
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
Gazi
1926

ERZİNCAN ENDÜSTRİ MİRASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Merve Umay KEÇECİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANA BİLİM DALI

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MAYIS 2021

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Merve Umay KEÇECİ

26/05/2021

ERZİNCAN ENDÜSTRİ MİRASI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

(Yüksek Lisans Tezi)

Merve Umay KEÇECİ

GAZİ ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Mayıs 2021

ÖZET

Tez konusunu oluşturan Erzincan kenti, Doğu Anadolu Bölgesi ile Karadeniz Bölgesi'nin sınırında, Kuzey Anadolu Fay Hattı üzerinde geniş bir ovada kurulmuştur. Konumu nedeniyle tarih boyunca yıkıcı depremlere maruz kalmış ve bu depremler sonucunda birçok kez yer değiştirmiştir. Kent, son olarak 1939 depremi sonrasında tamamen yıkılmış ve yeniden kurulmuştur. 1938 yılında inşa edilen Erzincan Tren Garı, 1939 depreminden günümüze işlevini sürdürerek ulaşan tek yapı olmuştur. Deprem sonrasında kentin yeniden kurulması ve endüstrileşme süreci eş zamanlı gerçekleşmiştir. 1940'lı yılların sonunda kurulmaya başlayan endüstri yerleşkeleri demiryolu hattı ile ilişkili bir konumda planlanmış ve kentin yeniden kurgulanmasında belirleyici rol oynamıştır. Endüstri mirası niteliğindeki bu yerleşkeler günümüzde, periyodik depremler, bilinçsizlik ve koruma politikalarındaki eksiklikler nedeniyle risk altındadır. Bu bağlamda tezin temel amacı, kentin endüstri mirasının yerleşke ve yapı ölçeğinde belgelenmesidir. Tez kapsamında, 1939 depremi sonrasında yeniden inşa edilen kentin gelişimi, endüstri yerleşkelerinin kurulması ile bir arada ele alınarak bu yerleşkelerin kentin gelişim sürecindeki etkileri irdelenmiştir. Sonuç olarak, endüstri yerleşkelerinin sahip olduğu değerler belirlenerek, korunmasına yönelik sorunlar ve Erzincan kenti için taşıdıkları potansiyeller ortaya konmuştur.

Bilim Kodu : 80105
Anahtar Kelimeler : Kent tarihi
Sayfa Adedi : 292
Danışman : Prof. Dr. Esin BOYACIOĞLU
İkinci Danışman : Öğr. Gör. Dr. Esra ÖZKAN YAZGAN

EVALUATION OF INDUSTRIAL HERITAGE OF ERZINCAN

(M. Sc. Thesis)

Merve Umay KEÇECİ

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

May 2021

ABSTRACT

The province of Erzincan as the subject of the thesis is located on a wide plain on the North Anatolian Fault. Thus, it has been exposed to devastating earthquakes throughout its history and relocated as result of these earthquakes. The province has been devastated and reconstructed after the 1939 earthquake. Train Station has been the only building that has survived after the 1939 earthquake maintaining its functions until recently. Therefore, the train station has played an organizing role in the spatial construction of the new province. Establishment of the new province and industrialization process have happened simultaneously. Industrial campuses have been planned close to the railway route and played a major role in construction of the city. Erzincan industrial heritage has been at risk due to the reasons such as current policies, earthquakes, and unconsciousness. The purpose of this thesis was to document the industrial heritage of the province at campus and construction scale, and to reveal the effects of these campuses upon the development process of the city discussing the development of the province reconstructed after the 1939 earthquake along with the establishment of industrial campuses. Moreover, documenting the industrial heritage in the province was of remarkable considering the risks related to industrial heritage. In this study, the establishment process of the new province was analyzed, the constructions and tissues found in the industrial campuses were documented, the heritage values were determined, the risks to be exposed/exposed were determined, and the value, potential and problems of the industrial heritage were revealed.

Science Code : 80105
Key Words : Urban history
Page Number : 292
Supervisor : Prof. Dr. Esin BOYACIOĞLU
Co-Supervisor : Inst. Dr. Esra ÖZKAN YAZGAN

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans ve tez çalışmalarım boyunca beni destekleyen, fikirleriyle bana yol gösteren, kişilikleri ve akademik yönleriyle örnek aldığım değerli tez danışmanlarım Prof. Dr. Esin BOYACIOĞLU ve Öğr. Gör. Dr. Esra ÖZKAN YAZGAN'a çok teşekkür ederim.

Tez jüri üyelerim, Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ, Prof. Dr. Tomris Elvan ALTAN ve Dr. Öğr. Üyesi Bilge İMAMOĞLU'na değerli düşünce ve yorumlarını paylaştıkları için çok teşekkür ederim. TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları dijital arşivinden yararlanmama izin verdikleri için TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Bölüm Başkanı Doç. Dr. Murat SÖNMEZ'e ve Dr. Öğr. Üyesi Pelin GÜROL ÖNGÖREN'e; yüksek lisans başvuru sürecimden itibaren desteğini benden esirgemeyen sayın Prof. Dr. Mustafa Fatih ERTUGAY'a ve sayın Dr. Öğr. Üyesi Arzu GÜNCÜ'ye; alan çalışmalarım sırasında gerekli izinler konusunda yardımcı olan Erzincan Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürü Engin USTAOĞLU'na, EBYÜ İdari ve Mali İşler Daire Başkanı Oktay ŞAHİN'e teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca bez fabrikası ve şeker fabrikası ile ilgili bilgilerini benimle paylaşan Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası eski çalışanı Sadi DARTAR'a, Erzincan Şeker Fabrikası eski çalışanı Kaya MIZRAK'a ve Erzincan Şeker Fabrikası eski sakini Merve YILMAZ'a; covid-19 koşullarına rağmen evlerini açan, ölçü almama ve fotoğraf çekmeme izin veren Erzincan Tren Garı sakinlerine ve çalışanlarına teşekkür ederim.

Son olarak maddi, manevi hiçbir desteğini esirgemeyen sevgili aileme; babam Tamer KEÇECİ'ye, annem ve ilkokul öğretmenim Nurdan KEÇECİ'ye ve kardeşim Elif Sena KEÇECİ'ye yardımları ve destekleri için çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET iv

ABSTRACT v

TEŞEKKÜR vi

İÇİNDEKİLER vii

ÇİZELGELERİN LİSTESİ x

ŞEKİLLERİN LİSTESİ xi

RESİMLERİN LİSTESİ xiv

HARİTALARIN LİSTESİ xx

SİMGELER VE KISALTMALAR xxi

1. GİRİŞ 1

2. ENDÜSTRİLEŞME SÜRECİ VE DEMİRYOLU 11

2.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda Endüstrileşme Süreci ve Demiryolu Faaliyetleri 11

2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryolu ve Endüstrileşme Politikaları 16

2.3. Endüstri Devrimi ile Değişen Kent 19

2.4. Endüstri Devrimi ile Değişen Gündelik Hayat 25

2.5. Endüstri Yapılarının Tasarım Süreci 27

2.6. Endüstri Mirası 31

3. ERZİNCAN KENTİ 39

3.1. Erzincan'ın Konumu 39

3.2. Erzincan Tarihi 41

3.3. Erzincan Depremleri 44

3.4. 1939 Depremi Öncesi Erzincan 47

3.5. 1939 Depremi Sonrası Erzincan 60

4. ERZİNCAN ENDÜSTRİ MİRASI VE TREN GARI 87

Sayfa

4.1. Erzincan Tren Garı Yerleşkesi 87
4.2. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi 122
4.3. Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi 158
4.4. Erzincan Endüstri Mirasının Değerlendirilmesi 201
5. SONUÇ 209
KAYNAKLAR 225
EKLER 233
EK-1. Trabzon Valisi Telgrafı 234
EK-2. Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi 237
EK-3. Yardım Haberleri 248
EK-4. Nazım Hikmet'in şiiri 251
EK-5. II. Abdülhamit Dönemi'nde Erzincan 252
EK-6. Gazetelerde Erzincan halkevi 258
EK-7. Erzincan Halkevi Mimarı 259
EK-8. Erzincan Valiliğine Sükûti Tükel'in Atanma Kararı 260
EK-9. Başka Kentlere Gönderilen Depremzedeler 261
EK-10. Depremzedelerin Hatay'da Ermenilerden Kalan Evlerde İskânına Dair Belge 262
EK-11. Yeni Erzincan'a Nereye Kurulması Gerektiğine Dair Gazete Kupürü 263
EK-12. Erzincan Jeoloji Haritası 264
EK-13. Portatif Evler 265
EK-14. Deprem Sonrası Erzincan'ın İmar Planına Göre Yapılacak Ev Tipleri Nüsha.. 266
EK-15. Erzincan Şeker Fabrikası Pancar Ekim Sahası 269
EK-16. Erzincan Tren Garı Envanter Fişi 270
EK-17. Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri 271
EK-18. Erzincan Tren Garı Yıkılan Lojmanlar 284

Sayfa

EK-19. Erzincan Tren Garı Tip Projeler 285

EK-20. Erzincan Şeker Fabrikası Zihin Haritası Yöntemi ile Çizilen Lojman Planları 288

EK-21. Doğu Gazetesi 289

EK-22. Erzincan Bez Fabrikası Kilim Örnekleri 290

ÖZGEÇMİŞ 291

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge **Sayfa**

Çizelge 4.1. Tren garı lojmanlar 109

Çizelge 4.2. Bez fabrikası lojmanlar 148

Çizelge 5.1. Erzincan endüstri mirasının güncel durumu 216

Çizelge 5.2. Erzincan endüstri mirasının değerlendirilmesi 217

Çizelge 5.3. Erzincan endüstri mirası risk durumu ve koruma önerileri 218

Çizelge 5.4. Erzincan endüstri mirasının işlevlendirilme potansiyeli ve kentin ihtiyacı 219

Çizelge 5.5. Erzincan endüstri yerleşkeleri fonksiyon karşılaştırması 220

Çizelge 5.6. Erzincan endüstri mirası swot analizi 221

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil **Sayfa**

Şekil 1.1. Tez akış şeması 9
Şekil 2.1. Bahçe kent modeli 24
Şekil 2.2. Bahçe kent mıntıka ve merkez diyagramı 25
Şekil 2.3. Endüstri mirasını meydana getiren yapıların değerleri 35
Şekil 2.4. Endüstri mirasına yönelik SWOT analizi 37
Şekil 3.1. Erzincan ve çevresini etkileyen “7” şiddetinden büyük depremler 46
Şekil 3.2. Üçlü kurma ev 70
Şekil 3.3. Dörtlü kurma ev 70
Şekil 3.4. Bitişik nizamda yapılan on iki odalı pavyon ev planı 71
Şekil 3.5. Erzincan Hükümet Konağı Mimari Proje Yarışması kazanan proje 73
Şekil 3.6. Erzincan Hükümet Konağı Mimari Proje Yarışması kazanan proje 74
Şekil 4.1. Erzincan Tren Garı Yerleşkesi güncel vaziyet planı 92
Şekil 4.2. 1981 imar planında gar yerleşkesi- 1/1000 ölçek 93
Şekil 4.3. 1987 imar planında gar yerleşkesi- 1/1000 ölçek 94
Şekil 4.4. 1996 imar planında gar yerleşkesi- 1/1000 ölçek 94
Şekil 4.5. Tren garı lojmanları tip 1 planları 98
Şekil 4.6. Tren garı lojmanları tip 2 planı 100
Şekil 4.7. Tren garı lojmanları tip 3 planları 102
Şekil 4.8. Tren garı lojmanları tip 5 planı 104
Şekil 4.9. Tren garı lojmanları tip 6 planı 104
Şekil 4.10. Tren garı lojmanları tip 7 planı 105
Şekil 4.11. Tren garı lojmanları tip 8 planı 106
Şekil 4.12. Tren garı lojmanları tip 9 planı 106
Şekil 4.13. Tren garı lojmanları tip 10 planı 107
Şekil 4.14. Tren garı lojmanları tip 11 planı 107

Şekil **Sayfa**

Şekil 4.15. Tren garı lojmanları tip 12 planı 108
Şekil 4.16. Tren garı lojmanları tip 13 planı 108
Şekil 4.17. Amele binası 1 planı 113
Şekil 4.18. Amele binası 2 planı 114
Şekil 4.19. Yol Bakım Hizmetleri Müdürlüğü planı 115
Şekil 4.20. Gar binası güney cephesi 116
Şekil 4.21. Gar binası çatı planı 118
Şekil 4.22. Gar binası zemin kat planı 118
Şekil 4.23. Gar binası birinci kat planı 119
Şekil 4.24. Gar binası AA kesiti 119
Şekil 4.25. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası'na ait istihdam grafiği 125
Şekil 4.26. Erzincan 1981 yılı imar planı 1/1000 ölçek 131
Şekil 4.27. Erzincan 1987 yılı imar planı 1/5000 ölçek 132
Şekil 4.28. Erzincan 1987 yılı imar planı 1/1000 ölçek 132
Şekil 4.29. Erzincan 1996 yılı imar planı 1/1000 ölçek 133
Şekil 4.30. Bez fabrikası lojman tipleri gösterimi 134
Şekil 4.31. Lojman tip 1 planı 136
Şekil 4.32. Lojman tip 2 planı 138
Şekil 4.33. Lojman tip 3 planı 140
Şekil 4.34. Lojman tip 4 planı 141
Şekil 4.35. Lojman tip 5 planı 142
Şekil 4.36. Lojman tip 6 planı 144
Şekil 4.37. Lojman tip 7 zemin kat planı 145
Şekil 4.38. Lojman tip 7 birinci kat planı 146
Şekil 4.39. Lojman tip 7 ikinci kat planı 146
Şekil 4.40. Lokal-sinema salonu ve misafirhane vaziyet planı 150

Şekil **Sayfa**

Şekil 4.41. Lokal-sinema salonu planı 151
Şekil 4.42. Lokal-sinema salonu AA kesiti 151
Şekil 4.43. Lokal-sinema salonu BB kesiti 152
Şekil 4.44. Lokal-sinema salonu CC kesiti 152
Şekil 4.45. Lokal-sinema salonu güney, doğu, batı, kuzey cepheleri çizimleri 152
Şekil 4.46. Misafirhane planı 153
Şekil 4.47. Erzincan Şeker Fabrikası 1956 tarihli vaziyet planı 162
Şekil 4.48. Şeker fabrikası güncel vaziyet planı 163
Şekil 4.49. Erzincan 1981 yılı imar planı 1/1000 Ölçek 164
Şekil 4.50. Erzincan 1987 yılı imar planı 1/1000 Ölçek 165
Şekil 4.51. Erzincan 1996 yılı imar planı 1/1000 Ölçek 165
Şekil 4.52. Lojmanlar tip 1 planı 167
Şekil 4.53. Lojmanlar tip 2 planı 168
Şekil 4.54. Lojmanlar tip 3 planı 168
Şekil 4.55. Lojmanlar tip 4 planı 169
Şekil 4.56. İşçi pavyonu/yatakhane planı 178
Şekil 4.57. İşçi pavyonu/yatakhane planı 180
Şekil 4.58. Revir zemin kat planı 181
Şekil 4.59. Revir bodrum kat planı 182
Şekil 5.1. Deprem ve endüstri yerleşkelerine bağlı olarak Erzincan kent nüfusundaki değişim 211
Şekil 5.2. Yerleşke-kent ilişkisi 212
Şekil 5.3. Erzincan Tren Garı yerleşkesi envanter fişi 222
Şekil 5.4. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası yerleşkesi envanter fişi 223
Şekil 5.5. Erzincan Şeker Fabrikası yerleşkesi envanter fişi 224

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim **Sayfa**

Resim 2.1. Endüstri Devrimi ve demiryolu ile kentlerin değişimi- Robert Crumb illüstrasyonu 21

Resim 3.1. Erzincan Google Earth görüntüsü 40

Resim 3.2. Matrakçı Nasuh'un Erzincan minyatürü- 1550'li yıllar 42

Resim 3.3. Altıntepe- Urartular dönemi 48

Resim 3.4. Erzincan hükümet konağı 50

Resim 3.5. Erzincan evrak mahzeni ve saat kulesi 51

Resim 3.6. Erzincan daire-i askeriye ile evrak mahzeni ve saat kulesi 52

Resim 3.7. Erzincan evrak mahzeni ve saat kulesi 52

Resim 3.8. Erzincan daire-i askerisi 53

Resim 3.9. Erzincan daire-i askerisi 53

Resim 3.10. Redif kumandanlığı dairesi 54

Resim 3.11. Redif deposu 54

Resim 3.12. Şayak fabrikası 55

Resim 3.13. Erzincan Aba Fabrikası 56

Resim 3.14. Askeri debbağhane 56

Resim 3.15. IV. Ordu içerisinde endüstri faaliyetleri- kunduracılar "kunduracı efradı kulları" 57

Resim 3.16. Erzincan halkevi inşaat halinde "Halkın bağrından müdafaa-i hukuk, müdafaa-i hukukun bağrından Cumhuriyet Halk Partisi doğdu." 59

Resim 3.17. Erzincan halkevi binası 59

Resim 3.18. Erzincan depremi Kızılay çadırları 60

Resim 3.19. Erzincan depremi sonrası Başbakan Refik Saydam'ın ziyareti 61

Resim 3.20. Erzincan Google Earth görüntüsü üzerinden alternatif bölgeler ile eski ve yeni şehrin gösterilmesi 64

Resim 3.21. Kurma evler 68

Resim **Sayfa**

Resim 3.22. Kurma evler 69

Resim 3.23. Kurma evler 69

Resim 3.24. Kurma evler 69

Resim 3.25. Erzincan Hükümet Konağı, 2021 72

Resim 3.26. Anıta esin kaynağı olan fotoğraf Cumhuriyet gazetesi 04.01.1940 75

Resim 3.27. İsmet İnönü-Deprem Anıtı- 1947(?) yılı 75

Resim 3.28. İsmet İnönü-Deprem Anıtı, 2020..... 76

Resim 3.29. Erzincan'a ait bir kartpostalda deprem anıtı ve Yeni Erzincan 76

Resim 3.30. Erzincan'a ait bir kartpostalda deprem anıtı ve Yeni Erzincan 77

Resim 3.31. Erzincan'a ait bir kartpostalda deprem anıtı ve Yeni Erzincan 78

Resim 3.32. Yaklaşık 1970'lere ait bir kartpostalda Trabzon Caddesi ve belediye binası..... 79

Resim 3.33. Erzincan eski belediye binası, 2021..... 79

Resim 3.34. 1941 yılına ait Erzincan planı ile güncel kent dokusunun karşılaştırılması..... 80

Resim 3.35. Erzincan hava fotoğrafı- 1951 81

Resim 3.36. Erzincan hava fotoğrafı- 1963 82

Resim 3.37. Erzincan hava fotoğrafı- 1973 83

Resim 3.38. Erzincan Google Earth Görüntüsü 84

Resim 4.1. Tren garı yerleşkenin konumu 87

Resim 4.2. Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu ile ilgili haber 88

Resim 4.3. Erzincan Tren Garı Yerleşkesi yapımı 90

Resim 4.4. Erzincan Tren Garı açılışı Ulus Gazetesi 14.12.1938 90

Resim 4.5. Yerleşkenin 2001-2021 yılları arasında geçirdiği değişimler 96

Resim 4.6. Tren garı lojmanları tip 1 görünüşleri, 2020..... 97

Resim 4.7. Tip 1 iç mekân, 2020 98

Resim 4.8. Tren garı lojmanları tip 2 görünüşleri, 2020..... 99

Resim **Sayfa**

Resim 4.9. Tip 2 bodrum kat görselleri, 2020 100

Resim 4.10. Tip 2 iç mekân, 2020 101

Resim 4.11. Tren garı lojmanları tip 3 görünüşleri, 2020..... 102

Resim 4.12. Tren garı lojmanları tip 4 görünüşleri, 2020..... 103

Resim 4.13. Amele binası 1, 2021 112

Resim 4.14. Amele binası 2, 2021 113

Resim 4.15. Yol Bakım Hizmetleri Müdürlüğü, 2020..... 114

Resim 4.16. Gar binası güney cephesi, 2020 115

Resim 4.17. Gar binası kuzey cephesi, 2020 116

Resim 4.18. Gar binası doğu cephesi ve saçak detayları, 2020 117

Resim 4.19. Gar binası, 2020..... 117

Resim 4.20. Gar binası maket, 2020 120

Resim 4.21. Garaj, 2020 120

Resim 4.22. Yatakhane ve dispeçerlik, 2020 121

Resim 4. 23. Revizörlük, 2020..... 121

Resim 4.24. Makasçı dinlenme yeri, 2020..... 122

Resim 4.25. "İpek Böcekçiliği ve Tohumculuğu" kitabı ilk sayfası..... 123

Resim 4.26. Üretilen ham bezler ve çuval bezleri 124

Resim 4.27. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası açılış hatıralarından 125

Resim 4.28. Yerleşkenin 2001-2019 yılları arasında geçirdiği değişimler 126

Resim 4.29. Yerleşkenin yakın çevresinin niteliği 127

Resim 4.30. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası açılış hatıralarından 128

Resim 4.31. İdare ve üretim binası 128

Resim 4.32. Yerleşke fonksiyon analizi (Fabrikanın aktif olduğu döneme ait) 129

Resim 4.33. Kartpostal Sağ Alt Köşede Yerleşke Giriş Kapısı "Her Fabrika Bir Kaledir" 130

Resim 4.34. Lojman tip 1, 2020..... 135

Resim **Sayfa**

Resim 4.35. Lojman tip 2, 2020 137
Resim 4.36. Tip 2 iç mekân, 2020 138
Resim 4.37. Lojman tip 3, 2020 139
Resim 4.38. Lojman tip 4, 2020 140
Resim 4.39. Lojman tip 5, 2020 141
Resim 4.40. Lojman tip 6, 2020 143
Resim 4.41. Lojman tip 6, 2020 143
Resim 4.42. Tip 6 iç mekân, 2020 144
Resim 4.43. Tip 6 iç mekân, 2020 145
Resim 4.44. Fabrika yerleşkesinde EBYÜ tarafından yaptırılan lojmanlar, 2019 147
Resim 4.45. Lokal ve sinema salonu, 2020 151
Resim 4.46. Misafirhane, 2020 153
Resim 4.47. Bekar pavyonu, 2020 154
Resim 4.48. İdare ve üretim binası, 2020 155
Resim 4.49. İdare ve üretim binası, 2020 155
Resim 4.50. Sümerbank Bez Fabrikası genel görünüm 156
Resim 4.51. 1983 depremi sonrası meydana gelen çerçeve hasarı 156
Resim 4.52. Onarım görmüş kiriş-kolon birleşimi hasarı 157
Resim 4.53. Eğitim salonu, 2020 “İyi bir işçide aranan vasıflar ahlak, bilgi, verim” 157
Resim 4.54. Ambarlar, 2020 158
Resim 4.55. Şeker fabrikası yerleşkesi Google Earth görüntüsü 159
Resim 4.56. Erzincan Şeker Fabrikası açılış hatıralarından- fabrika binası filigranı 160
Resim 4.57. Erzincan Şeker Fabrikası açılış hatıralarından 161
Resim 4.58. Şeker fabrikası lojmanları- fabrikanın ilk açıldığı yıllar 166
Resim 4.59. Yerleşkede 1 numaralı olarak isimlendirilen lojman, 2020 170
Resim 4.60. Yerleşkede 6 numaralı olarak isimlendirilen lojman, 2020 170

Resim **Sayfa**

Resim 4.61. Yerleşkeye ait 1956 tarihli fotoğraflar 171
Resim 4.62. Misafirhane binası, 2020 171
Resim 4.63. Misafirhane binası, 2020 172
Resim 4.64. Misafirhane binası, 2020 173
Resim 4.65. Misafirhane binası, 2020 173
Resim 4.66. Misafirhane binası önündeki sedir ağacı, 2020 174
Resim 4.67. Misafirhane iç mekân 174
Resim 4.68. Misafirhane iç mekân 175
Resim 4.69. Misafirhane binası, 2020 175
Resim 4.70. Sosyal tesisler 176
Resim 4.71. Sosyal tesisler- restoran ve sinema salonu, 2020..... 176
Resim 4.72. Sosyal tesisler- lokal, 2020 177
Resim 4.73. Yatakhane, 2020 178
Resim 4.74. Yatakhane, 2020 179
Resim 4.75. Yatakhane, 2020 180
Resim 4.76. Revir, 2020 182
Resim 4.77. Revir, 2020 183
Resim 4.78. Hamam, 2020..... 184
Resim 4.79. Ziraat bölge şeflik lojmanı, 2020..... 185
Resim 4.80. Makine fabrikası genel görünüş 186
Resim 4.81. Makine fabrikası ofis binası 186
Resim 4.82. Makina fabrikası birimleri, 2020 187
Resim 4.83. Erzincan Şeker Fabrikası silolar 187
Resim 4.84. Pancar işleme birimleri, 2020 188
Resim 4.85. Pancar işleme birimleri, 2020 188
Resim 4.86. Pancar işleme birimleri, 2020 189

Resim **Sayfa**

Resim 4.87. Erzincan Şeker Fabrikası açılış hatırası 190
Resim 4.88. Şeker fabrikası 190
Resim 4.89. Şeker fabrikası 191
Resim 4.90. Şeker fabrikası-işletme binası, 2020 191
Resim 4.91. Şeker fabrikası, 2020 192
Resim 4.92. Şeker fabrikası, 2020 192
Resim 4.93. Fabrikanın ilk yılları 193
Resim 4.94. Şeker fabrikası, 2020 193
Resim 4.95. Şeker fabrikası, 2020 194
Resim 4.96. Şeker fabrikası, 2020 194
Resim 4.97. Şeker fabrikası, 2020 195
Resim 4.98. Şeker fabrikası, 2020 195
Resim 4.99. Şeker fabrikası, 2020 196
Resim 4.100. Şeker fabrikası, 2020 196
Resim 4.101. Küspe kurutma fabrikası, 2020 197
Resim 4.102. Güvenlik ve laboratuvar ek binası, 2020 197
Resim 4.103. Laboratuvar, 2020 198
Resim 4.104. Laboratuvar iç mekân 198
Resim 4.105. İşçi yemekhanesi, 2020 199
Resim 4.106. Ambar (?) 199
Resim 4.107. Ambar, 2020 200
Resim 4.108. Şeker fabrikası müdürlük binası, 2020 200
Resim 4.109. Şeker fabrikası işçi çalışma birimi, 2020 201

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita **Sayfa**

Harita 1.1. Sümerbank pamuklu fabrikaları ve şeker fabrikaları ile demiryolu ağının gösterimi 4

Harita 2.1. *Carte No. 34: Turquie d' Asie: Le projet Chester*- 34 Numaralı Harita: Asya'da Türkiye: Chester Projesi 15

Harita 3.1. Erzincan il haritası 39

Harita 3.2. Mimar Sinan'ın katıldığı seferlerde izlediği güzergâhlar ve gördüğü yerler 44

Harita 3.3. 1939 depremi öncesi Erzincan yerleşim krokisi 49

Harita 3.4. Yaş ve kuru meyve tesisatının kurulacağı yeri gösteren harita 58

Harita 3.5. Asım Kömürcüoğlu tarafından planlanan Yeni Erzincan 65

Harita 4.1. TCDD demiryolları haritası 89

Harita 4.2. Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu güzergahı 89

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler	**Açıklamalar**
cm	Santimetre
km	Kilometre

Kısaltmalar	**Açıklamalar**
BCA	Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi
EBYÜ	Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi
ETÜ	Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
PTT	T.C. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TC	Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TICCIH	The International Committee for the Conservation of The Industrial Heritage
TMO	Toprak Mahsulleri Ofisi
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOKİ	Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

1. GİRİŞ

Endüstri Devrimi fiziksel ve sosyal yapıda meydana getirdiği değişimlerle insanlık tarihinin dönüm noktalarından birini oluşturmuştur. Öyle ki İngiliz tarihçi Eric Hobsbawm (2018: 13), Endüstri Devrimi'nin "insan yaşamının yazılı belgelere geçmiş, tarihindeki en köklü dönüşümü" olduğunu ifade etmiştir. Freyer (2014: 11) ise 18. yüzyıla kadar dünya tarihinde köklü değişiklikler yapmış ve bütün dünyayı etkisi altına almış başka bir hareketin olmadığını savunmuştur. Yüzyıllar boyunca süregelen siyasi yayılmalar, İslamiyet, Hristiyanlık gibi dünya dinlerinin bile Endüstri Devrimi kadar dünyayı kendine çekemediğini de eklemiştir (Freyer, 2014: 32). Freyer'e (2014: 32) göre Endüstri Devrimi dinlerin, siyasetin, savaşın başaramadığını başarmış ve bütün dünyaya yayılmıştır.

Endüstri yerleşkeleri, yapıları ve aletleri; sosyal, ekonomik, politik ve kentsel hayattaki değişimi göstermeleri ile Endüstri Devrimi'nin sembolleri olmuşlardır. Yüzyıllardır var olan tarihi yapıların yanı sıra; Endüstri Devrimi ile ortaya çıkan farklı ölçeklerdeki endüstri yapıları ve yerleşkeleri, kentleri dönüştürücü bir rol oynamıştır. Bu dönemde fabrika ve maden ocaklarının bulundukları bölgeler, nüfusun arttığı bölgeler olmuşlardır. Teknik gelişmelerin yarattığı göçler, meslek değişikliği, toplumsal sınıf değişikliğinin yanı sıra; toplumsal çevrenin değişimi, kent-kır kavramlarının farklılaşmasına da sebep olmuştur. Endüstri Devrimi ile gelen bu göç hareketleri, endüstri kentlerini oluşturmanın ilk basamağı olarak kabul edilebilir. Freyer (2014: 14), bu döneme kadar tarihin herhangi bir safhasında bu denli yoğun bir göç hareketinin görülmediğini belirtmektedir.

Endüstri Devrimi ile paralel olarak ulaşımda da köklü değişimler yaşanmıştır. 19. yüzyılın iktisadi ve siyasi tarihinin belirlenmesinde Endüstri Devrimi ve demiryollarının etkisi yadsınamaz bir gerçektir. 1830'lu yıllardan sonra bütün dünyaya hızla yayılan demiryolu ağ sistemi kurulmuş ve egemen ulaşım ağı haline gelmiştir. Demiryolları "kırsal alanları meta üretim sürecine" dahil etmiştir. Ayrıca kırsal alanlardaki iş gücünün kentlere akışında etkili olarak, iş gücü sorununun çözümünü de sağlamıştır (Özyüksel, 2013: xiii). Eric Hobsbawm (1998: 54) demiryolunun, halkın hayal gücüne ve aydınların şiirlerine giren tek Endüstri Devrimi ürünü olduğunu ve bu dönemin hiçbir yeniliğinin insanların hayal dünyalarını demiryolu kadar geliştirmediğini ifade etmiştir. Hobsbawm'ın vurguladığı gibi demiryolları ve istasyonlar çok sayıda ressamın ve şairin eserlerine konu olmuştur.

Demiryolu, endüstriyel gelişimin en büyük kanıtı ve insanın doğaya karşı kazandığı bir zafer olarak görülmüştür. Ulaşılması güç bölgelere ulaşım kolaylaşmış; raylar, köprüler, viyadükler ve tüneller ile Dünya'nın çehresi değişmiştir. Kentlerin mekânsal büyümesi ve kent-kır nüfusundaki değişimler, endüstrinin gelişmesi ve ulaşım sistemindeki değişimler ile hız kazanmıştır (Hatt ve Reiss, 2002: 27-36).

Eski çağlardan Endüstri Devrimi'ne değin her ülkede, hatta her kentte yaşam dışa kapalı bir vaziyette sürerken Endüstri Devrimi ile "büyük bir balık ağı" gibi bütün insanları bir araya toplayan, birbirine bağlayan bir sistem oluşmuştur. Bu durum, eski toplumsal yapının değişiminin göstergesi olduğu gibi (Freyer, 2014: 10) aynı zamanda mimarlık disiplini açısından da köklü değişimlerin habercisi olmuştur.

Zamanla kentler büyümüş, tüketim artmış ve mevcut endüstriler ihtiyacı karşılayamamıştır. Farklı teknolojiler ile gelişmiş üretim yöntemleri ortaya çıkmış, daha geniş alanlara ihtiyaç duyan endüstriyel alanlar, kentlerin dışına taşınmaya başlamışlardır. Fakat kent merkezlerinde kalan endüstriyel alanların bazıları "peyzajın parçaları" olarak görülseler de bazıları "görsel olarak kirletilmiş çevre"ler olarak nitelendirilmişlerdir. (Urry, 1999: 256-257).

Çoğu kez ıssız, kullanılmayan, "kirli", "riskli" olarak görülen endüstriyel alanlar çürümeye terk edilmiştir. Bu durum, endüstri yerleşkelerinin kaybına neden olmuştur. Endüstriyel alanların kaybının ortak hafızada boşluklar yarattığı endişesi kamuoyunda farkındalık oluşturmuştur. Bu farkındalık, endüstri yerleşkeleri ve yapılarının kültür mirası olarak değerlendirilmelerine yönelik tartışmaları başlatmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru "endüstriyel arkeoloji" terimi ortaya çıkmıştır (Palmer ve Neaverson, 2001: 1). Endüstri mirası, zamanla Avrupa Konseyi, UNESCO, ICOMOS gibi uluslararası kuruluşların yayımladıkları tavsiye kararları, tüzükler ve bildirilerle yasal bir zemine de kavuşmuştur. Ayrıca konu ile ilgili uluslararası, ulusal ve yerel ölçeklerde sivil toplum örgütleri kurulmuştur. Uluslararası kuruluşlardan biri olan TICCIH, endüstri mirasının korunması amacıyla kurulmuştur (TICCIH, 2020).

Endüstri yapıları ve yerleşkelerinin kapsamı; binalar, makineler, atölyeler, değirmenler, fabrikalar, işleme ve rafine etmek için maden ve tesisler, depolar, mağazalar, enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı yerler, ulaşım ve tüm altyapısının yanı sıra; sosyal

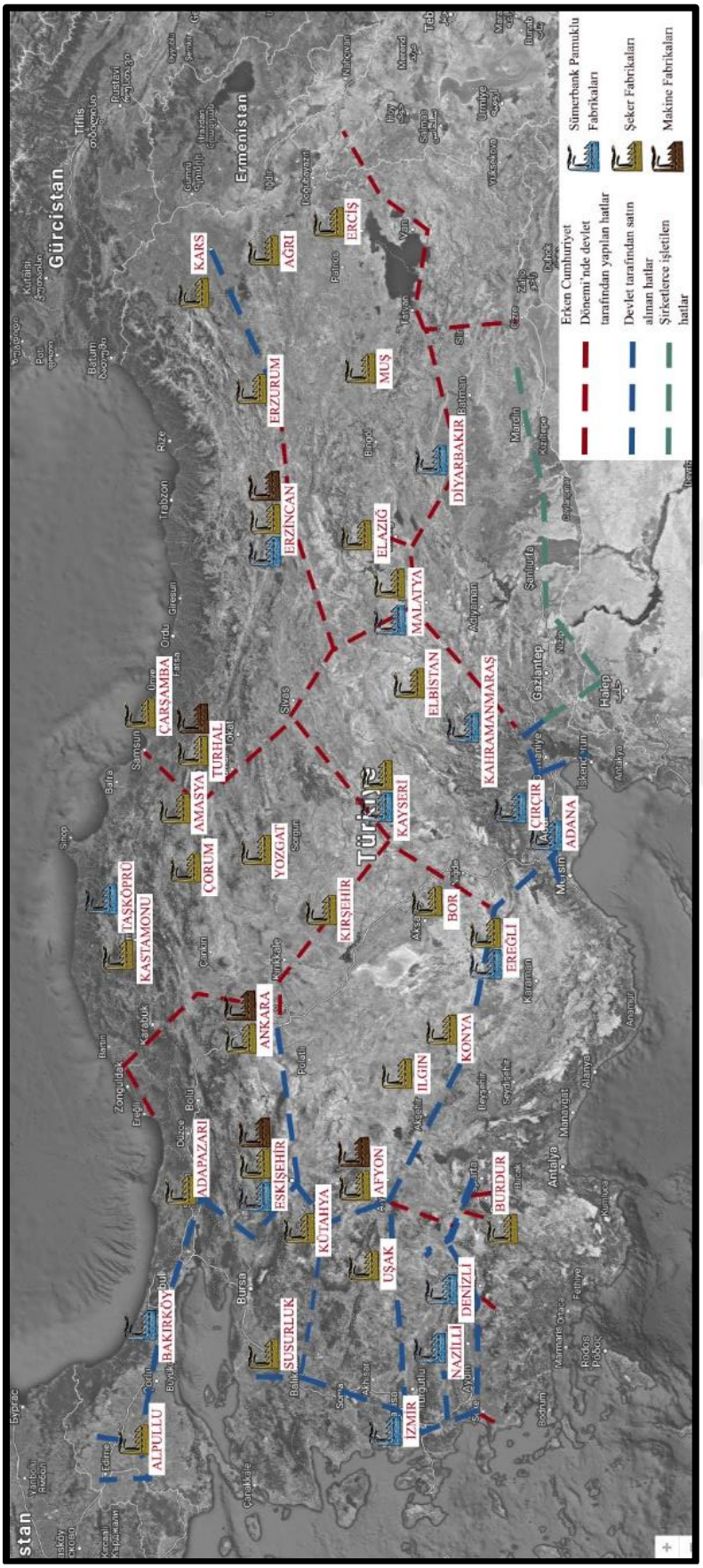
faaliyetler için kullanılan yerlerden oluştuğu gibi endüstri ile ilgili konut, ibadet veya eğitim mekânlarından oluşmaktadır (Nizhny Tagil Charter).

Ulusal ölçekte, Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren endüstriyel gelişmeler başlamıştır. Bu endüstriyel gelişimlerin en yoğun yaşandığı kent İstanbul ve çevresi olmuştur (Köksal, 2005: 14). Osmanlı İmparatorluğu'nda halkın endüstri yerine, zanaatı seçmesi, loncaların varlığı, toplumun çoğunluğunun işçi olmayı kötü bulması, toplumda "devlete kapulanma" düşüncesinin olması, teknolojik gelişmelere ayak uydurulamaması, dış borçlar ve yanlış politikalar gibi birçok sebeple Osmanlı İmparatorluğu'nda endüstrileşme amacına ulaşamayan bir girişim olarak kalmıştır (Toprak, 1985: 1340-1344).

Anadolu'da endüstrileşme, Türkiye Cumhuriyeti'nin modernleşme projeleri ile hız kazanmaya başlamıştır. Cumhuriyet yönetimi ulusal sermayeye odaklanmış ve iktisadi bağımsızlığı sağlamayı amaçlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk, tam bağımsızlık için iktisadi bağımsızlığın mutlak suretle kazanılması gerektiğini belirtmiştir (Atatürk, 2006: 130). İzmir İktisat Kongresi ve Teşvik-i Sanayi Kanunu gibi hükümetin devletçilik politikaları ile endüstrileşmenin ilk adımları atılmıştır. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'nun aksine endüstriyel faaliyetlerin tüm ülkeye yayılması amaçlanmıştır (İnan, 1989: ix). Bu politikalar neticesinde mevcut tesisler satın alınmış ve yurt genelinde yeni endüstri yapıları/yerleşkeleri kurulmuştur. Endüstri yerleşkeleri, kuruldukları bölgelere yalnızca yeni yapı çeşitlerini değil; yeni yaşam alışkanlıklarını ve "modern kültür"ü de götürmüşlerdir (İmamoğlu, 2009: 133).

Genç Cumhuriyet rejimi iktisadi kalkınmada üç beyaz ve üç siyah projesini benimsemiş ve bu amaçla çalışmıştır (Özyurt: 1981: 130, 131). Un, şeker ve pamuk (dokumacılık) üç beyazı; kömür, demir ve akaryakıt da üç siyahı temsil etmiştir.

Cumhuriyet yöneticileri ulusal bütünlüğün ve savunmanın sağlanması için demiryolu yapımına ağırlık vermişlerdir. Demiryolları, istasyonlar ulusal pazarı etkin hale getirmişler (Toprak, 2003: 12) ve ulus devlet ile ülke bütünlüğünün simgesi haline gelmişlerdir (Tanyeli, 1998: 104).



Harita 1.1. Sümerbank pamuklu fabrikaları ve şeker fabrikaları ile demiryolu ağının gösterimi (Google Earth, 2021 üzerinden yazar tarafından hazırlanmıştır)

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde, merkezi yönetim iktisadi bağımsızlığın yanı sıra fabrikalar ve garlar aracılığıyla çağdaş değerlere atıf yaparak kendi temsil mekanlarını kurgulamak ve Ankara'yı çağdaş bir başkente dönüştürürken aynı zamanda başkent Ankara'yı merkez alan bir demiryolu ağ sistemi kurmayı hedeflemiştir. Bu demiryolu ağı üzerinde kurulan fabrikalar ile taşrayı da siyasi ve mekânsal olarak yeniden yapılandırmaya çalışmıştır (Harita 1.1).

Çalışma konusunu oluşturan Erzincan, Kuzey Anadolu Fay Hattı'nda, geniş bir ova üzerinde kurulmuştur. Konumu nedeniyle, tarihi boyunca sık sık yıkıcı depremlere maruz kalmış ve bu depremler sonucunda kentin yer değiştirmesi gerekli olmuştur. İpek Yolu güzergâhı üzerinde yer alması, verimli-sulak topraklara sahip olması, Fırat'ın bir kolu olan Karasu'nun buradan geçmesi, Doğu Anadolu şartlarına göre ikliminin yumuşak olması, kuzey-güney ve doğu-batı arasında bir kavşak noktası olması gibi birçok sebepten dolayı kent, içinde bulunduğu mekândan çok uzaklaşmamıştır. Erzincan tarihinin bilinen depremleri 945, 964, 967, 1011, 1036, 1045, 1135, 1236, 1268, 1457, 1482, 1583, 1666, 1784, 1887, 1939, 1941, 1967, 1983 ve 1992 yıllarında gerçekleşmiştir. Uluslararası ölçekte yakın tarihin en büyük depremlerinden biri olan 1939 Erzincan depremi ile kent tamamen yıkılmıştır.

Depremler neticesinde kent mekânsal gelişimini; ova sınırları içinde, Fırat Nehri'nin çevresinde yer değiştirerek sürdürmüştür. Bunun sonucunda ovanın her köşesinde bir yerleşim izi bırakmıştır (Çuhadaroğlu, Kara ve Ustaoğlu, 1992: 15; Keskin, 1997). Son olarak 1939 depremi sonrasında yeni kent kurulmuştur.

Cumhuriyetin siyasi, iktisadi ve modernleşme politikaları neticesinde 1938 yılında Erzincan Tren Garı inşa edilmiştir. Erzincan Tren Garı, Ankara'yı Kars'a bağlayan güzergâh üzerinde olmasından dolayı stratejik anlamda oldukça önemlidir. Ayrıca 1939 depremi ile yok olan eski kentten günümüze ulaşan ve işlevini sürdüren tek yapı olmasından ve yeni kentin kurgulanmasında önemli bir rol üstlenmesinden dolayı tren garı büyük önem taşımaktadır.

Cumhuriyetin modernleşme ve iktisadi bağımsızlık politikaları doğrultusunda 1949 yılında kentin batısında Sümerbank Bez Fabrikası, 1956 yılında kentin doğusunda Şeker Fabrikası kurulmuştur. Kentteki bu iki büyük kamu iktisadi teşekkülü, kentin batısında Halit Paşa

Mahallesinin kurulmasında ve doğusunda 190 Evler [Akşemsettin Mahallesi] Mahallesinin gelişmesinde etkili olmuştur. Yeni kent kurgusunda tren garı, bez fabrikası ve şeker fabrikası başat rol üstlenmişlerdir.

Bir deprem kenti olan Erzincan'ın yeniden kurulma ve endüstrileşme süreci Türkiye Cumhuriyeti'nin modernleşme politikalarının bütününü ortaya koymaktadır. Erzincan'ın kent tarihi ve endüstri mirası üzerine yapılan bu çalışma sadece kent ve yapı ölçeğinde değil, ülke ölçeğinde de Cumhuriyet'in çok katmanlı politikalarını anlamaya yardımcı olmaktadır.

Depremler sebebiyle Erzincan'ın 1939 öncesine ait dokusunun yok olması, Cumhuriyet dönemi yapılarının kentsel bellekteki önemini artırmaktadır. Ayrıca depremler yüzünden arşiv, belge gibi yazılı kaynakların eksikliği ve kent ile ilgili akademik çalışmaların yetersizliği bu çalışmayı önemli kılmaktadır.

Berman (2017: 142), kapitalist düzenin hızı ve acımasızlığı göz önünde tutulunca bu acımasız düzene rağmen hala korunacak bir kültürel ve mimari mirasımızın olması sürprizdir, der. Berman'ın ve Marx'ın ifadesiyle katı olan her şeyin buharlaştığı bir dünyada; koruma ve belgeleme çalışmaları oldukça önem taşımaktadır. Erzincan kentinde neredeyse her 50 yılda bir meydana gelen yıkıcı depremler kentin belleğini yok etmektedir. 2000'li yıllardan sonra inşaat sektöründe meydana gelen hareketlilik ve kentsel dönüşüm politikaları da kent belleğini depremler kadar tehdit etmektedir. Kent hafızasını belgelemeyi amaçlayan bu tez çalışması bu sebeplerle önem kazanmaktadır.

Çalışmanın amacı

Erzincan, kent tarihi boyunca yaşadığı depremlerle birçok defa yer değiştirmiştir. 1939 Erzincan Depremi'nden sonra kent, kuzeyinde Spikör ve Keşiş Dağları ile güneyinde Munzur Dağları arasında, Fırat Nehri'nin kuzeyinde yeniden kurulmuştur. Yeni kentin imar planı 1941 yılında Yüksek Mimar Eyüp Asım Kömürcüoğlu tarafından hazırlanmıştır. Plan, kuzey-güney aksında Trabzon Caddesi [günümüzde Ordu ve 13 Şubat Caddeleri] ve doğu-batı aksında Sivas Caddesi'nin [günümüzde Fevzipaşa ve Halitpaşa Caddeleri] merkezde bir kavşak ile birleştikleri, ızgara plan düzeninde kurgulanmıştır. Yeni kentin kurgusunda 1939 öncesinde yapılmış olan tren garı, başat rol üstlenmiştir. 1949 yılında bez

fabrikası ve 1956 yılında şeker fabrikasının inşa edilmesi ile tren garı kenti biçimlendirmedeki kurucu rolünü bu iki endüstri yerleşkesi ile paylaşmıştır.

Türkiye'de endüstri mirası, diğer kültürel miras türleri gibi risk altındadır. Birçok endüstri yerleşkesi arsa değerlerindeki artış nedeniyle yıkılmaktadır. Ne yazık ki Erzincan endüstri mirası da aynı tehdit altındadır. Ayrıca kentte kültürel miras niteliği taşıyan yapılar depremler nedeniyle günümüze gelememiştir. Bu sebepler Erzincan endüstri mirası üzerine çalışmaların yapılmasını önemli kılmaktadır.

Erzincan, Türkiye Cumhuriyeti'nin endüstrileşme ve modernleşme politikalarının bir örneğidir. Kentte tarih boyunca meydana gelen depremler, bu kente karşı ilgiyi artırmaktadır. Ayrıca bir hassasiyet geliştirilmesini de gerektirmektedir. Erzincan'ın 1939 depreminden sonra Cumhuriyet'in planlama ilkeleri ile yeniden kurulması, devlet yatırımlarına ev sahipliği yapması kenti özel kılmaktadır.

Bu tezin amacı, kentin endüstri mirasını yerleşke ölçeğinde belgeleyerek; 1939 depremi sonrasında yeniden inşa edilen kentin gelişimini, endüstri yerleşkelerinin kurulması ile bir arada ele almak ve bu yerleşkelerin kentin gelişim sürecindeki etkilerini ortaya koymaktadır. Kültürel mirasa yönelik güncel tehlikelerin yanı sıra kentte var olan deprem riski; kent, yerleşke ve yapı ölçeğinde bir belgeleme çalışmasını zorunlu kılmaktadır. Ayrıca ulusal ve yerel ölçekte endüstri yerleşkelerinin büyük risk altında olmasından dolayı, kentteki endüstri mirasının belgelenmesi büyük bir önem taşımaktadır. Bu sebeplerle bu çalışma, bu yerleşkelerde bulunan yapıların ve dokunun belgelenmesi, miras değerlerinin tespit edilmesi ile günümüzde maruz kaldıkları ve gelecekte de uygulanma olasılığı olan zararlı girişimlere karşı direnç oluşturmayı hedeflemektedir.

Çalışmanın yöntemi

Tekeli (2010: 255), Türkiye'de bir endüstri yapısını incelemenin diğer ülkelerden yöntem olarak farklılık gösterdiğini belirtmektedir. Türkiye'de böyle bir çalışma gerçekleştirilirken endüstri yapısının evrimini, kurumsal politikaları belirleyip iyi kavramak gerekmektedir. Bu sebeple çalışma tarihsel perspektif içerisinde ortaya konmaktadır.

Tezin literatür taraması Osmanlı İmparatorluğu'nda endüstrileşme süreci ve demiryolu faaliyetleri ile başlamaktadır ve Erken Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu ve endüstrileşme politikaları ile devam etmektedir. Bu doğrultuda demiryollarının kentlerin mekânsal örgütlenmelerindeki önemi tartışılmakta, bu konuda kentlerden örnekler verilmektedir.

Çalışma kapsamında öncelikle, birinci derece belge ve kaynaklar değerlendirilmiştir. Bunun için Erzincan Valiliği Dokümantasyon Birimi Arşivi, Erzincan Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi, İller Bankası Arşivi, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı Arşivi, Harita Genel Müdürlüğü Hava Fotoğrafları Arşivi, TCDD Erzincan Gar Müdürlüğü Arşivi, SALT Araştırma Arşivi, İBB Atatürk Kitaplığı Sayısal Arşivi, TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi fotoğraf albümleri, İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi, Milli Kütüphane ve Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet arşivlerinden faydalanılmıştır. Fakat kentin yaşadığı depremlerden dolayı bu kaynaklardan sınırlı ölçüde veri elde edilmiştir. Eski Erzincan Valisi Ali Kemali Aksüt'ün 1938 yılı ve öncesini kapsayan "Erzincan: tarihi, coğrafi, toplumsal, etnoğrafi, idari, ihsai inceleme araştırma tecrübesi" isimli kitabı kent tarihi hakkında yapılmış en kapsamlı çalışmalardandır. 1940 yılında göreve gelmiş bir diğer Erzincan Valisi Sükuti Tükel'in yazmış olduğu "Yeni Erzincan: Nasıl Kuruldu ve Niçin Bitirilemedi?" isimli kitap ise 1939 depremi sonrası yeni kent hakkında bilgi veren en temel kaynaktır.

Çalışmanın üçüncü aşamasında tren garı, bez fabrikası ve şeker fabrikası ile ilgili bilgi toplamak için çalışanlar ve yerleşke sakinleri ile görüşmeler yapılmıştır.

Çalışmanın son aşamasında; kent, yerleşke ve yapı ölçeğinde alan çalışması yapılmıştır. Alan çalışmasından elde edilen bilgiler yardımıyla [idarelerin ve mülk sahiplerinin izin verdikleri ölçüde] yapıların belgelemesi yapılmış ve planları çizilmiştir. Arşiv araştırmaları ve alan çalışmalarından elde edilen bilgiler ile Erzincan endüstri yerleşkelerinin miras değerleri tespit edilmiş ve analizler yapılmıştır (Şekil 1.1).

METODOLOJİ	YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR	TEZİN İÇERİĞİ

• **Problemin Tanımlanması**
• **Tezin İçeriği**
• **Genel Bilgiler**
  • Kent
  • Yerleşke
  • Yapı
• **Analizler**
  • Kent
  • Yerleşke ve Çevresi
  • Yapı
• **Değerlendirme**
  • Değerler
  • Problemler
  • Potansiyeller
• **Öneriler**
• **Sonuç**
	• **Literatür Taraması**
	  • Demiryolu ve Endüstri Devrimi
	  • Dünya'da Ortaya Çıkışı
	  • Osmanlı Dönemi
	  • Cumhuriyet Dönemi
	  • Tarih
	  • Kent Tarihi
	  • Endüstrileşme Tarihi
	• **Arşiv Araştırması**
	  • Harita Genel Müdürlüğü Hava Fotoğrafları Arşivi
	  • İller Bankası
	  • İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi
	  • İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi
	  • Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivleri
	  • TBMM Tutanak Dergisi
	  • SALT Araştırma Arşivi
	  • İBB Atatürk Kitaplığı Sayısal Arşivi
	  • Milli Kütüphane
	  • Erzincan Valiliği Dokümantasyon Birimi Arşivi
	  • Erzincan Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Arşivi
	  • Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı Arşivi
	  • TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi
	  • TCDD Erzincan Gar Müdürlüğü Arşivi
	• **Sözlü Kaynaklar**
	• **Alan Çalışmaları**
		• **Giriş**
		• **Demiryolu ve Endüstrileşme Süreci**
		  • Osmanlı İmparatorluğu'nda
		  • Türkiye Cumhuriyeti'nde
		• **Erzincan Kenti**
		  • Genel Özellikleri
		  • Tarihi
		  • Depremleri
		  • Kentsel Gelişimi
		• **Erzincan Endüstri Mirası**
		  • Erzincan Tren Garı
		  • Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası
		  • Erzincan Şeker Fabrikası
		• **Sonuç**
		  • Kent Ölçeğinde Değerlendirmeler
		  • Yerleşke Ölçeğinde Değerlendirmeler
		  • Yapı Ölçeğinde Değerlendirmeler
		  • Değerler
		  • Problemler/Tehditler
		  • Öneriler

Şekil 1.1. Tez akış şeması

Çalışmanın kapsamı

Bu tez beş bölümden oluşmaktadır; ilki, tezin amacını, yöntemini ve kapsamını içeren giriş bölümüdür.

İkinci bölümde, Osmanlı İmparatorluğu'nda endüstrileşme süreci ve demiryolu faaliyetleri ile Erken Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu ve endüstrileşme politikaları incelenmektedir. Ayrıca endüstri devrimi ile birlikte kentlerin ve gündelik hayatın değişimi irdelenmektedir.

Tezin üçüncü bölümünde, Erzincan kentinin konumu, tarihi, depremleri, 1939 depremi sonrasındaki kentleşme hareketleri, demiryolunun kente geliş aksı ile Erzincan Tren Garı yerleşkesinin bez fabrikası ve şeker fabrikasının yerleşimine nasıl etki ettiği incelenmiştir.

Dördüncü bölüm Erzincan endüstri mirası ve tren garı hakkında yapılan arşiv araştırmalarını ve alan çalışmalarını içermektedir. Tren garının, bez fabrikasının ve şeker fabrikasının tarihsel süreçlerinden ve fiziksel özelliklerinden bahsedilmiştir. Yerleşkelerin konumları, yakın çevreleri ve mevcut durumları analiz edilmiştir. Yapı ölçeğinde bilgiler verilmiştir. Daha sonra ise Erzincan endüstri yerleşkelerinin miras değerleri tespit edilmiştir.

Son bölüm olan beşinci bölümde, Erzincan endüstri yerleşkelerinin tarihsel süreçleri ve güncel durumlarını içeren değerlendirmeler yapılmıştır. Erzincan endüstri mirasının mevcut ve risk durumu değerlendirilerek; özgün işlevin süreklilik potansiyelleri ve yeniden işlevlendirme olanakları ele alınmıştır.

2. ENDÜSTRİLEŞME SÜRECİ VE DEMİRYOLU

2.1. Osmanlı İmparatorluğu'nda Endüstrileşme Süreci ve Demiryolu Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren başlayan endüstriyel gelişmeler temel olarak İstanbul'da yoğunlaşmıştır. Ayrıca İzmir ve Adana yörelerinde etkinlik gösteren endüstri kuruluşları da olmuştur (Pamuk, 2017: 19).

Osmanlı İmparatorluğu'nun endüstrileşme sürecine geç başlaması ve beklenen başarıyı sağlayamaması, ülkeyi yabancı ülkelere bağımlı kılmıştır. 19. yüzyılda yapılan endüstrileşme atılımları ekonomik sıkıntıları engellemek ve devletin askeri ihtiyaçlarını gidermek için yapılmıştır. 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması Osmanlı ekonomisini ve endüstrileşmesini olumsuz yönde etkilemiştir (Altınöz, 2020: 23).

Osmanlı İmparatorluğu'nda milli sermayenin eksikliği (Boratav, 2004: 23, 24), teknolojik gelişmelere ayak uydurulamaması, dış borçlar ve yanlış politikalar gibi birçok sebeple endüstrileşme atılımları amacına ulaşamamıştır (Toprak, 1985: 1340-1344).

19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri demiryoluna yoğun bir ilgi göstermişlerdir. Bu ilginin temelinde, stratejik kaygıların taşındığı bilinmektedir. Yöneticiler vergileri daha kolay toplamak, toplumsal düzeni daha kolay sağlamak, ülkenin her yerinde çıkan eşkiyacılık ve isyan hareketlerini bastırmak, savaşlarda asker sevkiyatını daha kolay yapmak ve merkezi otoriteyi güçlendirmek için demiryolu yapımının üzerinde önemle durmuştur (Atilla, 2002: 40). İmparatorluk yöneticileri, demiryolunu iktidarın bir uzantısı olarak kullanmak ve demiryolu ile ülkeyi etkili bir şekilde yönetmek istemişlerdir. Ülkenin her noktasına demiryolu ile kısa sürede ulaşımın sağlanacak olması, Osmanlı İmparatorluğu için demiryolunu oldukça önemli kılmıştır (Kösebay Erkan, 2018: 16). Ayrıca demiryolu ile küçük Anadolu kentlerindeki ürünlerin iç ve dış pazarla bağlantısının sağlanması amaçlanmıştır (Atilla, 2002: 41).

Ayrıca Avrupalı Devletler sömürgelerine yakın olmak ve Hindistan'dan geçen deniz yolu ulaşımına alternatif olması için Osmanlı İmparatorluğu'ndan demiryolunun geçmesini istemişlerdir (Kösebay Erkan, 2018: 16).

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1830'lu yıllarda demiryolu projeleri yapılmış; 1850'li yıllarda da uygulamaya geçilmiştir (Quataert, 1985: 1630). Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu inşaatı 1851 yılında Mısır'da başlamıştır (Quataert, 1985: 1631). Anadolu topraklarında demiryolu yapımına ise ilk kez 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyaz ile başlanmıştır. 27 Ocak 1860'ta 23 km'lik kısmı işletmeye açılan İzmir-Aydın demiryolu Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hattı olmuştur (Yeni Hayat Ansiklopedisi 2, 1973: 990, 991). Bu hat Osmanlı İmparatorluğu'nda o zamana dek görülmemiş ölçekte bir yatırım olmasına ek olarak döneminin en modern teknolojisi olarak görülmüştür. İngiltere açısından, İzmir'in zengin hinterlandına bağlandığı için tarımsal üretimi ve tarımsal iç gücü sirkülasyonunu kolaylaştırmıştır (Kurmuş, 1982: 20, 21).

İzmir-Aydın demiryolu ile yaklaşık olarak aynı zamanlarda, başka bir İngiliz şirketi tarafından da Köstence-Cernavoda demiryolu hattı yapılmıştır. 66 km uzunluğundaki bu hat 4 Ekim 1860'ta işletmeye açılmıştır. 1865 yılında İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının Manisa'ya kadar olan kısmı, 1866 yılında bu hattın Kasaba'ya kadar olan kısmı ve yine 1866 yılında Varna-Rusçuk hattının bir kısmı işletmeye açılmıştır (Yeni Hayat Ansiklopedisi 2, 1973: 990, 991).

Bu hatlardan sonra ise Rumeli/Şark Demiryollarının yapım işi gündeme gelmiştir. 1853-1856 Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu, Rumeli demiryollarının yapımı için gerekli sermayenin arayışına girmiştir (Engin, 2013: 219).[1] 1855 yılından beri Avrupa ile kurulmak istenen demiryolu bağı, 1888 yılında Osmanlı Bankası'nın oluşturduğu bir grup tarafından yapılmıştır (Engin, 2013: 230). Cumhuriyet ile Türkiye, Şark demiryollarının ülke sınırları içinde kalan kısmını Lozan Barış Anlaşması'na göre 1971 yılına kadar işletmiştir (Engin, 2013: 231, 232). Özetle Rumeli Demiryollarının yapımı Osmanlı İmparatorluğu'nun hazinesi için oldukça zorlu olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu

[1] Engin'in (2013;220) Başbakanlık Osmanlı Arşivinden aktardığına göre İngiliz Parlamenter Labro bu iş için talipli olmuştur. Fakat yeterli teminatı yatıramadığı için anlaşma feshedilmiştir. Bu başarısız ilk girişimin ardından ikinci bir demiryolu anlaşması yapılmış fakat bu da başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bütün bu başarısız sonuçlara rağmen 3. imtiyaz anlaşması 31 Mart 1867'de Belçikalı bir şirket ile imzalanmış ve çalışmalara başlanmıştır (Engin, 2013: 219,220). Ancak bu şirket de çalışmalara başlamasına rağmen başarılı olamamıştır. Bu üç başarısız denemenin ardından Osmanlı İmparatorluğu uygun bir yüklenici arayışına girmiştir. Bu gayeyle Nafia Nazırı Davut Paşa yüklenici bulmak için Avrupa'ya gönderilmiştir. Davut Paşa ve Baron Maurice de Hirsch arasında anlaşma hazırlanmıştır (Engin, 2013: 220-222). Fakat Engin'e göre (2013:220), bu 19. yüzyılda gerçekleşen dünya çapında bir ihale yolsuzluğudur. Çünkü anlaşma maddeleri oldukça ağırdır. Osmanlı İmparatorluğu'nun, bu anlaşmaya göre, ödediği tutar ile aynı zamanlarda Fransa'da 1,5 kat ve çift hat demiryolu inşa edilmiştir. Ayrıca Baron Hirsch'in demiryolları yapım işini taşeron firmalarla halletmesi kalitesiz bir demiryolu hattının inşasına sebep olmuştur (Engin, 2013: 225). Hattın yapımı sırasında yüklenici firma birkaç kez el değiştirmiştir.

ödeyemeyeceği kadar borcun altına girmiştir. Devlet yıllar boyunca bu borcu ödemiş ve bu borç Türkiye Cumhuriyeti'ne de yansımıştır. Türkiye Cumhuriyet'i Osmanlı'dan kalan bu borcu son kez 1954 yılında ödemiştir (Engin, 2013: 234).

Merkezi yönetim tarafından yapılan ilk demiryolu ise Anadolu-Bağdat hattının bir bölümü olmuştur. 4 Ağustos 1871'de Haydarpaşa'dan başlayan hat, 1873 yılında 91 km uzaklıktaki İzmit'e ulaşmıştır. İzmir-Kasaba hattının Alaşehir'e kadar uzatılan 76 km'lik kısmı da devlet tarafından yapılmış ve 13 Mart 1875'te işletmeye açılmıştır (Yeni Hayat Ansiklopedisi 2, 1973: 990, 991).

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, II. Abdülhamit'in nüfus politikasında bir araç olarak kullanılmıştır. Demiryollarının çevresi farklı etnik kökenli göçmenler ile bayındır hale getirilmiştir. İstanbul Göztepe'de Bulgar Göçmenleri, Yel Değirmeni'nde Museviler, Afyon'da Balkan göçmenleri, Konya'da Balkan ve Rus göçmenleri demiryolu çevresine yerleştirilmiştir (Kösebay Erkan, 2007: 14). Haydarpaşa, Derince, Eskişehir, Ankara, Konya gibi kentlerde, istasyon çevrelerine oteller inşa edilmiştir (Kösebay Erkan, 2007: 184). 1900'lü yılların başında, göçmenler Haydarpaşa gar binası civarında kurulan "muhacir misafirhanesi"nde konaklamışlardır (Kösebay Erkan, 2007: 48). 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı yüzünden göçmek zorunda kalmış Balkan, Kafkasyalı ve Kırımlı göçmenler ise Bağdat Demiryolunun yakınlarındaki boş alanlara yerleştirilmişlerdir. Üretime açılan topraklarda üretilen ürünlerin demiryolu hattı sayesinde ucuz ve kolay nakliye imkanıyla tüketim merkezlerine ulaştırılması hedeflenmiştir[2] (Atilla, 2002: 44). Göçmenlerin demiryolu çevresine yerleştirilmesi ile hem göçmen vatandaşlara iskân sağlanmış olacak hem boş tarım alanları üretime açılmış olacak hem de demiryolunun nakliye imkanından faydalanılmış olacaktır. Ayrıca bu durum demiryollarının yerleşim yerlerini örgütleyici özelliği için de örnek oluşturmaktadır.

27 Eylül ve 4 Ekim 1888 tarihlerinde çıkarılan iki fermanla İzmit-Ankara hattının yapılması için Deutsche Bank'ın temsilcisi Alfred Kaulla'ya km garantili, 99 yıl süreyle bir imtiyaz verilmiştir. Ayrıca bu imtiyaz ile Alman şirkete Haydarpaşa-İzmir hattının işletmesi verilmiştir. Almanlar bu fermanlar ile iki yıl içinde 300 km uzunluğunda

[2] 1890'lardan sonra demiryolu Eskişehir, Ankara ve Konya'da üretilen hububat ürünlerinin İstanbul'a ulaşmasında bir araç olmuştur. Fakat hem üretim hem de ulaştırma maliyetinin yüksek olmasından dolayı yerli üretim, ithal mal ile rekabet edememiştir (Pamuk, 2017: 37).

demiryolu hattı döşemişlerdir. Aynı şirket 1893 yılında Ankara-Kayseri-Sivas ve Eskişehir-Konya hatlarının da imtiyazını almıştır. Eskişehir-Konya hattının yapımı hızla tamamlanmıştır. 1888-1896 yılları arasında Osmanlı demiryollarının uzunluğu 642 km'den 5 200 km'ye yükselmiştir (Yeni Hayat Ansiklopedisi 2, 1973: 990, 991).

1 465 km uzunluğundaki Hicaz demiryollarının yapılmasına 1901 yılında başlanmış ve 1908 yılında hattın inşası tamamlanmıştır. Bu hat Türk mühendisler tarafından inşa edilmiştir. 1911 yılında merkezi yönetim Samsun-Sivas hattını kendi araçları ile yapmaya başlamış fakat Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması ile bu hattın yapımı yarım kalmıştır (Yeni Hayat Ansiklopedisi 2, 1973: 990, 991).

Savaşa kadar Hicaz demiryolu hükümetin işlettiği tek demiryolu olmuştur. Savaş esnasında Beyrut-Şam-Halep, İzmir-Kasaba, İzmir-Aydın, Bursa-Mudanya hatlarına el konulmuştur. Mevcut hatları yönetmek ve yarım kalan hatları tamamlamak üzere Askeri Demiryollar İdare-i Umumiyesi kurulmuştur. Savaştan sonra el konulan hatlar iade edilmiş ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından ilerleyen zamanlarda satın alınmıştır (Yeni Hayat Ansiklopedisi 2, 1973: 990, 991).

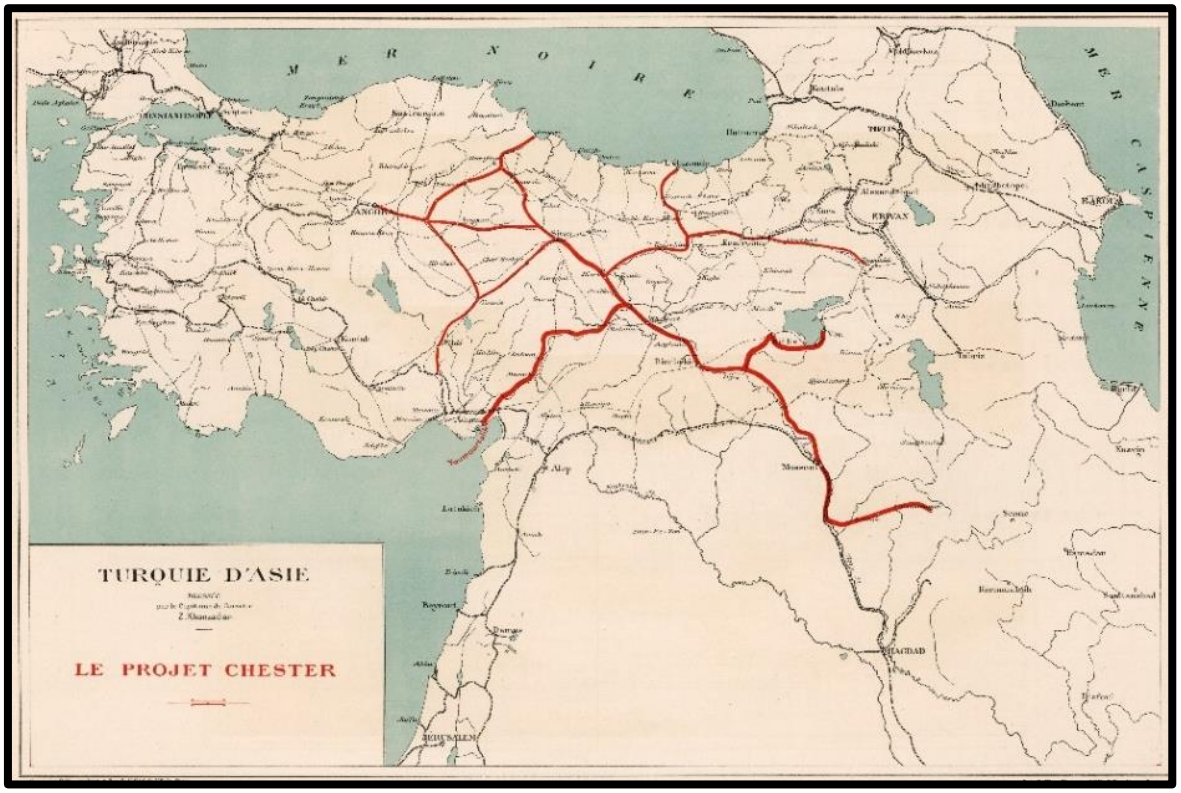
19. yüzyılın son çeyreğinde, Almanlar ile Anadolu Demiryollarının projeleri ve imtiyazları üzerine görüşülürken, Osmanlı İmparatorluğu yöneticilerinden Ferik Necib Mehmet Paşa bir lahiya hazırlayarak padişaha sunmuştur. Bu lahiyada 5 ayrı demiryolu güzergahından söz edilmiştir. Tez çalışması ile ilişkili olarak belirtmek gerekirse, bu güzergahlardan bir tanesi de "Ereğli-Niğde-Kayseri-Sivas-Zağra-Erzincan-Mamahatun-Erzurum" olmuştur (Ortaylı, 2019: 120).

1913-1914 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu ve Fransızlar arasında "Samsun-Sivas-Erzincan-Aşkale" hattı ve buna bağlı yan hatlar için "ad referandum" imzalanmıştır (Hiller, 1985: 179-182'den aktaran; Can, 2016: 157).

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımı ile ilgili başka bir girişim ise Chester Projesi[3] (Harita 2.1) ile olmuştur. Chester Projesi ile ilgili ilk girişimler Osmanlı

[3] Chester Projesi, Colby Mitchell Chester isimli bir Amerikalının Anadolu'da demiryolu yapımı, işletmesi, tarım, madencilik alanında almaya çalıştığı imtiyazların tamamı için ortaya koyduğu projelere denmektedir (Uzun, 2005:36).

İmparatorluğu'nda 1909, 1912, 1913 yıllarında yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti döneminde de gündeme gelmiş fakat sonuçlanmamıştır (Uzun, 2005: 36). Özetle Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri ülkenin doğusu ile batısının birbirine demiryolu ile bağlanmasının öneminin farkına varmışlardır. Fakat hazırladıkları projelerden, yaptıkları görüşmelerden çeşitli sebeplerle sonuç alamamışlardır.



Harita 2.1. *Carte No. 34: Turquie d' Asie: Le projet Chester*- 34 Numaralı Harita: Asya'da Türkiye: Chester Projesi (David Rumsey Tarihi Harita Koleksiyonu)

1914 yılına gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu genelinde işletmeye sokulmuş demiryolu uzunluğu 12 bin kilometreyi bulmuştur. Fakat Osmanlı demiryollarının %90'ı yabancı sermaye ile yapılmıştır (Quataert, 1985: 1630).

Avrupalı Devletler Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyazı alma yarışına girişmişlerdir. Fakat elde edilen imtiyazlar neticesinde yapılan demiryolları Osmanlı vatandaşının lehine planlanmamıştır. Farklı ülkelerin girişimleri ile yapılan demiryolları birbirleriyle bağlantılı yapılmamıştır ve bağlantı kurulması da mümkün olmamıştır. Çünkü her ülke farklı ray genişlikleri tercih etmiştir. Örneğin İngilizler 144 cm'lik ray döşerken, Almanlar 100

cm'lik ray döşemiştir (Atilla, 2002: 45). Nitekim işlevsiz, masraflı, birbirinden kopuk, halkın işine yaramayan demiryolu hatları oluşmuştur.

2.2. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryolu ve Endüstrileşme Politikaları

Demiryolları hiçbir zaman sadece bir ulaşım aracından ibaret olmamıştır. Demiryolu hattı boyunca döşenen telgraf hatlarıyla merkez ve taşra arasındaki bağlantıyı sağlayan siyasi bir araç olmuştur. Avrupalı Devletlerin, Osmanlı İmparatorluğu'ndan imtiyaz aldıkları veya istedikleri bölgelere bakılacak olursa Sevr Anlaşması ile işgal ettikleri bölgelerin paralellik gösterdiği fark edilecektir (Atilla, 2002: 40). Bu durum demiryollarının yalnızca ulaşım aracı olarak görülmediğinin bir kanıtıdır.

Mondros Ateşkes Antlaşması hükümleri gereğince Anadolu demiryollarının stratejik kısımları ile -İttifak Devletleri arasında bulunan- Alman ve Avusturyalı şirketlerin işlettikleri demiryolu hatlarına İtilaf Devletleri tarafından el konulmuştur. İzmir ve civarındaki demiryollarına Yunanlar, Konya ve çevresindeki demiryollarına da Fransızlar tarafından el konulmuştur. Başta İngilizler olmak üzere işgalci devletler anlaşmaya uymayarak bütün tarifeleri -kendi lehlerine olacak şekilde- altın piyasasına göre değiştirmişlerdir (Işıksaçan, t.y.: 45).

Özetle Millî Mücadele yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun elindeki demiryollarına, Sevr'e göre veya zaman zaman çeşitli bahaneler ile işgalci güçler tarafından el konulmuştur. Dahası Millî Mücadele birliklerinin üstün geldiği yerlerde çekilmek zorunda kalan işgalci güçler, çekilirken demiryolu hatlarını yakarak kullanılmaz hale getirmişlerdir.

Henüz Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmadığı, barış görüşmelerine ara verilen bir dönemde toplanan "İzmir İktisat Kongresi" yeni kurulacak Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin iktisadi politikaları hakkında ipuçları vermektedir. Bu sebeple Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin demiryolu ve endüstrileşme politikalarını daha iyi anlamak için konuya İzmir İktisat Kongresi ile başlanacaktır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti yöneticileri askeri ve siyasal alanda kazandıkları zaferi ekonomik alan ile perçinlemek istemişlerdir. Daha Lozan Barış görüşmeleri sürerken İzmir'de İktisat Kongresi toplanmıştır. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin iktisadi anlamda da bağımsız olması

amaçlanmıştır. Yöneticilere göre memleketin ivedilikle endüstrileşme ve demiryolu faaliyetlerine girişmesi gerekmektedir.

Afet İnan'ın (2018: 14) aktardığına göre yeni Türk Devleti'nin başlıca iki iktisadi politikası olmuştur.

1. Devletçilik ilkesine göre Osmanlı İmparatorluğu döneminde yabancı şirketlere verilen [siyasi öneme sahip olan] imtiyazların satın alınması,
2. Hızla endüstrileşmek ve ulaşım sorununu çözmek.

Bu politikalar doğrultusunda demiryolu yapımı hükümet programına girmiş ve dönemin yöneticilerinin başlıca üzerinde durduğu bir nokta olmuştur. Bu durum "memleketi demir ağlarla öreceğiz" (İnan, 2018: 14) gibi cümlelerle slogan halini almıştır.

Afet İnan'ın eserinden (2018: 14) öğrendiğimize göre, 1925-1933 yılları arasında 2 048 km demiryolu yapılmış ve ülkenin dört bir ucundaki illeri arasında bağlantı sağlanmıştır. 1933-1938 yılları arasında ise 963 km demiryolu yapılmıştır. 1938 yılında 6 717 km demiryolu, devlet tarafından işletilmiştir. Bu dönemde demiryolu yapımına önem verildiği gibi Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan mevcut demiryolları (3 350 km) 1928-1938 yılları arasında ekonomik güçlüklere rağmen yabancı şirketlerden satın alınmış ve millileştirilmiştir (İnan, 2018: 14).

Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryollarına önem vermesinin nedenleri şu şekilde sıralanabilir (Toprak, 2007):

- Demiryollarından yoksun olmanın sonuçları Millî Mücadele yıllarında en ağır şekilde hissedilmiştir. Rusya'nın güney sınırlarını güvence altına almak istemesi yüzünden, Osmanlı İmparatorluğu'nda Anadolu'nun doğusuna demiryolu döşenmesi engellenmiştir.
- Cumhuriyet yöneticileri demiryolunun öneminin farkına varmışlardır. Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarının yabancılar tarafından işletilmesinin çok zararı görülmüştür. Bu sebeple mevcut demiryollarının millileştirilmesi ve yeni demiryollarının döşenmesi gerekmiştir.

- Askeri ve stratejik kaygılara ek olarak ülkenin iktisadi alanda kalkınması için demiryolları çok önemliydi. Demiryolu, "ülkeyi baştan başa örecek" ve küçük Anadolu kentlerini büyük pazarlara bağlayacaktı.
- Osmanlı İmparatorluğu zamanında ihmal edilen doğu şehirlerinin kalkınması ve özellikle besiciliğin geliştirilmesi için demiryolu gerekliydi. Savaşlar sırasında hayvan varlığı dörtte bir oranına düşmüştü. Kalan hayvanlar da şehirler arası uzun yürüyüşlerde telef olmaktaydı.
- Demiryolunun simgesel önemi de büyüktü. Demiryolunun ulaştığı yerleşimlere "cumhuriyet" ve "devlet" de ulaşmış oluyordu. İstasyonlar cumhuriyetçi söylemlerin güçlenmesini sağlıyordu.

Demiryolları 22.07.1953 tarihinde 6186 sayılı kanunla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi ismiyle iktisadi devlet teşekkülü kabul edilmiştir. Bu tarihten itibaren Devlet Demiryolları idaresi "TCDD" şeklinde ifade edilmiştir (Işıksaçan, t.y.: 79).

Demiryolu güzergahına yakınlık, yeni kurulan endüstri için yer seçiminde temel faktör olmuştur (Osmay, 1998: 141). Ek olarak endüstriyel yatırımlar için alan seçimi yapılırken stratejik konum ve maden rezervlerine yakınlık da dikkate alınmıştır (Altınöz, 2020: 29).

Ankara'da demiryolu, kent üzerindeki baskın etkisi ile endüstri yerleşkelerinin konumlanmasında etkin rol üstlenmiştir. Ankara'da endüstri tesisleri bir araya toplanmış ve demiryoluna yakın bölgeler tercih edilmiştir (Küreli, 2013: 143).

Karabük'ün demiryolu ağları üzerinde yer alması, coğrafi konumu ve Zonguldak kömür madenine yakınlığı onun bir endüstri kenti olarak seçilmesinde etkili olmuştur (Altınöz, 2020: 30, 31). 1935 yılında bir köye ait 13 haneli, 100 nüfuslu mahalle olan Karabük, cumhuriyetin endüstrileşme hareketleri ile nahiye, kaza ve il statülerine yükselmiştir (Altınöz, 2020: 72, 73).

Karabük ile benzer şekilde Zonguldak da Cumhuriyet'in ilanından sonra il olmuş bir endüstri kentidir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde kömür havzası, limanlar ve demiryolları Avrupalı Devletler tarafından kontrol edilmiştir. 1940 yılında kömür havzası devlet kontrolüne geçmiş ve Zonguldak Türkiye'nin cumhuriyetin modernleşme ve kalkınma projeleri için seçtiği kentlerden biri olmuştur (Özgönül, 2007).

Cumhuriyet öncesinde tarımsal üretime dayalı bir ekonomiye sahip olan Eskişehir (Sadioğlu ve Yürük, 2020), cumhuriyet ile endüstriyel kimliği ön plan çıkan başka bir Anadolu kentidir. Eskişehir demiryolu güzergahı üzerinde yer alması, tarıma elverişli toprakları ve yer altı zenginlikleri ile bir ticaret (Sadioğlu ve Yürük, 2020) ve endüstri merkezi haline gelmiştir. Kente yapılan endüstriyel yatırımlar demiryolu güzergahı göz önünde bulundurularak yapılmış ve bu bölge "Fabrikalar Bölgesi" olarak isimlendirilmiştir.

Kayseri örneğinde ise Tayyare Fabrikası (1926), Tren Garı (1930-1931), Sümerbank Bez Fabrikası (1935) ve yerleşkeleri içlerinde barındırdıkları sosyal fonksiyonlar ile Erken Cumhuriyet Dönemi modern kent anlayışının yansımaları olmuşlardır (Sönmez ve Arslan Selçuk, 2018).

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde fabrikalar ve istasyonlar, çevrelerinde yeni kamusal alan modelleri tanımlamıştır. Genellikle istasyon binalarına ulaşan cadde İstasyon Caddesi olarak adlandırılmıştır. İstasyon Caddeleri "bulvar-meydan-devlet yapıları dizgesi" ile kent meydanına bağlanmışlar ve yeni kent yaşamını rasyonelize ederken ayrıca kent sakinlerinin sosyalleştikleri kolektif mekanlar tanımlamışlardır (Arıtan, 2008). Söz konusu dönemde sürdürülen endüstrileşme ve demiryolu politikaları "cumhuriyetin başarısını simgeleyen bir siyasi program" olarak görülmüştür. Demiryolu istasyonları ve yeni kurulan fabrikalar Anadolu'nun mimarlık geçmişinde bulunmayan yeni yapı tiplerine sahiplerdir. Bu yapılar ve yerleşkeler Anadolu mimarisinin dönüşümünde etkili olmuşlardır (Batur, 1998: 217).

2.3. Endüstri Devrimi ile Değişen Kent

Daha önceki bölümlerde bahsedildiği üzere Endüstri devrimi, insanlık tarihinde önemli kırılmalara ve değişimlere yol açmıştır. Endüstrinin gelişmesi ile geleneksel hayat çözülmeye başlamış; bu durum birçok olguyu kökten etkilediği gibi, kentleri ve gündelik hayatı da dönüşüme uğratmıştır. Bu bölümde, endüstri devriminin kentlerde ve gündelik hayatta yarattığı değişim incelenecektir.

Mumford'un (2019*)* Tarih Boyunca Kent ve Benevolo'nun (1981) Modern Mimarlığın Tarihi- Cilt 1: Sanayi Devrimi kitaplarından yola çıkılarak endüstriyel gelişimler ile kentlerin dönüşümü kronolojik olarak 4 başlığa ayrılmıştır. Buna göre;

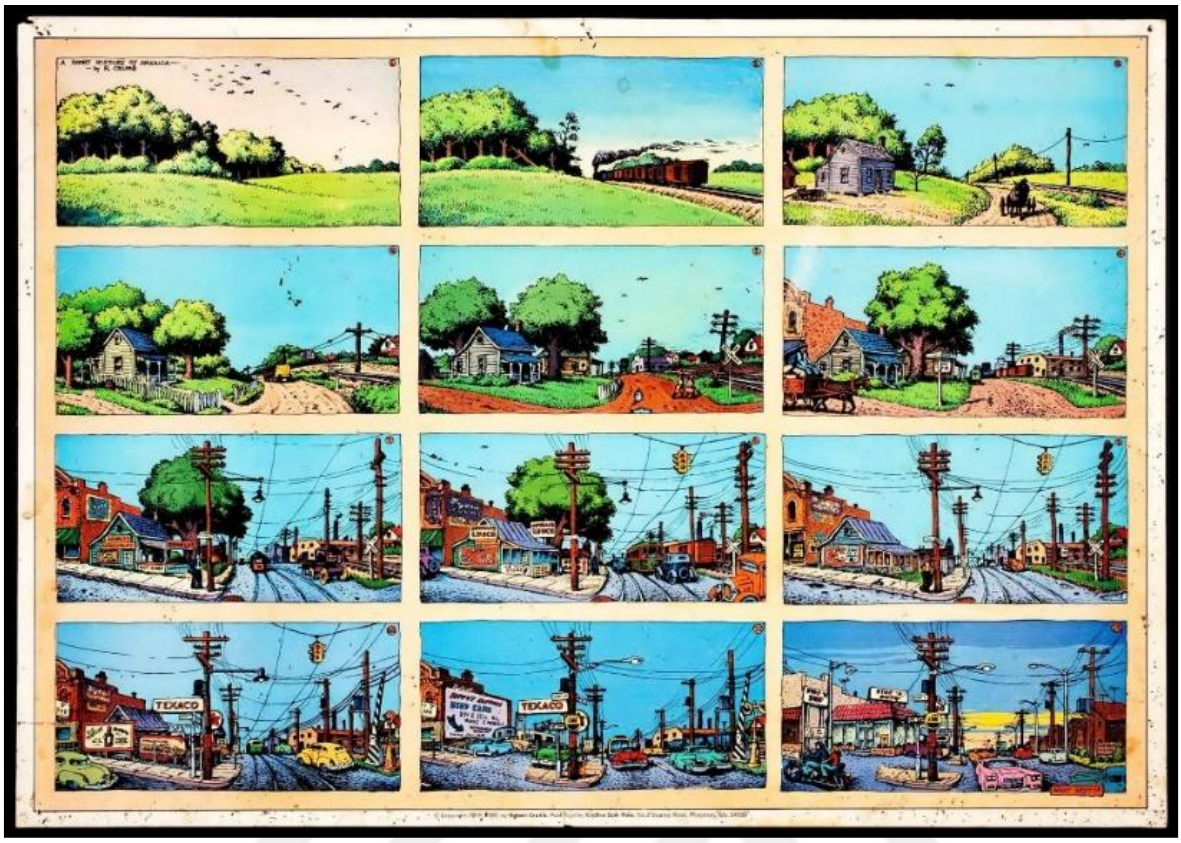
Birinci dönem endüstri kenti: Demiryolundan önce, erken dönem.

İkinci dönem endüstri kenti: Demiryolu ağının yaygınlaşması ile ortaya çıkan kent.

Üçüncü dönem endüstri kenti: Kentlerde salgın hastalıkların ortaya çıkması ve insanların kentlerden kaçtığı dönem.

Dördüncü dönem endüstri kenti: Endüstri kentinin olumsuz etkilerinden dolayı ortaya çıkan ütopyalar, yeni kent modelleri.

Endüstri devrimi ve demiryolu ile kentlerin nasıl değişim geçirdiği pek çok sanatçının eserine konu olmuştur. Amerikalı illüstratör Robert Crumb tarafından yapılan illüstrasyon, kentlerin değişimini karşılaştırmalı görebilmek için faydalı bir çalışma olmuştur (Resim 2.1).



Resim 2.1. Endüstri Devrimi ve demiryolu ile kentlerin değişimi- Robert Crumb illüstrasyonu (Industrial Heritage and Art, 2020)

Birinci dönem endüstri kenti

19. yüzyıla kadar endüstri, küçük atölyelerde ve taşra kasabalarında merkezileşmeden kalmıştır (Mumford, 2019: 534). 18. yüzyılın başlarında henüz taş kömürü kullanılmaya başlanmadığı için demir madenlerinde odun kömürü kullanılmıştır. Yüksek fırınlar küçük endüstri kuruluşları ormanlık alanların çevresinde kurulmuşlardır. Endüstrinin dokuma kolu evden çalışma ile yürütülmüştür. Köylüler tarla işleri ve dokuma işlerini bir arada yürütmüşlerdir. Dokuma işleri bu dönemde elle çalışan makinalar ile yapılmıştır. Taş kömürünün odun kömürünün yerine kullanılması ile maden bölgelerinde yüksek fırınlar kurulmuştur. Su enerjisinin; 1768 yılında R. Arkwright tarafından iplikçilik alanında, 1784 yılında ise E. Cartwright tarafından dokumacılık alanından kullanılması tekstil işlerinin akarsu enerjisinden faydalanabilecek alanlara kurulmasına yol açmıştır. 1769 yılında Watt tarafından bulunan buhar makinesinin hidrolik kuvvetin yerini alması ile endüstri her yere inşa edilebilir hale gelmiştir (Benevolo, 1981: 69, 70). Bu dönemden sonra endüstri kuruluşlarının yer seçimlerinde demiryolu baskın rol oynamıştır.

İkinci dönem endüstri kenti

Demiryolu yaygınlaşmadan önce maden ocakları açıldıkları bölgeler ile sınırlı kalmıştır. Demiryolunun yaygınlaşması ile birlikte ise maden ocakları daha geniş bir alana yayılım göstermiştir. Demiryolu ulaştığı yerlere endüstri devriminin icatlarını da beraberinde götürmüştür. Fabrikalar, demiryolları boyunca yükselmiştir. (Mumford, 2019: 529). 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde madenciliğin ve beraberinde sınai faaliyetlerin, bütün endüstri topluluklarına yayılması demiryolu sayesinde olmuştur (Mumford, 2019: 529). Madencilik gibi endüstri dalları mevcut kentlerin uzağında, taşrada filizlenmiştir (Mumford, 2019: 533). İlk dönemlerde loncaların politikalarından dolayı kent merkezlerinden kaçan üreticiler, ucuz iş gücü için taşrada yayılım göstermişlerdir. Sonraki dönemlerde ise üreticiler maliyetlerini en aza indirerek kârlarını artırmak istemişler ve bunun için de ilk olarak işçi ücretlerini düşürmüşlerdir. Çocuk işçilerin çalışma şartları ile ilgili çıkan yasal düzenlemelerden sonra üreticiler yoğun nüfuslu kent merkezlerine yönelmişlerdir. Kent merkezlerindeki potansiyel işçi sayısının fazla oluşu üreticilerin kent merkezlerine ilgisini artırmıştır (Mumford, 2019: 535).

Benevolo'nun (1981: 69, 70) da benzer bir şekilde belirttiği gibi buhar makinesinin icadı ile üretimin boyutu değişmiş ve endüstriyel alan gelişim sahasını artırmıştır. Buhar makinesi kömürün önemini artırmış ve endüstrinin hem kömür ocaklarının olduğu bölgelerde hem de demiryolu ile ulaşımın mümkün olduğu yerlerde gelişmesini sağlamıştır (Mumford, 2019: 534).

Fabrikalar genellikle su ile paralel giden demiryollarının kenarlarına kurulmuşlardır. İşlevsel bir planlama henüz gündeme gelmemiş ve endüstri yapıları sermayedarların istedikleri yerlerde kurulmuşlardır. Dolayısı ile endüstri kentlerinde sınai, ticari ve barınma işlevleri bir arada yürütülmüştür (Mumford, 2019: 538, 539). Konutlar, fabrikalar ve demiryolu istasyonlarından arda kalan boşluklarda kurulmuşlardır. İşçi evleri fabrikalara, imalathanelere bitişik ve cüruflarla dolu arazilere inşa edilmişlerdir. Bu dönemde demiryolları kentlerin karakterini, sınırlarını belirleyen ana unsur olmuştur (Mumford, 2019: 539). Kentlere, endüstri kollarında çalışabilmek için, yeni göçler yaşanmıştır. Fakat göç eden bu insanların hayat koşulları minimum seviyede karşılanmıştır (Benevolo, 1981: 71). Bu dönemde yaşanan barınma sorununa birtakım girişimciler çözüm bulmak için işçi konutları inşa etmişlerdir. Fakat bu konutlar "yeter ki yıkılmasınlar" sloganı ile insani

olmayan koşullarla inşa edilmişlerdir. İşçiler için tek katlı, sıra evler yapılmıştır. Fakat bu evlerde güvenle oturulup oturulmayacağı, güneş ve hava alıp almadığı önemsenmemiştir (Benevolo, 1981: 72). "Jerry building" olarak tanımlanan bu konutlar sefil ve barınmanın mümkün olmadığı evler olmuşlardır (Benevolo, 1981: 74).

Bu şekilde sağlıksız, plansız büyüyen endüstri kentlerinde lavabo ihtiyaçları için altyapı önemsenmemiştir. Suyun endüstriyel ve evsel atıklarla kirletilmesi, fabrikalarda kullanılması; günlük temel ihtiyaçlar için suya erişimi zorlaştırmıştır (Benevolo, 1981: 75).

Üçüncü dönem endüstri kenti

19. yüzyılda endüstri kentinden kaçmak isteyenlerle bir banliyö hareketi oluşmuştur. Daha önceleri banliyölerden atı, faytonu, arabacısı olanlar faydalanabiliyorken; demiryolunun yaygınlaşması ile banliyölerden faydalanan insanların ekonomik tabanı genişlemiştir (Mumford, 2019: 569).

Demiryolu 1850-1920 yılları arasında kurulan banliyölerin örgütlenmesinde doğrudan etkili olmuştur. Demiryoluna bağlı olarak kurulan banliyöler uygun aralıklarla sıralanmışlardır. Banliyölerde evlerin, istasyona yürüme mesafesinde olması istenmiştir. Bu durum da banliyölerin, büyümesinin önünde doğal bir sınır oluşturmuş; mekânsal açıdan ve nüfus bakımından belli bir sınırı korumalarına imkân tanımıştır (Mumford, 2019: 585).

Özetle demiryolu etrafında gelişen ikinci dönem endüstri kentlerinin olumsuz koşullarından kaçan insanlar banliyölere yönelmişlerdir. Demiryolları bu dönemde banliyölerin örgütlenmesinde etkili olmuştur. Bu dönem banliyölerinde yürüme mesafesi ve istasyona yakınlık gibi faktörlerle demiryolu, mekânsal organizasyonda başat role sahip olmuştur.

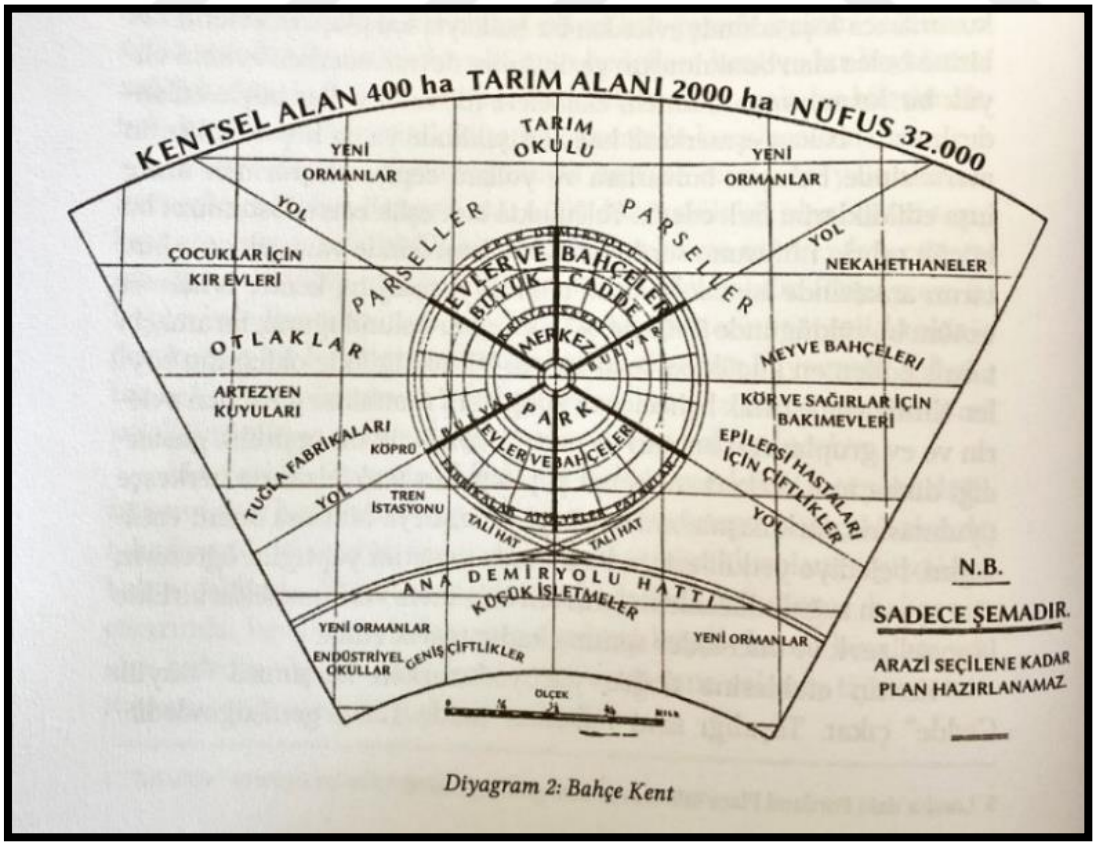
Dördüncü dönem endüstri kenti

İkinci dönem endüstri kentlerinin insani olmayan koşullarının salgın hastalıklara yol açması ile kentler zorunlu bir değişim sürecine girmiştir. Bu endüstri kentleri fabrikaların, demiryollarının etrafında gelişirken; insani koşulları, insan odaklı kent planlamasını

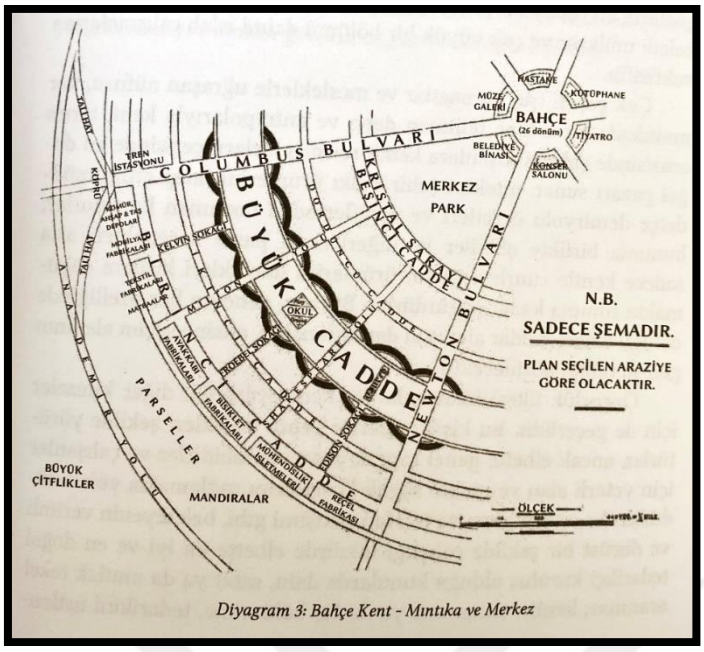
yadsıması beraberinde bir kentsel çürüme meydana getirmiştir. İşçi konutlarının endüstri atıkları ile dip dibe konumlanıyor oluşu, kentlerde altyapı çalışmalarına önem verilmemesi, temiz suya ulaşımın güçlüğü ve sermayedarların salt kar odaklı düşünüşü bu kent tipine dair negatif eleştirilerin oluşmasına yol açmıştır. Nitekim 19. yüzyılda hijyen, sağlık, yeşil alan ve gün ışığı meselelerine yoğunlaşan yeni kent planlamaları yapılmıştır. Bu kent planlamalarından biri de Ebenezer Howard tarafından ortaya konan "bahçe-kent" modelidir.

Howard, aşırı kentleşmenin getirdiği olumsuz koşulları iyileştirmek, nüfusu daha dengeli hale getirmek için "bahçe-kent" kent planlaması modelini oluşturmuştur. Howard'ın "bahçe-kent" ve" bahçe-kent-mıntıka ve merkez" diyagramlarına (Howard, 2019: 38, 39) (Şekil 2.1 ve Şekil 2.2) bakılacak olursa;

Kentin bir merkezi olduğu ve bütün yolların bu merkeze bağlandığı görülmektedir. Fabrikalar, çiftlikler, tarım okulu, kentin çeperinde yer almaktadır. Demiryolu kentin çeperinden geçmekte ve tali hatlar ile fabrikalara bağlanmaktadır.



Şekil 2.1. Bahçe kent modeli (Howard, 2019: 38)



Diyagram 3: Bahçe Kent - Mıntıka ve Merkez

Şekil 2.2. Bahçe kent mıntıka ve merkez diyagramı (Howard, 2019: 39)

Ruşen Keleş (2019: 8), Howard'ın bahçe kent önerisinin bir ütopya olmaktan çıkıp, İngiltere ve Dünya'nın çeşitli bölgelerinde kentsel yaşamı biçimlendirmede büyük roller oynadığını belirtmiştir. Howard, bahçe-kent'te "biyolojik ve doğal avantajlardan yoksun kent" ile "ekonomik ve toplumsal imkanlardan yoksun taşra" arasında giderek artan uçurumu yok etmek istemiştir. Kentteki tüm örgütlenmelerin, işlevlerin doğal bir sınırı olması gerektiğine inanmış ve insan ölçeğini kentin yeni imgesi olarak belirlemiştir (Mumford, 2019: 597).

2.4. Endüstri Devrimi ile Değişen Gündelik Hayat

Ulusal ölçekte demiryolunun mekânsal etkilerine bakılacak olursa 1930'lu yıllarda Türkiye'de planlanan endüstri kuruluşları ile demiryolu güzergâhlarının yakından ilişkili olduğu görülmektedir. Endüstri yapılarının yer tayininde askeri kaygılar etkili olmuştur. Bu yapılar ve yerleşkeler, demiryolu güzergâhları üzerinde ve Anadolu'nun iç bölgelerine kurulmuşlardır (Toprak, 2007).

Kemalist rejimin "muasır medeniyet" anlayışının en güçlü sembolleri fabrikalar, demiryolları ve istasyonlar olmuştur. Bu yapılarda Cumhuriyet'in ilerlemeci ideolojisi "görsel ve mekânsal" olarak biçim bulmuştur (Bozdoğan, 2015: 125). 1934 yılında Birinci

Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın yürürlüğe girmesi, 1933'te Sümerbank'ın, 1935'te Etibank'ın kurulması ile bu ilerleme ülkenin yöneticilerinin gurur kaynağı haline gelmiştir (Bozdoğan, 2015: 133). En önemli devlet teşebbüslerinden biri olan demiryolları, Erken Cumhuriyet Dönemi ile özdeşleşmiş ve Cumhuriyet rejiminin ilericiliğini ülkenin her köşesine taşımak gibi bir misyon üstlenmiştir (Bozdoğan, 2015: 137). Bu dönemde inşa edilen gar binalarında modernist ve standart bir tasarım izlenmiştir. Binalarda özdeş cepheler, simetrik, sade düzenlemeler, yatay ve dikey hacimlerde düzenlemeler görülmektedir (Bozdoğan, 2015: 137).

Gar binalarına ek olarak bölgede iskânın sağlanması için yerleşkelere lojman yapıları inşa edilmiştir. Villa tipi tek veya bitişik nizam bahçeli evler modern görünüşleri ile birlikte demiryolu personeli için inşa edilmiştir (Bozdoğan, 2015: 137-139). Bahçeli müstakil ev ve villalar Erken Cumhuriyet Dönemi mesken mimarisinin standart tiplerinden biri olmuştur (Bozdoğan, 2015: 243).

Garların inşa edildiği şehirlerde "İstasyon Caddeleri" ve "Gar Meydanları" oluşmuştur. Bu mekânlar yeni kamusal alanlar ve yeni yaşam pratikleri tanımlamışlardır. Bu yönüyle demiryolu "modernite"yi simgelemiştir. Toprak'a (2007) göre demiryolu ifade ettiği çağdaş değerler ile "uhrevilik"ten "dünyevi"liğe geçişi simgelemiş, gündelik hayattaki zaman ve mekân kavramını dönüşüme uğratmıştır. "Ezani vakit" olarak bilinen namaz vakitlerine göre bölünen ve algılanan zaman kavramı çözülerek yerini tren saatlerine bırakmıştır. Demiryolunun ulaştığı yörelerde insanlar başlangıçta "ezani vakit" ile "zevali vakit" arasında ikilemde kalmışlardır. Fakat zamanla "zevali" saate uyum sağlamışlardır (Toprak, 2007).

Demiryolu zamanı değiştirirken mekânı da genişletmiştir. Demiryolundan önce insanlar yaşadığı yerin dört-beş kilometre uzağından ancak haberdar olabiliyorken demiryolu ile onlarca kilometre uzağa ulaşabilmişlerdir. Kısa sürede daha uzak kentlere ulaşma imkânı ile nüfus hareketlilik kazanmış, pazar hacmi büyümüştür (Toprak, 2007).

Demiryolunun tanımladığı kamusal alan, zamanla cami çevresinde oluşan kamusal alanın yerini almıştır. İstasyona treni görmeye, karşılamaya gitmek gündelik yaşam pratiklerinden biri haline gelmiştir. Trenin geçiş saati kırsal kesimde büyük bir heyecanla beklenmiştir. İstasyonlarda, tren saati yaklaştıkça kalabalık artmıştır. Yine Toprak'a göre (2007) kısa

zamanda istasyon ve çevresi gezinti alanlarına dönüşmüştür. Kentler istasyona doğru büyümeye başlamış ve bu durum kentlerin yerleşim anlayışını değiştirmiştir. Geleneksel Osmanlı kenti cami çevresinde örgütlenirken demiryolu ile birlikte kentler istasyon çevresinde yoğunlaşmıştır. Milli günlerde istasyonlar süslenmiş, trenler çiçeklerle donatılmış ve dört bir yana bayraklar asılmıştır. Artık istasyon şefi yaşadığı mekânla, kılık kıyafetiyle, şapkasıyla saygı görmeye başlamıştır. İstasyon mimarisi, içinde bulunduğu yöreye modern yapı anlayışını getirmiştir. İstasyonlar camilere alternatif bir kamusal alan yaratmış ve toplumu sekülerleştiren bir öğe olmuştur (Toprak, 2007).

Demiryoluna sahip yerleşimler hem dış dünya ile bağlantı sağlamışlar hem de demiryolundan yoksun civar köy ve kasabalar için bir çekim merkezi olmuşlardır. Bu gibi gerekçeler ile demiryoluna sahip yerleşimler birer "cazibe merkezi" haline gelmişlerdir. Söz konusu yerleşimlerin yalnızca nüfusu artmamış, aynı zamanda mevcut durumun artan nüfusu karşılayamaması ile gar etrafında bir sürü yeni yapı inşa edilmiştir. Bu sayede yerleşim alanları genişlemiştir. Demiryolunun etkisi yalnızca istasyonun bulunduğu yerleşim ile sınırlı kalmamış; çevresindeki yerleşim yerlerine de etki etmiştir. Demiryoluna sahip bir yerleşke olmak kadar olmasa da istasyonlara yakın yerleşim yerleri olmak da pek çok açıdan önem oluşturmuştur (Yücel, 1960).

Çağdaş mimarlık anlayışı ile inşa edilen demiryolları ve fabrikalar, Cumhuriyet'in ilerici tutumunun yansımaları oldukları için önemli olmuşlardır (Bozdoğan, 2015: 141).

2.5. Endüstri Yapılarının Tasarım Süreci

Endüstri devrimi ile üretim faaliyetlerini barındıran, yeni bir yapı tipi olarak ortaya çıkan endüstri yapısı, yeni bir fonksiyon ve toplumsal içerik ile meydana gelmiştir. Endüstri devrimi ve endüstri yapıları arasındaki ilişkilerden söz ederken, endüstri yapısının fonksiyon ve içerik farklılaşmasına ek olarak, yeni yapı malzemesinin getirdiği farklılaşmalardan da söz etmek gerekir (Batur A. ve Batur S., 1970). Ayrıca üretim biçimlerinin sürekli değişmesi, yapı malzemelerindeki ve yapım sistemlerindeki yenilikler yeni yapı türlerini ortaya çıkarmıştır. Bu sebeplerle endüstri yapılarının kullanım ömürleri görece kısa olmaktadır (Eyüce, 1999).

Makinalı üretimin ilk döneminde, mevcut mimari bilgilere göre, endüstri yapılarında taş, tuğla gibi yapı malzemeleri kullanılmış ve çok katlı, yığma strüktürlü, ahşap döşemeli yapılar inşa edilmiştir (Eyüce, 1999). İngiliz pamuk değirmenlerinin yangınlarda ağır bir şekilde hasar görmeleri, ahşabın yangın dayanımının olmayışı nedenleri ile mimarlık alanında demir kullanımına başlanmıştır (Marulyalı, 1998). 18. yüzyılından sonlarından itibaren dökme demir çerçeveler ile demir kirişler arasını örten tuğla döşemelerden [volta döşeme] yeni bir yapım sistemi meydana gelmiştir. Bu gelişme ile mimarlıkta artık demir çağı başlamıştır (Eyüce, 1999). Endüstri devriminin mimarlığa kazandırdığı ilk yapı malzemesi dökme demir, ilk kez Coalbrookdale Köprüsü'nde [İngiltere, 1779] kullanılmıştır. Coalbrookdale Köprüsü'nde yaklaşık 30 metre açıklık geçilmesine rağmen biçimsel olarak Roma dönemi taş köprüleri taklit edilmiştir (Orhon ve Altın, 2016).

Paris Noisiel'de Jules Saunier tasarımı Menier Çikolata Fabrikası çok katlı ve metal çerçeveli olarak inşa edilen ilk örneklerdendir. İlk kez metal taşıyıcı sistemin açıkta bırakılmasından dolayı önemlidir. Fabrika, Viollet-le-Duc tarafından "construction remarquable" olarak ifade edilmiştir. Günümüzde Nestle markasının merkez binası olarak işlevini sürdüren yapı, endüstri devriminin ikonik yapılarından biri olarak kabul edilmektedir (Eyüce, 1999).

Bu dönemde bu tür yenilikçi tavırların yanında canlandırmacı, oryantalist tasarım üslupları da sergilenmiştir. 1845 yılında Berlin Sansoici parkında buhar türbünlerinin yerleştirilmesi için yapılacak yapının, Kral IV. Wilhelm tarafından Türk camisine benzemesi istenmiştir. Benzer oryantalist tavrı Dresden Yenice Sigara Fabrikası'nda da görmek mümkündür (Eyüce, 1999).

İlk dönem endüstri yapısını diğer dönemlerden ayıran özelliği, söz konusu yapı türünün henüz bir prestij ve propaganda aracı olarak görülmemesidir. 1850'li yıllardan sonra, endüstri ürünlerinin prestij ürünleri olarak debdebeli bir şekilde gösterilmesini amaçlayan sergi yapıları ve fuarlar oluşturulmuştur. Ülkelerin gelişmişlik düzeylerini gösterme ve dış pazarlara açılma istekleri gibi sebeplerle çok fazla sayıda sergi düzenlenmiştir (Batur A. ve Batur S., 1970). Söz konusu sergiler, mimarlığın ve yapım tekniklerinin gelişmesi için fırsat olmuştur. Doğan Hasol (1996), 1798-1849 yılları arasında açılan sergilerin birinci evre sergiler, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren açılan sergilerin ise ikinci evre sergiler olduğunu belirtmiştir. 1851 Uluslararası Londra Sergisi ikinci dönem sergilerinin ilk

örneğidir. Londra'daki Crystal Palace (1851) ile Paris'teki Galerie des Machines (1889) büyük sergiler döneminin "en güzel" iki yapısı olarak kabul edilmişlerdir (Hasol, 1996). Crystal Palace prefabrike elemanların montajı ile inşa edilmesi ve statik sorunlara getirdiği çözümlerin yanı sıra teknolojik gelişmelerin temsil mekânı olması ile önem taşımıştır (Boyacıoğlu, 1998: 164). Yarışma ile seçilen proje İngiltere'nin gelişmiş endüstrisinin ve endüstriyel gelişmelerdeki öncü konumunun bir simgesi olarak kabul edilmiştir (Boyacıoğlu, 1998: 164).

Fransız İhtilalinin 100. yılını kutlamak için 1889 Paris Sergisi düzenlenmiştir. Eiffel Kulesi, Fransız İhtilalinin anısına dikilmiş bir anıt ve 19. yüzyıl teknolojisinin bir simgesi olarak sergide yer almıştır (Hasol, 1996). Eiffel Kulesi teknolojiyi, çağın ruhunu, teknolojinin ardındaki iktidar alanlarını temsil etmiştir (Boyacıoğlu, 1998: 169). Daha sonraki yıllarda ise Eiffel Kulesi, Paris'in simgelerinden biri haline gelmiştir.

Crystal Palace (1851), Makine Galerisi (1889), Eiffel Kulesi (1889), fabrikalar ve istasyon yapıları endüstri devrimi ile çıkan yapım tekniklerinin ve gelişmişlik göstergesinin anlatım araçları olmuşlardır (Boyacıoğlu, 1998: 159). Söz konusu yapıların teknolojik gelişmişliğin göstergeleri olarak görülmeleri, demir ve çelik kullanımını özendirici rol oynamıştır.

Avrupa ve Amerika'da açılan bu sergilerden esinlenen Osmanlı İmparatorluğu'nda 1863 yılında, İstanbul'da, Sergi-i Umumi-i Osmani'yi düzenlenmiştir. Bu sergi için Bourgeois isimli bir Fransız'a, Sultanahmet Meydanı'nda 3 500 metrekarelik dikdörtgen bir alana yayılan üç kapılı özel bir sergi binası tasarlatılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu 1851, 1855, 1862, 1865, 1893, 1900 ve 1905 yıllarında düzenlenen sergilere katılmıştır. Bunlardan 1900 tarihli Paris Evrensel Sergisi'nde Türk Pavyonu ayrı bir bina olarak yer almıştır (Hasol, 1996).

1908'de P. Behrens'in Berlin'de yaptığı AEG Türbin Fabrikası, modernizme geçişin örneklerinden biri olarak kabul edilmektedir. Walter Gropius ve Adolf Meyer tarafından 1910 yılında tasarlanan Fagus Ayakkabı Bağı Fabrikası da bu dönemin kayda değer örneklerinden biridir (Eyüce, 1999).

Yapılarda ahşap kullanımının terk edilmesi ile başlarda prefabrik yapı malzemeleri, sonra metal taşıyıcılar karma olarak kullanılmışlardır (Köksal, 2019). Endüstri yapıları,

hammadde giriş-çıkışının kolay olması açısından, artık kent çeperlerinde, geniş araziler üzerinde ve tek katlı olarak inşa edilmişlerdir (Eyüce, 1999). Fabrikalarda, atölyelerde kullanılan makinelerin büyük oluşu, büyük açıklıkların geçilmesini gerektirmiş ve derinlikleri artan mekanlarda aydınlatma sorunları ortaya çıkmıştır. Nitekim, yapıların üst örtülerinde aydınlatma boşlukları açılmıştır. Çok katlı yığma yapılar olan ilk dönem endüstri yapıları; yerlerini az katlı, geniş taban alanlı, büyük yapılara bırakmışlardır (Köksal, 2019). 1921'de Luckenwalde'da betonarme inşa edilen Boya ve Şapka Fabrikası'nda açılabilen parçalı üst örtü kullanılmış; böylelikle hem aydınlatma hem de havalandırma sorunu çözülmüştür (Eyüce, 1999).

Birinci Dünya Savaşı'nın öncesinde artık yapım gereçleri oldukları gibi görünmeye başlamıştır. Yapıların içlerinde bulundukları toplumu yansıtmalarının gerekliliği kabul görmüştür. Endüstrileşme süreci içinde endüstri yapıları, "ileri endüstri toplumu"nun bir tasviri olmuş ve anıtsallık özelliği kazanmışlardır (Batur A. ve Batur S., 1970).

1850'li yıllardan sonra sergi yapılarına ek olarak işçi konutları ortaya çıkmıştır. Robert Owen, işçilerin konut sorunuyla ilgilenen ve fabrikaların civarında işçiler için koşulları iyi konutlar yapılabileceği düşüncesini ilk kez ortaya atan kişilerden biridir (Batur A. ve Batur S., 1970). 1851 yılında 3 000 işçi için Bradford yakınında Saltaire'de Titus Salt tarafından model bir kasaba yapımına başlanmıştır. İşçilerin, ev sahibi olabilmelerini amaçlayan bir derneğin kurulması hedeflenmiştir. İşçi konutları; okulları, ortak hamamları ve mutfakları olacak şekilde planlanmışlardır (Batur A. ve Batur S., 1970). Fakat bu çalışma, tekil bir örnek olmaktan öteye gidememiştir. Bu tür yerleşimler iki savaş arası dönemde ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaygınlaşmıştır.

Endüstri yapılarının sadece üretim amacı güdülerek tasarlanmaları ve çalışanların yaşam koşullarının düşünülmemesinden kaynaklanan sorunlar, endüstri yapı tasarımında yeni bir süreç doğurmuştur (Eyüce, 1999). Ulusal ölçekte Cumhuriyet ile birlikte Alpullu, Uşak Şeker Fabrikaları, Zonguldak kömür işletmeleri, Sümerbank fabrikaları ve tren garı yerleşkelerinde; çalışanlar için lojman, okul, sosyal tesis gibi iş ve yaşam çevreleri planlanmıştır.

Eyüce (1999), geleneksel üretim biçimindeki çözülme ile her türlü üretimin ve -bunun sonucunda- nüfusun, maden ocaklarının çevresinde yoğunlaştığını söylerken Köksal

(2019), endüstri yapılarının başlangıçta su kenarlarında kurulduğunu ve zamanla çevrelerinde yaşam alanları oluşturduklarını belirtir. Eyüce'nin (1999) bahsettiği çözülmenin bir sonucu olarak 19. yüzyılda gotik kilise kulesinin yerini, fabrika bacası almaya başlamıştır. Endüstri tasarımları günümüze değin farklı tasarım eğilimleri göstermişlerdir. Değirmenler, silolar ve su depoları endüstriyel peyzajı oluşturan ilk örnekler olmuşlardır (Eyüce, 1999). Endüstri Devrimi ile mimarlık ürünleri teknolojik gücün ve endüstriyel gelişmişliğin temsil mekanları haline gelmişlerdir (Boyacıoğlu, 1998: 197).

2.6. Endüstri Mirası

Endüstri yapılarının değerlendirilmesi yapılırken hangi yapıların veya ekipmanların-makinelerin endüstri mirası kapsamında değerlendirileceği gibi bir soru ortaya çıkmaktadır. Bu sorunun cevabını bulabilmek için "endüstri mirası" ve "endüstri arkeolojisi" kavramlarının tanımlarına bakmak ve -endüstri mirası alanında çalışan Dünya çapında bir kuruluş olan- TICCIH ile Nizhny Tagil Tüzüğü'nden bahsetmek gerekmektedir.

Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi daha iyi bilinen adıyla TICCIH endüstriyel miras konusunda çalışan dünya çapında bir kuruluştur. TICCIH koruma, muhafaza etme, araştırma, belgeleme, endüstriyel miras konusunda eğitim sağlamayı ve uluslararası iş birliğini amaçlar. Kuruluşun çalışma alanlarını; endüstri alanları, yapıları, tesisleri, makineleri ve ekipmanları gibi endüstriyel mirasın somut kalıntılarının yanı sıra; konutlar [işçi konutları gibi], endüstriyel yerleşimler, endüstriyel peyzaj alanları, ürünler, süreçler ve endüstri toplumunun belgelenmesi oluşturur. Dünya'nın her yerinden katılan tarihçiler, koruma uzmanları, arkeologlar, mimarlar, öğrenciler, öğretmenler ile endüstrinin gelişimiyle ve endüstri toplumu ile ilgili olan herkes TICCIH'in üyelerini oluşturmaktadır. TICCIH endüstriyel mirasın araştırılması ve korunması ile ilgili bütün konularda ICOMOS'a danışmanlık yapmaktadır (TICCIH, 2020). 2003 yılında TICCIH tarafından yayımlanan "Endüstri Mirası için The Nizhny Tagil Tüzüğü" endüstri mirası ile ilgili temel kavram ve yöntemlerin tanımlanmasında oldukça önemli bir kaynaktır. Bu tüzükte endüstri mirası;

- Endüstriyel mirasın tanımı
- Endüstriyel mirasın değeri
- Tanımlama, kayıt ve araştırmanın önemi
- Yasal koruma
- Bakım ve koruma
- Eğitim ve öğretim
- Sunum ve yorumlama

olmak üzere yedi başlık altında incelenmiştir (TICCIH, 2020).

Endüstri Mirası için The Nizhny Tagil Tüzüğü'nde endüstri mirasının kapsamı "tarihi, teknolojik, sosyal, mimari veya bilimsel değeri olan endüstriyel kültür kalıntılarından oluşur" şeklinde çizilmiştir. Bu kalıntılar; binalar ve makineler, atölyeler, değirmenler ve fabrikalar, işleme ve rafine etmek için maden ve tesisler, depolar ve mağazalar, enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı yerler, ulaşım ve tüm altyapısının yanı sıra sosyal faaliyetler için kullanılan yerlerden oluştuğu gibi endüstri ile ilgili konut, ibadet veya eğitim mekanlarını da içermektedir (Nizhny Tagil Charter).

Aynı tüzükte endüstri arkeolojisi ise endüstriyel süreçler için veya endüstriyel süreçler tarafından yaratılan belgeler, eserler, stratigrafi ve yapıların, insan yerleşimlerinin, doğal ve kentsel peyzajların maddi veya maddi olmayan tüm kanıtlarını inceleyen disiplinler arası bir yöntem olarak tanımlanmıştır (Nizhny Tagil Charter).

Gül Köksal (2019) Nizhny Tagil Tüzüğü'ne benzer şekilde endüstri mirasını şu şekilde tanımlamıştır: Endüstri mirası sınai kültürle ilişkili, tarihsel, mimari, toplumsal, iktisadi, teknolojik ve bilimsel değere sahip bütün kalıntıları içermektedir. Fabrikalar, atölyeler, makineler, demiryolları, madenler ve bir sanayi yerleşkesinde bulunan bütün birimler endüstri mirası kapsamında değerlendirilir. Endüstri arkeolojisi ise endüstri mirası ile benzer, konuyla ilgili başka bir kavramdır. Sınai geçmiş ile bugün arasındaki ilişkiyi, sınai üretim sonucunda ortaya çıkan belge, eser, yapı, doğal ve kentsel peyzajları kısaca endüstri mirasının somut-soyut bütün kalıntılarını inceler (Köksal, 2019). Müge Cengizkan (2002) da benzer bir şekilde, endüstri arkeolojisini geçmiş dönemlerin sanayileşme sürecinde ve

üretiminde yer almış; günümüze ulaşan fiziksel kalıntıların düzenli ve disiplinli bir çalışma alanı olarak tanımlamıştır.

İngiltere dünyanın ilk endüstrileşen ülkesi olarak kabul edilmektedir. Ayrıca geleneksel imalattaki düşüşü ve değişimi de ilk deneyimleyen ülkelerden birisi olmuştur. Değişen endüstriyel süreç sonucunda ihtiyacı karşılamayan veya ihtiyaçtan fazla olan fabrikaların, depoların korunmasına ve yeniden kullanılmasına öncülük etmiştir. Koruma yaklaşımlarındaki temel zorluk koruma ve değişim arasında doğru dengeyi bulmak olmuştur (Stratton, 2003: 9). Uzmanlar ve halk ilk başlarda bu yapıları değersiz olarak kabul etmişler ve işlevini yitiren yapılar çürümeye terk edilmişlerdir. Kullanılmayan hatta az kullanılan endüstri yapıları bile -strüktürleri nispeten iyi durumda olmasına rağmen- hızla harap olmaya başlamışlardır. Toplum bu yapıların; mahalleleri, kentleri çürüttüklerini, bozduklarını düşünerek bu yapıları suçlu kabul etmiştir (Stratton, 2003: 11).

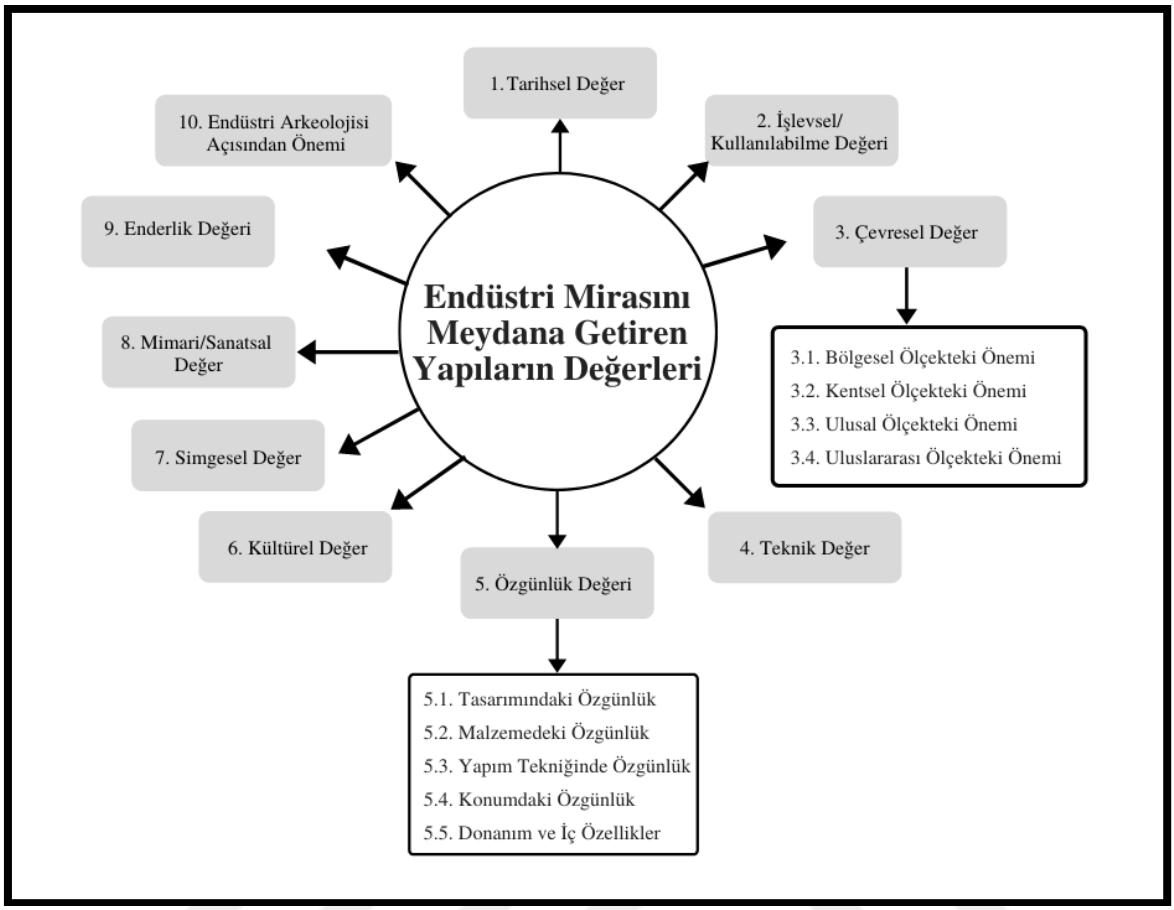
İngiliz tarihçi Rix, "The Amateur Historian"da yayımlanan "Endüstiyel Arkeoloji" başlıklı makalesinde, endüstri devriminin doğduğu yer olan İngiltere'deki, endüstri anıtlarının varlığına ve bu anıtların ilgisizlik, bilgisizlik gibi sebeplerle yok olma tehditi altında olduğuna dikkat çekmiştir (Palmer ve Neaverson, 2001: 1). Tarihçi Rix'in "Arkeoloji" terimini kullanması, 1959'da Endüstriyel Arkeoloji Araştırma Komitesi kurmak ve halka açık bir toplantı yapmak için İngiliz Arkeoloji Konseyi'ne (CBA) ilham vermiştir. Merkezi yönetime erken endüstri kalıntılarının belgelenmesi ve korunması amacıyla ulusal bir politika oluşturulması için önerilerde bulunulması kararlaştırılmıştır (Palmer ve Neaverson, 2001: 2).

Endüstri anıtları ile ilgili resmi adımlar atılmadan önce Philip Hardwick tarafından tasarlanan ve demiryollarının ilk zamanlarına ait önemli bir anıt olan Euston Kemeri yıkılmıştır. Bunun üzerinde toplumsal olarak itirazlar yapılmış ve kamuoyu oluşmuştur. 1963 yılında İngiliz Arkeoloji Konseyi ile Kamu Binaları ve Eserleri Bakanlığı tarafından Endüstri Anıtları İncelemesi oluşturulmuştur (Palmer ve Neaverson, 2001: 2).

Endüstri mirası ile ilgili başka bir kuruluş olan SAVE Britain's Heritage 1975'te kurulmuştur (Stratton, 2003: 12). SAVE kendini, 1975'ten beri tehdit altındaki tarihi binalar ve sürdürülebilir yeniden kullanımlar için savaşan güçlü ve bağımsız bir koruma kuruluşu olarak tanımlamaktadır. SAVE tanıtım metninde, kuruluş olarak ulusal mirası

korumak için ön saflarda yer alındığı; tarihi binalara, yıkım veya bozulma tehlikesi olan yerlere yardım edildiği belirtilmektedir. Kuruluş; mimarları, mühendisleri, planlamacıları ve yatırımcıları bir araya getirerek koordineli çalışmayı sağlayan bir örgüt olarak karşımıza çıkmaktadır (Save Britain's Heritage, 2020). Benzer bir girişim olan Anıtları Koruma Programı, eski anıtları tescilleyerek korunmasını artırmak için 1986'da başlatılmıştır. Demir dışı metaller, demircilik ve elektrik üretimi bugüne kadar incelenen konular arasındadır. Benzer bir ilerleme, Tarihi İskoçya ve Galler'deki Cadw [Turizm ve Kültür Bakanlığına bağlı tarihi çevre hizmetidir] tarafından kaydedilmiştir. Endüstriyel mirasın statüsü, Dünya Mirası Alanlarının belirlenmesi ile ilerleme göstermiştir. Bu araştırma ve koruma yoğunluğuna rağmen sayısız endüstriyel bina çürüme, vandalizm ve yıkıma karşı savunmasız kalmaktadır Bazı konseyler, yeterli mimari değere sahip olmasalar bile, yeniden kullanım potansiyeli olan binaları belirlemek için yerel fabrikalar ve atölyeler üzerinde çalışmalar başlatmışlardır (Stratton, 2003: 11).

Bir yapının endüstri mirası olarak değerlendirilmesi için bazı değerlere sahip olması gerekmektedir. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi'nin 2007 yılında düzenlediği "Endüstri Mirası/Atölye" çalışmasında endüstri mirasını meydana getiren yapıların değerleri Şekil 2.3'teki gibi listelenmiştir (Madran ve Kılınç, 2007: 147-149):



Şekil 2.3. Endüstri mirasını meydana getiren yapıların değerleri (Madran ve Kılınç'ın metninden diyagram haline getirilmiştir)

Bu çalışma kapsamında incelenen Erzincan endüstri mirasının değerlendirilmesinde yöntem olarak kullanılan değerler şu şekilde ifade edilebilir (Madran ve Kılınç, 2007: 147-149):

Tarihsel Değer: İçinde bulunduğu kentin veya ülkenin yaşamında önemi olan bir olaya ev sahipliği yapmak olarak açıklanmaktadır.

İşlevsel/Kullanılabilme Değeri: Endüstri yapısı veya yerleşkesinin fonksiyonunun önemi ve ekonomiye etkisi bu değerin belirlenmesinde etkilidir. Ayrıca yapı ya da yerleşkenin farklı bir işlevle kullanılabilme potansiyeli de bu değer ile ilişkilidir.

Çevresel Değer: Bu değer, yapı veya yerleşkenin bağlamı ile düşünülmesini gerektirir. Yapı veya yerleşkenin çevresine kattığı değer veya çevresinden aldığı değer, onun çevresel

değerini ortaya koyar. Çevresel değer; bölgesel, kentsel, ulusal ve uluslararası ölçekte olmak üzere 4 başlıkta incelenebilir.

Teknik Değer: Endüstri mirası yapıları ve yerleşkeleri, üst düzey teknik değere sahip kabul edilmektedirler. Dönemine özgü nitelikli yapım tekniğine sahip olmak, özenli bir işçilikle yapılmış olmak, özgün tasarımını korumuş olmak bu değeri zenginleştiren unsurlardır.

Özgünlük Değeri: Bu değer, yapının veya yerleşkenin fiziksel durumu ile ilişkilidir. Yapı veya yerleşke günümüze değin bozulmadan ve değişmeden gelmişse özgün olarak tanımlanmaktadır. Özgünlük değeri; tasarımda, malzemede, yapım tekniğinde, konumda, donanım ve iç özelliklerde özgünlük olmak üzere 5 ayrı başlık altında incelenebilir.

Kültürel Değer: Yapının veya yerleşkenin ait olduğu yerin kültürel gelişiminde etkin bir rol üstlenmiş olması bu değeri oluşturmaktadır.

Simgesel Değer: Söz konusu değer türü politik, sosyolojik, duygusal açıdan önemle ilişkilidir.

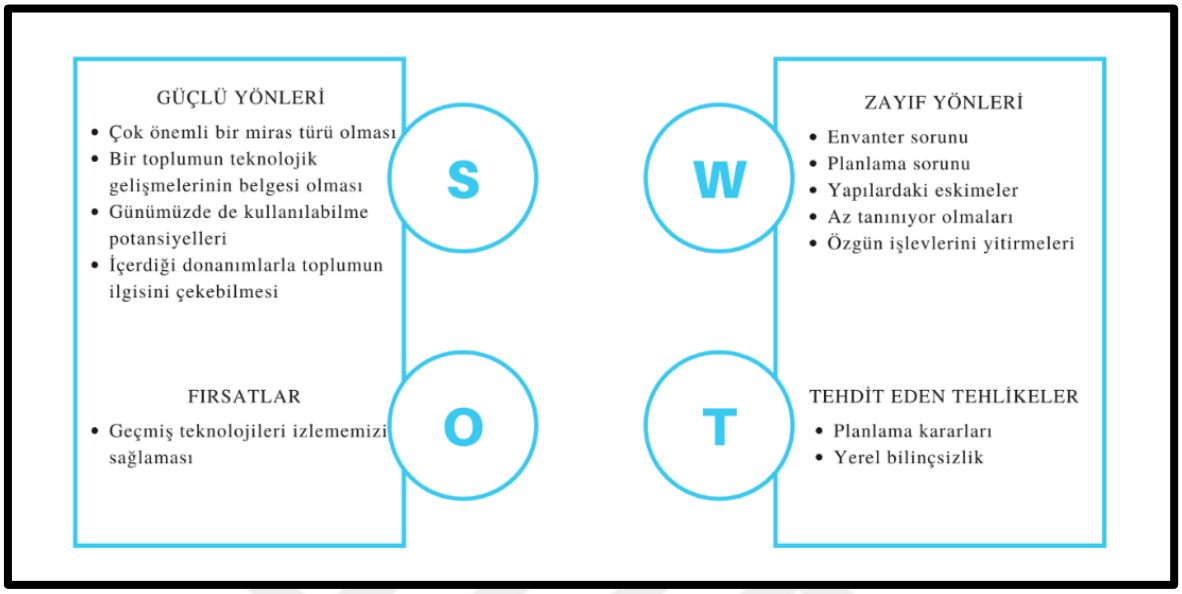
Mimari Değer: Her yapıt kendine özgü bir mimari değer taşımaktadır. Bu mimari değerin ölçütünün belirlenmesinde; “üstün sanat tarihi değeri taşımak, dönemin mimari üslubunun gelişimini sergilemek, türünün mimari gelişiminde tipolojik gelişim açısından önemli olmak, ünlü bir sanatçı veya mimarla ilişkili olmak, bir sanat üslubunun temsilcisi olmak, üstün nitelikli veya zengin bir cephe düzenine, bezemeye, iç düzene sahip olmak” gibi mimari unsurlar etkili olmaktadır.

Enderlik Değeri: Yapının veya yerleşkenin temsil ettiği teknolojinin ender örneklerinden biri olması bu değeri oluşturur.

Endüstri Arkeolojisi Açısından Önemi: Yapının veya yapı grubunun yapım tekniği, üretim sistemi ve teknolojisi endüstri arkeolojisi açısından önemini ortaya koymaktadır.

Ayrıca ilgili endüstri yapıları ile ilgili envanter fişleri doldurulmalıdır. “Endüstri Mirası/Atölye” çalışmasında endüstri mirası olarak değerlendirilen yapıların korunmasına

yönelik güçlülük/zayıflık (SWOT) analizinin (Şekil 2.4) yapılmasının gerekliliği de vurgulanmıştır (Madran ve Kılınç, 2007: 150, 151).



Şekil 2.4. Endüstri mirasına yönelik SWOT analizi (Madran ve Kılınç'ın metninden diyagram haline getirilmiştir)

Bunlara ek olarak Köksal (2005: 185), endüstri mirasına yönelik risk derecelendirmesi oluşturmuştur. Buna göre endüstri mirasının risk değerlendirmesi aşağıdaki derecelere göre yapılabilmektedir.

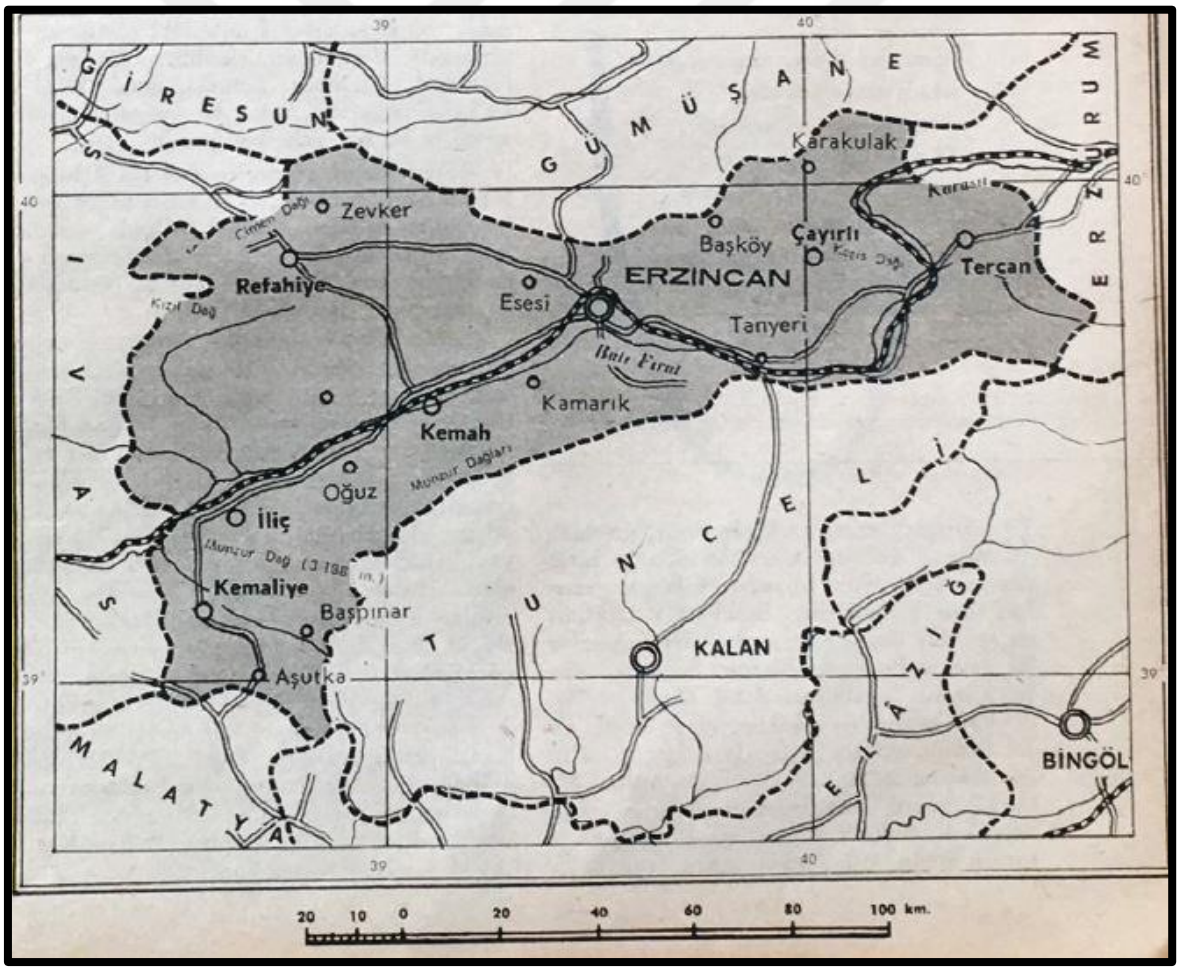
1. Derece: Kullanıcı tahribatı, olumsuz doğa koşulları, strüktürel tehlike, yanlış kullanım, müdahale vb. etmenler nedeniyle acil müdahale.
2. Derece: Acil müdahaleyi gerektiren bir sorun olmaması.
3. Derece: Kısa vadede müdahale gerektirmeyen sorunlar.

Dünya'da yaklaşık 50 yıldır, Türkiye'de ise 1990'lardan beri endüstri mirası yapıları kültürel mirasın bir parçası olarak görülmektedirler. Endüstri yapıları ve yerleşkeleri; üretim sürecinde yer almış bütün araç ve gereçler, içinde bulundukları konum ve çevresi ile bütüncül bir koruma anlayışı ile endüstri mirası kapsamındadır (Köksal, 2019).

3. ERZİNCAN KENTİ

3.1. Erzincan'ın Konumu

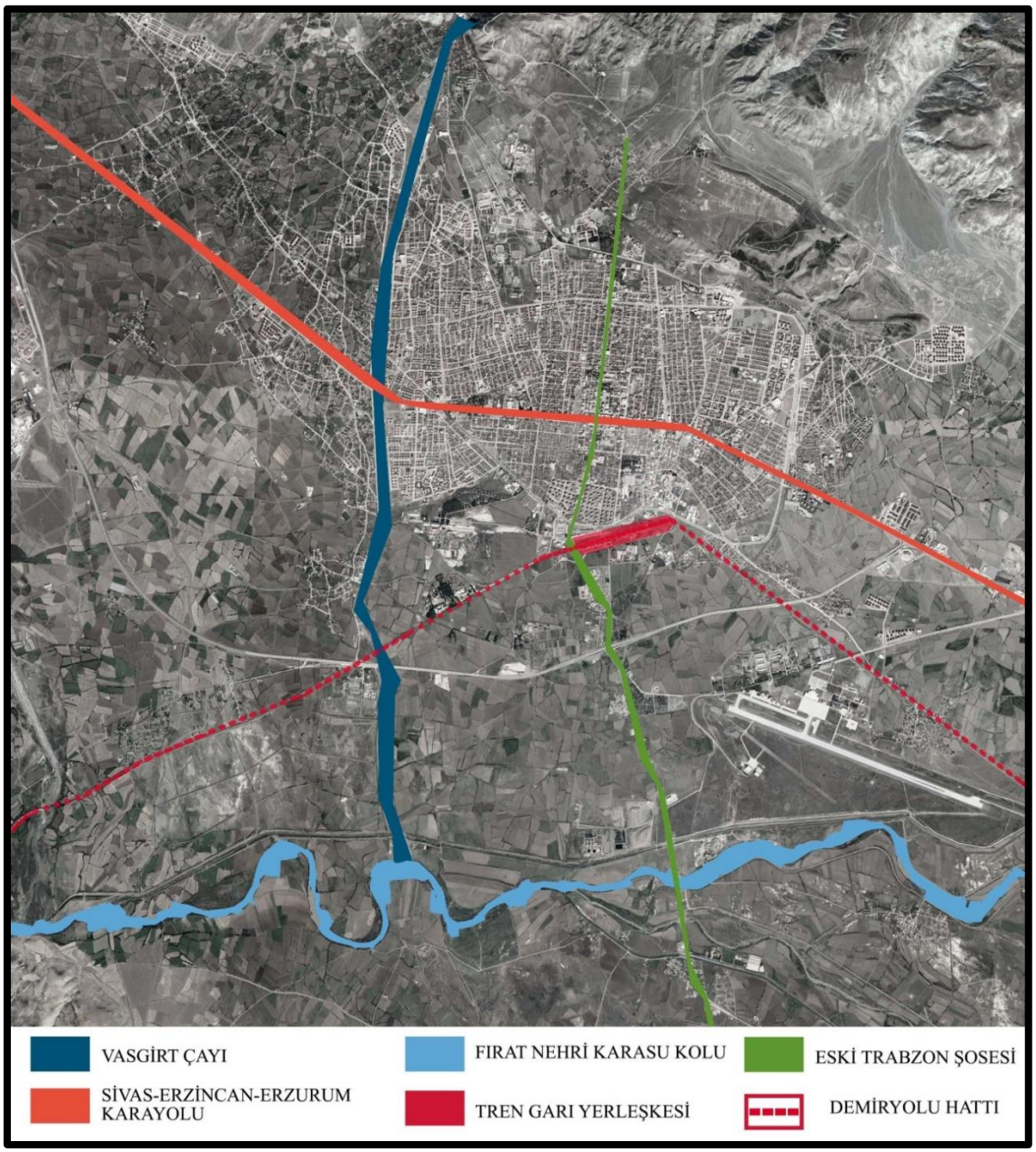
Erzincan vilayeti Doğu Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesinin sınırında yer almaktadır. Vilayetin kuzeyde kalan küçük bir bölümü Karadeniz Bölgesi'ne, büyük bir bölümü de Doğu Anadolu Bölgesi'ne girmektedir. Doğu Anadolu Bölgesi'nin kendi içindeki bölümlenmesinde ise şehir Yukarı Fırat Bölümü'nde yer almaktadır. Erzincan, doğusunda Erzurum, güneyinde Tunceli, güneybatısında Malatya, batısında Sivas, kuzeybatısında Giresun, kuzeyinde Gümüşhane ile sınır komşusudur (Hayat Türkiye, t.y.: 417) (Harita 3.1).



Harita 3.1. Erzincan il haritası (Hayat Türkiye, t.y.: 421)

İlin merkezi olan Erzincan şehri, aynı adı taşıdığı ovada, denizden 1 250 metre yükseklikte kurulmuştur. Şehir Trabzon, Tunceli, Malatya, Sivas, Erzurum ve Sivas'a giden yollar üzerinde bir düğüm noktasında konumlanmıştır. Demiryolu ile Erzurum'a 215, Sivas'a 337 kilometre uzaklıktadır (Hayat Türkiye, t.y.: 418).

Şehrin en önemli su kaynağı Fırat'ın bir kolu olan Karasu'dur (Resim 3.1). Karasu, Aşkale'nin batısında, Erzincan sınırlarına girer. Tercan, Sansa boğazı, Erzincan Ovası, Kemah, İliç ve Kemaliye'den geçerek kent sınırlarından çıkar.



Resim 3.1. Erzincan Google Earth görüntüsü (Google Earth, 2019 tarihli uydu görüntüsü kullanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır)

Erzincan şehrinin kuzeyinde bulunan Spikör ve Keşiş dağları ile güneyinde bulunan Munzur dağları kentte doğal bir sınır oluşturur. Kentin güneyinde bulunan sıradağlar Karasu vadisinin güneyinde bir duvar gibi yükselir (Hayat Türkiye, t.y.: 419).

Erzincan şehri coğrafi özellikleri bakımında sarp ve dağlıktır. Ulaşım imkânları sınırlıdır. Bu sebeplerle hem kendisi hem de ilçeleri çok fazla gelişememiştir. Karasu'nun araziyi doğudan batıya doğru ikiye ayırması, eski zamanlarda ulaşımı zorlaştıran bir etken olarak halkın karşısına çıkmaktadır. Kuzey ve güneyde uzanan dağlar silsilesi de kentin çevre ile ilişkisini azaltmıştır (Hayat Türkiye, t.y.: 419).

Erzincan'da başlıca ulaşım hatlarından biri batı-doğu aksında ilerleyen Sivas-Erzurum demiryoludur. Karasu Vadisi'ni takip eden bu hat, batıda Kemah'a kadar olan bölümde karayolu tarafından da takip edilir. Kemah'ta kuzeye kıvrılan karayolu, Refahiye üzerinden Sivas'a uzanır. Demiryolunu takip eden doğu-batı akslı karayolundan kuzeye ayrılan bir yol Kelkit'e, şehrin doğusunda yer alan Mutu'da güneye yönelen bir yol da Tunceli-Elâzığ-Malatya üzerinden Akdeniz'e uzanır (Hayat Türkiye, t.y.: 424). Doğu-Batı aksındaki karayolu günümüzde havaalanı ile bağlanmıştır.

3.2. Erzincan Tarihi

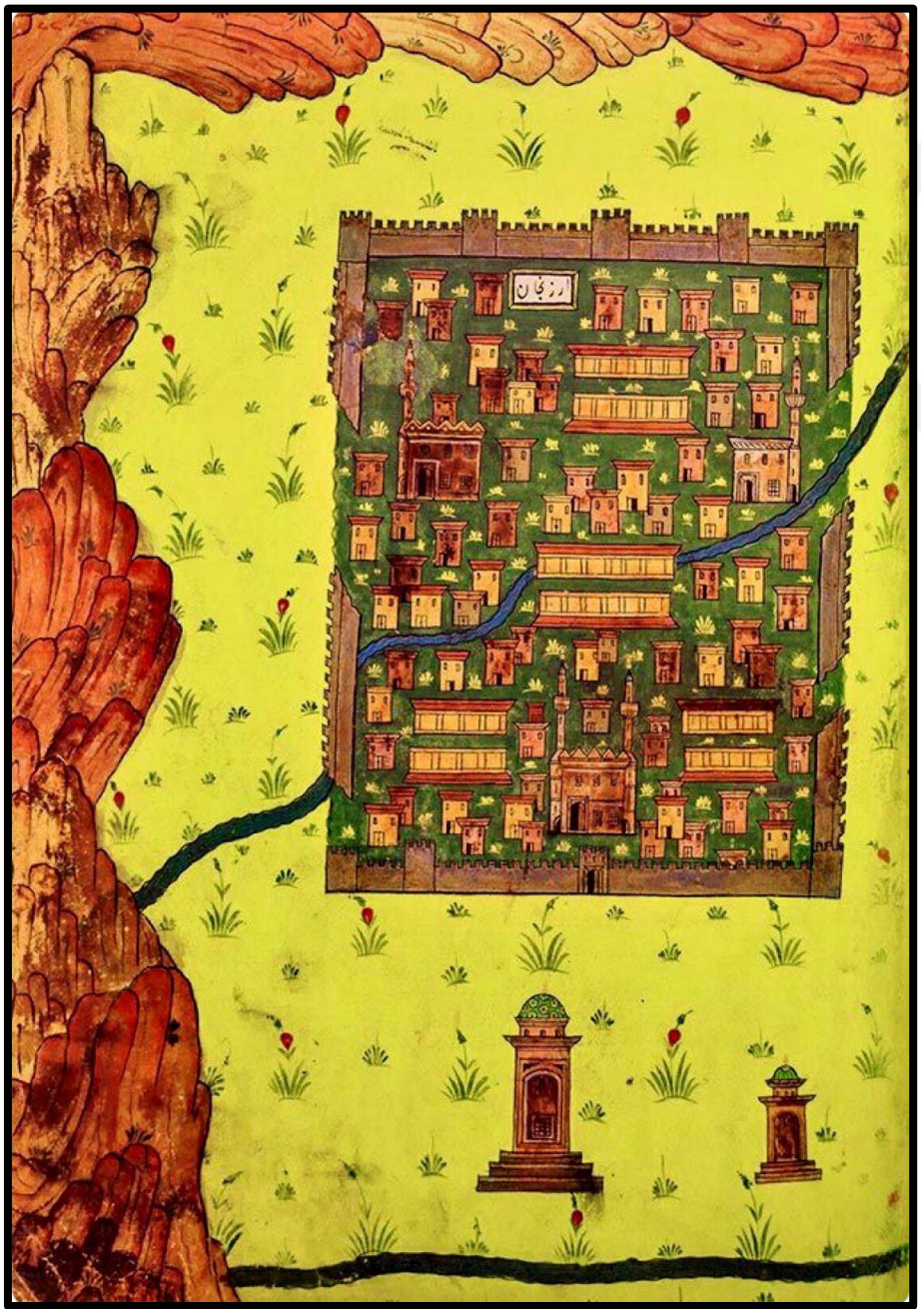
Erzincan, Kuzey Anadolu Fay Hattı'nda, geniş bir ova üzerinde kurulmuştur. Tarihi boyunca yıkıcı depremlere maruz kalmasına rağmen; İpek Yolu güzergâhı üzerinden yer alması, verimli- sulak topraklara sahip olması, Fırat'ın bir kolu olan Karasu'nun buradan geçmesi, Doğu Anadolu şartlarında ikliminin yumuşak olması, kuzey-güney ve doğu-batı arasında bir kavşak noktası olması gibi birçok sebepten dolayı, içinde bulunduğu mekândan uzaklaşmamıştır.

Eskiden Eriza, Erez, Erzenga isimleriyle anılan bu şehre Yunan tarihçi Strabon "Asilisen" ismini vermiştir (Kemali, 1992: 259).

Binlerce yıllık tarihi boyunca kent; Hititler, Urartular, Medler, Persler, Büyük İskender'in kurduğu Makedonya Devleti, İran asıllı Ermeni kralları, Roma, Doğu Roma (Bizans), Partlar, Sasaniler, Araplar, Mengücekliler, Anadolu Selçuklu Devleti, Moğollar, İlhanlılar, Celayirliler, Eretnaoğulları Beyliği, Kadı Burhaneddin Devleti, Akkoyunlular,

Karakoyunlular, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti gibi devletlerin ve beyliklerin egemenliğinde kalmıştır (Anonim, 1990: 17; Hayat Türkiye, t.y.: 422, 423).

1554 yılında Erzincan'a gelen Nakkaş Matrakçı Nasuh yaptığı bir minyatürde Erzincan'ı resmetmiştir (Erzincan Nostalji, 2019) (Resim 3.2). Osmanlı İmparatorluğu'nda Erzurum eyaletinin 12 vilayetinden biri olan Erzincan; Tanzimat Dönemi'nden sonra, Erzurum eyaletinin 4 sancağından biri olmuştur (Hayat Türkiye, t.y.: 423).



Resim 3.2. Matrakçı Nasuh'un Erzincan minyatürü- 1550'li yıllar (Erzincan Nostalji, 2019)

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulması ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bütün sancaklara vilayet statüsü verilmiştir. Böylelikle Erzincan, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ilk vilayetlerinden biri olmuştur (Hayat Türkiye, t.y.: 423).

Erzincan tarih boyunca birçok seyyahın ziyaret ettiği bir şehir olmuştur. Ali Kemali'nin (1992: 259) aktardığına göre İbni Bibi, Erzincan'ın güzel, büyük yapılarından ve gezinti yerlerinden, Fırat Nehri'nden bahsetmiş, havasının hoş ve yumuşak, çevresinin dağlık olduğunu söylemiştir. İbni Bibi'ye göre "insanın hoşuna giden her şey bu şehirde mevcuttur". 13. yüzyılın sonlarında Erzincan'dan geçerek Çin'e seyahat eden Marco Polo şehrin yün, dokuma ve bakırcılık sanayilerini övmüştür (Hayat Türkiye, t.y.: 422). Ayrıca altın tellerle dokunmuş, kırmızı ipekli kumaşlardan bahsetmiştir. Marco Polo'nun sözünü ettiği bu kumaşlardan, 1258 yılında İlhanlı Hakanına hediye edilmek üzere Erzincan'da 2000 top dokutulmuştur. Erzincan'ın, Selçukluların kumaş dokuma merkezlerinden biri olduğu bilinmektedir (Parla, 2015: 109).

14. yüzyılın başlarında Anadolu seyahatleri sırasında Erzincan'a gelen büyük Arap seyyahı İbni Batuta da Marco Polo gibi yün, dokuma ve bakırcılık faaliyetlerinden övgüyle söz etmiştir (Hayat Türkiye, t.y.: 422). Evliya Çelebi, 17. yüzyılından ortalarında Erzincan'ı 70 camili çok gelişmiş ve güzel bir şehir olarak betimlemiştir (Hayat Türkiye, t.y.: 423). Ali Kemali'nin (1992: 259, 260) aktardığına göre Evliya Çelebi, Erzincan'ın bir cennet bağı olduğunu ve hükümdarların buraya egemen olmak için uğraştıklarını yazmıştır. 1839 yılında Von Moltke, Eğin'i resmetmeye değer en güzel Asya kentlerinden biri olarak tanımlamıştır (Hayat Türkiye, t.y.: 423).

Mimar Sinan, yeniçeri olarak görev yaptığı Irakeyn Seferi sırasında (1534-1536 yılları) Erzincan'dan geçmiştir (Harita 3.2). Reha Günay (2020: 48), Mimar Sinan'ın bu seferler sırasında gezdiği kentlerin mimarisi ile ilgili notlar almış olabileceğinin muhtemel olduğunu söylemektedir.



Harita 3.2. Mimar Sinan'ın katıldığı seferlerde izlediği güzergâhlar ve gördüğü yerler (Günay, 2020: 49)

Birinci Dünya Savaşı'ndan ve yıllar süren işgallerden sarsılmış olan Erzincan, kendini toparlayamadan yıkıcı depremler yaşamıştır. Fakat demiryolunun Erzincan'dan geçerek Sivas ile Erzurum'u birbirine bağlaması kent için bir kalkınma unsuru olmuştur. Hatta bu durum Trabzon limanının etkinliğini azaltmış ve Trabzon Valisi tarafından eleştirilmiştir (EK 1).

3.3. Erzincan Depremleri

Kuzey Anadolu Fay Hattı üzerinde kurulmuş Erzincan şehri, tarih boyunca çok sayıda şiddetli depreme maruz kalmıştır. Tarihi kaynaklara göre, Erzincan'da ortalama elli yılda bir yıkıcı depremler yaşanmıştır. Defalarca yıkılmış ve her yıkılışından sonra bilindiği kadarıyla konumunu değiştirmiştir (Aytemiz, 2012: 12).

İlk kuruluş yeri Üzümlü ilçesinin güneyinde bulunan Altıntepe ve çevresidir. Bu höyükten çıkarılan çok sayıda eser, Ankara Hitit Müzesi'ne götürülmüştür. Altıntepe'nin ardından

şehir Til-Esesi ekseni üzerinde kurulmuştur. Üçüncü olarak Fırat Nehri'nin güney yakasında kurulmuş ve zaman içerisinde nehrin kuzeyine kadar genişlemiştir. Bu dönemle ilgili Matrakçı Nasuh'un çizdiği bir minyatür mevcuttur (bkz. Resim 3.2). Dördüncü olarak şehir Fırat Nehri'nin güneyine taşınmıştır. Beşinci olarak ise 1939 depreminden önceki iskân bölgesine taşınmıştır. Altıncı olarak tren garının kuzeyinde bir muvakkat [geçici] şehir kurulmuş ve son olarak yedinci kez ovanın kuzeyine, şimdiki bölgesine taşınmıştır (Aytemiz, 2012: 15).

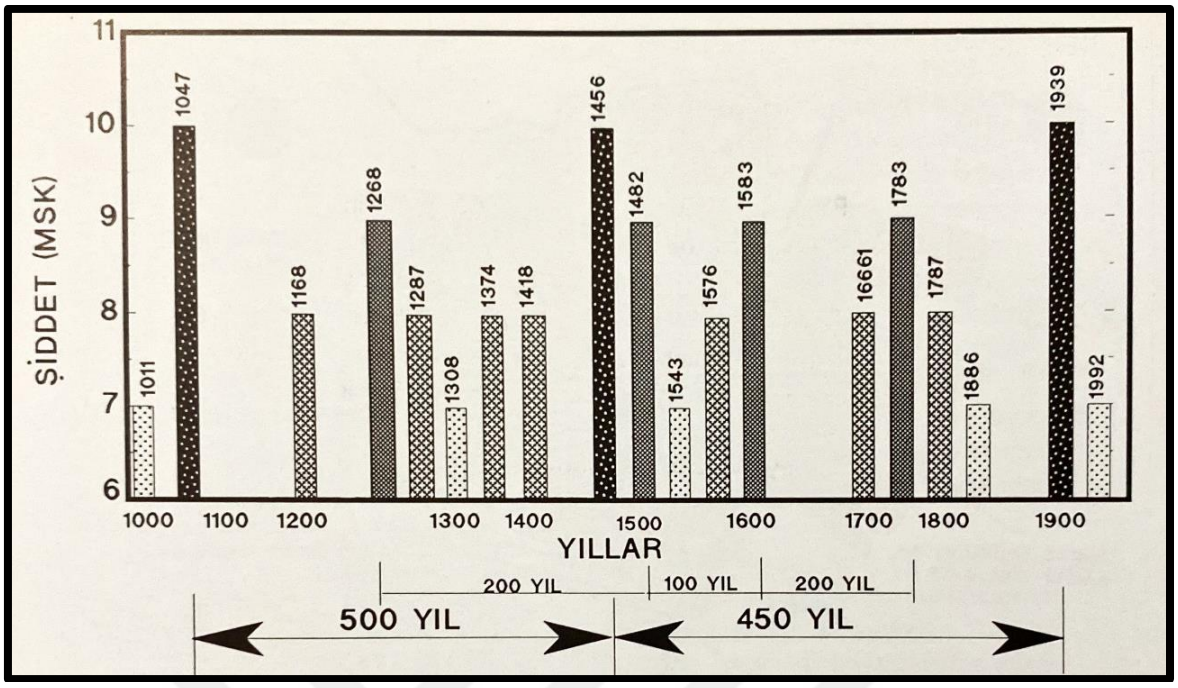
Erzincan Ovası'nda tespit edilen ilk deprem M.S. 964 yılında olmuştur. Bu depremin ardından 967, 1011, 1036, 1045 tarihlerinde şiddetli depremler yaşanmıştır. 1045 yılında gerçekleşen depremin en şiddetli depremlerden biri olduğu söylenmektedir (Aytemiz, 2012: 12).

Bu konuda en kapsamlı çalışma Aytemiz'e aittir. Deprem, başta Erzincan olmak üzere Yukarı Fırat Platosu'nu da içine alarak geniş bir alanı enkaza çevirmiştir. Bu depremle büyük çatlaklar oluşmuş; insanlar, hayvanlar bu yarıkların içine düşerek can vermiştir.

Bu depremden sonra günümüze kadar 1077, 1198, 1457, 1482, 1583, 1667, 1784, 1930 yıllarında kent şiddetli depremler yaşamış; binlerce kişi ölmüş, her seferinde neredeyse bütün kent yıkılmıştır (Kemali, 1992: 190, 191; Aytemiz, 2012: 13)[4] (Şekil 3.1).

1930 depreminden sonra kentte, 27 Aralık 1939 günü 2-3 dakika süren bir deprem meydana gelmiştir. Kandilli rasathanesine göre, deprem şiddeti 7,9 olarak ölçülmüştür (Yavuz, 2017a: 15).

[4] 1939 depreminden sonra 1941, 1967, 1983 ve 1992 tarihlerinde kentte yine şiddetli depremler meydana gelmiştir.



Şekil 3.1. Erzincan ve çevresini etkileyen "7" şiddetinden büyük depremler (Gül, Şengezer ve Koç, 1995: 86)

Deprem, Erzincan ve bütün ilçelerine büyük zararlar vermiştir. Merkez ile köylerin, ilçelerin iletişimi kesilmiş, yollar kapanmış, PTT'nin haberleşme sistemleri hasar görmüş ve şehrin dünya ile ilişkisi kesilmiştir (Aytemiz, 2012: 26). Bundan dolayı ilk etapta başkente haber verilememiş ve yardım istenememiştir (Yavuz, 2017a: 16). Haber verildiğinde de bu kez yollar kapandığı için Erzincan'a yardım gelmesi güçleşmiştir[5] (1939 depremi ile ilgili gazete haberleri için EK 2). Diğer kentlerden ve ülkelerden çok fazla sayıda yardım yapılmıştır. Ülke genelinde yardım konserleri düzenlenmiştir (EK 3). Nazım Hikmet de "kesemden verecek bir şeyim yok, yüreğimden verdim" diyerek Erzincan için "Kara Haber" isimli şiirini yazmıştır (EK 4).

Depremden sonra şehirde sadece Gar Binası, Taşhan, Paşa Hamamı, Halk Eğitim Merkezi ve Askeri Ortaokulun bir bölümü ayakta kalmıştır (Aytemiz, 2012: 68).[6]

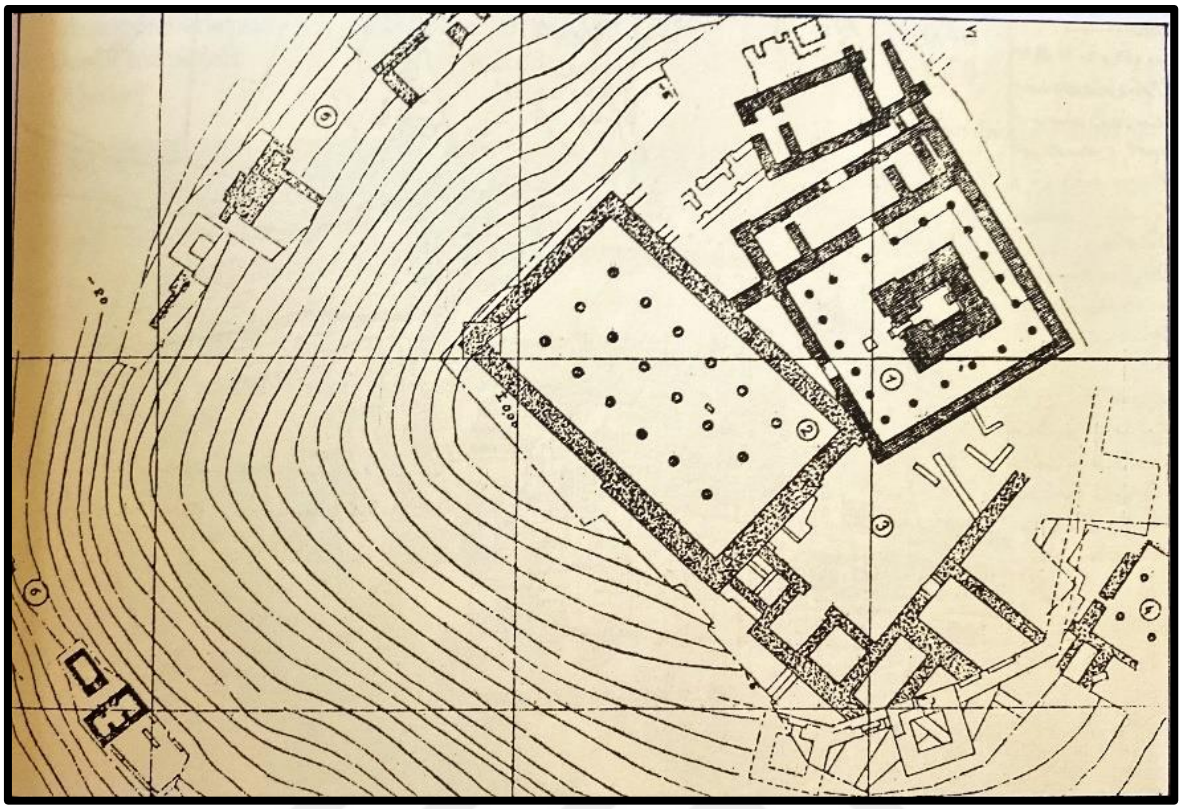
[5] Bu durumda Erzincan Savcısı İzzet Akçal beyin aklına mahkûmlardan yardım istemek gelmiştir. Savcı hapishaneye gittiğinde hapishanenin yıkılmadığını, mahkûmların sağlıklarının yerinde olduğunu görmüş ve mahkûmlardan kaçmayacaklarına dair söz aldıktan sonra yardım istemiştir. Mahkûmlara ek olarak, yeni cezaevi yapımı için şehir dışından çok sayıda işçi de gelmiştir. Mahkûmların insanlara yardım için canla başla çalışmaları, sonralarda TBMM'de çıkan bir afla ödüllendirilmiştir. Mahkumların cezaları affedilmiştir (Aytemiz, 2012: 38).

[6] 1992 depremi sonrasında bu yapılardan sadece Tren Garı, Taşhan, Paşa Hamamı günümüze kadar gelebilmiştir. Günümüzde Paşa Hamamı âtıl durumdadır. Taşhan, günümüzde restoran olarak kullanılmaktadır. Tren garı ise günümüze kadar işlevini koruyabilmiş tek yapıdır.

3.4. 1939 Depremi Öncesi Erzincan

1939 öncesi Erzincan ile ilgili çok fazla bilgi yoktur. Bu dönemle ilgili yalnızca Eski Erzincan Valisi Ali Kemali'nin kitabından ulaşılabilen bir şehir krokisi vardır. Ali Kemali'nin kitabına ek olarak 1939 öncesi Erzincan'a ait; SALT Araştırma Arşivi, İBB Atatürk Kitaplığı Sayısal Arşivi, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi fotoğraf albümlerinden ve Erzincanlı Emekli Orgeneral İsmail Hakkı AKANSEL'e ait "Kaybolan Şehir Eski Erzincan'dan Fotoğraflarla Anılar" ile "Eski Erzincan'da Tarihi Kışla ve Askeri Yapılar" kitaplarından da bilgi edinilebilmektedir.

Tunç Çağı'ndan beri Erzincan'da yerleşim olduğu bilinmektedir. Erzincan'a 16 kilometre uzaklıkta bulunan Altıntepe, günümüzde Üzümlü ilçesi sınırlarında yer almaktadır. Altıntepe'nin Urartu Krallığı'na bağlı beyliklerden birinin askeri merkezi olduğuna dair arkeolojik kalıntılar bulunmuştur (Anonim, 1973: 81). Altıntepe Höyüğü'nde Urartulara ait ilk buluntulara 1938 yılında rastlanmıştır. 1959 yılında ise Profesör Tahsin Özgüç başkanlığında başlanan kazılarda Urartulara ait mezarlar bulunmuştur. Urartu döneminde kent, kulelerle desteklenmiş; surlarla çevrelenmiş bir kalenin içinde gelişim göstermiştir. Bulunan kalıntıların MÖ. 8. yüzyılın sonu ve 7. yüzyılın başından olduğu tahmin edilmektedir. 1960'larda yapılan kazı çalışmalarında bulunan Urartu Tapınağı, kuzey-güney doğrultusunda kare planlı bir yapıdır. Tapınağın doğusunda bir saray ve kaleye çıkan yolda depolama işleviyle kullanılan bir yapının izlerine rastlanmıştır. Altıntepe, Urartu tarihi ve sanatının önemli bir parçası olarak kabul edilmektedir (Yurt Ansiklopedisi, 1982: 2663) (Resim 3.3).



Resim 3.3. Altıntepe- Urartular dönemi (Çuhadaroğlu, Ustaoğlu ve Kara, 1992)

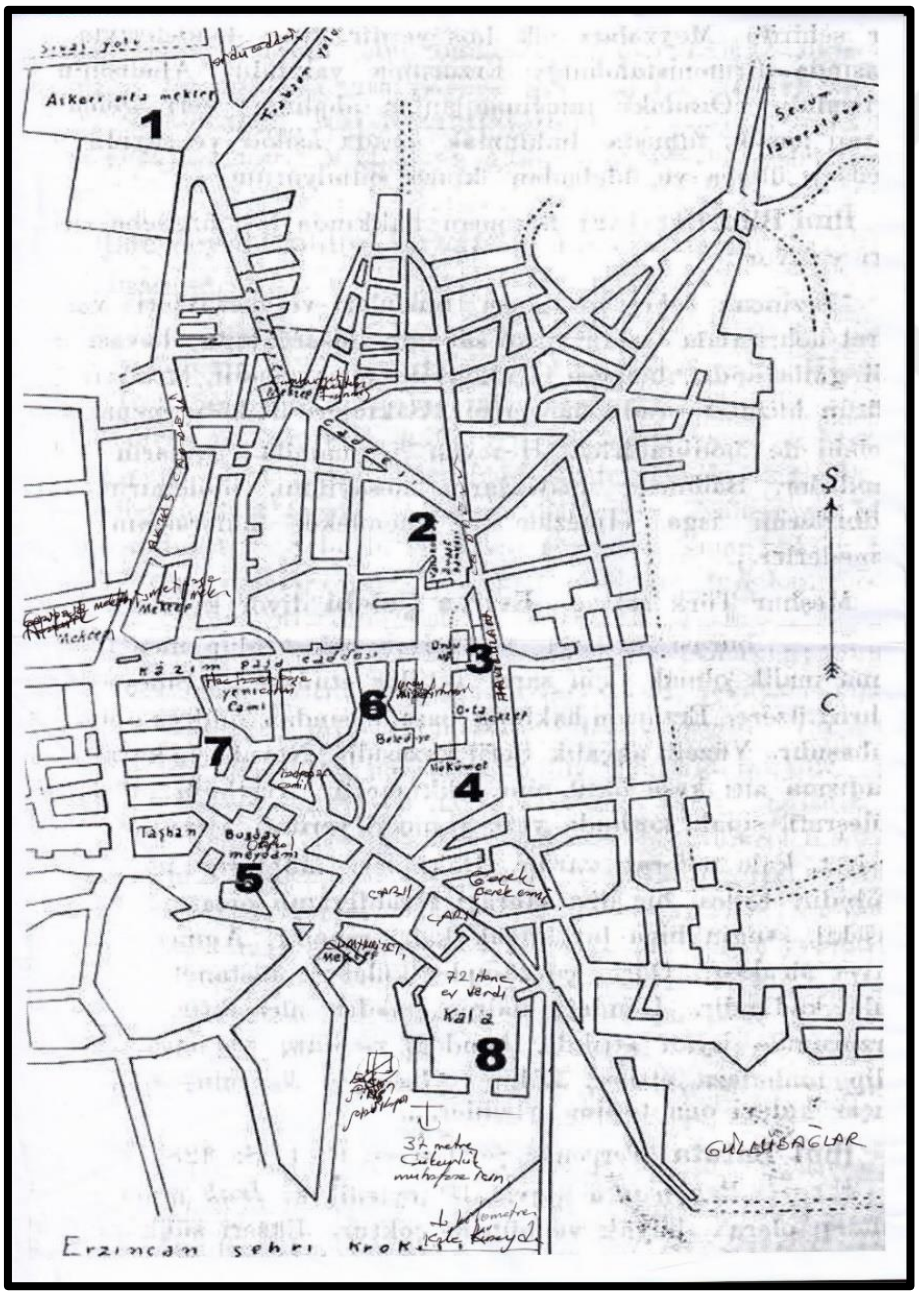
16. yüzyıl tahrir defterlerine göre Erzincan'da 20 mahalle olduğu belirtilmiştir. Evliya Çelebi [17. yüzyıl] ise kentte 48 mahalle olduğunu belirtmiştir (Miroğlu, 1990: 145). Yine bu yüzyıla ait tapu-tahrir defterlerinde kentte; 3 cami, 2 mescit, 10 medrese, 8 zaviye, 2 hankah, 3 hamam ve 1 buk'a (mektep) olduğu kaydedilmiştir (Miroğlu, 1990: 149).

Evliya Çelebi 17. yüzyıl ortalarında, Erzincan ovasının ortasında, küçük ve alçak duvarlı bir kale ve kalenin içinde 200 civarı ev ile 1 cami bulunduğunu söylemiştir. Kale dışında; 800 civarı ev, 7 cami, 60'tan çok mescit, 500'den fazla dükkân, 1 çarşı ve 1 taş bedestenin var olduğunu belirtmiştir (Tuğlacı, 1985: 123) (Bkz. Resim 3.2).

Aktüre'nin (1985: 899) belirttiği gibi birbirinden en uzak iki mahallesi arasında bile yürüme mesafesi olan Anadolu kenti, Osmanlı Dönemi'nde yaya ölçeğindedir. Ali Kemali'nin kitabında bulunan şehir krokisi incelendiğinde (Harita 3.3) 1939 öncesi Erzincan'ın organik kentsel dokusu ile bir Osmanlı kenti görünümünde olduğu görülmektedir. Erzincan'ın organik gelişme dokusu, kenti oluşturan yollar üzerinden okunabilir. Bu yerleşimin biçimsel karakteri geometrik olmayan, dar, kıvrımlı, çıkmaz sokakları ve yapı adalarıdır. Günümüzde bu dokunun izleri silinmiş durumdadır.

Ticari ve dini fonksiyonların kesişiminde yer alan Buğday Meydanı'nın 1939 öncesi eski şehrin toplanma alanını oluşturduğu düşünülmektedir. Harita 3.3 incelendiğinde kent içindeki çoğu yolun bu meydanla birleştiği görülmektedir.

1939 depremi öncesi 39 mahalleden oluşan Eski Erzincan, birkaç büyük semt dışında, küçük evlerden, dar sokaklardan, çamurlu toprak yollardan oluşmuştur. Şehir merkezinde bazı yollar Arnavut kaldırımı ile kaplanmıştır. Bazıları ise kum ve çakıl karışımı toprak yollardır. Evlerin çoğu kerpiç ve taştan yapılmıştır (Aytemiz, 2012: 28).



Harita 3.3. 1939 depremi öncesi Erzincan yerleşim krokisi (Kemali, 1992: 260)

1. Askeri Orta Mektep
2. Vali Konağı ve Ziraat Bankası
3. Ordu Caddesi
4. Hükümet Konağı
5. Buğday Meydanı
6. Belediye
7. Taşhan
8. Kale

Eski fotoğraflardan yola çıkarak kent içindeki sivil dokunun genellikle kerpiç malzeme ile inşa edildiği söylenebilmektedir. Kamu yapılarında ve askeri yapılarda ise malzeme olarak çoğunlukla taşın kullanıldığı görülmektedir. Giriş katları yerden yükseltilmiş, çok sayıdaki basamaklarla ve sütun kullanımlarıyla girişler belirginleştirilmiştir, anıtsal bir etki elde edilmiştir (Resim 3.4).



Resim 3.4. Erzincan hükümet konağı (İBB Atatürk Kitaplığı)

18. ve 19. yüzyıllarda bütün imparatorluklarda saat kulesinin dikilmesi bir ilerleme işareti olarak görülmüştür (Goodwin, 2012: 537). Bu sebeple bu yüzyıllarda Osmanlı

İmparatorluğu'nda saat kulesi inşa etme geleneği başlamıştır. Saat kuleleri zamanın doğanın ritmi ve ibadet saatlerine göre değil, çağdaş zaman anlayışına yani modernin saat anlayışına bağlandığının da habercisidir, aynı zamanda mekânsal etkileri vardır. Cengizkan'a (2019: 16) göre saat kuleleri şehirlerde kamusal mekân oluşturmanın bir aracı olmuştur. Nitekim 2. Abdülhamit Dönemi'nde inşa edilen Erzincan Evrak Mahzeni ve Saat Kulesi de 1893 yılında inşa edilmiştir (Acun, 1994: 41; Akansel, 1999a: 75). Ahşap yapı malzemesi ile (Akansel, 1999a: 75) iki katlı ve üst katı daha dar olarak inşa edilen kulenin üst örtüsünde soğan kubbe tercih edilmiştir. Kule, evrak mahzeni binasının giriş cephesinde yer almıştır (Resim 3.5, Resim 3.6 ve Resim 3.7).



Resim 3.5. Erzincan evrak mahzeni ve saat kulesi (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



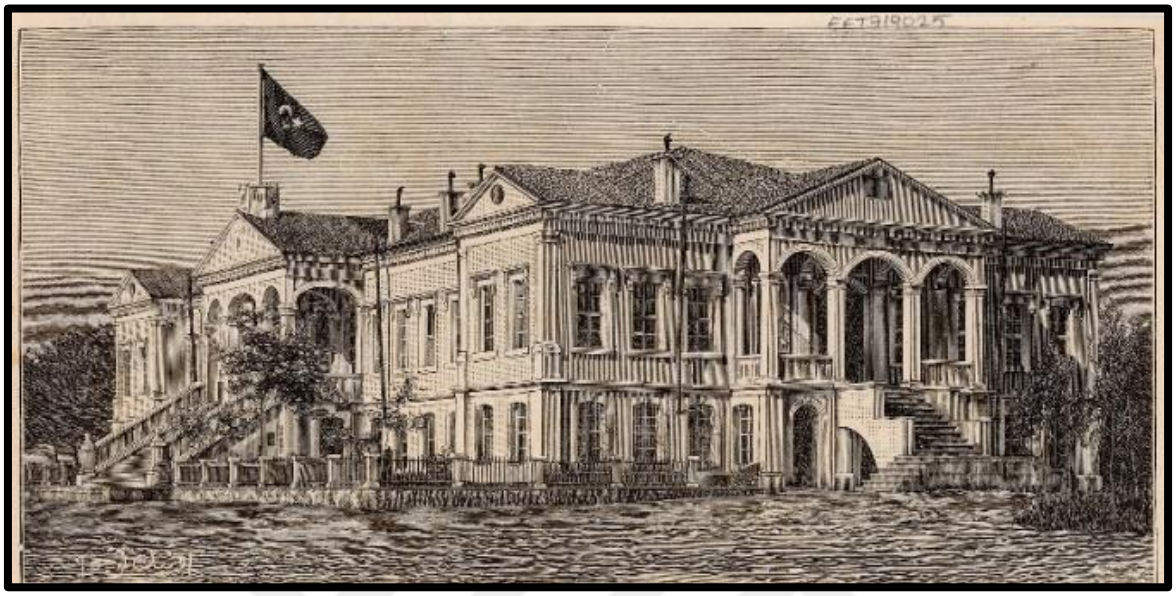
Resim 3.6. Erzincan daire-i askeriye ile evrak mahzeni ve saat kulesi (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



Resim 3.7. Erzincan evrak mahzeni ve saat kulesi (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)

Erzincan Daire-i Askerisi binası; Osmanlı Dönemi'nde 4. Ordu, Cumhuriyet Dönemi'nde 3. Ordu Karargâhı olarak kullanılmıştır. Büyük ve kamu binası olmasından dolayı halk

tarafından bu binaya “saray”, önündeki meydana da “saray meydanı” denmiştir (Akansel, 1999a: 34) (Resim 3.8 ve Resim 3.9).



Resim 3.8. Erzincan daire-i askerisi (SALT Araştırma, Feridun Fazıl Tülbentçi Arşivi)



Resim 3.9. Erzincan daire-i askerisi (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)

Yeniçeri ocaklarının dağıtılmasından sonra inşa edilen kışlalar kentlerin biçimlenişinde baskın rol oynamışlardır (Goodwin, 2012: 538). Tanzimat Dönemi’ne gelindiğinde ise yine orduda değişiklikler yapılmış ve bu değişiklikler kentlerin yapısal özelliklerini etkilemişlerdir. Bu dönemde kentlerin güvenliklerinden redif birlikleri sorumlu olmuştur.

Bunun sonucunda mülki yönetim için ayrı, askeri birimler ve kışlalar için ayrı binalar inşa edilmiştir (Aktüre, 1985: 900). Bu nedenlerle ve IV. Ordu'nun da Erzincan'da bulunmasından dolayı askeri unsurlar kentin her alanında etkisini göstermişlerdir (19. Yüzyıl Erzincan fotoğrafları için EK 5) (Resim 3.10 ve Resim 3.11).



Resim 3.10. Redif kumandanlığı dairesi (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)



Resim 3.11. Redif deposu (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)

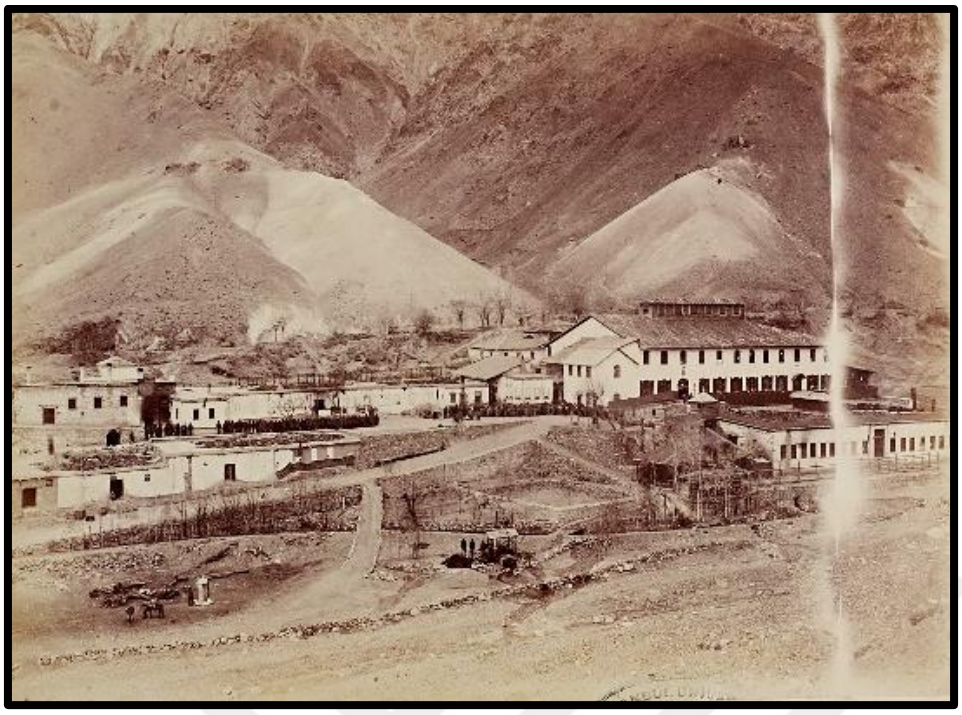
Kent, 19. yüzyıla kadar askeri birlikler için bir konaklama mekânı olmuştur. 19. yüzyılda ise IV. Ordu Müşirlik Merkezi'nin Erzincan'a taşınması kentin askeri anlamda önemini artırmıştır (Birol, 2020: 102, 103). Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde askeri ve ticari kimliği ön plana çıkan Erzincan'da endüstri yeterince gelişmemiştir. Bu dönemlerde dericilik, yün, pamuk dokumacılığı ve bakır işletmeciliği Erzincan'daki endüstri dallarını oluşturmuştur. Erzincan yöresine ait bakır eşyalar Paris, Viyana ve Philadelphia gibi uluslararası fuarlarda sergilenmiştir. Ayrıca yine Erzincan yöresine ait koşum takımları ve ayakkabılar Dünya çapında ün salmıştır (Yurt Ansiklopedisi, 1982: 2606).

Erzincan'da bulunan IV. Ordu Komutanlığı'nın varlığı sebebiyle askerlerin ihtiyaçlarının karşılanması için askeriye içerisinde endüstri tesisleri yapılmıştır. Kentte endüstri askeriyeye bağlı olarak gelişim göstermiştir. 1878'li yıllarda kentte şayak[7] üreten bir fabrika, aba[8] üreten bir fabrika, un fabrikası ve askeri gereçler için onarım yapan bir fabrikanın olduğu bilinmektedir. Ayrıca kentte dokuma fabrikası, elbise ve kundura imalathanelerinin olduğu da bilinmektedir (Akansel, 1999a: 137-143) (Resim 3.12 ve Resim 3.13).



Resim 3.12. Şayak fabrikası (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)

[7] Şayak: Kaba dokunmuş, dayanıklı bir çeşit yün kumaş (TDK, 2020).
[8] Aba: Yünün dövülmesiyle yapılan kalın ve kaba kumaş. (TDK, 2020).



Resim 3.13. Erzincan Aba Fabrikası (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)

İngiliz Seyyah Fred Burnaby'den öğrenildiği kadarıyla Erzincan'da bir çizme imalathanesi de bulunmaktadır (Birol, 2020: 161). Ayrıca 1800'lü yılların sonlarında kentte endüstrinin gelişimi için inşa edilen Askeri Sanayi Mektebi'nin varlığı da bilinmektedir (Akansel, 1999a: 93-100) (Resim 3.14 ve Resim 3.15).



Resim 3.14. Askeri debbağhane (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)



Resim 3.15. IV. Ordu içerisinde endüstri faaliyetleri- kunduracılar "kunduracı efradı kulları" (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)

19. yüzyılın ikinci yarısında IV. Ordu Müşirlik Merkezi'nin Erzincan'a taşınması ile kent büyümüş ve imar görmüştür. 1864 yılında telgrafhane ve kışla, 1867 yılında hükümet konağı, 1868 yılında kâgir su bendi inşa edilmiş, 1871 yılında ise kentin çevresine yollar yapılmıştır. Fırat'ın Karasu kolunun kıyısında çiçek bahçeleri, çiçek tarlaları, gazinoları; askeri okulları ile Erzincan canlı bir kent görünümü kazanmıştır (Tuğlacı, 1985: 123).

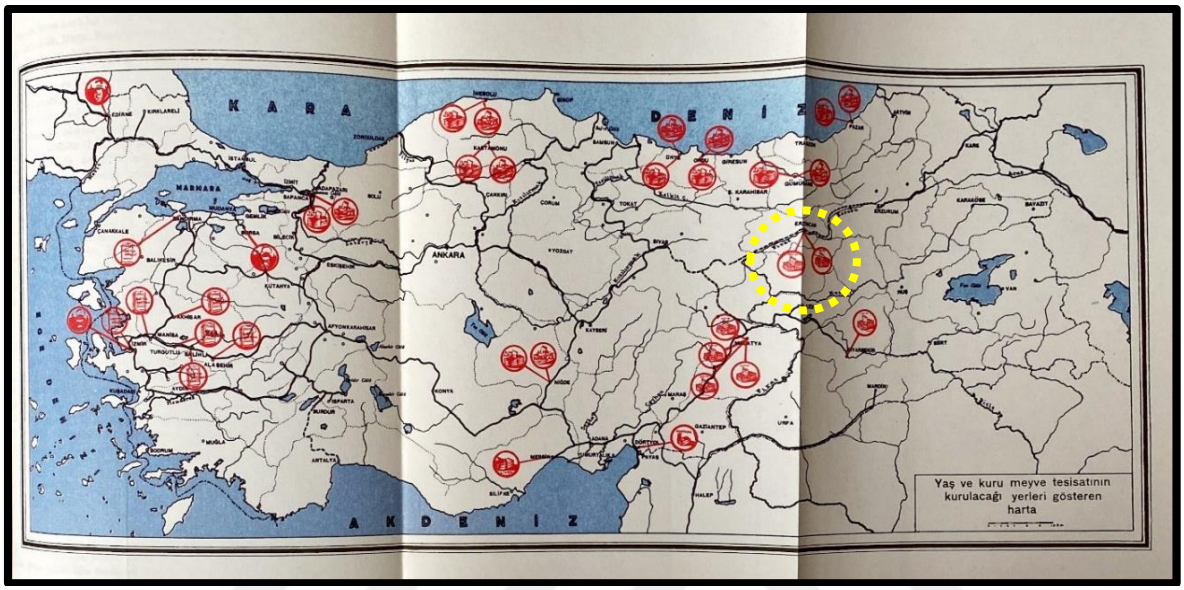
Tuğlacı (1985: 123), 19. yüzyılın sonunda kentte; 210 cami ve mescit, 35 medrese, 2 rüşdiye, 9 ilkokul, 18 han, 1550 dükkân, 3 gazino, 35 kahvehane, 8 hamam, 14 fırın, 145 çeşme, 15 tabakhane, 12 bezirhane, 11 boyahane, 1 silah ambarı, 1 askeri tabakhane ve 1 aba yapımevi olduğunu ifade etmiştir.

19 yüzyılın sonunda kentte nüfus 23 000 iken göçmenlerin buraya yerleştirilmesi ve IV. Ordu Müşirlik Merkezinin varlığı ile kentin nüfusu kısa sürede artmıştır (Tuğlacı, 1985: 123).

Işık Altınok'un[9] kişisel arşivinden edinilen gazete kupüründeki köşe yazısına[10] göre ünlü Balyan Ailesinin Erzincan'daki Ermeni topluluklar ile ilişki içerisinde olduğu ve bu durumun da Erzincan mimarisini etkilemiş olabileceği söylenmektedir.

[9] 1923-1939 yılları Erzincan Belediye Başkanı Hakkı Altınok'un torunu
[10] Köşe yazısının hangi gazeteye ait olduğu tespit edilememiştir.

Cumhuriyet Dönemi'ne gelindiğinde ise 1936 yılında hazırlanan İkinci Sanayi Planı'na göre Erzincan'a 2 adet yaş ve kuru kayısı fabrikası kurulması planlanmıştır. Fakat İkinci Dünya Savaşı'nın çıkması ile bu sanayi planı uygulanamamıştır. Bu sebeple fabrikalar da kurulamamışlardır (Harita 3.4).



Harita 3.4. Yaş ve kuru meyve tesisatının kurulacağı yeri gösteren harita (İnan, 1989)

Akansel'den (1999b: 74) öğrenildiğine göre Erzincan Halkevi Binası 1937 yılında inşa edilmiştir. Ulus gazetesinin 08.12.1938 ve Cumhuriyet gazetesinin 11.12.1938 tarihli haberinde, binanın elektrik ve ısıtma işlerinin henüz bitmediği söylenmektedir. Fakat aynı zamanda Ulus gazetesi 10.12.1938 ve 13.11.1938 tarihli haberlerinde, Erzincan Tren Garı'nın açılışı sebebiyle binada etkinlikler yapıldığı da söylenmektedir (Gazete küpürleri için EK 6). Mimari projesi Mithat Aydın tarafından çizilmiştir (Ali Cengizkan, Müge Cengizkan, Bir Şehir Kurmak: Ankara:1923-33 Sergisi) (EK-7). Bu yapı modern mimarlık üslubu ile Osmanlı dönemi yapılarından belirgin bir şekilde ayrışmaktadır. Ne yazık ki 1939 depremi sonrasında yıkılmıştır (Resim 3.16 ve Resim 3.17).



Resim 3.16. Erzincan halkevi inşaat halinde "Halkın bağrından müdafaa-i hukuk, müdafaa-i hukukun bağrından Cumhuriyet Halk Partisi doğdu." (Cumhuriyet gazetesi, 11.12.1938) (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



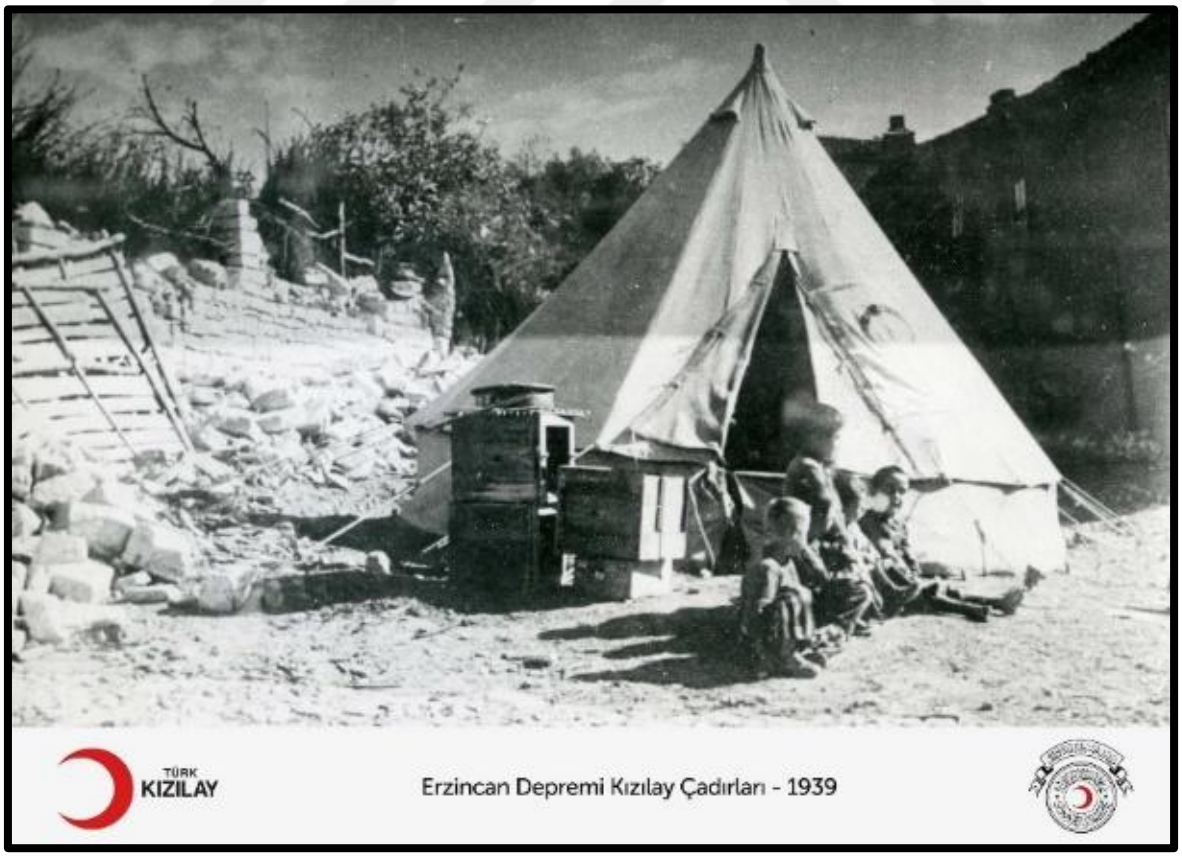
Resim 3.17. Erzincan halkevi binası (İBB Atatürk Kitaplığı)

Özetle 1939 Depremi'nden önceki Erzincan; organik kent dokulu, yaya ölçeğinde bir kent olmuştur. Sivil dokunun yanı sıra, ibadet yapılarının ağırlıkta olduğu, az sayıda eğitim yapısı, ticari ve askeri yapılar ile az sayıda da üretim yapılarının bulunduğu bir kent olarak karşımıza çıkmaktadır. Erzincan, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan yapıları ile geleneksel bir görünüme sahipken Cumhuriyet Dönemi yapıları ile modern bir kentsel görünüm kazanmıştır.

3.5. 1939 Depremi Sonrası Erzincan

Çalışmanın bu bölümünde Erzincan'ın 1939 sonrası, yeniden planlama ve inşa edilme politikaları üzerinde durulmuştur. 1939 depremi ile kentin tamamen yıkılmasından, 1992 depremi ile ağır hasar almasından dolayı Eski Erzincan ve sonrasında kurulan Yeni Erzincan ile ilgili belgeler, kaynaklar ve arşivler sınırlı sayıdadır. 1939 yılına kadar olan belgeler ve arşivler 1939 depremi ile 1939 depremi sonrasında kurulan yeni Erzincan'a ilişkin belgeler ve arşivler ise 1992 depremi ile kaybolmuştur.

1939 depreminden önce Eski Erzincan, ovanın tam ortasında, Karasu'nun kuzeyinde, demiryolu istasyonunun güneyinde yer almıştır. Muvakkat kent kurulana kadar Erzincan halkı eski yerleşim bölgesinde çadırlarda yaşamıştır (Resim 3.18, Resim 3.19). Yıkılan kentin enkazından çıkarılan malzemeler ve gelen yardımlar ile istasyonun kuzeyinde ahşap ve tek katlı evlerden oluşan muvakkat (geçici) bir şehir kurulmuştur. Daha sonraları eski kent terk edilmiş, yapılaşma yasaklanmış ve yasak şehir ilan edilmiştir.



Resim 3.18. Erzincan depremi Kızılay çadırları (KIZILAY, 2019)



Resim 3.19. Erzincan depremi sonrası Başbakan Refik Saydam'ın ziyareti (KIZILAY, 2019)

Muvakkat şehrin ardından kurulan Yeni Erzincan, bu muvakkat şehrin kuzeyinde Trabzon Caddesi çevresinde gelişim göstermiştir. Daha önceki bölümlerde bahsedilen ulaşım imkânlarının durumu göz önünde bulundurulduğu takdirde, Erzincan'da demiryolu en önemli ulaşım aracı olmuş ve yeni kentin kurulmasında gar binası kenti örgütleyici bir rol üstlenmiştir.

1935 yılı nüfus sayımına göre 16 000 nüfuslu olan Erzincan, 1940 nüfus sayımında 12 500 nüfusa düşmüştür. Daha sonraki yıllarda yeni şehrin kurulmasıyla ve endüstrileşme hareketlerinin de etkisiyle kentten göç edenler geri dönmüştür. 1960 nüfus sayımına göre kentin nüfusu artarak 36 465 olmuştur (Hayat Türkiye, t.y.: 418).

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet arşivlerinden (BCA) (çalışmanın bundan sonraki kısmında Cumhuriyet arşivleri olarak söz edilecektir) elde edilen bilgilere göre 1939 depreminden sonra Erzincan Valiliğine Sükûti Tükel atanmıştır (Arşiv belgesi için EK 8.). Burada hem belediye başkanlığını hem de valilik görevini üstlenmiştir. 1940-1943 (Şahin, 2017: 591) yılları arasında görev yapmış Erzincan Valisi Sükûti Tükel, kentin yeniden inşasında öncü bir aktör olmuştur. Vali Tükel tarafından Erzincan'ın yeniden inşası ile ilgili bir kitap kaleme alınmıştır. Bu kitap 1939 sonrası Erzincan ile ilgili bilgi edinilebilen tek kaynaktır.

Tükel kitabında (1949: 9), Erzincan'a geldiğinde şehrin bütünüyle yıkılmış ve enkaz haline dönüşmüş olduğunu; şehirde ikamet edenlerin de güney ve batı illerine gönderildiklerini yazmıştır (EK 9). Cumhuriyet arşivlerinden edinilen bilgilere göre Erzincan'dan Hatay'a gönderilen depremzedeler, Ermenilerden boşalan evlerde yerleştirilmişlerdir (Arşiv belgesi için EK-10.). Erzincan'da kalan depremzedelerin bir kısmı muvakkat şehirde Kızılay tarafından yaptırılan memur evlerine, bir kısmı da yakın köylere yerleştirilmiştir (Tükel, 1949: 9).

Depremde yerle bir olan Erzincan'da erzak kıtlığı da yaşanmış, buna karşılık çevre illerden gıda yardımı yapılmıştır (Tükel, 1949: 12).

Tükel'in yazılarından (1949: 9), yıkılan şehrin kuzeyinde, Trabzon şosesinin (şimdiki Ordu Caddesi ve 13 Şubat Caddesi'nin doğrultusu) etrafında, kamu kurumlarına ayrılan ve devlet tarafından yapılan 39 portatif baraka ile depremzedeler tarafından yapılan çamur sıvalı 5-10 ev, birkaç dükkândan oluşan bir muvakkat şehrin oluşmuş olduğu anlaşılmaktadır.

15 Haziran günü Başbakanlık'tan gelen telgraf ile diğer şehirlere gönderilen Erzincanlıların tekrar Erzincan'a gönderileceği ve bunun için hazırlıkların yapılması gerektiği söylenmiştir. Vali, bu telgrafa karşılık hazırlıklara başlamak için öncelikle hükümetten 1 500 adet çadır istemiştir. Bir hafta içinde gelen çadırlar, mahalle düzenine benzer bir şekilde kurulmuştur. Her mahalleye su getirilmiş ve çadırlar numaralandırılmıştır (Tükel, 1949: 9).

Tükel, ilk olarak dağılan belediye teşkilatını yeniden oluşturmuştur. Valilik ve Belediye tarafından geçici olarak barınmak isteyen yurttaşlara ev yeri gösterebilmek amacıyla muvakkat şehrin yollarını, dolu ve boş arsalarını gösteren bir imar planı hazırlanmıştır. (Tükel, 1949: 19, 20).

Şehirde, hayvan kesimlerinin sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için deprem yönetmeliğine ve Sağlık Bakanlığı'nın kabul ettiği örneklere uygun olarak bir mezbaha yaptırılmıştır. Kentin aydınlatılması konusunda çalışmalar yapılmıştır. Muvakkat şehirde bulunan yapıların ahşap olmasından dolayı yangınlara karşı tedbir olarak, bir itfaiye garajı yaptırılmıştır. Belediye şehrin temizlik işlerinin yapılması için araçlar satın almış ve

çalışmalar yürütmüştür. Ayrıca hayvanların barınması için ahır yaptırılmıştır (Tükel, 1949: 20). Yiyeceklerin temiz bir şekilde muhafazası amacıyla bir hal binası yaptırılmıştır. Muvakkat şehirde hissedilmeye başlayan su kıtlığı için su yolları yaptırılmıştır. Şehirde belli yerlere çeşmeler eklenmiştir. Arnavut kaldırımı ile bütün şehrin yolları yaptırılmıştır (Tükel, 1949: 21).

Ayrıca bu geçici iskân yerinde deprem yönetmeliğine uygun bir otel de yaptırılmıştır. Bu otele Erzincan Palas ismi verilmiştir (Tükel, 1949: 21).

Eski Erzincan mezarlığının kötü durumda ve yeni şehre uzak olması sebebiyle mezarlıklar nizamnamesinden yararlanılarak yeni bir mezarlık yapılmasına karar verilmiştir. Mezarlıkta, depremde hayatını kaybedenlerin anısına şehitler mezarlığı oluşturulmuştur. Eski mezar bu yeni mezara taşınmıştır. Muvakkat şehirde ilkokul, eczane, spor sahası ve memurin kulübü açılmıştır. Ek olarak Yeni Erzincan gazetesi de çıkarılmaya başlanmıştır.

Yeni kentin oluşum ve gelişim süreci

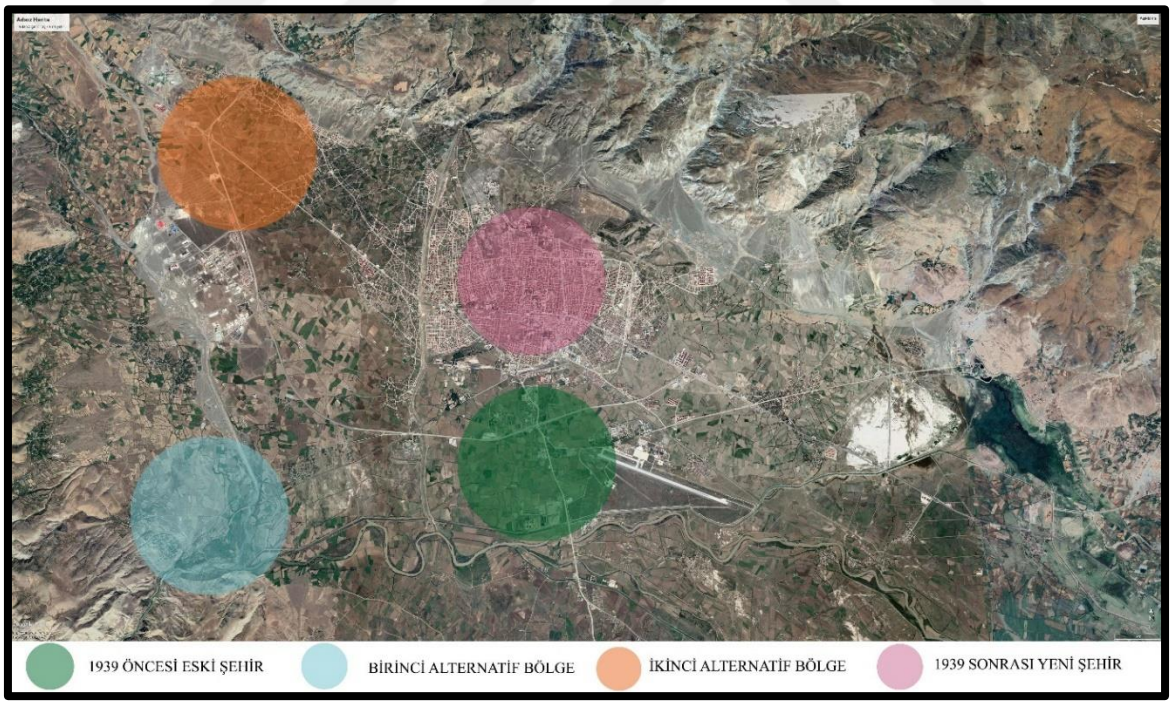
1939 Depremi sonrasında Yeni Erzincan'ın nereye kurulması gerektiğine dair farklı öneriler sunulmuştur. Kandilli Rasathanesi kurucusu ve ilk müdürü Fatin Gökmen kentin yerinin değişmemesi gerektiğini söylemiştir (EK 11). Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nde görevli Jeolog/mühendis Doktor V. Stchepinsky Erzincan ve çevresinin jeolojik yapısıyla ilgili bir çalışma hazırlamıştır. Bu çalışmaya göre Stchepinsky, güneybatı-kuzeydoğu, kuzey-güney ve kuzeybatı-güneydoğu olmak üzere fayların üç doğrultuda yer aldığını tespit etmiştir (Stchepinsky tarafından hazırlanan Erzincan Jeoloji haritası için EK 12) (Stchepinsky, 1941: 17). Saloman-Calvi, deprem sonrasında askeri kışlanın [Kurutilek bölgesi] sağlam olduğunu ve bu bölgenin ovanın dışında, dağların yamacında daha sağlam bir zemin üzerinde oturduğunu belirtmiştir (Gül vd., 1995: 83).

Yeni Erzincan'ın kurulması için Hükümet, İmar Bakanlığı ile Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nü görevlendirmiştir. Bu iki kuruluş Erzincan'a bir yüksek mühendis görevlendirmiştir. Yüksek mühendis arazinin yapısını, fay hatlarını, ovanın katmanlarını gösteren detaylı bir rapor hazırlamıştır. Hazırlanan rapora göre kentin, Fırat Nehri'nin Kemah Boğazı'na giriş kısmının iki yanına, güney ve batı sıradağlarının birbirlerine en yakın olduğu, kayalık zeminli Fırat Nehri'nin iki yakasına kurulması uygundur (Aytemiz,

2012: 127). Fakat bu bölgenin tren garından uzak olması, kentin ikiye bölünmesine sebep olabileceği gibi düşünceler (Yavuz, 2017a: 72, 73) ile raporun uygulanma safhasında Başbakan Refik Saydam'ın da vefat edişi siyasi dengeleri bozmuş ve rapor rafa kalkmıştır (Aytemiz, 2012: 127) (Resim 3.20).

Refik Saydam'ın vefatından sonra rafa kalkan projenin ardından Erzincan'da yeniden yer tayin çalışmalarına başlanmıştır. Sezai Altan'ın raporuna göre Vazgirt çay yatağının batısı ile Çardaklı Deresi arasında kalan ve Yalnızbağ ile kuzeydeki dağ yamaçlarına doğru uzayan Karakır Bölgesini de içine alan bölge uygun görülmüştür (Aytemiz, 2012: 127) (Resim 3.20).

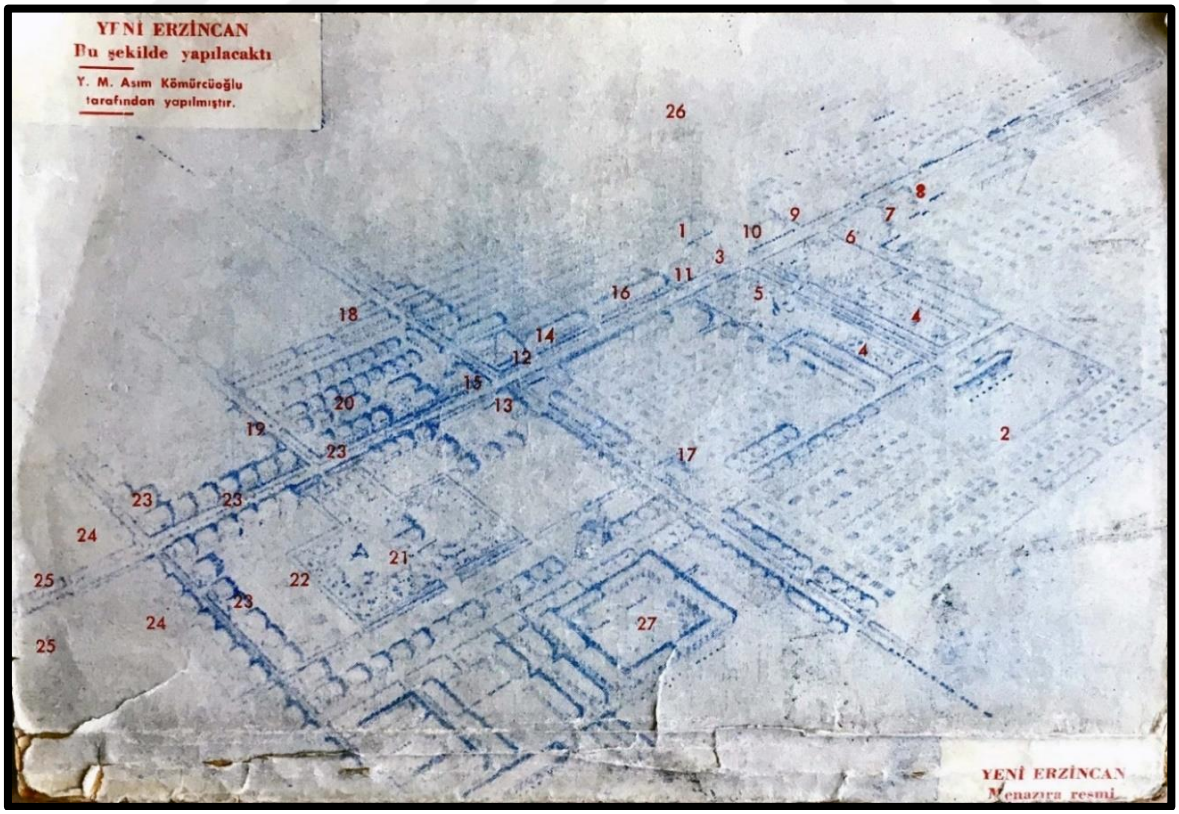
Fakat bu rapor da uygulamaya geçememiştir. Karakır Bölgesi'nde tarihi şehir kalıntıları olabileceği, bundan dolayı burada iskânın olamayacağı öne sürülmüştür. En nihayetinde bilimsel raporlar göz ardı edilerek Yenişehir için verimli tarım arazisi olan bugünkü yeri seçilmiştir (Aytemiz, 2012: 129).



Resim 3.20. Erzincan Google Earth görüntüsü üzerinden alternatif bölgeler ile eski ve yeni şehrin gösterilmesi (Google Earth, 2019 tarihli uydu görüntüsü üzerinde yazar tarafından işaretlemeler yapılmıştır)

Yenişehir'in konumuna karar verildikten sonra ikinci aşama olarak; Erzincan Valisi, Yapı ve Şehircilik İşleri Umum Müdürü Muammer Çavuşoğlu ile yeni şehrin imarı konusunda görüşmüştür. Çavuşoğlu bu görüşmelerin neticesinde, çağdaş bir şehir kurulurken bir mimarın görevlendirilmesinin gerekli olduğunu belirtmiş ve Yüksek Mimar Asım Kömürcüoğlu'nu yeni şehrin planlanması konusunda görevlendirmiştir (Tükel, 1949: 30).

Yeni Erzincan'ın imar planı hazırlanırken Vali Sükûti Tükel'in Amerika'da şehircilik eğitimi almış, Yüksek Mühendis Mimar Celal Ulusan isimli arkadaşı, Amerika'daki şehircilik tarzı ile ilgili gözlemlerini Tükel'e aktarmıştır. Bu gözlemler doğrultusunda, ilk olarak yeni kurulacak şehrin merkezi tespit edilmelidir. Ardından belirlenen bu merkezden geniş caddeler açılmalıdır. Açılan bu caddeler, sokaklar ile birbirine bağlanmalıdır. Daha sonra da uygun görülen yerlere yeşil alanlar eklenmelidir. Bu plan tipinde caddelerin her birinden bakıldığı zaman merkez nokta görülmektedir (Tükel, 1949: 41). Aslında Mimar Celal Ulusan ızgara plan tipini betimlemiştir. Erzincan şehir planı incelendiği takdirde, şehrin bu hususlara bağlı kalınarak planlandığı görülmektedir (Harita 3.5). Ayrıca kentin imar planın hazırlanmasında bahçe-şehir kent planlamasından etkilenildiği bilinmektedir.



Harita 3.5. Asım Kömürcüoğlu tarafından planlanan Yeni Erzincan (Tükel, 1949)

1. Hükümet Konağı
2. Stadyum
3. Cumhuriyet Meydanı ve anıt
4. Park
5. Kütüphane
6. Halkevi
7. Orduevi
8. Müfettişlik dairesi
9. Ziraat Bankası
10. Postane
11. Tekel Binası
12. Belediye
13. Cami
14. Hamam
15. Lokanta-Otel
16. Blok evler
17. İlkokul
18. Kızılay Mahallesi (90) pavyon
19. Memur apartmanları
20. Belediye çarşısı
21. Hastane
22. Tephirhane
23. Tek, çift katlı evler
24. Teknik okullar
25. Çiftçi mahallesi
26. Cezaevi
27. Hal

Erzincan'da yeni şehrin kurulacağı alanın ortasından geçen ve kentin tren garı ile bağlantısını sağlayan Trabzon şosesi, kentin ana caddesi olarak kabul edilmiştir. Yeni kent bu cadde etrafında kurgulanmıştır. Trabzon Caddesi'ne bağlı olarak kurgulanan caddeler ve sokaklar ile ızgara plan tipli bir kent planı ortaya çıkmıştır.

Yenişehir'in imar planı hazırlandıktan sonra halkın bir kısmı, çiftçilikle uğraştıklarını ifade etmişler; hayvanları ile mahsulleri için birimler olması yönünde talepte bulunmuşlar ve konut tiplerinin bu şekilde değiştirilmesini istemişlerdir (Tükel, 1949: 45). Fakat şehir içerisinde hayvanların bulunması yasaklanmıştır. Bunun üzerine muvakkat şehir olarak kullanılmakta olan alanın çiftçi mahallesi olmasına karar verilmiştir (Tükel, 1949: 46).

Yenişehir'in yer seçiminden sonra Erzincan'da inşaat sisteminin nasıl olması gerektiğine karar vermek için mimarlar ve mühendislerden oluşan bir grup, deprem bölgesi olan memleketlere gönderilmiş ve ayrıca Avrupa'nın birçok inşaat kuruluşundan da bilgi istenmiştir (Koyunoğlu, 1997). Hem Mongeri'nin öğrencisi hem de Mongeri'nin atölyesinin şefliğini yapmış, D.G.S.A. mezunu Torkum Çubukçuyan da Erzincan depremi sonrasındaki iskân projelerinde çalışmıştır (Arkitekt, 1971).

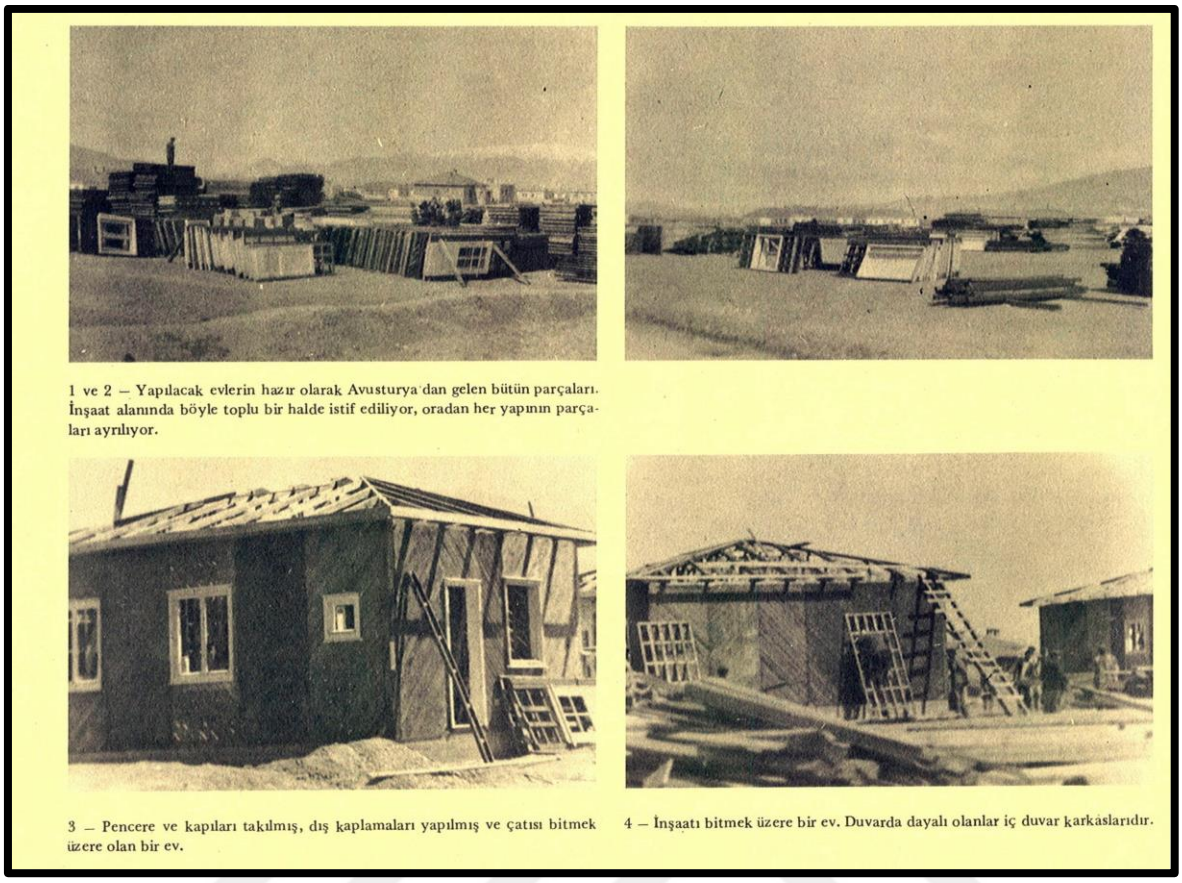
Tan gazetesinin 13.01.1940 tarihli haberine göre Nuri Demirağ tarafından Erzincan'a 40 adet dört odalı "portatif ev" inşa edilmiştir. Belirtildiğine göre bu evlerin her biri 48 kazık üzerine oturtulmuştur ve ahşap yapı malzemesi kullanılarak inşa edilmiştir (İlgili gazete haberi için EK 13). 1948 tarihine kadar Erzincan'da 19 adet kerpiç, 16 adet hımış olmak üzere tek ve iki katlı belediye evleri (TBMM Zabıt Ceridesi, 06.07.1948) ile Kızılay tarafından 90 adet pavyon inşa edilmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, 03.01.1951) (EK 14). Erzincan'da depremden sonra konut inşaatı yeterli düzeyde olmamıştır. Bu sebeple konut ihtiyacının devlet tarafından giderilmesi gerekmiştir. 12.06.1948 tarihinde "Erzincan'da yaptırılacak meskenler hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık ve Bütçe Komisyon Raporları" meclise sunulmuştur. Bu kanun tasarısı 06.07.1948 tarihinde 234 milletvekili tarafından oy birliği ile kabul edilmiştir.

Hükümet, Erzincan'da depreme dayanıklı betonarme konut yapımı maliyetli olacağı için ve daha çok konut inşa edebilmek için depreme dayanıklı ahşap evler inşa edilmesine karar vermiştir. Bunların bir kısmı Avusturya'dan tütün karşılığında alınmıştır. Dönemin Bayındırlık Bakanı Nihat Erim'in aktardığına göre bu evler Türkiye'de en ucuz şekilde inşa edilebilecek evlerden daha ucuzdur[11]. Evler iki odalı, üç odalı, dört odalı olmak üzere tip tiptir. Bu evler yapıldıktan sonra Emlak Bankası'na devredilerek, uzun vadeli krediler ile vatandaşlara ev sahibi olma imkânı verilmiştir. Ayrıca evlerin maketleri yaptırılmış ve halka sunulmuştur (TBMM Zabıt Ceridesi, 06.07.1948). TBMM Tutanaklarına göre 652 adet "takma/kurma" ev inşa edilmiştir (03.01.1951) (Resim 3.21).

Özetle Yenişehir'i oluşturan konutlar Romanya ve Avusturya'dan gönderilen prefabrik, ahşap, tek katlı konutlar ile devlet tarafından yaptırılan kerpiç evlerden oluşmuştur. Romanya ve Avusturya'dan sağlanan bu evlere "kurma ev", devlet tarafından yapılan kerpiç evlere de "pavyon evler" denilmiştir (Altınbilek, 1997: 145). Kurma evlere TBMM tutanaklarında takma evler de denmiştir[12].

[11] Karşılaştırma için; o dönemde Türkiye'de inşa edilen 2 odalı ev 30 bin liraya mal olurken bu kurma evler 3 500 liraya mal olmuştur (TBMM Zabıt Ceridesi, 06.07.1948).

[12] Dönemin Erzincan Valisi Sukuti Tükel kurma evlerin Avusturya ve Romanya'dan getirildiğini söylemektedir. Fakat TBMM Zabıt Ceridelerinde Romanya'dan kereste, Avusturya'dan kurma ev getirildiği yazmaktadır.



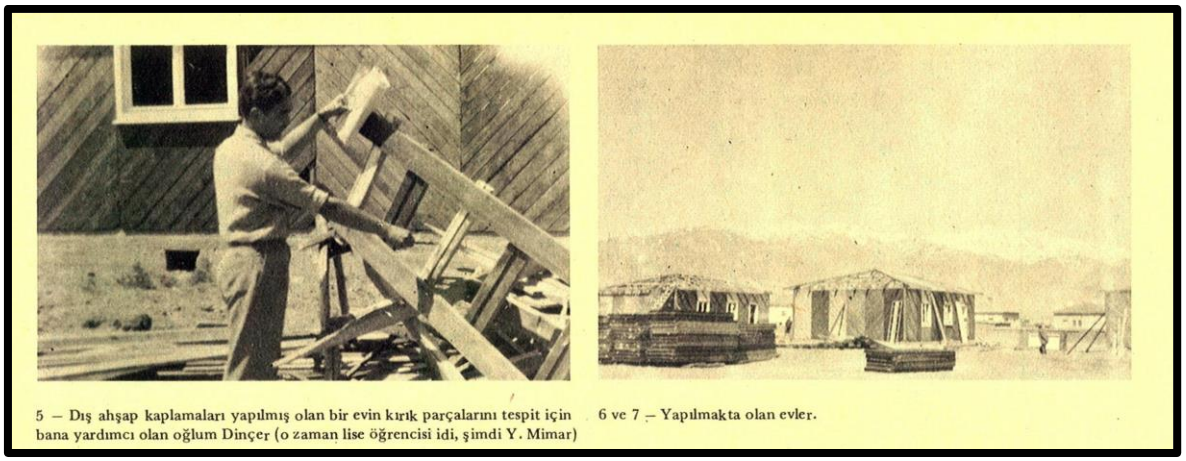
1 ve 2 – Yapılacak evlerin hazır olarak Avusturya'dan gelen bütün parçaları. İnşaat alanında böyle toplu bir halde istif ediliyor, oradan her yapının parçaları ayrılıyor.

3 – Pencere ve kapıları takılmış, dış kaplamaları yapılmış ve çatısı bitmek üzere olan bir ev.

4 – İnşaatı bitmek üzere bir ev. Duvarda dayalı olanlar iç duvar karkaslarıdır.

Resim 3.21. Kurma evler (Koyunoğlu, 1997)

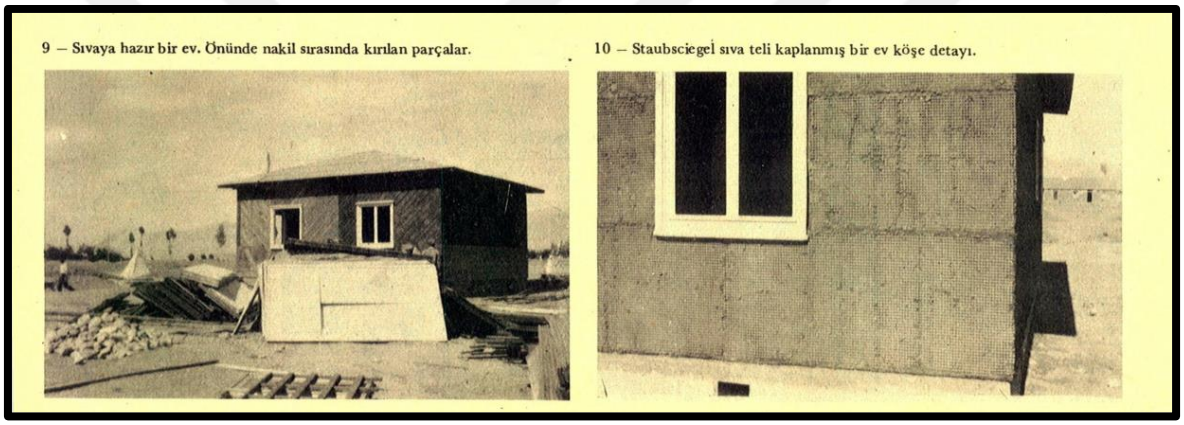
Yapılacak evlerin parçalarının Tiryeste'den İskenderun'a, oradan da Erzincan'a getirilmesi planlanmıştır. Hikmet Koyunoğlu da sigorta şirketleri tarafından "yetkili hakem eksperi" olarak Erzincan'a gönderilmiştir. Bu yapılar, beton temeller üzerinde, prefabrik yapılmış ahşap karkas parçaların oturtulması ile yapılmıştır. Ahşap karkas duvarlar birbirlerine demir düz levha kenet ve vidalarla bağlanmıştır. Dış duvarda "staubsciegel" denilen düz demir tellerden örülmüş kafes şeklinde olan bir sıva teli kullanılmıştır. Bu teller, su yalıtımı sağlamak için kullanılan rüberoitlerin üzerine kaplanmıştır. Bu sıva tellerinin üzerine de istenildiği şekilde sıva yapılmıştır. Binanın çatısında da hazır parçalar kullanılmış ve üzerleri rüberoit veya eternit ile örtülmüştür. Bu kurma evlerin mutfak eviyeleri, lavaboları da çelik emaye olarak bütün detayları ile hazır gelmiştir (Koyunoğlu, 1997) (Resim 3.22, Resim 3.23, Resim 3.24, Şekil 3.2 ve Şekil 3.3).



5 – Dış ahşap kaplamaları yapılmış olan bir evin kırık parçalarını tespit için bana yardımcı olan oğlum Dinçer (o zaman lise öğrencisi idi, şimdi Y. Mimar)

6 ve 7 – Yapılmakta olan evler.

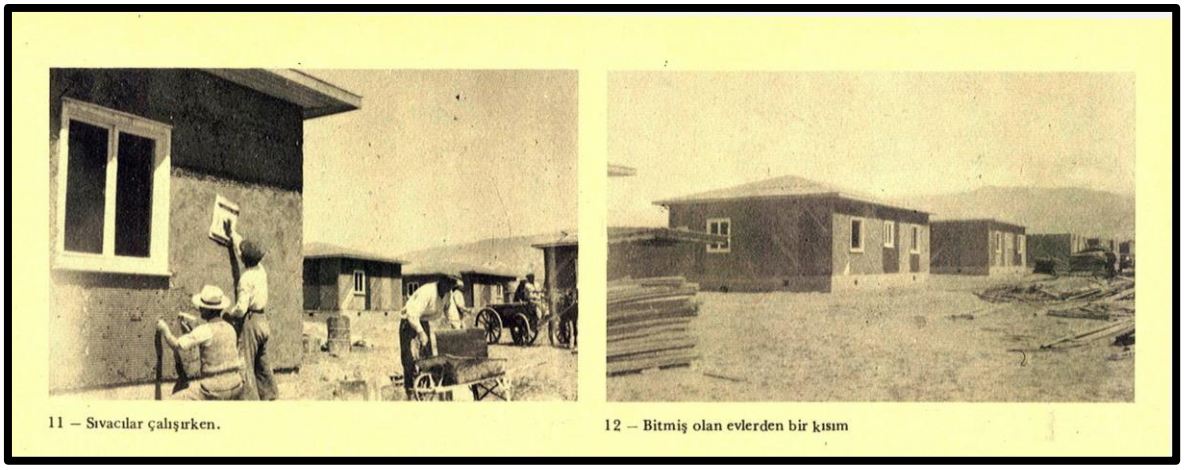
Resim 3.22. Kurma evler (Koyunoğlu, 1997)



9 – Sıvaya hazır bir ev. Önünde nakil sırasında kırılan parçalar.

10 – Staubsciegel sıva teli kaplanmış bir ev köşe detayı.

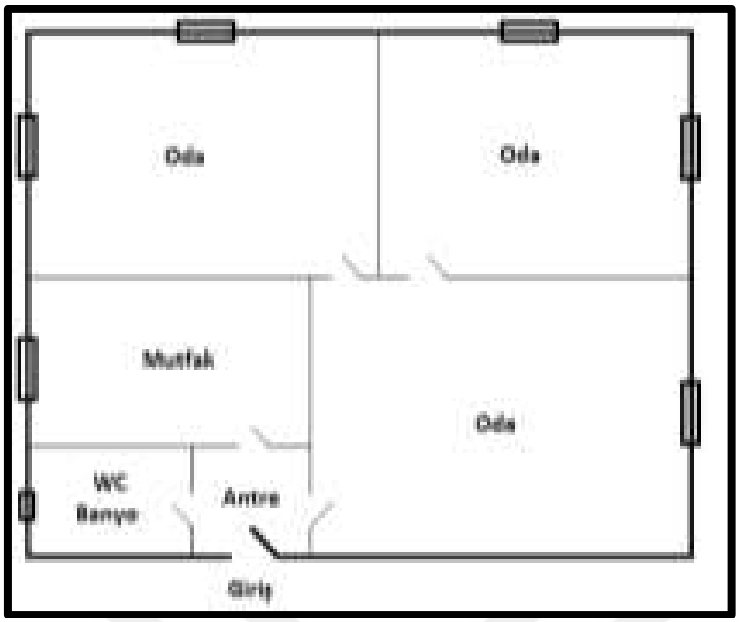
Resim 3.23. Kurma evler (Koyunoğlu, 1997)



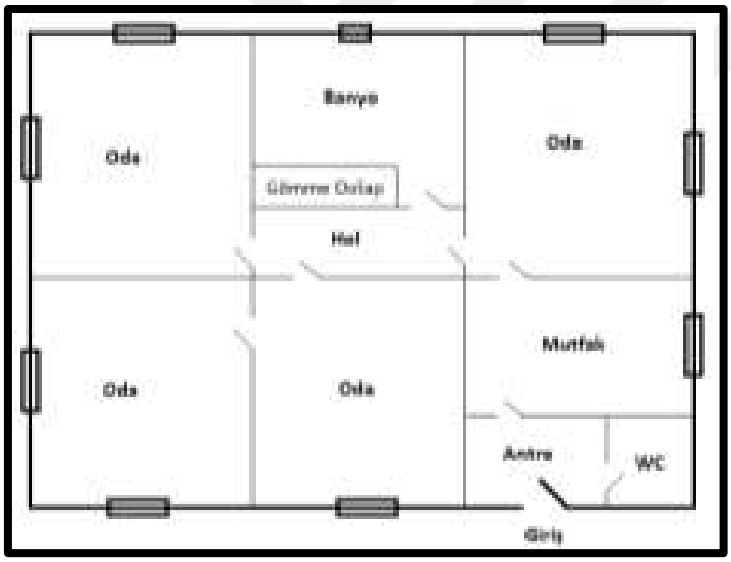
11 – Sıvacılar çalışırken.

12 – Bitmiş olan evlerden bir kısım

Resim 3.24. Kurma evler (Koyunoğlu, 1997)



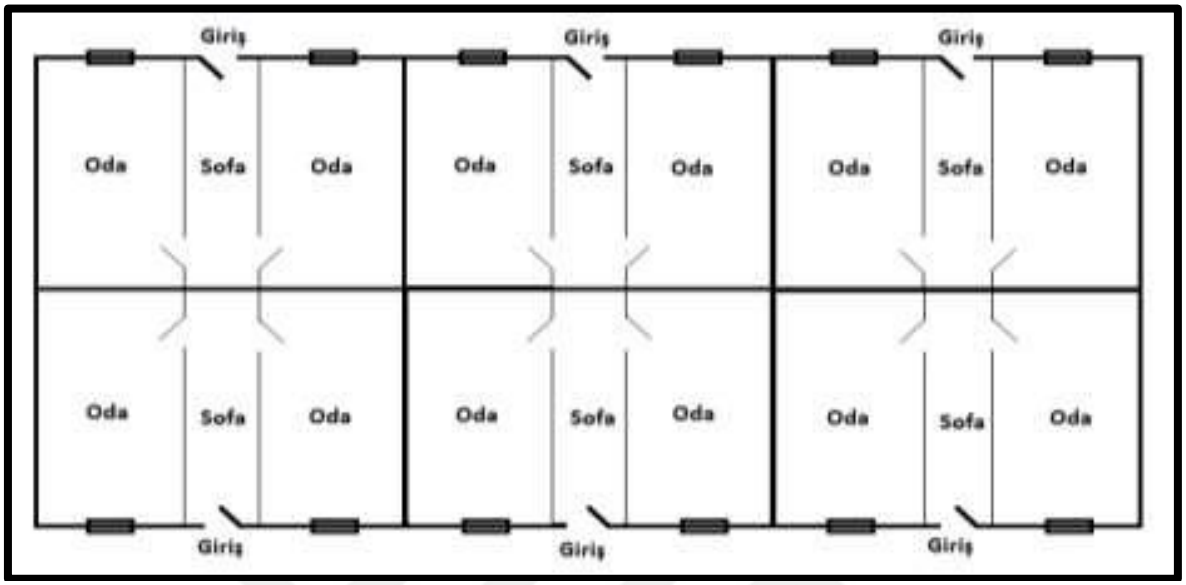
Şekil 3.2. Üçlü kurma ev (Orhan, 2019)



Şekil 3.3. Dörtlü kurma ev (Orhan, 2019)

Kızılay mahallesinde inşa edilmiş pavyonlar, kâgir temeller üzerine ahşap karkas iskelet yapım sistemi ile kireç harç kullanılarak ve kerpiç ile doldurularak inşa edilmişlerdir. Çatıları da deprem yönetmeliklerine uyularak yerli ve Avrupa sistemi kiremitlerle örülmüştür. Bu evlerin her odasına birer ocak ve birer soba eklenmiştir. Bir koridor üzerinde iki oda ve bir tuvaletten oluşan lojmanlar mevcuttur. Fakat ilk zamanlar herkese yetebilmek gayesiyle her odaya bir aile yerleştirilmiştir (Şekil 3.4). Daha sonraları Yeni

Erzincan yavaş yavaş oluşmaya başladıkça bu lojmanların ihtiyaç sahibi ailelere verilmesi düşünülmüştür (Tükel, 1949: 14).



Şekil 3.4. Bitişik nizamda yapılan on iki odalı pavyon ev planı (Orhan, 2019)

Bir yandan depremzedelerin iskânı için uğraşılırken diğer taraftan okul çağındaki çocukların bir yıllarının eğitim almadan boşa geçmemesi için uğraş gösterilmiştir. Bu uğraşların neticesinde kısa zamanda birçok mektep yeniden inşa ve tamir edilmiştir (Tükel, 1949: 17). Bu mekteplerden birinin günümüzde İnönü İlkokulu, diğerinin Cumhuriyet İlkokulu olduğu tahmin edilmektedir.

Yeni Erzincan'ın imar planı, yukarıda bahsedildiği üzere, Asım Kömürcüoğlu tarafından hazırlanmıştır. Fakat planın uygulamaya geçişinde aksaklıklar yaşanmıştır.

- Değişen idarecilerin siyasi hırslarından dolayı, bir önceki idarecinin yaptığını beğenmemesi, devam ettirmemesi.
- Yeterli miktarda ödemenin yapılmaması.
- Valinin çeşitli sebepler bahane edilerek görevden alınması gibi sebepler yeni şehrin imar planının uygulanmasında sorunlar oluşturmuştur (Tükel, 1949: 58).

1945 yılında hizmete açılan hükümet konağı, yeni kent peyzajına katılan ilk idari yapılardan biridir. Mimarı ve yapım yılı bilinmemektedir. 1991 yılına kadar yapı

tescillenmemiş, 1983'te ihtiyacı karşılayamadığı sebebi ile yıkılmak istenmiştir. Fakat Anıtlar Kurulu'nun "mevcut yapının her ne kadar eski eser değilse de Cumhuriyet dönemi yapısı olarak koruması gerektiği" yönündeki kararı sayesinde ek bir bina yapılarak özgün fonksiyonu ile korunması sağlanmıştır (Güncü, Yılmaz ve Atlı, 2017).

Asıl yapı, Ordu Caddesi'nde, caddeden geri çekilerek oluşturulmuş bir meydanda yer almaktadır. Dikdörtgen planlı, bodrum+iki kat şeklinde tasarlanmıştır. Söz konusu yapı Erzincan'ın yeniden inşasına tanıklık etmiştir ve kent belleğinin önemli bir taşıyıcısıdır (Güncü vd., 2017) (Resim 3.25).



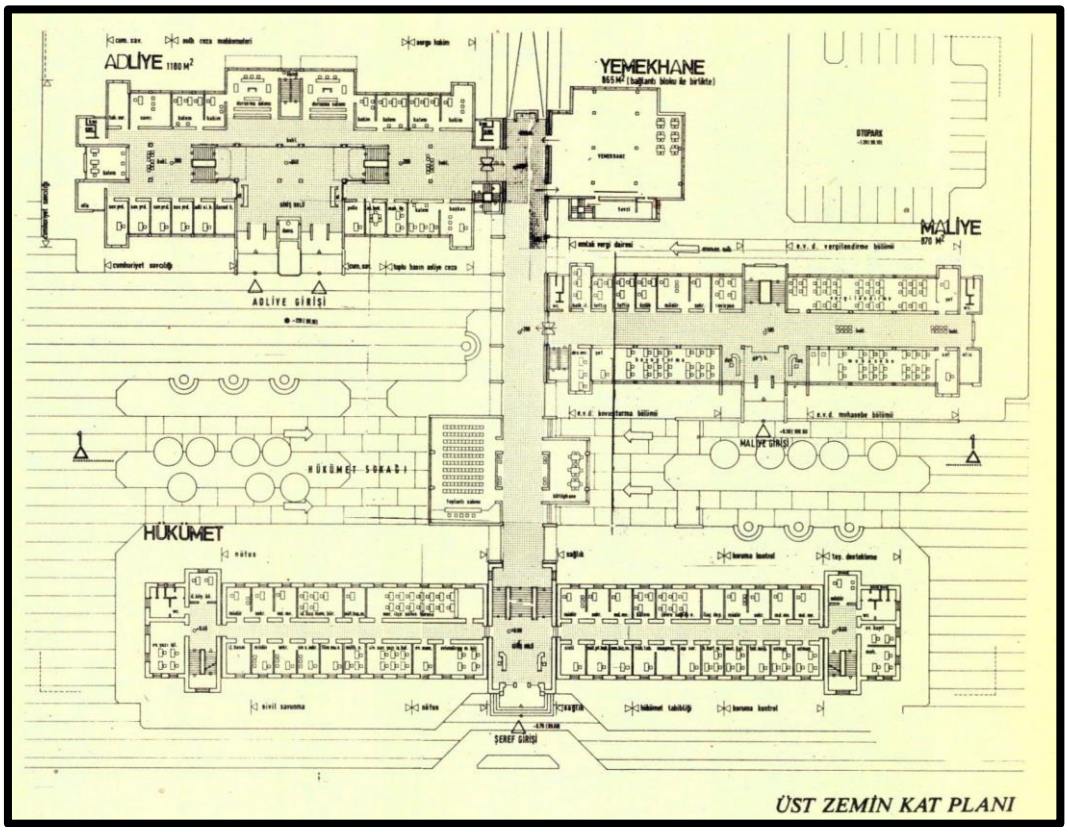
Resim 3.25. Erzincan Hükümet Konağı, 2021[13]

Mimarlık Dergisi'nden öğrenildiği kadarıyla yapılacak ek bina için 1985 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğü tarafından Erzincan Hükümet Konağı Mimari Proje Yarışması açılmıştır. Yarışmanın asıl jüri üyeleri: Prof. Dr. Doğan

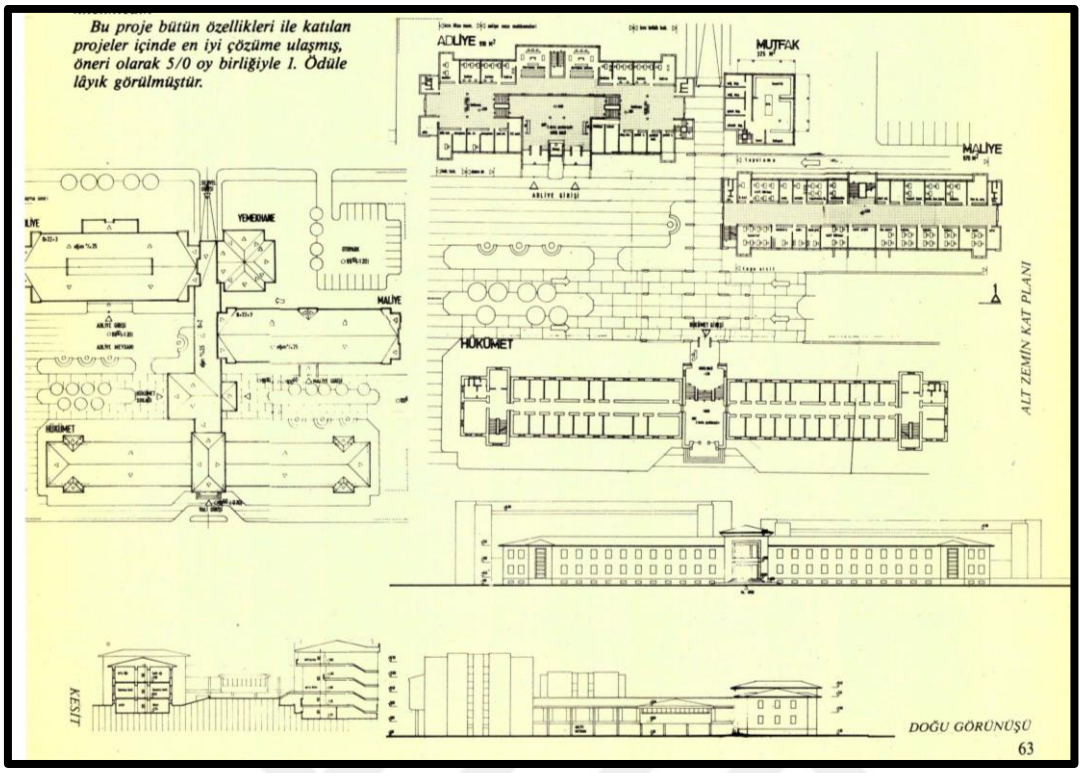
[13] Kaynak gösterilmeyen fotoğraflar ve belgeler yazara aittir.

Kuban, Tanju Kaptanoğlu, Ragıp Buluç, Sadık Sümer ve İhsan Onrat'dır (Mimarlık Dergisi, 1985a).

Mimarlık Dergisi'nin Temmuz 1985 tarihindeki sayısından öğrenildiğine göre M. Kurtuluş Konur ve Orhan Genç tarafından hazırlanan proje birincilik ödülünü almıştır (Mimarlık Dergisi, 1985b) (Şekil 3.5 ve Şekil 3.6).



Şekil 3.5. Erzincan Hükümet Konağı Mimari Proje Yarışması kazanan proje (Mimarlık Dergisi, 1987)



Şekil 3.6. Erzincan Hükümet Konağı Mimari Proje Yarışması kazanan proje (Mimarlık Dergisi, 1987)

Caddeden geri çekilerek konumlandırılan Hükümet Konağı, önünde bir meydan tanımlamıştır. Bu meydana, 1939 depreminin kentsel bellekte yer edinmesi ve unutulmaması için deprem anıtı yapılmıştır (Resim 3.26, Resim 3.27, Resim 3.28, Resim 3.29, Resim 3.30 ve Resim 3.31). Bu anıt ile kentte bir anma kültürü yaratılmaya çalışılmıştır. Heykeltraş Ratip Aşir Acudoğlu tarafından 1947 yılında yapılan İsmet İnönü anıtı, bu meydanın merkezinde yer almıştır. Depremde ailesini kaybeden bir kadının İsmet İnönü'ye sarılması bu anıtın esin kaynağıdır. Ayrıca bu anıt sayılı İsmet İnönü anıtlarından biridir.



Resim 3.26. Anıta esin kaynağı olan fotoğraf Cumhuriyet gazetesi 04.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



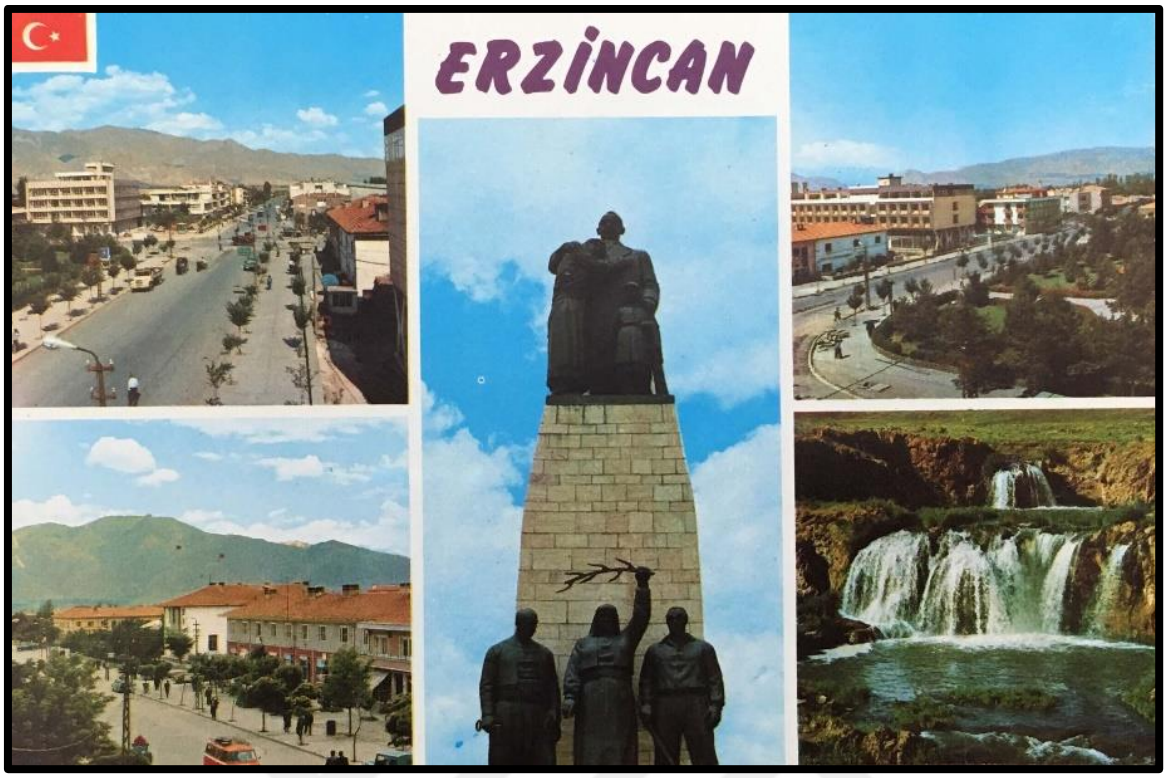
Resim 3.27. İsmet İnönü-Deprem Anıtı- 1947(?) yılı (Batu Işık kişisel arşiv)



Resim 3.28. İsmet İnönü-Deprem Anıtı, 2020



Resim 3.29. Erzincan'a ait bir kartpostalda deprem anıtı ve Yeni Erzincan



Resim 3.30. Erzincan’a ait bir kartpostalda deprem anıtı ve Yeni Erzincan



Resim 3.31. Erzincan'a ait bir kartpostalda deprem anıtı ve Yeni Erzincan

Erzincan belediye binasının tam olarak ne zaman inşa edildiği bilinmemektedir. Fakat hükümet konağı ile birlikte yeni kent peyzajına katılan ilk idari yapılardan biridir. 1991 yılında Erzurum Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmiştir (Çakıcı, Çakmur ve Usta, 2017). Belediye binasının taşınması ile bu yapı

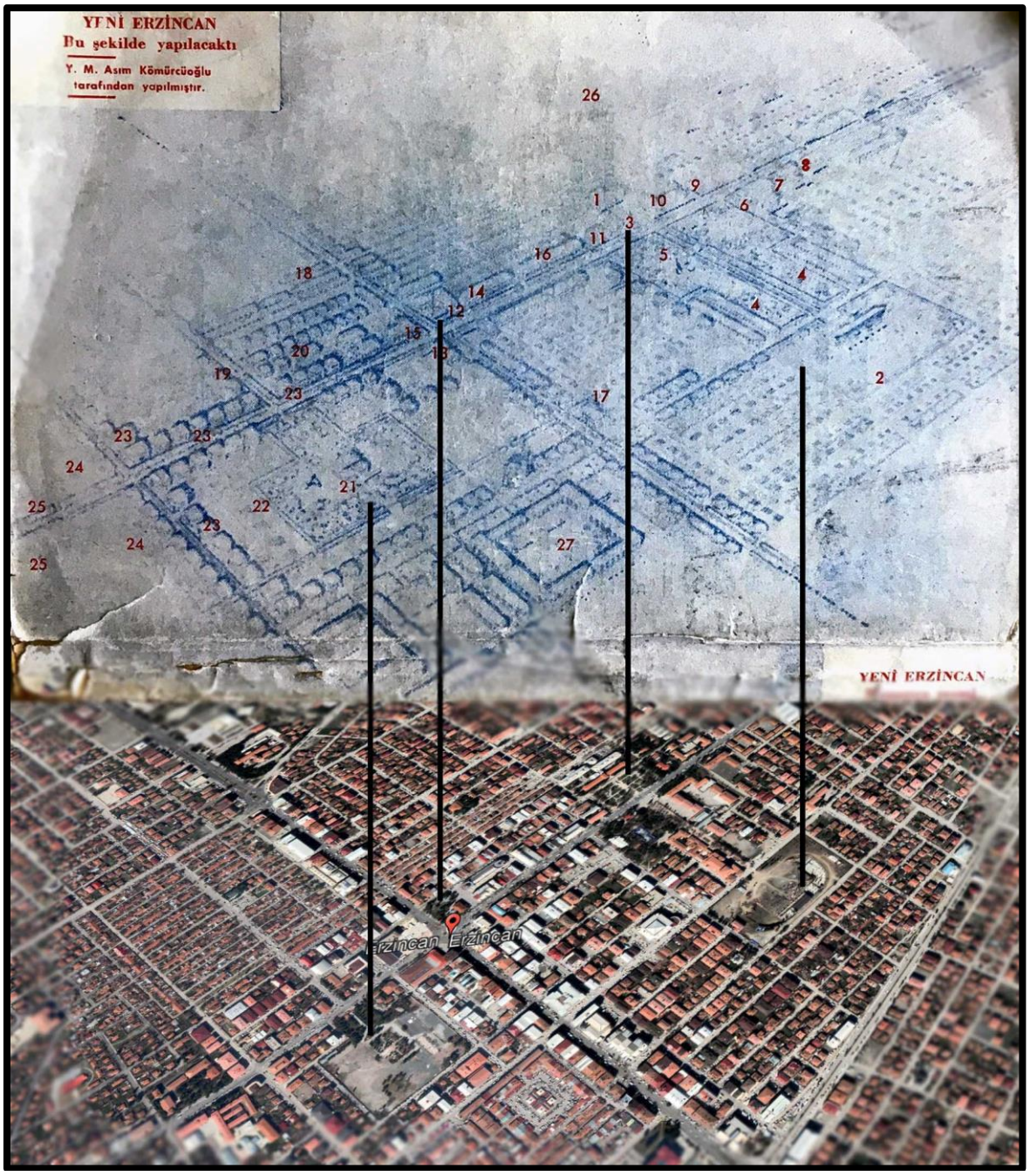
nikah dairesi olarak hizmet vermiştir. Müze olarak da kullanılan yapı, 2018 yılında millet kıraathanesi olarak işlevlendirilmiştir (Resim 3.32 ve Resim 3.33).



Resim 3.32. Yaklaşık 1970'lere ait bir kartpostalda Trabzon Caddesi ve belediye binası

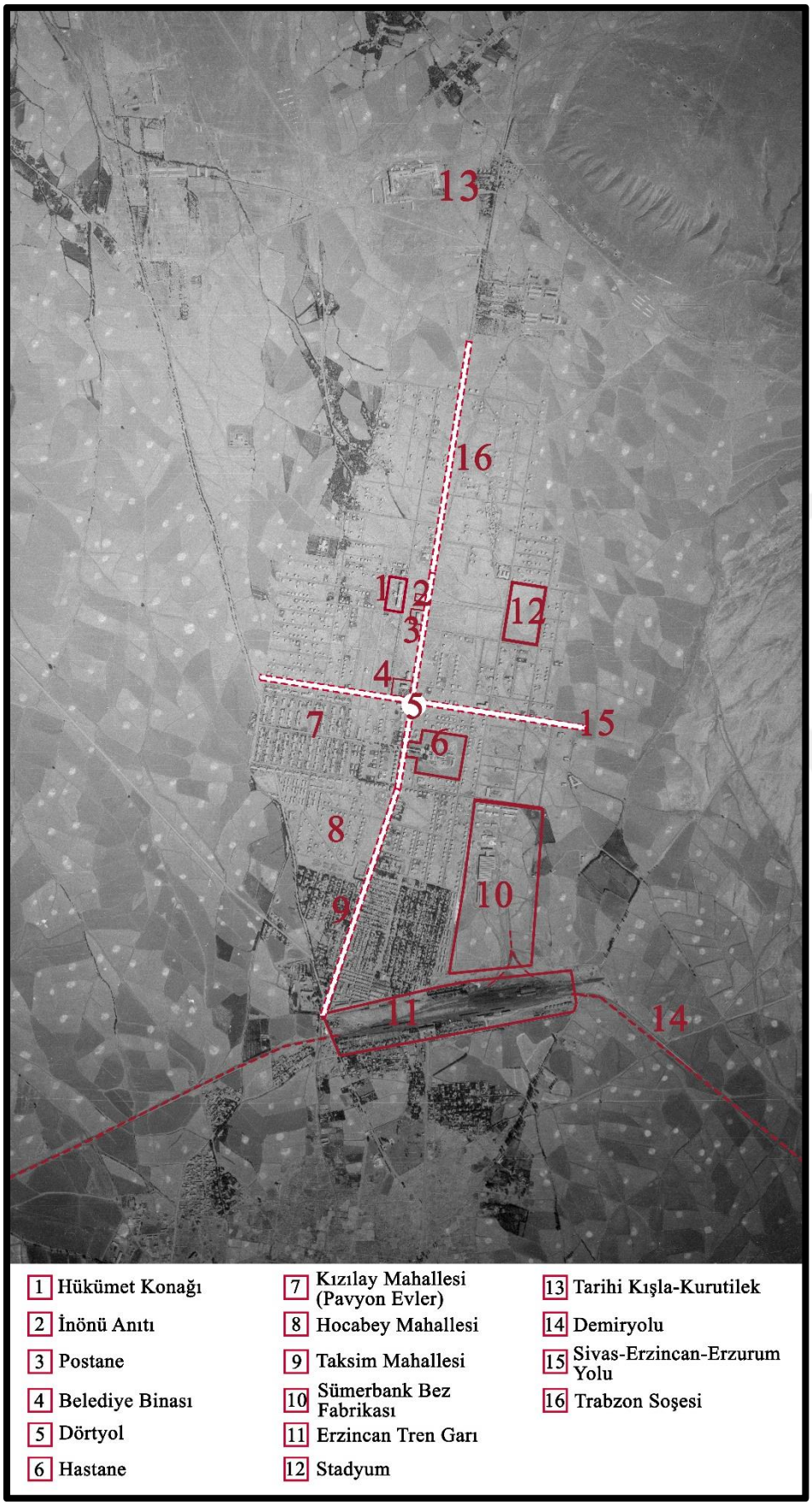


Resim 3.33. Erzincan eski belediye binası, 2021



Resim 3.34. 1941 yılına ait Erzincan planı ile güncel kent dokusunun karşılaştırılması

Resim 3.34 incelenip 1941 yılı imar planı ve 2019 yılı yerleşimi karşılaştırıldığında hastanenin, stadyumun, Hükümet Konağı'nın, Cumhuriyet Meydanı'nın yerinin hala bu fonksiyonlara hizmet ettiği anlaşılmaktadır. Günümüzde Erzincan Devlet Hastanesi yıkılmış fakat yeniden inşa edilmektedir. Stadyum da yıkılarak yeniden inşa edilmektedir. Hükümet konağı günümüzde de Valilik binası olarak kullanılmaktadır. Fakat seneler içerisinde bu binanın kuzeybatısına ek bir bina yapılmıştır. Belediye Binası ise günümüzde millet kıraathanesi olarak işlevlendirilmiştir.



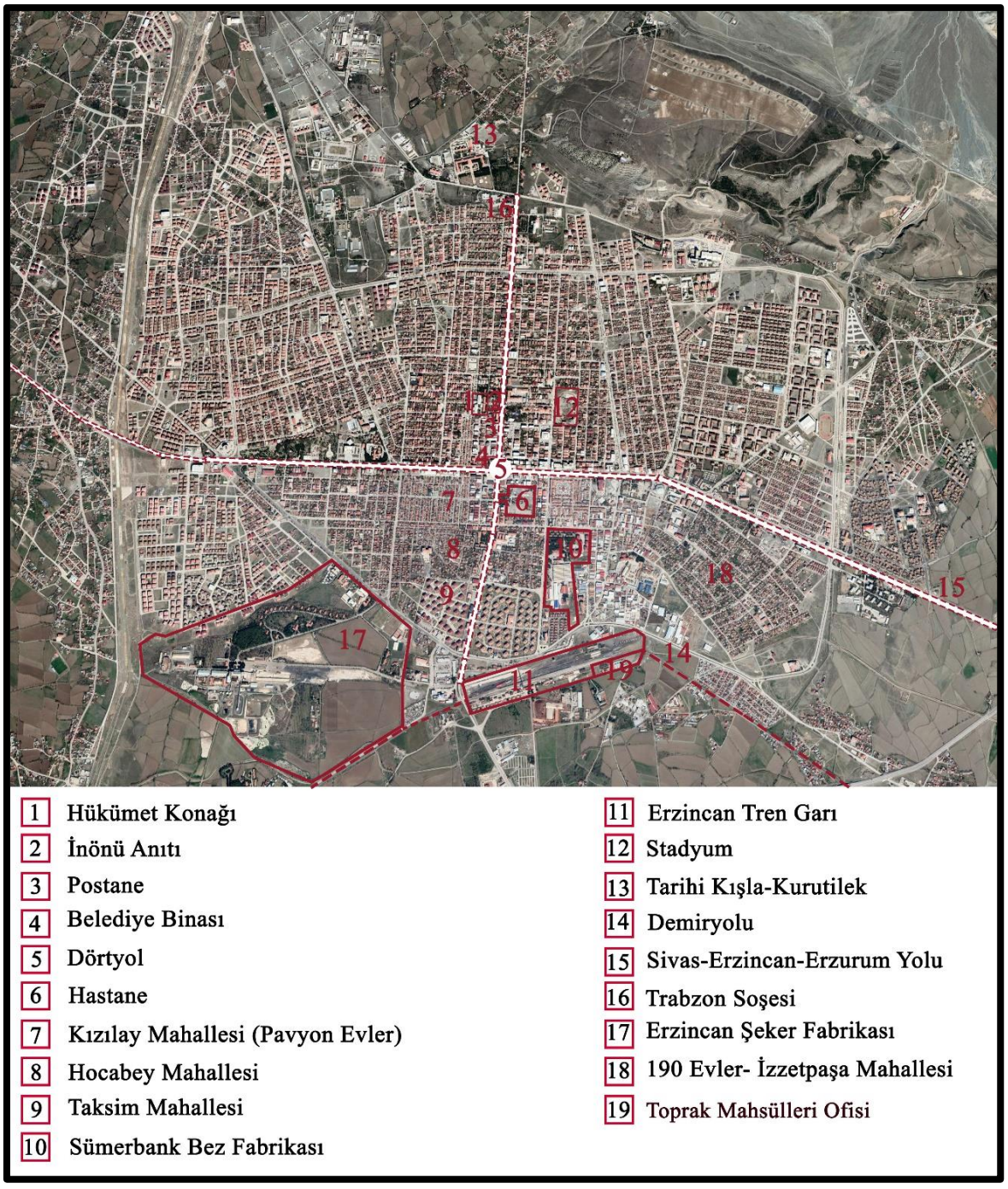
Resim 3.35. Erzincan hava fotoğrafı- 1951 (Harita Genel Müdürlüğü'nden alınan 1951 tarihli uydu görüntüsü üzerinden yazar tarafından hazırlanmıştır.)



Resim 3.36. Erzincan hava fotoğrafı- 1963 (Harita Genel Müdürlüğü'nden alınan 1963 tarihli uydu görüntüsü üzerinden yazar tarafından hazırlanmıştır.)



Resim 3.37. Erzincan hava fotoğrafı- 1973 (Harita Genel Müdürlüğü'nden alınan 1973 tarihli uydu görüntüsü üzerinden yazar tarafından hazırlanmıştır.)



Resim 3.38. Erzincan Google Earth Görüntüsü (Google Earth, 2019 tarihli uydu görüntüsü üzerinden yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Erzincan'a ait 1951, 1963, 1973 yıllarına ait hava fotoğrafları ve 2019 yılına ait Google Earth görüntüsü incelendiğinde (Resim 3.35, Resim 3.36, Resim 3.37 ve Resim 3.38) Yenişehir'in gelişiminde, istasyon binasının konumunun referans noktası olarak alındığı görülmektedir. 1951 ve 1963 yıllarında Yenişehir'in kuzeyine doğru yapılaşmanın azaldığı, 1973 senesinde ise kuzey yönünde yapılaşmanın kısmen arttığı görülmektedir.

2019 senesine gelindiğinde ise şehrin kuzeyinde yapılaşma çok yoğunlaşmıştır ve yer şekilleri doğal bir sınır oluşturmuştur.

Dört hava fotoğrafında da istasyon binasının güneyinde yerleşme olmadığı görülmektedir. İstasyon binasının güneyinde yer alan Eski Erzincan, 1939 depreminden sonra "yasak şehir" ilan edilmiştir.

Kent nüfusunun seneler içinde artmasıyla birlikte kentin gelişim aksı doğrultu değiştirmiştir. Kentin kuzeyindeki dağların bir sınır oluşturması, güneyinin "yasak şehir" ilan edilmesi gibi sebeplerle yıllar içinde kentin kuzey-güney eksenli büyüme alanı çok daralmıştır. Dolayısıyla 1980'li yıllardan sonra kentin doğu-batı eksenli gelişim gösterdiği söylenebilir. Bu sebeplere ek olarak Edirne'den İran'a kadar olan Devlet yolunun Erzincan'dan geçmesi, bu yolun Erzincan'ı komşu büyük illerle (Erzurum, Sivas) bağlaması da gösterilebilir. Bu yıllardan sonra kent bu yolun iki yakasından başlayarak büyüme gösterecektir.

Erken Cumhuriyet Dönemi politikalarına bakıldığı zaman demiryolu ulaşımına çok fazla önem verildiği, karayolu ulaşımının biraz arka planda kaldığı görülmektedir. Bundan dolayı Erzincan'da yaşayan halk için temel ulaşım yolu demiryolu olmuştur ve tren garı büyük bir önem taşımıştır. Demiryolunun halk için anlamı, yalnızca bir yerden başka bir yere ulaşımı sağlamak olmamıştır. Aynı zamanda tarım ve hayvancılıkla geçimini sağlayan halk için bir nakliye yolu olmuştur.

Demiryolu, ticari ve sanayi fonksiyonlar için oldukça önemliydi. Nitekim, Erzincan kentindeki endüstri yapılarının yer seçiminde de demiryolu güzergâhı etkili olmuştur. Hava fotoğrafları incelendiğinde özellikle şeker fabrikasının demiryolu güzergâhı üzerinde kurulduğu görülmektedir. Ayrıca bu gözlem hem Turan Veldet'in kitabında (1958) pancar ekim sahasına dair verdiği harita (EK-15) ile hem de Karadeniz ve Akpınar'ın (2014) makalesiyle desteklenmektedir. Kent içindeki diğer bir endüstri yapısı olan Sümerbank Bez Fabrikası ise tren garının hemen kuzeyindeki alanda konumlanmaktır. Farklı kentlerdeki Sümerbank yerleşkeleri incelendiğinde çoğu yerleşke ile tren garı arasında bir dekovil hattı bulunduğu bilgisi elde edilmiştir. Fakat Erzincan Sümerbank yerleşkesi için yazılı bir bilgiye rastlanmamıştır. Fabrikanın 1996 yılında özelleşmesi ve sonrasında kapatılmasından dolayı bu bilginin izi sürülememektedir. Ancak hava fotoğraflarında her

iki endüstri yerleşkesine de tren garından bağlantı olduğu net bir şekilde görülmektedir. Ayrıca Yenişehir'de kurulan çiftçi mahallesi de tren garına yakın planlanmıştır.

Türkiye genelinde Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan gar yerleşkelerine bakıldığı zaman genel olarak, istasyon binalarının bir çekim merkezi oluşturduğu ve çevrelerinde yeni yerleşimlere öncülük ettikleri; bunun sonucunda ise istasyon binalarının kent içinde kaldıkları söylenebilir. Çoğu kentte istasyon binası ile bir İstasyon Caddesi tanımlanmış ve yeni bir merkez oluşmuştur. Fakat Erzincan'a bakıldığı zaman bu durumun farklı bir seyir izlediği görülmektedir. Başlangıç safhasında istasyon binası Yenişehir'in gelişiminde örgütleyici bir rol üstlenmiştir ama istasyon binasının güneyinin deprem riski nedeni ile yasak şehir olması, istasyon binasını çevreleyen bir yerleşim oluşmasını engellemiştir. Bu sebeple zaman içerisinde tren garı kentin çeperinde, eski kent ve yeni kent arasında bir sınır olarak kalmıştır. Aslında, Cumhuriyet rejiminin kentlerdeki modernleşmeyi sağlamada bir araç olarak kullandığı, ulus devletin örgütlendiği, kutlamaların yapıldığı istasyon binası-istasyon caddesi dizgesinin Erzincan'da oluşmaya vakti olmamıştır. Tren garının açılışının yapıldığı 1938 senesinden sonra, 1939 yılında kenti yerle yeksan eden deprem meydana gelmiştir.

1950'li yıllardan sonra Marshall yardımları ve dönemin hükümet politikaları ile demiryolu ulaşımı önemini kaybetmiş, karayolu ulaşımı önem kazanmıştır. Nitekim 1951 tarihli hava fotoğrafı ile 1963, 1973 ve 2019 yıllarındaki hava fotoğrafları arasındaki değişim, gelişim bu tespiti kanıtlamaktadır. Erzincan kentinde yıllar içerisinde doğu-batı akslı bir gelişim görülmesi, demiryolunun ülke genelinde önemini kaybetmesi gibi sebepler istasyon binası-istasyon caddesi dizgesinin oluşumunu engellemiştir. İstasyon binası kent içerisinde bir meydan, cadde tanımlamamaktadır ve kentin güney sınırını oluşturmaktadır. Üstelik yerleşkenin batısından geçen üst geçitten dolayı istasyon binasının algılanabilirliği zayıflamaktadır.

4. ERZİNCAN ENDÜSTRİ MİRASI VE TREN GARI

4.1. Erzincan Tren Garı Yerleşkesi

Özgün Adı: Erzincan Tren Garı Yerleşkesi

Bugünkü Adı: Erzincan Tren Garı Yerleşkesi

Konumu: İstasyon Mahallesi Merkez/Erzincan (Resim 4.1)



Resim 4.1. Tren garı yerleşkenin konumu (Google Earth, 2019)

Kuruluş Yılı: 1938

İşlevi: Ulaşım yapısı ve sosyal donatılar

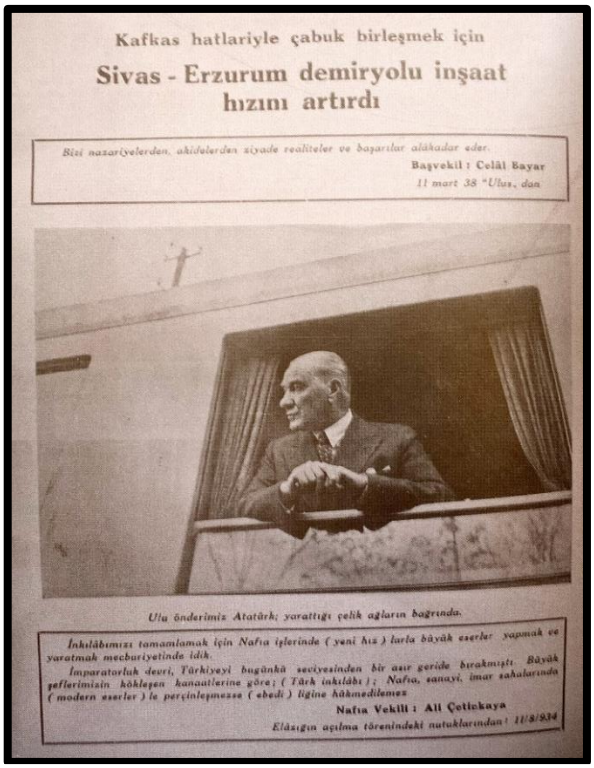
Mülkiyeti: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

Yüklenici Firma: Mühürdarzade Bey ve ortakları (Halk arasında Alman Mühendisler tarafından yapıldığına dair bir bilgi mevcuttur. Fakat yazılı hiçbir kaynaktan teyit edilememiştir.)

Koruma Kararı: Gar binası, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından 10.05.1991 gün ve 304 sayılı karar ile korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir (Envanter fişi için EK 16).

Tarihsel Gelişim Süreci: Uzun savaş yıllarının ardından Cumhuriyet'in ilanı ile demiryollarının ülke için stratejik önemi anlaşılmış ve bu yıllarda "demiryolculuk" milli politika olarak kabul edilmiştir. Ülke yöneticilerinin bu politikaları, "yurdu baştanbaşa demir ağlarla örmek" ifadesi ile slogan halini almıştır. Ayrıca bu yıllarda inşa edilen istasyon binaları çağdaş Türkiye Cumhuriyeti politikalarının Anadolu'daki temsili olarak görülmüştür.

Anadolu'nun belkemiği olarak görülen bu önemli demiryolunun inşaatına, Sivas Kongresi'nin yıl dönümü olan 4 Eylül 1933'te Sivas'tan başlanmıştır. İnşaatı gerçekleştiren Türk şirketi, inşaatı sözleşmede belirtilen süreden 16 ay önce bitirerek teslim etmiştir. İlk kez bir Türk şirketi tarafından demiryolu inşaatının yapılması Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu hattı ile gerçekleşmiştir. Bu sebeple bu hat ayrı bir öneme de sahiptir (Yıldırım, 2001: 99-102) (Resim 4.2, Harita 4.1 ve Harita 4.2).



Kafkas hatlariyle çabuk birleşmek için

Sivas - Erzurum demiryolu inşaat hızını artırdı

Bizi nazariyelerden, akidelerden ziyade realiteler ve başarılar alâkadar eder.

Başvekil : Celâl Bayar

11 mart 38 "Ulus,, dan

Ulu önderimiz Atatürk; yarattığı çelik ağların bağrında.

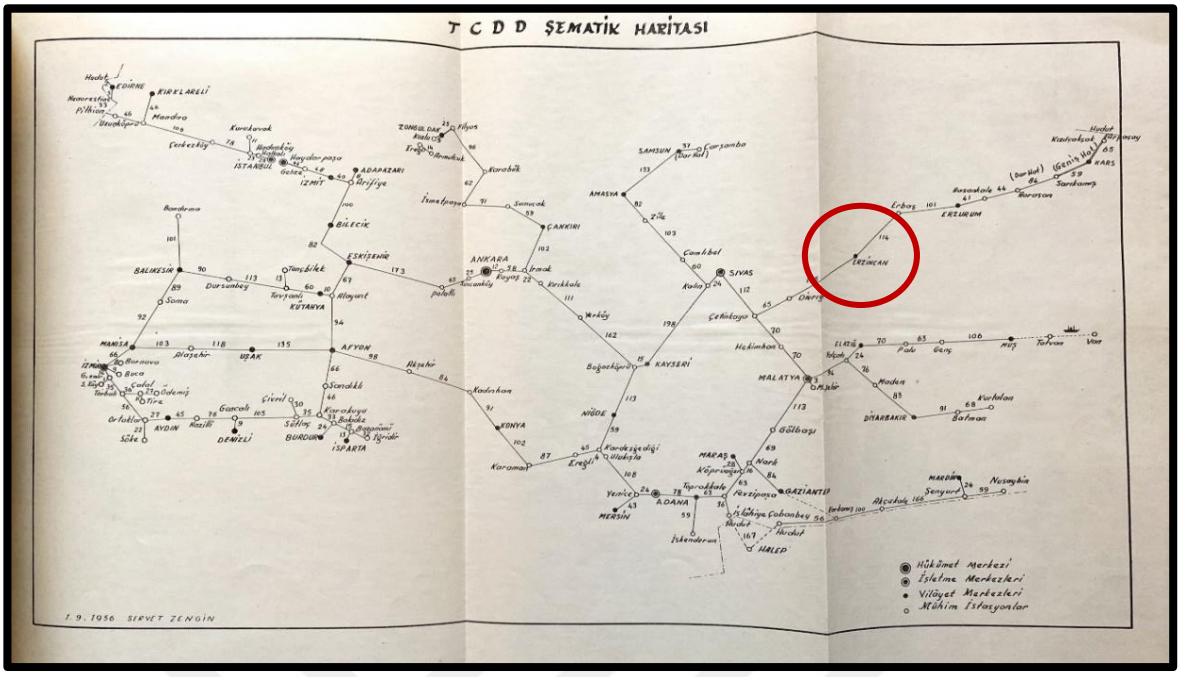
İnkılâbımızı tamamlamak için Nafıa işlerinde (yeni hız) larla büyük eserler yapmak ve yaratmak mecburiyetinde idik.

İmparatorluk devri, Türkiyeyi bugünkü seviyesinden bir asır geride bırakmıştı. Büyük gayelerimizin köklerşen kanaatlerine göre; (Türk inkılâbı); Nafıa, sanayi, imar sahalarında (modern eserler) le perçinleşmezse (ebedi) liğine hükmedilemez

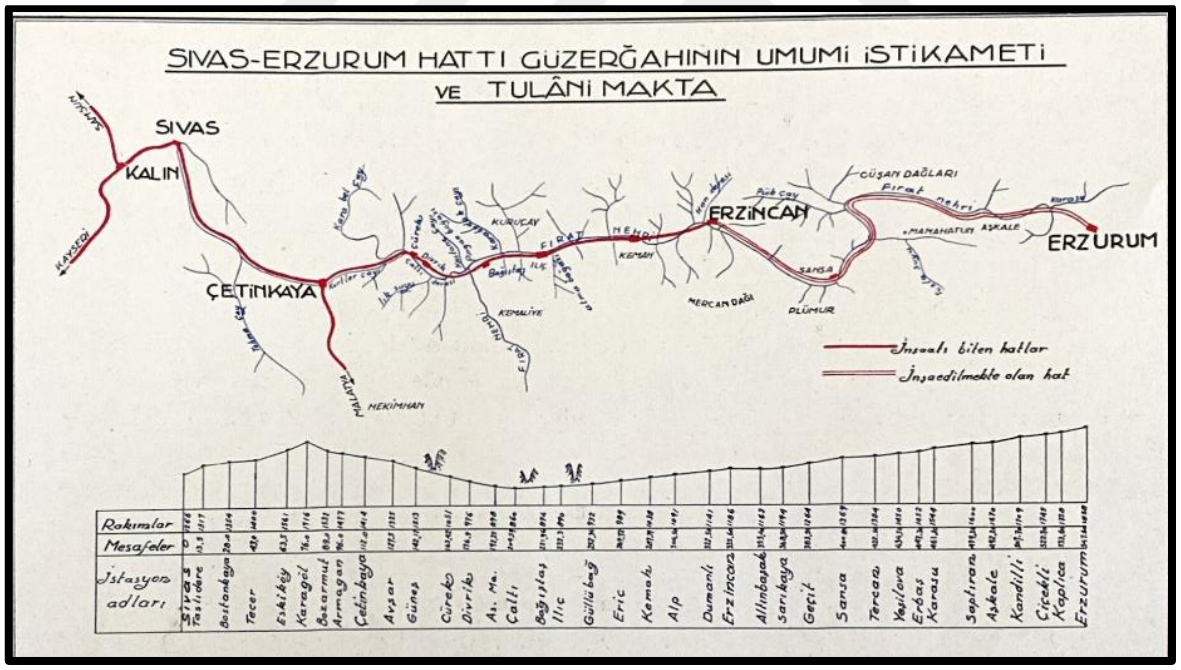
Nafıa Vekili : Ali Çetinkaya

Elâzığın açılma törenindeki nutuklarından! 11/9/934

Resim 4.2. Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu ile ilgili haber (TCDD Genel Müdürlüğü, 2007: 142)



Harita 4.1. TCDD demiryolları haritası (Demiryollarımız, 1958)



Harita 4.2. Sivas-Erzincan-Erzurum demiryolu güzergahı (Nafia Vekaleti Demiryolları ve Limanlar İnşaat Dairesi, 2006: 29)

Hattın tamamlanışı Atatürk'ün hastalığına denk gelmiştir ve Atatürk hattın açılışının bir an evvel yapılmasını arzu etmiştir (Ulus gazetesi, 11.12.1938). Erzincan'a ilk tren 8 Ekim 1938'de girmiştir (Yıldırım, 2001: 102). Açılış töreninin kasım ayında yapılması planlanmış fakat Mustafa Kemal Atatürk'ün vefatı üzerine açılış ertelenmiştir. Bunun

üzerine istasyonun resmen açılışı 11 Aralık 1938 tarihinde gerçekleşmiştir (Akansel, 1999b: 52). Bu hat İsmet İnönü döneminde açılışı yapılan ilk hat olmuştur (Resim 4.3 ve Resim 4.4) (Erzincan Tren Garı ve demiryolu hattı için EK 17).



Resim 4.3. Erzincan Tren Garı Yerleşkesi yapımı (Nafia Vekaleti Demiryolları ve Limanlar İnşaat Dairesi, 2006: 165)



Resim 4.4. Erzincan Tren Garı açılışı Ulus Gazetesi 14.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

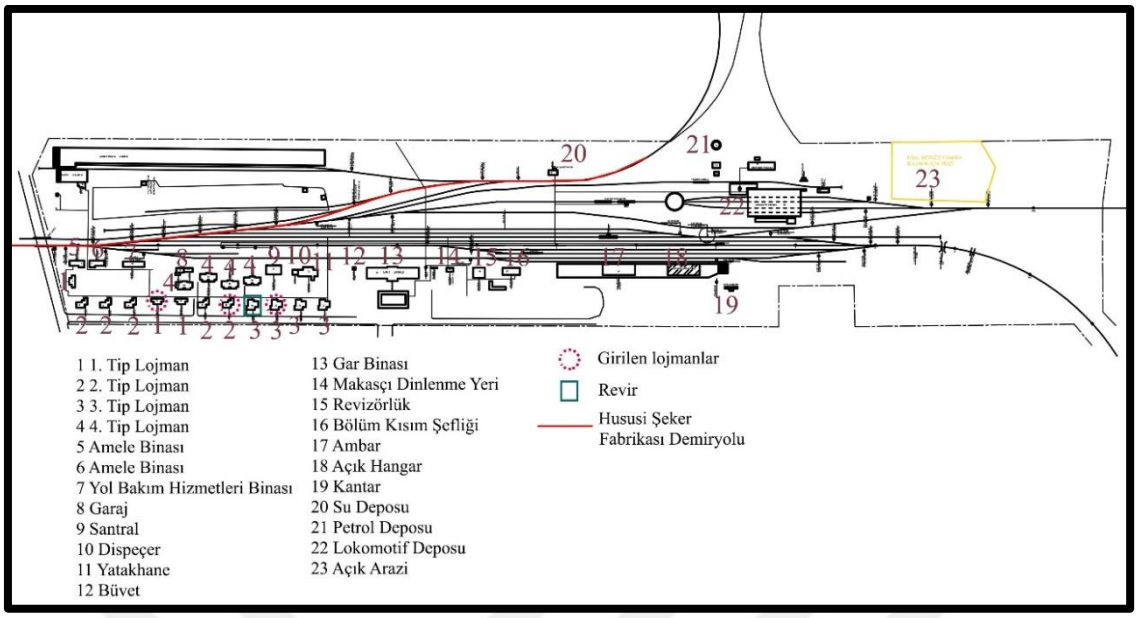
1938 yılında tamamlanan Erzincan Tren Garı eski kentin kuzey sınırında, eski kent merkezine uzak kabul edilebilecek bir noktada konumlanmıştır. Garın bu şekilde

konumlanması, yeni gelişme sahası olarak kentin kuzeyinin seçilmiş olabileceği düşüncesini akla getirmektedir. 1939 öncesi eski kente göre planlanan gar binasının ana cephesi eski kente dönük olacak şekilde, güney cephesi olarak kurgulanmıştır. 1939 sonrası kentin, ovanın kuzeyinde kurulması ile gar binası yeni kentin güneyinde kalmıştır.

Bugünkü Kullanım Durumu: Yerleşke günümüzde özgün dokusunu kısmen korumaktadır. Eski kente yakın olmasının verdiği avantajla kentsel dönüşüm uygulamalarından kendini korumayı başarmıştır. Yonca Kösebay Erkan (2018: 34) "kendi kendini koruyan yapılar"dan bahsetmektedir. Bu ifade sayısız depreme şahitlik eden Erzincan Tren Garı ve yerleşkesini tanımlamak için idealdir. Fakat koruma bilincinin eksik oluşu ile yerleşke içerisindeki kimi yapılar yıllar içerisinde yıkılmıştır.

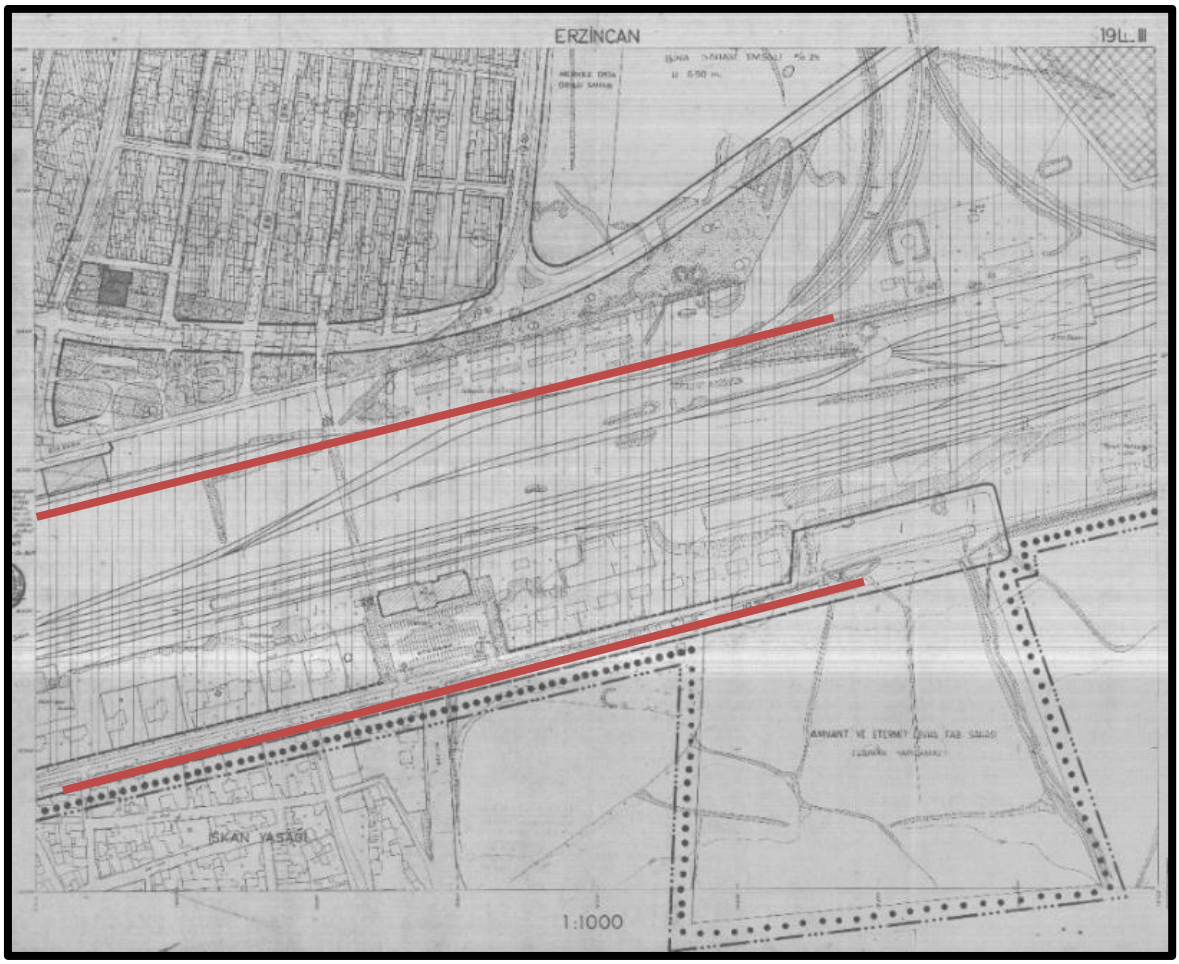
Yakın Çevresinin Niteliği: Yerleşke eski kent ile yeni kent arasında sınırda yer aldığı için güneyinde yerleşim söz konusu değildir. Güneyinde, sadece özel sermayeli bir tuğla fabrikası bulunmaktadır. Ayrıca kent mezarlığı da eski kentin üzerinde yer almaktadır. Kuzeyinde konut alanları, doğusunda ve batısında küçük endüstri alanları bulunmaktadır.

Fiziksel Durum: Yerleşke içerisinde; gar binası, demiryolu personeli için lojmanlar, dinlenme binaları, yatakhane ile teknik ve idari fonksiyonlardan oluşan binalar yer almaktadır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1. Erzincan Tren Garı Yerleşkesi güncel vaziyet planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü Arşivi'nden referansla yazar tarafından güncellenmiş ve düzenlenmiştir.)

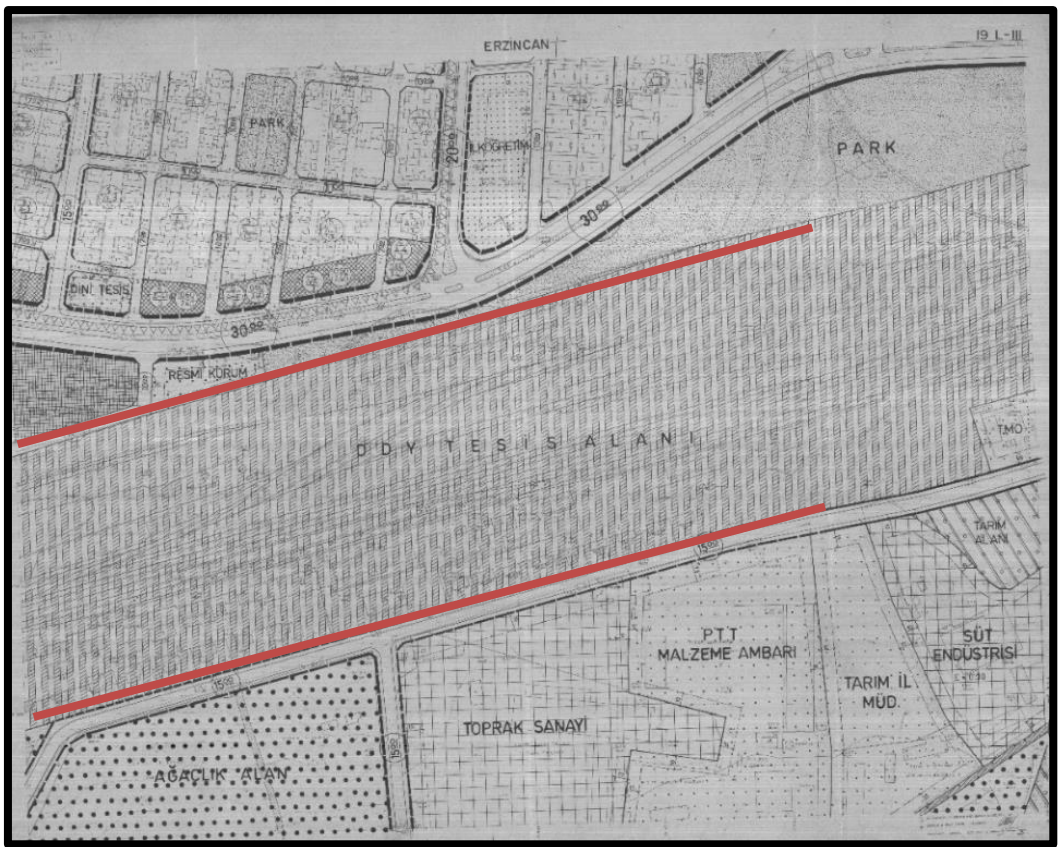
İller Bankası'ndan elde edilen 1981, 1987, 1996 yılları imar planları incelendiğinde (Şekil 4.2, Şekil 4.3 ve Şekil 4.4) istasyonun güneybatısında yapılaşma yasağı olduğu görülmektedir. Yıllar içinde bu bölge ağaçlandırılmıştır. Gar yerleşkesinin içinde güneydoğu yönünde Toprak Mahsulleri Ofisi bulunmaktadır. Demiryolu, TMO'un yer seçiminde etkili bir faktör olmuştur. Günümüzde istasyonun güneyinde PTT Hatıra Ormanı, özel sermayeye ait bir tuğla fabrikası ve yine özel sermayeye ait süt üretimine dayalı bir fabrika bulunmaktadır. Ayrıca yerleşke içinde 1981 ve 1987 yılı imar planlarına göre "Demir Spor" tarafından kullanılan bir bina da bulunmaktadır.



Şekil 4.2. 1981 imar planında gar yerleşkesi- 1/1000 ölçek (İller Bankası)

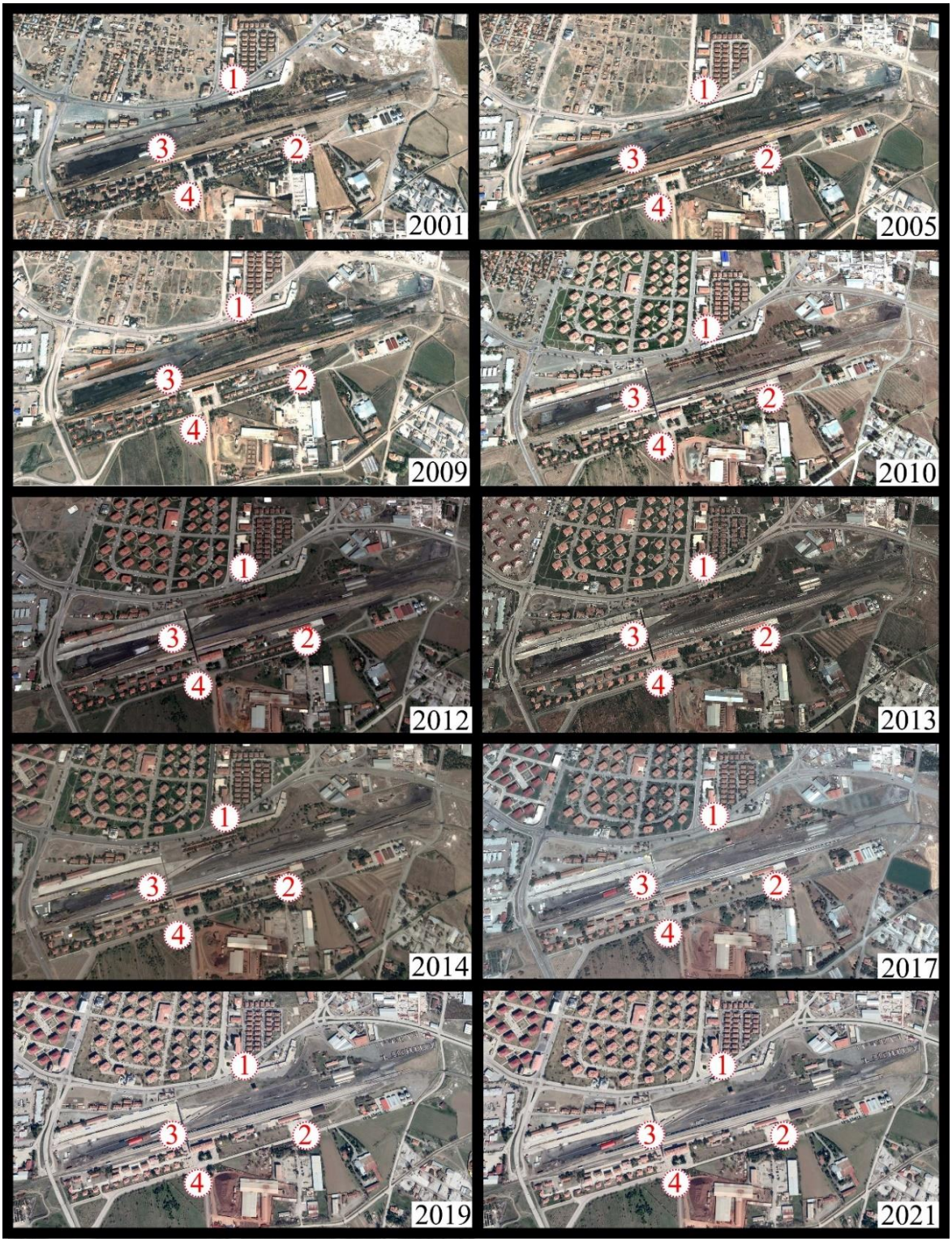


Şekil 4.3. 1987 imar planında gar yerleşkesi- 1/1000 ölçek (İller Bankası)



Şekil 4.4. 1996 imar planında gar yerleşkesi- 1/1000 ölçek (İller Bankası)

Yerleşkenin yıllar içerisindeki değişimini daha iyi anlamak için Google Earth'den elde edilen uydu görüntüleri bir araya getirilmiştir. Resim 4.5'te 1 ve 2 numaralı olarak gösterilen alanlarda lojmanlar bulunmaktadır. 2 numaralı alanda bulunan lojmanların 2014 yılında yıkıldığı gözlenmektedir. Bu alan günümüzde ağaçlandırılmıştır. 1 numaralı alanda bulunan lojmanların ise 2014 yılında varlıklarını sürdürdükleri; 2017 yılına gelene kadar yıkıldıkları görülmektedir. 2010 yılında yerleşkenin kuzey ve güney ucunun ulaşımını sağlayan bir üst geçit yapılmıştır. 2010 yılından sonra lojmanların batı ucunda bulunan yeşil alan – görselde 4 numaralı alan – otoparka dönüşmüştür. Ayrıca sözlü edinilen bilgilere göre yerleşke içerisindeki doğal taş yollar, parke taşlar ile değiştirilmiştir.



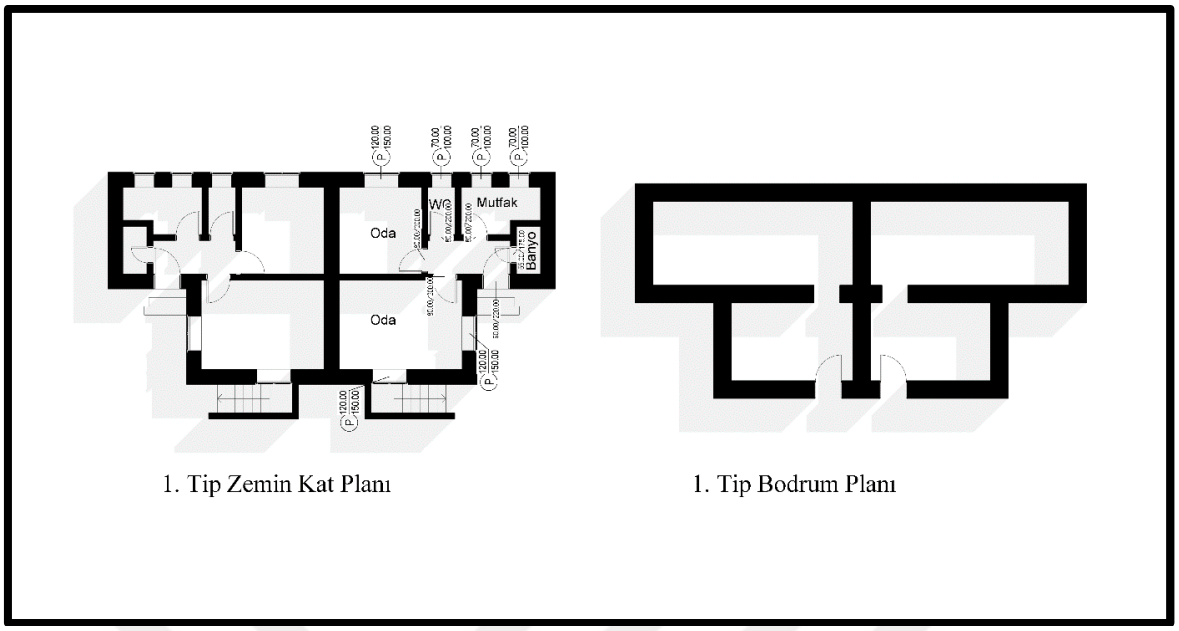
Resim 4.5. Yerleşkenin 2001-2021 yılları arasında geçirdiği değişimler (Google Earth'den faydalanılarak hazırlanmıştır)

Lojmanlar

Tip 1: Yapı tek katlı, kâgir ve yığma olarak inşa edilmiştir. Bu plan tipi 2 oda ve ıslak hacimlerden meydana gelmektedir. Simetrik ikiz konutlar olarak konumlanmışlardır. Girişleri güney yönünden sağlanmaktadır. Bu lojman tipi daha çok istasyonda çalışan bekâr işçiler için kullanılmaktadır. Yapının dışından, güney cephesinden 6 merdivenle zemin kat ile benzer plan tipinde olan bodruma inilmektedir (Resim 4.6, Resim 4.7 ve Şekil 4.5).



Resim 4.6. Tren garı lojmanları tip 1 görünüşleri, 2020



Şekil 4.5. Tren garı lojmanları tip 1 planları (Yazarın çizimi)

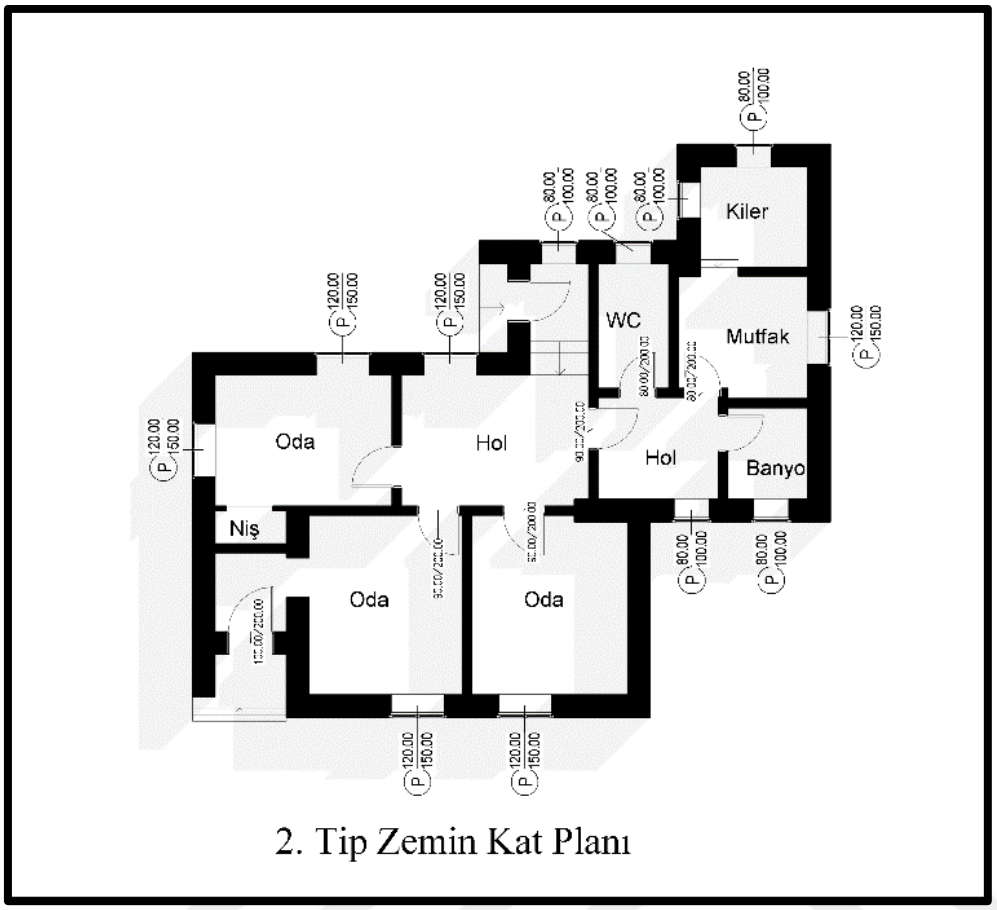


Resim 4.7. Tip 1 iç mekân, 2020

Tip 2: Yapı tek katlı, kâgir ve yığma olarak inşa edilmiştir. Bu plan tipi 3 oda, ıslak hacimler, kiler ve sofa özelliğinde bir holden meydana gelmektedir. Bu lojman tipinin ana girişi güney cephesinden sağlanmaktadır. Bu ana girişe ek olarak batı cephesinden de bir adet girişi mevcuttur. Ayrıca erzaklar, kömür vb. ihtiyaçlar için kiler mekânından da bahçeye geçiş sağlanmaktadır. Fakat bu örnek lojman tipinde, bu geçiş kapatılarak duvar örülmüş ve pencere konulmuştur. Yapılarda kullanıcıların isteklerine yönelik bu şekilde değişiklikler mevcuttur (Resim 4.8, Resim 4.9, Resim 4.10 ve Şekil 4.6).



Resim 4.8. Tren garı lojmanları tip 2 görünüşleri, 2020



Şekil 4.6. Tren garı lojmanları tip 2 planı (Yazarın çizimi)



Resim 4.9. Tip 2 bodrum kat görselleri, 2020

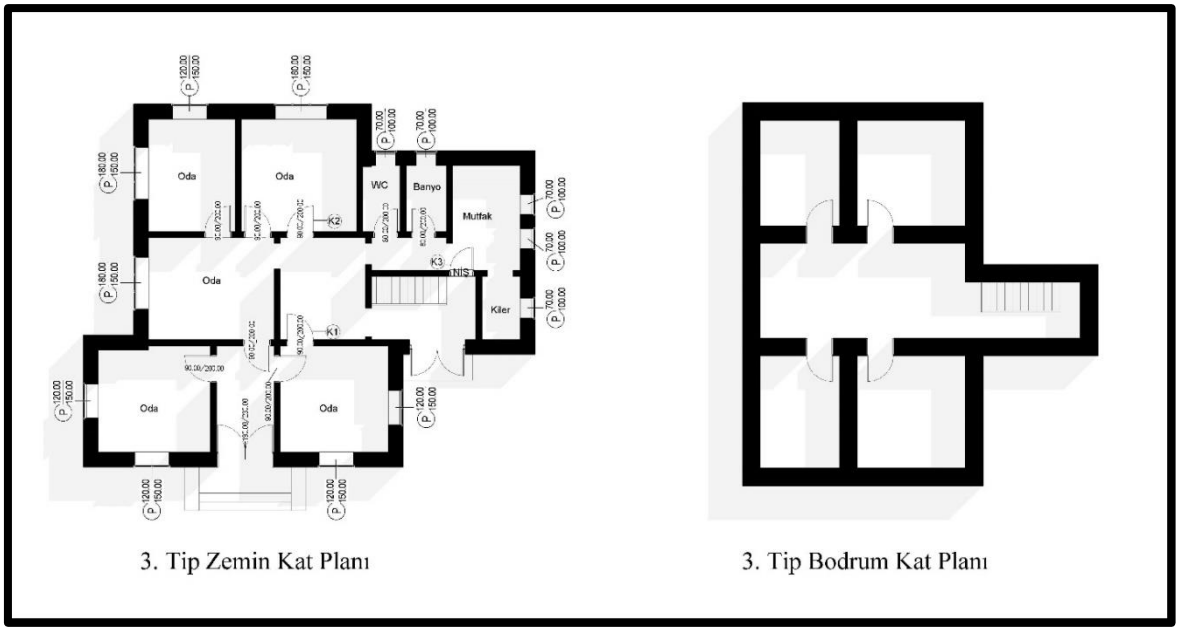


Resim 4.10. Tip 2 iç mekân, 2020

Tip 3: Yapı tek katlı, kâgir ve yığma olarak inşa edilmiştir. Güney cephesinden 2 adet girişi mevcuttur. 5 oda, ıslak hacimler ve kilerden oluşmaktadır. Mekanlardaki bazı kapılar kullanıcı istekleri doğrultusunda çıkarılmıştır veya kapatılıp kullanılmamaktadır. Plan tipinde ıslak hacimler ve oturma mekânları belirgin şekilde ayrılmıştır. Yerleşke içerinde 1938'li yıllara ait lojmanlardan, kaloriferli olan 2 evden biridir. Kullanıcı kendi istekleri doğrultusunda ısıtma sistemini değiştirmiştir (Resim 4.11 ve Şekil 4.7). Geçmiş yıllarda bu plana tipine ait binalardan bir tanesi revir olarak kullanılmıştır.



Resim 4.11. Tren garı lojmanları tip 3 görünüşleri, 2020



Şekil 4.7. Tren garı lojmanları tip 3 planları (Yazarın çizimi)

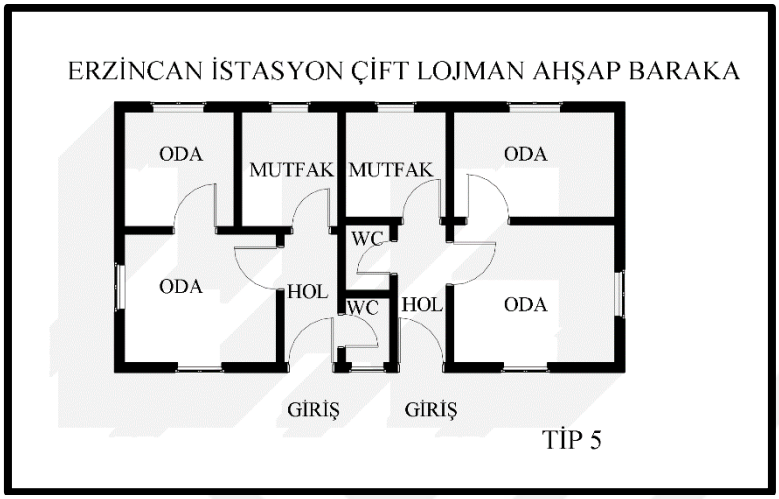
Tip 4: Bu plan tipinin inşa tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte sözlü olarak yaklaşık 1988'li yıllarda inşa edildiği bilinmektedir. Bodrum ve iki kattan oluşan yapı betonarme olarak inşa edilmiştir. Bodrum katların çalışanlar için ofis olarak kullanıldığı söylenmiştir. Yerleşkenin kuzeyinde yer almaktadır. Girişi güney cephesinden sağlanmaktadır (Resim 4.12).



Resim 4.12. Tren garı lojmanları tip 4 görünüşleri, 2020

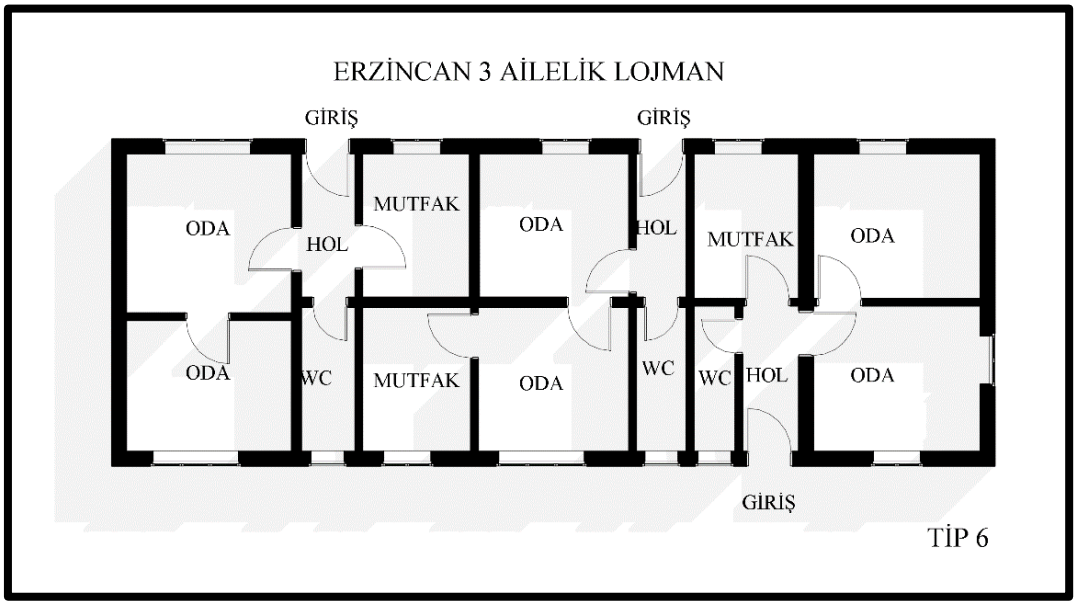
Yıkılan lojmanlar

Tip 5



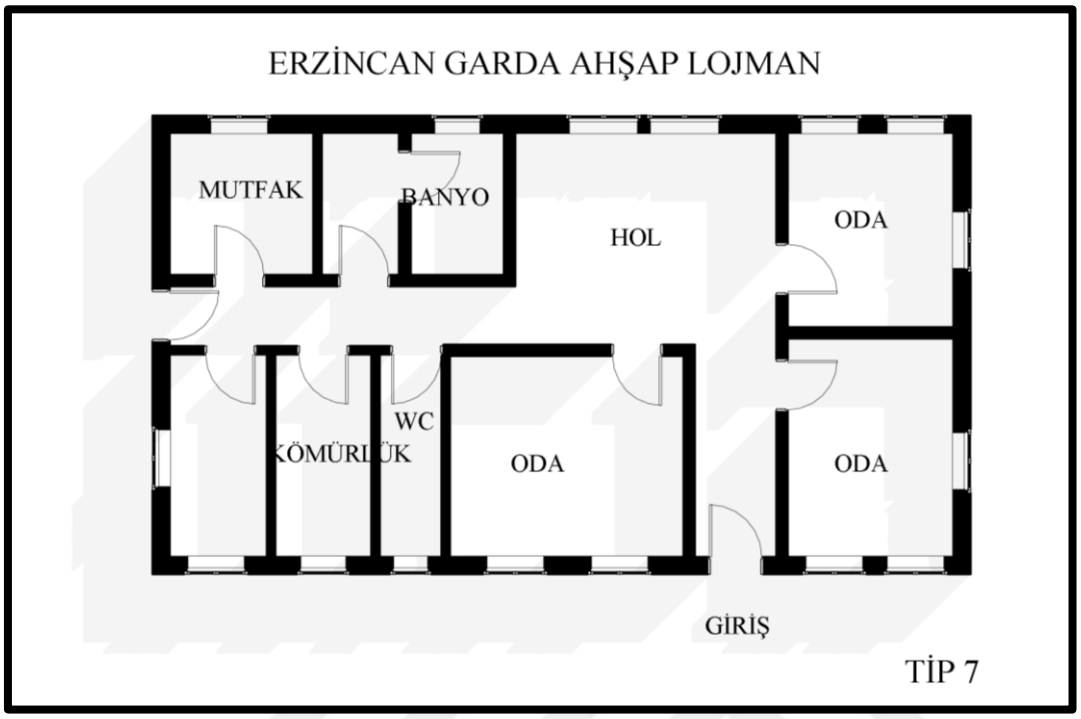
Şekil 4.8. Tren garı lojmanları tip 5 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir) (Orijinal çizimler için EK 18)

Tip 6



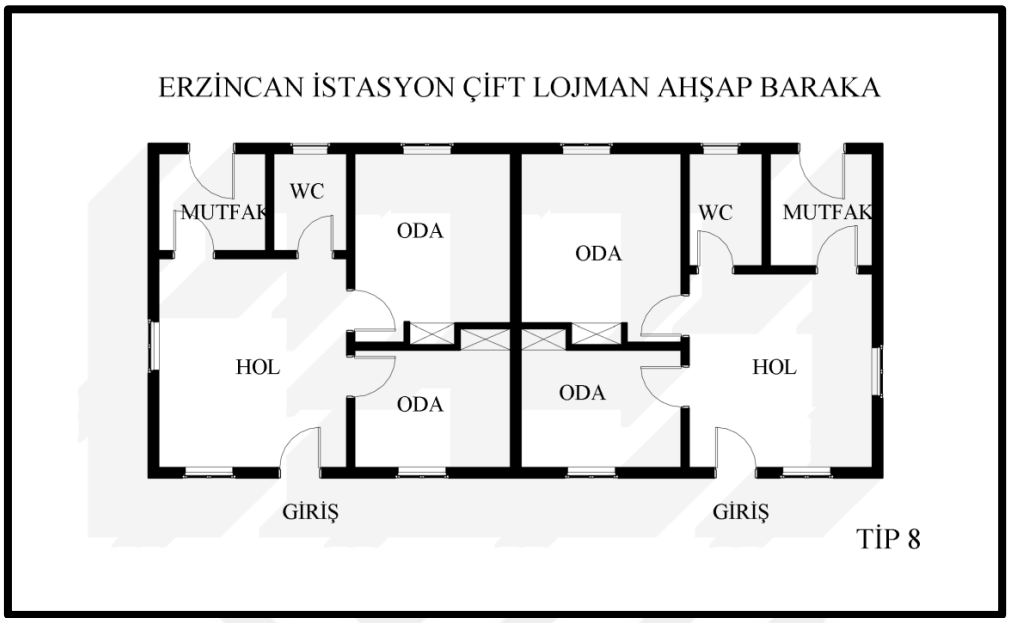
Şekil 4.9. Tren garı lojmanları tip 6 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

Tip 7



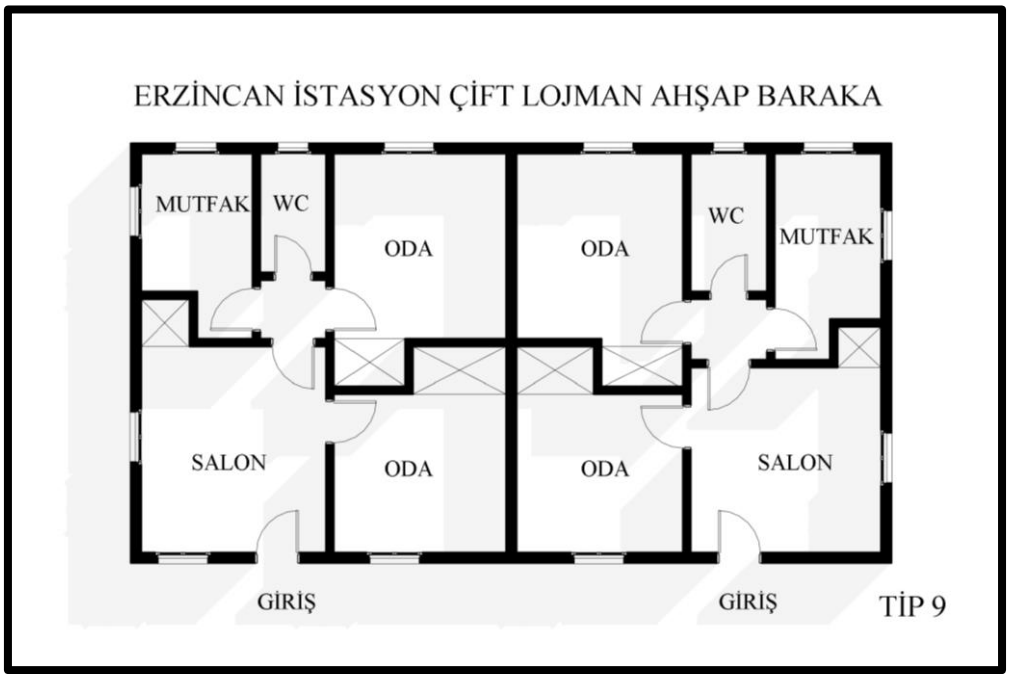
Şekil 4.10. Tren garı lojmanları tip 7 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

Tip 8



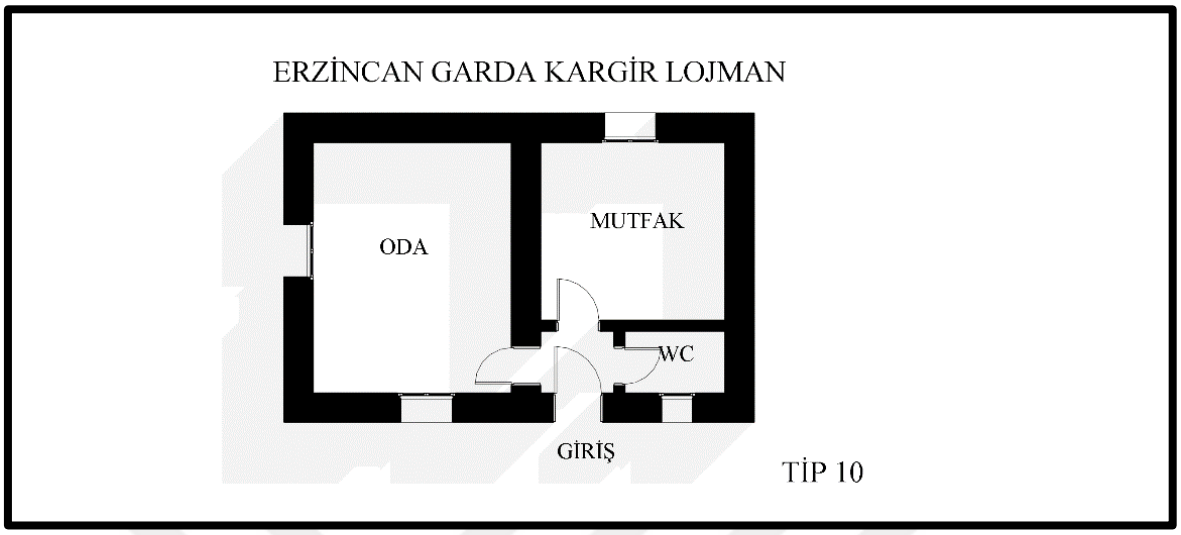
Şekil 4.11. Tren garı lojmanları tip 8 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

Tip 9



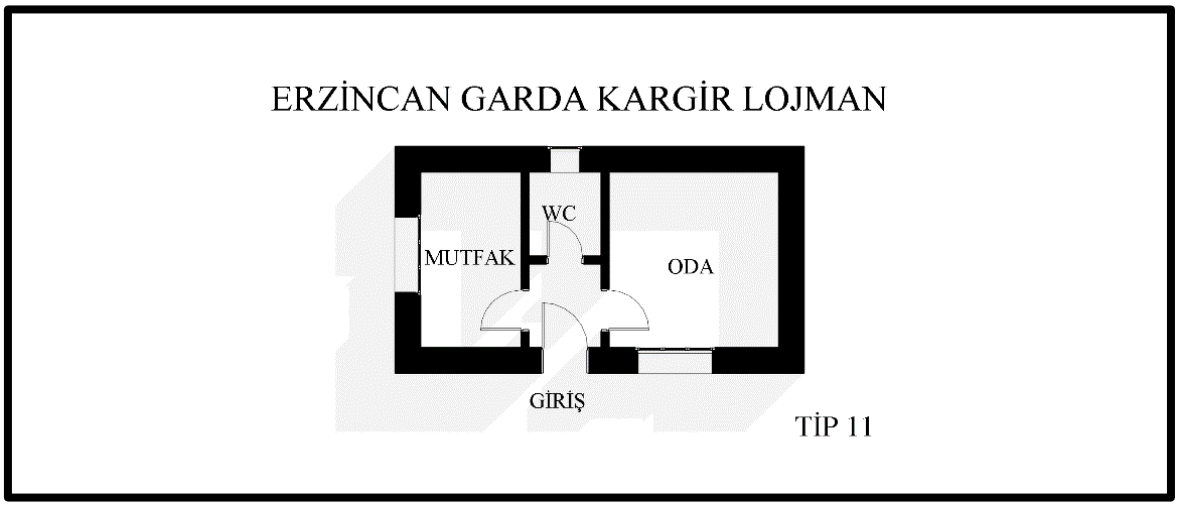
Şekil 4.12. Tren garı lojmanları tip 9 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

Tip 10



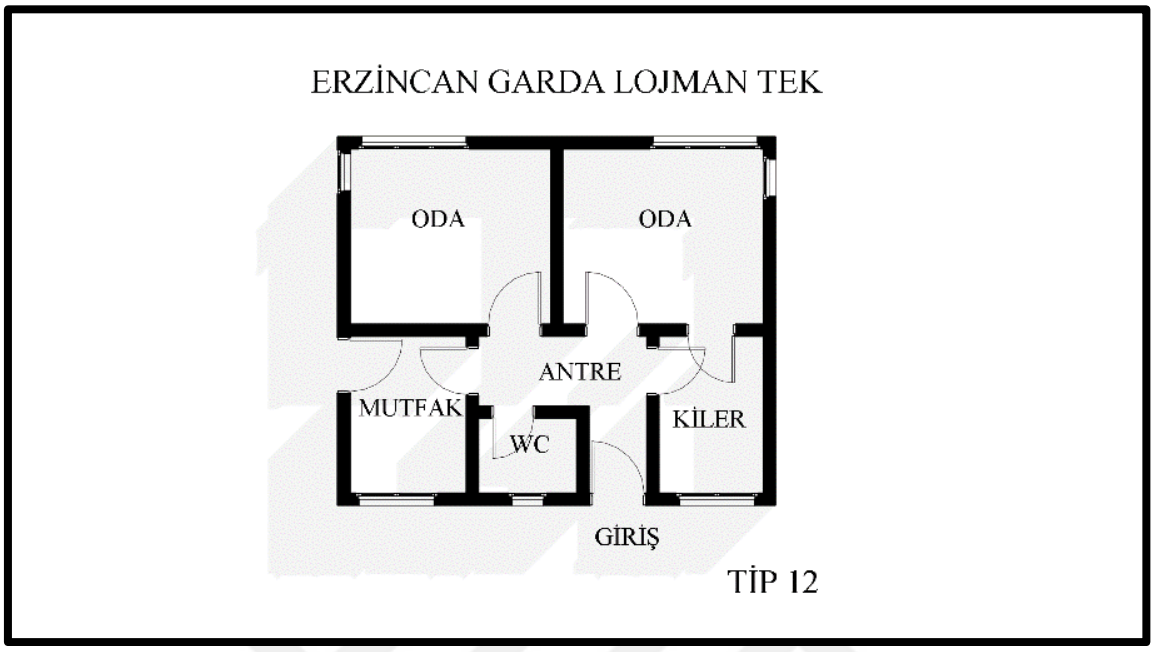
Şekil 4.13. Tren garı lojmanları tip 10 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir.) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

Tip 11



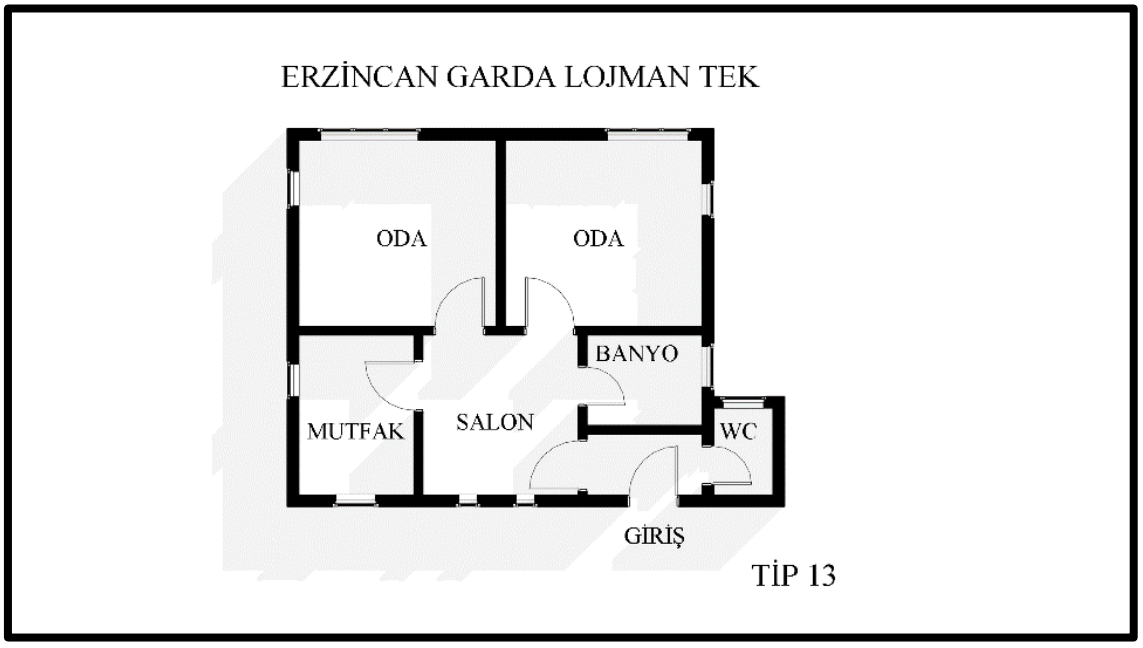
Şekil 4.14. Tren garı lojmanları tip 11 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir.) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

Tip 12



Şekil 4.15. Tren garı lojmanları tip 12 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

Tip 13

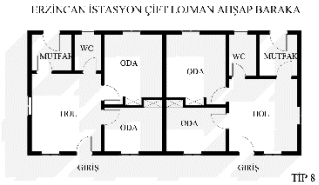
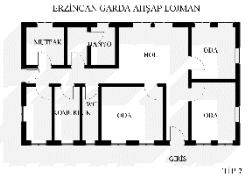
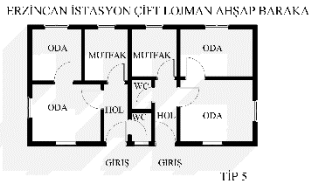


Şekil 4.16. Tren garı lojmanları tip 13 planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü arşiv belgelerinden yararlanılarak yazar tarafından yeniden çizilmiştir) (Orijinal çizimler için bkz. EK 18)

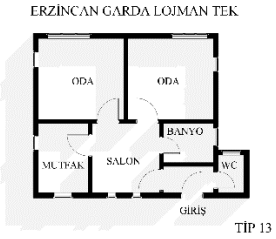
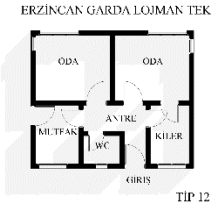
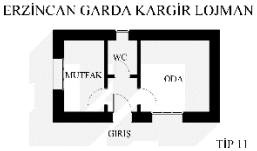
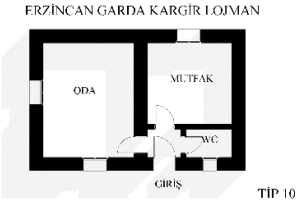
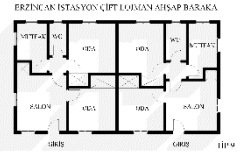
Çizelge 4.1. Tren garı lojmanlar

BİNA İSMİ	Lojman Tip 1	Lojman Tip 2	Lojman Tip 3
PLAN ŞEMASI	1. Tip Zemin Kat Planı	2. Tip Zemin Kat Planı	3. Tip Zemin Kat Planı
FOTOĞRAFI			
TESCİL DURUMU	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.
YAPIM TEKNİĞİ	Yığma	Yığma	Yığma
YAPIM MALZEMESİ	Taş+ Tuğla	Taş+ Tuğla	Taş+ Tuğla
KAT SAYISI	Bodrum+Zemin	Bodrum+Zemin	Bodrum+Zemin
ÖZGÜN İŞLEV	Lojman	Lojman	Lojman
GÜNCEL İŞLEV	Lojman	Lojman	Lojman
YAPIM TARİHİ	1938	1938	1938

Çizelge 4.1. (devam) Tren garı lojmanlar

Lojman Tip 8	Lojman Tip 7	Lojman Tip 6	Lojman Tip 5	Lojman Tip 4
				-
Yok	Yok	Yok	Yok	
Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.
Ahşap Karkas	Ahşap Karkas	Yığma	Ahşap Karkas	Betonarme
Ahşap	Ahşap	Taş+ Tuğla	Ahşap	Beton+Tuğla
Tek Kat	Tek Kat	Tek Kat	Tek Kat	Bodrum+2 Kat
Lojman	Lojman	Lojman	Lojman	Lojman
Yıkılmış	Yıkılmış	Yıkılmış	Yıkılmış	Lojman
1938	1938	1938	1938	1988 (?) yılı civarı

Çizelge 4.1. (devam) Tren garı lojmanlar

Lojman Tip 13	Lojman Tip 12	Lojman Tip 11	Lojman Tip 10	Lojman Tip 9
				
Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.
Yığma	Yığma	Yığma	Yığma	Ahşap Karkas
Taş+ Tuğla	Taş+ Tuğla	Taş+ Tuğla	Taş+ Tuğla	Ahşap
Tek Kat	Tek Kat	Tek Kat	Tek Kat	Tek Kat
Lojman	Lojman	Lojman	Lojman	Lojman
Yıkılmış	Yıkılmış	Yıkılmış	Yıkılmış	Yıkılmış
1938	1938	1938	1938	1938

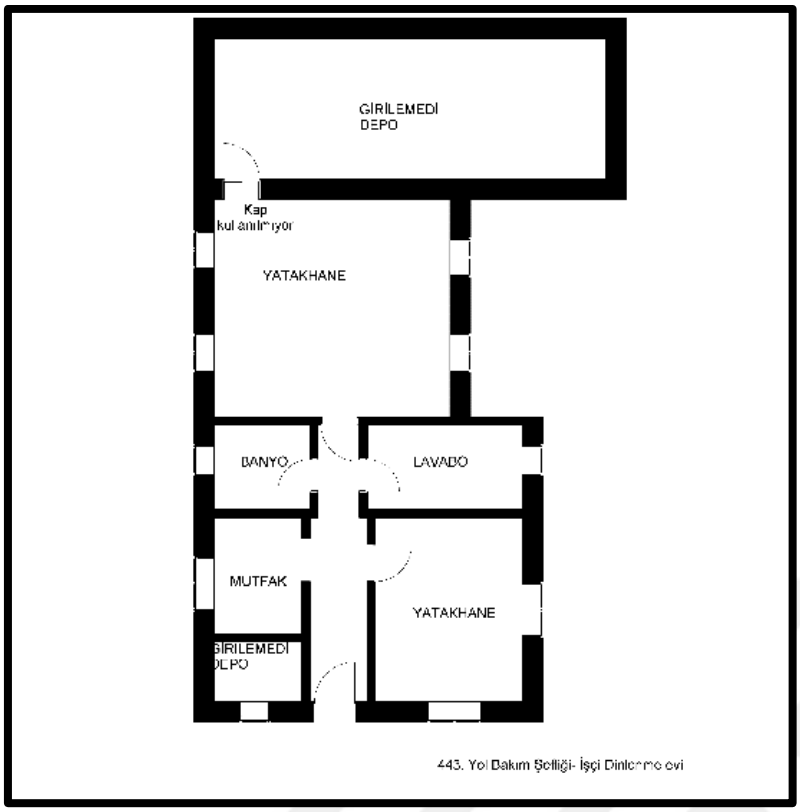
Erzincan Tren Garı lojmanlarının tasarımcısı bilinmemektedir. Projelerde imza mevcuttur fakat isim okunamamaktadır. Projeler Ankara'dan gelmiştir ve Sivas-Erzincan-Erzurum yerleşkelerinde tip proje uygulanmıştır. Fakat TCDD Erzincan Gar Müdürlüğü'nden alınan tip projeler (EK 19) yerinde kontrol edilmiş ve farklılıklar tespit edilmiştir. Tip projelerin uygulamaları kentten kente değişiklik göstermiştir.

Gar lojmanları, kentteki sosyal devlet anlayışının ilk ürünlerindendir. Bu sebeple geleneksel konuttan modern konuta bir geçiş dönemi ürünü olduğu söylenebilmektedir. Geleneksel konut organizasyonuna göre daha sade plan şemaları tercih edilmiştir. Koridorlar yerine holler mekanları bağlayan elemanlar olarak kullanılmıştır. Pencere çevrelerinde söve kullanımı vardır. Üst örtü olarak kırma çatı tercih edilmiştir ve geniş saçaklar kullanılmıştır. Genellikle subasman kullanımı olduğu görülmektedir. Konutların blok düzenleri ile ortak dış mekân kullanım alanları tanımlanmaktadır. Bu durum lojman sakinlerinin konut dışında bir araya gelerek sosyal ilişkiler kurmasını sağlamaktadır (Çizelge 4.1).

Amele Binası 1: İlk yapıldığı ismiyle amele binası olan yapının günümüzde ismi 443. Yol Bakım Şefliği işçi dinlenme evi olarak geçmektedir. Yerleşkenin batısında yer almaktadır. Yapı tek katlı, kâgir ve yığma olarak inşa edilmiştir. Yatakhane, depo, mutfak, wc ve banyodan oluşmaktadır. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.13 ve Şekil 4.17).



Resim 4.13. Amele binası 1, 2021

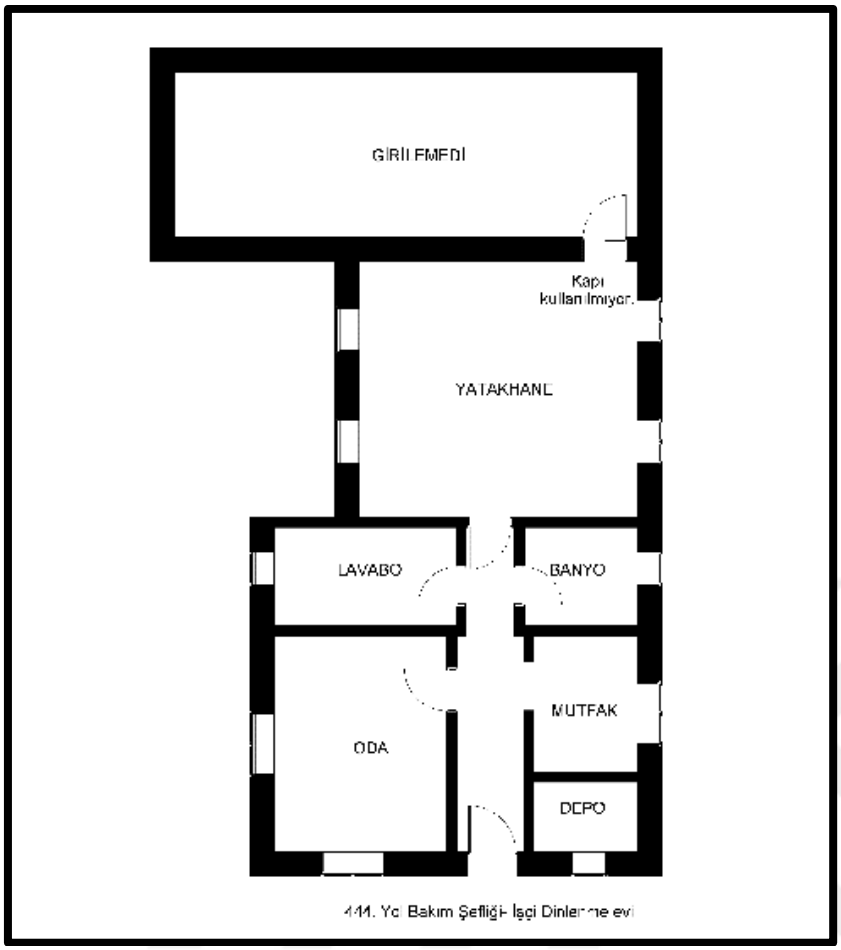


Şekil 4.17. Amele binası 1 planı (Yazarın çizimi)

Amele Binası 2: İlk yapıldığı ismiyle amele binası olan yapının günümüzde ismi 444. Yol Bakım Şefliği işçi dinlenme evi olarak geçmektedir. Yerleşkenin batısında yer almaktadır. Yapı tek katlı, kâgir ve yığma olarak inşa edilmiştir. Yatakhane, depo, mutfak, wc ve banyodan oluşmaktadır. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.14 ve Şekil 4.18).



Resim 4.14. Amele binası 2, 2021

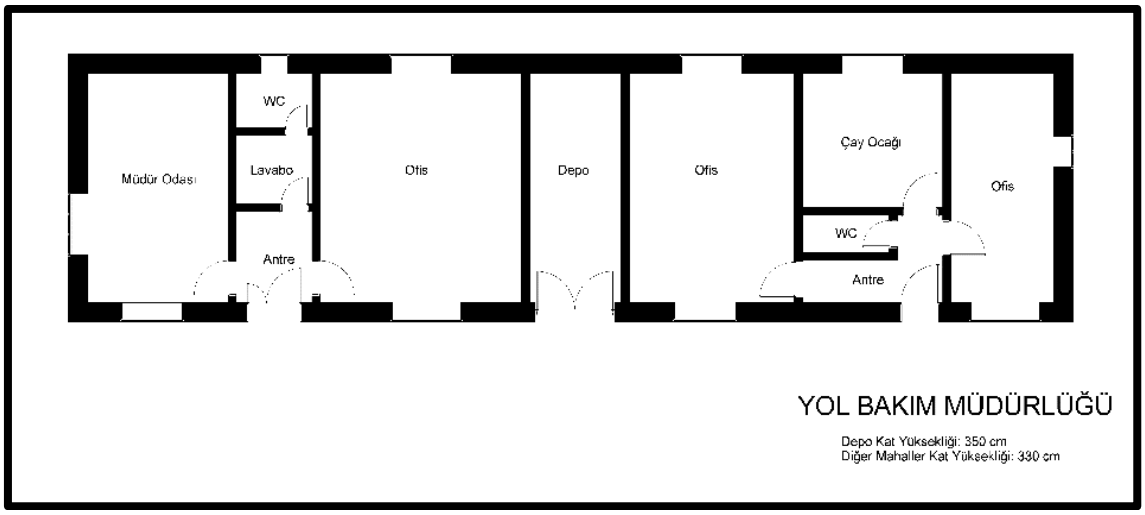


Şekil 4.18. Amele binası 2 planı (Yazarın çizimi)

Yol Bakım Hizmetleri Müdürlüğü: Dikdörtgen bir plan yapısına sahip binaya giriş kuzey yönünden sağlanmaktadır. Tek katlıdır. Yol Bakım Hizmetleri Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.15 ve Şekil 4.19).



Resim 4.15. Yol Bakım Hizmetleri Müdürlüğü, 2020

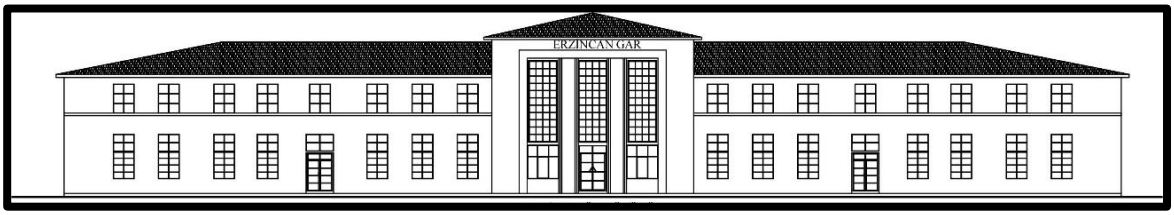


Şekil 4.19. Yol Bakım Hizmetleri Müdürlüğü planı (Yazarın çizimi)

Gar Binası: Erzincan ve Erzurum gar binaları ikiz proje olarak inşa edilmişlerdir. Erzincan gar binası inşa edildiği dönemin, II. Ulusal Mimarlık Dönemi üslubunu yansıtmaktadır. Bezemesiz, simetrik ve geometrik cephe kompozisyonuna sahiptir. Gar binasının güney cephesi masif duvarları, geniş cam yüzeyli anıtsal girişi ve iki yöne uzanan kolları ile simetrik bir görünüme sahiptir (Resim 4.16 ve Şekil 4.20).



Resim 4.16. Gar binası güney cephesi, 2020



Şekil 4.20. Gar binası güney cephesi (TCDD Erzincan Müdürlüğü Arşivi'nden referansla yazar tarafından düzeltmeler yapılarak tekrar çizilmiştir)

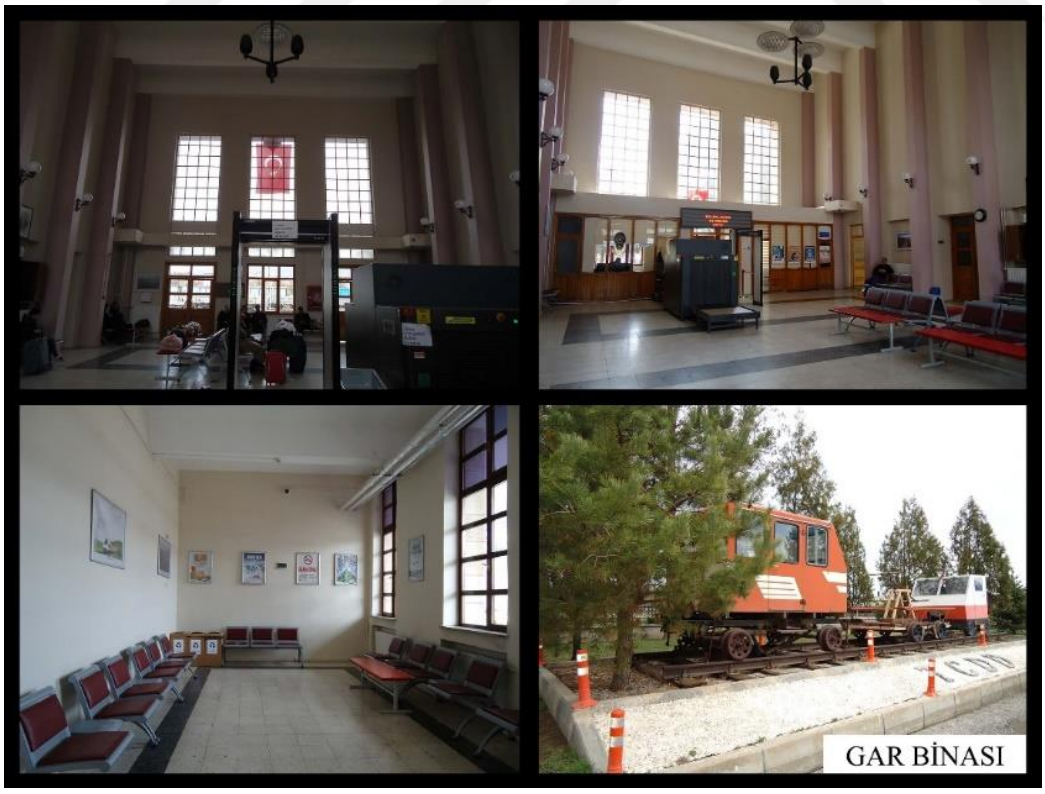
Kuzey cephesinin ortasında konumlamış 90/230 cm ölçülerinde çift kanatlı iki adet kapı ile büyük hole geçiş sağlanmaktadır. Kapıların üzerinde 180/270 cm ölçülerinde üç sıra pencere düzenlenmesi yer almaktadır. Kuzey cephesinin ana hole giriş kapılarının, batı ucunda 150 cm genişliğinde bir giriş kapısı, doğu ucunda ise yine aynı ölçülerde iki adet giriş kapısı bulunmaktadır. Bu giriş kapıları personel odalarına ve teknik birimlere açılmaktadır. Zemin ve birinci katta toplam 28 pencere bulunmaktadır. Zemin kattaki pencerelerin üzerinde cepheyi dikeyde ikiye bölecek biçimde yer alan gölgelik bulunmaktadır (Resim 4.17, Resim 4.18 ve Resim 4.19).



Resim 4.17. Gar binası kuzey cephesi, 2020

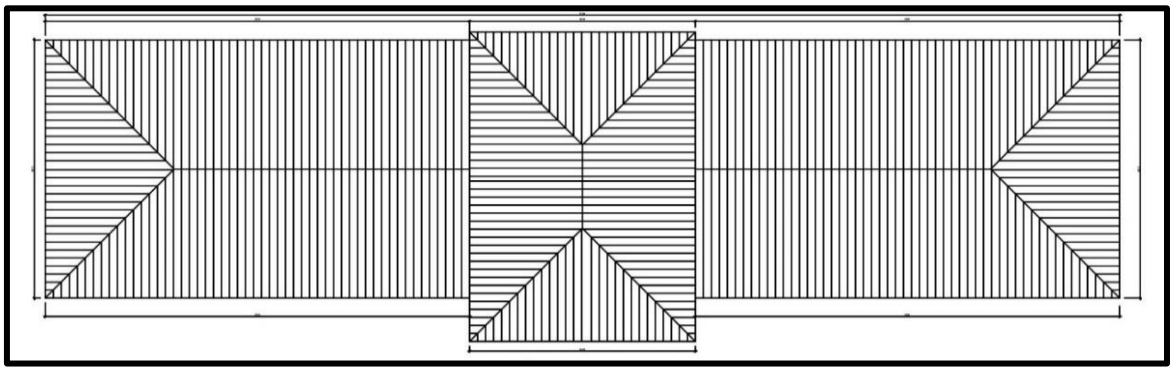


Resim 4.18. Gar binası doğu cephesi ve saçak detayları, 2020



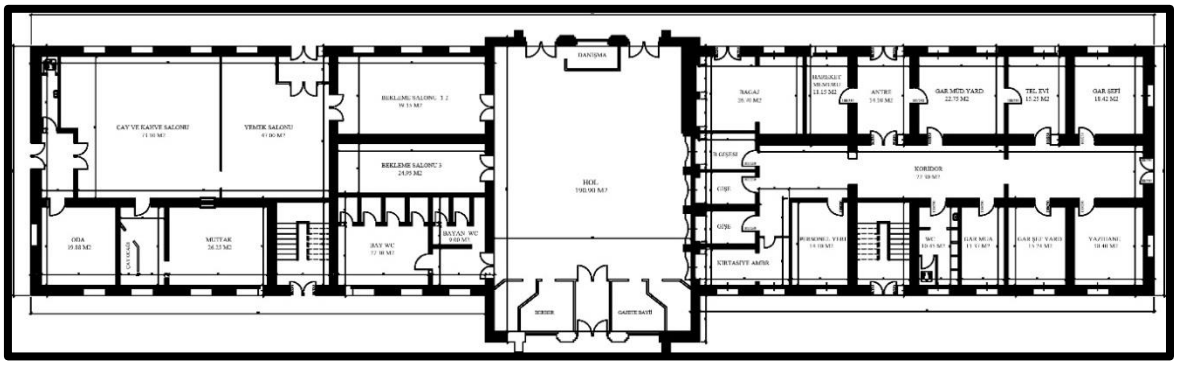
Resim 4.19. Gar binası, 2020

Yapı kırma çatı ile örtülmüştür (Şekil 4.21).

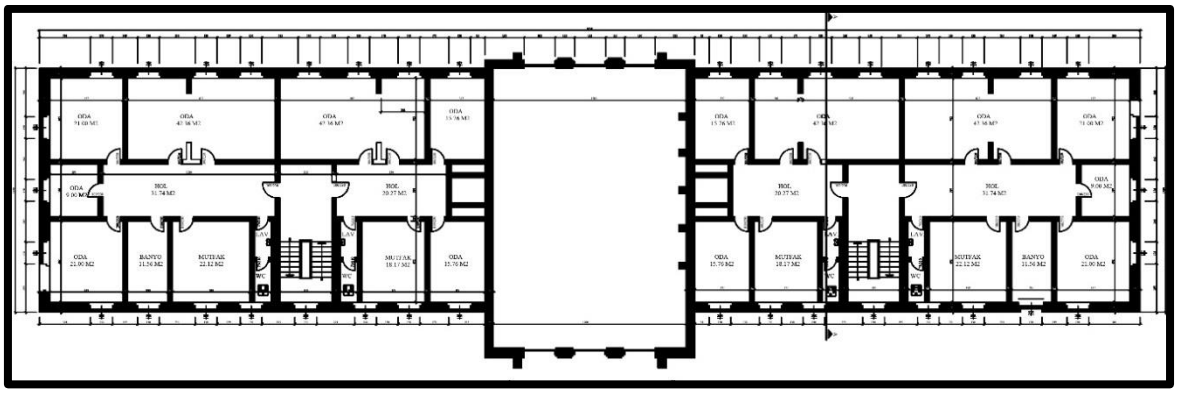


Şekil 4.21. Gar binası çatı planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü Arşivi)

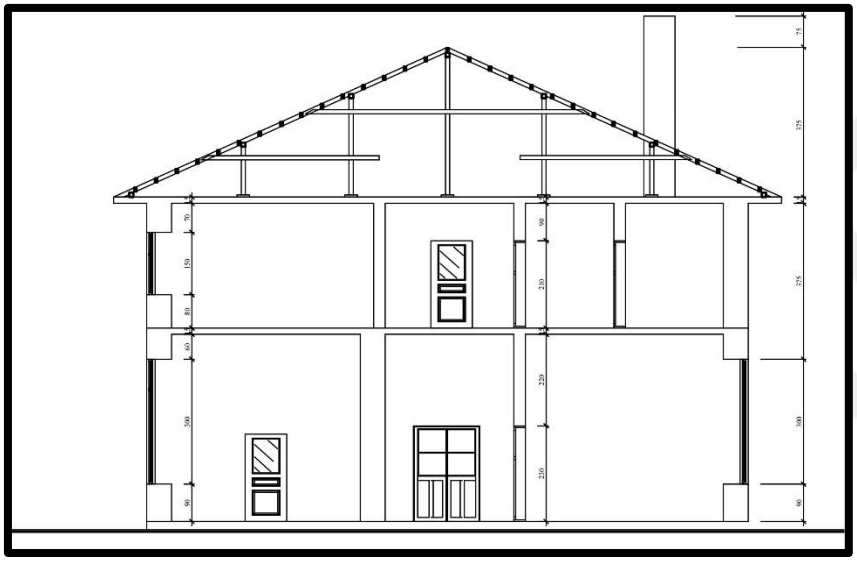
65,50 x 14,40 metrelik zemin kat ve yine aynı ölçülerde 65,50 x 14,40 metrelik birinci kattan oluşmaktadır. Ölçülerden de anlaşılacağı üzere dikdörtgen bir plan şemasına sahiptir. Yapının büyük hol olarak adlandırılan bölümü iki kat yüksekliğindedir. Gar binasının zemin katında bekleme salonları, gişeler, personel odaları ve teknik birimler konumlanmıştır. Bu katın üzerinde yükselen diğer kat lojman olarak kullanılmaktadır. 4 adet daire mevcuttur (Şekil 4.22, Şekil 4.23 ve Şekil 4.24).



Şekil 4.22. Gar binası zemin kat planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 4.23. Gar binası birinci kat planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü Arşivi)



Şekil 4.24. Gar binası AA kesiti (TCDD Erzincan Müdürlüğü Arşivi)

Malzeme olarak, gar binasının subasman kotunda moloz taş, subasman kotundan çatı kotuna kadar sarımtırak kesme taş kullanılmıştır.

Gar binası ile ilgili gerçekleştirilen incelemeler sonucunda binanın 1930'larda Almanya ve İtalya'da yaygınlaşarak Türkiye'yi de etkileyen "ulusal mimarlık" kavramından ve dönemin mimarlık ortamından izler taşıdığı görülmektedir. Ayrıca yapı, 1939 depreminden günümüze ulaşan birkaç yapıdan biri olması ile büyük bir önem taşımaktadır. Günümüzde halen işlevini sürdürmektedir (Resim 4.20).



Resim 4.20. Gar binası maket, 2020

Garaj: Tek katlıdır. Özgün işlevini sürdürmektedir (Resim 4.21).



Resim 4.21. Garaj, 2020

Yatakhane ve Dispeçerlik: İki ayrı kütleden oluşmaktadır. Yatakhane bölümü iki katlı, dispeçerlik[14] bölümü tek katlıdır. Fiziksel olarak iyi durumdadır. Özgün işlevini sürdürmektedir (Resim 4.22).

[14] Dispeçer: Demiryolu trafiğini izleyen ve kontrol eden personeldir.



Resim 4.22. Yatakhane ve dispeçerlik, 2020

Revizörlük: Dikdörtgen bir plan yapısına sahip binaya giriş kuzey yönünden sağlanmaktadır. Tek katlıdır. Çalışanlar için ofis olarak kullanılmaktadır. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.23).



Resim 4. 23. Revizörlük, 2020

Makasçı Dinlenme Yeri: Dikdörtgen bir plan yapısına sahip binanın doğu ve batı yönlerinde iki tane girişi bulunmaktadır. Tek katlıdır. Özgün işlevini sürdürmekle birlikte sendikacılık faaliyetleri de burada sürdürülmektedir. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.24).



Resim 4.24. Makasçı dinlenme yeri, 2020

4.2. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi

Özgün Adı: Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası

Bugünkü Adı: Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi (EBYÜ) Lojmanları ve ev sahipliği yaptığı ticari işletmelerin isimlerini taşımaktadır. (İpekyolu Tesisleri, Bizim Toptan Market, Ayaydın Gross Market, Samet Halı Yıkama, Eksaş A.Ş. Altın Ekmek Fırınları, Özel Erzincan Küçük Üniversiteliler Kreş ve Gündüz Bakımevi)

Konumu: Gülabibey Mahallesi, Sümerbank Caddesi 24100 Merkez/Erzincan

Kuruluş Yılı: 1949-1964

İşlevi: Endüstri Yerleşkesi

Mülkiyeti: 1996 yılında özelleştirilene kadar Sümerbank'a ait olan yerleşke içindeki yapılar günümüzde EBYÜ ve özel ticari firmalara tahsis edilmiştir.

Yüklenici Firma: Sümerbank

Koruma Kararı: Tescillenmemiştir.

Tarihsel Gelişim Süreci: Erzincan'ın 13. yüzyıldan beri dokumacılık imalatında önemli bir merkez olduğu ve üretilen kumaşların "buharin" olarak adlandırıldığı bilinmektedir (Yavuz, 2017b: 98). Kent, İpek Yolu güzergahında yer almaktadır. Ayrıca 1933 yılında yazılan "İpek Böcekçiliği ve Tohumculuğu" kitabının yazarının kendini "Erzincan İpek Böcekçiliği Mektebi Müdürü" olarak tanıtması 1930'lu yıllarda kentte bir ipek böcekçiliği okulu olduğunu göstermektedir (Resim 4.25). Özetle Erzincan'da iplik ve dokuma faaliyetleri çok eskiye dayanmaktadır.



Resim 4.25. "İpek Böcekçiliği ve Tohumculuğu" kitabı ilk sayfası

Temeli 1949 yılında atılan Erzincan Bez Fabrikası'nın 1 Ocak 1954'te iplik kısmı, 1 Ocak 1964 tarihinde ise dokuma kısmı işletmeye açılmıştır. 1953 yılında Kayseri Pamuklu Sanayii işletmesine bağlanan fabrika 17 Mart 1960 yılında bu işletmeden ayrılarak Malatya Pamuklu Sanayii işletmesine bağlanmıştır (Anonim, 1973: 70-72).

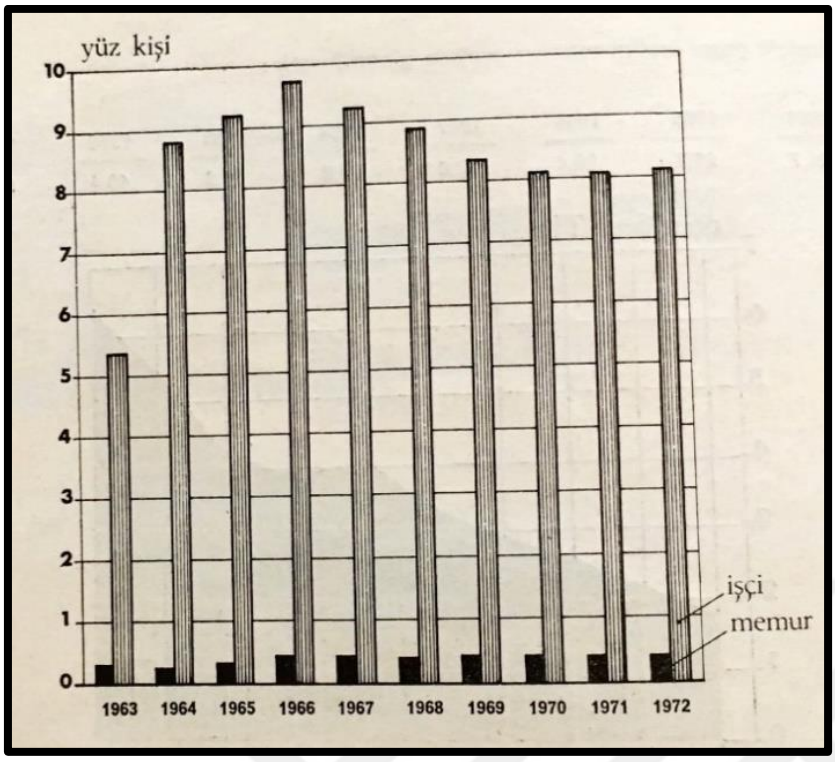
Kuruluşundan birinci beş yıllık plan dönemine kadar 19,8 milyon TL'lik yatırım harcaması yapılmıştır. 1963 yılı programına göre 3,3 milyon TL'lik bir yatırımla fabrikaya dokuma ünitesi eklenmiştir (Anonim, 1973: 70-72). İkinci beş yıllık kalkınma planında (1971 yılı programı) işletmenin iplik ünitesinin uygulama projesi için 55 milyon TL'lik bir yatırım planlanmıştır. Ancak değişen koşullardan dolayı proje değişikliğe uğramıştır (Toprak, 1988: 91).

Fabrika ikinci plan dönemi sonu itibari ile 15 080 iğ ve 321 tezgâh ile donatılmıştır. İplik ünitesinin yıllık üretim kapasitesi 1 852 tondur. Dokuma ünitesi ise yılda 10 498 000 metre kalın kumaş üretmektedir (Anonim, 1973: 70-72). Fabrikanın ürettiği ana ürünler, dokuma ipliği ve ham bezdir. Üretilen ham bez cinsleri arasında en çok kullanılanı çuval bezleridir (Anonim, 1985: 40) (Resim 4.26). İşletmenin sattığı ürünlerin başında şeker torbalığı gelmektedir. Ayrıca bu ürünler Türkiye Şeker Fabrikalarına verilmektedir (Anonim, 1973: 70-72).



Resim 4.26. Üretilen ham bezler ve çuval bezleri (Anonim, 1985: 40)

Fabrikada 1972 yılı verilerine göre 40 memur ve 818 işçi (Anonim, 1973: 70-72), 1985 yılı verilerine göre ise 50 memur ve 837 işçi çalışmaktadır (Anonim, 1985: 40) (Şekil 4.25).



Şekil 4.25. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası'na ait istihdam grafiği (Anonim, 1973: 72)

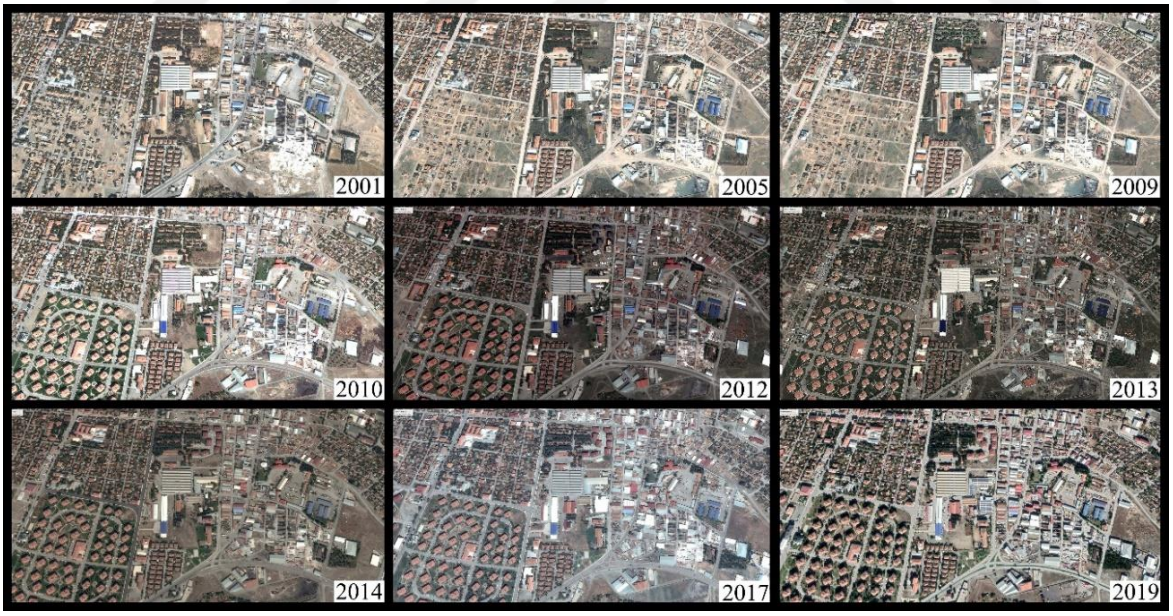


Resim 4.27. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası açılış hatıralarından (Anonim, 1949: 1)

Sümerbank Erzincan Bez (İplik) Fabrikası açılış hatıralarında yer alan afişte (Resim 4.27) atletin elinde yerleşkenin vaziyet planını taşıdığı görülmektedir. Bu afişten kurucuların modern düşünce tarzını görmek mümkündür. Plana verdikleri önem ve rasyonel düşünce biçimi, afişten okunabilmektedir.

Bugünkü Kullanım Durumu: Yerleşke yıllar içerisinde değişim ve dönüşümlere sahne olmuştur. Yerleşke içerisinde yer alan binalar, günümüzde EBYÜ'ye ait lojmanlar, kreş, sosyal tesisler ve çeşitli ticari fonksiyonlara ev sahipliği yapmaktadır. Üniversiteye ait alanda ağaç dokusu korunmuştur fakat özel işletmelere sahip alanlarda ağaç dokusunun azaldığı görülmektedir. Ayrıca özel işletmeler tarafından kullanılan fabrika ve üretim birimlerinde bilinçsizce yapılmış yıkımlar ve eklemeler olmuştur.

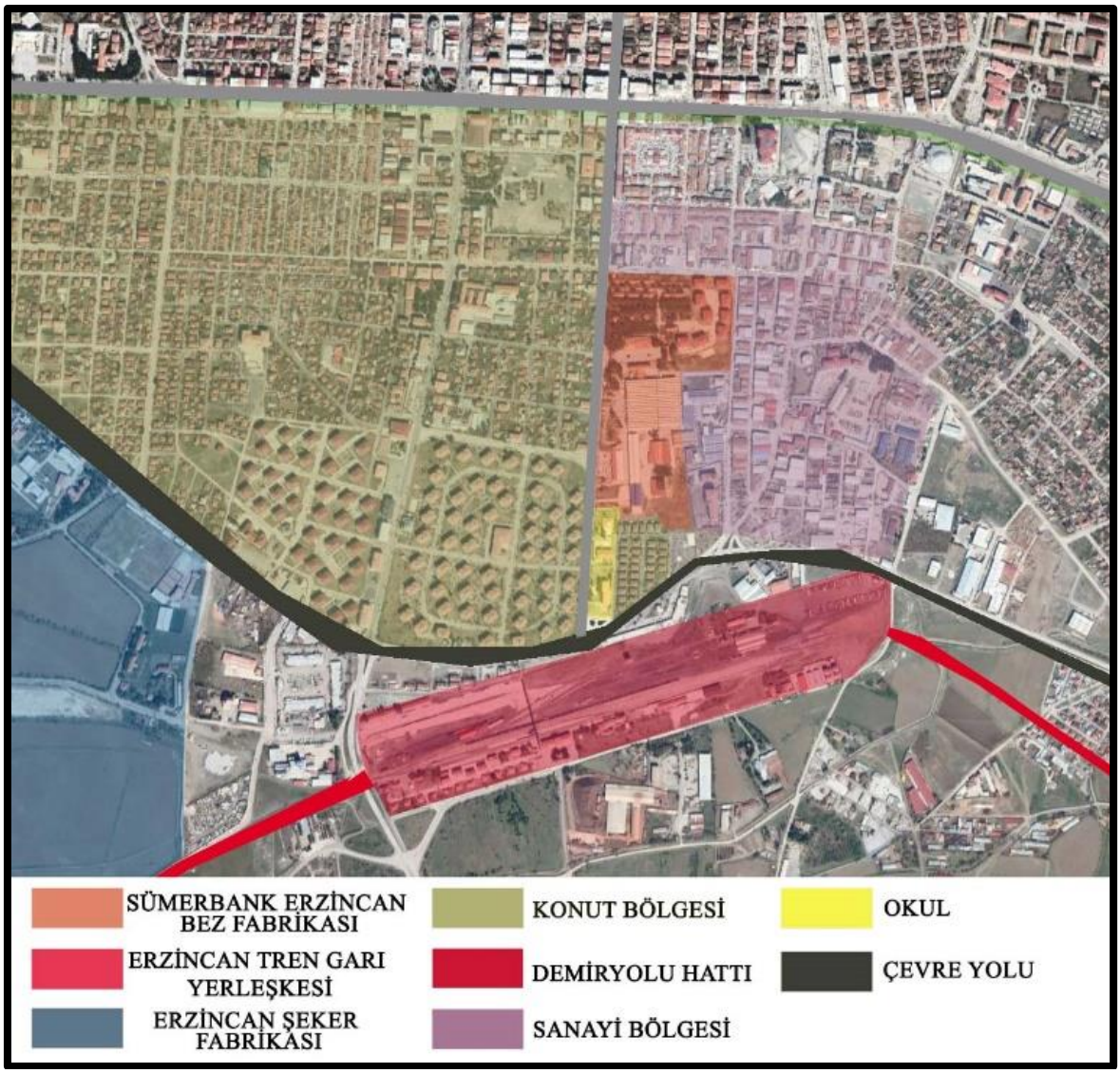
Yerleşkenin kuzeydoğusunda yer alan ve fabrikanın aktif olduğu yıllarda meyve bahçesi ve açık spor alanlarını içinde bulunduran alan tamamıyla değişmiştir. Bu alana 2012-2016 yılları arasında Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi personeli için lojman inşa edilmiştir. 2013 yılında Sümerbank yerleşkesine ait iki adet üç katlı lojman yıkılmıştır (Resim 4.28).



Resim 4.28. Yerleşkenin 2001-2019 yılları arasında geçirdiği değişimler (Google Earth'den faydalanılarak hazırlanmıştır)

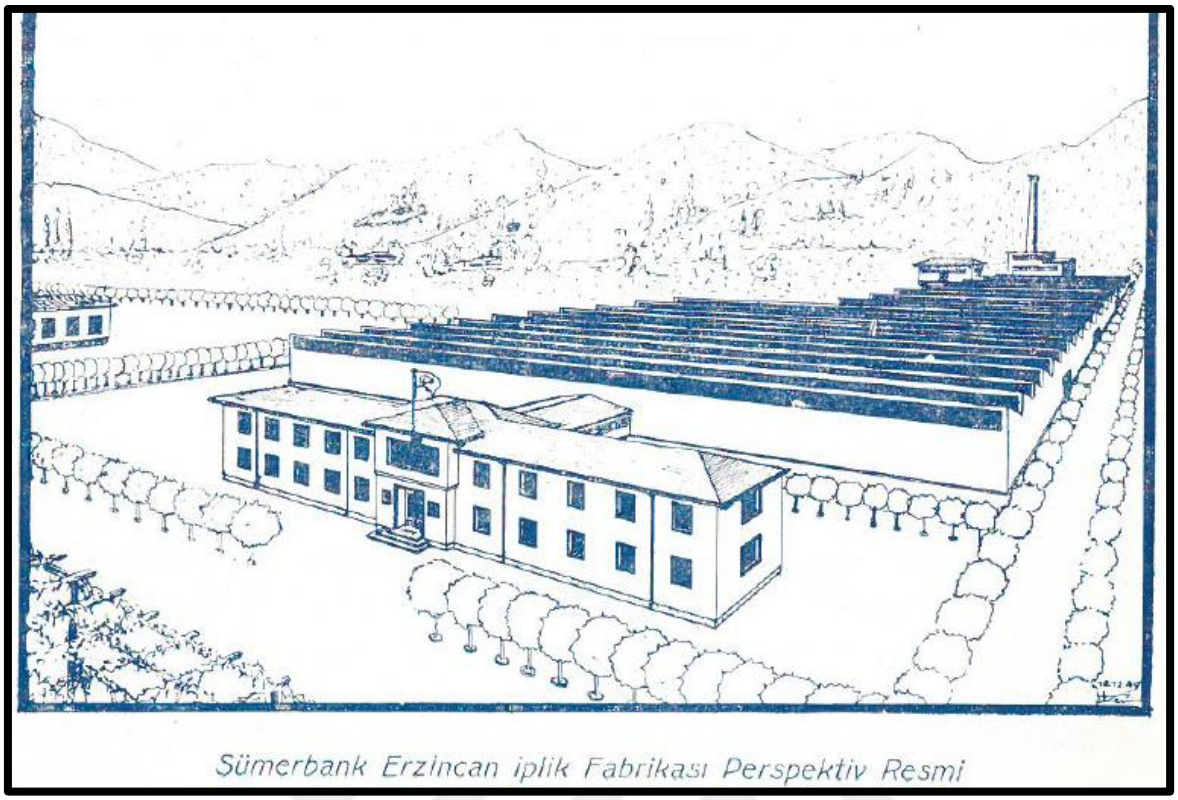
Yakın Çevresinin Niteliği: Yerleşke, Erzincan ili, Merkez ilçesi, Gülalibey Mahallesi, 129 ada 75 parsel; 2193 ada 2, 4, 5, 6 parsellerinde, yaklaşık 160 dönümlük bir arazide yer alır.

Kuzeyinde ticari alanlar, batısında sanayi alanları, doğusunda konut alanları, güneyinde ise tren garı yer alır. Yerleşkenin güneybatısında yer alan 1939 depreminden sonra kurulan muvakkat kent 2009 yılından sonra ortadan kaldırılmış ve bu alana TOKİ tarafından konutlar yapılmıştır (Resim 4.29).

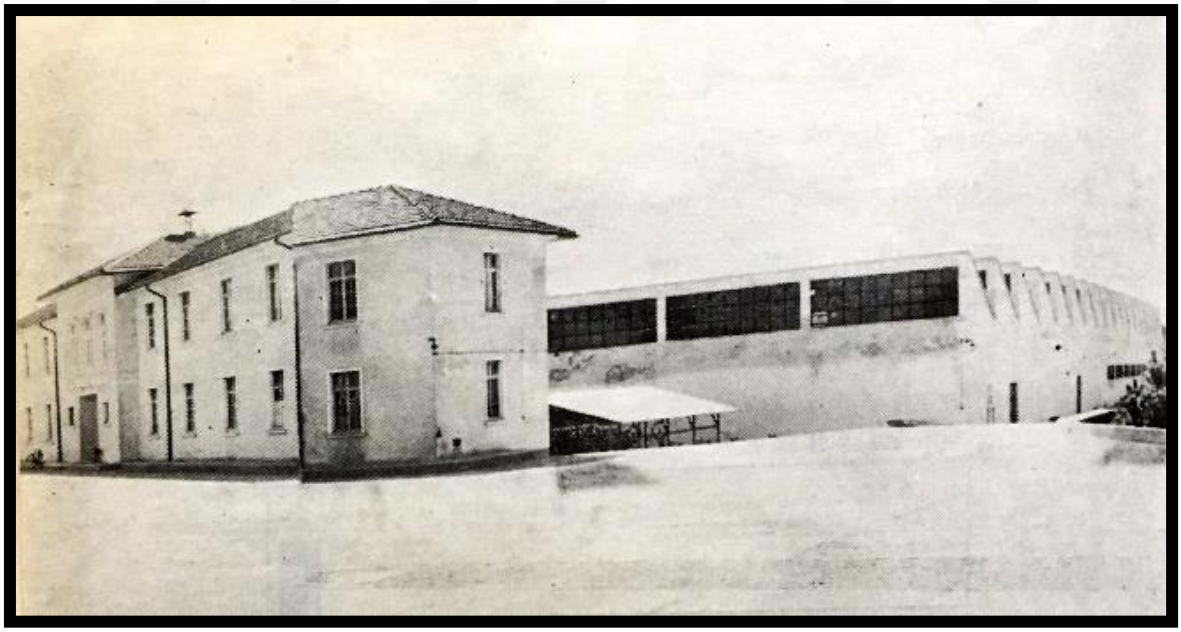


Resim 4.29. Yerleşkenin yakın çevresinin niteliği (Yazar tarafından oluşturulmuştur)

Fiziksel Durum: Yerleşke; idare binası, üretim binası, atölyeler, misafirhane, memur ve işçi vazife evleri, bekâr pavyonu, revir, elektrik santrali, kazan dairesi, eğitim salonu, itfaiye ve garaj, ambar, depo, açık spor alanları ve meyve bahçelerinden oluşmaktadır (Resim 4.30, Resim 4.31 ve Resim 4.32). Dönemin Sümerbank yerleşkeleriyle benzer şekilde, demiryolu ve karayolu ulaşım hatları göz önünde bulundurularak planlanmıştır. Yerleşke bir dekovil hattıyla tren garına bağlanmıştır.



Resim 4.30. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası açılış hatıralarından (Anonim, 1949)

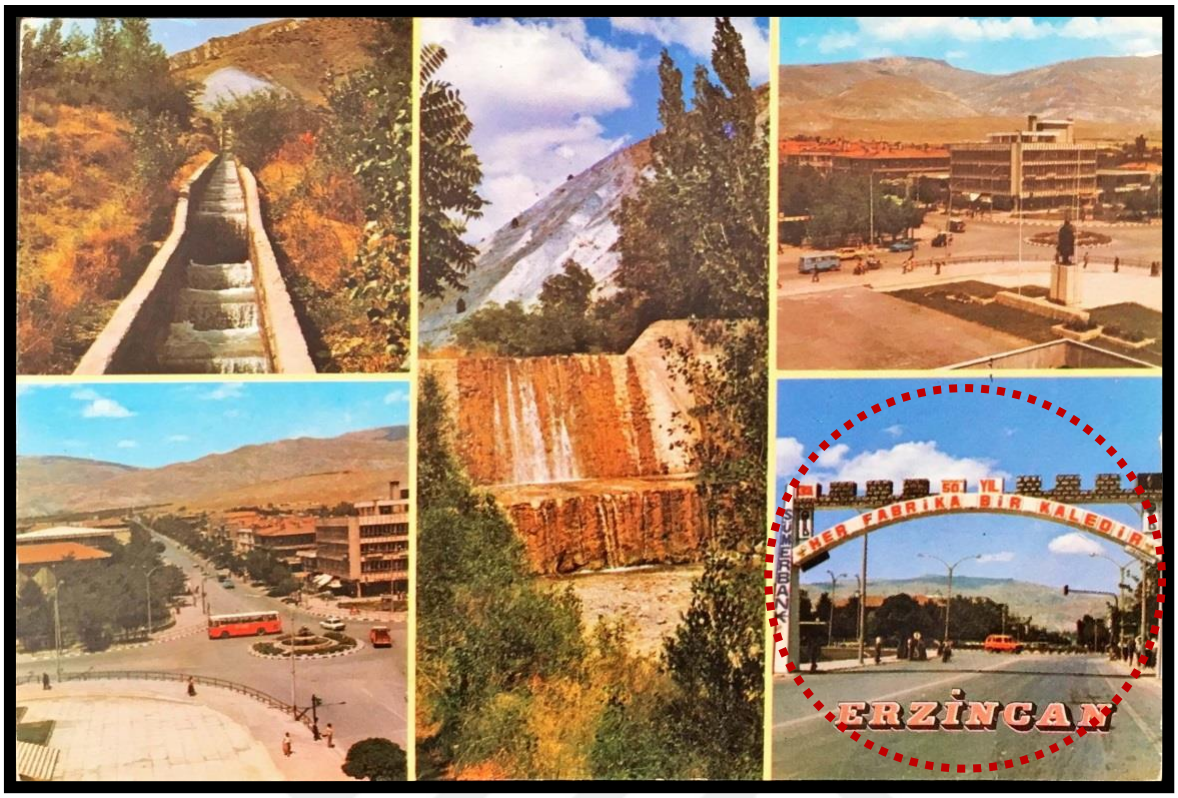


Resim 4.31. İdare ve üretim binası (Anonim, 1973)



Resim 4.32. Yerleşke fonksiyon analizi (Fabrikanın aktif olduğu döneme ait) (Fabrika çalışanı ile yapılan mülakat sonrasında oluşturulmuştur)

Gridal sistemle kurgulanmış yerleşkenin ana girişinde, geçmişte, “Her Fabrika Bir Kaledir” sloganının yer aldığı bir giriş kapısı yer almaktadır (Resim 4.33). Yerleşkenin giriş aksı, bugün var olmayan Atatürk heykelinin yer aldığı meydana ulaşmaktadır. Rasyonel kurallara dayanan üretim birimleri, kolektif sosyalleşme mekânları, çekirdek ailelere göre planlanan konut birimleri, spor alanları ve yerleşkenin güney sınırında yer alan Sümer İlkokulu ile yerleşke “devletin taşradaki uzantısı” olarak kurgulanmıştır.



Resim 4.33. Kartpostal Sağ Alt Köşede Yerleşke Giriş Kapısı "Her Fabrika Bir Kaledir"

Yerleşke içerisinde üretim birimleri ve konaklama birimleri net bir şekilde birbirlerinden ayrılmışlardır. Yönetim ve üretim binası tüm yerleşimin merkezinde, birbirine bitişik şekilde konumlanmıştır. Üretim binasının kuzeyinde gridal yerleşim düzeni ile fabrikaya ait farklı plan tiplerinde lojman yapılarının varlığı görülmektedir.

Günümüzde yerleşkeyi oluşturan binaların farklı işlevlerle kullanımı, yerleşkenin bütünlüğünü ve anlamını kaybetmesine neden olmuştur.

İller Bankası'ndan elde edilen 1981, 1987, 1996 yılları imar planları incelendiğinde (Şekil 4.26, Şekil 4.27, Şekil 4.28 ve Şekil 4.29);

1981, 1987 yılları imar planlarında yerleşkenin güneyinde ilkokul binası için parsel ayrıldığı; 1996 yılı imar planında ise Sümer İlköğretim okulunun inşa edilmiş olduğu görülmektedir. 1981 ve 1987 yılları imar planlarında yerleşkenin doğusunda fabrika sahası olarak görülen alanların, 1996 yılı imar planında parsellendiği görülmektedir. Günümüzde bu bölge küçük çaplı sanayi işletmelerini içermektedir. 1981 ve 1987 yılları imar planlarında yerleşkenin güneydoğusunda fabrika sahası olarak görülen alan, 1996 yılı imar

planında Erzincan Belediyesi Çıraklık Okulu olarak yer almaktadır. Günümüzde bu çıraklık okulunun bulunduğu yerde Hezarfen Ahmet Çelebi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi bulunmaktadır.

1981 ve 1987 yılları imar planlarında yerleşkenin güneyinde lojman olarak görülen parsellerde, 1996 yılı imar planında yapılaşma olduğu görülmektedir. Bu parseller lojman olarak planlanmışlardır. Fakat iktisadi sebeplerle bu lojmanların inşa edilemediği düşünülmektedir. Dönemin konut politikaları göz önüne alındığında, kooperatiflere sağlanan kolaylıklarla bu alana Sümer Yapı Kooperatifi tarafından iki katlı yığma yapılar inşa edilmiştir.



Şekil 4.26. Erzincan 1981 yılı imar planı 1/1000 ölçek (İller Bankası)



Şekil 4.27. Erzincan 1987 yılı imar planı 1/5000 ölçek (İller Bankası)



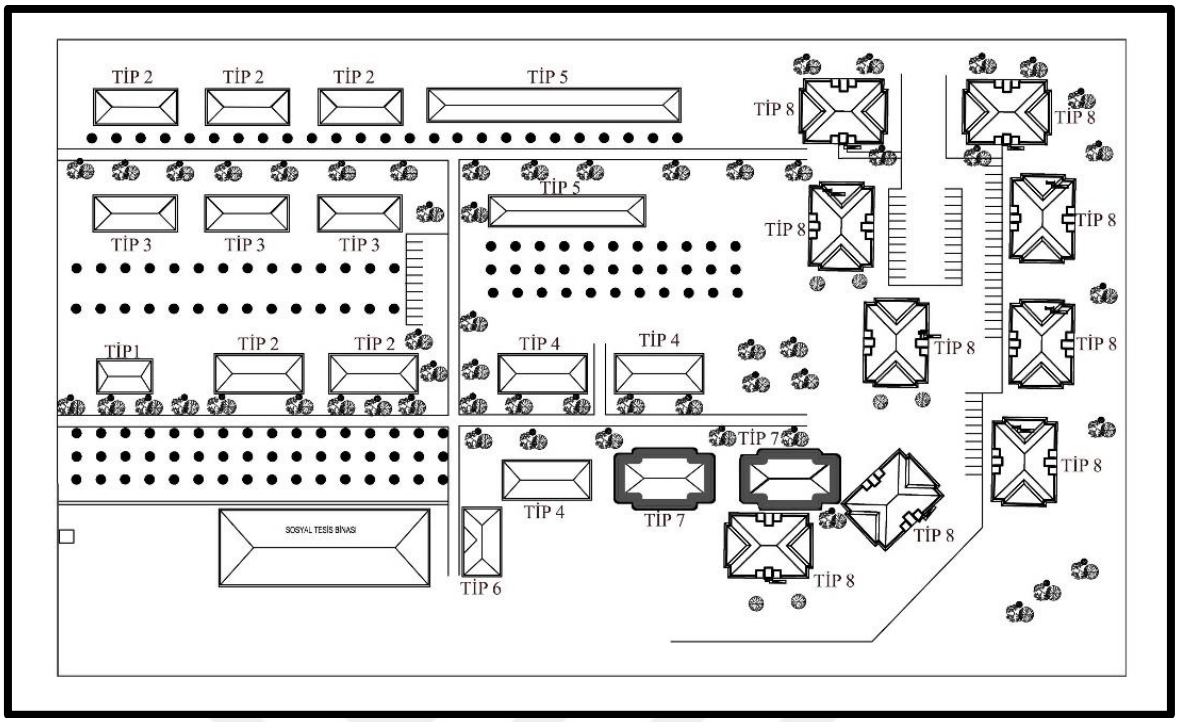
Şekil 4.28. Erzincan 1987 yılı imar planı 1/1000 ölçek (İller Bankası)



Şekil 4.29. Erzincan 1996 yılı imar planı 1/1000 ölçek (İller Bankası)

Lojmanlar

Lojman yapılarının bir araya gelişleri, açık toplanma mekânları tanımlamaktadır. Yerleşke içindeki lojman alanının yoğun yeşil doku içindeki gridal düzenleri, kent dokusuyla benzerlik göstermektedir (Şekil 4.30).

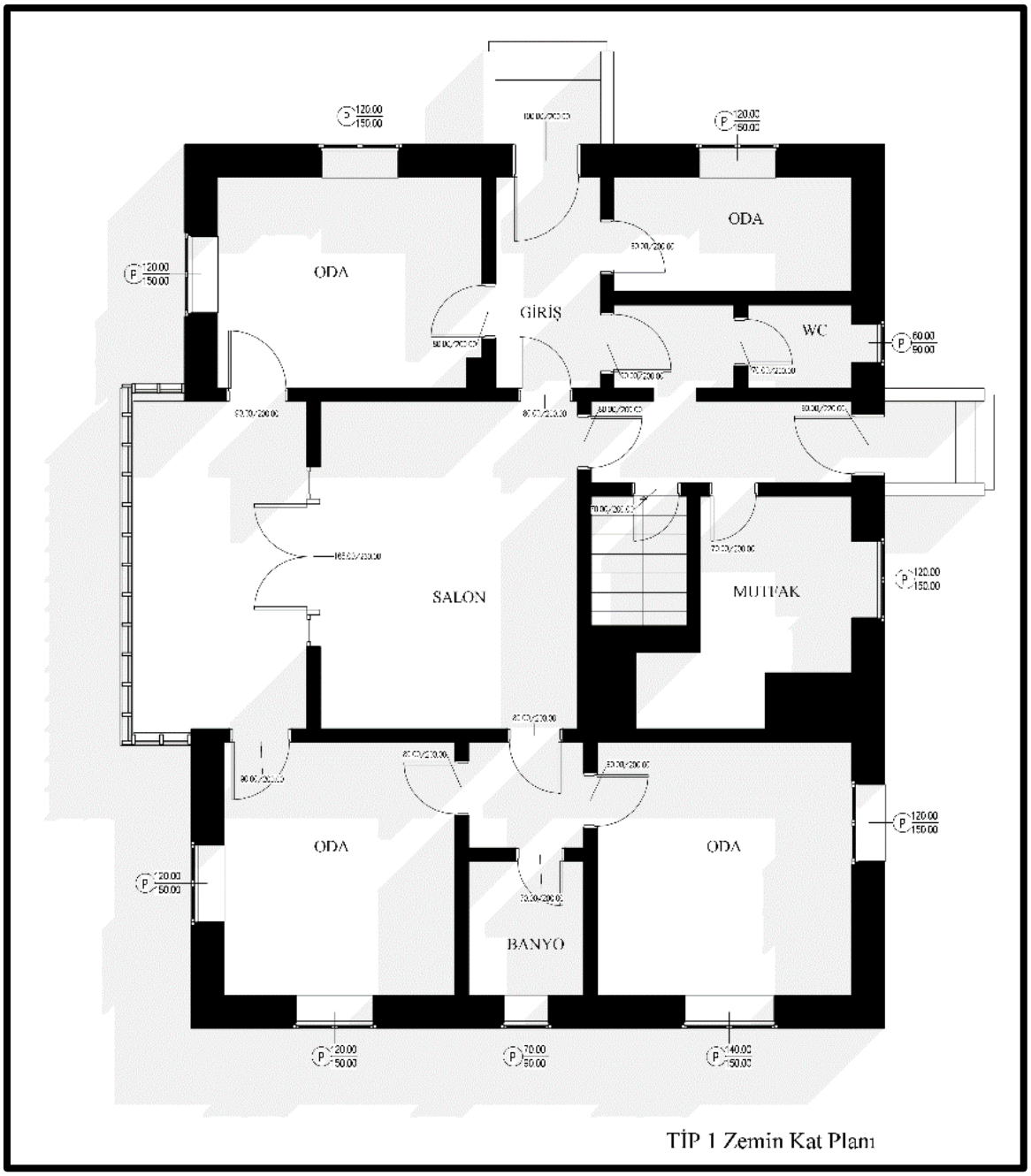


Şekil 4.30. Bez fabrikası lojman tipleri gösterimi (Yazar tarafından oluşturulmuştur)

Tip 1 olarak adlandırılan lojmandan bir adet olması, yerleşkenin batı yönünde caddeye yakın konumlanması ve en fazla taban alanına sahip olması nedeniyle, bu lojmanın yönetici kadrosuna yönelik yapılmış olabileceği düşünülmektedir. Giriş holü, 5 oda ve ıslak hacimlerden oluşmaktadır. Yapı bodrumlu, tek katlı yığma bir yapıdır. Bu lojman tipinde mutfak, bir koridor bağlantısı ile bahçeye açılmaktadır. Mekânsal kurgusu ve cephe düzeni özgünlüğü büyük ölçüde korunmuştur. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.34 ve Şekil 4.31).



Resim 4.34. Lojman tip 1, 2020



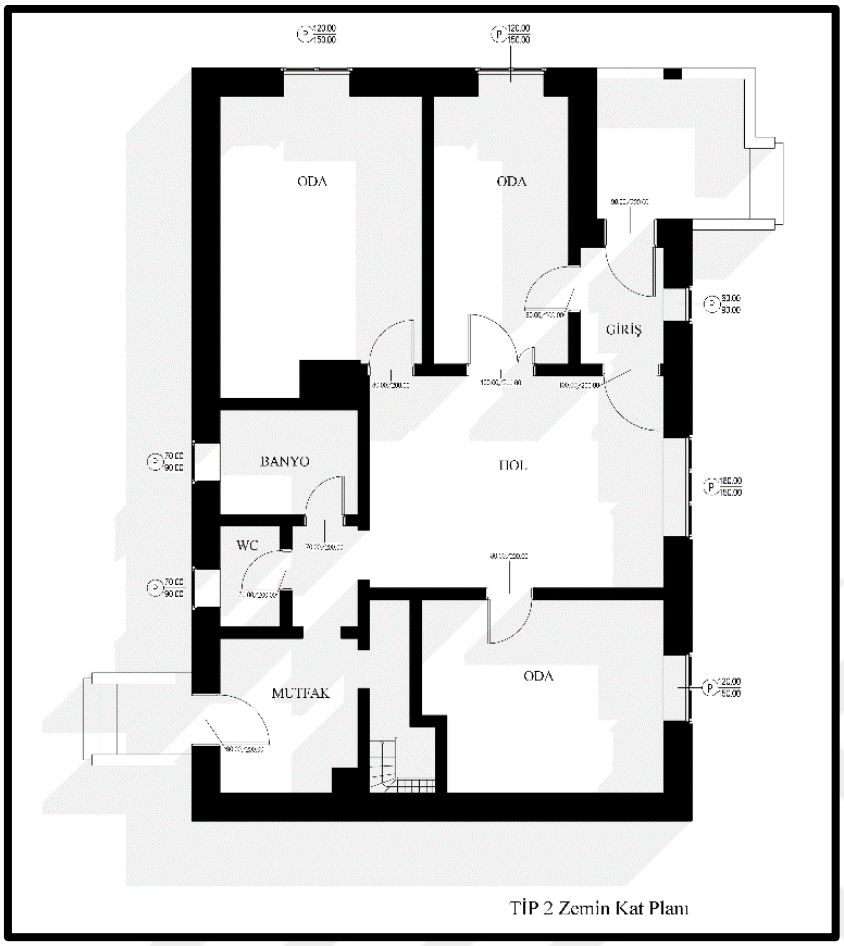
Şekil 4.31. Lojman tip 1 planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi'nden referansla yazar tarafından eklemeler yapılarak yeniden çizilmiştir)

Tip 2 olarak adlandırılan lojman iki konutun bitişik nizam yan yana getirilmesiyle oluşturulmuştur. Giriş holü, 3 oda ve ıslak hacimlerden oluşmaktadır. Plan şemasında giriş holünün biçimlenişi geleneksel konutlardaki sofa mekanına referans vermektedir. Bu lojman tipinde mutfak doğrudan bahçeye açılmaktadır. Yapılar, bodrumlu, tek katlıdır. Yığma sistemle inşa edilmiştir. Mekânsal kurgusu ve cephe düzeni özgünlüğü büyük

ölçüde korunmuştur. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.35, Resim 4.36 ve Şekil 4.32).



Resim 4.35. Lojman tip 2, 2020



Şekil 4.32. Lojman tip 2 planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi'nden referansla yazar tarafından eklemeler yapılarak yeniden çizilmiştir)

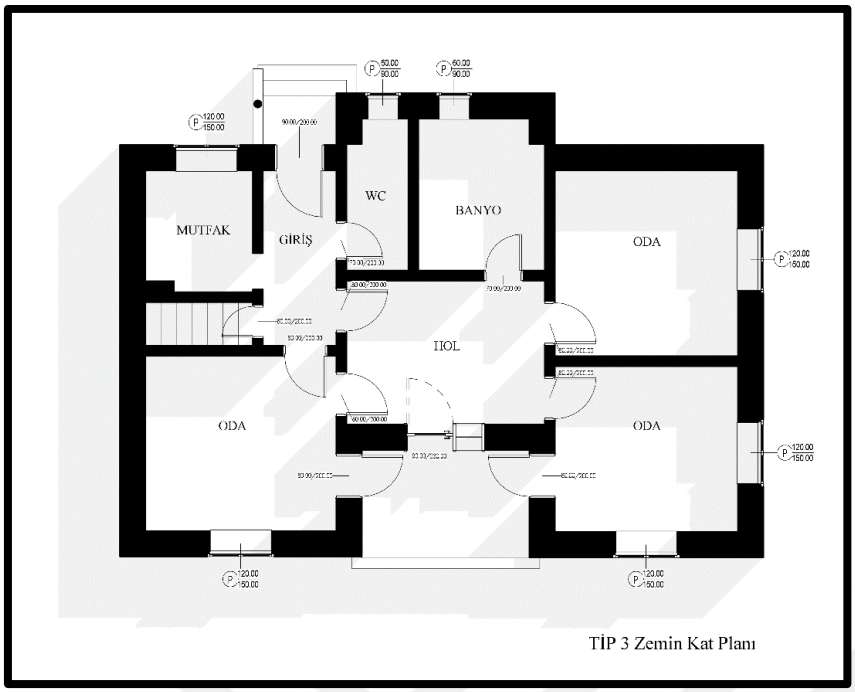


Resim 4.36. Tip 2 iç mekân, 2020

Tip 3 olarak adlandırılan lojmanlar, iki konutun bitişik nizam inşası ile oluşmuştur. Giriş holü, 3 oda ve ıslak hacimlerden oluşmaktadır. Cephe ve plan düzeni ile tip 2'den ayrışmaktadır. Bodrumlu ve tek katlı yapılar, yığma sistemle inşa edilmiştir. Mekânsal kurgusu ve cephe düzeni özgünlüğü büyük ölçüde korunmuştur. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.37 ve Şekil 4.33).



Resim 4.37. Lojman tip 3, 2020

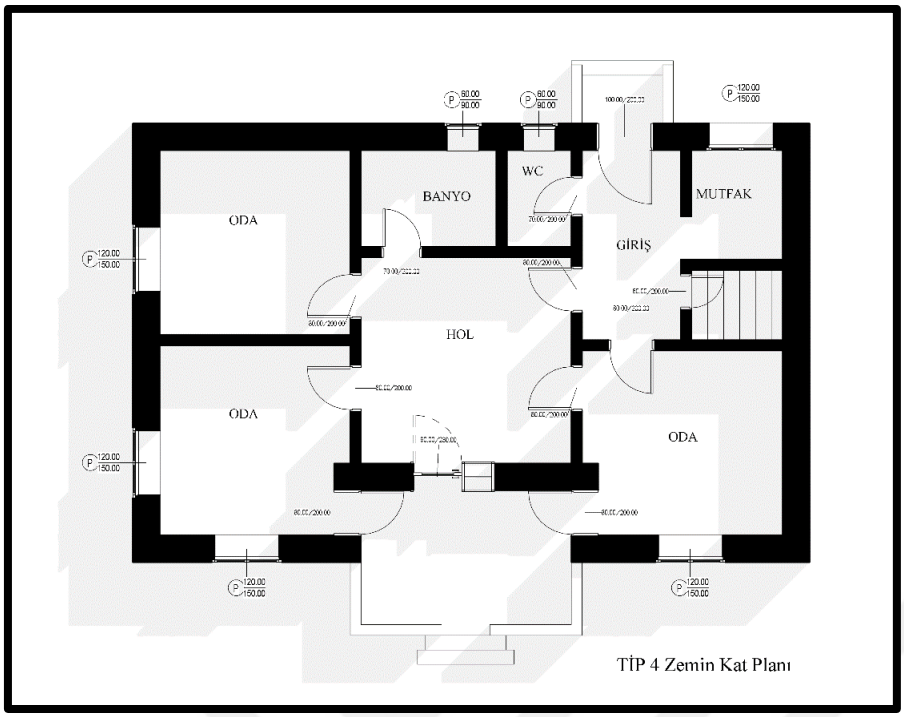


Şekil 4.33. Lojman tip 3 planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi'nden referansla yazar tarafından eklemeler yapılarak yeniden çizilmiştir)

Tip 4 olarak adlandırılan lojmanlar, iki konutun bitişik nizam inşası ile oluşmuştur. Giriş holü, 3 oda ve ıslak hacimlerden oluşmaktadır. Cephe ve plan düzeni ile tip 3 ile benzer olsa da büyüklük bakımından farklılaşmaktadır. Bodrumlu ve tek katlı yapılar, yığma sistemle inşa edilmiştir. Mekânsal kurgusu ve cephe düzeni özgünlüğü büyük ölçüde korunmuştur. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.38 ve Şekil 4.34).



Resim 4.38. Lojman tip 4, 2020

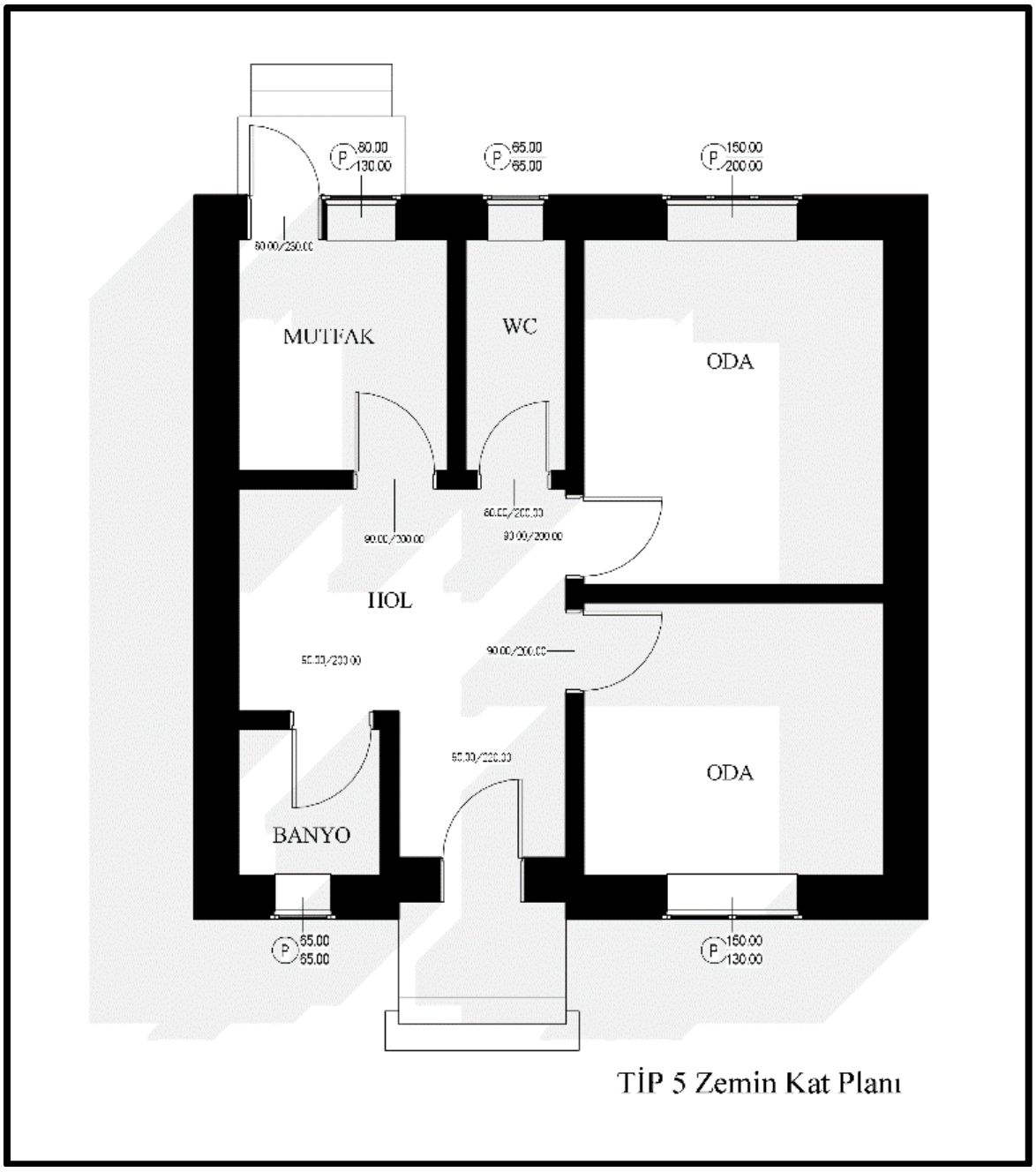


Şekil 4.34. Lojman tip 4 planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi'nden referansla yazar tarafından eklemeler yapılarak yeniden çizilmiştir)

Tip 5 olarak adlandırılan lojmanlar, bitişik nizam konutlardan oluşmaktadır. Giriş holü, 2 oda ve ıslak hacimlerden oluşmaktadır. Tip 2 ile benzer olarak plan şemasında geleneksel konutlardaki sofa mekanına referans verilmektedir. Bu lojman tipinde, mutfak doğrudan bahçeye açılmaktadır. Mekânsal kurgusu ve cephe düzeni özgünlüğü büyük ölçüde korunmuştur. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.39 ve Şekil 4.35).



Resim 4.39. Lojman tip 5, 2020



Şekil 4.35. Lojman tip 5 planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi'nden referansla yazar tarafından eklemeler yapılarak yeniden çizilmiştir)

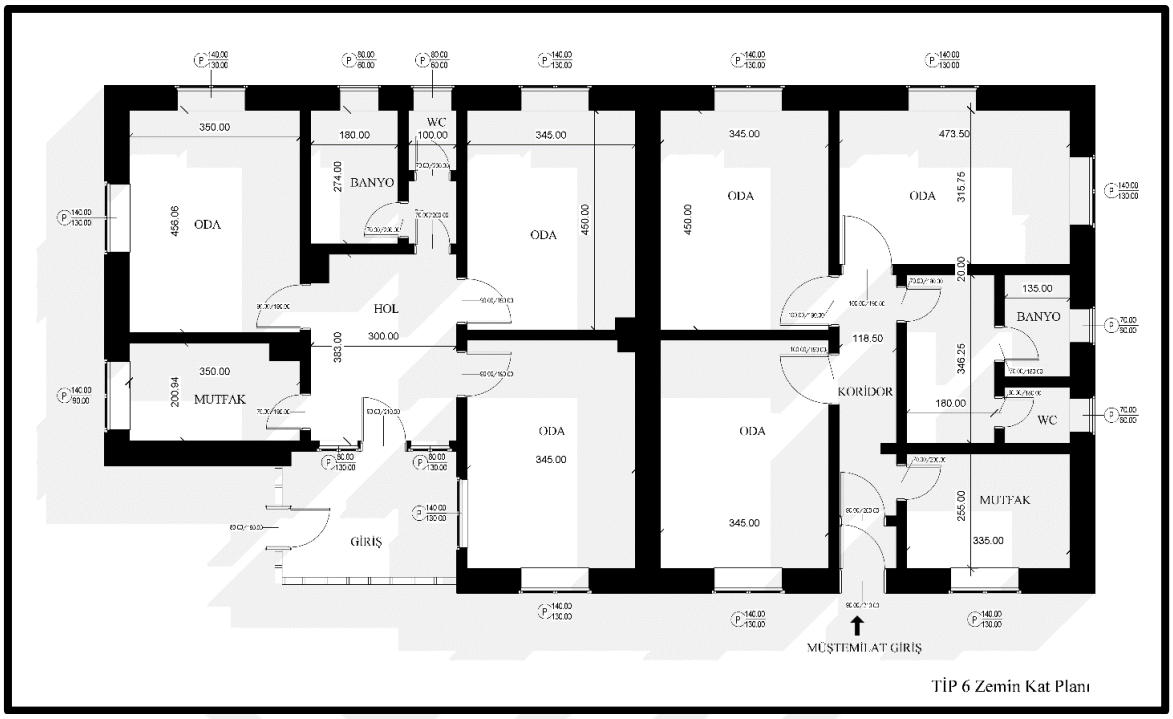
Tip 6 olarak adlandırılan lojmandan yalnızca bir tane inşa edilmiştir. Bu lojman tipinde, yapıya bitişik müştemilat mevcuttur. Bu tip lojman, lokal ve misafirhane binasına yakın konumlanmıştır. Bu durum, yönetim kadrosuna yönelik tasarlanmış olabileceğini düşündürmektedir. Tek katlı yapı, yığma sistemle inşa edilmiştir. Mekânsal kurgusu ve cephe düzeninin özgünlüğü büyük ölçüde korunmuştur. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.40, Resim 4.41, Resim 4.42, Resim 4.43 ve Şekil 4.36).



Resim 4.40. Lojman tip 6, 2020



Resim 4.41. Lojman tip 6, 2020



Şekil 4.36. Lojman tip 6 planı (Yazarın çizimi)

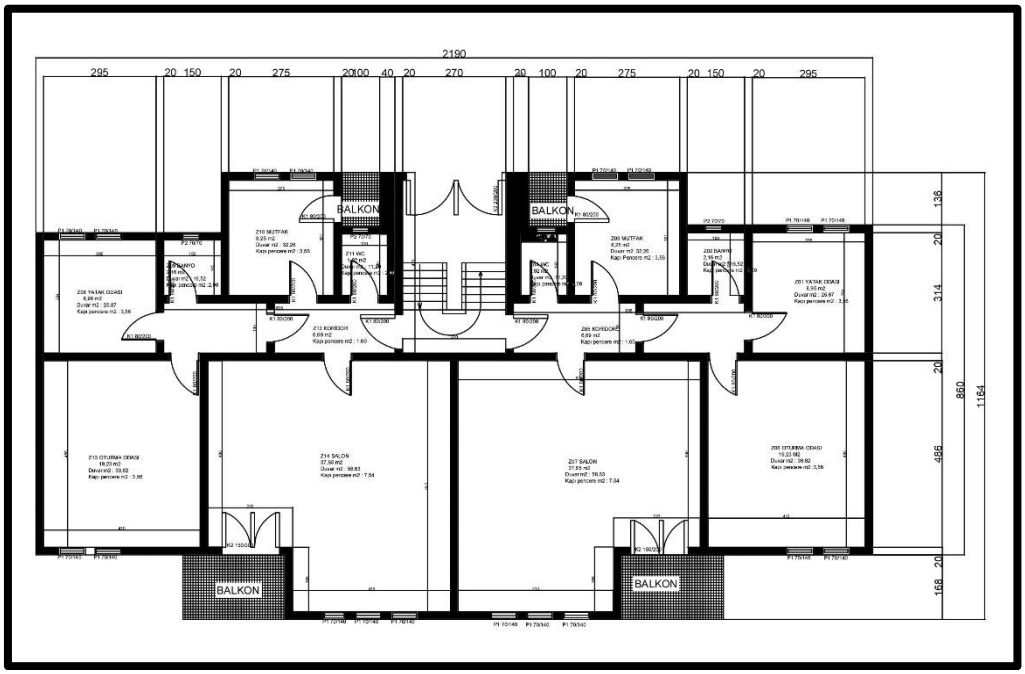


Resim 4.42. Tip 6 iç mekân, 2020

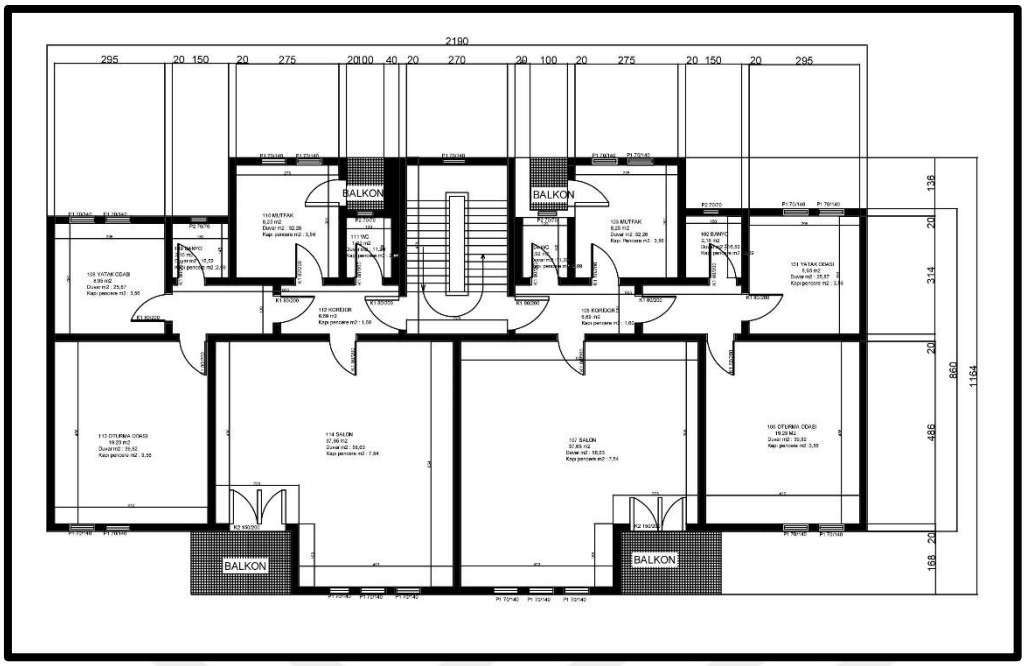


Resim 4.43. Tip 6 iç mekân, 2020

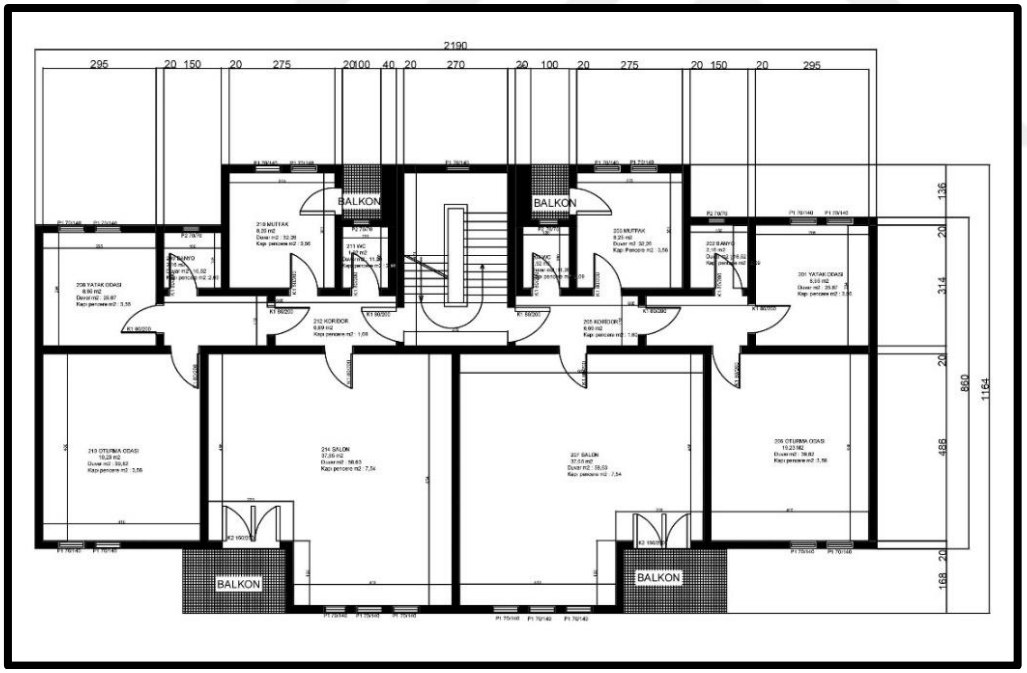
Tip 7 olarak adlandırılan lojmanlar 2013 yılında yıkılmıştır. Üç oda ve ıslak hacimlerden oluşmaktadır. Her katta iki daire olmak üzere bir blokta altı daire bulunmaktadır. Bu plan tipinde odaların koridor etrafında biçimlendiği görülmektedir (Şekil 4.37, Şekil 4.38 ve Şekil 4.39).



Şekil 4.37. Lojman tip 7 zemin kat planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



Şekil 4.38. Lojman tip 7 birinci kat planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



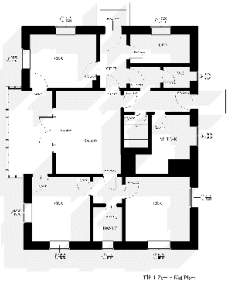
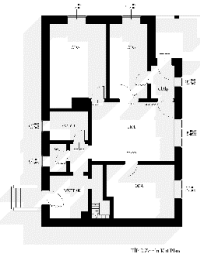
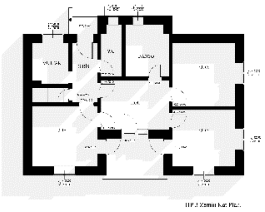
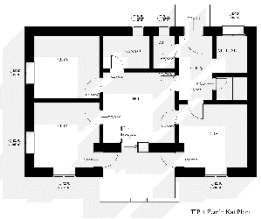
Şekil 4.39. Lojman tip 7 ikinci kat planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)

Tip 8 olarak adlandırılan lojmanlar üniversite tarafından, 2012-2016 yılları arasında vaziyet planında meyve bahçeleri ve spor sahası olarak gösterilen alana yaptırılmıştır (Resim 4.44).



Resim 4.44. Fabrika yerleşkesinde EBYÜ tarafından yaptırılan lojmanlar, 2019

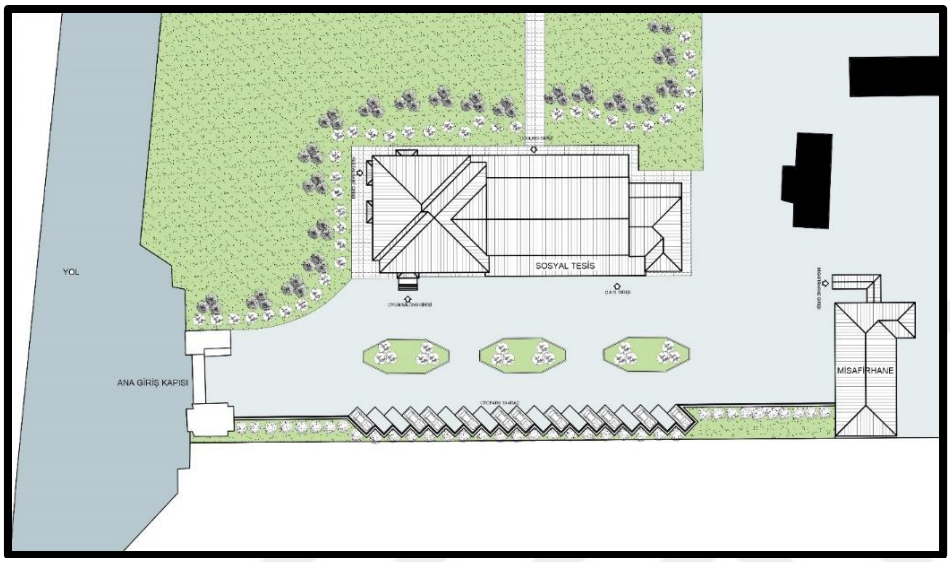
Çizelge 4.2. Bez fabrikası lojmanlar

BİNA İSMİ	Lojman Tip 1	Lojman Tip 2	Lojman Tip 3	Lojman Tip 4
PLAN ŞEMASI				
FOTOĞRAF				
TESCİL DURUMU	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.
YAPIM TEKNİĞİ	Yığma	Yığma	Yığma	Yığma
YAPIM MALZEMESİ	Tuğla	Tuğla	Tuğla	Tuğla
KAT SAYISI	Bodrum+Zemin	Bodrum+Zemin	Bodrum+Zemin	Bodrum+Zemin
ÖZGÜN İŞLEV	Lojman	Lojman	Lojman	Lojman
GÜNCEL İSLEV	Lojman	Lojman	Lojman	Lojman
YAPIM TARİHİ	1949 (Kesin bilinmiyor)	1949 (Kesin bilinmiyor)	1949 (Kesin bilinmiyor)	1949 (Kesin bilinmiyor)

Çizelge 4.2. (devam) Bez fabrikası lojmanlar

Lojman Tip 8	Lojman Tip 7	Lojman Tip 6	Lojman Tip 5
	Yok		
Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.	Tescilli değil.
Betonarme	Betonarme	Yığma	Yığma
Beton+ Tuğla	Beton+ Tuğla	Tuğla	Tuğla
Bodrum+ 4 Kat	Zemin+2 Kat	Tek katlı	Tek katlı
Lojman	Lojman	Lojman	Lojman
Lojman	Yıkılmış	Lojman	Lojman
2012-2016	1987-1996 yılları arası (Kesin bilinmiyor)	1949 (Kesin bilinmiyor)	1949 (Kesin bilinmiyor)

Lokal ve sinema salonu binası: Lokal- sinema salonu ve misafirhane fonksiyonları yönetim binası ile bir meydan tanımlamaktadır (Şekil 4.40). Lojmanlar ile üretim mekânları arasında yer alan bu yapılar ve Atatürk Meydanı, yaşama ve çalışma fonksiyonları arasında bir sınır oluşturur.

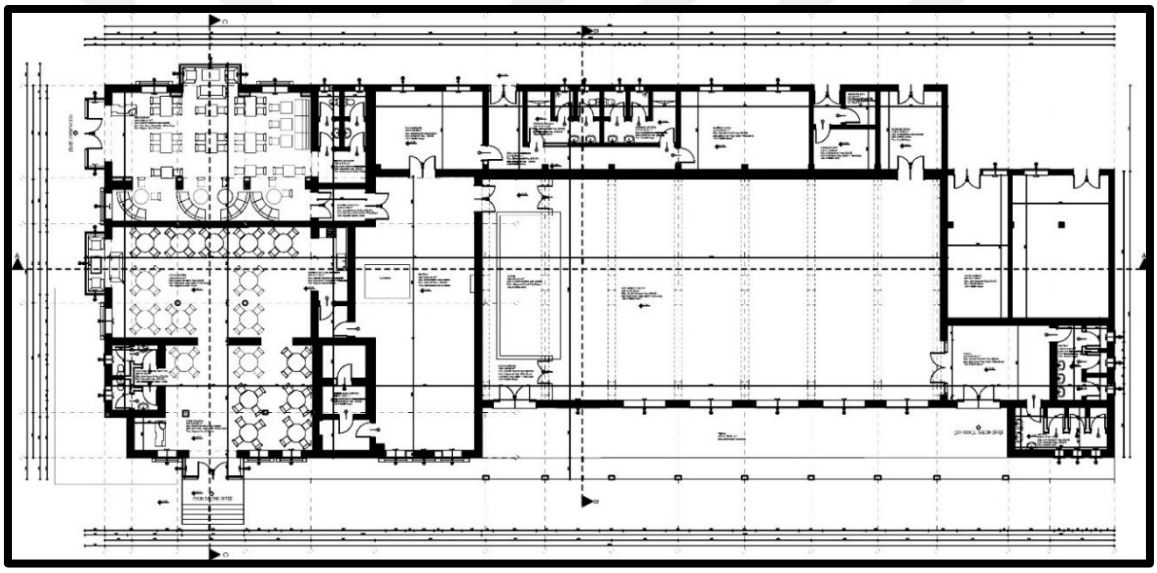


Şekil 4.40. Lokal-sinema salonu ve misafirhane vaziyet planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)

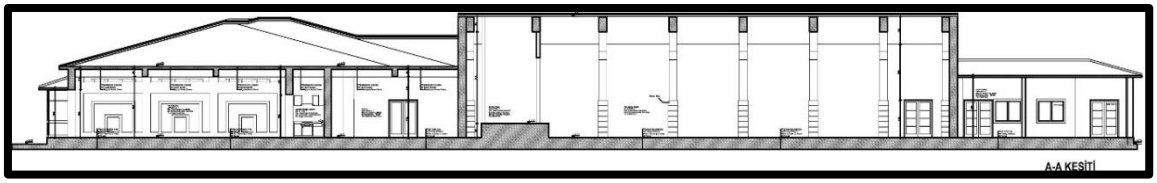
Kapsamlı bir onarım geçiren lokal ve sinema salonu yapısı, fiziksel olarak iyi durumdadır. Ancak özgün niteliklerini büyük ölçüde yitirmiştir. Yapının cephelerinde, prekast cephe kaplamaları ve söveler kullanılmıştır. Kapı, pencere doğramaları değiştirilmiştir. Mekânsal kurgusu ise özgünlüğünü kısmen koruyabilmiştir. Özgün işlevi lokal ve sinema salonu olan yapının, mülkiyeti günümüzde EBYÜ'ye aittir ve düğün salonu olarak kullanılmaktadır (Resim 4.45, Şekil 4.41, Şekil 4.42, Şekil 4.43, Şekil 4.44 ve Şekil 4.45).



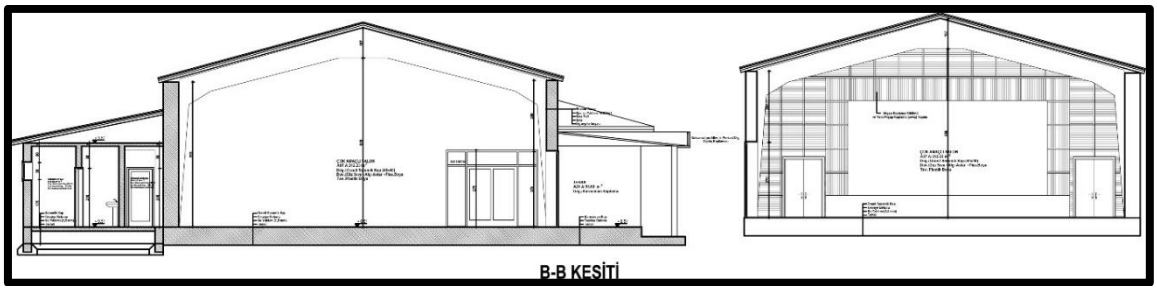
Resim 4.45. Lokal ve sinema salonu, 2020



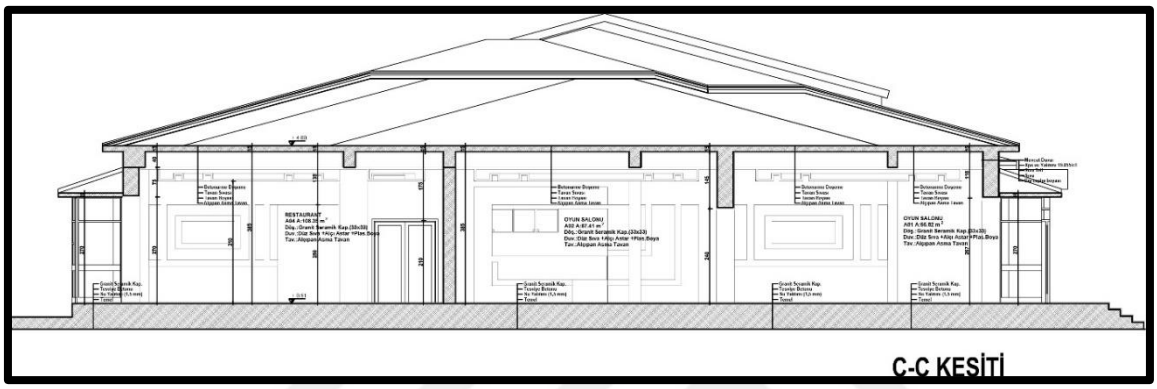
Şekil 4.41. Lokal-sinema salonu planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



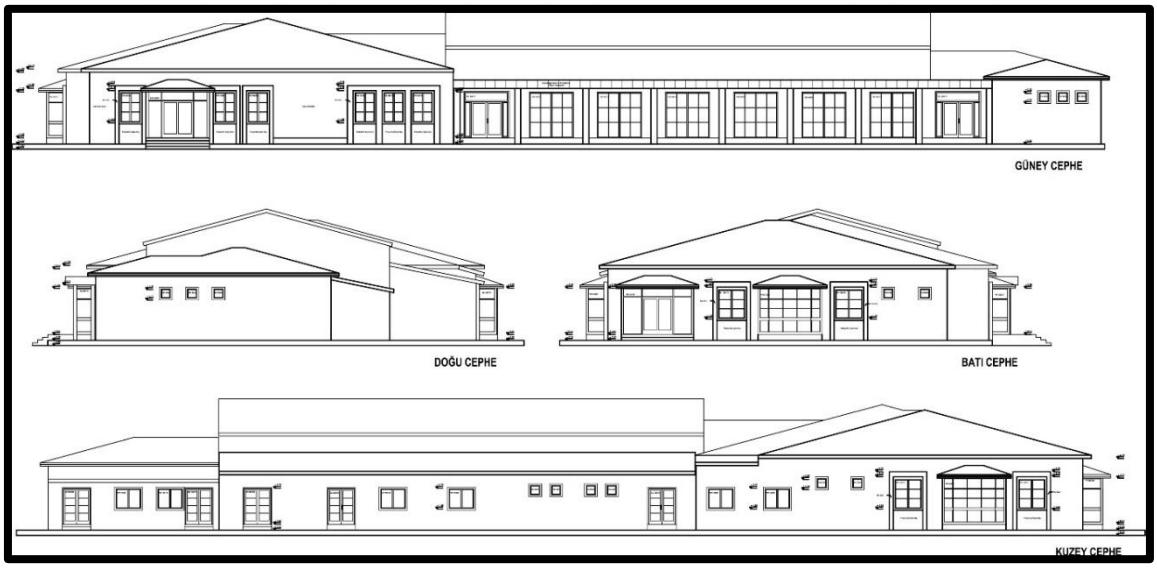
Şekil 4.42. Lokal-sinema salonu AA kesiti (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



Şekil 4.43. Lokal-sinema salonu BB kesiti (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



Şekil 4.44. Lokal-sinema salonu CC kesiti (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



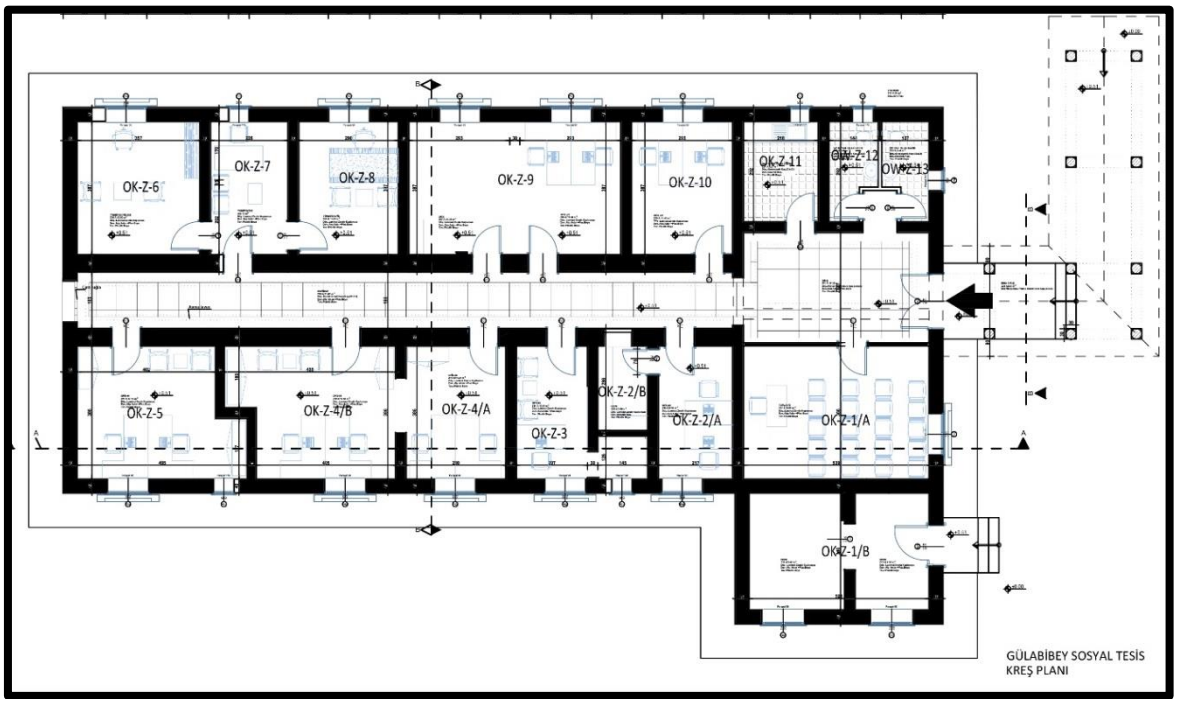
Şekil 4.45. Lokal-sinema salonu güney, doğu, batı, kuzey cepheleri çizimleri (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)

Misafirhane: Fabrikanın aktif olduğu dönemde misafirhane olarak kullanılan yapı, günümüzde EBYÜ mülkiyetindedir ve kreş olarak işlevlendirilmiştir. Fiziksel olarak iyi

durumdadır. Ancak yapının cephe kurgusu özgünlüğünü yitirmiştir. Kapı, pencere doğramaları ve zemin kaplamalarında değişiklikler yapılmıştır (Resim 4.46 ve Şekil 4.46).



Resim 4.46. Misafirhane, 2020



Şekil 4.46. Misafirhane planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)

Bekar pavyonu: Yerleşkenin kuzeybatısında yer alan bekâr pavyonları, lojmanlardan ayrı olarak üretim alanına yakın bir konumda yer almaktadır. Fiziksel olarak iyi durumdadır. Ancak cephe elemanları, lokal-sinema salonu ve misafirhane yapılarında olduğu gibi özgünlüğünü yitirmiştir (Resim 4.47).



Resim 4.47. Bekar pavyonu, 2020

İdare ve üretim binası: İdari birimler Atatürk Meydanı'na bakacak şekilde planlanmışlardır. Yönetim ve üretim binasının idari fonksiyonlarının yer aldığı kuzey cephesi, tekrarlanan mimari elemanları ile yalın bir özellik göstermektedir. İdari binanın devamında yer alan üretim/fabrika binasında, doğal ışıktan faydalanmak için testere biçimli çatı sistemi kullanılmıştır. Cephe düzeni büyük ölçüde özgünlüğünü korumuştur. Mekânın daha fazla ışık alması amacıyla yapılan testere biçimli çatıdaki şeffaf yüzeyler kapatılmıştır. Yapının mekân kurgusunda, birden fazla ticari işletme tarafından kullanıldığı için değişiklikler yapılmıştır. Kuzey cephesinde yıkılmış bir bölüm bulunmaktadır. Fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.48 ve Resim 4.49).



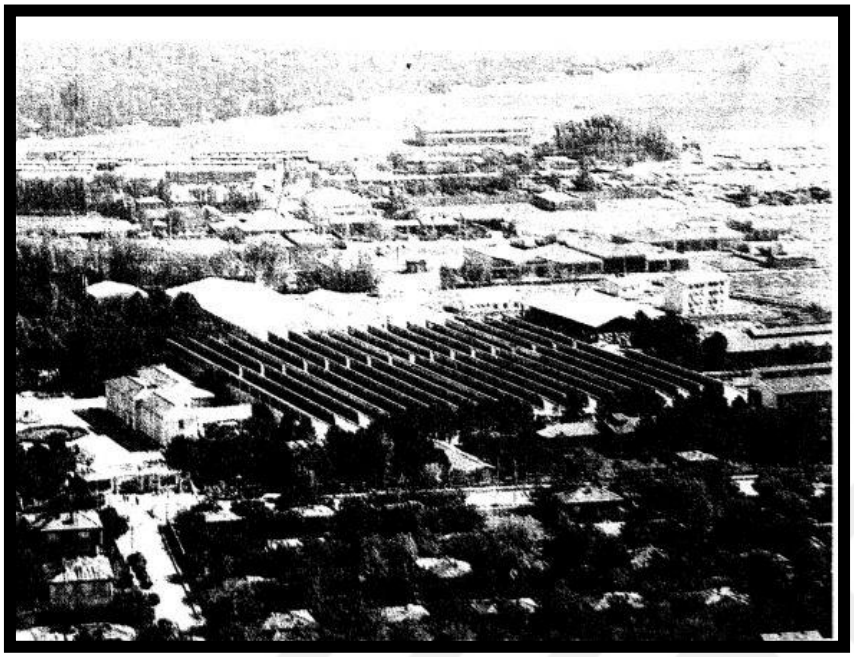
Resim 4.48. İdare ve üretim binası, 2020



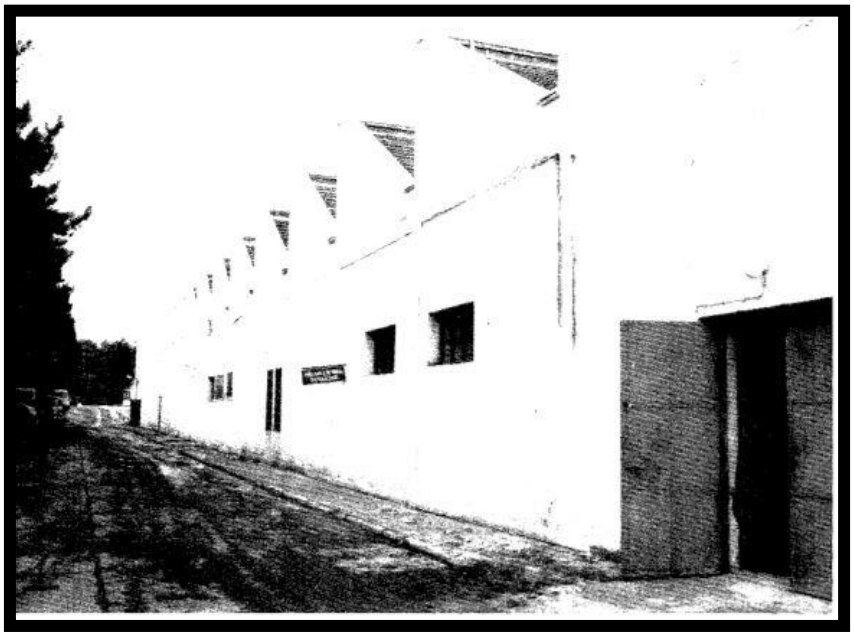
Resim 4.49. İdare ve üretim binası, 2020

Yapım tekniği olarak betonarme, çelik iskelet sistem ve yığma yapım teknikleri kullanılmıştır. 1983 depremi sonrasında fabrika binasında çeşitli hasarlar meydana gelmiştir. “Kiriş-kolon birleşimleri bağ kirişlerine çelik çubuklarla art germe” uygulanmış ve “kirişler dört köşelerine kaynakla bağlanan köşebentlerle” güçlendirilmiştir (Gülkan,

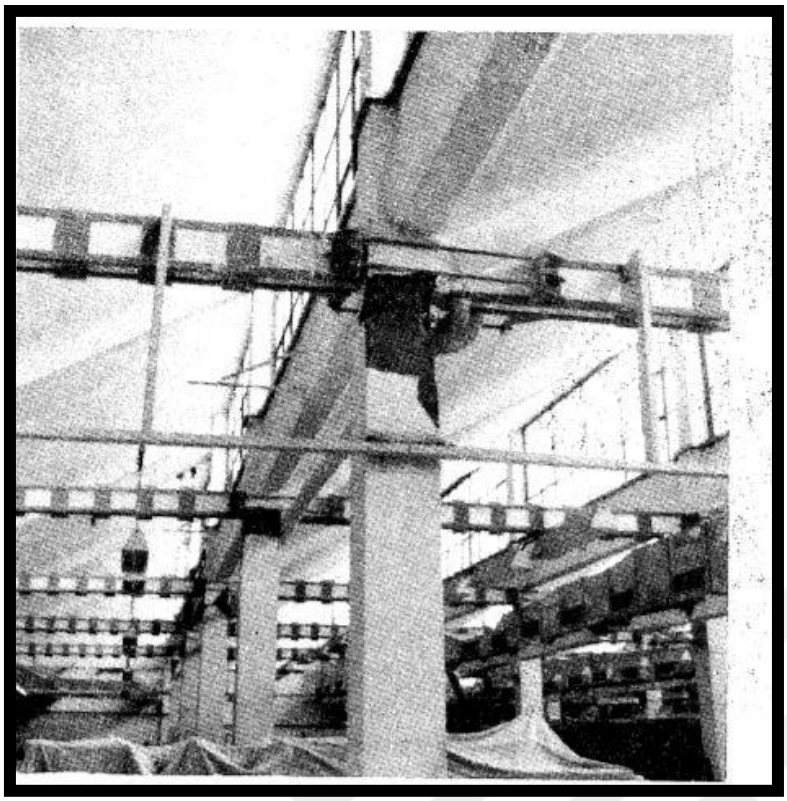
1992) (Resim 4.50, Resim 4.51 ve Resim 4.52). Ticari işlevlerle kullanılan yapıların cephelerine eklenen tabelalar, görsel kirliliğe neden olmaktadır.



Resim 4.50. Sümerbank Bez Fabrikası genel görünüm (Gülkan, 1992)



Resim 4.51. 1983 depremi sonrası meydana gelen çerçeve hasarı (Gülkan, 1992)



Resim 4.52. Onarım görmüş kiriş-kolon birleşimi hasarı (Gülkan, 1992)

Eğitim salonu: Fiziksel olarak iyi durumdadır. Özgünlüğünü korumuştur. Günümüzde kullanılmamaktadır (Resim 4.53).



Resim 4.53. Eğitim salonu, 2020 “İyi bir işçide aranan vasıflar ahlak, bilgi, verim”

Ambarlar: Fiziksel olarak iyi durumdalardır. Özgün durumda üç farklı kütleden oluşmaktadır. Zaman içinde bunlardan iki tanesi ek bir kütle ile birleştirilmiştir. Birden

fazla ticari işletme tarafından kullanıldığı için cephe ve plan kurgusunda değişiklikler söz konusudur (Resim 4.56).



Resim 4.54. Ambarlar, 2020

4.3. Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi

Özgün Adı: Erzincan Şeker Fabrikası

Bugünkü Adı: Erzincan Makine Fabrikası, Erzincan Sukkar Şeker Üretim

Konumu: Mimar Sinan Mahallesi, Talip Kaban Bulvarı (Resim 4.55)



Resim 4.55. Şeker fabrikası yerleşkesi Google Earth görüntüsü (Google Earth, 2019)

Kuruluş Yılı: 1956

İşlevi: Endüstri Yerleşkesi. Şeker Üretimi, Makine Üretimi

Mülkiyeti: Şeker Fabrikası: 2018 yılına kadar Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.; 2018 yılı sonrası Albayrak Grubu. Makine Fabrikası Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.

Yüklenici Firma: Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.

Koruma Kararı: Tescil edilmemiştir.

Tarihsel Gelişim Süreci: 1830'lu yıllarda Avrupa'da şeker sanayi dalında, gelişim gösterilmiştir. Bu yılları takiben 1840'lı yıllarda Osmanlı İmparatorluğu da şeker sanayi konusunda teşebbüslerde bulunmuştur. Fakat bu dönemde başarılı olunamamıştır (Üçok, Akıncı, Malkoç ve Koru, 1973: 20).

Türkiye Cumhuriyeti Devleti yöneticileri siyasi bağımsızlığın sağlanabilmesi için ilk olarak iktisadi bağımsızlığın sağlanması gerektiğini düşünmüşlerdir. Yöneticilere göre savaş meydanlarında alınan zaferler, iktisadi politikalar ile taçlandırılmalıdır. Giriş

bölümünde bahsedildiği gibi dönemin yöneticileri bu dönemde üç beyaz ve üç siyah politikasına ağırlık vermişlerdir (Özyurt, 1981).

Üç beyazdan biri olan şeker politikalarına bakıldığı zaman ilk atılımın, Nuri Şeker tarafından 1923 yılında Uşak Şeker Fabrikası'nın kurulması ile gerçekleştiği görülmektedir. Sonraki yıllarda Alpullu, Eskişehir ve Turhal Şeker Fabrikaları birbiri ardına işletmeye açılmışlardır (Üçok vd., 1973:48).

1950'li yıllarda çiftçiler daha çok pancar ekmek istemişlerdir. Fakat bu istek, dört fabrikanın üretim kapasitesini aşmıştır. Bunun sonucunda 1953-1956 yıllarında, Erzincan Şeker Fabrikası'nın da içinde bulunduğu, 11 adet yeni fabrika açılmıştır (Resim 4.56 ve Resim 4.57).



Resim 4.56. Erzincan Şeker Fabrikası açılış hatıralarından- fabrika binası filigranı (Anonim, 1956: 1)



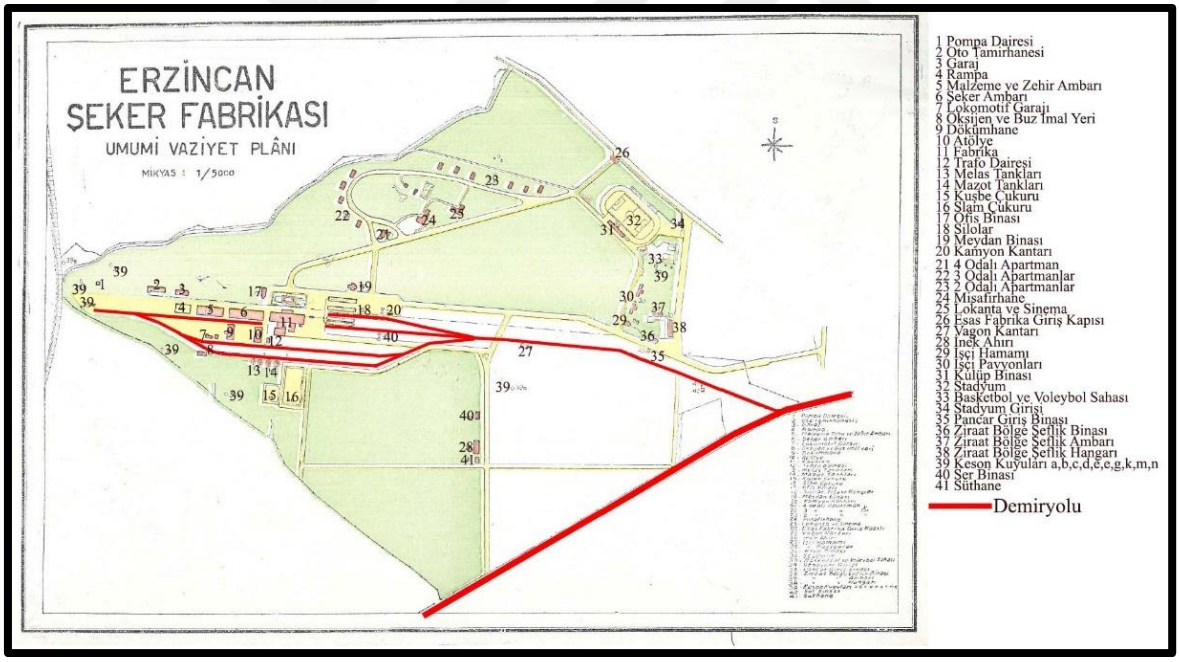
Resim 4.57. Erzincan Şeker Fabrikası açılış hatıralarından (Anonim, 1956: 16)

Bugünkü Kullanım Durumu: Makine Fabrikası işlevini sürdürmektedir. Şeker Fabrikası özelleştirilmiştir ve şu an aktiftir. Lojmanlar, Şeker Spor'a ait alanlar ve sosyal tesisler ise kullanılmamaktadır.

Yakın Çevresinin Niteliği: Yerleşke, Erzincan-Erzurum karayolu üzerinde yer almaktadır. Güneyinde Bahçe Kültürü Araştırma Enstitüsü ve EBYÜ Hukuk Fakültesi bulunmaktadır. Kuzey ve kuzeybatı yönlerinde konut yerleşimleri bulunmaktadır. Doğusunda tren garı bulunmaktadır.

Fiziksel Durum: Fabrika yerleşkesi, kent merkezine 3- 3,5 km uzaklıkta, yaklaşık 1 500 dönüm bir arazi üzerinde, kentin güneyinde, Talip Kaban Bulvarı ve Erzincan-Erzurum yolu üzerinde yer almaktadır. Yerleşkenin güneydoğusundan demiryolu geçmektedir ve demiryolu yerleşkenin doğusundan dekovil hattı ile yerleşkeye bağlanmaktadır. Fakat günümüzde bu dekovil hattı sökülmüştür.

Erzincan Şeker Fabrikası'na ait ilk vaziyet planına "Erzincan Şeker Fabrikaları Açılış Hatıraları"ndan ulaşılmıştır (Şekil 4.47). Bu planda fabrika, işletme ve üretim binaları (ana fabrika binası, işletme büro binası, türbin dairesi, kazan dairesi, şlampres dairesi, kireç dairesi, şeker ambarı, malzeme-tohum-zehir ambarı, trafo binası, atölye binası, dökümhane, oksijen ve buz imal yeri, Fırat su isale hattı pompa dairesi, oto garajı, oto tamirhanesi, lokomobil[15] garajı, vagon kantarı, 2 adet kamyon kantarı süthane, inek ahırı, ser binası, 2 adet giriş kapısı, merkez ziraat bölge şefliği binası, merkez ziraat bölge şefliği ambarı, merkez ziraat bölge şefliği hangarı, ofis binası); sosyal fonksiyonlu binalar (4 odalı 4 daireli bir apartman, 3 odalı 4 daireli 4 apartman, 2 odalı 4 daireli 6 apartman, misafirhane, lokanta ve sinema, işçi hamamı, 2 adet işçi pavyonu, merkez ziraat bölge şefliği lojmanı) bulunmaktadır. Ayrıca 1956 yılı bilgilerine göre yerleşke içerisinde 4,5 kilometre demiryolu; 90 000 metre kare parke yolu, 4 km Fırat isale hattı[16] bulunmaktadır (Anonim 1956: 20).



Şekil 4.47. Erzincan Şeker Fabrikası 1956 tarihli vaziyet planı, (Anonim, 1956: 3'ten referansla yazar tarafından düzenlenmiştir)

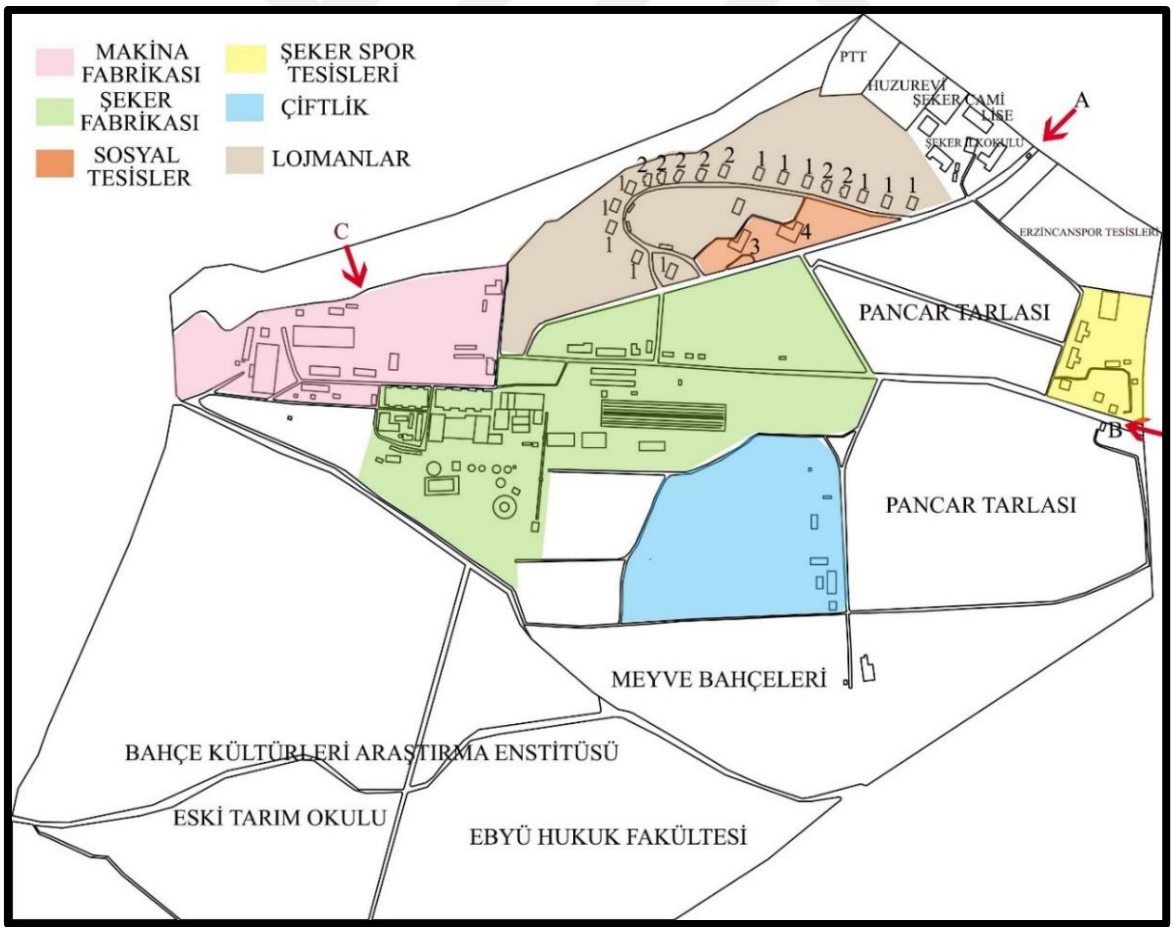
Yerleşkeye giriş ve çıkış, yerleşkenin kuzeyinde yer alan, Şekil 4.48'de A girişi- 26 numara ile gösterilmiş olan, "esas fabrika giriş kapısı" olarak adlandırılan nizamiye ve

[15] Lokomobil: Lokomobil, tekerlekler üzerine konulmuş, bir aracı istenilen yere çekebilecek biçimde yapılmış ulaşım aracıdır, petrol türevleri ile çalışan modelleri bulunmasına karşın genel olarak buharla çalışır (Vikipedi,2020).

[16] İsale hattı: İçme suyu iletim hattı.

yerleşkenin doğusunda yer alan, Şekil 4.48'de B girişi olarak gösterilen, "pancar giriş" nizamiyesinden sağlanır. Şeker fabrikasının 2018 yılında özelleşmesi ile bu mevcut nizamiyeler şeker fabrikası tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Makine fabrikası çalışanları için ise Şekil 4.48'de C ile gösterilen noktadan giriş-çıkış sağlanması için bir boşluk açılmıştır.

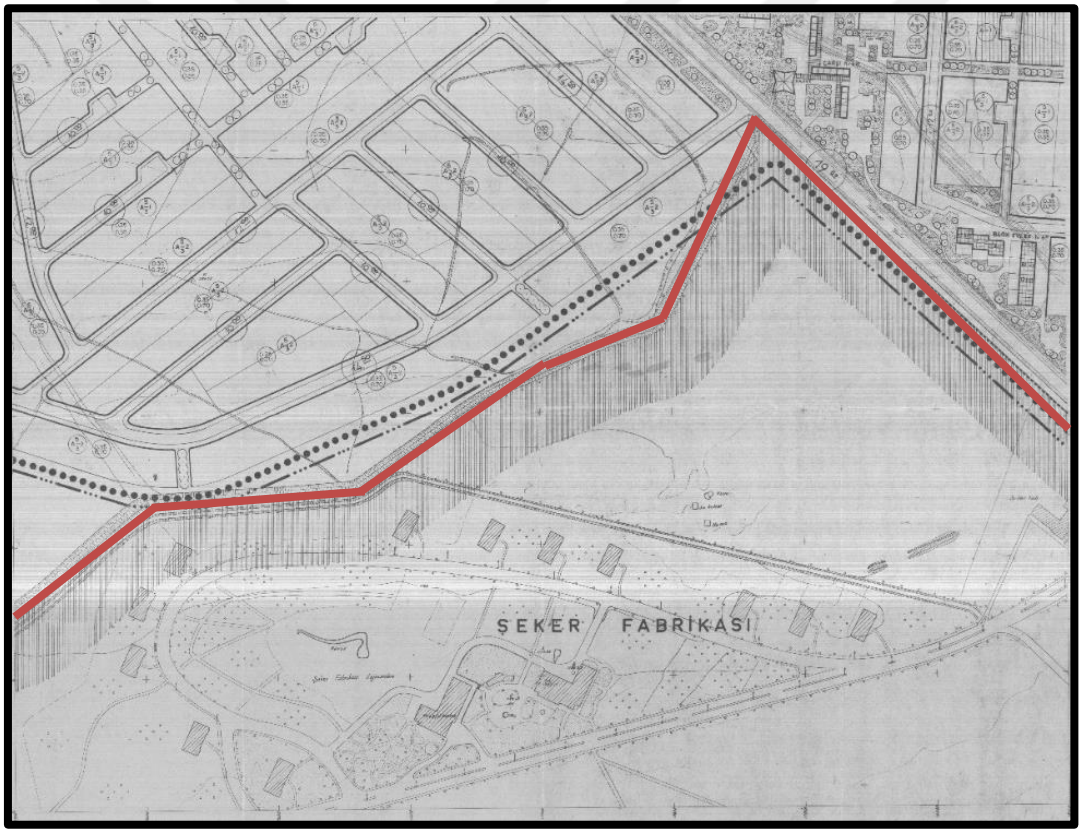
Yerleşkenin kuzeybatısında huzurevi, Şeker Cami, lise ve Şeker İlkokulu yer almaktadır. Kuzeydoğusunda önceleri Şeker Spor'a ait birimler yer alırken, günümüzde Erzincan Spor tesisleri yer almaktadır. Batısında makine fabrikası ve buna bağlı fonksiyonlar, merkezinde şeker fabrikası ve buna bağlı fonksiyonlar, güneyinde ise çiftlik yapıları yer almaktadır. Yerleşke içerisinde meyve bahçeleri ve tarlalar çok büyük alan kaplamaktadır. Lojman yapıları ve sosyal tesisler yerleşkenin kuzeydoğusunda, ana girişe (A noktası) yakın ve çalışma alanlarından ayrı konumlanmıştır.



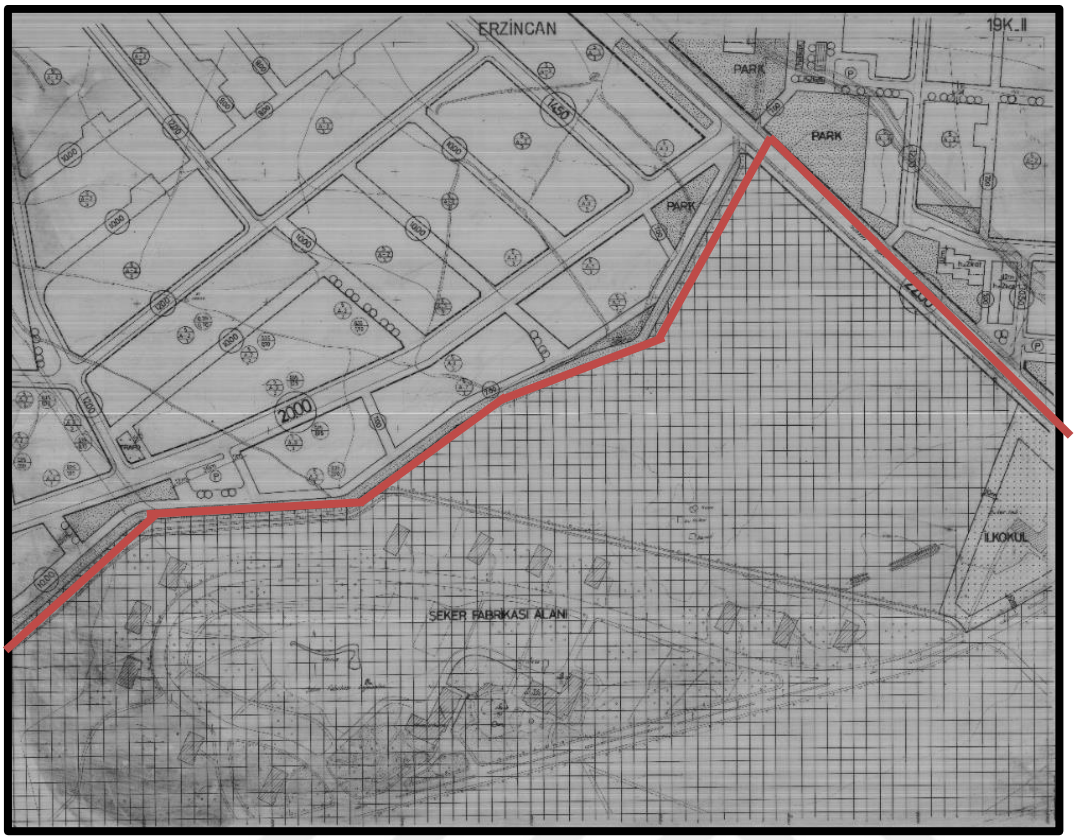
Şekil 4.48. Şeker fabrikası güncel vaziyet planı (Google Earth görüntüsünden faydalanılarak yazar tarafından çizilmiş ve düzenlenmiştir.)

Sosyal fonksiyonlar

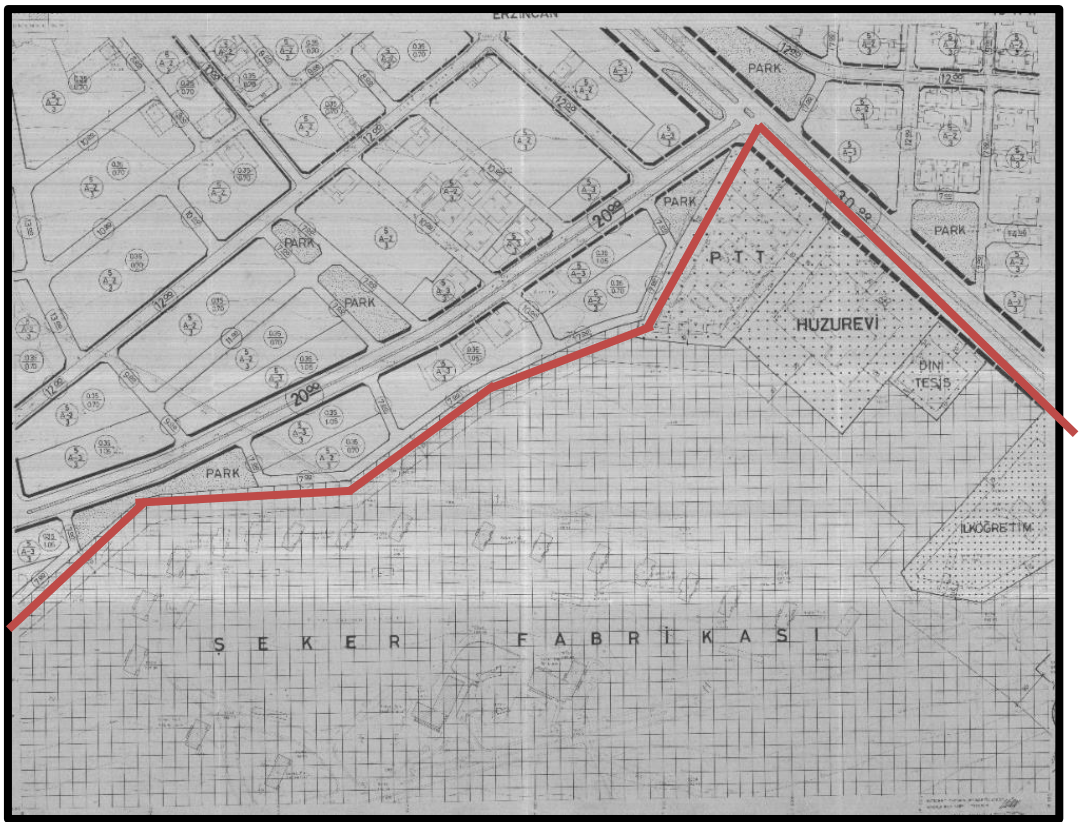
Lojmanlar: Sözlü görüşmeler ile edinilen bilgilere göre 50'lerde yapılan 3 ve 80'lerde yapılan 1 lojman tipi bulunmaktadır. Şekil 4.49, Şekil 4.50, Şekil 4.51 ve Şekil 4.52 kıyaslandığında Şekil 4.48'de görülen 1 numaralı lojmanların 1956'lı yıllarda fabrika ile eş zamanlı yapıldığı, 2 numaralı lojmanların ise 1987'den sonra 1996'dan önce yapıldığı anlaşılmaktadır. Yine sözlü olarak edinilen bilgilere göre lojmanlar 1980'li yılların sonlarında inşa edilmişlerdir. Şeker fabrikasının eski bir sakini olan M.Y'den lojmanları hatırladığı kadarıyla çizmesi istenmiştir. Zihin haritası yöntemi ile çizilen planlar, yazar tarafından dijital hale getirilmiştir. Asıl çizimleri ekte bulabilirsiniz (EK 20).



Şekil 4.49. Erzincan 1981 yılı imar planı 1/1000 Ölçek (İller Bankası)



Şekil 4.50. Erzincan 1987 yılı imar planı 1/1000 Ölçek (İller Bankası)



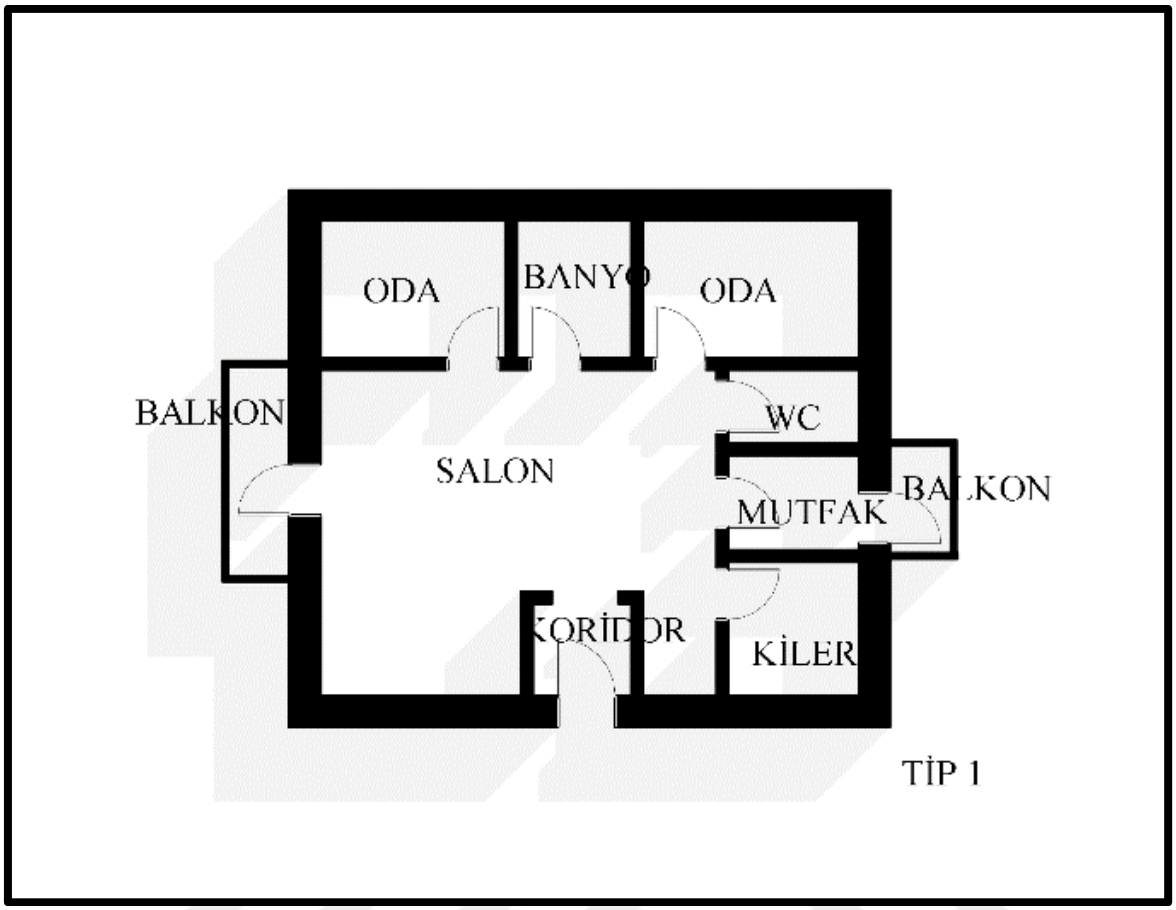
Şekil 4.51. Erzincan 1996 yılı imar planı 1/1000 Ölçek (İller Bankası)

Lojmanlar, taş subasman üzeri harman tuğlası ile 2 katlı olarak inşa edilmişlerdir. Lojmanlar; yerleşkenin kuzeydoğusunda, fabrikanın esas girişine yakın ve kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda çizgisel olarak konumlanmışlardır. Kuzeydoğu ve güneybatı cephelerinde pencere bulunmayıp güneş ışığını kuzeydoğu-güneydoğu cephelerinden almaktadırlar. Yapılar konumlandırılırken birbirlerinin güneşini kesmeyecek şekilde ve mahremiyet duygusuna duyarlı, birbirlerine saygılı bir şekilde konumlanmışlardır (Resim 4.58).



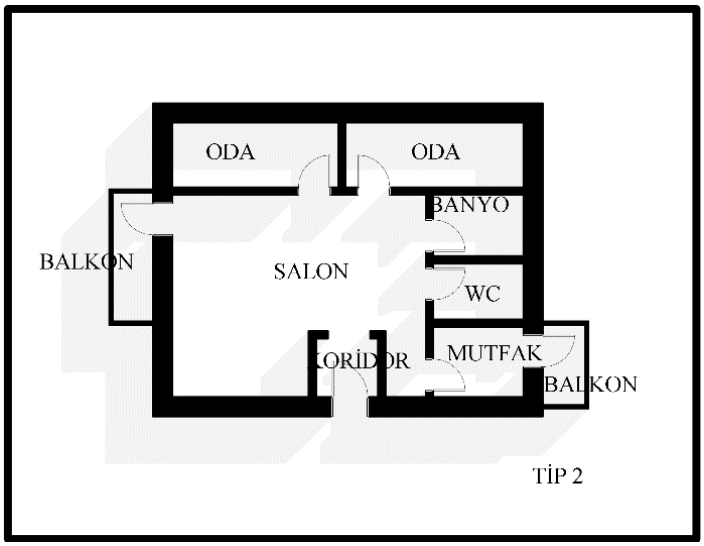
Resim 4.58. Şeker fabrikası lojmanları- fabrikanın ilk açıldığı yıllar (Veldet, 1958)

Tip 1, 2 oda ve 1 salondan oluşmaktadır. Geleneksel mekân organizasyonuna benzer bir biçimde, salon daha çok bir sofa vazifesi görmektedir ve bütün mahaller bu salona açılmaktadır. Bir tanesi salonda bir tane ise mutfakta olmak üzere 2 adet balkon bulunmaktadır. Ayrıca bu plan tipinde kiler için de bir mekân ayrılmıştır. Bu plan tipi 1956'lı yıllarda inşa edilmiştir. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Şekil 4.52).



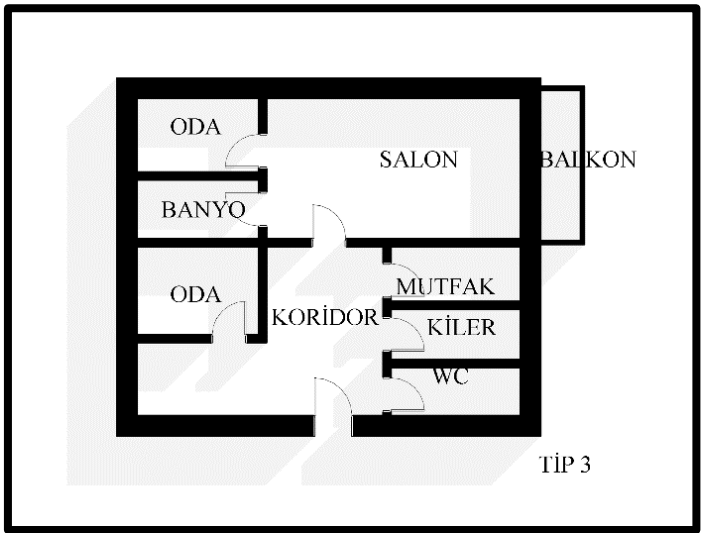
Şekil 4.52. Lojmanlar tip 1 planı

Tip 2, tip 1'e benzer bir biçimde, 2 oda ve 1 salondan oluşmaktadır. Bu plan tipinde de geleneksel mekân organizasyonuna benzer bir biçimde, salon daha çok bir sofa vazifesi görmektedir ve bütün mahaller bu salona açılmaktadır. Bir tanesi salonda bir tane ise mutfakta olmak üzere 2 adet balkon bulunmaktadır. Bu plan tipi 1956'lı yıllarda inşa edilmiştir. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Şekil 4.53).



Şekil 4.53. Lojmanlar tip 2 planı

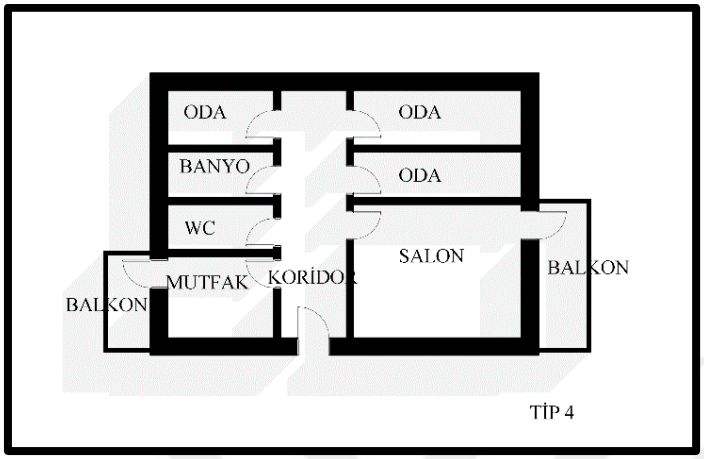
Tip 3; 2 oda, 1 salon ve lojman sakininin "koridor" olarak adlandırdığı büyük bir mahalden oluşmaktadır. Bu plan tipinde mutfak, wc, kiler, bir oda "koridor"a, bir diğer oda ve banyo salona açılmaktadır. Bir adet salondan geçiş yapılan balkon bulunmaktadır. Bu plan tipi 1956'lı yıllarda inşa edilmiştir. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Şekil 4.54).



Şekil 4.54. Lojmanlar tip 3 planı

Tip 4, 3 oda ve 1 salondan oluşmaktadır. Bu plan tipinde koridorun mekanları besleyen sirkülasyon elemanı olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Diğer plan tiplerinde mahallere salondan geçiş yapılırken bu plan tipinde geçiş mekânı koridor olarak farklılaşmıştır.

Bütün mahaller bu koridorun iki tarafında sıralanmıştır. Bir tanesi salonda bir tane ise mutfakta olmak üzere 2 adet balkon bulunmaktadır. Bu plan tipi 1980'li yıllarda inşa edilmiştir. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Şekil 4.55).



Şekil 4.55. Lojmanlar tip 4 planı

Resim 4.59 1956'lı yıllarda yapılan lojmanlardandır. Fakat hangi plan tipine ait olduğu tespit edilememiştir. Bu lojman "Müdür Lojmanı" olarak isimlendirilmektedir (Resim 4.59).



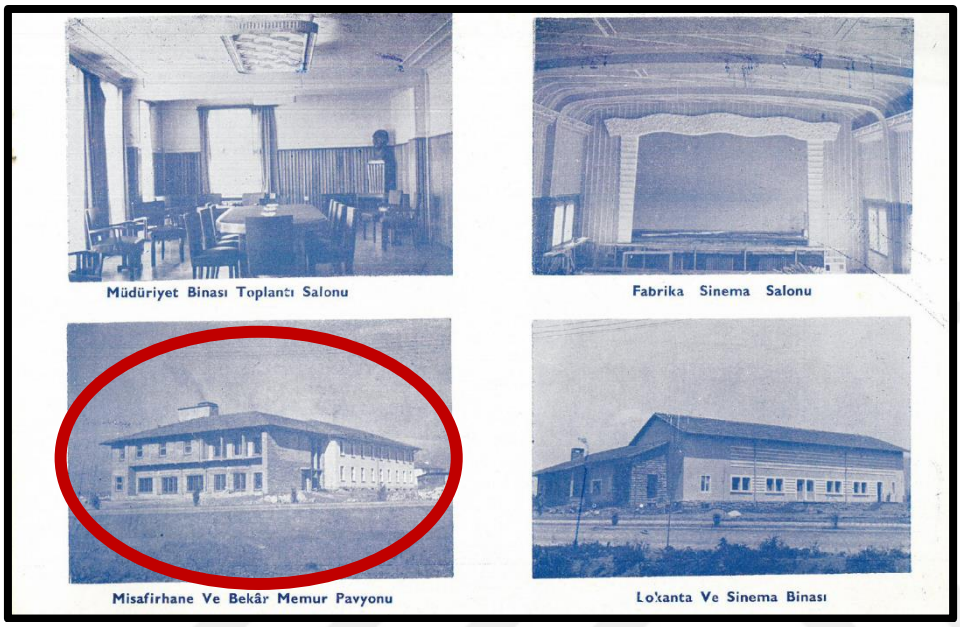
Resim 4.59. Yerleşkede 1 numaralı olarak isimlendirilen lojman, 2020

Resim 4.60 1980'li yıllarda yapılan lojmanlardandır. Bu yıllarda yapılan bir tip lojman olduğu için tip 4 ile eşleşmektedir.



Resim 4.60. Yerleşkede 6 numaralı olarak isimlendirilen lojman, 2020

Misafirhane: Yapı L plan şemasına sahiptir. Bodrum ve 2 kattan oluşmaktadır. Misafirhane ve bekar pavyonu olarak inşa edilmiştir. Günümüzde kullanılmamaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Devleti 20. Başbakanı olan Yıldırım Akbulut'un Erzincan'a geldiği zamanlarda burada konakladığı bilinmektedir (Resim 4.61 ve Resim 4.62).



Resim 4.61. Yerleşkeye ait 1956 tarihli fotoğraflar (Anonim, 1956: 15)



Resim 4.62. Misafirhane binası, 2020

Yapı pencerelerindeki söveleri, orijinal zemin döşemeleri ve kaplamalarıyla, merdiven boşluğu ve ona doğal ışık sağlayan cam yüzey ile 50'li yılların modern mimarlık örneğidir (Resim 4.63, Resim 4.64 ve Resim 4.65). Döneminin özelliklerini birebir yansıtmaktadır. Bodrum katın pencere hizaları cepheden okunabilmektedir. Yapının girişi güneydoğu cephesinden sağlanmaktadır. Misafirhane ve sosyal tesis yapıları birlikte bir meydan tanımlamaktadır. Misafirhanenin güneydoğu cephesindeki 50-55 yıllık sedir ağacı ise yapı ile tarihe tanıklık eden başka bir öğedir (Resim 4.66). Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir.



Resim 4.63. Misafirhane binası, 2020



Resim 4.64. Misafirhane binası, 2020

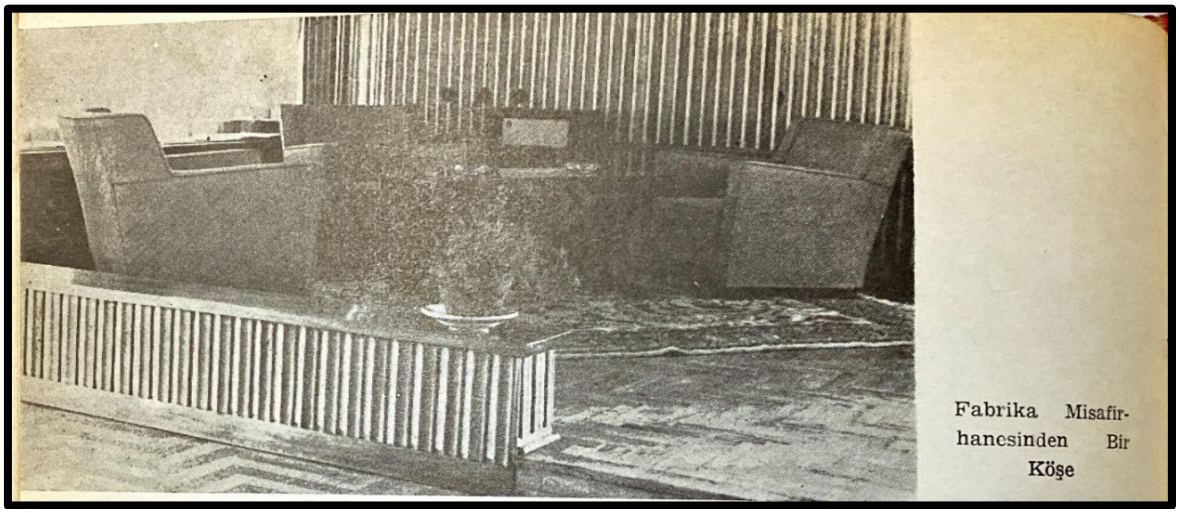


Resim 4.65. Misafirhane binası, 2020

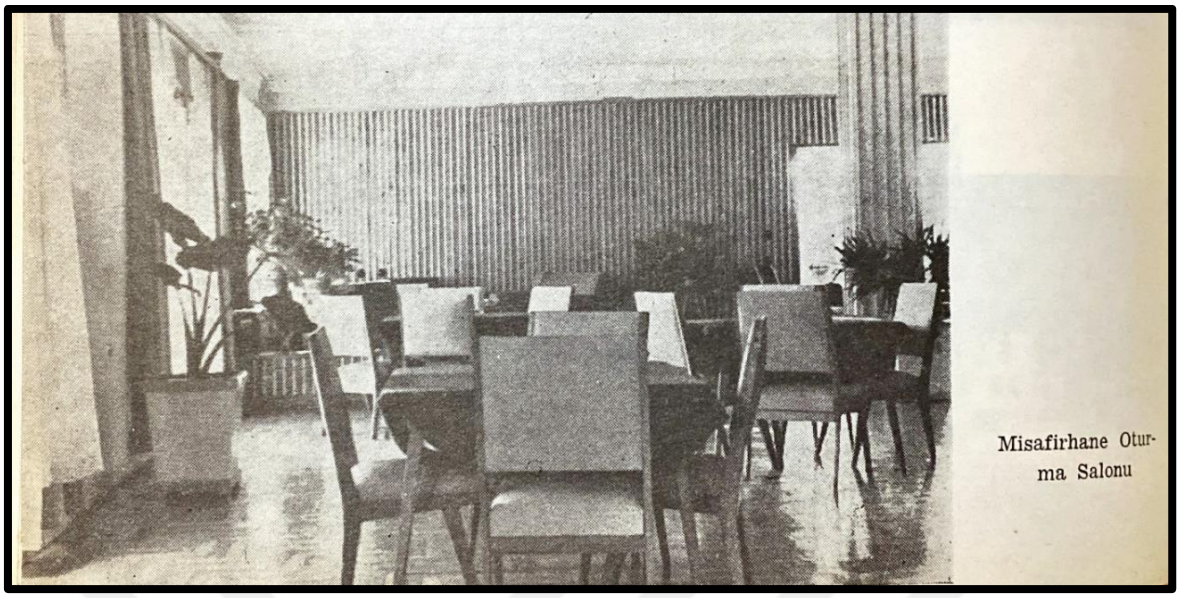


Resim 4.66. Misafirhane binası önündeki sedir ağacı, 2020

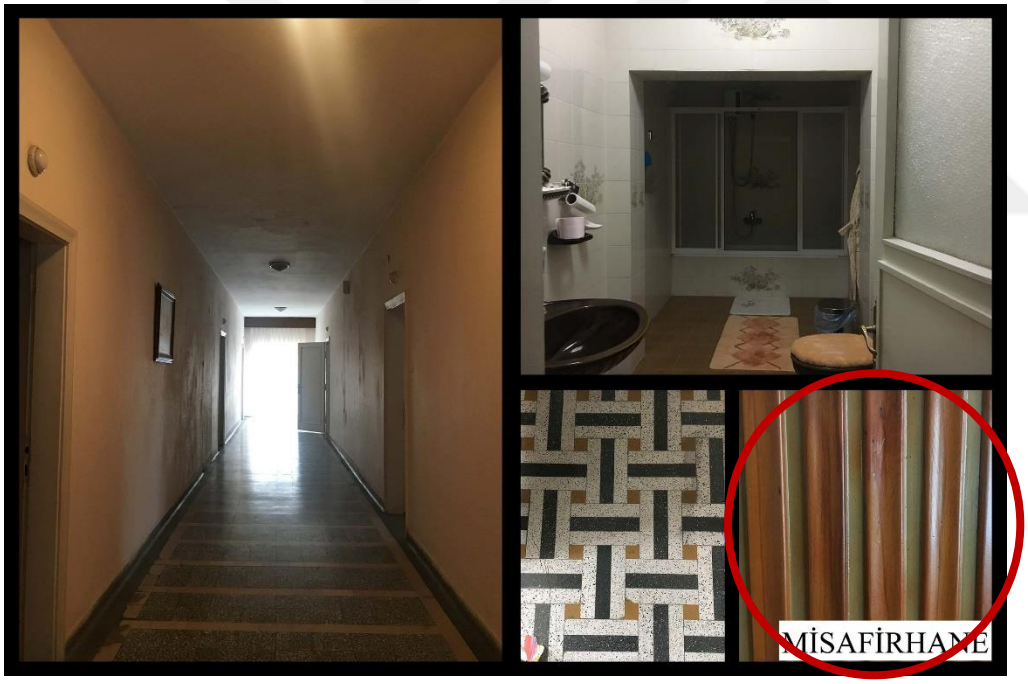
Resim 4.67, Resim 4.68 ve Resim 4.69 kıyaslandığında kırmızı çember içerisinde yer alan duvar kaplamasının özgünlüğünü koruduğu görülmektedir.



Resim 4.67. Misafirhane iç mekân (Veldet,1958)



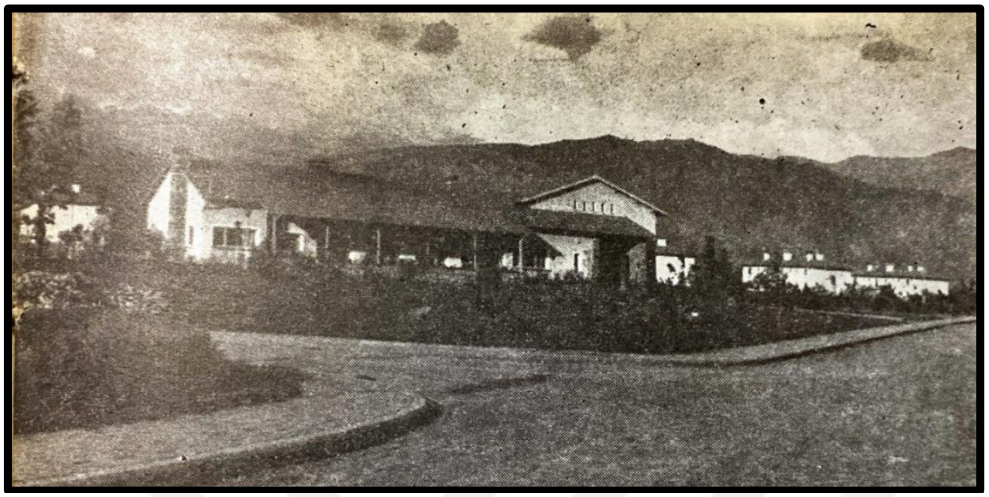
Resim 4.68. Misafirhane iç mekân (Veldet,1958)



Resim 4.69. Misafirhane binası, 2020

Sosyal Tesisler: Sosyal tesisler iki farklı yapıdan oluşmaktadır. Resim 4.70 ve Resim 4.71.'deki yapı restoran ve sinema fonksiyonlarından meydana gelmektedir. Resim 4.72.'deki yapı ise lokal olarak kullanılmaktadır. Lokal fonksiyonu önündeki meydan ile beraber kurgulanıp çay bahçesi olarak hizmet veren bir yapıdır. Sinema salonunun hangi yıllar arasında aktif olduğuna dair bir bilgiye rastlanılmamıştır. Fabrika sakinleri bu mekânı "etkinlik salonu" olarak adlandırmışlardır ve fabrikanın düzenlediği müzikli

eğlenceler bu mekânda yapılmıştır. Aynı zamanda düğün organizasyonlarının da yapıldığı bilinmektedir. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir.



Resim 4.70. Sosyal tesisler (Veldet,1958)

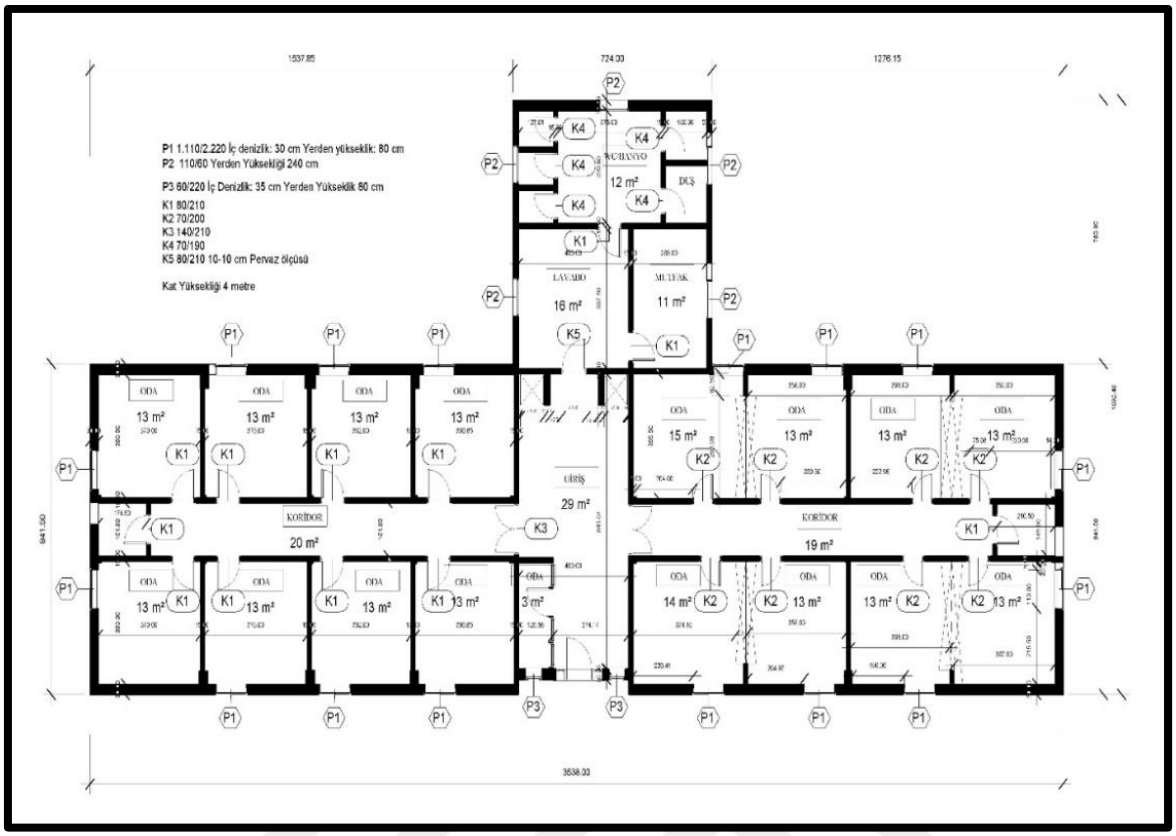


Resim 4.71. Sosyal tesisler- restoran ve sinema salonu, 2020



Resim 4.72. Sosyal tesisler- lokal, 2020

İşçi Pavyonu 1: Fabrika'nın 1956 tarihli vaziyet planında işçi pavyonu olarak geçen bu yapı fabrikaya ait Şeker Spor takımı tarafından kullanılmıştır. Yapı tek katlıdır. Bodrumu bulunmamaktadır. Taş subasman üzeri harman tuğlası malzeme kullanılarak yığma sistemle inşa edilmiştir. Girişi kuzeybatı yönünden sağlanmaktadır. Simetrik bir plan düzenine sahiptir. Günümüzde kullanılmamaktadır. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Şekil 4.56, Resim 4.73 ve Resim 4.74).



Şekil 4.56. İşçi pavyonu/yatakhane planı (Yazarın çizimi)

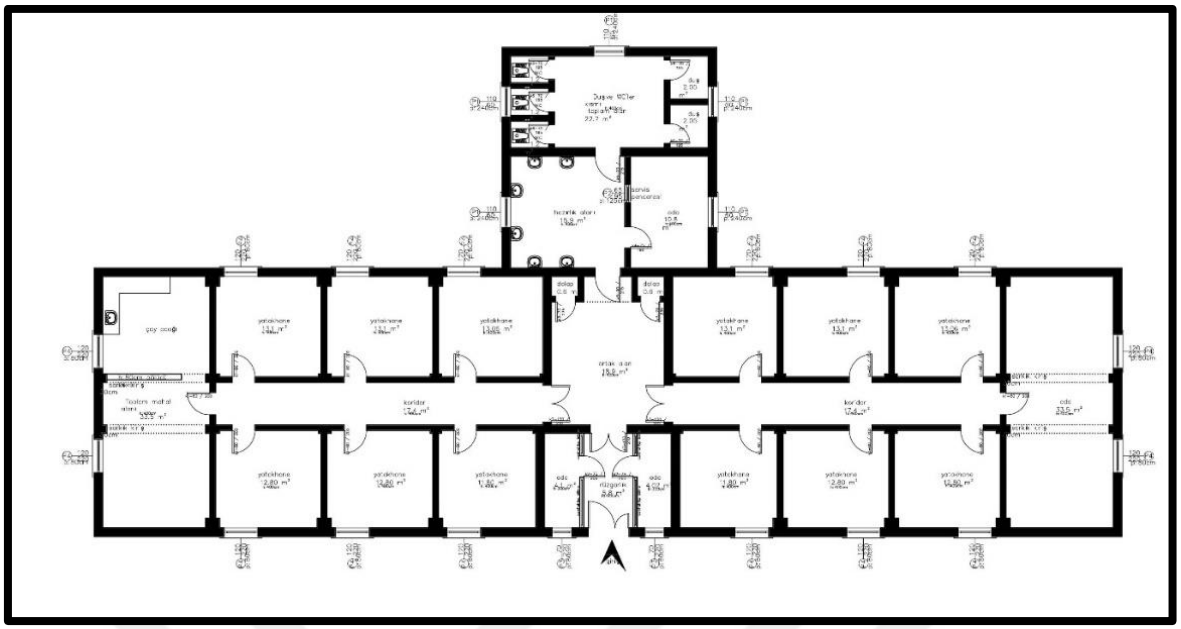


Resim 4.73. Yatakhane, 2020



Resim 4.74. Yatakhane, 2020

İşçi Pavyonu 2: İşçi pavyonu 1 ile benzer özellikteki yapı, planındaki ufak farklılıklarla diğer işçi pavyonundan ayrışmaktadır. Fabrikanın 1956 tarihli vaziyet planında işçi pavyonu olarak geçen bu yapı fabrikaya ait Şeker Spor takımı tarafından kullanılmıştır. Yapı tek katlıdır. Bodrumu bulunmamaktadır. Taş subasman üzeri harman tuğlası malzeme kullanılarak yığma sistemle inşa edilmiştir. Girişi kuzeybatı yönünden sağlanmaktadır. Simetrik bir plan düzenine sahiptir. Günümüzde kullanılmamaktadır. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Şekil 4.57 ve Resim 4.75).

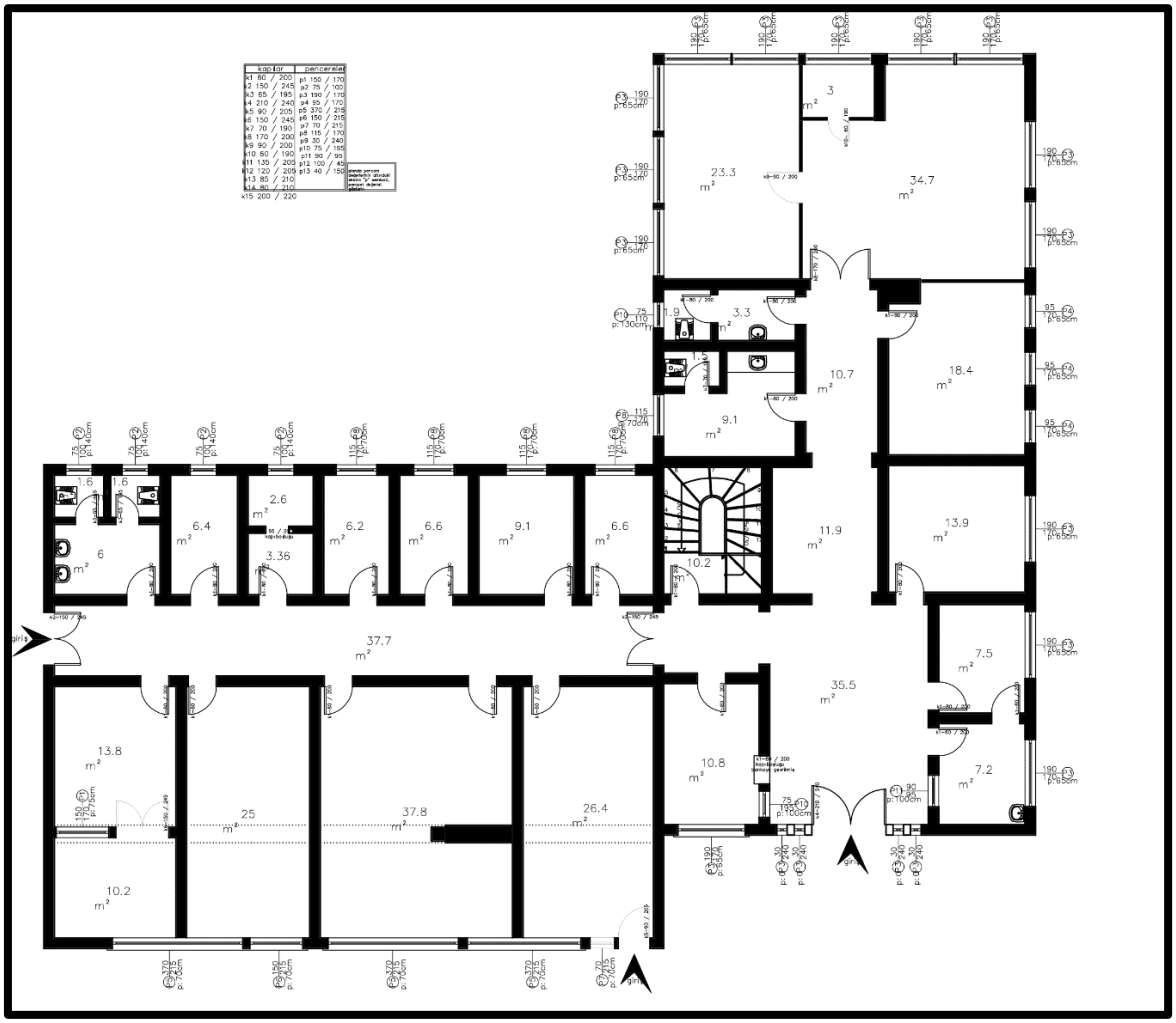


Şekil 4.57. İşçi pavyonu/yatakhane planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)

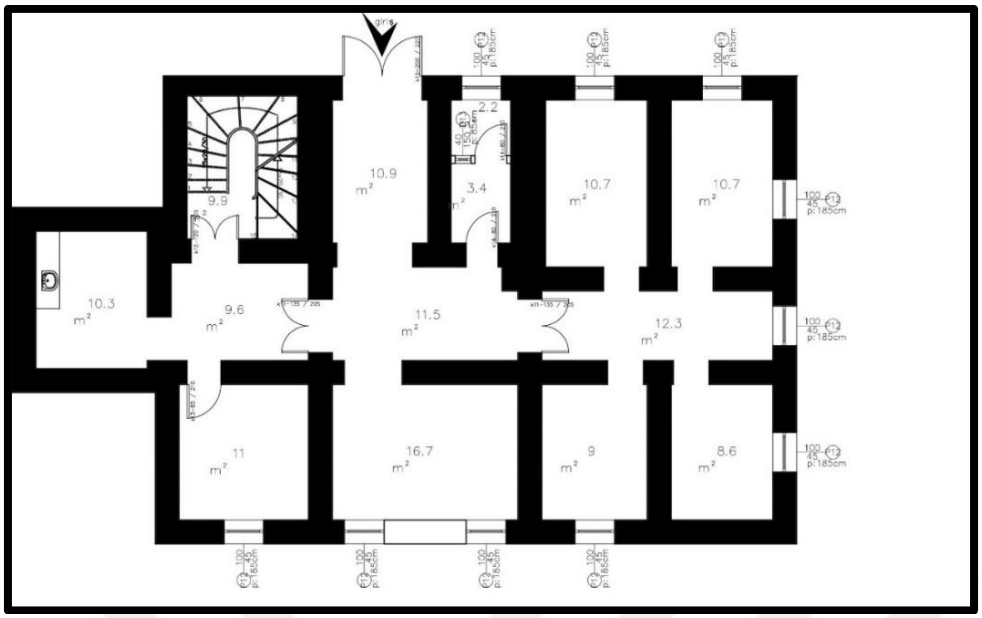


Resim 4.75. Yatakhane, 2020

Revir: Şeker Fabrikası Hastanesi olarak da geçen yapı, bodrum ve zemin kattan oluşmaktadır. Taş subasman üzeri harman tuğlası kullanılarak yığma yapım tekniği ile inşa edilmiştir. Yapı yerleşkenin kuzeyinde lojman yapılarına yakın konumlanmaktadır. Günümüzde kullanılmamaktadır. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Şekil 4.58, Şekil 4.59, Resim 4.76 ve Resim 4.77).



Şekil 4.58. Revir zemin kat planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



Şekil 4.59. Revir bodrum kat planı (EBYÜ Yapı İşleri Arşivi)



Resim 4.76. Revir, 2020



Resim 4.77. Revir, 2020

Hamam: Fabrika'nın 1956 tarihli vaziyet planında işçi hamamı olarak geçen bu yapı, fabrikaya ait Şeker Spor takımı tarafından hamam olarak kullanılmıştır. Yapı zemin ve bodrum kattan oluşmaktadır. Taş subasman üzeri harman tuğlası malzeme kullanılarak yığma sistemle inşa edilmiştir. Yapının sıcaklık ve külhan bölümlerinde cephede taşma yapılmış; ayrıca taş subasman üzeri yine taş malzeme ile duvar örülmesi gerçekleşmiştir. Günümüzde kullanılmamaktadır. Yapının mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Resim 4.78).



Resim 4.78. Hamam, 2020

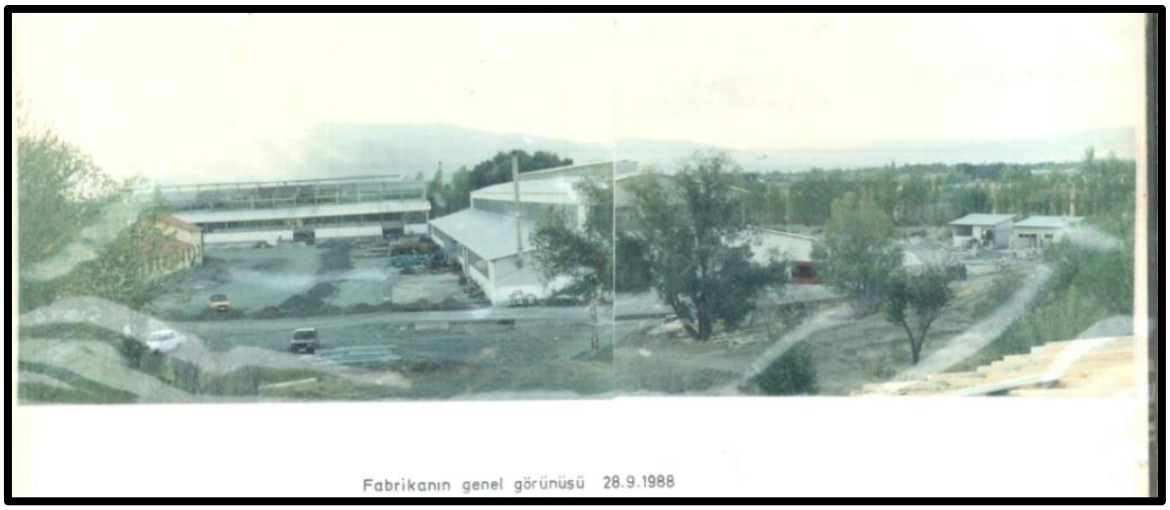
Ziraat Bölge Şeflik Lojmanı: Fabrika'nın 1956 tarihli vaziyet planında ziraat bölge şefliği lojmanı olarak geçen bu yapı, günümüzde Sukkar Şeker Fabrikası'nın mülkiyetinde olup işçi yatakhanesi olarak kullanılmaktadır. Yapı 2 kattan oluşmaktadır. Cephesindeki düşey güneş kırıcılar ve pencereleri ile merdiven kovası cepheden okunabilmektedir. Çoğunlukla dikdörtgen pencereler kullanılan yapıda, dairesel formda pencereler de kullanılmıştır (Resim 4.79).



Resim 4.79. Ziraat bölge şeflik lojmanı, 2020

Fabrika ve işletme fonksiyonları

Makine Fabrikası: Erzincan makine fabrikası yurt genelinde açılan ilk, dört makine fabrikasından biridir. İkinci Dünya Savaşı sırasında gerekli olan yedek parçaların teminin zor olması, bu parçaların üretimlerini zorunlu kılmıştır. Makine fabrikasında, şeker üretimi süresinde çıkabilecek arızaların giderilmesi, onarım işlerinin yapılması, teknik parçaların üretilmesi gibi eylemler gerçekleştirilmektedir (Üçok vd.,1973:74). Mülkiyeti günümüzde Türkiye Şeker Fabrikaları'na aittir (Resim 4.80, Resim 4.81 ve Resim 4.82).



Resim 4.80. Makine fabrikası genel görünüş (TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi)



Resim 4.81. Makine fabrikası ofis binası (TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi)



Resim 4.82. Makina fabrikası birimleri, 2020

Şeker fabrikasına ait birimler

Pancar İşleme Birimleri/Silolar/Beton Havuzlar: Pancar işleme birimleri, silolar ve beton havuzlar fabrika binasının doğusunda geniş bir alana yayılmışlardır (Resim 4.83, Resim 4.84, Resim 4.85 ve Resim 4.86).



Resim 4.83. Erzincan Şeker Fabrikası silolar (TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi)



Resim 4.84. Pancar işleme birimleri, 2020



Resim 4.85. Pancar işleme birimleri, 2020



Resim 4.86. Pancar işleme birimleri, 2020

Şeker Fabrikası: Üretim bölümü ve işletme binası birbirine paralel ve bitişik konumlanmıştır. Girişleri kuzey yönünden sağlanmaktadır. İşletme binası zemin+iki katlıdır; teknik personele ait ofislerden oluşmaktadır. İşletme binasını ve üretim binasını içerden birbirlerine bağlayan bir geçiş bulunmaktadır (Resim 4.87, Resim 4.88, Resim 4.89 ve Resim 4.90).



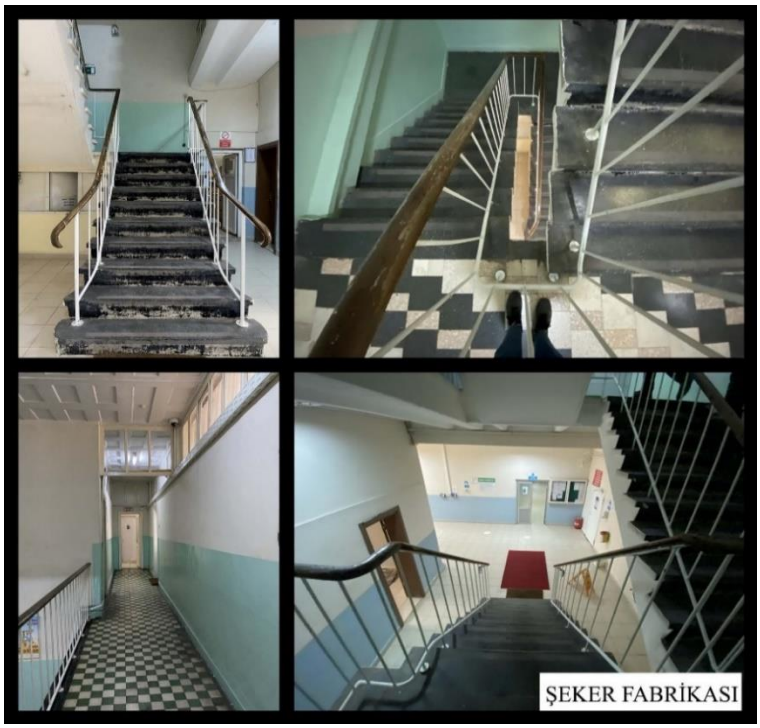
Resim 4.87. Erzincan Şeker Fabrikası açılış hatırası (Akpınar, Karadeniz, 2015)



Resim 4.88. Şeker fabrikası (TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi)



Resim 4.89. Şeker fabrikası (TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi)



Resim 4.90. Şeker fabrikası-işletme binası, 2020

Üretim binası, dikdörtgen ve simetrik bir plan şemasına sahiptir. Yerleşkenin merkezinde, doğu-batı aksında uzanan kütlesi ile anıtsal bir görünüme sahiptir. Doğal ışıktan faydalanmak amacıyla cephede şerit pencereler kullanılmıştır (Resim 4.91 ve Resim 4.92).



Resim 4.91. Şeker fabrikası, 2020

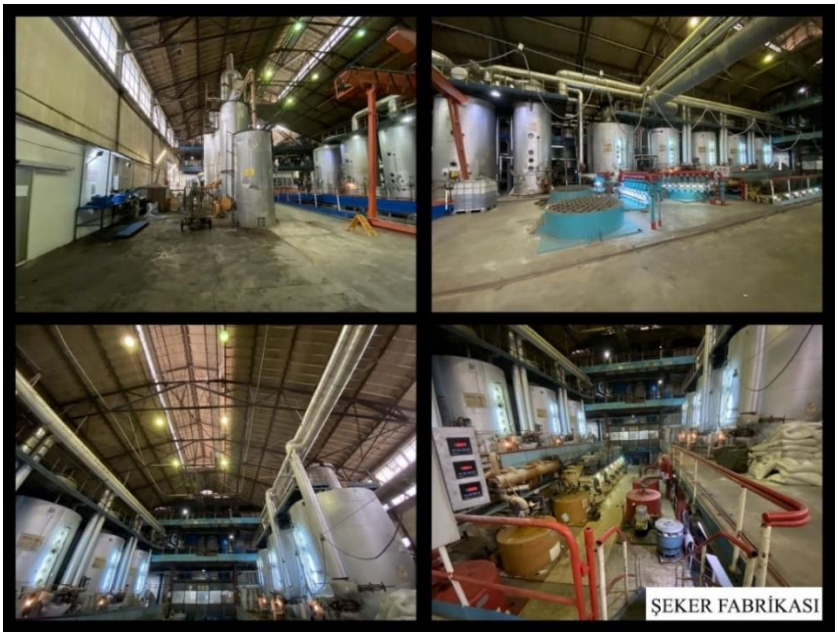


Resim 4.92. Şeker fabrikası, 2020

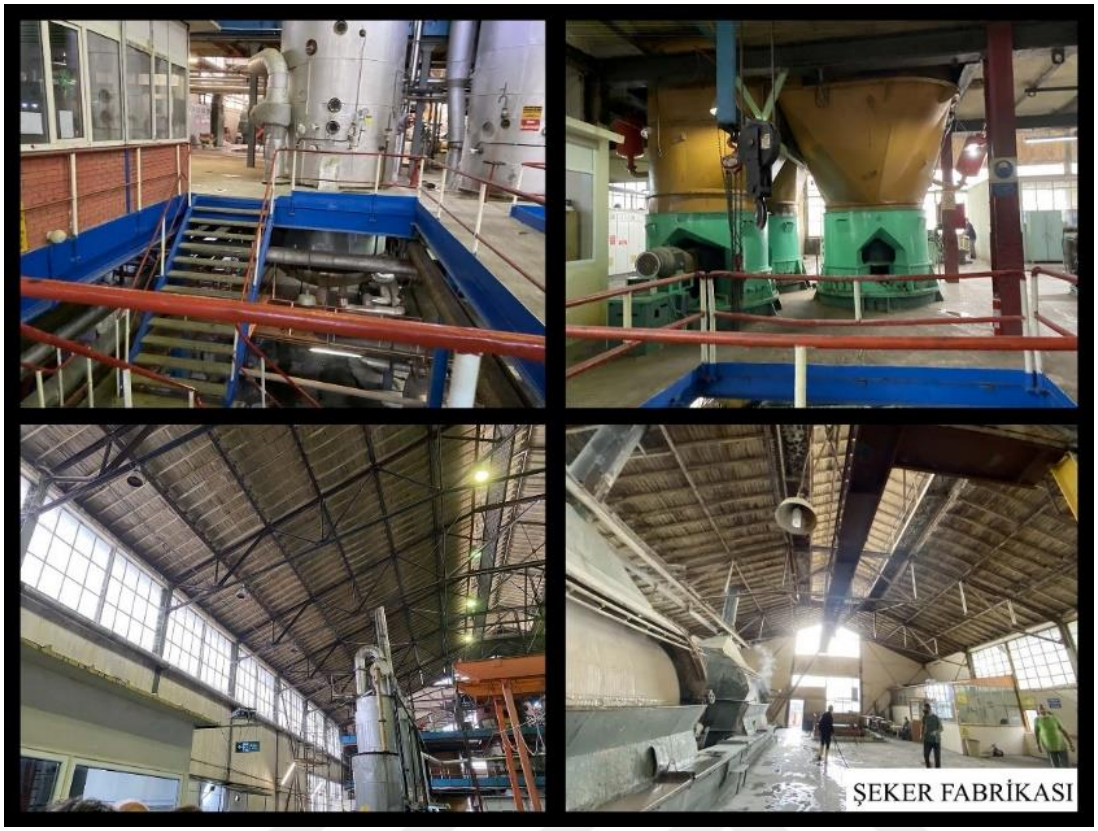
İç mekân bölücü duvarlar ile değil, tesisat ve makine teçhizatına göre bölümlere ayrılmıştır. Kullanılan teknik ekipman özgünlüğünü korumaktadır. Yapı, çelik konstrüksiyonlu ve tuğla dolgulu inşa edilmiştir. 1950'li yılların endüstri yapısı tasarımını, inşaat tekniğini ve kütle büyüklüğünü günümüze aktarmaktadır (Resim 4.93, Resim 4.94, Resim 4.95, Resim 4.96 ve Resim 4.97).



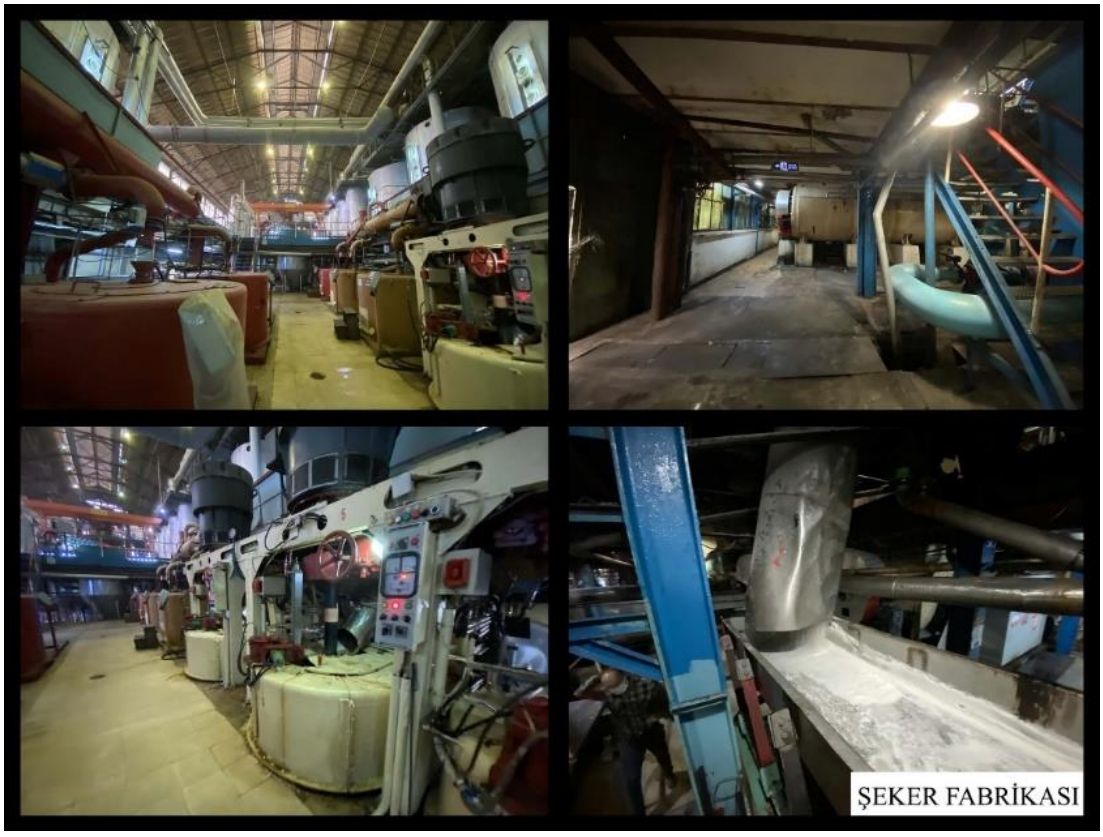
Resim 4.93. Fabrikanın ilk yılları (Veldet,1958)



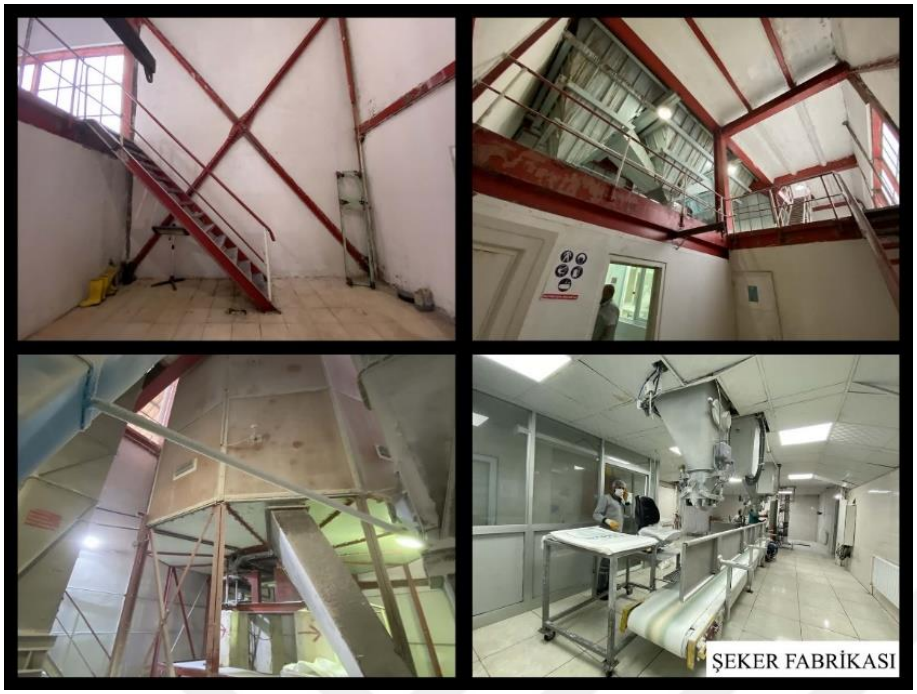
Resim 4.94. Şeker fabrikası, 2020



Resim 4.95. Şeker fabrikası, 2020



Resim 4.96. Şeker fabrikası, 2020



Resim 4.97. Şeker fabrikası, 2020

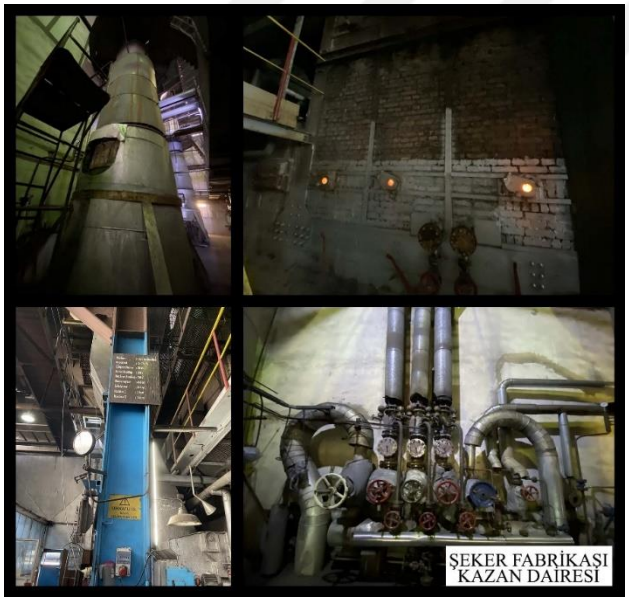
Üretimde ihtiyaç duyulan enerji, fabrikanın kendi iç döngüsü ile sağlanmaktadır. Fiziksel olarak iyi durumdadır ve özgünlüğünü korumaktadır (Resim 4.98, Resim 4.99 ve Resim 4.100). 2018 yılında özelleştirilmiştir. Sukkar Şeker Üretim adı ile üretime devam etmektedir.



Resim 4.98. Şeker fabrikası, 2020



Resim 4.99. Şeker fabrikası, 2020



Resim 4.100. Şeker fabrikası, 2020

Küspe Kurutma Fabrikası: Doğal ışıktan yararlanmak amacıyla cephede şerit pencereler kullanılmıştır. Yapı, çelik taşıyıcı sistemle tuğla malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Yapının cephesinin sıvasız olmasından dolayı kullanılan malzeme cepheden okunabilmektedir. Fabrika çalışanları ile 31.10.2020 tarihinde yapılan sözlü görüşmeler ile edinilen bilgilere göre fabrika yaklaşık olarak 2000'lerin başında kapanmıştır. Yapı,

fiziksel olarak iyi durumdadır fakat günümüzde kullanılmıyor oluşu risk oluşturmaktadır (Resim 4.101).



Resim 4.101. Küspe kurutma fabrikası, 2020

Güvenlik ve Laboratuvar Ek Binası: Tek katlı yapı; tehlikeli atık geçici depolama alanı, laboratuvar kömür hazırlama odası ve güvenlik birimlerinden oluşmaktadır. Güvenlik biriminin giriş kapısının çevresindeki taş kaplama detayları yapıldığı dönemin özelliklerini yansıtmaktadır. Yapı fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.102).



Resim 4.102. Güvenlik ve laboratuvar ek binası, 2020

Laboratuvar: İki ayrı kütleden oluşan yapı, tuğla yapı malzemesi kullanılarak çelik taşıyıcı sistem ile inşa edilmiştir. Cephesinde dikey pencereler kullanılan yapı, tek katlıdır. Dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Yapı fiziksel olarak iyi durumdadır ve özgün işlevini sürdürmektedir. Yapının mekân ve cephe kurgusu özgünlüğünü korumaktadır (Resim 4.103 ve Resim 4.104).



Resim 4.103. Laboratuvar, 2020



Resim 4.104. Laboratuvar iç mekân (Veldet,1958)

İşçi Yemekhanesi: Tek katlıdır. Özgün işlevini sürdüren yapı, fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.105).



Resim 4.105. İşçi yemekhanesi, 2020

Ambar: Fabrika yapısının batısında konumlanmaktadır. Özgün işlevini sürdüren yapı, fiziksel olarak iyi durumdadır (Resim 4.106 ve Resim 4.107).



Resim 4.106. Ambar (?) (TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi)



Resim 4.107. Ambar, 2020

Şeker Fabrikası Müdürlük Binası: Yerleşkenin merkezinde yer alan müdürlük binası fabrika binası ile bir meydan tanımlamaktadır. Bodrum ve üzerinde iki kattan oluşan müdürlük binası dikdörtgen bir plan şemasına sahiptir. Ana giriş doğu yönünden sağlanmaktadır ve kütleden geri çekilerek vurgulanmıştır. Subasmanda ve kuzey cephesinde taş kaplama kullanılmıştır. Yapı, döneminin mimari özelliklerini birebir yansıtmaktadır. Mekân ve cephe kurgusu, özgünlüğünü büyük ölçüde korumaktadır. Alüminyum balkon korkuluklar, yapının özgün karakterine zarar vermektedir. Fiziksel olarak iyi durumda olan yapı, özgün işlevini sürdürmektedir. Yapının mülkiyeti Albayrak Grubu'na aittir (Resim 4.108).



Resim 4.108. Şeker fabrikası müdürlük binası, 2020

Şeker Fabrikası İşçi Çalışma Birimi: Tek katlıdır. Dikdörtgen bir plan şemasına sahiptir. Yapıda teras çatı kullanılmıştır. Günümüzde kullanılmamaktadır (Resim 4.109).



Resim 4.109. Şeker fabrikası işçi çalışma birimi, 2020

4.4. Erzincan Endüstri Mirasının Değerlendirilmesi

Bu bölümde, 2.8 bölümde anlatılan kriterlere göre Erzincan endüstri mirasının değerlendirmesi yapılmaktadır.

Erzincan Tren Garı yerleşkesi

a. Tarihsel Değer: Bir yapının veya yapı grubunun tarihi olaylarla ilişkisini değerlendirmede iki girdiden söz edilebilir. Tarihi bir olay için veya sonra bilerek inşa edilmesi veya tarihi bir dönem ya da olayla ilişkili olması (Kılınç, 2009:114). Bu değerlendirmenin neticesinde Erzincan Tren Garı ve yerleşkesi, dönemin modernleşme tarihi açısından ülke tarihinde belirli bir dönem olan Erken Cumhuriyet Dönemi'ne ait olduğu için tarihsel değerinden söz edilebilir. Ayrıca Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars hattının, inşa edilme gerekçeleri de göz önünde tutulduğu zaman bu değer daha da anlam kazanacaktır. Bunların yanı sıra, yapının 1939 depreminden hemen önce bittiği ve kentte oluşan topyekûn hasar göz önüne alındığında sağlam kalan birkaç yapıdan biri olması da tarihi değerini arttıran bir olgudur.
b. İşlevsel/Kullanılabilme Değeri: Endüstri mirası olan yapının fonksiyonunun önemi ve ekonomiye etkisi, işlevsel değerinin belirlenmesinde bir değerlendirme ölçütüdür. Erzincan Tren Garı inşa edildiği dönemde, demiryolu kentin başat ulaşım türü olmuştur. Tren garının ekonomik etkisi düşünüldüğünde ise, tarım ve hayvancılıkla geçimini

sağlayan halk için demiryolunun etkisi yadsınamaz derecede önemli olmuştur. Kentte var olan diğer iki büyük endüstri yerleşkesinin (şeker fabrikası ve bez fabrikası), Toprak Mahsulleri Ofisi'nin, Bahçe Kültürleri Araştırma Enstitüsü'nün tren garına yakın konumlanması ve demiryolundan hatlarla doğrudan beslenmeleri demiryolunun öneminin ve kente kattığı ekonomik değerin bir göstergesidir.

c. Çevresel Değer: Endüstri yapısının veya yerleşkesinin çevresel değeri, onun çevresine kattığı veya aldığı değerler ile ölçülebilir. Erzincan Tren Garı kentin güneyinde, eski kent ile yeni kentin sınırında yer almaktadır. Bu anlamda bulunduğu yerin, kent sınırının simgesi olduğundan söz edilebilir. Ayrıca 1939 depreminden günümüze ulaşan ve işlevini sürdüren tek yapı grubu oluşu yerleşkenin çevresel değerini öne çıkarmaktadır.
d. Teknik Değer: Endüstri yapıları ve yerleşkelerinin üst düzey teknik değere sahip oldukları kabul edilmektedir. Bu bağlamda yerleşkenin işlevini koruyor olması teknik değerinin sürdüğünü gösterir. Ek olarak özgün tasarımını günümüze kadar koruması, nitelikli yapım tekniği ve strüktür düzenine sahip olması, 1939 ve 1992 depremlerini hasar almadan atlatması gibi özellikleri de sahip olduğu bu değeri zenginleştiren unsurlardır.
e. Özgünlük Değeri: Yerleşke içindeki yapılar günümüze kadar fiziksel durumlarını koruyarak gelmişlerdir. Demiryolu ulaşımının 1950'lerden sonra geri plana atılmasının, tarihi gar binaları için kısmi bir avantaj sağladığından söz edebiliriz. Yapının değişim (büyüme, ek yapı gibi) ihtiyacı olmaması sayesinde günümüze değin özgünlüğünü koruyarak gelmeyi başarmıştır.
f. Kültürel Değer: Kültürel değer, yapının veya yerleşkenin ait olduğu toplumun ve kentin gelişiminde rol oynaması ile ilişkilidir. Erzincan Tren Garı, Erken Cumhuriyet Dönemi'nin endüstrileşme ve modernleşme politikalarının bir ürünüdür. 1939 depreminde, deprem felaketi, demiryolu sayesinde başkente haber verilebilmiştir. Üstelik yerleşke, 1939 depremi sonrasında yeni kentin kurulmasında doğrudan etkili olmuştur.
g. Simgesel Değer: Bu değer politik, sosyolojik ve duygusal açıdan önemle ölçülmektedir. Bu bağlamda bu değerin tarihsel, çevresel ve kültürel değerle ilişkili olduğu söylenebilir. Erzincan Tren Garı, kent için Cumhuriyet'in ulaşımdaki başarısının bir simgesi olmuştur. Ayrıca birden çok şiddetli depreme maruz kalmasına rağmen hasar almadan günümüze ulaşmış olması ile halk için duygusal bir öneme sahiptir. Bunlara ek

olarak trenlerin gidiş geliş, perona giriş saatlerinde oluşturdukları özel seslerin de kentin gündelik yaşamında simgesel olarak etki yaptığı unutulmamalıdır.

h. Mimari Değer: Yapı kendi döneminin mimari özelliklerini temsil etmektedir. Bu konuda özgün bir örnektir. Mimari değer taşıdığından söz edilebilir.
i. Enderlik Değeri: Uluslararası ölçekte değerlendirildiği takdirde, yerleşke türünün ender bir örneğidir, denemez. Fakat ulusal ve bölgesel ölçekte değerlendirildiği takdirde yerleşke içindeki yapıların enderlik değerine sahip olduğundan söz edilebilir. Kentsel ölçekte ise sivil mimarlık kerpiç evler ile sınırlı iken yerleşkeye ait lojmanlar, gar binası, amele binaları çağın teknolojine uygun, taş ve tuğla kullanılarak inşa edilmişlerdir.
j. Endüstri Arkeolojisi Açısından Önemi: Söz konusu yerleşkenin, uluslararası ölçekte endüstri arkeolojisi açısından önemli olduğuna dair bir değerlendirme yapılamamaktadır. Fakat tarihsel, işlevsel, çevresel, teknik, özgünlük, kültürel, simgesel, mimari ve enderlik değerleri ile bir bütün olarak düşünüldüğünde ulusal ve bölgesel ölçekte endüstri arkeolojisi açısından önemi anlaşılmaktadır.

<u>Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası yerleşkesi</u>

a. Tarihsel Değer: Bir yapının veya yapı grubunun tarihi olaylarla ilişkisini değerlendirmede iki girdiden söz edilebilir. Tarihi bir olay için veya sonra bilerek inşa edilmesi; tarihi bir dönem ya da olayla ilişkili olması (Kılınç,2009:114). Bu değerlendirmenin neticesinde Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası yerleşkesi, dönemin modernleşme tarihi açısından ülke tarihinde belirli bir dönem olan Erken Cumhuriyet Dönemi'ne ait olduğu ve dokuma konusunda yapılan atılımlardan biri olduğu için hem bölge hem de ülke ölçeğinde tarihsel değerinden söz edilebilir.
b. İşlevsel/Kullanılabilme Değeri: Endüstri mirası olan yapının fonksiyonunun önemi ve ekonomiye etkisi, işlevsel değerinin belirlenmesinde bir değerlendirme ölçütüdür. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası deprem yüzünden göç eden halkın kente dönmesinde etkili olmuştur. Kentte istihdam alanı yaratmıştır. Ayrıca gar yerleşkesine dekovil hattı ile bağlanmıştır. Üretimde, demiryolundan faydalanılmıştır. Günümüzde ise lojman yapıları üniversite tarafından aynı işlevle, misafirhane binası eğitim yapısına dönüştürülerek, üretim birimleri ticari fonksiyonlar ile kullanılmaktadır. Dolayısıyla günümüzde de işlevsel/kullanılabilme değerine sahip olduğu söylenebilir.

c. Çevresel Değer: Endüstri yapısının veya yerleşkesinin çevresel değeri onun çevresine kattığı veya aldığı değerler ile ölçülebilir. Endüstri yerleşkeleri teknolojik gelişmeleri ve toplumun dönüşümünü temsil ederler. Bu sebeple çevrelerine değer kattıkları söylenebilir ve kentsel semboller olarak değerlendirilebilirler. Ayrıca Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası kentteki ilk endüstri kuruluşudur. Bu sebeplerle yerleşkenin çevresel değere sahip olduğu söylenebilir.
d. Teknik Değer: Endüstri yapıları ve yerleşkelerinin üst düzey teknik değere sahip oldukları kabul edilmektedir. Bu bağlamda yerleşkenin üst düzey olmasa bile teknik değere sahip olduğu söylenebilir. Fabrika, kurulduğu dönemin gereklerine uygun ekipmanla donatılmıştır. Bundan dolayı üretim konusunda da teknik değer taşıdığından söz edilebilir. Ek olarak özgün tasarımını günümüze kadar koruması, nitelikli yapım tekniği ve strüktür düzenine sahip olması, depremlere dayanıklı olması, lojman yapılarının kentteki ilk kaloriferli dairelerden olmaları gibi özellikleri de yerleşkenin sahip olduğu bu değeri zenginleştiren unsurlardır.
e. Özgünlük Değeri: Yerleşke içindeki yapılar günümüze kadar fiziksel durumlarını kısmen koruyarak gelmişlerdir. Fabrikanın özelleşmesi ile yerleşke içindeki kimi yapı âtıl duruma düşmüştür (eğitim salonu, kazan dairesi gibi). Kimi yapı ise iç mekân düzeninde (fabrika binası, misafirhane gibi) değişikliğe uğrayarak günümüze kadar gelmiştir. Yıkılan lojmanlar olmuştur. Yıkılmadan günümüze gelenler ise özgün durumlarını korumuşlardır. Bu sebeple yerleşkenin bütünü göz önünde tutulduğunda, yerleşke özgünlük değerine sahiptir, denebilir.
f. Kültürel Değer: Kültürel değer, yapının veya yerleşkenin ait olduğu toplumun ve kentin gelişiminde rol oynaması ile ilişkilidir.

   Bez Fabrikası çalışanı olduğu tahmin edilen Fehmi Bilyay, 1964 yılında fabrikanın gündelik hayattaki etkileri ile ilgili değerlendirmelerde bulunmuştur. Bilyay, öncelikle fabrikanın inşaat ve işletmesinin yüksek ücretlerle istihdam sağladığına değinmiştir. Fabrikanın iktisadi etkilerinin yanı sıra kentteki sosyal etkileri üzerine değinen Bilyay, Erzincan'da Atatürk inkılaplarının önderliğini ilk olarak halkevi ve bez fabrikasının yaptığını söylemiştir. Bilyay'a göre iş tulumu, iş elbisesi giyinen Türk kadınlarının fabrika kapısından kente dağılması, kıyafet inkılabının ilk gönüllü uygulaması olmuştur. Okur-yazar halkın arttırılması yönünde halkevinden sonra fabrikada da okuma yazma kursları açılmıştır. Bilyay, 1 000'in üstünde insanın, sinemayı ilk defa fabrikada gördüğünü söylemiştir. Pastane, Sümer Spor adıyla bütün spor dallarını içeren bir spor kulübü, caz müzik dinletileri, "cazlı danslı" eğlenceler, aile toplantıları ilk kez fabrika

ile halkın hayatına girmiştir (Erzincan Nostalji, 2021). Bu saptamalar yerleşkenin, bölgede modernleşmenin önderliğini yaptığını, kültürel bir dönüşümün jeneratörü olduğunu da gösterir.

Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası, Erken Cumhuriyet Dönemi'nin endüstrileşme ve modernleşme politikalarının bir ürünüdür. Sinema salonu, sosyal tesisleri, lojmanları ile kente kültürel değer katmıştır. Ayrıca çevresinde yeni yaşam alanlarının gelişmesinde de etkili olmuştur.

g. Simgesel Değer: Bu değer politik, sosyolojik ve duygusal açıdan önemle ölçülmektedir. Bu bağlamda bu değerin tarihsel, çevresel ve kültürel değerle ilişkili olduğu söylenebilir. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası, kent için Cumhuriyet'in Doğu'ya yaptığı yatırımların ve iktisadi bağımsızlık politikalarının başarısının bir sembolü olmuştur. Diğer taraftan fabrikanın faal olduğu dönemde, çalışanları için kentin gündelik yaşamında önemli bir yer tutması sebebiyle simgesel bir değer taşıdığı söylenebilir.
h. Mimari Değer: Her yapıtın farklı ölçeklerde mimari değer taşıdığından söz edilebilir. Ayrıca söz konusu yerleşkenin, kendi döneminin yapısal, biçimsel özelliklerini temsil etmesi ve yerleşke ile lojmanlarda belli bir yaşam önerisi sunması açısından mimari değere sahip olduğu söylenebilmektedir.
i. Enderlik Değeri: Uluslararası ölçekte değerlendirildiği takdirde; yerleşke, türünün ender bir örneğidir, denemez. Fakat ulusal ve bölgesel ölçekte değerlendirildiği takdirde yerleşke içindeki yapıların enderlik değerine sahip olduğundan söz edilebilir. Kentsel ölçekte ise sivil mimarlık kerpiç evler ile sınırlı iken bez fabrikasına ait lojmanlar çağın teknolojine uygun, taş ve tuğla kullanılarak inşa edilmişlerdir.
j. Endüstri Arkeolojisi Açısından Önemi: Söz konusu yerleşkenin, uluslararası ölçekte endüstri arkeolojisi açısından önemli olduğuna dair bir değerlendirme yapılamamaktadır. Fakat tarihsel, işlevsel, çevresel, teknik, özgünlük, kültürel, simgesel, mimari ve enderlik değerleri ile bir bütün olarak düşünüldüğünde ulusal ve bölgesel ölçekte endüstri arkeolojisi açısından önemi anlaşılmaktadır.

<u>Erzincan Şeker Fabrikası yerleşkesi</u>

a. Tarihsel Değer: Bir yapının veya yapı grubunun tarihi olaylarla ilişkisini değerlendirmede iki girdiden söz edilebilir. Tarihi bir olay için veya sonra bilerek inşa edilmesi veya tarihi bir dönem ya da olayla ilişkili olması (Kılınç, 2009:114). Bu

değerlendirmenin neticesinde, Erzincan Şeker Fabrikası yerleşkesinin, yeni kentin kuruluşuna şahitlik etmesinden dolayı tarihi değeri vardır, denebilir. Ayrıca yerleşkenin 1950'li yıllarda yapılan endüstri yatırımlarına örnek olması, bölgenin üretim performansını yükseltmesi, bölgeye ve kente ekonomik katkısı tarihsel değerini artırmaktadır. Söz konusu yerleşke 1992 depremini yaşamış ve günümüze değin ulaşmıştır. Ayrıca Cumhuriyet yöneticilerinin şeker üretimine ilişkin politikaları da göz önünde tutulduğu zaman bu değer daha da anlam kazanacaktır.

b. İşlevsel/Kullanım Değeri: Endüstri mirası olan yapının fonksiyonunun önemi ve ekonomiye etkisi, işlevsel değerinin belirlenmesinde bir değerlendirme ölçütüdür. Erzincan Şeker Fabrikası inşa edildiği dönemde, kent için önemli bir istihdam alanı oluşturmuştur. Şeker fabrikasının ekonomik etkisi düşünüldüğünde ise tarım ve hayvancılıkla geçimini sağlayan halk için etkisi yadsınamaz derecede önemli olmuştur.
c. Çevresel Değer: Endüstri yapısının veya yerleşkesinin çevresel değeri, onun çevresine kattığı veya aldığı değerler ile ölçülebilir. Erzincan Şeker Fabrikası kentin güneybatı çeperinde yer almaktadır. 1939 depremi sonrasında yeni kent ile eş zamanlı kurulduğu için çevresiyle birlikte anlam kazanmaktadır.
d. Teknik Değer: Endüstri yapıları ve yerleşkelerinin üst düzey teknik değere sahip oldukları kabul edilmektedir. Bu bağlamda yerleşkenin kurulduğu dönemin teknik değerine sahip olduğu, depremlere dayanıklı olduğu söylenebilir. Ek olarak özgün tasarımını günümüze kadar koruması, nitelikli yapım tekniği ve strüktür düzenine sahip olması gibi özellikleri de sahip olduğu bu değeri zenginleştiren unsurlardır. Fabrika binasındaki teknik donanımlar fabrikanın kurulduğu zamandan beri değişmeden kullanılmaktadır.
e. Özgünlük Değeri: Yerleşke içindeki yapılar günümüze kadar fiziksel durumlarını koruyarak gelmişlerdir. Teknik donanım da özgünlüğünü korumaktadır.
f. Kültürel Değer: Kültürel değer, yapının veya yerleşkenin ait olduğu toplumun ve kentin gelişiminde rol oynaması ile ilişkilidir. Erzincan Şeker Fabrikası, Erken Cumhuriyet Dönemi'nin endüstrileşme ve modernleşme politikalarının bir ürünüdür. Sinema salonu, sosyal tesisleri, lojmanları ile kente kültürel değer katmıştır. Ayrıca çevresinde yeni yaşam alanlarının gelişmesinde de etkili olmuştur.
g. Simgesel Değer: Bu değer politik, sosyolojik ve duygusal açıdan önemle ölçülmektedir. Bu bağlamda bu değerin tarihsel, çevresel ve kültürel değerle ilişkili olduğu söylenebilir. Erzincan Şeker Fabrikası, kent için Cumhuriyet'in endüstrileşme politikalarının ve iktisadi bağımsızlığının başarısının bir sembolü olmuştur. Ayrıca

birden çok şiddetli depreme maruz kalmasına rağmen hasar almadan günümüze kadar ulaşmış olması ile önemlidir.

h. Mimari Değer: Her yapıtın farklı ölçeklerde mimari değer taşıdığından söz edilebilir. Döneminin mimari özelliklerini taşımasının yanı sıra depreme dayanıklılık konusunda da değerini korumuştur.

i. Enderlik Değeri: Uluslararası ölçekte değerlendirildiği takdirde, yerleşke türünün ender bir örneğidir, denemez. Fakat ulusal ve bölgesel ölçekte değerlendirildiği takdirde yerleşke içindeki yapıların enderlik değerine sahip olduğundan söz edilebilir. Kentsel ölçekte, sivil mimarlık kerpiç evler ile sınırlı iken şeker fabrikasına ait lojmanlar çağın teknolojine uygun, taş ve tuğla kullanılarak inşa edilmişlerdir.

j. Endüstri Arkeolojisi Açısından Önemi: Söz konusu yerleşkenin, uluslararası ölçekte endüstri arkeolojisi açısından önemli olduğuna dair bir değerlendirme yapılamamaktadır. Fakat tarihsel, işlevsel, çevresel, teknik, özgünlük, kültürel, simgesel, mimari ve enderlik değerleri ile bir bütün olarak düşünüldüğünde ulusal ve bölgesel ölçekte endüstri arkeolojisi açısından önemi anlaşılmaktadır.

5. SONUÇ

19. yüzyılda maden ocakları, fabrikalar ve demiryolları yeni kentin "doğurgan aktörleri" (Mumford, 2019: 525) olarak nitelendirilmektedir. Endüstri devrimi ile hızlanan göç hareketleri, nüfus artışını ve orantısız büyümeyi de beraberlerinde getirmişlerdir. Kentleşme ve endüstrileşme birbirlerine bağlı bir şekilde artış göstermiştir (Mumford, 2019: 526).

Ulusal ölçekte, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti bağımsız ve ekonomik açıdan güçlü bir ulus devleti hedeflemiştir. Sosyal, eğitim, ekonomi, teknoloji ve endüstri dalları ile bütünleşmiş bir modernleşme politikası benimsenmiştir. Bu hedefe ve politikaya uygun olarak ekonomik, kültürel ve sosyal açıdan kalkınmayı sağlayacak endüstri atılımları gerçekleşmiştir.

Cumhuriyet rejimi, endüstrileşmeyi ekonomik kalkınma ve bağımsızlık için birincil araç olarak görmüştür. Endüstrileşmenin bir ülkenin ekonomik ve sosyal anlamda kalkınması ile ilişkili görüldüğü yıllarda, Anadolu'nun çeşitli kentlerinde fabrikalar açılmıştır ve endüstri yerleşkeleri planlanmıştır. Kurulan bu endüstri yerleşkeleri, devletin modernleşme uygulamalarının en önemli örneklerinden olmuştur. Yerleşkelerde memurlar ve işçiler için lojmanlar, misafirhane, restoran, revir, okul, hamam, spor alanları, oyun bahçeleri, sinemalar gibi çeşitli fonksiyonlar yer almıştır. Bu fonksiyon çeşitliliğine sahip yerleşkeler, kuruldukları kentlerin sosyal yapılarının dönüşümünde de önemli rol üstlenmişlerdir. Ayrıca her endüstri yerleşkesine ait spor kulüpleri (Demir Spor, Sümer Spor, Şeker Spor) kurulmuş ve devlet tarafından desteklenmiştir. Özetle endüstri yerleşkeleri kentlerin gelişimini, sosyal yapısını ve mimari kimliğini büyük ölçüde etkilemiştir.

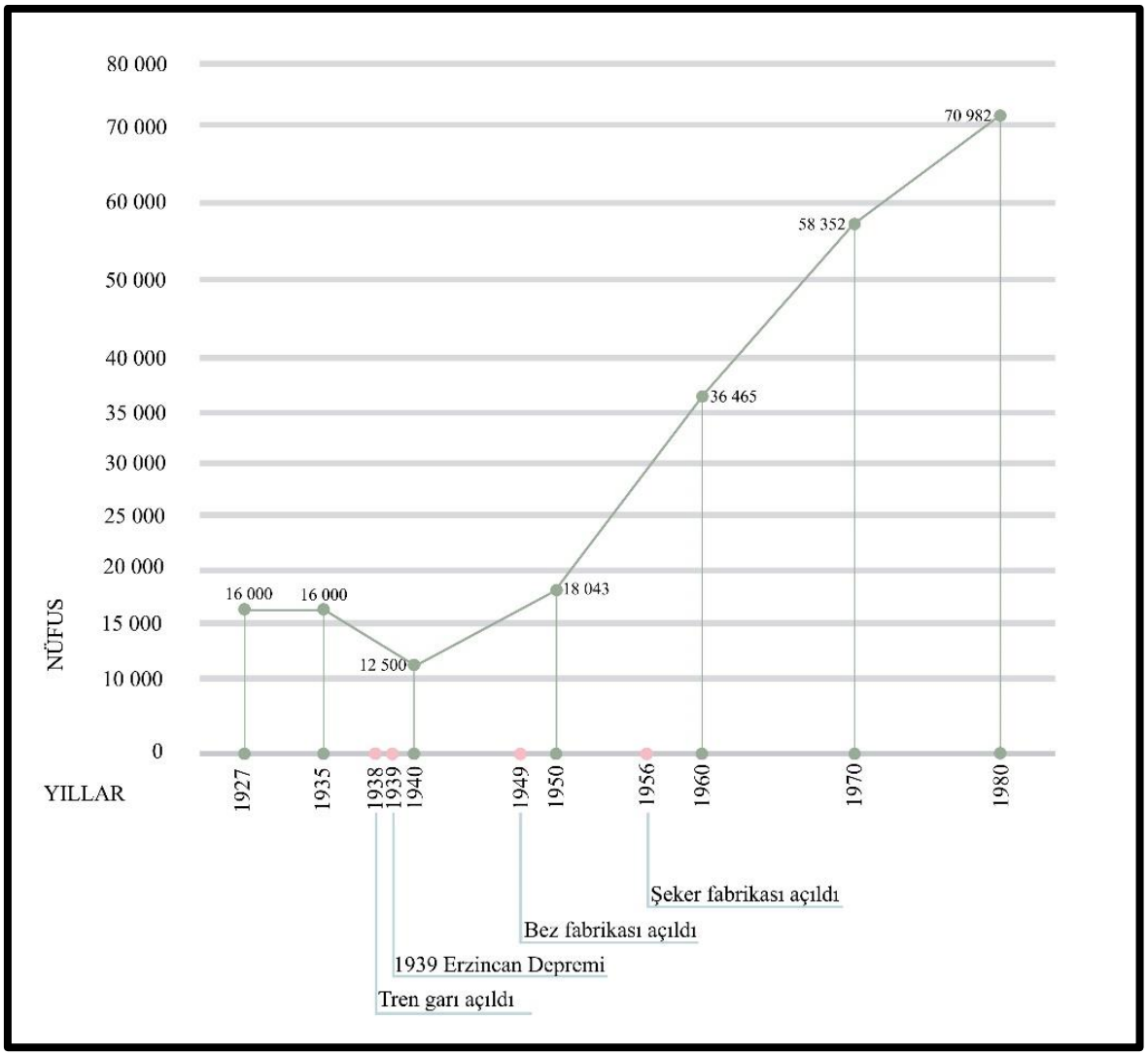
Tez konusunu oluşturan Erzincan kenti 1939 yılında meydana gelen deprem ile tamamen yıkılmıştır. Kentin yeniden inşa süreci ve Cumhuriyet'in endüstrileşme atılımları eş zamanlı olarak gerçekleşmiştir. Howard'ın bahçe-kent diyagramları Yenişehir için yorumlandığında fabrikaların, tarım okulunun, meyve bahçelerinin, çiftliklerin kentin çeperinde kaldığı; demiryolunun kentin çeperinden geçtiği; demiryolundan fabrikalara ham madde girişi olduğu ve fabrikalardan demiryoluna işlenmiş ürün çıktığı görülmüştür. Kent içindeki yapılaşma ise çoğunlukla tek katlı, bahçeli, müstakil konutlardan oluşmaktadır. Ne

yazık ki son zamanlarda bu müstakil bahçeli evlerin sayıları, kentsel dönüşüm uygulamaları nedeniyle azalmaktadır.

Depremlerden zarar gören Erzincan, Erken Cumhuriyet Dönemi politikalarının beşiği bir kent olarak dönemin mimarlık ve şehircilik politikalarının ihtiyaç duyduğu bütün koşullara sahiptir. 1939 Depremi ile "boş levha" haline gelen Erzincan, Cumhuriyet'in eski yerine yeniyi baz alan politikaları için ideal hale gelmiştir. Bu sebeple Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yeniden planlanan diğer kentlerdeki (Antakya, Kayseri, Erzurum vb.) gibi kentsel dokuda ikili doku oluşmamıştır.

Erzincan'da tren garı ve fabrikalar kurulurken başkentten gelen tip projeler uygulanmıştır. Fakat kentin nüfusu, coğrafi konumu, fay hatları üzerinde yer alması gibi sebepler Eskişehir, Kayseri, Erzurum illerindeki gibi büyük ölçekli yatırımları mümkün kılmadığı için Erzincan'da uygulanan tip projeler küçültülerek uygulanmıştır. Ayrıca kentin deprem bölgesi olması, dönemin koşullarına göre terör gibi sebepler ile özel sermayeli yatırımların gerçekleşmesi de mümkün olmamıştır. Erzincan'da tuğla fabrikası kuran Özcan Ağaoğlu bu durumu "Doğu'ya yatırım yapan doğduğuna pişman" diyerek ifade etmiştir. Vehbi Koç ise bu durumu Erzincan'da düzenlenen bir basın toplantısında "Doğu'ya hiçbir sanayici yatırım yapmaz" diyerek yinelemiştir (EK 21).

Kamu iktisadi teşekküllerinin Erzincan'daki yatırımları olan Erzincan Tren Garı, Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası ve Erzincan Şeker Fabrikaları yerleşkeleri 4. bölümde incelenmiş ve değerlendirilmişlerdir. Bu yerleşkeler bir ulaşım yapısı ve fabrika olmanın ötesinde Cumhuriyet anlayışını Erzincanlılara benimseten bir araç olarak kullanılmışlardır. Ayrıca fabrikalar; üretim, eğitim, sanat, kültür ve sporu kendi kurumlarında barındırmışlardır. Çağın son teknolojisine sahip üretim birimlerinin yanı sıra, çalışanlara sosyal yaşam koşullarının sağlanması amacıyla sosyal tesisler inşa edilmişlerdir. Fabrikalar sadece fabrika çalışanlarına değil; Erzincanlılara da kültür, eğitim, sağlık ve spor alanlarında hizmet vermişlerdir. Toplum balo, tiyatro gösterileri, müzik konserleri, film gösterimleri ve spor yarışmaları ile fabrikalar sayesinde tanışmıştır. Ayrıca halk, fabrika çatısı altında cinsiyet ayrımı olmadan sosyal faaliyetlerde bulunmuştur. Böylece yerleşkeler, Erzincan halkına örnek bir toplum ve modern bir yaşam tarzı aşılamışlardır. Ayrıca fabrikalar, depremler yüzünden göç eden halkın kente dönmesinde de etkili olmuşlardır (Şekil 5.1).



Şekil 5.1. Deprem ve endüstri yerleşkelerine bağlı olarak Erzincan kent nüfusundaki değişim (Yazar tarafından oluşturulmuştur)

Tren garı ve şeker fabrikası kentsel yerleşimin çeperinde, bez fabrikası ise kent merkezinde yer almıştır. Üç yerleşke de çevresinde yeni yaşam alanlarının gelişmesinde etkili olmuştur. Yerleşkelerdeki sosyal donatılar halkın kullanımına açık ve bu sayede çevreleri ile fiziksel ve sosyal etkileşim içinde olmuşlardır (Şekil 5.2).



Şekil 5.2. Yerleşke-kent ilişkisi (Yazar tarafından oluşturulmuştur)

Çalışma boyunca Erzincan endüstri yerleşkeleri ile ilgili yapılan -kuruluş yılı, konumu, kullanım durumu ve tescil durumu gibi- değerlendirmeler Çizelge 5.1'de bir araya getirilerek sunulmuştur. Bu çizelgeye göre Erzincan endüstri yapılarını özgün işlevini sürdüren, işlevini kaybeden, terk edilen/kullanılmayan yapılar olarak üç grupta incelemek mümkündür. Bu gruplar incelendiğinde temel sorunların varlığı görülmektedir. İşlevini kaybetmiş Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası'nda kullanıcı istekleri doğrultusunda koruma konusunda bilimsel yaklaşımlara uymayan, gelişigüzel değişiklikler yapılmaktadır. İşlevini sürdüren Erzincan Tren Garı'nın varlığı ise yüksek hızlı tren projeleri ile tehlike altındadır. Şeker fabrikası özelleştirilmiş, yerleşkedeki lojmanlar ve sosyal tesisler gibi yapı grupları ise çürümeye terk edilmişlerdir.

TMMOB Mimarlar Odası'nın düzenlediği "Endüstri Mirası/Atölye" çalışmasında endüstri mirasına yönelik geliştirilen değerlendirme kriterleri, Erzincan endüstri mirasını değerlendirmede kullanılmıştır. Söz konusu değerlendirme modeline göre kentteki endüstri yerleşkeleri "tarihsel değer, işlevsel/kullanılabilme değeri, çevresel değer, teknik değer, özgünlük değeri, kültürel değer, simgesel değer, mimari/sanatsal değer, enderlik değeri, endüstri arkeolojisi açısından önemi" olmak üzere 10 kritere göre değerlendirilmişlerdir. Kentteki endüstri mirasının durumu bu 10 kriterle sorgulanmış ve Çizelge 5.2'de sunulmuştur.

Endüstri yerleşkelerinin korunması konusunda acil önlemlerin alınması için yerleşkelerin bugünkü durumlarının değerlendirilmesi ve risk altındaki mimari mirasın belirlenmesi gereklidir. Bu sebeple Erzincan endüstri mirasının risk ve mevcut durumu sorgulanmış, önerilerin getirildiği bir tablo oluşturulmuştur. Risk değerlendirilmesinde Köksal'ın (2005: 185), İstanbul endüstri mirası için kullandığı risk dereceleri kullanılmıştır. İncelenen yerleşkelerin bütüncül bir korumaya ihtiyaçları vardır. Yapı kullanıcılarının, mülk sahiplerinin ve halkın; yerleşkelerin değerlerinin yeterince farkında olmamaları ve deprem gibi nedenler ile yerleşkeler risk altındalardır. Fabrikaların özelleşmeleri ve bunun neticesinde bütünlüklerini yitirmeleri koruma çalışmalarını güçleştiren başka bir faktördür. Nitekim üç yerleşkenin de durumu 1. derece riskli olarak seçilmiştir (Çizelge 5.3).

Erzincan Tren Garı'nın mülkiyeti T.C. Devlet Demiryolları'na aittir. Günümüzde kentsel talebi karşılamakta ve özgün işlevini sürdürmektedir. Söz konusu yerleşkenin ruhunu kaybetmeden, parçalanmadan, özgün işlevi ile korunması önerilmektedir. Bu sebeple yerleşkenin değerinin halka tanıtılması ve sahiplenilerek korunması gerekmektedir. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi'nde lojmanların, sosyal tesislerin ve misafirhanenin mülkiyeti Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi'ne aittir. Diğer üretim yapıları özel mülkiyetlidir. Fabrika kapandığı için yerleşkenin özgün işlevini sürdürmesi mümkün gözükmemektedir. Bu sebeple bu yerleşkenin kentin kültürel kullanımına yönelik işlevlendirilmesi önerilmektedir. Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi'nin mülkiyeti Türk Şeker Fabrikaları A.Ş. ve Albayrak Grubu'na aittir. Şeker fabrikası günümüzde özgün işlevini sürdürmektedir. Kamu istihdamı açısından da fabrikanın özgün işlevine devam etmesi gerekmektedir. Günümüzde kullanılmayan ve mülkiyeti Türk Şeker Fabrikaları A.Ş.'ye ait yapıların kültürel amaçlı kente kazandırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Erzincan endüstri mirasının özgün işlevi ile kullanılma ihtimali ve yeniden işlevlendirilme potansiyeli ile ilgili yapılan bu değerlendirmeler Çizelge 5.4'te bir araya getirilmiştir.

Yerleşkelerdeki yapı fonksiyonları ile ilgili bir tablo doldurulmuştur (Çizelge 5.5). Buna göre üç yerleşkede de yönetim binası, misafirhane, işçi pavyonları, lojmanlar ve revir bulunmaktadır. Fabrika yerleşkelerinde ek olarak eğitim yapıları, sosyal tesisler ve açık rekreasyon alanları bulunmaktadır.

İncelenen yerleşkeler hem mimari hem de şehircilik özellikleri bakımından basit ve yalın nitelikler taşıyan modern yapılardan oluşmaktadırlar. Yerleşkelerde çalışanların konut

sorunu için sosyal konut mantığında lojmanlar inşa edilmiştir. Lojman yapılarında işlevsellik ön planda tutulmuştur. Yerleşkelerin kentsel dokuları göz önüne alındığı zaman, bahçe-kent modelinden yerleşke ölçeğinde de etkilenildiği görülmektedir. Lojmanlarda yeşil alana fazlaca yer ayrılmış ve lojman sakinlerinin bu alanlarda tarım faaliyetlerinde bulunmasına imkân tanınmıştır. Yerleşkelerdeki lojmanlar Erzincan için ilk toplu konut örneklerini oluşturmaktadırlar. Sümerbank Bez Fabrikası'nın lojmanları, kentteki ilk modern ısınma sistemine sahip konut özelliğine de sahiptir.

Yapıların yapım tekniklerine bakıldığı zaman, konut yapılarında yığma yapım sistemi tercih edildiği görülmektedir. Fabrika yapılarında ise yığma, betonarme ve çelik karkas sistem bir arada kullanılmıştır. Malzeme olarak ise çoğunlukla taş ve harman tuğlası birlikte kullanılmıştır. Fabrika yapılarında bu malzemelere ek olarak çelik ve demir de bir arada kullanılmıştır. 1939 depreminden önceki yapıların yapım sistemleri ve malzemeleri düşünüldüğünde kamu iktisadi teşekkülleri kentte farklı yapım sistemlerinin kullanıldığı ilk yapılara sahip olma özelliğini de elinde tutmaktadır.

Erzincan Tren Garı yerleşkesinde sadece gar binası tescillenmiştir. Bez fabrikası ve şeker fabrikasında tescilli yapı bulunmamaktadır. Söz konusu yerleşkelerin halk tarafından kültürel miras olarak görülmemeleri neticesinde bilinçsiz kullanımları, düzenli ve doğru onarım projelerinden yoksun olmaları koruma çalışmalarında sorun oluşturmaktadır. Yüksek hızlı tren projesi, gar yerleşkesinin korunmasında ayrıca bir risk oluşturmaktadır. Üç yerleşkenin de kentin kuruluşuna tanıklık etmiş olmaları, kentin örgütlenmesinde etkili olmaları kuvvetli yönleri olarak öne çıkmaktadır. Erzincan Tren Garı yerleşkesinin bütünlüğünü ve özgünlüğünü koruması, özgün işlevini sürdürmesi; Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası yerleşkesinin yeniden işlevlendirilme potansiyeli ve özgünlüğünü koruması; Erzincan Şeker Fabrikası yerleşkesinin bütünlüğünü ve özgünlüğünü korumasına ek olarak yeniden işlevlendirilme fırsatı mutlak suretle değerlendirilmelidir. Yerleşkelerin zayıf yönleri, güçlü yönleri, fırsatları ve karşı karşıya kaldıkları problemler ile ilgili yapılan bu değerlendirmeler Çizelge 5.6'da bir araya getirilerek sunulmuştur.

Ayrıca çalışma kapsamında incelenen endüstri yapıları ile ilgili yerleşke ölçeğinde envanter fişleri oluşturulmuştur (Şekil 5.3, Şekil 5.4 ve Şekil 5.5).

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin çağdaş değerlere yaptığı atfın ve iktisadi bağımsızlığın temsil mekanları olan Erzincan Tren Garı, Bez Fabrikası ve Şeker Fabrikası yerleşkeleri kentsel süreklilik ve bütünlük içinde değerlendirilmelilerdir. Söz konusu yerleşkeler, kentin kuruluşunda doğrudan etkili oldukları ve çevrelerine anlam katarken aynı zamanda çevreleri ile anlam kazandıkları için birbirleri ile ilişkili olarak düşünülmeli ve bütüncül bir şekilde korunmalılardır.

Bu çalışma ile 1939 depremi sonrasında yeniden planlanan Erzincan'ın kuruluşu incelenmiş, endüstri mirasının belgelenmesi ve değerlendirilmesi yapılmış, öneriler getirilmiştir. Yapılan çalışmanın, depremler yüzünden kentsel hafızası zarar görmüş Erzincan kentinin kentsel hafızasının ve endüstri mirasının korunmasına katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Çizelge 5.1. Erzincan endüstri mirasının güncel durumu

Endüstri Yapısı/Yerleşkesi	İş Kolu	Kuruluş Yılı	Konumu	Kullanım Durumu	Tescil Durumu
Erzincan Tren Garı Yerleşkesi	Ulaşım	1938	Erzincan/ İstasyon Mahallesi	Özgün işlevi ile kullanılmaktadır.	Sadece gar binası yasal koruma altına alınmıştır.
Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi	Dokuma	1949	Erzincan/ Gülabibey Mahallesi	Lojmanlar özgün işlevlerini sürdürmektedirler. Sümer İlkokulu ve Ortaokulunun ismi değiştirilmiştir, eğitim yapısı olarak kullanılmaktadır. Misafirhane ve üretim birimleri özgün işlevlerini yitirmişlerdir.	Tescil edilmemiştir.
Erzincan Şeker Fabrikası Yerkeşkesi	Gıda ve Makine	1956	Erzincan/ Mimar Sinan Mahallesi	Özelleştirmeden önce özgün işlevleri ile kullanılan lojman yapıları, özelleştirme ile âtıl duruma düşmüştür. Şeker İlköğretim Okulu isim değişikliğine uğrayarak özgün işlevini sürdürmektedir. Özelleştirmeden sonra Makine Fabrikası âtıl duruma düşmüştür. Şeker Spora ait birimler fiziksel olarak iyi durumda olmalarına rağmen kullanılmamaktadırlar. Şeker Fabrikası ve ona bağlı birimler işlevlerini sürdürmektedirler.	Tescil edilmemiştir.

Çizelge 5.2. Erzincan endüstri mirasının değerlendirilmesi

Endüstri Yapısı/ Yerleşkesi		Erzincan Tren Garı Yerleşkesi	Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi	Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi
Tarihsel Değer		+	+	+
İşlevsel/Kullanılabilme Değeri		+	+	+
Teknik Değer		+	+	+
Kültürel Değer		+	+	+
Simgesel Değer		+	+	+
Mimari /Sanatsal Değer		+	+	+
Enderlik Değeri		-	-	-
Endüstri Arkeolojisi Açısından Önemi		-	-	-
Özgünlük Değeri	Tasarımdaki Özgünlük	+	+	+
	Malzemedeki Özgünlük	+	+	+
	Yapım Tekniğindeki Özgünlük	+	+	+
	Donanım ve İç Özellikler	+	-	+
Çevresel Değer	Bölgesel	+	+	+
	Kentsel	+	+	+
	Ulusal	+	+	+
	Uluslararası	-	-	-

+: Var -: Yok

Çizelge 5.3. Erzincan endüstri mirası risk durumu ve koruma önerileri

Endüstri Yapısı/Yerleşkesi	Risk Durumu	Mevcut Durumu	Koruma Önerisi
Erzincan Tren Garı Yerleşkesi	1. Derece	İyi durumda	Yerleşkenin bütüncül korumaya ihtiyacı vardır. Kullanıcıların ve halkın yerleşkenin değerinin yeterince farkında olmamaları, deprem gibi nedenler ile yerleşke risk altındadır. Mevcut işlevini sürdürerek yerleşke ölçeğinde koruma altına alınmalıdır.
Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi	1. Derece	İyi durumda	Yerleşkenin bütüncül korumaya ihtiyacı vardır. Yerleşkedeki bazı yapıların üniversite, bazı yapıların özel mülkiyette olması yerleşkenin bütünlüğünün korunmasını zorlaştırmaktadır. Yerleşke ölçeğinde koruma altına alınmalıdır. Lojman yapıları özgün işlevlerini sürdürerek, üretim birimleri ise yeniden işlevlendirilerek kullanılmalıdır.
Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi	1. Derece	İyi durumda	Yerleşkenin bütüncül korumaya ihtiyacı vardır. Yerleşkedeki bazı yapıların devlet mülkiyetinde, bazı yapıların özel mülkiyette olması yerleşkenin bütünlüğünün korunmasını zorlaştırmaktadır. Koruma çalışmaları yerleşke ölçeğinde yapılmalıdır. Şeker Fabrikasının özelleştirilmesi yakın zamanlı (2018 yılında) gerçekleşmiştir. Yerleşkenin özgünlüğü henüz yitirilmemişken koruma çalışmaları daha önem kazanmaktadır. Yerleşkenin güneyinde eski “Bölge Tarım Okulu”/ “Bahçe Kültürleri Araştırma Ensitüsü”nün ve EBYÜ Hukuk Fakültesi Yerleşkesinin yer alması bir avantaj olarak değerlendirilmelidir. Devlet mülkiyetinde bulunan makine fabrikası ve araziler, üniversite mülkiyetinde koruma altına alınıp yeniden işlevlendirilmelidir.

Çizelge 5.4. Erzincan endüstri mirasının işlevlendirilme potansiyeli ve kentin ihtiyacı

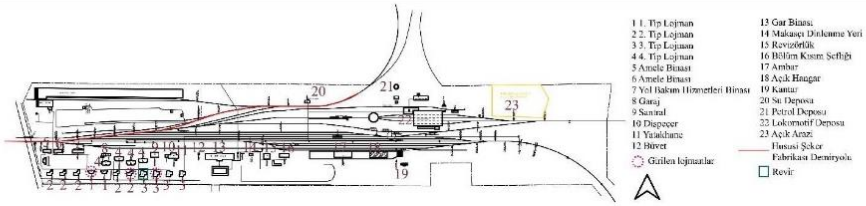
Endüstri Yapısı/Yerleşkesi	Yeniden İşlevlendirilme İhtimali	Mülkiyet	Kentin İhtiyacı
Erzincan Tren Garı Yerleşkesi	Var ama özgün işlevini sürdürmesi tercih edilmelidir.	T.C. Devlet Demiryolları	Özgün işlevine devam etmesi ve kültürel değerinin halka tanıtılması.
Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi	Var.	Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi ve Özel Mülkiyet	Kültürel kullanım.
Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi	Var. Özgün işlevi ve yeniden işlevlendirme bir arada tercih edilmelidir.	Türk Şeker Fabrikaları A.Ş. ve Özel Mülkiyet (Albayrak Grubu-Sukkar)	Kamu istihdamı açısından fabrikanın özgün işlevine devam etmesine ihtiyaç vardır. Üretim dışı yapıların ise kültürel amaçlı kente kazandırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Çizelge 5.5. Erzincan endüstri yerleşkeleri fonksiyon karşılaştırması

	Endüstri Yapısı/ Yerleşkesi / Birimler	Erzincan Tren Garı Yerleşkesi	Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi	Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi
ÜRETİM	Fabrika	-	+	+
	Atölye	-	+	+
	Depo	+	+	+
ULAŞIM	Demiryolu	+	+	+
	Karayolu	+	+	+
İDARİ	Yönetim Binası	+	+	+
SOSYAL	Okul	-	+	+
	Misafirhane	+	+	+
	İşçi Pavyonu	+	+	+
	Lojmanlar	+	+	+
	Revir	+	+	+
	Sosyal Tesisler	-	+	+
	Açık Rekreasyon Alanları	-	+	+

+: Var -: Yok

SWOT ANALİZİ				
Endüstri Yerleşkesi	Zayıf Yönleri	Kuvvetli Yönleri	Fırsatlar	Tehdit Eden Tehlikeler
Erzincan Tren Garı Yerleşkesi	• Sadece gar binasının tescilli olması. • Halk tarafından kültürel miras olarak algılanmaması.	• Kentin kuruluşuna tanıklık etmesi. • Dönemini mimari ve teknik özelliklerini yansıtması. • 1939 öncesi Erzincan'dan günümüze ulaşan ve işlevini sürdüren tek yapı grubu olması. • Özgün işlevini koruması.	• Sahip olduğu kültürel değerler. • Özgün işlevine devam ediyor oluşu.	• Yüksek hızlı tren projeleri. • Bilinçsiz kullanım. • Düzenli ve doğru bakım onarımdan yoksun olmaları. • Kültürel miras olarak algılanmamaları. • Kentsel rant.
Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası Yerleşkesi	• Yerleşkedeki hiçbir yapının tescilli olmaması. • Halk tarafından kültürel miras olarak algılanmaması.	• Yeni kentin örgütlenmesinde etkili olması. • Kent merkezinde yer alması. • Bazı yapıların üniversite mülkiyetinde olması devlet mülkiyetinde olması koruma çalışmalarını kolaylaştırabilir.	• Kent merkezinde olması. • Sahip olduğu kültürel değerler. • Yeniden işlevlendirilme potansiyelinin oluşu.	• Bilinçsiz kullanım. • Düzenli ve doğru bakım onarımdan yoksun olmaları. • Kültürel miras olarak algılanmamaları. • Özgün işlevlerine aykırı uygun olmayan işlevlerle kullanılmaları. • Endüstri yapılarının teknik ve mimari özellikleri/değerleri dikkate alınmadan geri dönüşü olmayan uygulamalar yapılması.
Erzincan Şeker Fabrikası Yerleşkesi	• Yerleşkedeki hiçbir yapının tescilli olmaması. • Halk tarafından kültürel miras olarak algılanmaması.	• Yeni kentin örgütlenmesinde etkili olması. • Kent merkezinde yer alması. • Özelleştirmeye rağmen bazı yapıların devlet mülkiyetinde olması koruma çalışmalarını kolaylaştırabilir.	• Kent merkezinde olması. • Sahip olduğu kültürel değerler. • Özgün işlevine devam edebilecek durumda olması. • Yeniden işlevlendirilme potansiyelinin oluşu.	• Bilinçsiz kullanım. • Özelleştirilmesi. • Kimi yapıların âtıl duruma düşmeleri. • Düzenli ve doğru bakım onarımdan yoksun olmaları. • Kültürel miras olarak algılanmamaları. • Endüstri yapılarının teknik ve mimari özellikleri/değerleri dikkate alınmadan geri dönüşü olmayan uygulamalar yapılması. • Kentsel rant.

ERZİNCAN ENDÜSTRİ MİRASI ENVANTER FİŞİ	
ERZİNCAN TREN GARI	
Özgün Adı: Erzincan Tren Garı	**Bugünkü Adı:** Erzincan Tren Garı
Konumu: İstasyon Mahallesi, Merkez/Erzincan	
TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ	
Yapım Tarihi: 1938	**Özgün İşlev:** Ulaşım Yapısı
Mülkiyet: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	**Güncel İşlev:** Ulaşım Yapısı
MİMARİ PLANLAMA	
Mimar: Bilinmiyor	**Yapım Sistemi ve Malzemesi:** Yerleşke içinde yığma ve betonarme yapılar bulunmaktadır.
Nakliye Sistemi: Demiryolu	
Yerleşkedeki Fonksiyonlar: Gar binası, lojmanlar, çalışma ofisleri, yatakhane, su deposu, yol bakım hizmetleri binası, amele binası, garaj, santral, dispeçer, ambar, açık hangar.	
Yakın Çevresi: Yerleşke eski kent ile yeni kent arasında sınırda yer aldığı için güneyinde yerleşim söz konusu değildir. Güneyinde, özel girişimli bir tuğla fabrikası bulunmaktadır. Ayrıca kent mezarlığı da eski kentin üzerinde yer almaktadır. Kuzeyinde konut alanları, doğusunda ve batısında küçük endüstri alanları bulunmaktadır.	
BUGÜNKÜ KULLANIM DURUMU	
Günümüzde özgün işlevine devam etmektedir.	
VAZİYET PLANI	
	
FOTOĞRAFLAR	
	
	
	

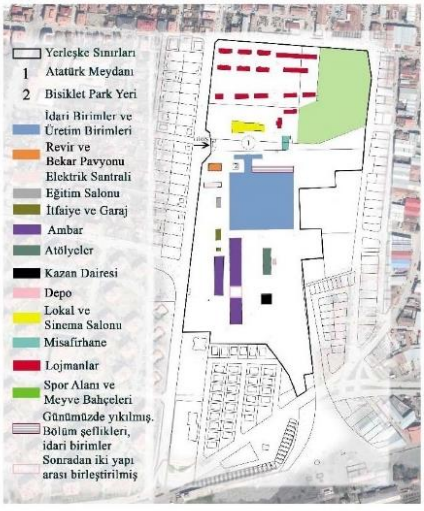
Şekil 5.3. Erzincan Tren Garı yerleşkesi envanter fişi

ERZİNCAN ENDÜSTRİ MİRASI ENVANTER FİŞİ

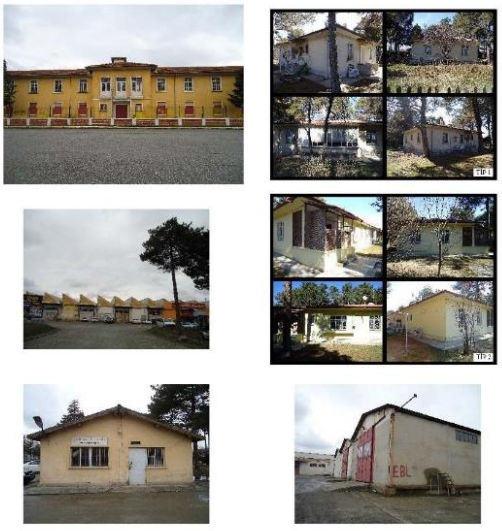
SÜMERBANK ERZİNCAN BEZ FABRİKASI

Özgün Adı: Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası	**Bugünkü Adı:** Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi (EBYÜ) Lojmanları ve ev sahipliği yaptığı ticari işletmelerin isimlerini taşımaktadır. (İpekyolu Tesisleri, Bizim Toptan Market, Ayaydın Gross Market, Samet Halı Yıkama, Eksaş A.Ş. Altın Ekmek Fırınları, Özel Erzincan Küçük Üniversiteliler Kreş ve Gündüz Bakımevi)
Konumu: Gülabibey Mahallesi, Sümerbank Caddesi 24100 Merkez/Erzincan	
TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ	
Yapım Tarihi: 1949-1964	**Özgün İşlev:** Dokuma/Konut/Eğitim/Sosyal Fonksiyonlar
Mülkiyet: 1996 yılında özelleştirilene kadar Sümerbank'a ait olan yerleşke içindeki yapılar, günümüzde EBYÜ ve özel ticari firmalara tahsis edilmiştir.	**Güncel İşlev:** Konut/Eğitim/Ticari Fonksiyonlar
MİMARİ PLANLAMA	
Mimar: Bilinmiyor	**Yapım Sistemi ve Malzemesi:** Yerleşke içinde yığma betonarme ve çelik strüktürlü yapılar bulunmaktadır.
Nakliye Sistemi: Demiryolu, karayolu	
Yerleşkedeki Fonksiyonlar: Fabrika, revir, bekar pavyonu, elektrik santrali, eğitim salonu, itfaiye,garaj, ambar, atölyeler, kazan dairesi, depo, lokal/sinema salonu, misafirhane, lojmanlar ve açık rekreasyon alanları	
Yakın Çevresi: Yerleşke, Erzincan İli, Merkez İlçesi, Gülabibey Mahallesi, 129 ada 75 parsel; 2193 ada 2,4,5,6 parsellerinde, yaklaşık 160 dönümlük bir arazide yer alır. Kuzeyinde ticari alanlar, batısında sanayi alanları, doğusunda konut alanları, güneyinde ise tren garı yer alır.	
BUGÜNKÜ KULLANIM DURUMU	
Yerleşke içerisinde yer alan binalar, günümüzde EBYÜ'ne ait lojmanlar, kreş, sosyal tesisler ve çeşitli ticari fonksiyonlara ev sahipliği yapmaktadır.	

VAZİYET PLANI



FOTOĞRAFLAR



Şekil 5.4. Sümerbank Erzincan Bez Fabrikası yerleşkesi envanter fişi

ERZİNCAN ENDÜSTRİ MİRASI ENVANTER FİŞİ

ERZİNCAN ŞEKER FABRİKASI

Özgün Adı: Erzincan Şeker Fabrikası, Erzincan Makine Fabrikası	**Bugünkü Adı:** Erzincan Makine Fabrikası, Erzincan Sukkar Şeker Üretim
Konumu: Mimar Sinan Mahallesi, Talip Kaban Bulvarı, Merkez/Erzincan	
TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ	
Yapım Tarihi: 1956	**Özgün İşlev:** Şeker Üretimi, Makine Üretimi/Konut/Eğitim/Sosyal Fonksiyonlar
Mülkiyet: Şeker Fabrikası : 2018 yılına kadar Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. ; 2018 yılı sonrası Albayrak Grubu. Makine Fabrikası Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.	**Güncel İşlev:** Şeker üretimi/Eğitim
MİMARİ PLANLAMA	
Mimar: Bilinmiyor	**Yapım Sistemi ve Malzemesi:** Yerleşke içinde yığma betonarme ve çelik strüktürlü yapılar bulunmaktadır.
Nakliye Sistemi: Demiryolu, karayolu	

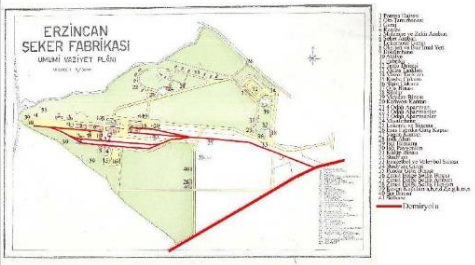
Yerleşkedeki Fonksiyonlar: İşletme binaları (ana fabrika binası, işletme büro binası, türbin dairesi, kazan dairesi, şlampres dairesi, kireç dairesi, şeker ambarı, malzeme-tohum-zehir ambarı, trafo binası, atölye binası, dökümhane, oksijen ve buz imal yeri, fırat su isale hattı pompa dairesi, oto garajı, oto tamirhanesi, lokomobil garajı, vagon kantarı, 2 adet kamyon kantarı); sosyal fonksiyonlu binalar (lojmanlar, ofis binası, misafirhane, lokanta ve sinema, işçi hamamı, işçi pavyonu), süthane, inek ahırı, ser binası, merkez ziraat bölge şefliği binası ve lojmanı, merkez ziraat bölge şefliği ambarı, merkez ziraat bölge şefliği hangarı.

Yakın Çevresi: Yapının Erzincan-Erzurum karayolu üzerinde yer almaktadır. Güneyinde Bahçe Kültürü Araştırma Enstitüsü ve EBYÜ Hukuk Fakültesi bulunmaktadır. Kuzey ve kuzeybatı yönlerinde konut yerleşimleri bulunmaktadır. Doğusunda tren garı bulunmaktadır ve tali bir hatla iki yerleşke birbirine bağlanmaktadır.

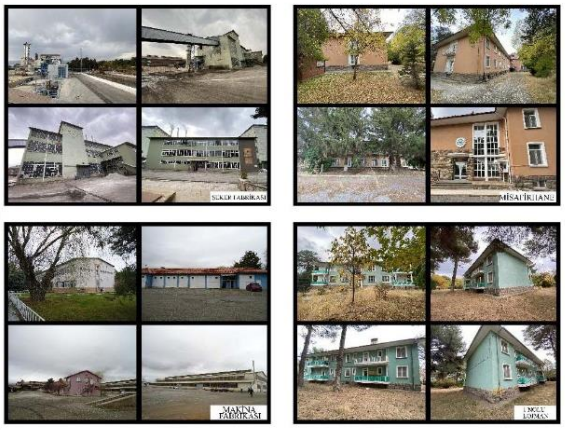
BUGÜNKÜ KULLANIM DURUMU

Şeker fabrikasına ait teknik binalar kullanılmaktadır. Lojmanlar, sosyal tesisler, misafirhane kullanılmamaktadır. Dekovil hattı sökülmüştür.

VAZİYET PLANI



FOTOĞRAFLAR



Şekil 5.5. Erzincan Şeker Fabrikası yerleşkesi envanter fişi

KAYNAKLAR

Acun, H. (1994). *Anadolu Saat Kuleleri*. Ankara: Atatürk Kültür Merkezi, 41.

Altınbilek, M. S. (1997). *Planlama Sorunları Açısından Erzincan'ın Şehir Coğrafyası.* Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 145.

Akansel, İ. H. (1999a). *Eski Erzincan'da Tarihi Kışla ve Askeri Yapılar*. Erzincan: Erzincan Valiliği, 34-143.

Akansel, İ. H. (1999b). *Kaybolan Şehir Eski Erzincan'dan Fotoğraflarla Anılar*. Erzincan: Erzincan Valiliği, 52-74.

Akpınar, D. ve Karadeniz, V. (2015). Erzincan Şeker Fabrikasının kuruluşu, gelişimi ve geleceği. *Journal of International Social Research*, 8(39), 233-243.

Aktüre, S. (1985). Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler., M. Belge (Editör). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi Cilt: 5*, İstanbul. İletişim Yayınları, 1340-1344.

Altınöz, M. (2020). *Sanayileşme ve Modernizm*, Ankara: Nobel Yayıncılık, 23-73.

Anonim. (1949). *Sümerbank Erzincan İplik Fabrikası*. İstanbul: Hanri Zelliç ve Mahdumu Basımevi.

Anonim. (1956). *Erzincan Şeker Fabrikası Açılış Hatırası*.

Anonim. (1973). *Cumhuriyet'in 50. Yılında Sümerbank 1923-1973*, Ankara: Tiça Matbaası, 72-73.

Anonim. (1973). *Erzincan İl Yıllığı.* Erzincan: Erzincan Valiliği Yayınları,70-81.

Anonim. (1985). *Sanayi Okulu Sümerbank*, Ankara: Alaş Matbaacılık, 40.

Arkitekt Dergisi (1971). Ölüm haberi. *Arkitekt*, 343, 142.

Arıtan, Ö. (2008). Modernleşme ve Cumhuriyetin kamusal mekan modelleri. *Mimarlık Dergisi*, 347, 49-56.

Arıtan, Ö. (2009). Sümerbank Yerleşkeleri: Cumhuriyet Modernleşmesi'nin İdeolojik Varyasyonlarına İlişkin Mekansal Bir Okuma., A. Cengizkan (Editör). *Fabrikada Barınmak Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de İşçi Konutları; Yaşam, Mekan ve Kent*. Birinci Baskı. Ankara: Arkadaş Yayınevi, 177-213.

Atatürk, M. K. (2006). *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 130.

Atilla, A. N. (2002). *İzmir Demiryolları*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi, 40-45.

Aytemiz, C. (2012). *1939 Erzincan Depremi ve Yeni Şehir, Fay Hatları Üzerine Nasıl Kuruldu?*. Ankara: Başak Matbaacılık, 12-129.

Batur, A. ve Batur, S. (1970). Sanayi, sanayi toplumu ve sanayi yapısının evrimi üzerine bazı düşünceler. *Mimarlık*, 6, 26-41.

Batur, A. (1998). 1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı., Y. Sey (Editör). 7*5 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. Birinci Baskı. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 209-234.

Benevolo, L. (1981). *Modern Mimarlığın Tarihi-Cilt I: Sanayi Devrimi* (Çev. A. Tokatlı). İstanbul: Çevre Yayınları, 69-75.

Berman, M. (2017). *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor* (Çev. Ü. Altuğ ve B. Peker). İstanbul: İletişim Yayınları, 142.

Birol, N. (2020). *19. Yüzyılda Erzincan Tanzimattan Birinci Dünya Savaşına Kadar (1839-1914)*. İstanbul: Arı Sanat Yayınları, 102-161.

Boratav, K. (2004). *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002* (8. Baskı), Ankara: İmge Kitabevi, 23-24.

Boyacıoğlu, E. (1998). *Mimari Anlatımda Teknoloji Girdisinin Değerlendirilmesi*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 164-197.

Bozdoğan, S. (2015). *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiyesi'nde Mimari Kültür*. İstanbul: Metis Yayınları, 125-243.

Can, B. B. (2000). *Demiryolundan Petrole Chester Projesi:(1908-1923)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 157.

Cengizkan, N. M. (2002). Endüstri arkeolojisinde mimarlığın yeri: Sanayinin terkettiği alanlarda "yeniden-mimari". *Mimarlık Dergisi*, (308), 40-41.

Cengizkan, A. (2019). Saat Kuleleri ve Kamusal Mekan. *Modernin Saati*, Ankara: Arkadaş Yayınevi, 15-27.

Çuhadaroğlu, F., Kara, R., Ustaoğlu, E. (1992). *Deprem ve Erzincan 13 Mart 1992 Erzincan Depreminin Öncesi Deprem Olayı ve Sonrası.* Erzincan Valiliği Yayınları, 15.

Çakıcı, F. Z., Çakmur T. Ç., Usta, İ. E. (2017). *Erzincan Eski Belediye Binası*, DOCOMOMO Türkiye Ulusal Çalışma Grubu Poster Sunuşları: Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları XIII, Balıkesir.

David Rumsey Tarihi Harita Koleksiyonu URL: https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~319832~9008877?qvq=w4s%3A%2Fwhere%2FTurkey%3Bq%3Apub_list_no%3D%2213321.000%22%3Blc%3ARUMSEY~8~1&mi=19&trs=29# 03.11.2020 tarihinde erişilmiştir.

Demiryollarımız (1958). *Demiryollarımız*, Ankara: Demiryol Dergisi Yayınları.

Engin, V. (2013). Rumeli Demiryolları., A. Uçar, V. Engin ve O. Doğan (Editörler). *Osmanlı'da Ulaşım: kara, deniz, demiryolu*. İkinci Baskı. İstanbul. Çamlıca Basın Yayın, 219-234.

Erzincan Valiliği Dokümantasyon Birimi Arşivi.

Erzincan Belediyesi İmar Müdürlüğü Arşivi.

Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Yapı İşleri Daire Başkanlığı Arşivi.

Erzincan Nostalji. (2019). URL: https://www.erzincannostalji.com/2016/12/23/matrakci-nasuhun-minyaturlerinde-erzincan/ 28.12.2019 tarihinde erişilmiştir.

Erzincan Nostalji. (2021). URL: https://www.erzincannostalji.com/2020/07/06/sumerbank-erzincan-iplik-ve-dokuma-fabrikasi/ 26.01.2021 tarihinde erişilmiştir.

Eyüce, Ö. (1999). Sanayi yapılarında biçimsel değişimler. *Ege Mimarlık*, 31, 31-36.

Freyer, H. (2014). *Sanayi Çağı* (Çev. H. Batuhan ve B. Akarsu). Ankara: Doğu Batı Yayınları, 10-32.

Gül A., Şengezer B., Koç E. (1995). Depremlerin oluşturduğu kent: Erzincan. *Yapı Dergisi*, 168.

Goodwin, G. (2012). *Osmanlı Mimarlığı Tarihi* (Çev. M. Günay). İstanbul: Kabalcı Yayınları, 537-538.

Gülkan, P. (1992). *13 Mart 1992 Erzincan Depremi Mühendislik Raporu*. Ankara: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.

Günay, R. (2020). *Mimar Sinan Neden Bir Tasarım Dehasıdır?*. İstanbul: Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 48-49.

Güncü, A., Yılmaz, S., ve Atlı, S. (2017). *Erzincan Hükümet Konağı*,. DOCOMOMO Türkiye Ulusal Çalışma Grubu Poster Sunuşları: Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları XIII, Balıkesir.

Harita Genel Müdürlüğü Hava Fotoğrafları Arşivi.

Hasol, D. (1996). Mimarlık, sergiler ve iletişim, *Yapı Dergisi*, 174.

Hatt, P. K. ve Reiss, A. J. (2002). Kentsel Yerlesimlerin Tarihi., *20. Yüzyıl Kenti*, B. Duru ve A. Alkan (Editörler). Ankara. İmge Kitabevi, 27-36.

Hayat Türkiye (t.y.). *"Erzincan" Şehir Eki*. İstanbul: Hayat Yayınları, 417-424.

Hobsbawm, E. J. (1998). *Devrim Çağı 1789-1848* (Çev. B. S. Şener). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları, 54.

Hobsbawm, E. J. (2018). *Sanayi ve İmparatorluk* (Çev. A. Ersoy). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları, 13.

Howard, E. (2019). *Yarının Bahçe Kentleri* (Çev. V. Atmaca). İstanbul: Daimon Yayınları, 38-39.

Industrial Heritage and Art. (2020). [Industrial Heritage and Art Facebook grubu paylaşımı] URL: https://www.facebook.com/groups/464056810314375/permalink/3397735863613107 07.11.2020 tarihinde erişilmiştir.

Işıksaçan, M. (t.y). Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar. *Demiryolları Mecmuası*, (434-435), 7-11.

Işık Altınok Kişisel Arşiv.

İBB Atatürk Kitaplığı Sayısal Arşivi

İller Bankası Arşivi

İmamoğlu, B. (2009). Seyfi Arkan ve Kömür İşçileri İçin Konut: Zonguldak, Üzülmez ve Kozlu., A. Cengizkan (Editör). *Fabrikada Barınmak Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de İşçi Konutları; Yaşam, Mekan ve Kent*. Birinci Baskı. Ankara: Arkadaş Yayınevi, 131-155.

İnan, A. (1989). *Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936.* Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, ix.

İnan, A. (2018). *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*. Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, 14.

İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi

İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi.

Keskin, N. (1997). Depremlerle kendini yenileyen kent Erzincan, *Arkitekt*, 447, 38-45.

Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 14-48.

Kösebay Erkan, Y. (2018). Haydarpaşa Sirkeci Garları., K. Varol (Editör). *Memleket Garları.* İstanbul. İletişim Yayınları, 11-35.

Karadeniz, V. ve Akpınar, D. (2014). Sivas-Erzurum demiryolunun yapım süreci, sosyo-iktisadi etkileri ve geleceği. *Atatürk Dergisi*, 3(1), 13-40.

Kemali, A. (1992). *Erzincan: Tarihi, Coğrafi, Toplumsal, Etnoğrafi, İdari, İhsai İnceleme Araştırma Tecrübesi*. İstanbul: Kaynak Yayınları, 190-260.

Keleş, R., (2019). Sunuş Yazısı. *Yarının Bahçe Kentleri*. İstanbul: Daimon Yayınları, 8.

Kılınç, A. (2009), *Value Assessment for Industrial Heritage in Zonguldak*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 114-151.

Kızılay. (2019). Türk Kızılay [Kizilay]. (28.11.2019). [Tweet] URL: https://twitter.com/Kizilay/status/1063145371046678528/ 28.11.2019 tarihinde erişilmiştir.

Koyunoğlu, H. (1977). Erzincan'da deprem sonu yapılan yeni evlerın inşaat sistemleri hakkında açıklamalar. *Mimarlık*, 153, 21-23.

Köksal, G. (2005). *İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 14.

Köksal, G. (2019). Endüstri Mirası Yönetimi URL: https://www.academia.edu/37465018/ku_ltu_rel_mirasin_yo_netimi_gk.pdf Erişim Tarihi:29.04.2019

Kösebay Erkan, Y. (2018). Haydarpaşa Sirkeci Garları., K. Varol (Editör). *Memleket Garları*. Dördüncü Baskı. İstanbul. İletişim Yayınları, 11-35.

Kurmuş, O. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (3. Baskı). Ankara: Savaş Yayınları, 20-21.

Küreli, E. (2013). *Ankara Endüstri Mirasının (1925-1963) Belgelendirilmesi, Haritalandırılması ve Ön Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 143.

Madran E. ve Kılınç A. (Editörler). (2007). *Korumada Yeni Tanımlar Yeni Kavramlar "Endüstri Mirası",* Ankara. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayın Birimi, 147-151.

Marulyalı Y. (1998). Çelik ve mimarlık, *Ege Mimarlık,* 37, 22-25.

Mimarlık Dergisi, (1985a). Haberler, yarışmalar. *Mimarlık,* 214, 3-4.

Mimarlık Dergisi, (1985b). Haberler, yarışmalar. *Mimarlık,* 217, 3-7.

Mimarlık Dergisi, (1987). Erzincan Hükümet Konağı. *Mimarlık,* 224, 63.

Miroğlu, İ. (1990). *Kemah Sancağı ve Erzincan Kazası (1520-1566)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 145-149.

Mumford, L. (2019). *Tarih Boyunca Kent.* (Çev: G. Koca ve T. Tosun). İstanbul: Ayrıntı Yayınevi, 524-597.

Nafia Vekaleti Tercüme ve Neşriyat Müdürlüğü (2006). *Ankara-Erzurum Demiryolunun Sivas-Erzincan Kısmının İşletmeye Açılma Töreni Hatıralarından (1938)*, İkinci Basım, Ankara: TCDD Genel Müdürlüğü, 29-165.

Nizhny Tagil Charter. URL: https://ticcih.org/about/charter/ 15.06.2020 tarihinde erişilmiştir.

Orhan, F. (2019). Depremlerin şehir ve mesken mimarisine olan etkilerine coğrafi bir bakış: 1939 Erzincan depremi örneği. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23(1), 339-364.

Orhon, A. V. ve Altın, M. (2016, 2-3 Haziran). *Yapı Cephelerinin Gelişiminde Bir Öncü: Menier Çikolata Fabrikası (1872).* 8. Ulusal Çatı & Cephe Sempozyumunda sunuldu, İstanbul.

Ortaylı, İ. (2019). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kronik Kitap, 120.

Osmay, S. (1998). 1923'ten Bugünkü Kent Merkezlerinin Dönüşümü., Y. Sey (Editör). *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. Birinci Baskı. İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 139-154.

Özgönül, N. (2007). Cumhuriyetin yeni Anadolu kenti Zonguldak ve endüstri mirası. *Mimarlık*, 336(4), 50-54.

Özyurt, H. (2011). Atatürk Dönemi, Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planları ve Türk Ekonomisindeki Yapı Değişikliğine Etkileri (1933-1938). *Istanbul Journal of Sociological Studies*, (19), 119-148.

Özyüksel, M. (2013). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfus Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları.* İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, xiii.

Palmer, M. ve Neaverson, P. (2001). Industrial Archaeology: Principles and Practice. New York: Routledge, 1-2.

Pamuk, Ş. (2017). *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme İktisat Politikaları ve Büyüme Seçme Eserler* (4. Baskı). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 19-37.

Parla, C. (2015). *Ortaçağdan Günümüze Anadolu Uygarlıkları*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 109.

Sadioğlu, U. ve Yürük, E. (2020). Eskişehir'in endüstriyel mirası fabrikalar bölgesinin kent kimliği üzerindeki etkileri. *İDEALKENT*, 11, 1049-1072

SALT Araştırma, Feridun Fazıl Tülbentçi Arşivi.

Save Britain Heritage. (2020). URL: https://www.savebritainsheritage.org/about-us 17.06.2020 tarihinde erişilmiştir.

Sönmez, F. ve Arslan Selçuk, S. (2018). Kayseri Tren İstasyonu ve çevresinin kentin modernleşme sürecine katkısı üzerine bir okuma. *Megaron*, 13(1), 85-101.

Stchépinsky, V. (1941). *Erzincan mintakasinin jeolojisi ve maden zenginlikleri. Institut d'études et de recherches minières de Turquie*. Ankara: MTA, 17.

Stratton, M. (2003). *Industrial Buildings Conservation and Regeneration*. London: Taylor & Francis, 9-12.

Şahin, T. E. (2017). *Erzincan Yukarı Ülkenin Kadim Cenneti*. Erzincan Valiliği Yayınları, 591.

Tanyeli, U. (1998). Mekanlar, Projeler, Anlamları., U. Tanyeli (Editör). *Üç Kuşak Cumhuriyet*. Birinci Baskı. İstanbul. Tarih Vakfı Yayınları, 104.

TBMM Zabıt Ceridesi- 06.07.1948

TBMM Zabıt Ceridesi- 03.01.1951

TCDD Genel Müdürlüğü. (2007). *Mustafa Kemal Atatürk Demiryolu Sevdalısı*. Ankara: TCDD Genel Müdürlüğü, 142.

TCDD Erzincan Gar Müdürlüğü Arşivi

TDK. (2020). https://sozluk.gov.tr/ 25.12.2020 tarihinde erişilmiştir.

Tekeli, İ. (2010). *Sanayi Toplumu İçin Sanayi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 255.

TICCIH. (2020). URL: https://ticcih.org/about/ 15.06.2020 tarihinde erişilmiştir.

TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Şeker Fabrikaları Dijital Arşivi

Toprak, Z., (1985). Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu., M. Belge (Editör). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi cilt: 5*. İstanbul. İletişim Yayınları, 1340-1344.

Toprak, Z. (1988). *Sümerbank Holding A.Ş.* İstanbul: Creative Yayıncılık, 91.

Toprak, Z. (2003). Demiryolu, Devlet ve Modernite., S. Özpalabıyıklar (Editör). *Demir Yol Tren Çağı*. İstanbul. Yapı Kredi Yayınları, 10-23.

Toprak, Z. (2007). Cumhuriyet, demiryolu ve laiklik: Bir 'modernite' metaforu. *Toplumsal Tarih*, 168, 26-30.

Tuğlacı, P. (1985). *Osmanlı Şehirleri*. İstanbul: Milliyet, 123.

Tükel, S. (1949). *Yeni Erzincan: Nasıl Kuruldu ve Niçin Bitirilemedi?*.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi.

Quataert, D. (1985). 19.yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları., M. Belge (Editör). *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi Cilt 6.* İstanbul. İletişim Yayınları, 1630- 163.

Urry, J. (1999). *Mekanları Tüketmek* (Çev. R. G. Öğdül). İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 256-257.

Uzun, T. (2005). *Osmanlı'dan Günümüze Demiryollarımız*, İstanbul, 36.

Üçok O., Akıncı M., Malkoç S., Koru E. (1973). *Cumhuriyetin 50. Yılında Şeker Sanayimiz*, Ankara: Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. Yayını, 20-74.

Veldet, T. (1958). *30. Yılında Türkiye Şeker Sanayi (1926-1956).* Ankara: Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. Neşriyatı, 1133-1166.

Vikipedi. (2020). URL: https://tr.wikipedia.org/wiki/Lokomobil 25.12.2020 tarihinde erişilmiştir.

Yavuz, E. (2017a). *1939 Depremi*, İstanbul: Arı Sanat Yayınları, 15-73.

Yavuz, E. (2017b). *Türk İktisat Tarihinde Erzincan*, İstanbul: Arı Sanat Yayınları, 98.

Yeni Hayat Ansiklopedisi 2. (1973). *Demiryol*. İstanbul: Doğan Kardeş Yayınları, 990, 991.

Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 99-102.

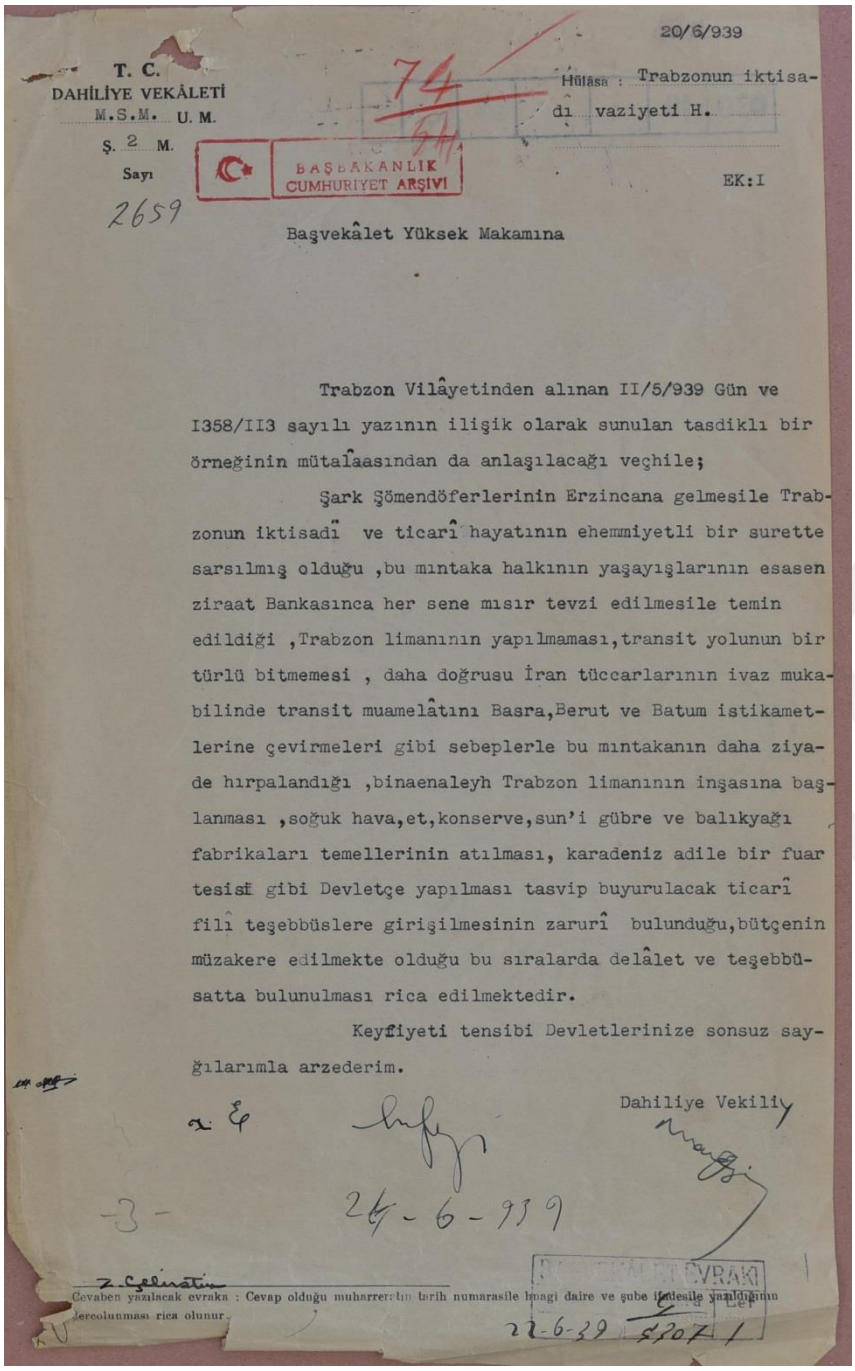
Yurt Ansiklopedisi 4. (1982). *Erzincan*. İstanbul: Anadolu Yayınları, 2584-2677.

Yücel, T. (1960). Demiryollarımızın istasyon nüfuslarına etkisi. *Türk Coğrafya Dergisi*, 20, 143-148.

Zeybekoğlu, S. (2009). Erken Cumhuriyet Döneminde Sanayi Komplekslerinin Mekânsal Analizi: Nazilli, Kayseri, Bursa, Eskişehir. A. Cengizkan (Editör). *Fabrikada Barınmak Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de İşçi Konutları; Yaşam, Mekan ve Kent*. Birinci Baskı. Ankara: Arkadaş Yayınevi, 178-215.

EKLER

EK-1. Trabzon Valisi Telgrafı



T. C.
DAHİLİYE VEKÂLETİ
M.S.M. U. M.
Ş. 2 M.
Sayı
2659

74

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

20/6/939

Hülâsa : Trabzonun iktisadi vaziyeti H.

EK:I

Başvekâlet Yüksek Makamına

Trabzon Vilâyetinden alınan II/5/939 Gün ve I358/II3 sayılı yazının ilişik olarak sunulan tasdiklı bir örneğinin mütalaasından da anlaşılacağı veçhile;

Şark Şömendöferlerinin Erzincana gelmesile Trabzonun iktisadî ve ticarî hayatının ehemmiyetli bir surette sarsılmış olduğu ,bu mıntaka halkının yaşayışlarının esasen ziraat Bankasınca her sene mısır tevzi edilmesile temin edildiği ,Trabzon limanının yapılmaması,transit yolunun bir türlü bitmemesi , daha doğrusu İran tüccarlarının ivaz mukabilinde transit muamelâtını Basra,Berut ve Batum istikametlerine çevirmeleri gibi sebeplerle bu mıntakanın daha ziyade hırpalandığı ,binaenaleyh Trabzon limanının inşasına başlanması ,soğuk hava,et,konserve,sun'i gübre ve balıkyağı fabrikaları temellerinin atılması, karadeniz adile bir fuar tesisi gibi Devletçe yapılması tasvip buyurulacak ticarî fiilî teşebbüslere girişilmesinin zarurî bulunduğu,bütçenin müzakere edilmekte olduğu bu sıralarda delâlet ve teşebbüsatta bulunulması rica edilmektedir.

Keyfiyeti tensibi Devletlerinize sonsuz saygılarımla arzederim.

Dahiliye Vekili

-3-

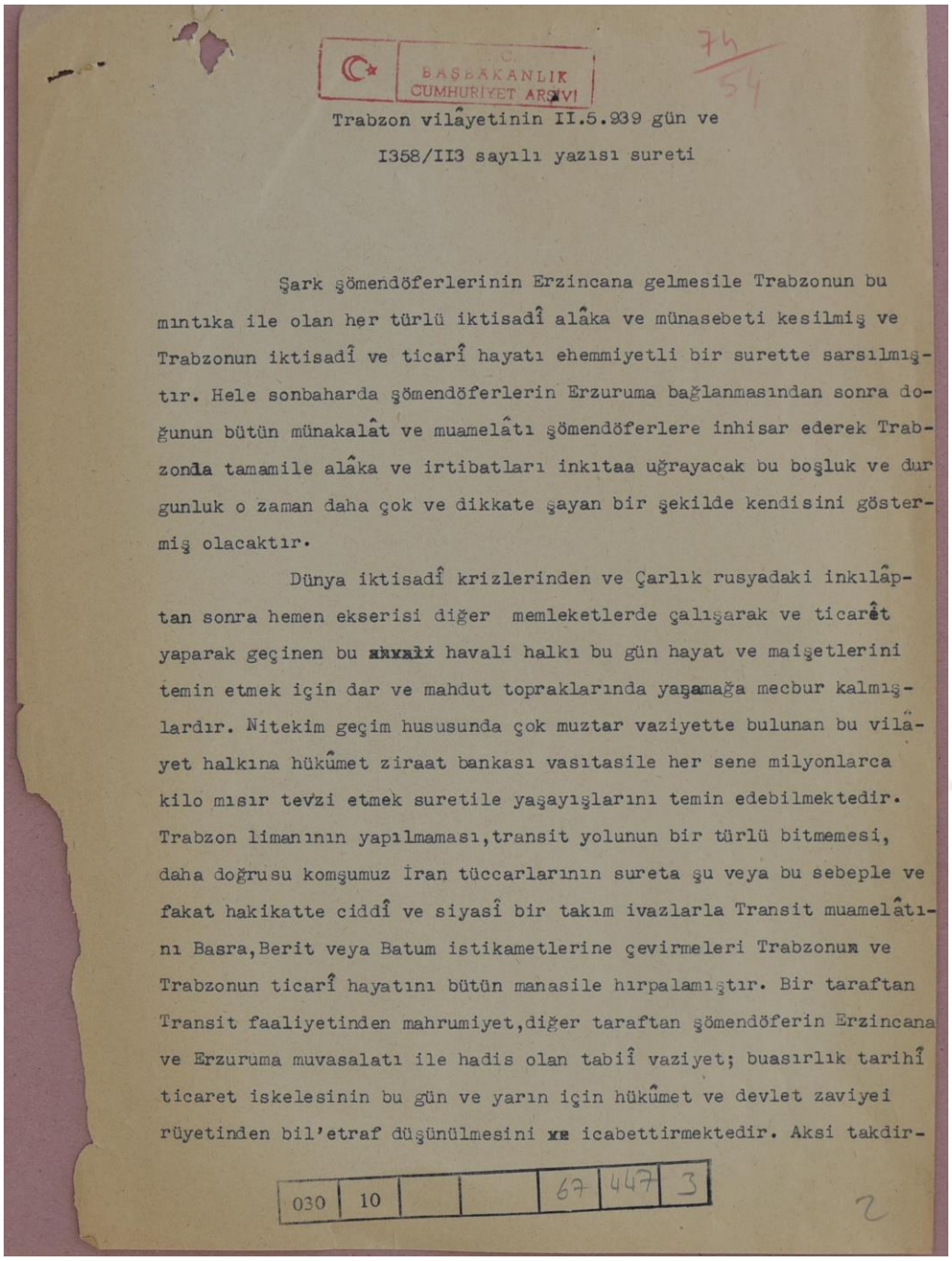
24-6-939

Cevaben yazılacak evraka : Cevap olduğu muharrerâtın tarih numarasile hangi daire ve şube ifadesile yazıldığının tercolunması rica olunur.

BAŞBAKANLIK EVRAKI
22-6-39 5207 1

Şekil 1.1. Trabzon Valisi telgrafı (BCA. 30-10-0-0 / 67-447-3)

EK 1. (devam) Trabzon Valisi Telgrafı


BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Trabzon vilâyetinin II.5.939 gün ve
I358/II3 sayılı yazısı sureti

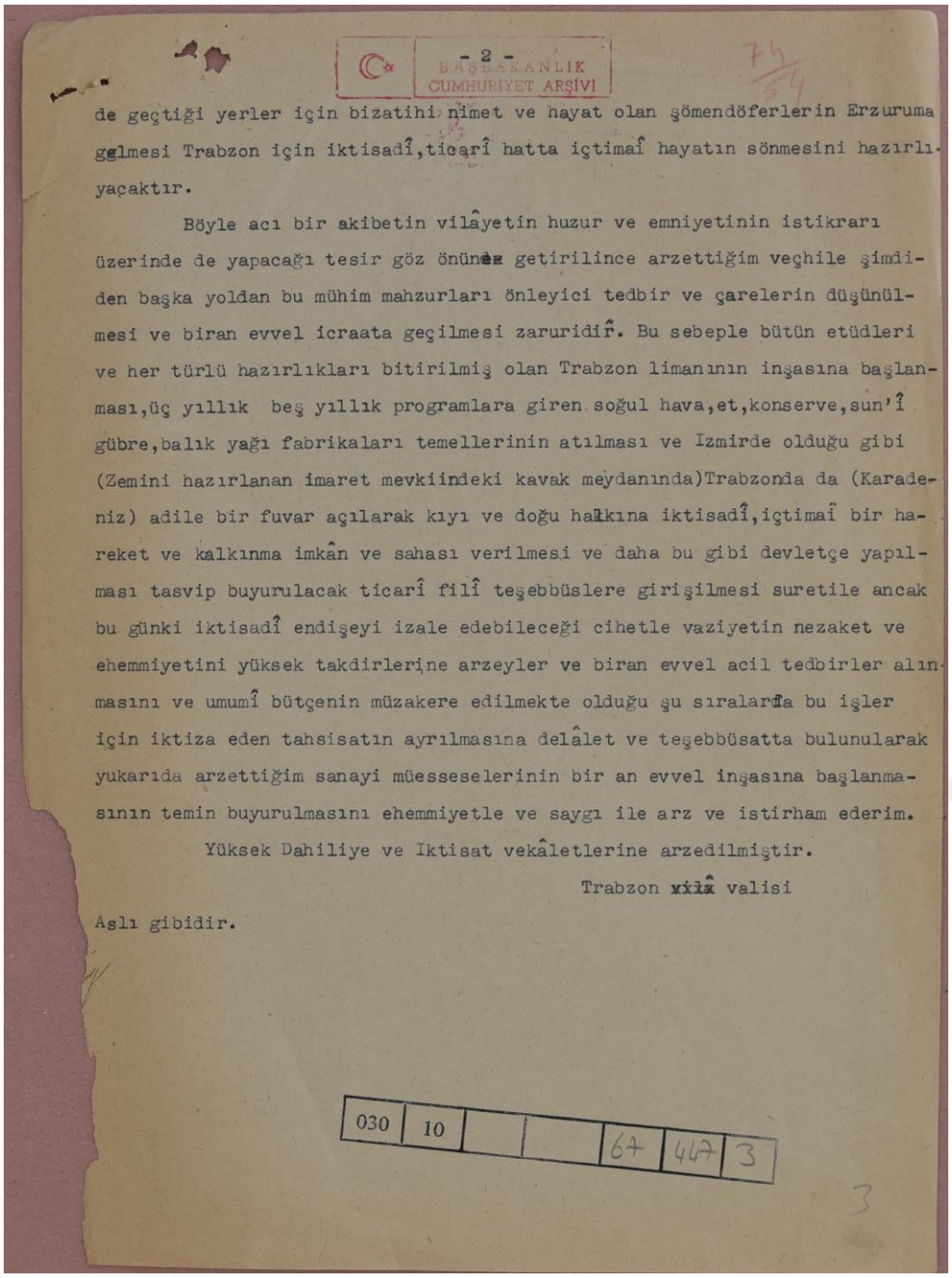
Şark şömendöferlerinin Erzincana gelmesile Trabzonun bu mıntıka ile olan her türlü iktisadî alâka ve münasebeti kesilmiş ve Trabzonun iktisadî ve ticarî hayatı ehemmiyetli bir surette sarsılmıştır. Hele sonbaharda şömendöferlerin Erzuruma bağlanmasından sonra doğunun bütün münakalât ve muamelâtı şömendöferlere inhisar ederek Trabzonda tamamile alâka ve irtibatları inkıtaa uğrayacak bu boşluk ve durgunluk o zaman daha çok ve dikkate şayan bir şekilde kendisini göstermiş olacaktır.

Dünya iktisadî krizlerinden ve Çarlık rusyadaki inkılâptan sonra hemen ekserisi diğer memleketlerde çalışarak ve ticarêt yaparak geçinen bu xhxxlx havali halkı bu gün hayat ve maişetlerini temin etmek için dar ve mahdut topraklarında yaşamağa mecbur kalmışlardır. Nitekim geçim hususunda çok muztar vaziyette bulunan bu vilâyet halkına hükûmet ziraat bankası vasıtasile her sene milyonlarca kilo mısır tevzi etmek suretile yaşayışlarını temin edebilmektedir. Trabzon limanının yapılmaması,transit yolunun bir türlü bitmemesi, daha doğrusu komşumuz İran tüccarlarının sureta şu veya bu sebeple ve fakat hakikatte ciddî ve siyasî bir takım ivazlarla Transit muamelâtını Basra,Berit veya Batum istikametlerine çevirmeleri Trabzonun ve Trabzonun ticarî hayatını bütün manasile hırpalamıştır. Bir taraftan Transit faaliyetinden mahrumiyet,diğer taraftan şömendöferin Erzincana ve Erzuruma muvasalatı ile hadis olan tabiî vaziyet; buasırlık tarihî ticaret iskelesinin bu gün ve yarın için hükûmet ve devlet zaviyei rüyetinden bil'etraf düşünülmesini xx icabettirmektedir. Aksi takdir-

030 | 10 | | | 67 | 447 | 3

Şekil 1.2. Trabzon Valisi telgrafı (BCA. 30-10-0-0 / 67-447-3)

EK 1. (devam) Trabzon Valisi Telgrafı



- 2 -

BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

de geçtiği yerler için bizatihi nimet ve hayat olan şömendöferlerin Erzuruma gelmesi Trabzon için iktisadî,ticarî hatta içtimaî hayatın sönmesini hazırlıyacaktır.

Böyle acı bir akibetin vilâyetin huzur ve emniyetinin istikrarı üzerinde de yapacağı tesir göz önünde getirilince arzettiğim veçhile şimdiden başka yoldan bu mühim mahzurları önleyici tedbir ve çarelerin düşünülmesi ve biran evvel icraata geçilmesi zaruridir. Bu sebeple bütün etüdleri ve her türlü hazırlıkları bitirilmiş olan Trabzon limanının inşasına başlanması,üç yıllık beş yıllık programlara giren soğul hava,et,konserve,sun'î gübre,balık yağı fabrikaları temellerinin atılması ve Izmirde olduğu gibi (Zemini hazırlanan imaret mevkiindeki kavak meydanında)Trabzonda da (Karadeniz) adile bir fuvar açılarak kıyı ve doğu halkına iktisadî,içtimaî bir hareket ve kalkınma imkân ve sahası verilmesi ve daha bu gibi devletçe yapılması tasvip buyurulacak ticarî filî teşebbüslere girişilmesi suretile ancak bu günki iktisadî endişeyi izale edebileceği cihetle vaziyetin nezaket ve ehemmiyetini yüksek takdirlerine arzeyler ve biran evvel acil tedbirler alınmasını ve umumî bütçenin müzakere edilmekte olduğu şu sıralarda bu işler için iktiza eden tahsisatın ayrılmasına delâlet ve teşebbüsatta bulunularak yukarıda arzettiğim sanayi müesseselerinin bir an evvel inşasına başlanmasının temin buyurulmasını ehemmiyetle ve saygı ile arz ve istirham ederim.

Yüksek Dahiliye ve Iktisat vekâletlerine arzedilmiştir.

Trabzon valisi

Aslı gibidir.

030 | 10 | | | 67 | 447 | 3

Şekil 1.3. Trabzon Valisi telgrafı (BCA. 30-10-0-0 / 67-447-3)

EK-2. Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi



Resim 2.1. Cumhuriyet 28.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Resim 2.2. Tan 28.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi



Erzincan Ve Civarı Korkunç Bir Zelzele Felâketine Uğradı

Zelzele Hemen Bütün Dünya Rasathaneleri Tarafından Kaydedildi

İngiliz Rasatanesi Müdürü, "Senelerdenberi Kayıt Edilen En Şiddetli Zelzele Budur,, Diyor

Yardım Seferberliği

Dahiliye Ve Sıhhat Vekilleri Bugün Felâket Sahasına Gidiyorlar

Millî Şefin Erzincanlılara Telgrafı

"Milletimiz Erzincanla Candan Alâkadardır,,

Resim 2.3. Tan 28.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Perşembe 28 I. KANUN 1939 — 5 KURUŞ

Ulus Basımevi Çankırı Caddesi, Ankara — Telgraf: Ulus - Ankara — TELEFON

ULUS

ADIMIZ ANDIMIZDIR

Baraj Lokantasında YILBAŞI GECESİ — Büyük eğlence - Sürprizler — İlâveten: PARAMUNT REVU — TL. 3941

Müthiş bir zelzele felâketi oldu

Erzincan baştan başa harap oldu, Tokat'ta mühim hasar var

Resim 2.4. Ulus 28.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Millî Şefimizin felâket karşısında teessürleri

İnönü Erzincan valisine bir telgraf çekti

Elâzığ, 27 a.a. — Zelzele münasebetiyle Reisicümhur İsmet İnönü Erzincan Valisine aşağıdaki telgrafı çekmiştir:

"Erzincan'ın uğradığı felâkete pek müteessir oldum. Bütün millet, Erzincan'la yakından alâkadardır. Cümhuriyet hükümeti felâketin ıstıraplarını hafifletmek için âcil tedbirler almıştır. En ziyade ıstırabımızı mucip olan, nüfusça uğradığımız pek acı zayiattır. Diğer tahribatı milletimiz pek az zamanda kâmilen tâmir ve telâfi edecek ve bugünkü enkaz içinden memleketin güzel bir mâmuresi çıkarılacaktır. Bütün devlet memurlarının fedakârlık ve vazifeseverlikte biribirleriyle yarış etmelerini beklerim. Halkın ıstırabını teskin için bilhassa mânevi ahvalde sükûnet muhafaza edilmelidir. Milletimizin Erzincan'la candan alâkadar olduğu halkça bilinmelidir.,,

İSMET İNÖNÜ

Ölenlerin miktarı yüzleri ve yaralananlar binleri aşıyor

Zelzele yurdun her tarafında hissedildi

HÜKÛMET VE KIZILAY Geniş yardım tedbirleri aldı

Resim 2.5. Ulus 28.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi


Cumh

MUHTAR M. Dömeke

İPİYANGO İDARESİN

Erzincan zelzele hududlarını aşan

Tamamen harabeye döner şehirde yangınlar da çıktı; nüfusun yüzde yetmişinden fazlasının öldüğü anlaşılıyor

Yurdun her köşesinde yardım faaliyetleri başladı; Vekiller felâket sahasına gidiyorlar

Resim 2.6. Cumhuriyet 29.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


TAN

MAARİF DUVAR TAKVİMLERİ

BU KUPONU SAKLAYINIZ

Felâket Bilançosu Büyüyor

Erzincanda ölenlerin 8000 i Bulacağından Endişe Ediliyor, Birkaç Bin Yaralı Var. Diğer Vilâyetlerde ölenlerin Sayısı 2500 den Fazla

BÜYÜK FELÂKET Karşısında

Büyük Bir Yangın Neticesi Erzincan Çarşısı da Yandı

Muvakkat Bilânço

YARDIM SEFERBERLİĞİ

Bütün Istanbul Halkı Felâketzedeler Için

Resim 2.7. Tan 29.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


TAN

ULUĞ TAKVİMİ RAGIP

Ölenler 30,000 e Yaklaşıyor

Erzincanda 15,000 den Fazla Ölü ve 5,000 den Fazla Yaralı Olduğu Tahmin Ediliyor

Diğer Yerlerde Dün de 2538 ölü, 1409 Yaralı Tesbit Edildi

Bütün Yurt, Felâket Görenlere Yardım Için Seferber Halde

Ilk Imdat Treni Dün Erzincana Vardı ve Yardıma Başlandı

Dumlupınar Vapuru Ile Bugün Ilk Parti Erzak Sevkediliyor

Resim 2.8. Tan 30.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi



Felâketzedelere yardım için vatandaşlar ellerinden gelen her şeyi veriyorlar

İlk imdat trenleri Erzincan'a vardı

İnönü Diyarbakırda

Cümhurreisimiz dün muhtelif tetkik ve temaslar yaptılar

Diyarbakır; 29. a.a. — Dün akşam, saat 20 yi 20 geçe Diyarbakır'a gelen hususi trende umumî müfettiş, vali ve sıhat müşaviri ile birlikte bölgenin iskân vaziyetini geç vakta kadar tetkik buyuran Millî Şefimiz, şehre sabah leyin dokuzda çıkmışlardır.

Millî Şefi bütün Diyarbakır halkı istasyonda istikbal etmiştir.

İnönü, sıra ile umumî müfettişliği, yeni lisenin bir pavyonunu, şehir kütüphanesini, yeni Halkevini, belediyeyi, vilâyeti ve askeri müesseseleri saat 14 e kadar birer birer ziyaret etmişler ve öğle yemeğini umumî müfettiş evinde müfettişlik erkânı, civar vilâyetler valileri ve belediye reisiyle

(Sona 3 üncü sayfada)

Samsunda Hacı Hatun camiinin yıkılan minaresi (bu minare 400 seneliktir ve Samsun'un ilk minareli camiidir)

— Hususî muhabirimiz Rifat Akar'ın resimlerinden —

Tokatta yeni sarsıntılar oldu birçok binalar yıkıldı

Hafik'te de mektepler ve camiler yıkıldı

Giresun'da 1120, Tokat'ta 500, Amasya'da 707, Sıvas'ta 125 ölü var

Dahiliye ve Sıhat Vekillerimiz Sıvas'ta kalarak yapılacak yardımı oradan idare edecekler

Resim 2.9. Ulus 30.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



İlk Erzincan Yolcusunun Anlattıkları:

Erzincan Diye Bir Şehir Yok Artık, Orası Bir Anda Bir Harabeye Dönmüştür

Soğuğa Rağmen Halk Korkudan Evine Gidemiyor

Yaralı Kafilesini Taşıyan Tren Sıvasa Gidemedi



FELÂKET KARŞISINDA

Dost ve Ecnebi Devletlerin Mühim Yardımı

İngiltere Yirmi Beş Bin İngiliz Lirası, Fransa 5 Milyon Frank Veriyor

Resim 2.10. Tan 31.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Erzincan'da ölü miktarı yüzde 50!

Yaralı miktarı yüzde 20 kadardır

Sıhat Vekilimizin beyanatı

Zelzeleden zarar gören yerlerde mümkün olan bütün tedbirleri almış bulunuyoruz

Kayseri'de 1.000, Divrik'te 1.500 Sıvas'ta 1.000 aile iskân edilecek

Bir zelzele harabesinde canlı kalan bir mahlûk: sahipsiz, zavallı bir buzağı

Resim 2.11. Ulus 31.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi


Cumhuriyet

...nurreisimiz ...rzincanda

...ri gezerek felâketze kardeşlerimizi
...den Milli Şef, idareamirlerle görüştü

Bifelâket daha !

Karaoey ovasındaki seylâb büyü bir âfet halini aldı

M. Kemalp kasabasını ve bütün ovayı sular istilâ etti, birçok kör ahalisile beraber kayboldu, ölenlerin sayısını spit etmek henüz mümkün olamıyor

Zelzele felâketi ve ecnebi dostlar

Irak Kuleyi ianе toplamaya başladı

Resim 2.12. Cumhuriyet 01.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Cumhur Reisimizin Erzincanı ziyareti çok hazin oldu

Felâketzede kardeşlerimiz, güzel bahçelerinin birer kabristan haline geldiğini söyleyerek başka yere nakledilmelerini istediler

Resim 2.13. Cumhuriyet 02.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Erzincanda Çadırlarda Yaşıyan Halk Üç Bin Kadardır, Ölenler Nüfusun Yüzde 80 ini Buluyor, Sokaklarda Cesetlere Rastlanıyor

Tokat, 1 (A.A.) — Reisicumhur İsmet İnönü, Türk milletine hitaben Tokat'dan aşağıdaki beyannameyi neşir buyurmuşlardır:

"Zelzele felâketine uğrıyan mıntakalarımdan bütün Türk milletine yeni yıl için yürekten temennilerimi takdim ederim. Yakın ve uzak medeni milletlerin ve insaniyet âleminin samimi için gösterdiği sempatiye, Türk milletinin yürekten teşekkürlerini ifade etmek isterim. Felâket mıntakasındaki vatandaşlar memleketimizin her tarafından gösterilen alâkadan müteheyyiz ve müteşekkirdirler. Vatanın muhtelif kısımları arasında göze çarpan yakın ve sağlam teavün ile bir büyük milletin sevinç ve acıda nasıl yekpare bir aile olduğunu göstermiş oluyoruz. Milletimiz içindeki bu beraberlik sayesinde bu günlerin en ağır sarsıntı ile biteceğine ve her zorluktan milletimizin yeni bir kudretle çıkacağına sarsılmaz imanım vardır. Fevkalâde zamanda karşılıklı vazife hissi ve bütün emniyetle vatana karşı fedakârlık duygusu sağlam milletimizin iyi ve geniş günler görmesini mucibolacaktır."

Reisicumhur
İsmet İNÖNÜ

* *

Şef, Erzincanda Muztarip Halkı Bağrına Bastı

İnönü, Hıçkırarak Boynuna Sarılan Oğlunu Kaybetmiş Bir Anayı Şefkatle Kucakladı ve Bu Manzara Herkesi Ağlattı

Resim 2.14. Tan 02.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi


Felâket Mıntakasında

Yeni ve Modern Şehirler Yapılacak

Nüfusu Dağıtmamak İçin Tedbirler Alınacak ve İnşa İşinin Çabuk Olması İçin Hükûmet Derhal Meclisten Tahsisat İsteyecek

Resim 2.15. Tan 03.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Yardım ekipleri zelzele felâketi mıntakalarında

300 yataklı ilk seyyar hastahane dün Erzincanda faaliyete geçti

Cumhur Reisimiz Ankaraya döndü

Anadolu, İnönünün Göğsünde...

Resim 2.16. Cumhuriyet 04.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Erzincandan Röportaj:

Bir Dakika İçinde Mezarlığa Dönen Şehir: Erzincan

YAZAN: NACİ SADULLAH

Resim 2.17. Tan 04.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi


Perşembe 4 SONKANUN 1940

TAN

GÜNLÜK SİYASİ HALK GAZETESİ

ÇOCUK ANSİKLOPEDİSİ

5 KURUŞ

Erzincan Zelzelesine Ait İlk Resimler

Resim 2.18. Tan 04.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Erzincan Belediye dairesinin tacadan sonraki halini tesbit eden fotoğraf

Şiddetli zerantlar neticesinde bir kısmı yıkılan ve çöken bir evin manzarası

Resim 2.19. Tan 04.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Bahtsız şehir: Erzincan

Haydarpaşa garında dünkü hazin manzara

Felâket mıntakasından koşa koşa gelen tren, istasyona soluya soluya girerken gözleri beklemekten yorulan talihsizler gene ağlaşmaya başladılar

Resim 2.20. Cumhuriyet 05.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi



Resim 2.21. Cumhuriyet 05.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Kucağında taşıdığı torunundan başka bütün ailesi efradını kaybeden felâketzede bir ihtiyar

Erzincandan Röportaj

Tam Altı Gün Enkaz Altında Kalan Ihtiyar

Adını Nekadar Değiştirsek Gene Nafile, Diyor, Çünkü Burası "Erzincan" Değil, Kırk Yıllık İsmi İle "Ezercan" dır

YAZAN: NACİ SADULLAH

"— Bu şehir 186 sene evvel tıpkı şimdiki kadar korkunç bir zelzele felâketi daha geçirmişti. O zaman da yine taş üstünde taş, onuz kalmamıştı. İnsan kendisine en çok cefa edeni severmiş. Galiba, Erzincanımın Erzincanı sevişi de bundan. O felâketten sonra büyükler şehrin başka bir tarafa kurulmasını istemişler. Fakat bu eğitim kabul olmamış. Ve şehir bu sebepsiz yere yeniden kurulmuş. Erzincanlılar bu gafletlerinin cezasını 55 — 56 sene evvelki büyük zelzelede ödemişler. Bu ikinci ve korkunç fâciadan da ders almazlarsanız ikinciye bu 56 sefer uğrarsınız.,,

Bu sözleri bana, Erzincan felâketzedelerinden yaralı tezkeresini getirmeden bekliyen bir ihtiyar söylüyor. Biçareyin sol ayağı sarılı. Ve kırılmış olan sağ kolu da askıda.. Enkaz altından çıkarılmış eski bir yorgana benziyordu. Lâpa lâpa yağan karlarla örtülmüş dağınık sağlarından, yerleşen sokaklarının, köylerinin, soğukların ne renk olduğu belli değil. Yurtdışı çıplaklık diyebileceğim iki ufak yar-

(Sonu Sa. 6 Sü. 1)

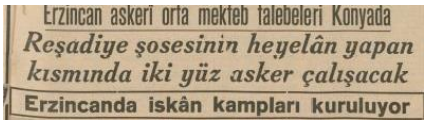
Türk, İyiliği Unutmaz

Yazan: M. Zekeriya SERTEL

TÜRK, iyiliği unutmaz. Bir kahvenin kırk gün hatırını tutmayı içtimai bir anane halinde kabul etmiştir.

Resim 2.22. Tan 05.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi


Erzincan askeri orta mekteb talebeleri Konyada
Reşadiye şosesinin heyelân yapan kısmında iki yüz asker çalışacak
Erzincanda iskân kampları kuruluyor

Resim 2.23. Cumhuriyet 07.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

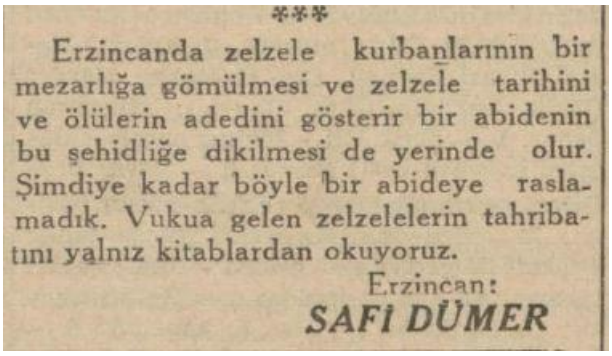

Dünkü zelzeleler
Bütün memleket jeolojik bir etüde tâbi tutuluyor
Bu ilmî tetkiklere istinaden muhtelif mıntakalarda yapılacak inşaatın şekli bir kanunla tayin olunacak
Milletimizin canlılığı
Erzincan boşaltılıyor
Ekşisu mevkiinde büyük ve korkunc çöküntüler oldu, yeniden sular fışkırmaya başladı

Resim 2.24. Cumhuriyet 10.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


50 Mahkûmun Cezaları Affediliyor
Erzincanda Yaralıkları Görülen Mahkûmların İsimleri İstendi

Resim 2.25. Tan 10.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi



***

Erzincanda zelzele kurbanlarının bir mezarlığa gömülmesi ve zelzele tarihini ve ölülerin adedini gösterir bir abidenin bu şehidliğe dikilmesi de yerinde olur. Şimdiye kadar böyle bir abideye raslamadık. Vukua gelen zelzelelerin tahribatını yalnız kitablardan okuyoruz.

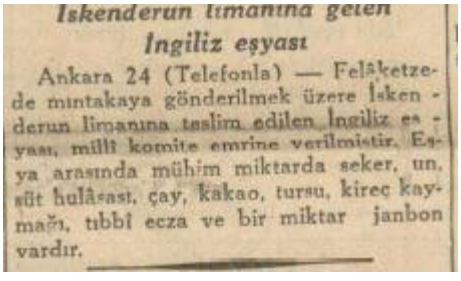
Erzincan:
SAFİ DÜMER

Resim 2.26. Cumhuriyet 14.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Zelzele M ıntakasında Muvakkat
İnşaat İçi ı Bir Komisyon Kuruldu

Resim 2.27. Tan 16.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



İskenderun limanına gelen İngiliz eşyası

Ankara 24 (Telefonla) — Felâketzede mıntakaya gönderilmek üzere İskenderun limanına teslim edilen İngiliz eşyası, millî komite emrine verilmiştir. Eşya arasında mühim miktarda seker, un, süt hulâsası, çay, kakao, tursu, kireç kaymağı, tıbbî ecza ve bir miktar janbon vardır.

Resim 2.28. Cumhuriyet 25.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

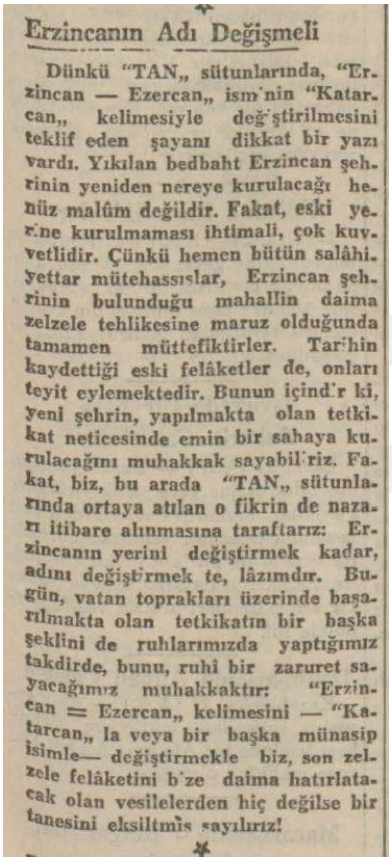
EK-2. (devam) Gazetelerde 1939 Erzincan Depremi



Yeni Erzincanın Adı Katarcan Olmalıdır

Erzincan batti, 16 bin nüfusundan (Vaskirt) köyünün bulunduğu yerde

Resim 2.29. Tan 27.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Erzincanın Adı Değişmeli

Dünkü "TAN„ sütunlarında, "Erzincan — Ezercan„ ismi'nin "Katarcan„ kelimesiyle değ'ştirilmesini teklif eden şayanı dikkat bir yazı vardı. Yıkılan bedbaht Erzincan şehrinin yeniden nereye kurulacağı henüz malûm değildir. Fakat, eski yerine kurulmaması ihtimali, çok kuvvetlidir. Çünkü hemen bütün salâhiyettar mütehassıslar, Erzincan şehrinin bulunduğu mahallin daima zelzele tehlikesine maruz olduğunda tamamen mütteffiktirler. Tarihin kaydettiği eski felâketler de, onları teyit eylemektedir. Bunun içindir ki, yeni şehrin, yapılmakta olan tetkikat neticesinde emin bir sahaya kurulacağını muhakkak sayabiliriz. Fakat, biz, bu arada "TAN„ sütunlarında ortaya atılan o fikrin de nazarı itibare alınmasına taraftarız: Erzincanın yerini değiştirmek kadar, adını değiştirmek te, lâzımdır. Bugün, vatan toprakları üzerinde başarılmakta olan tetkikatın bir başka şeklini de ruhlarımızda yaptığımız takdirde, bunu, ruhi bir zaruret sayacağımız muhakkaktır: "Erzincan = Ezercan„ kelimesini — "Katarcan„ la veya bir başka münasip isimle— değiştirmekle biz, son zelzele felâketini bize daima hatırlatacak olan vesilelerden hiç değilse bir tanesini eksiltmiş sayılırız!

Resim 2.30. Tan 28.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-3. Yardım Haberleri



Kayseri Bez fabrikasında tedavi edilmekte olan zelzele felâketzedelerinin listesi şudur:

Erzincan Mollagüzel mahallesinden Ahmet oğlu Mustafa, Vazgirt köyünden Arif oğlu Mehmet Yılmaz, Erzincan Fethullah mahallesinden Mehmet kızı Nuriye ve iki aylık çocuğu Yılmaz, Esas nahiyesinden İsmail kızı Gülü, Erzincanlı İbrahim kızı Nesibe, Hasanefendi mahallesinden Hasan kızı Suna Özyurt ve bir yaşındaki oğlu İbrahim, Kayserinin Abdullahşeyh mahallesinden Mustafa oğlu Mehmet Erzincan Sarıgül köyünden muallim Emrullah oğlu Mustafa Çelik, Zehkik köyünden İdris oğlu rençber Kadir, Erzincan Gazanfer köyünden Abdullah kızı Safiye Topalselimler, Yalnızbağ köyünden Sadık kızı Nazire Karakelle, Erzincan Serahiye mahallesinden Küçükmehmetlerin Mehmet kızı Masume, Raksan mahallesinden Salih kızı Şükriye Öztop, Taşçı mahallesinden Kalloğullarından Mustafa kızı Sultan, Nörke köyünden Dursun karısı ve Esat kızı İsmet, Erzincan Ramazan mahallesinden Akıllıların Mehmet kızı Muhabbet, Çukurkuyu köyünden Veli kızı Sabiha, Erzincan Gazi Paşa caddesinden İshak kızı Esma, Taşçı mahallesinden Osman kızı Kadriye.

Resim 2.31. Tan 30.01.1940/ Kayseri Bez Fabrikasında tedavi edilen hastalar (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



FELÂKETZEDELER İÇİN

San'atkâr san'atini sinemacı salonunu TAN bütün enerjisini ve herkes verebildiğini veriyor. Bu yardımları genişletmek maksadile dört büyük konser tertip ettik. Konserleri san'atkâr Safiye ve arkadaşları, Bestekâr Saadeddin Kaynak, Rumen san'atkârı Mr. Marcolaskiyano, Beyoğlu Halkevi korosu. Macar kadın orkestrası verecekleridir. Konserlerde faciayı tasvir eden yepyeni eserler okunacaktır.

Bu konsere iştirak edecek her vatandaşın vereceği para santimine kadar milli komiteninemrine tahsis edilmiştir.

Birinci Konser

Çarşamba Akşamı İPEKTE

İkinci Konser

Perşembe Akşamı Fransız Tiyatrosunda

Üçüncü Konser

Cuma Akşamı Çemberlitaşta

Dördüncü Konser

11 Kânunusaniide Kadıköy SÜREYYADA

Konserler Gece Saat 21 de Başlıyacaktır.

Resim 3.1. Tan 02.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



9 İkinci kânun SALI Akşamı 21 de SARAY Sinemasında

MÜNİR NUREDDİN

ve arkadaşları

Bütün hasılâtı zelzele felâketzedeleri menfaatine olarak

BÜYÜK KONSER

Biletler Saray sineması gişelerinde satılmaktadır.

Fiatlar 50 — 75 — 100 — 150

Resim 3.2. Tan 05.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-3. (devam) Yardım haberleri



TAN'ın Konserleri

Zelzele felâketzedeleri için tertip ettiğimiz konserlerin ikincisi dün gece Çemberlitaş sinemasında, kalabalık bir dinleyici huzurunda verilmiştir. Sinema salonu hınca hınç dolmuştu. Sinema sahipleri bile konseri bir loca bileti satın almak suretiyle dinlemişlerdir.

Konser fevkalâde güzel olmuş ve denebilir ki İstanbul uzun senelerdenberi bu kadar mükemmel bir konser dinlememiştir. Tertip ettiğimiz bu konserin hasılatını toplamak vazifesi Emniyönü kazası Millî Komitesi tarafından Alemdar nahiyesi Kızılay şubesine verilmiştir.

Şube reisi, konsere iştirak eden dinleyicilere Sanatkâr Safiyeye ve arkadaşları ile gazetemize, teşekkürlerini bildirdikten sonra sanatkârları takdim etmiş, bunu müteakip konser başlamıştır.

Konser Safiye ve arkadaşları, Macar kadın orkestrası ve Beyoğlu Halkevi Korosunun hep birden okudukları İstiklâl Marşı ile başlamış, bunu müteakip Sadettin Kaynağın bestelediği Yusuf Ziya Ortaçin (Unutma) ağıtı, "Fırat,, ve "Dua,, isimli memleket parçaları okunmuş, daha sonra da yine zelzele facisiyle alâkadar güzel ve elden hazin parçalar okunmuştur. Bütün bu konsere iştirak eden Macar kadın orkestrası da ayrıca nefis alafranga parçalar çalmışlardır.

Sanatkârlar sürekli alkışlarla takdir edilmişler.

ÜÇÜNCÜ KONSERİMİZ

Üçüncü konserimiz bu akşam saat 17 de Fransız Tiyatrosunda verilecektir. Bu konser Romanyadan şehrimize geldiğindenberi hiç bir konser vermemiş olan Rumen sanatkârı Mel: Skeianu ile arkadaşlarının memleketimizde verdikleri ilk konser olacaktır, sanatkârın başka konser vermemesi ihtimali vardır. Bu sebeple musiki severlerin bu fırsatı kaçırmamaları lâzımdır. Esasen diğer konserlerimizde olduğu gibi bu konserde de bütün hasılat zelzele felâketzedelerine tahsis edildiği için gidecek olanlar hem nefis ve müntahap parçalar dinliyecekler, hem de felâketzede kardeşlerimize yardım etmiş olacaklardır.

DÖRDÜNCÜ KONSERİMİZ

Dördüncü konserimiz Kadıköy Süreyya sinemasında 11 Kânunusani Perşembe akşamı yine sanatkâr Safiye ve arkadaşları ile Beyoğlu Halkevi Koro Heyeti ve Macar kadın orkestrası tarafından verilecek, sinema idaresi de Charles Boyer'in Savaş isimli filmini gösterecektir.

Resim 3.3. Tan 06.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



DAHİLÎ HABERL

TAN Konserleri

Resim 3.4. Tan 07.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



TAN KONSERLERİ

Zelzele felâketzedeleri için tertip ettiğimiz konserler, felâket gören vatandaşlarımızın yardımına koşmak isteyenlerin geniş mikyasta alâkasını celbetmiştir. Yalnız İstanbul cihetindeki konserimizde felâketzede kardeşlerimizin ihtiyaçlarına sarfolunmak üzere 1022 lira 25 kuruş hasılat temin edilmiştir ki elli ve yüz kuruşluk bir ücretle temin edilmiş olan bu yekûn gösterilen alâkanın derecesini tebarüz ettirir. Alemdar nahiyesi Kızılay şubesi reisi bu münasebetle gazetemize şu mektubu göndermiştir:

Sayın TAN gazetesine,

Kıymetli gazetenizin teşebbüsile tertip edilip nahiyemizce idare olunan 5-1-1940 tarihinde Çemberlitaş sinemasındaki Safiye müsameresinde, maktu Kızılay makbuzları mukabilinde yapılan hasılat yekûnunun (1022.25) liraya baliğ olduğunu saygılarımızla bildiririz.

Kızılay Cemiyeti Alemdar Nahiyesi Reisi
Celâl Atasoy

Dördüncü TAN Konserleri

Zelzele felâketzedeleri için tertip ettiğimiz konserlerin dördüncüsü 11 kânunusani perşembe akşamı saat 21 de Kadıköyde Süreyya sinemasında verilecektir. Kıymetli sanatkâr Safiyenin şimdiye kadar vermediği bu konserlerde okuduğu orijinal parçalar fevkalâde takdir edilmiştir. Bu yüzden her konser, bir evvelkinden daha kalabalık olmaktadır. Daha şimdiden, [illegible]köyde numaralı koltukların ve locaların bileti kalmamış denecek kadar azalmıştır. Bunun için, konserde bulunmak istiyenlerin biletlerini almakta istical göstermeleri lâzımdır. Biletler Kadıköy Halkevinde ve Süreyya sinemasında satılmaktadır.

Kıymetli sanatkâr Safiyeye bu konserde de arkadaşları, Beyoğlu Halkevi korosu ve Ladanyi Macar kadın orkestrası refakat edecektir. Ayrıca sinema idaresi tarafından Charles Boyer'in Savaş isimli filmi gösterilecektir.

Resim 3.5. Tan 10.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-3. (devam) Yardım haberleri


CUMHURİYET 18 İkincikânun 1940

CUMHURİYET HALK PAPTİSİ FİLMLERİNDEN:

ERZİNCAN BÜYÜK FELÂKETİ

ZELZELE FİLMİ

TÜRKÇE SÖZLÜ ve SESLİ, BU AKŞAMDAN İTİBAREN

Beyoğlunda : İPEK - SARAY - SAKARYA

İstanbulda : MİLLÎ ve ALEMDAR

Sinemalarının programlarına ilâveten gösterilecektir.

TAŞRA SİNEMACILARINA: Bu filmi göstermek istiyenlere telgrafla İPEKFİLM stüdyosuna müracaatleri.

Resim 3.6. Cumhuriyet 18.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Küçük hikâye Daktilonun sırrı

SERVETİFÜNUN - UYANIS

HURMALAR ALTINDA CEMİLE

ERZİNCAN Felâketi filmi ve Metro Jurnal

Bayram matineleri :

ERZİNCAN BÜYÜK FELÂKETİ FİLMİ

1600 Metre Türkçe Sözlü ve Sesli

Beyoğlunda : SÜMER - LÂLE ve TAKSİM sinemalarında

İstanbulda : FERAH - Cemberlitaş ve AZAK sinemalarında

Pangalt: AKIN Sinemasında KIZLAR PANSİYONU RİTO GRAND GÜLÜ

ASRİ Sinemada BİR KAVUK DEVRİLDİ

ESKİŞEHİR

ŞEKERİ ÇİKOLAT CEMİL

TİYATRO SENORİTA Lorel ve Hardy İş Arıyor (Türkçe)

ÜMMÜ GÜLSÜM

VEDAD (YANIK EZGİ) TÜRKÇE SÖZLÜ - ARAPÇA SARKILI

Bugün TAKSİM sinemasında

İlâveten : ERZİNCAN FELÂKETİ FİLMİ

BUGÜN SAKARYA'da Büyük TÜRKÇE SÖZLÜ ŞARKILI MÜSİKİLİ HACI RESUL

İlâveten : Erzincan Felâketi Filmi ve Foks Jurnal

MİLLÎ ALEMDAR

Bayram Günleri İçin İdeal Program!

WEISSMÜLLER ve O'SULLİVAN'ın 1 — TARZANIN OĞLU TÜRKÇE SÖZLÜ

SİMONE SİMON un 2 — DANSİNG MELEĞİ

Fevkalâde ilâve olarak ERZİNCAN BÜYÜK ve MİLLİ FELÂKETİ

DİKKAT:

TÜRKÇE Sözlü İPEK Sinemasında

CEBELÜTTARIK CASUSU

Fransızca Sözlü SARAY Sinemasında

Dans Kral ve Kraliçesi FRED ASTAIRE ve GİNGER ROGERS

Bu hafta SÜMER sineması

BÜYÜK DANS

FRED ASTAIRE - GİNGER ROGERS'i

Bu filmde : 9 yeni modern dansları arasında TANGOYU - BOSTON

VALSİNİ ve MAXİKO'yu dans ediyorlar.

İlâveten : BÜYÜK ERZİNCAN FELÂKETİ hâlâ bütün dehşetiyle ve ERLER JURNAL son dünya havadisleri

Resim 3.7. Cumhuriyet 20.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-4. Nazım Hikmet'in şiiri



KARA HABER

Erzincanda bir kuş var
Kanadında gümüş yok.
Gitti yarim gelmedi
Gayrı bunda bir iş yok.
Oy, dağlar, dağlar, dağlar;
Aldı ellerine kanlı başını
Karın ortasında Erzincan ağlar.
O ağlamasına da kimler ağlasın...

Kar yağar lapa lapa
Tipidir gelir geçer.
Yan yana sırt üstü yatan ölüler
Akşam uyur tandıramaz
Ateşini yandıramaz...

Gün ağarır şafak söker
Kimsecikler gitmez suya
Başlarıyla ölüler
Vardılar uyanılmaz uykuya

Ses edip geceye beyaz taşından
Kışlanın saati çaldı ikiyi.
Ne çabuk lahzada bitti yaşamak
Kimisi altı aylık,
kimisi sakalı ak,
Kimi on üç, on dört yaşında;
Kimi yola gidecek
Kimisi mektup bekler

Yan yana sırt üstü yatan ölüler...
Yayıkta yağ vardı, dövülemedi,
Ak peynir torbaya koyulamadı,
Hasret gitti ölüler
Dünyaya doyulamadı...

Uyanıp kaçamadılar,
Kuş olup uçamadılar
Açıldı kuyular kimse inemez
Erzincan Beygiri rahvandır amma
Ölüler ata binemez
Yan yana sırt üstü yatan ölüler...

Kesemden verecek şeyim yok;
yüreğimden verdim.

NÂZIM HİKMET

Resim 4.1. Tan 02.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

Kara haber

Erzincan'da bir kuş var
Kanadında gümüş yok
Gitti yarim gelmedi
Gayrı bunda bir iş yok.
Oy dağlar dağlar, dağlar, dağlar...
Aldı ellerine kanlı başını
Karın ortasında Erzincan ağlar...
O ağlamasında kimler ağlasın

Kar yağar lapa lapa
Tipidir gelir geçer...
Yan yana sırt üstü yatan ölüler
Akşam uyur tandıramaz
Ateşini yandıramaz

Gün ağarır şafak söker
Kimsecikler gitmez suya
Başlarıyla ölüler
Vardılar uyanılmaz uykuya

Ses edip geceye beyaz taşından
Kışlanın saati çaldı ikiyi.
Ne çabuk lahzada bitti yaşamak
Kimisi altı aylık,
kimisi sakalı ak,
Kimi on üç, on dört yaşında;
Kimi yola gidecek
Kimisi mektup bekler

Yan yana sırt üstü yatan ölüler...
Yayıkta yağ vardı, dövülemedi,
Ak peynir torbaya koyulamadı,
Hasret gitti ölüler
Dünyaya doyulamadı...

Uyanıp kaçamadılar,
Kuş olup uçamadılar
Açıldı kuyular kimse inemez
Erzincan Beygiri rahvandır amma
Ölüler ata binemez
Yan yana sırt üstü yatan ölüler...

Kesemden verecek şeyim yok;
yüreğimden verdim.

NÂZIM HİKMET

EK-5. II. Abdülhamit Dönemi'nde Erzincan



Resim 5.1. Hacı İzzet Paşa Camii Şerifi (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



Resim 5.2. Aziziye Kışla-i Humayunu (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)

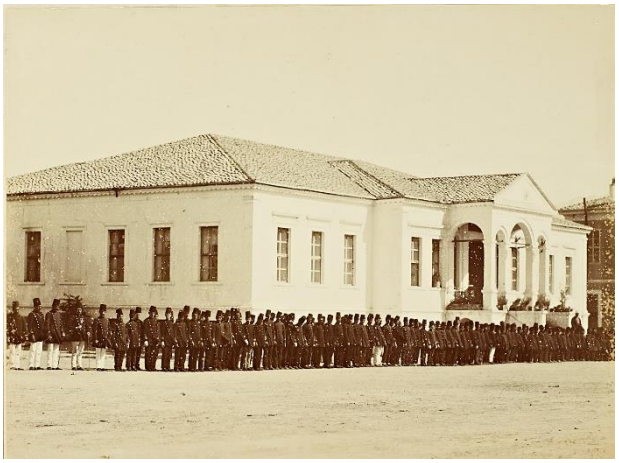
EK-5. (devam) II. Abdülhamit Dönemi'nde Erzincan



Resim 5.3. Topçu Kışla-ı Humayunu (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



Resim 5.4. Ordugâh (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



Resim 5.5. Mekteb-i Rüştiye (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)

EK-5. (devam) II. Abdülhamit Dönemi'nde Erzincan



Resim 5.6. Merkez Kumandanlığı Dairesi (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



Resim 5.7. 500 yataklı hastane (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



Resim 5.8. 500 yataklı hastane (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)

EK-5. (devam) II. Abdülhamit Dönemi'nde Erzincan



Resim 5.9. 500 yataklı hastane (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)

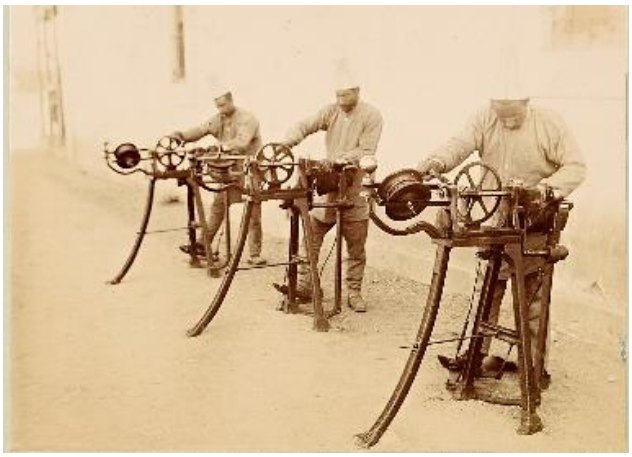


Resim 5.10. 500 yataklı hastane (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)



Resim 5.11. 500 yataklı hastane (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Koleksiyonu)

EK-5. (devam) II. Abdülhamit Dönemi'nde Erzincan



Resim 5.12. IV. Ordu içerisinde endüstri faaliyetleri, kunduracılar *"Kunduracı Efradı Kulları"* (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)



Resim 5.13. IV. Ordu içerisinde endüstri faaliyetleri, terziler *"Terzi Efradı Kulları"* (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)

EK-5. (devam) II. Abdülhamit Dönemi'nde Erzincan



Resim 5.14. IV. Ordu içerisinde endüstri faaliyetleri, saraçlar [17] *"Saraç Efradı Kulları"* (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)

[17] Saraç: Koşum ve eyer takımlarını yapan, işleyen ve süsleyen kimse (TDK, 2020).

EK-6. Gazetelerde Erzincan halkevi



Erzincan'da muhteşem bir halkevi binası yapılıyor

Ayrıca bir kütüpane yapılacaktır, köylerde 30 eğitmen mektebi yapılıyor

Erzincan'a ilk tren girdiği gün şehir bir bayram hayatı yaşamış, halk treni candan alkışlamıştır

Erzincan (Hususi) — Erzincan'da yapılmakta olan modern ve muhteşem Halkevi binası bitmiş gibidir. Binaya şimdiye kadar 98.000 lira sarfedilmiştir. İç tesisatın ikmali için daha 30000 lira sarfına ihtiyaç gözükmektedir.

Şehrimizi güzelleştiren ve gençli - ğin ihtiyacını karşılıyacak olan bu cümhuriyet eserinin bina kısmı ikmal edilmiştir. Bundan sonra yapılacak şey kalorifer tertibatiyle elektrik ve saat kulesine konacak bir saattır. Memle - ket yakında bir kütüpaneye de kavu - şacaktır. Bunun için şimdidlen hazır - lıklar başlamıştır. Belediyeden teber - rü edilen arsa üzerine yaptırılacak o - lan kitapsarayın plânları gelmiştir.

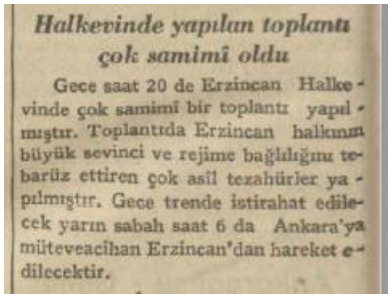
Bu ve bu gibi daha bir çok resmi ve hususi binaların yapılmasiyle Err - zincan'da imar faliyeti fazlalaşmıştır. Kültür sahasında gösterilen çalışma - ların bir delili de otuz köyde yapıl - makta olan egitmen mekteplerdir. Bu mekteplerin bir kısmı bitmiş ve bir kısmı da bitmek üzeredir.

ir köy gezisi

tarı kullanışlı

nakinesi yaptı

Resim 6.1. Ulus 08.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Halkevinde yapılan toplantı çok samimî oldu

Gece saat 20 de Erzincan Halke - vinde çok samimî bir toplantı yapıl - mıştır. Toplantıda Erzincan halkının büyük sevinci ve rejime bağlılığını te - barüz ettiren çok asil tezahürler ya - pılmıştır. Gece trende istirahat edile - cek yarın sabah saat 6 da Ankara'ya müteveacihan Erzincan'dan hareket e - dilecektir.

Resim 6.2. Ulus 10.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

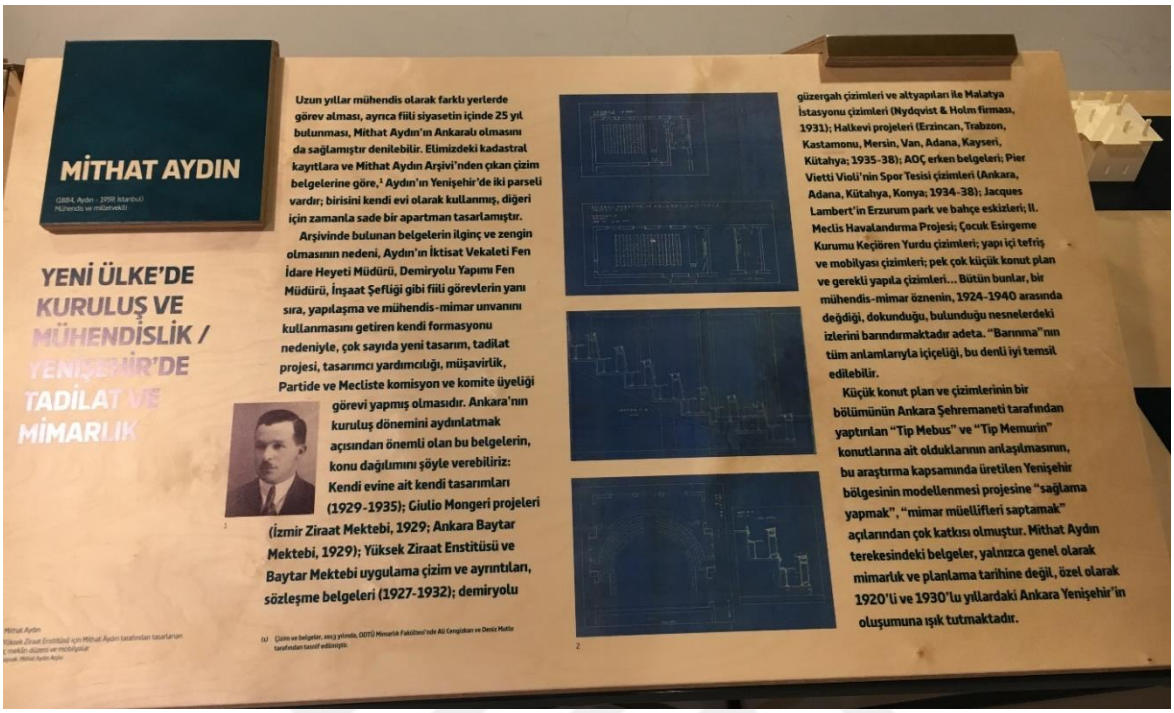


Erzincan halkevindeki toplantı

Erzincan, 12 (gecikmiştir) — Er - zincan tren hattının açılması münase - betiyle gece saat 20 de halkevinde ve - killerimiz, saylavlarımız, ve misafir generallerimiz şerefine belediye tara - fından verilen ziyafette Erzincan say - lavı Abdülhak Fırat, Erzincan hattı - nın acılmasından mütevellit sürura ter ceman olarak heyecanlı bir nutuk irat etmiştir. Müteakiben ilkokul öğret - menleriyle minimini erkek ve kız tale - beler millî oyunlar oynamış ve alkış - lanmışlardır.

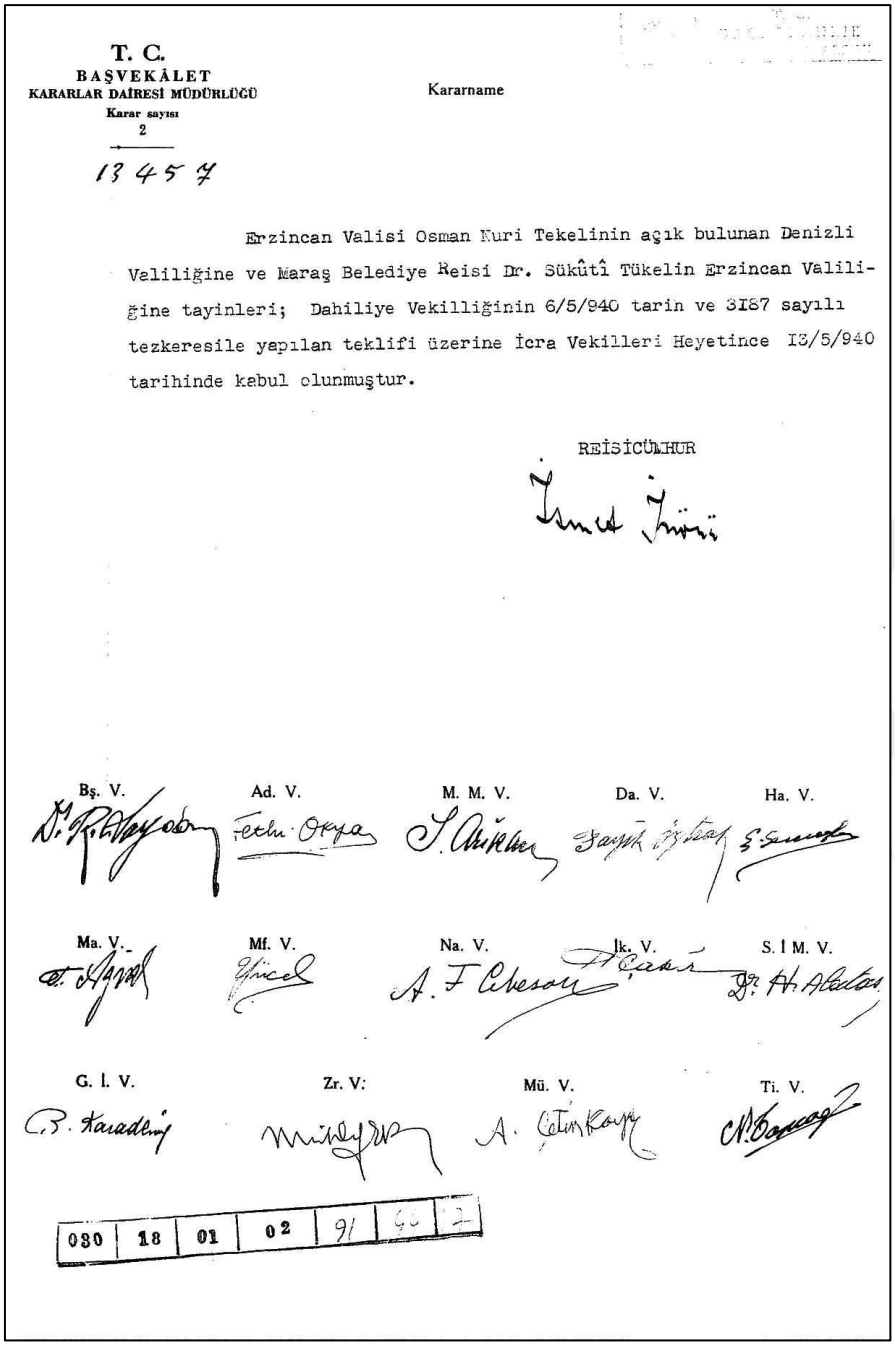
Resim 6.4. Ulus- 13.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-7. Erzincan Halkevi Mimarı



Resim 7.1. Erzincan Halkevi (Ali Cengizkan, Müge Cengizkan, Bir Şehir Kurmak: Ankara:1923-33 Sergisi)

EK-8. Erzincan Valiliğine Sükûti Tükel'in Atanma Kararı



T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2

13457

Kararname

Erzincan Valisi Osman Nuri Tekelinin açık bulunan Denizli Valiliğine ve Maraş Belediye Reisi Dr. Sükûtî Tükelin Erzincan Valiliğine tayinleri; Dahiliye Vekilliğinin 6/5/940 tarin ve 3187 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 13/5/940 tarihinde kabul olunmuştur.

REİSİCÜMHUR

İsmet İnönü

Bş. V. | Ad. V. | M. M. V. | Da. V. | Ha. V.

Ma. V. | Mf. V. | Na. V. | İk. V. | S. İ M. V.

G. İ. V. | Zr. V. | Mü. V. | Ti. V.

030 | 18 | 01 | 02 | 91 | 44 | 17

Şekil 8.1. Erzincan Valiliğine Sükuti Tükel'in atanma kararı (BCA.30-18-1-2 /91-44-17)

EK-9. Başka Kentlere Gönderilen Depremzedeler



Erzincandan Cenuba Nakledilen Ilk Kafile Adanada Iskân Edildi

Amasyanın Ezine Nahiyesinde Dün de Zelzeler Oldu ve Birkaç Ev Daha Yıkıldı

İNGİLTERE ile Ticaret Müzakeresi

Londradaki Temaslar Neticelenmek Üzere

Ingiltere, Felâketzede Vatandaşlarımıza Yeni Yardımlar Yapacak

Fransa da Yardımlarını Genişletiyor, Hariçten Yeni Teberrüler Kaydedildi

İnönü

ZİYA ORTAÇ

Berlin, Moskova ile İşbirliğini Tevsie Çalışıyor

Fakat Nazi Partisinde İhtilâf Başgösterdi

Resim 9.1. Tan 06.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



YARALILARIN NAKLİ BİTİYOR

Muhtelif Vilâyetlere 3077 Felâketzede Sevk Ve iskân Edildi

Yeniden Zelzele Oluyor

Bir Kısım Yaralıların ve Ölenlerin İsimlerini Neşrediyoruz

Resim 9.2. Tan 09.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



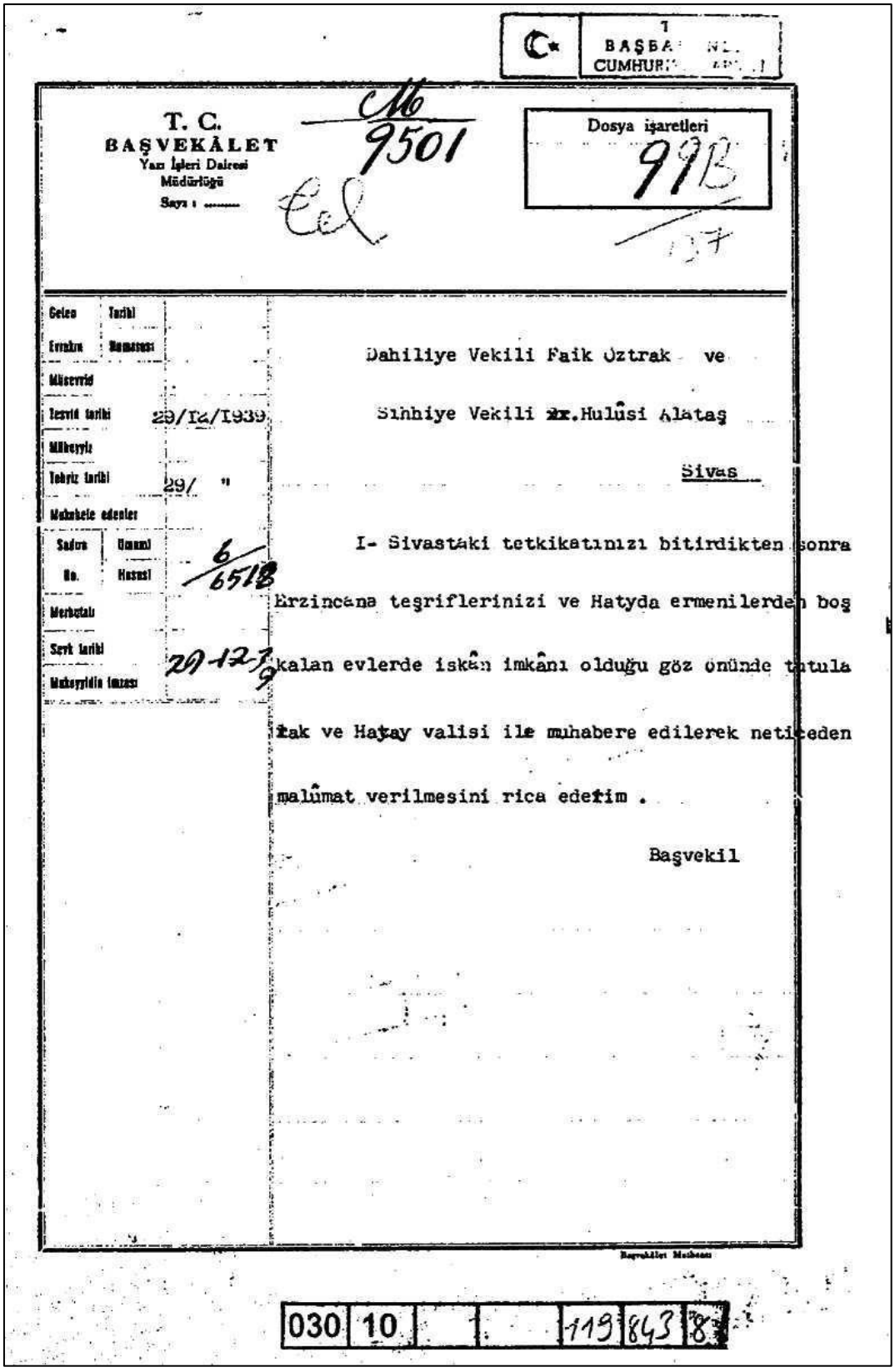
Felâketzedelere yardım

Zelzele mıntakasından dün şehrimize 80 kişi daha geldi

Muhtelif şehirlere gönderilen felâketzede vatandaşların ihtiyacları temin ediliyor, talebe mekteblere yerleştiriliyor

Resim 9.3. Cumhuriyet 15.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-10. Depremzedelerin Hatay'da Ermenilerden Kalan Evlerde İskânına Dair Belge



T. C.
BAŞVEKÂLET
Yazı İşleri Dairesi
Müdürlüğü
Sayı : .....

No 9501

Dosya işaretleri
91B

Geliş Tarihi
Evrakın Numarası
Müsvvid
Tesvid tarihi 29/12/1939
Müteyyiz
Tahriz tarihi 29/ "
Mukabele edenler
Sadır Numarası 6/6518
Merbutatı
Sevk tarihi 29-12-39
Müteyyidin imzası

Dahiliye Vekili Faik Öztrak ve

Sıhhiye Vekili Dr.Hulûsi Alataş

Sivas

I- Sivastaki tetkikatınızı bitirdikten sonra Erzincana teşriflerinizi ve Hatyda ermenilerden boş kalan evlerde iskân imkânı olduğu göz önünde tutula ak ve Hatay valisi ile mühabere edilerek neticeden malûmat verilmesini rica edetim .

Başvekil

Başvekâlet Matbaası

030 10 119 843 8

Şekil 10.1. Depremzedelerin Hatay'da Ermenilerden kalan evlerde iskanına dair belge (BCA. 30-10-0-0 / 119-843-8)

EK-11. Yeni Erzincan'a Nereye Kurulması Gerektiğine Dair Gazete Kupürü



PROF. FATİN DİYOR Kİ:

Yeni Erzincan Şehri Gene Ayni Yerde Kurulmalıdır!

Felâket sahasında iki gündür yeniden zelzeleler oluyor. Bu haber, âfetin ayni mıntakada tekrar büyük tahribat yapacağı hakkında bir takım endişelere yol açmıştır. Kandilli Rasathanesi Müdürü B. Fatin, müteakip zelzelelerin birincisi kadar tahripkâr olamıyacağını söyliyerek diyor ki:

"— Devam etmekte olan zelzelelerin pek şiddetli olduğu hakkında haberler verilmesi lüzumsuz yere halkı telâşa düşürüyor. İki gündenberi hissedilen zelzeleler hafiftir. Yıkılmıya yüz tutmuş binalar müstesna olmak üzere bu hareketler katiyen zarar vermezler ve hafiflerinin çürük binalara dahi tesirleri yoktur. Hafif hareketler altı ay, hattâ bir sene de devam edebilir. Fakat bundan sonra evvelkiler gibi şiddetli zelzelelere katiyen rastlanmaz. Bu zelzelenin bütün tesirleri biraz sarsıntı yapmaktan ibarettir. Felâket mıntakasında zelzele istikrar bulmuştur. Yeniden büyük zelzele beklenemiyeceği için Erzincan ve havalisi mamure haline getirilebilir. Şehrin yerini değiştirmek hiç doğru değildir. Meselâ: tekrar zelzele olacağı endişesiyle harabe haline gelen şehirleri terkedip başka mıntakaları mamure haline getiren Amerikalılar tekrar zelzele felâketile karşılaşmışlar ve yeni kurdukları mamureler feci şekilde harap olmuştur. Buna mukabil zelzele geçiren mıntaka asırlarca çok büyük zelzelelere maruz kalmamıştır. Nitekim Japonyada hangi mıntakada büyük zelzele olup harabelerle karşılaşılmışsa bu mıntakalar tekrar imar edilmiş ve zelzele felâketinden ancak bu suretle az zarar görülebilmiştir.

Zelzele felâketi için alınacak tedbirlerin en mühimmi bina inşaatında arazinin vaziyetine dikkat etmek ve ona göre bir bina kurmaktır. Memleketimiz zelzele mıntakasında olduğu halde bizde maalesef bu cihete hiç dikkat edilmemiştir. Şüphesiz Rasathanenin bu işte büyük rolü olur ve arazi vaziyeti hakkında izahat Rasathaneden alınır. Meselâ: İtalya, İspanya, Japonya, Amerika vesair memleketlerin belediye kanunlarında bu hususta sarahat vardır. Mimar binayı, aldığı malûmata istinaden arazinin vaziyetine göre kurar...

İkinci bir nokta da şudur:

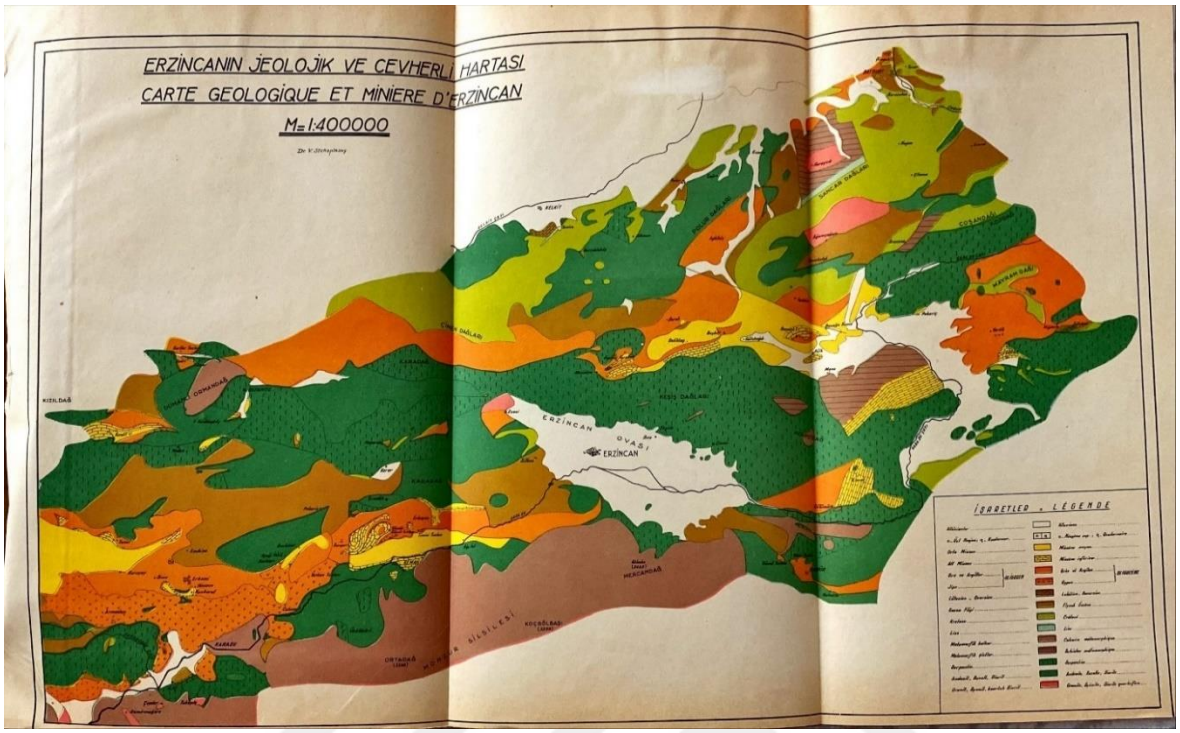
Zelzele mıntakasında bulunmamıza rağmen, mevcut binaları sıkı bir kontrolden geçirmeli, şiddetli bir fırtınadan yıkılacaklar varsa onları daha evvel kendimiz yıkmalıyız. Bu gibi binaların çokluğu yüzünden küçük bir zelzele bile büyük felâketlerle karşılaşmamıza sebep oluyor.

Hulâsa zelzeleye en çok maruz tehlikeli mıntakalar tesbit edildikten sonra inşaat işleri hakkında belediye kanunlarına yukarıda söylediğim şekilde ilâve yapılması zaruridir.

Felâket mıntakasında tetkikat yapmamız pek çok faydalı olacaktır, kanaatindeyim. Fakat bu tetkikatı hâdiseler kapanmadan evvel yapmalıyız. İlk fırsatta Sivasa bir heyet göndermek istiyoruz. Bu heyet zelzele mıntakasında bütün köy, kasaba ve şehirleri gezerek arazi üzerinde tetkikat yapacaktır.„

Resim 11.1. Tan 30.12.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-12. Erzincan Jeoloji Haritası



Harita 12.1. Stchepinsky tarafından hazırlanan Erzincan jeoloji haritası (Stchepinsky, 1941)

EK-13. Portatif Evler


Harap Erzincana yakında portatif evler gönderiliyor

ŞEHRİN YARDIMI: 781,640 LİRA

Orgeneral Kâzım Orbay, felâketzede bir kadınla konuşuyor

Resim 13.1. Cumhuriyet 13.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Erzincan mıntakasında kurulmak üzere teberrü edeceği kırk portatif evin hazırlanmasına nezaret eden Tayyare fabrikası sahibi Nuri Demirağ

Resim 13.2. Tan 13.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Memurlar 82 Bin Liraya Yakın Yardım Yaptılar

Nuri Demirağ Felâketzedeler İçin Portatif Evler Yaptırıyor

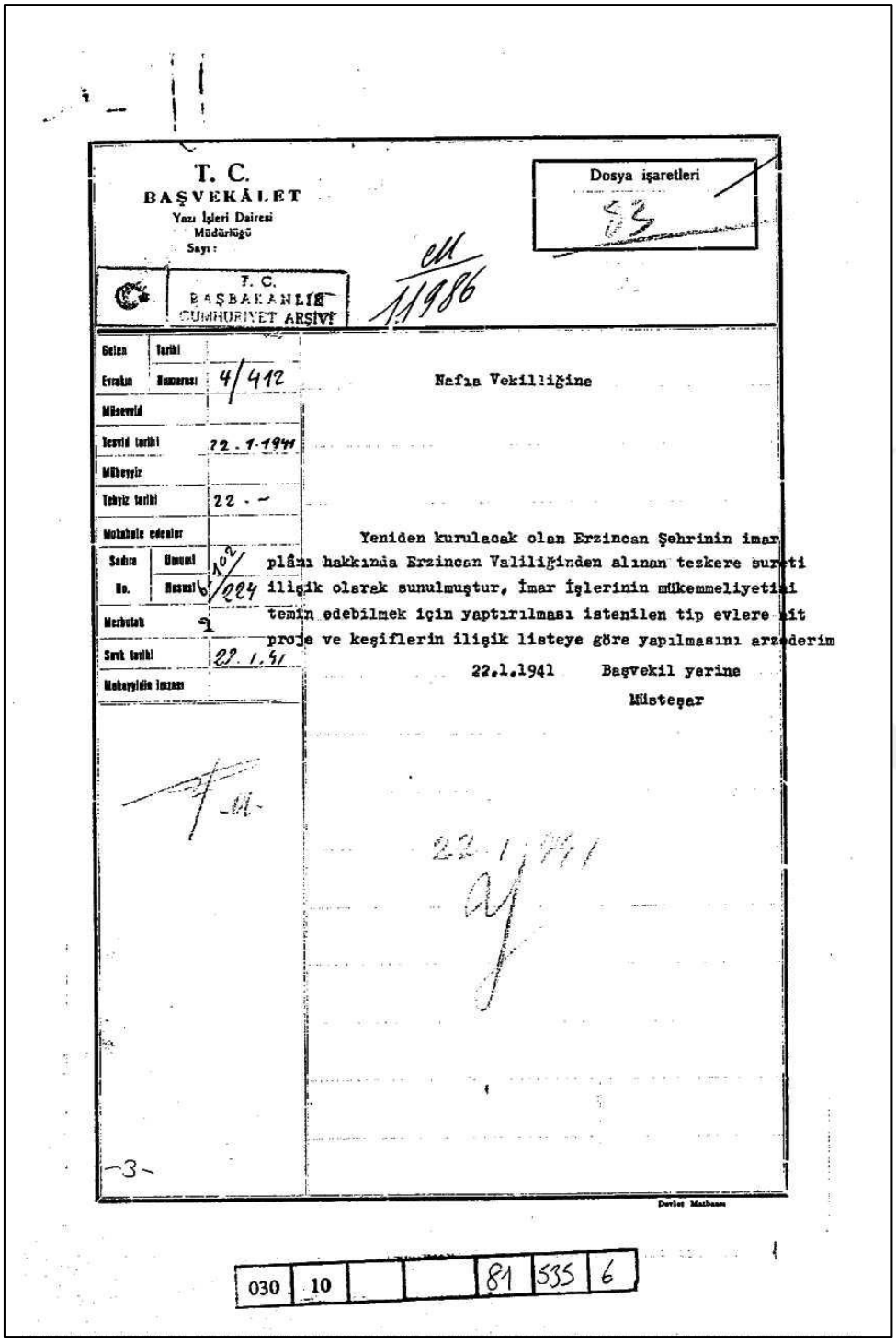
Resim 13.3. Tan 13.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)


Yaptırılan portatif evler

Erzincanda kurulmak üzere hükûmet tarafından Nuri Demirağ fabrikasında yaptırılan portatif evlerden yirmi tanesi dördüncü umumi müfettişlik emrine tahsis edilecektir. Portatif evlerin mukavemeti bildiğimiz ahşap evler mukavemetindedir. Ve bunların ilk partisi bugün bitmiş olacaktır. Nuri Demirağ bu evleri hükûmet hesabına yapmakta olduğunu bildirmiştir.

Resim 13.4. Tan 14.01.1940 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-14. Deprem Sonrası Erzincan'ın İmar Planına Göre Yapılacak Ev Tipleri Nüsha



T. C.
BAŞVEKÂLET
Yazı İşleri Dairesi
Müdürlüğü
Sayı:

Dosya işaretleri

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

11986

Gelen Evrakın Tarihi / Numarası: 4/412
Müteveffa
Tesvid tarihi: 22.1.1941
Müteyyiz
Tahriz tarihi: 22.-
Mukabule edenler
Sadre Umumi / No. Hususi: 10/224
Merbutatı: 1
Sevk tarihi: 27.1.41
Muharririn imzası

Nafıa Vekilliğine

Yeniden kurulacak olan Erzincan Şehrinin imar
planı hakkında Erzincan Valiliğinden alınan tezkere suretı
ilişik olarak sunulmuştur, İmar İşlerinin mükemmeliyetini
temin edebilmek için yaptırılması istenilen tip evlere ait
proje ve keşiflerin ilişik listeye göre yapılmasını arzederim

22.1.1941 Başvekil yerine
Müsteşar

22.1.941

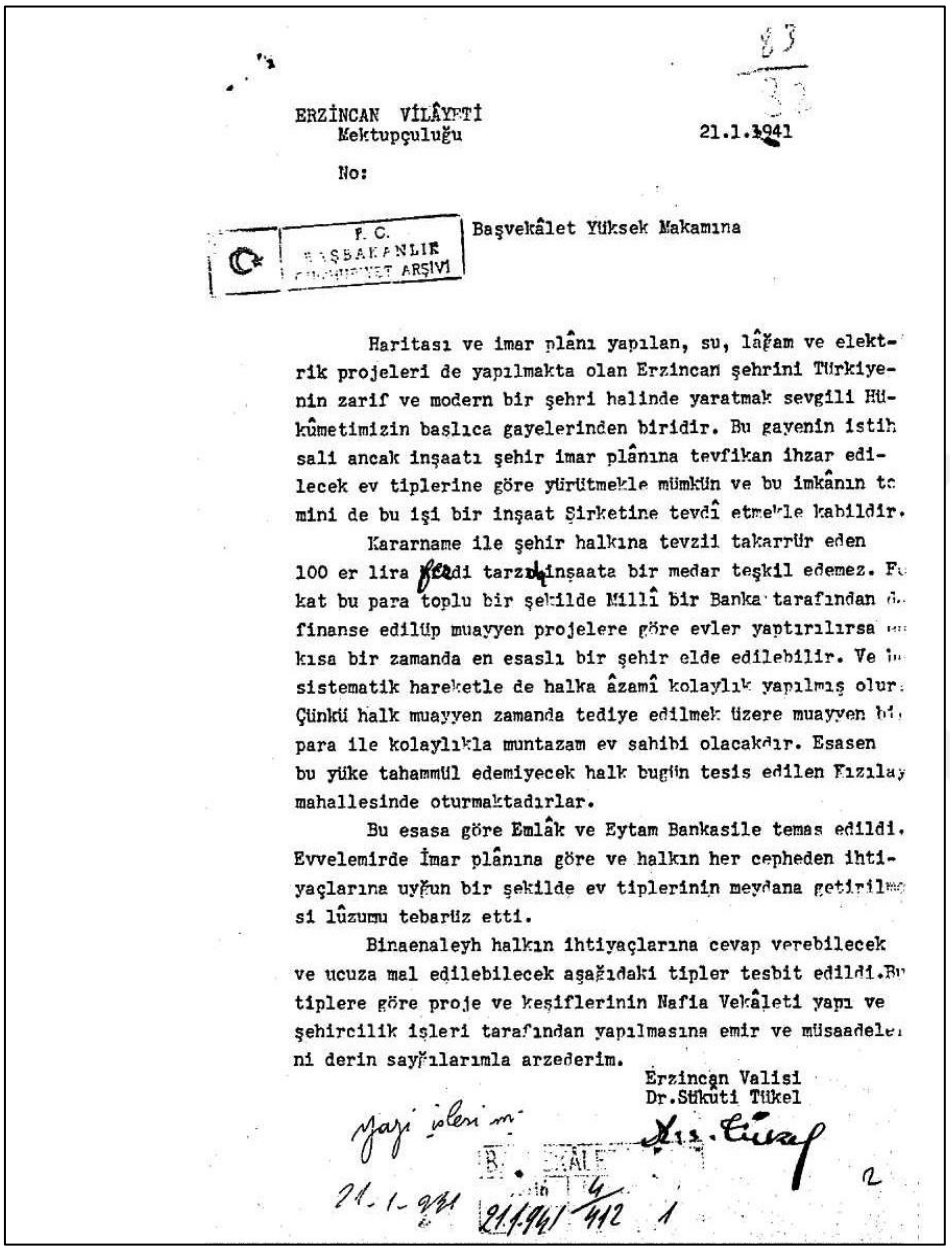
-3-

Devlet Matbaası

030 | 10 | | | 81 | 535 | 6

Şekil 14.1. Deprem sonrası Erzincan'ın imar planına göre yapılacak ev tipleri nüsha 1 (BCA. 30-10-0-0 / 81-535-6)

EK-14. (devam) Deprem Sonrası Erzincan'ın İmar Planına Göre Yapılacak Ev Tipleri Nüsha



ERZİNCAN VİLÂYETİ
Mektupçuluğu

21.1.1941

No:

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Başvekâlet Yüksek Makamına

Haritası ve imar plânı yapılan, su, lâğam ve elektrik projeleri de yapılmakta olan Erzincan şehrini Türkiyenin zarif ve modern bir şehri halinde yaratmak sevgili Hükûmetimizin başlıca gayelerinden biridir. Bu gayenin istihsali ancak inşaatı şehir imar plânına tevfikan ihzar edilecek ev tiplerine göre yürütmekle mümkün ve bu imkânın temini de bu işi bir inşaat Şirketine tevdî etmekle kabildir.

Kararname ile şehir halkına tevzii takarrür eden 100 er lira fert başı tarzında inşaata bir medar teşkil edemez. Fakat bu para toplu bir şekilde Millî bir Banka tarafından definanse edilüp muayyen projelere göre evler yaptırılırsa kısa bir zamanda en esaslı bir şehir elde edilebilir. Ve bu sistematik hareketle de halka âzamî kolaylık yapılmış olur. Çünkü halk muayyen zamanda tediye edilmek üzere muayyen bir para ile kolaylıkla muntazam ev sahibi olacakdır. Esasen bu yüke tahammül edemiyecek halk bugün tesis edilen Kızılay mahallesinde oturmaktadırlar.

Bu esasa göre Emlâk ve Eytam Bankasile temas edildi. Evvelemirde İmar plânına göre ve halkın her cepheden ihtiyaçlarına uygun bir şekilde ev tiplerinin meydana getirilmesi lûzumu tebarüz etti.

Binaenaleyh halkın ihtiyaçlarına cevap verebilecek ve ucuza mal edilebilecek aşağıdaki tipler tesbit edildi.Bu tiplere göre proje ve keşiflerinin Nafia Vekâleti yapı ve şehircilik işleri tarafından yapılmasına emir ve müsaadelerini derin sayğılarımla arzederim.

Erzincan Valisi
Dr.Sükuti Tükel

Yazı işleri müdürü

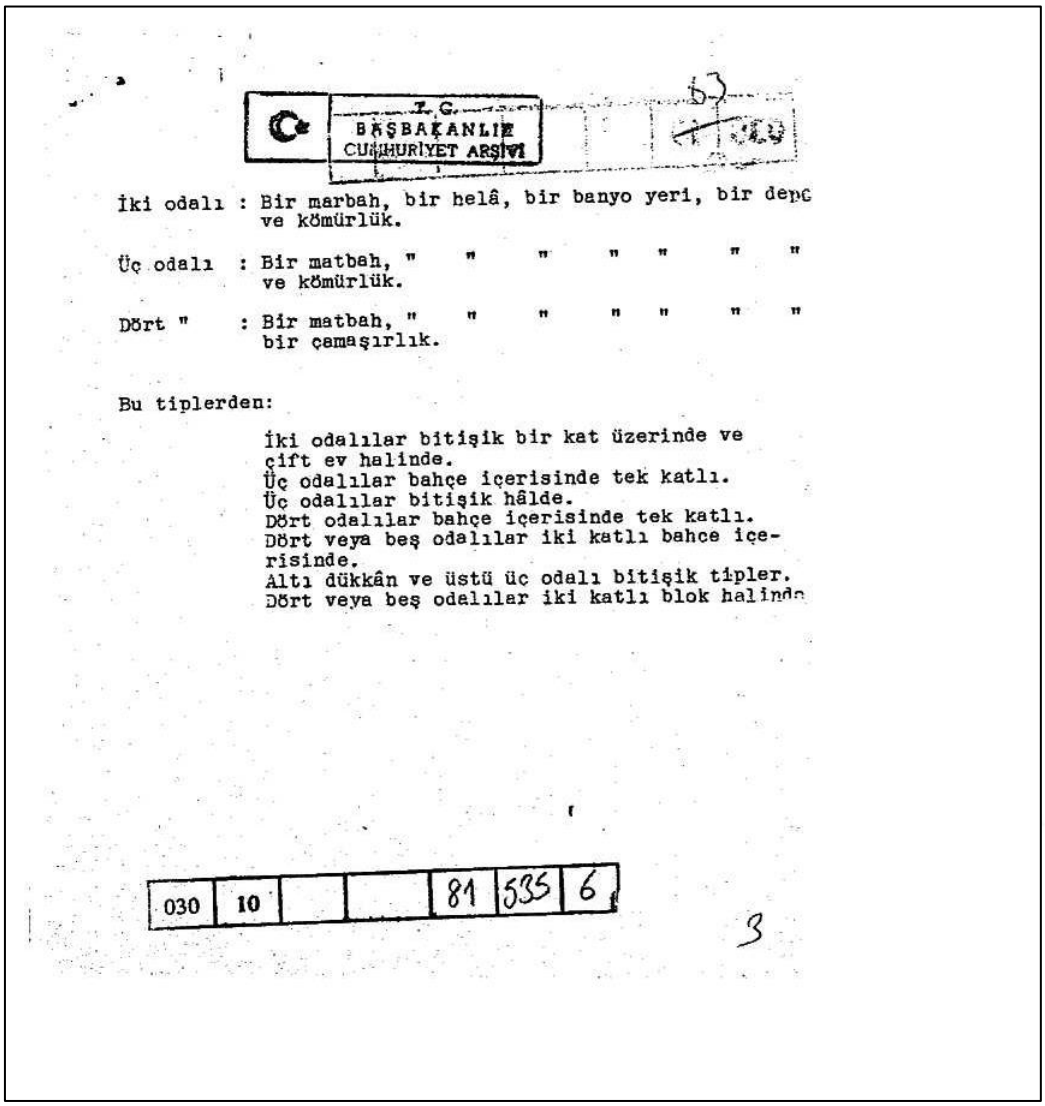
21.1.941

21.1.941 4/442 1

2

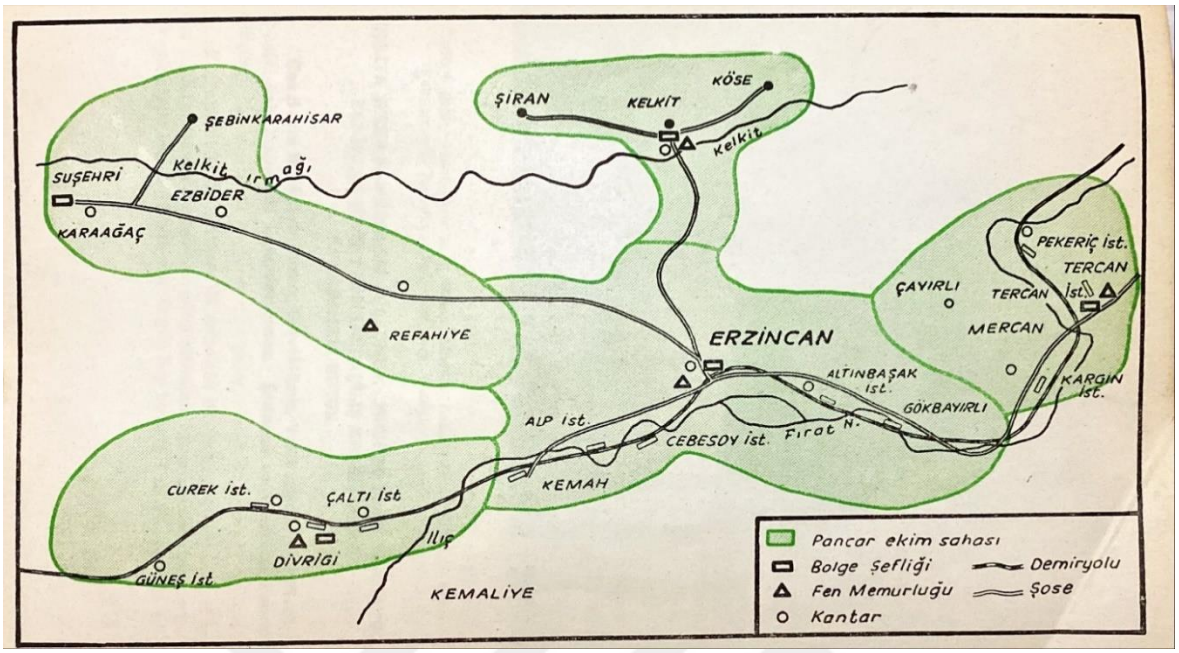
Şekil 14.2. Deprem sonrası Erzincan'ın imar planına göre yapılacak ev tipleri nüsha 2 (BCA. 30-10-0-0 / 81-535-6)

EK-14. (devam) Deprem Sonrası Erzincan'ın İmar Planına Göre Yapılacak Ev Tipleri Nüsha



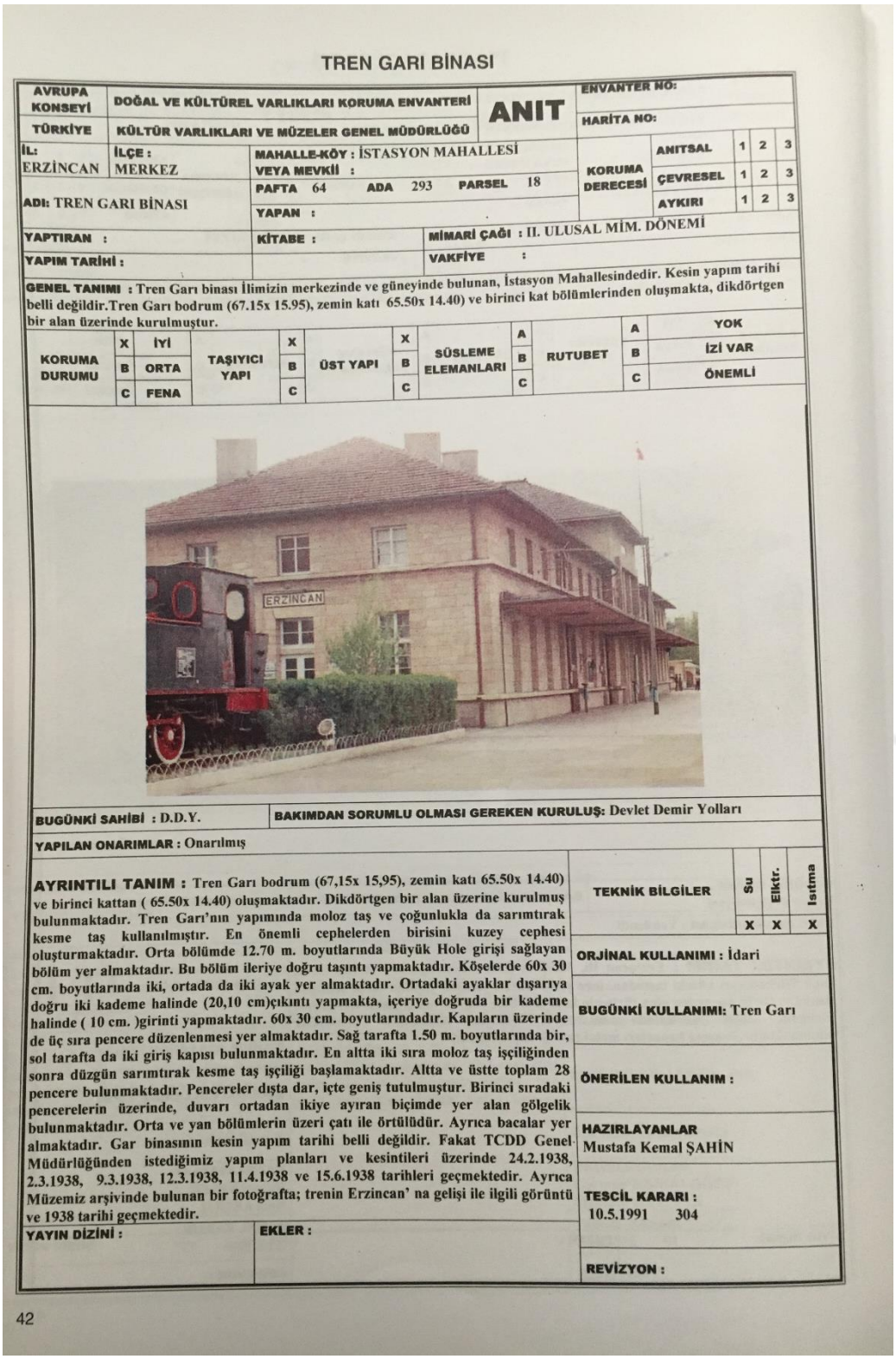
Şekil 14.3. Deprem sonrası Erzincan'ın imar planına göre yapılacak ev tipleri nüsha 3 (BCA. 30-10-0-0 / 81-535-6)

EK-15. Erzincan Şeker Fabrikası Pancar Ekim Sahası



Şekil 15.1. Pancar ekim sahası haritası (Veldet, 1958)

EK-16. Erzincan Tren Garı Envanter Fişi



TREN GARI BİNASI

AVRUPA KONSEYİ	DOĞAL VE KÜLTÜREL VARLIKLARI KORUMA ENVANTERİ	ANIT	ENVANTER NO:
TÜRKİYE	KÜLTÜR VARLIKLARI VE MÜZELER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ		HARİTA NO:

İL: ERZİNCAN — İLÇE: MERKEZ — MAHALLE-KÖY: İSTASYON MAHALLESİ VEYA MEVKİİ :

ADI: TREN GARI BİNASI — PAFTA 64 ADA 293 PARSEL 18 — YAPAN :

KORUMA DERECESİ: ANITSAL 1 2 3 — ÇEVRESEL 1 2 3 — AYKIRI 1 2 3

YAPTIRAN : — KİTABE : — MİMARİ ÇAĞI : II. ULUSAL MİM. DÖNEMİ

YAPIM TARİHİ : — VAKFİYE :

GENEL TANIMI : Tren Garı binası İlimizin merkezinde ve güneyinde bulunan, İstasyon Mahallesindedir. Kesin yapım tarihi belli değildir.Tren Garı bodrum (67.15x 15.95), zemin katı 65.50x 14.40) ve birinci kat bölümlerinden oluşmakta, dikdörtgen bir alan üzerinde kurulmuştur.

KORUMA DURUMU		TAŞIYICI YAPI		ÜST YAPI		SÜSLEME ELEMANLARI		RUTUBET	
X	İYİ	X		X		A		A	YOK
B	ORTA	B		B		B		B	İZİ VAR
C	FENA	C		C		C		C	ÖNEMLİ

BUGÜNKİ SAHİBİ : D.D.Y. — BAKIMDAN SORUMLU OLMASI GEREKEN KURULUŞ: Devlet Demir Yolları

YAPILAN ONARIMLAR : Onarılmış

AYRINTILI TANIM : Tren Garı bodrum (67,15x 15,95), zemin katı 65.50x 14.40) ve birinci kattan (65.50x 14.40) oluşmaktadır. Dikdörtgen bir alan üzerine kurulmuş bulunmaktadır. Tren Garı'nın yapımında moloz taş ve çoğunlukla da sarımtırak kesme taş kullanılmıştır. En önemli cephelerden birisini kuzey cephesi oluşturmaktadır. Orta bölümde 12.70 m. boyutlarında Büyük Hole girişi sağlayan bölüm yer almaktadır. Bu bölüm ileriye doğru taşıntı yapmaktadır. Köşelerde 60x 30 cm. boyutlarında iki, ortada da iki ayak yer almaktadır. Ortadaki ayaklar dışarıya doğru iki kademe halinde (20,10 cm)çıkıntı yapmakta, içeriye doğruda bir kademe halinde (10 cm.)girinti yapmaktadır. 60x 30 cm. boyutlarındadır. Kapıların üzerinde de üç sıra pencere düzenlenmesi yer almaktadır. Sağ tarafta 1.50 m. boyutlarında bir, sol tarafta da iki giriş kapısı bulunmaktadır. En altta iki sıra moloz taş işçiliğinden sonra düzgün sarımtırak kesme taş işçiliği başlamaktadır. Altta ve üstte toplam 28 pencere bulunmaktadır. Pencereler dışta dar, içte geniş tutulmuştur. Birinci sıradaki pencerelerin üzerinde, duvarı ortadan ikiye ayıran biçimde yer alan gölgelik bulunmaktadır. Orta ve yan bölümlerin üzeri çatı ile örtülüdür. Ayrıca bacalar yer almaktadır. Gar binasının kesin yapım tarihi belli değildir. Fakat TCDD Genel Müdürlüğünden istediğimiz yapım planları ve kesintileri üzerinde 24.2.1938, 2.3.1938, 9.3.1938, 12.3.1938, 11.4.1938 ve 15.6.1938 tarihleri geçmektedir. Ayrıca Müzemiz arşivinde bulunan bir fotoğrafta; trenin Erzincan' na gelişi ile ilgili görüntü ve 1938 tarihi geçmektedir.

TEKNİK BİLGİLER	Su	Elktr.	Isıtma
	X	X	X

ORJİNAL KULLANIMI : İdari

BUGÜNKİ KULLANIMI: Tren Garı

ÖNERİLEN KULLANIM :

HAZIRLAYANLAR
Mustafa Kemal ŞAHİN

TESCİL KARARI :
10.5.1991 304

REVİZYON :

YAYIN DİZİNİ : — EKLER :

42

Şekil 16.1. Erzincan Tren Garı envanter fişi (Erzincan Valiliği)

EK-17. Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



ZİNCAN MEKTUBLARI

Şimendifer Erzincana yeni bir hayat verdi

Yolsuzluktan mahsulünü ihrac edemiyen Erzincanlılar, bundan sonra geniş bir faaliyet sahası bulacaklar

Resim 17.1. Cumhuriyet 11.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Erzincan hattı bugün büyük merasimle açılıyor

Ankaradan giden heyet, dün, Sıvasta yapılmakta olan Cer fabrikasında tetkikatta bulundu

Erzincan yolu üzerinde Cürek boğazında demiryolu güzergâhı

Erzincan 10 (Hususi muhabirimiz - den) — Dördüncü Umumi Müfettiş General Abdullah Alpdoğan 16,30 da Erzincana gelmiş ve gene ayni trenle, beraberlerinde Erzincan Valisi olduğu halde

[Arkası Sa. 3 sütun 5 te]

Resim 17.2. Cumhuriyet 11.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan hattı dün açıldı

Ali Çetinkaya, nutkunda demiryolu inşasına bundan sonra da devam edileceğini müjdeledi

Sivas - Erzincan hattının açılışı

Diyarbakırdan öteye ray ferşiyatına başlandı

Erzincan yolu üzerinde Pingan boğazında bir tünel

Fransız-İtalyan gerginliği

Dün Tunusta binlerce kişi İtalyan taleblerine karşı büyük nümayişler yaptılar

Ajaksiyo'da son yapılan İtalyan aleyhdarı nümayişlerden birinde halk Napolyon'un yeni açılan heykeli önünde

Dünkü spor hare

Beşiktaş İ. Sporu, Galatasaray Top yendiler. Vefa - Beykoz da berabere



Erzincan hattı dün açıldı

Ali Çetinkaya, nutkunda demiryolu inşasına bundan sonra da devam edileceğini müjdeledi

Diyarbakır - Cizre - Van hattına ray ferşiyatına başlandı

Katil heykeltraş

Nevyorkta 139 sene hapse mahkûm

Resim 17.3. Cumhuriyet 12.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



YURTTAN RESİMLER

Sivas - Erzurum hattının geçtiği sarp boğazlardan bir görünüş

Resim 17.4. Ulus 05.01.1939 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Sivas - Erzurum hattı üzerinde

Erzincan istasyonunun açılma töreni bu pazar günü yapılıyor

Hattın açılışını B. Çetinkaya yapacak

Ankara garı markiz tesisatının ve Sıvas - Erzurum - Kafkas yolu üzerinde Erzincan istasyonunun açılma töreni bu ayın on birinci pazar günü Erzincan'da Bayındırlık Bakanı B. Ali Çetinkaya tarafından yapılacaktır. *(Sonu 8 inci sayfada)*

Nafıa Vekili B. Ali Çetinkaya, Filyos - Irmak hattını açıyor

Sivas - Erzurum hattı üzerinde

(Başı 1. inci sayfada)

Açılma törenine şehrimizden iştirâk edecek dâvetliler için Bayındırlık Bakanlığı üç hususî katar tahrik etmektedir. Katarlar yarın şehrimizden 16.10; 17.10 ve 18.15 de hareket edecekler, pazartesi günü saat 1.40, 13 ve 14 buçukta Erzincana varacaklardır.

Tören programı

Erzincan istasyonunun açılma töreni pazar günü saat 14.30 da yapılacaktır. Tören münasebetiyle Erzincan istasyonunun Sıvas cihetı makas başında bir tâkızafer yapılmış ve bu mahallin münasip bir yerine nutuk kürsüsü konulmuştur.

Hususî trenler pazar günü bu makasın önünde duracaklar ve Ankara'dan giden davetlilerle Erzincan istasyonunda bulunan karşılayıcılar nutuk kürsüsünün bulunduğu mahalle gideceklerdir. Burada nutuklar söylenecek ve hattın üzerine gerilmiş bulunan kordelâ Bayındırlık Bakanı B. Ali Çetinkaya tarafından kesilecek ve dâvetlileri getiren trenler, devamlı düdük çalarak istasyona girecekler ve tören bu suretle sona erecektir.

Şehrimizden giden davetlilerden istiyenler Erzincan vilâyet ve belediyesinin tespit edeceği yerleri ve bu arada Erzincan ovasında kurutulmakta olan Nurgâh bataklığı kanallarını gezeceklerdir. Hususî trenler davetlileri hâmilen pazar günü gece saat 4, 5 ve 6 da Erzincan'dan hareket edecek ve salı günü 11.03, 15.02 ve 17.55 de şehrimize dönmüş bulunacaktır.

Resim 17.5. Ulus 08.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan'a giden katarlar.

(Başı 1. inci sayfada)

rasındaki asırlar farkını tesviye ediyoruz. Yolsuzluk ve pahalılık, otomobili maatteessüf bir lüks veya, pek acele ve zaruri işlerin vasıtası olmaktan ileri götüremedi ve ona her mevsimde gündelik ve ticari hizmetleri görmek imkânını veremedi. Nüfus kesafeti ile satıh mesahası nisbetsizliği bize benziyen memleketlerde, ray bu esaslı üstünlüğünü muhafaza etmektedir.

İlk trenin icadından yirminci asrın on dördüncü senesine kadar yabancı sermaye demiryolunu Ankara'ya kadar getirebilmişti. Buradan ileriye ray döşemek Çar Rusya'sının emrine ve arzusuna bağlı idi. On beş senede bizi, bu istikamette, Erzincan'a vardıran cümhuriyet, gelecek sene Erzurum'a ulaştıracaktır. Erzurum, ilerdeki dar ve geniş hatların ıslâhı ile, ve Kafkasya yolları vasıtası ile, Uzak - Doğu'ya kadar rayla bağlanmak, İran irtibatını en rahat çabuk ve kolay şekline sokmak, vatanı bir uçtan öbür uca kesip geçmiş olmak demektir.

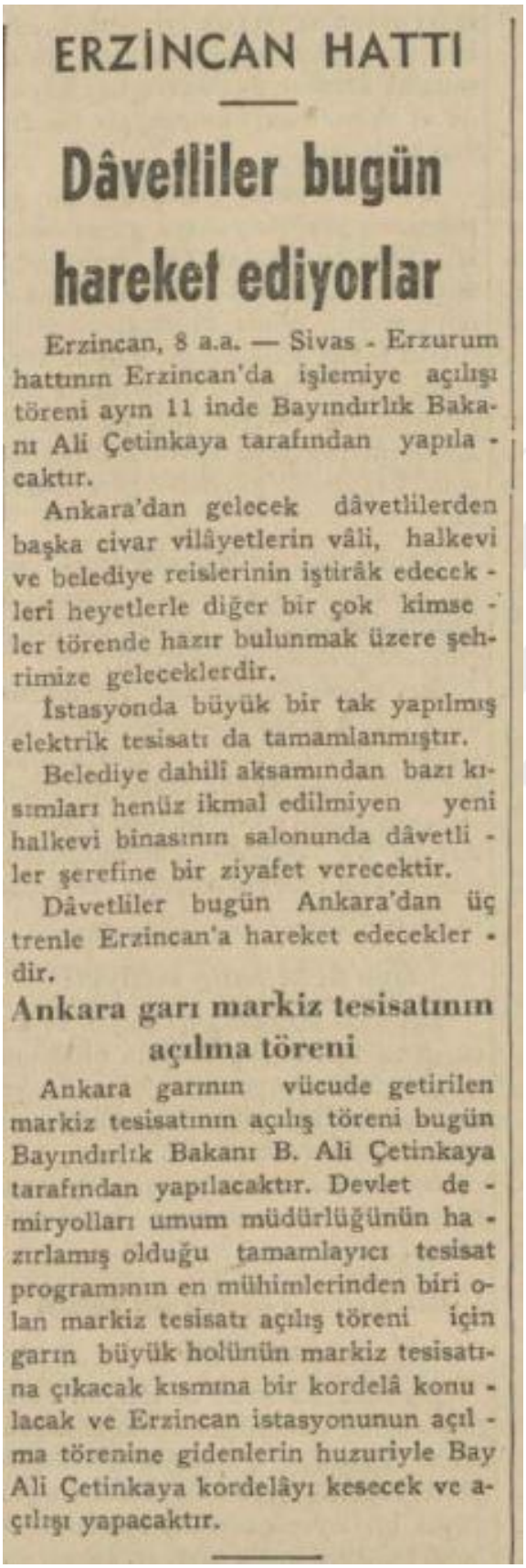
Unutmıyalım ki türk demiryollarının son senelerdeki her türlü faaliyetleri tamamen türktür: pek yakında onun raylarının ve birçok malzemesi ile vagonlarının dahi millileşmiş olduğunu göreceğiz: türk sâyı, türk sermayesi, türk demiri, türk fabrikası, ve yüzde yüz türk rayı!

On beş sene evel İsmet İnönünün Kayseri'ye bile varamıyacağını iddia etmiş olanlara, o zaman bu son cümle söylenmiş olsaydı, acaba neye hükmederlerdi? O günkü vâdimiz, bugün, bizim de inandıramamak korkusu ile söyliyemediğimiz kadar fazlası ile tecelli etti. Gelecek zamanlar için de böyledir: Atatürk inkılâpçılarının iktidarı, yeni Türkiyeyi her sahada yirminci asrın en kudretli müesseseleri arasına aynı sürat ve emniyetle katacaktır.

F. R. ATAY

Resim 17.6. Ulus 08.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



ERZİNCAN HATTI

Dâvetliler bugün hareket ediyorlar

Erzincan, 8 a.a. — Sivas - Erzurum hattının Erzincan'da işlemiye açılışı töreni ayın 11 inde Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından yapılacaktır.

Ankara'dan gelecek dâvetlilerden başka civar vilâyetlerin vâli, halkevi ve belediye reislerinin iştirâk edecekleri heyetlerle diğer bir çok kimseler törende hazır bulunmak üzere şehrimize geleceklerdir.

İstasyonda büyük bir tak yapılmış elektrik tesisatı da tamamlanmıştır.

Belediye dahilî aksamından bazı kısımları henüz ikmal edilmiyen yeni halkevi binasının salonunda dâvetliler şerefine bir ziyafet verecektir.

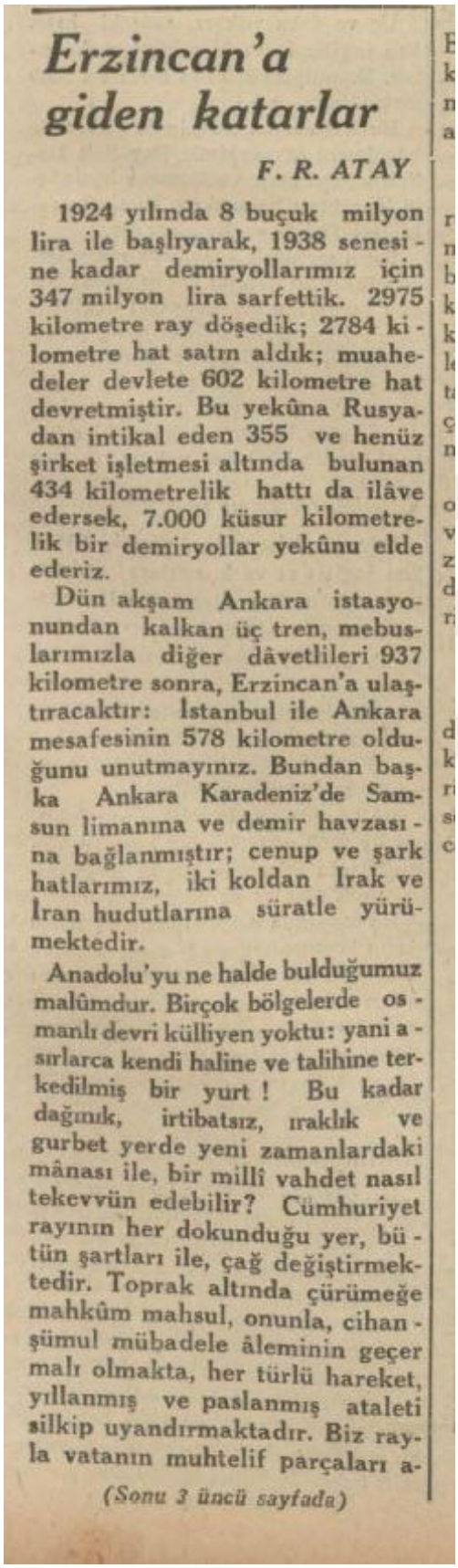
Dâvetliler bugün Ankara'dan üç trenle Erzincan'a hareket edecekler - dir.

Ankara garı markiz tesisatının açılma töreni

Ankara garının vücude getirilen markiz tesisatının açılış töreni bugün Bayındırlık Bakanı B. Ali Çetinkaya tarafından yapılacaktır. Devlet demiryolları umum müdürlüğünün hazırlamış olduğu tamamlayıcı tesisat programının en mühimlerinden biri olan markiz tesisatı açılış töreni için garın büyük holünün markiz tesisatına çıkacak kısmına bir kordelâ konulacak ve Erzincan istasyonunun açılma törenine gidenlerin huzuriyle Bay Ali Çetinkaya kordelâyı kesecek ve açılışı yapacaktır.

Resim 17.7. Ulus 09.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan'a giden katarlar

F. R. ATAY

1924 yılında 8 buçuk milyon lira ile başlıyarak, 1938 senesine kadar demiryollarımız için 347 milyon lira sarfettik. 2975 kilometre ray döşedik; 2784 kilometre hat satın aldık; muahedeler devlete 602 kilometre hat devretmiştir. Bu yekûna Rusyadan intikal eden 355 ve henüz şirket işletmesi altında bulunan 434 kilometrelik hattı da ilâve edersek, 7.000 küsur kilometrelik bir demiryollar yekûnu elde ederiz.

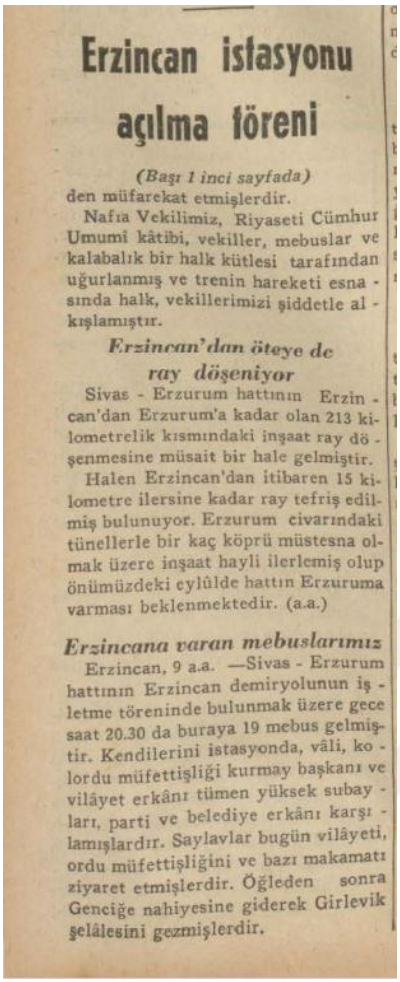
Dün akşam Ankara istasyonundan kalkan üç tren, mebuslarımızla diğer dâvetlileri 937 kilometre sonra, Erzincan'a ulaştıracaktır: İstanbul ile Ankara mesafesinin 578 kilometre olduğunu unutmayınız. Bundan başka Ankara Karadeniz'de Samsun limanına ve demir havzasına bağlanmıştır; cenup ve şark hatlarımız, iki koldan Irak ve İran hudutlarına süratle yürümektedir.

Anadolu'yu ne halde bulduğumuz malûmdur. Birçok bölgelerde osmanlı devri külliyen yoktu: yani asırlarca kendi haline ve talihine terkedilmiş bir yurt! Bu kadar dağınık, irtibatsız, ıraklık ve gurbet yerde yeni zamanlardaki mânası ile, bir millî vahdet nasıl tekevvün edebilir? Cümhuriyet rayının her dokunduğu yer, bütün şartları ile, çağ değiştirmektedir. Toprak altında çürümeğe mahkûm mahsul, onunla, cihanşümul mübadele âleminin geçer malı olmakta, her türlü hareket, yıllanmış ve paslanmış ataleti silkip uyandırmaktadır. Biz rayla vatanın muhtelif parçaları a-

(Sonu 3 üncü sayfada)

Resim 17.8. Ulus 10.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan istasyonu açılma töreni

(Başı 1 inci sayfada)

den müfarekat etmişlerdir.

Nafıa Vekilimiz, Riyaseti Cümhur Umumî kâtibi, vekiller, mebuslar ve kalabalık bir halk kütlesi tarafından uğurlanmış ve trenin hareketi esnasında halk, vekillerimizi şiddetle alkışlamıştır.

Erzincan'dan öteye de ray döşeniyor

Sivas - Erzurum hattının Erzincan'dan Erzurum'a kadar olan 213 kilometrelik kısmındaki inşaat ray döşenmesine müsait bir hale gelmiştir.

Halen Erzincan'dan itibaren 15 kilometre ilersine kadar ray tefriş edilmiş bulunuyor. Erzurum civarındaki tünellerle bir kaç köprü müstesna olmak üzere inşaat hayli ilerlemiş olup önümüzdeki eylûlde hattın Erzuruma varması beklenmektedir. (a.a.)

Erzincana varan mebuslarımız

Erzincan, 9 a.a. —Sivas - Erzurum hattının Erzincan demiryolunun işletme töreninde bulunmak üzere gece saat 20.30 da buraya 19 mebus gelmiştir. Kendilerini istasyonda, vâli, kolordu müfettişliği kurmay başkanı ve vilâyet erkânı tümen yüksek subayları, parti ve belediye erkânı karşılamışlardır. Saylavlar bugün vilâyeti, ordu müfettişliğini ve bazı makamatı ziyaret etmişlerdir. Öğleden sonra Genciğe nahiyesine giderek Girlevik şelâlesini gezmişlerdir.

Resim 17.9. Ulus 10.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Erzincan istasyonunun işletmeye açılış töreninde bulunmak üzere

Vekiller, mebuslar ve dâvetliler dün gittiler

Erzurum - Erzincan arasında da inşaat süratle ilerliyor

Trenin önümüzdeki eylülde Erzurum'a varması bekleniyor

Ankara garının vücuda getirilen markiz tesisatı dün saat 18 de törenle açılmıştır. Törende Nafıa, Milli Müdafaa, Hariciye, Maarif Vekilleriyle, mebuslar, vekâletler ileri gelenleri ve kalabalık bir halk kütlesi hazır bulunmuştur.

Kordelayı Nafıa Vekili namına Milli Müdafaa Vekili general Kâzım Özalp kesmiştir.

Erzincan'a hareket eden vekiller ve davetliler

Erzincan istasyonunu törenle işletmiye açmak üzere Nafıa Vekili Ali Çetinkaya, Hariciye, Milli Müdafaa ve Maarif Vekilleriyle birlikte dün akşam hususi trenle Erzincan'a hareket etmiştir.

Açılış töreninde bulunmak üzere Nafıa Vekilimiz tarafından davet edilen mebuslarımızla, askeri ve mülkî rüesa, vekâletler erkânı, malî ve iktisadî müesseseler başkanları ve Sivas - Erzurum hattı inşaatında emeği geçmiş mühendis ve müteahhitlerimiz de bu akşam üç katar halinde hareket eden hususi trenle şehrimiz-

(Sonu 6. ıncı sayfada)

Nafıa Vekili B. Ali Çetinkaya

Resim 17.10. Ulus 10.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan

Erzincan'a varan demiryolu bugün törenle işletmeye açılıyor. Türk yurdunu ören demir ağlar, eskiden adı anıldığı zaman çok uzak bir yer tesiri yapan bir şehrimizi daha öteki duraklara ve dünyanın öteki şimendifer istasyonlarına bağlıyor demektir.

Cümhuriyet rejimi şimdiye kadar lokomotif düdüğünü ve ray üzerinde çıkan tekerlek gıcırtısını yurdun birçok köşelerine ulaştırmıştı. Bugün Erzincan'da yapılan açılma töreninin bir hususiyeti vardır:

Burası, "bütün memleketi demir ağlarla örmek azmimizdir.. diyen, adı söylenince demiryolu siyasetini hatırlamamak mümkün olmıyan İnönü'nün Cümhurreisliği devrinde ilk açılan şimendifer durağı oluyor.

Demiryolu ağını germezden önce birçok vatan bucakları, biribirlerine hasret çekip dururlardı. Bugün Erzincan'a da ulaşan çelik yollarla bir hasret daha ortadan kalkmakta ve köylünün trene verdiği "hasret kavuşturan„ vasfı bir defa daha gerçekleşmektedir.

Demiryollar, ayrılmaz bir bütün, dağılmaz bir vücut olan türk vatanında kan damarı ve âsâb mesabesindedir. Onlar nereye kadar uzanırlarsa oraya medeniyet kanı ve dinamizm canlılığı götürürler.

Erzincan Türkiye'nin şarkta bir vilâyetidir. Onun için, şarkı garbe götürmek ve garbı şarka getirmek gibi büyük bir dâvayı eline almış olan Kemalizm, tren Erzincan'a ulaşırken sembolik bir başarı daha kazanmış oluyor. Aynı raylar, dost ve kardeş İran'ın sınırlarına ulaştığı zaman bu dâva bir başka merhalesine varmış olacaktır.

Türk parasiyle, türk bilgisi ve emeği ile kurulan, içinde türk kömürü yanan demiryolları İnönü devrinde ilk açılış töreni ile Erzincana varırken bunu yeni başarıların uğurlu bir başlangıcı sayarak öğünmek hakkımız ve vazifemizdir.

"Yüce hedefler için taşkın bir şevk ve azimle çalışmak havası, türk milletinin ciğerlerini dolduran temiz hava„ oldukça bu başarıların daha pek çok örneklerini göreceğimize inanıyoruz. - T.I.

Sudan başlangıç!

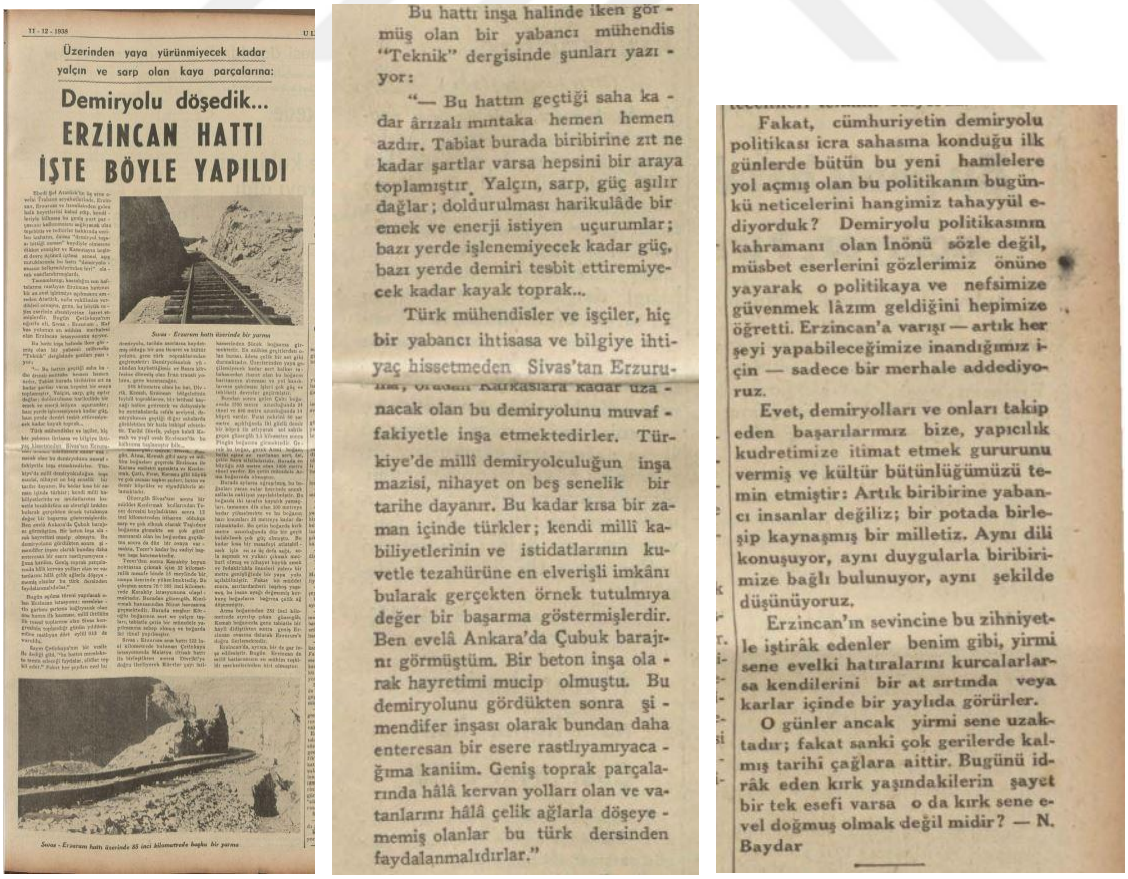
Kurun gazetesinde İstanbul'un şu ihtiyaç ve derdine dair bir fıkra yazan arkadaşımız Hakkı Süha Gezgin "zarar yok, önce sudan başlansın; her şeye sıra gelir„ diyor.

Fena fikir, kötü dilek değil; değil ama böyle yapmak bir nevi "sudan başlangıç„ olmaz mı?

Altın ve sükût !

Evelki gün ve gece fransız parlâmentosunun yaptığı uzun bir

Resim 17.11. Ulus 11.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Üzerinden yaya yürünmiyecek kadar yalçın ve sarp olan kaya parçalarına:

Demiryolu döşedik...

ERZİNCAN HATTI İŞTE BÖYLE YAPILDI

Sivas - Erzurum hattı üzerinde bir yarma

Sivas - Erzurum hattı üzerinde 85 inci kilometrede başka bir yarma

Bu hattı inşa halinde iken görmüş olan bir yabancı mühendis "Teknik" dergisinde şunları yazıyor:

"— Bu hattın geçtiği saha kadar ârızalı mıntaka hemen hemen azdır. Tabiat burada biribirine zıt ne kadar şartlar varsa hepsini bir araya toplamıştır. Yalçın, sarp, güç aşılır dağlar; doldurulması harikulâde bir emek ve enerji istiyen uçurumlar; bazı yerde işlenemiyecek kadar güç, bazı yerde demiri tesbit ettiremiyecek kadar kayak toprak...

Türk mühendisler ve işçiler, hiç bir yabancı ihtisasa ve bilgiye ihtiyaç hissetmeden Sivas'tan Erzurum, Horasan Karakasiara kadar uzanacak olan bu demiryolunu muvaffakiyetle inşa etmektedirler. Türkiye'de millî demiryolculuğun inşa mazisi, nihayet on beş senelik bir tarihe dayanır. Bu kadar kısa bir zaman içinde türkler; kendi millî kabiliyetlerinin ve istidatlarının kuvetle tezahüründe en elverişli imkânı bularak gerçekten örnek tutulmıya değer bir başarma göstermişlerdir. Ben evelâ Ankara'da Çubuk barajını görmüştüm. Bir beton inşa olarak hayretimi mucip olmuştu. Bu demiryolunu gördükten sonra şimendifer inşası olarak bundan daha enteresan bir esere rastlıyamıyacağıma kaniim. Geniş toprak parçalarında hâlâ kervan yolları olan ve vatanlarını hâlâ çelik ağlarla döşeyememiş olanlar bu türk dersinden faydalanmalıdırlar."

Fakat, cümhuriyetin demiryolu politikası icra sahasına konduğu ilk günlerde bütün bu yeni hamlelere yol açmış olan bu politikanın bugünkü neticelerini hangimiz tahayyül ediyorduk? Demiryolu politikasının kahramanı olan İnönü sözle değil, müsbet eserlerini gözlerimiz önüne yayarak o politikaya ve nefsimize güvenmek lâzım geldiğini hepimize öğretti. Erzincan'a varışı — artık her şeyi yapabileceğimize inandığımız için — sadece bir merhale addediyoruz.

Evet, demiryolları ve onları takip eden başarılarımız bize, yapıcılık kudretimize itimat etmek gururunu vermiş ve kültür bütünlüğümüzü temin etmiştir: Artık biribirine yabancı insanlar değiliz; bir potada birleşip kaynaşmış bir milletiz. Aynı dili konuşuyor, aynı duygularla biribirimize bağlı bulunuyor, aynı şekilde düşünüyoruz.

Erzincan'ın sevincine bu zihniyetle iştirâk edenler benim gibi, yirmi sene evelki hatıralarını kurcalarlarsa kendilerini bir at sırtında veya karlar içinde bir yaylıda görürler.

O günler ancak yirmi sene uzaktadır; fakat sanki çok gerilerde kalmış tarihî çağlara aittir. Bugünü idrâk eden kırk yaşındakilerin şayet bir tek esefi varsa o da kırk sene evel doğmuş olmak değil midir? — N. Baydar

Resim 17.12. Ulus 11.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Sıvas - Erzurum hattında 119 uncu kilometredeki köprü

İstasyon ve kasabanın merkez mıntakası, geniş ve muntazam bir yol ile biribirine bağlanmıştır.

Yarın açılma töreni yapılacak olan hattın bitirilmesiyle nasıl bir teknik zafer olduğunu anlatmak için şu iki rakam, baş döndürücü bir vesika olmak değerini taşıyor: sayısı 131 e varan ve içlerinde, 1330 1076, 909, 720 metre uzunluğunda olanlar da bulunan 26.885 metre tünel; açılmış ve örülmüş bir tünelin metresi vasatî 400 liraya mal olduğuna göre sarfolunan para 10.754.000 lira...

Resim 17.13. Ulus 11.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Erzincan hattı bugün açılıyor

Sivas'taki muazzam cer atelyelerini gezerken...

Bundan sonra Sivas'a gidenler eski söz yerine, şöyle diyecekler

"Göründü Sıvas'ın fabrikaları!...,,

Bu rayların ucu bugün Erzincan'dadır, yarın da hudutta olacaktır...

Erzincan'a yolcu seferleri başladı

Çetinkaya - Erzincan arasında haftada dört katar işliyecek

Mareşal Çakmak İstanbul'a döndü

(Törene gazetemizi temsilen davetli bulunan Yazı İşleri Müdürümüz Mümtaz Faik Fenik Sivas'tan telefonla bildiriyor)

Sıvas, 10 — Yurdumuzu baştan başa çelik ağlarla örmek kararını verdiğimiz zaman bu kararın yalnız demiryolu döşemek olmadığını da biliyorduk. Hükümet demiryolu siyasetimizi rayiyle, lokomotifiyle, tâmirâneleriyle ve nihayet bütün kalifiye personeliyle bir kül olarak ele almıştır.

Daha dün Sivas'ta idik. 30 ağustos 1930 da Sivas hattı İsmet İnönü'nün eliyle açılıyordu. Bugün Sivas'a geçiyoruz. Buraya saat 14.30 da geldik. Yarın 14.30 da Erzincan'dayız. O muvaslatsız gitmedikçe bu yol üzerinde bir günlük bir merhale kat'etmiştir. Yarın sayın Çetinkaya'nın direktifi olarak güttüğümüz siyasetimizin hududa doğru büyük bir hızla yaklaşan ilerî hareketlerinden birine yaklaşıyoruz. Bugün de onun, o seferberliğin manevî teşkilâtını görerek ifşâr hissî duyuyoruz. Bu manevî teşkilâtı Sivas'ta kurulan büyük lokomotif tâmir ve inşa atölyesidir.

Sivas kongresinden sonra gittiğimiz her kavşağın Sivas, bu kongrenin mahiyetini ve büyüklüğünü, bugün daha iyi anlamıştır. Ve bugün, o kongrenin en faziletli evlâdı olan cihadın

(Sona 6 ıncı sayfada)

Çetinkaya'dan 7,15 te, Çetinkaya'dan 9 da kalkan katarların Sivas ve ilerisiyle Erzincan'dan 14,45 te, Çetinkaya'dan 22.20 de kalkan katarların da Malatya ve ilerisiyle münasebatı olacaktır. Ankara'dan Erzincan'a doğrudan münasebatı temin etmek üzere her salı günleri Ankara'dan 9,25 te kalkan katarın çarşamba ve salı günleri bir birinci ve üçüncü, bir de üçüncü mevkii vagon takılacaktır. Erzincan'dan da doğrudan Ankara için pazartesi ve perşembe günleri bir birinci ve üçüncü, bir de üçüncü mevkii olmak üzere iki vagon ilâve edilecektir.

İstanbul, 10 (Telefonla) — Ge-

Resim 17.14. Ulus 11.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan hattı dün açıldı

(Başı 1. inci sayfada)

miş treni derin bir bağlılık ifade eden candan tezahürlerle selâmlıyordu. Bilhassa İliç'te mektep çocukları ellerinde bayraklarla, gül bağında köylüler davul ve zurnalariyle alkışlar ve "yaşasın cümhuriyet!" avazeleriyle vekillerimizi selâmlamışlardır. Ali Çetinkaya misafirleri olan vekillerle istasyonlara inerek bunlara iltifatlarda bulunmuştur. Kemah istasyonunda halk büyük tezahürat yapmıştır. İstasyon bayraklarla süslenmiş, milli Şef İnönü'nün Başvekilimizin, Nafia Vekilinin resimleri istasyon binası üzerine asılmıştı. Kaza erkânı, mektepliler ve büyük bir halk kalabalığı istasyonda bulunuyorlardı.

Erzincan istasyonunda

Nihayet tren Erzincan'a doğru yol almıya başladı. Üçüncü Umumî Müfettişlik namına baş müşaviri Nizamettin heyeti Sivas'ta, Erzincan valisi Fahri Özen Çetinkaya'da karşılamışlar, Malatya valisi İbrahim de Çetinkaya'da heyete iltihak etmiştir. Her tarafı donanmış ve süslenmiş olan Erzincan istasyonunda komutanlar, asker ve mülkî erkân, vilâyet, belediye, C. H. P. mümessilleri, hemen bütün Erzincan halkı, civardan gelen heyetler, vekilleri ve heyeti şiddetli alkışlar ve "yaşasın cümhuriyet" avaziyle karşıladılar. Tren daha evel diğer dâvetlileri getiren trenler gibi istasyonun Sivas tarafındaki makasın başında vücude getirilen Zafer tankının önünde durdu.

Nafia Vekili Ali Çetinkaya misafirleriyle beraber trenden inerken mızıka ihtiram marşı çaldı. Vekiller hazır bulunan askeri ihtiram kıtasını teftiş ettikten sonra dâvetliler nutuk kürsüsü etrafında muayyen yerlerini aldılar.

Üçüncü Umumî Müfettiş B. Tahsin Uzer de şunları söyledi:

— Cümhuriyet eserlerinin en büyüklerinden biri olan demiryolunun bugün Erzincan'a varışı, yarın Erzurum'a varması doğu diyarının çehresini değiştirecektir. Çok yakın bir zamanda medeniyetin sonsuz minnetlerine kavuşacaktır."

hükümetinin vücuda getirdiği hatların uzunluğu şimdiye kadar açılanlarla beraber 2975 kilometreye baliğ olduğunu ve bunlar için inşaat, malzeme, lokomotif ve vagon parçası olarak 342 milyon lira sarfedildiğini kaydetti.

Yusuf Razi bu hattın Çetinkaya Erzincan ve bilhassa Divriği ile Kemah arasında başka hatlarla katiyen kıyas edilemiyecek ve memleketimizin hiç bir bölgesinde emsaline tesadüf olunmıyacak kadar arızalı olduğunu kaydeyledi.

Günde 27 bin amele

Hatibin izahatına nazaran Sivas - Erzincan arasında 13 demir köprü, 3 betonarme büyük viyadük, 1103 tane taş ve beton köprü, bazılarının uzunluğu 1330 metreye varan ve hepsinin uzunluğu yekûnu 23227 metreyi bulan 117 tünel mevcuttur. Hatta 9 milyon metremikâbi tesviyeitürabiye yapılmış ve yaz mevsimlerinde günde 27 bin amele çalıştığı olmuştur.

Bu nutukları müteakip Nafia Vekili Ali Çetinkaya bütün sahayı dolduran alkışlar ve yaşasın cümhuriyet sadaları arasında kürsüye çıkarak her noktasında sürekli alkışlarl kesilen nutkunu irat etti.

(Sayın Ali Çetinkaya'nın değerli nutkunu diğer sütunlarımızda bulacaksınız).

Nafia Vekilimiz nutkuna ilâve olarak şimdi aldığı bir telgrafla Diyarbakır'dan ileri Irak hududuna doğru ray ferşiyatına başlandığını haber aldığını tebşir eyledi ve bundan sonra hattın küşadı için kordelânın kesilmesini Milli Müdafaa Vekili General Kâzım Özalp'tan rica etti.

Kordelâ kesiliyor

General Kâzım Özalp belediye reisinin takdim ettiği makasla kordelâyı keserek hattı açtı ve tren istasyondaki bütün lokomotiflerin düdük sesleri, halkın alkışları ve hep bir ağızdan mızıkanın iştirâkiyle söylenen Onuncu yıl marşı nağmeleri arasında, Atatürkle İnönü'nün yanyana resimlerini taşıyan zafer takının altından bütün Erzincan halkını sevinçten ağlatarak geçti.

Bundan sonra istasyonda hazırlanan büfeden bütün davetliler izaz edildiler.

Nafia Vekilimizin tetkikleri

Türen bittikten sonra Nafia Vekilimiz B. Ali Çetinkaya evela doğru belediye dairesine, sonra vilâyete gelerek ziyaretler yapılmış ve bazı ziyaretler daha yaptıktan sonra trene avdet etmiştir.

Halkevinde yapılan toplantı çok samimî oldu

Gece saat 20 de Erzincan Halkevinde çok samimî bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda Erzincan halkının büyük sevinci ve rejime bağlılığını tebarüz ettiren çok asil tezahürler yapılmıştır. Gece trende istirahat edilecek yarın sabah saat 6 da Ankara'ya müteveccihan Erzincan'dan hareket edilecektir.

İhtisaslar..

Erzincan hattının açılma törenine davetli bulunanlardan Milli Müdafaa Vekilimiz General Kâzım Özalp ihtisaslarını şu sözlerle ifade etti:

"— Memleket için en faydalı bir iş yapmış oluyoruz. Cümhuriyetin bu büyük eserini memlekete kutlamakla iftihar ediyoruz."

Üçüncü Umumî Müfettiş B. Tahsin Uzer de şunları söyledi:

— Cümhuriyet eserlerinin en büyüklerinden biri olan demiryolunun bugün Erzincan'a varışı, yarın Erzurum'a varması doğu diyarının çehresini değiştirecektir. Çok yakın bir zamanda medeniyetin sonsuz minnetlerine kavuşacaktır."

"— Erzincan'ın, Tunceli'nin çocukları, bu gördüğünüz Munzur dağlarının sinesinden şelâleler akıyor. Bu sudan ateş, nur ve kuvet çıkarınız.

Demiryolunun büyük bânisi Cümhureisimiz İsmet İnönü'nün de namını zikrederek sözlerime nihayet veriyorum."

Heyecanlı nutuklar

Erzincan valisi B. Fahri Özen'in "Hoşgeldiniz" nutkundan sonra Erzincan belediyesi namına söz alan orta okul yardirektörü B. Halil Vural heyecanlı bir ifade ile güzel bir nutuk söyledi. Halil Vural:

"— Yollar kapandı sözü, dedi, bu şehrin dilinden artık ebediyen silinmiştir. Cümhuriyetin feyizli ve demirden elî bu yurtta neler yapılabildiğini bize çok iyi anlattı. Sizler türk milletiyle beraber daima sağ olunuz, var olunuz."

Halil Vural nutkuna heyecanlı bir ifade ile devam etmiş, ve halkın memnuniyet ve şükranını, cümhuriyete olan bağlılığını anlatmış ve çok alkışlanmıştır.

Bundan sonra söz alan Nafia Vekâleti inşaat dairesi reisi Yusuf Razi, hattın inşaatı hakkında çok mühim teknik malûmat vermiştir. Hatip, Sivas - Erzurum hattı inşaatının 4 eylûl 1933 de başladığını, 335 kilometresi ana hat istikametinde 140 kilometresi de Malatya iltisak hattında olmak üzere ceman 475 kilometre inşaatın ikmal edildiğini bu suretle cümhuriyet

BİBLİYOĞRAFYA

Güzel Ankara

Siyasetten mâda her şeyden bahseden bu halkçı ve cümhuriyetçi aylık gazetenin ikinci sayısı bir çok yazı ve resimlerle çıkmıştır.

Paris sokaklarına şahıs ismi verilmiyecek

Paris, 11 a.a. — Paris belediye meclisi hâdiselerin tevlid edebileceği mahzurları bertaraf etmek üzere Paris sokaklarına bundan sonra hayatta olan zevatın isimlerini koymamağa karar vermiştir. Paris sokaklarına yalnız ölümleri üzerinden beş sene yeçmiş olan zevatın isimleri konabilecektir.

Binaenaleyh birçok kimseler tarafından yapılan teklife rağmen Paris'in hiç bir sokağı Çemberleyn ismini taşıyamyacaktır.

Erzincan hattı dün açıldı

Hat, türk mühendis ve işçisinin çetin tabiate karşı kazandığı zaferin âbidesidir

Törene dâvetli bulunan Yazı İşleri Müdürümüz Mümtaz Faik FENİK telgrafla bildiriyor.

Erzincan, 11 — Sivas - Erzurum - Kafkas demiryolunun en mühim duraklarından biri olan Erzincan istasyonu bugün törenle açılmıştır.

Demiryolu siyasetinin büyük bânisi Cümhureisimiz İnönü'nün eseri bugün Erzincan istasyonunun açılmasiyle en başlı merhalelerinden birine daha erişmiş bulunuyor.

Çetinkaya istasyonundan beri yurdun en sarp ve değişik mıntıkalarından geçmekte olan tren yolu, türk âleminin, türk tekniğinin, türk mühendis ve işçisinin çetin ve yalçın tabiat kuvetlerine karşı kazandığı büyük zaferin âbidesidir. Yolu başından başa kaplıyan ve her biri birer dağ olan yekpare kaya - lar oyulmuş, coşkun, geçit vermez nehirler atlanmış, hedefe doğru yerinden yürümüştür. Bu yolda birbirini takibeden Çarek, Pingar ve Atma boğazlariyle Fırat nehri aşılmıştır.

Yenilen zorluklar

Yenilen zorluklar hakkında ufak bir fikir verebilmek için yalnız Divriği ile Kemah arasında bazısı pek uzun olan 110 a yakın tünel geçildiğini kaydetmek kâfidir. Sayısı bu rakkama yaklaşan ve dik kayalıklar üzerine asılmış olan köprüleri de zikretmek lâzımdır. Tünelleri delmek için amele günlerce, hattâ aylarca uğraşmak lâzım gelecek yol bulunmadığından fedakâr türk işçileri yüzlerce metre yüksekliğinde düz kayadan müteşekkil dağlardan içlerle serkitlarak ilğım delikleri açılabilmiş ve kayalar parçalanarak bu eser vücude getirilmiştir.

Yollarda tezahürler

Yol üzerinde bulunan kasabalar, köyler, istasyonlar hep bayraklar ve fenerlerle donanmıştı. Halk cümhuriyetin eşsiz büyük hizmetinin remzi olan bayrak ve defne dallariyle süslen -

(Sonu 8 inci sayfada)

Değerli bir hatıra: Sevr, Lozan, Sivas ve daima ileri... 1930 da Sivas hattı açılırken kurulan takın görünüşü

B. Çetinkaya'nın nutku

Demiryollarımız daimî bir inkişaf halindedir

Taşınan yük ve yolcu ile beraber varidat ta mütemadiyen artıyor

Erzincan, 11 a.a. — Erzincan istasyonunun açılış töreninde Nafia Vekilimiz Ali Çetinkaya tarafından irad edilen nutkun metni aşağıdadır:

(Sonu 8 inci sayfada)

Yugoslavya'da seçim dün başladı

Resim 17.15. Ulus 12.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan töreninden dönüş

(Başı 1. inci sayfada)

Erzincan'la Divriği arasındaki duraklardan birinde, ihtiyar bir köylü kadınla konuştum. Aramızda aynen şöyle bir muhavere geçti:

— Bu köylü müslin ana?

— Ne gezer oğlum, bizim köy buraya üç saat çeker.

— Peki neye geldin buraya..

İhtiyar kadın tuhaf tuhaf yüzüme baktı:

— Büyüklerimizi görmeğe geldim oğul, dedi, bize çimendifer getirdiler. Onları görmeğe varma mıyım?

Sonra o da bana sordu :

— Paşamız da var mı trende oğul? dedi.

— Yok, dedim, O Kastamonu köylerinde dolaşıyor.

68 yaşında, beli bükük ve saçı ak Bayan Selime Çapan :

— Eğer, dedi, sağ kalırsam, O paşamız da bu yoldan geçerse gene buraya geleceğim. Onun elini öpmek için...

On beş sene eveline kadar rüyasında bile motor sesi duymamış olan Selime kadın, bugün gözlerinin önünde dev gibi bir lokomotif görüyor. Eskiden görmeyi aklına getirmediği Ankara, şimdi âdeta köyüne komşu olmuştur.

O da bunun bildiği için 68 yaşını ve ak saçını unutuyor:

— Paşamın ellerini öpeceğim, diyor, eğer canım sağ kalırsa....

***

Divrik istasyonunda yakın kasaba ve köylerden yüzlerce vatandaş ve divrikliler dâvetlileri çok samimî tezahürler içinde istikbal ettiler. Güzel giyinmiş mektepliler de istasyonda hazır bulunuyorlardı.

Vekilleri şiddetle alkışladılar. Bu karşılama töreni çok samimî ve heyecanlı oldu. Millî Müdafaa Vekili General Kâzım Özalp burada bulunmaktan istifâde ederek demir madenini tetkik etti.

Vekillerimizi taşıyan hasusî tren bu gece Sivasa, yarın akşam (bu akşam) Ankara'ya muvasalat edecektir.

Erzincan halkındaki

Erzincan töreninden dönüş

Erzincan'daki davetliler bugün geliyorlar

(Törene dâvetli bulunan Yazı İşleri Müdürümüz Mümtaz Faik Fenik telefonla bildiriyor.)

Divrigi, 12 — Erzincan hattının açılış törenine dâvetli bulunan zevatı hamil trenlerden birincisi sabah saat dörtte, ikincisi beşte ve Nafıa Vekilimiz Ali Çetinkaya ile törende bulunan diğer vekillerimizi hamil üçüncü tren de saat 6 da Erzincandan Ankaraya müteveccihen hareket etmişlerdir.

Trenler ve bilhassa Vekillerimizin bulunduğu üçüncü tren istasyonlarda biriken yüzlerce halkın alkışları, coşkun tezahürleri arasında yollarına devam etmektedirler. Kimi yerde havanın çok soğuk olmasına rağmen sabahın çok erken saatlerinde bile yollarda vatandaşların samimî uğurlama tezahürlerine şahit oluyoruz. Halk, Ali Çetinkaya'yı zafer kazanmış bir kumandan olarak alkışlıyor.

Gelecek yıl doğu hududumuzun çok yakınlarına varacak olan Sivas - Erzurum - Kafkas hattının Erzincan gibi çok mühim bir merhalesi katedilmiş bulunuyor. Yurdun sevinci yerinde ve büyüktür. Biz bu sevincin canlı misallerini yollarda görmekteyiz.

Halk, demiryolu ile yurdun dört bucağına ulaştıran medeniyetin, önlerine serilen refah vasıtalarının değerini takdir ediyor ve şeflere duydukları minnet ve şükranları bir daha arz için Vekillerimizin huzurunu bir vesile bilerek coşkun nümayişlerde bulunuyor.

Köylüler istasyonlarda:

— Biribirimize şimdi daha yakın olduk, diye bağırıyorlar.

(Sonu 8 inci sayfada)

Yunan kıralı diyor ki !

Balkanlar en iyi sulh misalidir

Türk - elen sınırında artık ordu bulunmıyor

Paris, 12 a.a. — Entransijan gazetesi, Londra'da bulunmakta olan yunan kralı Jorj ile yaptığı bir mülâkatı neşrediyor. Kıral ezcümle demiştir ki:

"— Balkanlar bugün iyi bir misal olarak ele alınabilir. Türk - Yunan hududunda artık ordular bulunmuyor.

Yunanistan, Bulgaristan'la da bir anlaşma yapmıştır Ve Selânik anlaşması harpten beri devam eden bir düşmanlık devrine nihayet vermiştir.

Balkanlar, şimdi, yetmiş milyonluk

(Sonu 8. inci sayfada)

Resim 17.16. Ulus 13.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Erzincan hattının açılış törenine giden Vekiller ve dâvetliler döndüler

B. Çetinkaya'nın beyanatı

1939 CÜMHURİYET BAYRAMINDA ERZURUM'A VARMIŞ OLACAĞIZ

Sayın Vekil nafıamızın başarmak üzere olduğu büyük işleri anlatıyor

Erzincan tren istasyonunun açılma törenini yapmak üzere Erzincan'a gitmiş olan Nafıa Vekilimiz B. Ali Çetinkaya ve Hariciye Vekili B. Şükrü Saraçoğlu, Millî Müdafaa Vekili General Kâzım Özalp, Maarif Vekili B. Saffet Arıkan, generaller, saylavlar ve Nafıa Vekilimizin diğer davetlileri dün akşam Ankara'ya dönmüşlerdir.

B. Ali Çetinkaya, yolda gazetecilerin muhtelif nafıa işleri hakkında sordukları suallere cevaplar vererek beyanatta bulunmuştur.

Gazetecilerin suallerini ve Nafıa Vekilimizin bunlara verdiği cevapları aşağıya derc ediyoruz:

— Beraber yaptığımız bu seyahat hakkındaki intibalarınızı lûtfeder misiniz? Erzurum hattının açılma törenini ne zaman yapacaksınız ?

— Beraber yaptığımız bu seyahatteki intibaım, türk milletinin yapıcılık kabiliyetinin, milliyet hissinin ve

(Sonu 9. uncu sayfada)

Resim 17.17. Ulus 14.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Milli Müdafaa Vekilimiz General Kâzım Özalp Erzincan istasyonunda kordelâyı kesiyor

Dâvetlileri taşıyan tren Dicriği - Erzincan arasındaki köprülerden birini geçerken

Tren sarp ve yalçın dağların arasında kıvrıla kıvrıla geçiyor

Nafıa Vekilimiz B. Ali Çetinkaya Erzincan istasyonunda mühim nutkunu söylerken

Erzincan'a ilk giren lokomotif yeni yaprahlarla ve bayraklarla süslenmişti

Resim 17.18. Ulus 14.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)



Erzincan hattının açılış törenine giden Vekiller ve dâvetliler döndüler

B. Çetinkaya'nın beyanatı

1939 CÜMHURİYET BAYRAMINDA ERZURUM'A VARMIŞ OLACAĞIZ

(Başı 1 inci sayfada)

cümhuriyete bağlılık aşkının yurdumuzun terakki ve inkişafında en emniyet verici bir zıman olduğunu bir daha görmüş ve hissetmiş olmaklığımdır.

Halkın sevinç ve heyecanı

Erzincan'a kadar olan ücra sahalarda istasyon boylarında gördüğümüz halk tabakalarının ve masum yavruların sevinç ve heyecanlarını tasvir edebilmek çok zordur.

Demiryolu işletme teşkilâtımızın her yerde tam bir intizam ve dikkatle çalışmakta olduğuna şahit oldum. Artık türk toprakları terakki ve kemâl yolunu tutmuş, durmadan yürüyen, çalışan, uğraşan huzur ve refah âlemidir. Nafıa mensupları ve onun başında yürüyen fen adamları, demiryolu memur ve müstahdemleri vazifelerini tamamen müdrik birer sây ve hizmet âmili olarak çalışmaktadırlar.

İlk trende 159 yolcu

Her sene inşaatı hitam bulup işletmeye açılan hatlarımız derhal büyük bir intizam ve dikkatle servise konulmaktadır. Asırların müşküllerini ifade eden Erzincan hattı güzergâhında şimdiden büyük faaliyet görülmekte dir. Dün bizi takiben Erzincan'dan hareket eden bir yolcu treninde 159 yolcu bulunduğunu hayret ve iftiharla gördüm.

Erzurum hattının inşaatı çok ilerilemiştir. Havalar müsait gittiğinden Erzincan'dan öteye ray ferşiyatına devam edilmektedir. Önümüzdeki 1939 senesinin cümhuriyet bayramı günlerinde her halde bütün ray ferşiyatının bitmiş ve hattın işletmeye açılmış bulunacağına katiyen emin bulunuyorum.

— İstanbul - Ankara asfalt yolu ne zaman yapılacaktır?

— Ankara - İstanbul asfalt yolunun henüz sırası gelmemiştir.

Hava seferleri

— Memleket içinde yeni hava servisleri ihdas edilecek mi? İstanbul hava limanının inşaatına ne vakit başlanacak, nerede yapılacak ve evsafı ne olacaktır?

— Adana - İzmir - Diyarbakır hava servisleri için geniş meydanlarının ve telsiz istasyonlarının inşa ve tanzimiyle uğraşılmaktadır. Hâlen İstanbul Hava istasyonu olan Yeşilköy merkezinin planı tanzim edilmiştir. Yakında münakasaya konulacakur.

Radyo işlerimiz

— Ankara radyosunun Paris radyosu ile aynı tül mevçte çalışması ihtilâfı ne vakit halledilecek? İstanbul radyosu yeni bir hale sokulup ne zaman tekrar çalışmıya başlıyacaktır? Ucuz ve gümrüksüz radyolar getirilecekti. Ne oldu?

— Ankara radyo istasyonunun Paris radyosu ile karışmaması için edbirler aldık. Neticeyi bekliyoruz. İstanbul'daki köhne radyo istasyonunu bir daha işletmeğe taraftar değiliim.

Radyo makinelerinin P. T. T. idaresinden tedarik edilmesi ve ucuz fiyatla satılması ve tamir olunması için bir kanun projesi hazırlanmaktadır. Yakında Büyük Millet Meclisine sunulacaktır.

İstanbul - Ankara arasında üçüncü telefon hattı

— İstanbul - Ankar üçüncü telefon hattı ne zaman bitecektir?

Resim 17.19. Ulus 14.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-17. (devam) Erzincan Demiryolu Hattı Gazete Haberleri



Erzincan hattının açılışı dolayısiyle

İsmet İnönü ile Ali Çetinkaya arasında telgraflar

Ankara, 15 a.a. — Sivas - Erzincan demir hattının işlemeğe açılışı münasebetiyle Nafıa Vekili Ali Çetinkaya ile Reisicümhur İnönü arasında aşağıdaki telgraflar teati olunmuştur:

Reisicümhur İnönü'nün yüksek huzurlarına,

Bugün en müsait bir hava ile trenlerimiz muayyen saatte Erzincan'a vardı. Hattın açılma törenini Erzincan halkının ve civar vilâyet heyetlerinin iştirâkiyle ve millî tezahüratla yaptık. Türk milletinin yapıcılık kudretinin bu en parlak ve tarihî eserinin azameti önünde bir milletin hayatında vusulü mümkün olan en büyük saadet mertebesini idrâk halinde bulunan Erzincan halkı en derin bir millî vecd iştiğrak içinde meserret yaşları dökerek cümhuriyete ve şahsı devletlerine has olan şimendifer siyasetinin bu mesut neticelerine karşı bîpayan minnet ve şükran hisleri izhar eylemişler ve bunu yüce makamlarına arz ve iblâğa ta-

(Sonu 6. ıncı sayfada)

İsmet İnönü ile Ali Çetinkaya arasında telgraflar

(Başı 1.inci sayfada)

vassut etmekliğimi istirham etmişlerdir.

Keyfiyeti ve bu mesut hâdiseyi yüksek huzurlarına en derin tazim ve saygılarımla arzeylerim.

Nafıa Vekili
Ali Çtinkaya

Bay Ali Çetinkaya
Nafıa Vekili

Divrigi — takiben —

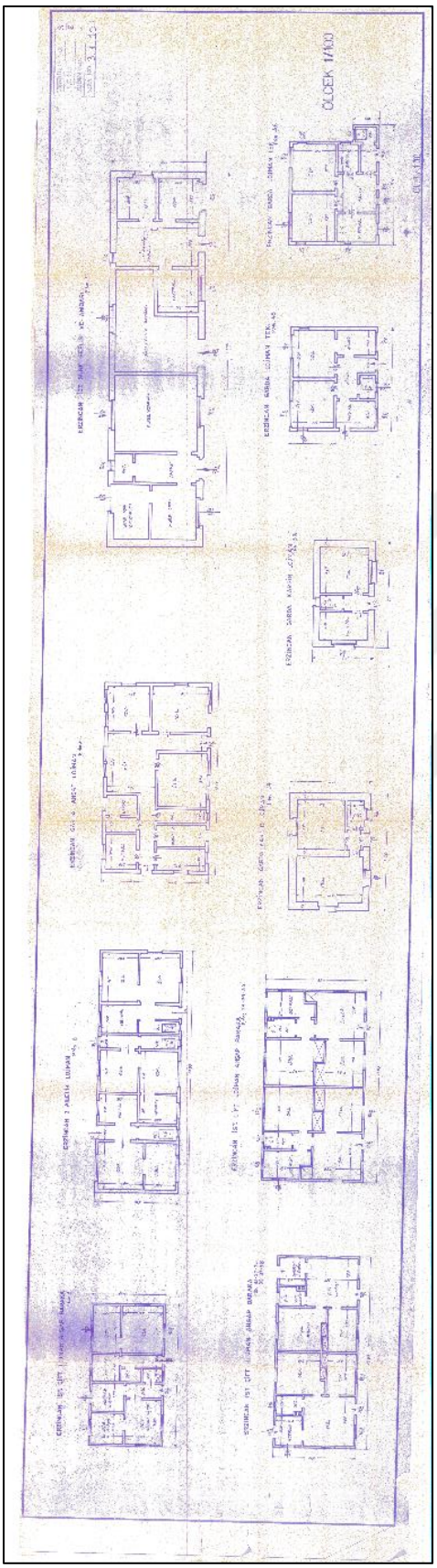
Çankırı, 13. 12. 1938

C: Erzincan hattının açılması münasebetiyle sayın halkın hakkımda gösterdikleri yüksek ve samimî hisleri bildiren telgrafınızdan pek mütehassis oldum. Sevgi ile teşekkür ederim. Demiryolunun Erzincan'a ulaşması yurdumuzu demir ağlarla örmeği azmetmiş olan cümhuriyet hükümetinin yeni ve kıymetli bir muvaffakiyetidir. Bu vesile ile sizi ve hükümeti tebrik eder ve mütemadî başarılar dilerim.

Risicümhur
İsmet İnönü

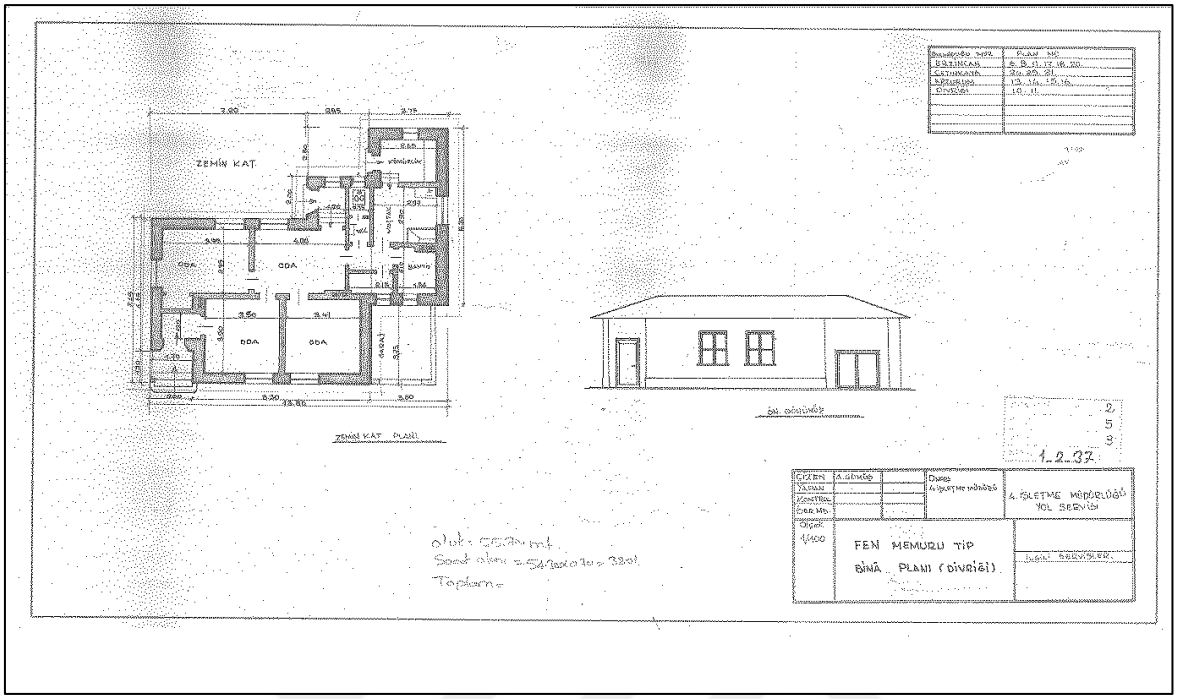
Resim 17.20. Ulus 16.12.1938 (İstanbul Üniversitesi Gazeteden Tarihe Bakış Projesi)

EK-18. Erzincan Tren Garı Yıkılan Lojmanlar



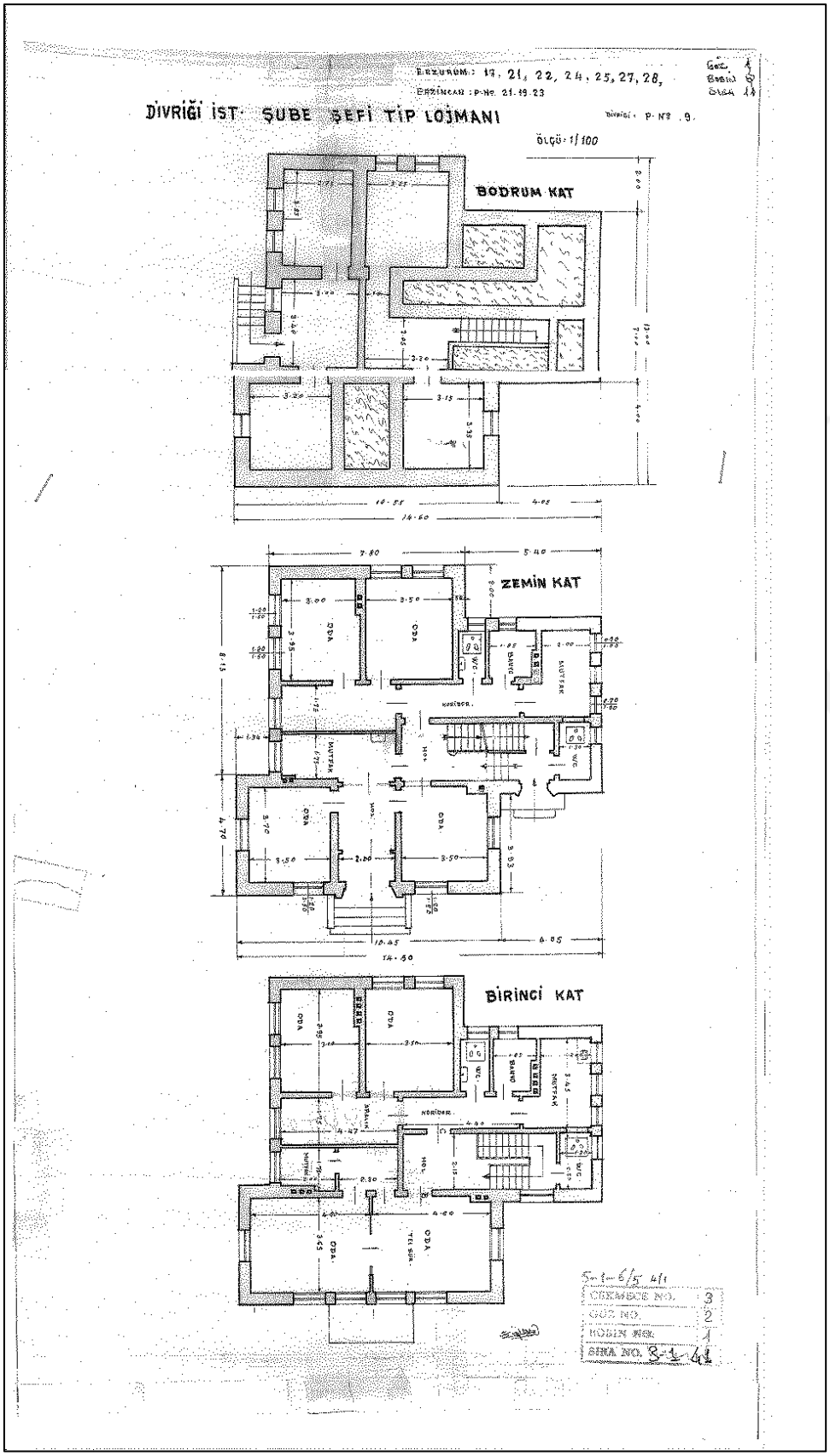
Şekil 18.1. Erzincan Tren Garı yıkılan lojmanlar (TCDD Erzincan Müdürlüğü)

EK-19. Erzincan Tren Garı Tip Projeler



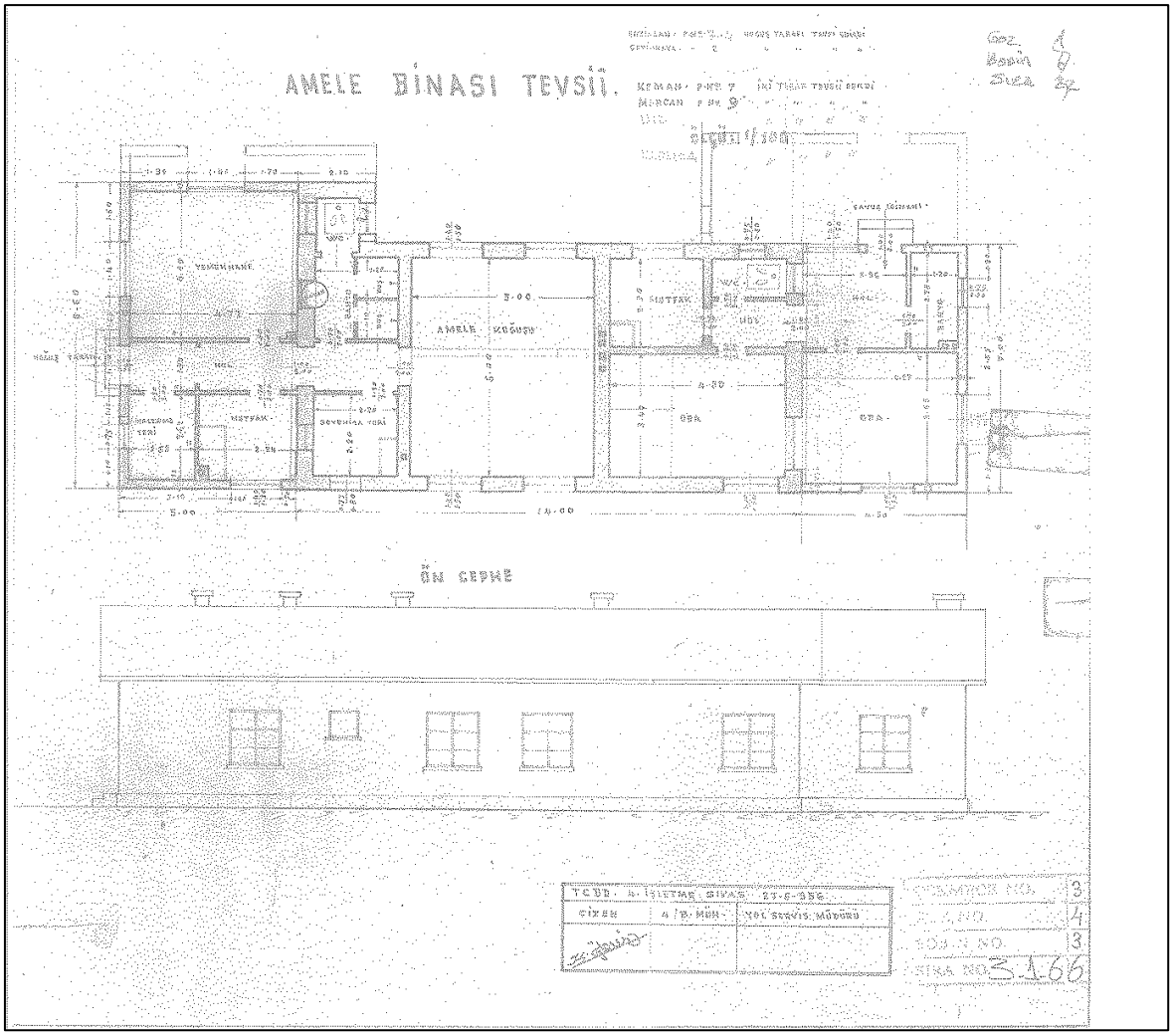
Şekil 19.1. Lojman planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü)

EK- 19. (devam) Erzincan Tren Garı Tip Projeler



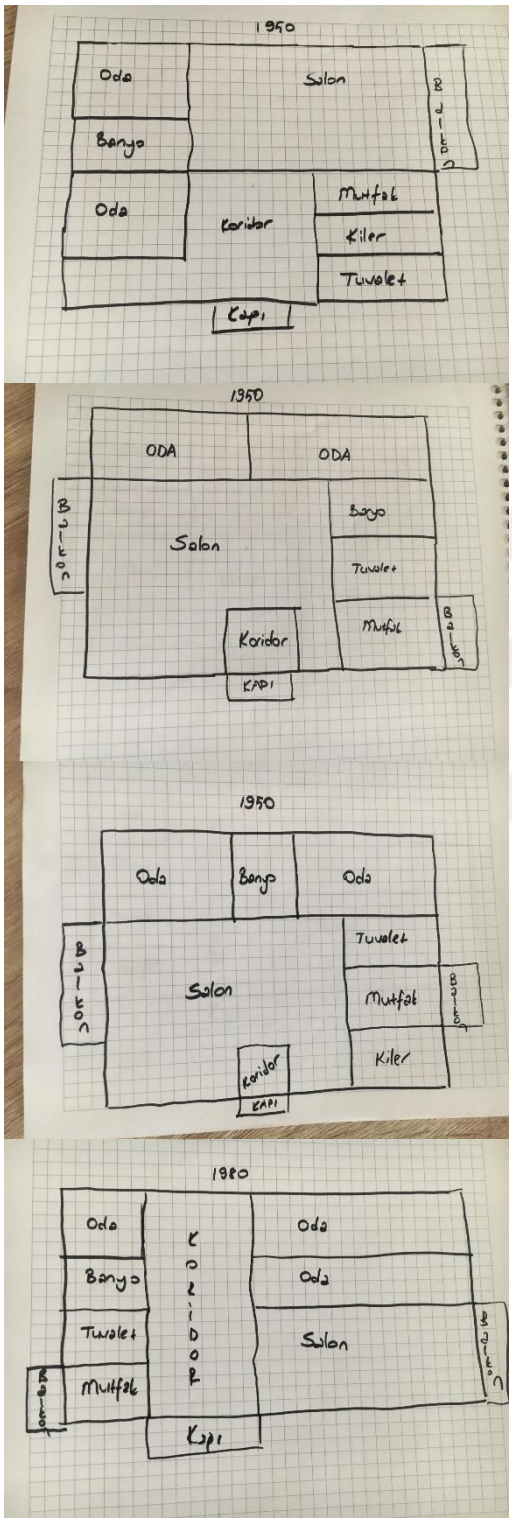
Şekil 19.2. Lojman planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü)

EK- 19. (devam) Erzincan Tren Garı Tip Projeler



Şekil 19.3. Amele binası planı (TCDD Erzincan Müdürlüğü)

EK-20. Erzincan Şeker Fabrikası Zihin Haritası Yöntemi ile Çizilen Lojman Planları



Şekil 20.1. Erzincan Şeker Fabrikası zihin haritası yöntemi ile çizilen lojman planları

EK-21. Doğu Gazetesi



doğu

ERZİNCAN'IN GÜNLÜK HABER YORUM AKTUALİTE GAZETESİ

YIL: 14: SAYI: 4193 29 NİSAN 1993 PERŞEMBE FİYATI 3.500 TL (KDV.D.)

Erzincan'na yolcu taşımak üzere

Kemah Belediyesi otobüs aldı

EKONOMİST Dergisi önemli bir yaraya parmak bastı

Doğuya yatırım yapan doğduğuna pişman

Özcan Ağaoğlu "Doğu'da yatırım yaptığım için bana deli diyorlardı.

Resim 21.1. Erzincan Doğu gazetesi- 29.04.1993



doğu

ERZİNCAN'IN GÜNLÜK HABER YORUM AKTUALİTE GAZETESİ

YIL:14 Sayı 4229 15 Haziran 1993 SALI Fiyatı 3.500 TL (KDV.D.)

Halk Eğitimi Merkezi, Akşam Sanat okulu ve Kültür Müdürlüğünce ortaklaşa düzenlenen

Resim Kurs sonu sergisi açıldı

Türk Şanayii'nin devlerinden Vehbi Koç Erzincan'da konuştu

"Doğuya hiçbir sanayici yatırım yapmaz"

Terör önlenmedikçe yatırımcı doğu'ya gelmez

ERZİNCAN BELEDİYESİ YENİ ASFALT SEZONUNU AÇTI

Hedef 150 Km asfalt

Büyük şehirler artık nefes alamıyor

Refahiye nüfusunda patlama

Yazı-Yorum

Resim 21.1. Erzincan Doğu gazetesi- 15.06.1993

EK-22. Erzincan Bez Fabrikası Kilim Örnekleri



Resim 22.1. Erzincan Bez Fabrikası kilim örnekleri (Elif Caba arşivi)

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler



Soyadı, adı : KEÇECİ, Merve Umay

Uyruğu : T.C.

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi / Mimarlık	Devam ediyor
Lisans	Mustafa Kemal Üniversitesi / Mimarlık	2017
Lisans (Erasmus)	Bialystok University of Technology/ Mimarlık	2015-2016
Ön lisans	Anadolu Üniversitesi AÖF/ Kültürel Miras ve Turizm	Devam ediyor
Lise	Erzincan Anadolu Lisesi	2012

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2020-Halen	Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi	Araştırma Görevlisi

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

Keçeci, M. U., Boyacıoğlu, E., Özkan Yazgan, E., (2020). 1939 *Depreminin Gölgesinde Endüstrileşme Çabaları ve Erzincan'ın Kent Kurgusundaki Etkileri*. II. Mimarlik ve Şehircilik Sempozyumu, İstanbul, Turkey.

Keçeci, M. U., Boyacıoğlu, E., Özkan Yazgan, E., (2020). *Sümerbank Bez Fabrikası*. DOCOMOMO Türkiye Ulusal Çalışma Grubu Poster Sunuşları: Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları XVI, İstanbul, Turkey.

Hobiler

Tarih, Piyano, Sinema



GAZİ GELECEKTİR..