

# BALKANLAR ve İSLÂM

-BALKANLARDA İSLÂM DİNİ  
ve KÜLTÜREL HAYAT-

Cilt: II



ISBN: 978-605-7619-80-8 (2. Cilt)

ISBN: 978-605-7619-78-5 (Takım)

Sertifika No: 17576

**İSLÂMÎ İLİMLER ARAŞTIRMA VAKFI**  
**Milletlerarası Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi: 27**  
**Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi: 96**

**Kitabın Adı**

*Balkanlar ve İslâm*

**Editörler**

Abdullah Taha İMAMOĞLU İtir RRUGA,  
Mehmet Fatih SOYSAL, Abdurrahim BİLİK

**Sayfa tertibi**

İsmail KURT

**Kapak Tasarım**

Halil YILMAZ

**Baskı, Cilt**

**Matsis MatbaaHizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.**

Tevfikbey Mh. Dr. AliDemirr Cd. No.: 51

Sefköy / İstanbul, Tel.: 0212 624 21 11

**Sertifika: 40421**

**1. Basım**

Haziran 2020 / 1000 adet basılmıştır.

**İletişim:**

**Ensar Neşriyat Tic. A.Ş.**

Düğmeciler Mah. Karasüleyman Tekke Sok. No: 7 Eyüpsultan / İstanbul

Tel: (0212) 491 19 03 - 04 – Faks: (0212) 438 42 04

www.ensarneyriyat.com.tr – siparis@ensarneyriyat.com.tr

# İSLÂM'A ve ORDUYA KÖPRÜ: UZUNKÖPRÜ

Yılmaz BÜKTEL\*

## Giriş

Uzunköprü özette belirtildiği üzere Osmanlı döneminde, önemli bir geçiş güzergâhıdır ve bugün dahi öyledir. Bu güzergâh o zaman karayolu için önemliydi oysa Osmanlı'nın son yıllarında ve Cumhuriyet'in kuruluşunun ilk yıllarında Demiryolu taşımacılığının gelişmesi ve Demiryolu ulaşımının marka ismi Simplon Ekspresi'nin son durağının İstanbul olması Uzunköprü'yü aynı önemde ikinci önemli bir geçiş güzergâhı haline getirmiştir. Uzunköprü bugün, kuzeyden güneye Karayolunun ve doğudan batıya Demiryolunun kesiştiği önemli bir kavşak noktası olmuştur. Uzunköprü bu kavşak özelliğinden ötürü belki herkesin gördüğü bir yerleşim değil ama herkesin hayatının bir bölümünde buradan geçtiği bir yerdir ve bildirinin yazılış amacı da budur.

Bu bağlamda Köprü'nün yapılışı ve kasabanın gelişmesinden sonra önce karayolu köprüsü ve sonra demiryolu geçişinin güzergâhı üzerinde duracağız. Burada İslâmi yapıları da anlatıp yazı hacmini büyütme niyetinde değiliz, üstelik yetkin kalemlerden bu konuda yapılmış çalışmalar yapılmışken.<sup>1</sup> Diğer yapılar için, ön araştırmaya gerekli bir envanter çalışmasını da Edirne Valiliği hazırlattırıştır.<sup>2</sup> Diğer bir envanter çalışması da Arkeolojik

---

\*Doç. Dr, Trakya Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, ybuktel@gmail.com

<sup>1</sup> Köylüoğlu, Neriman. "Uzunköprü'de Mimari Eserler. Cisri Ergene Kasabası (Uzunköprü) ve Köprü", *Aylık Yöre Kültür Dergisi*, sy. 59. Edirne, 2005. s. 20; Bağman, Latif, *Uzunköprü Tarihi ve Belgeleri*, 2005.

<sup>2</sup> *Edirne Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri*, Edirne, 2013

Kültür eserleri için T.Ü. Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji bölümünde Fuat Yılmaz'ın danışmanlığında çalışılan bir yüksek lisans tezidir.<sup>3</sup>

### 1. Uzunköprü İlçesi

Edirne'nin ilçelerinden biri olan Uzunköprü, merkeze 64 km uzakta, Edirne'nin güney-doğusunda, Yunanistan sınırının ise batısında yer almaktadır. Uzunköprü'nün Osmanlı dönemi öncesi ile ilgili çok fazla bir şey söyleyemiyoruz. Uzunköprü yakınındaki Yeniköy ve Eskiköy civarındaki ikiz tepeler ile Kavacık köyü içindeki bir ve Kurtbey yöresindeki üç küçük höyük bölgedeki en eski yerleşimlere işaret etmektedir. Uzunköprü yöresinde yaşamış olan halkların Orta Asya ve Anadolu'dan gelmiş oldukları belirlenmiştir.<sup>4</sup>



1.Uzunköprü ve Köprüsü. 40 lı yıllar

İ.Ö. 1400-1200 yılları arasında Ergene havzası ve Uzunköprü'de Trak toplulukları yaşamaktaydı. İ.Ö. 431 yılında Makedonya Birliğini kuran Kral II. Filip bölgedeki Odris-Trak devletini de bu birliğin egemenliği altına sokmuştur. Roma İmparatorluğu, Makedonyalıları yenerek, onların bu bölgedeki hâkimiyetlerine de son vermiş ve İmparator Kladius (44-46) tüm Trakya topraklarını ele geçirerek "Trakya Eyaleti" adı altında bir Roma eyaleti konumuna yükseltmiştir. Bölgenin bu döneme

<sup>3</sup> Akgün, Cüneyt, *Uzunköprü İlçesinin Arkeolojik Kültür Envanteri*, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Edirne, 2019.

<sup>4</sup> Bağman, 2005, 13.

işaret eden önemli bir yerleşimi, hakkındaki çalışmaların, konumu nedeniyle henüz tamamlanamadığı Plotinopolis kentidir. Kent, imparator Trajan (98-117) döneminde ve kendisi tarafından karısı Plotina adına kurulmuştur. Plotina aynı zamanda Trajan'ın halefi olacak, Edirne'nin kurucusu olarak anılacak olan Hadrianus'un da koruyucusudur. Kent kalıntıları, Uzunköprü ve yazının konusu nedeni ile değineceğimiz Dimetoka arasında, Meriç nehrinin olasılıkla iki kenarına kurulmuş olan bir yerleşim olmalıdır. Bazı kaynaklar bu Roma yerleşimini Dimetoka'nın hemen dışında gösterse de diğer kaynaklar Plotinopolis'i Eski Uzunköprü olarak tanımlar ve Eskiköy, Hamitli ve Çakmak köyleri arasındaki alanı Plotinopolis olarak tanımlamak isterler.<sup>5</sup> Doğru olan olasılıkla kentin Meriç'in iki yakasına kurulmuş olabileceğidir ama Meriç nehrinin bölgede sınır oluşturduğunu dikkate alırsanız bölgede arkeolojik çalışmalarda bulunmak iki ülkenin ortak çalışmasını gerektiren bir olgudur.

Bölgedeki Roma hâkimiyeti, İmparatorluğun 395 yılında ikiye ayrılmasıyla Doğu Roma'nın (Bizans) egemenlik alanında kalmış, Osmanlıların 14. asırda başlayan Trakya akınları sürecinde Türkleşerek, hemen yakınındaki Dimetoka sonradan Yunanistan sınırlarına dâhil olsa da Uzunköprü hep Türkiye tarafında kalmıştır.

Osman Nuri Peremeci'nin belirttiğine göre Osmanlı Türkleri tarafından alındığında, şehirde Rum kültürü ile yaşamış, Hıristiyan dinini benimsemiş Traklar bulunmaktaydı. Bu halk fethin şartları gereğince Osmanlı tebaasında olacaklar, Türkler de onları koruyacaklar, dillerine ve dinlerine karışmayacaklardır.<sup>6</sup> Ancak bu bilgi aslında Edirne için geçerli olmalıdır çünkü birçok Osmanlı tarihine göre Trakya akınları başladığında Uzunköprü diye bir yerleşim yoktu. Batı

---

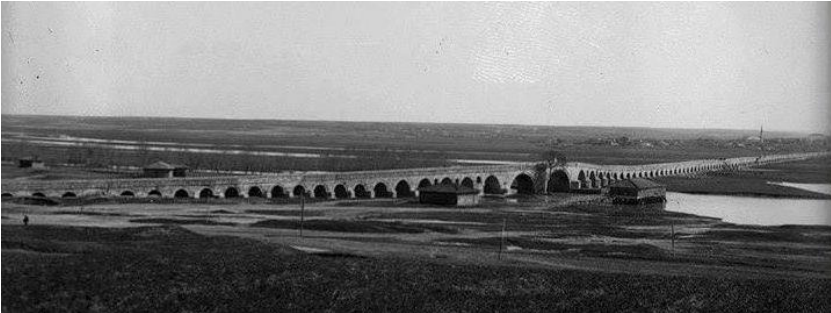
<sup>5</sup> <http://www.atrrium-media.com/rogueclassicism/Posts/00002417.html>  
[http://tr.wikipedia.org/wiki/Hamitli,\\_Uzunk%C3%B6pr%C3%BC](http://tr.wikipedia.org/wiki/Hamitli,_Uzunk%C3%B6pr%C3%BC)  
erişim: 28.11.2019

<sup>6</sup> Peremeci, Osman Nuri. *Edirne Tarihi*, 1939, s. 318.

kaynaklarında Plotinopolis Uzunköprü olarak tanımlanmak istense de eski ve yeni kent arasında 20 kilometrelik bir mesafe vardır. Yani Uzunköprü Plotinopolis kentinin üzerine değil farklı bir alana, Trakya akınları sırasında belirtildiği üzere bomboş, ormanlık, bataklık ve eşkıya barındıran bir bölgeydi ki bu tarif Uzunköprü'nün inşasını da gerekli gösteren bir tanımlamadır.

Sonradan Uzunköprü kentinin kurulacağı bataklık karakterli bu bölge, başkent Edirne'yi Gelibolu üzerinden Anadolu'ya bağlayan güzergâh üzerinde bir menzillik mesafededir. Ergene nehri taşıdığı yolculara ve dahi ordulara yol vermez. İşte bu nedenle Sultan II. Murat 1427 yılında bu arazi üzerine uzun bir köprü inşa edilmesini ve yanına da Ergene adıyla bir şehir kurulmasını buyurur.<sup>7</sup>

Yeni kurulan bu yerleşim Trakya'daki ilk Türk şehridir ve şehir Kanuni Sultan Süleyman dönemine kadar Ergene adıyla tanınır. Uzunköprü ile ilgili ilk yazılı metin Sultan II. Murad'ın vakfiyesi *Vakfi Sultan Murat der Ergene* adı altında gösterilmektedir. Hoca Saadettin *Tacü't Tevarih* (c. II, s. 164) isimli eserinde *orasını konaklanacak düzenli bir yer haline getirdi. 174 yüksek kemer üzerinde uzatılmış eşsiz bir köprü yaptırdı ki, Cihana örnek oldu. Köprü'nün bir başında Ergene adı ile anılan bir kasaba kondurup...* sözlerini kullanarak yerleşimin adının Ergene olduğunu bir kez daha vurgulamış olmaktadır.<sup>8</sup>



2.Uzunköprü 1930

<sup>7</sup> Bağman, 2005, 14-15.

<sup>8</sup> Bağman, 2005, 55-59.

Kanuni'nin Sadrazamı Mustafa Paşa 1529'da Mimar Sinan'a Bulgaristan'da Meriç üzerinde yirmi kemerli Cisir-i Mustafa Paşa Köprüsünü yaptırdı. Bu köprünün başındaki kasabaya da Cisir-i Mustafa Paşa kazası (Svilengrad) dendi. Edirne Sancağına bağlı, köprülü olan bu iki kasabada, karışıklıkları önlemek amacı ile Ergene kentinin adı Cisir-i Ergene'ye çevrildi. Ancak halk bu değişikliği hiç bir zaman kabul etmeyerek, Uzunköprü adını benimsedi.

Ünlü seyyahlardan A. Dela Motraye; *Avrupa, Asya ve Afrika* adlı seyahatnamesinde (s. 396), 1727 yılında Cisir-i Ergene'ye geldiğini ve Türk'lerin bu kasabaya Usun Kupru (Uzunköprü) dediklerini yazar.

Keçecizade İzzet Molla da 1820 de Keşan sürgününden dönerken Uzunköprü'den geçer. *Mihnet Keşan* adlı yapıtında; "*Azimet edüp üzre heman göründü Uzunköprü çün ab-ı revan*", diyerek halkın benimsediği Uzunköprü adını kullanmıştır.

1873 yılında Uzunköprü'den demiryolu geçer. Kasabanın adı Cisir-i Ergene olduğu halde, yeni istasyon binasına "Uzunköprü" levhası asılmış ve tren tarifelerinde de Uzunköprü yazılmıştır. Sonuçta 1917 yılında çıkan Devlet Salnamesinde, ilçenin resmi adı Cisir-i Ergene bırakılmış ve halkın benimsediği Uzunköprü adı kabul edilmiş oldu.

Ancak 1920 yılında Uzunköprü'yü işgal eden Yunanlılar kentin adını Uzunköprü sözcüğünün Yunancası olan Makrifere'ye çevirdi. Yerleşim iki yıldan fazla bu adla anıldıysa da 18 Kasım 1922'deki kurtuluştan sonra, Uzunköprü olan özgün adına kavuştu.<sup>9</sup>

Uzunköprü kurulduğu 1427 yılından Osmanlı Devleti'nin son yüzyılı hariç gönül rahatlığı içinde yaşanan bir yer olmuştur. Ancak 19. asırda Osmanlı Devleti, Batı'nın gözünde *Hasta Adama* dönüşürken, Uzunköprü'de işgaller ve bu işgallerin getirdiği acı günlere sahne olacaktır. 20 Ağustos-20 Kasım 1829 arasındaki Rus işgali; 21 Ocak 1878-13 Mart 1879

---

<sup>9</sup> [http://tr.wikipedia.org/wiki/Uzunk%C3%B6pr%C3%BC,\\_Edirne](http://tr.wikipedia.org/wiki/Uzunk%C3%B6pr%C3%BC,_Edirne)

arasında ikinci Rus işgali; 2 Kasım 1912-19 Temmuz 1913 arasında Bulgar işgali ve son olarak 25 Temmuz 1920-18 Kasım 1922 arasında yaşanan Yunan işgalinin yarattığı acı günlerle, Uzunköprü 1829 yılından Kurtuluş günü olan 18 Kasım 1922 yılına kadar dört ayrı işgali yaşamıştır.

## 2. Uzunköprü

*“Uzun süren inşaat çalışmaları nedeniyle, işçilerin ve onları ve bölgeyi koruyan askerlerin ihtiyaçlarının karşılanması vazgeçilmez bir şekilde gerekli hale geldi ve tesis olarak cami, umumî mutfak, kervansaray, medrese, hamam ve iki su değirmeni inşa etmek zorunda kaldı. Daha sonra, önce Edirne ve daha sonra Rumeli’ye geçen Türkmen kabileleri aileleri, bu tesisleri sürdürmek ve geliştirmek için bölgeye getirildi ve yerleşti, böylece kentin temelleri atıldı. Cısr-i Ergene (Ergene Köprüsü) olarak adlandırılan bu ilk yerleşim derhal Edirne’den Gelibolu’ya mal taşıyan tüccarların Avrupa’ya, Mısır’a ve Suriye’ye gönderilmeleri için ticaret yolu haline geldi ve hızla gelişti.”<sup>10</sup> Bu anekdot bize Köprü ve İlçe merkezinin birbirini nasıl tamamladığını ve önemini gösterir.*

Uzunköprü haricinde ona eşlik eden yapılardan bugüne sadece Muradiye Camii ve şadırvanı, hamam ve Mahmut Paşa Çeşmesi kalmışken diğer yapılar ya yok olmuş ya da işlev değiştirmiştir. Medrese, İmaret Aşhanesi okul yapılmak üzere özel idareye terk edilmiş, İmaret yönetiminin çalışma yerleri, ambarlar, Kervansaray ve çeşmesi ile tüm sıra dükkanların yerleri Vakıflar İdaresi tarafından halka satılmıştır.<sup>11</sup> Uzun köprüünün Ergene sularının altından geçtiği iki büyük kemerli gözünün her iki tarafında yer alan su değirmenlerinin ise günümüze sadece kalıntıları gelebilmiştir. Varlıklarını yalnızca eski fotoğraf ve kartpostallarda görebiliyoruz.

---

<sup>10</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Uzunk%C3%B6pr%C3%BC>

<sup>11</sup> Bağman, 2005, 61,64.





3.Uzunköprü ve Değirmen 1908



4.Uzunköprü (Hünername Minyatürü.Velican) / Hadrianus / Plotina



Köprü, güney yönünde onu yaşatmak için yapılan yapılar ve buraya yerleştirilen Türkmen kabileleri ile kısa zamanda gerçek bir Osmanlı kasabası oluşmuştur. Kuzey yönünde ise Yayalar Köyü vardır. Yukarıda da belirttiğimiz üzere Trakya bölgesinde kurulan ve öncesi olmayan ilk Osmanlı yerleşimidir. Uzunköprü varlığıyla uzun yıllar, Edirne ve Gelibolu özelinde bölgenin kuzeyden güneye ulaşımını sağlayan bir geçiş güzergâhı olmuştur. Edirne İstanbul güzergâhının önemi aşağıdaki alıntıda verilmiştir. Trakya fetihleri döneminde İstanbul Bizans toprağıdır ve Osmanlı'nın Trakya bağlantısı Çanakkale Boğazı (Gelibolu) üzerinden sağlanmaktadır.

*“Başkent Edirne’yi Anadolu yakasına bağlayan Gelibolu-Edirne yoludur. İstanbul bu sıralarda Bizans Devleti’nin elindedir. Gelibolu-Edirne yolunun Uzunköprü yöresindeki Ergene ırmağı geçit yeri, ırmağın ilkbahar ve kış aylarındaki taşkınları nedeniyle günlerce ve haftalarca karşıya geçme olanaklarını önler. Defalarca ahşap köprüler yapılmışsa da bunlarda çöşkun sulara dayanamamaktadır. Türk orduları Çanakkale boğazından kolayca geçebildiği halde, taşmış Ergene orduyu durdurabilmektedir. Bu durumda sağlam ve büyük bir köprü gerekmektedir. Güvenlik; Uzunköprü’nün bulunduğu yer, başkent Edirne ile Gelibolu yolu üzerinde, Edirne’ye bir menzil uzaklıktadır. Menzil bir kervanın gün ışığında yol alabileceği en uzun mesafedir. Edirne’den gün doğumunda yola çıkan kervan gün batımında ancak Uzunköprü bölgesine ulaşmaktadır. Gelibolu’dan yola çıkan bir kervan da günün hangi saatinde Uzunköprü’ye varırsa varsın gece burada konaklar ve ertesi gün doğumunda yola çıkardı. Bu durumda bölgede bir takım soyguncular bulunmakta ormanlık alandan faydalanarak kervanlara zarar vermekteydi. Bu durumda ise tam anlamıyla bir şehir kurulması gerekmektedir. O yıl (1427) günümüz Hudut Tabur Komutanlığı’nın olduğu tarafa Yayalar Köyü kurulmuştur. Karşı taraftaki Ergene şehrinin kurulması ise 15 yıl sonra başlayacaktır.”<sup>12</sup> Bugün Hudut tabur*

---

<sup>12</sup> <http://www.marmarahaber.com.tr/haber/38538/edirnenin-ilocleri.html> Erişim: 28.11.2019

komutanlığının çevresinde bir yerleşim izi görülmemekte sadece birkaç fabrika bulunmaktadır.



5.Uzunköprü ve sel

Uzunköprü ve yapılışı, mimari özellikleri hakkında etraflı bir çalışmayı Cevdet Çulpan'ın çalışmasında buluruz.<sup>13</sup>

174 gözlü, 1200 m. uzunluğundaki Köprü bugün eksiksiz olarak ayakta durmakta ise de günümüze kadar varlığından, değerinden, ancak onu tanıyanların fark edebileceği çok şeyi kaybetmiştir. Özellikle köprü korkuluk dikmelerindeki kabartma figürlerin çoğu onarımlar sırasında kaybolmuş bugüne yalnızca gücün sembolü olarak kabul edilen fil ve aslan motifleri ile zerafetin ve belki de Edirne'nin sembolü olan bir lale motifi kalmıştır. Mukarnaslı destekler üzerinde taşınan bir balkon-locası ise tarihe karışmıştır. Cumhuriyet döneminde, iki motorlu aracın karşılıklı geçebilmesi için köprü'nün korkulukları yanlara doğru alınarak geçiş yolu genişletilmiştir. Ancak anıtsal bir eser olan köprüye bugün bakıldığında bu sayılan eksiklikler fark edilmektedir. Bu olgular normal bir durum değildir ama Uzunköprü'nün 600 yıla yakın bir süredir ayakta kalabilmesi olasılıkla geçirdiği bakımlar sayesinde olmuştur. Köprü'nün daha uzun yaşayabilmesi için alınmış çelişkili bir önlem yakın zamanda hizmete alınan Yeni Köprü'nün inşaatı olmuştur. Çelişkili dememizin nedeni aslında bir ironidir. Yeni köprü eskisine hayat verecektir ama bunu Edirne-Gelibolu karayolu trafiğini üstüne alarak yapacaktır. Yani eski Uzunköprü 600 yıla yakın sürdürdüğü asıl

<sup>13</sup> Çulpan, Cevdet, *Türk Taş Köprüleri*. TTK Basımevi, Ankara 1975, s.98-105.

işlevinden uzaklaşacak ve sadece ilçe trafiğine yol verecektir. Ancak köprüdeki gözlemlerimizde gördük ki köprünün trafiği hiçte azalmış değildir. Belki araç konvoyları azalmıştır ama köprü her an hızlı seyreden bir araç trafiğine sahne olmaktadır. Bu hızlı araç trafiği kadar riskli bir konu da Köprünün karayolları ağından ayrı kaldığı için bakımının daha zorlaşacak olmasıdır. Dileriz böyle bir olumsuzluk yaşanmaz ve Köprü daha uzun yıllar ayakta kalır.

### 3. Demiryolu

2017 yılından bugüne, Avrupa'nın yine trenle İstanbul'a kavuşacağından söz ediliyor.<sup>14</sup> Bu belki yakın zamanda gerçekleşecek ama artık Uzunköprü için önemli değil çünkü gelen trenler Uzunköprü üzerinden değil bugünkü yeni yoldan hatta belki açılacak yeni bir güzergâh üzerindeki yoldan gelecek. Geçmişin Uzunköprü'sünü şenlendiren Orient Ekspresi yine seferlerine devam edecek ama Uzunköprü artık bu trenin sesini duyamayacak.

Emren Mert adlı genç bir araştırmacının, Demiryolu çalışanları ile yaptığı konuşmalara dayanarak kaleme aldığı Trakya Uluslararası Demiryolu hattının kuruluş öyküsü şöyledir: *"Aslında hattı inşa eden firma bir Fransız şirketi. 19 yüzyılın ortalarında yapılmış. O günün koşullarına göre, İstanbul-Burgaz arasında yapılmış. Tabii işletmesi de Osmanlı ile ortak olarak bu şirkete ait, ama Fransız şirket kapitülasyonlar gereği daha çok gelir elde ediyor. Bu yüzden firma Trakya'yı karış karış gezerek nerede yerleşim yoğunluğu varsa, buraya istasyon gelecek mantığıyla daha çok para kazanmak uğruna, hem kıvrımlı, hem de bol duraklı bir hat inşa etmiştir. Bir de gün içinde tek gidiş, tek geliş olarak tasarladıklarından ötürü, ikinci bir hatta gerek duymamışlardır; bu sanırım biraz da az maliyet çok kazanç düşüncesinden doğan bir durum. Edirne'ye ilk tren 1873'te gelmiş, Karaağaç'taki ihtişamlı gar ise eski istasyonun yanına 1911'de yapılmıştır.*

---

<sup>14</sup> Öymen, Edip Emil.

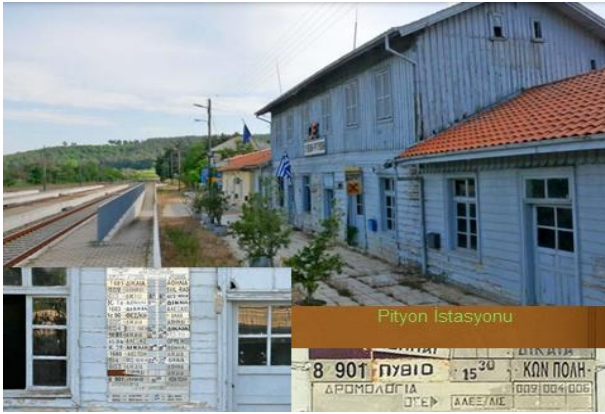
<https://www.herkesebilimteknoloji.com/yazarlar/edip-emil-oymen/abnin-hizli-tren-hatti-istanbula-ulasacak>

*Mondros ateşkesinden sonra Karaağaç yurtdışında kalınca trenler Uzunköprü'den öte gidememiş, işgal döneminde ise sadece asker ve mühimmat taşımak amacıyla işgalci güçler tarafından kullanılmıştır. Lozan'dan sonra Karaağaç'ın yurda alınmasından itibaren çalışmalar başlatılmış, 1926'da Edirne'ye yeniden tren gelmeye başlamıştır. Ancak hat, bu günler düşünülmeden yapıldığı için Uzunköprü'den sonra Yunan sınırının içinden geçerek Pityon istasyonu üzerinden Edirne'ye ulaşmakta, daha sonra Maraş Köprüsü'nü geçerek yeniden Yunanistan'a oradan Bulgaristan'a geçmekteydi. Yunanistan, sınırlarından geçen Türk trenleri için bizden vergi talep etmiş, Türkiye'nin de kabul etmesiyle, uzun yıllar Türkiye'nin parası giden her trenle birlikte çarçur olmuş. Fakat 60'lı yıllardan sonra bu durum iyice Türkiye'yi huzursuz etmeye başlamış. Yunanistan da kazandığı onca paraya rağmen Türk trenlerinin ülkesine girmesinden güvenlik açısından rahatsız olmuş.*

*Karşılıklı anlaşmaya varılarak 66 senesinde, Edirne'ye giden trenlerin tamamıyla Türkiye içinden gitmesine karar verilmiş. O sene mühendisler tarafından hemen çalışmaya başlanıp, hattın Pehlivanköy-Kapıkule arasında yapılmasına, eski hattın bir makasla ayrılmasına ve Kapıkule'den sonra Bulgaristan sınırına girerek Svilengrad'da Avrupa içlerine giden demiryollarına bağlanması kararlaştırılmış. Hemen yapımına başlanan demiryolu, 1969 yılında tamamlanmış ve 1970'te Edirne ve Kapıkule garlarının yapılmasıyla hat hizmete açılmış. Aynı yıllarda ise Halkalı-Kapıkule arası elektrifiye edilmiş.<sup>15</sup>*

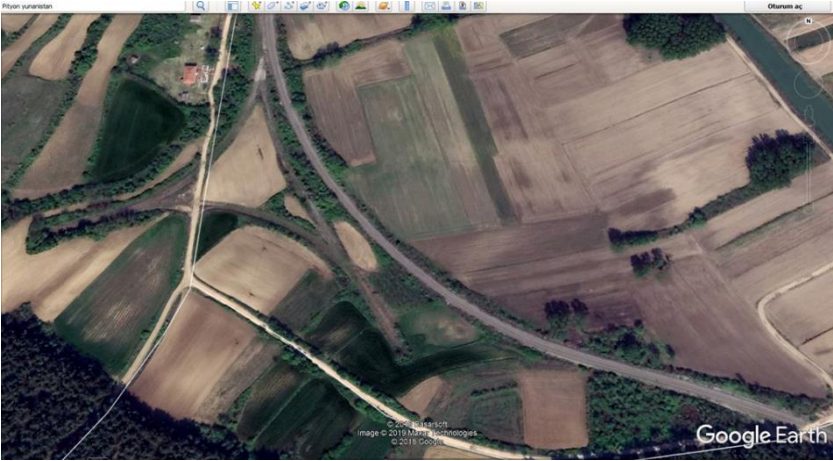
---

<sup>15</sup><http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=2440927#2440927>  
Erişim: 28.11.2019



6.Uzunköprü/Türkiye Pityon/Yunanistan

Gazeteci Edip Öymen ise aşağıdaki alıntıda, Trakya Uluslararası Demiryolunun önemine ve Simplon Ekspresinin Edebiyat ve Sanat dünyasındaki yansımalarına değinmiştir. *“Orient Ekspres, Türkçe’de kısaca Vagon-Li denilen Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CWIL) şirketi tarafından ilk kez 17 Mayıs 1883’te Paris’ten İstanbul’a doğru yola çıkan lüks bir yataklı trendi. 1888’den itibaren İstanbul ile Avrupa arasında doğrudan tren hattı nihayet kurulunca Orient Ekspres, aktarmasız seferleriyle İstanbul’a daha kolay ve daha hızlı ulaşmaya başladı. Yıllar içinde Londra, Berlin gibi büyük şehirlerden de kalkarak, Orta Avrupa’da buluşan Orient Ekspres’lerin varış adresi İstanbul ve Atina’ydı. Ama Orient*



7. Simpon Ekspres, Pityon İstasyonu güneyinde Avrupa/Atina/İstanbul demiryolu Kavşağı

*Ekspres denildiği zaman akla esas gelen şehir Atina değil, hep İstanbul oldu. Sirkeci İstasyonu, Orient Ekspres'in İstanbul'a düzenli seferleriyle birlikte ancak 3 Kasım 1890'da açılabilirdi. Dönemin en romantik, en gizemli, en lüks tren yolculuğu (aradaki iki Büyük Savaş saymazsak) yüzyıla yakın sürdü. Edebiyatçılara ilham kaynağı oldu: İngiliz romancı Agatha Christie'nin "Şark Ekspresi'nde Cinayet", Bram Stoker'in "Dracula", Ian Fleming'in James Bond karakterini canlandırdığı "Rusya'dan Sevgilerle" roman ve filmlerinde arka planda hep Orient Ekspres vardı."*<sup>16</sup> Yüzyıla yakın bir süreçte bu hat Doğuyu Batıya bağlayan bir güzergâh olarak kullanıldı. Bu güzergâh için yapılan Karaağaç Tren Garı bölgenin ve Edirne'nin kent yaşamına katkıda bulundu dahası Edirne'yi demiryolu ile Avrupa'ya bağladı. Avrupa'dan gelen veya Avrupa'ya gidecek olan Edirneliler Karaağaç Tren Garı'nda Orient Ekspres treninden indiler – bindiler. Karaağaç, Simpon ekspresinin Edirne Tren Garına geleceği saatlerde adeta bir bayram yerine dönüyor ve yolcu bekleyen, yolculuğa çıkacak Edirne'liler en şık kostümleriyle Gar çevresinde toplanıyorlardı. Bugün işlevsiz kalmış ve izleri görülemez olsa da Edirne

<sup>16</sup> Öymen, Edip Emil. Aynı yerde

yolcularını Orient ekspresi ile buluşturan dar hatlı bir demiryolu, yolcuları bugünkü Karaağaç yolu üzerindeki güzergâhtan Meriç köprübaşındaki Gümrük noktasına ulaştırıyordu.<sup>17</sup>



8.Edirne Karaağaç / Köprübaşı İstasyonları

Hat ilk açıldığında Uzunköprü bu güzergâh üzerinde geçilen bir istasyon muydu yoksa tren burada da duruyor muydu bu konuda çok fazla detaya sahip değiliz. Ancak Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırları belli olduğunda, Uzunköprü tren istasyonu bu hattın Türk –Yunan sınırının iki tarafında yer alan son istasyonlarından biri oldu (1926). İstasyon ana binasına bitişik ek binanın Gümrük karakolu-yapısı olduğu biliniyor. İstanbul-Edirne yolcusu bu istasyondan sonra Hududu geçip

<sup>17</sup> Bugünlerin tanığı olan rahmetli Mergup NURENGİN'in anlatımlarına dayanarak. Yılmaz BÜKTEL



Yunanistan'a giriyor ve iki istasyon yol kat edip tekrar Hududu geçerek Karağaç'taki Mimar Kemalettin yapısı Edirne ana İstasyonuna varıyordu. İstanbul'a gidişte da aynı güzergâh takip ediliyordu. Trenin Yunan sınırları içindeki yolculuğu sırasında vagon kapıları kilitlenerek olumsuz bir olayın oluşmasının önlenmesi amaçlanıyor olmalıydı. Tren Hududu Pityon demiryolu köprüsüyle geçiyor ve aynı isimli İstasyona ulaşıyordu.

1970 yılında Edirne'ye Pehlivanköy üzerinden giden yeni hat hizmete alındıktan sonra Uzunköprü sınır öncesi son istasyon karakterini kaybederek yurt içindeki son istasyon ve İstanbul – Uzunköprü hattı için de son durak olmuştur.

Ancak Yakın tarihimizde bu hattın 2005 yılında yeniden canlandırıldığı görüyoruz. Türk Demiryollarını Avrupa hatlarına bağlamayı amaçlayan bu çalışma sonucu İstanbul – Selanik arasında sadece klimalı yataklı vagonlardan oluşan Türk ve Yunan trenlerinin çalıştığı bir hat teşkil edilmiştir: Dostluk/Filia Ekspresi. Basında yer alan cazip tanıtımlar bu hattı ne kadar tercih edilir hale getirdi bilemiyoruz. *"İstanbul'dan her akşam 21.00'de kalkan yataklı Dostluk Ekspresi'ne atlayın, sabah Selanik'tesiniz. Kaleye çıkıp körfezi seyredin, sahilde yürüyüp Theo Angelopoulos'un filmlerini, İzmir'in eski rıhtımını hatırlayın, Atatürk'ün evini ziyaret edin, hal çevresindeki meyhanelerde leziz ahtapot ve kalamarlar eşliğinde uzo yudumlayın..."*<sup>18</sup> 8 Temmuz 2005 yılında başlayan seferler, Yunan hükümetinin, ekonomik krizden dolayı, tüm uluslararası tren seferlerini kaldırmasıyla, Dostluk treni seferleri de 13 Şubat 2011'de sonlandırılmıştı.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> <http://www.hurriyet.com.tr/yaz-basinda-selanik-11813103>

<sup>19</sup> <http://ulasim.genctur.com.tr/dostluk-treni-filia-express/> Erişim: 28.11.2019

<https://www.trenhaber.com/tcdd/istanbul-selanik-tren-seferlerinde-hedef-2019-h2578.html> Erişim: 28.11.2019

SÜRE	2. Mevki		1. Mevki	
	Tek Gidiş	Gidiş-Dönüş	Tek Gidiş	Gidiş-Dönüş
Istanbul - Alexandropolis	12,88 €	25,76 €	19,32 €	38,64 €
	32 TL	64 TL	48 TL	97 TL
Istanbul - Xanthi	16,08 €	32,16 €	24,22 €	48,44 €
	40 TL	80 TL	61 TL	121 TL
Istanbul - Thessaloniki	25,58 €	51,16 €	38,52 €	77,04 €
	64 TL	128 TL	96 TL	193 TL



9.Dostluk Ekspresi Fiyat tarifesi / Hedef 2019

2017 yılında Türk, Bulgar ve Yunan yetkililerin bir araya geldiği toplantıda 2019 yılı hedeflenerek bu hattın yeniden canlandırılması kararı alınmışsa da 2019 yılının son günlerine gelirken bu konuda henüz bir ilerleme görülememiş/kaydedilememiştir. “2019 yılına kadar İstanbul-Selanik arasında yük ve yolcu treni işletmeciliğinin sağlanması, Balkanlar’daki mevcut demiryolu altyapısının geliştirilmesine yönelik Türkiye, Bulgaristan ve Yunanistan yetkililerinin katılımıyla üçlü bir toplantının yapılması konusunda anlaşmaya varıldı.”<sup>20</sup>

### Sonsöz

İki önemli güzergâhın çakıştığı Uzunköprü, anıtsal eser niteliği taşıyan Köprüsü ve günümüze ulaşabilen külliye yapıları görmeye değer bir merkezdir. Kuşkusuz Uzunköprü’nün görmeye değer başka güzellikleri de vardır.

<sup>20</sup> <https://www.trenhaber.com/tcdd/istanbul-selanik-tren-seferlerinde-hedef-2019-h2578.html>

Yeni Uzunköprü ve çevre yolu bağlantısı, ilçeyi kuzey-güney karayolu rotası trafiğinin dışına çıkarmış ve kent yaşamının sakinleşmesine yol açmış olmalı. Kanımca bu sakinlik İlçe için bir şans olarak değerlendirilmeli ve İlçe imar edilmeli, salt bir tarım ve tarıma dayalı sanayi yerleşimi görünümünden çıkıp bakımlı bir turizm kenti haline getirilmelidir.

Uzunköprü, görmeye değer eserlerini meraklısına duyurmayı, bu kitleleri şehre çekmenin yollarını öğrenmeli, uygulamalı ve başarmalıdır. Çünkü Uzunköprü'nün bugün bulunduğu yer hak ettiği yer değildir. En basit örnekle Mostar şehri ve köprüsünü bütün Dünya tanıyorsa Uzunköprü de niye aynı ölçüde tanınmasın. Tabii bu konu benim önerilerimle halledilecek bir iş değildir. Merkezi ve yerel yönetim işbirliğinde, akademisyenlerin ve şehrin yerlilerinin katılacağı bir komisyon bu konuda olumlu yol haritaları ortaya koyabilir.

Benim konuya ilişkin önerebileceğim iki öncelikli yol var.

a) Uzunköprü'den şehre girişinde yer alan meydan düzenlemesi. Bu meydan kanımca Uzunköprü'nün vitrinidir. Hem köprü hem de İlçenin birleşim, kaynaşım noktasıdır. Bu meydan otopark, tarıma dayalı ticari bölge yapıları ve yoğun araç işgali altında kalmaktan kurtarılmalı. Nehir suyunun yükselme dönemleri de göz önüne alınarak meydana yapılacak park-trafik ve gezinti yolları, olanak varsa düzenlenecek kapalı otoparklarla meydan sakin ve gezilebilir ortama kavuşturulabilir.

b) Kırkkavak deresi ıslahının devamı olarak akarsuyun çevresinin daha gezilebilir olmasını sağlayacak bir yeşil alan projesi hazırlanmalı ve uygulanmalı. Bu yeşil alan çevresinde şehrin farklı bölgelerinde konumlanmış restoranların burada daha naif bir müşteri kitlesine kavuşacağını düşünüyorum. Yerleşimin ikamet ve iş bölgelerinin de akılcı yöntemlerle birbirinden ayrılması komisyonun irdeleyeceği konular olmalı.

Bu iki konu hemen akla geliveren örneklerden ancak belki de Uzunköprü'yü tanıtmak için yapılacak en önemli işler arasında geldiğini söylemek mümkündür.

## Kaynaklar

Akgün, Cüneyt. *Uzunköprü İlçesinin Arkeolojik Kültür Envanteri*, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Edirne, 2019.

Bağman, Latif. *Uzunköprü Tarihi ve Belgeleri*, 2005.

Çulpan, Cevdet. *Türk Taş Köprüleri*. TTK Basımevi, Ankara 1975.

Köylüoğlu, Neriman. "Uzunköprü'de Mimari Eserler. Cisri Ergene Kasabası (Uzunköprü) ve Köprü" *Aylık Yöre Kültür Dergisi*, sy. 59, Edirne, 2005.

Peremeci, Osman Nuri. *Edirne Tarihi*, Tıpkı Basım, 1939, \_\_\_\_\_, *Edirne Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri*, Edirne, 2013.

## İnternet Kaynakları

<http://www.atrium-media.com/rogueclassicism/Posts/00002417.html> erişim: 28.11.2019

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Hamitli,\\_Uzunk%C3%B6pr%C3%BC](http://tr.wikipedia.org/wiki/Hamitli,_Uzunk%C3%B6pr%C3%BC) erişim: 28.11.2019

<https://en.wikipedia.org/wiki/Uzunk%C3%B6pr%C3%BC> erişim: 28.11.2019

<http://www.marmarahaber.com.tr/haber/38538/edirne-nin-ilceleri.html> Erişim: 28.11.2019

<https://www.herkesebilimteknoloji.com/yazarlar/edip-emil-oymen/abnin-hizli-tren-hatti-istanbula-ulasacak>

<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=2440927#2440927> Erişim: 28.11.2019

<http://ulasim.genctur.com.tr/dostluk-treni-filia-express/> Erişim: 28.11.2019

<https://www.trenhaber.com/tcdd/istanbul-selanik-tren-seferlerinde-hedef-2019-h2578.html> Erişim: 28.11.2019

<https://www.trenhaber.com/tcdd/istanbul-selanik-tren-seferlerinde-hedef-2019-h2578.html> Erişim: 28.11.2019