrafyası sebebiyle ilk kurulduğu dönemden beri ticaret şehri olmuş ve bu özelliğini tarihsel süreç boyunca korumuş olup coğrafi özellikleri sayesinde Anadolu'nun her bölgesiyle iletişim içerisinde olabilmiştir (Baykara, 2001). Kent Antik çağdan itibaren Akdeniz ve Anadolu arasındaki bağı kuran kervan yolunun başlangıç noktası olmuştur (Yorulmaz, 1993). İzmir, Helenistik dönem ve Roma döneminde önemli bir ticari merkez rolü oynamıştır. Bizans İmparatorluğu döneminde ise, ticari anlamda bir durgunlaşma dönemine giren kent, denizden saldırılara karşı Bizans donanmasının üssü olarak kullanılmıştır. Denizcilik konusundaki bu gelişmeler ticaretin canlanması ile ilişkili olmuştur (Baykara, 2001; Yetkin ve Yılmaz, 2002).

1317 yılında Türkmen Beyi olan Aydınoğlu Umur Bey'in denetimine giren İzmir'de 1344 yılında Liman Kalesi Latinlerin eline geçmiştir. Timur'un 15. yüzyılda düzenlediği seferde Liman Kale'yi alarak 1402'de Umur Bey'in torunu Aydınoğlu

Cüneyd Bey'e vermiştir. 1426 yılında Osmanlılar Batı Anadolu ve İzmir'i topraklarına katmış olup bu dönemde Ege Denizi'ndeki hakimiyeti tam olmadığından ticari avantajlarını sürdürmek isteyen Venediklilerin saldırılarına maruz kalmıştır. Fatih Sultan Mehmet Venediklilerin etkisini azaltmak için Liman Kalesi'ni yeniden yaptırmıştır (Yetkin ve Yılmaz, 2002).

İzmir ve Batı Anadolu bölgesinde ticari faaliyetler gelişmeye başlamış ve bu gelişim 3 temel sebebe dayandırılmaktadır. XVI. yüzyıl sonunda Kıbrıs ve Sakız Adası'nın alınmasıyla Ege ve Akdeniz'deki geleneksel ticaret değişime uğramış olup Venediklilerin etkisinin azalmasıyla Ege ve Akdeniz'deki ticaret faaliyetleri Osmanlı'nın yönlendirmesine geçmiştir. Sebeplerden ikincisi ise, Doğu'daki malların Halep üzerinden Akdeniz'e ulaştığı ticaret yolunun önemini kaybetmesi ve Erzurum üzerinden Anadolu'yu takip ederek İzmir limanına doğru ilerlemeye başlamasıdır. Diğer sebep ise, Coğrafi keşifler sonrasında İngiltere, Fransa gibi Avrupa devletlerinin ticari faaliyetlerinin dünya geneline yayılma çabasıdır. Bu çabaya ek olarak, sömürge imparatorluğu kurma istekleri, yabancı tüccarların İzmir'e yerleşerek ticarete katılmaları ve bütün sebeplerin birleşmesi sonucunda İzmir ve çevresi ticari önem kazanmıştır (Yetkin ve Yılmaz, 2002). Bu dönemde çevrede bulunan tarım alanlarından elde edilen ürünler ile kendi ihtiyacını karşılayan yerleşim, bu dönem sonunda İstanbul ve iç piyasaya ürün temin eden bir liman görevi görmüştür. XVI. yüzyılın sonlarında yerleşimde en fazla gelir sağlanan ürünler üzüm ve incir olmuştur (Kütükoğlu, 2001).

XVII. yüzyıldan itibaren büyük ve sürekli bir ilerlemenin görüldüğü İzmir limanı, iç, dış ve transit ticaretin Osmanlı içinde en önemli merkezi olmuştur (Kütükoğlu, 2001). Osmanlı'nın şehrin ekonomik niteliğini gözlemlemesi sonucunda, maddi kaynakları arttırmak ve düzenlemek için çeşitli faaliyetleri olmuştur. Gümrük binası inşa etmek ve vergileri düzenleyerek gemilerin giriş çıkışını kontrol etmek istemişlerdir (Ülker, 1994). İzmir ile ticaret faaliyetlerini yürüten birçok ülke olmuş ve zaman içerisinde bu ülkelerin ticaret hacminde değişimler olmuştur. İlk dönemlerde

İtalya ile güçlü ilişkiler kurulmuş (Yorulmaz, 1993) olup sonraki dönemlerde ise bu durumda değişiklikler yaşanmıştır. Osmanlı'nın en büyük iskelesi olma özelliğini taşıyan İzmir, XVII. yüzyılda ticari faaliyetleri yoğun olarak İngiltere ve Hollanda ile yürütmüş ve bu devletlerden sonra ise Fransa gelmekteydi (Baykara, 2001). Batı Anadolu'da buğday, arpa, yulaf, zeytin, üzüm, incir, pamuk, palamut, kök boya ve meyankökü gibi farklı çeşitte ürünler üretilmekte olup bu ürünlerin Avrupa'ya ihracatı yapılmaktadır (Çolak, 2005). Yabancı ülkelerden İzmir'in ithal ettiği ürünler ise; ham pamuklu kumaş, keten ve farklı kumaş türleri, kahve, baharat, porselen ve cam gibi ürünlerdir (Ünal, 2015).

Batı Anadolu bölgesinde üretilen ürünlerin İzmir limanından aktarılması devam etmekte iken, dünya genelinde Osmanlı İmparatorluğu'nu etkileyecek gelişmeler yaşanmıştır. 1750-1850'li yıllar arasında İngiltere'de başlayan Endüstri Devrimi, ürünlerin üretiminde makine kullanımının başlamasıdır. Ülkelerin ekonomik, sosyal ve siyasal anlamda dönüşümler yaşamasına neden olan Endüstri Devrimi'nin temelinde demografik değişimler, ticaret devrimi, endüstriyel teknolojide yaşanan gelişmeler bulunmaktadır (Torun, 2003). Endüstrileşmenin başlangıcı 1765 yılında James Watt tarafından buhar makinesinin icat edilmesi olmuş ve makine Endüstri Devrimi'nin sembolü haline gelmiştir. Buhar makinesiyle birlikte kömürün fabrikalarda kullanılabilmesi ile endüstrileşme sürecinin enerji kaynağı sağlanmıştır (Genç, 2010). Buhar makinesinin geliştirilmesi sanayi, ulaşım, ticaret gibi birçok alanda yaşanacak endüstrileşme hareketlerinin zeminini hazırlamıştır. Endüstrileşmenin Avrupa'daki yaklaşımını denizaşırı ticarette geniş kitlelere erişim sağlama, endüstri hareketinin kırsal alanlara yayılım göstermesi ve endüstriyel alanlarda büyümenin sağlanması olarak belirlemek mümkündür. Bu yaklaşımlar her bölgede farklı bileşenlere bağlı olarak çeşitli şekillerde yaşanmıştır (Çiğdem, 1997). İmalat, madencilik ve tarımdaki üretim süreçleri hızlandırılmış ve makineleşmenin gelişmesiyle birlikte fabrikalar kurularak seri üretime geçilmiştir. Üretim maliyetlerinde yaşanan düşüşler alım gücünü arttırmış ve ihracatın gelişmesine zemin hazırlamıştır (Şahin, 2019).

Endüstri Devrimi ile birlikte ulaşımda değişimler yaşanmaya başlamış olup önce nehir taşımacılığı ve ardından demiryolu taşımacılığı gelişim göstermiştir. Buharlı makinelerin kullanılmasıyla birlikte ulaşım alanında da yenilikler görülmeye başlanmış olup demiryolu ulaşımının hızlı gelişme süreci başlamıştır. Buharlı lokomotifler XIX. yüzyılda endüstrileşmenin sembolü niteliğini kazanmış ve dönemin en önemli araçlarından biri haline gelmiştir. Buhar makinesinin icadı öncesinde tahta raylar ile başlayan bu süreçte 1805 yılında George Stephenson tarafından ilk defa kullanılan demir ray ile önemli bir gelişim yaşanmıştır. Stephenson buhar makinesi üzerine çalışmalar yaparak 1825'te ilk buharlı lokomotifi kullanmıştır. Bu tarihten itibaren 1830'da Liverpool- Manchester arasında ilk düzenli tren seferi başlamış ve diğer Avrupa ülkelerinde de hızla demiryolu yapımı başlamıştır. XIX. yüzyılda İngiltere, Almanya, Avusturya-Macaristan, Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde hızla gelişerek kullanılmaya başlanmıştır. Demiryolunun yayılması, üretilen ürünlerin hızlı ve güvenli bir şekilde uzak noktalara ulaştırılmasında ve ticari faaliyetlerin gelişmesinde aktif rol oynamıştır (Genç, 2020; Torun, 2003; Yıldırım, 2002).

Endüstrileşme süreci Batı toplumlarının Doğu üzerindeki egemenliğini ve Doğu'nun Batı'da yaşanan gelişmelere olan ihtiyacını arttırmıştır (Genç, 2010). Osmanlı İmparatorluğu'nda da Batı'da gelişen endüstrileşme sürecine uyum sağlayabilmek ve ülkenin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için sanayi alanında adımlar atılmıştır (Şahin, 2019). Endüstri Devrimi'nin yansımalarının görülmeye başlandığı Batı Anadolu'da İzmir, XVIII. yüzyılda ticari alanda büyümeye devam etmiş ve dünya ticaret piyasasında yer alan önemli kentlerden biri olmuştur. XIX. yüzyılda ise, İzmir ve Batı Anadolu'yu etkileyecek dönüşümler yaşanmıştır. İngilizler ile Osmanlı arasında 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması'yla İngiltere ayrıcalıklar elde etmiştir (Yetkin ve Yılmaz, 2002). Tarihsel süreç içerisinde İngiltere ile Osmanlı arasındaki ticari faaliyetlerin en yoğun yaşandığı bölge Batı Anadolu'dur. Verimli tarım alanları ve İzmir limanı aracılığıyla diğer şehir ve ülkelerle bağlantı kurulması bu bölgenin önemini arttırmıştır. 19.yüzyılda, İngiltere Batı Anadolu'da sürdürdüğü ticari faaliyetleri İzmir'de kurulan Levanten şirketler aracılığıyla yürütmekteydi. İkinci sanayi devrimi sonrasında, İngiltere'de oluşan malların birikme

durumu onları ihraç edilme zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Osmanlı ile İngiltere arasında 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Antlaşması sonrasında, İngiltere ürünlerini gümrük duvarına takılmadan Osmanlı'ya iletilmesini sağlamıştır. Gümrük vergilerinin düşmesi sonucunda yabancı tüccarların ülkede mal alıp satması kolaylaştı ve devletin ticari faaliyetlerini canlandırmıştır (Tutsak, 2014). Fakat, antlaşmada belirlenen gümrük vergisi indirimleri, Osmanlı'nın ticari faaliyetler üzerindeki yönetimini zayıflatmış ve yabancı tüccarların İzmir'e gelmesinin önünü açmıştır. 1850'li yıllarda başlayan bu nüfus artışı, yabancı kaynaklı ticari faaliyetlerin artışı ve İzmir'de yabancıların yerleşim alanlarının oluşması I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir (Yetkin ve Yılmaz, 2002).



Şekil 2.1 İzmir Limanı, 1870 (Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Merkezi; İZKA, 2019)

Karayolları ve demiryollarının gelişimi ile ihracat faaliyetlerinde artışlar yaşanırken, diğer ülkeler ile bağlantılar deniz yolu ile sürdürülmeye devam edilmiş ve limanın etkinliği 19. yüzyılın ikinci çeyreği sonrasında da artış göstermeye devam etmiştir. Seyyah Tournefort İzmir'i ziyaret etmiş ve Frenk Mahallesi'nde İtalyanca, Fransızca, İngilizce ve Flemenkçe konuşulduğunu ve Türkçe 'ye ise çok az rastlandığı ifade etmiştir. Yabancı tüccar ve konsolosların yaşadığı bu caddede evlerin ön kapılar caddeye, arka kapılar ise iskeleye açılmakta olup küçük teknelerle bu Frenk gemilerinden ürün akışı sağlanmaktaydı (Ülker, 1994). Burada birçok devletin konsoloslukları hizmet vermeye başlamış ve Frenk Mahallesi'nde yaşayan azınlıklar

direk kendi konsolosluklarına bağlanmıştır. Tüccar ve dükkân sahiplerinin çoğunluğunun Fransız olması sebebiyle mahallede bulunan sokağa ‘Frenk Sokağı’ adı verilmiş ve bu sokakta Fransız Gümrüğü’nden geçirilen konfeksiyon ürünleri gibi ürünler satılmıştır. Anadolu’dan getirilen çeşitli ürünler gümrük çevresinde geniş bir alanda yer almaktaydı (Yorulmaz, 1993).



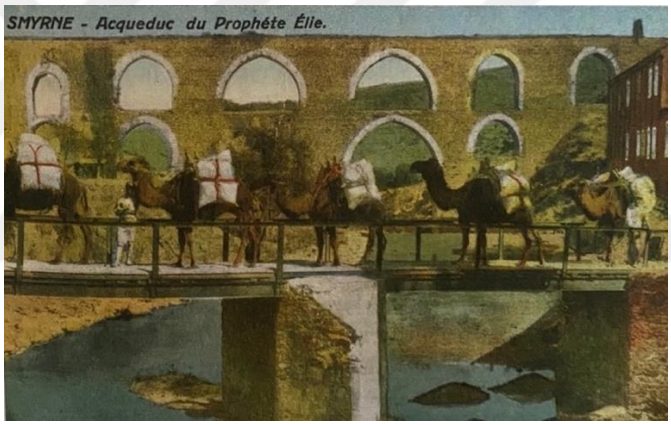
Şekil 2.2 İzmir Frenk Sokağı (Salt Araştırma Koleksiyonu) (Kaynak: https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/201555)



Şekil 2.3 Gümrük (Bugünkü Konak Pier), 1880-1900 (Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Merkezi; İZKA, 2019)

2. 2 Batı Anadolu Bölgesi'nde Demiryolu Ulaşımı İhtiyacı ve Demiryollarının İnşa Süreci

Bölgede ticari faaliyetlerde gelişim devam ederken, İzmir ve Batı Anadolu'nun iç bölgeleriyle iletişimi ve ürün taşımacılığı Osmanlı kentlerinde olduğu gibi bu bölgede de kervanlarla sağlanmakta olup gelen ürünlerin İzmir limanından Batı Anadolu'nun iç bölgelerine iletilmesi ve hammadde ulaşımı için yollar büyük bir öneme sahiptir (Tutsak, 2014). XVIII. yüzyılın sonlarında İzmir'e gelen bir Türk seyyahın gördüklerini şöyle aktarıyor; 'İzmir Anadolu'nun kapısı ve iskelesi demek olduğundan Aydın, Menteşe ve Manisa'dan sayısız kervanlar gelip her gün Pazar misalinde olur. Her gün pek çok buğday gelip gümrük meydanına dökerler' (Baykara, 2001).

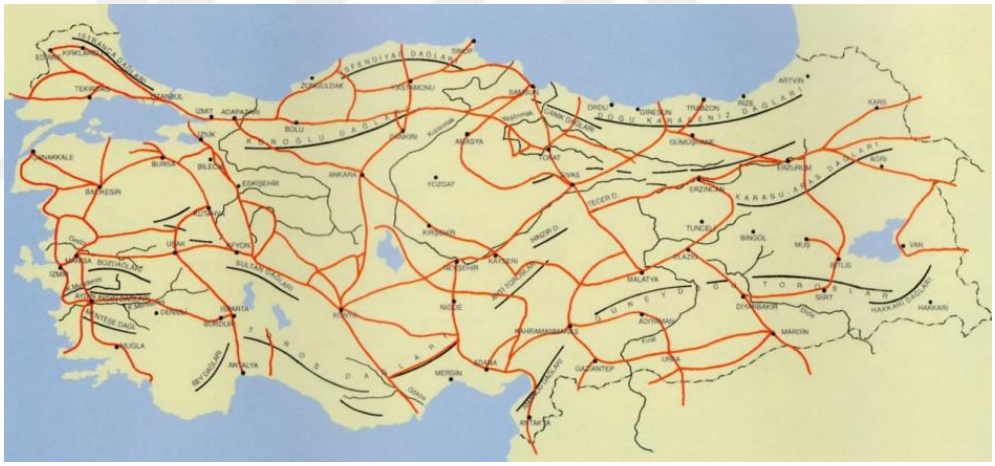


Şekil 2.4 Roma Dönemi su kemerlerinden geçen kuru incir yüklü kervanların Aydın'dan İzmir'e ulaşımı (Yetkin ve Yılmaz, 2002)

Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaşım politikası, askeri ihtiyaçlar ve devlet güvenliğinin sağlanması doğrultusunda yürütülmüştür. Osmanlının güç kaybetmeye başladığı dönemde aksayan bu sistemde, kara ulaştırma ağında sıkıntılar ve bakımsız yolların oluşmasına sebep olmuştur (Yıldırım, 2002). İngiliz Ticaret Antlaşması ve Tanzimat Fermanı sonrasında, ülkenin dışa açılmasıyla hammaddenin dış pazarlara aktarılmasında geleneksel kervancılık sistemi yeterli gelmemeye başlamıştır. Anadolu'da Osmanlı tarafından inşa edilen yollar arabalar için uygun olarak inşa

edilmemiş ve uzun mesafe ulaşımında yaygın olarak kullanılan deve kervanlarının geçmesi için yapılmıştır (Tekeli ve İlkin, 1985).

Yapılan bu yollarda, XIX. yüzyılda ürün ve hammadde taşıma konusunda çeşitli zorluklar ortaya çıkmıştır. Yolların bozuk olması taşıma maliyetini yükseltmekte olup bazı dönemlerde ürünleri taşıyacak binek hayvan bulmak zorlaşmaktadır. Üzüm, incir gibi hassas ürünler kervanlara yüklenme aşamasında zarar görmektedir. Ticaret antlaşmasıyla elde edilmiş hakları istenildiği ölçüde değerlendiremeyen İngilizler, ürün ve hammaddelerin taşınması için yeni yol arayışlarına yönelmiştir. Bu sebeplerle, içinde bulunulan dönemde hızlı taşımacılıkta kullanılan demiryolunun yapımına öncelik verilmiştir (Tutsak, 2014).



Şekil 2.5 Osmanlı Dönemi Anadolu yolları (Bektaş, 1999; akt. Ekizoğlu, 2012)

Osmanlı ‘da ise, ilk demiryolu yatırım teklifleri 1830’lu yıllarda İngiltere tarafından gündeme getirilmiştir. Demiryolunun inşa edilmesinin Osmanlı için, iç bölgelere hakimiyetin kolaylaşması, güvenliğin sağlanması ve vergi toplamanın kolaylaşması gibi olumlu etkiler sağlayacağı düşünülmüştür (Satan, 2012; akt. Ekizoğlu, 2012). Fakat, Osmanlının o dönemde demiryolu ulaşım sistemini inşa edecek mali ve ekonomik kaynaklarının yetersizliğinden dolayı, demiryolu yapımı ve işletmesi yabancı devletlerden tarafından yürütülen şirketlere imtiyaz olarak verilmiştir ve Balta

Limanı Ticaret Antlaşması ve Tanzimat Fermanı bu doğrultuda yatırımlar yapmak isteyen devletlerin önünü açan önemli etkenlerden olmuştur (Ekizoğlu, 2012; Yıldırım, 2002). Bu imtiyazlar çerçevesinde, yabancı şirketlerin kârları, kilometre garantisi denilen sistem sayesinde Osmanlı tarafından güvence altına alınmıştır ve kâr oranının belirlenenin altında kalması durumunda aradaki fark devlet tarafından şirketlere ödenmiştir. Mali açıdan iyi durumda olmayan Osmanlı'da her demiryolu imtiyazının verilmesi yeni borçlanma durumuna sebep olmuştur (Öztürk, 2009). Osmanlı'da inşa edilen ilk demiryolu hattı İskenderiye-Kahire hattıdır ve bu inşa faaliyetlerini Rumeli'de İngilizlere verilen imtiyazlar aracılığıyla Çernovada-Köstence demiryolu hattının inşası izlemiştir (Key, 2007).



Şekil 2.6 Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen demiryolları (Ekizoğlu, 2012)

Şekil 2.6'da belirtildiği üzere yabancı devletlere verilen imtiyazlar sonrasında hız kazanan demiryolu inşa faaliyetleri Osmanlı'nın farklı bölgelerinde yabancı şirketler aracılığıyla devam ettirilmiştir.

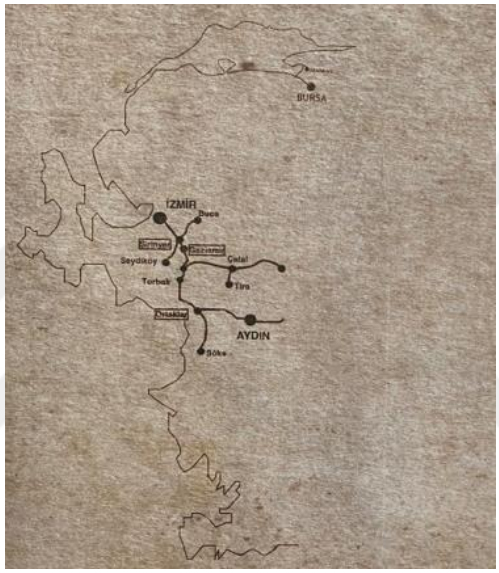
2.2.1 İzmir-Aydın Demiryolu Hattı ve İnşası

Batı Anadolu bölgesinde var olan ticari ve tarımsal potansiyeli değerlendirmek ve geliştirmek amacıyla İngilizlere verilen imtiyazlar doğrultusunda demiryolu inşa faaliyetlerinin yapılmasına karar verilmiş ve bu projelerden ilki Batı Anadolu'nun önemli merkezi olan İzmir ve çevresinde toplanan kervan yollarının önemli bir durağı olan Aydın arasında inşa edilmesi planlanmıştır. Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolu İzmir-Aydın demiryolu hattı olup Osmanlı döneminde yapılmış büyük ölçekli yatırımlardan biri olma özelliği taşıyan hat inşası döneminin modern teknolojik gelişimlerini yansıtmaktadır (Kurmuş, 2007).

İzmir'de yaşayan İngiliz tüccar Robert Wilkin, 1855 yılında kendi ve dört ortağı adına demiryolu hattının yapımı için imtiyaz talep etmiştir. Wilkin ortakları Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson adına hareket etmekte olup 11 Temmuz 1856 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu'na başvuruda bulunmuştur (Kurmuş, 2007; Kütükoğlu, 2001). Başvuru incelendikten sonra şirketle yapılacak sözleşmenin bir örneği hazırlanmış ve 23 Eylül 1856 tarihli ferman ile birlikte demiryolu hattının inşası için gerekli imtiyaz Wilkin ve ekibine verilmiştir. İmtiyaza göre, Osmanlı kurulan şirketin sermayesinin %3,3'ünü güvence olarak alması kararlaştırılmıştır (Kurmuş, 2007). Bu imtiyaza göre, hattın ilk 70 km'lik bölümünün tamamlanması için 1860 yılına kadar süre verilmiştir. Bu duruma karşılık olarak, Osmanlı demiryolunun planlanan ilk bölümünün açılmasından sonra 50 yıllık süre için şirketin sermayesinin %6'sı kadar kârı her yıl olacak şekilde garanti etmekte olup oranın altında kalması durumunda tamamlamayı kabul etmiştir. Alınan bu kararlar sonrasında, demiryolu hattı imtiyazı el değiştirmiş ve İngiltere'de bulunan bir şirkete devredilmiştir. Devralan yeni grubun sözleşmedeki şartlara uymasına karar verilmiştir (Kurmuş, 2007; Kütükoğlu, 2001).

İmtiyazı elde eden yeni grup tarafından, 'İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi' isimli bir şirket kurulmuş ve üç aşamada tamamlanacak bir plan yeniden hazırlanmıştır (Kütükoğlu, 2001). Wilkin ve grubu tarafından Mösyö Merevit'e

yaptırılan güzergâh planları, yeni kurulan şirketin isteğiyle yeniden hazırlanmış ve bunun için Londra'dan İzmir'e mühendisler gönderilmiştir (Akyıldız, 1995; akt. Ekizoğlu, 2012). Yeni hazırlanan plana göre hat üç kısımdan oluşmaktaydı. Birinci kısım İzmir'den Aydın Dağları'na kadar olan bölüm, ikinci kısım buradan Menderes Vadisi'ne geçişi sağlayan tünele kadar olan bölüm ve üçüncü kısım ise tünelden Aydın'a kadar olan alanı kapsamaktaydı (Kurmuş, 2007).



Şekil 2.7 İzmir-Aydın Demiryolu haritası (TCDD 3.Bölge Müdürlüğü Arşivi)

Yapılan inşa çalışmaları sonrasında, İzmir- Torbalı bölümü 3 Mayıs 1861 tarihinde kullanıma başlanmış ve 133 kilometrelik İzmir-Aydın hattının tamamı ise 1 Temmuz 1866'da işletmeye açılmıştır (Kolay, 2011). 1866'da İzmir-Aydın hattının açılmasından sonra, Aydın Demiryolu Şirketi 1879 ve 1888 tarihlerinde iki imtiyaz daha elde etmiş ve bu imtiyazlar sayesinde demiryolunu Ege Bölgesi'nin iç bölümlerine kadar uzatma hakkı elde etmişlerdir (Uzuntepe, 2000).



Şekil 2.8 Aydın Tren İstasyonu (TCDD 3.Bölge Müdürlüğü Arşivi)

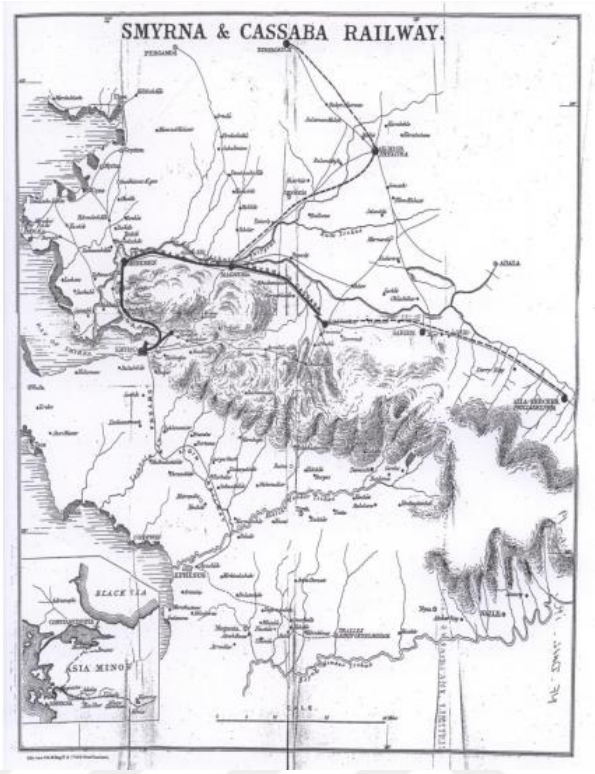
Aydın çevresinde bulunan eski kervan yolları, Aydın'ı geçerek Nazilli, Denizli ve Dinar gibi merkezlere ulaşmaktaydı. Bu merkezler ithalat ve ihracatın yürütüldüğü alanlardı ve ürünlerin ulaşımı buralardan iç bölgelere doğru sürdürülmekteydi. İzmir-Aydın demiryolunun gelirlerinden memnun olan şirket, 1879 ve 1888'de elde edilen imtiyazlarla hattı bu bölgelere kadar uzatmıştır. Hat 1879'da Sarayköy'e uzatılmış ve Torbalı'dan Tire'ye kadar şube inşa edilmiştir. 1882 yılında Sarayköy, 1883 yılında Tire şubeleri hizmete açılmış ve devamında Ödemiş, Çivril, Goncalı ve Denizli'den geçen hattın en son inşa edilen bölümü 1892'de hizmete açılmıştır (Salname-i Vilayet-i Aydın, 1312; akt. Kolay, 2011). Demiryolu hattı ve şubelerin inşasından sonra, demiryolunun iki adet banliyö hattı inşa edilmiştir. Bu hatlar İzmir'de yaşayan Levantenlerin kentin dış alanlarında kalan yerleşim yerlerinden Buca ve Seydiköy'de yer almaktadır (Beyru, 2011; akt. Ekizoğlu, 2012).

2.2.2 İzmir-Kasaba Demiryolu Hattının İnşası ve Hattın Afyon'a Uzatılması

Başlangıç noktası İzmir olan ve Manisa üzerinden Kasaba (Turgutlu)'ya erişim sağlanan bir demiryolu hattının yapılması planlanmış ve hat için ilk imtiyaz talepleri iki farklı şirket tarafından gerçekleştirilmiştir. Tekliflerden ilki Londra'da kurulmuş bir şirket adına İzmir'de yaşayan gazeteci A. Edward tarafından 10 Eylül 1856 tarihinde verilmiş olup İzmir'den başlayarak Kasaba, Alaşehir ve Uşak istikametini takip etmesi ve Kasaba ile Manisa arasında bir kol olarak devam etmesi öngörülmüştür. Teklif hattın sonrasında Manisa'dan İstanbul'a devam etmesini

içermekteydi (Akyıldız, 2005; Kolay, 2011). İkinci teklif ise Aydın Demiryolu Şirketi adına Robert Wilkin tarafından 30 Nisan 1857'de sağlanmış olup İzmir ile Manisa arasında bir hat inşası önerilmiştir (Kolay, 2011). Değerlendirilen teklifler sonrasında, demiryolunun inşası için A. Edwards'a ruhsat verilmesine karar verilmesine karşın 1862'de A. Edwards kendine verilen imtiyazı devretmeye karar vermiştir. Bu karar sonrasında değerlendirmeler yapılmış ve uygun bulunan iki şirkete devrine karar verilmiştir (Kolay, 2011).

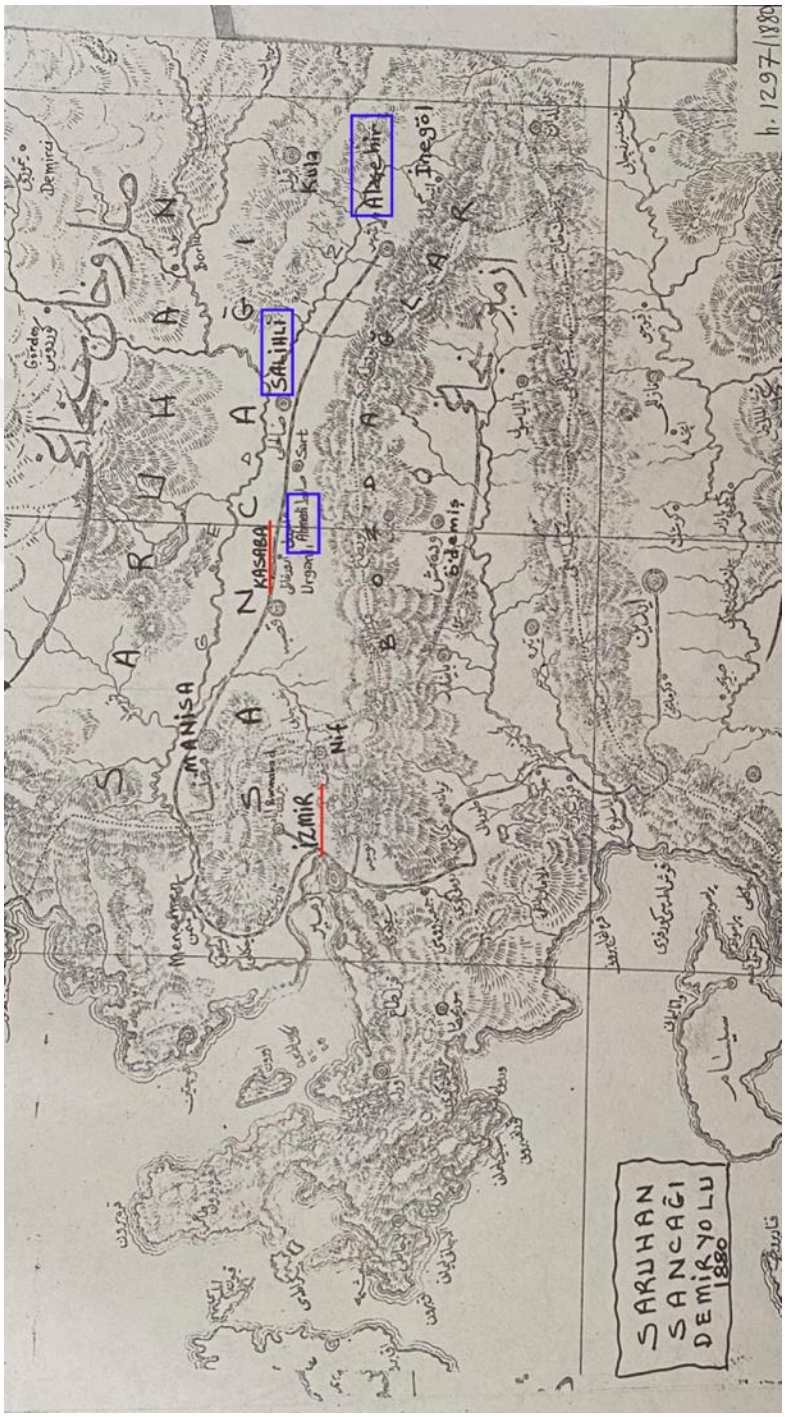
'Smyrne, Cassaba et Proglement Chemin de fer' ismi verilen 'İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu' hattının imtiyazı 4 Temmuz 1863 yılında Edward Price isimli bir İngiliz vatandaşına verilmiş (Konukçu, 1992) olup bir yıl sonra ise İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'ne devredilmiştir (Ceylan, 2006). İmtiyazın elde edilmesinden sonra, İzmir-Kasaba arasında demiryolu inşa etmek amacıyla 'Smyrna & Cassaba Railway Company' (İzmir'den Kasaba'ya Kadar Olan Demiryolu Şirketi) isimli bir şirket kurulmuştur (BOA, Mukavelename Defteri; akt. Kolay, 2011). Hattın uzunluğu İzmir'den Kasaba'ya kadar 92 km olarak belirlenmiş (Konukçu, 1992) ve üç kısımdan oluşmuştur. Birinci bölüm İzmir-Menemen'den oluşmakta olup ikinci bölüm ise Menemen'den Manisa'ya kadar planlanmıştır. Hat Manisa'ya ulaştıktan sonra Kasaba (Turgutlu)'ya devam edecek ve bu noktada tamamlanacak şekilde güzergâh haritaları hazırlanarak düzenlenmiştir (Kolay, 2011). İzmir-Menemen hattının tamamlanma sürecinden kısa zaman sonra Menemen-Manisa arasında hat çalışmaları 25 Ekim 1865 tarihinde tamamlanmış ve Manisa'ya ulaşan hattın açılışı ve kullanımı devam ederken Turgutlu'ya uzanan hattın devamı niteliğinde yürütülen çalışmalar devam etmiştir. 66,5 kilometre uzunluğunda inşa edilen hat, Menemen'den sonra Emiralem, Hamidiye ve Horozköy'den geçerek Manisa'ya ulaşmaktadır (Kolay, 2011; Konukçu, 1992). Hattın Kasaba'ya ulaşmasıyla birlikte Salihli ve Alaşehir gibi eski ve yeni yerleşimlerin önemi artmıştır (Konukçu, 1992). Fransız coğrafyacı Cuinet, 1890 yılları başında, Saruhan Sancağı sınırları içerisinde inşa edilen bu ulaşım hatları sayesinde ulaşımının kolaylaştığını ve hızlandığı ifade etmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1981).



Şekil 2.9 İzmir-Kasaba Demiryolu haritası (1865) (BOA, TDMİ.; akt. Kolay, 2011)

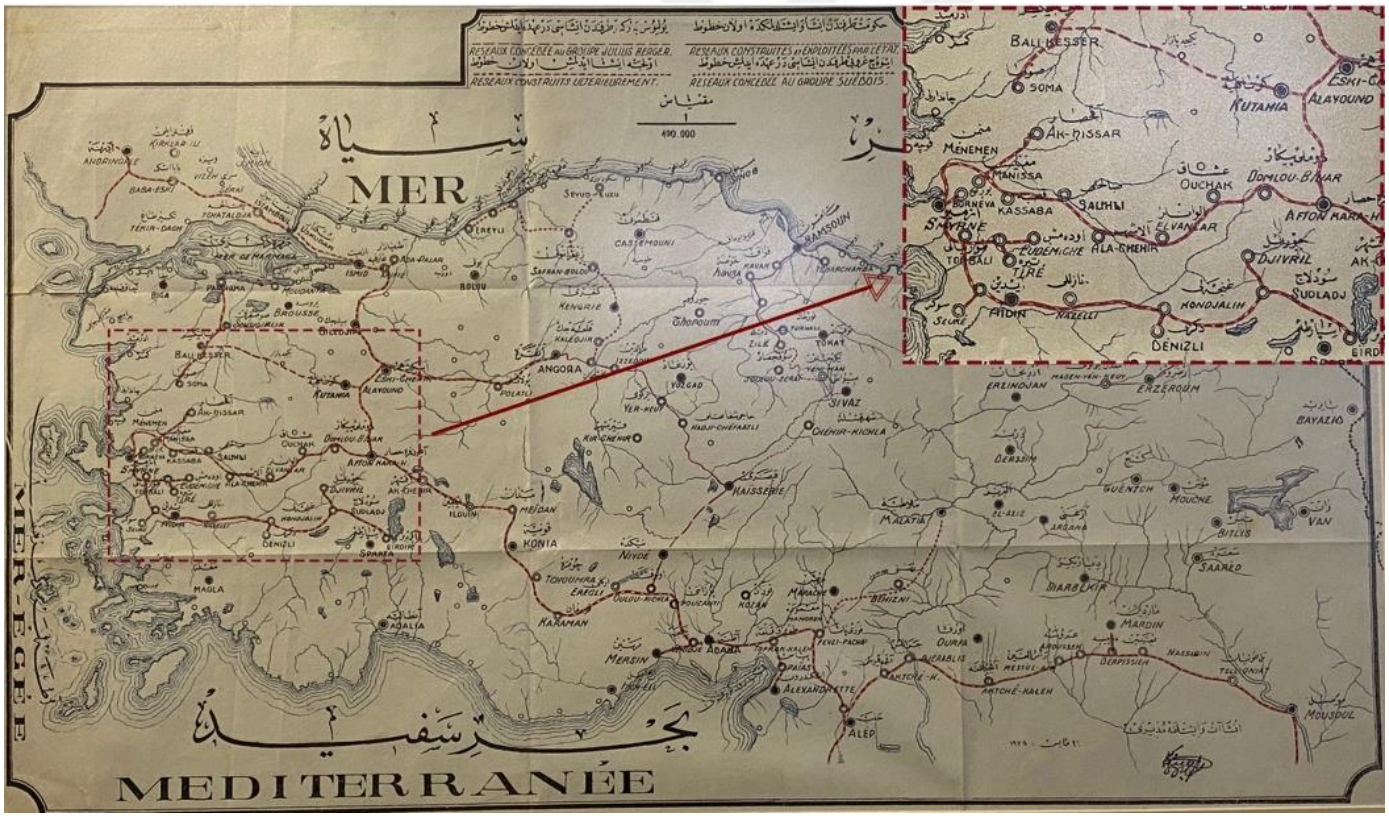
1864 yılında inşasına başlanan İzmir- Turgutlu (Kasaba) hattının inşası için verilen 4 yıllık süre dolmadan, 1866 yılında hattın inşası tamamlanmış ve bu durum halk ve devlet yöneticilerini memnun etmiştir. İzmir-Kasaba hattının inşa süreci devam ederken, Edward Price demiryolunu Turgutlu'dan Alaşehir'e kadar uzatmak için imtiyaz talep etmiştir. Demiryolu hattının uzatılma hakkının Kasaba Demiryolu Şirketi'nde olması sebebiyle, şirket bünyesinde yapılan toplantı sonucunda Price'a demiryolunu Alaşehir'e kadar uzatma ve Bornova'dan Hacılar ve Pınarbaşı'na kadar ulaşan bir şube inşa etme imtiyazının verilmesine karar verilmiştir (BOA, İ.DH.; akt. Kolay, 2011). Kasaba sonrasında Urganlı, Ahmetli ve Sart'tan geçerek Salihli'ye ulaşan demiryolu hattı 1 Mart 1874 tarihinde Salihli'de hizmete açılmıştır. Bu tarihten itibaren Salihli'de hissedilir değişimler yaşanmaya başlamıştır (Konukçu, 1992). Turgutlu'dan başlanarak Ahmetli, Sart, Salihli gibi yerleşimlerden geçerek hazırlanan güzergâh sonucunda Alaşehir'e varan hattın inşası tamamlanmış ve 76 kilometre uzunluğunda inşa edilen hat 1875 yılının mart ayında kullanıma açılmıştır. İzmir-Kasaba demiryolu hattı ile birlikte toplam 175 kilometre uzunluğuna ulaşan hat, içinde

bulunulan döneme kadar Anadolu'da inşa edilmiş en uzun demiryolu hattı olma özelliğini taşımaktadır (Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi, nr8; akt. Kolay, 2011).



Şekil 2.10 Saruhan Sancağı Demiryolu haritası (Konukçu, 1992)

İzmir-Kasaba hattının Alaşehir'e uzatılması sonrasında devam ettirilerek Afyon ile bağlanması planlanmıştır. Bu kapsamda, İzmir-Kasaba hattının imtiyazı başlangıçta İngiliz şirketine verilmiş olup bu hat 1893 yılında Osmanlı Bankası tarafından desteklenen Belçikalı George Nakelmakiris'e bırakılmıştır. Alaşehir-Afyon hattını işletme hakkını kazandıktan sonra, imtiyazlarını Paris merkezli Fransız şirketine satmıştır (Uzuntepe, 2000). 1895 yılında başlanan çalışmalarda hat Alaşehir'den başlayarak Güneyköy, İnay, Uşak, Banaz ve Oturak'tan geçerek Afyon'da sonlandırılacak şekilde tasarlanmıştır (Ahenk, nr.58; akt. Kolay, 2011). Hattın Uşak'ın 2. kilometresinden Afyon'a devam edecek şekilde planlanan bölümü için haritalar hazırlanarak Nafia Nezareti'ne teslim edilip onaylanmıştır. Onay sonrasında hazırlıklar tamamlanmış ve hızlı bir inşa süreciyle Afyon'a doğru devam edilmiştir (Uzuntepe, 2000). Alaşehir ve Afyon arasında inşa edilen hat, 1897 yılında tamamlanmış ve Afyon'a ilk lokomotif 1 Aralık 1897 yılında ulaşmıştır (BOA; akt. Kolay, 2011).

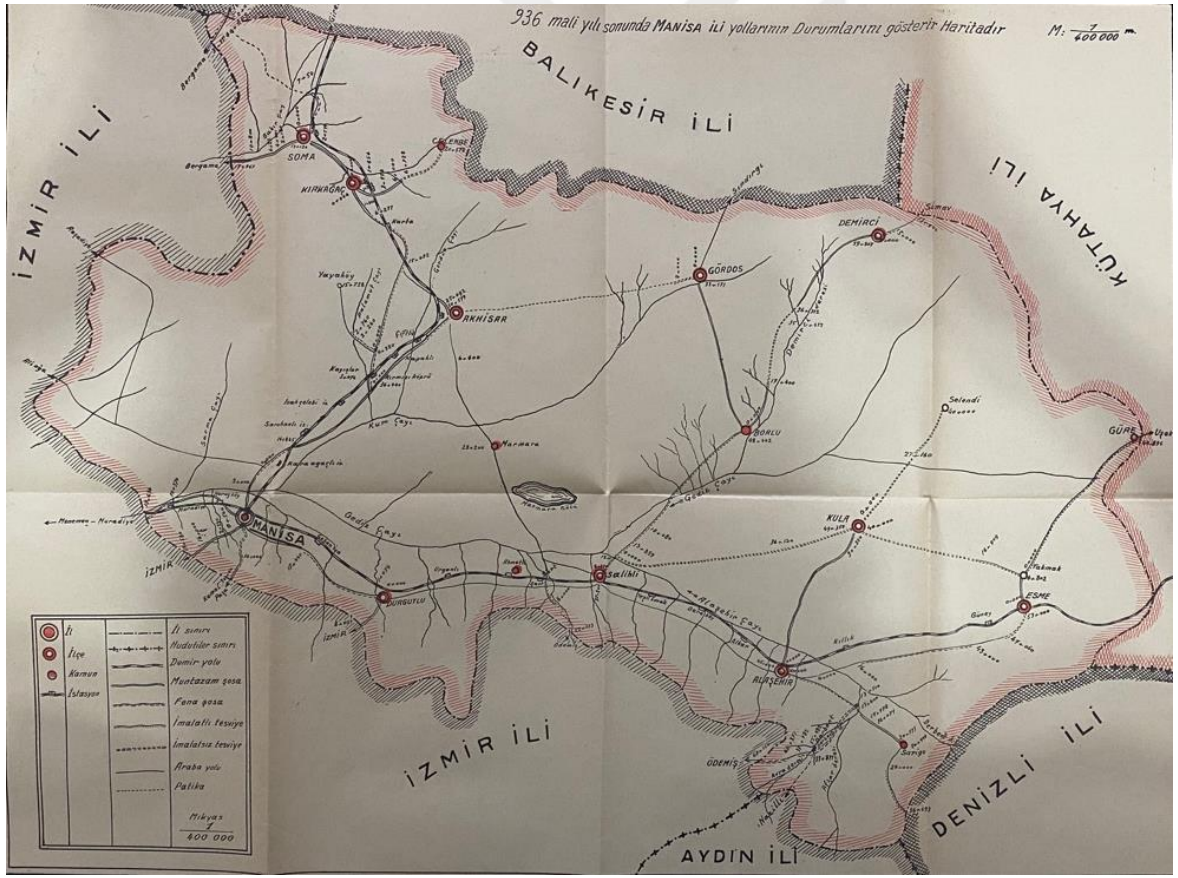


Şekil 2.11 Türkiye Demiryolları haritası ve İzmir-Kasaba Hattı ve uzantılarının konumu (TCDD İzmir Demiryolu Müzesi Arşivi' nden erişilen Türkiye Demiryolları Haritası üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, Osmanlı topraklarında demiryolu yapım çalışmaları durdurulmuştur. Osmanlı sınırlarında o döneme kadar inşa edilen demiryolu hatlarının tümü yabancı sermayenin kullanılmasıyla, yabancı şirketlere ihale edilerek gerçekleştirilmiştir (Tamçelik, 2000). Birinci Dünya Savaşı'nı İtilaf devletlerinin kazanması sonucunda, Osmanlı toprakları işgal edilmeye başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan olumsuzluklar Kurtuluş Savaşı sırasında da devam etmiştir (Özdemir, 2001; akt. Ekizoğlu, 2012). Savaş zamanında demiryollarının kontrol altında tutulması önemli olmuş ve TBMM açılışı öncesinde demiryollarına hâkim olma politikaları yürütülmeye başlanmıştır. Millî Mücadele Dönemi'nde zarar gören hatlar, devletin imkanlarının el verdiği ölçüde onarılmış ve düşük kapasiteli olarak işletilmeye başlanmıştır. Böylece demiryolları Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında önemli bir yer tutmaktadır. Mudanya Ateşkes Antlaşması sonrasında, demiryolu hatları yabancı şirketlere devredilmeye başlanmıştır. Bu karar doğrultusunda, Kasaba Demiryolu ise 19 Eylül 1923'te Fransızlara devredilmiştir (Tekeli ve İlkin, 2010).

Cumhuriyetin ilan edilmesiyle birlikte, ülkenin iktisat politikasının belirlenmesi için İzmir'de İktisat Kongresi toplanmış ve ulaştırma konusu da değerlendirilmiştir. Mustafa Kemal kongrenin açılış konuşmasında demiryolu ve karayolu ulaşımının öneminden bahsetmiş olup ulaştırma alt yapısının geliştirilmesinin önemini belirtmiştir. Bu kapsamda, ülkenin doğu ve batı doğrultusunu takip eden ve şube hatlarıyla desteklenerek merkez ve limanlara bağlanan bir demiryolu ağının planlaması 1923 yılı Umuru Nafia programında yapılmıştır. Demiryolu politikası iki farklı yönde gelişmiş olup bunlardan ilki milli bütünlüğü sağlamak için ağ biçiminde bir yapı oluşturmak ve ikinci olarak ise, yabancı şirketlerdeki demiryollarının satın alınarak millileştirmek olarak belirlenmiştir (Yıldırım, 1996). 1926'ya kadar savaş döneminde tahrip edilen eski demiryolu hatlarının tamiri ve yenilenmesi ile ilgilenilmiş ve ilerleyen dönemlerde demiryolu ulaşımının bulunmadığı kentler için planlamalar yapılarak inşa sürecine başlanmıştır (Zarakolu, 1950).

6 Mayıs 1934 tarihinde şirketle imzalanan anlaşma sonucunda İzmir-Kasaba hattı ve uzantıları 50 yılda ödemek üzere satın alınmıştır (Temizgüney, 2008; akt. Kolay, 2011). İzmir-Kasaba hattı Alaşehir ve Afyon'a uzatılmasıyla birlikte Orta Anadolu tren hatlarına bağlanmıştır. Balıkesir, Eskişehir ve Afyon doğrultusunda uzanan ve devam ettirilen hatlar ile liman ve çevresinde yoğunluk gösteren hatlar iç bölgelerde de devam ettirilerek bir ağ haline gelmiştir. Demiryolu hatları 1934-1936 yılları arasında devletleştirilmiş olup yabancı şirketlerin himayesinden çıkarılmıştır (Kıray, 1972).

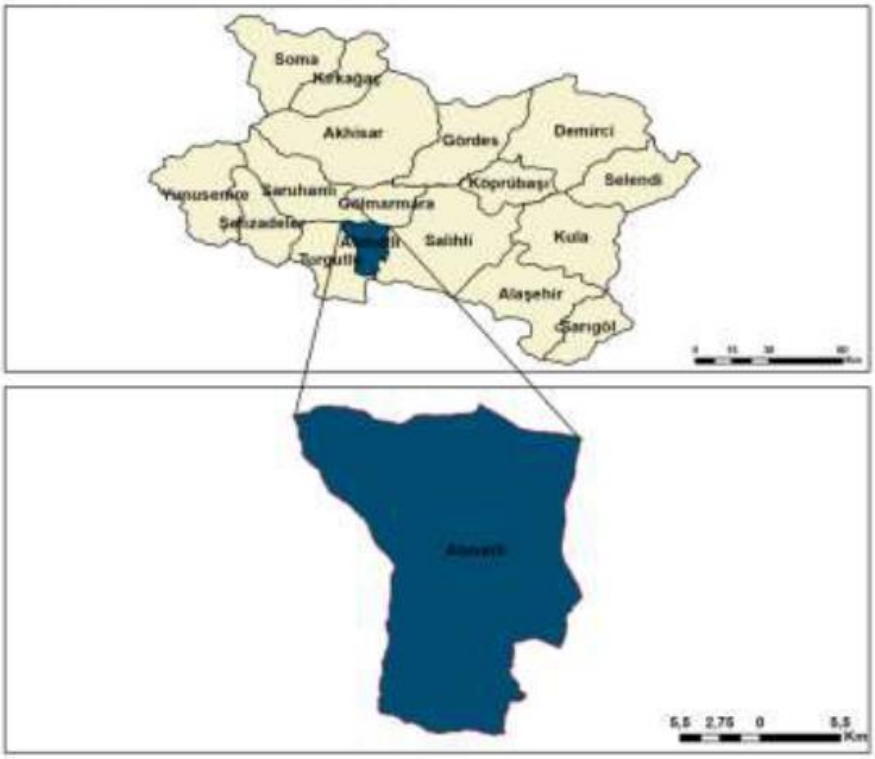


Şekil 2.12 1936 Yılı Manisa Demiryolları haritası (Orkon, 1937)

BÖLÜM ÜÇ
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLER HAKKINDA GENEL BİLGİLER VE YERLEŞİMLERİN TARİHSEL GELİŞİMİ

3.1 Ahmetli Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler

Ahmetli ilçesi, Ege Bölgesi sınırları içerisinde konumlanan Manisa iline bağlıdır. İlçenin kuzeyinde Gölmarmara, doğusunda Salihli, batısında Turgutlu ile güneyinde Ödemiş (İzmir) ilçeleri bulunmaktadır (Akbaş, 2019). Ahmetli'nin deniz seviyesinden yüksekliği (rakım) 83 m, yüzölçümü ise 298 km²'dir (Manisa Valiliği, bt.). Gediz havzasının orta bölümünde konumlanan yerleşim, dağlar ile Gediz Ovası'ndan oluşmaktadır. Kuzeyinde Çal Dağ ve güneyinde ise Bozdağ ile çevrelenen ilçeye bağlı kırsal yerleşim alanları planlanmıştır (Üzülmez, 2021).



Şekil 3.1 Ahmetli yerleşiminin konum haritası (Akbaş, 2019)

Ege Bölgesi sınırları içerisinde konumlanan ilçede, yazlar sıcak ve kurak kış ayları ise ılık ve yağışlı geçmekte olup Akdeniz ikliminin etkileri görülmektedir. Yağışlar genellikle yağmur olarak yağmakta iken kış aylarında kısa süreli kar yağışı da görülmektedir. Akdeniz iklimi bitki örtüsü üzerinde de etkili olmakta ve farklı türde bitki toplulukları görülmektedir. Çal Dağı ve Bozdağların güney yamaçlarında 400-500 metre yükseklilere kadar maki-garig görülmekte iken 800-900 metre yükseklikte daha çok kızılçam ormanları yoğunluk göstermektedir. Daha yükseklerde ise kızılçam ve karaçam ormanları bir arada bulunmaktadır (Madan, Özgül, Ağırdil, Özgül, 2011; Üzülmez, 2011). Ahmetli İzmir- Ankara karayolu üzerinde yer almakta olup Manisa il merkezine uzaklığı 52 km olarak ölçülmüştür. Çevre yerleşimlere hem karayolu hem demiryolu ile ulaşım sağlanabilmektedir.

İlçe statüsünde olan Ahmetli yerleşimi 1987 yılı öncesinde Turgutlu'ya bağlı bir bucak konumunda iken, 1987 yılında ilçe niteliği kazanmıştır (Akar ve Avan, 2007). Yerleşim sınırları içerisinde 2021 yılı verilerine göre, 1 belediyeye bağlı olmak üzere 23 mahalle yer almaktadır (TÜİK, 2021). İlçeye bağlı mahalleler; Alahıdır, Altıeylül, Ataköy, Bahçecik, Barbaros, Cambazlı, Dereköy, Derici, Dibekdere, Gökkaya, Güldede, Hacıköseli, Halilkahya, Karaköy, Kargın, Kendirlik, Kestelli, Kurtuluş, Mandallı, Seydiköy, Ulu Cami, Yaraşlı ve Zafer mahalleleridir.

Ahmetli yerleşimi yüzölçümü ve nüfus bakımından Manisa'nın en küçük ilçelerinden biri olma özelliğini taşımaktadır. Ahmetli'nin nüfusu 2021 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarına göre 16.807'dir. Tablo 3.1'de görüldüğü gibi Ahmetli'nin nüfusu 10 yıllık periyotlara göre incelenmiş olup genel bir düşüş eğiliminde iken 2021 yılı verilerine göre artış göstermeye başladığı görülmektedir. Ahmetli'ye göç sebebiyle gelen nüfusun geldikleri iller incelendiğinde; ilçeden olan göçlerde olduğu gibi İzmir ile İstanbul'un ilk iki sırada yer almaktadır. Bu illeri, Muğla, Balıkesir, Ankara, Aydın ve Kocaeli illeri takip etmektedir. Bu göçlerin temel nedenini Ahmetli'deki kısıtlı iş imkanları ve iş kollarındaki çeşitliliğin az olmasıdır. Bu nedenle yerleşime çok uzak mesafede olmayan illere göçler yaşanmaktadır (Akbaş,

2019). TÜİK'in Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)'ne göre 2021 yılında ilçe nüfusu 16.807 olarak belirlenmiştir. Bu nüfusun 8.401'i erkek ve 8.406'sı kadındır.

Tablo 3.1 Ahmetli'nin 1990-2021 yılları arası nüfus bilgileri (TÜİK'ten alınan Genel Nüfus Sayımı verilerine göre oluşturulmuştur)

	1990 Yılı	**2000 Yılı**	**2010 Yılı**	**2021 Yılı**
Kentsel Nüfus	10.190	11.011	9.790	-
Kırsal Nüfus	9.364	7.841	6.011	-
Toplam Nüfus	19.554	18.852	15.801	16.807

Batı Anadolu Bölgesi'nin verimli toprakları içerisinde yer alan Ahmetli yerleşiminin ekonomisi ise genel olarak tarım faaliyetleri ağırlıklıdır. En çok üretilen tarım ürünleri; üzüm, pamuk, biber, domates, tütün ve zeytindir. Ege Bölgesi'nin verimli üzüm bağlarının bulunduğu bölgelerden biri Ahmetli Ovası'dır. Yerleşimde yürütülen tarım faaliyetlerinde, modern tarım araç ve gereçleri çoğunlukla kullanılmaktadır. Seracılık faaliyetleri de yerleşimde yoğun olarak yürütülmektedir (Madan vd., 2011).



Şekil 3.2 Ahmetli üzüm bağları (Madan vd., 2011)



Şekil 3.3 Ahmetli seracılık faaliyetleri (Madan vd., 2011)

Yerleşimde yürütülen ikincil ekonomik faaliyet ise hayvancılıktır. Hayvancılık küçükbaş, büyükbaş ve kümes hayvancılığı olarak yapılmaktadır. Yerleşimde yer alan küçük çaplı tavuk çiftlikleri de önemli bir geçim kaynağıdır. Yerleşimin ekonomik açıdan kalkınmasında rol oynayan bir diğer gelir kaynağı ise sanayi faaliyetleridir. Çeltikçioğlu Büz Boru Santrali T.S.L. Şirketi, Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi, Çarşamba Tarım Fabrikası, KFC Gıda Aş. Üzüm İşletmesi ve Ahmetli Sanayi Sitesi'nde yer alan küçük ölçekli işletmeler Ahmetli'nin sanayi sektörünü oluşturmaktadır. Son yıllarda ise, bağ yaprağı ve çekirdeksiz Sultani kuru üzüm ticareti, yerleşim için önemli bir gelir kaynağı olmuştur. Ürünler yurt içi ve yurt dışına

pazarlanmaktadır. (Madan vd., 2011). Tarımın temel geçim kaynağı olduğu yerleşimde, sanayi faaliyetleri de tarımsal hammadde kaynaklı olarak çeşitlendirilmektedir.

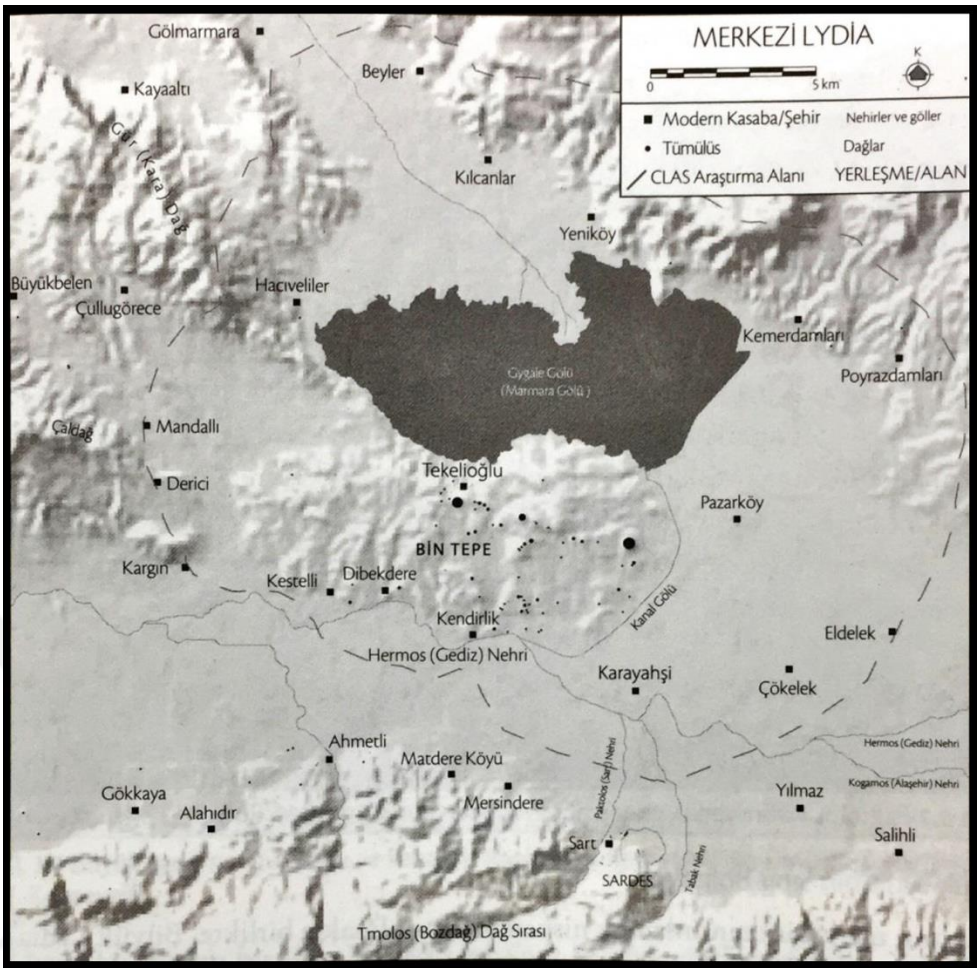


Şekil 3.4 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi (Madan vd., 2011)

3.2 Ahmetli Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci

3.2.1 Osmanlı Dönemi Öncesi

Ahmetli ve çevresinde yapılan araştırmalara göre yerleşimin temelleri M.Ö. 6. ve 7. yüzyıla tarihlenen ve bu bölge yakınlarında kurulmuş olan Lydia Uygarlığı'na dayanmaktadır. Bu dönemden günümüze Bintepeler Tümülüsleri aktarılabilmiştir. Anadolu'daki en büyük tümülüsler olan Bintepeler Tümülüsü, Salihli'nin kuzeybatısındaki Marmara Gölü'nün güney kıyısında konumlanmaktadır. Taş malzemeden üretilen işlemeli mezarlar, Lydia krallarının ve varlıklı halkın mezarlarıdır (Akurgal, 1998). Bu bölge ve çevresinde tümülüslerin birçok örneğine rastlanmaktadır.



Şekil 3.5 Lydia bölgesi topoğrafya haritası içerisinde Bintepeler'in konumu (Roosevelt, 2017; akt. Aktaş, 2019)



Şekil 3.6 Bintepeler Tümülüsü (Kaynak: https://kulasalihligeopark.com/bintepeler/)

Yerleşimin konumlandığı bölge sahip olduğu doğal kaynaklar ve beşerî nitelikler nedeniyle tarihsel süreç boyunca birçok devletin sınırları içerisinde yer almış olup Lydialılar sonrasında Persler, Romalılar ve Bizanslılar'ın hakimiyetinde kalmıştır (Akbaş, 2019). Bu bölgeyi de içine alan Manisa ilinin tamamı, Balıkesir ve İzmir topraklarının bir bölümünde 14. yüzyılın başlarından itibaren Saruhanoğulları Beyliği'nin hakimiyeti başlamıştır (Berköz, 1945).

3.2.2 Osmanlı Dönemi

3.2.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler

Saruhanoğulları idaresinde olan yerleşim alanı 1391 yılında Yıldırım Beyazıd'ın fethiyle Osmanlı topraklarına katılmıştır. Osmanlı döneminde hazırlanan arşiv vesikalarında çeşitli bilgiler yer almakta olup bu kaynaklardan elde edilen bilgilere göre, Saruhan Sancağı sınırları içerisinde bulunan Ahmetli yerleşiminin 'Ahmedli' yörükleri (Türkmen) tarafından kurulmuş bir köy olduğu düşünülmektedir. Sart kazasına bağlı olan Ahmedli'de 1530 yılı vergi nüfusu verilerine göre 13 hane ve 2 mücerred bulunduğu ifadeleri yer almaktadır (Bilgi, 2000). Eskiden adı kaynaklarda Ahmedli olarak geçmekte olan ve günümüzde Ahmetli olarak isimlendirilen yerleşim ile ilgili veriler kayıtlara ve Salnameler'e göre ele alınmış olup nüfus, idari durum ve yapı sayıları ile ilgili ifadelere yer verilmiştir.

17. yüzyılda, Manisa'nın Akhisar ilçesinde yaşayan ve Manisa'nın ayanlarından olan Karaosmanoğlu ailesi tarihsel süreç içerisinde zenginleşerek Batı Anadolu Bölgesi'nde hakimiyet alanlarını genişletmişlerdir (Nagata, 2001; Bilgi, 2000). O dönemde mukataa arazilerinden olan Ahmetli ile ilgili 1829-1830 yılına tarihlenen kayıtlarda bir ifadeye yer verilmiş olup 'Urganlı ve Ahmedli nam-ı diğer Ilıca mukataası' şeklinde belirtilmiş ve Karaosmanoğulları'na bağlı olan 38 adet mukataa içerisinde en büyüklerinden olduğu söylenmiştir (Bilgi, 2000). Ahmetli'nin bağlı olduğu Saruhan Sancağı'na ait olan 1835 tarihli yoklama defterlerinde, yerleşimin nüfusu ile ilgili bilgilere yer verilmiş ve 95 Müslüman ve 45 gayrimüslim olmak üzere 140 erkek nüfusu barındırdığı kayıtlara geçmiştir (Bilgi, 1999). Aynı defterlerin 1842

yılına tarihlenen örneklerinde ise, Ilıca kazasına bağlı olan yerleşimde 77 Müslüman, 52 gayrimüslim olarak toplam 129 erkek nüfusun bulunduğu ifade edilmiştir (Bilgi, 2000).

3.2.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler

Ahmetli'nin gelişmesinde İzmir-Kasaba demiryolu hattının inşası önemli rol oynamıştır. İngilizler tarafından hattın inşasına 1864 yılında başlanmış olup hattın Alaşehir'e uzatılmasına karar verilmesiyle birlikte yerleşime 500 uzaklıkta bir istasyon inşa edilmiştir (Ceylan, 2010). Demiryolu ulaşımının Ahmetli yakınlarından geçirilmesi ile yerleşim çevrede bulunan Urganlı, Turgutlu, Sart ve Salihli gibi köy ve kasabalarla bağlantı sağlamıştır. 1884 yılı Aydın Salnamesi'nde, Turgutlu''nun köyü olma statüsünü sürdüren Ahmetli ve Urganlı'da posta biriminin birer şubesinin açılmış olduğu ve 1888 yılı Salnamesi'nde ise yerleşim ticari faaliyetleri için önemli olan pazarın Salı günleri kurulduğu bilgisi yer almaktadır. Konut inşası devam etmiş olup 1891 yılı Salnamesi'nde konut sayısı 102 olarak belirtilmiş ve yerleşimin nüfusu 417 olarak kaydedilmiştir (Bilgi, 2000).

Nüfus artışına ve gelişen ekonomik durumlara paralel ölçüde büyüme gösteren yerleşimin gelişme süreci diğer yerleşimlerde olduğu gibi işgal sürecinin başlamasıyla birlikte duraklamıştır. İzmir'den başlayan ve Batı Anadolu'nun diğer yerleşimlerine doğru genişleme gösteren işgal faaliyetleri kapsamında 29 Mayıs 1919'da Ahmetli'nin bağlı olduğu Turgutlu'da işgal başlamış olup günler içerisinde Salihli, Akhisar gibi çevre yerleşimlere doğru ilerlemiştir. İşgal alanlarının genişletilme isteğiyle 5 Haziran 1919'da Ahmetli'nin işgal süreci başlamış ve yerleşimde bulunan evlere baskınlar yapılmaya başlanmıştır (Önbay, 2020). Ahmetli'nin işgal edilmesinin nedeni, Ödemiş'te bulunan askeri kuvvete Alaşehir üzerinden yapılabilecek olan Türk saldırılarını önleme çabası olarak ifade edilmiştir. Ahmetli'nin işgal edilmesine itiraz edilmiş olup işgal kuvvetlerinin 7 Haziran tarihinde Ahmetli'yi boşaltmaları gerekmiştir (Bilgi, 2000). Yerleşimde 23/24 Haziran tarihinde ikinci kez işgal başlamış olup bu tarihten 6 Eylül 1922'ye kadar işgal altında kalmıştır (Bilgi, 2000).

Bu süreç Ahmetli halkı ve fiziksel çevre üzerinde birçok olumsuz duruma neden olmuştur.

İşgalden kurtulan Ahmetli'de diğer yerleşimlerde de olduğu gibi yanmış ve bu yangınlarda çevre köy ve kasabaların tamamı zarar görmüştür. Yangın sonrasında bölgeyi ziyaret eden Falih Rıfkı Atay'ın ifadelerinde, Kasaba'dan (Turgutlu) Salihli'ye kadar yanan yapı iskeletlerinin bulunduğuna ve kerpiç duvarlı yapıların kaldığına ve bu yapı iskeletlerinden anlaşıldığı üzere güzel bir köy olduğuna değinilmektedir. Yanarak yok olan Ahmetli'de barınma için bir konut bile kalmamış olup yerleşim halkının güneyde konumlanan dağlara kaçarak yangından kurtulabildiği bilinmektedir (Önbay, 2020). Bu bilgiler doğrultusunda Ahmetli'nin Cumhuriyet Dönemi ile birlikte yeniden yapılanmaya başladığı sonucuna ulaşılabilmektedir.

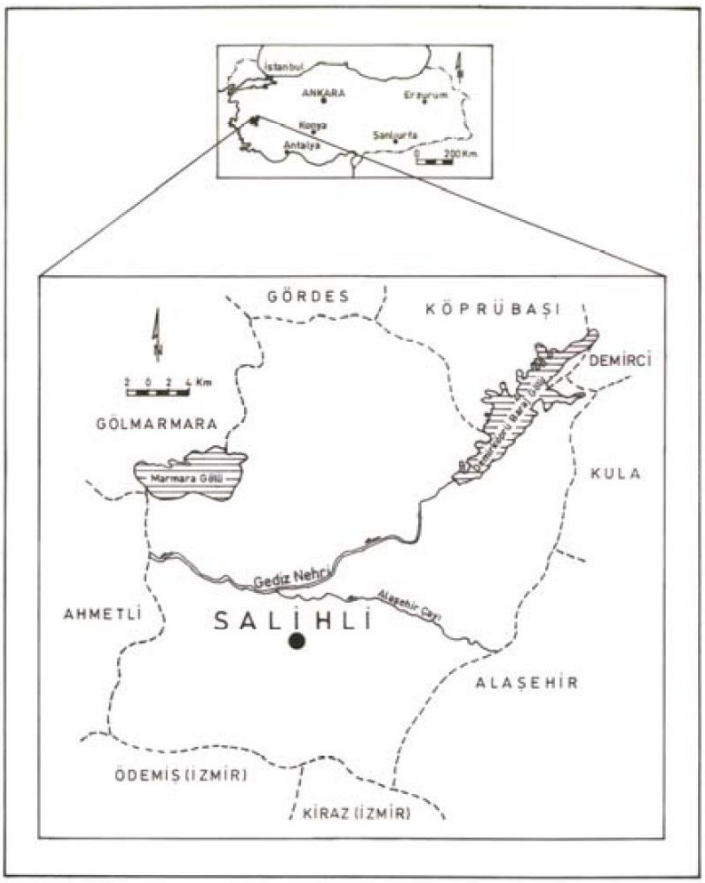
3.2.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

Cumhuriyet'in ilk yıllarında yeniden yapılanma sürecinin başladığı Ahmetli'de, Cumhuriyet Dönemi'ne ait ilk resmi sayısal verilerin yer aldığı 1925-1926 yılı Devlet Salnamesi'nde Ahmetli Turgutlu kazasının Dağmarmara ile birlikte iki nahiyesi olarak kayıt altına alınmıştır (Alacı, 2018). Bu Salname'de Ahmetli ile ilgili 'Ahmedli Nahiyesi İzmir-Afyon hattı güzergahında olup iktisadi bir mahiyeti haizdir. Nahiye merkezinden Akhisar, Salihli, Ödemiş, Tire yolları ve İzmir Salihli şosesi içinden geçmektedir.' şeklinde ifadelere yer verilmiştir (Bilgi, 2000). Ahmetli bu dönemde küçük ölçekli yerleşimlerden biri olmasına karşın konum olarak önemli bir noktada yer almıştır. 1927-1928 tarihli Devlet Salnamesi'nde de Dağmarmara ile birlikte nahiye statüsünü korumuş olan Ahmetli'nin 1908 yılında 12 olan köy sayısı bu dönemde 17 olarak kayıtlara geçmiştir. Bu dönemde Ahmetli'nin 1 adet mahallesi bulunmaktadır (Bilgi, 2018). 1928-1929 yıllarında nahiye niteliğini kaybeden Ahmetli, 1930 yılı Manisa Meclis-i Umumi Zabıtnamesi'nde yer alan ifadeye göre Turgutlu Kaymakamlığı tarafından hazırlanarak Meclis'e iletilen 12 Ocak 1930 tarihli yazı ile yeniden nahiye olması talep edilmiş olup bu talep onaylanmıştır (Bilgi, 2000). Yeniden nahiye olan yerleşimde çeşitli idari düzenlemeler yapılmıştır.

1935 yılı genel nüfus sayımı verilerine göre Ahmetli'nin 15 köyü bulunmakta olup bir belediye teşkilatı kurulmamıştır. 1945 yılı verilerine göre köy sayısı 17'ye yükselmiştir (Bilgi, 2000). 1967 İl Yıllığı'nda, farklı dönemlerde iki kere belediye teşkilatının kurulmuş sonrasında kaldırılmış olduğu ve üçüncü kere 1 Mart 1951 tarihinde Ahmetli'de belediye teşkilatlının kurulduğu bilgisine yer verilmiştir (Manisa İl Yıllığı, 1967). Düzenlemelere göre yerleşime bağlı köy sayısında değişimler yaşanmış olup bu sayı 1955 yılında 18'e yükselmiş ve bu dönemde nahiye merkezi Ahmetli köyü olarak belirtilmiştir. 1967 yılında Ahmetli yerleşiminin merkezinde Altıeylül, Kurtuluş, Ulucami ve Zafer isimli dört adet mahalle bulunmakta olup 15 köy yerleşime bağlıdır (Bilgi, 2000). İlerleyen yıllarda yerleşim büyümeye devam etmiş ve alınan kararlar doğrultusunda idari düzenlemeler ve planlamalar yapılmıştır.

3.3 Salihli Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler

Salihli, Ege bölgesinde bulunan Manisa ili sınırları içerisinde yer alan bir ilçedir. Manisa'nın güneyi ile güneydoğusu arasında yer almakta olup Salihli ilçesinin güneybatısında İzmir, doğusunda Alaşehir ve Kula, batısında Ahmetli ve Turgutlu, kuzeyinde ise Gördes ve Köprübaşı ilçeleri konumlanmaktadır (Yasak ve Oğan, 2019). Salihli, Akhisar yerleşiminden sonra gelen Manisa ilinin en geniş alana sahip 2. yönetim merkezidir ve yüzölçümü 1359 km²'dir. Yerleşim, Bozdağlar'ın kuzey yamaçlarıyla Dibek Dağı'nın güney yamaçları üzerinde ve Gediz Ovası bölgesinde kurulmuştur (Akış ve Başkan, 2009). Gediz Nehri kıyısında konumlanan Salihli yerleşimi, İzmir-Ankara karayolu ve İzmir-Kasaba demiryolu hattının Alaşehir'e olan uzantısı üzerinde yer almaktadır. Salihli, demiryoluyla İzmir'e 88 km, Alaşehir'e 35 km mesafede bulunmaktadır (Otman, 1998).



Şekil 3.7 Salihli yerleşiminin konumu (Akış ve Başkan, 2009)

Salihli yerleşimi konumlandığı bölge itibariyle Ege Bölgesi'nde görülen hava kütlelerinin etkisindedir. Yaz aylarında yağışsız ve sıcak, kış aylarında ise yağışlı ve ılık bir iklime sahiptir ve Akdeniz İklim tipinin özelliklerini göstermektedir. Dağların denize dik uzanması ve Gediz vadisinin bulunduğu konumun etkisiyle hâkim rüzgâr yönü batı yönüdür (Başkan, 2006). Salihli'de yıllık ortalama sıcaklık değeri 16.4 ºC'dir. Sıcaklık değeri yıl içerisinde 5 ºC ve 30 ºC arasında değişmektedir. Ölçülen en yüksek nem değeri ocak ve şubat aylarında, en düşük değer ise temmuz ve ağustos aylarında elde edilmiştir. Yerleşimin Akdeniz yağış rejimi etkisinde olması sebebiyle yıllık ortalama yağış dağılımı mevsimlere göre; kış mevsiminde %48, ilkbahar mevsiminde %27, sonbahar mevsiminde %8 ve yaz mevsiminde %7 oranındadır. Dönemsel etkilere göre, bazı yaz aylarında yerleşime hiç yağış düşmediği de gözlemlenmiştir (Manisa Valiliği, bt.). Yerleşim ve bulunduğu çevrede yaygın olarak Akdeniz tipi bitki örtüsü yer almaktadır. Bozdağlar'ın yamaçlarında ve Dibek Dağı

çevresinde maki ve garig gibi bitki toplulukları bulunmaktadır. Yerleşimde bulunan ve çoğunluğu Akdeniz florasına ait olan bitki türleri; kızılçam, meşe, sandal, zeytin, karaçalı, hayıt, sakız, kestane, ceviz, söğüttür. Salihli yerleşiminde palamut meşesi tarımı yapılma olup yetiştirilen bu bitki Salihli Palamut ve Valeks İşletmesi'nde hammadde olarak kullanılmaktadır.

İlçe statüsünde olan yerleşim sınırları içerisinde 2019 yılı verilerine göre, 103 adet mahalle yer almaktadır. 2009 yılı verilerine göre, Salihli ilçe merkezinin yerleşim alanındaki tek şehir yerleşmesi olmasına ek olarak 72 köy ve 8 belde Salihli'ye bağlıdır (Akış ve Başkan, 2009). 2021 yılında yapılan düzenlemeler ile köy ve beldeler mahalleye dönüşmüş ve Salihli'ye bağlı mahalle sayısı artış göstermiştir.

Salihli yerleşimi yüzölçümü ve nüfus bakımından Manisa'nın büyük ilçeleri arasında yer almakta olup yerleşim nüfusu 2021 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 164.710 olarak belirlenmiştir. Tablo 3.2'de 1990, 200 ve 2021 yılı nüfus verileri incelenmiş ve nüfusun 10 yıllık periyotlarda yapılan sayım verilerine göre artış eğiliminde olduğu sonucuna varılmıştır. Nüfusun artışında, Salihli'ye yapılan göçler değişimlere neden olmuş ve iç göçlerin ilçe merkezine yapıldığı bilinmektedir. Salihli ilçe merkezi, İzmir'e yakınlığı ve yakın çevresinde yer alan Ahmetli, Alaşehir ve Kula gibi ilçelere göre iş olanaklarının daha fazla olduğu ve kısmen sanayileşmiş bir yerleşmedir (Akış ve Başkan, 2009). Bu sebepler yerleşimin göç almasının önemli nedenlerindendir. 2019 yılı TÜİK verilerine göre, yerleşimde 80.830 erkek ve 81.957 kadın olmak üzere toplam 162.787 kişi ikamet etmektedir (TÜİK). TÜİK'in Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)'ne göre 2021 yılında bu sayı 81.969 erkek ve 82.741 olarak kayıt altına alınmıştır.

Tablo 3.2 Salihli'nin 1990-2021 yılları arası nüfus bilgileri (TÜİK'ten alınan Genel Nüfus Sayımı verilerine göre oluşturulmuştur)

	1990 Yılı	**2000 Yılı**	**2021 Yılı**
Kentsel Nüfus	70.861	83.137	-
Kırsal Nüfus	61.874	66.014	-
Toplam Nüfus	132.735	149.151	164.710

Nüfusu yıllara göre artış göstermeye devam eden ve Batı Anadolu Bölgesi'nin verimli toprakları içerisinde konumlanan Salihli yerleşiminde de diğer il ve ilçelerde olduğu gibi geçim kaynakları çeşitlilik göstermektedir. Bulunduğu konum, çevresinde bulunan doğal kaynaklar ve verimli toprakları ile tarımsal faaliyetlerin yoğun olarak sürdürüldüğü bir yerleşim olma özelliği taşımaktadır. Salihli'nin kuruluşundan itibaren hem kırsal alanlarda hem de yerleşim merkezinde tarıma dayalı bir çalışma hayatı yürütülmüştür. Yerleşim alanının ovalık kesimlerinde yoğun olarak üzüm bağları bulunmakta iken yüksek kesimlerde ise meyve ve sebze ekimi yapılmaktadır. Ağırlıklı olan meyve üretimini tahıl ve sanayi bitkileri takip etmekte olup zeytin, baklagiller, sanayi bitkileri ve sebze üretimi de devam ettirilmektedir. Tahıl olarak daha çok buğday, arpa ve mısır üretilmekte iken sanayi faaliyetlerine hammadde sağlaması için pamuk, türün, zeytin, şeker pancarı, haşhaş ve ayçiçeği yetiştiriciliği yapılmaktadır. Bağcılığın yoğun olarak yapıldığı yerleşimde kayısı, kiraz, şeftali, elma, kavun gibi birçok meyve de yetiştirilmektedir (Başkan, 2006). Tarımsal üretim dönemin ihtiyaçlarına ve fiziksel şartlarına göre değişiklik göstermekte olup çevre yerleşimlere de kaynak sağlamaktadır.

Merkezde ürünlere göre çeşitlilik gösteren ticaret faaliyetleri gelişmiş ve çarşı bölgesinde dükkanlar açılarak ticaret hayatı zenginleştirilmiştir. Tarım, hayvancılık ve ticarete ek olarak yerleşimin ekonomisinde sanayi faaliyetleri de büyük öneme sahiptir. Yerleşimin sanayi faaliyetleri de tarımsal kaynaklara bağlı olarak çeşitlilik

göstermekte olup üzüm, pamuk, zeytinyağı, yem, un, tuğla ve kiremit, palamut ve valeks gibi alanlarda yürütülmektedir (Ceylan, 2013). Fabrika ve tesisler yerleşim merkezinin çevrelerinde konumlanmakta ve İzmir-Ankara karayolu üzerinde kurulan Salihli Organize Sanayi Bölgesi içerisinde yer almaktadır.

3.4 Salihli Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci

3.4.1 Osmanlı Dönemi Öncesi

Antik çağdan beri önemli yerleşim alanlarından olan Sardes Antik kenti ile öne çıkan Salihli, kentin 8 km doğusunda yer almaktadır. Lydia Uygarlığı'nın merkezi olan Sardes, Tmolos Dağları'nın (Bozdağlar) kuzey kesimleri ile Hermos (Gediz Nehri) ovasının güney uzantısı arasında ve Paktolos Çayı (Sart Çayı)'nın doğusunda konumlanmaktadır (Yegül, 2020). Lydia'nın ilk kralı Gyges (680-652) olmuş ve M.Ö. 546'da Kyrus'un ele geçirmesi sonrasında Sardes, Pers hakimiyetine geçmiştir. Pers Kral Yolu, Persler döneminde devletin önemli kentlerinden biri olan Sardes'te sonlanmaktaydı (Akurgal, 1998). Anadolu'daki güçlü uygarlıklardan biri olan Lydia, uzun süre egemenliğini korumuş ve 7. yüzyılın sonunda ilk parayı basarak ticaret alanında etkin bir rol oynamışlardır. M. Ö. 334'te İskender yerleşimi fethetmiş ve sonrasında M.Ö. 180-133 yılları arasında önce Bergama Krallığı'nın ve sonrasında Roma İmparatorluğu'nun hakimiyeti altına girmiştir. Hristiyanlığın 7 kilisesinden biri olma özelliğini taşıyan Sardes, Bizans Dönemi'nde bir psikoposluk merkezi olmuştur (Akurgal, 1998).



Şekil 3.8 Lydia Bölgesi içerisinde Sardes'in Konumu (Sevin, 1982)

Salihli toprakları tarihsel gelişim sürecinin başlangıcından itibaren Sardes toprakları ve idari yönetiminin içerisinde yer almakta iken bu durum XI. yüzyılda başlayan Türk fethi sürecinde de devam etmiştir (Baykara, 2013). XI. yüzyılın son çeyreğine doğru 1075 ve 1076 yıllarında Gediz Vadisi'nde yer alan diğer yerleşimlerde olduğu gibi Sardes yerleşimi de Selçuklu hakimiyeti altına alınmıştır (Çiçek,1985). I. Haçlı Seferleri ile birlikte 1098 yılında, bölgenin hakimiyeti yeniden Bizans İmparatorluğu'na geçmiş olup 1313 yılına kadar egemenlik devam etmiştir (Foss, 2001). Bu dönemde başlayan yeni hareketler ile bölge Türklerin idaresine geçmiş (Baykara, 2013) ve XV. yüzyıl başlarına kadar Manisa ve çevresinde Türkmen beyliği ve hanedanı olan Saruhanoğulları'nın hakimiyeti sürmüştür. Gediz Vadisi ve ovasını da içine alan bir alanda kurulmuş olan beylik, Batı Anadolu bölgesi içerisinde hüküm süren denizci Türkmen beyliklerinden biri olmuştur (Emecen, 2016). Deniz seferlerinde güneyinde kurulmuş olan Aydınoğulları ile birlikte hareket etmişlerdir (Emecen, 2010).

3.4.2 Osmanlı Dönemi

3.4.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler

Sart ve çevresinde, 1391 yılında Osmanlılar Yıldırım Beyazıd ile hakimiyet kurmuştur. Fakat bu dönemde yaşanan deprem ve sel felaketleri ve salgın hastalıklar nüfusun azalmasına ve dolayısıyla önemli olan tarımsal üretimin gerilemesine neden olmuştur. Yıldırım Beyazıd'ın bölgedeki hakimiyeti 1402 yılında Timur'un saldırıları ile son bulmuş olup saldırılarda Sardes ve çevresi tahrip edilmiştir. Saldırılar sonrasında İzmir'e hâkim olan Aydınoğullarından Cüneyd Bey, bölgedeki hakimiyetini genişleterek Sardes, Philadelphia ve Nif (Kemalpaşa)'yı topraklarına katmıştır. (Foss, 2001; Merçil, 1991). Zaman içerisinde, tarımsal üretimin azalmasından dolayı Sart ve çevresi önemini yitirmiştir. Bölge çevresinde konumlanan Alaşehir ve Adala'da imar faaliyetlerinin devam etmesine karşın, Sart ve çevresinde bu uygulamalar giderek kaybolmuştur. Sonraki yıllarda, Sart kaza merkezi olma özelliği taşıyan bir köy özelliği almış ve nüfusu zaman içerisinde düşüş göstermiştir (Otman ve Aksakal, 2004).

Sart kazasına bağlı olan Salihli yerleşiminin ismine 16. yüzyıl arşiv belgelerinde köy olarak rastlanmaktadır (Otman ve Aksakal, 2004). Arşiv belgelerinde ismi yer alan Aydın sancağı Sart kazasına bağlı olan Veled-i Salih isimli köy Salihli yerleşiminin ilk kuruluş alanını oluşturmakta olup köyün kuruluşunda Salihler isimli yörük topluluğu rol almıştır (Baykal, 1989). Salihli köyünün belirtildiği ilk belge, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'nde bulunan 935 H / 1528-29 M yıllarına tarihlenen Aydın Livası'na bağlı kazaların yer aldığı belgedir (Çiçek, 1985). Diğer bir resmi kayıt ise, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü arşivinde yer alan 981 H / 1573-74 M yıllarına ait Aydın mufassal tapu defteridir. Bu defterde Salihli ile ilgili olarak, 17 nefer ve 9 haneden oluşan Karye-i Veled-i Salih adlı bir köy olarak bahsedilmektedir (Baykal, 1989). Salihoğlu (Veled-i Salih) köyünden 1676 yılında geçen Evliya Çelebi, Seyahatname'sinin 9.cildinde bu köyden 'ma'mur (bakımlı) köy olarak bahsetmektedir (Uçar, 2010).

Kaza olarak ise, Salihli ismi (Kaza-ı Sard maa Salihli) ilk defa 1831 yılında yapılan nüfus sayımında yer almaktadır (Otman ve Aksakal, 2004). Bu nüfus sayımında Salihli'de 381 müslüman nüfus ve 120 gayrimüslim nüfus olmak üzere toplam 501 erkek nüfus bulunmaktadır (Yurt Ansiklopedisi, 1981). Salihli kazası o dönemde Aydın sancağına bağlı, Sart ile birlikte bir kaza niteliği taşımaktaydı. Süreç içerisinde gelişen Salihli'nin gelişiminde etkili olan nedenlerden biri çarşamba günü kurulan pazardır (Otman ve Aksakal, 2004). 1863 yılında G.G. Mostras tarafından hazırlanan Osmanlı İmparatorluğu'nun Coğrafya Sözlüğü'nde Salihli yer almamakta olup Sart, Saruhan Sancağına bağlı bir kasaba olarak geçmektedir (Baykara, 2013). XIX. yüzyıl, Osmanlı'da devlet ve toplum yapısında değişikliklerin uygulandığı bir dönem iken bu değişimler devletin idari yapısını ve bölünüşünü de etkilemiştir (Bilgi, 2001). Manisa yerleşimi, Osmanlı topraklarına eklendikten sonra Saruhan Sancağı adı altında Anadolu Eyaleti'ne bağlanmış ve XIX. yüzyıla kadar bu durum korunmuştur. Saruhan Sancağı Aydın Vilayeti sınırları içerisinde ve vilayet merkezi İzmir olarak belirlenmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1981).

O dönemde Salihli yerleşiminin bağlı olduğu Sart, Saruhan Sancağının nüfus açısından en küçük kazası durumunda iken nüfus bilgilerinin yer aldığı deftere göre 1835 yılında Saruhan Sancağı 15 kaza ve bu kazalardan üçüne bağlı olan 9 nahiyeden oluşmaktadır. Saruhan sancağı kazaları içerisinde Salihli ve Sart'a yakın konumda yer alan Adala kazası yer almaktadır (Bilgi, 2001). 1835-1836 yıllarında bu çevreyi gezen Rus bir seyyah, Adala, Marmara ve Kasaba yerleşimlerinden bahsetmekte ve buna karşın seyyahın anlatımı içerisinde Sart ve Salihli yer almamaktadır. Bu bilgi Salihli ve Sart'ın o dönemdeki önemli yerleşim alanlarından biri olmadığını ifade etmektedir (Baykara, 2013). Fakat 1842 yılı Saruhan sancağı idari bölünüş bilgilerine göre, kazalar içerisinde hem Adala hem de Sart yer almaktadır. 1831 nüfus sayımı sonuçlarında Aydın sancağına bağlı olarak görünen kazanın, aynı yıl 501, 1842 yılında ise 195 hanede 369 erkek nüfusunun bulunduğu kayıtlarda yer almaktadır. Kazada 1831'de 120, 1842'de 19 hanede 26 Reaya nüfus bulunmaktadır (Bilgi, 2001). Kaza nüfus bakımından içinde bulunduğu dönemde, büyük bir köy kadardır ve toplam 7 yerleşim birimi bulunmaktadır. Defterde kaza merkezi olarak herhangi bir yerleşim

birimine ‘nefs’ olarak ifade edileceği şekilde vurgu yapılmamıştır. Kazaya bağlı yerleşimlerden Salihli’nin ilk sırada yer aldığı ve bu tarihlerde gelişmeye başladığı bilinmektedir. 1842 tarihli deftere göre, sancağın nüfusu 1835’e göre oldukça gerilemiştir. 1842 yılı erkek nüfus ve hane sayısı verilerine göre Sart kazasına bağlı Karye-i Salihli olarak geçen Salihli yerleşiminin verileri şu şekildedir; müslim nüfus hane olarak 52 ve kişi olarak 87 ve gayrimüslim nüfus bulunmamaktadır. Sart 1842 yılı sonrasında kaza olma statüsünü kaybetmiş ve Saruhan Sancağı içerisinde kalan Sart, nahiye merkezi haline gelmiştir (Bilgi, 2001). 2 Eylül 1864 tarihinde Salihli’ye gelen bir seyyah, yerleşimin gelişmekte olan bir kasaba olduğunu ve yeni yapıların inşa edildiğini ifade etmiştir (Baykara, 2013). 1867 yılında Saruhan sancağına bağlı olarak 9 kaza bulunmaktadır. Bunlar; Manisa merkez, Turgutlu (Kasaba), Kula, Gördes, Akhisar, Eşme, Demirci, Alaşehir ve Adala’dır (Yurt Ansiklopedisi, 1981).

Batı Anadolu’da demiryolu ulaşımının başlamasıyla birlikte İzmir-Aydın demiryolu hattının inşa edilmesi sonrasında, İzmir-Bornova ve Manisa-Menemen hatlarının inşa edilmesi ile bölgede demiryolu ulaşımının inşası devam etmiştir. 1865 yılında İzmir- Bornova ve İzmir-Menemen hattı kullanıma açılmıştır (BOA; Kolay, 2013) ve üç ay gibi bir süre sonrasında Menemen-Manisa hattı da tamamlanmıştır (Kolay, 2013). Demiryolu hatlarının açılması ve devamı niteliğinde olan hatların inşası eş zamanlı olarak ilerlemektedir. Manisa’ya ulaşan hattın açılışı sürecinde Kasaba’ya kadar devam eden hattın inşası da sürmekteydi (Kolay, 2013). Kasaba demiryolu hattı 1866 yılında tamamlanmış ve hattın açılışı sonrasında Alaşehir’e kadar devam ettirme kararı alınmıştır (Basiret Gazetesi, 8 Şubat 1290; Baykal, 1989). Kasaba hattının Alaşehir’e uzatılması ve bu yeni belirlenen güzergahın Salihli’den geçirilmesinin sebebi, Salihli yerleşiminin kervan yolu üzerinde yer alması ile ilişkilendirilmektedir (Ruzname-i Ceride-i Havadis, 9 Nisan 1290; Baykal, 1989).

3.4.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler

Demiryolu hattının inşası ve Salihli’den geçirilmesi ve tarımsal üretim kaynaklı pazarın kurulması ve çevre yerleşimlerin pazara gelmesi nedeniyle Salihli yerleşimi,

XIX. yüzyılın sonlarında adı bilinen bir kasaba haline gelmiştir (Baykal, 1989). 1878 Aydın Vilayet Salnamesi'ne göre, Salihli yerleşiminin nüfusu 4.000 hane ve 20.000 erkek olarak belirtilmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1981). 1890 yılı Saruhan sancağına bağlı kaza ve nahiyeler içerisinde Salihli yerleşimi de yer almaktadır. Bu yılın bilgilerine göre, Salihli kaza statüsü kazanmış ve Adala yerleşimi Salihli'ye bağlı nahiye olarak belirtilmiştir (Bilgi, 2001). Cuinet'ye göre, 1893 yılında Salihli'nin Adala isimli bir nahiyesi ve 86 köyü bulunmakta olup bu köylerden 27'si merkezde ve 59'u nahiyeye bağlı bulunmaktadır. Kaza nüfusu ise, 27.318 Müslüman ve 1.296 Rum Ortodoks olmak üzere 28.614 kişi olarak belirlenmiştir. Tarımsal üretimin yoğun olarak sürdürüldüğü ve pamuk, tütün, tahıl ve üzüm üretiminin yapıldığı yerleşimde demiryolu aracılığı ile taşıma sağlanmakta olup büyümenin en önemli sebebi demiryolu inşasıdır (Cuinet, 1893). 1892 yılında Aydın Vilayeti'ne Denizli sancağı eklenmiş ve Saruhan sancağına bağlı kaza sayısı 11 olarak belirtilmiştir. Bu kazalar; Alaşehir, Akhisar, Demirci, Gördes, Eşme, Kırkağaç, Kula, Manisa Merkez, Salihli, Soma ve Turgutlu (Kasaba)'dır (Yurt Ansiklopedisi, 1981). 1899 yılında Salihli'de Belediye Teşkilatı kurulmuştur (Yurt Ansiklopedisi, 1981).

1900-1901 yıllarında Salihli kazasının merkezine ait nüfus bilgileri; 1372 Türk, 370 Rum, 43 Ermeni ve 42 Yahudi olarak 1826 kişiden oluştuğu yönündedir ve kazada yaşayan nüfusun toplam 617 hanesi olduğu bilinmektedir. Köyleri ile birlikte nüfus 24468 Türk, 849 Rum, 43 Ermeni ve 41 Yahudi olduğu bilinmektedir ve yerleşimde toplam 25.399 kişi yaşamaktadır (Otman, 1998). 1908 Aydın Vilayet Salnamesi'ne göre Salihli kaza merkezine bağlı 30 adet ve Salihli'nin Adala nahiyesine bağlı 53 adet olmak üzere toplam 83 adet köyü bulunmaktadır (Salname-i Vilayet-i Aydın, 1326; akt. Bilgi, 2013).

Aydın Vilayet Salnameleri'ne göre; 1878-1908 yılları arasında halkın geçimini sağlamak için çiftçilik yapmış ve arpa, buğday, bakla, burçak, çavdar, palamut, pamuk ve üzüm gibi birçok farklı ürün yetiştirilmekteydi. Palamut, arpa, buğday, bakla, çekirdeksiz üzüm ve pamuk üretimi sonrasında demiryolu ile İzmir'e taşıma

gerçekleştirilmiştir ve bu ürünlerden palamut, arpa, bakla ve pamuğun ihracatı yapılmıştır. İzmir'den ise, bakkaliye ve manifatura ürünleri Salihli'ye getirilmiştir. Bu döneme tarihlenen Salnamelerde, Salihli'de çarşamba günü ve nahiye olan Adala'da ise perşembe günü Pazar kurulduğu ifadelerine yer verilmiştir.

20.yüzyılın başlarında yerleşimde Rumlar, Yahudiler ve az sayıda Ermenilerin yaşadığı bilinmekteydi. Kendilerine ait okul, kilise, havra ve mezarlık yapıları bulunmakta olup yerleşimde bir arada yaşayan halk arasında I. Dünya Savaşı'ndan itibaren sorunlar ortaya çıkmaya başlamış ve İzmir'in işgaliyle birlikte Manisa, Akhisar gibi yerleşimlerde işgal faaliyetleri başlamıştır (Baykal, 1989). Salihli yerleşiminde de 1919 ve 1922 yılları arasında saldırı hareketlerinde bulunulmuştur. Yerleşimin tarihsel süreç içerisinde önemli bir konumda olması, demiryolu hattı inşası sonrasında gelişimi ve İzmir'i Anadolu'ya bağlayan hat üzerinde olması sebebiyle Millî Mücadele döneminde hedef noktalardan biri olmuştur (Metin ve Sert, 2020). İzmir'in işgalinden sonra iç bölgelere doğru ilerleme devam etmiş ve 1 Haziran'a kadar Kemalpaşa, Torbalı, Aydın, Ödemiş, Menemen, Manisa ve Turgutlu işgal edilmiştir. 5 Haziran 1919 tarihinde Ahmetli işgal edilerek Salihli'ye doğru ilerlemeye devam edilmiştir (Türker, 1993). İşgale karşı yerel direniş örgütlenmeleri kurulmuş ve Salihli'de bu birleşme içinde yer almıştır. Salihli'de Kuvay-ı Milliye Teşkilatı kurulmuş ve 5 Eylül 1922'de yerleşim düşman işgalinden kurtulmuştur.

Salihli yerleşiminin kentsel gelişimini etkileyen kırılma noktalarından bir diğeri ise, Kurtuluş Savaşı sırasında çıkarılan yangın olmuştur. İşgal yıllarına kadar süreç içerisinde gelişen Salihli, Kurtuluş Savaşı'nda ele geçirilmiş ve yerleşimin neredeyse tamamı yakılmıştır. 1922 yılında, Halide Edip Adıvar başkanlığındaki Mezalimi Tahkik Heyeti Salihli'de bir rapor hazırlamıştır ve bu raporda; 3.000 konuttan 2.000 adedi ile 400 dükkân, 2 cami, 22 han, 2 otel, 12 fırın, 5 fabrika, 1 kahvehane, 1 sinema, hükümet konağı, 3 okul ve 1 havra yapısının yandığı ifade edilmiştir. Salihli Belediyesi'nin ve halkın birlikte çalışmasıyla imar faaliyetlerine ağırlık verilmiş ve önemli bir kısmı tamamlanmıştır (Bilgi, 2013).

3.4.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

Cumhuriyet yönetimiyle birlikte, 1924 yılında bütün sancaklar vilayet sayılmış olup Saruhan Sancağı'da bu kararla Saruhan ismi ile vilayet olmuştur. 24.10.1926 tarihli ve 4248 sayılı kararname ile ilin adı Manisa olarak değiştirilmiştir. Bu dönemde Akhisar, Alaşehir, Demirci, Eşme, Gördes, Kırkağaç, Kula, Salihli, Soma ve Turgutlu Manisa'ya bağlı yerleşimlerdir (Manisa İl Yıllığı, 1973). Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen ilk resmi bilgiye 1925-1926 yılına tarihlenen Devlet Salnamesi'nde yer verilmiş ve bu kaynağa göre Salihli'nin bir nahiye ve 79 adet köyü bulunmaktadır. Köylerden 27'si Salihli kaza merkezi bağlı iken 52 adedi Adala nahiyesine bağlı durumdadır. Bu bilgiler 1926-1927 Devlet Salnamesi verilerinde yenilenmiş olup yapılan düzenlemeler ile Salihli'nin Adala nahiyesi ve 64 köyü olduğu kayıt altına alınmıştır. Merkez nahiyeye bağlı 23 köy bulunmakta olup nahiye 5 mahalleye bölünmüştür (Bilgi, 2013). Yerleşimin idari durumu alınan kararlar ve düzenlemeler doğrultusunda değişiklik göstermektedir.

Cumhuriyetin ilanı sonrasında gelişmeye devam eden kentte yapılan 1927 yılı nüfus sayımında merkez nüfusu 7.191 olarak hesaplanmış olup Salihli'nin toplam nüfusu 1926-1927 Devlet Salnamesi'nde 26.832 olarak belirtilmiştir. Yerleşim merkezinin nüfusu 1950 yılında 13.270 olarak belirlenmiştir. (Baykal, 1990; Bilgi, 2013). 1960 yılında Salihli ilçe merkezinin nüfusu 24.109 ve yerleşime bağlı bucak ve köylerin nüfusu 53.355 olarak kayıt altına alınmış olup bu sayı 1965 yılında merkez nüfusu 28.909 ve bucak ve köylerde kayıtlı olan kişi sayısı 58.857 olarak güncellenmiştir. Salihli bu dönemde 16 mahalleden oluşmakta olup 28.809 kişi nüfusu barındırmaktadır. Yerleşim nüfusunun ikamet etmesi için 5.885 konut bulunmaktadır. (Manisa İl Yıllığı, 1967).

3.5 Alaşehir Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler

Alaşehir İlçesi, Manisa ilinin idari sınırları içerisinde yer alan ve nüfus büyüklüğü olarak 7.sırada yer alan ilçesidir. İlçenin kuzeyinde Kula, kuzeydoğusunda Eşme,

doğusunda Sarıgöl, güneyinde Aydın ilinin ilçelerinden Nazilli ve Kuyucak, güneydoğusunda Denizli ilinin ilçesi Buldan, batısında Kiraz (İzmir) ve kuzeybatısında Salihli yerleşimleri yer almaktadır (Karakuyu, 2007).



Şekil 3.9 Alaşehir yerleşiminin konum haritası (Atalay ve Karakuyu, 2001)

Alaşehir Gediz grabeninin doğusunda ve ova içerisinde konumlanmaktadır. İl merkezine 120 km uzaklıkta bulunan yerleşimin denizden yüksekliği 189 m olarak belirlenmiştir (Atalay ve Karakuyu, 2001). Yerleşim güneyde Bozdağlar, kuzeyde Uysal dağları ile sınırlanmakta olup kuzeyinden Alaşehir çayı geçmektedir. Karasal iklimin etkisini gösterdiği yerleşimde geniş ormanlıklar alanlar bulunmamaktadır. Yerleşim sahasında yoğunlukla bodur meşe ve pırnal meşeleri bulunmakta olup meşe, çam, ladin ve gürgenlere de rastlanmaktadır. Bozdağların zirvesinde ise, dağ kekiği yetişmektedir (Karakuyu ve Özçağlar, 2005).

Manisa iline bağlı bir ilçe statüsünde olan Alaşehir yerleşimine bağlı 66 köy, 6 adet kasaba bulunmakta iken 2021 yılında yapılan düzenlemeler ile köy ve beldeler mahalleye dönüşmüştür. Bu düzenlemeden sonra Alaşehir'de toplam 87 mahalle bulunmaktadır (Alaşehir Kaymakamlığı, bt.).

Alaşehir yerleşimi yüzölçümü ve nüfus bakımından Manisa'nın büyük ilçeleri arasında yer almakta olup yerleşim nüfusu 2021 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 105.380 olarak belirlenmiştir. Tablo 3.3'te görüldüğü gibi Alaşehir'in nüfusu 10 yıllık periyotlara göre incelenmiş olup devamlı bir artışın olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yerleşimde yürütülen tarımsal kaynaklı ekonomik faaliyetler ve yeni iş kollarının açılması nüfusun artış hızını etkileyen temel nedenlerden biridir. Merkezleri birbirine bağlayan ana yollar üzerinde konumlanması nüfusun gelişimini doğrudan etkilemektedir. TÜİK'in Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)'ne göre 2021 yılında ilçe nüfusu 105.380 olarak belirlenmiştir. Bu nüfusun 53.876'sı erkek ve 51.504'ü kadındır.

Tablo 3.3 Alaşehir'in1965-2020 yılları arası nüfus bilgileri (TÜİK'ten alınan Genel Nüfus Sayımı verilerine göre oluşturulmuştur)

	1990 Yılı	**2000 Yılı**	**2021 Yılı**
Kentsel Nüfus	36.649	39.590	
Kırsal Nüfus	54.713	54.170	
Toplam Nüfus	91.362	93.760	105.380

Nüfusun yıllara göre artış göstermeye devam ettiği yerleşimde, ekonomik yapı büyük oranda tarım odaklı olarak sürdürülmekte olup 1950'ler sonrası modernleşme ile hız kazanan sanayi faaliyetleri ile desteklenmektedir. Alaşehir'in alüvyal topraklarında üzüm yetiştiriciliği yapılmakta iken ovanın kenarında çoğunlukla tahıl üretimi ve az miktarda zeytin üretimi yapılmaktadır. Üzüm yetiştiriciliği ana geçim kaynağını oluşturmakta olup üretilen ürünlerin büyük kısmı ülkenin diğer bölgelerine gönderilmekte ve yurt dışına ihraç edilmektedir. Üzüm üretimine ek olarak, meyve ve sebze yetiştiriciliği de yerleşimin önemli geçim kaynakları arasında yer almaktadır. Kestane, kiraz, nar, ayva ve ceviz yetiştiriciliğinin yapıldığı yerleşimde kiraz üretimi gelişmektedir (Karakuyu ve Özçağlar, 2005). Üretimde çeşitliliğin olması

yerleşimdeki sanayi ve ticaret kollarını da genişletmekte olup yerleşimin ekonomisinin büyümesine katkı sağlamaktadır.

3.6 Alaşehir Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci

3.6.1 Osmanlı Dönemi Öncesi

Antik dönemde adı Philadelphia olan Alaşehir Lydia, Phrygia ve Karia Bölgeleri sınırları içerisinde merkezi bir noktada konumlanmaktadır. Antik dönemde kentin doğusunda Eumenia ve Celaenae (Çivril ve Dinar), güneyinde Aphrodisias (Geyre), batısında Sardes ve Hermos Nehri (Salihli ve Gediz Nehri) ile kuzeyinde Maionia (Gökçeören) bulunmaktadır (Tavukçu, Tavukçu, Ceylan ve Ağaoğlu, 2014). Lydia'nın doğusunda konumlanan ve Bozdağlar'ın eteğinde denizden 190 m. yükseklikte kurulmuş olan Alaşehir (Philadelphie), Bergama Kralı Attale Philadelphie tarafından kurulmuştur. Gediz vadisinin doğu ucunda ve Ege ile İç Anadolu'yu birbirine bağlayan konumda yer alan yerleşim bir kale-şehir olarak kurgulanmıştır. Konumu itibariyle askerî açıdan önem taşıyan yerleşimin bir kolu Menderes Vadisine ve bir kolu Gediz'e giden yollara hakimiyet kurmaktadır. Verimli topraklarda bulunan yerleşimde tarihsel süreç boyunca birçok defa yaşanan depremler yapıların zarar görüp yeniden yapılmasını sağlamıştır. Bu denli hasarların yaşandığı yerleşimde ikametin süreklilik göstermesi Strabon gibi birçok araştırmacının dikkatini çekmiştir. Depremlere dayanıklılık amacıyla horasan kireç harcı kullanılarak yapılmış yapılar inşa edilmiştir (Emecen, 1989; Texier, 2002). Yerleşim M.S. 395'e kadar Roma'nın Asya eyaletine bağlı olarak yönetilmiştir. Bizans İmparatorluğu'nun hakimiyetine geçmesiyle birlikte kentin çevresi 8 m yükseklikte ve 2-2,5 m genişlikte tasarlanan 8 km'lik surlarla çevrilmiş olup bu dönemde de önemli bir yerleşim olma özelliğini korumuştur (Emecen, 1989; Tavukçu vd., 2014). Alaşehir (Philadelphia)'de bulunan St. Jean Kilisesi Hristiyanlık için önemli olan Yedi Kilise'den biri olma özelliğini taşımaktadır (Texier, 2002).

Anadolu'ya giren Kutalmışoğlu Süleyman Şah tarafından 1075-1076 yıllarında fethedilmiş ve birkaç kere el değiştiren yerleşim 1098 yılında I. Haçlı Seferleri ile Bizans topraklarına katılmıştır. Bizans ile savaşarak bölgenin hakimiyetini ele geçiren Anadolu Selçuklu Devleti'de parçalanmış ve Alaşehir Germiyanoğulları'nın topraklarına katılmıştır (Emecen, 1989). 1305 yılında Germiyanoğulları Alaşehir'e hareket etmiş ve şehri vergiye bağlamıştır. Bu asrın başından itibaren Alaşehir Türk taarruzlarına hedef olmuş ve komşu beyliklerle ilişkiler içinde olarak haraç ve cizye vererek varlığını sürdürmüştür (Akın, 1968). Germiyanoğulları için önemli olan şehirde, 1314 yılında Vacidiye Medresesi inşa edilmiş ve bu inşada halkın verdiği haraç ve cizyelerde kullanılmıştır (Akın, 1968; Baykara, 2013). 1335 yılında ise, Aydınoğulları'ndan Umur Bey Alaşehir'i kuşatmış ve haraca bağlayıp kente askerler koymuştur. Kentte Umur Bey'e ait bir cami inşa edilerek teslim şartları için Müslümanlara bazı izinler verilmiş ve Aydınoğulları'nın hakimiyeti sürdürülmüştür (Akın, 1968).

3.6.2 Osmanlı Dönemi

3.6.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler

Aydınoğulları'nın hakimiyeti altında olan Alaşehir, yeniden Bizans topraklarına katılmış ve bir süre bu devletin yönetimi altında varlığını sürdürmüştür. 1391'de Yıldırım Beyazıd tarafından fethedilerek Osmanlı topraklarına eklenen Alaşehir'de imar faaliyetlerinin yoğunlaşarak gelişim gösterdiği ve inşa edilen cami ve medreselerle büyümeye devam ettiği görülmüştür. 1402'de Timur'un saldırısına uğramış ve onun çekilmesiyle birlikte o dönemde İzmir beyi olan Aydınoğlu Cüneyd Bey tarafından kuşatılmıştır (Emecen, 1989). II. Murat döneminde kesin olarak Osmanlı hakimiyeti altına giren şehrin halkı dağılmaya başlamış olup eski önemini yitirmeye başlamıştır. Bu dönemde Aydın sancağına bağlanmış ve yönetimi sürdürülmüştür (Tuğlacı, 1985).

16. yüzyıla ait bir tahrir defterine göre, Alaşehir'in tamamu Yıldırım Beyazıd vakfına bağlı olup dokuz Müslüman ve altı gayrimüslim mahallesinden oluşmaktadır (Emecen, 1989). Bu döneme tarihlenen bir defterde, Alaşehir'in Aydın Sancağı'na bağlı bir ilçe merkezi olduğu görülmekte ve nüfusu 3010 olarak kaydedilmektedir. 17. Yüzyılın ikinci yarısında ise Evliya Çelebi'nin ifadelerine göre, 24 mahalleden oluşan yerleşimde 2070 ev bulunmakta olup nüfusun yaklaşık 10 binin üzerinde olduğu düşünülmektedir. Stewig ise, 1820 yılında Alaşehir'de 3250 konutun bulunmakta olduğunu ve nüfusun 16.500 olarak belirlendiğini ifade etmektedir (Ceylan, 2004). Texier'in gözlemlerine göre, birkaç tepe üzerine kurulan yerleşim surlar ile çevrelenmiş olup bu surlar büyük ve düzgün dikdörtgen formunda oluşturulmuştur. Kapıların büyük oranda zarar gördüğü surlarda duvarlar büyük oranda korunarak 1800'lere gelmiştir. Surlar içerisinde büyüyen Alaşehir'in mahalleleri bu dönemde oldukça dolu bir görünümdedir (Texier, 2002). 19. yüzyılda Alaşehir Aydın Vilayeti Aydın Sancağı'nın bir yerleşimi olma özelliğini sürdürmüş ve 1867 yılında ülke genelinde yapılan düzenlemeler ile yeni bir yönetim sürecine başlamıştır. Bu dönemden itibaren ulaşımın kolaylığı nedeniyle Saruhan sancağına bağlanmıştır (Ceylan, 2004; Emecen, 1989).

3.6.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler

İzmir-Kasaba demiryolu hattının imtiyazlar ile Alaşehir'e uzatılması ve 1 Mart 1875 tarihinde buraya ulaşmasıyla yerleşimde hem nüfus hem de ekonomi bağlamında gelişmeler hızlanmıştır (Emecen, 1989). Bu dönemde Sancağı'nın güney doğusunda yer alan Alaşehir kazası, kendisine bağlı bir nahiye ve 64 köyden oluşmakta olup köylerden 44'ü merkez yerleşime ve 20'si nahiyeye bağlı olarak yönetilmektedir. Cuinet'in çalışmalarına göre 1893 yılında Alaşehir'in nüfusu 27.510 Müslüman, 7.326 Rum Ortodoks, 355 yabancı ve 336 İsraillilerden oluşmaktadır. 1800'lerin sonlarında Philadelphia olarak da anılmaya devam eden yerleşimde kamu hizmetlerinin yürütüldüğü kurumlar bulunmaktadır (Cuinet, 1893). 1892 yılında Aydın Vilayeti'ne Denizli sancağı eklenmiş ve Saruhan sancağına bağlı kaza sayısı 11 olarak belirtilmiştir. Bu kazalar; Alaşehir, Akhisar, Demirci, Gördes, Eşme, Kırkağaç, Kula, Manisa Merkez, Salihli, Soma ve Turgutlu (Kasaba)'dır (Yurt Ansiklopedisi, 1981).

Bu gelişmeler ile birlikte, 1899'da Alaşehir kazası merkezine bağlı 50 köy bulunmakta iken yerleşimin nüfusu 1900 yılında toplam 33.807 olarak kaydedilmiş olup 10.026'sı kazanın merkezinde ikamet etmiştir. Nüfus yıllar içerisinde artış göstermeye devam etmiş ve 1908'de kent merkezinde 9.780 kişi kayıt altına alınmış ve toplam nüfus 35.367 olarak belirlenmiştir (Tepekaya, 2006).

İşgal sürecine kadar nüfus artışının kentsel gelişim ile birlikte sürdürüldüğü Alaşehir'de işgal dönemi Manisa'nın işgalini takip eden bir yıl içerisinde başlamıştır. Ülkeyi kurtarmak için kurulan Kuva-yı Milliye birliklerinin merkez konumlarından biri olan yerleşim Batı Anadolu'yu birbirine bağlayan bir noktada olduğundan ve demiryolu ulaşımının elverişli olmasından kaynaklı olarak stratejik bir öneme sahip olmuştur. Bu bölgede güçlü bir teşkilatlanma örneği gösterilmiş ve Albay Bekir Sami Bey önderliğinde direniş çalışmaları kuvvetlenmiştir (Bilgi, 2006).

Yerleşimde 16 Ağustos 1919 tarihinde Alaşehir Kongresi düzenlenmiş olup dağılan Kuva-yı Milliye birliklerinin toplanması amaçlanmıştır. Batı Anadolu Bölgesi'ndeki vilayet ve kazalardan 21 temsilci katılmış ve işgal kuvvetlerine karşı önemli kararlar alınmıştır. Bu kararlar doğrultusunda İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri, İtalya ve Fransa hükümetlerinin temsilciliklerine nota gönderilmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1981). 26 Haziran 1920'de işgale uğrayan yerleşim, 2 yıl 2 ay 12 gün işgal altında kalmış ve büyük tahribata uğramıştır. 5 Eylül akşamında yanar halde bulunan yerleşimde, savaş ile birlikte çıkarılan yangının da söndürülmesi için çalışmalar yapılmıştır (Bilgi, 2006; Emecen, 1989). Kurtuluş Savaşı sonrası çıkan yangında yerleşimdeki 10 cami ile 20 mescid, 20 köy ve istasyon binaları ile 4000 evden 100'ü hariç tamamının yandığı belirlenmiştir (Gökmen, 2010).

3.6.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte Alaşehir'de, yeniden yapılanma süreci başlamış olup bu doğrultuda çalışmalar yapılmıştır. 1925-1926 yılı Devlet Salnamesi'nde

Alaşehir'in bir nahiyesive 91 köyü olduğu bilgisine yer verilmiş ve bu sayı 1926-1927 yılıında İnegöl isimli bir nahiye ve 89 köy olarak yenilenmiştir (Bilgi, 2006). Cumhuriyet Dönemi içerisinde 1927 yılında yapılan ilk nüfus sayımında yerleşimin nüfusu 7183 olarak kaydedilmiş ve Kurtuluş Savaşı'nda birçok kişinin hayatını kaybetmesi ve halkın daha güvenli yerlere taşınmasıyla nüfusta azalma görülmüştür. Yerleşimde ikamet etmekte olan Rum nüfusun savaş dönemi sonrasında yerleşimden ayrılması da nüfusun azalmasında etkili olmuştur (Ceylan, 2004).

Yerleşimin nüfusu beşer yıllık periyotlarla kayıt altına alınmış ve 1935 yılında 4.315 kadın ve 3.894 erkek olmak üzere toplam 8.209 olarak belirlenmiştir. Bu sayı 1940 yılında 4.328 kadın ve 3.826 erkek olmak üzere toplam 8154 olarak keydedilmiştir. 1945 yılı nüfus verilerine göre ise, yerleşim merkezinde, 4.556 kadın ve 4.327 erkek nüfus bulunmakta olup toplam 8.883 kişi Alaşehir'e kayıtlı durumdadır (Akıncı, 1949).

1949 yılında Alaşehir'in ilçe merkezinde ve Sarıgöl bucağında belediye teşkilatı bulunmaktadır. Sarıgöl Belediyesi 1944 yılında kurulmuş olup Alaşehir'e bağlı durumdadır. 1949 yılında yerleşimde 27 ilkokul ve 1 ortaokul bulunmakta olup ilkokullardan biri ilçe merkezinde, biri Sarıgöl bucağında ve 25'i yerleşime bağlı köylerde eğitim faaliyetlerini sürdürmektedir. Ek olarak, birçok köyde ilkokul inşası başlamış ve eğitim-öğretim faaliyetleri ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Okulların yanı sıra Halkevi ve halk odalarında da yerleşim halkı için kitaplar bulunmakta olup konferans ve eğitimler düzenlenmektedir (Akıncı, 1949).

Manisa il merkezi ve ilçelerine dair bilgiler içeren ve 1967 yılında hazırlanan Manisa İl Yıllığn'nda yerleşim ile ilgili idari ve nüfus bilgilerine yer verilmiştir. Bu kapsamda yerleşim 5 mahalleden oluşmakta olup 1960 yılında kent merkezinde 13.924 kişi ve yerleşime bağlı bucak ve köylerde toplam 34.756 kişi yaşamaktadır. Bu sayılar 1965 yılında yeniden kaydedilmiş ve yerleşim merkezi nüfusu 16.012 ve bucak

ile köylerin nüfusu ise 41.001 olarak belirlenmiştir. 1967-1968 yılı verilerine göre, yerleşimde toplam 59 okul bulunmakta iken bunlardan 4 adedi merkezde yer almaktadır. Alaşehir'e bağlı bucaklardan Yeşilyurt'ta 1, Killik kasabasında 2 ve diğer köylerde toplam 53 okul mevcuttur (Manisa İl Yıllığı, 1967).

3.7 Eşme Yerleşimi Hakkında Genel Bilgiler

Eşme, Ege Bölgesi'nin İç Batı Anadolu Bölümü'nde yer alan ve Uşak iline bağlı ilçedir. Kemer Dağı'nın doğusunda, yaklaşık 800-875m yükseltide ve dereler tarafından bölünmüş bir plato üzerinde yer almaktadır. Eşme, Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu istasyonunun kurulduğu ve yerleşimin bu doğrultuda geliştiği yerleşmelerin örneklerindendir. Eşme'nin konumu, İzmir-Afyon demiryolu hattının yaklaşık olarak orta noktasına denk gelmektedir. Eşme, demiryoluyla Uşak'a 69 km, Alaşehir'e 49 km mesafede bulunmaktadır. Eşme, karayolu bağlantısı ile Uşak'a 64 km, Denizli'ye 125 km, İzmir'e 188 km ve Kula'ya 44 km uzaklıkta konumlanmaktadır. Eşme, Uşak ilinin en geniş alana sahip yönetim merkezidir ve yüzölçümü 1362 km2'dir (Ceylan, 2006, s.341.)

Eşme'nin bulunduğu bölgede, Akdeniz ikliminin karasal etkilerle karşılaştığı bir geçiş iklimi görülmektedir. Denizden uzaklık ve yükselti değerlerinin artışı sonucunda, bölgenin iklim özelliklerinde karasal iklim tipinin özellikleri etkili olmaktadır. Eşme'de yıllık ortalama sıcaklık değeri 13.7 ºC'dir. En sıcak ay olan ağustos ayında sıcaklık 25.4 ºC ve en soğuk ay olan ocak ayında ise sıcaklık 2.8 ºC olarak ölçülmüştür. Yıllık ortalama yağışın dağılışı mevsimlere göre; kış mevsiminde %43,1 ve yaz mevsiminde %8,7 oranındadır. Yerleşim ve çevresinin bulunduğu bölgenin doğal bitki örtüsü, ilkçağlardan beri insani etkiler sebebiyle büyük ölçüde zarar görmüştür. Bitki örtüsünün çoğunluğu Akdeniz florasına ait türlerden oluşmaktadır. Bu türler; mazı meşesi, saçlı meşe, palamut meşesi, tirek kavak, Anadolu kestanesi, doğu çınarı, ova karaağacı, laden, menengiç ve yabani bademdir. Yerleşim çevresinde bulunan dere kenarlarında kavak, söğüt ve hayıt gibi bitki türleri bulunmaktadır (Ceylan, 2007).

Eşme yerleşimi Manisa ilinin bir ilçesi durumda iken 15 Temmuz 1953 tarihinde Uşak'ın il olması ile Uşak'a bağlı bir ilçe statüsüne getirilmiştir (Ceylan, 2010). Yerleşim sınırları içerisinde 1 belediyeye bağlı olmak üzere 10 mahalle yer almaktadır (TÜİK, 2021). İlçeye bağlı mahalleler; Cumhuriyet, Elvanlar, Hürriyet, İstasyon, İstiklal, Kemer, Şehitalibey, Üçeylül, Yenikent ve Yıldırım'dır.

Eşme yerleşimi yüzölçümü ve nüfus bakımından Uşak'ın merkez ve Banaz'dan sonra gelen büyük ilçeleri arasında yer almakta olup yerleşim nüfusu 2021 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 34.703 olarak belirlenmiştir. Tablo 3.4'te görüldüğü gibi Eşme'nin nüfusu 10 yıllık periyotlara göre incelenmiş olup devamlı bir düşüşün yaşandığı sonucuna ulaşılmıştır. Yerleşimde yürütülen tarımsal kaynaklı ekonomik faaliyetlerin temel geçim kaynağını oluşturması ve yeni iş kollarının sınırlı olarak geliştirilmesi nüfusun azalmasını etkileyen temel nedenlerden biridir. İzmir, Uşak, Denizli gibi büyük yerleşimlere yakın bir konumda yer alan yerleşim ekonomi, eğitim ve sosyal hayat gibi çeşitli nedenlere bağlı olarak göç vermektedir. TÜİK'in Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS)'ne göre 2021 yılında ilçe nüfusu 34.703 olarak belirlenmiştir. Bu nüfusun 17.175'i erkek ve 17.528'i kadındır. Yerleşimde ekonomik faaliyetler tarım ve hayvancılık odaklı olarak sürdürülmekte olup tarımsal hammaddenin işlendiği sanayi kollarının geliştirilmesi ile çeşitlendirilmiştir.

Tablo 3.4 Eşme'nin 1990-2020 yılları arası nüfus bilgileri (TÜİK'ten alınan Genel Nüfus Sayımı verilerine göre oluşturulmuştur)

	1990 Yılı	**2000 Yılı**	**2021 Yılı**
Kentsel Nüfus	10.547	11.615	15.693
Kırsal Nüfus	29.355	27.254	19.010
Toplam Nüfus	39.902	38.869	34.703

3.8 Eşme Yerleşiminin Tarihsel Gelişim Süreci

3.8.1 Osmanlı Dönemi Öncesi

Eşme'de M.Ö. 2. yüzyıldan itibaren yerleşim alanları tespit edilmiş olup Düzköy yakınlarında Mesotimolos Antik Kenti Frig Uygarlığı'nın kentlerindendir. Antik kentte kaya üçgen alınlıkları ile büyük kaya mezarları bulunmaktadır (Tümer, 1971; Şenli, 2007). Bölge M.Ö. 676 tarihinden itibaren Kimmerlerin topraklarına katılmış ve Lydia hakimiyetinin bu alanda güçlenmesiyle birlikte Lydia uygarlığının yerleşim alanlarına dahil olmuştur (Uşak Valiliği, bt.). Ramsay, Lydia'nın kentlerinden biri olan Mesotimolos'un Lydia'nın doğu bölgesinde ve Takmak civarında konumlandığını ifade etmektedir. Mesotimolos harabelerinin Takmak'tan Uşak'a giderken yolun kuzeyinde yer almakta olup yanında bir akarsu bulunmaktadır. Kent içerisinde üçgen alınlıklı büyük kaya mezarları bulunmaktadır (Ramsay, W.M., çev., 1960). Eşme yerleşimine yakın konumda bulunan Antik kentler incelendiğinde, Lydia kentlerinden biri olan Klannoudda'ya ulaşılmaktadır. Ulubey'in batısında ve Eşme yoluna yakın bir noktada yer almaktadır. Eğimli bir yamaç üzerinde kurulan kentte Lydia hakimiyeti sürmüştür (Umar, 1981).

Daha sonraki dönemlerde Büyük İskender ve Bergama Krallığı'nın hakimiyetinde kalan bölgede, M.Ö. 130 yılından itibaren Roma İmparatorluğu'nun yönetim dönemi başlamıştır (Uşak Valiliği, bt.). Kemer Dağı'nın doğusunda Bizans İmparatorluğu'ndan kalma Antik yerleşim alanları bulunmuştur (Şenli, 2007).

Malazgirt Savaşı ile Türk hakimiyeti kentte başlamış olup Türkmen aşiretlerinin topraklarına katılmıştır (Uşak Valiliği, bt.). Başkenti Kütahya olan Germiyanoğulları Beyliği sınırları içerisinde Kütahya, Uşak, Denizli ve Afyon ile Manisa Vilayeti'nin doğu bölümü yer almaktaydı. Eşme'nin konumlandığı alan da Germiyanoğulları topraklarına dahil olmuştur (Şenli, 2007).

3.8.2 Osmanlı Dönemi

3.8.2.1 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Öncesindeki Gelişmeler

1429 yılı itibariyle Germiyanoğulları Beyliği'nin topraklarının tamamı Osmanlı hakimiyetine geçmiş, Uşak ve çevresi Osmanlılara bağlanmıştır (Şenli, 2007). 1831 yılı nüfus verilerine göre, Eşme'nin toplam erkek nüfusu 2.204 olarak kaydedilmiştir (Özdeğer, 2012). Tanzimat döneminin ilk yıllarında, Osmanlı'da eyalet ve sancaklara göre idari düzenlemeler yapılmıştır. Bu kapsamda, 1871 yılı Vilayet Nizamnamesi'ne göre Aydın vilayeti Saruhan sancağına bağlı 9 kaza bulunmakta olup Eşme yerleşimi de bu kazalardan biri olma özelliğini taşımaktadır (Kök, 2019). 1891 yıılı Salnamesi'ne göre, Eşme kazasına bağlı 23 karye bulunmakta olup kazanın merkezini Takmak karyesi oluşturmaktadır. Takmak'ın nüfusu 568 kişi olarak kaydedilmiş ve yerleşimde 120 adet binanın bulunduğu bilgisine yer verilmiştir. Takmak'ın Merkez karye olmasına karşın Elvanlar ve Yelkan'ın nüfusu Takmak'tan fazladır. Eşme'nin tamamında nüfus 5.856 olarak belirlenmiş ve 1.249 yapı bulunduğu ifade edilmiştir (Kök, 2019).

1893 yılında Cuinet verilerine göre, Eşme'nin Güre isimli bir nahiyesi ve 79 köyü bulunmakta olup köylerden 41'i yerleşim merkezinde ve 38'i nahiyeye bağlıdır. Eşme kazasının nüfusu 26.128 Müslüman ve 768 Rum Ortodoks olmak üzere toplam 26.896 kişiden oluşmaktadır. Merkez olan Takmak'ın nüfusu ise, 3.892 Müslüman ve 108 Ortodoks olmak üzere toplam 4.000 kişi olarak belirtilmiştir. Bu dönemde yerleşimin temel ekonomik kaynaklarından olan tarım faaliyetlerinde yoğunluk tahıl, pamuk ve üzüm üretimindedir (Cuinet, 1893).

3.8.2.2 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Sonrasındaki Gelişmeler

İzmir-Kasaba demiryolu hattının önce Alaşehir'e ve sonrasında Afyon'a uzatılması konusunda verilen kararlar doğrultusunda Eşme yerleşiminin Elvanlar bölgesi yakınlarından demiryolu hattı geçirilmiştir. Hattın Alaşehir-Elvanlar arası 1897 yılının Temmuz ayında tamamlanmıştır. Elvanlar'dan Uşak'a devam eden hat ise komisyon

tarafından kontrolden geçirilmiş ve işletmeye uygun karar verilmiştir. 6 Eylül 1897 tarihinde resmi açılışın yapılması için izin verilmesine karşın açılış 10 Eylül 1897'de yapılmıştır. Alaşehir Uşak arasında Killik, Güneyköy, Elvanlar ve İnay'dan geçerek hat devam ettirilmiştir (Kolay, 2013).

3.8.3 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

Osmanlı Dönemi'nde Takmak çevresinde gelişen Eşme'de, tren istasyonu'nun inşası sonrasında kentsel gelişmeler yaşanmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında, yerleşim merkezinin Takmak'tan istasyonun bulunduğu Elvanlar bölgesine taşınması gündeme getirilmiş olup yerleşimin bu alan çevresinde yeniden kurulması düşünülmüştür. Takmak'ın Kurtuluş Savaşı ve sonrasında çıkan yangında ciddi hasarlar alması bu kararın alınmasında önemli etkenlerden biri olmuş olup istasyon çevresine taşınmanın daha doğru bir yaklaşım olacağı bir grup tarafından benimsenmiştir (Ceylan, 2006).

Bu karar görüşülmesi için 11 Mart 1931 Manisa İl Genel Meclisi'nin toplantına konu edilmiş ve büyük çoğunluğun itiraz etmesiyle taşınma kararı alınamamıştır. Yerleşimin valisi Vakkas Ferit Savaş ve Takmak halkının bir kısmının ısrarları ile tekrar görüşmeler yapılmış ve 28 Şubat 1934 tarihinde alınan karar kapsamında yerleşimin merkezinin Takmak'tan Elvanlar'da konumlanan istasyon çevresine taşınması uygun bulunmuştur (Ceylan, 2010). Bu karar Eşme'nin bundan sonraki süreci için oldukça önem taşımakta olup istasyon çevresinde kurulan yerleşimlerin örneklerinden biri olma özelliği kazanmasına neden olmuştur.

Yerleşimin kurulması ve yapılaşmanın devam etmesiyle birlikte kentsel gelişim süreci hız kazanmıştır. Bu süreç sonrasında, yerleşimin idari statüsünde bir değişim yaşanmıştır. Manisa iline bağlı olan Eşme, kendisine yakın konumda bulunan Uşak'ın il yapılmasıyla 15 Temmuz 1953 tarihinde Uşak iline bağlı ilçelerden biri olmuştur (Ceylan, 2010).

BÖLÜM DÖRT
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDE İSTASYON BÖLGESİNİN GELİŞİMİ VE BÖLGEDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İNCELENMESİ

4.1 Ahmetli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi

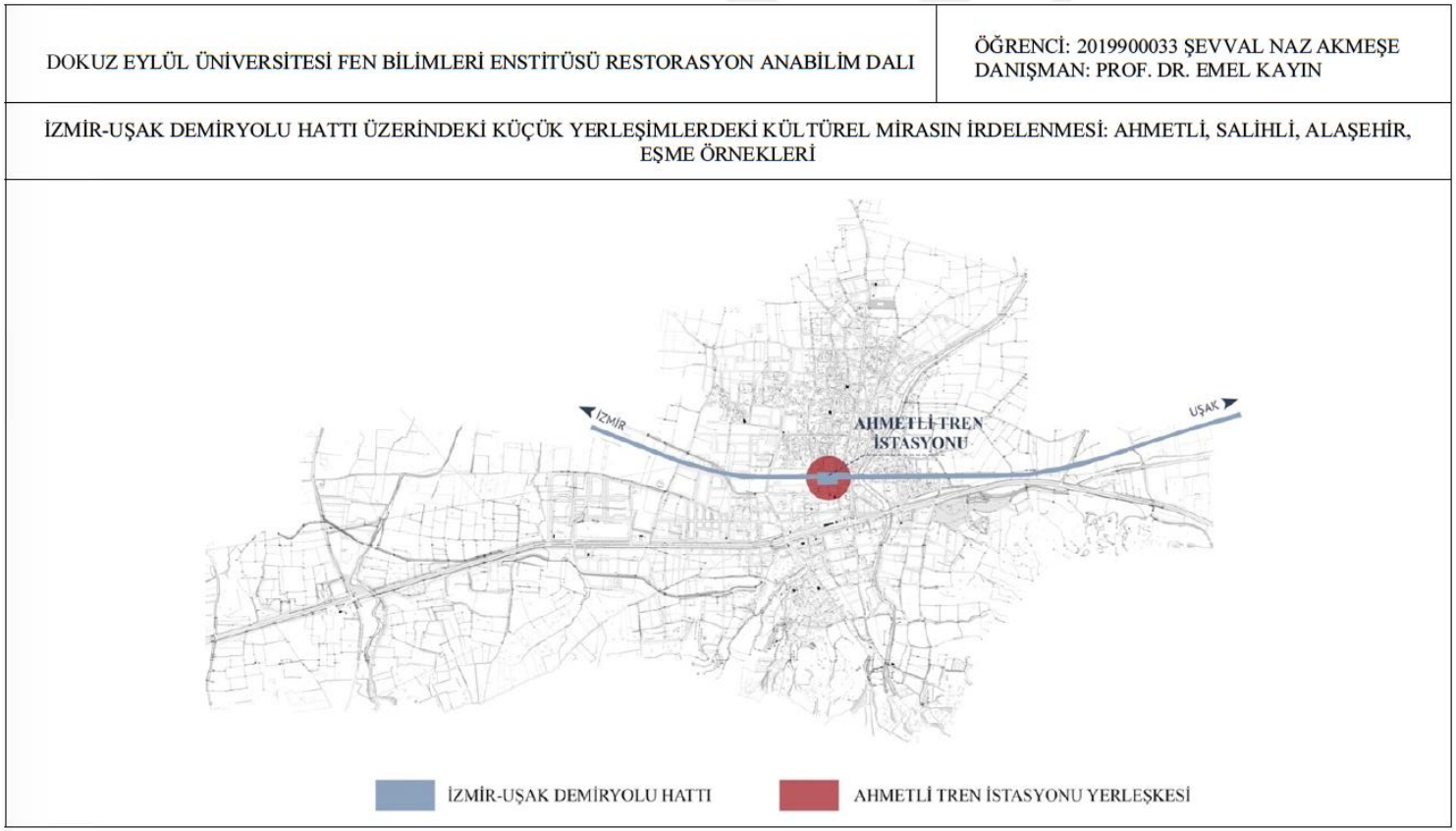
4.1.1 Ahmetli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi

Ahmetli'de inşa edilen demiryolu hattı, yerleşimin doğu-batı doğrultusu üzerinde konumlanmaktadır. Ulu Cami Mahallesi Akasya Sokak üzerinde yer alan Ahmetli Tren İstasyonu yerleşkesi, yerleşimin merkezinde bulunmaktadır. Ahmetli yerleşimi, 1875 yılında inşa edilen ve yerleşim içerisinde doğu-batı doğrultusunda uzanan demiryolu hattı ve Ahmetli Tren İstasyonu çevresinde şekillenmiştir.

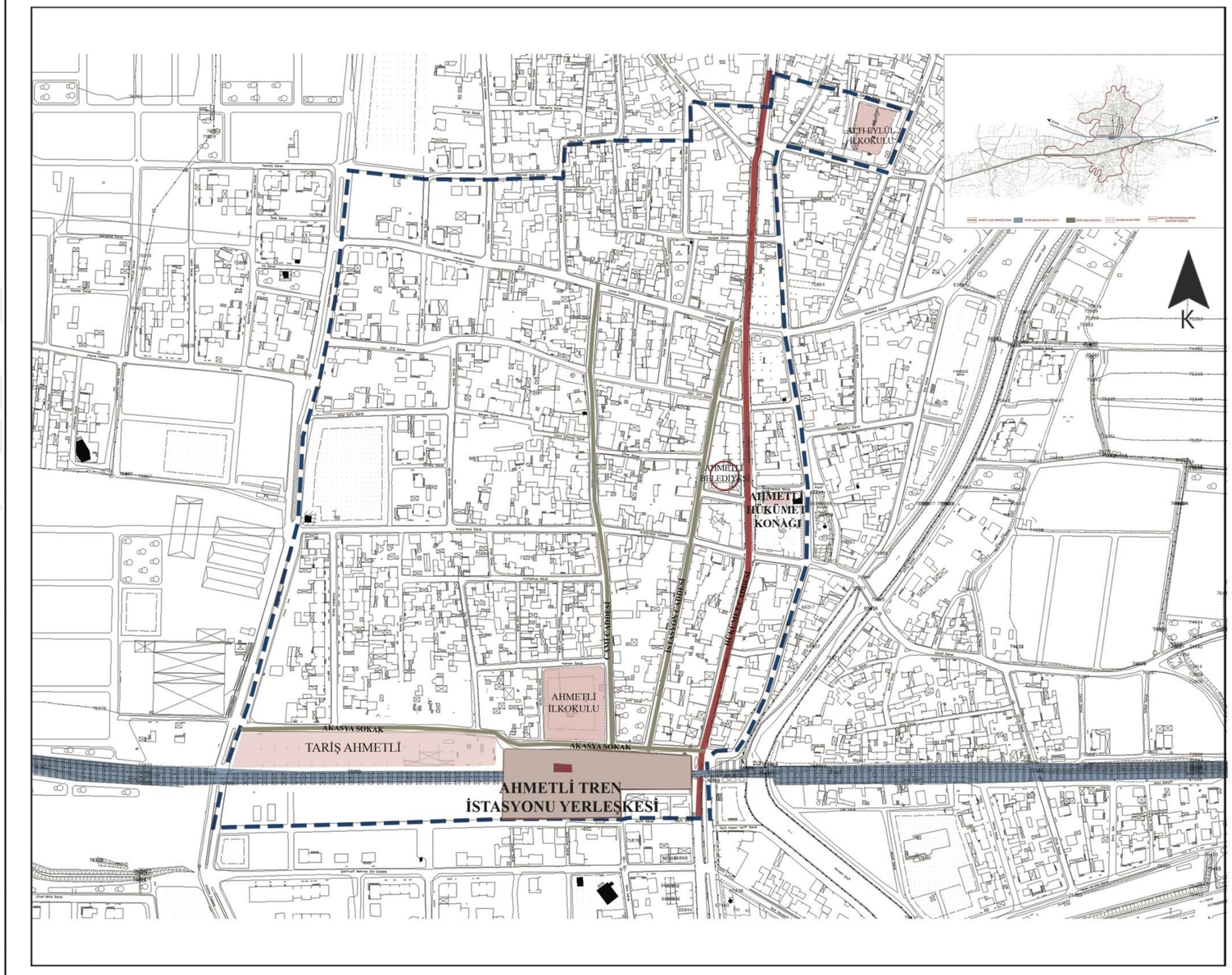
Bu sebeple, Ahmetli Tren İstasyonu çevresinde var olan ve günümüze aktarılan yapıların belirlenmesi ve koruma prensibi çerçevesinde incelenmektedir. Çalışmada istasyon çevresinde belirlenen çalışma alanı tariflenirken, yerleşim için önemli olan ve Ahmetli Tren İstasyonu'na bağlanan ana arter (Hükümet Caddesi) ve bu cadde ile ilişki içerisinde olan yerleşimin önemli akslar belirlenmiştir. Bu akslar; İstasyon Caddesi, Cami Caddesi, Demirciler Caddesi, Akasya Sokak ve Anafartalar Caddesi'dir. Bu akslar etrafında tanımlanan ve yerleşimin çalışılan dönemine tarihlenen yapılarını içeren sit alanları, kültürel miras öğeleri ve dönemin özelliklerini yansıtan yapıların bulunduğu alan çalışma alanı olarak belirlenmiştir.

Çalışma alanının güneyi Ahmetli Tren İstasyonu ve Tariş Ahmetli ile sınırlandırılmakta olup kuzeyinde Altıeylül İlkokulu ve tescilli konut örneklerinin bulunduğu adaların konumu esas alınmıştır. Doğusunda ise, yerleşimin ana arteri olan Hükümet Caddesi doğrultusu takip edilmiş ve Ahmetli Hükümet Konağı'nın bulunduğu adanın sınırları takip edilmiştir. Batı yönünde ise Tariş Ahmetli'nin konumlandığı adanın sınırı esas alınarak bir çalışma alanı belirlenmiştir. Bu alan

içerisinde sürdürülen alan çalışması ve envanter araştırmaları doğrultusunda belirlenen yapıların mimari özellikleri ve tarihsel süreçteki değişim ile dönüşümü irdelenmektedir



Şekil 4.1 Ahmetli yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu yerleşkesinin konumu (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)



AHMETLİ TREN İSTASYONU
ve
ETKİLEŞİM İÇİNDE OLDUĞU
ALAN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI

İZMİR-UŞAK KARAYOLU

ÇALIŞMA ALANI SINIRI

AHMETLİ TREN İSTASYONU ARTERİ (HÜKÜMET CADDESİ)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.2 Ahmetli İstasyon Bölgesi ve etkileşim içinde olduğu alan (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

4.1.1.1 Osmanlı Dönemi

4.1.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler

Ahmetli yerleşimi, Osmanlı Dönemi'nde bir köy statüsünde olup Saruhan Sancağı sınırları içerisinde yer almaktadır. İsmi Ahmedli olarak geçmekte ve Ilıca kazasına bağlı köylerden biri olma özelliği taşımaktadır. 1842 yılına tarihlenen nüfus yoklama defteri verilerinde, yerleşimde toplam 71 adet hane bulunduğu bilgisi yer almaktadır. Hanelerden 41'i Müslümanlara ve 29'u gayrimüslimlere ait olmak üzere ortalama nüfus 258 olarak belirlenebilmektedir. Bu veriler nüfus yoklama defterleri ve temettüat defterleri ile kayıt altına alınmış olup 1845 yılında Ahmedli'ye ait bir veriye daha ulaşılmıştır. 1845 yılında yapılan temettüat sayımı verilerine göre, yerleşimde toplam 84 hane bulunduğu sonucuna ulaşılmış olup bu yapılardan 41'i Müslümanlara ve 43'ü gayrimüslimlere ait olduğu belirlenmiştir (Bilgi, 2000). Bu bilgilere göre, yerleşim nüfusunun artış durumuna göre hane sayısında da artış görüldüğüne ve Ahmedli köyünün bu dönemde kentsel gelişimini sürdürdüğüne ulaşılmaktadır.

4.1.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler

İzmir- Kasaba demiryolu hattı ve sonrasında Alaşehir'e uzatılan hattın devamı üzerinde konumlanan duraklar çoğunlukla yerleşimlerin dışında bir noktada inşa edilmiş ve merkezlerle bağlantı sağlaması kurgulanmıştır. Ahmetli yerleşimi de bu durakların örneklerinden birini oluşturmaktadır. Kiepert tarafından hazırlanan 1890 tarihli haritada görüldüğü gibi Kasaba'dan Alaşehir'e devam eden hat, Ahmetli merkezi yakınından geçmekte olup yerleşimin güneyinde konumlandırılmıştır. Yerleşimin gelişimi bu çevreden güney yönünde ilerlemeye başlamıştır.



Şekil 4.3 Ahmetli yerleşim merkezi ve Tren İstasyonu, 1890 (Kiepert, 1892) (Salt Araştırma Koleksiyonu)

Ahmetli yerleşiminin istasyon duraklarından biri olarak belirlendiği bu dönemde, Aydın Vilayeti Saruhan Sancağı'na bağlı olan Kasaba (Turgutlu) kazasının 1850'ler sonrasında iki nahiyesi bulunmaktaydı. 1897-1898 Aydın Vilayet Salnamesi'ne göre, Ilıca ve Dağmarmara nahiyeleri bulunan Kasaba yerleşimine bağlı 48 mahalle ve köy bulunmaktadır. Ilıca nahiyesinin merkezi Ahmedli (Ahmetli) köyü olup bu tarihlerdeki nüfusu 199 erkek ve 181 kadın olmak üzere 380 Müslüman ve 151 erkek ve 168 kadın toplam 319 Rum olarak belirtilmektedir. Köy halkının kullanımında 515 yapı bulunmaktadır (Çakmak, 2018). Çevre yerleşimlere göre oldukça küçük ölçekli bir köy olan Ahmetli'den demiryolu hattının geçirilmesi yerleşimin ilerleyen yıllardaki durumu üzerinde doğrudan etki sağlamıştır.

Ulaşımın kolaylaştığı yerleşim ile ilgili gelişim durumunu kayıtlarda belirtilen nüfus bilgilerinden takip etmek mümkün olmaktadır. 1897-1898 yılına tarihlenen Aydın Salnemesi'nde ise Ahmedli ile ilgili hem konum hem nüfus ve konut sayısı ile bilgiler yer almıştır. Bu bilgilere göre, Ahmedli'nin Ilıca nahiyesinin merkezi konumunda ve İzmir-Kasaba demiryolu hattı üzerinde yer aldığı ve nahiyeye dört saat

uzaklıkta olduğu belirtilmiştir. Nüfus ile ilgili olarak, 199 erkek ve 181 kadın toplam 380 Müslüman, 151 erkek ve 168 kadın toplam 319 Rum nüfusun varlığı kayıtlarda yer almaktadır. Köy halkının kullanımına ait 515 bina bulunmaktadır (Bilgi, 2000).

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



Şekil 4.4 Ahmetli yerleşiminde demiryolu hattı inşası sonrasında gelişen arter (Hükümet Caddesi) (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur).

1908-1909 Aydın Vilayet Salnamesi'nde yer alan ifadelere göre, Ilıca nahiyesine bağlı olan 20 adet köy bulunmakta ve nahiye merkezi önceki yıllarda da olduğu gibi Ahmetli köyü olarak devam etmektedir. Bu yıllarda Ahmetli'nin nüfusu 215 erkek ve 184 kadın olmak üzere 399 kişiden oluşmakta ve yapı sayısı 122 olarak kayıt altına alınmaktadır (Çakmak, 2018).

Tanzimat dönemi sonrasında eğitim kurumlarının isimlerinde tedrisata bağlı değişimler yapılmış olup ilköğretim kurumları ibtidai mektebi adını almıştır ve Kasaba'da bu düzene uygun eğitim kurumları açılmıştır. Bu kapsamda, 1908 yılında Ahmetli köyünde açılan kız ibtidai mektebinde öğrenci sayısı 15 iken, 1894 yılında bir erkek ibtidai mektebi de açılarak yeni düzene göre eğitim faaliyetleri sürdürülmeye başlanmıştır. İbtidai mektebi iki katlı olup iki derslik ve bir muallim odasından oluşmaktadır. 1894 yılında 11 erkek ve 11 kız öğrenci, 1899 ve 1901 yıllarında 8 kız ve 10 erkek, 1903 yılında 8 kız ve 10 erkek ve 1908 yılında ise 8 kız ve 12 erkek öğrenci eğitim görmüştür (Çakmak, 2018). Köy halkının, Turgutlu gibi çevre yerleşimler yerine yaşadıkları köyde eğitim alabilmesi için yerleşimde eğitim yapılarının açılması sosyal hayat ve yerleşim halkının gelişimi için önemli bir yaklaşım olmuştur.

İşgal dönemine kadar yavaş bir gelişim gösteren Ahmetli, 5 Haziran 1919'da işgal altına alınmış olup bu süreç 6 Eylül 1922 tarihine kadar sürmüştür. 7 Eylül tarihinde yerleşimde bulunan 1. Ordu Komutanı Nurettin Paşa'nın hazırladığı raporda, Turgutlu'da çıkan yangınların Ahmetli'de de sürdürüldüğü ve Ahmetli'nin tamamen yandığı bilgisine yer verilmiştir. Yangın sonrasında yerleşimi ziyaret eden gazetecilerden Falih Rıfkı Atay'ın gözlemlerinde göre, 'İşte Ahmetli, yanan binaların iskeletleri gösteriyor ki oldukça güzel bir köydü.' olarak ifade etmiştir (Bilgi, 2000). Bu gözlemler sonucunda Ahmetli yerleşiminde bulunan yapıların yandığı ve yerleşim için yeniden imar çalışmalarının gerekliliği sonucuna ulaşılmıştır.

4.1.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

Batı Anadolu Bölgesi'nde yer alan diğer yerleşimlerde olduğu gibi, büyük ve küçük ölçekli kent ve köylerde yangının ve savaşın ortaya çıkardığı tahribatın izlerini silmek ve yerleşimleri yaşanabilir hale getirmek için Cumhuriyet ideolojileri kapsamında yeniden imar çalışmaları başlamıştır. Turgutlu, Ahmetli, Salihli, Akhisar gibi Manisa'ya bağlı küçük ölçekli yerleşim yerlerinde de bu çalışmalar ile birlikte yeniden yapılanma çalışmaları önem kazanmıştır.

İzmir-Kasaba demiryolu hattının Alaşehir'e uzatılması, Ahmetli yerleşimine de durak inşa edilmesi ve hattın yerleşimin merkezine yakın konumlandırılmasıyla birlikte yerleşimin gelişim yönü de değişiklik göstermiştir. Tren istasyonunun bulunduğu konumun kuzeyi yönünde büyümenin gözlemlendiği Ahmetli yerleşiminde merkez bu çevrede şekillenmiştir. 1925-1926 Devlet Salnamesi'nde yer alan bilgiye göre, Turgutlu ilçesinin nahiyesi statüsünde olan Ahmetli'de Cumhuriyetin ilanı sonrasında imar faaliyetleri başlamıştır. Cumhuriyet Dönemi öncesinde Ahmetli merkezli Ilıca nahiyesi olarak kayıtlarda yer alan nahiye, Cumhuriyet sonrası Devlet Salnameleri'nde Ahmetli olarak isimlendirilmiş olup Dağmarmara ile birlikte Turgutlu'nun nahiyelerinden olmuştur (Berber, 2018).

1925-1926 yıllarına tarihlenen Devlet Salnameleri'nde Turgutlu'nun nahiyelerinden olan Ahmetli ile ilgili bilgilere yer verilmiş olup İzmir-Afyon demiryolu hattı güzergahında konumlandığı ve iktisadi bir nitelik taşıdığına değinilmiştir. Batı Anadolu'nun önemli yerleşimlerinden olan Akhisar, Salihli ve Ödemiş'e bağlanan yolları bulunduğu bilinmektedir. Nahiyede Belediye Teşkilatı kurulmuş ve faaliyetlerini sürdürmektedir. 600 konutu barındıran nahiye işgal ve savaş döneminde zarar görmüş ve imarı için bir harita hazırlanmıştır. Yapılaşmanın sürdüğü yerleşimde bir Hükümet Konağı bulunmakta ve tamamlanması için çalışmaların devam ettiği kâgir bir okul Ahmetli halkının kullanımı için inşa edilmektedir (Bilgi, 2000). Cumhuriyet Dönemi'nin başlangıcıyla birlikte eğitim en önemli konulardan biri

olmuş ve bu nedenle küçük ölçekli yerleşimlerde de halkın kullanımı ve yeni sistemle eğitim-öğretim faaliyetlerinin başlaması için okullar açılmaya başlanmıştır.

2 Mart 1926 tarihinde Anadolu gazetesinde yayımlanan haberde gazete muhabiri Ahmetli nahiyesi ile ilgili gözlemlerini aktarmıştır. Bu haberde, işgal süreci öncesinde yedi yüz küsur konutu bulunan yerleşimin zarar görmesi sonucunda dört yüz konutu bulunan bir nahiye olduğunu belirtmiştir. Kurulmuş olan Belediye Teşkilatı'nın kullanımı için bir bina bulunmamakta ve Belediyecilik faaliyetleri bir konutun küçük zemin katında sürdürülmektedir. Yeni bir Belediye binasının inşa edilmesi için bütçeye para eklemişlerdir (Bilgi, 2000). Belediye ve Hükümet'in çalışmaları ile birlikte Ahmetli'de imar faaliyetleri başlamıştır.

Cumhuriyet'in ilanı sonrasından 1926 yılına kadar, savaşın ortaya çıkardığı hasarın giderilmesi için çalışmaların yapılması için uğraş verilen yerleşimde, henüz Himaye-i Etfal, Hilal-i Ahmer ve Tayyare Cemiyeti gibi Cumhuriyet Dönemi'nde önemli olan kurumların şubeleri açılmamıştır. Gazete muhabiri, Ahmetli Tren İstasyonu'ndan kuzey yönünde üç cadde ve yerleşimin doğu-batı doğrultusunda altı metre genişliğinde altı adet caddenin açıldığına değinmektedir. Bu açılan caddeler doğrultusunda yerleşim merkezi 18 ada çevresinde ve modern tarzda bir tasarımla oluşturulmaktadır (Bilgi, 2000). Ahmetli'nin ilk planı emekli Topçu Miralay Şevket Bey tarafından hazırlanmıştır (Ceylan, 2011).

1927'de Ahmed Necati tarafından 'Ahmedli'de Vaziyet' ismiyle yazılan ve Hizmet gazetesinde yer alan yazıda, Ahmetli'nin haritası ve caddeleri ile ilgili bilgilere yer verilmiştir. Cumhuriyet sonrasında uzman olmayan kişiler tarafından yerleşimin haritası hazırlanmış olup uygulanmadığına ve Nahiye Müdürü Cevdet Bey'in çalışmaları sonucu düzenlenen iki cadde dışında yenilerinin düzenlenmediğine değinilmiştir. Bu durumlar yerleşimde çeşitli sorunlara yol açmıştır (Bilgi, 2018a).

Erken Cumhuriyet Dönemi ve sonrasında Ahmetli'de inşa edildikleri dönemde yerleşim ve çevresinde bulunan malzemeler kullanılarak ve dönemin teknikleri uygulanarak yapılmış çeşitli tipte konut örnekleri bulunmaktadır. Erken Cumhuriyet

Dönemi'nde konutlar genellikle ahşap veya kerpiç malzemeden inşa edilmiş olup az sayıda tuğla malzemeye de yer verilmiştir. Kiremitle örtülü çatıları olan konutlar tek ya da iki katlıdır. Tek katlı örneklerinde, ahır evin karşısında konumlanmış ve çatısı konutla birleşen bir samanlık ya da kiler birimi şeklinde bir düzenleme yapılmıştır. İki katlı örneklerde ise, zemin kat duvarları 1 metre genişliğinde harçla örülen taş temeller üzerinde 2-2,5 metre yüksekliğinde inşa edilmiştir. Zemin katın plan şeması hole açılan karşılıklı iki oda olarak düzenlenmiş olup genellikle kışlık ürün saklama ya da bağ aletlerinin saklandığı kiler işlevinde değerlendirilmektedir. Üst kat ise, konut sakinlerinin yaşam alanlarından oluşmakta ve odalar hayata açılmaktadır. 1950-1960'lı yıllar ve sonrasında yerleşimde yeni konut tipleri inşa edilmeye başlanmış olup bu yapılarda briket, tuğla, çimento ve demir gibi yeni malzemeler kullanılmaya başlanmıştır (Erkabadayı, 1967). Yeni malzemelerin farklı yerlerden getirtilebilir olması yerleşimde inşa edilen yapıların çeşitlenmesinde en önemli etkenlerden biri olmuştur. Betonarme yapılarında inşa edilmesiyle birlikte konutlar farklı tasarımlara ve özelliklere sahip olmuştur. Bu yapılardan bazıları günümüze ulaşmış olup çalışma kapsamında incelenmektedir.

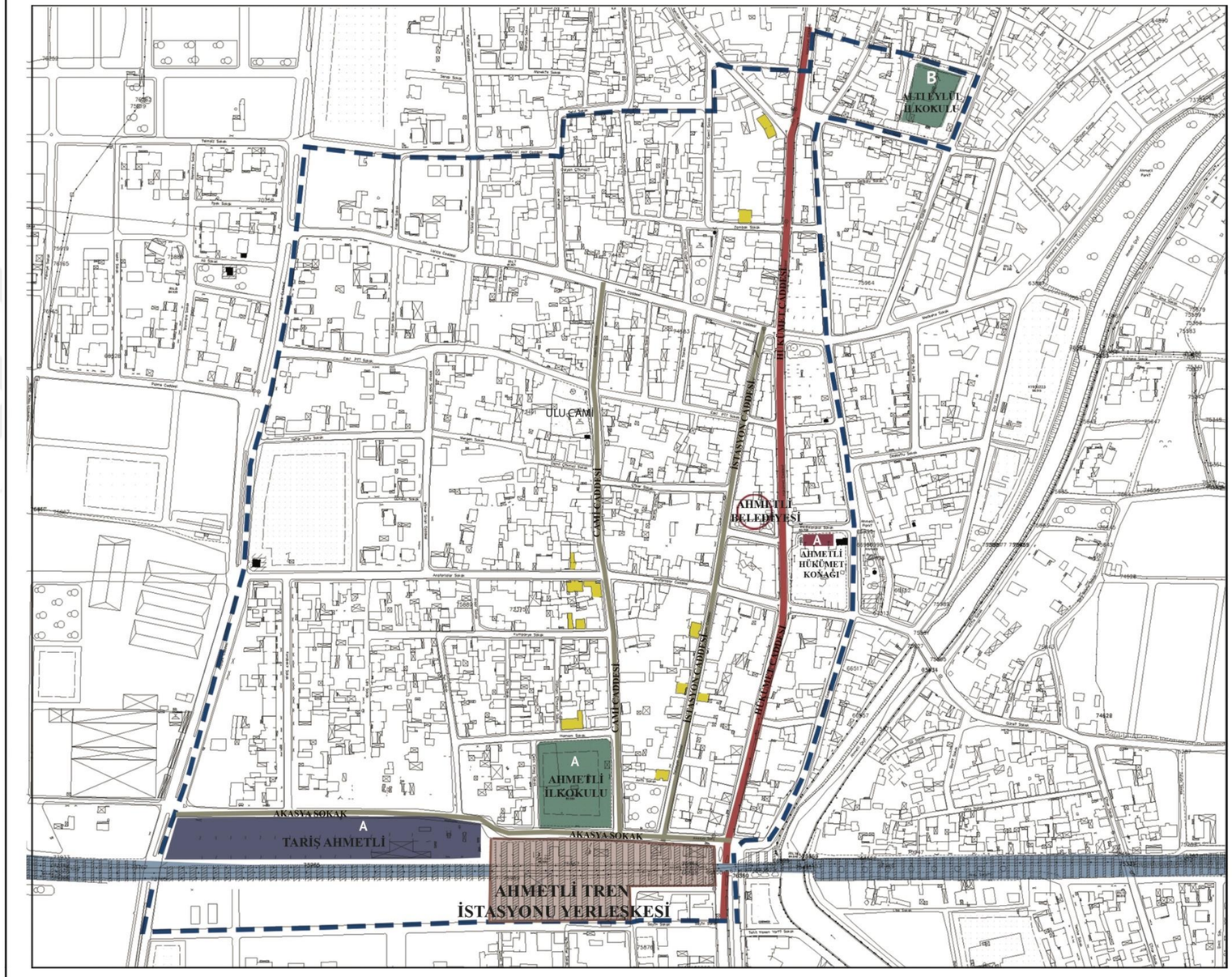
Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yapılan çalışmalarda halkın kullanımına hizmet etmesi için sosyal ve kültürel işlevde faaliyet gösteren yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Türk Ocağı Erken Cumhuriyet Dönemi'nin en önemli kuruluşlarından biri olup vilayet, kaza ve nahiye merkezlerinde şubelerinin kurulması dönemin önemli çalışmalarından biri olma niteliği taşımaktadır. Bu kapsamda, Ahmetli'de 1925 yılının şubat ayında Türk Ocağı açılmış ve faaliyetlere başlamıştır. Türk Ocağı'nın açılması sonrasında 1927 tarihli Hizmet gazetesi yazısında, dönemin Nahiye Müdürü Cevdet Bey'in Himaye-i Etfal ve Hilal-i Ahmer kuruluşlarının da şubelerinin Ahmetli'de açılması için çalışmalar yürüttüğü ve çalışmaları sonuçlandırarak şubelerin açıldığı ifadelerine yer verilmiştir. 1925-1926 tarihli Devlet Salnamesi'ne göre, nahiye merkezi olan Ahmetli'de bir okul bulunmaktadır (Bilgi, 2018b).

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yapılan nüfus sayımlarına göre, Ahmetli yerleşimi nüfusunda her sayımda bir önceki yıla göre artışın yaşandığı gözlemlenmektedir. Bu artışta doğum oranında yükseliş, komşu köylerden yaşanan göçler ve Bulgaristan,

Yunanistan ve Yugoslavya'dan yerleşime yapılan göçler ana etkenler olmuştur (Erbadayı, 1967).

Tablo 4.1 1927,1935,1940, 1945, 1950, 1955, 1960, 1965 Yılları Ahmetli Nüfus Verileri (Erkabadayı, 1967 kaynak alınarak oluşturulmuştur.)

	1927	**1935**	**1940**	**1945**	**1950**	**1955**	**1960**	**1965**
Nüfus	1511	1770	2098	2280	3034	3746	4597	5276



AHMETLİ TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KENT MERKEZİNDE DAĞILIMI

- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI
- İZMİR-UŞAK KARAYOLU
- ÇALIŞMA ALANI SINIRI
- AHMETLİ TREN İSTASYONU ARTERİ (HÜKÜMET CADDESİ)
- EĞİTİM YAPILARI
  - A- AHMETLİ İLKOKULU
  - B- ALTIEYLÜL İLKOKULU
- KAMU YAPILARI
  - A- AHMETLİ HÜKÜMET KONAĞI
- TİCARET YAPILARI
  - A-TARİŞ AHMETLİ ÜZÜM TARIM SATIŞ KOOPERATİFİ
- KONUT YAPILARI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.5 Ahmetli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların kent merkezinde dağılımı (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.

İlerleyen dönemde, istasyon çevresinde kamu yapıları, ticari yapılar ve konut yapıları inşa edilmiştir. Ahmetli Tren İstasyonu'na bağlanan ve yerleşim için önemli bir arter görevi gören doğrultu Hükümet Caddesi'dir. Bu cadde üzerinde günümüzde Ahmetli İlçe Halk Kütüphanesi olarak hizmet veren Hükümet Konağı yer almaktadır. Ahmetli Belediyesi, PTT gibi kamu yapıları da bu cadde üzerinde konumlanmaktadır. Bu caddenin paralelinde ise, İstasyon Caddesi yer almaktadır. İstasyon Caddesi ve Hükümet Caddesi Ahmetli Tren İstasyonu'nun bulunduğu Akasya Sokak ile kesişmektedir ve bu caddelerde Ahmetli'de bulunan ve kültürel miras örnekleri kapsamında incelenecek dükkanlar, konutlar, Gazi İlkokulu, Ahmetli Tariş Tarım Kooperatifi ve Ahmetli yerleşiminin gelişimine paralellik göstererek 1950'li yıllar sonrasında inşa edilen dini yapılar yer almaktadır.

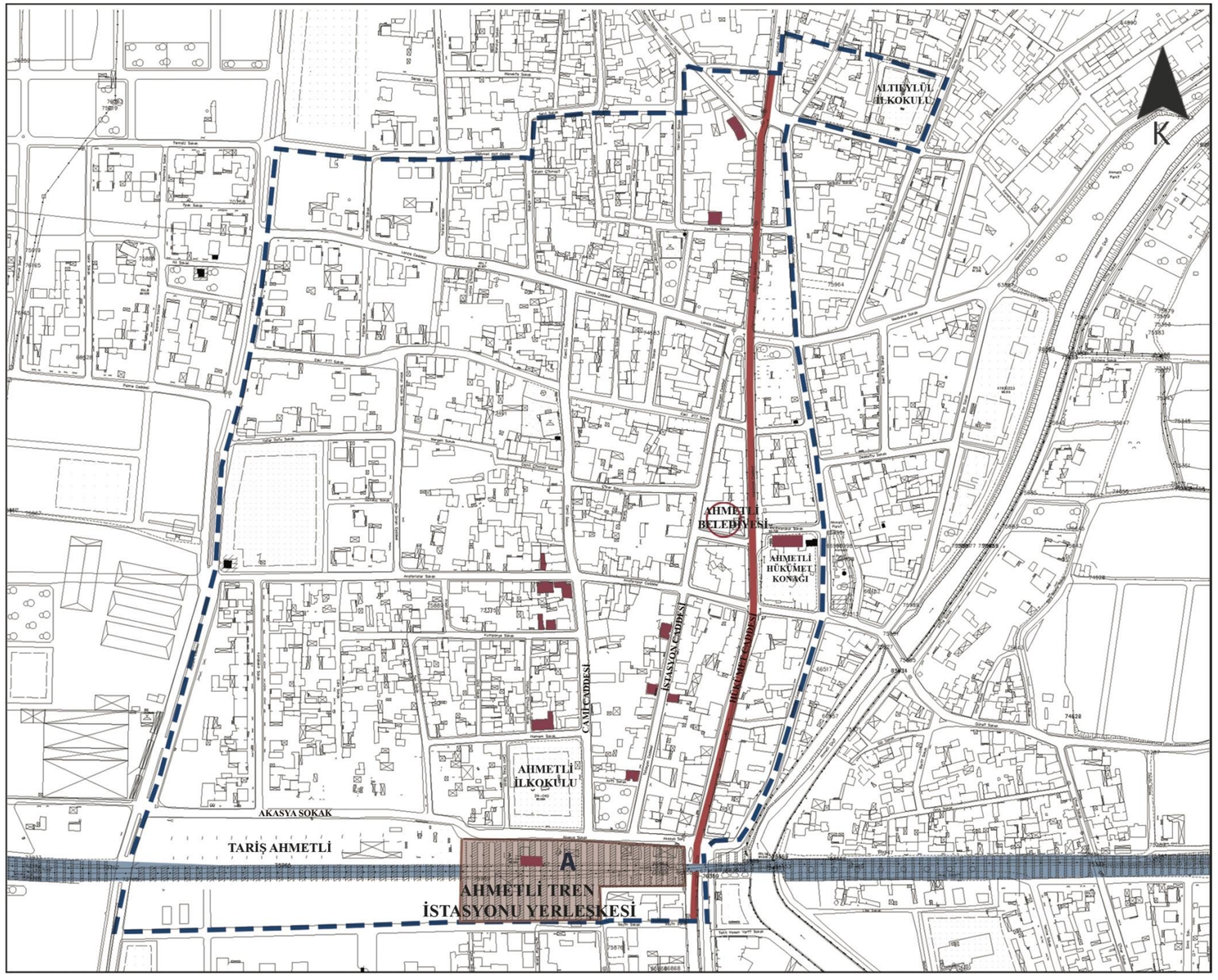
1957 yılına tarihlenen ve Ahmetli'nin yerleşim alanının gösterildiği haritada, yapılaşma güneyde Ahmetli Tren İstasyonu'na bağlanan ve doğu-batı ekseninde devam eden demiryolu hattı ile sınırlanmaktadır. Demiryolu hattının güneyinde konumlanan İzmir-Ankara Karayolu çevresinde mezarlık dışında herhangi bir yapılaşma bulunmamaktadır (Ceylan, 2011).

1976 yılı haritasına göre, demiryolu hattı ile güneyinde konumlanan İzmir-Ankara Karayolu'nun çevresinde yapılaşma faaliyetleri yoğunluk kazanmıştır (Ceylan, 2011). 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyılın ilk yarısında yerleşimin ilerleme yönü demiryolu hattı ve çevresinde gelişme gösterdiği gibi, İzmir-Uşak Karayolunun yapılması ve demiryolu ulaşımının eski dönemlere nazaran kullanımının azalması nedeniyle karayolunun çevresinde yapılaşma artmış ve yerleşimin ilerleme doğrultusu karayolu ve çevresine yönelmiştir. Modern dönem yapıları olan çok katlı apartmanların bulunduğu yön güney doğrultusudur. Bu iki bölge arasından İzmir-Uşak demiryolu hattına paralel doğrultuda İzmir-Uşak karayolu geçmiştir ve yerleşimi ikiye ayırmıştır.

Çalışmaya konu olan yapılar, yerleşimden geçen demiryolu hattının kuzey ve kuzeydoğu yönünde yer almaktadır. Demiryolu inşası sonrası gelişim gösteren yerleşimde, bu dönem içerisinde kent merkezini oluşturan istasyon çevresinde kamu yapıları, eğitim yapıları, kültürel yapılar gibi farklı amaçlara hizmet eden yapılar inşa edilmeye başlanmıştır.

Yerleşimde bulunan kamu yapıları ve eğitim yapıları bu alan içerisinde konumlanmaktadır. Hükümet Caddesi üzerinde konumlanan Ahmetli Hükümet Konağı bu yapıların örneklerindendir. Tarihsel süreç içerisinde farklı işlevlerde kullanılan yapı, günümüzde Ahmetli İlçe Halk Kütüphanesi olarak hizmet vermektedir. İstasyonun karşı parselinde yer alan Ahmetli Gazi İlkokulu da bu yapıların önemli örneklerinden birisidir. Ahmetli yerleşiminin Sart ve çevre köylere yakın olması ve Gazi İlkokulu'nun bu çevrede bulunan tek okul olması sebebiyle yatılı öğrencilerin de eğitim gördüğü bir okul olmuştur.

Yerleşim içerisinde belirlenen ve sınırları çizilen çalışma alanı içerisine dahil olan 1 adet sit alanı bulunmaktadır. Bu alanda Ahmetli yerleşimi için tarihi, mimari, belge ve anı değerine sahip olan yapılar yer almaktadır. Bu alan Ahmetli Tren İstasyonu Yerleşkesi'dir. İstasyon yerleşkesinde (A); Ahmetli Tren İstasyonu, lojman yapıları, istasyon hangar yapısı yer almaktadır. Sit alanı haricinde tescilli olarak Ahmetli Hükümet Konağı (Ahmetli İlçe Halk Kütüphanesi), 14 adet konut ve bir ticari yapı bulunmaktadır. İstasyona dik olarak bağlanan ve Ahmetli yerleşiminin ana arteri olan Hükümet Caddesi'nde bulunan Ahmetli Hükümet Konağı (İlçe Halk Kütüphanesi) tescilli bir yapıdır. Bu yapı Hükümet Konağı olarak inşa edilmiş ve üzerinde bulunduğu caddeye ismini vermiştir. Yerleşimde bulunan tescillenmiş ve koruma altına alınmış konutlar ise, Ahmetli Tren İstasyonu çevresinde ve Ulucami Mahallesi sınırları içerisinde konumlanmaktadır. Aynı bölge içerisinde bir adet tescilli ticari yapı da bulunmakta olup günümüzde de kullanılmaya devam edilmektedir.



AHMETLİ TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDEKİ KENTSEL SİT ALANI ve TESCİLLİ YAPILAR

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI

İZMİR-UŞAK KARAYOLU

ÇALIŞMA ALANI SINIRI

AHMETLİ TREN İSTASYONU ARTERİ (HÜKÜMET CADDESİ)

SİT ALANI SINIRI

TESCİLLİ YAPI

A SİT ALANI A

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.6 Ahmetli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki kentsel sit alanı ve tescilli yapılar (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

4.1.2 Ahmetli Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirasın İncelenmesi

4.1.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras

4.1.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras

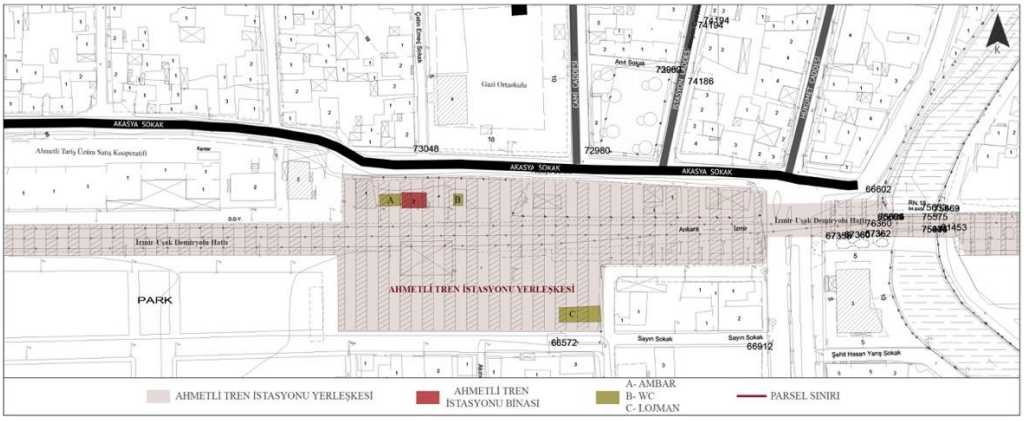
Ahmetli yerleşimi sınırları içerisinde çalışma alanı olarak belirlenmiş olan İstasyon bölgesinde, demiryolu hattının yerleşime ulaşmasından önceki (1875 yılı öncesi) yıllara tarihlenen ve günümüze ulaşabilmiş bir kültürel miras örneği bulunmamaktadır.

4.1.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras

4.1.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları

4.1.2.1.2.1.1 Ahmetli Tren İstasyonu ve Yerleşkesi

Ahmetli Tren İstasyonu, Ulu Cami Mahallesi Akasya Sokak ve Ahmetli İlkokulu'nun karşısında konumlanmaktadır. Yapı ilk olarak 1875 yılında İngiliz Demiryolu Şirketi tarafından inşa ettirilmiştir (Madan vd., 2011). Kurtuluş Savaşı sonrasında çıkan yangında zarar görmüş ve çevre yerleşimlerde olduğu gibi inşası yeniden yapılmıştır. Demiryolu istasyonları için hazırlanan tip projelerin örneklerinden olan yerleşke yapıları 855 numaralı parsel üzerinde yer almaktadır. Ahmetli'nin merkezinde bulunan istasyon çarşıya yakın konumda olup yerleşimin gelişimi bu alan etrafında sürdürülmüştür. Yerleşkenin batısında Ahmetli Tariş Üzüm Satış Kooperatifi ve Tarım Kredi Kooperatifi binası bulunmakta ve çevresinde yer alan yapı blokları çoğunlukla 2-3 katlı olarak inşa edilmiş ve bu bölgede Cumhuriyet'in ilanı sonrası yerleşimin gelişmesiyle inşa edilen evler bulunmaktadır. Çarşı bölgesine yakın olan yapıların zemin katlarında ticari amaçlı kullanım, üst katlarında ise konut kullanımı hakimdir.



Şekil 4.7 Ahmetli Tren İstasyonu ve yerleşkesinin kentsel konumu (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Tren istasyon yerleşkesi, batıdan doğuya doğru uzanan demiryolunun kuzeyine yerleştirilmiş istasyon binası, ambar, wc yapısı ve güneyindeki hangar ve lojman ve işçi barakalarından oluşmaktadır. Lojman ve işçi barakaları olarak kullanılan yapı, Cumhuriyet döneminde yerleşkenin güneydoğusunda yer almakta iken bu yapının batısında bulunan hangar ise, 2012 yılında bir yangın sonucu yanarak günümüze ulaşamamıştır.



Şekil 4.8 Ahmetli Tren İstasyonu yerleşkesi

İstasyon binasının zemin katı yolcular ve demiryolu işletim memurlarının kullanımında iken, 1.katı ise lojman olarak kullanılmaktadır. Yapı dikdörtgen plan şemasına sahip ve iki katlıdır. Zemin katta orta aksta lojman katı ile bağlantı sağlanan bir giriş holü, hareket memuru odası, geçit bekçisi odası ve bir oda; üst katta ise mutfak, Wc, 3 adet oda yer almaktadır. İstasyon yapısının lojman katında günümüz kullanımına uygun olacak şekilde ıslak hacim çözümleri yapılmış ve mutfak bölümü de düzenlenmiştir.



Şekil 4.9 Ahmetli Tren İstasyonu binası

Yapının güney cephesinde, zemin katta 2 adet ahşap kapı ve 1 adet ahşap pencere açıklığı; 1.katta ise 3 adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Yapının kuzey cephesinde ise, zemin katta 2 adet ahşap kapı ve 1 adet ahşap pencere açıklığı; 1.katta ise 3 adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Yapı cephesinin karakteristik özellikleri cephe birleşimlerinde yer alan taş malzemeden üretilen köşe plasterları ve cephe açıklarını sınırlayan süslemeli taş sövelerdir. Cephe sınırları zemin ve çatı birleşen noktalarda taş malzeme ile çevrelenmiş ve kat sınırını belli etmek için yapı çevresinde kat silmesi bulunmaktadır. Kat silmelerinin bulunduğu hizada taş malzeme üzerine ‘Ahmedli’ ve yanında Arapçası yazılarak çerçeveler oluşturulmuştur. Pencere açıklıklarında özgün formuna uygun olacak şekilde ahşap kepenk uygulaması yapılmıştır.

İstasyon yapısı yığma kagir sistemde inşa edilmiş ve yapı duvarları taş malzeme kullanılarak örülmüştür. Zemin kat hacimlerin zemin kaplamasında seramik ve tavanında çıtalı ahşap kaplama uygulanmıştır. Lojman katında ise zeminlerde odaların zeminlerinde ahşap kaplama ve tavanlarında çıtalı ahşap kaplama mevcuttur. Beşik çatılı olarak tasarlanan yapının saçak ve çatı kaplaması ahşaptan üretilmiş ve saçakları yapı cephesinden dört yana uzatılmış ve bu saçakların altında kirpi saçak olarak isimlendirilen ahşap süslemeler cephe ile uyum sağlamaktadır. Çatı Marsilya kiremit ile kaplanmıştır.

İstasyon yapısının batısında, istasyona bitişik olarak ahşap karkas sistemde inşa edilmiş olan tek katlı ambar yer almaktadır. Ambar özgün halini koruyamamış ve kullanıma bağlı olarak yıllar içerisinde değişimler geçirmiştir. Ambar dikdörtgen planlı olarak üç eşit aks üzerinde oluşturulmuştur. Doğusunda bulunan iki aksın çevrelediği alan içerisine ahşap oturma birimleri eklenerek yarı açık bekleme alanına dönüştürülmüştür ve batıda kalan bölümde ahşap çıtalar kullanılarak kapalı bir hacim oluşturulmuştur. Demiryolu hattına bakan bir açıklığı bulunmaktadır.

İstasyon yapısının doğusunda ise, Wc hacimleri bulunmakta ve istasyon binası ile benzer cephe özelliklerine sahip olan yapı tek katlıdır. Ahşap kaplamalı beşik çatı ile örtülen yapının köşelerinde taş plasterlar ve kapı ve pencere açıklıklarının çevresinde taş söveler yer almaktadır.



Şekil 4.10 Ahmetli Tren İstasyonu ambar yapısı



Şekil 4.11 Ahmetli Tren İstasyonu wc yapısı

Yapının uzun yıllar kullanımı sonucunda hasar gören alanlarının kontrolü ve tamiratı için restorasyonun yapılması uygun görülmüş ve restorasyon çalışmaları için hazırlanan projeler 2014 yılında onaylanmıştır. 2017 yılında istasyon yapısı, ambar ve wc yapısının restorasyon işlemi tamamlanmıştır. 2012 yılında yangın geçiren ve çöken hangar binasının rekonstrüksiyonunun yapılmasına karar verilmiştir. Yerleşke yapıları 11.04.2014 tarihli ve 3726 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından kültür varlığı olarak tescillenmiştir. İstasyon yapısı I. Grup ve ambar ile Wc yapısı II. Grup olarak belirlenmiştir. 2017 de Hangar binasının güneyindeki açık alan Manisa Büyükşehir Belediyesine park ve bekleme sahası olarak kiralanmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

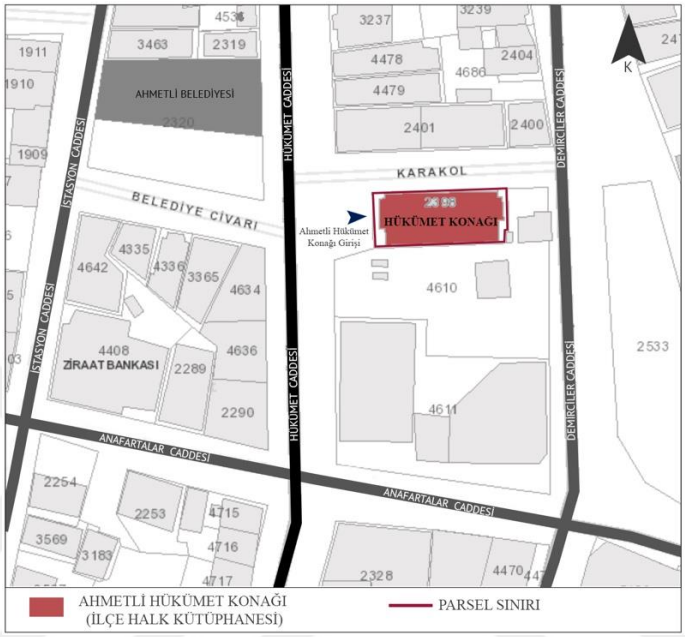
4.1.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras

4.1.2.2.1 Kamu Yapıları

4.1.2.2.1.1 Ahmetli Hükümet Konağı (Ahmetli İlçe Halk Kütüphanesi)

Ahmetli yerleşiminde bulunan Ahmetli Hükümet Konağı, Hükümet Caddesi üzerinde Belediye binası karşısında konumlanmaktadır. Yapı, Cumhuriyetin ilanından sonra inşa edilmiş ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimari özelliklerini yansıtmaktadır. Ahmetli yerleşiminde yer alan nitelikli yapılardan biri olan Hükümet Konağı, 2398 numaralı parsel üzerinde konumlanmaktadır. Üzerinde bulunduğu Hükümet Caddesi, yerleşimin çarşı bölgesini oluşturan önemli akslardan biridir ve bölgede ticari yapılar,

PTT, Ahmetli Belediyesi gibi önemli yapılar yer almaktadır. Cadde üzerinde konumlanan yapı bloklarında ise ticari kullanım yoğunluklu ticari-konut olarak karma kullanım hakimdir.



Şekil 4.12 Ahmetli Hükümet Konağı'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan 2011 yılı görseli üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Yapı, Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarında inşa edilmiştir. 1930 yılında basılan Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesine göre, Turgutlu'nun Ahmetli nahiyesinde tam teşekküllü bir nahiye tesisinin inşası için Kasaba (Turgutlu) Kaymakamlığı'ndan talep geldiği bilgisine yer verilmiştir (Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1930). İnşası yapılan Hükümet Konağı 1934 yılına kadar iki katta hizmet vermiş ve o dönemde tek kata indirilerek onarım işlemi uygulanmıştır. Yapı, tarihsel süreç içerisinde sırasıyla Nahiye Müdürlüğü, Jandarma Karakol Komutanlığı ve Emniyet Amirliği olarak kullanılmıştır. (Madan vd., 2011) Günümüzde İlçe Halk Kütüphanesi olarak hizmet vermektedir.



Şekil 4.113 Ahmetli Hükümet Konağı batı cephesi



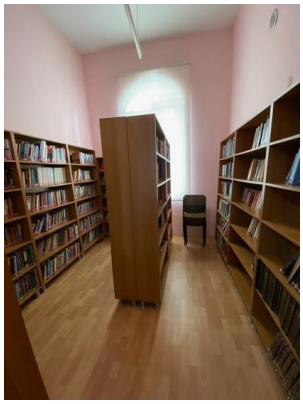
Şekil 4.14 Ahmetli Hükümet Konağı

Hükümet Konağı, dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiştir. Yapıya batı cephesinde yer alan girişten girildiğinde, kullanıcıyı ana giriş holü niteliğindeki çalışma alanı karşılamaktadır. Kuzey ve güney yönlerinden bu hole açılan dört adet mekân yer almaktadır. Bu mekanlardan iki tanesi kitap odaları, bir tanesi bilgisayar odası ve girişin doğusunda yer alan mekân ise yönetim ve danışma olarak kullanılmaktadır.

Yapının girişi Hükümet Caddesi'ne açılan batı cephesinden sağlanmaktadır. Cephenin orta ekseninde yer alan giriş bölümü iki kolon üzerinde yükseltilerek vurgulanmış ve giriş kapısı bu öne çıkma yapan bölümün arkasında yer almaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının çoğunluğunda bulunan simetrik cephe tasarımı bu yapıda da uygulanmıştır. Giriş bölümüne uygulanan bu tasarım, yapının inşa edildiği dönemin mimari anlayışı ile örtüşmektedir. Yapının pencere doğramaları ve kapılarının özgün halleri günümüze ulaşamadığı için sonraki dönemde günümüz

malzemeleri ile değiştirilmiştir. Giriş kapısının iki yanında ince ve uzun dikdörtgen formlu pencereler yer almaktadır. Bu pencere açıklıkları orta sofa bölümüne ışık sağlamaktadır. Cephenin sağ ve sol bölümünde iki adet yuvarlak kemerli ve söve ile çevrelenmiş pencereler bulunmakta olup bu pencerelerde PVC malzeme kullanılmıştır. Pencereler metal korkuluklar ile kapatılmıştır.

Kuzey ve güney cephelerinde ise altı adet açıklık bulunmaktadır. Bu açıklıklar batı cephesinde olduğu gibi söveli ve yuvarlak kemerlidir. PVC doğrama ve metal korkuluk uygulaması bu pencere açıklıklarında da uygulanmıştır. Kuzey ve güney cephelerinde de simetrik tasarım anlayışı hakimdir. Yapının çatısı kırma çatı olarak tasarlanmış ve ahşap malzeme kullanılmıştır. Marsilya kiremit kullanılarak üstü örtülmüştür. Erken Cumhuriyet Dönemi mimari özelliklerinden olan, geniş çatı saçağı bu yapıda da bulunmaktadır. Saçağın altında her cephede çatıyı destekleyen yuvarlak formlu payandalar yer almakta ve girişte bulunan çıkmanın üzeri sundurma ile örtülmüştür.



Şekil 4.15 Kitap odası



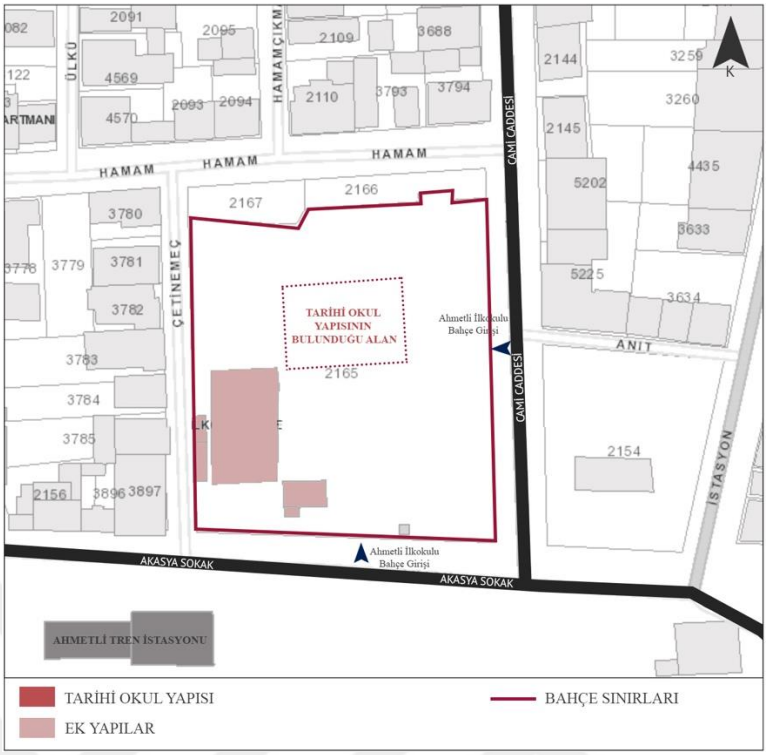
Şekil 4.16 Kütüphane girişi

Parsel içerisinde bulunan Ahmetli Hükümet Konağı, 13.09.2000 tarihli ve 9633 no'lu karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.1.2.2.2 Eğitim Yapıları

4.1.2.2.2.1 Ahmetli İlkokulu (Gazi Ortaokulu)

Ahmetli İlkokulu, Ahmetli yerleşimi Ulu Cami Mahallesi Akasya Sokak ve Cami Caddesi'nin kesişiminde konumlanmaktadır. 5201 no'lu parselde yer alan yapının karşı parselinde Ahmetli Tren İstasyonu yerleşkesi bulunmakta ve Ahmetli Tren İstasyonu'na 100 metre uzaklıkta yer almaktadır. Ahmetli yerleşimi çarşı bölgesine yakın olan yapının çevresinde yer alan yapı blokları çoğunlukla 2-3 katlı olarak inşa edilmiş ve bu bölgede Cumhuriyet'in ilanı sonrası yerleşimin gelişmesiyle inşa edilen evler bulunmaktadır. Çarşı bölgesine yakın olan yapıların zemin katlarında ticari amaçlı kullanım, üst katlarında ise konut kullanımı hakimdir.



Şekil 4.17 Ahmetli İlkokulu'nun kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan 2011 yılı görseli üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.18 Ahmetli İlkokulu bahçe girişi

Ahmetli İlkokulu Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının yerleşimde bulunan büyük ölçekli örneklerindendir ve 1933 yılında inşası tamamlanmıştır.1928 yılında basılan Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesine göre Ahmetli nahiyesinde mektep inşası için 15.000 lira bütçe belirlenmiş (Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1928) ve 1930 yılında projesi yapılan mektebin

tamamlanması ve nahiyesi olduğu Turgutlu'da bulunan okullarda tadilat yapılması için bütçe ayrıldığına yer verilmiştir (Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1930) . 1935 yılı Manisa Vilayeti Zabıtnamesi'nde ise bulunan yatılı mektep için hazırlıklar yapıldığı ifadeleri yer almaktadır (Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1935). Halk ve devletin ortak desteği doğrultusunda yapılan okul, Ahmetli İlkokulu ismiyle hizmete açılmıştır. İnşa edildiği dönemde Yatılı Bölge Okulu olarak faaliyete başlayan okul Sart, Urganlı gibi çevre yerleşimlerde yaşayan öğrencilerin de eğitim gördüğü bir kurum olmuştur. Bu kullanıma uygun olması için okulun bulunduğu parsel içerisine yapının yanına yemekhane ve yatakhane olarak kullanılan iki katlı bir yapı inşa edilmiştir. Çevre köy ve yerleşimlerde ilkokullar inşa edilip eğitim-öğretim faaliyetlerine başladığında bu hizmet sona ermiştir. Yatılı kalan öğrencilerin azalmasıyla sonraki dönemde bu konaklama yapısı öğretmen lojmanı olarak hizmet vermeye başlamış ve ilerleyen yıllarda bu yapı yıkılmıştır (Gazi Ortaokulu Arşivi).



Şekil 4.19 Ahmetli İlkokulu (1933) (Gazi Ortaokulu Arşivi)



Şekil 4.20 Yatakhane ve yemekhane (Gazi Ortaokulu Arşivi)



Şekil 4.21 Yatakhane ve yemekhane

Dikdörtgen formlu plan şemasına sahip olan yapı öncesinde tek katlı olarak inşa edilmiş ve ihtiyaç doğrultusunda 1962 yılında ikinci kat eklenerek iki katlı kullanıma geçmiştir. 1958 yılına kadar yerleşimdeki tek eğitim yapısı olma özelliğini gösterirken, bu yılda Altıeylül İlkokulu'nun inşa edilmesiyle ismi Gazi İlkokulu olmuştur (Gazi Ortaokulu Arşivi). Erken Cumhuriyet Dönemi mimari anlayışının etkilerinden olan simetrik cephe ve plan tasarımı anlayışı, girişin vurgulanması ve geniş çatı saçaklarının bulunması gibi tasarımsal etkenler bu yapıda da uygulanmıştır. Yapının iki girişi bulunmakta olup bu girişlerden biri ana giriş, diğeri ise tali giriştir. Yapının girişleri merdivenler yardımıyla yükseltilmiş ve bu yüksekliğe kadar duvarlar taş malzeme ile örülmüştür. Merdivenlerle ulaşılan ana giriş koridora ulaşmakta olup koridordan dersliklere erişim sağlanmaktadır. Zemin kat ve birinci katın zemini mozaik ile kaplanmış, dersliklerin zemini ise ahşap kaplamadır (Gazi Ortaokulu Arşivi).



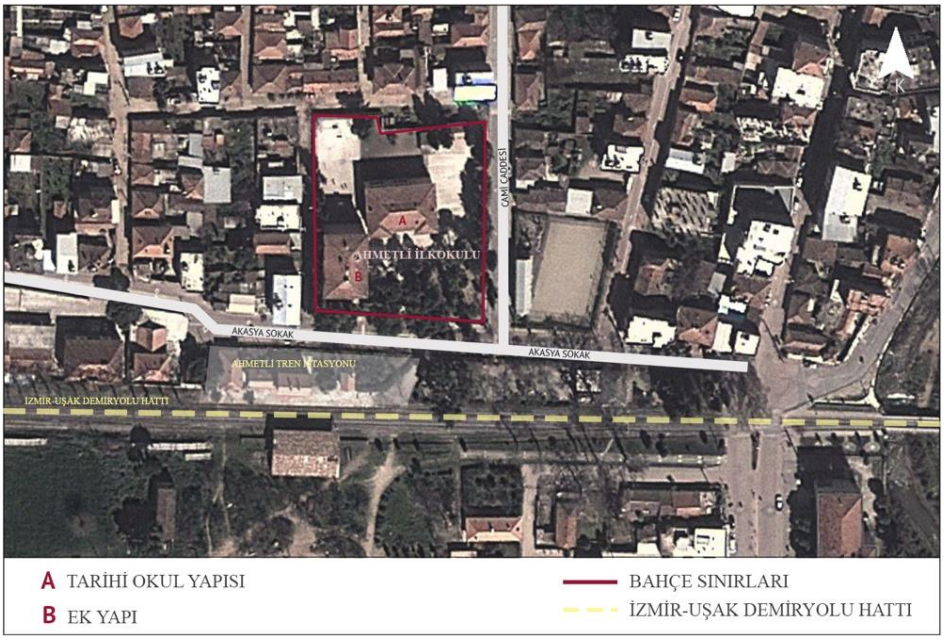
Şekil 4.22 Ahmetli İlkokulu (1962) (Gazi Ortaokulu Arşivi)

Giriş cephesinin sağ ve sol yanlarında yer alan ve öne çıkma yapan bölümlerinde birer adet geniş pencere açıklığı ve iki yanında da ince açıklıklar yer almaktadır. Giriş kapısının iki yanında da ikişer adet dikdörtgen formlu pencere açıklıkları bulunmaktadır. Geniş pencere açıklıkları bulunan yapının bu açıklıklarında ahşap malzeme kullanılmış ve ara çıtalı pencerelere yer verilmiştir. Zemin kat ve birinci katta aynı cephe tasarımı uygulanmıştır. Yapı kırma çatılı olarak tasarlanmıştır.

Oluşan ihtiyaçlar doğrultusunda, 1994 yılında parsel içerisine ek bina yapılmış ve Gazi İlköğretim Okulu adını almıştır.



Şekil 4.23 Ek yapının bahçe içerisinde konumu



Şekil 4.24 Ahmetli İlkokulu tarihi okul yapısının yıkılmadan önceki konumu (2011 yılına tarihlenen Google Earth'den alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

2015 yılına kadar kullanımın devam ettiği ana okul yapısında yıldırım düşmesi sonucu beden duvarlarında derin çatlaklar ve çatı da yoğun hasar meydana gelmiştir. Müdahaleler yardımıyla eğitim-öğretim faaliyetleri 2015-16 dönemlerinde devam ettirilmiş fakat yapının hasarları dolayısıyla 2016 yılında yıkım kararı çıkarılmış ve yıkılmıştır. Günümüzde eğitim çalışmaları ek yapıda devam etmekte ve ana yapının bulunduğu alan okulun bahçesi olarak kullanılmaktadır.

Okulun bahçe duvarında yer alan ve Ahmetli Tren İstasyonu'nun bulunduğu Akasya Sokak'a doğru konumlanan bir çeşme bulunmaktadır. Çeşmenin kitabesi 1934 yılına tarihlenmektedir.



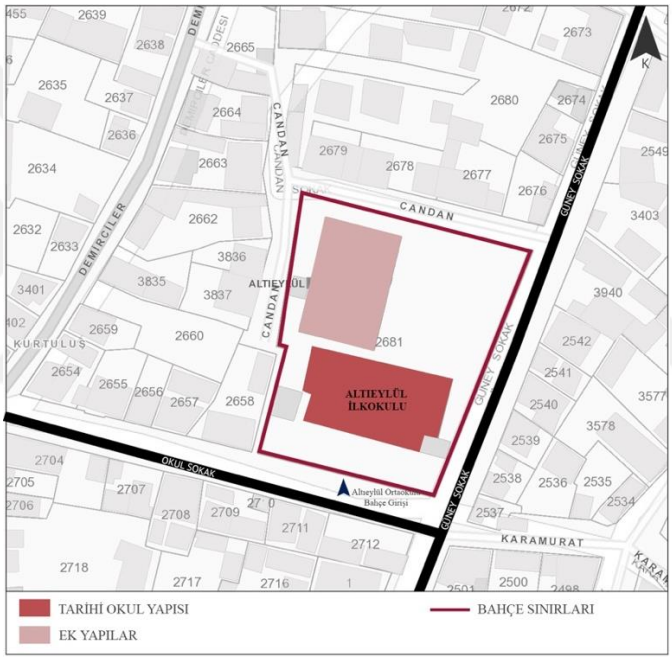
Şekil 4.25 Okul bahçesinde yer alan çeşme



Şekil 4. 26 Çeşme kitabesi

4.1.2.2.2.2 Altıeylül İlkokulu

Altıeylül İlkokulu, Ahmetli yerleşimi Kurtuluş Mahallesi Güney Sokak ve Mezbaha Sokak'ın kesişiminde konumlanmaktadır. Bu sokaklar Ahmetli yerleşiminin ana arteri olan Hükümet Caddesi'ne bağlanmaktadır. 2681 no'lu parselde yer alan yapının çevresinde çoğunlukla konutlar bulunmaktadır. Ahmetli yerleşimi çarşı bölgesine yakın olan yapının çevresinde yer alan yapı blokları çoğunlukla 2-3 katlı olarak inşa edilmiş olup bu bölgede Cumhuriyet'in ilanı sonrası yerleşimin gelişmesiyle inşa edilen evler bulunmaktadır. Çarşı bölgesine yakın olan yapıların zemin katlarında ticari amaçlı kullanım, üst katlarında ise konut kullanımı hakimdir.



Şekil 4.27 Altıeylül İlkokulu'nun kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan 2011 yılı görseli üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.28 Altıeylül İlkokulu bahçe girişi

Altıeylül İlkokulu Cumhuriyet Dönemi mimarlığının yerleşimde bulunan eğitim yapısı örneklerindendir. Yerleşim nüfusunun artması ve yerleşimin gelişmesiyle bir ilkokul ihtiyacı oluşmuş ve bu doğrultuda 1954 yılında Altı Eylül İlkokulu'nun bulunduğu arazi belediye tarafından Millî Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir. 1956 yılında başlanan inşaat 1958'de bitirilmiş ve aynı dönemde eğitime başlanmıştır. Yerleşimin ikinci eğitim kurumu olan okula, Gazi İlkokulu'ndan öğretmen ve öğrenciler nakil olarak geçiş yapmıştır. Bu işlemler sonrasında okulda beş sınıflı olarak eğitim faaliyetleri başlamıştır. İlerleyen yıllarda halk ve şahısların katkısı ile okulun eksikleri tamamlanmaya çalışılmıştır. 1961 yılında halk yardımı ile çevre duvarlar inşa edilmiş ve bahçede ağaçlandırma yapılmıştır, 1967 yılında başlayan bağış kampanyası ile okula su ulaştırılmış ve 1975 yılında ise, okul aile birliği ve öğretmenler yardımıyla okula elektrik erişimi sağlanmıştır (Altıeylül Ortaokulu Arşivi).

Dikdörtgen formlu plan şemasına sahip olan yapı tek katlı olarak inşa edilmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi mimari anlayışının etkilerinden olan simetrik cephe ve plan tasarımı anlayışı, girişin vurgulanması ve geniş çatı saçaklarının bulunması gibi tasarımsal etkenler bu yapıda da uygulanmıştır. Yapının iki girişi bulunmakta iken bu girişlerden biri ana giriş, diğeri ise tali giriştir. Yapının girişleri merdivenler yardımıyla yükseltilmiş ve bu yüksekliğe kadar duvarlar taş malzeme ile örülmüştür. Merdivenlerle ulaşılan ana giriş koridora ulaşmakta ve koridordan dersliklere erişim sağlanmaktadır. Zemini mozaik ile kaplanmış, dersliklerin zemini ise mermer kaplamadır.



Şekil 4.29 Altıeylül İlkokulu koridoru



Şekil 4.30 Altıeylül İlkokulu derslik iç mekânı

Giriş cephesinin orta aksında öne çıkarılarak vurgulanmış bir giriş bölümü bulunmaktadır. Bu bölüm basamaklar üzerine yükseltilmiş ve her iki yanında dikdörtgen formlu pencere açıklıkları yer almaktadır. Bu açıklıklar demir parmaklıklar ile örtülmüş ve bu pencerelerin malzemesi ilerleyen dönemlerde PVC ile değiştirilmiştir.



Şekil 4.31 Altıeylül İlkokulu giriş cephesi



Şekil 4.32 Giriş bölümü

Simetrik cephe tasarımı bahçeye açılan kuzey cephesinde de uygulanmış ve giriş bölümü merdivenler ile yükseltilmiştir. Bu cephede de güney cephesinde olduğu gibi dikdörtgen formlu ve metal korkuluklu pencere açıklıkları yer almaktadır. Girişin sağ ve sol bölümünde üçer adet açıklık bulunmaktadır. Yapının kısa cephesi olan batı cephesinde de aynı tasarım anlayışı hakimdir ve üç adet dikdörtgen formlu metal korkuluklu pencere açıklığı yer almaktadır.



Şekil 4.33 Altıeylül İlkokulu kuzey cephesi



Şekil 4.34 Altıeylül İlkokulu batı cephesi

Kagir sistemle inşa edilen yapı kırma çatılı olarak tasarlanmış ve Marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır. Oluşan ihtiyaçlar doğrultusunda, parsel içerisine ek bina yapılmış ve Altı Eylül İlkokulu adını almıştır.



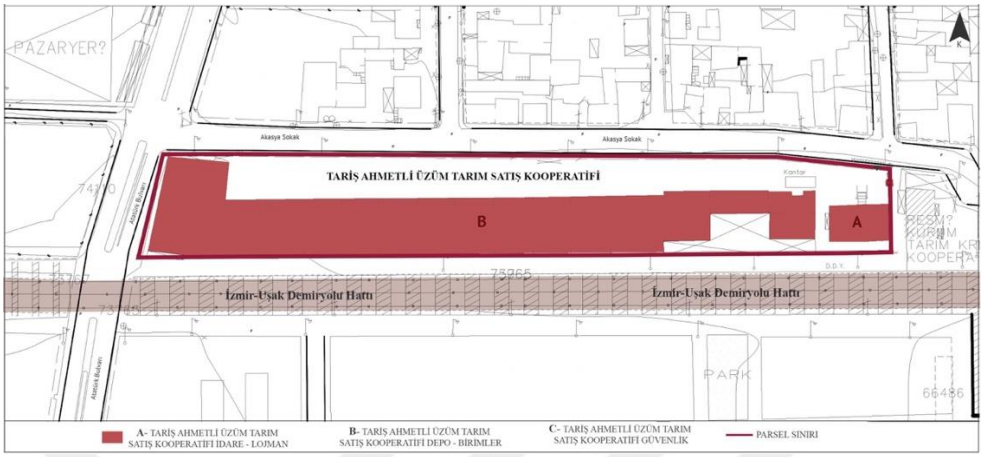
Şekil 4.35 Altıeylül İlkokulu ek bina

4.1.2.2.3 Ticaret Yapıları

4.1.2.2.3.1 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi

Yerleşimlerde demiryolu gelişiminin etkisiyle kurulan ve tarımsal ürünlerin işlenmesi için açılan Tariş Tarım Satış Kooperatifi'nin örneklerinden biri Ahmetli yerleşiminde yer alan Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi'dir. 2170 numaralı parselde konumlanan kooperatif alanı, kuzeyde Akasya Sokak, batıda ise Atatürk Bulvarı ile sınırlanmaktadır. Alanın doğusunda Ahmetli Tren İstasyonu yerleşkesi ve

güneyinde İzmir-Uşak demiryolu hattı yer almaktadır. Yapıların yer aldığı parsel içerisinde doğu yönünde Ahmetli Tarım Kredi Kooperatifi binası bulunmaktadır.



Şekil 4.36 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi'nin kentsel konumu (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Tariş, temelleri Osmanlı Dönemi'nde atılan ve Cumhuriyet'in ilanı sonrasında gelişerek Batı Anadolu Bölgesi'ndeki tarımsal üretimde etkili olmuş kurumlardan birisidir. 1935 yılında kurulan kuruluş, İzmir-Uşak demiryolu hattı duraklarından biri olan Ahmetli'deki şubesi 1949 yılında açılmıştır. (Madan vd., 2011). Ahmetli'de üretilen üzümlerin işlenerek depolandığı bir alan olup sonrasında bu ürünler İzmir'deki genel merkeze iletilmektedir. Tariş'in kurulduğu dönemde demiryolu ile sağlanan iletim faaliyetleri, günümüzde karayolu taşımacılığı ile devam ettirilmektedir.

Ahmetli yerleşiminde yoğun olarak yürütülen üzüm üretiminin kontrol altına alınması ve işlenmesi için çalışmalar yapan kurumun yerleşke alanında idari yapı ve depo alanları yer almaktadır. Alanın girişi kuzeyindeki Akasya Sokak üzerinden sağlanmakta iken parselin çevresi bahçe duvarları ile çevrelenmiştir. Şekil 58'de yer alan Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi kentsel konumunu gösteren şekilde 1 numara ile belirtilen yapı idari ve lojman yapısı, 2 numaralı yapı bütünü depo alanları ve 3 numaralı yapı ise yerleşkenin güvenlik yapısıdır.



Şekil 4. 37 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi yerleşkesi

1 numaralı idari ve lojman yapısı, dikdörtgen plan şemalı olarak tasarlanmış ve çağdaş yapım tekniği kullanılmıştır. Yapı, yerleşkenin doğusunda konumlanmakta olup iki katlı olarak inşa edilmiştir. Yapının ana girişi kuzey cephesinden sağlanmakta ve idari bölüme cam malzeme kullanılarak inşa edilmiş rüzgarlık bölümünden geçerek merdiven yardımıyla ulaşılmaktadır. Yapının zemin katında muhasebe, yönetim ve gişe bölümleri yer almaktadır. Yapının kuzey cephesinde, 4 adet balkon, 10 adet pencere açıklığı ve 5 adet kapı bulunmaktadır.



Şekil 4.38 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi idari ve lojman yapısı

2 numaralı bölüm bitki koruma ürünleri satış alanı, ekspertiz odası, zirai ilaçlama alanı ve 13 adet depo alanından oluşmaktadır. Kooperatif alanına paralel şekilde ve sıralı olan konumlanan yapıların doğusunda bitki koruma ürünleri satış alanı, ekspertiz

odası ve zirai ilaçlama alanı yer almaktadır. Bu bölümlere giriş kuzey ve doğu cephelerinden sağlanmaktadır. Bu cephelerde plastik kayıtlı pencere açıklıkları bulunmaktadır. Satış alanı ve ekspertiz odası sundurma çatılı, zirai ilaçlama alanı ise beşik çatılı olarak tasarlanmıştır. Sıralı olarak konumlanan depo yapılarından ilk 3'ü betonarme sistemle inşa edilmiş ve beşik çatılıdır. Sundurma çatıları, 1997 yılından sonra yükseltilmiştir. Depo yapılarına erişim, ön cephelerinde bulunan otomatik metal rulo kapılar yardımıyla sağlanmaktadır



Şekil 4.39 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi depo yapıları

Sıralı olarak konumlanan depo yapılarından 10 tanesi çelik taşıyıcı ile desteklenen prefabrik sistemle inşa edilmiş ve beşik çatılıdır. 9 tanesinde erişim, ön cephelerinde bulunan geniş metal kapılar yardımıyla sağlanmakta iken, 13 numaralı depoya giriş doğu cephesinden sağlanmaktadır.



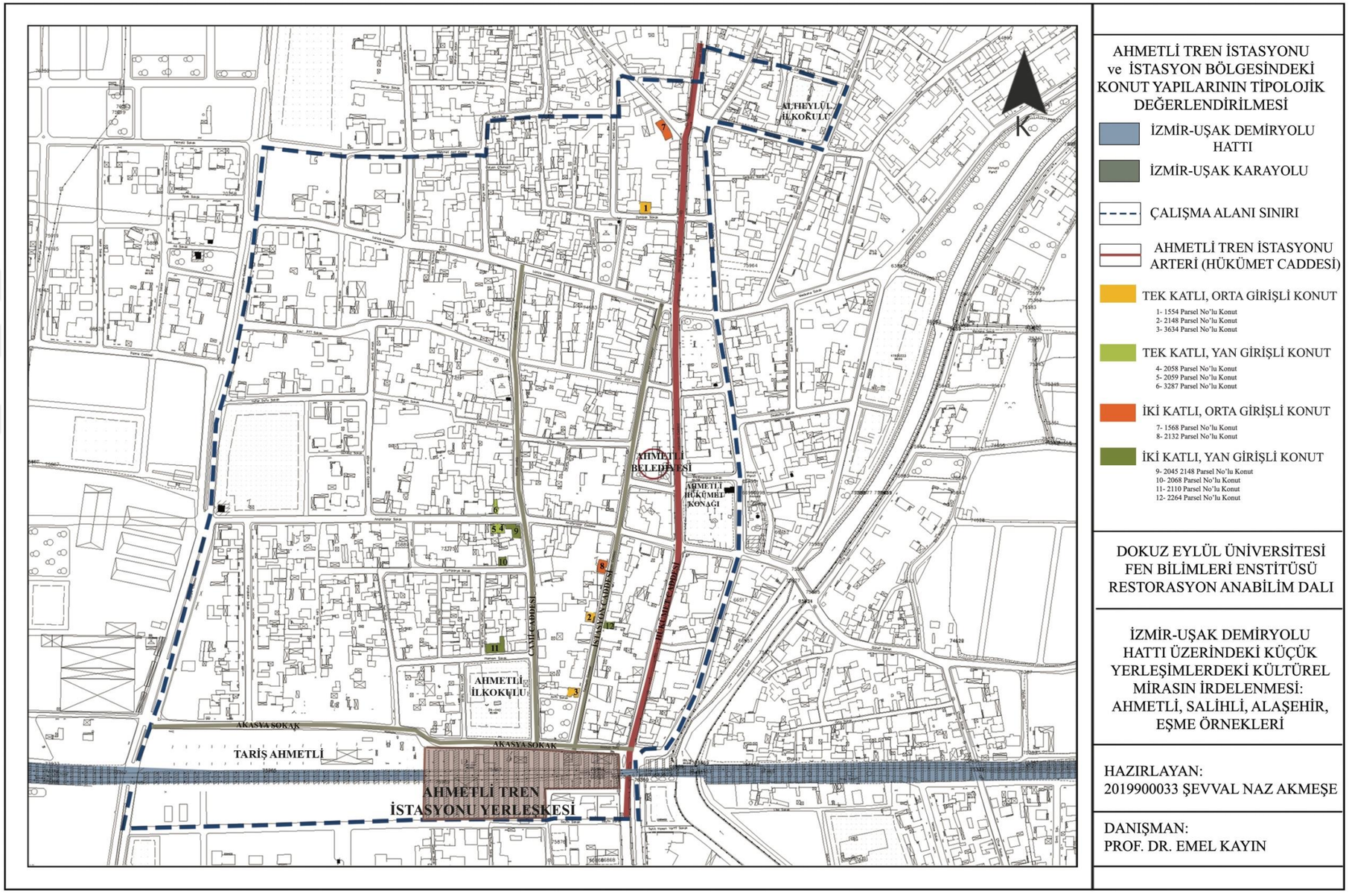
Şekil 4.40 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi depo yapıları

Kooperatif alanında bulunan 3 numaralı yapı ise, güvenlik kulübesidir. Yerleşkenin doğusunda konumlanan yapı tek katlı ve tek hacimden oluşmaktadır. Yapıya giriş kuzey cephesindeki kapıdan sağlanmakta ve merdiven yardımıyla erişilmektedir. Alan içerisinde açılmış olan ürün satış mağazası işlevini yitirmesi sonucunda kapatılmıştır.



Şekil 4.41 Tariş Ahmetli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi güvenlik kulübesi

4.1.2.2.4 Konut Yapıları



Şekil 4.42 Ahmetli Tren İstasyonu ve İstasyon Bölgesindeki konut yapıları (Ahmetli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2013 yılı Ahmetli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

4.3.2.2.4.1 Tek Katlı, Orta Girişli Konutlar

Ahmetli yerleşimi tren istasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin ilk grubu, tek katlı ve giriş bölümünün yapının orta aksında yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip üç adet konut bulunmakta olup bu konutlar Ulucami Mahallesi'nde 1554, 2148 ve 3634 numaralı parsellerde yer almaktadır.

Bu konutlardan ikisi bitişik nizamda, biri ise ayrık nizamda inşa edilmiştir. Konutların tamamı sokak ile direkt ilişki kurmakta ve ön cephelerinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. Giriş sahanlığına merdiven ile ulaşılmakta ve giriş kapısından sofaya geçilmektedir. Konutlar avlu içerisinde konumlandırılmış ve bu avlular yapıların arka ve yan taraflarında yer almaktadır. Avlular sokak ile bağlantı kurmaktadır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan yapıların tamamında geniş saçağa yer verilmiştir. Ön cephelerinin tasarımında ise benzer özellikler gözlemlenmektedir. Orta aksta yer alan giriş kapıları konutların tamamında beden duvarları hizasından geriye çekilerek oluşturulan niş içerisinde yer almaktadır. Bu uygulama ile bir giriş bölümü tanımlanmıştır. 2 numaralı konutta diğer konutlardan farklı olarak, giriş bölümünün sol tarafı kare kesitli iki adet kolon üzerinde yükseltilmiş ve bu alanda küçük bir teras oluşturulmuştur. Konutlarda bulunan pencere açıklıkları dikdörtgen formlu olup giriş bölümünün yanlarında yer alan köşe pencereler bulunmaktadır. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmıştır.

Bu konutların tamamı İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 25.11.2016 tarihinde 7342 sayılı karar ile tescillenmiş, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.2 Tek katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

TEK KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
1	-	1554	Ulucami Mahallesi, Zambak Sokak
2	-	2148	Ulucami Mahallesi, İstasyon Caddesi
3	-	3634	Ulucami Mahallesi, Anıt Sokak

4.3.2.2.4.2 Tek Katlı, Yan Girişli Konutlar

Ahmetli Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin ikinci grubu, tek katlı ve giriş bölümünün yapının yan bölümünde yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip üç adet konut bulunmakta ve bu konutlar Ulucami Mahallesi'nde 2058, 2059 ve 33287 numaralı parsellerde yer almaktadır.

Yerleşimde bulunan diğer konut yapılarına göre daha küçük ölçekli tasarlanmış olan bu yapıların tamamı bitişik nizamda inşa edilmiştir. Konutların tamamı sokak ile direkt ilişki kurmakta ve ön cephelerinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. Ön bahçe mesafesi bulunmayan konutlar üzerinde konumlandıkları Anafartalar Caddesi ile direkt bağlantı kurmaktadır. Yapılar çekmesiz olarak yapılmış ve yapı içerisine yaya yolu girişinden merdiven ile yükseltilmiş bir giriş bölümünden erişilmektedir. Yapıların aynı caddeye bakan birer adet avlu girişleri de bulunmaktadır. Yapı sınırında içeriye çekilen giriş kapısı yanında birer adet pencere açıklığı yer alır ve bu girişler yapıların sofa bölümlerine açılmaktadır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan yapıların tamamında geniş saçağa yer verilmiştir. Ön cephelerinin tasarımları birbirleri ile oldukça benzer özelliklere sahiptir. Yan bölümde yer alan giriş kapıları konutların tamamında beden duvarları hizasından geriye çekilerek oluşturulan niş içerisinde yer almaktadır. Bu uygulama ile bir giriş bölümü tanımlanmıştır. 4 ve 6 numaralı konutta giriş bölümünün yan tarafında köşe penceresine yer verilirken, 5 numaralı konutta dikdörtgen çift kanatlı bir pencere bulunmaktadır. Konutlarda bulunan pencere açıklıkları dikdörtgen formlu olup ilerleyen dönemde ahşap açıklıklar PVC malzemeden üretilen pencere doğramaları ile değiştirilmiştir. Konut kapılarının süslemeli bir tasarımı vardır ve ahşaptır. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmıştır.

Bu konutların tamamı İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 25.11.2016 tarihinde 7342 sayılı karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.3 Tek katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

TEK KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
4	-	2058	Ulucami Mahallesi, Anafartalar Sokak
5	-	2059	Ulucami Mahallesi, Anafartalar Sokak
6	-	3287	Ulucami Mahallesi, Anafartalar Sokak

4.3.2.2.4.3 İki Katlı, Orta Girişli Konutlar

Ahmetli Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin üçüncü grubu, iki katlı ve giriş bölümünün yapının orta aksında yer aldığı

konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip iki adet konut bulunmakta ve bu konutlar Ulucami Mahallesi'nde 1568 ve 2132 numaralı parsellerde konumlanmaktadır.

Bitişik nizamda inşa edilen konutların avluya ve sokağa bakan cepheleri bulunmaktadır. Konutların tamamı sokak ile direkt ilişki kurmakta ve ön cephelerinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. Ön bahçe mesafesi bulunmayan konutlar üzerinde konumlandıkları İstasyon Caddesi ve Alptekin Sokak ile direkt bağlantı kurmaktadır. Yapılar çekmesiz olarak yapılmıştır. Arka ve yan cepheleri avluya bakmakta iken sokağa bakan birer adet avlu girişleri de bulunmaktadır.7 numaralı yapının avlu girişinden erişilen büyük bahçede yarı açık bir müştemilat birimi var ve diğer yapılardan farklı olarak üst kat çıkış merdiveni yapının orta aksında bulunan girişte yer almaktadır. İçeriye çekilmiş sahanlıkta bir giriş kapısı ve üst kata bağlanan bir döner merdiven yer almaktadır. Bu merdiven üst katta teras görevi de gören sahanlığa bağlanmakta ve bir giriş kapısı da bu sahanlıkta bulunmaktadır. 8 numaralı yapının sınırında içeriye çekilen giriş kapısı yer alır ve bu giriş yapının sofa bölümlerine açılmaktadır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan yapıların ikisinde de geniş saçağa yer verilmiştir. Bu tipoloji altında incelenen iki yapı, diğer tipolojideki yapıların benzerliğine karşın daha az benzerlik göstermektedir. Orta bölümde yer alan giriş kapıları konutların ikisinde de beden duvarları hizasından geriye çekilerek oluşturulan niş içerisinde yer almaktadır. Bu uygulama ile bir giriş bölümü tanımlanmıştır. 8 numaralı konutta giriş bölümünün yan tarafında köşe penceresine yer verilirken, 7 numaralı konutta zemin katta açıklık yer almamakta üst katta ise ahşap doğramalı bir pencere bulunmaktadır. Konutlarda bulunan pencere açıklıkları dikdörtgen formlu olup 7 numaralı konutta ahşap malzeme kullanılırken, 8 numaralı konutun pencere kepenkleri metalden yapılmıştır. 7 numaralı konutta kündekari tekniğiyle yapılmış ahşap giriş kapısı vardır ve 8 numaralı konutun giriş kapısı cam üzerine metal motifli kapıdır. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmıştır.

Bu konutların tamamı İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 25.11.2016 tarihinde 7342 sayılı karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.4 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

İKİ KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
7	-	1568	Ulucami Mahallesi, Alptekin Sokak
8	-	2132	Ulucami Mahallesi, İstasyon Caddesi

4.3.2.2.4.4 İki Katlı, Yan Girişli Konutlar

Ahmetli Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin dördüncü grubu, iki katlı ve giriş bölümünün yapının yan bölümünde yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip dört adet konut bulunmakta ve bu konutlar Ulucami Mahallesi'nde 2045, 2068, 2110 ve 2264 numaralı parsellerde yer almaktadır.

Birbirlerinden farklı mimari tasarım yaklaşımlarına sahip olan bu yapılardan hepsi bitişik nizamlı olarak inşa edilmiş ve arka cepheleri avluya açılmaktadır. 12 numaralı konur hariç diğer yapıların ana giriş kapıları sokağa açılmaktadır. Ön bahçe mesafesi bulunmayan konutlar üzerinde konumlandıkları cadde ve sokaklar ile bağlantı kurmaktadır. Yapılar çekmesiz olarak yapılmış ve 10 numaralı yapı içerisine yaya yolu girişinden merdiven ile yükseltilmiş bir giriş bölümünden erişilmektedir. Yapıların aynı caddeye bakan birer adet avlu girişleri de bulunmaktadır. Yapı sınırında içeriye çekilen giriş kapısı yanında birer adet pencere açıklığı yer alır ve bu girişler yapıların sofa bölümlerine açılmaktadır. Mimari özellikleri göz önüne alındığında, 9 numaralı

konutun yerleşim içerisinde incelenen yapıların en son inşa edilenlerinden biri olduğu gözlemlenmektedir. Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında tuğla malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan konutlardan 12 numaralı konut dışında tamamında geniş saçağa yer verilmiştir. 9 ve 11 numaralı konutta dairesel kolonlar ile desteklenmiş metal korkuluklu balkon yer almaktadır. Diğer iki konutta ise kapalı ve açık çıkmaya yer verilmemiştir.

Bu konutların tamamı İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 25.11.2016 tarihinde 7342 sayılı karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.5 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

İKİ KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
9	-	2045	Ulucami Mahallesi, Cami Caddesi
10	-	2068	Ulucami Mahallesi, Kumpanya Sokak
11	-	2110	Ulucami Mahallesi, Hamam Sokak
12	-	2264	Ulucami Mahallesi, Hamam Sokak

Tablo 4.6 Ahmetli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	1554 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne bağlanan Zambak Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Ahşap Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Kafesli Düz Lentolu Söveli Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	2148 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne paralel İstasyon Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Çift Kanatlı Düz Lentolu Söveli Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	3634 Parsel	İstasyon bölgesine dik bağlanan İstasyon Caddesi ve Anıt Sokak kesişimi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Sövesiz PVC Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilli Konut
	2058 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne bağlanan Anafartalar Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Görünümlü PVC Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	2059 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne bağlanan Anafartalar Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Parmaklıklı Sövesiz PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	3287 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne bağlanan Anafartalar Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Parmaklıklı Süslemeli Söveli PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilli Konut
	1568 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi bağlanan Alptekin Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Zemine döner merdiven ile bağlanan betonarme çıkma sahanlık - Betonarme parapet üzeri metal korkuluklu dar iki adet balkon	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Parmaklıklı Söveli PVC Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	2132 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne paralel İstasyon Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Süslemeli Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut

Tablo 4.6 Ahmetli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	2045 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne paralel olan Cami Caddesi üzerinde	1969	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Metal Korkuluklu ve Dairesel Kolonlu Balkon	Düz Lentolu Motif Süslemeli Metal Kafes Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Metal Parmaklıklı Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	2068 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne bağlanan Kumpanya Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı PVC Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Çift Kanatlı Sövesiz PVC Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	2110 Parsel	Ana arter Hükümet Caddesi'ne paralel İstasyon Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Metal Korkuluklu Betonarme Balkon	Cam Kafesli Düz Lentolu Metal Süslemeli Tek Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Çift Kanatlı Sövesiz PVC Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	2264 Parsel	İstasyon bölgesine dik bağlanan İstasyon Caddesi ve Anıt Sokak kesişimi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi 3. Çeyreği	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—		Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Çift Kanatlı Söveli PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilli Konut

4.2 Salihli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi

4.2.1 Salihli Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi

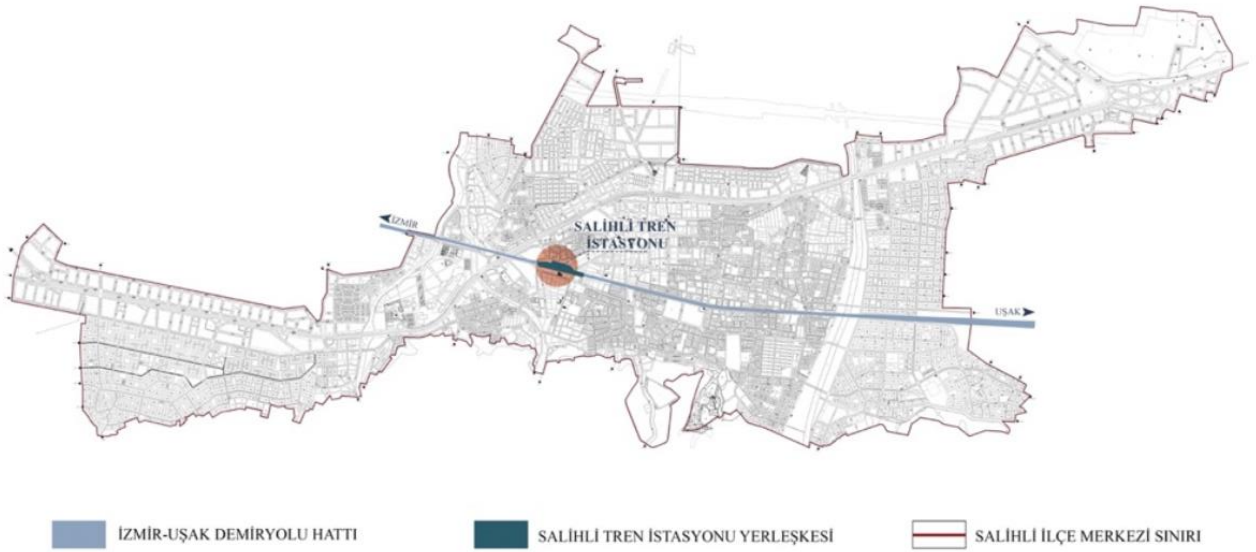
Salihli'de inşa edilen demiryolu hattı, yerleşimin doğu-batı doğrultusu üzerinde konumlanmaktadır. Zafer Mahallesi 87 Sokak üzerinde yer alan Salihli Tren İstasyonu yerleşkesi, yerleşimin merkezinde bulunmaktadır. Salihli yerleşimi, 1875 yılında inşa edilen ve yerleşim içerisinde doğu-batı doğrultusunda uzanan demiryolu hattı ve Salihli Tren İstasyonu çevresinde şekillenmiştir. Demiryolu hattı inşası öncesinde istasyonun kuzeydoğu yönünde konumlanan Kocaçeşme ve Eskicami mahallelerinde yapılaşma başlamıştır fakat yerleşimin asıl gelişimi demiryolu hattının inşasıyla şekillenmiş ve gelişim göstermeye devam etmiştir.

Bu sebeple, Salihli Tren İstasyonu çevresinde var olan ve günümüze aktarılan yapıların belirlenmesi ve koruma prensibi çerçevesinde incelenmektedir. Bu çalışmada istasyon çevresinde belirlenen çalışma alanı tariflenirken, yerleşim için önemli olan ve Salihli Tren İstasyonu'na bağlanan ana arter (Mithatpaşa Caddesi) ve bu cadde ile ilişki içerisinde olan yerleşimin önemli aksları belirlenmiştir. Bu akslar; Kurudere Caddesi, Belediye Caddesi, Ferah Caddesi ve Acısu Caddesi'dir. Bu akslar etrafında tanımlanan ve yerleşimin çalışılan dönemine tarihlenen yapılarını içeren sit alanları, kültürel miras öğeleri ve dönemin özelliklerini yansıtan yapılarının bulunduğu alan çalışma olanı olarak belirlenmiştir.

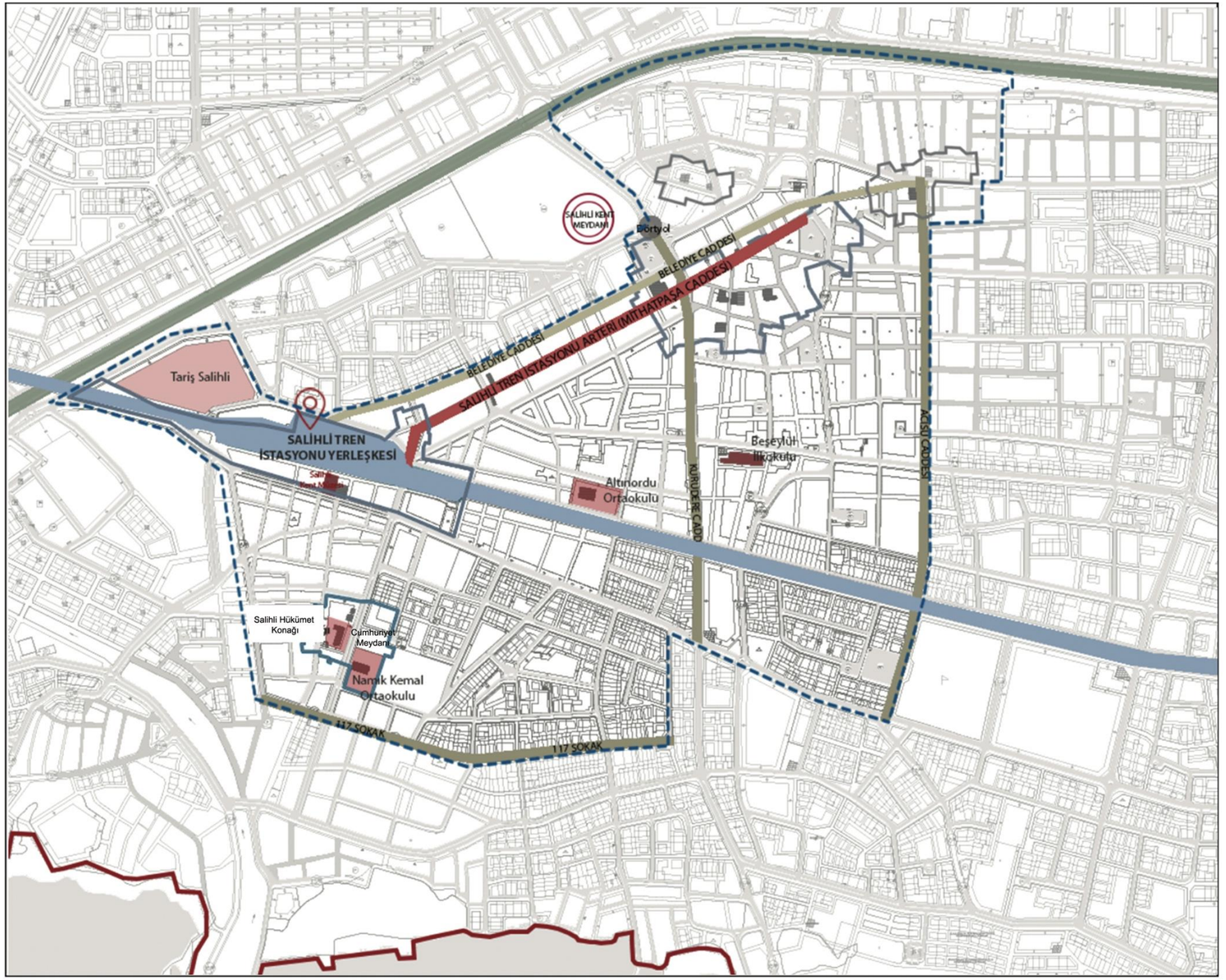
Çalışma alanının batısı Salihli Tren İstasyonu ve Tariş Salihli ile sınırlandırılmakta olup doğusunda Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen konut örneklerinin yoğun olarak bulunduğu mahalleler ve sit alanlarının konumu esas alınmıştır. Güneyinde ise, Hükümet Konağı arteri olan Ferah Caddesi üzerinde konumlanan Salihli Hükümet Konağı ile eğitim yapılarının örneklerinden olan Namık Kemal İlkokulu ve Salihli Ortaokulu (Salihli Merkez Anadolu Lisesi)'nun bulunduğu adaların çevresi takip edilmiştir. Kuzeyinde ise, Salihli Tren İstasyonu arteri olan Mithatpaşa Caddesi'nin

paralelinde konumlanan ve üzerinde dükkân ve konut örneklerinin bulunduğu Belediye Caddesi ile Salihli Kent Meydanı ve Salihli Belediyesi'nin üzerinde bulunduğu Kurudere Caddesi takip edilerek konut alanlarının konumlandığı adalar ile kesişim noktaları esas alınmıştır. Bu alan içerisinde sürdürülen alan çalışması ve envanter araştırmaları doğrultusunda belirlenen yapıların mimari özellikleri ve tarihsel süreçteki değişim ile dönüşümü irdelenmektedir.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



Şekil 4.43 Salihli yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu yerleşkesinin konumu (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)



SALİHLİ TREN İSTASYONU
ve
ETKİLEŞİM İÇİNDE OLDUĞU
ALAN

- SALİHLİ İLÇE MERKEZİ SINIRI
- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI
- İZMİR-UŞAK KARAYOLU
- ÇALIŞMA ALANI SINIRI
- SALİHLİ TREN İSTASYONU ARTERİ (MİTHATPAŞA CADDESİ)
- SALİHLİ HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ (FERAH CADDESİ)
- SİT ALANI SINIRI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.44 Salihli Tren İstasyonu ve etkileşim içinde olduğu alan (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

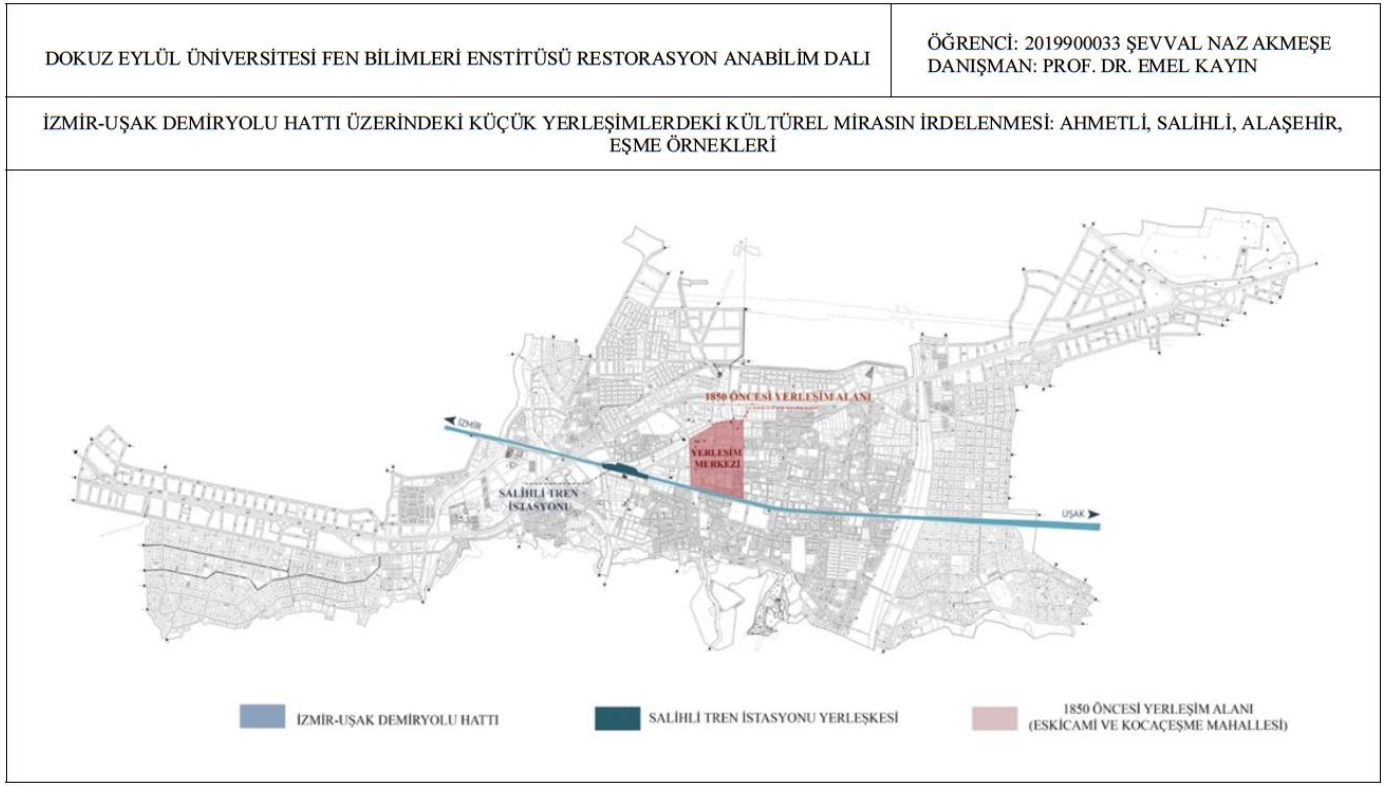
4.2.1.1 Osmanlı Dönemi

4.2.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler

Manisa yerleşimi, Osmanlı topraklarına eklendikten sonra Saruhan Sancağı adı altında Anadolu Eyaleti'ne bağlanmış ve XIX. yüzyıla kadar bu durum korunmuştur. Saruhan Sancağı Aydın Vilayeti sınırları içerisindedir ve vilayet merkezi İzmir olarak belirlenmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1981). XIX. yüzyılda, Salihli yerleşiminin bağlı olduğu Sart, Saruhan Sancağının nüfus açısından en küçük kazası durumundadır ve Sart 1842'de kaza olma statüsünü kaybederek Saruhan Sancağı içerisinde kalan Sart, nahiye merkezi haline gelmiştir. Kazaya bağlı yerleşimlerden Salihli'nin bu tarihlerde gelişmeye başladığı bilinmektedir (Bilgi, 2001).

Sart kazasına bağlı olan Salihli yerleşiminin ismine 16.yüzyıl arşiv belgelerinde köy olarak rastlanmaktadır (Otman ve Aksakal, 2004). Arşiv belgelerinde ismi yer alan Aydın sancağı Sart kazasına bağlı olan Veled-i Salih isimli köy Salihli yerleşiminin ilk kuruluş alanını oluşturmakta olup köyün kuruluşunda Salihler isimli yörük topluluğu rol almıştır (Baykal, 1989). Salihli kazası 1800'lerde Aydın sancağına bağlı, Sart ile birlikte bir kaza niteliği taşımaktaydı. Süreç içerisinde büyüyen Salihli'nin gelişiminde etkili olan nedenlerden biri çarşamba günü kurulan Pazar olmuştur (Otman ve Aksakal, 2004). Bu dönemde yerleşim alanın şekillenmeye başlamış olup 1826 yılında Salihli'de bulunmuş olan ve 1828'de basılan kitabında yerleşimden bahseden Arundel'e göre, Salihli'de 13 Rum ve 35 Türk hanesini bulunmakta olup 1834 yılına tarihlenen kitabında bu sayıyı 50 olarak belirtmiştir. Yerleşimde nüfus artış göstermeye devam etmekte iken 1845 yılı temettü defterlerinde yerleşimde 278 hane bulunduğuna ve bu hanelerde toplam 1.251 kişi yaşadığına değinilmiştir (Bilgi, 2008). 1867 yılında Osmanlı'nın değişen mülki sistemi doğrultusunda, Alaşehir, Sart ve Salihli yerleşimleri Aydın sancağından Saruhan sancağına devredilmiş ve Salihli kaza merkezliğine yükseltilmiştir (Baykal, 1989).

19.yüzyılda Salihli kazasının yer aldığı alanın konumuna dair bilgi veren iki nokta bulunmaktadır. Bunlardan ilki; 1826 yılına tarihlenmiş olan ve Eskicami mahallesinin sınırında yer alan Atatürk mahallesinde Garaj caddesine bağlanan Bostan sokak üzerinde konumlanan zahire pazarı civarında bulunmuştur. İkincisi ise; Eskicami mahallesi Sıhhiye caddesinde yer alan kerpiç bir konutta bulunan 1838 tarihli çeşme taşıdır (Baykal, 1990). Birbirlerine yakın konumlarda bulunan bu tarihi bulguların çevresinde yer alan Eskicami mahallesi ve Kocaçeşme mahallesinin Salihli'nin ilk kuruluş yeri olduğu sonucuna ulaşabilmekteyiz.

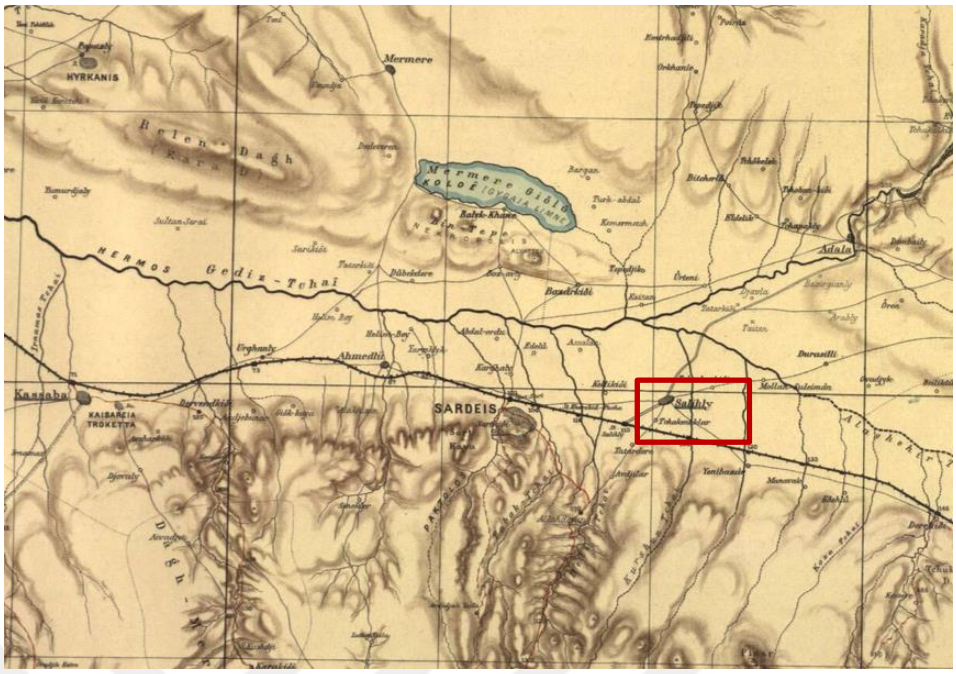


Şekil 4.45 Salihli yerleşimi 1850 yılı öncesi yerleşim alanı (Eskicami Mahallesi ve Kocaçeşme Mahallesi) (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

4.2.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler

19.yüzyılın son çeyreğinde, Salihli'nin büyümesinde etkili olan idari ve ulaşım alanında yaşanan gelişmelerden biri kaza merkezi durumuna yükselmesi ve bir diğeri ise Salihli'den demiryolu hattının geçirilecek olmasıdır. Ticari faaliyetlerin gelişmiş olduğu bu bölgede konumlanan Salihli yerleşimi kervan yolları üzerinde yer almaktaydı ve bu yolların kullanımı sırasında karşılaşılan zorluklar sonucunda bölgede demiryolu hattı inşa edilmesi uygun görülmüştür. Osmanlı döneminde Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolu İzmir-Aydın demiryolu hattıdır ve 1856 yılında inşa edilmiştir (Özgün ve Yapucu, 2011). Sonrasında 1875 yılında ise İzmir-Kasaba demiryolu hattının inşasına başlanmış ve ticari faaliyetlerin verimli topraklarda devam edebilmesi için demiryolu hattının Kasaba (Turgutlu)'dan Alaşehir yerleşimi doğrultusunda devam ettirilmesi kararına varılmıştır. Kervan yolu üzerinde konumlanan Salihli'den geçen tren yolunun ve yerleşimin yönetsel merkez olma etkisiyle, Salihli bilinen bir kasaba olma özelliği kazanmıştır (Baykal, 1989).

1875 yılı İzmir-Kasaba demiryolu hattının Salihli'ye ulaşmasına kadar yerleşim 50-60 haneden oluşmaktadır (Çiçek, 1985; akt. Ceylan, 2006). Demiryolu hattı, İngilizlerin çalışması sonucunda Salihli'nin yerleşim alanına yakın olarak güneyinden geçirilmiştir. Tren istasyonu ise, yerleşimin 1.5 kilometre uzaklığında güneybatı yönünde, Seyran Tepe ve Çakallar Deresi (Deli Çay)'ne yakın bir alanda inşa edilmiştir (Çiçek ve Çetintaş, 2001; akt. Ceylan, 2006).



Şekil 4.46 Salihli yerleşim merkezi ve Tren İstasyonu, 1890 (Kiepert, 1892) (Salt Araştırma Koleksiyonu)

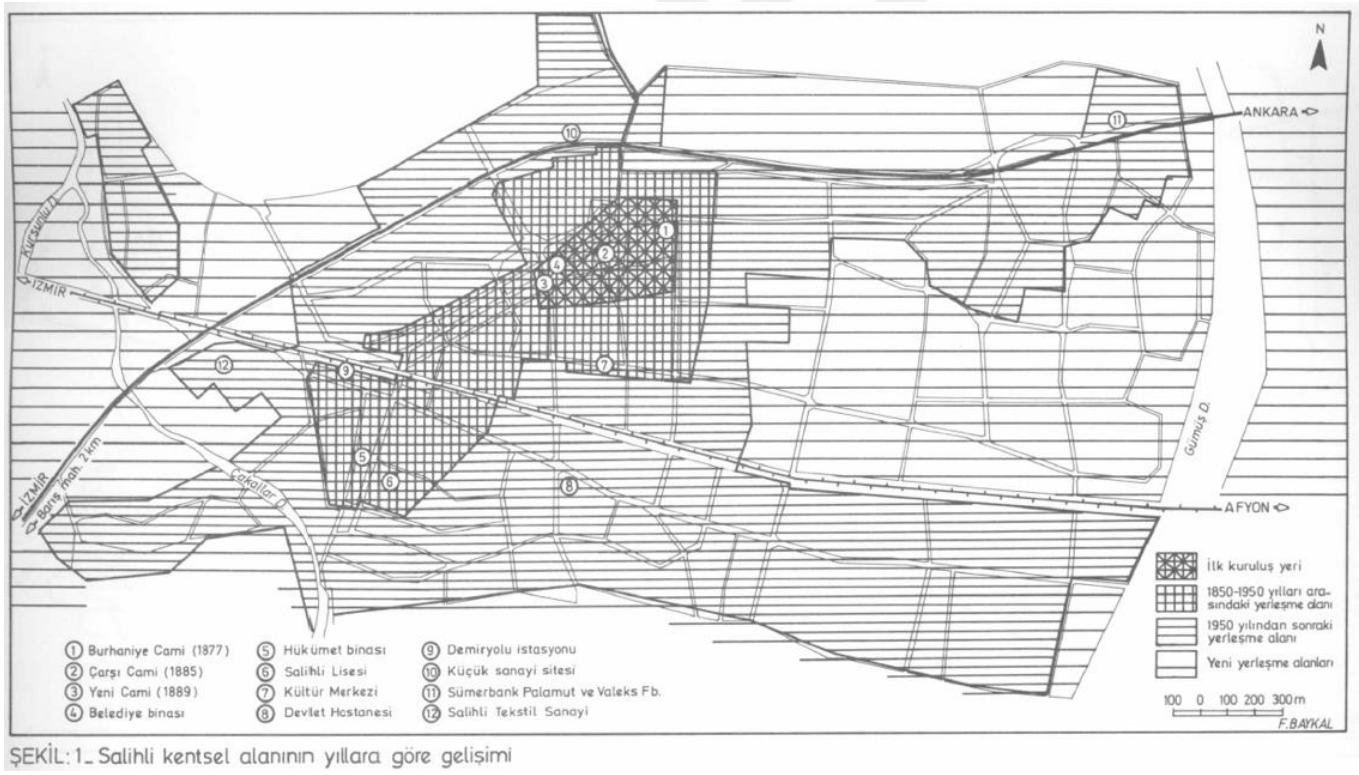
Demiryolu hattının yerleşimden geçirilmesi yerleşimin kentsel gelişimi etkileyen kırılma noktalarından birisidir. Bu gelişmeler doğrultusunda, yerleşim 19. yüzyılın sonlarına doğru ilk kuruluş bölgesinden güneybatı yönüne doğru genişlemeye başlamıştır. Demiryolu kullanımının bölgede yaygınlaşması ve diğer yerleşimlere olan ulaşım faaliyetlerinin kolaylaşması sebebiyle bölgede yaşayan halk istasyon çevresine yönelmeye başlamıştır. Yerleşimin ilk kuruluş alanı olan Eskicami ve Kocaçeşme mahallesi çevresinde de kentsel alan yayılımı devam etmiştir fakat demiryolu hattına doğru olan yönelim hızlanmıştır. İzmir-Kasaba demiryolu hattının ana istasyonlarından biri olan yerleşimde, tren istasyonu yerleşim alanına 1 km uzaklıkta inşa edilmiş ve Kiepert tarafından hazırlanan 1890 tarihli haritada yerleşim merkezinin güneyinden geçtiği görünmektedir. İstasyon ile merkez birbirine 12 metre genişliğinde düz bir çizgi şeklinde planlanan ve her iki yanı ağaçlandırılmış bir cadde ile bağlanmıştır. İstasyonun bu alanda planlanmasıyla birlikte birkaç yıl önce bu çevrede konutların ve hanların inşa edilmeye başlandığı Cuinet tarafından belirtilmiştir (Cuinet, 1893).

1893 yılı kaynağına göre Salihli'de; Hükümet Konağı, 7 cami, 2 Rum Ortodoks kilisesi, çarşıda 60 dükkân, 3 han, 10 depo, 10 un değirmeni, 15 çeşme, 2 hamam, 3 fırın, 8 kahvehane ve 1400 ev bulunmaktadır. Eğitim faaliyetlerinin sürdürüldüğü yerleşimde, 17 ilkokul ve 1 rüştiye seviyesinde eğitim veren kurum bulunmakta olup bu okullarda 425 erkek ve 100 kız öğrenci eğitim görmektedir. Bu dönemde Cuinet'in yerleşimde yaptığı gözlemlere göre, Salihli'nin temiz ve iyi inşa edilmiş bir şehir olduğu ve geniş sokaklarında sıralı dükkân ve konutların bulunduğu bilgisine yer verilmiştir. Yapıların çoğu taş veya ahşap olarak inşa edilmiş olup çeşitli renklerde boyanmış ve üstleri kiremit ile örtülmüştür (Cuinet, 1893).



Şekil 4.47 Salihli'de bulunan Mekteb-i Rüşdi (1903), Ieghpairan, M. (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi)

Salihli'nin kentsel gelişiminin incelenmesi için, yıllara göre genişlemesinin ifade edildiği ve görselleştirildiği Füsun Baykal tarafından 1990 yılında hazırlanan 'Salihli Kentsel Alanının Genişlemesinde ve Belirli Yönlere Kaymasında Rol Oynayan Faktörler' isimli çalışmada hazırlanan ve Şekil 4.48'de yer verilen görsel referans alınmıştır. Bu çalışmadan alınan referans ve Salihli Belediye'sinden alınan 1973 yılı Salihli imar planının alınan bilgi doğrultusunda yerleşimin kentsel gelişimine ve yönüne Şekil 4.49'da yer verilmiştir.



ŞEKİL: 1_ Salihli kentsel alanının yıllara göre gelişimi

Şekil 4.48 Füsun Baykal' ın ' Salihli Kentsel Alanının Genişlemesinde ve Belirli Yönlere Kaymasında Rol Oynayan Faktörler' isimli çalışmasında yer alan Salihli kentsel alanının yıllara göre gelişimi çalışması (Baykal, 1990)



SALİHLİ TREN İSTASYONU
ve
İSTASYON BÖLGESİNİN
KENTSEL GELİŞİMİ

- SALİHLİ İLÇE MERKEZİ SINIRI
- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI
- İZMİR-UŞAK KARAYOLU
- 1850 ÖNCESİ
- 1850-1950 DÖNEMİ
- 1950-1973 DÖNEMİ
- 1973 ve SONRASI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.49 Salihli yerleşimi kentsel alanının gelişimi (Salihli'nin Yıllara göre kentsel gelişimini ifade eden görselde Baykal'ın Salihli kentsel alanının yıllara göre gelişimi çalışması referans alınmıştır ve Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur. (Baykal, 1990)[1]

[1] Salihli'nin Yıllara göre kentsel gelişimini ifade eden görselde, Füsun Baykal'ın 'Salihli Kentsel Alanının Genişlemesinde ve Belirli Yönlere Kaymasında Rol Oynayan Faktörler' çalışmasında yer verdiği Salihli kentsel alanının yıllara göre gelişimi çalışması referans alınmıştır. Şekil 4.49, alınan referans doğrultusunda Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.

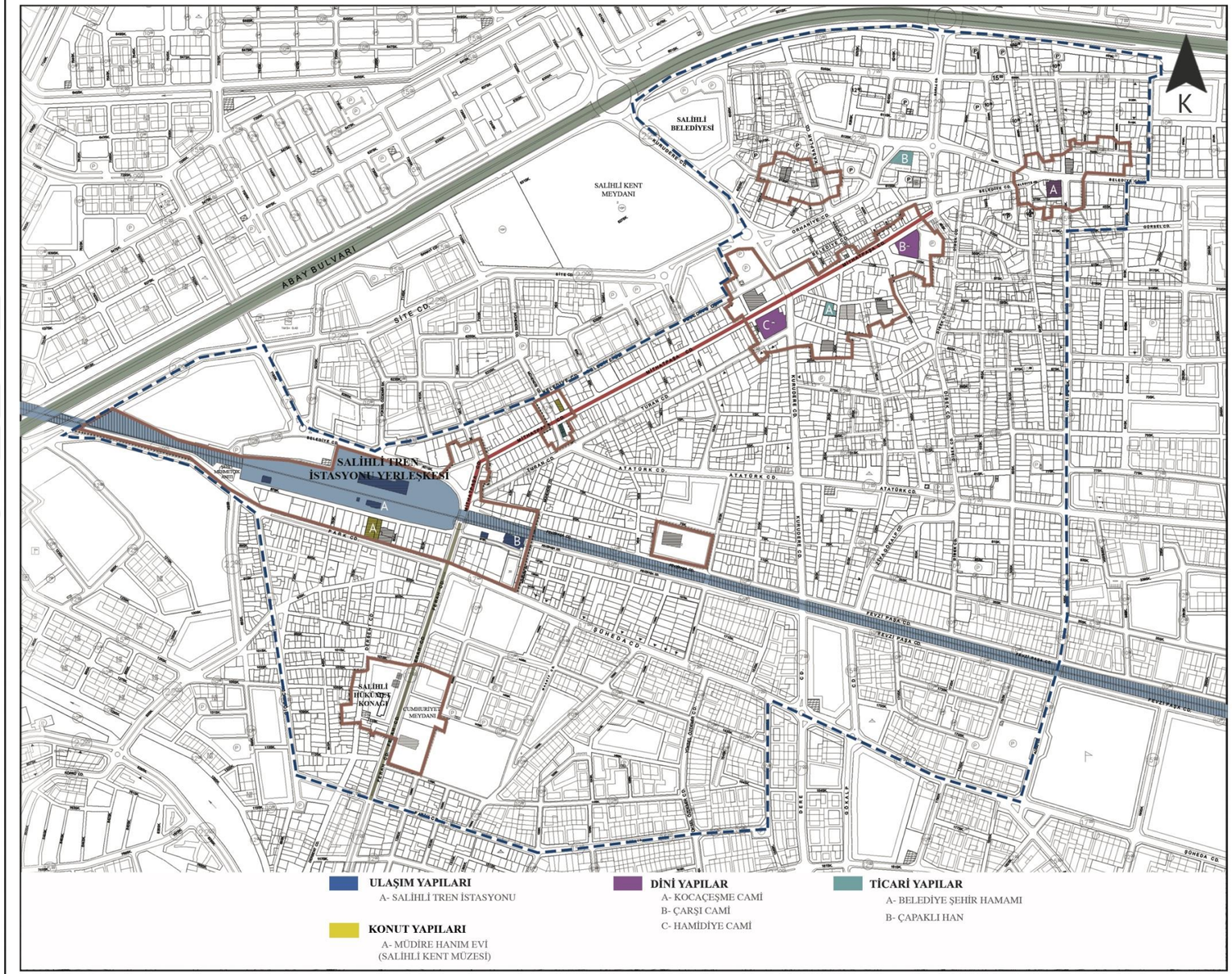
Demiryolu hattının inşasından sonra, ilk kuruluş alanında yerleşim için önemli olan yapılar inşa edilmeye devam edilmiştir. 1877 yılında inşa edilen Burhaniye Cami, 1875 tarihli Çarşı Cami ve 1897 tarihli Hamidiye (Karaman) Cami bu yapıların örneklerindendir. 19. yüzyılda merkez olarak nitelendirilen bölge ile günümüz kent merkezi yaklaşık olarak aynı yerdir. Süreç içerisinde nüfusun artışı, doğal faktörler, kent planlaması, ulaşım ve sosyo-ekonomik faktörler gibi etkenler kentsel alanın büyüme yönüne şekil vermiştir.

Demiryolunun yerleşime gelişiyle oluşan kentsel ve mimari gelişmeler sonrasında 1879 yılında Salihli ilçe merkezi yapılmış ve Belediye Teşkilatı kurulmuştur (Ceylan,2011). Salihli Hükümet Binası, yerleşimin önemli caddelerinden olan Mithatpaşa caddesi ve Kurudere caddesinin kesişiminde yer alan ve günümüzde Karaman İş Hanı olarak kullanılan yapının bulunduğu parselde inşa edilmiştir (Baykal, 1989). Yönetim yapısının bu bölgeye inşa edilmesiyle, kuruluş alanını oluşturan Eskicami ve Kocaçeşme mahalleri ile istasyon bölgesi arasında bağlantı kurulmuştur ve yerleşim güneybatı yönüne doğru yayılmaya başlamıştır.

Demiryolunun kente kazandırdığı yenilikler ve yaşanan değişimler sonrasında Salihli Tren İstasyonu'nun bulunduğu bölge ve çevresinde ilerleme devam etmiştir ve bu konuma bağlanan akslar önem kazanmıştır. Mithatpaşa Caddesi, Turan Caddesi, Kurudere Caddesi, Ferah Caddesi bu önemli aksların örneklerindendir. Belediye Sarayı, Hükümet Binası gibi önemli idari yapılar, hizmet yapıları ve eğitim yapıları bu alanlarda konumlandırılmıştır (Baykal, 1990). Cuinet'ye göre, 1893 yılında Salihli'nin 1 adet nahiyesi ve 86 adet köyü bulunmaktaydı (Cuinet, 1893). Bu veriler yerleşimin demiryolu hattı ve Salihli Tren İstasyonu inşası sonrasında hızla büyümeye başladığını göstermektedir.

20. yüzyılın başlarında, 1908 Aydın Vilayet Salnamesi'nde Salihli yerleşiminin nüfusunun 4441 kişi olduğu belirtilmiştir. Yerleşim merkezinde; 911 ev, 315 dükkân,

1 otel, 19 han, 1 hamam, 9 un değirmeni, 4 fabrika (pamuk), 3 yağhane, 14 fırın, 33 kahvehane, hükümet konağı, 1 telgrafhane, 3 cami, 1 havra, 1 Ziraat Bankası şubesi, ticaret odası, ticaret mahkemesi, 1 rüştiye, 2 müslüman ilkokulu ve 2 gayri müslim okulunun bulunduğu ifade edilmektedir. Salihli'de 20.yüzyılın ilk çeyreğinde önemli bir büyüme gözlemlenmeye devam etmiştir (Baykal, 1989). Farklı işlevlerde kullanılan yapıların inşa edilmesi ve eğitim öğretim faaliyetlerinin çeşitlenerek sosyal hayatın düzen içerisinde sağlanması Salihli yerleşiminin ilerleyen yılları için önemli bir alt yapı oluşturmaya başlamıştır.



SALİHLİ TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDEKİ OSMANLI DÖNEMİ YAPILARININ KENT MERKEZİNDE DAĞILIMI

- SALİHLİ İLÇE MERKEZİ SINIRI
- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI
- İZMİR-UŞAK KARAYOLU
- ÇALIŞMA ALANI SINIRI
- SALİHLİ TREN İSTASYONU ARTERİ (MİTHATPAŞA CADDESİ)
- SALİHLİ HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ (FERAH CADDESİ)
- SİT ALANI SINIRI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.50 Salihli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Osmanlı Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Yerleşimin yönetsel faaliyetlerinin yürütüldüğü Hükümet Konağı, ana arterlerden biri olan Mithatpaşa Caddesi üzerinde konumlanmakta olup ilk yerleşim alanı ile İstasyon bölgesini birbirine bağlayan doğrultu üzerinde orta noktalarda inşa edilmiştir. Bu yapı Neoklasik akımın mimari anlayışını yansıtmakta olup iki katlı olarak inşa edilmiştir. Bahçe duvarları ile çevrelenmiş bir alan içerisinde konumlanan yapı, simetrik cephe kurgusuna sahip ve giriş alanı kütle sınırından çıkma yapacak şekilde süslemeli üçgen alınlık vurgulanmıştır. Ahşap kepenkli pencereleri olan bu yapı, benzer dönemde inşa edilen idari yapı örnekleri ile benzer özellikler göstermektedir. Yapının bulunduğu Mithatpaşa Caddesi iki tarafı ağaçlandırılmış ve yapılar ile çevrelenmiş geniş bir aks oluşturmaktadır.



Şekil 4.51 Salihli Hükümet Konağı (1903), Ieghpairan, M. (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi)



Şekil 4.52 Salihli Tren İstasyonu'ndan yerleşime bağlanan Mithatpaşa Caddesi (1903), Ieghpairan, M. (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi)

Coğrafi konumu itibariyle önemli bir noktada olan yerleşim hem üretim hem de ticaret açısından Batı Anadolu bölgesinin merkez alanlarından biri olmuştur. Stratejik konum, elverişli coğrafi özellikler ve demografik etmenler Salihli'nin işgal sürecinin başlamasına ve ilerlemesine neden olmuştur. Batı Anadolu'da işgal kuvvetlerinin İzmir'e ulaşmasıyla birlikte Manisa, Akhisar gibi yerleşimlerde işgal faaliyetleri başlamış ve İzmir'i Anadolu'ya bağlayan güzergâh üzerinde olması Salihli'yi odak noktalardan birine dönüştürmüştür (Baykal, 1989; Metin ve Sert, 2020). Kuva-yı Milliye birlikleri Salihli Cephesi ve diğer bağlantı noktalarının savunulmasında aktif rol üstlenmiş olup çalışmalarını Salihli'de Kuşçubaşı Çiftliği'nden kontrol etmiştir. Bu çalışmaların düzenlenmesi için Kuşçubaşı Eşref Bey'in Salihli'de yer alan çiftliği karargâh olarak kullanılmış ve depo görevi görmüştür. Teşkilat-ı Mahsusa'nın silah, para ve zahire ürünlerinin depolandığı bir yapı olmuş ve Çerkez Ethem'in Salihli ziyaretinde Kuva-yı Seyyare birlikleri ile çalışmalarına ev sahipliği yapmıştır (İlkin ve Tekeli, 1989; akt, Sert, 2014). Çiftlik, günümüzde Hükümet Konağı arteri olarak kullanılan Ferah Caddesi üzerinde ve Salihli Hükümet Konağı'nın karşısındaki geniş alanda konumlanmıştır.



Şekil 4.53 Kuşçubaşı Çiftliği alanı (Mustafa Uçar Arşivi)



Şekil 4.54 Kuşçubaşı Çiftliği (1915) (Mustafa Uçar Arşivi)

Salihli 1919 ve 1922 yılları arasında işgal kuvvetlerinin çeşitli saldırılarına maruz kalmış olup oldukça zarar görmüş ve 5 Eylül 1922 tarihinde işgalden kurtarılmıştır. Batı Anadolu yerleşimlerinde savaş sonrasında çıkarılan yangınlar büyük tahribatlar oluşturmuştur. Bu yangınlarla ilgili yerleşimleri ziyaret ederek rapor hazırlayan ve İzmir Amerikan Konsolosluğu'na ileten İstanbul Amerika Birleşik Devletleri Elçi Yardımcısı James Loder Park, yerleşim planlamasının iyi yapıldığını fakat yangınla birlikte Salihli'nin %65'inin yandığını belirtmiştir (Göktürk, 2016; akt. Aydın, 2019). 1922 yılında, Halide Edip Adıvar başkanlığındaki Mezalimi Tahkik Heyeti Salihli'de bir rapor hazırlamıştır ve bu raporda; 3.000 konuttan 2.000 adedi ile 402 dükkân, 2 cami, 22 han, 2 otel, 12 fırın, 5 fabrika, 1 kahvehane, 1 sinema, Hükümet Konağı, 3 okul ve 1 havra yapısının yandığı ifade edilmiştir (Turan, 1999). Kurtuluş Savaşı'nda

aktif olarak kullanılan ve büyük ölçekli yapılardan biri olan Kuşçubaşı Çiftliği de yanmıştır.



Şekil 4.55 1922 Yangını sonrası Kuşçubaşı Çiftliği (Mustafa Uçar Arşivi)

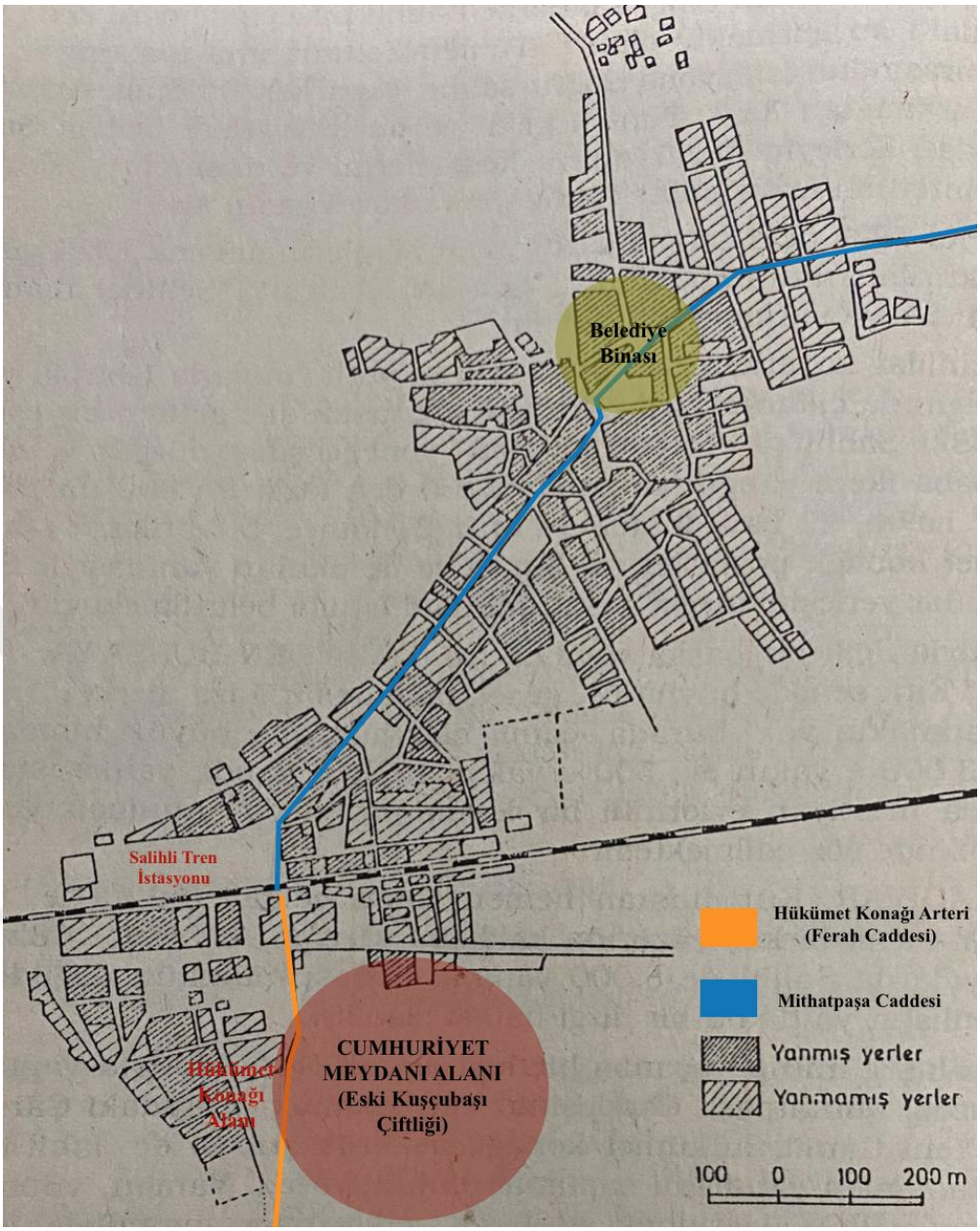
4.2.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında, yangın geçiren kentlerin düzenlenmesi ve yeniden imarı için planlama çalışmaları başlatılmıştır. Bu planlama çalışmalarının ana hedefi, savaşın ve yangınların verdiği hasarları ortadan kaldırmak ve yeni yönetim sistemine uygun modern kentler tasarlamak ve inşasına başlamaktır. Bu kapsamda; Manisa, Salihli, Bandırma, Karacabey ve Alaşehir için planlar hazırlanmış ve çoğunlukla bu çalışmalar harita subayları tarafından yürütülmüştür. 1923 yılında Sait, Cemal, Galip ve Şevket Altaydar Beyler yürütücülüğünde sürdürülen bu çalışmalar sonucunda Salihli'nin planı 150 hektar alanı kapsayacak şekilde Müteahhit Sait Erer tarafından hazırlanmıştır (Tekeli, 2011). Yerleşimde devam eden imar faaliyetleri önceki dönemlerdeki gibi demiryolu çevresinde gelişmiş ve kuzeydoğu ve güneybatı doğrultularında yayılım göstermiştir. Yerleşim istasyon bölgesi ile bağlantısını Mithatpaşa Caddesi ile kurmuş ve bu caddenin çeperlerinde yerleşim başlamıştır.

Farklı yıllara tarihlenen bölge gazetelerinde, yangın geçiren yerlerde yürütülen imar çalışmaları ile ilgili gözlemlere dayalı haberler hazırlanmıştır. 1923 yılı Temmuz ayında yerleşimi ziyaret ederek incelemelerde bulunan bir gazeteci, yerleşimin imarı için hazırlanan haritanın bazı sorunlar içerdiğine fakat çalışmaların sürdürüldüğüne değinmiş olup, "Şehrin haritası yapılmış ve bu haritaya göre şehri istasyona rabt eden

cadde on sekiz metre olacak ve diğer cadde ve sokaklar da bu kadar geniş olacak. Zaten dar bir sahaya sıkışmış olan şehrin sahası bu haritaya göre hareket edilirse büsbütün darlaşacak. Bu suretle pek çok arsalar yola karışıyor." şeklinde haberinde aktarım yapmıştır (Bilgi, 2013). Yıllar içerisinde çalışmalara devam edilmiş ve Yanık Yurt Gazetesi'nin 1925 yılı Kasım ayında basılan bir sayısında, Salihli imar faaliyetlerinin kısa zaman içerisinde hızla ilerlediğine ve Salihli'nin hızlı gelişen yerleşimlerden biri olduğuna yer verilmiştir (Ayhan, 2014). Önem verilerek yürütülen imar çalışmaları, modern kent kurgusunun yerleşime yansıtılmasını ve kentin rehabilite edilmesine olanak sağlamaktadır.

Yerleşimde çıkarılan yangın sonrasında, 1926 yılına tarihlenen bir kent planı hazırlanmış ve bu planda yerleşimde bulunan yangına maruz kalan ve yangından kurtulan alanlar belirtilmiştir (Baykal, 1989). Özellikle demiryolu hattının inşası sonrasında gelişimi hızlanan yerleşim, Cumhuriyet'in ilk yıllarında çoğunluğu yanarak tahrip olmuş ve nüfusu azalmış durumdadır. Yangının ve savaşın verdiği zararı toparlamaya çalışan halk ve yönetim, yerleşimde imar faaliyetlerini demiryolu çevresinde geliştirmeye devam etmiştir. İzmir-Kasaba demiryolu hattının Alaşehir'e uzatılması, Salihli yerleşimine de durak inşa edilmesi ve hattın yerleşimin merkezinin dışında konumlandırılmasıyla birlikte yerleşimin gelişim yönü de değişiklik göstermiştir. Tren istasyonunun bulunduğu konumun güneybatısı doğrultusu ve 1850 öncesi yerleşimin kuruluş alanı olan Eskicami ve Kocaçeşme mahallesinin bulunduğu alanın kuzeydoğusu doğrultusunda yatay büyüme devam etmiştir. Bu dönem içerisinde kent merkezini oluşturan istasyon çevresinde kamu yapıları, eğitim yapıları, kültürel yapılar gibi farklı amaçlara hizmet eden yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu gelişim yönü ve yapılaşma faaliyetleri ile ilgili çıkarımlar 1926 planı ile doğrulanmıştır.



Şekil 4.56 1926 Salihli planı (Baykal'ın 1989 yılında hazırlanan çalışmasından erişilen plan üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

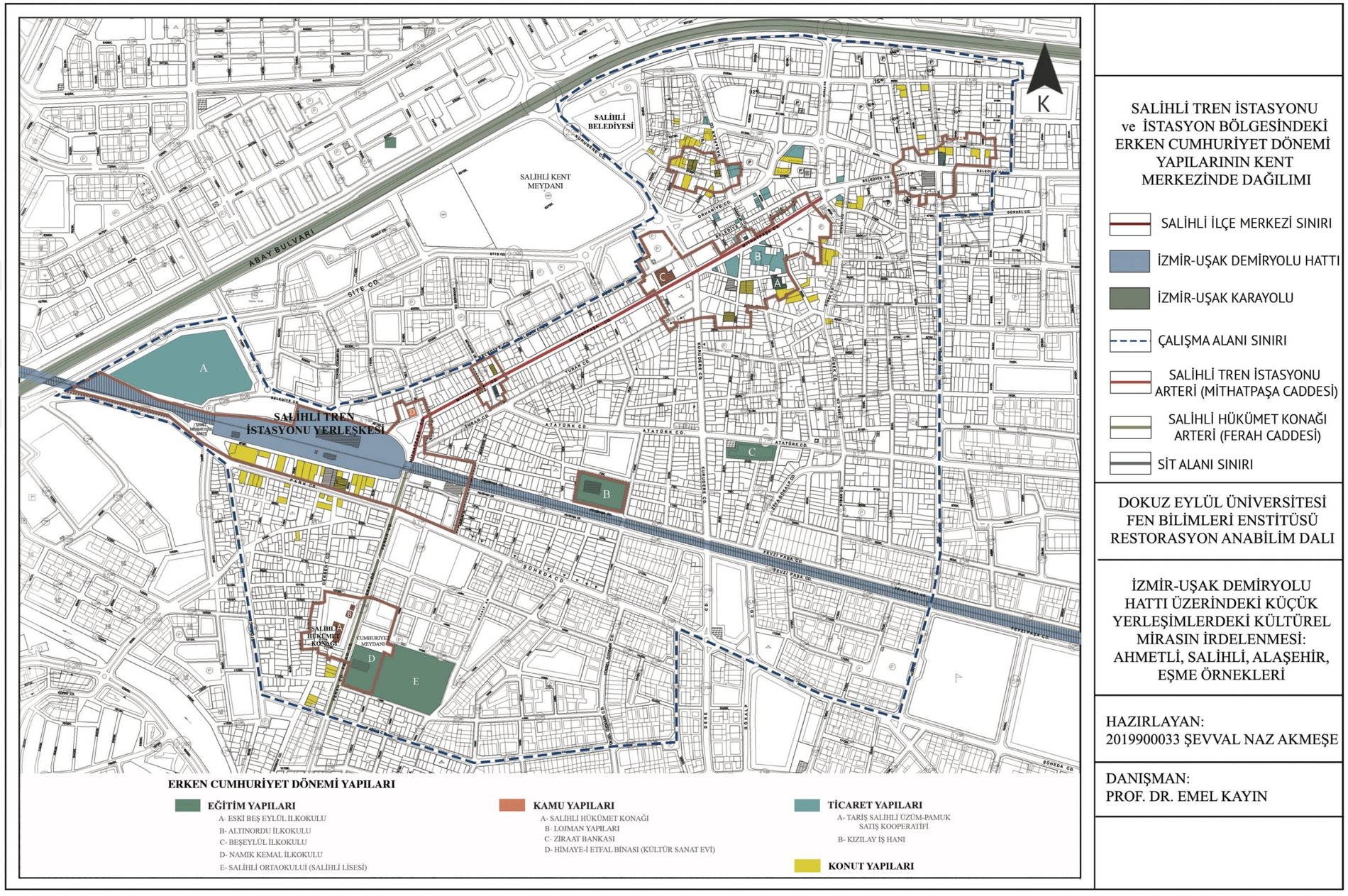
Yeniden imar sürecinin başlamasıyla birlikte farklı yapı tipolojilerinde kamu yapıları ve sivil mimarlık örnekleri inşa edilmeye başlanmış olup bu inşa çalışmaları tren istasyonu ve çevresini merkez alarak sürdürülmüştür. Bu kapsamda, yerleşimde bulunan yapılar ve sayıları Manisa Valiliği tarafından hazırlanan "Manisa Vilayeti Hakkında Tabii, Coğrafi, Tarihi, İdari, İktisadi, İçtimai Malumatı Cami Mecmuadır" isimli kaynakta kayıt altına alınmıştır. Bu kaynağa göre, Salihli merkezde 8 adet resmi yapı, 34 mağaza, 355 dükkân, 13 han, 1 hamam, 4 otel, 28 kahvehane, 17 fırın ve 1786 adet ev bulunduğu öğrenilmektedir. Bu yapılardan 763 ev, 30 mağaza, 301 dükkân, 3 otel, 23 kahvehane, 10 fırın ve 2 resmi bina Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren inşa edilmiştir (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932). Bu yapılar ve kentsel donatıların yerleşim merkezini şekillendirmesiyle birlikte yapılı çevrenin karakteristik özellikleri oluşmaya başlamıştır.

Yerleşimin yönetsel faaliyetlerinin sürdürüldüğü idari yapılar, Erken Cumhuriyet Dönemi kentlerinde genellikle bir merkez etrafında toplanmış ve bu merkezler açık alanlar olan meydanlar ile desteklenmiştir. Salihli'de de idari yapılar çoğunlukla aynı alan içerisinde konumlanmakta olup Mithatpaşa Caddesi ve Ferah Caddesi üzerinde inşa edilmişlerdir. Cumhuriyet Dönemi öncesinde Mithatpaşa Caddesi üzerinde yoğunlaşan yapılar Cumhuriyet sonrasında yeni oluşturulan ve Cumhuriyet Meydanı çevresinde gelişen demiryolunun güneyi doğrultusunda kurgulanmıştır. Meydan çevresinde Hükümet Konağı, lojman yapıları, Namık Kemal İlkokulu, Salihli Ortaokulu, Askerlik Şubesi ve Levazım Taburu gibi kamusal yapılar inşa edilmiştir. Cumhuriyet Meydanı tarihsel süreç içerisinde çeşitli tören ve kutlamalara ev sahipliği yapmış olup uzun yıllar kullanımını sürdürmüştür.



Şekil 4.57 Salihli Ortaokulu önünde Cumhuriyet Bayramı kutlaması (1936) (Salihli Belediye Arşivi)

Bu gelişmeler ve değişimler sonucunda yerleşim için önemli olan iki ana aks oluşmuş ve bu akslar üzerinde kamu yapıları ve çevresinde ticaret yapıları ile dükkanlar inşa edilmiştir. Bunlardan ilki Mithatpaşa Caddesi'dir ve Cadde, Salihli'nin demiryolu hattı inşası öncesinde yerleşim merkezi olan Eskicami ve Kocaçeşme mahallesi ile demiryolu inşası sonrasında güneybatıda konumlanan Salihli Tren istasyonunu birbirine bağlamaktadır. Mithatpaşa Caddesi, Salihli için tarihsel süreç boyunca yerleşim merkezinin temelini oluşturan, ekonomik ve yönetim açısından önemli olan bir arter görevi üstlenmiştir.



SALİHLİ TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDEKİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ YAPILARININ KENT MERKEZİNDE DAĞILIMI

- SALİHLİ İLÇE MERKEZİ SINIRI
- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI
- İZMİR-UŞAK KARAYOLU
- ÇALIŞMA ALANI SINIRI
- SALİHLİ TREN İSTASYONU ARTERİ (MİTHATPAŞA CADDESİ)
- SALİHLİ HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ (FERAH CADDESİ)
- SİT ALANI SINIRI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.58 Salihli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Demiryolu ulaşımının yerleşimlere ulaşması sonucunda, kent merkezi ile istasyon yerleşkelerini birbirine bağlayan 'İstasyon Caddesi' kavramı ortaya çıkmıştır. Bu kavram, Anadolu kentlerinde de kentsel gelişim yönünün belirlenmesinde ve yerleşimlerin modernleşen bölümünün temsilinde etkin oluştur (Çetin, 2012). Demiryolu ulaşımının etkisiyle oluşan istasyon caddeleri, yerleşimler için gelişimin ve değişimlerin belirlenebildiği ve bu doğrultu da caddeler üzerinde oluşan kültürel miras yapılarının mimari kimliği aracılığıyla kentsel kimliğin ifade edildiği alanlardır (Sırımkaya, S., Yaldız, E. Ve Aydın, D., 2017). Salihli yerleşimi için istasyon caddesi niteliği taşıyan Mithatpaşa Caddesi üzerinde yönetim yapıları ve kamu yapıları yer almıştır. Fransız coğrafyacı Cuinet, XIX. yüzyılın sonlarında Salihli'yi ziyaret etmiştir. Yazısında, istasyonun ağaçlar ile çevrili çok güzel bir yer olduğunu ve yerleşimin istasyona 1 km uzunlukta bir yolla bağlandığını belirtmiştir. Bahsedilen yol Mithatpaşa Caddesi'dir ve bu yolu 12 m genişliğinde ve iki tarafı ağaçlıklı olarak betimleniştir. Bu yolun kenarlarında birkaç yıldır evlerin ve hanların yapıldığını belirtmiştir. Bu cadde 1880 yılında İzmir Valisi Mithat Paşa'nın Salihli ziyareti sonrasında açılmıştır ve bu yolun yapım emri Mithat Paşa tarafından verilmiştir (Erduran, 1944; akt. Baykal, 1990).

Yıkılmış olan Hükümet Konağı, Belediye binası, Askerlik Şubesi, Ziraat Bankası, PTT gibi kamu yapıları ve yerleşimde bulunan en eski üç dini yapı olan Kocaçeşme (Burhaniye) Cami, Çarşı Cami ve Hamidiye (Karaman) Cami bu cadde üzerinde konumlanmaktadır (Cuinet, 1894; akt. Ceylan, 2006).

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



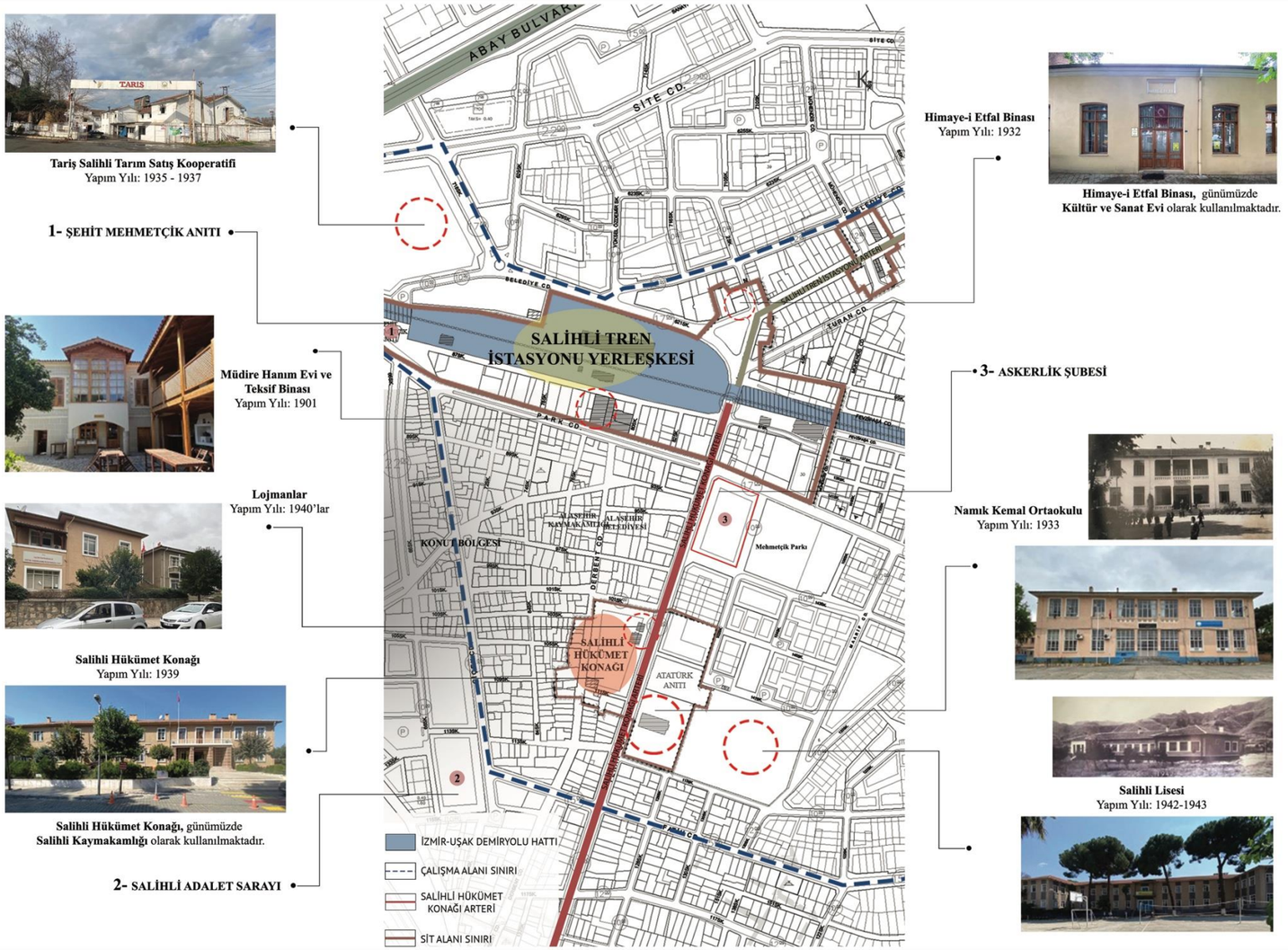
Şekil 4.59 Salihli yerleşiminde Demiryolu hattı inşası sonrasında gelişen arter (Mithatpaşa Caddesi) (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.60 Mithatpaşa Caddesi (1932) (Solda konumlanan cumbalı yapı İstanbul Oteli) (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)



Şekil 4.61 Mithatpaşa Caddesi 01.04.1937 (Sağda konumlanan Bayraklı yapı Jandarma) (Salihli Belediyesi Arşivi)



Şekil 4.62 Salihli Hükümet Konağı ve İstasyona bağlanan Hükümet Konağı arteri ile ilişkisi ve bölgede yer alan Erken Cumhuriyet Dönemi yapıları (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Hükümet Konağı, 1939 yılı içerisinde Salihli Tren İstasyonu'nun üzerinde bulunduğu aks ile kesişen Ferah Caddesi'nde inşa edilen alana taşınmıştır (Baykal, 1990). Bu yapı, günümüzde Salihli Kaymakamlığı olarak hizmet vermektedir. Yerleşimin yönetim merkezinin istasyonun güneyinde kalan ve demiryolu hattı inşası sonrasında gelişen alanlardan biri olan Şehitler mahallesine taşınması, kentin bu doğrultuda yönelimi açısından önemli bir adım olmuştur. İstasyon çevresinde inşa edilen ve günümüze ulaşabilen kamu yapılarının Salihli Kaymakamlığı ile birlikte başka örnekleri de bulunmaktadır. Kaymakamlığın yanındaki parselde bulunan lojman yapıları ve Mithatpaşa Caddesi üzerinde konumlanan Ziraat Bankası ve karşı parselinde bulunan Esnaf ve Ahali Bankası Salihli şubesi bu yapıların örneklerindendir.

Esnaf ve Ahali Bankası'nın açılışı 11 Eylül 1928 tarihinde İzmir Valisi Kazım Bey tarafından yapılmış olup açılışa İzmir ve Manisa'dan geniş bir katılım sağlanmıştır. 12 Kasım 1928 tarihli Anadolu Gazetesi'nde 'Memlekete ve köylüye kredi kuruluşlarının bizdeki ilk kurucusu olan Mithat Paşa, Salihliye kredi götüren Ahali Bankasının kendi ismini taşıyan bir cadde üzerinde bulunmasından herhalde bir inşirah duymuş olur.' (Ayhan, 2013) şeklinde bir ifadeye yer verilmiş olup yapının Mithatpaşa Caddesi üzerinde inşa edildiği belirtilmiştir.



Şekil 4.63 Esnaf ve Ahali Bankası (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)



Şekil 4.64 Salihli Belediye Dairesi (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)



Şekil 4.65 Salihli Belediyesi (1966) (Mustafa Uçar Arşivi)

Kamu yapıları dışında, dönemin en önem verilen konularından biri olan eğitim için yerleşimlerde yeni eğitim-öğretim sistemine yönelik çalışmaların yürütüleceği yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Yerleşimin gelişim yönünün güneybatı doğrultusuna ve demiryolu hattının paralelinde ilerlemeye başlamasıyla birlikte yerleşim için gerekli olan eğitim yapıları tasarlanmıştır. 1926 yılında açılan Altınordu İlkokulu eğitim yapılarının ilk örneklerindendir ve Salihli Mektebi ismiyle de bilinmektedir. 1933 yılında ise Salihli demiryolu hattını dik olarak kesen ve sonrasında kamu yapılarının inşa edilmeye başlandığı Ferah Caddesi'nde Namık Kemal İlkokulu açılmıştır. Eğitim yapılarının demiryolu ve çevresinde yer almasıyla birlikte çevrede bulunan daha küçük ölçekli yerleşimlerden gelen öğrencilerin okullara ulaşımı kolaylaşmıştır. İlerleyen

süreçte Namık Kemal İlkokulu'nun yanına Salihli Ortaokulu (Salihli Lisesi) açılmış ve yerleşimin ilk lise seviyesinde eğitim veren kurumu olmuştur. Bugün ki ismi Salihli Merkez Anadolu Lisesi olarak değiştirilmiştir. 1953 yılında ise, Altınordu İlkokulu'nun yanındaki parsele Salihli Pratik Kız Sanat Okulu inşa edilmiştir. Bu okulun ismi de günümüzde Salihli Meslek ve Teknik Anadolu Lisesi olarak değiştirilmiştir.

İstasyonun çevresinde yer alan ve kültürel amaçlı olarak kullanılan yapılara örnek olarak ise, günümüzde Salihli Kent Müzesi olarak kullanılan Müdire Hanım Evi ve Kültür Sanat Evi olarak kullanılan Himaye-i Etfal binası gösterilebilmektedir. Müdire Hanım Evi 20.yüzyıl başlarında, Himaye-i Etfal ise 1932 yılında inşa edilmiştir. İki yapının da özgün işlevleri değiştirilmiş olup kültürel faaliyetlere hizmet vermekte ve Müdire Hanım Evi müze olarak değerlendirilmektedir. Özgün işlevi Himaye-i Etfal olan yapı tarihsel süreç içerisinde kütüphane, kahvehane, restoran gibi farklı işlevlerde kullanılarak günümüze aktarılmıştır. Endüstri ve ticaret yapılarının örneklerinden olan Salihli Tariş Binası, Ahmetli ve Alaşehir yerleşiminde olduğu gibi Salihli yerleşiminde de istasyon çevresinde bulunmaktadır.

Yerleşim merkezinin bu bölge etrafında şekillenmesi doğrultusunda, istasyon yerleşkesi çevresinde ve demiryolu hattı boyunca konut alanları oluşturulmuştur. Günümüze ulaşabilen bu konut yapıları çoğunlukla tren istasyon binasının güneyinde yer alan 87 Sokak, Park Caddesi, Fevzipaşa Caddesi üzerinde ve yerleşimin eski yerleşim alanlarını oluşturan Kocaçeşme ve Eskicami Mahallesi sınırları içerisinde konumlanmaktadır. Bu alanda inşa edilen konutların büyük çoğunluğu günümüze ulaşamamıştır. Ulaşabilen yapılarda ise süreç içerisinde değişimler gözlemlenmiş, nitelikli örnekleri tescillenerek koruma altına alınmıştır.



Şekil 4.66 Fevzipaşa Caddesi üzerinde konumlanan konut yapıları (1931) (Salihli Belediyesi Arşivi)

Salihli yerleşiminin 1944 yılında 6 adet mahalle bulunduğu belirtilmiş olup bu mahalleler Mithatpaşa Mahallesi, Eskicami Mahallesi, Kocaçeşme Mahallesi, Atatürk Mahallesi, Gaziler Mahallesi, Şehitler Mahallesi ve Namık Kemal Mahallesidir (Erduran, 1944; akt. Baykal, 1990). Bu mahalleler yerleşimin merkez alanlarını oluşturmuş ve ilerleyen yıllarda kentleşme faaliyetlerinin hız kazanmasıyla birlikte yeni konut alanları bu mahalleler çevresinde şekillenmeye başlamıştır.

1948 yılında yerleşim için ilk imar planı hazırlanmış ve bu yıllarda demiryolu yönünde gelişen kentte yönelme istasyon yerleşkesinin güneyi ve çevresi doğrultusunda ilerlemiştir. Bu bölgede açılan okullar ve idari yapıların varlığı bu bölgenin gelişmesinde etkili olmuştur ve konut alanlarını oluşturmuştur (Baykal, 1990). Konut alanlarının da artmasıyla birlikte mevcut yapılı çevrenin doğusuna doğru konut ve ticaret yapıları inşa edilmeye başlanmış olup gelişimin bu doğrultuda ilerlemesi öngörülmüştür. Salihli Belediyesi 1982 yılında yangın geçirmiştir ve bu yangında yerleşimle ilgili birçok belge yok olmuştur. Bu sebeple, 1948 imar planının aslına erişim sağlanamamış buna karşın hazırlanan çalışmalar ve yerleşimde yapılan gözlemler sonrasında bu sonuca ulaşılmıştır. İnşa edilen yapılar ve sonraki dönemde hazırlanan imar planları doğrultusunda çıkarımlar desteklenebilmektedir. Bu dönemde de yerleşim merkezi önemini korumaya devam etmiş ve Salihli Tren İstasyonu'nun güneyinde konumlanan Ferah Caddesi bu dönemde gelişim göstermeye devam etmiş ve Salihli Adliyesi de bu caddenin paraleline inşa edilmiştir. Ferah Caddesi üzerinde

konumlanan Hükümet Konağı'nın karşısına açılan ve günümüzde de hizmet vermeye devam eden Namık Kemal İlkokulu ve Salihli Lisesi bu alanın nüfusunun artmasına katkı sağlamıştır.



Şekil 4.67 Salihli Devlet Hastanesi açılışı (1953) (Mustafa Uçar Arşivi)

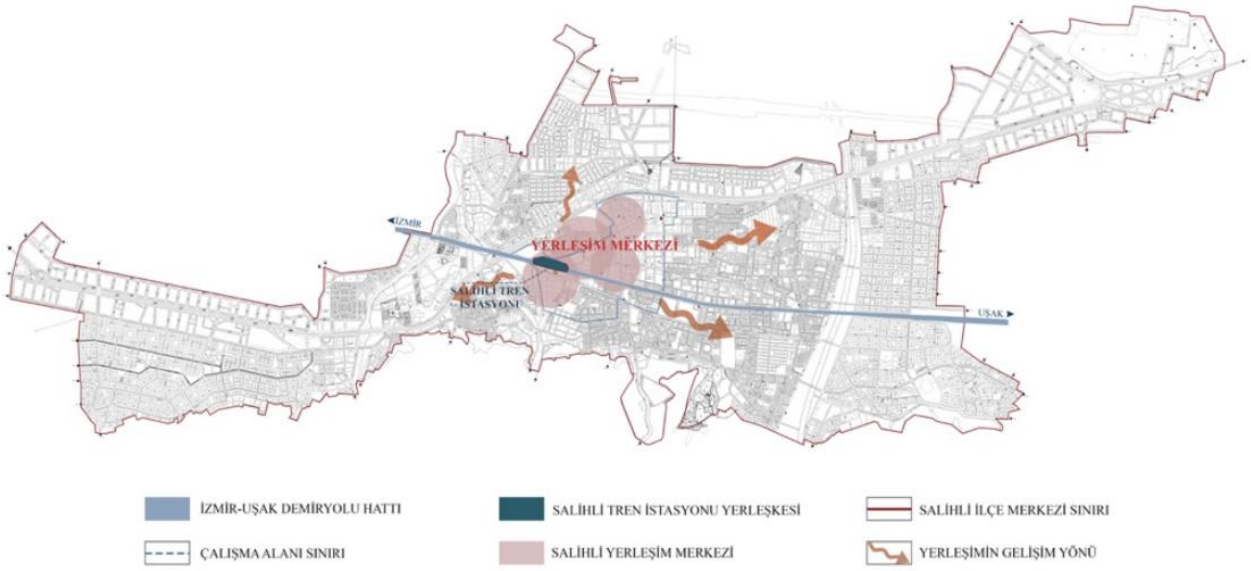


Şekil 4.68 Salihli Devlet Hastanesi (1955) (Mustafa Uçar Arşivi)

Kentin 1948 yılında hazırlanan ilk imar planını 1973 ve 1987 imar planı takip etmiştir. 1950'li yıllardan itibaren etkisini arttıran kentleşme faaliyetleri Salihli'de de etkisini göstermiştir. 1973 yılında hazırlanan imar planında yerleşimin doğu-batı ve güney yönlerinde yayılım göstermesi planlanmıştır. Bu dönemde ise, yerleşim doğu ve batı doğrultusunda yatay büyüme gösterirken kuzey doğrultusunda da sanayi alanlarında ilerleme gözlemlenmiştir. 1950 öncesinde yerleşimde sadece tarımsal ürünlerin işlendiği Akiş Un Fabrikası ve birkaç adet çırçır fabrikası bulunmakta iken

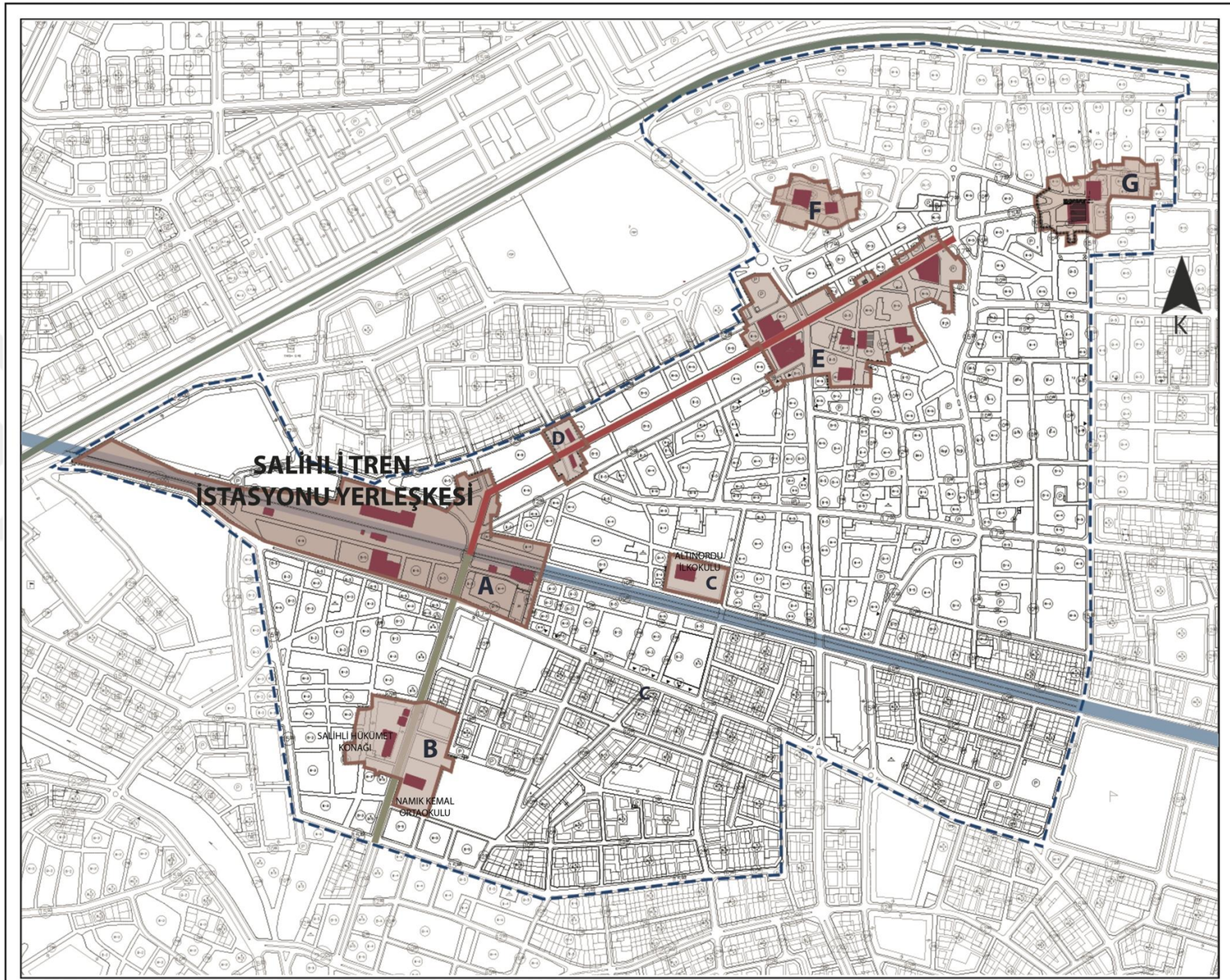
bu dönemden sonra Salihli Tekstil Sanayi A.Ş. ve Sümerbank Palamut ve Valeks Fabrikası kurulmuş ve sanayi gelişmeye başlamıştır. Bu gelişmeler sonrasında Salihli tarım kasabası olma özelliğini yavaş yavaş yitirmeye başlamıştır. Yerleşimin kuzeyinden geçirilen E23 İzmir-Ankara karayolu 1973 yılı imar planının ana hatlarının belirlenmesinde etkili olmuştur (Baykal, 1989). Bu dönemde sosyo-ekonomik nedenler ve ulaşım Salihli yerleşiminin yatay gelişimini ve 1973 imar planının gelişim yönünü etkileyen ana etkenler olmuştur. Bu dönemden itibaren günümüze kadar gelişmeye devam eden Salihli, yerleşim merkezi olarak Salihli Tren İstasyonu ve çevresinde gelişen ve kentin ana arterlerinden olan Mithatpaşa Caddesi'nin etkinliğini ve aktifliğini koruyabilmiştir. Bu caddelere eklemlenen Ferah Caddesi, Belediye Caddesi, Kurudere Caddesi ve Çınarlı Caddesi günümüzde de yerleşimin çarşı bölgesini oluşturmaktadır. Kent odağı etrafında gelişen yeni bölgeler ise çoğunlukla konut dokusu ve kuzey yönünde gelişen sanayi alanlarından oluşmaktadır. Yerleşimin merkezi etrafında her yönde yatay büyüme gözlemlenmektedir fakat yoğunlukla güneybatı ve doğu yönünde gelişim devam etmiştir.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



Şekil 4.69 Salihli yerleşim merkezinin gelişim yönü (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Yerleşim içerisinde belirlenen ve sınırları çizilen çalışma alanı içerisine dahil olan 7 adet sit alanı bulunmaktadır. Bu alanlar içerisinde Salihli yerleşimi için tarihi, mimari, belge ve anı değerine sahip olan yapılar yer almaktadır. Bu alanlardan ilki olan, İstasyon yerleşkesinde (A); Salihli Tren İstasyonu, lojman yapıları, istasyon hangar yapısı, yapıldığı dönemde Müdire Hanım Evi olarak adlandırılan ve işlev değiştirerek günümüzde Salihli Kent Müzesi olarak kullanılan yapı ve konut yapıları yer almaktadır. İstasyonun güneyinde konumlanan ve Ferah Caddesi'ne bağlanan alanda (B) ise; Salihli Kaymakamlığı, su deposu yapıları ve Namık Kemal Ortaokulu ve önünde yer alan meydan yer almaktadır. Salihli'nin en eski eğitim kurumu olan Altınordu Ortaokulu'nun bulunduğu parselde sit alanlarından (C) birisidir. İstasyona bağlanan ve eski caddelerden biri olan Mithatpaşa Caddesi'nde çapraz olarak konumlanan iki adet yapının bulunduğu bölgede sit alanlarından (D) bir diğeridir. Bu alandaki yapılardan biri onarım çalışması geçirerek ticari işlevde kullanılmaktadır, diğeri ise âtıl durumdadır. İstasyon arteri olan Mithatpaşa aksı ile Salihli Tren İstasyonu'na bağlanan Kocaçeşme bölgesinde (E), 7 adet tescilli yapı yer almaktadır. Bu yapılar; Hamidiye (Karaman) Cami, Çarşı Cami, Belediye Şehir Hamamı, Ziraat Bankası, işlev konut olarak değiştirilmiş olan Eski 5 Eylül İlkokulu ve 2 adet konut yapısıdır. Mithatpaşa Caddesi aksı ve Salihli'nin en eski yerleşim bölgelerinden biri olan Eskicami Mahallesi kuzeyinde yer alan ve Atatürk Mahallesi sınırları içerisinde konumlanan bir sit alanı bulunmaktadır. Bu alan (F) içerisinde tescillenen iki adet konut ve çevre parsellerinde kargir sistemle inşa edilen ve günümüzde kullanımına devam edilen konut ve ticaret yapıları bulunmaktadır. Salihli yerleşiminde bulunan son sit alanı ise, Mithatpaşa aksının sonlandığı noktada yer alan ve Kocaçeşme Mahallesi sınırları içerisinde bulunan sit alanı (G)'dır. Bu alan içerisinde tescilli yapı olarak, Salihli'nin günümüze ulaşan ve en eski döneme tarihlenen Kocaçeşme (Burhaniye) Cami ve caminin çapraz parselinde bulunan zemini ticari üst katı ise konut işlevinde bulunan bir yapı bulunmaktadır. Bu sit alanı içerisinde Gaziler Mahallesi ve Kocaçeşme Mahallesi sınırlarında bulunan kâgir sistemle inşa edilmiş konut örnekleri yer almaktadır.



SALİHLİ TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDEKİ SİT ALANLARI ve TESCİLLİ YAPILAR

SALİHLİ İLÇE MERKEZİ SINIRI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI

İZMİR-UŞAK KARAYOLU

ÇALIŞMA ALANI SINIRI

SALİHLİ TREN İSTASYONU ARTERİ (MİTHATPAŞA CADDESİ)

SALİHLİ HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ (FERAH CADDESİ)

SİT ALANI SINIRI

TESCİLLİ YAPI

A SİT ALANI A **B** SİT ALANI B
C SİT ALANI C **D** SİT ALANI D
E SİT ALANI E **F** SİT ALANI F
G SİT ALANI G

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

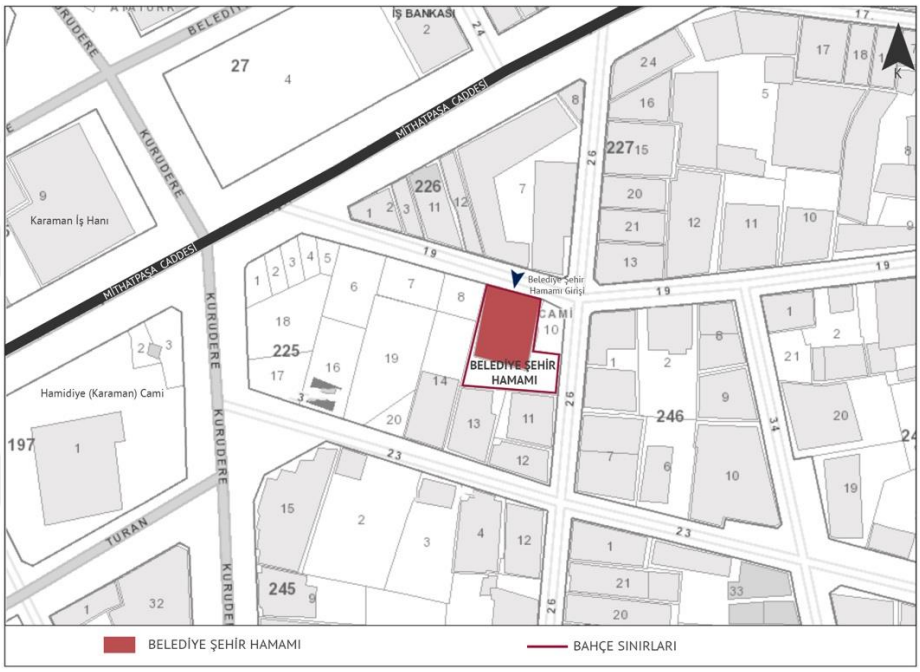
Şekil 4.70 Salihli Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki kentsel sit alanları ve tescilli yapılar (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi'nden alınan bilgiler doğrultusunda, Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

4.2.2 Salihli Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirasın İncelenmesi

4.2.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras

4.2.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras

Belediye Şehir Hamamı, Eski Cami Mahallesi'nde 225 ada 21 parselde ve 26. Sokak üzerinde konumlanmaktadır. Yapının bulunduğu cadde Salihli'nin ana caddelerinden biri olan Kurudere Caddesi'ne bağlanmaktadır.



Şekil 4.71 Belediye Şehir Hamamı'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Belediye Şehir Hamamı, 19.yüzyılda inşa edilmiş ve Salihli'nin önemli kültür varlıklarından biridir. İlçe merkezinde bilinen tek hamam olma özelliğini taşıyan yapı, soyunmalık, ılıklık ve sıcaklık mekanlarından oluşmaktadır (Ürer, 2009). Yapı, dikdörtgen planlı olup soyunmalık bölümü ahşap tavanlıdır. Ortasında sekizgen bir ışıklık feneri yer almaktadır. Ilıklık enine dikdörtgen planlı olup, sağında traş bölümü ve tuvalet yer almaktadır. Ilıklık sonraki bir dönemde ara duvarla bölünerek ikiye ayrılmıştır. İkinci bölüm, soyunmalık olarak girilen çamaşırlık bölümü olarak kullanılmaktadır. Ilıklık ile traşlık ve soyunmalık mekanların aynalı manastır tonozunu

andıran, aynasının üzerinde ışıklık ve havalandırma delikleri bulunan bir örtü sistemi ile örtülüdür. Ilıklıktan yuvarlak kemerli bir kapı ile sıcaklığın ana mekanına girilmektedir. Ana mekân tromp geçişlere sahip kubbe ile örtülüdür. Ana mekânın sağında yine tromp geçişlere sahip kubbe ile örtülü iki halvet mekânı yer almaktadır. Solda ise basık kemerli bir pencere yer alır. Bu pencere su deposuna açılmaktadır. Yan tarafında yer alan bahçeden kullah bölümüne ulaşılmaktadır.



Şekil 4.72 Salihli Belediye Şehir Hamamı iç mekân

Soyunmalık bolumu 19. yüzyıl özellikleri taşımaktadır. Ön cephede ortada basık kemerli içeriye girinti oluşturan ana giriş kapısı yer alır. Giriş kapısı önündeki boşluğun tavanında ay yıldız motif bulunmaktadır. Giriş kapısının her iki yanında ikişer adet basık kemerli pencere mevcuttur. Pencerenin kemerleri üzerinde ve giriş kapısı kemerlerinde birer giriş taşı yer almaktadır (Ürer, 2007).



Şekil 4.73 Salihli Belediye Şehir Hamamı

4.2.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras

4.2.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları

4.2.2.1.2.1.1 Salihli Tren İstasyonu ve Yerleşkesi

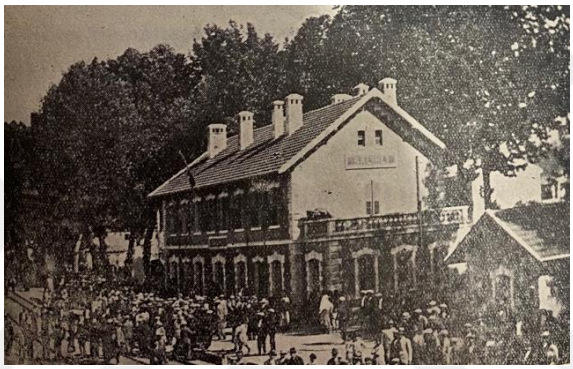
Salihli Tren İstasyonu, Şehitler Mahallesi 87 Sokak üzerinde ve 2138 ada 15 parselde konumlanmaktadır. Yapı ilk olarak 1875 yılında İngiliz Demiryolu Şirketi tarafından inşa ettirilmiştir (Kolay, 2013). Cuinet'in gözlemlerine göre, 1893 yılında Salihli Tren İstasyonu iyi düzenlenmiş bir bahçe içinde yer almaktadır ve çevresinde istasyon ile yerleşim merkezini birbirine bağlayan caddenin ağaçlandırma çalışmaları gibi demiryolu şirketi tarafından korunan geniş ağaçlık alanlar oluşturulmuştur (Cuinet, 1893). Yerleşim için inşa edildiği dönemde ve sonrasında büyük öneme sahip olan Tren İstasyonu konumu itibariyle de yerleşimin gelişimine yön vermiştir.



Şekil 4.74 Salihli Tren İstasyonu, Berggren, G. (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi)

Kurtuluş Savaşı sonrasında çıkan yangında zarar görmüş ve çevre yerleşimlerde olduğu gibi inşası yeniden yapılmıştır. İnşa edildikleri yerleşimlerin ölçeğine göre tek ya da iki katlı olarak tip projeler hazırlanmış olup bu doğrultuda Salihli'de iki katlı olarak tasarlanmıştır. Doğu-batı doğrultusunda uzanan demiryolu hattı üzerinde belirlenen yerleşke alanı planlandığı ilk dönemde yerleşimin dışında yer almış olup günümüzde yerleşim alanının orta noktasında bulunmaktadır. Çarşı bölgesine

Mithatpaşa Caddesi ile bağlanan istasyonun doğusunda çarşıyı oluşturan dükkanlar, batısında Salihli Tariş Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi, kuzeyinde Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarından olan Himaye-i Etfal binası ve güneyinde yerleşimin idari merkezini oluşturan Cumhuriyet Meydanı, Salihli Hükümet Konağı, Askerlik Şubesi ve Lojman yapıları konumlanmaktadır. Çevresinde yer alan yapı blokları çoğunlukla 2-3 katlı olarak inşa edilmiş ve bu bölgede Cumhuriyet'in ilanı sonrası yerleşimin gelişmesiyle inşa edilen evler ve dükkanlar bulunmaktadır. Çarşı bölgesine yakın olan yapıların zemin katlarında ticari amaçlı kullanım, üst katlarında ise konut kullanımı hakimdir.



Şekil 4.75 Salihli Tren İstasyonu, 1932 (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)



Şekil 4.76 Salihli Tren İstasyonu'nda karşılama, 1934 (Salihli Belediyesi Arşivi)

Tren İstasyon yerleşkesi, batıdan doğuya doğru uzanan demiryolunun güneyinde konumlanmaktadır. İstasyon yerleşkesi içerisinde istasyon binası, WC ve hattın kuzeyindeki hangar yapıları yer almaktadır. İstasyon binasının zemin katı yolcular ve

demiryolu işletim memurlarının kullanımında iken, 1.katı ise lojman olarak kullanılmaktadır. Yapı dikdörtgen plan şemasına sahip ve iki katlıdır. Zemin katta orta aksta lojman katı ile bağlantı sağlanan bir giriş kapısı ve bu orta aksın solunda yolcu salonu ve bilet satışı için bağlantılı olan iki adet gişe yer almaktadır. Yolcu salonundan kalorifer odasına geçiş sağlanmaktadır. Giriş cephesinde bulunan diğer geçişlerden ise yol bakım onarım şefliği ve memur odalarına girişler bulunmaktadır. İstasyon yapısının lojman katında günümüz kullanımına uygun olacak şekilde ıslak hacim çözümleri yapılmış ve mutfak bölümü de düzenlenmiştir.



Şekil 4.77 Salihli Tren İstasyonu giriş cephesi



Şekil 4.78 Salihli Tren İstasyonu bilet satış alanı



Şekil 4.79 Salihli Tren İstasyonu bekleme alanı

Yapının kuzey cephesinde, zemin katta 6 adet ahşap kapı ve 2 adet ahşap pencere açıklığı; 1.katta ise 8 adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Yapının güney cephesinde ise, zemin katta 6 adet ahşap kapı ve 1 adet ahşap pencere açıklığı; 1.katta ise 7 adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Lojmanlara girişin sağlandığı güney cephesinin orta bölümü öne çıkma yapmakta olup zemin katında geniş girişlere yer verilmiştir. Yapı cephesinin karakteristik özellikleri cephe birleşimlerinde yer alan taş malzemeden üretilen köşe plasterları ve cephe açıklarını sınırlayan süslemeli taş sövelerdir. Cephe sınırları zemin ve çatı birleşen noktalarda taş malzeme ile çevrelenmiş ve kat sınırını belli etmek için yapı çevresinde kat silmesi bulunmaktadır. Kat silmelerinin bulunduğu hizada taş malzeme üzerine ‘Salihli’ ve yanında Arapçası yazılarak çerçeveler oluşturulmuştur.



Şekil 4.80 Salihli Tren İstasyonu güney cephesi

Beşik çatılı olan yapının yoldan giriş alan doğu cephesinde zemin kat orta aksında bir giriş kapısı ve birinci katta kapının hizasını takip eden noktada bir pencere açıklığı yer almaktadır. Bu pencerenin üstünde Türkçe ve Arapça olarak ‘Salihli’ yazan çerçeveden yer almakta olup çerçeve üzerinde iki adet basık kemerli ve süslemeli küçük çatı pencereleri tasarlanmıştır. Bu çerçeve ve çatı pencereleri batı cephesinde de uygulanmış olup bu cephede geniş bir terasa yer verilmiştir. Zemin katta kütlenin uzantısı olarak tasarlanan bu bölümün zemin katında basık kemerli ahşap doğramalı ve demir parmaklıklarla çevrelenmiş 3 adet pencere ile terasa açılan bir kapı bulunmaktadır. Terasın korkulukları da cephede kullanılan taş ve tuğla malzemeden üretilmiş olup birbirini takip eden geometrik formlarla oluşturulmuştur. Bu korkuluklar ve teras cepheye hareket kazandırmıştır.



Şekil 4.81 Salihli Tren İstasyonu doğu cephesi



Şekil 4.82 Salihli Tren İstasyonu batı cephesi

Yapının dört cephesinde yer alan açıklıkların tamamı basık kemerli olarak tasarlanmış olup ahşap doğramalardan üretilmiştir. Açıklıkların çevresi taş malzeme ile baskın şekilde vurgulanmak için sövelerle çevrelenmiştir. Pencere ve kapıların kemer bölümünün orta noktalarında kilit taşları yerleştirilmiş olup yanlarında da çıkıntılı süslemeler tercih edilmiştir. Yapı köşelerinde uygulanan köşe taşı uygulaması beşik çatının formuna uygun olacak şekilde cephe genelinde devam ettirilmiştir.

İstasyon yapısı yığma kagir sistemde inşa edilmiş ve yapı duvarları taş malzeme kullanılarak örülmüştür. Zemin kat hacimlerin zemin kaplamasında seramik ve tavanında çıtalı ahşap kaplama uygulanmıştır. Beşik çatılı olarak tasarlanan yapının saçak ve çatı kaplaması ahşaptan üretilmiş ve saçakları yapı cephesinden dört yana uzatılmış olup ahşap süslemeler cephe ile uyum sağlamaktadır. Çatı Marsilya kiremit ile kaplanmıştır.

İstasyon yapısının batısında ise, Wc hacimleri bulunmakta ve istasyon binası ile benzer cephe özelliklerine sahip olan yapı tek katlıdır. Ahşap kaplamalı beşik çatı ile örtülen yapının köşelerinde tas plasterlar ve kapı ve pencere açıklıklarının çevresinde taş söveler yer almaktadır.



Şekil 4.83 İstasyon Binası Batı Cephesi terası



Şekil 4.84 İstasyon Binası kapı ve pencere açıklıkları

İstasyon binasının kuzeyinde hangar binası yer almaktadır. Demir konstrüksiyonlu ve sundurma tarzı beşik çatı formu kullanılarak inşa edilmiştir ve yapının yan cepheleri açıktır.



Şekil 4.85 Salihli Tren İstasyonu Hangar yapısı

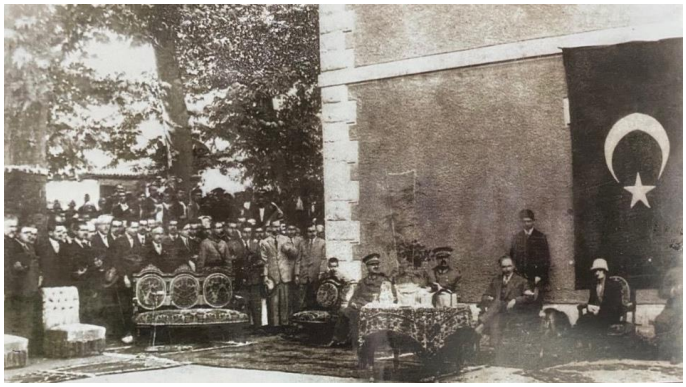
Salihli Tren İstasyonu Yerleşkesi içerisinde İstasyona bağlı olarak kullanılan Su Deposu ve Lojman yapıları yer almakta olup bu yapılar 205 ada 1 parselde konumlanmaktadır. İstasyon binasının doğusunda bulunan bu alan ile arasından Mithatpaşa Caddesi geçmekte olup Salihli'nin önemli arterlerinden olan Ferah Caddesi ve Mithatpaşa Caddesi bu noktada birbirine bağlanmaktadır. Bu parselde iki adet su deposu ve bir adet tek katlı lojman yapısı inşa edilmiştir. Su deposu yapılarından biri daha yüksek olup aradaki tek katlı küçük yapı ile birbirleri arasında

erişim sağlanmaktadır. Bu yapılar plan üzerinde lojman ve sundurma olarak işlenmiştir.



Şekil 4.86 Salihli Tren İstasyonu Su Deposu ve Lojman

Yerleşke yapıları 18.01.2007 tarihli ve 2679 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından kültür varlığı olarak tescillenmiştir. İstasyon yapısı I. Grup ve ambar ile Wc yapısı II. Grup olarak belirlenmiştir. Yerleşkenin içerisinde bulunduğu bölge sit alanı olarak 03.08.2009 tarihli 4994 sayılı karar şle koruma altına alınmıştır. Sit alanı içerisinde yer alan Su Deposu ve Lojmanda Salihli Tren İstasyonu ile aynı tarihte I. Grup yapı olarak tescillenmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).



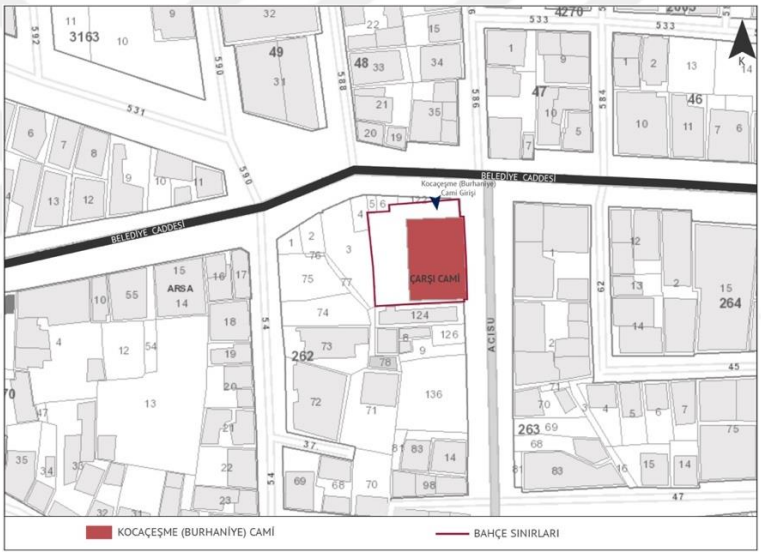
Şekil 4.87 16 Ekim 1925 Salihli Tren İstasyonu'nda Atatürk ziyareti (Salihli Belediyesi Arşivi)

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Salihli'nin kurtuluşundan sonra 26 Ocak 1923 ve 16 Ekim 1925 tarihlerinde Salihli Tren İstasyonu bahçesinde Salihli halkı ile görüşmüştür.

4.2.2.1.2.2 Dini Yapılar

4.2.2.1.2.2.1 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami

Kocaçeşme (Burhaniye) Cami, Kocaçeşme Mahallesinde 4260 ada 1 parselde yer almaktadır. 1877 yılında inşa edilen yapı, Osmanlı Dönemi'nde bölgede inşa edilen 2. Cami olma özelliğini taşımaktadır.



Şekil 4.88 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami'nin kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.89 Kocaçeşme Cami'nin 1922 yangınından sonraki durumu (Mustafa Uçar Arşivi)

Cami kare plan şemasına sahiptir ve yapının üzeri Marsilya tipi kiremitli kırma çatı ile örtülüdür. Harim tavanının ortasında kubbe yer almaktadır ve yan bölümler düz ahşap tavan ile örtülmüştür.



Şekil 4.90 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami girişi



Şekil 4.91 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami batı cephesi

Harim içten kuzey, doğu ve batı cephelerde kadınlar mahfili ile çevrelenmektedir. Batı cephesinin ucunda caminin beden duvarına bitişik inşa edilmiş minare yer almaktadır ve minare tek şerefelidir. Kuzey cephede bulunan son cemaat yeri yapıya sonradan eklenmiştir ve betonarme malzeme ile inşa edilmiştir.



Şekil 4.92 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami minber ve mihrabı

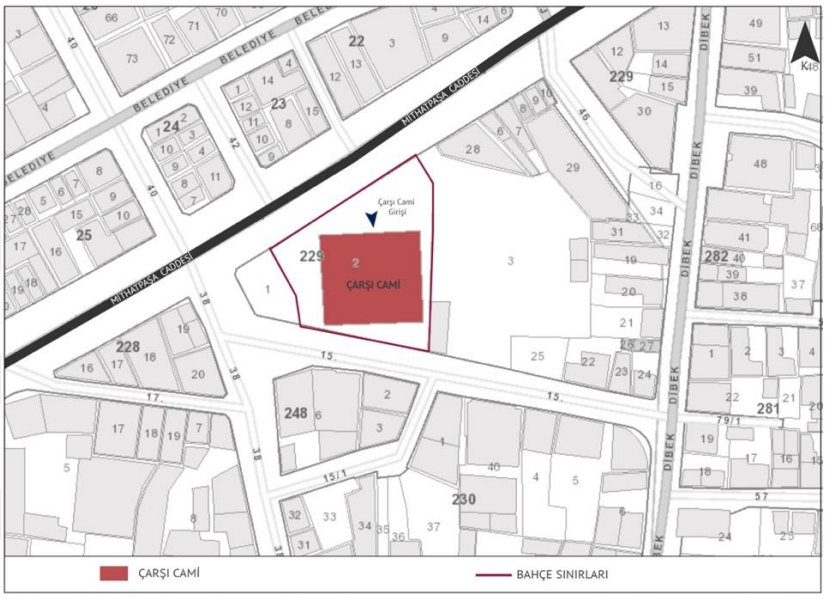


Şekil 4.93 Kocaçeşme (Burhaniye) Cami kadınlar mahfili ve son cemaat yeri

Caminin iç mekânında sade bir tasarım hakimdir. Ahşap malzemeyle inşa edilmiş bir minberi bulunmaktadır. Caminin mihrabı üzerinde yuvarlak kemerli bir çerçeve ve çerçeve içerisinde ayet yazılı bir pano yer almaktadır. Yapı girişinin sağ bölümünde son cemaat yeri bulunmaktadır ve sol bölümünde ise kadınlar mahfiline bağlanan ahşap bir merdiven yer almaktadır. Kadınlar mahfilinin ahşap çerçeveli bölümü üzerinde geometrik motifli bir kaplama yer almaktadır.

4.2.2.1.2.2.2 Çarşı Cami

Çarşı Cami, Eskicami Mahallesinde 229 ada 2 parselde yer almaktadır. 1875 yılında inşa edilen yapı, Osmanlı Dönemi'nde bölgede inşa edilen ilk Cami olma özelliğini taşımaktadır.

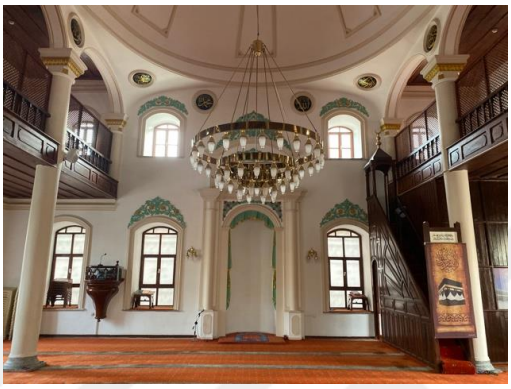


Şekil 4.94 Çarşı Cami'nin kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.95 Çarşı Cami

Cami, kare plan şemasına sahiptir. Son cemaat yeri daha sonraki yıllarda betonarme malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Harim bölümü ise eski yapıyı oluşturmaktadır. Harimde yer alan sekiz adet destek, caminin ahşap kubbesini taşımaktadır ve yan bölümleri ise düz ahşap tavanlı olarak inşa edilmiştir. Destekler basık kemerler yardımıyla ayrılmıştır. İç mekânda sade renk ve ahşap malzeme kullanımı hakimdir. Minaresi çift şerefelidir.



Şekil 4.96 Çarşı Cami harim bölümü



Şekil 4.97 Çarşı Cami harim bölümü

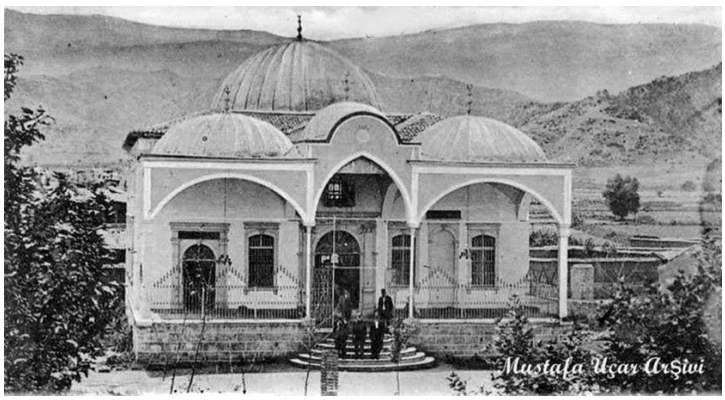
Yapının üst kısmında ahşap merdivenle ulaşılan kadınlar mahfili yer almaktadır. Kentsel sit alanında yer alan tescilli yapıda restorasyon uygulaması yapılmıştır ve halkın hizmetine açılmıştır.



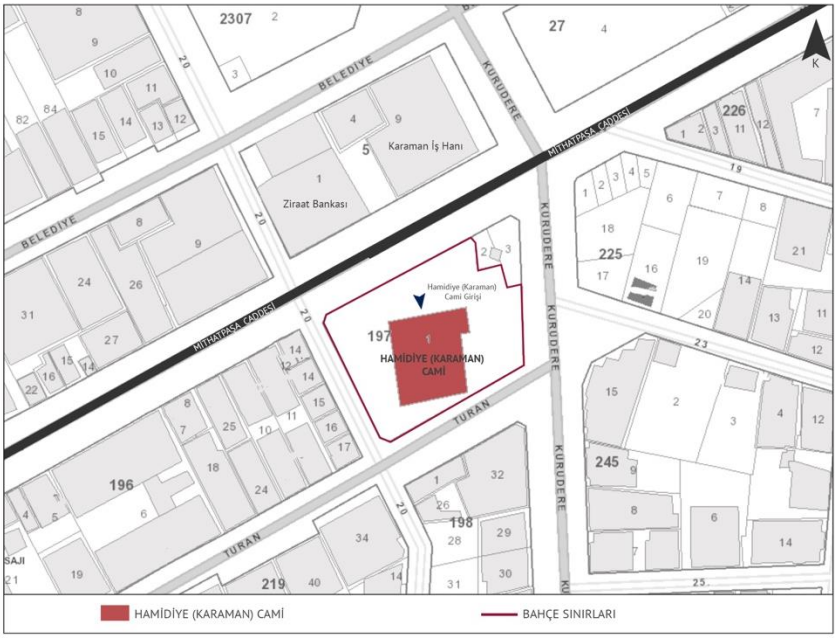
Şekil 4.98 Çarşı Cami kadınlar mahfili

4.2.2.1.2.2.3 Hamidiye (Karaman) Cami

Hamidiye Cami, Mithatpaşa Mahallesinde 197 ada 1 parselde yer almaktadır. 1887 yılında inşa edilen yapı, 1889'da ibadete açılmıştır (Ürer, 2009). Osmanlı Dönemi'nde bölgede inşa edilen 3. Cami olma özelliğini taşımaktadır.



Şekil 4.99 Hamidiye Cami (Mustafa Uçar Arşivi)



Şekil 4.100 Hamidiye (Karaman) Cami'nin kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.101 Hamidiye (Karaman) Cami

Kare planlı yapı dıştan ahşap kırma çatı ile örtülüdür. Son cemaat mahalli dört ayak tarafından taşınan pandantif geçişlere sahip üç adet oval kubbe ile örtülüdür. Doğudaki ikinci giriş kapısı ile batıdaki mihrap üzerinde tek satırlık arapça yazı yer almaktadır. Moloz taş malzemeyle inşa edilen yapının köşeleri iri blok taşlarla güçlendirilmiştir.

Caminin doğu ve batı cephelerinde iki sıra halinde düzenlenmiş basık kemerli dört altta dört üstte olmak üzere sekizer pencere mevcuttur. Kuzey cephenin ortasında yuvarlak kemerli ana giriş kapısı ile kapının iki yanında birer adet basık kemerli pencere açıklığı yer alır. Pencerelerden sonra doğu köşede yuvarlak kemere sahip ikinci bir giriş bulunmaktadır.



Şekil 4.102 Hamidiye (Karaman) Cami Girişi

4.2.2.1.2.3 Ticaret Yapıları

4.2.2.1.2.3.1 Çapaklı Han

Salihli'nin eski yerleşim bölgesine yakın konumda yer alan Atatürk Mahallesi sınırları içerisinde ticari faaliyetlerin yürütülmesi için Çapaklı Han inşa edilmiştir. Han Orhaniye Caddesi ve 613 Sokak kesişiminde 3242 ada, 4 no'lu köşe parsel üzerinde konumlanmaktadır. Hanın inşa edildiği tarih bilinmemektedir.



Şekil 4.103 Çapaklı Han



Şekil 4.104 Çapaklı Han

Parsel içerisinde, formuna göre sokağa cephesi olacak şekilde tasarlanmış yedi adet dükkân ve orta alanda avlu şeklinde oluşturulmuş açık bir alan bulunmaktadır. Dükkanlar tek katlı olarak tasarlanmış ve sokağa açılan kapılar ile giriş sağlanmıştır. Depo alanlarına erişim sağlamak için metal kepenk kapılar tercih edilmiş ve dükkanların ikisinde ahşap ara çıtalı pencereleri olan kapılar ile dükkanlara girilmektedir. Kerpiç tuğla ile yığma olarak inşa edilen hanın duvarları üzerine sıva yapılarak boyanmıştır. Kırma çatılı olan dükkanların kaplamasında Marsilya kiremit ve metal saç kaplama kullanılmıştır.

Zamana ve kullanıma bağlı hasarların oluştuğu yapı, farklı dönemlerde yapılan müdahaleler ile değişikliğe uğramıştır fakat günümüzde özgün işlevini sürdürmektedir.

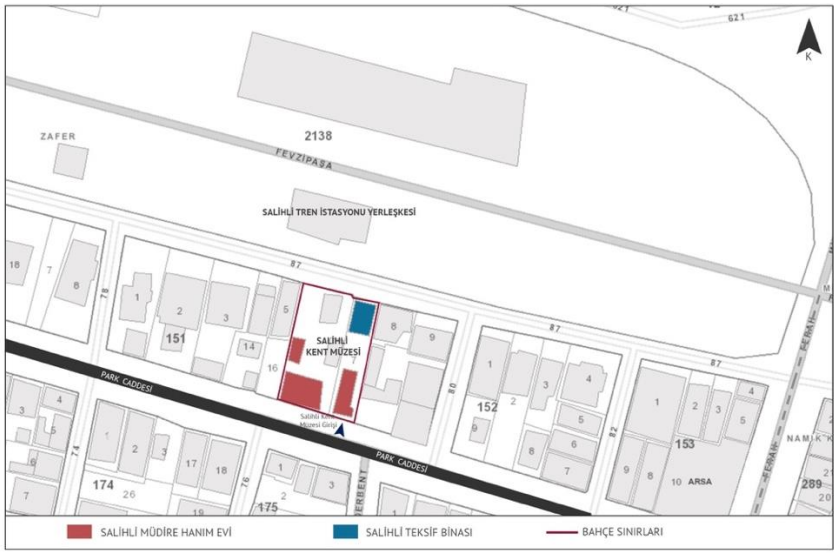


Şekil 4.105 Çapaklı Han

4.2.2.1.2.4 Konut Yapıları

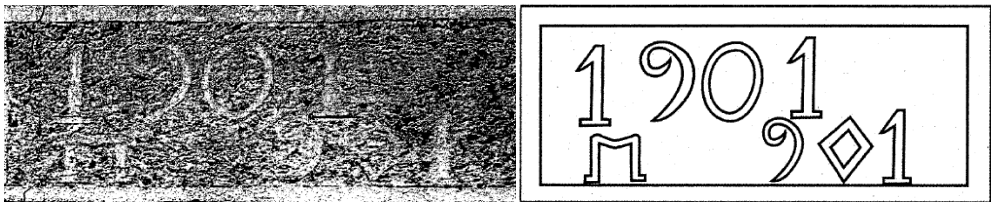
4.2.2.1.2.4.1 Müdire Hanım Evi ve Teksif Binası (Salihli Kent Müzesi)

Salihli yerleşiminde bulunan özgün kullanımı konut olarak inşa edilmiş günümüzde ise kültürel işlevde hizmet veren yapılardan biri Müdire Hanım Evi'dir. Yapı, istasyon çevresinde inşa edilen nitelikli konut yapılarından olup Park Caddesi üzerinde 151 ada 6 numaralı parsel üzerinde konumlanmaktadır. Park Caddesi, Şehitler Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattı güzergahına paralel uzanan akslardan birisidir ve bu cadde üzerinde tescilli konutlar yer almaktadır. Cadde üzerinde konumlanan yapı bloklarında ise ticari ve konut olarak karma kullanım hakimdir. Yapının bulunduğu parsel ve Teksif Binası'nın bulunduğu yan parsel birleştirilmiş ve restorasyon işlemi sonrasında Salihli Kent Müzesi adını alarak kullanıma açılmıştır. Parsel içerisinde Müdire Hanım Evi, Teksif Binası, tek katlı tescilli bir dükkân ve bu dükkân ile aynı özelliklere sahip olan ve sonraki dönemde inşa edilmiş bir dükkân daha yer almaktadır.

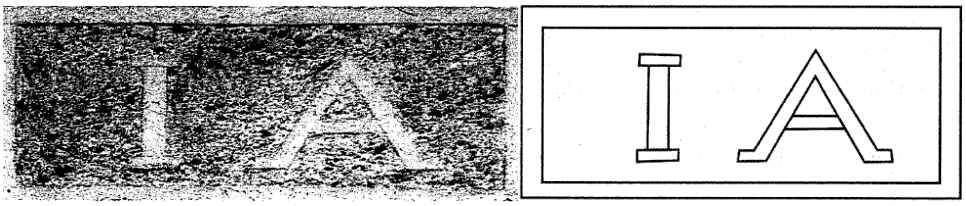


Şekil 4.106 Müdire Hanım Evi (Salihli Kent Müzesi) 'nin kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Müdire Hanım Evi, 20. yy. başında Kıbrıslı Ahmet Sadık Bey tarafından inşa edilmiş ve yapının doğu cephesinde yer alan ve inşa tarihine ait kitabeye göre yapı 1901 yılına tarihlenmektedir. Bu cephede iki adet kesme taş kartuşun içerisine rakam ve harfler yazılmıştır. İstasyon etrafında ve yerleşim için önemli bir bölgede konumlanan yapı, sahibinin İngiliz pasaportu bulunması ve Rumların oturduğu bölgede bulunmasından kaynaklı olarak 1920-22 yıllarında yaşanan işgallerden etkilenmemiştir. Yapı, Kurtuluş Savaşı'nın ilk yıllarında Çerkez Ethem tarafından karargâh olarak kullanılmıştır. İşgal dönemi sonrasında ise, yapı sahibinin annesi tarafından biçki-dikiş faaliyetlerini yürütmek amacıyla kullanılmış ve birçok kişinin meslek edinmesine katkı sağlamıştır (Ürer, 2014). Farklı işlevlerde değerlendirilen konut, Salihli'de bu döneme tarihlenen yapılara örnek teşkil etmektedir.

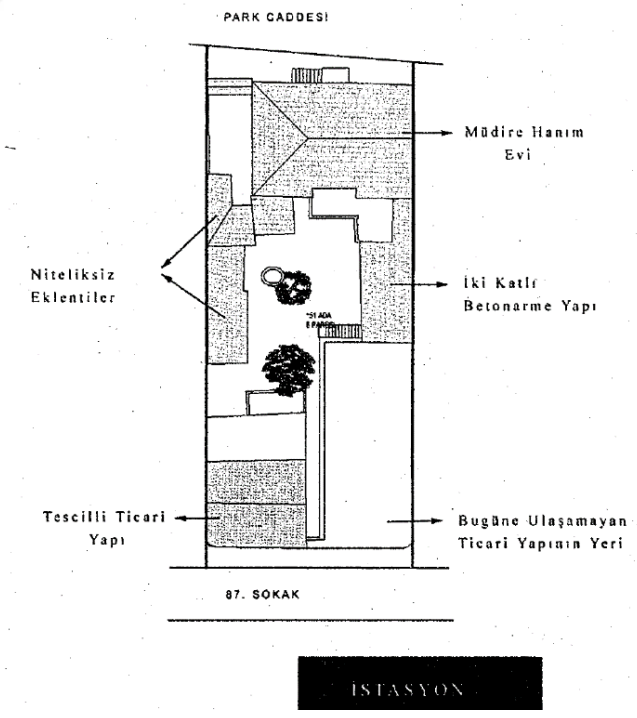


Şekil 4.107 Müdire Hanım Evi Doğu Cephesi I.Yazı Kartuşu ve Çizimi (Ürer, 2014)



Şekil 4.108 Müdire Hanım Evi doğu cephesi ıı.yazı kartuşu ve çizimi (Ürer, 2014)

2010 yılında gerçekleşen restorasyon çalışmaları öncesinde 151 ada 6 parsel içerisinde Müdire Hanım Evi, eve ek olarak sonraki dönemde inşa edilmiş iki katlı betonarme yapı, farklı dönemlerde inşa edilen ek yapılar ve tek katlı dükkân yer almaktaydı. Restorasyon çalışması sonrasında niteliksiz ekler parselden kaldırılmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi). Günümüzde ise, parsel içerisinde Müdire Hanım Evi, avlu girişinde yer alan danışma/güvenlik amaçlı kullanılan müştemilat ve tek katlı dükkân yer almaktadır. Sonraki dönemde, tek katlı dükkânın yanına aynı özellikleri sahip bir dükkân inşa edilmiştir.



Şekil 4.109 Müdire Hanım Evi vaziyet planı (Restorasyon Öncesi) (Ürer, 2014)

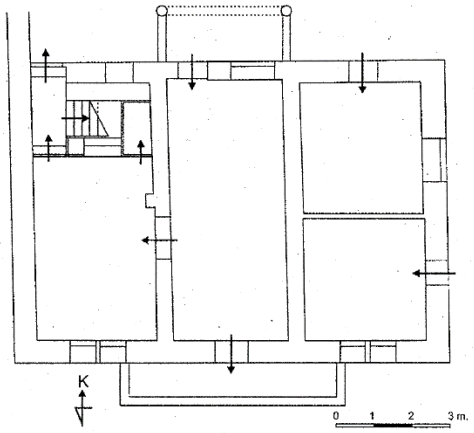


Şekil 4.110 Müdire Hanım Evi ve avlusu

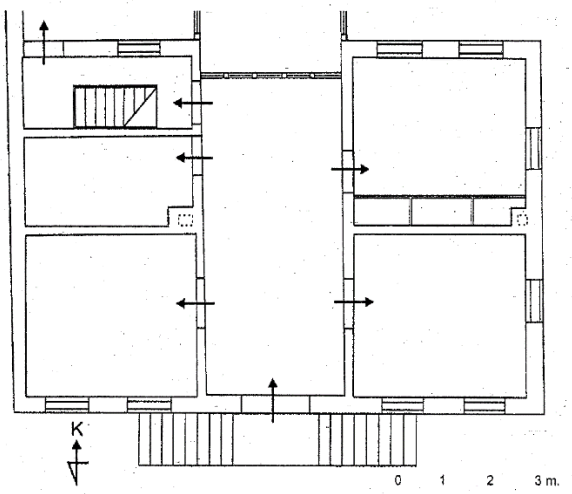


Şekil 4.111 Avlu içerisinde bulunan Müdire Hanım Evi, Teksif Binası ve dükkanların yerleşimi

Yapı, yüksek bir bodrum kat ve üzerinde asıl yaşam alanını oluşturan birinci kattan meydana gelmekte ve dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiştir. Yapının ana girişi Park Caddesi üzerinden sağlanmakta olup kuzey girişi ise avlu içindedir. Bu girişler aracılığıyla konutun sofa bölümüne erişim sağlanmaktadır. İki katlı olarak tasarlanan ana yapı parselin güney ve batı cephesine konumlanacak şekilde yerleşmektedir. Yapı her iki katta da benzer plan kurgusuna sahip ve zemin katta depolama, servis alanı ve mutfak bölümü, üst katta ise yaşam alanını oluşturan odalar ve sofa yer almaktadır. Zemin katta yer alan giriş ve mutfak bölümü, restorasyon sonrası verilen kent arşivi ve müze işlevine bağlı olarak objelerin de sergilendiği bir alan olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.112 Müdire Hanım Evi zemin kat planı (Ürer, 2014)



Şekil 4.113 Müdire Hanım Evi birinci kat planı (Ürer, 2014)



Şekil 4.114 Zemin kat güney cephesi giriş bölümü

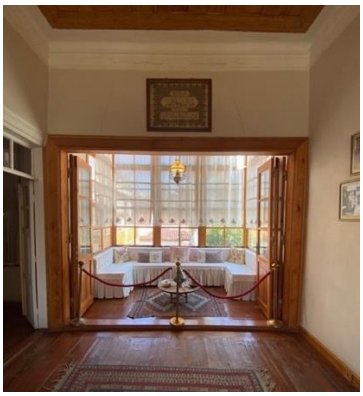


Şekil 4.115 Zemin kat mutfak bölümü

Yapı, orta sofalı ya da karnıyarık plan tipi olarak adlandırılan plan şemasına uygun olarak tasarlanmış ve birinci katta kuzey-güney doğrultusunda uzanan sofa etrafında odalar yer almaktadır. Yatak odası, sandık odası, çalışma odası ve oturma odası bu katta bulunmaktadır. Sofanın güney ucunda giriş bölümü yer alırken kuzey ucunda ise özgün şemasında olduğu gibi kapalı bir çıkma yer almakta ve bu çıkmaya ahşap geniş bir kapı yardımıyla erişilmektedir. Bu kapalı çıkma bir dönem açık balkon olarak kullanılmış ve restorasyon çalışmaları sonrasında özgün haline göre tekrar üretilmiştir. Günümüz müze kullanımına hizmet vermesi için oturma birimleri eklenerek bu çıkma düzenlenmiştir. Yapının tavan ve zemin döşeme kaplamaları ahşap malzemeden üretilmiş ve günümüze kadar ulaşmıştır.



Şekil 4.116 Birinci kat sofa bölümü



Şekil 4.117 Birinci kat kapalı çıkma

Yapının batı cephesinde bir açıklığa yer verilmemiş ve bitişik nizam olarak tasarlanmıştır. Bu cephede taş formuna benzer sıva uygulaması yapılmıştır. Güney cephesi ise, Park Caddesi'ne açılmakta olup bu cephede merdivenler yardımıyla yükseltilmiş giriş bölümü yer almaktadır. Merdiven betonarme olduğu için daha sonraki dönemlerde eklendiği sonucuna ulaşılmaktadır. Cepheye bakıldığında yüksek tavanlı bodrum kat üzerine tek katlı inşa edilmiş bir yapı olarak görünmektedir. Söveli ve üstü metal sundurma ile örtülmüş ahşap kapıdan yapı içerisine giriş sağlanmakta ve bu girişin iki yanında ikişer adet ahşap kepenk ile örtülmüş ahşap doğramalı ve çevresi kalın söve ile vurgulanmış üstü kemerli pencere açıklıkları bulunmaktadır. Güney cephesinde düz söveler tercih edilmesine karşın, doğu ve kuzey cephesinde pencere söveleri farklılık göstermektedir. Bodrum kat için ise, metal süslemeli korkuluklu pencere açıklıkları tasarlanmış ve bu iki katın ayrımını yansıtmak için kat silmesine yer verilerek silme bütün cephelerde devam etmektedir. Beşik çatılı olan yapının kat bitiminde süslemeli saçak altı silmesi bulunmakta ve cephe bu elemanlar ile bir bütün oluşturmaktadır.

Yapının doğu cephesinde ise, bodrum katında bir adet dar giriş kapısı ve farklı bir mekâna açılan ahşap doğramalı bir pencere açıklığı bulunmaktadır. Güney cephesinde olduğu gibi bu cephede de taş formunu anımsatan sıva uygulaması uygulanmış ve bodrum katta daha büyük, birinci katta ise daha küçük boyutlu taş formu seçilmiştir. Doğu cephesinin birinci katında ise, simetrik bir tasarım hâkim olup süslemeli kalın

söveli, üstü kemerli pencere açıklıkları yer almakta ve bu açıklıklar ahşap kepenk ile örtülmüştür. Cephenin sağ ve sol köşeleri pencere sövelerine benzer kesme taş formunda söve ile kaplanmıştır. Bu cephe Park Caddesi ile yapıyı sınırlayan bahçe duvarı ile birleşmektedir. Bu bahçe duvarı üzerinde avluya açılan bir ahşap giriş kapısı bulunmakta ve bahçe duvarının üzeri kırma çatılı sundurma ile kaplanmıştır.



Şekil 4.118 Müdire Hanım Evi giriş cephesi



Şekil 4.119 Müdire Hanım Evi doğu cephesi

Yapının kuzey cephesi ise, iç avluya açılmakta iken cephenin bir bölümünü sonradan inşa edilmiş niteliksiz eklentiler kapatılmıştır. Restorasyon çalışmaları sonrasında, cepheyle birleşen betonarme niteliksiz ek kaldırılmış ve yerini iki katlı ahşap malzemeden üretilen açık teras almıştır. Cephenin orta aksında giriş yer almakta

ve bu giriş üst katta balkon görünümlü çıkma tasarlanarak vurgulanmıştır. Bu çıkmayı iki adet devşirme sütun desteklemektedir. Basık kemerli ve iki yanı düz lentolu bir tasarıma sahip olan giriş bölümü sonrasında yapıya ahşap doğramalı kapı ile giriş sağlanmaktadır. Girişin yan bölümlerinde ahşap pencere açıklıkları ve servis mekanına bağlanan küçük boyutlu bir giriş yer almaktadır. Bu açıklıkların yanında birer adet ahşap kapılar bulunmakta olup bu kapılar ile bodrum katta bulunan farklı hacimlere erişim sağlanmaktadır. Birinci katta ise, orta bölümde yer alan çıkmanın solunda iki adet doğu cephesine benzer kesme taş dizilimli pencere söveleri ile çevrelenen pencere açıklıkları bulunmaktadır. Bu açıklıkların sövelerinde doğu cephesinden farklı olarak kemerli bir form yerine güney cephesinde olduğu gibi düz form tercih edilmiştir. Cephenin orta bölümünde yer alan çıkma ise, restorasyon öncesinde balkon olarak kullanılmakta iken, restorasyon sonrasında özgün formuna uygun olarak cumba işlevinde tekrar inşa edilmiş ve gerekli onarımlar yapılmıştır. Bu bölümde ahşap doğramalı ve üçgen alınlıklı bir cumba yapılmış ve cumbanın ahşap saçak altı süslemeli silmesi bulunmaktadır. Çıkmanın diğer yanında ise aynı formda bir pencere açıklığı ve terasa bağlanan bir kapı yer almaktadır. Bu cephede de diğer cephelerde uygulanan bodrum katta daha büyük ve üst katta daha küçük ebatlı taş formlu sıva uygulamasına yer verilmiştir.



Şekil 4.120 Müdire Hanım Evi kuzey cephesi

Yapının tavan ve zemin kaplamaları günümüze kadar ulaşabilmiş ve tavan kaplamalarında bindirme tekniği uygulanmıştır. Tavan kaplamalarında sadelik

hakimdir. Yapının birinci katında yer alan ve mekanların bağlandığı önemli bir bölüm olan sofada, duvarlar ile tavanın birleşme noktalarında kavisli bir tasarım uygulanmıştır. Bu kavisli geçişte alçı malzeme ile geometrik formlar ve lale motifleri yer almaktadır. Bu uygulama sadece sofa ve baş odada bulunmaktadır. Diğer mekanlarda ise benzer şekilde bindirme tekniği ile uygulanmış ahşap tavan kaplaması yer almaktadır.



Şekil 4.121 Zemin kat tavan kaplaması



Şekil 4.122 Birinci kat tavan geçişinde lale motifi

Yapının zemin döşemelerinde ise, bodrum katta bulunan mekanların işlevine uygun olacak şekilde ıslak hacim döşemesi olarak birbirine geçmeli ve geometrik desenli karosiman uygulaması hakimdir. Karosiman kaplamaların çevreleri farklı desenlerde bordürler ile çevrelenmektedir. Sofaya bağlanmayan odalardan birinde tuğla zemin

döşemesi bulunmaktadır. Ahşap merdiven ile birinci kata erişim sağlanmaktadır ve birinci katta ise ahşap zemin kaplaması uygulanmıştır.



Şekil 4.123 Zemin Döşemeleri, 1- Mutfak, 2- Giriş, 3- Birinci Kat

İnşa edildiği tarihten itibaren zemin kat ve iç avluda çeşitli ekler yapılan yapıda, genel olarak orijinal plan şemasının korunmuştur. Tescilli iki ana yapının yer aldığı yaklaşık 600 m2'lik kapalı avlu şeklinde düzenlenmiş parsel içinde yer alan yapılara zaman içerisinde ekler yapılmıştır. 1901 yılında tamamlanan yapı 2010 yılının ilk aylarına kadar kesintisiz olarak kullanılmıştır (Ürer, 2014).

151 ada 6 parsel içerisinde yer alan bir diğer yapı ise tek katlı ticaret yapısıdır ve Salihli Tren İstasyonu'na paralel olan 87 Sokak'a açılmaktadır. Yapının 1940'lı yıllarda inşa edildiği bilinmektedir (Ürer, 2014). İstasyon yapısının hemen arkasında yer alan yapıların, demiryolu ulaşımını tercih eden halkın kullanımı ve demiryolunun bölgeye kazandırdığı canlılık nedeniyle parselin bu bölümünde yer aldığına dair bir ifade kullanmak mümkün olmaktadır. Dükkanlar parselin kuzey doğusunda konumlanmakta ve bu dükkanlar arasında parselden sokağa açılan metal bir giriş kapısı bulunmaktadır.



Şekil 4.124 Parsel içerisinde yer alan dükkanların yerleşimi

Yapıların kuzey cephelerinde ahşap doğrama ile çevrelenmiş geniş cam vitrin açıklıkları ve giriş kapıları yer almaktadır. Cepheleri sıvalı ve saçak altında aşağıdan yukarıya doğru genişleyen ve kademelenen yuvarlak kesitli silmeler bulunmaktadır. Yan parselde bulunan Teksif Binası ile bitişik nizam olan bu dükkânın, Teksif Binası ile birleşimi kavisli olarak tasarlanmıştır. Bu dükkânın yanında yer alan diğer dükkân, daha sonraki dönemde özgün dükkân ile aynı özelliklere sahip olacak şekilde inşa edilmiştir.



Şekil 4.125 Tek Katlı Dükkân Yanına İnşa Edilen Yeni Dükkân

Teksif Binası, Müdire Hanım Evi'nin bulunduğu parselin yanında 151 ada 7 parselde konumlanmaktadır. Parselin her iki yanındaki parsellerde tescilli yapılar bulunmakta olup parsel içerisinde Teksif Binası ve müştemilat yer almaktadır. Yapının

ana girişi Salihli Tren İstasyonu'nuna paralel uzanan 87 Sokak üzerinden sağlanmakta ve yapıya bir de güney cephesinde avlu içerisinden giriş sağlanmaktadır.



Şekil 4.126 Salihli Teksif Binası giriş cephesi

Yapı, kareye yakın dikdörtgen planlı bir şemasına göre iki katlı olarak inşa edilmiştir. Yapının güney ve kuzey cephelerinde yer alan girişten sofaya ulaşılmaktadır. Sofanın doğusunda iki adet oda bulunmakta ve bu odalardan küçük olan idari işlevde, büyük olan ise sergi işlevinde kullanılmaktadır. Yapının avlu girişi olan güney girişinin hemen solunda üst kata bağlanan ahşap döner merdiven bulunmaktadır. Üst katta ise, merdivenin bağlandığı sofa ve sofaya bağlanan üç adet oda yer almaktadır. Bu odalar günümüzde, müze işlevine uygun olarak yeniden düzenlenmiş ve sergi alanı ve oturma odası olarak kullanılmaktadır. Karma sistemle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş, tuğla ve ahşap kullanılmıştır. Zemin katta yığma kagir duvar, üst katta ise ahşap karkas duvarlar bulunmakta ve yapının döşeme sistemi olarak ahşap karkas sistem tercih edilmiştir.



Şekil 4.127 Teksif Binası zemin kat giriş bölümü



Şekil 4.128 Teksif Binası zemin kat sergi odası

Zemin katta döşeme malzemesi olarak geometrik formlu desenlerin bulunduğu birbirine geçmeli karosiman kaplamaya yer verilmiştir. Birinci katta ise, odalarda ve sofada ahşap döşeme kaplaması bulunmaktadır. Tavan kaplaması olarak zemin katta ve birinci katta bir mekân haricinde ahşap pasalı tavan kaplaması uygulanmıştır.



Şekil 4.129 Birinci Kat Sofa

Yapının doğu ve batı cepheleri diğer parsellerde yer alan yapılara bitişik nizam olacak şekilde tasarlanmış ve bu sebeple açıklıkların bulunduğu güney ve kuzey cepheleri yapı için önemli olmaktadır. Yapının kuzey cephesi zemin katta ahşap bir giriş kapısı ve iki adet kalın düz söve ile çevrelenmiş pencere açıklıkları yer almaktadır. Giriş kapısının üzerinde bir dönem tekstil atölyesi olarak kullanılmasından kaynaklı olarak metal bir giriş saçağı bulunmakta ve saçak üzerinde metal malzeme kullanılarak 'Teksif' yazılmıştır. Üst katta ise dört adet düz atkılı pencere açıklığı bulunmakta ve bu açıklıkların çevresi harç ile yapılmış sövelerle kaplanmıştır. Sövelerin üst seviyesinde profilli başlıklar, denizlik bölümünde ise küçük geometrik formlu çıkmalar bulunmaktadır. Her iki katta da bulunan pencereler ahşap doğramalı giyotin pencerelerdendir. Kat ayrımını vurgulamak için, harç ile kat silmesi eklenmiş ve çatı altında harç kullanılarak yapılmış profilli silmeler yer almaktadır. Bu silmelerin iki yanında başlıklı sütunçeler tasarlanmıştır.



Şekil 4.130 Teksif Binası kuzey cephesi

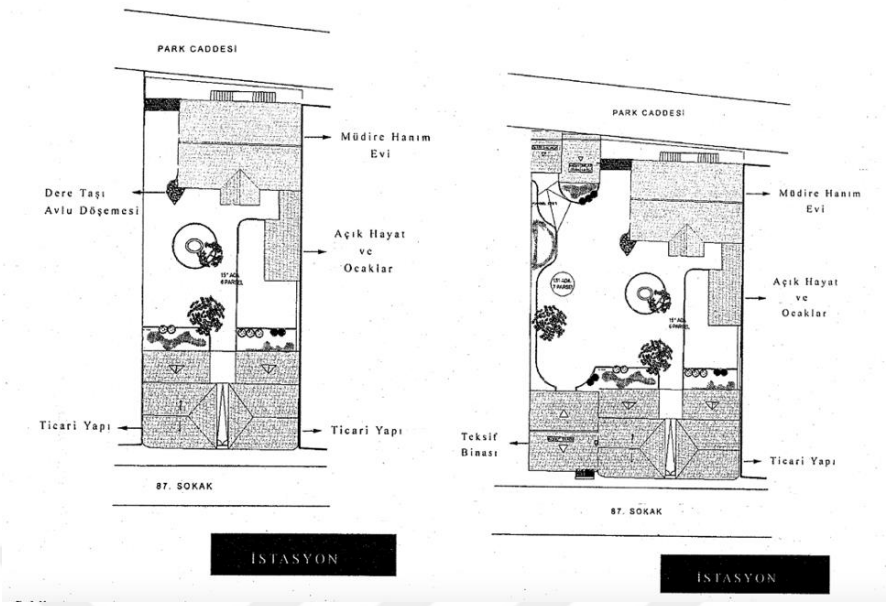
Yapının güney cephesinde ise, orta aksta düz atkılı bir ahşap giriş kapısı bulunmakta ve bu kapı avluya açılmaktadır. Bu girişin sağında ahşap doğramalı bir pencere açıklığı, solunda ise küçük ebatlı bir giriş yer almaktadır. Cephesinin üst kat seviyesinde ise, üç adet ahşap doğramalı pencere açıklığı bulunmakta ve bu açıklıkların ikisi sofaya biri ise odaya aittir. Çatının hemen altında ahşap bir saçak

bulunmakta ve bu saçak ile çatının bağlantısı ahşap alınlık yardımıyla gerçekleştirilmiştir. Yapı beşik çatılı olup üstü Marsilya kiremit ile örtülmüştür.



Şekil 4.131 Teksif Binası güney cephesi

Salihli Müdire Hanım Evi ve Teksif Binası kamulaştırılarak, restorasyon projeleri hazırlanmış ve restorasyon çalışmaları iki yıl içerisinde tamamlanmıştır. Bu kapsamda Müdire Hanım Evi, parsel içerisinde konumlanan tek katlı tescilli dükkân, bu dükkân ile aynı özellikleri taşıyan yeni inşa edilen dükkân ve Teksif Binası'nda çalışma yapılmıştır. Belirlenen 'Kent Arşivi ve Müze' işlevi doğrultusunda kullanıma açılmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).



Şekil 4.132 Salihli Kent Müzesi (Müdire Hanım Evi, Dükkanlar ve Teksif Binası) Vaziyet Planı (Restorasyon Sonrası) (Ürer, 2014)

Parsel içerisinde bulunan Müdire Hanım Evi, ticari yapı ve Teksif Binası, 27.11.2010 tarihli ve 7023 no'lu karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınmıştır. (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi)

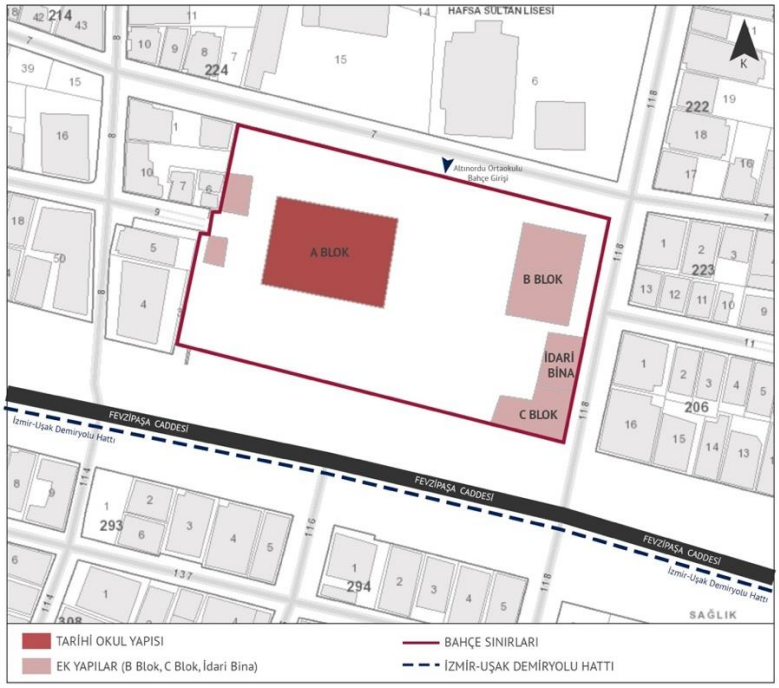
4.2.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras

4.2.2.2.1 Eğitim Yapıları

4.2.2.2.1.1 Altınordu İlkokulu

Salihli yerleşiminde bulunan eğitim yapısı örneği ise, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen Altınordu İlkokulu'dur. Yapı, istasyon çevresinde inşa edilen eğitim yapılarının önemli örneklerinden birisidir. Altınordu İlkokulu, Mithat Paşa Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattı güzergahına paralel uzanan akslardan biri olan Fevzipaşa Caddesi üzerinde, 207 ada 2 parselde konumlanmaktadır. Altınordu İlkokulu'nun yan parselinde Salihli yerleşiminin eski eğitim kurumlarından

olan Akşam Kız Sanat Okulu olarak inşa edilen ve günümüzde ismi Salihli Hafsa Sultan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olan yapı yer almaktadır. Altınordu İlkokulu günümüzde de Ortaokul olarak hizmet vermektedir. Günümüzde okulun bulunduğu alan ve çevresinde 2-3 katlı betonarme yapılar bulunmakta olup bu alanın iç bölümlerinde yer alan yapılar çoğunlukla konut olarak kullanılmaktadır. Fevzipaşa Caddesi ve Atatürk Caddesi üzerinde konumlanan yapı bloklarında ise ticari ve konut olarak karma kullanım hakimdir.



Şekil 4.133 Altınordu İlkokulu'nun kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.134 Altınordu İlkokulu bahçe girişi

Salihli'nin kurtuluşu sonrasında az hasar gören yapılarda (günümüzde Salihli İlçe Jandarma binasının bulunduğu çevrede) 20 Eylül 1922' de Erkek ve Kız Mektepleri açılmış ve eğitim bir süre bu yapılarda sürdürülmüştür. 1924 yılında ise, dönemin Kaymakamı Ferruh Bey'in çalışmaları ile Altınordu İlkokulu'nun bulunduğu arsa satın alınarak istimlak edilmiştir. Aynı yıl okulun inşasına başlanmış ve 1926 yılında tamamlanmıştır. Erkek Mektebi'nde eğitim gören öğrenciler bu binaya taşınmışlar ve eğitim-öğretim faaliyetlerine başlanmıştır (Altınordu Ortaokulu Arşivi).



Şekil 4.135 Altınordu İlkokulu (1926) (Salihli Belediyesi Arşivi)

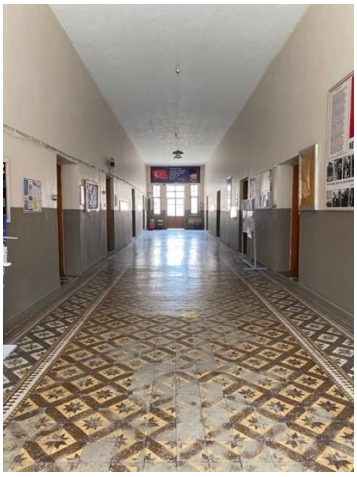


Şekil 4.136 Altınordu İlkokulu (Salihli Mektebi) (1932) (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)

Altınordu İlkokulu 1926 yılında 8 derslikli olarak inşa edilmiş olup sonraki dönemde Kuzey ve Güney salonu olarak ayrılan iç mekanlar bölünerek İdare odası ve Müze olarak düzenlenmiştir. 1933 yılında okulun çevresinde bahçe duvarları inşa edilmiş ve bahçe ağaçlandırılmıştır.1945 yılında 2 derslikten oluşan bir yapı eklenmiş ve bu derslikler 1956-65 yılları arasında kütüphane olarak kullanılmıştır. 1957 ve 1961 yıllarında okul bahçesinden alan eksiltilerek Kız Meslek Lisesi inşa edilmiş ve bahçe

alanının önüne sokak açılmıştır (Altınordu Ortaokulu Arşivi). Günümüzde eğitim-öğrenimin gerekliliğinden kaynaklı olarak mekanların tamamı sınıf olarak kullanılmakta ve toplam 10 adet derslik bulunmaktadır.

Okul inşasına başlandığı dönemde yapılan ilk yapı olan okul binası (A Blok), dikdörtgen plan şemasına sahip ve tek katlı olarak inşa edilmiştir. Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliklerini yansıtan Altınordu İlkokulu, simetrik plan şemasına sahiptir. A Blok'un konumlandığı arsanın alan ölçüsü 1354 m², yapının alan ölçüleri ise 677 m² 'dir (Altınordu Ortaokulu Arşivi). Geniş bir bahçe içerisinde konumlanan yapıya üç farklı cepheden giriş sağlanmaktadır. Fakat günümüzde, güney cephesinde bulunan ve dört adet basamak ile yükseltilmiş olan giriş mekânı kullanılmamaktadır. Bu sebeple yapının doğu-batı yönünde uzanan koridorun sonunda bahçeye açılan kapılardan giriş-çıkış sağlanmaktadır. Yapının doğu-batı doğrultusundaki ekseni üzerinde yer alan giriş kapılarından hole ulaşılmakta ve holün sağ ve solunda beşer adet derslik yer almaktadır.



Şekil 4.137 Dersliklere bağlanan koridor

Yapının köşelerinde konumlanan derslikler her iki yönden geniş pencere boşlukları ile aydınlatılmakta iken, köşe dersliklerin arasında yer alan altı derslik ise tek cepheden

ışık almaktadır. Böylece derslikler için geniş açıklıklardan içeriye dağılan doğal ışıktan yararlanılmıştır. Bu yapı içerisinde derslik haricinde kullanılan servis mekanları yer almamaktadır. Dersliklerin açıldığı koridor geniş tutulmuş ve öğrencilere kullanım alanı sağlanmıştır.



Şekil 4.138 Derslik iç mekânı

Güney cephesi simetrik olarak tasarlanmış ve cephesinin orta bölümünde giriş bölümü yer almıştır. Kapının hemen solunda farklı büyüklükte dikdörtgen formlu pencere açıklıkları yer almaktadır. Giriş bölümünün iki yanında ise, kalın söve ile çevrelenmiş ikişer pencereden oluşan toplam dört adet pencere açıklığı yer almaktadır.



Şekil 4.139 Altınordu İlkokulu güney cephesi



Şekil 4.140 Altınordu İlkokulu güney cephesi kapatılan giriş

Girişin sağlandığı cephelerden biri olan doğu cephesi de yapının geneline hâkim tasarım yaklaşımı gibi simetrik bir düzende tasarlanmıştır. Cephenin ortasında giriş kapısı ve kapının iki yanın dikdörtgen formlu ince pencereler yer almaktadır. Girişe altı basamak ile ulaşılmakta iken hemen yanında sonradan eklenen metal bir giriş rampası yer almaktadır. Giriş bölümünün iki yanında ise, kalın sövelerle çevrelenmiş ince dikdörtgen pencereler bulunmaktadır. Batı cephesinde de simetrik tasarım uygulanmış ve giriş diğer cephelerde olduğu gibi cephenin ortasında yer almaktadır. Metal korkulukları bulunan dört basamak ile girişe erişim sağlanmakta olup kapının iki yanında kalın söveli ince dikdörtgen pencereler bulunmaktadır. Giriş bölümünün sağ ve solunda sık aralıklarla konumlanan kalın söveli üçer adet pencere tasarlanmıştır.



Şekil 4.141 Altınordu İlkokulu doğu cephesi



Şekil 4.142 Altınordu İlkokulu batı cephesi

Kuzey cephesinde, beş adet pencere açıklığı yer almakta ve ortada konumlanan pencere açıklığının sövesi bulunmamaktadır. 1986 tarihinde Altınordu Ortaokulu için hazırlanan 'İmar Çapı' belgesinde yer alan çizimde, yapının dört etrafında da giriş bulunmaktadır. Bu doğrultuda bu cephede yer alan giriş kapatılmış ve pencere olarak kullanımı sürdürülmüştür (Altınordu Ortaokulu Arşivi).



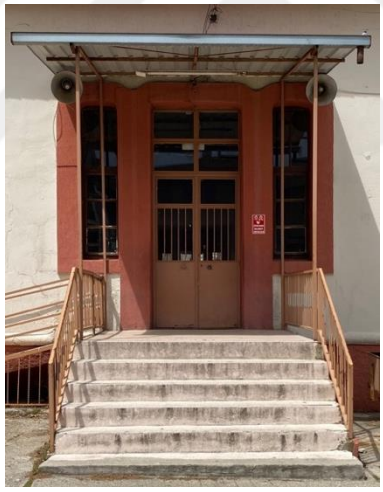
Şekil 4.143 Altınordu İlkokulu kuzey cephesi

Yapı, kagir sistemde inşa edilmiş olup zemin yerden yükseltilerek subasman kotu yapılmış ve bu doğrultuda yapı girişleri yükseltilmiştir. Kırma çatılı olan yapının çatısı alaturka kiremit ile örtülmüştür. Yapının kapı ve pencere açıklıklarının çevreleri kalın beton söve ile çevrelenerek açıklar vurgulanmıştır. Dikdörtgen formlu olan açıklıkların sövelerin üst köşeleri pahlanarak yuvarlatılmıştır. Güney cephesi giriş kapısı ahşap malzemeden üretilirken, batı ve doğu cephesi giriş kapılarında metal

malzemeye yer verilmiş ve bu kapıların hemen yanında yer alan ince pencerelerle giriş vurgulanmış ve koridor ışıklandırılmıştır.



Şekil 4.144 Güney cephesi giriş kapısı



Şekil 4.145 Doğu cephesi giriş kapısı

Pencere açıklıklarının özgün formlarında ara çıtalı çift kanatlı pencere çeşidi kullanılmış ve bu açıklıklar ahşap malzeme kullanılarak üretilmiştir. Giriş kapılarının çevresinde yer alan kalın söveye pencere çevrelerinde de yer verilmiş olup aynı tasarım uygulanmıştır.



Şekil 4.146 Pencere Açıklıkları

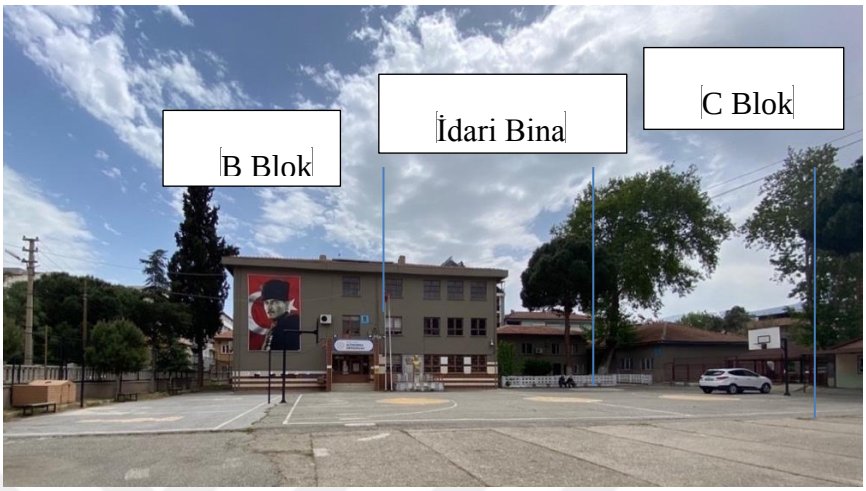
Yapının temel plan şeması korunmuş ve yapıldığı döneme ait özgün süslemeli karosiman döşemeler yapının zemininde kullanılmıştır. Kullanım kaynaklı olan zaman içerisinde zemin döşemelerinde aşınmalar bulunmaktadır.



Şekil 4.147 Koridor Karosiman Zemin Döşemesi

Altınordu İlkokulu'nun bulunduğu parsele ilerleyen dönemlerde ihtiyaç kaynaklı olarak yeni yapılar ilave edilmiştir. İlk olarak, 1956 yılında günümüzde idare binası olarak kullanılan yapı inşa edilmiştir. İki katlı olarak inşa edilen yapı, Halk Kütüphanesi olarak kullanıma açılmış ve sonraki dönemde İlköğretim ve Milli Eğitim Müdürlüğü hizmet yapısı olarak kullanılmıştır. 1997 yılında Halk Eğitim Müdürlüğü olarak hizmet vermiş ve sonrasında Altınordu İlkokulu'nun kullanımına

devredilmiştir. Onarım çalışmaları tamamlandıktan sonra idari amaçlı kullanımına başlanmış ve günümüzde de aynı kullanım devam etmektedir.



Şekil 4.148 Altınordu İlkokulu ek yapıları

Eklenen bir diğer yapı ise, 1960 yılında inşa edilen ve C Blok olarak adlandırılan yapıdır. 1980 yılına kadar öğretmen derneği olarak kullanılan yapı, bu dönem sonrasında Altınordu İlkokulu'na devredilmiş ve tadilat işlemleri yapılmıştır, anaokulu işlevinde kullanılmaya başlanmıştır. 2003 yılında ahşap tavanları ve pencereleri yenilenmiştir, 2010 yılında dersliklerin zemin döşemelerinde değişim işlemi yapılmıştır. 2015-16 eğitim-öğretim yılından itibaren dört adet derslikle hizmet vermeye devam etmektedir.

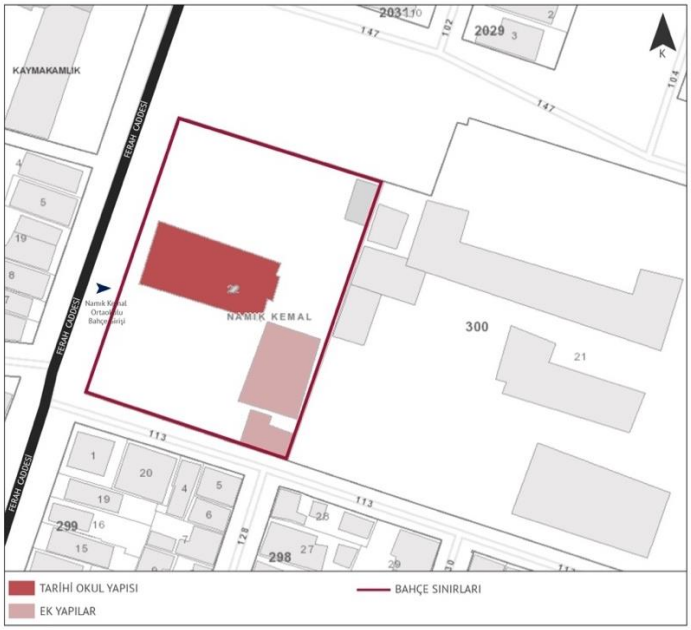


Şekil 4.149 Altınordu İlkokulu İdari Bina ve C Blok

1989 yılında ise eğitim-öğretim faaliyetlerinin düzenli yürütülebilmesi için ek yapıya ihtiyaç duyulmuş ve B Blok olarak adlandırılan yapı inşa edilmiştir. Yapı 3 katlı olarak inşa edilmiş ve zemin katta 1 derslik ve toplam 10 derslik yer almaktadır. Altınordu İlkokulu, İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir.

4.2.2.2.1.2 Namık Kemal İlkokulu

Salihli yerleşimi tren istasyonu çevresinde Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen ve eğitim amaçlı kullanılan yapılara bir örnek Namık Kemal İlkokulu'dur. Yapı, istasyon çevresinde inşa edilen ve Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yerleşimin yeniden inşası sonrasında gelişen bölgede konumlanan eğitim yapılarının önemli örneklerinden birisidir. Namık Kemal İlkokulu, Namık Kemal Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattının doğrultusuna dik olarak bağlanan Ferah Caddesi üzerinde, 300 ada ve 22 no'lu parselde konumlanmaktadır. İlkokulun yan parselinde eski Salihli Ortaokulu (Lisesi) olarak bilinen ve günümüzde Salihli Anadolu Merkez Lisesi olarak ismi değiştirilen okul yapıları yer almaktadır. Ferah Caddesi'nde açılan ve caddenin karşı parselinde ise Salihli Hükümet Konağı (Kaymakamlığı) bulunmaktadır. Yapının çevresinde demiryolu lojmanları olarak kullanılan ve günümüzde işlev değiştiren iki adet yapı, Salihli Adliyesi, Salihli İlçe Jandarma, Askerlik Şubesi gibi kamu yapıları yer almaktadır. İlkokul, Salihli idari merkez kurgusunda açık kamusal alan olarak tasarlanan Cumhuriyet Meydanı'na açılmakta olup basamaklarla yükseltilmiş bir alan ve Atatürk Anıtı bulunmaktadır. Çevrede yer alan diğer yapı bloklarında ise çoğunlukla konut kullanımı hakimdir.



Şekil 4.150 Namık Kemal İlkokulu'nun kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.151 Namık Kemal İlkokulu bahçe girişi

Bu çevrede ilk olarak Altınordu İlkokulu'nun inşasına başlanmış ve 1926 yılında Erkek Mektebi'nde eğitim gören öğrenciler bu binaya taşınmış ve eğitim-öğretim faaliyetlerine başlanmıştır. (Altınordu Ortaokulu Arşivi). Eski binanın yetersiz gelmesiyle Namık Kemal Mahallesi'nde Fransızlar tarafından okulun inşasına başlanmış olup 1933 yılında tamamlanmıştır (Namık Kemal Ortaokulu Arşivi).

Okulun inşası tamamlandıktan sonra Kız Mektebi'nde eğitim gören öğrenciler bu binaya taşınmışlardır (Altınordu Ortaokulu Arşivi).



Şekil 4.152 Namık Kemal İlkokulu (1940) (Salihli Belediyesi Arşivi)



Şekil 4.153 Namık Kemal İlkokulu (Namık Kemal Ortaokulu Arşivi)

Namık Kemal İlkokulu tarihi binası (A Blok), dikdörtgen plan şemasına sahip ve iki katlı olarak inşa edilmiştir. Birinci Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliklerini yansıtan Namık Kemal İlkokulu, simetrik plan şemasına sahip ve her iki katta da benzer plan şeması uygulanmıştır. Zemin katta 5 derslik, idari birim ve birinci katta 1 laboratuvar, 1 kütüphane, 6 derslik bulunmaktadır. Yapıya ana giriş kuzey cephesinde yer almaktadır. İnşa edildiği dönemde, zemin katta giriş yarı açık mekândan sağlanmış ve birinci katta da girişin üstü balkon olarak tanımlanmıştır. Sonraki dönemde, önce balkon bölümü cam ile kapatılmış, sonra ise zemin katta yer alan giriş bölümü benzer şekilde kapatılmış ve giriş bu bölüme taşınmıştır.

Geniş bir bahçe içerisinde konumlanan yapıya iki farklı cepheden giriş sağlanmaktadır. Kuzey cephesinde yer alan girişe altı basamak ile ulaşılmaktadır. Kapatılan girişten iç kapıya erişim sağlanmakta ve bu bölümde öğrencilerin kullanımı için ayrılmıştır. Yapının doğu-batı doğrultusunda uzanan koridorun sonunda bahçeye açılan bir çıkış bulunmaktadır.



Şekil 4.154 Ana giriş bölümü



Şekil 4.155 Ana girişte kapatılan iç mekân

Yapının kuzeyde bulunan ana giriş bölümünden koridora ulaşılmakta iken giriş holünün sağ ve solunda derslikler yer almaktadır. Bu katta 5 derslik ve idari odaların bir kısmı bulunmaktadır. Koridorun zemini karosiman kaplanmıştır. Tavan ise betonarme kirişlerle taşınmakta ve beyaz boya ile boyanmıştır. İç kapılar ahşap malzemeden yapılmış ve özgün derslik kapıları çift kanatlıdır.



Şekil 4.156 Dersliklere bağlanan zemin kat sirkülasyon koridoru

Derslikler tek cepheden ışık almakta ve pencere açıklıkları geniş olduğundan dolayı içeriye dağılan doğal ışıktan yararlanılmıştır. Dersliklerin açıldığı koridor geniş tutulmuş ve öğrencilere kullanım alanı sağlanmıştır.



Şekil 4.157 Zemin kat derslik iç mekânı

Zemin katta bulunan diğer giriş ise doğu cephesinde yer almakta olup tali giriş olarak kullanılmaktadır. Diğer girişte olduğu gibi merdivenle erişim sağlanmaktadır. Girişin bulunduğu orta aks yapı sınırından öne çekilmiş ve bu bölüm vurgulanmıştır. Birinci katta laboratuvar, kütüphane ve derslikler yer almaktadır. Merdivenin yanında bulunan bölüm camla kapatılmış ve depo olarak kullanılmaktadır. Her iki katın kat yüksekliği oldukça fazla olması mekanların doğal ışık almasını arttırmaktadır. Özgün derslik kapıları ahşap ve iki kanatlı, değiştirilen kapılar için de ahşap kapılar tercih

edilmiştir. Birinci katın da zemin döşemesi karosiman olup tavan ahşap kaplamalıdır. Derslikler ve kütüphane geniş pencere açıklıklarıyla aydınlatılmaktadır.



Şekil 4.158 Dersliklere bağlanan birinci kat koridoru



Şekil 4.159 Kapatılan depo bölümü



Şekil 4.160 Birinci kat köşe derslik iç mekânı

Kuzey cephesi simetrik olarak tasarlanmış ve cephesinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. Kapının solunda ve sağında simetrik olarak pencere açıklıkları yer almaktadır. Sonraki dönemlerde kapatılan giriş bölümü dışında diğer açıklıklar ince söve ile çerçevelenmiş ve açıklıklar vurgulanmıştır. 17 adet pencere açıklığı ve bir adet kapı yer almaktadır.



Şekil 4.161 Namık Kemal İlkokulu kuzey cephesi



Şekil 4.162 Kuzey cephesi giriş bölümü

Tali girişin sağlandığı cephe olan doğu cephesinde orta bölümde giriş kapısı yer almakta iken bu bölüm vurgulanarak kütle bahçeye doğru genişletilmiştir. Genişletilen kütlenin birinci katında iki adet pencere açıklığı yer almaktadır. Genişletilen kütlenin solunda dört pencere açıklığı bulunmakta, sağ tarafı ise dolu bir bölümdür açıklığa yer verilmemiştir. Girişe altı adet basamak ile erişim sağlanmaktadır. Pencere açıklıklarının tamamı söve ile çevrelenmiştir. Batı cephesinde ise, zemin katta üç ve birinci katta beş adet söve ile çevrelenmiş pencere açıklığı bulunmaktadır.



Şekil 4.163 Namık Kemal İlkokulu doğu cephesi

Güney cephesinde zemin kat ve birinci katta aynı tasarım anlayışı hakimdir. Yapının plan şemasına göre belirlenmiş her katta sekizer adet söveli pencere açıklıkları yer almaktadır. Yapının inşa edildiği dönemde sıkça uygulanan bir yaklaşım olan, altlı üstlü birbirine hizalanmış açıklık tasarımı uygulanmıştır.



Şekil 4.164 Namık Kemal İlkokulu güney cephesi

Yapı, kagir ve betonarme sistemin bir arada kullanıldığı karma şekilde inşa edilmiştir ve zemin yerden yükseltilerek subasman kotu yapılmıştır ve bu doğrultuda yapı girişleri yükseltilmiştir. Beşik çatılıdır ve çatı Marsilya tipi kiremit ile örtülmüştür. Çatı her cephede geniş saçaklara sahiptir. Yapının pencere açıklıklarının çevreleri beton söve ile çevrelenerek açıklar vurgulanmıştır. Kuzey cephesinde yer alan ana giriş kapısı ve doğu cephesinde yer alan tali giriş kapısında metal malzemeye yer verilmiştir. Ana giriş kapısı sonraki dönemlerde özgün tasarımda yer alan sütunların arasının kapatılması ile oluşturulmuştur ve hemen yanında yer alan ince pencerelerle giriş vurgulanmıştır ve iç mekân ışıklandırılmıştır.



Şekil 4.165 Kuzey cephesi giriş kapısı

Pencere açıklıklarının özgün formlarında ara çıtalı pencere çeşidi kullanılmıştır ve bu açıklıklar ahşap malzeme kullanılarak üretilmiştir. Pencerelerin çevrelerinde söveye yer verilmiştir ve zemin kat pencerelerine korkuluk eklenmiştir.



Şekil 4.166 Pencere açıklıkları, 1-Kuzey cephe, 2- Zemin kat, 3- Birinci kat

Yapının temel plan şeması korunmuştur, cephesinde ise giriş bölümünü tanımlayan sütunların arası kapatılarak kapalı giriş mekânı oluşturulmuştur. Yapının inşa edildiği döneme ait özgün süslemeli karosiman döşemeler yapının zemininde yer almakta fakat kullanım kaynaklı olan zaman içerisinde zemin döşemelerinde aşınmalar bulunmaktadır.



Şekil 4.167 Koridor karosiman zemin döşemesi

Geniş bir bahçede konumlanan tarihi okul yapısının köşesinde tek katlı bir müştemilat yer almaktadır. Parsel içerisinde okul yapısının arka bölümüne ilerleyen dönemlerde ihtiyaç kaynaklı olarak ek yapılar inşa edilmiştir. B Blok'un 1989 yılında projesi hazırlanmış ve inşasına başlanmıştır. Ek bina betonarme bir yapı olup içerisinde 9 derslik yer bulunmaktadır.



Şekil 4.168 Namık Kemal İlkokulu müştemilat



Şekil 4.169 Ek derslik yapısı (B Blok)

Namık Kemal İlkokulu, İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 10 Haziran 2020 tarihinde tescillenmiştir.

4.2.2.2.1.3 Salihli Ortaokulu (Lisesi)

Salihli yerleşimi tren istasyonu çevresinde Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen ve eğitim amaçlı kullanılan yapılara bir diğer örnek ise Salihli Ortaokulu (Lisesi)'dir. Yapı, istasyon çevresinde inşa edilen ve Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yerleşimin yeniden inşası sonrasında gelişen bölgede konumlanan eğitim yapılarının önemli örneklerinden birisidir. Salihli Ortaokulu, Namık Kemal Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattının doğrultusuna dik olarak bağlanan Ferah Caddesi'ne bağlanan 147 Sokak üzerinde, 300 ada ve 21 no'lu parselde konumlanmaktadır. Okul, Salihli Tren İstasyonu'na 550 metre uzaklıkta yer almaktadır. Ortaokulun yan parselinde ise Namık Kemal İlkokulu bulunmakta olup günümüzde de eğitim amaçlı kullanılmaya devam edilmektedir. Salihli Lisesi'nin bulunduğu sokak Ferah Caddesi'nde bağlanmakta ve bu cadde üzerinde Salihli Kaymakamlığı bulunmaktadır. Yapının çevresinde demiryolu lojmanları olarak kullanılan ve günümüzde işlev değiştiren iki adet yapı, Salihli Adliyesi, Salihli İlçe Jandarma, Askerlik Şubesi gibi kamu yapıları yer almaktadır. Çevrede yer alan diğer yapı bloklarında ise çoğunlukla konut kullanımı hakimdir.



Şekil 4.170 Salihli Ortaokulu (Lisesi) bahçe girişi

Altınordu İlkokulu ve Namık Kemal İlkokulu'nun inşasıyla birlikte yerleşim merkezinde ve çevre köy ve kazalardan öğrencilerin eğitim almasıyla mezun sayısında artış yaşanmıştır. İlkokul eğitimini bitiren öğrencilerin ortaokula devam etmeleri için,

o dönemde en yakın konumda bulunan Turgutlu Ortaokulu'na devam etmeleri gerekmekteydi. Bu sebeple Salihli yerleşiminde ortaokul inşa edilmesine karar verilmiş olup bunun için cemiyet kurulmuştur. 24 Nisan 1938'de dönemin Manisa Valisi Lütfi Kırdar'ın katılımıyla okulun temel atma töreni yapılmış ve binanın inşasına başlanmıştır (Demirci, 2013). Salihli Ortaokulu 1942-43 öğretim yılında (2 Kasım 1942) öğretime açılmıştır. 1957-58 öğretim yılına kadar ortaokul olarak hizmet veren yapı, bu dönem içerisinde liseye dönüştürülmüş olup Salihli Lisesi ismini almıştır. Ortaokul eğitimi lise bünyesinde devam ettirilmiş iken bu dönemde okulun ikinci binası inşa edilmiş ve üçüncü bina ise 1967-1968 yıllarında eklenmiştir. 1997-98 dönemine kadar ortaokul eğitimi devam ettirilmiş ve bu dönemde ortaokul öğrenci alımı durdurularak sadece Salihli Lisesi olarak hizmet vermeye devam etmiştir (Otman ve Aksakal, 2004). Tek katlı olarak inşa edilen yapı, sonraki süreçte eğitim ve öğretim ihtiyaçları dahilinde değişim geçirmiş ve yıkılmıştır. Yıkılan yapının yerine 2003-2004 yılınca yeni yapı (C Blok) inşa edilmiştir (Salihli Merkez Anadolu Lisesi Arşivi).



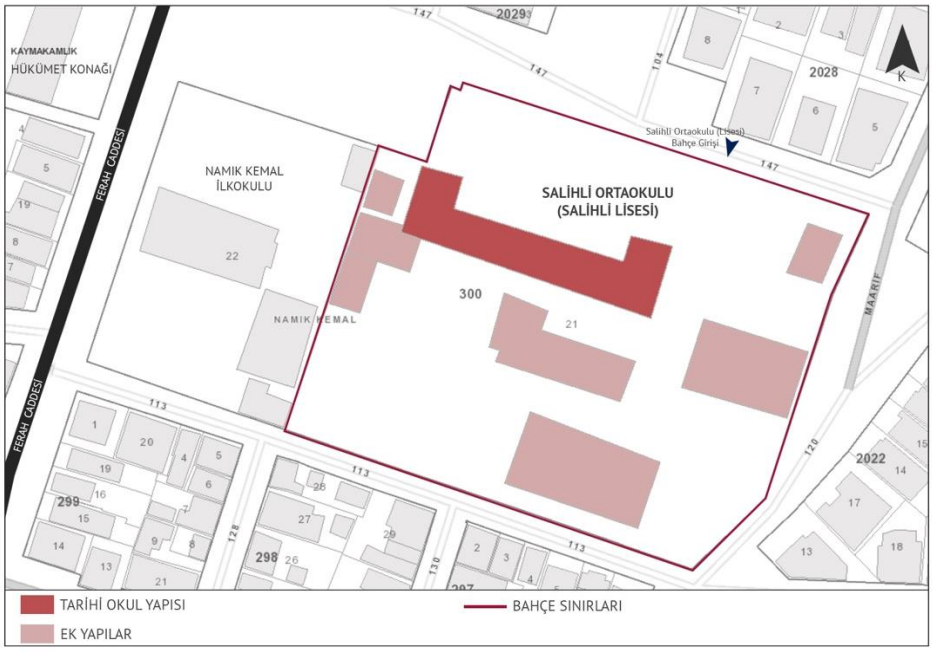
Şekil 4.171 Salihli Ortaokulu (1942) (Salihli Merkez Anadolu Lisesi Arşivi)



Şekil 4.172 Salihli Lisesi (1958) (Mustafa Uçar Arşivi)



Şekil 4.173 Salihli Lisesi (Manisa İl Yıllığı, 1967)



Şekil 4.174 Salihli Ortaokulu (Lisesi)'nin kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan 2021 yılı görseli üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Okul yerleşkesi içerisinde bulunan ve 1957-58 yılları arasında inşa edilen yapı günümüze ulaşabilmiştir. Salihli Ortaokulu (Lisesi)'nun tarihi binası (A Blok) iki katlı olarak inşa edilmiş olup ona ek olarak bodrum katı da bulunmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisinin etkilerinin yansıtıldığı yapıda simetrik plan şeması uygulanmış ve iki katta aynı plana göre tasarlanmıştır. Tek koridorlu U formlu plan şemasına sahip olan yapı, inşasından günümüze kadar çeşitli onarım faaliyetlerinden geçmiş fakat plan şeması günümüze kadar ulaşmıştır. Simetrik bir tasarım anlayışının

hâkim olduğu yapıda giriş yapının U formlu plan şemasının ortasında yer alan bölümden sağlanmaktadır. Giriş kapısının üzerinde çıkma yapacak şekilde bir adet balkon bulunmaktadır. Geniş bir bahçe içerisinde konumlanan yapıya dört farklı cepheden giriş sağlanmakta olup kuzey cephesi girişine 12 basamak ile ulaşılmaktadır. Yapının doğu-batı doğrultusunda uzanan koridorun uçlarında bahçeye ulaşan üç tali çıkış bulunmaktadır.



Şekil 4.175 Ana girişe bağlanan zemin kat koridoru

Yapının kuzeyde bulunan ana giriş bölümünden koridora ulaşılmakta ve holün solunda derslikler yer almaktadır. Bu katta 3 derslik, biyoloji laboratuvarı, ıslak hacimler, erkek mescidi, öğretmen odası, izolasyon odası, santral ve rehberlik servisi bulunmaktadır. Doğu cephesinde yer alan tali girişten ilerlendiğinde bodrum katta bulunan spor odasına bağlanan merdiven yer almaktadır. Koridorun zemini karo kaplanmıştır. Tavan ise betonarme kirişlerle taşınmakta ve beyaz-sarı boya ile boyanmıştır. İç kapılar ahşap malzemeden yapılmış ve süreç içerisinde yeni malzemeler ile değiştirilmiştir. U planlı yapının iki tarafında birinci kata bağlanan iki kollu ve sahanlıklı merdiven yer almaktadır.



Şekil 4.176 Zemin kat derslik iç mekânı



Şekil 4.177 Birinci kata bağlanan merdiven

Birinci katta müdür ve müdür yardımcılarının odalarının bulunduğu idari birim, öğretmen wc, 6 derslik, sistem odası ve toplantı odası yer almaktadır. Merdivenden ilerlendiğinde koridorun girişi idari birimlerden bölücü malzeme ile ayrılmıştır. Her iki katın kat yüksekliği oldukça fazla olup mekanların doğal ışık almasını arttırmaktadır. Değiştirilen kapılar için de ahşap kapılar tercih edilmiştir. Birinci katın da zemin döşemesi karodur ve zemin katta olduğu gibi betonarme kirişler yardımıyla desteklenmektedir.



Şekil 4.178 Birinci kat koridoru



Şekil 4.179 Birinci kat derslik iç mekânı

Kuzey cephesi simetrik olarak tasarlanmış ve cephesinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. Kapının solunda ve sağında simetrik olarak pencere açıklıkları yer almaktadır. 50 adet pencere açıklığı ve bir ana giriş kapısı, bir balkon çıkışı ve bir adette tali giriş bulunmaktadır. Pencere açıklıkları söveler ile çevrelenmiştir. Kapılarda metal malzemeden üretilmiştir.



Şekil 4.180 Salihli Ortaokulu (Lisesi) kuzey cephesi



Şekil 4.181 Salihli Ortaokulu (Lisesi) kuzey cephesi ana girişi

Tali girişin sağlandığı cephe olan doğu cephesinde orta bölümde giriş kapısı yer almakta ve bu girişe merdivenler yardımıyla erişim sağlanmaktadır. Bu cephede 12 pencere açıklığı bulunmakta ve tamamı söve ile çevrelenmiştir. Bodrum katta bulunan spor odasına giriş için metal kapı bulunmaktadır.



Şekil 4.182 Salihli Ortaokulu (Lisesi) doğu cephesi

Güney cephesinde zemin katta ıslak hacimlerin bulunduğu bölüm dışında birinci katla benzer bir tasarım anlayışı hakimdir. Zemin katta 23 pencere açıklığı, 5 ıslak hacim pencere açıklığı ve bir adet kapı, birinci katta ise 26 pencere açıklığı ve bir balkon kapısı bulunmaktadır. Bodrum katın bahçeye bakan 4 açıklığı yer almaktadır. Yapının inşa edildiği dönemde sıkça uygulanan bir yaklaşım olan, altlı üstlü birbirine hizalanmış açıklık tasarımı uygulanmıştır.



Şekil 4.183 Salihli Ortaokulu (Lisesi) güney cephesi

Yapı, kagir ve betonarme sistemin bir arada kullanıldığı karma şekilde inşa edilmiş ve hafif eğimden kaynaklı olarak zemin kata bodrum kat yapılmış olup bu doğrultuda yapı girişleri yükseltilmiştir. Kırma çatılı olan yapının üstü Marsilya tipi kiremit ile örtülmüştür. Çatı her cephede geniş saçaklara sahiptir. Kuzey cephesinde yer alan ana giriş kapısı ve doğu ve güney cephesinde yer alan tali giriş kapısında metal malzemeye

yer verilmiştir. Kapıların ve pencere açıklıklarının çevreleri beton sövelerle çevrelenmiş ve açıklıklar vurgulanmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının birçoğunda bu tasarım uygulanmıştır. Pencere açıklıkları ilerleyen dönemlerde PVC malzeme kullanılarak üretilmiş ve zemin kat pencerelerine çoğunlukla korkuluk eklenmiştir. Yapının temel plan şeması ve cephe tasarımını korunmuştur.

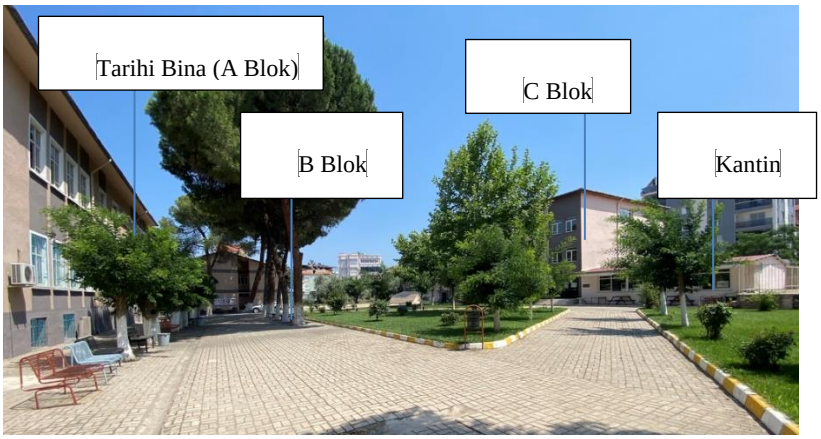


Şekil 4.184 Kuzey cephesi giriş kapısı



Şekil 4.185 Salihli Ortaokulu (Lisesi) pencere açıklıkları

Geniş bir bahçede konumlanan tarihi okul yapısının köşesinde danışma yer almaktadır. Parsel içerisinde okul yapısının arka bölümüne ilerleyen dönemlerde ihtiyaç kaynaklı olarak ek yapılar inşa edilmiştir. B Blok'ta 1967-68 yılında, C Blok'ta ise 2003-04 eğitim döneminde kullanım başlamıştır. Ek binalar betonarme sistemle inşa edilmiş ve C Blok yanında tek katlı kantin A Blok arkasında ise 2013 yılında inşa edilen kız-erkek öğrenci pansiyonu yer almaktadır.



Şekil 4.186 Salihli Ortaokulu (Lisesi) Yapıları Yerleşimi

4.2.2.2.1.4 Beşeylül İlkokulu

Salihli Beşeylül İlkokulu, tren istasyonu aksına paralel konumlanan Eski Cami Mahallesi Atatürk Caddesi üzerinde 254 ada 4 no'lu parselde yer almaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nin sonlarında açılan okul ilk olarak Eski Cami Mahallesi sınırları içerisinde yer alan Tarihi Şehir Hamamı'nın bulunduğu bölgede bir yapıda eğitime başlamış olup günümüzde kullanılan okul yapısına taşınıncaya kadar eğitim burada devam ettirilmiştir. Günümüz kullanımının sürdürüldüğü okul, Salihli yerleşiminin çarşı bölgesinde ve yerleşimin sık kullanılan Kurudere Caddesi ile kesişen Atatürk Caddesi üzerinde konumlanmaktadır. Okulun yan parselinde Salihli İlçe Halk Kütüphanesi yer almaktadır ve çevrede yer alan yapı blokları çoğunlukla üç veya dört katlı olup zemin kat ticari üst katların konut kullanımında olduğu karma kullanım hakimdir.

Okul ilk olarak 1948-49 eğitim öğretim yılında faaliyete başlamış ve Salihli Tarihi Şehir Hamamı'nın bulunduğu 19. Sokak üzerinde yer alan ve 1929 yılında inşa edilmiş bir yapıda hizmet vermiştir. Bu parsel içerisinde yer alan ana yapı iki katlı ve cumbalıdır. Okul olarak kullanılması için düzenlemeler yapılmıştır. (Beşeylül İlkokulu, bt.). Bu düzenlemeler sonucunda, ana yapının arkasına tek katlı bir ek yapı inşa edilmiş ve bu ek yapı yemekhane ve depo olarak düzenlenmiştir.

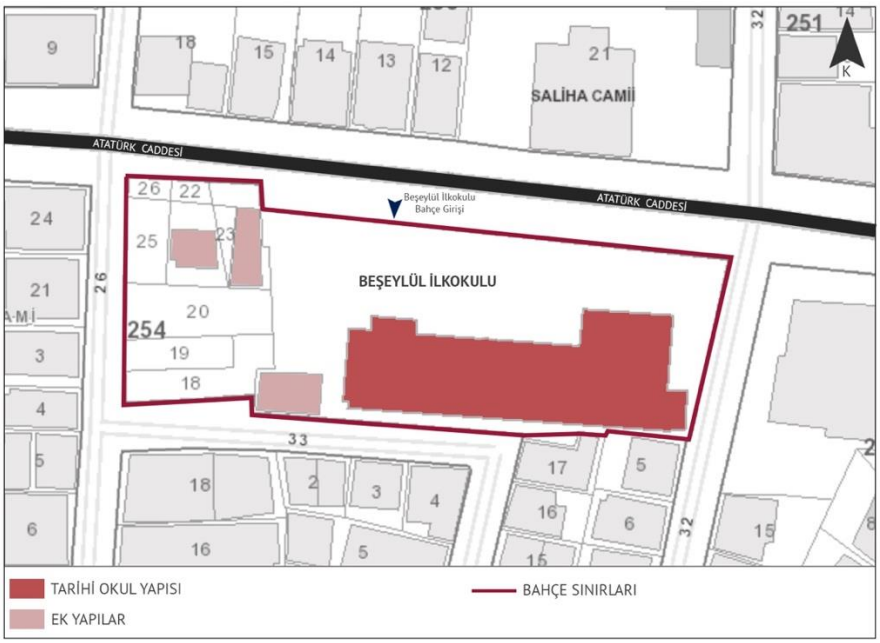


Şekil 4.187 Beşeylül İlkokulu eski binası



Şekil 4.188 Beşeylül İlkokulu eski binası ek yapı

Yapının yetersiz gelmesi ve ihtiyacın artması sebebiyle, belirlenen alanda okul inşasına başlanmış ve eğitim-öğretim faaliyetleri düzenli yürütülebilmesi için yeni yapıya taşınmıştır. Bu yapı günümüzde kullanılmamakta ve zaman içerisinde âtıl kalmasından kaynaklı olarak yapıda hasarlar ve bozulmalar meydana gelmiştir. 7 yıl bu yapıda verilen hizmet sonrasında, günümüzde de kullanılmaya devam edilen yapı tamamlanmış ve 1955 yılında yeni yapıda eğitim öğretim faaliyetlerine başlanmıştır (Beşeylül İlkokulu, bt.).



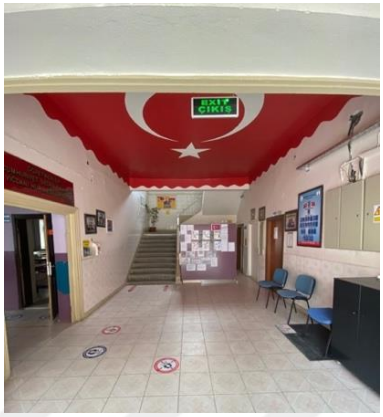
Şekil 4.189 Beşeylül İlkokulu'nun kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



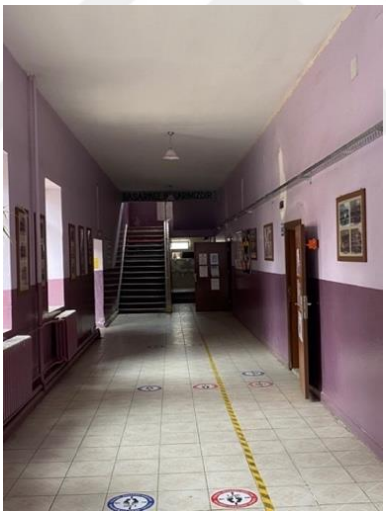
Şekil 4.190 Beşeylül İlkokulu inşası (Mustafa Uçar Arşivi)

Beşeylül İlkokulu dikdörtgen plan şeması ile tasarlanmış olup iki katlı olarak inşa edilmiştir. Zemin kat ve birinci katta toplam 13 derslik yer almaktadır. Yapıya ana giriş kuzey cephesinden sağlanmakta ve bu bölüm ana kütleden ayrılarak öne çıkarılmıştır. Ön cephede bir tane de tali giriş yer almaktadır. Geniş bir bahçe içerisinde konumlanan yapıya aynı cepheden iki farklı giriş sağlanmaktadır. Kuzey cephesinde yer alan ana girişe dört basamak ile ulaşılmaktadır. Giriş sonrasında iç

mekânda bir karşılama alanı yer almakta ve girişin solundan dersliklere bağlanan zemin kat koridoruna erişim sağlanmaktadır.

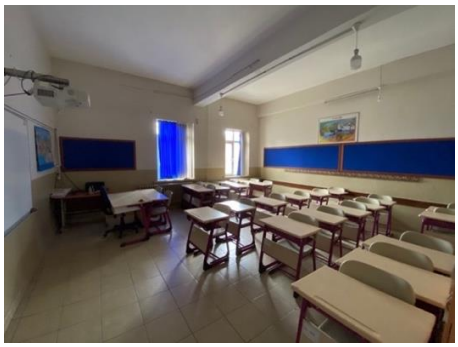


Şekil 4.191 Giriş bölümü



Şekil 4.192 Dersliklere bağlanan zemin kat koridoru

Dersliklerin kapıları ahşap malzemeden üretilmiş ve zemin döşemesinde karo seramikler kullanılmıştır. Koridorun sonunda birinci kata bağlanan bir merdiven bulunmaktadır. Derslikler geniş dikdörtgen pencere açıklıkları yardımıyla aydınlatılmaktadır.



Şekil 4.193 Derslik iç mekânı

Kuzey cephesinde yerleşimde yer alan ve incelenen diğer eğitim yapılarının aksine simetrik bir yaklaşım hâkim değildir. Ana giriş cephenin sağ bölümünde öne çıkartılan kütleden ve tali giriş ise cephenin sol bölümünde yer alan ve öne çıkarılan kütleden sağlanmaktadır. Kuzey cephesinde 24 adet dikdörtgen formlu ve sövesiz pencere açıklıkları bulunmaktadır.



Şekil 4.194 Beşeylül İlkokulu kuzey cephesi

Beşeylül İlkokulu arşivinde ulaşılan fotoğraflara göre, açıklıklara metal korkuluk eklenmiş ve özgün malzeme olan ahşap PVC ile değiştirilmiştir. Giriş kapıları da metal doğramalı cam kapılar ile değiştirilmiş ve özgün nitelikler kaybolmuştur. Merdiven basamakları ise mermer ile kaplanmıştır.



Şekil 4.195 Beşeylül İlkokulu ana girişi (Beşeylül İlkokulu Arşivi)

Batı cephesinde 6 adet dikdörtgen formlu pencere açıklığı, doğu cephesinde ise 7 adet kare formlu pencere açıklığı yer almaktadır. Bu yapı, kırma çatılı olarak inşa edilmiş ve çatı Marsilya tipi kiremit ile örtülmüştür.



Şekil 4.196 Beşeylül İlkokulu batı cephesi

İlerleyen dönemde okulun bulunduğu bahçe içerisine ek yapılar inşa edilmiştir. Bu yapılar kantin, depo alanı ve güvenlik kulübesidir.



Şekil 4.197 Beşeylül İlkokulu bahçesi ve ek yapıları

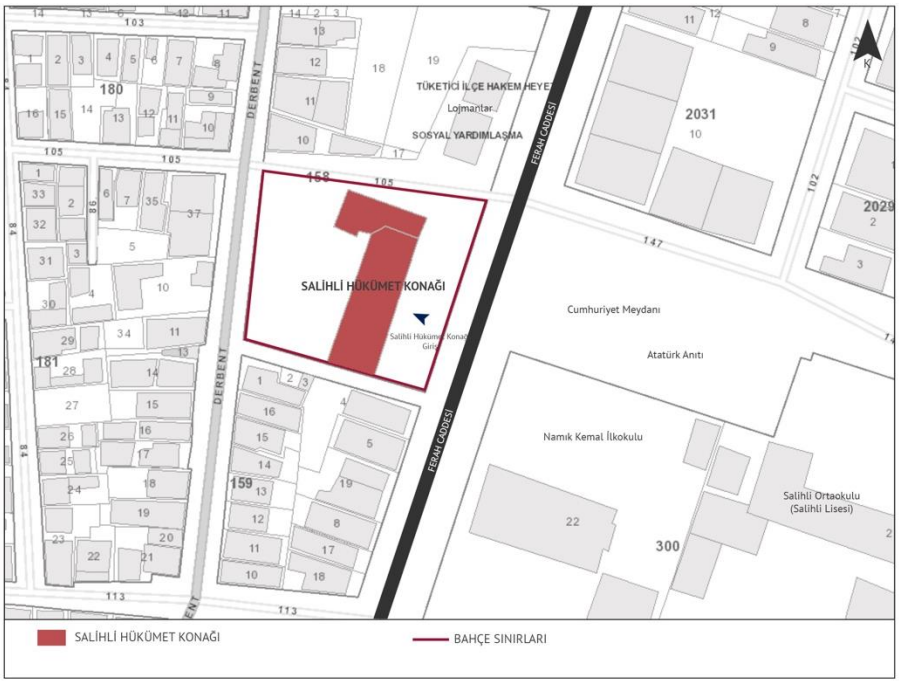
4.2.2.2.2 Kamu Yapıları

4.2.2.2.2.1 Salihli Hükümet Konağı (Salihli Kaymakamlığı)

Salihli yerleşimi kamu yapılarının biri Salihli Hükümet Konağı'dır ve yapı istasyon çevresinde inşa edilen yapıların önemli örneklerinden birisidir. Hükümet Konağı, Şehitler Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattıyla dik kesişen akslardan biri olan Ferah Caddesi üzerinde ve 158 ada 9 parselde konumlanmaktadır. Yapı, Salihli Tren İstasyonu'na 400 metre uzaklıkta yer almaktadır. Hükümet Konağı'nın karşı parselinde Salihli yerleşiminin eski eğitim kurumlarından olan Namık Kemal İlkokulu ve yan parselinde ise tren istasyonu inşası sonrasında yapılan ve günümüzde farklı işlevde kullanılan lojman yapıları yer almaktadır. Yapının çevresinde Salihli Adliyesi, Salihli İlçe Jandarma, Askerlik Şubesi gibi kamu yapıları yer almaktadır. Yapı parselinin hemen karşısında ise, basamaklarla yükseltilmiş Cumhuriyet Meydanı ve 1938'de açılışı yapılan Atatürk Büstü yerine 1977 yılında inşa edilen Atatürk Anıtı bulunmaktadır. Çevrede yer alan diğer yapı bloklarında ise çoğunlukla konut kullanımı hakimdir.

Yapı Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı'nın örneklerinden ve 1939 yılında inşa edilmiştir (İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi). Yapı kaymakamlık işlevinden önce Salihli Hükümet Konağı olarak kullanılmıştır. Yerleşimin işgalden kurtuluşu ve Cumhuriyet'in ilanı sonrasında, yürütülen imar

faaliyetleri önceki dönemlerdeki gibi demiryolu çevresinde gelişmiş ve önceki dönemde Mithatpaşa Caddesi üzerinde yer alan Hükümet Konağı 1939 yılında Salihli Tren İstasyonu'nun üzerinde bulunduğu aks ile kesişen Ferah Caddesi'ne inşa edilen yapıya taşınmıştır (Baykal, 1990). Parsel içerisinde Hükümet Konağı, bina önünde ve kuzeyinde yer alan açık alan ve batısında yer alan otopark bulunmaktadır.



Şekil 4.198 Salihli Hükümet Konağı'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan 2021 yılı görseli üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.199 Salihli Hükümet Konağı



Şekil 4.200 Namık Kemal İlkokulu Bahçesi'nden Hükümet Konağı ve Lojmanlar 1940'lar (Mustafa Uçar Arşivi)

Yapı iki katlı olarak inşa edilmiş ve dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Cumhuriyet dönemi mimari özelliklerini yansıtan yapının girişi doğu cephesinde yer alan ana giriş kapısından sağlanmaktadır. Yapıya giriş sağlandığında hemen iki yanında güvenlik ve danışma birimleri, karşıda üst kata bağlanan merdiven ve doğu-batı ekseninde bir sirkülasyon koridoru bulunmaktadır. Yapının içi yenilenmiş ve günümüze uygun malzemeler kullanılarak onarım geçirmiştir. Bu koridorun batısında Salihli Nüfus Müdürlüğü birimleri yer alır ve bu bölümde; yazışma odası, iki adet şef odası, tescil servisi, gün sonu odası, bekleme odası, nüfus kayıt birimi, nüfus müdürü odası, pasaport birimi, teknik oda ve çay ocağı bulunmaktadır. Bu bölümün koridoruna açılan on iki adet ahşap kapı ve çay ocağına giriş sağlanan kapı açıklığı yer almaktadır. Ana girişin doğusunda ise, 'Açık Kapı' olarak adlandırılan halkın danışma birimi yer almaktadır. Bu bölümde koridora açılan beş adet ahşap kapı bulunmaktadır.



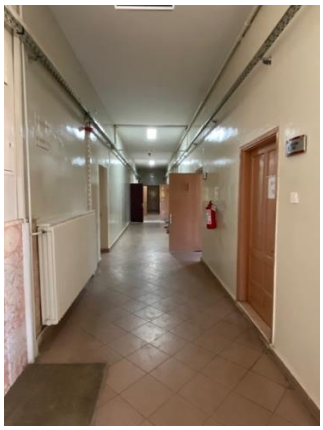
Şekil 4.201 Zemin kat koridoru

Yapının ana girişinin karşısında üst kat ve bodrum kata erişimin sağlandığı merdiven yer almaktadır. Bu merdiven üç kollu ve köşe sahanlıklı olarak tasarlanmıştır. Merdivenlerin zemin kaplamasında mermer kullanılmış ve bu kullanılan mermer merdiveni çevreleyen duvarlarda belli bir seviyeye kadar devam ettirilmiştir. Duvarın kalan bölümleri ise, yağlıboya ile boyanmıştır. Merdiven boşluğunda batı cepheye bakan geniş bir pencere açıklığı bulunmakta ve bu açıklık bu bölümü gün ışığı ile aydınlatmaktadır. Merdiveni çevreleyen korkuluklarda ise ahşap ve metal malzeme birlikte kullanılmıştır. Korkuluklar metal, küpeşte ise ahşap malzemeden üretilmiştir.



Şekil 4.202 Üç kollu, köşe sahanlıklı merdiven

Merdivenle ulaşılan birinci katta da doğu-batı eksenli bir sirkülasyon koridoru yer almaktadır. Koridorun batısında Kaymakamlık bölümü yer almakta ve bu bölüme geniş bir kapı açıklığından erişim sağlanmaktadır. Bu bölümde dört adet mekân bulunmaktadır. Merdiven duvarını çevreleyen mermer kaymakamlık bölümüne kadar devam etmektedir. Merdivenin doğusunda ise diğer idari birimler yer alır. Bu birimler; yazı işleri odası, evrak kayıt, yazı işleri müdürü odası gibi birimlerdir. Bu koridorda bir adet WC yer alır ve koridora açılan sekiz adet ahşap kapı bulunmaktadır.



Şekil 4.203 Birinci kat koridoru

Bu merdivenlerden bodrum kata erişim sağlanmakta olup bodrum katta depo, iki adet nüfus müdürlüğü arşiv odası, kadastro arşivi ve kaymakamlık arşivi bulunmaktadır. Bodrum katın duvarları taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Zemin döşeme kaplamasında karo mozaik kullanılırken, tavan ve duvarda ise kireç kaplama uygulanmıştır.



Şekil 4.204 Arşiv bölümü

Yapının taşıyıcı sistemi betonarme karkastır. Bodrum kat, zemin kat ve birinci katta moloz taş kullanılmıştır. Döşeme kaplaması olarak ise, zemin kat ve birinci katta karo mozaik kullanılmıştır. Zemin kat duvarlarında çoğunlukla plastik boya, bazı mekanlarda ise saten alçı ve merdiven çevresinde yağlı boya uygulaması

bulunmaktadır. Birinci katın duvarlarında da zemin katla aynı şekilde plastik boya ve saten alçı uygulamasına yer verilmiştir. Her iki katında tavanlarına kireç badana uygulaması yapılmıştır. Yapı kırma çatılı olup çatı üzeri Marsilya kiremit ile örtülmüştür.

Yapının girişinin yer aldığı doğu cephesinde giriş bölümü dört adet kolon üzerinde yer alan balkon ile vurgulanmıştır. İnşa edildiği dönemin mimari özelliklerinden biri olan giriş bölümünün vurgulanması bu kamu yapısının önemli özelliklerinden biridir. Bu cephede üç adet balkona bağlanan kapı açıklığı, bir adet giriş kapısı ve birbirleri ile simetrik 20 adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Bu pencerelerin on adedi zemin katta diğerleri ise üst kattadır ve simetrik bir tasarım anlayışı benimsenmiştir. Pencerelerin çevresinde harç kullanılarak söveler oluşturulmuştur. Pencere doğramaları sonraki dönemde PVC malzeme ile değiştirilmiştir. Cephenin solundaki açıklıkların boyutları özgün pencere açıklıkları ile farklılık göstermekte olup yapının özgün kütlesinde bu tarafa bir genişleme yapıldığı düşünülmektedir. Zemin katta yer alan açıklıklarda metal korkuluklar bulunmaktadır. Ana giriş kapısı sonraki dönemde metal kapı ile değiştirilmiştir. Yol kotundan yapının bahçesine erişmek için üç adet geniş basamak ve hemen yanında rampa bulunmaktadır. Yapının girişine beş adet basamak yardımıyla erişilmekte iken engelli kullanımı için metal malzemeden üretilen bir rampa eklenmiştir. Balkona açılan kapılar ahşap görünümlü PVC ile değiştirilmiş ve balkonun çevresi metal korkular ile kaplanmıştır. Bodrum katın dikdörtgen şerit pencerelerinde demir doğrama malzeme kullanılırken, pencerelerin üstleri demir parmaklık ve tel yardımıyla kapatılmıştır. Restorasyon işlemi sonrasında, yapının cephesi çimento harçlı dişli sıva üzerine dış cephe boyası ile boyanmıştır.



Şekil 4.205 Salihli Hükümet Konağı doğu (giriş) cephesi



Şekil 4.206 Hükümet Konağı giriş bölümü



Şekil 4.207 Ana giriş kapısı

Yapının kuzey cephesi bahçeye bakmakta olup bu cepheden herhangi bir giriş sağlanamamaktadır. Zemin katta ve birinci katta dörder tane olmak üzere toplamda sekiz adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Fakat zemin katta bulunan açıklıklardan birisi sonradan kapatılmıştır. Açıklıkların tamamının çevresi doğu cephesi ile benzer şekilde söve ile çevrelenmiş ve pencerelerde PVC doğramalar kullanılarak değiştirilmiştir. Yapının inşa edildiği dönemin mimari özelliklerinden biri olan geniş saçak uygulaması bu yapıda da bulunmaktadır.



Şekil 4.208 Hükümet Konağı kuzey cephesi

Batı cephesinde ise diğer cephelerde olduğu gibi katlara göre simetrik bir tasarım uygulanmıştır. Zemin katta on adet dikdörtgen formlu pencere açıklığı, bir adet kapı ve bir adet kapı üstünde konumlanan küçük pencere açıklığı bulunmaktadır. Bu pencerelerden sekiz tanesinin çevresi söve ile çevrelenmiştir. Ek olarak merdiven boşluğunun cephesini kaplayan bir açıklık bulunmaktadır. Bu açıklığın daha önce zemine kadar devam ettiği fakat sonraki dönemde bir bölümünün kapatıldığı gözlemlenmiştir. Bu açıklığında çevresi söve ile vurgulanmıştır. Zemin kat pencerelerinde metal korkuluklar bulunmakta ve pencere doğramaları diğer cephelerde olduğu gibi PVC malzeme ile yeniden üretilmiştir. Üst katta da zemin katın simetriği olacak şekilde açıklıklar bulunmaktadır. Farklı olarak kapı açıklığının yerini pencere almıştır. Bu cephede yapının arkasına bitişik olarak tek katlı bir ek yapılmıştır. Bu bölümün de batı cephesinde üç adet çevresi söveli dikdörtgen formlu pencere açıklıkları bulunmaktadır.



Şekil 4.209 Hükümet Konağı batı cephesi



Şekil 4.210 Batı cephesi pencere açıklıkları



Şekil 4.211 Hükümet Konağı batı cephesi ek

Yapının rölöve, restitüsyon ve restorasyon çalışmaları yürütülürken, yapı ile ilgili bilgilere kısıtlı erişim sağlanabildiği için Turgutlu yerleşiminde bulunan Kaymakamlık Binası ile benzerlik gösterdiği için Turgutlu Kaymakamlığı yapısının mimari ve dönem özelliklerinden yardım alınmıştır. Parsel içerisinde bulunan Salihli Hükümet Konağı, 18.01.2007 tarihli ve 2679 no'lu karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınmıştır. (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi)

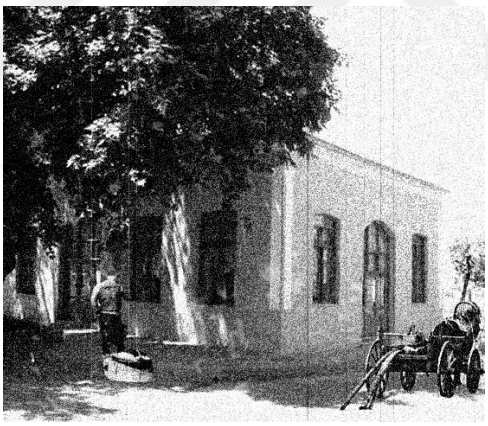
4.2.2.2.2.2 Himaye-i Etfal Binası (Kültür ve Sanat Evi)

Salihli Tren İstasyonu'nun karşı parselinde Mithatpaşa Caddesi üzerinde bulunan Himaye-i Etfal, Erken Cumhuriyet Dönemi kültürel miras örneklerindendir. 12 ada 12 parselde konumlanan yapı Hükümet Konağı arteri olan Ferah Caddesine bağlanmaktadır. Çevresinde dükkanlar ve eski konut alanları yer almaktadır.

Bir sosyal hizmet kurumu niteliğinde planlanan ve 30 Haziran 1921'de Ankara'da hizmete başlayan Himaye-i Etfal Cemiyeti, şehit çocukları ve kimsesiz çocukların himaye edilmesi ve sağlık ve kültür alanlarında destek sağlanması amacıyla kurulmuştur. Yıllar içerisinde birçok kentte şubeleri açılmış ve farklı alanlarda hizmet vermiştir (Sarıkaya, 2007). Yapı ile ilgili erişilen tapu kayıtlarına göre, 1931 yılında 'arsa' niteliğinde olan parsel Cumhuriyet Halk Fırkası mülkiyetine kayıtlı olup 12 Mayıs 1932 yılında T.C. Himaye-i Etfal Cemiyeti ismine kayıtlanmıştır. 1934 yılında Cemiyet'in ismi Çocuk Esirgeme Kurumu olarak değiştirildiğinden dolayı, 1 Şubat 1934 kayıtlarında Salihli Himaye-i Etfal kurumu da bu isim ile değiştirilmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi). 1933 yılı verilerine göre Salihli Himaye-i Etfal şubesinde çocuk bahçesi ve sinema bölümleri yer almaktadır (Sarıkaya, 2007). 1938 yılı kayıtlarında ise, kagir kahvehane olarak geçmekte iken 20 Eylül 1969 tarihinde 'Bahçeli Kagir Kahvehane' niteliğinde Türkiye Çocuk Esirgeme Kurumu adına kayıtlandığı belirtilmiştir (Ürer, 2010). Yıllar içerisinde farklı şekillerde kayıt altına alınan ve çeşitli işlevlere hizmet eden yapı, tarihsel süreç içinde dönüşümler geçirerek kahvehane, kütüphane, tanzim satış mağazası ve restoran kullanımında bulunduğu bölgeye eklemlenmiştir (Ürer, 2010). Değişen kullanımlara göre düzenlendiği için yapıda mimari olarak eklemeler ve düzenlemeler yapılmıştır.



Şekil 4.212 Himaye-i Etfal Binası'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.213 Himaye-i Etfal Binası (Mustafa Uçar Arşivi)

Dikdörtgen planlı ve tek katlı yapı içerisinde herhangi bir bölümleme yapılmadan tek mekândan oluşmaktadır. Giriş güney cepheden sağlanmakta olup Mithatpaşa Caddesi ile önünde yer alan meydana açılmaktadır.



Şekil 4.214 Himaye-i Etfal Binası ana giriş cephesi

Giriş cephesi olan güney cephenin orta aksında basık kemerli ve ahşap doğramalı yüksek bir giriş kapısı ile kapının batısında bir ve doğusunda iki adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Pencereler kapı ile aynı formda basık kemerli olarak yapılmıştır. Batıda yer alan pencerenin yanında aynı forma sahip tek kanatlı bir kapı daha bulunmaktadır. Giriş kapısının üzerinde içe gömülü bir pano içerisinde 'Himayeietfal' yazmakta ve yazının üzerinde bir yıldız şekli bulunmaktadır. Kabartma şeklinde hazırlanan bu yazı ve şekil, günümüze kadar korunmuştur. Yazı üzerinde yapının güney ve doğu cephelerinde devamlılık gösteren saçak altı silmesi cephenin karakteristik bir öğesini oluşturmakta ve silme altında cephenin iki köşesinde sıva ile üretilmiş sütunçeler yer almaktadır.

Doğu cephesinde güney cephe ile benzer bir yaklaşım uygulanmış ve cephenin orta aksında basık kemerli yüksek bir giriş kapısı ile kapının iki yanında benzer formda birer pencere bulunmaktadır. Yapıda bulunan kapı ve pencerelerin tamamının doğraması özgün yapıda olduğu gibi ahşap malzeme tercih edilerek yeniden üretilmiştir. Saçak altı silmesi ve cephenin iki köşesinde bulunan sütunçeler bu cephede de yer almaktadır. Batı cephesi yan parselde bulunan bina ile bitişik nizamda yapılmış ve arka bahçeye açılan kuzey cephe ise diğer cephelere göre daha sade bir görüntüye sahiptir. Güney cephedeki giriş kapısının hizasında bir kapı bulunmakta ve kapının batısında basık kemerli iki pencere ile doğusunda iki kapı tasarlanmıştır.

Köşede bulunan kapılar ise bahçede yer alan müştemilat binasına bağlanmaktadır. Bu kapılar tek kanatlı ve yükseklik olarak ana giriş kapısından daha kısadır.



Şekil 4.215 Himaye-i Etfal doğu cephesi girişi

Kagir sistemle inşa edilen yapıda duvarlar tuğla malzeme ile örülmüştür. Cephelerin önemli elemanı olan basık kemerli kapı ve pencerelerin kemer bölümlerinde de tuğla malzeme kullanılmıştır. Yapının çatısı ise ahşap malzemeden yapılmış ve kırma çatı ile örtülmüştür.



Şekil 4.216 Giriş cephesinin restorasyon öncesi (Ürer, 2010)



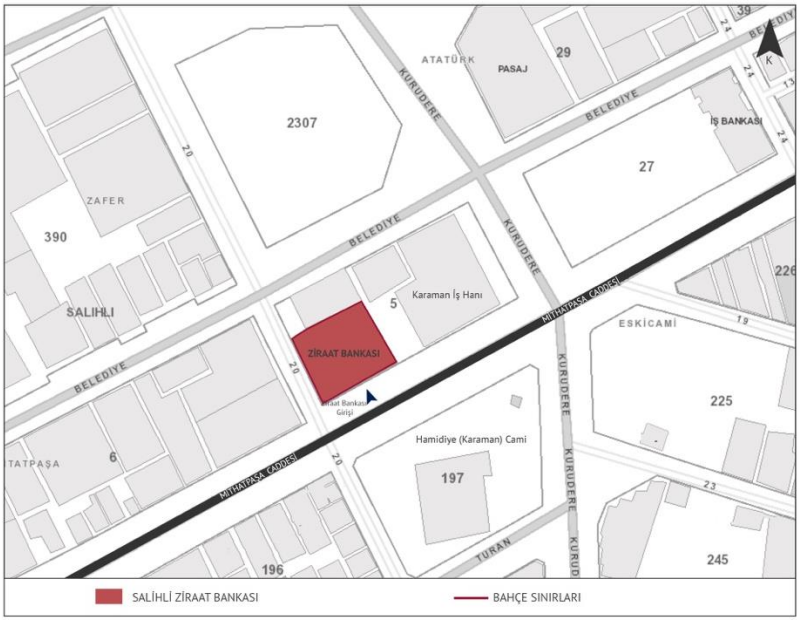
Şekil 4.217 Doğu cephesinin restorasyon öncesi (Ürer, 2010)

Ürer tarafından, 2010 yılında hazırlanan çalışmada yer alan görsele göre, restorasyon çalışmaları öncesinde çeşitli işlevlerde değerlendirilen yapıda birçok değişiklik yapıldığı gözlemlenmiştir. Giriş cephesi açıklıkların kemer bölümüne kadar mermer ile kaplanmış ve açıklıkların kemer bölümleri üzerinde eklemeler yapıldığı anlaşılmaktadır. Ara sokağa bakan doğu cephesinde de açıklıklar kapatılmış ve üstlerinde kemer formlu bir sundurma tarzında ek yapıldığı açıklık üzerindeki izlerden takip edilmektedir. Cephenin arka bölümüne de betonarme bir eklenti yapılmış ve iç mekânında da çeşitli kullanımlara bağlı olarak değişimler yapılmıştır. Bu sebeplerden dolayı, iç mekânda herhangi bir özgün eleman korunamamıştır. Restorasyon uygulamaları yapılan çalışmalar ve elde edilen veriler doğrultusunda yapılmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi). Salihli Belediyesi tarafından onarımı yapılan yapı, günümüzde kültür ve sanat faaliyetlerinin yapıldığı bir sergi merkezi olarak hizmet vermektedir. Parsel içerisinde bulunan Himaye-i Etfal binası, 22.09.2004 tarihli ve 162 no'lu karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.2.2.2.2.3 Ziraat Bankası

Salihli yerleşimi tren istasyonu çevresinde inşa edilen ve kamu yapılarına bir örnek Ziraat Bankası'dır. Yapı, Salihli Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya bağlanan

ve önemli arterlerden biri olan Mithatpaşa Caddesi üzerinde 5 ada 1 parselde konumlanmakta ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. Günümüzde parsel ve çevresinde yoğun olarak ticari kullanım hakim olup Salihli yerleşiminin merkez çarşı bölgesini oluşturmaktadır. Çevrede banka şubeleri, dükkân ve iş yerleri ile 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmaktadır. Mithatpaşa Caddesi üzerinde konumlanan yapı bloklarında ise ticari kullanım hakimdir.

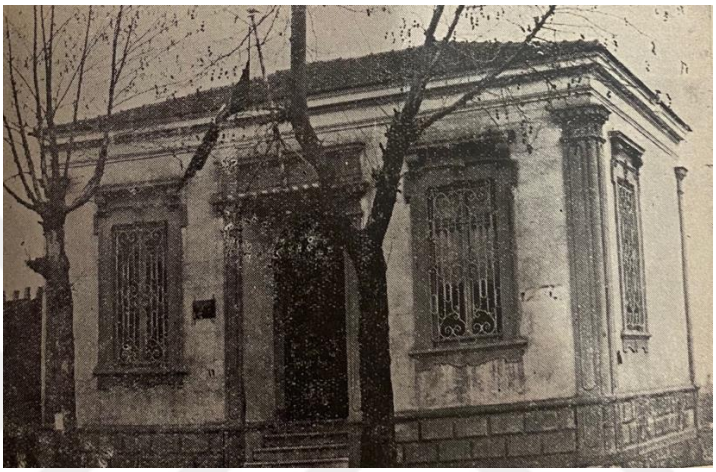


Şekil 4.218 Ziraat Bankası'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.219 Salihli Ziraat Bankası şubesi

Salihli Ziraat Bankası, inşa edildiği ilk dönemde Karaman (Hamidiye) Cami arkasında yer alan Bağlarbaşı Sokak üzerinde konumlanmıştır. Günümüzde hizmet vermeye devam edilen yapı ise Salihli yerleşiminin ana arteri olan Mithatpaşa Caddesi üzerinde inşa edilmeye başlanmıştır. 23 Nisan 1953 tarihinde dönemin müdürü Neşet Güner'in katıldığı bir tören ile temel atma işlemine başlanmıştır. Bu tarihi izleyen birkaç yıl içerisinde yapı hizmete açılmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).



Şekil 4.220 Ziraat Bankası (1932 Yılı) (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)



Şekil 4.221 Ana giriş cephesi

Yapı bodrum kat üstüne iki katlı olarak inşa edilmiş ve dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Yapının inşa edildiği alanın toplam büyüklüğü 876 m^2 'dir ve zemin kat 554

m^2 alan üzerine oturtulmuştur (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi). Dönemin mimari yaklaşımına uygun olarak kübik bir tasarım uygulanmış ve dönemin karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. Cephe tasarımı ve elemanları olarak II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliklerini yansıtmaktadır. Bodrum katta kazan dairesi, kasa bölümü, arşiv, ıslak hacimler, depo, kiler, mutfak bölümleri yer almaktadır. Zemin katta ise müşterilere hizmet verilen birimlerin bulunduğu ana mekân ve müdür ve müdür yardımcısı odası, müfettiş ve şifre odaları bulunmaktadır. Giriş kapısının açıldığı müşteri bölümünde açık mekân tasarımı uygulanmış ve müşteriler için bekleme alanı ve görüşme birimleri yerleştirilmiştir. Birinci katta ise müdür, müdür yardımcısı ve müfettiş lojmanları yer almaktadır. İlerleyen dönemde bankanın arka bölümüne ek yapılmış, ek kütlenin zemin katı banka, üst katı ise lojmanların terası olarak kullanılmaktadır. Bodrum ve zemin kat banka kullanımında iken, birinci kat lojman işlevinde tasarlanmış olup günümüzde lojman işlevini sürdürmemektedir.

Yapının girişi Mithatpaşa Caddesi'ne bakan güney cephesinden sağlanmaktadır. Giriş cephesi önünde konumlanan yedi adet basamak yardımıyla yapının girişine ulaşılmakta ve cephede bulunan kapıdan girilmektedir. Cephenin orta aksında yer alan dikdörtgen formlu dökme demirden üretilen giriş kapısından bankanın ana bölümüne geçiş yapılmaktadır. Giriş cephesinde zemin katta giriş kapısının yanında ikişer adet, birinci katta beş adet olmak üzere toplam yedi adet pencere açıklığı yer almaktadır. Yapının giriş cephesi betonarme saçakla uzatılarak altı adet kolonla yükseltilerek vurgulanmıştır. Betonarme kolonların iki kat boyunca devam etmesi ve giriş mekânı önünde oluşturulan geniş boşluk yapı cephesindeki düşey etkiyi arttırmaktadır. Simetrik olarak tasarlanan giriş bölümünde yer alan kolonlar ve cephenin tamamı mozaik benzeri bir malzeme ile kaplanmıştır.



Şekil 4.222 Ana Yapı ve ek yapı birleşimi



Şekil 4.223 Ziraat Bankası batı cephesi

Yapının batı cephesinde bodrum katta 4 adet, zemin katta 4 adet ve birinci katta 4 adet olmak üzere toplam 12 adet pencere açıklığı ve terasa açılan bir adet kapı bulunmaktadır. Birinci kattan ulaşılan teras zemin katta çıkma yapan kütle üzerinde yer almakta iken teras kütle üzerinden üç etrafa genişletilmiştir, zemin kat üzerinde saçak oluşturmaktadır. Teras metal korkuluk ile çevrelenmiştir. Bu cephede bir adet atm birimi yer almaktadır. Arka bölümüne eklenen ek yapının zemin katında üç adet metal korkulukla kaplanmış pencere açıklığı bulunmaktadır. Yapının üst katı lojman binası olarak tasarlanmış, zemin katı banka olarak hizmet vermektedir. Lojmana bankanın yan cephesinde ayrı bir girişle ulaşılmaktadır.

Yapının kuzey cephesinde ek yapının ana yapıyla olan ilişkisi daha net olarak anlaşılmaktadır. Bu cephede bir adet teras yer almakta ve terasa açılan iki adet kapı bulunmaktadır. Cephede zemin katta 8 adet pencere açıklığına yer verilmiş ve bu açıklıklar diğerleri ile benzer formda ve aynı malzeme ile üretilmiştir. Cephelerde yer alan açıklıkların doğraması ahşap görünümlü PVC malzeme ile değiştirilmiştir.



Şekil 4.224 Ziraat Bankası kuzey cephesi

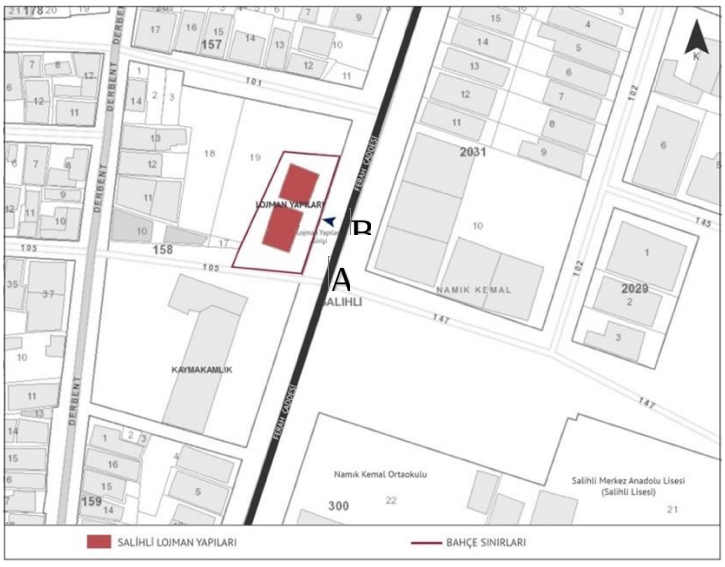
Ziraat Bankası Salihli Şubesi, yığma ve betonarme sistemin bir arada kullanıldığı karma sistemle inşa edilmiştir. Bodrum katın duvarlarında taş ve tuğla, zemin kat ve birinci kat duvarlarında ise tuğla malzeme kullanılmıştır. Bodrum kat duvarlarında ve tavanında sıva üzerine boya uygulaması yapılmıştır. Cephe duvarlarında ana giriş dışında sıva üzerine boya uygulaması yapılmış ve ana giriş cephesinde mozaik kaplama uygulanmıştır. Ana yapı kırma çatılı olarak inşa edilen yapının üstü Marsilya kiremit ile örtülmüştür. Ek yapı düz çatılı olarak tasarlanmış ve ana yapının ikinci katından erişilen bir teras olarak kullanılmaktadır.

Yapının dış cephesinde banka şubesinin genel tasarımına göre zaman içerisinde değişiklikler yapılmış ve Ziraat Bankası'nın diğer şubelerine uygulanan tasarım yaklaşımı uygulanmıştır. 2018-19 yılları arasında restorasyon çalışması yapılmış ve yapıda değişimler olmuştur. Ziraat Bankası Salihli Şubesi, 30.07.2008 tarihinde 4116 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından

korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiş ve koruma derecesi 2.grup olarak belirlenmiştir. (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.2.2.2.2.4 Lojmanlar

Lojmanlar, Şehitler Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattı güzergahına dik uzanan akslardan biri olan Ferah Caddesi üzerindedir ve 158 ada 8 parselde konumlanmaktadır. Lojmanların yan parselinde Salihli yerleşiminin önemli idari kurumlarından olan Eski Hükümet Konağı (günümüzde Kaymakamlık işlevinde) yer almaktadır. Lojmanlar, günümüzde Salihli Kaymakamlığı'na bağlı durumdadır ve güneyde konumlanan yapı Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı (A), kuzeyde yer alan yapı ise Tüketici İlçe Hakem Heyeti Başkanlığı (B) olarak kullanılmaktadır. Günümüzde lojmanların bulunduğu alan ve çevresinde Namık Kemal Ortaokulu, Salihli Kaymakamlığı, Salihli Askerlik Şubesi ve 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmaktadır ve bu alanın iç bölümlerinde yer alan yapılar çoğunlukla konut olarak kullanılmaktadır. Ferah Caddesi üzerinde konumlanan yapı bloklarında ise ticari ve konut olarak karma kullanım hakimdir. Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen yapılar yan parselinde yer alan Salihli Hükümet Konağı gibi 1930'lu yıllarda inşa edilmişlerdir.



Şekil 4.225 Lojman Yapılarının kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Salihli Hükümet Konağı (Kaymakamlığı) ile benzer dönemlerde inşa edildiği düşünülen yapıların Hükümet Konağı ile birlikte bir dokuyu tamamladığı görülmektedir. Ferah Caddesi'nin Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yönetsel anlamda yapıları üzerinde birleştirdiğinin bir göstergesi olmaktadır. Aynı bahçe duvarları içerisinde yer alan yapılar orta bölümden ayrılmıştır ve lojman (A)'nın girişi yan cepheden sağlanırken diğerinin girişi bahçe girişinin devamından sağlanmaktadır.



Şekil 4.226 Salihli Lojman Yapıları



Şekil 4.227 Lojman Yapısı (A) (Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı) doğu cephesi

Lojman (A) yapısına giriş kuzey cephesinde bulunan söve ile çevrelenmiş ve yapı hizasından içeriye çekilmiş ahşap kapıdan sağlanmaktadır. Girişin hemen sağında birinci kata bağlanan merdiven ve karşısında zemin katta bulunan ilk müracaat bölümü

yer almaktadır. Bu bölüme süslemeli kemerli girişten geçilerek ulaşılmakta ve bu giriş sonraki dönemde içeriden ahşap kapı ile kapatılarak giriş bölümünden ayrılmıştır. Bu bölümde sol tarafta küçük bir mutfak ve ön büro birimleri, sağ tarafta ise arşiv, personel wc ve depo alanı bulunmaktadır.



Şekil 4.228 Lojman Yapısı (A) büro bölümü

Ön Büro birimi içerisinde günümüz işlevine uygun olacak şekilde tefrişler yerleştirilmiş ve birimler arasında da kemerli geçişlerden bulunmaktadır. Bu bölümde geçiş şeffaf seperatörler yardımı ile ayrılmıştır. Personel wc, arşiv ve depo mekanlarının kapıları PVC malzemeden üretilen kapılar ile değiştirilmiş ve zemin ise laminant ile kaplanmıştır. Mutfağa ise, ön büro bölümünden bir kapı ile geçiş bulunmaktadır. Mekân bölümlemesi işlev doğrultusunda yeniden düzenlenmiştir.



Şekil 4.229 Zemin kat ön büro birimi



Şekil 4.230 Birinci kata bağlanan merdiven

Merdiven ile üst katta bulunan yönetim bölümlerine ulaşılmaktadır. Merdiven üç kollu çeyrek merdiven modelinde tasarlanmıştır ve iki yanında bulunan korkuluk ve küpeşteleri ahşap malzemeden üretilmiştir. Merdiven kaplamasının üzerine laminant görünümlü muşamba kaplama uygulaması yapılmıştır. Merdivenin birinci kat ile birleştiği noktada üst katı zemin kattan ayıran bir ahşap kapı bulunmakta olup kapının karşı duvarında ise ahşap doğramalı bir pencereye yer verilmiştir. Bu pencereden merdiven ve giriş bölümüne gün ışığı alımı sağlanmaktadır. Birinci katta müdür odası, iki adet ofis birimi, wc ve lavaboya yer verilmiştir.



Şekil 4.231 Lojman Yapısı (A) birinci kat holü

Ferah Caddesi'ne bakan ön cephesinde zemin katta üç adet pencere açıklığı bulunmakta iken bu açıklıklardan solda olanı enine dikdörtgen formlu ve geniştir.

Birinci katta ise iki adet pencere açıklığı ve bir adet teras yer almaktadır. Cephede bulunan açıklıkların tamamı cephe hizasından içeride konumlanmakta ve dört etrafı kalın söveler ile çevrelenmiştir. Mermer malzemeden üretilen denizlikleri bulunmaktadır. Pencere ve kapı açıklıklarında özgün ahşap doğramalar kullanılmaya devam edilmektedir. Terasa açılan açıklıklarda da benzer tasarım yaklaşımı uygulanmış ve terasın çatısı ahşap direkler ile birleştirilerek taşınmaktadır. Ahşap direkler kare kesitli ve üst bölümleri kemerlidir. Yapının arka (batı) ve güney cephesinde de ön cephe ile benzer form ve özelliklere sahip pencere açıklıklarına yer verilmiştir. Mekanların ihtiyacı doğrultusunda farklı pencere formları tercih edilmiştir. Batı cephesinde zemin ve birinci katta üçer adet, güney cephesinde ise zemin katta ve birinci katta ikişer adet açıklık yer almaktadır. Giriş cephesi olan kuzey cephede ise, ahşap giriş kapısı ve merdivene açılan pencere açıklığı bulunmaktadır. Yapının çatısı her cephede saçak oluşturmakta ve kırma çatı olarak tasarlanmıştır. Marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır. Zemin ve birinci kat zemin döşemelerinde laminant parke kullanılmıştır. İç ve dış duvarlarda sıva üzerine boya uygulaması yapılmıştır.



Şekil 4.232 Lojman Yapısı (A) doğu cephesi



Şekil 4.233 Batı ve güney cephesi

Lojman (B) yapısına giriş, bahçe kapısı hizasında devam eden iki yanında metal korkulukları olan mozaik altı adet basamaktan ulaşılan sahanlıktan sağlanmaktadır. Sahanlığın olduğu bölümde içeri çekilerek giriş alanı tanımlanmış ve bu alan betonarme kolon ile zemine sabitlenmiştir. Yapıya ahşap iki kapıdan geçtikten sonra ulaşılmakta iken girişin hemen karşısında birinci kata bağlanan merdiven ve karşısında zemin katta bulunan dilekçe kayıt bölümü yer almaktadır. Bu bölüme ahşap kanatlı kapıdan geçilerek ulaşılmaktadır. Bu bölümde sol tarafta dilekçe kayıt birimi, mutfak ve arka bahçeye çıkışı sağlayan çıkış bölümü bulunmaktadır.



Şekil 4.234 Lojman Yapısı (B)



Şekil 4.235 Lojman Yapısı (B) yapı girişi

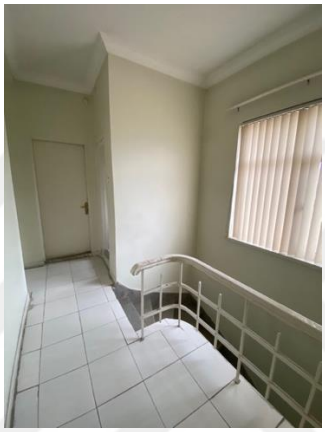
Dilekçe kayıt birimi içerisinde günümüz işlevine uygun olacak şekilde tefrişler yerleştirilmiş ve bu bölüme açılan iki adet ahşap kapı bulunmaktadır. Ana giriş cam bölmeli bir tarafı sabit ahşap kapıdan sağlanmakta olup diğer giriş ise holün sonunda bulunan mutfak girişinin yanındadır. Zemin kat seramik ile kaplanmıştır. Holün sonunda yer alan mutfağın içerisinde yer alan tefrişler günümüz malzemelerine göre yeniden üretilmiştir.



Şekil 4.236 Zemin kat giriş bölümü

Merdiven ile üst katta bulunan yönetim ve ofis bölümlerine ulaşılmaktadır. Merdiven iki kollu çeyrek merdiven modelinde tasarlanmış ve tek yanında bulunan

korkulukları metal ve küpeştesi ahşap malzemeden üretilmiştir. Merdiven ise betonarme olarak yapılmıştır. Merdivenin birinci kat ile birleştiği noktada üst kat holüne dönüşen seramik kaplamalı bir alan bulunmakta olup bu alanın karşı duvarında ise ahşap doğramalı bir pencereye yer verilmiştir. Bu pencereden merdiven ve giriş bölümüne gün ışığı alımı sağlanmaktadır. Birinci katta müdür odası, bir adet ofis birimi, iki oda ve wc'ye yer verilmiştir.



Şekil 4.237 Lojman Yapısı (B) birinci kata bağlanan merdiven ve birinci kat holü

Ofis bölümünde günümüz işlevine uygun tefrişler ile iç mekân düzeni sağlanmıştır. Mekânın tavan bölümünde tavan silmesine yer verilmiş ve bu silme hol ve merdiven bölümünde de devam ettirilmiştir. Zeminde laminant kaplama uygulaması yapılmıştır. Ofisin ön cepheye bakan tarafında yer alan balkona oda içerisinden çıkış sağlanmaktadır.



Şekil 4.238 Lojman Yapısı (B) birinci kat ofis bölümü

Ferah Caddesi'ne bakan ön cephesinde zemin katta pencere açıklıkları ve dilekçe kayıt biriminden bahçeye açılan bir adet ahşap kapı bulunmaktadır. Sağ tarafta ise yapının giriş bölümüne yer verilmiştir. Birinci katta zemin katta tasarlanan açıklık ve kapı bölümünün hizasını takip edecek şekilde balkon ve balkona açılan kapı ve pencereler bulunmaktadır. Cephede bulunan açıklıkların tamamı cephe hizasından içeride konumlanmakta olup dört etrafı kalın söveler ile çevrelenmiştir. Pencere ve kapı açıklıklarının çoğunda özgün ahşap doğramalar kullanımı devam ederken değiştirilenlerde ise PVC doğramalar tercih edilmiştir. Balkona açılan açıklıklarda da benzer tasarım yaklaşımı uygulanmıştır.



Şekil 4.239 Giriş cephesi balkonu ve açıklıkları

Yapının arka (batı) ve kuzey cephesinde de ön cephe ile benzer form ve özelliklere sahip pencere açıklıklarına yer verilmiştir. Mekanların ihtiyacı doğrultusunda farklı pencere formları tercih edilmiştir. Batı cephesinde zemin katta iki pencere açıklığı ve bir çıkış kapısı ve birinci katta üçü bitişik dört adet pencere açıklığı; kuzey cephesinde ise zemin katta bir pencere açıklığı ve giriş bölümü ve birinci katta ise bitişik olarak tasarlanan ara doğramaları bulunan bant pencere ve bir pencere açıklığı yer almaktadır. Kuzey ve doğu cephelerinin köşesinde giriş bölümünde bulunan açıklıklar birleşerek köşe pencere oluşturmaktadır. Batı cephe ise sağır olarak inşa edilmiştir. Yapının çatısı her cephede saçak oluşturmakta iken kırma çatı olarak tasarlanmıştır. Marsilya tipi kiremit ile kaplanmıştır. İç ve dış duvarlarda sıva üzerine boya uygulaması yapılmıştır.



Şekil 4.240 Lojman Yapısı (B) kuzey cephesi

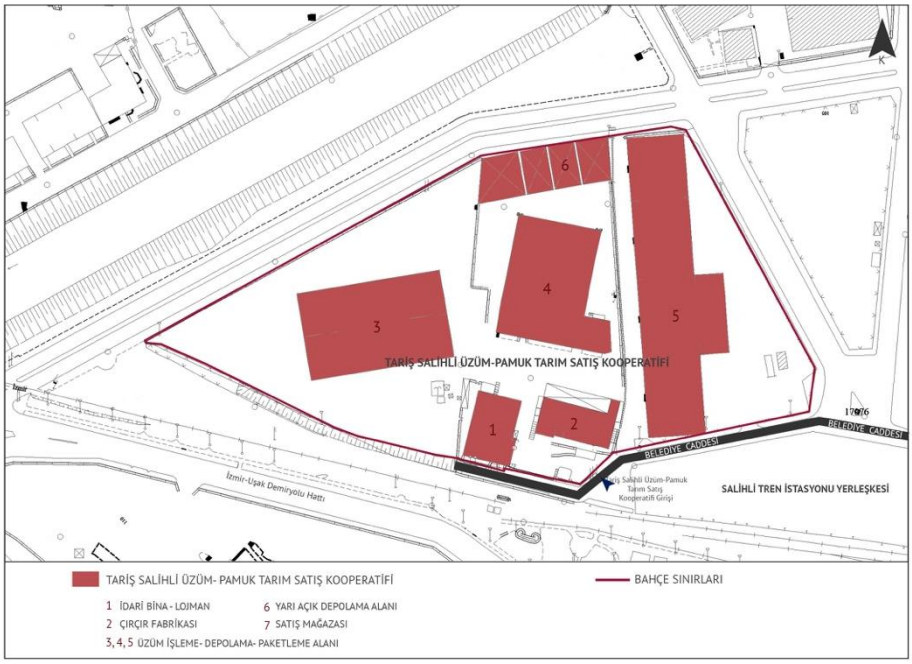


Şekil 4.241 Lojman Yapısı (B) batı cephesi

4.2.2.2.3 Ticaret Yapıları

4.2.2.2.3.1 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi

Tarımsal ürünlerin işlenmesi için kurulan Tariş Tarım Satış Kooperatifi şubelerinden biri, Salihli yerleşimi Zafer Mahallesi Site Caddesi üzerinde yer alan Tariş Salihli Üzüm Tarım Satış Kooperatifi'dir. Kooperatif 2138 ada, 11 parsel üzerinde konumlanmaktadır. Kooperatif alanı kuzeyde Site Caddesi, batıda Abay bulvarı ve doğuda 718 sokak ile sınırlanmaktadır. Alanın güneydoğusunda Salihli Tren İstasyonu yerleşkesi ve İzmir-Uşak demiryolu hattı yer almaktadır. Alan demiryolu ulaşımı ile bağlantı içerisinde tasarlanmıştır.



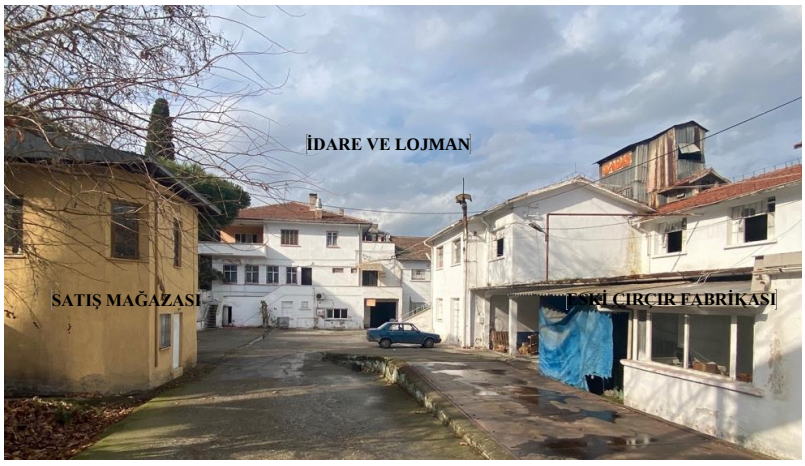
Şekil 4.242 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi'nin kentsel konumu (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

1935 yılında kurulan Tariş'in Salihli şubesi 1937 yılında açılmıştır. Tariş Salihli Üzüm Satış Kooperatifi 1937 yılında, Tariş Salihli Pamuk Satış Kooperatifi ise 1949 yılında kurulmuştur (Otman ve Aksakal, 2004). Salihli'de üretilen üzüm ve pamuğun üreticilerden alınarak işlendiği ve depolandığı bir alandır ve bu ürünler İzmir'de bulunan genel merkeze gönderilmektedir. Tariş'in kurulduğu dönemde ve kurulma alanının seçiminde etkili olan demiryolu taşımacılığı günümüzde etkisini yitirmeye başlamış ve iletim karayolu taşımacılığı ile devam ettirilmektedir. Kooperatif alanının içerisinde idari ve lojman yapısı, çırçır fabrikası, depo alanları, satış mağazası yer almaktadır. Alanın ana girişi demiryolu hattına bağlanan sokaktan sağlanmakta olup alanın çevresi bahçe duvarları ile çevrelenmiştir.



Şekil 4.243 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi girişi

Şekil 4.242'de yer alan Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi kentsel konumunu gösteren şekilde 1 numara ile belirtilen yapı idari ve lojman yapısı, 2 numaralı yapı çırçır fabrikasıdır, fabrika yapısı günümüzde hizmet vermemektedir. 3,4 ve 5 numaralı yapılar üzüm için işleme, depolama ve paketleme alanları, 6 numaralı alan yarı açık depolama bölümü ve 7 numaralı yapı ise satış mağazasıdır.



Şekil 4.244 Tariş Salihli Üzüm-Pamuk Satış Kooperatifi yapıları

1 numaralı idare ve lojman yapısı, dikdörtgen plan şemasına sahip ve güney bölümü 3 katlı ve yanında konumlanan bölüm ise 2 katlı olarak inşa edilmiştir. Yapı, yerleşkenin güneyinde konumlanmaktadır. Lojmanın girişi güney cephesinden,

yanında yer alan bölümün girişi ise doğu cephesinden sağlanmaktadır. Yapı girişine ağaçların bulunduğu açık alandan geçilerek ulaşılır ve merdiven yardımıyla erişim sağlanmaktadır. Bu girişin hemen yanında açık bir oturma alanı ve ortasında bir havuz bulunmaktadır.



Şekil 4.245 İdare ve Lojman girişi

Yapının güney cephesinde 1 adet balkon, 9 adet pencere açıklığı ve 2 adet kapı bulunmaktadır. Doğu cephesinde ise yapının ikinci katına bağlanan 2 adet merdiven bulunmaktadır. Bu cephede de 1 adet balkon 18 adet pencere açıklığı, 4 adet kapı ve 1 adet giriş açıklığı yer almaktadır. Yapının ana bölümü kırma çatı ve arka cephesinde yer alan bölümler ise beşik çatılı olarak inşa edilmiştir. İdare ve lojman işleviyle kullanılan yapının idari katında, ayrı olarak üzüm ve pamuk bölümü, yönetim, muhasebe ve gişe bölümü yer almaktadır. Yapının depolama alanlarına açılan kuzey cephesinde ise, yarı açık bir oturma alanı ve bu alana bağlanan bir merdiven bulunmaktadır. 8 adet pencere açıklığı ve 1 adet giriş alanı yer almaktadır.



Şekil 4.246 İdare ve Lojman yapısı



Şekil 4.247 İdare ve Lojman yapısı kuzey cephesi

2 numaralı yapı ise çırçır fabrikasıdır. Yerleşimde pamuk üretiminin azalmasıyla işlevini yitiren yapı, günümüzde depo olarak kullanılmaktadır. Yapı dikdörtgen plan şeması ile tasarlanmış olup 2 katlı olarak inşa edilmiştir. Yapıya giriş zemin kattaki yarı açık alandan sağlanmakta iken üst kata erişim için batı cephesinde bir merdiven bulunmaktadır. Bu cephede 11 adet pencere açıklığı ve 2 adet kapı yer almaktadır.



Şekil 4.248 Çırçır Fabrikası giriş cephesi

3, 4 ve 5 numaralı yapılar işleme, depolama ve paketleme işlemlerinin yürütüldüğü alanlar olarak kullanılmaktadır. Bu yapılar tek katlı ve dikdörtgen plan şemalıdır. Betonarme karkas sistemle inşa edilen yapıların cephelerinde bant formlu lineer pencereler ve geniş kapı açıklıkları yer almaktadır. Yapılar beşik çatılıdır, 3 ve 4 numaralı yapının çatısı Marsilya kiremit ile kaplanmıştır.



Şekil 4.249 Depolama alanları

6 numaralı yapı grubu ise, sıralı olarak konumlanan depolama alanlarından oluşmaktadır. Yapılar dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Tek katlı olarak inşa edilen yapılar beşik çatılı ve çatıları saç ile kaplanmıştır.



Şekil 4.250 Depolama alanları

7 numaralı yapı grubu ise, Tariş Satış Mağazası'dır. Yapı, yerleşkenin güneyinde ve ana girişin solunda konumlanmaktadır. Yapı sekizgen formlu ve iki katlıdır. Yapıya yol kotundan iki kollu merdivenle erişim sağlanmaktadır. Giriş kapısının iki yanında pencere açıklıkları bulunmakta olup diğer cephelerinde birer adet pencere açıklıkları yer almaktadır. Ayrıca, yapıya alt kottan bir merdivenle erişilmekte ve bu alt kotta yapının kuzey cephesinde bir adet kapı bulunmaktadır. Üretilen ürünlerin satışının yapıldığı mağaza aktif olarak hizmet vermektedir.



Şekil 4.251 Satış Mağazası giriş cephesi

4.2.2.2.3.2 Kızılay İş Hanı

Kızılay İş Hanı, Eskicami Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattı güzergahına bağlanan ana arter Mithatpaşa Caddesi üzerinde ve 227 ada 5 parselde konumlanmaktadır. İş Hanı'nın çevresinde genellikle ticari amaçlı kullanılan ve farklı kat yüksekliklerine sahip yapılar ve tescilli tek katlı dükkanlar yer almaktadır. Betonarme ve kagir yapıların bir arada bulunduğu eski yerleşim olan Kocaçeşme bölgesi ile çarşıyı birbirine bağlayan bu alan günümüzde azalmakta olan zanaatların devam ettirildiği bir çarşıdır.



Şekil 4.252 Kızılay İş Hanı

İş Hanı'nın inşa edildiği tarih tam olarak bilinmemekte olup 1954 yılında Hacı Abdullah Kayahan tarafından Kızılay'a bağışlandığı bilgisi Han'ın girişinde bulunan panoda yer almaktadır. Hanın girişi Mithatpaşa Caddesi'ne açılan yarı açık alandan sağlanmaktadır. Bu girişin hanın ortasındaki avluya açılmakta ve avlunun çevresi zemin katta dükkanlarla çevrelenmektedir. Berber, matbaa, lokanta emlak ofisi ve kasap gibi farklı meslek gruplarına ait dükkanlar zemin katta konumlanmakta ve ortasında havuz bulunan avluya açılmaktadır. Zemin katında çok sayıda dükkânın yer aldığı hanın üst katı konaklama işlevinde kurgulanmıştır. Ayrıca II. Meşrutiyet döneminde kurulan ve Cumhuriyet Döneminde şube sayıları artarak birçok yerleşimde açılan Türk Ocakları'nın Salihli şubesi Kızılay İş Hanı içerisindedir.



Şekil 4.253 Kızılay İş Hanı iç avlu

İnşa edildiği parsel içerisinde batıda üç, doğuda iki adet birbirine bitişik bloktan oluşan yapı birleşerek giriş alanına bağlanmaktadır. Avluya bakan cephelerde farklı boyut ve formlarda açıklıklar oluşturulmuş ve açıklıkların çoğunda ahşap doğramalar kullanılmıştır. Türk Ocakları şubesinin olduğu bölümde avluya bakan ince ahşap ara çıtalı geniş bir pencere açıklığı bulunmakta ve üst kata doğal ışığın alınmasına olanak sağlamaktadır. Üst kat boyunca devam eden ve avluya bakan balkonlar cepheyi sarmaktadır. Kagir sistemle inşa edilen hanın çatıları beşik çatı olarak tasarlanmış ve Marsilya kiremit ile örtülmüştür. İnşa edildiği dönemden günümüze kadar kullanıma bağlı olarak özgün malzemelerinde değişiklikler yapılmış ve iç mekân zemin kaplaması ve kapı pencere doğramalarında güncel malzemelerle yeniden düzenlendiği anlaşılmaktadır. Günümüzde de hem konaklama hem de ticaret amaçlı kullanımını sürdürmektedir.

4.2.2.2.3.3 Mithatpaşa Caddesi Üzerinde Yer Alan Ticaret Yapıları

Salihli yerleşimi istasyon bölgesinin gelişiminde önemli rol oynayan ve günümüzde de yerleşimin en önemli caddelerinden biri olan Mithatpaşa aksı üzerinde tek ve iki katlı olarak inşa edilmiş ticaret yapıları konumlanmaktadır. Bu alan çevresinde yoğunlukla ticaret amaçlı kullanılan yapılar inşa edilmiş ve yerleşimin eski çarşı bölgesini oluşturmuştur. Cadde üzerinde çalışmada incelenmek için belirlenen beş adet yapı bulunmaktadır; yapılardan ikisi tek diğer üçü ise iki katlıdır. Tek katlı yapılar 2848 ada 40-41 parselde, iki katlı yapılar 226 ada 1-2 ve 2848 ada 44 parselde konumlanmaktadır. Kagir sistemle inşa edilen bu yapıların zemin katları dükkan üst katları ise depo ya da ofis kullanımına verilmiştir.

2848 ada 40 parselde konumlanan dükkanın diğer yapılardan farklı olarak özgün cephe süslemelerinden olan üçgen alınlığı bulunmaktadır. Sonraki dönemde yapının beşik çatısı ve dönem özelliklerinden olan silme saçağı kaldırılmış ve çatı yükseltilmiştir. Yükseltilen çatının üst kısmı saç malzeme kullanılarak kaplanmıştır ve beşik çatı formu bozulmuştur.



Şekil 4.254 2848 Ada 40-41 parselde konumlanan yapılar



Şekil 4.255 226 Ada 1- 2 parselde konumlanan yapı



Şekil 4.256 2848 Ada 44 parselde konumlanan yapı

4.2.2.2.3.4 Belediye Caddesi Üzerinde Yer Alan Ticaret Yapıları

Salihli Tren İstasyonu arteri olan Mithatpaşa Caddesi paralelindeki Belediye Caddesi üzerinde tek ve iki katlı olarak inşa edilmiş ticaret yapıları konumlanmaktadır.

Bu alan çevresinde yoğunlukla ticaret amaçlı kullanılan yapılar inşa edilmiş ve yerleşimin eski çarşı bölgesini oluşturmuştur. Cadde üzerinde çalışmada incelenmek için belirlenen sekiz adet yapı bulunmaktadır; yapılardan ikisi tek diğer altısı ise iki katlıdır. Tek katlı yapılar 39 ada 7 parsel ve 4259 ada 4 parselde, iki katlı yapılar 4259 ada 5 parsel, 24 ada 1-2-4 parsel, 4259 ada 3-4 parselde konumlanmaktadır. Kagir sistemle inşa edilen bu yapıların zemin katları dükkan üst katları ise depo ya da ofis kullanımına verilmiştir.



Şekil 4.257 39 Ada 7 parselde konumlanan yapı



Şekil 4.258 4259 Ada 5 parselde konumlanan yapı



Şekil 4.259 24 Ada 1-2 parselde konumlanan yapı



Şekil 4.260 24 ada 4 parselde konumlanan yapı

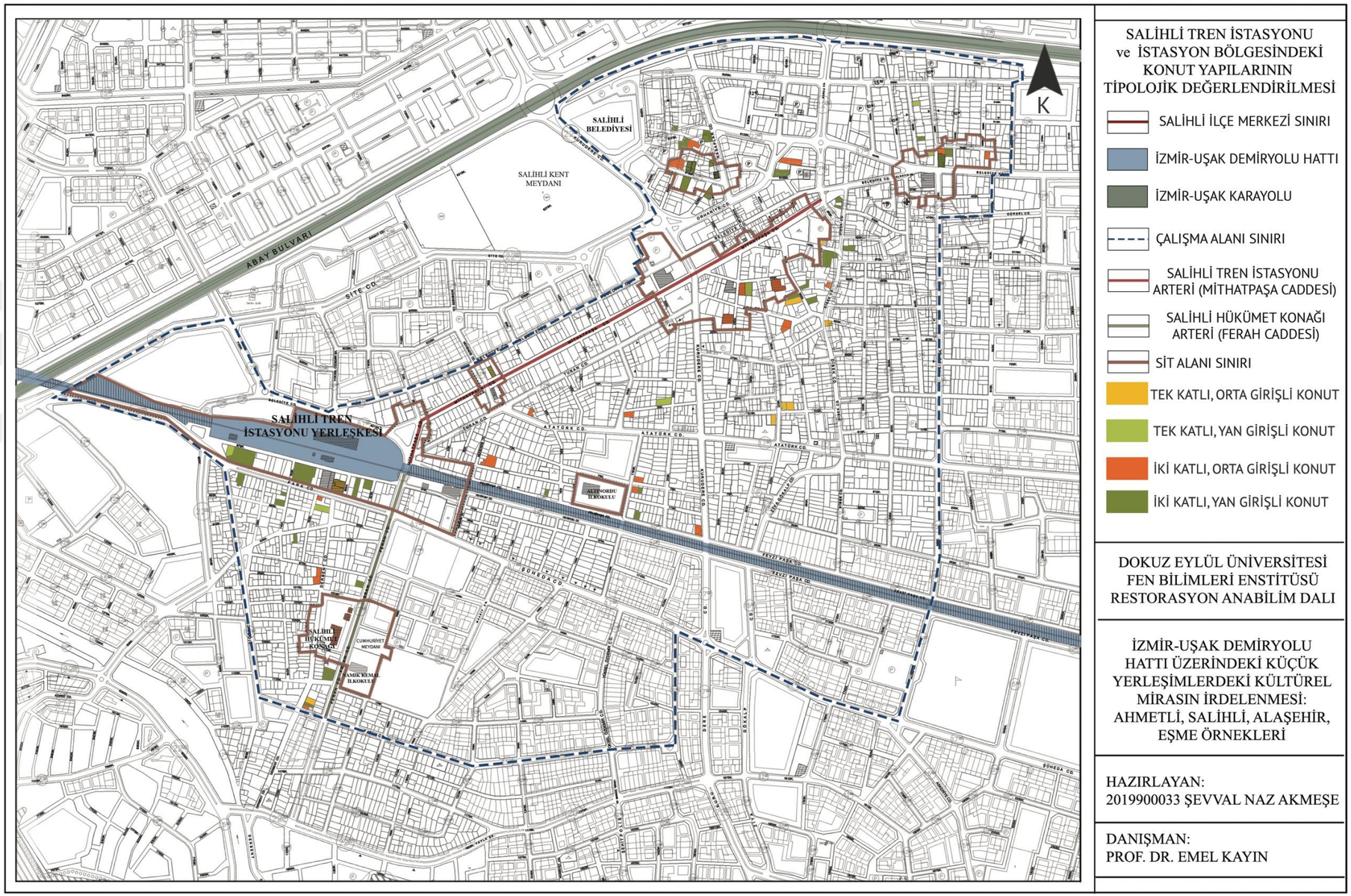


Şekil 4.261 4259 Ada 3 parselde konumlanan yapı



Şekil 4.262 4259 Ada 4 parselde konumlanan yapılar

4.2.2.2.4 Konut Yapıları



Şekil 4.263 Salihli Tren İstasyonu ve istasyon bölgesinde yer alan konut yapıları (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2011 yılı Salihli imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

4.2.2.2.4.1 Tek Katlı, Orta Girişli Konutlar

Salihli yerleşimi tren istasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin ilk grubu, tek katlı ve giriş bölümünün yapının orta aksında yer aldığı konutlardan oluşmaktadır. Bu tipoloji başlığı altında incelenen sekiz adet yapı bulunmaktadır ve bu konutlar Şehitler, Eskicami ve Kocaçeşme Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır.

Bu konutlardan beş adedi bitişik nizamda, üç adedi ise ayrık nizamda inşa edilmiştir. Konutların tamamı sokak ile direkt ilişki kurmakta olup ön cephelerinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. Giriş sahanlığına merdiven ile ulaşılmakta ve giriş kapısından sofaya geçilmektedir. Konutlar avlu içerisinde konumlandırılmış ve bu avlular yapıların arka ve yan taraflarında yer almaktadır. Avlular sokak ile bağlantı kurmaktadır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında tuğla ve taş malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan yapılarda kırma ve geniş saçağa yer verilmiştir. Ön cephelerinin tasarımında ise benzer özellikler gözlemlenmektedir. Orta aksta yer alan giriş kapıları konutların altısında niş oluşturma şeklinde beden duvarları hizasından geriye çekilmiş ve diğer konutlarda ise merdivenle ulaşılan sahanlıktan direk giriş kapısına erişim sağlanmaktadır. Konutlarda bulunan pencere açıklıkları 5 numaralı konut haricinde dikdörtgen formlu olarak tasarlanmıştır. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmış ve çoğunda saçak altı silme uygulaması yapılmıştır. 6 numaralı konutun diğerlerinden farklı olarak caddeye bakan köşesine eğrisel bir form verilmiş ve çatı ve giriş bölümleri de bu forma göre tasarlanmıştır.

Bu konutlardan 151 ada 10 parsel, 151 ada 11 parsel ve 247 ada 9 parselde konumlanan örnekleri İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.7 Tek katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

TEK KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
1	151	10	Şehitler Mahallesi, 80. Sokak
2	151	11	Şehitler Mahallesi, 80. Sokak
3	160	11	Şehitler Mahallesi, Derbent Caddesi
4	229	22	Eskicami Mahallesi, 55. Sokak
5	247	9	Eskicami Mahallesi, 38. Sokak
6	250	36	Eskicami Mahallesi, 31. Sokak
7	256	11	Eskicami Mahallesi, 31. Sokak
8	4338	1	Kocaçeşme Mahallesi, Dibek Caddesi

4.2.2.2.4.2 Tek Katlı, Yan Girişli Konutlar

Salihli Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin ikinci grubu, tek katlı ve giriş bölümünün yapının yan bölümünde yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip yedi adet konut bulunmakta olup bu konutlar Şehitler, Mithatpaşa, Eskicami, Gaziler ve Atatürk Mahallesinde yer almaktadır.

Konutların beşi bitişik nizam, ikisi ayrık nizamlı olarak inşa edilmiştir ve bahçe içerisinde yer alan 12 ve 15 numaralı konutlar dışında yapıların tamamının giriş kapıları sokağa açılmaktadır. Yapılar çekmesiz olarak yapılmış ve yapı içerisine yaya yolu girişinden merdiven ile yükseltilmiş bir giriş bölümünden erişilmektedir.

Yapıların bir kısmının bahçe girişi de aynı cadde ve sokaklara açılan kapılardan sağlanmaktadır. Yapı sınırında içeriye çekilen giriş kapısı yanında birer adet pencere açıklığı yer alır ve bu girişler yapıların sofa bölümlerine açılmaktadır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında çoğunlukla tuğla malzeme kullanılmıştır. Sokağa direk bağlantısı olan yapıların giriş kapıları konutların tamamında beden duvarları hizasından geriye çekilerek oluşturulan niş içerisinde yer almaktadır. Bu uygulama ile bir giriş bölümü tanımlanmıştır. Yapıların tamamına ahşap kapı ve pencereler kullanılmıştır. Diğer yapılardan farklı olarak 10 numaralı konutun ön cephesinde zeminden yükseltilerek oluşturulmuş metal korkuluklu bir balkon bulunmaktadır. Konutlarda bulunan pencere açıklıkları dikdörtgen formludur ve 10 ve 12 numaralı konutun pencerelerine ahşap kepenkler eklenmiştir. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmıştır.

Bu konutlardan 246 ada 2 parsel ve 41 ada 31-32 numaralı parselde yer alanları İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.8 Tek katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

TEK KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
9	150	2	Şehitler Mahallesi, 87. Sokak
10	175	4	Şehitler Mahallesi, Derbent Caddesi
11	220	9	Mithatpaşa Mahallesi, 3. Sokak

Tablo 4.8 Tek Katlı, Yan Girişli Konutların Çalışma Alanı İçerisinde Dağılımı (devamı)

TEK KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
12	246	2	Eskicami Mahallesi, 19. Sokak
13	48	32	Gaziler Mahallesi, 588. Sokak
14	48	34	Gaziler Mahallesi, 586. Sokak
15	41	31-32	Atatürk Mahallesi, 619. Sokak

4.2.2.2.4.3 İki Katlı, Orta Girişli Konutlar

Salihli Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin üçüncü grubu, iki katlı ve giriş bölümünün yapının orta aksında yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip yirmi iki adet konut bulunmakta olup bu konutlar Şehitler, Mithatpaşa, Eskicami, Gaziler, Beşeylül ve Atatürk Mahallelerinde konumlanmaktadır.

On dokuzu bitişik nizamda ve üçü ayrık nizamda inşa edilen konutların avluya ve sokağa bakan cepheleri bulunmaktadır. Konutlardan 24 ve 25 numaralı örnekler haricinde hepsi sokak ile direkt ilişki kurmakta olup ön cephelerinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. 24 ve 25 numaralı konutların ön bahçesi bulunmakta ve yapı girişine metal bahçe kapısından geçilerek erişilmektedir. Yapılar çekmesiz olarak yapılmıştır. Arka veya yan cepheleri avluya bakmakta ve ön cepheden bahçeye geçiş olanlarda sokağa bakan birer adet avlu girişleri de bulunmaktadır. Diğerlerinden farklı olarak 29 ve 34 numaralı konutların köşe bölümü pahlanarak eğrisel bir form oluşturulmuş ve bölümü takip eden pencereler yapılmıştır. Yapılardan on bir tanesinde beden duvarlarından geriye çekilerek tanımlanmış nişli giriş bölümleri tasarlanmış ve

bu girişler cepheye hareketlilik sağlamıştır. 22, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38 ve 41 numaralı konutlarda birbirlerinden farklı özelliklere sahip tasarım yaklaşımlarının gözlemlendiği kapalı ve yarı açık çıkmalar bulunmaktadır. Bu çıkmaların çoğunluğu metal ya da betonarme eliböğründeler ile desteklenmiştir. Kapalı çıkmalarda ahşap doğramalı pencereler yapılmış ve bu pencere tasarımları da farklılıklar göstermektedir.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında çoğunlukla tuğla malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan yapılarda dar ve geniş saçağa yer verilmiştir. Pencerelerde çoğunlukla ahşap doğramalar kullanılmış ve bazı örneklerde ise günümüzde kullanılan doğrama malzemelerinden olan PVC ile değişim yapılmıştır. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmıştır. Bu konutlardan 175 ada 1 parsel, 221 ada 1 parsel, 245 ada 13 parsel, 246 ada 1 parsel, 247 ada 3 parselde yer alanlar İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.9 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

İKİ KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
21	175	1	Şehitler Mahallesi, Park Caddesi
22	160	9	Şehitler Mahallesi, Derbent Caddesi
23	178	18	Şehitler Mahallesi, Derbent Caddesi
24	178	19	Şehitler Mahallesi, Derbent Caddesi
25	204	10	Mithatpaşa Mahallesi, Fevzipaşa Caddesi

Tablo 4.9 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı (devamı)

İKİ KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
26	213	29	Mithatpaşa Mahallesi, 9. Sokak
27	213	30	Mithatpaşa Mahallesi, 9. Sokak
28	215	10	Mithatpaşa Mahallesi, Atatürk Caddesi
29	221	1	Mithatpaşa Mahallesi, 18. Sokak
30	222	17	Mithatpaşa Mahallesi, 118. Sokak
31	223	1	Mithatpaşa Mahallesi, 118. Sokak
32	230	18	Eskicami Mahallesi, Dibek Caddesi
33	245	13	Eskicami Mahallesi, 26. Sokak
34	246	1	Eskicami Mahallesi, 26. Sokak
35	247	3	Eskicami Mahallesi, 19. Sokak
36	249	3	Eskicami Mahallesi, 23. Sokak
37	47	1	Gaziler Mahallesi, 586. Sokak
38	66	1	Beşeylül Mahallesi, 580. Sokak
39	3242	3	Atatürk Mahallesi, Orhaniye Caddesi
40	41	13	Atatürk Mahallesi, 617. Sokak
41	41	14	Atatürk Mahallesi, 617. Sokak
42	41	36	Atatürk Mahallesi, 619. Sokak

4.2.2.2.4.4 İki Katlı, Yan Girişli Konutlar

Salihli Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin dördüncü grubu, iki katlı ve giriş bölümünün yapının yan bölümünde yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip otuz yedi adet konut bulunmakta olup bu konutlar Şehitler, Mithatpaşa, Eskicami, Kocaçeşme, Gaziler ve Atatürk Mahallelerinde konumlanmaktadırlar.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin farklı periyotlarında inşa edilen bu yapılar birbirlerinden farklı mimari tasarım yaklaşımlarına sahiptir. Bitişik ve ayrık nizamlı olarak inşa edilen yapıların çoğunluğunun arka ya da yan cephelerinde bahçeleri bulunmaktadır. Geniş bahçe içerisinde yer alan yapıların girişine ön bahçelerden geçilerek erişim sağlanmakta iken, Kocaçeşme ve Eskicami gibi Salihli'nin eski yerleşim bölgelerini oluşturan mahallelerindeki örneklerde girişler genellikle çekmesiz olarak tasarlanmış ve sokağa açılan ön cephelerden sağlanmaktadır. Bu tipoloji grubuna dahil olan yapılardan yirmi dördü bitişik nizamlı iken on üçü ayrık nizamda inşa edilmiştir. Bazı örneklerinde ise, giriş yapı hizasından içeriye çekilerek niş şeklinde oluşturulan bölümlerde yer almaktadır. Tren istasyonu ve çevresinde inşa edilen örneklerde ise, nişli girişler üst katta da devam ettirilmiş ve girişlerin üst katları kolonlarla desteklenen balkonlar olarak tasarlanmıştır.

Kagir veya karma sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında çoğunlukla tuğla malzeme kullanılmıştır. Yapı cephelerinde saçak altı silme ve kat silmeleri uygulanarak cephede hareketlilik sağlanmıştır. Kırma çatılı olan konutlardan geniş ve dar saçağa yer verilmiştir. Yapıların çoğunda birbirinden farklı tasarımların uygulandığı kapalı ve açık çıkmaya yer verilmiştir. Balkonlarda geometrik süslemeli metal korkuluklar tasarlanmış olup kapalı çıkmalar ise metal eliböğründeler ile desteklenmiştir. Yapı açık çıkmaların üstü saçak ile kapatılmıştır. Geniş saçaklı olarak planlanan yapıların saçak altında silmelere yer verilmiş olup saçak altı ahşap malzeme ile kaplanmıştır.

Bu konutlardan 229 ada 13 parsel, 247 ada 8 parsel, 47 ada 8 parsel ve 47 ada 9 parselde yer alan yapılar İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.10 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

İKİ KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
43	150	3	Şehitler Mahallesi, Park Caddesi
44	151	1	Şehitler Mahallesi, Park Caddesi
45	151	2	Şehitler Mahallesi, Park Caddesi
46	151	3	Şehitler Mahallesi, 87. Sokak
47	152	2	Şehitler Mahallesi, 87. Sokak
48	152	4	Şehitler Mahallesi, 87. Sokak
49	157	9	Şehitler Mahallesi, Ferah Caddesi
50	159	8	Şehitler Mahallesi, Ferah Caddesi
51	159	17	Şehitler Mahallesi, Ferah Caddesi
52	159	18	Şehitler Mahallesi, Ferah Caddesi
53	160	10	Şehitler Mahallesi, Derbent Caddesi
54	172	3	Şehitler Mahallesi, Park Caddesi
55	173	5	Şehitler Mahallesi, 74.Sokak
56	173	7	Şehitler Mahallesi, 74.Sokak

Tablo 4.10 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı (devamı)

İKİ KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
57	191	4	Şehitler Mahallesi, 93. Sokak
58	206	15	Mithatpaşa Mahallesi, Fevzipaşa Caddesi
59	208	25	Mithatpaşa Mahallesi, Fevzipaşa Caddesi
60	223	2	Mithatpaşa Mahallesi, 7. Sokak
61	229	13	Eskicami Mahallesi, Belediye Caddesi
62	229	15	Eskicami Mahallesi, Dibek Caddesi
63	230	4	Eskicami Mahallesi, Dibek Caddesi
64	230	5	Eskicami Mahallesi, 57. Sokak
65	230	24	Eskicami Mahallesi, Dibek Caddesi
66	230	26	Eskicami Mahallesi, Dibek Caddesi
67	247	8	Eskicami Mahallesi, 38. Sokak
68	281	22	Kocaçeşme Mahallesi, Dibek Caddesi
69	47	8	Gaziler Mahallesi, 588. Sokak
70	47	9	Gaziler Mahallesi, 580. Sokak
71	48	24	Gaziler Mahallesi, 588. Sokak
72	3242	1	Atatürk Mahallesi, Orhaniye Caddesi
73	40	22	Atatürk Mahallesi,

Tablo 4.10 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı (devamı)

İKİ KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
74	3248	2	Atatürk Mahallesi, 619. Sokak
75	41	11	Atatürk Mahallesi, 617. Sokak
76	41	12	Atatürk Mahallesi, 617. Sokak
77	41	21	Atatürk Mahallesi, Kasaplar Caddesi
78	41	24	Atatürk Mahallesi, 619. Sokak
79	4227	8	Atatürk Mahallesi, 613. Sokak

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	151 Ada 10 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne bağlanan 80.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Metal Süslemeli Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	151 Ada 11 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne bağlanan 80.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Çift Kanatlı Düz Lentolu Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	160 Ada 11 Parsel	Salihli Tren İstasyonu ile dik kesişen Ferah Caddesine paralel Derbent Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Korkuluklu Dökme Mozaik Denizlikli Sövesiz Ahşap Pencere	Su Basman Kotuna kadar Mozaik Sıva Sıva Kaplamalı - Sıvalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	229 Ada 22 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan Dibek Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Metal Süslemeli Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Söveli Ara Çıtalı Çift Kanatlı Ahşap Pencere	Püskürtme Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	247 Ada 9 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 38.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Kemerli Söveli Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Kemerli Ahşap Ara Çıtalı Söveli Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	250 Ada 36 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Atatürk Caddesi'ne bağlanan 32.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Söveli Ahşap Çift Kanatlı Pencere	Mozaik Sıva Kaplamalı Saçak altı Ahşap Alın Tahtası	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	256 Ada 11 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Atatürk Caddesi'ne bağlanan 32.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Süslemeli Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Korkuluklu Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Pencere	—	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	4338 Ada 1 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan Dibek Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Ahşap Süslemeli Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Sövesiz Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ	KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	150 Ada 2 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 87. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Üç Kanatlı Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Beşik Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	175 Ada 4 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan Derbent Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	Metal Korkuluk ile çevrelenmiş Açık Çıkma	Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Süslemeli Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ahşap Kepenkli Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	220 Ada 9 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne dik Kurudere Caddesi'ne açılan 3. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Süslemeli Ahşap Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Süslemeli Korkuluklu Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	246 Ada 2 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 19. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	—	—	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ahşap Kepenkli Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Süslemeli Saçak	Tescilli Konut
	48 Ada 32 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi'ne açılan 588.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	—	Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ahşap Doğramalı Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Beşik Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	48 Ada 34 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi'ne açılan 586 Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Süslemeli Ahşap Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Beşik Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	41 Ada 31-32 Paresel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne dik Kurudere Caddesi'ne açılan 619 Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Ahşap Kepenkli Düz Lentolu Sövesiz Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Subasman Kotuna Kadar Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	175 Ada 1 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dört Kanatlı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli - Kat Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	160 Ada 9 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan Derbent Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Betonarme Eliböğründeler ile desteklenen ve köşe pencereleri bulunan kapalı çıkma	Cam Kafesli Düz Lentolu Metal Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Çift Kanatlı Düz Lentolu Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	178Ada 18 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan Derbent Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Söveli Ahşap Pencere	Su Basman Kotuna kadar Mozaik Karo Kaplamalı - Püskürtme Sıvalı Cephe	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	178 Ada 19 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan Derbent Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Mermer Denizlikli Sövesiz PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	204 Ada 10 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Fevzipaşa Caddesi ve Kurudere Caddesi kesişiminde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Dairesel Kesitli Kolonlar ile desteklenen Metal Süslemeli Korkuluklu Balkon	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Metal ara çıtalı camlı giriş bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ahşap Kepenkli Dökme Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	213 Ada 29 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 9. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Ahşap Pencereli Saçaklı Kapalı Betonarme Çıkma ve Metal Korkuluklu Balkon	Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Söveli Dökme Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı Denizlik kotuna kadar Mozaik Kaplama - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	213 Ada 30 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 9. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Betonarme Eliböğründeler ile desteklenen, saçaklı ve ahşap pencereli kapalı çıkma	Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Söveli Dökme Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı Denizlik kotuna kadar Mozaik Kaplama - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	215 Ada 10 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Atatürk Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Denizlik Kotuna kadar Mozaik Karo Kaplamalı - Sıvalı Cephe	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ						YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	221 Ada 1 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Atatürk Caddesi'ne bağlanan 18. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe		Ahşap pencereli betonarme kapalı çıkma	Düz Lentolu Cam Kafesli Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli giriş bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Söveli Ahşap Pencere - Eğrisel Köşe Pencere	Subasman Kotuna kadar Mozaik Karo Kaplamalı - Sıvalı Cephe	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	222 Ada 17 Parsel	Salihli Tren İstasyonu doğrultusuna dik bağlanan 118. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	Metal süslemeli korkuluklu betonarme balkon	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı - Nişli giriş bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Ara Çıtalı Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Denizlik Kotuna kadar Mozaik Karo Kaplamalı - Sıvalı Cephe	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe										
	223 Ada 1 Parsel	Salihli Tren İstasyonu doğrultusuna dik bağlanan 118. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	Metal süslemeli korkuluklu betonarme balkon	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli giriş bölümü	Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Söveli Ara Çıtalı Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Denizlik Kotuna kadar Mozaik Karo Kaplamalı - Sıvalı Cephe	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe										
	230 Ada 18 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan Dibek Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	Ahşap kayıtlı kafes pencereleri bulunan betonarme kapalı çıkma	Kapı Üstü Pencereli Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Düz Lentolu Sövesiz Ara Çıtalı Çift Kanatlı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Betonarme Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe										
	245 Ada 13 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 26. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	Metal Süslemeli Eliböğründeler ile desteklenen ve metal yarı açık çıkma	Metal Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Süslemeli Söveli Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı ve Kat Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe										
	246 Ada 1 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 26. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Sövesiz PVC Üç Kanatlı Pencere -Eğrisel formlu Köşe Penceresi	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe										
	247 Ada 3 Parsel (Eski Beş Eylül İlkokulu Binası)	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 19. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	Metal Süslemeli Eliböğründeler ile desteklenen ve pencereleri bulunan saçak altı süslemeli ahşap kapalı çıkma		Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı ve Kat Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe										
	249 Ada 3 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne dik Kurudere Caddesi'ne açılan 23.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	Betonarme Eliböğründeler ile desteklenen ve pencereleri bulunan saçak altı süslemeli kapalı çıkma	Cam Kafesli Düz Lentolu Metal Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli ve Korkuluklu Düz Lentolu Söveli PVC Pencere	Püskürtme Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe										

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ	KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	47 Ada 1 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi'ne açılan 586.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	Metal Saçaklı Yarı Açık Betonarme Çıkma	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Korkuluklu Çift Kanatlı Düz Lentolu Sövesiz Pencere	Su Basman Kotuna kadar Püskürtme Sıva Kaplamalı - Sıvalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	66 Ada 1 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi'ne açılan 580.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	Ahşap köşe pencereleri ve saçak altı silmesi bulunan betonarme kapalı çıkma	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Geometrik Süslemeli Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Sövesiz Ahşap Pencere -Ahşap kayıtlı Köşe Pencere	Su Basman Kotuna kadar Mozaik Karo Kaplamalı - Sıvalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	3242 Ada 3 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne dik Kurudere Caddesi'ne açılan Orhaniye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Ahşap Denizlikli Sövesiz Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	41Ada 13 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne dik Kurudere Caddesi'ne açılan 617.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Söveli Ara Çıtalı Çift Kanatlı Ahşap ve PVC Pencere	Püskürtme Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	41Ada 14 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne dik Kurudere Caddesi'ne açılan 617.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	Metal Eliböğründe ile desteklenen ve yapı hizasından içe çekme yapan metal korkuluklu betonarme balkon	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Süslemeli Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Ahşap Ara Çıtalı Söveli Giyotin Pencere	Pencere Denizliğine kadar dökme mozaik kaplamalı Sıvalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	41 Ada 36 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne dik Kurudere Caddesi'ne açılan 619.Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe ○ Asimetrik Cephe	—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Sövesiz Üç Kanatlı PVC Pencere	Su Basman Kotuna kadar Püskürtme Sıva Kaplamalı - Sıvalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ						YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	150 Ada 3 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Kare kesitli kolonlar ile desteklenen metal korkuluklu balkon	Dikey cephe elemanları olan Üçgen formlu giriş mekanında bulunan Düz Lentolu Tek Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Ahşap Kepenkli Düz Lentolu Söveli PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	151 Ada 1 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 87. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Dairesel kesitli kolonlar ile desteklenen metal korkuluklu balkon	Cam Kafesli Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Metal Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Ara Çıtalı Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Saçaksız	Tescilsiz Konut
	151 Ada 2 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 87. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	PVC malzeme ile kapatılmış metal korkuluklu Yarı açık çıkma		Dikdörtgen formlu Metal Ara Çıtalı Söveli PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	151 Ada 3 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 87. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Süslemeli Korkuluklu Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	152 Ada 2 Parsel (Eski Kaymakamlık Konağı)	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 87. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Söveli Dikdörtgen formlu pencereli kapalı çıkma ve metal korkuluklu balkon	Kapı Üstü Pencereli Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Düz Lentolu Sövesiz Ara Çıtalı Çift Kanatlı Ahşap ve PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	152 Ada 4 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 87. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Çokgen kesitli kolonlar ile desteklenen metal korkuluklu balkon	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Giriş Kapısı ve Çizgisel Süslemeli Cam Kafesli Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Söveli Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Beşik Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	157 Ada 9 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Hükümet Konağı arteri Ferah Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Dairesel kesitli kolonlar ile desteklenen metal korkuluklu betonarme balkon	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Kepenkli Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	159 Ada 8 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Hükümet Konağı arteri Ferah Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Dairesel kesitli kolonlar ile desteklenen metal korkuluklu betonarme balkon	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Korkuluklu Sövesiz PVC Pencere	Taraklı Mozaik Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

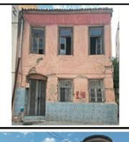
SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ	KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	159 Ada 17 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Hükümet Konağı arteri Ferah Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	Metal Süslemeli korkuluklu Balkon	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Söveli Üç Kanatlı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	159 Ada 18 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Hükümet Konağı arteri Ferah Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	Metal Süslemeli korkuluklu Balkon	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Kapı üstü Penceresi	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Ara Çıtalı Söveli Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Püskürtme Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	160 Ada 10 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan Derbent Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	Betonarme destekli ve Süslemeli Metal Korkuluklu Balkon	Cam Kafesli Düz Lentolu Metal Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Ara Çıtalı Dört Kanatlı Düz Lentolu Söveli Pencere - Köşe Pencere	Püskürtme Sıva Kaplamalı -Dökme Mozaik Pano Cephe Süslemeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
	172 Ada 3 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Ara Çıtalı Sövesiz Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Sıvalı Cephe	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	173 Ada 5 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan 74. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	Metal Süslemeli Eliböğründe ile desteklenen Ara Çıtalı Pencereli Saçak altı Süslemeli Kapalı Çıkma	Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Ahşap Kepenkli Dikdörtgen formlu Sövesiz Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	173 Ada 7 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan 74. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	Dairesel kesitli kolonlar ile desteklenen metal korkuluklu balkon	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Korkuluklu Düz Lentolu Söveli Ara Çıtalı Üç Kanatlı PVC Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	191 Ada 4 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Park Caddesi'ne açılan 93. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	—	Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli giriş bölümü	Metal Korkuluklu Dikdörtgen formlu Söveli Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	206 Ada 15 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Fevzipaşa Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe ○	Metal Süslemeli Korkuluklu Mozaik Kaplamalı Betonarme Balkon	Düz Lentolu TekKanatlı Ahşap Kapı - Nişli giriş bölümü	Ahşap Kepenkli Dikdörtgen formlu Mozaik Denizlikli Söveli Ahşap Pencere - Eğrisel köşe pencere	Mozaik Kaplamalı Cephe	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	208 Ada 25 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel Fevzipaşa Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		Süslemeli Metal Korkuluklu Betonarme Balkon	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı - Kapı üstü Penceresi	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Söveli PVC Pencere - Köşe Pencere	Dökme Mozaik Karo Kaplamalı Cephe	Kagir Sistem	Beşik Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	223 Ada 2 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na paralel 7. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		Süslemeli Metal Korkuluklu Betonarme Balkon	Cam Kafesli Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Metal Tek Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme Mozaik Denizlikli Söveli PVC Pencere - Köşe Pencere	Subasman Kotuna kadar Dökme Mozaik Karo Kaplamalı	Kagir Sistem	Düz Çatı		Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	229 Ada 13 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe	○	Ahşap pencereli Saçaklı kapalı betonarme çıkma	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Eğrisel kemerli Ara Çıtalı Süslemeli Söveli Ahşap Giyotin Pencere	Sıva Kaplamalı - Süslemeli Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe										
	229 Ada 15 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan Dibek Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	230 Ada 4 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 15. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı ile kapatılmış giriş bölümü	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Söveli Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	230 Ada 24 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 38. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli ve Korkuluklu Düz Lentolu Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Pencere hizaları silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	230 Ada 26 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 38. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Cam Kafesli Süslemeli Eğrisel Kemerli Metal Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Korkuluklu Düz Lentolu Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	247 Ada 8 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan 38. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		Metal kepenkli ahşap pencereli dairesel formlu kapalı çıkma	Cam Kafesli Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Ahşap Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Pencere	Denizlik Kotuna kadar Dökme Mozaik Karo Kaplamalı - Sıvalı Cephe	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○									

Tablo 4.11 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME				
											ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	281 Ada 22 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne bağlanan Dibek Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	—	Düz Lentolu Süslemeli Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Kapı üstü Penceresi	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Çift Kanatlı PVCPencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	47 Ada 8 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	İki yanı sütunlu Eğrisel Kemerli Süslemeli Söveli Çift Kanatlı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	47 Ada 9 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi'ne bağlanan 584. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	Metal eliböğründe ile desteklenen süslemeli ahşap saçaklı ara çıtalı pencereli cumba	Eğrisel Kemerli Cam Kafesli Çift Kanatlı Metal Kapı	Düz Lentolu Mozaik Denizlikli Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	48 Ada 24 Parsel	Ana arter Mithatpaşa Caddesi'ne paralel Belediye Caddesi'ne bağlanan 588. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	—	—	—	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	3242 Ada 1 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Kurudere Caddesi'ne açılan Orhaniye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme .Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	40 Ada 22 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Kurudere Caddesi'ne açılan 619. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	—	Cam Kafesli Süslemeli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı - Nişli giriş bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme .Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	3248 Ada 2 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Kurudere Caddesi'ne açılan 619. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Dökme .Mozaik Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	41 Ada 11 Parsel	Salihli Tren İstasyonu'na dik Kurudere Caddesi'ne açılan 617. Sokak üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	◯	—	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Korkuluklu PVC Pencere	Püskürtme Sıvalı - Saçak Altı Silmeli	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut

4.3 Alaşehir Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi

4.3.1 Alaşehir Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi

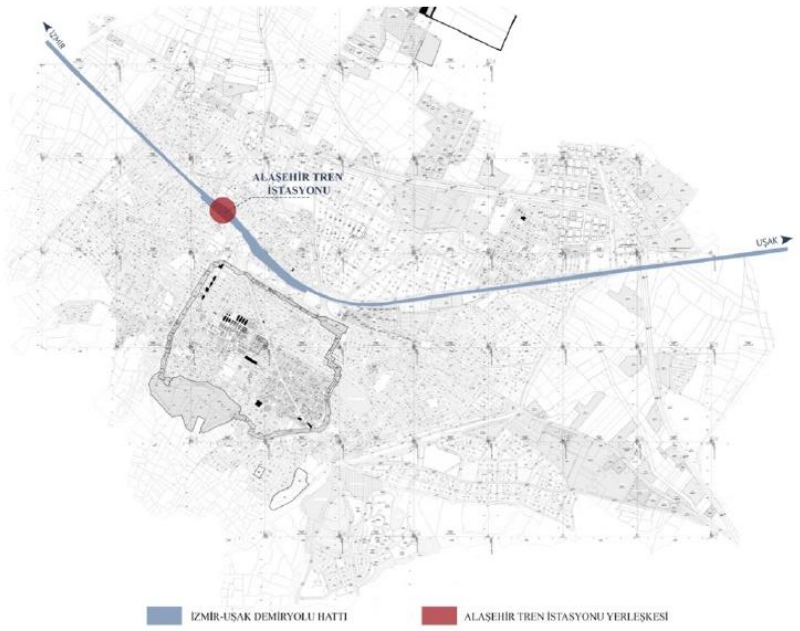
Alaşehir'de inşa edilen demiryolu hattı, yerleşimin doğu-batı doğrultusu üzerinde konumlanmaktadır. Yenice Mahallesi Atatürk Bulvarı üzerinde yer alan Alaşehir Tren İstasyonu yerleşkesi, yerleşimin merkezinde bulunmaktadır. Alaşehir yerleşimi, Osmanlı Dönemi'nde surlar içerisinde gelişim göstermiş olup 1875 yılında inşa edilen ve yerleşim içerisinde doğu-batı doğrultusunda uzanan demiryolu hattı ile Alaşehir Tren İstasyonu çevresinde şekillenmiştir. Demiryolu hattı inşası öncesinde istasyonun güney yönünde konumlanan Şeyhsinan, Soğuksu, Sarısu mahalleleri başta olmak üzere sur içinde yapılaşma ilerlemiştir.

Bu sebeple, Alaşehir Tren İstasyonu çevresinde var olan ve günümüze aktarılan yapıların belirlenmesi ve koruma prensibi çerçevesinde incelenmektedir. Bu çalışmada İstasyon çevresinde belirlenen çalışma alanı tariflenirken, yerleşim için önemli olan ve Alaşehir Tren İstasyonuna bağlanan ana arter (Atatürk Bulvarı) ve bu cadde ile ilişki içerisinde olan yerleşimin önemli aksları belirlenmiştir. Bu akslar; Kuva-yı Milliye Caddesi, Ziya Gökalp Caddesi, Sekine Evren Caddesi ve Sümer Oral Caddesi'dir. Bu akslar etrafında tanımlanan ve yerleşimin çalışılan dönemine tarihlenen yapılarını içeren sit alanları, kültürel miras öğeleri ve dönemin özelliklerini yansıtan yapılarının bulunduğu alan çalışma olanı olarak belirlenmiştir.

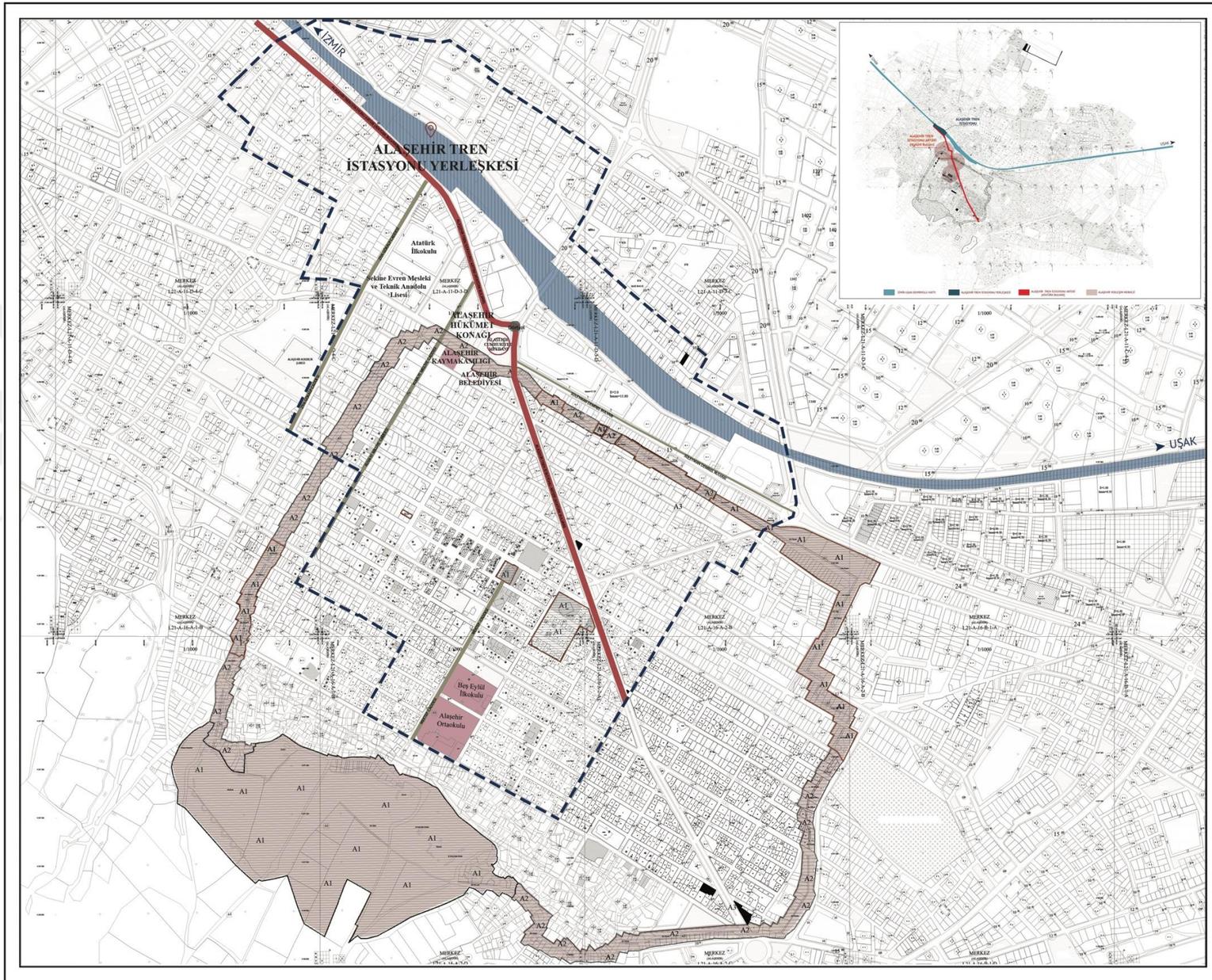
Çalışma alanının batısı Alaşehir Tren İstasyonu, Tariş Alaşehir ile konut örneklerinin bulunduğu akslar ile sınırlandırılmakta olup doğusunda ise demiryolu güzergahını takip ederek Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen konut örneklerinin yoğun olarak bulunduğu mahalleler ve sit alanlarının konumu esas alınmıştır. Güneyinde ise, sur içerisinde konumlanan Erken Cumhuriyet Dönemi eğitim yapılarından Beş Eylül İlkokulu ve Alaşehir Ortaokulu ile bulunduğu adaların çevresi takip edilmiştir. Kuzeyinde ise, Alaşehir Tren İstasyonu ve Tariş Alaşehir'in

konumlandığı adaların sınırı esas alınmış olup tren istasyonu ve Hükümet Konağı arteri olan Atatürk Bulvarı ile bağlantı kurulmuştur. Bu alan içerisinde sürdürülen alan çalışması ve envanter araştırmaları doğrultusunda belirlenen yapıların mimari özellikleri ve tarihsel süreçteki değişim ile dönüşümü irdelenmektedir.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



Şekil 4.264 Alaşehir yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu Yerleşkesinin konumu (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)



ALAŞEHİR TREN İSTASYONU
ve
ETKİLEŞİM İÇİNDE OLDUĞU ALAN

- ALAŞEHİR İLÇE MERKEZİ SINIRI
- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI
- İZMİR-UŞAK KARAYOLU
- ÇALIŞMA ALANI SINIRI
- ALAŞEHİR TREN İSTASYONU VE HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ
- SİT ALANI SINIRI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.265 Alaşehir Tren İstasyonu ve etkileşim içinde olduğu alan (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

4.3.1.1 Osmanlı Dönemi

4.3.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesindeki Gelişmeler

Aydınoğulları beyliğinin idaresi altında olan Alaşehir, 1391 yılında Yıldırım Beyazıd tarafından fethedilmiştir. Bu döneme kadar Batı Anadolu Bölgesi'nde yer alan ve Türklerin himayesi altına geçmemiş tek Bizans şehri olma özelliğine sahiptir. Yıldırım Beyazıd tarafından fethedildiği dönemde imar faaliyetleri başlamış ve bir cami ve medrese inşa edilmiştir. 16. yüzyıl tahrir defterlerinde ifade edildiğine göre, yerleşimde toplam on beş mahalle bulunmaktadır ve bu mahallelerin altısı gayrimüslimlerin ve dokuzu Müslümanlara aittir (Emecen, 1989).

Alaşehir'de yıllar içinde büyüme devam etmiş ve 17. yüzyılda toplam yirmi dört mahalleden oluşan bir yerleşim olmuştur. Bu dönemde çoğunlukla toprak malzeme ile örtülmüş 2070 adet konuta sahiptir. Evliya Çelebi'nin gözlemlerine dayanarak, yerleşimde dokuz adet han, iki hamam, an altı mektep, birçok boyahane ve tabakhane, yirmi dört adet farklı ölçeklerde cami ve sekiz yüz dükkân bulunduğu bilinmektedir. Ayrıca yerleşimde bulunan dükkanların birçoğu ayda bir kurulan pazar için çevre yerleşimlerden gelen tüccarların kullanımındadır (Emecen, 1989). Küçük ölçekli yerleşimlerde ticari faaliyetlerin gelişimi için çevre köy ve kasaba halkının katılım sağladığı pazarlar önem taşımaktadır.

Surların içerisinde kentsel gelişim gösteren Alaşehir yerleşimini tasvir edebilmek için, İngiliz mimar ve ressam Thomas Allom'un 1839 tarihli gravürlerinden yararlanılabilmektedir. Alaşehir'i geniş perspektiften yansıttığı kent gravüründe, yerleşimin bazı bölümlerinde surlar ile çevrelenmiş olduğu ve yapıların bu sınırların içerisinde inşa edildiği görülmektedir. Alaşehir'in yönetsel faaliyetlerinin sürdürüldüğü Hükümet Konağı gravüründe ise, Alaşehir yerleşiminin o dönemlerde İzmir'in art alanında konumlanan önemli yerleşimlerden biri olduğunu ve idari yapılarının inşasına önem verildiği sonucuna ulaşılabilmektedir. Oldukça süslemeli bir iç mekâna sahip olan yapı, korunarak günümüze aktarılamamıştır.



Şekil 4.266 Alaşehir Kent Gravürü, 1839, T. Allom, (Güzel, 2017)



Şekil 4.267 Alaşehir Hükümet Konağı Gravürü, 1839, T. Allom (Güzel, 2017)

Yerleşimin gelişimi 18. ve 19. yüzyılda da devam etmiştir ve nüfus artışı ve ekonominin gelişimi de bu doğrultuda ilerlemiştir (Emecen, 1989). Alaşehir yerleşimi XIX. yüzyılın ikinci yarısında (1856-57) Aydın Sancağına bağlı bir ilçe merkezi konumundadır ve 1867 yılında yapılan düzenlemeler doğrultusunda Saruhan sancağına bağlanmıştır (Emecen, 1989). Bu döneme ait Temettüat Defterlerindeki verilere göre, Alaşehir'in merkezinde yirmi mahalle bulunmaktadır ve bu mahallelerden on altısı Müslümanların ve dördü gayrimüslimlerindir (Gökmen, 2010). 1834 yılında Alaşehir'e gelen Texier'e göre yerleşimin nüfusu 7-8.000 arasındadır (Ceylan, 2004) ve 1894 yılı Cuinet'in verdiği bilgilere göre ise yerleşimin nüfusu artarak 17.000'e ulaşmıştır (Beyru, 1973). 19. Yüzyılın son çeyreğinde demiryolu ile birlikte gelişme artarak devam etmiş ve bu dönemde nüfus 7000-8000 civarında iken 1890'lara doğru 22.000'e kadar ilerlemiştir (Emecen, 1989). Yerleşimde yaşanan ekonomik gelişimler ve nüfus artışı birbirine paralellik göstermiştir.

4.3.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasındaki Gelişmeler

İzmir-Kasaba demiryolu hattının Ahmetli, Salihli gibi yerleşimler üzerinden ilerleyerek Alaşehir'e uzatılmasına karar verilmiş olup 1 Mart 1875 yılında yerleşime ulaşması planlanmıştır (Emecen, 1989). Kiepert tarafından hazırlanan 1890 tarihli haritaya göre Alaşehir Tren İstasyonu surlar içerisinde yer alan yerleşim merkezinin kuzeybatısında inşa edilmiştir.



Şekil 4.268 Alaşehir yerleşim merkezi ve Tren İstasyonu, 1890 (Kiepert, 1892) (Salt Araştırma Koleksiyonu)

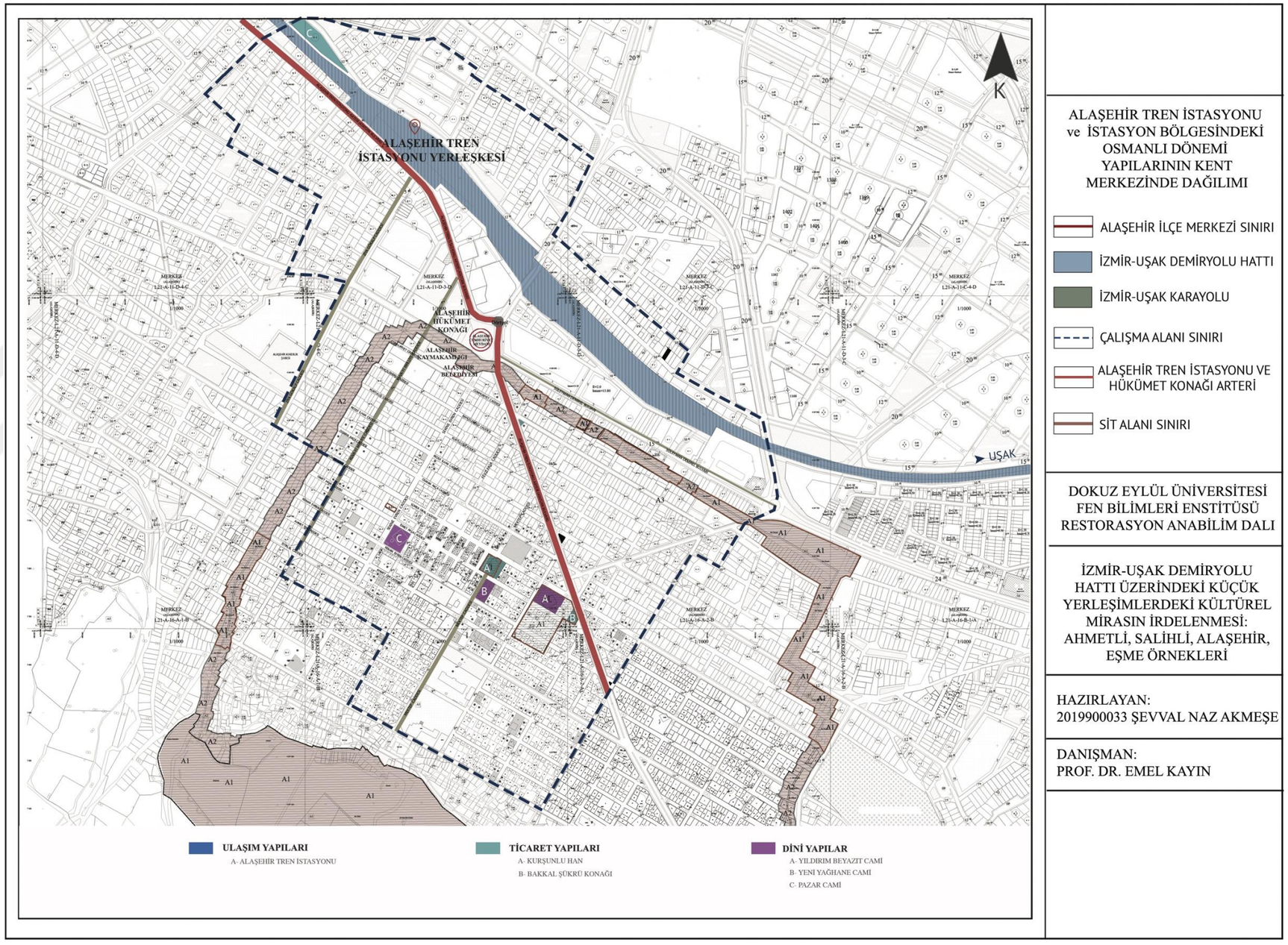
Osmanlı Dönemi'nde de önceki dönemlerde olduğu gibi surların belirlediği alan içerisinde büyüme gösteren yerleşim, 1800'lerin son çeyreğinde Alaşehir Tren İstasyonu ve demiryolu hattının inşa edilmesiyle birlikte kuzeybatı yönünde ilerlemeye başlamıştır (Ceylan, 2004). 1890'larda Alaşehir'de 26 ilkokul, 4 rüştiye (ortaokul) ve 1 idadi (lise) seviyesinde eğitim veren kurumlar bulunmakta olup bu okullarda 650'si erkek ve 230'u kız olmak üzere 880 öğrenci eğitim görmektedir. 22 Müslüman okulundan 20'si ilkokul, 1'i idadi ve 1'i rüştiye iken; Rum Ortodoksların 4, Katoliklerin 2 ve İsraillilerin 2 okulu bulunmaktadır. Müslüman ve Rum Ortodoks çocuklarının eğitim aldığı bu kurumlar devlet ve vakıflar aracılığı ile açılmıştır.

1890'larda Alaşehir'de geniş ana caddeler ile bu caddeler üzerinde bulunan çeşitli işlevlere hizmet eden yapılar yer almaktadır. 20 caminin bulunduğu yerleşimde çoğunluğu ahşap, taş veya kerpiçten yapılmış çatısı kiremit kaplı 4.000 konut bulunmaktadır. Ekonomik faaliyetlerin çeşitli alanlarda sürdürüldüğü yerleşimde 2 pamuk fabrikası, bir meyan kökü fabrikası, iplik fabrikası ve farklı şehirlere gönderimin sağlandığı dokuma dükkanları yerleşimin geçim kaynaklarındandır. (Cuinet, 1893). Kurulan bu yeni çalışma alanları yerleşim halkı için önemli bir geçim kaynağı sağlamış olup yerleşimin nüfus artışına katkı sağlamıştır.

Farklı işlevlere hizmet eden yapı örnekleri inşa edilmeye devam etmiş ve sosyal hayat düzenlenmeye başlamıştır. Nüfus artışına paralel olarak konut sayılarında yükselme sürdürülmüştür. 18. ve 19. Yüzyılda Alaşehir'e gelen seyyahlar, yerleşimde yaklaşık yirmi adet beyaz minareli camilerin ve çatıları kiremit kaplı kireç badana ile kaplanmış kerpiç ve ahşap konutların olduğunu ifade etmişlerdir. Yangın sonrası imar faaliyetlerine başlanan yerleşimde, çoğunlukla beton ve tuğladan inşa edilmiş konutlar yapılmıştır. Konutlar bir veya iki katlıdır ve genellikle tek katlı olan bu konutlarda üçer oda bulunmaktadır. Bu dönemde yerleşimde; 2200 konut, 400 dükkân, 2 han, 1 sinema ve 2 otel yer almaktadır (Tolkun, 1944).

II. Abdülhamid dönemi sonunda Alaşehir yerleşiminde birçok eğitim kurumu bulunmaktaydı. Bunlar; 18 medrese, 36 iptidai erkek mektebi, 1 iptidai kız mektebi, 2 çırak mektebi ve bir rüştiye mektebi olmak üzere Müslümanlara ait 57 adet eğitim kurumu bulunmaktaydı. 1 iptidai erkek mektebi, 1 rüştiye mektebi ve 1 iptidai ve rüştiye kız mektebi de Rumların eğitimlerini sürdürdüğü eğitim kurumlarından olmuştur (Tepekaya, 2006). Rum ve Müslüman halkın bir arada yaşadığı bu düzende kendi gelenek ve değerlerine uygun eğitim kurumlarının açılması ve eğitim-öğretimin bu esaslara dayanarak sürdürülmesi sağlanmıştır.

Ticaret ve sanayi faaliyetleri ise çoğunlukla tarım ürünleri üzerinden yürütülmüştür ve bu sebeple 1 meyan kökü fabrikası, 1 mensucat fabrikası ve 43 adet un değirmenine ek olarak doğal kaynakların kullanılması için 1 maden suyu fabrikası kurulmuştur (Tepekaya, 2006). Bu faaliyetlerin yürütülmesine destek olmak için 1899'da ilk meslek kuruluşu olan Ticaret ve Ziraat Odası kurulmuştur. Banka olarak ise, 1891 yılında Ziraat Bankası faaliyet göstermeye başlamıştır (Tepekaya, 2206). Tarımsal üretim ve hammaddeye dayalı bir ticaret yaklaşımı Alaşehir'in büyümesindeki en önemli etkenlerden biri olmuştur.



ALAŞEHİR TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDEKİ OSMANLI DÖNEMİ YAPILARININ KENT MERKEZİNDE DAĞILIMI

ALAŞEHİR İLÇE MERKEZİ SINIRI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI

İZMİR-UŞAK KARAYOLU

ÇALIŞMA ALANI SINIRI

ALAŞEHİR TREN İSTASYONU VE HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ

SİT ALANI SINIRI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.269 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Osmanlı Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Osmanlı'nın ilk dönemlerinden itibaren sur içerisinde kentsel ilerleme gösteren yerleşimde, Alaşehir Tren İstasyonu'nun açılmasıyla birlikte gelişim doğrultusu süreç içerisinde batıya doğru ilerlemiş olup istasyon ile yerleşim merkezi arasındaki bağlantı sağlanmaya çalışılmıştır. Bu nedenle uzun bir cadde açılmış ve bu çevrede de ilerleyen yıllarda yapılaşmanın devam etmesi öngörülmüştür. Fakat ilk dönemlerde, istasyon çevresinde yerleşke içerisinde bulunan yapılar dışında başka bir yapılaşma çalışması yürütülmemiştir (Ceylan, 2004). Sayılar ile ifade edilen farklı işlevdeki bu yapılar çoğunlukla sur içerisinde inşa edilmiştir. Hükümet Konağı'da bu yapıların örneklerinden biri olmuştur. Osmanlı döneminde, Alaşehir'de idari yapı olarak bir Hükümet Konağı ve bir Belediye Binası bulunduğu bilinmesine karşın bu yapılarla ilgili kısıtlı bilgiye erişim sağlanabilmiştir. İki katlı eski bir konak olarak hizmet veren Hükümet Konağı'nın zemin katında Mahkeme Salonu, reis ve azalarının kullanımına verilmiş odalar, Adliye Kalemi ve Savcılık birimi bulunmakta iken üst katta geniş bir Divanhane ve bu mekânı çevreleyen Kaymakamlık, Özel İdare birimleri, Jandarma, Tapu ve Nüfus Memurlukları bulunmaktadır. Yapının içerisinde bulunduğu bahçede ise, Hapishane, Jandarma Koğuşu Takım Kumandanlığı ve telefon santrali birimleri yer almaktadır (Kaygusuz, 1955; akt. Ceylan, 2004). Yerleşimde bulunan Belediye Binası ile ilgili olarak İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi'nde fotoğrafçı Ieghpairan, M.'a ait bir görsele ulaşılmıştır. Bu görselde, Belediye Binası'nın zemin katının Eczahane olarak kullanıldığı ve Belediye girişinin yapının yan cephesinde bulunan merdiven ile yükseltilmiş yarı açık giriş alanından sağlandığı görülmektedir. Büyük dikdörtgen pencereler ve ahşap kepenklerde örtülmüş bu açıklar ile Eczahane girişi üzerine çıkma yapan metal korkuluklu balkon cephenin baskın mimari elemanlarındandır. Döneminin tasarım yaklaşımının uygulandığı bu yapı Belediyecilik faaliyetlerinin yürütülmesi için kullanılmıştır.



Şekil 4.270 Alaşehir Belediye Dairesi ve Eczahane, Ieghpairan, M. (1903) (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi)

Bu dönemde Alaşehir'de bulunan önemli kamu yapılarından bir diğeri de Alaşehir Hastanesi'dir. Yapı, yerleşimin önemli arterlerinden biri olan Sarısu Caddesi üzerinde konumlanmakta olup 1902 yılında inşa edilmiştir (Akıncı, 1949). Yerleşimde bulunan Belediye Binası'nda olduğu gibi Alaşehir Hastanesi'ne ait fotoğrafçı Ieghpairan, M. tarafından hazırlanmış bir görsele İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi'nde ulaşılmıştır. Bu görsele göre, bodrum üstü tek katlı olarak tasarlanmış olan bu yapının girişi orta aksta yer alan ve merdivenlerle yükseltilmiş giriş portalından sağlanmaktadır. Bu döneme tarihlenen kamu yapılarının genelinde olduğu gibi Alaşehir Belediye Binası ve Hastanesi'nde de Neoklasik akımın küçük ölçekli yansımaları görülmektedir. Süslemeli bir alınlığı ve kepenkli pencereleri ile dönemin mimari yaklaşımına uyum sağlamaktadır.



Şekil 4.271 Alaşehir Hastanesi, Ieghpairan, M. (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi)

Kentsel gelişim artan ekonomik imkanlar ve sosyal hayatın iyileştirilmesi için yapılan düzenlemeler ile hız kazanmışken, işgal sürecinin başlamasıyla birlikte kesintiye uğramıştır. Ahmetli ve Salihli'de olduğu gibi, Batı Anadolu Bölgesi'nin verimli topraklara, stratejik konuma ve elverişli ulaşım imkanlarına sahip olan Alaşehir'de işgal faaliyetleri başlamıştır. 1919'da başlayan işgal 5 Eylül 1922 tarihine kadar devam etmiş olup (Bilgi, 2006) yerleşimde büyük oranda hasara yol açmıştır. Kentte süregelen savaş ve çıkan yangınlar tahribata neden olmuş ve bu tahribatın boyutu hazırlanan raporlar ile kayıt altına alınmıştır. Batı Anadolu Bölgesi yerleşimlerinde çıkan yangınlarla ilgili rapor hazırlayan ve İzmir Amerikan Konsolosluğu'na ileten İstanbul Amerika Birleşik Devletleri Elçi Yardımcısı James Loder Park raporunda; Alaşehir'in %70'inin yandığına değinmiştir (Göktürk, 2016; akt. Aydın, 2019). Yangının hasarlarını ortaya çıkarmak için incelemeler yapan heyetin çalışmalarına göre, 4000 konuttan 100 tanesi yangından kurtulmuş ve 10 dükkân, 10 cami, 20 mescit, istasyon binası yanmıştır (Turan, 1999). Bu hasarı Albert Khan Müzesi arşivinde yer alan fotoğraflar belgelemektedir. Müze arşivinden erişilen

1923 yılı fotoğraflarında görüldüğü üzere, yapıların büyük çoğunluğu yanarak yok olmuş ve geride enkazı kalmıştır.



Şekil 4.272 Yangın Sonrası Yerleşimin Genel Görünümü (08.01.1923) (Albert Kahn Müze Arşivi)



Şekil 4.273 Yangın Sonrası Yerleşimde Oluşan Yıkıntılar (08.01.1923) (Albert Kahn Müze Arşivi)

4.3.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

Savaş ve sonrasında çıkarılan yangının etkilerinin sürdüğü yerleşimde, yangın geçiren diğer kentlerde olduğu gibi enkazın kaldırılması ve yeniden imar çalışmalarının düzenlenmesi gerekli olmuştur. Erken Cumhuriyet Dönemi ideolojik

yaklaşımlarına uygun olarak, modern kentler planlama ve bu plan doğrultusunda gerekli olan kentsel donatıların ve yapıların inşa edilmesi Alaşehir'in gelişimi için oldukça önem taşımıştır. Bu kapsamda, Salihli'de olduğu gibi Alaşehir'in de planı harita subayları tarafından çizilmiş olup bu plan 1924 yılında Müteahhit Sait ve Cemal tarafından hazırlanmıştır. Plan 120 hektar alanı kapsamaktadır (Tekeli, 2011). Bu planlarda Alaşehir kent merkezinin 197 ada üzerinde kurularak tasarlanması ve bu adaları destekleyecek şekilde geniş ve etrafı ağaçlandırılmış caddelerin planlanması kararına ulaşılmıştır (Akıncı, 1949). Uzun yıllardır sur içerisinde gelişim gösteren kentte bu yeni yaklaşımın bir getirisi olarak bazı olumsuzluklar ortaya çıkmıştır. Yerleşimde cami, han, hamam ve sivil mimarlık örneği olarak konutlarının inşa edilmesiyle Osmanlı'nın mimari yaklaşımını yansıtan bu şehirde, imar planı uygulamalarıyla birlikte cadde ve sokaklar surlar ile çakışmış olup bu alanlarda tarihi yapıların yıkılması gibi sorunlar ortaya çıkmıştır (Ceylan, 2004). Yangından geriye kalan yapıların, koruma yaklaşımının yetersiz kaldığı bu dönemde yeni yapı inşasına olan ihtiyaçlar nedeniyle yıkılarak korunamaması yerleşimin kimliği için olumsuz bir durum oluşturmuştur.

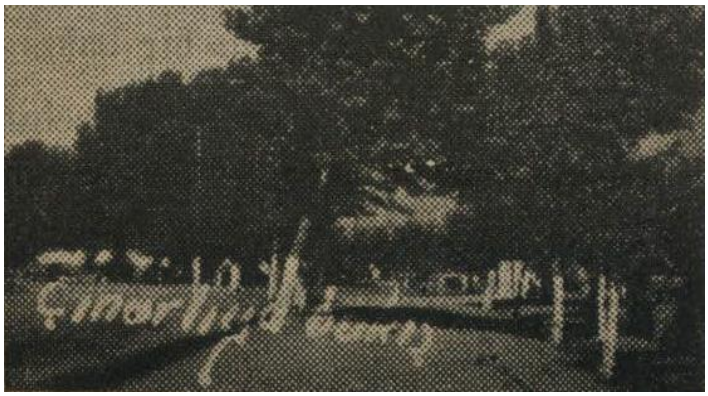
Alaşehir'de imar çalışmaları hız kazanmış olup hem kentsel hem yapısal ölçekte yaklaşımlar geliştirilerek inşa süreci devam etmiştir. Bu çalışmalar yerinde gözlem için gelen kişiler tarafından incelenmiş ve Cumhuriyet sisteminin temel hedeflerinden olan modern kent yaklaşımına göre çalışmaların devam ettirildiği belirtilmiştir. Bu doğrultuda, 1926 yılı Ağustos ayına tarihlenen bir ziyaret Doktor Ethem Vassaf Bey tarafından yapılmıştır. 1923 yılında harabe olan yerleşimde geometrik, düz ve geniş caddeler açıldığına ve eski dükkanların yerine iki katlı binaların inşa edildiğine ve çalışmaların sürdürüldüğüne gözlemlerinde yer vermiştir (Bilgi, 2006).

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında ilk yıllarda, Alaşehir'in yerleşiminin sınırlarını belirleyen Alaşehir Surları içinde yerleşim gelişmeye devam etmiştir. Surların dışında ise, Askerlik Şubesi, Cezaevi ve mezarlıklar inşa edilmiştir (Ceylan, 2004). Yıllar içerisinde artan nüfusla birlikte yerleşimde tarım ve ticari faaliyetler gelişmeye devam

etmiştir ve eski dönemlerden beri tarım potansiyeli bakımından oldukça güçlü olan yerleşimde çiftlikler kurulmuştur ve çalışmalar devam etmiştir. Tarım ürünü olarak buğday, arpa, üzüm ve meyve çeşitlerinin yoğunlukla üretildiği yerleşimde ilerleyen yıllar içerisinde ürün çeşitliliği arttırılmıştır. Tarım ürünlerinin sanayinin gelişmesiyle birlikte işlenmesine başlanmıştır ve iplik-dokuma fabrikası, çırçır fabrikası (Ceylan, 2004) ve 1937 yılında Tariş Alaşehir Üzüm Satış Kooperatifi kurulmuştur. Salihli yerleşiminde olduğu gibi Alaşehir'de de kurulan pazarlar yerleşimin önemli geçim kaynaklarından biri olmuş ve günümüzde de bu pazarlar kurulmaya devam etmektedir.

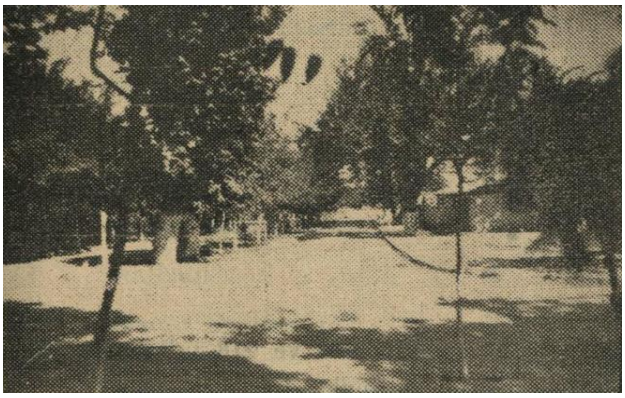
Alaşehir yerleşiminin merkezinde, 1926 yılında kız ve erkeklerin kullanımı için iki okul bulunduğu ve okulların öğrencilerin ihtiyacına karşılık veremediği bilinmektedir. Bu döneme tarihlenen 1925-26 Salnamesinde yer alan bilgiye göre, yerleşimde toplam 14 adet resmi mektep bulunmaktadır (Bilgi, 2006). Bu dönemde Alaşehir surlarının dışında da az sayıda yapı inşa edilmeye başlanmıştır (Ceylan, 2004) ve 1931 yılında yerleşimde yaklaşık olarak 908 konut, 15 mağaza, 190 dükkân, 7 han, 1 hamam, 5 otel ve 3 adet resmi bina bulunmaktadır Manisa Vilayeti Hakkında, 1932). Bu yapılardan 308 konut, 15 mağaza, 6 han ve 5 otel Alaşehir'in kurtuluşundan sonra inşa edilmiştir (Bilgi, 2006).

Yerleşimin yönetsel faaliyetlerinin yürütüldüğü idari yapılar, Erken Cumhuriyet Dönemi kent planlama yaklaşımlarında olduğu gibi meydanı merkez alan bir alan çevresinde toplanmıştır. Alaşehir'de de idari merkez kurgusu uygulanmış ve idari yapılar bu çevrede inşa edilmiştir. Cumhuriyet Dönemi öncesinde sur içi bölgelerde konumlanan bu yapılar Cumhuriyet sonrasında Cumhuriyet Meydanı'nı merkez alan ve cadde ile tren istasyonuna bağlanan alanda tasarlanmıştır. Cumhuriyet Meydanı'nın açılışı için 1938 yılında bir tören düzenlenmiş (Cumhuriyet'in 15 İnci Yılında Manisa, 1938) ve hemen yanında Alaşehir Hükümet Konağı inşa edilmiştir. Bu meydan düzenleme öncesinde, Çınarlı Meydanı olarak adlandırılmış olup bu ismi istasyona açılan caddedeki çınar ağaçlarından almıştır (Ceylan, 2004). Bu meydan resmî törenlerin kutlandığı ve halkın kültürel etkinliklerinin düzenlendiği bir toplanma alanı niteliğindedir.



Şekil 4.274 Cumhuriyet Meydanı (Akıncı, 1949)

İdari merkeze bağlanan ve demiryolu ulaşımının bulunduğu kentlerde tasarlanan 'İstasyon Caddesi' kavramının bir örneği de Alaşehir'de açılmıştır. İstasyon ile sur içerisinde kent merkezini birbirine bağlayan bu cadde arasında yerleşimin idari merkezi kurgulanmış olup tamamının birbiri ile doğrudan ilişki içerisinde olduğu bir kent planlaması yapılmıştır. Hükümet Konağı ve Cumhuriyet Meydanı bu cadde üzerinde inşa edilmiştir. Bu nedenle tren istasyonu ve Hükümet Konağı'nın konumlandığı bu cadde hem istasyon arteri hem de Hükümet Konağı arteri olarak nitelendirilebilmektedir. Artere, Osmanlı dönemi kültürel miras örneklerini barındıran İsmet Paşa Caddesi, Mektep Caddesi, Ziya Gökalp Caddesi, Kuva-yı Milliye Caddesi ve Sekine Evren Caddesi bağlanmaktadır.

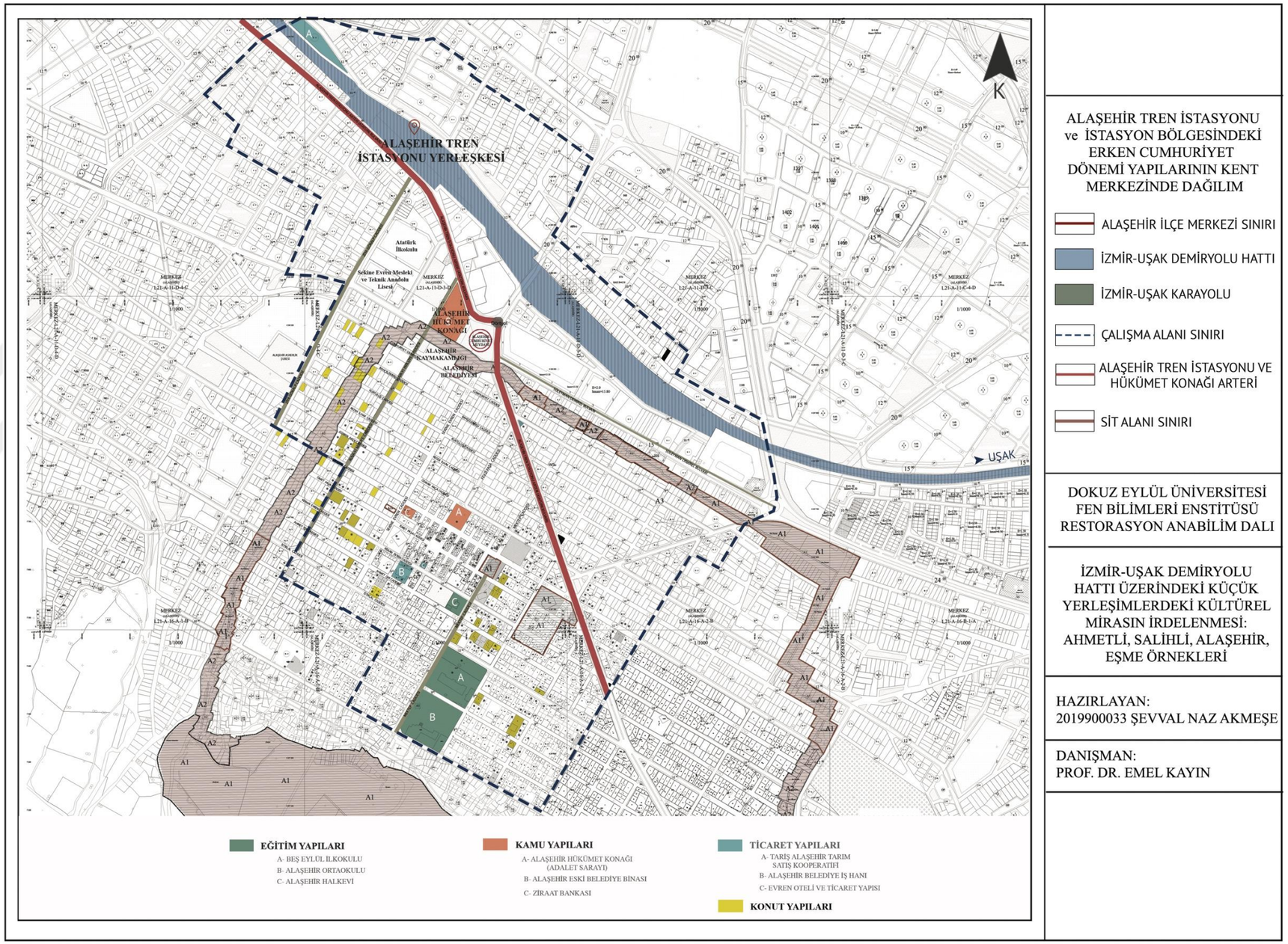


Şekil 4.275 Cumhuriyet Meydanı'na Bağlanan İstasyon Caddesi (Akıncı, 1949)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



Şekil 4.276 Alaşehir yerleşiminde Demiryolu Hattı inşası sonrasında gelişen İstasyon arteri (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)



ALAŞEHİR TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDEKİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ YAPILARININ KENT MERKEZİNDE DAĞILIM

ALAŞEHİR İLÇE MERKEZİ SINIRI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI

İZMİR-UŞAK KARAYOLU

ÇALIŞMA ALANI SINIRI

ALAŞEHİR TREN İSTASYONU VE HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ

SİT ALANI SINIRI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.277 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Cumhuriyet ile birlikte istasyon bölgesi içinde kamu, eğitim, ticaret ve konut yapıları inşa edilmiştir. Sur içi ve idari merkez içerisinde konumlanan bu yapılar yerleşimin Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlık mirasını oluşturmaktadır.

Yönetsel faaliyetlerin sürdürüldüğü Hükümet Konağı, 15 Nisan 1926 tarihinde yaşanan bir yangında tamamen yanmış ve yeniden imar çalışmalarının devam ettiği yerleşimde Hükümet Konağı işlevinde kullanılacak bir yapı bulunamamıştır (Bilgi, 2006). Yangın sonrasında, idari işler için farklı yapılar kullanılmış olup Evren Oteli, Sakarya Mahallesi sınırları içerisinde yer alan tek katlı konutlardan birkaçı ve istasyonun yanında konumlanan ev bu yapılara örnek verilebilmektedir (Ceylan, 2004). İdari faaliyetleri tek bir yapı altında toplamak için, 1936 yılında Cumhuriyet Meydanı'nın yanında Hükümet Konağı inşasına başlanmış (Akıncı, 1949) ve Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1938 yılı Müzakere Zabıtnamesi'ne göre, Hükümet Konağı için ödenek yetersiz gelmiştir. İnşanın devam etmesi için ek ödenek talep edilerek inşa süreci 1938 yılında tamamlanmış, Hükümet Konağı'nın 1938 yılında açılışı yapılmıştır (Cumhuriyetin 15 İnci Yılında Manisa, 1938; Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1938). İstasyon bölgesinde inşa edilen ve günümüze ulaşabilen kamu yapılarına Alaşehir Eski Belediye Binası ile Ziraat Bankası da örnek verilebilmektedir. Bu iki yapı ise, kent merkezini oluşturan surlar içerisinde gelişen çarşı bölgesinde konumlanmaktadır.

Kamu yapıları dışında, Cumhuriyet döneminin önemli konularından biri olan eğitim faaliyetlerinin yapılması için farklı seviyelerde eğitim yapıları inşa edilmiştir. Surların içerisinde ve çarşı bölgesinin güneyinde ilk olarak Beş Eylül İlkokulu'nu yapılmış ve arka parselinde Alaşehir Ortaokulu inşası tamamlanarak açılmıştır. Bu yapılar yerleşimin en eski iki eğitim yapısı olma özelliğini taşımakta olup yapılan ek yapılar ile tarihsel süreç içerisinde büyütülmüş ve işlevini devam ettirmiştir.

Endüstri ve ticaret yapılarının örneklerinden olan Alaşehir Tariş Binası, Ahmetli ve Salihli yerleşimlerinde olduğu gibi Alaşehir yerleşiminde de istasyon çevresinde bulunmaktadır. Ek olarak çarşı bölgesinde tek ya da iki katlı ticaret yapıları ile iş hanları tasarlanmış ve ticari faaliyetler bu yapılarda devam ettirilmiştir.

Yerleşim merkezinin bu alanda planlanması ve sur içerisinde gelişmenin devam etmesiyle birlikte istasyon bölgesi içerisinde konut alanları oluşturulmaya başlanmıştır. İstasyon arterine bağlanan dik caddeler ve bu caddeler ile kesişen sokaklar üzerinde tek ya da iki katlı konutlar inşa edilmiştir. Bitişik nizamlı ya da geniş bahçeler içerisinde yer alan bu yapılar birbirleri ile benzer mimari özellikleri taşımakta olup nitelikli örnekleri ile Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusunu oluşturmaktadır.



Tariş Alaşehir Tarım Satış Kooperatifi
Yapım Yılı: 1937



ALAŞEHİR HÜKÜMET KONAĞI
Yapım Yılı: 1938



Alaşehir Hükümet Konağı, günümüzde **Adalet Sarayı** olarak kullanılmaktadır.

Alaşehir Ziraat Bankası
Yapım Yılı: 1952





Alaşehir Eski Belediye Binası
Yapım Yılı: 1939



Alaşehir Belediyesi'nin taşınmasından dolayı 2017 yılından beri Belediye'ye bağlı Hizmet Binası işlevinde kullanılmaktadır.



Halkevi olarak inşa edilmiştir.



Alaşehir Halk Kütüphanesi
Yapım Yılı: 1930'lar

Şekil 4.278 Alaşehir Hükümet Konağı ve İstasyona bağlanan Hükümet Konağı arteri ile ilişkisi ve bölgede yer alan Erken Cumhuriyet Dönemi yapıları (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yeniden planlanması ve imarı sürdürülen yerleşimde 1940'lı yılların başında 2200 konut, 400 dükkân, 2 han, 2 otel ve 1 sinema bulunmaktadır. Yapıların çoğunluğu beton ve tuğladan yapılmış olup konutlar tek ya da iki katlıdır. Çoğunluğu tek katlı olan konutların tefrişatı basit mobilyalar ile sağlanmaktadır (Tolkun, 1943-1944). Bu yapı sayıları yıllar içerisinde artış göstermiş olup çeşitlenerek yerleşimin genişleyen yapılaşma alanlarında yerini almıştır.

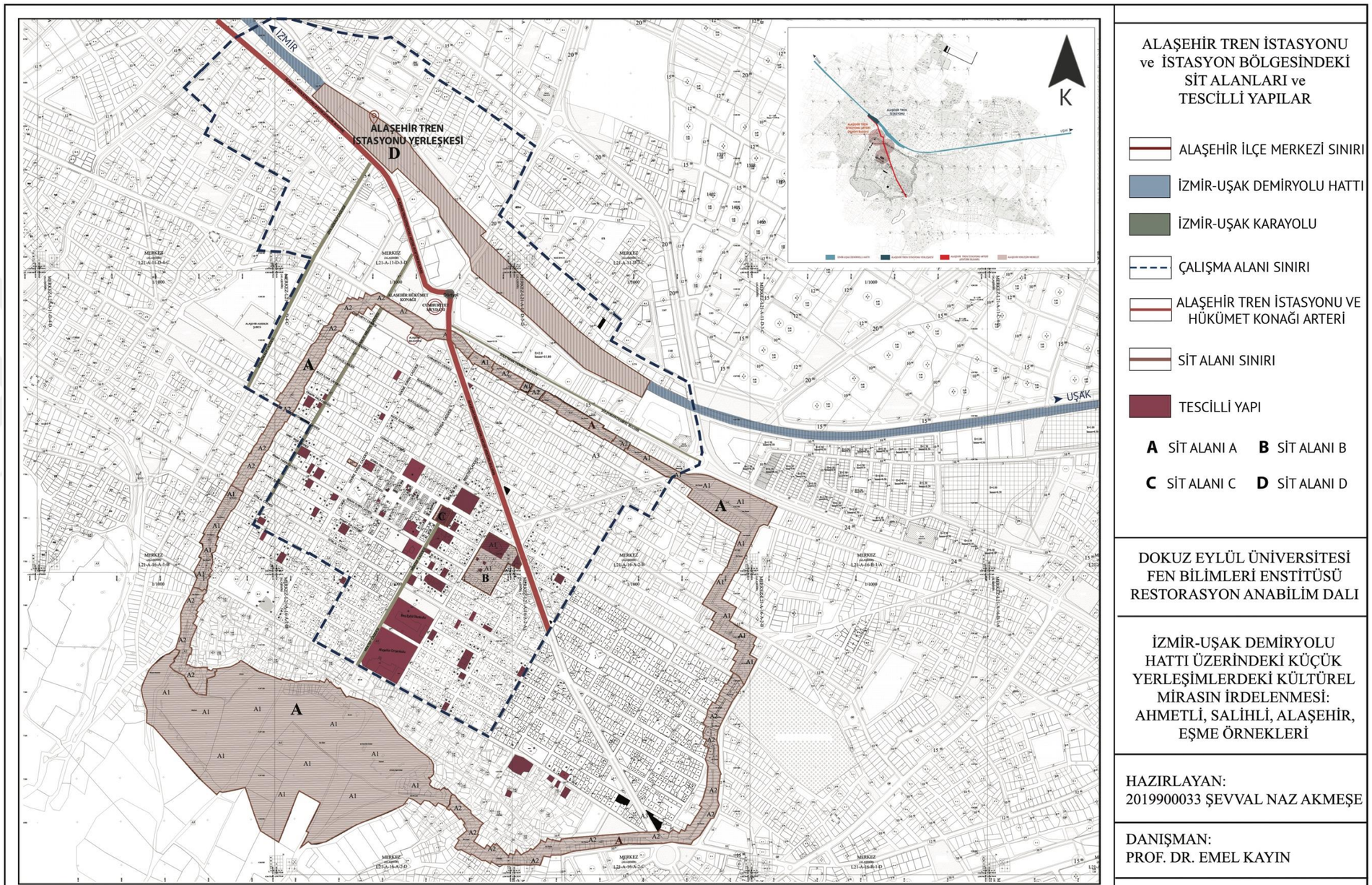
1950'li yıllarda başlayan hızlı kentleşme, yerleşimin nüfus ve kent planlaması üzerinde etkisini göstermiş ve yapılı çevre üzerinde değişimlere neden olmuştur. Kentleşmenin kontrollü bir şekilde devam ettirilebilmesi için yerleşimin imar planı 1956 yılında yeniden düzenlenmiştir. Bu planla birlikte yeni inşa edilecek yapıların kat sayılarına bir sınırlama getirilmiş olup bu karar uygulanamamış ve yüksek katlı yapıların yerleşimde inşası sürmüştür. Yerleşim hem istasyon doğrultusunda hem de surların dışında büyüme göstermiştir. Yapılaşmanın hızlanmasını 1949 ve 1959 yılı bina sayısı verileri incelendiğinde on yıl içerisinde %60,2 artış göstermesi açıklamaktadır (Ceylan, 2004).

Yerleşimde kurulan demiryolu hattı ve inşa faaliyetleri sonrasında, tarihsel süreç içerisinde yapılan yapılardan günümüze ulaşabilenlerin bir kısmı tescillenerek koruma altına alınmıştır. Bu yapılardan kamu, eğitim ve ticari işlevde olan yapılar günümüzde yerleşim halkına hizmet vermeye devam etmektedir. Konut olarak tasarlanan yapıların ise bir bölümü kullanılmakta iken kalanları âtıl durumdadır. İstasyon ve çevresinde belirlenen 4 adet kentsel sit alanı bulunmaktadır. Bunlardan ilki Alaşehir istasyon yerleşkesine paralel konumda bulunan ve birçok ana aks ile istasyona bağlanan Alaşehir Surları (A), ikincisi Yıldırım Beyazıt Cami, St. Jean Kilisesi ve Bakkal Şükrü Konağını içine alan sit alanı (B) ve üçüncüsü Kurşunlu Han'ın bulunduğu ticari alan (C) ve dördüncü sit alanı ise Alaşehir Tren İstasyonu ve yerleşkesinin (D) içerisinde bulunan yapıların bulunduğu alandır. Bu alanlar içerisinde Alaşehir yerleşimi için tarihi, belge ve anı değerine sahip olan yapılar yer almaktadır ve bu alanlar farklı tarihi dönemlere ait mimari anlayışları yansıtmaktadır.

Bu alanlardan birincisi Alaşehir Surları (A)'dır. Bergama Krallığı döneminde kurulan Alaşehir, konum olarak Toptepe'nin kuzey eteklerinde yerleşme faaliyetlerine başlamıştır. 7-11. Yüzyıllar arasında inşa edildiği bilgisine ulaşılan Alaşehir Surları içinde bulunduğu dönem ve sonrasında yerleşimin sınırlarının belirlenmesinde belirleyici bir unsur olmuştur (Ceylan, 2010). İstasyonun güneyinde konumlanan ve Sümer Oral Caddesi ile Kuyucak Caddesi'nin birleştiği sınırda başlayan sit alanında (B) ise; Yıldırım Beyazıt Cami, St. Jean Kilisesi ve Caminin yan parselinde bulunan ve günümüzde işlev değişimi olan Bakkal Şükrü Konağı yer almaktadır. Alaşehir'de bulunan ve Osmanlı Dönemi mimarisinin örneklerinden biri olan Kurşunlu Han'ın içerisinde yer aldığı alan sit alanı (C) olarak belirlenmiştir. Bu alanın çevresinde tescillenmiş ticari yapılar, Yeni Yağhane Cami ve tescilli konutlar bulunmaktadır. Alaşehir Tren İstasyonu ve içerisinde bulunduğu yerleşke (D) sit alanı olarak tescillenen alanlardan biridir. Bu alan içerisinde Alaşehir Tren İstasyonu, hangar binaları, su deposu ve eski trenlerin olduğu birimler bulunmaktadır.

Sit alanları haricinde, yerleşimde belirlenen çalışma alanı içerisinde tescillenen ve farklı işlevlerde hizmet veren birçok yapı bulunmaktadır. Bu yapılar idari, eğitim, ticaret ve konut yapıları olarak gruplandırılabilmektedir. İdari ve kamu yapısı işlevinde Alaşehir Eski Belediye Binası, Ziraat Bankası ile eğitim yapısı olarak ise, Beş Eylül İlkokulu, Alaşehir Ortaokulu ve Alaşehir Halkevi (İlçe Halk Kütüphanesi) yer almaktadır. Dini yapılardan ise; St. Jean Kilisesi, Yıldırım Beyazıt Cami, Pazar Cami ve Yeni Yağhane Cami tescillenerek koruma altına alınmış yapılardandır. Ticaret yapılarında Kurşunlu Han ve kagir dükkanlar tescillenmiştir. Bu dükkanların 7'si Soğuksu Mahallesi'nde, 1'i Sakarya Mahallesi'nde, 1'i Yenice Mahallesi'nde ve 1 tanesi de Beşeylül Mahallesi'nde yer almaktadır.

Çalışma alanı sınırları içerisinde yer alan ve tescilli olan konutların dağılımı ise; 21'i Soğuksu Mahallesi, 8'i Sakarya Mahallesi ve 4'ü Yenice Mahallesi içerisinde konumlandırılmak üzere 33 adettir. Bu yapıların birçoğunun gerekli onarım ve bakım çalışmaları gerçekleştirildikten sonra kullanımı devam ettirilmektedir.



Şekil 4.279 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki sit alanları ve tescilli yapılar (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

4.3.2 Alaşehir Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirası İncelenmesi

4.3.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras

4.3.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras

4.3.2.1.1.1 Dini Yapılar

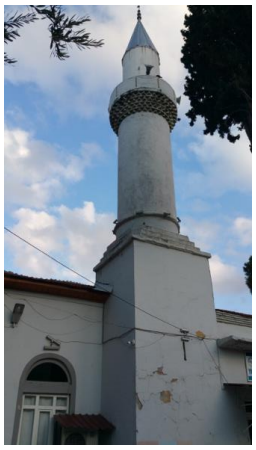
4.3.2.1.1.1.1 Yıldırım Beyazıt Cami

Yıldırım Beyazıt Cami, Soğuksu Mahallesi İsmet Paşa Caddesi üzerinde ve St. Jean Kilisesi'nin karşı parselinde konumlanmaktadır. Yıldırım Beyazıt Cami, padişah Yıldırım Beyazıt Alaşehir'i fethettikten sonra St. Jean Kilisesi'nin karşısına, 1390-1400 yılları arasında inşa edilmeye başlanmıştır (Keskin,). Yapının inşası tamamlanamadan çıkan Ankara Savaşı nedeniyle, Yıldırım Beyazıt ve cami yapımında çalışan işçiler savaşa katılmıştır. Yarım kalan cami inşaatı şehir halkı tarafından ahşap çatı ile kapatılıp tamamlanmıştır ve ibadete açılmıştır (Metin, Zengin, Ateş, bt.).

İmaret ve medresesiyle birlikte külliye olarak inşa edilen yapı grubundan sadece cami ayakta kalmıştır. (Keskin, bt). Alaşehir, 24 Haziran 1920'de işgale uğramış ve yangın sonrasında yıkılmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrasında, cami eski tasarımına uygun olarak onarımdan geçirilmiş ve yıkılan minare ve çatısı yeniden inşa edilmiştir. Dikdörtgen plan şemasına sahiptir ve sonradan yapılan onarımlar nedeniyle yapı birçok özgün niteliğini yitirmiştir. Caminin kuzeybatısında bulunan minarenin gövde kısmı orijinalliğini korumaktadır (Metin, Zengin, Ateş, bt).



Şekil 4.280 Yıldırım Beyazıt Cami



Şekil 4.281 Yıldırım Beyazıt Cami minaresi

4.3.2.1.1.1.2 Kütük Minare Cami

Kütük Minare Cami Sakarya Mahallesi'nde Sekine Evren Caddesi ve Sarısu Caddesi'nin kesiştiği noktada konumlanmaktadır. Kim tarafından ve ne zaman inşa edildiğine dair yazılı bir bilgiye ulaşılamamaktadır. Mimari özellikleri ve duvar yapım sistem özellikleri düşünülerek ve yakın çevrede yer alan Yıldırım Beyazıd Cami ile birlikte Osmanlı'nın ilk dönemlerinde inşa edildiği düşünülmektedir (Metin, Zengin, Ateş, bt). Cami kare plan şemasına sahiptir ve kare harim bölümünün üzeri kubbe ile örtülüdür. Ahşap minberi ve mihrabı bulunmaktadır. Kubbe ve harim duvarları Arapça yazılar ve süslemeler ile kaplanmıştır. Yığma sistemle inşa edilmiş olan caminin girişi son cemaat yerinin de yer aldığı bölümden yapılmaktadır. Son cemaat yeri ve giriş kapısının bulunduğu bölümün üzeri 3 adet kubbe ile örtülüdür. Kubbe içleri motifler ile süslenmiştir.



Şekil 4.282 Kütük Minare Cami güneybatı cephesi



Şekil 4.283 Kütük Minare Cami Son Cemaat Yeri

Minare tek şerefelidir ve yığma sistemle inşa edilmiştir. Minare şerefenin bulunduğu noktaya kadar orijinal niteliğini korumuştur fakat şerefeden yukarısı sonraki dönemde tamir edilmiştir. Cami, minaresinden dolayı Güdük Minare Cami adını almıştır. Caminin giriş bölümünden sonra yer alan iç kapısı üzerinde tamir edildiği döneme ait bir kitabe bulunmaktadır. Bu kitabede Hicri 1285 ve Miladi 1867 yılında Alaşehir Şer'iye Hâkimi Hilmi Efendi'nin çabaları ile tamir çalışmaları uygulandığı belirtilmektedir.

4.3.2.1.1.1.3 Şeyh Sinan Cami

Yapı topluluğu, Alaşehir yerleşiminin güney kısmında Haydar Ovacık Caddesi üzerinde konumlanmaktadır. Yapı, Mahmut Fakih oğlu ve Bursa'da Meftun Emir Sultan Halifesi Şeyh Sinan tarafından 1450 yılında yaptırılmıştır (Metin, Zengin, Ateş). Külliye olarak inşa edilen yapı topluluğunda; cami, tekke, kütüphane, türbe ve hazire bulunmaktaydı. Günümüze ise, bu yapılardan sadece cami, türbe ve hazirenin küçük bir parçası ulaşabilmiştir (Erkaya, 2010).



Şekil 4. 284 Şeyh Sinan Cami Girişi



Şekil 4.285 Şeyh Sinan Cami

Cami, dikdörtgen plan şemasına sahiptir ve caminin harim kısmı altı adet kubbe ile örtülmüştür. Son cemaat yerinin ise üstü üç kubbe ile örtülmüştür ve mevcut dokuz kubbesi ile çok kubbeli ulu camiler tipindedir. Caminin minaresi, son cemaat yerine kuzeydoğu yönünden bağlanmaktadır ve orijinal şekline uygun biçimde yenilenmiştir. Minare tek şerefelidir. Caminin duvarlarında kesme taş ve tuğla malzeme kullanılmış ve son cemaat yerinde devşirme mermer parçalar kullanılmıştır. Çatısı ise iki sıra kirpi saçak örülerek tamamlanmıştır. Caminin iç mekânında sade bir tasarım hakimdir. Üzeri boyalı ahşap minberi bulunmaktadır ve minber üstünde geometrik şekiller ve yıldız motifleri yer almaktadır. Caminin harim kapısı üzerinde yer alan sülüs kitabe 1236 (1821) yılında geçirdiği onarıma aittir. Cami, Millî Mücadele yıllarında depo olarak işlevlendirilmiş ve kullanım sonrasında 1964 yılında camiye esaslı onarım

işlemleri uygulanmıştır. Yapı, 1969 depreminde ciddi hasar almış ve bu hasardan sonra halk tarafından tamir ettirilmiştir ve ibadete açılmıştır (Erkaya, 2010).

4.3.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1875) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras

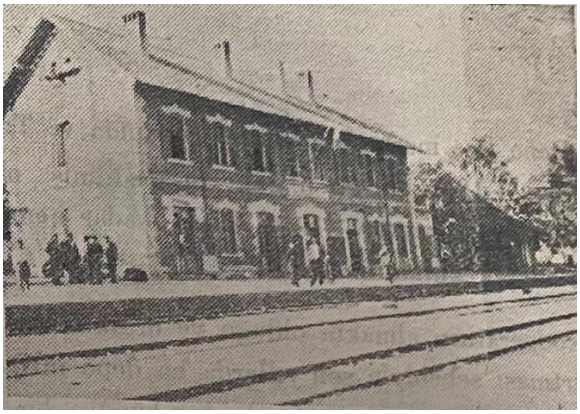
4.3.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları

4.3.2.1.2.1.1 Alaşehir Tren İstasyonu ve Yerleşkesi

Alaşehir Tren İstasyonu, Fatih Mahallesi Atatürk Bulvarı üzerinde ve 170 ada 1 parselde konumlanmaktadır. Yapı, 1875 yılında İngiliz Demiryolu Şirketi tarafından inşa ettirilmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrasında yerleşimde çıkan yangında yanan İstasyon, Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte yeniden inşa edilmiştir.



Şekil 4.286 Alaşehir Tren İstasyonu, Berggren,G. (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphane Arşivi)



Şekil 4.287 Alaşehir'de Cumhuriyet sonrası inşa edilen tren istasyon binası (Akıncı, 1949)

Tren istasyonu yerleşkesi, kuzeyden güneye uzanan demiryolu hattının güneyinde konumlanmaktadır. İstasyon yerleşkesi içerisinde istasyon binası, WC, depo yapıları ve hangarlar yer almaktadır. İstasyon binası iki katlıdır ve dikdörtgen plan şeması uygulanmıştır. Yığma sistemle inşa edilen yapı beşik çatılıdır. Yapının zemin katında yolcu bekleme, bilet satış alanı ve idari birimler yer almaktadır. Üst kat ise lojman olarak kullanılmaktadır. Yapının giriş cephesinde 5 adet kapı ve 11 adet pencere açıklığı yer almaktadır. Pencere ve kapılar basık kemerli formda tasarlanmıştır ve üst kısmında ortada kilit taşı olan söveler bulunmaktadır.



Şekil 4.288 Alaşehir Tren İstasyonu



Şekil 4.289 Alaşehir Tren İstasyonu Bekleme Salonu

4.3.2.1.2.2 Konut Yapıları

4.3.2.1.2.2.1 Bakkal Şükrü Konağı

Bakkal Şükrü Konağı, istasyonun bulunduğu konumdan güneye doğru uzanan Atatürk Bulvarı üzerindeki Kutlu Doğum Parkı içerisinde yer almaktadır. 224 ada 5 parselde konumlanmaktadır. Alaşehir yerleşiminin antik döneme ait önemli eserlerinden biri olan Saint Jean Kilisesi yakınında bulunan yapı, 1920 yılında inşa edilmiş olup Geç Osmanlı Dönemi mimari yapılarındandır. Konak, klasik Türk Evi plan şemasına uygun olarak tasarlanmıştır ve dikdörtgen plan şemasına sahiptir.



Şekil 4.290 Bakkal Şükrü Konağı Giriş Cephesi



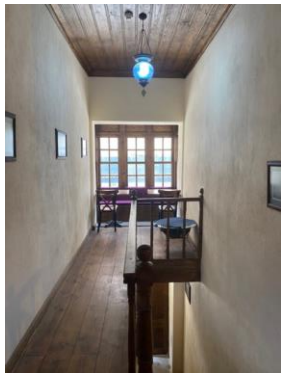
Şekil 4.291 Bakkal Şükrü Konağı

İki katlı olan yapının zemin katında 2 adet oda ve odaların ve girişin açıldığı sofa bulunmaktadır. Yapının özgün plan kurgusunda yapı dışında yer alan mutfak ve WC

restorasyon işleminden sonra yapı içine alınmıştır. Sosyal merkez ve cafe olarak kullanılan yapının zemin katında mutfak, WC, oturma alanının bulunduğu giriş mekânı ve bir adet depo yer almaktadır. Ahşap merdivenle ulaşılan üst katta ise, alt kat plan şemasına benzer şekilde 2 adet oda ve merdivenin bağlandığı sofa yer almaktadır. Merdivenin sağ ve soluna konumlanmış olan odaların biri depo olarak diğeri ise oturma bölümü olarak kullanılmaktadır. Sofada yeni işlevine hizmet etmesi amacıyla oturma alanları oluşturulmuştur. Yapının zemini taş temellidir.



Şekil 4.292 Birinci kat iç mekânı



Şekil 4.293 Birinci kat sofa bölümü

Yapının ana giriş cephesi olan güney cephesinde dikdörtgen formlu ahşap kapıdan yapıya giriş sağlanmaktadır ve kapının iki yanında birer adet ahşap dikdörtgen formlu pencereler yer almaktadır. Giriş kapısıyla aynı doğrultuda ahşap bir cumba bulunmaktadır. Zemin katta olduğu gibi, cumbanın iki yanında da ahşap dikdörtgen

formlu açıklıklar bulunmaktadır. Yapının kuzey cephesinden Kutlu Doğum Parkı'nın yanında bulunan bahçeye doğru bir kapı açılmaktadır. Zemin katta ahşap kapının iki yanında ahşap dikdörtgen formlu birer adet pencere ve üst katta 3 adet ahşap dikdörtgen formlu pencereler yer almaktadır.



Şekil 4.294 Bakkal Şükrü Konağı kuzey cephesi

Erken Cumhuriyet Dönemi mimari mirası örneklerinden olan yapı, kamulaştırılarak Manisa Büyükşehir Belediye'sine devredilmiştir ve belediye tarafından restorasyon çalışması yapılmıştır. 4 yıl süren çalışmalar sonucunda 2017 yılında kullanıma açılmıştır. İşletmesi Manisa Büyükşehir Belediyesi tarafından Alaşehir Girişimciler Derneği'ne verilen yapı, günümüzde sosyal merkez ve cafe olarak hizmet vermektedir.

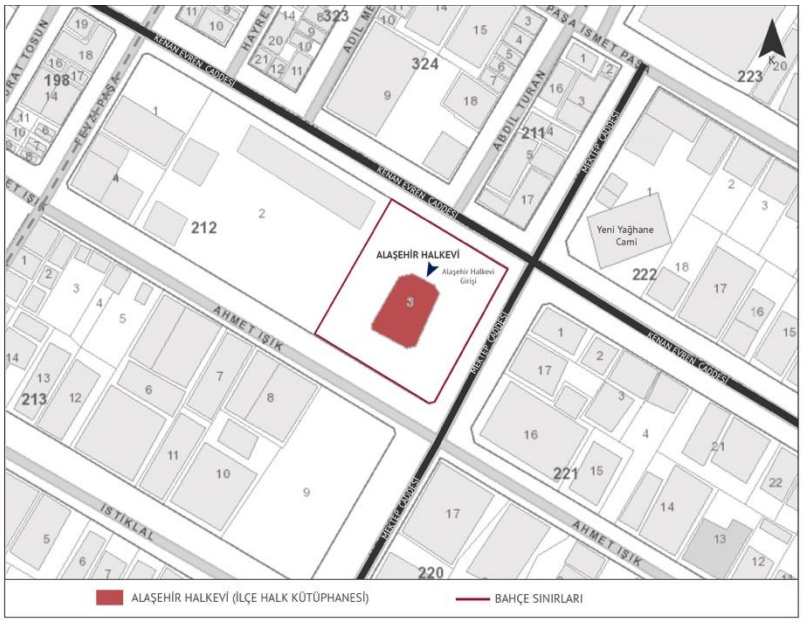
4.3.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras

4.3.2.2.1 Eğitim Yapıları

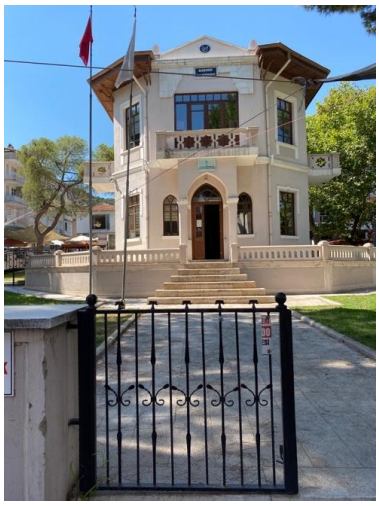
4.3.2.2.1.1 Alaşehir Halkevi (İlçe Halk Kütüphanesi)

Alaşehir Halkevi (İlçe Halk Kütüphanesi) Soğuksu Mahallesi Kenan Evren Caddesi ve Mektep Caddesi'nin kesişimi üzerinde ve 212 ada 3 parsel üzerinde konumlanmaktadır. Kenan Evren Caddesi, İzmir-Uşak demiryolu hattı güzergahına paralel uzanan akslardan biridir. Günümüzde yapının bulunduğu alan ve çevresinde 2-

3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmakta ve bu alanın iç bölümlerinde yer alan yapılar çoğunlukla ticari işlevde kullanılmaktadır.

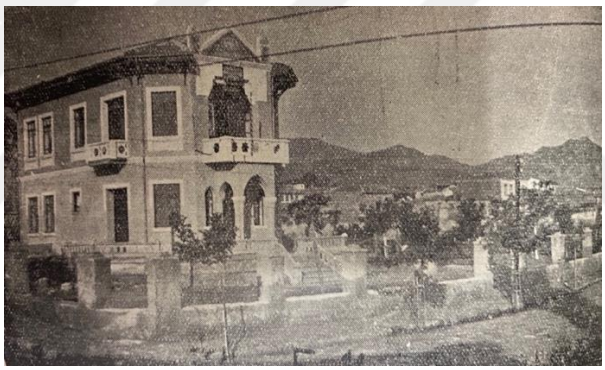


Şekil 4.295 Alaşehir Halkevi'nin kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.296 Alaşehir Halkevi bahçe girişi

Cumhuriyet ideolojisinin önemli yapılarından olan, çağdaş düzenin halka aktarılması ve bu kapsamda eğitimlerin verilmesi için kurulan Halkevi'nin bir şubesi Alaşehir'de açılmıştır. Bu açılış 22 Şubat 1935 tarihinde gerçekleşmiş (Gediz Dergisi, 1938) olup bu yapıda faaliyet göstermiştir. Yapı, 1900'lü yıllarda inşa edilmiş olup Alaşehir Halkevi'nin açılışı sonrasında Halkevi olarak kullanılmış ve sonraki dönemde Cumhuriyet Halk Partisi Alaşehir İlçe Teşkilatı işlevinde hizmet vermiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde, şehirde ilk kütüphane 1930'da Halk Fırkası ve Muallimler Birliği tarafından açılmış ve 300'e yakın eseri barındıran kütüphane öğrenci ve halkın ortak kullanımındadır. 1981 yılında Halk Kütüphanesi ismini almış ve günümüzde hizmet verdiği yapıya taşınmıştır (Ceylan, 2004). Bu dönemden günümüze kadar kütüphane kullanımı sürdürülmektedir.



Şekil 4.297 Alaşehir Halkevi (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)



Şekil 4.298 Alaşehir Halkevi (Restorasyon Öncesi 2013) (Kaynak: https://www.alasehir.bel.tr/kultur-ve-sanat-evlerimiz.html)

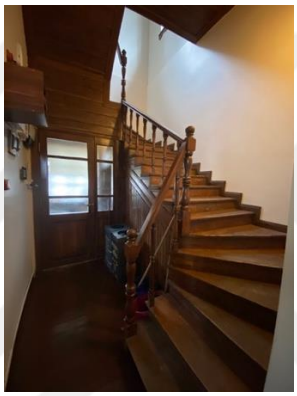
Cumhuriyet dönemi mimarlığının örneklerinden biri olan yapı bodrum kat üstüne iki katlı olarak inşa edilmiştir. Enine dikdörtgen formlu plan şemasına sahip olan yapının giriş cephesinin yan yüzeyleri pahlanarak altıgen bir forma ulaşılmıştır. Yapının genelinde simetrik bir yaklaşım hakimdir. 1252 m^2 toplam alan üzerinde konumlanan yapı yaklaşık olarak 300 $m^{2'dir}$ ve bahçesinden kot farkı ile ayrılmaktadır. Yapıya bahçe kapısından ilerledikten sonra karşılaşılan altı basamaklı merdivenle ulaşılmaktadır. Zemin katın arka cephesi hariç diğer cepheleri teras ile çevrili olup teras korkulukları birbirinden farklı formlarda geometrik süslemeler ile oluşturulmuştur. Giriş kapısından yapı içerisine ulaşıldığında ilk olarak büyük bir salon yer almakta ve bu salon günümüz işleviyle kitapların da yer aldığı okuma salonu olarak kullanılmaktadır. Ana salondan diğer mekanlara dağılımın sağlandığı hole geçilmekte ve bu alandan çocuk bölümü olarak belirlenen bir odaya, mutfağa ve üst kata bağlanan merdivene erişim sağlanmaktadır. Merdiven altında Wc yer almakta olup holün sonunda zemin kat çevresini saran terasa açılan bir ahşap kapı konumlandırılmıştır.



Şekil 4.299 Alaşehir Halkevi zemin kat okuma salonu



Şekil 4.300 Zemin kat mutfak ve çocuk bölümü



Şekil 4.301 Birinci kata bağlanan merdiven

Birinci kata ahşap malzemeden üretilmiş iki kollu bir merdiven ile ulaşılmakta ve merdiven sahanlığından sonra ulaşılan kare planlı bir oda bulunmaktadır. Bu odanın da tavan ve zemin döşemesi ahşap malzeme kullanılarak hazırlanmıştır. Zemin katta yer alan ana salonun sekizgen plan tasarımı birinci katta da uygulanmış ve salona ahşap kanatlı kapıdan geçilmektedir. Salondan giriş cephesinde bulunan balkona geçiş bulunmaktadır. Birinci katta büyük okuma salonu ve müdür odası yer almakta olup bu mekanların zemin ve tavan döşemelerinin tamamında ahşap malzeme kullanılmıştır.



Şekil 4.302 Alaşehir Halkevi merdiven sahanlığı okuma alanı

Okuma salonun cephelerinde bulunan geniş ahşap doğramalı pencere açıklıkları sayesinde salon gün ışığından yararlanarak aydınlık bir çalışma ve okuma alanı oluşturmaktadır. Okuma salonunun cephe duvarlarına ahşap kitaplıklar yerleştirilmiş ve pencerelerin altlarında da kitaplıklar devam ettirilmiştir. Salonun orta bölümünde ise, kullanıcıların çalışmasına yardımcı olacak şekilde ahşap dikdörtgen masalar eklenerek tefriş tamamlanmıştır.



Şekil 4.303 Alaşehir Halkevi birinci kat okuma salonu ve kitaplık bölümü

Yapının girişinin bulunduğu kuzey cephesinde bir adet balkon yer almakta ve bu balkonda stilize edilmiş yıldız motifleri ile süslenen beton korkuluklar yapılmıştır. Balkona açılan ahşap kapı, dikdörtgen formlu ve geniş kanatlıdır. Balkon, alt katta

bulunan giriş kapısını çevreleyen iki adet beton sütunun ve kapı saçağının üzerine oturtulmuştur. Kapı girişini çevreleyen saçak bölümünün üç tarafı sivri kemerler ile tamamlanmıştır. Sivri kemerli ahşap giriş kapısı ve iki yanında yer alan pencereler de tasarımın devamı niteliği taşıyacak formla sivri kemerli olarak yapılmış olup diğer pencere ve kapılar ise dikdörtgen forma sahip olup ahşap çerçevelidir. Cephede simetrik bir tasarım hakimdir ve pahlanarak oluşturulan yan cephelerde de zemin kat ve birinci katta birer adet dikdörtgen formlu ahşap pencereler bulunmaktadır. Bu pencerelerin çevresi yonu taşından üretilen söveler ile desteklenmiş ve pencere denizliklerinin altında dikdörtgen formlu süslemeler yer almaktadır.



Şekil 4.304 Alaşehir Halkevi giriş cephesi



Şekil 4.305 Alaşehir Halkevi giriş kapısı

Restorasyon çalışmaları sırasında, giriş cephesinde bulunan balkon üzerinde konumlanan alanda taç bölümü olarak adlandırılan üçgen alınlığın varlığına dair bir görsele ulaşılmıştır. Bu görselde, giriş bölümü üzerinde bir süsleme ve içerisinde bulunan bir kitabenin varlığı anlaşılmaktadır. Üçgen alınlık mermer harpuşta ile çevrelenmiş olup cephe yüzeyinde bulunan mermer kaplamaya silme ile bağlanmaktadır. Yapılan sözlü tarih çalışmaları ve elde edilen görsele göre, üçgen alınlık yeniden üretilmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).



Şekil 4.306 Alaşehir Halkevi giriş cephesi balkonu



Şekil 4.307 Alaşehir Halkevi taç bölümü

Yapının doğu ve batı cephelerinde zemin katta bahçeye bağlanan bir adet kapı, altı adet dikdörtgen formlu pencere açıklığı, bir adet balkon ve balkona açılan birer kapı

yer almaktadır. Bu cephelerde bulunan balkonlar giriş cephesi balkonuyla benzer tasarım yaklaşımıyla yapılmış olup ölçek olarak küçüğü şeklinde inşa edilmiştir. Cephelerde zemin kat ve birinci katın ayrımını vurgulamak için tüm yapıyı dolanan kat silmesi bulunmaktadır.



Şekil 4.308 Alaşehir Halkevi doğu cephesi



Şekil 4.309 Alaşehir Halkevi güney cephesi

Yapı kagir sistemle inşa edilmiştir. Zemin kat ve birinci kat tavan ve zemin döşemelerinde, pencere ve kapı açıklıklarında ahşap malzemeye yer verilmiştir. Salonun tavanında ve zemin döşemesinde ahşap malzeme kullanılmış ve tavanın orta noktasında kabartmalı ve oymalı bir süsleme yer almaktadır. Kapı ve pencereler söveli olup sövelerinde çimento katkılı kireç harcı kullanılmıştır. Yapı kırma çatılı ve çatı örtü malzemesi olarak Marsilya tipi kiremit seçilmiştir. Çatı saçaklarında ahşap

malzeme kullanılmış ve saçak cephelerinin üst köşe noktalarından duvara ahşap destekler ile bağlanmıştır.



Şekil 4.310 Tavan kaplamaları, 1-Zemin kat tavanı, 2- Birinci kat tavanı



Şekil 4.311 İç mekân ahşap kapı

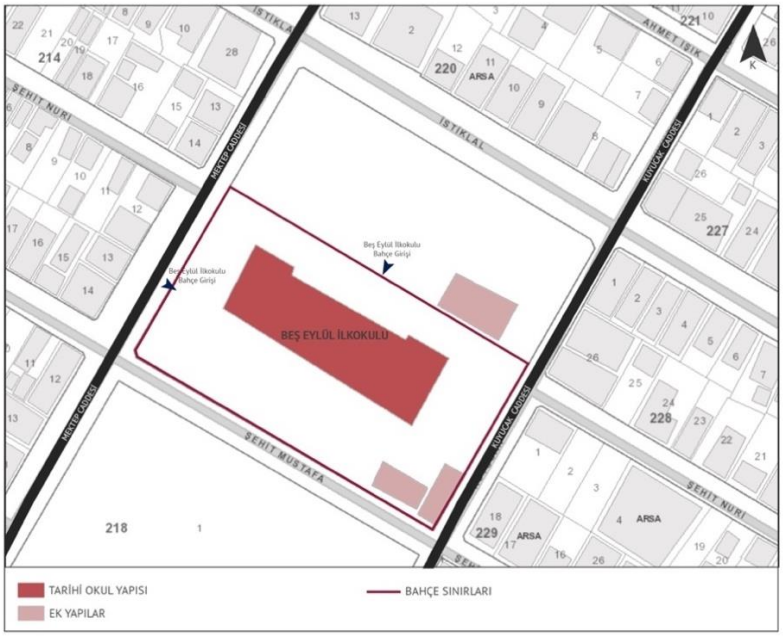
Halkevinin restorasyon çalışmalarına 2012 yılında başlanmıştır ve Alaşehir Belediyesi tarafından yürütülmüştür. Alaşehir Halkevi, 23.09.1988 tarihinde 514 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi). Yapı günümüzde de öğrenciler ve yerleşim halkı tarafından aktif olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.312 Alaşehir Halkevi restorasyon süreci (Kaynak: https://www.alasehir.bel.tr/tarihi-kutuphane-restorasyonu.html)

4.3.2.2.1.2 Beş Eylül İlkokulu

Alaşehir yerleşiminde bulunan eğitim yapısı örneği, Beş Eylül İlkokulu'dur. Yapı, Alaşehir Tren İstasyonu bölgesinde inşa edilmiştir ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimari miras örneklerinden birisidir. Beş Eylül İlkokulu Soğuksu Mahallesi Mektep Caddesi üzerinde, 219 ada ve 1 no'lu parsel üzerinde konumlanmaktadır. Yerleşimin ortasından geçen İzmir-Uşak demiryolu hattına Atatürk Bulvarı ile bağlanmaktadır ve Alaşehir Tren İstasyonu'na 1,3 km uzaklıkta yer almaktadır. İlkokulun yan parselinde Alaşehir'in önemli eğitim yapılarından olan Alaşehir Ortaokulu bulunmaktadır. Okulun kuzey doğrultusunda Alaşehir'in ilk yerleşim alanını oluşturan ve günümüzde de önemini koruyan çarşı bölgesi yer almaktadır ve bu bölgede yerleşimin Philadelphia Kilisesi, Yıldırım Beyazıt Cami, Alaşehir Halkevi (İlçe Halk Kütüphanesi), Kurşunlu Han gibi tarihi yapıları bulunmaktadır. Çevrede yer alan diğer yapı bloklarında ise konut ve ticari kullanım hakimdir. Zemin katı ticari işlevde, üst katı ise konut amaçlı kullanılan yapılar bu bölgede konumlanmaktadır.



Şekil 4.313 Beş Eylül İlkokulu'nun kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



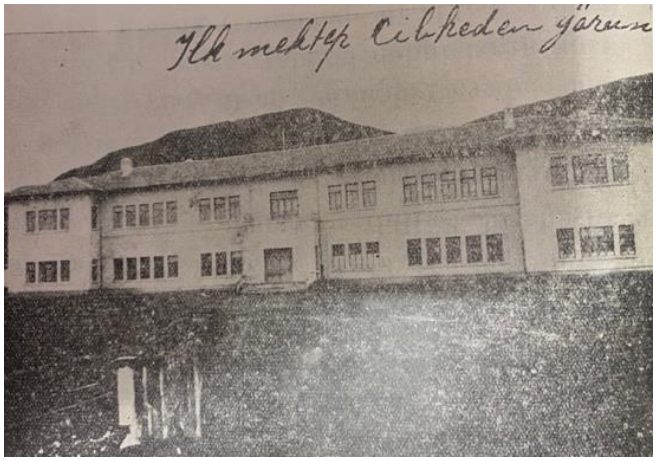
Şekil 4.314 Beş Eylül İlkokulu bahçe girişi

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında 1924 yılında, Mustafa Kemal Atatürk Alaşehir yerleşimini ziyaret etmiştir ve bu ziyaret esnasında yerleşimde okul açılması ile ilgili talimat vermiştir. Bunun üzerine 1928 yılında halkın katkısı ile okul binası ve bir konferans salonunun yapımına başlanmıştır. Alaşehir yerleşiminin Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen ilk eğitim yapısı olma özelliğini taşımaktadır. Uzun yıllar

eğitim vermeye devam etmiştir (Beş Eylül İlkokulu Arşivi). Günümüzde de kullanılan okul 3 bloktan oluşmaktadır. Orta blok 1946 yılında eğitim-öğretim faaliyetlerinin yürütülmesi için hizmete açılmıştır. 1961 yılında ise bu bloğun batısına 2 katlı batı bloğu, 1967 yılında doğu yönüne doğu bloğu inşa edilmiştir. 1986 yılında inşa edilen ve anasınıfı binası olarak kullanılan yapı günümüzde öğretmen evi lokali olarak hizmet vermektedir.



Şekil 4.315 Beş Eylül İlkokulu (1930) (Beş Eylül İlkokulu Arşivi)

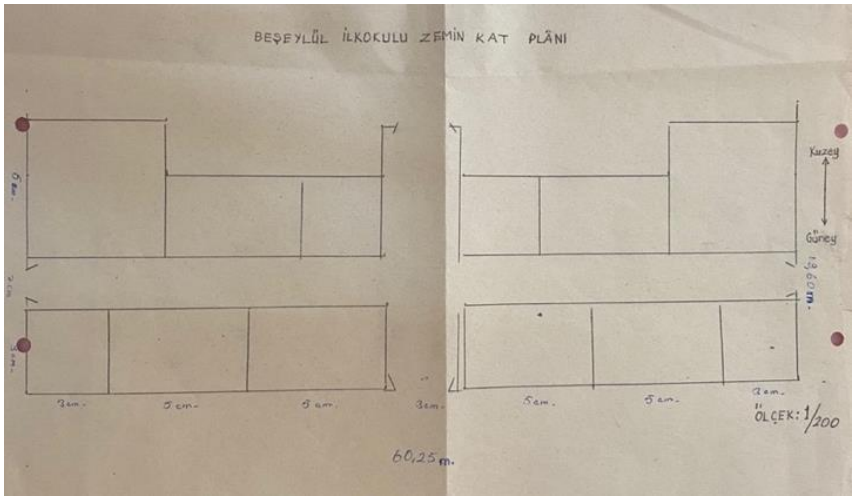


Şekil 4.316 Beş Eylül İlkokulu (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932)



Şekil 4.317 Okul Açılış Töreni (1945) (Beş Eylül İlkokulu Arşivi)

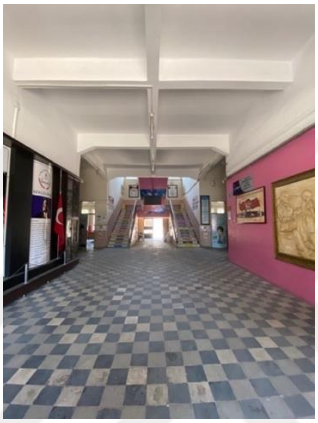
1968-1974 yılları arasında lise ile birlikte kullanılmıştır, 1989-1990 öğretim yılı başlangıcında kapsamlı bir onarım faaliyeti geçiren okul, 1991-1992 eğitim-öğretim yılı ile birlikte faaliyetlerine devam etmiştir (Beş Eylül İlkokulu Arşivi). Okul inşasına başlandığı dönemde yapılan ana bina dikdörtgen plan şemasına sahiptir ve iki katlıdır. Yapının doğu ve batı doğrultusu ucunda ön cepheye taşma yapan iki adet kütlesi bulunmaktadır. İnşa edildiği dönemin mimari anlayışını yansıtan yapı simetrik plan şemasına sahiptir.



Şekil 4.318 Beş Eylül İlkokulu Zemin Kat Planı (Beş Eylül İlkokulu Arşivi)

Geniş bir arsa içerisinde yer alan yapıya dört cepheden de giriş sağlanmaktadır, ana giriş ise kuzey cephesindedir. Giriş öne çıkma yapan tek katlı bir kütle ile

vurgulanmıştır. Zemin katta müdür odası ve müdür yardımcı odasından oluşan idari birimler, öğretmenler odası, özel eğitim sınıfı, 7 derslik ve 2 anasınıfı ve anasınıfı yemekhanesinden oluşan ve bölücü malzeme ile ayrılmış bir anasınıfı birimi yer almaktadır. Doğu-batı yönünde uzanan koridorun iki tarafında mekanlar ve ucunda girişler konumlanmaktadır ve doğu cephesinde yer alan giriş anasınıfı bölümüne hizmet vermektedir.



Şekil 4.319 Merdivene bağlanan ana giriş



Şekil 4.320 Dersliklere bağlanan zemin kat koridoru

Yapının köşelerinde konumlanan derslikler her iki yönden geniş pencere boşlukları ile aydınlatılmakta iken, köşe dersliklerin ve anasınıfı bölümünün arasında yer alan mekanlar ise tek cepheden ışık almaktadır. Dersliklerin açıldığı koridor geniş

tutulmuştur ve öğrencilere kullanım alanı sağlanmıştır. Batı cephesinde yer alan giriş kullanıma kapatılarak önünde öğrenciler için dinlenme alanı oluşturulmuştur. Zemin katın yer döşemesinde mozaik kaplama uygulanmıştır ve bu kaplama sınıflarda da devam ettirilmiştir.



Şekil 4.321 Zemin kat derslik

Yapının doğu bölümünde yer alan anasınıfı bölümünün erişimi bölücü yardımıyla sınırlandırılmıştır ve daha özel bir kullanım alanı tanımlanmıştır. Karşılıklı iki adet sınıfın yer aldığı bölümde öğrencilerin kullanımı için bir adet anasınıfı yemekhanesi oluşturulmuştur.

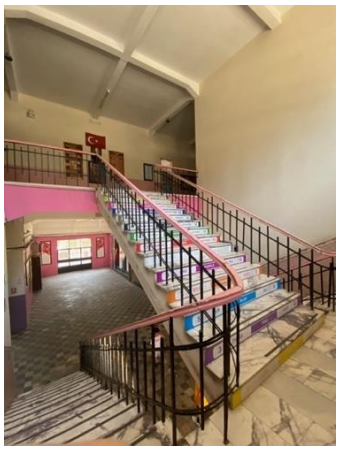


Şekil 4.322 Ana sınıfı derslik iç mekânı

Okul binasının orta ekseninde yer alan ana giriş bölümünden üst kata, üç kollu boy sahanlıklı tasarımla inşa edilen merdiven yardımıyla ulaşılmaktadır. Merdiven basamakları ve sahanlığı mermer malzeme ile kaplanmıştır ve trabzanlarında metal, küpeştesinde ise ahşap malzeme kullanılmıştır.



Şekil 4.323 Birinci kata bağlanan merdiven



Şekil 4.324 Üç kollu boy sahanlıklı merdiven

Zemin kat plan şeması üst katta da uygulanmıştır ve doğu-batı doğrultusunda uzanan koridorun çevresinde derslikler konumlandırılmıştır. Zemin katta vurgulanan ana giriş bölümünün üstü ise balkon olarak kullanılmaktadır. Bu katta rehberlik ve psikolojik danışmanlık, kütüphane, arşiv ve 11 adet derslik yer almaktadır. Birinci katın zemin döşemesi karosimandır ve dersliklerde de bu malzeme kullanılmıştır.



Şekil 4.325 Dersliklere bağlanan birinci kat koridoru



Şekil 4.326 Birinci kat derslik iç mekânı

Kuzey cephesi simetrik olarak tasarlanmıştır ve cephe tasarımında anıtsal yön ağır basmaktadır. Cephenin ortasında giriş bölümü yer almaktadır ve bu bölüm tek katlı bir kütle olarak öne çıkarılmış ve girişe vurgu yapılmıştır. Tek kanatlı ve iki yanında pencerelerin bulunduğu bir metal kapıdan içeriye erişim sağlanmaktadır. Bu kapı sonraki dönemde değiştirilmiştir ve özgün kapı kullanılmamaktadır. Yapı güneyden kuzeye doğru azalan eğim nedeniyle zemini doldurularak, üzerine inşa edilmiştir. Bu yükseltilen alan metal korkuluk ile çevrelenmiştir ve ana girişe dört basamak ile erişilmektedir. Bu cephede 50 adet pencere açıklığı ve bir balkon kapısı yer almaktadır. Giriş kütlesinin üst katında metal korkulukla çevrelenmiş balkon bulunmaktadır.



Şekil 4.327 Beş Eylül İlkokulu kuzey cephesi

Tali girişlerin sağlandığı cepheler olan doğu ve batı cephelerinde orta eksenin sağ ve solunda metal giriş kapıları bulunmaktadır ve bu cephelerde 13'er adet pencere açıklığı yer almaktadır. Bu cephelerdeki tasarım anlayışı girişlerin konumu dışında aynıdır. Batı girişine iki, doğu girişine ise bir adet basamak yardımıyla erişim sağlanmaktadır.



Şekil 4.328 Beş Eylül İlkokulu batı cephesi

Güney cephesinde ise, diğer cephelerde olduğu gibi simetrik tasarım uygulanmıştır ve giriş cephenin ortasında yer almaktadır. Ana girişin bulunduğu bölüme açılmaktadır ve metal giriş kapısı aynı doğrultuda konumlandırılmıştır. Bu cephede zemin katta 24 adet, birinci katta ise 27 adet pencere açıklığı bulunmaktadır.



Şekil 4.329 Beş Eylül İlkokulu güney cephesi

Yapı kâgir duvarlı ve betonarme döşemeli olarak inşa edilmiştir. Birinci kat ve bu kata bağlanan merdiven betonarme olarak yapılmıştır. Kırma çatılı yapı Marsilya tipi kiremit ile örtülmüştür. Çatının geniş beton saçakları bulunmaktadır ve bu saçaklar inşa edildiği Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisinin önemli unsurlarındandır. Yapının ana ve tali giriş kapıları, pencereleri özgün malzeme ve elemanlarından ayrılarak günümüzde kullanılan metal kapı ile PVC pencere doğramaları takılmıştır. Zemin kat pencerelerine bütün olarak, birinci kat pencerelerinde ise kanatların bulunduğu bölümlere metal korkuluklar eklenmiştir. Pencereler iki kanatlıdır.



Şekil 4.330 Pencere açıklıkları, 1- Zemin kat, 2-Birinci kat

Yapının zemin döşemelerinde zemin katta mozaik, birinci katta ise karosiman kullanılmıştır. Özgün döşemeler yapı genelinde korunmaya çalışılmıştır. Zemin katta bulunan anasınıfları ve birinci katta yer alan dersliklerin bazılarında zemin kaplama malzemesi değiştirilmiştir.



Şekil 4.331 Karosiman zemin döşemesi, 1- Zemin kat, 2- Birinci kat

Beş Eylül İlkokulu, İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 13 Ekim 2017 tarihinde tescillenmiştir.

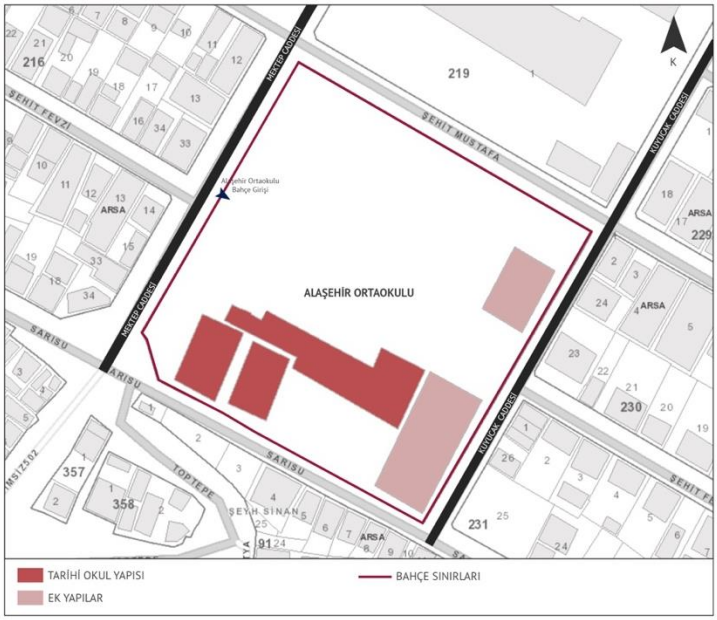
4.3.2.2.1.3 Alaşehir Ortaokulu

Alaşehir yerleşiminde bulunan eğitim yapısı örneği Alaşehir Ortaokulu'dur. Yapı, Alaşehir Tren İstasyonu bölgesinde inşa edilmiştir ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimari miras örneklerinden birisidir. Alaşehir Ortaokulu Soğuksu Mahallesi Mektep Caddesi üzerinde, 218 ada ve 1 no'lu parsel üzerinde konumlanmaktadır. Yerleşimin ortasından geçen İzmir-Uşak demiryolu hattına Atatürk Bulvarı ile bağlanmaktadır ve Alaşehir Tren İstasyonu'na 1,3 km uzaklıkta yer almaktadır. Okulun yan parselinde Alaşehir'in en eski eğitim yapısı olan Beş Eylül İlkokulu bulunmaktadır. Okulun kuzey doğrultusunda Alaşehir'in ilk yerleşim alanını oluşturan ve günümüzde de önemini koruyan çarşı bölgesi yer almaktadır ve bu bölgede yerleşimin Philadelphia Kilisesi, Yıldırım Beyazıt Cami, Alaşehir Halkevi (İlçe Halk Kütüphanesi), Kurşunlu Han gibi tarihi yapıları bulunmaktadır. Çevrede yer alan diğer yapı bloklarında ise konut ve ticari kullanım hakimdir. Zemin katı ticari işlevde, üst katı ise konut amaçlı kullanılan yapılar bu bölgede konumlanmaktadır.

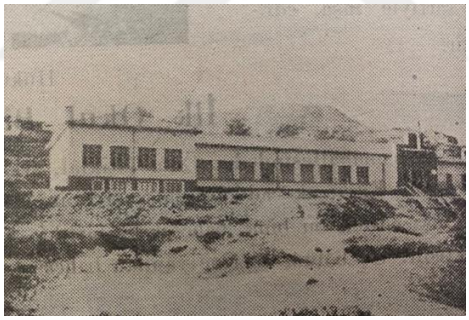


Şekil 4.332 Alaşehir Ortaokulu (Kaynak:https://www.okullarhakkinda.com/45/04/725447/alasehirortaokulu.html)

Alaşehir Ortaokulu, Soğuksu Mahallesi Mektep Caddesi üzerinde yer almaktadır. Eğitim öğretim faaliyetlerine 1947 yılında başlanmıştır. Tarihsel süreç içerisinde farklı eğitim kurumlarının kullandığı bir eğitim yerleşkesi olmuştur. Bu kurumlardan ilki, Alaşehir Lisesi'dir ve 1970'lerde Alaşehir Lisesi kendi yerleşkesinde hizmet vermeye başlayıncaya kadar 3 yıl Alaşehir Ortaokulu B Blokta eğitim verilmiştir. Sonrasında kısa bir dönem, Beş Eylül Ortaokulu olarak hizmet vermiştir. Günümüzde ise, özgün işlevinde Alaşehir Ortaokulu olarak eğitim öğretim faaliyetleri sürdürülmektedir. (Alaşehir Ortaokulu, bt.).



Şekil 4.333 Alaşehir Ortaokulu'nun kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan 2021 yılı görseli üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.334 Alaşehir Ortaokulu (Akıncı, 1949)



Şekil 4.335 Alaşehir Ortaokulu girişi (Akıncı, 1949)

Okul inşasına başlandığı dönemde yapılan ana bina L plan şemasına sahiptir ve tek katlıdır. Yapının ön cephesi olan kuzey cephesi ucunda öne taşma yapan kütlesi bulunmaktadır. İnşa edildiği dönemin mimari anlayışında simetrik plan şeması hâkim olmasına karşın bu yapıda simetrik plan sistemi uygulanmamıştır. Okul iki bloktan oluşmaktadır ve bu yapılar tarihi okul yapısı olan (A Blok) ve ek yapı olan (B Blok)'tur. Geniş ve eğimli bir arsa içerisinde yer alan yapıya tarihi okul yapısına (A Blok) üç cepheden de giriş sağlanmaktadır, ana giriş ise kuzey cephesindedir. Giriş öne çıkma yapan ve kolonlar üzerinde tek katlı kapalı bir kütle ile vurgulanmıştır. Zemin katta müdür odası, müdür yardımcı odasından oluşan idari birimler, öğretmenler odası, konferans salonu, 7 derslik, oyun salonu, kütüphane ve mutfak yer almaktadır. Doğu-batı ve bu koridora bağlanan kuzey-güzey yönünde uzanan koridorun iki tarafında mekanlar konumlanmaktadır. Kuzey ve doğu cephelerinden yapıya giriş sağlanmaktadır.



Şekil 4.336 Alaşehir Ortaokulu zemin kat planı (Okul tarafından Fatih Projesi Kapsamında Hazırlanan Kat Planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

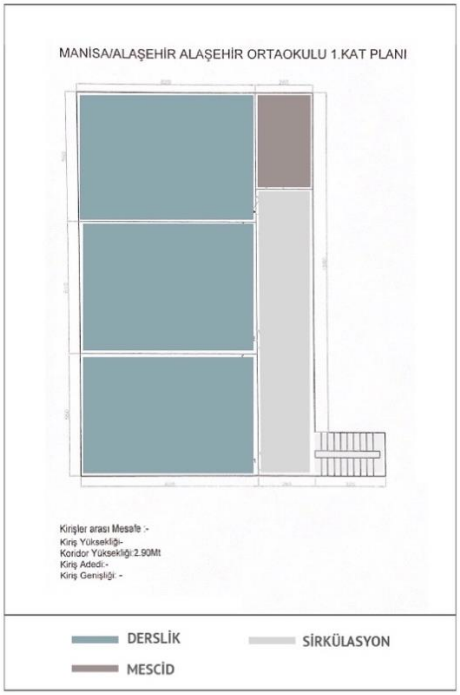
Yapının köşelerinde konumlanan derslikler her iki yönden geniş pencere boşlukları ile aydınlatılmakta iken, köşe dersliklerin arasında yer alan mekanlar ise tek cepheden

ışık almaktadır. Dersliklerin açıldığı koridorlar ince ve uzun tutulmuştur. Batı cephesinde yer alan giriş ile dersliklere direk erişim sağlanmaktadır. Zemin katın yer döşemesinde mozaik kaplama uygulanmış ve bu kaplama cepheden giriş sağlanan yapının arka kanadında sınıflarda da devam ettirilmiştir. Okul binasının arka bölümünde yer alan koridordan üst kata, döner merdiven yardımıyla ulaşılmaktadır. Merdiven basamakları mermer malzeme ile kaplanmıştır, trabzanlarında ve küpeştesinde metal malzeme kullanılmıştır.



Şekil 4.337 A Blok zemin kat koridoru

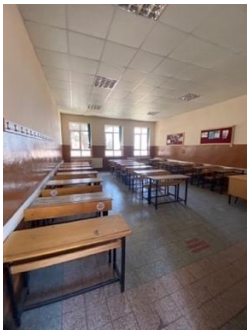
Arka bölüm zemin kat plan şeması üst katta da uygulanmıştır ve kuzey-güney doğrultusunda uzanan koridorun batısında derslikler konumlandırılmıştır. Bu katta mescid ve 3 adet derslik yer almaktadır. Birinci katın zemin döşemesi mozaiktir ve dersliklerde de bu malzeme kullanılmıştır.



Şekil 4.338 Alaşehir Ortaokulu birinci kat planı (Okul tarafından Fatih Projesi Kapsamında Hazırlanan Kat Planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.339 A Blok birinci kat koridoru



Şekil 4.340 A Blok birinci kat derslik iç mekânı

Yapının ana girişi kuzey cephesinde yer alan merdivenle yükseltilmiş ve sütunlarla vurgulanmış girişten sağlanmaktadır. Girişin sağından ve solundan derslik ve idari birimlere bağlanan koridorlara erişim sağlanmaktadır ve girişin hemen karşısında sonraki dönemde inşa edilen konferans salonu yer almaktadır. Giriş mekanının zemini karosiman ile kaplanmıştır.



Şekil 4.341 A Blok ana giriş mekânı

Konferans salonu dikdörtgen formlu olup geniş ahşap pencereleri bulunmaktadır. Bu pencereler sayesinde doğal ışıklandırması oldukça yüksektir. Zemini karosiman ile kaplanmış ve ahşap tavan döşemesi bulunmaktadır. Konferans salonunun hemen yanında ise dersliklere açılan bir oyun salonu yer almaktadır.



Şekil 4.342 Konferans salonu iç mekânı



Şekil 4.343 Oyun alanı

Ana giriş kapısının çaprazından U formlu plan şemasının ortasında yer alan arka bahçeye erişim sağlanmaktadır. B Blok dersliklerinin ve konferans salonunun cephesine bakan bahçe içerisine sonraki dönemlerde kullanım için yarı açık ve kapalı oturma alanları eklenmiştir ve öğrenci öğretmen kullanımına hizmet vermektedir.



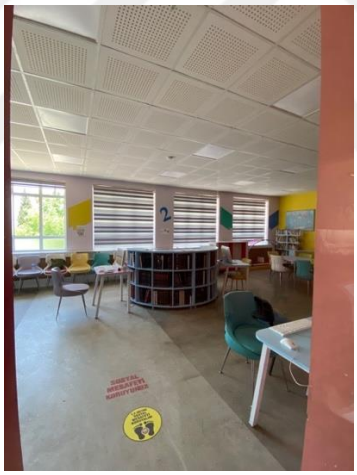
Şekil 4.344 A Blok arka bahçesi ve derslik cephesi

Solda yer alan ve ana girişten koridor yardımıyla erişilen kütlede ise, 4 derslik ve dersliklerin karşısında kütüphane konumlanmaktadır. İnce uzun ve kare formlu pencerelerin bulunduğu koridorun zemini de giriş mekânında bulunan karosiman ile kaplanmış ve bu malzeme kullanımı dersliklerde de devam ettirilmiştir. Zaman

içerisinde dersliklerden bazılarının ve kütüphanenin zemin döşeme malzemesi değiştirilmiştir.



Şekil 4.345 A Blok sirkülasyon koridoru



Şekil 4.346 A Blok Z kütüphanesi

Okul içerisinde Z kütüphane bulunmakta olup bu kütüphaneler internet hizmetine sahip olan, dijital kitap içerikleri ile (e-kitap, z-kitap) desteklenmektedir. Temel eserlerinde yer aldığı bu kütüphanelerde bilgi teknolojisi sınıfları ile kütüphaneler birbirine entegre edilmiştir ve öğrenci kullanımına açılmıştır. (Z Kütüphane, https://www.z-kutuphane.com/z-kutuphane/)



Şekil 4.347 A Blok derslikleri iç mekânı

Kuzey cephesi aynı dönem inşa edilen yapıların tersi bir yaklaşımla simetrik olarak tasarlanmamıştır. Fakat cephe tasarımında anıtsal yön ağır basmaktadır. Cephenin sağında giriş bölümü yer almakta ve bu bölüm tek katlı bir kütle olarak öne çıkarılmış sütunlarla yükseltilmiş ve girişe vurgu yapılmıştır. Tek kanatlı ve iki yanında pencerelerin bulunduğu bir metal kapıdan içeriye erişim sağlanmaktadır. Bu kapı sonraki dönemde değiştirilmiş olup özgün kapı kullanılmamaktadır. Yapı girişi yükseltilmiş ve yükseltilen metal korkuluk ile çevrelenmiş ve ana girişe 13 basamak ile erişilmektedir. Bu cephede 16 adet pencere açıklığı ve bir giriş kapısı yer almaktadır. Yapının bodrum katında ise iki pencere açıklığı ve iki metal giriş kapısı bulunmaktadır.



Şekil 4.348 Alaşehir Ortaokulu kuzey cephesi



Şekil 4.349 Alaşehir Ortaokulu ana giriş bölümü

Tali girişlerin sağlandığı cephe olan batı cephesinde orta eksenin solunda metal giriş kapısı bulunmakta ve bu cephede 17 adet pencere açıklığı yer almaktadır. Batı girişine erişim için zemin doldurularak yükseltilmiştir.



Şekil 4.350 A Blok batı cephesi

Tarihi okul yapısının hemen yanına ihtiyaçlar doğrultusunda ek yapı (B Blok) inşa edilmiş ve günümüzde iki yapıda da eğitim faaliyetleri sürdürülmektedir. Özgün yapıya benzer mimari özellikler gösteren bu blok bodrum üstü iki katlı olarak tasarlanmış olup ana girişini özgün yapıyla bağlantılı olacak şekilde tasarlanan bölümden almaktadır.



Şekil 4.351 Alaşehir Ortaokulu A Blok ve B Blok ilişkisi

Ana yapının özgün pencereleri ahşap ve ahşap ara çıtalı dikdörtgen formlu pencerelerdir. Ön cephede ise kare formlu pencere açıklıkları yer almaktadır. Fakat süreç içerisinde yapının ahşap pencereleri PVC pencere ile değiştirilmiştir.



Şekil 4.352 Konferans salonu pencere açıklığı

Yapının zemin döşemelerinde zemin katta karosiman, birinci katta ise mozaik kullanılmıştır. Özgün döşemeler yapı genelinde korunmaya çalışılmıştır. Zemin katta bulunan bazı derslikler ve kütüphanede zemin kaplama malzemesi değiştirilmiştir.



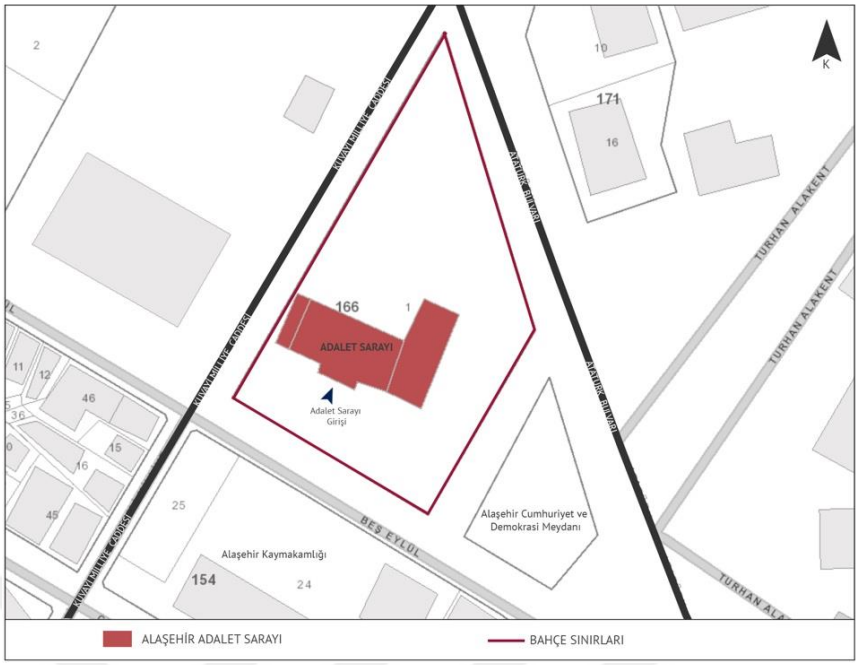
Şekil 4.353 Zemin döşemeleri, 1-A Blok koridor, 2- Konferans salonu, 3- Koridor

Alaşehir Ortaokulu, İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 1 Kasım 2019 tarihinde tescillenmiştir.

4.3.2.2.2 Kamu Yapıları

4.3.2.2.2.1 Alaşehir Hükümet Konağı (Adalet Sarayı)

Alaşehir yerleşimi tren istasyonu çevresinde inşa edilen ve kamu yapılarına bir örnek Alaşehir Hükümet Konağı (Adalet Sarayı)'dır. Yapı, Alaşehir Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya bağlanan arterlerden biri olan Kuva-yı Miliye Caddesi ve ana arter olan Atatürk Bulvarı'nın kesişim noktası üzerinde 166 ada 1 parselde konumlanmaktadır ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. Adalet Sarayı'nın yan parselinde Alaşehir yerleşiminin idari kurumlarından olan Alaşehir Kaymakamlığı ve Alaşehir Belediyesi yer almaktadır. Yerleşimin merkezini oluşturan bu bölümde yönetim ve kamu yapıları bir arada bulunmaktadır ve bu doğrultu üzerinden çarşı bölgesine erişim sağlanmaktadır. Günümüzde yapının bulunduğu alan çevresinde 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmakta olup bu alanın iç bölümlerinde yer alan yapılar konut ve ticari işlev olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.354 Alaşehir Hükümet Konağı'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.355 Alaşehir Hükümet Konağı bahçe girişi

18 Nisan 1926 tarihli Anadolu gazetesi haberine göre, 15 Nisan 1926 tarihinde yaşanan bir yangında Alaşehir'de bulunan Hükümet Konağı tamamen yanmış olup Hükümet Konağı'nda yürütülen idari faaliyetlerin devam ettirileceği bir yapı bulunmamaktadır (Bilgi, 2006, s.85). Yangın sonrasında Evren Oteli, istasyon yanında bulunan konut ve Sakarya Mahallesi sınırları içerisinde yer alan tek katlı konutlar

Hükümet Konağı olarak kullanılmıştır (Ceylan, 2004). Bu durum sonrasında, 1936 yılında Cumhuriyet Meydanı'nın yanında yeni Hükümet Konağı inşasına başlanmıştır (Akıncı, 1949). Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1938 yılı Müzakere Zabıtnamesi'ne göre, Alaşehir Hükümet Konağı ödenek yetersizliğinden dolayı tamamlanmasında sıkıntılar çıkmış olup yapının inşasının sonlandırılabilmesi için ödenek aktarılması istenmiştir (Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1938). Ödeneğin tamamlanması ile birlikte 1938 yılında Hükümet Konağı inşası tamamlanmış ve açılışı yapılmıştır (Cumhuriyetin 15 İnci Yılında Manisa, 1938).



Şekil 4.356 Alaşehir Hükümet Konağı (Akıncı, 1949)

Yapı bodrum kat üzerine üç katlı olup dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Kırma çatılı olarak inşa edilen yapının üstü Marsilya kiremit ile örtülmüştür. Yapının girişi Beş Eylül Caddesi'ne bakan güney cephesinden sağlanmaktadır. Giriş cephesi önünde konumlanan ve sonradan kapatılan camekanlı bölümden yapıya erişim sağlanmaktadır. Girişte yer alan danışma birimi sonrasında merdiven ile bodrum kata ve zemin kata erişim sağlanmaktadır. Adalet Sarayı içerisinde duruşma salonları, bekleme alanı, hâkim odaları, Cumhuriyet Başsavcılığı birimleri, İcra Müdürlüğü bulunmaktadır. Sonraki dönemlerde eklenen dördüncü kata ise üçüncü katta mekân içerisine inşa edilen merdivenle erişilmektedir. Bu katta ise idari işler müdürlüğü ve teknik birimler yer almaktadır. İç mekânda değişimler gözlenmiş fakat zemin döşemeleri karosiman olarak inşa edilmiş ve günümüzde de kullanıma devam edilmektedir.



Şekil 4.357 Alaşehir Hükümet Konağı Güney (giriş) cephesi

Güney cephede giriş bölümü öne çıkma yaparak vurgulanmış ve giriş yanında birer adet pencere açıklığı ve üst katlarda ise toplam yedi adet açıklık yer almaktadır. Dönemim mimari özelliklerinin yansıması olan giriş bölümü, yapı hizasından öne çekilmiştir ve bu üst katlarda da devamlılık göstermiştir. Sade bir cephe tasarımına sahip olan yapının dikdörtgen formlu pencere açıklıklarının doğramaları PVC malzemeden üretilen doğramalar ile değiştirilmiştir. Betonarme sistem ile inşa edilen yapının batı cephesine iki katlı bir yapı eklenmiş ve ana yapıya benzer bir şekilde arada bağlantı sağlanmıştır. Pencere açıklıklarının alt ve üst noktalarından yapı boyunca devam eden söveler ile çevrelenmiştir. Batı cephesi üçüncü katında üç adet ve ek yapıda her katta hizalı olacak şekilde birer adet pencere açıklığına yer verilmiştir.



Şekil 4.358 Hükümet Konağı kuzeybatı cephesi

Doğu cephesinde ise bodrum katta üç, zemin katta dört, birinci katta dört ve ek olan katta altı olmak üzere on yedi adet açıklığa yer verilmiştir. Yapının arka bölümünde geniş bir bahçe bulunmakta olup görevli ve çalışanların otoparkı olarak kullanılmaktadır. Bahçe içerisinde yarı açık oturma alanları yapılmıştır.



Şekil 4.359 Hükümet Konağı doğu cephesi



Şekil 4.360 Hükümet Konağı kuzey cephesi

4.3.2.2.2.2 Alaşehir Eski Belediye Binası

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen Eski Belediye Binası, Beşeylül Mahallesi'nde ve İzmir-Uşak demiryolu hattı güzergahına paralel uzanan akslardan biri olan Osman Akça Caddesi üzerinde ve 309 ada 1 parselde konumlanmaktadır. Eski Belediye Binası'nın bulunduğu alan ve çevresinde 2-3 katlı betonarme ve kagir

yapılar bulunmakta ve bu alanda yer alan yapılar çoğunlukla ticari işlevde kullanılmaktadır.



Şekil 4.361 Alaşehir Eski Belediye Binası Bahçe Girişi



Şekil 4.362 Alaşehir Eski Belediye Binası (Belediye Hizmet Binası)'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

1922 yangını sonrasında bu yapılar yanmıştır (Ceylan, 2004). Cumhuriyet'in ilanı ile yeni idari yapılar Alaşehir Tren İstasyonu'nun bağlandığı Atatürk Bulvarına açılan caddeler üzerinde inşa edilmiştir. Alaşehir Eski Belediye Binası da bu bölgede inşa edilen yapıların örneklerindendir. Eski Belediye Binası'nın inşasına 29 Ekim 1936 tarihinde başlanmış ve 1939 yılında tamamlanmış, hizmete açılmıştır.



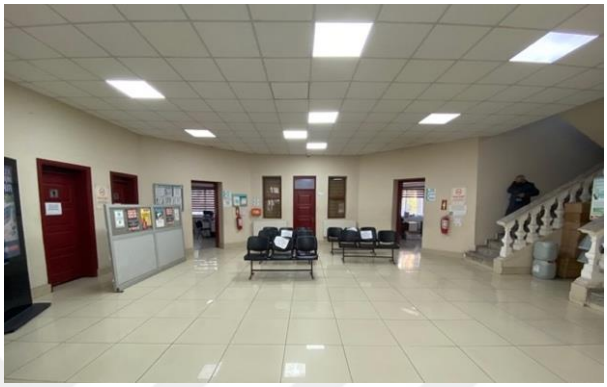
Şekil 4.363 Alaşehir Eski Belediye Binası (1949 Yılı) (Alaşehir Belediye Arşivi)



Şekil 4.364 Alaşehir Eski Belediye Binası (Google Earth 2015 Yılı Görseli)

Yapı bodrum kat üstüne iki katlı olarak inşa edilmiş ve orta sofalı plan şemasına sahiptir. Cumhuriyet dönemi mimari özelliklerini yansıtan yapının girişi kuzey cephesinde yer alan ana giriş kapısından sağlanmaktadır. Yapıya giriş sağlandığında hemen iki yanında danışma birimi, sağ bölümde üst kata bağlanan merdiven ve orta eksende bir sirkülasyon alanı bulunmaktadır. Yapının içi yenilenmiş ve günümüze uygun malzemeler kullanılarak onarım geçirmiştir. Bu orta sofaya sekiz adet ahşap

kapı açılmakta ve bu katta su işleri birimi, tahakkuk/abone kayıt, evrak kayıt/idari işler, tahsilat birimi, ilçe şefi odası, depo ve iki adet WC bulunmaktadır. Depo bölümü merdiven sahanlığının altında yer almaktadır. Sofanın ortasında ise koltuklar eklenerek bekleme alanı oluşturulmuştur.



Şekil 4.365 Zemin kat orta sofa ve açılan mekanlar



Şekil 4.366 Üst kata bağlanan üç kollu boy sahanlıklı merdiven

Yapının ana girişinin yan bölümünde üst kata erişimin sağlandığı merdiven yer almaktadır. Bu merdiven üç kollu ve boy sahanlıklı olarak tasarlanmıştır. Merdivenlerin zemin kaplamasında mermer kullanılmıştır ve duvarları ise plastik boya ile boyanmıştır. Merdiven boşluğunda doğu cepheye bakan geniş bir bant şeklinde pencere açıklığı bulunmaktadır ve bu açıklık bu bölümü gün ışığı ile aydınlatmaktadır. Merdiveni çevreleyen korkuluklarda ise beton ve mermer malzeme birlikte

kullanılmıştır. Yapının köşeleri pahlanarak dik formun kırılması merdiven sahanlığının köşelerine de yansıtılmıştır. Merdiven boşluğunun tavanları silme ile çevrelenmiştir.



Şekil 4.367 Üç kollu boy sahanlıklı merdiven

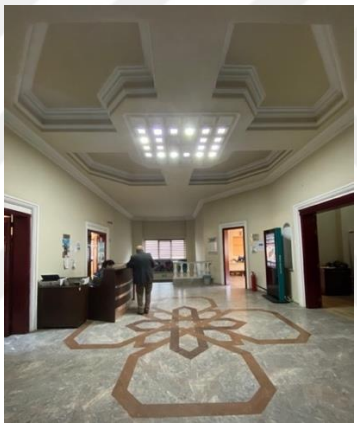


Şekil 4.368 Üç kollu boy sahanlıklı merdiven



Şekil 4.369 Merdiven boşluğu ışıklandırması

Merdivenle ulaşılan birinci katta orta sofalı sekizgen bir plan şeması uygulanmış ve zemin kat ile büyük ölçüde benzerlik göstermektedir. Sofanın köşe noktasında danışma amaçlı kullanılan bir bölüm oluşturulmuş ve sofaya açılan beş adet ahşap kapı bulunmaktadır. Bu katta; vezneden geçerek iç kapı ile ulaşılan çözüm merkezi birimi, sekreterlikten geçerek erişilen müdür odası, ilaçlama/numarataj, mezarlık işleri birimleri yer almaktadır. Giriş kapıları alçıpan söve ile çevrelenmiş ve kapıların yanlarında yuvarlak kemerli alçıpan nişler oluşturulmuştur. Bu katın tavanında sekizgen formlu geometrik tavan süslemesi mevcuttur. Sekizgen formlu tavanda orta bölümünde benzer formlu bir bölüm daha oluşturulmuş ve süsleme içerisinde yer alan küçük kare formlu boşluklara aydınlatma elemanları yerleştirilerek orta sofanın ışıklandırılması sağlanmıştır.



Şekil 4.370 Birinci kat orta sofa ve sofaya açılan mekanlar

Yapının cephelerinin baskın özelliği, kübik formlu yapının köşeleri yuvarlatılarak inşa edilmesidir. Her cephede orta aksta bir bölüm çıkma yapmakta ve köşelerde uygulanan yuvarlak oluşturma çıkmaların iki köşesinde de uygulanmıştır. Simetrik tasarım hâkim olup yapının kuzey ve güney cephelerinden giriş sağlanmaktadır. Günümüzde kuzey cephesi kapatılmış ve pencere açıklığı olarak kullanılmaktadır. Giriş olarak kullanılan güney cephesinde orta aksta giriş kapısı yer almaktadır. Pencere ve kapı doğramaları PVC malzeme ile değiştirilmiştir.



Şekil 4.371 Alaşehir Eski Belediye Binası güney cephesi



Şekil 4.372 Alaşehir Eski Belediye Binası doğu cephesi

Yapının ahşap saçağı bulunmakta olup ahşap destekler ile yapı cephelerine bağlanmaktadır. Pencere açıklıklarının alt ve üst noktalarından geçen söveler yapı boyunca devamlılık göstermektedir. Yapının yerleştiği eğimden dolayı kuzey cephesinde yer alan giriş merdiven ile yükseltilmiştir. Yapının yuvarlatılan köşe noktalarında aynı formda köşe pencereleri yer almaktadır.



Şekil 4.373 Alaşehir Eski Belediye Binası kuzey cephesi



Şekil 4.374 Alaşehir Eski Belediye Binası batı cephesi

Betonarme sistemle iki katlı olarak inşa edilen yapı, 2015 yılında restorasyon işlemleri uygulanmıştır. 2017 yılında ise Alaşehir Belediye Atatürk Bulvarı üzerinde tamamlanan yeni yapıya taşınmıştır. Bu yapı ise günümüzde Alaşehir Belediyesi'ne bağlı olarak Hizmet Binası işlevinde kullanılmaktadır. Alaşehir Eski Belediye Binası, 23.09.1988 tarihinde 514 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.3.2.2.2.3 Ziraat Bankası

Alaşehir yerleşimi tren istasyonu çevresinde inşa edilen yapılara bir örnek Ziraat Bankası'dır. Yapı, Alaşehir Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya bağlanan ve

önemli sokaklardan biri olan Sekine Evren Caddesi üzerinde 203 ada 1 parselde konumlanmaktadır ve Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. 1952 yılında inşa edilmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi). Onarımlar geçirerek günümüzde hizmet vermeye devam etmektedir. Ziraat Bankası'nın yan parselinde PTT şubesi ve yapının bulunduğu cadde üzerinde Alaşehir yerleşiminin eski idari yapılarından olan Eski Belediye Binası yer almaktadır. Günümüzde bankanın bulunduğu alan ve çevresinde 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmaktadır ve bu alanın iç bölümlerinde yer alan yapılar çoğunlukla konut olarak kullanılmaktadır. Sekine Evren Caddesi ve Sümer Oral Caddesi üzerinde konumlanan yapı bloklarında ise ticari kullanım hakimdir.



Şekil 4.375 Alaşehir Ziraat Bankası'nın kentsel konumu (Manisa Büyükşehir Belediyesi Kent Rehberi'nden alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)



Şekil 4.376 Alaşehir Ziraat Bankası giriş cephesi

Yapı bodrum kat üstü iki katlı olarak inşa edilmiştir ve dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Yapının inşa edildiği alanın toplam büyüklüğü 497,32 m^2 'dir ve bodrum kat 354,1 m^2, zemin kat 362 m^2 ve birinci kat 220,84 m^2'dir. Dönemin mimari yaklaşımına uygun olarak kübik bir tasarım uygulanmıştır ve dönemin karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. Cephe tasarımı ve elemanları olarak II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliklerini yansıtmaktadır. Yapının özgün olan bölümü sütunlu girişten ulaşılan ana yapıdır ve arka bölümünde yer alan ana yapıya bitişik olan dikdörtgen formlu yapı ilerleyen dönem içerisinde eklenmiştir. İki katlı olan ek yapının inşa edilmesiyle birlikte bodrum ve zemin kat büyütülmüştür. Yapının bodrum katına iki farklı merdiven ile erişim sağlanmaktadır ve bu katta kasa, mutfak, Wc, kazan dairesi, depo ve arşiv birimleri yer almaktadır. Zemin katta ise müşterilere hizmet verilen birimlerin bulunduğu ana mekân ve müdür odası bulunmaktadır. Bodrum ve zemin kat banka kullanımında iken, birinci kat lojman işlevinde inşa edilmiş olup bu kullanım ilerleyen yıllarda işlev dışı kalmıştır. Bu katta üç ayrı daire bulunmakta olup güney cephede yer alan dikdörtgen formlu açıklıkta bulunan merdiven ile bu kata erişim sağlanmaktadır. Merdiven basamaklarında dökme mozaik malzeme kullanılmış ve merdiven korkulukları ahşap malzemeden üretilmiştir. Bu katında lojman kullanımının sona ermesiyle birlikte gerekli düzenlemeler yapılarak banka kullanımında değerlendirilmesi uygun görülmüştür.

Yapının girişi Sekine Evren Caddesi'ne bakan batı cephesinden sağlanmaktadır. Giriş cephesi önünde konumlanan sekiz adet basamak yardımıyla yapının giriş terasına ulaşılmakta ve cephede bulunan metal kapıdan girilmektedir. Girişin bu kota yükseltilmiş olması ile birlikte yan cephelerden bodrum kat algılanabilmekte iken bodrum katın sokağa açılan pencereleri bulunmaktadır. Giriş cephesinde dört adet pencere açıklığı, iki adet Fransız balkona açılan ahşap kapıları ve orta eksende giriş kapısı yer almaktadır. Yapının giriş cephesi betonarme saçakla uzatılarak dört adet betonarme kolonla yükseltilerek vurgulanmıştır. Betonarme kolonların iki kat boyunca devam etmesi ve giriş mekânı önünde oluşturulan geniş boşluk yapı cephesindeki düşey etkiyi arttırmaktadır. Kolonlardan orta aksın iki yanında bulunanlarında merdivenin kaplama malzemesi belli bir yüksekliğe kadar devam ettirilmiştir. Simetrik ve sade bir cephe tasarımı hakimdir. Bu cephenin sağ ve sol yanına atm birimleri eklenmiştir.

Yapının kuzey cephesinde ek yapının ana yapıyla olan ilişkisi daha net olarak anlaşılmaktadır. Bu cephede bir adet teras yer almakta olup terasa açılan iki adet kapı bulunmaktadır. Cephede ana yapının bodrum katında 6 adet, zemin katta 6 adet ve birinci katta 4 adet olmak üzere toplam 16 adet pencere açıklığı tasarlanmıştır. Bodrum katta bulunan açıklıklardan biri bozularak önüne atm eklenmiştir. Zemin kat ve birinci katta yer alan açıklıkların doğraması ahşap görünümlü PVC malzeme ile değiştirilmiştir. Yapının üst katı lojman binası olarak tasarlanmış ve bu katta bulunan dairelerin kolonlarla ayakta tutulan terası bulunmaktadır.



Şekil 4.377 Ziraat Bankası kuzey cephesi

Güney cephesinde ek yapı sağır cephe olarak tasarlanmış ve ana yapının kuzey cephesinde bulunan cephe tasarımı bu cepheye de uygulanmıştır. Kuzey cepheden farklı olarak lojmana girişin sağlandığı kapı bu cepheye eklenmiştir. Yapının cephe tasarımında genel olarak yalın bir tasarım dili uygulanmış ve geniş saçak kullanımı, simetrik tasarım, giriş mekanının vurgulanması gibi dönemin mimari özellikleriyle dönem mimarisine örnek olabilecek bir yapıdır.



Şekil 4.378 Alaşehir Ziraat Bankası

Ziraat Bankası Alaşehir Şubesi, betonarme döşemeli yığma kagir sistemle inşa edilmiştir. Bodrum katın duvarlarında taş ve tuğla, zemin kat ve birinci kat duvarlarında ise tuğla malzeme kullanılmıştır. Bodrum kat duvarlarında ve tavanında sıva üzerine boya uygulaması yapılmıştır. Cephe duvarlarında sıva üzerine boya uygulaması yapılmıştır. Ana yapı kırma çatılı olarak inşa edilen yapının üstü Marsilya kiremit ile örtülmüştür. Ek yapı düz çatılı olup çatısı ana yapının ikinci katından erişilen bir teras olarak kullanılmaktadır.

Yapının dış cephesinde banka şubesinin genel tasarımına göre zaman içerisinde değişiklikler yapılmış ve Ziraat Bankası'nın diğer şubelerine uygulanan tasarım yaklaşımı uygulanmıştır. 2018-19 yılları arasında restorasyon çalışması yapılmış ve yapıda değişimler olmuştur. Ziraat Bankası Alaşehir Şubesi, 27.01.2010 tarihinde 1025 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu

tarafından korunması gerekli kültür varlığı olarak tescillenmiştir. 20.04.2015 tarihinde 5123 sayılı karar ile koruma derecesi 1.grup olarak belirlenmiştir. (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.3.2.2.3 Ticaret Yapıları

4.3.2.2.3.1 Tariş Alaşehir Üzüm Tarım Satış Kooperatifi

Tarımsal ürünlerin işlenmesi için kurulan Tariş Tarım Satış Kooperatifi'nin örneklerinden olan, Alaşehir yerleşimi Akkeçili Caddesi üzerinde yer alan Tariş Alaşehir Üzüm Tarım Satış Kooperatifi'dir. İstasyon yerleşkesinin yan parselinde konumlanan yerleşke 554 ada 1 parselde yer almaktadır. Kooperatif yapılarının konumlandığı alan üzerinde idari yapı, depo alanları, paketleme alanları yer almaktadır (www.taris.com.tr). Bu yerleşke 1979 yılına kadar hizmet vermiş ve sonrasında Alaşehir-Kula yolu üzerinde inşa edilen yeni tesise taşınmıştır.



Şekil 4.379 Tariş Alaşehir Üzüm Satış Kooperatifi'nin kentsel konumu (Google Earth'ten alınan görsel üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Alaşehir Tariş Üzüm Satış Kooperatifi eski yerleşkesi, diğer yerleşimlerde görülen örneklerindeki gibi tren istasyonuna yakın yerde konumlanmaktadır. 1935 yılında kurulan Tariş'in Alaşehir şubesi 1937 yılında açılmıştır. Tariş Yerleşkesi, Alaşehir'de

üretilen üzümün üreticilerden alınarak işlendiği ve depolandığı bir alan olup ürünler İzmir'de bulunan genel merkeze gönderilmektedir. Tariş'in kurulduğu dönemde ve kurulma alanının seçiminde etkili olan demiryolu taşımacılığı günümüzde etkisini yitirmeye başlamış ve iletim karayolu taşımacılığı ile devam ettirilmektedir.

Yerleşke içerisinde farklı mimari özelliklere sahip yapılar yer almaktadır. Yerleşkenin kuzeybatısında işleme, depolama ve paketleme işlemlerinin yürütüldüğü alanlar olarak kullanılan tek katlı beşik çatılı hangar yapıları yer almaktadır. Yapının demiryoluna ve yerleşkenin bahçesine bağlanan ayrı girişleri bulunmaktadır. Güneybatı cephesinde 4 adet kapı açıklığı ve 8 adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Yapıların yan cephelerinde ise 20 adet dikdörtgen formlu simetrik pencereler bulunmaktadır. Yapının çatısı ahşap malzemeyle inşa edilmiş ve ilk yapının sokağa bakan cephesine ek bir kütle bağlanmıştır.



Şekil 4.380 Tariş Alaşehir güney cephesi



Şekil 4.381 Tariş Alaşehir Hangar Yapıları

Yerleşke içerisinde saç kaplama malzemesiyle üretilmiş çatısı bulunan ve ürünlerin yüklenmesi ve serilip kurutulması için kullanılan bir yapı bulunmaktadır. Bu yapının sokağa bakan bölümü 8 adet kolon üzerine yerleştirilerek taşınmaktadır. Bu yapının iç bölümünde aktif olarak kullanıldığı dönemde hizmet veren idare bölümü yer almaktadır.



Şekil 4.382 Tariş Alaşehir

1979 yılında Alaşehir-Kula yolu üzerinde yeni tesisin inşa edilmesiyle Tariş bu yerleşkeden taşınmıştır. Bu tesiste de alınan üzümlerin işlenmesi, depolanması gibi işlemler yürütülmektedir. İşlenen ürünler yabancı ülkelere ihraç edilmektedir.



Şekil 4.383 Tariş Alaşehir Entegre Üzüm İşletmesi ve Sirke Pekmez İşletmesi

4.3.2.2.3.2 Belediye İş Hanı

Alaşehir'de eski yerleşim dokusunu oluşturan surlar ile çevrelenen çarşı bölgesi bulunmaktadır. Mülkiyeti Alaşehir Belediyesi'ne ait olan iş hanı, Soğuksu Mahallesi sınırları içerisinde ticari faaliyetlerin yürütülmesi için çarşı bölgesinde inşa edilmiştir. Ahmet Işık Caddesi'ne yapının geniş cephesi açılmakta olup Nadir Erin ve Murat Tosun Caddeleri üzerinden ise bahçeye erişim sağlanmaktadır. 321 ada, 6 no'lu köşe parsel üzerinde konumlanmaktadır. İş Hanı'nın çevresinde genellikle ticari amaçlı kullanılan ve farklı kat yükseklikliklerine sahip yapılar ve tescilli tek veya iki katlı dükkanlar yer almaktadır. Betonarme ve kagir yapıların bir arada bulunduğu bu alan günümüzde azalmakta olan zanaatların devam ettirildiği bir çarşıdır. Hanın inşa edildiği tarih bilinmemektedir.



Şekil 4.384 Belediye İş Hanı



Şekil 4.385 Belediye İş Hanı batı cephesi

U plan şeması ile tasarlanan yapının dolu cepheleri sokağa bakmakta olup kütle formu gereği orta aksta oluşturulan bir avlusu bulunmakta ve bu avlu ada içerisinde bulunan diğer dükkanlar ile sınırlanmaktadır. Zemin katında sokaktan giriş alan on dokuz dükkân bulunan yapı, zemin kat üstüne iki kat olacak şekilde inşa edilmiştir. Zemin katta terzi, kasap, elektrikçi gibi çeşitli hizmetlerin verildiği dükkanlar ile çarşı bölgesinin önemli yapılarından biri olmaktadır. Üst katta Kızılay Alaşehir Şubesi, Alaşehir Belediye Spor Kulübü, Alaşehir Belediyesi Kültür Sosyal Hizmetler Müdürlüğü birimleri yer almakta ve bu birimlere avludan bağlanan merdiven ile erişim sağlanmaktadır. Yapının kısa cephesine dayanan merdiven üst katta birimlerin girişi önünde sahanlık oluşturmakta ve tuğla korkuluklu açık alandan dağılım gerçekleşmektedir.



Şekil 4.386 İş Hanı güney cephesi



Şekil 4.387 İş Hanı kuzey cephesi ve iç avlu

Dükkanlara sokağa açılan kapılar ile giriş sağlanmış ve işleve bağlı olarak farklı boyutlarda pencere ve kapı açıklıkları yapılmıştır. Bu açıklıklarda ara çıtalı ya da düz ahşap pencereler kullanılmış olup bazılarında PVC malzeme ile değişimler yapılmıştır. Yapının doğu cephesinde zemin katta iki adet geniş vitrin kullanımı için düzenlenmiş açıklık, dikdörtgen formlu iki pencere açıklığı ve bir kapı bulunmakta olup üst katta alt kotta dikdörtgen formlu ara çıtalı ve söveli ahşap beş adet pencere ile bu pencere hizalarını takip eden kare formlu benzer özelliklere sahip yedi pencere açıklığı bulunmaktadır. Açıklıkların mermer denizlikler ve ince söveler ile vurgulanmıştır. Caddeye bakan uzun cephede ise, açıklıklar zemin katta yer alan dükkanların akslarını üst katta takip etmekte olup simetrik olarak kurgulanmıştır. 16 adet dikdörtgen formlu ara çıtalı ahşap pencere açıklığı ve üst kotta benzer özelliklere sahip 16 adet kare formlu açıklıklar cephe kurgusunu oluşturmaktadır. Güney cephenin batısında yer alan dikdörtgen formlu açıklıklarda değişimler gözlenmiş olup üç açıklığın yarısı kapatılarak kare forma dönüştürülmüştür. Bu cephede yer alan açıklıklarda da ince söveler ve mermer denizlikler cephenin önemli tasarım yaklaşımlarını oluşturmaktadır. Batı cephesi de doğu cephesi ile benzer tasarımda inşa edilmiş ve zemin katında dükkanlara göre planlanmış pencere ve kapılar bulunmaktadır. Alt kotta dikdörtgen formlu üç pencere ve kare formlu iki pencere yer almakta iken üst kotta 7 adet açıklık yer almaktadır. Cephelerde alüminyum saç malzemeden üretilen dükkân tenteleri sokağa uzamakta olup dükkanların bazılarında metal kepenkler tercih edilmiştir. Ortada oluşan avluya bakan dükkanlar zemin katta konumlanmakta ve üst katta Kızılay, Belediye Spor Kulübü ve Belediye Kültür İşleri birimlerine girişin sağlandığı balkon ve bu balkona açılan kapılar yer almaktadır. Diğer cephelerde

olduğu gibi bu cephede de üst hizada yer alan kare formlu mermer denizlikli ahşap ara çıtalı pencere açıklıkları iç mekanların doğal ışığı içeriye alması için önemli cephe elemanlarını oluşturmaktadır.

Kagir sistemle inşa edilen yapının tuğla malzeme kullanılarak örülen duvarları üzerine sıva yapılarak boyanmıştır. Kırma çatılı olan hanın kaplamasında Marsilya kiremit kullanılmıştır. Yapının baskın özelliklerinden biri de geniş saçağıdır ve bu uygulama bütün cephelerde devam ettirilmiştir. Zamana ve kullanıma bağlı hasarların oluştuğu yapı, farklı dönemlerde yapılan müdahaleler ile değişikliğe uğramıştır fakat günümüzde özgün işlevini sürdürmektedir.

4.3.2.2.3.3 Evren Oteli ve Ticari Yapı

Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesinin gelişiminde önemli rol oynayan ve günümüzde de yerleşimin ticari faaliyetlerin yoğun olarak sürdürüldüğü çarşı bölgesinde yer alan yapı, Soğuksu Mahallesi Kenan Evren Caddesi üzerinde konumlanmaktadır. 199 ada 6 no'lu parselde yer alan yapının zemin katında dükkanlar bulunmakta olup üst katı otel işlevinde hizmet vermektedir. Yapının bulunduğu alan ve çevresinde 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmakta ve bu alanda yer alan yapılar çoğunlukla ticari işlevde kullanılmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen bu yapı, Alaşehir Hükümet Konağı'nın 1920'li yıllarda geçirdiği yangın sonrasında geçici olarak Hükümet Konağı olarak kullanılan yapılardan biri olma özelliğini taşımaktadır. Günümüzde ise ticari ve konaklama işlevinde kullanılmaktadır.



Şekil 4.388 Evren Oteli ve Dükkanlar

Dikdörtgen plan şemasına sahip olan yapı yan parselde bulunan yapıya bitişik nizam olarak inşa edilmiş olup yapının üç cephesi sokağa açılmakta ve zemin katta bulunan dükkanların ve üst katta hizmet veren otelin girişleri bu cephelerden sağlanmaktadır. Dükkanlara sokağa açılan kapılar ile giriş sağlanmış ve işleve bağlı olarak farklı boyutlarda pencere ve kapı açıklıkları yapılmıştır. Çevresinde bulunan benzer dönem yapıları ve üst katta kullanılan doğramalar göz önüne alındığında, özgün durumunda dükkanların açıklıklarında ahşap doğramalar kullanıldığı düşünülmekte olup günümüzde bu doğramalar PVC malzeme ile değiştirilmiştir. Dükkanların doğal ışığı içeriye alabilmesi için giriş kapıları ile bitişik olacak şekilde farklı ölçülerde vitrin ve pencere açıklıklarına yer verilmiş olup bu açıklıklar kullanıma göre metal kepenkler ile örtülebilmektedir. Dükkanların önünde işleve bağlı olarak oturma alanları oluşturulmuş ve bu alanlara üst örtü sağlaması için alüminyum saçtan üretilen dükkân tenteleri yapının cephelerinde süreklilik sağlamaktadır. Ek olarak, dönem yapılarının önemli cephe elemanlarından olan kat silmesine yer verilmiş olup silme üç cephede de devam etmektedir.

İki katlı olarak inşa edilen yapının Kenan Evren Caddesi'ne bakan cephesinin orta aksında otel girişi yer almakta ve bu giriş sonrasında üst kata bağlanan merdiven ile otele erişilmektedir. Özgün giriş kapısı tek kanatlı ve süslemeli metal kapı ile değiştirilmiştir. Girişin yer aldığı güney cephesinde 5, doğu ve batı cephelerinde ise

4’er adet dikdörtgen formlu pencere açıklığı bulunmaktadır. Bu açıklıklar eğrisel kemerli, ara çıtalı, iki kanatlı ahşap pencereler şeklinde tasarlanmış olup özgünlüğünü korumuştur. Yapı cephesinin baskın elemanlarını bu açıklıkların çevresini kaplayan geometrik süslemeli kalın söveler ve benzer formlarda tasarlanan köşe silmeleri oluşturmaktadır. Oldukça hareketli bir cephe tasarım yaklaşımının uygulandığı bu yapıda çatı ve yapı cephesi saçak altında bulunan geometrik formlu saçak silmesi ile ayrılmaktadır. Bu cephede uygulanan elemanlar birbirini tekrar edecek şekilde diğer cephelerde de sürdürülmüştür. Kagir sistemle inşa edilen ve tuğla malzeme kullanılarak örülen duvarları üzerine sıva yapılarak boyanmıştır. Kırma çatılı yapının üst örtü kaplaması olarak Marsilya kiremit kullanılmıştır.

Dükkân ve otel kullanımını sürdüren yapı, çeşitli dönemlerde onarımlar geçirmiş olup cephede bulunan özgün eleman ve tasarım yaklaşımını büyük ölçüde korumuştur. Yapı, 23.11.2005 tarihinde 1551 sayılı karar ile İzmir 2 No’lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiş ve 14.10.2016 tarihinde alınan 7130 sayılı karar ile belirlenen 2. Grup Kültür Varlığı olarak korunmaya devam edilmektedir (İzmir 2 No’lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.3.2.2.3.4 Çarşı Bölgesi’nde Yer Alan Tek Katlı Ticaret Yapıları

Alaşehir yerleşiminin gelişiminde önemli rol oynayan ve günümüzde de yerleşimin ticari faaliyetlerin yoğun olarak sürdürüldüğü çarşı bölgesinde Erken Cumhuriyet Dönemi’nde inşa edilen ve günümüzde kullanımı sürdürülen ticaret yapıları yer almaktadır. Bu yapılar tek ya da iki katlı olarak inşa edilmiştir. Çalışma kapsamında incelenen tek katlı ticaret yapılarının örnekleri Soğuksu Mahallesi sınırları içerisinde yer almakta olup 4 adet yapı belirlenmiştir. Bu yapılar 205 ada 11 parsel, 207 ada 6 parsel, 208 ada 19 parsel ve 324 ada 3 parsel üzerinde konumlanmaktadır.



Şekil 4.389 205 Ada 11 Parseldeki Dükkân



Şekil 4.390 207 Ada 6 Parseldeki Dükkân



Şekil 4.391 324 Ada 3 Parseldeki Dükkân

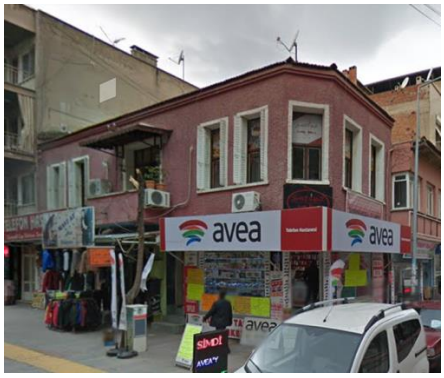
Kagir sistemle inşa edilen bu yapıların ikisi parsel köşelerinde konumlanıp sokağa bakan ve geniş vitrinleri olan iki cephe şeklinde tasarlanmış olup diğer ikisi iki yanında konumlanan yapılara bitişik nizamlı olacak şekilde inşa edilmiştir. Yapıların tamamında gölgelik yapması için kütle sınırından sokağa uzayan saçak ve tenteler eklenmiştir.

207 ada 6 parselde yer alan yapı 23.11.2005 tarihli 1551 sayılı karar ile ve 205 ada 11 parsel ve 324 ada 3 parselde yer alan yapılar 13.01.2014 tarihli 3967 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.3.2.2.3.5 Çarşı Bölgesi'nde Yer Alan İki Katlı Ticaret Yapıları

Alaşehir'de çarşı bölgesinde Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen ve günümüzde kullanımı sürdürülen ticaret yapıları bulunmaktadır. Bu yapılar tek ya da iki katlı olarak inşa edilmiştir. Çalışma kapsamında incelenen iki katlı ticaret yapılarının örnekleri Soğuksu, Beşeylül, Sakarya ve Yenice Mahallesi sınırları içerisinde yer almakta olup 7 adet yapı belirlenmiştir. Bu yapılardan 197 ada 6 parsel, 197 ada 7 parsel, 207 ada 1 parsel ve 322 ada 1 parselde yer alanlar Soğuksu Mahallesi'nde, 300 ada 1 parselde bulunan yapı ise Beşeylül Mahallesi'nde, 158 ada 16 parselde bulunan Yenice Mahallesi'nde ve 186 ada 11 parseldeki yapı ise Sakarya Mahallesi sınırları içerisinde konumlanmaktadır. 207 ada 1 parsel ve 322 ada 1 parseldeki yapıların üst katları depo olarak kullanılmakta olup diğerlerinin zemin katları dükkân üst katları ise konut olarak tasarlanmıştır. 197 ada 6 ve 7 parselde yapılar bitişik nizamda inşa edilmiş, diğer yapılar ise parsellerin köşelerinde tasarlanmıştır. Bu nedenle sokağa bakan iki cepheleri bulunmaktadır. 158 ada 16 parseldeki yapı ile 186 ada 11 parselde yer alan yapı cephelerinin kesişim noktaları pahlanarak kırıklı bir form verilmiş olup bu bölümde birer pencere açıklığı eklenmiştir. Bu grupta incelenen yapılardan farklı olarak 300 ada 1 parselde yer alan zemin katı fırın ve üst katı konut olarak nitelendirilmiş olan yapıya köşesi yuvarlatılarak daha yumuşak bir form verilmiştir. Oturduğu adanın köşe parselinde yer

alan yapı için bu formu takip eden bir balkon tasarlanmış ve zemin katta da açıklıklara yer verilmiştir.



Şekil 4.392 158 Ada 16 Parseldeki Dükkân



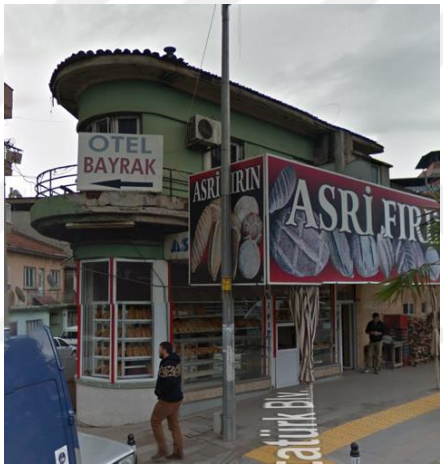
Şekil 4.393 186 Ada 11 Parseldeki Dükkân



Şekil 4.394 197 Ada 6-7 Parseldeki Dükkânlar



Şekil 4.395 207 Ada 1 Parseldeki Dükkân



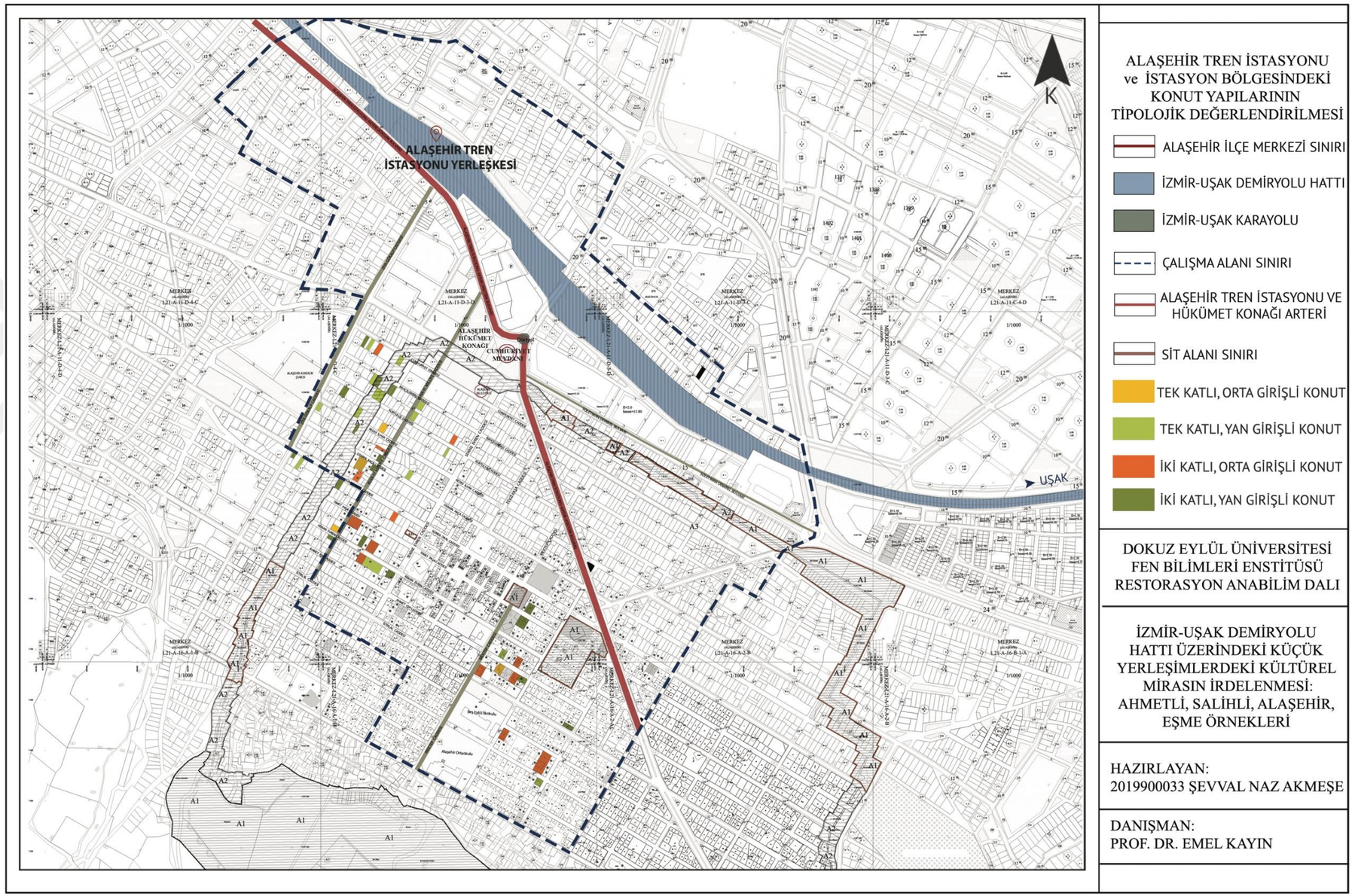
Şekil 4.396 300 Ada 1 Parseldeki Dükkân



Şekil 4.397 322 Ada 1 Parseldeki Dükkân

197 ada 6 ve 7 parsel, 207 ada 1 parsel, 158 ada 16 parsel, 186 ada 11 parselde yer alan yapılar 23.11.2005 tarihli 1551 sayılı karar ile ve 300 ada 1 parselde yer alan yapı ise 13.06.2014 tarihli 3967 sayılı karar ile İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.3.2.2.4 Konut Yapıları



Şekil 4.398 Alaşehir Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki konut yapılarının tipolojik değerlendirilmesi (Alaşehir Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan 2012 yılı Alaşehir imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

4.3.2.2.4.1 Tek Katlı, Orta Girişli Konutlar

Alaşehir Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin ilk grubu, tek katlı ve giriş bölümünün yapının orta aksında yer aldığı konutlardan oluşmaktadır. Bu tipoloji başlığı altında incelenen beş adet yapı bulunmakta ve bu konutlar Sakarya, Yenice ve Soğuksu Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır.

Bu konutlardan üç adedi bitişik nizamda, ikisi ise ayrık nizamda inşa edilmiştir. Konutların tamamı sokak ile direkt ilişki kurmakta olup ön cephelerinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. Giriş sahanlığına merdiven ile ulaşılmakta ve giriş kapısından sofaya geçilmektedir. Konutların arka ya da yan cephelerinden ulaşılan avluları bulunmakta ve yan cephesinde avlu bulunan örneklerin sokağa açılan avlu girişleri vardır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında tuğla ve taş malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan yapılarda kırma ve geniş saçağa yer verilmiştir. Saçakların altı ahşap malzeme ile kaplanmış ve ahşap alın tahtası uygulaması yapılmıştır. Ön cephelerinin tasarımında ise benzer özellikler gözlemlenmektedir. Orta aksta yer alan giriş kapıları konutların altısında niş oluşturma şeklinde beden duvarları hizasından geriye çekilmiş ve merdivenle ulaşılan sahanlıktan direk giriş kapısına erişim sağlanmaktadır. Konutlarda bulunan pencere açıklıkları tamamı dikdörtgen formlu olarak tasarlanmış ve bazılarına metal kepenkler eklenmiştir. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmış ve üçünde saçak altı silme uygulaması yapılmıştır. 2 numaralı konutun diğerlerinden farklı olarak caddeye bakan köşesine eğrisel bir form verilmiştir ve çatı ve giriş bölümleri de bu forma göre tasarlanmıştır.

Bu konutlardan 220 ada 3 parselde konumlanan yapı İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.12 Tek katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

TEK KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
1	162	18	Yenice Mahallesi, Reddi İlhak Caddesi
2	182	19	Sakarya Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
3	160	56	Yenice Mahallesi, Osman Akça Caddesi
4	220	3	Soğuksu Mahallesi, Ahmet Işık Caddesi
5	226	1	Soğuksu Mahallesi, Kenan Evren Caddesi

4.3.2.2.4.2 Tek Katlı, Yan Girişli Konutlar

Alaşehir Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin ikinci grubu, tek katlı ve giriş bölümünün yapının yan bölümünde yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip on altı adet konut bulunmakta ve bu konutlar Yenice, Sakarya ve Soğuksu Mahallesinde yer almaktadır.

Konutların on üçü bitişik nizam, dördü ayrık nizamlı olarak inşa edilmiş ve bahçe içerisinde yer alan 7,8,13, 16, 20 ve 22 numaralı konutlar dışında yapıların tamamının giriş kapıları sokağa açılmaktadır. Yapılar çekmesiz olarak yapılmış ve çoğunluğuna yapı içerisine yaya yolu girişinden merdiven ile yükseltilmiş bir giriş bölümünden erişilmektedir. Yapıların bir kısmının bahçe girişi de aynı cadde ve sokaklara açılan kapılardan sağlanmaktadır. Yapı sınırında içeriye çekilen giriş kapısı yanında genellikle birer adet pencere açıklığı yer alır ve bu girişler yapıların sofa bölümlerine açılmaktadır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında çoğunlukla tuğla malzeme kullanılmıştır. Sokağa direk bağlantısı olan yapıların giriş kapıları konutların tamamında beden duvarları hizasından geriye çekilerek oluşturulan niş içerisinde yer almaktadır. Bu uygulama ile bir giriş bölümü tanımlanmıştır. Yapıların tamamına ahşap kapı ve pencereler kullanılmış ve pencerelerin bazıları çerçeve şeklinde söve ile çevrelenmiştir. Diğer yapılardan farklı olarak 7 numaralı konutun köşe bölümünde kırıklı bir form oluşturulmuştur. Konutlarda bulunan pencere açıklıkları dikdörtgen formludur ve 9, 10, 11, 20 ve 21 numaralı konutun pencerelerine metal kepenkler eklenmiştir. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmıştır. Geniş saçaklı olan yapıların saçak altlarında ahşap kaplama uygulaması yapılarak kapatılmıştır. Tipoloji içerisinde incelenen yapılardan oldukça farklı bir tasarıma sahip olan 21 numaralı yapıda, iki sokağın kesişimine yönelen üç parçalı bir plan uygulanmıştır. Eğrisel form verilerek oluşturulan beden duvarlarının bu bölümlerinde pencere açıklıkları yer almaktadır ve bu açıklıklar metal kepenkler ile kapatılmıştır.

Bu konutlardan Yenice Mahallesi sınırları içerisinde bulunan 156 ada 13 parsel, Soğuksu Mahallesi sınırları içerisinde konumlanan 221 ada 15 parsel ve 230 ada 12 parselde yer alanlar İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.13 Tek katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

TEK KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
6	156	13	Yenice Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi

Tablo 4.13 Tek katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı (devamı)

TEK KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
7	156	29	Yenice Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
8	157	10	Yenice Mahallesi, Kurtuluş Caddesi
9	158	29	Yenice Mahallesi, Hanlar Caddesi
10	161	1	Yenice Mahallesi, Ziya Gökalp Caddesi
11	162	1	Yenice Mahallesi, Ziya Gökalp Caddesi
12	162	24	Yenice Mahallesi, Reddi İlhak Caddesi
13	163	6	Yenice Mahallesi, Bahçelerbaşı Caddesi
14	163	21-22	Yenice Mahallesi, Kurtuluş Caddesi
15	164	4	Yenice Mahallesi, Cumhuriyet Caddesi
16	164	9	Yenice Mahallesi, Cumhuriyet Caddesi
17	158	27	Yenice Mahallesi, Osman Akça Caddesi
18	183	3	Sakarya Mahallesi, Sümer Oral Caddesi
19	186	8	Sakarya Mahallesi, Kenan Evren Caddesi
20	221	15	Soğuksu Mahallesi, Ahmet Işık Caddesi
21	230	12	Soğuksu Mahallesi, Sakarya Caddesi

4.3.2.2.4.3 İki Katlı, Orta Girişli Konutlar

Alaşehir Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin üçüncü grubu, iki katlı ve giriş bölümünün yapının orta aksında yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip on dört adet konut bulunmakta olup bu konutlar Yenice, Sakarya ve Soğuksu Mahallelerinde konumlanmaktadır.

Dokuzu bitişik nizamda ve beşi ayrık nizamda inşa edilen konutların avluya ve sokağa bakan cepheleri bulunmaktadır. Konutlardan 36 numaralı haricinde hepsi sokak ile direkt ilişki kurmakta ve ön cephelerinin ortasında giriş bölümü yer almaktadır. 36 numaralı konutun ön bahçesi bulunmakta iken yapı girişine metal bahçe kapısından geçilerek erişilmektedir. Yapılar çekmesiz olarak yapılmıştır. Arka veya yan cepheleri avluya bakmakta ve ön cepheden bahçeye geçiş olanlarda sokağa bakan birer adet avlu girişleri de bulunmaktadır. Diğerlerinden farklı olarak 28 numaralı konutun köşe bölümü pahlanarak eğrisel form ve 35 numaralı konutun ise köşe bölümü pahlanarak kırıklı bir form oluşturulmuş ve ve bölümü takip eden pencereler yapılmıştır. Yapılardan dokuz tanesinde beden duvarlarından geriye çekilerek tanımlanmış nişli giriş bölümleri tasarlanmış ve bu girişler cepheye hareketlilik sağlamıştır. 25 ve 36 numaralı konutlarda birbirlerinden farklı özelliklere sahip tasarım yaklaşımlarının gözlemlendiği kapalı çıkmalar bulunmaktadır. İlkinde betonarme çıkma mevcut iken diğer yapıda metal eliböğründesi olan ahşap bir çıkmaya yer verilmiştir. Kapalı çıkmada ahşap doğramalı pencereler yapılmış ve bu pencere tasarımları da farklılıklar göstermektedir.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında çoğunlukla tuğla malzeme kullanılmıştır. Kırma çatılı olan yapılarda dar ve geniş saçağa yer verilmiştir. Pencerelerde çoğunlukla ahşap doğramalar kullanılmış ve bazı örneklerde ise günümüzde kullanılan doğrama malzemelerinden olan PVC ile değişim yapılmıştır. Cephe yüzeylerinde sıva kaplama yapılmış ve saçak altı silme ile kat silmesi eklenerek cephede hareketlilik sağlanmıştır. Diğer yapılardan farklı olarak 13 numaralı konutta giriş aksı üzerinde devam eden ahşap pencereli bir cihannüma tasarlanmıştır. Bu

yapının Alaşehir'in eski Belediye Başkanı'nın konutu olduğu bilinmekte ve restorasyon uygulamaları yapıldıktan sonra işlev değiştirerek butik otel olarak hizmet vermesi düşünülmektedir.

Bu konutlardan Yenice Mahallesi'nde bulunan 185 ada 1 parsel, Sakarya Mahallesi içerisinde konumlanan 185 ada 22 parsel, 186 ada 6 parsel ve 187 ada 10 parsel ile Soğuksu Mahallesi'nde bulunan 220 ada 5 parsel, 220 ada 13 parsel, 221 ada 19 parsel, 229 ada 1 parsel ve 229 ada 8 parselde yer alanlar İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.14 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

İKİ KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
22	156	20	Yenice Mahallesi, Kurtuluş Caddesi
23	160	22	Yenice Mahallesi, Sümer Oral Caddesi
24	161	52	Yenice Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
25	164	6	Yenice Mahallesi, Cumhuriyet Caddesi
26	184	7	Sakarya Mahallesi, Sümer Oral Caddesi
27	185	1	Yenice Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
28	185	22	Sakarya Mahallesi, Kenan Evren Caddesi
29	186	6	Sakarya Mahallesi, Kenan Evren Caddesi

Tablo 4.14 İki katlı, orta girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı (devamı)

İKİ KATLI, ORTA GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
30	187	10	Sakarya Mahallesi, Ahmet Işık Caddesi
31	220	5	Soğuksu Mahallesi, Ahmet Işık Caddesi
32	220	13	Soğuksu Mahallesi, İstiklal Caddesi
33	221	19	Soğuksu Mahallesi, Ahmet Işık Caddesi
34	229	1	Soğuksu Mahallesi, Şehit Nuri Caddesi
35	229	8	Soğuksu Mahallesi, Şehit Mustafa Caddesi

4.3.2.2.4.4 İki Katlı, Yan Girişli Konutlar

Alaşehir Tren İstasyonu çevresinde yer alan ve çalışma kapsamında incelenen konut tipolojisinin dördüncü grubu, iki katlı ve giriş bölümünün yapının yan bölümünde yer aldığı konutları içermektedir. Bu tipolojiye sahip yirmi adet konut bulunmakta ve bu konutlar Yenice, Sakarya ve Soğuksu Mahallelerinde konumlanmaktadırlar.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin farklı periyotlarında inşa edilen bu yapılar birbirlerinden farklı mimari tasarım yaklaşımlarına sahiptir. Bitişik ve ayrık nizamlı olarak inşa edilen yapıların çoğunluğunun arka ya da yan cephelerinde bahçeleri bulunmaktadır. Yapılardan on beşi bitişik nizamlı iken beşi bahçe içerisinde ve ayrık nizamlı olarak inşa edilmiştir. Nişli girişi olan yapıların bazı örneklerinde bu aksın üzerinde kapalı ya da açık çıkmalara yer verilmiştir. Bu tipoloji içerisinde incelenen yapıların tren istasyonuna bağlanan Kuva-yı Milliye, Sekine Evren ve Ziya Gökalp

Caddesi'ne bakan ve köşe parsellerde bulunan yapıların genellikle köşe bölümlerinde yuvarlatılmış ya da kırıklı formlar tercih edilmiştir.

Kagir veya karma sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında çoğunlukla tuğla malzeme kullanılmıştır. Yapı cephelerinde saçak altı silme ve kat silmeleri uygulanarak cephede hareketlilik sağlanmıştır. Kırma çatılı olan konutlardan geniş ve dar saçağa yer verilmiştir. Yapıların çoğunda birbirinden farklı tasarımların uygulandığı kapalı ve açık çıkmaya yer verilmiştir. Yapı açık çıkmaların üstü saçak ile kapatılmıştır. 37, 45, 49, 53 ve 55 numaralı örneklerde süslemeli korkulukları olan balkonlara ve betonarme sistemle inşa edilmiş geniş saçaklı kapalı çıkmalara yer verilerek cephede baskın bir yaklaşım benimsenmiştir.

Bu konutlardan Yenice Mahallesi'nde konumlanan 160 ada 17 parsel, 161 ada 43 parsel ve Sakarya Mahallesi'nde bulunan 185 ada 24 parsel, Soğuksu Mahallesi'nde yer alan 222 ada 2 ve 3 parsel, 223 ada 19 parsel ve 228 ada 6 parselde yer alan yapılar İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan karar ile tescillenmiştir, koruma altına alınmıştır (İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

Tablo 4.15 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı

İKİ KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
36	161	11	Yenice Mahallesi, Reddi İlhak Caddesi
37	162	4	Yenice Mahallesi, Kurtuluş Caddesi
38	163	7	Yenice Mahallesi, Bahçelerbaşı Caddesi

Tablo 4.15 İki katlı, yan girişli konutların çalışma alanı içerisinde dağılımı (devamı)

İKİ KATLI, YAN GİRİŞLİ KONUTLARIN ÇALIŞMA ALANI İÇERİSİNDE DAĞILIMI			
Konut No.	**Ada**	**Parsel**	**Mahalle ve Sokak Adı**
39	163	11	Yenice Mahallesi, Bahçelerbaşı Caddesi
40	163	12	Yenice Mahallesi, Bahçelerbaşı Caddesi
41	163	39	Yenice Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
42	160	17	Yenice Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
43	161	43	Yenice Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
44	181	37	Sakarya Mahallesi, Kuva-yi Milliye Caddesi
45	183	11	Sakarya Mahallesi, Sümer Oral Caddesi
46	183	32	Sakarya Mahallesi, Sümer Oral Caddesi
47	185	24	Sakarya Mahallesi, Kenan Evren Caddesi
48	186	11	Sakarya Mahallesi, Kenan Evren Caddesi
49	213	3	Soğuksu Mahallesi, Ahmet Işık Caddesi
50	220	6	Soğuksu Mahallesi, Ahmet Işık Caddesi
51	222	2	Soğuksu Mahallesi, İsmet Paşa Caddesi
52	222	3	Soğuksu Mahallesi, İsmet Paşa Caddesi
53	223	19	Soğuksu Mahallesi, İsmet Paşa Caddesi

54	227	16	Soğuksu Mahallesi, İstiklal Caddesi
55	228	6	Soğuksu Mahallesi, İstiklal Caddesi

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	162 Ada 18 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Reddi İlhak Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Süslemeli Düz Lentolu Ahşap Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe									
	182 Ada 19 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuvayı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe		—	Cam Kafesli Düz Lentolu Metal Tek Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Sövesiz Üç Kanatlı Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	160 Ada 56 Parsel		Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	—			Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe									
	220 Ada 3 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Metal Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli ve Korkuluklu Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe									
	226 Ada 1 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe		—	Kapı Üstü Pencereli Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Mozaik Denizlikli Düz Lentolu Sövesiz Ara Çıtalı Çift Kanatlı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Alaturka ve Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	156 Ada 13 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Cam Kafesli Metal Süslemeli Düz Lentolu Ahşap Çift Kanatlı Kapı - Nişli Giriş	Dikdörtgen formlu Metal Süslemeli Korkuluklu Mozaik Denizlikli Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	156 Ada 29 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Cam Kafesli Düz Lentolu Metal Tek Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı Ara Çıtalı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Yığma Taş Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	157 Ada 10 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kurtuluş Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Cam Kafesli Metal Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Çift Kanatlı Ara Çıtalı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	158 Ada 29 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Hanlar Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Ara Çıtalı Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Mozaik Denizlikli Metal Kepenkli Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	161 Ada 1 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Reddi İlhak Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Bitkisel Motif Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Dökme Beton Denizlikli Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	162 Ada 1 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kurtuluş Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Geometrik Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	162 Ada 24 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Reddi İlhak Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	163 Ada 6 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Bahçelerbaşı Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe	○	—		Dikdörtgen formlu Dökme Mozaik Denizlikli Düz Lentolu Sövesiz Dört Kanatlı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe									

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	163 Ada 21-22 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kurtuluş Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Üst Pencereli Düz Lentolu Ahşap Tek Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Süslemeli Korkuluklu Düz Lentolu Çok Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	164 Ada 4 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Cumhuriyet Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Yarım Camlı Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Çift Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	164 Ada 9 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Cumhuriyet Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe	○	—		Dikdörtgen formlu Metal korkuluklu Çok Kanatlı Ara Çıtalı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe									
	158 Ada 27 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Hanlar Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Metal Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Ara Çıtalı Üç Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	183 Ada 3 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Sümer Oral Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Üst Pencereli Yarım Camlı Düz Lentolu Ahşap Çift Kanatlı Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Dökme Beton Denizlikli Düz Lentolu Ara Çıtalı Çok Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	186 Ada 8 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kenan Evren Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe	○	—	Geometrik Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ara Çıtalı Çok Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe									
	221 Ada 15 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Sövesiz Ahşap	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	230 Ada 12 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Şehit Mustafa Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	Tek Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe	○	—	Üst Pencereli Geometrik Metal Süslemeli Düz Lentolu Ahşap Çift Kanatlı Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Eğrisel formlu Metal Kepenkli Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı - Pencere üstü Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe									

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	156 Ada 20 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kurtuluş Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Metal Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ara Çıtalı Çift Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak -Kaplamasız Saçak	Tescilsiz Konut
	160 Ada 22 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Sümer Oral Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Cam Kafesli Geometrik Metal Süslemeli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama	Tescilsiz Konut
	161 Ada 52 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Ara Çıtalı Ahşap Pencereleri bulunan Geniş Saçaklı Betonarme Kapalı Çıkma	Cam Kafesli Metal Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Ara Çıtalı Çok Kanatlı Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmeli	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
	164 Ada 6 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Cumhuriyet Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Mozaik Denizlikli Sövesiz PVC Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi - Kat Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	184 Ada 7 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Sümer Oral Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Metal Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Tuğla Denizlikli Düz Lentolu Ara Çıtalı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
	185 Ada 1 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Geometrik Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Tuğla Denizlikli Düz Lentolu Çok Kanatlı Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
	185 Ada 22 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kenan Evren Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Yarım Pencereli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	186 Ada 6 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kenan Evren Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Geometrik Süslemeli Cam Kafesli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Düz Lentolu Çok Kanatlı Ara Çıtalı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	187 Ada 10 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Tuğla Kemerli Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ara Çıtalı Çift Kanatlı Eğrisel Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama	Tescilli Konut
	220 Ada 5 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—		Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı Söveli Ahşap Pencere - Bodrum kat pencereleri ahşap kepenkli	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
	220 Ada 13 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel İstiklal Caddesi üzerinde	1927	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Metal Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Eğrisel formlu Ara Çıtalı Üç Kanatlı Süslemeli Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Moloz Taş ve Tuğla Duvar	Kırma Çatı - Cihannüma	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	221 Ada 19 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	-Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Metal Kepenkli Sövesiz Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi - Kat Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
	229 Ada 1 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Şehit Nuri Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	- Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Ahşap Kepenkli Tuğla Denizlikli Düz Lentolu Ara Çıtalı Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
	229 Ada 8 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Şehit Mustafa Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Orta Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Metal Süslemeli Eliböğründeler ile desteklenen Geniş Saçaklı ve Ahşap Pencereli Ahşap Kapalı Çıkma	Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Ahşap Kepenkli Düz Lentolu Ara Çıtalı Sövesiz Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

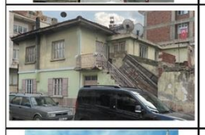
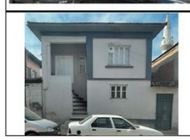
	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME		ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	161 Ada 11 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Reddi İlhak Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Metal Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı PVC Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	162 Ada 4 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kurtuluş Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		Metal Süslemeli Korkuluklu Nişli Balkon	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı Sövesiz PVC Pencere - Zemin kat pencereleri metal kepenkli	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	163 Ada 7 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Bahçelerbaşı Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe	○	—	—	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı Sövesiz Ahşap Pencere	—	Kagir Sistem Moloz Taş ve Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe										
	163 Ada 11 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Bahçelerbaşı Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Üç Kanatlı PVC Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı		Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	163 Ada 12 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Bahçelerbaşı Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Süslemeli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Mermer Denizlikli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	163 Ada 39 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Çift Kanatlı PVC Pencere - Zemin kat pencereelrinde metal korkuluk	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	160 Ada 17 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Çizgisel Süslemeli Düz Lentolu -Çift Kanatlı Metal Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Mermer Denizlikli Metal Kepenkli Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○									
	161 Ada 43 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Kepenkli Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○									

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	181 Ada 37 Parsel	Ana arter Atatürk Bulvarı'na dik bağlanan Kuva-yı Milliye ve Kenan Evren Caddesi kesişiminde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Süslemeli Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Mermer Denizlikli Söveli PVC Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	183 Ada 11 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Sümer Oral Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		Çizgisel Süslemeli Korkuluklu Betonarme Balkon	Geometrik Süslemeli Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Sövesiz Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	183 Ada 32 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Sümer Oral Caddesi ve Ziya Gökalp Caddesi kesişiminde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe	○	—	Metal Süslemeli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Panjurlu Mermer Denizlikli Söveli PVC Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe									
	185 Ada 24 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kenan Evren Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Süslemeli Cam Kafesli Çift Kanatlı Ahşap Kapı -Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Mozaik Denizlikli Söveli Üç Kanatlı PVC Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	186 Ada 11 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Kenan Evren Caddesi ve Sekine Evren Caddesi kesişiminde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Korkuluklu Söveli Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Dar Saçak	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	213 Ada 3 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		Çizgisel Süslemeli Korkuluklu Balkon ve Eğrisel Köşe Pencereli Kapalı Çıkma	Süslemeli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Mozaik Denizlikli Söveli Ahşap Pencere - Köşe Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi - Saçak Altı Silmesi	Kagir Sistem	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	220 Ada 6 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel Ahmet Işık Caddesi ve Kuyucak Caddesi kesişiminde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Düz Lentolu Çift Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Metal Kepenkli Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilsiz Konut
					Asimetrik Cephe	○								
	222 Ada 2 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel İsmet Paşa Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe		—	Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
					Asimetrik Cephe	○								

Tablo 4.16 Alaşehir yerleşimi istasyon bölgesi Erken Cumhuriyet Dönemi konut dokusu (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE
	DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİ ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ KONUT DOKUSU

	ADA/PARSEL	ADRES	YAPIM YILI/ DÖNEMİ	KONUT TİPOLOJİ	CEPHE ÖZELLİKLERİ					YAPIM SİSTEMİ MALZEME	ÇATI ÖZELLİKLERİ			KORUMA STATÜSÜ
					CEPHE DÜZENİ		KONSOL	KAPI	PENCERE	SIVA/SİLME	ÇATI TİPİ	ÜST ÖRTÜ MALZEMESİ	SAÇAK TÜRÜ	
	222 Ada 3 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel İsmet Paşa Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	Geometrik Süslemeli Düz Lentolu Çift Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Söveli Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
	223 Ada 19 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel İsmet Paşa Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Geniş Saçaklı Ahşap Pencereli Kapalı Çıkma	Düz Lentolu Tek Kanatlı Ahşap Kapı - Nişli Giriş Bölümü	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Ara Çıtalı Ahşap Pencere	Sıva Kaplamalı - Kat Silmesi	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak - Saçak altı Ahşap Kaplama - Ahşap Alın Tahtası	Tescilli Konut
	227 Ada 16 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel İstiklal Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	—	—	Eğrisel Tuğla Kemerli Düz Lentolu Pencere Açıklıkları	—	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Kırma Çatı	Alaturka Kiremit	Geniş Saçak	Tescilsiz Konut
	228 Ada 6 Parsel	Alaşehir Tren İstasyonu'na paralel İstiklal Caddesi üzerinde	Erken Cumhuriyet Dönemi	İki Katlı, Yan Girişli	Simetrik Cephe Asimetrik Cephe	○	Çizgisel Süslemeli Korkuluklu Betonarme Balkon	Cam Kafesli Düz Lentolu Tek Kanatlı Metal Kapı	Dikdörtgen formlu Düz Lentolu Söveli PVC Pencere	Mozaik Sıva Kaplamalı	Kagir Sistem Tuğla Duvar	Beşik Çatı	Marsilya Tipi Kiremit	Geniş Saçak	Tescilli Konut

4.4 Eşme Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi ve Bölgedeki Kültürel Mirasın İncelenmesi

4.4.1 Eşme Yerleşimi İstasyon Bölgesinin Gelişimi

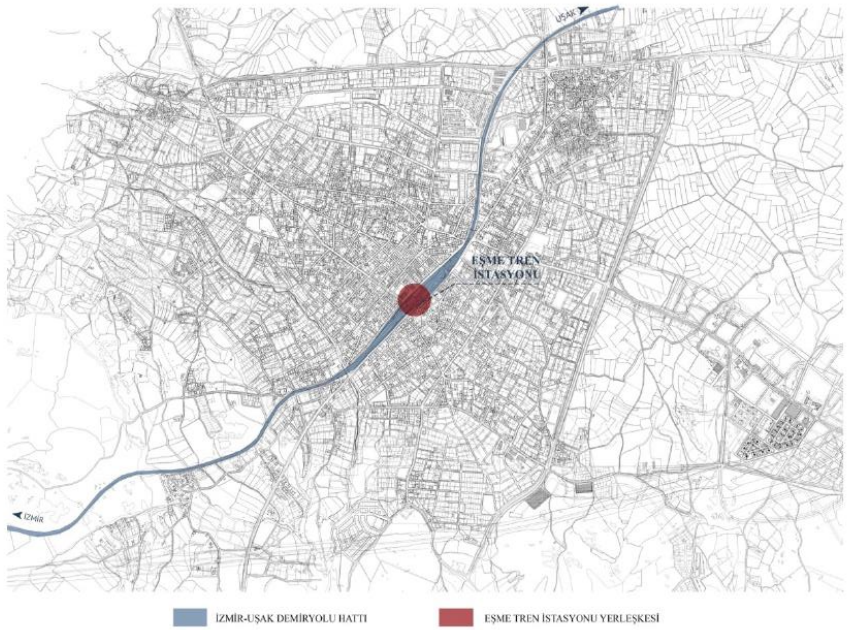
Eşme'de inşa edilen demiryolu hattı, yerleşimin doğu-batı doğrultusu üzerinde konumlanmaktadır. İstasyon Mahallesi Vali Murat Caddesi üzerinde yer alan Eşme Tren İstasyonu yerleşkesi, yerleşimin merkezinde bulunmaktadır. Eşme yerleşimi, 1897 yılında inşa edilen ve yerleşim içerisinde doğu-batı doğrultusunda uzanan demiryolu hattı ve Eşme Tren İstasyonu çevresinde şekillenmiştir. Demiryolu hattı inşası öncesinde Takmak'ta bulunan yerleşim merkezi Elvanlar Tren İstasyonu çevresine taşınmasıyla birlikte demiryolu hattı doğu ve batısında yapılaşma hızlanmış ve yerleşimin merkezi bu bölgede kurulmuştur.

Bu sebeple, Eşme Tren İstasyonu çevresinde var olan ve günümüze aktarılan yapıların belirlenmesi ve koruma prensibi çerçevesinde incelenmektedir. Bu çalışmada istasyon çevresinde belirlenen çalışma alanı tariflenirken, yerleşim için önemli olan ve Eşme Tren İstasyonu'na bağlanan ana arter (Hükümet Caddesi) ve bu cadde ile ilişki içerisinde olan yerleşimin önemli aksları belirlenmiştir. Bu akslar; Vakkas Ferit Caddesi, Kemer Caddesi, Görsel Caddesi ve Vali Murat Caddesi'dir. Bu akslar etrafında tanımlanan ve yerleşimin çalışılan dönemine tarihlenen yapılarını içeren sit alanları, kültürel miras öğeleri ve dönemin özelliklerini yansıtan yapılarının bulunduğu alan çalışma olanı olarak belirlenmiştir.

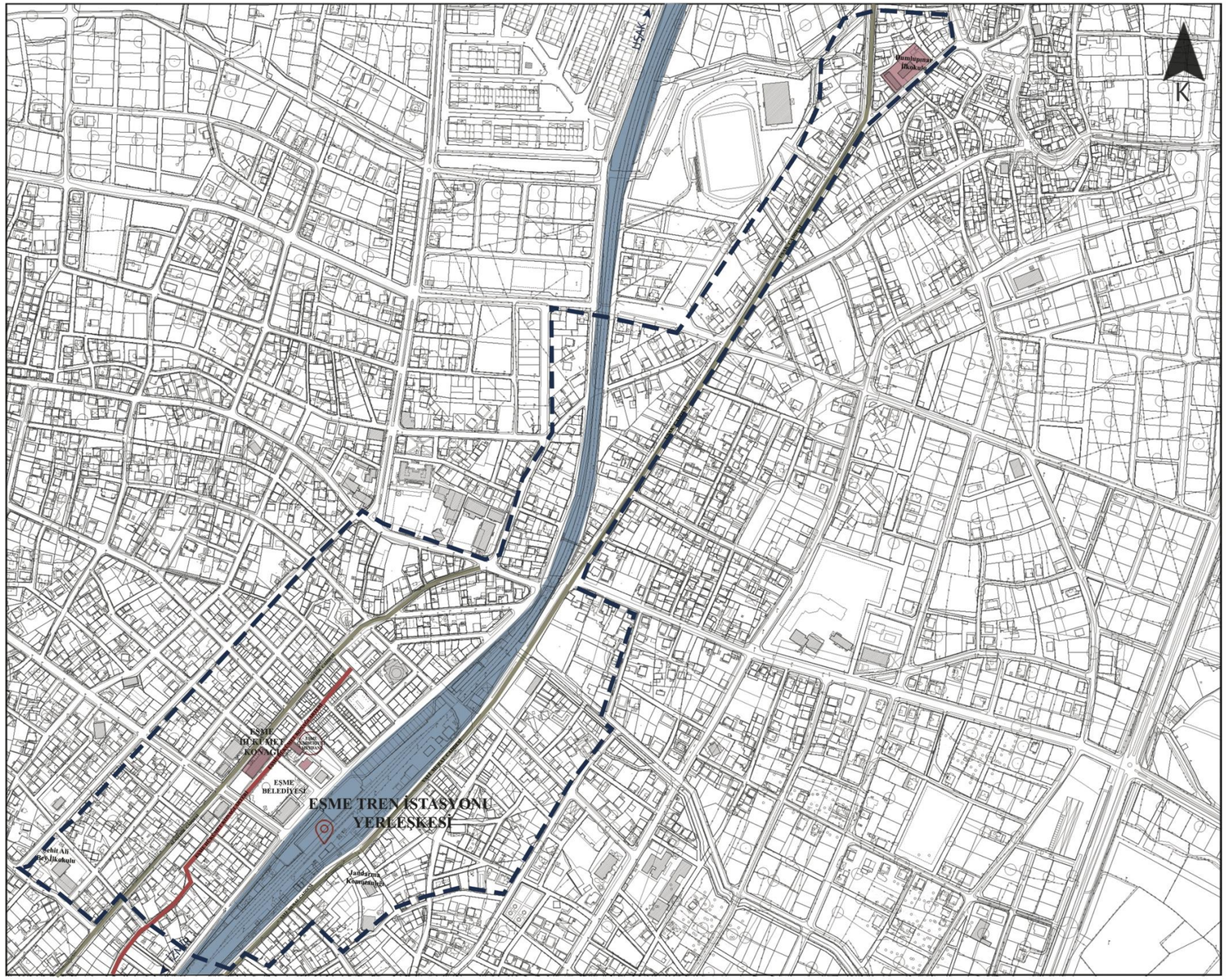
Çalışma alanının batısı Eşme Tren İstasyonu'na paralel konumda yer alan Hükümet Konağı, Eski Belediye Binası, Ziraat Bankası yapılarının bulunduğu merkez bölümü ile sınırlandırılmış olup doğusunda Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen Jandarma Komutanlığı yapısı ile konut örneklerinin bulunduğu ada var sınır olarak belirlenmiştir. Kuzeyinde ise, Eşme Tren İstasyonu arterini takip eden Vali Murat Caddesi doğrultusunda konumlanan Dumlupınar İlkokulu 'nun üzerinde bulunduğu ada ve çevresi esas alınmıştır. İstasyon çevresinde belirlenen arter, aks ve yapıların

konumlarının tespit edilmesiyle oluşan alan çalışma alanı olarak değerlendirilmiştir. Bu alan içerisinde sürdürülen alan çalışması ve envanter araştırmaları doğrultusunda belirlenen yapıların mimari özellikleri ve tarihsel süreçteki değişim ile dönüşümü irdelenmektedir.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



Şekil 4.399 Eşme yerleşiminde İzmir-Uşak Demiryolu Hattı ve Tren İstasyonu Yerleşkesinin konumu (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan Eşme imar planı üzerine islenerek olusturulmustur.)



Şekil 4.400 Eşme Tren İstasyonu ve etkileşim içinde olduğu alan (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

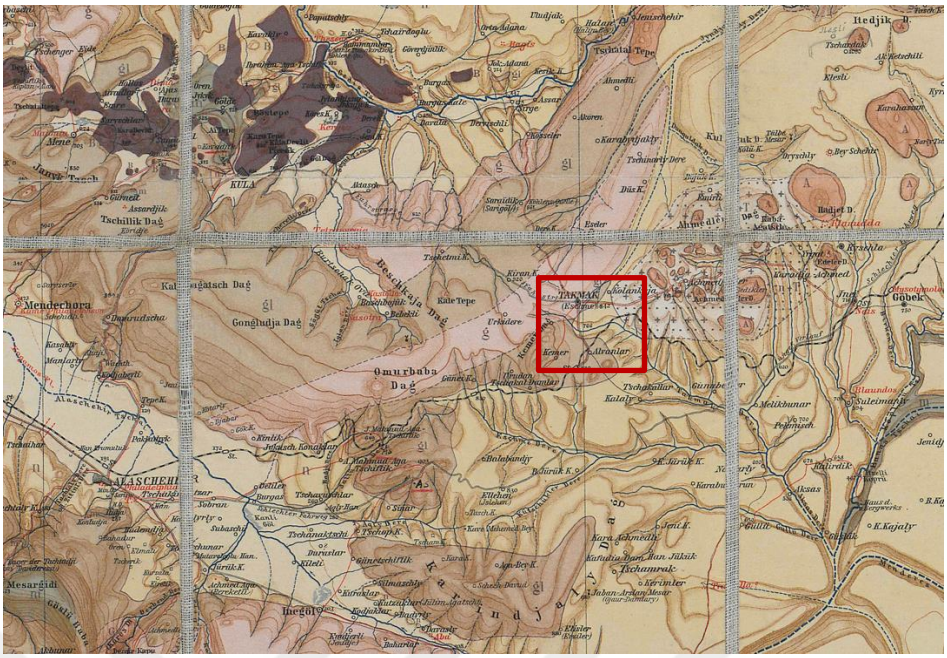
4.4.1.1 Osmanlı Dönemi

4.4.1.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Öncesindeki Gelişmeler

Osmanlı İmparatorluğu yönetimi altında olan yerleşim (Takmak), 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar çevresinde bulunan Selendi, Sirge, İnay ve Güre ile birlikte Denizli'ye bağlı nahiye statüsündedir. İdari sistemin sürdürülmesi için yerleşimde müdür, tapu memurluğu ve askerlik şubesi bulunmaktadır. Yönetim sisteminde yaşanan değişimler sonrasında 1864 yılında Takmak kaza merkezi olmuş ve Sirge ve İnay köy, Güre ise nahiye olarak Takmak'a bağlanmıştır. Bu idari değişimler sonrasında, Takmak'ın ismi Eşme olarak değiştirilmiş ve Eşme kazasının merkezi Takmak olarak kabul edilmiştir. Coğrafya araştırmacısı Cuinet'in 1890 yılı Eşme nüfusu ile ilgili aktardığı verilere göre; kazanın toplam nüfusu 26.896'dır ve 768'i Rum-Ortodoks ve kalan 26.128'i Müslüman halktan oluşmaktadır (Özbey, 1950-1951).

4.4.1.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Sonrasındaki Gelişmeler

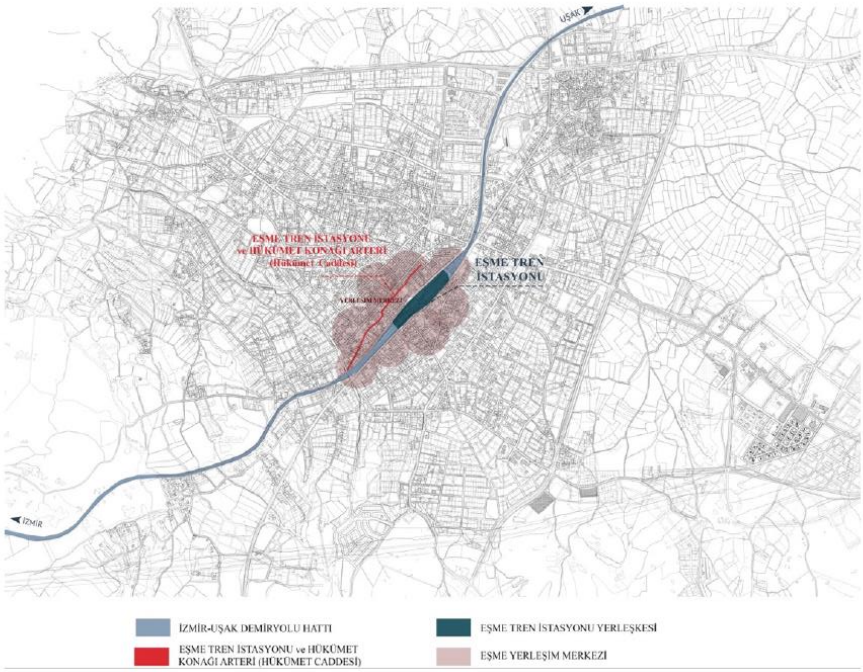
İzmir- Kasaba demiryolu hattı ve sonrasında Alaşehir'e uzatılan hattın devamı üzerinde konumlanan duraklar çoğunlukla yerleşimlerin dışında bir noktada inşa edilmiş ve merkezlerle bağlantı sağlaması kurgulanmıştır. Eşme yerleşiminde ise bu durum farklılık göstermiş olup merkez Takmak yerine köylerinden olan Elvanlar'a yakın bir noktada İstasyon inşası yapılmıştır. Alaşehir ve Elvanlar arasındaki ilk bölümün inşası 1897'de tamamlanmıştır (Kolay, 2013). Philippson tarafından hazırlanan 1913 tarihli haritada görüldüğü gibi Alaşehir'den devam eden hat Elvanlar'ın yakınından geçmekte ve tren istasyonu da köye 1,5 km uzaklıkta bulunmaktadır. Takmak ise istasyona 7 km uzaklıkta konumlanmakta olup istasyonun inşa edildiği bölgede o dönemde herhangi bir yapılaşma izi yer almamaktadır.



Şekil 4.401 Eşme yerleşim merkezi (Takmak) ve Tren İstasyonu (Elvanlar) 1913, (Philippson, 1913) (Salt Araştırma Koleksiyonu)

Tren istasyonunun Takmak yerine Elvanlar köyü yakınından geçirilmesi için çeşitli sebepler vardır. Ceylan, bu durumun iki nedeni olabileceğine ve bu nedenlerden ilkinin Takmak ve Elvanlar arasında ilerleyen yıllarda da sürecek olan rekabet olmasına ya da ikinci neden olarak ise demiryolu hattının inşa edilmesi için çözülmesi gereken teknik nedenler olduğuna değinmektedir. İnşa edilen alanın topoğrafik özelliklerinin daha uygun olması ve hattın bu alanda 1 km düz bir şekilde devam etmesinin ikinci nedeni doğrular nitelikle olduğunu belirtmektedir. Herhangi bir yapılaşmanın olmadığı bu alanda istasyon yerleşkesi içerisinde istasyon binası, ambar ve görevlilerin kullanımında olan binalar ve baraka bulunmaktadır (Ceylan, 2006). Takmak yerine Elvanlar'dan geçen demiryolu hattı yerleşimin ilerleyen dönemlerde gelişim yönünün belirlenmesinde önemli bir etken olmuştur.

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	



Şekil 4.402 Eşme yerleşiminde Demiryolu Hattı inşası sonrasında gelişen arter (Hükümet Caddesi) (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü' nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur.)

Kazanın yönetim birimleri ve kaymakam konutu merkez Takmak'ta yer almaktadır. Yerleşimin merkezi niteliğinde olan Takmak'ta 1800'ler sonlarında 22 ilkokul ve 1 rüştiye bulunmakta ve 345 öğrenci eğitim görmektedir. Eğitim kurumlarından ortaokul ve 20 ilkokul Müslümanlar, 2 ilkokul ise Rum Ortodokslar tarafından inşa edilmiştir. Takmak'ta Hükümet Konağı, 6 cami, 1 Rum kilisesi, çarşı ve 40 dükkân, 4 depo, 1 han, 1 hamam, 6 un değirmeni, 3 fırın ve 800 adet konut bulunmaktadır (Cuinet, 1893).



Şekil 4.403 Eşme merkezde bulunan Daire- Askeriye ve Depoyu Hümayun, Ieghpairan, M. (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi Arşivi)

4.4.1.2 Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)

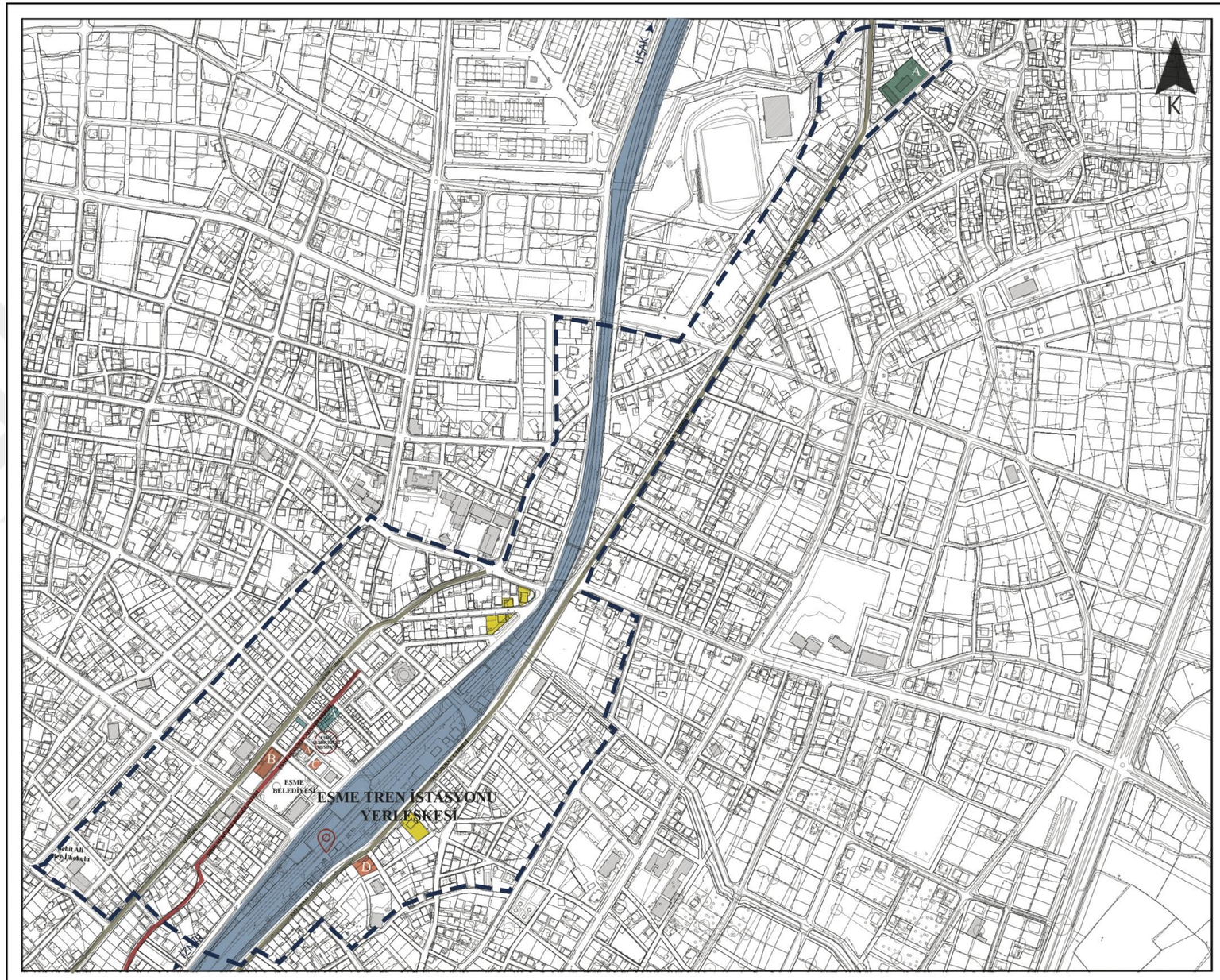
1919 yılında işgal sürecine kadar Saruhan Sancağı'na bağlı olan yerleşim, işgal ve sonrasında çıkan yangınlarda büyük zarar görmüştür. Merkez Takmak'ta Hükümet Konağı ve Askeri kışlalar diğer yapılarla birlikte yanmış olup, bu durum sorasında yerleşim merkezinden çok bir köy durumuna gelmiştir (Özbey, 1950-1951). Bu dönemde, Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte yerleşim merkezinin yanarak tahrip olan Takmak'tan istasyon bölgesine taşınması ve yeniden imar faaliyetlerinin daha uygun

olacağı ile ilgili görüşler ortaya atılmış olup bu karara yapılan itirazlar sonrasında bu seçenek sonuçlandırılamamıştır (Ceylan, 2006). Bu girişimlerin olumsuz sonuçlanması sonrasında Takmak'ta yeniden imar çalışmaları başlamış olup yerleşim merkezi şekillendirilmeye çalışılmıştır.

Tablo 4.17 1927,1935,1940 ve 1945 yılları Eşme kazası nüfus Verileri (Özbey, 1950-1951 kaynak alınarak oluşturulmuştur.)

Sayım Yılları	Kaza Merkezi Nüfusu			Köy Sayısı	Nahiye ve Köy Nüfusu			Toplam Kaza Nüfusu
	Erkek	Kadın	Toplam		Erkek	Kadın	Toplam	
1927				83				21.046
1935	875	963	1838	82	11.497	12.005	23.502	25.340
1940	1050	1070	2120	81	11.799	12.837	24.636	26.756
1945	1390	1385	2775	81	12.636	23.021	25.657	28.432

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yerleşimde yaşanan değişimlere ve periyodik aralıklarla yapılan nüfus sayımı verilerine göre, yerleşimde nüfusun düzenli olarak arttığı sonucuna ulaşılmaktadır. Bu artışta demiryolu hattı sonrasında gelişen ticaret ile yaşam kalitesinin ve Eşme yerleşim merkezinin istasyonun olduğu bölgeye taşınmasıyla doğrudan ilişkili olduğu gözlemlenmektedir.



EŞME TREN İSTASYONU ve İSTASYON BÖLGESİNDE YER ALAN ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ YAPILARININ KENT MERKEZİNDE DAĞILIM

- EŞME İLÇE MERKEZİ SINIRI
- İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI
- İZMİR-UŞAK KARAYOLU
- ÇALIŞMA ALANI SINIRI
- EŞME TREN İSTASYONU VE HÜKÜMET KONAĞI ARTERİ
- SİT ALANI SINIRI
- EĞİTİM YAPILARI
  - A- DUMLUPINAR İLKOKULU
- KAMU YAPILARI
  - A- EŞME ESKİ BELEDİYE BİNASI
  - B- EŞME HÜKÜMET KONAĞI
  - C- ZİRAAT BANKASI
  - D- JANDARMA KOMUTANLIĞI
- TİCARİ YAPILAR
  - A- FAHRİ BEY HANI
- KONUT YAPILARI

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
RESTORASYON ANABİLİM DALI

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

HAZIRLAYAN:
2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE

DANIŞMAN:
PROF. DR. EMEL KAYIN

Şekil 4.404 Eşme Tren İstasyonu ve İstasyon bölgesindeki Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının kent merkezinde dağılımı (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

İstasyon çevresinin gelişimi sonrasında Cumhuriyet döneminde de gelişimi devam ettiren bu yerleşimde, bu çevrede kamu yapıları, ticari yapılar ve konut yapıları inşa edilmiştir. 1931 yılı itibariyle Eşme merkezde iki ve köylerde yedi resmi yapı bulunmaktadır. Bu yapılar dışında merkezde 4 mağaza, 10 dükkân, 1 han ve 165 konut bulunmakta iken köylerde 21 dükkân ve 4514 konut inşa edilmiştir. Merkezde konumlanan yapılardan 71 konut, 4 mağaza, 10 dükkân ve 1 han ile köylerde bulunan 645 konut, 3 dükkân Cumhuriyet sonrası inşa edilmiş ve kullanılmaya başlanmıştır (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932). 1933 yılında Eşme'nin merkezi Takmak, bir köy durumunda iken 120 haneden oluşmakta olup yaklaşık 500 kişi merkezde ikamet etmektedir. Savaş dönemi sonrasında çıkan yangında tahribata uğrayan Eşme'de yapılar 300 m. uzunluğundaki cadde etrafında konumlanmakta olup kaymakam evi, belediye, postane, adliye, kahvehane, birkaç dükkan ve muhasebe binaları cadde üzerindeki yapılara örnek gösterilebilmektedir. Konutların ise çoğunluğu yer odası şeklinde iken birkaçı iki katlı olarak inşa edilmiştir (Kayış, 2018).

1933 yılında Manisa'yı ve ilçelerini ziyareti sırasında Eşme'ye de gelip gözlem yapan gazete muhabiri Ragıp Kemal Cantürk, Eşme'nin merkezinin Takmak'tan Elvanlar'a taşınmasının yerleşimin gelişimi için uygun olacağını ve bu konunun gündemde olduğunu belirtmiştir. Elvanlar'ın da yangında tahrip edilmiş olmasına karşın imarı ile ilgili çalışmalar yürütüldüğünü ve demiryoluna yakın olmasından kaynaklı olarak modern bir yerleşim kurulmasına elverişli olduğunu ifade etmiştir (Kayış, 2018). Yerel yönetim merkezi olan Eşme Belediyesi, Takmak'tan yeni merkeze 1934 yılının nisan ayında taşınmış olup 1935 yılında Belediye'nin kullanımı için bir bina inşa edilmiştir. Eşme Belediye binası halkın katkıları ve belediyenin gelirleri ile iki katlı olarak inşa edilmiştir. Üst katında yönetim faaliyetlerinin sürdürüldüğü birimler bulunmakta iken zemin kat gazino olarak belediye için kiraya verilmiştir (Özbey, 1950-1951).

Cuinet tarafından belirtilen ve yerleşimin merkezi olan Takmak'ta Osmanlı döneminde yer alan eğitim yapıları Kurtuluş Savaşı sırasında zarar görmüş ve eğitimin

sürdürülebileceği bir okul kalmamıştır (Özbey, 1950-1951). 1931 yılının başında Eşme'de bir okul bulunmakta olup beş öğretmen eğitim faaliyetlerini sürdürmektedir. 49 kız ve 88 erkek öğrenci eğitim görmektedir. Merkez dışında Eşme'ye bağlı olan Güre, Dereköy, Elvanlar, Kıranköy, Kolankaya, Yeleğen ve İnay köylerinde de okullar eğitime devam etmektedir. Cumhuriyet sonrası yerleşimlerde halka hizmet için kurulan Tayyare Cemiyeti, Himaye-i Etfal Cemiyeti ve Cumhuriyet Halk Fırkası'nın şubeleri Eşme'de de açılmıştır (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932). Eğitimin gelişmesi için çalışmaların sürdürüldüğü yerleşimde, Elvanlar halkının okul ve modern konut inşa etme isteğinin bulunması ve 18 odalı bir Hükümet Konağı'nın inşa edilmesi yerleşimin gelişimi için önemli bir adım olmuştur. Bu dönemde Eşme'de toplam 16 okul ve 10 millet dershanesi bulunmakta olup 25 öğretmen 1000 öğrenciye eğitim vermektedir (Kayış, 2018).

Çevre yerleşimlerin aksine tarıma göre hayvancılık faaliyetlerinin daha ağırlıklı olarak yürütüldüğü Eşme'nin ekonomik gelirinin büyük bir kısmı hayvancılıktan sağlanmaktadır. Ek olarak, Elvanlar köyünde iki un fabrikası, un değirmeni bulunmakta olup Eşme'nin bütün bölgelerinde dokumacılık önemli bir geçim kaynağı olmuştur. Kilim dokumacılığının gelişmiş olduğu yerleşimde üretilen kilimler tüccarlar tarafından alınarak Avrupa'ya ihraç edilmektedir. Ürünlerin satışı için yerleşimde iki gün Pazar kurulmakta olup merkezde perşembe günü ve Elvanlar'da cuma günü düzenlenmektedir (Manisa Vilayeti Hakkında, 1932).

1950 yılında Eşme'ye bağlı 89 köy ve 1 nahiye bulunmakta olup köylerden 70'i merkeze ve 19'u Güre nahiyesine bağlı olarak yönetilmektedir. Yönetim faaliyetlerinin düzenlenmesi için Eşme'nin yeni alanında kurulması sonrasında çeşitli yapılar inşa edilmiştir. Bu kapsamda, merkezde Kaymakamlık, Jandarma komutanlığı, Hükümet tabibliği, Adliye teşkilatı, Mal müdürlüğü, Maarif memurluğu, Posta telgraf müdürlüğü, Ziraat Bankası, Ziraat, Nüfus, Tapu, Orman ve Tekel memurluğu teşkilatları kurulmuş ve yerleşime hizmet vermeye devam etmektedir. Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yerleşimin yeni merkeze taşınmasıyla birlikte, bir imar planı

hazırlanmış ve onaylanmıştır. Dönemin getirdiği maddi zorluklar nedeniyle bu hazırlanan imar planı uygulamaya geçirilememiştir. Yerleşimin düzenlenmesi için Belediye tarafından altyapı çalışmaları başlamış ve 1945-1949 yılları arasında sokaklarda kaldırım düzenlemeleri yapılmış ve ağaçlandırma çalışmaları yapılmıştır (Özbey, 1950-1951).



Şekil 4.405 Eski Pazar yeri (Hicret Aydın Arşivi)



Şekil 4.406 Eski Pazar yeri (Hicret Aydın Arşivi)



Şekil 4.407 Eşme Eski Pazar yerinde yer alan bir dükkân (Hicret Aydın Arşivi)

Savaş sonrasında, yerleşime bağlı Elvanlar köyünde Vakkas Ferit tarafından bir okul inşa ettirilmiştir. Fakat okul binasının duvarlarında çatlamalar meydana gelmiş olup Manisa Nafia Meclisi tarafından hazırlanan raporda, yapılan güçlendirmelere rağmen sağlamlaştırılamaması nedeniyle yıkılmasına karar verildiği belirtilmiştir. Merkezin Takmak'tan günümüz merkez alanına taşınması sonrasında, verilen yıkım kararı nedeniyle eğitim faaliyetleri 1936 yılı ekim ayından 1946 haziran tarihine kadar Eşme Belediye binasında devam etmiştir. Bu süreçte inşası süren okul binasına 1946 yılı haziran ayında taşınma gerçekleşmiş ve Dumlupınar İlkokulu ismiyle eğitim vermeye başlamıştır. Ek olarak, Elvanlar mahallesi sınırları içerisinde tek dersliği olan bir okul kiralanmıştır. 1950 yılı itibariyle yerleşim merkezinde 141 kız ve 308 erkek öğrencinin eğitim gördüğü iki okul bulunmaktadır. Ek olarak, Eşme'nin köylerinde de toplam 2213 öğrencinin eğitimini sürdürdüğü 25 okul yer almaktadır. İlkokul öğrencilerinin eğitimlerini tamamladıktan sonra devam edebilmeleri için yerleşimde bir ortaokul bulunması yararlı olacağından dolayı 1948 yılında faaliyete başlayan bir ortaokul açılmıştır. 7 kız ve 48 erkek öğrencisi mevcut olan bu okul üç derslikli olarak iki küçük odadan oluşmakta ve eğitim çalışmalarını sürdürmektedir. Okul ihtiyacı nedeniyle, 1956 yılında Üçeylül İlkokulu inşa edilmiş ve eğitime açılmıştır (Ceylan, 2006; Özbey, 1950-1951).



Şekil 4.408 Takmak İlkokulu (1928) (Hicret Aydın Arşivi)



Şekil 4.409 Eşme Halk Kütüphanesi (1948) (Hicret Aydın Arşivi)

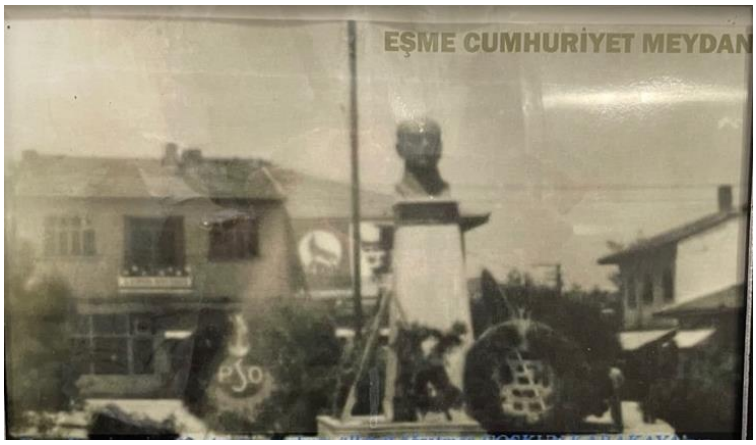
1950'li yıllarda yerleşimde toplam 900'den fazla yapı bulunmakta olup bu yapılar içerisinde Hükümet Konağı, Belediye binası, 2 ilkokul, 1 ortaokul, 2 cami, elektrik santrali, 13 kahvehane, 3 fırın, 4 otel, 7 han, 2 aşhane, 21 lokanta, gazino ve 713 olarak bir dağılım göstermektedir (Özbey, 1950-1951). Eşme Tren İstasyonu'nun üzerinde konumlandığı caddeye paralel olan ve yerleşim için önemli bir arter görevi gören doğrultu Hükümet Caddesi'dir. Bu cadde üzerinde günümüzde, Eşme Belediyesi, Eşme Kaymakamlığı, İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü gibi kamu yapıları yer almaktadır. Bu caddeye Alaşehir Caddesi, Vakkas Ferit Caddesi gibi akslar bağlanmaktadır. Yerleşim merkezini oluşturan bu bölge içerisinde kültürel miras örnekleri kapsamında

incelenecek dükkanlar, konutlar, Eşme Eski Belediye Binası, Ziraat Bankası ve Eşme yerleşiminin gelişimine paralellik gösteren yapılar yer almaktadır.

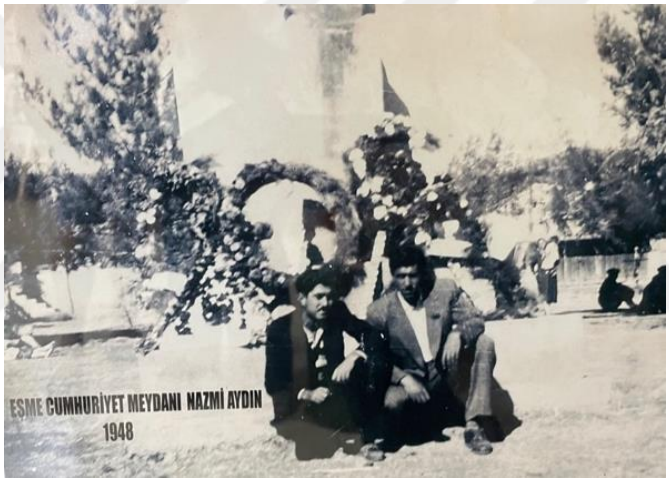
Şekil 4.410 Eşme Tren İstasyonu çevresinde yer alan kamu ve ticaret yapıları (3 Eylül 1960) (Pilot Kıdemli Albay Turgut Arslan tarafından çekilen hava fotoğrafı üzerine işlenerek oluşturulmuştur) (Hicret Aydın Arşivi)

Eşme'nin kentsel ve sosyo-ekonomik gelişimini etkileyen önemli etmenlerden biri de Eşme'nin bağlı olduğu Manisa ilinden ayrılıp yeni il statüsü kazanan Uşak'a bağlanması olmuştur. Uşak ise, 15 Temmuz 1953 tarihinde Kütahya'nın ilçesi olma statüsünden il olma özelliğine getirilmiştir. Aynı tarihte Eşme Uşak'a bağlanarak ilçe merkezi olma özelliğine sahip olmuştur. Uşak'ın büyük ilçelerinden biri olan Eşme'de idari özelliklerin değişmesi yerleşimin gelişimini olumlu etkilemiş olup nüfus artışını hızlandırmıştır (Ceylan, 2006). Ekonomik faaliyetlerin ve nüfusun artışı ile kentsel özelliklerin iyileştirilmesi ve yapılı çevresinin genişlemesi paralellik göstermiştir.

1960 yılına tarihlenen ve Pilot Kıdemli Albay Turgut Arslan tarafından çekilen hava fotoğrafı incelendiğinde, Eşme yerleşiminde belediye, hükümet konağı gibi idari yapılar ve kent için önemli olan kamu yapılarının Eşme Tren İstasyonu çevresinde inşa edildiği sonucuna ulaşılmaktadır. İstasyonun üst bölgesinde bulunan bu yapılar bir arada bulunarak yerleşimin çekirdeğini oluşturmakta olup bu çekirdeğin çeperinde Pazar yeri ile birlikte ticaret yapıları ile doğusunda konut yapıları yer almaktadır. Eşme yerleşim merkezinin Takmak'tan istasyon çevresine taşınması sonrasında inşa edilen ilk yapılardan olan yerel yönetim birimi Eşme Belediye Binası'nın önünde bir toplanma alanı olarak hizmet veren Cumhuriyet Meydanı kurgulanmıştır. Cumhuriyet Meydanı'nda bulunan Atatürk büstünün açılışı 1938 yılında yapılmıştır (Cumhuriyetin 15 İnci Yılında Manisa, 1938). Altta yer alan görsellerde, Cumhuriyet Meydanı'nın yeni ideolojinin yansımalarından biri olan idari merkez oluşturma kurgusu kapsamında diğer Erken Cumhuriyet Dönemi yerleşimleri ile benzerlik gösterdiği anlaşılmaktadır. Eşme'de de diğer yerleşimlerde olduğu gibi meydan resmi bayram ve törenlerde halkın toplandığı alan olma özelliğini göstermekte olup Atatürk Büstü önüne çelenk bırakılarak kutlamalar yapılmıştır.



Şekil 4.411 Cumhuriyet Meydanı (Hicret Aydın Arşivi)



Şekil 4.412 Cumhuriyet Meydanı (1948) (Hicret Aydın Arşivi)

Hükümet Konağı'nın yan parselinde bulunan askerlik şubesi ve arka parselinde konumlanan Kızılay Binası ilerleyen yıllarda yıkılmıştır. Günümüzde, Askerlik şubesinin bulunduğu alanda herhangi bir yapı bulunmazken, Kızılay binasının bulunduğu parsele İlçe Emniyet Müdürlüğü kullanımına verilmek üzere bir yapı inşa edilmiştir. Yan parselinde de Sosyal Güvenlik Kurumu binası yer almaktadır. Takmak'tan taşınan ve istasyon çevresinde gelişim gösteren Eşme yerleşiminde, günümüzde de bu alan çevresinde kent için önemli yapılar bulunmaktadır ve bu alan merkez niteliğini korumaya devam etmektedir.

4.4.2 Eşme Yerleşimi İstasyon Bölgesinde Yer Alan Kültürel Mirasın İncelenmesi

4.4.2.1 Osmanlı Dönemine Tarihlenen Kültürel Miras

4.4.2.1.1 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Öncesine Tarihlenen Kültürel Miras

Eşme yerleşimi sınırları içerisinde çalışma alanı olarak belirlenmiş olan istasyon bölgesinde, demiryolu hattının yerleşime ulaşmasından önceki (1875 yılı öncesi) yıllara tarihlenen ve günümüze ulaşabilmiş bir kültürel miras örneği bulunmamaktadır.

4.4.2.1.2 Demiryolu Hattı İnşası (1897) Sonrasına Tarihlenen Kültürel Miras

4.4.2.1.2.1 Ulaşım Yapıları

4.4.2.1.2.1.1 Eşme Tren İstasyonu ve Yerleşkesi

Eşme Tren İstasyonu, İstasyon Mahallesi Vali Murat Caddesi üzerinde eski Jandarma Komutanlığı binası karşısında konumlanmaktadır. İzmir-Kasaba demiryolu hattının Uşak ve sonrasında Afyon'a uzatılması kararı ile 1897 yılında Fransızlar tarafından inşa edilmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrasında çıkan yangında zarar görmüştür ve çevre yerleşimlerde olduğu gibi Cumhuriyet'in ilanı sonrasında inşası yeniden yapılmıştır. Hat üzerindeki duraklarda örneklerinin bulunduğu tip projelerden olan yapı 434 ada 1 parsel üzerinde bulunmaktadır. Yerleşim merkezinin Takmak'tan Elvanlar bölgesine taşınması sonrasında, İstasyon çevresinde yeni yapılar inşa edilmiş ve günümüzde de bu kullanım sürdürülmekte olup çarşı ve resmi yapılar istasyon çevresinde konumlandırılmıştır. Yerleşkenin kuzeybatısında Eşme Hükümet Konağı, Eşme Belediyesi, Ziraat Bankası bulunmakta ve çarşıyı oluşturan ticaret yapıları yer almaktadır. İstasyon çevresinde yer alan yapı blokları çoğunlukla 2-3 katlı olarak inşa edilmiştir ve bu bölgede Cumhuriyet'in ilanı sonrası yerleşimin gelişmesiyle inşa edilen evler bulunmaktadır. Çarşı bölgesine yakın olan yapıların zemin katlarında ticari amaçlı kullanım, üst katlarında ise konut kullanımı hakimdir.



Şekil 4.413 Eşme Tren İstasyonu'nun kentsel konumu (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)



Şekil 4.414 Eşme Tren İstasyonu'nda Kaymakam Vakkas Ferit, Daire Amirleri ve izciler Atatürk'ün gelişini beklerken (1934 Yılı) (Kaynak: http://esme.gov.tr/tarihi-doku)

Doğu-batı doğrultusunda uzanan demiryolu hattının, güneyinde yolcu bekleme ve lojman işlevinde kullanılan istasyon binası, bitişik olarak tasarlanmış depolama yapısı, WC yapısı, su deposu ve kuzeyinde depolama yapısı olarak kullanılan büyük ölçekli hangar yer almaktadır. İstasyon binası ve wc özgün işlevini sürdürmekte olup hangar yapısında güncel malzemeler ile düzenleme yapılmış ve sosyal amaçlı kullanıma

verilmiştir. Demiryolu hattı çevresinde açık alan düzenlemeleri yapılmıştır ve rekreasyon alanı şeklinde tasarlanmıştır.

Eşme Tren İstasyonu yerleşkesinin özgün yapılarından olan istasyon binasının zemin katı yolcular ve demiryolu işletim memurlarının kullanımında iken, 1.katı ise lojman olarak kullanılmaktadır. Yapı dikdörtgen plan şemasına sahiptir ve iki katlıdır. Zemin katta güney yönünden erişim sağlanan ve orta aksta bulunan lojman katı ile bağlantı sağlanan bir giriş holü, hareket memuru odası, bilet gişesi ve bekleme salonu; üst katta ise mutfak, banyo, wc ve 4 adet oda yer almaktadır. İstasyon yapısının lojman katında günümüz kullanımına uygun olacak şekilde ıslak hacim çözümleri yapılmıştır.



Şekil 4.415 Eşme İstasyon Binası

Perona açılan kuzey cephesi ile lojmana girişin bulunduğu güney cephesi simetrik olarak tasarlanmış olup açıklıklar bu cephelerde yoğunluk göstermektedir. Kuzey cephesi zemin katında 2 ahşap kapı ve 1ahşap pencere açıklığı; 1.katta ise 3 adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Güney cephe zemin katında kuzey cephe ile benzerlik gösterecek şekilde orta aksta bir ahşap giriş kapısı bulunmakta olup iki yanında ahşap doğramalı ve metal kepenkler ile örtülmüş iki pencere açıklığı ve üst katta zemin açıklıklarını takip eder şekilde 3 ahşap pencere yer almaktadır. Doğu cephesi birinci katta ve batı cephesi ise her iki katta sağır cephe olarak tasarlanmıştır. Yapı cephesinin karakteristik özellikleri cephe birleşimlerinde yer alan taş malzemeden üretilen köşe plasterları ve cephe açıklarını sınırlayan süslemeli taş sövelerdir. Doğu ve batı

cephesinde, cephe sınırları zemin ve çatı birleşen noktalarda taş malzeme ile çevrelenmiştir ve kat sınırını belli etmek için yapı çevresinde kat silmesi bulunmaktadır. Kat silmelerinin bulunduğu hizada ‘Eşme’ yazan TCDD tabelaları bulunmaktadır. Hat üzerinde bulunan ve çalışmada incelenen diğer istasyon yapılarında örnekleri bulunan özgün tabelalar, Eşme İstasyonu’nda korunamadığı için günümüze ulaşamamıştır. Günümüzde yeni tabelanın bulunduğu batı cephesinde ‘Elvanlar’ yazdığı görülmektedir.



Şekil 4.416 Eşme Tren İstasyonu Kuzey Cephesi



Şekil 4.417 Eşme Tren İstasyonu Güney Cephesi



Şekil 4.418 Eşme Tren İstasyonu yolcu bekleme salonu

Yapı yığma kagir sistemde inşa edilmiş ve yapı duvarlarında kesme taş kullanılmıştır. Restorasyon çalışmaları sonrasında cephe elemanlarında ve iç mekân malzemelerinde değişimler olmuştur. Bu kapsamda, kuzey cephesi giriş kapıları ahşap kapılar ile değiştirilmiş olup pencere doğramaları ile diğer cephe açıklıklarında bulunan kapı ve doğramalar korunmuştur. Yolcu bekleme salonunun zemin kaplamalarında seramik kullanılmış ve seramik karolar döşeme kotundan yaklaşık 1 metre yükseltilerek duvarda da devam ettirilmiştir. Bu uygulama rutubet için önlem almak amacıyla yapılmış olup idari birimlerde ise ahşap lambri şeklinde uygulanmıştır. Tavanlar özgün ahşap çıtalı tavandır. Zemin kattan lojman bölümüne bağlanan ahşap döner merdiven bulunmakta ve lojman bölümünde kullanıma uygun olacak şekilde düzenlemeler mevcuttur. Beşik çatılı olarak tasarlanan yapının saçak ve çatı kaplaması ahşaptan üretilmiştir ve saçakları yapı cephesinden dört yana uzatılmıştır ve güney ve kuzey cephesinde bu saçakların altında kirpi saçak olarak isimlendirilen ahşap süslemeler cephe ile uyum sağlamaktadır. Çatı Marsilya kiremit ile kaplanmıştır.



Şekil 4.419 İstasyon Binası güney cephesi giriş kapısı



Şekil 4.420 İstasyon Binası pencereleri

İstasyon yapısının batısında, istasyona bitişik olarak ahşap karkas sistemde inşa edilmiş olan tek katlı depolama yapısı (ambar) yer almaktadır. Ambar dikdörtgen planlıdır ve dört eşit aks üzerinde oluşturulmuştur. Kuzey cephesinde depo ve İstasyon şefi birimlerine açılan üç adet ahşap kapı bulunmakta olup depo girişi diğerlerinden daha geniş olarak tasarlanmıştır. Giriş kapıları arasında mekanların aydınlatılması için ahşap doğramaları olan pencereler yer almaktadır. İncelenen tren istasyonu ambar yapılarında yolcuların beklemesi için tasarlanan yarı açık mekân bu istasyonda kapatılmış, depo ve memur birimi olarak işlevlendirilmiştir. Güney cephesi sağır olan yapının batı cephesinde de iki pencere bulunmaktadır.



Şekil 4.421 Depolama Yapısı



Şekil 4.422 Depolama Yapısı batı cephesi

İstasyon yapısının doğusunda ise, Wc yapısı bulunmaktadır ve istasyon binası ile benzer cephe özelliklerine sahip olan yapı tek katlıdır. Kadın ve erkek kullanımına hizmet eden iki hacim bulunmaktadır. Ahşap kaplamalı beşik çatı ile örtülen yapının köşelerinde taş plasterlar ve kapı ve pencere açıklıklarının çevresinde taş söveler yer almaktadır.



Şekil 4.423 WC Yapısı



Şekil 4.424 Eşme Tren İstasyonu Hangar ve Peron

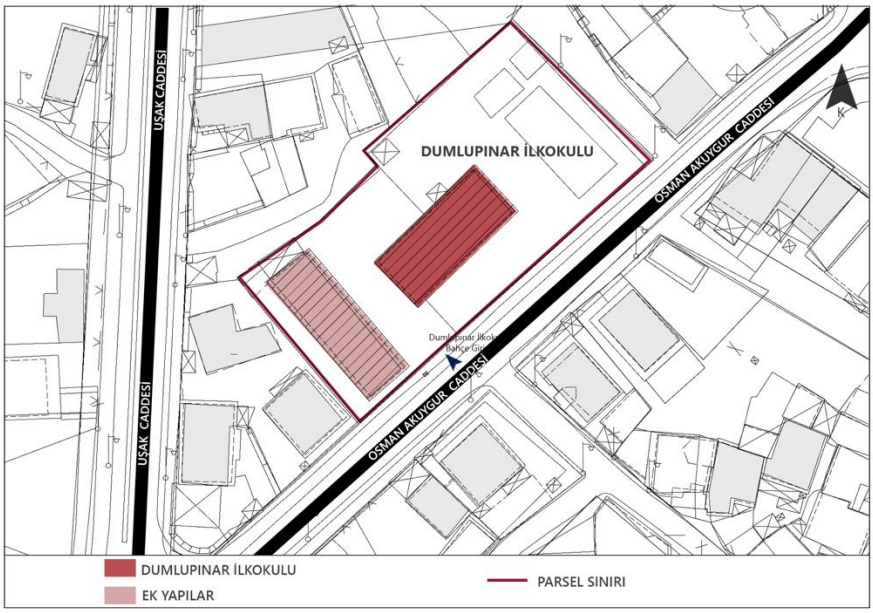
Eşme Tren İstasyonu, 30.07.2011 tarihinde 1172 sayılı karar ile II. Grup olarak Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir. Tren istasyonu ve karşı parselinde 377 ada 27 parselde yer alan konutu içine alacak şekilde 22.10.2021 tarihinde 6491 sayılı kararla koruma alanı sınırları belirlenmiştir (Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.4.2.2 Cumhuriyet Dönemine (1923-1970) Tarihlenen Kültürel Miras

4.4.2.2.1 Eğitim Yapıları

4.4.2.2.1.1 Dumlupınar İlkokulu

Eşme yerleşimi tren istasyonu çevresinde gelişmesi sonrasında inşa edilen eğitim yapılarına bir örnek Dumlupınar İlkokulu'dur. Yapı, Eşme Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya paralel arterlerden biri olan Uşak Caddesi ve Elvanlar Mahallesi'ne bağlanan Osman Akuygur Caddesi kesişim noktası üzerinde 249 ada 11 parselde konumlanmakta olup Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. Elvanlar konut alanlarının içerisinde kalan bu yapı Elvanlar Parkı ve Elvanlar Yukarı Cami'sine yakın bir konumdadır. Yerleşimin merkezine yakın olan bu alanda yoğunluklu olarak konutlar yer almakta olup Uşak Caddesi üzerinden çarşı bölgesine erişim sağlanmaktadır. Günümüzde yapının bulunduğu alan ve çevresinde 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmaktadır.



Şekil 4.425 Eşme Dumlupınar İlkokulu'nun kentsel konumu (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Kurtuluş Savaşı sonrasında farklı yıllarda Eşme kazasının Takmak'tan Elvanlar'a nakli görüşülmüş olup bu taşınma süreci ile ilgili çalışmalar 1934 yılında başlamıştır. Bu sürece kadar eğitim Takmak'ta devam sürdürülmekte iken Elvanlar'da da bir okul açılması için bütçe ayrılmış ve Kaymakam Vakkas Ferit tarafından bir okul inşa ettirilmiştir (Özbey, 1950-1951; Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1930). Elvanlar ve Takmak'ta bulunan küçük ölçekli okullara ek olarak bir okul daha yapılmasına karar verilmiş olup 1935 yılında Takmak'ta yatılı okulun açılışı yapılmıştır (Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi Müzakere Zabıtnamesi, 1930). İki bölgede de yerleşim faaliyetleri sürdürülmekte iken, Elvanlar okul binasının yıkım kararı nedeniyle eğitim-öğretim faaliyetleri Eşme Belediyesi'nde devam etmiş olup yeni inşa sürecinin tamamlanmasıyla birlikte 1946 yılında Dumlupınar İlkokulu'nda eğitim başlamıştır (Özbey, 1950-1951). Yerleşim merkezinin Elvanlar'a taşınması sonrasında bu bölge önemli bir gelişim göstermiş ve istasyon bölgesi ile Elvanlar yerleşim alanları birbirine bağlanmıştır. Bu kapsamda, Dumlupınar İlkokulu yerleşimin en eski ve önemli eğitim kurumlarından biri olma özelliği taşımaktadır.



Şekil 4.426 Dumlupınar İlkokulu (1944) (Hicret Aydın Arşivi)

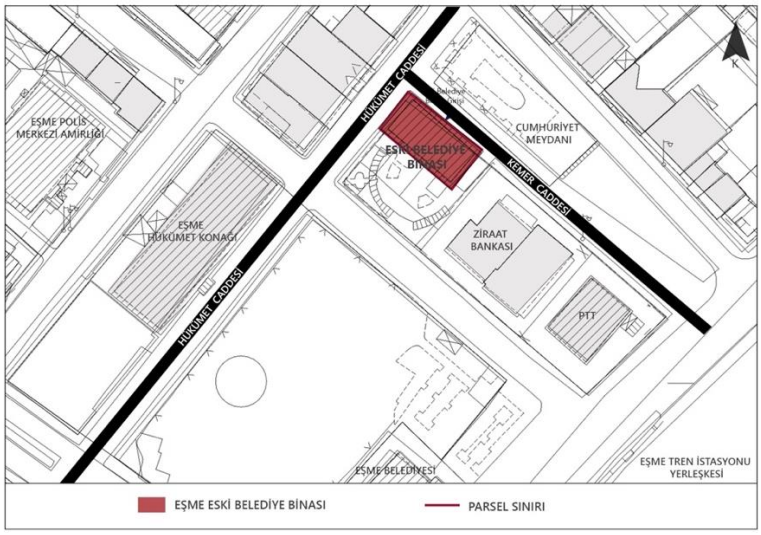
Okul ile ilgili bilgi ve görsel materyallere erişim kısıtlı olarak sağlanmıştır. Eğitim-öğretim faaliyetleri başlamadan önceye tarihlenen görsele göre, yapı iki katlı olarak inşa edilmiş olup L formlu plan şeması uygulanarak tasarlanmıştır. Bahçe içerisinde yer alan yapının kütle sınırından çıkma yapan bölümünden giriş sağlanmış olup iki katta da simetrik açıklıklar uygulanmıştır. Dönemin eğitim yapısı mimarileriyle oldukça benzerlik gösteren bu yapıda da zemin kat ve üst katta çift kanatlı dikdörtgen formlu ve ara çıtalı olarak tasarlanmış pencere açıklıları bulunmakta olup bu açıklıklar kalın denizlikler üzerine oturtulmuştur. Kagir sistemle inşa edilen yapının kırma çatısı bulunmakta olup bu çatı cephelerden saçak olarak uzatılmıştır. Pencere açıklıkları ise ahşap malzemeler kullanılarak üretilmiş olup iç mekâna doğal aydınlatma sağlamak için çok sayıda bulunmaktadır.

İlerleyen yıllarda yapının bulunduğu parsel içerisine tek katlı bir ek bina inşa edilmiştir. Yerleşimde birçok eğitim yapısı açılmış ve faaliyetler bu okullarda sürdürülmeye devam edilmiş olup yapı Eşme Meslek Eğitim Merkezi olarak hizmet vermiştir. Dumlupınar İlkokulu'nun özgün yapısı günümüze ulaşamamış olup yıkılmıştır. Parsel içerisinde günümüzde sadece ek yapı bulunmaktadır.

4.4.2.2.2 Kamu Yapıları

4.4.2.2.2.1 Eski Belediye Binası

Eşme yerleşimi tren istasyonu çevresinde inşa edilen ve kamu yapılarına bir örnek Eşme Belediye Binası'dır. Yapı, Eşme Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya paralel arterlerden biri olan Hükümet Caddesi ve Görsel Caddesi kesişim noktası üzerinde 118 ada 1 parselde konumlanmakta olup Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. Belediye Binası'nın yan parselinde Eşme yerleşiminin idari kurumlarından olan Eşme Hükümet Konağı ve Ziraat Bankası yer almaktadır. Yerleşimin merkezini oluşturan bu bölümde yönetim ve kamu yapıları bir arada bulunmakta ve bu doğrultu üzerinden çarşı bölgesine erişim sağlanmaktadır. Günümüzde yapının bulunduğu alan ve çevresinde 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmakta ve bu alanın iç bölümlerinde yer alan yapıların çoğunluğu ticari işlev olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.427 Eşme Eski Belediye Binası'nın kentsel konumu (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Belediye teşkilatı, yerleşimin Takmak'tan yeni merkeze taşınmasıyla birlikte yeni bir binaya ihtiyaç duymuş olup 1934 yılının nisan ayında taşınan Eşme Belediyesi için

Belediye'nin geliri ve halkın yardımlarıyla birlikte 1935'te bina inşasına başlanmış (Özbey, 1950-1951) ve 1940 yılında tamamlanmıştır (Eşme Kaymakamlığı, bt.). Binanın üst katı Eşme Belediye'nin kullanımına verilirken, zemin katı gazino işlevinde değerlendirilmiş ve belediye için kiraya verilmiştir (Özbey, 1950-1951). Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisini yansıtmakta olup Birinci Ulusal Mimarlık Akımı tasarım yaklaşımlarının uygulandığı idari yapılar ile üslup bakımından benzerlikler göstermektedir. Dikdörtgen plan şemasına sahip yapı iki katlı olarak inşa edilmiş ve yapımında taş malzeme kullanılmıştır.



Şekil 4.428 Eşme Belediye Binası (Kaynak: https://www.pinterest.es/pin/831899362392184235/)



Şekil 4.429 Eşme Belediye Binası (1938) (Hicret Aydın Arşivi)

Yapının girişi kuzeye doğru konumlanan ana giriş cephesinden sağlanmaktadır. Kuzey cephesinde zemin kat pencereleri ve kapıları dikdörtgen formludur. Ahşap malzeme kullanılarak üretilen pencereler sivri kemerli; kapılar ise basık kemerlidir. Üst kat cephesinde köşelere yakın birer adet ve bunların arasında üç tane ikiz pencereler yer almaktadır. Alt katta bulunan üç adet kapı eşit boyutta ve çift kanatlı olup sağ tarafta bulunan kapı benzer özellikler ile daha küçük olarak üretilmiştir. Yapının arka tarafında bulunan peyzaj alanına açılan cephede kuzey cephedeki tasarıma benzer bir yaklaşım izlenmiş olup kuzey cephesinden farklı olarak bu cephede, üç adet kapı bulunmaktadır.



Şekil 4.430 Eski Belediye Binası giriş cephesi

Doğu cephesinde ise, zemin katta bulunan tek kapı diğer cephedeki basık kemerli kapılara benzemekte olup kapının iki yanında basık kemerli dikdörtgen pencereler konumlanmaktadır. Üst katta ise, birbirine bitişik dört adet sivri kemerli ve çıkıntılı sövelerle çevrili pencereler bulunmaktadır. Bu cepheye benzer olarak batı cephesinde de üst katta sivri kemerli ve kalın söveli dört adet pencere yer almakta iken zemin katında iki adet basık kemerli kapı ile mekân içerisine giriş sağlanmıştır. Kagir sistemle inşa edilen yapı kalın duvarlar ile çevrelenmiş olup duvara sıva üstüne boya uygulaması yapılmıştır. Çatısı ise, kırma çatı sisteminde inşa edilmiş ve üstü marsilya

kiremit ile kaplanmıştır. Dört cephede de geniş saçağı yapının baskın cephe elemanlarından biri olup çatı ahşap malzeme ile üretilmiştir.



Şekil 4.431 Eski Belediye Binası doğu cephesi



Şekil 4.432 Eski Belediye Binası güney cephesi

Yapı, bir dönem ilkokul olarak kullanılmış ve 1996-1997 yılları arasında yenileme çalışmaları yapılmıştır. Süreç içerisinde Eşme Belediye Başkanlığı olarak hizmet vermiştir. Günümüzde yapının zemin katı, yerleşimde yaşayan gençlerin kullanımı için bir sosyal merkez olarak hazırlanmakta iken üst katı ise kent müzesi olarak işlevlendirilmiştir.

Gençler kullanımı için hazırlanan sosyal merkezin girişi güney cephesinden sağlanmaktadır. Girişin sol bölümünde çalışma ve okuma alanı yer almaktadır. Üst katta ise, merdiven erişiminin solunda Eşme yerleşiminin ekonomik ve zanaat alanında önemli bir yer tutan Eşme kilimlerinin sergilendiği 3 adet sergi bölümleri bulunmaktadır. Yerleşimde yürütülen zanaat ürünlerinin ve sosyal hayatta kullanılan materyallerin sergilendiği katta, yapının Eşme Belediyesi olarak kullanıldığı dönemde de kullanılan alan makam odası olarak düzenlenmiştir.



Şekil 4.433 Eski Belediye Binası sergi alanları

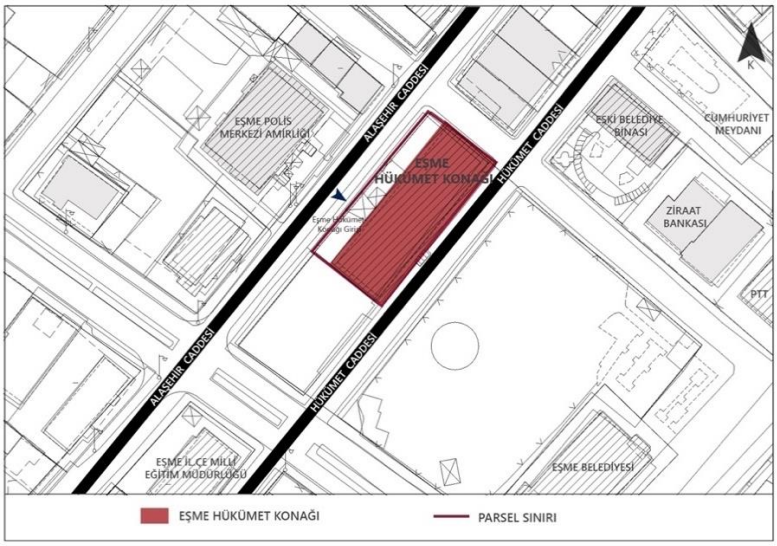
Eşme Eski Belediye Binası, 16.01.1991 tarihinde 1736 sayılı karar ile II. Grup olarak Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir (Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).

4.4.2.2.2.2 Hükümet Konağı

Eşme yerleşimi tren istasyonu çevresinde yer alan kamu yapılarından bir diğeri Eşme Hükümet Konağı'dır ve Eşme Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya paralel arterlerden biri olan Alaşehir Caddesi üzerinde, 120 ada 1 parselde yer almaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. Hükümet Konağı'nın çapraz parselinde Eşme yerleşiminin idari kurumlarından olan Eşme Belediye Binası ve çevresinde İlçe Emniyet Müdürlüğü, İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü ile Ziraat

Bankası yer almaktadır. Yerleşimin merkezini oluşturan bu bölümde yönetim ve kamu yapıları bir arada bulunmakta ve bu doğrultu üzerinden çarşı bölgesine erişim sağlanmaktadır. Günümüzde yapının bulunduğu alan ve çevresinde 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmakta olup bu alanın iç bölümlerinde yer alan yapıların çoğunluğu ticari işlev olarak kullanılmaktadır.

Eşme Tren İstasyonu çevresinde inşa edilen resmî kurumlardan ilki Jandarma hizmet binası iken, Belediye'nin bütçesi ve yerleşimin bu alanda büyümesine destek olmak isteyen halkın desteği ile birlikte Belediye ve Hükümet için binalar inşa edilmiştir (Ceylan, 2006).



Şekil 4.434 Eşme Hükümet Konağı'nın kentsel konumu (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)



Şekil 4.435 Hükümet Konağı kuzey cephesi

Yapı bodrum üzerine iki katlı olarak inşa edilmiş olup yapıda dikdörtgen plan şeması uygulanmıştır. Hem kuzey hem de güney cephesinden giriş sağlanmaktadır. İnşa edildiği dönemin kamu yapılarında uygulanan tasarımlarından olan yerden yükseltilmiş giriş bölümüne bu yapıda da yer verilmiştir. Güney cephede yer alan özgün giriş alanı 8 adet basamak ile yükseltilmiş ve giriş bölümü cephenin orta ekseninin solunda yer almaktadır. Girişin üzerinde küçük bir balkon bulunmaktadır. Kuzey cephede yer alan giriş bölümü 1960'lı yıllardan sonra eklenmiş ve yapı sınırından öne çıkma yaparak yarı açık bir giriş alanı tanımlanmıştır. Özgün cephe kurgusunda girişin bulunduğu alanda pencere açıklıklarına yer verilmiştir (Şekil 492'de yer alan 1960 yılı hava fotoğrafı referans alınmıştır).



Şekil 4.436 Hükümet Konağı

Yapının özgün giriş alanının bulunduğu güney cephesi Eşme Belediye Binası'na bakmaktadır. Bu cephede zemin katta giriş kapısının solunda üç ve sağında yedi adet dikdörtgen formlu sövesiz mermer denizlikli pencere açıklıkları bulunmakta iken bu pencerelerin doğramaları PVC malzeme ile değiştirilmiştir. Zemin kata simetrik olacak şekilde üst katta da pencere açıklıkları yer almakta ve giriş kapısının üst bölümünde de metal korkuluklu PVC doğramalı çıkış kapısı olan bir balkon vardır. Girişin sağında bulunan pencere metal korkuluk ile kaplanmıştır.



Şekil 4.437 Hükümet Konağı güney cephesi girişi

Yapının diğer cephelerine göre, doğu ve batı cephelerinde oldukça kapalı bir cephe kurgusu hakimdir. Doğu cephesinde zemin ve üst katta birer açıklık ve batı cephesinde üst katta bir açıklık bulunmaktadır. Kırma çatılı olarak tasarlanan yapıda dönemin karakteristik tasarım anlayışı olan geniş saçaklar bu yapıda da öne çıkan özelliklerden biri olmuştur. Kagir sistemle inşa edilmiştir.



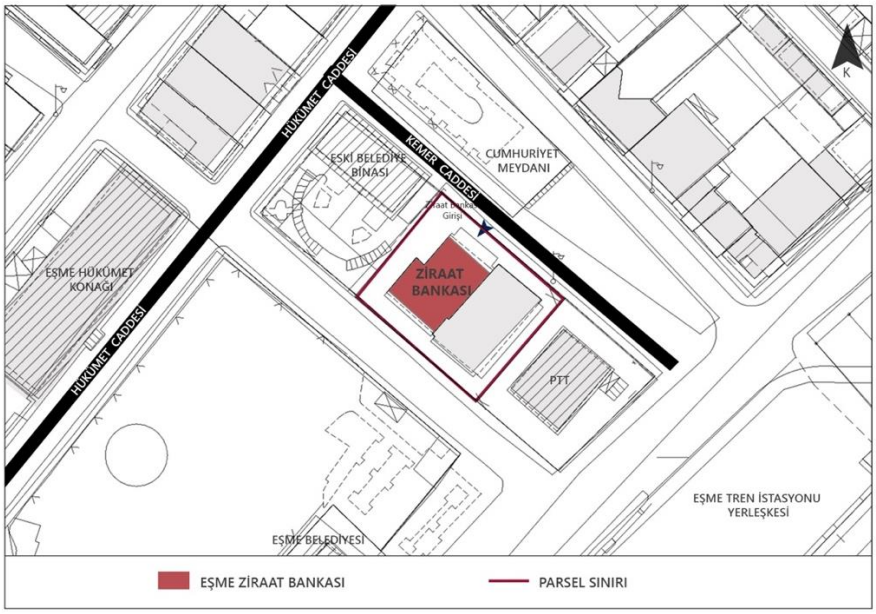
Şekil 4.438 Hükümet Konağı doğu cephesi



Şekil 4.439 Hükümet Konağı batı cephesi

4.4.2.2.2.3 Ziraat Bankası

Eşme yerleşimi tren istasyonu çevresinde inşa edilen ve kamu yapılarına bir örnek Ziraat Bankası'dır. Yapı, Eşme Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya dik uzanan caddelerden biri olan Kemer Caddesi üzerinde 118 ada 3 parselde konumlanmakta olup Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. Günümüzde parsel ve çevresinde yoğun olarak ticari kullanım hakimdir ve bu alan Eşme yerleşiminin merkez çarşı bölgesini oluşturmaktadır. Çevrede Eşme Belediyesi, Hükümet Konağı, PTT Şubesi, dükkân ve iş yerleri ile 2-3 katlı betonarme ve kagir yapılar bulunmaktadır.



Şekil 4.440 Eşme Ziraat Bankası'nın kentsel konumu (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)



Şekil 4.441 Ziraat Bankası giriş cephesi

Yapı bodrum kat üstüne iki katlı olarak inşa edilmiş ve dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Dönemin mimari yaklaşımına uygun olarak kübik bir tasarım uygulanmış olup mimari yaklaşımın karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. Cephe tasarımı ve elemanları olarak II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın özelliklerini yansıtmaktadır.

Yapının girişi Görsel Caddesi'ne bakan kuzey cephesinden sağlanmakta ve giriş cephesi önünde konumlanan dört adet basamak yardımıyla yapının girişine ulaşılmaktadır. Cephenin orta aksında yer alan dikdörtgen formlu giriş kapısından bankanın ana bölümüne geçiş yapılmaktadır. Giriş cephesinde zemin katta giriş kapısının yanında birer adet bankamatik bölümleri bulunmaktadır. Yapının giriş cephesi betonarme saçakla uzatılarak dört adet kolonla yükseltilerek vurgulanmıştır. Betonarme kolonların iki kat boyunca devam etmesi ve giriş mekânı önünde oluşturulan geniş boşluk yapı cephesindeki düşey etkiyi arttırmaktadır. Simetrik olarak tasarlanan giriş bölümünde yer alan kolonlar ve cephenin zeminden yaklaşık 1 metre yüksekliğe kadar zemin kaplaması devam ettirilmiştir. Cephesin birinci katında orta aksta yatayda dikdörtgen formlu küçük bir pencere ile bankamatikleri düşeyde takip eden birer küçük balkon tasarlanmıştır. Balkonlara açılan kapılar bulunmaktadır.

Yapının batı cephesinde, zemin katta 5 adet ve birinci katta 6 adet olmak üzere toplam 11 adet pencere açıklığı ve bahçeye açılan bir adet kapı bulunmaktadır. Zemin kat pencereleri demir korkuluklar ile kaplanmış olup bütün açıklıklar PVC malzeme ile yenilenmiştir. Zemin katta bahçeye açılan camlı metal giriş kapısı üzerinde gölgelik oluşturulmuş ve girişe basamaklar ile zeminden yükseltilmiş giriş sahanlığından erişim sağlanmıştır. Yapının kuzey cephesi zemin ve birinci katında dörder adet pencere açıklıklarına yer verilmiş olup diğer batı cephesinde olduğu gibi zemin kat açıklıklarında demir korkuluklar kullanılmıştır.



Şekil 4.442 Ziraat Bankası batı cephesi

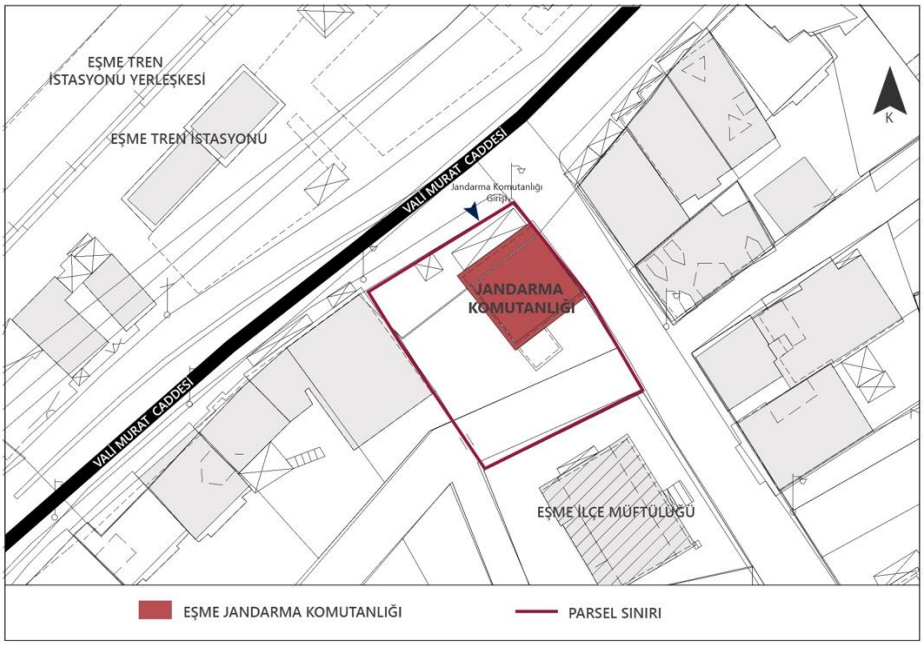


Şekil 4.443 Ziraat Bankası güney cephesi

4.4.2.2.2.4 Jandarma Komutanlığı

Eşme yerleşim merkezinin Takmak'tan Elvanlar Tren İstasyonu bölgesine taşınmasıyla birlikte çevresinde yeni yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu bölgede inşa edilen resmi yapılardan ilki Jandarma bölüğünün faaliyetlerini yürütmesi için kullanılan hizmet binasıdır (Ceylan, 2006). Yeni yerleşim alanı içerisinde oluşturulmaya çalışılan ve idari merkezi destekleyen kamu yapıları inşası devam etmiştir.

Eşme yerleşimi tren istasyonu çevresinde inşa edilen ve kamu yapılarına bir örnek Jandarma Komutanlığı yapısıdır. Bina Eşme Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultuya paralel uzanan Vali Murat Caddesi üzerinde 373 ada 1 parselde konumlanmakta ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının örneklerindendir. Günümüzde parsel ve çevresinde yoğun olarak ticari ve konut kullanımı hakimdir. Cadde üzerinde yer alan yapıların zemin katlarına ticari ve üst katlarına konut işlevi verilmiştir. Eşme Tren İstasyonu'nun karşısında konumlanan yapının yan parselinde Eşme İlçe Müftülüğü ve Kubbeli Cami yer almaktadır.



Şekil 4.444 Eşme Jandarma Komutanlığı'nın kentsel konumu (Eşme Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden alınan Eşme imar planı üzerine işlenerek oluşturulmuştur)

Uzun yıllar Jandarma Komutanlığı olarak hizmet veren bu yapı iki katlı olarak inşa edilmiş olup kare plan şeması uygulanmıştır. Yapı girişinin tren istasyonuna da bağlanan Vali Murat Caddesi üzerinden sağlandığı görülmekte olup giriş bölümü yapının orta aksında konumlandırılmıştır.



Şekil 4.445 Jandarma Komutanlığı giriş cephesi

Girişin sağlandığı ön cephe olarak kullanılan kuzey cephede zemin katın orta aksında ahşap bir giriş kapısı ile iki yanında birer pencere açıklığı konumlanmakta olup ahşap kapı iki yanı ve üstü pencereli olarak tasarlanmıştır. Geometrik formlu ahşap kapının hizasını üst katta balkon takip etmekte olup zemin kattakinin benzeri olacak şekilde balkonun iki yanında da pencere açıklıklarına yer verilmiştir. Balkon kütle sınırından içeriye girinti yapacak şekilde tasarlanmış ve kapı üstünden kütle sınırı dışına küçük bir çıkma yaparak inşa edilmiştir. Balkon metal korkuluklar ile çevrelenmiş ve pencere açıklıkları ise çerçeveler oluşturularak içerine yerleştirilmiştir. Pencere açıklıklarının çevresi ince söveler ile vurgulanmış ve mermer denizlikler tercih edilmiştir.

Güney cephesinde de kuzey cepheyle paralellik gösterecek şekilde orta aksta balkon ve iki yanında pencere açıklıkları kurgulanmış olup zemin kat açıklıklarının biri Wc penceresi olarak kullanıldığı için küçük açıklığa yer verilmiştir. Doğu

cephesinde de zemin ve üst katta diğer cephe açıklıkları ile aynı özelliklere sahip kare formlu ve söveli ikişer pencere açıklığı bulunmaktadır.

Kagir sistemde inşa edilen yapıların duvarlarında tuğla malzeme kullanılmıştır. Tuğla örgü üzerine sıva ve boya uygulaması yapılmıştır. Kırma çatılı olan yapıların tamamında geniş saçağa yer verilmiş olup çatı örtü malzemesi olarak Marsilya tipi kiremit seçilmiştir. Çatı saçaklarında ahşap malzeme kullanılmış ve saçak cephelerinin üst köşe noktalarından duvara ahşap destekler ile bağlanmıştır. Jandarma Komutanlığı olarak hizmet veren bu yapı, ilerleyen yıllarda işlev değişikliğine uğramış olup konut olarak kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde ise kullanım dışı kalmış ve yapıda birçok değişim meydana gelmiştir. Açıklıklar kapatılmış ve özgün elemanlarda değişimler yaşanmıştır.

4.4.2.2.3 Ticaret Yapıları

Eşme Tren İstasyonu çevresinde gelişen yerleşim merkezi ile ilgili yapılan gözlemler sonrasında, bu alanda büyük oranda yenileme çalışmalarının yapıldığı sonucuna ulaşılmış olup çarşı bölgesinde ticaret yapısı işlevine sahip olan ve çalışmanın odaklandığı zaman aralığına tarihlenen az sayıda yapının varlığı tespit edilmiştir. Fahri Bey Hanı'ndan kalan yapılar ile 119 ada 1 parselde konumlanan iki katlı yapı bunların örneklerindendir. Eşme'de incelenen ticaret işlevli yapıların tamamı iki katlı olup zemin katları dükkân, üst katları ile depo ya da ofis olarak kullanılmaktadır.

119 ada 1 parselde konumlanan yapının zemin katı bölünerek dört ayrı dükkân olarak kullanılmakta olup üst katı tek bir işletmeye hizmet vermektedir. Dikdörtgen formlu plan şemasına sahip olan yapının caddeye bakan üç cephesi bulunmakta olup bitişik nizamlıdır. Batı cephesinde zemin kattan yukarıya erişim sağlanan giriş kapısı ile dükkân girişi bulunmakta olup üst katta iki adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Günümüzde balkona bakan bu açıklıklardan birinin kapatıldığı görülmektedir.

Yapının en baskın cephe özelliklerinden biri dairesel form verilerek oluşturulan balkon bölümüdür ve bu bölümün üstünü kapatacak şekilde geniş ahşap saçak oluşturulmuştur. Şekil 447'de görüldüğü üzere, yapının balkon bölümünde ve cephe açıklıklarında kullanılan doğrama malzemelerinde değişimler uygulanmıştır. Balkonun dairesel formlu bölümündeki pencere balkon kapısına dönüştürülmüş olup süslemeli metal korkuluklar yerine çizgisel metal korkuluklar takılmıştır. Ahşap doğramalar ise PVC malzeme ile değiştirilmiş olup özgün elemanlar günümüze ulaşamamıştır.



Şekil 4.446 119 ada 1 parseldeki yapı



Şekil 4.447 119 ada 1 parseldeki yapının değişim öncesi görseli (Hicret Aydın Arşivi)

Yapılan sözlü tarih çalışmaları sonucunda Fahri Bey Hanı olarak inşa edildiği bilinen iki katlı dükkân ve depo alanlarından oluşan bu alan, yerleşimin merkez bölgesini oluşturan Eski Eşme Belediye Binası karşısında yer alan ada içerisinde

konumlanmaktadır. Hükümet Konağı arteri olan Hükümet Caddesi ile trafiğe kapatılmış Manifaturacılar Caddesi'nin kesişiminde konumlanan yapılar günümüzde de ticaret işlevini sürdürmektedir. Yıllar içerisinde han fonksiyonunu yitiren bu yapı grubundan geriye iki katlı dükkanlar kalmış olup bu dükkanlar; 117 ada 1 parsel, 117 ada 50 parsel, 117 ada 56 parsel, 117 ada 58 parsel ve 117 ada 61 parsel üzerinde yer almaktadır.



Şekil 4.448 Fahri Bey Hanı



Şekil 4.449 Fahri Bey Hanı

Üzerinde konumlandığı iki caddeden giriş almakta olan bu yapılar iki katlı olarak inşa edilmiştir. Dikdörtgen formlu plan şemasına göre kurgulanan yapıların zemin kat yükseklikleri fazla olup caddeye bakan cephelerinde geniş açıklar tercih edilerek

yapılmıştır. Açıklıkların özgün doğramalarında ahşap ya da metal malzeme kullanılmış olup bu açıklılar metal kepenkler ile örtülmüştür. Dükkanların aralarından üst katlara erişim için metal kapıdan geçerek ulaşılan merdivenler yer almakta olup üst katlar çoğunlukla depo olarak kullanılmaktadır. Üst katlarda giriş alanlarının üstüne çıkma yapacak şekilde beton konsol formlu balkonlar tasarlanmış ve balkon kapılarının yanlarında da pencere açıklıkları oluşturulmuştur. Yapıların baskın cephe elemanlarından biri de geniş ahşap saçaklarıdır. Bu yapılar içerisinde 117 ada 1 parselde konumlanan yapı büyük oranda ahşap malzemeden üretilen özgün cephe elemanlarını korumuştur. Diğerlerinde bazı doğramalar PVC malzeme ile değiştirilmiştir.



Şekil 4.450 Fahri Bey Hanı

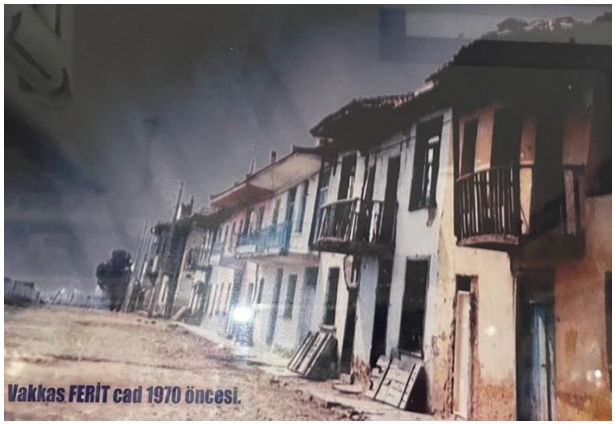
4.4.2.2.4 Konut Yapıları

Eşme yerleşiminde demiryolu inşası öncesinde merkez olan Takmak köyü çevresinde yerleşim ve konut alanları şekillenmiştir. Bu alanda yığma olarak inşa edilen konutlarda taş ve tuğla malzeme kullanımı ağırlıkta olmuştur. Demiryolu hattının inşası sonrasında, Elvanlar Tren İstasyonu olarak bilinen istasyon çevresinde eğitim ve ticari yapıların inşa edilmesi sonrasında konutlar da bu çevrede yer almaya başlamıştır. Bölgede yerleşimin gelişmesiyle istasyonun bulunduğu caddenin doğu ve batısında istasyona paralel olarak konutlar inşa edilmiştir.



Şekil 4.451 Eşme Tren İstasyonu çevresinde yer alan tip konutlar (1930'lar) (Kaynak: https://www.pinterest.es/pin/831899362421489877/)

Bu dönemde inşa edilen yapılar genellikle kagir sistemle ve taş veya toprak malzeme kullanılarak tek ya da iki katlı olarak inşa edilmişlerdir. Konutların zemin katları kilim dokuma zanaatının yoğun olarak yapıldığı dönemlerde kilim tezgâhı koymak için kullanılmıştır. Üst kat ise, ev halkının dinlenme ve yemek yeme gibi günlük kullanımı için ayrılmıştır ve tuvaletler genellikle konut dışında yer almaktadır. 1950'de yerleşim merkezinde 713 ev bulunmaktadır (Özbey, 1950-1951). Yıllar içerisinde bu çevrede konut sayısı da yerleşimin gelişimine paralel olarak artış göstermiştir.



Şekil 4.452 Eşme Tren İstasyonu çevresinde yer alan tip konutlar (Hicret Aydın Arşivi)

Çalışmanın alan araştırmasının yürütüldüğü Ahmetli, Salihli ve Alaşehir yerleşmelerinde çalışmanın zaman aralığına tarihlenen konut örneklerinin incelenmesi için tipoloji yöntemi ile inceleme yapılmış olup bu sistemle anlatımlar yapılmış ve tablolar hazırlanmıştır. Eşme yerleşiminde istasyon çevresinde belirlenen çalışma alanı sınırları içerisinde yalnızca üç yapı belirlenmiş olduğu için bu inceleme yöntemi uygulanamamıştır. Yerleşimin konut alanlarının eski görsellerinde bitişik nizamlı ve oldukça benzer özelliklere sahip olduğu görülen konut örnekleri günümüze ulaşamamıştır.

Eşme'de konut yapılarına örnek olarak Şehitalibey Mahallesi sınırları içerisinde yer alan 106 ada 12 parsel ve 106 ada 15 parselde yer alan konutlar ile İstasyon Mahallesi içerisinde konumlanan 377 ada 27 parselde bulunan konut belirlenmiştir. Yapılarının üçü de iki katlı ve orta girişli olarak inşa edilmiş olup 377 ada 27 parsel dışındaki iki yapı konut işlevini sürdürmektedir. 106 ada 12 parselde yer alan konutun giriş üstünde geniş bir yarı açık alan oluşturulmuş olup bu alan kare formlu kolonlar ile taşıtılmaktadır. Metal süslemeli giriş kapısından giriş sağlanmakta ve üst katta geometrik süslemeli bir metal kapı balkona açılmaktadır. Cephelerinde bulunan pencere açıklıklarının doğraması da ahşap malzemeden üretilmiştir. Cephesinin baskın elemanlarından bir diğeri ahşap geniş saçaklı çatıdır.

106 ada 15 parselde yer alan konutta ise, diğer konuttan farklı olarak betonarme bir cumba bulunmakta olup giriş cumba altından sağlanmaktadır. Ana giriş metal tek kanatlı kapıdan olmakta olup yanında ahşap bir kapı ve iki yanında birer pencere açıklığı bulunmaktadır. Üst katta ise, cumbanın iki yanında üç adet ahşap çift kanatlı pencereler yer almaktadır. Cumbanın üç etrafı ahşap doğramalı pencereler ile çevrelenmiş ve kütle sınırını ve cumbayı takip edecek şekilde ahşap geniş saçak yapının önemli cephe elemanlarını oluşturmaktadır.



Şekil 4.453 106 ada 12 parselde konumlanan konut



Şekil 4.454 106 ada 15 parselde konumlanan konut

377 ada 27 parselde konumlanan konut ise, diğerlerinden daha hareketli bir giriş cephesine sahiptir. Ayrık nizamlı ve geniş bir bahçe içerisinde yer alan konut, iki katlıdır. Süslemeli bir giriş alanı tasarlanmış olup yapının ana girişi kolonlar ile yükseltilmiş balkonun altından sağlanmaktadır. Zemin katta giriş kapısının iki yanında süslemeli korkulukları bulunan iki adet dikdörtgen formlu geniş pencere açıklıkları bulunmaktadır. Üst katta ise, ana giriş kapısının hizasında balkona açılan geometrik süslemeli iki kanatlı ahşap kapı bulunmakta olup kapının iki yanında ikişer adet dikdörtgen formlu ara çıtalı ahşap doğramalı çift kanatlı pencere açıklıklarına yer verilmiştir. Giriş cephesinin baskın elemanı olan balkon öne uzun bir çıkma yaparak kütle sınırından önde kurgulanmış olup geniş ahşap bir saçak ile yarı açık alana dönüştürülmüştür. Balkonun zemin döşemesinin taşıyıcı sütunlarla birleştirildiği noktada basık kemerli bir giriş alanı tanımlanmış ve balkon sivri uçlu geometrik

formlu beton korkuluklar ile çevrelenmiştir. Balkon tavan kaplaması ve saçak altı ahşap malzemeden geometrik formlu süslemeler ile üretilmiştir. Ahşap çatkı arası kerpiç dolgu tekniği kullanılarak inşa edilen bu yapının cephesinde kullanılan elemanlar büyük oranda özgünlüğünü korumuştur.

Konut, 22.10.2021 tarihinde 6491 sayılı karar ile II. Grup olarak Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir (Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi).



Şekil 4.455 377 ada 27 parselde konumlanan konut

Yerleşim için hazırlanan imar planı kapsamında yürütülen çalışmalara göre istasyon bölgesi içerisinde tek ya da iki katlı olarak yapılan konut yapılarının yerini 3-4 katlı apartmanların aldığı tespit edilmiştir. İstasyonun çevresinde yerleşimin geliştiği ve yapılı çevrenin Erken Cumhuriyet Dönemi'nde şekillenmeye başladığı yerleşimde, bu döneme tarihlenen konut örneklerinin çoğunluğu kullanımını sürdürememiş olup yerine çok katlı yapılar inşa edilerek istasyon bölgesinin konut dokusu değiştirilmiştir.

BÖLÜM BEŞ

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU YERLEŞİMLERİNİN 1970 SONRASINDAKİ DÖNÜŞÜMÜ VE KÜLTÜREL MİRASIN KORUMA SORUNLARI

5.1. 1970 Sonrası Ülke Ölçeğinde Yaşanan Sosyo-ekonomik Değişimler ve Koruma Alanına Yansımaları

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında yürütülen modernleşme faaliyetleri ve zarar görmüş yerleşimlerde sürdürülen yeniden imar çalışmaları kent ve kasabaların büyüyüp gelişmesine imkân sağlamıştır. 1950'ler sonrasında hızlı kentleşmenin yoğunlaşmasıyla birlikte köyden kente göçler başlamış olup gecekondulaşma ile birlikte planlı ve plansız bölgeler oluşmaya başlamıştır. Cumhuriyet Dönemi ile oluşturulmaya çalışılan modern kent olgusu kentleşme, göç ve yaşanan gelişmeler ile birlikte zarar görmüş ve Anadolu kentlerinde uygulanmak istenen temel politikalar unutularak hızlı bir büyüme sürecine girilmiştir (Kayın, 2009a). Bu süreçle birlikte, kentlerin fiziksel büyüme ve gelişmesi birbirine paralel olarak düzenlenememiş olup kentin fiziksel büyümesine karşın toplumsal hayat ve mekânsal nitelik geri planda kalmıştır (Kayın, 2009c). Konut ihtiyacının artması insan ölçeğindeki yapılaşma çalışmalarını aşarak yüksek katlı yapıların inşasını ve apartmanlaşmayı beraberinde getirmiş ve kamusal alan kurgulanmasına verilen öncelik geri planda kalmıştır (Kayın, 2009a). Bu değişimler 1980'lerde yoğunlaşmaya başlamış ve yapılaşma faaliyetleri rant temelli ilerlemiştir (Kayın, 2009c).

Bu kapsamda yaşanan dönüşümler, birçok etkene bağlı olarak kentsel alanın yapılı çevresini ve karakteristik özelliklerini de etkilemektedir. 1950'li yıllar sonrasında kentleşme faaliyetlerinin hız kazanması ile birlikte çalışmaya konu olan yerleşimlerde önemli dönüşümler yaşanmıştır. Cumhuriyet ile başlayan modern kent planlama ve geliştirme hedefi zarar görmüş ve kentler taşra kimliğine geri dönmeye başlamıştır. Yaşanan bu değişimler ile birlikte köyden kente olan göçler yerleşimlerde bir kimlik probleminin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Kayın, 2009a).

Osmanlı'da Batılılaşma ile başlayan ve Cumhuriyet döneminde devam modern yaklaşımlar kentsel çevrede olduğu gibi mimarlık alanında da etkisini göstermiş ve Cumhuriyet Dönemi'nde somut örneklerini meydana getirmiştir. 1923 sonrası kentlerin yeniden imar süreci ile başlayan bu dönem, 1930'larda modern mimarlığın ülkeye gelişiyle 1950'lerde nitelikli modern yapı inşa süreci ile devam etmiştir (Kayın, 2009b). Kentleşmenin önem kazandığı ve köyden kente göçlerin yaşandığı dönemde kültürel mirası koruma çalışmaları geri planda kalmış ve turizm kaynaklı olarak antik kentler ve anıtsal ölçekteki yapılar koruma kapsamında kısmen değerlendirilmiştir. Bunun dışında kalan dokular ve yapılar, terk edilme ve göç kaynaklı yeni konut alanı gereksinimlerine bağlı olarak tahribata uğramıştır (Kayın, 2008).

Bu dönemde yaşanan koruma sorunlarına karşın önemli olaylara ve tarihi dönemlere tanıklık etmiş kamu, eğitim, ticaret, konut gibi farklı tipolojideki yapıların taşıdıkları değerler itibariyle değerlendirilmesi önemli bir yaklaşımdır. Modern mimarlığın nitelikli örnekleri inşa edildikleri zamanın sosyal, ekonomik ve kültürel durumlarını yansıtmaları nedeniyle belge değeri taşımakta olup dönemin mimari anlayışını barındırdıkları tasarım yaklaşımlarıyla birlikte taşımakta olduklarından dolayı mimari değere sahiptirler. Bunun yanı sıra, inşa edildikleri yerleşimlerin fiziksel ve toplumsal belleklerinin bir parçası olarak kimlik değeri taşımakta ve yapılar bu bellekte yer edinmiş olan olaylarla ilişkilendirildikleri için anı değeri taşımaktadır (Mimarlar Odası, 2007). Toplumun hafızasında önemli yer tutan ve günlük hayatta bu anılar ile bağlantı içerisinde olan yapılar taşıdıkları özellikler ve değerler çerçevesinde değerlendirilmelidir.

Modern mimarlığın nitelikli örneklerinin bulunduğu ülkemizde, kültürel mirasın çeşitli nedenlere bağlı olarak tahrip edildiği ve korunma sorunlarının ortaya çıktığı bilinmektedir. Modern mimarlığın koruma paradigması bağlamında ele alındığında zaman ve yenileme kavramları etrafında çeşitli zorluklarla karşılaştığı görülmektedir. Koruma yaklaşımının daha çok yok olmuş uygarlıklar ya da son bulmuş akım ve üsluplara tarihlenen yapılar üzerinde yoğunlaştığı görülmekte olup 20. yüzyılın daha

yeni bir süreç olmasından kaynaklı koruma faaliyetlerinin daha geri planda kaldığı görülmektedir. Kayın (2007), koruma paradigmasının 'tarihi-eski' ayrımından öte 'kültürel' olanı korumanın doğru bir yaklaşım olduğunu ifade etmekte olup geleceğe referans vererek geliştirilmesinin daha uygun olduğunu belirtmektedir (Kayın, 2007). Bu kapsamda modern mimarlık örneklerinin korunması ile ilgili daha geniş perspektiften bakmanın ve bu doğrultuda yaklaşımlar geliştirmenin kültürel mirasın geleceği için daha doğru bir adım olacağı anlaşılmaktadır.

Ülke çapında yaşanan gelişmeler Batı Anadolu'da konumlanan ve İzmir'in artalanını oluşturan yerleşimlerde de etkisini göstermiştir. Bu bağlamda, 1970 sonrası yaşanan dönüşümler ile yerleşimlerde modern mimarlığın nitelikli örneklerinin oluşturduğu yapılı çevrenin koruma sorunları incelenmektedir. Bu inceleme yerleşimlerde yaşanan idari, nüfus, ekonomi ve kentsel alanın planlanması gibi parametrelere göre yaşanan değişimleri ve yerleşimlerin istasyon bölgelerinin bu parametrelere bağlı olarak dönüşümünü etkileyen gelişmelere dayanarak sürdürülmektedir. Yerleşimlerde inşa edilmiş olan Geç Osmanlı ile Erken Cumhuriyet mimarisinin özelliklerini yansıtan kamu, eğitim, ticaret, konut yapılarının korunabilenleri günümüze ulaşabilmiş olup çeşitli değişimler geçirmişlerdir. Yapıların geçirdiği değişimler belirlenmiş olup ortaya çıkan koruma sorunları incelenmektedir.

5.1.1 Ahmetli İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları

Ahmetli yerleşiminde idari, nüfus, ekonomi ve kentsel planlama kategorilerinde değişimler görülmüştür. İdari sınırları kentin gelişimine göre tarihsel süreç içerisinde değişiklik göstermiş olup Manisa için hazırlanan 1973 İl Yıllığı kayıtlarına göre, yerleşim merkezinde Altıeylül, Kurtuluş, Ulucami ve Zafer olarak dört olan mahalle sayısı Barbaros ve Güldede Mahallelerinin eklenerek altıya çıktığı ifade edilmektedir (Manisa İl Yıllığı, 1973). Ahmetli yerleşiminin dönüşümü üzerindeki en büyük etken, Turgutlu'ya bağlı bir bucak statüsünde olmasına karşın 10 Haziran 1987 tarihinde

çıkarılan kanun ile Turgutlu'dan ayrılarak ilçe statüsü kazanması olmuştur (Bilgi, 2000).

1970 yılı nüfus sayımı verilerine göre, yerleşimde 16.355 kişi kayıt altına alınmıştır. Nüfus sayımı beşer yıllık periyotlar halinde tekrarlanmış olup 1975'te 15.964, 1980'de 15.930, 1985'te 16.548 ve 1990'da 19.544 olarak kayıt altına alınmıştır (Bilgi, 2000). Kentin nüfusu düzenli bir artış göstermemiş ve hızlı kentleşme, ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmesi gibi nedenlere bağlı olarak Ahmetli'ye yakın büyük yerleşimlerde iş imkanlarının artması nedeniyle göçler yaşanmıştır.

Demiryolu ulaşımının kente gelmesinden sonra oluşan mahalle sınırları değişime ve dönüşüme uğramış olup Cumhuriyet'in farklı dönemlerinde de kent planlama yaklaşımları geliştirilmiştir. Bu düzenlemeler sonrasında, Ahmetli yerleşim merkezinin kentsel gelişimini etkileyen bir planlama yapılmıştır. İstasyon çevresinde başlayan yerleşim nüveleri, yıllar içerisinde sosyo-ekonomik ve idari gelişimlerin etkisiyle istasyon bölgesinin ve İzmir-Uşak karayolunun güneyine doğru yayılım göstermiştir. Barbaros ve Güldede Mahallesi bu genişlemenin yönünü doğrular niteliktedir. 1970 verilerine göre ise, Ahmetli yerleşimini şekillendiren önemli kuruluşlardan olan Belediye teşkilatı bulunmakta olup yerleşim merkezinde PTT şubesinin yer aldığı kayıt altına alınmıştır. Yerleşimin kentsel donatılarını oluşturan ve bulunduğu konum itibariyle Ahmetli yerleşiminin gelişimi için önemli olan ana cadde, bulvar ve sokakları ile bağlantı noktalarında düzenlemeler ile beton ve asfaltlama işlemi yapılmıştır (Bilgi, 2000). İmar planı 1987 yılında yeniden düzenlenmiştir. İlçe olmanın kazanımları hem kentsel alana hem sosyal hayata yansıtılmış ve nüfusun gelişimiyle birlikte yeni yerleşim alanları açılmaya başlanmıştır. İmar planı 2013 yılında revize edilmiş olup günümüzde de yerleşimin planlaması ve düzenlenmesi bu plana göre yapılmaktadır.

Yerleşimden demiryolu geçmesiyle kentsel gelişiminde hareketlilik yaşanan Ahmetli'de, istasyon bölgesi kent dokusunda ve bölgede inşa edilen yapılarda dönüşümler yaşanmış ve koruma sorunları ortaya çıkmıştır. Bu yapılar Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisini yansıtmakta olup yerleşimler için simge ve temsil değeri taşımaktadır. İnşa edildikleri dönemin yaşantısını ve kültürel özelliklerini de aktaran bu yapılar o döneme ait birer belge niteliğinde olup koruma yaklaşımları bu bağlamda geliştirilmelidir. İstasyon bölgesi içerisinde Ahmetli Tren İstasyonu yerleşkesini içine alan bir adet sit alanı bulunmakta iken Hükümet Konağı ile bölgede bulunan nitelikli konut örnekleri tescil altındadır. Tescilli durumda olmamasına karşın yerleşim için önem taşıdığı ve dönemin mimari özelliklerini yansıttığı belirlenerek çalışmada incelenen yapılar tehlike altındadır.

Kentsel ölçekte değişimler yerleşimin tamamında yaşanmış olup kültürel miras niteliği taşıyabilecek yapıların bulunduğu ve Ahmetli'nin ilk yerleşim bölgesini oluşturan istasyon bölgesinde daha çok etkisini göstermiştir. Bu bölgede inşa edilen yapılar da modernleşme ve sosyo-ekonomik nedenlere bağlı olarak değişime uğramıştır. Bu sorunlar şu şekilde ele alınabilmektedir.

- Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen hem kamusal hem de sivil mimarlık örneklerini bir arada barındırdığı bilinen Hükümet ve İstasyon arteri olan caddeleri 20. yüzyılın son çeyreğiyle birlikte bu özelliğini yitirmeye başlamış olup yeni yapılar ile çevrelenmiştir.
- İstasyon bölgesinin kent merkezi ve çarşı niteliğini korumasına karşın yapılar tekil olarak yeni yapılar ile birlikte varlığını sürdürmeye çalıştığı için kimlik özelliklerini yitirmeye başlamıştır.
- Kültürel miras niteliği taşıyan yapılar yeni yapılanmaların arasında kalmış ve yapıların mimari özellikleri gölgelenmiştir.
- Yerleşimdeki kültürel miras örneklerinden günümüze ulaşabilen oldukça az sayıda yapı ulaşmış olup tamamında aktif kullanım sürdürülmektedir. İşlev değişikliğine ve kullanıma bağlı olarak özgün mimari elemanlarında ve yapının kimliğini yansıtan bölümlerinde değişimler meydana gelmiş ve bu özellikler kaybolmuştur.

- İstasyon bölgesinde inşa edilen ve günümüze ulaşan Ahmetli Tren İstasyonu'nda zaman içerisinde değişimler yaşanmıştır. Aktif kullanımına ara verilmeyen ve savaş dönemi dışında büyük bir hasarın meydana gelmediği tren istasyonu yapılarında yıllar içerisinde birçok onarım ve değişim yaşanmıştır. İstasyon binasının ıslak hacimlerinde malzeme değişimleri ve yeniden düzenleme yapılmış olup lojman katı da günümüze uygun olarak revize edilmiştir. İstasyona bitişik ambar yapısı da özgünlüğünü koruyamamış olup onarım ve yenilemeler ile düzenlemesi yapılmıştır. Zaman içerisinde yapılarda oluşan bozulmalar giderilmiş ve eksik malzemeler özgün haline göre yeniden üretilerek restorasyon çalışması yapılmıştır. Yerleşke içerisinde bulunan hangar 2012 yılında yangın geçirmiş ve günümüze ulaşamamıştır.
- Simge değeri olan kamu yapılarının örneklerinden olan Hükümet Konağı, değişen yönetim faaliyetlerinin bir arada yürütülmesi için yetersiz kalmış ve ölçek olarak küçük olduğundan dolayı yeni yapı inşa edilerek yapının işlevi değiştirilmiştir. Yapının âtıl kalmayarak günlük hayata eklemlenmesi doğru bir yaklaşım olmasına karşın değişen işlevler ve oluşan hasarlar sonrasında yeni uygulamalarla özgün niteliklerinde değişimler meydana gelmiştir.
- Konut yapılarında ise, değişen ihtiyaçlar nedeniyle kullanım zorlukları ve yeni donanımların eksikliği gibi sorunlar ortaya çıkmış olup yeni yapılaşma bölgelerine taşınma ya da yapıları yıkarak parsel içerisine apartman inşa etme gibi durumlar yaşanmaktadır.
- Çalışma kapsamında Ahmetli'de incelen yapılarda yaşanan mimari değişim ve dönüşümler Tablo 9'da belirtilmiş olup işlev değişimleri, niteliksiz ek, ek yapı ve kat ilavesi, özgün malzeme kaybı, malzeme değişimi, detay özelliklerinde değişim, cephe kurgusunda değişim, modern donatıların eklenmesi, strüktürel değişim ve yenileme olarak yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.1 Ahmetli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI					ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ					
AHMETLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI					
CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
EĞİTİM YAPILARI	AHMETLİ İLKOKULU (GAZİ ORTAOKULU)	1933 - Ek Kat inşası (1962) - Doğal afetlerde zarar göre yapının yıkılması	 Özgün tek katlı okul yapısı (Gazi Ortaokulu Arşivi)	- Özgün yapı malzemesi kaybı - Özgün cephe tasarımında değişim - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim	Tescilsiz Yapı
	ALTIEYLÜL İLKOKULU	1958		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilsiz Yapı
KAMU YAPILARI	AHMETLİ HÜKÜMET KONAĞI	1930'lu Yıllar - Özgün durumda iki katlı olan yapının tek kata dönüştürülmesi (1934)		- İşlev değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
TİCARET YAPILARI	TARİŞ AHMETLİ ÜZÜM TARIM SATIŞ KOOPERATİFİ	1949		- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilsiz Yapı

s

5.1.2 Salihli İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları

Salihli yerleşiminde idari, nüfus, ekonomi ve kentsel planlama kategorilerinde değişimler görülmüştür. İdari sınırları kentin gelişimine göre tarihsel süreç içerisinde değişiklik göstermiş olup 14 mahallesi olan yerleşimin 1973'te yapılan plan düzenlemesiyle birlikte 21 mahalleye ayrılması belirlenmiş ve nüfusun yoğunluğunun fazla olduğu bölgeler olarak yerleşimin merkezini oluşturan istasyon bölgesi ve çevresinde şekillenen mahallerin olduğu gözlemlenmiştir. Bu mahalleler Atatürk, Eskicami, Kocaçeşme, Mithatpaşa, Seyrantepe ve Kurtuluş'tur (Baykal, 1989).

1970 nüfus sayımına göre yerleşimde 94.099 kişi kayıt altına alınmıştır. Yerleşimin farklı dönemlerde çevre kent ve kasabalar ile yurtdışından aldığı göçler nüfusun artışını hızlandırmış olup 1975'te 103.402 olarak belirlenen sayı 1980'de 111.288 ve 1990 yılında 132.735 olarak kaydedilmiştir (Akış ve Başkan, 2008). Bu tarihlerde Salihli'nin kırsal nüfus oranının kent nüfusunun oranından fazla olma durumunu sürdürmesine karşın tarımda makineleşmenin artması ve sanayi faaliyetlerinin çeşitlenmesiyle birlikte 1985 yılı verilerine göre değişim gözlemlenmiştir. 1985 sonrası nüfus verilerinde, kent merkezi nüfusunun kırsal nüfustan fazla olma durumu daimî olmuştur.

Yerleşimin 1970 yılı sonrasındaki büyüme hızını etkileyen farklı nedenler bulunmakta olup bu nedenlerin başında ekonomi ve kentsel gelişimi etkileyen kararlar yer almaktadır. Ekonomik faaliyetlerin tarıma odaklı olarak ilerlediği yerleşimde, ülke genelinde görülen teknolojik gelişmelerle birlikte değişimler gözlemlenmeye başlamıştır. Kent ekonomisinde tarımsal üretimin gerilemeye başladığı ve diğer sektörlerde çeşitliliğin artmasıyla birlikte bu alanlarda yatırımların ve iş alanlarının artış gösterdiği yeni bir dönemin temelleri atılmıştır. Yerleşimde tarımsal kaynaklı sanayi faaliyetlerinin yürütüldüğü bir un fabrikası ve birkaç çırçır fabrikası bulunmakta iken bu dönem sonrasında iplik-dokuma, palamut ve valeks, tuğla-kiremit, çırçır, un ve yem fabrikaları açılmıştır (Otman, 1998). Bu kuruluşların yerleşim

alanları dışında bir arada bulunması için 1968 yılında Ankara-İzmir yolu üzerinde sanayi sitesi kurulmuştur.

Ekonomiyle birlikte kentsel yapılı çevreninde merkez etrafında şekillenmesi yönünde çalışmalar yürütülmüştür. Yerleşimde yaşanan idari ve sosyo-ekonomik gelişmeler sonrasında yeni bir imar planının hazırlanması gerekli görülmüş olup 1973 yılında bu kapsamda bir çalışma yapılmıştır. Bu planda, E 23 devlet karayolunun yerleşimden geçmesi ve bu yol ile yapılı bölge arasında bulunan boş alanların doldurularak kentin gelişim yönünün bu doğrultuda da sürdürülmesi amaçlanmıştır. Yerleşim bu kararlar doğrultusunda hem doğu-batı hem de güney ekseninde yayılım göstermeye başlamıştır (Baykal, 1989 ve Baykal, 1990). Merkezi oluşturan istasyon bölgesinde ise, Mithatpaşa Caddesi'nde konut işlevi azalmakta olup zemin katlarda ticaret amaçlı kullanım artış göstermiştir. Hükümet Konağı gibi kamu yapılarının bulunduğu ve Ferah Caddesi arteri ile demiryolu hattına bağlanan bu alanda yapılaşma faaliyetleri devam etmiş olup yeni yerleşim alanları açılmıştır. Cumhuriyet Meydanı çevresinde şekillenen Hükümet Konağı, lojmanlar, Salihli Adliyesi ve Namık Kemal İlkokulu ile Salihli Ortaokulu'nun çevresindeki yapı adalarında konut kullanımı sürdürülmüş olup Askerlik Şubesi çevresinde hem konut hem ticaret işlevinde yapılar inşa edilmiştir. Hükümet Konağı'nın yan parselinde bulunan lojman yapıları bu dönemde DSİ kullanımında faaliyet göstermiştir. Nüfusun artışı ve çevre yerleşimlerden eğitim almak için Salihli'ye gelen öğrencilerin çoğalmasıyla birlikte ilk ve orta dereceli eğitim yapılarının sayısında da artış olmuştur.

Kentte yaşanan değişimler sonrasında imar planında bir düzenleme yapılmasına karar verilmiş olup 1987 yılında yeni bir plan hazırlanmıştır. Bu planda yerleşmeye açılacak alanlar ve tarım alanlarının düzenlenmesi öngörülmüş olup güneyde konumlanan bazı riskli alanlarda yapılaşma izni verilmemesi ve mevcut yapıların kaldırılması kararlaştırılmıştır. Konut ve sanayi alanları da günümüz durumuna zemin hazırlayacak şekilde düzenlenmiş ve sanayi alanlarının E 23 devlet karayolunun kuzeyinde yer almaya devam etmesi, bu çevrede şekillenmesinin doğru bir yaklaşım olacağı sonucuna ulaşılmıştır. (Baykal, 1989 ve Baykal, 1990). Bu imar planına getirilen revizeler doğrultusunda 1994 yılında ilave bir plan hazırlanmış olup

günümüzde son hali ile 2013 imar planına göre yerleşimi oluşturan yapılı çevrenin gelişimi takip edilmektedir.

Demiryolu ulaşımının yerleşime ulaşmasıyla kentsel planlama süreci hızlanan Salihli'de, istasyon bölgesi kent dokusunda ve bölgede inşa edilen yapılarda dönüşümler yaşanmış ve koruma sorunları ortaya çıkmıştır. Bu yapılar Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisini yansıtmakta olup yerleşimler için simge ve temsil değeri taşımaktadır. İnşa edildikleri dönemin yaşantısını ve kültürel özelliklerini de aktaran bu yapılar o döneme ait birer belge niteliğinde olup koruma yaklaşımları bu bağlamda geliştirilmelidir. Tescilli yapıların bir aradalık gösterdiği alanlar sit alanı olarak koruma altına alınmış olup istasyon bölgesi içerisinde 7 adet sit alanı tespit edilmiştir. Sit alanlarına ek olarak, Osmanlı Dönemi yapılarından Salihli Tren İstasyonu ve camiler ile Cumhuriyet Dönemine tarihlenen eğitim yapılarından Altınordu ve Namık Kemal İlkokulu, kamu yapılarından Hükümet Konağı, Himaye-i Etfal, Ziraat Bankası ile lojmanlar ve bölge içerisinde konumlanan dükkân ve konut örnekleri tescillenmiştir. Tescilli durumda olmamasına karşın yerleşim için önem taşıdığı ve dönemin mimari özelliklerini yansıttığı belirlenerek çalışmada incelenen yapılar tehlike altındadır. Yeni yapıların arasında kalan kültürel miras, yıkılarak yerine eni yapıların inşa edilmesi ile karşı karşıyadır.

İstasyon bölgesindeki kültürel miras kapsamında incelenen yapılar savaş, yangın, kullanım durumu ve geçen yılların yapılarda oluşturduğu hasarlara bağlı olarak çeşitli değişimlere ve müdahalelere maruz kalmış olup günümüze kadar korunmaya çalışılmıştır. Kentsel ve yapısal ölçekte gerçekleşen bu değişimler Salihli'nin kent silueti ve yapılı çevre üzerinde etkili olmuştur. Kentsel değişimler çoğunlukla yerleşimin merkezi olarak ifade edilen ve bu niteliğini koruyan istasyon bölgesi ve eski yerleşim bölgesinde yaşanmış olup özellikle Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen yapılarda kayıplar ya da değişimler yaşanmıştır. Bu kapsamda Salihli İstasyon bölgesinde yaşanan koruma sorunları şu şekilde ele alınabilmektedir.

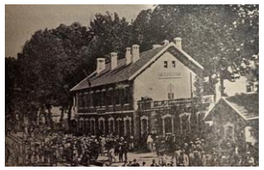
- Salihli'nin ilk yerleşim bölgesi olan Kocaçeşme ve çevresinde, Osmanlı Dönemi'ne tarihlenen yapılar günümüze ulaşamamış olup Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen nitelikli yapılarla çevrili olan bu alan doku niteliğini büyük oranda koruyamamış ve yapılar tekil kalmıştır.
- Bu bölgede bulunan dini yapılar Kurtuluş Savaşı ve sonrasında çıkan yangın sürecinde büyük oranda zarar görmüş, yerleşim için anıtsal nitelik taşıyan camiler yeniden inşa edilmiş ve günümüz ekleriyle desteklenmiştir.
- Nitelikli konut örneklerinin bulunduğu Kocaçeşme ve çevresinde, konutların bir kısmının aktif olarak kullanımını ve bakımını sürdürmüş olup tescillenerek koruma altına alınmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde oluşmuş konut dokusu 1950'ler sonrasında özgünlüğünü korumaya devam etmekte iken 1970 sonrasında bölgedeki örneklerden bazılarında yangın ve çökme gibi nedenlerle kayıplar yaşanmış ve günümüze ulaşan yapılarda ise eleman kayıpları ve değişimlerle büyük oranda özgün nitelikler yitirilmiştir.
- Yerleşimin ilk caddelerinden olan ve ilk yerleşim alanı Kocaçeşme ile demiryolu yerleşkesini birbirine bağlayan istasyon arteri Mithatpaşa Caddesi'nde oluşturulan doku büyük oranda korunamamış olup dükkanlar ve konutlar yıkılarak yeni yapılar inşa edilmiştir. 20. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, yeni yapıların arasında kalan az sayıdaki tarihi yapılar ise oldukça zarar görmüş ve âtıl durumdadır.
- İstasyon bölgesi içerisinde bulunan ve kültürel miras niteliği taşıyan yapılar, inşa edilen çok katlı apartmanlar ile çevrelenmiş ve mimari özellikleri gölgelenmektedir.
- Erken Cumhuriyet Dönemi'nde idari merkezin kurgulandığı ve Salihli Tren İstasyonu'na bağlanan Hükümet Konağı arterinin çevresi yeni yapılan konutlar ile çevrelenmiş olup kullanımı azalmıştır.
- Yönetim ve eğitim yapılarının bulunduğu idari merkezde, Adliye gibi bazı kamu yapıları için yeni yapılar inşa edilmiş ve idari merkezin mimari dokusu ve bütünlüğünde değişimler meydana gelmiştir.
- İdari merkezin çevresinde şekillendiği ve etkinliklerin yapıldığı Cumhuriyet Meydanı, yeni yapılan ada-parsel düzenlemeleriyle birlikte küçültülmüş olup meydan niteliğini yitirmiştir. Günümüzde daha az katılımcılar tarafından

kullanılan resmî günlerin kutlandığı bir alan olarak kullanılmaktadır. Yerleşimde ilerleyen yıllarda düzenlenen Kent Meydanı daha aktif olarak hizmet vermektedir.

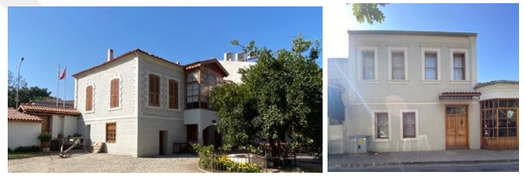
- Hükümet Konağı ve istasyon arteri dışında oluşturulan Kurudere Caddesi ve Şüheda Caddesi gibi akslar önem kazanmış olup yeni açılan yerleşim alanlarıyla bağlantı sağlamaktadır.

İstasyon bölgesi olarak tanımlanan alan içerisinde Osmanlı Dönemi'ne tarihlenen az sayıda yapı günümüze ulaşabilmiş olup bunlar Salihli Tren İstasyonu, dini yapıların örneklerinden camiler, han ve konutlardır. Bu yapılar çeşitli nedenlerden dolayı farklı dönemlerde onarımlar geçirmiş olup günümüzde kullanılmaya devam edilmektedir. O dönemde ticari faaliyetlerin yürütüldüğü önemli yapı tiplerinden olan hanların Salihli'de farklı ölçeklerde örnekleri inşa edilmiş ve kullanılmıştır. Günümüze ulaşabilen örneklerinden olan Çapaklı Han'ın, yeni dükkanların inşa edilmesi ve çarşı bölgesinin daha batıya kaymasıyla birlikte kullanımı azalmış ve Han geçirdiği değişimlerle birlikte mimari özelliklerini yitirmiştir. Konut örneklerinden olan Müdire Hanım Evi işlev değişimi sonucunda düzenlenmiş ve Salihli Kent Müzesi olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 5.2 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Osmanlı Dönemi- 1875 Sonrası) koruma sorunları

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI					ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ					
SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI					
OSMANLI DÖNEMİ (1875 SONRASI) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
ULAŞIM YAPILARI	SALİHLİ TREN İSTASYONU ve YERLEŞKESİ	İlk İstasyon: 1875 İstasyon 1922 yılı Kurtuluş Savaşı yangınında zarar görmüş ve onarım geçirmiştir Onarım: 1920'ler	  (1932)	- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel yenileme	Tescilli Yapı
DİNİ YAPILAR	BURHANİYE (KOCAÇEŞME) CAMİ	1877 Cami, 1922 yılı Kurtuluş Savaşı yangınında zarar görmüş ve 1950'li yıllarda aynı yerde yeniden inşa edilmiştir.		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim	Tescilli Yapı
	ÇARŞI CAMİ	1875 Cami, 1922 yılı Kurtuluş Savaşı yangınında zarar görmüş ve 1930'lu yıllarda aynı yerde yeniden inşa edilmiştir.		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel değişim	Tescilli Yapı
	HAMİDİYE (KARAMAN) CAMİ	1887	 	- Özgün cephe tasarımında değişim - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Strüktürel yenileme	Tescilli Yapı

Tablo 5.2 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Osmanlı Dönemi- 1875 Sonrası) koruma sorunları (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI				ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN	
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ					
SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI					
OSMANLI DÖNEMİ (1875 SONRASI) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
TİCARET YAPILARI	ÇAPAKLI HAN	1900'ler başı		- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim	Tescilsiz Yapı
KONUT YAPILARI	MÜDİRE HANIM EVİ ve TEKSİF BİNASI (SALİHLİ KENT MÜZESİ)	1901		- İşlev değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel değişim	Tescilli Yapı

Yerleşimdeki kültürel mirası oluşturan Hükümet Konağı, Ziraat Bankası, lojmanlar, okulların günümüze kadar kullanımı sürmüştür. Yıllar içerisinde yapılarda da çeşitli değişim ve dönüşümler yaşanmış olup şu şekilde ele alınabilmektedir.

- Çalışma kapsamında incelenen dört adet eğitim yapısı işlevini sürdürmekte olup zaman içerisinde yapılan müdahalelere bağlı olarak hem iç mekânda hem de cephede değişimler geçirmiş ve mimari eleman kayıpları yaşanmıştır.
- Kamu yapılarından Hükümet Konağı ve Ziraat Bankası işlevini korumuş iken Himaye- Etfal binası ve lojmanlar yeni işlevler verilerek düzenlenmiştir. Özellikle Himaye-i Etfal binası tarihsel süreç içerisinde kahvehane, restoran gibi farklı donanımlar gerektiren işlevlerde kullanıldığından kütle eki ve iç mekânda çeşitli müdahalelere maruz kalmış ve özgün elemanlarında kayıplar yaşamıştır.
- Çarşı bölgesini oluşturan alanda inşa edilen farklı mimari özellikleri yansıtan han ve dükkanların birçoğunda düzenlemeler yapılmış ve günümüz kullanımına uygun hale getirilmesi için özgün mimari elemanlarında ve çoğunlukla cephe tasarımında değişimler ve kayıplar yaşanmıştır.
- Konut yapılarında ise, inşa edildikleri dönemden günümüze kadar geçen süreç içerisinde değişen ihtiyaçlar ve yeni yerleşim alanlarının oluşturulup özellikle apartmanlarda yaşamın başlamasıyla birlikte kullanım azalmaya başlamıştır. Mülk sahipleri tescillenerek koruma altına alınmamış yapılarının yıkımını ve sonrasında parsel içerisinde yeni yapı inşasının yapılmasını tercih etmektedir.
- Çalışma kapsamında Salihli'de bulunan farklı tipolojideki yapılarda yaşanan mimari değişim ve dönüşümler Tablo 5.2'de incelenmiştir. Yapılarda işlev değişimleri, niteliksiz ek, ek yapı ve kat ilavesi, özgün malzeme kaybı, malzeme değişimi, detay özelliklerinde değişim, cephe kurgusunda değişim, modern donatıların eklenmesi, strüktürel değişim ve yenileme çalışmalarının yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.3 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI

CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
EĞİTİM YAPILARI	ALTINORDU İLKOKULU	1926	  (1932) (Salihli Belediyesi Arşivi)	- Kütle eki (1945) - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
	NAMIK KEMAL İLKOKULU	1933	  (1940) (Namık Kemal Ortaokulu Arşivi)	- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
	SALİHLİ ORTAOKULU (LİSESİ)	1943	  (1958)	- Ek kat - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilsiz Yapı

Tablo 5.3 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI

CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
EĞİTİM YAPILARI	BEŞEYLÜL İLKOKULU	1955	 (Beşeylül İlkokulu Arşivi)	- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilsiz Yapı
KAMU YAPILARI	SALİHLİ HÜKÜMET KONAĞI (SALİHLİ KAYMAKAMLIĞI)	1939	 (1940'lar) (Mustafa Uçar Arşivi)	- Kütle eki - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
	HİMAYE-İ ETFAL BİNASI (KÜLTÜR SANAT EVİ)	1932	 (Mustafa Uçar Arşivi)	- Kütle eki - İşlev değişimi - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı

Tablo 5.3 Salihli yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI

CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
KAMU YAPILARI	ZİRAAT BANKASI	1953		- Kütle eki - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
	LOJMANLAR (KAYMAKAMLIK BİRİMLERİ)	1930'lu Yıllar		- İşlev değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
TİCARET YAPILARI	TARİŞ SALİHLİ ÜZÜM-PAMUK SATIŞ KOOPERATİFİ	1937		- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilsiz Yapı
	KIZILAY İŞ HANI	-		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi -	Tescilsiz Yapı

5.1.3 Alaşehir İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları

Çalışma kapsamında incelenen diğer yerleşimlerle benzer gelişim sürecinin yaşandığı Alaşehir'de idari, nüfus, ekonomi ve kentsel planlama kategorilerinde değişimler görülmüştür. İdari sınırları kentin gelişimine göre tarihsel süreç içerisinde değişiklik göstermiştir. Beş Eylül, Yenice, Sakarya, Sarısu ve Soğuksu olmak üzere 5 mahalleden oluşan Alaşehir'de 1980 yılında 12 mahalle bulunmaktadır. 2000 yılında bu sayı 16'ya çıkarılmış ve ilçe merkezinde Beşeylül, Esentepe, Fatih, Hacıbey, Ilıca, İstasyon, Kurtuluş, Sakarya, Soğuksu, Şeyhsinan, Yenice, Yenimahalle, Menderes, Akarca ve Sarısu mahalleleri bulunmaktadır (Karakuyu, 2007).

Ülke genelinde beşer yıllık periyotlar halinde yapılan nüfus sayımı verilerinde göre, nüfus artışının yeniden başladığı yerleşimde, 1970'te kent merkezinde 20.075 kişi kayıtlı iken kırsalda 44.760 olmak üzere toplam 64.805 kişi olarak kayıt altına alınmıştır. Kırsal nüfusun kent nüfusundan oldukça fazla olduğu yerleşime, çevre il ve ilçelerden gelen göçlerin çoğunlukla tarım işçisi olarak çalıştığı bilinmektedir (Karakuyu, 2007). Alaşehir'in nüfusu 1975'te 23.243, 1980'de 25.611, 1985'te 29.484, 1990'da 36.649 ve 2000 yılında 39.590 olarak kayıt altına alınmıştır (Ceylan, 2004). Bu verilere göre gelişmekte olan yerleşimde nüfusta sürekli bir artış yaşanmış olup nüfus artış hızı değişkenlik göstermiştir.

Kentsel gelişim alanın büyümesinde temel etken yerleşimde yürütülen ekonomik faaliyetler olmuş ve tarımsal üretim alanında uzun yıllardır verimli alanlara sahip olduğu bilinen yerleşimde geçim kaynağı tarım temelli olarak sürdürülmüştür. Özellikle üzüm yetiştirmeye uygun toprakların varlığıyla yerleşimde bağcılık faaliyetleri oldukça gelişmiş olup tarımsal üretim arpa, buğday, mısır, tütün, pamuk, susam gibi ürünlerin üretilmesiyle de çeşitlilik göstermiştir (Orcan, 1967-68). Ürünlerin ithalat ve ihracatı demiryolu ulaşımı yoluyla kolaylaşmış olup uzun yıllar sürdürülmüştür. Tarımda makineleşmenin başlaması ve tarımsal hammadde kaynaklı yeni üretim alalarının açılmasıyla birlikte yerleşimde sanayi faaliyetleri de gelişim göstermeye başlamıştır. İki un fabrikası, birkaç tabakhane ve imalathanelerin

bulunduğu yerleşimde Tariş'e ait yeni bir işletme ve un fabrikası açılmıştır. Dokumacılığın da yapıldığı kentte, dokuma atölyeleri sayısında da artış görülmüştür. İlerleyen yıllarda sanayi faaliyetlerinde çeşitlilik artmış olup Tekel Alaşehir Suma Fabrikası, tuğla ve kiremit fabrikası ve Sarıkız Maden Suyu fabrikası, un ve yem fabrikaları ile meyve ve sebze tesisleri açılmıştır (Ceylan, 2004). Tarımın temel geçim kaynağı olduğu yerleşimde, yıllar içerisinde gelişen ticaret ve özellikle sanayi kollarının da tarımsal hammaddeye bağlı olarak çoğaldığı görülmektedir.

Ekonomik faaliyetlerin çeşitlilik kazanmasıyla göç almayı da sürdüren yerleşimde görülen nüfus artışı hem kentsel olarak yayılım göstermeye hem de yeni binaların ve sosyal donatıların gerekliliğine yol açmıştır. Devlet hastanesi ve tren istasyonu çevresinde yeni binaların inşası devam ederken sur dışında yerleşimin ilerlemesi için faaliyetler hız kazanmıştır. Surlar içerisinde gelişen eski yerleşim alanlarının da adalar ve birbirine bağlanan caddeler ile düzenli bir plan çevresinde gelişimi sürdürülmekte iken bu alanlar çevresinde tren istasyonu ve planlı alanlar çevresinde yeni yapılaşma çalışmaları yoğunluk kazanmıştır (Ceylan, 2004). Merkezi oluşturan eski çarşı bölgesi ve tren istasyonu çevresinde ise hem konut hem ticaret işlevine sahip yapı inşası devam etmiş ve bu alanlarda konutların artmasıyla birlikte eğitim yapıları, dini yapılar gibi sosyal hayatı da destekleyen binalar inşa edilmeye başlanmıştır. Alaşehir Tren İstasyonu'na bağlanan ve kamu yapılarının bir arada bulunduğu Cumhuriyet Meydanı'nı merkez alan bu alanda Kız Sanat Enstitüsü, 19 Mayıs İlkokulu ve Atatürk İlkokulu gibi eğitim yapıları inşa edilmiş olup çevre ada ve parsellerde yapılaşma devam etmiştir. Sosyo-ekonomik ve nüfus alanında değişimlerin gözlemlendiği yerleşimde 1977 ve 1987 yıllarında imar planı yeniden ele alınmış olup 1975 yılı ve sonrasında, yerleşme batı yönünde yayılım göstermeye devam etmiş ve Eski Salihli Karayolu doğrultusunda yapılar çoğalmıştır. Günümüz Kurtuluş, Yenice ve Fatih mahallelerinin bulunduğu Alaşehir Tren İstasyonu çevresinde tarım alanlarında tek katlı bahçeli evler inşa edilmeye başlanmıştır. Uzun yıllar yerleşimin kuzey sınırını oluşturan demiryolu hattı bu dönem sonrasında kuzeyde yeni yapıların inşasının başlamasıyla yerleşme içerisinde kalmaya başlamıştır. Özellikle 1980 yılı sonrasında bu alanda yapılan konut ve bina sayılarında karayolu ulaşımı kaynaklı büyük bir artış yaşanmıştır. Salihli-Denizli ve Kula-Alaşehir karayollarının bu doğrultuda gelişmesi

bu alanın değerini arttırmış ve yeni alanların yerleşime açılmasını sağlamıştır (Ceylan, 2004). İstasyon bölgesinin merkezi olan Cumhuriyet Meydanı ve çevresinde düzenlemeler yapılmış olup kamu yapılarının bu alanda toplandığı 2012 imar planı incelendiğinde görülmüştür. Alaşehir Kaymakamlığı, Vergi Dairesi ve Mal Müdürlüğü'nün inşası ve eskiden Benan Oteli olarak kullanılan yapının 2017 yılından itibaren Alaşehir Belediyesi olarak kullanılmasıyla kamu yapıları bu alanda yoğunlaşmaya devam etmiştir. Kaymakam Lojmanı olarak inşa edilen yapının günümüzde Zabıta Müdürlüğü işlevinde kullanılması ve bu alan çevresinde Orman İşletme ve İlçe Tarım Müdürlüğü, DSİ Lojmanları yapılarının inşa edilmesiyle bu alan önemini korumuş olup çarşı bölgesi de bu alana bağlanan sur içi bölgesinde hizmet vermeye devam etmektedir.

Çalışmada incelenen diğer yerleşimlerden farklı olarak Osmanlı Dönemi'nde önemli kasabalardan biri olan Alaşehir'de, Osmanlı Dönemi ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisini yansıtarak simge ve temsil değeri taşıyan yapılar dönemin yaşantısını ve kültürel özelliklerini de aktararak o döneme ait birer belge niteliğinde olup koruma yaklaşımları bu bağlamda geliştirilmelidir. Tescilli yapıların bir aradalık gösterdiği alanlar sit alanı olarak koruma altına alınmış olup istasyon bölgesi içerisinde 4 adet sit alanı tespit edilmiştir. Sit alanlarına ek olarak, Osmanlı Dönemi yapılarından Alaşehir Tren İstasyonu, camiler ve Bakkal Şükrü Konağı ile Cumhuriyet Dönemine tarihlenen eğitim yapılarından Alaşehir Halkevi, Beş Eylül İlkokulu, Alaşehir Ortaokulu ile kamu yapılarından Eski Belediye Binası, Ziraat Bankası ve bölge içerisinde konumlanan dükkân ve konut örnekleri tescillenmiştir. Tescilli durumda olmamasına karşın yerleşim için önem taşıdığı ve dönemin mimari özelliklerini yansıttığı belirlenerek çalışmada incelenen yapılar tehlike altındadır. Yeni yapıların arasında kalan kültürel miras, yıkılarak yerine yeni yapıların inşa edilmesi ile karşı karşıyadır. Kentsel gelişim ve dönüşüm yapılar üzerinde etkisini göstermiş ve hem Osmanlı Dönemi hem de Cumhuriyet Dönemi yapılarında kayıplar ve değişimler gözlemlenmiştir. Alaşehir istasyon bölgesinde yaşanan koruma sorunları kentsel ve yapısal bağlamda şu şekilde ele alınabilmektedir.

- Sur içi yerleşmelerin örneklerinden olan Alaşehir'de, bu alanda oluşturulan doku büyük oranda korunamamış olup nitelikli yapıların örneklerinden birçoğu günümüze ulaşamamıştır.
- Osmanlı Dönemi'nde de çarşı olarak kullanılan alanda bulunan han, hamam ve dükkân yapılarının çoğu dönüşüm geçirmiş olup kalan yapılarda yeni inşa edilen ticaret yapılarının arasında yer almaktadır.
- Bu alanda inşa edilen antik dönem ve Osmanlı Dönemi dini yapıları savaş, yangın ve deprem gibi doğal afetlerde büyük hasarlar almış ve anıtsal yapı olma özelliği taşıyan bu yapılarda yeniden inşa faaliyetleri gerçekleşmiştir.
- Tek ya da iki katlı ve farklı mimari özelliklere sahip nitelikli örnekler oluşturabilen konut yapılarında, doku ölçeğinde bir koruma yaklaşımı geliştirilememiş olup yapılar tekil olarak değerlendirilmeye çalışılmıştır. Âtıl durumda olan ya da işlev değiştirerek büyük müdahalelere maruz kalan yapılar özgün niteliklerini büyük oranda kaybetmiştir.
- Sur içi bölge ile istasyon arasındaki bağlantıyı sağlayan Hükümet Konağı ve İstasyon arteri olan cadde üzerindeki yapıların çoğunluğu yıkılmış ve 20. yüzyıl sonlarından itibaren yer yüksek katlı yeni yapılar inşa edilmiştir.
- Erken Cumhuriyet Dönemi modern kent yaklaşımlarından olan idari merkez kurgusu Alaşehir'de de uygulanmış olmasına karşın günümüzde bu alanda da hem kentsel hem de kültürel miras örneği olan yapılarda dönüşümler yaşanmış ve kamu yapıları yeni yapılar ile çevrelenmiştir.
- İdari merkezin temelini oluşturan Cumhuriyet Meydanı yıllar içerisinde farklı dönemlerde düzenlemeler ile dönüşüme uğramıştır. Düzenlemeler yapılmasına karşın Meydan günümüzde de niteliğini korumakta olup yerleşim halkının etkinliklerinde ve günlük hayatında yer almaktadır

Tablo 5.4 Alaşehir yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Osmanlı Dönemi- 1875 Sonrası) koruma sorunları

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI				ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN	
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ					
ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI					
OSMANLI DÖNEMİ (1875 SONRASI) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
ULAŞIM YAPILARI	ALAŞEHİR TREN İSTASYONU YERLEŞKESİ	İlk İstasyon: 1875 İstasyon, 1922 yılı Kurtuluş Savaşı yangınında zarar görmüş ve onarım geçirmiştir Onarım: 1920'ler	 (1949) (Akıncı, 1949)	- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel yenileme	Tescilli Yapı
KONUT YAPILARI	BAKKAL ŞÜKRÜ KONAĞI	- Yangında zarar görmüş ve yıkılmış duvar bölümlerinin yeniden inşası		- İşlev değişimi - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel yenileme	Tescilli Yapı

Yerleşimdeki kültürel mirası oluşturan Hükümet Konağı, Belediye Binası, Ziraat Bankası, Halkevi ve okulların günümüze kadar kullanımı sürmüş olup incelenen yapılarda farklı dönemlerde çeşitli onarım ve yenileme faaliyetleriyle yapılan değişimler yaşanmıştır. Şu şekilde ele alınabilmektedir

- Halkevi binası tarihsel süreç içerisinde parti binası ve kütüphane gibi farklı işlevlerde kullanılmış ve yapıda kullanımlara göre düzenlemeler yapılmıştır. Özellikle yapı cephesinde, yapının önemli süsleme elemanlarından olan üçgen alınlık ve balkonlar kaldırılmıştır. Restorasyon çalışmalarında aslına göre yeniden üretilmiştir.
- Yerleşimin en eski eğitim yapılarında ise, özgün işlevin devam etmesine karşın iç mekân ve cephede değişiklikler yapılmış olup plan şemasında değişimler ve özgün elemanlarda kayıplar yaşanmıştır.
- Alaşehir Hükümet Konağı'nda tarihsel süreç içerisinde birçok değişim yaşanmış olup özgün yapıdan epey uzaklaşılmıştır. Kat ve kütle eki, plan şemasında düzenleme, cephe kurgusunda değişimler, açıklıkların kapatılması ve mimari eleman kayıpları bu değişimlerin örneklerindendir. Yerleşim için oldukça önem taşıyan bu yapıda doğru bir koruma yaklaşımı geliştirilememiş olup işlev değişimi de yapılmıştır.
- Belediye Binası da Hükümet Konağı gibi ilerleyen yıllarda Belediye için yeni yapı inşasıyla birlikte işlev değiştirmiştir. Ana kütle formunun büyük oranda korunduğu yapının iç mekân ve cephesinde kullanılan özgün elemanların çoğu günümüz malzemeleriyle değiştirilmiştir.
- Çarşı bölgesinde bulunan iş hanı, dükkân ya da zemin kat dükkân üst kat depo kullanımının bulunduğu yapı örneklerinde kullanıma dayalı olarak düzenlemeler yapılmıştır. 20. yüzyılın sonlarından itibaren, cephe tasarımları ile mimari elemanları yenilenmiş ve tente, kepenk gibi uygulamalarla çarşı eski siluetini kaybetmiştir.
- Farklı cephe kurgusu ve süsleme elemanlarının kullanıldığı nitelikli konut örneklerinin çok sayıda olduğu yerleşimde, bakım ve onarımı yapılarak kullanılmaya devam edilen yapıların birçoğu tescillenerek koruma altına alınmıştır. Kullanım dışı kalma ya da işlev değişikliği sonucu büyük hasarlar ya da değişimler yaşamış yapılar bulunmaktadır. Değişen hayat koşullarına

uyum sağlayamama, yeni yerleşim alanlarında yaşama isteği gibi nedenler bu yapıların korunmasını güçleştirmiş ve mimari kayıpların oluşmasına yol açmıştır.

- Çalışma kapsamında Alaşehir'de incelen yapılarda yaşanan mimari değişim ve dönüşümler Tablo 5.4 ve 5.5'te belirtilmiş olup işlev değişimleri, niteliksiz ek, ek yapı ve kat ilavesi, özgün malzeme kaybı, malzeme değişimi, detay özelliklerinde değişim, cephe kurgusunda değişim, modern donatıların eklenmesi, strüktürel değişim ve yenileme olarak yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.5 Alaşehir yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI

CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
EĞİTİM YAPILARI	ALAŞEHİR HALKEVİ (İLÇE HALK KÜTÜPHANESİ)	1900'ler	  (1932) (Manisa Vilayeti Hakkında)	- İşlev değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Kaybolan özgün elemanların yeniden üretilmesi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
	BEŞ EYLÜL İLKOKULU	1946	  (1932) (Manisa Vilayeti Hakkında)	- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
	ALAŞEHİR ORTAOKULU	1947	  (1949) (Akıncı, 1949)	- Kütle eki - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı

Tablo 5.5 Alaşehir yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI

CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR	ESKİ / YENİ FOTOĞRAF	YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER	KORUMA STATÜSÜ
KAMU YAPILARI	ALAŞEHİR HÜKÜMET KONAĞI (ADALET SARAYI)	1938	  (1949) (Akıncı, 1949)	- Kütle eki - Kat eki - İşlev değişimi - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilsiz Yapı
	ZİRAAT BANKASI	1952		- Kütle eki - Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı
	ALAŞEHİR ESKİ BELEDİYE BİNASI (BELEDİYE HİZMET BİNASI)	1939	  (1949) (Akıncı, 1949)	- İşlev değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Özgün cephe tasarımında değişim - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel yenileme	Tescilli Yapı

Tablo 5.5 Alaşehir yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

ALAŞEHİR YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI

CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
TİCARET YAPILARI	TARİŞ ALAŞEHİR ÜZÜM TARIM SATIŞ KOOPERATİFİ	1937		- Plan şeması değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi	Tescilsiz Yapı
	BELEDİYE İŞ HANI			- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilsiz Yapı
	EVREN OTELİ	-		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi	Tescilli Yapı

5.1.4 Eşme İstasyon Bölgesinde 1970 Sonrasında Yaşanan Dönüşümler ve Bölgedeki Kültürel Mirasın Koruma Sorunları

Eşme yerleşiminde idari, nüfus, ekonomi ve kentsel planlama kategorilerinde değişimler görülmüştür. Eşme'nin Uşak'a bağlı bir ilçe olmasıyla ve yerleşimde yaşanan değişimlerle birlikte Eşme'nin idari bölünüşünde düzenlemeler yapılmış olup 1974'te mahalle sayısı üçe çıkarılmıştır. 1977'de ise Üçeylül Mahallesi ikiye ayrılmış ve yerleşimde dört mahalle olmuştur (Ceylan, 2006). Yerleşim alanının taşınması sonrası genişlemesiyle birlikte halk Şehit Alibey, İstasyon, Elvanlar, Üçeylül ve Kemer Mahallelerinde yaşamaya başlamış olup konutlar ve diğer yapılar bu mahallelerde inşa edilmiştir.

Çalışmada incelenen diğer yerleşimlerden farklı olarak, Eşme'nin kent merkezi demiryolu etrafında şekillenen Elvanlar bölgesine taşınmış ve bu durum nüfus hareketleri üzerinde de yansımalarını göstermiştir. İlerleyen yıllarda yeni yapıların inşa edilmesi ve yerleşimin kalkınması için çeşitli adımların atılmasıyla bu bölgede nüfus artmıştır. Yerleşimin genel nüfusu incelendiğinde ise; nüfus miktarında düşüşün süreklilik göstermesi sonrasında 1970'te tekrar yükseliş başlamış olup 1970 yılı verilerinde kent merkezinde 6.178, kırsalda 33.035 olmak üzere toplam 39.213, 1980'de 38.756, 1990'da 39.902 olarak belirlenmiştir (TÜİK ve DİE, 1991). Nüfus oranında düzenli bir artış ya da azalma gözlenmemiş olup göçler, doğum ve ölüm gibi nedenlerle değişkenlikler göstermiştir. Kırsaldan kent merkezine göçün artış gösterdiği Eşme'de Uşak, Alaşehir, Salihli, Denizli ve İzmir gibi çevre yerleşimlere de göç edilmiş olup yerleşim halkı yurt dışında yaşamayı da tercih etmiştir (Ceylan, 2006). Eşme'nin çeperinde tarımsal kaynaklı üretimin ve sanayinin hâkim olduğu ve ekonomik imkanların çeşitlilik gösterdiği daha büyük ölçekli yerleşimlerin yer alması nedeniyle Eşme'nin nüfusu gelişen şartlara karşın büyük oranda bir artış göstermemiştir.

Nüfusun gelişimi ve yerleşimin genişlemesinin temel nedenlerinden olan ekonomik faaliyetler zaman içerisinde Eşme'de değişiklik göstermiş olup yeni teknolojiler

çevresinde şekillenmiştir. Tarımsal faaliyetlerin ağırlıklı olarak yürütüldüğü Eşme'de hem sanayi alanında hem de hizmet sektöründe iş imkanları genişlemiştir. Un değirmeni, şaraphane ve kaşar imalathanesi bulunmakta iken zaman içerisinde iş kolları çeşitlilik göstermiş olup un, şekerleme, yem fabrikaları ile tavuk çiftlikleri açılmıştır. Kurulan fabrikaların yerleşimin temel geçim kaynaklarından olan tarım ve hayvancılık odaklı olduğu anlaşılmaktadır. Bunlara ek olarak, yerleşimde uzun yıllardır sürdürülen dokumacılık zanaatı devam etmiş ve desteklemek için 1994 yılından beri Uluslararası Eşme Turistik Kilim, Kültür ve Sanat Festivali düzenlenmeye başlamıştır (Ceylan, 2006). Ekonomik faaliyetlerin farklılık göstermesi yerleşimi ve halkı hem fiziksel hem sosyal olarak beslemektedir.

Tren istasyonu ve çevresinde yapılaşmanın yoğunlaşması ve nüfus artışıyla birlikte Eşme kent merkezi bütün yönlerde gelişim göstermeye başlamıştır. Ahmetli ve Salihli örneklerinde olduğu gibi Eşme'de de karayollarının yerleşimden geçmesi ve düzenlenmesi yapılaşmanın yönünün belirlenmesinde ve yoğunlaşmasında etkili olmuştur. Bu dönemde demiryolunun güneydoğu tarafında Güney ve Kayalı'ya, kuzeybatısında ise Kemer ve Kula'ya giden yolların çevresinde yapıların artış gösterdiği görülmüştür. İlerleyen yıllarda yerleşimin üç eski mahalleleri olan İstasyon, Elvanlar ve Kemer arasında bulunan boş yapı adaları dolmaya başlamış ve bu alanlarda halkın gereksinimleri doğrultusunda eğitim yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. Yerleşim için 1977 yılında halihazır plan hazırlanmış ve imar planı ise 1985'te yeniden düzenlenmiştir (Ceylan, 2006). Yerleşimin merkezini oluşturan istasyon bölgesi ve çeperinde bulunan alan bu dönemde ve günümüzde de kullanımını sürdürmüş olup kamu yapıları ve çarşı bu alanda yer almaya devam etmiştir. Eşme Belediyesi bulunduğu parselin arkasında yer alan parselde yeni inşa edilmiş yapıya taşınmış ve Eski Belediye Binası işlev değişikliği sonrasında Gençlik Merkezi olarak yeniden düzenlenmiştir. İdari yapıların bir aradalık gösterdiği bu alanda Emniyet Müdürlüğü, İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü, Vergi Dairesi ve SGK gibi kamu yapılarının inşasına devam edilmiştir. Çarşı bölgesi de kurulduğu alan ve çevresinde yayılım göstermiş ve eski yapıların çoğunun yerini yeni inşa edilen yapılar almıştır.

İstasyon çevresinde gelişen kentlerin önemli örneklerinden biri olan Eşme'nin kültürel mirasını oluşturan kamu yapıları, dükkanlar simge ve temsil değeri taşımakta ve Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisini yansıtmakta olup dönemin yaşantısını ve kültürel özelliklerini de aktararak o döneme ait birer belge niteliğindedirler. İstasyon bölgesi 4 adet sit alanı bulunmakta iken Elvanlar bölgesinde bulunan camiler, Eski Eşme Belediye binası ile bölgede bulunan nitelikli konut örnekleri tescil altındadır. Tescilli durumda olmamasına karşın yerleşim için önem taşıdığı ve dönemin mimari özelliklerini yansıttığı belirlenerek çalışmada incelenen yapılar korunamamakta olup sürekliliği tehlike altındadır.

Hükümet Konağı ve İstasyon arteri ve çevresinde konumlanan tarihi yapılar kullanım ve sürece bağlı olarak çeşitli değişimler geçirmiş ve günümüze ulaşabilmiştir. Bu değişimler hem kentsel alanda hem de yapıların iç mekân ve dış cephelerinde yaşanmıştır. Kentsel değişimler daha çok yerleşimin merkezini oluşturan ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen yapıların bulunduğu istasyon bölgesinde yaşanmış olup bu bölgede bulunan nitelikli yapılarda da yıkılıp yerine yeni yapı inşası ya da mimari değişimler şeklinde etkisini göstermiştir. Eşme İstasyon bölgesinde bulunan bu koruma sorunları şu şekilde ele alınabilmektedir.

- 20. yüzyılın ikinci çeyreğinde Takmak'tan taşınarak yapılaşmanın başladığı bu alanda, günümüzde istasyona bağlanan arter ve akslar yeni yapılar ile çevrelenmiş olup arter özelliklerini büyük oranda yitirmeye başlamıştır.
- Kültürel miras niteliği taşıyan farklı türlerdeki bu yapılar yeni çok katlı yapılarla çevrelenmiş olup kullanılma ya da âtıl kalma durumları nedeniyle mimari özelliklerini gösterememektedir.
- Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisini yansıtan kamu yapılarının bir arada bulunduğu Cumhuriyet Meydanı, bir park olarak düzenlenmiş ve meydan kullanımı sürdürülememektedir.
- İstasyon bölgesi içerisinde oluşturulan çarşı kullanımı korunmakta olup eski dükkanlar yeni yapıların aralarında yalnız kalmış olup doku niteliğini büyük oranda kaybetmeye başlamıştır.

- İdari merkezi oluşturan kamu yapılarının bulunduğu alanda Ziraat Bankası ve Hükümet Konağı dışında diğer işlevlerin yürütülmesi için yeni yapılar inşa edilmiş ve idari merkezin mimari dokusu değişmiştir.
- İstasyon bölgesinde konumlanan ve Osmanlı Dönemi'ne tarihlenen az sayıda yapılardan olan Eşme Tren İstasyonu, inşa edildiği dönemden itibaren kullanımını sürdürmüş olup farklı dönemlerde onarımlar geçirerek günümüze ulaşabilmiştir.
- İstasyon bölgesinin ana yapılarından biri olan Eşme Tren İstasyonu, inşa edildiği dönemden itibaren kullanılmış olup farklı dönemlerde onarımlar geçirmiştir. Yerleşke içerisinde konumlanan istasyon binasında ıslak hacimler ve lojman işlevinde değerlendirilen üst kat günümüz malzemeleri ile yapılan onarımlarla yeniden düzenlenmiştir. Zaman içerisinde kamusal kullanıma bağlı olarak yapıda bozulmalar, zemin kaplamalarında aşınmalar ve yapı elemanlarında eskimeler meydana gelmiştir. Geçirdiği restorasyon çalışmalarında bu bozulmalar ve kayıplar özgün yapı elemanlarına uygun olacak şekilde yenilenmiştir. İstasyon binasının karşısında konumlanan hangar binası ise kullanım dışı kalmış olup çelik strüktür ve güncel malzemeler ile yenilenmiş olup işlev değiştirerek yerleşim halkının sosyal amaçlı kullanımına hizmet edecek şekilde düzenlenmiştir.
- Eşme'nin en eski kamu yapılarından olan Belediye binası işlev değiştirmiş ve Gençlik Merkezi olarak belirlenen yeni işlev yapının kimliğini yitirmeye başlamasına neden olmaktadır. I.Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkilerini yansıtan kimlik ve mimari değer bakımından yerleşim için önemli olan bu yapıda, süreç içerisinde çeşitli düzenlemeler yapılmış olup özgün mimari elemanlarda birçok kayıp yaşanmıştır.
- Cumhuriyet'in ilanı sonrasında inşa edilen ilk eğitim kurumlarından olan Dumlupınar İlkokulu, uzun yıllar eğitim-öğretim faaliyetlerinde hizmet vermiş ve sonrasında Eşme Meslek Eğitim Merkezi olarak kullanılmıştır. Önemli bir Erken Cumhuriyet Dönemi yapısı olan okul, korunamamış ve yıkılmıştır.
- İstasyon binasının karşısında konumlanan ve ilk kamu yapılarından olan Jandarma Komutanlığı binası da işlev dışı kalan ve korunamayan

yapılardandır. Yeni yapıların inşası sonrası boşaltılan yapı farklı işlevlerde değerlendirilmiş olup özgün elemanlarının birçoğunu kaybetmiştir.

- Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey ve batı yönleri doğrultusunda gelişim gösteren çarşı bölgesi tek ya iki katlı dükkanlar ve hanlardan oluşan dokusunu büyük oranda koruyamamış ve kapsamlı değişimler geçirmiştir.
- Tren istasyonu çevresinde genellikle bitişik nizamlı ve iki katlı olarak tasarlanan konutların ya da bahçe içerisinde cumbalı olarak inşa edilmiş yapıların bulunduğu yerleşimde, konut dokusu tamamıyla kaybolmuştur. Çalışmada bu yapılara örnek olarak 3 yapı incelenmiş ve biri tescillenerek koruma altına alınmıştır. Diğer yerleşimlerle karşılaştırıldığında, Eşme konut dokusunun büyük bir tahribata uğradığı ve bu yapıların yerine yeni çok katlı binaların inşa edildiği görülmektedir.
- Çalışma kapsamında Eşme'de incelen yapılarda yaşanan mimari değişim ve dönüşümler Tablo 5.6'da belirtilmiş olup işlev değişimleri, niteliksiz ek, ek yapı ve kat ilavesi, özgün malzeme kaybı, malzeme değişimi, detay özelliklerinde değişim, cephe kurgusunda değişim, modern donatıların eklenmesi, strüktürel değişim ve yenileme olarak yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.6 Eşme yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

EŞME YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI

CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
KAMU YAPILARI	ESKİ BELEDİYE BİNASI (GENÇLİK MERKEZİ)	1935/ 1940	 (1938) (Hicret Aydın Arşivi)	- İşlev değişimi - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel yenileme	Tescilli Yapı
	HÜKÜMET KONAĞI	1950		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Özgün cephe tasarımında değişim - Modern donatıların eklenmesi - Strüktürel yenileme	Tescilsiz Yapı
	ZİRAAT BANKASI	1950		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Özgün cephe tasarımında değişim - Modern donatıların eklenmesi	
	JANDARMA KOMUTANLIĞI	-		- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Özgün cephe tasarımında değişim	Tescilsiz Yapı

Tablo 5.6 Eşme yerleşimi İstasyon bölgesindeki tarihi yapıların (Cumhuriyet Dönemi/ 1923-1970) koruma sorunları (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI				ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN	
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ					
EŞME YERLEŞİMİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİHİ YAPILARIN KORUMA SORUNLARI					
CUMHURİYET DÖNEMİ (1923-1970) KÜLTÜREL MİRAS ÖRNEKLERİ		**YAPIM YILI/ TARİHSEL SÜREÇTEKİ AŞAMALAR**	**ESKİ / YENİ FOTOĞRAF**	**YAPININ GEÇİRDİĞİ DEĞİŞİMLER**	**KORUMA STATÜSÜ**
TİCARET YAPILARI	FAHRİ BEY HANI	-		- - Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Özgün cephe tasarımında değişim	
	119 ADA 1 PARSELDE KONUMLANAN DÜKKAN			- Özgün yapı malzemesi kaybı - Malzeme değişimi - Detay özelliklerinde değişim - Özgün cephe tasarımında değişim	Tescilsiz Yapı

5.2. Yerleşimlerdeki İstasyon Bölgesi Kültürel Mirasına Yönelik Koruma Öneriler

Çalışma kapsamında incelenen Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinin tamamında yerleşim merkezi zaman içerisinde tren istasyonlarının çevresinde şekillenmiş olup bu bölgeler yıllar boyunca kent için çekim merkezleri olmuştur. Bu çevrede gelişen kentsel donatılar ve oluşturulan yapılı çevre, istasyon bölgesini besleyen ve karakteristik özelliklerini oluşturmada katkı sağlayan ana etkenlerdir. Kentleşmenin hız kazanması ve yeni yapılanmaların meydana gelmesiyle, istasyon bölgelerini oluşturan tarihi doku olumsuz yönde etkilenmiştir. Yapıların tekil olarak döneminin mimari özellikleri ve gündelik hayatı yansıtma çabasına karşın kentsel bütünlük ve tarihsel kimlik kaybolmaya başlamıştır.

Yerleşimlerin kentsel gelişimini etkileyen sosyo-ekonomik ve idari etkenler, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yerleşimlerin yeniden imarıyla birlikte inşa edilen ve çalışma kapsamında incelenen yapı tipolojilerinin örnekleri üzerinde de etkili olmuştur. Yapıların birçoğu günümüze ulaşabilmiş olup kullanımına özgün işlevleri ile devam ederken az sayıda olan örneklerde ise yıkım gerçekleşmiştir. Yıkılan yapıların yerine farklı konumlarda aynı işleve hizmet edecek yeni yapılar inşa edilerek yerleşimlerin düzeni sağlanmaya çalışılmıştır.

Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinde tarihsel süreç içerisinde yaşanan değişim ve dönüşümler, kültürel miras niteliği taşıyan yapıların korunmasında olumlu ve olumsuz durumlara neden olmuştur. Özellikle Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yerleşimlerde Belediye, Adliye, banka, lojman gibi birçok kamu yapısı inşa edilmesine karşın ilerleyen yıllarda birçoğu yıkılmış olup mevcut yapılarda da yapılan yanlış müdahaleler sonucunda özgün eleman kayıpları ve tasarım kurgusunda değişimler gözlemlenmiştir. Nitelikli sivil mimarlık örneklerinin de yer aldığı yerleşimlerde, günümüz ihtiyaçlarına cevap verememe nedeniyle âtıl kalma ya da işlev değişimlerinde yapılan hatalar nedeniyle koruma sorunları ortaya çıkmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlık yaklaşımlarının yansıtıldığı bu yapılardan özellikle

kamusal nitelik taşıyan Belediye, Hükümet Konağı, bankalar, okullar, kamu kurumlarının hizmet binalarının zarar görmesi ve sonucunda günümüze ulaşamaması kültürel mirasın korunması kapsamında önemli kayıplardan olmuştur. Günümüze ulaşamayan yapılar ile ilgili bilgi, belge, fotoğraf gibi kaynaklara da erişim oldukça kısıtlı olmaktadır. Restorasyon ya da basit onarım gibi müdahaleler ile günümüze aktarılan yapıların bazılarında ise, çeşitli değişimler meydana gelmiştir.

Belirli kentsel bileşenleri barındırma konusunda oldukça benzerlik gösteren ve istasyon bölgelerini merkez alan bu yerleşimlerde, cumhuriyet dönemi mimarlık mirasının örneklerini bir arada yansıtan ve doku niteliği taşıyan bu alanlar korunamamış olup bir dönüşüm süreci geçirmiştir. Bu kapsamda yerleşimlerin incelenen istasyon bölgelerinde hem kentsel hem de yapısal ölçekte müdahaleler yaşanmış ve bunlar koruma sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlara yönelik ilerleyen dönemlerde alınabilecek önlemler geliştirilmiş olup kentsel ve yapısal ölçekte öneriler olarak belirlenmiştir. İstasyon bölgesini oluşturan alanlarda;

- Yerleşimlerde incelenen istasyon bölgesi içerisinde oluşturulan Hükümet Konağı arteri ve İstasyon arteri hem idari hem ticari yapısı ile birlikte önem taşımakta olup korunması gereken mimari yapı ve sosyal yaşantı izlerini bir arada barındırmaktadır. Cadde üzerinde âtıl kalan yapıların özgün işlevine ya da özgün durumuna zarar vermeyecek şekilde yeni işlevleriyle değerlendirilmesi doğru bir yaklaşım olacaktır.
- Yerleşimler için kimlik ve hafıza değeri taşıyan ve aynı zamanda günlük hayatta aktif olarak kullanımı sürdürülen bu arterler trafik, yaya kullanımı, kentsel donatı elemanları ve peyzaj anlamında bir düzenlemeye tabi tutulmalı ve bu kapsamda çeşitli fiziksel ve sosyal eklentilerle desteklenmelidir.
- Nitelikli geleneksel konutlara sahip olan bu bölgelerde, inşa edilen yeni yapıların yüksek katlı olmamasına ve yan parsellerinde bulunan kültürel miras örneklerini gölgelememesine dikkat edilmelidir. Bu doğrultuda yeni yapıların gabarilerinde bir düzenleme yapılmasının ve yüksek katlı yapıların

bu düzenlemeler doğrultusunda yeni konut alanlarında inşa edilmesinin dikkate alınması gerekmektedir.

- Yerleşimler için önemli olan ve aks ile arter niteliği taşıyan caddelerde, yeni inşa edilen yapıların cephe tasarımlarında belirli düzenlemelere gidilmesi ve cephe siluetinde yeni ve eski yapıların bir arada bulunma dengesi sağlanmalıdır.
- Cadde ve sokak siluetlerinde bir düzen sağlanabilmesi için yeni yapıların cephe tasarımlarında açıklıklar, kat yükseklikleri ve kullanılan malzemelerde eski yapılarla bir uyum içerisinde tasarlanması etkili olabilmektedir.

İstasyon bölgelerinde bulunan kamu yapıları ve sivil mimarlık örneklerinde hem plan şemasında hem de yapıların cephe kurgularında kullanım ve işlev durumuna bağlı olarak çeşitli müdahaleler uygulanmıştır. Kamu yapılarının kullanımı sürdürüldüğü için farklı dönemlerde bakım ve onarımları yapılmış olup özgün eleman ve kayıplarıyla günümüze ulaştırılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda ortaya çıkan koruma sorunlarına iç mekân, strüktür ve cephe kurgusu bağlamında çeşitli öneriler getirilmiştir. Yapıların plan şemasında;

- Yapılarda plan tipolojisine ve mekân kurgusuna uygun işlev olarak değişimlerine izin verilmeli ve sonrasında kontrol edilmelidir.
- Kullanım durumu ya da değişen işlevler doğrultusunda plan şemasında minimum müdahaleye izin verilmeli ve bu müdahaleler yapıya zarar vermeden ve geri alınabilir nitelikte olmasına dikkat edilmelidir.
- Günümüz kullanımına adapte edilebilmesi için mutfak, banyo ve wc bölümlerinde özellikle sıva kaplaması, zemin döşemeleri ve özgün tefrişte düzenlemeler yapılmalıdır. Bu düzenlemeler diğer müdahalelerde olduğu gibi yapıyla uyum içerisinde olan malzemeler tercih edilerek ve yapıya zarar vermeyen küçük ölçekte uygulanmalıdır.
- Özellikle kentsel hafızada önemli bir yeri olan ve eski görseller ve bilgilerine erişim sağlanabilen kamu yapılarının restorasyonunda, zemin ve tavan

döşemelerinde günümüz malzemeleri yerine özgün malzemeler ve yapım tekniklerinin tercih edilmelidir.

Yapılan müdahaleler sonucunda yapıların strüktürel elemanlarında bozulmalar ve kayıplar yaşanmış olup bu durumların giderilmesi için çalışmalar yapılmalıdır. Bunlar;

- Koruma ve onarım çalışmalarına başlanmadan önce, yapıların yapım sistemi ve malzemeleri doğru analiz edilmeli ve projeler bu doğrultuda hazırlanmalıdır.
- Çoğunlukla çalışmada incelenen konut yapılarında görülen, taşıyıcı duvarların örgülerinde taş, tuğla, harç ve sıva bozulmalarında elemanlar uygun malzemeler ile değiştirilmeli ve özgün harç ile tamamlanmalıdır.
- Duvarlarda oluşan çatlak ve sıva dökülmeleri için yeniden sıva yapılmalı ve boyanmalıdır.

Yapıların özgün cephe karakteristiğinin korunması yapıların ait olduğu mimari dönemler, etkilendiği mimari akımların yapı üzerindeki yansımaları, görsel bütünlüğün devam ettirilmesi ve iç mekân kurgusunun cepheye yansıtılması gibi yapıları için önem taşımaktadır. Yapıların cephe kurgularında birçok değişimlerin yaşandığı gözlemlenmiş olup bu değişimlerin önlenebilmesi için şu yaklaşımlar benimsenebilmektedir. Bunlar;

- Yapıların plan şemasında ihtiyaç kapsamında uygulanan değişimler cephe kurgusunda müdahalelere neden olmakta olup tadilat ya da restorasyon çalışmalarında cephe kurgusunun korunmasına dikkat edilmelidir.
- Kapatılan pencere ya da kapı açıklıklarının konumu sıva raspası yapılarak tespit edilmeli ve iç mekânda da yapılan düzenlemeler ile birlikte özgün form ve malzemeler ile yeniden üretilerek eklenmelidir.
- Pencere ve kapı doğramalarında özgün doğrama ve kepenklerin kullanılmalıdır.
- Eleman kaybı olmadan kırılma, bozulma, paslanma gibi zarar görmüş elemanlarda onarımlar yapılarak kullanılmaya devam edilmelidir.

- Cephede kullanılan sıva, boya, taş ya da mermer gibi özgün kaplama malzemelerine dikkat edilmeli ve yapılan düzenlemeler bu çerçevede yapılmalıdır.
- Metal pencere kepenklerinin korozyona uğramış bölümleri pastan temizlenmeli ve pas önleyici boya ile korunmalıdır.
- Temizlenmesi mümkün olmayan ya da kaybolan korkuluk ya da kepenkler, eski görsellere ya da bilgilere göre özgün malzeme ve formda yeniden üretilmeli ve cephe görünümü tamamlanmalıdır.
- Yapıların çatı elemanları ve kaplamalarının düzenli olarak bakımı yapılmalı ve çoğu yapıda ahşap elemanların kullanılmasından kaynaklı olarak çürüme ya da ayrılma gibi durumlarda özgün boyut ve malzeme ile yenileme yapılmalıdır.
- Üst örtü kaplaması olarak alaturka kiremit ile inşa edilen ve sonrasında Marsilya kiremit ile değiştirilen çatı örtüleri özgün duruma getirilmelidir.
- Yapılara eklenen ve cephe kurgusuna uygun olmayan muhdes ek ya da bölümler, cephe düzenini bozmayacak şekilde yeniden ele alınmalı ve bu kapsamda daha önceden yapılmış olan niteliksiz ekler kaldırılmalıdır.
- Dükkân ya da zemin katı ticaret üst katı konut işlevinde kullanılan yapıların cephelerine eklenen tente ya da üst örtülerin tasarımına dikkat edilmeli ve yapı ile uyum içerisinde olmalıdır.
- Özellikle ticaret yapılarının cephelerine eklenen ve yapının özelliklerini geri planda bırakan, tasarımına ve ölçeğine dikkat edilmeden hazırlanan isim ya da reklam panolarının bir düzen içerisinde ve yapı ile uyumlu malzeme ve ölçekte hazırlanmasına dikkat edilmelidir.

Yapılar için hem strüktürel hem de malzeme bakımından önemlerin yapıda geri dönülemez hasarlar meydana gelmeden alınması önem taşımaktadır. Bu nedenle bakımı periyodik olarak yapılan yapılarda, büyük ölçekli hasar ve bozulmalar daha az meydana gelecek olup yapılar daha uzun süre sağlam kalabilecektir. Bu durumun sağlanması için hem bireysel hem de devlet ve yerel yönetimler tarafından hassas bir yaklaşım geliştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda kamu yapılarının korunmasında hem devlet kurumlarından hem de yerel yönetimlerden destek sağlanması sivil

mimarlık örneklerinde ise yapı sahibinin yaklaşımının yapıların korunması ve günlük hayat içerisinde değerlendirilmesi yönünde olması gerekmektedir. Kentsel ve yapısal ölçekte alınan önemler ve kararlar dışında, yerleşim halkının bireysel olarak alabileceği önlemler de bulunmakta olup koruma bilincinin arttırılması gerekmektedir. Bu kapsamda, eğitim düzeyinin düşük ve koruma bilincinin gelişmemiş olduğu yerlerde, kullanıcı konumunda olan halk bilinçlendirilmelidir. Tarihi yapı, kentsel doku gibi kavramların ve bu yapıların korunmasının önemi ile yerleşimin eski sosyal yaşantısının halka aktarılması adına yerel yönetimlerin görevlendirilmesi yararlı olacaktır. Bilinçli ya da bilinçsiz yapılan müdahaleler yapılara kalıcı zarar vermekte olup mimari eleman kayıplarına ya da geri dönülemez değişimlere neden olmaktadır. Tescilli ya da tescilsiz kültürel miras yapılarına müdahalede bulunurken benimsenecek temel kural ve yaklaşımlar ile ilgili halk bilgilendirilmelidir.

BÖLÜM ALTI

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Tez kapsamında yapılan çalışmalar Batı Anadolu bölgesinde yer alan İzmir ve artalanındaki yerleşimlerde 19. yüzyılda demiryolunun inşasından Erken Cumhuriyet Dönemi'ne bir dizi gelişme olduğunu ortaya koymuştur. Bu gelişmeler İzmir'in Osmanlı'nın önemli liman kentlerinden biri olması ve artalanının verimli topraklar ve hammadde açısından zengin bir nitelikte olmasıyla ilişkilidir.

18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de başlayan Endüstri Devrimi, Avrupa'nın büyük ölçekli ticaret kentleri ve liman kentleri başta olmak üzere diğer şehirlerde de birçok değişimin yaşanmasına zemin hazırlamıştır. Buhar makinesinin icat edilmesi hem üretimde endüstrileşmenin önünü açmış hem de buharlı lokomotifin kullanılmasıyla kentler arasında demiryolu ulaşımı başlamıştır. Avrupa'da endüstri alanında gelişmelerin yaşandığı dönemde Osmanlı topraklarında yabancı tüccarlar ticaret faaliyetlerinde yoğunluk göstermekte olup İngilizler ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile ayrıcalıklar verilerek ekonomik ilişkiler güçlendirilmeye çalışılmıştır. Hammaddenin iç bölgelerde yoğun olarak üretildiği Osmanlı'da, Endüstri Devrimi sonrasında teknolojik, sosyo-ekonomik ve ticari gelişmeler yaşanmaya başlamıştır.

Osmanlı'da üretilen hammaddeye erişimin kolaylaşması ve dış pazara iletilebilmesi için demiryolu ulaşımının uygun bir seçenek olmasıyla Anadolu'da ilk demiryolu hattının inşası için çalışmalar başlamıştır. Stratejik konum olarak avantajlı ve artalanları ile bağlantı içerisinde olan liman kenti İzmir'den başlayarak Aydın'a ulaşacak şekilde planlanmış ve bu hat İzmir-Kasaba hattının inşası ile desteklenmiştir. İzmir'den başlayarak Manisa'dan geçen ve Kasaba (Turgutlu)'ya ulaşan hattın inşası için imtiyaz verilmiş ve inşa sürecine başlanarak İzmir limanı ile iç bölgelerin arasındaki bağlantıyı güçlendirmek için öncelikle Alaşehir'e ve sonrasında Afyon'a uzatılmış olup büyük ve küçük ölçekli yerleşimlerden geçirilmiştir.

İzmir-Kasaba demiryolu hattı ve uzantıları üzerinde konumlanan ve verimli toprakları ile tarımsal üretimin yaygın olduğu ve ticaret hayatında önemli olan dört yerleşim belirlenmiş olup çalışma bu yerleşimler üzerinde odaklanmıştır. Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinde demiryolu hattının inşası öncesi ve sonrasındaki kentsel ve mimari gelişimler incelenmiş olup Osmanlı'nın son dönemleri olarak hattın inşa edildiği 1875 yılı ve sonrasına odaklanılmıştır. 1875 yılından Cumhuriyet yönetiminin başlangıcına (1923) ve bu dönemi takip eden 1970 yılına kadar geçen süreç içerisinde yerleşimlerin sosyo-ekonomik ve kentsel gelişimi, yerleşimlerdeki mimari faaliyetler ve yapılar, bu yapıların tarihsel süreç içerisindeki ve günümüz durumları, koruma sorunları çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Cumhuriyet'in ilan edilmesi, yeni bir devlet düzenine geçilmesi ile birlikte Türkiye için yapılan çalışmaların ve yeniden imar sürecinin mimariye yansıması ve Erken Cumhuriyet Dönemi mimarisini şekillendirmesine yer verilmiştir.

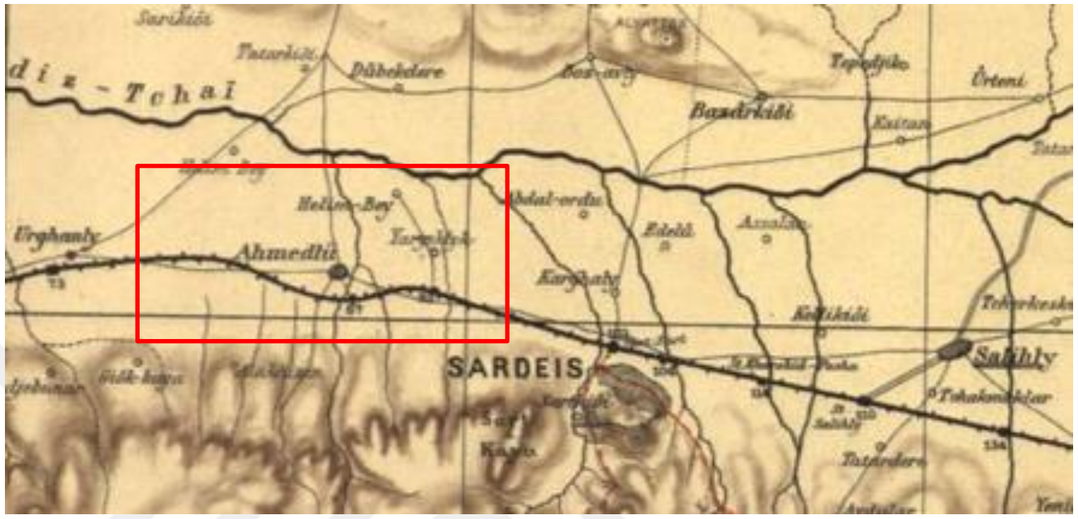
Yerleşimlerin istasyon bölgelerinde yer alan kültürel miras örnekleri belirlenirken tren istasyonlarına olan yakınlık ve demiryolu ulaşımının yerleşimlerde etkilediği bölgeler dikkate alınmış ve bu alanları kapsayan bir çalışma alanı belirlenmiştir. İstasyon bölgelerinde bulunan yapılar, Osmanlı Dönemi içerisinde demiryolu inşasının başladığı 1875 yılı öncesi, 1875 yılı sonrası ve Cumhuriyet Dönemi (1923-1970)'ne tarihlenen kültürel miras olmak üzere farklı gruplarda incelenmiştir. Yerleşimlerde farklı dönemlerde inşa edilen dini, ulaşım, kamu, eğitim, ticaret ve konut gibi yapı türlerinden kültürel miras örnekleri bulunmaktadır.

Kentlerde demiryolu hattının işletmeye açılmasıyla hareketlilik yaşanmaya başlamış ve kent merkezleri ile istasyon alanlarının arasında bağlantı sağlanması için planlama yaklaşımları kentlerin gelişiminde rol oynamaya başlamıştır. Demiryolu ulaşımının kentlerde faaliyetlerine başlamadan önceki durumları ve kentlerde istasyonların kurulması sonrasında ortaya çıkan gelişmeler ve yapılı çevrenin oluşmasında benzerlikler ve farklılıklar görüldüğü belirlenmiştir. Yerleşimlerin tamamında kent merkezi dışından geçirilen demiryolu hatları ve bu hatlar ile yerleşim

merkezleri arasında bağlantı kurulabilecek bir noktada istasyon yerleşkelerinin inşasının yapıldığı görülmektedir. Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinde tren istasyonlarının konumları belirlenirken coğrafi konum olarak sistemlere uygun bir alan içerisinde olmasına, yerleşim merkezine olan uzaklığına ve istasyon yerleşkelerinin kurulabilmesi için gerekli geniş alanların varlığına dikkat edilmiştir.

İstasyonlar inşa edildiği dönemde çevrelerinde herhangi bir yapılaşma öğeleri bulunmamakta olup demiryolu ulaşımı için gerekli olan hangar, lojman, depo ve su deposu gibi birimler bu alanlarda kurgulanmıştır. Ahmetli, Salihli ve Alaşehir'de yerleşim merkezine benzer mesafelerde konumlanan istasyon binası Eşme'de diğer yerleşimlerden farklı olarak yerleşim sahasına uzak bir konumda planlanmıştır. 20. yüzyılın son çeyreğinde, yerleşim merkezi Takmak köyü iken tren istasyonu Elvanlar köyü yakınlarında inşa edilmiştir. Yerleşim merkezine oldukça uzakta konumlanan İstasyon, Eşme'nin kentsel gelişimini büyük ölçüde şekillendirmiştir.

Tablo 6.1 Yerleşim alanı ve demiryolu hattı konumunun karşılaştırmalı değerlendirilmesi

<table>
<tr><th colspan="2">İSTASYONUN KONUMU VE MERKEZ İLİŞKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ</th></tr>
<tr><td> 

Ahmetli Yerleşim Alanı ve Demiryolu Hattı Konumu, 1890 (Kiepert, 1892)</td><td> 

Salihli Yerleşim Alanı ve Demiryolu Hattı Konumu, 1890 (Kiepert, 1892)</td></tr>
<tr><td> 

Alaşehir Yerleşim Alanı ve Demiryolu Hattı Konumu, 1890 (Kiepert, 1892)</td><td> 

Eşme Yerleşimi Merkez Alanı (Takmak) ve Demiryolu Hattı (Elvanlar) Konumu, (Philippson, 1913)</td></tr>
</table>

İstasyon mahallelerinin planlama aşamaları ve bölgede yapılan çalışmalar incelendiğinde benzerlikler saptanmıştır. İstasyon yerleşkelerinin bulunduğu nokta ve çevresinde geliştirilen mahalleler yerleşimlerin merkezi konumundadır. İstasyonların inşa edilmesiyle birlikte yerleşim alanları ile arasında bağlantı kurulması için caddeler açılmış ve yıllar içerisinde bu caddeler etrafında yapılaşma başlamıştır. Osmanlı Dönemi'nde bu alanlarda dini, ticaret, kamu yapıları ve konutlar seyrek olarak da olsa inşa edilmiş olup kentsel büyümenin yönü bu doğrultularda devam etmiştir. Kurtuluş Savaşı ve yangın nedeniyle yerleşimler büyük ölçüde zarar görmüş ve yapıların çoğunluğu yanarak yok olmuştur.

Erken Cumhuriyet Dönemi politikaları doğrultusunda yeniden imar süreci başlamış ve kentler yeniden planlanmıştır. İstasyon ile yerleşim alanlarını birbirine bağlayan İstasyon arterleri açılmış ve bu arterler üzerinde inşa süreci başlamıştır. Bu dönemde de ulaşımın kentsel alanı şekillendirme etkisi devam etmiş ve istasyon çevresinde farklı yapı tiplerinin örnekleri verilmiştir. İncelenen dört yerleşimde de meydan etrafında tasarlanan ve kamu yapılarının bir aradalık gösterdiği idari merkez kurgusuna yer verilmiş olup küçük ölçekli de olsa Erken Cumhuriyet Dönemi kent politikalarının uygulandığı görülmüştür. Ahmetli, Salihli ve Alaşehir'de Cumhuriyet Dönemi'yle birlikte ve Eşme'de ise 1934'te yerleşimin İstasyon çevresine taşınmasıyla idari merkezler planlanmaya başlamış ve bu alanlarda Belediye, Hükümet Konağı, Adliye, Askerlik Şubesi, Ziraat Bankası gibi çeşitli kamu yapıları inşa edilmiştir. Meydanlar etrafında kurgulanan idari merkezler ile bağlantılı olarak planlanan ve Hükümet Konağı yapılarının üzerinde konumlandığı Hükümet Konağı arteri ve istasyon arterleri kentler için prestijli caddelerden olmuştur. Bu caddeler kentsel donatılar ile desteklenmiş ve ağaçlandırma çalışmaları yapılmıştır. İstasyon ve Hükümet arteri, meydan ve kamu yapıları birlikteliği kentler için modern yaşamı temsil etmekte olup Cumhuriyet politikalarının yerleşimlerdeki yansımalarından biri olmaz özelliğini taşımaktadır.

Yerleşimlerde planlanan istasyon bölgeleri hem Osmanlı hem de Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen yapı örneklerini barındırmakta ve yapı tipolojileri değerlendirildiğinde benzerlikler bulunduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Çalışma kapsamında incelenen yapıların az sayıda olan örnekleri Osmanlı'nın son dönemlerine tarihlenmekte olup bunlar istasyon binaları, camiler, han ve konut yapılarıdır. Bu dönemlere ait nitelikli yapı örneklerinin sayıca daha fazla bulunduğu Salihli ve Alaşehir'de, yangın nedeniyle büyük kayıplar yaşanmış olup çoğu günümüze aktarılamamıştır. Bu dönemde inşa edilen ve yerleşimlerin tamamında ortak olarak bulunan istasyon yapıları değerlendirildiğinde yerleşke içerisinde inşa edilen yapılar yerleşimlerin ölçeğine farklı büyüklüklerde ve benzer mimari özellikler uygulanarak tip proje kapsamında tasarlanmıştır. Simetrik bir planlama anlayışıyla tasarlanan bu yapılarda Neo-klasik üslup vurgulanmıştır. Kalın söveler ile çevrelenen kapı ve pencere açıklıkları ile geniş saçaklı beşik çatılarının cephenin önemli elemanlarını oluşturduğu istasyon binaları, yerleşimde hareketliliğin sağlandığı kamusal kullanım için önemli yapılardandır. İstasyon yapıları dışında kentler için anıtsal yapı statüsünde olan ve kimliğinin gelecek nesillere de aktarılması istenen yapılar yeniden inşa edilmiş olup bunlara Salihli'den Çarşı Cami ve Kocaçeşme Cami ile Alaşehir'den Yıldırım Beyazıd Cami örnek gösterilebilmektedir.

İstasyon bölgelerinde bulunan kültürel miras örneklerinin büyük bölümü, Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenmekte olup bu dönemde kamu yapıları, eğitim yapıları, endüstri yerleşkeleri gibi yapı tipolojilerinin örnekleri inşa edilmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde kamu yapılarının inşasına önem verilmiş ve anıtsal yapı tasarımları yapılmıştır. Şehir merkezlerinde tasarımsal açıdan daha kuvvetli yapılar inşa edilmesine karşın ilçe, kasaba gibi küçük yerleşimlerde de benzer cephe tasarımları uygulanmaya çalışılmıştır. İşlevsel bir iç mekân kurgusu hedeflenmiş olup cephe tasarımlarına özen gösterilmiş ve çeşitli malzeme ve tasarım uygulamaları yapılmıştır. Kolonlarla çevrelenmiş ya da zemin seviyesinden yükseltilmiş anıtsal giriş bölümü, giriş aksını takip eden balkon tasarımı, söveler ile çevrelenmiş açıklıklar ve geniş saçak uygulaması gibi benzer yaklaşımlar benimsenmiştir. Bu uygulamalara Hükümet Konağı ve Belediye gibi idari yapılarda, banka yapılarında, okullarda ve

dönemin önemli kurumlarından olan Halkevi ve Türk Ocağı yapılarında yer verilmiştir. Kamu yapılarının bazılarında ise, daha yalın ve modern çizgiler tercih edilmiş olup yapının tasarımı bu doğrultuda yapılmıştır.

Yerleşimlerdeki idari faaliyetlerin düzenli bir şekilde yürütülebilmesi için Hükümet Konağı yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. Bu kapsamda, yerleşimlerde Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlık mirası kapsamında Ahmetli Hükümet Konağı, Salihli Hükümet Konağı, Alaşehir Hükümet Konağı ve Eşme Hükümet Konağı yapıları tespit edilmiştir. Osmanlı döneminde inşa edilmeye başlanan bu yapı tipinin temelleri 19. yüzyıla dayanmakta olup Tanzimat Dönemiyle birlikte modernleşme sürecine giren Osmanlı'da idari birimlerin bir arada bulunduğu kamu yapıları inşa edilmeye başlanmış ve Hükümet Meydanları kurgulanmıştır. Benzer mimari özelliklere sahip olan bu yapılar, inşa edildikleri yerleşimlerin ölçeklerine göre değişiklik göstermiştir. Osmanlı Dönemi Hükümet Konağı yapılarının örnekleri dört yerleşimde de inşa edilmiş olmasına karşın Kurtuluş Savaşı sırasında yanarak ya da yıkılarak kaybolmuştur.

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte kentlerde yeniden imar çalışmaları başlamışıyla kentlerin yönetim faaliyetlerinin düzenlendiği Hükümet Meydanı ve Hükümet Konağı yapılarının inşası başlamıştır. Çalışma kapsamında incelenen Hükümet Konağı yapıları da bu ifadeye benzer şekilde Cumhuriyet'in ilanından yıllar sonra inşa edilmeye başlanmış olup konum olarak benzerlikler göstermektedir. Dört yerleşimde de tren istasyonu çevresinde gelişen kent merkezleri içerisinde kamu yapılarının bir aradalık gösterdiği meydanlar tasarlanmış olup Hükümet Konağı yapıları da bu meydanlar çevresinde inşa edilmiştir. Ahmetli Hükümet Konağı, Tren İstasyonu aksıyla dik kesişen cadde üzerinde konumlanmakta iken Salihli Hükümet Konağı eski konumundan farklı olarak Tren İstasyonuna aks ile bağlanan ve yeni oluşturulan idari merkezde, Cumhuriyet Meydanı karşısında yer almaktadır. Alaşehir'de ise, Tren İstasyonu'nun bulunduğu doğrultunun çarşı bölgesiyle birleştiği noktada bulunan Cumhuriyet Meydanı yanında Hükümet Konağı inşa edilmiş ve çevresi

ağaçlandırılarak Hükümet Çamlığı oluşturulmuştur. Eşme'de de diğer yerleşimlerle benzer olarak Tren İstasyonu çevresinde Cumhuriyet Meydanı'nı temel alan bir idari merkez oluşturulmuş olup Hükümet Konağı bu meydana yönelecek şekilde tasarlanmıştır. Konum olarak benzer özellikler gösteren Hükümet Konağı yapıları yerleşimlerde ana kamu yapısı olma özelliği taşımaktadır.

Yeniden imar sürecinde olan ülkenin maddi kaynakları ve bu doğrultuda alınan kararlar sonucunda inşasına başlanmış olan idari yapıları farklı yıllara tarihlenmekte olup mimari olarak benzerlik ve farlılıklar göstermektedir. Ahmetli Hükümet Konağı'nın 1930'lu yıllarda inşa edildiği bilinmekte olup kesin bir tarih verilememektedir. Salihli'de 1939, Alaşehir'de 1938 ve Eşme'de 1950'de inşa edilmiştir. Ahmetli örneğine I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın kemerli pencereler, anıtsal giriş bölümü ve saçak altı süslemeli taşıyıcı gibi yaklaşımları hakim iken, Salihli Hükümet Konağı'nda II.Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkileri görülmektedir. Alaşehir Hükümet Konağı'nda ise, daha modern çizgilere sahip bir yaklaşımın izleri olan Uluslararası Üslubun benimsendiği görülmektedir. Yapı büyüklükleri yerleşimlerin ölçeğine göre farklılık göstermektedir. Ahmetli Hükümet Konağı'nda giriş sonrasında oluşturulan sofadan mekanlara dağılımın gerçekleştiği plan şeması uygulanmışken diğer dikdörtgen formlu yapılarda koridorun iki etrafında kurgulanan mekanlar yer almaktadır.

Bu dönem yapılarında genellikle cephe tasarımları ön planda tutulmuş olup giriş cephesi diğer cephelerden farklı olacak şekilde tasarlanmıştır. Simetrik cephe tasarımın hâkim olduğu bu örneklerde orta ya da yan akslarda öne çıkma yapan giriş bölümleri kurgulanmış olup Alaşehir Hükümet Konağı dışında ana giriş bölümleri kolonlar ile yükseltilmiş yarı açık alanlardan sağlanmaktadır. Alaşehir Hükümet Konağı'nda ise, giriş bölümü kütle sınırından öne çekilerek oluşturulmuş ve bu bütün katlarda devam etmiştir. Kapı ve pencere açıklıkları yapı büyüklüğü ve plan şemasına göre farklılık göstermekte olup özgün doğramalarında zaman içerisinde değişimler yapılarak günümüz malzemeleri ile yenilenmiştir. Ahmetli ve Salihli yapılarında

pencere açıklıkları söveler ile çevrelemiş iken Alaşehir Hükümet Konağı'nda pencerelerin alt ve üst noktalarından yapı cepheleri boyunca şerit söveler tasarlanmış olup bu devamlılık cephenin baskın elemanlarından birini oluşturmuştur. Eşme Hükümet Konağı pencerelerinde ise söveye yer verilmemiştir.

Benzer döneme tarihlenen kamu yapılarında, cephe tasarımında genellikle uygulanan yaklaşımlardan biri de geniş saçak tasarlanmasıdır. Ahmetli, Salihli ve Eşme Hükümet Konağı yapılarında geniş saçak kütle sınırından oldukça taşma yaparak vurgulanmış ve üstü kiremit ile kaplanmıştır. Ahmetli örneğinde saçak altında yuvarlak formlu payandalar kullanılmış olup cepheye hareketlilik kazandırmıştır. Alaşehir Hükümet Konağı'nda diğerlerinden daha farklı bir yaklaşım benimsediği görülmekte olup ek kat yapılmadan önceye tarihlenen görselde de geniş saçak bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 6.2 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki Hükümet Konağı yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ HÜKÜMET KONAĞI YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA/ PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
AHMETLİ HÜKÜMET KONAĞI 	2398 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 352 m²	AHMETLİ Ahmetli Tren İstasyonu'na bağlanan ana arter olan Hükümet Caddesi üzerinde	1930'lu Yıllar	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı Orta Sofalı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Tek Katlı **Birimler:** İşlev değişikliğiyle Halk Kütüphanesi kullanımı için okuma odaları, bilgisayar odası, yönetim ve danışma birimi	**Yapım Sistemi:** Kagir Sistem **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup**: I. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Batı cephesi orta aksında öne çıkma yapan giriş bölümü **Giriş:** Kolonlar ile yükseltilmiş geniş saçaklı yarı açık ana giriş **Kapı:** Yuvarlak kemerli ve söveli çift kanatlı metal korkuluklu giriş kapısı **Pencere:** Yuvarlak kemerli ve söveli çift kanatlı metal korkuluklu PVC pencere - Giriş kapısı yanı dikdörtgen pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak Saçak altında taşıyıcı olarak yuvarlak formlu payandalar bulunmaktadır. **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- İşlev Değişmi - Kat Eksiltme - Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı
SALİHLİ HÜKÜMET KONAĞI 	158 Ada 9 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 3.082 m²	SALİHLİ Salihli Tren İstasyonu doğrultusuna dik bağlanan ana arter Ferah Caddesi üzerinde ve Cumhuriyet Meydanı karşısında	1939	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Kübik Tasarım Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü İki Katlı **Birimler:** Nüfus kayıt, nüfus müdürü odası, pasaport birimi, teknik oda, Açık kapı danışma birimi	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Yığma ve Betonarme) Bodrum Kat: Tuğla + Taş Duvar Zemin ve 1.Kat: Tuğla Duvar **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup**: II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Güney cephesinde öne çıkma yapan kütle **Giriş:** Kolonlar ve merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış geniş saçaklı ana giriş **Kapı:** İki kanatlı metal ana giriş kapısı **Pencere:** Harç söveli PVC doğramalı pencere açıklıkları	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Ek Yapı - Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı

Tablo 6.2 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki Hükümet Konağı yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ HÜKÜMET KONAĞI YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA/ PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
ALAŞEHİR HÜKÜMET KONAĞI 	166 Ada 1 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 4.907 m^2	ALAŞEHİR Alaşehir Tren İstasyonu doğrultusuna bağlanan Atatürk Bulvarı üzerinde ve Cumhuriyet Meydanı yan parselinde	1938	**Yapı Formu/Plan Şeması:** **Özgün Yapı:** Kübik Tasarım Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü Üç Katlı **Birimler:** Duruşma salonları, Hâkim odaları, Cumhuriyet Başsavcılığı birimleri, İcra Müdürlüğü	**Yapım Sistemi:** Betonarme Sistem **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Güney cephesinde öne çıkma yapan kütle **Giriş:** Yapı sınırından öne çekilerek oluşturulan ana giriş bölümü **Kapı:** İki kanatlı camlı giriş ana giriş kapısı **Pencere:** Şerit söveli PVC doğramalı pencere açıklıkları	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** - **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- İşlev Değişmi - Ek Yapı - Kat İlavesi - Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilsiz Yapı
EŞME HÜKÜMET KONAĞI 	120 Ada 1 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 822 m^2	EŞME Şehitalibey Mahallesi Eşme Tren İstasyonu doğrultusuna dik uzanan Kemer Caddesi üzerinde ve Cumhuriyet Meydanı karşısında	1950	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Kübik Tasarım Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü İki Katlı **Birimler:**	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Yığma ve Betonarme) **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Kuzey cephesinde öne çıkma yapan kütle **Giriş:** Kolonlar ve merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış geniş betonarme saçaklı ana giriş **Kapı:** Tek kanatlı camlı giriş ana giriş kapısı **Pencere:** Sövesiz PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit:	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilsiz Yapı

Yerleşimlerde kültürel miras kapsamında belirlenen yapılar değerlendirildiğinde birçok benzer yapı türlerinin inşa edilmiş olduğu ve bu yapı türlerine verilebilecek önemli örneklerden birinin banka yapıları olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yerleşimlerin hepsinde Ziraat Bankası'nın şubesi bulunmakta olup Salihli, Alaşehir ve Eşme'de bulunan banka yapıları çalışmanın sınırlandırıldığı tarihsel aralıkta inşa edilmiştir.

Osmanlı döneminde Mithat Paşa tarafından temelleri atılan Ziraat Bankası'nın yerleşimlerde bulunan örnekleri, kurgulanan yönetsel merkezler çevresinde ve yerleşimler için önemli arterler üzerinde ya da yönetsel merkeze yakın konumlarda inşa edilmiştir. Salihli'de tren istasyonu arteri olan ve günümüzde de önemini koruyan Mithatpaşa Caddesi üzerinde ve Osmanlı Dönemi'nde Hükümet Konağı'nın bulunduğu alanın yan parselinde konumlanmakta iken Alaşehir'de tren istasyonu ve kamu yapılarının bulunduğu idari merkeze bağlanan Sekine Evren Caddesi üzerinde inşa edilmiştir. Eşme'de ise diğer yerleşimlerden farklı olarak Hükümet Konağı, Eski Belediye Binası, PTT ve diğer kamu yapılarının bulunduğu idari merkez içerisinde ve önünde bulunan Cumhuriyet Meydanı çevresinde konumlanmaktadır. Bu veriler doğrultusunda, tarımsal faaliyetlerin yoğun olarak yürütüldüğü küçük ölçekli yerleşimlerden olan bu üç yerleşimde, Ziraat Bankası yapılarının yerleşim merkezlerini oluşturan temel kamu yapılarından biri olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Osmanlı Dönemi'nde şubeleri bulunan ve savaş döneminde tahrip olan banka yapıları için Cumhuriyet Dönemi'nde yeni binalar inşa edilmeye başlanmış ve bu kapsamda 1950'li yıllarda Salihli, Alaşehir ve Eşme şube yapılarının da örnek teşkil ettiği birbirine oldukça benzer mimari özelliklere sahip yapılar kurgulanmıştır. Farklı yerleşimlerde aynı işlevi sürdüren bu şubeler için tip projeler hazırlanmış ve dönemin ekonomik koşulları, ihtiyaçlar ve mimari yaklaşımları doğrultusunda bir düzenleme yapılmıştır. Yerleşimlerin ölçeği doğrultusunda büyüklük ve özellikler belirlenmiş olup farklı şehirlerde bulunmaları ve farklı coğrafi özelliklere sahip olmalarına karşın benzer bir yaklaşımla inşa süreci ve tasarım yaklaşımı yürütülmüştür. Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri coğrafi ve ekonomik özellikler bakımından benzerlik göstermekte olup nüfus ve kentsel büyüklük olarak farklılıklara sahiptir. Bu

doğrultuda yapı büyüklükleri ve fonksiyon şemaları arasında değişiklikler yapılmıştır. II. Ulusal Mimarlık Akımı'nın izlerini taşıyan yapılar kübik tasarımda inşa edilmiş olup işleve hizmet edecek şekilde bodrum üstü iki katlı olarak tasarlanmıştır. Bodrum katlar depo, arşiv ve kasa birimi gibi hacimlerden oluşmakta iken zemin kat kullanıcılara hizmet verilen ana mekân olarak kurgulanmış ve üst katta genellikle lojman görevinde kullanılmaktadır.

Giriş cephesi, Ziraat Bankası tip projelerinin baskın özelliklerinin yansıtıldığı karşılama cephesi olarak önem taşımaktadır. Yerleşimlerde bulunan üç örnekte de ortak tasarım yaklaşımı olarak simetrik cephe düzeni hâkim ve giriş bölümü vurgulanmıştır. İki kat boyunca devam eden kolonlu giriş bölümü üzerinde geniş saçaklı bir çatı oluşturulmuş ve bir giriş bölümü tanımlanmıştır. Kolonlu ve geniş saçaklı bu giriş anıtsal cephe tasarımına örnek olabilecek bir yaklaşım olmakta iken Ziraat Bankası tip projelerinin de belirgin tasarım yaklaşımını oluşturmaktadır. Kolonların arkasında orta aksta giriş kapısı yer almakta olup yapı büyüklüğü ve plan şemasına göre dikdörtgen formlu ve yalın açıklıklar kurgulanmıştır. Salihli Ziraat Bankası giriş cephesine uygulanan mozaik kaplama ile sıva üstü boya uygulaması yapılan Alaşehir ve Eşme örneklerinden ayrılmaktadır.

Giriş cephelerinde tipik özellikler birbirini tekrar ederken diğer cephelerde yapı ölçeğine ve iç mekân kullanımına bağlı olarak farklı mimari özellikler gözlemlenmiştir. Bu cepheler daha yalın bir tasarım ile giriş cephesi ile benzer pencere açıklıkları ve açık alanlara açılan kapıları içermekte olup ana giriş cephesinden daha geri planda tutulmuştur. Salihli ve Alaşehir örneklerinde ek kütle ve bu kütleye bağlı değişimler cephe kurgusunun algılanmasında bazı değişimlere neden olmuştur.

Tablo 6.3 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki banka yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ BANKA YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
SALİHLİ ZİRAAT BANKASI 	5 Ada 1 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 876 m² **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** Zemin katı banka, üst katı lojman olan Ek Kütle	SALİHLİ Mithatpaşa Mahallesi Salihli Tren İstasyonu doğrultusuna bağlanan ana arter Mithatpaşa Caddesi üzerinde	1950'li Yıllar İnşa Başlangıç Tarihi: 1953	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Kübik Tasarım Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü İki Katlı **Birimler:** Bodrum katta; kasa, arşiv, ıslak hacimler, kiler, mutfak ve kazan dairesi Zemin katta; ana salon, müdür ve müdür yardımcısı odası, müfettiş ve şifre odası	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Yığma ve Betonarme) Bodrum Kat: Tuğla + Taş Duvar Zemin ve 1.Kat: Tuğla Duvar **Cephe Kaplaması:** Mozaik Kaplama	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Güney cephesinde öne çıkma yapan kütle **Giriş:** Kolonlar ve merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış geniş saçaklı ana giriş **Kapı:** Tek kanatlı camlı giriş ana giriş kapısı **Pencere:** Sövesiz ara çıtalı ahşap görünümlü PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı
ALAŞEHİR ZİRAAT BANKASI 	201 Ada 1 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 497 m² **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** Özgün yapı arkasına eklenen dikdörtgen formlu iki katlı Ek Kütle	ALAŞEHİR Soğuksu Mahallesi Alaşehir Tren İstasyonu doğrultusuna bağlanan Sekine Evren Caddesi üzerinde	1952	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Kübik Tasarım Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü İki Katlı **Birimler:** Bodrum katta; kasa, arşiv, ıslak hacimler, depo, mutfak ve kazan dairesi Zemin katta; ana salon, müdür ve müdür yardımcısı odası	**Yapım Sistemi:** Betonarme döşemeli Yığma Kagir Sistem Bodrum Kat: Tuğla+Taş Duvar Zemin ve 1.Kat: Tuğla Duvar **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Batı cephesinde öne çıkma yapan kütle **Giriş:** Kolonlar ve merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış geniş **Kapı:** Tek kanatlı camlı giriş giriş kapısı **Pencere:** Sövesiz ara çıtalı ahşap görünümlü PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı

Tablo 6.3 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki banka yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN
İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ	
SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ BANKA YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ	

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
EŞME ZİRAAT BANKASI  	118 Ada 3 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 752 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** Eşme Kaymakamlığı Vakıf Başkanlığı	EŞME Şehitalibey Mahallesi Eşme Tren İstasyonu doğrultusuna dik uzanan Kemer Caddesi üzerinde	1950	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Kübik Tasarım Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü İki Katlı **Birimler:** Zemin katta; ana salon, müdür ve müdür yardımcısı odası	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Yığma ve Betonarme) **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Kuzey cephesinde öne çıkma yapan kütle **Giriş:** Kolonlar ve merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış geniş betonarme saçaklı ana giriş **Kapı:** Tek kanatlı camlı giriş ana giriş kapısı **Pencere:** Sövesiz PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	

Cumhuriyet Dönemi politikaları kapsamında eğitim-öğretim faaliyetlerine öncelik verilmiş ve eğitim modellerine uygun eğitim kurumlarının inşa başlamıştır. Yerleşimlerde Halkevi, Millet Mektebi, Köy Enstitüsü, ilkokul, ortaokul, lise ve fakülte-enstitü gibi kurumların inşası başlamıştır. Bu kapsamda, çalışmanın inceleme alanı olan Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinde değişen eğitim sisteminin yürütülebilmesi için Halkevi ve ilkokul yapılarının inşa edilmeye başlandığı ve zaman içerisinde gelişen ihtiyaçlar doğrultusunda ortaokul ve lise seviyesinde eğitiminde verildiği bilinmektedir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yerleşimlerin istasyon bölgelerinde birçok eğitim yapısı açılmış olup uzun yıllar kullanımı sürdürülmüştür. Çalışma kapsamında Ahmetli'de 2, Salihli'de 4, Alaşehir'de 3 ve Eşme'de bir adet yapı incelenmektedir.

Ahmetli'de konumlanan Ahmetli İlkokulu 1933, Altı Eylül İlkokulu 1958; Salihli'de konumlanan Altınordu İlkokulu 1926, Namık Kemal İlkokulu 1933, Salihli Ortaokulu 1942 ve Beşeylül İlkokulu 1955; Alaşehir eğitim yapılarından Alaşehir Halkevi 1900'lerde, Beş Eylül İlkokulu 1928 ve Alaşehir Ortaokulu 1947; Eşme'de inşa edilen ilk eğitim yapısı ise 1946 yılında yapılarak eğitim faaliyetlerine başlanmıştır. En eski örneklerden olan Alaşehir Halkevi ve Altınordu İlkokulu'nda diğerlerinden farklı olarak kemerli ve süslemeli mimari elemanların tasarlandığı I.Ulusal Mimarlık Akımı'nın etkilerini gözlemlenmekte iken diğer örneklerde daha sade ve çizgisel tasarımların hakim olduğu görülmektedir. Dönemin kamu yapılarında görülen ve baskın bir tasarım yaklaşımı olan anıtsal ana giriş bölümü, simetrik cephe tasarımı ve cephe tasarımına önem verilmesi gibi kararlar yerleşimlerde inşa edilen eğitim yapılarında da hâkim olmuş ve bu prensipler farklı ölçekteki yapılara uygulanmıştır.

Eğitim yapılarında farklı plan tipolojileri uygulanmış olup bunlar orta koridorlu dikdörtgen plan, orta koridorlu U plan, tek koridorlu U plan, tek koridorlu L plan ve Halkevi'nde uygulanan altıgen formlu plan şeması olarak belirlenmiştir. Genellikle uzun bir koridor ve iki yanında ya da tek yanında dersliklerin konumlandırıldığı bu

plan tiplerinde idari birimler, ıslak hacimler, kütüphane ve laboratuvar gibi mekanlara uygun tasarımlar yapılmıştır. Bazı yapılarda ise, değişen eğitim programları ve öğrenci sayısına göre düzenlemeler yapılarak plan şemasında değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler özgün yapı elemanlarına müdahale ederek ya da çağdaş malzemelerle yapılan bölüntü ekleri ile yapılmıştır. Plan tipleri ve mekanların yerleşimleri konusunda da benzerlik gösteren bu yapılar Ahmetli örnekleri ve Altınordu İlkokulu dışında iki katlı olarak inşa edilmiş olup zaman içerisinde ek yapılarla desteklenmiştir. Ahmetli İlkokulu tek katlı olarak inşa edilmiş olmasına karşın 1962 yılında ek kat ile büyütülmüş ve çevre köy ve kasabalardan öğrenci kabul eden bu okullardan Ahmetli İlkokulu parseli içerisinde öğrenciler için yurt inşa edilmesiyle diğer örneklerden ayrılmaktadır.

Cephe tasarımlarına önem verildiği ve giriş cephelerinde anıtsal giriş bölümlerinin tasarlandığı dönem yapılarına eğitim yapıları örnek verilebilmekte olup incelenen yerleşimlerde de bu yaklaşım uygulanmıştır. L formlu plan şemasına sahip olan Salihli Beşeylül İlkokulu, Alaşehir Ortaokulu ve Dumlupınar İlkokulu dışında diğer yapılarda simetrik cephe tasarımı hâkim olmakta iken bu üç yapıda plan şemalarından kaynaklı simetrik cephe yerine yan aksta oluşturulan bir ana giriş bölümü tasarlanmıştır. Altı Eylül İlkokulu, Salihli Ortaokulu, Beşeylül İlkokulu, Alaşehir Halkevi, Beş Eylül İlkokulu ve Alaşehir Ortaokulu'nda giriş bölümü merdiveni ile yükseltilerek kütle sınırından çıkma yapmakta olup kolonlar yardımıyla ya da üst katta devam edecek şekilde öne çıkarılmıştır. Zemin katta kolonlar ile yarı açık alan oluşturulan örneklerde ise üst katta bu çıkma balkon olarak devam ettirilmiştir. Ahmetli İlkokulu'nun U şeklindeki yapı formu nedeniyle giriş bölümü geride kalırken Altınordu İlkokulu'nda giriş kapısı yapı hizasında yer almıştır. Diğer örneklerden farklı olarak Namık Kemal İlkokulu'nda giriş bölümü içeriye çekilmiş ve iki katta da yarı açık teraslar oluşturulmuştur. Kapı ve pencere açıklıkları karşılaştırıldığında ise, yapı büyüklüğü ve değişen plan tipolojisine göre farklı açıklıklar tercih edilmekte olup yapıların çoğunda açıklıklar söveler ile çevrelenmiştir. Aktif kullanımın sürdüğü bu yapılarda zaman içerisinde pencere ve kapı doğramalarında güncel malzemeler ile değişimler yapılmış olup çoğunda plastik doğramalı pencereler ve metal kapılar takılmıştır.

İnşa tarihleri birbirine yakın olan Ahmetli İlkokulu ve Altınordu İlkokulu kagir sistemle inşa edilmiş olup genellikle taş ya da tuğla malzeme kullanılmıştır. Altı Eylül İlkokulu, Beşeylül İlkokulu, Salihli Ortaokulu, Alaşehir Ortaokulu gibi daha ileri tarihli olan örneklerde ise kagir ve betonarme sistemin bir arada olduğu karma yapım sistemi tercih edilmiştir. Özgün zemin kaplamaları günümüze ulaşabilen eğitim yapıları incelendiğinde karosiman, ahşap ya da mozaik malzemenin kullanıldığı ve derslikler ile koridor ve giriş bölümü zeminlerinde farklı malzemelerin kullanılarak mekânsal ayrımların yansıtılabildiği görülmektedir. Bu dönem yapılarının baskın tasarım elemanlarından biri de geniş saçak uygulaması olmuştur. İncelenen eğitim yapılarının tamamında kütle sınırından çıkma yapan geniş saçaklara yer verilmiş olup üstü kiremit ile örtülmüştür.

Tablo 6.4 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki eğitim yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ EĞİTİM YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
AHMETLİ İLKOKULU **(GAZİ ORTAOKULU)**  **Özgün Yapı (Yıkılmış)**  (Gazi Ortaokulu Arşivi)	5201 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 4.732 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** 2016 yılında yıkılan okul binasının yerine yapılan ek yapı	AHMETLİ Ulucami Mahallesi Ana arter Hükümet Caddesi'ne bağlanan akasya Sokak ve Cami Caddesi kesişiminde Ahmetli Tren İstasyonu'nun karşı parselinde	1933	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı Orta Koridorlu U Plan Şeması **Kat Adedi:** Özgün yapı bodrum üstü tek katlı 1962 yılında ikinci kat eklenmiş **Derslik Adedi: -**	**Yapım Sistemi:** Kagir Sistemi Merdiven hizasına kadar yığma taş duvar **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini ahşap kaplama - Koridor zemini mozaik kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Giriş bölümünün sağ ve sol yanları giriş hizasından öne çıkma yapmakta **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış ana giriş **Kapı:** Üst bölümü pencereli iki kanatlı ahşap giriş kapısı **Pencere:** Söveli dar ve geniş iki farklı dikdörtgen formlu ahşap bölmeli pencere açıklıkları	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:**	- Yapı doğal afetlerde zarar görmüş ve sonrasında yıkılmıştır	Tescilsiz Yapı
ALTI EYLÜL ORTAOKULU 	2681 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 3.200 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** İhtiyaç nedeniyle inşa edilen ek 3 katlı okul binası	AHMETLİ Kurtuluş Mahallesi ana arter Hükümet Caddesi'ne bağlanan Güney Sokak ve Mezbaha Sokak'ın kesişiminde	1958	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** Tek katlı **Derslik Adedi: -**	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini mermer kaplama - Koridor zemini mozaik kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Giriş cephesinde öne çıkma yapan kütle **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ve yapı sınırından çıkma ile vurgulanmış ana giriş Yükseltilmiş ve bahçeye açılan tali giriş **Kapı:** Üst bölümü pencereli iki kanatlı metal giriş kapısı **Pencere:** Söveli dikdörtgen formlu ve metal korkuluklu çift kanatlı PVC doğramalı pencere açıklıkları	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilsiz Yapı

Tablo 6.4 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki eğitim yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ EĞİTİM YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
ALTINORDU İLKOKULU  	207 Ada 2 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 5.961,53 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** - İdare Binası (1956) -C Blok (1960) -B Blok (1989)	SALİHLİ Mithatpaşa Mahallesi Salihli Tren İstasyonu doğrultusuna paralel olan Fevzipaşa Caddesi üzerinde ve tarihi eğitim yapılarına yakın konumda	1926	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı Orta Koridorlu Plan Şeması **Kat Adedi:** Tek katlı **Birimler:** 8 derslikli olarak açılmış olup salonlar bölünmüş ve günümüzde 10 dersliklidir	**Yapım Sistemi:** Kagir Sistem Merdiven hizasına kadar yığma taş duvar **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini ahşap kaplama - Koridor zemini karosiman kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** I. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış ana giriş Yükseltilmiş ve bahçeye açılan iki tali giriş **Kapı:** İki adet sütun ve kemer formlu giriş üstü süsleme ile çevrelenmiş ahşap giriş kapısı Kalın söve ile çevrelenmiş dikdörtgen formlu metal tali giriş kapıları **Pencere:** Dar ve geniş iki farklı dikdörtgen formlu kalın beton söveli ahşap bölmeli pencere açıklıkları	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Alaturka Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı
NAMIK KEMAL İLKOKULU  	300 Ada 22 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 4.943,66 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** - Tek katlı müştemilat - 9 derslikli okul binası (1989)	SALİHLİ Salihli Tren İstasyonu doğrultusuyla dik kesişen Hükümet Konağı arteri Ferah Caddesi üzerinde,	1933	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı Orta Koridorlu Plan Şeması **Kat Adedi:** İki katlı **Birimler:** Zemin kat; 5 derslik Birinci kat; 6 derslik	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Kagir ve Betonarme) **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini karosiman kaplama - Koridor ve giriş zemini karosiman kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Orta aksta giriş bölümü **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış ana giriş Sütunlar ile tanımlanan giriş bölümü (Sonraki yıllarda cam malzeme ile kapatılmış) **Kapı:** Metal korkuluklu dikdörtgen formlu metal kapı Tali giriş **Pencere:** Söveli ara çıtalı ahşap pencere	**Çatı Tipi:** Beşik Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı

Tablo 6.4 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki eğitim yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ EĞİTİM YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
SALİHLİ ORTAOKULU (LİSESİ)  	300 Ada 21 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 14.201,66 m² **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** - B Blok (1968) - C Blok (2004) - Tek katlı kantin - Kız/Erkek öğrenci yurdu (2013)	SALİHLİ Salihli Tren İstasyonu doğrultusuyla dik kesişen Ferah Caddesi arterine bağlanan 147 Sokak üzerinde ve Namık Kemal İlkokulu komşu yapı	1942	**Yapı Formu/Plan Şeması:** U formlu yapı Tek koridorlu simetrik U plan şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü iki kat **Birimler:** Zemin kat; 3 derslik ve laboratuvar Birinci kat; 6 derslik ve idari birimler	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Kagir ve Betonarme) **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini mermer kaplama - Koridor ve giriş zemini karo kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Orta aksta giriş bölümü **Giriş:** Ana girişin bulunduğu bölüm merdiven ile yükseltilerek ve vurgulanarak kütle bahçeye doğru genişletilmiş ve bu bölüm birinci katta balkon olarak devam etmiştir. **Kapı:** Dikdörtgen formlu metal kafesli cam çift kanatlı giriş kapısı **Pencere:** Dikdörtgen formlu çift kanatlı PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Ek Kat - Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilsiz Yapı
BEŞEYLÜL İLKOKULU 	254 Ada 4 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 2.316,37 m² **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** - Kantin - Depo - Güvenlik Birimi	SALİHLİ Salihli Tren İstasyonu doğrultusuna paralel olan ve önemli akslardan Kurudere Caddesi ile kesişen Atatürk Caddesi üzerinde	1955	**Yapı Formu/Plan Şeması:** L formlu yapı Tek koridorlu L plan şeması **Kat Adedi:** İki katlı **Birimler:** İki katta 13 derslik	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Kagir ve Betonarme) **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini karo seramik kaplama - Koridor ve giriş zemini karo seramik kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Cephe Düzeni:** Asimetrik Cephe Tasarımı **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış ana giriş ve çıkma yapan bir kütle Birinci katta bu çıkma balkon olarak devam etmiştir Ön bahçeye açılan ana ve tali giriş **Kapı:** Metal doğramalı cam kapı **Pencere:** Metal korkuluklu dikdörtgen formlu PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilsiz Yapı

Tablo 6.4 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki eğitim yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ EĞİTİM YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
ALAŞEHİR HALKEVİ **(İLÇE HALK KÜTÜPHANESİ)**  	212 Ada 3 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 1.252,04 m^2 - **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:**	ALAŞEHİR Alaşehir Tren İstasyonu doğrultusuna paralel olan Kenan Evren Caddesi ve dik bağlanan Mektep Caddesi kesişiminde	1900'ler	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Altıgen formlu plan şeması **Kat Adedi:** Bodrum üstü iki katlı **Birimler:** Zemin katta; okuma salonu, çocuk okuma odası, mutfak, wc Birinci kat; okuma salonu, müdür odası	**Yapım Sistemi:** Kagir Sistem **Zemin Döşemesi:** Ahşap kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** I. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Orta aksta giriş bölümü **Giriş:** Sivri kemerli sütunlar ile desteklenen ve merdiven ile yükseltilmiş ana giriş Birinci katta bu çıkma stilize yıldız motifli korkuluklu balkon olarak devam etmiştir **Kapı:** İki yanında pencereler bulunan sivri kemerli ahşap giriş kapısı **Pencere:** Yonu taş söveli dikdörtgen ara çıtalı çift kanatlı ahşap pencere açıklıkları	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı
BEŞ EYLÜL İLKOKULU 	219 Ada 1 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 9.073,75 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** - Tek katlı müştemilat - Depo Alanı	ALAŞEHİR Alaşehir Tren İstasyonu doğrultusuyla dik kesişen Mektep Caddesi üzerinde ve Alaşehir Ortaokulu komşu yapı	1928	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen formlu yapı Orta koridorlu simetrik U plan şeması **Kat Adedi:** İki katlı **Birimler:** Zemin katta; 7 derslik, idari birimler, anasınıfı, özel eğitim birimi, yemekhane	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Kagir ve Betonarme) **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini mozaik kaplama - Birinci kat zemini karosiman kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı Doğu ve batı cephesinde çıkma yapan kütle **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ve vurgulanmış giriş Orta akstaki giriş bölümü yapı sınırından tek katlı kütle olarak öne çıkarılmıştır **Kapı:** Tek kanatlı ve iki yanında pencereleri olan metal ana giriş kapısı **Pencere:** Metal korkuluklu sövesiz ara çıtalı PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı

Tablo 6.4 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri istasyon bölgesindeki eğitim yapılarının karşılaştırmalı değerlendirilmesi (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR ve EŞME YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ EĞİTİM YAPILARININ KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YILI	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ	KORUMA SORUNLARI	KORUMA STATÜSÜ
ALAŞEHİR ORTAOKULU  	218 Ada 1 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 9.775,00 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** - B Blok	ALAŞEHİR Alaşehir TrenİstasyonU doğrultusuyla dik kesişen Mektep Caddesi üzerinde ve Beş Eylül İlkokulu komşu yapı	1947 **Mimari Üslup:** II. Ulusal Mimarlık Akımı	**Yapı Formu/Plan Şeması:** L formlu yapı Tek koridorlu L plan şeması **Kat Adedi:** İki katlı **Birimler:** Zemin katta; 7 derslik, idari birimler, konferans salonu, oyun alanı, kütüphane, mutfak Birinci katta; 3 derslik ve mescid	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Kagir ve Betonarme) **Zemin Döşemesi:** - Dersliklerin zemini karosiman kaplama - Birinci kat zemini mozaik kaplama **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Cephe Düzeni:** Asimetrik Cephe Tasarımı Yan aksta giriş bölümü **Giriş:** Ana girişin bulunduğu bölüm tek katlı bir kütle olarak öne çıkarılmış sütunlarla ve merdiven ile yükseltilmiş ve girişe vurgu yapılmıştır. **Kapı:** İki kanatlı metal ana giriş kapısı Tek kanatlı metal tali giriş kapısı **Pencere:** Dikdörtgen formlu çift kanatlı PVC pencere	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit	- Ek Yapı - Malzeme Değişimi - Detay özelliklerinde değişimler	Tescilli Yapı
DUMLUPINAR İLKOKULU 	249 Ada 11 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 2.327,75 m^2	EŞME Eşme Tren İstasyonu doğrultusuna paralel Uşak Caddesi köşesinde	1946	**Yapı Formu/Plan Şeması:** L formlu yapı **Kat Adedi:** İki katlı	**Yapım Sistemi:** Kagir Sistem **Zemin Döşemesi:** **Cephe Kaplaması:**	**Cephe Düzeni:** Asimetrik Cephe Tasarımı **Giriş:** **Kapı:** **Pencere:**	**Çatı Tipi:** Kırma Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** -	- Yapı çeşitli nedenlerle zarar görmüş ve sonrasında yıkılmıştır	-

Yerleşimlerde bulunan kültürel miras örnekleri incelendiğinde tespit edilen yapı tipolojilerinden birinin Tariş yapıları olduğu belirlenmiştir. Batı Anadolu Bölgesi'nin tarım ürünleri ve hammadde kaynakları bakımından verimli kasabalarından olan Ahmetli, Salihli ve Alaşehir'de Tariş Satış Kooperatiflerinin şubeleri bulunmakta olup faaliyetlerini sürdürmektedir. Demiryolu taşımacılığı ile ürünlerin İzmir'e ulaştırmasının kolaylaştırılması için üç yerleşimde de tren istasyonu yerleşkelerine oldukça yakın olacak şekilde yan parsellerinde inşa edilmişlerdir. Ürünlerin yük vagonlarına kolay aktarılabilmesi ve ana merkez olan İzmir'e ulaştırılması için doğru bir konum tercih edilmiş olup birçok yerleşimde bu sistem uygulanmıştır. Salihli ve Alaşehir'de 1937 yılında, Ahmetli'de ise 1949 yılında kurulmuş ve ilerleyen yıllarda farklı ihtiyaçlara göre yapılar inşa edilerek düzenlemeler yapılmıştır.

Geniş parseller içerisinde idare ve lojman yapısı, depo alanları, güvenlik bölümü gibi temel birimler kurgulanmış olup Salihli yerleşkesi içerisinde pamuk üretimi de yapıldığı için çırçır fabrikası da kurulmuştur. Ahmetli ve Salihli'de dikdörtgen formlu iki katlı ve benzer cephe özelliklerine sahip içinde yönetim birimleri ve muhasebenin bulunduğu idari bina tasarlanmış olup Alaşehir yerleşkesinde bu yapının örneğine rastlanmamıştır. Zeminden merdiven ile yükseltilerek oluşturulan orta akstan ana girişin sağlandığı yapı cephelerinin iki ucunda balkonlar oluşturulmuş ve zemin kat üzerine çıkma yapacak şekilde tasarlanmıştır. Ürün işleme ve depo alanları ise genellikle tek katlı olarak tasarlanmış içerisinde çok fazla mekân bölüntülerine yer verilmemiştir. Salihli ve Alaşehir yapılarında bant formlu lineer açıklıklar ile birbirini takip eden dikdörtgen formlu açıklıklar tercih edilmesine karşın Ahmetli depo alanları daha kapalı bir kütle olarak tasarlanmış ve geniş kapı açıklıklarından girişleri sağlanmıştır. Beşik çatılı olarak tasarlanan bu yapılardan Ahmetli ve Salihli örneklerinde çatı sundurma saç malzeme ile kaplanmış olup Alaşehir örneğinde ahşap çatı üstü Marsilya kiremit ile örtülmüştür. Salihli yerleşkesi içerisinde diğerlerinden farklı olarak, ürünlerin satışının yapıldığı ayrı bir yapı inşa edilmiş ve satış mağazası olarak kullanımı sürdürülmektedir.

Tablo 6.5 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri İstasyon bölgesindeki Tariş yerleşkelerinin karşılaştırmalı değerlendirilmesi

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ ve ALAŞEHİR YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİŞ YERLEŞKELERİNİN KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YIL	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ
TARİŞ AHMETLİ ÜZÜM TARIM SATIŞ KOOPERATİFİ  **İdare ve Lojman Binası**  **Depo Alanları**	2170 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 8.804,68 m^2 **İçinde Bulunan Yapılar:** - İdare ve Lojman Binası - Depo Alanları - Güvenlik Birimi	AHMETLİ Ulucami Mahallesi Ahmetli Tren İstasyonu doğrultusuna paralel olan Akasya Sokak üzerinde ve İstasyon binasının yan parselinde	1949	**1- İdare ve Lojman Binası** **Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı Orta Koridorlu Plan Şeması **Kat Adedi:** İki katlı **Birimler:** Muhasebe, Yönetim ve Vezneler **2- Depo Alanları** **Yapı Formu/Plan Şeması:** L formlu yapı **Kat Adedi:** Tek katlı **Birimler:** Satış alanları, Ekspertiz odası, Zirai ilaçlama alanı ve 13 adet depo	**Yapım Sistemi: İdare ve Lojman Binası** Betonarme sistem **Depo Alanlarından** ilk üç tanesi betonarme sistemle, diğerleri çelik taşıyıcı ile desteklenen prefabrik sistem	**1- İdare ve Lojman Binası** **Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ve yapı sınırından içe çekme yapılmış ana giriş Cam ve metal malzemeden üretilen rüzgarlık ile çevrelenmiştir. **Kapı:** Düz lentolu metal giriş kapısı ve PVC doğramalı balkon kapıları **Pencere:** Zemin katta; söveli metal çerçeveli çift kanatlı dikdörtgen formlu pencereler Birinci katta; söveli PVC doğramalı pencereler **2- Depo alanları** **Cephe Düzeni:** Asimetrik Cephe **Kapı:** Otomatik metal rulo kapı **Pencere:** PVC doğramalı dikdörtgen pencereler	**1- İdare ve Lojman** **Çatı Tipi: Kırma** Çatı **Saçak Türü:** Dar Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit **2- Depo alanları** **Çatı Tipi:** Beşik Çatı **Saçak Türü:** Dar Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Sundurma saç kaplama

Tablo 6.5 Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimleri İstasyon bölgesindeki Tariş yerleşkelerinin karşılaştırmalı değerlendirilmesi (devamı)

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ RESTORASYON ANABİLİM DALI	ÖĞRENCİ: 2019900033 ŞEVVAL NAZ AKMEŞE DANIŞMAN: PROF. DR. EMEL KAYIN

İZMİR-UŞAK DEMİRYOLU HATTI ÜZERİNDEKİ KÜÇÜK YERLEŞİMLERDEKİ KÜLTÜREL MİRASIN İRDELENMESİ: AHMETLİ, SALİHLİ, ALAŞEHİR, EŞME ÖRNEKLERİ

AHMETLİ, SALİHLİ ve ALAŞEHİR YERLEŞİMLERİ İSTASYON BÖLGESİNDEKİ TARİŞ YERLEŞKELERİNİN KARŞILAŞTIRMALI DEĞERLENDİRİLMESİ

YAPI ADI	ADA / PARSEL	KONUM	YAPIM YIL	KÜTLE/PLAN ÖZELLİKLERİ	YAPIM SİSTEMİ MALZEME	CEPHE ÖZELLİKLERİ	ÇATI ÖZELLİKLERİ
TARİŞ SALİHLİ ÜZÜM-PAMUK SATIŞ KOOPERATİFİ  **İdare ve Lojman Binası**  **Depo Alanları**	3220 Ada 4 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 29.863,00 m^2 **Parsel İçindeki Diğer Yapılar:** - İdare ve Lojman Binası - Çırçır Fabrikası - Ürün İşleme, Depolama ve Paketleme Birimi - Yarı Açık Depolama Birimi - Satış Mağazası	SALİHLİ Zafer Mahallesi Salihli Tren İstasyonu doğrultusuna paralel olan Site Caddesi üzerinde ve İstasyon binasının yan parselinde	1937	**1- İdare ve Lojman Binası** **Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı **Kat Adedi:** İki ve Üç katlı **Birimler:** Üzüm ve Pamuk bölümü, Yönetim, Muhasebe, Gişe birimleri **2- Çırçır Fabrikası** **Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı **Kat Adedi:** İki katlı **3- Depo Alanları** **Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı **Kat Adedi:** Tek katlı	**Yapım Sistemi:** **İdare ve Lojman Binası** Betonarme sistem **Çırçır Fabrikası** Betonarme sistem **Depo Alanları** Betonarme Karkas	**1- İdare ve Lojman Binası** **Cephe Düzeni:** Asimetrik Cephe Tasarımı **Giriş:** Merdiven ile yükseltilmiş ana giriş **Kapı:** Düz lentolu metal kafesli cam giriş kapısı ve PVC doğramalı balkon kapıları **Pencere:** Zemin katta; söveli metal korkuluklu üç kanatlı dikdörtgen formlu pencereler Birinci katta; söveli PVC doğramalı pencereler **1- Çırçır Fabrikası** **Cephe Düzeni:** Asimetrik Cephe **Giriş:** Zemin katta bulunan yarı açık alandan sağlanmaktadır **Kapı:** Metal kapı **Pencere:** PVC doğramalı dikdörtgen pencereler **2- Depo Alanları** **Cephe Düzeni:** Asimetrik Cephe **Kapı:** Otomatik metal rulo kapı **Pencere:** Bant formlu lineer açıklıklar	**1- İdare ve Lojman** **Çatı Tipi:** Kırma ve Beşik Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit **2- Çırçır Fabrikası** **Çatı Tipi:** Beşik Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Sundurma saç kaplama **3- Depo Alanları** **Çatı Tipi:** Beşik Çatı **Saçak Türü:** Dar Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Sundurma saç kaplama
TARİŞ ALAŞEHİR ÜZÜM TARIM SATIŞ KOOPERATİFİ 	3220 Ada 4 Parsel **Parsel Tapu Alanı:** 3.208,03 m^2 **Yerleşke İçinde Bulunan Yapılar:** - İdare Binası - Ürün İşleme, Depolama ve Paketleme Birimi - Depo Alanları	ALAŞEHİR İstasyon Mahallesi Alaşehir Tren İstasyonu doğrultusunda Akkeçili Caddesi üzerinde Tren İstasyonu yerleşkesinin yan parselinde	1937	**Yapı Formu/Plan Şeması:** Dikdörtgen Formlu Yapı Dikdörtgen Plan Şeması **Kat Adedi:** **Birimler:**	**Yapım Sistemi:** Karma Sistem (Yığma ve Betonarme) **Cephe Kaplaması:** Sıva üzerine boya uygulaması	**Cephe Düzeni:** Simetrik Cephe Tasarımı **Giriş:** **Kapı:** **Pencere**	**Çatı Tipi:** Kırma ve Beşik Çatı **Saçak Türü:** Geniş Saçak **Üst Örtü Malzemesi:** Marsilya Kiremit

Yerleşimlerde nitelikli örneklerin inşa edildiği ve günümüze aktarıldığı bir diğer yapı türü de ticaret yapılarıdır. Osmanlı Dönemi'nde genellikle ticaret faaliyetlerin yürütülmesi için hanlar ve arastalar kurgulanmış olup dükkanların bir arada bulunduğu çarşı bölgeleri oluşturulmuştur. Erken Cumhuriyet Dönemi ile birlikte yerleşimlerin yeniden imar sürecinde yerleşimin merkez bölgelerinde oluşturulan bu çarşılar çevresinde konutlar inşa edilmiş, diğer kamu yapıları ve eğitim yapıları gibi yapı tipolojileri ile bir arada planlanmıştır.

Ahmetli Tren İstasyonu'nun kuzeyinde Hükümet Konağı arteri çevresinde tek ya da iki katlı dükkanlar inşa edilmiş olup Salihli'de eski yerleşim alanı olan Kocaçeşme Mahallesi ile tren istasyonunu birbirine bağlayan Mithatpaşa Caddesi ve paralelindeki Belediye Caddesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Daha sonraki süreçte günümüzde de aktif olarak kullanılan yerleşimin ana caddelerinde biri olan Kurudere Caddesi açılmış ve bu cadde üzerinde de hem dükkanlar hem de konutlar inşa edilmiştir. Alaşehir'de diğer yerleşimlerden farklı olarak Osmanlı Dönemi'nde sur içinde çarşı bölgesi planlanmış olup hanlar ve dükkanların yoğun olduğu bu alan cami ve hamam yapıları ile desteklenmiştir. Yangın sonrasında da çarşı aynı bölgede yeniden inşa edilmiş ve tren istasyonunun güneyinde konumlanmıştır. İlerleyen yıllarda açılan caddeler ile birbirileri arasında bağlantı sağlanmıştır. Eşme'de ise, yerleşim istasyonunun konumuna göre kurgulanmış ve demiryolu hattının çevresinde idari merkezle birlikte çarşı da planlanmıştır. Kuzeyde oluşturulan çarşıda dükkanlar ve hanlar inşa edilmiştir.

Çoğunluğu Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenen ticaret yapıları örneklerinden dükkanlar genellikle bitişik nizamlı olarak planlanmış olup tek ya da iki katlı olarak inşa edilmiştir. Üst katlar zemin kattaki dükkanlara ait depolar olarak kullanılmış ve işleve göre düzenlenmiştir. Yerleşime özgü zanaatların ya da farklı iş kollarının kullanımında olan bu yapılar, genellikle dar cepheli olup yan aksta girişleri bulunmakta iken kalan bölümleri vitrin şeklinde planlanarak yapılmıştır. Birbirleri ile oldukça benzer özelliklere sahip olan yapıların cephelerinde bazı süsleme öğelerine

yer verilmiş olup üçgen alınlık, köşe birleşimlerinde sütunlar, açıklıklarında söveler gibi cephe karakteristiklerini barındırmaktadır. Açıklarında kepenk uygulamasına yer verilirken üst katların bazılarında balkonlarla açık alanlar oluşturulmuştur. Alaşehir'de bulunan bazı örneklerde ise, yapı adalarının köşe noktalarında konumlanmalarından kaynaklı olarak köşelerde kırıklı bir geçiş oluşturulmuş olup bu bölümden yapıya girişler de sağlanmıştır. Dükkanlar dışında Salihli, Alaşehir ve Eşme yerleşimlerinde birer adet iş hanı da belirlenmiş olup çalışmada incelenmiştir. Bahçeler oluşturularak çevresinde dükkanlar ya da farklı kuruluşların birimlerinin yer aldığı bu hanlara Salihli Kızılay İş Hanı, Alaşehir Belediye İş Hanı ve Eşme Fahri Bey Hanı örnektir.

Yerleşimlerde oluşturulan istasyon bölgelerinde kamu yapıları ve çarşı alanlarının inşasına paralel olarak halkın ikamet edebilmesi için konutlar inşa edilmiş olup giriş cepheleri odak nokta olarak belirlenmiş ve bu doğrultuda bir tipoloji çalışması yapılmıştır. Yapıların çoğunlukla tek ya da iki katlı olarak inşa edildiği tespit edilmiş ve yapı girişlerinin konumları belirleyici bir özellik olmuştur. Yerleşimlerdeki konutların incelenmesi için dört farklı tipoloji belirlenmiştir. Bunlar; tek katlı orta girişli, tek katlı yan girişli, iki katlı orta girişli ve iki katlı yan girişlidir. Konutların cephe düzeni, kapı ve pencere özellikleri, yapım sistemi, çatı özellikleri ve koruma statüsü gibi özellikleri belirlenerek incelenmiştir.

Belirlenen tipolojiler doğrultusunda Ahmetli'de; tek katlı orta girişli 3, tek katlı yan girişli 2, iki katlı orta girişli 2 ve iki katlı yan girişli 4 adet olmak üzere toplam 12 konut incelenmiştir. Salihli'de; tek katlı orta girişli 8, tek katlı yan girişli 7, iki katlı orta girişli 22 ve iki katlı yan girişli 37 adet olmak üzere toplam 74 konut ve Alaşehir'de ise tek katlı orta girişli 5, tek katlı yan girişli 16, iki katlı orta girişli 14 ve iki katlı yan girişli 20 adet olmak üzere toplam 55 konut belirlenmiştir. Eşme istasyon bölgesi içerisinde belirlenen konutlar oldukça az sayıda olduğu için tipoloji çalışmasına dahil edilememiş olup ayrıca incelenmiştir. İstasyon ve Hükümet Konağı arterleri ve çevresinde gelişen yerleşim alanlarında inşa edilen konutların çoğunluğu Erken Cumhuriyet Dönemi'ne tarihlenmekte olup bazıları daha geç dönem örneklerini

oluşturmakta ve 1950-1970 yılları arasında yapılmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nin başlamasıyla halkın yaşam biçiminde de değişimler gözlemlenmeye başlamıştır. Bu değişimler kent planlama yaklaşımlarında yansımalarını göstermekte iken yaşam alanlarının da modernist eğilimlere göre çeşitli düzenlemelerden geçtiği gözlemlenmiştir. Bu dönemle birlikte yeni konut alanlarının planlanmaya başladığı yerleşimlerde de büyük kentlerde etkisini gösteren modern mimari tasarım ilkeleri ve Art Deco akımının etkileri gözlemlenmektedir. Ahmetli, Salihli ve Alaşehir konutlarında bu dönemin yalın tasarım yaklaşımlarından köşeleri pahlı kütle formları, yatayda devam eden cephe elemanları, geometrik süslemeli kapılar, kavisli köşe dönüşleri ve bu dönüşlere konumlandırılan pencereler ve nişli girişe açılan köşe pencereleri bulunmaktadır.

Bitişik nizamlı olarak inşa edilen konutların çoğunluğunda sokaktan direkt yapıya giriş sağlanmakta iken bazı örneklerde de girişin bahçe kapısından geçilerek erişildiği görülmüştür. Yapı girişleri kütle sınırından içeriye çekilerek niş oluşturulmuş ve bu nişler bazı yapılarda süslemeli bazılarında ise yalın halde bırakılmış olup bu tanımlanan giriş bölümleri zeminden merdivenle yükseltilmiştir. Simetrik ya da asimetrik cephe kurgusunun hâkim olduğu konut örneklerinin bazılarında cephenin baskın mimari elemanları olarak açık ya da kapalı çıkmalar tasarlanmış ve bu çıkmalar genellikle giriş bölümünü takip eden akta üst katta kurgulanmıştır. Metal korkuluklu balkonlar ya da ahşap pencereli kapalı çıkmalar dönemin konut tipolojisinde önemli bir yere sahip iken yerleşimlerdeki örneklerde de farklı uygulamaların yapıldığı gözlemlenmiştir. Ahşap ya metal malzemeden üretilen giriş kapıları tasarlanmış ve bazılarında süslemeler ile hareketlilik kazandırılmıştır. Pencere açıklılarında ise, genellikle ahşap doğramalar kullanılmış ve az sayıda örnekte kepenk ya da korkuluk ile açıklılar desteklenmiştir. Pencere açıklıklarında süslemeli ya da çizgisel söveler ile iki katlı konutların bazılarında kat silmesi uygulaması yapılarak cephe tasarımlarına katkı sağlanmıştır. Konutlarda görülen bir diğer benzer özellik ise geniş saçak uygulamasıdır ve saçak altında ahşap kaplamalar yapılmıştır. Yerleşimlerde bulunan konut örnekleri içerisinde Alaşehir konutlarının farklı bir özelliği bulunmakta olup köşe parselde inşa edilen konutlar dikkat çekmektedir. Diğer yerleşimlerde bu örneğe

oldukça az rastlanmakta iken Alaşehir'de cadde ve sokak birleşimlerindeki parsellere inşa edilen konutlarda köşelerin pahlanarak oluşturduğu bir kütle formu meydana gelmiştir. Bu köşe cephelerinde genellikle pencere açıklıklarına yer verilmiş ve bu tasarım yaklaşımı birçok örnekte uygulanmıştır. Alaşehir konutları içerisinde gelişen bu karakteristik tasarım yaklaşımının nitelikli örnekleri bulunmaktadır.

Tez kapsamında istasyon bölgelerinde tespit edilen farklı tipolojilerden yapı örneklerinde işlev değişikliği ve mimari değişimler yaşanmıştır. Kamu yapılarının örneklerinden Ahmetli Hükümet Konağı İlçe Halk Kütüphanesi ve Alaşehir Hükümet Konağı ise Adalet Sarayı olarak işlev değişikliğine uğramış olup Salihli ve Eşme Hükümet Konağı özgün işlevini sürdürmektedir. Salihli ve Alaşehir örneklerinde ek yapı uygulaması yapılmış olup Alaşehir Hükümet Konağı'na kat eki yapılmıştır. Yapılarda plan şeması değişimleri, özgün malzeme kayıpları, malzeme değişimleri, yeni donatıların eklenmesi, strüktürel değişimler gibi müdahalelerde bulunulmuştur. Kamu yapılarının örneklerinden olan ve benzer özellikler gösteren banka yapıları inşa edildiği günden günümüze kadar aynı işlevde hizmet vermeye devam etmekte olup yapılara farklı dönemlerde onarım ve bakım işlemleri uygulanmıştır. Bu uygulamalar Salihli ve Alaşehir şubelerinde açıklıklar ve iç mekân malzeme değişimlerinde oldukça benzerlik göstermekte ve inşa edildikleri ilk dönemde olduğu gibi kurumsal yaklaşımın gereklilikleri kapsamında yapılan uygulamalar ile yenilenmiştir.

Eğitim yapılarından Ahmetli İlkokulu ve Dumlupınar İlkokulu yıkılarak günümüze ulaşamamış olup diğer okullar eğitim derecelerinde yaşanan değişimler dışında kullanımını devam ettirmektedir. Alaşehir Halkevi binası ise, Halkevleri'nin faaliyeti sonlandırması sonrasında farklı işlevlerde hizmet vermiş olup günümüzde İlçe Halk Kütüphanesi olarak kullanılmaktadır. Eğitim yapılarında kullanıma ve ihtiyaçlara bağlı olarak ek yapı, ek kat, özgün yapı malzemelerinde kayıp, malzeme değişimi, yeni donatıların eklenmesi, strüktürel değişim gibi değişimlerin yaşandığı görülmektedir.

İnşa edilen yapı örnekleri ve mimari elemanlar bakımından birbirine oldukça benzer özellikler taşıyan Tariş yerleşkeleri, inşa edildikleri dönemden günümüze kadar

çeşitli yapıların eklenmesi ve var olan yapılarda yapılan düzenlemeler ile işleve hizmet etmeye devam etmiştir. Değişen ekonomik şartlar ve tarımsal üretim durumu sonrasında, Tariş şubelerinde yürütülen çalışmalarda da değişimler yaşanmış olmasına karşın üç yerleşimde de faaliyetler sürdürülmeye devam edilmiştir. Ahmetli ve Salihli yerleşkelerinde demiryolu hattına bağlantılı olarak kurulan bu yerleşkeler hizmet vermeye devam etmekte iken Alaşehir yerleşkesi âtıl durumdadır. Günümüzde taşımacılığın demiryolu yerine daha çok karayolu ile yapılması da bu durumda etkili olmuştur. Alaşehir'de ise, birkaç farklı konumda yeni tesisler inşa edilmiş olup daha geniş kapsamlı olacak şekilde çalışmalar devam etmektedir.

Çalışmada incelenen diğer yapı tiplerinde olduğu gibi ticaret yapıları da önemli değişimler geçirmiş olup birçoğu yıkılarak yerine yeni yapılar inşa edilmiştir. Kullanımın sürdürüldüğü ve günümüze ulaşabilen örneklerde ise, güncel ihtiyaçlar kapsamında malzeme değişimi, strüktürel değişimler ve yeni donatıların eklenmesi gibi değişimler yapılmış olup kullanıma bağlı olarak özgün eleman kayıpları da gözlemlenmiştir. Özgün niteliklerini belirli bir ölçüde koruyabilen yapılar tescil altına alınmış ve kullanımını devam ettirmektedir. İncelenen konut örneklerinin çoğunda ise işleve uygun kullanımın devam etmekte olduğu görülmüş ve bazılarının âtıl durumda kaldığı tespit edilmiştir. Kullanılmayan yapıların çoğunda bozulmalar ve eleman kayıpları yaşanmış olup yapısal bütünlük yitirilmiştir. Günümüz kullanıcılarının ihtiyaçları doğrultusunda yapı cephelerinde eklemeler ya da değişimler yapılmış ve yapıların özgün mimari elemanlarının bir bölümünün korunamadığı belirlenmiştir. Nitelikli ve özgünlüğünü büyük ölçüde koruyan yapılar farklı dönemlerde tescillenmiş ve koruma altına alınmıştır.

Çalışma kapsamında belirlenmiş olan örneklem alanı, demiryolu hattı üzerindeki küçük ölçekli yerleşimlerde kentsel ve mekânsal gelişim sürecine idari, ekonomik, sosyal ve kentsel çerçevede yapılan düzenlemeler ile birlikte yerleşimlerin mimarisinin tarihsel süreçte yaşadığı değişim ve dönüşümlerin bir arada izlenmesine imkân sağlamıştır. Demiryolunun İzmir'den başlayarak kentlere ulaşmasıyla birlikte yerleşimlerin merkez alanı dışında istasyon yapılarının inşa edilmesi bu bölgelerdeki hareketliliğin başlangıç noktasını oluşturmuştur. Kullanım yoğunluğunun artması ile

yerleşim merkezi ile bağlantının yıllar içerisinde güçlendiği yerleşimlerde, 'İstasyon mahallesi' ve 'İstasyon caddesi' kavramları Osmanlı döneminin son çeyreğinde önem kazanmakta olup Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte bu önemi devam ettirmiştir. Cumhuriyet modernleşmesinin temel taşlarından biri olan demiryolları, yabancı kaynaklı kuruluşun getirdiği durumları ortadan kaldırmak için milli ve bağımsız bir demiryolu politikası benimsenerek düzenlenmiş olup sanayi alanları ve limanlar ile bağlantı kurularak ülkenin demir ağlarla örülmesi temel hedef olmuştur. Demiryolu ulaşımının hayatın içinde yer edinmesiyle günlük hayat pratikleri de bu doğrultuda yeniden şekillenmiş olup halkın sosyal hayatına yön vermiştir.

Erken Cumhuriyet Dönemi kent politikaları ile kamusal alan planlama yaklaşımının önem kazanması ve meydan, Hükümet Konağı, kamu yapıları kurgusunda istasyon caddeleri ile bağlantı kurularak modern kent yaşamının küçük ölçekli yansımalarının Ahmetli, Salihli, Alaşehir ve Eşme'de gözlemlenmesi çalışmanın önemli sonuçlarındandır. Kent merkezi kurgusu eğitim, ticaret ve konut yapıları ile desteklenmiş olup dönemin mimari üslup ve akımlarının etkilerinin görüldüğü kamu yapıları ve sivil mimarlık örnekleri de yerleşimlerde ortaklık göstermektedir. Bu bağlamda, benzer tipolojilerdeki kültürel miras yapılarının tespit edilerek belgelenmesi ve koruma altına alınması önem teşkil etmektedir. İnşa edildikleri dönemin toplumsal, ekonomik ve kültürel hayatını yansıtması nedeniyle belge değeri taşıyan bu yapılar aynı zamanda kent belleğinde bir yere sahiptir. Yerleşimlerim kimlik özelliklerini yansıtan yapılar, yaşanan önemli olayları ve kişileri hatırlatmasından kaynaklı anı değeri taşımaktadır.

İstasyon bölgelerinin kentsel planlama adımları, bölgedeki yapıların mimari özellikleri ve dönemin ideolojisini yansıtması ile bir bütün olarak ele alınması yerleşimlerin geleceği için daha doğru bir yaklaşım olmaktadır. Osmanlı Dönemi'ne tarihlenen yapıların büyük oranda yitirildiği yerleşimlerde Erken Cumhuriyet Dönemi'nin mimari yaklaşımlarını yansıtan birçok yapı bulunmakta olup buna karşın küçük ölçekli yerleşimlerde koruma çalışmaları daha çok Osmanlı Dönemi kültürel

mirası ve anıtsal yapıları üzerinde odaklanmış ve yapı bazında çalışmalar yapılarak özgün doku niteliği yitirilmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi kültürel miras yapılarını koruma bilinci gelişmemiş ve modern mimarlık ile ilişkili bir koruma statüsü oluşmamıştır. Bu döneme tarihlenen yapıların günlük kullanımının sürdürülmesinden kaynaklı olarak yapıların varlığı devam etmiştir. Cumhuriyet Dönemi ile birlikte kentsel ve mimari bağlamda önemli gelişmeler gösteren yerleşimlerde, dönemin kültürel miras örneklerini doku içerisinde korumak kentler için önemli bir yaklaşım olacaktır. Erken Cumhuriyet Dönemi ile birlikte başlatılan yeniden yapılaşma sürecinin izlerini kentsel ve yapılı çevre üzerinden okumak ve toplumsal yaşantıyı hatırlamak yerleşimlerin geleceği için anlamlı bir adım olmaktadır.

KAYNAKLAR

Ağın, A. (1968). *Manisa İl Yıllığı* 1967. Ticaret Matbaacılık.

Akar, E. ve Avan, H. (2007). *Manisa.* Manisa (1). Manisa Valiliği.

Akbaş, F. (2019). Ahmetli ilçesinde nüfus hareketleri. *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi,* 62, 177-200.

Akın, H. (1968). Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları.

Akıncı, R. (1949). *Eski Philadelphia Bugünkü Alaşehir*. Ticaret Basımevi.

Akış A., Başkan H.O. (2008). "Salihli'nin (Manisa) nüfus özellikleri", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (19), 23*-39.

Akış A., Başkan H.O. (2009). "Salihli'nin (Manisa) yerleşme özellikleri", *Selçuk Üniversitesi Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakültesi Dergisi,* (27), 31-50.

Akurgal, E. (1998). *Anadolu Uygarlıkları.* Net Turistik Yayınları.

Akyıldız, A. (2005). *Anka'nın sonbaharı Osmanlı'da iktisadi modernleşme ve uluslararası sermaye* (1. Baskı). İletişim Yayınları.

Alacı, B. (2013). Manisa Vilayeti Meclis-i Umumi (İl Genel Meclisi) Zabıtlarında Salihli (1928-1938). *Krallardan Efelere Salihli Sempozyumu* (1.Baskı) içinde (239-263). Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Alacı, B. (2018). Manisa Vilayeti Meclis-İ Umumi (İl Genel Meclisi) Zabıtlarında Turgutlu (1928–1938). N. Gülmez ve N. Bilgi (Ed.), *20. Yüzyılda Turgutlu* (1. Baskı) içinde (73-106). Berikan Yayıncılık.

Alaşehir Belediyesi. (21 Ekim 2020). *Ekonomi*. https://www.alasehir.bel.tr/ekonomi.html

Alaşehir Kaymakamlığı. (3 Eylül 2020). *İdari yapı*. http://www.alasehir.gov.tr/idari-yapi

Alaşehir Ortaokulu. (3 Nisan 2021). *Tarihçe*. https://alasehirortaokulu.meb.k12.tr/icerikler/okulumuzun-tarihcesi_5256660.html

Albert Kahn Müze Arşivi, https://collections.albert-kahn.hauts-de-seine.fr/simple-recherche?q=alaşehir&pgn=0

Altı Eylül Ortaokulu Arşivi

Arıtan, Ö. (2008). Modernleşme ve Cumhuriyetin Kamusal Mekân Modelleri. Mimarlık Dergisi, 347, 49-56.

Aslan, İ. (2010). *1844-1845 yılı Temettûat Defterlerine göre Alaşehir Kazası'nın sosyo-ekonomik ve demografik yapısı.*Yüksek Lisans Tezi. Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.

Atalay, C., Karakuyu, M., (2001), *Medeniyetler beşiği Alaşehir*. Alaşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Aydın, M. (2019). *Geç Osmanlı Erken Cumhuriyet Döneminde Değişen Kent Dokusunun Süreklilik Bağlamında İncelenmesi; İşgal Öncesi/Sonrası Manisa.* Doktora Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı.

Ayhan, S. (2013). Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Basınında Salihli Kazası (1928-1933). *Krallardan Efelere Salihli Sempozyumu* (1.Baskı) içinde (193-215). Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Ayhan, S. (2014). *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Salihli Kazası (1923-1933).* Yüksek Lisans Tezi. Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.

Başkan, H.O. (2006). *Salihli'nin (Manisa) beşerî ve ekonomik coğrafyası.* Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Orta Öğretim Sosyal Alanlar Eğitimi Anabilim Dalı.

Baykal, F. (1989). *Salihli kent coğrafyası*. Salihli Belediyesi Kültür Yayınları/2. Karınca Matbaacılık

Baykal, F. (1990). Salihli kentsel alanının genişlemesinde ve belirli yönlere kaymasında rol oynayan faktörler. *Coğrafya Araştırmaları Dergisi, 1(2),* 311-321.

Baykara, T. (2001). *İzmir Şehri ve Tarihi*. Akademi Kitabevi.

Baykara, T. (2013a). Aydınoğulları'nın İlk Devirlerine Dair Mülahazalar. M. Ersan vd. (Ed.), *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu-I: Aydınoğulları Tarihi* (1. Baskı) içinde (33-40). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Baykara, T. (2013b). Salihli İdari (Mülki) Birimi, En Eskilerden Cumhuriyet'e Kadar. *Krallardan Efelere Salihli Sempozyumu Tarih I* (1.Baskı) içinde (37-46). Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Berber, F. (2018). XIX. Yüzyıldan Cumhuriyet'e Turgutlu'nun İdari Taksimatı M. Tepekaya vd. (Ed.), *Uluslararası Turgutlu Sempozyumu Bildirileri Cilt II* (1. Baskı) içinde (543-554). Turgutlu: Turgutlu Belediyesi Kültür Yayınları.

Berköz, H. (1945). Saruhanoğulları. *Manisa Halkevi Dergisi*, 82, 8.

Bilgi, N. (1999). Tanzimat'ın Öncesi ve Sonrasında Saruhan Sancağı'nda Nüfus. Prof. Dr. İsmail Aka Armağanı, içinde (249-290). Beta Basım Yayın.

Bilgi, N. (2000). Geçmişten Günümüze Ahmetli. *Manisa Dergisi,* 20, 19-38.

Bilgi, N. (2001). 1842 Yılında Saruhan Sancağı'nın Nüfusu ve İdari Bölünüşü. *Manisa Araştırmaları,* 1, 87-122.

Bilgi, N. (2006). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Alaşehir. Erdoğdu, M.A. (Der.), *Doğumunun 65. Yılında Prof. Dr. Tuncer Baykara'ya Armağan Tarih Yazıları,* İçinde (S.59-92). IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Bilgi, N. (2008). Temettüat Defterlerine Göre XIX. Yüzyılın Ortalarında Salihli. *Tarih İncelemeleri Dergisi,* XXIII (1), 37-89.

Bilgi, N. (2013). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Salihli (1922-1927): İnsan ve Mekân. *Krallardan Efelere Salihli Sempozyumu* (1.Baskı) içinde (163-192). Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Bilgi, N. (2018a). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Turgutlu (1923-1928): İmar, İnşa, İktisat ve Ziraat Durumu. N. Gülmez ve N. Bilgi (Ed.), *20. Yüzyılda Turgutlu* (1. Baskı) içinde (259- 298). Berikan Yayıncılık.

Bilgi, N. (2018b). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Turgutlu (1923-1927): İdari, Siyasi, Sosyal ve Kültürel Durum. M. Tepekaya vd. (Ed.), *Uluslararası Turgutlu Sempozyumu Bildirileri Cilt II* (1. Baskı) içinde (201-232). Turgutlu Belediyesi Kültür Yayınları.

Bilgi, N. (2018c). 1908-1913 Yıllarında İzmir Basınında Kasaba (Turgutlu). N. Gülmez ve N. Bilgi (Ed.), *20. Yüzyılda Turgutlu* (1. Baskı) içinde (155-217). Berikan Yayıncılık.

Ceylan, M.A. (2004). *Şehir Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Alaşehir*. Çantay Kitapevi.

Ceylan, M.A. (2006). Eşme'nin (Uşak) kuruluşu, gelişmesi ve fonksiyonel özellikleri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 339-378.

Ceylan, M.A. (2007). Eşme (Uşak) civarında bazı gözlemler. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 15, 65-84.

Ceylan, M. A. (2010). Manisa-Uşak demiryolu ulaşımının yerleşme üzerine etkileri (I). *Doğu Coğrafya Dergisi, 15* (23), 223-249.

Ceylan, M.A. (2010). Manisa-Uşak demiryolu ulaşımının yerleşme üzerine etkileri (II). *Marmara Coğrafya Dergisi, 0* (21), 1-26.

Ceylan, M. A. (2013). Salihli'de (Manisa) iç göçlerin büyüklüğü ve yönü, *The journal of academic social science studies, 6*(6), 305-335.

Cuinet, V. (1893). *La Turquie d'Asie* (*Géographie Administrative Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L'Asie Mineure)* Tome 3, Ernest Leroux Editeur.

Cumhuriyet'in 15 İnci Yılında Manisa. (1938).

Çakmak, B. (2018). Turgutlu Kazasında Geleneksel ve Modern Eğitim (1880-1908). M. Tepekaya vd. (Ed.), *Uluslararası Turgutlu Sempozyumu Bildirileri* Cilt II (1. Baskı) içinde (805-834). Turgutlu Belediyesi Kültür Yayınları.

Çetin, S. (2012). Geç Osmanlıdan Erken Cumhuriyete İç Batı Anadolu'da Kentsel Yapının Değişimi: Manisa, Afyon, Burdur ve Isparta Kentleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme (1). *Middle East Technical University, Journal of the Faculty of Architecture-JFA.* (29,2) 89-126.

Çiçek, İ. (1985). *Her yönüyle ilçemiz Salihli*. Çiçek Matbaası.

Çiğdem, A. (1997). *Aydınlanma Düşüncesi.* İletişim Yayınları.

Çolak, F. (2005). *II.Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923).* Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı.

Demirci, E. (2013). 1933-1938 Yılları Arasında İzmir Basınında Salihli. Krallardan Efelere Salihli Sempozyumu Bildirileri-2, Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

D.İ.E. (1991). 1990 Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş. D.İ.E. Matbaası.

Duran, M. (2016). *Pers Ordu Teşkilatı, Mö. 6-4. Yüzyıl*. Doktora Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.

Durmaz, Ö. (2019). Manzaram İzmir, İzmir Fotoğraflarından Dünden Bugüne Bir Seçki. İzmir Kalkınma Ajansı

Ekizoğlu, G. (2012). *Demiryolu Yerleşkelerinin Endüstriyel Miras Olarak Korunma Sorunları: İzmir-Aydın Hattı Üzerindeki Demiryolu Yerleşkeleri Örneği.* Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Bölümü Restorasyon Anabilim Dalı.

Emecen, F. (1989). Alaşehir. Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 2, 342-343.

Emecen, F. (2010). İlk Osmanlılar ve Batı Anadolu beylikler dünyası. Kitabevi.

Emecen, F. (2016), "Saruhan Oğulları Beyliği", Anadolu Beylikleri El Kitabı, Ed. Haşim Şahin, Grafiker Yayınları, Ankara, 143-153.

Erge,K. (2000). *Alaşehir* (1.Baskı). R.K. Stüdyo.

Erkabadayı, İ. (1967). *Ahmetli'nin Beşerî ve İktisadi Etüdü.* Beşerî ve İktisadi Coğrafya Mezuniyet Tezi. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü.

Eşme Tarihi Doku (b.t). 20 Mayıs 2020, http://esme.gov.tr/tarihi-doku.

Foss, C. (2011). Bizans ve Türk Dönemlerinde Sardis, çev. Çiğdem Önal Emiroğlu. Salihli Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları.

Gediz Dergisi, (1938). 11. Manisa: Dereli Basımevi.

Genç, E. S. (2010). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri.* Doğu Kitabevi.

Gökmen, E. (2010). XIX. Yüzyıl Ortalarında Alaşehir. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXV (1), 191-230.

Gözütok, T. (2011). Eşkiyalık ve Çakırcalı Mehmet Efe'nin Türk Edebiyatına İzdüşümü. *Türkbilig Türkoloji Araştırmaları Dergisi*, 21, 49-72.

Harita Genel Müdürlüğü Ulusal Haritacılık Kurumu İl ve İlçe Yüz Ölçümleri- Manisa, (b.t.)23 Ekim 2020, https://www.harita.gov.tr/images/urun/il_ilce_alanlari.pdf.

İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi

Kâhya, E. (1988). Türkiye'de İlk Demiryolları. *Belleten*, LII (202), 209-218.

Karakaya, E. (2010). Şeyh Sinan Külliyesi. TDV İslâm Ansiklopedisi, 5 Mayıs 2020, https://islamansiklopedisi.org.tr/seyh-sinan-kulliyesi.

Karakuyu, M. (2007). Alaşehir ilçesinin nüfusun gelişimi. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 12 (17), 137-159.

Karakuyu, M., Özçağlar, A. (2005). Alaşehir ilçesinin tarımsal yapısı ve planlamasına dair öneriler. *Coğrafi Bilimler Dergisi, 3* (2), 1-17

Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve dünya ekonomisi* (1. Baskı). İstanbul: Belge Yayınları.

Kayın, E. (2007). "Modern" bir kurgu olarak koruma paradigmasının dönüşümü ve modern mimarlık mirası. *Mimarlık*, (338), 25–29.

Kayın, E. (2007b). Cumhuriyet dönemi mimarlık mirasının belgelenmesi, korunması ve değerlendirilmesi projesi için çağrı. *Mimarlık*, (334), 16–17.

Kayın, E. (2008). Türkiye koruma tarihindeki kırılmalar. *Mimarlık*, (343), 98-105.

Kayın, E. (2009a). "Merkez-taşra ikilemindeki Anadolu kentlerinde kimlik arayışı ve Cumhuriyet Dönemi mimarlık mirası", *Mimarlık*, 346, 85-89.

Kayın, E. (2009b). İzmir kenti için yeni bir olanak: 1923-1965 dönemi modern mimarlık mirası. *Egemimarlık*, (71), 10-11.

Kayın, E. (2009c). İzmir'in artalanındaki kentlerde mimarlık. E. Kayın (Ed.), İzmir'in artalanındaki kentlerde mimarlık (1. Baskı) içinde (5-10). Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları.

Kayış, Y. (2018). Ragıp Kemal Cantürk'ün gezi yazılarında Manisa ve ilçeleri. Geçmisten Günümüze Manisa, Sehzade II. Mehmed ve Manisa Tarihi-Kültürü-Ekonomisi Cilt II içinde (1027-1059). Manisa: Celal Bayar Üniversitesi Basımevi.s

Keskin, K. *Manisa'da vakıf izleri ve iz bırakanlar*. (1.Baskı). Ajans Renk Yayınları.

Key, H. (2007). Osmanlı'da Demiryolu Faaliyetlerine Bir Bakış (İzmir-Aydın Hattı ve İzmir-Kasaba Hattı Örneği). Balıkesir Üniversitesi F.E.F. Karesi Tarih Kulübü Bülteni, 42-49.

Kıray, M.B. (1972). *Örgütleşemeyen kent: İzmir* (1. Baskı). Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları: A-1.

Kiepert, H. (1892). Specialkarte vom Westlichen Kleinasien (VII-VIII, 1/250 000), Berlin: Chez Dietrich Reimer.

Koç, H. (2010). Coğrafya Eğitiminde Harita Algısı ve Kullanımı. Milli Eğitim Dergisi, 187, 146-159.

Kolay, A. (2011). *İzmir- Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897).* Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Kolay, A. (2013). Kasaba-Salihli- Alaşehir demiryolunun yapılması ve demiryolunun bölgeye kazandırdıkları. *Krallardan Efelere Salihli Sempozyumu* (1.Baskı) içinde (78-147). Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Konukçu, E. (1992). Manisa Demiryolu (yapılış ve gazete haberleri) (1865-1923). *Manisa Dergisi*, 1, 31-40.

Kök, H. (2019). *Osmanlı Döneminde Eşme Kazasının Sosyo-Ekonomik Durumu.* Yüksek Lisans Tezi. Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.

Kurmuş, O. (2007). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi* (4. Baskı). Yordam Kitap.

Küçükkalay, A. (1997). Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* 2 (2), 51-68.

Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi

Kütükoğlu, M. (2001). İzmir. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, 23, İstanbul.

Madan, M., Ağırdil, M., Özgül, N., Özgül, Ö. ve Madan, Z. (2011). *Ahmetli.* Ahmetli Kaymakamlığı.

Manisa (Salihli Belediyesi) 2019 Yılı Nüfusu, 30.05.2020, https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr)

Manisa İl Yıllığı (1967). Ticaret Matbaacılık.

Manisa Valiliği Resmi Kent Rehberi Salihli İklimi, (b.t.) 23 Ekim 2020, http://manisafx.mekan360.com/iys_ilcelerimiz,sehirID=45,kriter39=51,icerik=236,sayfa=2-ilcelerimiz-salihli-iklimi.html

Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1928 Yılı Müzakere Zabıtnamesi. (1928). Bilgi Matbaası.

Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1930 Yılı Müzakere Zabıtnamesi. (1930). Bilgi Matbaası.

Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1935 Yılı Müzakere Zabıtnamesi. (1935). Bilgi Matbaası.

Manisa Vilayeti Meclisi Umumisi 1938 Yılı Müzakere Zabıtnamesi. (1938). Bilgi Matbaası.

Merçil, E. (1991). Aydınoğulları. Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 4, 239-249.

Metin, B. Ve Sert, N. (2020). Millî Mücadele Yıllarında Salihli'nin İşgali ve Kurtuluşu. *Akademik Bakış Dergisi*, 14 (27), 261-278.

Metin, F., Zengin, N. Ve Ateş, G. *Alaşehir'de bir ömür.* (1.Baskı). Alaşehir Ticaret ve Sanayi Odası.

Mimarlar Odası, (2007). "Bir Mimarlar Odası projesi; Cumhuriyet Mimari mirasının belgelenmesi, korunması ve değerlendirilmesi", *Mimarlık*, 5-6 (335).

Nagata, Y. (2001). Karaosmanoğulları. Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 24, 468-470.

Orcan, H. (1967-68). *Alaşehir İlçesi'nin Beşerî ve İktisadi Coğrafyası*. Beşerî ve İktisadi Coğrafya Mezuniyet Tezi. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü.

Orkon, C.R. (1937). *Manisa Coğrafyası*. Manisa Halkevi Yayınları.

Otman, A. (1998). *Dünden bugüne Salihli.* Anadolu Matbaası.

Otman, A. ve Aksakal, A. (2004). *Salihli 'Antik çağdan günümüze'*. Sönmez Güven Form Ofset Baskı.

Önbay, H. U. (2020). Millî Mücadele'de Ahmetli (1919-1922). N. Gülmez ve N. Bilgi (Ed.), Yüzüncü Yılında Millî Mücadele Döneminde Manisa (Ahmetli- Akhisar-Alaşehir- Demirci) (1. Baskı) içinde (3-24). Manisa Büyükşehir Belediyesi.

Özbey, A. (1950-1951). *Eşme Monografyası*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Enstitüsü, Bitirme Tezi.

Özgün, C. ve Yapucu, O. (2011). Batı Anadolu'nun yola ağı araştırmaları- III İzmir'in ardalanında kervan yolları. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, (2), 527-549).

Özgün, C. (2014). *Bereketli topraklarda üretmek ve paylaşmak 'İzmir ve çevresinde ticari tarım' (1844-1914)* (1.Baskı). İzmir Büyükşehir Belediyesi.

Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı.

Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat demiryolları.* Arba Yayınları.

Philippson, A. (1913). Geologische Karte Des Westlichen Kleinasien Blatt 4 (1/300 000). Gotha: Justus Perthes.

Ramsay, W. M. (1960. *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, çev. Mihri Pektaş. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.

Quataert, D. (1985). 19.yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (1. Baskı) içinde (1630-1635). İletişim Yayınları.

Salihli Belediyesi (2013). *Veled-i Salih'ten Çağdaş Salihli'ye*. Salihli Belediyesi Kültür Yayınları No:34.

Salihli Beş Eylül İlkokulu Tarihçesi, https://salihlibeseylul.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/45/10/730354/icerikler/tarihce_672189.html?CHK=7299ad5c1b63c12bc00f10fbe6638f6c

Sarıkaya, M. (2007). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Bir Sosyal Hizmet Kurumu: Türkiye Himaye-İ Etfal Cemiyeti. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 34*, 321-338.

Sevin, V. (1982). "Lydialılar", Anadolu Uygarlıkları: Görsel Anadolu Tarihi Ansiklopedisi 1. Görsel Yayınlar, 276-307.

Sırımkaya, S., Yaldız, E. Ve Aydın, D. (2017). Anadolu Kent Kimliğinin Oluşumunda İstasyon Caddeleri: Konya Örneği. Arkitera, https://www.arkitera.com/gorus/anadolu-kent-kimliginin-olusumunda-istasyon-caddeleri-konya-ornegi/

Şahin, R. (2019). Sanayi Devrimi Osmanlı İmparatorluğu'nda neden başlamadı? *Business Economics and Management Research Journal- BEMAREJ*, 2 (1), 1-16.

Şenli, B. (2007). *Millî Mücadele Döneminde Eşme (1919-1923)*. Yüksek Lisans Tezi. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.

Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi, İktisadi ve Sosyal Etkiler. *Erdem İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 12 (35), 483-535.

Tavukçu, A., Tavukçu, Z., Ceylan, M. Ve Ağaoğlu, S. (2013). Alaşehir- Philadelphia araştırmaları 2013. 32. *T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Araştırma Sonuçları Toplantısı*, 1, 301-320.

TCDD İzmir Demiryolu Müzesi Arşivi

TCDD 3. Bölge Müdürlüğü Arşivi

T.C. Manisa Vilayeti Hakkında Tabii Coğrafi, Tarihi, İdari, İçtimai Malumatı Cami Mecmuasıdır. (1932). İzmir.

Tekeli, İ. (2011). Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları. İlhan Tekeli Toplu Eserler: 15, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. ve İlkin S. (1985). *Türkiye' de Ulaştırmanın Gelişimi*, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, 10, 2758- 2767.

Tepekaya, M. (2006). Osmanlı'da Bir Yerel Yönetim Örneği: Alaşehir Kazası (1878-1908). *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2, 79-107.

Texier, C. (2002). *Küçük Asya Coğrafi, Tarihi ve Arkeolojisi*. (A. Suat, Çev.). Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayını. (Orijinal çalışma basım tarihi 1862).

Tolkun, S. (1944). *Alaşehir Monografyası.* İstanbul Üniversitesi.

Torun, İ. (2003). Endüstri toplumunun oluşmasında etkili olan iktisadi ve sina-i faktörler. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, (1), 181-196.

Tuğlacı, P. (1985). *Osmanlı şehirleri*. Milliyet Yayınları.

Turan, M. (1999). *Yunan Mezalimi (İzmir, Aydın, Manisa, Denizli 1919-1923)*. Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Tutsak, S. (2014). Batı Anadolu'nun ulaşım meselesinde Uşak-İzmir yolu yapım çalışmaları. *Tarih İncelemeleri Dergisi* XXIX / 1, 301-326.

Türker, H. (1993). İzmir'in işgali ve Salihli Cephesinin Kurulması. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi,* 1 (3), 191-200.

Uçar, M. (2010). *Antik kral yolunda zümrüt bir kent Salihli*. Salihli: Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Umar, B. (1981). *Lydia*. Ak Yayınları Kültür Kitapları Serisi: 4.

Uşak Valiliği. (1 Eylül 2023). *Eşme*. http://www.usak.gov.tr/esme

Uyar, H. (1997). Tariş Üzüm Kurumu: tarihsel bir değerlendirme. *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi, 11,* 199-211.

Uzuntepe, G. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu).* Yüksek Lisans Tezi. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı.

Ülker, N. (1994). XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I: Ticaret Tarihi Araştırmaları, Akademi Kitabevi.

Ünal, N. (2015). *Sorularla İzmir tarihi.* İzmir Büyükşehir Belediyesi.

Ürer, H. (2007). *Salihli Şehir Hamamı*. (1.Baskı). Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Ürer, H. (2009). *Kültür ve tabiat varlıklarıyla Salihli* (1.Baskı). Salihli Belediyesi Kültür Yayınları.

Ürer, H. (2014). Tarihe tanıklık eden evlerden bir örnek: Salihli Müdire Hanım Evi.

Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi, 12, 43-69.

Ürer, H. (2010). Osmanlı'da kahve/kahvehane kültürü ve Salihli'den bir kahvehane örneği 'Himaye-İ Etfal'. *Sanat Tarihi Dergisi, (2),* 1-26.

Üzülmez, M. (2021). Ahmetli İlçesinde Arazi Örtüsünün/Kullanımının Zamansal Değişimi (1995-2015). *Mavi Atlas*, 9 (2), 133-147.

DOI: 10.18795/gumusmaviatlas.998457

Yasak, Ü. ve Oğan, O. (2019). Salihli ilçesinde morfolojik birimlere göre kırsal yerleşmelerde mesken tipleri ve kullanım biçimlerinin karşılaştırmalı analizi. *Ekev Akademi Dergisi, 23* (80), 499,523.

Yavuz, Ü. (1993). XIX. Yüzyılda Anadolu ve Orta Doğu'da Demiryolu Projeleri. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Yegül, F. K. (2020). Sardes: Tarih, Mimarlık ve Şehircilik. Anadolu Araştırmaları, (23), 135-158.

DOI: 10.26650/anar.2020.23.820687

Yetkin, S. ve Yılmaz, F. (2002). *İzmir Kent Tarihi*. İzmir Büyükşehir Belediyesi.

Yıldırım, İ. (1996). 'Atatürk dönemi demiryolu politikasına bir bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 12 (35), 387-396.

Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı demiryolu politikasına bir bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 12 (1), 311-324.

Yılmaz, H. (1994). '*Kentsel Peyzaj Planlaması Yönünden Salihli Kentinin Yapısal Analizi.* Doktora Tezi. Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı.

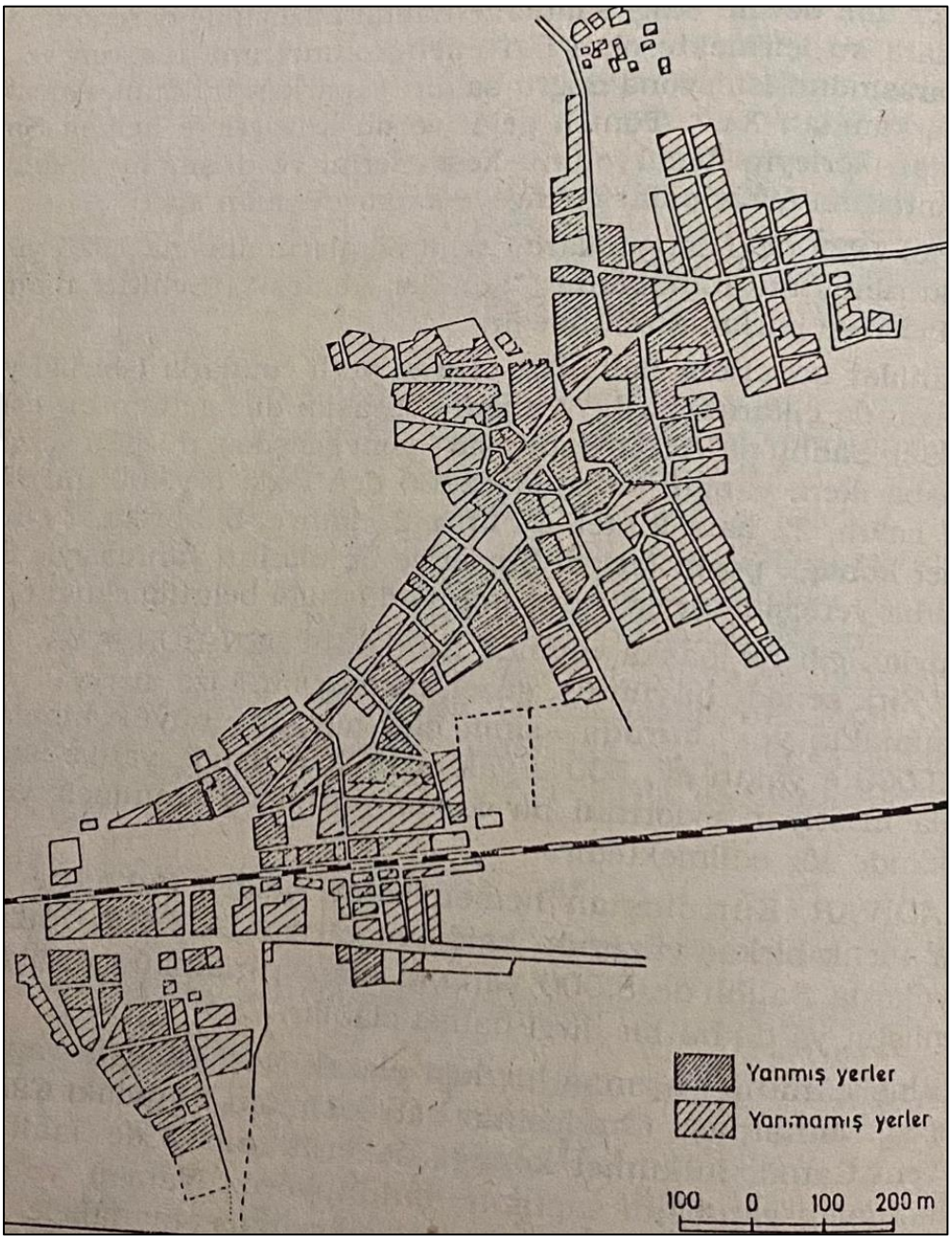
Yorulmaz, Ş. (1993). XIX. Yüzyıl'da kozmopolit Bir Ticaret Kenti: İzmir. *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 1.

Yurt Ansiklopedisi, (1981), İl İl Dünü Bugünü Yarını, Cilt 8, Anadolu Yayıncılık, İstanbul.

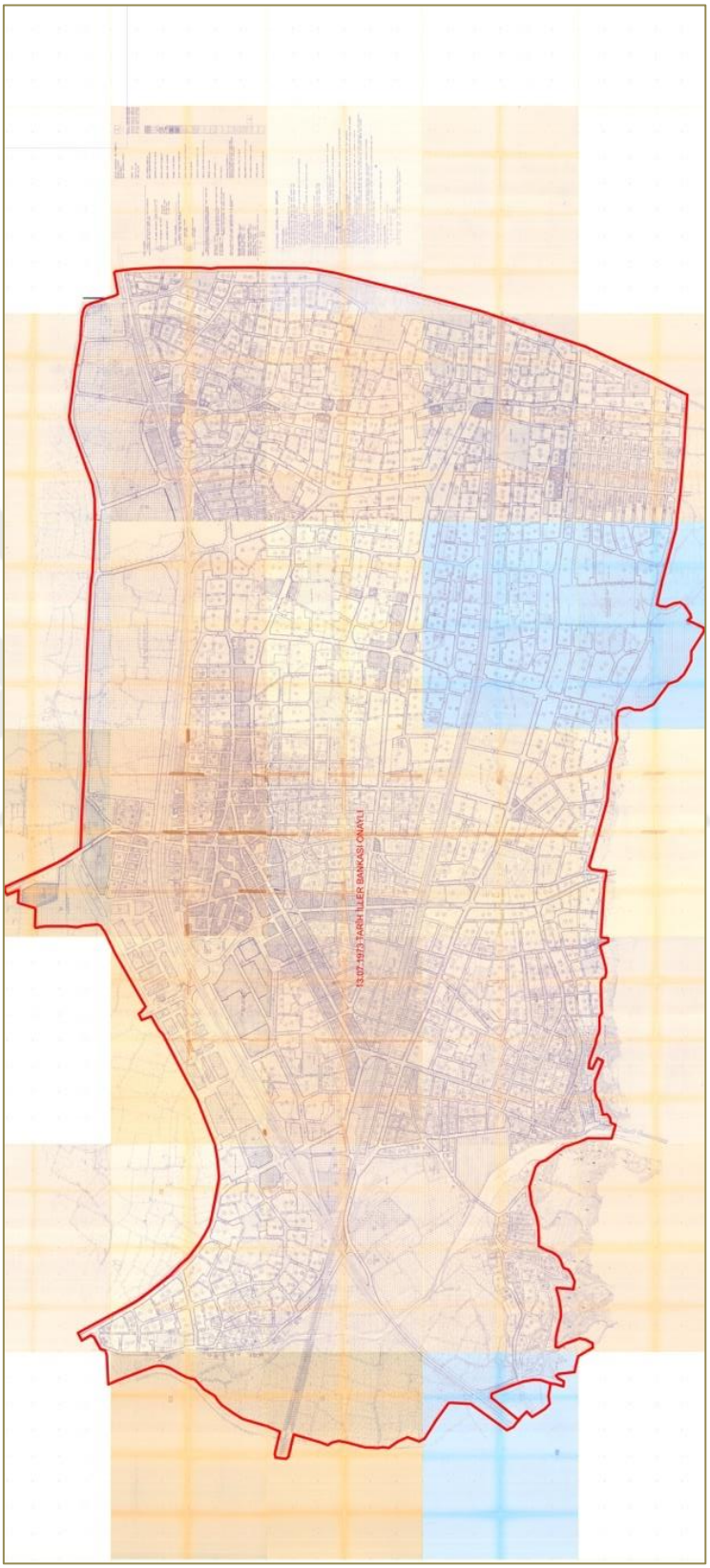
Zarakolu, A. (1950). Memleketimizde Demiryolu Politikası. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* VII (3-4).

EKLER

EK 1: 1926 Salihli Planı (Baykal, 1989)



EK 2: Salihli Yerleşimi 1973 Yılı İmar Planı (Salihli Belediyesi İmar Müdürlüğü)



EK 3: Ahmetli Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi

(İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi'nden alınan bilgilere göre oluşturulmuştur)

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Ulucami	Ahmetli Tren İstasyonu	-	855	1.Grup		Sivil Mimarlık
Ulucami	Ahmetli Hükümet Konağı (İlçe Halk Kütüphanesi)	-	2398	2.Grup	13.09.2000 / 9633	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	1554	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	1568	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2045	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2058	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2059	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2068	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2110	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2132	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2148	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	2264	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	3243	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	3287	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Ulucami	Konut	-	3574	2.Grup	10.02.2016 / 6195	Sivil Mimarlık
Ulucami	Konut	-	3634	2.Grup	25.11.2016 / 7342	Sivil Mimarlık

EK 4: Salihli Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi

(İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi'nden alınan bilgilere göre oluşturulmuştur)

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Şehitler	Salihli Tren İstasyonu	2138	15	1.Grup	18.01.2007 / 2679 Koruma Alanı Tescil Tarihi: 03.08.2009 / 4994	Sivil Mimarlık
Namık Kemal	Su Deposu ve Lojman	205	1	1.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Şehitler	Salihli Kent Müzesi ve Arşivi (Müdire Hanım Evi-Teksif Binası)	151	6-7	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Zafer	Kültür ve Sanat Evi (Himaye-i Etfal)	12	12	2.Grup	22.09.2004 / 162	Sivil Mimarlık
Mithatpaşa	Altınordu İlkokulu	207	2	2.Grup	18.01.2007 / 4115 Koruma Alanı Tescil Tarihi: 30.07.2008 / 4115	Sivil Mimarlık
Namık Kemal	Namık Kemal Ortaokulu	300	22	1.Grup	10.06.2020 / 12790	Sivil Mimarlık
Şehitler	Salihli Hükümet Konağı	158	9		18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Mithatpaşa	Ziraat Bankası	5	1	2.Grup	30.07.2008 Koruma Alanı Tescil Tarihi: 30.04.2010 / 5715	Sivil Mimarlık
Şehitler	Lojman Yapıları	158	8	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Eskicami	Belediye Şehir Hamamı	225	21	1.Grup	18.12.1998 / 8236	Anıtsal Yapı
Mithatpaşa	Hamidiye (Karaman) Cami	197	1	1.Grup	18.12.1998 / 8236	Anıtsal Yapı
Şehitler	5 Eylül Şehitliği	149	1	2.Grup	01.12.1988 /667	Anıtsal Yapı
Eskicami	Dükkân	2848	40-41	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Şehitler	Dükkân	151	7	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Mithatpaşa	Dükkân + Konut	193	1-2-20	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Mithatpaşa	Konut	10	22	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Şehitler	Konut	151	10	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Şehitler	Konut	151	11	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Eskicami	Konut	245	13	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Eskicami	Konut	246	1	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Eskicami	Konut	246	2	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Eskicami	Konut	247	3	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Gaziler	Konut + Dükkân	47	8	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Gaziler	Konut	47	9	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Atatürk	Konut	41	31-32	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık
Atatürk	Kapı	41	24	2.Grup	18.01.2007 / 2679	Sivil Mimarlık

EK 5: Alaşehir Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi

(İzmir 2 No'lu Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi'nden alınan bilgilere göre oluşturulmuştur)

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Yenice	Alaşehir Tren İstasyon Binası	170	1	2.Grup	12/04/1990-1845	Anıtsal Yapı
Yenice	Alaşehir Tren İstasyonu	170	1	2.Grup	08/09/2016-6968	Sit Alan
Soğuksu	Ziraat Bankası	203	1	1.Grup	10/04/2015-5068	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Beş Eylül İlkokulu	219	1	2.Grup	13/10/2017-8864	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Alaşehir Ortaokulu	218	1	2.Grup	13/10/2017-8865	Sivil Mimarlık
Beşeylül	Eski Belediye Binası	309	1	2. Grup	23.09.1988-514 12/04/1990-1849- Tescilden Düşme 07/04/2017-8021 Tekrar Tescil	Anıtsal Yapı
Soğuksu	Alaşehir Halkevi (İlçe Halk Kütüphanesi)	212	3	1.Grup	23/09/1988-514	Anıtsal Yapı
Soğuksu	Yağhane Cami	222	1	1.Grup	23/11/2005-1551	
	Sur Parçası	177	8,27	Askeri	23/09/1988-514	Anıtsal Yapı
	Sur Parçası	178	7,23	Askeri	23/09/1988-514	Anıtsal Yapı
	Sur Parçası	179	7	Askeri	23/09/1988-514	Anıtsal Yapı

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Soğuksu	St. Jean Kilisesi	225	1,2,3,23	1.Derece Arkeolojik	16/01/1981-A 2632	Anıtsal Yapı
Soğuksu	Konut	220	13	2.Grup	23.9.1998 / 514	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	197	7	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	197	6	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	187	10	2.Grup	23.11.2005 / 1551 22.05.2013/2281 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	221	1	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	222	2	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	222	3	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	223	19	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Soğuksu	Konut	220	5	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	220	4	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	221	19	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	220	3	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	221	15	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	195	9	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	188	30, 33 yeni	2.Grup	23.11.2005 / 1551	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	189	23	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Yenice	Konut	156	13	1. Derece Arkeolojik	11/08/2017-8388	Sivil Mimarlık
Yenice	Dükkân	158	16		23/11/2005-1551	Sivil Mimarlık
Yenice	Konut	160	17	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Yenice	Konut	160	15	2.Grup	23.11.2005 / 1551	Sivil Mimarlık
Yenice	Konut	161	Eski21 , yeni 43	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	185	1	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	185	22	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	186	6	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	185	24	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Sakarya	Otel (Ziraat Bankası karşısı)	184	31	1.Grup	29/08/2019-11567	Sivil Mimarlık
Sakarya	Dükkân	186	11	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Sakarya	Konut	189	4	2.Grup	18/12/2019-12192	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	229	8	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	229	1	2.Grup	23.11.2005 / 1551 14.10.2016/7130 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	230	12	2.Grup	23.11.2005 / 1551 20.08.2015/5607 grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	231	14	2.Grup	13.06.2014/3967	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	235	10	2.Grup	13.06.2014/3967	Sivil Mimarlık
Şeyhsinan	Konut	79	3	2.Grup	13.06.2014/3967	Sivil Mimarlık
Şeyhsinan	Konut	79	17, 48	2.Grup	13.06.2014/3967	Sivil Mimarlık
Şeyhsinan	Konut	79	51, 52	2.Grup	13.06.2014/3967	Sivil Mimarlık
Şeyhsinan	Konut	81	25	2.Grup	13.06.2014/3967	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut (Bakkal Şükrü Konağı)	224	5	2.Grup		Sivil Mimarlık

MAHALLE	TAŞINMAZ ADI	ADA/ PARSEL NO		KORUMA DERECESİ	TESCİL TARİHİ/ KARAR NO	TÜRÜ
Soğuksu	Konut	227	20	1. Derece Arkeolojik	24/11/2017-9069 21/02/2018-901 Tescil İptali	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Konut	228	6	1. Derece Arkeolojik	15/12/2017-9164 21/02/2018-900 Tescil İptali	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Evren Oteli + Dükkân	199	6	2.Grup	23/11/2005-1551 14/10/2016-7130 Grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Dükkân	200	15	1. Derece Arkeolojik	29/09/2017-8795 21/02/2018-899 Tescil İptali	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Dükkân	205	11	2.Grup	13/06/2014-3967	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Dükkân	207	1	2.Grup	23/11/2005-1551 14/10/2016-7130 Grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Dükkân	207	6	2.Grup	23/11/2005-1551 14/10/2016-7130 Grup bel.	Sivil Mimarlık
Soğuksu	Dükkân	208	19	2.Grup	23/11/2005-1551 14/10/2016-7130 Grup bel.	Sivil Mimarlık
MAHALLE	**TAŞINMAZ ADI**	**ADA/ PARSEL NO**		**KORUMA DERECESİ**	**TESCİL TARİHİ/ KARAR NO**	**TÜRÜ**
Soğuksu	Dükkân	324	3	2.Grup	13/06/2014-3967	Sivil Mimarlık

Beşeylül	Konut + Fırın	300	1	2.Grup	13.06.2014/3967	Sivil Mimarlık

EK 6: Eşme Yerleşimi Tren İstasyonu Bölgesinde Yer Alan Tescilli Yapıların Listesi

(Kütahya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi'nden alınan bilgilere göre oluşturulmuştur)

MAHALLE	**TAŞINMAZ ADI**	**ADA/PARSEL NO**		**KORUMA DERECESİ**	**TESCİL TARİHİ/ KARAR NO**	**TÜRÜ**
İstasyon	Eşme Tren İstasyonu	434	1	2.Grup	30.07.2011/ 1172 Koruma Alanı Tescil Tarihi: 22.10.2021/ 6491	Sivil Mimarlık
Elvanlar	Yukarı Cami	264	1	2.Grup	23.05.2013/ 1062	Sivil Mimarlık
Elvanlar	Aşağı Cami	231	1	2.Grup	21.03.2013/ 995	Sivil Mimarlık
Şehitalibey	Eski Belediye Binası	118	1	2.Grup	16.01.1991/ 1736	Sivil Mimarlık
İstasyon	Konut	377	27	2.Grup	22.10.2021/ 6491	Sivil Mimarlık