

Makalenin Geliş Tarihi: 01.07.2018
Kabul Tarihi: 07.07.2018
Makalenin Türü: Araştırma-İnceleme

**ERZURUM DEVLET DEMİRYOLLARI MAHALLESİ PROJE
YARIŞMASI (1945)**

**ERZURUM STATE RAILWAYS NEIGHBORHOOD PROJECT
COMPETITION (1945)**

Doç. Dr. İsmail EYYUPOĞLU*

ÖZ

Demiryolu ulaşımı gerek Osmanlı gerekse Türkiye Cumhuriyeti döneminde önemini korudu. Özellikle 1950'lere kadar Türkiye'de öncelikli ulaşım aracı demiryolu idi. Alt-yapı kadar teknik konulardaki gelişim de bu süreci etkilemekteydi.

Bir bütün olarak düşünüldüğünde demiryolu ulaşımı yeni bir yaşam tarzını da beraberinde getirmekteydi. Gar binası etrafında oluşturulan yapı grupları genel ihtiyaçları karşılamak üzere konumlandırılmaktaydı. Bununla birlikte mimari açıdan modern hayatın bir yansıması idi. Geleneksel motifler de iç mekânlarda kullanılmaktaydı. Erzurum'a demiryolu hattı 1939'da ulaştı. Bundan iki yıl önce 1937'de gar binasının temeli atıldı ve 20 Ağustos 1939'da tamamlandı. Gar binası etrafında yapılacak binalarla ilgili ilk bakanlar kurulu kararı 11 Ağustos 1942'de yayınlandı. Ayrıca 1945'te Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğünce bir proje yarışması düzenlendi. Demiryolu işletme binası, toplantı evi, otel ve evlerden oluşan bir yerleşkenin projelendirilmesi istendi. Kazanımı belirlemek için izlenen süreç, Türkiye'de artık Cumhuriyet'in simgesi haline dönüşecek olan bu binaların sunduğu yeni yaşamın da ipuçlarını vermektedir.

Anahtar Kelimeler: Erzurum, Demiryolları, Mimari, Mahalle

ABSTRACT

Railway transportation has maintained its importance both during the Ottoman Empire and Republic of Turkey. Peculiarly, railways had been the of first priority of kind

* Atatürk Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Öğretim Üyesi; eyyopglu@atauni.edu.tr

of transportation until the 1950's in Turkey. The development in the technical issues has affected this process as well as the sub-structure.

When considered as a whole, railways brought with a new life-style. Building groups around the terminal were located in order to meet general needs. Besides, it was a reflection of modern life in terms of architecture. On the other hand, traditional motifs were used indoors. The railway line came to Erzurum in 1939. Two years earlier, the construction of the terminal started in 1937 and was completed on 20th August 1939. The first governmental decree about the buildings around the terminal was published on 11th August 1942. Moreover, a project competition was held by the General Directorate of State Railways in 1945. It was requested to project a complex consisting of a railway operation building, a meeting house, a hotel and houses. When the process followed to determine the winner is analysed, it is seen that it gives some clues about the new lifestyles brought with these buildings which will become the symbol of the Republic in Turkey.

Keywords: Erzurum, Railway, Architectural, Neighbourhood

GİRİŞ

Mustafa Kemal Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) toplantı yılı açılışlarında yaptığı her konuşmada gündeme getirdiği konulardan biri de demiryolu ulaşımının ülke için ifade ettiği önem idi. Özellikle Cumhuriyet'in ilanı sonrasında bu konudaki eksikliklerin süratle giderileceğini sıklıkla belirtti¹. Kaydedilen ilerlemelerden milletvekillerini haberdar etti. Mali kaynak için yeni düzenlemelere gidildi². Demiryolu hattının Doğu Anadolu'ya ulaşması amacıyla planlamalar yapıldı³. Mustafa Kemal 1 Kasım 1928'de TBMM'de Sivas, Erzurum demiryolu hattının inşası için artık çok fazla beklenilmeyeceğini vurguladı⁴. Demiryolu 30 Ağustos 1930'da Sivas'a ulaştı. Ancak

¹ TBMM'de 1 Mart 1924'te yaptığı konuşma buna örnek olarak verilebilir. (**Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (ASD)**, I, Ankara, 1997, s.346.)

² **ASD**, I, s.365.

³ Demiryolu ulaşımının Erzurum'a gelmesi için çaba gösterileceğine de yine Mustafa Kemal, Erzurum'a deprem vesilesi ile yaptığı ziyarette değindi: "*Şarkı diğer vatan aksamına bağlayacak bir şimendifer hattının buraya kadar temdidini Türk Cumhuriyeti için hayati bir mesele addediyorum*". (İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, 2001, s.99.)

⁴ **ASD**, I, s.376.; 1929'a gelindiğinde son bir yıl içerisinde 445 kilometre (km) demiryolu döşenmiş ve bir yıla kadar yeniden 500 km döşenilmesi kararlaştırılmıştı. Erzurum hattına ait ön çalışmalar da başlatılmıştı. Bu süreçte yabancıların ellerinde bulunan demiryolu işletmeleri de devletleştirilmekteydi. Mersin-Adana demiryolu, Devlet Demiryolları İşletmesi bünyesine alınmıştı. (**ASD**, I, s.380.)

belirlenen hedefe varma konusunda sıkıntı yaşanmaktaydı⁵. Sorunların aşılmasından sonra hattın ihalesi 12 Haziran 1933'te yapıldı. İnşaata 4 Eylül 1933'te Sivas'tan başlandı⁶.

Erzurum hattının tamamlanması için sergilenen kararlılık Mustafa Kemal Atatürk tarafından 9 Mayıs 1935'te Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) Dördüncü Büyük Kurultayı'nda bir kez daha ifade edildi⁷. Yine onun tarafından 1 Kasım 1937'de TBMM'de demiryolu siyaseti ile ilgili olarak önemli açıklamalarda bulunuldu. Ana hatlar üzerindeki yerleşim yerlerinin çevre illerle birbirine bağlandığı belirtildi. Sivas'tan sonra bir yıl içerisinde Erzincan'a ulaşılmış olacağı belirtildi⁸. 20 Kasım 1937'de Sivas-Divrik hattı işletmeye açıldı. 8 Ekim 1938'de demiryolu Erzincan'a ulaştı⁹. Bundan bir yıl sonra da Erzurum'a varacağı TBMM'de Atatürk'ün sağlık sorunlarından ötürü onun adına konuşma yapan Celal Bayar tarafından ifade edildi¹⁰. Demiryolu hattı 28 Temmuz 1939'da Aşkale'ye, 6 Eylül'de ise Erzurum'a ulaştı. Hattın tamamen açılışı ise 20 Ekim 1939'da gerçekleştirildi¹¹.

Erzurum gar binasının temeli ise demiryolu hattı Erzurum'a ulaşmadan iki yıl önce 20 Temmuz 1937'de atıldı ve 20 Ağustos 1939'da tamamlandı. Kesme taştan, neo-klasik üslupta yapılmıştır¹². Alman mimarlar tarafından projelendirilen Erzincan Tren

⁵ "1929'da başlayan dünya ekonomik buhranı hükümetin demiryolu politikasının gerçekleşmesini engelledi. Bütçede yapılan zorunlu tasarrufların dolayısıyla yeni demiryolu inşaatlarına girişilemedi. Bununla birlikte kararlaştırılan Sivas-Erzurum demiryolu ile ilgili etüt çalışmaları durdurulmamıştı. Çünkü ülkenin bu bölgesinin her türlü ulaşımından yoksun bulunması hem askeri hem de iktisadi yönden sakıncalı idi". (İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, s.99.)

⁶ İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, s.100-101.; 1 Kasım 1934 itibarıyla yapılmakta olan yeni demiryolları 500 km geçmekteydi. Satın alınanlarla birlikte devlet tarafından işletilen demiryolu 5000 km olmuştu. (ASD, I, s.395.)

⁷ "Akdeniz'i demirle Karadeniz'e bağladık. Anadolu'da özel şirketler elindeki bütün yolları satın aldık; İstanbul ve İzmir'de liman ve rıhtım işleri devlet eline geçti; Diyarbakır kapısında. Antalya'ya, Erzurum'a, kömür yurduna durmadan gidiyoruz. Devlet Demiryolları Kurumu, bugün kendi malımız olan beş yüz milyon liralık bir işi çevirmektedir". (ASD, I, s.398.)

⁸ "Cumhuriyet'in ilk senelerinden beri, dikkatle, ısrarla üzerinde durduğumuz demiryolları inşaat siyaseti, hedeflerine ulaşmak için, durmadan başarı ile tatbik olunmaktadır. Şark ve cenupta, Sivas, Diyarbakır gibi, büyük menzillere varan hatlar, geçen yıl içinde, Sivas-Malatya iltisakiyle birbirine bağlanmıştır. Zonguldak'a varmış olan hat dahi, bu zengin kömür havzasını, iç vatana bağlamış bulunuyor. Sivas'tan sonra, şarkta doğru uzayıp gitmekte olan hat da, ilk menzili Divrik'e varmıştır. Bu kol, önümüzdeki yıl, Erzincan'a ulaşmış bulunacaktır. Diyarbakır'den şarkta uzanacak hattın da inşasına başlanmıştır. Şark demiryollarının satın alınmış olduğunu bilirsiniz. Cenupta Nusaybin'e giden hattın maada, yurt içinde bütün demiryollarının idare ve işletilmeleri, Cumhuriyet Hükümeti'nin elindedir". (ASD, I, s.416-417.)

⁹ İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, s.101-102.

¹⁰ ASD, I, s.427.

¹¹ İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, s.102

¹² <http://puskulcu.blogspot.com/2009/10/gar-binasi.html> Erişim Tarihi: 03.07.2018.; <http://www.rayhaber.com/2014/06/erzurum-tren-gari-ndaki-muzeyle-tarihe-yolculuk/> Erişim Tarihi: 03.07.2018

Garı ile büyük bir benzerlik içermektedir¹³. Her ikisi de iki katlı, simetrik yapılı, orta bölümü çıkıntılı gar örnekleri arasındadır. “İstasyon binaları arasında en önemli yapı gar binalarıdır... Genellikle geleneksel öğelerin kullanıldığı bu yapılarda eklektik bir üslup göze çarpmaktadır. Yurdun dört bir tarafında inşa edilen demiryolu binalarında birçok ülkenin izlerini görmek mümkündür”¹⁴.

Erzurum garının etrafında yapılacak binalarla ilgili olarak da dönemin hükümeti tarafından 11 Ağustos 1942’de bir kararname çıkartıldı. Devlet Demiryollarınca Erzurum’da yapılması planlanan altı adet lojman, bir “*mıntika mühendisliği*” ve bir mağaza binası için keşif bedeli 280.000 liradan “*emaneten*”¹⁵ yaptırılmasına karar verildi¹⁶. Bu hazırlıkların tamamı hem halkın hem de personelin ihtiyacını karşılamak için yapılmaktaydı. Demiryollarının genel hizmet kapsamı da dikkate alınınca bilinen faaliyet alanı daha da genişlemekteydi.

Devletin bu bölgeye güvenlik, yardım ve ekonomik alanda daha etkin hizmet ulaştırabilmesi için demiryolu büyük imkânlar sunmuştu. Çağdaş uygarlığın takibi konusunda da yapısal bir değer oluşturmaktaydı. Bunlardan birisi demiryolu ulaşımında kullanılan yapılardı. Türkiye Cumhuriyeti’nde sosyal hayatın yeni merkezi olarak gar binası etrafında oluşturulacak yerleşke planlanmaktaydı. İstasyon binaları modernizmin simgesiydi¹⁷.

Erzurum’a demiryolu işletme binası, toplantı evi, otel ve evlerden oluşan ve o günün tabiriyle “*mahalle*” günümüzde ise bir tür “*yerleşke*” olarak ifade edebileceğimiz bir yaşam alanının oluşturulması için 1945’te harekete geçildi. Bu amaçla bir proje yarışması düzenlenecekti. Yarışma süreci Türk mimarlığının geldiği seviyeyi ifade etmesi bakımından da önemli idi. Ayrıca Türk modernleşmesinin simge yapılarından birisi olarak bu döneme ait önemli ipuçlarını da barındırmaktaydı.

¹³<http://www.ensonhaber.com/depremlerin-yikamadigi-yapi-erzincan-tren-gari.html> Erişim Tarihi: 03.07.2018.

¹⁴ Mehmet Emin Başar, Hacı Abdullah Erdoğan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türkiye’de Tren Garları”, **Selçuk Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi**, XXIV, S.3, (2009), s.39-41.

¹⁵ Araya bir müteahhit girmeksizin, idarenin kendi imkânlarıyla veya kısımlara ayırarak taşeronlara vermek suretiyle gerçekleştirdiği işleri ifade etmek için “*emaneten*” ifadesi kullanılır. (<http://mevzuat.meb.gov.tr/html/141.html> Erişim Tarihi: 10.07.2018.)

¹⁶ **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**, 080.18.01.02.99.72.20.

¹⁷ Firdes Temizgüney, “Demiryolu Ulaşımının Erzurum’a katkıları” **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, S.53, (2015), s.264-267

A- DERECEYE GİREN PROJELERİ BELİRLEMEK İÇİN İZLENİLEN SÜREÇ

Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü'nce Erzurum'da yapılması planlanan Devlet Demiryolları Mahallesi için bir proje yarışması düzenlendi. Bu etkinliğe sadece yüksek mimar ve yüksek mühendisler katılabilecekti. Başvuru safhasından itibaren sürecin tamamından Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü sorumlu olacaktı. Katılımcılar tarafından hazırlanan projelerin kapalı zarf içinde Yol Dairesi Reisliğine teslim edilmesi gerekiyordu. Başvurular belirlenen kurallar içerisinde yapılacaktı. Sürecin tamamlanmasından sonra ise sıra jüri üyelerinin kimlerden oluşacağına gelmişti. Önceden bu işlemin yapılmamasının sebebi yarışmanın güvenliği hususuydu. Ayrıca jüri üyelerinin ismi önceden açıklanmış olursa, adaylar bu kişilere ulaşarak hem yarışmanın güvenliğini tehdit hem de baskı oluşturabilirdiler¹⁸.

Böylece 8 Şubat 1945'te jüri heyeti oluşturuldu: Hangi kurumu temsilen kimlerin jüride bulunduğu ise dönemin yayın organlarında şöyle sıralanmaktaydı: Devlet Demiryolları, Prof. P.Bontz ve Yüksek Mühendis Nureddin Evin; Nâfia Bakanlığı, Yüksek Mimar Orhan Alsaç; Yüksek Mühendisler Birliği, Yüksek Mühendis Sabiha Güreyman ve Yüksek Mimarlar Birliği, Yüksek Mimar Sezai Ergüç. Bu isimlerin içerisinde Prof. P.Bontz Jüri Başkanlığı'na getirilmişti. Raportörlük görevini ise Yüksek Mimar Orhan Alsaç üstlenmişti. 17 Şubat 1945'te P.Bonatz'ın başkanlığındaki jüri toplandı¹⁹.

İlk önce başvuru süreci sıkıntılı olan projelerin durumu değerlendirildi. Örneğin katılımcılardan birisi projesini belirtilen tarihler içerisinde teslim etmemiş ve bir günlük gecikme gerçekleşmişti. Hatta projesinin kabulü konusunda ısrarcı davranmıştı. Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü de konuyu jürinin kararına bırakmıştı. Yapılan değerlendirme de sonuç, adayın aleyhine idi. Yarışma kuralları açıktı. Başvuruların ne zaman başlayıp, hangi tarihte biteceği belirtilmişti. Şayet buna uyulmazsa yarışmanın ciddiyeti tartışılmaya başlanırdı. Disiplin bu sebeple çok önemliydi. Bu gerekçeyle adı geçen aday proje reddedilecekti. Bu da bize jürini oldukça kuralcı davrandığının bir göstergesi olacaktı. İşler ciddiyetle yapılmaktaydı. Yine bir diğer aday; projesini Yol Dairesi Reisliği yerine yanlışlıkla Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü'ne teslim etmişti. Yetkililerce proje zarfı açılmış ve içine bakıldıktan sonra tekrardan kapatılmıştı.

¹⁸ Mimarlık (Dergi adına yazılan makale), "Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası", **Mimarlık**, Yıl: 2, S.8-9, (1945), s.8.

¹⁹ "Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası", s.8.

Bu durum jürinin bilgisi dışında gerçekleşmişti. Heyet tarafından yapılan değerlendirme adayın lehine sonuçlanacaktı. İlgili zarf, başvuru esnasında belirtilen başkanlığa teslim edilmemiş ve hata ile açılmış olsa da aday projenin seçmelere katılmasına bir engel oluşturmayacağı yönünde karar verilecekti²⁰.

Daha sonra jüri tarafından aday projeler geliş sırasına göre açıldı. İstenilen görünümünün tamam olup olmadıkları incelenerek bunlara sıra numarası verildi. Yarışmaya yirmi iki proje katılacaktı. Sıralama sayısı ile birlikte rakamlardan oluşan “rumuz” ve “lâvha” adetlerini gösteren numaralar yazılacaktı. Yirmi iki proje için jüri tarafından değerlendirme yapılmadan önce şöyle bir sıralama yapılmıştı²¹:

S.No	Rumuz	Lâvha	S.No	Rumuz	Lâvha
1	10385	7	12	81118	16
2	81556	9	13	54925	19
3	15175	9	14	52457	18
4	83337	11	15	27027	18
5	37656	11	16	70509	11
6	76167	11	17	01717	09
7	71417	07	18	12365	09
8	27445	17	19	14444	15
9	57311	13	20	33333	13
10	01894	12	21	12145	10
11	72727	08	22	54321	07

Jüri tarafından alınan karar doğrultusunda heyette bulunan üyeler 13 Şubat 1945’e kadar aday projeleri inceleyecekti. Yine aynı gün saat 14:00’de birinci eleme gerçekleştirilecekti. Belirlenen gün ve saatte toplanan beş jüri üyesi yeterli puanı alamayan ve sıra numaraları bölüm çizgisinin üstünde kalan şu beş projeyi tasfiye etti: 1/10385, 11/72727, 11/70509, 18/12365, 21/12145. Geriye kalan projeler arasında yapılan ikinci elemelerde de aşağıdaki altı proje elenecekti: 2/81556, 3/15175, 5/37656, 7/71417, 13/54925, 20/33333²².

Son elemeye kalan on bir projenin yeniden incelenmesi ve açıklamaların ortak olarak okunmasından sonra ödüllerin dağıtılması işi 15 Şubat 1945’de Perşembe günü yapılacak toplantıya bırakıldı. Böylece toplanan jüri son elemeyi yapmış ve aşağıda sıra

²⁰ “Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası”, s.8.

²¹ “Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası”, s.8.

²² “Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası”, s.8-9.

numarası ve rumuzları yazılı altı projeyi de derece ve mansiyon almaya yetersiz bularak tasfiye edecekti: 4/83337, 6/76167, 15/27027, 17/01717, 19/14444, 22/54321²³.

Geriye kalan beş projeden 9/57311 rumuzlu proje jürinin oy birliği ile birinci; 10/01894 rumuzlu proje dört oyla ikinci ve 8/27445, 12/81118, 14/52457 rumuzlu projeler de mansiyon kazanmışlardı. Böylece sıralama belli olmuş ve alınan kararlar tutanağa geçirilmişti. Yarışmaya katılan projeler konusunda herhangi bir şüpheye fırsat vermemek için kapalı zarf içinde proje sahibinin ismi muhafaza edilmişti. Bu sebeple başvuru sırasında adaylara bir sıra numarası ve rumuz verilmiş ve süreç bu esasa göre işletilmişti²⁴.

B- PROJE YARIŞMASI'NIN SONUÇLANMASI

Dereceye giren beş projenin zarfları açıldı. Birinciliği İstanbul Teknik Üniversitesi'nden Prof. Dr. Mühendis ve Yüksek Mimar Ali Mukbil Gökdoğan kazandı²⁵. Kendisi bu projeyi tek başına yapmamıştı. Ortak projeydi. Yüksek Mimar Eyüp Asım Kömürçüoğlu²⁶ ile birlikte hazırlamıştı. Jüri tarafından Zarfın açılması ile Erzurum

²³ “Erzurum DDD Mahallesi Proje Müsabakası”, s.9.

²⁴ “Erzurum DDD Mahallesi Proje Müsabakası”, s.9.

²⁵“Erzurum DDD Mahallesi Proje Müsabakası”, s.9.; İstanbul Yüksek Mühendislik okulundan mezun olduktan sonra aynı okulda Müderris Muavinliği yaptı. Atatürk'ün Türkiye'nin imarı için yurt dışına gönderdiği gençler arasındaydı. Stuttgart Technische Hochschule'ye kayıt yaptırdı. Stuttgart Yüksek Mühendislik Okulu'nda Doktora yaptı. İTÜ Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyeliği ve Dekanlığı, Kurucu Meclis Bakanlar Kurulu Üyeliği (6 Ocak 1961-25 Ekim 1961) Bayındırlık Bakanlığı (05.01.1961-23.08.1961) yaptı. Prof. Dr. Nüzhet Gökdoğan ile evli ve iki çocuk babasıydı. İngilizce, Almanca, Fransızca ve az İtalyanca bilmekteydi. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HB25.htm>; https://tr.wikipedia.org/wiki/Ali_Mukbil_Gökdoğan Erişim Tarihi 16.05.2018); Prof. Dr. Ali Mukbil Gökdoğan Öğretim Üyeliği'nin yanı sıra 27 Mayıs 1960 Askeri Darbesi'nden sonra kurulan Hükümet'te Bayındırlık Bakanı olmuştu. 33. Dereceden ve “Yüksek Şûra” üyesi Üstad-ı Âzam bir masondu. Ali Mukbil Gökdoğan prensip sahibi bir kişiydi. Ayrıca “otoriter, dürüst ama eşyanın tabiatını zorlamayan hâkim bir zattı”. Eşi Nüzhet Hanım da Fransa'da bayanları masonluğa kabul eden bir locaya giriş töreniyle kabul edilmiştir. Bu tarihlerde Türkiye'deki üç kadın masondan birisiydi. (Ahmet Yüksel Özemre, **Portreler-Hatıralar**, İstanbul, 2007, s.147-149.)

²⁶ 1910'da İstanbul'da doğdu. Yüksek Mimar Asım Bey ve Seniha Hanım'ın oğludur. İlk ve orta öğrenimini İstanbul'da 1931'de tamamladı. 1932'de Yüksek Öğrenim için Almanya'ya gitti. Eğitime Almanya'da Milli Eğitim Bakanlığı'nın burslu öğrencisi olarak devam etti. 1937'de Berlin Technische Hochschule Mimarlık Bölümü'nü “pekiyi” derece ile bitirdi. Başarısından ötürü Avrupa'da mesleki inceleme ile ödüllendirildi. Birçok Avrupa kentini gezdi. 1937'de Türkiye'ye döndü. İki yıl Milli Eğitim Bakanlığı Mimari Proje Bürosu'nda görev aldı. Güzel Sanatlar Akademisi'nde Prof. Dr. B. Taut'un yanında asistan olarak çalıştı. Askerlik görevini tamamladıktan sonra Yüksek Mühendis Mektebi'nin Mimari Şubesi'ne asistan oldu. Bu okulun 1944'de İstanbul Teknik Üniversitesi'ne dönüşmesiyle Doçent unvanı aldı. 1961'de İstanbul Belediyesi bünyesinde imar planlamaları ofisinde çalıştı. 1962'de Berlin Teknik Üniversitesi ve Karadeniz Teknik Üniversitesi'nde misafir Öğretim Üyesi olarak çalıştı. 1964'te Profesör oldu. 1969'da da bu kadroya atandı. Ayrıca Berlin Teknik Üniversitesi Senatosu kendisine “Eski Türk Evi” konulu doktora tezi ile Kömürçüoğlu'na doktor unvanını verdi. (Hande Suher, “Sayın Prof. Dr. Eyüp A. Kömürçüoğlu'nun İTÜ Mimarlık Fakültesi'nde Fıili Hizmet Sürecinin Tamamlanması Töreni”, XLIX, S.380, (Nisan-1980), s.142.) Aynı özgeçmiş “Mimarlık” dergisinin 273. Sayısında da mevcuttur. Yazarı belli değildir. (“Eyüp Asım Kömürçüoğlu... Hangimiz O'nun Kitaplarına Başvurmadık ki?”, **Mimarlık**, S.273/1, (1997), s.10.); TRT 2'de yayınlanan Cumhuriyete Kanat Gerenler başlıklı programın bir bölümü

Devlet Demiryolları Mahallesi proje yarışmasını ortak bir proje kazandığı anlaşılacaktı²⁷. İkisi de alanında oldukça yetkin iki mimar idi. Yarışmayı kazanmaları sürpriz olmamıştı. Aralarında “*hoca-öğrenci ilişkisi*” bulunmaktaydı²⁸. Bu birlikteliklerini ortak projeler hazırlama noktasına kadar taşıyacaklardı.

İkinciliği İstanbul Teknik Üniversitesi’nde Doç.Yük.Mimar Orhan Safa²⁹ ile Doç.Yük.Mimar Kemal Ahmet Arû³⁰nun projesi kazandı³¹. Mansiyon alan proje sahiplerinin ise tamamı yüksek mimar idi. Bunlar arasında oldukça başarılı bir kariyerin başlangıcında olan Leman Tomsu³² ilk olarak jürinin dikkatini çekmeyi başarmıştı.

de Mimar Asım Kömürcüoğlu’na ayrılmıştı. Kızı Nezihe Taner programın konuğudur. Ailesi ile ilgili şu bilgileri vermektedir: Asım Kömürcüoğlu’nun 1879’da Üsküp’ün Kratova kasabasında doğdu. Annesi Hayriye Hanım, babası Yüzbaşı Eyüp Sabri Beyidi. Kendisinden başka üç kız kardeşi daha olduğu bilgisini kızı Nezihe Taner vermektedir. Eğitimi babasının mesleği dolayısıyla Anadolu’nun çeşitli şehirlerinde yaptığını ve tarihi eserlere ilgi duymaya da bu dönemde başladığını belirtiyor. Bitlis’teyken Annesi öldü ve ailecek Kratova’ya dönüldü. Bir süre sonra babası da öldü. Amcası ve halası onunla ilgilendi ve onu Manastır’daki Askeri Okula kaydettirdiler. Burasını sevmedi. İstanbul’daki Bahriye Mektebine gönderildi. Fakat Asım Kömürcüoğlu askerlik yerine mimar olmak istiyordu. Eğitimine Vefa İdadisi’nde devam etmiş, mezun olmuş ve oradan Sanayi-i Nefise diye adlandırılan bugünkü akademiye yazıldığı bilgisini vermektedir. Yine 1900’de mimari eğitimine başladığını ve 1905’de akademiyi birincilikle bitirdiğini belirtmektedir. Yirmi altı yaşında meslek hayatına başlamıştır. Görev yaptığı ilk yer Evkâf Mimarlığıdır. Burada büyük bir deneyim kazanmıştır. 1906’da Semiha Hanım ile evlenir. Üç çocuk sahibi olur. Bursa Çinilerini restore etmesinden ötürü Avrupa da literatüre geçer. Yurtdışına gider. Türkiye’ye döndükten sonra İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Tatbikat Bürosuna mimar olarak atanır ve orada Alman Profesör Bruno Taut’un yardımcısı olarak görev yapıyor. Askerlik sonrası Başında Prof.Dr.Mukbil Gökdoğan’ın bulunduğu Yüksek Mühendis Okulu Mimarlık Bölümü’ne yapılar dersi asistanı olur. (<https://www.youtube.com/watch?v=AvQmUQ66j5E>;<https://www.youtube.com/watch?v=7mmpvF3oOC> M Erişim Tarihi: 16.05.2018) Dikkat edilirse iki biyografik bilgi arasında tezat vardır. Özellikle doğum ve eğitim kısmı tartışmalıdır. Kendisinin B.Taut’un asistanı olduğu sürece kadar olan dönem farklı bilgiler içermektedir.

²⁷ “*Erzurum DDD Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.9.

²⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=7mmpvF3oOC> Erişim Tarihi: 16.05.2018

²⁹ Orhan Safa 1911’de Bükreş’te doğdu. Babası Bükreş, Kopenhag ve Sofya Sefiri Sefa Bey idi. İki defa da Hariciye Nazırlığı yapmıştı. Yurt dışında bir müddet okuduktan sonra Galatasaray Lisesi’ne girdi ve 1929’da mezun oldu. Aynı yıl Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık Şubesi’ne girdi. 1935’te buradan mezun oldu. Yüksek Mühendis Mektebi’ne asistan oldu. Bir süre serbest çalıştıktan sonra Yıldız Teknik Okulu’nda çalışmaya başladı. 1944’te Doçent oldu. 1950’de İTÜ Mimarlık Fakültesi’nde Profesörlüğe atandı. 1952-1954 arası Mimarlık Fakültesi Dekanı oldu. 1960’da 147’ler olayı ile üniversiteden uzaklaştırıldı. 1962’de geri iade edildi. Çeşitli yarışmalarda birincilikler ve mansiyonlar kazanan Prof.Dr. Orhan Safa 17 Haziran 1996’da İstanbul’da öldü. (<http://www.oktayaras.com/orhan-safa/tr/29462> Erişim Tarihi: 16.05.2018.)

³⁰ Kemal Ahmet Arû (1912-2005) mimar, şehirçi, teknokrat, eğitimci, kuramcı ve uygulayıcıdır. Cumhuriyet’in ilk teknik kadrolarını oluşturan kuşağın içerisinde yer almaktadır. Birleşmiş Milletler adına uzmanlık, uluslararası yarışmalarda jüri üyesi ve katıldığı yarışmalarda da birçok ödül kazanmıştır. Özellikle 1940’lı yıllarda bir taraftan üniversitede akademik faaliyetlerde bulunurken diğer taraftan Türkiye’nin önde gelen müteahhitlerinden birisi olacaktı. Türkiye’deki analitik ve bilimsel kent planlamasının öncülerinden. (Mehmet Rıfat Akbulut, “*Kemal Ahmet Arû ve Misyon Kuşağı*”, **Tasarım+Kuram**, S.14, (2012), s.1-10.)

³¹ “*Erzurum DDD Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.9.

³² Leman Tomsu 1938 ile 1954 arasında katıldığı yarışmalarda beşi birincilik olmak üzere on dört ödül almış ve 1936 ile 1959 arasında on yedi uygulama projesi gerçekleştirmiş olması bir başarı öyküsü olarak değerlendirilmektedir. (Leman Cevat Tomsu: *Türk Mimarlığı*’nda bir öncü, 1913-1988, (Kitap Tanıtımı: Belgin Turan Özkaya, Elvan Altan Ergut), **Mimarlık**, S.373, (Eylül-Ekim 2013), sny.); Leman Tomsu Münevver Belen ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk kadın mimarlarından birisidir. Güzel Sanatlar Akademisi’nden 1934’de Mimar olarak mezun oldu. 1935’in Şubat ayında İstanbul’da tayin edildiği kurumda şehir plancısı ve mimar olan Alman Martin Wagner ile çalıştı. 1937-1938’de Almanya’ya gitti. Dönüşte İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi’nin kurucu ilk dekanı ve Prof.Dr.Emin Halit

Ayrıca proje yarışmasına katılan karı-koca mimar bir çift de bulunmaktaydı. İsimleri sonradan sıklıkla eserleri ile anılacak olan Hamit Kemali Bey ve Harika Kemali Söylemezoğlu idi³³. Bu iki genç mimar 1945'te Erzurum Devlet Demiryolları Mahallesi Proje Yarışmasına katıldı ve mansiyon ödülüne layık görüldü³⁴. Bu ödülü almaya hak kazanan bir diğer yüksek mimar ise A.Sabri Oran³⁵ idi. Yarışma jürisi tarafından yapılan bu değerlendirmeye gerekçeli kararını da ekledi. Kazananı belirlemek için üç safhadan oluşan bir eleme süreci izlenmişti. Birinci ve ikinci elemelerde on bir adet proje mimari ve “*plan tertibi*” açısından yetersiz bulunmuştu. Üçüncü elemeye kalan mimari projeler hakkında ise jüri ayrıntılı olarak yazılı görüş bildirdi³⁶.

C- ÜÇÜNCÜ ELEMEYE KALAN MİMARİ PROJELERE DAİR JÜRİNİN GEREKÇELİ KARARI

1- Yarışmada Dereceye Giren Projeler

Jüri tarafından beğenilen projenin rumuzu 57311 idi. Vaziyet planı ilk bakışta biraz karışık görünse de planlanan binalar birbirleriyle ilintili olduğu belirtilmekteydi. Toplantı evinin girişinde yemek salonu bulunmaktaydı. Burasının “*gardrop*” ve otelle bağlantısı bulunmaktaydı. Bununla birlikte bina gurubunun güneyinde yer alan bahçe ile de komşu idi. Güney yönünde “*açıklık ve ferahlık hissi*” veren bir konuşlanış söz konusuydu. Planda avlu içerisinde yer alan dükkânlar da projenin dokusuna değer

Onat'ın asistanı olarak çalışmaya başladı. Başarılı bir kariyeri oldu. Geride birçok eser bıraktı. 1988'de İstanbul'da öldü. (<https://archnet.org/authorities/3387> Erişim Tarihi: 23.05.2018)

³³ Hamit Kemali Bey Almanya'da mimarlık eğitimine başlamış ve derece ile mezun olduktan sonra Türkiye'ye dönmüş genç bir mimar idi. 1939'da Almanya'da Stuttgart Teknik Üniversitesi'nden Mimar olarak mezun oldu. 1940'da Türkiye'ye döndü. Mesleki ve akademik kariyerine başladı. 1944'de o da kendisi gibi mimar olan Harika Alpar Hanım ile evlendi. 1945'te ikiz çocukları oldu. Hamit Kemali Bey 1995'te öldü. (<http://v2.arkiv.com.tr/m1028-kemali-soylemezoglu.html> Erişim Tarihi: 23.05.2018)

³⁴ 1918'de İstanbul'da doğdu. 1940'lı yıllarda eşi ve iş ortağı Kemali Söylemezoğlu ile modern Türk mimarisinin gelişimine şahitlik etti. Modern Türkiye'nin kadın mimarlarının ilk kuşağı arasında eşi Mimar Kemali Söylemezoğlu ile birlikteliğini iş ortaklığına dönüştüren bilinen ilk örneklerdendir. 1938'de Güzel Sanatlar Akademisi Mimarî bölümünden mezun oldu. O yıl mezun olan iki kadın mimardan birisiydi. 1934-1942 aralığında Mimarlar Birliğine kayıtlı ilk kadın üyeler arasında Leman Tomsu, Leyla Baydar, Celile Berk Butka ile birlikte Harika Alpar Söylemezoğlu da bulunmaktaydı. 1944'de Kemali Söylemezoğlu ile evlendi. 1945'de ikiz çocukları oldu. Çoğunlukla eşi ile birlikte çalıştı. Onunla bazı mimari proje yarışmalarına katıldı. 1945'deki Erzurum Devlet Demiryolları Mahallesi Proje Yarışması da bunlar arasındaydı. (<https://archnet.org/authorities/6443> Erişim Tarihi 23.05.2018)

³⁵ Stuttgart'ta mimarlık eğitimi alırken Paul Bonatz'ın öğrencisi oldu. Birçok eserin ortaya çıkmasında önemli katkıları oldu. Anadolu'da inşa edilen Halkevi binalarının birçoğunun mimarı A. Sabri Oran'dı. CHP bünyesinde çalışırken bu eserleri ortaya koydu. Bunun yanı sıra Arkitekt Dergisi'nde de makaleler ve çevirileri bulunmaktadır. (https://sedakayim.files.wordpress.com/2012/12/arredamento_0708-11_issue_bonatz.pdf Erişim Tarihi 23.05.2018; Hans Volkart, “*Dünün, Bugünün ve Yarının İkâmet Şekilleri*”, (Çev: Sabri Oran), *Arkitekt*, S.295, (1959-02), s.74-76.; Sabri Oran, “*Üstad Mimar Paul Bonatz*”, *Arkitekt*, S. 289, (1957-04), s.176-177.; Sabri Oran, “*Küçük Halkevleri Tip Projeleri*”, *Arkitekt*, S.115-116, (1940-09-10), s.159-163.)

³⁶ “*Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.9.

katmıştı. Ana binanın kuzey cephesi de oldukça iyi idi. Bütün bu olumlu söylemlere rağmen projede bazı eksiklikler de yok değildi. Örneğin işletme binasının giriş motifiyle holdeki pencerelerin motifleri arasında “*rekabetçi*” bir uyumsuzluk bulunmaktaydı³⁷.

Birinciliği kazanan bu mimari proje Ali Mukbil Gökdoğan ve Eyüp Asım Kömürcüoğlu’na aitti. İkinciliği ise 01894 rumuzlu proje ile Orhan Safa ve Kemal Ahmet Arû kazandı. Jürinin yaptığı değerlendirmeye göre projenin en çok beğenilen tarafı toplantı evi ve otelin önüne konulmuş olan geniş bahçe idi. Yemek salonları, teraslar ve kütüphanenin buraya bakan cephesi bulunmaktaydı. Vaziyet planı gayet özenli hazırlanmıştı. Projenin olumsuz tarafları ise şöyle sıralanmıştı: Otel ve toplantı evinin girişleri üstü kapalı bir bağlantı koridoruna açılmaktaydı. Kullanışlı değildi. Salon girişi ve “*gardırobu*” ihtiyacı karşılayamayacak kadar küçüktü. Bu durum vaziyet planında da yeterince belirtilememişti. Kolon ya da ayaklarla desteklenmiş bir dizi kemer ya datonoz örtülü, kapalı geçit anlamına gelen “*arkatların*”³⁸ projeye konulması ile mekâna “*çekicilik kazandırılmak*” istenmişse de jüri bunu uygun görmeyecekti. Özellikle proje üzerinde işletme binası tarafında yer alanlar adeta “*yapıştırılmış*” gibiydi. Bununla birlikte bitişik nizam olarak kurgulanan evler de “*şematik*” idi ve ilgi çekici değildi. Projenin derece almasında etkili olan unsur; binaların doğru konumlara yerleştirilmesi, yön tercihlerindeki isabet ve “*ferahlık*” idi³⁹.

2- Mansiyon Ödülü Alan Projeler

27445 rumuzlu proje ise jüri değerlendirmesi sırasında mansiyon ödülüne layık bulunacaktı. Proje çizilirken vaziyet planında mevcut bulunan parkın yeri değiştirilmiş ve İstasyon Caddesi’ne boylu boyunca hiç inşaat yapılmayarak köklü bir değişime sebebiyet verilmişti. Evlerin projede tek ve bağımsız oluşu da Erzurum gibisoğuk bir yer için oldukça kusurlu bir seçim olmuştu. Toplantı evi için düşünülen iç kısımların birbiri ile olan bağlantısı iyi kurgulanmıştı. 7 metre sütunlarla çevrilmiş olan güney avlusu, buraya bakan kısımların azlığı sebebiyle, ön plana çıkarılamamış ve dikkat çekici kılınamamıştı. Ayrıca Erzurum bir deprem bölgesiydi. Sütunların yüksekliği olası bir sarsıntıda yıkılma tehlikesini ortaya çıkarabilirdi. Toplantı evi ile otelin hiçbir

³⁷ “*Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.10.

³⁸ “*Arkat*” terimi, mimaride kavramları içeren sözlükte “*kemer şeklinde açma*” olarak tanımlanmıştır. (*Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, (Hazırlayan: Doğan Hasol), İstanbul, 1995, s.43.)

³⁹ “*Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.10.

bağlantısının olmaması da sıkıntı verici bir durumdu. Buna rağmen otel çizimi oldukça başarılı idi. Estetik değerlere önem verilmişti. Bu da ödül almasına neden olmuştu⁴⁰.

Yarışmada dağıtılan mansiyon ödüllerinden birisini de 81118 rumuzlu proje aldı. Gerekçe olarak vaziyet planının oldukça sade olduğu ve hizmet alanı içerisinde oluşturulacak iktisadi faaliyetlere fazlası ile yer ayrıldığı belirtildi. Planlanan ticari işletmelerin konumları iyi seçilememişti. Aynı durum otel odaları için de geçerliydi. İstasyon Caddesi'ne konulacak "*sıra evler*" için ayrı bir planın yapılması daha iyi sonuçlar verebilirdi. Projeyi yapan mimar, gerek ev gerekse diğer binalarda Erzurum'un doğal ve kültürel yapısını yansıtmaya çalışmıştı. Bu durum da jüri tarafından tespit edilmişti. Mimari unsurlar "*mütevazi*" görünümünü korumasına rağmen insan üzerinde bıraktığı etki oldukça güçlü idi. Sanat açısından "*olgun*" bir proje olarak değerlendirildi⁴¹.

Mansiyon ödülü alan son proje ise 52457 rumuzlu projeydi. Vaziyet planında otelin ve toplantı evinin yerleri iyi konumlandırılmıştı. Her binanın üzerinde ayrıntılı olarak çalışılmıştı. Yemek salonu ile çalışma ofislerinin toplantı salonundan daha uzağa yerleştirilmesi projenin bir kusuru olarak değerlendirildi. Toplantı evi ve otelin kuzey cephesi tasarım açısından başarılı bulundu. İşletme binası ile evler de bu kapsamda değerlendirilebilirdi.

3- Ödül Alamayan Projeler

83337 rumuzlu projede vaziyet planı konusunda gereken özen gösterilmemişti. Binaların konumu iyi seçilememişti. Yapılması planlanan otelin güney yönünde olması doğru bir karardı fakat evlerin sosyal amaçlı etkinliklerin gerçekleştirileceği toplantı evine (salonuna) 7 metre kadar yakınlaştırılması ve evler arasında çok az bir mesafe bırakılmış olması uygun bulunmamaktaydı. İşletme binası adeta Ankara Genel Müdürlük binasının küçük bir modeli idi. Bu adı geçen proje için olumsuz bir durumdu. Halbuki küçük hacimde, kullanışlı bir bina oluşturulabilirdi⁴².

76167 rumuzlu projede ise otel binası vaziyet planına göre İstasyon Meydanı tarafına konulmuş ve toplantı evi de tam bunun arkasına düşünülmüştü. Bu yaklaşım doğru değildi. Otel binasının şekli de tatminden yoksundu. Adeta bir kutuya benzemektedir. Genellikle çok parçalı ve çatılı binalar kullanılmışken mevcut projede az

⁴⁰“Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası”, s.10.

⁴¹“Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası”, s.10.

⁴²“Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası”, s.9.

meyilli ve tek satırlı bir çatı ile örtülü olarak ön plana alınması jüri tarafından uygun bulunmamaktaydı. Özellikle bunların yandan görünüşü sıkıntılıydı. İstasyon Caddesi'ne dikey blok evler yapılması da mimari açıdan sorunluymuştu. İşletme binasındaki 5 metre kalınlığındaki kule gereği kadar görkemli olmamıştı. Projedeki evler de herhangi bir mimari özelliğe sahip değildi⁴³.

Ödül alamayan ancak üçüncü elemeye kadar gelebilmeyi başaran bir diğer projede 27027 rumuzunu taşımaktaydı. Vaziyet planında evlerin yerleştirilmesine gereken önem verilmemişti. Toplantı evinin yeri iyi belirlenmişti. Ancak otel için aynı şey söylenemezdi. Jüri tarafından projeyi hazırlayan mimara eleştiriler yöneltilmekteydi. Yapılan çalışma için “*gayet garip ve enteresan fikirlerin*” ürünü olduğu yakıştırılmasında bulunulmaktaydı. Örneğin salonun diğer kısımlara göre daha yüksek yapılması, şekilsel sorunlar, oteldeki iç mekân orantısızlıkları ve abartılı planlamalar konusunda aşırıya gidilmişti. Alçak bir toplantı evinden sonra dört katlı yüksek bir otel “*anlaşılmaz*” bir zıtlık oluşturmaktaydı. Kapalı surette projelendirilen çarşının yeri de iyi seçilememişti. Toplantı evinin bahçeye bakan cephesi oldukça güzel görünümlü olmasına rağmen uzun saçaklar Erzurum için kullanışlı değildi. Raporda projenin birçok eksikliği bulunmasına rağmen üçüncü elemeye kadar kalınmış olmasının da açıklaması şöyle idi: “Her binanın her tarafında alaka çekici bir şey olması, bu projeyi son seçmeye kadar yükseltmiştir”⁴⁴. Üçüncü elemeye kadar gelebilmeyi başaran bir diğer proje de 01717 rumuzunu taşımaktaydı. Bu projenin de sorunlu tarafı; toplantı evi ile otelin hiçbir bağlantısı bulunmamasıydı. Ayrıca mevcut proje şehircilik açısından da hiçbir ilgi çekici özellik taşımıyordu. Otel binası oldukça tekdüze idi. Salon kısmı ile idare kısmının bloklar halinde yapılması doğru bir yaklaşım değildi. Bunların içerisinde işletme binasının mimarisine özen gösterilmişti. Ev planlarında ise giriş koridoru dar idi⁴⁵.

14444 rumuzlu projede ise yarışmaya katılan mimar tarafından yanlış bir konumlandırma yapılmıştı. Toplantı evi ve otelin ön tarafı kuzey yönüne bakan bir bahçeye bağlanmıştı. Bu durum Erzurum iklimi ile bağdaşmayacak bir durumdu. Bununla birlikte toplantı salonu ile yemek salonunun üst üste olması, bina kümesinin diğer kısımları ile bağlantıyı kesmiş ve halkın kolay giriş çıkışını zorlaştırmıştır. Ayrıca yemek salonunun her iki tarafına konulan “*arkatlar*” da gün ışığının içeri girmesine engel olmuştur. Otel

⁴³ “*Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.9.

⁴⁴ “*Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.11.

⁴⁵ “*Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası*”, s.11.

ve toplantı salonunun mimarisinde birçok güzel motif kullanılmasına rağmen genel olarak bir bütünlük sağlanamamıştı. İşletme binasının mimarisi de estetik açıdan çok zayıftı⁴⁶.

Ödül alamayan son proje ise 54321 rumuzlu idi. Genel olarak projede konumlandırılan binalar arasındaki mesafe iyi belirlenememişti. Belirgin bir şekilde sıkışıklık söz konusu idi. Bu da projenin geliştirilmesine engel olmaktaydı. Benzer bir durum otel binası ile salon arasında da mevcuttu. Bu iki kısım cephe açısından birbirine bitişik olarak tasarlanmıştı. Oteldeki odalar da küçüktü. İki yataklı bir oda için belirlenen 260 metre genişlik yeterli değildi. Evlerin de birbirinden bağımsız yapı grubu olarak düşünülmesi yine Erzurum'un şartları açısından gerçekçi değildi. Mimari proje oldukça şematikti. Dükkanlara da gereğinden fazla önem verilmişti⁴⁷.

D- ERZURUM DEMİREVLER YAPI KOOPERATİFİ

Bu proje yarışmasından farklı olarak ilgili kısımda belirtildiği üzere 11 Ağustos 1942'de Hükümet Kararnamesi çıkartılmıştı. Yapılmasına karar verilen ve ağırlıklı olarak lojmanları içeren yapı grubunun⁴⁸ inşaatına başlanmıştı.

1945'de ise içeriği bu makalenin konusu olan Erzurum Devlet Demiryolları Mahallesi Proje Yarışması düzenlenmişti. Erzurum Tren Garı etrafında resmi binalardan oluşan yerleşim kompleksinin hemen yakınında yer alan ve günümüzde de halen "Demirevler" olarak tanımlanan semtin kuruluşu ise yukarıda ifade edilen bu iki süreçten kısmen bağımsızdır. Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra gerçekleşen bir projedir. Yapı Kooperatifi usulünce yapılmaya başlanacaktır. Özellikle Ankara'da yine hükümet kararnamesi ile 1954'de kurulmasına karar verilen "Ankara Demirevler Yapı Kooperatifi" nin benzeri bir yapılanmadır⁴⁹.

Erzurum için de 1955'de bir hükümet kararnamesi çıkartılmıştır. "Ortaklarına birer ev yaptırmak maksadıyla merkezi Erzurum'da olmak üzere yirmi yıl müddet ve en az (3500- üç bin beş yüz) Türk lirası sermaye ile kurulmasına başlanan (Erzurum Demirevler Yapı Kooperatifi)'nin İktisat ve Ticaret Vekâleti'nin 16 Mart 1955 tarihli ve 6/2164/22286 sayılı yazısıyla gönderilen ilişik esas mukavelenamesi İcra Vekilleri

⁴⁶ "Erzurum DDD Mahallesi Proje Müsabakası", s.11.

⁴⁷ "Erzurum DDD Mahallesi Proje Müsabakası", s.12.

⁴⁸ BCA, 080.18.01.02.99.72.20.

⁴⁹ "Ortaklarını ev sahibi yapmak maksadıyla merkezi Ankara'da olmak üzere otuz yıl müddet ve en az 3500 Türk lirası sermaye ile teşkiline başlanan (Ankara Demirevler Yapı Kooperatifi)'nin İktisat ve Ticaret Vekâleti'nin 30 Mart 1954 tarihli ve 6-3180/20581 sayılı yazısıyla gönderilen ilişik esas mukavelenamesi İcra Vekilleri Heyeti'nce 10 Nisan 1954 tarihinde tetkik edilerek mezkûr kooperatifin teşkiline izin verilmesi, ticaret kanununun 480. Maddesine tevfiken kararlaştırılmıştır". BCA., 030.18.01.02.135.37.14.

*Heyeti'nce 30 Mart 1955 tarihinde tetkik edilerek, mezkûr kooperatifinin kurulmasına izin verilmesi, Ticaret Kanunu'nun 480. Maddesi'ne göre kararlaştırılmıştır*⁵⁰.

Bu bağlamda Erzurum Demirevler Yapı Kooperatifi adı altında yapımına başlanan evler tamamlandıktan sonra ikâmete açılmış ve şehrin “*nezih*” semtleri arasında yer almıştır.

⁵⁰ **BCA.**, 030.18.01.02.138.135.12.

SONUÇ

Tarihsel süreç içerisinde Anadolu'nun doğusuna demiryolu hattının ulaşması öncelik amaç idi. Bunu başaran Türkiye Cumhuriyeti'nin idealist kadroları oldu. Demiryolu sadece ulaşım açısından değil, farklı birçok konuda ülke gelişimine büyük katkılar sunmaktaydı. Bu aynı zamanda bir uygarlık projesi idi. Ulaşım konusunda karayolu ve motorlu taşımacılık ön plana geçmeden önce demiryolları bu konuda rakipsiz idi. Yol güzergâhı üzerinde bulunan ana istasyonlarda inşa edilecek gar binaları mimari açıdan şehrin simgesi olmakta ve yeni hayatın sembolleri arasına girmektedir.

Erzurum gar binası da 20 Ağustos 1939'da tamamlandı. Kısa zamanda etrafında bir yaşam alanı oluşmaya başladı. Bunun üzerine gar ve çevresinde bir yerleşkenin oluşturulması için dönemin hükümeti 1942'de harekete geçti. Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğüne de bir proje yarışması düzenlendi. 1945'in başlarında bu yarışma için oluşturulan jürinin kendi alanında etkin ve yetkin kişiler olduğunu tespit etmekteyiz. Hem sahada hem de akademik alanda önemli çalışmalar ve eserler ortaya koymuşlardı. Bu da Türk mimarlığının geldiği seviyeyi göstermesi bakımından dikkat çekiciydi. Aynı şeyi yarışmaya katılan aday projelerin sahipleri için de ifade edebiliriz. Jüri tarafından projelendirilmesi istenilen yerler; işletme binası, otel, toplantı evi ve sıralı evler idi. Yarışma sürecinde gerek kaybeden gerekse ödüllenen projelerin tamamının ortak özelliği o dönemin zihniyetini ve mimari bakış açısını yansıtmasıydı. Her bir proje için jüri heyeti değerlendirmede bulunurken oldukça özenli davranmıştı.

Hazırlanan ayrıntılı raporların satır arasında yukarıda ifade edilen tespitlerin tamamını görmek mümkündür. Örneğin projede Erzurum'un kültürel ve doğal özelliklerine önem verilmesi, ışığın doğru olarak kullanılması, binalar arasında olması gerekenden fazla mesafeye yer verilmemesi, dış görünüşün önemi, cadde ve yeşil alan ayırımına dikkat edilmesi, planlanan evlerin özellikli ve binaların kullanışlı olması jürinin öncelikleri arasındaydı.

Proje yarışması sırasında üç safhalı bir eleme süreci gerçekleştirilmişti. Birinciliği kazanan projenin içeriğinde yer alan ve görselleri aşağıda verilen işletme, otel ve toplantı binasının yapılmadığı, sadece günümüzde lojman olarak kullanılan bahçeli sıralı ev projesinin hayata geçirildiğini burada belirtmeliyiz. Bununla birlikte Gar binasının içerisinde işletme müdürlüğünün yer aldığını ifade etmeliyiz. Yine gar binasından bağımsız olarak batı yönünde tek hat üzerinde çay salonu ve lokanta yer almaktadır. Buranın devamında ise sosyal amaçlı toplantıların yapıldığı tek katlı bir bina da bulunmaktadır.

“*Demir Evler*” olarak bilinen ve Devlet Demiryolları yerleşkesinin güney yönünde hemen bitişğinde bulunan bir dizi ikamet amaçlı bina grubunun ise bu proje ile bağlantısı bulunmamaktadır. Devlet arşivlerinden edindiğimiz bilgiye göre 1945’de düzenlenen Erzurum Devlet Demiryolları Mahallesi Proje Yarışması’ndan on yıl sonra 30 Mart 1955’de devletin ilgili makamlarınca; bir kooperatif yapılanması içerisinde inşaata başlanmasına izin verilmiştir.

KAYNAKÇA

1- Arşiv

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

2- Kitaplar

ÖZEMRE, Ahmet Yüksel, **Portreler-Hatıralar**, İstanbul, 2007.

Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, (Hazırlayan: Doğan Hasol), İstanbul, 1995.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (ASD), I, Ankara, 1997.

YILDIRIM, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Ankara, 2001.

3- Makaleler

SUHER, Hande, “*Sayın Prof. Dr. Eyüp A. Kömürcüoğlu'nun İTÜ Mimarlık Fakültesi'nde Fiili Hizmet Sürecinin Tamamlanması Töreni*”, **Arkitekt**, XLIX, S.380, (Nisan-1980), s.142-143.

Mimarlık (Dergi adına yazılan makale), “*Erzurum DDY Mahallesi Proje Müsabakası*”, **Mimarlık**, Yıl: 2, S.8-9, (1945), s.8-15.

“*Eyüp Asım Kömürcüoğlu... Hangimiz O'nun Kitaplarına Başvurmadık ki?*”, **Mimarlık**, S.273/1, (1997), s.10

AKBULUT, Mehmet Rifat, “*Kemal Ahmet Arû ve Misyon Kuşağı*”, **Tasarım+Kuram**, S.14, (2012), s.1-21.

Leman Cevat Tomsu: Türk Mimarlığı'nda bir öncü, 1913-1988, (Kitap Tanıtımı: Belgin Turan Özkaya, Elvan Altan Ergut), **Mimarlık**, S.373, (Eylül-Ekim 2013), sny.

VOLKART, Hans, “*Dünün, Bugünün ve Yarının İkâmet Şekilleri*”, (Çev: Sabri Oran), **Arkitekt**, S.295, (1959-02), s.74-76.

ORAN, Sabri, “*Üstad Mimar Paul Bonatz*”, **Arkitekt**, S. 289, (1957-04), s.176-177.

_____, Sabri, “*Küçük Halkevleri Tip Projeleri*”, **Arkitekt**, S.115-116, (1940-09-10), s.159-163.

TEMİZGÜNEY, Firdes, “*Demiryolu Ulaşımının Erzurum'a katkıları*”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, S.53, (2015), s.255-272.

BAŞAR, Mehmet Emin, ERDOĞAN, Hacı Abdullah, “*Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları*”, **Selçuk Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi**, XXIV, S.3, (2009), s.29-43.

4- Elektronik Kaynaklar

<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HB25.htm>

https://tr.wikipedia.org/wiki/Ali_Mukbil_Gökdoğan Erişim Tarihi 16.05.2018

<http://www.oktayaras.com/orhan-safa/tr/29462> Erişim Tarihi: 16.05.2018.

<https://www.youtube.com/watch?v=AvQmUQ66j5E> Erişim Tarihi: 16.05.2018.

<https://www.youtube.com/watch?v=7mmpvF3oOCM> Erişim Tarihi: 16.05.2018.

<http://www.md1927.org.tr/tarihce/turk-yukse-mimarlar-birligi-donemi-1936-1965>
Erişim Tarihi: 16.05.2018.

<https://archnet.org/authorities/3387> Erişim Tarihi: 23.05.2018.

<https://archnet.org/authorities/6443> Erişim Tarihi 23.05.2018.

<http://v2.arkiv.com.tr/m1028-kemali-soylemezoglu.html> Erişim Tarihi: 23.05.2018.

https://sedakayim.files.wordpress.com/2012/12/arredamento_0708-11_issue_bonatz.pdf
Erişim Tarihi 23.05.2018.

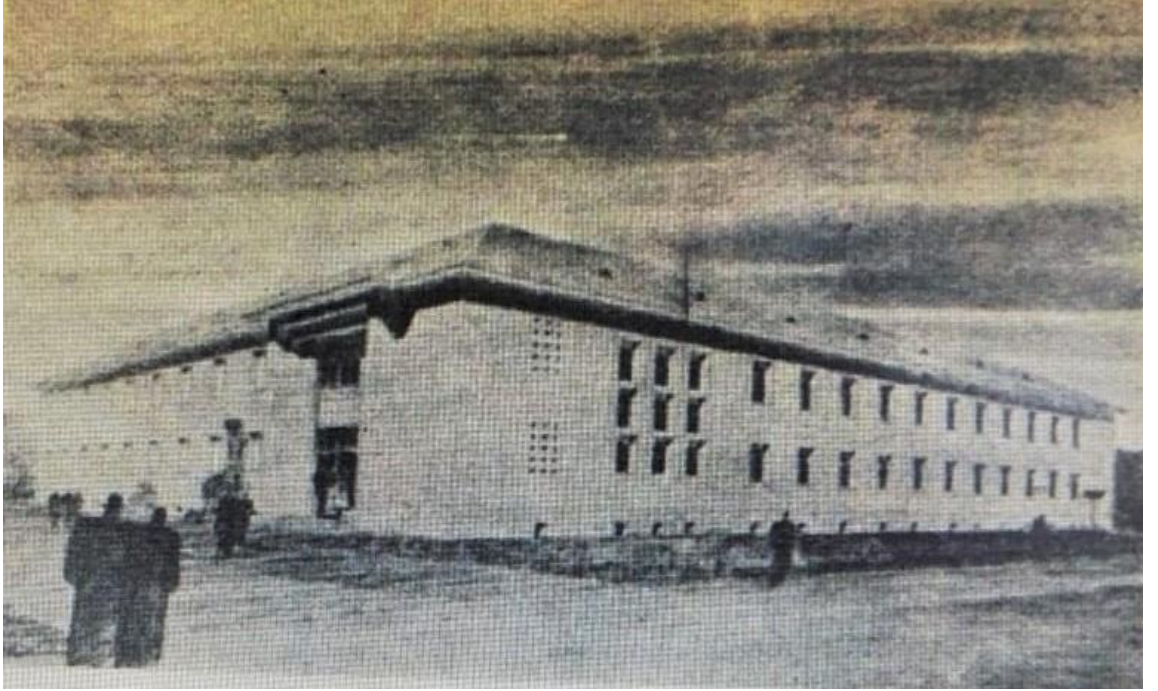
<http://puskulcu.blogspot.com/2009/10/gar-binasi.html> Erişim Tarihi: 03.07.2018.

<http://www.rayhaber.com/2014/06/erzurum-tren-gari-ndaki-muzeyle-tarihe-yolculuk/>
Erişim Tarihi: 03.07.2018

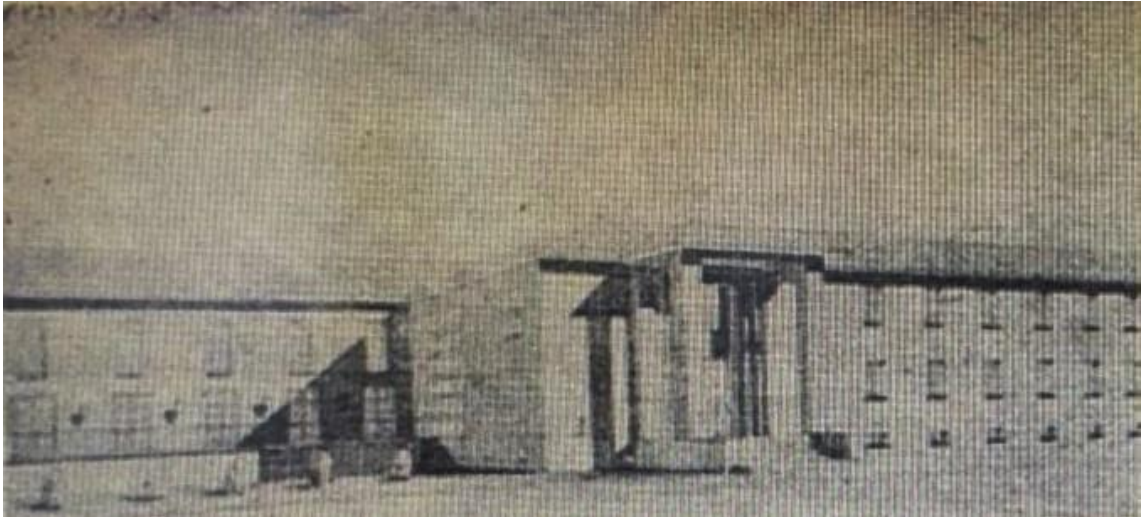
<http://www.ensonhaber.com/depremlerin-yikamadigi-yapi-erzincan-tren-gari.html>
Erişim Tarihi: 03.07.2018.

<http://mevzuat.meb.gov.tr/html/141.html> Erişim Tarihi: 10.07.2018.

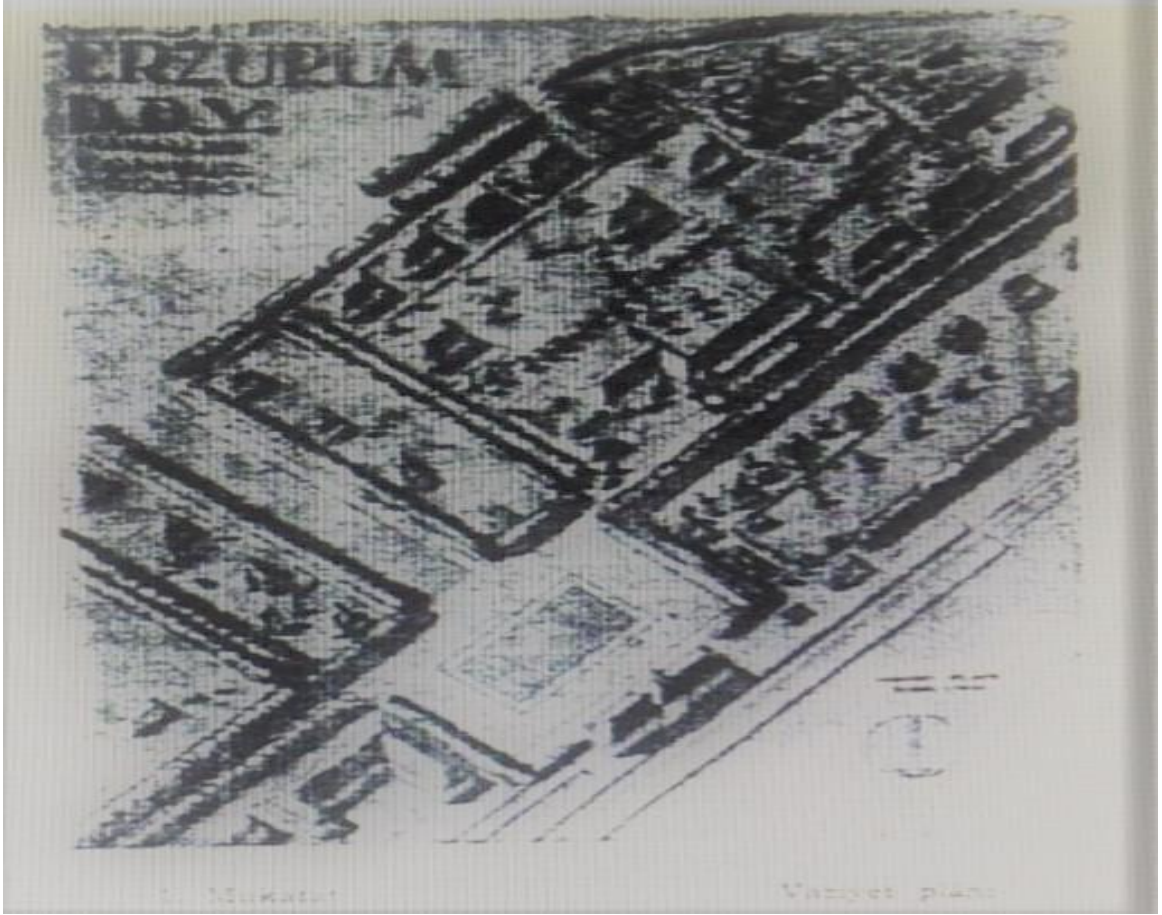
YARIŞMADA ÖDÜL ALAN MİMARİ PROJELERDEN KESİTLER



K.1: Yarışmada birincilik ödülü alan projede işletme binası (Yüksek Mimar Mukbil Gökdoğan-Yüksek Mimar Eyüp Kömürcüoğlu)



K.2: Birincilik Ödülü alan projede Otel ve Toplantı Binası



K.3: Birincilik Ödülü alan projenin Vaziyet Planı



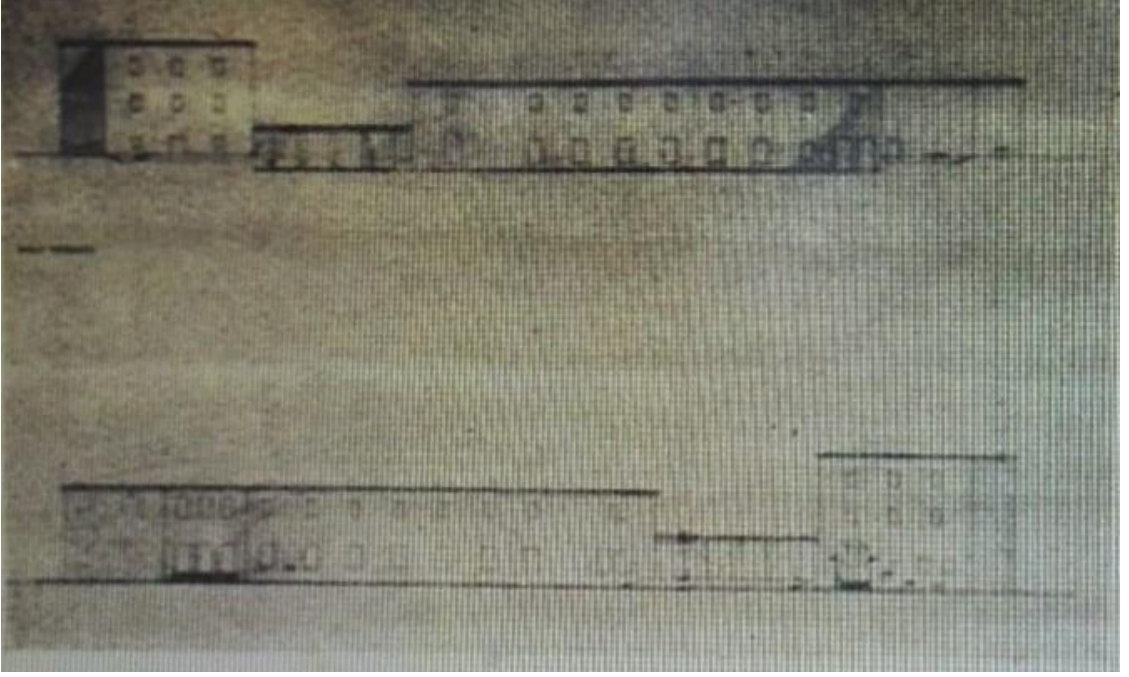
K.4: İkincilik Ödülü alan projede Otel ve Toplantı Binası
(Yüksek Mimar K. Ahmet Aru-Yüksek Mimar Orhan Safa)



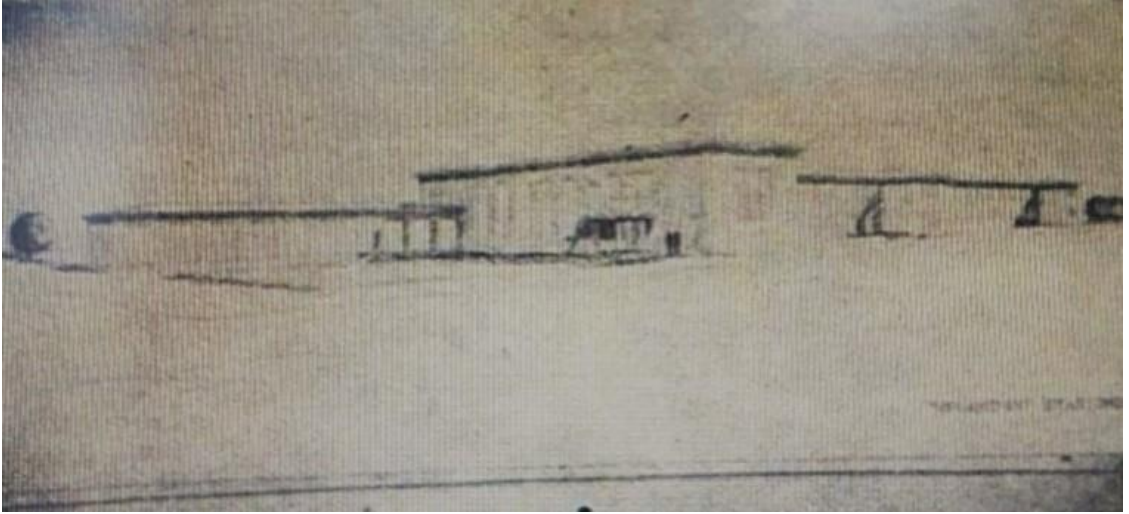
K.5: İkincilik Ödülü alan projede İşletme Binası



K.6: Mansiyon ödülü kazanan Yüksek Mimar Leman Tomsu'nun otel ve toplantı binası projesi



K.7: Mansiyon ödülü kazanan Yüksek Mimar Harika Söylemezoğlu ve Yüksek Mimar Hamit Kemali Söylemezoğlu'nun projesi



K.8: Mansiyon Ödülü kazanan Yüksek Mimar Sabri Oran tarafından projelendirilen Otel ve toplantı binasının dış görünüşü

FOTOĞRAFLAR



F.1: Proje Yarışmasında Birinci olan Prof.Dr. Mukbil Gökdoğan (1909-1992)



F.2: Proje Yarışmasında Birinci olan Eyüp Asım Kömürcüoğlu



F.3: 24.12.1949'da Türk Yüksek Mimarlar birliği temsilcileri Kongre öncesi Anıtkabir'i ziyaret ediyorlar. Eyüp Asım Kömürcüoğlu ön sırada soldan 3. Açık renk palto giyinmiş olan (http://www.md1927.org.tr/tarihce/turk-yukse-mimarlar-birligi-donemi-1936-1965)



F.4: Proje Yarışmasında İkinci olan Prof.Dr.Orhan Safa



F.5: Mansiyon Ödülü alan Türkiye'nin ilk kadın mimarlarından Lemana Cevat Tomsu (<https://archnet.org/authorities/3387>)



F.6: Hamit Kemal Harikâ Kemal Söylemezoğlu (<https://gaiadergi.com/ataerkil-toplumlari-asarak-ilkleri-gerceklestiren-20-kadin-mimar/harika-soylemezoglu/>)



F.7: Soldan saęa: Orhan Safa, Kemal Ahmet Arû, Sabri Oran, Emin Onat, Nezih Eldem.
(<http://www.mimdap.org/?p=206480>)



F.8: Erzurum Gar binası inşaatı



F.9: Erzurum Devlet Demiryolları lojmanlarından bir örnek



F.10: Erzurum Demirevler Yapı Kooperatifi binalarından bir örnek